

Elaboration du Plan Communal de Mobilité de Lessines



Propositions d'aménagements – phase 3

synthèse et impacts des nouveaux projets/ perspectives de déplacements/ réalisation de fiches actions

Rapport final

Référence : N°A409119/01

Date de version : 20 février 2013

Version : 5

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LESSINES

SPW Service Public de Wallonie

Référence du document		
Nom du projet : PCM de Lessines		
Référence du projet : A409119/01		
Répertoire : S/ISISLILLE/ A409119/01/ Projets/phase 3		
Rédacteurs : Toussaint Camille		
Version	Date de création	Envoi / Remise
n°1	21/11/2010	21/01/2011
n°2	21/01/2011	28/01/2011
n°3	28/01/2011	14/02/2011
n°4	25/02/2011	27/03/2011
n°5	20/02/2013	25 mars 2011 26 février 2013

Sommaire

1. Rappel du contexte.....	5	4. L'adaptation des enjeux.....	24
1.1 Introduction.....	5	4.1 L'échelle du territoire.....	24
Préambule	5	Le rôle essentiel du réseau SNCB.....	24
Objectifs.....	5	4.2 A l'échelle intra-communale	25
Déroulement de l'étude	5	Les enjeux de développement entre les entités	25
Les perspectives de déplacement.....	5	4.3 A l'échelle du centre	26
Les propositions d'aménagements	5	Les enjeux de développement dans le centre de Lessines.....	26
2. Un peu de prospective.....	6	4.4 ... aux propositions d'aménagements	26
2.1 Les générations de trafic	6	Les grands points clefs	26
Un peu de prospective	6	5. Les propositions d'aménagement	27
Evolution des déplacements/jour/ personne	6	5.1 Détail des actions visant à palier les dysfonctionnements constatés	27
Evolution du taux de motorisation	6	Les priorités développées	27
2.2 Les projets routiers	7	La structure du rapport.....	27
Les impacts du projet de contournement	7	Les fiches actions	28
Plan du tracé	8	6. Le réseau routier	29
2.3 Les CUP	9	6.1 La nouvelle hiérarchisation du réseau routier.....	29
Le réaménagement des carrières	9	Contexte.....	29
2.4 Le zoning Orientis à Ollignies.....	10	Objectifs	29
Localisation de la ZAE.....	10	Actions : proposition de classification	29
Caractéristique de la ZAE	10	Détail de classification	29
La distribution du trafic généré par la zone Orientis à Ollignies.....	11	Niveau 1 réseau de grande liaison	30
.....	11	Niveau 2 : réseau de liaison	30
2.5 L'entreprise Baxter	12	Niveau 3 : réseau principal	30
Baxter	12	Niveau 4 : réseau secondaire	30
Quel moyen d'amélioration de l'accessibilité des modes doux pour le site ?	12	6.2 La sécurisation des différentes pénétrantes	31
2.6 Le Snowpark	12	Contexte.....	31
Un nouvel équipement sportif	13	Objectifs	31
Génération de trafic du Snow Park	14	Actions	31
2.7 Les projets urbanistiques.....	15	6.3 La sécurisation de la N57	35
Localisation des grands projets du centre.....	15	Sécuriser la N57	36
Revitalisation de l'ensemble des fonctions du centre ville	15	6.4 Organisation des déplacements PL.....	40
La charte de qualité urbaine.....	16	Un trafic actuellement difficile	40
Incidence sur le PCM	16	Objectifs	40
Le PCA Dendre Sud.....	17	Actions	40
Génération de trafic estimée pour Dendre Sud	18	Participation d'un ensemble de partenaires.....	40
La Grand Rue.....	19	Organisation des déplacements aux abords des CUP	41
Schéma de développement commercial	19	Optimiser la plateforme multimodale	42
L'aménagement des abords de l'hôpital et de la rue des Moulins	20	6.5 Organisation des déplacements VL.....	43
Génération de trafics générés par l'hôpital	21	Rappel des problématiques actuelles.....	43
3. Génération de trafic.....	22	Objectifs	43
3.1 Rappel des volumes de trafic actuels	22	Les actions.....	43
Flux de déplacements journaliers	22	Zoom sur les accès au centre.....	45
Evolution naturelle sur 10 ans.....	22	Quelle question des franchissements ?	45
3.2 Rappel de l'accidentologie sur les voiries lessinoises	23	Réaliser une étude de faisabilité rapidement.....	45
Localisation des accidents sur la commune.....	23	Zoom sur les accès au centre.....	46
		Les actions (suite).....	47

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LESSINES

SPW Service Public de Wallonie

6.6 Anticipation de l'implantation de Dendre Sud	48	A l'échelle de la Wallonie Picarde.....	74
Les impacts routier	49	A l'échelle intracommunale	75
6.7 Le réaménagement de la Grand Rue.....	50	Principe de structure spatiale du réseau cyclable	75
Positionner l'axe comme « épine dorsale » du centre	50	Principe de structure spatiale du réseau cyclable	76
6.8 La sécurisation de l'accessibilité des principaux pôles générateurs : Zoom sur Baxter. 51		Sécurisation des itinéraires cyclables existants.....	77
Constat	51	Sécurisation des itinéraires cyclables existants (suite)	78
Objectifs.....	51	9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)	79
Les actions	51	Sécurisation des itinéraires cyclables existants (suite)	79
Les fiches actions recommandées.....	51	Sécurisation des itinéraires cyclables existants (suite)	80
6.9 La sécurisation des abords des écoles	56	A l'échelle de la ville.....	81
Contexte	56	Cartographie et profil du réseau projeté	81
Objectifs.....	56	Le réseau cyclable projeté	82
Préambule	56	9.2 La mise en place de stationnement vélo	83
Actions générales de sécurisation	56	Contexte.....	83
Les différents établissements.....	58	Les actions proposées	83
Les établissements scolaires au sein du territoire communal.....	61	Localisation des parkings.....	83
6.10 Synthèse et hiérarchisation des actions routières	63	9.3 La sécurisation des déplacements piétons	84
7. Le réseau de transport en commun	64	Le contexte	84
7.1 Renforcement de l'accessibilité ferroviaire bruxelloise via Ath et Grammont	64	Les enjeux.....	84
Contexte	64	Les objectifs poursuivis.....	84
Objectifs.....	64	L'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite.....	84
Les moyens d'actions.....	64	Les modèles type	84
7.2 L'amélioration de la qualité de service ferroviaire.....	65	9.4 Les périmètres d'application	86
Contexte	65	Description de l'action.....	86
Objectifs.....	65	Localisation des principales mesures en faveur des piétons	86
Les actions proposées	65	9.5 La sécurisation des déplacements piétons	86
7.3 L'adaptation et le renforcement de la desserte en bus	66	La sécurisation des abords de l'hôpital.....	87
Contexte	66	La sécurisation du centre.....	88
Objectifs.....	66	La sécurisation du centre.....	89
Proposition de renforcement des services proposés	66	9.6 La prise en compte des normes PMR	90
7.4 La mise en place d'un TAD.....	67	Le contexte	90
Pourquoi un TAD ?	67	Les objectifs	90
Itinéraires proposés.....	67	Les actions	90
Caractéristiques générales.....	68	9.7 Synthèse et hiérarchisation des actions « modes doux »	92
7.5 Synthèse et hiérarchisation des actions sur les transports en commun.....	69	10. Conclusion	93
8. Le stationnement	70	10.1 Le PCM : un document évolutif	93
8.1 La politique à mettre en place.....	70	Développer et organiser l'information et la communication	93
Contexte	70	Annexes	95
Les objectifs	70	Remarques de la CCATM	96
Description de l'action	70		
8.2 Synthèse et hiérarchisation des actions « stationnement »	72		
9. Les déplacements doux	73		
9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables	73		
Le contexte.....	73		
Principe du maillage du réseau cyclable	73		
Rappel des caractéristiques	73		
Mixité ou séparation des usagers	73		

1. Rappel du contexte

1.1 Introduction

Préambule

Dans un système hautement complexe comme la ville, les déplacements constituent le quotidien de chacun. Qu'il s'agisse de déplacements motorisés, cyclables ou piétons, l'ensemble de la population demeure concerné.

C'est dans cette démarche que les acteurs de la mobilité ont lancé une étude d'organisation des déplacements afin d'optimiser leur fonctionnement. Le Plan Communal de Mobilité est un outil de gestion et d'organisation de la commune. En effet, sa mise en place a pour objectif de définir les orientations à suivre en matière d'organisation du réseau viaire, de transport en commun et de déplacements de l'ensemble des modes doux (PMR, piétons, cyclistes).

Basé sur une démarche coopérative entre notre cabinet et les acteurs locaux, le but du PCM est de permettre à la commune de coordonner ses actions à court, moyen et long terme.

Objectifs

Le plan communal de mobilité vise à tendre vers la réalisation, la mise en pratique des principaux objectifs suivants :

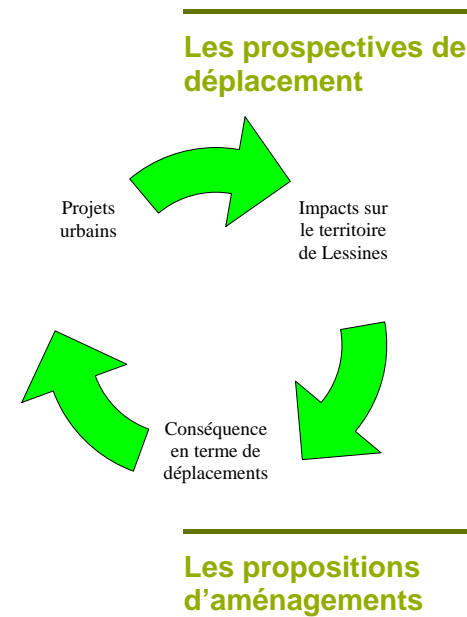
- Réaliser un état des lieux de la situation actuelle (analyse et diagnostic)
- Déterminer les actions à mener en intégrant les objectifs et en déterminant un cadrage spécifique
- Proposer un plan de circulation cohérent, adapté aux problématiques du territoire et aux évolutions à venir
- Détailler la mise en place des actions à mener

Afin de gérer au mieux la mobilité et l'accessibilité du territoire de la commune de Lessines, une synthèse des grands projets impactant le territoire seront détaillés. L'objectif étant de déterminer des générations de trafic à moyen terme.

Déroulement de l'étude

L'étude se déroule en 4 grandes parties :

- Le diagnostic vise à établir un état des lieux de la commune, l'objectif est de mettre en avant les points forts et les points faibles du territoire.
- La deuxième phase de l'étude vise à cibler les objectifs à atteindre pour palier les dysfonctionnements
- La troisième phase vise à proposer des actions d'aménagements concrètes à réaliser sur le territoire.
- Enfin la 4^{ème} phase concerne la communication à mettre en place pour la diffusion de l'étude et son explication auprès de la population et des acteurs concernés.



Le contexte de l'étude se caractérise par des particularités. De ce fait nous avons choisi de réaliser un rapport de phase 3.1 dédié à la synthèse de l'ensemble des projets sur le territoire.

Quel impact des projets urbains sur le territoire ?

- Identification des impacts de ces projets sur la commune de Lessines

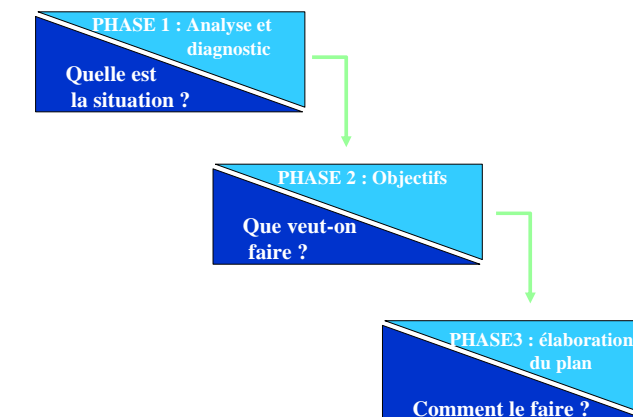
Quel impact en terme de Déplacement ?

- Estimation des générations de trafic à moyen et long terme

Le plan communal de mobilité vise à tendre vers la réalisation, la mise en pratique des principaux objectifs suivants :

- Réaliser un état des lieux de la situation actuelle (analyse et diagnostic)
- Déterminer les actions à mener en intégrant les objectifs et en déterminant un cadrage spécifique
- Proposer un plan de circulation cohérent, adapté aux problématiques du territoire et aux évolutions à venir
- Détailler la mise en place des actions à mener

Afin de gérer au mieux la mobilité et l'accessibilité du territoire de la commune de Lessines.



Concrètement des aménagements divers permettraient de renforcer la « qualité de vie » des habitants de Lessines, en accord avec un développement à la fois harmonieux et ambitieux.

2. Un peu de prospective...

2.1 Les générations de trafic

Un peu de prospective

L'évolution de la mobilité est complexe. En effet, il est difficile de prévoir les évolutions à venir à une échéance de dix ans. De nombreux facteurs influenceront les volumes de trafic, il n'y a donc pas de déterminisme simple mais un ensemble de données à prendre en compte (notamment en fonction des évolutions de population et des emplois).

- ▶ Les facteurs déterminants sont regroupés en deux thématiques :
 - Les facteurs socio-économiques : dépendent de la dynamique démographique de la population, du niveau de vie, de la distance des lieux d'emplois ou de scolarité, de la taille des ménages, de la variété des loisirs,...
 - Les facteurs liés aux conditions de déplacements : état du trafic entre les différents pôles d'activités, l'offre en transport public, la concentration des activités, ...

Evolution des déplacements/jour/personne

A ces premiers facteurs s'ajoute une série de données à prendre en compte.

- ▶ Evolution du nombre de déplacements/personne/jour :
 - 3,2 à 3,5 déplacements/jour/ personne \ pour 18 000 habitants, 5 400 déplacements quotidiens supplémentaires ;
 - Avec une hypothèse de croissance de population de 5% à l'horizon 2015, on observera une hausse supplémentaire des déplacements quotidiens;
 - En sachant que 70% des déplacements s'effectuent en voiture particulière, la ville devra faire face à des risques de saturation aux heures de pointe

Evolution du taux de motorisation

L'évolution du taux de motorisation est le dernier paramètre à prendre en compte. L'utilisation de la voiture par l'ensemble des ménages est en croissance constante depuis une vingtaine d'années. Quelque soit la morphologie du territoire observé, on observe une hausse du taux de motorisation dans les territoires ruraux comme dans les territoires urbains.

▶ Evolution du taux de motorisation

- Le taux de motorisation de 4,7 véhicules pour 10 hab. en 2006
- Suivant les courbes de croissance \ taux voisins à 4,9 véhicules. / 10 hab., \ 750 véhicules supplémentaires sur le territoire de la commune.
- **Avec une croissance de 5% de la population, \ 1250 véh., soit 8% de croissance par rapport au parc actuel.**
- Evolution de la distance moyenne/déplacement. :
- **Ce facteur est très variable d'une agglomération à l'autre. Il devrait varier entre 2 à 10% en 10 ans,**

- **Evolution de la distance moyenne /déplacement :**

Ce facteur est très variable d'une agglomération à l'autre. Il devrait varier entre 2 à 10% en 10 ans.

- **Evolution des motifs :**

Pourquoi se déplace t-on ? Aujourd'hui on peut distinguer les motifs de déplacements des touristes (rejoindre les chemins de randonnées, les pôles culturels...) de celui des résidents de Lessines (navette domicile-travail, déplacements quotidiens vers les services de la ville...).

En quête d'espace naturel les touristes sont de plus en plus nombreux à fuir les espaces surpeuplés des littoraux pour des espaces de nature plus calmes, tels ceux présents autour de la commune.

2.2 Les projets routiers

Les impacts du projet de contournement

Une des particularités Lessinoise est la dispersion de ses pôles générateurs. En effet, on observe la présence de plusieurs zones d'activités. La 1^{ère} située le long de la N57, au sud-ouest de la commune, l'autre au nord, entre le chemin de fer et la Dendre.

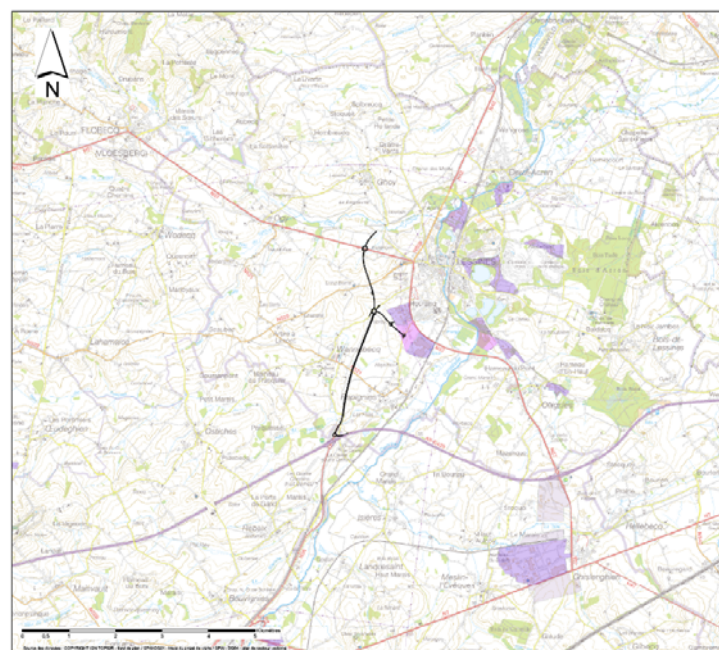
Actuellement la N57 est la véritable voie de desserte, unique axe branché sur le réseau autoroutier. Malheureusement cet axe traverse les zones urbanisées d'Ollignies et induit des gênes croissantes pour la population résidente (passage de 14 000 véhicules jour dont 15 à 20% de PL sur le secteur soit plus du double des moyennes situées entre 5 et 10%).

Dès lors, les différents partenaires (SPW, IDETA, Commune ...) ont jugé nécessaire de trouver des solutions alternatives menant à la réalisation d'une étude sur un projet de « contournement ».

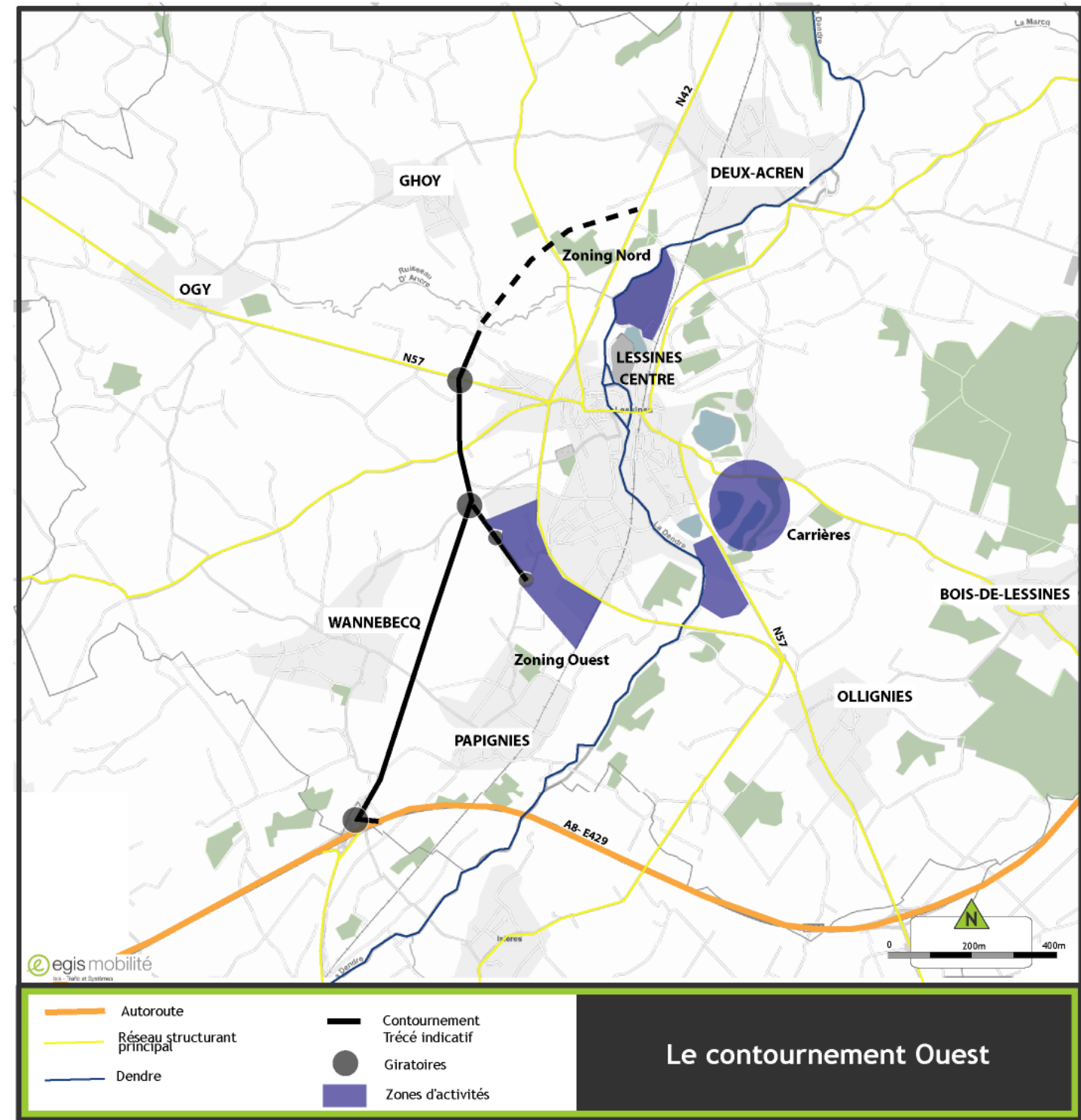
La vie du projet est assez tumultueuse puisqu'une 1^{ère} version a été recalée. L'ensemble de partenaires ont adapté le projet pour obtenir les autorisations finales.

A terme, les déplacements PL, notamment depuis les carrières auront l'obligation de relier directement le contournement ce qui entrainera une diminution des nuisances pour les habitants.

Il apparaît nécessaire de finaliser le projet de contournement en entier (au-delà de la RN57) afin de prendre en compte le trafic de transit et permettre un réaménagement de la RN42 en boulevard urbain sécurisé sur la commune de Lessines (tronçon de la RN42 qui présente des problèmes de sécurité lors de mauvaises conditions atmosphériques).



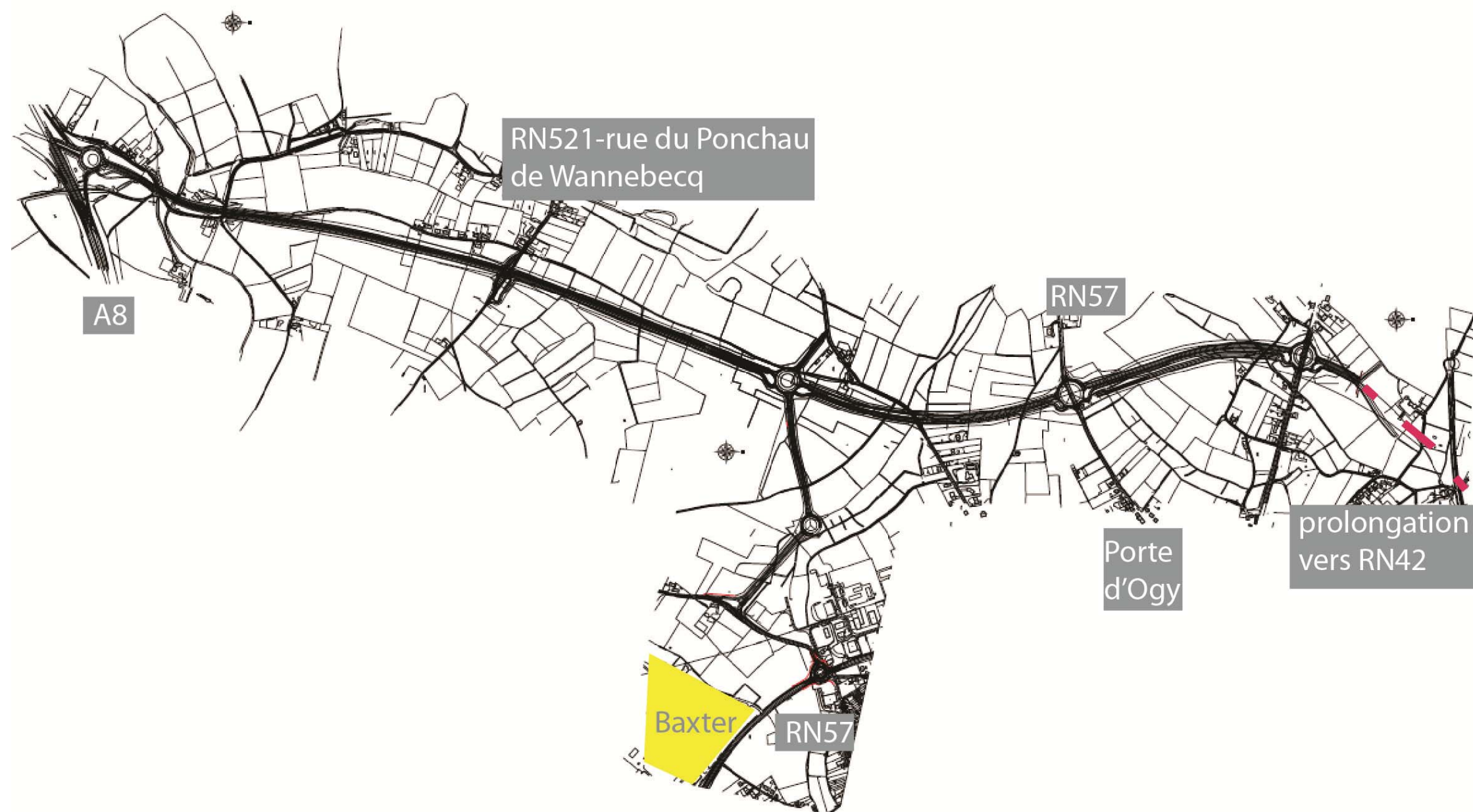
Tracé estimatif proposé par l'IDETA



2.2 Les projets routiers (suite)

Plan du tracé

Source : SPW-



2.3 Les CUP

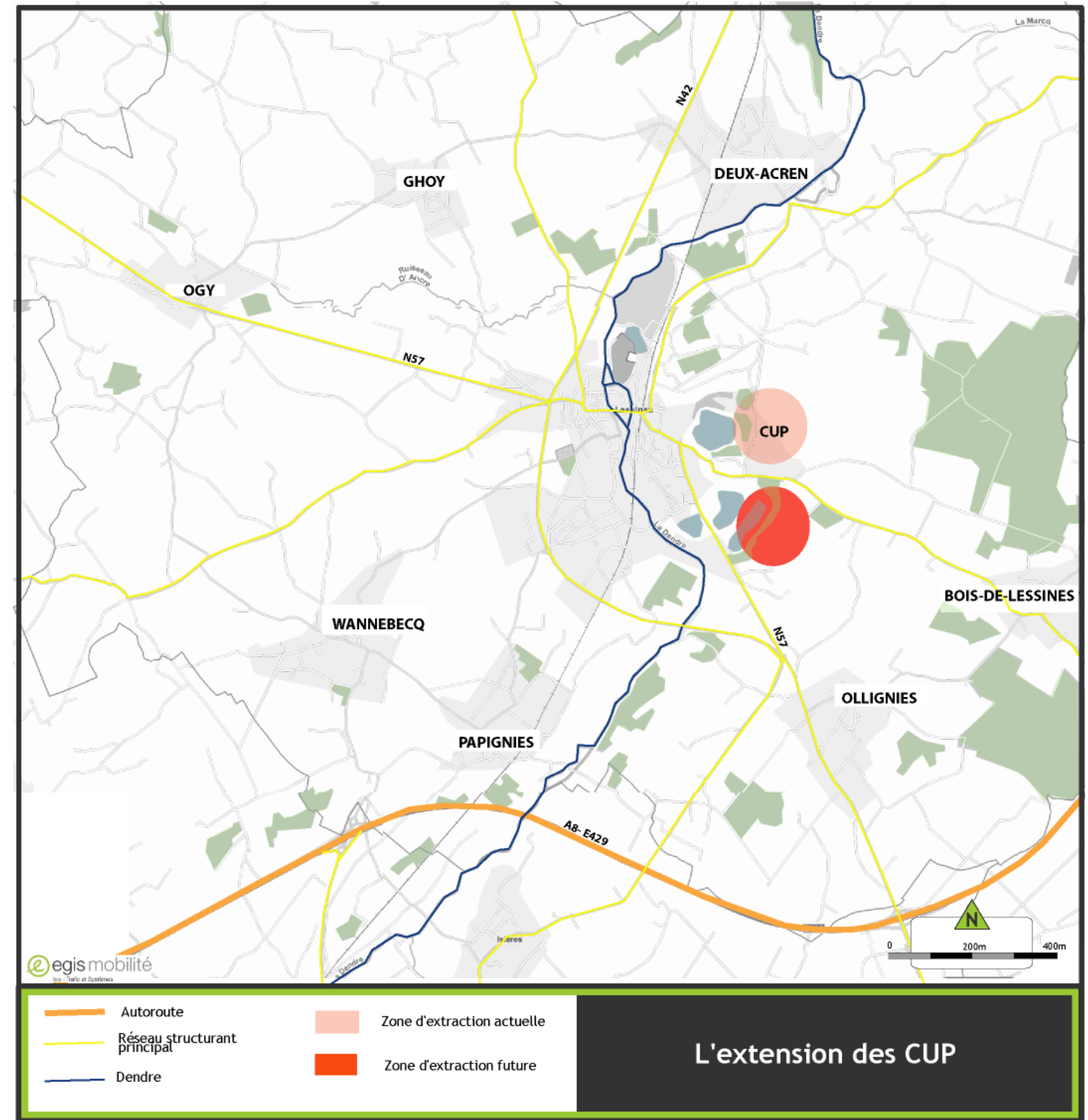
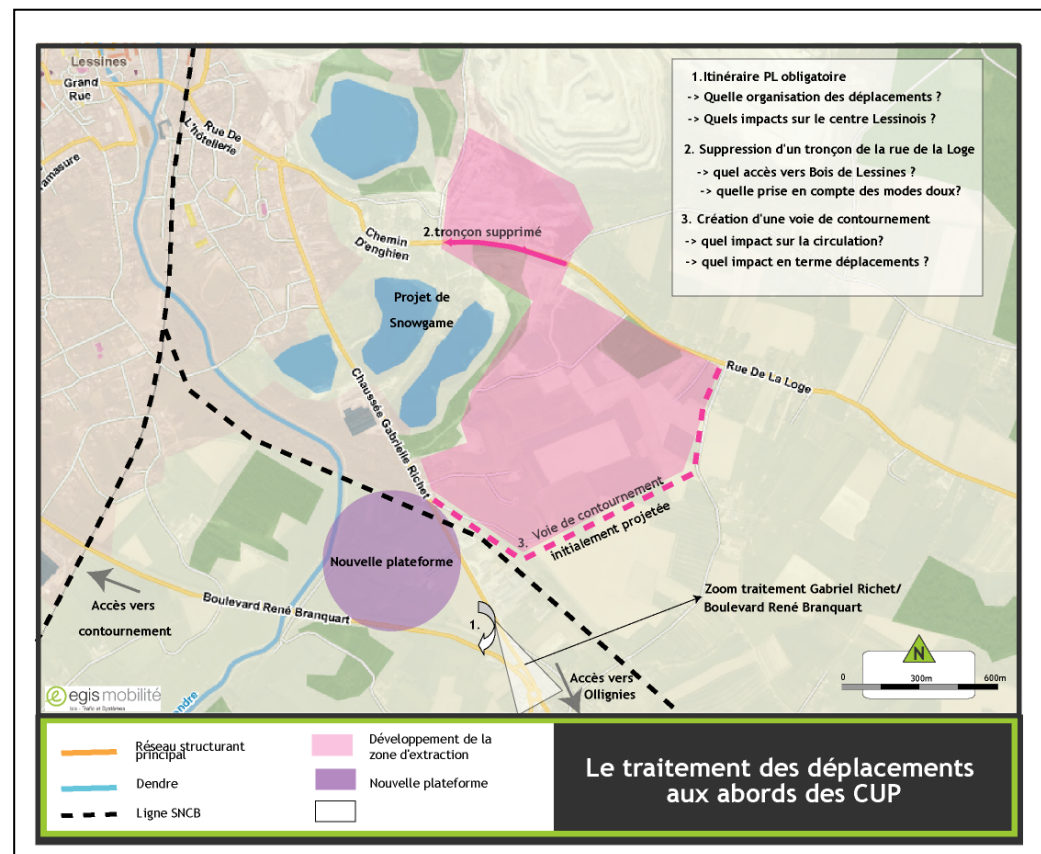
Le réaménagement des carrières

Situées aux abords de la chaussée Gabriel Richet, la société a pour principal objet l'exploitation, la transformation et la vente du produit extrait des carrières. Les carrières sont actuellement en pleine mutation avec notamment la délocalisation de la zone d'extraction. En effet, arrivant bientôt à terme, le gisement d'extraction actuel va bientôt être modifié. Les objectifs déterminant l'aménagement de la nouvelle zone d'extraction sont multiples :

- 📍 Délocaliser le site pour éloigner les carrières du centre ville de Lessines
- 📍 Minimiser les déplacements des poids lourds/ se rapprocher le site des axes autoroutiers
- 📍 Exploiter les déplacements alternatifs (train, voie d'eau)

L'utilisation du futur raccord du Boulevard Branquard à l'A8 pour ne plus passer dans Lessines, l'aménagement prévue d'un giratoire devra permettre d'insérer les véhicules en toute sécurité

Cependant au vue d'éviter toute menace, il est nécessaire de mener une réflexion sur l'accès au contournement, afin d'éviter toute perméabilité vers Ollignies ou vers Lessines.



2.4 Le zoning Orientis à Ollignies

Localisation de la ZAE

La zone logistique de Ghislenghien se situe à la confluence de l'A8 et de la N57.

Caractéristique de la ZAE

La zone logistique occuperait une surface brute de 30 ha.



La génération prévisionnelle de trafic

La génération de trafic est estimée sur les hypothèses suivantes :

- 25 emplois par hectare ;

pour la génération des véhicules légers :

- présence au travail des employés : 90 % ;
- choix modal véhicule particulier : 95 % ;
- coefficient d'heure de pointe :
 - 65 % des actifs arrivent sur leur lieu de travail pendant l'HPM ;
 - 55 % des actifs partent de leur lieu de travail pendant l'HPS ;
- taux d'occupation des véhicules : 1,2 personnes par véhicule ;
- visiteurs : 15 % de déplacements supplémentaires à l'HPM et l'HPS ;

Pour la génération du trafic Poids Lourds :

au vu des activités projetées et du trafic généré par des zones d'activité similaires, on estime :

- le trafic poids lourds entre 4 et 5 mouvements par heure de pointe par hectare, avec la répartition suivante :
 - à l'HPM : 60 % sortent de la zone ; 40 % y rentrent ;
 - à l'HPS : 40 % sortent de la zone ; 60 % y rentrent.
- La génération journalière = 13 × Trafic aux heures de pointe, ce qui donne 1560 mouvements d'entrée+sortie, soit quelques 780 poids lourds par jour de semaine.

Génération de trafic de la zone logistique		
Heure de pointe du soir		
	Entrant	Sortant
Véhicules légers	340	60
Poids lourds	50	70
EVP*	440	200

* EVP= Equivalent Voiture Particulière

2.4 Le zoning Orientis à Ollignies (suite)

La distribution du trafic généré par la zone Orientis à Ollignies

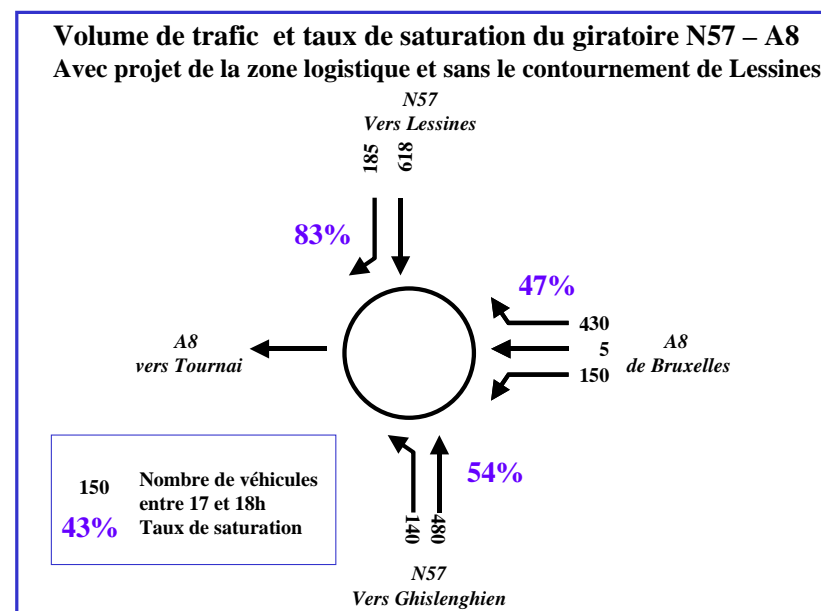
La répartition de trafic généré par la zone logistique

Le tableau ci-dessous reprend l'estimation de la distribution du trafic généré par la zone logistique à l'heure de pointe du soir.

Estimation de la distribution du trafic généré par la zone logistique à l'heure de pointe du soir				
	Provenance ou destination			Total
	A8	Lessine	Ghislenghien	
Entrée				
VL	42	12	6	60
PL	49	14	7	70
EVP	140	40	20	200
Sortie				
VL	238	68	34	340
PL	35	10	5	50
EVP	308	88	44	440

Impacts sur le giratoire

En appliquant la génération de la zone logistique sur la situation actuelle, on constate que le giratoire fonctionnerait sans dysfonctionnement majeur. Seule la branche de la N57 Nord connaîtrait quelques risques de remontées de file aux hyper-pointes, mais rien de perturbant. Bien évidemment, lorsque le contournement de Lessines sera mis en service, il ne subsistera plus aucun problème.



Impacts sur la N57

Les estimations montrent que quelques 15 poids lourds emprunteraient la N57 en direction de Grammont en heure de pointe du soir, soit quelques 200 PL sur la journée.

Ces volumes représenteraient une augmentation de 30% des PL sur la N57 à la hauteur de Lessines et de 25% sur la N57 dans la traversée d'Ollignies,

Avec le contournement et une réglementation spécifique dans la traversée d'Ollignies, le volume globale de la circulation et du trafic PL diminuerait de près de 60%, ce qui correspondrait à la moitié des volumes de circulation actuelle, tant au niveau des véhicules légers que des PL., ce qui prouve de nouveau l'importance de la réalisation du contournement complet.

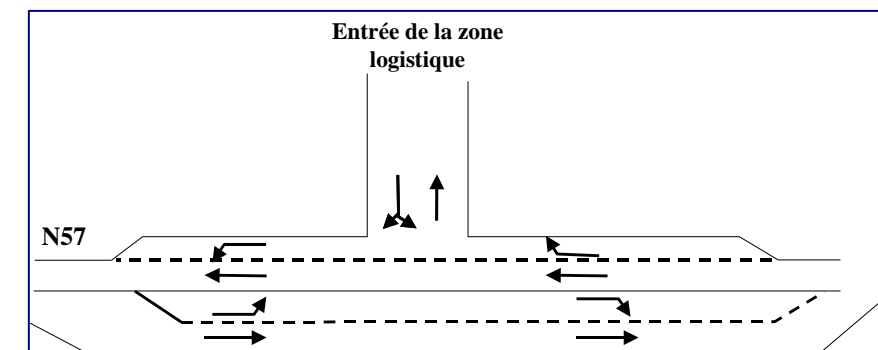
Les accès de la zone d'activités économiques

Dans le projet actuel, l'accès de la zone logistique est implanté sur la N57, au nord de la petite zone d'urbanisation existante.

La configuration projetée de l'accès nécessitera un élargissement de la chaussée afin de disposer d'une largeur de chaussée de 12m. De la sorte, les véhicules disposeraient pour chaque direction d'une bande d'insertion.

En termes de capacité, cette configuration, lors des pointes du matin et du soir, serait proche de la saturation. En effet, la capacité maximum pour un mouvement de traversée d'un flux de 770 véhicules (flux A8 → Lessines), dans une zone où la vitesse est réglementée à 50 km/h, est de 400 véh/hr. Dès lors avec les flux prévisionnels de sortie de la zone logistique (350 véh/hr vers le giratoire), le taux de saturation serait de 87%, ce qui générerait des temps d'attente moyens au-delà de la minute, seuil à partir duquel on envisage des feux tricolores ou un giratoire.

Par contre, en tenant compte de la mise en service du contournement de Lessines, le taux de saturation serait inférieur à 60%, ce qui permettrait une sortie aisée de la zone logistique.



2.5 L'entreprise Baxter

Baxter

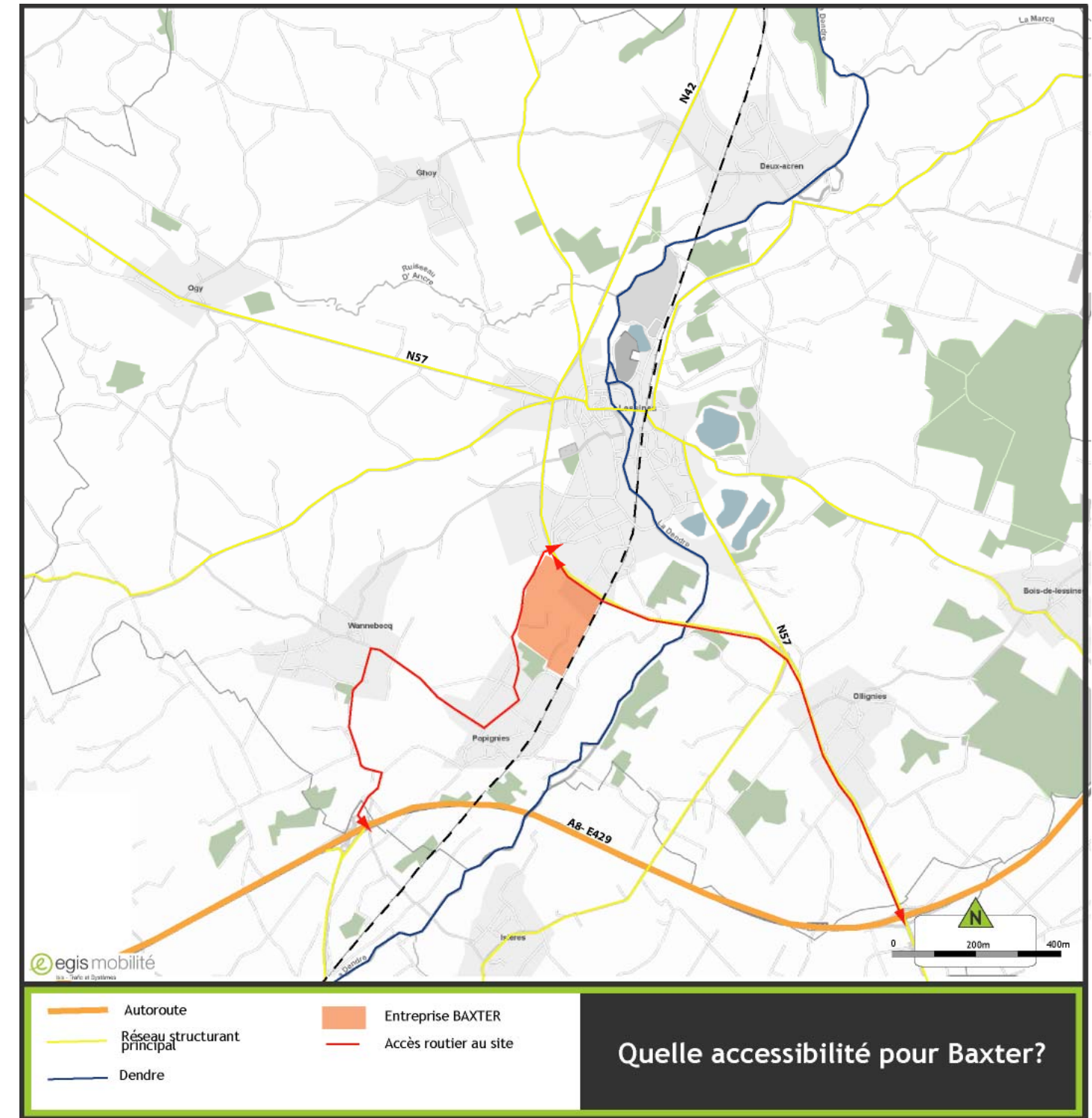
Pôle générateur de premier ordre sur le territoire, l'entreprise Baxter s'est développée progressivement au cours du temps. A ses débuts, elle employait 370 travailleurs répartis sur 5.000 m².

Aujourd'hui, l'entreprise compte plus de 1.500 personnes réparties sur 70.000 m². Cette évolution est le fruit d'innombrables innovations technologiques, à la base du développement constant des activités du site. Actuellement celui-ci se développe en interne, et de nouveaux bâtiments sont en cours de construction.

Quel moyen d'amélioration de l'accessibilité des modes doux pour le site ?

Comme nous l'avons constaté dans le diagnostic, plusieurs problèmes d'accessibilité se posent pour l'accessibilité des modes doux au site. Une série de propositions sera développée afin de palier les dysfonctionnements constatés.

Le réseau SNCB (gares d'Houraing et Papignies) représentent une opportunité pour l'accessibilité en transports collectifs et à pied depuis les 2 gares (rabattement en 20 minutes).



2.6 Le Snowpark

Un nouvel équipement sportif

C'est sur une surface de plus de 100 000m² que sera créé un véritable village vacances offrant de multiples activités. Prévu pour 2020, le projet d'équipement vise en la réalisation d'un équipement sportif de 1^{er} ordre sur le territoire Lessinois.

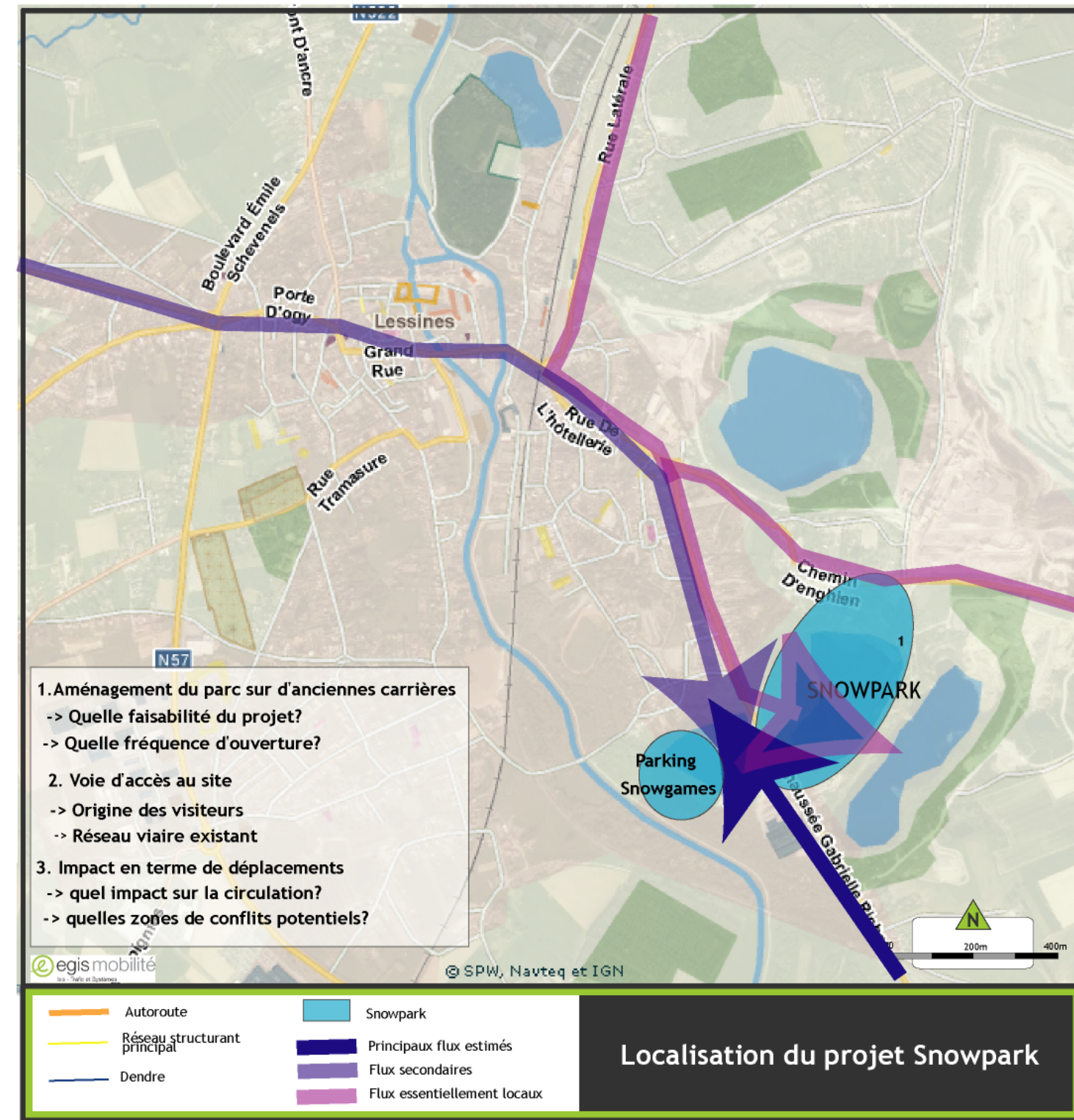
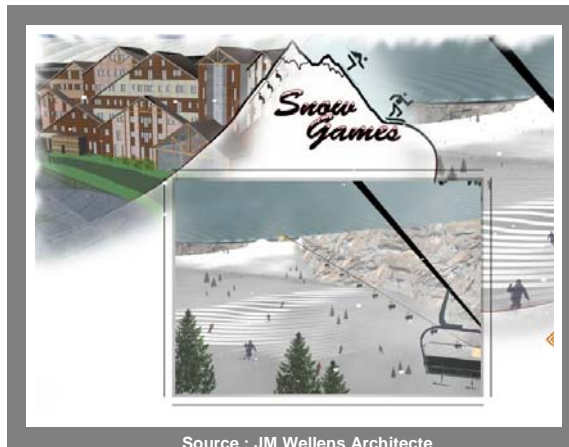
Les principales données, recueillies sur le projet, sont les suivantes :

- Implantation du site sur d'anciennes carrières
- Estimation du nombre de visiteurs à 650 000 personnes /an dès la 1^{ère} année
- Fonctionnement : complexe ouvert 7jours/ 7 toute l'année
- Création de 180 emplois la 1^{ère} année
- Création de 300 emplois dans les 3 ans

La création d'un tel équipement pose de nombreuses problématiques notamment :

- Quelle faisabilité et date de réalisation du projet ?
- Quelle voie d'accès au site ?
- Quel volume de trafics supplémentaires ?

En se basant sur les données ci-dessus, nous réaliserons des estimations de générations de trafic, afin de déterminer les impacts de ce projet sur le territoire.



2.6 Le Snowpark (suite)

Génération de trafic du Snow Park Ce projet verra le jour à l'horizon 2020 sur le territoire de la commune. L'objectif est de y créer le plus grand Snow parc « indoor » d'Europe. Sur une surface de plus de 100 000m² sera créé un véritable village vacances offrant de multiples activités. Les impacts en terme de volumes de trafic sont donc à identifier pour déterminer la cohérence des déplacements aux abords du site.

Génération de trafic globale induite par le SNOWPARK		
Superficie	à définir	
Nombre de visiteurs actuels	actuellement pas d'équipements	
Nombre de visiteurs attendus après travaux	650 000 visiteurs/ an	
Génération de déplacements	Flux journaliers/ we/ manifestations	Flux journaliers/ we/ manifestations
Echéancier	2020	

- 650 000 visiteurs attendus
- Projet de pôle sportif mixte
- Origine des visiteurs à déterminer pour identifier les voies d'accès
- Hypothèse d'ouverture annuelle du site 7J/7

Trafic

- Volume global nécessite une bonne accessibilité depuis le réseau structurant

Le constat en terme de trafic :

- Le volume global de véhicules attendu nécessite une bonne accessibilité du Snowpark depuis le réseau structurant*
- Celui ci dispose d'une réserve de capacité suffisante pour permettre des générations de déplacements supplémentaires.
- Les pics de fréquentation des week-ends sont à anticiper

1er estimation

Génération de trafic globale induite par le SNOWPARK			
	Semaine	HPS	Week-end et vacances
Génération de déplacements	500 véhicules/ jour	400 véhicules/ jour	900 véhicules/ jour

2.7 Les projets urbanistiques

Localisation des grands projets du centre

Au sein du centre de la commune, de nombreux projets urbains sont prévus à moyen terme. Actuellement caractérisé par un manque de dynamisme le centre de Lessines doit retrouver son attractivité. Pour ce faire, les acteurs locaux souhaitent revaloriser cette zone et créer ici une véritable « vitrine » de la ville.

A l'échelle du centre ville, les principaux projets sont :

- 1. Projet Dendre Sud
- 2. Projet Grand Rue
- 3. Projet Hôpital Notre Dame
- 4. Projet rue des Moulins
- 5. Projet des abords de la gare

Revitalisation de l'ensemble des fonctions du centre ville

La mise en place de l'ensemble de ces projets reposent sur une liste d'objectifs communs visant à

- ⇒ Revalorisation de l'ensemble des fonctions du centre ville
- ⇒ Revaloriser le centre ville
- ⇒ Dynamiser la Grand Rue
- ⇒ Ces objectifs demeurent la ligne conductrice de l'étude

Dans le cadre de la mise en place de ces projets, de nouvelles problématiques apparaissent également. La question des déplacements au sein de cette zone demeure cruciale, en effet, l'étude devra démontrer si les conditions de circulation demeurent satisfaisantes au vue de ces différentes mutations.



2.7 Les projets urbanistiques (suite)

La charte de qualité urbaine

Afin de définir les grandes orientations d'aménagement de la ville, une définition des aménagements envisagés a été définie. Visant à déterminer les principes à valoriser au sein du centre ville, ce document d'orientation permet de suivre une ligne conductrice basée autour des points suivants :

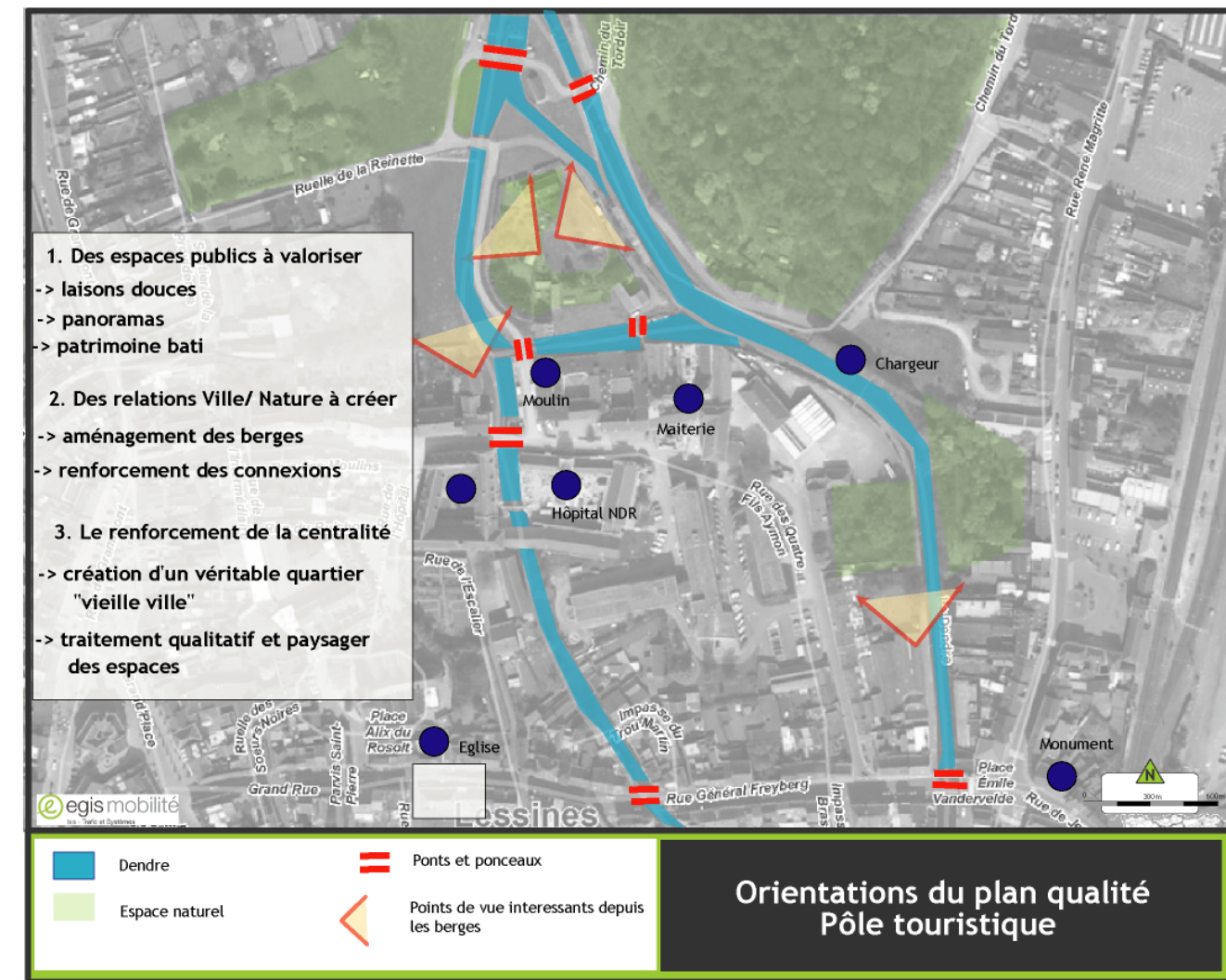
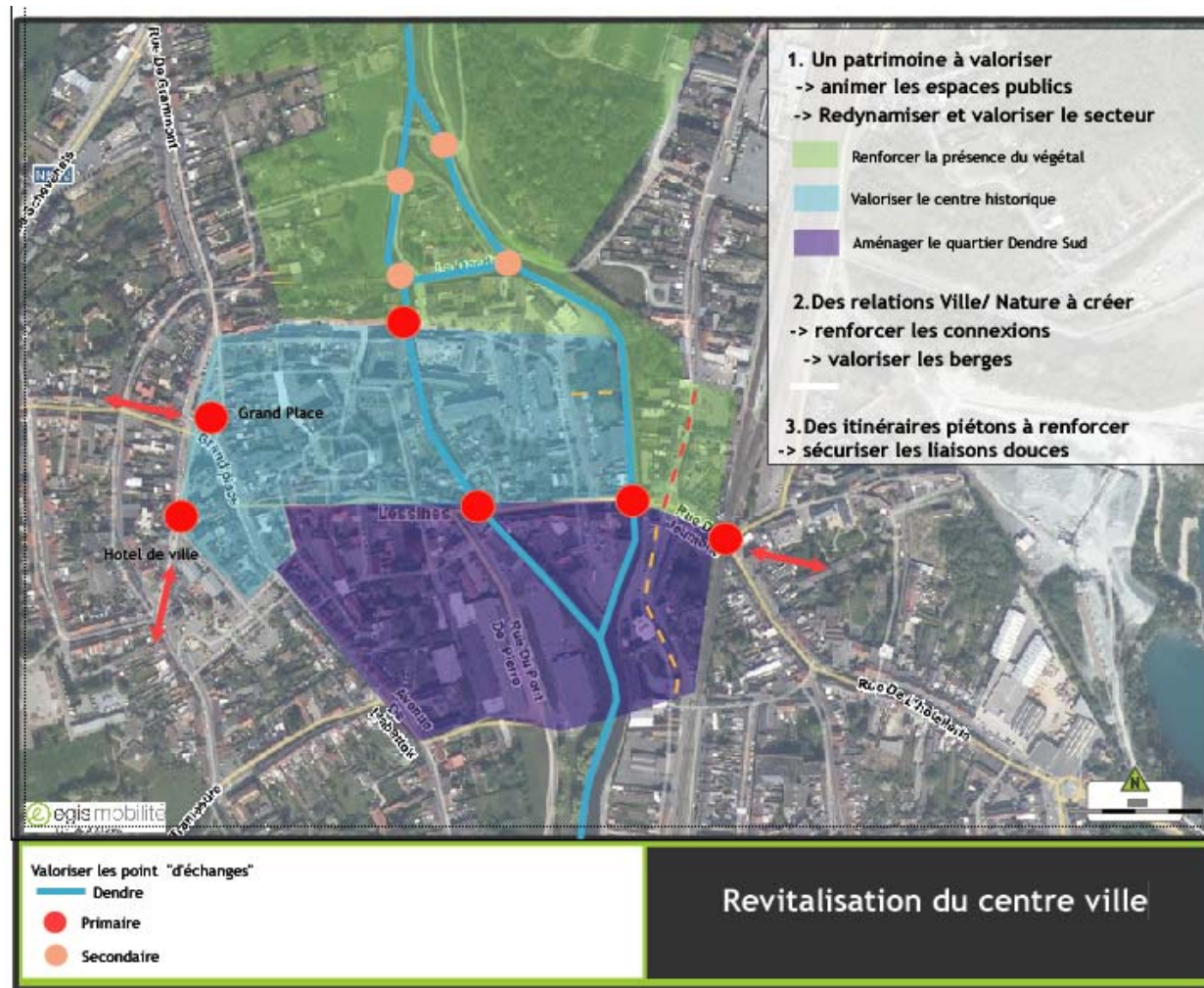
- ⇒ réalisation d'un diagnostic paysager
- ⇒ définition d'un programme d'actions
- ⇒ stratégie de mise en valeur paysagère
- ⇒ valorisation des sites à enjeux « forts »
- ⇒ définition d'une charte de qualité/ recommandations

Il est souhaité un renforcement des relations entre la ville et la nature.

Incidence sur le PCM

La valorisation des espaces publics est nécessaire pour dynamiser le centre de la commune. Cela passe par la réalisation de plusieurs actions notamment :

- ⇒ le renforcement des liaisons douces (entre les principaux pôles/ le long des berges)
- ⇒ la mise en valeur du patrimoine bâti et des perspectives intéressantes
- ⇒ la dynamisation du centre communal et la création d'une véritable centralité autour de la Grand Rue et de l'hôpital



2.7 Les projets urbanistiques (suite)

Le PCA Dendre Sud

La réalisation du PCA Dendre Sud vise en la réalisation d'une nouvelle zone d'habitations dans le centre de l'entité Lessinoise. Une ancienne friche industrielle sera réaménagée dans le cadre d'un projet de quartier « global » impliquant la mise en place d'une réflexion globale sur l'organisation du secteur. A terme le projet permettra de créer un véritable quartier, doté également de ses propres commerces et équipements.

En effet, la zone se caractérise également par une mixité de fonctions : appartements, commerces, salle polyvalente... La proximité de la Dendre demeure également un atout à exploiter notamment en terme de traversées/ liaisons piétonnes.

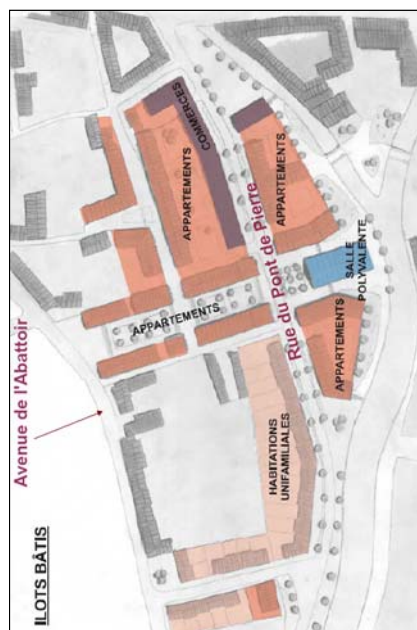
Dans le cadre de ce projet, plusieurs problématiques restent à traiter :

- Quelle gestion des déplacements au sein de la zone ?
- Quelle possibilité de réaliser des liaisons transversales ?
- Quelle gestion des passages sur la Dendre ?

L'organisation des accès

Afin de définir une organisation des déplacements cohérente à l'échelle du secteur, nous nous sommes attachés à définir l'ensemble des accès sur la zone

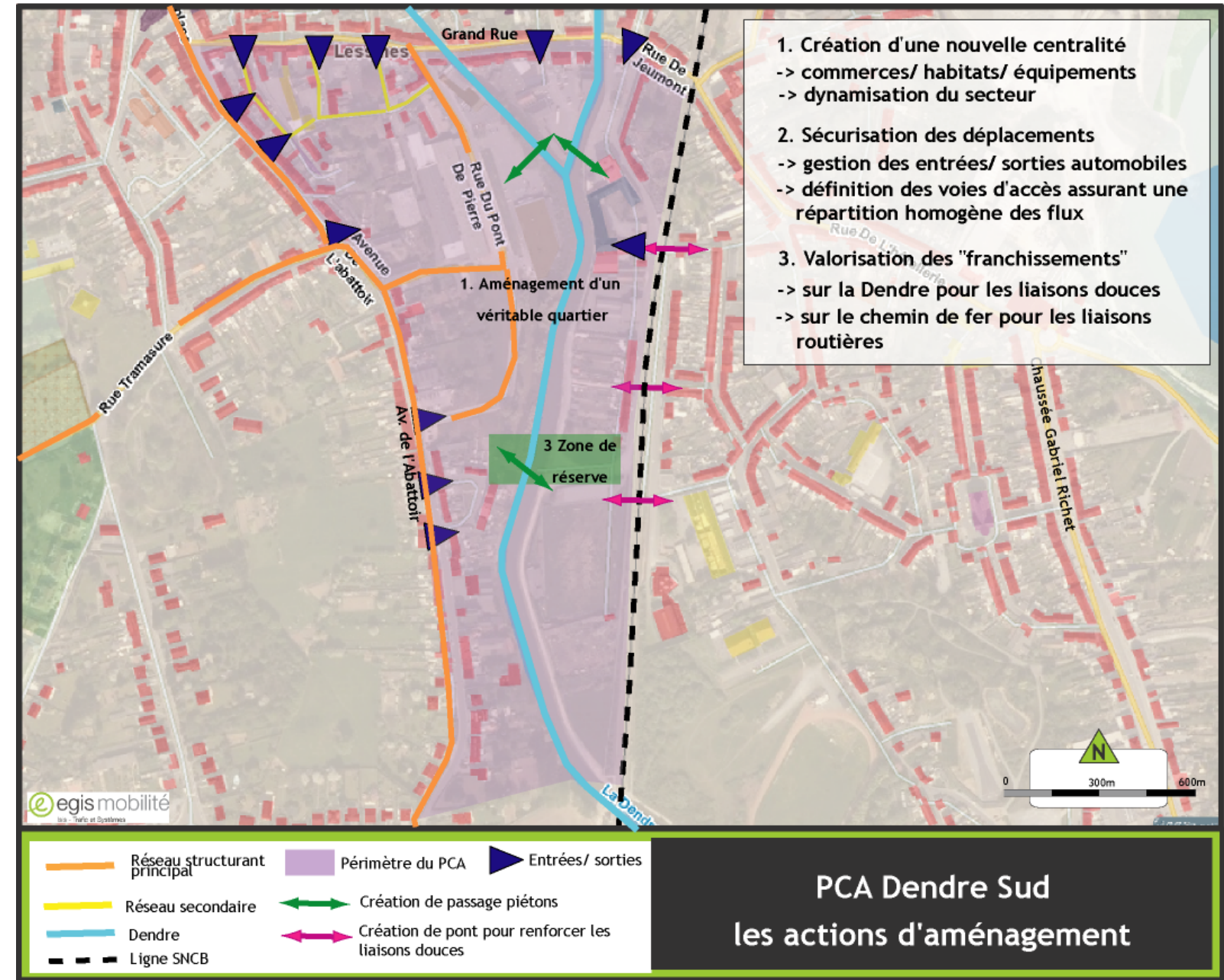
- Accès structurant (rue Tramasure/ rue du Pont de Pierre/ Avenue de l'Abattoir)
- Accès locaux (maillage interne de desserte essentiellement résidentielle)



Avant projet : plan d'organisation îlots bâti source (source : IDETA)



Avant projet : plan d'organisation espaces publics (source: IDETA)



Egis propose la réalisation de pont pour renforcer les liaisons douces

2.7 Les projets urbanistiques (suite)

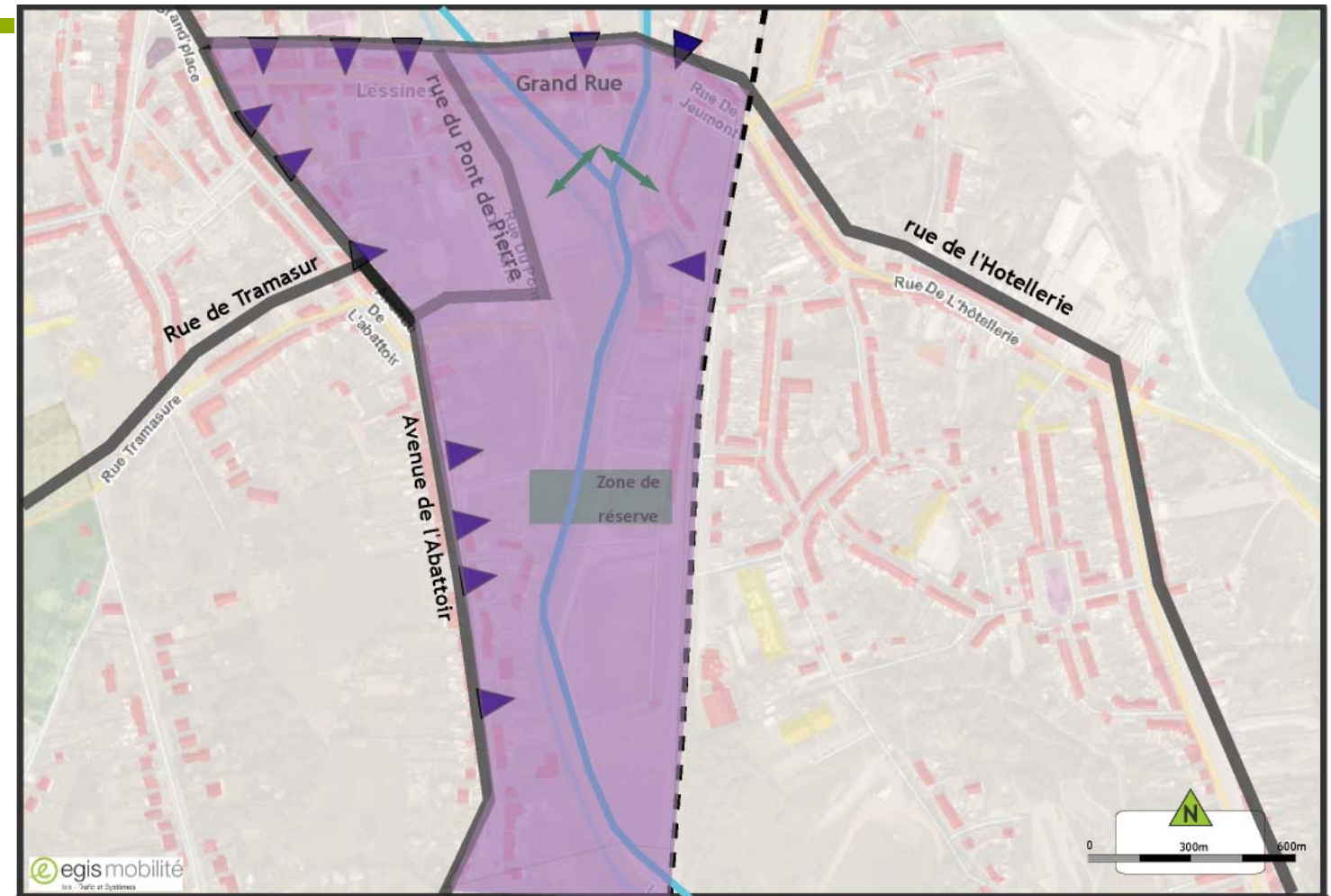
Génération de trafic estimée pour Dendre Sud

Le projet Dendre Sud constitue un véritable renouvellement du centre urbain de la commune. Afin de calculer les volumes de trafic générés par le projet nous nous sommes basés sur les données suivantes :

Note - 21.5 Hectares : surface comprenant l'intégralité du projet

	Génération de trafic globale induite par le projet Dendre Sud		
	Habitats	Commerces	Equipements
Superficie	21,5 hectares.		
Nombre de construction	200 logements	Différents commerces	Terrain de foots salle communautaire
Génération de déplacements	Navettes journalières HPM/ HPS	Flux journaliers/ samedi	Flux ponctuels
Echéancier	2015		

Nombre de logements		200 logements
Nombre d'habitants	2,5 habitants par logement	500 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 55%	275 actifs



PCA Dendre Sud : génération de trafic

- Réseau structurant principal
- Dendre
- Ligne SNCB
- Périmètre du PCA
- Entrées/ sorties
- Passages piétons à créer

	Génération de déplacements			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
65% des actifs émis à l'HPM	30	-	-	-
55% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	25
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	5	5	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	8	8
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV	30	-	-	25
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	5	5	8	8
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	35	5	8	33

	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV Tx de présence = 90% , Part modale VP = 80% Tx d'occupation = 1,30	17	-	-	14
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 60%, Tx d'occupation = 1,50	2	2	3	3
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	18	2	3	17

2.7 Les projets urbanistiques (suite)

La Grand Rue

Actuellement délaissée par une majeure partie des commerçants et des habitants, la Grand Rue a perdu son attractivité au cours du temps. Afin de redynamiser ce secteur une série de mesures sont établies, dans le cadre du réaménagement de la Grand Rue et prochainement dans le cadre du schéma de développement commercial.

Pour rappel, les principaux dysfonctionnements actuels sont les suivants :

- ➊ Prépondérance de la voiture
- ➋ Insécurité des liaisons douces
- ➌ Gabarit des trottoirs variable
- ➍ Absence de mise en valeur du canal
- ➎ Défaut de continuités entre la partie « haute » et « basse » de la ville

Afin de requalifier le centre, les acteurs communaux ont décidé de lancer un grand projet de réaménagement de l'axe. Positionnée comme véritable « épine dorsale » de la ville, l'axe développera une double vocation :

- ➊ De desserte des commerces et des différents pôles générateurs
- ➋ De vitrine « attractive » du centre ville
- ➌ Requalification urbaine et paysagère

La commune de Lessines est un milieu essentiellement rural ou l'accessibilité en voiture demeure un effet « vitrine » pour la commune. Il est donc important que l'axe conserve sa fonction de desserte/ transit pour les automobilistes.

En complément des aménagements modérateurs de vitesse sont prévues afin de modérer la vitesse des automobilistes.

La circulation des automobiles sera maintenue en double sens de circulation. Des interrogations subsistent cependant. A savoir :

- ➊ Comment organiser les livraisons ?

Aujourd'hui les véhicules s'arrêtent au milieu de la rue (ce qui a l'avantage de faire effet « régulateur de vitesse » pour les automobilistes)

- ➋ Comment diminuer le stationnement ventouse ?

Le nombre de personnes occupant les places du centre-ville toute la journée et non pour une activité ponctuelle liée aux commerces pénalise le centre. Cela amoindrit l'offre en stationnement et freine les déplacements au sein du territoire, l'automobiliste sachant qu'il aura des difficultés pour se garer à proximité des commerces/ ou des lieux de dépose souhaités.



Schéma de développement commercial

Le schéma de développement commercial a pour objectifs de :

- Redynamiser le cœur historique
- Déterminer le type de commerces recherchés par les Lessinois afin de proposer une offre commerciale mieux adaptée à la demande locale

Actuellement de nombreuses espaces commerciaux sont également utilisés pour l'habitat. Ces doubles fonctions brouillent la visibilité des magasins.

2.7 Les projets urbanistiques (suite)

L'aménagement des abords de l'hôpital et de la rue des Moulins

Cœur historique de la commune, le secteur de l'hôpital a longtemps souffert d'un défaut de visibilité. Aujourd'hui encore, cette zone et son espace environnant sont sous-exploités.

Situation actuelle

- ➊ Prépondérance de la voiture
- ➋ Insécurité des liaisons douces
- ➌ Gabarit des trottoirs variable
- ➍ Absence de mise en valeur du canal
- ➎ Défaut de continuités entre la partie « haute » et « basse » de la ville

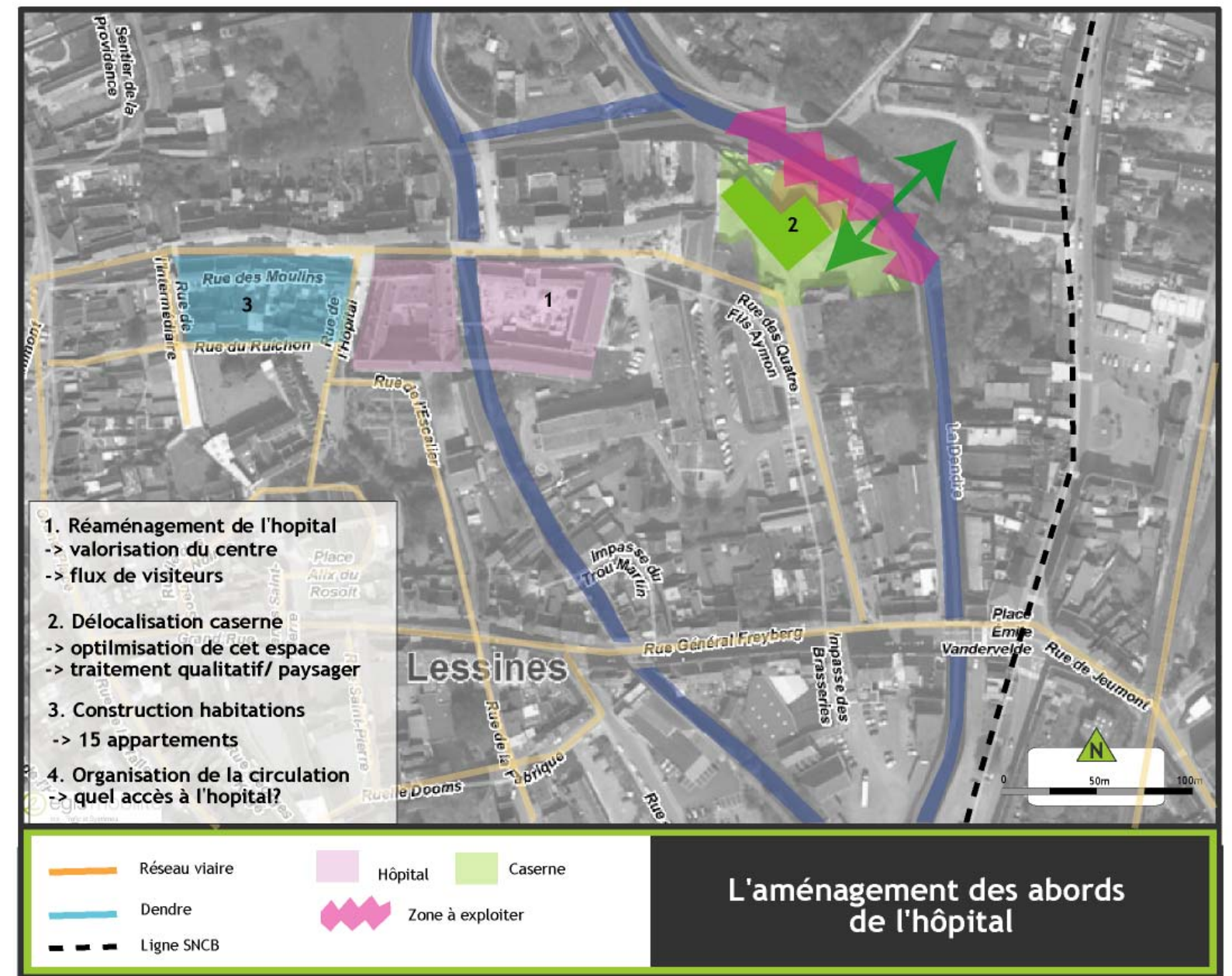
Situation projetée

- ➊ Réaménagement du secteur de l'hôpital
 - ⇒ Valorisation d'un site historique, patrimoine de la commune
 - ⇒ 100 000 visiteurs attendus (la moitié actuellement)
 - ⇒ Des déplacements attendus majoritairement en dehors des heures de pointes du matin et du soir (fréquentation touristique)
- ➋ Construction de nouveaux logements rue des Moulins
 - ⇒ Augmentation de l'offre en habitat : projet rue du Moulin (n°3)

Les problématiques à traiter

- ➊ Pour le site de l'hôpital
 - ⇒ Lors des pics fréquentation des problématiques inhérentes au besoin en stationnement sont à anticiper
 - ⇒ Lors des périodes scolaires, comment organiser au mieux la circulation sur le site et ses abords proches ?

Il y a donc une réelle nécessité de tisser une toile de « **liaisons douces** » sur le secteur.



2.7 Les projets urbanistiques (suite)

Génération de trafics générés par l'hôpital

A vocation touristique le projet de l'hôpital Notre Dame de la Rose, vise à accueillir plus de 100 000 visiteurs par an dès sa prochaine réouverture.

Localisée en plein centre historique de la commune, le site dispose d'une accessibilité peu lisible, notamment en terme de jalonnement.

La génération de trafic induite par l'hôpital a été déterminée à partir des données suivantes :

Les générations de trafic projeté partent des postulats suivants :

⇒ Hypothèse de 2 personnes/voitures

⇒ Distinction des périodes de fréquentation entre la semaine/ les vacances et le week-end

Génération de trafic globale induite par le l'hôpital Notre dame de la Rose		
Superficie	à définir	
Nombre de visiteurs actuels	35 à 40 000 visiteurs/an	
Nombre de visiteurs attendus après travaux	100 000 visiteurs/ an	
Génération de déplacements	Flux journaliers/ we/ manifestations	Flux journaliers/ we/ manifestations
Echéancier	2011	

	Génération de trafic globale induite par le l'hôpital Notre dame de la Rose		
	Semaine	Week-end et vacances	HP
Répartition des visiteurs	30%	70%	20% des 30%
Génération de déplacements	375 véhicules/ semaine 75 véh/jour		15/20 véhicules en entrées/ sorties HP

3. Génération de trafic

3.1 Rappel des volumes de trafic actuels

Flux de déplacements journaliers

Les volumes de trafic actuel recensés sur les principaux axes illustrent une répartition importante de véhicules sur le N57 et le Boulevard Emile Schevenels. En effet ces axes supportent des volumes de trafic journaliers allant au delà des 10 000 véhicules (deux sens confondus).

La Grand Rue, axe central de desserte des pôles générateurs du centre ville supporte des volumes de trafic de l'ordre de 6 500 véhicules jour.

En dehors des problématiques liées aux heures de pointe et aux franchissements qui pénalisent la circulation, l'axe demeure circulaire et dispose de réserves de capacité à moyen terme.

La cartographie ci-contre présente les volumes de trafic actuels sur le territoire. Au vue de l'ensemble des projets à venir, plusieurs questions se posent notamment :

- Déterminer le nombre de déplacements supplémentaires générés par la mise en place des différents projets
- Déterminer la réserve de capacité sur la chaussée Gabriel Richet/ N 57
- Identifier les potentiels zones de conflits « automobiles » le long de la Grand Rue
- Analyser les difficultés d'écoulement du trafic (Dendre/chemin de fer)

Evolution naturelle sur 10 ans

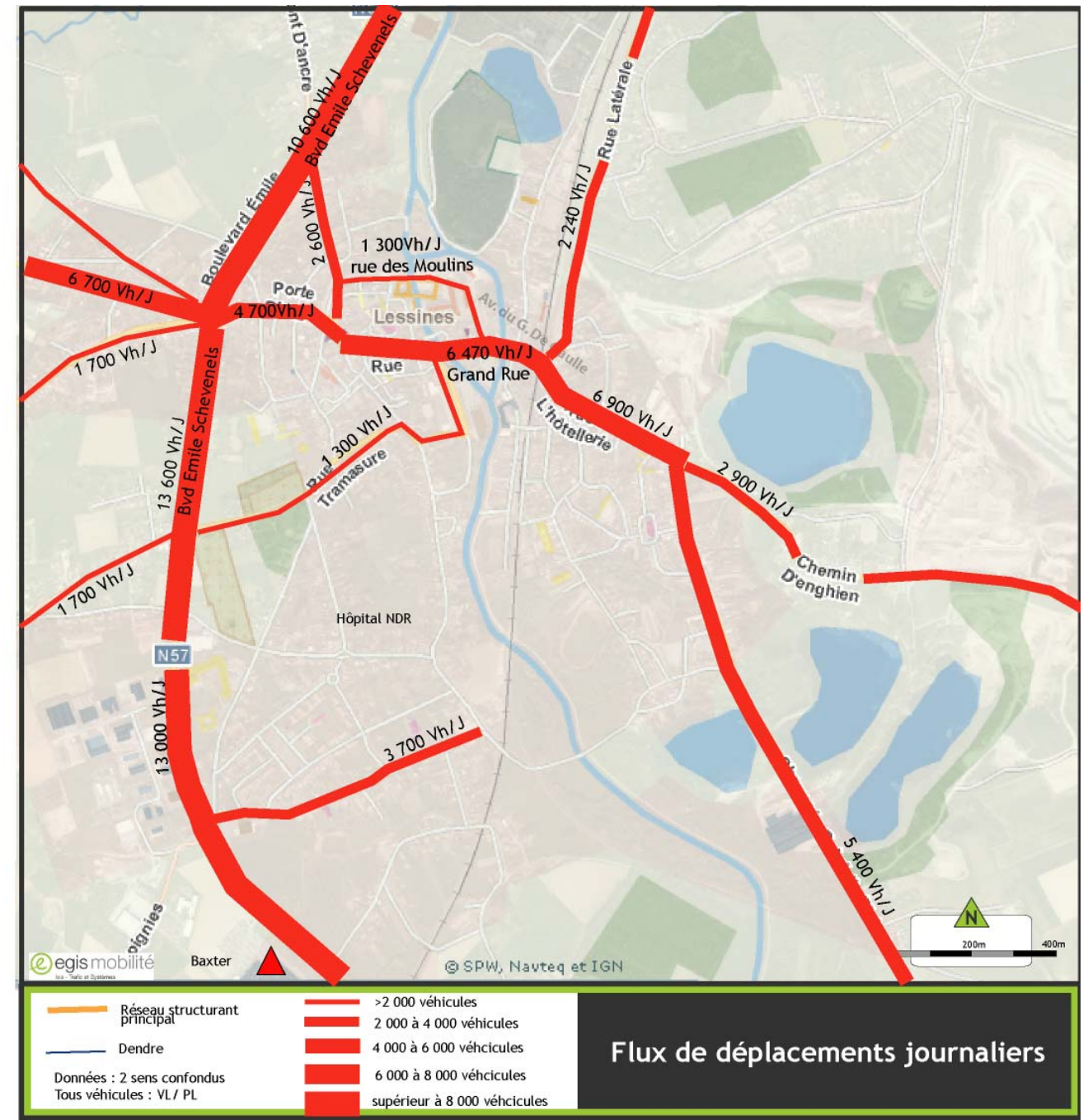
Certains dysfonctionnements sont susceptibles d'apparaître notamment :

- Une pression sur les carrefours situés aux deux extrémités de la Grand Rue
- Un risque de saturation des voiries de desserte locale aux heures de point. Cela s'explique par le fait que les réserves de capacité sont inégales entre les axes structurants et le maillage local
- Un risque de conflit lors des périodes touristique entre les flux venant des communes environnantes et les déplacements des habitants

Ces 1^{er} estimations permettent donc de mettre en avant la nécessité d'organiser un plan de circulation cohérent à l'échelle du centre ville et également de l'ensemble du territoire.

Cela passera notamment par la définition de différentes pénétrantes et d'une distribution harmonieuse des déplacements sur l'ensemble du réseau viaire. Les propositions d'aménagement de la dernière phase du

PCM porteront en ce sens.



3.2 Rappel de l'accidentologie sur les voiries lessinoises

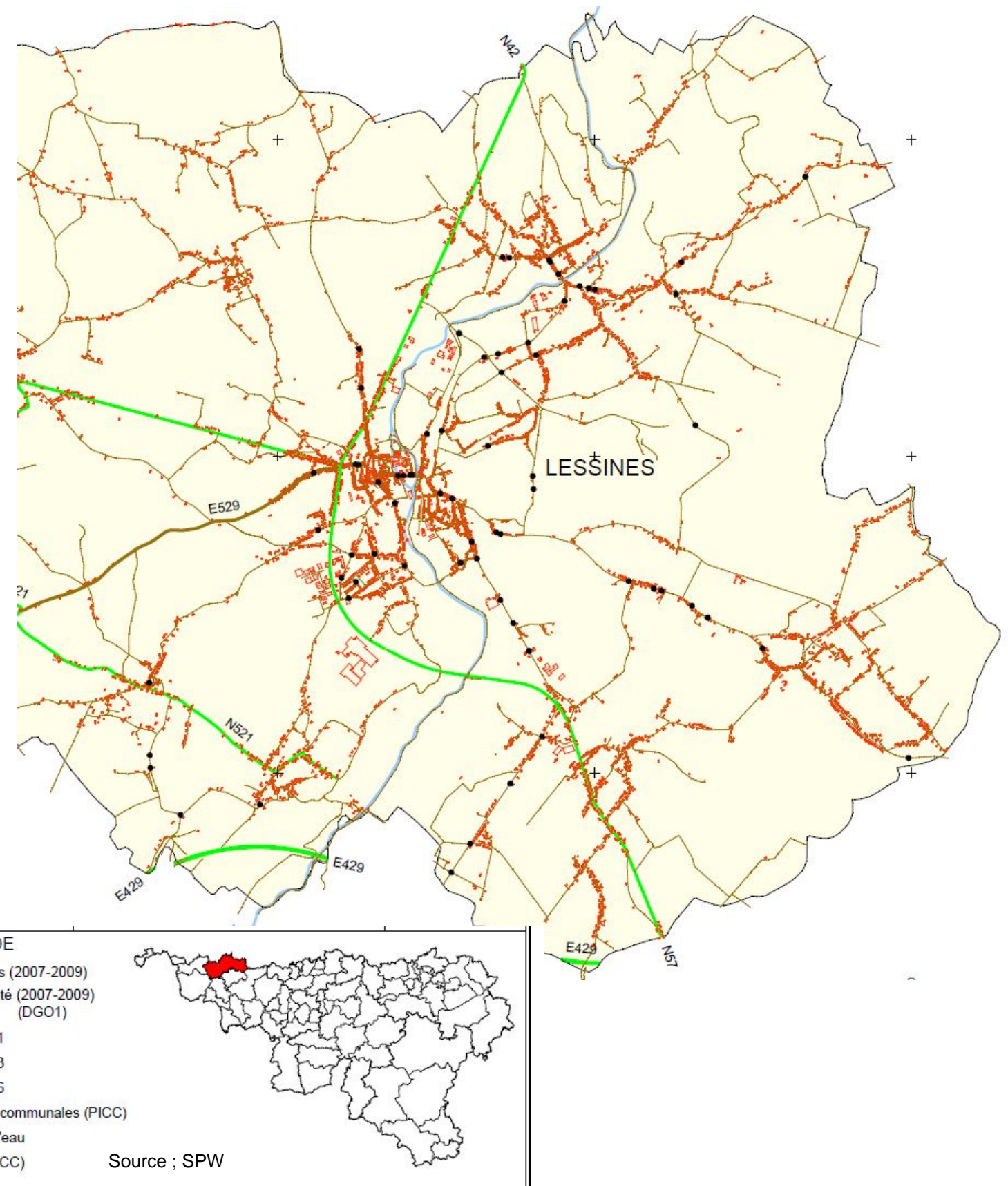
Localisation des accidents sur la commune

Comme le montre la carte ci-contre, la commune a connu entre 2007 et 2009 un peu plus de 60 accidents. De manière globale, aucun point de la commune n'est repris comme « point noir régional ».

Les voiries régionales ont des bons indices de sécurité. De plus la carte montre qu'il n'existe pas de point d'accumulation, mais plutôt une multitude de points différents.

Les axes les plus « touchés » sont :

- L'axe rue St-Géréon – Rue du Pont – rue d'en Bas à Deux-Acres
- La Chaussée Richet
- La rue de la Loge



4. L'adaptation des enjeux

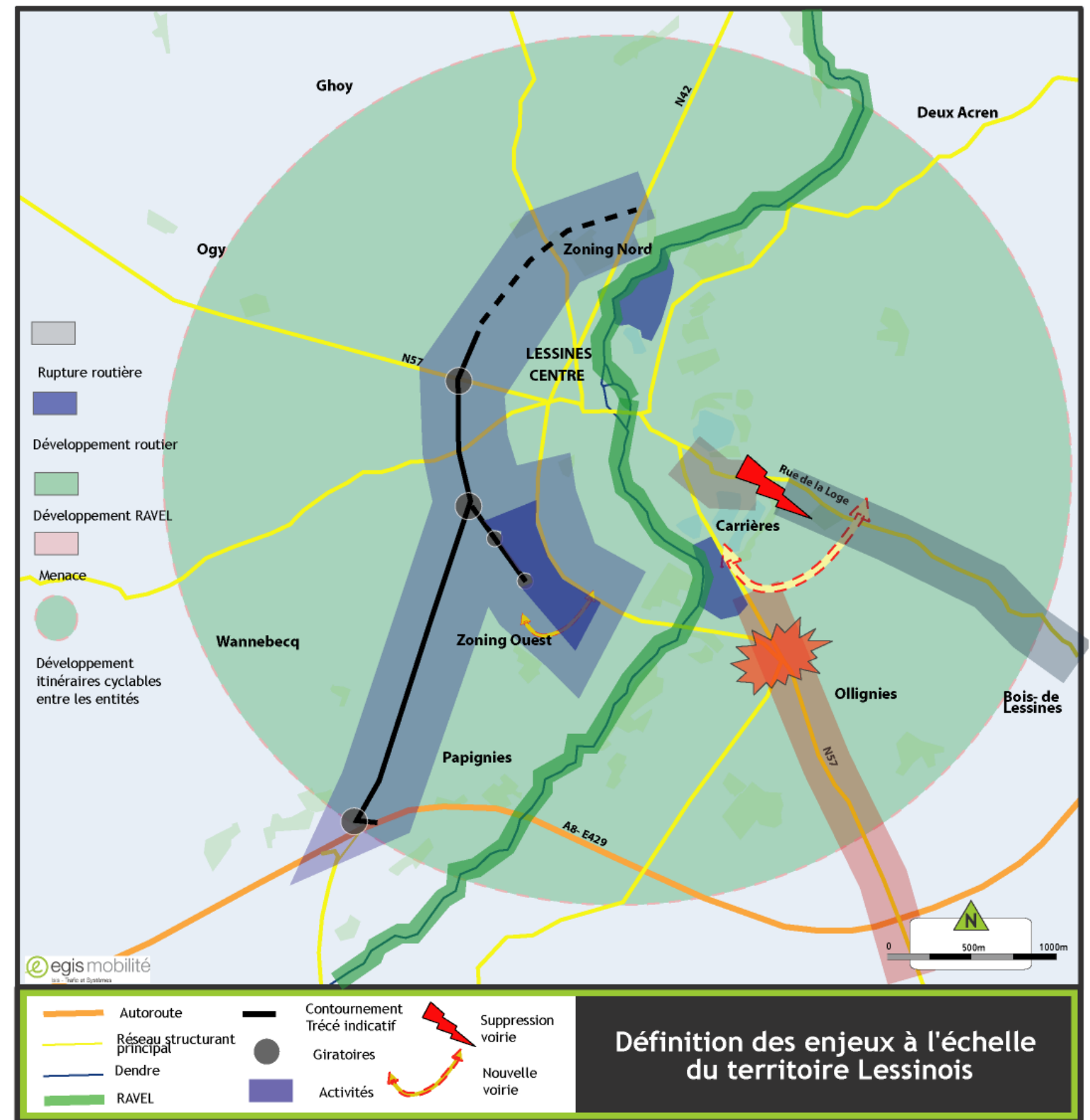
4.1 L'échelle du territoire

Le rôle essentiel du réseau SNCB

Suite à la réalisation du diagnostic et de l'état des lieux des grands projets, une redéfinition des enjeux a été établie. Celle-ci vise à préciser les actions à mener sur le territoire, et les objectifs à atteindre.

A l'échelle du territoire, les principaux enjeux sont de:

- ⚙️ Créer un contournement reliant la N42 à l'autoroute*
 - ⇒ la programmation de l'ensemble des phases s'avèrent nécessaire au bon fonctionnement du projet
 - ⇒ le traitement de l'accès des Poids Lourds (issus des carrières) est indispensable pour éviter tout report du trafic vers Ollignies
- ⚙️ Hiérarchiser le réseau et gérer les carrefours stratégiques
- ⚙️ Renforcer l'accessibilité à partir du réseau ferroviaire
 - ⇒ dans ce cadre le rôle du lien vers Grammont/ Ath/ Silly est primordial. Des réflexions sont à mener sur les mesures à mettre en place pour assurer ces connexions.
- ⚙️ Renforcer les connexions au réseau RAVEL



4.2 A l'échelle intra-communale

Les enjeux de développement entre les entités

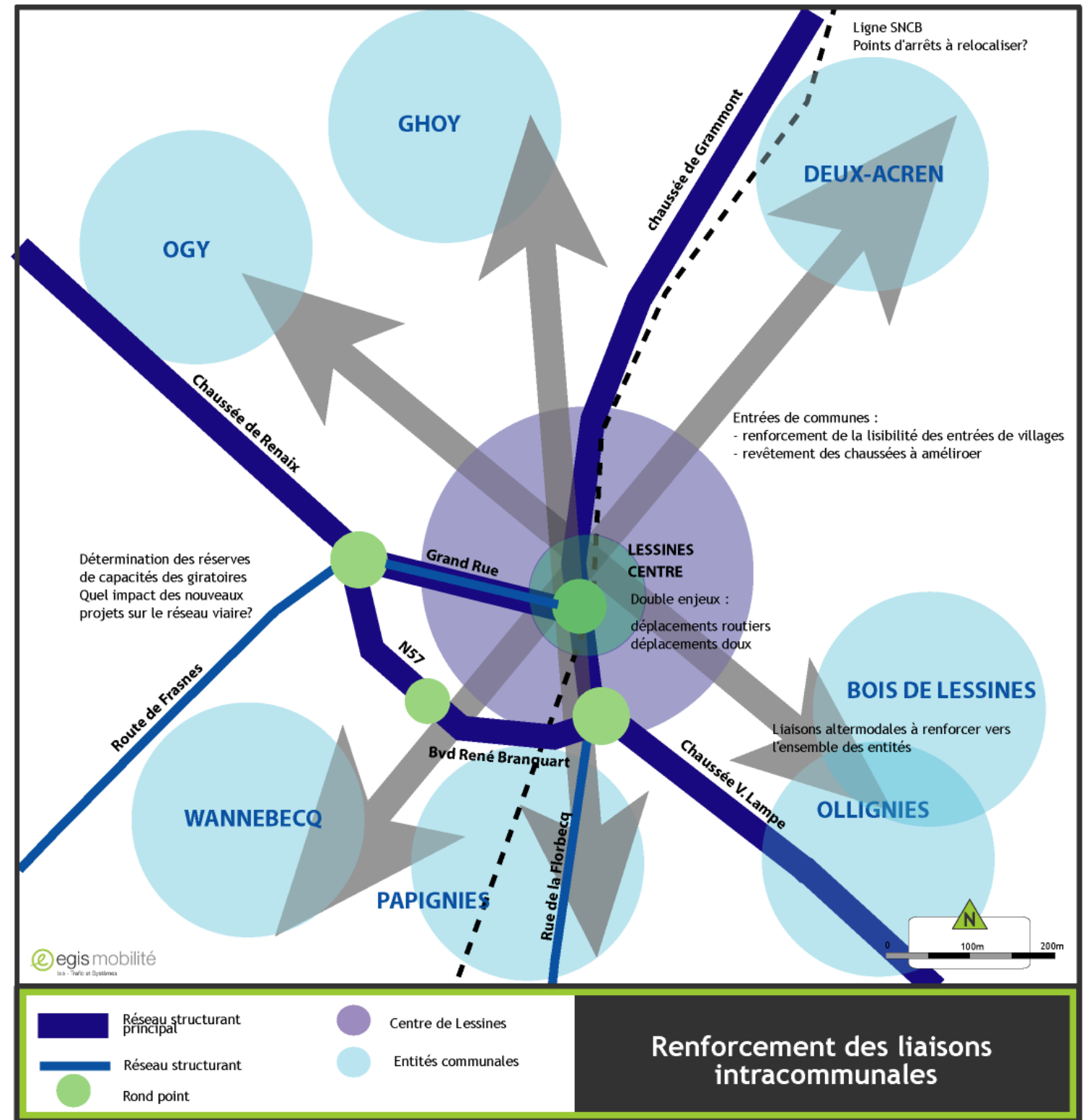
A l'échelle du territoire communal, les enjeux se précisent également :

- Renforcer des liaisons entre les entités
- Sécuriser les axes structurants du territoire
- Renforcer les liaisons cyclables
- Optimiser le réseau TEC
- Hiérarchiser et clarifier le fonctionnement du réseau routier

Le diagnostic a permis de mettre en avant le défaut actuel de liaisons entre les différentes entités ainsi que des entités vers le centre historique. Mis à part le réseau routier, aucune offre TC, SNCB ou encore de liaisons douces ne permet d'assurer une connexion entière entre les entités.

Dans le cadre des propositions d'aménagement nous nous attacherons donc à réaliser des scénarios visant à renforcer la place des modes doux notamment des itinéraires cyclables entre les entités.

Une réflexion sera également menée sur la faisabilité d'un réseau de transport « TAD » (à la demande) sur le territoire Lessinois.



4.3 A l'échelle du centre

Les enjeux de développement dans le centre de Lessines

Enfin, à l'échelle du centre de Lessines, une ligne conductrice à suivre ressort très nettement :

- Redynamiser le centre
- Valoriser le patrimoine
- Définir des connexions douces
- Optimiser les berges
- Exploiter la relation nature/ ville historique/ Dendre
- Organisation du stationnement
- Valoriser les points d'échanges
- Minimiser les « barrières géographiques »

La définition de ces enjeux permet de cibler clairement les actions à mener sur le territoire. Les propositions d'aménagements tiendront compte de la démarche qualité et permettront de traduire ces grands enjeux via des illustrations d'aménagement ciblées.

4.4 ... aux propositions d'aménagements

Les grands points clefs

Le territoire de Lessines dispose d'atouts et de faiblesses qui ont évolué au cours du temps. La ville est aujourd'hui placée dans une démarche de mutation importante, aussi bien par la diversité de ses projets touristiques que par ceux de renouvellement urbain.

Pour faire face à ces changements, il est nécessaire d'organiser au mieux les déplacements sur l'ensemble du territoire afin que ceux-ci restent un moyen et non une contrainte. Un ensemble d'actions primordiales sont à mener pour renforcer la place des modes doux au cœur/ entre les entités, afin de renforcer l'attractivité des centres « urbains » et « commerciaux », et surtout de recréer de la convivialité.



5. Les propositions d'aménagement

5.1 Détail des actions visant à palier les dysfonctionnements constatés

Les priorités développées

L'état des lieux des grands projets a permis de cibler plus précisément les évolutions à venir sur le

territoire Lessinois. Afin d'organiser au mieux l'ensemble des déplacements, nous allons développer un ensemble de propositions d'aménagements, basées sur les priorités suivantes :

- ➊ Renforcer la multi-modalité sur les lignes fortes de déplacement au sein de la région mais aussi en connexion avec les territoires voisins.
- ➋ Proposer une offre de transport public adaptée à l'échelle des spécificités de Lessines
- ➌ Intensifier la mise en valeur des pôles desservis afin d'optimiser l'infrastructure existante.

La structure du rapport

Afin de détailler au mieux les propositions d'aménagements à réaliser, nous étudierons les actions par thématiques. Celles-ci seront décomposées comme suit :

Thématique n°1 : le réseau routier

- ➊ Proposition de classification
- ➋ Evolution des flux à anticiper
- ➌ Un projet de contournement nécessaire
- ➍ La sécurisation de la N57 (décomposition en sections)
- ➎ La sécurisation des différentes pénétrantes
- ➏ Le réaménagement de la Grand Rue
- ➐ La sécurisation de l'accessibilité des principaux pôles générateurs (zoom sur Baxter et les CUP)
- ➑ L'organisation de la circulation au centre ville
- ➒ La gestion des franchissements
- ➓ La sécurisation des abords des écoles

=> **synthèse et hiérarchisation des actions routières**

Thématique n°2 : le réseau de transport en commun

- ➊ L'amélioration de la qualité de service ferroviaire
- ➋ L'adaptation et le renforcement de la desserte en bus
- ➌ La mise en place d'un TAD

=> **synthèse et hiérarchisation des actions TC**

Thématique n°3 : le stationnement

- ➊ La nouvelle politique à mettre en place
- ➋ Les propositions de tarification et d'organisation

=> **synthèse et hiérarchisation des actions stationnement**

Thématique n°4 : les déplacements doux

- ➊ Le renforcement des itinéraires cyclables
- ➋ La mise en place de stationnement de stationnement vélo
- ➌ La sécurisation des déplacements piétons
- ➍ La prise en compte des normes PMR

=> **synthèse et hiérarchisation des actions modes doux**

Thématique n°5 : Conclusion générale

LES FICHES ACTIONS

6. Le réseau routier

6.1 La nouvelle hiérarchisation du réseau routier

Contexte

Le réseau viaire de Lessines se caractérise par une mauvaise visibilité et compréhension de l'espace urbain. A cela s'ajoute un plan de circulation complexe, venant renforcer les problèmes de circulation au sein du territoire.

Objectifs

La hiérarchisation du réseau vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles de la commune dans un cadre global et cohérent.

Les objectifs poursuivis sont donc les suivants :

- Adapter à chaque type de voirie une capacité d'accueil
- Identifier les modalités de partage entre les modes

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux de réseau sont essentiels. Ils doivent assurer une distribution du trafic supportant les pics de trafic lors des périodes d'heures de pointe du matin et du soir.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et 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'utilisateur.

Actions : proposition de classification

Au niveau du centre ville, le principal enjeu est de minimiser le trafic de transit dans la Grand Rue et d'éclater la circulation sur l'ensemble du réseau via un ensemble de pénétrantes adaptées.

Pour ce faire, le projet propose de clarifier la fonction des axes routiers en attribuant une nouvelle classification. La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle des territoires 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'utilisateur, 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.

Détail de classification

La hiérarchisation proposée pour le territoire Lessinois se décompose comme suit :

- Niveau 1 : Le réseau national et régional, réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics
- Niveau 2 : Le réseau d'agglomération, réseau d'échange rapide à l'échelle du territoire
- Niveau 3 : Le réseau de distribution et de liaisons entre les pôles, réseau d'échange plus local, assurant les déplacements au sein de l'entité. Il est à noter qu'une attention particulière est à porter sur ce 3^{ème} niveau de hiérarchisation des voies. En effet, l'enjeu de maîtrise des flux motorisés concerne principalement l'échelle locale.
- Niveau 4 : Le réseau de maillage local

La hiérarchisation et la classification du réseau routier va de paire avec un ensemble d'actions de sécurisation des axes, permettant d'identifier clairement les espaces traversés.

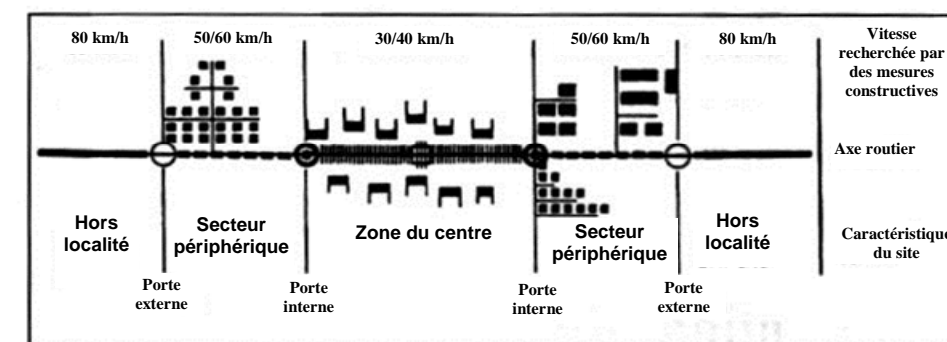
En zone rurale :

- Mise en place de bandes rugueuses en amont des villages
- Aménagement d'effet de porte aux entrées de villes
- Sécurisation des liaisons intracommunales (bandes de sécurité, miroir réflecteur dans les virages dangereux, rappel des limitations de vitesse via une signalisation lumineuse)

En zone urbaine :

- Création de carrefour plateau au droit des carrefours dangereux
- Rétrécissement ponctuel de la chaussée
- Renforcement des zones 30 via la mise en place d'aménagement complémentaire à la signalisation actuellement en place

Le schéma ci-dessous illustre les différents espaces à identifier :



Le traitement des séquences d'un axe :

- Déterminer les espaces traversés
- Changer la perception de l'automobiliste

=> adapter les vitesses et les aménagements nécessaires en fonction des espaces traversés

6.1 La nouvelle hiérarchisation du réseau routier (suite)

Niveau 1 réseau de grande liaison

Le réseau dit de Grande Liaison a pour fonctions principales, d'une part d'absorber le grand transit (origine et destination localisées hors de la commune de Lessines), et d'autre part de distribuer la circulation générée par tout le territoire avec les principaux pôles environnants. Il s'agit d'un 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 ce réseau. Ainsi, l'axe de Grande Liaison du territoire est l'**autoroute A8 (E429 Bruxelles-Tournai)**. Les entrées et sorties avec ce niveau de voie se font par des échangeurs

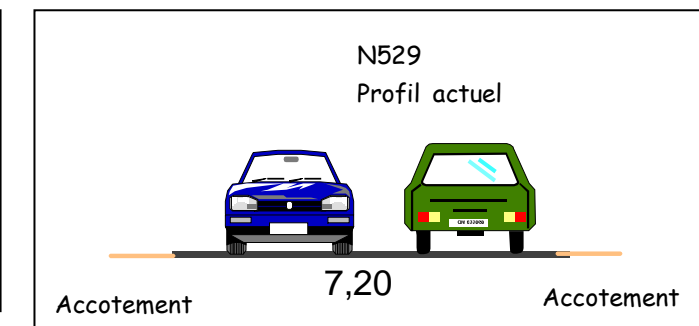
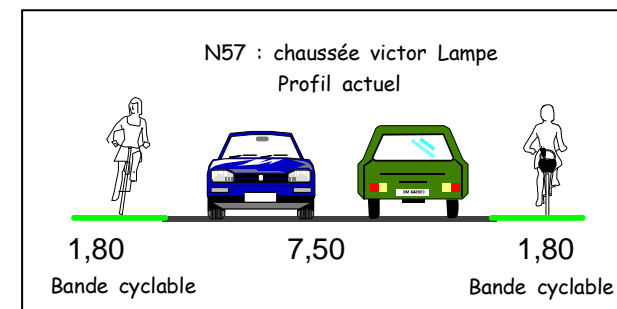
Niveau 2 : réseau de liaison

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont l'échange rapide avec le territoire Lessinois et l'accès au réseau de Grande liaison. Ce sont donc des pénétrantes, des voies principales, perçues comme « structurantes ».

Le réseau de liaison inclut la **N57**, qui reste une artère structurante, traversant la commune de Lessines (chaussée de Renaix- Boulevard René Branquart- Chaussée Victor Lampe)

Sur ces axes de liaison, la problématique des traversées de village se posent :

- Traversée d'Ogy (N57, chaussée de Renaix) : elle est traitée dans le chapitre qui suit portant sur la sécurisation avec la **proposition de réaménagement et apaisement de l'axe**
- Traversée des noyaux villageois et gestion des intersections (N57), est traitée dans le chapitre qui suit portant sur la sécurisation avec la **décomposition de l'axe par séquence**



Niveau 3 : réseau principal

Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Il permet les échanges entre les pôles et entités de la commune et donne accès aux réseaux de liaison et de grande liaison. Ce sont des voies que l'on peut appeler les transversales.

Il est important que l'utilisateur comprenne le changement d'usage sur ces axes et de lui faire comprendre que ce n'est plus un axe de liaison mais un axe principal. **D'où la nécessité de recourir à des aménagements modérateurs de vitesse (mise en plateaux de traversées piétonnes, chaussée limitée à 6,00m, etc...)**. A chaque rupture d'urbanisation, ou élément de repère, il est possible de faire un aménagement spécifique pour modérer la vitesse et maintenir l'attention des usagers.

On propose de composer ce niveau hiérarchique avec :

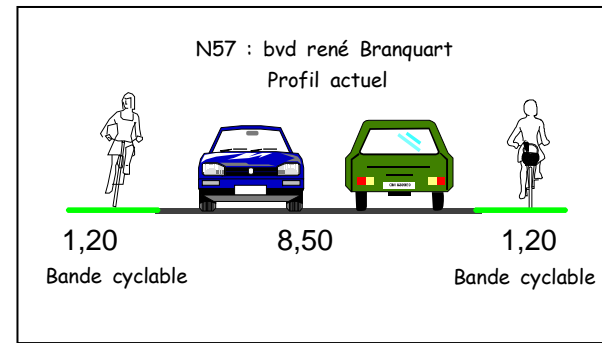
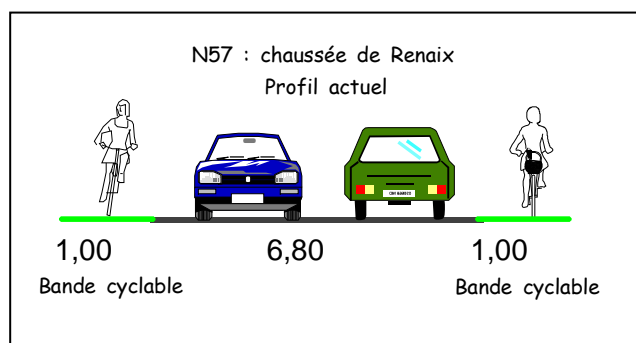
- N522, chaussée de Grammont
- N529, route de Frasnes
- Chaussée Gabriel Richet
- Chemin d'Enghien
- Rue Latérale

Niveau 4 : réseau secondaire

Ce niveau traduit la volonté d'apaiser les trafics (l'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale). Ces voiries desservent les interstices créées par les niveaux supérieurs et sont interdites aux poids lourds (exceptée pour la circulation locale). Les vitesses doivent y être modérées (maximum 50 km/h avec recours à des éléments de modérations de vitesse), les espaces piétons largement dimensionnés, séparés de la circulation, les traversées piétonnes clairement identifiées et sécurisées.

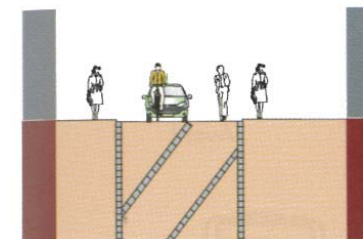
Pour ce niveau, c'est avant tout le **cœur des communes qui est concerné**.

Les rues étroites pourront être aménagées en zone 30 ou zone de rencontre, plus adapté à la largeur des rues du centre-ville (voir schéma type).



Légende profils

- Trottoir
- Stationnement
- Bande cyclable



Zone de rencontre.



Photo : Cete Nord-Picardie

6.2 La sécurisation des différentes pénétrantes

Contexte

Le diagnostic a montré que des problèmes de vitesse se manifestaient de manière récurrente au niveau des entrées des entités composant le territoire Lessinois. En termes de circulation, l'entrée d'agglomération se traduit par une réglementation de la vitesse à 50 km/h. Néanmoins la simple présence de la signalisation ne suffit plus à faire respecter cette vitesse si l'infrastructure permet à l'automobiliste de rouler plus vite.

Enfin, au-delà des problèmes de sécurité, de tels comportements sont synonymes aussi de nuisances sonores et environnementales (pollution, vibrations).

Objectifs

L'entrée de commune est un espace qui demande donc un effort particulier d'aménagement pour éviter que l'automobiliste pénétrant dans la commune ait tendance à conserver ses comportements antérieurs, notamment en matière de vitesse.

Il est donc nécessaire d'aménager ce que l'on nomme **des effets de porte** et **des espaces de transition** au niveau des entrées des communes dans le souci de :

- Modérer les vitesses ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain ou plus dense ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

Actions

Le traitement « type » est donc présenté ci-dessous via le détail des aménagements suivants :

Les effets de porte

L'**effet de porte** est un aménagement ponctuel implanté à l'entrée d'agglomération, ou bien juste en amont des premières habitations qui marque le passage d'un environnement de rase campagne à un environnement urbain (le plus souvent résidentiel). Il existe différents types d'effets de porte mais le principe général est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte pour faire ralentir les automobilistes.

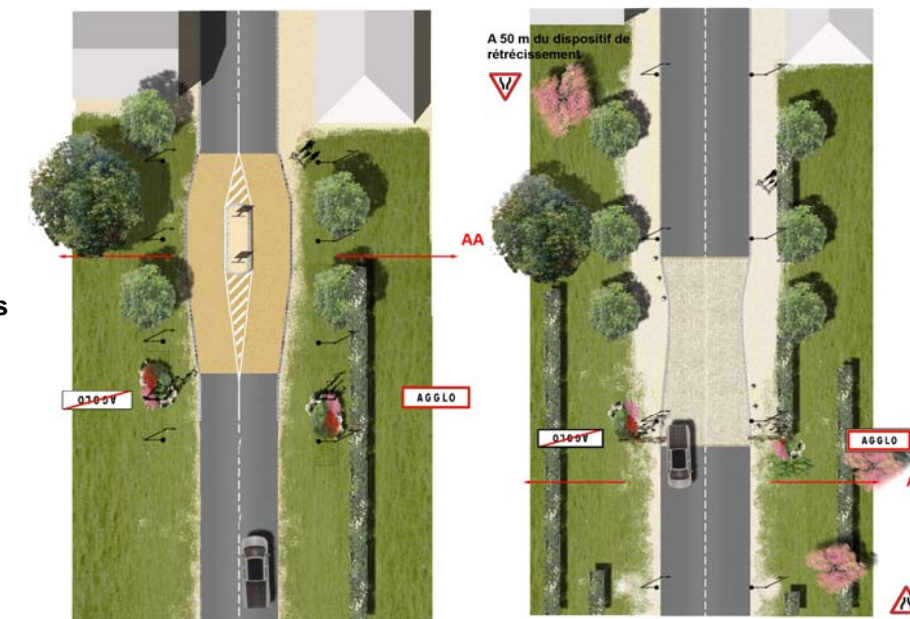
Les effets de porte

L'effet de porte peut être renforcé par les aménagements suivants :

- Une chicane ou un terre-plein central le long de la zone de rétrécissement ;
- L'ajout de plantation ou de mobilier urbain de part et d'autre de la chaussée ;
- Un revêtement différencié (pavés ou bitume coloré par exemple) ;
- L'aménagement d'une traversée piétonne, s'il y a des flux piétons au niveau de l'effet de porte ;
- Le recours à un éclairage urbain nuancé au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur, orientation différentes) ;
- L'aménagement éventuel de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée.

Les objectifs de cet aménagement sont les suivants :

- Renforcer la visibilité des entrées de ville
- Sécuriser les différentes traversées
- Modérer les vitesses afin d'éviter les flux de transit



Exemples d'effets de porte, avec îlot central et avec rétrécissement.



6.2 La sécurisation des différentes pénétrantes (suite)

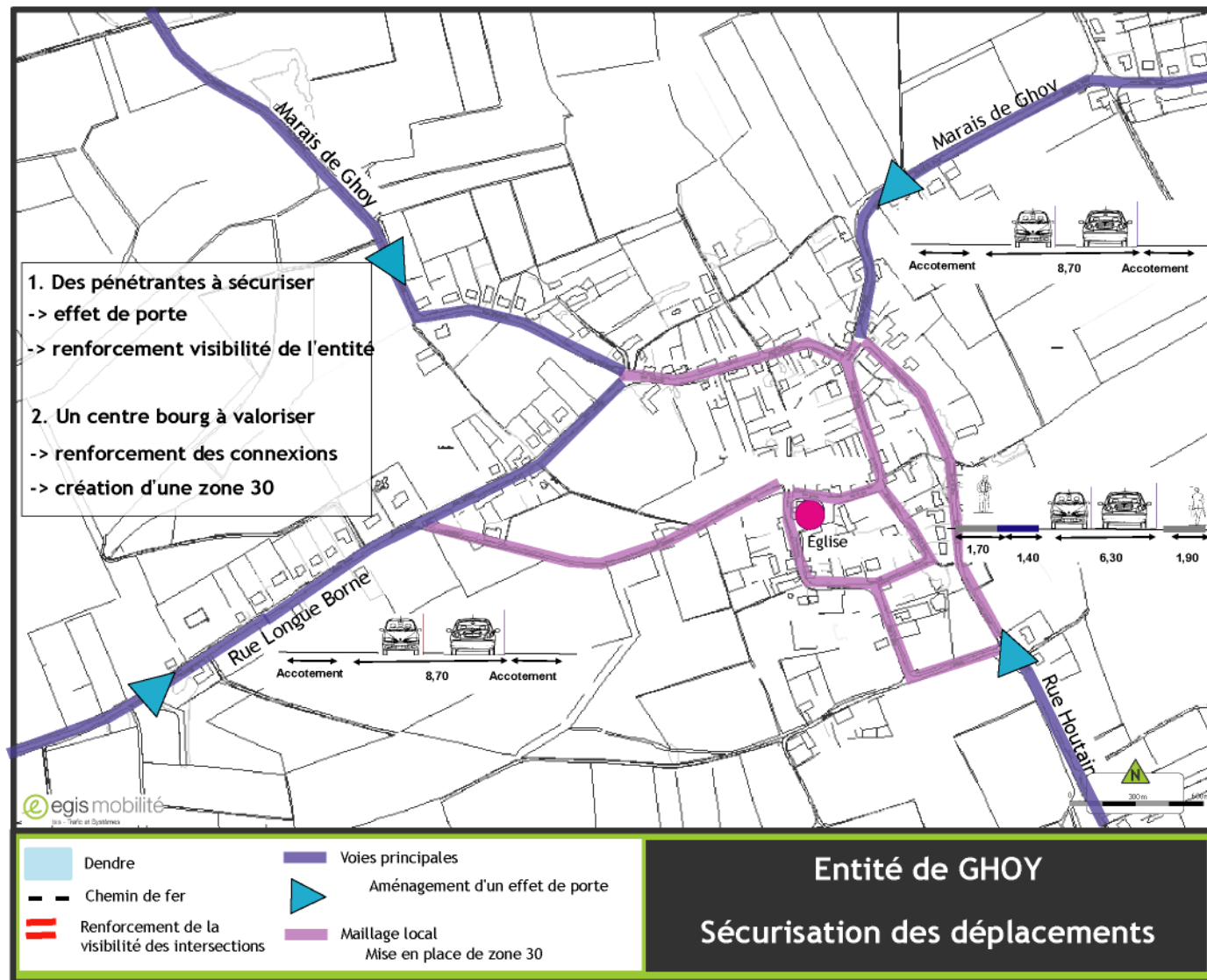
Le détail des aménagements par axe (suite)

L'aménagement des effets de porte sur les différentes pénétrantes permettra d'identifier clairement les changements d'environnements, et indiquant l'approche en zone « urbaine ».



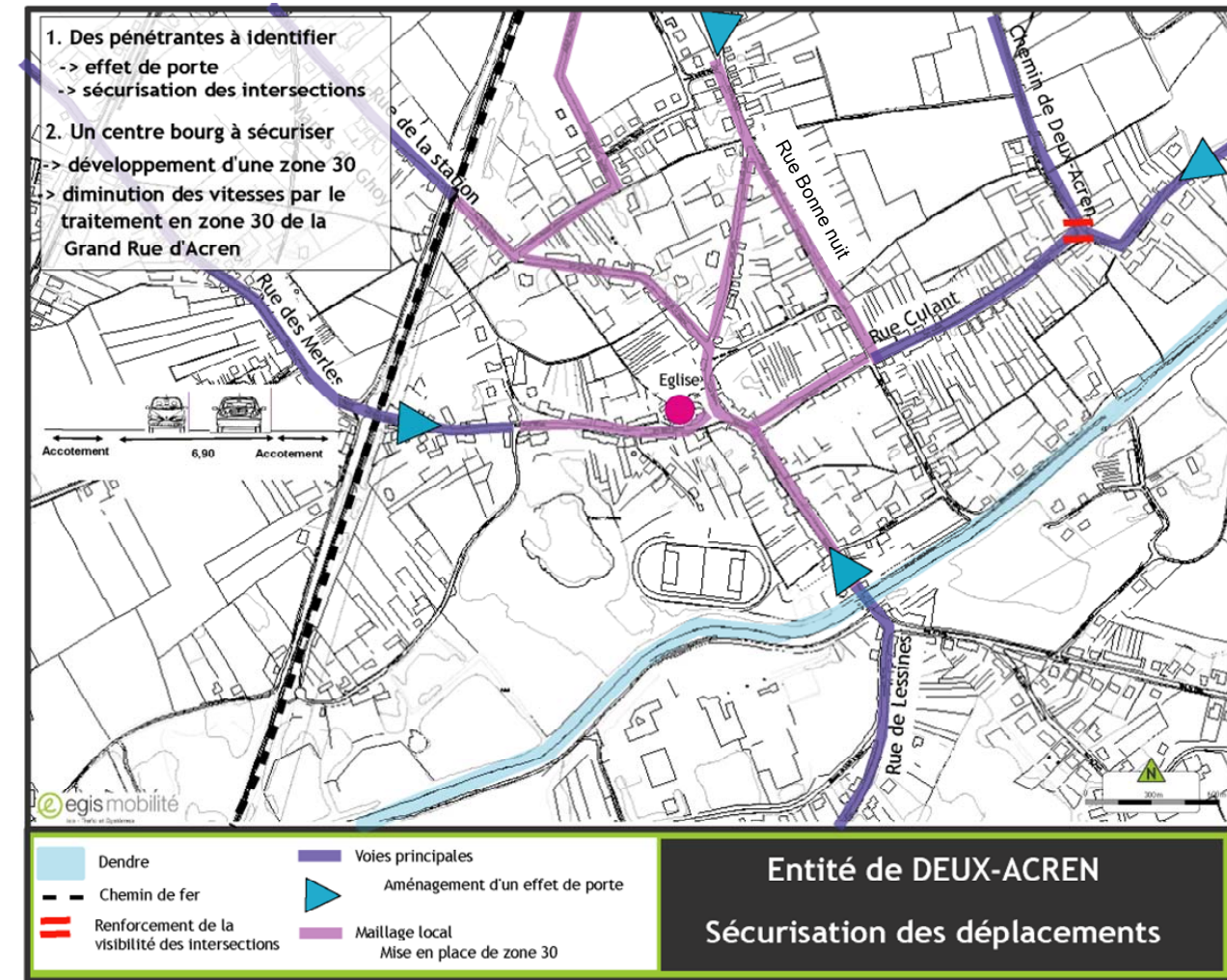
GHOY

- Renforcer la visibilité des nœuds villageois
- Ilot central rue Marais de Ghoy/ Longue Borne
- Dévoisement rue Houtain
- Mettre en place une zone 30 dans le cœur de l'entité



DEUX-ACREN

- Identifier les entrées de l'entité
- Rues étroites/ présence d'habitations => aménagement de dévoiement sur les pénétrantes, intégration du quartier de la Couturelle au centre.
- Mettre en place une **zone 30 sur tout le quartier « Couture Trohelle »**, également concernés les axes aux abords de l'école
- Sécuriser le carrefour du cimetière
- Cf. la rue de Remincourt constitue également un axe de liaison important (liaison vers Moerbeke)



6.2 La sécurisation des différentes pénétrantes (suite)

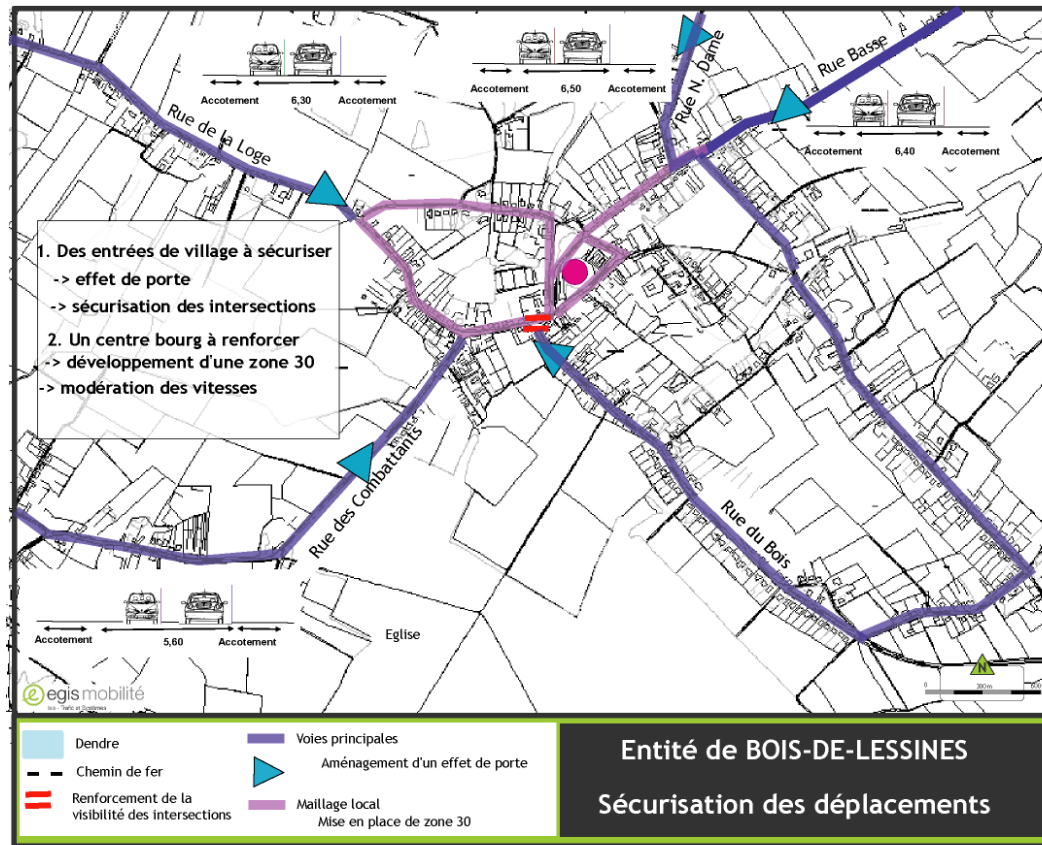
DEUX-ACREN

- Aménagement et sécurisation du carrefour avec des îlots centraux pour matérialiser l'intersection



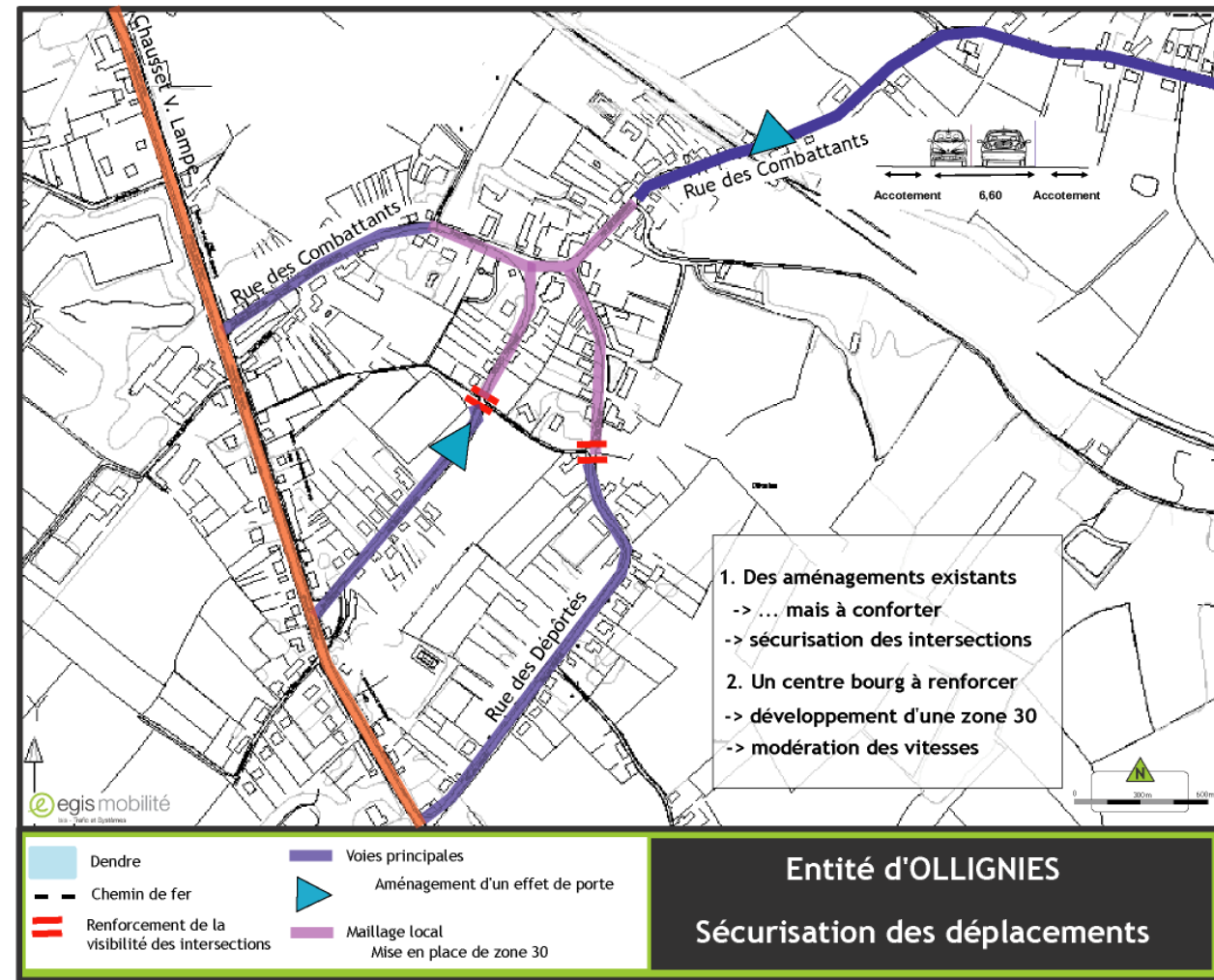
BOIS DE LESSINES

- Identifier les entrées de l'entité
- Rues étroites/ présence d'habitations => aménagement de dévoiement sur les pénétrantes
- Mettre en place une zone 30
- Aménager un carrefour plateau



OLLIGNIES

- Sécuriser l'accès Ouest
- Rue des combattants
- Mettre en place une zone 30
- Aménager des carrefours plateaux



6.2 La sécurisation des différentes pénétrantes (suite)

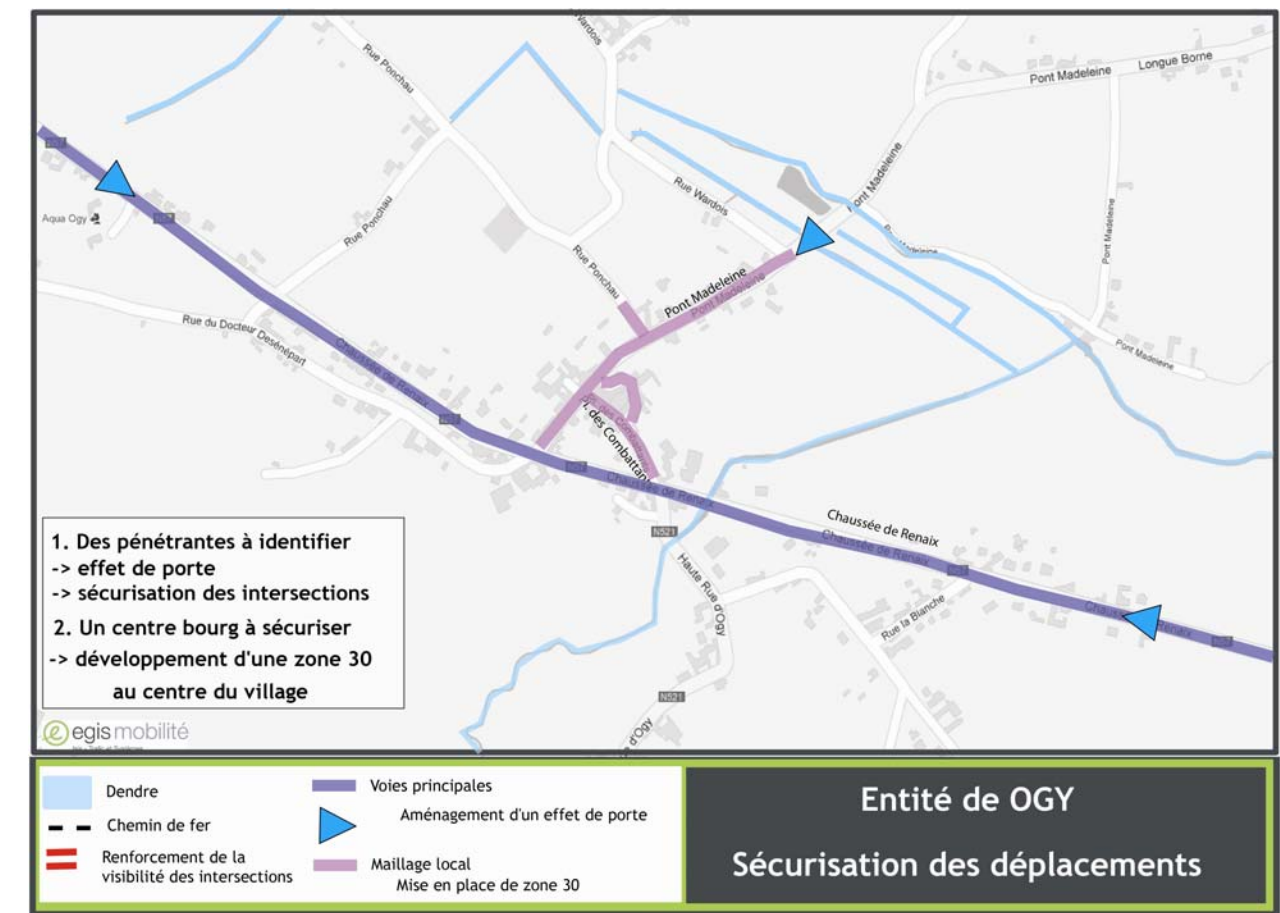
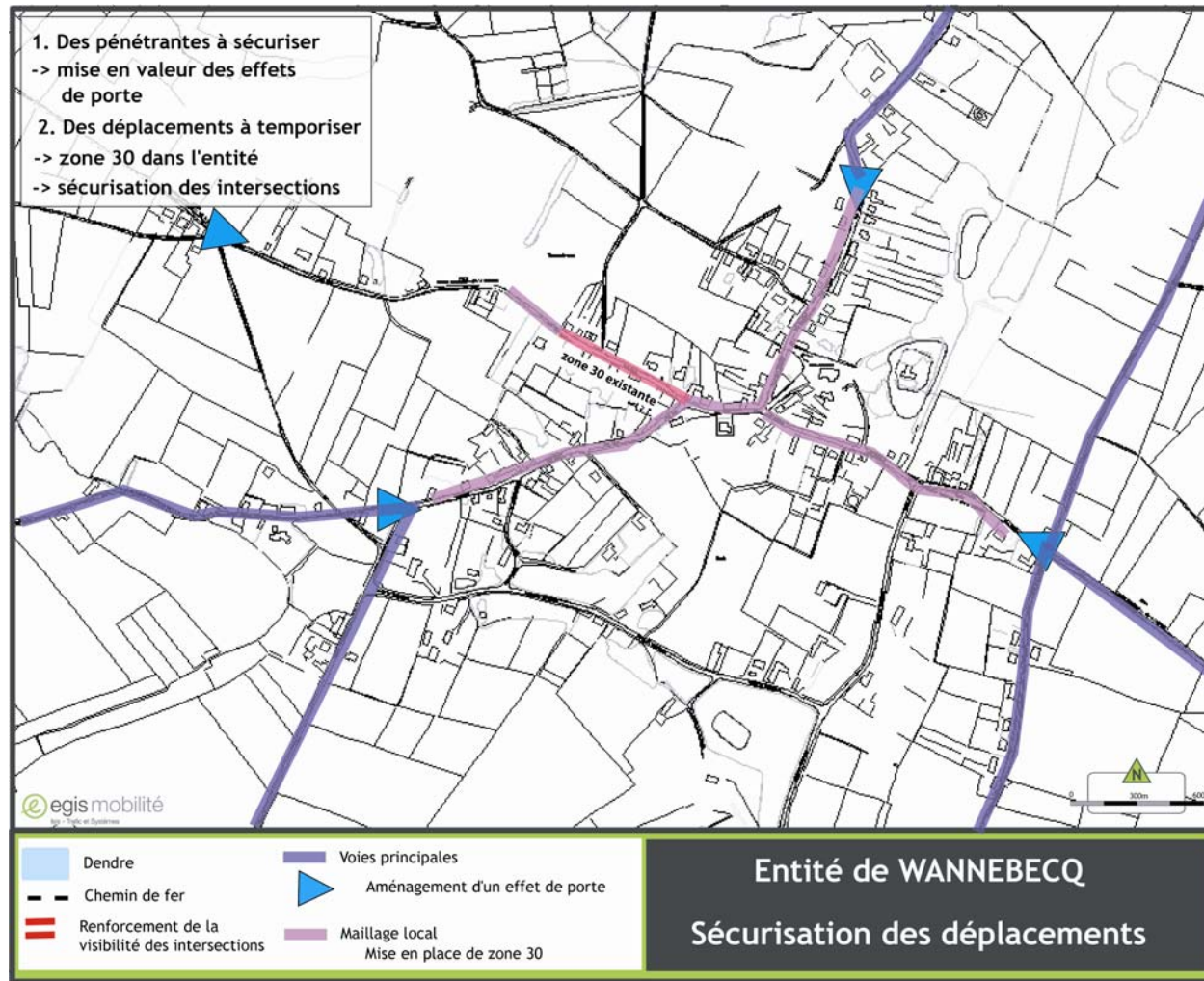
Le détail des aménagements par axe (suite)

WANNEBECQ

- Identifier les entrées de l'entité
- Rues étroites/ présence d'habitations => aménagement de dévoiement sur les pénétrantes
- Mettre en place une zone 30 au cœur du bourg

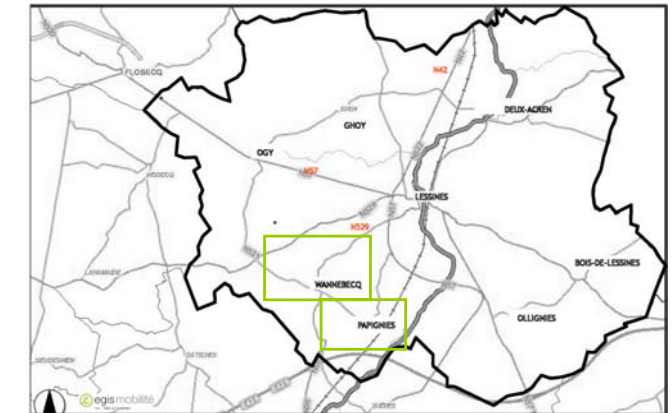
OGY

- Identifier les entrées de l'entité
- Chaussée de Renaix
- Pont Madeleine
- Mettre en place une zone 30 sur les rues du centre-bourg aux abords de l'église et de l'école



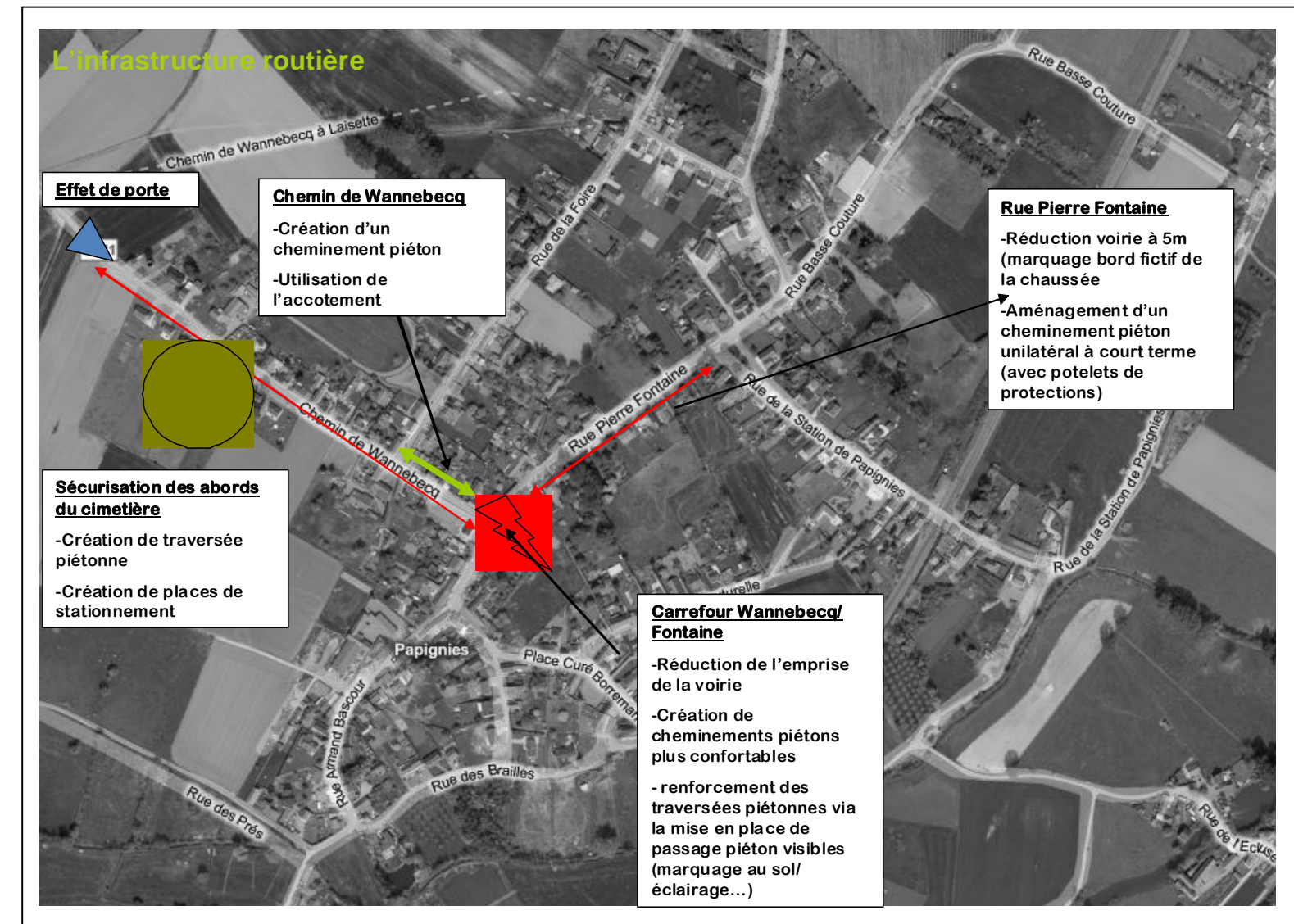
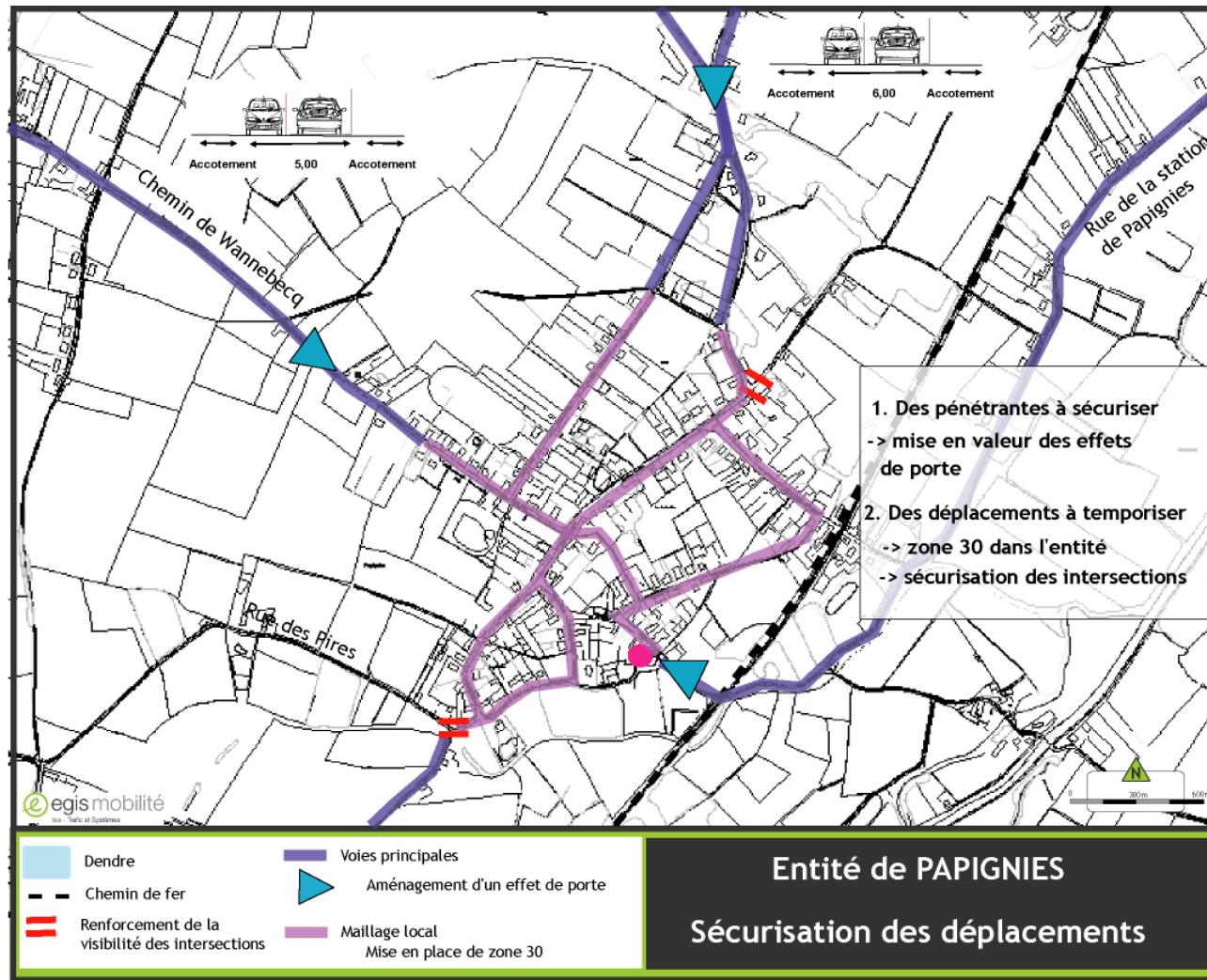
6.2 La sécurisation des différentes pénétrantes (suite)

6.2 La sécurisation des différentes pénétrantes Le détail des aménagements par axe (suite)



PAPIGNIES

- Identifier les principales pénétrantes
- Aménager des effets de porte sur chacune des entrées de l'entité



6.3 La sécurisation de la N57

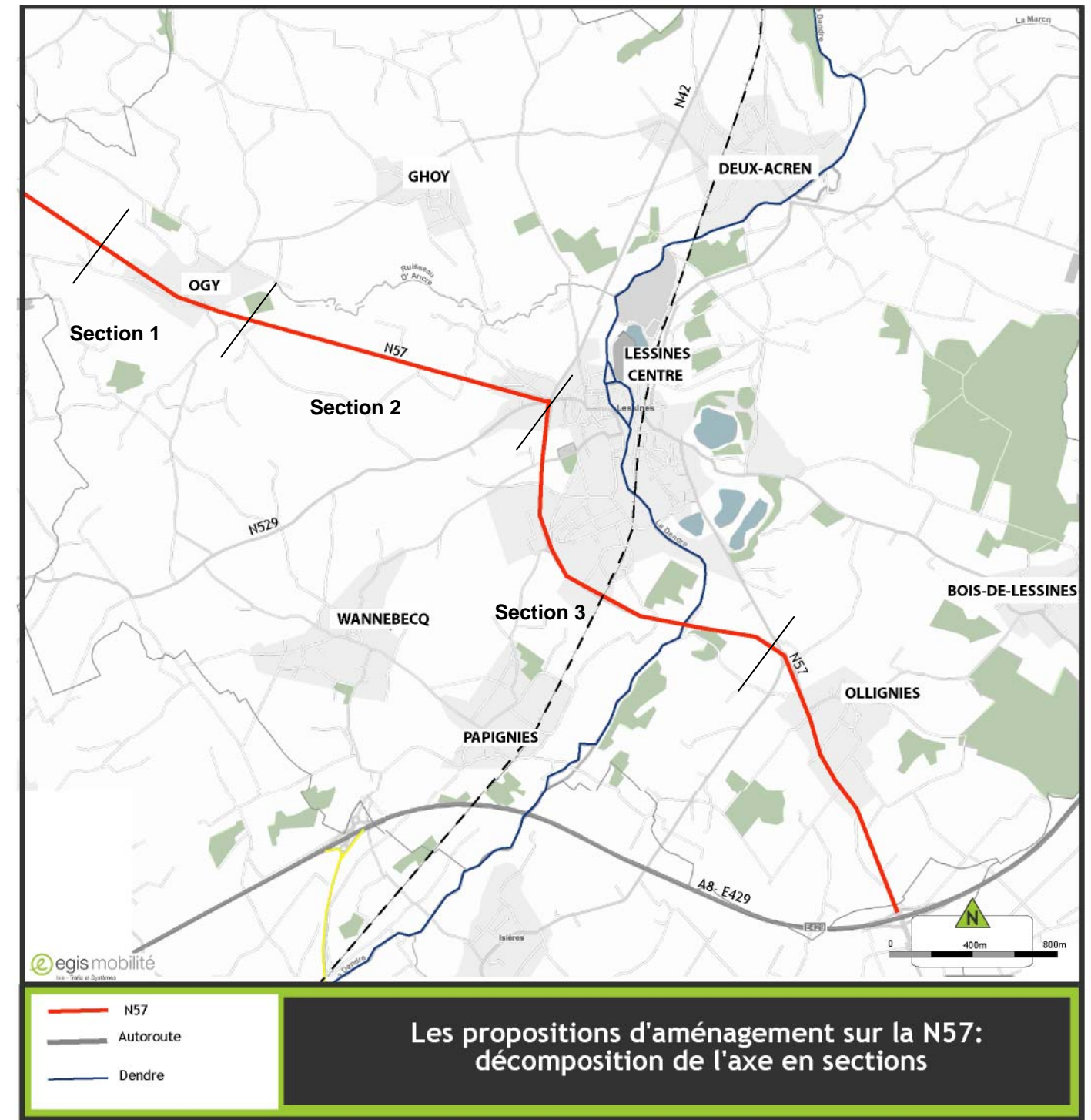
Sécuriser la N57

La N57 assure une fonction de desserte de plusieurs pôles du territoire lessinois. Cependant l'axe n'est pas sécurisé et on constate le défaut d'aménagement ne permet pas à l'automobiliste d'identifier les différents espaces traversés et d'adapter sa vitesse.

Afin de sécuriser l'axe sur sa continuité, il est donc nécessaire d'en identifier les « zones sensibles » et de proposer une série d'aménagements visant à sécuriser les déplacements.

Le découpage se décompose comme suit :

- section 1 (proximité Ogy)
- section 2 (entrée vers Lessines)
- section 3 (traversée des zones d'activités)



6.3 La sécurisation de la N57 (suite)

- Section 1** Sur cette section (Ogy vers Lessines) deux actions sont recommandées :
- Aménagement de bandes non rugueuses en amont de la traversée
 - Implantation d'un dévoiementmètres après pour éviter les reprises de vitesses pour les automobilistes allant en direction de Lessines

Les aménagements préconisés

Problématique :

- Le caractère rectiligne de la voirie est propice à la pratique de vitesses élevées allant bien au-delà des vitesses autorisées.
- Le défaut d'aménagement n'incite pas à des réductions de vitesses aux approches des espaces villageois

Objectif : diminuer les vitesses, alerter l'automobiliste

Aménagements préconisés :

- aménagement en séquence
- bande de ralentissement
- dévoiement
- Le défaut d'aménagement n'incite pas à des réductions de vitesses aux approches des espaces villageois



Les impacts

Il est préconisé d'aménager des bandes via un marquage au sol uniquement. Ces bandes ne seront pas surélevées.

Ces aménagements attirent l'attention de l'automobiliste pour l'inciter à ralentir.

Implantées en zones urbaines il faut être vigilant à ne pas occasionner de gênes sonores pour les riverains.

Le dévoiement permettra de changer la trajectoire des automobilistes et de minimiser les vitesses sur l'axe.

Bandes:

- Créer un visuel
- bandes non rugueuses pour éviter nuisances sonores

Dévoiement :

- Rompre le caractère rectiligne de la chaussée

N57

Diminuer les vitesses

6.3 La sécurisation de la N57 (suite)

Sécuriser la N57 (suite)

Section 2 Caractéristique de la voirie:

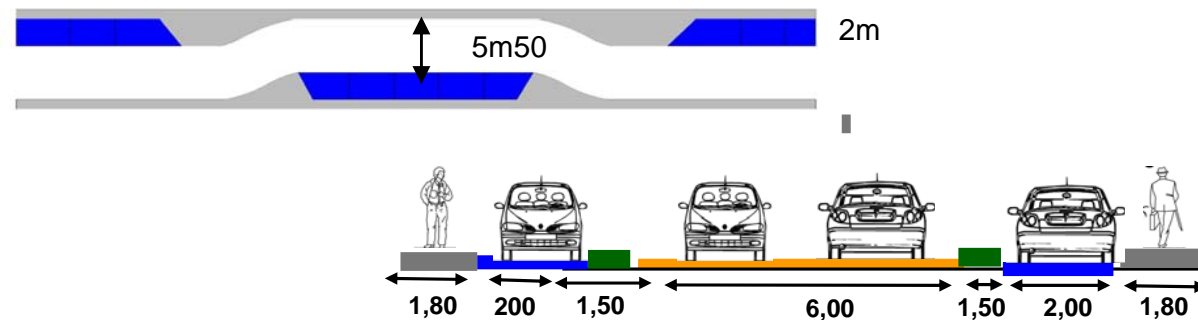
- Entrée dans la zone urbaine
- Défaut d'aménagements modérateur de vitesse

Objectifs :

- Marquer les entrées de village
- Renforcer la visibilité des entrées de village
- Sécuriser les différentes traversées
- Modérer les vitesses afin d'éviter les flux de transit

Objectifs :

- Marquer les entrées de village
- Renforcer la visibilité des entrées de village



Section 2 Avantage/ Inconvénient :

- + renforcer la visibilité du croisement en amont avec la création du carrefour plateau, sécuriser le carrefour potentiellement accidentogène
- + réduire la vitesse des automobilistes en amont du centre de la commune et de l'arrivée sur le giratoire

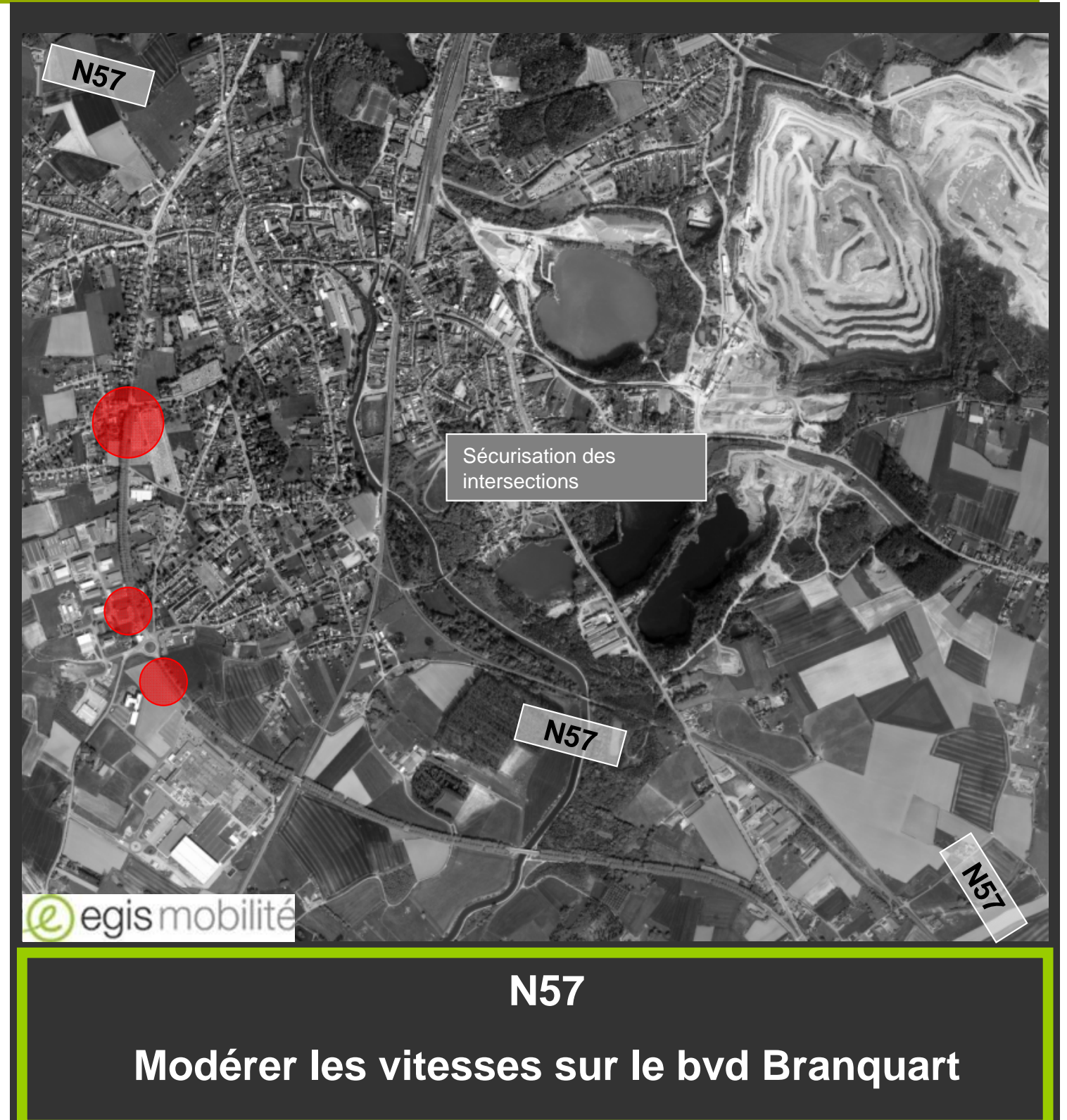
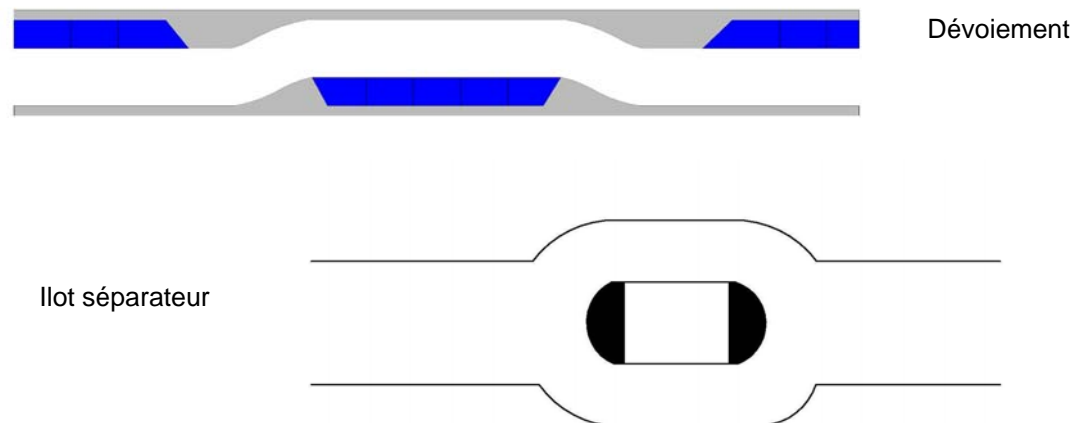


6.3 La sécurisation de la N57 (suite)

- Section 3** Caractéristique de la voirie:
- voie de desserte de nombreux pôles générateurs
 - Défaut d'aménagements modérateur de vitesse

- Objectifs :
- Sécuriser l'axe
 - Faciliter les insertions transversales

- Aménagements préconisés :
- renforcement de la visibilité des croisements
 - dévoisement



6.4 Organisation des déplacements PL

Un trafic actuellement difficile

La N57 est actuellement la seule voie d'accès aux différents pôles d'activités de Lessines (Baxter, zones d'activités Ouest et Nord, carrières,...) à partir de l'E429. Ceux-ci génèrent de gros volumes de poids lourds qui doivent traverser le village d'Ollignies, provoquant insécurité, bruit, détérioration rapide de la voirie,... Il est à noter que cette traversée a été réaménagée très récemment.

La situation est également délicate sur son tronçon lessinois, où les circulations de transit traversent également un milieu urbanisé.

Objectifs

- Sécuriser les traversées urbaines de la N56
- Améliorer l'accessibilité des zones d'activités économiques de Lessines et les carrières
- Proposer un véritable contournement de Lessines

Actions

Source : schéma d'accessibilité de la Wallonie Picarde.

L'achèvement de la N56 Mons-Lessines – Liaison A8-Lessines a pour objectif de soutenir l'attractivité et le développement du parc d'activité de Lessines-Ouest tout en favorisant la mobilité et la sécurité pour tous les usagers, riverains et du trafic de transit. Le projet d'achèvement de la N56 « Liaison de Lessines à l'A8 » proposé au financement européen consiste en l'aménagement par phases successives d'une voirie 2x1 bandes entre l'E429 et la N42 avec accès au Parc d'activités économiques de Lessines-Ouest et connexions au réseau routier existant. De plus dans le cadre d'une liaison nord-sud, la création de ce maillon viendra annuler la discontinuité de l'axe Nimy-Ath-Lessines-Geraardsbergen

Participation d'un ensemble de partenaires

Les points suivants ont été actés auprès de l'ensemble des partenaires (cf. source : CR IDETA):

- Il est acté que le carrefour « Baxter » se présentera en T avec deux embranchements symétriques.
- Une signalisation de police adaptée permettra de gérer les flux de trafic provenant du site Baxter et du Boulevard René Branquart.
- Pour des raisons techniques et financières, le nouveau pont ne peut pas prendre la place du pont existant.

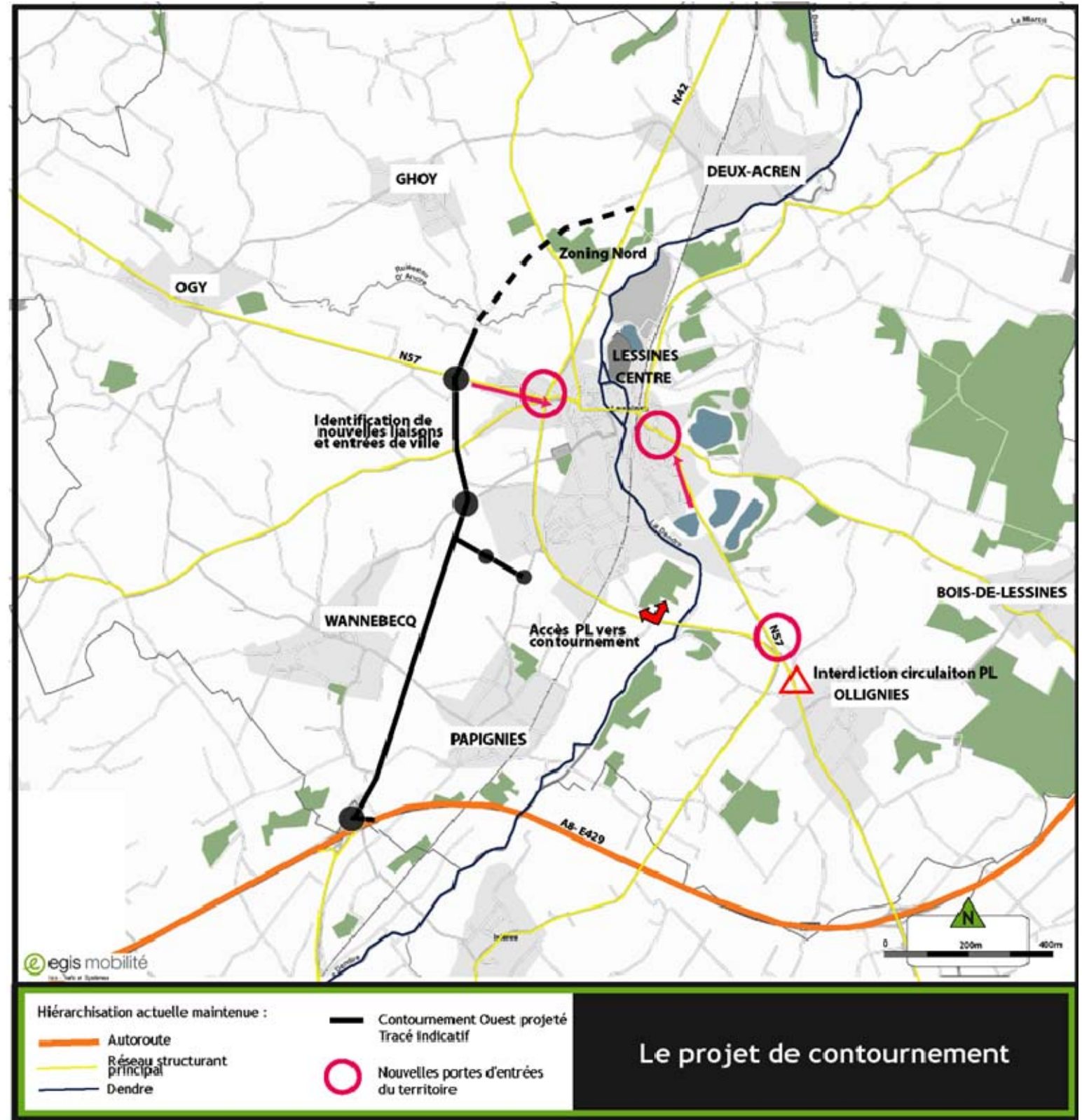
Il est à noter que ces derniers aménagements, réalisés par le SPW, prennent en compte les remarques formulées par la CCATM.

Dans le cadre du PCM, il sera proposé des aménagements et/ou un mode de gestion transitoire des carrefours :

- Liaison A8 (N56) / Chaussée de Renaix (N57)
- Chaussée de Renaix (N57) / Chaussée de Grammont (N42)

EGIS – Mobilité

Intégrer le projet dans le PCM
Proposer dans le PCM une gestion transitoire du tronçon de la Chaussée de Renaix entre les deux ronds-points

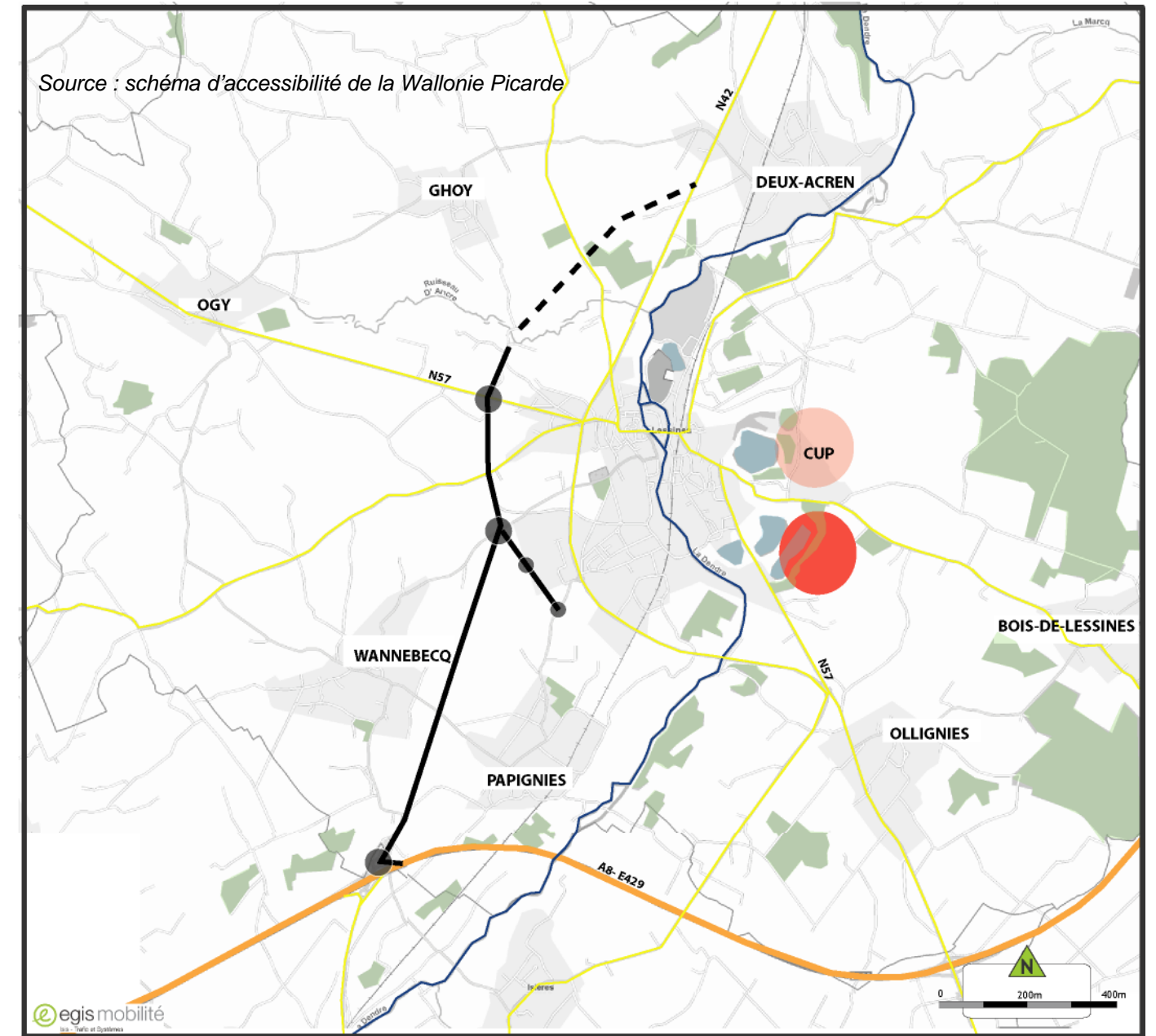
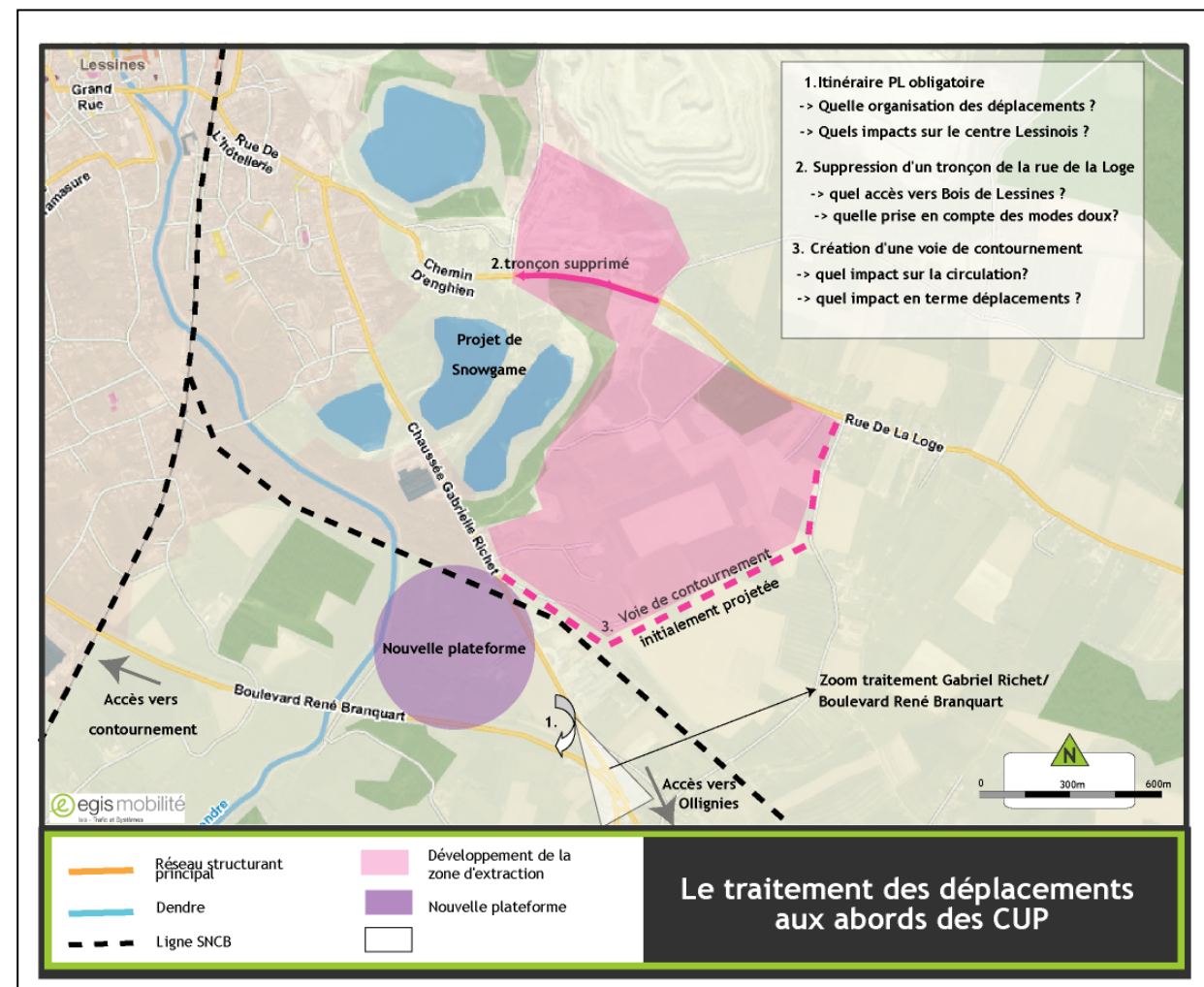


Le projet de contournement

6.4 Organisation des déplacements PL (suite)

Organisation des déplacements aux abords des CUP

- Délocalisation de la zone d'extraction
 - ⇒ Organisation multimodale des déplacements
 - ⇒ Accès direct au contournement
- Menaces
 - ⇒ Circulation vers Ollignies



Quelle gestion du chargement des trains ? (Source : CUP)

Les convois ferrés traverseront la chaussée Richet selon une fréquence de 2 trains/jour en moyenne (pouvant atteindre 5 trains/jours maximum). Les horaires seront adaptés avec infrabel dans des périodes horaires entraînant le moins de gêne possible pour les riverains. Cette zone de chargement nécessitera la suppression du passage à niveau de la Mouplière (imposition de la part d'Infrabel).

Le chargement des trains en matériaux se fera via un convoyeur aérien en provenance de la plateforme, qui passera au-dessus de la Chaussée Richet pour approvisionner des silos qui permettront le chargement des trains.

Les trains chargés partiront jusqu'à la gare de Lessines pour être ensuite dirigés soit vers le Nord, soit vers le Sud (travail en collaboration avec Infrabel en cours).

6.4 Organisation des déplacements PL (suite)

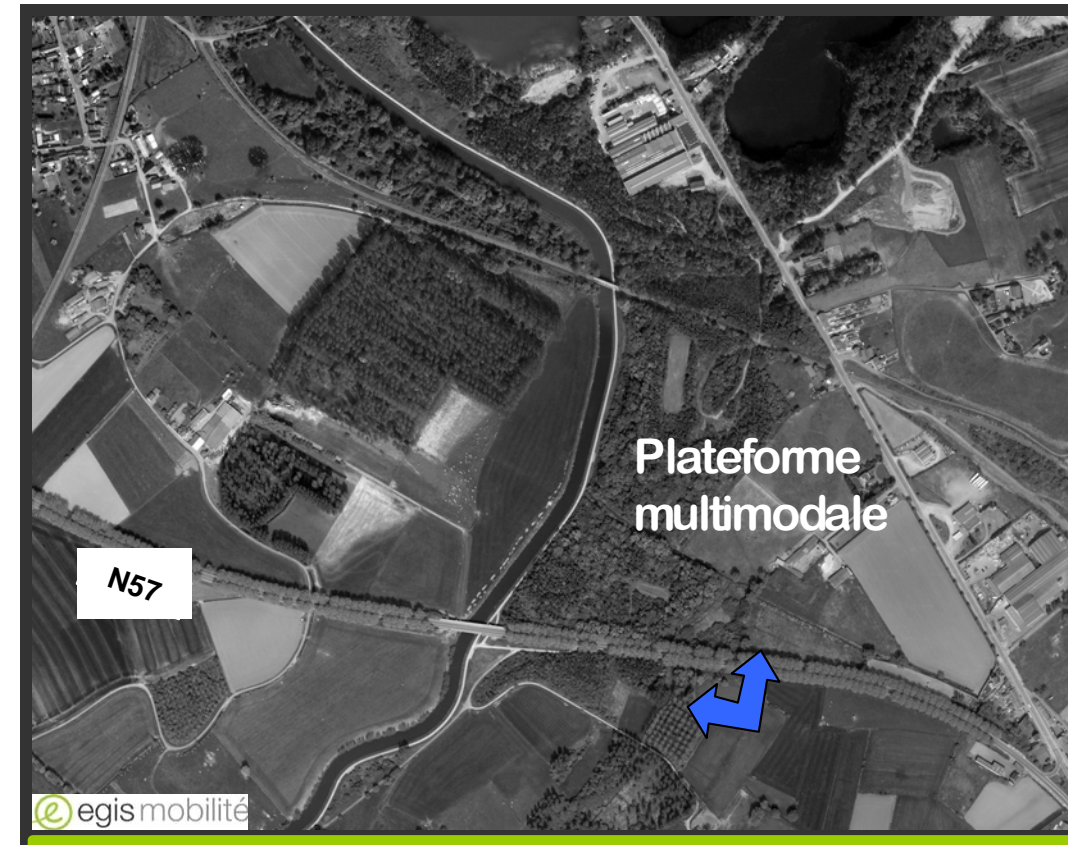
6.4 Organisation des déplacements PL
Optimiser la plateforme multimodale



Aménager un itinéraire adapté VL/ PL

Gestion des entrées/ sorties vers la plateforme

- Optimisation de la nouvelle plateforme
- Préconisation d'aménagement type au croisement de la plateforme/ Bvd Branquard
- Organisation multimodale des déplacements



Hypothèse 1

Hypothèse 2
Giratoire MET

6.5 Organisation des déplacements VL

Rappel des problématiques actuelles

Comme l'illustre la cartographie ci-dessous, le plan de circulation comporte plusieurs dysfonctionnements en centre ville :

- Obligation d'emprunter la Grand Rue pour accéder au pont ce qui génère une congestion récurrente (... véhicules HP)
- Défaut de lisibilité du réseau (renforcer par un jalonnement non réglementaire ne permettant pas d'orienter correctement l'automobiliste)

Objectifs

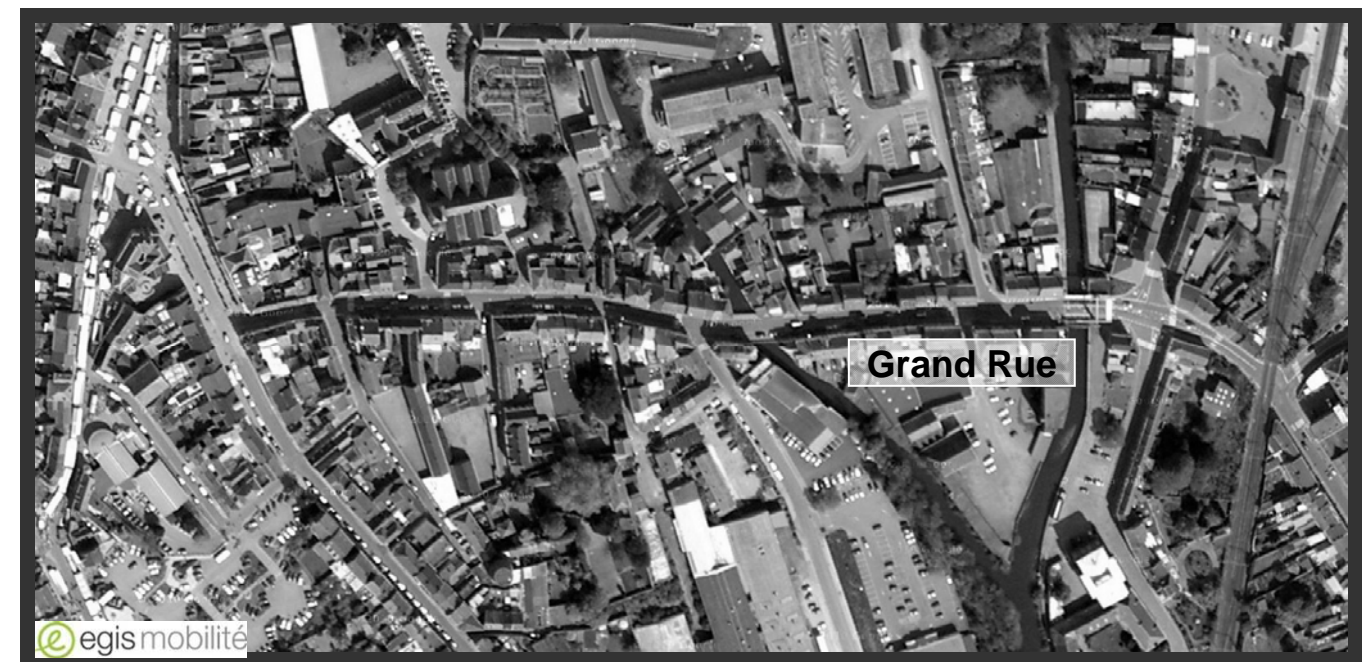
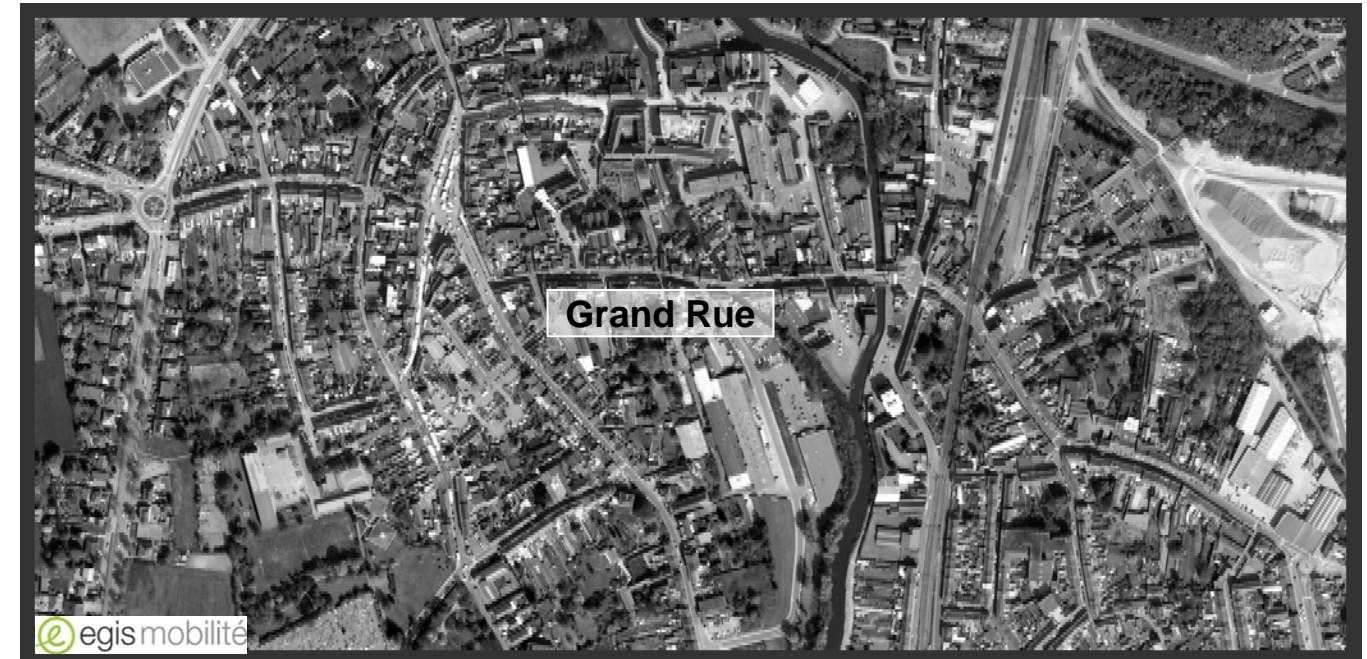
Les objectifs du plan de circulation proposé sont les suivants :

- Organiser la circulation sur l'ensemble du maillage viaire
- Maintenir une bonne accessibilité du centre ville
- Sortir le transit Est-Ouest du centre ville
- Anticiper l'implantation des nouveaux pôles (Dendre Sud, hôpital...)

Les actions

La hiérarchisation du réseau va permettre d'améliorer la visibilité du centre historique et son accessibilité. Il est donc indispensable de pouvoir identifier un ensemble de pénétrantes réparties sur l'ensemble du territoire.

Préconisation d'aménagement du centre



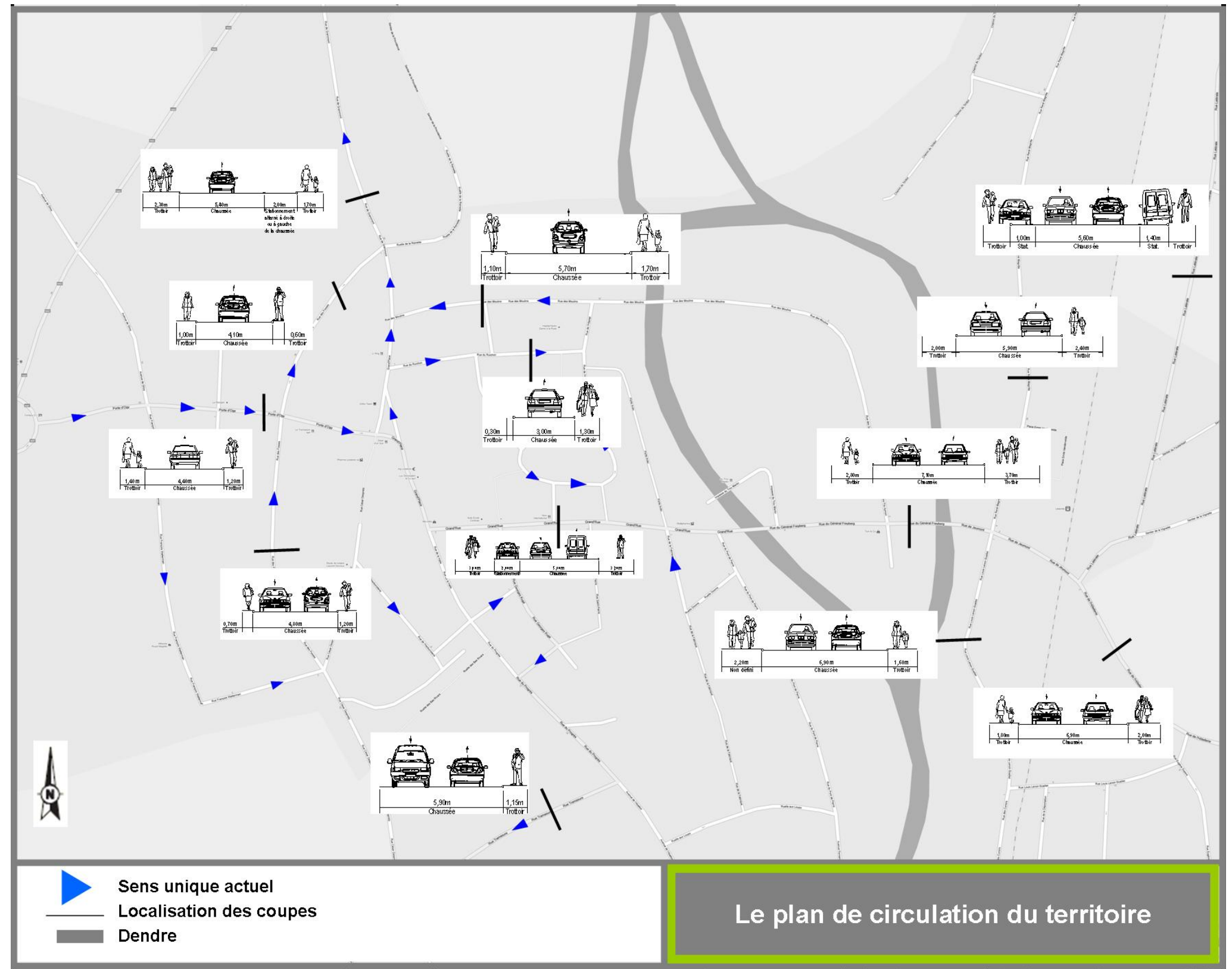
6.5 Organisation des déplacements VL (suite)

Le plan de circulation actuel du centre ville

Omniprésence de la voiture...

- Au détriment des autres modes de déplacement
- Concentration des véhicules sur la Grand Rue
- Un tissu urbain complexe
- Rues aux gabarits étroits
- Nombreux sens unique
- Défaut de lisibilité du plan de circulation
- Problématique d'accès à l'hôpital NDR
- Sentiment accentué par l'absence de jalonnement réglementaire

Le profil de la voirie de la Grand Rue varie en fonction des séquences traversées. Globalement la largeur de la voirie est plus étroite sur la traversée du centre.



6.5 Organisation des déplacements VL (suite)

Zoom sur les accès au centre

Définition de nouveaux accès

- Définition de nouveaux franchissements
- 1. niveau voie ferrée Grand Rue
 - 2. niveau Dendre Sud

Le scenario d'accessibilité présenté sur la carte ci-contre repose sur les points suivants :

- Identification de nouvelles pénétrantes/ sorties de ville
- Principe de « boucle de circulation »
 - ⇒ Prioritaire (au sein de Dendre Sud avec utilisation de la ruelle aux Loups)
 - ⇒ Secondaire (aux abords de l'hôpital)

Quelle question des franchissements ?

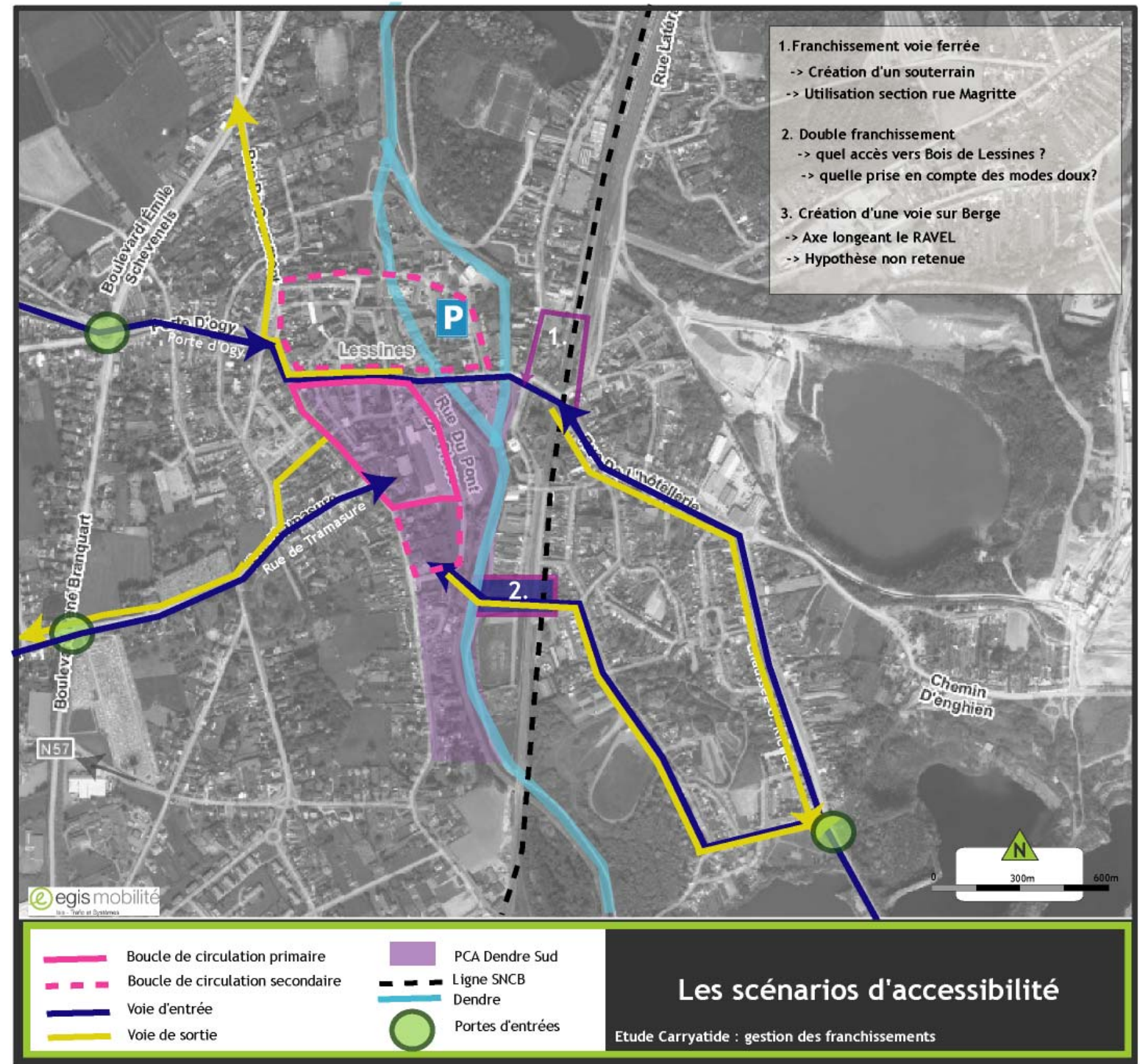
Au vue de distribuer le trafic sur un ensemble de pénétrantes, il s'avère nécessaire de disposer d'un nouvel accès au Sud- Est du territoire. Pour ce faire, le nouvel axe devra franchir 2 barrières (réseau ferré et Dendre).

Le positionnement optimal d'un nouveau pont doit permettre de :

- Minimiser la distance au franchissement, c'est-à-dire éviter les détours
- Se situer au sud du pont actuel puisque cette partie de la commune va connaître, avec l'aménagement Dendre Sud, la plus forte augmentation de trafic
- S'insérer dans le tissu urbain afin d'attirer également un trafic urbain
- Se localiser dans un périmètre relativement proche de la Grand Rue, axe structurant d'Est en Ouest le centre ville de la commune

Réaliser une étude de faisabilité rapidement

Pour répondre à la problématique **du double franchissement de la voie ferrée et de la Dendre, il est indispensable de lancer le plus rapidement une étude de faisabilité technique** des différentes options proposées dans ce PCM, afin de relancer les différents partenaires sur ce sujet.



6.5 Organisation des déplacements VL (suite)

Zoom sur les accès au centre

Proposition n°2 de fonctionnement de circulation

Suite aux différentes réunions menées avec les partenaires locaux, une alternative au 1^{er} plan de circulation a été demandée. Se basant sur le principe de fonctionnement actuel ce scénario tient compte de plusieurs facteurs :

Une gestion des franchissements difficiles

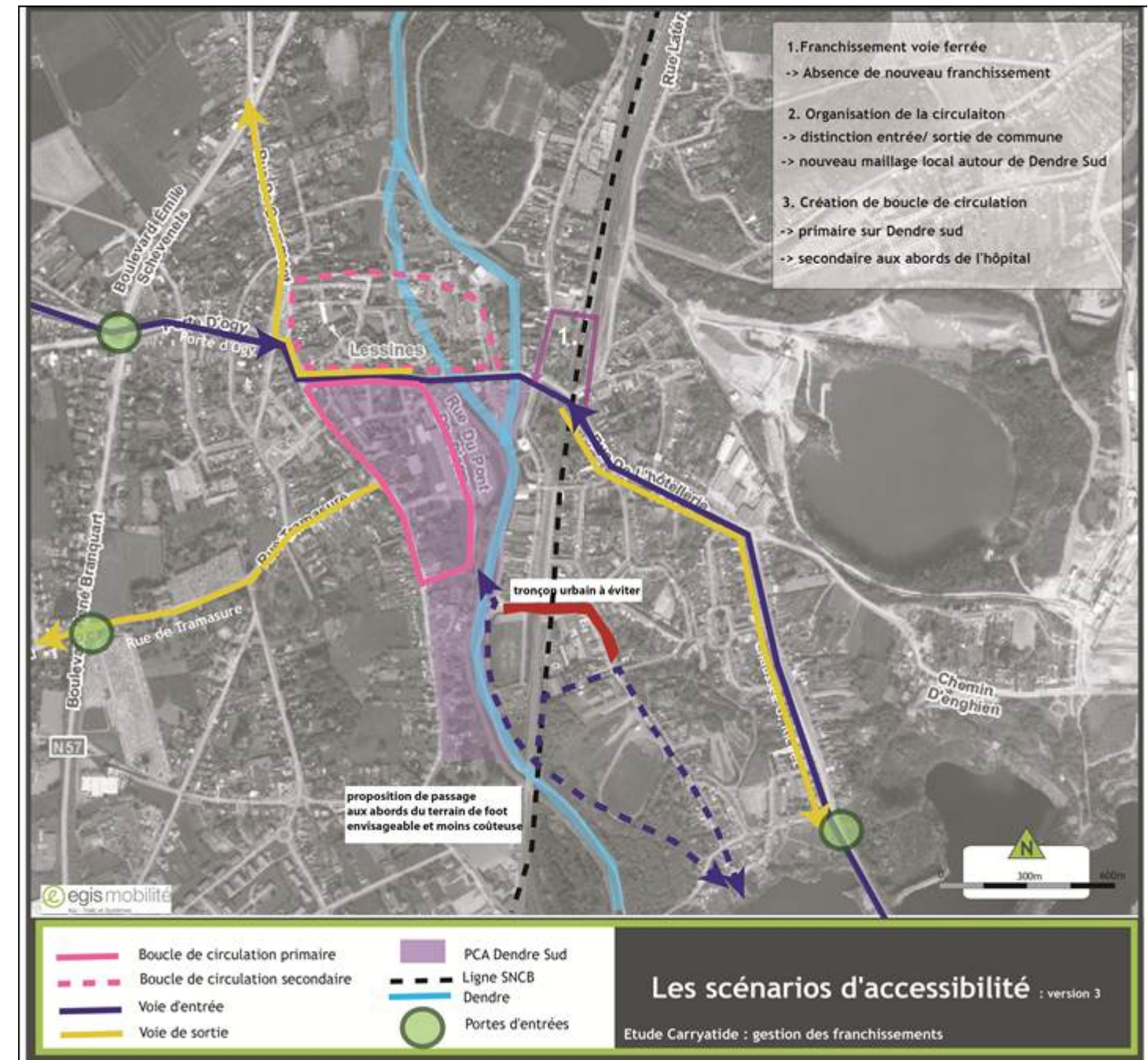
- Création d'un nouveau franchissement dans la partie sud du territoire difficile matériellement et financièrement
- Organisation du plan de circulation est de ce fait organisée autour de 3 grandes pénétrantes

Un plan de circulation organisé à deux échelles

- Identification des entrées/ sorties distinctes du territoire à l'échelle de l'accessibilité générale de l'entité
- Organisation via des boucles de circulation dites « prioritaires » et « secondaires » à l'échelle de l'hypercentre
- Sécurisation des principales portes d'entrée du territoire via des aménagements adaptés

Ce second scénario est recommandé à court terme pour optimiser le fonctionnement du centre de Lessines. Cependant à moyen et à long terme, il sera nécessaire d'optimiser les franchissements et d'identifier de nouvelles traversées (sur Dendre ou voie ferrée). Cela permettra d'organiser le trafic sur un ensemble de pénétrantes et de supporter les flux supplémentaires sans arriver à une sclérose du centre.

Une autre option est également envisagée pour éviter le franchissement coûteux et le passage du trafic rue de l'hôtellerie : il s'agit d'un passage près du terrain de football au sud le long de la Dendre.



Les scénarios d'accessibilité : version 3
Etude Carryatide : gestion des franchissements

6.5 Organisation des déplacements VL (suite)

Les actions (suite)

Développement des zones 30

La mise en place de zones 30 est un élément fort d'aménagement. Pour rappel,

- La zone 30 a pour principe fondamental de modérer les vitesses et le volume du trafic automobile pour une meilleure sécurité de tous les usagers vulnérables ;
- Une zone 30 n'est pas une « aire piétonne » : les véhicules y ont accès et aucune contrainte particulière, en dehors de la vitesse, n'est imposée. Mais par cette contrainte, elle apaise fortement les flux et sécurise les déplacements des modes doux ;
- Les effets bénéfiques se font sentir aussi sur le bruit, nettement diminué (une vitesse régulière, basse, sans accélérations brusques, abaisse le niveau de bruit des voitures).

La sécurisation des déplacements dans les zones 30 peut être obtenue par :

- L'aménagement des croisements en plateau surélevé ou mini-giratoire avec revêtement différencié de celui de la chaussée pour inciter à la modération de vitesse à l'approche d'une intersection ;
- Un rétrécissement ponctuel de la chaussée avec avancées de trottoir au droit des passages piétons, facilitant les traversées piétonnes (effets d'oreilles) ;
- L'implantation possible de coussins berlinois qui cassent les vitesses ;
- La mise en place sur certaines voies d'un stationnement sur chaussée alterné créant un « effet paroi ».

Développement des zones 30

La modération des vitesses étant recherchée en zone 30, il est proposé de retenir les **dispositifs d'aménagement** suivants :

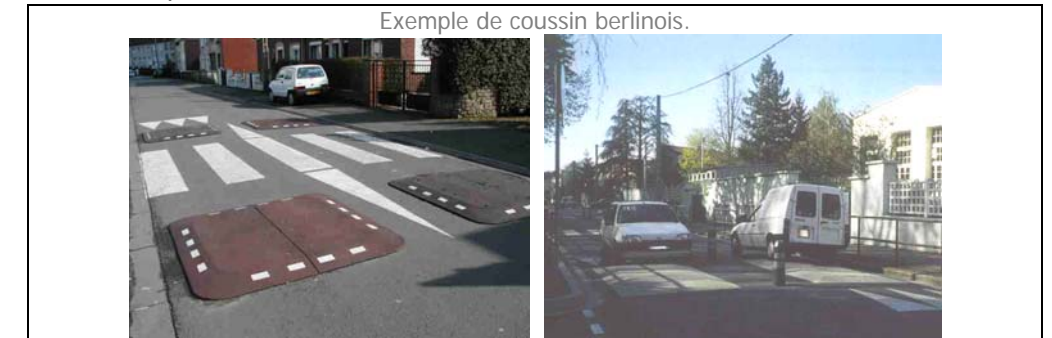
- **Les plateaux surélevés** : ils sont conseillés là où la densité piétonne est forte. Ces plateaux peuvent être envisagés au droit des carrefours (à feux ou giratoire) mais aussi en section. Ces plateaux ont généralement une hauteur de 10 cm par rapport à la chaussée et ils sont encadrés de part et d'autre de rampes faibles d'une longueur de 1m.



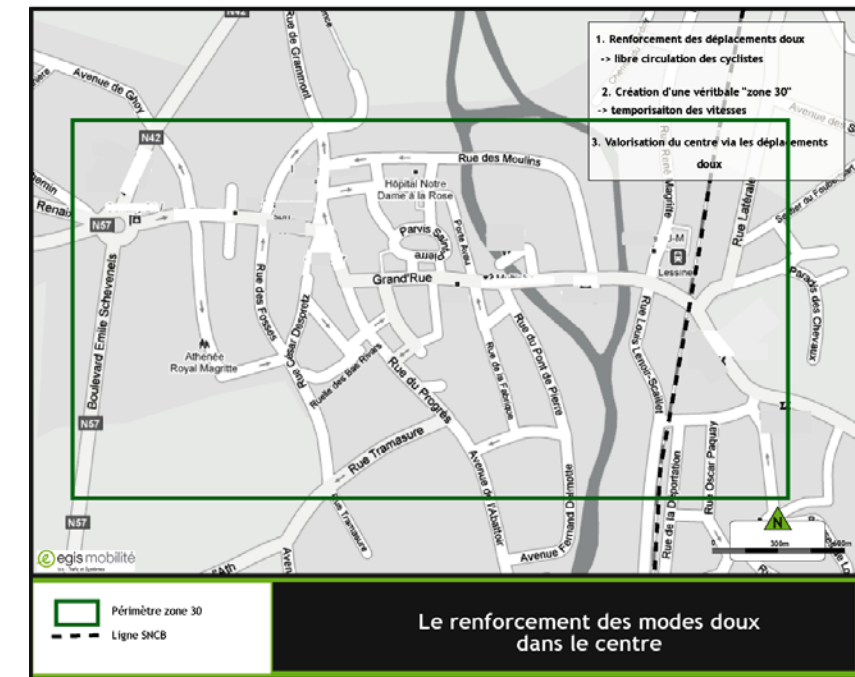
Développement des zones 30

Les coussins berlinois : ils permettent de ralentir les véhicules légers tout en ne perturbant ni les transports en commun, ni les vélos. Leurs caractéristiques géométriques sont les suivantes :

- Largeur au sol : entre 1,75m et 1,90m ;
- Longueur : entre 3 et 4m ;
- Rampants latéraux : entre 30 cm et 35 cm ;
- Rampants avant et arrière : entre 45 et 60 cm.

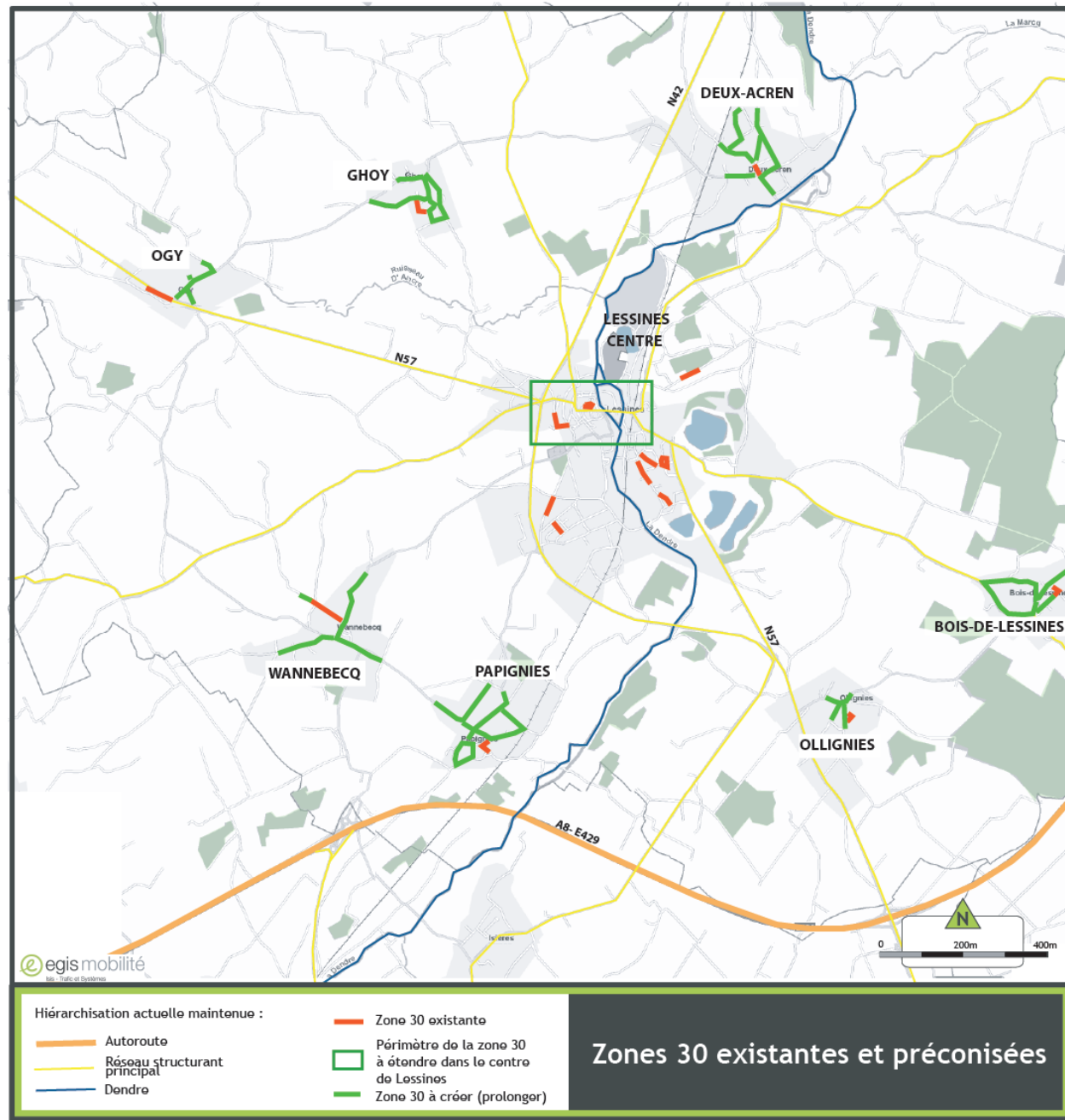


- **Les pincements de chaussée avec circulation en alternat.** Ce sont des aménagements ponctuels de rétrécissement de chaussée ne permettant pas à deux véhicules de se croiser. La chaussée est réduite à 3m de large et un panneau peut optionnellement donner une priorité à un des sens de circulation. La mise en place d'un coussin berlinois est présagée. Ce rétrécissement peut être marqué par différents aménagements physiques : potelets, aménagements paysagers particuliers...



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LESSINES

SPW Service Public de Wallonie



6.6 Anticipation de l'implantation de Dendre Sud

Les impacts routier

Source cartographique : PCA Dendre Sud issue de l'avant-projet mené par l'IDETA
Ce document demeure évolutif

Définition de nouveaux accès

De nouvelles structures sont nécessaires pour renforcer les transversalités

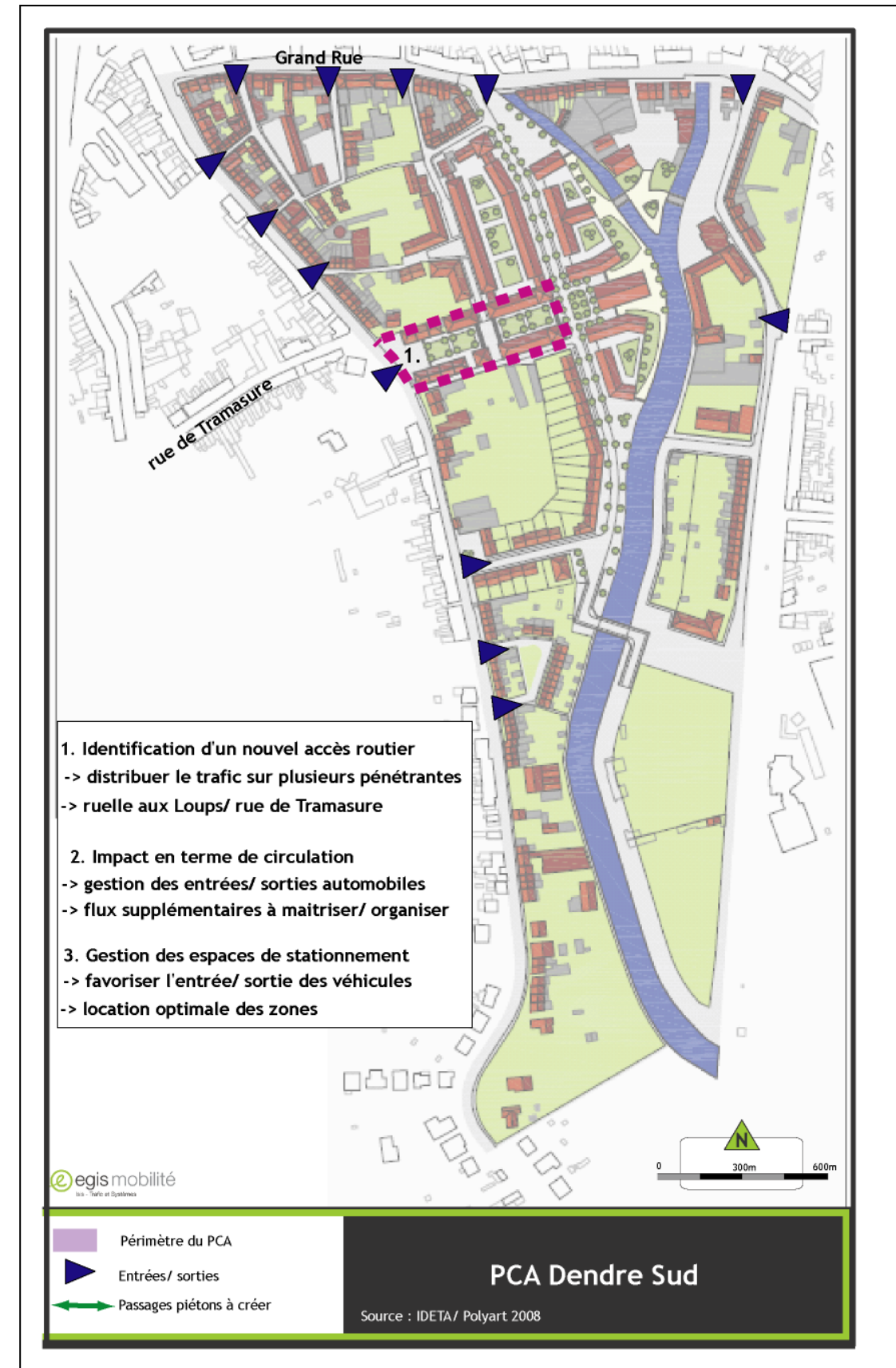
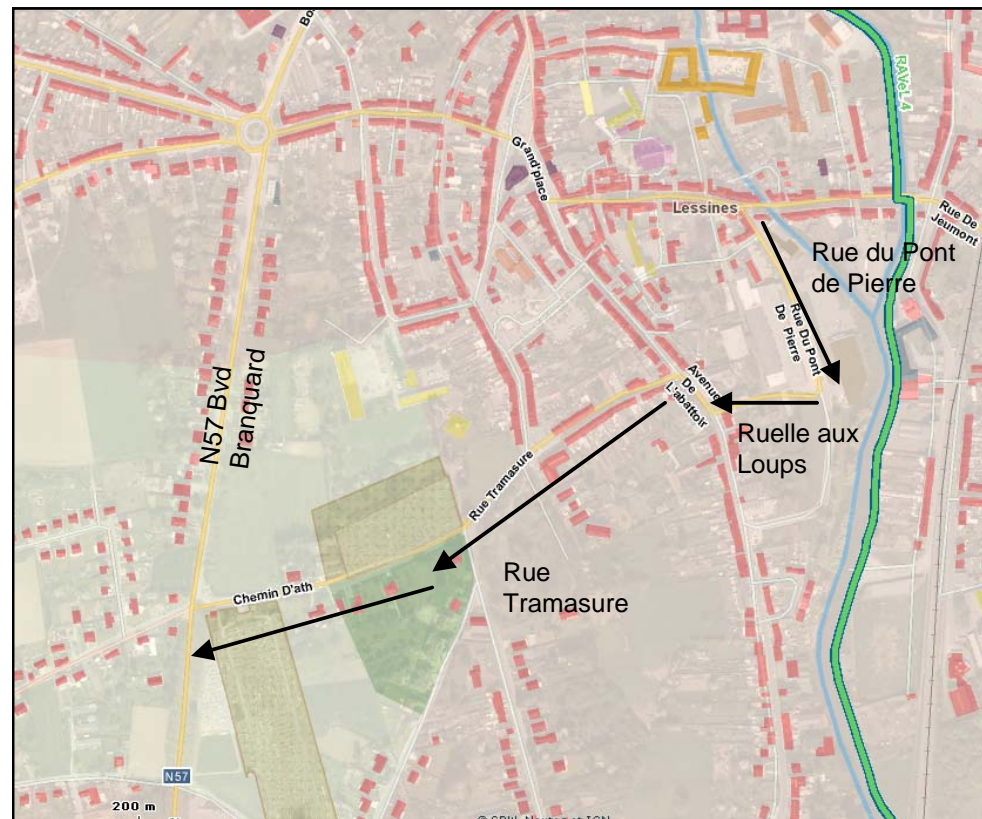
Les déplacements routiers

- ⇒ Rue Tramasure/ ruelle aux loups
- ⇒ Nouvel accès depuis la rue de Tramasure

Franchissement routier

- ⇒ La gestion des espaces de stationnement
- ⇒ Poche de stationnement privée/ public
- ⇒ Entrée/ sortie des véhicules Grand Rue

Suite aux différentes réunions ce scénario n'a pas été retenu en raison du maintien des projets locatifs (zone n°1 cf. carte)



6.7 Le réaménagement de la Grand Rue

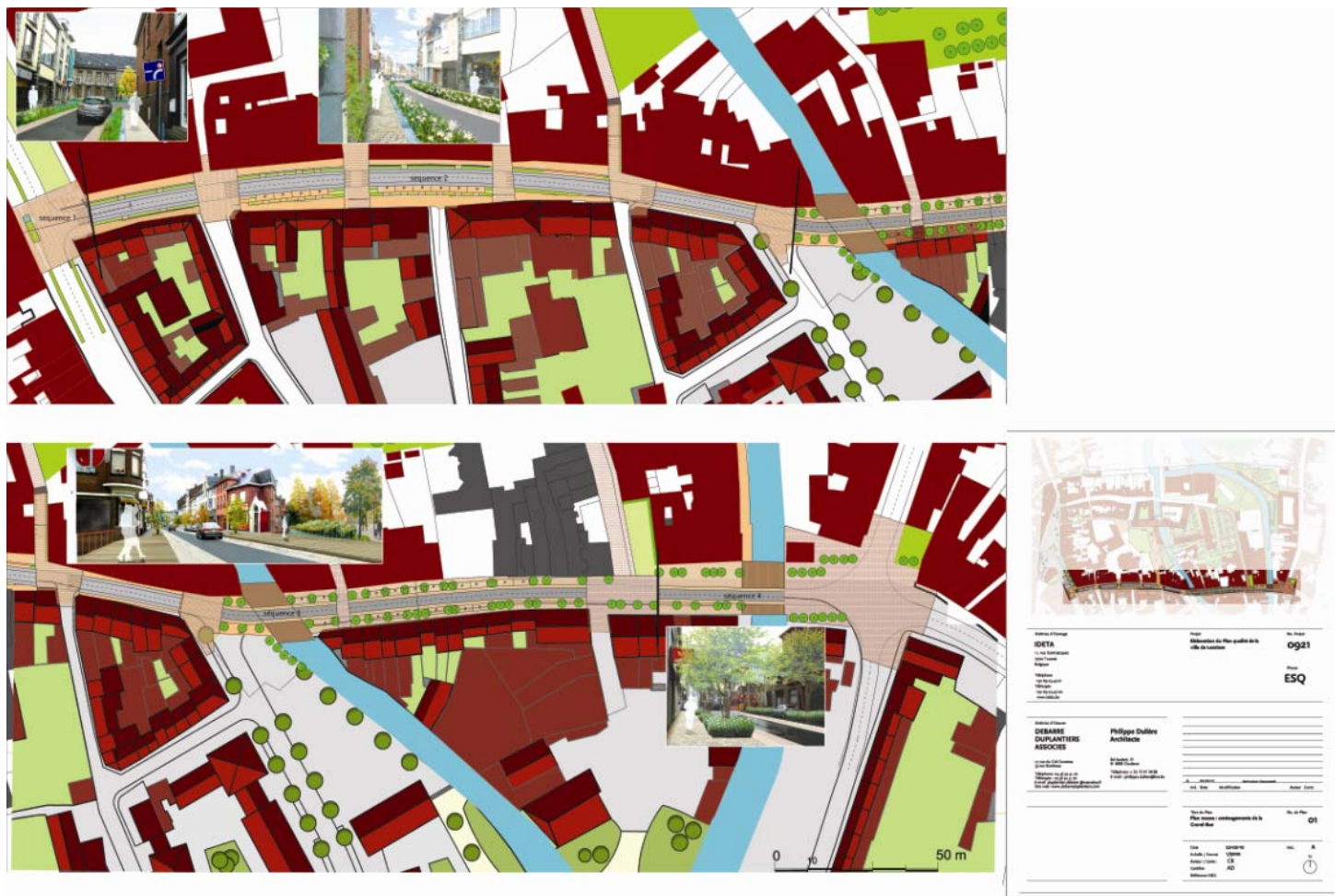
Positionner l'axe comme « épine dorsale » du centre

Afin de requalifier le centre, un projet de réaménagement de la Grand Rue est actuellement en cours. L'objectif est ainsi de créer une véritable artère dédiée à l'ensemble des déplacements, véritable « vitrine » du centre ville.

Requalification urbaine et paysagère

Réalisées sous la direction de l'IDETA, les illustrations ci-dessous témoignent de la profonde restructuration prévue pour la Grand Rue avec notamment :

- Une réduction de l'espace circulaire à une largeur de 6 mètres
- Trottoir traversant
- Cheminements piétons confortables



6.8 La sécurisation de l'accessibilité des principaux pôles générateurs : Zoom sur Baxter

Constat

Deux facteurs contribuent aujourd'hui à ce que la voiture particulière soit privilégiée comme mode de déplacement pour les salariés se rendant dans une zone d'activité implantée sur le territoire de la Wallonie picarde :

- ces parcs d'activité sont majoritairement implantés à proximité immédiate d'axes routiers importants ;
- leur accessibilité en transport public et autres modes (vélos..) n'est aujourd'hui pas satisfaisante.

Pôle générateur de 1^{er} ordre du territoire Lessinois, l'entreprise Baxter génère de nombreux déplacements :

- personnel
- transport de marchandises

Objectifs

Les principaux objectifs à atteindre sont donc les suivants :

- Améliorer les conditions de déplacements des salariés (durée, coût, confort)
- Maîtriser les coûts financiers et environnementaux liés aux déplacements
- Réduire les déplacements « inutiles » et inciter à la Visioconférence si possible
- Favoriser l'intermodalité :

- ⇒ Améliorer le cadre de vie
- ⇒ Contribuer au dynamisme de l'économie locale

Les actions

Les actions à mener pour améliorer les déplacements aux abords du site concernent essentiellement le périmètre proche de Baxter.

- des schémas d'intention sont présentés sur la carte ci-contre
- des fiches actions
- des actions ciblées de sécurisation des déplacements
- inscription des actions dans le cadre du schéma d'accessibilité de la Wallonie Picarde

Les actions recommandées dans le cadre du schéma d'accessibilité de la Wallonie Picarde

Afin d'offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière et favoriser ainsi l'attractivité des zones d'activité de la Wallonie picarde, du fait d'une accessibilité accrue pour la majorité des salariés et visiteurs, il semble intéressant de généraliser l'élaboration de PDE pour les zones d'activité les plus importantes

Un Plan de Déplacements d'Entreprise consiste en effet en un ensemble de mesures qui visent principalement à rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site d'emploi ou d'activités ; ces mesures vont dans le sens d'une réduction de l'usage individuel de la voiture au profit de modes de déplacements et usages plus respectueux de l'environnement et accessibles au plus grand nombre : transports collectifs, vélo, marche, covoiturage, etc.

Le Plan de Déplacements s'intéresse aux déplacements des salariés mais également aux autres usagers du site : visiteurs, clients, livreurs, etc.

Il englobe :

- ⇒ Les déplacements domicile travail des salariés ;
- ⇒ Les déplacements professionnels des salariés (vers d'autres sites ou d'autres entreprises) ;
- ⇒ Les déplacements des visiteurs, clients, livreurs...

Les fiches actions recommandées

Une série d'actions pouvant être menées par l'entreprise ont été détaillées sous forme de « fiche récapitulative », dite fiche action. .Celles-ci permettent d'identifier le panel de mesures existantes, ayant pour but de renforcer les déplacements alternatifs pour le personnel de l'entreprise.

Ce choix d'actions « retenues » par Egis demeurent un document de conseil et de proposition pour l'entreprise, et constituent un document « d'orientation » uniquement.

Ces actions se décomposent selon les grandes thématiques suivantes :

- Optimiser les déplacements professionnels
- Promouvoir l'usage du vélo et de la marche à pied
- Mieux informer sur l'offre en transport collectif

6.8 La sécurisation de l'accessibilité des principaux pôles générateurs : Zoom sur Baxter (suite)

Les fiches actions recommandées

Optimiser les déplacements professionnels

Objectifs :

- Améliorer les conditions de déplacements des salariés (durée, coût, confort)
- Maîtriser les coûts financiers et environnementaux liés aux déplacements
- Réduire les déplacements « inutiles » et inciter à la Visioconférence si possible

Indicateurs de suivi :

- Coût financier et environnemental des déplacements annuels par mode
- Enquête auprès des salariés un an après la mise en place des actions
- Nombre de réunions effectuées en visioconférence
- Kilométrage économisé

Les actions retenues par l'entreprise

- Les grandes actions retenues par l'entreprise
- ⇒ Mettre en place des journées d'actions/ d'informations générales (semaine de la mobilité)
 - ⇒ Renforcer la sécurisation des déplacements doux aux abords de l'entreprise
 - ⇒ Communiquer auprès du personnel sur le remboursement à 100% des frais de TC (75% en moyenne)
 - ⇒ Renforcer les déductions fiscales pour le personnel réalisant du co-voiturage
 - ⇒ Développer une politique incitant à l'usage de véhicules moins polluants (alimentation électrique prévue sur les parkings)
 - ⇒ Les réflexions
 - ⇒ Développer un parc vélo / partenariat commune- entreprise
 - ⇒ Créer un transport à la demande assurant les déplacements entreprise- arrêt SNCB
 - ⇒ Renforcer les itinéraires cyclables entre le site et le centre communal

Actions proposées			
Actions	Faisabilité de 1 à 3 (<)	Remarques de Baxter	Commentaires
1-1 Formation/coaching des managers et du personnel	2	Réflexion à poursuivre Sensibilisation et information sur les incitants au travers de la formation accueil	Formation commune aux sites
1-2 Définir des règles de circulation des poids lourds (à savoir via un itinéraire conseillé pour éviter les nuisances locales)	1	Affichage de sensibilisation à placer à la réception à l'attention des visiteurs et des chauffeurs	Inciter aux déplacements de marchandises ferroviaire et fluvial
1-3 Développer un indicateur de suivi	2	Baxter évalue quel indicateur pertinent peut être mis en place	Bilan annuel environnemental (dans le cadre de la certification ISO 14 001)

6.8 La sécurisation de l'accessibilité des principaux pôles générateurs : Zoom sur Baxter (suite)

Les fiches actions recommandées (suite)

Promouvoir l'usage du vélo et de la marche à pied

Objectif :

- Favoriser la marche ou le vélo dans les déplacements domicile/travail et professionnels
- Informer sur les bienfaits des modes doux sur la santé
- Inciter à l'utilisation des TC via une politique et une information précise
- Faciliter les connexions/ itinéraire entre les arrêts TC/ entreprise

Actions proposées			
Actions	Faisabilité de 1 à 3 (<)	Remarques de Baxter	Commentaires
2-1 Mise à disposition d'équipements de stationnement (arceaux)	1-2	De nouveaux équipements de stationnements ont été installés sur le site en 2010 Des kits de réparation sont déjà présents sur le site	Préférer un parc /local couvert Informer sur les aspects sécurité
2-2 Mise à disposition de vélos par l'entreprise	1-2	L'entreprise ne souhaite pas développer de politique de vélo propre mais préfère disposer de son propre pôle vélo « global »	Informer sur les déplacements professionnels possibles à vélo ou pour rabattement sur la gare
2-3 Création d'emplacements vélos aux gares environnantes et sécurisation des itinéraires cyclables	1	Baxter a eu des réunions de travail avec Pro-vélo et SNCB à ce sujet	Projet de pôle multimodal Rappel des enjeux de sécurisation des voies (conflits PL/ cyclistes)
2-4 Promotion et communication sur les modes doux: organisation de journées d'essais de vélos	1	L'entreprise se dit favorable à la mise en place d'actions diverses lors de la semaine de la mobilité	Dans le cadre de la semaine de la mobilité Campagne de promotion du vélo préalable sur l'intranet
2-5 Améliorer la signalétique des itinéraires		Baxter encourage très fortement la signalisation et la sécurisation des itinéraires vélos sur la commune	Créer une signalétique spécifique

6.8 La sécurisation de l'accessibilité des principaux pôles générateurs : Zoom sur Baxter (suite)

Les fiches actions recommandées (suite)

Mieux informer sur l'offre d transport collectif

Objectif :

- Favoriser l'utilisation des TC dans les déplacements domicile-travail et professionnels
- Faciliter les procédures d'acquisition des titres de TC
- Etudier la faisabilité d'une implantation d'un arrêt SNCB « Baxter »

Actions proposées			
Actions	Faisabilité de 1 à 3 (<)	Remarques de Baxter	Commentaires
3-1 Développer « une navette » pour le personnel de l'entreprise	2-3	Option étudiée mais non retenue. L'entreprise souhaite davantage voir le covoiturage se renforcer au départ de la gare de Ath et le vélo des gares de Houraing et Lessines	Cette navette spéciale aurait pour vocation de desservir le site via un parcours prédéfini
3-2 Mise à disposition d'informations sur les transports aux accueils (plans, horaires lignes bus...)	1	Développement de fiches d'accessibilité sur l'intranet	Fiches disponibles en papier pour les salariés comme pour les visiteurs
3-3 Période de test des transports collectifs (prise en charge intégrale par établissement pour la semaine de la Mobilité par exemple)	2	Le remboursement des TC est actuellement couvert à 100% par l'entreprise (légalement 75%)	Essai d'une semaine des déplacements domicile-travail lors de la semaine de la mobilité avec transport gratuit pour les agents

6.8 La sécurisation de l'accessibilité des principaux pôles générateurs : Zoom sur Baxter (suite)

Les fiches actions recommandées (suite)

Améliorer l'usage de la voiture

Objectif :

- Informer les agents sur les risques et coûts de l'utilisation de la voiture
- Développer le covoiturage domicile-travail
- Achat de véhicules propres ou utilisation de véhicules moins consommateurs
- Réduire le nombre de kilomètres effectués

Les indicateurs de suivi

Plusieurs indicateurs de mesures permettent d'évaluer la prise en compte de ses mesures auprès du personnel d'une entreprise. Leur évolution permet de mesurer la pratique de ces actions et d'identifier, les changements de comportement.

Indicateurs de suivi :

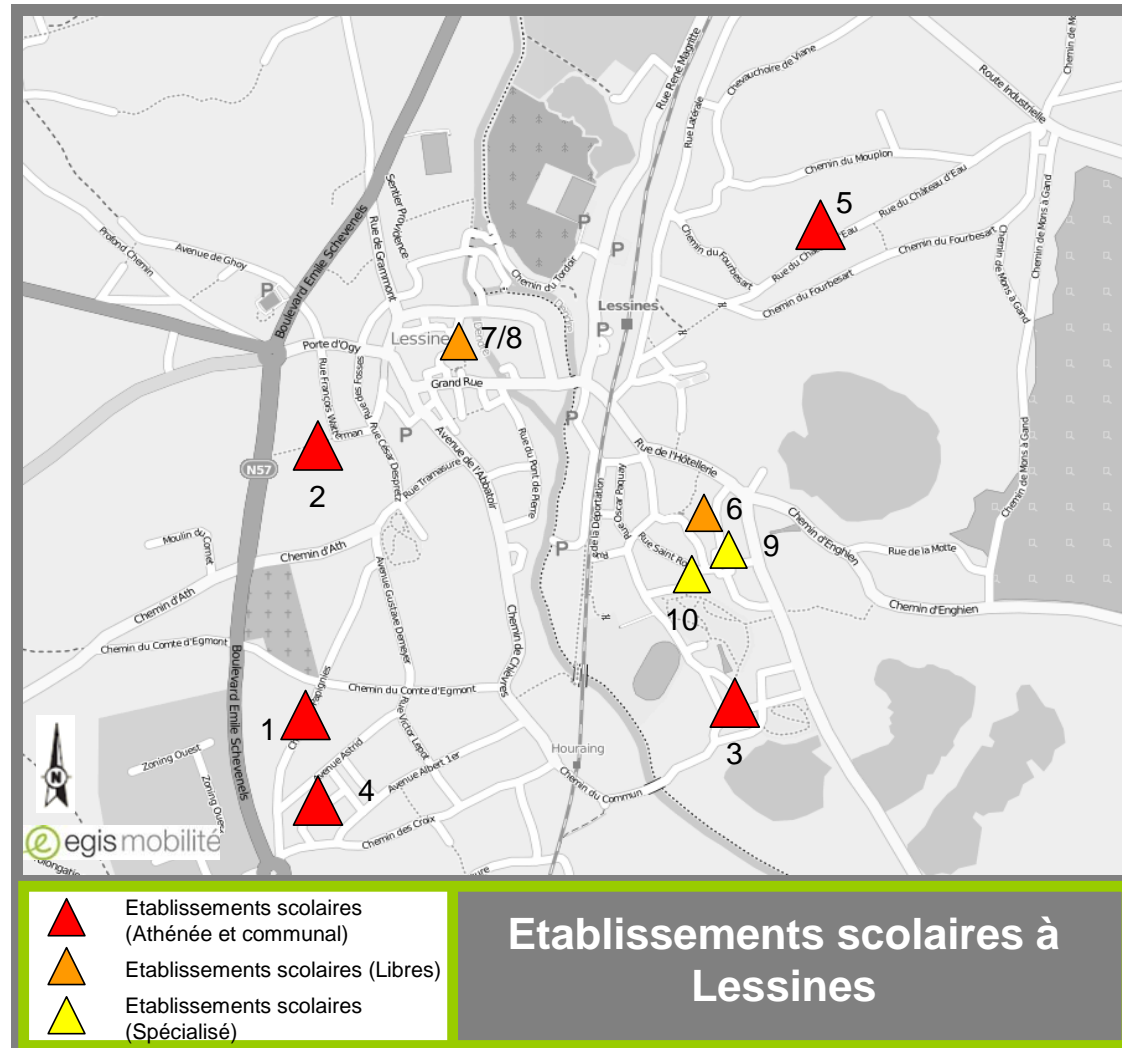
- Coût financier et environnemental des déplacements annuels par mode
- Enquête auprès des salariés un an après la mise en place des actions
- Nombre de réunions effectuées en visioconférence
- Kilométrage économisé

Actions proposées			
Actions	Faisabilité de 1 à 3 (<)	Remarques de Baxter	Commentaires
4-1 Achats de véhicules innovants notamment électriques (envisager des bornes électriques), politique de véhicules propres en cohérence avec les régions	1-2	Politique mise en place pour mettre à disposition des véhicules moins polluants Création de nouveaux parkings alimentés en prévision de borne électrique	Identifier des bornes électriques pour faire le plein (donner mode d'emploi sur intranet et pochette véhicule)
4-2 Promouvoir le covoiturage domicile-travail (site internet), mise à disposition d'un véhicule de service pour le covoiturage domicile-travail (selon faisabilité juridique)	2	Des avantages financiers sont mis en place par l'entreprise au bénéfice des employés utilisant le covoiturage pour venir travailler Installation du logiciel de covoiturage Carpool-Plaza (déductibilité fiscale, retour garantie)	Promouvoir le site internet
4-3 Définir des places de stationnement dédiées aux covoitureurs et modes doux	2	Non retenues	Informar sur ces places dédiées
4-4 Assurer le suivi environnemental du parc voiture (km, CO2...)	1	Indicateur à développer	Bilan annuel aux salariés pour les impliquer
4-5 Mener des formations à l'écoconduite	1	Les semaines de la mobilité/ environnement serait le support de ces formations	Formations sécurité/éco conduite Communiquer sur les avantages

6.9 La sécurisation des abords des écoles

Contexte

On recense 9 établissements scolaires sur l'entité de Lessines. Répartis de part et d'autre de la Grand Rue, ces écoles sont situées dans un périmètre relativement proche. Cette proximité centralise les déplacements sur une partie du territoire et occasionnent une circulation parfois difficile aux heures d'entrées et de sorties d'écoles.



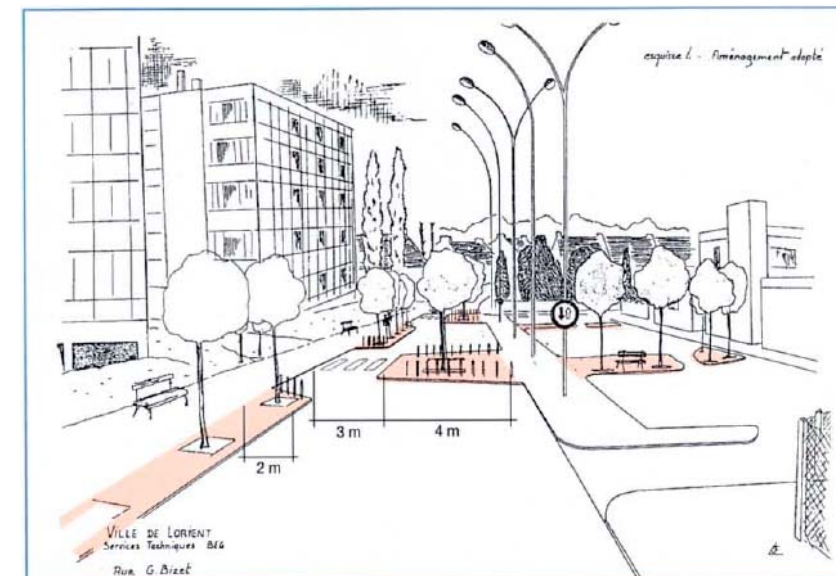
Objectifs

Pour l'ensemble des établissements scolaires, ont été définis un ensemble d'objectifs prioritaires :

- Renforcer la visibilité des écoles
- Diminuer la vitesse des automobilistes aux abords des écoles
- Sécuriser les cheminements piétons

Préambule

Chaque traversée piétonne aux abords des écoles des différents villages devra disposer d'un éclairage spécifique, afin de rendre visibles ces passages pour piétons et de sécuriser les déplacements doux. Voici, ci-dessous une photo et un schéma-type qui conviendrait.



Actions générales de sécurisation

Afin de concrétiser ces objectifs, une série d'actions est proposée pour l'ensemble des écoles. Celles-ci reposent sur la mise en place des aménagements suivants :

- Minimiser la distance au franchissement, c'est-à-dire éviter les détours



6.9 La sécurisation des abords des écoles (suite)

Développer une signalisation d'animation

Afin de signaler aux usagers de la voirie la présence d'un établissement scolaire, tout en empêchant le stationnement sauvage au droit des accès de l'école, il est proposé de recourir à une gamme de mobilier urbain, de manière homogène sur tout le territoire Lessinois.

Composé de barrières de signalisation (module Boa en quatre éléments), de poteaux de signalisation (poteaux mains), de barrières de protection (barrières et potelets) de panneaux d'affichage et mobilier type poubelle, cette gamme colorée accompagne le traitement des traversées piétonnes des écoles

Exemple de signalisation dit « d'animation » gamme Bobleboa



Renforcer les zones 30 en sécurisant les déplacements

Chaussées et espaces latéraux à niveau

Revêtement de couleur différenciée

Espaces piétons protégés par des potelets

Aménagement « d'ambiance » (jardinière, plantation...)



6.9 La sécurisation des abords des écoles (suite)

Les différents établissements

Athénée Royal René Magritte (n°1) Enseignement : section préparatoire enseignement fondamental, enseignement maternel et primaire, 300 élèves

Accès :

- Chemin de Papignies (Lessines), zone 30
- Déplacements sécurisés aux abords de l'école

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30 (notamment au sol ou celui-ci est devenu illisible)
- Aménagement de modérateurs de vitesse de part et d'autre des traversées piétonnes afin de sécuriser les déplacements piétons
- Prolongation de la zone 30 jusqu'au carrefour
- Amélioration de la visibilité de l'école en amont du virage par l'implantation d'une signalisation d'animation (prévenir en amont du virage l'automobiliste qu'il doit ralentir)



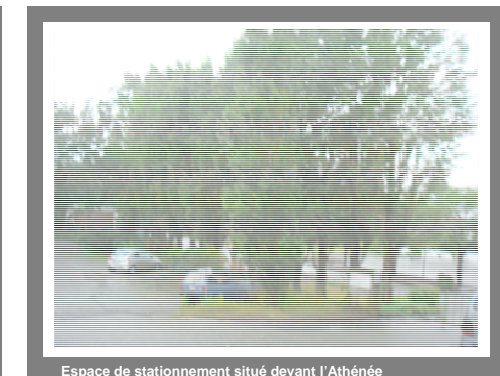
Athénée Royal René Magritte (n°2) Enseignement : Section secondaire, 523 élèves

Accès :

- rue Watterman : voie en sens unique vers l'Athénée, zone 30
- Présence de stationnement longitudinal, présence d'un parking dédié à très faible capacité devant l'établissement + stationnement vélo dans l'enceinte
- Difficultés de circulation aux heures de pointes, en particulier le matin
- Cheminement piétons confortable rue Watterman

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30 (notamment au sol ou celui-ci est devenu illisible)
- Création d'une zone de « dépose » pour les enfants, sur les terrains vagues et près du sentier de la Perche



6.9 La sécurisation des abords des écoles (suite)

La Gaminerie (n°3) Enseignement communal : maternel et primaire, environ 100 élèves

Accès :

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- réaménagement le revêtement de la chaussée actuellement en mauvais état



Trottoir confortable

Houraing (n°4) Enseignement communal : maternel, 40 élèves

Accès :

- Place Wauters (Lessines) 2X1 voie, zone 30

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- Renforcement la sécurisation des cheminements piétons (actuellement peu confortable place Wauter)
- Renforcement de l'éclairage afin de renforcer la visibilité des trottoirs et des traversées piétonnes



Houraing : place Wauters , entrée école voie d'accès à gauche



Chemin d'accès à l'école

Les Sarts (n°5) Enseignement communal : maternel, environ 30 élèves

Accès :

- rue du Château d'eau (Lessines) 2X1 voie, zone 30,

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30. Actuellement celle-ci est Zone 30 signalisation adaptée mais cachée par la végétation et marquage au sol. Il est donc nécessaire de s'occuper de l'entretien de la végétation susceptible de cacher la visibilité des panneaux de sécurité et d'information
- Renforcement des itinéraires piétons jusqu'à l'école avec le marquage au sol de la traversée piétonne (actuellement effacée)



Une signalisation masquée par la végétation



Rue du château d'eau voie d'accès à l'école

6.9 La sécurisation des abords des écoles (suite)

Saint-Roch (n°6) Enseignement libre : maternel et primaire, 130 élèves

Accès :

- Rue Saint-Roch, 23 (Lessines)
- zone 30

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- Amélioration de l'organisation du stationnement (quelle poche serait disponible à proximité ?)



Collège Visitation - La berlière (n°8) Enseignement libre : Collège
Accès : Rue Saint-Roch, 23 (Lessines)

Nombre d'élèves : 124

Remarques :

- Aucun problème d'accessibilité n'a été constaté aux abords de cette école

Institut d'enseignement spécialisé de la Communauté Française (10) Enseignement spécialisé : institut d'enseignement spécialisé de la Communauté Française

Accès : Ancien chemin d'Ollignies, 2 (Lessines)

Aucun problème d'accessibilité n'a été constaté aux abords de cette école

Saint-Pierre (n°7) Enseignement libre : maternel et primaire, environ 150 élèves

Accès : Parvis Saint-Pierre, 15 rue Georges Kugé (Lessines)

Accès :

- Parvis Saint-Pierre, 15 rue Georges Kugé (Lessines)
- zone 30

Aménagements préconisés :

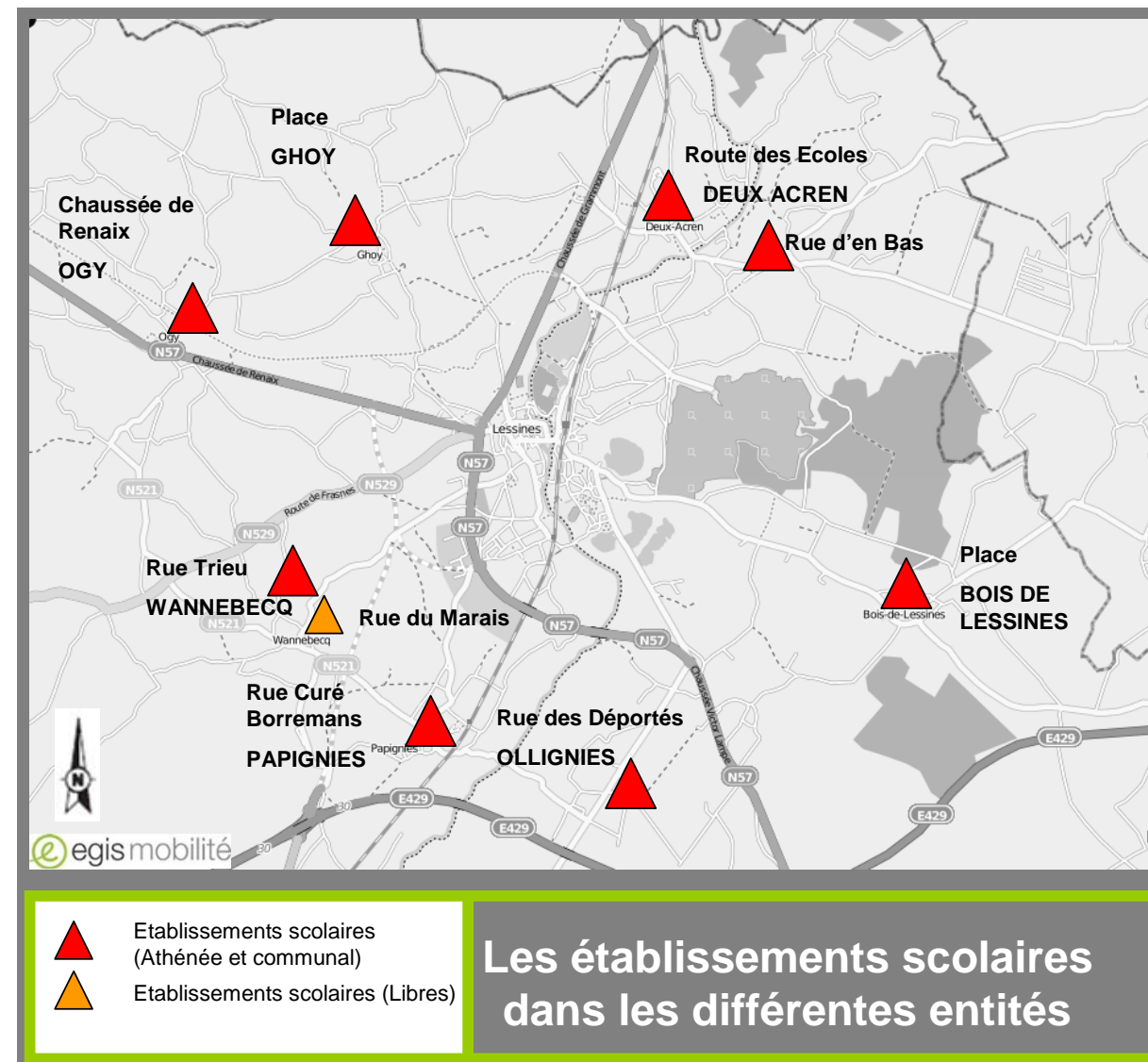
- Renforcement du marquage de la zone 30
- Réaménagement de la chaussée G. Kugé, nouveau revêtement préconisé (l'actuel étant extrêmement dégradé)
- Amélioration des conditions de déplacements (cheminements piétons inconfortables, étroits) avec l'élargissement des trottoirs, la mise en place de potelets de sécurité et l'implantation d'un éclairage adapté au droit du cheminement et des traversées



6.9 La sécurisation des abords des écoles (suite)

Les établissements scolaires au sein du territoire communal

Plusieurs établissements scolaires sont répartis au sein des différentes entités de Lessines. La présence de ces écoles est indiquée via la mise en place de zone 30 qui se matérialisent par une signalisation adaptée (verticale et horizontale) afin d'attirer l'attention de l'automobiliste. Cependant certains dysfonctionnements ont été constatés lors des relevés de terrain .



Bois de Lessines Enseignement communal : maternel et primaire, environ 240 élèves

Accès :

- Place, 5
- Présence d'une zone 30

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- Sécurisation des déplacements et diminution des vitesses des automobilistes aux abords de l'école
- Renforcement de l'éclairage le long de la voie d'accès
- Création d'un éclairage adapté sur la traversée piétonne pour accentuer la visibilité des piétons

Deux-Acren Enseignement communal : maternel et primaire, environ 250 élèves

Accès :

- Route des Écoles, 10a (pour l'école primaire) / Rue d'En-Bas, 63 (pour l'école maternelle)
- Présence d'une zone 30

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- Renforcement de la visibilité de la signalisation : actuellement signalisation verticale effacé, manque de visibilité des abords de l'école :



Une signalisation effacée



Stationnement longitudinal

6.9 La sécurisation des abords des écoles (suite)

6.9 La sécurisation des abords des écoles Ollignies Enseignement communal : maternel et primaire, environ 110 élèves

Accès :

- Rue des Déportés, 15
- Présence d'une zone 30

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- Aménagement de cheminements piétons confortables avec éclairage adapté et présence de potelets
- Afin de palier le réel défaut de visibilité de l'école d'Ollignies, il est recommandé l'implantation d'une signalisation d'animation et d'un panneau lumineux pour attirer l'attention des automobilistes



Absence de cheminements piétons confortables



Accès à l'école insécurisé

Papignies Enseignement communal : école maternel, environ 30 élèves

Accès : rue Curé Borremans, 127

Ghoy Enseignement communal : maternel, environ 25 élèves

Accès :

- Place, 34
- Présence d'une zone 30

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30

Ogy Enseignement communal : maternel, environ 20 élèves

Accès :

- Chaussée de Renaix, 338
- Présence d'une zone 30 mais qui demeure peu efficace. En effet l'automobiliste est amenée à passer de 90 à 70 puis 50 et 30 km sur plusieurs centaines de mètres. Or on observe que bien souvent les automobilistes ne réduisent pas leur vitesse, aucun aménagement fort ne venant les contraintes à respecter la réglementation en place.

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- Renforcement de la signalisation permanente par une signalisation à message variable pour la zone "abords d'école"
- Réflexions en cours sur les modalités d'accès à cet école – (l'accès via un sentier au départ de la place d'Ogy est étudié en terme de faisabilité).

Wannebecq Enseignement communal : primaire, environ 100 élèves

Accès :

- Rue Trieu, 14
- Présence d'une zone 30

Aménagements préconisés :

- Renforcement du marquage de la zone 30
- Sécurisation des cheminements piétons via l'implantation de potelets

6.10 Synthèse et hiérarchisation des actions routières

Phasage des différentes actions	Court terme	Moyen terme	Long terme	Mesures d'accompagnement
Réseau viaire		X	X	
Sécurisation des entrées de village		X		En plus des aménagements d'effet de porte, il est nécessaire de mettre en place une signalisation adaptée pour indiquer la présence du modérateur de vitesse
Aménagement de modérateur de vitesse sur les pénétrantes		X		A court terme, des aménagements dits « temporaires » peuvent être mis en place afin de sécuriser les axes et de réaliser des « tests » déterminant l'impact de ces actions
Amélioration du double franchissement voie ferrée - Dendre	X	X		Lancement très rapidement d'une étude de faisabilité des différentes solutions proposées
Adaptation du plan de circulation dans le centre ville de Lessines	X			La mise en place d'un jalonnement adapté et réglementaire est complémentaire
Hiérarchisation du réseau viaire pour une meilleure identification des fonctions de chaque voirie	X			
Gestion des franchissements		X		La gestion des franchissements va de paire avec la définition de nouvelles entrées de ville et la création du PCA Dendre Sud, véritable levier au changement de circulation au sein du territoire
Sécurisation des abords des écoles	X			Mise en place d'une signalisation « d'animation » renforçant la visibilité des établissements scolaires
Réalisation du projet routier de contournement		X	X	La réalisation de l'ensemble des phases du projet de contournement s'avère nécessaire pour le bon fonctionnement des déplacements à l'échelle du territoire
Liaison des CUP vers le contournement		X		

Actions prioritaires

7. Le réseau de transport en commun

7.1 Renforcement de l'accessibilité ferroviaire bruxelloise via Ath et Grammont

Contexte

Une part importante de la population de Lessines travaille dans les pôles urbains voisins (notamment vers Bruxelles, Ath...). Ces personnes se rendent à leur lieu de travail majoritairement en voiture. Peu utilisent le train pour les déplacements journaliers, et l'offre en TEC ne répond pas à ce type de déplacements.

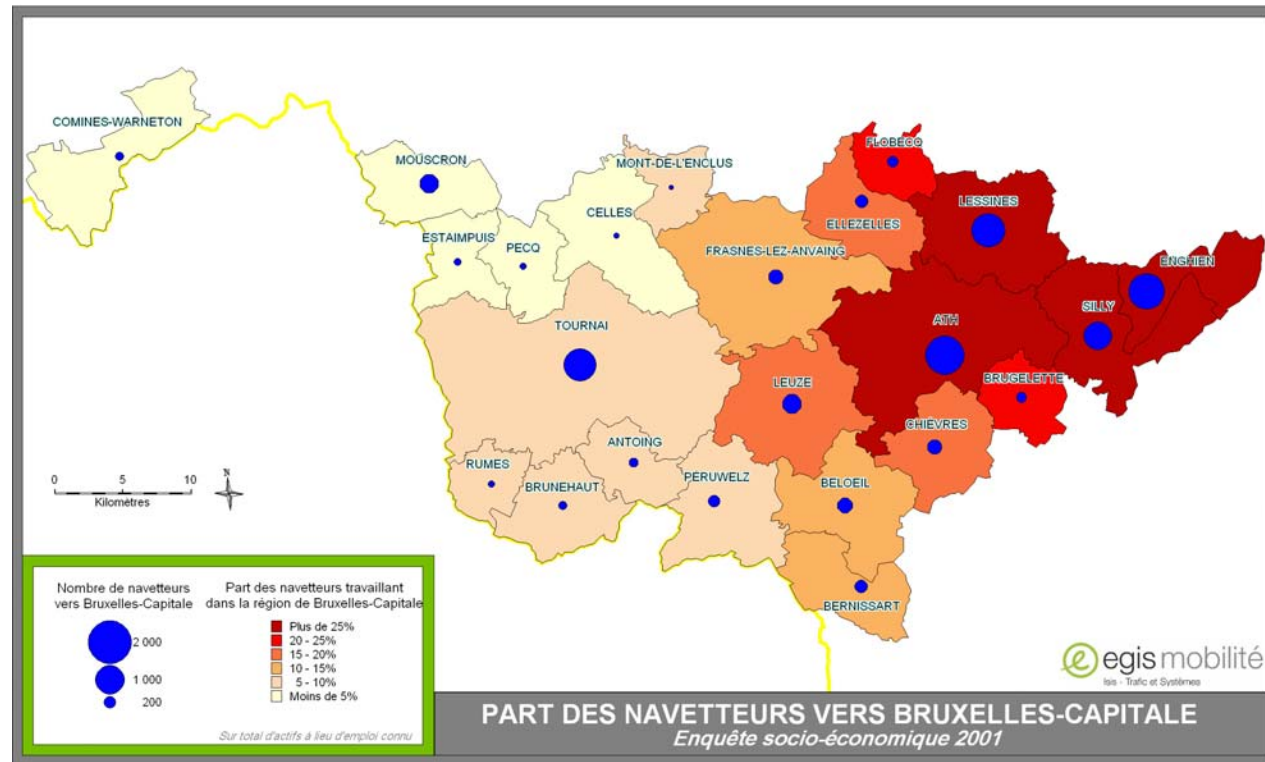
Objectifs

- Maintenir une durée de trajet vers Bruxelles en moins d'une heure
- Utiliser les possibilités tant à partir de Grammont et Denderleuw que d'Ath
- Minimiser les temps d'attente aux gares de correspondance

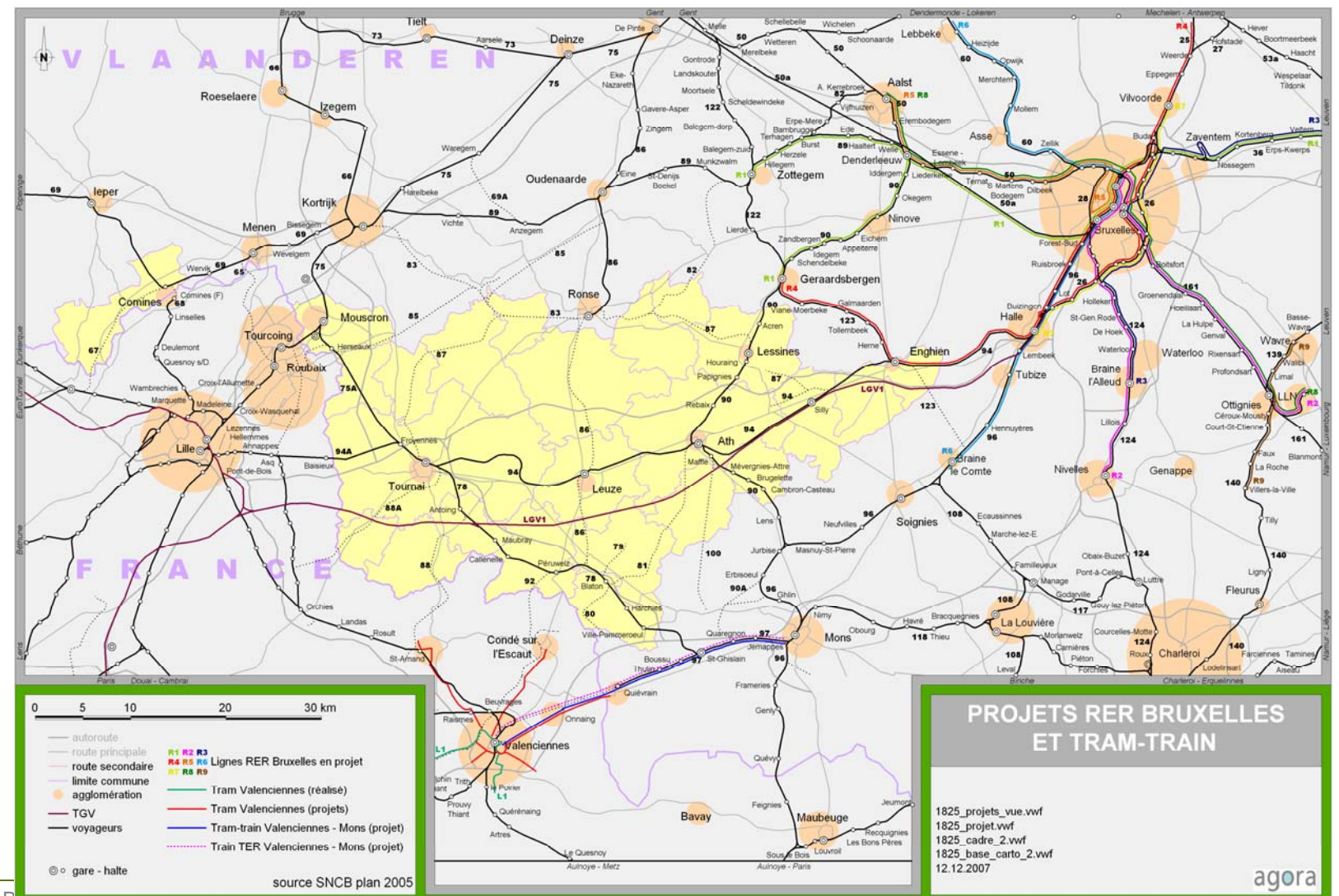
Les moyens d'actions

L'objectif est de maintenir 4 liaisons ferroviaires vers Bruxelles aux heures de pointe : 2 directes et 2 via des correspondances.

De plus, il serait très intéressant d'améliorer les liaisons vers Grammont, qui sera un des point terminus des R1 et R4 (voir plan ci-dessous). Des nouvelles liaisons « routières », avec un maximum de 2 ou 3 arrêts, pourraient mises en œuvre afin de s'adapter le plus justement aux horaires ferroviaires.



Comme l'a montré le diagnostic, Lessines possède le gros inconvénient de ne pas être desservie par une ligne directe vers Bruxelles. Néanmoins, cet inconvénient devrait être compensé par une accessibilité facile vers les deux gares des lignes directes, à savoir Ath et Grammont. Néanmoins, les temps d'attente en gare d'ath peuvent parfois atteindre plus de 15 min !!



7.2 L'amélioration de la qualité de service ferroviaire

Contexte

La phase diagnostic a montré que la desserte ferroviaire jouait un rôle non négligeable, pour la desserte du territoire. Plusieurs arrêts sont situés le long d'un axe Nord/ Sud et assurent une desserte sur plusieurs pôles du territoire. Cependant l'utilisation du réseau SNCB reste à optimiser et à renforcer.

L'arrêt SNCB situé à proximité du centre ville dispose d'une accessibilité multimodale à valoriser. En effet celui-ci se caractérise par la :

- **proximité du centre ville**, néanmoins la déclivité de la desserte peut constituer une difficulté pour certains piétons
- **présence du terminus TEC**, assurant ainsi des correspondances directs Trains/ bus
- **proximité d'un parking**, assurant une offre quantitativement importante en stationnement

Cependant, elle n'en souffre pas moins de certaines faiblesses :

- **des temps de parcours trop long**, notamment vers Bruxelles
- **des défauts de correspondances avec le réseau TEC**, limitant ainsi l'utilisation du pôle multimodal
- **défaut d'aménagements qualitatifs** en particulier sur les 3 autres arrêts (.....)

Objectifs

Afin de palier les dysfonctionnements soulevés ci-dessus, un certain nombre d'objectifs ont été déterminés

- améliorer la qualité des aménagements aux abords des arrêts
- renforcer les liaisons douces depuis les arrêts SNCB vers les pôles générateurs environnants

Les actions proposées

Aucune action n'est actuellement prévue par la SNCB pour modifier l'offre actuelle. Cependant, il s'avère nécessaire de réaliser plusieurs actions, notamment sur la sécurisation des arrêts

- **aménagement et sécurisation des arrêts,**
- **renforcement des itinéraires piétons et cyclables aux abords des arrêts**

Le réaménagement et la sécurisation des arrêts SNCB

Arrêt de Papignies

Actions recommandées :

- Renforcement de l'éclairage
- Aménagement d'un cheminement piéton continu avec abaissement de traversées (pour PMR)
- Aménagement du parking voitures
- Renforcement de l'offre en stationnement vélo
- Réflexion à mener sur la mise à disposition de vélos dans chaque arrêt SNCB



Aménagement des quais et des accès modes doux

Arrêt de Houraing

Actions recommandées :

- Renforcement de l'éclairage
- Aménagement de cheminements continus aux abords de l'arrêt



Sécurisation de l'accès piéton

Arrêt Lessines

Actions recommandées :

- Aménagement paysager du parvis devant la gare SNCB création d'une véritable « placette » favorisant la convivialité
- Sécurisation de la liaison piétonne (rue R. Magritte) de la gare au parking situé à 200 mètres



Arrêt SNCB de Lessines : cartographie du réseau

Arrêt de Deux-Acren

Actions recommandées :

- Aménagement d'un véritable parking
- Renforcement de l'éclairage
- Sécurisation des cheminements doux aux abords de l'arrêt



Aménagement d'ambiance et optimisation de la zone de stationnement

7.3 L'adaptation et le renforcement de la desserte en bus

Contexte

La desserte en bus est assurée via deux lignes (n°477/ n°87b) pour l'ensemble du territoire. Ces lignes assurent une desserte essentiellement locale, notamment dans le centre.

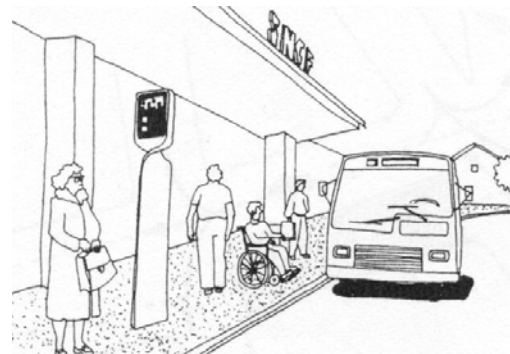
L'offre du réseau TEC comporte donc de nombreuses insuffisances, notamment :

- ❗ Défaut de desserte homogène de l'ensemble du territoire
- ❗ Défaut d'aménagement qualitatif des arrêts
- ❗ Faible fréquence

Objectifs

Les objectifs définis visent à :

- ❗ **Adapter l'offre à la demande, et à des « types » de clientèles différents** (navetteurs pour les déplacements domiciles-travail, clientèle urbaine et touristique...)
- ❗ Optimiser l'offre de desserte du TEC
- ❗ Développer un service urbain efficace
- ❗ Clarifier la nouvelle offre mise en place



=> Adapter et renforcer la desserte en bus

Adapter la fréquence de passage

Notamment renforcement matinée/ midi/ milieu/ fin d'après midi pour les jours de marché ou festivités. Un service nocturne pourrait également être mis en place notamment le week-end pour favoriser les déplacements.

Mise en valeur de la nouvelle offre

Cette action passe par une communication sur la nouvelle offre TEC, afin de contribuer à informer le plus grand nombre sur la nouvelle politique de déplacements.

Cela passe par la mise en place des actions suivantes :

- ❗ cartographie du réseau TEC
- ❗ affichage des horaires de passages

Proposition de renforcement des services proposés

Afin de mieux répondre à la demande, nous proposons une restructuration de l'offre TEC. Ce réseau projeté permettra de répondre aux différentes catégories de besoins de la population.

Ces modifications nécessitent la mise en place de plusieurs actions

- ❗ **Développer un itinéraire complémentaire à l'échelle de la ville**
- ❗ **Adapter la fréquence de passage aux besoins des habitants** (par exemple service renforcé les jours de marché)
- ❗ **Communiquer sur la nouvelle offre TEC**

Ces propositions sont à développer en complémentarité à l'évolution de l'offre ferroviaire.

7.4 La mise en place d'un TAD

Pourquoi un TAD ? L'étalement des différents pôles de vie, les dernières évolutions démographiques, marquées par un vieillissement de la population, ont conduit à l'émergence de nouveaux besoins en matière de services.

Les communes assurent aujourd'hui des services d'aides aux personnes et tentent de répondre à ces besoins de plus en plus précis. Ces besoins nouveaux concernent aussi bien les jeunes ménages (halte garderie...), que les personnes âgées (aide à domicile, livraison de repas...).

Il est donc nécessaire de développer une bonne accessibilité, étant donné le nouveau modèle d'organisation territoriale.

Pour les territoires à caractère rural, le transport à la demande (TAD) est un outil utilisé fréquemment. Dans les espaces peu denses, il permet de fournir une desserte à moindre coût.

Problématique : répondre à l'offre en heure creuse et être capable de desservir la totalité du territoire. En effet, les changements de rythme de vie et l'évolution de la structure de la commune ne permettent plus de répondre à une demande de plus en plus dispersée.

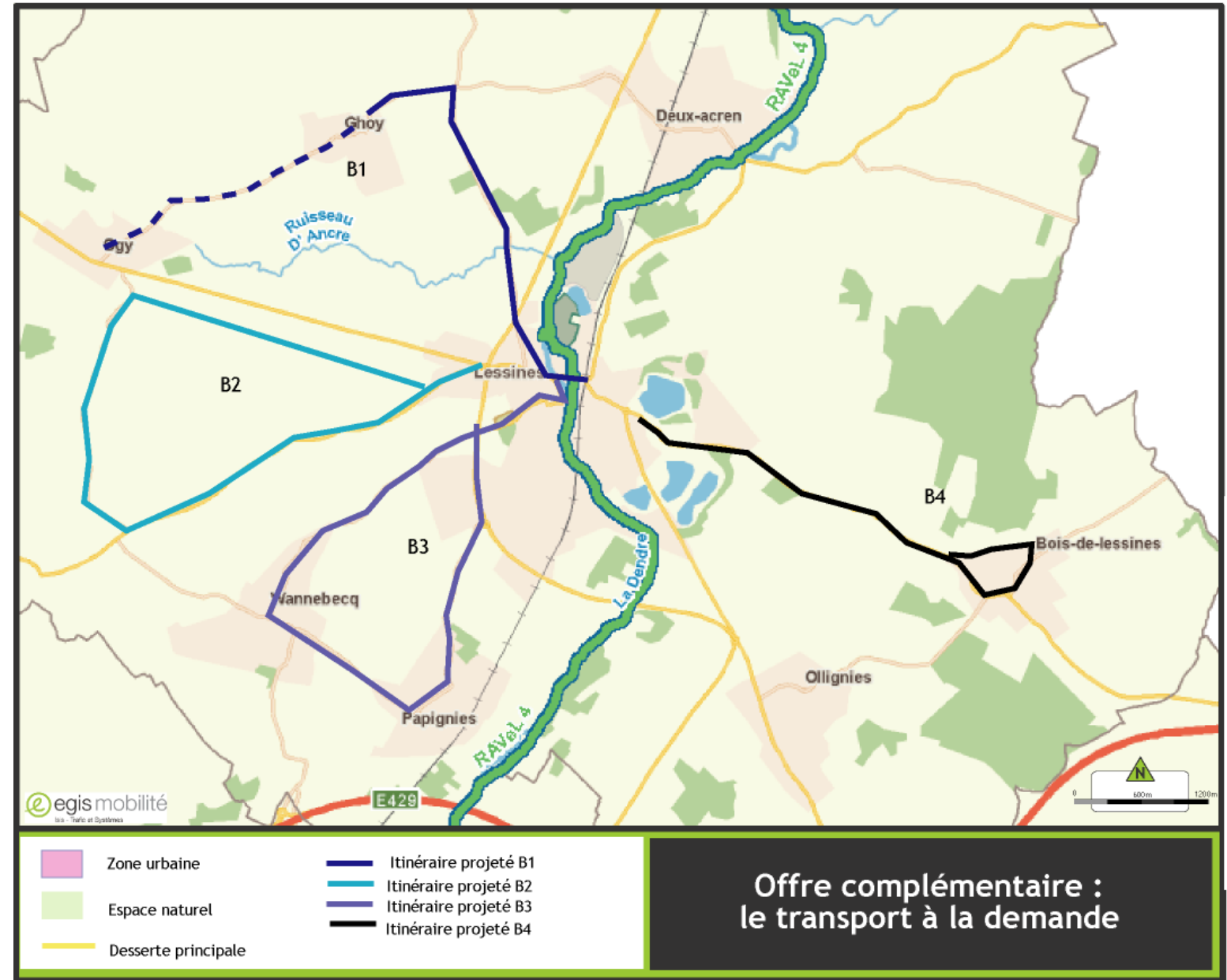
Proposer un transport adapté et personnalisé fonctionnant à l'échelle communale et même intercommunale.

Les principes de fonctionnement du TAD sont les suivants :

- le bus dessert uniquement la zone qui lui est attribuée
- le bus ne commence son service que si une demande est exprimée
- l'utilisateur doit réserver son voyage via une centrale téléphonique ou un serveur informatique (cette réservation doit s'effectuer au moins une heure à l'avance)

Itinéraires proposés

afin de répondre à la demande et au défaut de desserte ponctuelle au sein de plusieurs entités, nous proposons la mise en circulation de plusieurs lignes de TAD. Celles-ci se décomposent comme suit :



Offre complémentaire : le transport à la demande

Itinéraires projetés

	Nbre km	Service/jour	Coût (2,5 Euros/km)
B1	5,4km	2AR	5940 Euros
B2	7,9km	2AR	8 800 Euros
B3	9,3km	2AR	10 230 Euros
B4	6,2km	2AR	6 600 Euros

Une estimation globale par ligne est définie. Celle-ci demeure variable en fonction du nombre de passage par jour et du kilométrage.

7.4 La mise en place d'un TAD (suite)

Caractéristiques générales

1. caractéristiques générales

Pour une zone de 3 à 5000 personnes:

1000 voy/an, avec en moyenne 20 à 30€/voy

Coût de 30 000€/an (amortissement +fonctionnement)

Recette (base de 3€/course): 2550€/an

Coût net : 27 450€/an

Mais les coûts peuvent être variables en fonction du mode de fonctionnement et des distances parcourues

2. les coûts (couts fixes)

Central de réservation : logiciel + mains d'œuvre

Logiciel peut comprendre plusieurs fonctions: 15 000 à 20 000€ (information, Réservation, Gestion)

Un véhicule au minimum, campagne de sensibilisation et d'information le mobilier du réseau

→ un investissement de 100 000 à 120 000€

Coûts variables

La zone desservie (pour rappel le coût est déterminé en fonction de la distance parcourue) et des horaires et des itinéraires proposés qui peuvent induire plusieurs véhicules

7.5 Synthèse et hiérarchisation des actions sur les transports en commun

Phasage des différentes actions	Court terme	Moyen terme	Long terme	Mesures d'accompagnement
Transport public				
Réseau SNCB <ul style="list-style-type: none"> - optimiser l'offre - renforcer l'intermodalité - renforcer la qualité des aménagements des arrêts SNCB - développer une tarification préférentielle pour les utilisateurs SNCB (tant au niveau des touristes que des navetteurs) - afficher une cartographie du réseau et des correspondances 		X	X	
Renforcement des fréquences du réseau TEC		X		
Communication sur la nouvelle offre TC		X		Mise en place d'une nouvelle cartographie et information auprès de la population Mise à jour du site internet de la maison communale avec le volet « déplacement » ou toutes les informations sont à disposition
Transport à la demande			X	Mener une réflexion sur la faisabilité et le financement du projet à l'échelle communale ou intercommunale (pour partager les couts de fonctionnement)

Actions prioritaires



8. Le stationnement

8.1 La politique à mettre en place

Contexte

Plusieurs espaces de stationnement gratuit et payant dans l'hypercentre sont présents sur la commune. La présence de plusieurs poches de stationnement au sein du centre Lessinois incite à l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens. Ce stationnement a vocation temporaire et souvent utilisé à la journée et pénalise les visiteurs, qui ne trouvent plus de places disponibles.

De plus, le cout ou le contrôle du respect de la tarification du stationnement dans l'hypercentre n'est pas suffisamment dissuasif pour l'automobiliste qui continue à se garer facilement dans le centre-ville.



Les objectifs

De ce constat ont été déterminés les principaux objectifs suivants :

- 🔴 Lutter contre le stationnement ventouse
- 🔴 Améliorer / adapter l'offre en stationnement
- 🔴 Optimiser les espaces disponibles pour l'ensemble des besoins
- 🔴 Offrir d'avantages de places réservées pour les PMR
- 🔴 Réglementer les livraisons et les zones de dépose minute

Description de l'action

Pour rappel des enquêtes de taux d'occupation ont été mené lors du diagnostic. Ces relevés ont permis de déterminer le taux d'occupation des parkings en HPM/ HPS.

Enfin, il est nécessaire de rappeler qu'un ensemble de nouveaux projets vont modifier l'offre en stationnement sur le centre de l'entité :

- 🔴 PCM Dendre Sud (résidentiel)
- 🔴 Extension de l'hôpital (touristique)
- 🔴 Projet d'habitations rue des Moulins

La faisabilité d'un ensemble de projets doit donc être déterminée :

- 🔴 Application d'une nouvelle politique tarifaire
- 🔴 Définition de parkings relais
- 🔴 Renforcement du nombre de places dédiées au PMR
- 🔴 Délimitation d'une zone de dépose minute
- 🔴 Traitement particulier du stationnement sur la Grand Rue

Adaptation et aménagement des espaces de stationnement

Plusieurs actions sont nécessaires : (source étude Caryatide)

- 🔴 Dimensionner les espaces de stationnement en fonction des besoins et du type de fréquentation (gare SNCB, commerces, équipements, services...)
- 🔴 Intégrer le stationnement des habitants dans les plans de construction des logements neufs (comme c'est le cas sur les projets de la rue des moulins et de Dendre Sud)
- 🔴 Créer un parking aux abords de l'hypercentre ayant des capacités d'accueil importantes (par exemple le parking de l'ancienne caserne pourrait être réaménagé en espace de stationnement paysager)
- 🔴 Aménager davantage d'espaces adaptés au stationnement des PMR

8.1 La politique à mettre en place (suite)

Description de l'action (suite)

L'organisation du centre-ville

Le centre de Lessines est le lieu de stationnement pour plusieurs types d'usagers : l'habitant, l'actif, le chaland, le touriste,....

Tous ces usagers ont des besoins différents qui peuvent devenir conflictuels si les règles et les espaces ne sont pas clairement définis.

Il est donc proposé de trouver des espaces pour l'ensemble des usagers mais avec des règles claires :

- Le secteur commercial doit favoriser le plus grand nombre et il est nécessaire de développer la rotation du stationnement. Clairement, il faut attirer le plus grand nombre de véhicules sur les places disponibles des rues Freyberg, Grand'Rue et aux abords de la Grand'Place.
- Le cœur du centre-ville doit pouvoir offrir une offre de stationnement à ses riverains et quelques poches pour ses actifs
- Le touriste doit pouvoir être dirigé vers un parking spécifique « hopital » afin qu'il minimise son parcours automobile dans les ruelles étroites du cœur de ville.

De ces besoins, il est proposé l'organisation suivante :

- Un secteur payant, et donc contrôlé sur l'axe principal du centre ville qui comprend la rue Freyberg, la Grand'Rue, la Grand'Place et la rue du Moulin et la rue de l'Hôpital, avec une revalorisation de la tarification comme proposée ci-dessous
- Un secteur spécifique pour les visiteurs du site de l'hôpital qui pourront trouver une place soit sur la rue de l'hôpital (si disponibilité) mais surtout sur le site de « la caserne de pompier » où il est possible de créer un parking hors voirie d'une cinquantaine de place (terrain de 1 600m²). Pour son bon fonctionnement, ce parking devrait être muni d'un contrôle d'accès pour faciliter la perception de la tarification. Ce parking servirait également de poche supplémentaire pour les jours de marché ou lors de manifestation spécifique.
- Un secteur réservé aux riverains (et éventuellement aux actifs « locaux ») sur le Parvis St-Pierre

Mise en place d'une signalétique réglementaire

Afin de faciliter la recherche d'un parking, en particulier pour les visiteurs peu habitués à la pratique du centre de la ville, il est recommandé de mettre en place une nouvelle signalétique réglementaire. Celle-ci permettra de renforcer la visibilité des poches de stationnement et clarifiera le plan de circulation pour l'automobiliste, évitant ainsi de se perdre dans le maillage local.

A titre complémentaire, ce fléchage directionnel peut comporter des informations optionnelles, tels :

- La nomination des parkings
- Le nombre de places encore disponibles
- Leur distance à pied du centre-ville

La gestion du dépose minute

Pour les bus :

- Gestion du stationnement des bus aux abords de l'hôpital NDR (ne faut-il pas empêcher les bus de rentrer dans l'hyper centre et leur réserver un espace de stationnement « relais » aux abords proches de

l'hôpital. L'itinéraire piéton sera jalonné et sécurisé.)

Modification de la politique tarifaire

L'objectif de cette mesure est de réduire la présence des voitures dans le centre-ville et reporter les flux en extérieur (d'où la nécessité des parkings relais).

Il est nécessaire de développer une véritable politique tarifaire sur la zone de l'hypercentre. L'augmentation de la tarification permettra de :

- Faire valoir le stationnement dans l'hypercentre comme une « valeur ajoutée » destinée, avant tout, au stationnement de courte durée. Cela permettra d'assurer un bon taux de rotation des véhicules et de limiter le nombre de stationnement « ventouse », véritable « sclérose » du centre-ville
- Réglementer les livraisons et les zones de dépose minute

Proposition d'une nouvelle tarification

Le tableau ci-dessous propose une nouvelle grille de tarification, plus cohérente avec le coût d'une politique de stationnement (coût d'une place de stationnement payant en voirie pour la collectivité = 450€/an !!)

Temps	Tarifs actuels	Tarifs projetés riverains	Tarifs projetés visiteurs
30 minutes	0.10 €	Gratuit (avec disque pour riverains)	Gratuit (fonction de dépose minute)
45 minutes	0.25 €	Gratuit (avec disque pour riverains)	1 €
60 minutes	0.40 €	Gratuit (avec disque pour riverains)	1 €
75 minutes	0.55 €	2 €	2 €
90 minutes	0.70 €	3 €	3 €
105 minutes	0.85 €	4 €	4 €



8.2 Synthèse et hiérarchisation des actions « stationnement »

Phasage des différentes actions	Court terme	Moyen terme	Long terme	Mesures d'accompagnement
Stationnement		X		
Réorganisation du stationnement en centre ville - Amélioration de la rotation - Modification du stationnement le long de la Grand Rue	X			
Modification de la politique tarifaire pour le stationnement dans l'hypercentre - Mise en place de disque pour les riverains - Contrôle dissuasif d'une équipe des services de police	X			
Création de zone de stationnement « relais »		X		
Création d'un parking avec contrôle d'accès sur le site « caserne des Pompiers »		X		A court terme, étudier la faisabilité technique
Amélioration des aménagements des espaces de stationnement			X	Renforcement de l'éclairage, revêtement des parkings, traitement des espaces qualitatifs (par exemple aménagement de parking paysager)
Renforcement du nombre de places de stationnement dédiées aux personnes à mobilité réduite			X	
Mise en place d'un nouveau jalonnement depuis le réseau principal	X			Nécessité de mettre à jour le jalonnement des parkings
Mise en place d'une signalisation dynamique (affichage du nombre de places disponibles pour chaque parking)			X	

Actions prioritaires



9. Les déplacements doux

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables

Le contexte

Actuellement la commune de Lessines dispose d'infrastructures cyclables sur un réseau de nationales (.....)

La démarche du PCM permet de développer la pratique (utilitaire et de loisirs) du vélo via la mise en place de différentes actions. Le renforcement du maillage cyclable s'inscrit sur 2 échelles complémentaires :

- Territoire communal
- Centre ville

Les problèmes d'insécurité sur le territoire Lessinois :



Bvd E. Schevenels (vers Lessines) : bandes recouverte de gravier

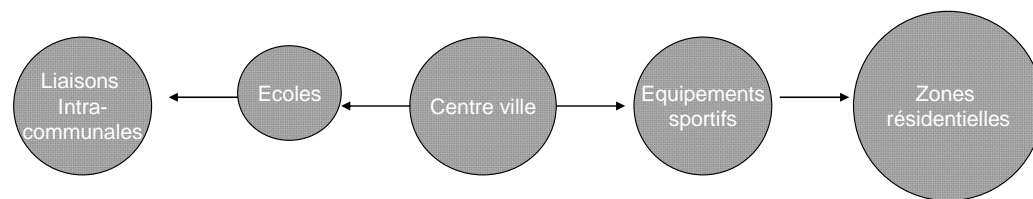


Bandes cyclables bilatérales présent sur le N57 (niveau CUP)

Principe du maillage du réseau cyclable

La démarche du PCM permet de développer la pratique (utilitaire et de loisirs) du vélo via la mise en place de différentes actions. Le renforcement du maillage cyclable s'inscrit sur 2 échelles complémentaires :

- Territoire communal
- Centre ville



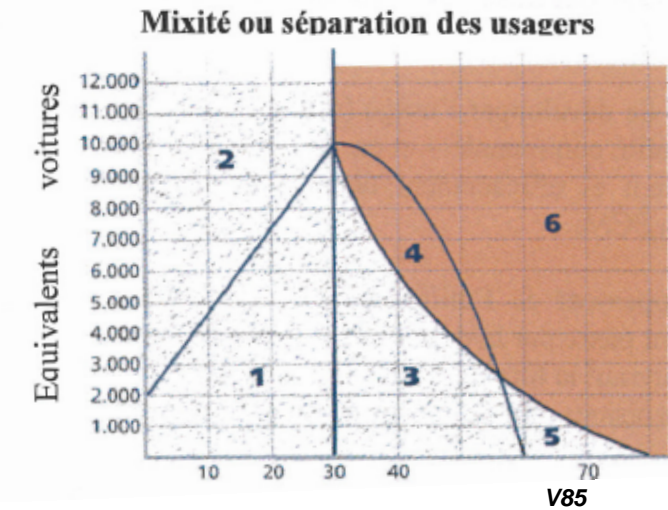
Rappel des caractéristiques

La démarche du PCM permet de développer la pratique (utilitaire et de loisirs) du vélo via la mise en place de différentes actions. Le renforcement du maillage cyclable s'inscrit sur 2 échelles complémentaires :

- Territoire communal
- Centre ville

Mixité ou séparation des usagers

Avant de décliner le plan vélo, il est nécessaire de rappeler quelques caractéristiques de base :



- V85 est la vitesse en dessous de laquelle 85% des véhicules circulent
 - Zone 1 : lorsque V85 est inférieure ou égale à 30km/h, la mixité est recommandée
 - Zone 2 : situation assez rare, des bandes de roulement suggérées sont éventuellement aménagées
 - Zone 3 : si la route est un itinéraire conseillé, la construction d'aménagement pour cyclistes peut être justifiée
 - Zone 4 : une piste cyclable est souhaitable
 - Zone 5 : voir zone 3
 - Zone 6 : des pistes cyclables sont nécessaires lorsque les cyclistes sont autorisés
- (source : Tekenen voor de fiets, CROW, 1993)

Les défauts d'aménagements sur le territoire Lessinois :



Grand rue, absence d'itinéraire cyclable

A cela s'ajoute :

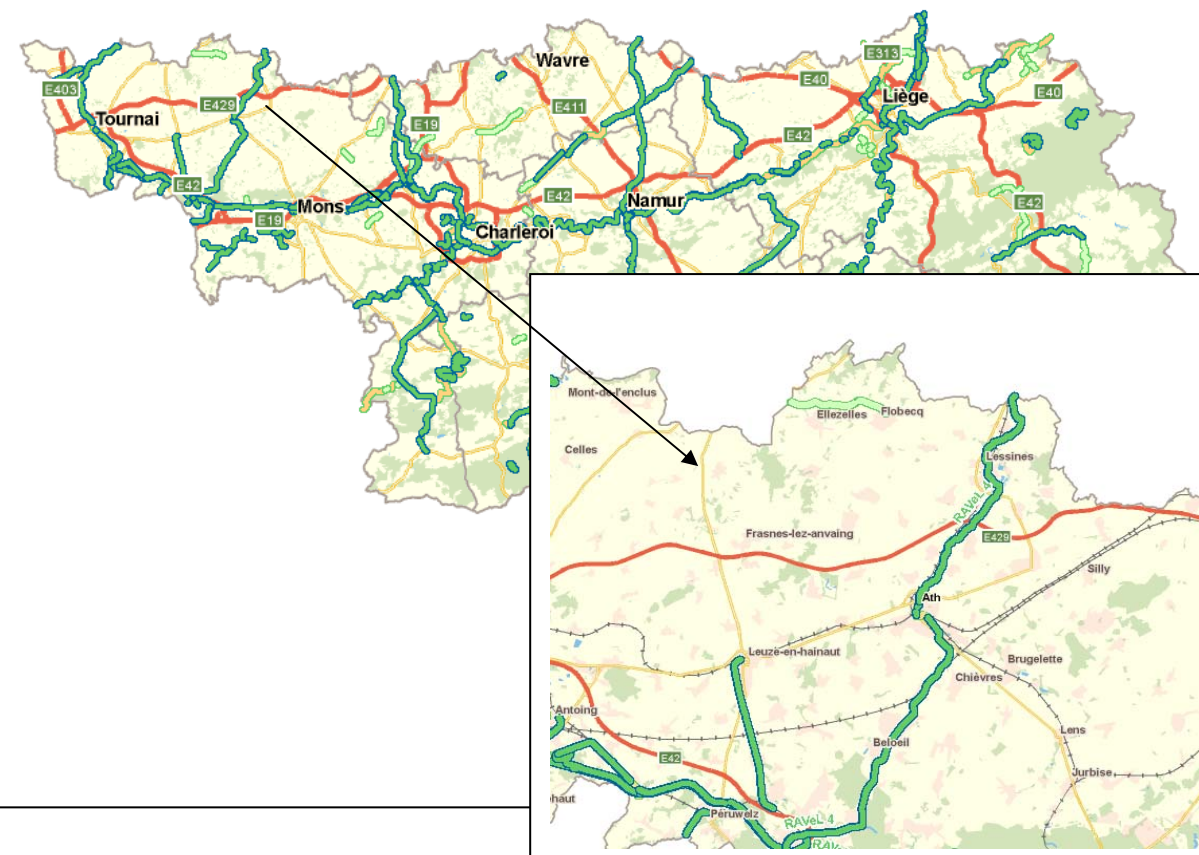
- absence de jalonnement au sein du territoire
- insuffisance d'abris vélo permettant le stationnement

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

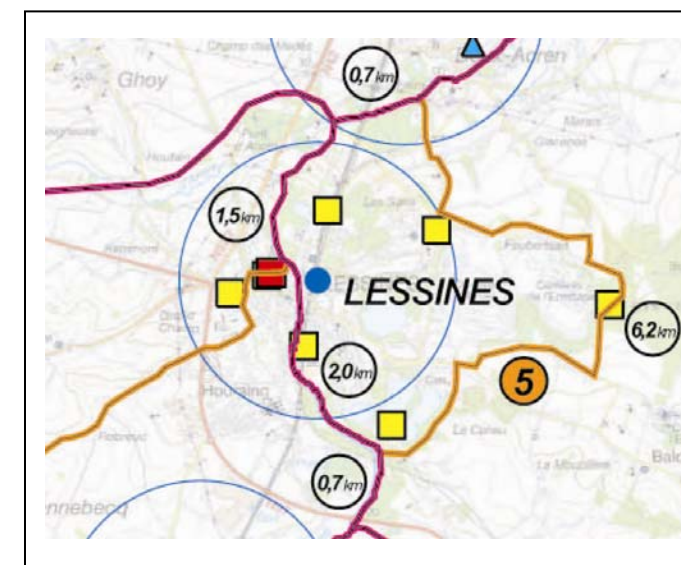
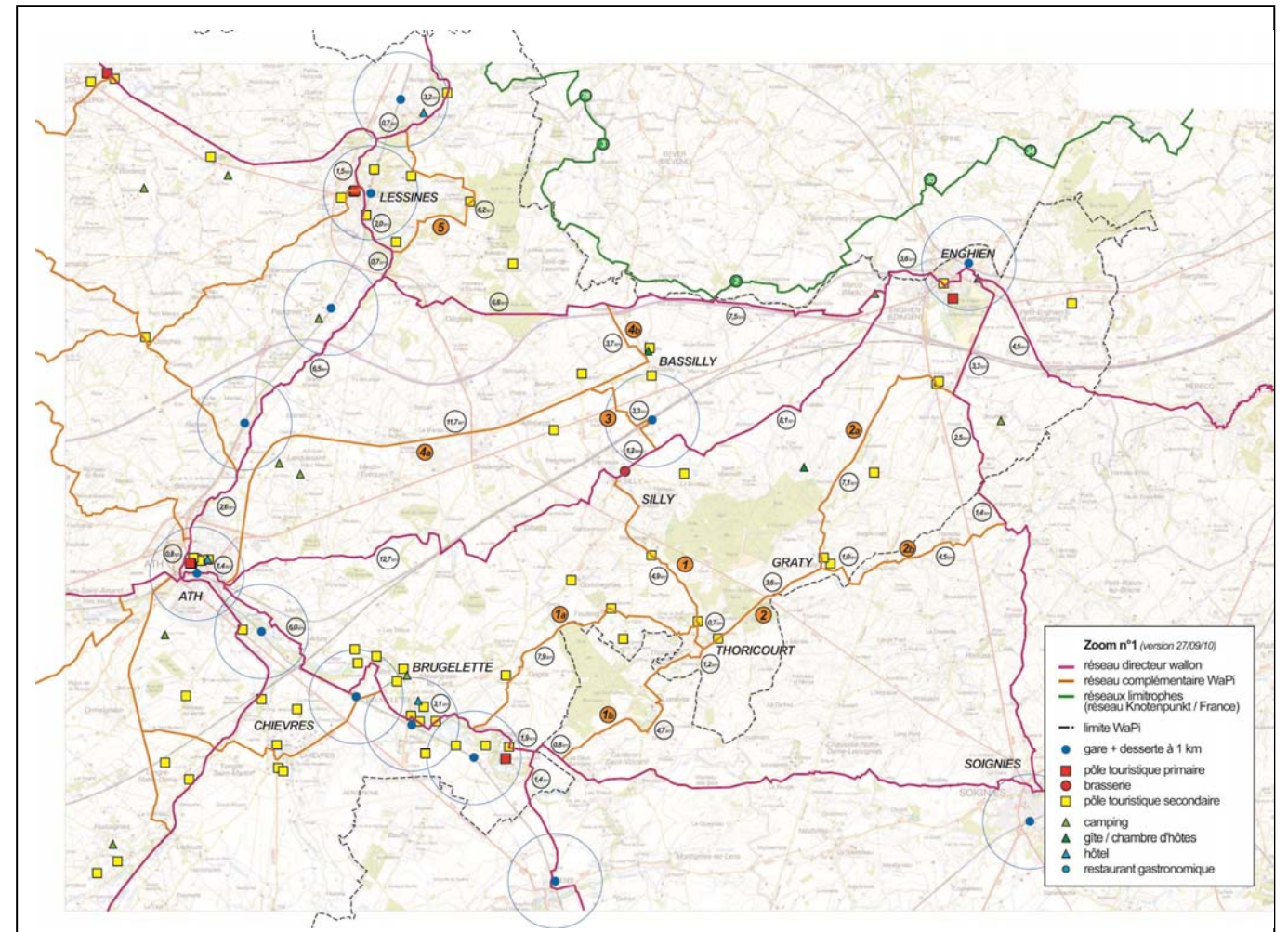
9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables à l'échelle de la Wallonie Picarde

A l'échelle de la Wallonie Picarde, le réseau cyclable repose sur le maillage cyclable illustré sur la carte ci-contre ; L'aménagement de nombreux RAVEL, notamment sur le territoire Lessinois assure la présence d'itinéraires de qualités entre les entités du nord du territoire.

Les voies lentes de Wallonie (source cartographie : SPW, PiCC Vert)



Cartes WAPI extraites du schéma directeur cyclable de Wallonie Picarde
La Wallonie est également en train d'élaborer son Schéma directeur cyclable

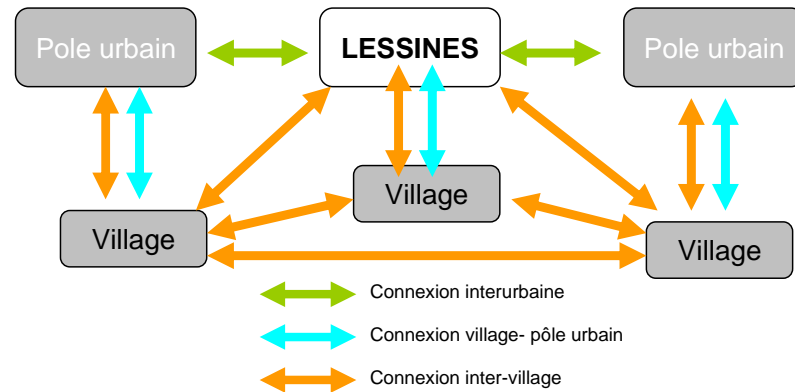


- Zoom n°1 (version 27/09/10)**
- réseau directeur wallon
 - réseau complémentaire WAPI
 - réseaux limitrophes (réseau Knotenpunkt / France)
 - - - limite WAPI
 - gare + desserte à 1 km
 - pôle touristique primaire
 - brasserie
 - pôle touristique secondaire
 - ▲ camping
 - ▲ gîte / chambre d'hôtes
 - ▲ hôtel
 - restaurant gastronomique

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

A l'échelle intracommunale

A l'échelle du territoire communale, le réseau cyclable s'appuie sur le principe de maillage territorial suivant :



Nous proposons de développer un réseau cyclable hiérarchisé et sécurisé, permettant de :

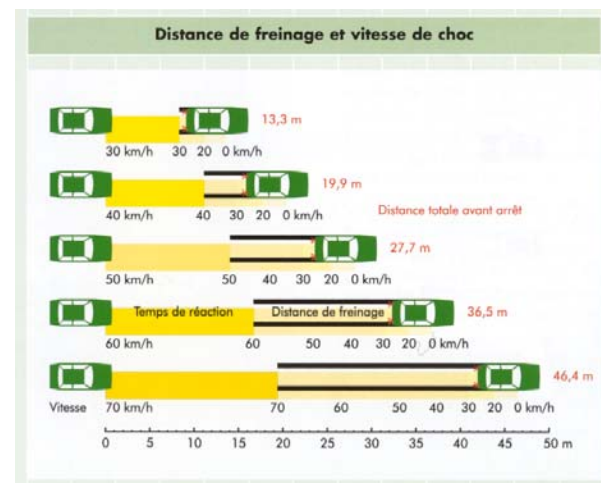
- Assurer une desserte pluri-scalaire et plurifonctionnelle
- Répondre à des besoins de déplacements à vocations utilitaire ou de tourisme/ loisirs

Ces itinéraires jouent un rôle de lien vers les autres pôles urbains (ou entités) de la commune :

- Entité de Ghoy/ Ogy/ Wannebecq/ Papignies/ Ollignies/ Bois de Lessines/ Deux Acrens

Il doit aussi s'inscrire dans une logique de tourisme, celui-ci étant en plein développement en Europe (*réseau trans-régionaux et européen*)

- Cf. page ci-dessous intégration dans le cadre du schéma directeur cyclable de Wallonie Picarde



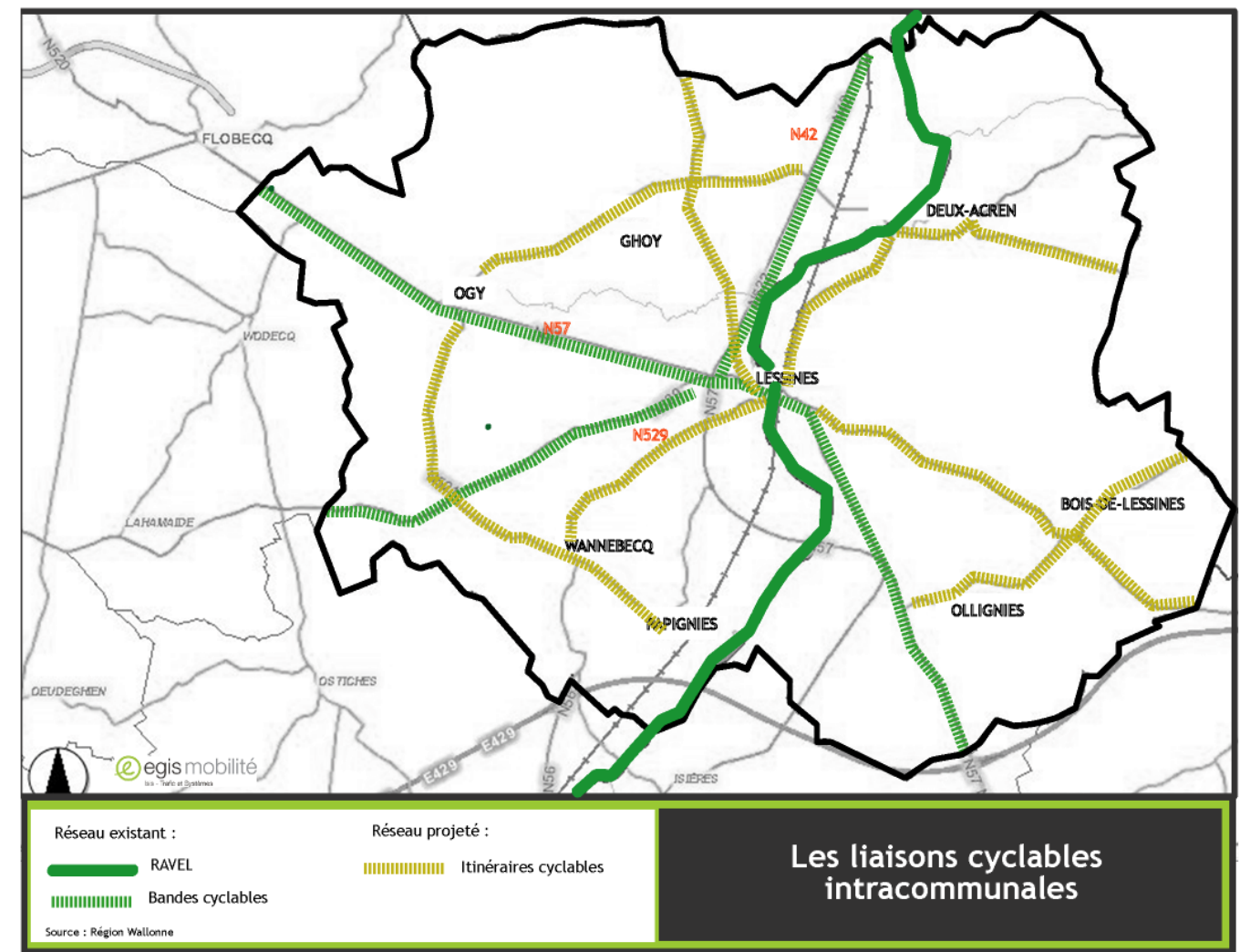
Le schéma ci-contre illustre les distances de freinage moyen des automobilistes, en fonction des vitesses pratiquées.

Principe de structure spatiale du réseau cyclable

Le maillage cyclable actuel est présent le long des grandes infrastructures, notamment via la présence de bandes cyclables sur les N529, N57 et N42. Ce maillage structure les déplacements cyclables mais ne permet pas de desservir l'ensemble des entités.

De plus les bandes cyclables existantes se caractérisent par de nombreux problèmes d'insécurité renforcé par :

- La pratique de vitesses élevées par les automobilistes
- L'absence de séparateur entre le réseau rouable automobile*/ vélo
- Les problèmes de revêtement des chaussées, celui-ci étant souvent abimé
- Le passage des PL



Les liaisons cyclables intracommunales

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

Principe de structure spatiale du réseau cyclable

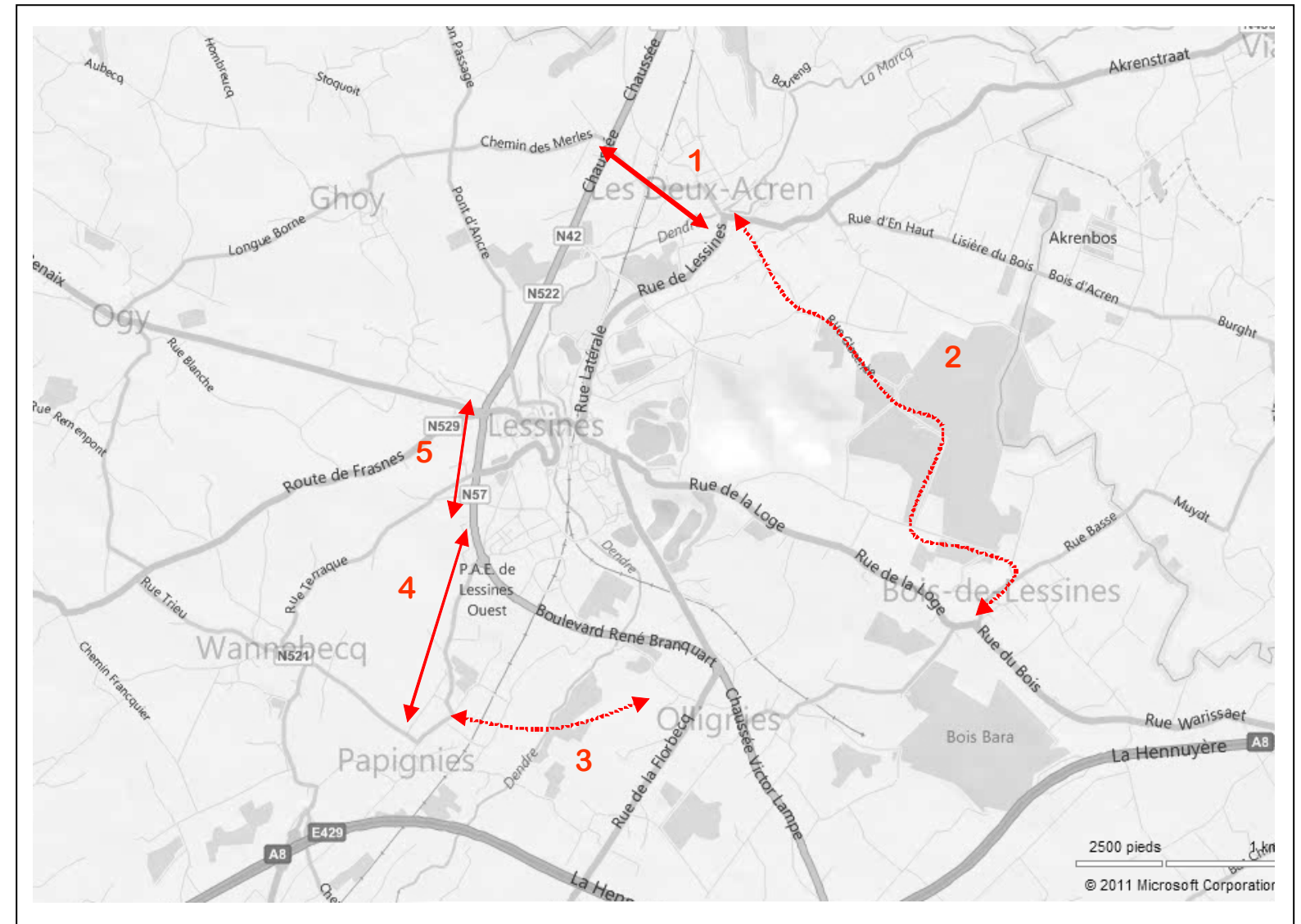
A cela s'ajoute le renforcement nécessaire des liaisons suivantes :

- 1. liaison Deux-Acren et le carrefour sur la N42 (vers Ghoy)
- 2. liaison Bois-de-Lessines et Deux-Acren
- 3. liaison Ollignies et Papignies via la piste cyclable située le long de la route d'Isières et le croisement avec le RAVEL
- 4. liaison Papignies et Lessines via le rond Point d'intermarché
- 5. liaison Ollignies et Lessines via le bvd Branquard

⇒ Aménagement

⇒ Sécurisation

⇒ Jalonnement



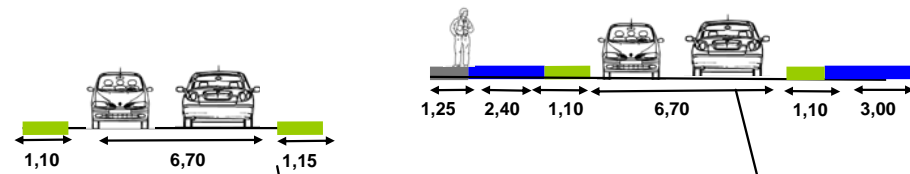
9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

Sécurisation des itinéraires cyclables existants

- Un certain nombre d'actions sont donc à mener à l'échelle du territoire :
- La sécurisation des itinéraires existants
 - La création de nouveaux itinéraires cyclables

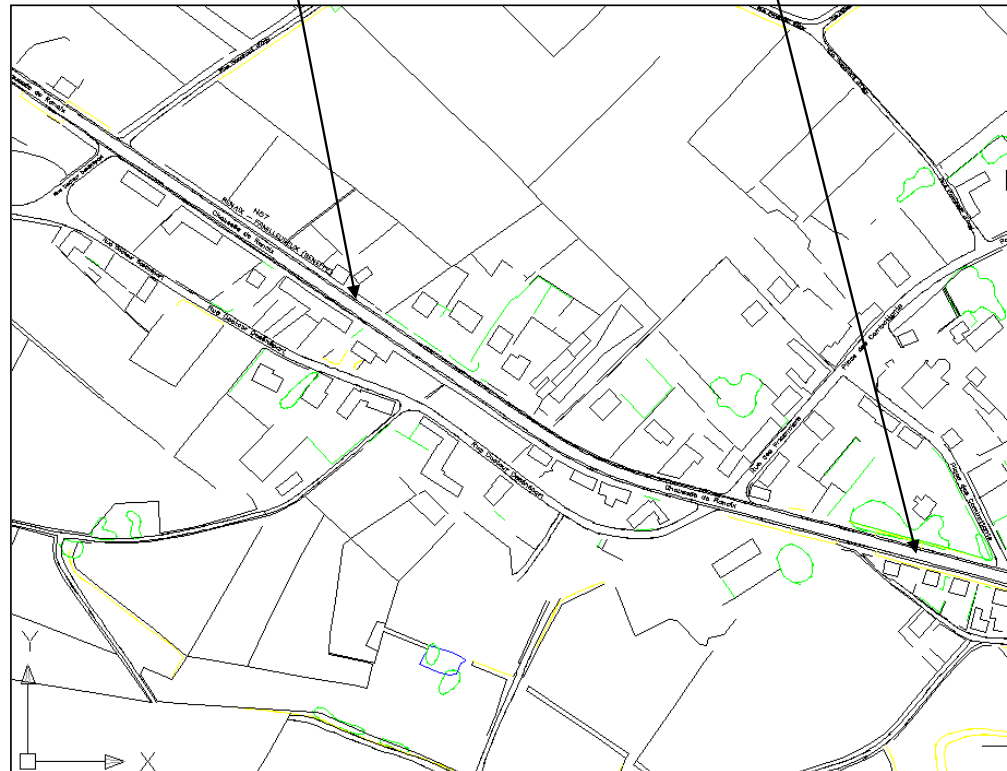
N57 Section 1 : traversée d'Ogy

Situation actuelle :



N57
Chaussée
de Renaix
Section vers
Ogy

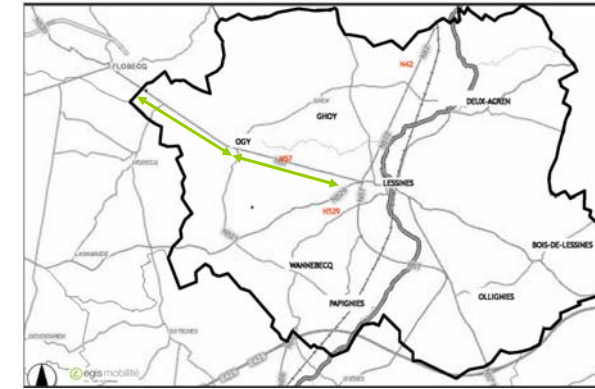
- Trottoir
- Stationnement
- Bande cyclable



Les préconisations d'aménagements

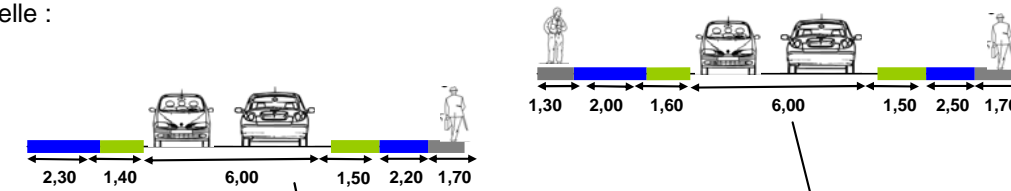
- Sécuriser les bandes cyclables via une réduction de la voirie
- Créer un marquage au sol visible identifiant l'itinéraire cyclable

Localisation de l'axe traité



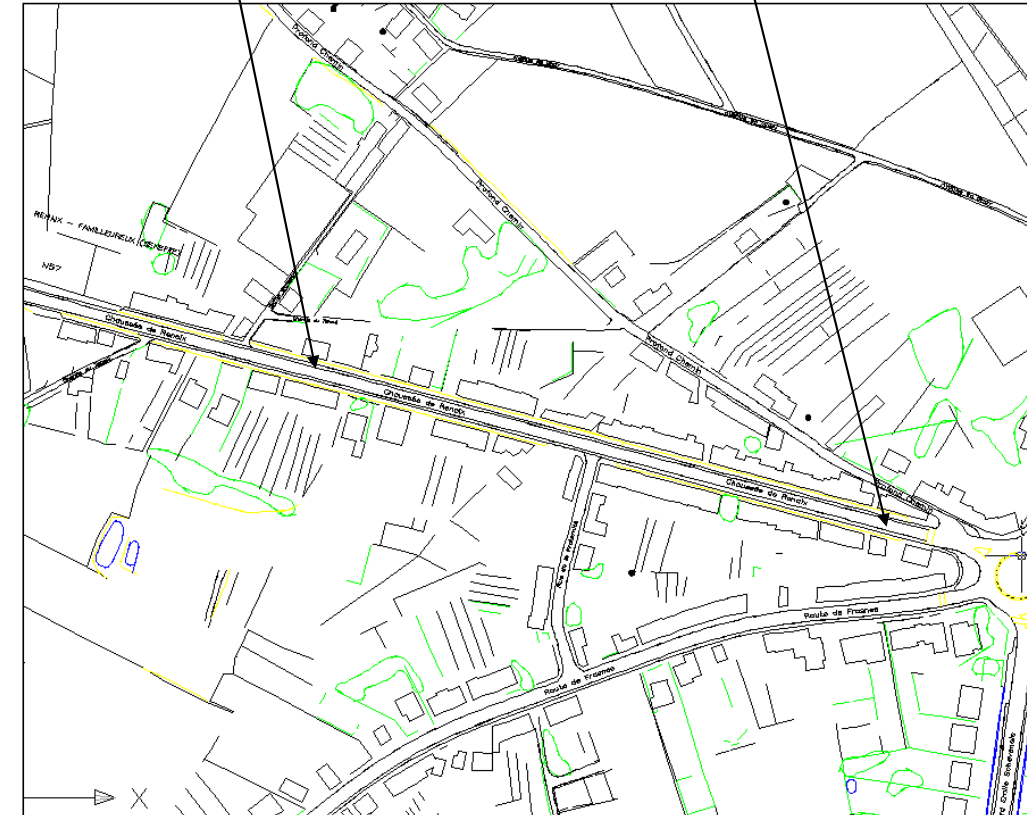
N57 Section 2 :

Situation actuelle :



N57
Chaussée
de Renaix
Entrée vers
la porte
d'Ogy
(Lessines
centre)

- Trottoir
- Stationnement
- Bande cyclable



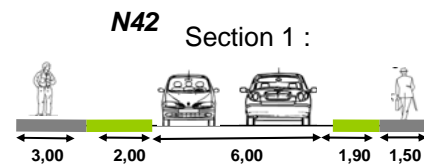
Quelle gestion des cyclistes
au sein du giratoire de la
Porte d'Ogy ?
=> Déficit de lisibilité

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

Sécurisation des itinéraires cyclables existants (suite)

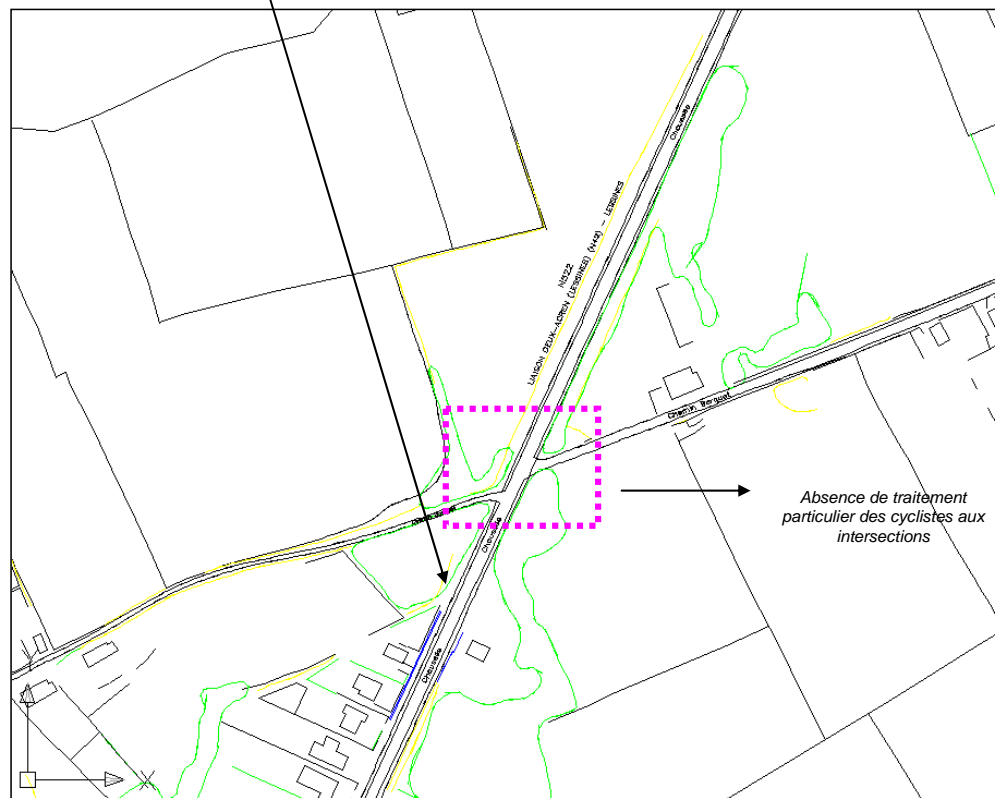
Sur ce type de chaussée ou les vitesses pratiquées sont souvent supérieures à 70km/h, l'IBSR recommande une séparation entre le cycliste et l'automobiliste, afin d'assurer plus de sécurité aux modes doux.

Situation actuelle :



N42
Croisement
chemin
Berquet/
chaussée de
Grammont

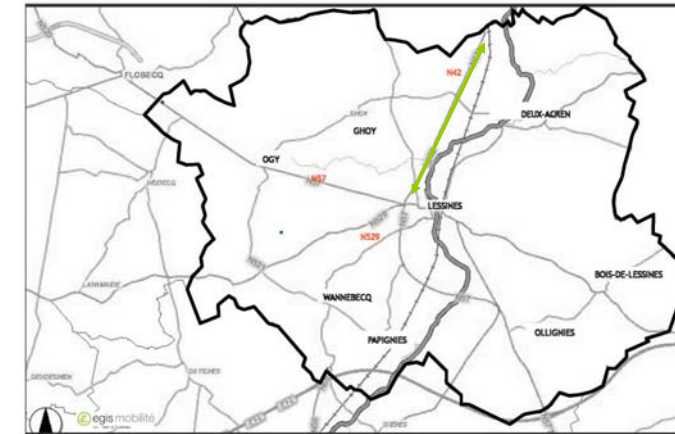
— Trottoir
— Stationnement
— Bande cyclable



Les préconisations d'aménagement

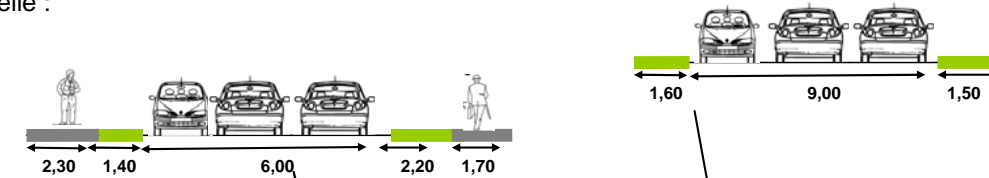
Dans un 1^{er} temps, il serait nécessaire d'au moins renforcer le marquage latéral pour renforcer la visibilité des cyclistes

Localisation de l'axe traité



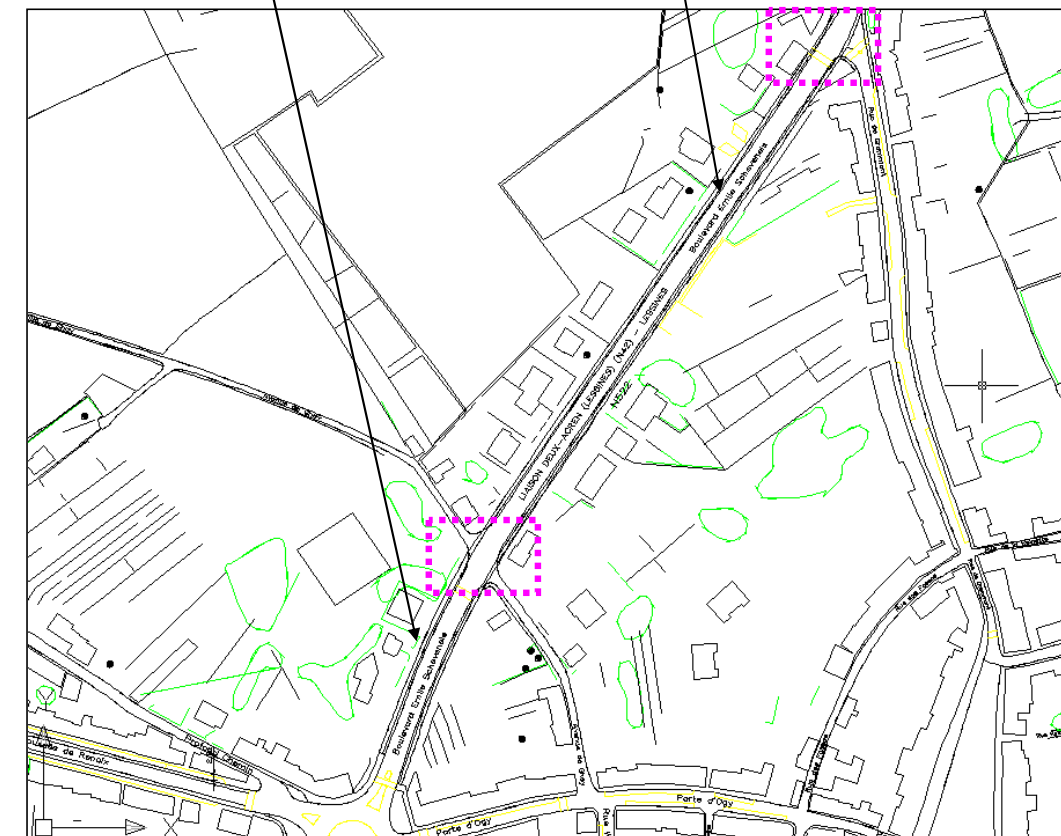
N57 Section 2 :

Situation actuelle :



N42
Boulevard
Emile
Schevenels

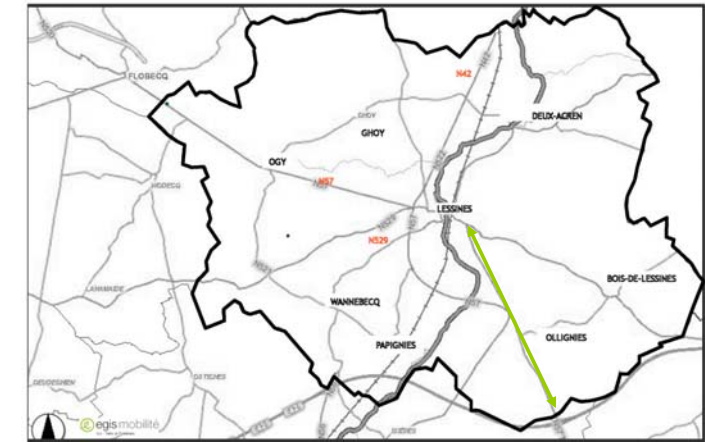
— Trottoir
— Stationnement
— Bande cyclable



Quelle gestion des cyclistes
au sein du giratoire de la
=> Défaut de lisibilité

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

Sécurisation des itinéraires cyclables existants (suite)

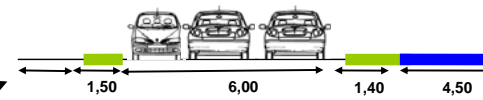


Localisation de l'axe traité

Chausset Gabriel Richet

Section 1 :

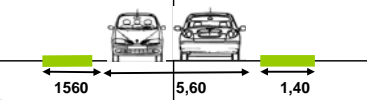
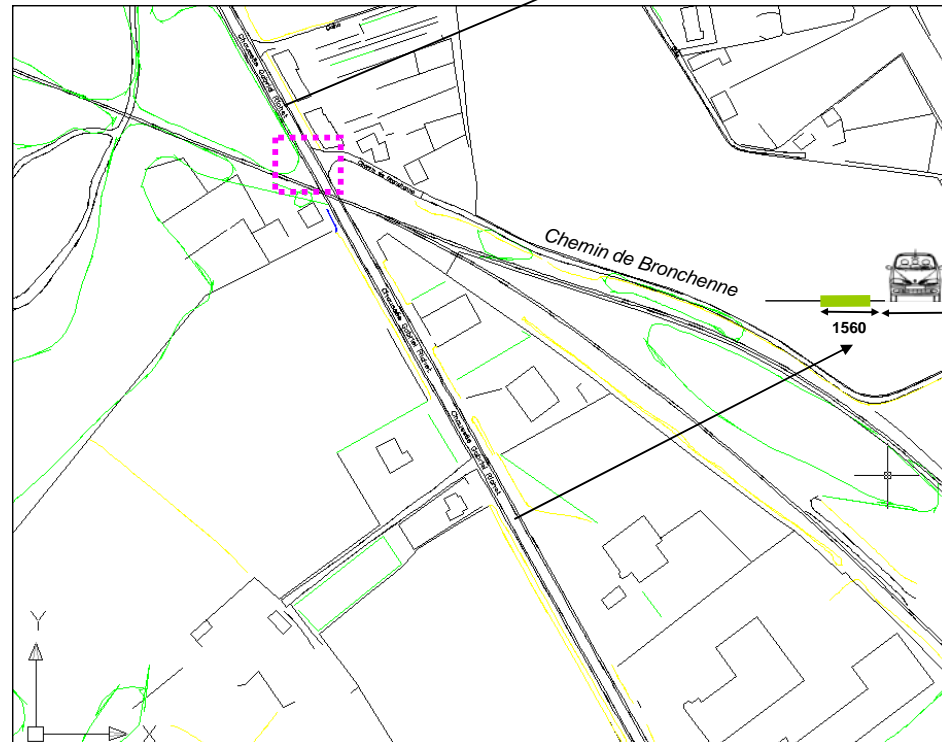
Situation actuelle :



Chausset Gabriel Richet
(niveau carrières)

- Trottoir
- Stationnement
- Bande cyclable

 Quelle gestion des cyclistes au sein du giratoire de la => Défaut de lisibilité

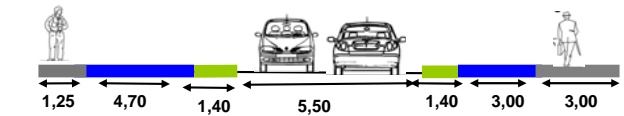


Situation actuelle :

Chausset Gabriel Richet

Section 2 :

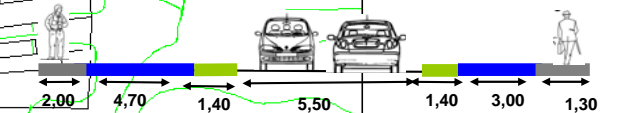
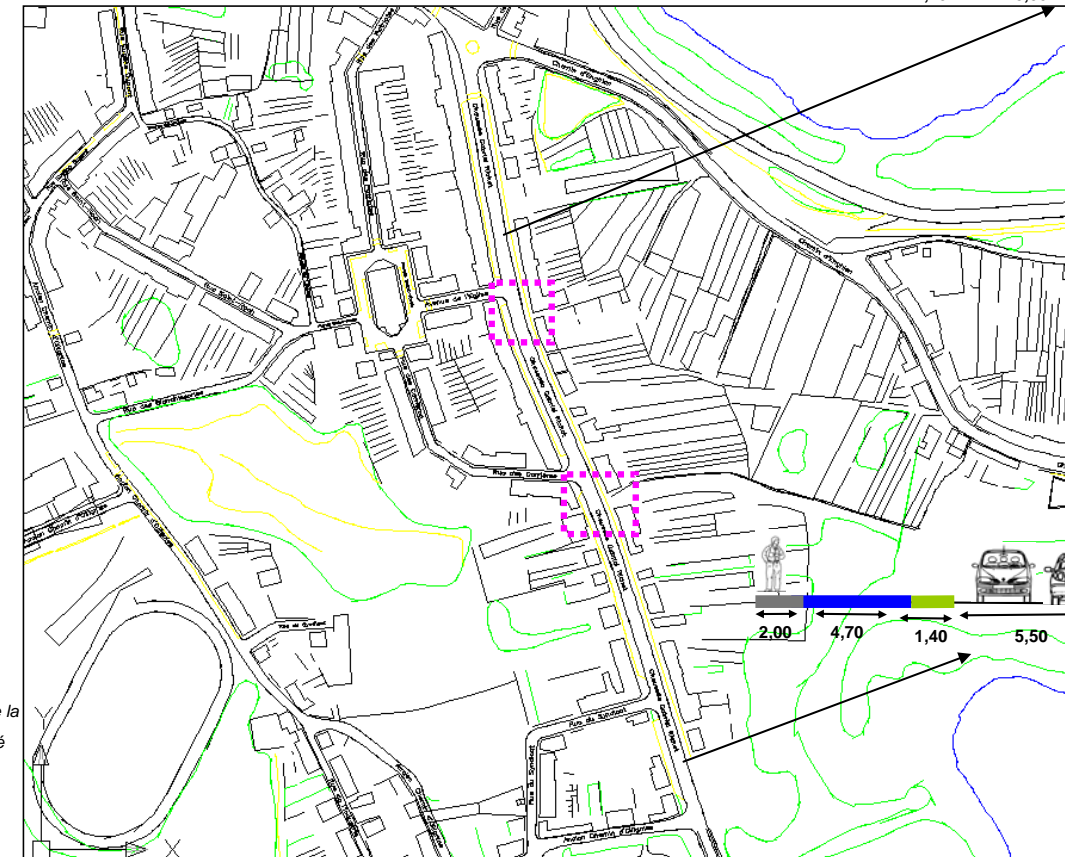
Situation actuelle :



Chausset Gabriel Richet
(arrivée vers centre de Lessines)

- Trottoir
- Stationnement
- Bande cyclable

 Quelle gestion des cyclistes au sein du giratoire de la => Défaut de lisibilité



Les préconisations d'aménagement

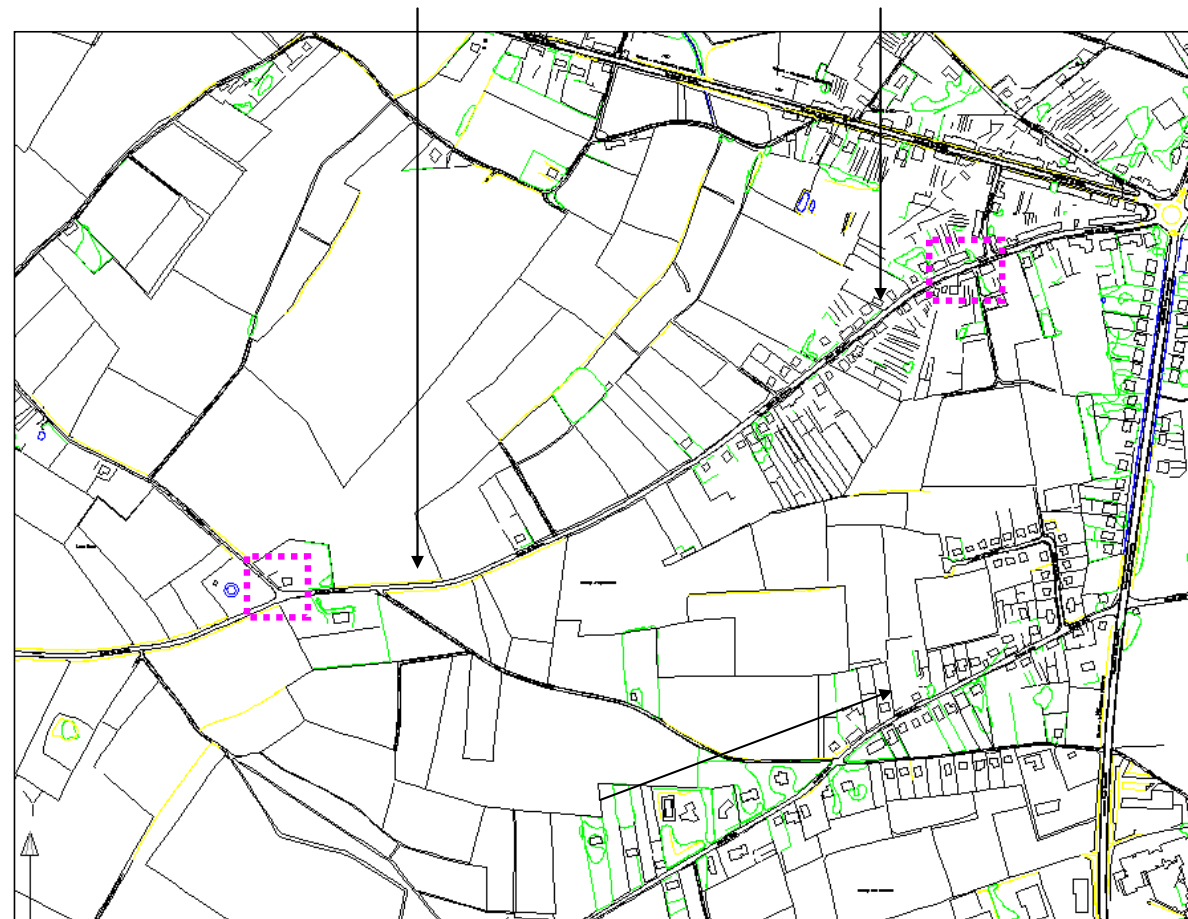
Mise en place d'une séparation entre la voirie et l'itinéraire cyclable

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

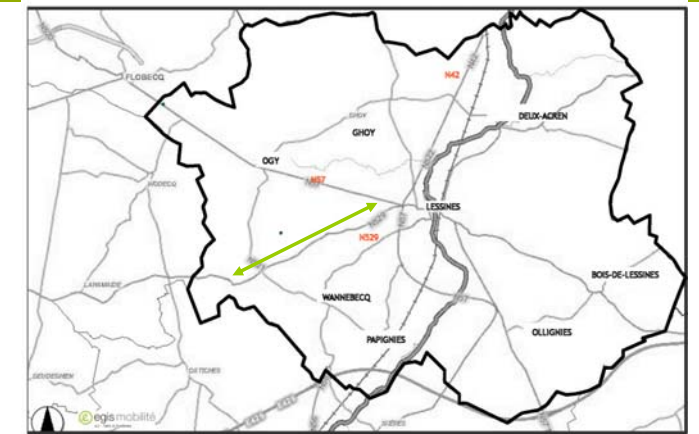
Sécurisation des itinéraires cyclables existants (suite)

N529 Section 1 :

Situation actuelle :



Localisation de l'axe traité



Les préconisations d'aménagement

Section 1 :

Cette section n'est actuellement pas sécurisée pour les déplacements cyclistes. Il serait donc recommandé de créer un itinéraire cyclable séparé de la voirie via une bordure continue.

Remarques complémentaires :

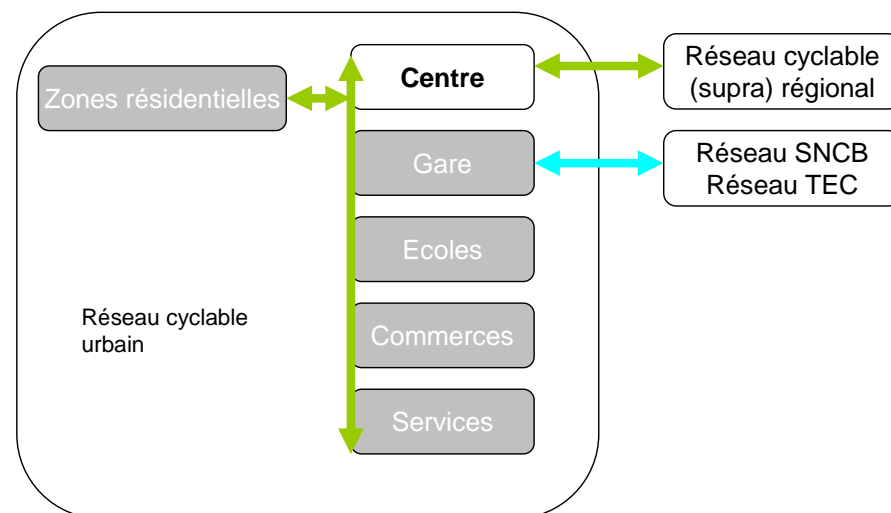
- Pertinence d'avoir un cheminement cyclable vers Papignies. Cela serait possible via l'utilisation des faussées, permettant ainsi la création d'un itinéraire cyclable.

=> réelle nécessité de développer une liaison douce sécurisée vers Papignies

9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

A l'échelle de la ville A l'échelle de la ville, le principe de structure spatiale est de relier correctement tous les quartiers à proximité du centre de l'entité et les principaux pôles générateurs. Dès lors, il s'agit de donner accès :

- **A la gare**, celle-ci devant être considéré comme un pôle intermodal majeur
- **Aux principaux pôles générateurs**, notamment aux équipements sportifs et aux pôles
- **Aux sites scolaires** principalement secondaires
- **Aux activités touristiques et de loisirs**
- **Aux commerces** contribuant ainsi au renforcement de l'attractivité du centre ville
 - Ces mesures doivent s'accompagner d'une signalisation vélo adaptée
 - Des abris vélos doivent être mis à disposition des usagers et implantés sur des pôles stratégiques
 - Les itinéraires cyclables doivent être mis en place

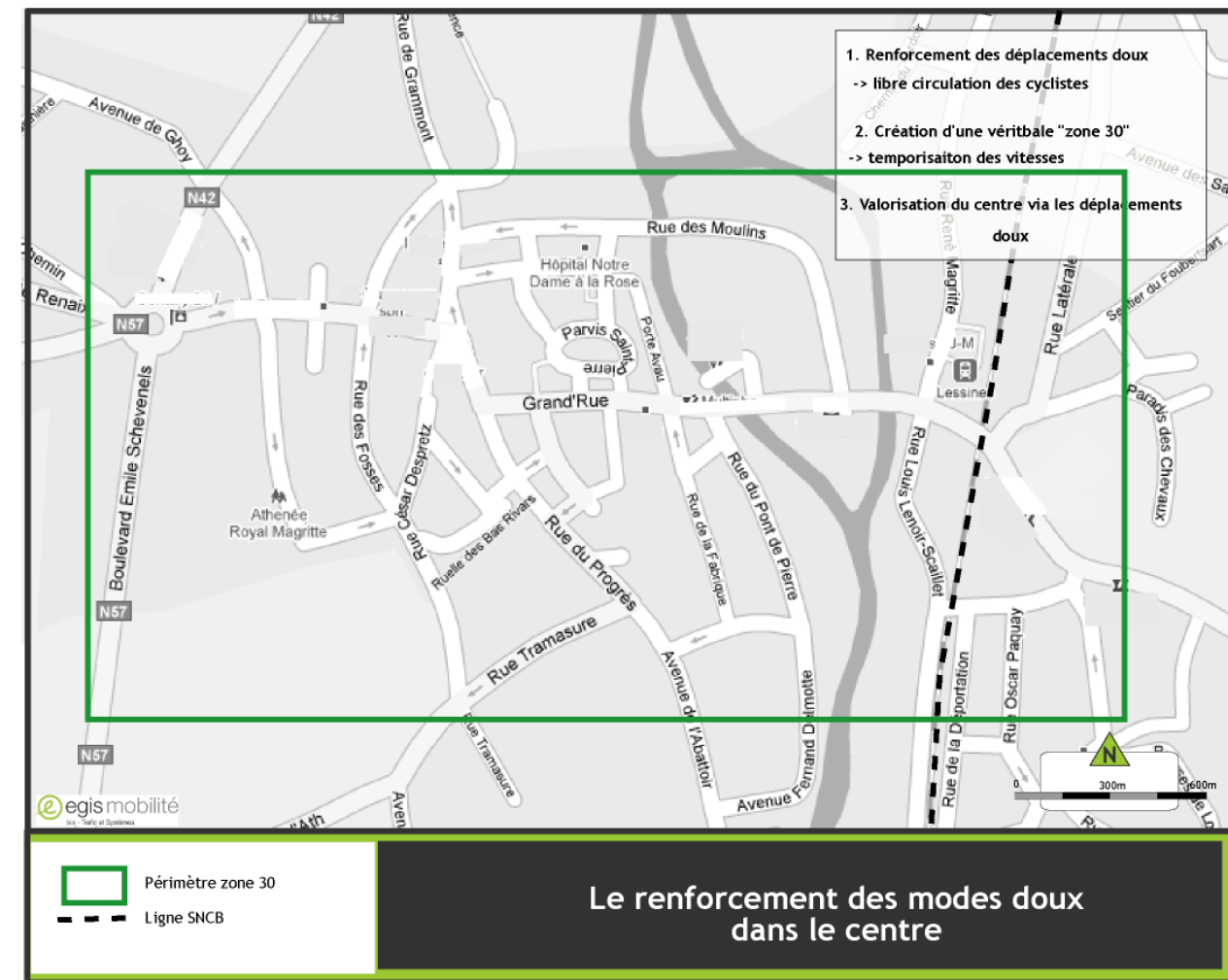


Ces principes d'organisation vont de pair avec la mise en place de mesures physiques concrétisant un nouveau réseau cyclable et un meilleur partage de la voirie. Les choix dépendront de plusieurs facteurs à savoir :

- Le type de voie cyclable (hiérarchie, type d'usagers...)
- Le trafic routier actuel ou potentiel (PL, volumes de trafic, vitesse légale/ pratiquée...)
- Le partage éventuel avec d'autres usagers (piétons, TC...)

Cartographie et profil du réseau projeté

La cartographie ci-dessous présente une vue générale du réseau cyclable urbain projeté. Celui-ci est défini au sein de la zone 30. De ce fait, le cycliste est libre de circuler sur la chaussée.



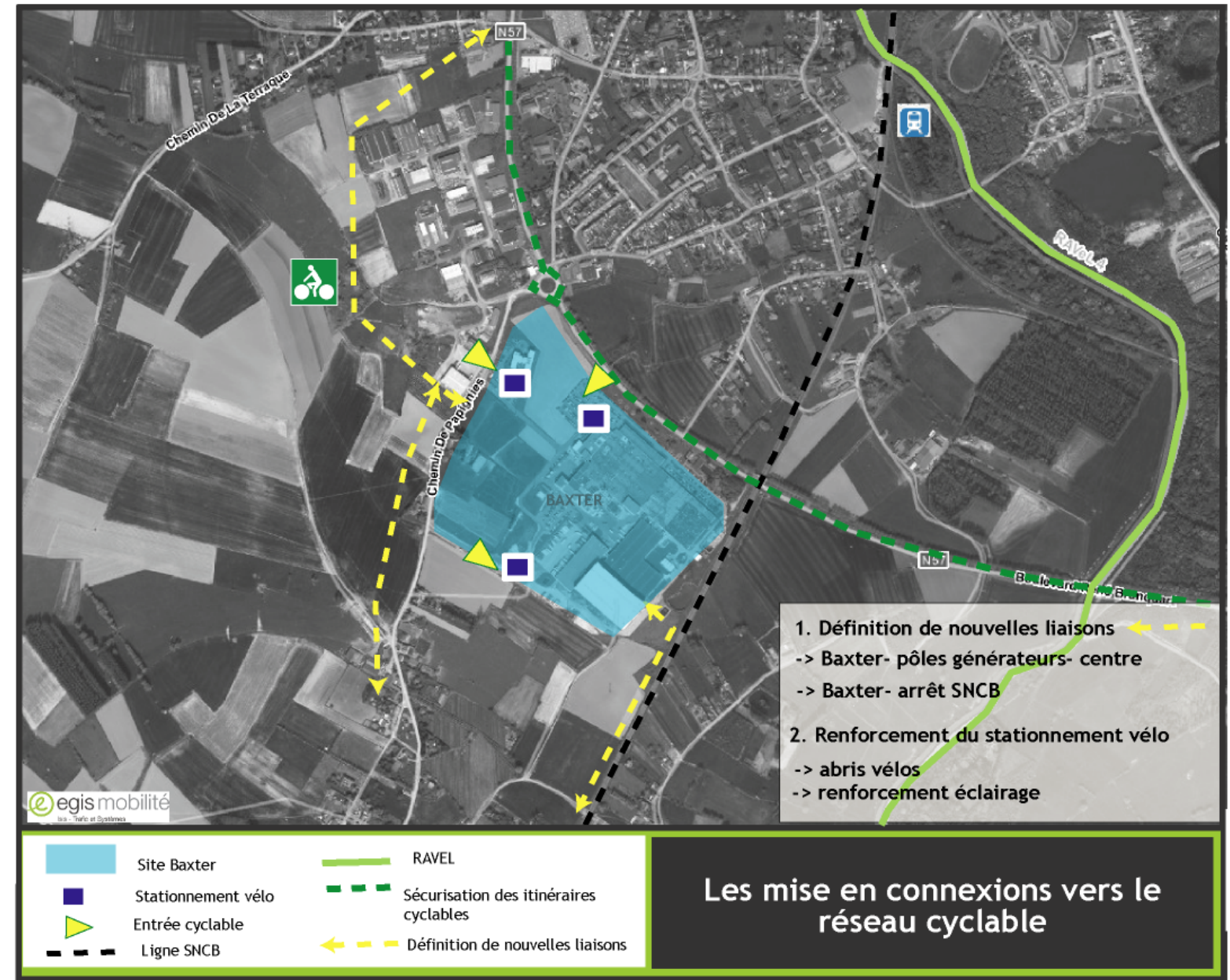
9.1 Le renforcement des itinéraires cyclables (suite)

Le réseau cyclable projeté

Renforcement des itinéraires cyclables aux abords des principaux pôles générateurs

Le renforcement des itinéraires cyclables :

- développer de nouveaux axes de circulation
- sécuriser les liaisons existantes notamment le long des axes de circulation routière
- renforcer les liaisons de Baxter vers le centre de Lessines pour renforcer le dynamisme du territoire communal



9.2 La mise en place de stationnement vélo

Contexte

Comme pour la voiture, le stationnement des vélos fait nécessairement partie intégrante d'une politique volontariste en faveur des déplacements cyclables. L'utilisation de ce mode de transport, très avantageux de nombreux points de vue, est souvent subordonnée à la possibilité de disposer de stationnements dans/ à proximité de chaque lieu de destination. Ceux-ci doivent se concrétiser sous forme d'équipements spécifiques en cohérence avec le lieu et la durée potentielle de l'arrêt.

Pour favoriser une utilisation du vélo, la commune doit donc offrir des stationnements en suffisance, confortables, sécurisés et surtout dispersés à proximité de l'ensemble des pôles attractifs

Les actions proposées

En parallèle aux actions de renforcement des itinéraires cyclables doit être développée une politique de stationnement vélos adéquate.

Les objectifs poursuivis sont donc les suivants :

- Proposer une offre de stationnement au sein de/ devant les pôles attractifs pour les cyclistes
- Sécuriser cette offre contre le vol
- Offrir le confort aux usagers (facilité d'accrochage, espace suffisant)
- Accessoirement, offrir une bonne protection contre les intempéries

Illustrations des différents types de parkings vélo

Il existe trois types principaux de parkings pour vélos :

➤ Le stationnement de type simple



- U renversé, pincettes
- Protection contre le vol du cadre et (au moins) une des deux roues
- Un seul cadenas
- Peu onéreux : env. 75€
- Stationnement :
 - de courte durée
 - lieux à forte fréquentation

➤ Le stationnement de type complet



- Protection contre le vol du cadre, des deux roues et de la selle
- Un seul cadenas (de type long et flexible)
- Cout : env. 225 €
- Stationnement de durée moyenne (1/2 journée)

Illustrations des différents types de parkings vélo

➤ Le stationnement de type box fermé



- Protection totale du vélo
- Onéreux : env. 1 250€
- Consommateur d'espace
- Pas toujours esthétique
- Stationnement :
 - de longue durée (journée)
 - lieux peu surveillés

Localisation des parkings

Ces équipements doivent être implantés à proximité des pôles attractifs pour les cyclistes, les types étant choisis en fonction de la durée des activités.

- **La gare de Lessines**, dispose déjà d'une infrastructure vélo. Cependant, il serait opportun d'y installer des box fermés
- **La Grand Place**, a une localisation centrale par rapport aux différentes activités et services administratifs (proximité maison communale). Dès lors des stationnements de types simples pourraient y être installés afin d'y accueillir le plus grand nombre
- **Le centre ville**, et en particulier à proximité des équipements (.....)
- **Les équipements sportifs**,
- **Dans le centre de chaque entité**, à proximité des pôles locaux, des équipements devraient être mis en place

9.3 La sécurisation des déplacements piétons

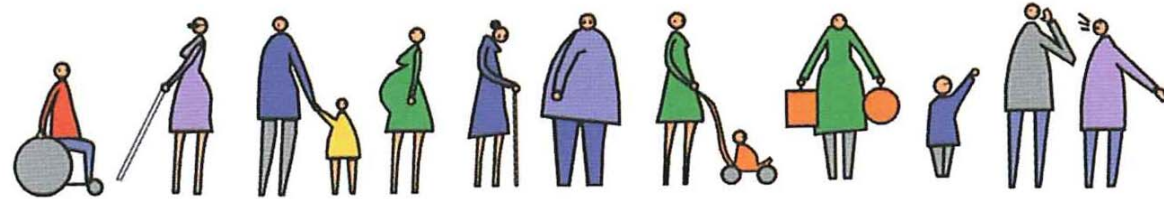
Le contexte

Il est important de rappeler que tout automobiliste devient lui aussi, piéton, dès lors qu'il a stationné son véhicule. En effet, même les conducteurs, ont généralement des déplacements à pied à réaliser, même si la distance demeure relativement courte.

Dès lors, la difficulté n'est pas de faire marcher les gens, mais de les faire parcourir des distances un peu plus importantes et de leur faire comprendre que les déplacements piétons sont souvent plus pratiques dans un environnement urbain.

L'ensemble des habitants utilisent le mode pédestre pour effectuer, ne serait-ce que partiellement, un déplacement. La Grand Rue, axe structurant du centre ville regroupent les commerces et services de la ville et s'avèrent être également un axe piétonnier structurant.

Le contexte topographique de Lessines, les coupures urbaines et naturelles contraignent les déplacements piétons au sein de l'entité. En effet, on observe de nombreuses discontinuités qui viennent pénaliser les déplacements doux. Aussi l'accent sera porté sur la sécurité et le confort des cheminements piétons proposés.



Les objectifs poursuivis

Les actions de renforcement des cheminements piétons se placent dans un cadre d'enjeux définis ci-dessous :

- **Inscrire dans le paysage urbain des cheminements complets et surs**, qui favorisent les déplacements à pied vers les différents pôles (y compris vers les parkings)
- **développer des itinéraires continus pour les personnes à mobilité réduite**, d'assurer la desserte.....
- **tenir compte de la structure urbaine de Lessines**, pour établir de nouvelles continuités et connexions basée sur les principes de la démarche « plan qualité et touristique »
- **renforcer l'accessibilité des lieux à fort potentiel de promenade**, notamment depuis les espaces de stationnement

L'accessibilité aux Personnes à Mobilité

La notion de Personne à Mobilité Réduite est large, pouvant concerner l'ensemble des personnes ayant des difficultés à se déplacer (handicap, personne âgée ou

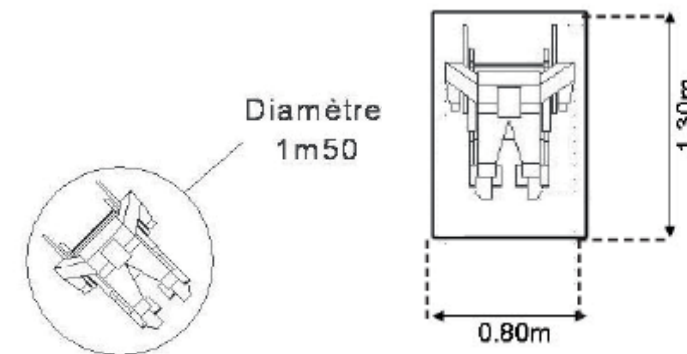
Réduite

convalescente, personne avec une valise, femme enceinte ou avec poussette, enfants et personne de petite taille...). Cela peut représenter 1 personne sur 3.

Les aménagements

Pour garantir une accessibilité piétonne à tous, nous recommandons pour les circulations horizontales:

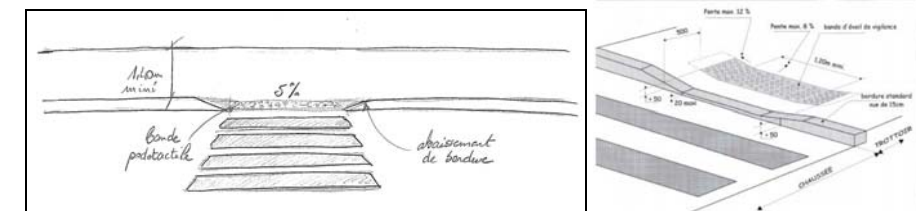
- un cheminement **clair, lisible, au plus court** ;
- une **largeur minimale** de cheminement sans obstacle de 1,4m voire 1,2m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement ;
- dimension minimale pour les **zones d'arrêt** qui doivent permettre le stockage et la manœuvre de toute personne à mobilité réduite: 1,3m x 0,8m ou 1,5m de diamètre ;
- des **pentés et dévers** conformes aux normes PMR ;
- un **revêtement** adapté ;
- la suppression ou la matérialisation des obstacles,
- Des **traversées piétonnes** munies d'abaissés de trottoirs et de bandes podotactiles.



Les modèles type

Bateau standard

Aménagement avec abaissement de la bordure à moins de 2 centimètres, pente maximum de 5% et pose d'une bande podotactile sur toute la largeur du passage.



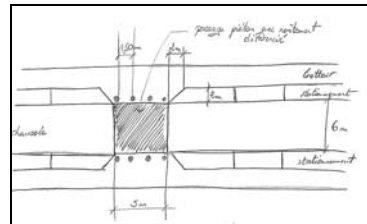
Il existe également les bateaux architecturés, aménagements reprenant les prescriptions d'un bateau standard et intégrant le bateau entre deux bordures, créant un espace où peut s'intégrer le mobilier urbain.

9.3 La sécurisation des déplacements piétons (suite)

Les modèles types (suite)

Avancée de trottoir Aménagement appelé aussi « oreilles » permettant de donner plus de place aux piétons, de faciliter le cheminement jusque la traversée, de réduire la longueur de la traversée et d'augmenter la visibilité réciproque entre usagers de voirie (meilleures lisibilité et sécurité).

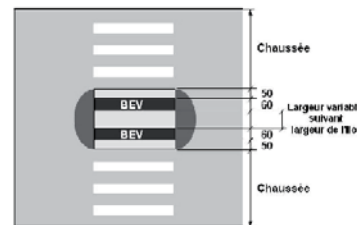
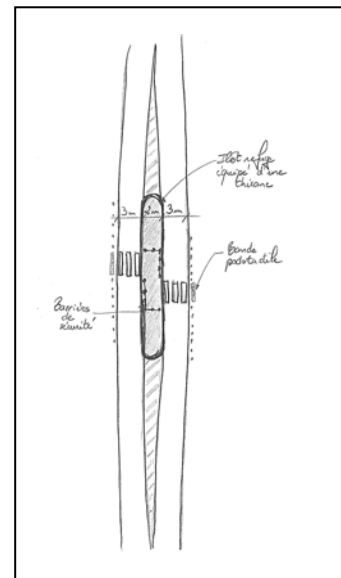
L'avancée de trottoir se rapproche des aménagements appelés trottoirs traversant, schématisés ci-dessous.



Ilot centraux sur voirie Aménagement permettant de disposer d'un espace refuge lors d'une traversée de chaussée. Ils doivent être larges au minimum de 2,00 mètres et sont préconisés sur des axes à grande circulation.

Avantage de l'aménagement :

- Traversée piétonne sécurisée car aménagée en deux temps
- Diagonale de traversée séparée par un terre plein central assurant le confort et la sécurité des piétons



Revêtement au sol et matériaux La priorité est donnée à des revêtements plans, durs et stables, antidérapants et ne présentant pas d'obstacle pour les PMR (développé ci-après).

Notons que la variation de matériaux renforce la lisibilité des cheminements piétons. De plus, elle améliore la perception podotactile pour le guidage des personnes aveugles et mal-voyantes.

Revêtement au sol et matériaux

Il est proposé de recourir aux mêmes matériaux déjà utilisés sur certaines communes du Pays de la Lys Romane : **le pavé béton**. Il existe une gamme de couleurs variée, qui permet par exemple de matérialiser différemment les entrées privatives, les accès des garages, les abaissements au niveau des passages piétons



Continuité des cheminements

Enfin, la continuité des cheminements est primordiale à assurer, tout autant que la sécurité et la lisibilité. En particulier, la continuité des liaisons piétonnes doit être assurée jusqu'aux pôles générateurs et à travers les intersections (les carrefours sont des éléments ponctuels d'une rue où les piétons sont le plus exposés aux risques de conflits avec les automobilistes).

9.4 Les périmètres d'application

Description de l'action Au niveau piétonnier, un effort particulier est préconisé pour toutes les liaisons vers les pôles d'attractivités de la commune (établissements scolaires, site touristique, commerces, équipements sportifs...).

Le renforcement de ces liaisons devrait permettre :

- **de renforcer l'attractivité des pôles**, d'effectuer un choix de mode
- **de sécuriser les déplacements piétons**, d'assurer la desserte.....
- **De contribuer à la création d'un dynamisme de vie « locale »** favorisant la pratique des déplacements alternatifs :
 - 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.

Il est également nécessaires d'assurer des liaisons continues et sécurisées vers les zones de stationnement du centre ville, des gares SNCB ou encore aux abords des principaux pôles générateurs.

Les principales actions recommandées sont les suivantes :

- transformer de nombreux quartiers en « zone 30 », préférentiellement sous forme de plateaux surélevés et de « trottoirs traversant » permettant ainsi aux piétons d'effectuer les traversées de plein pied
- valoriser les espaces piétons
- sécuriser les cheminements prioritaires
- revoir le partage de la voirie en attribuant davantage de places aux modes doux

Localisation des principales mesures en faveur des piétons

Traitement des espaces :

- aménagement continu et cohérent des espaces avec un accompagnement végétal et paysager
- trottoirs confortables, dégagés et accessibles d'une largeur minimale de 1m50
- définition d'un nouveau mobilier urbain « design » commun à l'ensemble de la ville et de ses différents territoires (charte commune à définir à l'échelle delà ville)
- gestion des carrefours, et notamment aménager des passages piétons si possible surélevées au niveau du trottoir

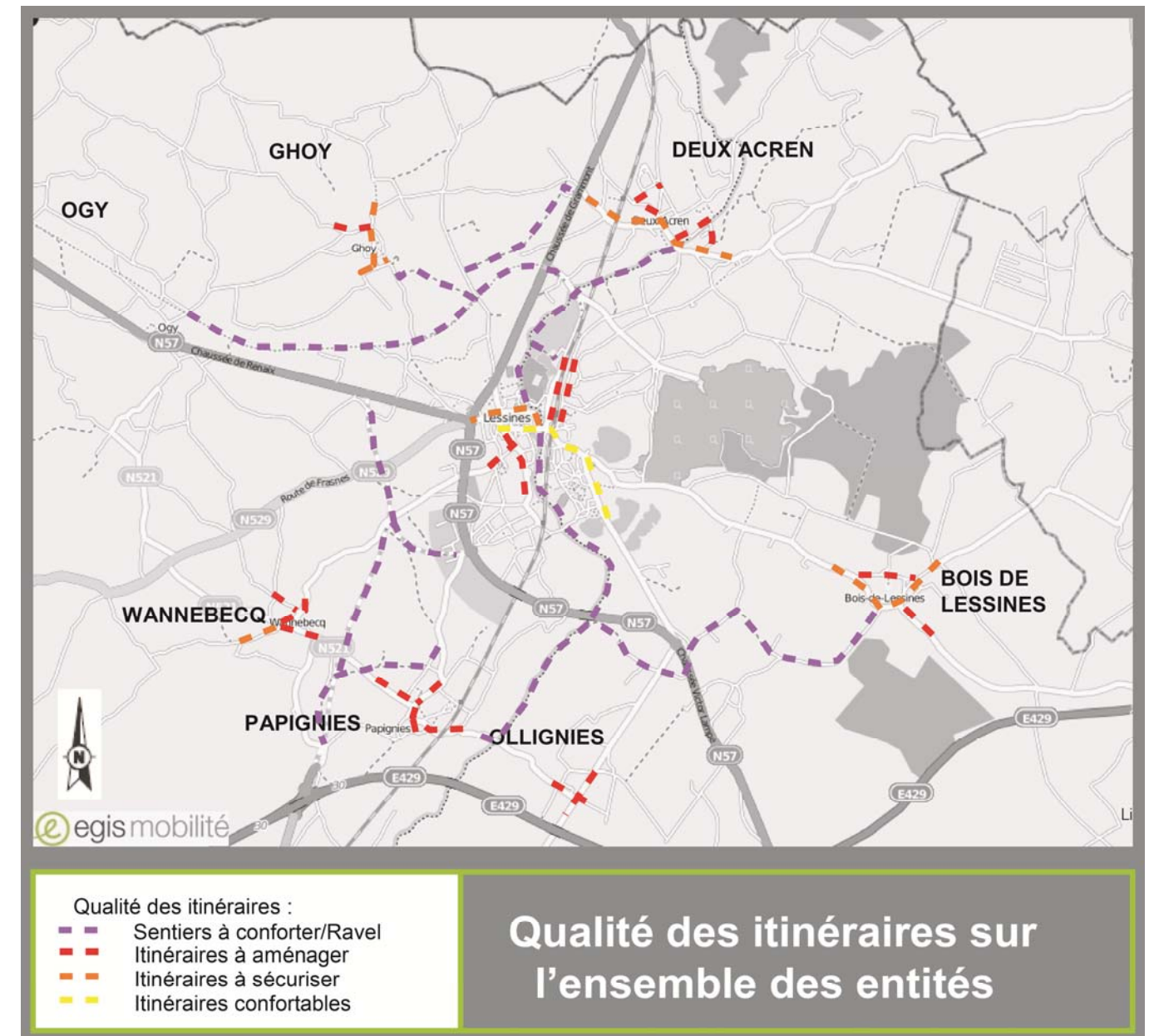
Diminution des effets de coupures :

- créer une passerelle (piétons, vélos) sur la Dendre (identifier la localisation en fonction des besoins en traversées et de pôles démographiques et urbains)

Renforcement de la sécurité des déplacements :

- privilégier les circulations douces au sein de l'entité
- traitement en zone 30 du centre ville sur un périmètre élargi
- interdire la circulation des PL

L'aménagement ou le réaménagement des sentiers ou chemins existants apparaît comme une nécessité dans la construction d'un réseau de cheminements continus et cohérents pour les piétons, à l'abri des axes lourds de circulation.



Qualité des itinéraires sur l'ensemble des entités

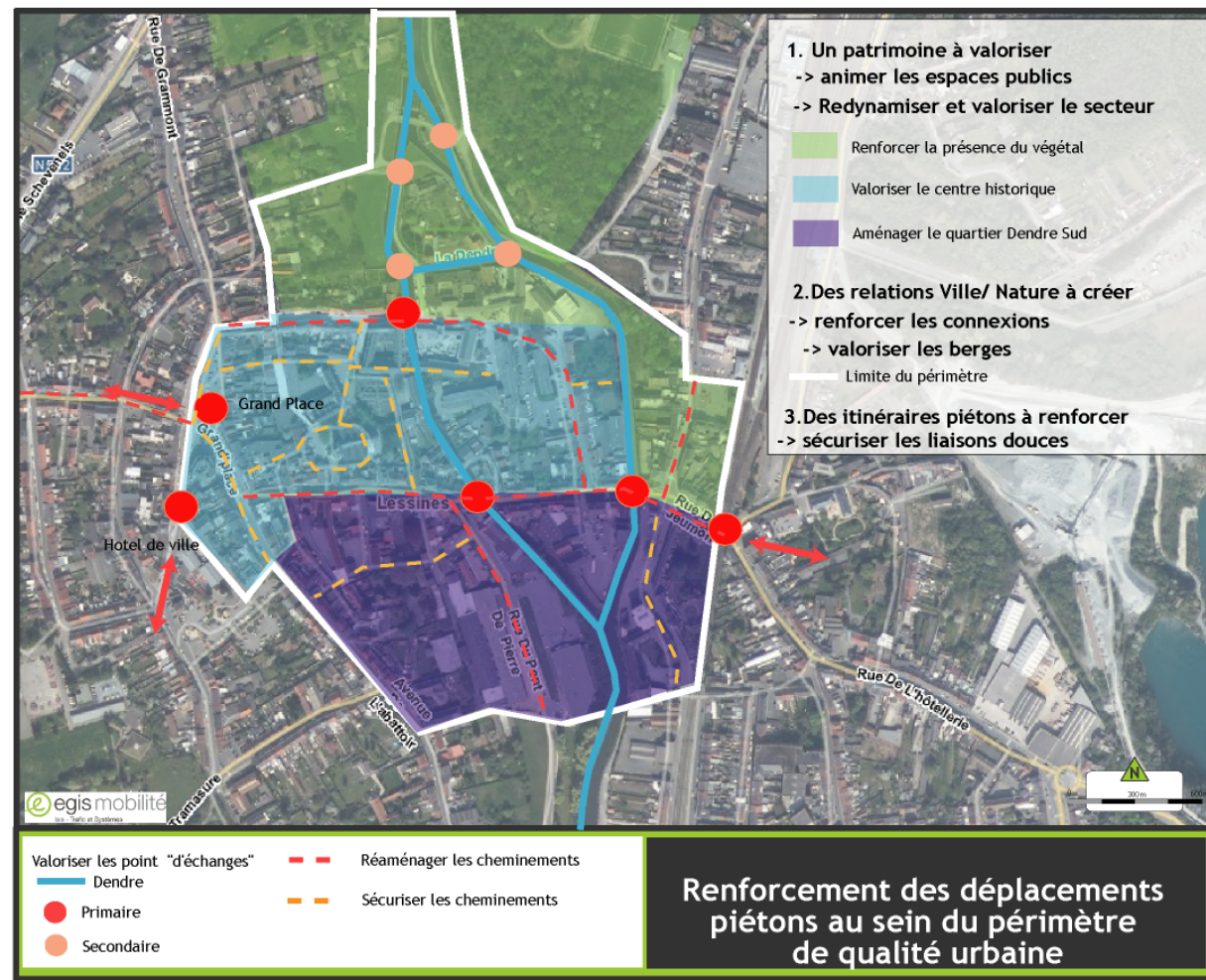
9.5 La sécurisation des déplacements piétons

La sécurisation des abords de l'hôpital

Rappel des dysfonctionnements sur le secteur centre

Notre diagnostic des cheminements piétons a mis en avant plusieurs insuffisances :

- problème de continuité et de sécurité de certains cheminements
- dominante du caractère routier au détriment de l'espace piéton
- défaut d'aménagements piétons sur l'ensemble du territoire permettant la liaison entre les principaux pôles



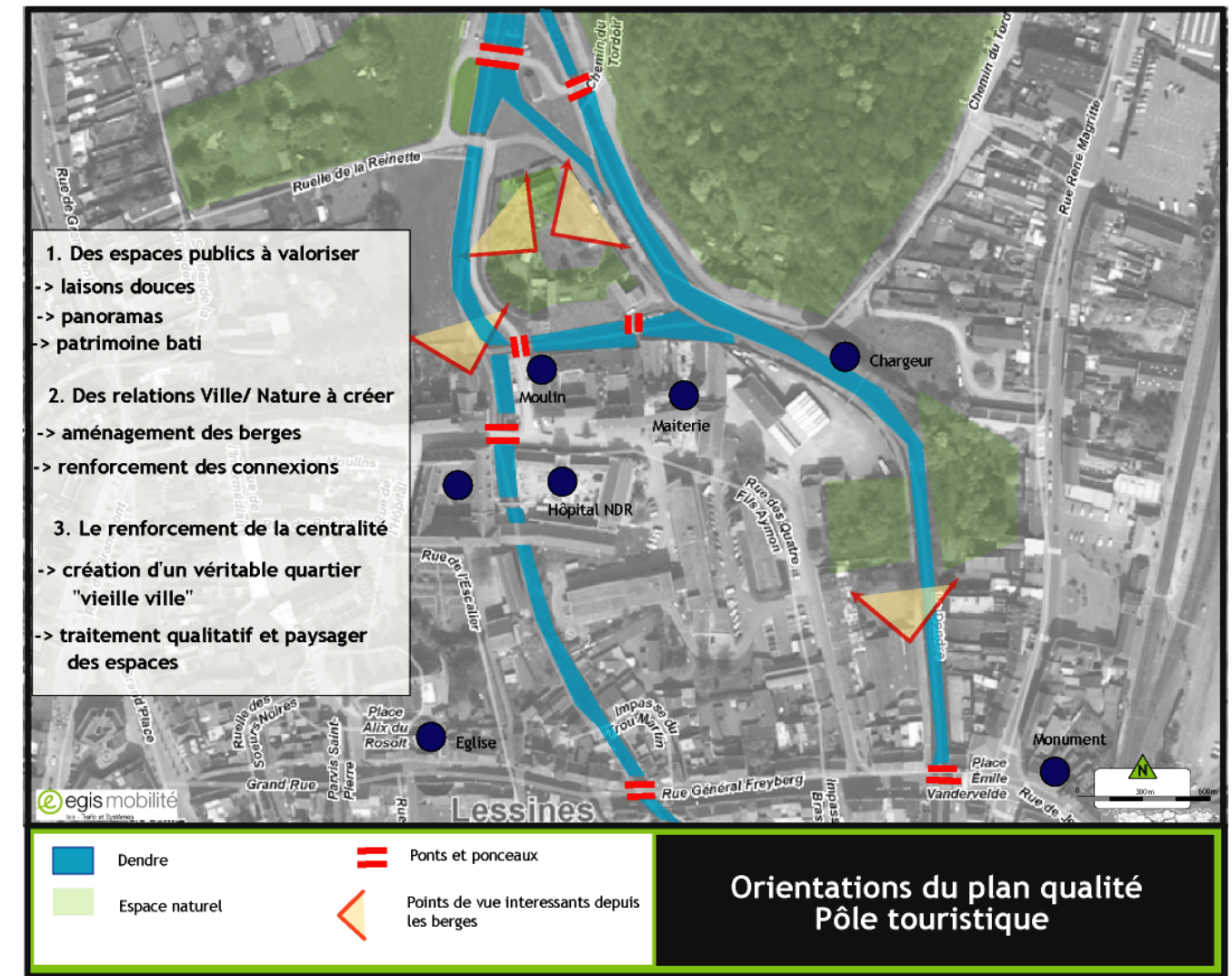
Définition d'itinéraire historique

En se basant sur l'étude caryatide, la restructuration du centre de Lessines passe par deux points essentiels :

- « l'affirmation de l'axe historique comme colonne vertébrale du projet de recomposition du centre urbain »
- « L'articulation autour de 4 espaces majeurs »

Le développement d'une véritable « identité locale » :

- carte projet touristique
- valorisation du patrimoine (fil conducteur des cheminements piétons à valoriser)
- jalonnement piéton avec logo (exemple balades « au fil de l'eau », balade « nocturne » (avec éclairage des bâtiments historiques) assurant une découverte/ redécouverte du centre historique pour les habitants comme pour les visiteurs



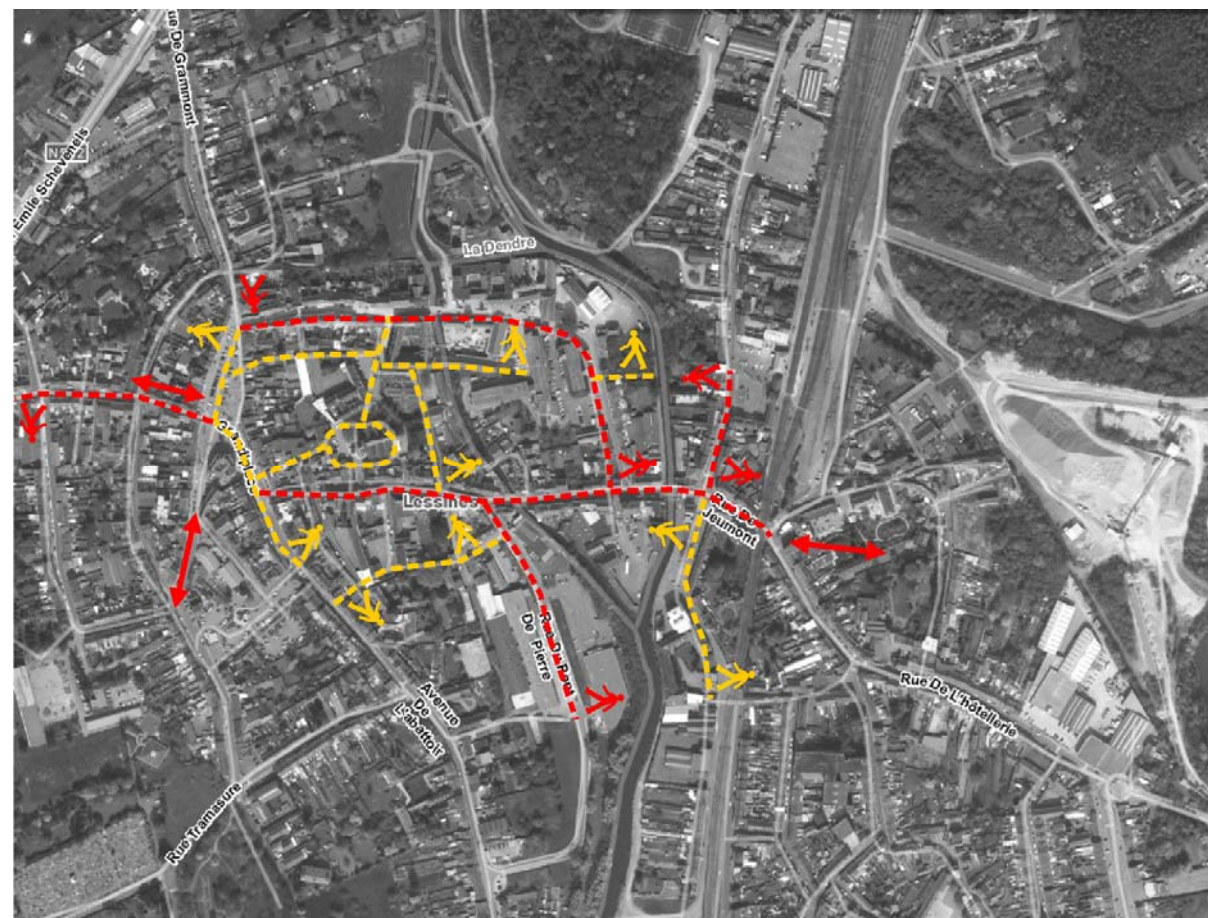
9.5 La sécurisation des déplacements piétons (suite)

La sécurisation du centre

La définition des itinéraires à aménager en priorité

Action 1 : renforcer les interconnexions

- Définir des itinéraires prioritaires
- Trottoirs confortables
- Sécurisation des traversées
- Zone 30
- Conforter la centralité de la « vieille ville »



--- Itinéraire à aménager en priorité
 - - - Itinéraire à sécuriser

La sécurisation des accès piétons aux abords de l'entreprise Baxter

Aménagements préconisés :

- Aménagement d'une porte d'entrée sur la commune pour modérer les vitesses en amont de la zone urbanisée
- Mise en place d'un terre plein central coloré pour réduire la largeur de l'espace roulant
- renforcement de l'éclairage



La sécurisation des accès Ouest pour les modes doux

9.5 La sécurisation des déplacements piétons (suite)

La sécurisation du centre

L'aménagement du secteur Dendre Sud permet au territoire Lessinois de se doter de nouveaux espaces de stationnement, en particulier un parking situé le long de la Grand Rue. La localisation de cet espace de stationnement est optimale, au vue de son accès via l'artère structurante de la commune. L'entrée/ sortie des véhicules sur la Grand Rue peu être gérée par « un feu » ou simplement un « céder le passage ». Au vue des volumes de trafic estimés, le second cas de figure s'avère pour l'instant préférable.

Le renforcement des itinéraires piétons au sein de Dendre Sud

Les objectifs définis sont les suivants




- Créer de nouveaux franchissements sur la Dendre

Il est à noter que le franchissement piéton se fera au point n°1 et non n°2. A court terme, ce changement ne pénalise pas les déplacements piétons. Au vue du projet de réaménagement de la Grand Rue, l'axe sera une artère principale pour les déplacements doux. Cependant il est à noter qu'un long terme une concentration des déplacements (doux et routiers) peu devenir problématique. Il est donc nécessaire de pouvoir offrir de nouvelles traversées douces sur la Dendre

- Renforcer les liaisons transversales
- Renforcer les connexions piétonnes

Impacts des modifications d'aménagement

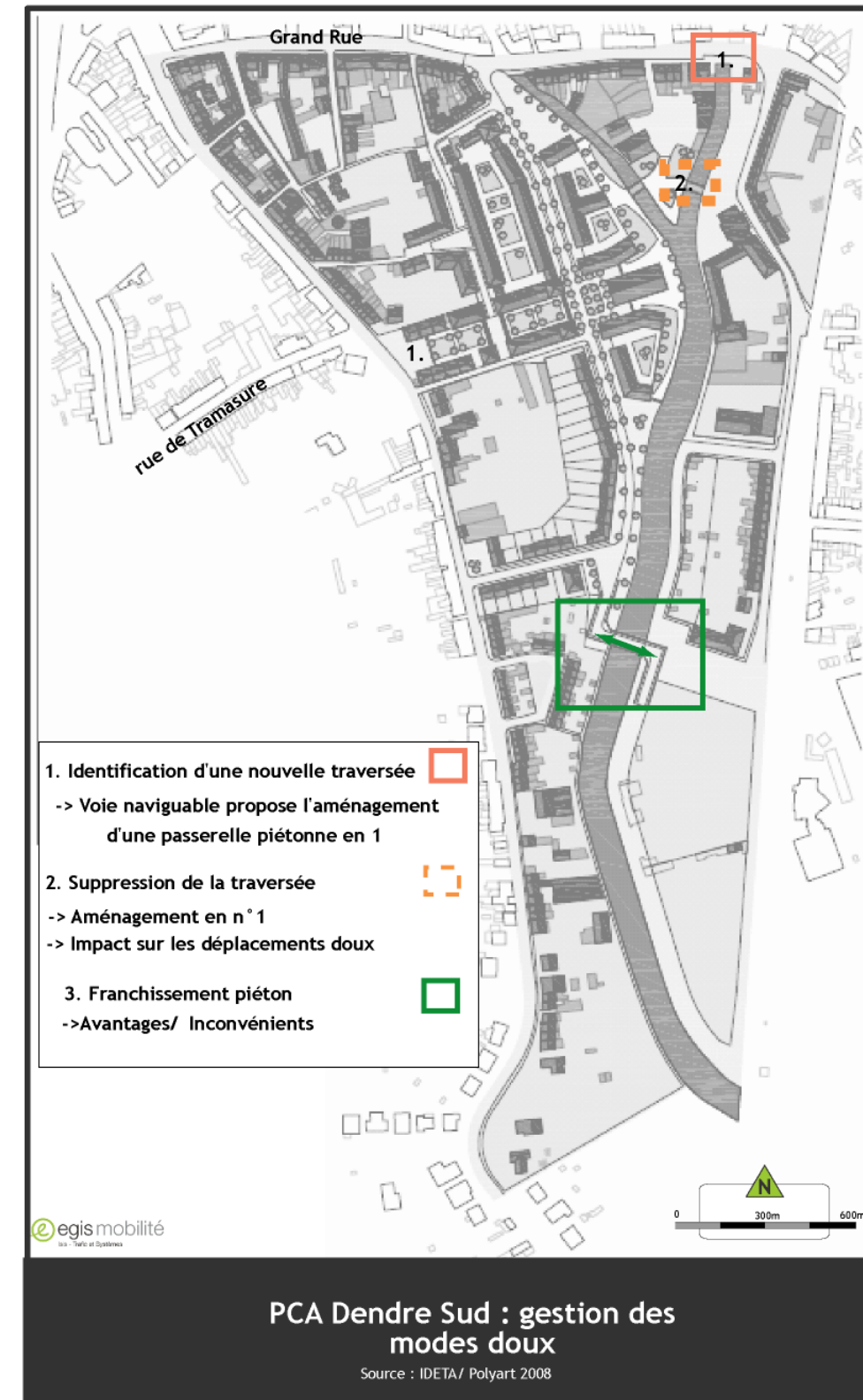
Avantages/ Inconvénients

-  ⇒ 1. nouvelle traversée piétonne
-  ⇒ 2. suppression de cette liaison douce (à la place en n°2)
-  ⇒ 3. liaison piétonnes et routières

Un espace privilégié pour les modes doux

Optimiser les déplacements « verts »

- ⇒ Itinéraires piétons le long de la Dendre
- ⇒ Panoramas
- ⇒ Valorisation des espaces naturels « pou



9.6 La prise en compte des normes PMR

Le contexte

Les personnes à mobilités réduites (PMR) doivent pouvoir accéder à l'ensemble des pôles générateurs de déplacements. Or ce n'est pas toujours le cas, et cela s'explique par plusieurs raisons :

- trottoirs trop étroits
- défaut d'aménagement
- espaces publics inadaptés aux PMR
- défaut d'aménagements des entrées de commerces

Ces défauts d'aménagements constituent de réelles contraintes pour l'usager en mobilité réduite, et contraignent considérablement ces déplacements. L'étroitesse des trottoirs et leur encombrement, sont une difficulté supplémentaire pour le déplacement des PMR. De nombreuses solutions d'aménagements en faveur des PMR existent et seront développées dans le cadre de ce PCM.

Les objectifs

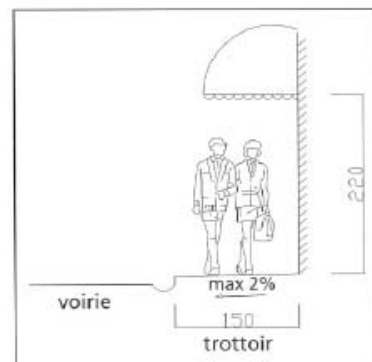
- Sécuriser et adapter les cheminements piétons pour tous
- Aménagement des trottoirs en conformité aux exigences réglementaires.

Les actions

Source : textes et illustrations issus du « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous ».

Règles/Mesures

- D'une manière générale, le cheminement praticable doit être le cheminement usuel et doit être le plus rectiligne possible.
- Les trottoirs doivent présenter un sol stable non meuble, avec un revêtement non glissant et sans obstacles à la roue. Les joints doivent être les plus petits possibles.
- Un cheminement d'au moins 1.50 mètres est souhaitable et la largeur est à augmenter en fonction du flux piéton. En cas d'impossibilité technique ou d'obstacles ponctuels, la largeur peut être réduite à 1.20 mètres si le cheminement ponctuel ne dépasse pas les 50 cm de long et si il y a une aire de rotation de 1.50 mètres de part et d'autre de l'obstacle.
- Le devers d'un trottoir ne peut excéder 2%.



Cheminement souhaitable



Exemples de trottoirs inadaptés

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

Réaménager les inflexions pour les traversées

Des passages piétons, avec dispositif d'éveil de vigilance.

- Les trottoirs doivent comporter des abaissements de bordure au droit des passages piétons, avec revêtement de sol différencié (bandes podotactiles). Les pentes utilisées pour ces inflexions respecteront les normes fixées par le CWATUP, à savoir :
 - 5 % sur une longueur de 10 m maximum
 - 7% sur une longueur de 5 m maximum
 - 8% sur une longueur de 2 m maximum
 - 12 % sur une longueur de 0.5 m maximum
- Les bandes podotactiles se différencient selon leurs domaines d'applications :
 - Ainsi, les dalles striées seront utilisées pour donner l'axe d'une traversée piétonne, pour conduire à un arrêt de transport en commun ou encore lorsqu'une situation conduit à une désorientation complète.
 - La dalle dite à protubérances permet de signaler le début d'une traversée, d'un escalier ou d'un escalator, ou encore un bord de quai.
 - Enfin, la dalle en revêtement souple est utilisée dans les zones d'attente des transports en commun (bus, tram,...), pour le changement de direction dans les dalles de guidage et pour les guichets et les ascenseurs.



Les dalles de type « rivet »



Les dalles collées



Les dalles de béton

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

- Pour l'ensemble des traversées, le point d'attache doit être positionné idéalement à 40 cm (variations autorisées de 15 à 45 cm selon les cas) du bord de l'extérieur de la bordure.
- Les dalles à protubérances ont une largeur minimum de 60 cm et sont placées de part et d'autre du point d'attache et perpendiculairement aux dalles striées et à l'axe de traversée. Elles sont disposées sur toute la largeur de la traversée.
- Les dalles striées ont une longueur minimale de 1.20 mètres, sont placées dans l'axe de la traversée et se prolongent jusqu'à la ligne guide naturelle.

Exemples d'aménagements inadaptés :



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

Exemple de carrefour adapté aux déplacements des personnes à mobilité réduite



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

- Le carrefour représenté ci-dessus présente bien des aménagements pour personnes à mobilités avec la présence de bandes podotactiles, d'un abaissement du trottoir et de points d'attache de part et d'autre de la chaussée.

9.7 Synthèse et hiérarchisation des actions « modes doux »

Phasage des différentes actions	Court terme	Moyen terme	Long terme	Mesures d'accompagnement
Modes doux				
Amélioration des cheminements piétonniers		X		Mise en place progressive Sécurisation des traversées au droit des carrefours, en priorité ceux jugés potentiellement « dangereux » ou caractérisés par des volumes de trafic importants Embellissement du cadre urbain Revalorisation paysagère (notamment avec le parcours le long de la Dendre)
Requalification de la Grand Rue		X		
Amélioration des rabattements vers les pôles SNCB/		X		Espaces publics, signalisation, commerces, attrait des vitrines...
Création de nouveaux itinéraires cyclables - Connexion au RAVEL - Sécurisation des itinéraires existants + entretien - Création de nouveaux itinéraires		X		Recherche de partenariats : commune, gestionnaire des pôles, entreprises, commerçants Promotion des déplacements cyclables, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable »
Aménagement d'abris vélos	X			Recherche de partenariats : commune, gestionnaire des pôles, entreprises, commerçants Promotion des déplacements cyclables, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable »
Mise en place d'un jalonnement vélo		X		Distinction entre le jalonnement spécifique aux itinéraires RAVEL et au jalonnement sur les voiries Réalisation d'un schéma directeur de signalisation directionnelle pour cyclistes Attractivité et lisibilité de la signalisation vélo via un design « original » le distinguant totalement de la signalisation pour automobiles Edition d'une carte des itinéraires cyclables de la commune de Lessines, indiquant par exemple les distance, les temps de parcours et les difficultés (pentes, traversées d'axes, potentiels obstacles...)

10. Conclusion

10.1 Le PCM : un document évolutif

Développer et organiser l'information et la communication

Un ensemble de mesures d'accompagnement accompagnent le suivi du PCM, celles passe notamment par la mise en place :

- d'un plan de communication
- des actions de sensibilisation dans les écoles, les entreprises...
- des forums d'information (sur par exemple la nouvelle politique de stationnement)
- des supports d'information variés (affichage en maison communale, site internet...)
- des réunions de suivis avec les acteurs de la mobilité

le plan communal de mobilité ne sera réellement efficace que s'il est partagé largement par la population de l'entité. Par conséquent, il sera nécessaire de multiplier les campagnes de communication et d'information) des moments clés de l'année. L'ensemble des médias devra être utilisé pour toucher un maximum de personnes.



Un ensemble de campagne déjà menée à l'échelle nationale :

L'édition 2010 de la [Semaine de la Mobilité](#) se déroulera, cette année encore du 16 au 22 septembre.

La Wallonie souhaite poursuivre l'élan de 2009 et mettre en place une dynamique à plus long terme autour de la thématique « Jeunes et Mobilité », dont la Semaine de la Mobilité fera intégralement partie.

La Semaine de la Mobilité s'adressera tout particulièrement aux jeunes au travers d'une large campagne de communication adaptée, pour les inciter à passer à l'action.

Cet événement phare sera également l'occasion d'informer les enseignants sur les outils pédagogiques développés en Wallonie pour les aider à traiter le sujet de la mobilité avec leurs élèves. (Source : SPW Wallonie)

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LESSINES

SPW Service Public de Wallonie

Phasage des différentes actions	Court terme	Moyen terme	Long terme	Mesures d'accompagnement	Collectivité concernée
Réseau viaire		X	X		
Sécurisation des entrées de village		X		En plus des aménagements d'effet de porte, il est nécessaire de mettre en place une signalisation adaptée pour indiquer la présence du modérateur de vitesse	Commune + Province + Région
Aménagement de modérateur de vitesse sur les pénétrantes		X		A court terme, des aménagements dits « temporaires » peuvent être mis en place afin de sécuriser les axes et de réaliser des « tests » déterminant l'impact de ces actions	Commune + Province + Région
Adaptation du plan de circulation dans le centre ville de Lessines	X			La mise en place d'un jalonnement adapté et réglementaire est complémentaire	Commune
Hierarchisation du réseau viaire pour une meilleure identification des fonctions de chaque voirie	X				Commune + Région
Gestion des franchissements		X		La gestion des franchissements va de paire avec la définition de nouvelles entrées de ville et la création du PCA Dendre Sud, véritable levier au changement de circulation au sein du territoire	Commune + Région
Sécurisation des abords des écoles	X			Mise en place d'une signalisation « d'animation » renforçant la visibilité des établissements scolaires	Commune
Réalisation du projet routier de contournement		X	X	La réalisation de l'ensemble des phases du projet de contournement s'avère nécessaire pour le bon fonctionnement des déplacements à l'échelle du territoire	Région
Liaison des CUP vers le contournement		X			Région + CUP
Transport public					
Réseau SNCB - optimiser l'offre - renforcer l'intermodalité - renforcer la qualité des aménagements des arrêts SNCB - développer une tarification préférentielle pour les utilisateurs SNCB (tant au niveau des touristes que des navetteurs) - afficher une cartographie du réseau et des correspondances		X	X		SNCB
Renforcement des fréquences du réseau TEC		X			TEC
Communication sur la nouvelle offre TC		X		Mise en place d'une nouvelle cartographie et information auprès de la population Mise à jour du site internet de la maison communale avec le volet « déplacement » ou toutes les informations sont à disposition	TEC + Commune
Transport à la demande			X	Mener une réflexion sur la faisabilité et le financement du projet à l'échelle communale ou intercommunale (pour partager les coûts de fonctionnement)	TEC
Modes doux					
Amélioration des cheminements piétonniers		X		Mise en place progressive Sécurisation des traversées au droit des carrefours, en priorité ceux jugés potentiellement « dangereux » ou caractérisés par des volumes de trafic importants Embellissement du cadre urbain Revalorisation paysagère (notamment avec le parcours le long de la Dendre)	Commune
Requalification de la Grand Rue		X			Commune
Amélioration des rabattements vers les pôles SNCB/		X		Espaces publics, signalisation, commerces, attrait des vitrines...	Commune
Création de nouveaux itinéraires cyclables - Connexion au RAVEL - Sécurisation des itinéraires existants + entretien - Création de nouveaux itinéraires		X		Recherche de partenariats : commune, gestionnaire des pôles, entreprises, commerçants Promotion des déplacements cyclables, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable »	Commune + Région
Aménagement d'abris vélos	X			Recherche de partenariats : commune, gestionnaire des pôles, entreprises, commerçants Promotion des déplacements cyclables, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable »	Commune
Mise en place d'un jalonnement vélo		X		Distinction entre le jalonnement spécifique aux itinéraires RAVEL et au jalonnement sur les voiries Réalisation d'un schéma directeur de signalisation directionnelle pour cyclistes Attractivité et lisibilité de la signalisation vélo via un design « original » le distinguant totalement de la signalisation pour automobiles Edition d'une carte des itinéraires cyclables de la commune de Lessines, indiquant par exemple les distance, les temps de parcours et les difficultés (pentes, traversées d'axes, potentiels obstacles...)	Commune + Région

Annexes

Remarques de la CCATM

Remarques

- Contournement liaison à l'A8 : le tracé tel que proposé est tout à fait illogique car ne permet pas de relier directement l'autoroute au rond dit intermarché mais fait transiter les camions/ véhicule à travers une succession de virages, carrefours, rond points. Il y a un gros risques de trafic parasites causés par cette liaison non fluides (chaussée de Renaix, route de Frasnes , ...) . Il est nécessaire de visualiser et identifier les effets négatifs de ce prolongement qui s'arrête à la chaussée de Renaix et de se concentrer uniquement sur la liaison directe A8, Rond point Intermarché avec éventuellement une dérivation vers Baxter
- Défaut de prise en compte de Holcim
- La suppression de la roue de la loge reste une aberration surtout que on la décrit comme un axe de liaison important
- Corrections de données sur la cartographie de comptages (erreur sur un axe)
- Défaut d'étude détaillée de la mobilité générée par les commerces (Delhaize , Lidl , ...) qui ont un impact important sur le trafic de la N42 .
- Quid sur la rue de la loge ?
- Deux Acren : L'effet de porte en provenance de la station n'est pas nécessaire (il s'agit d'un cul de sac . Par contre on pourrait intégrer le quartier de la Couturelle au centre. Il serait également intéressant de proposer la finition du chemin d'Acren à Grammont et la mise à gabarit suffisante de la connection vers la N42. La rue des âmes à proximité de l'école devrait être 30 km/h. Il manque une analyse du carrefour du cimetière qui doit être sécurisé. Ne pas oublier la rue Remincourt qui est un axe de liaison important vers Moerbeke.
- Bois de Lessines : soucis avec la ligne mauve de zone 30 km/h (le mont de la chapelle est un cul de sac mais il serait peut être utile de faire en sorte d'avoir un lien adéquat avec la rue d'horlebaix La porte coté rue de la loge est trop éloignée. La porte cotée rue du bois également. L'aménagement de l'ensemble de la rue du bois est à refaire car l'existant est tout simplement ridicule (succession de chicanes d'une conception plus que douteuse) .
- Les explications sur la proposition de contournement sont confuses. Il n'y a pas d'analyse des conséquences de ce projet.. Quid du TEC/
- Connexion plateforme CUP / Bld René Branquart : Ne faudrait il pas mieux déplacer plus vers Lessines le virage pour Camion
- la voie de pénétration 2 passe sur la voie hors passage à Niveau