

FICHE PROJET N°7 :

L'APAISEMENT DU CENTRE

1.1 CONTEXTE ET DESCRIPTION DU PROJET

Le centre de Tubize est saturé de circulation automobile. Cette omniprésence de la voiture est une contrainte au renforcement de son attractivité. L'accroissement de la population dans la commune et l'ensemble de la sous-région, combinée à l'accroissement du taux de motorisation, laisse encore présager à l'avenir une augmentation du trafic et de ses nuisances. L'apaisement du centre-ville est une condition préalable nécessaire à toute mesure de requalification urbaine et paysagère.

L'apaisement du centre répond aux objectifs de la trame verte et bleue, ainsi qu'à ceux de la ville sport et santé, les deux fils conducteurs identifiés au terme de la phase des tables rondes et des scénarios de développement.

1.2 ETAT DES LIEUX

L'état des lieux du trafic dans le centre a été réalisé dans le cadre du diagnostic du plan communal de mobilité (PCM) sur base de comptages effectués en 2006. Les chiffres de l'époque peuvent être majorés d'au moins 10% : l'accroissement moyen du trafic en Wallonie est estimé à 1% par an et on se trouve dans une sous-région qui connaît une croissance démographique très intense.

Le centre-ville est traversé par un trafic de transit de l'ordre de 20 à 22.000 unités par jour, en plus d'un trafic d'échange¹ de 23 à 25.000 unités.

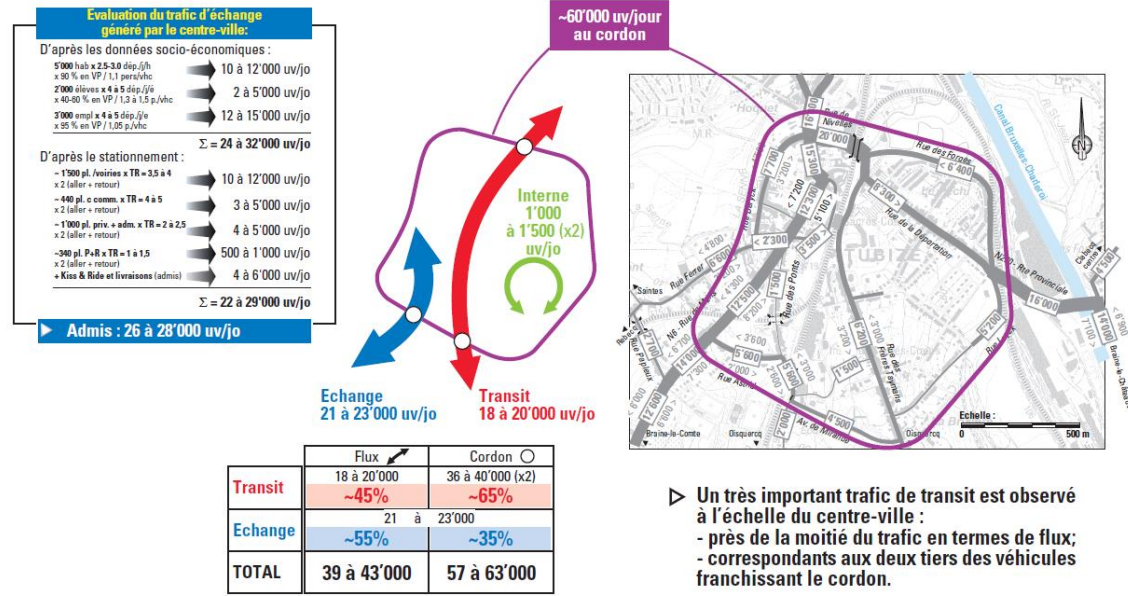
Les flux de transit nord-sud (RN6, 5.500 véhicules) et nord-est (route provinciale, 6.600 véhicules) se rejoignent au niveau du carrefour rue de Bruxelles – rue de Nivelles, où l'on dénombre au moins 33.000 véhicules par jour, dont 55% en transit.

Le trafic d'échange (navettes depuis et vers Tubize) se réalise à 85% en voiture individuelle. Les déplacements en train ne représentent que 8% et ceux en bus 7%. L'axe de liaison principal de ce trafic est la porte Est, soit les rues des Forges et de la Déportation qui concentrent le quart des déplacements (13.000 véhicules par jour dans les deux sens en 2006). Suivent la RN6 par les portes Nord et Sud (7.000), mais aussi la rue de Virginal (6.000) et la rue Ripainoise (5.000), deux rues à vocation résidentielle parcourues par un trafic important mais concentré aux heures de pointe. Par contre, la chaussée d'Hondzocht qui mène pourtant directement au réseau autoroutier n'est empruntée que par 4.000 véhicules pour le trafic d'échange.

Les poids lourds en transit sont estimés à au moins 1.500 par jour au croisement de la RN6 et de la rue de Nivelles.

¹ *Le trafic de transit désigne les véhicules qui traversent simplement la Commune : ils entrent dans le centre de Tubize et le quittent au cours du même trajet ; le trafic d'échange concerne les véhicules qui entrent dans le centre de Tubize et ceux qui le quittent ; enfin le trafic interne reste dans le périmètre du centre ville (voir schéma ci-contre)*

Structure du trafic automobile à l'échelle du centre-ville - Etat décembre 2006



unité : [uv/jo] = unités véhicules par jour ouvrable

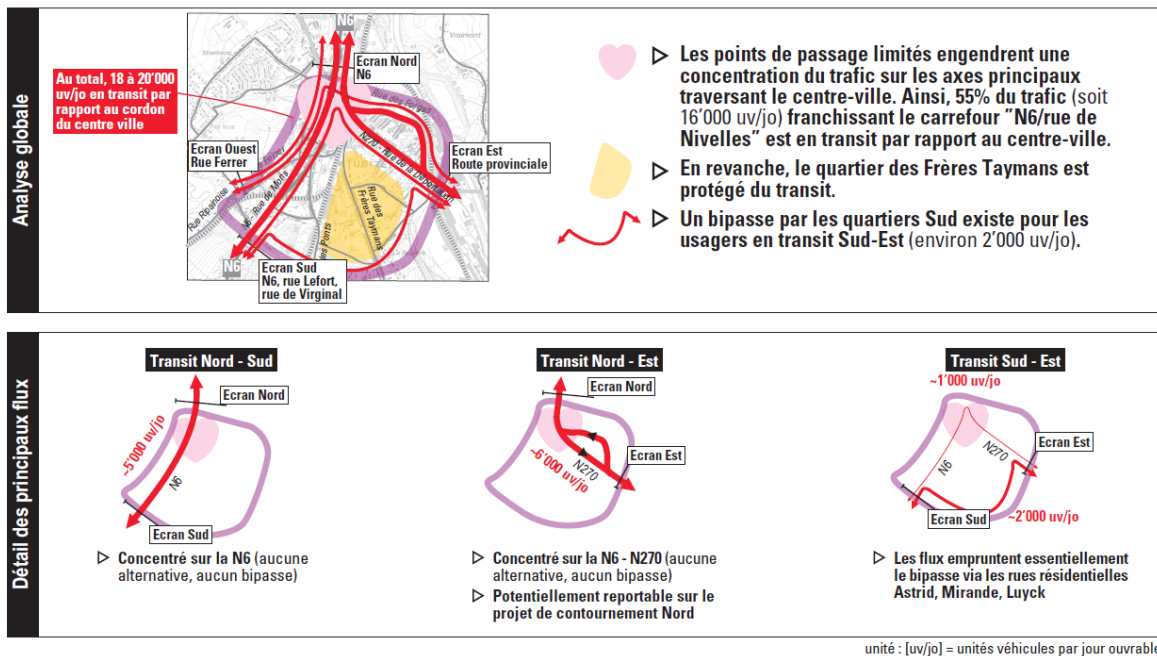


Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports - D311
Commune de Tubize



En collaboration avec : 0760_70-f 1.3.6-jf-2-22.06.07 / ds
Figure n° 1.3.6

Analyse des flux de transit à l'échelle du centre-ville - Etat décembre 2006



Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports - D311
Commune de Tubize



En collaboration avec : 0760_70-f 1.3.7-jf-1- 22.05.07 / sn
Figure n° 1.3.7

Figures 1 : extraits du diagnostic du PCM de Tubize ((2006) – analyse des flux

Un certain nombre d'actions ont déjà été menées en vue d'apaiser le centre-ville, tant par la commune que par la DGO1 et la Province : giratoire au croisement de la RN6 et de la rue de Nivelles, aménagement de la rue de Nivelles, aménagement de la chaussée de Mons à l'entrée sud du centre-ville, aménagement du plateau de la gare et de la Grand-Place, aménagement de sens uniques limités pour vélos... Il reste toutefois une pression intense du trafic qui déprécie fortement la qualité urbaine, surtout dans les lieux non encore aménagés.

1.3 TÂCHES À RÉALISER

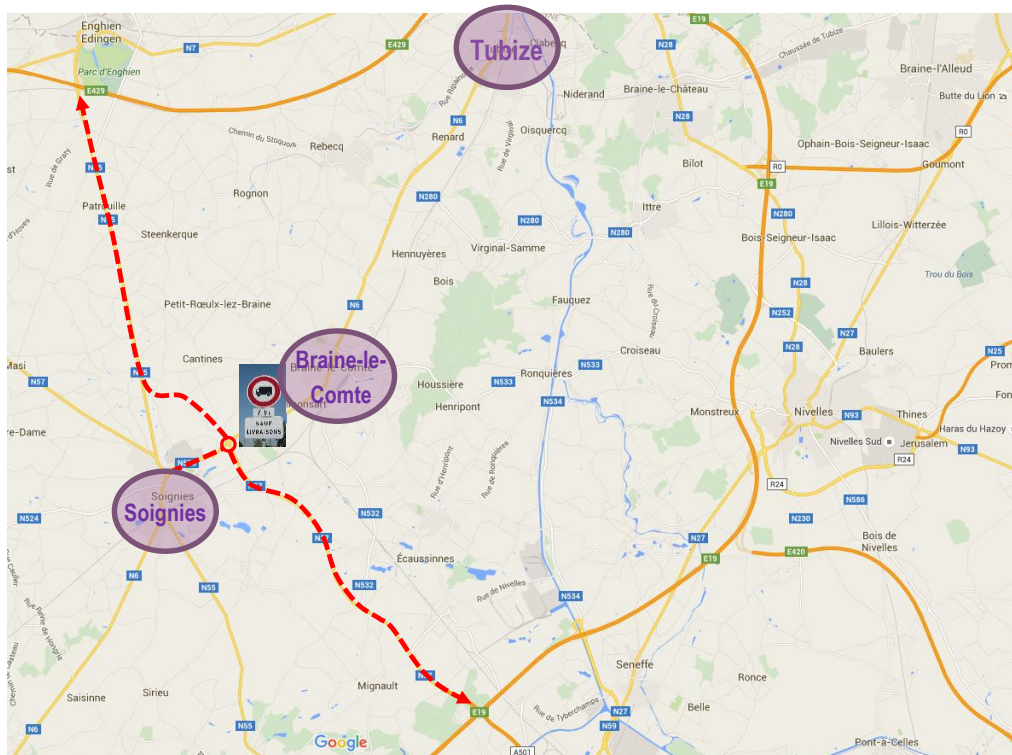
L'objectif de l'apaisement du centre passe par différents types de mesures

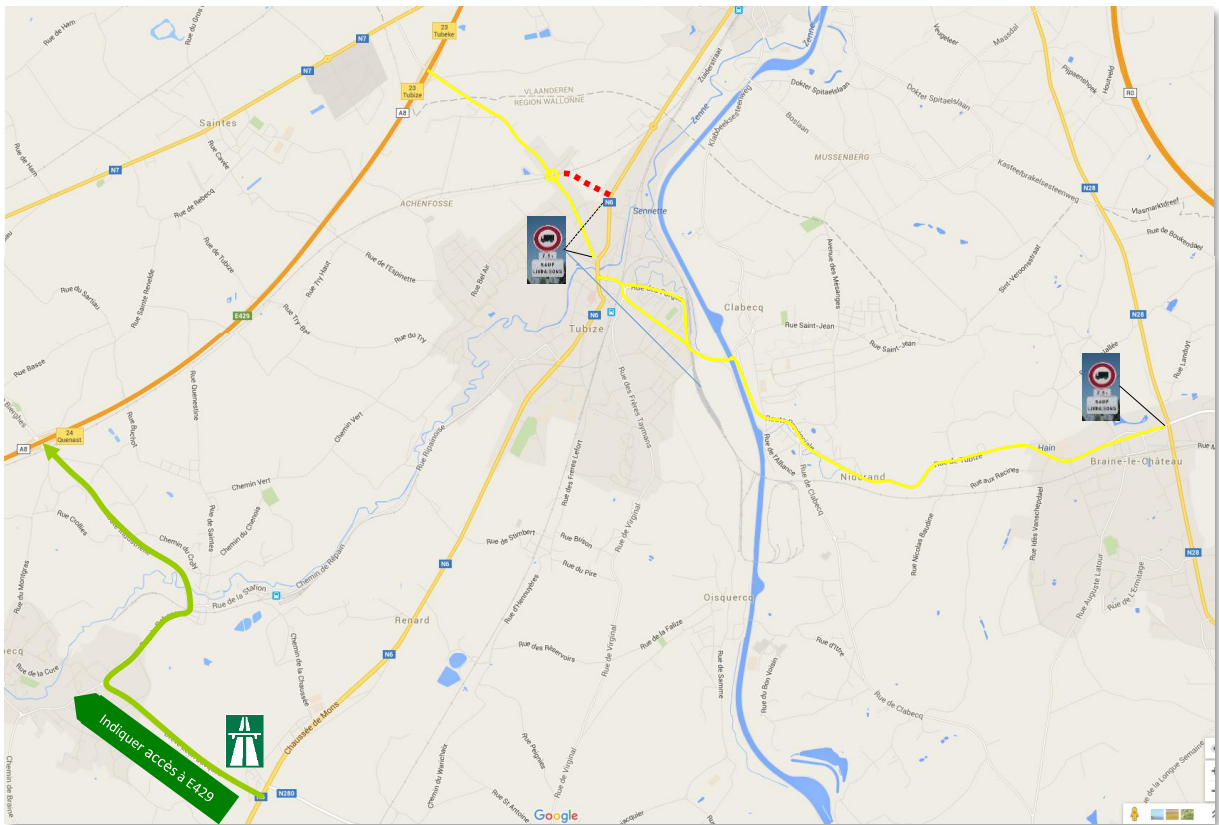
- Un parti pris réglementaire très fort : l'interdiction du trafic de poids lourds en transit dans la traversée de Tubize,
- L'adoption de mesures de circulation et la réalisation d'aménagements permettant de réduire le trafic dans le centre urbain,
- La délimitation d'un périmètre d'hypercentre apaisé et la réalisation de mesures et d'aménagements destinés à créer et valoriser l'apaisement.

1.3.1 INTERDICTION DES POIDS LOURDS EN TRANSIT DANS LA TRAVERSÉE DE TUBIZE

La commune a la faculté, par un règlement de police, d'interdire le trafic de poids lourds en transit sur son territoire. Cette mesure forte est un premier pas important dans l'apaisement du centre, mais elle nécessite de nombreux contrôles pour s'assurer qu'elle est bien respectée. La part des poids lourds dans le trafic de transit est relativement faible, mais l'encombrement et le poids de ces véhicules sont des obstacles à l'aménagement qualitatif des espaces publics.

Pour être efficace, cette mesure doit être mise en œuvre très en amont de la commune, du moins pour le trafic en provenance de la RN6 au sud : au rond-point à la sortie nord-est de Soignies, il y a lieu de diriger le trafic vers la E19 par la RN57 et vers l'E429 par le contournement nord de Soignies en construction puis la RN55 vers Enghien. Cette interdiction des poids lourds en transit concernerait à la fois la traversée de Braine-le-Comte et de Tubize.





Figures 2 : itinéraires pour les poids lourds afin d'interdire leur passage en transit dans la commune

Les autres véhicules automobiles pourraient être incités à rejoindre l'E429 par la Drève Léon Jacques au carrefour de Rebecq, afin d'éviter les encombrements liés à la traversée de Tubize ; cette voirie est interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes².

Depuis l'Est, l'interdiction des poids lourds en transit peut être mise en œuvre depuis le croisement de la chaussée de Tubize (route provinciale) avec la RN28 vers Halle et Nivelles-Nord (territoire de Braine-le-Château).

Depuis le Nord, l'interdiction serait mise en œuvre au croisement de la rue de Bruxelles et de la chaussée d'Hondzocht. A plus long terme, si une connexion est aménagée depuis la sortie de Tubize Plastics sur la RN6 vers la chaussée d'Hondzocht, l'interdiction de transit sera effective à partir de ce point.

1.3.2 MESURES DE CIRCULATION

Ces mesures concernent essentiellement l'organisation des circulations sur des voiries existantes ainsi que des propositions de création de nouvelles sections de voiries destinées à fluidifier la mobilité. Certaines propositions proviennent de l'autorité communale, d'autres de l'auteur de projet. Chaque proposition fait l'objet d'une brève analyse AFOM et de faisabilité afin d'estimer sa pertinence par rapport à l'objectif poursuivi.

1.3.2.1 La mise à sens unique du trafic dans la traversée du centre

Avantages	Inconvénients
-----------	---------------

² Cette voirie sera supprimée à terme car elle est incluse dans le périmètre d'extraction de la carrière. Des discussions sont en cours entre la commune de Rebecq et l'entreprise Gralex afin d'aménager un itinéraire alternatif.

Diminution de la pression automobile sur la rue de Mons	Importantes nuisances sur le boulevard Georges Deryck, rue très résidentielle
Amélioration du cadre de vie rue de Mons : élargissement des trottoirs, terrasses, mobilier, plantations...	Diminution du chiffre d'affaire des commerces de passage (aucun commerce rencontré par le trafic Nord-Sud empruntant le boulevard Georges Deryck)
	Carrefour avec avenue de Scandiano à sécuriser
	Création d'un nouveau carrefour et point de conflit sur la rue de Mons
	Espace étroit au débouché rue de Mons et difficultés de manœuvre pour les poids lourds en livraison
	Perte d'un petit espace vert

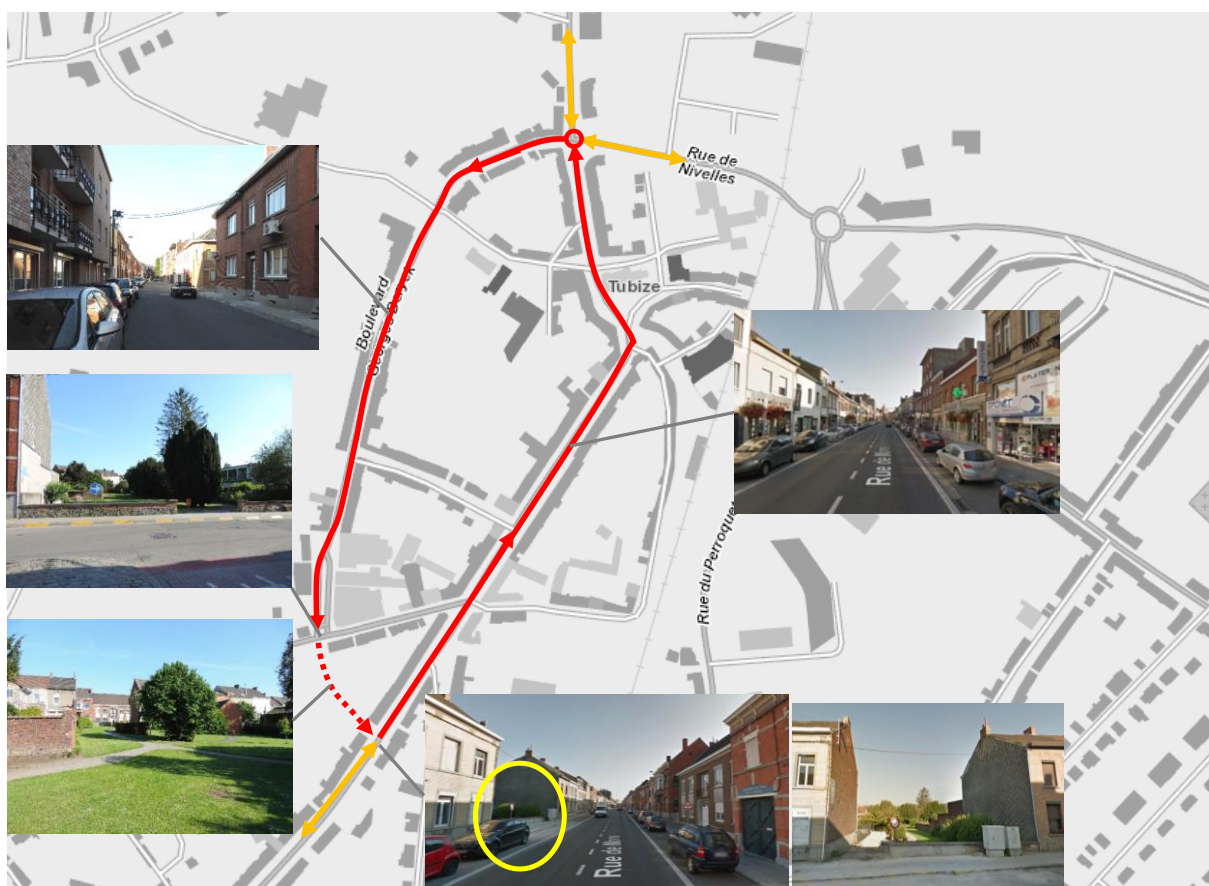


Figure 3 : proposition de circuit à sens unique dans la traversée du centre de Tubize

Cette proposition était déconseillée par le PCM. Nous la déconseillons également en raison de ses nombreux inconvénients. Cette mesure aurait pour effet d'étaler les nuisances automobiles dans l'hypercentre et de créer de nombreux points de conflit avec les modes doux, ce qui est contraire au principe global préconisé pour cet hypercentre. Si les mesures de déviation du trafic de transit proposées par ailleurs sont mises en œuvre, la pression automobile sur cette section de la rue de Mons devrait diminuer et la mise à sens unique ne semble plus nécessaire.

1.3.2.2 Passage automobile sous le chemin de fer dans le prolongement de la rue de l'Industrie

Avantages	Inconvénients
Diminution de l'effet de barrière du chemin de fer dans	Nécessite un déblai important et la réalisation d'une

le centre-ville, meilleure perméabilité du réseau viaire	trémie, peu pratique et esthétique en milieu urbain ; difficulté d'accès au plateau de la gare en raison de cette trémie
Diminution de la pression automobile sur le plateau de la gare	Possibilité de limiter la hauteur du passage, mais limite également son intérêt
Meilleure accessibilité au marché du jeudi et au parking Brenta pour les automobilistes venant de l'est de la ville	Report d'une partie du trafic sur la rue du Perroquet
	Encouragera le trafic parasite sur les voiries résidentielles allant vers le site des Forges quand le projet sera réalisé

En facilitant les possibilités de déplacement et de stationnement dans l'hypercentre, ce projet risque d'y amener un trafic automobile supplémentaire, ce qui est contraire au principe d'apaisement de ce périmètre. Par ailleurs il facilitera le trafic parasite et l'encombrement des rues du Perroquet et des Frères Taymans, ainsi que des voiries menant vers le site des Forges. En diminuant la congestion de la rue de l'Industrie, on reporte en fait le problème de l'autre côté de la voie de chemin de fer.

Il nous semble plus pertinent d'améliorer le passage sous voie actuel pour les modes doux (élargissement, éclairage naturel et artificiel) et d'aménager un certain nombre d'emplacements de parkings pour les navetteurs du côté de la rue du Perroquet : sur le site Sotuco, sur l'avant de Thales ou dans l'espace Champagne (voir la fiche « organisation du stationnement »).

Si l'option passage automobile est maintenue, la hauteur devra être limitée au passage des voitures. Cette option pourrait faire l'objet d'un examen plus détaillé dans le cas de la construction d'un parking silo sur le site Brenta.

1.3.2.3 La création d'une liaison directe entre le Stierbecq et la chaussée d'Hondzocht

Le Stierbecq est un très grand quartier résidentiel de 2.500 habitants. Il compte environ 1.000 ménages, soit au moins 1.200 véhicules sur base du taux de motorisation de Tubize. Il est concerné par deux grands projets de construction totalisant au moins 430 logements supplémentaires : une centaine de logements, essentiellement des habitations unifamiliales, par la SWL projet Moisson, et 336 appartements dans la partie haute de la Prairie des Angles. Par ailleurs, il reste deux ZACC au nord du quartier, susceptibles d'être mises en œuvre à terme. Le quartier est très peu pourvu en équipements et commerces, et l'usage de la voiture est très souvent nécessaire pour des déplacements de première nécessité. Les nouveaux projets intègrent la possibilité de créer des commerces et équipements publics de proximité et s'articulent sur la création d'un cheminement direct vers le centre de Tubize pour les modes doux (digue). La nécessité de l'usage de la voiture pourrait dès lors être un peu moindre mais restera bien présente.

A l'heure actuelle, la configuration du réseau impose de passer par le centre de Tubize pour rejoindre l'A8 depuis ce quartier. Cette situation favorise probablement la fréquentation de commerces de passage, mais contribue à l'encombrement d'une section de voirie déjà souvent proche de la saturation.

Un raccordement au rond-point de la chaussée d'Hondzocht pourrait être aménagé à hauteur de la ligne du TGV, dans le cadre d'une mise en œuvre de la ZACC comprise entre la rue de Stierbecq et la chaussée d'Hondzocht. Cette proposition présente plusieurs avantages :

- le raccordement à la chaussée se ferait via un carrefour déjà sécurisé,
- la connexion renforcerait la fonction de porte de la ville attribuée à ce rond-point (voir fiche « Les portes de la ville »),
- les coûts de l'aménagement pourraient être pris en charge, au moins en partie, par la société qui développera la mise en œuvre de la ZACC. La dénivellation est importante à cet endroit mais la connexion est réalisable.

Un accès pour les modes doux peut être envisagé vers la chaussée d'Hondzocht via l'extrémité de la rue des Champs.

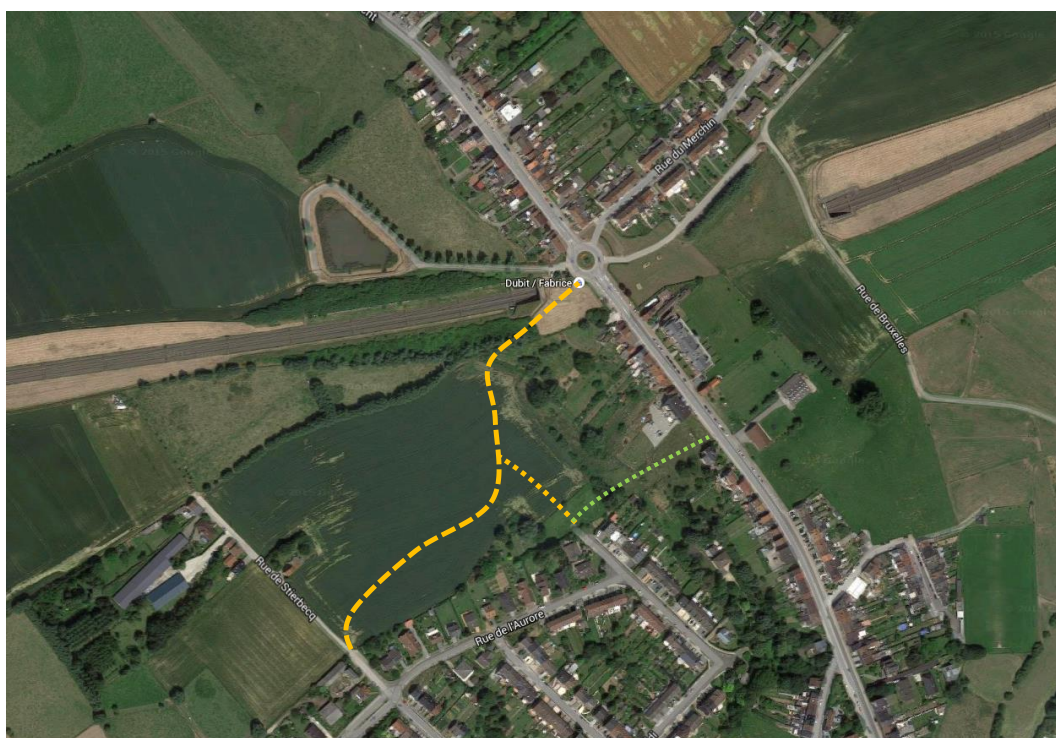


Figure 4 : proposition de tracé de voirie entre le Stierbecq et la chaussée d'Hondzocht

Partenaires potentiels

Commune, promoteur de la ZACC, DGO1, DAFoR (périmètre de remembrement rural)

Montage financier, administratif, juridique et technique

Inscription du tracé dans le cadre du RUE préalable à la mise en œuvre de la ZACC.

Partenariat à envisager avec la DAFoR : accès aux parcelles, plantations, gestion des eaux...

Surcoûts à prévoir en raison de la dénivellation importante : remblais, soutènement...

1.3.2.4 L'aménagement de la rue de la Déportation

Cette rue est l'ancien axe principal d'accès au centre-ville depuis l'Est. Avant la construction du chemin de fer, elle menait droit à la Grand-Place. Elle a longtemps été bordée de nombreux commerces, comme l'attestent encore les façades. Aujourd'hui elle a été mise à sens unique depuis le centre-ville vers Clabecq dans un système de boucle, l'accès vers le centre se faisant par la rue des Forges. Cette mesure a permis de désengorger cet axe et d'autoriser le stationnement des deux côtés de la voirie, pour autant elle n'a pas permis d'enrayer son déclin commercial. Sur la section entre la rue du Perroquet et la rue Albert 1^{er}, jusqu'au cimetière, seul un bâtiment sur trois présente encore un rez commercial. Ces rez commerciaux sont assez dispersés, le dernier secteur vraiment commercial se limite aux abords du Carrefour Market et du Delhaize. Les commerces restants sont en partie des commerces liés à une fonction de passage : librairie, pizza à emporter, fleuriste. Sans un minimum de circulation automobile, ces commerces risquent également de disparaître. En raison de la faible concentration commerciale, l'aménagement d'un piétonnier intégral ne semble donc pas être une solution à préconiser.

Cette rue pourrait être amenée à retrouver une fonction de liaison importante dans le cadre de l'aménagement du site des Forges : elle pourrait devenir la liaison principale entre le nouveau quartier et le centre de Tubize et retrouver de la sorte une certaine vitalité. Toutefois dans le projet des Forges, c'est la rue Raymond Luyckx qui devient la porte d'entrée principale suite à la construction d'un pont enjambant la ligne de chemin de fer industrielle. L'accès le plus direct entre ces deux centralités pour les modes doux passe par la rue Reine Elisabeth. Quant aux voitures, elles seraient redirigées

jusqu'au croisement rue de la Déportation – rue des Forges où elles retrouveraient le circuit actuel à sens unique. Le passage à niveau serait supprimé et la liaison vers les Forges et la route provinciale se ferait via la rue Raymond Luyckx.



Figure 5 : extrait du Master Plan des Forges de Clabecq : les liens entre le nouveau quartier et le centre

L'itinéraire principal pour les modes doux et les transports en commun pourrait dès lors passer par la rue Reine Elisabeth et l'avenue Gabrielle Petit, et rejoindre la rue de la Déportation là où elle présente encore une certaine concentration commerciale. La rue de la Déportation pourrait rester à sens unique afin de libérer de l'espace pour les piétons et cyclistes. Depuis le parking du cimetière (à réaménager) jusqu'à la rue du Perroquet, elle devrait être aménagée en espace partagé et/ou zone de rencontre, avec une vitesse limitée à 30 ou 20 km/h selon le type d'aménagement retenu. Sur la rue Reine Elisabeth et l'avenue Gabrielle Petit, une continuité cyclo-piétonne doit être aménagée, ainsi que des emplacements d'arrêt pour une navette de transports en commun. Un raccourci modes doux vers l'arrière de la gare pourra être aménagé à travers le site Sotuco et l'espace Champagne. Ceci doit être envisagé dans le cadre d'une réflexion globale sur l'ensemble de cet îlot.

Partenaires potentiels

Commune, promoteur des Forges, DGO5

Montage financier, administratif, juridique et technique

Droit de tirage travaux subsidiés

Voir fiche « commerces ».

1.3.2.5 L'accès Sud au site Brenta

Le site de Brenta n'est accessible que par la rue de l'Industrie, qui en plus est à sens unique (sauf le jeudi matin, jour du marché). La création d'un second accès apparaît comme une condition quasi indispensable à tout projet de valorisation de ce site.

Le PCA « Brenta » propose une voirie longeant le chemin de fer industriel et débouchant sur la rue des Ponts. L'expropriation d'au moins une habitation est nécessaire pour construire cette voirie. Toutefois, la rue des Ponts est très étroite et à sens unique vers le Sud, et le débouché de la voirie sur cette rue uniquement résidentielle créerait assurément des nuisances très importantes. L'hypothèse d'un dégagement du trafic par la rue Reine Astrid plus au sud impliquerait la traversée du passage inférieur sous le chemin de fer (très étroit) et la mise à double sens de la rue du Pont au sud du passage inférieur ; les nuisances seraient encore plus importantes.

La meilleure solution consiste à poursuivre l'aménagement de la nouvelle voirie sur le côté Nord du chemin de fer industriel, entre la rue des Ponts et la chaussée de Mons (RN6). Cette solution imposerait probablement l'expropriation de la maison la plus proche de la voie ferrée sur la rue des Ponts, ainsi que celle du petit bâtiment occupé par une sandwicherie le long de la rue de Mons. Cette voirie déboucherait juste en face de la place du Remblai, et l'ensemble du carrefour pourrait être réaménagé dans le but d'améliorer la sécurité et de symboliser la porte d'entrée dans l'hypercentre.

Dans cette configuration, la rue des Ponts n'aurait plus qu'une vocation de circulation locale, plus conforme à sa configuration et à son gabarit. La circulation devrait alors y être réglementée en ce sens. Elle pourrait même être aménagée en cul-de-sac au Sud du passage inférieur (uniquement accessible pour les modes doux), et dans ce cas pourrait être remise en double sens sur cette section.



Figure 6 : proposition de voirie d'accès au site de Brenta

Partenaires potentiels

Commune, SNCB, promoteur de Brenta, DGO4, DGO5, SNCB

Montage financier, administratif, juridique et technique

Droit de tirage travaux subsidiés

Charges d'urbanisme

Revitalisation urbaine

Achat à l'amiable ou expropriation (possible dans le cadre du périmètre PCA, plus complexe dans la partie vers RN6).

Option possible : périmètre de remembrement urbain : utile pour création d'espace public et ouverture du droit de préemption et d'expropriation ; périmètre à étendre jusqu'à la chaussée de Mons.

Alternative

Une autre piste envisagée serait d'utiliser l'assiette du chemin de fer industriel pour aménager cette voirie de desserte de Brenta. La ligne est très peu utilisée, il y passe en moyenne un ou deux trains par semaine à allure réduite et un simple système de feux permettrait aux voitures d'être stoppées lors du passage du train, comme c'est déjà le cas sur la chaussée. Asphalté et rail pourraient être imbriqués ensemble comme dans un système de tram urbain.

Le grand avantage est d'éviter des expropriations puisqu'on utilise une assiette existante. Cette proposition présente toutefois plusieurs inconvénients :

- L'assiette est étroite et si on veut créer une voirie à double sens il faudra créer des murs de soutènement.
- L'assiette est en remblai et les habitations proches vont être surplombées par une voirie, ce qui va réduire sensiblement leur qualité de vie.
- Le débouché sur la rue de Mons est décalé par rapport à la place du Remblai et on crée un point de conflit supplémentaire au lieu d'aménager un carrefour cohérent.
- Il y a lieu en outre de tenir compte de la difficulté de négocier un projet de ce type auprès de la SNCB.

1.3.2.6 Le mini contournement nord de Tubize

Des projets de liaison entre l'A8 et l'E19, permettant d'améliorer l'accessibilité routière de l'Ouest du Brabant wallon, existent depuis de nombreuses années. Cette liaison est toujours reprise dans la liste des « chaînons manquants » du réseau routier wallon. A une échelle plus locale, divers projets de sections de contournement de Tubize ont déjà été étudiés, afin de résoudre les problèmes de la traversée du centre, sections qui pourraient à terme s'intégrer dans la liaison A8-E19 : contournement Sud par les ZACC, grand contournement Sud, grand contournement Nord par la rive Est du canal, petit contournement Nord par la route de la SARSI...

- Du côté Sud, le PCM préconisait la création d'une voirie de collecte soit dans le cadre de la mise en œuvre des ZACC de Stimbart et des Bruyères, soit plus au Sud, à la limite communale. Cette dernière option présente l'avantage d'un relief moins contraignant, mais la voirie à créer serait plus longue et assurerait moins bien la desserte routière des deux grandes ZACC.
- Du côté Nord, le projet de grand contournement est considéré comme une condition nécessaire à la mise en œuvre du site des Forges, mais la question de son financement reste posée. Le projet longe le canal en rive Est au départ de la route provinciale. Il nécessite des ouvrages d'art et des expropriations. Un projet de mini-contournement a vu le jour ces derniers temps, empruntant la route industrielle de la SARSI sur la rive Ouest du canal avant de rejoindre la RN6 par le site de Tubize Plastics. C'est ce projet qui est le plus avancé à ce jour. Il sera très utile pour renforcer la multimodalité du trafic marchandises de l'ensemble du site industriel, mais il risque de poser des problèmes de cohabitation entre le trafic de poids lourds et celui des autres véhicules automobiles : la voirie SARSI est localement très étroite et pose déjà des problèmes de gestion du trafic de poids lourds. L'idéal serait que ce petit contournement soit réservé aux poids lourds.

Une suggestion pour le trafic plus léger serait de prolonger la rue des Forges en bordure de la Sennette sur des parcelles communales, puis de réaliser un passage supérieur au-dessus de la Sennette et du chemin de fer industriel afin de

rejoindre le petit contournement vers Tubize Plastics. Le passage inférieur sous la ligne de chemin de fer est étroit et une circulation alternative devra être mise en place, au moyen probablement d'un feu de circulation.

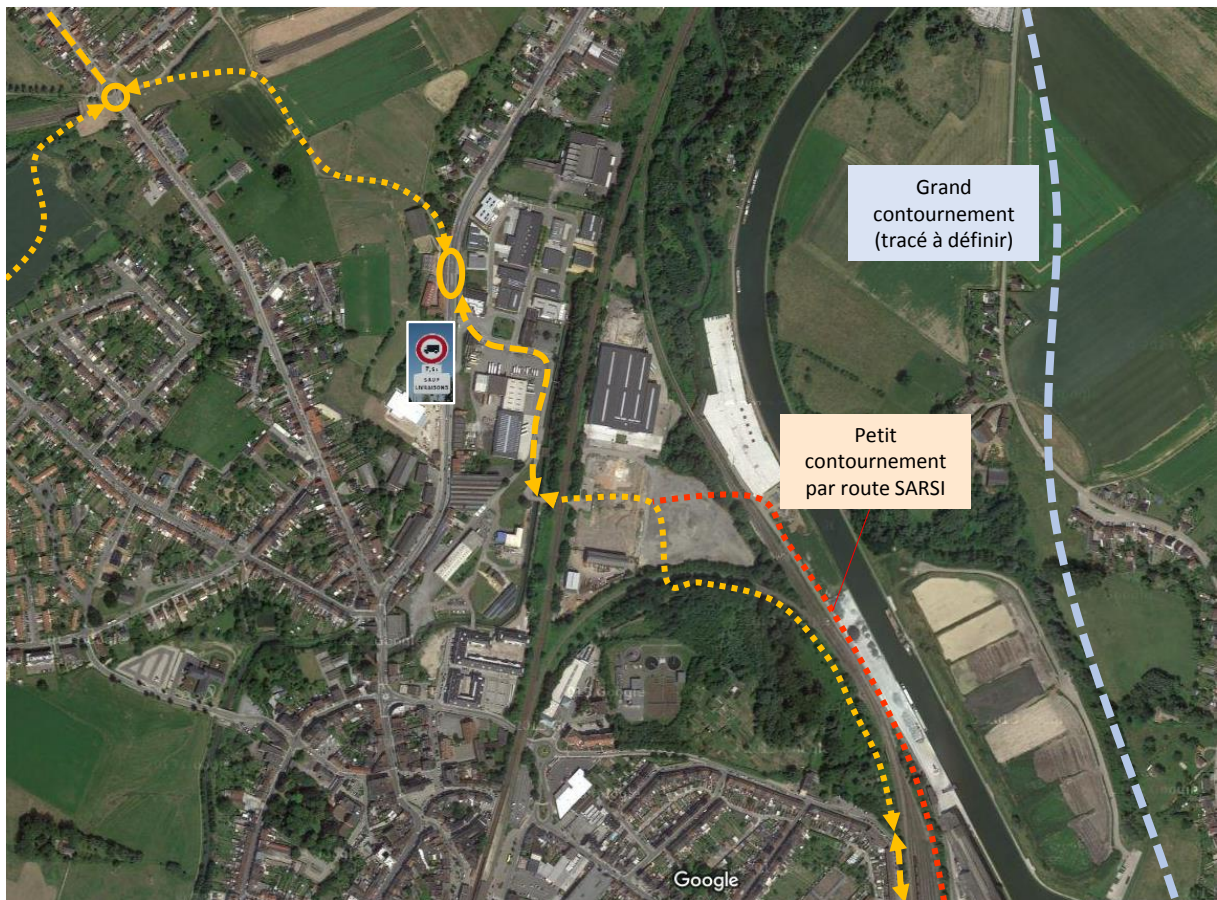


Figure 7 : proposition de tracé d'un mini contournement

Le débouché du site Tubize Plastics sur la RN6 devra faire l'objet d'un aménagement (feu ou rond-point). Juste en face, le tracé d'un chemin menant vers les parcelles remembrées peut servir d'axe à la création d'une nouvelle section de voirie menant jusqu'au rond-point sur la ligne TGV à la chaussée d'Honzocht. Avec un tel petit contournement, on pourrait déjà dévier une bonne partie du trafic de transit empruntant la direction Est-Ouest.



1. Départ de la rue des Forges



2. Passage sous le chemin de fer



3. Traversée de la rue de Bruxelles (RN6)



4. Jonction avec chaussée d'Hondzocht (vue depuis le rond-point sur le TGV)

Figure 8 : proposition de mini contournement – illustration des principaux lieux concernés

Partenaires potentiels

Commune, SARSI, DGO1, propriétaires des parcelles, DGO3 (DCENN et DAFoR)

Montage financier, administratif, juridique et technique

Il s'agit d'un projet complexe qui implique une importante concertation entre toutes les parties potentiellement concernées. Il nécessite des modifications des PCA, des expropriations et constructions d'ouvrages d'art. Néanmoins cette option semble a priori moins coûteuse que les autres tracés proposés, et elle pourrait contribuer de manière significative à l'apaisement du centre-ville : rappelons que le trafic de transit concerne la moitié des véhicules qui passent par le centre-ville.

1.3.3 HYPERCENTRE APAISÉ

Parallèlement à ces mesures d'organisation et d'aménagement du réseau, il est nécessaire de délimiter le périmètre de l'hypercentre à apaiser. Deux grands types de mesures sont à préconiser :

- L'identification du périmètre et l'aménagement de ses portes,
- La mise en évidence de références d'identification de cet hypercentre : végétalisation, mobilier...

Les portes du périmètre sont représentées sur la figure suivante. Elles sont définies par des contraintes physiques (passages sous et sur le chemin de fer), par la densité des fonctions urbaines et par les liens avec la trame verte et bleue. Les types d'aménagements à préconiser sont des mesures de verdurisation, de rétrécissement de la voirie, de création de chicanes, de liaison avec les espaces de stationnement...



Figure 9 : Portes et périmètre de l'hypercentre apaisé

Dans cet hypercentre, on propose de respecter le principe suivant : priorité au confort des piétons et des modes doux, en lien avec la trame verte et bleue, ce qui signifie :

- Trottoirs larges, en bon état et sans obstacle
- Continuité des cheminements : traversées sécurisées et à niveau ou bordures biseautées
- Raccourcis modes doux en intérieur d'îlots
- Espaces partagés sur les voiries peu fréquentées
- Eclairage public concentré sur les cheminements modes doux
- Mobilier urbain de confort
- Traitement végétal léger mais offrant une cohérence et une identité au périmètre (ex : suspensions existantes, à garnir également en hiver)
- En cas de conflit ou de manque d'espace, priorité aux modes doux.

Deux exemples nous semblent intéressants à suivre dans l'hypercentre car ils tendent à respecter ce principe : le passage sous le chemin de fer à la rue des Ponts et le plateau de la gare.



Figure 10 : Plateau de la Gare : voirie assez étroite et de largeur constante ; tout l'espace réiduel est destiné aux modes doux



Figure 11 : Rue des Ponts : porte de l'hypercentre. Sens unique limité avec prédominance des modes doux sur la circulation motorisée

Les poches de stationnement existantes ou à aménager seront connectées à l'hypercentre par des liaisons sécurisées pour les modes doux (Cfr fiche-projet « organisation du stationnement »).