



TRAJECT

30

Bienvenue
à
Soignies

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 2

VILLE DE SOIGNIES

Juin 2024 – Approuvé par le Conseil communal



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

1. Préambule
2. Objectifs régionaux en matière de mobilité
3. Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité

OBJECTIFS DU PCM DE SOIGNIES

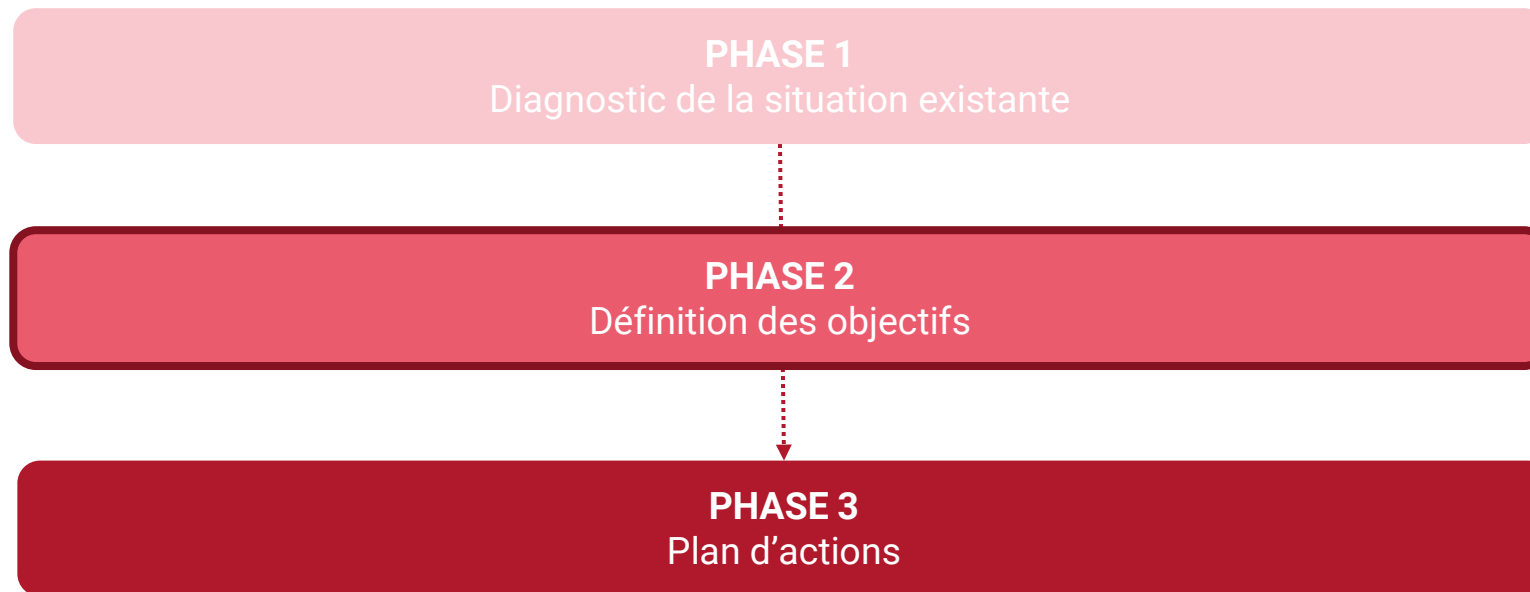
1. Faciliter le report modal
2. Accompagner le changement de comportement
3. Garantir la mobilité pour tous
4. Améliorer la qualité de vie et la sécurité routière
5. Suivre l'évolution des pratiques de mobilité

SYNTHÈSE ET PRIORITÉ DES OBJECTIFS

INTRODUCTION

PRÉAMBULE

Le présent document se rapporte à la seconde phase du Plan Communal de Mobilité de la Ville de Soignies, qui s'attache à **définir les objectifs** poursuivis par celui-ci.



Les objectifs développent **la situation souhaitée à moyen et long termes** en matière de déplacements des personnes et des marchandises, d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, de mobilité, de sécurité routière et de qualité de vie.

PRÉAMBULE

Ces objectifs sont établis :

- Dans le respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire, en particulier le Schéma de Développement Territorial (SDT), la vision FAST et la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ;
- En étroite collaboration avec la Ville dont la volonté est d'améliorer les déplacements sur son territoire et depuis/ vers les pôles voisins (notamment via les modes actifs et les transports publics et en diminuant l'usage de la voiture), d'améliorer la sécurité routière, la qualité de vie et la convivialité pour les citoyens tant dans le centre-ville que dans les cœurs de villages ;
- Sur base du diagnostic de la situation existante qui a notamment mis en évidence que les infrastructures piétons et cyclistes sont de qualité variable rendant les déplacements à pied et à vélo parfois peu confortables. Soignies dispose d'une bonne desserte en transports en commun avec un réseau en étoile qui permet de desservir tout le territoire. Cependant, il existe encore une forte utilisation de la voiture dans les habitudes de déplacements des personnes se rendant sur le territoire, etc.

Le degré de priorité de chaque objectif est défini sur base des constats faits en première partie d'étude, établi en adéquation avec la vision régionale, et en concertation avec la Région et la Ville. Il est également fixé sur base du principe STOP selon lequel l'attention est d'abord portée aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer), et finalement aux transports privés (Privé-vervoer).

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE PCM S'INSCRIVENT DANS LA LIGNÉE DE CEUX FIXÉS PAR LA RÉGION WALLONNE.

1. Le Schéma de Développement du Territoire wallon (SDT)



Maitriser la mobilité, soutenir les modes de transports plus durables, organiser la complémentarité des modes de déplacement, développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Parmi les défis que souhaite relever la Wallonie – et retranscrits dans le SDT – celui de maitriser la mobilité, plus particulièrement de maitriser et de favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle en développant des transports en commun performants et attractifs (vers les pôles wallons et principaux pôles wallons d'enseignement et d'emploi), en développant un réseau maillé d'itinéraires cyclables structurés, en privilégiant et/ou renforçant le déploiement de mobilités collectives ou partagées.

Autre objectif fixé par le SDT, celui d'organiser la complémentarité des modes de transport notamment par le développement de points de connexion intermodaux ou en optimisant la continuité des chaînes de déplacements.

Le SDT ambitionne enfin le développement d'espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs. Lors de chaque réaménagement/création d'espaces publics, les aménagements tenant compte des modes actifs sont à privilégier. Parallèlement, il ajoute que le trafic doit être apaisé au sein des villes et des villages, et les infrastructures routières ne peuvent constituer des obstacles aux déplacements des cyclistes et des piétons (y compris les personnes à mobilité réduite).

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

2. Politique et Stratégie Régionale de Mobilité



Fluidité-Accessibilité-Sécurité-Santé-Transfert modal (FAST)

Fin 2017, le Gouvernement a approuvé la « **Vision FAST – Mobilité 2030** » dont les objectifs sont « de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et aux services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. [...] Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé. ».

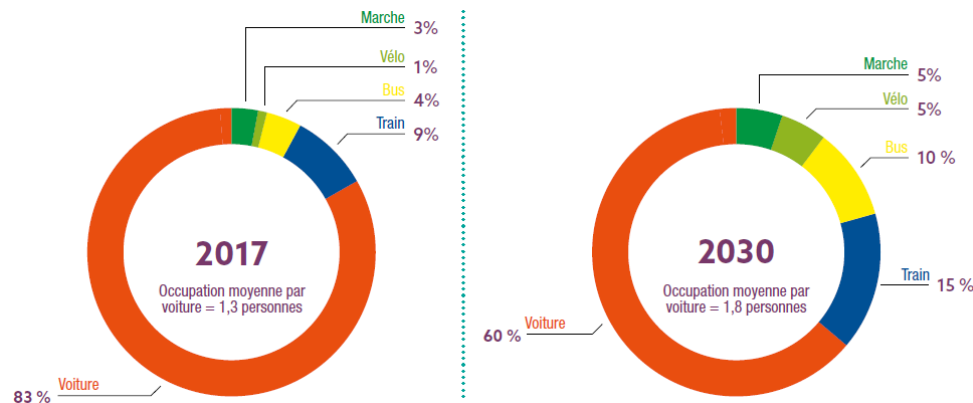


Figure 1 : Objectifs de répartition modale (en km parcourus) pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030

Organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé, optimiser la continuité de la chaîne de déplacement, doubler l'offre de solutions de mobilité, accompagner les citoyens et les acteurs de la société

La Stratégie Régionale de Mobilité (2019), décrit les orientations stratégiques à suivre pour atteindre les objectifs de la Vision FAST 2030. Parmi les 10 grandes orientations stratégiques définies :

- Celle visant à organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé. Celui-ci est articulé autour d'une offre de transports collectifs structurante et performante entre tous les pôles (dont fait partie Soignies) et toutes les communes. La priorité sera donc accordée à consolider et renforcer cette offre de transport de sorte, qu'à terme, de nombreuses communes bénéficient d'une ligne rapide et cadencée à la fréquence horaire vers son pôle d'attraction principal.

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- Celle visant à optimiser la continuité de la chaîne de déplacement par la création de mobipôles – à savoir des lieux d'échanges modaux sur le réseau structurant vers lesquels convergeront les différentes liaisons et services [...] . Chaque commune devra disposer d'un tel lieu ;
- Celle visant à doubler l'offre de solutions de mobilité. A cet égard, la SRM définit de nombreuses actions visant à développer les offres de solutions de mobilité, en vue de favoriser la marche à pied, le vélo, les engins de micromobilité, les transports publics, le partage de véhicules ou encore d'accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage. Parmi ces actions, celles visant à multiplier les zones de rencontre aux abords des principaux lieux de vie, l'aménagement d'infrastructures visant à renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes, le développement de l'offre de voitures partagées dans les zones urbaines, etc. ;
- Celle visant à accompagner les citoyens et les acteurs de la société. Il s'agira d'inciter et sensibiliser les citoyens et autres acteurs de la société à une autre mobilité, mais aussi à aménager la société pour limiter et lisser la demande en renforçant notamment l'attractivité des villes et centres de villages par des choix de localisation intelligente des activités, ou en pacifiant les quartiers d'habitation.

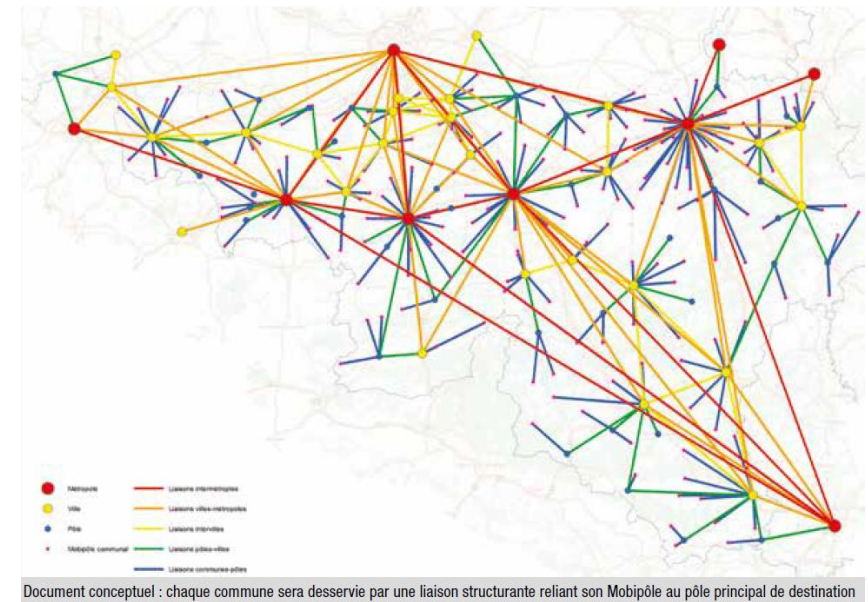


Figure 2 : Concept de l'organisation de l'accessibilité par un réseau hiérarchisé – source : SRM (2019)

OBJECTIFS GÉNÉRAUX D'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Le Plan Communal de Mobilité est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune.

Ses objectifs consistent en l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire communal.

En matière d'accessibilité et de mobilité, l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit :

- être multimodal et hiérarchisé ;
- offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activité, en favorisant la mixité des fonctions.

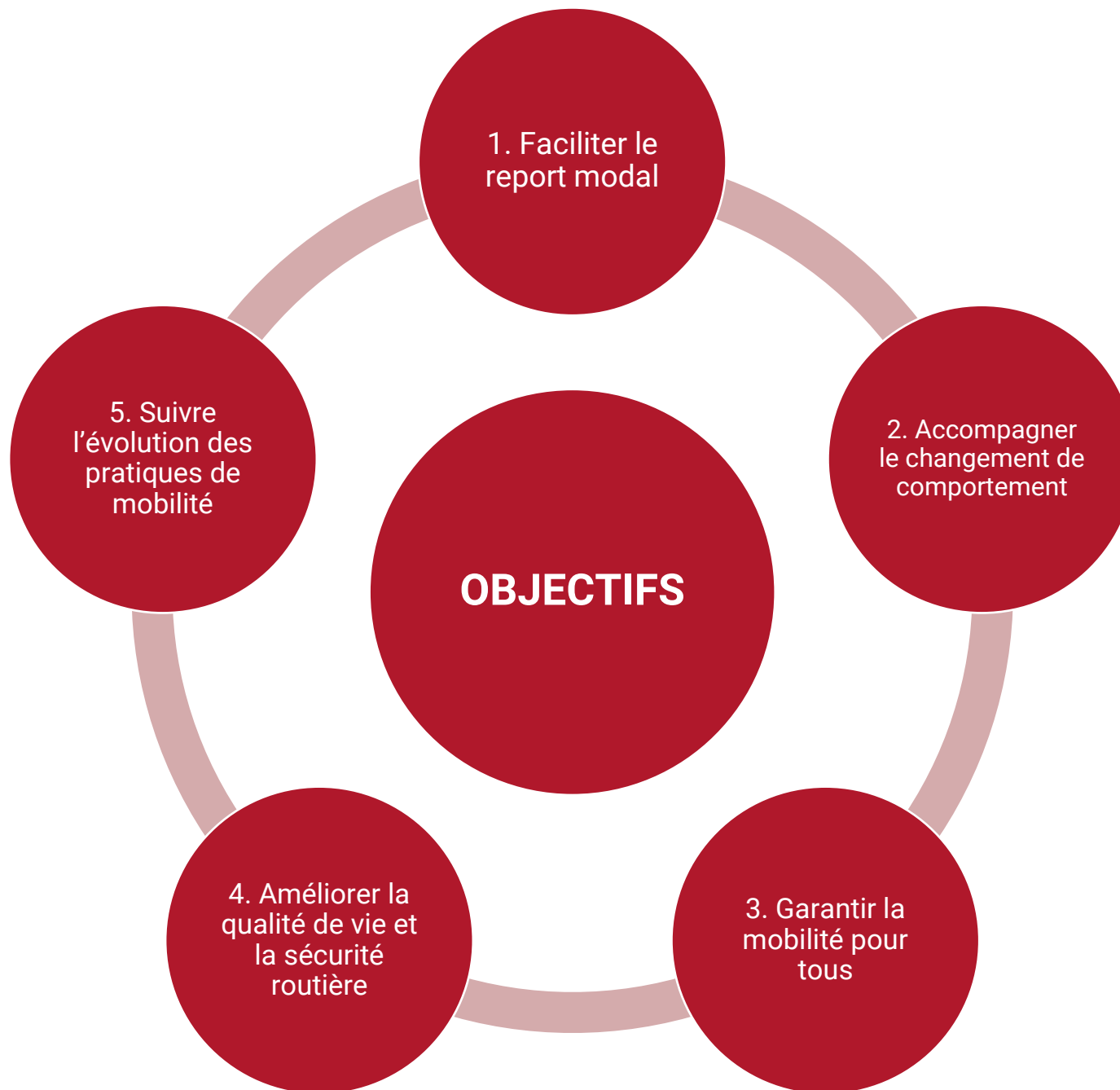
En matière de sécurité routière, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

En matière de qualité du cadre de vie, le PCM vise à améliorer la convivialité des espaces publics, y favoriser le développement d'activités dites « de séjour » (vie locale) et diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique...).

Sur base des constats faits dans le diagnostic de la situation existante (phase 1), le présent Plan Communal de Mobilité va donc répondre à chacun de ces points en vue d'améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire communal de Soignies.

OBJECTIFS DU PCM DE SOIGNIES

5 grands objectifs sont définis pour la Ville de Soignies. Ceux-ci sont subdivisés en sous-objectifs qui sont détaillés ci-après.



FACILITER LE REPORT MODAL



Le transfert modal est l'un des grands objectifs de la Stratégie Régionale de Mobilité (FAST) à l'horizon 2030 de la Wallonie.

D'une part, la Région a pour objectif de faire passer la part de la voiture de 83% à 60% et d'augmenter celle de la marche, du vélo, et des transports publics. D'autre part, elle ambitionne également de réduire (-5%) le nombre de kilomètres parcourus de manière générale.

Ces objectifs permettraient notamment à la Wallonie de se mettre en conformité avec les objectifs européens de réduction de gaz à effet de serre et de fluidifier la circulation sur le territoire.

À l'échelle de la Ville, les aspirations et ambitions pour l'avenir sont également importantes et passent par la volonté d'une utilisation plus raisonnable de la voiture (individuelle) et donc un report modal vers la marche, le vélo, les transports en commun et le partage de véhicules.

De ce fait, afin de faciliter ce transfert modal, ce PCM se veut être ambitieux dans le développement et la modernisation des infrastructures et des services.

FACILITER LE REPORT MODAL



#	Sous-objectif	Priorité
1	Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement	● ● ●
2	Poursuivre le développement des zones apaisées et rendre les zones existantes plus lisibles	● ● ●
3	Faire du centre-ville, des cœurs de villages et noyaux d'habitats des lieux de déplacements de qualités pour les piétons	● ● ●
4	Faire de Soignies une ville cyclable (exemplaire)	● ● ●
5	Garantir de bonnes conditions de stationnement pour les cyclistes sur le territoire	● ● ●
6	Faire de la gare de Soignies un véritable mobipôle, et développer un réseau de mobipôles secondaires permettant une intermodalité facilitée	● ● ●
7	Identifier les points d'amélioration du réseau de transport public, en vue d'une plus grande utilisation	● ● ●



Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement

Soignies dispose d'un potentiel foncier encore important et les perspectives d'évolution de la population sont assez fortes selon l'IWEPS (+12 % d'ici 235 par rapport à 2020). De nombreux projets sont d'ailleurs en cours de développement à Soignies, qu'ils soient immobiliers, économiques ou sociaux. Il s'agira de faire en sorte que le territoire se développe tout en limitant les besoins de déplacements ou que ceux-ci puissent se faire via des modes de transports alternatifs à la voiture. Cela doit notamment se faire en renforçant la densité des activités autour des polarités composant le territoire communal, de sorte à limiter le nombre de kilomètres à parcourir.

Un territoire qui s'aménage et se développe de manière cohérente demande une collaboration des différents services de la Ville : aménagement du territoire et urbanisme, mobilité, environnement, commerces,... Une collaboration qui se doit d'être optimale et efficace, de sorte également à s'assurer de la bonne prise en compte des aspects de mobilité lors de tout nouveau projet de développement.

FACILITER LE REPORT MODAL



Poursuivre le développement des zones apaisées et rendre les zones existantes plus lisibles et pertinentes

Depuis 2014, Soignies, qui a été une Ville pionnière en Wallonie, a limité son centre-ville à une vitesse maximale de 30 km/h. Au cours des dernières années, différentes zones de rencontre et zones apaisées se sont développées sur le territoire sonégien. Elles permettent aux modes actifs d'occuper l'espace public avec davantage de légitimité et sécurité. Il ressort qu'actuellement ces zones manquent parfois de lisibilité et ne sont pas toujours comprises de tous. Il sera donc nécessaire de renforcer la communication et la compréhension de ces zones pour que chaque usager en comprenne leur signification et leur rôle.

Par ailleurs, d'autres zones de rencontre devront être développées (aux endroits opportuns) pour apaiser encore plus le territoire communal.



Rue Ferrer
Traject 2023



Rue Ferrer
Traject 2023



Grand' Place
Traject 2023



Faire du centre-ville, des cœurs de villages et noyaux d'habitats des lieux de déplacements de qualité pour les piétons

CENTRE-VILLE

Une grande partie de la population, des services et équipements, activités économiques ainsi que la gare sont concentrés dans le centre-ville de Soignies. Il a été mis en évidence dans la première phase du PCM que de nombreuses voies du centre-ville sont équipées de cheminements piétons de largeur confortable et des zones apaisées mais que le revêtement de ces équipements n'était majoritairement pas qualitatif. D'autres voies ne disposent pas de cheminements piétons confortables et/ou ceux-ci sont discontinus par endroit.

Partant de ce constat, et afin de faciliter et d'encourager les déplacements à pied en ville, il sera nécessaire de veiller à ce que les cheminements piétons y soient continus et de qualité en particulier sur les principaux axes de circulation des piétons.

CŒURS DE VILLAGES ET NOYAUX D'HABITATS

Bien que les flux de déplacements y soient moindres, un autre objectif poursuivi par ce PCM consiste en l'amélioration des conditions de déplacement des piétons dans les villages et noyaux d'habitats.

Il a été constaté, dans la première phase de diagnostic, que malgré l'instauration de certaines zones 30 dans les cœurs de villages, les infrastructures sont moins accueillantes que dans le centre ou sont discontinues.

Il s'agira donc de faire en sorte que les cœurs de villages ainsi que les différents axes de liaisons soient équipés de cheminements piétons de qualité (largeur, confort et revêtement) sans discontinuité.



Faire de Soignies une ville cyclable (exemplaire)

RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

Soignies dispose d'un potentiel important en matière de développement de la pratique du vélo. Dans le but de la promouvoir sur son territoire, la Ville a développé son propre réseau cyclable. Celui-ci est balisé, facilitant l'orientation des cyclistes dans leur déplacement. La Ville a également contribué au développement de chemins réservés et RAVeL qui traversent l'entité.

Néanmoins, la première phase de ce PCM met en évidence que trop peu de voies sont adaptées pour les cyclistes (ou sont discontinues), rendant les déplacements moins sécurisés et confortables et donc moins attractifs.

Afin de faire de Soignies une ville cyclable exemplaire dans la région, il sera nécessaire de veiller à rendre le réseau identifié adapté et qualitatif pour les déplacements à vélo.

CONNEXIONS CYCLABLES EXTERNES

Étant donné que de nombreux déplacements sont effectués depuis et vers les territoires voisins de la Ville, il est également important d'être attentif aux liaisons vers ces pôles et zones urbaines situés à proximité.

Certaines des voiries permettant de relier ces pôles ne sont que partiellement aménagées par des pistes cyclables marquées et ne disposent pas de zones tampon isolant les cyclistes du trafic automobile dense. Il s'agira donc d'offrir des conditions de déplacements sécurisées vers ces pôles, en améliorant la qualité des itinéraires et/ou en proposant des itinéraires plus adaptés.



Garantir de bonnes conditions de stationnement pour les cyclistes sur le territoire

Le stationnement est un enjeu primordial pour favoriser la pratique du vélo. Un « bon » stationnement pour vélos sur un territoire doit prendre en compte différentes caractéristiques : une offre en stationnement suffisante, du stationnement de qualité (des arceaux permettant d'attacher correctement son vélo et pour tous les types de vélos), de la sécurité (emplacements visible, abrités, éclairés,...) et du stationnement accessible (situés à des endroits stratégiques).

Actuellement, des dispositifs d'accrochage pour les vélos se trouvent aux abords des principaux équipements publics de la Ville, notamment dans le centre-ville. L'offre étant insuffisante, celle-ci est en cours de développement, notamment dans le centre-ville. Il s'agira de développer également cette offre dans les villages où elle y est actuellement (presque) inexistante.

Pour chacun de ces équipements, un point d'attention devra être porté aux types de vélos (vélos familiaux ou avec remorque) et aux profils d'usagers (stationnement de courte ou longue durée).

Concernant la qualité et la sécurité du stationnement, des marges de progression sont également possibles. En effet, à titre d'exemple, le(s) parking(s) vélo de la gare de Soignies ne sont pas suffisamment qualitatifs. De nombreux vols y ont été rapportés et leur qualité n'est pas optimale (local sombre).

FACILITER LE REPORT MODAL



Faire de la gare de Soignies, un véritable mobipôle, et développer un réseau de mobipôles secondaires permettant une intermodalité facilitée

LA GARE DE SOIGNIES, MOBIPÔLE

Un mobipôle est un endroit où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre afin d'accéder à une offre de mobilité qualitative et performante. Ils sont aménagés en suivant le principe STOP.

La gare de Soignies, accueillant plus de 2400 voyageurs en sa gare et jusqu'à 650 personnes à ses arrêts de bus constitue un endroit stratégique en termes d'intermodalité.

Bien que la gare soit déjà idéalement située dans le centre, son accessibilité multimodale pourrait être renforcée. L'un des objectifs de ce PCM sera donc d'améliorer l'accessibilité multimodale de la gare et son intermodalité (notamment entre les modes vélo – bus – train) ainsi que d'y développer des services de mobilité.

L'INTERMODALITÉ VIA DES MOBIPÔLES SECONDAIRES

Sur le territoire, d'autres lieux devront jouer le rôle de mobipôles. C'est le cas de la gare de Neufvilles par exemple mais également d'autres lieux à identifier.



Concept de Mobipôle/Mobipoint – Source : Mpact



Identifier les points d'amélioration du réseau de transport public, en vue d'une plus grande utilisation des transports publics

ARRÊTS DE BUS

Afin d'encourager une plus grande utilisation des transports publics et pour des raisons de sécurité routière, la qualité des arrêts de bus de l'entité pourrait être améliorée, notamment dans les villages. Les arrêts les plus fréquentés du centre-ville étant bien équipés, il s'agira donc de progressivement améliorer celles des autres arrêts en accordant une attention particulière aux arrêts principaux de chaque village.

RÉSEAU

Un redéploiement de l'offre de bus TEC est prévu à l'horizon 2027. À cet égard, il est important que la Ville identifie les points d'améliorations souhaités pour son réseau.

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT



Les infrastructures à elles seules ne permettront pas d'atteindre les objectifs et ambitions de report modal. En effet, la manière dont l'être humain vit, réfléchit et agit résulte, à 95%, de ses habitudes (automatiques, inconscientes et rapide). Les 5% restants de notre comportement résultent de pensées rationnelles (mode de pensée plus lent et conscient)*. Nos choix de mobilité font généralement partie de ces 95%, de ces habitudes quotidiennes.

Les comportements d'un individu sont influencés par ses compétences et croyances mais également par l'environnement qui l'entoure. C'est pourquoi il est primordial, pour la Ville de travailler sur le changement de comportement de ses citoyens. La communication, la sensibilisation et l'offre de services de mobilité rythmeront donc chacun des sous-objectifs de cette thématique.



COMPORTEMENT

=



PERSONNE

x



CONTEXTE

*Source : « Thinking, Fast and Slow », Daniel Kahneman (2011)



#	Sous-objectif	Priorité
1	Accompagner les citoyens vers une mobilité plus durable	● ● ●
2	Accompagner les travailleurs vers une mobilité plus durable	● ● ●
3	Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture (individuelle) pour se rendre à l'école	● ● ●
4	Améliorer et développer les services de mobilité	● ● ●



Accompagner les citoyens vers une mobilité plus durable

Cet objectif consiste en l'accompagnement des citoyens de l'entité à un usage plus rationnel de la voiture individuelle et à valoriser des modes de déplacements alternatifs à cette dernière, se traduisant par l'organisation de campagnes de sensibilisation et le développement de communication.

La Ville de Soignies possède, d'une part, un important potentiel de développement de la marche, en particulier dans son centre-ville et les cœurs de village, du fait de la proximité de nombreux services. La marche est un mode de transport efficace qui a des bénéfices sur la santé physique, mentale et le bien-être. Il s'agit également d'un mode de transport économique, durable et sociale.

D'autre part, le potentiel de développement de la pratique cyclable dans l'entité est également important de par la configuration de son territoire. La population de Soignies se concentre dans le centre et à distance cyclable de l'ensemble des villages de l'entité, la ville possède un relief relativement propice à l'usage du vélo et les ambitions communales et régionales y sont importantes. Une bonne politique cyclable inclus la mise en place d'infrastructures mais ne fonctionne pas sans incitant ni information. Il s'agira donc de promouvoir et inciter les sonégiens à se déplacer à vélo en leur offrant notamment différents services tels qu'une prime à l'achat d'un vélo, le développement d'une maison du vélo ou encore l'installation de bornes de réparation.

Il conviendra également de promouvoir l'utilisation des transports en commun sur le territoire en facilitant leur accès, en mettant en place des campagnes de sensibilisation et d'informations,... mais aussi de promouvoir le covoiturage, et de tout autre forme de mobilité (durable).



Accompagner les travailleurs vers une mobilité plus durable

À Soignies, la voiture est actuellement le mode de transport le plus utilisé pour rendre sur son lieu de travail. Accompagner les travailleurs (employés, ouvriers, commerçants,...) vers une utilisation plus rationnelle de la voiture est de ce fait un autre objectif important de ce PCM.

A cet égard, différents types d'acteurs sont ciblés :

- Les travailleurs qui sont actifs sur le territoire, par le biais par exemple de campagnes de sensibilisation et de communication, qui pourraient être réalisées à l'échelle des parcs d'activités économiques ou via un renforcement de l'offre de mobilité à destination de ces PAE ;
- Les employeurs sonégiens qui pourraient être amené à développer des plans de déplacements d'entreprise ou plans de mobilité à l'échelle des zones d'activités;
- Les actifs sonégiens qui travaillent à l'extérieur du territoire.

Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture (individuelle) pour se rendre à l'école

Le mode de déplacement des enfants conditionne souvent la manière dont ils se déplaceront quand ils seront plus âgés. Un travail de sensibilisation et d'éducation en les incitant à se déplacer avec des modes actifs dès leur plus jeune âge est un autre objectif à poursuivre. De même, il s'agira de sensibiliser et d'accompagner le corps enseignant. Ils sont en effet des vecteurs de valeurs et d'exemplarité pour les élèves.



Améliorer et développer les services de mobilité

Pour atteindre les objectifs de report modal qui ont été fixés par le Gouvernement wallon, encourager les citoyens sonégiens à un usage plus rationnel de la voiture est important.

En sus d'accompagner les différents usagers du territoire et de développer des infrastructures valorisant l'utilisation des modes actifs, il s'agira d'évaluer le potentiel de développement et de renforcement de nouveaux services de mobilité.

À titre d'exemple, un système de voitures partagées à été inauguré à Soignies en mai 2023 avec un véhicule partagé en face de la gare. En fonction du succès rencontré par celle-ci, il pourrait être intéressant de réfléchir à étendre ce système à d'autres endroits stratégiques du territoire.

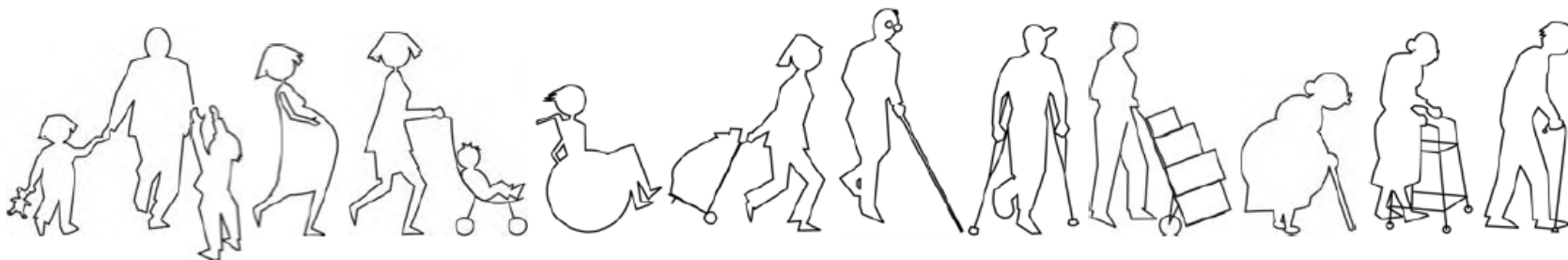
GARANTIR LA MOBILITÉ POUR TOUS



La mobilité doit être accessible à tous les citoyens de la Ville de Soignies. Ce PCM ambitionne à ce que chacun puisse se déplacer de manière aisée sur le territoire, quel que soit leur âge ou leur situation.

*30% de la population est, à un instant de sa vie, une personne à mobilité réduite. C'est-à-dire une personne ayant des difficultés à se déplacer de manière provisoire ou permanente : personnes porteurs d'un handicap, même sensoriel, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes avec enfants,...**

À Soignies, la population étant vieillissante, et afin d'être cohérent avec la stratégie régionale de mobilité, il s'agira de garantir une mobilité fluide, accessible et sécurisée à tous les citoyens sonégiens.



On est tous, un jour ou l'autre, une personne à mobilité réduite

**Définition de la directive européenne 2011/85/ce du Parlement et du Conseil européen (novembre 2011)*

GARANTIR LA MOBILITÉ POUR TOUS



#	Sous-objectif	Priorité
1	Faire du centre-ville et des cœurs de villages des lieux totalement accessibles aux PMR	● ● ●
2	Informier sur les services de transport adapté existants	● ● ●
3	Renforcer l'accessibilité multimodale des écoles	● ● ●



Faire du centre-ville et des cœurs de villages des lieux totalement accessibles aux PMR

Le diagnostic a montré que les espaces publics du centre-ville, tout comme les villages, sont globalement peu accessibles aux personnes à mobilité réduite. Dans le centre-ville, l'étroitesse de certains trottoirs qui ne sont pas systématiquement abaissés au droit des passages pour piétons, l'absence de cheminements piétons continus et la qualité aléatoire des revêtements, ne rendent pas les déplacements des personnes à mobilité réduite aisés.

En ce qui concerne les transports publics, une grande majorité des arrêts TEC ne sont pas adaptés aux PMR. Certains arrêts récemment réaménagés sont de grande qualité et permettent un accès de plain-pied aux bus (à l'image de l'arrêt Place du Jeu de Balle). Seulement 4 arrêts ont été, dans le cadre d'un audit, considérés comme « conformes » pour l'accessibilité PMR sur la totalité du territoire de l'entité.

Quant à la gare de Soignies (et davantage encore celle de Neufvilles), l'accessibilité pourrait également y être améliorée. À titre d'exemple, l'accès au quai 1 est possible aux PMR mais il ne l'est pas pour accéder au quai 2, qui demande à passer sous la voie, uniquement accessible via un escalier.

Considérant ceci, l'objectif sera de rendre le centre-ville et les cœurs de villages accessibles aux PMR, en particulier au niveau des itinéraires de déplacement structurants, aux abords des pôles de déplacements et des principaux arrêts de transports publics.



Informez sur les services de transport adaptés existants

Par ailleurs, il s'agira de s'assurer que les services de mobilité à destination des personnes à mobilité réduite (taxi social, service du TEC) soient connus auprès de la population sonégnienne.

Renforcer l'accessibilité multimodale des écoles

En vue d'encourager l'usage de modes alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école, il est important de rendre ces dernières accessibles.

Des actions ont déjà été mises en place par la Ville et la Région pour sécuriser les abords des écoles primaires et secondaires (élargissement de trottoirs, signalétique spécifique aux écoles, développement de rues scolaires,...) mais des efforts sont encore à fournir afin de rendre chaque école du territoire accessible tant à pied qu'à vélo.

Ces efforts se concentreront notamment sur une meilleure accessibilité piétonne (trottoirs larges et continus avec des traversées piétonnes de qualité, suffisamment éclairées,...). D'autre part, il s'agira de rendre chaque école, notamment les écoles secondaires, accessibles en vélo. En effet, très peu d'infrastructures cyclables sont prévues pour les déplacements à destination des établissements scolaires de l'entité et très peu d'entre elles sont équipées de dispositifs de stationnement vélo.



Améliorer la qualité de vie sur le territoire passera par :

- *La création et mise à disposition d'espaces publics de qualité qui sont des lieux essentiels et centraux tant dans le cœur de ville que dans les villages. Des espaces publics conviviaux, attrayants et sûrs permettent de favoriser les échanges sociaux entre citoyens qui peuvent ainsi profiter de leur ville/village ;*
- *Une gestion du stationnement qui est un levier pour un meilleur usage de l'espace public (qui est par endroit largement envahi de voitures) et un usage plus rationnel de la voiture ;*
- *La maîtrise du trafic automobile et du trafic lourd de sorte à réduire les nuisances éventuelles occasionnées (bruit, pollution, etc.).*

Par ailleurs, il s'agira de contribuer à un territoire moins accidentogène, et particulièrement sûr aux abords d'écoles.



#	Sous-objectif	Priorité
1	Améliorer la qualité, l'attractivité et l'accessibilité des espaces publics	● ● ●
2	Faire du stationnement un levier pour un meilleur usage de l'espace public et un usage plus rationnel de la voiture individuelle	● ● ●
3	Réduire le trafic/nuisances induites par le transit de poids lourds (en particulier dans le centre)	● ● ●
4	Renforcer la sécurité et la visibilité des abords des écoles	● ● ●
5	Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et maîtriser la vitesse	● ● ●



Améliorer la qualité, l'attractivité et l'accessibilité des espaces publics

Les espaces publics jouent un rôle central dans la vie d'un quartier ou d'un village. Or, actuellement, trop peu jouent ce rôle de lien social, d'espace agréable et convivial pour y déambuler ou s'y déplacer. Afin de les rendre plus attrayants et d'encourager l'usage des modes actifs, il est donc nécessaire de repenser les espaces publics qui sont encore pour beaucoup d'entre eux largement destinés et occupés par les véhicules comme en témoignent la Grand Place et la Place Verte.

Faire du stationnement un levier pour un meilleur usage de l'espace public et un usage plus rationnel de la voiture individuelle

Le stationnement constitue un levier important en vue d'un meilleur usage de l'espace public, mais aussi en matière de report modal et de sécurité routière. Dans le centre-ville en particulier, il s'agira de renforcer la politique en place en vue d'une meilleure gestion du stationnement, de sorte à redonner davantage d'espaces aux autres usagers que ceux de la voiture, en redirigeant notamment le stationnement longue durée dans les parkings périphériques tout en améliorant la connexion (à pied) entre ces parkings et les différents pôles présents dans le centre-ville.



Réduire le trafic/nuisances induites par le transit de poids lourds (en particulier dans le centre)

Soignies est la capitale européenne de la pierre de taille, et comporte plusieurs sites carriers sur son territoire générant la circulation de trafic lourd. Les parcs d'activités économiques, l'activité commerciale et agricole de Soignies génèrent également un trafic lourd.

Il s'agira d'identifier des solutions qui pourraient être envisagées pour limiter les nuisances tout en maintenant ces activités importantes car génératrices d'emplois et qui favorisent le développement et la diversité économique de la Ville.

Renforcer la sécurité et la visibilité des abords des écoles

Soignies est un pôle d'enseignement qui regroupe 22 établissements scolaires, dont la plupart sont situés dans le centre-ville, avec plus de 7000 élèves. Actuellement la majorité des écoles de l'entité sont équipées de panneaux et totems pour en renforcer leur visibilité. Ils sont accompagnés, généralement, par des aménagements réducteurs de vitesse combinés, par endroit, à une réduction de l'espace de circulation pour les automobilistes. Des rues scolaires ont également été développées dans le centre-ville, tandis que d'autres sont en projet.

La visibilité des écoles secondaires ainsi que celle de certaines écoles primaires pourrait cependant être renforcée. En 2019, la Ville de Soignies s'est dotée d'un plan global de sécurité routière pour des rues plus sûres et plus tranquilles. L'un des 4 axes de ce plan vise à sécuriser les abords des écoles. C'est l'un des objectifs de ce PCM que de poursuivre les ambitions de ce plan.



Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et maîtriser la vitesse

A Soignies, le nombre d'accidents de la circulation avec dégâts corporels a augmenté au cours des 5 dernières années. La majorité des accidents se sont produits sur les voiries régionales et/ou dans le centre-ville.

L'un des objectifs de ce PCM est de poursuivre et développer les actions du plan global de sécurité routière de la Ville visant à réduire le nombre et la gravité de accidents de la route, sécuriser les lieux accidentogènes et maîtriser les vitesses.

Concernant le respect des vitesses de circulation, la phase 1 de diagnostic du PCM a montré que les limites de vitesse de circulation n'étaient pas toujours respectées. Le non-respect de ces limites a pour conséquence des effets néfastes en termes de sécurité routière, de qualité de vie et de pollution de l'air.

De ce fait, ce PCM proposera des mesures visant à faire respecter les vitesses de circulation autorisées notamment en augmentant le nombre de contrôles de police, en réalisant différents aménagements paysagers et en faisant un travail de sensibilisation et de prévention auprès de la population.

SUIVRE L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ



Suivre l'évolution des pratiques de mobilité du territoire consiste à observer, monitorer et analyser les changements de comportements en matière de mobilité. L'objectif est de pouvoir comprendre les tendances et habitudes des citoyens afin d'adapter au mieux les politiques aux réalités du terrain et de favoriser le développement pertinent ou l'amélioration des infrastructures en fonction des besoins des citoyens.

Le monitoring, l'analyse et l'objectivation de ces données est également un bon outil de communication à utiliser auprès des décideurs politiques et citoyens afin de justifier les mesures prises et l'impact qu'elles ont (eu).

SUIVRE L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ



#	Sous-objectif	Priorité
1	Monitorer les habitudes de déplacements sur le territoire	● ● ●
2	Monitorer la question de la sécurité routière	● ● ●
3	Monitorer le stationnement	● ● ●
4	Monitorer les infrastructures de transport et leur évolution	● ● ●
5	Monitorer les actions de mobilité mise en place	● ● ●



Monitorer les habitudes de déplacements sur le territoire

Analyser et évaluer la pratique des déplacements permet d'une part de mieux comprendre les habitudes de déplacements des usagers de la route, et par là d'identifier au mieux d'évaluer les effets des mesures prises et identifier les futures actions à prendre.

Actuellement, il n'existe pas de réel outil permettant de recueillir de telles informations.

Monitorer la question de la sécurité routière

De la même manière, il est important de pouvoir suivre l'évolution de la sécurité routière sur le territoire communal. Si un tel suivi – qui doit être développé – est effectué en ce qui concerne la pratique des vitesses de circulation, il doit encore être mis sur pied en ce qui concerne l'accidentologie que ce soit par l'acquisition des données ou des échanges avec la Région ou la zone de police sur le sujet.

Monitorer le stationnement

Monitorer tant le stationnement des vélos que le stationnement automobile est aussi un objectif à poursuivre.

Analyser le stationnement des vélos aura pour objectif de suivre la demande des cyclistes et de développer du stationnement là où cela est nécessaire. Cela permet également de limiter le stationnement sauvage et sécuriser les vélos.

Monitorer le stationnement automobile permet une meilleure connaissance des besoins et la mise en place continue de mesures plus adaptées.



Monitorer les infrastructures de transport et leur évolution

Suivre l'évolution des infrastructures de mobilité et leur évolution permet d'avoir une vision continue et adaptée de la qualité des infrastructures en vue d'identifier les éventuelles mesures à prendre afin d'offrir continuellement des infrastructures qualitatives. Si différents canaux et outils permettent déjà d'avoir une vision des choses, ceux-ci pourraient être renforcés et davantage structurés.

Monitorer les actions de mobilité mise en places

Enfin, le dernier objectif vise à évaluer la mise en place des actions de mobilité prévues dans les différents documents stratégiques communaux et régionaux.



JONATHAN HAYNES

jha@traject.be



STÉPHANIE LEGRAND

stephanie@traject.be

