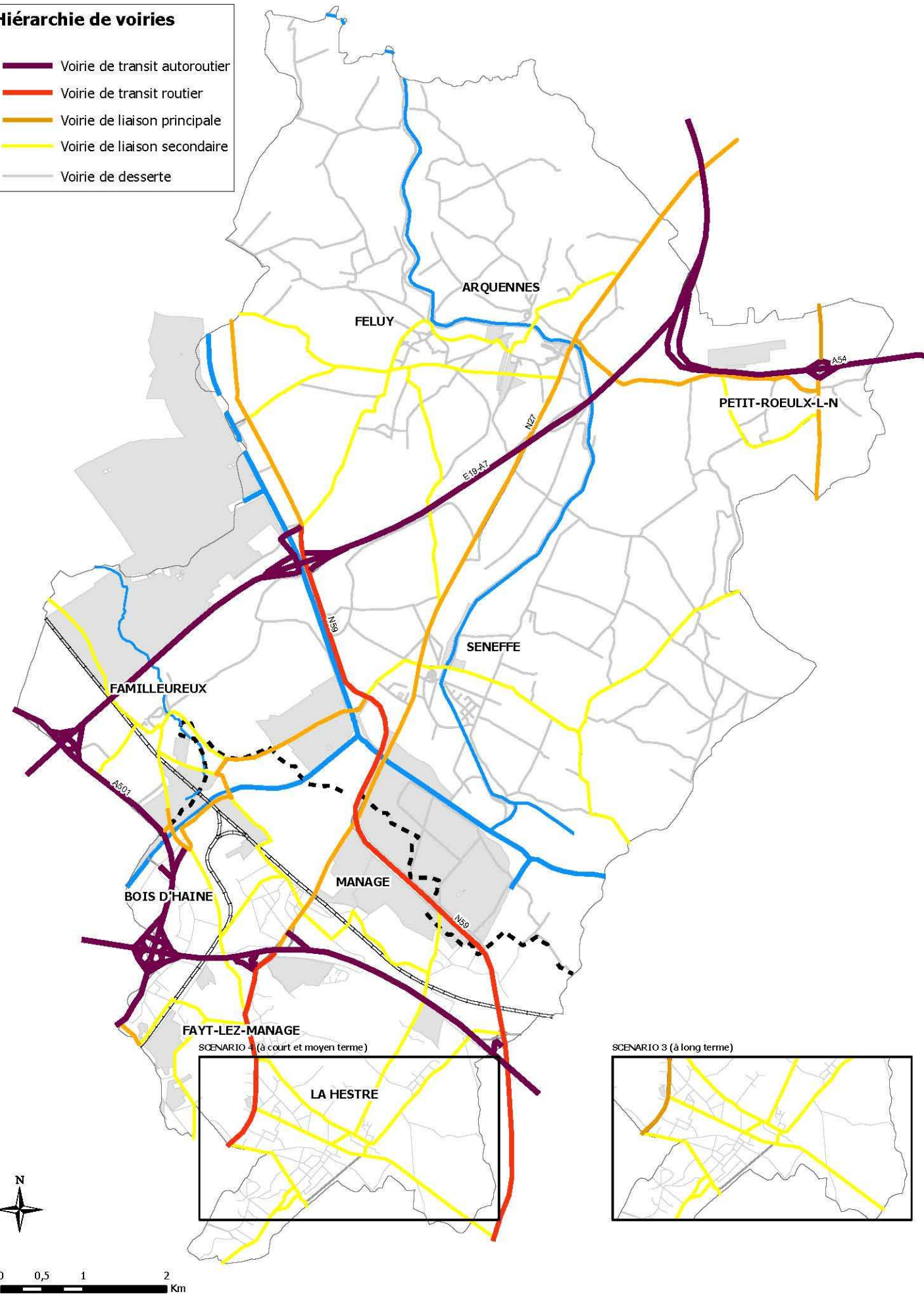


Carte A : Hiérarchie future du réseau viaire



Hiérarchie de voiries

- Voirie de transit autoroutier
- Voirie de transit routier
- Voirie de liaison principale
- Voirie de liaison secondaire
- Voirie de desserte





Protéger les centres agglomérés du trafic de transit

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



Protéger les centres agglomérés du trafic poids lourds

- Revoir totalement l'accessibilité aux zonings de l'entité (amélioration et simplification de la signalisation, réorganisation des portes d'entrées, etc.) afin d'éviter un trafic poids lourds dans les centres.
- Intégrer les nouvelles données d'accessibilité aux zonings dans les systèmes GPS.
- Améliorer la communication en matière d'accessibilité aux différentes entreprises des zonings.



Anticiper les enjeux en matière de stationnement

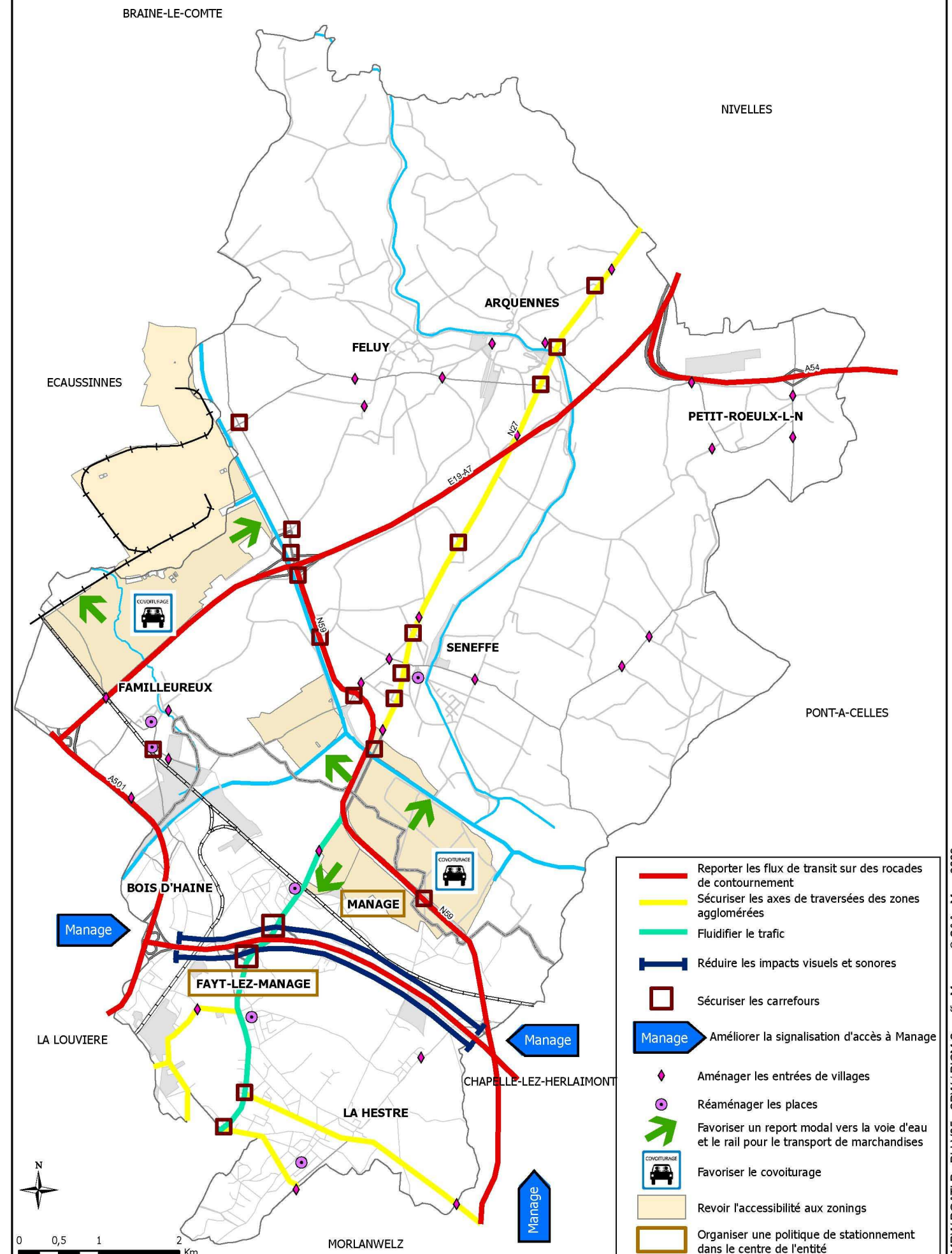
- Organiser une politique de stationnement prenant en compte tous les usagers, notamment les PMR, dans les centres proches de la saturation: Manage, Fayt-lez-Manage.
- Réaménager les places en donnant une place à chaque usager de l'espace public et éviter le « tout-à-la voiture ».



Intégrer la mobilité à son environnement

- Réduire les impacts visuels et sonores de la mobilité, principalement dus aux axes autoroutiers (surtout la E42 à Manage).
- Favoriser le covoiturage, notamment dans les entreprises des zonings, afin de diminuer le nombre de voitures sur les routes de la zone d'étude et par conséquent, les facteurs de pollution.
- Favoriser un report modal vers la voie d'eau et le rail pour le transport de marchandises.

Carte B : Schéma Directeur de la Circulation Routière



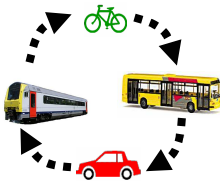


Renforcer l'attractivité du réseau bus

-  Augmenter les niveaux d'offre, notamment en heures creuses, sur certaines liaisons intercommunales.
-  Améliorer les liaisons inter-villages en bus sur le territoire de Seneffe et proposer des dessertes complémentaires à l'offre actuelle dans les villages moins bien desservis, pour rejoindre le centre de la commune.
-  Etudier la possibilité de desserte ponctuelle de certains quartiers excentrés sur le territoire de Manage.
-  Améliorer les conditions d'accueil, d'accessibilité (notamment PMR) et d'attente aux arrêts de bus de l'ensemble de la zone d'étude.

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

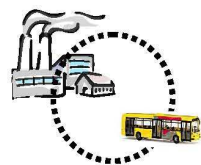
Optimiser et élargir la qualité de l'information diffusée sur la desserte en bus.
-  Préciser l'intérêt et les modalités de rétablissement d'un ramassage scolaire sur la zone d'étude.
-  Etudier le potentiel de prolongement du Métrobus de La Louvière, à long terme.



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

-  Faire de la gare de Manage un véritable pôle multimodal.
-  Améliorer la qualité des correspondances bus/bus et bus/train au pôle d'échange de la gare de Manage.
-  Améliorer les conditions générales d'accueil (notamment en termes de parkings relais) et d'information multimodale à la halte de Familleureux et en gare de Manage.

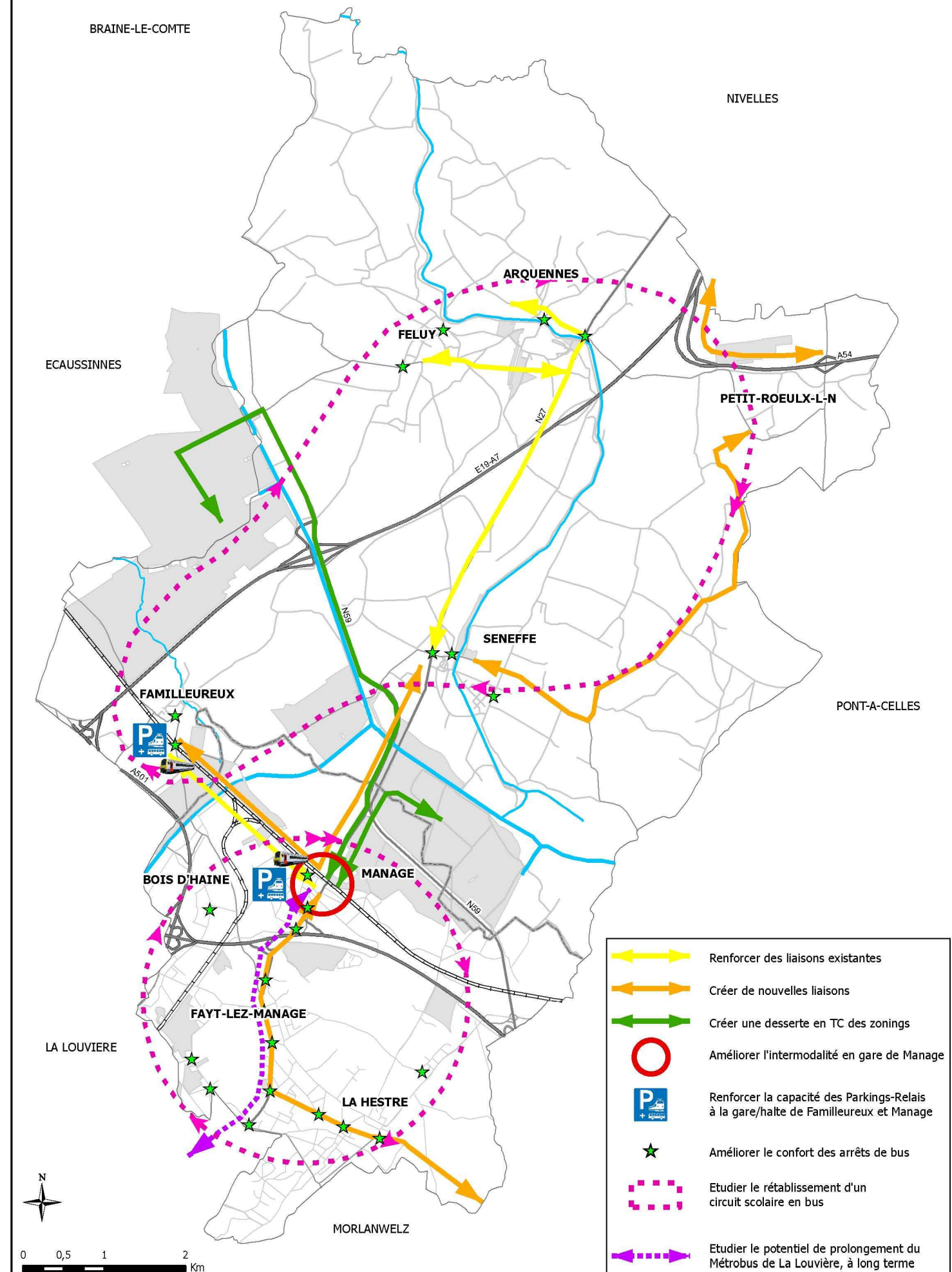
Requalifier la place de la gare de Manage et la place de la halte de Familleureux: parkings voitures, zones d'arrêts de bus, cheminements piétons, aménagements de convivialité, etc.
- Améliorer les conditions d'accueil de la mobilité douce.



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

-  Préconiser la mise en place expérimentale de liaisons bus entre les zonings de Seneffe-Manage et de Feluy et la gare de Manage.
- Etudier l'opportunité et la faisabilité de services bus vers les gares hors de la zone d'étude (exemple: Nivelles), permettant d'augmenter le potentiel de clientèle susceptible de basculer vers ce mode de transport.

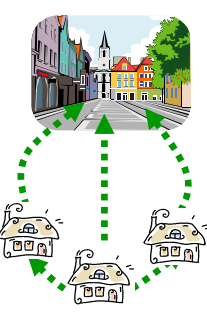
Carte C : Schéma Directeur des Transports en commun





Renforcer le réseau régional existant pour les modes doux

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



Créer un réseau local pour les modes doux

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



Sécuriser l'utilisateur faible

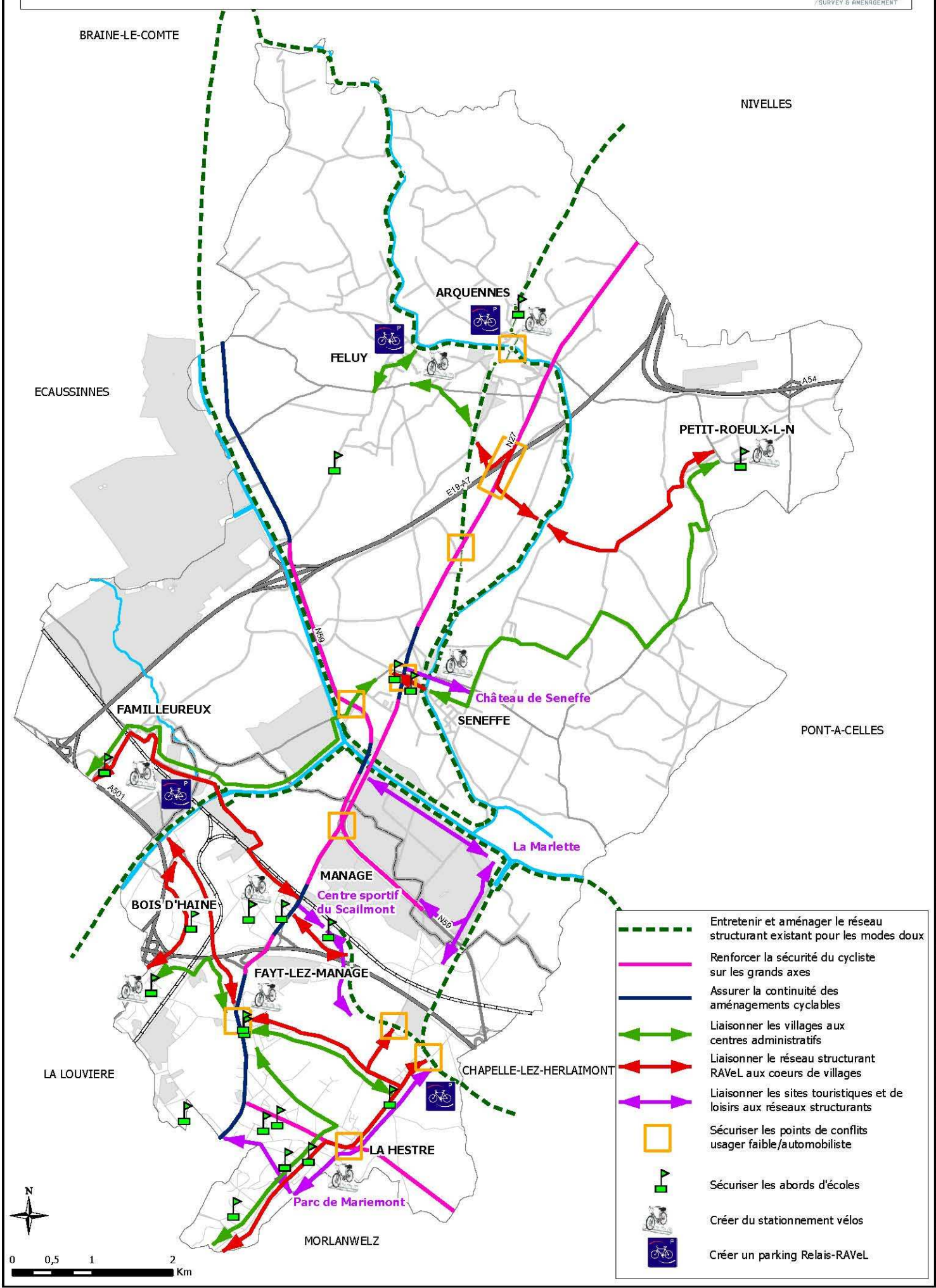
- Renforcer la sécurité du cycliste sur les grands axes.
- Sécuriser les points de conflits usager faible / automobiliste.
- Sécuriser les abords d'écoles en améliorant notamment les cheminements pour les modes doux (piéton, cycliste, PMR, etc.).
- Promouvoir les Plans de Déplacements Scolaires (pédibus,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



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

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

Carte D : Schéma Directeur des Modes Doux



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

