Actualisation du Plan Communal de Mobilité

Commune de Dour

PHASE 2 : ENJEUX ET OBJECTIFS

Rapport final

agora

Wallonie
mobilité infrastructures
SPW

05-12-2022 – version 02

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction *p. 3*

2. Enjeux généraux repris en phase I *p. 5*

2.1 Enjeux régionaux p. 6
2.2 Enjeux communaux p. 7

3. Objectifs par mode de déplacement (Enjeux – Objectif – Indicateurs) *p. 9*

3.1 Volet Piétons et PMR p. 10
3.2 Volet Cyclable p. 14
3.3 Volet Transports en Commun par le Bus p. 18
3.4 Volet Transports en Commun par le Train p. 22
3.5 Volet Intermodalité p. 26
3.6 Volet Routier p. 30
3.7 Volet Gestion de la Demande p. 34
3.8 Volet Gestion de l'Offre p. 38
3.9 Volet Stationnement p. 42
3.10 Volet Transport de Marchandises par la Route p. 46
3.11 Volet Mobilité Scolaire p. 50

4. Conclusions de la phase II *p. 54*

1. INTRODUCTION

PCM – Plan Communal de Mobilité

- Le bureau Agora s'est vu confier l'actualisation du Plan Communal de Mobilité de la commune de Dour, dont la précédente version datait de 2009. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une nouvelle dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement, et ce pour la période d'une dizaine d'années à venir.
- Le PCM se déroule en trois phases:

Phase 1 : Diagnostic de Mobilité :	Diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale. Des enjeux spécifiques émanant du pré-diagnostic ont été analysés en détail. Diverses données ont été récoltées.
Phase 2 : Objectifs	Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude**.** Les objectifs sont accompagnés d'indicateurs qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.
Phase 3 : Plan d'actions	Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PCM. Il comporte trois parties : • L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ; • Les propositions concernant les volets thématiques ; • La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre.

2. ENJEUX GÉNÉRAUX *REPRIS EN PHASE I*

ENJEUX RÉGIONAUX

FAST – STOP

Au cours du PCM deux principes sont suivis:

- Principe STOP : marche – vélo – transports publics – transport privé
  De l'usager le plus faible et moins polluant, au plus fort et apportant plus de nuisances.

- Vision FAST : fluidité – accessibilité – sécurité – santé – transfert modal
  Répondre aux engagements de la Région wallonne qui subventionne et coordonne l'étude.

	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
TOTAL	100	95

Réduire les besoins en déplacement de 5%
➔COWORKING

ENJEUX COMMUNAUX

Au Cahier des Charges du Marché (page 31), 6 enjeux étaient déjà prédéfinis :

- **Sécuriser les traversées de villages** (ex : rue Moranfayt à Dour, rue Ropaix à Petit-Dour, rue de la Frontière à Blaugies, rue des Chênes à Wihéries, rue de la Fontaine à Elouges).
- **Etudier les points noirs et carrefours dangereux.**
- **Etudier le réseau cyclable.**
- **Traiter la mobilité scolaire.**
- **Etablir un PCM qui facilite les déplacements** vers les pôles logistiques, commerciaux, sportifs, scolaires, etc.
- **Traiter la sécurité routière et son respect.**

ENJEUX COMMUNAUX

A l'issue de la phase 1 du diagnostic, ces 5 enjeux communaux pouvaient ressortir :

- **Développer la qualité des cheminements et des espaces séjours piétons**

La commune est composée de 4 noyaux d'habitat ; une partie présente une densité de population et de services suffisante que pour assurer une proximité piétonne des services et équipements utiles au quotidien. En vue d'encourager ces déplacements, il est nécessaire de s'assurer de la conformité des trottoirs pour tous les usagers, de la qualité des milieux parcourus et de la sécurisation des traversées notamment.

- **Poursuivre le développement du réseau cyclable**

La commune est parcourue par un réseau RAVeL qui la connecte à Mons, Quiévrain et Honnelles. Elle est en outre maillée par un réseau à points-nœuds efficace qui exploite plusieurs connexions cyclo-piétonnes créées ces dernières années. Poursuivre le développement structurel et la promotion du vélo constituent une opportunité tant pour l'attractivité touristique (Parc naturel des Hauts Pays) que pour les déplacements au quotidien/professionnels des habitants.

- **Faciliter les conditions de circulation des transports en commun, ainsi que leur accessibilité**

La commune est desservie par le réseau **bus** du TEC Hainaut. Elle dispose d'une offre correcte adressée essentiellement aux scolaires et pourrait s'ouvrir davantage aux personnes actives. Pour ceci, une amélioration des arrêts TEC, et une meilleure communication de l'offre disponible et future (BHNS, vers 2026), sont 2 leviers pour renforcer l'usage du bus.

A l'échelle du **rail**, la commune présente deux grandes potentiels avec les gares de Thulin et de Saint-Ghislain.

- **Améliorer l'accessibilité de la commune et de ses grandes polarités**

Le réseau viaire devra donner plus de place à l'intermodalité en diminuant la part de la voiture individuelle. Ceci permettra de poursuivre l'adaptation des voiries aux besoins de demain, en améliorant le cadre de vie des habitants et usagers, avec un accent particulier dans les traversées de zones d'habitat et aux abords des équipements communautaires. Les sens de circulation devront également prendre en compte les besoins d'accessibilité et de fluidité.

- **Offrir une capacité de stationnement adéquate et bien située**

Le réaménagement des espaces publics pour améliorer le cadre de vie implique la réorganisation du stationnement. Celui-ci reste une préoccupation majeure de la population, à laquelle viennent se joindre de nouveaux enjeux tels que la recharge des véhicules électriques ou la sécurisation des zones de stationnement des nouveaux modes de transports.

3. OBJECTIFS PAR VOLETS

3.1 VOLET PIÉTONS ET PMR

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- Volonté marquée en matière de mobilités actives sur la commune
- Présence de voies cyclo-piétonnes (dont RAVeL) qui connectent qualitativement le Parc naturel des Hauts Pays au Borinage en traversant la commune
- Existence de nombreux chemins agricoles qui sont ou peuvent être réservés aux modes actifs et/ou véhicules agricoles
- Discontinuités en matière de confort de circulation dans les cœurs de village et certains quartiers du centre-ville

ENJEU | Au sein des noyaux d'habitat, créer des liaisons agréables et sécurisées entre pôles d'attraction, et interconnecter ceux-ci en tirant parti des voies cyclo-piétonnes

VALEUR CIBLE | Atteindre 5 % de déplacements piétons en renforçant essentiellement les déplacements scolaires sur des cheminements aménagés et sécurisés

OBJECTIFS

- Définir un réseau piéton structurant intra et inter-villages. Ce réseau demandera un standard d'aménagement élevé, notamment en matière de conformité aux recommandations PMR (revêtement dont marquages podotactiles), largeur, obstacles (abaissement de bordure),…
- Poursuivre le travail de création de voies cyclo-piétonnes pour interconnecter les zones à enjeux, notamment les zones de commerces et de services dans les villages
- Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie
- Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche, notamment en dégageant le stationnement des trottoirs. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes
- Réfléchir à des espaces partagés dans Dour, Elouges et Wihéries (zone de rencontre, zone résidentielle, aménagement de façade à façade,…)

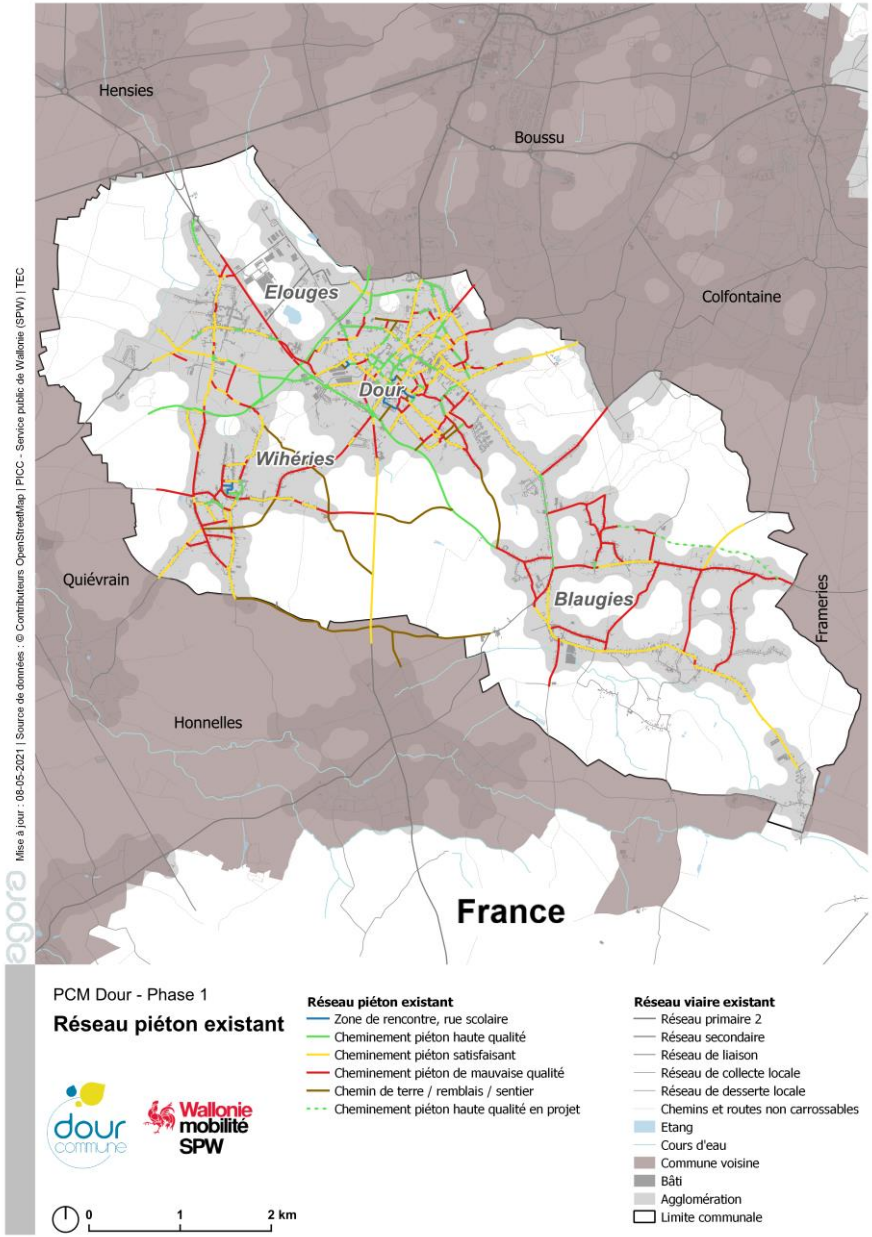
INDICATEURS

Indicateurs de résultat

- Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton
- Nombre de traversées piétonnes accessibles PMR / Total des traversées piétonnes
- Nombre de piétons sur l'axe X/jour
- Nombres des traversées piétonnes aux arrêts bus
- Nombre de voiries équipées au moins d'un côté
- Nombre de victimes piétons de la route
- (ceux-ci seront spécifiés en fonction des actions concrètes à réaliser)

Indicateurs d'impact

- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité PMR
- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité aux arrêts TEC



3.2 VOLET CYCLABLE

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- Volonté marquée en matière de mobilités actives sur la commune
- Présence de voies cyclo-piétonne (dont RAVeL) qui connectent qualitativement le Parc naturel des Hauts Pays au Borinage
- Existence de nombreux chemins qui sont ou peuvent être réservés aux modes doux et/ou véhicules agricoles, sur un plan de mobilité quotidienne autant que touristique
  - En dépit des aménagements linéaires, il subsiste certaines discontinuités plus ponctuelles rendant certains itinéraires inconfortables, voir dangereux
  - Lacunes en matière de stationnement vélo (inadaptés, sous-utilisés)

ENJEU | Poursuivre le développement du réseau cyclable, l'aménager et en faire la promotion tant sur un plan touristique que quotidien/professionnel

VALEUR CIBLE | Atteindre les 7 % de part modale du vélo en développant les pôles multimodaux et donc les déplacements domicile-pôles multimodaux et pôles attractifs locaux

OBJECTIFS

- Renforcement du réseau cyclable communal :
  - Prolongation de la N552 vers les pôles d'attractivité au nord de la commune + futur BHNS
  - Connexion qualitative Dour-Wihéries
  - Amélioration des conditions de déplacement à la rue de la Frontière et rue Ropaix
- Renforcement des connexions au supra-communal :
  - Gares de Thulin et de Saint-Ghislain
  - Bois de Colfontaine
  - Connexion vers Mons
- Améliorer les aménagements du RAVeL pour les déplacements du quotidien
- Adaptation des discontinuités entre les tronçons aménagés (carrefours, traversées)
- Sensibilisation et promotion du vélo auprès des scolaires et des personnes actives sur Dour, notamment le personnel communal afin de développer l'utilisation du réseau
- Réflexion sur la localisation, le nombre et la qualité des stationnements vélo. Installation et entretien des équipements de parcage. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité

INDICATEURS

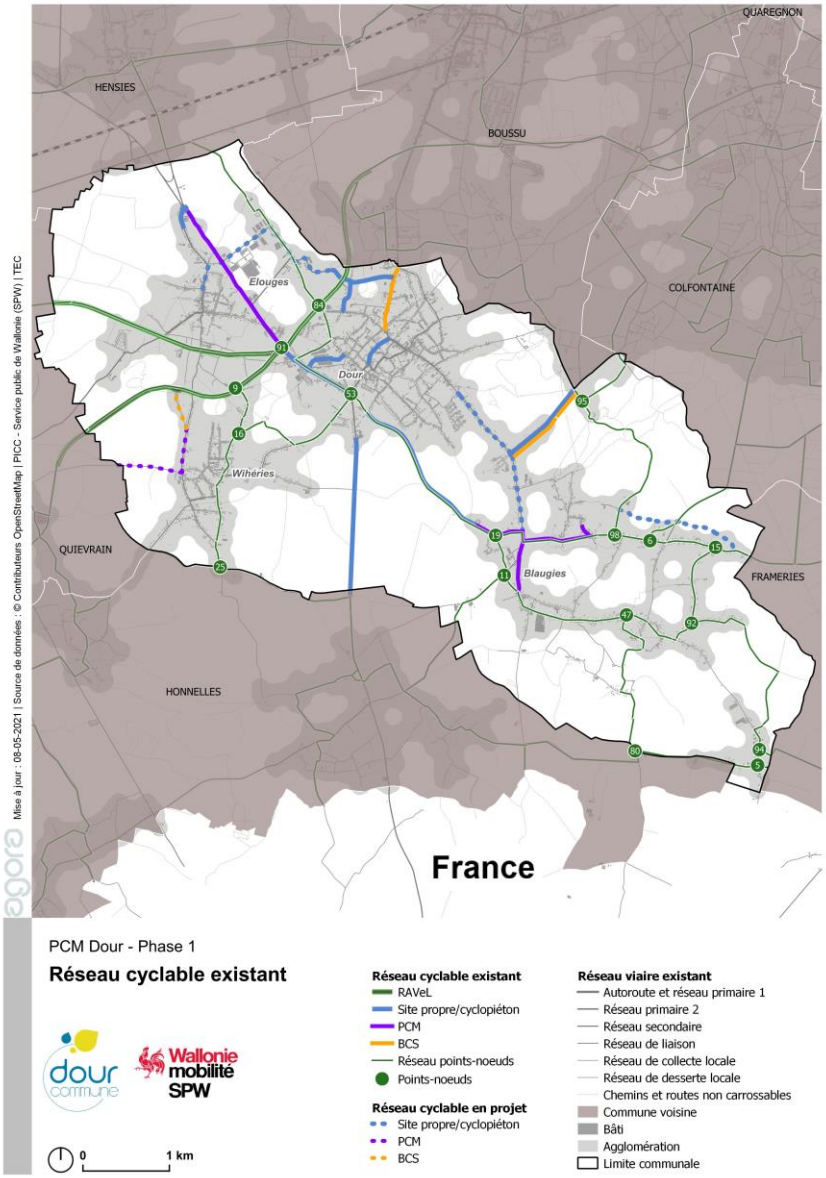
Indicateurs de résultat

- Nombre de km aménagé /km total du réseau viaire
- Nombre de SUL /nombre de sens uniques
- Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour
- Nombre de box vélos installés /habitant
- Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées
- Nombre de vélos VAE achetés ou nombre de primes offerte l'achat d'un vélo

(on reprendra les indicateurs conseillés dans l'audit PIWACY)

Indicateurs d'impacts

+ Sécurisation des modes actifs
+ Promotion du vélo au quotidien
+ Connexion des pôles majeurs
- Passage sur voirie avec vitesses élevées/haute densité de trafic
- Équipements mal utilisés, vols, vandalisme



3.3 VOLET TRANSPORTS EN COMMUN PAR LE BUS

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- Une grande partie de la population vit à proximité d'un arrêt de bus ; seul la zone de la ZAE et le sud de Dour-centre en sont davantage isolés
- De nombreuses lignes, mais une offre adressée essentiellement à un public scolaire.
- Les dessertes des villages de Blaugies – Petit-Dour (ligne 8 et 8/) sont peu attractives dans leur offre ; par ailleurs le redéploiement du TEC lié au BHNS se limiterait à Boussu sans desservir Dour.
- Des projets de renforcement de l'attractivité du TEC ont eu lieu (réseau WEL en 2019), mais n'ont pas trouvé leur public.
- Les arrêts TEC sont généralement de bonne composition à travers l'ensemble du territoire. Certains arrêts manifestent cependant une opportunité d'être adaptés en fonction de leur fréquentation, pouvant ainsi devenir des points modaux clefs au sein de la commune
- **ENJEU | Amélioration de son attractivité en intégrant les décisions de l'OCBM pour ajuster l'offre à la demande et mieux communiquer sur les possibilités du TEC**

Valeur cible : atteindre 8 % la part modale des transports publics en développant le transport à la demande et l'attractivité de l'offre TEC/SNCB

OBJECTIFS

- Connecter par le schéma structurant piéton les zones non-desservies urbanisées aux arrêts TEC les plus proches, et déployer le réseau TEC au sein de la ZAE économique et des pôles non-desservis identifiés

- Intégrer les réflexions de l'Organe de Consultation de Bassin de Mobilité (OCBM), notamment en vue du redéploiement du TEC (dont BHNS) dans les prochaines années

- Identifier les arrêts de bus à développer et ceux pouvant devenir pôles multimodaux (Trichères, Belvédère, Elouges Centre). Améliorer la qualité du temps d'attente aux arrêts. Proposer des informations et du stationnement vélo

- Répondre à la demande étudiante du centre-ville

- Promouvoir le transport en commun et communiquer sur l'offre (existante et innovations) pour les déplacements domicile-travail

INDICATEURS

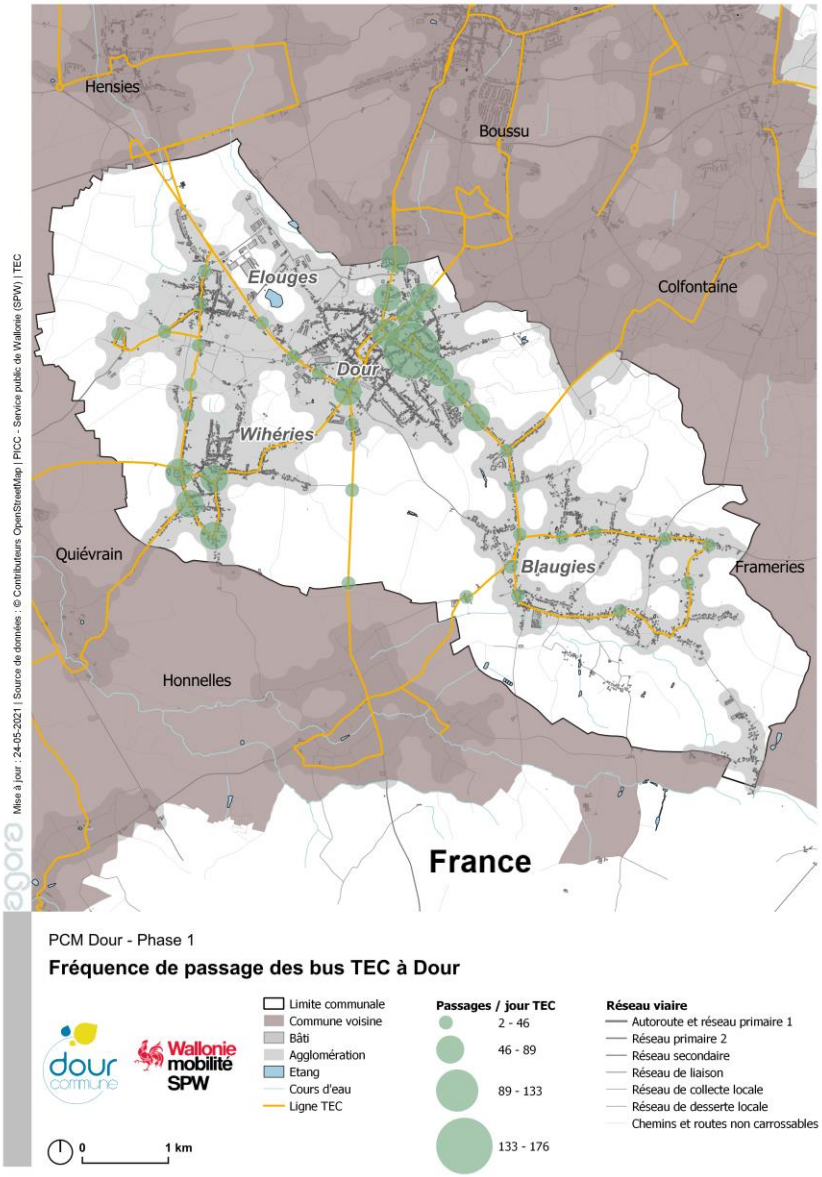
Indicateurs de résultats

- Nombre de montées-descentes aux arrêts TEC
- Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR
- Mise en place de lignes avec des bus à haut niveau de service (BHNS)
- Nombre d'appels pour du transport à la demande pour les rabattements
- Nombre d'abonnements 24-65 ans
- Nombre de Mobipôles et infrastructures adaptées (abris, bancs, horaires, …)
- Nombre de points de stationnement vélo associés à un arrêt TEC

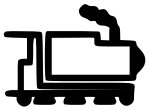
(le diagnostic reprend des valeurs existantes à poursuivre pour justifier les efforts consentis)

Indicateurs d'impacts

+ Report modal
+ Axes routiers moins fréquentés
- Zones périphériques moins faciles à desservir



3.3 VOLET TRANSPORTS EN COMMUN PAR LE TRAIN



ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- La commune ne compte plus de gare ferroviaire en activité sur son territoire
- Les gares les plus proches sont respectivement celles de Thulin, Saint-Ghislain, Quiévrain et Frameries. La gare de Saint-Ghislain est celle qui draine le plus grand nombre de voyageurs, mais la gare de Thulin présente la plus grande proximité avec la commune
- **ENJEU | Développer les connexions avec les gares de Thulin et Saint-Ghislain**

Valeur cible : atteindre 8 % la part modale des transports publics en développant le transport à la demande et l'attractivité de l'offre TEC/SNCB

OBJECTIFS

- Renforcer les connexions des transports en commun par la route avec les gares ferroviaires avoisinantes, et renforcer les connexions modes doux avec les gares de Thulin et Saint-Ghislain

- Promouvoir le transport en commun et communiquer sur l'offre (existante et nouveautés) pour les déplacements domicile-travail

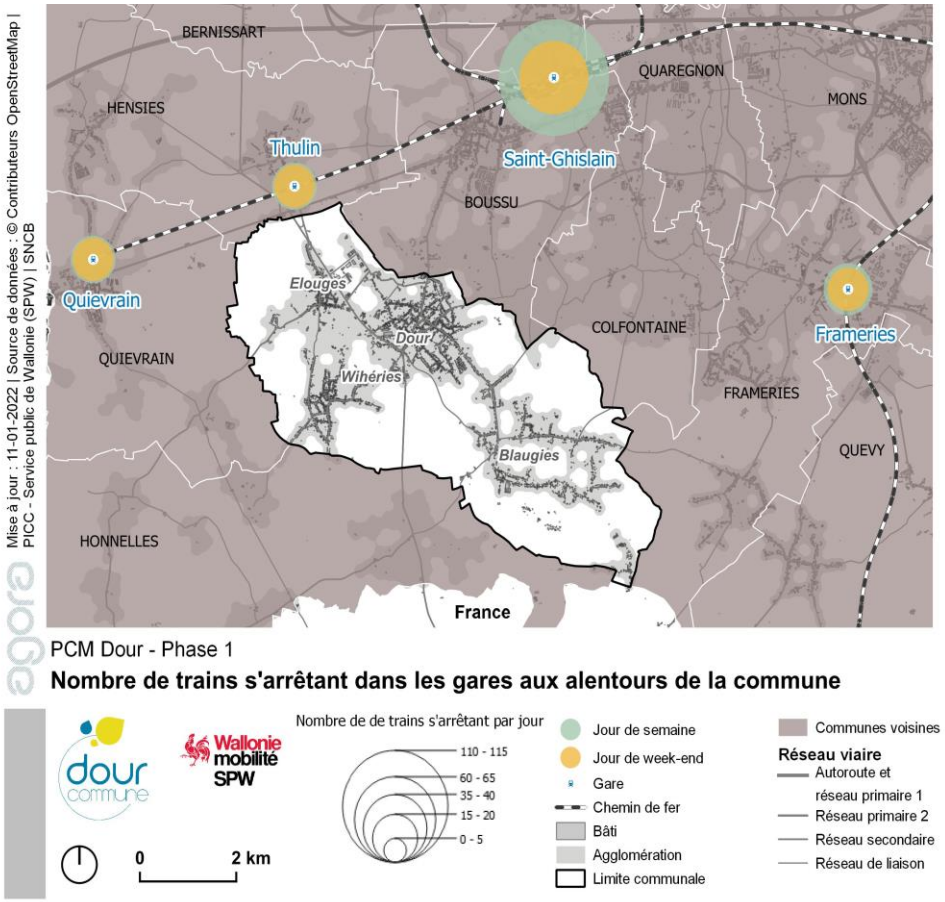
INDICATEURS

<u>Indicateur de résultats</u>

- Nombre d'utilisateurs d'abonnements SNCB domiciliés Dour

<u>Indicateurs d'impacts</u>

+ Report modal
+ Axes routiers moins fréquenté
- Zones périphériques moins faciles à desservir



3.5 VOLET INTERMODALITÉ

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- Plusieurs Mobipôles de taille variable se retrouvent sur la commune ; ceux-ci sont tous situés dans le centre-ville de Dour : la Place Verte, la Grand' Place, le Belvédère

- **ENJEU | Développer la multimodalité**

Valeurs cibles : réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école et autres déplacements utilitaires quotidiens au sein de la commune au profit de la marche, du vélo et des transports en communs/partagés

OBJECTIFS

- Développer les Mobipôles à travers les autres zones urbanisées et dynamiques de la commune suivant leur taille XS → M

- Utiliser les modes de transports actifs, collectifs et nouveaux (voitures partagées, bornes de recharges électriques, e-Hubs…) pour activer ou développer les points identifiés

- Renforcer les liens avec les Mobipôles majeurs extérieurs à la commune : les gares de Thulin et de Saint-Ghislain

INDICATEURS

Indicateurs de résultats « déplacements »

- Nombre de Mobipôles et infrastructures adaptées (abris, bancs, horaires, …)
- Nombre de stationnements vélos installés (arceau, box sécurisé, …)
- Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées
- Nombre de montées-descentes aux arrêts TEC
- Nombre d'utilisateurs d'abonnements SNCB domiciliés à Dour
- Taux d'occupation des places consacrées au covoiturage

Indicateurs d'impacts

+ Qualité de l'air
+ Décongestion des voiries aux heures de pointe
+ Amélioration du cadre de vie
+ Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées
+ Niveau du bruit

3.6 VOLET ROUTIER

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- La N552 structure la mobilité sur la commune, connectée à la N549 par le giratoire du Belvédère au sud et par le contournement au nord

- La N549 en centre-ville est régionale ; elle sera prochainement échangée dans sa gestion avec le contournement qui est aujourd'hui encore une voirie communale

- De nombreuses voiries font face à des problèmes de vitesses (ressentis ou effectifs) ; des dispositifs communaux sont mis en place pour y résoudre

- Trafic de transit identifié par la commune à travers le village de Elouges, dû notamment à des politiques de mobilité au sein des communes voisines

- **ENJEU | Réajuster le schéma de circulation en fonction de la nouvelle hiérarchie viaire**

Valeurs cibles : réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école et autres déplacements utilitaires quotidiens au sein de la commune au profit de la marche, du vélo et des transports en commun/partagés

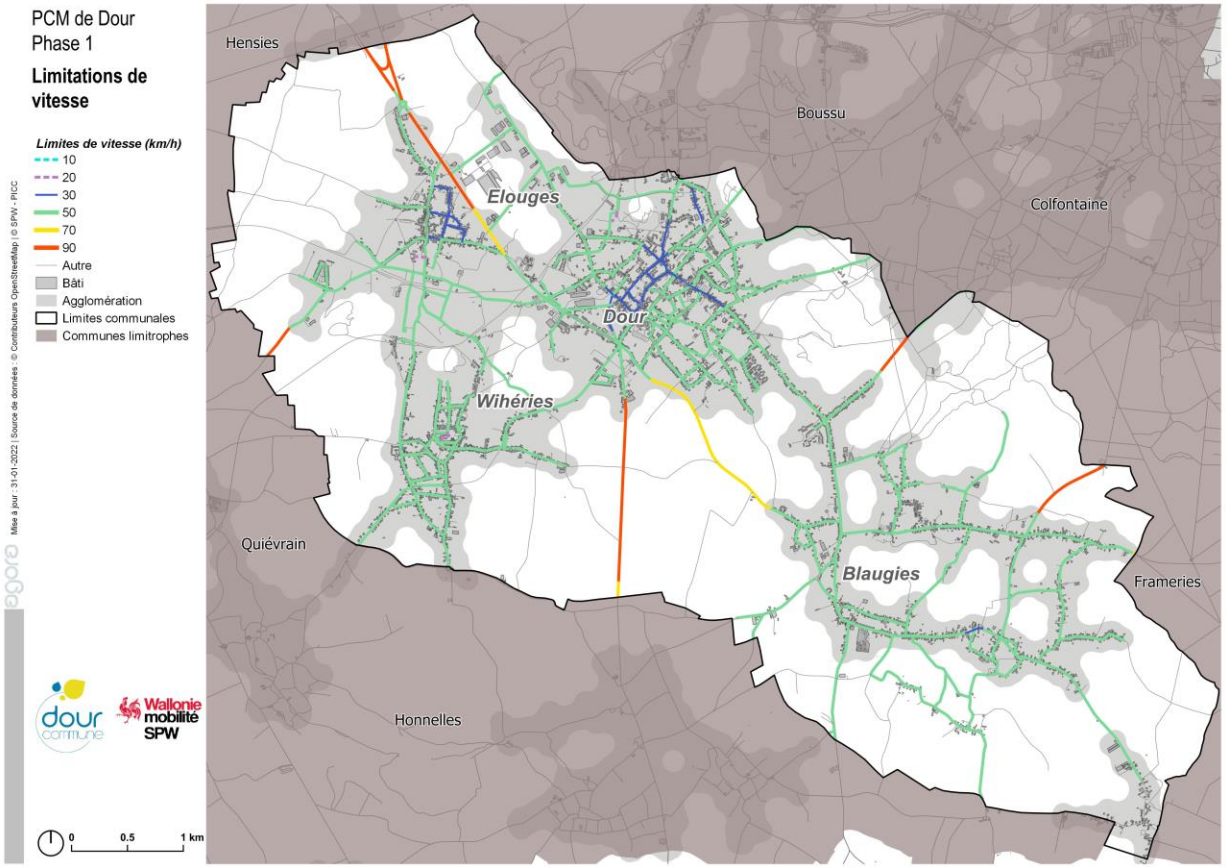
OBJECTIFS

- Apaiser les traversées des zones urbanisées par les aménagements et l'extension de zones 30 et/ou la création de zones de rencontre
  - centre d'Elouges
  - centre-ville de Dour
  - rue Ropaix
  - rue de la Frontière,
  - hameau d'Offignies
  - …
- Sécuriser les carrefours les plus accidentogènes (des esquisses seront proposées pour certains – à identifier lors des ateliers thématiques – groupe de travail à former)
- Réajuster le schéma de circulation du centre-ville en prenant en compte le nouveau contournement afin de fluidifier la circulation (ex. : rue de la Drève)
  - sens de circulation
  - largeur / gabarits de voirie
  - Priorités
  - Stationnement en voirie
  - …
- Objectiver pour mieux dissuader le trafic de transit à travers Elouges

INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- Nombre d'excès de vitesse
- Nombre de km en zones 30, 20 km/h
- Nombre d'accidents
- Nombre de km parcouru en mode alternatif à la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail



Indicateurs d'impacts

+ Qualité de l'air aux abords des écoles
+ Décongestion des voiries aux heures de pointe
+ Amélioration du cadre de vie
+ Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées
+ Niveau de bruit

3.7 VOLET GESTION DE LA DEMANDE

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- Multiples projets depuis le dernier PCM, dont le contournement, la connexion par la rue d'Offignies ou le réaménagement de la N552

- Projets à venir développant notamment l'attractivité touristique et le cadre de vie, dont la connexion cyclo piétonne vers le Bois de Colfontaine ou le réaménagement du site des Fours à Chaux

- Outre les documents traditionnels, la déclaration de politique communale, le plan de cohésion social ou encore le plan communal d'aménagement sont stratégiques pour le développement de la mobilité sur la commune

- La commune propose un onglet consacré à la mobilité sur son site internet. Celui-ci mérite d'être développé. Elle dispose en outre d'un bulletin communal avertissant des projets liés à la mobilité

- **ENJEU | Encourager l'utilisation des infrastructures existantes par les citoyens, les employés communaux et les acteurs privés**

La commune a un rôle à jouer dans la communication sur les nouveaux modes de déplacement si elle veut réussir la mise en place de l'intermodalité

OBJECTIFS

- Poursuivre le développement d'un service mobilité communal chargé de projets, en transversalité avec l'administration communale – analyse de la mobilité générée par les projets urbanistiques
- Communiquer sur les offres de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser la population, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence. Alimenter le site Internet de la Commune avec des conseils en matière de mobilité active
- Signaler l'équipement de tous les établissements publics en matière de stationnement
- Participer à la mise en place d'une centrale de mobilité locale

INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- Nombre d’appels auprès d’une centrale de mobilité exerçant sur le territoire communal
- Nombre de visites du site Internet, la page Facebook
- Nombre d’enfants utilisant le pédibus, le vélobus
- Nombre de personnes formées

Indicateurs d’impacts

+ Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures
+ Réduction des impacts environnementaux (diminution de la pollution et de l’émission des gaz à effet de serre)
+ Optimisation de l’utilisation du réseau par des échanges de données en temps réel

3.8 VOLET GESTION DE L'OFFRE

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- La commune propose un vaste parking de covoiturage, et est entourée de multiples autres aires dédiées hors zone communale. Les emplacements sont toutefois sous-utilisés actuellement
- La Commune est partenaire de l'ASBL Mpact (Carpool / Taxistop). Elle ne possède en revanche pas encore de station d'autopartage fixe
- Le Taxi-social du CPAS de Dour propose une offre intéressante et répond à une demande croissante
- Service de réparation des vélos existant dans le centre-ville
- **ENJEU | Renforcer les outils permettant de se passer de la voiture individuelle**

La commune a un rôle à jouer dans la communication sur les nouveaux modes de déplacements si elle veut réussir la mise en place de l'intermodalité

OBJECTIFS

- Communiquer afin de pouvoir envisager à échéance 3-5 ans l'installation de station de partage de voiture dans les zones les plus dynamiques de la commune
- Soutenir le service de réparation des vélos, et permettre l'essor d'autres initiatives similaires sur la commune, en lien avec l'offre touristique et le cyclisme au quotidien
- Adhérer à une centrale de mobilité supra-communale pour :
  - Fournir les horaires et promouvoir les services des transports en commun
  - Utiliser et promouvoir les applications de mobilité (privées et régionales) digitales
  - Former les enseignants et le personnel communal à l'intégration des pratiques de mobilité alternatives à l'automobile individuelle dans leur comportement quotidien, et au partage de ces pratiques dans leur milieu de travail
  - Continuer et développer les actions auprès du grand public, dans les écoles…

INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- Nombre d'appels depuis la commune auprès d'une future centrale de mobilité
- Nombre d'adhérents auprès des services d'autopartage
- Nombre de place réservées au covoiturage

Indicateurs d'impacts

+ Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures
+ Réduction des impacts environnementaux (diminution de la pollution et de l'émission des gaz à effet de serre)
+ Optimisation de l'utilisation du réseau par des échanges de données en temps réel

3.9 VOLET STATIONNEMENT

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- Au gré des projets de réaménagement, le stationnement automobile est progressivement situé hors voirie dans des poches dédiées afin de libérer l'espace public. Dans d'autres zones, le stationnement forme encore une entrave à la bonne circulation automobile, ainsi que des modes actifs

- Certains parkings et rues sont surutilisés (place Verte, rue Mirlitons) aux dépends de la qualité de l'espace public. D'autres sont sous-utilisés (parking rue Grande, parking de la Drève)

- Les encouragements au développement de la voiture sur batterie entrainent la nécessité d'anticiper son impact dans l'espace public au niveau des bornes de recharge

- La zone de police dispose d'outils *intelligents* permettant de constater les infractions en matière de stationnement dans de nombreuses zones de la commune

- **ENJEU | Gérer le stationnement en adéquation avec l'amélioration de l'espace public et le développement des modes actifs.**

L'offre de stationnement et la qualité du cadre de vie sont profondément liés tant dans l'impact du stationnement sur l'espace public que dans l'accessibilité des usagers à leur place de stationnement ; un équilibre adapté est à identifier

OBJECTIFS

- Poursuivre l'atténuation de l’impact du stationnement automobile privé dans l’espace public, en le réorganisant, en améliorant la lisibilité de l'espace (signalisation, revêtement, mobilier,…) et en contrôlant les infractions (stationnement hors zone admises, sur les espaces dédiés aux modes actifs,...) pour les zones identifiées, de façon à pouvoir retransposer la méthodologie sur d’autres espaces

- Encourager le report modal par le déplacement progressif du stationnement hors voirie dans les zones à enjeux, au profit de la qualité des trottoirs

- Développer les infrastructures de recharge de véhicules électriques à travers le territoire (à partir des collaborations intercommunales, ou d’autres appuis supra-communaux)

- Sécuriser et améliorer les aires de stationnement des véhicules sensibles (notamment les deux roues et véhicules en charge)

INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- Taux d'occupation des parkings centraux
- Taux d'occupation des parkings périphériques
- Nombre de vélo stationnés
- Nombre d'équipements de stationnement vélo
- Aménagement de parking de co-voiturage
- Nombre de parkings mutualisés
- Nombre de PV (respect des temps de limite de stationnement)

Indicateurs d'impacts

+ Satisfaction (subjective) des commerçants
+ Décongestion des voiries aux sorties d'écoles
+ Amélioration du cadre de vie
+ Cadre de vie – végétalisation de l'espace public
+ Niveau de bruit

3.10 Volet Transport de Marchandises par la Route

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- La N552 est la seule route du réseau soumise à la redevance kilométrique Viapass

- Les principaux axes routiers utilisés par le transport de marchandise sont la N552 Dour – E19 – Hautrage et la N549 Athis (F) – Dour – Boussu ; cette dernière ne traverse désormais plus le centre-ville grâce au contournement, mais les comportements doivent encore évoluer

- Le hameau d'Offignies et l'axe rue du Commerce – rue des Chênes (Elouges – Wihéries) sont sollicités par le transport de marchandises

- Ces chiffres Viapass pourraient être actualisés (données de 2017)

- La commune est sollicitée par 3 types de stationnement poids lourds :
  - L'arrêt obligatoire avant la France (dimanches et jours fériés),
  - L'arrêt imposé par tachygraphe (temps de repos toutes les 4h30, et max. 9h/jour)
  - Le stationnement des dourois détenteurs d'un poids lourds (souvent réduit au véhicule tracteur) pour leur exercice professionnel

ENJEU | Résoudre les problèmes liés au trafic de transit poids-lourds

ENJEU | Identifier des zones de stationnement poids-lourds

OBJECTIFS

- Objectiver le trafic poids lourds au sein de la commune, en actualisant les chiffres
- Dissuader, sinon gérer le trafic de fuite notamment par l'interdiction de certaines zones au plus de 3,5 tonnes (notamment rues du centre-ville aux abords de la ZAE) et l'aménagement adapté des zones sur-sollicitées en sécurisant les autres usagers
- Développer des aires de stationnement poids-lourds (véhicule tracteur / tracteur + remorque) sur le territoire communal

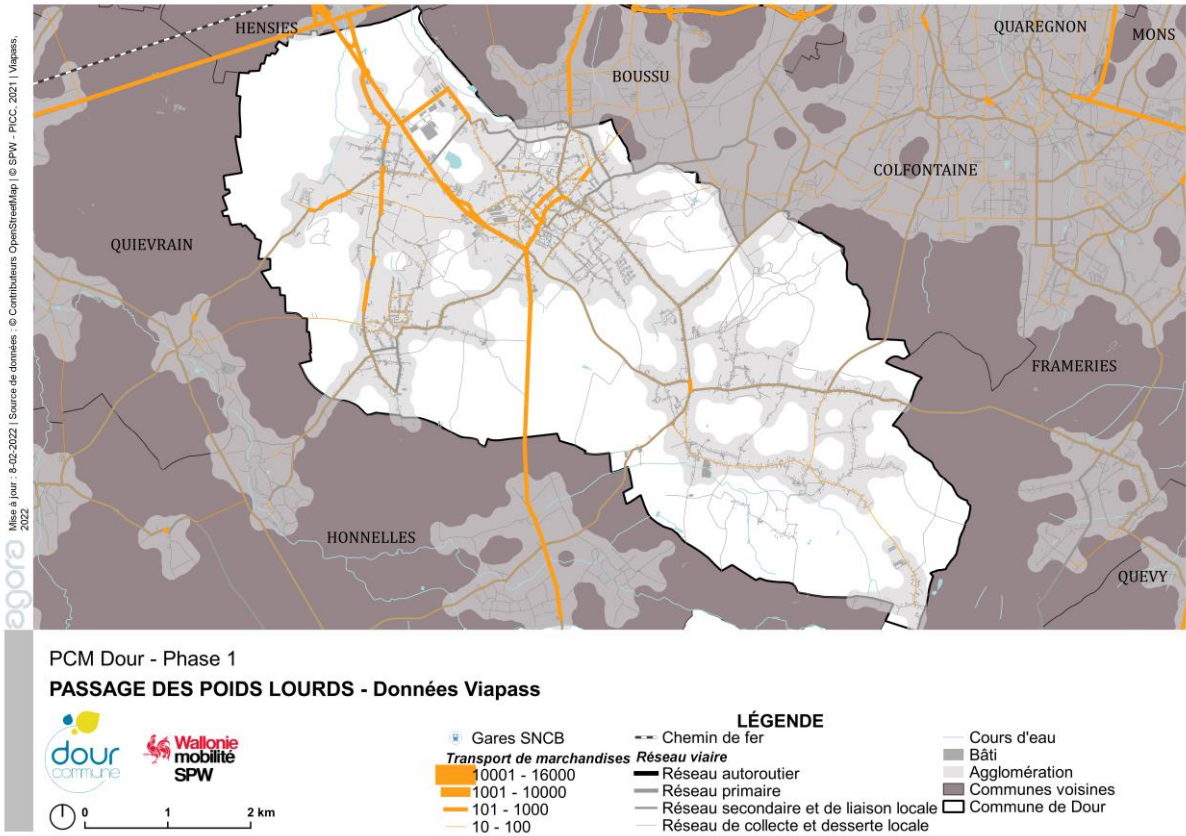
INDICATEURS

<u>Indicateurs de résultats</u>

- Nombre de camions en transit sur voiries communales (cameras ANPR)
- Nombre d'emplacements de stationnement poids-lourds sur la commune

<u>Indicateurs d'impacts</u>

+ Amélioration du cadre de vie
+ Sécurisation des voiries communales



3.11 VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE

ENJEUX (CONCLUSION PHASE 1)

- 15 établissements scolaires sur la commune :
  - 2 exclusivement maternels,
  - 10 primaires,
  - 2 secondaires,
  - et 1 centre de formation continue (adultes)
- Sécurisation aux abords des écoles réalisée au moyen de dispositifs ralentisseurs et d'une signalisation adaptée (dont zone 30)
- Ecole fondamentale de Wihéries desservie par une rue scolaire. Celle d'Elouges est mise en zone de rencontre
- Accessibilité modes doux inégalement efficace ; surconcentration de voiture aux abords des écoles
- Manque de stationnement vélos dans / aux abords des écoles
- **ENJEU | Permettre le développement de l'accès en mode doux / transport en commun pour les + de 10 ans**

OBJECTIFS

- Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire à transmettre aux parents
- Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes, en renforçant l'autonomie de l'enfant/adolescent : développer des points de dépose idéalement connectés à l'école
- Promouvoir l'utilisation des modes actifs (particulièrement pour écoles secondaires et l'école de promotion sociale)
- Développer les outils de communication propres à la mobilité scolaire afin qu'ils puissent cibler plus efficacement ce public.
- Intégrer les écoles dans le futur réseau structurant piéton et vélo
- Poursuivre la sécurisation des écoles contre les vitesses excessives et les nuisances générales de la voiture, en fonction de chaque contexte - sélection d'écoles à fixer:
  - Développer la réflexion sur la délimitation des zones de sécurité scolaire
  - Sécuriser les voiries par d'autres moyens

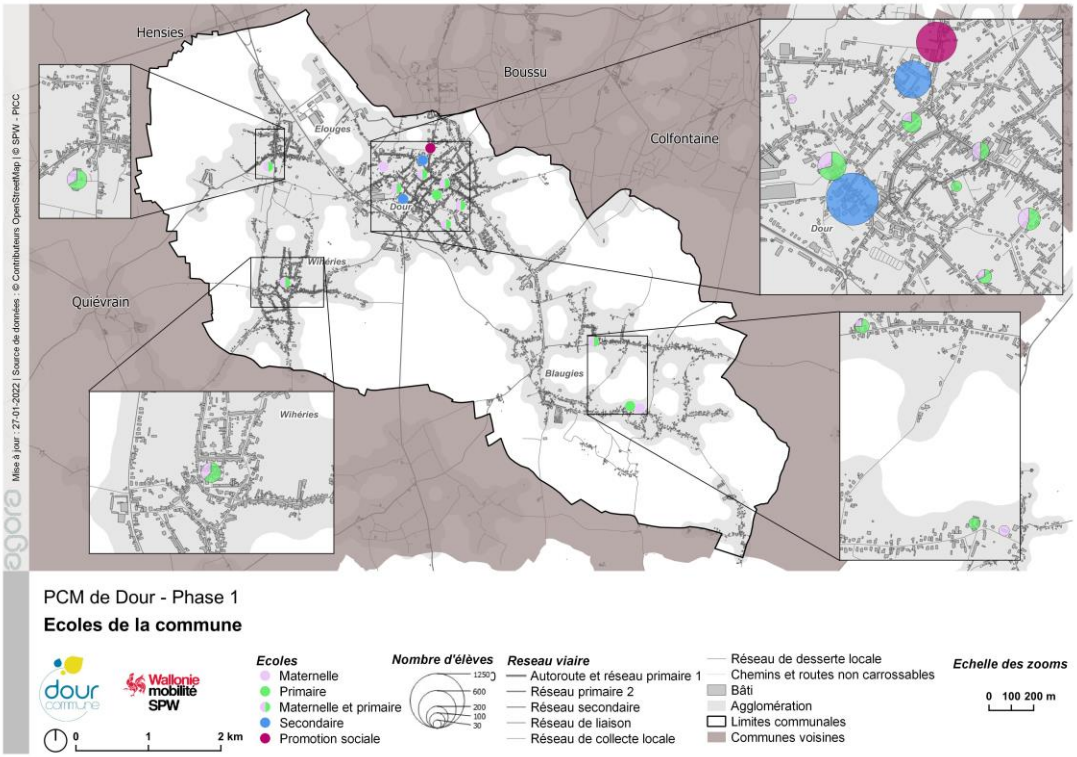
Valeur cible : sans valeur indicative de départ, réduire de 20% la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements domicile-école en partenariat avec les écoles primaires et secondaires

INDICATEURS

Indicateurs de résultats

- Nombre d'emplacements vélos implantés dans l'école
- Nombre d'emplacements occupés
- Longueur de trottoirs aménagés autour des écoles
- Implantation d'aires de dépose
- Nombre de rues scolaires/zone de rencontre
- Nombre d'élèves ayant assisté au brevet cyclable
- Répartition modale pour les déplacements maison/école
- Nombre de plans de déplacement scolaire

(indicateurs à activer en fonction des actions entreprises)



Indicateurs d'impacts

+ Encourager la pratique dès 10 ans
+ Réduction des nuisances de la voiture aux abords des écoles
+ Enfants en meilleure santé
+ Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées

4. CONCLUSIONS DE LA PHASE II

CONCLUSION

- A l'issue de cette phase II, les enjeux repris en phase I (D7) peuvent être actualisés en synthèse comme suit :

  - **Poursuivre le développement du maillage des modes doux**
  - **Renforcer l'attractivité des transports en commun**
  - **Améliorer l'autonomie des élèves pour accéder à leur école**
  - **Reconsidérer le réseau de circulation (dont le sens de circulation des voiries) au regard des derniers projets de mobilité et du stationnement**
  - **Apaiser le trafic dans les zones urbanisées et améliorer la qualité de l'espace public en gérant le stationnement**
  - **Encourager les transferts de modalité auprès des citoyens**

- Pour différentes thématiques, nous avons synthétisé les conclusions de la phase 1 afin de définir des objectifs cohérents
- Ceux-ci se basent sur les objectifs régionaux, mais sont adaptés au contexte local de la commune
- Cette phase théorique permet de cadrer les pistes d'actions de la phase 3 et les différents objectifs permettront de créer des fiches actions lors de la Phase 3

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Réseau piéton	Volonté marquée en matière de mobilité active sur la commune	Définir un réseau piéton structurant intra et inter-village. Ce réseau demandera un standard d'aménagement élevé, notamment en matière de conformité aux recommandations PMR (revêtement dont marquages podotactiles), largeur, obstacles (abaissement de bordure),…	
	Présence de voies cyclo-piétonnes (dont RAVeL) qui connectent qualitativement le Parc naturel des Hauts Pays au Borinage en traversant la commune	Réfléchir à des espaces partagés dans Dour, Elouges et Wihéries (zone de rencontre, zone résidentielle, aménagement de façade à façade,…)	
	Existence de nombreux chemins agricoles qui sont ou peuvent être réservés aux modes actifs et/ou véhicules agricoles	Poursuivre le travail de création de voies cyclo-piétonnes pour interconnecter les zones à enjeux, notamment les zones de commerces et de service dans les villages	
	Discontinuité en matière de confort de ciroculation dans les cœurs de village et certains quartier du centre-ville	Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie, rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche, sécuriser et rendre accessible les traversées piétonnes (appui au développement du Plan Trottoir)	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Réseau Vélo	Volonté marquée en matière de mobilités actives sur la commune	Sensibilisation et promotion du vélo auprès des scolaires et des personnes actives sur Dour, notamment le personnel communal afin de développer l'utilisation du réseau	
	Présence de voies cyclo-piétonne (dont RAVeL) qui connectent qualitativement le Parc naturel des Hauts Pays au Borinage	Renforc. des connexions au supra-communal : - Gares de Thulin et de Saint-Ghislain - Bois de Colfontaine - Connexion vers Mons Améliorer les aménagements du RAVeL pour les déplacements quotidiens	
	Lacunes en matière de stationnement vélo (inadaptés, sous-utilisés)	Réflexion sur la localisation, le nombre et la qualité des stationnements vélo. Installation et entretien des équipements de parcage. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité	
	Existence de nombreux chemins qui sont ou peuvent être réservés aux modes doux et/ou véhicules agricoles, sur un plan de mobilité quotidienne autant que touristique	Renforcement du réseau cyclable communal : - Prolongation de la N552 vers les pôles d'attractivité au nord de la commune - Connexion qualitative Dour-Wihéries - Amélioration des conditions de déplacement à la rue de la Frontière et rue Ropaix	
	En dépit des aménagements linéaires, il subsiste certaines discontinuités plus ponctuelles rendant certains itinéraires inconfortables, voir dangereux	Adaptation des discontinuités entre les tronçons aménagés (carrefours, traversées)	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Transports en commun (SNCB)	La commune ne compte plus de gare ferroviaire en activité sur son territoire	Promouvoir le transport en commun et communiquer sur l'offre (existante et nouveautés) pour les déplacements domicile-travail	
	Les gares les plus proches sont respectivement celles de Thulin, Saint-Ghislain, Quiévrain et Frameries. La gare de Saint-Ghislain est celle qui draine le plus grand nombre de voyageurs, mais la gare de Thulin présente la plus grande proximité avec la commune	Renforcer les connexions des transports en communs par la route avec les gares ferroviaires avoisinantes, et renforcer les connexions modes doux avec les gares de Thulin et Saint-Ghislain	
Transports en commun (TEC)	Une grande partie de la population vit à proximité d'un arrêt de bus ; seul la zone de la ZAE et le sud de Dour-centre en sont davantage isolés	Connecter par le schéma structurant piéton les zones non-desservies urbanisées aux arrêts TEC les plus proches, et déployer le réseau TEC au sein de la ZAE économique et des pôles non-desservis identifiés	
	De nombreuses lignes, mais une offre adressée essentiellement à un public scolaire.	Répondre à la demande étudiante du centre-ville	
	Les dessertes des villages de Blaugies – Petit-Dour (ligne 8 et 8/) sont peu attractives dans leur offre ; par ailleurs le redéploiement du TEC lié au BHNS se limiterait à Boussu sans desservir Dour.	Intégrer les réflexions de l'Organe de Consultation de Bassin de Mobilité (OCBM), notamment en vue du redéploiement du TEC (dont BHNS) dans les prochaines années	
	Des projets de renforcement de l'attractivité du TEC ont eu lieu (réseau WEL en 2019), mais n'ont pas trouvé leur public.	Promouvoir le transport en commun et communiquer sur l'offre (existante et innovations) pour les déplacements domicile-travail	
	Les arrêts TEC sont généralement de bonne composition à travers l'ensemble du territoire. Certains arrêts manifestent cependant une opportunité d'être adaptés en fonction de leur fréquentation, pouvant ainsi devenir des points modaux clefs au sein de la commune	Identifier les arrêts de bus à développer et ceux pouvant devenir pôles multimodaux (Trichères, Belvédère, Elouges Centre). Améliorer la qualité du temps d'attente aux arrêts. Proposer des informations et du stationnement vélo	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Volet intermodalité	Plusieurs mobipôles - mobipoints se retrouvent sur la commune ; ceux-ci sont tous situés dans le centre-ville de Dour : la Place Verte, la Grand' Place, le Belvédère	Développer les mobipôles à travers les autres zones urbanisées et dynamiques de la commune	
		Utiliser les modes de transports actifs, collectifs et nouveaux (voitures partagées, bornes de recharges électriques, eHubs…) pour activer ou développer les points identifiés	
		Renforcer les liens avec les mobipôles majeurs extérieurs à la commune : les gares de Thulin et de Saint-Ghislain	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Volet routier	La N552 structure la mobilité sur la commune, connectée à la N549 par le giratoire du belvédère au sud et par le contournement au nord	Apaiser les traversées d'urbanisation par les aménagements et l'extension de zones 30 et/ou la création de zones de rencontre	
	La N549 en centre-ville est régionale ; elle sera prochainement échangée dans sa gestion avec le contournement qui est aujourd'hui encore une voirie communale		
	De nombreuses voiries font face à des problèmes de vitesses (ressentis ou effectifs) ; des dispositifs communaux sont mis en place pour y résoudre	Réajuster le schéma de circulation du centre-ville en prenant en compte le nouveau contournement	
	Trafic de transit identifié par la commune à travers le village de Elouges, dû notamment à des politiques de mobilité au sein des communes voisines	Objectiver pour mieux dissuader le trafic de transit à travers Elouges	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Gestion de l'offre	Multiples projets depuis le dernier PCM, dont le contournement, la connexion par la rue d'Offignies ou le réaménagement de la N552	Communiquer sur les offres de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser la population, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence. Alimenter le site Internet de la Commune avec des conseils en matière de mobilité active	
	Projets à venir développant notamment l'attractivité touristique et le cadre de vie, dont la connexion cyclo piétonne vers le Bois de Colfontaine ou le réaménagement du site des Fours à Chaux		
	La commune propose un onglet consacré à la mobilité sur son site internet. Celui-ci mérite d'être développé. Elle dispose en outre d'un bulletin communal avertissant des projets liés à la mobilité		
	Outre les documents traditionnels, la déclaration de politique communale, le plan de cohésion social ou encore le plan communal d'aménagement sont stratégiques pour le développement de la mobilité sur la commune	Poursuivre le développement du service mobilité communal chargé de projets, en transversalité avec l'administration communale – analyse de la mobilité générée par les projets urbanistiques	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Gestion de la demande	La commune propose un vaste parking de covoiturage, et est entourée de multiples autres aires dédiées hors zone communale. Les emplacements sont toutefois sous-utilisés actuellement	Communiquer afin de pouvoir envisager à échéance 3-5 ans l'installation de station de partage de voiture dans les zones les plus dynamiques de la commune	
	La Commune est partenaire de l'ASBL Mpact (Carpool / Taxistop). Elle ne possède en revanche pas encore de station d'autopartage fixe	Adhérer à une centrale de mobilité supra-communale pour développer les réponses à la demande (existante ou à venir)	
	Le Taxi-social du CPAS de Dour propose une offre intéressante et répond à une demande croissante		
	Service de réparation des vélos existant dans le centre-ville	Soutenir le service de réparation des vélos, et permettre l'essor d'autres initiatives similaires sur la commune, en lien avec l'offre touristique et le cyclisme au quotidien	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Gestion du stationnement	Au gré des projets de réaménagement, le stationnement automobile est progressivement situé hors voirie dans des poches dédiées afin de libérer l'espace public. Dans d'autres zones, le stationnement forme encore une entrave à la bonne circulation automobile, ainsi que des modes actifs	Poursuivre l'atténuation de l'impact du stationnement automobile privé dans l'espace public, en le réorganisant, en améliorant la lisibilité de l'espace (signalisation, revêtement, mobilier,…) et en controlant les infractions (stationnement hors zone admises, sur les espaces dédiés aux modes actifs,...) pour les zones identifiées, de façon à pouvoir retransposer la méthodologie sur d'autres espaces	
	La zone de police dispose d'outils intelligents permettant de constater les infractions en matière de stationnement dans de nombreuses zones de la commune		
	Certains parkings et rues sont surutilisés (place Verte, rue Mirlitons) aux dépends de la qualité de l'espace public. D'autres sont sous-utilisés (parking rue Grande, parking de la Drève)	Encourager le report modal par le déplacement progressif du stationnement hors voirie dans les zones à enjeux, au profit de la qualité des trottoirs	
	Les encouragements au développement de la voiture sur batterie entrainent la nécessité d'anticiper son impact dans l'espace public au niveau des bornes de recharge	Développer les infrastructures de recharge de véhicules électriques à travers le territoire (à partir des collaborations intercommunales, ou d'autres appuis supra-communaux)	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Transport de marchandise par la route	La N552 est la seule route du réseau soumise à la redevance kilométrique Viapass	Dissuader, sinon gérer le trafic de fuite notamment par l'interdiction de certaines zones aux plus de 3,5 tonnes (notamment rues du centre-ville aux abords de la ZAE) et l'aménagement adapté des zones sur-sollicitées en sécurisant les autres usagers	
	Les principaux axes routiers utilisés par le transport de marchandise sont la N552 Dour – E19 – Hautrage et la N549 Athis (F) – Dour – Boussu ; cette dernière ne traverse désormais plus le centre-ville grâce au contournement, mais les comportements doivent encore évoluer		
	Le hameau d'Offignies et l'axe rue du Commerce – rue des Chênes (Elouges – Wihéries) sont sollicités par le transport de marchandise		
	Ces chiffres Viapass pourraient être actualisés (données de 2017)	Objectiver le trafic poids lourds au sein de la commune, en actualisant les chiffres	
	La commune est sollicitée par 3 types de stationnements poids lourds (arrêt obligatoire, temps de repos et stationnement des riverains)	Développer des aires de stationnement poids-lourds (véhicule tracteur / tracteur + remorque) sur le territoire communal	

CONCLUSION

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
Mobilité scolaire	15 établissements scolaires sur la commune, dont 2 écoles secondaires	Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire à transmettre aux parents	
		Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes, en renforçant l'autonomie de l'enfant/adolescent : développer des points de dépose idéalement connectés à l'école	
		Développer les outils de communication propres à la mobilité scolaire afin qu'ils puissent cibler plus efficacement ce public.	
	Sécurisation aux abords des écoles réalisée au moyen de dispositifs ralentisseurs et d'une signalisation adaptée (dont zone 30)	Poursuivre la sécurisation des écoles contre les vitesses excessives et les nuisances générales de la voiture, en fonction de chaque contexte	
	Ecole fondamentale de Wihéries desservie par une rue scolaire. Celle d'Elouges est mise en zone de rencontre		
	Accessibilité modes doux inégalement efficace ; surconcentration de voiture aux abords des écoles	Intégrer les écoles dans le futur réseau structurant piéton et vélo	
	ûManque de stationnement vélos dans / aux abords des écoles	Promouvoir l'utilisation des modes actifs (particulièrement pour écoles secondaires et l'école de promotion sociale)	

Paul PLAK
Administrateur & Chef de projet - Ingénieur en urbanisme
Tel. direct : 0498 051975
ppl@agora-urba.be

Brigitte LORIDAN
Cheffe de projets
Tél. direct : 0495 751882
blo@agora-urba.be

Maxime GABRIEL
Chargé d'études
mga@agora-urba.be

79 av. Van Volxem
B-1190 Bruxelles
Tél. : + 32 2 779 13 55
http://www.agora-urba.be

agora