

Présentation des PHASE 1 et 2 – janvier 2008

Plan Intercommunal de Mobilité du Borinage

réalisé par le bureau d'étude Planeco.

Qu'est-ce qu'un PICM ? Quel en est le but ?

Un Plan Intercommunal de Mobilité est un document de planification de la mobilité à l'échelle d'un territoire. Dans ce cas-ci, le territoire à l'étude se compose des communes de Boussu, Colfontaine, Dour, Frameries et Quaregnon.

Le but du PICM est d'améliorer la mobilité, l'accessibilité, les transports en commun, les transports motorisés, la circulation des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes, la gestion du stationnement, la sécurité routière, la qualité et le cadre de vie.

Bref, planifier pour chaque aspect de la mobilité et de manière cohérente, la politique de déplacement pour les prochaines années.

Cette étude s'exécute en trois phases :

- phase 1 : diagnostic et état des lieux de la situation existante. (objet de la présente consultation publique)
- phase 2 : définition des objectifs (objet de la présente consultation publique)
- phase 3 : Définition du plan de mobilité et du plan d'actions, proposition des mesures concrètes

INVITATION A PARTICIPER A LA CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PICM.

Améliorer au maximum la circulation dans notre commune, la rendre la plus cohérente et harmonieuse possible pour les habitants des communes de Dour, Frameries, Quaregnon, Boussu et Colfontaine telle est la volonté du Plan Intercommunal de Mobilité en cours actuellement.

La Phase 1 et la phase 2 sont d'ores et déjà achevées avec l'apport de vos remarques et vos demandes qui nous ont été transmises. Pour poursuivre la collaboration avec les habitants, j'invite les douroises et les dourois désireux de participer au PICM, à venir évaluer et compléter ce premier travail. En effet, une consultation publique aura lieu en présence du bureau d'étude PLANECO chargé de l'élaboration du PICM et des responsables communaux.

CONSULTATION PUBLIQUE :

le 10 Avril 2008 - 19h00 au Centre culturel de Dour

Grand Place, 1 - 7370 Dour

Vous pouvez également **contribuer à cette démarche** en faisant connaître votre opinion ou vos remarques par courrier auprès du Collège communal, Administration communale, Grand Place, 1 à 7370 Dour jusqu'au 25 avril 2008.

Le dossier **est consultable** au Service communal des Travaux, rue Pairois, 54 à 7370 Dour **du 17 mars au 25 avril 2008** les lundis/mardis/jeudis et vendredis de 9h00 à 12h00 et le mercredi de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h00.

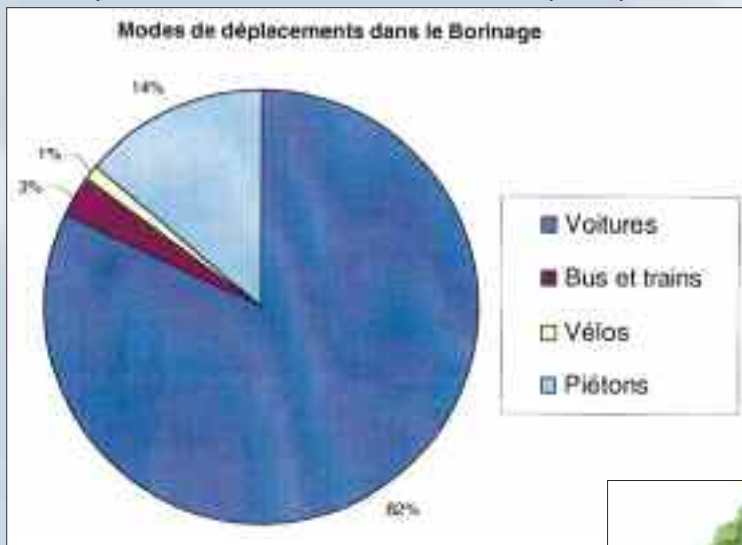
Pour plus d'informations

- le PICM Borinage est consultable en ligne à l'adresse suivante : <http://www.planeco.be/projets.php>
- MET – Direction régionale des transports - Site internet du MET : <http://mobilite.wallonie.be>

Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic

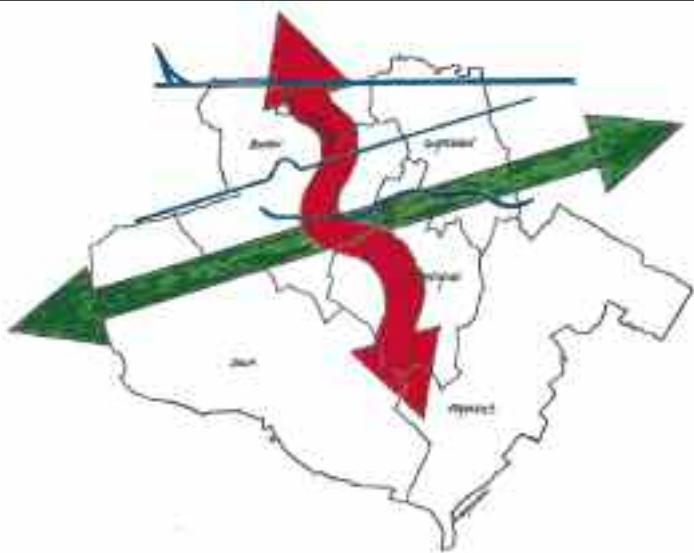
Le périmètre d'études du PICM concerne les cinq communes suivantes : Boussu, Colfontaine, Dour, Frameries et Quaregnon. Une cartographie est consultable à la page 22.

Nous exposons ci-dessous un résumé des principaux constats :



Dans le Borinage, l'essentiel des déplacements se réalise en voiture. Par conséquent, il est nécessaire d'augmenter la part modale des piétons, des cyclistes et des déplacements en transports publics. Dans ce contexte, améliorer la qualité et la performance des réseaux de transports en commun, des réseaux pédestres (sentiers, ruelles, trottoirs, passages pour piétons,...) ainsi que les pistes cyclables sont des enjeux fondamentaux.

Les autoroutes et axes régionaux principaux du réseau sont sans surprise les voies les plus chargées, notamment les N51, N550, N552, N549, N547, N545, N546 et N544 (voir carte en page ...)



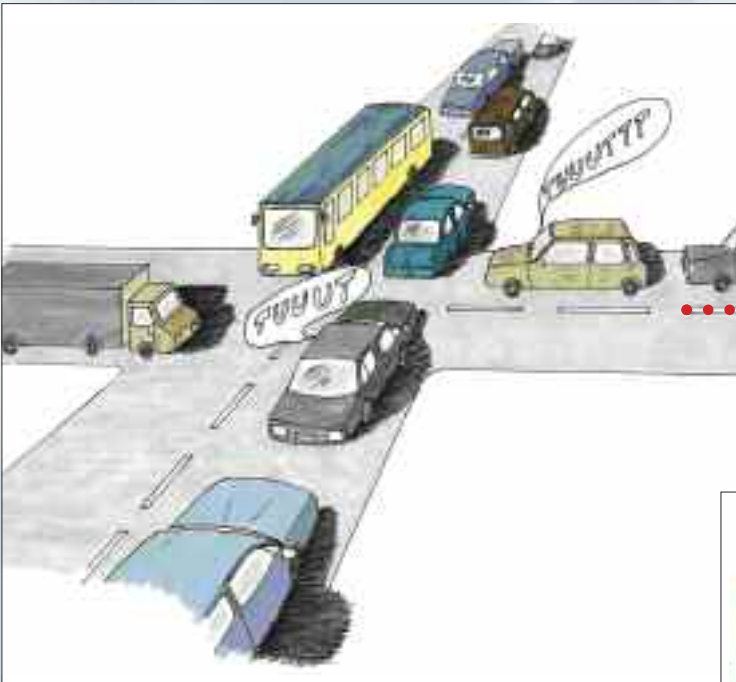
Sur les grands axes routiers, la communication est/ouest est aisée, alors que la communication nord/sud est plus laborieuse. Dans ce cadre, la seule dorsale efficace est la N545 (entre Frameries et Quaregnon).

Cependant, le plus souvent, les mouvements nord/sud se font par des routes étroites répertoriées surtout sur les territoires de Colfontaine, Quaregnon et Boussu.

La connexion entre l'axiale boraine (N550) et l'autoroute est particulièrement mauvaise. Une piste de réflexion pourrait donc être la création

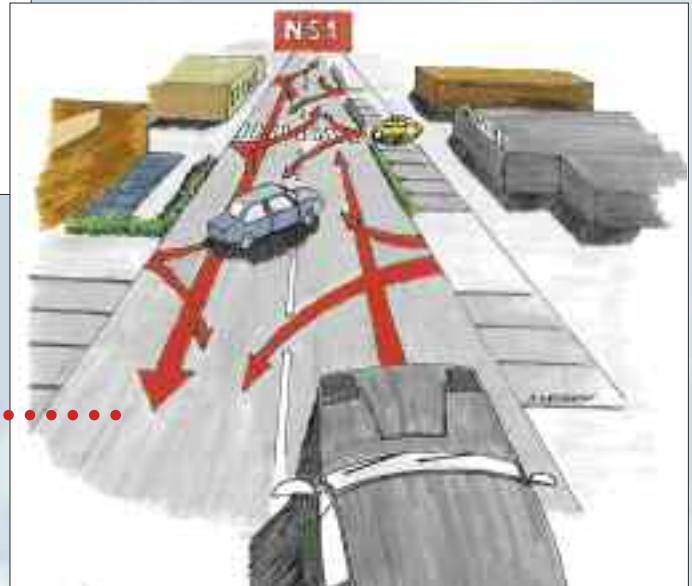
d'une connexion entre l'axiale boraine et l'autoroute à hauteur de Hornu-St-Ghislain, de manière à soulager le réseau local de Colfontaine, Boussu et Quaregnon. Ceci permettrait ainsi de meilleures liaisons intercommunales.





Dans les centres urbains des communes à l'étude, ainsi que sur l'axiale boraine (N550), la N51 et la N547 vers St-Ghislain, la circulation aux heures de pointe est difficile et des embouteillages ponctuels sont réguliers.

Sur la N51 (entre Quaregnon et Boussu), on constate des problèmes d'accessibilité, de fluidité et de sécurité routière occasionnés notamment



par les nombreuses entrées et sorties (dues aux commerces, services, administrations, écoles,...), par les croisements de flux et les nombreux carrefours implantés sur cet axe.

La circulation dans les centres pose souvent des problèmes de sécurité routière liés à une vitesse trop élevée.

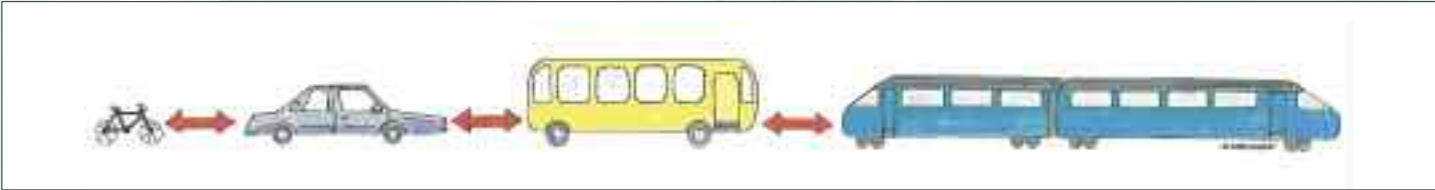
Il existe également beaucoup de traversées difficiles, source d'insécurité pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes :



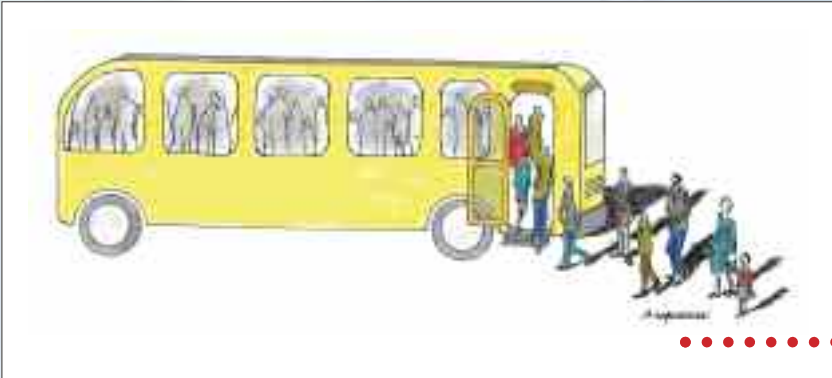
- sur les grands axes et les traversées des centres et des villages (par exemple N51, 552, 549, 545, 546, 544- voir carte en page 22)
- à proximité des écoles
- dans les quartiers d'habitat.

Les principaux problèmes des personnes à mobilité réduite sont liés à la difficulté d'accès aux trottoirs et à leur largeur insuffisante sur une grande partie du territoire du Borinage.





Il faut, d'une part, améliorer la synchronisation des correspondances entre les bus, les trains. et d'autre part, développer l'accessibilité et la capacité des parcs de stationnement des vélos et des véhicules à moteur à proximité des gares.

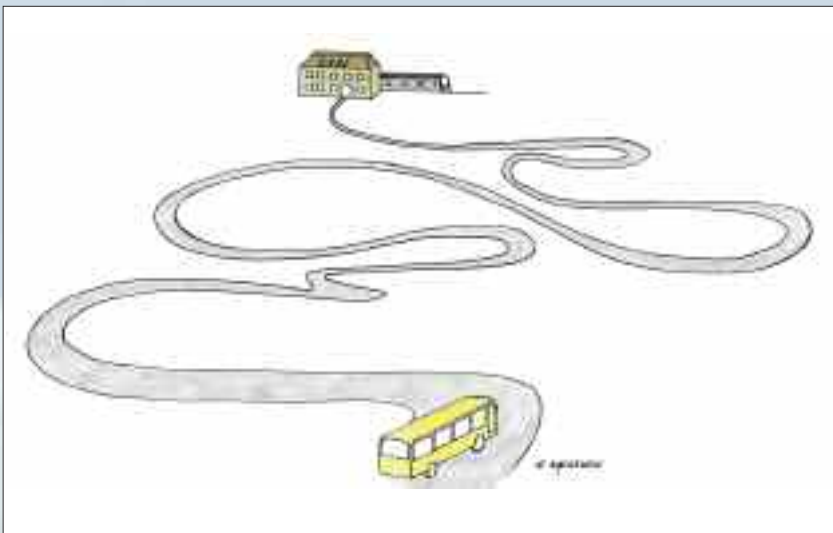


Les bus circulant sur les lignes principales sont souvent saturés aux heures de pointe, notamment lors de la sortie des écoles.

Dans le futur, le TEC envisage d'ailleurs faire circuler des bus ayant une capacité plus élevée sur ces lignes.

Les bus n'ont pas toujours un parcours très direct. De ce fait, il est important d'améliorer la performance du service :

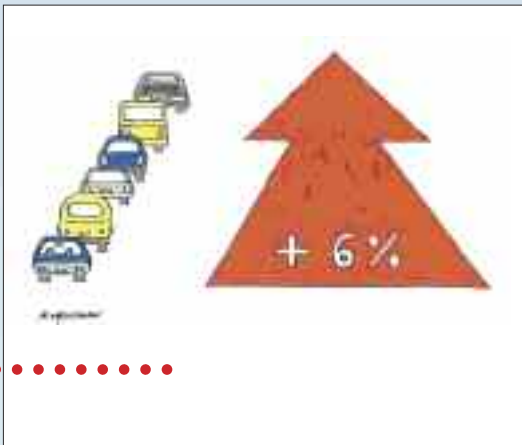
- en réduisant le temps de parcours pour l'usager ;
- en rendant les lignes plus directes ;
- en améliorant la vitesse commerciale des bus ;
- en augmentant la fréquence des bus ;
- en améliorant la desserte de certains villages ;
- en informant mieux les clients (par exemple par des cartes pédagogiques du réseau)



Au cours des dernières années, le transport de marchandises par route a considérablement augmenté. Sans changement de comportement et de politique, d'un part, et en fonction de l'évolution du trafic dans le passé, les prévisions et les projets programmés d'autre part, on prévoit qu'une évolution globale de 6 % du trafic motorisé doit encore s'amplifier dans les années à venir. (Echéance 2017).

On peut constater les aspects négatifs de cette amplification tels que le bruit, la congestion du trafic, les émissions polluantes, les accidents, la dégradation des voiries, le stationnement des poids lourds dans les quartiers résidentiels, etc. Ces problèmes engendrent une diminution de la qualité et la convivialité de l'environnement urbain.

Dès lors, canaliser et mieux gérer le trafic motorisé est nécessaire afin de permettre un développement économique et une amélioration de la qualité de vie des centres et des quartiers.



Phase 2 : Définition des objectifs du PICM

Trois objectifs:

Objectifs liés aux déplacements doux

Objectifs liés aux transports en commun

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

1) Objectifs liés aux déplacements doux

Objectifs	Sous-objectifs
<ul style="list-style-type: none">■ Mise en place d'un réseau structurant et continu pour les déplacements doux■ Améliorer la convivialité des centres et la qualité des espaces publics■ Privilégier l'intermodalité■ Sécuriser le réseau régional aux endroits accidentogènes	<p>Supra communaux</p> <ul style="list-style-type: none">■ Etudier l'augmentation de l'emprise des déplacements doux sur l'espace public■ Encourager l'utilisation de la marche et entretenir et valoriser les réseaux de promenades, sentiers et ruelles car elles forment des connexions rapides pour les modes doux■ Etudier un réseau structurant et cohérent pour piétons et cyclistes interconnecté entre les communes du périmètre d'études■ Mise à disposition des riverains d'une cartographie didactique de ces réseaux■ Privilégier l'extension du Ravel et le connecter aux réseaux cyclables futurs■ Améliorer le passage des barrières urbaines et naturelles■ Promouvoir des nouvelles méthodes de transport (location de vélo, transport en commun + vélo, vélo électrique,) car sharing, covoiturage■ Aménager des emplacements vélos dans les pôles et les gares et étudier la possibilité de les transporter dans les transports en commun■ Sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes difficiles■ Augmenter la qualité des trottoirs par un entretien régulier et une rénovation progressive en fonction des budgets communaux■ Veiller à prendre en compte lors de chaque aménagement des critères d'accessibilité pour les PMR et piétons■ Améliorer les accès aux transports en commun pour les PMR■ Sécuriser les pôles générateurs de trafic par des aménagements types, en conservant une homogénéité. (Aux abords d'écoles, des cheminements écoliers pour l'ensemble des déplacements doux, des arrêts TEC, à proximité des équipements communautaires,...) par des aménagements tels que : casse-vitesse ; dévoiement ; réduction de l'espace disponible pour les usagers motorisés ; bacs à fleur ; plantations ; amélioration de la lisibilité de la signalisation aux abords des écoles.

2) Objectifs liés aux transports en commun

Objectifs	Sous-objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place d'un réseau structurant et efficace ■ Améliorer l'accessibilité et la traversée des centres ■ Privilégier l'intermodalité 	<p>Supra communaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer la performance des bus par des parcours plus directs vers les principaux pôles, étudier une relation semi-directe via l'axiale boraine pour Mons ■ Augmenter la vitesse commerciale de certains tronçons par des aménagements adaptés : <ul style="list-style-type: none"> - aménagements de sites propres - obtenir la fluidité des carrefours par la modulation du phasage des feux ■ Etude de l'adéquation entre l'offre et la demande, ainsi que la fréquence des Trsp commun ■ Assurer une bonne desserte des quartiers ■ Restructurer le réseau avec une offre de bus express ■ Augmenter l'offre aux heures de pointe par la mise en service de bus articulés sur les lignes principales ■ Travailler en collaboration avec les taxis pour des offres de transports à la demande aux heures creuses et dans les parties les moins denses du territoire ■ Calibrer les principaux carrefours et voiries concernés par la restructuration du réseau ■ Améliorer l'information auprès des usagers en réalisant notamment une cartographie complète et pédagogique de l'offre de TEC sur le territoire ■ Revoir le marketing et la tarification des transports en commun ■ Promouvoir des nouvelles méthodes de transport (car sharing, transports en commun à la demande, covoiturage, système de transport en commun express, vélo+transports en commun) ■ Optimiser les connexions et correspondances entre les réseaux TEC et SNCB

3) Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

Objectifs	Sous-objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place d'un réseau structurant efficace, sécurisé et maîtrise du trafic de transit ■ Améliorer l'efficacité du réseau des voiries régionales ■ Maîtriser le trafic des poids lourds ■ Améliorer l'accessibilité et la traversée des centres ■ Privilégier l'intermodalité et les moyens de déplacement durables ■ Gérer et planifier le stationnement 	<p>Supra communaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Structuration du réseau (carrefours et voiries) à recalibrer pour maintenir le trafic de transit sur des voiries adaptées ■ Dissuader le trafic de transit par une hiérarchisation cohérente et renforcée (aménagement de plateau ralentisseurs, zone30, sens unique, dévoiement, bornes, rétrécissement de voirie, casse-vitesse,...) ■ Améliorer la connexion de l'axiale boraine vers l'est (N51) et le nord (autoroute, N547, N51) ■ Calibrer les principaux carrefours et voiries concernés en fonction de cette restructuration du réseau, y compris les zones limitrophes au périmètre d'étude ■ Instaurer, en concertation avec les communes limitrophes et la région, des itinéraires et des zones d'exclusions ■ Travail centré sur les pôles d'attractions et le réseau structurant ■ Promouvoir des nouvelles méthodes de transport (car sharing, covoiturage, transport en commun à la demande, vélo électrique,...) ■ Encourager des plans de déplacements d'entreprises ■ Encourager des plans de déplacements scolaires ■ Réduire les nuisances sonores par l'utilisation de revêtement non bruyant ■ Augmenter les contrôles dans les zones commerciales ■ Offrir un stationnement sécurisant ■ Analyser les possibilités de création de parkings

PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS DE LA COMMUNE DE DOUR

Objectifs liés aux déplacements doux

- Mise en place d'un réseau communal des déplacements doux.

Sous- objectifs liés aux déplacements doux

- Manque de passages piéton à certains endroits
- Améliorer et sécuriser la traversée de la N552
- Créer des réseaux cyclables et piétons en prenant notamment en compte les sentiers et les ruelles
- Réalisation du RAVEL

Objectifs liés aux transports en commun

- Améliorer l'offre rurale et la connexion aux principaux pôles

Sous- objectifs liés aux transports en commun

- Insuffisance de desserte TEC surtout sur la partie rurale du territoire
- Proposer un service à la demande
- Etudier la possibilité d'une ligne express vers Mons
- Analyser la connexion éventuelle en TC des gares de Thulin ou de Hainin à Dour

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Améliorer l'accessibilité et la traversée du centre de Dour

Sous- objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Maîtrise du trafic de transit et de la vitesse au centre
- Réflexion sur l'aménagement d'un contournement au nord par l'axiale boraine ou par celui indiqué au plan de secteur
- Maîtrise du trafic de transit des poids lourds
- Prise en compte de la problématique des écoles au centre (fluidité, sécurité routière,...)
- Maîtrise des vitesses pratiquées
- Amélioration de la gestion des parkings
- Déclasser la N552 au niveau de Dour pour des raisons de sécurité (réduire à une bande de circulation par sens)
- Repenser des aménagements de carrefours
- Analyse des futurs projets

