Actualisation du Plan communal de mobilité de Dour

Phase 3 : Plan d'actions

Rapport final mis à l'enquête publique

18 décembre 2023

Version	Transmission	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
01	18.12.2023	Rapport intermédiaire	4566_PCM-Dour_Rapport_Phase_3_2023-05-08	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
02	15.12.2023	Rapport final mis à EP		Paul PLAK	Brigitte LORIDAN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur – Directeur de Projets
- **Brigitte Loridan** –Chef de Projets
- **Maxime Gabriel** – Chargé d'études

Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles
Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75
http://www.agora-urba.be

TABLE DES MATIÈRES

CHRONOLOGIE DU DOSSIER 9

GLOSSAIRE 10

INTRODUCTION 15

LA PHASE 3 : LE PLAN D'ACTIONS 15

Rappel des objectifs poursuivis en phase 2 16

Les indicateurs de résultats et d'impacts 17

1. VOLET PIETON ET PMR 19

Fiche 1.1 : Réseau structurant piéton 20

Fiche 1.2 : Aménagement de trottoirs conformes 24

Fiche 1.3 : Aménagement de zone de rencontre 26

Fiche 1.4 : Continuité des aménagements piétons 30

2. VOLET CYCLABLE 32

Fiche 2.1 : Réseau structurant cyclable 33

Fiche 2.2 : Signalétique adressée aux modes actifs 39

Fiche 2.3 : Stationnement vélo 41

3. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE BUS 44

Fiche 3.1 : Intégrer les discussions de l'OCBM 46

Fiche 3.2 : Aménagement des arrêts de bus 49

4. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE RAIL 51

Fiche 4.1 : Connexion avec la gare de Thulin 53

Fiche 4.2 : Connexion avec la gare de Saint-Ghislain 55

5. VOLET INTERMODALITÉ 57

Fiche 5.1 : Développement des Mobipoints à travers la commune 59

Fiche 5.2 : Développement du Mobipôle communal 62

6. VOLET ROUTIER 65

Fiche 6.1 : Gestion des vitesses et zones partagées 68

Fiche 6.2 : Schéma de circulation du centre-ville 73

7. VOLET GESTION DE LA DEMANDE 79

Fiche 7.1 : Maitrise du développement territorial et la mobilité engendrée – l'extension de la ZAE 81

Fiche 7.2 : Projets répondant à la demande repris dans l'inventaire de la Commune 82

8. VOLET GESTION DE L'OFFRE 83

Fiche 8.1 : Communication et sensibilisation communale 85

Fiche 8.2 : Service d'appui aux cyclistes 87

Fiche 8.3 : Station véhicules partagés 89

Fiche 8.4 : Adhésion à une centrale de mobilité supracommunale 91

9. VOLET STATIONNEMENT 93

Fiche 9.1 : Politique de stationnement pour les véhicules motorisés 95

Fiche 9.2 : Catégorisation du stationnement sur la commune 98

Fiche 9.3 : Emplacement de stationnement pour motocyclistes 102

Fiche 9.4 : Signalétique des parkings communaux 104

10. VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISE PAR LA ROUTE 108

Fiche 10.1 : Carte de limitation du tonnage 110

Fiche 10.2 : Zones de stationnement poids-lourds 113

11.VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE 116

Fiche 11.1 : Renforcer l'autonomie de l'élève 118

Fiche 11.2 : La rue scolaire 122

Fiche 11.3 : Le pédibus 124

Fiche 11.4 : Le vélobus 126

Fiche 11.5 : Le dépose-minute 128

Fiche 11.6 : Gestion de la vitesse 130

Fiche 11.7 : Actualiser les sites internet des écoles et de la Commune 132

12.VOLET AMELIORATION DES CADRES DE VIE 134

Esquisse 1 : Réaménagement avenue Victor Regnart 135

Esquisse 2 : réaménagement carrefour rue Grande Veine & rue Béatam 139

Esquisse 3 : Réaménagement rue Basse & rue du Quesnoy 142

Esquisse 4 : Réaménagement carrefour rue des Andrieux & rue de Élouges (N552) 148

Esquisse 5 : réaménagement carrefour route Verte & rue Viane 152

Esquisse 6 : réaménagement carrefour rue des Vainqueurs & rue Ropaix 155

Esquisse 7 : réaménagement carrefour rue Ropaix & chemin de Wasmes 158

CONCLUSION 161

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Exemple d'Excel permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023) 17
Figure 2 : Exemple de « shapefile » du système QGIS permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023) 18
Figure 3 : logo de la vision FAST (SPW, 2019) 19
Figure 4 : Grand rue, intégrée au réseau structurant piéton, avec ses commerces. 21
Figure 5 : réseau piéton structurant (Agora, 2023) 22
Figure 6 : RAVeL, connexion cyclo-piétonne, indiqué par le signal F99a (Agora 2023) 23
Figure 7 : signalisation des zones de rencontres (Sécurothèque, 2023) 26
Figure 8 : Zone de rencontre aménagée à Elouges (Agora, 2023) 27
Figure 9 : devant l'école Plantis (Agora 2023) 27
Figure 10 : Projection de la rue des Fondsvarts (Dour), mise en zone de rencontre (Agora, 2023) 27
Figure 11 : Projection de la Courteville (Elouges), mise en zone de rencontre (Agora, 2023) 28
Figure 12 : Projection de la rue Nachfer (Wihéries), mise en zone de rencontre (Agora, 2023) 28
Figure 13 : Exemple d'aménagement d'une traversée piétonne de qualité (SPW, Sécurothèque n°80) 31
Figure 14 : Site propre cyclo-piéton du contournement de Dour, liant le RAVeL au nord de la Commune (Agora, 2023). 34
Figure 15 : réseau structurant cyclable projeté (Agora, 2023) 35
Figure 16 : la rue Decrucq, en sens unique limité (Agora, 2023) 38
Figure 17 : exemple de signalétique pour un RAVeL (Agora, 2023) 40
Figure 18 : Point vélo du Belvédère (Agora, 2023) 41
Figure 19 : évaluation de la qualité d'un stationnement vélo selon les considérations contemporaines (Agora, 2021) 42
Figure 20 : Schéma d'un arceau en U inversé équipé d'une barre horizontale (VDMC Piéton Bruxelles, 2014) 42
Figure 21 : logo du TEC (SPW, 2019) 44
Figure 22 : la place Verte, point d'arrêt de multiples lignes de bus (Agora, 2023) 47
Figure 23 : Extrait documents ateliers OCBM mars 2023 (SPW-AOT, 2023) 48
Figure 24 : Arrêt TEC rue d'Elouges, sur la N552 (Agora, 2023) 49
Figure 25 : logo de la Société Nationale des Chemin de fer Belge 51
Figure 26 : chemin de fer sur une seule voie, à hauteur de Thulin (Agora, 2023) 52
Figure 27 : gare de Thulin (Agora, 2023) 53
Figure 28 : gare de Saint-Ghislain (Agora, 2023) 55
Figure 29 : parking vélo couvert et surveillé en gare de Saint-Ghislain, permettant d'effectuer un transfert modal en toute sécurité et sans perte de temps à la gare (Agora, 2023) 57
Figure 30 : schéma de synthèse des Mobipôles – Mobipoints (Agora, 2023) 58
Figure 31 : Mobipoint de l'arrêt DOUR - Place (Agora, 2023) 59
Figure 32 : Mobipôle en devenir de Dour, la place Verte (Agora, 2023) 62
Figure 33 : esquisse d'aménagement de la place Verte (Agora, 2023) 63
Figure 34 : Contournement du centre-ville de Dour (Agora, 2023) 65
Figure 35 : Schéma synthétique du concept de hiérarchie viaire (Agora, 2023) 66
Figure 36 : Schéma de cohabitation des usagers sur les différentes classes de voiries (Agora, 2023) 67
Figure 37 : extrait du PiCM de 2009 ; le document prévoyait à l'époque la première zone 30 du centre-ville 69
Figure 38 : carte des limitations de vitesse en cours sur la commune (Agora, 2023) 70
Figure 39 : carte des limitations de vitesse proposées (Agora, 2023) 71
Figure 40 : zone 30, zone 50, zone 70 et zone de rencontre maintenue dans le nouveau plan des régimes de vitesse (Agora, 2023) 72
Figure 41 : Schéma de circulation du centre-ville : situation existante (Agora, 2023) 74
Figure 42 : schéma de circulation du centre-ville : mailles (Agora, 2023) 75
Figure 43 : schéma de circulation du centre-ville : situation projetée (Agora, 2023) 76
Figure 44 : schéma de circulation du centre-ville : comportement modifié (Agora, 2023) 77
Figure 45 : Parmi d'autres, le chantier du centre Athéna (Agora, 2023) 79
Figure 46 : Futur quartier du Champ de la Gayolle (Agora, 2023) 80
Figure 47 : Extrait Plan de secteur - source : WalOnMap 81

Figure 48 : Aire de covoiturage sur le parking Athéna (Agora, 2023) 83
Figure 49 : exemple de borne de réparation pour vélo (DH, 2023) 84
Figure 50 : borne de recharge pour véhicules électriques à Bruxelles (Le Soir, 2018) 84
Figure 51 : Communication communale sur les phases 1 et 2 du PCM, en avril 2023 (Agora, 2023) . 85
Figure 52 : service de réparation vélo de Dour (Agora, 2023) 87
Figure 53 : illustration de la formation trafic organisée par le GRACQ (GRACQ, 2019) 88
Figure 54 : station de véhicule partagé (Google, 2023) 89
Figure 55 : la Grand' Place se prêterait au lancement d'une station de véhicule partagé (Agora, 2023) 90
Figure 56 : maison communale de Dour (Agora, 2023) 91
Figure 57 : site internet de la centrale de mobilité des Plaines de l'Escaut 92
Figure 58 : taxi-social de Dour (Agora, 2023) 92
Figure 59 : Gestion du stationnement dans le centre-ville (Agora, 2023) 93
Figure 60 : graphique d'illustration de l'intérêt d'une gestion de l'offre de stationnement (Agora, 2023) 95
Figure 61 : poche de stationnement de la place Verte (Agora, 2023) 98
Figure 62 : photo aérienne parking rue Général Leman (WalOnMap, 2023) 99
Figure 63 : extrait Sécurothèque 99
Figure 64 : photo aérienne rue Grande Veine (WalOnMap, 2023) 100
Figure 65 : exemple de liaison intégrée au trottoir (Stradus, 2023) 101
Figure 66 : motards traversant la commune (Agora, 2023) 102
Figure 67 : accès au parking Athéna (Agora, 2023) 104
Figure 68 : exemple de panneau (F34b1) à destination des piétons (Agora, 2018) 105
Figure 69 : exemples de panneaux à destination des piétons (Agora, 2018) 106
Figure 70 : carte de la signalisation des poches de stationnement, adressée aux véhicules motorisés (Agora, 2023) 106
Figure 71 : carte de la signalisation des poches de stationnement, adressée aux piétons (Agora, 2023) 107
Figure 72 : centralité urbaine nécessitant une limitation du trafic de transit poids-lourds, rendu possible par le nouveau contournement (Agora, 2023) 110
Figure 73 : carte des itinéraires poids lourds (Agora, 2023) 111
Figure 74 : remorques stationnées à la rue Moranfayt, sur l'espace prochainement aménagé en piste cyclo-piétonne (Agora, 2023) 113
Figure 75 : carte du stationnement poids lourds (Agora, 2023) 114
Figure 76 : extrait du cadastre bordant la route Verte, sur sa section entre la rue Ropaix et la rue d'Offignies, présentant l'élargissement de l'espace public (WalOnMap, 2023) 115
Figure 77 : tableau de synthèse des actions applicables à chaque établissement scolaire de la commune (Agora, 2023) 119
Figure 78 : La rue scolaire de Wihéries (Agora, 2023) 122
Figure 79 : déroulement de la procédure d'instauration d'une rue scolaire (Sécurothèque, 2020) 123
Figure 80 : logo du pédibus de la Cellule Education à la Mobilité et Sécurité routière (SPW, 2020) . 124
Figure 81 : cercle vicieux de l'automobile individuelle et cercle vertueux des modes actifs (Durieux Marianne, 2023) 125
Figure 82 : logo du vélobus de la Cellule Education à la Mobilité et à la Sécurité routière (SPW, 2021) 126
Figure 83 : Exemple de dépose-minute à Soignies (Google, 2023) 128
Figure 84 : Dispositif de sécurisation aux abords de l'école de Petit-Dour (Agora, 2023) 130
Figure 85 : Ecoles de Petit-Dour et de Blaugies (Agora, 2023) 131
Figure 86 : site internet de Dour, mettant en évidence les différentes initiatives de mobilité 132
Figure 87 : issu du précédent PCM, le réaménagement de la rue de Elouges (N552) finalisé en 2019 (Agora, 2023) 134
Figure 88 : Avenue Victor Regnart (Agora, 2023) 135
Figure 89 : esquisse de réaménagement de l'Avenue Victor Regnart (Agora, 2023) 136
Figure 90 : entrée de l'avenue, depuis le giratoire du Belvédère (Agora, 2023) 137
Figure 91 : parvis de la caserne de pompier (Agora, 2023) 138
Figure 92 : intersection de la rue de la Grande Veine et du RAVeL (Agora, 2023) 139
Figure 93 : esquisse d'aménagement à la rue de la Grande Veine (Agora, 2023) 140
Figure 94 : intersection de la rue de la Grande Veine avec la rue Béatam (Agora, 2023) 141
Figure 95 : la rue du Quesnoy, à Wihéries (Agora, 2023) 142
Figure 96 : coupe de principe de la rue du Quesnoy, intégrant les différents modes 143

Figure 97 : esquisse de circulation pour les rues Basse, du Quesnoy et voie du Tram à Wihéries (Agora, 2023) *144*
Figure 98 : esquisse de réaménagement de l'intersection entre la rue Basse et la voie du Tram (Agora, 2023) *145*
Figure 99 : esquisse de réaménagement du carrefour de la rue du Quesnoy avec la voie du Tram (Agora, 2023) *146*
Figure 100 : intersection de la voie du Tram et de la rue du Quesnoy, depuis l'avenue V. Regnart (Agora, 2023) *147*
Figure 101 : entrée de la voie du Tram, depuis la rue du Quesnoy (Agora, 2023) *147*
Figure 102 : carrefour de la rue de Elouges # rue des Andrieux (Agora, 2023) *148*
Figure 103 : esquisse de réaménagement n°4 (Agora, 2023) *149*
Figure 104 : giratoire de la N552#N553 (Agora, 2023) *150*
Figure 105 : giratoire de la rue de Elouges (N552) et de la rue des Canadiens (Agora, 2023) *151*
Figure 106 : la route Verte, en direction de Petit-Dour (Agora, 2023) *152*
Figure 107 : esquisse d'aménagement de l'intersection rue Viane - route Verte (Agora, 2023) *153*
Figure 108 : intersection de la rue Viane et de la route Verte (Agora, 2023) *154*
Figure 109 : rue Ropaix, à hauteur de la rue des Vainqueurs, depuis Frameries (Agora, 2023) *155*
Figure 110 : Esquisse de réaménagement de l'intersection de la rue Ropaix et de la rue des Vainqueurs (Agora, 2023) *156*
Figure 111 : intersection de la rue des Vainqueurs avec la rue Ropaix (Agora, 2023) *157*
Figure 112 : intersection entre la rue Ropaix et le chemin de Wasmes (Agora, 2023) *158*
Figure 113 : esquisse de réaménagement du carrefour de la rue Ropaix avec le chemin de Wasmes (Agora, 2023) *159*
Figure 114 : exemple d'aménagement similaire à Beffe (Rendeux), à l'intersection de la rue de l'Eglise et de la route d'Amonines (Google, 2023) *160*
Figure 115 : Tableau de bord *164*
Figure 116 : carte de localisation des 10 actions principales (Agora, 2023) *166*

CHRONOLOGIE DU DOSSIER

Phase	Présentation / réunion / diffusion des documents / …	Date
Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic	Réunion de démarrage	30/03/2021
	Comité technique (intermédiaire)	18/01/2022
	Diffusion du document final	10/03/2022
Phase 2 : Définition des enjeux et objectifs	Comité technique (intermédiaire)	17/11/2022
	Présentation à la CCATM (phases 1 et 2)	12/12/2022
	Présentation au Conseil Communal (phase 1 et 2)	16/02/2023
	Présentation à la population	25/04/2023
Phase 3 : Plan d'actions	Réunion de lancement	27/03/2023
	Atelier mobilité scolaire	21/03/2023
	Atelier points-noirs	19/04/2023
	Réunion technique (intermédiaire)	22/06/2023
	Approbation rapport intermédiaire par le CT	05/10/2023

GLOSSAIRE

ANPR	**Automatic Number Plate Recognition.** Caméra destinée à identifier les plaques d'immatriculation de véhicules utilisées pour des radars tronçons, traversée de zone limitée, …
AOT	**Autorité Organisatrice de Transport.** Organe régional qui encadre l'OTW.
AWSR	**Agence Wallonne de Sécurité Routière.**
Autopartage	Initiative communautaire permettant une utilisation partagée d'une flotte de véhicules (mise en libre-service) par différents usagers à tour de rôle.
BCS	**Bande Cyclable Suggérée**. Revêtement différencié permettant de mettre en évidence et attirer l'attention sur un espace où le cycliste est invité à circuler sur la chaussée sans pour autant lui être exclusivement réservé, à l'inverse d'une piste cyclable.
BHNS	**Bus à Haut Niveau de Service.** Réseau de bus disposant d'aménagements spécifiques et de fréquences élevées permettant un transport compétitif d'un nombre élevé de passager.
Car-sharing	Organisation de partage d'un parc de voitures par une association de souscripteurs.
CCATM	**Commission consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité.**
CeM	**Conseiller en Mobilité.** Il est un relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme.
Chronobus	Lignes de bus structurantes qui, par rapport aux lignes « classiques », présentent de forts enjeux d'amélioration de régularité, de temps de parcours et de confort des usagers.
CLM	**Centrale de Mobilité locale et régionale** – décret en cours.
CoDT	**Code du Développement Territorial.**
Congestion	État qui permet d'évaluer l'encombrement d'une voirie. Une voirie est dite « congestionnée » lorsque son niveau d'utilisation avoisine les 80% de sa capacité.
Covoiturage	Utilisation par plusieurs automobilistes d'une seule voiture pour effectuer ensemble le même trajet.
Critères CRASC	En matière cyclable, critères de **Cohérence**, **Rapidité** – caractère direct –, **Agrément**, **Sécurité** et **Confort** permettant de définir la qualité d'un tronçon.
CRR	**Centre de Recherche Routière.**

Espace partagé	Zone de rencontre ou zone résidentielle, telle que définie dans une circulaire du 13 mai 2011 en Wallonie.
EVP (trafic)	**Équivalent Véhicule Privé/Particulier**. Équivalence de véhicules prenant en compte la gêne engendrée par l'encombrement des différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients. Il traduit le volume occupé par un véhicule qui n'est pas un véhicule personnel en véhicule personnel et permet d'évaluer la capacité de circulation des voiries : • 1 camion ou 1 bus = 2 voire 3 evp ; • 1 voiture + caravane = 2 evp ; • 1 vélo/scooter/trottinette = 0.5 evp ;
EVP/h	**Équivalent véhicule privé** par heure (unité usuelle d'intensité de la circulation).
EVP/j	**Équivalent véhicule privé** par jour (unité usuelle d'intensité de la circulation).
EMSR	**Éducation Mobilité Sécurité Routière.**
FAST 2030	Vision stratégique d'aménagement pour 2030 promue par le gouvernement wallon veillant à favoriser la **Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et le Transfert modal** et par la même occasion réduire l'encombrement des routes.
FCD	**Floating Car Data**. Données issues des systèmes embarqués des véhicules permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.
FEDER	**Fonds Européen de Développement Régional.**
FMD	**Floating Mobile Data**. Données issues des réseaux des opérateurs de téléphonie mobile et permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.
GCU	**Guide Communal d'Urbanisme.**
GRU	**Guide Régional d'Urbanisme.**
HPM	**Heure de Pointe du Matin.**
HPS	**Heure de Pointe du Soir.**
HR Rail	Employeur de l'ensemble du personnel de la SNCB et d'Infrabel.
Infrabel	Exploitant de l'ensemble du réseau ferré belge (>< SNCB & HR-Rail).
ITS	**Système de Transport Intelligent (Intelligent Transport System).**

MaaS	**Mobility As A Service** : concept reposant sur le principe de faire de la mobilité un service complet et intégré, en proposant par exemple tous les modes de transport, publics comme privés, via une application client unique (logique d'abonnement « forfaitaire »).
Mobipôle	Lieux, des « hubs », où convergeront différentes offres et infrastructures de mobilité.
Mobipoint	Point urbain de multimodalité, sans transport public structurant (gare, ligne de bus structurante) sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le mobipôle à proximité.
OTW	**Organe de Transport de Wallonie.**
OCBM	**Organe de Consultation des Bassins de Mobilité.**
P+R	**Park & Ride :** parking relais, de transit, ou de délestage.
PAE	**Pôle d'Activité Economique** correspondent aux espaces aménagés et équipés pour accueillir des activités économiques
PCDN	**Plan Communal de Développement de la Nature.**
PCDR	**Programme Communal de Développement Rural.**
PCM	**Plan Communal de Mobilité.**
PCS	**Plan de Cohésion Social.**
PICC	**Projet Informatique de Cartographie Continue**. Le PICC est la référence cartographique numérique en 3D de la Wallonie. On y retrouve tous les éléments identifiables du paysage wallon selon leurs coordonnées x, y, z, avec une précision inférieure à 25 cm.
PICM	**Plan interCommunal de Mobilité.**
PDE	**Plan de Déplacements d'Entreprise.**
PDS	**Plan de Déplacements Scolaires.**
PEM	**Pôle d'Echanges Multimodaux.**
PIMACI	**Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité.**

PIWACY	**Plan d'Investissement Wallonie Cyclable.**
PL	**Poids Lourds.**
PLM	**Plan Local de Mobilité.**
Plan de secteur	Outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon.
PMR	Une **Personne à Mobilité Réduite** inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de toutes les personnes souffrant d'un handicap physique, sensoriel ou intellectuel, mais aussi les personnes de petite taille comme les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ou colis et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). Ce large panel de cas représente 30% de la population.
PMZA	**Plan de Mobilité pour les Zones d'Activités Economiques.**
PPM	**Plan Provincial de Mobilité.**
PRM	**Plan Régional de Mobilité.**
PUM	**Plan Urbain de Mobilité.**
RAVeL	**Réseau autonome des voies lentes**. Initiative de la Région wallonne, qui vise à réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers.
Report modal	Transfert d'usage d'un moyen de déplacements à un autre, par exemple un utilisateur de la voiture choisit de recourir à la marche et/ou aux transports en commun.
RER	**Réseau Express Régional** de la SNCB.
Rotation	Nombre de véhicules stationnés sur un même emplacement pendant une période déterminée (en général le taux de rotation est calculé par journée).
Saturation	État qui désigne une utilisation qui avoisine ou dépasse la capacité d'écoulement de trafic d'une voirie.
SDC	**Schéma de Développement Communal.**
SDT	**Schéma de Développement Territorial.**
SNCB	**Société Nationale des Chemins de fer Belges.** Société gestionnaire du matériel roulant, du personnel de train et de la circulation ferroviaire (>< Infrabel & HR Rail).
SPW-MI	**Service Public Wallonie – Mobilité & Infrastructure.**

SRM	**Stratégie Régionale de la Mobilité**, approuvée par le Gouvernement wallon en décembre 2018.
STOP	Hiérarchisation des différents modes de transport dans l'ordre de priorité suivant : 1. **Stappers** : marcheurs ; 2. **Trappers** : cyclistes et utilisateurs de la micromobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues…) ; 3. **Openbaar Vervoer** : transports publics et les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) ; 4. **Privé Vervoer** : transports privés individuels. Il a fait l'objet d'un décret wallon en 2022.
Stationnement	Parcage de véhicule pour une période d'inactivité de celui-ci : • courte durée : moins de 2h • moyenne durée : de 2 à 4h • longue durée : 4h et +
SIG	**Système d'Information Géographique**.
SUL	**Sens Unique Limité**. Voie en sens interdit pour les véhicules à moteurs (sauf éventuellement cyclomoteurs de classe A et speed pedelecs) mais pas pour les cyclistes. Permet d'éviter aux cyclistes d'éviter les détours pénalisants.
TC	**Transports en Commun** ce sont des transports collectifs (transport d'un grand nombre de personne en même temps comme le bus, tram, métro, train.) ils peuvent être publics ou privés
TEC	**Transport En Commun** - société exploitante des bus en Région wallonne.
TP	**Transports Publics** s'oppose au transport privé. Ces transports sont gérés par une structure publique (état, collectivité locale, entreprise publique) et exclut tout caractère commercial.
VAE	**Vélo à Assistance Électrique.**
VP	**Véhicule Privé / Particulier.**
Viapass	Taxe kilométrique pour les poids lourds (+3.5T) sur les axes routiers belges soumis à prélèvement.
VIAS	(anc. IBSR) Centre d'expertise belge avec pour objectif d'améliorer la sécurité routière, la mobilité et la sécurité en général.
VICOM	**Vitesse Commerciale** : vocable employé dans le cadre de l'amélioration des services de transport en commun, notamment dans le cadre de la réduction des temps de parcours pour améliorer la position concurrentielle des transports en commun.
ZACC	**Zone d'Aménagement Communal Concerté**.
ZAE	**Zone d'Activité Economique** correspondent aux espaces affectés à l'activité économique dans les plans d'aménagement alors que les parcs d'activité économique

Sources définitions : agora, documentation du Portail de la mobilité en Wallonie (mobilite.wallonie.be), Wikipédia (fr.wikipedia.org).

INTRODUCTION

La mobilité est complexe et transversale impactant la qualité de vie, l'aménagement du territoire, le développement économique, l'environnement, le réchauffement climatique etc….

Elle est au cœur des préoccupations d'aujourd'hui souhaitant des solutions rapides, flexibles et innovantes. Si durant de trop nombreuses décennies son approche s'est essentiellement concentrée sur les déplacements automobile (et dans un second temps les réseaux de transport en commun), elle implique aujourd'hui les mobilités actives (marche, vélo) et mobilités alternatives (micromobilités, mobilité partagée, …).

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est donc l'outil stratégique et d'orientation qui permet en un seul document de rassembler tous les paramètres à prendre en compte pour réussir le développement territorial communal d'ici 10 ans.

Le PCM de Dour, démarré en mars 2021 est une actualisation du précédent PiCM du Borinage et doit répondre aux enjeux imposés entretemps par la Région tel le principe STOP et la vision FAST 2030. Il aboutira à un document de planification de la mobilité à l'échelle du territoire avec des objectifs répondant aux problématiques de mobilité d'actualité : aménagement de l'espace public en répondant aux besoins des modes actifs, des TC et en dernier des voitures, accessibilité pour tous des espaces publics, diminution radicale des nuisances de la voiture, communication sur les opportunités pour changer ses habitudes de déplacement, …

LA PHASE 3 : LE PLAN D'ACTIONS

Le plan d'actions est le point d'un nouveau départ d'une dynamique déjà en place à Dour mais devant rester permanente d'organisation et d'évaluation de sa politique suivie en matière de mobilité sur tout le territoire.

S'inspirant largement des enjeux répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic et en se basant sur les objectifs définis en phase 2, ce document présente l'ensemble des principales mesures de gestion de la mobilité. Les propositions de la phase 3 résultent également des réflexions émises lors des réunions de travail du Comité Technique regroupant des représentants de divers organismes (Commune, SPW-MI, TEC, Zone de Police, mais aussi Atingo, Tous-à-Pied, Gracq, …).

Il s'agit donc d'un renouvellement du plan stratégique. Les phases d'exécution qui vont en découler doivent passer par les procédures habituelles : marché de service pour désigner un bureau d'étude si nécessité, marché de travaux pour exécuter les aménagements conseillés, audit de mobilité pour les aménagements envisagés sur les axes régionaux, …

La phase 3 se présente sous la forme de **fiches actions** déclinant des généralités en guise de cadre et des spécificités y relatives pouvant être utilisées pour résoudre ou améliorer les problèmes préalablement identifiés sur le terrain. A ce titre, les esquisses proposées sont des propositions d'adaptation de l'espace public à une mobilité privilégiant le déplacement des modes actifs. Elles ne sont donc pas des plans d'exécution.

Agora attire l'attention ici sur le volet sensibilisation, formation, communication. En effet, la Commune doit jouer un rôle actif dans la formation, l'aide aux changements de comportement au travers d'actions grand public, mais aussi au niveau des écoles, des entreprises, des acteurs économiques tels que les commerçants sans oublier son propre personnel administratif.

RAPPEL DES OBJECTIFS POURSUIVIS EN PHASE 2

La stratégie générale retenue vise à répondre de manière cohérente et complémentaire à 6 grands objectifs de mobilité, déterminés pour le territoire de Dour :

- Poursuivre le développement du maillage des modes actifs (marche et vélo) ;
- Renforcer l'attractivité des transports en commun ;
- Améliorer l'autonomie des élèves pour accéder à leur école ;
- Reconsidérer le schéma de circulation en regard des derniers projets de mobilité et de stationnement ;
- Apaiser le trafic dans les zones urbanisées et améliorer la qualité de l'espace public en gérant notamment le stationnement ;
- Encourager les transferts de modalité auprès des citoyens.

Ces objectifs généraux sont applicables à toutes les échelles géographiques : à celle de la rue, du quartier, de la commune et du territoire impacté en dehors de Dour par les déplacements générés par celle-ci.

Viennent ensuite des volets de mobilité, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.

- Le volet piéton et PMR,
- Le volet cyclable,
- Le volet transports en commun par la route,
- Le volet transports en commun par le rail,
- Le volet intermodalité,
- Le volet routier,
- Le volet gestion de la demande,
- Le volet gestion de l'offre,
- Le volet stationnement,
- Le volet poids-lourds,
- Le volet mobilité scolaire,
- & le volet cadre de vie.

LES INDICATEURS DE RÉSULTATS ET D'IMPACTS

A la suite de l'approbation du PCM, la Commune pourra mettre en œuvre les actions de la phase 3, tout ou en partie, sur une période de 10 ans au gré des opportunités des subventions. Elle invitée à évaluer l'efficacité de cette mise en œuvre à l'aide d'indicateurs de performance de réalisation mais aussi d'impact (changement de comportement).

La Région demande aux communes de monitorer leurs efforts en matière d'aménagements relatifs à la mobilité et souhaite que les communes évaluent leur politique à l'aide d'indicateurs de résultat et d'indicateurs d'impact. Voir phase 2.

Il va sans dire que dans une période de 10 ans, l'émergence de nouvelles technologies pourra également amener de nouveaux indicateurs.

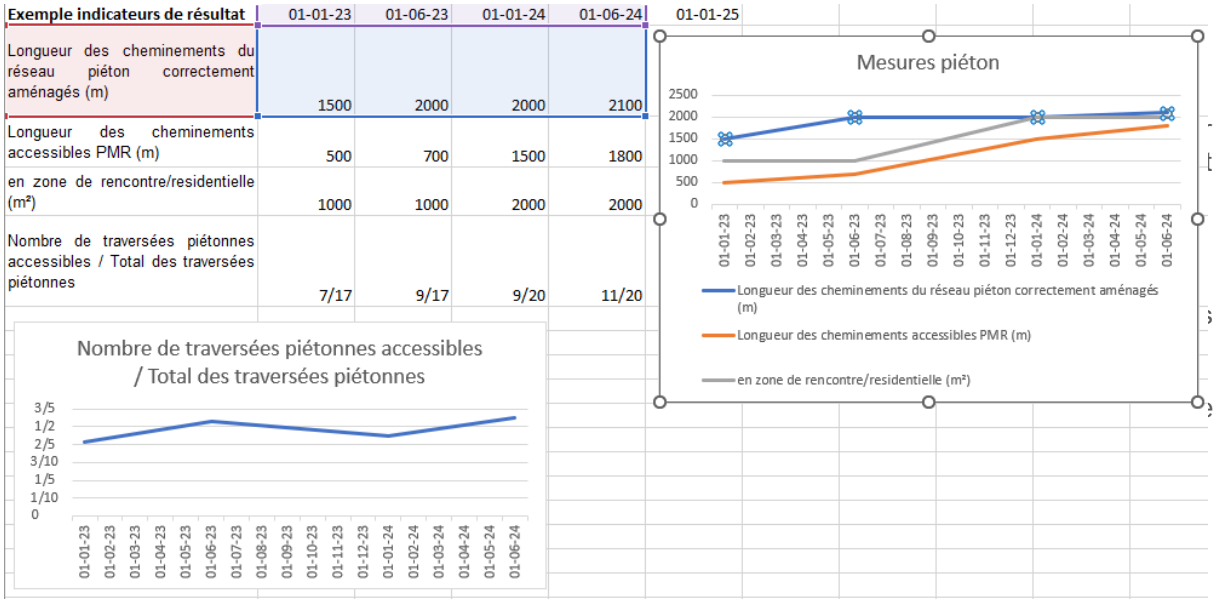
L'encodage de ces résultats peuvent prendre du temps mais sont une réelle plus-value sur le long terme pour comprendre et monitorer l'évolution des aménagements sur le territoire communal et les changements de comportements induits.

Ils sont sélectionnés par la Commune en fonction des programmes, outils et ressources dont elle dispose.

Outils statistiques : exemple d'intégration de résultat dans un tableur Excel

Ces indicateurs peuvent concerner des comptages de trafic, des évolutions de parts modales ou encore la quantité d'infrastructures construites.

Pour que ces indicateurs puissent être utilisés, ils doivent être **chiffrables** et doivent permettre une comparaison objective avec une situation préexistante.



Exemple indicateurs de résultat	01-01-23	01-06-23	01-01-24	01-06-24	01-01-25
Longueur des cheminements du réseau piéton correctement aménagés (m)	1500	2000	2000	2100	
Longueur des cheminements accessibles PMR (m)	500	700	1500	1800	
en zone de rencontre/residentielle (m²)	1000	1000	2000	2000	
Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes	7/17	9/17	9/20	11/20	

Figure 1 : Exemple d'Excel permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023)

Outils cartographiques : Exemple d'intégration de résultat dans un SIG (QGIS)

Chaque tronçon de trottoir, intégré du réseau piéton structurant, peut être indiqué comme accessible, non accessible, dangereux, etc. L'intégration à un logiciel de cartographie permet aussi de calculer en un clic la longueur du tronçon et ainsi estimer plus précisément l'étendue et le coût de travaux.

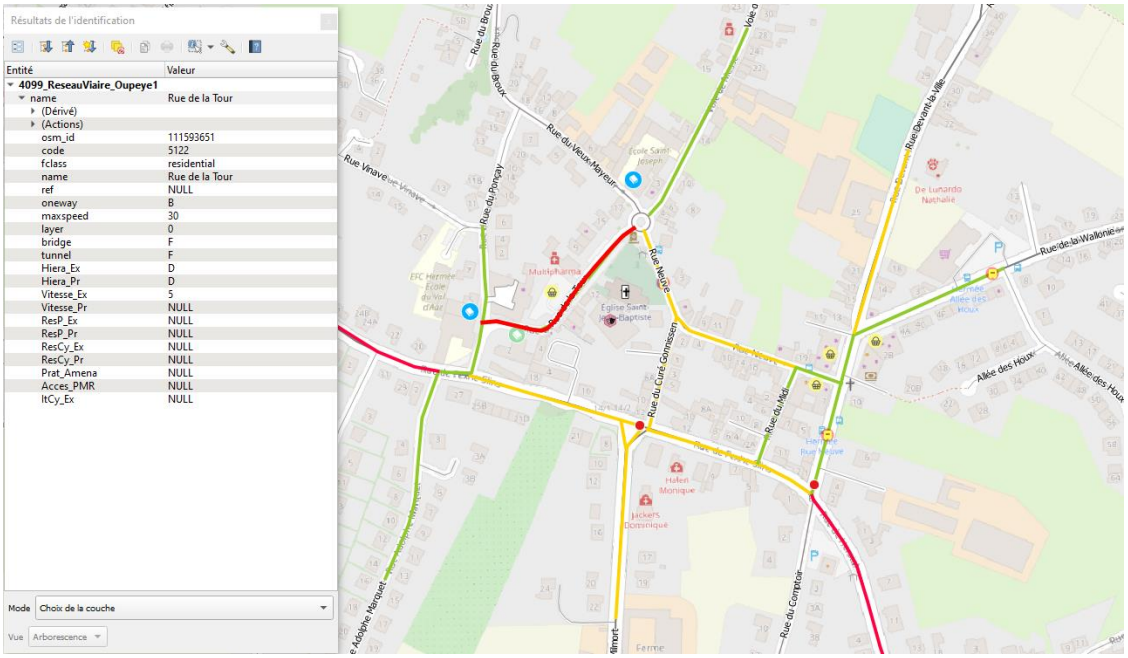


Figure 2 : Exemple de « shapefile » du système QGIS permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023)

Toute une série d'indicateurs et de supports ont été proposés à la Commune qui devra faire des choix sur la représentativité des indicateurs retenus et assurer leur maitrise.

Outils imposés

La circulaire PIMACI demande aux communes une autoévaluation et propose une série d'indicateurs de performance à pouvoir chiffrer et évaluer avant et après les travaux.

A l'avenir, si la Commune soumet des dossiers au droit de tirage, elle devra se soumettre aux exigences de la circulaire et alimenter les indicateurs pour justifier le bon usage des subsides reçus.

L'audit PIWACY a établi un tableau d'indicateurs en matière de politique cyclable. Il peut servir dans le cadre du PCM.

SOURCE À CONSULTER

CeMathèque n°38	Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale

1. VOLET PIETON ET PMR

Introduction

Premier volet du PCM, le volet piéton et PMR entend renforcer la place accordée aux piétons au sein de la commune. La marche est un mode qui – plus que quel qu'autre mode de déplacement – requiert la garantie des 3 premiers piliers de la vision FAST 2030 : fluidité des déplacements – confort d'accessibilité – sécurité. Aux côtés des autres modes actifs, elle induit également une activité physique permettant une amélioration notable de la santé de l'individu qui la pratique. Enfin, elle assure, sur base d'itinéraire répondant aux critères de fluidité, accessibilité et sécurité, un transfert de modalité unanimement accessible. La marchabilité d'une commune permet à sa population de couvrir aisément des distances de l'ordre du kilomètre, voir bien davantage selon le contexte.

Figure 3 : logo de la vision FAST (SPW, 2019)

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2) :</u>

- **Définir un réseau structurant, avec standard d'aménagement élevé,**
- **Développer des espaces partagés dans Dour, Elouges et Wihéries,**
- **Poursuivre le travail de création de voies cyclo-piétonnes,**
- **Garantir un cheminement continu, confortable et sûr concentré sur le réseau prédéfini.**

1. VOLET PIETON ET PMR			
Fiche 1.1	Fiche 1.2	Fiche 1.3	Fiche 1.4

FICHE 1.1 : RÉSEAU STRUCTURANT PIÉTON

LOCALISATION	ECHEANCE	INDICATEURS D'IMPACT	BUDGET
Territoire de Dour	Réalisé dans le présent PCM	• Sécurisation et continuité des cheminements piétons • Accessibilité aux arrêts TEC	Prévu dans le coût de cette étude
ACTEURS CONCERNES Commune, SPW-MI, TEC Zone de police, Tous à Pied, Atingo	PERIODE DE MISE EN OEUVRE Déjà en cours via les PIMACI	INDICATEURS DE RESULTATS • Longueur des cheminements accessibles PMR • Longueur des cheminements du réseau piéton réaménagés • Nombre de piétons sur l'axe X/jour (Comptage piétons – Telraam))	SOURCES DE FINANCEMENT Sans objet

Un plan communal de mobilité est un outil stratégique pour assister la Commune dans le développement de son territoire. La première fiche action vise donc la création d'un réseau structurant piéton, à l'échelle de la commune. Celui-ci tient compte des réalités du terrain pour mailler efficacement les noyaux d'habitat avec les différents pôles d'attractions intra- et extra-communaux, accessibles à pied. Il vise à prioriser les aménagements qui permettront d'encourager l'essor de la marche comme mode de déplacement du quotidien.

Véritable colonne vertébrale des déplacements piétons, ce réseau induit une conformité aux normes de confort, d'accessibilité et de sécurité permettant à tout usager de l'utiliser. Il est essentiel de spécifier que le reste de la commune ne doit pas être négligé sur les aménagements encourageant sa marchabilité.

Enfin, le réseau structurant piéton du PCM vise une marchabilité de la commune au quotidien. Les itinéraires de loisirs (promenade) ou sportifs (trekking, randonnée) ne sont donc pas repris dans ce réseau, sauf s'ils peuvent s'adresser aux différents types d'usage, à l'instar des RAVeL par exemple.

METHODOLOGIE DE CONCEPTION

La conception d'un réseau structurant vise la connexion la plus directe entre les différents noyaux d'habitat et pôles d'attractivités (commerces, services et loisirs, écoles, arrêts TEC, …) identifiés dans la phase 1 du PCM. Elle permet à la Commune une vision à long terme afin de concentrer ses efforts budgétaires sur des projets de réaménagement, tout en tenant compte d'opportunités liées à des appels à projets spécifiques, ou des charges d'urbanisme.

La phase 1 – diagnostic du PCM - identifiait que la qualité variable des aménagements piétons créait un maillage davantage calqué sur la forme d'une étoile – avec le centre-ville comme focale – plutôt que sur le principe de la *toile d'araignée* qui renforce la résilience et les opportunités de connexions entre les différentes polarités.

La phase 3 crée donc un nouveau réseau structurant où ces polarités sont reliées par des itinéraires piétons cartographiés. Ceux-ci réutilisent des infrastructures existantes (le RAVeL, le site propre de la rue d'Offignies, des trottoirs de qualité, …), ou absentes qui devront dès lors faire l'objet d'un aménagement qualitatif sous forme de site propre, de mise en conformité des trottoirs, ou des espaces partagés. Ces aménagements devront assurer de manière continue la praticabilité pour tous, le confort de déplacement et la sécurité de l'ensemble des usagers qui s'y retrouvent.

Outre ces 3 principes issus de la vision FAST 2030, on peut ajouter la notion d'attractivité qui – par le biais de l'urbanisme – intègre au long de ces itinéraires des opportunités de services ou de divertissements, telle la présence de commerces de proximité, l'urbanité d'un espace, ou la qualité paysagère d'un lieu.

Figure 4 : Grand rue, intégrée au réseau structurant piéton, avec ses commerces.

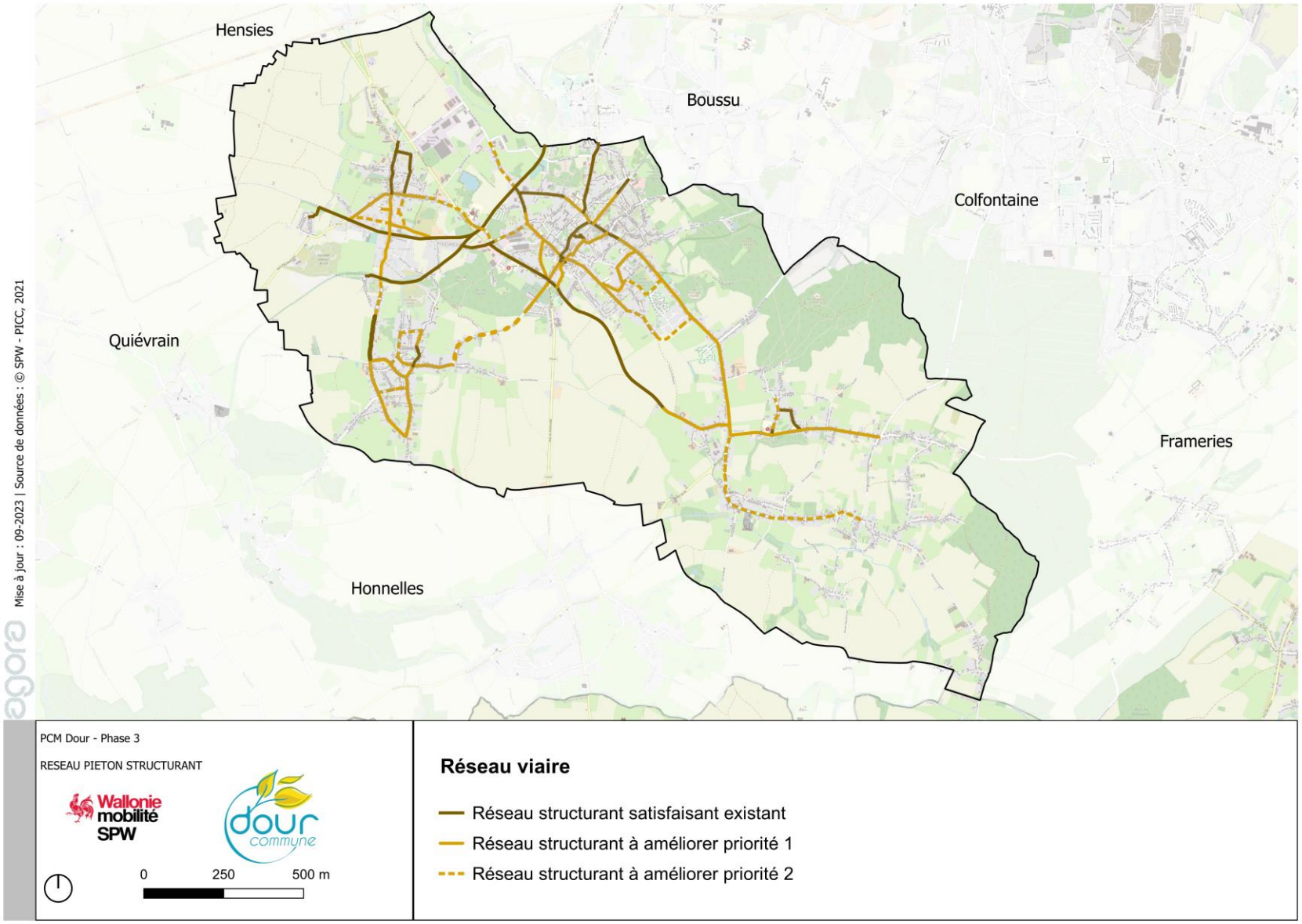


Figure 5 : réseau piéton structurant (Agora, 2023)

Le réseau structurant piéton proposé à Dour couvre les noyaux d'habitat denses du centre-ville, Elouges, Wihéries, Petit-Dour et Blaugies. Les différents villages sont interconnectés par les voies cyclo-piétonnes existantes ou en projet tel le RAVeL, la rue d'Offignies ou la rue Moranfayt.

Chaque pôle d'attractivité, et tout spécifiquement les écoles, est ainsi desservi par ce réseau. Les tronçons définis empruntent des espaces qui pourraient voir le réaménagement qualitatif de leurs trottoirs si ceux-ci ne correspondent pas aux normes de qualité (qualité du revêtement, largeur suffisante et absence d'obstacles, abaissement de bordure, éclairage nocturne). Les voies de communication présentant un trafic automobile plus dense et rapide sont évitées, ou sont traitées avec un cheminement en site propre. Enfin, les rues des noyaux d'habitat qui ne peuvent accueillir un trottoir adapté sont réaménagées en espace de rencontre/zone résidentielle, permettant la mixité de l'ensemble des modes de déplacement au sien d'un même espace. Ces options d'aménagement sont à considérer au cas par cas (voir fiches actions suivantes).

Figure 6 : RAVeL, connexion cyclo-piétonne, indiqué par le signal F99a (Agora 2023)

Au sein de la commune, des itinéraires « opportunités de connexions étendues » sont identifiés. Si les distances moyennes pouvant être parcourues à pied sont généralement de l'ordre du kilomètre, une certaine part de la population est capable d'en parcourir bien davantage, couplant ainsi déplacement utilitaire avec activité physique. Cette culture de la marche s'est perdue avec le temps, eu égard notamment à la dominance de l'automobile et l'insécurité qu'elle a entrainée, mais elle n'est pas totalement absente pour autant. Ainsi, le réseau structurant de Dour identifie les itinéraires les plus directs pouvant connecter Blaugies-Petit-Dour au hameau d'Offignies (et ainsi au centre-ville), Wihéries à Elouges et Dour, et encore le centre-ville à Colfontaine ou à l'extension future de la ZAE.

En dehors des limites communales, la nature peu dense et extrêmement rurale des périphéries ouest, sud et est de la commune ne permet pas d'envisager des connexions piétonnes quotidiennes avec les communes avoisinantes tels Honnelles, Frameries ou Quiévrain. En revanche, des jonctions sont créées vers Boussu et Colfontaine.

1. VOLET PIETON ET PMR

Fiche 1.1	Fiche 1.2	Fiche 1.3	Fiche 1.4

FICHE 1.2 : AMÉNAGEMENT DE TROTTOIRS CONFORMES

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Territoire de Dour	10-12 ans	• Accessibilité PMR • Sécurisation et continuité des cheminements piétons	Voir tableau avec PU
ACTEURS CONCERNES Commune, SPW, TEC Zone de police, Tous à Pied, Atingo	PERIODE DE MISE EN OEUVRE Déjà en cours	INDICATEURS DE RESULTATS • Longueur des cheminements accessibles PMR • Longueur des cheminements du réseau piéton réaménagés • Nombre de piétons sur l'axe X/jour(Comptage piétons – Telraam))	SOURCES DE FINANCEMENT Commune de Dour SPW : PIC et PIMACI TEC : aménagement des arrêts FEDER

En dehors des voiries avec une intensité de trafic importante et une vitesse excessive (qui requièrent la création d'un site propre), et quand la situation ne nécessite pas une mise en zone de rencontre, le trottoir est l'aménagement le plus adapté pour les piétons. Celui-ci doit toutefois répondre à certains standards d'aménagement.

Le diagnostic relevait que la majorité des espaces dans les noyaux d'habitat étaient d'un niveau satisfaisant, avec des possibilités de connexions longue distance répondant aux normes, notamment via les voies cyclo piétonnes qui maillent le territoire. Les zones davantage excentrées en revanche, notamment les périphéries, disposaient de cheminements de moindre qualité.

Bien qu'enviable, la marchabilité de la commune avec des standards optimaux représenterait des investissements insurmontables, même sur une période de 10-12 ans. De là vient l'intérêt de développer un réseau structurant piéton (voir Fiche 1.1 : Réseau structurant piéton***). Pour les voiries qui y sont reprises – mais également au gré des réaménagements – les trottoirs pourront donc être aménagés selon les standards présentés à la suite de cette fiche.***

AMENAGMEMENT D'UN ESPACE PIETON DE QUALITE

La qualité d'un espace piéton se définit notamment par la possibilité pour tout usager de l'utiliser, quel que soit son âge (enfants – adulte – senior), son handicap (malvoyant, prothèse, chaise roulante, …), ou les contraintes autres (poussette/landau jumeaux, livraisons de colis, …). Il intègre également la notion de sécurité permettant à tout un chacun de s'y sentir à l'aise.

A cette fin différents critères sont à retenir :

A. Largueur de l'espace piéton
La largeur réglementaire d'un espace piéton est de 1,5 m de large et 2,2 m de haut libre de tout obstacle, ainsi qu'un dévers maximal de 2%. Ceci permet le croisement de deux individus sans devoir les mener à s'interrompre ou à descendre du trottoir. Les situations conflictuelles sur un trottoir trop étroit sont nombreuses telles un pédibus scolaire croisant une personne âgée venant dans l'autre sens, ou le face à face d'une poussette avec un fauteuil roulant. Ces critères sont déterminants pour l'obtention des subsides PIMACI.

B. Discontinuité
Ponctuellement, un rétrécissement de 1,2 m peut être toléré mais celui-ci ne devra pas s'étendre sur plus de 50 cm (ex : poteau d'éclairage, borne).

C. Plain-pied
La planéité d'un espace piéton est déterminante tout spécifiquement pour les PMR. Une différence de niveau occasionne *a minima* une rupture de déplacement pour eux avec des difficultés pour la franchir, au pire un risque de chute (affaissement, bordure, …).

D. Revêtement
Afin d'assurer le parfait déplacement de tout un chacun selon les assistances dont ils peuvent disposer (chariot pour le livreur, poussette pour les bambins, chaises roulantes, …) la bonne composition du sol qui prévient – tant par météo pluvieuse que par temps sec – l'enlisement, est une nécessité pour assurer la bonne accessibilité des cheminements, avec le minimum d'effort à produire pour le parcourir.

E. Pollution de l'espace
Un espace piéton, eût-il été efficacement aménagé, ne dispose pas d'une bonne accessibilité s'il est encombré. Véhicules stationnés sur le trottoir, containers à déchets ménagers, câbles de recharge, décoration de Noël ou mobilier de promotion, etc. doivent donc s'assurer de laisser un dégagement permanent minimal de 1,5 m, au risque de nuire à la praticabilité de l'espace. Le contrôle de ces pollutions de l'espace piéton, couplé à une communication sur leurs effets néfastes, sont l'unique moyen de les prévenir.

F. Eclairage
Selon l'âge et le genre, le sentiment de sécurité d'un espace piéton est variable, en particulier durant les périodes qui suivent ou précèdent la nuit. Bien que sentiment de sécurité et sécurité effective soit souvent distinct, pour assurer à chaque individu un déplacement serein dans l'espace, un éclairage au long des principales voies de connexion est donc nécessaire.

L'éclairage assure en outre une bonne visibilité des piétons, notamment aux approches des traversées, permettant aux automobilistes de le repérer et d'adapter leur conduite.

Les dimensions inscrites ici présentent les mesures minimales recommandées. Les enfants étant notamment autorisés à circuler à vélo sur les trottoirs jusqu'à l'âge de 10 ans, aux approches des écoles et des arrêts de bus importants, les trottoirs peuvent allégrement passer à des largeurs supérieures à 2 m ; plus la largeur sera importante, plus les déplacements piétons gagneront en fluidité.

Ces caractéristiques ne prévalent par ailleurs pas exclusivement pour le réseau piéton structurant, mais bien pour l'ensemble des espaces piétons réaménagés.

FICHE 1.3 : AMÉNAGEMENT DE ZONE DE RENCONTRE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	/	• Accessibilité PMR • Sécurisation et continuité des cheminements piétons	200€/m² suivant qualité du revêtement
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, SPW, TEC Zone de police, Tous à Pied, Atingo	10-12 ans	• Longueur des cheminements accessibles PMR • Longueur des cheminements du réseau piéton réaménagés • Nombre de piétons sur l'axe X/jour (Comptage piétons – Telraam))	Commune de Dour SPW : PIC et PIMACI TEC : aménagement des arrêts FEDER

Quand le contexte le permet, la zone de rencontre est l'aménagement idéal pour concilier l'ensemble des modes de déplacements au sein d'un espace apaisé. S'appuyant sur une mise en priorité du piéton dans un espace où la vitesse est limitée à 20 km/h, elle permet de renforcer la qualité du cadre de vie tout autant que la mobilité. Il s'agit toutefois de veiller à ce qu'elle fasse l'objet d'un trafic essentiellement local et d'aménagements physiques en vue d'y créer le sentiment de sécurité attendu. Ceci permettra d'y retrouver un juste équilibre entre usagers locaux qui font veiller au respect de son caractère apaisé, et usagers extérieurs qui s'y adapteront.

Figure 7 : signalisation des zones de rencontres (Sécurothèque, 2023)

OÙ CRÉER UNE ZONE DE RENCONTRE ?

La création d'une zone de rencontre est tout à fait propice selon deux cas de figure majeurs : les lieux où les activités piétonnes sont dominantes (rues commerçantes, espaces paysagers/touristiques, écoles, ou rues densément habitées) et les lieux où la mise aux normes des trottoirs empêche le maintien d'une largeur de chaussée suffisante. L'investissement pour une zone de rencontre implique généralement un réaménagement de façade à façade. Il devient l'opportunité de réorganiser le stationnement, d'intégrer de la végétation, et de réviser le réseau d'égouttage en revenant généralement sur le principe du filet d'eau central.

Figure 8 : Zone de rencontre aménagée à Elouges (Agora, 2023)

Pour Dour, la proposition est de préparer le réaménagement progressif en zones de rencontre :

- Dour-centre : l'ensemble des rues secondaires du schéma de circulation du centre-ville, souvent étroites et dont le nouveau plan de circulation aura restreint le trafic de transit.

Figure 9 : devant l'école Plantis (Agora 2023)

Figure 10 : Projection de la rue des Fondsvarts (Dour), mise en zone de rencontre (Agora, 2023)

- Elouges et Wihéries : les rues secondaires essentiellement en desserte locale et trop étroites que pour permettre l'intégration de trottoirs conformes en maintenant le stationnement actuel et une largeur de chaussée suffisante (3 m).

Figure 11 : Projection de la Courteville (Elouges), mise en zone de rencontre (Agora, 2023)

- Petit-Dour et Blaugies : les zones d'habitat présentant moins d'activités et une densité d'habitat bien plus faible, la mise en œuvre d'une zone de rencontre qui serait respectée sur le long terme n'est pas envisageable à l'heure du présent PCM. La place du Joncquois, cernée d'arbres et à proximité immédiate de l'école, est l'un des rares espaces où la qualité paysagère, l'activité et les contraintes de largeur de voiries entre les arbres et les habitations justifient la mise en zone de rencontre.

Figure 12 : Projection de la rue Nachfer (Wihéries), mise en zone de rencontre (Agora, 2023)

METHODOLOGIE DE CONCEPTION D'UNE ZONE DE RENCONTRE

Techniquement développée par les fiches 276 et 277 de la Sécurothèque, ainsi que par la CeMathèque n°19, la zone de rencontre est également présente sur la commune de Dour (rues du Marché, du Commerce ou de la Carrière). Cette partie vise donc à rappeler les fondamentaux à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration d'une telle zone.

La création d'une zone de rencontre passe par un profond remaniement de l'ensemble des infrastructures et habitudes de l'espace. Visant l'amélioration notable du cadre de vie et la sécurisation de l'ensemble des modes, le concepteur vérifiera :

- A répertorier l'ensemble des entrées de venelles/garages/allées à maintenir ;
- Afin de limiter la vitesse, les loges de stationnement sont disposées de manière à créer des dévoiements ; ces loges de 2 à 6 véhicules sont délimitées par de la végétation haute ou basse qui déminéralise l'espace rue ;
- Les loges sont détachées idéalement des façades de 1,2m quand la façade est aveugle, 1,5 m lorsqu'elles bordent un seuil d'habitation ou une baie au niveau de la voirie afin de créer un recul suffisant pour que l'habitant puisse accéder chez lui ;
- Le filet d'eau est ramené au centre de la voirie, suivant ou non les dévoiements occasionnés par les loges de stationnement. La disparition des doubles filets d'eau latéraux permet de réduire le caractère « corridor » que l'automobiliste pourrait continuer d'assimiler comme étant son espace ;
- La jonction d'une zone de rencontre avec une voirie où l'espace automobile est clairement défini s'effectue par un trottoir traversant ou un dispositif type « plateau ». La fiche n°84 de la Sécurothèque expose les recommandations d'aménagement de ces dispositifs qui garantissent une lecture piétonne de l'espace parcouru par l'automobiliste.

Il est primordial de brouiller les repères « automobile » dans ces aménagements, de façon à mettre chaque utilisateur de l'espace sur un pied d'égalité et faire respecter les 20 km/h requis. Les bordures réhaussées, l'asphalte ou encore une largeur de chaussée avec une échappée visuelle trop lointaine sont ainsi à proscrire, au profit d'un aménagement de plain-pied, de revêtements pavés, et de séquences visuelles qui ralentiront l'automobiliste.

1. VOLET PIETON ET PMR

Fiche 1.1	Fiche 1.2	Fiche 1.3	Fiche 1.4

FICHE 1.4 : CONTINUITÉ DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Territoire de Dour	/	• Accessibilité PMR • Sécurisation et continuité des cheminements piétons	Voir tableau avec PU
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, SPW, zone de police, Tous à Pied, Atingo	En cours	• Nombre de traversées piétonnes accessibles PMR • Total des traversées piétonnes • Nombres des traversées piétonnes aux arrêts bus	Commune de Dour SPW : PIC et PIMACI TEC : aménagement des arrêts FEDER

Un réseau piéton de qualité ne peut se contenter de tronçons aménagés aux normes ; il est primordial que ces tronçons soient connectés entre eux afin de permettre une continuité des déplacements, confortable et sécurisée, pour tous. Les principaux points noirs en la matière sont les traversées de voiries.

On rappellera également qu'un cheminement piéton de qualité passe par un revêtement continu qui visuellement accompagne la personne qui l'utilise. Ainsi, les projets immobiliers – petits ou grands pour peu qu'ils impactent l'espace – ont également un rôle à jouer dans la continuité des cheminements par le raccord qu'ils établiront avec la situation existante.

TRAVERSEE PIETONNE DE QUALITE

Les fiches n°80, 81, 84, 85, 88, 266, 267, 269 de la Sécurothèque décrivent précisément les bonnes mesures d'aménagement pour une traversée piétonne de qualité. La présente fiche action reprend en synthèse quelques points d'attentions appropriés au contexte de Dour :

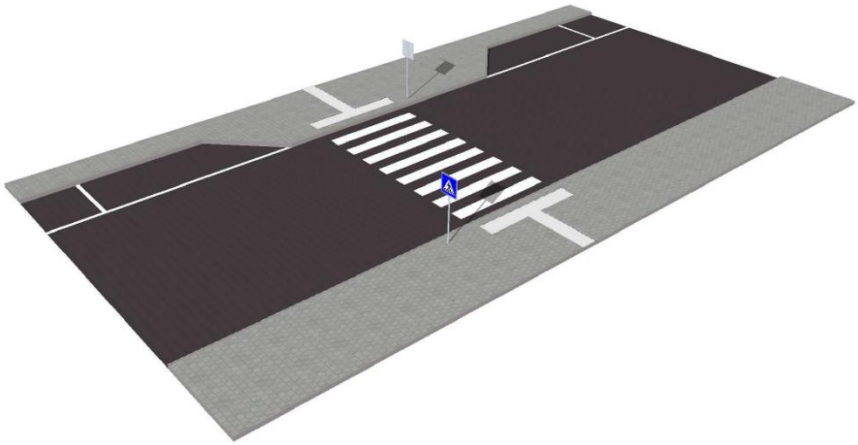


Figure 13 : Exemple d'aménagement d'une traversée piétonne de qualité (SPW, Sécurothèque n°80)

- La continuité plain-pied entre le trottoir et la traversée en voirie est impératif pour assurer à chacun une traversée confortable, quel que soit son degré de mobilité. Cette continuité peut être effectuée par une inflexion du trottoir (abaissement de bordure) ou par la mise en œuvre d'un dispositif surélevé (plateau).
- La bonne visibilité du piéton en dégageant les 5 m qui précèdent (dans le sens de circulation), le passage piéton. Cet espace ne peut être comblé par une voiture ou de la végétation haute ; elle peut toutefois être aménagée par des parterres ou des arceaux vélos qui ne viendront pas dissimuler le piéton pour l'automobiliste.
- La traversée piétonne se situera autant que possible derrière le bus à l'arrêt, afin que les passagers traversent, non devant le bus qui poursuivra son itinéraire, mais derrière celui-ci.
- Pour les zones où la vitesse, l'intensité du trafic, ou la largeur de la voirie le nécessitent, un ilot refuge (espace central aménagé) à mi-traversée permettra au piéton d'effectuer la traversée en deux temps.
- La bonne visibilité du passage piéton passe par un contraste optimal des bandes blanches sur le revêtement de voirie. Des dispositifs d'éclairage sont également à prévoir pour les espaces qui seraient moins identifiables en période nocturne.
- Les traversées piétonnes sont accompagnées de dalles podotactiles assurant à tout piéton la possibilité de situer avec précision l'emplacement de la traversée.

CONTINUITE DES AMENAGEMENTS DANS LES PROJETS IMMOBILIERS

Sur le territoire de Dour comme ailleurs en Région wallonne, les projets immobiliers doivent encourager les mobilités actives. En termes d'opportunités piétonne, la conception d'un immeuble dans un espace urbain doit intervenir dans le réaménagement du trottoir jusqu'au filet d'eau, de manière à obtenir une continuité de revêtement.

Dans les projets de lotissements ou d'extension de quartier, les cheminements pédestres doivent se raccorder au réseau existant. La ZACC situe entre la Cité Chevalière et la Cité Hyacinthe Harmegnies dispose tout spécialement d'un potentiel de liaison, de même que l'extension à venir de la ZAE.

2. VOLET CYCLABLE

Introduction

Dans la continuité du principe STOP, ce second volet abordera la mobilité cyclable à travers la commune. Bien que profondément ancrée dans certaines cultures voisines, la mobilité cyclable est généralement connotée « déplacement de loisir ou sportif ». L'opportunité de renouveler notre manière de se déplacer par « la petite reine » est toutefois davantage comprise au fil des années, notamment face aux enjeux du réchauffement climatique.

Si l'automobile individuelle demeure un moyen de transport aux multiples avantages, elle implique pour un déplacement de quelques kilomètres le déplacement d'une masse de plusieurs kilos en plus du poids propre du conducteur. Avec un vélo (même s'il est à assistance électrique), c'est tout au plus une vingtaine de kilos qui doit être mise en mouvement. L'occupation de l'espace est également bien moindre, quand – par ailleurs – les variantes de monture sont de plus en plus nombreuses et adaptées aux besoins de chacun : vélo « follow me », vélo cargo, vélorizontal, etc.

Comme illustré dans le diagnostic, les efforts à Dour depuis deux décennies en termes de mobilité cyclable sont positifs et le relief se prête particulièrement à ce genre de déplacements, qu'ils disposent ou non d'une assistance électrique. En tenant compte de la majorité des déplacements domicile-travail qui s'effectuent vers ou depuis les communes voisines, le potentiel est entier. En effet, la distance de base admise pour un déplacement à vélo peut facilement atteindre l'ordre des 10-15 km, voir bien au-delà.

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Créer un réseau structurant cyclable**
- **Renforcer les connexions supralocales,**
- **Renforcer les connexions communales,**
- **Adapter les discontinuités entre les tronçons aménagés,**
- **Investir dans du stationnement vélo de qualité et géographiquement bien réparti,**
- **Sensibiliser et promouvoir le vélo.**

2. VOLET CYCLABLE		
Fiche 2.1	Fiche 2.2	Fiche 2.3

FICHE 2.1 : RÉSEAU STRUCTURANT CYCLABLE

LOCALISATION Territoire de Dour	ECHEANCE Réalisé dans le présent PCM	INDICATEURS D'IMPACT Sécurisation des modes actifs Connexion des pôles majeurs	BUDGET Inclus dans l'étude PCM
ACTEURS CONCERNES Commune, SPW, zone de police, Gracq	PERIODE DE MISE EN OEUVRE En cours	INDICATEURS DE RESULTATS Ce plan est établi dans ce PCM	SOURCES DE FINANCEMENT Sans objet

A l'instar du réseau piéton, le réseau cyclable nécessite un maillage continu entre les pôles d'attractivité. La Commune dispose dès à présent d'axes aménagés en conséquence (RAVeL, rue d'Offignies, chemin des Fours, etc.), mais également de projets prometteurs (rue des Commerces, rue Moranfayt, etc.).

Les opportunités sont également d'établir des liens avec les communes voisines. Par son potentiel de déplacement en termes de kilomètres, les connexions sont en effet à établir avec les services ou zones d'attractivité voisines, contrairement à la marche.
Le réseau cyclable s'établit donc selon une échelle plus large que les espaces internes à la commune.

DEVELOPPEMENT DU PRINCIPE

La conception du réseau structurant cyclable pour la commune de Dour s'appuie sur le décret du 24 novembre 2022, relatif à la vision à long terme de la mobilité durable et à la stratégie régionale de mobilité. Ce décret identifie 3 classes de liaisons cyclables au niveau régional :

- Les cyclostrades, qui constituent l'épine dorsale du réseau cyclable en Wallonie,
- Les liaisons fonctionnelles supralocales, qui maillent les itinéraires en reliant des polarités urbaines, rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalités,
- Les liaisons cyclables de desserte locale, qui viennent compléter les deux précédentes au niveau communal.

De même que pour le réseau piéton structurant, ce réseau n'implique pas une concentration exclusive des efforts sur ces itinéraires : le caractère cyclable de l'ensemble de la commune est à promouvoir. Ce réseau aide toutefois à structurer et prioriser les investissements pour une mobilité de qualité et efficace.

Figure 14 : Site propre cyclo-piéton du contournement de Dour, liant le RAVeL au nord de la Commune (Agora, 2023).

Le projet de classes de liaisons cyclables étant toujours en cours de développement, le présent réseau s'en inspire en laissant toutefois une marge de manœuvre dans le cadre des dénominations.

Ainsi, le RAVeL est intégré au **réseau structurant régional** ; on pourra toutefois souligner le grand intérêt de l'activer sous la bannière « cyclostrade » entre Saint-Ghislain et Elouges, vu la densité de population et les opportunités de connexions. Au-delà, il conserverait le statut de RAVeL, et ainsi de liaison supralocale bien que sur une assise entretenue par la Région.

On retrouve ensuite le **réseau structurant supralocal** : les grands axes et sites propres existants sont étudiés afin de permettre aux communes voisines d'accéder aux principales polarités de Dour, et réciproquement.

Enfin, le **réseau structurant communal** veille à compléter le maillage, en desservant notamment l'ensemble des écoles. Celui-ci se décline en connexions primaires et secondaires. Les connexions primaires relient à l'échelle communale des pôles générateurs de déplacements, tandis que les connexions secondaires offrent des alternatives en venant compléter le maillage cyclable.

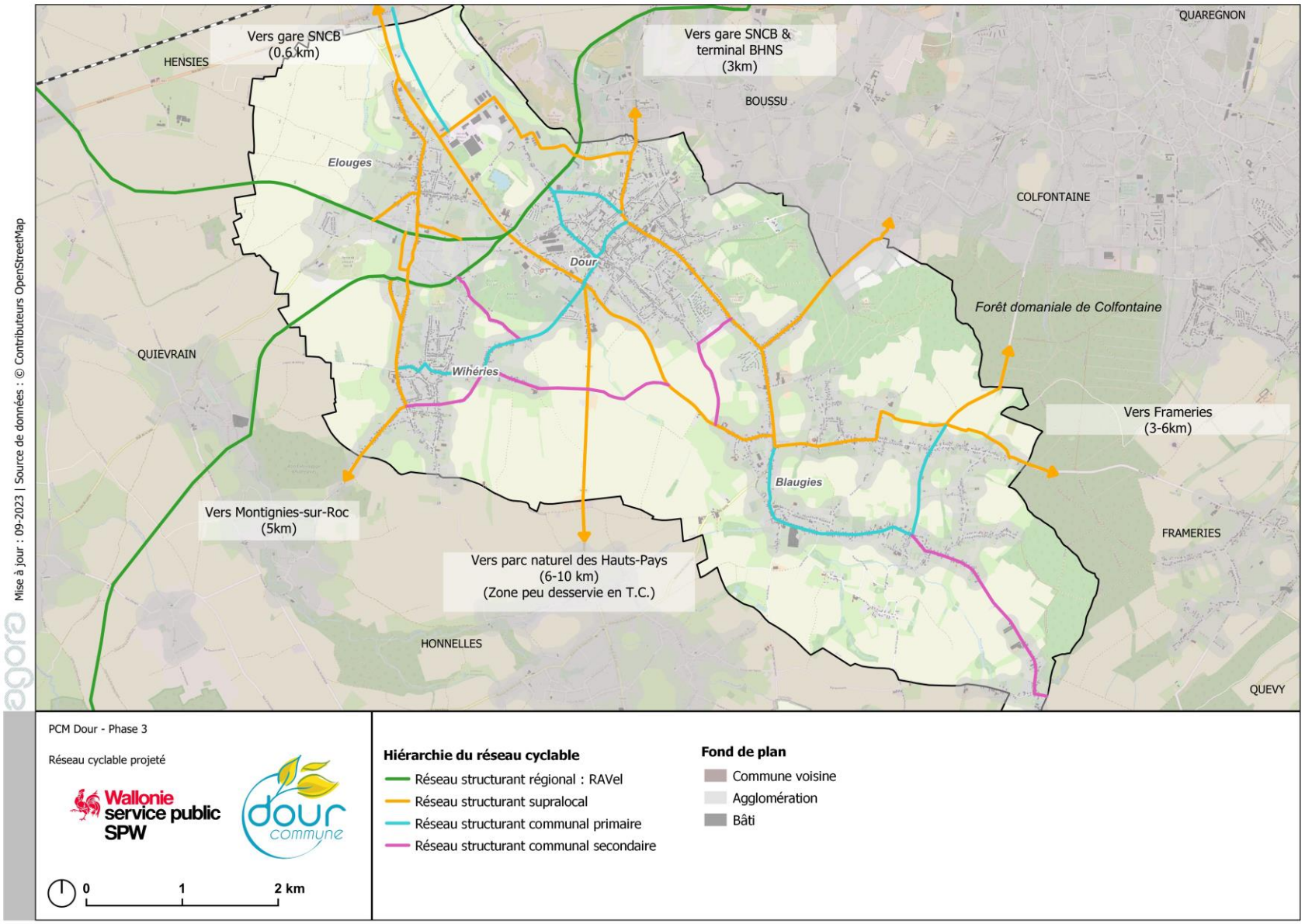


Figure 15 : réseau structurant cyclable projeté (Agora, 2023)

LE RESEAU STRUCTURANT A TRAVERS LA COMMUNE

Le réseau régional et les cyclostrades :
La commune de Dour est parcourue par l'ancienne ligne 98(a). Cette ligne joignant Mons à Quiévrain et Honnelles maille efficacement l'ensemble du Borinage, ouvrant également des opportunités de connexions vers la Wallonie Picarde (Bernissart et Tournai). Vu sa situation, cet axe permet de rejoindre à partir de Dour les gares de Boussu et St Ghislain mais aussi le terminus du BHNS de Boussu. Il y a donc une volonté à ce que cet axe cyclable soit équipé et entretenu valablement pour des trajets au quotidien.

Le réseau régional de cyclostrades est – en 2023 – à l'étude par la Région ; une partie du RAVeL pourrait l'intégrer pour les raisons précédemment évoquées. La Commune de Dour est tout-à-fait consciente du potentiel de cet axe et met tout en œuvre pour fédérer les différents acteurs qui doivent intervenir dans ce dossier.

Les liaisons fonctionnelles supralocales :
La dorsale de cet itinéraire emprunte la N552 depuis la gare de Thulin (Hensies) jusqu'au Bois de Colfontaine (Frameries), en passant par la rue d'Offignies et bordant ainsi le centre-ville. Elle est doublée au nord par la connexion qui parcourt la ZAE en remontant vers Boussu via le chemin des Fours (site propre cyclo-piéton de Dour), et qui se prolonge vers le sud sur l'axe des rues Henri Pochez (place Verte) et Moranfayt.

Trois branches complémentaires permettent de rejoindre :
- Athis, via la N549.
- Honnelles, via les villages de Elouges et Wihéries. Elle s'y raccorde également à la double branche du RAVeL.
- Colfontaine, via l'avenue Hyacinthe Harmegnies.

Les liaisons communales :
Ces itinéraires viennent compléter le maillage local, en s'adressant essentiellement aux Dourois.es, en leur assurant des connexions directes vers les services locaux, et notamment les écoles encore non-desservies sur l'entité. On retrouve :
- Une connexion Wihéries – centre-ville via la rue du Quesnoy – avenue Victor Regnart.
- Une desserte de Blaugies qui se raccroche sur la rue Ropaix (réseau supralocal) au nord.
- Un dédoublement de l'axe au long de la N552 en vue d'appuyer l'intérêt d'une desserte cyclable de la ZAE auprès d'IDEA, et d'activer le cas échéant, l'option la plus opportune à mettre en œuvre.
- Un maillage affiné du centre-ville desservant les services communaux, les écoles secondaires, ainsi que les pôles commerciaux de la rue Grande et des Câbleries.

AMENAGEMENT DU RESEAU STRUCTURANT CYCLABLE

A l'instar du réseau piéton, l'efficacité d'un réseau cyclable passe également par une infrastructure de qualité, adaptée au contexte. Celle-ci doit assurer la sécurité du cycliste, le confort du déplacement et l'efficacité de liaison. Les fiches de la Sécurothèque énoncent de manière exhaustive les bonnes mesures d'aménagement des espaces cyclables ; aussi, ceux-ci ne seront pas repris dans cette fiche. Nous en énumérerons toutefois les variantes :

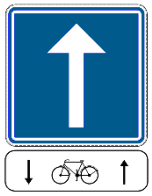
- Le chemin réservé (site propre/voie cyclo-piétonne),
- La piste cyclable marquée,
- La bande cyclable suggérée,
- La voie centrale banalisée : en usage depuis de nombreuses années, elle a été intégrée au code de la route en septembre 2022. La chaussée y est bordée de deux bandes latérales dédiées aux modes actifs ; la largeur de la voie centrale n'étant pas suffisante pour permettre le croisement de deux véhicules, ceux-ci sont autorisés à emprunter les bandes latérales, sans nuire à la sécurité de l'usager actif. La vitesse y est limitée à 50 km/h.
- Le Sens Unique Limité (SUL).

Signal D7
Piste cyclable obligatoire

Signal D9
Piste cyclo-piétonne obligatoire

F99a/c
Chemin réservé

F99b
Chemin réservé cyclo-piéton


Signal F19 + M2
Sens Unique Limité

Signal C1 + M2
Sens Unique Limité

Voie centrale banalisée

Signal F111
Rue cyclable

La rue ou zone cyclable est un espace où la vitesse est limitée à 30 km/h ; le cycliste peut y circuler sur toute la largeur de la chaussée et est prioritaire sur les véhicules motorisés. Ce système fonctionne avec une quantité suffisante de vélos, dont est généralement évoqué le nombre minimal de 1.000 cyclistes/jour[1]. Si le nombre de cyclistes n'est pas supérieur au nombre de voitures, la crédibilité de l'espace est mise à mal, et le cycliste qui l'emprunte n'est plus respecté valablement.

A Dour, dans le contexte actuel, ce nombre serait difficilement atteignable, mais la mise en place de telles zones pourra être développé à terme, composant avec des aménagements adaptés. En vue de développer la mobilité cyclable, dans un premier temps, Dour est amené à privilégier les trottoirs cyclo-piétons ou pistes en site propre sur ses itinéraires structurants, quand l'espace le permet.

[1] Be. brussels, Bike For Brusses, CRR ; La rue cyclable – Recommandations pour la conception et la mise en œuvre ; Vadémécum Vélo en RBC ; n°9 ; 2018

Figure 16 : la rue Decrucq, en sens unique limité (Agora, 2023)

De même que pour le réseau piéton, la continuité des aménagements est une condition primordiale pour le succès de ce réseau. Il pourra donc tout autant être fait mention des qualités d'aménagement de traversées de voirie, que de la gestion des obstacles qui peuvent entraver la bonne mobilité du cycliste en dépit d'une infrastructure de qualité. Le manque d'entretien d'une voie cyclable, ou le stationnement de véhicules sur cette dernière sont des entraves qui nécessitent un suivi permanent.

Entendu que les services techniques de la Commune maitrisent parfaitement leur stratégie d'aménagements à destination des cyclistes, il n'a pas été demandé de cartographier les projets et types d'aménagement à pourvoir. Les divers projets, conformes au réseau structurant sont soit déjà réalisés, soit en cours soit programmés au gré des PIMACI à venir.

Toutefois on attire l'attention sur la double opportunité de prolonger la piste cyclable en site propre le long de la N552 pour relier Dour à la gare ferroviaire la plus proche. Une piste bidirectionnelle est conseillée du côté droit vers Thulin mais aussi l'aménagement de la future voirie desservant l'extension de la ZAE qui pourrait comprendre des aménagements cyclables et assurer la jonction RAVeL – gare de Thulin et futur centre récréatif de la Carrière de Dour. C'est au gré des réalisations que la Commune pourra en bénéficier en priorité.

2. VOLET CYCLABLE

Fiche 2.1	Fiche 2.2	Fiche 2.3

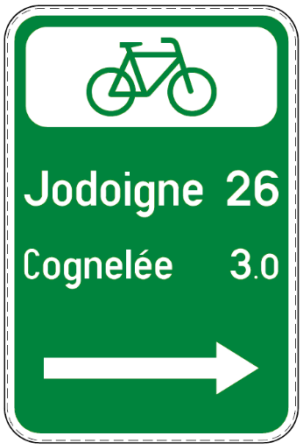
FICHE 2.2 : SIGNALÉTIQUE ADRESSÉE AUX MODES ACTIFS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	3 ans	• Promotion du vélo au quotidien • Connexion des pôles majeurs	185€/poteau
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, SPW, zone de police, Gracq	1 an	• Nombre de km aménagé /km total du réseau viaire • Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour	Commune de Dour SPW : PIC et PIWACI FEDER

Un réseau cyclable appropriable par les riverains autant que par les visiteurs se doit d'être signalé. A cette fin, des indications de directions et marquages au sol sont des aménagements nécessaires pour le matérialiser.

Dans la continuité des indications du réseau RAVeL et points-nœuds, déjà présentes sur le territoire, Dour gagnera à mettre en œuvre une signalisation de son réseau structurant. De même, les itinéraires seront indiqués par des expressions en voirie qui permettront à l'automobiliste et autres usagers d'identifier la continuité du réseau cyclable.

L'objectif d'une signalétique étant d'indiquer efficacement la continuité d'un itinéraire par l'expression de la direction à emprunter, le panneau de signalisation est généralement l'outil privilégié. On en retrouve de 3 types :



Signalisation longue distance, réglementaire en RW.

Signalisation courte distance, réglementaire en RW.

Signalisation touristique, d'usage en RW.

L'équilibre est à trouver entre la bonne indication des itinéraires, et la limitation de la démultiplication des panneaux qui risque d'en diminuer les effets de repère. Sur ceux qui seront positionnés, des indications de type kilométrage, expression du temps de parcours en durée, ou encore nature de la prochaine étape (attraction touristique, HoReCa, service, etc.), peuvent également être des incitants dans le choix d'une direction.

Ces indications matérialisées dans l'espace public peuvent également s'accompagner d'une carte ou d'une application cartographique. Celle-ci pourra s'exprimer sous forme d'une carte classique où le réseau structurant se superpose à un fond de plan existant, ou de manière schématique (façon « plan de métro ») où les connexions intermodales seraient indiquées. Une carte de cette nature permettrait également d'exprimer les opportunités de correspondance avec d'autres modes de déplacements (gare de Thulin, de Saint-Ghislain, arrêt de bus, aire de covoiturage, etc.).

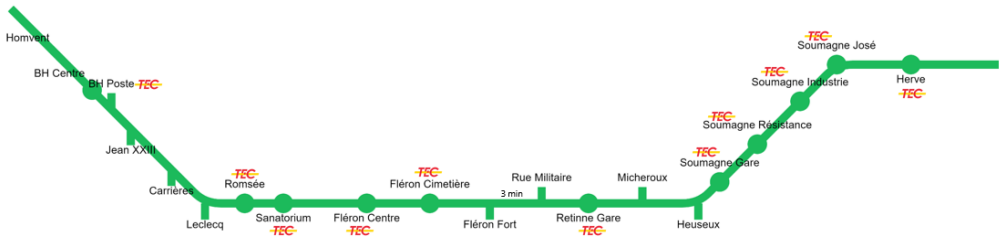


Figure 17 : exemple de signalétique pour un RAVeL (Agora, 2023)

Une distance exprimée en temps de parcours plutôt qu'en kilomètres est parfois plus encourageante.

2. VOLET CYCLABLE

Fiche 2.1	Fiche 2.2	Fiche 2.3

FICHE 2.3 : STATIONNEMENT VÉLO

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Territoire de Dour et gares BHNS et ferroviaires	3 ans	• Sécurisation des modes actifs • Promotion du vélo au quotidien	Voir tableau des PU
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, Gracq, TEC	• 1 an + adaptation en fonction de l'occupation	• Nombre d'emplacements installés /habitant • Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées	Commune de Dour SPW : PIC et PIWACI PIMACI (Mobipôles) TEC FEDER

En dépit des infrastructures routières mises à sa disposition, le cycliste requiert des infrastructures adaptées lors de ses déplacements du quotidien pour y stationner son vélo (aller faire ses courses, rejoindre un événement, prendre le chemin de l'école, etc.). La valeur d'un vélo pouvant varier entre la récupération gratuite et des achats à plusieurs milliers d'euros avec assurance contre le vol nécessitant des preuves de stationnement sécurisé, la mise en œuvre de points de stationnement sûrs et ergonomiques est primordiale.

Figure 18 : Point vélo du Belvédère (Agora, 2023)

RECOMMANDATION D'INSTALLATION

La qualité d'une infrastructure de stationnement vélo s'exprimera selon 3 critères :

- Le confort de dépose et de récupération du vélo,
- La sécurisation,
- L'absence de contrainte exercée sur le vélo.

Dans le premier cas, le point de dépose pourra se trouver abrité pour permettre d'installer les sécurités et de procéder aux changements de tenues de manière adaptée. Par ailleurs, un cycliste qui accroche son vélo lors d'une course privilégiera une infrastructure positionnée à proximité du lieu où il se rend (commerces, bibliothèque, piscine, …) ; la littérature parle de 50 m maximum !

Dans le second cas, la sécurisation dépendra de la robustesse de l'infrastructure mise en place, mais également de son positionnement dans l'espace public. Un espace de dépose isolé découragera les propriétaires de vélos plus convoitables ; à l'inverse, des arceaux disposés avec une possibilité de contrôle social gagneront en attractivité.

Dans le troisième cas, tous les arceaux ne sont pas équivalents en termes de qualité : les pinces-roues présentent des risques importants de voiler la jante du vélo. Ils ne sont plus à privilégier de nos jours, en dépit de plusieurs décennies de sélection de ce type de mobilier.

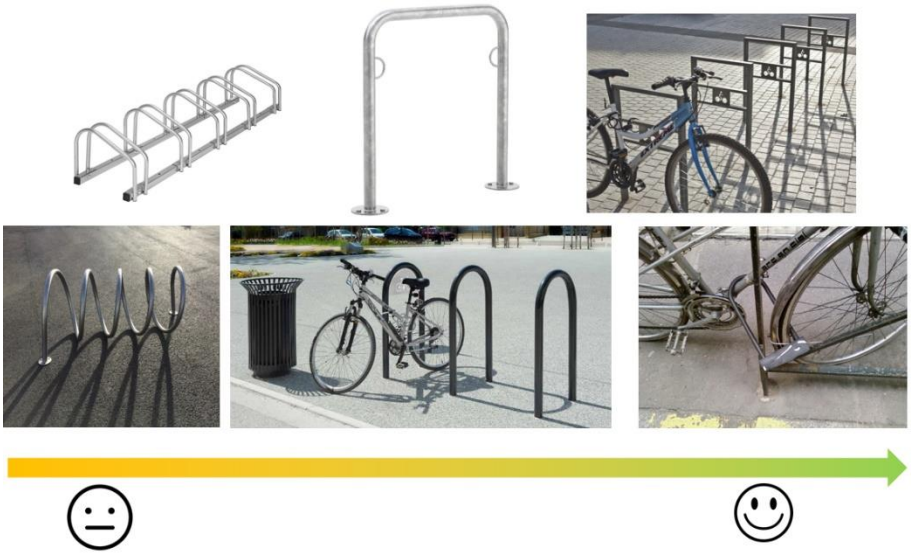


Figure 19 : évaluation de la qualité d'un stationnement vélo selon les considérations contemporaines (Agora, 2021)

Un arceau vélo de type U inversé (ou A) présentera davantage de résistance à une personne mal intentionnée si la section de l'armature est carrée plutôt que tubulaire. Par ailleurs, au sein d'un espace public, et notamment dans un lieu de circulation, il sera veillé d'y intégrer à proximité du sol une barre transversale qui permettra aux personnes malvoyantes d'identifier par leur canne la présence de dispositif sur son axe de déplacement.

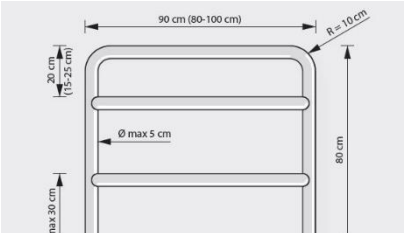


Figure 20 : Schéma d'un arceau en U inversé équipé d'une barre horizontale (VDMC Piéton Bruxelles, 2014)

Ces arceaux doivent par ailleurs veiller à maintenir les espaces piétons libres (1,5m) en ce compris lorsque le vélo y est attaché.

POSITIONNEMENT ET NOMBRE

Selon les pôles générateurs de déplacements, les vélos resteront stationnés avec une durée variable ; elle peut être de l'ordre de quelques minutes dans le cadre d'un commerce de proximité, à plusieurs heures dans le cadre d'un Mobipôle.

Par ailleurs, leur nombre doit être suffisant afin de garantir une place aux périodes d'affluence. La Région wallonne considère ainsi :

- 1,5 place par 100 m² de surface commerciale,
- 1 place par 10 élèves d'école primaire/ par 5 élèves d'école secondaire.

L'objectif est de promouvoir ce mode de déplacement en appuyant des infrastructures de qualité prêtes à accueillir chaque cycliste.

Les emplacements peuvent également être situés à des distances plus éloignées du point de destination, s'ils sont sécurisés. C'est ainsi le cas des abris verrouillables qui peuvent prétendre à se trouver à une distance de 200 m ; ceci toutefois, dans un contexte où le vélo serait laissé sur place durant plusieurs heures.

Il s'agit par ailleurs de rappeler la diversité de vélos qui se retrouve aujourd'hui ; selon leur forme et leur dimension, les points de stationnement vélos veilleront à laisser minimum 5% des arceaux dédiés disponibles pour des montures moins conventionnelles.

Enfin, la Région travaille actuellement à définir de manière plus formelle le nombre d'emplacement vélo par logement ; ces données sont aujourd'hui encore à titre indicatif. Il incombe donc aux Communes de décider pour elles-mêmes et d'imposer dans les permis, l'obligation de prévoir des quotas de stationnement pour vélos par type de projet[2]. Sans cela, la charge que devrait assumer le privé est reportée sur le secteur public. Par ailleurs, il revient aux Communes de placer des boxes dans les rues, ou construire des parkings vélo collectifs pour fournir une solution aux riverains.

EN PRATIQUE

Dans les différentes centralités du territoire communal, il est possible de recommander un nombre d'emplacements vélo à proximité des polarités, au sein de l'espace public. Le nombre de vélos qu'ils doivent recevoir est à considérer progressivement, en fonction de l'utilisation qui en est fait.

A titre indicatif, il faudrait dans un premier temps viser :

Dour centre	Parking de la rue Général Leman	8 emplacements
Dour centre	Place Verte	12 emplacements
Dour centre	Grand' Place	8 emplacements
Dour centre	Belvédère	4 emplacements
Petit-Dour	Bois de Colfontaine	12 emplacements
Petit-Dour	Mobipoint route verte	4 emplacements
Elouges	Grand' Place	8 emplacements
Wihéries	Parc communal	8 emplacements
Blaugies	Place du Joncquois	4 emplacements

Dans le cadre de la circulaire PIWACY, un inventaire des emplacements vélo existants et projetés est à fournir. Il est conseillé d'utiliser cet inventaire comme indicateurs de résultat du présent PCM. Un appel à projet a été lancé par la Région en 2022 pour implanter des arceaux vélo dans les écoles. Cet éventuel inventaire dressé dans ce genre de dossier de demande peut être utilisé comme indicateur au sein du PCM.

[2] Pour le logement, des communes imposent 1 emplacement par chambre, d'autres 1 par oreiller.

3. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE BUS

Introduction

Les transports en commun composent le second pilier des alternatives à la voiture individuelle après les modes actifs. Ce troisième volet se concentre sur cette offre qui transite par la route, à savoir les bus et autres offres gérées par le TEC. Autrefois ressortant du secteur Mons Borinage du TEC HAINAUT, la zone a rejoint l'Opérateur de Transport de Wallonie depuis 2018.

Figure 21 : logo du TEC (SPW, 2019)

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- ***Connecter les zones non-desservies urbanisées aux arrêts TEC,***
- ***Déployer le réseau TEC au sein de la ZAE,***
- ***Répondre à la demande étudiante du centre-ville,***
- ***Intégrer les réflexions de l'OCBM,***
- ***Promouvoir le transport en commun et communiquer sur l'offre pour les déplacements domicile-travail,***
- ***Identifier les arrêts de bus à développer, améliorer la qualité du temps d'attente aux arrêts, et proposer des informations et du stationnement vélo.***

EN THEORIE

En matière de transport en commun par la route, les décisions se prennent à divers niveaux de compétences :

- LE GOUVERNEMENT WALLON : il définit les objectifs et la stratégie du réseau des transports en commun dans la Stratégie Régionale de Mobilité, excepté en matière de chemin de fer national qui est une compétence fédérale.

- LE SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW) – MOBILITE ET INFRASTRUCTURE : il s'agit de l'administration qui a pour mission la mise en œuvre de la politique décidée par le Gouvernement Wallon. C'est l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT), elle est chargée de la tactique à adopter sur base de la stratégie régionale de mobilité. Elle définit les liaisons entre les pôles générateurs de déplacement, le niveau de service (fréquence, amplitude horaire, …) des différentes lignes, et organise, régule ainsi que surveille le réseau. Enfin, elle assure la concertation pour l'évolution de l'offre.

- L'OPERATEUR DE TRANSPORT DE WALLONIE (OTW) : cet organe résultant de la fusion de 2018 conserve commercialement la dénomination TEC. Il a à charge le volet opérationnel, c'est-à-dire qu'il détermine les itinéraires, arrêts, horaires, infrastructures, commercialisation, … et fait rouler les bus/tram au quotidien. Il propose également au Gouvernement Wallon le plan de transport (lignes, itinéraires, horaires, arrêts, tarifs et stratégies marketing, …).

- L'ORGANE DE CONSULTATION DE BASSIN DE MOBILITE (OCBM) : le territoire wallon est divisé en bassins de mobilité. Ceux-ci sont réunis deux fois par an dans des rencontres organisées par l'AOT. Chaque commune y est représentée par un membre de son collège communal, ainsi que les intercommunales concernées (IDEA).

EN PRATIQUE

La zone Mons-Borinage est en cours de redéploiement. Dans ce cadre l'AOT organise une série d'ateliers à destination de l'OCBM qui comprend également les représentants des communes concernées. L'objectif est de revoir le tracé des lignes, en y intégrant une offre davantage efficace ; celle-ci vise l'augmentation de la part modale du TEC dans les déplacements du quotidien de 3% en 2018 à 10 % en 2030.

Ces ateliers se tiennent deux fois par an. L'OTW présente son étude et les soumet à l'OCBM concerné. Ces réunions sont donc l'occasion pour la Commune de Dour de prendre part directe aux planifications des Plans de Transport. En ces occasions, la Commune peut poser ses questions tactiques et opérationnelles ; à cette suite, l'OTW a charge d'intégrer ces interpellations dans ses décisions, argumentant l'adéquation ou non de ces éléments avec leur plan.

3. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE BUS

Fiche 3.1 | Fiche 3.2

FICHE 3.1 : INTÉGRER LES DISCUSSIONS DE L'OCBM

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	1 an	• Report modal • Accessibilité renforcée des zones périphériques	/
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour IDEA – SPW TEC	En cours	Mise en place de lignes structurantes	/

La commune de Dour est actuellement couverte par 7 lignes ; certaines sont de nature plutôt régulière, d'autres orientées vers un public essentiellement scolaire. L'AOT préparant actuellement le redéploiement du TEC, les décisions qui concernent l'avenir de ces lignes se dessine notamment lors des réunions réunissant les OCBM.

La commune de Dour assiste régulièrement à ces réunions, ce qui lui permet d'exposer ses attentes en la matière. Le PCM appuie l'intérêt d'assister à ces réunions, qui composent le principal levier d'influence sur les politiques à venir retenues par l'AOT.

A l'heure d'écrire ces lignes, la présente fiche décrit les grandes orientations qui seront reprises pour l'avenir du TEC à Dour.

LE REDÉPLOIEMENT DU TEC

Initiée dès 2020, l'offre des transports en commun par la route est en cours de redéploiement. Celle-ci vise la mise en adéquation des lignes de bus, de leurs horaires, fréquences de passage et dimensionnement des véhicules avec les flux de mobilités existants (offre de train, infrastructures pour l'automobile, …) et les motifs de déplacements (déplacements scolaires, bassins d'emplois, loisirs, …).

Pour la zone du Borinage, le redéploiement concentre l'essentiel de sa desserte structurante sur l'est du territoire, dans un rayon de 10 km autour de l'intra-muros montois. La ville de Mons est en effet identifiée comme principal pôle d'emploi et de service pour l'ensemble des communes concernées.

La ligne de chemin de fer 97 est ainsi dédoublée, depuis la gare de Mons jusqu'à la gare de Boussu, par un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le BHNS mettra ainsi à disposition 1 passage toutes les 10 minutes dans les deux directions, augmentant considérablement la fiabilité et l'attractivité de l'offre. C'est sur cette colonne vertébrale que se raccrochera le reste du réseau structurant de l'offre TEC.

Dour est intégrée à ce réseau structurant, bien que la plus excentrée de ce réseau. Son centre-ville sera relié à Boussu ainsi qu'à Colfontaine par une nouvelle ligne structurante. Le BHNS ne viendra pas jusqu'au cœur de Dour.

Cette ligne structurante est également amenée à être raccordée à l'ouest à d'autres lignes. Ces autres lignes (principales, secondaires ou scolaires) seront connectées à Quiévrain, Honnelles, ainsi qu'au sud de Frameries.

Figure 22 : la place Verte, point d'arrêt de multiples lignes de bus (Agora, 2023)

Le redéploiement du TEC établit également d'autres opportunités pour les zones plus excentrées du territoire communal. C'est le cas du « transport à la demande » qui permet de relier des localités périphériques avec des grandes polarités de la zone TEC, telles des gares ou des pôles commerciaux, en optimisant les trajets. Cette offre est complémentaire aux lignes de bus en vigueur.

Il faut souligner que la Commune de Dour regrette l'absence de prolongation du BHNS jusqu'à son futur Mobipôle [voir 5. VOLET INTERMODALITÉ], en dépit d'une concentration de population importante et donc pertinente à proximité de l'arrêt. L'AOT entend cette revendication, mais répond ne pas pouvoir actuellement étendre le réseau davantage pour des raisons économiques et d'efficacité.

Dans ce même ordre d'idée, il y a un souhait que l'actuelle ligne 30 vers Honnelles soit une ligne structurante ce qui concurrencerait bien mieux l'usage de la voiture pour tous les résidents des Hauts Pays qui passent par Dour pour se rendre dans les divers pôles d'emploi.

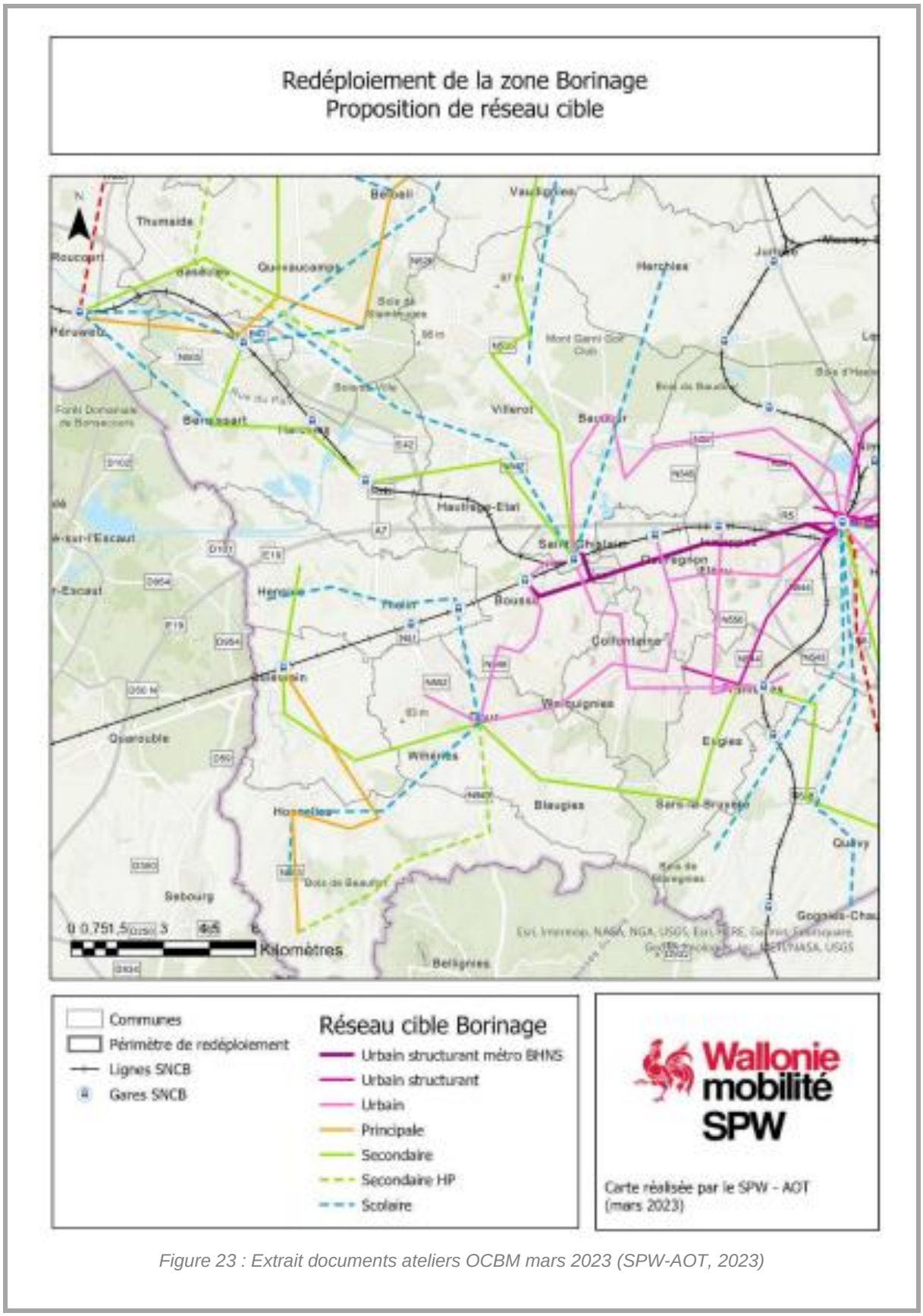


Figure 23 : Extrait documents ateliers OCBM mars 2023 (SPW-AOT, 2023)

3. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE BUS

Fiche 3.1	Fiche 3.2

FICHE 3.2 : AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS DE BUS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	5 ans	• Report modal • Accessibilité PMR • Accessibilité renforcée des zones périphériques	Voir tableau PU + subsides TEC
ACTEURS CONCERNES Commune de Dour TEC - SPW	PERIODE DE MISE EN OEUVRE 5 ans	INDICATEURS DE RESULTATS Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR Nombre de Mobipoints adaptés	SOURCES DE FINANCEMENT TEC - Commune

En phase 1 du diagnostic, le PCM avait étudié avec davantage d'attention les arrêts de + de 50 montées/jour. Etaient ainsi ressortis ceux de : DOUR – Rue Decrucq, DOUR – Trichères, DOUR – Place, et ELOUGES – Place, ELOUGES – Rue Ferrer. En visant une répartition géographique en cohérence avec les densités de population, il était possible d'étendre cette sélection de 5 arrêts à WIHERIES – Centre et DOUR – Belvédère.

Figure 24 : Arrêt TEC rue d'Elouges, sur la N552 (Agora, 2023)

Les manières d'aménager et rendre accessible un arrêt de bus sont présentées dans le chapitre 1 du « Guide de bonnes pratiques – principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun ».

Les opportunités pour les arrêts précédemment repris sont développées dans le tableau suivant :

	Nom de l'arrêt/station	Equipement à prévoir	Opportunités	Remarques
1	DOUR – Rue Decrucq	Quai surélevé, Abris bus,	Réaménagement dans le cadre de la nouvelle hiérarchie viaire du centre-ville.	Fréquentation scolaire importante
2	DOUR – Trichères	Quais surélevés, Billetterie, Abris bus, Abri vélo sécurisé, Arceaux vélos, Zone pause bus,	Réaménagement dans le cadre développement de la Place Verte comme Mobipôle.	Futur Mobipôle de la commune ; pourrait focaliser les lignes redéployées à Dour.
3	DOUR – Place	Quais surélevés, Abris bus, Arceaux vélos,	/	Arrêt à proximité des services et commerces.
4	DOUR – Belvédère	Quais surélevés, Abris bus, Abris vélo sécurisé, Arceaux vélos,	/	L'arrêt gagnerait une meilleure liaison entre les poteaux TEC, deux des quatre arrêts ne pouvant être aménagés.
5	ELOUGES – Place	Quais surélevés, Billetterie, Abris bus, Abri vélo sécurisé, Arceaux vélos,	Réaménagement dans le cadre de la rénovation urbaine de Elouges.	Arrêt majeur de Elouges
6	ELOUGES – Rue Ferrer	Quais surélevés, Abris bus, Abri vélo sécurisé, Arceaux vélos	Réaménagement dans le cadre de la rénovation urbaine de Elouges.	Arrêt situé sur le RAVeL
7	WIHERIES – Centre	Quais surélevés, Abris bus, Arceaux vélos	/	Arrêt majeur de Wihéries

Avec le développement industriel de la ZAE et touristique du site de la Machine à Feu, l'arrêt ELOUGES – rue des Chauffours gagnera également à un développement équivalent à celui du Belvédère, bien qu'il soit actuellement très peu fréquenté. Il pourrait également s'accompagner d'une aire de covoiturage vu sa position.

4. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE RAIL

Introduction

Aux côtés du bus, le train compose l'alternative la plus prometteuse en termes de déplacements domicile-travail vers les polarités plus éloignées. La phase 1 soulignait les échanges entre Dour et les grands bassins d'emploi tel Mons, Bruxelles, Charleroi ou Tournai, la connectivité ferroviaire avec ces pôles étant notamment garantie par la ligne 97.

Figure 25 : logo de la Société Nationale des Chemin de fer Belge

<u>OBJECTIF (issus de la phase 2)</u> :

- **Promouvoir le transport en commun et communiquer sur l'offre (existante et nouveauté) pour les déplacements domicile-travail,**
- **Renforcer les connexions des transports en commun par la route avec les gares ferroviaires avoisinantes,**
- **Renforcer les connexions des modes actifs avec les gares de Thulin et Saint-Ghislain.**

EN THÉORIE

L'organisation des chemins de fer est constituée de :

- La Société Nationale des Chemins de fer Belge (SNCB) qui organise et commercialise le service ferroviaire, et qui a également en charge l'entretien et la rénovation des gares.
- La société Infrabel qui est gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Leur organisation est une compétence fédérale, la Région n'a donc pas de pouvoir décisionnel sur leur fonctionnement. La SNCB est toutefois invitée aux OCBM et dialogue avec la Wallonie en vue d'améliorer l'intermodalité.

Étant donné ses caractéristiques de transport rapide de masse, le rail joue un rôle structurant important dans l'aménagement du territoire et l'organisation de la mobilité.

Figure 26 : chemin de fer sur une seule voie, à hauteur de Thulin (Agora, 2023)

EN PRATIQUE

La commune de Dour ne dispose pas de gare sur son territoire, ses échanges avec la SNCB en sont donc particulièrement restreints, et elle n'est a priori pas amenée à être concernée par des problématiques liées à Infrabel (pont/tunnel, passage à niveaux, souterrains, …).

Le gare les plus proches du territoire sont celles de Quiévrain, Thulin (Hensies), Boussu, Saint-Ghislain (sur la ligne 97) et Frameries (sur la ligne 96). Dans l'optique de renforcer le report modal vers le transport ferroviaire, la commune de Dour est donc amenée à travailler avec les communes concernées en matière de qualité de l'offre et d'équipements.

Elle est par ailleurs amenée à développer sur son territoire des connexions fortes avec ces gares, sur le plan des modes actifs, des transports en commun, ou de l'automobile.

4. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE RAIL

Fiche 4.1 | **Fiche 4.2**

FICHE 4.1 : CONNEXION AVEC LA GARE DE THULIN

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour en liaison avec Thulin	3 ans	Report modal Axes routiers moins fréquenté	/
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – SPW-MI – SNCB – TEC	3 ans	Nombre d'utilisateurs abonnés domiciliés à Dour	SPW Commune de Dour

La gare de Thulin est l'arrêt SNCB le plus directement accessible et le plus proche de la commune de Dour (4,5 km depuis le centre-ville), notamment reliée par la N552. Elle souffre néanmoins d'une offre mise à mal par sa position à l'extrémité de la ligne 97.

Figure 27 : gare de Thulin (Agora, 2023)

Dans le cadre du PCM, la commune de Dour ne dispose pas de leviers pour agir sur les équipements ou la qualité de l'offre (fréquence, retard, annulation, …). Elle dispose en revanche de la possibilité de développer les connexions avec ses différents quartiers, dans le cadre des mobilités quotidiennes pour se rendre à l'école ou au travail. Avec la Commune d'Hensies, Dour souhaite maintenir et amplifier l'offre ferroviaire de cette gare.

ACCESSIBILITE DE LA GARE POUR LES MODES ACTIFS

Actuellement l'accessibilité pour les modes actifs n'est pas bonne. Si demain le réseau vélo accède à la gare, d'importants aménagements sécurisant les piétons et cyclistes doivent être entrepris : piste cyclo-piétonne le long de l'avenue du Saint Homme, traversée de la N51, abri vélo et revêtement adapté aux abords de la gare.

La connexion cyclo piétonne avec la gare de Thulin a toute sa pertinence : la N552 est majoritairement utilisée pour les habitants du centre-ville de Dour, mais aussi pour ceux de Petit-Dour ou Blaugies qui empruntent le site propre de la rue d'Offignies. La N552 est dès à présent réaménagée entre le Belvédère et le pont du RAVeL, et sera prochainement dédoublée par l'extension de la ZAE. Les habitants de Wihéries et Elouges empruntent essentiellement l'axe rue des Chênes, du Commerce et Tachenion jusqu'au giratoire de la Taule où ils rejoignent également la N552.

Cette approche de l'accessibilité renforce l'intérêt du réaménagement de la rue de Baisieux (Dour), ainsi que de l'avenue Saint-Homme et de sa traversée de la N51 (Hensies).

ACCESSIBILITE DE LA GARE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN PAR LA ROUTE

La gare de Thulin n'est actuellement pas desservie directement par le TEC. L'arrêt le plus proche se trouve plus de 500 m ; seule la ligne 31 entre Dour et Quiévrain y passe. Dans le cadre du redéploiement du TEC, cette connectivité devra être développée en vue de renforcer les connexions qui existent dès à présent.

ACCESSIBILITE DE LA GARE POUR LA VOITURE INDIVIDUELLE

La gare de Thulin présente un nombre très restreint de places de stationnement ; aussi les déplacements en voitures individuelles ne sont pas à privilégier. En revanche, une aire de dépose-minutes prend tout son sens pour l'automobiliste dont le trajet passe par cet endroit qu'il y dépose quelqu'un ou qu'il l'y récupère. Dans la même logique, l'aménagement d'une zone d'attente confortable pour les usagers du rail en attente de leur chauffeur est également à prévoir. Le présent PCM peut encourager ces dispositifs, mais il n'a aucun levier pour les mettre en œuvre.

4. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR LE RAIL

Fiche 4.1	Fiche 4.2

FICHE 4.2 : CONNEXION AVEC LA GARE DE SAINT-GHISLAIN

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Territoire de Dour	3 ans	Report modal Axes routiers moins fréquenté	Voir tableau de bord
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – SPW – SNCB – TEC Commune de St Ghislain	3 ans	Nombre d'utilisateurs d'abonnements domiciliés à Dour	Commune de Dour TEC SPW : PIC et PIWACI FEDER

La gare SNCB de Saint-Ghislain propose une offre profondément différente de celle de Thulin. Plus éloignée (8 km à vélo depuis le centre-ville), elle bénéficie toutefois d'une position permettant un large panel de destinations, et une fréquence des trains plus régulière ainsi qu'une fiabilité renforcée. Elle présente par ailleurs un équipement amélioré pour l'accueil des différents usagers. Malgré l'absence de levier d'action hors de son territoire dans le cade ce PCM, des dispositions peuvent être suggérées, à l'instar de Thulin, en vue de renforcer l'attractivité de cette gare pour les Dourois.es.

Figure 28 : gare de Saint-Ghislain (Agora, 2023)

ACCESSIBILITE DE LA GARE POUR LES MODES ACTIFS

Au départ d'une large majorité des quartiers de la commune (excepté les quartiers au nord du centre-ville), la connexion vers la gare de Saint-Ghislain emprunte systématiquement le RAVeL de l'ancienne ligne 98. Le réseau stratégique structurant cyclable se raccrochant au RAVeL qui en forme la colonne vertébrale, l'accessibilité de l'itinéraire est donc garantie.

En matière d'aménagement, les navetteurs qui accèdent à la gare à vélo empruntent ces itinéraires tout au long de l'année, selon les horaires qui leurs sont imposés par leur emploi. Aussi, la parfaite qualité du revêtement et des traversées de voiries, mais également l'entretien et la bonne visibilité (éclairage) doit être garantie pour encourager ce report modal, jour et nuit et en toutes saisons.

Dans le cas présent, le RAVeL n'est plus à considérer comme un chemin de promenade, mais bien comme un itinéraire du quotidien.

On serait tenté de verser cette portion de RAVeL dans la catégorie des cyclostrades. Cette notion est à l'étude au SPW-MI qui financerait les adaptations à réaliser pour garantir cette fonction.

ACCESSIBILITE DE LA GARE POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN PAR LA ROUTE

En termes de bus, la gare de Saint -Ghislain est desservie par les lignes de bus 7, 28 et 30. Le redéploiement annoncé pour la zone Mons-Borinage est néanmoins amené à modifier une partie des lignes de bus, notamment aux abords des pôles majeurs tels la gare de Saint-Ghislain. Sans que le projet ne soit entériné, Dour bénéficierait ainsi d'une ligne urbaine structurante vers la gare de Saint-Ghislain, elle-même desservie par un Bus à Haut-Niveau de Service vers Mons.

ACCESSIBILITE DE LA GARE POUR LA VOITURE INDIVIDUELLE

Contrairement à la gare de Thulin, celle de Saint-Ghislain dispose d'un parking important pour les véhicules privés, actuellement gratuit. La connexion par le réseau viaire est également garantie, et les équipements aux abords (dépose-minutes notamment) sont déjà présents. Il n'y a donc pas de suggestions spécifiques à faire en la matière.

5. VOLET INTERMODALITÉ

Introduction

L'intermodalité est la propension à passer d'un mode de transport à un autre. Elle se manifeste notamment par la présence de Mobipôles ou Mobipoints qui rassemblent une offre pour différentes mobilités (des trottoirs aux normes, du stationnement vélo, un arrêt bus/ferroviaire, des aires de covoiturage, …).

Figure 29 : parking vélo couvert et surveillé en gare de Saint-Ghislain, permettant d'effectuer un transfert modal en toute sécurité et sans perte de temps à la gare (Agora, 2023)

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Développer les Mobipôles à travers la commune,**
- **Utiliser les modes actifs, collectifs et les mobilités nouvelles (voitures partagées, bornes de recharge, eHubs, …) pour activer ou développer les points identifiés,**
- **Renforcer les connexions avec les Mobipôles majeurs extérieurs à la commune : les gares de Thulin et de Saint-Ghislain, la gare BHNS de Boussu.**

EN THÉORIE

Tout trajet est une chaîne de déplacements qui débute et finit par la marche. La Région wallonne a développé la vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Santé, Sécurité et Transfert modal), dont le but est de modifier les parts modales des différents moyens de transport, et principalement de réduire la part de la voiture individuelle. L'analyse des parts modales dans les déplacements domicile – travail entre les différentes régions du pays permet de relever que les différences dans les pourcentages de l'utilisation de la voiture entre la Wallonie et la Flandre s'expliquent en grande partie par une plus grande utilisation du vélo, car l'usage des transports en commun est similaire.

EN PRATIQUE

Les points de connexion entre plusieurs lignes de transport, pistes cyclables ou autres infrastructures alternatives sont qualifiés de Mobipôles et Mobipoints par la Région wallonne. Ils sont hiérarchisés selon leur importance, leur qualité et leurs possibilités d'intermodalité. Cette hiérarchie permet de prévoir les infrastructures nécessaires et l'ordre dans lequel elles devront être réalisées. Ces pôles et points d'échange de mobilité sont caractérisés comme suit :

- Mobipôle XL : gares régionales comptabilisant plus de 8.000 montées par jour de semaine.
- Mobipôle L : gares supra locales de destination ou mixtes (500-8.000 montées/jour).
- Mobipôle M : gares (supra)locales d'origine (500-8.000 montées/jour), gares de bus importantes.
- Mobipôle S : arrêts sur des lignes structurantes (bus express, BHNS, tram)
- Mobipôle XS : points non urbains de multimodalité sans transport public structurant
- Mobipoint XS : points urbains de multimodalité sans transport public structurant

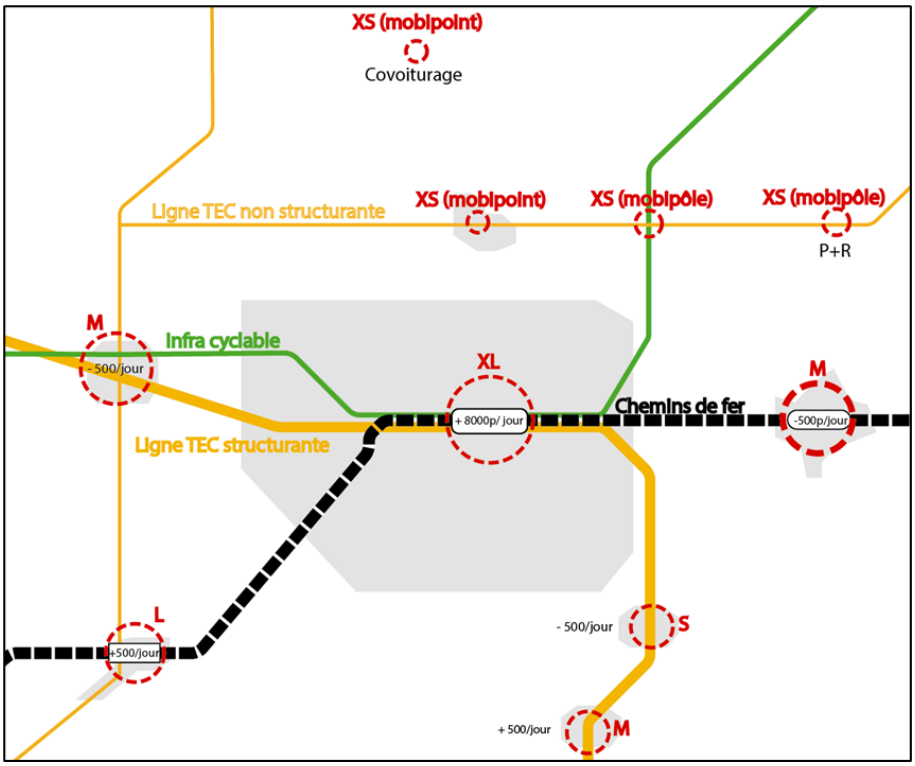


Figure 30 : schéma de synthèse des Mobipôles – Mobipoints (Agora, 2023)

5. VOLET INTERMODALITE

Fiche 5.1	Fiche 5.2

FICHE 5.1 : DÉVELOPPEMENT DES MOBIPOINTS À TRAVERS LA COMMUNE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	5 ans	Décongestion des voiries aux heures de pointe Amélioration du cadre de vie	€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**FINANCEMENT**
Commune de Dour - TEC	5 ans	Nombre de Mobipoints adaptés - Fréquentations des arrêts TEC – Occupation du stationnement vélo	Commune de Dour – SPW : PIC et PIMACI – FEDER

Les Mobipoints sont des espaces qui concentrent une diversité d'infrastructures de transport variés à l'échelle du quartier (cheminement piéton, accessibilité cyclable, arrêt TEC, parking de covoiturage ou stationnement à durée prolongée, …). Ils sont à distinguer des Mobipôles qui présentent une attractivité plus importante généralement à l'échelle communale, voir supracommunale.

Figure 31 : Mobipoint de l'arrêt DOUR - Place (Agora, 2023)

Le diagnostic situait tous les Mobipoints de la commune dans le centre, desservis par le TEC : la Grand' Place, le giratoire du Belvédère, la rue Général Leman, la place Verte. Cette dernière est amenée à devenir le Mobipôle communal.

La phase 3 de ce diagnostic vise à développer les Mobipoints avec une meilleure répartition sur le territoire géographique. Ces implantations tiennent compte des réseaux de mobilité redessinés dans les fiches actions de ce PCM, ainsi que du redéploiement à venir du TEC. Le tableau suivant les situe en décrivant les atouts déjà présents sur site et les opportunités de développement qui permettront de les activer au rang de Mobipoint :

	Lieu		Atouts	Opportunités	Remarques
1	Centre, La Grand' Place	**Attractivité**	Administration, écoles, commerces	Centre Athéna	/
		Piéton	Réseau centre-ville Accessibilité PMR totale	/	
		Vélo	Réseau structurant communal Point de réparation vélo	Installation de stationnement vélo (8)	
		TC	Arrêt TEC d'importance	Accessibilité PMR des quais	
		Automobile	/	/	
		Stationn.	Parking Athéna	/	
		Autres	/	Installation d'une voiture partagée	
2	Centre, Le Belvédère	**Attractivité**	Administration, écoles, commerces (dont Câblerie), Belvédère	Centre Athéna	/
		Piéton	Réseau centre-ville Connexion vers Avenue V. Regnart	Accessibilité PMR totale	
		Vélo	Réseau structurant supracommunal Stationnement	Installation de stationnement vélo (4)	
		TC	Arrêt TEC d'importance	Accessibilité PMR des quais	
		Automobile	Connexion à la N552	/	
		Stationn.	Parking Athéna	/	
		Autres	/	/	
3	N552, La Machine à feu	**Attractivité**	ZAE	Loisir (Machine à feu)	/
		Piéton	Liaison Elouges – centre	Accessibilité PMR totale depuis la rue des Andrieux	
		Vélo	Réseau structurant régional	Installation de stationnement vélo (4)	
		TC	Arrêt TEC existant	Arrêt TEC à développer / Accessibilité PMR des quais	
		Automobile	Connexion à la N552	/	
		Stationn.	/	Créer emplacements de stationnement (12)	
		Autres	/	Installation de places de covoiturage (4)	
4	Elouges,	**Attractivité**	Ecole, commerces	Place requalifiée	/

	La Grand Place	**Piéton**	Réseau centre-village	Accessibilité PMR totale	
		Vélo	Réseau structurant supracommunal	Installation de stationnement vélo (8)	
		TC	Arrêt TEC d'importance	Accessibilité PMR des quais	
		Automobile	Situé sur la N553	Apaiser le trafic	
		Stationn.	/	/	
		Autres	/	Installation d'une voiture partagée	
5	Wihéries, Parc communal – rue Ferrer	**Attractivité**	Ecole, parc communal	/	/
		Piéton	Réseau piéton centre-village	Accessibilité PMR totale	
		Vélo	Proximité du structurant supracommunal	Rapprochement du stationnement vélo (8)	
		TC	Arrêt TEC d'importance	Accessibilité PMR des quais	
		Automobile	/	/	
		Stationn.	Parking de la rue Ferrer	/	
		Autres	/	/	
6	Petit-Dour, Carrefour rue Moranfayt – rue Ropaix	**Attractivité**	Ecole	/	/
		Piéton	Liaison Petit-Dour - Blaugies	Accessibilité PMR totale	
		Vélo	Réseau structurant supracommunal	Installation de stationnement vélo (4)	
		TC	Arrêt TEC existant	Accessibilité PMR des quais	
		Automobile	Situé sur l'axe entre Honnelles et Petit-Dour	/	
		Stationn.	/	Créer emplacements de stationnement (8)	
		Autres	/	/	
7	Petit-Dour, Bois de Colfontaine	**Attractivité**	Bois de Colfontaine	Valorisation touristique	/
		Piéton	Liaison Petit-Dour – Bois de Colfontaine	Accessibilité PMR totale	
		Vélo	Réseau structurant supracommunal	Installation de stationnement vélo (12)	
		TC	/	Desserte potentielle dans le cadre du redéploiement du TEC / accessibilité PMR des quais	
		Automobile	Situé sur l'axe entre Dour et Frameries	/	
		Stationn.	/	Parking Bois de Colfontaine	
		Autres	/	Installation de 2 places de covoiturage	

FICHE 5.2 : DÉVELOPPEMENT DU MOBIPÔLE COMMUNAL

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	3 ans	Décongestion des voiries aux heures de pointe Amélioration du cadre de vie	€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – SPW-MI et AT TEC	5 ans	Nombre de Mobipoints adaptés - Fréquentations des arrêts TEC – Occupation du stationnement vélo	Commune de Dour – SPW : PIC et PIMACI – FEDER – périmètre de rénovation urbaine

Plus conséquents que les Mobipoints, les Mobipôles sont plus limités à l'échelle régionale. Ils se retrouvent aux nœuds des réseaux de communication plus importants du territoire, et sont généralement associés à une concentration plus importante de population ou de services. A Dour, l'endroit tout désigné est la place Verte, comprenant notamment l'arrêt DOUR – Trichères.

Figure 32 : Mobipôle en devenir de Dour, la place Verte (Agora, 2023)

Figure 33 : esquisse d'aménagement de la place Verte (Agora, 2023)

Le futur Mobipôle de la commune est amené à reprendre les différents modes de transport de ce PCM :

- **Piéton et PMR :** il se situe au long du réseau structurant piéton, au sein du centre-ville et à proximité immédiate des services et de plusieurs écoles. Les cheminements piétons sont repensés pour assurer la circulation des piétons dans un large rayon (passage piéton, trottoirs traversant, zones refuges), ainsi que pour établir – autant que faire se peut – les traversées piétonnes à l'arrière du bus qui effectue sa dépose.

- **Cyclable :** il se situe au long du tronçon structurant supralocal liant Frameries – Petit-Dour – Dour-centre – Boussu. Une infrastructure de stationnement diversifiée allant du simple arceau à l'abri sécurisé assure un stationnement adapté à tout cycliste.

- **Transport en commun par la route :** intégrant la future gare de bus de Dour, il reçoit actuellement la quasi-totalité des lignes TEC du territoire communal. Il devrait – dans le cadre du redéploiement du TEC – établir une connexion directe avec le futur BHNS, accessible par une ligne structurante, et maintenir la focalisation des autres lignes sur l'arrêt DOUR-Trichères. Les quais sont renforcés et mieux isolés du trafic. Un système de feu à la sortie de la zone bus peut assurer leur priorité par rapport à la circulation venant de la rue H. Pochez. Ce dispositif contribue à faire respecter la vitesse devant être limitée à 30 km/h au vu des abords du Mobipôle principal de la Commune.

- **Transport en commun par le train :** par la connexion avec la future ligne BHNS du Borinage, l'arrêt sera également directement connecté aux gares de Boussu et de Saint-Ghislain.

- **Intermodalité :** les équipements de stationnement adaptés et sécurisés, ainsi que la présence d'une billetterie permettent à tout usager d'effectuer le transfert d'un mode de déplacement à l'autre sans difficultés.

- **Routier :** La rue qui longe la place verte vers la rue du Coron pourrait être à sens unique

- **Stationnement** : la place garde sa vocation de parking. Le relevé démontre que le taux d'occupation demande à garder 50 à 60 places. Ce parking doit servir essentiellement aux parents qui peuvent déposer leurs enfants qui continuent à pied en toute sécurité vers leur école respective. En fonction de la fréquence d'usage un dispositif de zone bleue peut être instauré pour éviter les voitures ventouses dans une zone essentiellement de services.

- **Cadre de vie** : l'accès au parking permet aux éventuels maraichers d'y accéder pour maintenir le marché sur la place. Les sanitaires et équipement pour le terminus de certaines lignes TEC sont assurés.

  Le réaménagement de la place Verte tient compte de ses caractéristiques dominantes, à savoir :

  - ✓ La végétation caractéristique manifestée par les alignements d'arbres qui ceinturent la place,
  - ✓ La présence hebdomadaire du marché de Dour,
  - ✓ La proximité immédiate de commerces et de certains bâtiments significatifs,
  - ✓ La fréquentation multigénérationnelle du site.

Ces considérations amènent la nécessité toute particulière de réaménager la place Verte de manière qualitative sur le plan paysager et urbain.

Cette esquisse est proposée pour répondre au principe STOP tout en veillant à la qualité du cadre de vie. La réalisation formelle des aménagements définira davantage les infrastructures en fonction des contraintes existantes (arbres, impétrants,) et des faisabilités techniques (ligne de désir des piétons, rayons de giration des bus,…).

6. VOLET ROUTIER

Introduction

Les déplacements automobiles composent l'essentiel de la mobilité de notre société. Avec un essor tout au long du XXe siècle, chez nous, elle aura profondément transformé les habitudes de vie, l'urbanisme et le territoire à partir de la seconde guerre mondiale. Aujourd'hui, plus de 9 déplacements sur 10 sont réalisés avec une voiture privée à Dour dans le cadre des déplacements domicile-travail (voir PCM - Phase 1).

Le volet routier se concentre ainsi sur la mobilité en véhicule privé des habitants de Dour ; il ne se limite néanmoins pas à la traditionnelle voiture à moteur à combustion, mais également aux véhicules électriques ou encore aux 2 roues, qu'il abordera dans le volet stationnement.

Figure 34 : Contournement du centre-ville de Dour (Agora, 2023)

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Apaiser les traversées des zones urbaines et noyaux d'habitat,**
- **Réajuster le schéma de circulation du centre-ville,**
- **Objectiver pour mieux dissuader le trafic de transit à travers Elouges.**

La composante principale du volet routier est sa hiérarchie viaire qui définit les différentes manières de se déplacer pour l'automobiliste, et donc sa façon de cohabiter avec les autres usagers. Il s'agit une classification des voiries, basée sur leur fonction au sein du réseau de voiries communales et supracommunales étendu à toute l'Europe
Cette classification comporte 6 catégories :

1. Réseau autoroutier
2. Réseau primaire
3. Réseau secondaire
4. Réseau de liaison locale
5. Réseau de collecte locale
6. Réseau de desserte locale

Les 3 premières catégories ont une fonction de transport prédominante, tandis que les 3 dernières privilégient l'accessibilité locale.
Le réseau routier en Wallonie est divisé en deux grandes familles :

- les voiries régionales gérées par le SPW et la SOFICO
- les voiries communales gérées par les communes.

Toutes les voiries sont publiques dès l'instant que tout public peut les emprunter (Atlas de 1841 et Décret Voirie de 2012). La hiérarchisation permet de définir la fonction, l'usage et le gabarit de chaque voirie pour définir un réseau qui devrait être reconnu à l'échelle européenne.

Dans le cadre du Plan Communal de Mobilité (PCM), les modifications recommandées visent à encourager les déplacements motorisés selon la hiérarchisation du réseau, réduisant ainsi le trafic de transit dans les zones résidentielles. L'objectif est d'adapter l'usage et la forme à la fonction de la voirie pour que les automobilistes ajustent intuitivement leur vitesse et comportement en fonction des limitations.

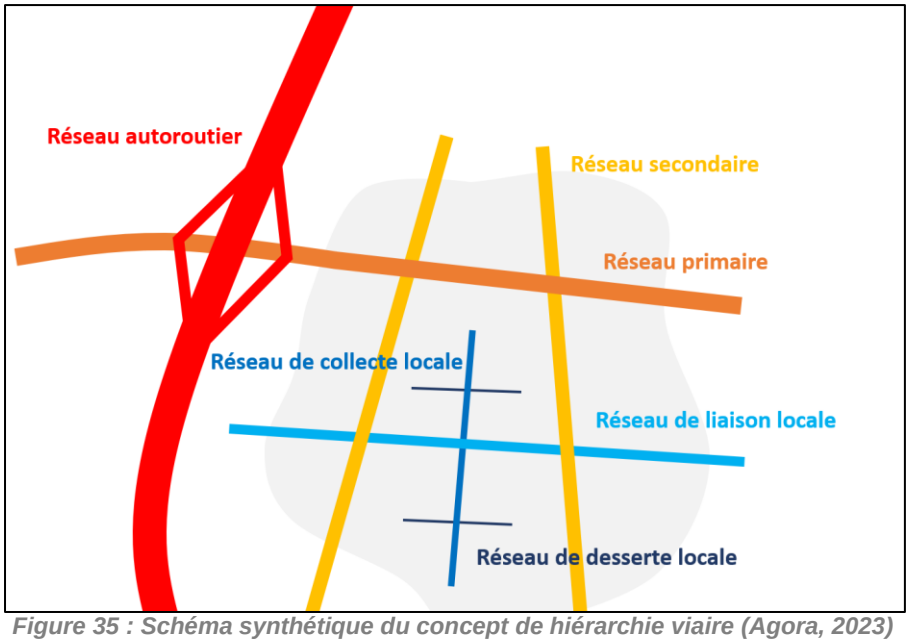


Figure 35 : Schéma synthétique du concept de hiérarchie viaire (Agora, 2023)

Le réseau routier, sur lequel les communes sont appelées à intervenir, se divise en quatre fonctions principales, chacune ayant des usages et des formes spécifiques :

1. **<u>Voirie régionale secondaire :</u>** elle assure la liaison vers le réseau primaire et/ou autoroutier, comme la N552. L'usage inclut les poids lourds en transit, la fluidité du trafic, la vitesse VMA de 90 km/h hors agglomération qui doit diminuer progressivement en approchant de l'agglomération. Les usagers sont spatialement séparés et il n'y a pas de priorité de droite. La forme comprend des trottoirs séparés pour les piétons, des pistes cyclables séparées ou marquées, des arrêts de bus en encoche, et un stationnement hors chaussée.

2. **Liaison locale :** elle relie les différentes entités de la commune et les pôles générateurs de déplacements intra et extra-communaux. L'usage inclut les poids lourds pour les livraisons, une VMA de 70 km/h hors agglomération et 50 km/h en agglomération, et la séparation des usagers. La priorité de droite est possible, si pas de ligne de bus. La forme comprend des trottoirs séparés, des pistes cyclables marquées ou suggérées, des arrêts de bus en encoche ou en chaussée, et un stationnement hors chaussée.

3. **Collecte locale :** elle gère la circulation entre les quartiers au sein des entités, avec effet de porte souhaité aux entrées des entités. L'usage implique les poids lourds pour les livraisons, la circulation apaisée, une VMA de 50 km/h en agglomération et 30 km/h près des écoles, en zone commerciale ou dense, ... La priorité de droite est possible, si pas de ligne de bus. La forme inclut des trottoirs et des accotements séparés ou pas si en zone 30, des pistes cyclables marquées ou suggérées, des arrêts de bus en chaussée, et un stationnement organisé en chaussée si la largeur disponible est suffisante (service d'urgences, véhicules agricoles, …).

4. **Desserte locale :** elle dessert les habitations, avec circulation apaisée et la quasi-absence de trafic de transit. La VMA est de 30 km/h, voire 20 km/h dans les zones résidentielles. La priorité de droite est possible, si pas de ligne de bus. Les usagers peuvent aisément être mélangés. La forme comprend des trottoirs séparés ou des espaces partagés sans traversée marquée, la mixité pour les cyclistes, sauf cas exceptionnel pas de ligne de transport en commun, ainsi qu'un stationnement organisé en chaussée si la largeur est suffisante.

Cette disposition devant faire foi auprès des gestionnaires de navigation routière, elle permet à des organismes comme Waze ou TomTom de ne pas diriger le trafic vers ou dans un réseau non adapté. Les cartes (OpenStreetMap) et fonds de plans digitalisés (Google Maps) et en libre consultation sur le net peuvent être adaptés suivant la volonté de la Commune à hiérarchiser son réseau.

En fonction des aménagements et boucles de circulation envisagés dans le présent PCM, il y a lieu de modifier cette carte pour s'assurer que les nouvelles dispositions en matière de gabarit et fonction permettent de garder une hiérarchie viaire équilibrée allant du grade 1 au 6 pour tout déplacement exécuté en voiture et pour identifier les éventuels disfonctionnements persistants.

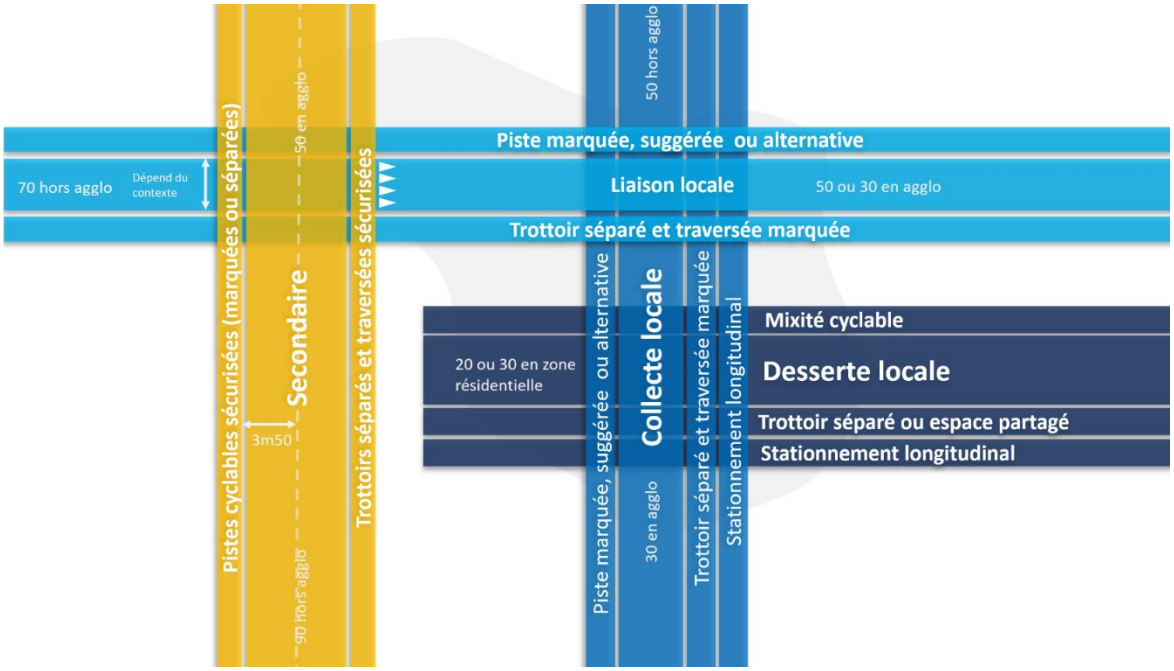


Figure 36 : Schéma de cohabitation des usagers sur les différentes classes de voiries (Agora, 2023)

6. VOLET ROUTIER

Fiche 6.1 | **Fiche 6.2**

FICHE 6.1 : GESTION DES VITESSES ET ZONES PARTAGÉES

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	3 ans	Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées Amélioration des cadres de vie	€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, SPW, sécurité routière	1 ans	Nombre d'excès de vitesse Nombre de km en zones 30, 20km/h Nombre d'accidents	Commune de Dour SPW : PIC et PIMACI FEDER

Cette fiche action implique la question de la sécurité routière, mais également les possibilités pour les différents modes de partager, ou non, un espace voirie. La définition des limitations de vitesses est un point essentiel d'un plan de mobilité, découlant de facto de la hiérarchie du réseau.

En 2009, le PiCM proposait la première zone 30 de Dour au niveau des rues Grande, Decrucq et Pairois. Par défaut, le reste du territoire restait à 50 km/h, sauf aux abords des écoles. Aujourd'hui, ces zones se sont étendues, avec par ailleurs la création de zones résidentielles/zones de rencontre.

L'objectif de cette fiche est de poursuivre la démarche en conservant une vitesse de liaison confortable sur les axes de liaison, mais en limitant la vitesse au sein des noyaux d'habitat. Ce faisant, la circulation s'y retrouvera apaisée, conformément à la vision FAST.

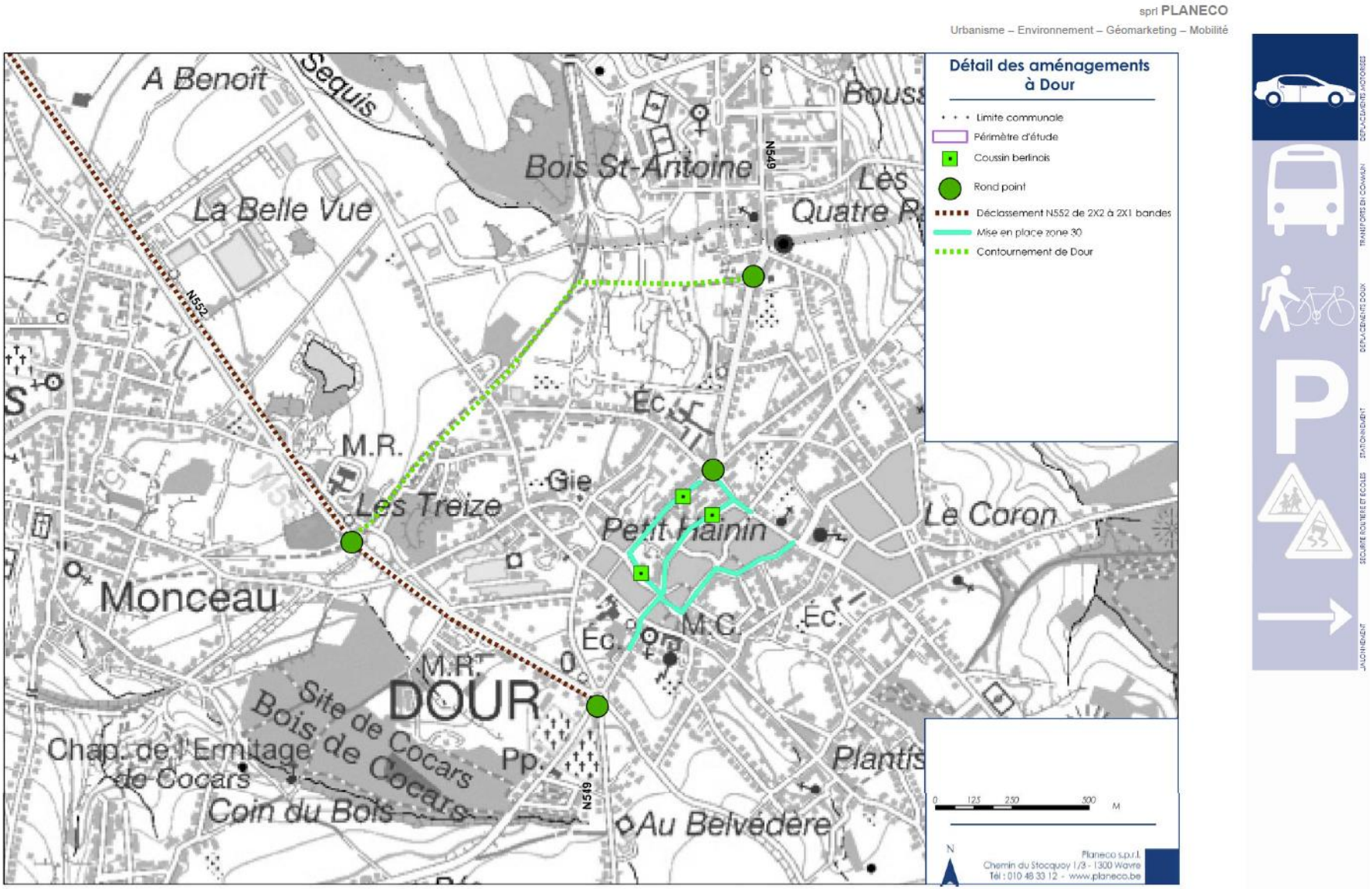


Figure 22. Traversée de Dour mise en place de la zone 30+ aménagements de coussins berlinois :

Figure 37 : extrait du PiCM de 2009 ; le document prévoyait à l'époque la première zone 30 du centre-ville

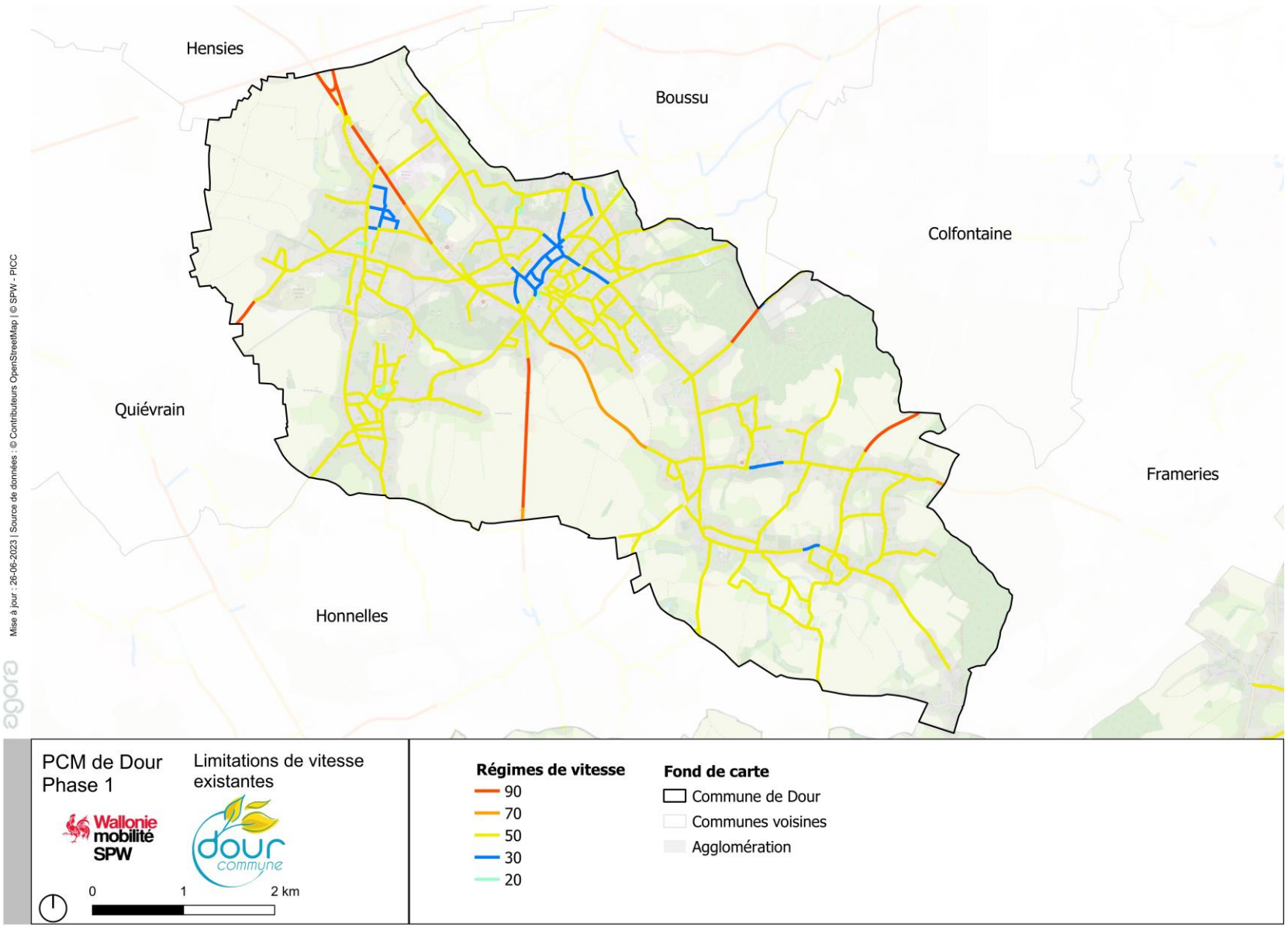


Figure 38 : carte des limitations de vitesse en cours sur la commune (Agora, 2023)

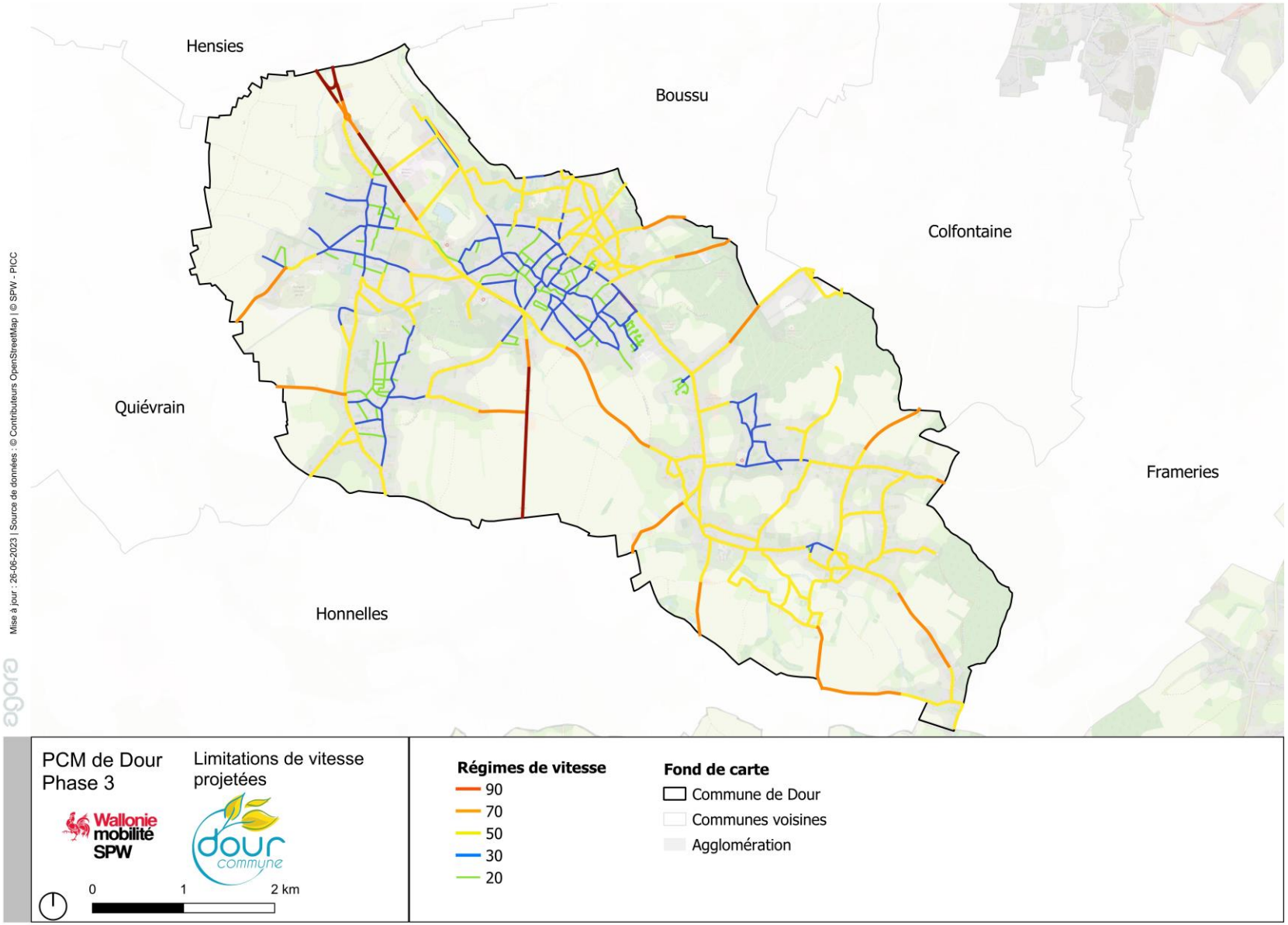


Figure 39 : carte des limitations de vitesse proposées (Agora, 2023)

DEVELOPPEMENT DU PRINCIPE

La conception de la nouvelle carte limitant les vitesses pratiquées s'est déroulée en 4 étapes :

1. L'ensemble du territoire a été instauré en Zone 30 afin de couvrir chaque noyau d'habitat dense.
2. Les voiries en dehors des zones d'habitat dense, mais situées au sein de zone d'activité/habitat, ont été maintenues à 50 km/h.
3. Les axes de liaison actuellement en zone 70 ou 90 ont été réévaluées afin de leur conférer une vitesse de conduite adaptée à la connexion entre villages.
4. Au sein des zones 30, les voiries qui devaient ou pouvaient faire l'objet d'une mise en zone de rencontre (voir fiche Fiche 1.3 : Aménagement de zone de rencontre) ont été requalifiées en zone 20 km/h.

La couleur des régimes vitesse permet ainsi de retrouver :

- En bleu ciel : les centralités de la commune et les écoles.
- En jaune : les agglomérations.
- En orange/rouge : les voies de liaison.
- En bleu électrique : les cœurs de ville/villages/quartiers apaisés et mixtes.

Figure 40 : zone 30, zone 50, zone 70 et zone de rencontre maintenue dans le nouveau plan des régimes de vitesse (Agora, 2023)

La modification d'un régime de vitesse ne peut se passer d'un réaménagement de l'espace voirie. Seule, une signalétique ne peut suffire pour inciter l'automobiliste à pratiquer la vitesse imposée. Ainsi selon la vitesse requise et les comportements existants, des dispositifs ralentisseurs, effets de portes, voir des réaménagements de voiries devront être effectués d'autant plus si le tronçon est inscrit dans un réseau structurant des modes actifs.

6. VOLET ROUTIER

Fiche 6.1	Fiche 6.2

FICHE 6.2 : SCHÉMA DE CIRCULATION DU CENTRE-VILLE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	5 ans	Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées Amélioration des cadres de vie	€€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, sécurité routière	2 ans	Nombre d'excès de vitesse Nombre de km en zones 30, 20 km/h Nombre d'accidents	Commune de Dour SPW : PIC et PIWACI FEDER

L'ouverture du contournement de Dour en 2021 a permis une remise en question profonde du schéma de circulation du centre-ville. Face aux enjeux du principe STOP et la vision FAST, les rues doivent également faire l'objet d'un apaisement pour assurer le confort et la sécurité des modes actifs ; cette considération est indissociable de la suppression d'une partie du trafic de transit, tout en devant garantir à tout habitant du centre-ville l'accès aux services et/ou à son domicile.

Dans cette logique de préservation d'une mobilité automobile confortable pour les riverains, le nouveau schéma de circulation vise à la création de rues à sens unique. Ceci permet, par la réduction de la largeur de l'espace de circulation, d'élargir les trottoirs tout en maintenant une offre de stationnement dans l'espace rue.

Inspiré des initiatives émergeantes en la matière, et adapté au contexte de Dour, le nouveau schéma de circulation du centre-ville est ainsi proposé.

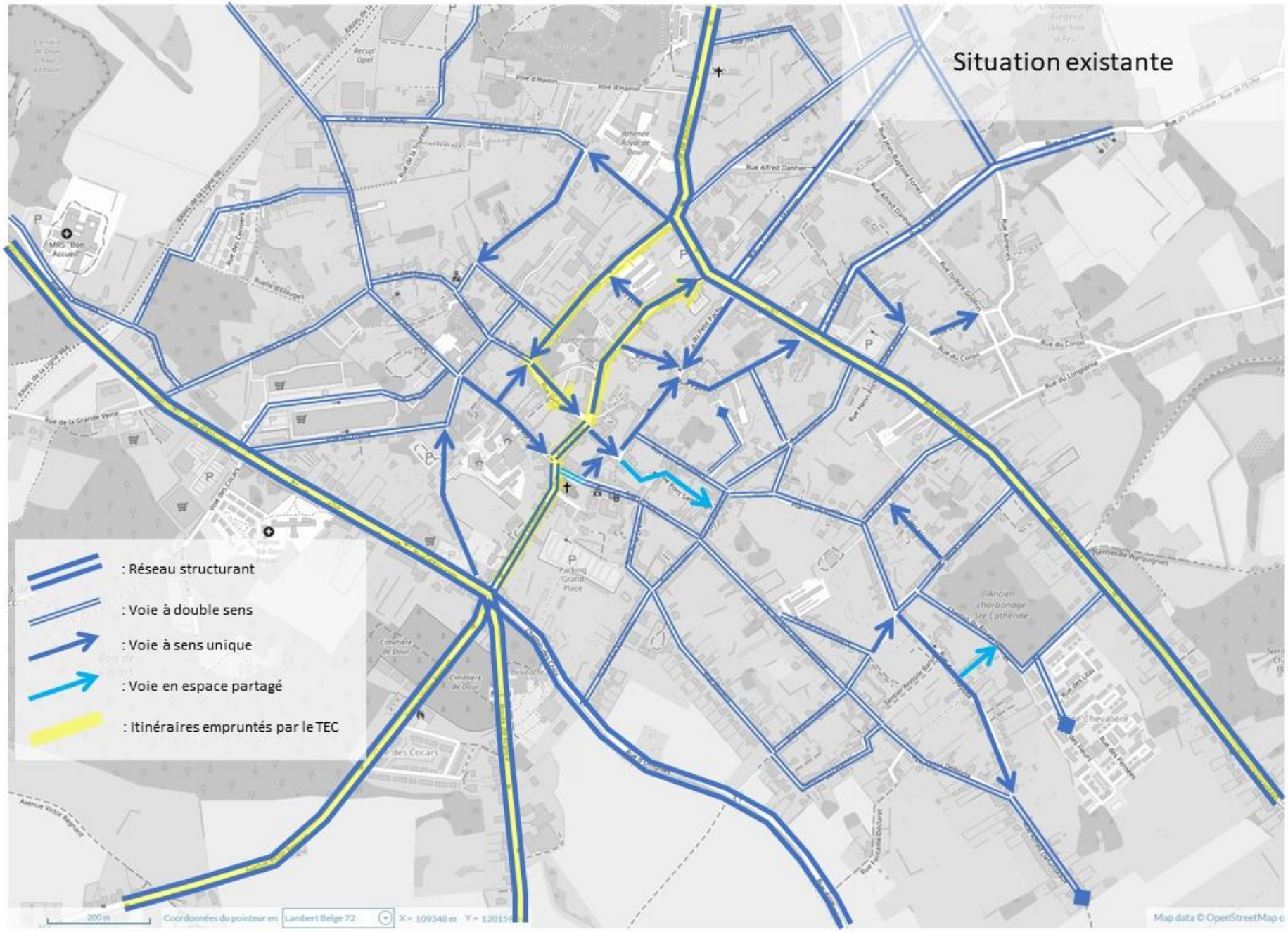


Figure 41 : Schéma de circulation du centre-ville : situation existante (Agora, 2023)

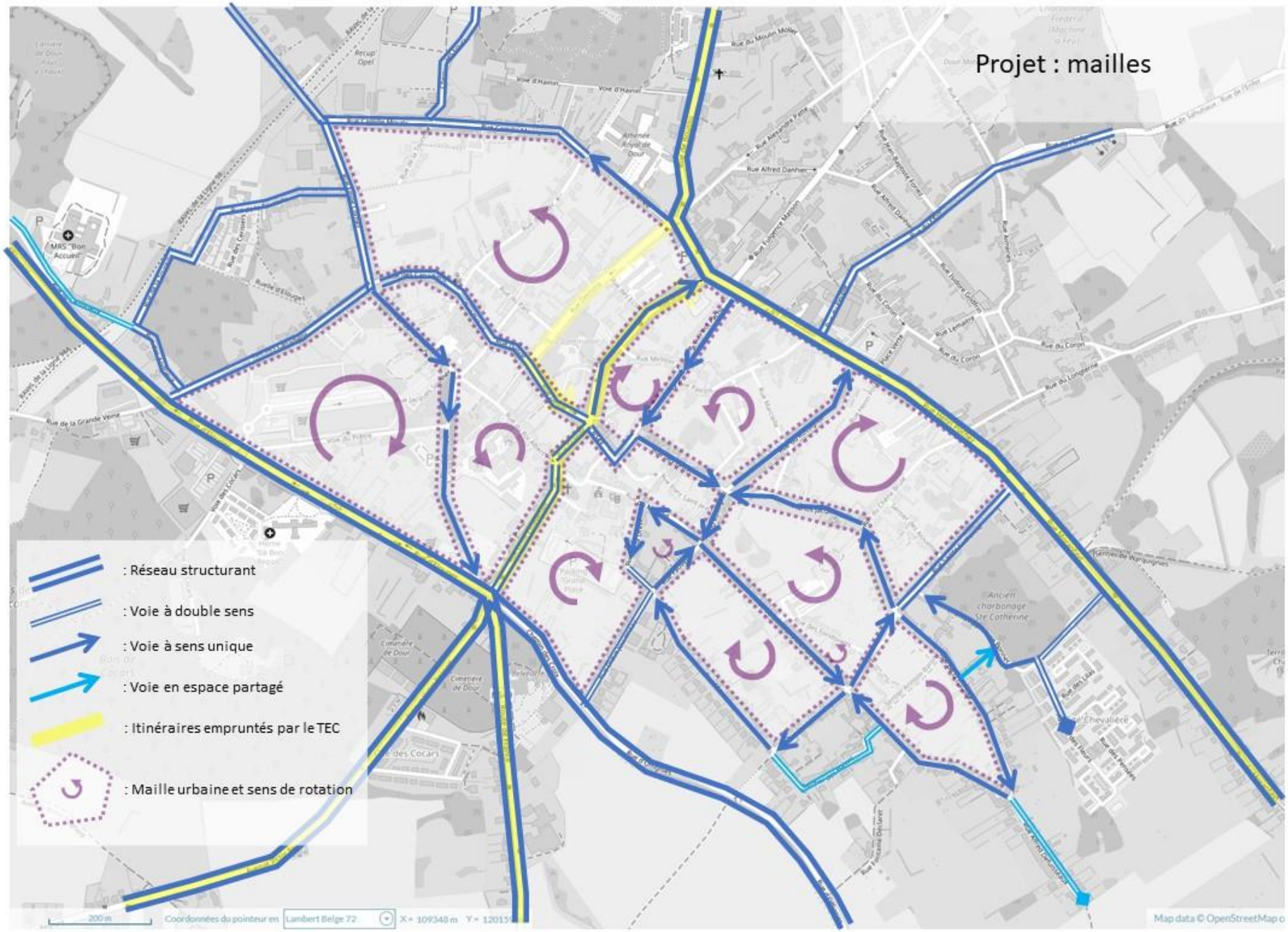


Figure 42 : schéma de circulation du centre-ville : mailles (Agora, 2023)

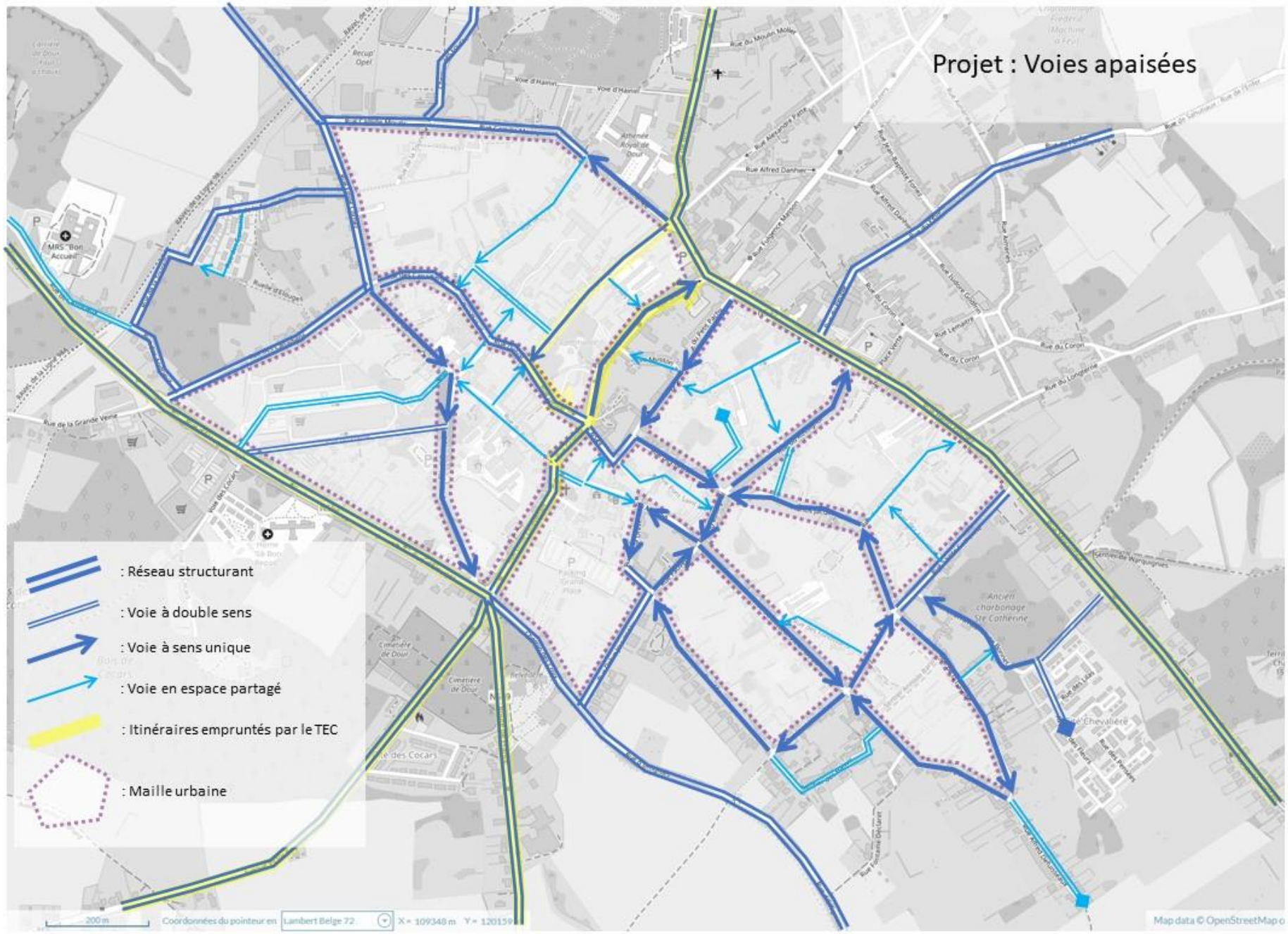


Figure 43 : schéma de circulation du centre-ville : situation projetée (Agora, 2023)

DEVELOPPEMENT DU PRINCIPE

Etablir un nouveau schéma de circulation est une démarche itérative qui s'appuie par la définition d'un périmètre et la retranscription de la situation existante au sein de celui-ci. Le périmètre est ainsi défini par l'axe rue de Elouges – chemin des Croix – rue d'Offignies au sud, l'ancienne ligne 98 à l'ouest, et l'axe rue du Général Leman – rue du Maréchal Foch – rue Henri Pochez au nord. Ces rues font par ailleurs partie du réseau de liaisons structurantes de la commune.

En s'appuyant sur les sens de circulation existants et les problématiques de trafic de transit connues dans la commune, le nouveau plan vise à concevoir des mailles. Ces mailles – fonctionnant comme des rouages – reporteront le trafic de desserte des quartiers sur des voiries adaptées et essentiellement traitées en zone 30. Du sud vers le nord, seul l'axe rue Emile Estièvenart – rue Grande est maintenu pour le trafic de transit ; du nord vers le sud, les véhicules emprunteront de façon privilégiée la rue du Petit-Pachy – rue du Pont Saint-Jean – rue Emile Estièvenart. L'accessibilité aux différents services qui se trouvent à proximité est ainsi garantie, tout en encourageant l'utilisation du contournement de Dour, notamment par la limitation du tonnage sur ces voies.

L'objectif de la conception d'un nouveau schéma de circulation est également de maintenir les sens de circulation qui n'entrainent pas de situation conflictuelle. Ainsi, la carte ci-dessous illustre en vert les sens de circulation maintenue en place, et ceux qui sont modifiés, en orange.

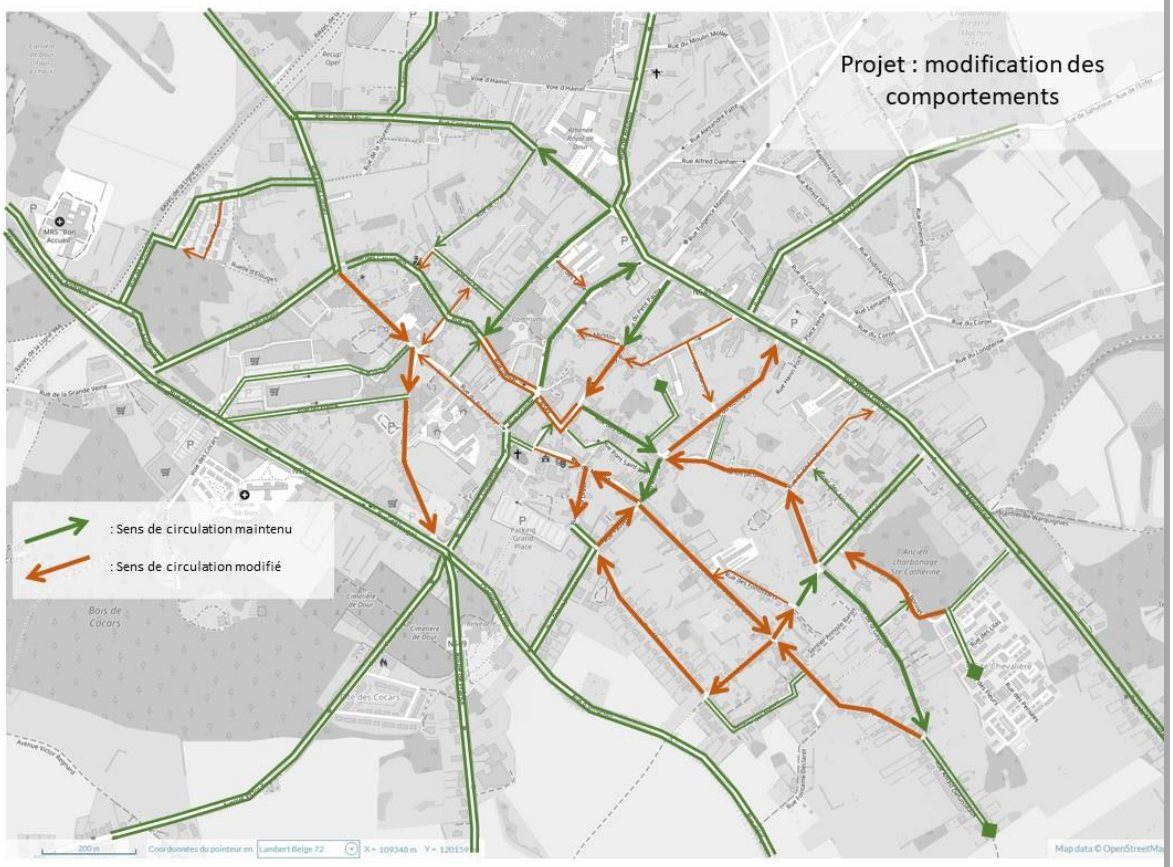


Figure 44 : schéma de circulation du centre-ville : comportement modifié (Agora, 2023)

RESULTAT ATTENDU

Outre la limitation du trafic de transit au sein des quartiers d'habitat et la garantie d'un espace rue permettant l'amélioration des conditions de déplacement des modes actifs tout en assurant la présence du stationnement riverain, le nouveau schéma stratégique de circulation veille à résoudre des problématiques plus ciblées :

- A la rue Roi Albert, le trafic généré aux heures de pointe par la dépose scolaire implique une saturation du centre-ville notamment à la rue Emile Estièvenart. En guidant l'automobiliste jusqu'à l'entrée de la rue Fleurichamps, le nouveau plan de circulation invite le trafic à éviter le centre-ville en rejoignant notamment la N552 directement vers le giratoire, dissociant ainsi les flux qui se confondaient dans l'hypercentre.

- Les rues Decrucq, du Parc ou des Câbleries, sont étroites et gagnent à être instituées en zones résidentielles. En y maintenant le trafic des bus TEC depuis la place des Martyrs, la rue Decrucq devra faire l'objet de dispositions d'aménagement toutes particulières visant à réguler le stationnement pour assurer le bon passage des bus. Actuellement, la situation (sens uniques) y est déjà améliorée, quoique les trottoirs de la rue Decrucq ne soient pas aux normes et restent très fréquentés durant les jours scolaires.

- Le sens de la rue de l'Athénée est maintenu ainsi que le double sens de la rue Camille Moury, de manière à poursuivre l'amélioration du réseau piéton en cet endroit ainsi que le stationnement riverain.

- La modification du sens de circulation des rues de la Drève, de la Fauvette et du Marché permet d'assurer une desserte efficace du parking Athéna, en assurant un sens giratoire apaisé en point de rencontre conflictuel autour de l'ilot bâti.

- Les 5 mailles recrées à l'est du centre-ville permettent l'instauration d'espaces partagés dans les rues étroites ou présentant un établissement scolaire, tout en décourageant le trafic de transit. Parmi d'autres, la création de la boucle rues Delporte – Sainte-Catherine dissuadera le parent de revenir sur ses pas afin de déposer son enfant à la rue des Fondsvarts ; cette rue retrouvant un caractère apaisé, l'enfant pourra sans crainte être déposé à la rue Victor Delporte et rejoindre son école depuis un point de dépose sur un trottoir réaménagé et sécurisé (voir fiche Fiche 11.5 : Le dépose-minute).

Le développement ci-proposé est un des scénarios possibles. Il s'agit ici d'une intention de principe qui doit être affinée dans son exécution en fonction d'une étude spécifique de la mise à sens unique de certains axes, des sens de circulation y découlant et des possibilités de stationnement consécutifs à ces choix et décisions en étroite concertation avec les riverains et usagers concernés.

7. VOLET GESTION DE LA DEMANDE

Introduction

Le développement harmonieux d'un territoire tient compte de l'évolution de la demande en mobilité. Parmi les modifications des besoins, on peut retenir les opportunités liées au contournement de Dour, à la réhabilitation du site des Câbleries, aux projets immobiliers, ainsi qu'aux projets culturels ou touristiques tel le site de la Machine à Feu, le centre Athéna ou la valorisation du Bois de Colfontaine ou encore l'extension de la ZAE.

Figure 45 : Parmi d'autres, le chantier du centre Athéna (Agora, 2023)

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Assurer une coordination entre services communaux pour traiter la mobilité de manière concertée,**

Le volet « demande de mobilité » s'intéresse essentiellement aux pôles générateurs de mobilité actuels et futurs et la manière d'y accéder (accessibilité des territoires).
Dans une commune, les nouveaux projets, immobiliers, d'infrastructure viaire ou de transport en commun importantes, suscitent de nouvelles demandes et/ou des changements de comportement à intégrer/ anticiper dans les différents réseaux structurants développés dans le PCM.

Pour les projets en développement, l'intérêt de susciter de nouvelles pratiques de mobilité est renforcée par l'appropriation a priori plus spontanée qui pourra en être fait par le public cible correctement identifié ; en effet, les comportements ne seront pas à changer, puisque les habitudes « classiques » ne seront pas encore assimilées.

Figure 46 : Futur quartier du Champ de la Gayolle (Agora, 2023)

En termes d'aménagement du territoire, pour limiter l'étalement urbain à la source d'une augmentation/rallongement des déplacements, il y a lieu de densifier les noyaux d'habitat tout en assurant leur accessibilité et attractivité. De manière générale, diverses mesures d'aménagement du territoire permettent de diminuer les besoins de mobilité, en situant des équipements à proximité permettant des distances courtes, selon le principe de « la ville à quinze minutes ».

Dès lors, il y a lieu de prôner la mixité des fonctions dans les nouveaux quartiers et une mutation progressive des affectations dans les quartiers existants.

Il y a aussi un travail de pacification des quartiers résidentiels existants en ayant recours aux modes de déplacements alternatifs [VOIR : Fiche 1.3 : Aménagement de zone de rencontre & Fiche 6.1 : Gestion des vitesses et zones partagées].

FICHE 7.1 : MAITRISE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET LA MOBILITÉ ENGENDRÉE – EXTENSION DE LA ZAE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	2 ans		/
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN ŒUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour IDEA		Nombre de cyclistes Nombre de camions stationnés	

La Commune de Dour a bien compris l'intérêt de défendre l'intermodalité en demandant à IDEA de prévoir des largeurs suffisantes de voirie dans l'extension de la zone d'activités économiques pour prévoir des pistes cyclables marquées reliant ainsi la zone d'habitat de Dour à la gare de Thulin. De même elle envisage de faire stationner les poids lourds le long des futures voiries desservant les entreprises.

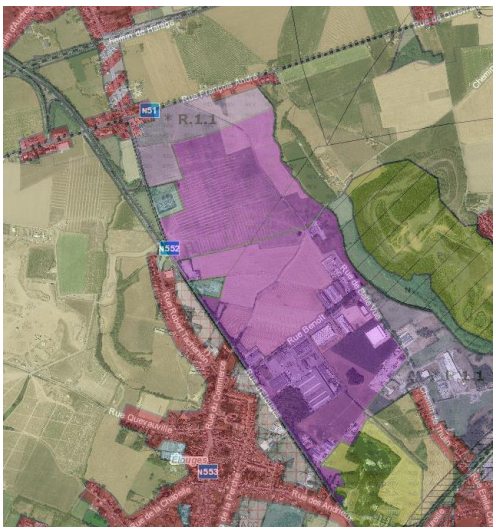


Figure 47 : Extrait Plan de secteur - source : WalOnMap

7. VOLET GESTION DE LA DEMANDE

Fiche 7.1 | Fiche 7.2

FICHE 7.2 : PROJETS RÉPONDANT À LA DEMANDE REPRIS DANS L'INVENTAIRE DE LA COMMUNE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	En cours	Optimisation et amélioration de l'espace public	€€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN ŒUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour	En cours	Nombre de piétons Nombre de cyclistes	Commune de Dour Subsides PCDR

De manière non exhaustive :

- Les accès au Grand parking derrière la Grand Place et le Centre Athéna avec une aire réservée au co-voiturage ;
- La sécurisation des abords d'école rues Plantis, Pairois et place E. Vandervelde, l'Athénée et Sainte Union, Wihéries, Petit Dour pour lesquels certains aménagements sont terminés ;
- Les cœurs de villages de Wihéries (terminé), Elouges, Blaugies/Petit Dour ;
- Le pôle touristique des Carrières-Four à chaux en relation avec la N552 gérée par le SPW-MI ;
- Les nombreuses pistes cyclables en cours d'étude et reprises dans le réseau structurant du PCM ;
- Un taxi social géré par le CPAS pour les déplacements à la demande (encours) ;
- Des zones sous surveillance caméras propices à l'installation de racks à vélo ;
- Des radars-tronçons pour dissuader le trafic de transit dans les rues dont le gabarit n'est pas conçu pour cette fonction.

Quant aux extensions de lotissements dans la ZACC le long de la rue Moranfayt, la Commune a prévu des « percées » pour les modes actifs leur permettant de rejoindre la piste cyclo-piétonne qui va longer cette dernière.

8. VOLET GESTION DE L'OFFRE

Introduction

La commune de Dour compose l'une des polarités urbaines des plus importantes du territoire des Hauts-Pays ; elle se caractérise également par des noyaux d'habitat moins étalés que dans les autres communes du Borinage, renforçant ses centralités. A ce titre, elle offre dès à présent un large panel de services adaptés à sa taille : espaces de covoiturage, taxi-social, service de réparation vélo, volet du site internet consacré à la mobilité, …

Figure 48 : Aire de covoiturage sur le parking Athéna (Agora, 2023)

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Communiquer sur les offres de mobilité existantes et sensibiliser aux nouvelles pratiques de mobilité,**
- **Développer les services d'appuis aux cyclistes,**
- **Développer le réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques,**
- **Créer une station de voitures partagées,**
- **Adhérer à une centrale de mobilité mutualisée,**

L'intermodalité favorisant la marche et le vélo nécessite de diversifier l'offre en transport dans le but de diminuer la part de la voiture dans les déplacements quotidiens. Dès lors la Commune a un rôle à jouer en multipliant son offre en matière de déplacements pour assurer l'accessibilité de son territoire.

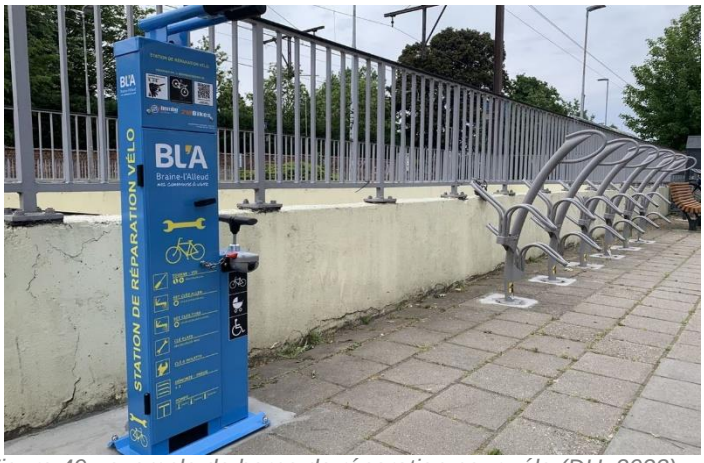


Figure 49 : exemple de borne de réparation pour vélo (DH, 2023)

Il s'agit donc de connecter son territoire à l'offre supracommunale existante et en pleine mutation et assurer les connexions internes à la commune avec les moyens existants et les moyens supplémentaires jugés nécessaires à mettre en place : voiture, vélo et trottinette (partagée), co-voiturage, réseau transport en commun, transport à la demande, stationnement intelligent, Mobipôles et Mobipoints, …

Avec le vieillissement de la population, les communes doivent être attentives à l'aspect convivial, accessible, peu coûteux et modulaire de son territoire.

Figure 50 : borne de recharge pour véhicules électriques à Bruxelles (Le Soir, 2018)

On tiendra compte aussi de l'entretien de toutes les infrastructures mises en service ainsi que la communication et la promotion des nouveaux services mis à disposition. Ce point en particulier est développé dans le présent volet.

8. VOLET GESTION DE L'OFFRE

Fiche 8.1	Fiche 8.2	Fiche 8.3	Fiche 8.4

FICHE 8.1 : COMMUNICATION ET SENSIBILISATION COMMUNALE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	2 ans	Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures	€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN ŒUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour	1 an	Nombre de visites du site Internet/les réseaux sociaux	Commune de Dour

Toute initiative de mobilité nécessite une communication efficace autour de son lancement, afin d'être appropriée par sa population. La réussite d'un nouveau projet, et plus largement du changement des comportements de mobilité, dépend donc des outils et moyens mis en œuvre pour encourager le citoyen à se l'approprier.

Le présent PCM doit développer sa propre communication auprès de la population et ses représentants.

Figure 51 : Communication communale sur les phases 1 et 2 du PCM, en avril 2023 (Agora, 2023)

Différents biais s'offrent à la Commune pour communiquer sur la mobilité ; selon le type de projet, certains se distinguent avec plus ou moins d'intérêt :

- **Le site communal :**
  La commune dispose d'un site communal richement libellé, reprenant ainsi notamment un onglet « mobilité ». Cet onglet dispose de rubriques alimentées en contenu et d'autres non. Augmenter le contenu en l'organisant sur base des thématiques du présent document permettrait de le rendre plus exploitable encore.

  Cet outil est tout destiné pour la présentation du réseau cyclable en construction par exemple.

- **Le bulletin communal :**
  Le bulletin communal de Dour est dès à présent régulièrement illustré d'articles en lien avec la mobilité communale. Il est ainsi recommandé d'y retrouver les nouvelles initiatives, mais aussi des campagnes de sensibilisation ou les offres existantes sur le territoire.

  Ce biais se prête aux aménagements en cours en faveur des mobilités actives notamment (espace rénové, cheminement cyclable aménagé, …). Le bulletin est lu par un plus grand nombre mais n'est pas adapté à tous les publics

- **Campagne d'affichage :**
  Dans le cas des offres majeures, l'investissement dans une campagne d'affichage au sein de l'espace public permet aux personnes moins curieuses ou spontanément intéressées d'avoir malgré tout accès aux nouveautés.

  Le lancement d'une station de véhicule partagé ou la mise à disposition de vélo à assistance électrique par la Commune peuvent efficacement être communiqués sous cette forme.

- **Réunions et stands d'information :**
  A l'instar des rencontres organisées pour le Plan Communal de Mobilité, l'organisation de temps de présentation des nouveautés en matière d'offre est un moyen de pouvoir concerner la population et d'aller plus en profondeur dans les opportunités que celles-ci suscitent.

  Par ailleurs, des événements de sensibilisation sur les marchés ou lors des événements organisés par la Commune permettent de s'adresser à un public plus large en l'interpellant plus directement ; ceux-ci peuvent se présenter sous forme de stands ou d'activités/démonstrations. Laisser à une locale du Gracq la possibilité de tenir un stand, organiser une conférence ouvre des opportunités appréciées de tous.

  Ces séances d'informations seront tout à fait appropriées pour annoncer le redéploiement du TEC.

- **Semaine mobilité :**
  La Semaine européenne de la mobilité a ordinairement lieu la 3e semaine de septembre. Elle est l'occasion de faire parler des nouvelles initiatives, mais également des offres existantes. Son but – encouragé par la Région – est de présenter les alternatives à la voiture individuelle, mais également de permettre de tester ou de se former pour exercer ce report modal.

  Les opportunités de projets à présenter lors de cette occasion sont aussi vastes que le nombre d'initiatives en cours sur la commune.

- **Compétitions sportives :**

  Profiter de ces événements grand public pour informer et communiquer sur les efforts développés par la Commune en matière de mobilité compose une vitrine idéale pour sensibiliser la population à de nouvelles pratiques de déplacement.

8. VOLET GESTION DE L'OFFRE

Fiche 8.1	Fiche 8.2	Fiche 8.3	Fiche 8.4

FICHE 8.2 : SERVICE D'APPUI AUX CYCLISTES

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Centralités communales	10 ans	Réduction des impacts environnementaux (diminution de la pollution et de l'émission	/
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – opérateur privé	1 an	Nombre de personnes formées Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour	Opérateur privé

Desservie par un réseau cyclable maillé et efficace, la commune de Dour doit veiller à la disponibilité d'une offre d'assistance pour les cyclistes. Une initiative équivalente se retrouve déjà depuis quelques années sur la commune, au cœur du centre-ville. L'intérêt de soutenir cette présence, mais également de développer des offres similaires ailleurs sur le territoire – idéalement non loin des axes structurants – est un impondérable de l'essor des mobilités cyclables sur la commune.

Figure 52 : service de réparation vélo de Dour (Agora, 2023)

L'offre liée à un telle service peut être multiple :

- **La vente et/ou la location :**
  De façon conventionnelle (vente) ou avec davantage de formules (location-achat, leasing, …), le service proposé peut permettre à la personne qui n'en dispose pas de se procurer un équipement adapté à sa physionomie et à son usage. Il peut également étendre les gammes de vélos à disposition : vélo pliant, électrique, cargos, follow-me, …

  Il s'agit également de mettre à disposition les accessoires utiles à la pratique du vélo : l'équipement de la monture, certes, mais également celui de l'usager (notamment en matière de protection ou de visibilité) et l'équipement pour l'entretien/réparation chez soi.

- **L'entretien/ la réparation :**
  La mise à disposition d'un service d'entretien ou de réparation est une demande parmi les premières préoccupations des cyclistes. Offrir l'opportunité de s'assurer un vélo totalement opérationnel, et la capacité de le réviser cycliquement par un professionnel, assure tant un confort de déplacement qu'une meilleure sécurité.

- **L'accompagnement/ la formation :**
  Les possibilités d'ateliers/formations sont très variées : de l'entretien/réparation « do it yourself » aux bonnes pratiques lors des déplacements, en passant par la promotion des nouvelles formes de déplacements cyclables.

  Cette offre supplémentaire est à mettre en regard des synergies possibles avec la commune, mais également avec les organismes qui proposent des accompagnements basés sur les mêmes principes à plus large échelle ; nous pouvons ainsi évoquer le GRACQ ou Pro Vélo.

Figure 53 : illustration de la formation trafic organisée par le GRACQ (GRACQ, 2019)

- **Le rachat et développement d'un marché de la seconde main :**
  Complémentaire de la vente, un service permettant au cycliste qui souhaite changer sa manière de se déplacer à vélo en lui rachetant à un juste prix sa monture est une autre opportunité de service. Dans une optique de révision du vélo racheté, puis d'une vente avec un certificat de garantie, le service d'appui peut ainsi étendre encore son offre, en permettant également à d'autres publics d'acquérir un vélo qui leur correspondrait.

8. VOLET GESTION DE L'OFFRE

Fiche 8.1	Fiche 8.2	Fiche 8.3	Fiche 8.4

FICHE 8.3 : STATION VÉHICULES PARTAGÉS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Centralités communales	5 ans	Réduction des impacts environnementaux	/
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – Opérateur privé	6 mois	Nombre d'adhérents auprès des services d'autopartage	/

Une voiture individuelle passe près de 90% de son temps à l'arrêt. Dans un espace qui propose une diversité suffisante de services et selon les habitudes de vie (travail, loisirs, proches, …), il est possible de ne nécessiter que peu de déplacements en automobile au quotidien. Dans cette optique, les initiatives de véhicules partagés se développent dans les grandes villes, mais également dans les villes de taille moyenne.

Figure 54 : station de véhicule partagé (Google, 2023)

La mise à disposition des véhicules partagés fait partie des alternatives à la voiture individuelle rendues possibles par le développement des nouvelles technologies.

En règle générale, le citoyen qui veut s'essayer à cet usage devra s'inscrire sur une plate-forme en ligne et traiter ensuite de la réservation de ses plages horaires jusqu'au paiement de son utilisation via une application en ligne ou intégrée à son téléphone portable.

Les tarifications suivent en règles générales plusieurs propositions d'abonnement mensuels selon l'intensité de leur utilisation. Ils déboursent ensuite une somme au kilomètre et à l'heure d'utilisation. La combinaison de la distance parcourue avec le véhicule et du temps d'emprunt est un impondérable en raison des multiples configurations possibles : un automobiliste qui paierait pour parcourir 15 km vers le grand centre commercial le plus proche, mais qui y laisserait la voiture immobilisée durant une journée complète sans en payer le temps ne serait pas rentable ; dans le même temps, un automobiliste qui aurait un entretien de l'autre côté de la région pourrait emprunter le véhicule pour seul 4h, alors qu'il aura parcouru plusieurs centaines de kilomètres.

Les offres de services se développent à travers la Région wallonne. On pourra citer Cambio, Poppy, DriveNow, …

La Commune a un réel impact en termes d'incitation à retrouver une telle offre sur son territoire. Sa communication sera déterminante pour le démarrage du projet, par la suite – les fournisseurs de service en ont conscience – le bouche à oreille est généralement le moteur de développement de la demande. Pour une zone, le premier véhicule pourra alors être complété d'un second, ou l'initiative pourra essaimer dans d'autres quartiers.

Figure 55 : la Grand' Place se prêterait au lancement d'une station de véhicule partagé (Agora, 2023)

Le partage de voiture peut également se faire avec des véhicules privés. Cette manière de faire s'implante lentement mais surement dans notre société : Cozywheels, BlaBlaCar, share4mobility, Wibee, … La Commune a moins d'impact sur ces initiatives, celles-ci étant du ressort de chaque individu qui souhaite y adhérer. Elle peut néanmoins les rappeler dans le cadre de ses campagnes de sensibilisation.

8. VOLET GESTION DE L'OFFRE

Fiche 8.1	Fiche 8.2	Fiche 8.3	Fiche 8.4

FICHE 8.4 : ADHÉSION À UNE CENTRALE DE MOBILITÉ SUPRACOMMUNALE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Borinage et/ou Hauts-Pays	10 ans	Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures	€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour Communes partenaires	1 an	Nombre d'appels depuis la commune auprès d'une future centrale de mobilité	Commune de Dour – Partenaires – SPW

Tant les offres de mobilité aujourd'hui classiques (taxi à la demande, locations de vélos, …) que nouvelles (Mobility As A Service, station de véhicules partagés, trottinettes en libre-service…) sont des services à gérer au quotidien.

Dans le contexte de territoires de petite ou moyenne taille, le personnel communal est bien souvent insuffisant pour maitriser et gérer l'ensemble de ces services qui pourraient toutefois être totalement adaptés aux besoins – actuels ou à venir – de la population. Dans ce cadre, la Commune peut développer une centrale de mobilité supracommunale, en synergie avec d'autres entités voisines.

Figure 56 : maison communale de Dour (Agora, 2023)

Une centrale de mobilité supracommunale gère l'offre tout en veillant à sa cohérence avec la demande sur un ensemble de territoires qui y souscrivent. A l'instar des intercommunales, cet organe prend donc la main sur les éléments de mobilité du quotidien d'une population.

La CeMathèque n°14 rappelle les principaux objectifs d'une centrale de mobilité :

- Sensibiliser sur les enjeux de mobilité
- Développer les alternatives à la voiture individuelle
- Informer sur les offres existantes.

Figure 57 : site internet de la centrale de mobilité des Plaines de l'Escaut

Par son champ d'actions limité dans l'espace, elle s'adapte au contexte territorial et aux besoins spécifiques d'une population : enfants scolarisés isolés, personnes en insertion, personnes âgées, … Dans le cadre de ce PCM, il serait moins question de développer des points tels que les micromobilités en libre-service ou la gestion des flux à partir des données mobiles, mais plutôt de gérer des offres tel un taxi social à la demande ou un bus local complémentaire à l'offre TEC existante. Avec le vieillissement de la population et surtout le souhait de son autonomie, le principe du taxi social est voué à se développer et donc à se professionnaliser

Figure 58 : taxi-social de Dour (Agora, 2023)

Cette centrale peut également développer des campagnes en termes d'incitation au covoiturage ou à la pratique du vélo. Dans ce second cas, elle peut gérer la mise en location de vélo électrique à l'essai pour se rendre au travail ou à la gare.

Le futur décret « Agrément » visera les centrales de mobilité locale à se conformer à un cahier des charges plus précis et qualitatif. Il est donc recommandé d'attendre sa diffusion en vue de développer les nouvelles initiatives sur cette nouvelle base à paraitre.

9. VOLET STATIONNEMENT

Introduction

Le stationnement est un impondérable de la mobilité. Selon le précepte de « tout déplacement commence et se termine par la marche », le stationnement lie la dimension de transport privé au déplacement piéton. Il intègre également la notion de cadre de vie, d'accessibilité des pôles générateurs de déplacements et revêt d'aspects légaux pour l'encadrer.

Figure 59 : Gestion du stationnement dans le centre-ville (Agora, 2023)

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Organiser le stationnement pour améliorer la lisibilité de l'espace et contrôler les infractions pour maintenir la cohabitation des différents usagers,**
- **Encourager le repositionnement progressif du stationnement hors voiries dans les zones à enjeux,**
- **Développer le réseau de bornes de recharge de véhicules électriques.**

Le stationnement est une dimension importante de la mobilité. Les véhicules stationnement généralement 90% de la journée, et leur occupation spatiale est un facteur important à gérer dans les espaces publics et au sein des infrastructures privées.

Pour les vélos, vélomoteurs et motos, la sécurisation des espaces de stationnement est aussi un élément à prendre en compte. Retrouver son véhicule sans qu'il soit volé ou vandalisé est essentiel.

Le stationnement à l'échelle de la commune est réparti en deux catégories principales, le stationnement public et le stationnement privé. Les grandes poches de stationnement sont de façon logique situées à proximité des gros pôles générateurs de déplacement.

ENCADREMENT PAR VALEURS-CIBLES DU NOMBRE DE STATIONNEMENT EN VOIRIE

Trouver un équilibre entre l'encouragement au transfert modal et la réduction des voitures garées sur l'espace public en déterminant le nombre de places autorisées sur la voirie et hors voirie contribue à l'amélioration du cadre de vie des noyaux d'habitat.

Augmenter l'offre en stationnement en réduisant les durées par un dispositif de zone bleue ou d'un système de places payantes permet d'améliorer la problématique de stationnement sans devoir créer du parking supplémentaire.

Par ailleurs, prendre en compte les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire et réaliser une étude de mobilité pour les projets résidentiels, non résidentiels et commerciaux de grande ampleur assure une maitrise des besoins en stationnement des nouveaux habitants et usagers.

MESURES COMPLÉMENTAIRES

- Valoriser les parkings existants à proximité des pôles générateurs de déplacement en améliorant leur signalétique et leurs accès piétons ;
- Travailler avec les acteurs privés afin d'opérer une mutualisation du stationnement là où c'est possible ;
- Réguler le stationnement dans les quartiers saturés et étendre les zones de régulation pour éviter les déplacements d'une zone à l'autre ;
- Convaincre les commerçants que la dynamique d'un centre-ville n'est pas liée uniquement à l'offre en stationnement ;
- Grâce à une carte d'accessibilité bien établie des écoles, motiver les parents à déposer leurs enfants dans des poches de dépose/minute éparpillées autour de l'école et effectuer les derniers 100 m à pied en pleine autonomie.

En conclusion, ce volet thématique propose des recommandations pour optimiser la gestion du stationnement dans la commune, en mettant l'accent sur l'encadrement par valeurs-guides du nombre de places hors voirie. Des mesures concrètes, comme la valorisation des parkings existants, la régulation du stationnement dans les quartiers encombrés et la mise en place de nouveaux parkings privés mutualisés, doivent être envisagées pour répondre à l'augmentation de la demande sans créer de nouvelles places de stationnement.

9. VOLET GESTION DU STATIONNEMENT

Fiche 9.1	Fiche 9.2	Fiche 9.3	Fiche 9.4

FICHE 9.1 : POLITIQUE DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Centralités communales	3 ans	Satisfaction des riverains Décongestion des voiries Amélioration des cadres de vie	5.000€/place de stationnement publique à aménager
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – Zone de police	1 an	Occupation des parkings centraux/ périphériques Nombre de parkings mutualisés	Commune de Dour

La maitrise de la pression exercée par le stationnement dans l'espace public est directement liée à la gestion de l'offre de stationnement ; celle-ci permet d'assurer l'accessibilité des centres-villes tout en tenant compte de sa convivialité et de son attractivité, notamment pour les commerces.

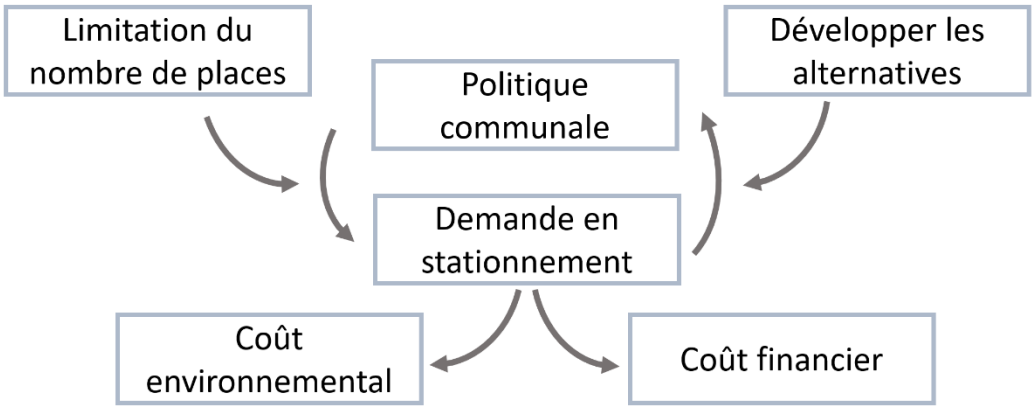


Figure 60 : graphique d'illustration de l'intérêt d'une gestion de l'offre de stationnement (Agora, 2023)

La gestion du stationnement doit également passer par des règlements urbanistiques imposant aux nouveaux projets immobiliers d'intégrer le stationnement sur leur parcelle.

MÉTHODOLOGIE

Pour faire face à l'augmentation croissante de la demande en stationnement d'une part et la capacité limitée des voiries d'absorber celle-ci d'autre part, la Commune peut agir sur trois axes :

1. Limiter la durée de stationnement pour en augmenter la rotation.
2. Encadrer le nombre de places à aménager hors voirie pour tout nouveau projet.
3. Mutualiser le stationnement.

A. GESTION DES PLACES DE STATIONNEMENT PUBLIQUES

Depuis 2021, la Commune de Dour s'est dotée d'un plan de gestion du stationnement dans son centre-ville. Celui-ci a montré ses preuves en termes de rotations des véhicules pour les zones commerciales, tout en étant couplé à des parkings gratuits non-réglementés qui ont fait preuve d'efficacité.

B. GESTION DU NOMBRE DE PLACES À AMÉNAGER HORS VOIRIE

La volonté politique en matière de mobilité et du stationnement public influencera donc les besoins en stationnement privé et inversement. Un équilibre est à trouver entre l'encouragement au transfert modal (en limitant plus ou moins sévèrement le nombre de places autorisées hors voirie) et l'intérêt de réduire le nombre de voitures garées sur la voie publique.

Le stationnement en voirie (souvent considéré comme un acquis par les habitants) a un coût important pour la collectivité, mais aussi pour l'environnement. Le stationnement hors voirie implique lui aussi des investissements et des ressources (espace, matériaux, travaux). Par conséquent, il y a lieu d'encourager une rationalisation de l'offre à ce niveau. De plus, sur base du principe STOP, les espaces à aménager en priorité doivent-être en priorité des espaces à destination des piétons, cyclistes ou transports en commun.

Le débat implique aussi les politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire via le schéma de développement communal et la rédaction de documents d'orientation à destination de tout un chacun.

La commune doit donc préciser le nombre d'emplacements de stationnement hors voirie à aménager suivant le type de projet et les caractéristiques du contexte urbain environnant via un guide de bonnes pratiques préétabli s'inspirant des normes édictées par les ouvrages tels que la CeMathèque.

Dans le cas de projets résidentiels, non résidentiels, et/ou commerciaux de grande ampleur, il est même recommandé de demander de réaliser une étude de mobilité supplémentaire dans le cadre de l'étude du projet. Le rayon d'influence du projet sera à apprécier en fonction du contexte.

Dans les autres cas, il faut fixer le nombre d'emplacements de stationnement en fonction du type de projet (logements, bureaux, commerces, …) et de la zone urbaine dans laquelle le projet s'implante. Ces zones urbaines sont catégorisées en fonction de leurs particularités : densité, site ancien / historique, fonction du quartier, proximité d'un grand parking public, …

La norme moyenne souvent utilisée dans un centre urbain avec une bonne desserte en transport en commun est 1,5 place / logement à laquelle on ajoute 10 à 20% pour les visiteurs en fonction des besoins. Le nombre obtenu doit être arrondi à l'unité supérieure.

Cette norme peut être affinée par quartier selon l'analyse multicritères développée dans le n° 41 de la CeMathèque (2015) consacré au stationnement : Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?

Certaines communes acceptent des projets plus volontaristes prévoyant 0.7 place de stationnement par logement tout en y intégrant un service de voiture partagée, un dispositif de vélo et autres alternatives à la voiture jugées fiables.

Une taxe unique pour non-respect du nombre de places autorisé peut être appliquée pour compenser ce manque. C'est une taxe indirecte qui n'est due qu'une seule fois par permis. Les communes appliquent en moyenne un montant compris entre 2.500 et 5.000 € par place manquante.

C. LA MUTUALISATION DU STATIONNEMENT

La mutualisation du stationnement est le partage d'emplacements entre plusieurs catégories d'usagers qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou en semaine.

Pour permettre une rationalisation et une optimisation de l'offre en stationnement tant publique que privée, il faut étudier une gestion collective de l'ensemble de l'offre à l'échelle d'un quartier et proposer des conditions d'accès particulières en fonction de la catégorie d'automobiliste (habitant, visiteur, ou travailleur). Leurs horaires sont différents, mais leur demande en stationnement risque parfois de se chevaucher. Cela permet une optimisation de l'espace dédié à la voiture et d'offrir plus d'espace aux modes actifs sur l'espace public.

Les grands parkings des supermarchés et des entreprises sont souvent vides le soir et les dimanches (sauf exception), alors que la demande est forte en voirie par les riverains dans les centres urbains à ces moments-là de la journée.

En Wallonie, les démarches de mutualisation des parkings entre privés ne sont pas courantes. Mettre à disposition quelques places de stationnement de parkings de supermarchés fonctionne si l'initiative provient du gestionnaire de la grande surface, rarement quand la demande provient d'une école ou d'une administration.

Les nouveaux projets mixtes sont également susceptibles de permettre une mutualisation de l'offre en raison de la complémentarité des activités et des fonctions qu'ils accueillent, pour autant que celles-ci s'inscrivent dans des plages horaires différentes. La vigilance s'impose dans pareil cas car l'affectation des différentes composantes peut changer très vite. (voir le guide de bonnes pratiques du paragraphe précédent).

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Dour dispose de nombreuses poches de stationnement à travers son territoire. En signaler la présence pour les voitures, mais aussi pour les piétons, motivera les usagers à les fréquenter [Voir : Fiche 9.4 : Signalétique des parkings communaux].

9. VOLET GESTION DU STATIONNEMENT

Fiche 9.1	Fiche 9.2	Fiche 9.3	Fiche 9.4

FICHE 9.2 : CATÉGORISATION DU STATIONNEMENT SUR LA COMMUNE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	/	Satisfaction des riverains Amélioration des cadres de vie Gestion du stationnement des véhicules électriques	/
ACTEURS CONCERNES Commune de Dour – Zone de Police	PERIODE DE MISE EN OEUVRE /	INDICATEURS DE RESULTATS Occupation des parkings centraux/ périphériques	SOURCES DE FINANCEMENT Commune de Dour

La commune dispose d'un large panel de catégorie de stationnement pour automobilistes sur son territoire. Différentes poches de parking développées plus ou moins récemment répondent à des besoins spécifiques, notamment celui de désengorger les rues du centre-ville. La présente fiche-action illustre les opportunités et menaces que représente chacune de ces catégories.

Figure 61 : poche de stationnement de la place Verte (Agora, 2023)

La présente fiche catégorise, à travers des situations concrètes, les différents types de poches de stationnement présentes sur la commune :

- <u>Poche de stationnement rue Général Leman :</u>
  Consciente que le stationnement en voirie est saturé, étant dès lors insuffisant pour répondre à la demande, la Commune de Dour développe des poches de stationnement public hors voirie. Ainsi le parking rue Général Leman améliore l'offre en stationnement dès l'instant que la rue Grande ne permet plus d'y stationner par son réaménagement. L'accès aux commerces est maintenu. Ce parking sera équipé à terme de bornes électriques et d'un espace stationnement pour vélo. Proche d'un arrêt de bus pour les lignes 2, 7, 8, 9, 28, 30 et 31, cet espace doit répondre aux normes Mobipôles ou Mobipoints suivant l'évolution du redéploiement des TEC et l'adoption d'une ligne de bus structurante

Figure 62 : photo aérienne parking rue Général Leman (WalOnMap, 2023)

- <u>Poche de stationnement rue Grand Veine :</u>
  Ayant constaté que le stationnement en voirie rue de la Grande Veine était dangereux, la Commune a aménagé une poche de stationnement sur une de ses parcelles. Cette initiative demande d'informer valablement les riverains et usagers car la propension à souhaiter impérativement se garer juste devant chez soi reste ancrée dans les comportements. Alterner des poches de stationnement le long d'une voirie pour créer des dévoiements est généralement du bon aménagement pour réduire les vitesses ; ces dispositifs nécessitent toutefois le maintien de zones de croisement entre chaque poche d'une longueur de 15 m en configuration normale, et d'une longueur de 20 m en voirie adaptée à la circulation de bus – demande des TEC.

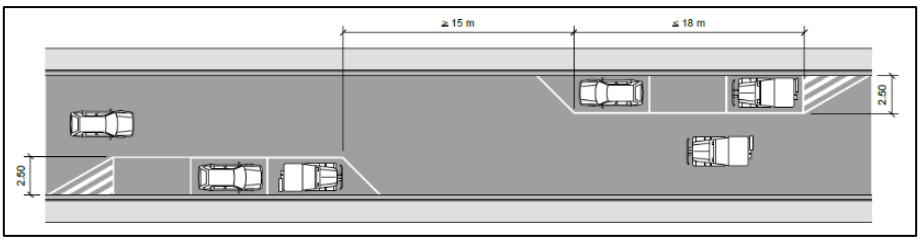


Figure 63 : extrait Sécurothèque

La rue Grande Veine s'y prête difficilement au vu de sa sinuosité et de sa densité bâtie trop faible. Cette poche de parking résout dès lors le problème en stationnement, mais un dispositif pour faire respecter les vitesses sur la chaussée doit être mis en place : chicanes, coussin berlinois, effet de poste, radars. (voir fiche 12.2 zone apaisée)

Figure 64 : photo aérienne rue Grande Veine (WalOnMap, 2023)

- <u>Stationnement en voirie :</u>
  En circulant dans les voiries de l'hypercentre de Dour, il est constaté que le stationnement est saturé et qu'en diminuer l'offre n'est pas possible à l'heure actuelle. Toutefois des règles doivent être respectées :
  - Si la voirie est marquée d'une bande blanche centrale, pointillée ou continue, il est interdit de stationner le long de la bordure.
  - Si stationner le long de la bordure ne laisse pas au moins 3 m de chaussée libre pour le passage des véhicules d'urgence, le stationnement y est interdit, dans les 2 sens.
  - Si une bande discontinue est peinte en jaune sur la bordure, le stationnement est interdit le long du tronçon peint même devant le garage par son propriétaire.

  Par ailleurs, le stationnement mensuel alternatif est voué à disparaître car il ne permet pas d'établir des marquages permanents de type BCS ou place de stationnement pour PMR.

  Pour le centre-ville, avec le plan de circulation proposé, plusieurs rues sont mises à sens unique augmentant potentiellement la fluidité et donc les vitesses pratiquées. Dès lors, tout l'hypercentre de Dour est mis en zone 20 ou 30 ; ponctuellement, des dispositifs ralentisseurs seront nécessaires, il est ainsi préconisé de concevoir des places de stationnement en alternance pour créer des dévoiements, en maintenant une bande de 3 m de chaussée pour la circulation automobile avec sas de croisement pour les rues laissées à double sens.

  Cette disposition réduit néanmoins l'offre en stationnement et n'est pas préconisée pour l'instant à Dour.

- <u>Bornes électriques :</u>
  En termes de bornes électriques, actuellement il est prévu d'équiper en priorité les poches de parking privées. Demain, il sera nécessaire d'équiper des places de stationnement en voirie avec des bornes de rechargement électrique. Ces places étant occupées uniquement durant le rechargement, le système diminuera l'offre en stationnement longue durée. Prochainement, ce sont 8 bornes qui vont être placées à Dour. A terme, elles se compteront par dizaines.

La Commune doit également répondre aux demandes de raccordements des particuliers entre leur maison et leur voiture. Dans les quartiers résidentiels ouverts, un espace vert en devanture, une place de stationnement sur parcelle privée permet de stationner son véhicule pour le recharger.

En zone densement bâtie, où les maisons ne disposent pas de garages, le raccordement de la voiture sur le réseau privé est plus difficile.

Etant donné que :
1. Il ne peut être garanti de pouvoir stationner juste devant chez soi.
2. Il est interdit d'encombrer le trottoir par la présence de câbles ou autres dispositifs qui encombreraient la circulation des piétons et PMR.

La Commune de Dour a accepté une solution innovante de passage du câble dans le trottoir via une dalle amovible.

Figure 65 : exemple de liaison intégrée au trottoir (Stradus, 2023)

Le Centre de Recherche Routière a publié un article consacré aux raccordements électriques privés pour l'alimentation des voitures stationnées en espace public. A l'heure actuelle, aucune décision formelle n'est établie. Les problèmes d'approvisionnement, de capacité de cabines électriques, de tension, de réseaux disponibles, de reconversion des stations-services sont encore à l'étude, et devraient fournir des propositions de solutions adaptées aux différents contextes dans les prochaines années.

9. VOLET GESTION DU STATIONNEMENT

Fiche 9.1	Fiche 9.2	Fiche 9.3	Fiche 9.4

FICHE 9.3 : EMPLACEMENT DE STATIONNEMENT POUR MOTOCYCLISTES

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	5 ans	Satisfaction des riverains Amélioration des cadres de vie	€
ACTEURS CONCERNES Commune de Dour – Zone de Police	PERIODE DE MISE EN OEUVRE 3 mois	INDICATEURS DE RESULTATS Occupation des parkings centraux/ périphériques	SOURCES DE FINANCEMENT Commune de Dour

Les motocyclistes, bien qu'utilisateurs du réseau routier au même titre que l'automobile quatre roue, réclament des dispositions particulières, notamment en termes de stationnement. La présente fiche décrit les considérations dont il doit être tenu compte dans le cadre de ces aménagements.

Figure 66 : motards traversant la commune (Agora, 2023)

Les véhicules motorisés à deux roues revêtent un caractère particulier par les risques qu'ils encourent lors du stationnement. A l'instar des vélos, ceux-ci sont particulièrement sujet au vandalisme ou tentatives de vols, mais leur masse nécessite également de tenir compte de certains aménagements pour assurer qu'ils ne basculent.

Ainsi, plusieurs dispositions existent pour assurer leur protection :

- Accessibilité : l'espace de stationnement doit être accessible de plain-pied, veillant à l'absence de bordures prononcée pour permettre à l'usager de pousser manuelle son véhicule.

- Revêtement : la surface de stationnement doit être en dur. Un sol trop meuble (terre, pelouse ou gravier) n'assurerait pas le bon maintien des béquilles. Outre la nature du revêtement de sol, celui-ci ne doit pas non plus être en pente au risque, sinon de faire basculer les motos plus lourdes, de rendre plus lourde leur manipulation.

- Surveillance : la présence idéale de ces parkings est à proximité des lieux fréquentés. Ceci permet un contrôle social qui veillera spontanément aux comportements suspects (usage d'outil, sabotage gratuit, enlèvement, …). Ce contrôle peut également être renforcé par la présence de caméra qui auront, sinon un rôle préventif, au moins la possibilité de poursuite judiciaire dans le cas d'un vol ou d'une dégradation plus importante.

- Equipement : pour les deux roues motorisées de plus petite taille, à l'instar des vélos toujours, il est possible de leur assurer une protection supplémentaire en les cadenassant solidement. A cette fin, la présence d'arceaux, barres longitudinales, ou dispositifs cadenassables sera tout particulièrement apprécié de l'usager. Il s'agira toutefois de veiller à ce que ceux-ci ne soient pas utilisés par les vélos, et – ainsi – permettre au cycliste de trouver une zone de stationnement qui lui est propre, à proximité.

La Commune de Dour veillera donc à intégrer ces emplacements au cœur ou en périphérie directe des espaces dynamiques (centralités de villages et places, arrêts de bus plus fortement fréquentés, zones commerciales). Si le stationnement pour moto est installé sur un parking communal (exemple : le parking Athéna), celui-ci sera privilégié à proximité des accès piétons (dans cet exemple, le porche vers la Grand' Place).

En termes d'occupation au sol, il est communément admis que la surface utile pour 1 voiture permet le stationnement de 3 motos ; aussi, ces dispositifs peuvent être anticipés dans les futurs réaménagements d'espaces publics, sans nuire au stationnement général.

9. VOLET GESTION DU STATIONNEMENT

Fiche 9.1	Fiche 9.2	Fiche 9.3	Fiche 9.4

FICHE 9.4 : SIGNALÉTIQUE DES PARKINGS COMMUNAUX

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	6 ans	Décongestion des voiries	185€/poteau
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – Zone de Police - SPW	3 mois	Occupation des parkings centraux/ périphériques	Commune de Dour

Les poches de parking hors voiries font partie d'une dynamique en cours à Dour. Encore s'agit-il pour l'automobiliste de les rejoindre efficacement au risque de voir ces aires sous-utilisées. Cette accessibilité est notamment à appuyer par une signalétique efficace qui doit être construite en cohérence avec les conditions de mobilité et urbanistiques locales. La commune de Dour dispose d'un réseau de signalisation en place ; dans le cadre de la révision du plan de circulation notamment, celui-ci pourra être adapté également.

Figure 67 : accès au parking Athéna (Agora, 2023)

Afin de répartir adéquatement la demande en stationnement au sein des différents parkings hors voirie et de faciliter leur utilisation, l'itinéraire d'accès à ceux-ci à pied et en véhicule motorisé doit faire l'objet d'une signalisation directionnelle, en adéquation avec le nouveau plan de circulation. Les parkings étudiés sont :

- Le parking Athéna
- Le parking de la rue Général Leman
- Le parking de la rue Jacques Spinner

Le réaménagement du centre de Elouges ne se prêtera pas à la création d'une poche de parking. Les autres villages et noyaux d'habitats de l'entité ne nécessitent par ailleurs pas de signalétique spécifique vu leur caractère étendu.

Les principes de celles proposées sont les suivants :

- La signalisation à destination des piétons est constituée de signaux renseignant la direction à emprunter pour rejoindre les parkings concernés. Ces signaux doivent être déployés à chaque intersection depuis les polarités majeures
  - Du centre-ville, au niveau de l'axe commercial, vers les parkings ;
  - Des parkings vers le centre-ville ;

  Les itinéraires signalés suivront le plus court chemin et emprunteront de préférence des voiries accueillant un faible volume de circulation routière.

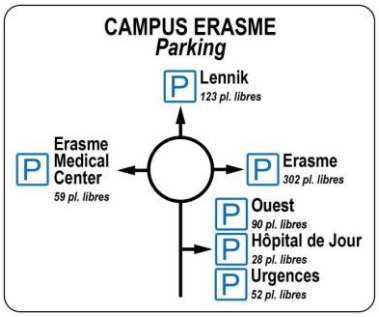
Figure 68 : exemple de panneau (F34b1) à destination des piétons (Agora, 2018)

- La signalisation à destination des automobilistes renseigne également la direction à emprunter pour rejoindre les parkings. Les signaux directionnels sont déployés à chaque intersection le long des itinéraires joignant les points d'entrée principaux du centre-ville aux parkings, et respectant la hiérarchie viaire.

  Les points d'entrée de ville en question sont les suivants :
  - La N552, à hauteur du pont de la ligne 98A,
  - La N549, à hauteur de la Brasserie Cavenaille,
  - La rue d'Offignies, à hauteur de l'entrée en agglomération,
  - La rue Moranfayt, à hauteur du terrain de foot,
  - La rue de Boussu, à hauteur du giratoire du contournement.

  Les points relais sont les suivants :
  - L'intersection de la rue Drève Jouveneau avec le chemin des Croix,
  - Les giratoires de la N552,
  - Le giratoire de la place des Martyrs,
  - L'intersection de la rue Grande avec la rue Delval,
  - L'intersection de la rue Grande avec la rue du Maréchal Foch,

  Les points d'accès en question sont les suivants :
  - Rue Général Leman, entrée du parking
  - Rue de la Drève, entrée du parking
  - Rue Jacques Spinner



Exemple de dispositif de guidage de niveau 1, type « entrée de ville »

Exemple de dispositif de guidage de niveau 2, type « relais »

Exemple de dispositif de guidage de niveau 3, type « accès »

Figure 69 : exemples de panneaux à destination des piétons (Agora, 2018)

Les cartes suivantes illustrent ces itinéraires et le positionnement des panneaux à l'échelle du centre-ville.

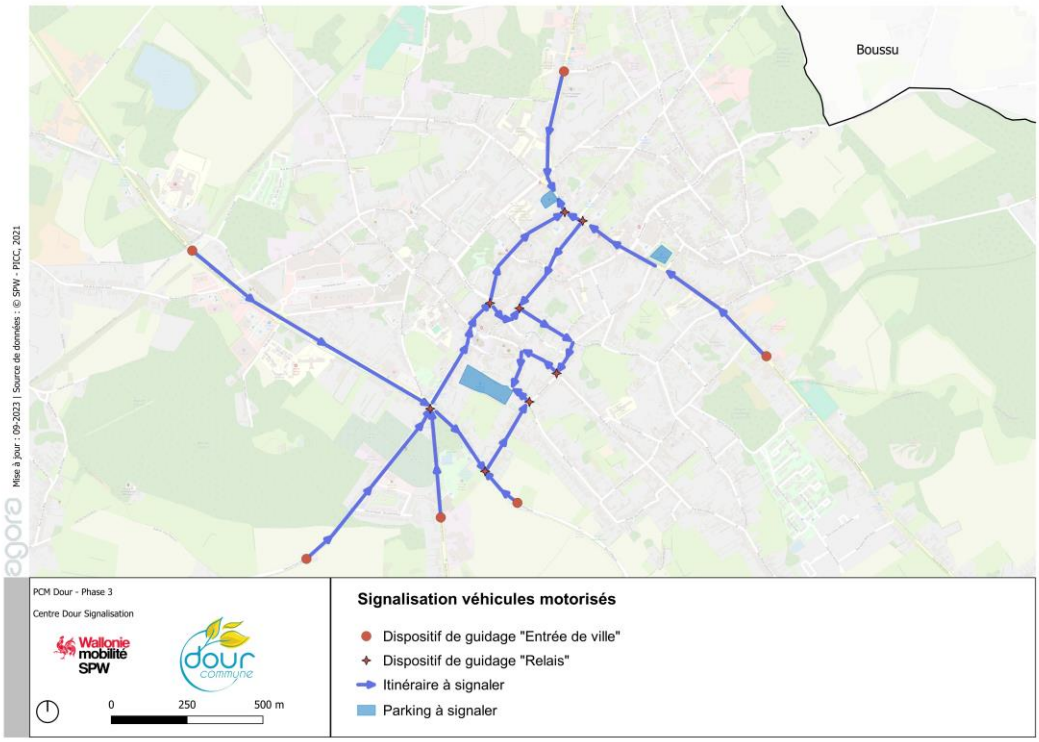


Figure 70 : carte de la signalisation des poches de stationnement, adressée aux véhicules motorisés (Agora, 2023)

Figure 71 : carte de la signalisation des poches de stationnement, adressée aux piétons (Agora, 2023)

10. VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISE PAR LA ROUTE

Introduction

Le transport de marchandise par la route compose un volet du PCM à part entière, intimement lié au trafic automobile. Il s'en distingue par le gabarit des véhicules, mais également par les impératifs économiques qu'il représente. Si Dour compte une ZAE dynamique au nord de son territoire, la gestion du trafic poids-lourds ne peut être limitée à celle-ci et aux voies régionales. En effet, outre les PME, ce volet englobe également le charroi agricole. Les enjeux en la matière sont donc de composer avec le charroi local pour lui permettre d'assurer son fonctionnement. Le charroi de transit doit lui être géré à travers la commune pour garantir la sécurité de tous les modes de transport et la qualité des cadres de vie, en canalisant celui-ci sur les itinéraires dédiés.

Aussi avec la multitude des livraisons à domicile et dans les commerces qui ont de moins en moins de surface de réserve, le charroi poids lourds ne cesse d'augmenter et les délais de livraisons ne cessent de diminuer pour des raisons de rentabilité économique

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Dissuader ou gérer le trafic de fuite,**
- **Objectiver le trafic poids-lourds,**
- **Développer des aires de stationnement poids-lourds sur le territoire.**

EN THÉORIE
Excepté pour les transports dits « exceptionnels », il n'y a pas de réglementation générale concernant le choix d'itinéraire du trafic de poids lourds. Celui-ci aura, tout de même, tendance à préférer le réseau primaire (voies rapides et autoroutier), et n'empruntera le réseau local que pour rejoindre son point d'origine ou sa destination (livraisons).
Selon les observations, la mise en place du prélèvement kilométrique « VIAPASS » (en 2016 pour la Belgique) n'a pas changé fondamentalement le comportement des chauffeurs routiers. Toutefois, comme dans chaque secteur d'activité, une augmentation des charges motive une recherche à en minimiser ses répercussions, et cela peut se traduire à certains endroits, par une recherche d'un itinéraire évitant les routes payantes ou un trop long détour. Dès lors la plupart des communes confrontées à ce trafic de fuite essaient de se prémunir au cas par cas en disposant des panneaux d'interdiction de passage de certains tonnages dans certains quartiers.

Mener une politique stratégique globale efficace n'est pas aisé ; identifier les causes de ce trafic de fuite est plus efficace. Or la plupart des compagnies belges de transport occupent des sociétés étrangères en sous-traitance ou passent par des sociétés d'affrêtement intermédiaires. A partir de ce fait, il est quasi impossible d'identifier les transporteurs habituels pour envisager des actions d'information ou de sensibilisation. En outre, pour certaines marchandises à faible valeur (graviers, pierres, terres, …), le cout du transport est une composante importante du prix final facturé au client, et le transporteur cherchera souvent le chemin le plus court en temps et/ou en distance. L'organisation du transport de marchandise est intimement liée à la hiérarchie viaire. Les voiries à privilégier pour le transport de marchandise sont celles supérieures au réseau de liaison afin de permettre de concentrer le trafic de poids-lourds sur les axes permettant de soutenir ce trafic.

EN PRATIQUE
Les éléments ralentisseurs tels que chicane et effet de porte dissuadent les chauffeurs de poids lourds à emprunter certains itinéraires. Les surélévations de chaussée sont également efficaces, mais à disposer en dehors des agglomérations, car cela engendre des nuisances de vibrations et de bruits. Cette mesure est efficace pour éviter la traversée de villages ou de quartiers à vocation résidentielle à de poids lourds réguliers.

Par ailleurs, les communes peuvent prendre un arrêté de police limitant le tonnage des camions pour protéger certaines zones. A cette fin, il est conseillé d'objectiver les avis subjectifs à ce sujet en plaçant un analyseur de trafic qui enregistrera le nombre de passages réels de poids lourds avant de prendre une décision.

En effet, il ne faut pas oublier que les riverains ont besoin :

- D'être livrés. Les livraisons de type mazout, de marchandises de grand volume, … sont faites par des poids lourds situés dans la catégorie des 7,5 tonnes à 19 tonnes sur 2 essieux ;
- De bénéficier du ramassage des poubelles. Les derniers véhicules de ramassage sont des véhicules de 16 tonnes ;
- De bénéficier du Service d'incendie et d'aide médicale urgente ;
- De laisser les lignes de bus régulières circuler dans leur quartier. Les bus sont des véhicules de 13t pour les Proxibus de 28 places, de 19t pour les bus classiques à 2 essieux, de 26t pour les 3 essieux et jusqu'à 28t pour les bus articulés.
- De laisser la possibilité d'avoir accès au ramassage scolaire.

Aussi, il est conseillé de limiter le tonnage à **7t5** dans certains quartiers et de prévoir des déviations. Ce qui n'est pas aisé dans une commune de la taille de Dour.

Autant avoir une idée d'ensemble avant d'agir localement sous la pression de quelques riverains.

Généralement on ne fait que déplacer le problème.

10. Volet transport de marchandise par la route

Fiche 10.1 | **Fiche 10.2**

FICHE 10.1 : CARTE DE LIMITATION DU TONNAGE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	3 ans	Sécurisation des voiries Communales Amélioration du cadre de vie	€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, SPW, sécurité routière	1 ans	Nombre de camions en transit sur voiries communales	Commune de Dour FEDER

Jusqu'il y a peu, le trafic poids lourds traversait le centre-ville lorsqu'il roulait vers ou depuis Boussu ou Colfontaine. Depuis l'ouverture du contournement par le chemin des Fours, le centre-ville peut être réservé à un trafic exclusivement local.

Figure 72 : centralité urbaine nécessitant une limitation du trafic de transit poids-lourds, rendu possible par le nouveau contournement (Agora, 2023)

Cette fiche action applique le même raisonnement sur les autres noyaux d'habitat de la commune. Par la création de zone d'exclusion pour le trafic non-local, la carte suivante définit de voies privilégiées qu'il tiendra d'aménager en conséquence.

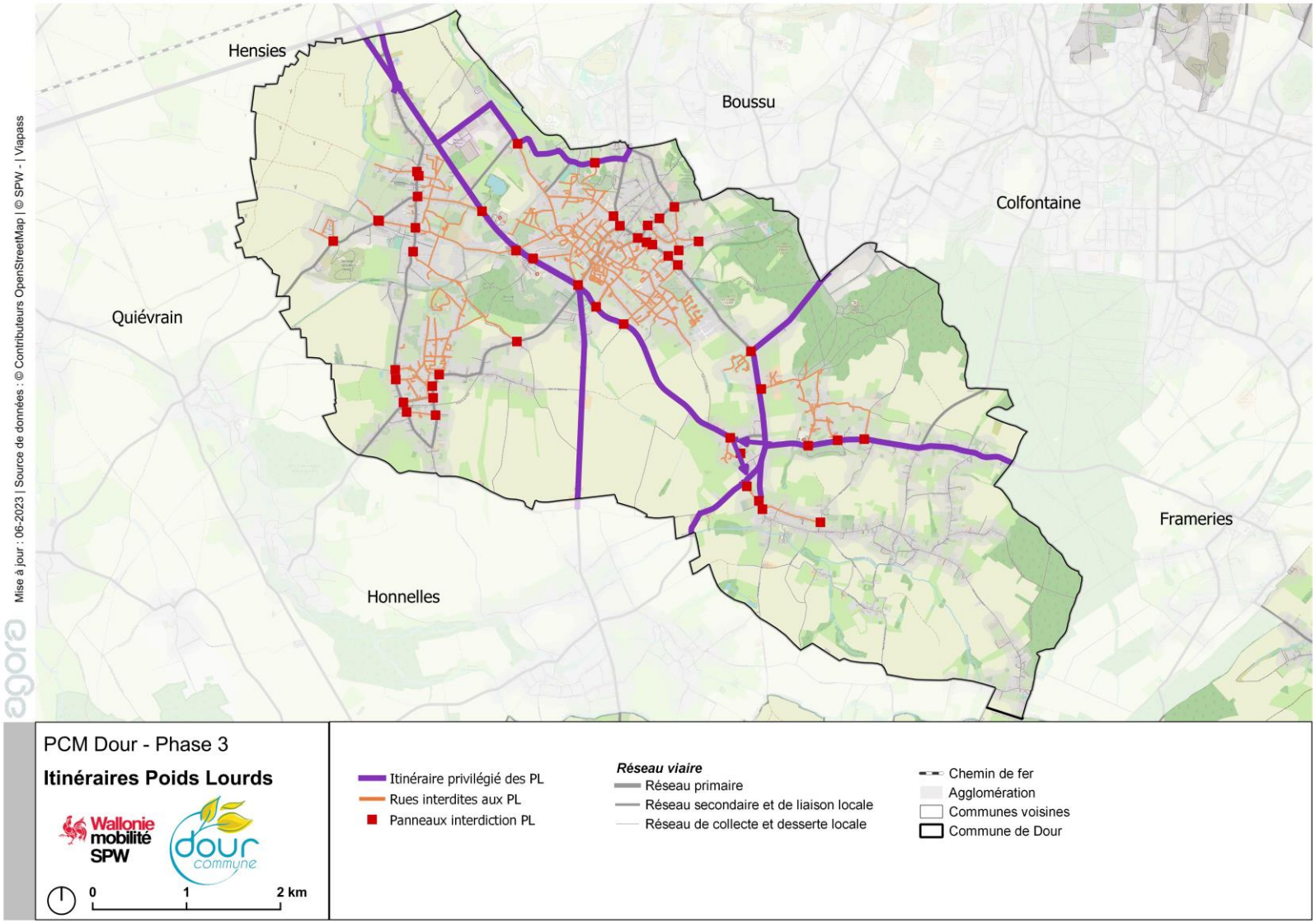


Figure 73 : carte des itinéraires poids lourds (Agora, 2023)

Les zones d'exclusion pour le trafic poids-lourds non local ont été définies en fonction des largeurs de voiries, mais également de la densité d'habitat, de la présence de services, ou de la centralisation d'activités économiques nécessitant le maintien d'une accessibilité plus large aux poids-lourds.

Ces zones sont limitées aux véhicules ayant un PTAC[3] supérieur à 7,5 tonnes.

Panneau ZC23

Panneau type VII - a

Panneau type IV – e

La superposition des 3 panneaux figurant ci-dessus entraine la réalisation d'une zone couvrant tout le territoire jusqu'à la présence d'un signal ZC23/ (fin de zone). L'usage du symbole C23 au profit du symbole C21 permet de s'adresser exclusivement aux véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandise ; ne sont ainsi pas concernés les véhicules de transport de personnes.

La limitation à 7,5 tonnes permet aux véhicules utilitaires et fourgons à charge lourde (+3,5t – 5t) d'emprunter les itinéraires adaptés.

Enfin, l'usage de la signalétique « excepté desserte locale » induit que le conducteur pouvant justifier le passage par une telle zone pourra poursuivre son itinéraire en se justifiant auprès de l'agent constateur. Cette disposition a donc ses limites.

Ainsi que l'expose le point précédent, la mise en place de telles zones devra faire l'objet d'une vérification ponctuelle de son respect. Toutefois, la présence des panneaux encourage les conducteurs consciencieux à rester sur les chemins qui lui sont dédiés. Ces zones permettent par ailleurs des opportunités de travail avec les gestionnaires des divers GPS (Waze et autres) en vue de prévenir un autoguidage à travers les centralités concernées.

[3] PTAC : Poids Total Autorisé en Charge ; celui-ci est plafonné à 50 tonnes en Wallonie.

10. Volet transport de marchandise par la route

Fiche 10.1 | **Fiche 10.2**

FICHE 10.2 : ZONES DE STATIONNEMENT POIDS-LOURDS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
ZAE et route Verte	4 ans	Amélioration du cadre de vie	€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune de Dour – IDEA - SPW	1 an	Nombre d'emplacements de stationnement destinés sur la commune	Commune de Dour – FEDER - IDEA

La phase 1 du PCM le rappelait, le stationnement poids-lourds répond à un impératif multiplement présent pour les chauffeurs poids-lourds qui transitent par la commune de Dour. On y retrouve les chauffeurs étrangers dont l'arrêt est imposé en veille de week-end ou jour férié, par le tachygraphe, mais également ceux qui vivent au sein de la commune et qui doivent y stationner leur véhicule. Dans cette dernière situation, il s'agit souvent de la motrice, dans le premier cas, la motrice et la remorque sont souvent associés.

Figure 74 : remorques stationnées à la rue Moranfayt, sur l'espace prochainement aménagé en piste cyclo-piétonne (Agora, 2023)

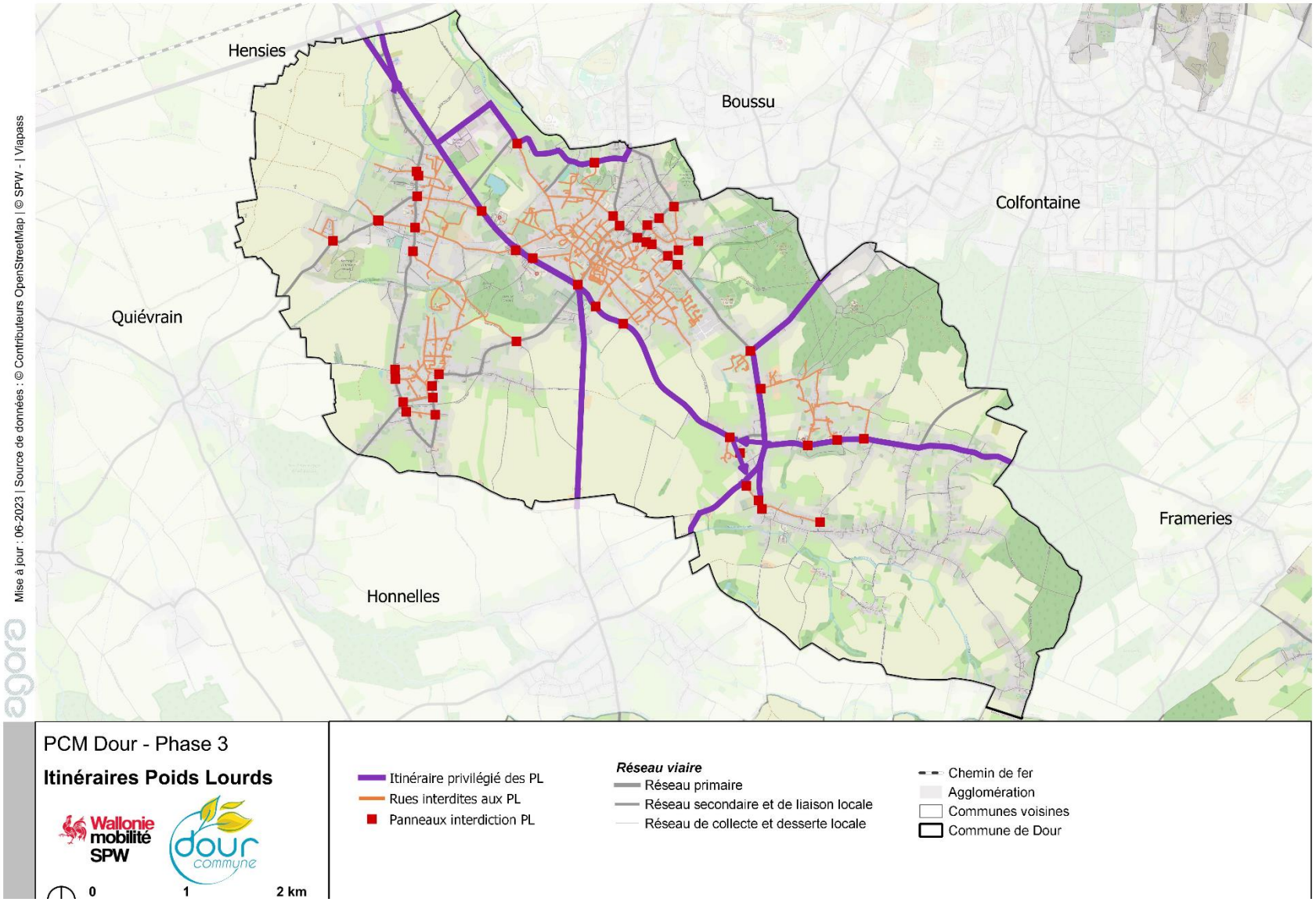


Figure 75 : carte du stationnement poids lourds (Agora, 2023)

Le stationnement poids-lourds est l'une des composantes les plus complexes à gérer sur un territoire communal. En dépit d'offre privée qui peuvent paraitre attractives, un résident de la commune ou un chauffeur de passage ne peut systématiquement être renvoyé vers ces points souvent excentrés géographiquement. Il est donc utile de mettre à leur disposition des espaces polyvalents qu'ils pourront occuper.

Actuellement, la commune de Dour compte plusieurs points spontanés, mais ceux-ci seront progressivement voués à d'autres affectations en lien avec la mobilité, ou la qualité du cadre de vie :

- L'avenue Saint-Homme, entre Thulin et Elouges, pourrait voir s'y développer la piste cyclo-piétonne de la N552,
- La rue Moranfayt, au long du terrain de foot, sera prochainement aménagée par une piste cyclo piétonne liant le centre-ville à Petit-Dour,
- L'esplanade du chemin des Fours dans le centre-ville, ainsi que la rue Robert Tachenion à Elouges, ne peuvent confirmer une telle fonction vu leur situation.

En regard du schéma des cartes de limitation du tonnage développée pour la commune, certaines zones adoptent une position préférentielle pour accueillir ce stationnement. Il est proposé de développer/maintenir deux zones sur le territoire de Dour :

- Au sein de la ZAE, au chemin de Thulin ; cet espace est déjà utilisé comme tel par les poids-lourds. Le développement futur du zoning devra tenir compte de cette fonction afin de continuer d'encourager les poids lourds à l'utiliser. Sa position est par ailleurs optimale, à l'écart des cadres de vie, mais en connexion avec la N552 et à proximité de la N51.
- Pour lui correspondre sur la partie *est* de la commune, une seconde zone devrait être mise en place dans les environs de Blaugies – Petit-Dour. Bien qu'indéterminé, un espace au long de la route Verte correspondrait idéalement au réseau poids-lourds, en étant éloigné des noyaux d'habitat mais aisément accessible. Sa position serait à examiner au gré des opportunités.

Figure 76 : extrait du cadastre bordant la route Verte, sur sa section entre la rue Ropaix et la rue d'Offignies, présentant l'élargissement de l'espace public (WalOnMap, 2023)

Ponctuellement, des emplacements en espace public, ou sur terrains privés en relation directe avec l'espace rue, sont amenés à être utilisés de façon spontanée. Il s'agira d'identifier les risques qu'ils entrainent en termes de sécurité des autres modes de déplacements (entrave d'un cheminement cyclo-piéton, mauvaise visibilité pour les automobilistes, …) ou de qualité du cadre de vie (bruits, vibrations, …). Ces conséquences seront à examiner, mais si les effets ne sont pas de nature à impacter les éléments extérieurs, aucune mesure spécifique ne devrait être à prendre.

11.VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE

Introduction

La mobilité scolaire contient de manière transversale l'ensemble des compétences identifiées à travers les volets précédents. Concernant les enfants au plus bas âge autant que les jeunes adultes qui terminent leurs études secondaires, elle touche également leurs parents dans les déplacements du quotidien. Traiter la mobilité scolaire en offrant les bons réflexes de mobilité aux élèves/étudiants, c'est donc offrir l'opportunité aux adultes de demain d'assimiler les bons réflexes de déplacement.

Dans une commune comme celle de Dour, la congestion aux heures de pointes est presque exclusivement imputable au trafic généré par les écoles, le flux de travailleurs n'étant pas d'une ampleur suffisante pour en être accusé ; ceci est confirmé par l'absence d'embarras de circulation durant les vacances ou congés scolaires. Améliorer la mobilité scolaire, c'est donc aussi améliorer le cadre de vie de l'ensemble des riverains et usagers des quartiers concernés.
On parle donc plus de changements de comportement que d'adaptations supplémentaires coûteuses de l'espace public

<u>OBJECTIFS (issus de la phase 2)</u> :

- **Objectiver les parts modales des déplacements domicile-école,**
- **Renforcer l'autonomie des scolaires sur le chemin de l'école,**
- **Développer des outils de communication propres à la mobilité scolaire,**
- **Sécuriser les abords des écoles,**
- **Intégrer toutes les écoles aux futurs réseaux structurants piéton et cyclable,**
- **Promouvoir l'utilisation des modes actifs.**

L'AUTONOMIE DE L'ENFANT, ADULTE DE DEMAIN[4]

A l'instar de nombreux autres comportements, les habitudes de mobilité sont ancrées dans notre société dès l'enfance. Depuis l'essor de la voiture individuelle, tout spécifiquement à partir des années 1960, nos déplacements sont essentiellement portés sur ce modèle. Ces automatismes sont notamment à changer auprès des enfants, qui pourront ainsi élargir leur panel de modes de déplacement possible.

Cette acquisition des modes de déplacement à la voiture individuelle va de pair avec la découverte de leur autonomie. Parmi tous les milieux qu'un enfant fréquente, le chemin de l'école est sans aucun doute l'un des plus récurrents et des plus universels. Dans l'optique d'une autonomie progressive, celui-ci doit donc être conçu de manière à permettre à l'enfant de découvrir son environnement, en toute sécurité et de manière dynamique : trottoirs sécurisés, présence d'adultes encadrants, rues scolaires, cheminement cyclable permettant à l'enfant de suivre ses parents, …

LA PERCEPTION DE L'INSÉCURITÉ

L'insécurité est une notion vaste sur laquelle on ne dispose pas toujours de l'ensemble des leviers d'actions pour la résoudre. Il faut distinguer le sentiment d'insécurité (trop grande promiscuité avec les voitures, faits de société sordides, …) et l'insécurité objective (chiffre d'accidentologie et statistiques). Dans cette crainte permanente qui surévalue les risques encourus par l'enfant, la voiture individuelle offre alors la protection ultime, l'enfant étant calé dans son siège et déposé sur le parvis de l'école – « notion d'enfant-banquette »

C'est là un cercle vicieux maintes fois souligné : la présence de voiture restreint la sérénité à laisser son enfant rejoindre l'école à pied pour les derniers mètres à parcourir, l'adulte souhaite donc le déposer au plus proche de l'entrée, contribuant lui-même au nombre de véhicules dans les abords immédiats de l'école.

A l'inverse, la volonté d'instaurer un cercle vertueux, en éloignant les véhicules lourds des abords des écoles, permet d'y trouver un espace propice à laisser l'enfant rejoindre l'établissement ; ce faisant, l'automobile est encore éloignée du point de dépose et le quartier peut rapidement s'en trouver apaisé.

PACIFIER LES ABORDS D'ECOLES

En matière d'apaisement des abords d'école, de nombreux leviers existent. Ils permettent de pacifier l'espace public ; le terme « pacifier » évoque ici le retour du calme dans ces rues.

Pour y parvenir, une réflexion sur la hiérarchie viaire est utile (voir : Fiche 6.1 : Gestion des vitesses et zones partagées). Ces zones apaisées peuvent :

- Être mises en zone 30, diminuant de façon conséquente les risques d'accident,
- Être mises en zone de rencontre, permettant la mixité des modes de déplacement,
- Être mises en rue scolaire, permettant la piétonnisation temporaire ou permanente lors des plages horaires scolaires,
- Être considérée comme des rues de jeux, qui invitent les enfants (et les adultes) à se réapproprier une zone qui ne leur est ordinairement pas destinée, ceci également en dehors des heures scolaires.

[4] Le bureau d'étude s'est librement inspiré des études suivantes pour introduire ce volet :

- A 'Urba, « Les enfants dans l'espace public », 2021
- Marianne Durieux, « Analyse transdisciplinaire des problèmes de mobilité des élèves entre l'école et le domicile – cas d'étude de la commune de Mons », 2023

11. Volet mobilité scolaire

Fiche 11.1	Fiche 11.2	Fiche 11.3	Fiche 11.4	Fiche 11.5	Fiche 11.6	Fiche 11.7

FICHE 11.1 : RENFORCER L'AUTONOMIE DE L'ÉLÈVE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	3 ans	Autonomie de l'enfant Réduction des nuisances de la voiture Amélioration de la santé Sécurité des itinéraires	€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, Ecole, élèves et parents	3 ans	/	Commune de Dour SPW – sécurité routière Communauté française FEDER

Le diagnostic en phase 1 de ce PCM avait identifié sur l'ensemble du territoire communal 15 établissements scolaires. Parmi ceux-ci se retrouvent 10 établissements primaires (entre 6 et 12 ans) et 2 établissements secondaires. Il est généralement considéré que dès 10 ans, un enfant sera demandeur et disposera des capacités de gagner en autonomie.

A cette fin, la transition entre la phase 2 et la présente phase 3 aura permis au bureau d'étude de rencontrer chaque directeur d'école afin d'évaluer les mesures encourageant une meilleure mobilité scolaire pour leur établissement, tout en renforçant l'autonomie des élèves. Si les élèves de moins de 10 ans sont moins susceptibles de pouvoir en faire l'objet, la réflexion a également porté sur les actions possibles au niveau des parents et du personnel enseignant.

A l'issue de cette première fiche action du volet scolaire, chaque opportunité reprise dans le tableau suivant fera l'objet d'une fiche action propre, s'il échet.

ECOLE	ADRESSE	ACCES PRINCIPAL	ACTIONS														
			Mobilité piétonne				Mobilité cyclable			Mobilité automobile							Comm'
			Réseau structurant piéton : améliorer trottoirs	Réseau structurant piéton : zone de rencontre/rue scolaire	Modifier/ajouter un accès piéton	Developper pédibus vers points de reprise	Réseau structurant vélo : connexion directe	Ajouter du stationnement cyclable sur site	Développer dynamique de vélobus	Modifier accessibilité voiture	Développer un espace de dépose-minute	Apaiser vitesses aux abords de l'école	Inciter les enseignants au covoiturage	Inciter les parents au covoiturage	Traiter le stationnement des enseignants	Traiter le stationnement des parents	Actualiser le site internet sur les opportunités d'accès
Ecole fondamentale de l'Athénée	Rue Decrucq, 27	Parking rue du Général Leman	X		V	V	X	X	X		(V)		X	X		(V)	X
Ecole fondamentale de Elouges	Rue Charles Wantiez, 27	Idem		V	V	X	X	X	X	V			X	X		X	X
Ecole fondamentale de Moranfayt	Rue du Chêne Brulé, 84	Idem		X	V	X	X	V	X	X	X		X	X			X
Ecole fondamentale de Plantis	Rue des Fondsvarts, 2	Idem		X			X	X	X	X	X		X	X			X
Ecole fondamentale de Petit Dour	Rue du Trieu, 4 & rue Ropaix, 40	Idem	X				X	X	X		X	X	X	X			X
Ecole fondamentale de Wihéries	Rue de la Carrière, 5	Idem		V			X	X	X	V			X	X			X
Ecole fondamentale de Blaugies	Rue de la frontière, 196 et	Idem	X				X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
Ecole maternelle de la gare	Rue Emile Conrez, 17	Idem					X						X				X
Ecole primaire Saint-Victor	Rue Pairois, 95	Idem		X		X	X	X	X	X	X		X	X			X
Ecole primaire Saint-Joseph	Place Emile Vandervelde,18	Idem	X			X	X				X		X	X		X	X
Ecole fondamentale de la Sainte-Union	Rue du Roi Albert, 57	Idem		X	X		X	V	X	X	X		X	X		X	X
Ecole secondaire de La Sainte-Union	Rue du Roi Albert, 10	Idem & rue Fleurinchamps		X	X		X	V	V	X	X		X	X		X	X
Athénée Royale de Dour	Rue de l'Athénée, 23	Idem	X				X	V	X		X		X	X			X

Figure 77 : tableau de synthèse des actions applicables à chaque établissement scolaire de la commune (Agora, 2023)

PRESENTATION DU TABLEAU

La série d'actions indiquées (développée dans les fiches actions suivantes) est ordonnée en 4 ensembles, selon le principe STOP : la mobilité piétonne, cyclable, automobile. La mobilité par les transports en commun n'est pas reprise dans ce tableau vu le peu de leviers d'actions dont disposent les établissements scolaires et la Commune sur ceux-ci ; en revanche, une dernière colonne reprend la thématique « communication » propre à chaque établissement.

Pour chaque action, les écoles ont eu l'opportunité de réfléchir avec le bureau d'étude aux actions qui se prêtaient au contexte de leur établissement. Celles-ci sont reprises par le « **X** ». Pour les initiatives déjà opérationnelles, les colonnes retiennent le symbole « **V** ».

Ainsi que l'expose le tableau, les actions axées davantage sur l'autonomie des élèves ne concernent pas les établissements exclusivement maternels ou primaires avant 10 ans (école de la gare (rue Emile Cornez) et école Saint-Joseph (place Emile Vandervelde)). Par exemple, en termes de mobilité cyclable, ces écoles ne sont pas directement concernées par l'ajout de stationnement cyclable sur site (peu d'enfants étant susceptibles de venir à vélo) ou par la mise en œuvre d'un vélobus (encadrement trop contraignant pour les accompagnateurs). Toutefois, ces initiatives ne sont pas à balayer d'un revers de main, chaque action pouvant s'adresser à un établissement où une demande émergerait. A ce titre, l'intégration au réseau structurant vélo est – elle – bien maintenue, permettant par ailleurs d'encourager les parents à prendre conscience de la possibilité qui leur est laissée de déposer à vélo leurs enfants.

Parmi les actions possibles, on retrouve :

- **Intégrer l'école au réseau structurant piéton, en renforçant notamment la qualité des trottoirs aux abords de l'établissement :**
  Voir Fiche 1.1 : Réseau structurant piéton. En général, tous les abords d'école à Dour sont corrects en fonction de l'espace disponible.

- **Intégrer l'école au réseau structurant piéton, par la mise en œuvre d'une zone de rencontre ou d'une rue scolaire** :
  Les écoles de Élouges et de Wihéries font déjà l'objet de rues scolaires. Avec la reconfiguration du schéma de circulation (notamment du centre-ville, voir Fiche 6.2 : Schéma de circulation du centre-ville) la création de zone de rencontre offre certaines opportunités en matière d'activation d'une partie d'entre elles en rue scolaire. Cette action est décrite dans la fiche suivante : **FICHE 11.2 : LA RUE SCOLAIRE**.

- **Ajouter un accès piéton :**
  Le déplacement de l'entrée principale des écoles fondamentales de l'Athénée et de Moranfayt a permis d'améliorer considérablement la mobilité scolaire à leurs abords : dans le premier cas, son déplacement sur le parking de la rue du Général Leman aura permis aux parents de tirer parti de la vaste de zone de stationnement, et d'éviter à l'ensemble du trafic de dépose et de reprise d'emprunter les rues Grande et Decrucq ; dans le second cas, le déplacement à la rue du Chêne Brulé au lieu de la rue Henri Pochez aura permis une profonde amélioration de la sécurité des entrées et sorties.

  D'autres écoles pourraient évaluer l'intérêt de procéder à un tel déplacement de l'accès à leur implantation. La démultiplication des accès présente par ailleurs l'intérêt de réduire l'affluence à une seule porte, mais entraine une nécessité de surveillance dédoublée ; cette opportunité est donc essentiellement du ressort des établissements. L'école primaire Sainte Union préconise une sortie (sans dépose/reprise par voiture) via la rue Delval pour les parents piétons/cyclistes.

- **Développer les pédibus :**
  Voir Fiche 11.3 : Le pédibus

- **Intégrer l'école au réseau structurant vélo par une connexion directe :**

Voir Fiche 2.1 : Réseau structurant cyclable

- **Ajouter du stationnement cyclable sur site :**
  Voir Fiche 2.2 :

- **Modifier les accès automobiles :**
  Dans le cadre des reconsidérations des schémas de circulation, certains accès trop directs à l'établissement peuvent être découragés au profit d'un point de dépose plus éloigné, qui serait relié de manière confortable et sécurisante jusqu'à la porte de l'établissement. Cette opportunité est notamment saisie dans le cadre du nouveau schéma de circulation du centre-ville, ou l'a été dans le cadre de la création des rues scolaires.

- **Développer un espace de dépose-minute :**
  Voir Fiche 11.5 : Le dépose-minute

- **Apaiser la vitesse aux abords des établissements :**
  Voir Fiche 11.6 : Gestion de la vitesse

- **Inciter enseignants et parents au covoiturage :**
  Voir **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

- **Traiter le stationnement des enseignants et parents :**
  Outre l'incitation au covoiturage, la gestion plus directe du stationnement des enseignants et des parents est à retenir pour certains établissements. Ainsi, à Blaugies, l'absence d'un parking pour les enseignants contraint ces derniers à stationner aux abords immédiats de l'école, dans des espaces inadaptés. La possibilité de trouver un espace dédié à proximité, adapté au nombre de véhicules, permettrait de libérer ces espaces publics de circulation et de rendre à la place du Joncquois son caractère rural.

  A l'instar de l'école fondamentale de l'Athénée qui – par le déplacement de son entrée au parking de la rue Général Leman – a encouragé un nombre considérable de parents à récupérer leurs enfants sur ce parking, l'opportunité devrait être évaluée pour d'autres établissements. Ainsi, l'école d'Elouges avec le parking du centre sportif, l'école fondamentale de Blaugies avec une potentielle récupération foncière hors-voiries, l'école primaire Saint-Joseph avec le réaménagement de la place Verte, l'école fondamentale de la Sainte-Union avec une convention au niveau de l'espace des Câbleries ou encore l'école secondaire de la Sainte-Union avec une convention au niveau d'un parking privé voisin pourraient en faire l'objet. A noter que cette démarche est indissociable de la présence d'un réseau piéton correct, et – pour les plus jeunes – de la présence d'un pédibus.

- **Actualiser le site internet sur les opportunités d'accès :**
  Voir Fiche 11.7 : Actualiser les sites internet des écoles qui détaillent les accès piétons/vélos mais aussi la proximité des arrêts de bus – essentiellement pour le secondaire

11. Volet mobilité scolaire

Fiche 11.1	Fiche 11.2	Fiche 11.3	Fiche 11.4	Fiche 11.5	Fiche 11.6	Fiche 11.7

FICHE 11.2 : LA RUE SCOLAIRE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	10 ans	Autonomie de l'enfant Réduction des nuisances de la voiture Amélioration de la santé Sécurité des itinéraires	€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, Ecole, Sécurité routière, SPW	1 ans	Nombre de rues scolaire.	Commune de Dour, ? FEDER

Deux rues scolaires sont déjà opérationnelles sur le territoire de Dour : la rue des Carrières (E Wihéries) et une partie de la rue des Commerces (Elouges). Leur principe est d'y limiter le trafic automobile au profit des élèves qui accèdent ou quittent leur école. Généralement, seule l'entrée est fermée par un dispositif amovible ; elle permet ainsi aux riverains de quitter la rue selon les préceptes d'une zone de rencontre. Le dispositif est de nature à pouvoir laisser passer un véhicule prioritaire, mais les enseignants ainsi que les parents n'y ont pas accès durant la plage horaire définie.

Figure 78 : La rue scolaire de Wihéries (Agora, 2023)

PRESENTATION DE LA RUE SCOLAIRE

La rue scolaire a pour but d'encourager les déplacements à pied ou à vélo. Entièrement exempte de véhicules motorisés, elle permet également à l'enfant autant qu'à ses parents de retrouver un sentiment de confiance et de sécurité dans un espace qui leur devient totalement consacré. En formant ainsi une extension du parvis de l'école, elle devient une opportunité pour l'enfant de gagner en autonomie, celui-ci pouvant être déposé par les parents à l'entrée et accomplir les dernières dizaines ou la dernière centaine de mètres librement.

Certaines conditions sont requises pour la mise en œuvre d'une rue scolaire :

- La présence de l'une des entrées de l'école dans cette rue,
- La consultation des citoyens et l'engagement de la commune dans le succès du principe,
- La présence d'un trafic essentiellement local, ou d'alternatives directes si un trafic de transit a cours sur cette voirie,
- La présence à proximité de stationnement réglementaire,
- La présence de personnes formées pour gérer l'ouverture et la fermeture de la rue,

Ces personnes encadrant le dispositif sont généralement issues du personnel communal, notamment des gardiens de la paix. Il peut également s'agir du personnel éducatif, de familles ou d'associations de quartier.

La mise en œuvre d'une rue scolaire, si elle peut être encouragée par l'établissement en question, demeure une initiative du Collège Communal. A ce titre, elle fera l'objet d'une phase test à la suite d'une ordonnance de police. Ensuite une évaluation permettra de convenir de la pérennisation de son aménagement si le succès attendu est rencontré.

Figure 79 : déroulement de la procédure d'instauration d'une rue scolaire (Sécurothèque, 2020)

L'ensemble des principes et recommandations est à retrouver dans la *fiche n°501 de la Sécurothèque : la rue scolaire.*

11. Volet mobilité scolaire						
Fiche 11.1	Fiche 11.2	Fiche 11.3	Fiche 11.4	Fiche 11.5	Fiche 11.6	Fiche 11.7

FICHE 11.3 : LE PÉDIBUS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	10 ans	Autonomie de l'enfant Réduction des nuisances de la voiture Amélioration de la santé Sécurité des itinéraires	/
ACTEURS CONCERNES Ecole, élèves et parents	PERIODE DE MISE EN OEUVRE 1 ans	INDICATEURS DE RESULTATS Fréquence des pédibus, Nombre d'élèves inscrits.	SOURCES DE FINANCEMENT /

Le pédibus est un accompagnement scolaire des élèves qui quittent ou rejoignent un point de dépose ou leur domicile par la marche. Le comité organisateur y définit un itinéraire, des arrêts, un horaire précis et un calendrier des périodes où il a cours.

Outre l'efficacité du « ramassage » scolaire qui, à l'échelle d'un quartier, remplace positivement un véhicule à moteur, il a le mérite d'améliorer l'autonomie de l'enfant. C'est en effet une démarche qui lui permet d'acquérir les bons réflexes en tant que piéton, en termes de sécurité routière, et comme une habitude de vie. La pratique de la marche, encadrée par des adultes, permet également d'identifier plus rapidement les situations problématiques et d'interpeller ainsi les autorités compétentes afin d'y résoudre de façon efficace.

Figure 80 : logo du pédibus de la Cellule Education à la Mobilité et Sécurité routière (SPW, 2020)

ATOUTS DU PEDIBUS

- Sa simplicité de mise en œuvre et d'appropriation,
- Le report modal exercé aux abords de l'école ; en effet, tout élève qui utilise le pédibus réduit d'un véhicule le trafic aux abords de l'école,
- L'accessibilité à tout milieu social et à toute personne (âge ou statut social).
- L'encouragement à l'activité physique,
- L'encouragement à la sociabilisation,
- L'encouragement à l'ouverture sur le quartier, sur l'urbanité.

DU CERCLE VICIEUX AU CERCLE VERTUEUX

Le trafic automobile aux abords des écoles inquiète les parents par les risques qu'il présente. De ce fait, celui-ci privilégie l'usage de la voiture pour le déposer dans le parvis de l'école, plutôt que de l'accompagner ou de le laisser aller par une mobilité plus active. Ce faisant, davantage encore de voiture se retrouvent à proximité de l'école. On parle d'un cercle vicieux.

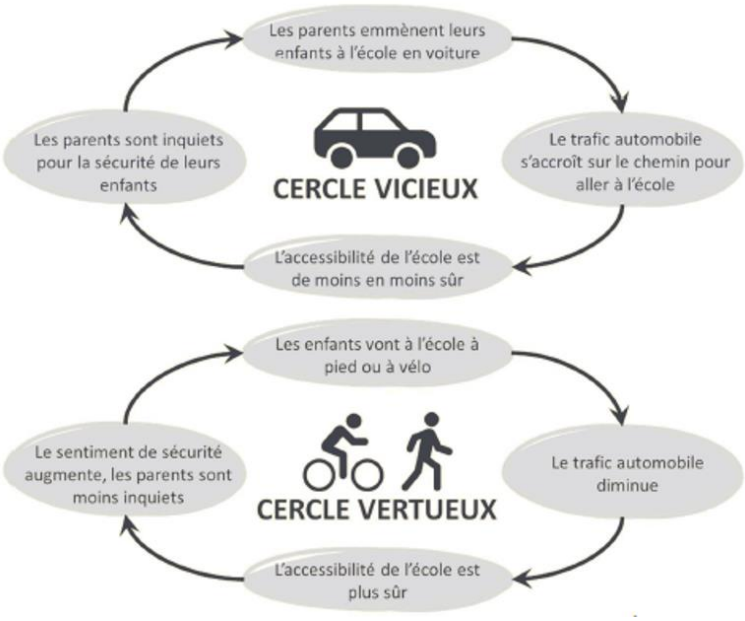


Figure 81 : cercle vicieux de l'automobile individuelle et cercle vertueux des modes actifs (Durieux Marianne, 2023)

A l'inverse, l'essor des modes actifs (ou partagés) pour accéder à l'école diminue la présence de l'automobile, rendant le quartier plus sûr et davantage favorable à la pratique de la marche ou du vélo. On parle d'un cercle vertueux. Le pédibus est l'un des principaux leviers d'actions pour améliorer les conditions de mobilité aux abords de l'école. Ceci en allant chercher l'enfant directement depuis son domicile, ou depuis un point de dépose périphérique convenu. Ainsi un parking périphérique situé à quelques centaines de mètres de l'école peut être un point de dépose et de reprise idéalement exploitable pour désengorger un quartier.

L'AUTONOMIE

Le pédibus offre également à l'enfant une prise de conscience de la place qu'il occupe dans sa ville, dans son quartier. Il y trouve ses repères et assimile les bons réflexes. Les rues qu'il emprunte lui deviennent familières et ne sont plus un « no man's land » traversé assis dans un siège auto – principe de l'enfant banquette. Encourageant l'ensemble de ces éléments, la Région met à disposition divers documents disponibles sur http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/le-pedibus.html

11. Volet mobilité scolaire

Fiche 11.1	Fiche 11.2	Fiche 11.3	Fiche 11.4	Fiche 11.5	Fiche 11.6	Fiche 11.7

FICHE 11.4 : LE VÉLOBUS

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	10 ans	Autonomie de l'enfant Réduction des nuisances de la voiture Amélioration de la santé Sécurité des itinéraires	/
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Ecoles, élèves et parents	1 ans	Fréquence des vélobus, Nombre d'élèves inscrits.	/

A l'instar du pédibus, le vélobus est une démarche encadrée qui permet un report modal et l'acquisition des bons réflexes en tant que cycliste. L'objectif est d'organiser un ramassage scolaire sécurisé et leur permettant d'arriver à l'heure à l'école. Selon un itinéraire et des plages horaires définies, les matins où l'initiative est pratiquée, les enfants quittent leur domicile au moment du passage du groupe ; le soir, ils y sont redéposés.

En termes d'autonomie, le vélobus est un apprentissage particulièrement efficace permettant aux enfants d'être confrontés à un environnement réel et de se familiariser avec lui.

Figure 82 : logo du vélobus de la Cellule Education à la Mobilité et à la Sécurité routière (SPW, 2021)

Le Portail de la Mobilité en Wallonie dispense une section entièrement consacrée à l'organisation de ce système : https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr/le-velobus.html

Les principaux avantages y sont notamment rappelés :

« Les enfants :

- *gagnent en autonomie*
- *pratiquent une activité physique régulière*
- *arrivent plus éveillés à l'école*
- *acquièrent une meilleure connaissance des quartiers traversés et des règles de sécurité routière*
- *expérimentent une activité hors des murs de l'école avec d'autres enfants que ceux de leur classe*

Les parents :

- *sont libérés des trajets vers l'école*
- *sont rassurés par l'encadrement mis en place*
- *bénéficient d'une solution économique : le Vélobus, c'est gratuit*
- *constatent les nombreux bénéfices pour leurs enfants*

L'école et ses abords :

- *bénéficient d'une amélioration de la qualité de l'air*
- *bénéficient d'une mobilité apaisée.*

Tout le monde y gagne en convivialité »

(SPW, 2021)

A Dour, la qualité des infrastructures cyclables permet dès à présent de concevoir ce système. A l'instar des rues scolaires, il doit correspondre à une demande au sein de l'école afin qu'élèves, personnel scolaire et parents puissent se l'approprier.

Dans un premier temps, il peut s'agir d'une organisation mensuelle (par exemple, le dernier vendredi du mois) et être progressivement étendu si le succès est au rendez-vous. L'école secondaire de la Sainte-Union pratique un vélobus une fois par mois. L'encourager à en faire une action quotidienne est tout bénéfice pour la mobilité dans la commune !

11. Volet mobilité scolaire

Fiche 11.1	Fiche 11.2	Fiche 11.3	Fiche 11.4	Fiche 11.5	Fiche 11.6	Fiche 11.7

FICHE 11.5 : LE DÉPOSE-MINUTE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	10 ans	Autonomie de l'enfant Réduction des nuisances de la voiture Sécurité des itinéraires	€
ACTEURS CONCERNES	PERIODE DE MISE EN OEUVRE	INDICATEURS DE RESULTATS	SOURCES DE FINANCEMENT
Commune, Ecoles	6 mois	Nombre d'emplacement dépose-minute	Commune de Dour FEDER

Le dépose-minute (également nommé Kiss & Ride) se matérialise aux abords d'un pôle d'attractivité comme un espace consacré à un arrêt de quelques minutes, et non au stationnement. Présent aux abords des gares, hôpitaux, aéroport, … ou encore des écoles, il permet au conducteur de déposer son/ses passager/s dans un espace sécurisé et en dehors du trafic de manière à ne pas l'entraver. Le parent ne quitte donc pas son véhicule !

La connexion de l'aire de dépose-minute avec l'entrée de l'établissement scolaire doit également être sécurisée, en étant intégrée au réseau structurant piéton.

Figure 83 : Exemple de dépose-minute à Soignies (Google, 2023)

Un dépose-minute doit répondre à plusieurs considérations techniques :

- Il sera situé à proximité de l'établissement scolaire, sans être installé juste face à l'entrée principale, de façon à laisser le parvis le plus large et débarrassé possible à cet endroit.
- Il se situe logiquement sur la droite de la chaussée, de façon à laisser les jeunes passagers quitter l'habitacle en toute sécurité, du côté du trottoir plutôt que de la voirie.
- Plus le trafic est dense à proximité, plus sa largeur sera importante ; on considère ainsi généralement une largeur minimale de 2,5 m.
- Interdisant le stationnement, il sera accompagné du signal E1 qui autorise aux véhicules de s'immobiliser le temps nécessaire ; un panneau additionnel type V peut définir une plage horaire réduite, permettant ainsi le stationnement en soirée ou en week-end.
- Il s'accompagne du panneau dépose-minute encourageant dès lors les parents automobilistes à l'utiliser comme tel.
- Enfin, afin de le signaler davantage, un revêtement différencié ou des bandes de couleurs peuvent venir conforter son statut d'espace à maintenir libre.

Signal E1 stationnement interdit, mais arrêt autorisé

Panneau additionnel type V

Panneau dépose-minute

Particulièrement efficace à l'heure de pointe du matin où la dépose est étendue sur une plus courte période, il présente ses faiblesses à l'heure de reprise. En effet, le temps pour l'enfant de retrouver ses parents, la sollicitation de cet espace (généralement limité à 3-4 places) le rend inefficace. Dès lors un dépose-minute se couple efficacement avec un pédibus qui ira conduire les enfants vers une aire de reprise plus vaste en fin de journée (parking périphérique).

Pour les différentes écoles concernées, les points de dépose minutes pourraient être formalisés :

- **Ecole fondamentale de Moranfayt** : considérant le nouveau sens de circulation de la rue du Chêne Brulé, 3 places devant la clôture du n°75, créant ainsi un dévoiement.
- **Ecole fondamentale de Plantis** : considérant la création d'un trottoir traversant sur la rue des Fondsvarts, 2 places peuvent être créées en face du n°46 de la rue Victor Delporte, créant ainsi un dévoiement.
- **Ecole fondamentale de Petit-Dour** : 2 places face au n°53, créant ainsi un dévoiement dans le sens Dour - Frameries, et 2 places face au n°44 (bâtiment de l'école) dans le sens Frameries – Dour. Ces deux zones créeront un rétrécissement de la voirie faisant effet de porte.
- **Ecole fondamentale de Blaugies** : 3 places à la rue du Joncquois, face aux actuelles bulles à verre/vêtement (déménagées) et ainsi à proximité immédiate du passage piéton de l'école.
- **Ecole primaire Saint-Victor** : considérant le nouveau sens de circulation de la rue Pairois, 2 places devant les n° 101 et 103, créant ainsi un dévoiement.
- **Ecole primaire Saint-Joseph** : emplacement à définir selon reconfiguration de la rue du Maréchal Foch.
- **Ecole fondamentale de la Sainte-Union** : considérant le maintien de l'entrée existante, 4 place face au n°65. Ces places mesureront 3,2 m de large vu le côté de la voirie impliquant la descente des jeunes passagers côté circulation.
- **Ecole secondaire de la Saint-Union** : considérant le nouveau sens de circulation de la rue Fleurichamps, 4 places à proximité de l'entrée sud de l'école.
- **Athénée royale de Dour** : 4 places face aux n° 13, 17 et 19.

11. Volet mobilité scolaire

Fiche 11.1	Fiche 11.2	Fiche 11.3	Fiche 11.4	Fiche 11.5	Fiche 11.6	Fiche 11.7

FICHE 11.6 : GESTION DE LA VITESSE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	10 ans	Réduction des nuisances de la voiture Sécurité des itinéraires	/
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, écoles, SPW, zone de police	1 ans	Fréquence des pédibus, Nombre d'élèves inscrits.	/

La gestion de la vitesse est une problématique qui a fait l'objet d'un vaste travail lors des dernières décennies. Par l'instauration de zones 30 aménagées et signalées, et via de vastes campagnes de sensibilisation, les écoles wallonnes – et Dour ne fait pas exception – font l'objet de dispositions assez efficaces. Toutefois, le sentiment de sécurité n'est pas toujours optimal qu'il soit objectif (ex : à la suite de comportements dissidents) ou subjectif (ex : à la suite d'une trop grande promiscuité avec un trafic trop dense bien que respectant le 30 km/h). Cette fiche s'attachera donc à offrir des pistes de dispositions à prendre pour renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité aux abords des établissements concernés.

Figure 84 : Dispositif de sécurisation aux abords de l'école de Petit-Dour (Agora, 2023)

Situées en milieu urbain, voir étant bordées par une zone de rencontre/une rue scolaire, la plupart des écoles de Dour se trouvent relativement épargnées de la problématique de la vitesse à leurs abords immédiats. Dans des cas plus spécifiques, l'école de Moranfayt par exemple, le déplacement de l'entrée à la rue du Chêne Brûlé aura permis de contourner les difficultés liées à la rue Henri Pochez.

Deux implantations toutefois présentent des difficultés liées à leur position le long d'axe difficilement gérable :

- L'école de Petit-Dour, à la rue Ropaix,
- L'école de Blaugies, à la rue de la Frontière.

Les recommandations suivantes se concentrent dès lors davantage sur ces deux établissements.

Figure 85 : Ecoles de Petit-Dour et de Blaugies (Agora, 2023)

La rue Ropaix et la rue de la Frontière présentent des caractéristiques similaires :

- Toutes deux sont des axes structurants à l'échelle locale dans leur réseau viaire,
- Toutes deux sont relativement rectilignes et – pour permettre le croisement de véhicules agricoles – présentent une largeur de bande de circulation importante,
- Toutes deux sont situées dans des zones avec un habitat de faible densité et une présence de services réduite, si pas inexistante.

De ce fait, l'automobiliste aura tendance à y rouler à plus forte vitesse, de manière plus confortable.

Les options y sont donc de :

- Créer des effets de portes en entrée de la zone 30 ;
- Diminuer la largeur des bandes de circulation, en installant un ilot central devant l'établissement ;
- Installer des dispositifs de dissuasion ; il peut s'agit de totems, de cadran indicateur de la vitesse pratiquée, voire d'un radar répressif.

La création d'un dévoiement, accompagné d'un travail sur la bonne visibilité des trottoirs et traversées piétonnes est également une option en vue d'interrompre plus volontairement encore l'aspect rectiligne de la route.

11. Volet mobilité scolaire						
Fiche 11.1	Fiche 11.2	Fiche 11.3	Fiche 11.4	Fiche 11.5	Fiche 11.6	Fiche 11.7

FICHE 11.7 : ACTUALISER LES SITES INTERNET DES ÉCOLES ET DE LA COMMUNE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	2 ans	Autonomie de l'enfant Réduction des nuisances de la voiture	€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Ecoles, commune	1 ans	Nombre site internet à jour, Nombre de mode de déplacement renseignés.	Ecoles

Dernière action en termes de mobilité scolaire, l'actualisation du site internet des écoles en vue de promouvoir l'accessibilité de l'établissement en promouvant les infrastructures et initiatives mises en place pour encourager le déport modal. Trop souvent les établissements exposent exclusivement l'accessibilité automobile. Pourtant, les réseaux piétons et cyclables, dynamiques de pédibus/vélobus, dispositions prises pour accueillir les élèves venant de façon autonome (encadrant, rue scolaire, …), opportunités par transport en commun, ou systèmes de covoiturages peuvent également être mis en évidence. Ceci permettant à tout un chacun de faire le choix du mode qui lui correspond le mieux.

Figure 86 : site internet de Dour, mettant en évidence les différentes initiatives de mobilité

Afin de correspondre au principe STOP et la vision FAST d'application en Région wallonne, les établissements scolaires qui y procéderont veilleront à présenter les initiatives dans l'ordre suivant :

- Piétonne : plan d'accessibilité, pédibus, …
- Cyclable : plan d'accessibilité, vélobus, stationnement vélo in situ, …
- Transport en commun : lignes de bus et accessibilités depuis l'arrêt TEC le plus proche, …
- Covoiturage : adresse de contact pour rejoindre le réseau existant, …
- Automobile : plan d'accessibilité, présence des zones de dépose-minute et aires de reprise périphériques, …

L'essentiel est de présenter suffisamment les opportunités, sans sursaturer d'informations le site internet qui nécessiterait dès lors par ailleurs une actualisation récurrente en cas de modification.

Le site internet peut également être couplé d'une communication en début d'année des informations qui y sont reprises à travers un feuillet distribué aux parents.

Participer aux semaines de la mobilité permet de profiter d'un subside pour lancer des actions de sensibilisation.

12.VOLET AMELIORATION DES CADRES DE VIE

Introduction

Ce dernier volet reprend de manière transversale les différentes thématiques abordées à travers une série de 8 esquisses (en plus de celle de la place Verte dans le volet 5). Celles-ci illustrent les grands principes à travers des situations concrètes du territoire communal. La sélection des zones traitées s'est appuyée en fonction des points noirs, mais également en s'appuyant sur les possibilités de réaménagement et les grandes orientations d'aménagement du territoire à venir.

Figure 87 : issu du précédent PCM, le réaménagement de la rue de Elouges (N552) finalisé en 2019 (Agora, 2023)

12. Volet amélioration des cadres de vie

Esquisse 1	Esquisse 2	Esquisse 3	Esquisse 4	Esquisse 5	Esquisse 6	Esquisse 7

ESQUISSE 1 : RÉAMÉNAGEMENT AVENUE VICTOR REGNART

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Commune de Dour	10 ans	Amélioration du cadre vie, Intégration de tous les modes de déplacement	€€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
Commune, Zone de Police, Riverains	2 ans	/	Commune, SPW : Pimaci FEDER,

L'avenue Victor Regnart constitue l'une des portes d'entrée périphérique du centre-ville depuis Wihéries. Intégrée aux réseaux structurants piéton et cyclable, elle dessert plusieurs services et commerces, le cimetière communal, ainsi qu'un quartier d'habitation. Elle présente par ailleurs une largeur conséquente et une végétation remarquable qui entretient ce caractère « avenue ».

Figure 88 : Avenue Victor Regnart (Agora, 2023)

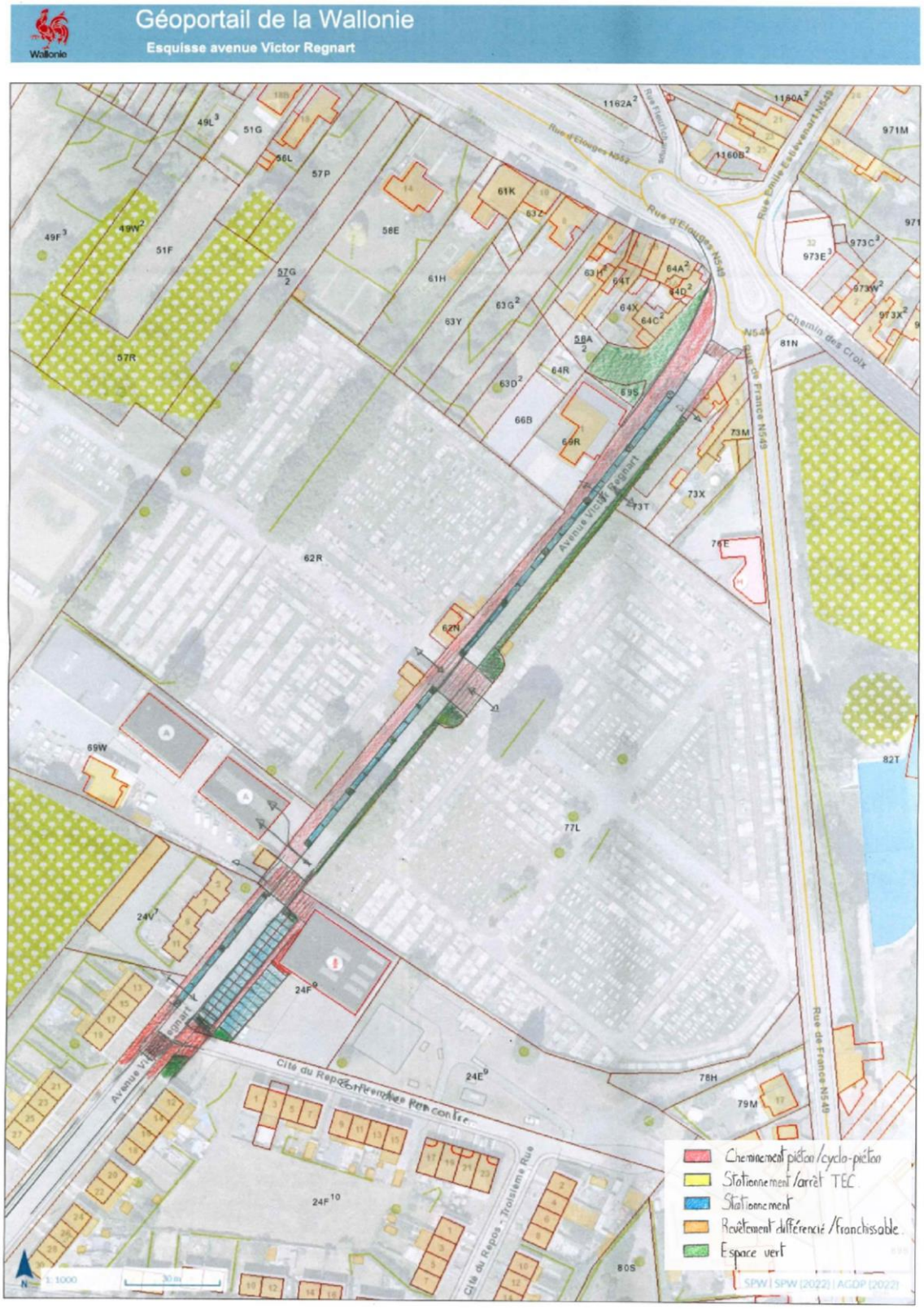


Figure 89 : esquisse de réaménagement de l'Avenue Victor Regnart (Agora, 2023)

Le réaménagement proposé conforte la place de chaque mode représenté, ainsi que la présence utile du stationnement, en affirmant le statut d'avenue, caractérisé notamment par les platanes qui bordent le cimetière communal.

Sur le terre-plein nord-ouest de la commune, une large piste cyclo piétonne (3,2 m) est ainsi créée. Continue, elle permet une liaison depuis le giratoire du Belvédère jusqu'à la Cité du Repos. Elle intègre les piétons, cyclistes et autres micromobilités dans les 2 directions au sein d'un espace sûr.

Une zone de stationnement la dissocie de la chaussée. Cette zone réorganise 30 places de stationnement longitudinal, regroupées en poches de 3 véhicules. Ces poches sont ponctuées d'une végétation haute tige en réponse à l'alignement d'arbres de l'autre côté de la rue. Cet autre côté est totalement désimperméabilisé et élargi de 30 cm de manière à offrir davantage de place au système racinaire des arbres en place.

Figure 90 : entrée de l'avenue, depuis le giratoire du Belvédère (Agora, 2023)

Trois traversées piétonnes, en plus de celle du giratoire, sont aménagées. Celles-ci se présentent larges et sous forme de dispositifs plateaux, afin d'appuyer la place du piéton et de ralentir la vitesse, sur cette avenue dont la perspective est maintenue.

Figure 91 : parvis de la caserne de pompier (Agora, 2023)

Le stationnement et les traversées répondent aux besoins du cimetière qui jouxte cette voirie. Outre les 30 places longitudinales, une poche complémentaire de 16 véhicules est recréée aux abords de la Cité du Repos. Sur son pendant, une autre poche de 10 véhicules est installée sur la pelouse de la caserne de pompiers à leur destination exclusive. Ces réorganisations impliquent le maintien en suffisance de stationnement tout en améliorant l'urbanité des lieux et la présence des mobilités actives.

Aussi le parking du Forem pourrait être intégré dans le périmètre de l'étude d'avant-projet pour multiplier les opportunités de stationnement et d'accès.

L'entrée du quartier de la Cité du Repos est amenée à être marquée par un trottoir traversant afin que les voiries y soient – à terme – configurées sous forme de voiries résidentielles/zones partagées.

A travers l'ensemble de ces opportunités, la présence d'une ligne TEC structurante jusque Honnelles permettrait à cet espace de devenir un véritable mobipôles. Celui-ci – complémentaire de celui de la place Verte – serait idéalement situé à proximité du centre-ville et des axes structurants, accessible à chaque mode de transport, et il proposerait une offre de stationnement adaptée à chacun d'eux.

12. Volet amélioration des cadres de vie

Esquisse 1	Esquisse 2	Esquisse 3	Esquisse 4	Esquisse 5	Esquisse 6	Esquisse 7

ESQUISSE 2 : RÉAMÉNAGEMENT CARREFOUR RUE GRANDE VEINE & RUE BÉATAM

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Rue Grande Veine	3 ans	Amélioration de la sécurité routière, Sécurisation des modes actifs	€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
SPW Mobilité, Commune, Zone de Police	6 mois	/	Commune, FEDER, SPW: PiMaCi

Principale voie d'accès vers Elouges depuis le centre-ville de Dour, la rue de la Grande Veine étend ses 1 .150 m en bordant habitat et friches minières progressivement reconverties. Outre un trafic important imposant une fluidité optimale, elle fait l'objet de problèmes de vitesse ; cette problématique est d'autant plus importante que – outre les riverains – la rue de la Grande Veine croise en deux points le RAVeL.

Figure 92 : intersection de la rue de la Grande Veine et du RAVeL (Agora, 2023)

Figure 93 : esquisse d'aménagement à la rue de la Grande Veine (Agora, 2023)

Le croisement de la rue Grande Veine avec la rue Béatam a été retenu comme point noir plus spécifique du tronçon, notamment en raison des problèmes de vitesse. Situé à proximité de la branche nord du RAVeL, la zone a été partiellement réaménagée en 2019, définissant ainsi le stationnement et mettant les trottoirs en conformité.

Deux dispositifs sont mis en place dans le cadre de cette esquisse :

- Des coussins berlinois sont installés de part et d'autre de la traversée du RAVeL, à 15 m du franchissement. Ceux-ci permettent de garantir la visibilité sur la traversée, en concentrant l'attention de l'automobiliste sur son champ de vision et non sur la manœuvre qu'il aurait dû effectuer avec un dispositif de dévoiement. Le cousin berlinois permet par ailleurs de maintenir la fluidité de la circulation, sans occasionner d'arrêt et potentielle remontée de file aux heures de points.

  Ceux-ci sont à positionner sur les deux bandes de circulation, de part et d'autre de la traversée (soit 4 dispositifs), afin de prévenir les conduites sportives qui éviteraient le dispositif sur leur bande consacrée, en se rabattant temporairement sur la bande à contre-sens.

- Au raccordement avec la rue Béatam, l'oreille de trottoir est élargie, faisant passer l'intersection entre les deux voiries de 14 m à 8 m. Ce faisant, le mouvement de tourne à gauche pour l'automobiliste en provenance de Wihéries, ou de tourne à droite pour l'automobiliste en provenance de Elouges est davantage contraint et permet de limiter la vitesse.

Figure 94 : intersection de la rue de la Grande Veine avec la rue Béatam (Agora, 2023)

Ces deux dispositifs maintiennent l'ordre des priorités actuel. D'autres configurations ont été étudiées, parmi celle-ci :

- L'instauration de poche de stationnement de part et d'autre de la voirie ; celles-ci ne garantissaient néanmoins pas une visibilité suffisante sur la traversée du RAVeL, et l'automobiliste effectuant son dévoiement aurait risqué d'être moins attentif sur le cycliste. Par ailleurs, en raison des multiples poches de stationnement déjà présentes à proximité, celles-ci auraient été sous-utilisées, déforçant le principe. Enfin, plusieurs allées carrossables privées étaient déjà présentes contraignant l'installation des loges.

- L'implantation d'un dispositif directionnel à l'intersection de voirie (type ilot central ou giratoire franchissable) permettant de « casser » la rectilignité de la chaussée. Les largeurs sont néanmoins trop limitées pour installer un tel dispositif.

Ces dispositifs peuvent néanmoins inspirer des aménagements en des places plus adaptées de la commune, afin de diminuer la vitesse.

12. Volet amélioration des cadres de vie

Esquisse 1	Esquisse 2	Esquisse 3	Esquisse 4	Esquisse 5	Esquisse 6	Esquisse 7

ESQUISSE 3 : RÉAMÉNAGEMENT RUE BASSE & RUE DU QUESNOY

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Voie du Tram, rue du Quesnoy	10 ans	Amélioration de la sécurité routière, Amélioration de la fluidité,	€€€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
SPW Mobilité, Commune, Zone de Police	2 ans	/	Commune, FEDER, SPW: PiMaCi

Le village de Wihéries est connecté à Dour par l'avenue Victor Regnart. Toutefois, pour rejoindre cette liaison directe, la rue du Quesnoy est un axe incontournable. Densément bâtie et étroite, cette voirie à double sens est également définie pour accueillir le réseau structurant piéton et cyclable, ainsi que permettre le passage des bus TEC et du charroi de desserte locale. La rue Basse présente les mêmes contraintes de configuration et d'usage.

Figure 95 : la rue du Quesnoy, à Wihéries (Agora, 2023)

Pour intégrer les différents modes de mobilité et assurer une amélioration notable du cadre de vie, la proposition est de réviser le schéma de circulation de cette partie de la commune. L'emprise du tram est ainsi récupérée pour l'activer en voirie communale à sens unique, depuis la rue Basse, jusqu'à l'intersection de la rue du Quesnoy avec l'avenue Victor Regnart. La rue du Quesnoy est ainsi mise à sens unique dans le sens est-ouest. La rue Basse maintient, elle, le double sens sur sa longueur.

Concrètement :

- La rue du Quesnoy est ainsi libérée d'une contrainte imposant un croisement des flux automobiles (dont poids-lourds et bus), impliquant une largeur de voirie moins importante. Les trottoirs ponctuellement quasi inexistants sont adaptés pour être conformes au moins d'un côté de la voirie.

  A contre-sens une piste cyclable est créée, tandis que pour les cyclistes dans le sens du trafic une bande cyclable suggérée est suffisante. L'extension des zones 30 permet en effet la mixité en chaussée.

  Les poches de stationnement sont maintenues quand elles n'entravent pas la circulation sur les trottoirs.

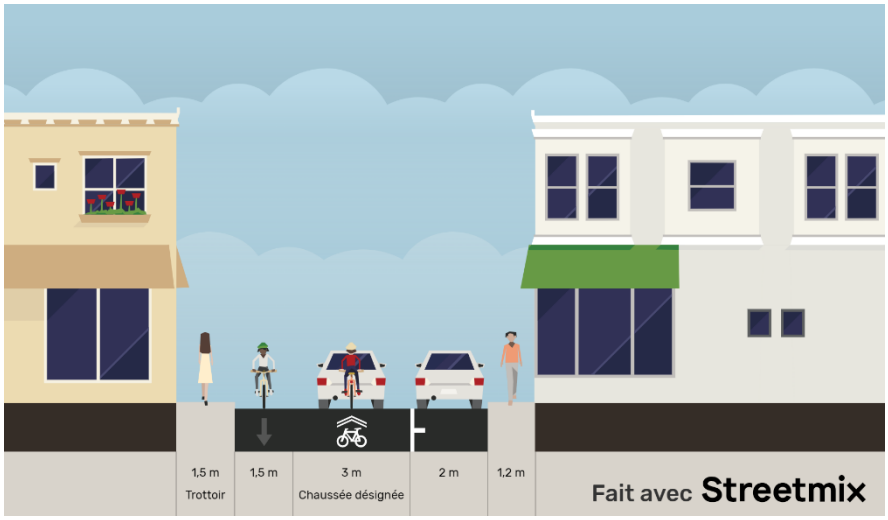


Figure 96 : coupe de principe de la rue du Quesnoy, intégrant les différents modes (Agora, via Streetmix, 2023)

- La voie du tram est aménagée avec une bande de circulation (3,5 m) bordée d'une voie cyclo-piétonne (2,5 m). Cette voie se trouve au nord de la chaussée. Elle pourra desservir à terme la ZACC.

- La rue Basse est très peu reconfigurée dans le cadre de cette modification des mobilités. On peut toutefois souligner que si les flux automobiles seront modifiés par la giration mise en place à hauteur de la rue Basse et de la voie du Tram, ils seront répartis différemment mais ne devraient pas surcharger davantage la chaussée existante.

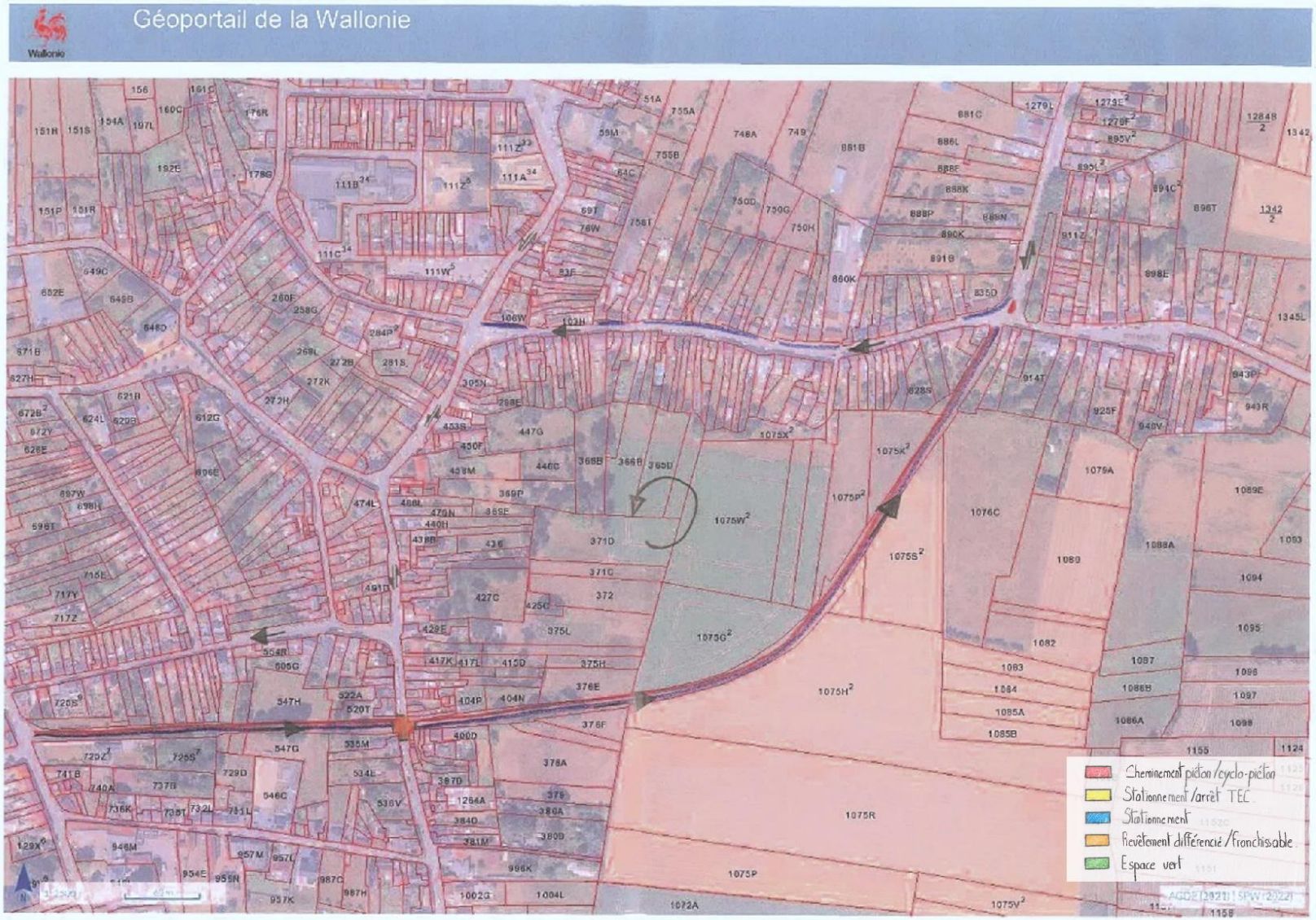


Figure 97 : esquisse de circulation pour les rues Basse, du Quesnoy et voie du Tram à Wihéries (Agora, 2023)

Figure 98 : esquisse de réaménagement de l'intersection entre la rue Basse et la voie du Tram (Agora, 2023)

Figure 99 : esquisse de réaménagement du carrefour de la rue du Quesnoy avec la voie du Tram (Agora, 2023)

Au sein de cette esquisse, deux points de la boucle recréée font l'objet d'une attention spécifique :

- <u>L'intersection de la voie du Tram et de la rue du Quesnoy :</u>
  Les 3 chaussées (rue du Quesnoy vers Wihéries, rue du Quesnoy vers la rue de France et voie du Tram) y sont mises en connexion avec l'avenue Victor Regnart. L'îlot directionnel y est étendu pour guider davantage l'automobiliste dans son mouvement de tourne-à-gauche, et les priorités sont redessinées pour fluidifier le trafic en sortie de la voie du tram. Les infrastructures pour modes actifs sont prolongées dans le carrefour. L'espace cyclo piéton de la voie du tram récupère les infrastructures de la rue du Quesnoy, elles-mêmes étendues vers les pistes cyclables de l'avenue Victor Regnart. La piste cyclable ainsi prolongée de façon à être continue pour le cycliste quittant Wihéries vient appuyer l'infériorité de priorité du trafic sortant de la rue du Quesnoy, depuis la rue de France.

Figure 100 : intersection de la voie du Tram et de la rue du Quesnoy, depuis l'avenue V. Regnart (Agora, 2023)

- <u>L'intersection de la voie du Tram et de la rue Basse :</u>
  La nature particulièrement étroite de ce carrefour le rend peu appropriable dans sa configuration actuelle pour permettre aux différents modes de mobilités d'y retrouver une place qui leur est propre tout en assurant les rayons de giration suffisants (notamment pour les bus). Aussi, il est proposé d'y développer un vaste plateau en mixité. Le flux monodirectionnel des véhicules qui empruntent la voie du Tram superposé au flux à double sens de la rue Basse devraient être en équilibre et ne pas entrainer de points de conflits à cet endroit. Ce croisement tout spécifiquement gagnera toutefois à faire l'objet d'une étude de mobilité intégrant les flux existants et projetés.

Figure 101 : entrée de la voie du Tram, depuis la rue du Quesnoy (Agora, 2023)

12. Volet amélioration des cadres de vie

Esquisse 1	Esquisse 2	Esquisse 3	Esquisse 4	Esquisse 5	Esquisse 6	Esquisse 7

ESQUISSE 4 : RÉAMÉNAGEMENT CARREFOUR RUE DES ANDRIEUX & RUE DE ÉLOUGES (N552)

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
N552	10 ans	Amélioration de la sécurité routière, Amélioration de la fluidité, Connexion Dour-Thulin renforcée	€€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
SPW Mobilité, Commune, Zone de Police	2 ans	/	Commune, FEDER, SPW: PiMaCi,

Exploitée dans le cadre de la liaison entre le centre-ville de Dour et la gare de Thulin, la liaison cyclable au long de la N552 présente d'importantes lacunes entre la N51 (au nord) et le pont de la ligne 98A (au sud). Le potentiel de cette liaison cyclable, couplé à la sécurisation des raccordements des quartiers est donc primordial sur cette ancienne nationale.

Figure 102 : carrefour de la rue de Elouges # rue des Andrieux (Agora, 2023)

Figure 103 : esquisse de réaménagement n°4 (Agora, 2023)

DESCRIPTION DE L'ESQUISSE

L'esquisse propose d'installer une voie cyclo piétonne continue à double-sens sur le bas-côté nord-est de la rue de Elouges (N552).

Afin d'améliorer la sécurisation automobile, il est proposé de supprimer les raccordements de la rue Belle-Vue qui est redirigée sur la rue des Andrieux (carrefour réaménagé, voir ci-après), ainsi que des rues du Plat Pied et Marlière qui sont redirigées vers le giratoire de la rue Robert Tachenion (N553) à 700 m. L'objectif à terme est de supprimer les connexions secondaires sur la N552, tout en maintenant des connexions primaires efficacement aménagées.

Le carrefour de la rue des Andrieux fait ainsi l'objet d'un réaménagement approfondi. Celui-ci se présente sous la forme d'une double voie de circulation entrante, et d'une voie unique en sortie de ville. L'espace libéré est récupéré par un large îlot central permettant de créer un effet de porte, mais également de sécuriser les modes actifs en leur permettant une traversée de cette nationale en deux temps.

L'îlot central réserve deux possibilités de tourne-à-gauche :

- Depuis la rue des Andrieux, en provenance de Dour, la zone réservée permet de revenir vers le centre-ville sans devoir accomplir 3 km de détour par le giratoire de la N552#N553.
- Depuis la rue de Elouges, en provenance de Dour, la zone réservée permet de rejoindre le centre de Elouges par la rue des Andrieux, sans devoir accomplir 3 km de détour par le giratoire de la N552#N553.

Figure 104 : giratoire de la N552#N553 (Agora, 2023)

En provenance de Elouges, par la rue des Andrieux, l'automobiliste qui souhaiterait se diriger vers Thulin fera le détour de 1 km par le giratoire de la rue des Canadiens, ou rejoindra le giratoire de la N552#N553 par la rue Robert Tachenion. En provenance de Thulin, par la rue de Elouges, l'automobiliste qui souhaiterait rejoindre l'entrée de la rue des Andrieux (vers centre-ville), fera le détour de 1 km par le même giratoire de la rue des Canadiens. Cette disposition permet de prévenir les comportements à risques et d'éventuelles ruptures de fluidité aux heures d'affluence, bien que la zone demeure limitée à 50 km/h.

Figure 105 : giratoire de la rue de Elouges (N552) et de la rue des Canadiens (Agora, 2023)

Par ailleurs, l'espace libéré par le recalibrage des largeurs de voiries, et la suppression de la bande cyclable sur le bas-côté sud-ouest permet la création d'une large bande cyclo-piétonne (entre 3m et 3,5m) de l'autre côté de la voirie. Cette largeur permet la mixité des modes actifs dans les deux sens, mais également – à l'instar des RAVeL – le passage d'un véhicule de nettoyage qui pourra assurer la bonne praticabilité de l'aménagement. Cette voie en site propre est séparée de l'espace de circulation par un terre-plein planté qui atténue la promiscuité avec les véhicules automobiles.

Au-delà de la rue Belle-Vue, en direction de Thulin, il est proposé que la bande automobile redevienne double, selon les besoins à évaluer par le SPW, tout en maintenant le terre-plein de séparation avec les modes actifs.

L'intérêt de la disposition de la bande cyclo piétonne de ce côté de la voirie s'explique par sa possibilité de raccordement au RAVeL via la rue des Andrieux, la connectivité à la ZAE et au futur pôle touristique de la Machine à Feu, ainsi que la diminution du nombre de traversées de voirie pour le cycliste qui désirerait se rendre de manière directe à la gare de Thulin.

Le giratoire de la N552#N553 dispose dès à présent d'un aménagement cyclable de qualité, et la rue de Baisieux présente des opportunités d'une continuité du réaménagement vers la N51.

12. Volet amélioration des cadres de vie

Esquisse 1	Esquisse 2	Esquisse 3	Esquisse 4	Esquisse 5	Esquisse 6	Esquisse 7

ESQUISSE 5 : RÉAMÉNAGEMENT CARREFOUR ROUTE VERTE & RUE VIANE

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Route Verte # rue Viane	5 ans	Amélioration de la sécurité routière, Amélioration de la fluidité, Connexion Dour-Blaugies renforcée	€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
SPW Mobilité, Commune, Zone de Police	6 mois	/	Commune, FEDER, SPW: PiMaCy, PiWaCy

Sur la commune de Dour, l'axe route Verte – rue Moranfayt est l'une des principales voies de communication hors régionales dans la hiérarchie viaire. Cette route connectant Honnelles à Colfontaine/Boussu draine un trafic plus important dont une partie ne fait que transiter par la commune. Elle dessert par ailleurs le village de Blaugies et les hameaux d'Offignies et de Petit-Dour. Elle doit donc assurer la fluidité de la circulation automobile (notamment des poids-lourds) tout en assurant la sécurité et le confort de déplacement pour les modes actifs.

Figure 106 : la route Verte, en direction de Petit-Dour (Agora, 2023)

Figure 107 : esquisse d'aménagement de l'intersection rue Viane - route Verte (Agora, 2023)

Le réaménagement de la route Verte tient compte de l'ensemble des usagers qui ont usage de ce carrefour, autant que des riverains qui forment un hameau à part entière à cet endroit. Selon le principe STOP et la vision FAST, l'esquisse présente donc les éléments suivants :

- Modes actifs : sur l'*est* de la rue Viane, la voie cyclo-piétonne de la rue Moranfayt est prolongée vers Blaugies. Elle intègre ainsi les piétons, cyclistes et autres usagers de micromobilité au sein d'un site propre.

  Ce site propre est connecté aux trottoirs voisins par des traversées piétonnes courtes, mises en évidence par un dégagement du champ de vision de l'automobiliste à leur approche.

- Transport en commun : voir poids-lourds.

- Automobile et poids-lourds : axe important de la commune, la route Verte est maintenue prioritaire. La connexion avec la rue Viane est redressée en maintenant un dégagement de voirie avec un largeur suffisante pour que le mouvement de tourne-à-gauche des trains de véhicules ne soit pas contraint par ce raccordement perpendiculaire.

- Stationnement : du stationnement longitudinal est maintenu lorsque la conformité du trottoir en termes de largeur n'est pas remise en cause. L'installation longitudinale assure la parfaite visibilité sur le flux automobile lors du stationnement autant que quand l'automobiliste quitte son emplacement.

  Pour les riverains disposant d'une allée carrossable, les aménagements qui reconfigurent le carrefour (bas-côté et ilot directionnel) maintiennent des passages franchissables dans des revêtements différenciés de manière à leur garantir l'accès.

Figure 108 : intersection de la rue Viane et de la route Verte (Agora, 2023)

D'ordre général, le traitement du carrefour veille davantage à conforter la place des modes de mobilité, tout en assurant une meilleure visibilité des différents usagers. Il traite moins de la gestion de la vitesse qui risquerait de rester excessive sur la route Verte et devrait faire l'objet de procédés de verbalisation le cas échéant.

L'esquisse veille également à une part de désimperméabilisation de cette vaste zone actuellement asphaltée. Une végétation basse pourra y trouver place, soulignant l'entrée du village de Blaugies, sans entraver la visibilité ; à cet égard, seule la poche de stationnement ouest est délimitée par des arbres qui n'impliquent aucune restriction du champ de vision.

12. Volet amélioration des cadres de vie

Esquisse 1	Esquisse 2	Esquisse 3	Esquisse 4	Esquisse 5	Esquisse 6	Esquisse 7

ESQUISSE 6 : RÉAMÉNAGEMENT CARREFOUR RUE DES VAINQUEURS & RUE ROPAIX

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Rue Ropaix # rue des Vainqueurs	3 ans	Amélioration de la sécurité routière, Amélioration de la fluidité,	€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
SPW Mobilité, Commune, Zone de Police	6 mois	/	Commune, FEDER, SPW: PiMaCi

Principale voie d'accès à la commune depuis l'est du territoire, la rue Ropaix draine un important trafic. Elle traverse le hameau de Petit Dour, bordant ainsi l'église et les commerces du centre urbain, ainsi que les écoles communales. Par sa configuration, la problématique de la vitesse excessive du trafic y crée une contrainte importante nécessaire à endiguer en vue d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des usagers actifs et riverains qui la fréquentent.

Figure 109 : rue Ropaix, à hauteur de la rue des Vainqueurs, depuis Frameries (Agora, 2023)

Figure 110 : Esquisse de réaménagement de l'intersection de la rue Ropaix et de la rue des Vainqueurs (Agora, 2023)

L’esquisse prévoit la création d’un effet de porte en vue à cette entrée de village. Différents dispositifs sont ainsi mis en place :

- Deux bandes pavées transversales, espacées d’environ 3 m, viennent créer une différenciation du revêtement à l’approche de l’intersection. Ces bandes sont affleurantes, dans le plan de l’asphalte ; leur but n’est pas de créer un dispositif de type dos-d’âne, mais bien de souligner l’entrée dans une nouvelle zone. (principe de la bande rugueuse)

- De part et d’autre de la rue des Vainqueurs, deux îlots longitudinaux sont aménagés. Ceux-ci réduisent ainsi la largeur des bandes. Bien qu’en surplomb de la voirie, ils demeurent franchissables pour le charroi plus large, ainsi que pour les entrées carrossables.

- Sur les bandes qui accèdent au carrefour, les trottoirs sont également rétrécis afin d’affirmer davantage le rétrécissement de la bande de roulage. Les véhicules qui entrent dans le carrefour empruntent ainsi une voie de 2,80 m, tandis que les véhicules qui en sortent dispose d’une voie de 3,00 m.

- La rue des Vainqueurs présente également un dispositif d’îlot central qui impose au mouvement de tourne-à-gauche une giration plus contrainte et dès lors ralentie. Il est néanmoins utile de spécifier que celui-ci est également franchissable pour permettre aux trains de véhicules plus lourds d’utiliser le carrefour sans entrave.

Figure 111 : intersection de la rue des Vainqueurs avec la rue Ropaix (Agora, 2023)

De manière générale, l’ordre des priorités ainsi que la fluidité sont maintenus dans ce projet. L’unique travail porte sur les vitesses, en déforçant le caractère rectiligne de cette large voirie.

Dans le cadre d’un développement du réseau piéton à cet endroit, le bas-côté nord de la voirie semble plus indiqué pour être aménagé en conséquence.

12. Volet amélioration des cadres de vie

Esquisse 1	Esquisse 2	Esquisse 3	Esquisse 4	Esquisse 5	Esquisse 6	Esquisse 7

ESQUISSE 7 : RÉAMÉNAGEMENT CARREFOUR RUE ROPAIX & CHEMIN DE WASMES

LOCALISATION	ECHEANCE	IMPACT	BUDGET
Rue Ropaix # chemin de Wasmes	3 ans	Amélioration de la sécurité routière, Amélioration de la fluidité,	€€€
ACTEURS CONCERNES	**PERIODE DE MISE EN OEUVRE**	**INDICATEURS DE RESULTATS**	**SOURCES DE FINANCEMENT**
SPW Mobilité, Commune, Zone de Police	8 mois	/	Commune, FEDER, SPW: PiMaCi

Vers le noyau villageois de Petit-Dour, depuis le Bois de Colfontaine, la rue Ropaix rencontre le chemin de Wasmes conduisant droit vers le cœur de la commune de Colfontaine en traversant la forêt domaniale. Avec la volonté d'améliorer le cadre de vie de cette traversée de hameau, tout en maintenant la fluidité et l'accessibilité des véhicules agricoles, la présente fiche action vise la mise en place d'un dispositif soulignant l'intersection et limitant ainsi la vitesse.

Figure 112 : intersection entre la rue Ropaix et le chemin de Wasmes (Agora, 2023)

Figure 113 : esquisse de réaménagement du carrefour de la rue Ropaix avec le chemin de Wasmes (Agora, 2023)

Le dispositif présenté consiste en l'aménagement d'un dispositif reprenant les codes du giratoire, sans le formaliser pour autant. On y retrouve :

- Un terre-plein central, franchissable, invitant l'automobiliste à l'aborder à la façon d'un giratoire traditionnel, mais permettant au charroi de le franchir avec aisance selon la nécessité.

- Les bas-côtés de la voirie sont ainsi élargis/rognés afin de conférer une bande de roulage avec un rayon de giration correct, tout en entravant le mouvement en ligne droite.

- Des îlots complètent ce guidage dans le carrefour en invitant à pratiquer le mouvement attendu, mais en pouvant être franchis par les véhicules plus importants.

- A l'instar du carrefour de la rue des Vainqueurs, des bandes pavées plus rugueuses (dans la même matérialité que le reste des dispositifs) indiquent l'entrée dans le carrefour, et amène une cohérence au long de la rue Ropaix.

Selon la configuration du bâti, l'aménagement d'un espace conforme pour les piétons serait indiqué au sud de la voirie. La largeur du domaine public ne permet pas l'intégration des cyclistes dans un site propre ; le projet veille donc à intégrer ces derniers en mixité (bande cyclable suggérée).

Figure 114 : exemple d'aménagement similaire à Beffe (Rendeux), à l'intersection de la rue de l'Eglise et de la route d'Amonines (Google, 2023)

Les aménagements corrigeant la problématique des excès de vitesse les modes actifs sont ainsi davantage en sécurité et intégré dans l'espace de circulation.

CONCLUSION

Au terme de ce rapport, la quarantaine de fiches actions proposée a été reprise dans un tableau de bord permettant de définir pour chaque mesure une estimation budgétaire, une temporalité, les acteurs potentiels et leur localisation éventuelle (en voirie communale ou régionale).

A ces mesures, on retrouve les 10 actions phares de ce PCM. Celles-ci sont localisées à travers le territoire de la commune, illustrant la diversité des thématiques abordées et leur répartition concrète sur le territoire.

Ce document est conçu avec une stratégie transversale et évolutive ; comme tout document de planification, il correspond à une approche et des pistes de solution à intégrer dans le contexte de son année de production, et résultant de la concertation entre membres du Comité d'Accompagnement.

Selon les configurations futures, les propositions pourront répondre à des enjeux nouveaux tout en veillant au respect des grandes orientations qui ont guidé chacune des phases de cette étude.

Mesure	Estimation budgetaire HTVA**** Hors égouttage & hors éclairage Hors acquisition du foncier	Temporalité		Acteurs							Voirie	
		Court terme	Moyen terme (5-10 ans)	Commune de Dour	SPW	SPW-MI	OTW/TEC	Police	ATINGO	autres	Communale	Régionale
SCHEMA INTERMODAL ET RESEAU												
PIETONS												
Réseau piéton structurant												
traversée piétonne marquée (bande 3 m de large sur 6,5 m de voirie)	(1*) 100€ / marquage	court		x	x	x					x	x
aménagement d'une inflexion de trottoir au droit d'une traversée	(1*) 1250 €/inflexion	court		x	x	x			x		x	x
aménagement de trottoirs : m² trottoir de 1m50 de large en pavé béton + bordure	100 à 150 €/m²	court		x	x	x	x		x		x	
aménagement d'accotement : empierrement et dolomie	30 €/ m²	court		x							x	
mise en oeuvre de dalles podotactiles	(1*)660 €/côté	court		x	x	x	x		x		x	
fourniture et mise en œuvre de dalles pododactiles collées	200€/m²								x			
trottoir traversant	150€/m²			x	x						x	
espace de rencontre - espace partagé - venelle - suivant type de revêtement (2*)	100 à 275 €/m²		moyen	x		x		x	x	x	x	
Signalisation piétonne	185 €/poteau avec panneau		moyen	x				x				
CYCLISTES												
Réseau cyclable structurant aménagé dans le cadre des PIMACI - 2024-2028												
panneaux SUL	185 €/poteau et panneau	court		x		x		x			x	x
Bande suggérée : chevron et logo vélo en peinture thermoplastique	100 €/m²	court		x	x	x					x	x
Piste marquée : bandes pointillées - prix au mct	10 €/m²	court		x	x	x					x	x
Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile à terrain urbain)	70 à 270 €/mc											x
Chicane sur voirie forçant le dévoiement avec bordure collée	1.500 €/unité	court										
Asphaltage d'une bande en asphalte coloré rouge ou ocre : prix au mct	35 €/m²	court		x	x	x					x	x
Abri vélo ouvert pour 6 vélos (5*)	de 550 à 5.500€	court	moyen	x		x	x			x	x	x
Abri vélo sécurisé pour VAE - 6 vélos avec éclairage	7,000 - 10,000 €	court	moyen	x		x	x			x	x	x
Borne électrique pour recharger les batteries des VAE (6*)	5,000 € /3 boitiers	court		x								
Fourniture et pose - éléments en U(1*)	230€/pc	court		x			x			x	x	
signalisation cyclistes - voir la signalisation assurée par le SPW sur les RAVeL et Cyclostrades	185€/poteau+panneau	court		x		x					x	x
Subsides TEC - 80 % sur ligne ordinaire pour abri vélos et abri voyageurs	voir TEC	court	moyen	x			x				x	
A Dour, les aménagements de l'ensemble du réseau structurant sont en cours et les budgets établis												
Promotion du vélo												
promotion de l'usage du vélo électrique : site internet de la Commune - actions durant la semaine de la mobilité - stand mobilité lors d'évenements : braderie, courses cyclistes, tournois sportifs, fête diverses, organisation bourses aux vélos seconde main..	2€/hab./an	x		x				x		x		
Contribution de l'employeur à l'usage du vélo domicile-travail - indemnité kilométrique	0,27€/km en 2023			x						x		
Stationnement vélo												
écoles en 1er lieu - à adapter en fonction du taux d'occupation	1.000 €/site	court	moyen									
arrêts bus	voir TEC	court	moyen	x			x					
Pôle générateur de déplacement - à adapter en fonction du taux d'occupation	1.000 €/site		moyen									

Mesure	Estimation budgetaire HTVA**** Hors égouttage & hors éclairage Hors acquisition du foncier	Temporalité		Acteurs							Voirie	
		Court terme	Moyen terme (5-10 ans)	Commune de Dour	SPW	SPW-MI	OTW/TEC	Police	ATINGO	autres	Communale	Régionale
TRANSPORT EN COMMUN												
Contribution de l'employeur aux déplacements en TC domicile-travail - indemnités	tarif social	x		x						x		
Aménagement des arrêts bus PMR*	8.750,00	court		x			x	x	x	x	x	
quai bus en encoche intégré dans trottoir	12.500,00		moyen	x			x	x			x	
quai bus en avancée ou extension de trottoir	5.500,00		moyen	x			x	x			x	
quai bus en demi-encoche	13.700,00		moyen	x			x					
aménagement d'un abri-bus - subventionné - TEC (5*)	2200 € sans subvention	court	moyen	x			x	x			x	
TRANSPORT PRIVE												
équiper des tronçons de camera TELRAAM pour objectiver les trafic	175€/caméra	en cours		x							x	
chicane sur voirie forçant le dévoiement avec bordure collée	1.500 €/unité			x	x	x		x			x	
coussin berlinois en zone 30	5.700,00			x		x		x			x	
coussin berlinois hors zone 30	6.800,00			x		x		x			x	
fourniture et mise en œuvre coussin berlinois préfab en caoutchouc fixé sur chaussée	2.500€ /unité					x						
trottoir traversant	10 à 150 €/m²			x				x			x	
plateau surélevé en pavé béton	€€ (15 à 35.000€)			x				x			x	
STATIONNEMENT												
marquage stationnement PMR	490 €/emplacement	x		x				x	x	x	x	x
panneau de signalisation parking : nombre de places, PMR,	185 €/poteau et panneau	x		x				x		x	x	
info et contrôle sur les places en zone bleue limitée à 15 ou 30'	non chiffré	x		x				x				
Stationnement en poches alternées avec amorce en bollards sur voirie	5.700€/poche de 4 voitures											
TRANSPORT MARCHANDISES												
panneau de déviation PL	50 x 185€/poteau	court		x		x						
MOBILITE SCOLAIRE												
rack à vélo couvert dans enceinte école	440 €/vélo	court		x						x	x	
campagnes de formation et sensibilisation - entre autre le bon usage des déposes-minute	non chiffré	court	moyen	x	x	x	x		x	x		

Mesure	Estimation budgetaire HTVA**** Hors égouttage & hors éclairage Hors acquisition du foncier	Temporalité		Acteurs							Voirie	
		Court terme	Moyen terme (5-10 ans)	Commune de Dour	SPW	SPW-MI	OTW/TEC	Police	ATINGO	autres	Communale	Régionale
APAISEMENT SECURISATION ACCESSIBILITE												
action 1 : proposer un schéma de circulation voiture et piétonne/scolaire dans le centre de Dour - Fiches 6.1 & 6.2	plan stratégique compris dans le PCM exécution par quartiers en tenant compte de la vision d'ensemble de toute la zone		moyen	x	x		x	x	x	x	x	
action 2 : traversée de village - Elouges - rue Grande Veine - Fiche 12.2	€€€	court		x				x	x		x	
action 3 : traversée de village - Wihéries - rue Basse et du Quesnoy + nouvelle voirie - Fiche 12.3	958 mc de nouvelle voirie à créer = €€€€ 4280m² de voirie à reprofiler = €€€€	court									x	
action 4 : traversée de village - Blaugies - principe d'aménagements similaires à reproduire - Fiche 12.5	voir esquisse de Petit Dour 150.000€ /rond-point €€€ (40.000€/carrefour avec dispositif ralentisseur)	court									x	
action 5 : traversée de village - Petit-Dour - Fiche 12.7	€€€	court									x	
action 6 : entrée de de village - Petit-Dour - Fiche 12.6	€€€											
action 7 : sécurisation carrefour RN552 # rue de la Marlière/rue des Andrieux - Fiche 12.4	€€€€ esquisse pour sécuriser les traversées des modes actifs				x	x						x
action 8 : Mobipôle de la place Verte - Fiche 5.1	€€€€ subsides Tec pour mobilier + quais et subsides SPW-PIMACI		moyen			x	x				x	
action 9 : Mobipôle Forem - Fiche 12.1	€€€€	court				x	x				x	x
action 10 : stationnement des poids lourds - Fiches 10.7 & 9.4	€€€		moyen	x		x		x		x	x	x
VOLET COMMUNICATION												
alimentation site Internet et pages Facebook de la commune	€	court		x					x	x		

1* Coût estimé d'une intervention ponctuelle.

2* Dans le cadre d'une réfection de voirie de façade à façade, le prix moyen au m² de voirie est compris entre 100 et 270 euros suivant la qualité des matériaux à mettre en œuvre et crises successives

5* prix proposés dans le guide pratique des TEC
6* voir conditions Pollec
€ --> €€€€ : € : 0 à 10.000 ; €€ : 10.000 à 100.000, €€€ : 100.000 à 500.000; €€€€ > 500.000€

Figure 115 : Tableau de bord

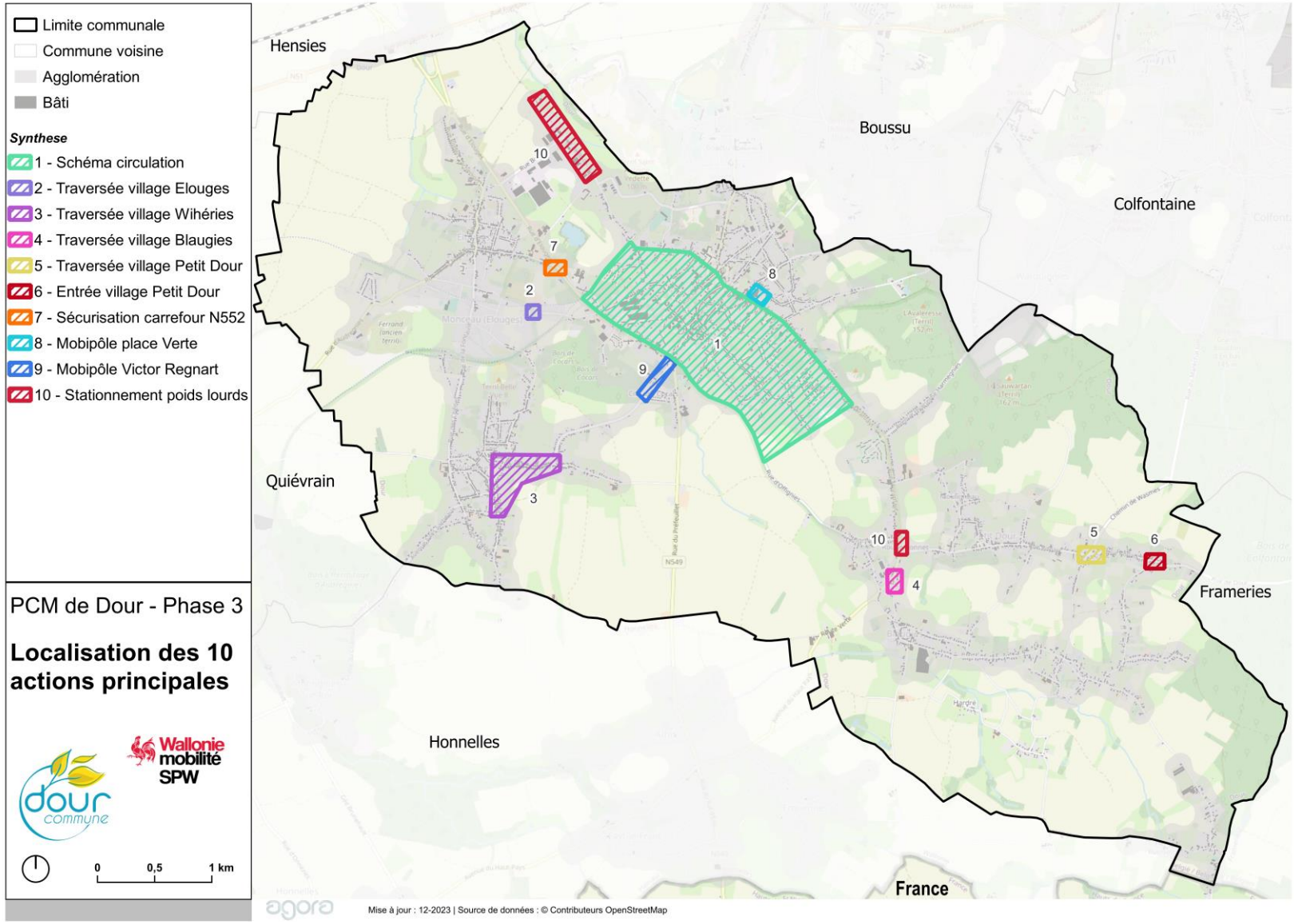


Figure 116 : carte de localisation des 10 actions principales (Agora, 2023)

Annexes 1 : documents de références

Volet Piéton et PMR

CeMathèque et Agence Wallonne de la Sécurité Routière

CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°22	Mobilité douce et déplacements quotidiens
CeMathèque n°25	Le Plan Escargot Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes
CeMathèque n°29	Mobilité et déplacements domicile-travail
CeMathèque n°31	Jeunes et mobilité
CeMathèque n°32	Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
CeMathèque n°39	La marche, au cœur de la mobilité
CeMathèque n°40	Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
CeMathèque n°43	Mobilité des seniors
CeMathèque n°47	Voies lentes et déplacements quotidiens
AWSR : 09-juin-22	Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)
AWSR : 08-déc-21	https://www.awsr.be/archives/publications/
AWSR : 26-oct-21	https://www.awsr.be/archives/publications/
AWSR : 2-sept-21	https://www.awsr.be/archives/publications/

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre
Sécurothèque Fiche n°83	Les trottoirs
Sécurothèque Fiche n°260	Les chemins réservés en milieu urbain et périurbain
Sécurothèque Fiche n°84	Les trottoirs traversants
Sécurothèque Fiche n°277	Circulation apaisée – La zone piétonne
Sécurothèque Fiche n°256	Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles
Sécurothèque Fiche n°267	Types de traversées piétonnes
Sécurothèque Fiche n°266	Passages pour piétons: les principes de base

Sécurothèque Fiche n°85	Les avancées de trottoir
Sécurothèque Fiche n°81	Passage piéton en carrefour franc
Sécurothèque Fiche n°80	Règles d'aménagement d'un passage pour piétons
Sécurothèque Fiche n°269	Les critères de sécurité et d'opportunité des passages pour piétons
Sécurothèque Fiche n°88	Les passages piétons en giratoire
Sécurothèque Fiche n°101	Le stationnement réservé pour personnes handicapées
Sécurothèque Fiche n°337	Dalles podotactiles
Sécurothèque Fiche n° 168	marquages transversales

ASBL Tous à Pied : Marcher c'est la vie! | Tous à pied (tousapied.be)

ATINGO : https://atingo.be/

GRU – partie réglementaire – articles 414 et suivants - https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/GRU-coordination-officieuse_final.pdf

Circulaire PIMACI de 2022

Volet Cyclable

Références Sécurothèque	Dossier thématique - Cyclistes - Sécurothèque (wallonie.be)
	les_sites_partages_bus-velo.pdf (wallonie.be)
	Le corridor cyclable - Sécurothèque (wallonie.be)
	RAVeL, Voies vertes & Véloroutes en Wallonie (Accueil)

Circulaire PIMACI 2022

CeMathèque et CRR

CeMathèque n°37	Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
CeMathèque n°4	La mobilité et l'aménagement du territoire
CeMathèque n°6	Tous en piste pour le vélo !
CeMathèque n°46	Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques
AWSR : 01-juil-22	Accidents - https://www.awsr.be/archives/publications/

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche	Accessibilité des traversées cyclo-piétonnes
Sécurothèque Fiche n°90	Dimensions des aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°293	Les sens uniques limités ou contresens cyclables
Sécurothèque Fiche n°39	Quel aménagement cyclable choisir
Sécurothèque Fiche n°145	Giratoires – Gestion des cyclistes
Sécurothèque Fiche n°285	Points d'attention dans les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°69	Les aménagements cyclables séparés
Sécurothèque Fiche n°90	Dimensions des aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°72	Continuité des aménagements cyclables en carrefour
Sécurothèque Fiche n°73	Continuité des aménagements cyclables HORS carrefours
Sécurothèque Fiche n°296	Carrefours entre le RAVeL et le réseau routier motorisé
RAVeL. Wallonie	Couleur dans les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°287	Couleur dans les aménagements cyclables - Sécurothèque
Sécurothèque Fiche	Dimensionnement d'un tronçon de corridor cyclable – Tableaux d'aide à la
Sécurothèque Fiche n°440	La chaussée à voie centrale banalisée
Sécurothèque Fiche n°71	Le corridor cyclable
Sécurothèque Fiche n°439	Points d'attention dans les aménagements cyclables - Pentes longitudinales
Sécurothèque Fiche n°239	Points d'attention dans les aménagements cyclables - Revêtements
Sécurothèque Fiche n°70	Matrice de la sécurité routière pour les corridors cyclables
Sécurothèque Fiche n°82	Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°291	Rue cyclable
Sécurothèque Fiche n°290	Piste cyclable marquée
Sécurothèque Fiche n°286	La bande cyclable suggérée
Sécurothèque Fiche n°296	carrefours RAVeL-voiries
Sécurothèque Fiche n° 537	Zone cyclable

Sécurothèque Fiche n°292	Le stationnement des vélos en et hors voirie	Le stationnement des vélos en et hors voirie

Conseils sur les sites GRACQ et ProVélo : https://www.gracq.org/ https://www.provelo.org/

AWSR :

AWSR - 01-juil-22	Essentiel des accidents : Les accidents impliquant les cyclistes en Wallonie 2016-2020 (06/2022)	https://www.awsr.be/archives/publications/

Volet Promotion du Transport en commun

CeMathèque

CeMathèque n°26	Les systèmes de transport collectif structurants
CeMathèque n°33	Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
CeMathèque n°17	Le transport en commun (Guide pratique TEC)

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°75	Aménagement des sites spéciaux franchissables F18
Sécurothèque Fiche n°94	Aménager pour la circulation des bus : grands principes réglementaires
Sécurothèque Fiche n°93	Principes d'aménagement des arrêts de bus
Sécurothèque Fiche n°290	Piste cyclable marquée
Sécurothèque Fiche n°69	Les aménagements cyclables séparés
Sécurothèque Fiche n°286	La bande cyclable suggérée
Sécurothèque Fiche n°80	Règles d'aménagement d'un passage pour piétons
Sécurothèque Fiche n°199	Feux : les signaux lumineux et leurs supports
Sécurothèque Fiche n°176	Les plateaux
Sécurothèque Fiche n°94	Aménagement circulation des bus

Guide pratique TEC : https://www.letec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf

Rapport TEC – 2026 – TRANSAMO : https ://transamo.fr/nouveau-reseau-bus-pour-accompagner-tramway-liege/

Rapport PUM-Liège Métropole : http ://mobilite.wallonie.be/files/PUM-LIEGE/2103_Analyse-consult-def.pdf

Volet Transport privé / Voiture particulière

CeMathèque et CRR

CeMathèque n°42	Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°44	La voiture en partage
CeMathèque n°23	Des comptages . Pourquoi? Comment?
CeMathèque n°24	Mobilité et environnement
CRR : 21-avr-22	Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)
CeMathèque n°54	Rue et zone à trafic limité

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°173	Dispositifs ralentisseurs : les coussins
Sécurothèque Fiche n°176	Les plateaux
Sécurothèque Fiche n°172	Les dévoiements
Sécurothèque Fiche n°174	Les rétrécissements
Sécurothèque Fiche n°175	Ralentisseur de trafic
Sécurothèque Fiche n°349	Identifier les dispositifs ralentisseurs
Sécurothèque Fiche n°177	Les îlots
Sécurothèque Fiche n°524	F87 – Signaux indication – Dispositif(s) surélevé(s)
Sécurothèque Fiche n°398	Circulation apaisée – La zone 30
Sécurothèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre

Sécurothèque Fiche n°294	Circulation apaisée – La zone résidentielle
Sécurothèque Fiche n°232	bac à fleurs pour une circulation apaisée
Sécurothèque Fiche n°319	stationnement moto
Sécurothèque Fiche n°304	aménagement de la voirie pour les motos

Volet Transport Marchandises

CeMathèque

CeMathèque n°10	Le charroi agricole	Le charroi agricole
CeMathèque n° 54	Rue ou zone à trafic limité	

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°234	Aires de stationnement sur les autoroutes – Aménagement d'une aire de réglage des rétroviseurs
Sécurothèque Fiche n°142	Aires de stationnement sur les autoroutes – Problématique du stationnement des poids lourds
Sécurothèque Fiche n°550	Aires de stationnement sur les autoroutes – Aménagement de la séparation avec l'autoroute
Sécurothèque Fiche n°551	Stationnement dans les aires de repos autoroutières

Volet Stationnement

CeMathèque

CeMathèque n°11	Stationnement 1 : problématique générale Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité !
CeMathèque n°12	Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité!
CeMathèque n°21	Le stationnement – partie 3 - Besoins spécifique
CeMathèque n°30	Le stationnement dépénalisé
CeMathèque n°41	Stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
CeMathèque n°49	Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°292	Le stationnement des vélos en et hors voirie

Liens internet : Gracq et Pro Vélo : https://www.gracq.org/ et https://www.provelo.org/

Volet Signalisation

CeMathèque

CeMathèque n°8	La signalisation, aussi une question de bon sens...	La signalisation, aussi une question de bon sens...

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°86	Les catégories de signaux, leurs formes et leurs dimensions
Sécurothèque Fiche n°465	https://securotheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b22
Sécurothèque Fiche n°466	B23 - signaux de priorité
Sécurothèque Fiche n°192	signalisation lumineuse
Sécurothèque Fiche n°547	B22 etB23Signaux relatifs à la priorité B22 et B23 dans un carrefour à feux
Sécurothèque Fiche n°451	D10 – Signaux d'obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes
Sécurothèque Fiche n°449	Obligation D7
Sécurothèque Fiche n°450	D9 – Signaux d'obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A

Volet Mobilité scolaire

CeMathèque

CeMathèque n°13	Mobilité scolaire
CeMathèque n°48	Mobilité scolaire. Quoi de neuf?
CeMathèque n°51	Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°501	La rue scolaire
Sécurothèque Fiche n°255	Les abords d'écoles
Sécurothèque Fiche n° 256	marquage au sol zone 30 scolaire

Liens vers site de l'ASBL Tous à Pied : Marcher c'est la vie! | Tous à pied (tousapied.be)

Volet Intermodalité

Circulaire PIMACI

CeMathèque

CeMathèque n°44	
CeMathèque n°15	

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°163	Signalétique des Mobipôles et Mobipoints	Signalétique Mobipôles et Mobipoint

Volet Gestion de la Demande

CeMathèque n°18	Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?
CeMathèque n°34	Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale
CeMathèque n°20	L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité Liens et interactions entre les outils

Volet Gestion de l'Offre / Service Mobilité

CeMathèque

CeMathèque n°15	L'intermodalité dans le transport des personnes

CeMathèque n°14	Mobilité en zone rurale
CeMathèque n°53 autopartage	autopartage
CeMathèque n°44	La voiture en partage

Volet Communication

CeMathèque

CeMathèque n°2	Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité - PCM
CeMathèque n°7	Une réunion ? Et si on en parlait ...

Volet Cadre de Vie/ zone apaisée

CeMathèque

CeMathèque n°38	Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
CeMathèque n°42	Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°44	L'intermodalité dans le ransport des personnes
CeMathèque n°23	Des comptages . Pourquoi? Comment?
CeMathèque n°24	Mobilité et environnement

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°173	Dispositifs ralentisseurs : les coussins
Sécurothèque Fiche n°176	Les plateaux
Sécurothèque Fiche n°172	Les dévoiements
Sécurothèque Fiche n°174	Les rétrécissements
Sécurothèque Fiche n°175	Ralentisseur de trafic
Sécurothèque Fiche n°349	Identifier les dispositifs ralentisseurs
Sécurothèque Fiche n°177	Les îlots
Sécurothèque Fiche n°524	F87 – Signaux indication – Dispositif(s) surélevé(s)
Sécurothèque Fiche n°398	Circulation apaisée – La zone 30
Sécurothèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre
Sécurothèque Fiche n°294	Circulation apaisée – La zone résidentielle
Sécurothèque Fiche n°319	https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-stationnement
Sécurothèque Fiche n°305	https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-specificites-liees-a-la-conduite
Sécurothèque Fiche n°304	https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/principes-specifiques-damenagement-de-la-voirie-pour-les-motos

Références CRR et AWSR

21-avr-22	Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2016-2020 (04/2022)	Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)

Page laissée vide intentionnellement

agora