# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

# COMMUNE DE DOUR

**PHASE 1 : DIAGNOSTIC**

**RAPPORT INTERMÉDIAIRE**

7 JUILLET 2022

| Version | Date | Description | Réf. interne | Directeur de projet | Cheffe de projet |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 10 mai 2022 | Phase 1 rapport final | 4566_PCM_Rapport_ph1.docx | Paul PLAK | Brigitte LORIDAN |

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur – Directeur de Projets
- **Brigitte Loridan** – Cheffe de Projets
- **Maxime Gabriel** – Chargé de Projets
- **Marguerite Henry** – Chargé de Projets

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


*1 Le contexte Géographique. 6*

**Positionnement de la commune de Dour par rapport aux autres pôles urbains. 6**

**Morphologie du territoire communal. 7**

1.1.1 Topologie et relief. 7
1.1.2 Occupation du sol. 8
1.1.3 Morphologie et caractéristiques des zones bâties. 10

**Patrimoine – Biens classés et zone de protection 11**

*2 Le contexte socio-économique : population, activités et équipements 12*

**La localisation de la population sur la commune de Dour 12**

**Les caractéristiques socio-économiques de la population 13**

2.1.1 L'évolution du nombre d'habitants 13
2.1.2 Le solde migratoire et le solde naturel 14
2.1.3 L'âge des populations 15
2.1.4 Les différents types de ménages 17
2.1.5 Le revenu de la population 18

**Les déplacements 19**

2.1.6 Les pôles générateurs de déplacements 19
2.1.7 Le déplacement domicile-travail (mobilité entrante, sortante et interne) et sa part modale. 22
2.1.8 La part modale du déplacement domicile-travail. 27
2.1.9 Le taux de motorisation 28

**Le plan de secteur. 29**

*3 Modes actifs 31*

**Déplacements piétons 31**

3.1.1 Marche utilitaire et déplacements de loisirs 31
3.1.2 Problématiques identifiées. 33
3.1.3 Diagnostic du réseau piéton existant au centre des principaux villages. 33
3.1.4 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite 36

**Déplacements cyclistes 37**

3.1.5 Aménagements cyclables existants 37
3.1.6 Aménagements cyclables en projet 42
3.1.7 Réseaux structurants 43
3.1.8 Stationnements à destination des cyclistes 44

**Conclusions 45**

*4 Transports en commun. 46*

**Réseau ferroviaire (SNCB). 46**

4.1.1 Offre des transports ferroviaires. 47

4.1.2 Demande des transports ferroviaires. 50
4.1.3 Equipement des gares 52

**Réseau de bus TEC 53**
4.1.4 Offre de bus TEC 53
4.1.5 Fréquences de passages 54
4.1.6 Localisation de l'offre de bus 57
4.1.7 Aires d'influence des arrêts de transport en commun 58
4.1.8 La demande en transport TEC 60
4.1.9 Perspectives du réseau de bus TEC 69

***5 Services de mobilité 70***

**Covoiturage 70**

**Autopartage 71**
5.1.1 Autopartage « station fixe ». 71
5.1.2 Autopartage entre particuliers 71
5.1.3 Autostop de proximité 71
5.1.4 Mpact 71

**Taxi Social 72**

**Pôles multimodaux 72**

**Conclusion 73**

***6 mobilité scolaire. 74***

**Listes des établissements scolaires. 74**

**Services scolaires 76**

**Aménagements existants aux écoles maternelles 76**
6.1.1 Ecole maternelle de la gare (rue Emile Cornez, 17) 76
6.1.2 Ecole maternelle de Blaugies (rue de la Frontière, 214) 77

**Aménagements existants écoles primaires 77**
6.1.3 Ecole du Centre / Ecole fondamentale de l'Athénée (rue Decrucq, 27) 77
6.1.4 Ecole fondamentale d'Élouges (rue Charles Wantiez, 27) 78
6.1.5 Ecole fondamentale de Moranfayt (rue du Chêne Brûlé, 84) 78
6.1.6 Ecole fondamentale de Plantis (rue des Fondsvarts, 2) 79
6.1.7 Ecole maternelle et primaire de Petit-Dour (rue du Trieu, 4, & rue Ropaix, 40) 79
6.1.8 Ecole fondamentale de Wihéries (rue de la Carrière, 5) 80
6.1.9 Ecole primaire de Blaugies (rue de la Frontière, 214) 80
6.1.10 Ecole primaire Saint-Victor (rue Pairois, 95) 80
6.1.11 Ecole Saint-Victor et Saint-joseph (place Emile Vandervelde, 18) 81
6.1.12 Ecole fondamentale de la Sainte-Union (rue du Roi Albert, 57) 81

**Aménagements existants aux écoles secondaires et centre de formation 82**
6.1.13 Athénée Royale de Dour 82
6.1.14 Ecole secondaire de La Sainte-Union 82
6.1.15 I.E.P.S.C.F 83

**Dysfonctionnements signalés 83**

**Conclusion** 83

***7 Transport privé*** ***84***

**Hiérarchie viaire** 84

**Le trafic automobile** 86

7.1.1 L'évolution de la population au cours des dernières décennies 86

7.1.2 Une mobilité pour les déplacements utilitaires encore fortement basée sur la voiture individuelle 87

7.1.3 Les attentes du contournement de Dour 87

**La vitesse** 88

**Sécurité routière** 91

7.1.4 Nombre d'accidents 91

7.1.5 Nombre de victimes de la circulation 92

**7.1.6** Localisation des problématiques 92

**Stationnement** 93

7.1.7 Occupation 93

7.1.8 Stationnement pour véhicule sur batterie 95

7.1.9 Stationnement encadré et réglementé 96

7.1.10 Entrave à la circulation 97

**Les deux-roues motorisés** 98

***8 Transport de marchandises*** ***99***

**Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds - Viapass** 99

**Analyse des données Viapass** 100

8.1.1 Analyse à l'échelle communale 100

8.1.2 Analyse sur des tronçons de voiries spécifiques 101

**Stationnement poids lourds** 103

**Conclusions** 104

***9 Impact sur la mobilité des projets*** ***105***

**Projets mis en œuvre depuis le dernier PCM** 105

9.1.1 Projets d'équipement de service public et communautaire 105

9.1.2 Projets sur le réseau viaire 106

9.1.3 Projets de logements 106

9.1.4 Projets commerciaux 106

**Projets à venir** 107

9.1.5 Projets d'équipements de service public et communautaire 107

9.1.6 Projets sur le réseau viaire 107

***Documents d'orientation*** ***108***

**A l'échelle régionale** 108

9.1.7 Fluidité – accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal : FAST 108

9.1.8 Schéma directeur cyclable de la Wallonie (SDCW) 108

**A l'échelle intercommunale** 109

9.1.9 Schéma d'Accessibilité et de Mobilité (SAM) du Cœur du Hainaut 109

**A l'échelle communale 110**

9.1.10 Plan intercommunal de mobilité (PICM) 110
9.1.11 Schéma de développement communal (SDC) 110
9.1.12 Plan de rénovation urbaine (PRU) 110
9.1.13 Programme communal de développement rural (PCDR) 110
9.1.14 Plan Communal d'Aménagement (PCAR) 111
9.1.15 Plan de Cohésion social 111
9.1.16 Déclaration de politique communale 111
9.1.17 Programme Stratégique Transversal 111

***10 Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions 112***

**Globaliser l'action 112**

**Anticiper les évolutions 112**

**Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux 112**

**Gérer les espaces de circulation 113**

**Les enjeux et problématiques 114**

***11 Tables 117***

**Table des figures 117**

**Table des tableaux 122**

# Introduction générale.

La commune de Dour a fait part de sa volonté de renouveler son Plan Communal de Mobilité. Elle suivait depuis 2009 le document issu du Plan Inter-Communal de Mobilité du Borinage, comprenant également les communes de Frameries, Boussu, Colfontaine et Quaregnon. Un appel d'offre a été lancé auprès des bureaux d'étude agréés pour réaliser ce PCM et le bureau AGORA a été désigné en mars 2021 à l'issue de la procédure.

Le cadre de cette étude consacrée aux mobilités s'inscrit dans le plan wallon « FAST – Mobilité 2030 ». Cette vision développée à l'échelle régionale vise à réduire la congestion (**fluidité**), à rendre **accessibles** les biens et les services pour tous (accessibilité), à réduire drastiquement les accidents de la route (**sécurité**), à réduire de façon importante les nuisances environnementales (**santé**) et enfin à réduire la part de la voiture au profit des mobilités douces et des transports en commun pour les personnes et la part du camion pour les biens au profit du ferroviaire et de la voie d'eau (**transfert modal**).

La commune a mis en avant sa volonté de :

- Développer le maillage pour les modes actifs.
- Améliorer la hiérarchisation des voiries.
- Renforcer la qualité des espaces publics à travers la mobilité.
- Adapter l'offre en transport en commun et service de mobilité aux besoins communaux.

Contractuellement, le PCM va être réalisé en trois phases :

- Phase 1 : Un diagnostic de la situation actuelle en matière de mobilité.
- Phase 2 : La définition des enjeux et des objectifs à poursuivre en la matière.
- Phase 3 : Des propositions concrètes d'aménagements à mettre en place pour atteindre les objectifs définis.

A l'issue de ces 3 phases, l'étude sera soumise à enquête publique et devra recevoir l'aval du conseil communal.

Ce travail est réalisé en parfaite coordination et collaboration avec les acteurs communaux (administrations, pouvoirs politiques, forces vives telles que Atingo, Tous à pied, ProVélo, le Gracq, l'OTW, la SNCB, le SPW-MI, MobilESEM, groupes et associations locaux, etc.).

Un PCM est partiellement subventionné par la Région wallonne qui accompagne la commune et le bureau d'études agréé dans son élaboration.

Durant cette première phase, l'ensemble des thématiques en lien avec la mobilité (mobilité piétonne, vélo, automobile, etc.) est analysé à l'aide de pré-diagnostics ainsi que par les observations de terrain et l'analyse de données, essentiellement de comptages.

# 1 LE CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE.

## Positionnement de la commune de Dour par rapport aux autres pôles urbains.

La commune de Dour est située en province du Hainaut, dans l'arrondissement de Mons, et plus spécifiquement dans la région du Borinage.

Elle avoisine au nord les communes de Hensies, Boussu et Colfontaine, à l'est Frameries, et à l'ouest Quiévrain et Honnelles. Elle possède 420 m de frontière commune avec la France.

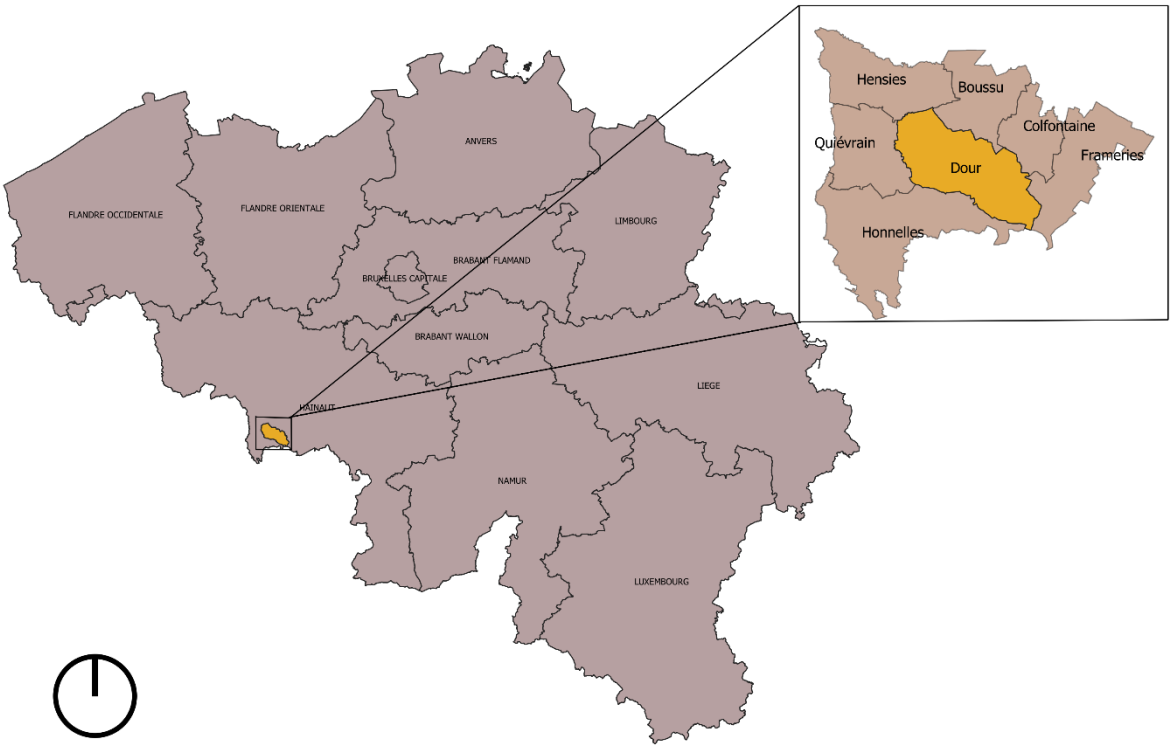



*Figure 1 : Positionnement géographique dans le contexte communal et supra communal*

## Morphologie du territoire communal.

### 1.1.1 Topologie et relief.

Le territoire communal de Dour possède un relief peu marqué, avec un dénivelé allant de 33 à 145 mètres d'altitude en pente douce du nord vers le sud. Seule la vallée de l'Elwasmes, traversant le bois au nord de Blaugies et les terrils (culminants à 155 m) viennent créer des animations plus fortes du relief.

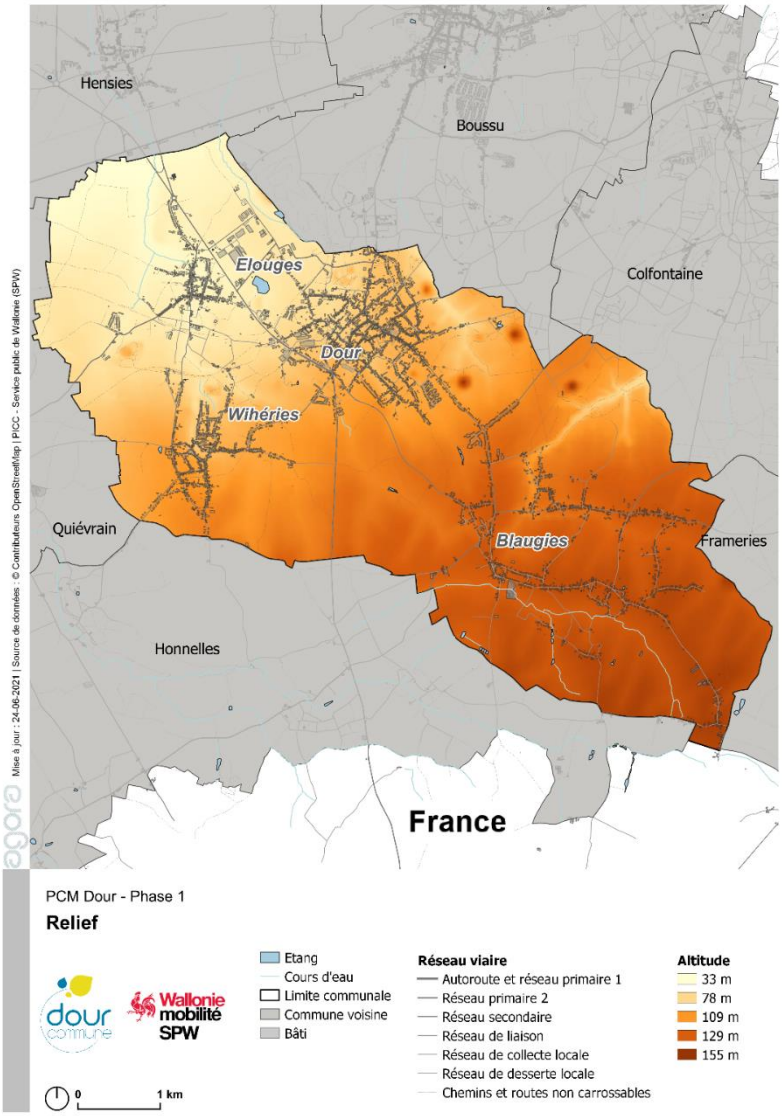



*Figure 2 : Relief du territoire communal*

L'entité paysagère des Hauts-Pays tire parti de ce relief cohérent qui marque la transition entre le bassin hydrographique de la Haine (et ainsi de l'Escaut) et de la Sambre (et ainsi de la Meuse).

Le relief est un élément important à prendre en considération dans le présent diagnostic, notamment pour le confort des modes actifs, même si l'important développement du vélo électrique ces dernières années tend à atténuer les contraintes liées aux dénivelés pour les aménagements cyclables.

### 1.1.2 Occupation du sol.

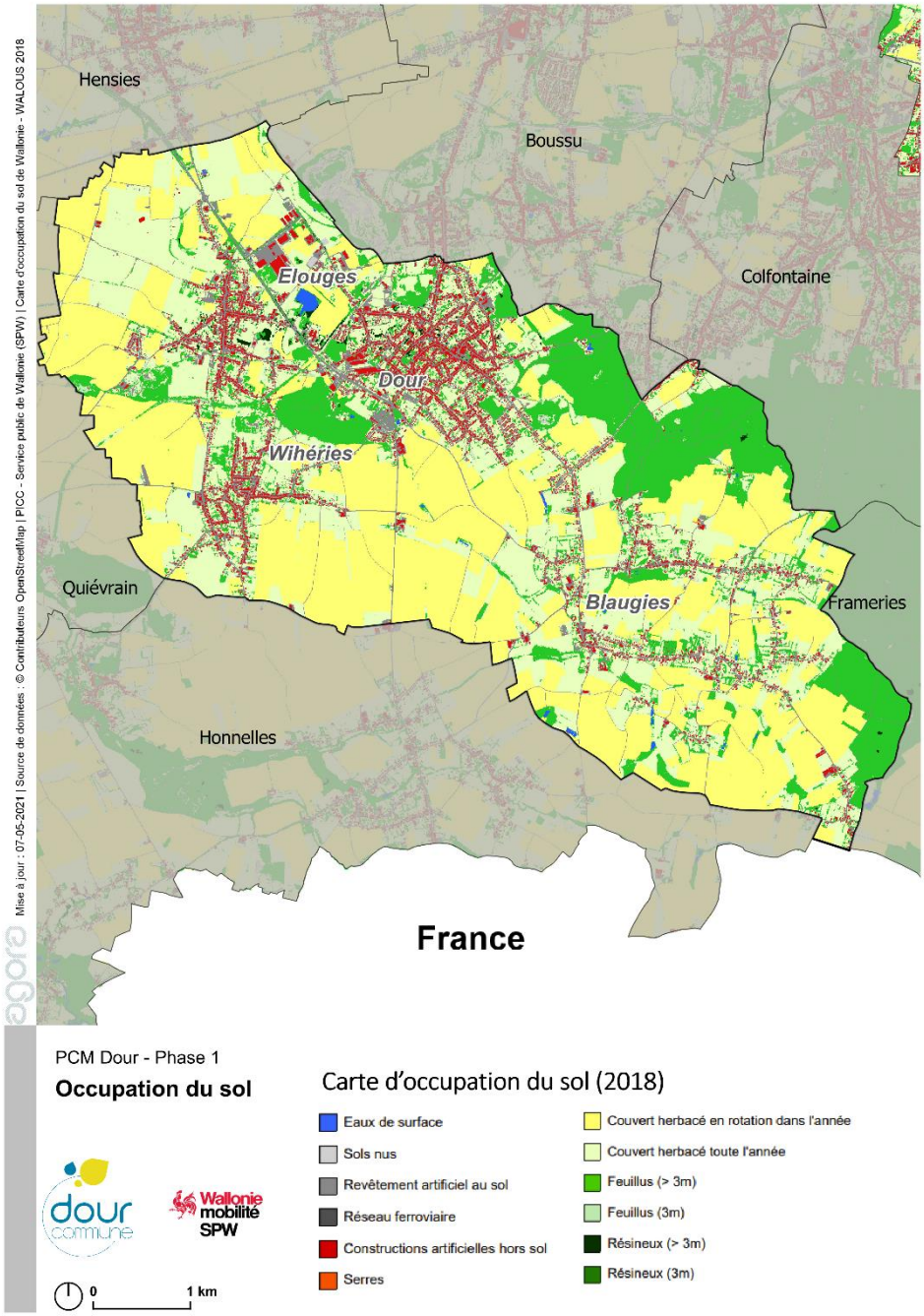



*Figure 3 : Carte d'occupation du sol de 2018 du territoire communal*

Le territoire de Dour est assez représentatif de celui du Hainaut au point de vue de l'occupation du sol, avec des surfaces herbacées en rotation dans l'année (champs) ou couverts toute l'année (prairie) qui représentent plus de la moitié du territoire, des surfaces forestières qui représentent près de 10% du territoire ainsi que des surfaces urbanisées qui représentent un peu plus de 15% du territoire.

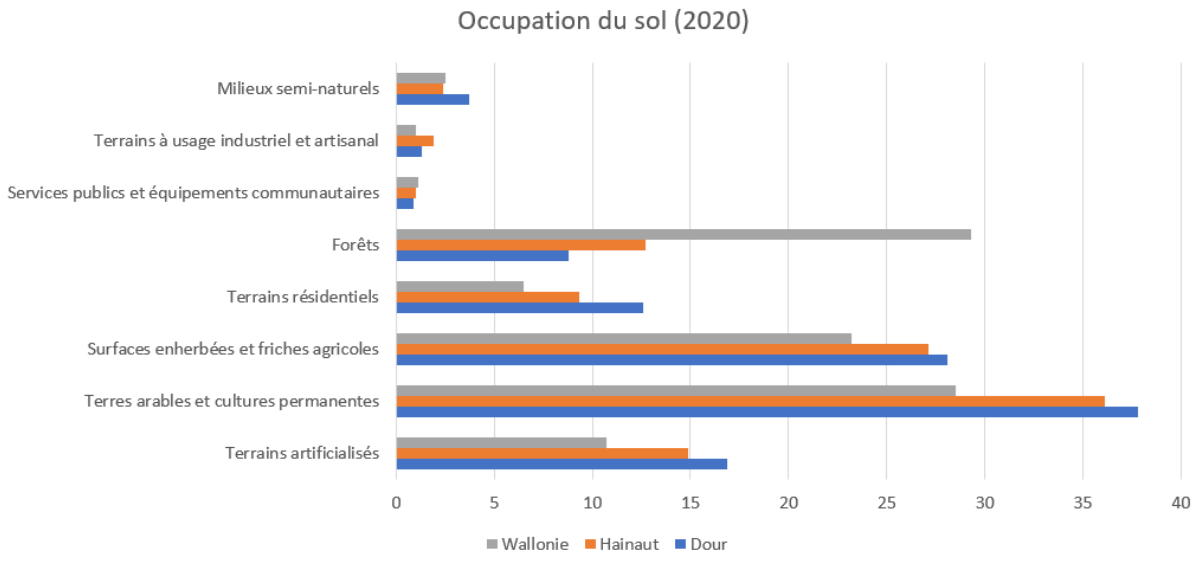



*Figure 4: Occupation du sol (2020) - Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS)*

Lorsqu'on compare la commune à la Province du Hainaut ou à la Région Wallonne, on remarque que sa part d'espaces artificialisés est supérieure à la moyenne provinciale, elle-même supérieure à la moyenne régionale. Cette importance est notamment expliquée par l'étendue des villages qui composent la commune. En dépit de la présence d'une partie de la forêt domaniale de Colfontaine, la forêt est faible sur le territoire ; en revanche, les surfaces agricoles, enherbées, arables ou cultures permanentes, ainsi que les milieux semi-naturels sont sensiblement supérieurs, ce qui est lié notamment à la présence du Parc naturels des Hauts-Pays sur la partie sud de la commune.

### 1.1.3 Morphologie et caractéristiques des zones bâties.

*Figure 5 : Morphologie et caractéristique des zones bâties dans la commune (Source : SWP - PICC)*

La commune de Dour comprend au sein de son territoire 3 villages en plus du centre-ville : Élouges, Wihéries, et Blaugies. Petit-Dour est un hameau de Dour à l'identité propre.

Les villages de Élouges et Wihéries, reliés par le hameau de Monceau, forment une importante conurbation de nord en sud. Ces deux villages sont séparés du centre-ville par le Bois de Cocars.

Au sud, le village de Blaugies se compose de plusieurs hameaux en plus de son centre :

- Offignies (marqué par le triangle rue du Tombois – route Verte – rue d'Offignies)
- Mouligneau (parcouru par la rue éponyme et la rue Cauderloo)
- Petit Dour (au long de la rue Ropaix)
- Hardet et Tireu Jeansart (au sud)

Les périphéries de la commune présentent encore deux zones d'habitat :

- Le hameau de Ruinsette, au sud (frontière française), qui s'étend également sur la commune de Erquennes.
- L'habitat linéaire de la rue de Colfontaine, au nord, qui prolonge l'extension résidentielle du village de Warquignies (Boussu).

Si ce n'est pour le village de Blaugies et les hameaux qui le composent, le bâti est généralement condensé et organisé autour d'une centralité ou d'un axe routier fort.

## Patrimoine – Biens classés et zone de protection

La commune de Dour possède un patrimoine conséquent issu essentiellement de son caractère rural et de son passé industriel.

Parmi les biens classés, on retrouve :

- La Maison du Peuple de Dour, à la place Emile Vandervelde,
- Le Temple protestant de Dour, à la rue Albert 1er ,
- La Maison du Peuple d'Élouges, à la rue du Stade,
- La Chapelle des Cocars d'Élouges, à la rue des Cocars,
- La Maison du Peuple de Wihéries, à la Place du Jeu de Balle,
- L'orgue de l'Eglise de Wihéries, daté de 1837,
- L'ancienne Maison Communale, l'Eglise Saint-Aubin et le Monument funéraire de Blaugies, situés tous 3 sur la Grand' Place du village,
- Le charbonnage de Sauwartan comprenant son châssis à molette (comme Monument) et ses terrils (comme Sites), en bordure de la forêt domaniale de Colfontaine.

La commune comprend également plusieurs arbres remarquables, parmi lesquels les tilleuls de la place Verte (Dour) ou ceux de la place du Joncquois à Blaugies.

D'autres traces historiques se retrouvent dans le paysage, notamment :

- Le belvédère, dont les transformations profondes à cette construction minière du milieu du XIXe siècle ont permis de le réhabiliter aujourd'hui en pôle récréatif, comprenant notamment la piscine municipale, des terrains de tennis, une cafétéria et un point de vue panoramique sur la commune.
- Le site des Câbleries, aujourd'hui reconvertis en pôle de logements, de commerces et de bureaux,
- L'ancienne gare située entre la piste d'athlétisme et le chemin de Thulin, au long du RAVeL qui composait la ligne de chemin de fer reliant autrefois Cuesmes à Quiévrain. Cette ligne était adressée spécifiquement aux charbonnages,
- Le site du terril de Ferrand, et l'ancien silo de chargement du charbon.

# 2 LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE : POPULATION, ACTIVITÉS ET ÉQUIPEMENTS

## La localisation de la population sur la commune de Dour

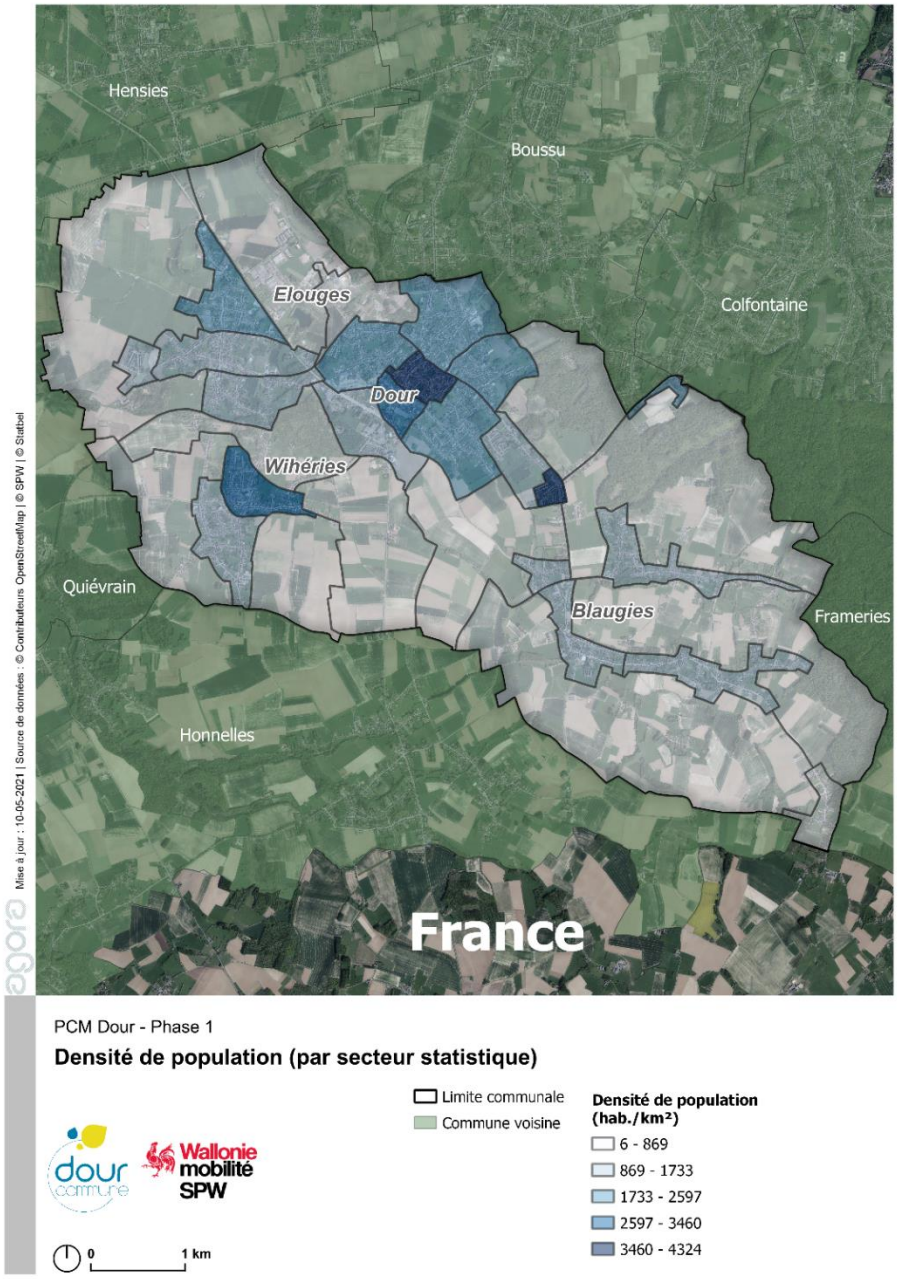



*Figure 6 : Densité de population par secteur statistique (Source : Statbel)*

Au 1er janvier 2021, la densité de population était de 491,6 habitants au km². Ces chiffres sont fortement supérieurs à la moyenne régionale (215,9 hab./km²) ainsi qu'à la moyenne hennuyères (353 hab./km²). Seules les communes au nord-est possèdent une moyenne de population plus importante : Frameries (833 hab./km²), Boussu (986 hab./km²), Colfontaine (1506 hab./km²) ou Quaregnon (1693 hab./km²).

La commune s'inscrit donc comme une transition entre la vaste conurbation urbaine du borinage vers laquelle tend le centre-ville de Dour, et les zones rurales vers Quiévrain et le parc des Hauts-Pays.

Hormis pour la Cité des Chevaliers (rue Moranfayt), les densités de population les plus importantes se retrouvent aux centres de Dour, de Élouges et de Wihéries. Blaugies conserve des chiffres de densité à caractère rural.

## Les caractéristiques socio-économiques de la population

### 2.1.1 L'évolution du nombre d'habitants

La commune de Dour comptait 16 528 habitants au 1er janvier 2021. En regard des chiffres depuis le dernier PCM, la population accuse une perte de 2.26% d'habitant, là où la province de Hainaut fait l'objet d'une hausse démographique de 3,40%. L'évolution du nombre d'habitants à Dour a cependant été variable, témoignant notamment d'une hausse entre 2009 et 2013.

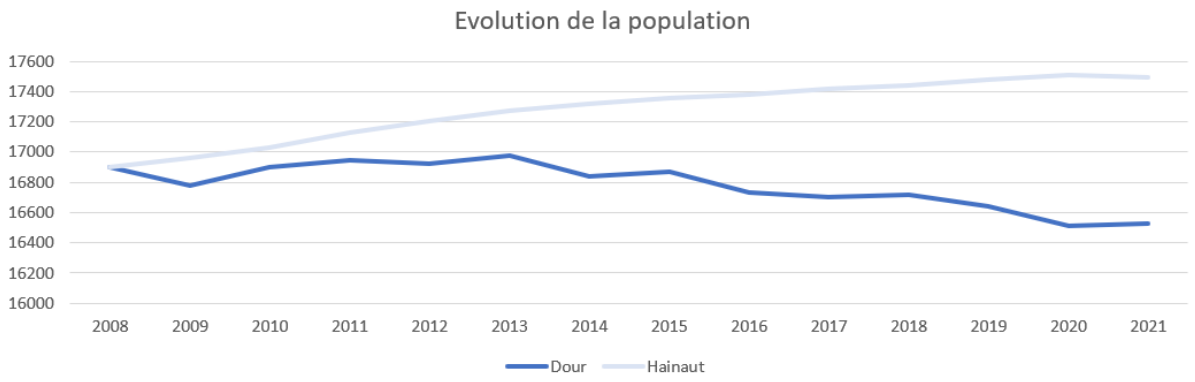



*Figure 7 : Évolution de la population de Dour, en regard de la courbe d'évolution pour la province de Hainaut, entre le 1er janvier 2008 et le 1er janvier 2021 (Source : IWEPS)*

Pour ce qui est des perspectives démographiques attendues dans les prochaines années, le Bureau fédéral du Plan estime qu'en 2035, la population de Dour aura diminué de 5% par rapport à 2020. Par comparaison à la moyenne wallonne (+3%) et au Hainaut (+2%), la projection d'évolution prévoit une diminution progressive pour les communes essentiellement situées au sud de la province de Namur, à l'est de la province de Liège, ainsi qu'à l'ouest du Hainaut où se trouve Dour.

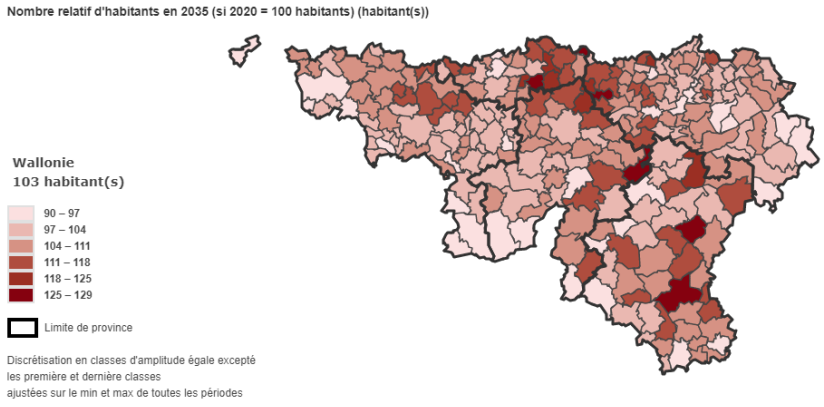
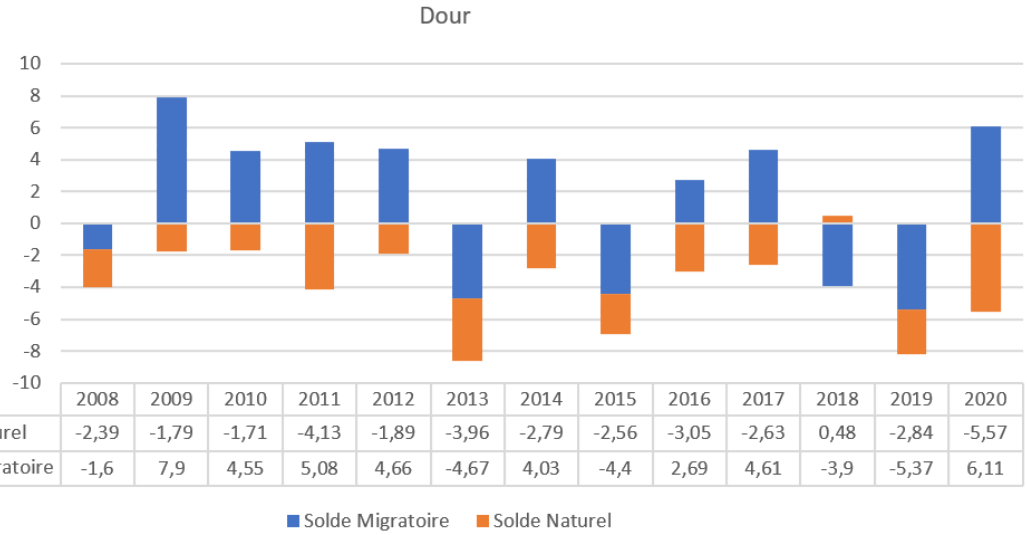


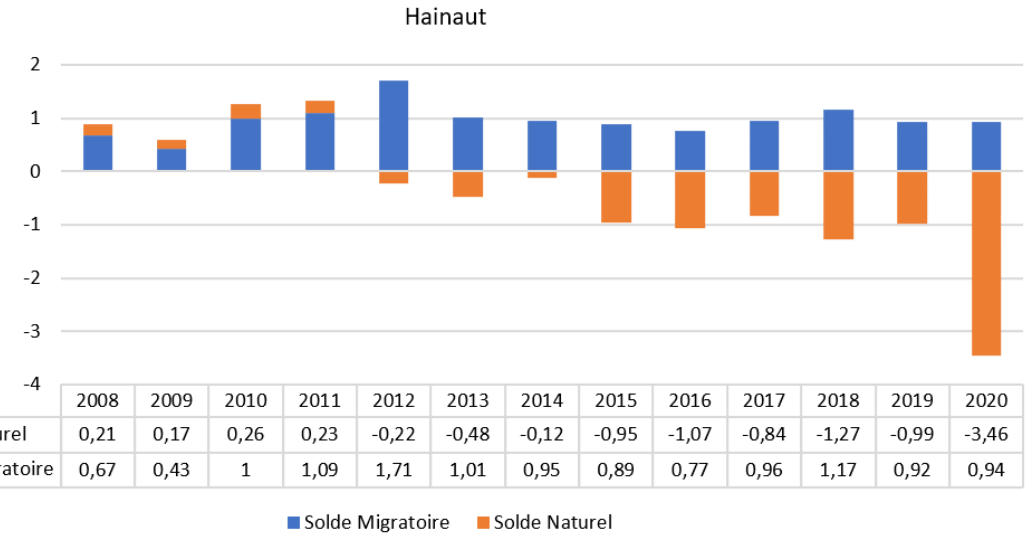

*Figure 8 : Perspective démographique en Région wallonne (Source : IWEPS)*

### 2.1.2 Le solde migratoire et le solde naturel




| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Solde Naturel | -2,39 | -1,79 | -1,71 | -4,13 | -1,89 | -3,96 | -2,79 | -2,56 | -3,05 | -2,63 | 0,48 | -2,84 | -5,57 |
| Solde Migratoire | -1,6 | 7,9 | 4,55 | 5,08 | 4,66 | -4,67 | 4,03 | -4,4 | 2,69 | 4,61 | -3,9 | -5,37 | 6,11 |

*Figure 9 : Évolution du solde migratoire et solde naturel à Dour (Source(s) : IWEPS)*




| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Solde Naturel | 0,21 | 0,17 | 0,26 | 0,23 | -0,22 | -0,48 | -0,12 | -0,95 | -1,07 | -0,84 | -1,27 | -0,99 | -3,46 |
| Solde Migratoire | 0,67 | 0,43 | 1 | 1,09 | 1,71 | 1,01 | 0,95 | 0,89 | 0,77 | 0,96 | 1,17 | 0,92 | 0,94 |

*Figure 10 : Évolution du solde migratoire et solde naturel en Hainaut (Source(s) : IWEPS)*

*Le solde naturel est la différence entre les naissances et les décès rapportée à la population totale moyenne de l'année (somme, divisée par 2, de la population au 1er janvier et de celle au 31 décembre de l'année).*

*Le solde migratoire est la différence entre la population du 1er janvier et celle du 31 décembre moins le solde naturel rapportée à la population totale moyenne de l'année.*

Le solde naturel de la commune de Dour est généralement négatif, tandis que le solde migratoire est variable. La moyenne depuis 2008 sur Dour est de +1,51 % pour le solde migratoire et de -2,68% pour le solde naturel. Comparé aux chiffres du Hainaut, +0,96% pour le solde migratoire et -0,65% pour le solde naturel, on constate donc une certaine attractivité de la commune pour l'extérieur qui ne suffit toutefois pas à combler la perte annuelle de

population liée au solde naturel. La démographie décroit donc lentement, tandis qu'elle augmente en Hainaut.

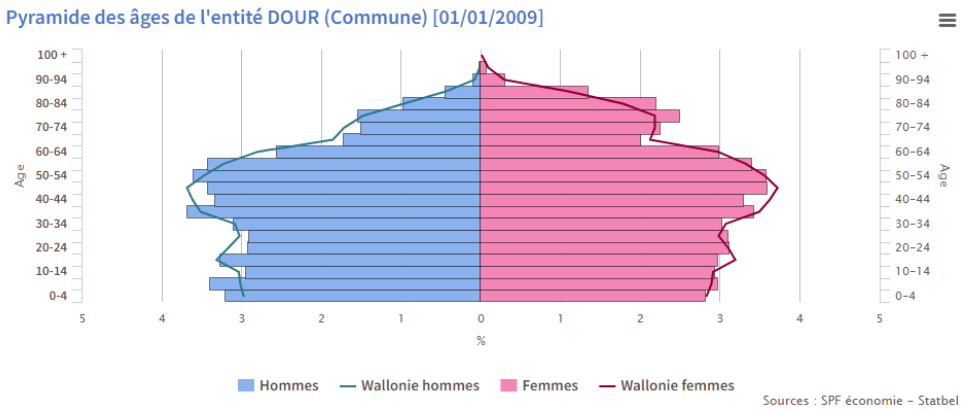
### 2.1.3 L'âge des populations

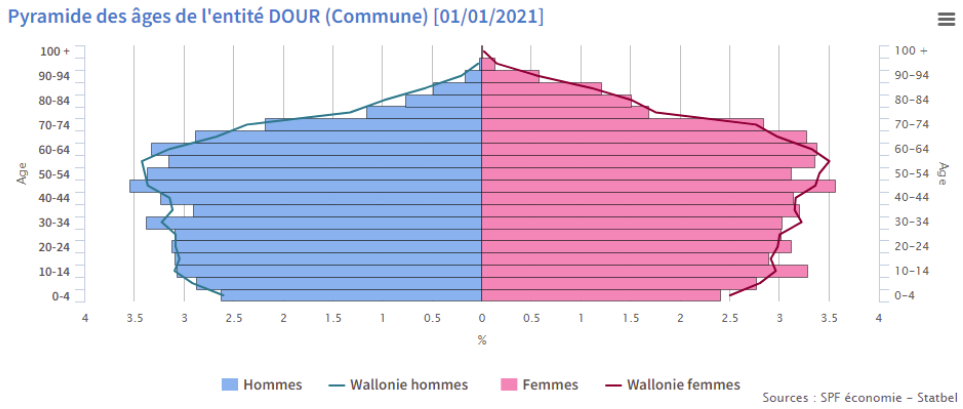
L'âge moyen de la population de Dour est de 41,5 ans, ce qui correspond à la moyenne provinciale : 41,7 ans.

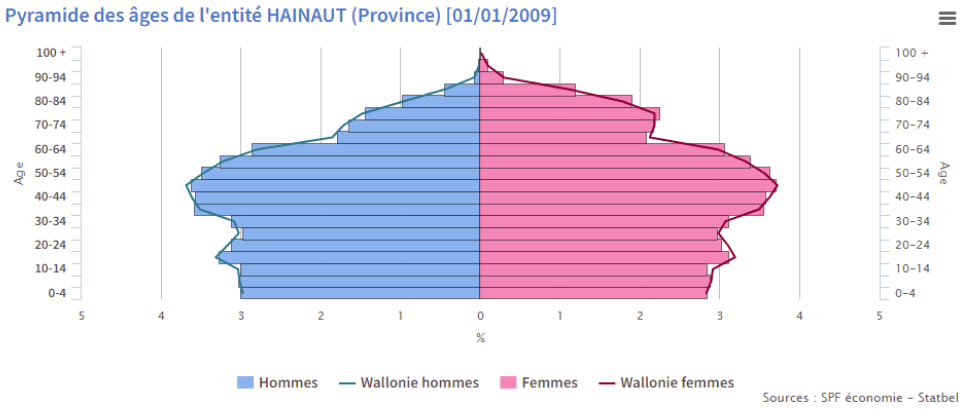
La part des moins de 20 ans tend à diminuer dans la commune, de 24,52% en 2009 à 23,03% au 1er janvier 2021 (baisse de 1,49%), mais reste supérieure par rapport à la province de Hainaut qui est passée de 23,99% à 22,95% (baisse de 1,04%).

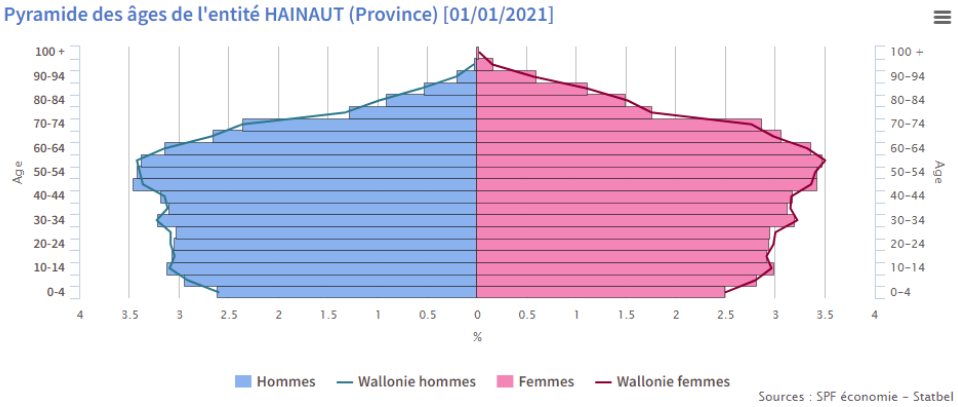
La part des plus de 60 ans est passée de 22,55% en 2009 à 25,61% en 2021 (augmentation de 3,06%), avec une augmentation constante. En Hainaut, elle était de 25,53% au 1er janvier 2021, avec une augmentation de 3,2% depuis 2009.

Les pyramides des âges de 2009 et 2021 pour la commune et la province peuvent également être mises en regard :






Il s'illustre qu'en dépit d'un pourcentage moins important des moins de 10 ans, la représentativité des adolescents et jeunes adultes est plus importante que la moyenne provinciale. Les jeunes parents sont ainsi potentiellement plus nombreux. Les 35-45 ans et 50-60 ans sont moins nombreux, pour ensuite constater une surreprésentation de la population de plus de 60 ans.

La population de Dour est donc vieillissante, bien que la part des 10-35 ans soit plus importante que la moyenne provinciale.

### 2.1.4 Les différents types de ménages

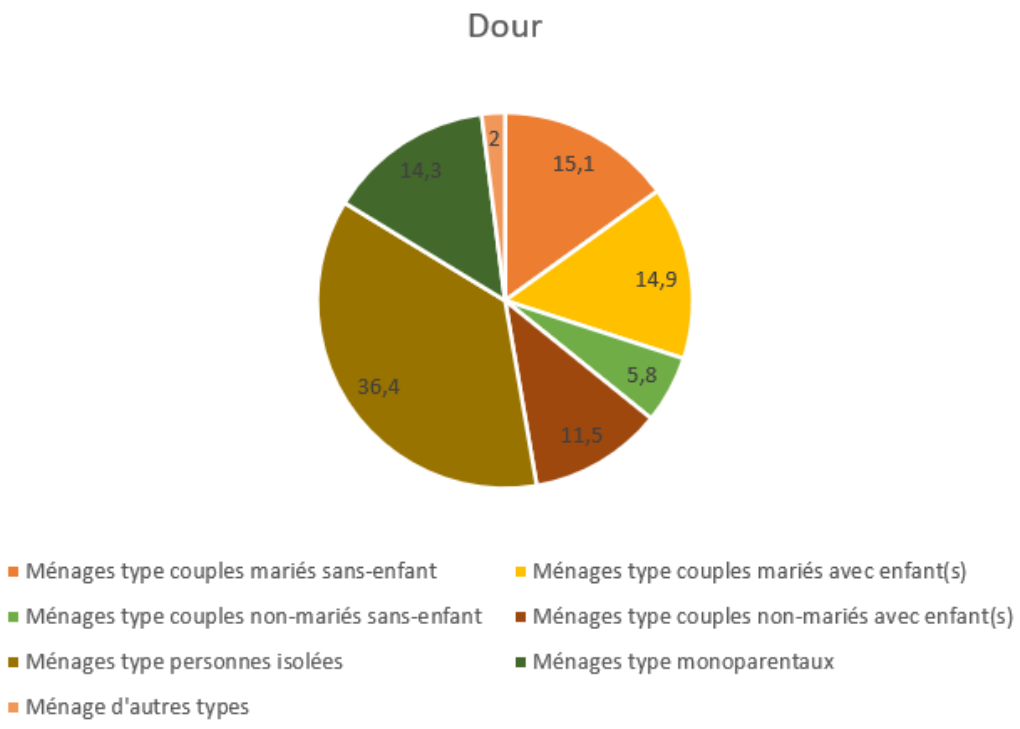



*Figure 11 : Total des ménages privés à Dour en 2021 (Source(s) : IWEPS)*

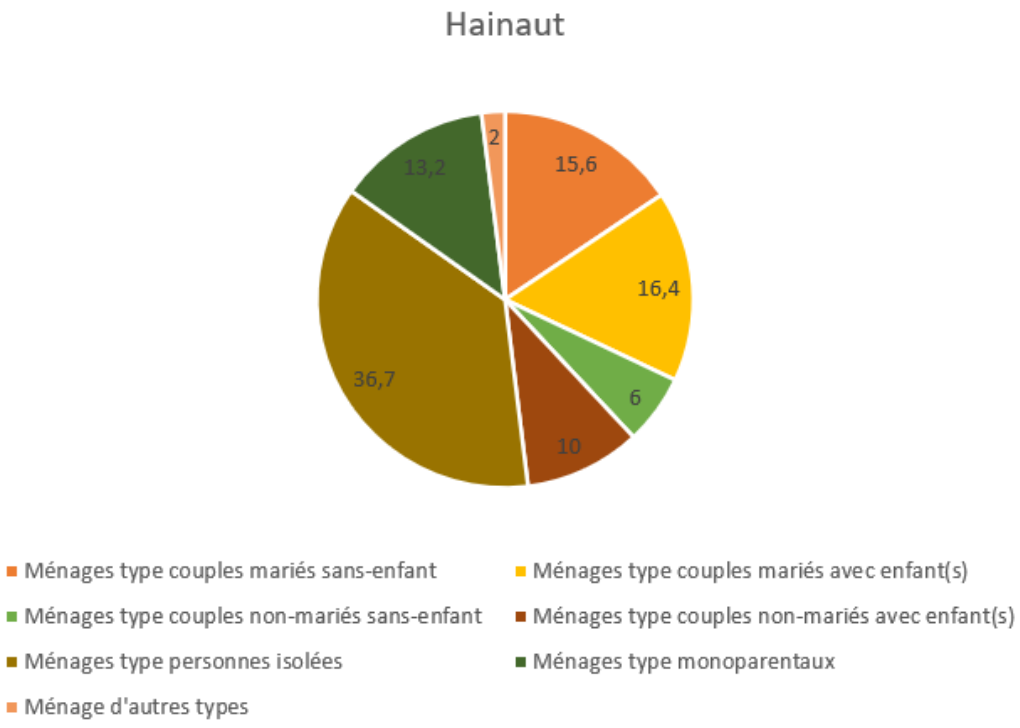



*Figure 12 : Total des ménages privés en Hainaut en 2021. (Source(s) : IWEPS)*

La commune de Dour présente une distribution des ménages relativement proche de celle de la province de Hainaut. Le nombre de ménages monoparentaux et de couples non-mariés avec enfants est sensiblement plus élevé, tandis que les couples mariés sont moins nombreux. Cette approche plus moderne de la composition du ménage est toutefois sensible.

On constate donc que 40,7% des ménages de Dour fonctionne avec des enfants, contre 39,6% pour le Hainaut. Ce chiffre sensiblement plus élevé fait écho à la part plus importante de moins de 20 ans dans la composition de la population.

La taille moyenne des ménages privés est de 2,23 personnes par ménage pour Dour et 2,24 pour le Hainaut. La commune a donc également un profil relativement représentatif de celui de la province. Au 1er janvier 2021, Dour comptait 7.299 ménages privés. Les perspectives de l'IWEPS tablent sur une augmentation de 4% du nombre de ménage, contre 6% pour la province et 8% pour la Wallonie.

### 2.1.5 Le revenu de la population

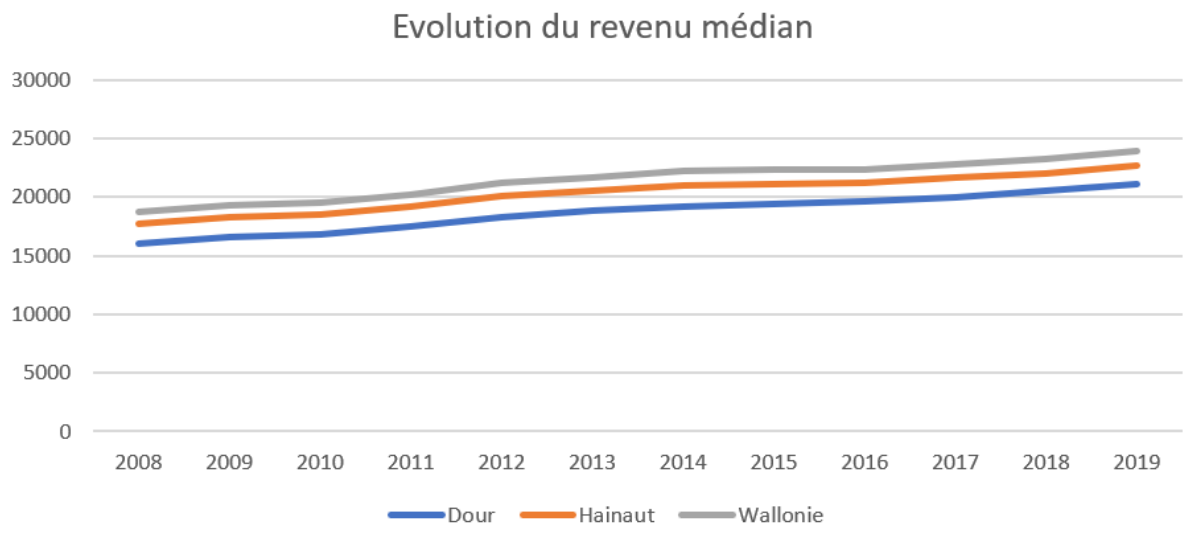



*Figure 13 : Evolution du revenu médian par déclaration à Dour ( Données : SPF économie – Statbel)*

La commune de Dour est passée d'un revenu médian par déclaration de 16.072€ en 2008 à 21.067€ en 2019, soit une augmentation de 4.995€ sur 11 ans. La province de Hainaut est passée de 17.749€ à 22.667€ et la Région wallonne de 18.764€ à 23.942€, soit une augmentation respective de 4.918€ et 5.178€. Les revenus pour Dour sont donc inférieurs aux moyennes provinciales et régionales. Dour est ainsi à la 16e place des communes de Wallonie où la déclaration du revenu médian est le plus bas. L'observation de l'évolution sur 11 ans permet toutefois de remarquer qu'elle a progressé plus fortement que celle de la moyenne provinciale.

## Les déplacements

### 2.1.6 Les pôles générateurs de déplacements

La localisation des pôles générateurs de déplacements est une étape préalable et essentielle à la mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements. Cette analyse donne un premier aperçu des zones les plus dynamiques de la commune.

Dans la commune de Dour, les pôles générateurs de déplacements ont été localisés dans le centre-ville, ainsi que sur la conurbation des villages de Élouges et Wihéries.

Dans le centre-ville, les principaux pôles générateurs de déplacements sont :

- La Grand' Place et la rue Grande (administration communale, église, commerces et services),
- Le centre culturel,
- Les bâtiments scolaires,
- Les maisons de quartier,
- L'EPN,
- Le Belvédère,
- Plusieurs bâtiments de culture, de sport et de loisirs dont la bibliothèque communale et centre sportif,
- Les commerces, services et le centre commercial,
- Les terrains de sport à la Machine à Feu,
- L'office du tourisme.

Dans les villages, les pôles générateurs de déplacements sont essentiellement les écoles, les églises (et l'espace public qui leur est associé), et les commerces/services de proximité. On peut citer en complément :

- Le Volley-Ball Club (Élouges)
- Le centre de tir (Élouges)
- La maison de retraite Bon Accueil (Élouges)
- La garderie les Mini-Mômes (Wihéries)
- Le Bois de Colfontaine (Blaugies)
- La maison de retraite Bienvenue (Blaugies)

Enfin, il y a les arrêts de transport en commun, qui seront évoqués dans le chapitre consacré.

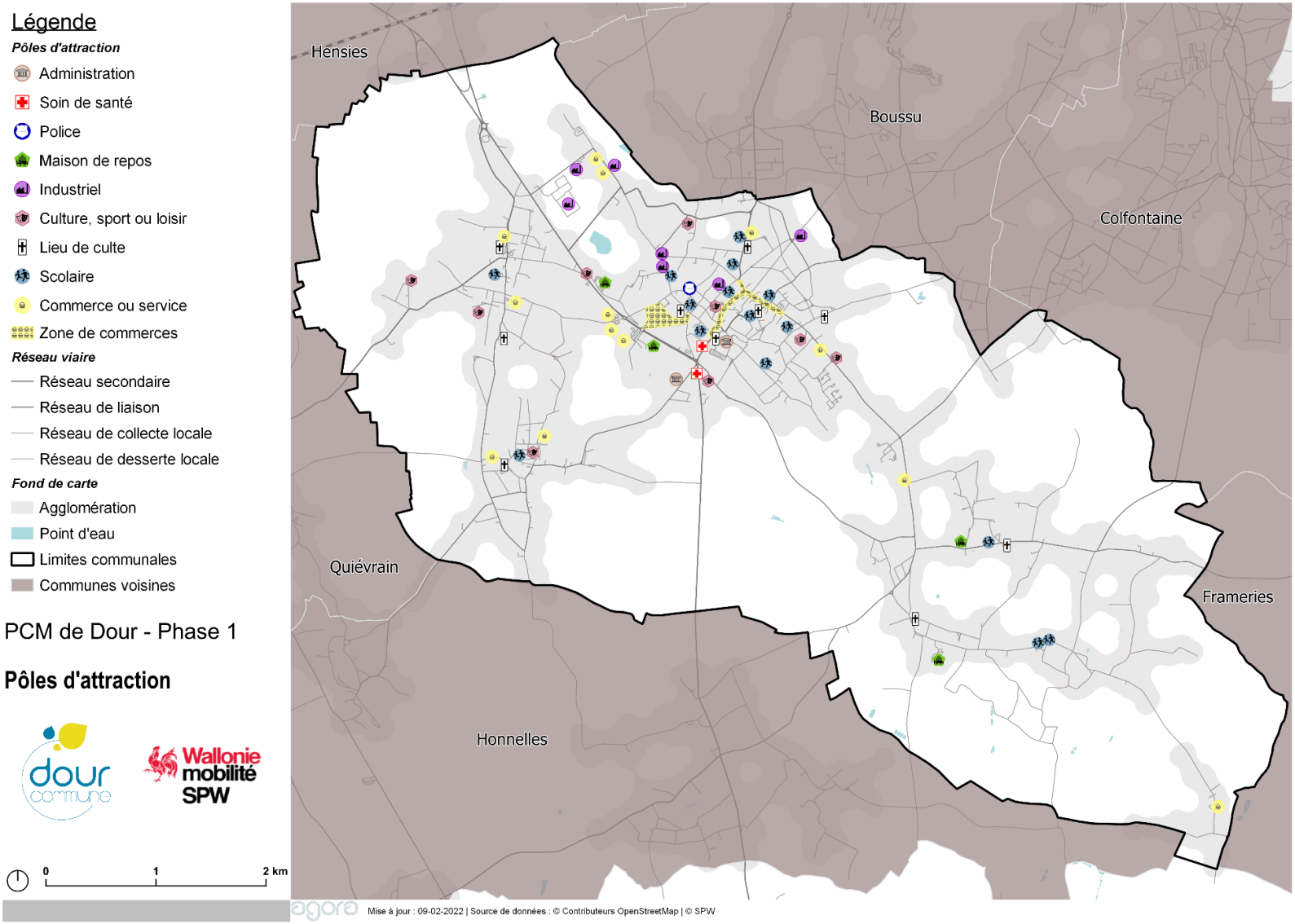



*Figure 14 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans la commune*

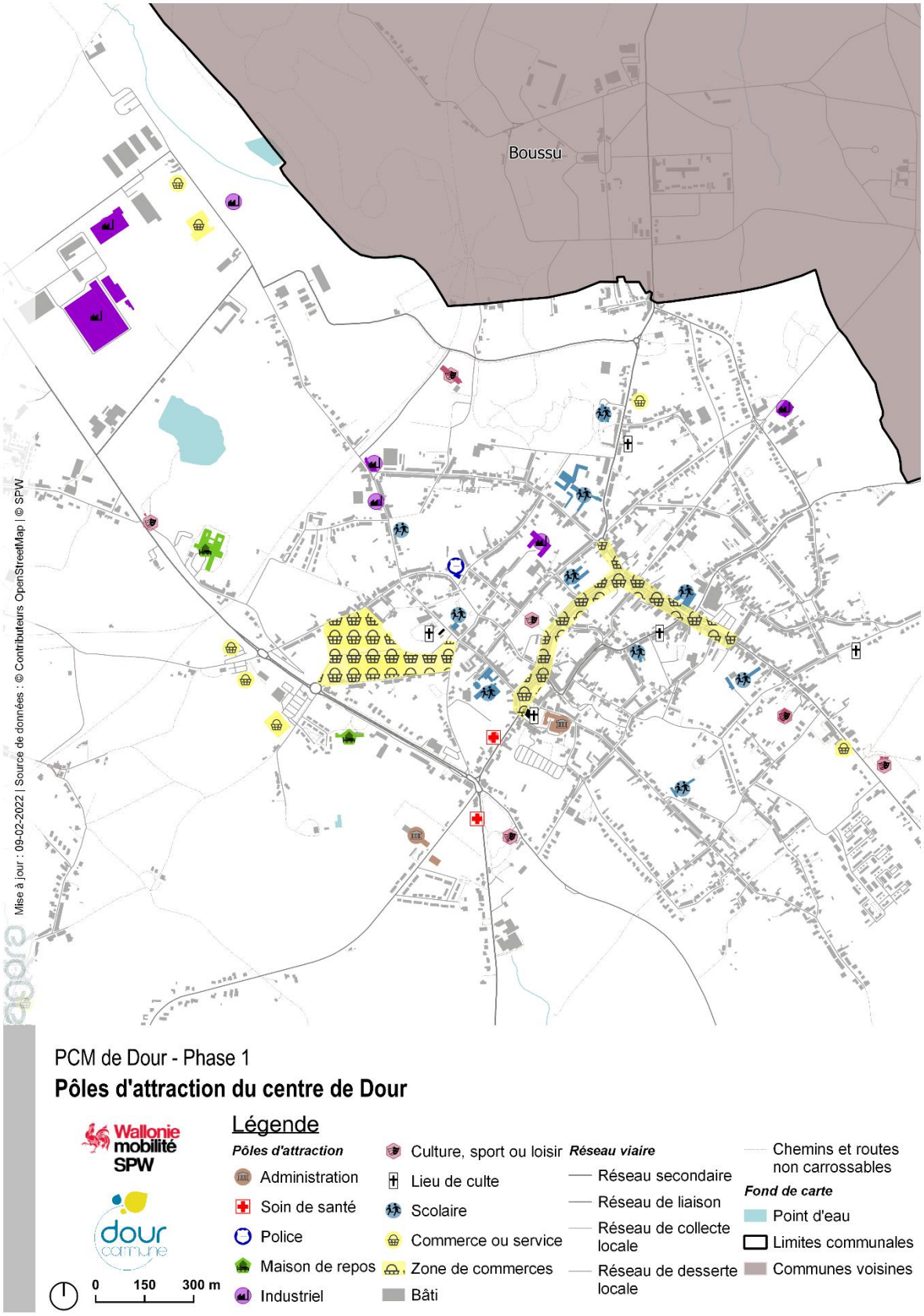



*Figure 15 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans le centre-ville*

### 2.1.7 Le déplacement domicile-travail (mobilité entrante, sortante et interne) et sa part modale.

Les informations concernant les déplacements domicile-travail sont un bon indicateur des interactions en matière de mobilité et donnent un aperçu des relations socio-économiques entre la commune étudiée et le reste de la Belgique. Dans ce contexte, trois catégories de déplacements domicile-travail sont établies :

- Mobilité sortante, qui correspond aux déplacements des résidents vers l'extérieur de la commune ;
- Mobilité entrante, qui correspond aux déplacements des personnes travaillant dans la commune mais venant de l'extérieur de la commune ;
- Mobilité interne, qui correspond à tous les déplacements domicile-travail internes à la commune (travailleurs résidant dans la commune).

#### 2.1.7.1 La mobilité sortante.

La figure ci-dessous présente les déplacements domicile-travail effectués depuis la commune de Dour vers les autres communes de Belgique. Par souci de visibilité, seules les 10 premières communes réceptrices de travailleurs en provenance de Dour sont représentées dans le graphique.

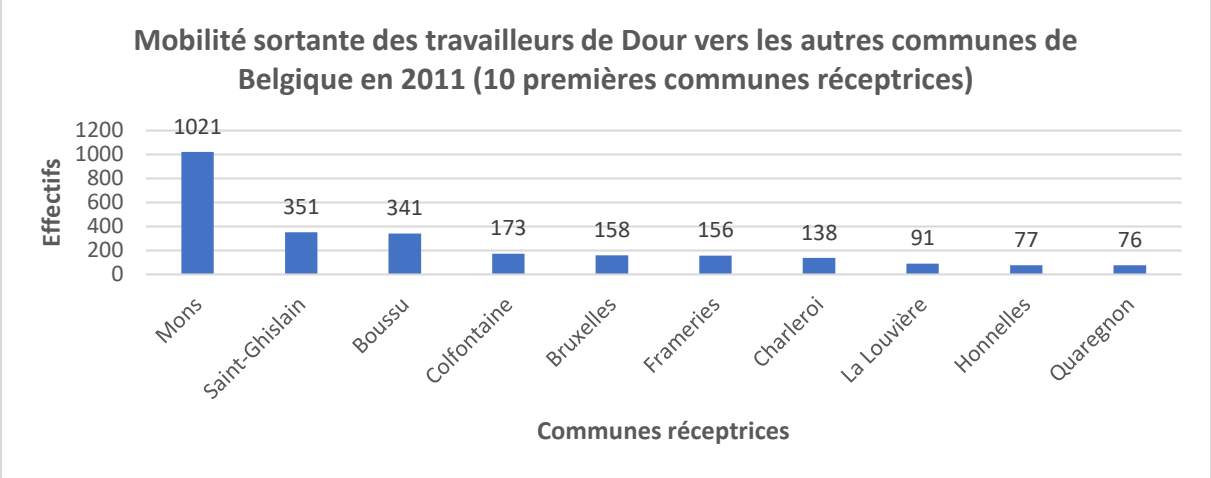



*Figure 16: Les 10 premières communes réceptrices de travailleurs en provenance de Dour en 2011 – source Census 2011*

Il ressort de ce tableau que les travailleurs de Dour se déplacent principalement à l'intérieur de la province du Hainaut. En effet, 9 des 10 premières communes réceptrices des travailleurs sont des communes de la province du Hainaut. La commune de Mons vient en tête avec 1.021 travailleurs, soit 18,21% des 5.606 travailleurs enregistrés en 2011. La commune de Bruxelles, dans la Région de Bruxelles-Capitale, est la seule extérieure à la province.

Les cartes de la mobilité sortante ci-dessous offrent une vue d'ensemble de l'effectif des travailleurs en provenance de Dour. Une fois de plus, les valeurs les plus élevées se

concentrent dans la province du Hainaut, avec une exception pour les communes de Bruxelles et de la ville de Namur. Les autres communes enregistrent moins de 20 travailleurs en provenance de Dour.

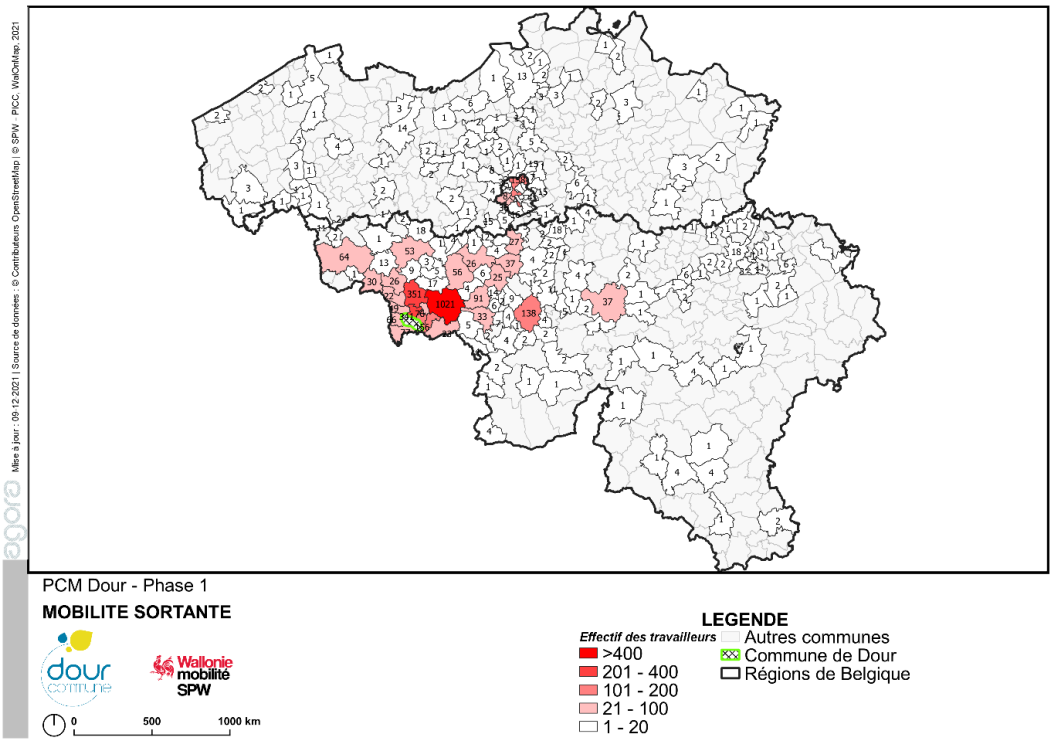



*Figure 17: Mobilité sortante à Dour en 2011*

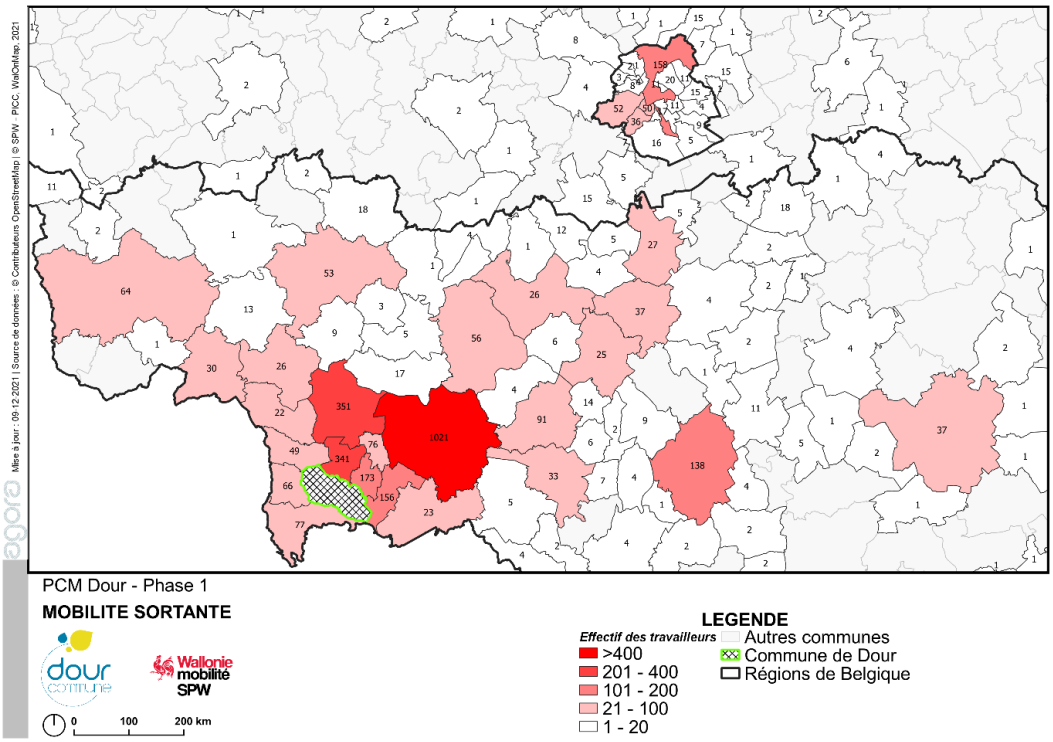



*Figure 18: Mobilité sortante à Dour en 2011, zoom sur quelques communes*

### 2.1.7.2 La mobilité entrante.

La mobilité entrante à Dour en 2011 et classée par communes est reprise dans la figure ci-dessous. Une fois de plus, seules les 10 premières communes émettrices de travailleurs vers Dour sont représentées.

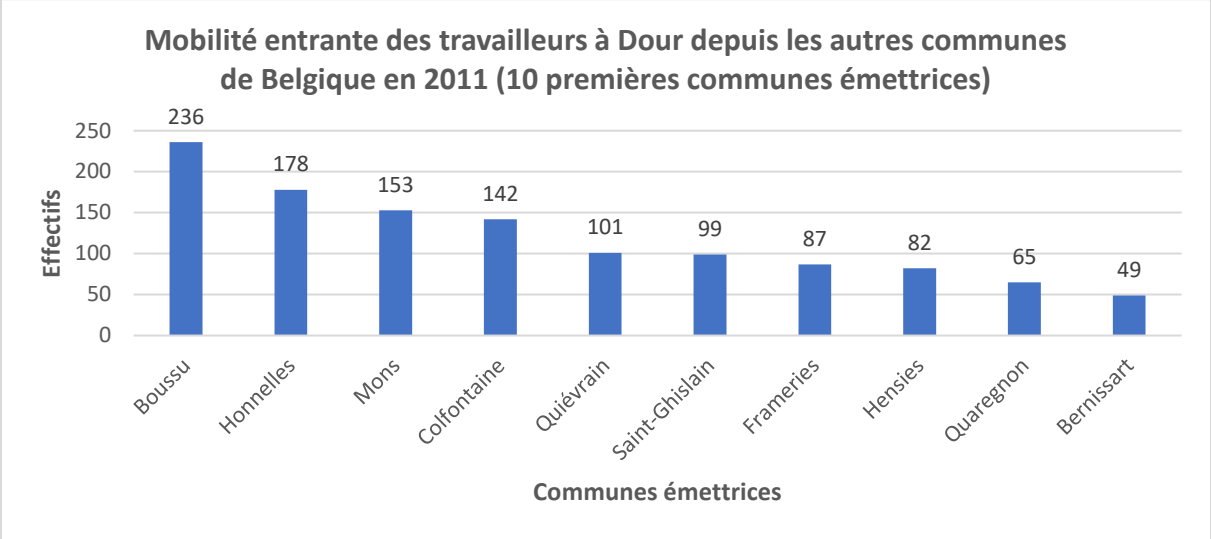



*Figure 19: Les 10 premières communes émettrices de travailleurs vers Dour en 2011 – source Census 2011*

Il ressort de ce tableau que les travailleurs arrivant à Dour proviennent principalement de la province du Hainaut. En effet, toutes les 10 premières communes émettrices des travailleurs pour Dour sont des communes de la province du Hainaut. La commune de Boussu est la première avec 236 travailleurs vers Dour en 2011. Soit, 7,70% des 3061 travailleurs enregistrés en 2011.

Les cartes de la mobilité entrante ci-dessous permettent de mieux visualiser cette réalité. Les valeurs les plus élevées se retrouvent uniquement dans la province du Hainaut. Toutes les communes externes à la province du Hainaut ont moins de 20 travailleurs qui se déplacent pour Dour.

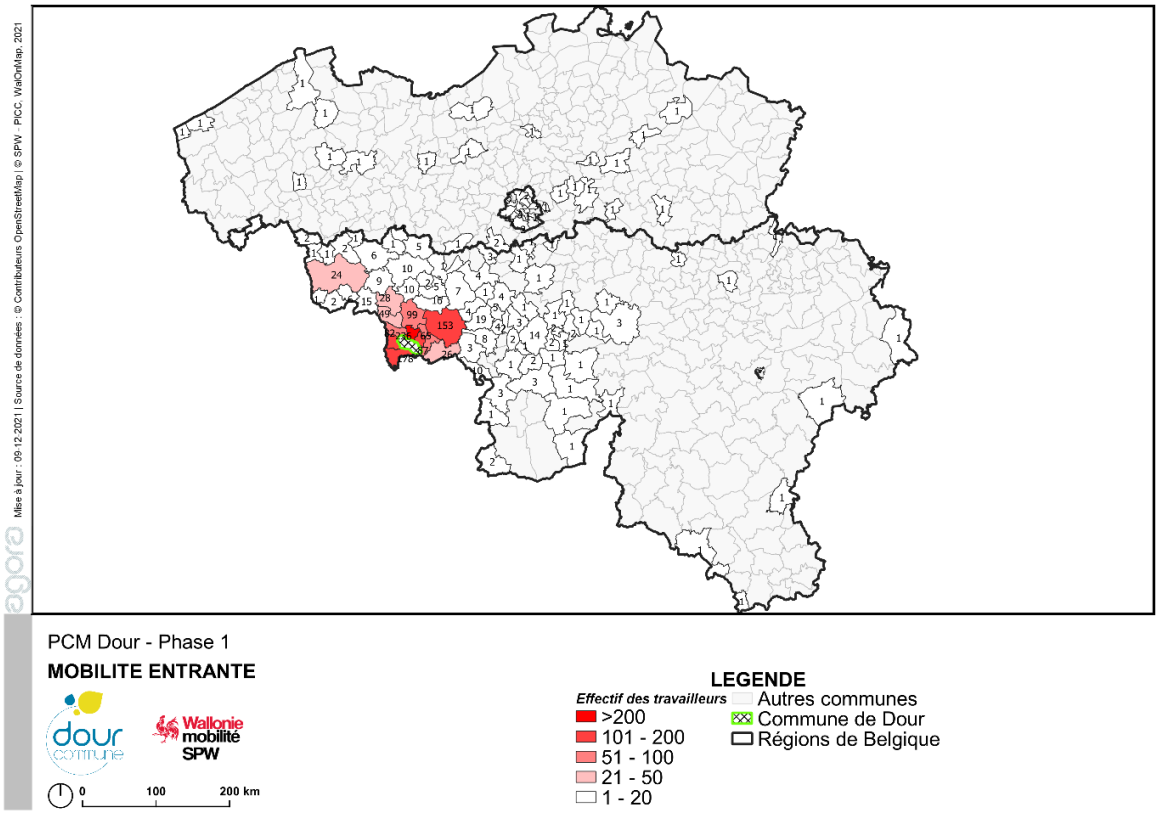



*Figure 20: Mobilité entrante à Dour en 2011*

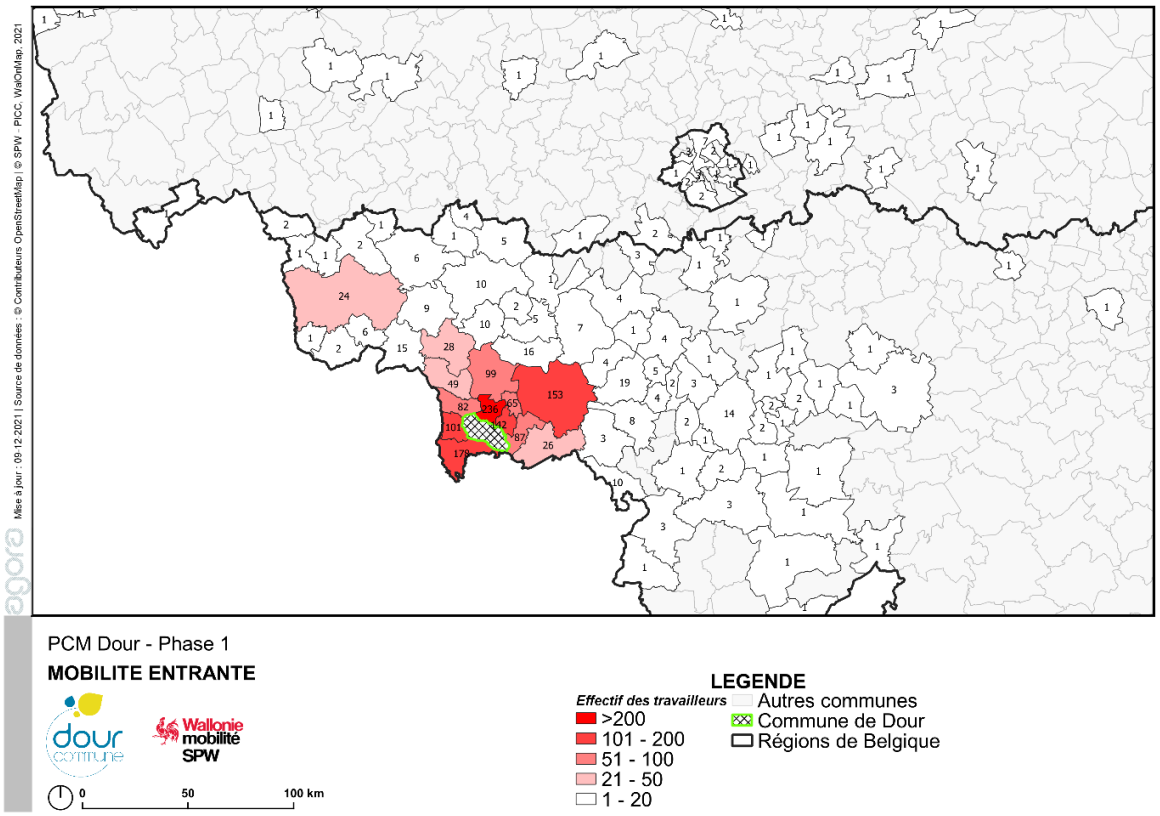



*Figure 21: Mobilité entrante à Dour en 2011, zoom sur quelques communes*

### 2.1.7.3 La mobilité interne

La mobilité interne correspond aux déplacements domicile-travail effectués entre les différents secteurs statistiques de la commune de Dour. Par souci de visibilité une fois de plus, seules les 5 premiers secteurs statistiques émetteurs et récepteurs de mobilité sont repris ci-dessous.

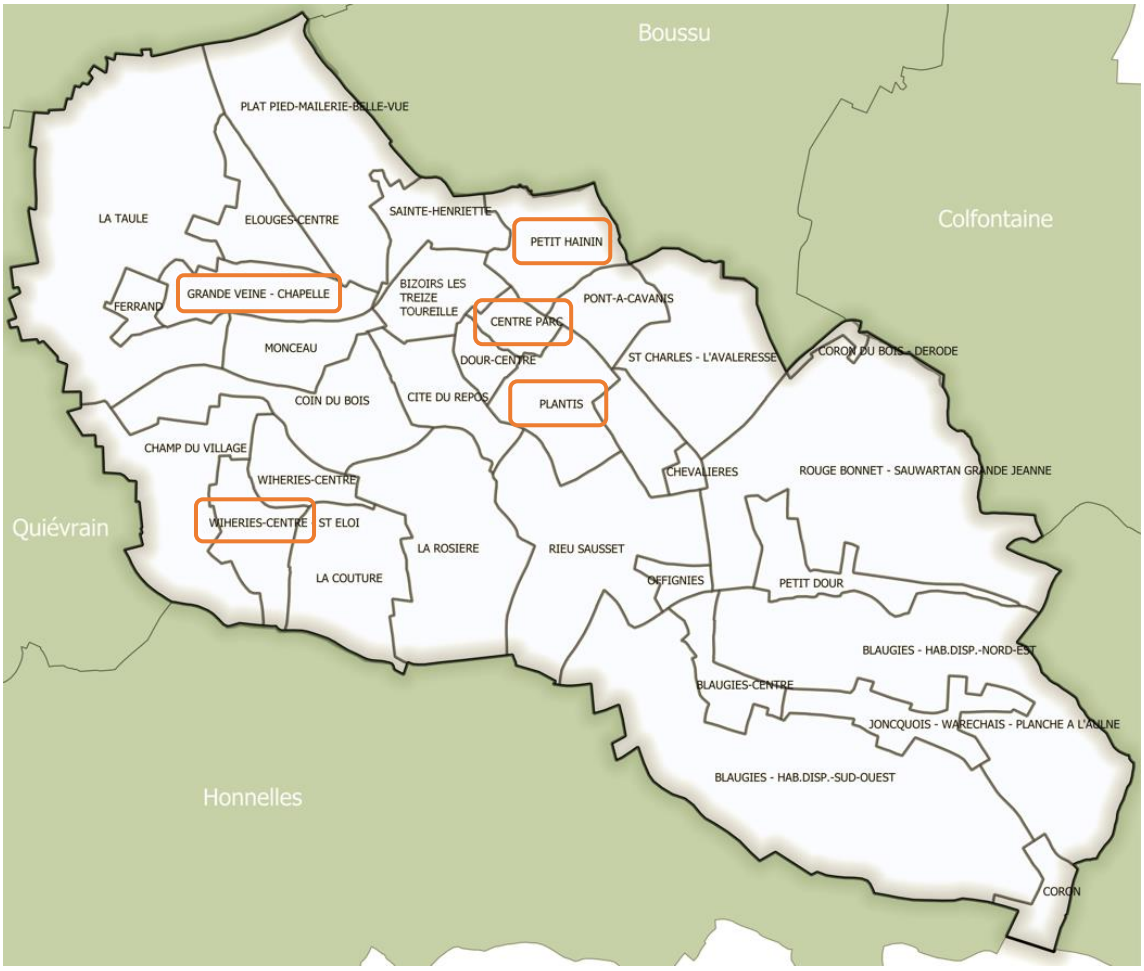



*Figure 22 : carte reprenant la dénomination des secteurs statistiques de la Commune*

Le secteur statistique Dour-Centre est celui qui reçoit le plus de travailleurs, suivi de Centre Parc. Concernant les départs des travailleurs, le secteur statistique Petit Hainin occupe la première place, suivi de Grande Veine-Chapelle.

*Tableau 1: Les 5 premiers secteurs statistiques émetteurs et récepteurs de travailleurs à Dour en 2011*

| Secteurs statistiques | DOUR-CENTRE | CENTRE PARC | PETIT HAININ | GRANDE VEINE - CHAPELLE | PONT-A-CAVANIS | Total général |
|---|---|---|---|---|---|---|
| PETIT HAININ | 14 | 15 | 45 | 5 | 8 | 87 |
| GRANDE VEINE - CHAPELLE | 20 | 7 | 2 | 45 | 4 | 78 |
| CENTRE PARC | 13 | 48 | 8 | 1 | 7 | 77 |
| PLANTIS | 25 | 9 | 11 | 11 | 11 | 67 |
| WIHERIES-CENTRE | 22 | 5 | 7 | 9 | 7 | 50 |
| Total général | 94 | 84 | 73 | 71 | 37 | 359 |

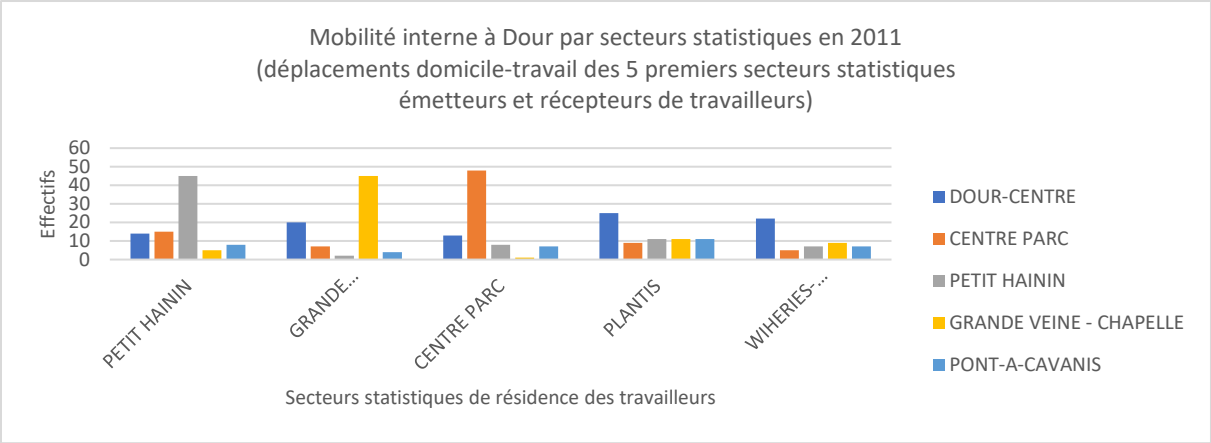



*Figure 23: Les 5 premiers secteurs statistiques émetteurs et récepteurs de travailleurs à Dour en 2011*

On retiendra que 359 dourois travaillent dans la commune.

### 2.1.8 La part modale du déplacement domicile-travail.

Une fois analysés les principaux flux de mobilité pour les trajets domicile-travail (tous trajets confondus), il est également intéressant de savoir avec quels modes de transports sont utilisés. A Dour, en 2014, l'enquête déplacement domicile-travail menée auprès de 741 travailleurs présente la répartition modale illustrée par le graphique suivant. Elle est largement dominée par le transport routier en voiture privée. Les transports en commun sont quasi absents, et la marche et le vélo représentent un peu plus de 3%.

Les chiffres pour la Région wallonne font état de 82% d'usage de la voiture individuelle, près de 10% d'usage des transports en commun (routier et ferroviaire) et près de 5% de part modale pour les piétons et cyclistes.

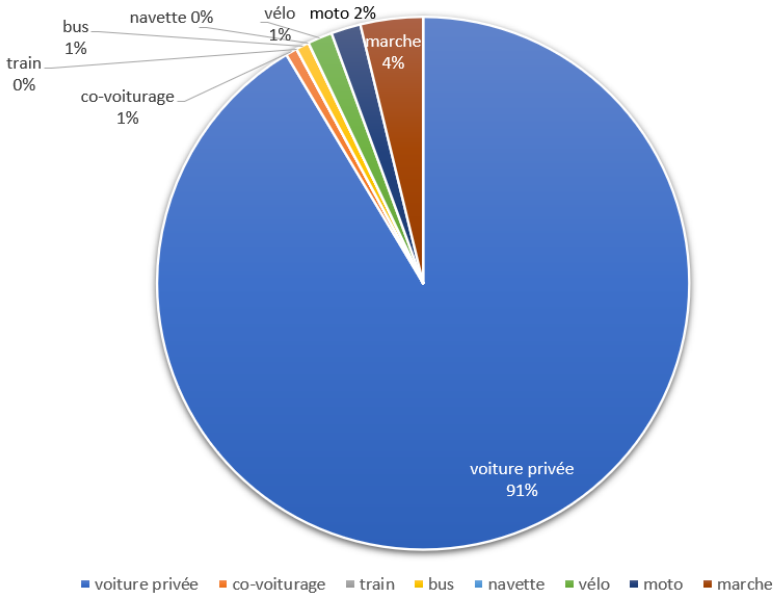



*Figure 24 : Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants de Dour (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2014 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail)))*

### 2.1.9 Le taux de motorisation

La répartition modale actuelle montre que les déplacements en voiture pour se rendre au travail était largement prédominante en 2014. L'utilisation d'alternative à la voiture était donc extrêmement limitée.

En regard des chiffres fournis par l'IWEPS, le taux de motorisation est en évolution. En 2014, on comptait à Dour 7.488 véhicules privés pour 16.840 habitants, soit 2,25 habitants/véhicules. En 2021, ce chiffre baisse considérant désormais 2,09 habitants/véhicule, le parc automobile privé ayant augmenté plus fortement que la population.

A Dour, la baisse est importante : -0,16 habitants/véhicules. Elle est moindre pour la Province de Hainaut et la Région wallonne, avec une baisse commune de -0,10 habitants/véhicule. Ces chiffres attestent que la tendance est à l'augmentation du parc automobile privé en regard de la population, mais que celle-ci a été particulièrement marqué à Dour, en dépit du développement des modes alternatifs.

Ces données ne reflètent pas les comportements (usages au quotidien), mais forment un indicateur parmi d'autres de l'évolution entre 2014 et 2021.

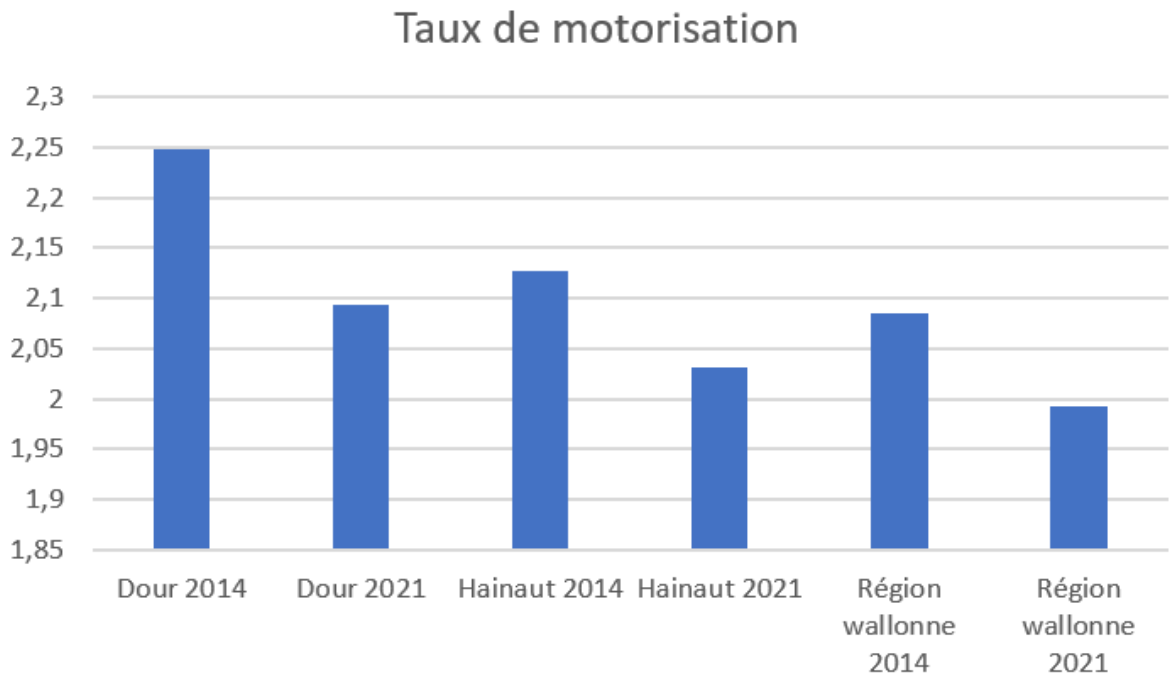



*Figure 25 : Rapport entre le nombre d'habitant et le nombre de véhicules privés, en 2014 et 2021 pour la commune de Dour, la province de Hainaut et la région wallonne (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS)*

## Le plan de secteur.

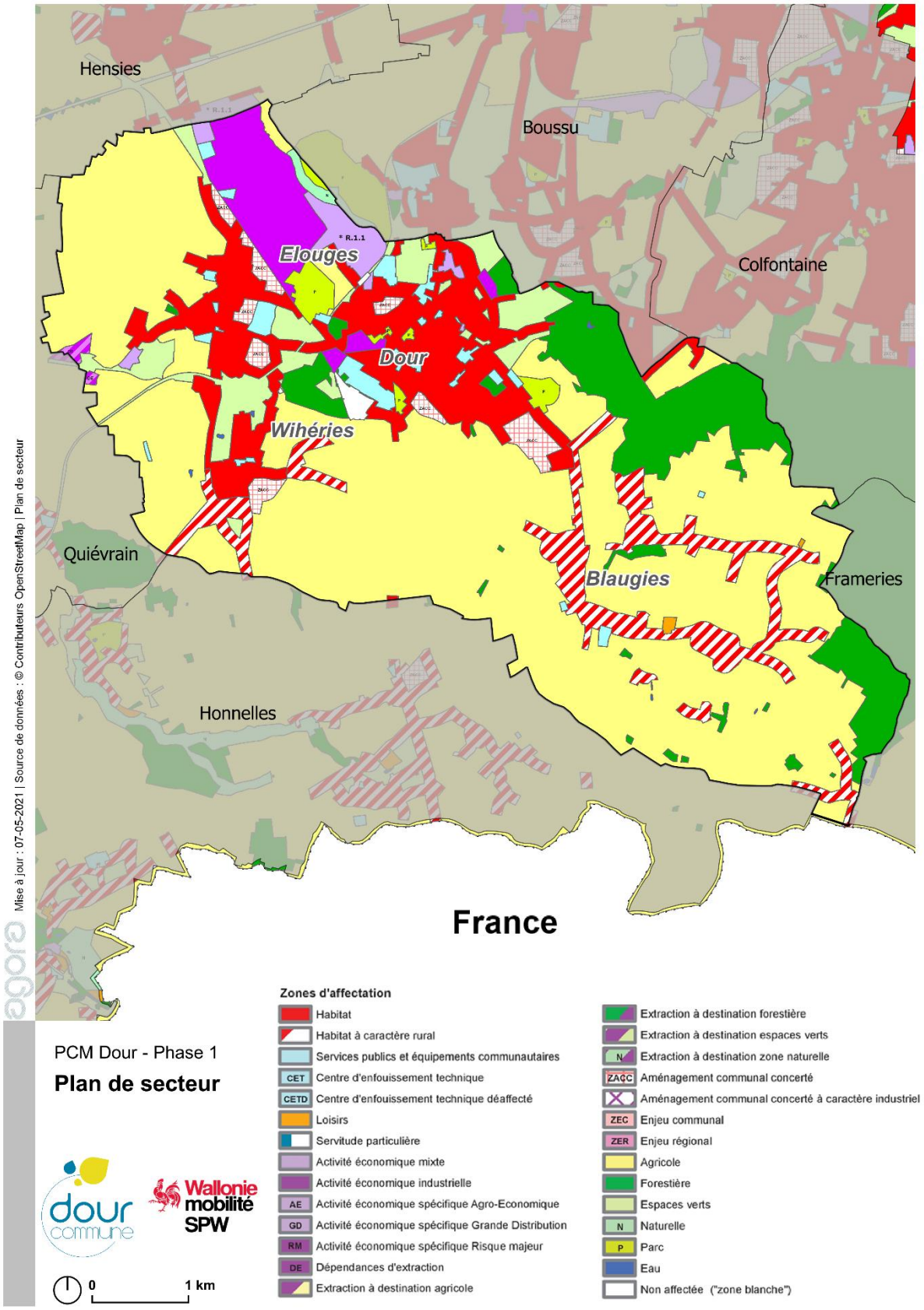



*Figure 26 : Plan de secteur des communes de Dour*

*Le plan de secteur est un outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon constitué de plusieurs couches de données spatiales.*

*Le plan de secteur conçu dans les années 80 organise l'espace territorial wallon et en définit les différentes affectations afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace. Il dispose d'une pleine valeur réglementaire et constitue ainsi la colonne vertébrale d'un développement territorial efficace, cohérent et concerté conformément au Code de Développement territorial mis en vigueur le 01/06/2017.*

*Aujourd'hui, il est reconnu que les zones urbanisables sont beaucoup trop importantes pour un développement harmonieux du territoire. Les programmes STOP Béton ou ZERO surface bâtissable sont en cours de réflexion.*

Le plan de secteur de Dour date de 1983. Les zones agricoles y sont importantes, particulièrement située sur la frange sud-ouest de la commune, dans le parc naturel des Hauts Pays. Le zone d'habitat du centre-ville se trouve ponctuée de zones de services et d'équipement ; celle de Wihéries et Élouges est relativement compacte, marqué par la présence de ZACC et du terril Belle Vue. A l'est de la commune, on retrouve plusieurs zones d'habitat à caractère rural correspondant à Blaugies et Petit-Dour, ainsi que les espaces forestiers du Bois de Colfontaine. Le Bois des Cocars est l'autre zone forestière majeure sur la commune.

Les zones reprises en espaces verts correspondent généralement à d'ancien terril. Au Nord, le long de la N552, on retrouve la zone d'activité économique de Dour.

La commune de Dour n'a pas adopté un Schéma de développement communal qui affine l'affectation des zones telles que définies par le Plan de secteur.

Toutefois son territoire est ponctué de nombreux SAR dont l'affectation future n'est pas préalablement fixée.

# 3 MODES ACTIFS

Les modes actifs[1] désignent les modes de déplacements mus par la seule énergie humaine : marche à pied, vélo, trottinette, etc. Ils peuvent utiliser, en plus des voiries destinées aux véhicules motorisés, des voies de circulation réservées : chemins, sentiers, venelles, trottoirs, etc.

Ce chapitre aborde plus particulièrement la problématique des déplacements des piétons et des cyclistes. Est ainsi analysée la qualité de circulation de ces usagers sur le territoire de la commune en termes d'accessibilité, de sécurité et d'aménagement.

Du fait de leurs impacts positifs sur l'environnement et la qualité de vie, la stimulation de l'usage des modes actifs constitue une thématique importante du PCM. Leurs effets bénéfiques sur la santé, y compris en ce qui concerne les seniors, ainsi que le rôle qu'ils peuvent jouer dans l'autonomie des jeunes et seniors ou autres personnes sans permis ou sans voiture, la réduction de la congestion des axes routiers, la réduction des nuisances diverses (bruit, pollution de l'air) et de l'insécurité routière sont en effet non négligeables.

N.B. Le vélo à assistance électrique (VAE) fait partie de cette catégorie et représente un avenir prometteur pour les déplacements entre 5 et 15 km.

## Déplacements piétons

### 3.1.1 Marche utilitaire et déplacements de loisirs

L'usage de la marche en tant que mode de déplacement peut répondre à deux objectifs différents : la marche utilitaire et la marche de loisirs.

La ***marche utilitaire*** est principalement liée à des déplacements quotidiens contraints, tels qu'aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche dans un environnement proche. Les distances maximales parcourues étant de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Le réseau structurant destiné aux déplacements piétons et PMR[2] au quotidien correspond aux principaux axes routiers où les flux des piétons sont importants, à proximité des écoles, équipements et commerces.

[1] Anciennement appelé modes doux

[2] Personnes à Mobilité Réduite : représentant ± 30% des piétons

Figure 27 : Réseau RAVeL de Dour (Agora, 2020)

Figure 28 : Aménagement cyclo-piéton au long de la N552 (Agora, 2020)

Les ***déplacements de loisirs***, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, disposent d'un potentiel important par le réseau existant et l'appartenance de la commune au Parc naturel des Hauts-Pays. Ils sont d'autant plus intéressants qu'ils s'adaptent volontairement aux infrastructures existantes, requérant moins de l'efficacité de connexion que de la sécurité, du confort et de la qualité paysagère. Lorsque situés au sein des villages, ils constituent une alternative ou un complément aux cheminements piétons principaux.

On notera qu'avec la pandémie de 2020-2021, beaucoup de sentiers et chemins ont été assez fortement fréquentés, notamment les deux branches du réseau RAVeL qui parcourent des zones d'habitat plus densément peuplées de Dour. Cet évènement met en évidence la place de plus en plus importante que prennent les modes de déplacement actifs au sein de nos territoires.

Figure 29 : L'ancien silo à charbon du Terril Ferrand, visible depuis le RAVeL en sortie de Dour, vers Audregnies (Agora, 2020)

Figure 30 : L'entrée de Dour, depuis le Bois de Colfontaine et le village de Sars-la-Bruyère (Agora, 2020)

### 3.1.2 Problématiques identifiées.

Le bureau Agora a identifié les principales problématiques en matière de mobilité piétonne dans la commune avec le pré diagnostic fourni.

De manière générale, les principales problématiques sont l'ancienneté des infrastructures de transport dans la plupart des centres des villages et dans les hameaux avec, en conséquence, un réseau de trottoirs pas toujours adapté (notamment pour les PMR). Si les villages disposent d'excellente connexion vers le centre-ville, les liaisons entre eux ne sont pas toujours aussi optimales : le maillage de connexion évoque plus un système en étoile qu'en toile d'araignée.

Les principales problématiques concernent également les traversées de chaussée ainsi que les entrées et sorties des pistes cyclo-piétonnes sur la voirie.

Pour ce qui est des chemins et sentiers de la commune, ceux-ci sont nombreux et composent des opportunités de connexions entre les villages et hameaux.

### 3.1.3 Diagnostic du réseau piéton existant au centre des principaux villages.

Le réseau piéton structurant correspond aux liaisons piétonnes utilitaires préférentielles reliant les principaux pôles générateurs de déplacements.

Les aménagements faisant partie de ce réseau correspondent, dans la plupart des cas, à des trottoirs aménagés le long d'un axe routier.

Dans le but de caractériser le réseau structurant destiné aux déplacements des piétons et PMR au quotidien, nous avons défini trois catégories selon la praticabilité de l'aménagement piéton : « Bon état », « État Satisfaisant » et « Mauvais état ».

La méthodologie de caractérisation de la praticabilité des aménagements piétons se décline comme suit :

*Tableau 2 : Critères de praticabilité d'un aménagement piéton*

| **Praticabilité d'un l'aménagement piéton** | **Bon état** | **État Satisfaisant** |
|---|---|---|
| Largeur du trottoir | Min. 1.50 m de deux côtés de la voirie | Min 1.50 au moins d'un côté de la voirie |
| Discontinuités | Ponctuelles (largeur min. 1,20) | Ponctuelles |
| Revêtement | Bon état, en dur | Bon état |
| Traversées piétonnes accessibles PMR (dalles de guidage / rampes / dispositifs | Oui | Oui, mais exceptions possibles |

| | | |
|---|---|---|
| Éclairage | Oui | Oui |
| Stationnement empiétant sur les trottoirs | Non | Possible d'un côté de la voirie |
| Aménagement plain-pied | Oui, si revêtement en bon état | Oui, si revêtement en état satisfaisant |

En ce qui concerne les traversées piétonnes, les caractéristiques d'une traversée piétonne accessible sont les suivantes :

- Présence de dalles de guidage et de dalles d'éveil à la vigilance ;
- Rampe ou aménagement plain-pied ;
- Dispositifs sonores aux feux destinés aux malvoyants. – absents à Dour

Cette démarche est réalisée pour les principales connexions internes et intervillages. Celle-ci n'est pas exhaustive mais peut aider à mieux comprendre la problématique des piétons sur la commune.

La carte ci-dessous représente le réseau piéton structurant actuel de Dour, avec la qualité des traversées piétonnes.

On remarque que de manière générale les zones d'habitat sont parcourues de cheminements piétons dont l'état peut être jugé satisfaisant ; certains sont ponctuellement marqués par des lacunes peu prolongées. D'autres quartiers du centre-ville et des villages présentent des rues où les trottoirs sont en mauvais état ou inexistants de façon plus conséquente. Ceci est généralement dû à la largeur trop étroite et aux revêtements inadaptés aux PMR.

Pour anticiper les suites de ce PCM, une partie des rues ici pointées se trouvant dans des quartiers apaisés pourrait être résolue en faisant l'objet d'une requalification en zone de rencontre.

Le centre-ville ainsi que les principales connexion cyclo-piétonne vers les villages présentent eux des tronçons de haute qualité piétonne.

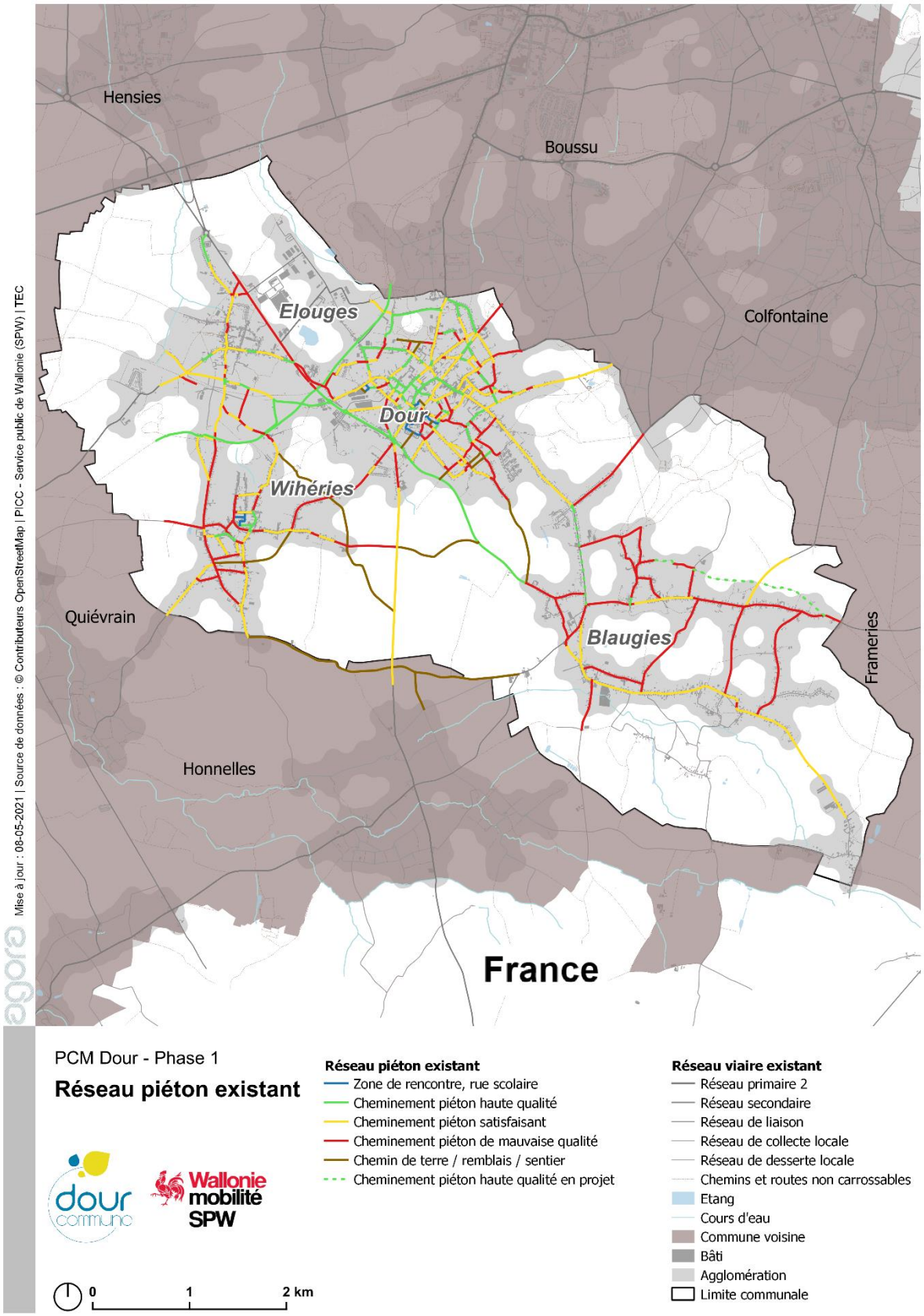



*Figure 31 : Etat du réseau piéton de la commune de Dour*

### 3.1.4 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

Par personnes à mobilité réduite (PMR), on entend toute personne présentant, de manière temporaire ou permanente, une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette catégorie les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges lourdes, les personnes avec poussette, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou lourd, les malvoyants, etc. Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, la problématique des PMR a été prise en considération. En la matière, des lacunes existent au sein du territoire communal. Parmi les plus représentatives, on citera :

- Largeurs des trottoirs pas toujours confortables ;
- Des revêtements hétérogènes et en mauvais état ;
- Traversées piétonnes qui ne sont toujours pas aménagées de manière systématique (absence de dalles de conduite et d'éveil à la vigilance - dalle à protubérances) ;
- L'absence ou l'insuffisance d'abaissement des trottoirs aux niveaux des traversées ;
- Poteaux ou mobilier urbain gênant ou bloquant le passage ;
- Revêtements de voirie qui contribuent à un sentiment d'insécurité ;
- La présence de véhicules en stationnement empiétant sur certains trottoirs.

On recommande donc de prendre systématiquement en compte l'accessibilité des PMR lors de chaque aménagement d'espace public réalisé sur le territoire communal des deux communes. Des actions doivent notamment être menées afin d'assurer l'accès aux transports publics, offrir des places de stationnement adaptées et proposer des modes de déplacement alternatifs adaptés. On notera que les différentes campagnes de rénovation de voirie ces dernières années ont pu intégrer ces enjeux de la meilleure manière.

*Figure 32 : revêtement discontinu nuisant à la qualité du trottoir en dépit de la traversée piétonne correctement réalisée (face à l'école de Plantis) (Agora, 2022)*

*Figure 33 : accès signalé pour les PMR et bordure adaptée, sur la Grand Place (Agora, 2020)*

### Déplacements cyclistes

La commune de Dour présente un vaste réseau cyclable qui a pu anticiper d'une façon très proactive l'enjeu que représente ce mode de transport aujourd'hui.

Outre ces initiatives en matière d'aménagement du territoire, la commune présente deux principaux atouts pour le bon développement de la pratique du vélo :

- Un relief relativement apaisé.
- Une irrigation des zones de plus forte densité de population (le centre et Élouges-Wihéries) par un réseau RAVeL.

Dans la continuité de ce qui existe et est en projet, le potentiel de développement du vélo pour les déplacements quotidiens autant que de loisirs est, par conséquent, considérable.

### 3.1.5 Aménagements cyclables existants

La carte permet de retrouver les aménagements cyclables suivants :

- RAVeL,
- Site propre/cyclo-piéton,
- Sens Unique Limité (SUL),
- Piste Cyclable Marque (PCM),
- Bande Cyclable Suggérée (BCS).

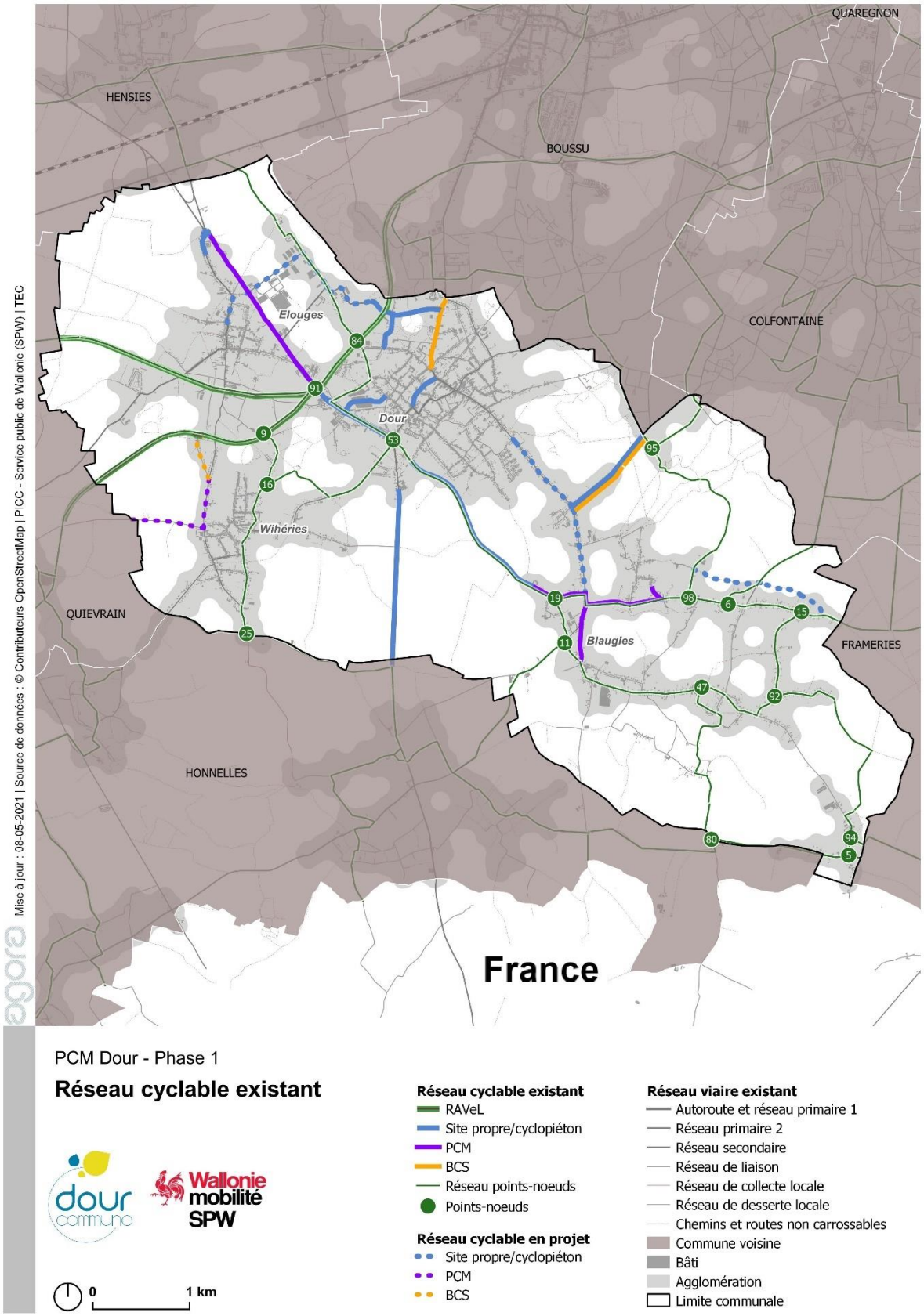



*Figure 34 : Réseau cyclables existants dans la commune*

A. RAVeL.

Le nord-ouest de Dour est traversé par le réseau RAVeL localisé sur les anciennes voies ferrées n°98 et n°98a qui reliaient Mons, respectivement, à Quiévrain et Honnelles.

Ces lignes fermées en 1980 et 1960 furent réhabilitées dans le cadre du projet RAVeL en 2008 et 2009. Elles s'intègrent parfaitement dans le maillage du borinage et ouvrent également vers la Wallonie Picarde via Bernissart, au nord, et des villages français aux qualités paysagères intéressantes, au sud.

*Figure 35 : Embranchement de la ligne 98a sur la ligne 98, peu après le passage sous la N552 en sortie de Dour (Agora, 2020)*

B. Sites propres et voies cyclo-piétonnes

La Commune de Dour dispose de multiples sites propres, généralement statués en voie cyclo-piétonne qui viennent mailler l'ensemble de son territoire, en complément du réseau RAVeL.

Ces voies cyclables séparées de la voirie par une bordure, voire par une zone plantée ou enherbée permettent aux cyclistes de se déplacer avec un niveau de sécurité et de confort supérieur, rendant ainsi plus efficace leurs déplacements au quotidien, ou plus agréable leurs déplacements de loisir.

Les voies vertes au long de la rue d'Offignies ou du chemin des Fours (nouveau contournement) en sont les meilleurs exemples à double sens sur la commune. La rue Grande (centre-ville) et la N552 (entre la rue des Canadiens et la rue Emile Estièvenart) sont aussi de bons exemples à sens uniques. On peut également noter la rue du Préfeuillet (N549, vers Athis) ou le chemin des Wallants (vers Warquignies), bien que ceux-ci (spécifiquement le second) soient de largeurs moins confortables, mais semblent adaptés à la fréquentation actuelle de ces connexions.

Enfin, on relèvera les projets de la rue de Belle-Vue – rue Benoit, celui de la rue Moranfayt sur l'ancienne emprise du vicinal et la parallèle à la rue Ropaix, vers Frameries.

C. Sens Uniques Limités (SUL)

Le Sens Uniques Limités (SUL) est une disposition du Code de la Route qui autorise les cyclistes à circuler à contresens dans les voiries à sens unique. Ils ont pour but de promouvoir la pratique du vélo en évitant les détours inutiles. La mise en œuvre et signalisation des SUL est obligatoire depuis juillet 2004, avec des indications spécifiques selon la largeur de la voirie concernée et la limitation de vitesse imposée.

| SAUF SI DES RAISONS DE SECURITE S'Y OPPOSENT! | | LARGEUR DE CHAUSSEE DISPONIBLE | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | < 2,6 m | 2,6 m – 3,0 m | 3,0 m – 3,5 m | > 3,5 m |
| VITESSE MAXIMALE AUTORISEE | ≤ 50 km/u | SUL interdit | SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98) | SUL obligatoire (voir également CM du 30/10/98 | SUL obligatoire |
| | > 50 km/u | SUL interdit | SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98 | SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98 | SUL également autorisé |

*Figure 36 : Critères à respecter pour la signalisation des SUL (Source : ISBR – Institut Belge pour la Sécurité Routière)*

En 2021, la Commune de Dour a instauré plusieurs SUL dans son centre-ville, notamment aux abords de l'Athénée et du parc communal.

D. Piste cyclable marquée

La Piste Cyclable Marquée (PCM) est un dispositif qui identifie un couloir réservé au cycliste sur la voirie. Elle se compose de deux bandes discontinues dégageant un espace suffisant pour le cycliste d'une largeur moyenne de 1m30. Une ligne complémentaire, continue et appelée ligne Sauwens, peut venir affirmer cette voie cyclable et renforcer la sécurité en créant une plus grande distance (20 à 40 cm) entre la zone cyclable et la voirie pour automobile.

La PCM est déconseillée au-dessus de 70 km/h.

On retrouve ces PCM au long de la rue d'Élouges (N552).

La commune présente également des dispositifs de pistes cyclables marquées par un schlammage rouge, efficace mais non réglementaire. On en retrouve entre le hameau d'Offignies et Petit-Dour.

E. Bande cyclable suggérée

La Bande Cyclable Suggérée (BCS) est une indication vélos de la place idéale accordée au cycliste lorsque celui-ci est en mixité avec d'autres modes de transport, par un revêtement différencié ou au moyen de chevrons et de logos vélos. Comme l'indique son nom, elle n'a pas de valeur réglementaire, mais conforte leur place au sein de la circulation.

Elles se retrouvent sur la rue de Boussu (N549) ainsi que sur l'avenue Hyacinthe Harmegnies.

F. Zone de rencontre

*Figure 37 : Panneau de zone de rencontre*

*(Source : code de la route)*

Le concept de zone résidentielle est apparu en 1978 et celui de zone de rencontre en 2003. Les règles de comportement dans l'espace public ainsi que le panneau sont les mêmes.

La première s'adresse aux zones marquées par de l'habitat (et donc un caractère résidentiel), tandis que la seconde se prête au rue mêlant une diversité de fonctions (commerces, services, habitats).

Ces zones spécifiques correspondent à un partage de l'espace public égal entre tous les modes de déplacement et la vitesse des véhicules automobiles est limitée à 20 km/h.

A notre connaissance, la commune de Dour ne possède pas de zone de rencontre.

### 3.1.6 Aménagements cyclables en projet

A. Dour – Blaugies, rue Moranfayt

Réutilisant l'assiette de l'ancienne ligne de tram liant la place Verte à Blaugies, cette future connexion cyclo-piétonne de 2,5 m de large est attendue dans le cadre des fonds développés par l'initiative Wallonie Cyclable. Cette connexion établira un lien en site propre entre le chemin du Rouge Bonnet, à Dour, et le hameau du même nom, à Blaugies, en passant par la Cité Hyacinthe Harmegnies.

B. Dour, rue Benoit – rue de Belle-Vue (zoning)

Cette connexion entre Dour et sa ZAE profitera de la prolongation du contournement à travers le zoning pour poursuivre la piste cyclo-piétonne qui le longe.

C. Blaugies, ancien sentier n° 70

Ce tronçon réempruntant l'emprise historique d'un sentier présent sur l'Atlas des Voies Vicinales de 1841 visera à prolonger la piste cyclable de la rue Ropaix, en parallèle de celle-ci, pour rejoindre le Bois de Colfontaine et Frameries au-delà.

Ce projet s'intégrera dans celui de la revalorisation touristique du Bois de Colfontaine ; projet auquel prennent part les communes de Dour, Frameries et Colfontaine.

D. Élouges, rue du Commerce

Dans le cadre du PCDR, un projet de rénovation du cœur de village en espace semi-piétonnier est proposé. Il intégrera une piste cyclable partiellement hors voirie, dessinée dans l'espace public créé, ainsi que plusieurs loges de stationnement vélos.

*Figure 38 : projet de rénovation du centre d'Élouges (Source : ARTE VERDE & GESPLAN)*

E. Wihéries, rue des Chênes – Chemin de Wihéries

La connexion entre le chemin de Wihéries (vers Audregnies) et la rue des Chênes crée un nœud au traitement peu propice aux mobilités actives. L'endroit devrait faire prochainement l'objet d'un projet en vue de le sécuriser.

### 3.1.7 Réseaux structurants

La commune de Dour est marquée par deux réseaux structurants majeurs :

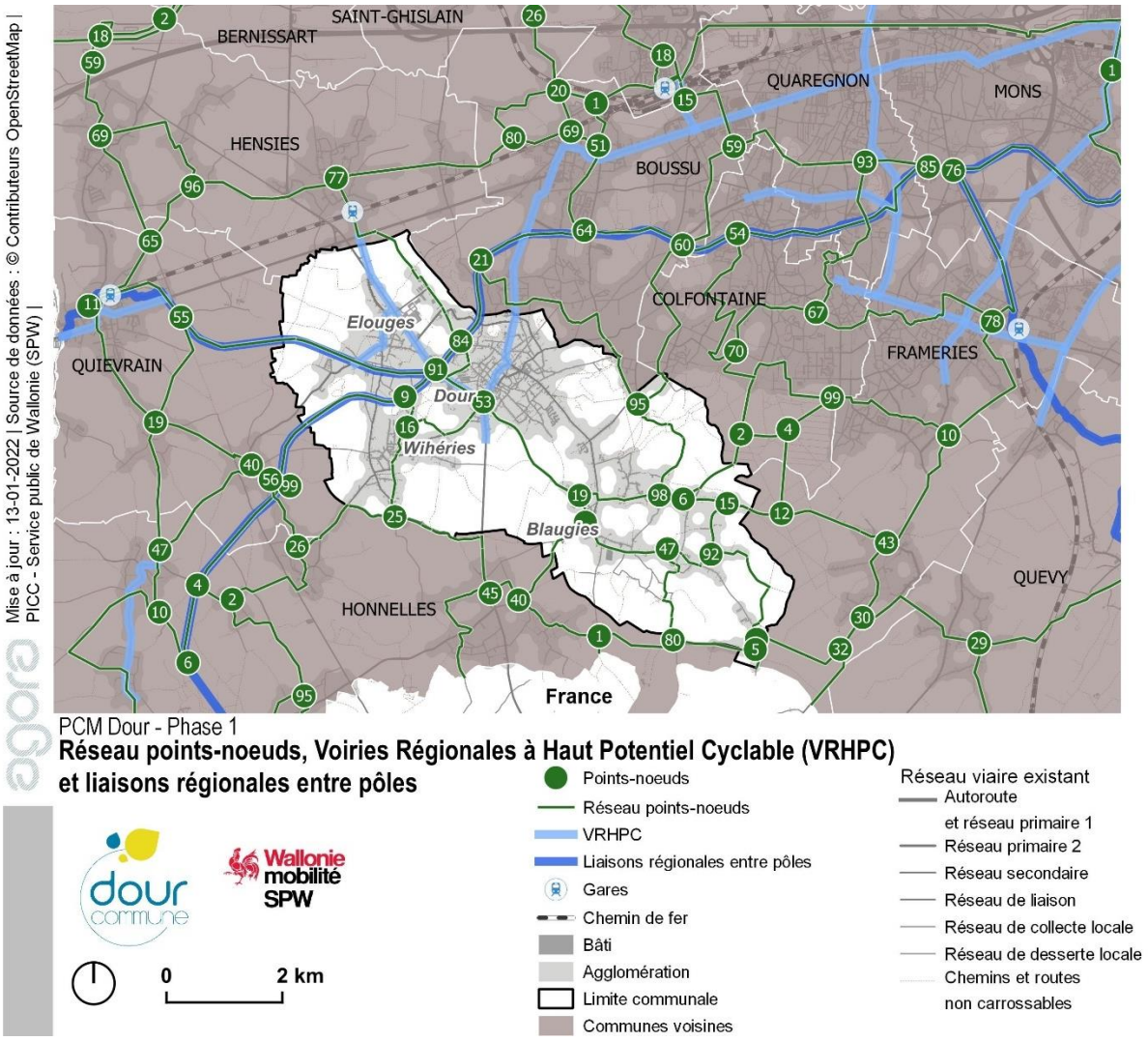



*Figure 39 : Itinéraires points-nœuds et Schéma Directeur Cyclable*

#### 3.1.7.1 Le réseau à points-nœuds

Le réseau à points-nœuds Vhello – Cœur de Hainaut dessert chacun des villages de la commune. Il crée des connexions avec les villages du Parc Naturel des Hauts Pays au sud, avec la gare de Quiévrain et de Thulin au nord, avec Mons et le reste du Borinage via le RAVeL, et avec le Bois de Colfontaine et Frameries au-delà à l'est.

#### 3.1.7.2 Le Schéma Directeur Cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie est un document issu du plan régional cyclable de 2010. Il identifie des voies à haut potentiel de connexion cyclable. Celles-ci empruntent généralement les voies régionales, tronçons de connexion les plus directs entre les agglomérations, en dépit de certaines contraintes telles que la vitesse des véhicules sur ces voiries ou le nombre de véhicule qui y transitent chaque jour. C'est un document à valeur d'orientation utile pour déterminer le niveau d'attractivité d'une voirie, qui se veut évolutif.

### 3.1.8 Stationnements à destination des cyclistes

Afin d'induire des changements de comportement en faveur d'un usage quotidien du vélo, la politique communale cyclable ne peut se limiter à l'aménagement d'espaces de roulage sécurisés, des infrastructures terminales, les zones de stationnement, sont également nécessaires. Ces zones doivent être présentes au point d'origine et de destination du déplacement tout en garantissant un stationnement sécurisé.

A Dour, le stationnement cyclable est situé à divers endroits du centre-ville et des villages. On notera ainsi les écoles, les parcs publics ainsi que les équipements communaux (administration, centre-culturel, belvédère, etc.).

*Figure 40 : Stationnements cyclables sous abri, à proximité du kiosque de Wihéries (Agora, 2021)*

*Figure 41 : Stationnements cyclables, à l'entrée du Centre Culturel de Dour (Agora, 2020)*

Les équipements de qualité encouragent leur usage. Ainsi, on notera qu'une couverture renforce la protection du vélo en attente. Toutefois, les dispositifs visant l'arrimage de la roue n'est pas suffisant. En effet, il ne se trouve pas adapté aux cadenas rigides. Des arceaux montant à hauteur du cadran du vélo (80 cm) sont plus indiqués.

Afin de favoriser la pratique du vélo, les zones génératrices de déplacements comme les centres de villages commerçants, les services publics, certains arrêts de transport en commun ainsi que les écoles et pôles sportifs doivent être prioritaires pour bénéficier de stationnements pour vélos.

## Conclusions

*Tableau 3 : Atouts et faiblesses*

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| + Véritable volonté – notamment marquée par les projets en cours – en matière de mobilité active sur la commune.<br><br>+ Présence d'un véritable maillage cyclable couvrant l'ensemble du territoire communal.<br><br>+ Présence du RAVeL qui connecte qualitativement le Parc Naturel des Hauts Pays au Borinage.<br><br>+ Existence de nombreux chemins de remembrement qui sont ou peuvent être réservés aux modes doux et / ou véhicules agricoles | - Espace public des cœurs de villages et du centre-ville présentant d'importantes lacunes en matière de confort de circulation piétonne.<br><br>- En dépit de certains aménagements, certaines voies demeurent inconfortables ou dangereuses pour les modes actifs. |

# 4 TRANSPORTS EN COMMUN.

## Réseau ferroviaire (SNCB).

La commune de Dour ne possède plus de gare SNCB en activité. En effet, la dernière ligne de chemin de fer en activité sur la commune entre Cuesmes et Quiévrain a été fermée en 1984.

Les tronçons ferroviaires désaffectés ont été convertis en voie lente (RAVeL) comme expliqué dans le chapitre précédent.

La gare la plus proche est celle de Thulin (4,5 km du centre-ville), située peu au-delà de la limite nord de la commune. Celle-ci est plus proche de peu que la gare de Saint-Ghislain (7 km). La gare de Quiévrain (7,5 km) fait également état d'une bonne accessibilité depuis la commune. Enfin, la gare de Frameries (10,5 km), située sur la ligne 96, pourrait également concerner une partie de navetteurs vivant à l'est de la commune et pouvant la rejoindre en traversant le Bois de Colfontaine.

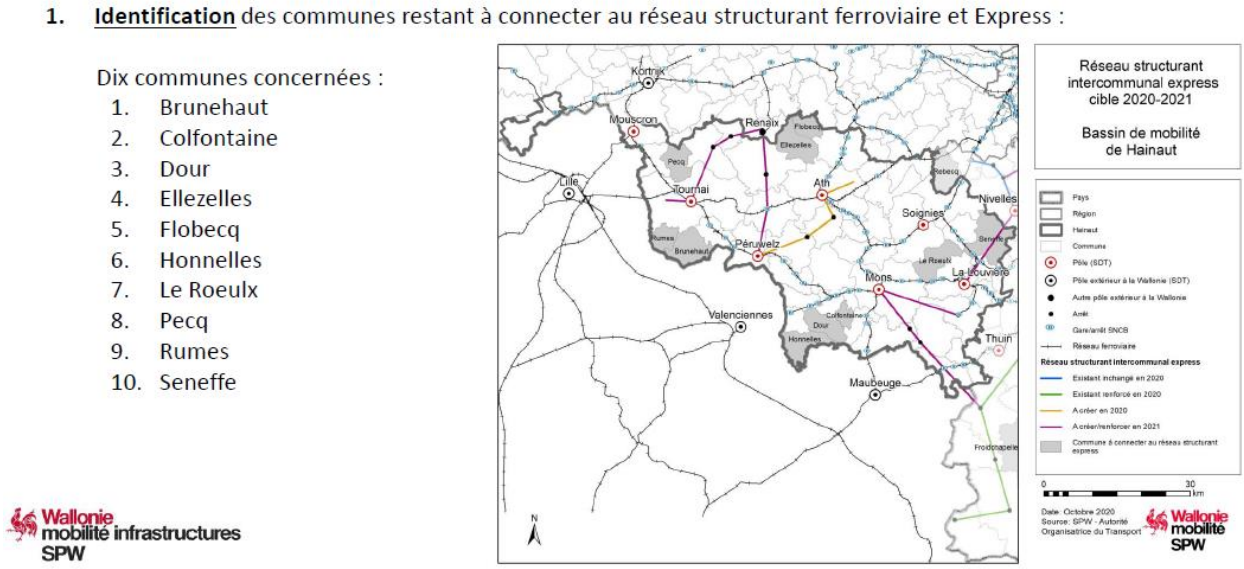



*Figure 42 : Connexion du solde des communes au réseau structurant (SPW, 2020)*

### 4.1.1 Offre des transports ferroviaires.

Les tableaux suivants reprennent les passages de train annoncés sur chaque ligne distribuant les gares concernées dans ce PCM. La Commune de Dour ne possédant pas de gare SNCB sur son territoire, le diagnostic s'est penché sur les stations proches qui se trouvent respectivement à Thulin, Saint-Ghislain, Quiévrain et Frameries.

Pour les gares de Thulin et Quiévrain, les horaires de la ligne 97 (Saint-Ghislain – Quiévrain) ont été étudiés. Pour la gare de Frameries, ceux de la ligne 96 (Bruxelles – Quevy). Pour Saint-Ghislain, les horaires de la ligne 97 ont été couplés à ceux de la ligne 78 (Lille-Flandres – Mons).

#### 4.1.1.1 Gare de Thulin

| Ligne | Direction | Amplitude horaire à la gare de Thulin | | | Nombre de passages/jour | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Lu-Ve | Mercredi | Week-end | Lu | Ma | Me | Je | Ve | Sa | Di |
| IC 17 | Liège-Guillemins - Thulin - Quiévrain | 7:46 - 20:45 | 7:46 - 20:45 | - | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | - | - |
| | Quiévrain - Thulin - Liège-Guillemins | 5:18 - 20:18 | 5:18 - 20:18 | - | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | - | - |
| P 85 | Mons - Thulin - Quiévrain | 17:01 | 17:01 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P 88 | Schaerbeek - Thulin - Quiévrain | 18:57 | 18:57 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P 78 | Quiévrain - Thulin - Saint-Ghislain | 07:59 | 07:59 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| | Quiévrain - Thulin - Schaerbeek | 5:32 - 6:32 | 5:32 - 6:32 | - | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - | - |
| L 46 | Mons - Thulin - Quiévrain | - | - | 7:18 - 21:18 | - | - | - | - | - | 15 | 15 |
| | Quiévrain - Thulin - Mons | - | - | 7:41 - 21:41 | - | - | - | - | - | 15 | 15 |

#### 4.1.1.2 Gare de Saint-Ghislain

| Ligne | Direction | Amplitude horaire à la gare de Saint-Ghislain | | | Nombre de passages/jour | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Lu-Ve | Mercredi | Week-end | Lu | Ma | Me | Je | Ve | Sa | Di |
| IC 17 | Liège-Guillemins - Saint-Ghislain - Quiévrain | 7:36 - 20:35 | 7:36 - 20:35 | - | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | - | - |
| | Quiévrain - Saint-Ghislain - Liège-Guillemins | 5:31 - 20:31 | 5:31 - 20:31 | - | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | - | - |
| P 85 | Saint-Ghislain - Quiévrain | 16:51 | 16:51 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P 88 | Schaerbeek - Saint-Ghislain - Quiévrain | 18:47 | 18:47 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P 78 | / - Saint-Ghislain - Schaerbeek | 05:45 - 6:45 | 05:45 - 6:45 | - | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - | - |
| L 46 | Mons - Saint-Ghislain - Quiévrain | - | - | 7:08 - 21:08 | - | - | - | - | - | 15 | 15 |
| | Quiévrain - Saint-Ghislain - Mons | - | - | 7:50 - 21:50 | - | - | - | - | - | 15 | 15 |
| L 46 | Mons - Saint-Ghislain - Tournai/Mouscron | 5:04 - 22:04 | 5:04 - 22:04 | - | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | - | - |
| | Tournai/Mouscron - Saint-Ghislain - Mons | 5:52 - 22:59 | 5:52 - 22:59 | - | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | - | - |
| P78 | Mons - Saint-Ghislain - Tournai | 6:20 - 7:14 | 6:20 - 12:34 | - | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | - | - |
| | (Tournai) - Saint-Ghislain - Mons | 6:39 - 7:38 | 6:39 - 7:38 | - | 3 | 3 | 3 | 3 | Ve | - | - |
| IC 9_ | Namur - Saint-Ghislain - Tournai | 6:55 - 22:56 | 6:55 - 22:56 | - | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | - | - |
| | Tournai - Saint-Ghislain - Namur | 6:03 - 22:03 | 6:03 - 22:03 | - | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | - | - |
| P88 | Mons - Saint-Ghislain - Tournai | 16:33 | 16:33 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| | Tournai - Saint-Ghislain - Mons | 17:40 | 17:40 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P85 | Ath - Saint-Ghislain - Tournai | 17:38 - 18:37 | 17:38 - 18:37 | - | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - | - |
| IC 199 | Courtrai/Lille Flandres - Saint-Ghislain - Namur | 08:03 | 08:03 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P75 | Tournai - Saint-Ghislain - Mons | 13:39 | 13:39 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| IC 38 | Namur/Liers - Saint-Ghislain - Mouscron | - | - | 7:02 - 23:01 | - | - | - | - | - | 17 | 17 |
| | Mouscron - Saint-Ghislain - Liers | - | - | 6:59 - 22:59 | - | - | - | - | - | 17 | 17 |

### 4.1.1.3 Gare de Quiévrain

| Ligne | Direction | Amplitude horaire à la gare de Quiévrain | | | Nombre de passages/jour | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Lu-Ve | Mercredi | Week-end | Lu | Ma | Me | Je | Ve | Sa | Di |
| IC 17 | Liège-Guillemins - Quiévrain - / | 7:50 - 20:49 | 7:50 - 20:49 | - | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | - | - |
| | / - Quiévrain - Liège-Guillemins | 5:13 - 20:13 | 5:13 - 20:13 | - | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | - | - |
| P 85 | Mons - Quiévrain - / | 17:05 | 17:05 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P 88 | Schaerbeek - Quiévrain - / | 19:02 | 19:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P 78 | / - Quiévrain - Schaerbeek | 5:26 - 7:54 | 5:26 - 7:54 | - | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - | - |
| L 46 | / - Quiévrain - Mons | - | - | 7:37 - 21:37 | - | - | - | - | - | 15 | 15 |
| | Mons - Quiévrain - / | - | - | 7:22 - 21:22 | - | - | - | - | - | 15 | 15 |

### 4.1.1.4 Gare de Frameries

| Ligne | Direction | Amplitude horaire à la gare de Frameries | | | Nombre de passages/jour | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Lu-Ve | Mercredi | Week-end | Lu | Ma | Me | Je | Ve | Sa | Di |
| L 46 | Mons -Frameries - Quevy | 8:28 - 21:29 | 8:28 - 21:29 | - | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | - | - |
| | Quevy - Frameries - Mons - Tournai/Mouscron | 5:27 - 20:27 | 5:27 - 20:27 | - | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | - | - |
| P 88 | Mons - Frameries - Quevy | 16:56 - 18:57 | 16:56 - 18:57 | - | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | - | - |
| IC 37 | Quevy - Frameries - Bruxelles Aeroport | 06:03 | 06:03 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| P 78 | Mons - Frameries - Quevy | - | 13:01 | - | - | - | 1 | - | - | - | - |
| | Quevy - Frameries - Mons | 6:57 - 7:59 | 6:57 - 7:59 | - | 3 | 3 | 4 | 3 | 3 | - | - |
| P 77 | Mons - Frameries - Quevy | 07:27 | 07:27 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - |
| L 48 | (Grammont) - Jurbise - Frameries - Quevy | - | - | 7:44 - 20:41 | - | - | - | - | - | 14 | 14 |
| | Quevy - Frameries - Jurbise - (Grammont) | - | - | 7:12 - 22:12 | - | - | - | - | - | 16 | 16 |

On part du principe qu'une gare qui possède une ligne qui offre plus de 16 passages par jour est une gare bien desservie. Thulin reste donc une gare attractive.

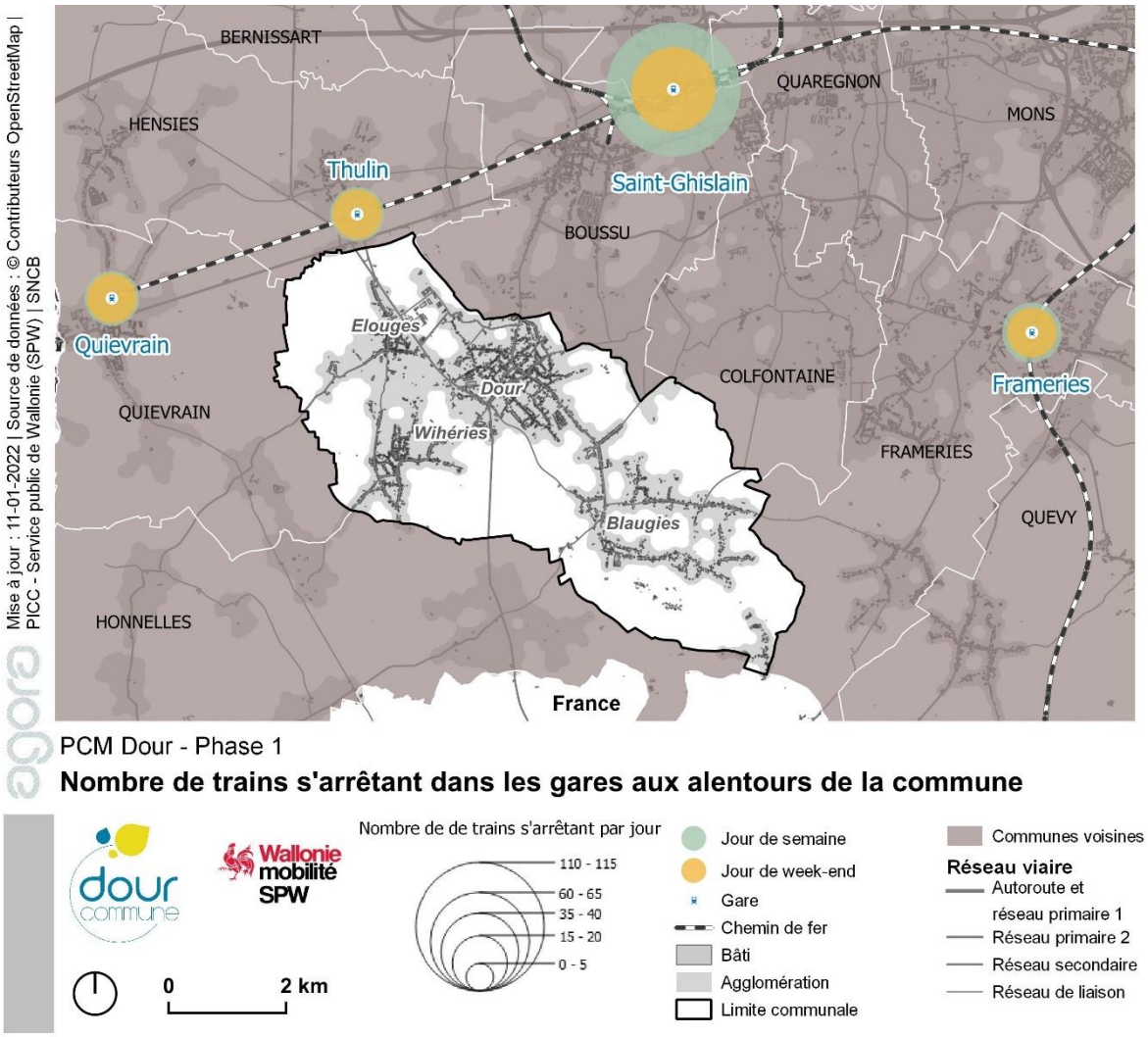



*Figure 43 : Offre de trains un jour de semaine, en période scolaire, dans les gares SNCB limitrophes de la commune de Dour (Source : SNCB)*

### 4.1.2 Demande des transports ferroviaires.

Les données de fréquentation des gares ciblées proviennent de la SNCB et ont été collectées (par observation) en octobre 2020**. Il s'agit donc d'un contexte particulier car influencé par la crise sanitaire**. Les données ne font pas de distinction entre les voyageurs qui se rendent à la gare et ceux qui sont en correspondance. Cette entrée en compte des navetteurs en changements de ligne vient appuyer l'importance de la gare de Saint-Ghislain. Les comptages ont été effectués du samedi 3 au dimanche 11 octobre 2020 et concernent aussi bien les montées que les descentes du train.

Sources : site SNCB – comptage - Chiffres voyageurs montés (comptages octobre 2020) | SNCB (belgiantrain.be)

A. Thulin :

- en semaine : 87
- le samedi : 57
- le dimanche : 31

B. Saint-Ghislain :

- en semaine : 1.426
- le samedi : 325
- le dimanche : 267

C. Quiévrain :

- en semaine : 261
- le samedi : 146
- le dimanche : 111

D. Frameries :

- en semaine : 198
- le samedi : -
- le dimanche : -

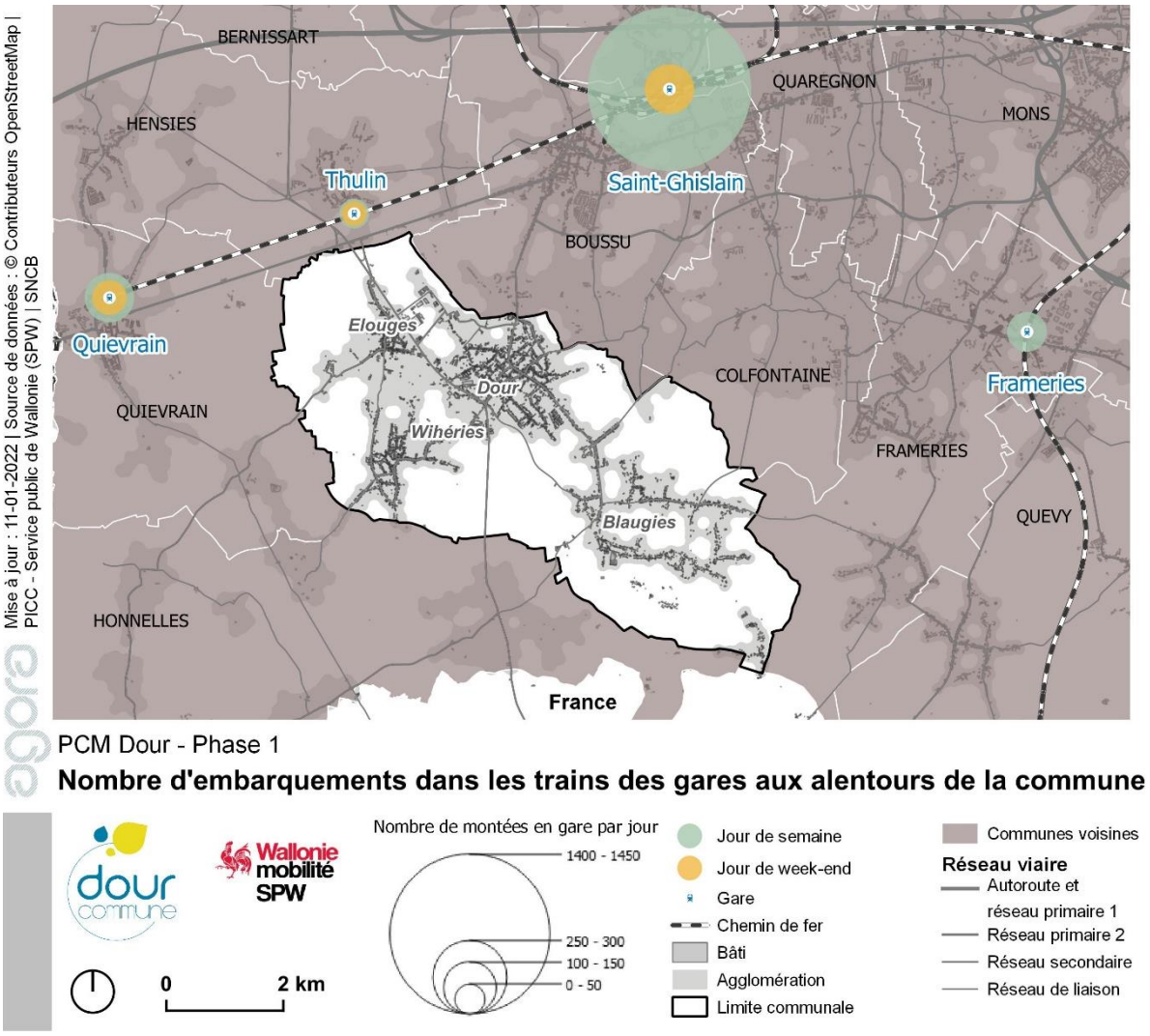



*Figure 44 : Fréquentation des gares SNCB limitrophes de la commune de Dour, sur une semaine représentative (du samedi 3 au dimanche 11 octobre 2020) (Source : SNCB)*

L'importance de la gare de Saint-Ghislain est confirmée par le nombre de navetteurs qui y montent, descendent, ou qui y pratiquent un échange modal. Elle offre plus de destinations avec sa ligne vers Tournai ; mais peu de travailleurs dourois se rendent dans cette région.

Les gares de Thulin et Quiévrain font état d'un usage plus quotidien et moins lié à l'emploi et à la scolarité, attesté notamment par un nombre de montées/descentes en week-end relativement proche de celui présent en semaine.

La SNCB n'a pas transmis de chiffre pour la desserte de la gare de Frameries en week-end. En semaine, son importance est intermédiaire entre la gare de Thulin et celle de Quiévrain.

### 4.1.3 Equipement des gares

| | **Thulin** | **Saint-Ghislain** | **Quiévrain** | **Frameries** |
|---|---|---|---|---|
| Nombre de voies | 1 | 5 | 3 | 2 |
| Bâtiment voyageur | Non | Oui, dont restauration | Non | Non |
| Guichet | Non (PANG[3]) | Oui, tous les jours | Oui, en semaine | Non (PANG) |
| Distributeur de titre de transport | Oui | Oui | Oui | Oui |
| Parking autos | Non | Oui, gratuit | Oui, gratuit | Oui, gratuit, 180 places |
| Parking vélos | Oui, gratuit | Oui, gratuit | Oui, gratuit | Oui, gratuit |
| Accessibilité PMR | Oui, quais au niveau de la voirie<br><br>Non, quais bas | Oui, service d'accueil permanent<br><br>Oui, rampe mobile<br><br>Oui, quais hauts | Oui, service d'accueil entre 5 :00 et 22 :45 en semaine, et 7 :00 et 22 :00 en wk | Neutre, passage sous-voie et rampe<br><br>Non, quais bas |

*Figure 45 : Gare de Frameries (Agora, 2020)*

*Figure 46 : Gare de Thulin (Agora, 2020)*

## Réseau de bus TEC

L'offre de bus dans la commune de Dour est gérée par le TEC Hainaut, zone Mons-Borinage – Soignies – Silly.

### 4.1.4 Offre de bus TEC

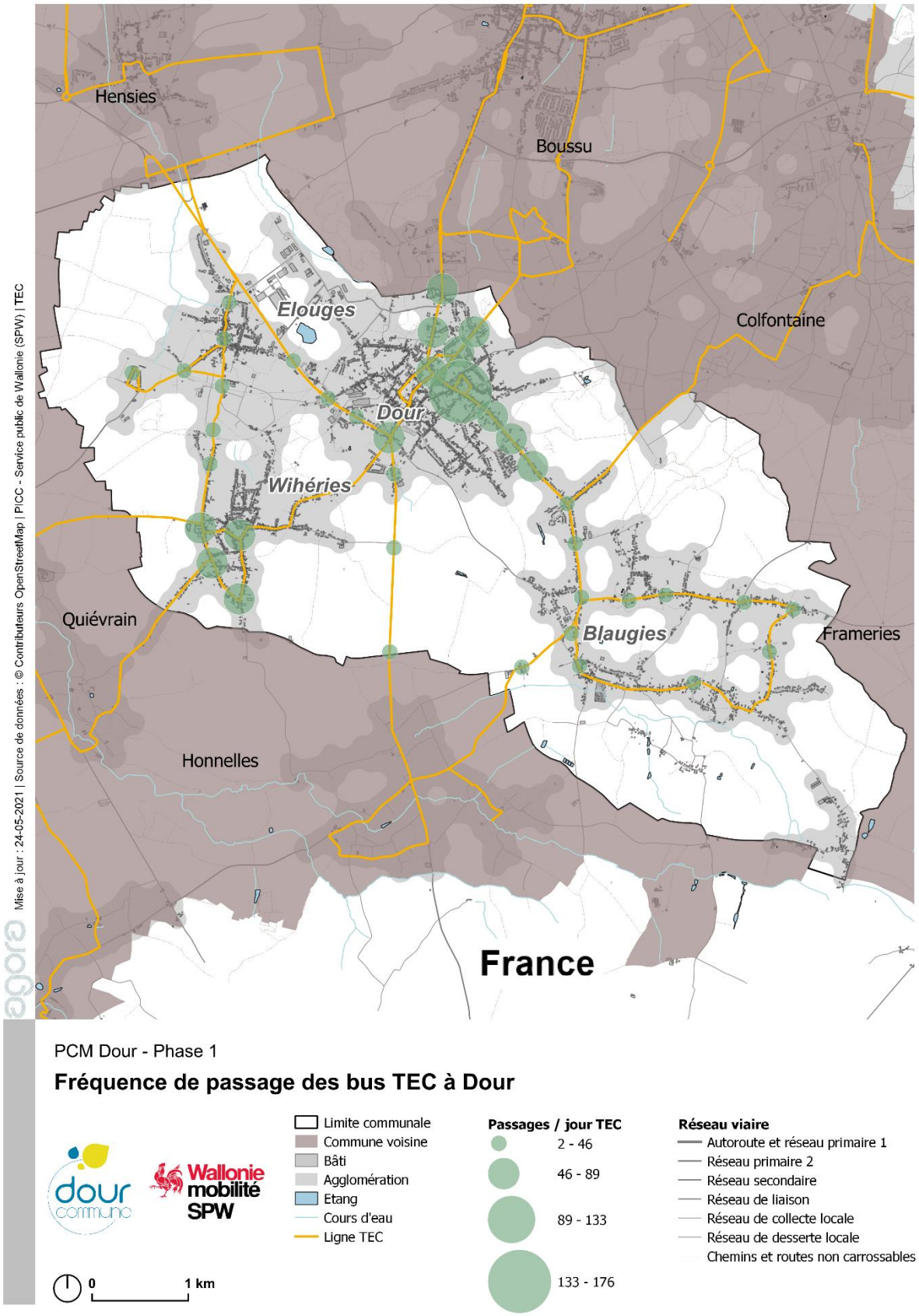
A l'heure actuelle, 7 lignes de bus desservent la commune.

| Ligne | Directions | Dénomination | Exploitant |
|---|---|---|---|
| **2** | Mons – Cuesmes – Frameries – Wasmes – Dour | Régulière | TEC Hainaut |
| **7** | Mons – Quaregnon – Saint-Ghislain – Dour – Quiévrain | Régulière | TEC Hainaut |
| **8** | Dour – Athis – Dour | Scolaire(non exclusif) | TEC Hainaut |
| **8/** | Dour – Petit-Dour – Blaugies – Dour | Scolaire(non exclusif) | TEC Hainaut |
| **9** | Mons – Quaregnon – Boussu Bois – Dour | Régulière | TEC Hainaut |
| **28** | Saint-Ghislain – Dour – Roisin | Scolaire (non exclusif) | TEC Hainaut |
| **31** | Quiévrain – Dour | Scolaire(non exclusif) | TEC Hainaut |

*Figure 47 : Différentes lignes de bus présentes dans la commune de Dour*

[3] Point d'Arrêt Non Géré

### 4.1.5 Fréquences de passages



Pour réaliser les tableaux suivant nous avons pris en compte les arrêts les plus pertinents, c'est-à-dire :

- « Dour Belvédère » pour les lignes 7, 8, 28 et 31,
- « Petit-Dour Rouge Bonnet » pour la ligne 8/,
- « Wihéries Centre » pour les lignes 7 et 28,
- « Dour Trichères » pour les lignes 2, 7, 8, 9, 28 et 31,
- « Blaugies Place » pour la ligne 8.

| Ligne | Direction | Amplitude horaire au départ de Dour Belvédère | | | | Nombre de passages/jour | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié |
| 7 | Quiévrain SNCB - Dour Belvédère - Mons SNCB | 5:03 - 19:43 | 5:00 - 21:57 | 7:04 - 20:16 | 7:08 - 20:17 | 18 | 21 | 14 | 14 |
| | Mons SNCB - Dour Belvédère - Quiévrain SNCB | 6:07 - 21:12 | 6:02 - 21:27 | 6:25 - 19:03 | 6:26 - 19:03 | 21 | 22 | 13 | 13 |
| 8 | Dour Trichères - Dour Belvédère - Erquennes Place | 6:31 - 18:53 | 6:49 - 18:54 | - | - | 9 | 7 | - | - |
| | Erquennes Place - Dour Belvédère - Dour Trichères | 6:51 - 19:13 | 9:14 - 19:13 | - | - | 8 | 7 | - | - |
| 28 | Roisin Dépôt - Dour Belvédère - Saint-Ghislain SNCB | 7:24 - 14:13 | 7:33 - 14:01 | - | - | 3 | 3 | - | - |
| | Saint-Ghilsain SNCB - Dour Belvédère - Roisin Dépôt | 8:32 - 18:01 | 8:31 - 15:16 | - | - | 7 | 4 | - | - |
| 31 | Quievrain SNCB - Dour Belvédère - Dour Trichères | 07:51 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| | Dour Trichères - Dour Belvédère - Quievrain SNCB | 12:53 - 16:13 | - | - | - | 2 | - | - | - |

| Ligne | Direction | Amplitude horaire au passage par Petit-Dour Rouge-Bonnet | | | | Nombre de passages/jour | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié |
| 8/ | Dour Trichères - Petit-Dour Rouge Bonnet - Dour Trichères | 6:37 - 19:12 | 08:01 - 19:23 | - | - | 12 | 9 | - | - |

| Ligne | Direction | Amplitude horaire au passage par Wihéries-Centre | | | | Nombre de passages/jour | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié |
| 7 | (Quiévrain SNCB) - Whiéries Centre - Mons SNCB | 4:53 - 19:33 | 4:50 - 21:47 | 6:52 - 20:02 | 6:53 - 19:02 | 18 | 21 | 12 | 10 |
| | Mons SNCB - Whiéries Centre - (Quiévrain SNCB) | 6:19 - 21:23 | 6:14 - 21:28 | 6:37 - 19:15 | 6:37 - 19:15 | 22 | 22 | 13 | 13 |
| 28 | Roisin Dépôt - Wihéries Centre - Saint-Ghislain SNCB | 7:20 - 14:09 | 7:29 - 13:57 | - | - | 3 | 3 | - | - |
| | Saint-Ghislain SNCB - Wihéries Centre - Roisin Dépôt | 8:36 - 18:05 | 8:35 - 15:20 | - | - | 7 | 4 | - | - |

| Ligne | Direction | Amplitude horaire au passage par Dour Trichères | | | | Nombre de passages/jour | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié |
| 2 | Dour Trichères - Mons SNCB | 5:51 - 19:48 | 5:39 - 19:49 | 8:33 - 19:33 | 8:32 - 18:32 | 30 | 29 | 6 | 6 |
| | Mons SNCB - Dour Tichères (terminus) | 6:07 - 19:18 | 6:16 - 19:18 | 9:46 - 19:41 | 9:42 - 19:42 | 28 | 27 | 6 | 6 |
| 7 & 9 | Dour Trichères - Mons SNCB | 4:42 - 21:40 | 5:15 - 20:49 | 6:10 - 20:41 | 6:10 - 20:41 | 41 | 38 | 16 | 16 |
| | Mons SNCB - Dour Tichères (terminus) | 6:21 - 23:00 | 6:21 - 22:57 | 6:59 - 22:13 | 6:59 - 22:10 | 40 | 41 | 18 | 18 |
| 8 | Dour Trichères - Erquennes Place - (Dour Trichères) | 7:07 - 18:50 | 6:46 - 18:51 | 8:55 - 20:04 | - | 8 | 9 | 6 | - |
| | (Dour Trichères) - Erquennes Place - Dour Trichères (terminus) | 6:55 - 19:17 | 7:11 - 19:17 | 9:30 - 20:34 | - | 8 | 8 | 6 | - |
| 8/ | Dour Trichères - Dour Trichères | 6:31 - 19:06 | 7:55 - 19:17 | - | - | 10 | 7 | - | - |
| | Dour Trichères - Dour Trichères | 6:53 - 19:28 | 8:17 - 19:39 | - | - | 10 | 7 | - | - |
| 28 | Roisin Dépôt - Dour Trichères (terminus) | 09:38 | 09:38 | - | - | 1 | 1 | - | - |
| | Dour Trichères - Roisin Dépôt | 10:18 - 15:55 | 10:18 | - | - | 2 | 1 | - | - |
| 31 | Quiévrain SNCB - Dour Trichères (terminus) | 07:55 | - | - | - | 1 | - | - | - |
| | Dour Trichères - Quiévrain SNCB | 16:10 | - | - | - | 1 | - | - | - |

| Ligne | Direction | Amplitude horaire au passage par Blaugies Place | | | | Nombre de passages/jour | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié | Semaine scolaire | Semaine congé | Samedi | Dimanche/jour férié |
| 8/ | Dour Trichères - Blaugies Place - Dour Trichères | 6:46 - 19:21 | 8:10 - 19:32 | 9:10 - 20:19 | - | 10 | 8 | 6 | - |

*Tableau 4 : Horaire de passage des différentes lignes de bus pour 5 arrêts majeurs du territoire communal (Source : TEC Hainaut)*

Les lignes 2 et 7 caractérisent une offre particulièrement intéressante du TEC pour la population de Dour. Présentant respectivement une vingtaine et une trentaine de passages en semaine, et une fréquence avec un battement de 2h environ durant le week-end, elles permettent des liaisons efficaces avec la gare et le centre-ville de Mons.

La ligne 8 dessert correctement les localités avoisinantes en semaine, avec une fréquence de passage d'environ 2h.

La ligne 8/ crée une boucle au départ de l'arrêt DOUR TRICHERES. La boucle qu'elle crée avec Blaugies permet de connecter efficacement le village au centre-ville. En week-end, la ligne 8 prend le relais.

Les lignes 28 et 31 sont des lignes de renforcement adressées aux travailleurs et aux scolaires, en semaine hors congés. Les mercredis, les lignes 7, 8/ et 31 présentent un bus supplémentaire sur le temps de midi afin de répondre à la demande scolaire.

L'intervalle de passages peut varier en fonction du moment de la journée, avec une fréquence de passage naturellement plus importante aux heures de pointe, notamment pour ce qui concerne les lignes à fréquence de passage importante en semaine.

Cette offre est relativement complète et semble adaptée à la demande principale à savoir les écoles. Le pré diagnostic identifie toutefois une disparité de desserte entre le centre-ville et Blaugies – Petit-Dour qui devrait être résolue.

### 4.1.6 Localisation de l'offre de bus

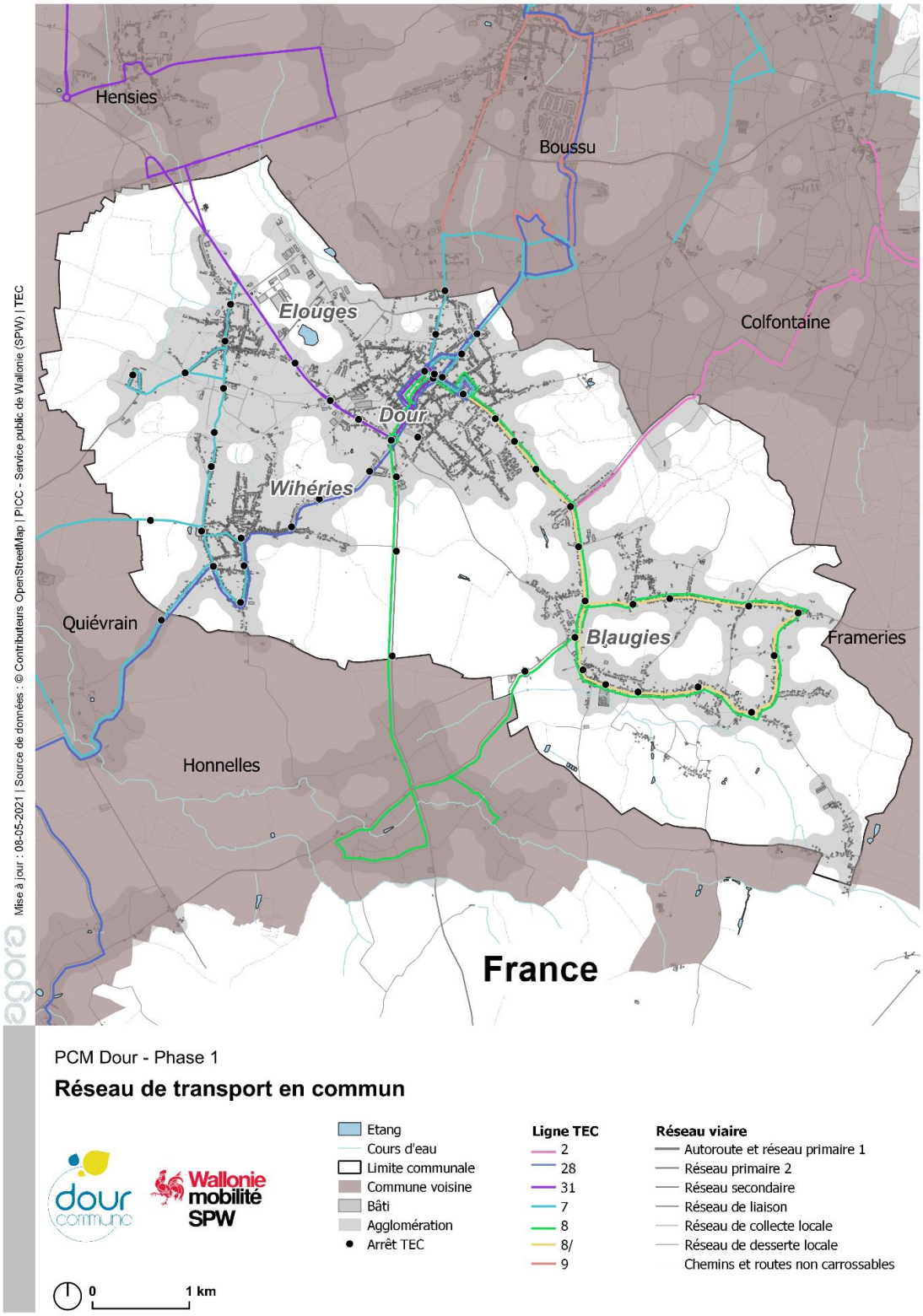



*Figure 48 : Réseau de transport en commun de la Commune de Dour (Données : SPW)*

### 4.1.7 Aires d'influence des arrêts de transport en commun

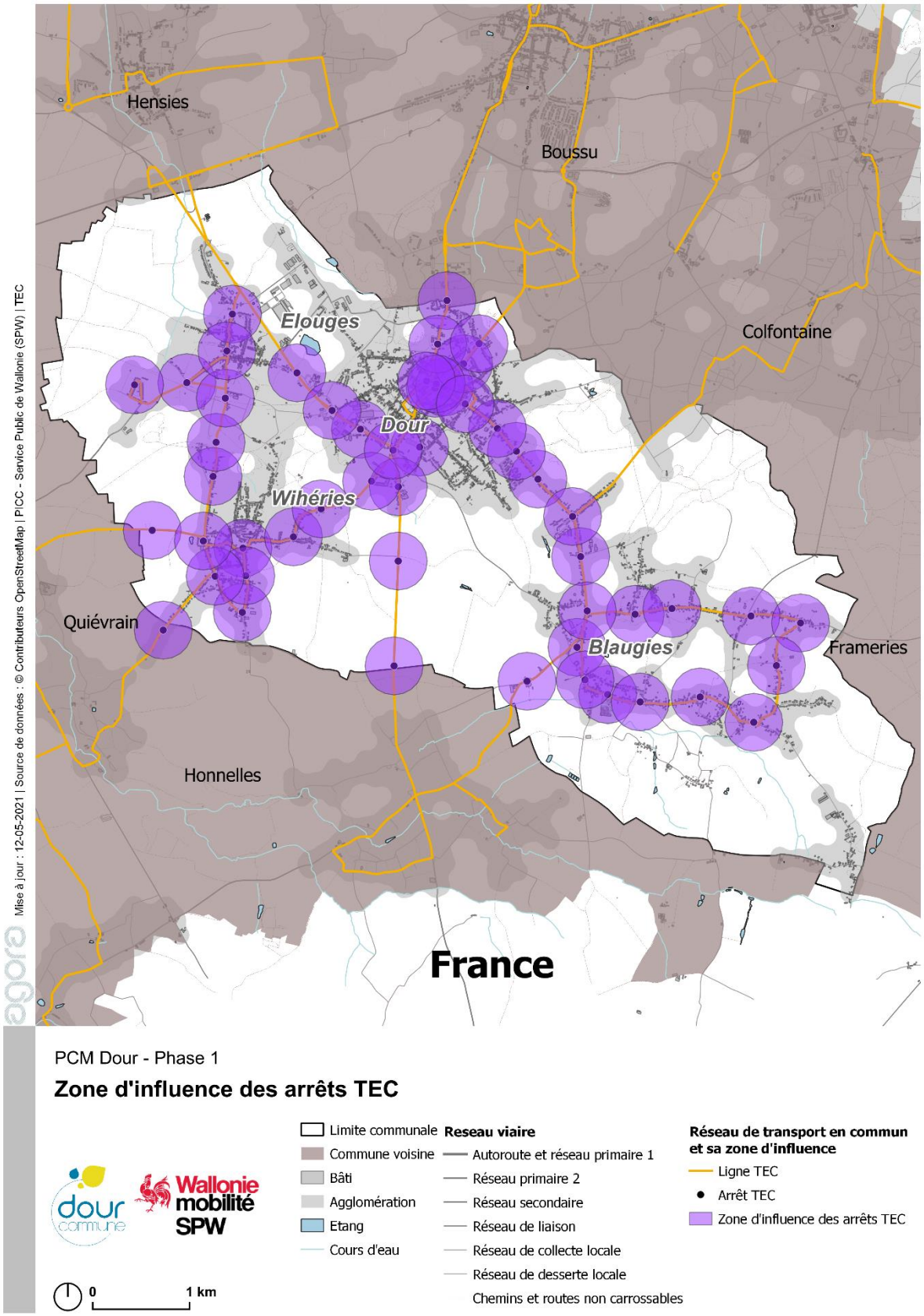



*Figure 49 : Aire d'influence des arrêts de bus TEC et des gares SNCB dans la commune de Dour (Données : SPW)*

Les données fournies en la matière par les sociétés TEC permettent de créer une carte de l'accessibilité pédestre des arrêts de bus. Pour cela, une zone de 300 mètres (distance dite « pantoufle », à entendre « du moindre effort ») est représentée autour de chaque arrêt de bus TEC, correspondant à la distance maximale qu'un usager est normalement prêt à parcourir à pied pour prendre le bus.

La figure ci-dessus permet de constater qu'une grande partie des zones d'agglomération de l'entité est desservie par les arrêts de bus, en particulier les zones de centralité avec la présence d'équipements publics (hôtel de ville, écoles, commerces, etc.).

Cette couverture présente pour lacunes le nord-est de Dour (près du Bois des Cocars), le nord-ouest et le sud-est du centre-ville de Dour, zones urbanisées présentant une densité relativement importante.

### 4.1.8 La demande en transport TEC

Le chapitre suivant est réalisé au moyen des données reçues du TEC Hainaut. Celles-ci datent du mardi 3 et mercredi 4 mars 2020. Le contexte précède de peu les premières fermetures qui furent imposées au lendemain du vendredi 13 mars, la fermeture des écoles du lundi 16 mars, et le confinement total de la population du mardi 18 mars. Au moment de la prise de ces chiffres, les premiers cas de personnes infectées par le Covid 19 n'ont que quelques jours, aussi peut-on considérer ces chiffres comme totalement représentatifs de la fréquentation des TEC avant la crise sanitaire, sans que le trouble ou l'hésitation n'ait commencé à modifier les habitudes de mobilité de la population.

Ces chiffres étaient disponibles pour les lignes 7, 8, 8/ et 9 ; sont donc absentes les lignes 2, 28 et 31. L'échantillon est toutefois exploitable en termes de représentativité de la fréquentation par titres de transport, ainsi que des arrêts les plus utilisés pour le centre-ville, Petit-Dour et Blaugies.[4]

La journée du mercredi 4 mars a été retenue pour l'échantillon plus conséquent qu'elle présentait.

#### 4.1.8.1 Fréquentation par titres de transport

Le diagramme ci-dessous reprend les principaux titres de transport utilisé à Dour. Les parcours NEXT et HORIZON se distinguent par la couverture qu'ils rendent possible : les billets NEXT sont valables pour deux zones contiguës reliées par une ligne TEC, tandis que les billets HORIZON est valable pour tout le réseau TEC (hors ligne express).

Les abonnements sont regroupés par tranche d'âge. Un enfant de moins de 6 ans ne paye pas pour le trajet ; les groupes sont ensuite répartis de 6 à 11ans, 12 à 24 ans, 25 à 64 ans et + de 65 ans. Des combinaisons avec la SNCB ou des cartes de trajets multiples sont également possible, ainsi que des offres plus spécifiques (ici, marginales).

[4] Il sera possible de compléter les documents ultérieurement avec des statistiques complètes si nécessaire.

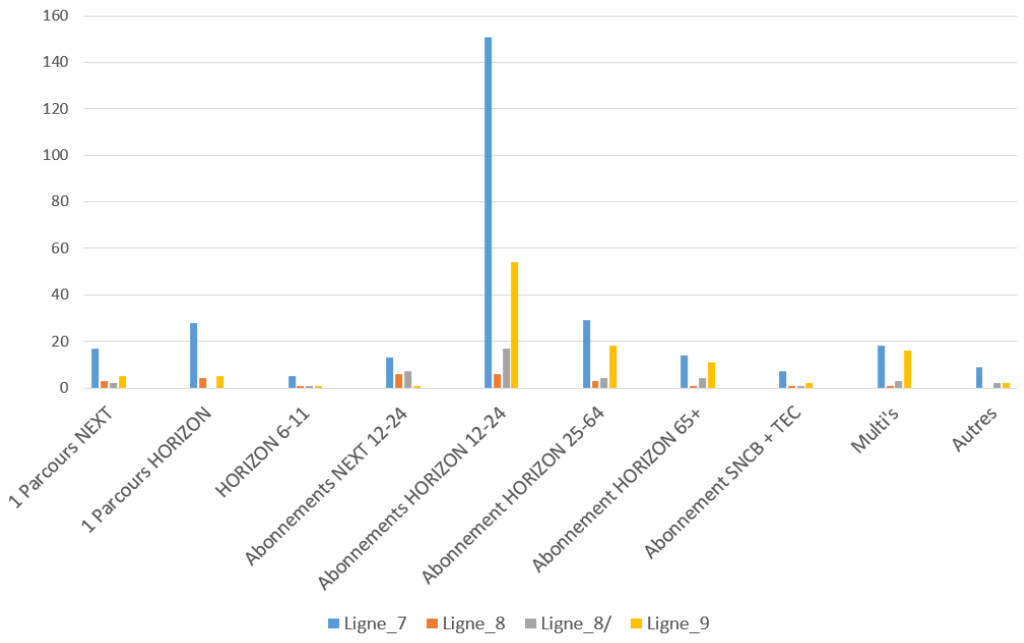



*Figure 50 : distribution des titres de transports par ligne (Données : TEC Hainaut)*

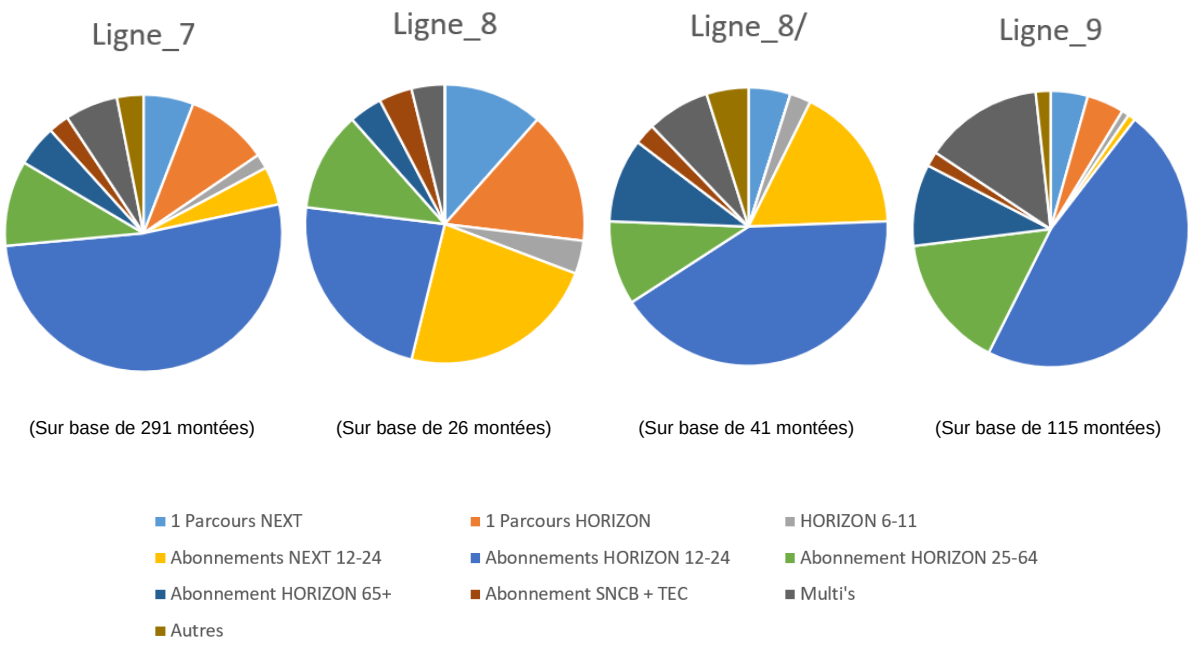



*Figure 51 : répartition des types de titres de transport au sein du réseau étudié (Données : TEC Hainaut)*

Il ressort des graphiques ci-dessus que les titres de transport se composent essentiellement d'abonnement NEXT 12-24 et HORIZON 12-24. La population est donc essentiellement scolaire, plus que majoritaire dans le cas des lignes 7 et 8/.

Cette population scolaire effectue en large majorité des trajets avec les abonnements HORIZON ; ils parcourent donc plus de deux zones TEC contiguës et démontrent donc une mobilité plus vaste sur le réseau.

La part de la population 25-64 ans, dite « active », varie entre 1/8e et 1/6e sur ces lignes attestant que certaines habitudes sont déjà en place pour favoriser les déplacements domicile-travail.

La vente de billets unique représente plus d'un quart des utilisateurs de la ligne 8, attestant d'un usage moins régulier plus conséquent pour cette ligne que pour les autres. Il est à noter que cette carte est celle représentant l'échantillon le moins important, et à ce titre nécessite d'être abordée avec réserve, les marges d'erreur étant plus conséquentes.

Une part d'environ 1/8e de la population fréquentant les lignes 8/ et 9 utilise un abonnement 65+.

Enfin, les autres offres de transports se retrouvent de manière équivalente sur les différentes lignes. On notera la présence d'une faible part de la population combinant son titre de transport TEC avec la SNCB.

### 4.1.8.2 Fréquentation des arrêts TEC

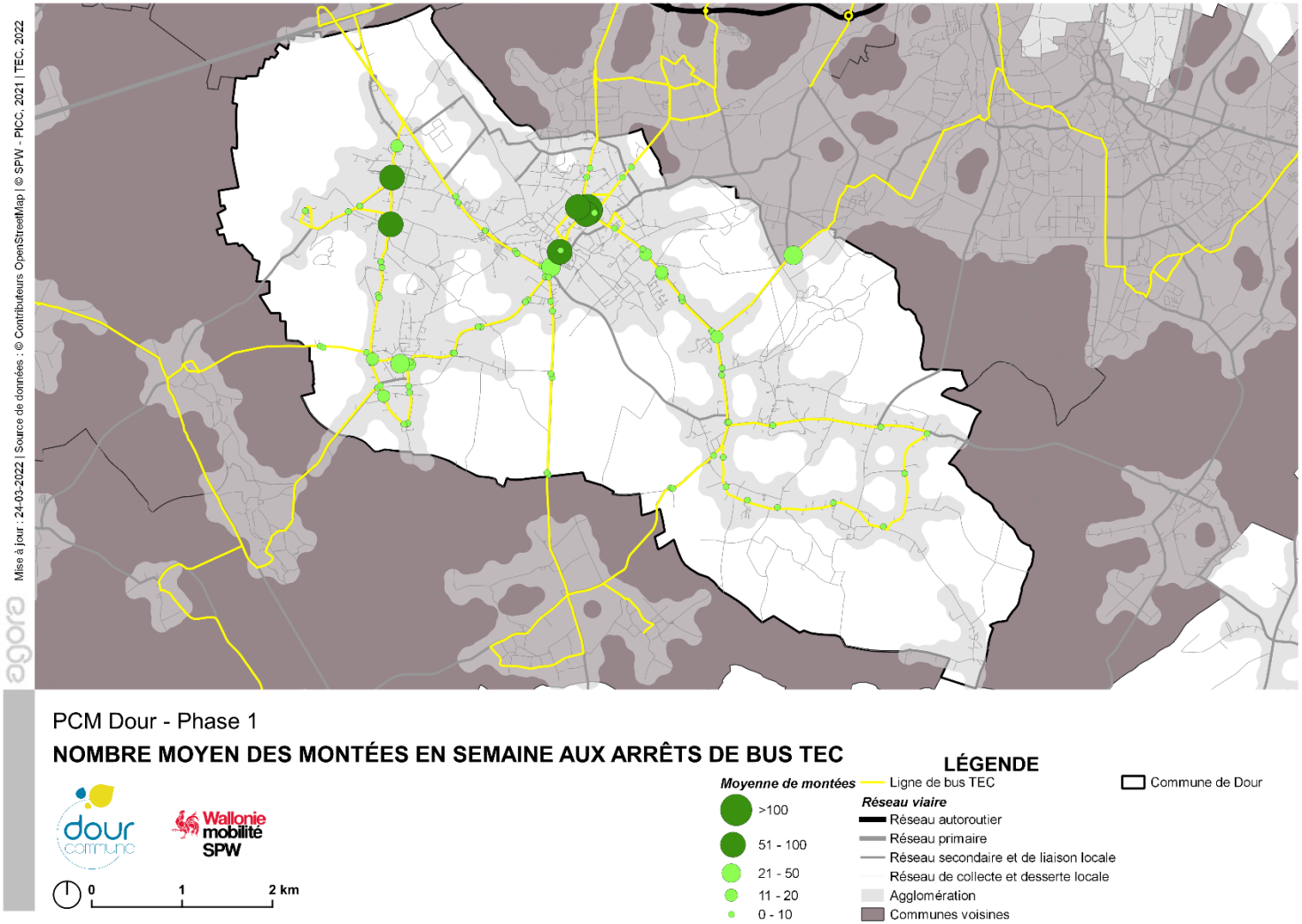



*Figure 52 : Nombre moyen des montées en semaine (Données : TEC Hainaut)*

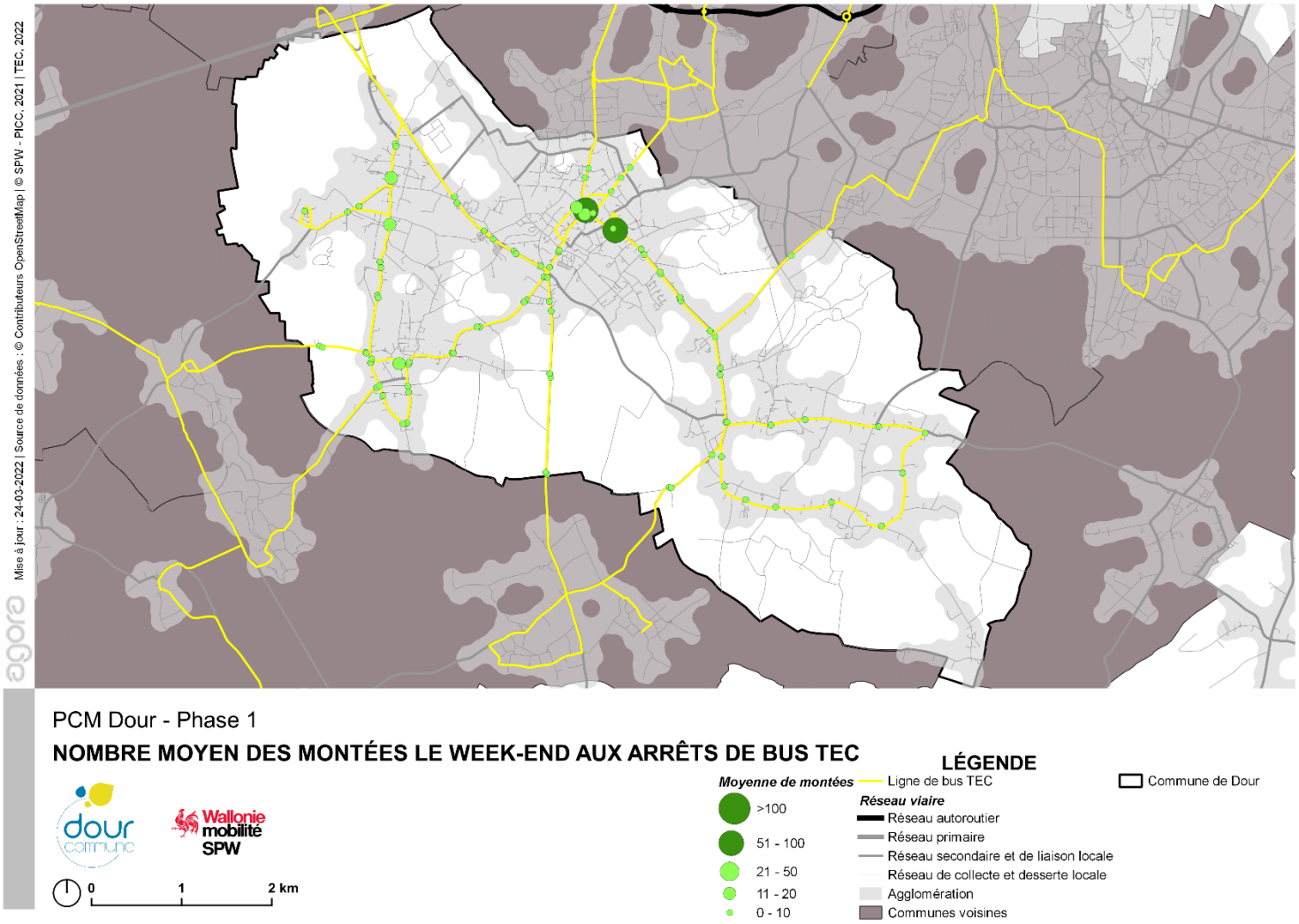



*Figure 53 : Nombre moyen des montées le week-end (Données : TEC Hainaut)*

#### 4.1.8.3 Qualité des arrêts de bus TEC (Accessibilité PMR)

Dans le cadre de ce diagnostic, l'accessibilité, la sécurité et le confort des principaux arrêts TEC de la commune ont été analysés. Ils ont été repris sur base de l'importance de la fréquentation (chapitre 4.1.8.2) et des types qu'ils représentaient.

Les arrêts TEC sont généralement de bonne composition à travers la commune. Nombreux d'entre eux sont équipés d'un abri sur au moins l'un des arrêts situés de part et d'autre de la voirie. Semblant répondre aux demandes des usagers, de multiples poteaux sont disposés au long du parcours dans les villages et à l'approche du centre-ville, ne présentant aucun autre aménagement, mais semblant répondre à des montées/descentes très ponctuelles. L'accessibilité (bordures, pentes et revêtement) est en générale correcte.

On peut souligner deux lacunes majeures à la situation existante : le manque de stationnement vélo à proximité des arrêts plus importants, et les aménagements insuffisants en regard du pôle que représente l'arrêt DOUR TRICHERES à la place Verte. A contrario, on peut souligner la qualité des arrêts au long de la N552, présentant notamment des loges pour éviter au bus de bloquer la circulation sur cette voirie désormais à bande unique.

Figure 54 : Arrêt DOUR TRICHERE, place Verte (Agora, 2022)

Figure 55 : Arrêt DOUR GRAND PLACE, rue Emile Estièvenart (Agora, 2022)

Figure 56 : Arrêt DOUR BELVEDERE, rue d'Élouges (Agora, 2022)

Figure 57 : Arrêt DOUR PAVE DE WARQUIGNIES, rue Moranfayt (Agora, 2022)

Figure 58 : Arrêt DOUR BELVEDERE, rue de FRANCE (Agora, 2022)

Figure 59 : Arrêt PETIT-DOUR RUE DE SARS, rue des Vainqueurs (Agora, 2022)

*Figure 60 : Arrêt BLAUGIES PLACE DU JONCQUOIS, rue de la Frontière (Agora, 2022)*

*Figure 61 : Arrêt BLAUGIES HOME, rue de la Frontières (Agora, 2022)*

*Figure 62 : Arrêt BLAUGIES PLACE, rue du Trieu Poulain (Agora, 2022)*

*Figure 63 : Arrêt WIHERIES QUESNOY, avenue Victor Regnart (Agora, 2022)*

*Figure 64 : Arrêt WIHERIES CENTRE, rue de l'Eglise (Agora, 2022)*

*Figure 65 : Arrêt ELOUGES RUE DE LA MARLIERE, rue du Commerce (Agora, 2022)*

Les lignes 8 et 8/ fonctionnant sous forme d'une boucle à sens unique, les arrêts de Blaugies et Petit-Dour ne sont pas démultipliés, se retrouvant ainsi de manière constante d'un seul côté de la voirie. Cette configuration est favorable à des investissements plus qualitatifs sur ceux qui sont à réaménager.

#### 4.1.8.4 Ligne 30

Depuis septembre 2020, la ligne 30 Angre – Saint-Ghislain est également opérationnelle. Sur le territoire de Dour, celle-ci propose trois départs supplémentaires le matin entre 6h10 et 9h10 aux arrêts Dour Place et Dour Grand-Rue, et un à 13h45, vers la gare de Saint-Ghislain.

A 12h49 et en fin de journée (16h49 – 18h49), quatre voyages au départ de la gare de Saint-Ghislain vers Angre.

Cette offre, effective en période scolaire, vise un public davantage actif professionnellement ou scolarisé.

#### 4.1.8.5 Disfonctionnements identifiés

- Le réseau WEL :
  En 2019, le réseau TEC a lancé six lignes à travers la Wallonie dans un projet identifié par l'acronyme WEL (Wallonia Easy Line). Ces lignes proposent des bus à 5€ le trajet, dans un bus confortable, climatisé et équipé de Wi-Fi. Les prix sont plafonnés de telle manière qu'au 14$^{e}$ trajet sur le mois, les suivants deviennent gratuits, et que l'utilisateur déboursera maximum 580€ sur l'année.

  Ce projet, qui aurait également pu toucher les Dourois, n'a pas rencontré le succès escompté en dépit d'un rapport qualité-prix intéressant. A la veille de la crise sanitaire, la fréquentation moyenne par trajet était inférieure à 2,5 personnes par bus. Les causes sont notamment la nécessité de réserver son trajet par une application et les difficultés de communication qui entourèrent le lancement du projet.

- Une desserte inéquitable :
  Le pré-diagnostic souligne que si le centre de Dour est correctement desservi par les lignes de bus, la qualité de la desserte n'est pas équivalente pour Blaugies et Petit-Dour. Les lignes 8 et 8/ y passent respectivement 8 et 10 fois par jour en semaine et seul 6 fois pour la ligne 8 en week-end ; le manque d'attractivité de la ligne se manifeste dans la fréquentation de celle-ci.

- Arrêt manquant place des Martyrs :
  Le lieu-dit place des Martyrs, au croisement des rues de l'Athénée, Decrucq, Alexandre Patte, Boussu et du Général Leman est identifié par la Commune comme un arrêt potentiellement intéressant à ajouter sur la commune en raison de la proximité avec les écoles. Il se situe à quelques dizaines de mètres des arrêts DOUR RUE DECRUCQ (ligne 7, 8, 28 et 31) et de l'arrêt DOUR MAISON MEDICALE (ligne 2, 7, 8, 9, 28 et 31).

### 4.1.9 Perspectives du réseau de bus TEC

Avec la création des bassins de mobilité (OCBM) où la stratégie des transports publics est analysée à une échelle supracommunale mais aussi en interaction avec les autres services de transport public, nous allons très certainement connaitre sur l'entité de Dour, un redéploiement des lignes de bus en fonction de la mise en service de la ligne BHNS – ligne de bus à haut niveau de service qui doit desservir toute la conurbation du Borinage le long de la N51.

A l'heure actuelle, il est difficile de savoir comment ce redéploiement va s'organiser. Il devrait y avoir une augmentation des fréquences de passage vu que du matériel roulant va être libéré et que certaines lignes vont être raccourcies pour ne desservir que les arrêts du BHNS.

# 5 SERVICES DE MOBILITÉ

## Covoiturage

Sur le territoire de Dour, il y a 10 emplacements réservés pour le covoiturage sur le parking communal situé à l'arrière de la Grand'Place.

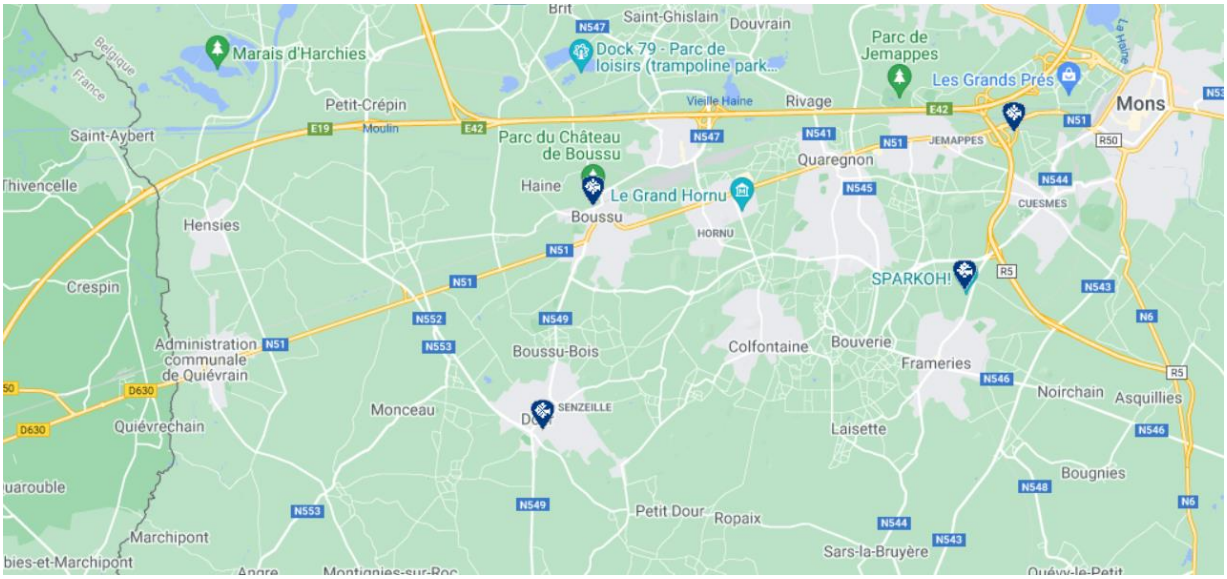



*Figure 66 : Extrait carte publiée sur le site Mobilité Wallonie - co-voiturage*

Sur le territoire compris entre l'agglomération montoise et le frontière française, traversé par l'autoroute A7, ce sont 4 aires de covoiturage que l'on retrouve :

- A Dour, dans le centre-ville, un parking communal, disposant d'une zone Carpool.
- A Boussu, 10 emplacements sur le parking de la gare,
- A Frameries, 25 emplacements au site « Le Pass - Sparkoh », non loin du R5,
- Et à Mons, 24 emplacements sur le parking du Décathlon, en sortie de l'échangeur du R5-N51, et à proximité de la E42.

La création de parkings de covoiturage constitue un élément essentiel dans la poursuite des objectifs du gouvernement wallon d'augmenter le taux de covoiturage à l'horizon 2030. La phase 3 du PCM permettra d'évaluer l'intérêt de création de places de parking complémentaires sur le territoire communal, et d'identifier les terrains pouvant abriter ces parkings accessibles aux différents modes de transport le cas échéant.

En Wallonie, une série de communes sont membres de « Carpool Plaza ». Il s'agit d'un site internet qui vise à développer le covoiturage dans les communes et la Région. Les communes membres en font juste la promotion sur leur propre site internet. Dour fait partie des communes adhérentes, à l'instar de Quiévrain, Saint-Ghislain, Hensies et Mons. Le pré-diagnostique identifie toutefois que les emplacements présents à Dour sont sous-utilisés.

## Autopartage

### 5.1.1 Autopartage « station fixe ».

Cambio, le service d'autopartage de ce type le plus populaire en Belgique, ne possède aucune station à Dour. Les stations Cambio les plus proches sont situées dans ou à proximité immédiate du centre-ville de Mons. La demande est probablement insuffisante pour justifier ce type de service dans la commune pour le moment ; il faut prendre en compte le fait que les communes devront couvrir les périodes non louées des véhicules mis à disposition.

### 5.1.2 Autopartage entre particuliers

Cette formule permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture, et aux locataires de disposer de voitures quand ils en ont besoin. Il y a plusieurs entreprises qui proposent ce service en Wallonie. Les modalités varient en fonction de l'entreprise. Par exemple **Cozycar** est un système d'autopartage entre voisins ou proches et impose un prix d'utilisation au km. **Drivy** repose également sur le partage de véhicules entre particuliers. Au prix total de la location, s'ajoute un prix par km, défini auparavant par le propriétaire.

Restant dans le même concept, **Avira** est une déclinaison de **Cozycar** pour le transport de personnes à mobilité réduite. Le but d'Avira consiste à partager des voitures adaptées PMR pour les rendre accessibles au plus grand nombre.

### 5.1.3 Autostop de proximité

Des systèmes d'autostop de proximité tels que « **VAP** » n'existe pas dans la commune. Ce système consiste à « vapper » (néologisme pour désigner l'action de mieux occuper les voitures pour parcourir de courtes distances – www.mondequibouge.be) ; une signalétique ou des emplacements viennent donc encourager la pratique de l'autostop spontané entre utilisateurs d'un même quartier.

### 5.1.4 Mpact

La commune est également partenaire de l'ASBL Mpact (anciennement Taxistop) qui souhaite développer les services alternatifs de réponse à la demande des usagers, notamment en matière de mobilité. Ceci passe par l'optimisation des biens existants en facilitant les démarches de mutualisation ou de partage de véhicules notamment. Le site de la commune de Dour renvoie ainsi directement vers l'application **Carpool** qui vise à encourager le covoiturage en entreprise.

## Taxi Social

Le CPAS de Dour dispose d'un service de Taxi Social. Cette initiative met un véhicule avec chauffeur à disposition des citoyens ne possédant pas de moyens de locomotion, ou bénéficiant d'un revenu d'intégration social, ou âgée de plus de 50 ans. Les rayons d'accessibilité sont définis par le CPAS et les prestations sont calculées afin de rester compétitives, soit 2,4€ dans un rayon de 4km autour du CPAS, majoré de 0,30€ du kilomètre supplémentaire.

L'initiative en place depuis 2007 présente une fréquentation en hausse d'année en année, preuve de son intérêt pour Dour. Aux dires du CPAS, les créneaux horaires sont complets la plupart du temps.

*Figure 67 : extrait de la grille horaire du Taxi Social (Source : CPAS de Dour)*

## Pôles multimodaux

Plusieurs espaces conçus comme pôles multimodaux se retrouvent à travers la commune. On considère comme espace multimodal un lieu de rencontre de plusieurs modes de transports conçus pour faciliter le passage de l'un à l'autre. Ceux-ci comprennent généralement le passage d'une ligne de bus, du stationnement à proximité et du stationnement vélo.

Le tableau suivant reprend ceux identifiés à Dour :

| | Cyclo-piéton | Transports en commun | Automobile | Covoiturage |
|---|---|---|---|---|
| Dour, la place Verte | Stationnement vélo | Arrêt TEC DOUR TRICHERES<br><br>Passage des lignes 2, 7, 8, 8/, 9, 28 et 31 | Stationnement urbain | - |
| Dour, la Grand'Place | Stationnement vélo | Arrêt TEC DOUR GRAND PLACE<br><br>Passage des lignes 7, 8, 28 et 31 | Parking communal situé à 100 m | 10 emplacements de covoiturage sur le parking communal |
| Dour, le Belvédère | Stationnement vélo | Arrêt TEC DOUR BELVEDERE<br><br>Passage des lignes 8, 28 et 31 | Parking communal situé à 150 m | 10 emplacements de covoiturage sur le parking communal |

## Conclusion

*Tableau 5 : Atouts et faiblesses des services de mobilité dans la commune de Dour*

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| + Présence d'emplacements réservés pour le covoiturage.<br>+ Présence de plusieurs pôles à qualifier de multimodaux. | - Certains pôles multimodaux sont lacunaires.<br>- Taille de la commune insuffisante, actuellement, pour le développement de certains services de mobilité partagée. |

# 6 MOBILITÉ SCOLAIRE.

## Listes des établissements scolaires.

*Tableau 6 : Listes des établissements scolaires dans la commune*

| ETABLISSEMENT | ADRESSE | | | MATERNEL | PRIMAIRE | SECONDAIRE /ADULTES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ecole du Centre / Ecole fondamentale de l'Athénée | Rue Decrucq, 27 | 7370 | Dour | 40 | 142 | - |
| Ecole fondamentale d'Élouges | Rue Charles Wantiez, 27 | 7370 | Élouges | 60 | 115 | - |
| Ecole fondamentale de Moranfayt | Rue du Chêne Brulé, 84 | 7370 | Dour | 98 | 118 | - |
| Ecole fondamentale de Plantis | Rue des Fondsvarts, 2 | 7370 | Dour | 28 | 61 | - |
| Ecole maternelle et primaire de Petit-Dour | Rue du Trieu, 4, & rue Ropaix, 40 | 7370 | Blaugies | 24 | 67 | - |
| Ecole fondamentale de Wihéries | Rue de la Carrière, 5 | 7370 | Wihéries | 67 | 110 | - |
| Ecole maternelle de la Gare | Rue Emile Cornez, 17 | 7370 | Dour | 34 | - | - |
| Ecole maternelle de Blaugies | Rue de la Frontière, 214 | 7370 | Blaugies | 50 | - | - |
| Ecole primaire de Blaugies | Rue de la Frontière, 196 | 7370 | Blaugies | - | 59 | - |
| *Ecole primaire Saint-Victor* | *Rue Pairois, 95* | *7370* | *Dour* | - | *50* | - |
| *Ecoles Saint-Victor et Saint-Joseph* | *Place Emile Vandervelde, 18* | *7370* | *Dour* | *68* | *69* | - |
| *Ecole fondamentale de La Sainte-Union* | *Rue du Roi Albert, 57* | *7370* | *Dour* | *105* | *252* | - |
| Athénée Royale de Dour | Rue de l'Athénée, 23 | 7370 | Dour | - | - | 614 |
| *Ecole secondaire de La Sainte-Union* | *Rue du Roi Albert, 10* | *7370* | *Dour* | - | - | 1205 |
| I.E.P.S.C.F | Rue de Boussu, 84 | 7370 | Dour | | | 727 |

*Figure 68 : nombre d'élèves année scolaire 2021-2022 (Source : écoles de l'entité)*

Il est à noter que l'I.E.P.S.C.E (Établissement d'Enseignement pour Adulte et de Formation Continue des Hauts-Pays) comprend aussi bien les cours de jours, qu'en après-midi ou en soirée, adressés à un public adulte.

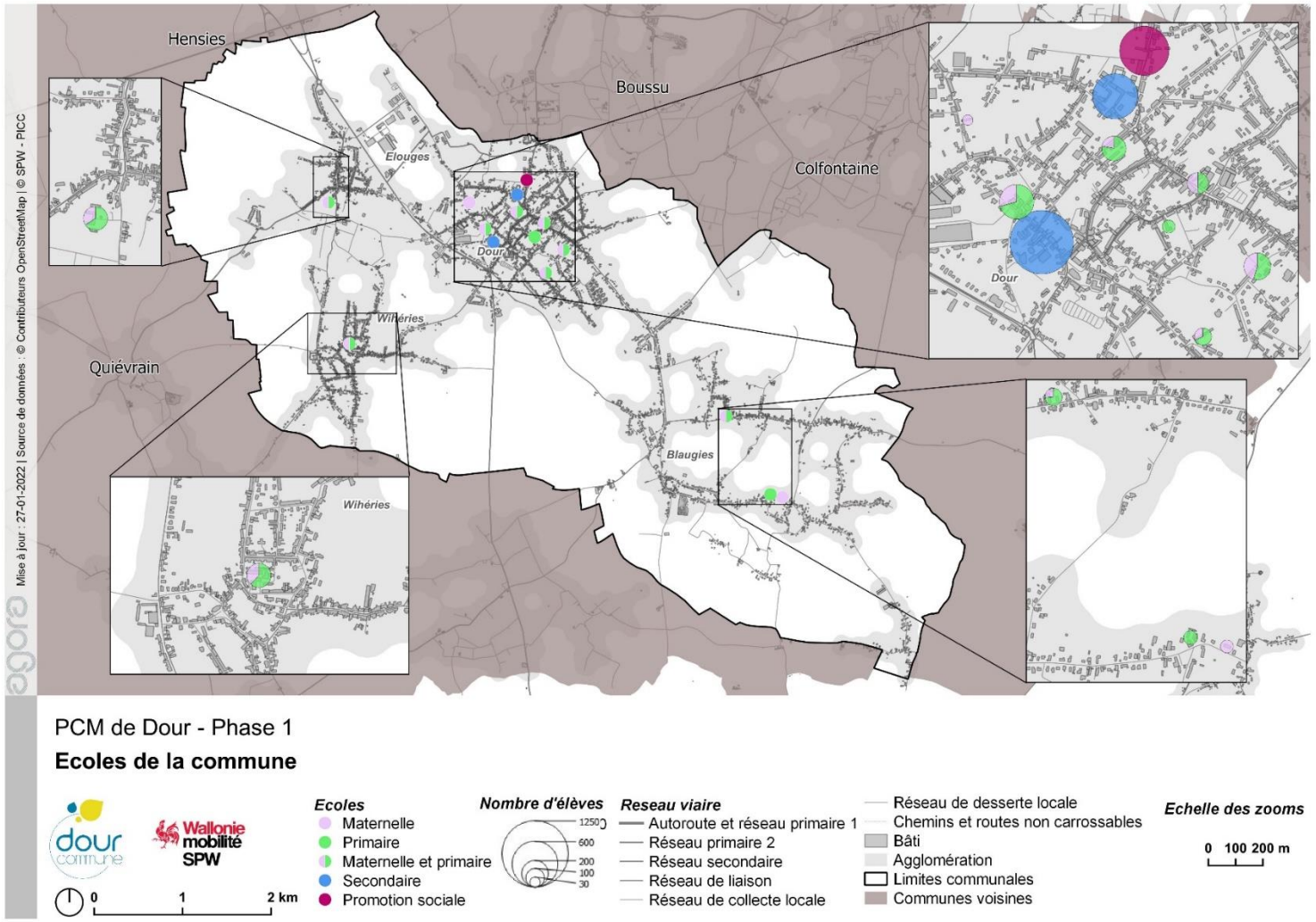



*Figure 69 : Localisation et taille des établissements scolaires dans la commune (source : AGORA)*

## Services scolaires

La commune de Dour ne dispose pas d'un service de ramassage scolaire communal.

Elle propose en revanche un système d'accueil en début et en fin de journée nommé **Maxi-Mômes**. Celui-ci se fait dans les écoles communales à partir de 7h15 jusque 17h30, mais dès 6h45 jusque 18h30 à Wihéries. Le bâtiment, dans lequel les enfants se retrouvent également à partir de 13h les mercredis, se situe à la rue Ferrer n°14, en face du parc et de l'école communale.

Ce service est accessible sur inscription et les enfants sont conduits en camionnette vers ou depuis l'école communale dans laquelle ils sont inscrits. Le véhicule peut également déposer les enfants à leurs activités extra-scolaires. Cette initiative mettant à disposition collation et école des devoirs permet une plus grande amplitude horaire pour les parents dont les professions ou les situations familiales ne permettent de se contenir aux horaires traditionnels. Elle est maintenue durant les congés scolaires (sauf juillet) et journées de conférence pédagogique.

## Aménagements existants aux écoles maternelles

Cette partie étudie les écoles accueillant uniquement des enfants de moins de 6 ans (écoles maternelles). Les enjeux aux abords de ces espaces sont une mobilité automobile apaisée, et une zone permettant aux parents de venir confortablement et en toute sécurité déposer leurs enfants jusqu'à la porte de l'établissement. En termes d'accessibilités, l'accès rendu possible aux poussettes et aux équipements vélos qui permettent de transporter des enfants en bas âge (vélo-suiveur, -cargo, remorque à vélo, vélo rallongé, etc.).

### 6.1.1 Ecole maternelle de la gare (rue Emile Cornez, 17)

*Figure 70 : école maternelle de la gare (Source : Agora, 2022)*

Située dans une rue résidentielle (zone 30) à l'écart de l'activité du centre-ville, cette école de 34 enfants est accessible à pied par des trottoirs de conception satisfaisante, ainsi qu'en voiture, la rue présentant du stationnement linéaire propice à la dépose.

Outre l'indication zone 30, l'école est indiquée par du mobilier évocateur. La teinte du revêtement et le garde-corps assurant l'absence de stationnement sur le trottoir signalent la traversée qui lui fait face.

### 6.1.2 Ecole maternelle de Blaugies (rue de la Frontière, 214)

*Figure 71 : école maternelle de Blaugies (Source : Agora, 2022)*

Cette école d'une cinquantaine d'enfants se trouve au long de la rue de la Frontière, identifiée comme présentant des problèmes d'excès de vitesse, notamment dû à son caractère rectiligne et à la visibilité dégagée des automobilistes.

Elle est située en zone 30, du mobilier ainsi qu'une chicane du côté du trottoir bordant la cour indiquent sa présence. La largeur de la voirie permet aux véhicules de se stationner au long de la rue en début en fin de journée d'école.

## Aménagements existants écoles primaires

Cette partie étudie les écoles primaires (comprenant aussi des implantations mixtes maternelle-primaire). Celles-ci font l'objet des mêmes attentes que pour les écoles maternelles, mais présentent en outre des opportunités complémentaires en matière de mobilité. Elles accueillent en effet des enfants jusque l'âge de 12 ans, qui gagnent donc en autonomie (vélo, piétons, transports en commun).

### 6.1.3 Ecole du Centre / Ecole fondamentale de l'Athénée (rue Decrucq, 27)

*Figure 72 : école du Centre fusionnée avec l'école fondamentale de l'Athénée, et la nouvelle entrée à côté du parking de la rue du Général Leman (Agora, 2022)*

Les deux écoles ayant fusionné, le site accueille désormais 40 élèves en maternel et 142 en primaire. Outre l'accès aux rues Decrucq et des Ecoles, un cheminement a été pratiqué en cœur d'îlot depuis le parking de l'ancienne pompe Fina. Connectée au parking, elle l'est également aux arrêts TEC des rues Decrucq et du Général Leman.

### 6.1.4 Ecole fondamentale d'Élouges (rue Charles Wantiez, 27)

*Figure 73 : école fondamentale d'Élouges (Agora, 2022)*

Située en zone de rencontre (20 km/h), cette école de 60 enfants en maternelle et 115 en primaire se situe au bout d'une voie sans issue perpendiculaire à la rue des Commerces (N553). Le débouché sur cette rue fait l'objet de réflexion pour le sécuriser.

L'école est également desservie pas un sentier connectant la rue de la Chapelle à la rue du Stage. Ses débouchés sont également signalés et les traversées sécurisées.

Les trottoirs extérieurs à la zone de rencontre sont satisfaisants pour les déplacements au sein du quartier, sauf sur la rue des Commerces (largeur fortement insuffisante).

### 6.1.5 Ecole fondamentale de Moranfayt (rue du Chêne Brûlé, 84)

*Figure 74 : école fondamentale de Moranfayt, et son entrée à la rue du Chêne Brulé (Agora, 2022)*

Cette école de 98 enfants en maternelle et 118 en primaire se situe au cœur du centre-ville, à proximité de la place Verte et de l'arrêt de bus DOUR TRICHERES. L'entrée se fait toutefois désormais par la rue du Chêne Brulé, via une venelle tracée à travers le parcellaire résidentiel et annoncé par du mobilier assurant la visibilité de traversées, en zone 30.

Le cheminement depuis la place Verte se fait par des trottoirs corrects, mais la faible animation du quartier combiné à une vitesse automobile conséquente n'est pas propice au déplacement autonome d'un enfants de moins de 12 ans. La situation actuelle n'est pas non plus propice aux déplacements cyclables pour un cycliste inexpérimenté (accompagné ou non).

### 6.1.6 Ecole fondamentale de Plantis (rue des Fondsvarts, 2)

*Figure 75 : école fondamentale de Plantis (Agora, 2022)*

Située au cœur d'un quartier résidentiel relativement dense, cette école de proximité (28 maternelles et 61 primaires) présente des abords immédiats correctement dessinés pour les piétons. Les trottoirs au-delà présentent toutefois des revêtements irréguliers et des largeurs insuffisantes généralement entravées par des véhicules mal stationnés.

Reculée des arrêts TEC, elle présente toutefois un potentiel d'accessibilité vélo vu la faible animation du quartier.

### 6.1.7 Ecole maternelle et primaire de Petit-Dour (rue du Trieu, 4, & rue Ropaix, 40)

*Figure 76 : école primaire (à gauche) et maternelle (à droite) de Petit-Dour (Agora, 2022)*

Ces deux écoles voisines l'une de l'autre mais possédant chacune une entrée distincte sont gérées par la même direction pour les 24 enfants de maternelle et 67 enfants de primaire. Située au long de la ligne 8/, elle dispose d'un arrêt TEC à proximité immédiate sur le parvis de l'église Saint-Joseph qui comprend également une poche de stationnement ; des équipements de sécurisation rendent les trottoirs entre cette placette et l'école optimaux pour le déplacement des enfants. Le trafic sur la rue Ropaix est toutefois dense et rapide malgré la zone 30, justifiant notamment le dispositif en plateau marquant la traversée. La rue du Trieu, plus calme, permet le stationnement de véhicules au long des accotements.

### 6.1.8 Ecole fondamentale de Wihéries (rue de la Carrière, 5)

*Figure 77 : école fondamentale de Wihéries (Agora, 2022)*

A la rentrée scolaire de septembre 2021, la rue de la Carrière (sens unique) est passée en rue scolaire. Ce concept signifie une fermeture totale de son accès afin de laisser totale amplitude aux piétons et autres modes actifs aux heures d'entrée et de sortie d'école.

Via le parc communal, l'école est parfaitement connectée aux poches de parking à proximité (notamment au long de la rue Ferrer et sur la place du Jeu de Balle) et à l'arrêt de bus de la rue de la Bassée. Ce parc dispose également de stationnements vélos sous-abris.

### 6.1.9 Ecole primaire de Blaugies (rue de la Frontière, 214)

*Figure 78 : école primaire de Blaugies (Agora, 2022)*

Située dans la même configuration que l'école maternelle, l'école primaire accueille 59 enfants en bordure immédiate de la place du Joncquois. La signalisation de l'école est correcte mais les dispositifs ralentisseurs insuffisants.

La place du Joncquois dispose d'une zone propice à la dépose automobile, ainsi que d'un arrêt de bus avec abri (ligne 8/).

### 6.1.10 Ecole primaire Saint-Victor (rue Pairois, 95)

*Figure 79 : école primaire Saint-Victor (Agora, 2022)*

Située en plein cœur de Dour, cette école de 50 enfants se trouve entourée d'un réseau correctement maillé de trottoirs et venelles favorisant la mobilité piétonne. Elle est en outre proche de la place Verte (moins de 300m), connectée par la rue Pairois.

Cette voirie est l'un des principaux axes du centre-ville. Sa configuration n'est pas propice à une sécurisation optimale des piétons, mais les trottoirs restent larges et la vitesse limitée aux heures de pointe par les problèmes de fluidité.

### 6.1.11 Ecole Saint-Victor et Saint-joseph (place Emile Vandervelde, 18)

*Figure 80 : école Saint-Victor et Saint-Joseph (Agora, 2022)*

Situées à proximité immédiate de la place Verte, de l'arrêt Trichères et d'une zone du centre-ville particulièrement fréquentée, ces écoles bordent une voirie large aux dimensionnements automobiles liés notamment à la présence des bus à proximité.

L'accessibilité pour les modes actifs et les traversées sont peu propices à une autonomie totale des enfants les plus grands, en dépit des possibilités du quartier. Les parents disposent d'une vaste zone de dépose en la place Verte.

### 6.1.12 Ecole fondamentale de la Sainte-Union (rue du Roi Albert, 57)

*Figure 81 : école fondamentale de la Sainte-Union (Source : Agora, 2022)*

Située face au site des Câbleries dont le réaménagement de l'espace voirie se termine tandis que le programme immobilier va seulement être mis en œuvre, cette école dispose est située dans un quartier essentiellement résidentiel. Ses connexions avec la N552 via les Câbleries ou avec la Grand Place sont optimales pour les déplacements piétons si le dégagement des trottoirs est assuré.

Face aux futurs logements des Câbleries, une zone de stationnement a été créée pouvant répondre à la demande liée aux déposes automobiles.

La ruelle Quezin complète par ailleurs le maillage du quartier.

## Aménagements existants aux écoles secondaires et centre de formation

En matière de mobilité, ces établissements font l'objet des principaux enjeux scolaires sur un territoire communal. La principale contrainte est le nombre important d'élèves et de professeurs ; la principale opportunité est leur autonomie qui tend à être totale à l'échelle du centre-ville et qui permet donc l'exploration de toutes les alternatives à la dépose automobile individuelle.

### 6.1.13 Athénée Royale de Dour

*Figure 82 : athénée royale de Dour (Agora, 2022)*

Bien que les bâtiments se trouvent au long de la rue de Boussu, l'accès principal de l'école se fait via le portail de la rue de l'Athénée. Cette école secondaire de 614 élèves est accessible par de vaste trottoir et également propice aux déplacements vélos (mise en SUL).

Elle est en outre située à proximité des arrêts TEC rue DECRUCQ et GRAND RUE. La place des Martyrs, réaménagée en 2021 dispose désormais de traversées correctement aménagées favorisant la mobilité vers le centre-ville, et notamment la place Verte ou le parking de l'ancienne pompe Fina.

### 6.1.14 Ecole secondaire de La Sainte-Union

*Figure 83 : école secondaire de La Sainte-Union (Agora, 2022)*

Au même titre que l'école primaire qui porte également son nom, cette école de 1.205 élèves bénéficie de sa proximité avec le nouveau quartier des Câbleries d'une part, et avec la Grand Place d'autres part. Les opportunités en termes de modes de transports sont donc optimales tant pour le transport en commun que pour les déplacements vélos.

Les déposes automobiles peuvent tirer parti du nouveau parking des Câbleries situé derrière l'église protestante, ou du parking de la Drève, derrière la Grand Place.

### 6.1.15 I.E.P.S.C.F

*Figure 84 : I.E.P.S.C.F (Agora, 2022)*

L'école de promotion sociale de Dour accueille 727 inscrits à ses formations. Contrairement aux établissements précédents, l'enseignement est différé (journée, après-midi et/ou soirée) et s'adresse à un public adulte.

L'école dispose de l'arrêt TEC DOUR MOULIN MOLLET en face de l'établissement (ligne 7 Mons-Quiévrain).

Le réaménagement de la rue de Boussu a également accordé une place autrefois inexistante aux vélos en identifiant une bande cyclable marquée tout au long de l'axe routier.

## Dysfonctionnements signalés

Le pré-diagnostic met en évidence trois enjeux liés à la mobilité scolaire :

- La surconcentration de voitures aux abords des écoles.
- La sécurisation des abords des écoles, spécifiquement à Élouges, Blaugies, rue Decrucq et à l'école de promotion sociale.
- Le manque de stationnement vélos dans et aux abords des écoles.

## Conclusion

| Atouts | Faiblesses |
|---|---|
| + Ecoles maternelles et primaires correctement réparties sur le territoire communal<br>+ Ecoles équipées de mobiliers les signalant correctement et de dispositif de protection des trottoirs aux abords<br>+ Présence d'une zone de rencontre à Élouges et d'une rue scolaire à Wihéries | - Problèmes de vitesses aux abords des écoles<br>- Connexions piétonnes et cyclables avec le réseau vélos existant ou les arrêts TEC pas toujours favorables<br>- Zone 30 non systématique aux abords des écoles (Ecole du Centre) |

# 7 TRANSPORT PRIVÉ

## Hiérarchie viaire

La hiérarchisation du réseau de voiries régionales wallonnes a pour vocation d'organiser au mieux l'interaction entre la fonction « accessibilité » d'un axe routier et sa fonction « transport ».

L'accessibilité fait référence à la nécessité, pour une voirie, de rejoindre les parcelles riveraines, et de permettre des interactions et des activités de séjour. Le transport se rapporte aux activités de circulation linéaires sur l'axe.

Ainsi, une voirie de desserte locale dispose d'une fonction de séjour importante mais n'admet qu'un faible niveau de circulation. A contrario, les autoroutes admettent uniquement des activités de circulation, et pratiquement aucune activité de séjour.

Comprendre le fonctionnement actuel du réseau routier est essentiel afin d'identifier des dysfonctionnements éventuels tel que l'existence d'un trafic de fuite traversant des quartiers résidentiels. Le trafic de fuite est un trafic originellement destiné aux voiries dotées d'une fonction « transport » mais empruntant des voiries aménagées pour répondre à une fonction « accessibilité ».

La figure ci-dessous correspond à la hiérarchie du réseau viaire de la commune.

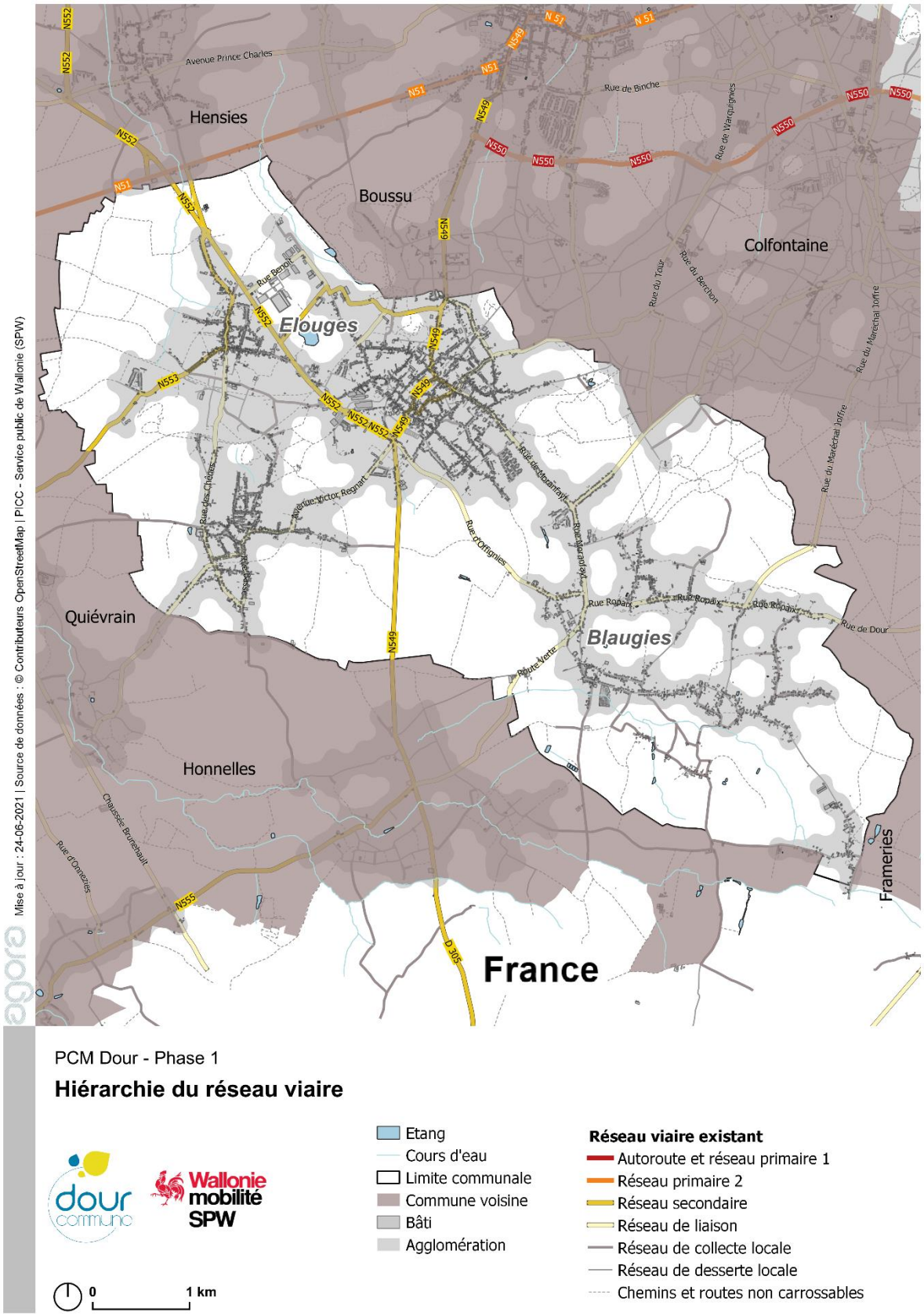



*Figure 85 : Hiérarchie du réseau viaire de la commune de Dour.*

La commune n'est pas traversée par des axes majeurs, bien qu'elle jouxte la N51 au nord. Cette nationale connecte Mons à la frontière française ; elle est dédoublée depuis les années 1970 par l'autoroute A7.

Les axes routiers majeurs sur la commune appartiennent au réseau régional secondaire. Il s'agit de la N552 (reliant Saint-Ghislain à Dour via Thulin), la N549 (reliant Boussu à Bavay) et la N553 (reliant Thulin à Honnelles et ainsi la frontière française).

Le réseau est ensuite composé de toute une série de voies de liaison qui viennent mailler le territoire pour connecter entre eux les villages, et rejoindre les communes voisines.

Mise en service en 2021, le chemin des Fours permet le contournement du centre-ville de Dour. Jusqu'alors le trafic empruntant la N549 était contraint de traverser la ville par des cheminements peu adaptés au trafic de transit. Ce projet permet la requalification progressive de l'espace urbain, et l'ajustement du schéma de circulation pour le centre-ville. A la suite de cette opération, des discussions sont en cours ayant pour objet un échange de voiries entre la Commune et la Région : l'axe rue Emile Estièvenart – rue Grande – rue de Boussu (N549) deviendra communale, tandis que le contournement entrera dans le domaine de la Région.

L'approbation du conseil communal a déjà eu lieu.

#### Le trafic automobile

Par l'absence de voies du réseau primaire sur son territoire, la commune de Dour bénéficie d'un trafic essentiellement local, lié à sa population et ses activités économiques.

La principale voie concernée par un trafic important est la rue d'Élouges (N552). Certaines autres voies présentent des problématiques liées à la cohabitation des modes de déplacement et à la vitesse, mais dans des configurations liées directement à leur contexte.

### 7.1.1 L'évolution de la population au cours des dernières décennies

Depuis le dernier PCM, la population de Dour a sensiblement diminué, étant passée de 16 776 habitants en 2009 à 16.528 habitants en 2021, soit une baisse de 1,47%. A l'inverse, la population en province de Hainaut a augmenté de 3,18% et celle de la Région wallonne de 4,96%.

Depuis les années 1990, en effet, la population diminue légèrement mais de manière constante chaque année.

### 7.1.2 Une mobilité pour les déplacements utilitaires encore fortement basée sur la voiture individuelle

Selon le chapitre *2.3.3, part modale du déplacement domicile travail*, la mobilité des déplacements utilitaires est encore fortement basée, pour la très grande majorité d'entre eux, sur la voiture individuelle. Ceci en dépit de la desserte en bus TEC pour le centre-ville, et du développement des infrastructures cyclo-piétonnes.

### 7.1.3 Les attentes du contournement de Dour

Mis en service progressivement durant l'année 2021, le nouveau contournement de Dour sur le chemin des Fours constitue la plus grande opportunité mise en œuvre sur le plan du réseau viaire depuis le dernier PCM.

Elle permet à une partie du trafic en provenance de Boussu de contourner la ville pour rejoindre la N552 au niveau de l'extension de la Zone d'Activités Economiques. De là, l'automobile ou le transporteur peut rejoindre la N51 ou les villages de Élouges et Wihéries, sans transiter par le centre-ville.

*Figure 86 : Orthoplan du nouveau contournement au chemin des Fours (Source : WalOnMap)*

Cette mise en œuvre du contournement a permis de reconsidérer le réseau viaire dans le centre-ville de Dour, d'adapter le schéma de circulation et de requalifier les espaces voiries. Ces projets successifs conduisent à une amélioration du cadre de vie, et à renforcer la place accordée aux modes actifs.

## La vitesse

La limitation de vitesse actuelle dans la commune est en général cohérente avec la hiérarchie du réseau routier. En agglomération, la vitesse est presque systématiquement limitée à 50 km/h, avec dans la plupart des cas des zones 30 aux alentours des écoles. En dehors des zones agglomérées, les vitesses sont limitées à 70 et 90 km/h en fonction de l'endroit.

Début 2022, la Commune de Dour a étendu une partie de la zone 30 du centre-ville. A la rue Grande, rue Delval, rue du Petit Hainin et rue du maréchal Foch sont ainsi venues se joindre les rues Decrucq, rue du Roi Albert (entre la Grand'Place et l'école de la Sainte-Union), la rue de Fleurichamps, la rue des Ecole, la rue de l'Athénée (entre le giratoire et l'Athénée).

La zone 30 de la rue du Maréchal Foch et celle bordant la place Verte sont également désormais continues sur la place Emile Vandervelde et sur la rue Henri Pochez jusqu'à l'intersection avec la rue du Chêne Brulé.

Le pré diagnostic identifiait une série de rues avec des problèmes de respect de la vitesse :

- Dour, la rue Moranfayt (zone 50, voirie communale)
- Dour, la rue de la Machine à feux (zone 50, voirie communale)
- Dour, la rue d'Offignies, en agglomération (zone 50, voirie communale)
- Dour, l'avenue Hyacinthe Harmegnies (zone 50, voirie communale)
- Dour, le chemin de Wasmes (zone 50, voirie communale)
- Dour, la rue Camille Moury (zone 50, voirie communale)
- Dour, la N552, entre le giratoire La Taule et le giratoire de Thulin (zone 90)
- Dour, la rue de Boussu (zone 50)
- Dour, la rue de France (zone 50 et 90)

- Wihéries – Élouges, la rue de la Fontaine – rue des Chênes (zone 50, voirie communale)
- Wihéries – Élouges, la route de Quiévrain (zone 90, voirie communale)
- Wihéries – Élouges, la rue du Quesnoy, hors agglomération (zone 90, voirie communale)
- Wihéries – Élouges, la rue Robert Tachenon (N553) (zone 50, voirie régionale)

- Petit-Dour – Blaugies, la rue Ropaix (zone 30 et 50, voirie communale)
- Petit-Dour – Blaugies, la rue de la Frontière (zone 30 et 50, voirie communale)

*Figure 87 : Limitation de vitesse dans la commune*

À noter qu'à elle seule, la modification de la signalisation relative aux limitations de vitesse ne permet pas de garantir une baisse de la vitesse effective de circulation. Afin d'être appliquée par la majorité des automobilistes, la limitation renseignée par la signalisation doit être accompagnée de réaménagement de voirie adaptant la perception de celle-ci par l'automobiliste. A titre d'exemple, il est constaté qu'au plus les conducteurs disposeront d'un large espace de roulage, au plus leur vitesse sera élevée et inversement

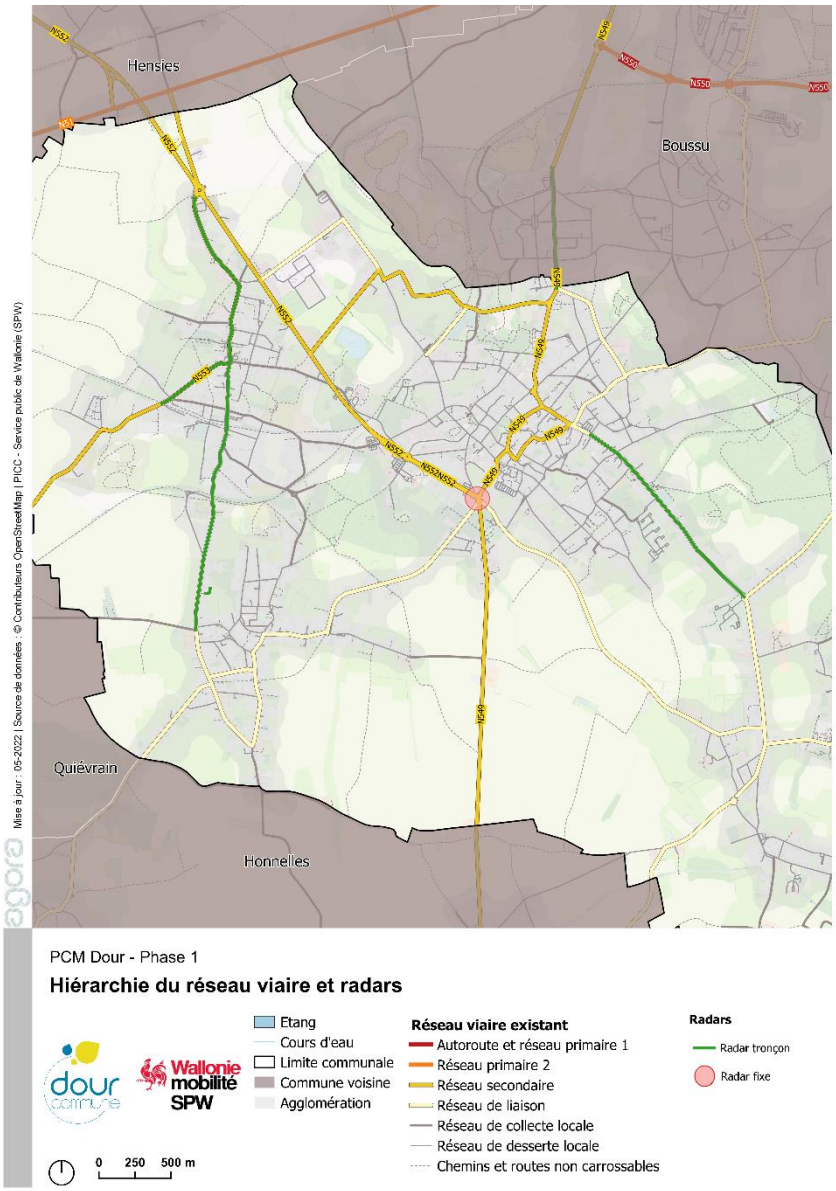



*Figure 88 : Hiérarchie du réseau viaire et radars*

En vue de faire respecter les limitations de vitesse, un radar fixe se trouve à la jonction de la N549 avec la N552. La commune compte également deux radars tronçons dans les villages de Elouges et Wihéries, ainsi qu'un à la rue Moranfayt. Ces derniers sont situés dans des zones d'agglomération et sont efficaces pour le trafic de transit, mais montrent leurs limites pour le trafic local qui s'interrompt sur le tronçon.

## Sécurité routière

### 7.1.4 Nombre d'accidents

La figure ci-dessous représente l'évolution du nombre d'accidents de la route depuis le dernier PCM. On remarque que ce nombre présentait une tendance marquée à la baisse depuis 2015, mais que 2020 a fait l'objet d'un nombre à nouveau important d'accidents. La hausse entre 2019 et 2020 est ainsi de 68%, alors que la province de Hainaut accusait alors une baisse de accidents de 21%, de même que la Région wallonne.

En 2020, aucun de ces accidents n'a occasionné de tué toutefois, mais 4 conduisirent à des blessés graves.

*Tableau 7 : Données sur le nombre total de victimes de la circulation dans la commune entre 2009 et 2020 (Données : SPF économie – Statbel)*

| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 39 | 35 | 38 | 25 | 39 | 28 | 37 | 24 | 30 | 18 | 22 | 37 |

Toute proportion gardée, on part de valeurs absolues relativement faibles, dès lors la moindre évolution donne l'impression de grandes différences relatives

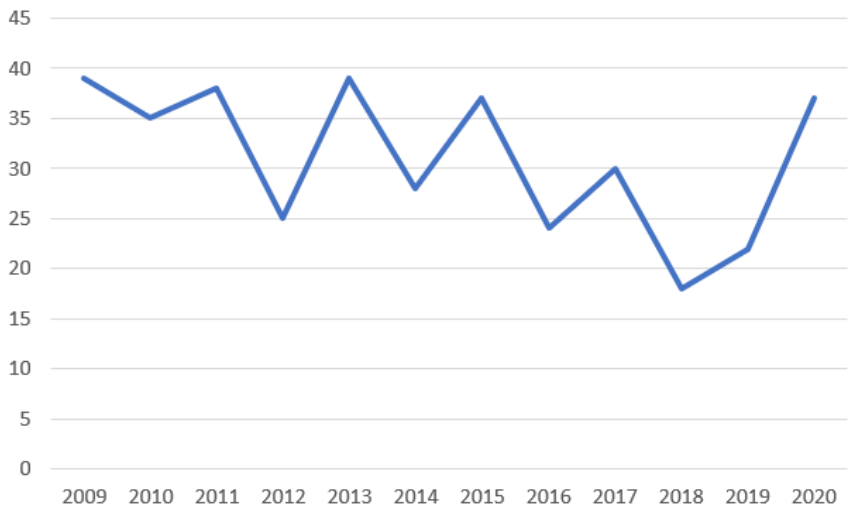



*Figure 89 : Evolution du nombre total d'accidents de la circulation dans la commune de 2009 à 2020 (Données : SPF économie – Statbel)*

### 7.1.5 Nombre de victimes de la circulation

La figure ci-dessous représente l'évolution du nombre de victime d'accident de la route (blessés légers, graves et tués) depuis le dernier PCM. On remarque que ce nombre a tendance globale à baisser malgré certaines variations et une forte hausse en 2020.

*Tableau 8 : Données sur le nombre total de victimes de la circulation dans la commune entre 2009 et 2020 (Données : SPF économie – Statbel)*

| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 53 | 50 | 60 | 37 | 52 | 38 | 44 | 32 | 38 | 26 | 31 | 46 |

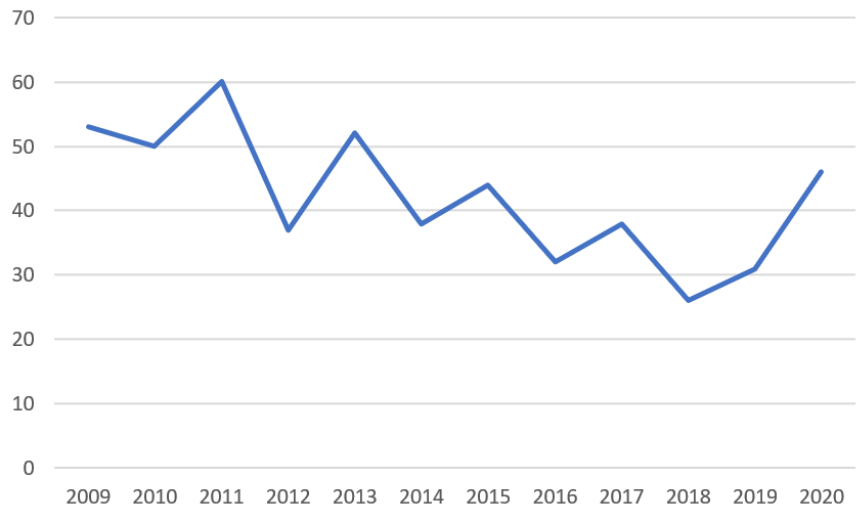



*Figure 90 : Evolution du nombre total de victimes de la circulation dans la commune de 2009 à 2020 (Données : SPF économie – Statbel)*

Cette évolution corrobore avec le nombre d'accidents entendu qu'il s'agit d'accidents déclarés à la police. Nous n'avons pas les accidents déclarés à l'amiable.

### 7.1.6 Localisation des problématiques

Le pré diagnostique identifie 4 carrefours accidentogènes et 3 rues à problèmes :

- L'intersection rue des Wallants / rue Aimeries (zone 50, voirie communale)
- L'intersection rue du Peuple / place Emile VanderVelde (zone 30, voirie communale)
- L'intersection rue Viane / route Verte (zone 50, voirie communale)
- L'intersection rue Ropaix / chemin de Wasmes (zone 50, voirie communale)
- La rue Moranfayt (zone 50, voirie communale)
- La rue de la Frontière (zone 30 et 50, voirie communale)
- L'avenue Hyacinthe Harmegnies (zone 50, voirie communale)
- La rue Robert Tachenion (zone 50, voirie régionale

## Stationnement

### 7.1.7 Occupation

A l'instar de la majorité des communes urbaines de la Wallonie, le stationnement lié au transport privé représente un enjeu majeur à Dour. La cartographie suivante reprend les principales poches de stationnement public non résidentielle de l'entité de Dour.

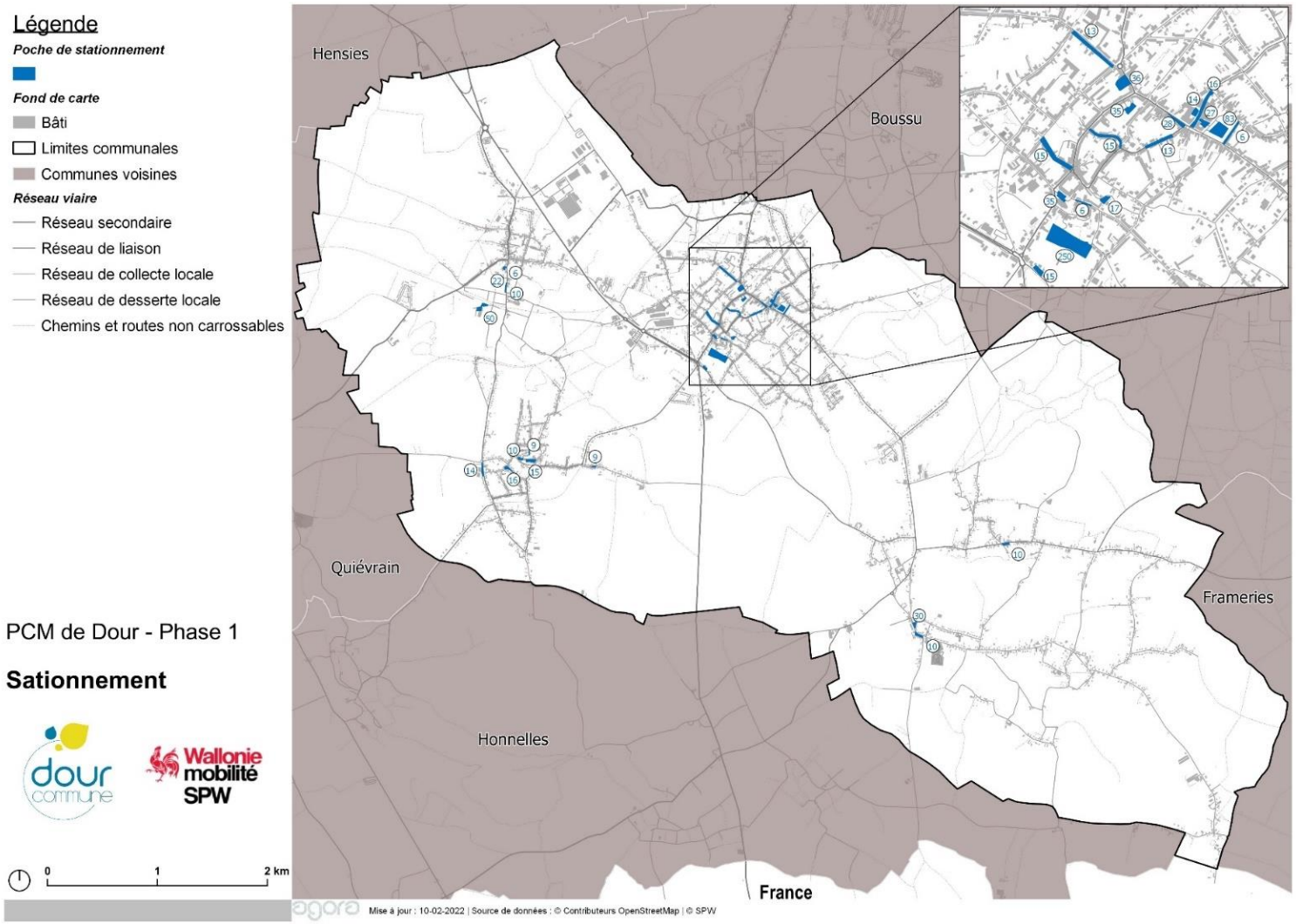



*Figure 91 : poches de stationnements hors zones résidentielles (Données : AMCV)*

La répartition géographique de ces poches de stationnement correspond aux zones dynamiques en agglomération. En 2018, l'Association du Management du Centre-Ville (ASBL basée à Mons) a réalisé une étude de la capacité et de l'occupation des parkings du centre-ville de Dour afin d'évaluer les besoins commerciaux.

Cette étude concernait le périmètre du centre-ville, en fournissant des données pour 4 périodes de la journée, sur chaque jour de la semaine. Nous avons étudié les données pour le mardi, qui est reconnu comme un jour de semaine standard, le marché de Dour se tenant notamment le lundi. Sur cette journée, nous avons distingué les parkings surutilisés (+ 95% de moyenne) et sous-utilisés (- 55 % de moyenne). Le taux est calculé en faisant la moyenne des taux d'occupation sur les 4 périodes de la journée.

Parkings surutilisés :

- Rue Place Verte, taux moyen de 113% (saturation & infraction)
- Grand Place, taux moyen de 104% (saturation & infraction)
- Rue Mirliton, taux moyen de 85% (saturation& infractions récurrentes aux autres dates)

Parkings raisonnablement utilisés :

- Ancien parking du Carrefour Market, taux moyen de 64%
- Ancienne pompe Fina, taux moyen de 93%
- Rue du Peuple, taux moyen de 73% (occupation + importante en fin de journée)
- Place Emile Vandervelde, taux moyen de 81%
- Rue de l'Athénée, taux moyen de 76%
- Rue Deval, taux moyen de 61%
- Rue du Marché, taux moyen de 71%
- Rue Pairois, taux moyen de 80%

Parkings sous-utilisés :

- Place Verte, taux moyen de 34%
- Nouveau parking rue Grande, taux moyen de 44% (chiffre à reconsidérer avec le réaménagement de la rue)
- Parking Pont St-Jean, taux moyen de 53%
- Parking de la Drève, taux moyen de 19%

Ces chiffres correspondent aux observations de 2018 et la situation a changé aujourd'hui, notamment par le réaménagement de la Grand Rue, ce qui explique un certain décalage avec la réalité actuelle. Des habitudes ont par ailleurs été prises concernant les poches de stationnement nouvellement créées alors. On observe cependant la cohabitation directe à l'époque de zone de stationnement saturées et sous-utilisées (Grand-Place / Parking de la Drève, Rue Place Verte / Place Verte).

A la suite du réaménagement de la Grand Rue et à la perte de stationnement qui en découle pour permettre d'améliorer les mobilités actives et le cadre de vie, la Commune de Dour évalue désormais l'opportunité de recréer une nouvelle poche de stationnement au milieu de l'axe commercial. Une opportunité à l'étude serait le rachat d'une parcelle de terrain située au long de la rue.

### 7.1.8 Stationnement pour véhicule sur batterie

Pour lutter contre le réchauffement climatique, la politique fédérale belge mise notamment sur un remplacement progressif du parc automobile à moteur à combustion vers des solutions dites plus vertes. Parmi celles-ci, les véhicules fonctionnant sur batterie, à l'énergie électrique.

Réduisant drastiquement les émissions de polluant et gaz à effet de serre lors de son utilisation quotidienne, la voiture électrique standard permet une autonomie qui varie entre 200 et 500 km. Celle-ci est toutefois contrainte par différents facteurs internes et externes, tel que la météo, l'âge des batteries, les ralentissements, etc. A cette fin, les possibilités de recharger son véhicule sont nécessaires pour en permettre l'essor.

On peut distinguer 3 types recharges caractéristiques :

- La recharge à domicile : celle-ci est faite au préalable de tout déplacement par l'automobiliste.
- La recharge utile : celle-ci intervient lorsque le véhicule effectue un trajet conséquent et est contraint à une pause pour la recharge.
- La recharge opportuniste : celle-ci intervient dans un contexte où le but n'est pas de recharger le véhicule, mais plutôt de tirer parti du temps mis à disposition d'une autre occupation (courses, loisirs, travail, etc) pour la recharge.

La recharge à domicile est généralement réalisée en raccordant directement son véhicule sur le secteur de l'habitation. Ceci implique – pour les utilisateurs ne disposant pas de parking personnel – de tenter de rapprocher son véhicule au plus proche de l'habitation, tant pour veiller à l'absence de vandalisme, que par soucis pratique, la recharge s'effectuant à l'aide d'une rallonge. Par ailleurs, il est à noter que ces câbles déroulés sur l'espace public peuvent devenir contraignants, notamment pour les piétons.

La recharge utile s'approprie les codes de la station-service traditionnelle nécessitant toutefois de mettre à disposition un lieu d'attente pour un temps prolongé par rapport à celui nécessaire à un automobiliste faisant un plein de fuel, typiquement dans le cadre d'un trajet de plusieurs centaines de kilomètres ininterrompu. Dans le cas du territoire de Dour, cette configuration est moins pertinente, la commune étant située à l'écart des grands axes.

La recharge opportuniste en revanche correspond mieux au contexte dourois. Comme pour le domicile, elle requiert un espace sécurisé prévenant du vandalisme pour le véhicule, mais également pour la borne elle-même ; les lieux fréquentés contribuent à garantir cet aspect. Elle doit être installée à proximité des lieux invitant à une occupation qui varie entre 30 minutes et quelques heures (centre-commercial, zone d'emploi, centre sportif ou culturel, etc.).

En 2019, la Région wallonne a lancé une stratégie de déploiement des bornes de recharges à travers son territoire- le Plan Bornes. La commune de Dour devrait ainsi bénéficier de 7 bornes complémentaires qui seront implantées sur l'ensemble de son territoire ; un nombre jugé largement insuffisant vu l'essor attendu de ce type de véhicule ces prochaines années.

### 7.1.9 Stationnement encadré et réglementé

La Zone de Police des Hauts Pays dispose d'un règlement général de police spécifiquement consacré à la circulation et au stationnement. Celui-ci définit plus finement les modalités de stationnement sur son territoire, ainsi que les verbalisations liées aux infractions.

Ces constatations d'infractions sont notamment traitées à partir d'appareils fonctionnant automatiquement, tel des caméras. Ils sont essentiellement répartis dans le centre-ville et à proximité du commissariat. Cette forme de contrôle vise aux bons usages en termes de stationnement, avec l'aide de système d'information et de communication tel que les caméras qui améliorent la gestion des dispositions urbaines. Cette approche correspond à l'usage des technologies visant l'optimisation des opérations et services urbains, propre à la smartcity.

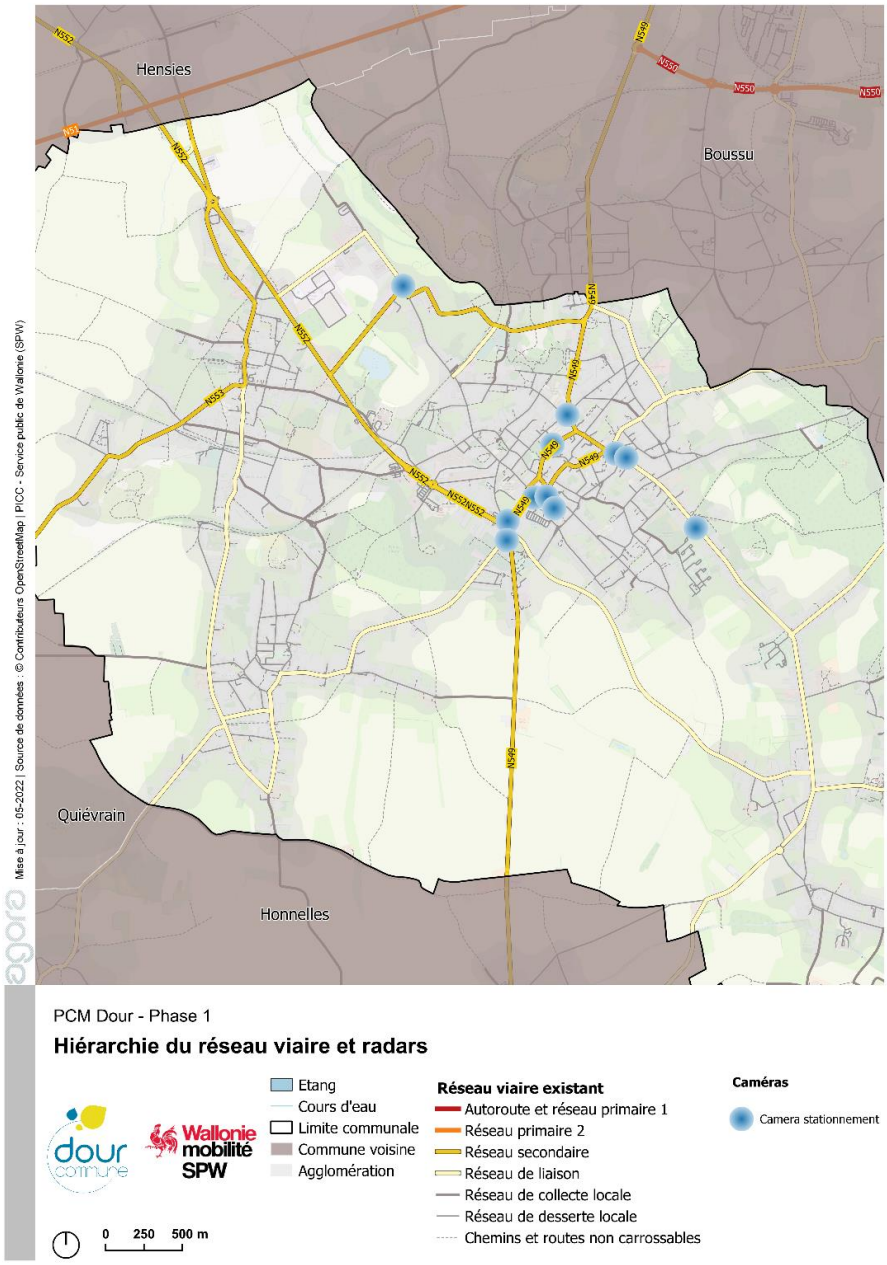



*Figure 92 : réseau viaire et assistance à la gestion du stationnement*

Par ailleurs, en 2021, la Commune de Dour a lancé un plan de gestion du stationnement en définissant des zones limitées dans le temps. Deux périodes de stationnement réglementées sont prévues, l'une de 30 minutes, l'autre de 2h. Ces zones se situent dans le centre-ville à proximité des commerces et elles doivent permettre de renforcer la rotation des véhicules afin d'entraver – notamment – le phénomène de voiture ventouse.

Le phénomène de voiture ventouse se produit lorsqu'un véhicule dans une zone dynamique (commercialement, touristiquement, etc.) reste immobile sur une période prolongée alors que la demande en stationnement est forte. Ces véhicules entravent l'accessibilité aux commerces et services de la zone, nuisant alors à l'économie locale.

### 7.1.10 Entrave à la circulation

Dans certaines rues, le stationnement est par ailleurs contraignant sur le plan de la circulation, comme l'expose en partie le pré diagnostic. On notera :

- Dour, rue du Coron (entrave à la circulation des bus),
- Dour, rue Fulgence Masson (entrave à la circulation des bus),
- Dour, rue de la Bienfaisance (entrave à la circulation des bus),
- Dour, rond-point épine (entrave à la circulation des bus),

- Dour, rue Robert Tachenion (réorganisation du stationnement pouvant résoudre des problèmes de mobilité)
- Dour, rue Emile Estièvenart (réorganisation du stationnement pouvant résoudre des problèmes de mobilité)

- Dour, rue du Marché (incompatible en l'état avec double-sens)
- Dour, rue Henri Pochez (incompatible en l'état avec double-sens)
- Dour, rue Rossignol (incompatible en l'état avec double-sens)
- Élouges, rue du Quesnoy (incompatible en l'état avec double-sens)
- Wihéries, rue des Andrieux (incompatible en l'état avec double-sens)

Par ailleurs, le stationnement alternatif est progressivement supprimé sur la commune, en étant remplacé par un marquage ou des loges de stationnement.

### Les deux-roues motorisés

Les véhicules dit « deux-roues motorisés » comprennent les motos et les scooters. Leurs déclinaisons peuvent être multiples, mais dans le cadre de ce PCM l'attention se portera sur les besoins adressés aux mobilités quotidiennes plutôt que sportives (motocross) ou de loisir (rallye).

Les principaux atouts de ces véhicules sont leur faible emprise sur l'espace voirie/parking, ainsi que leur consommation moindre que pour les 4 roues traditionnels, qu'il s'agisse de moteurs thermiques ou électriques.

La principale contrainte de ce mode de transport est le risque d'accident qui peut provenir :

- De l'état de la route et la qualité du revêtement :
  Ils sont définis par la Sécurothèque comme étant « *incontestablement associés à des enjeux de sécurité importants pour les motocyclistes* ». En effet, s'ils ne sont pas reconnus comme étant les principales causes d'accidents, ce sont eux qui en créent les conséquences les plus graves par les sorties de routes, chutes, chocs contre bordures, etc.

  Le SPW dispose d'un organe veillant à résoudre les problèmes identifiés sur le réseau routier régional. Il travaille également en partenariat avec l'ASBL FEDEMOT qui a soumis une charte « infrastructure favorable aux motocyclistes », non-contraignante, aux communes de Wallonie. Une soixantaine de communes ont ratifié cette proposition d'aide à la réflexion sur les infrastructures existantes.

- De l'état du deux-roues et de l'équipement du motocycliste :
  Le bon entretien d'une machine, notamment de l'adhérence des pneus, de la visibilité, de la communication par les feux ou de la totale maitrise de sa trajectoire, joue un rôle déterminant dans la sécurisation de l'usager. Il en est l'unique responsable.

- Du partage de la voirie entre motocycliste et automobiliste :
  De multiples associations et campagnes existent afin de sensibiliser, former et/ou écoler les automobilistes et motocyclistes à un meilleur partage de la voirie. Ceci passe par la prévention des comportements dangereux, la sensibilisation aux risques liés à la vitesse, ou encore la vigilance requise à tout mode de mobilité.

L'usage de la moto, à l'instar du vélo et autre modes actifs équivalents, permet de réduire l'emprise des parkings. Il est ainsi considéré que 1 emplacement pour voiture peut accueillir 3 motos. La zone de stationnement doit être située dans un endroit de passage continu ou gardé afin de rendre la surveillance spontanée ou encadrée possible lorsque le propriétaire est absent. Il est également important de prévenir les accrochages qui pourraient être causés par d'autres types de véhicules. Le revêtement du sol ne doit pas être meuble ou en pente afin de permettre à la béquille d'assumer son rôle de maintien. Par ailleurs, l'accessibilité doit être garantie (absences de bordures, piquets, etc.) et les équipements d'ancrages (arceaux, barres longitudinales ou dispositifs cadenassables) sont un plus pour favoriser la stabilité du véhicule.

Enfin, une signalisation indiquant correctement les routes dégradées et les zones de parkings favorise la bonne circulation des deux-roues motorisés au sein d'une commune.

# 8 TRANSPORT DE MARCHANDISES

## Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds - Viapass

Depuis le premier avril 2016, la Belgique est devenue une zone de péage pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes (remorque comprise). Depuis cette date, les poids lourds circulant en Belgique doivent être en possession, d'un « One Board Unit » qui doit être activé de manière permanente. Il s'agit d'un petit boitier qui enregistre les kilomètres parcourus sur les routes à péage. Cette nouvelle fiscalité routière ne taxe donc pas la possession d'un véhicule de transport de marchandise mais l'utilisation qui en est faite. L'importance de cette taxe dépend du nombre de kilomètres parcourus sur certains types de voiries (autoroutes et certaines routes régionales et communales).

L'objectif de cette fiscalité est de faire contribuer les poids lourds à la maintenance de l'infrastructure de transport ainsi que de prendre en compte les externalités négatives de leurs impacts (pollution, bruit, etc.) sur l'environnement.

Dans la commune, seul la N552 depuis le rond-point du Belvédère jusqu'à la N51 est repris comme itinéraire soumis à péage.

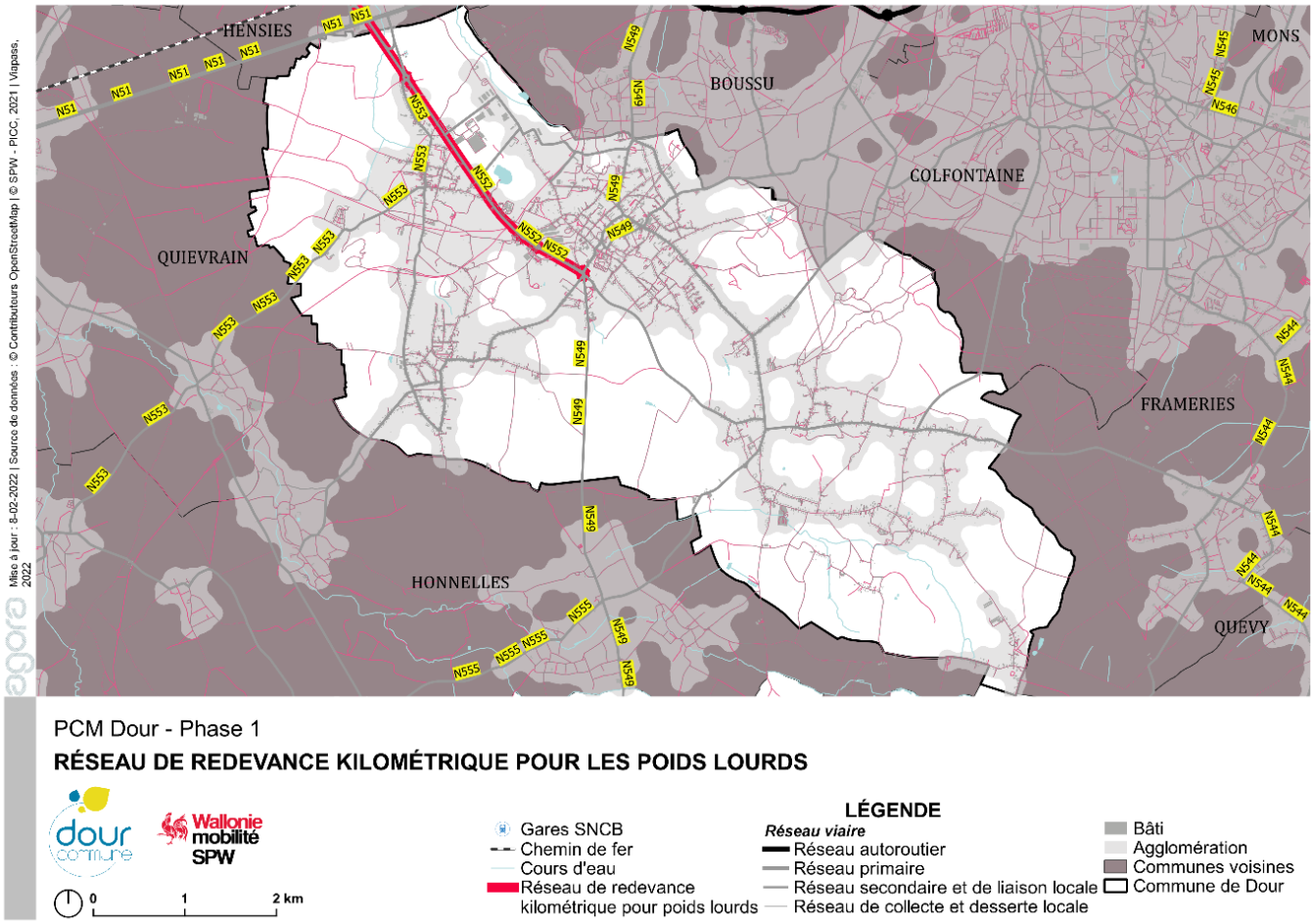



*Figure 93 : Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds dans la commune (Donnée : SPW)*

## Analyse des données Viapass

Grâce à cette nouvelle fiscalité des poids lourds,, nous disposons aujourd'hui de données, appelées Viapass, sur le flux de poids lourds au sein du réseau routier des différentes communes de Belgique. Ces données traitées par le SPW datent de 2017.

### 8.1.1 Analyse à l'échelle communale

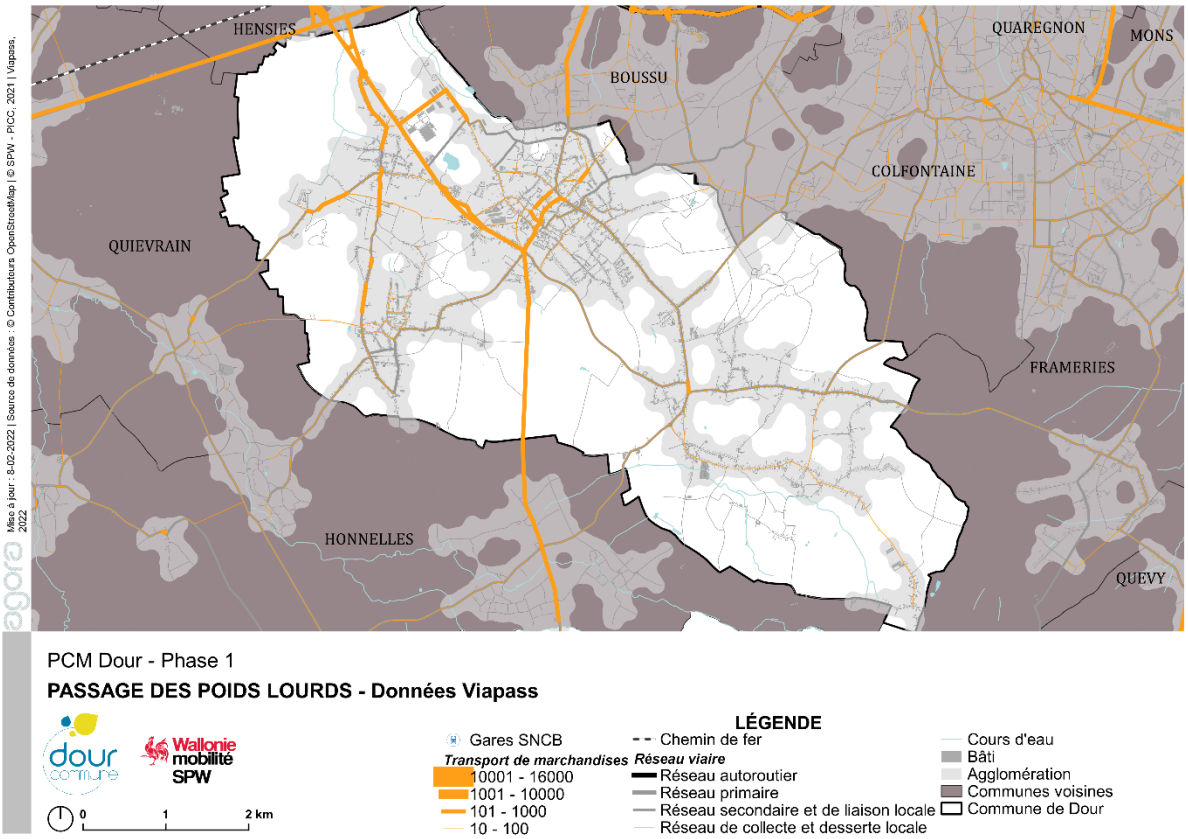



*Figure 94 : Passage de poids lourds dans la commune lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre/novembre 2017 (Données : Viapass)*

Les données utilisées pour réaliser la carte ci-dessus proviennent d'un jour de la semaine représentatif : un jeudi. La situation illustrée présente une commune relativement épargnée par le trafic de transport routier. A titre indicatif, la légende reprend le flux transitant par l'autoroute E19 qui se trouve hors-cadrage.

Les principaux axes routiers sollicités sont les nationales N552 et N549. On observe qu'au long de cette dernière, le trafic traversant directement le centre-ville est prononcé. Les chiffres étant antérieurs à la mise en fonction du contournement, ils peuvent être considérés comme bien moindre désormais.

A l'instar de cette remarque, il faut considérer le fret au sein de la ZAE comme plus important, alors qu'il s'identifiait déjà comme prononcé à l'époque, attestant de l'attractivité de cette ZAE pour le transport par la route.

Deux points se distinguent comme plus fortement sollicités dans la commune :

- Le hameau d'Offignies (Blaugies) qui récolte en cet endroit le fret transitant par la rue Ropaix (origine : Frameries), la rue d'Offignies (origine : N552), la route Verte (origine : N549) et la rue Moranfayt (origine : centre-ville et Colfontaine).

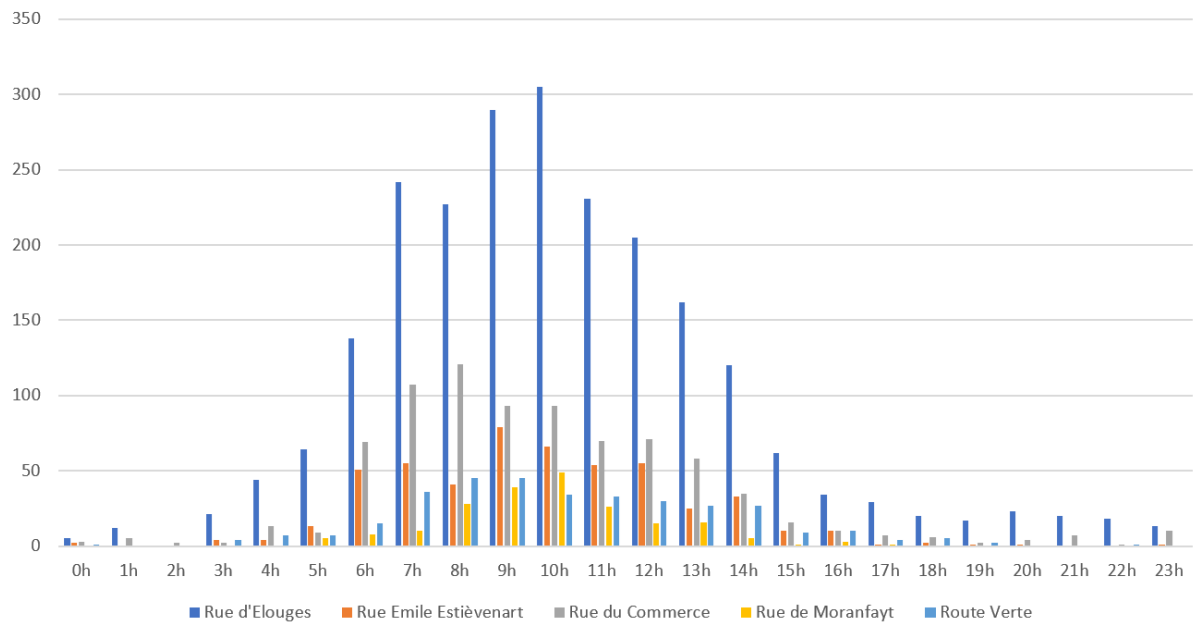
- L'axe rue du Commerce – rue des Chênes (Élouges – Wihéries) qui forme la voie de desserte principale des deux villages plus denses de la commune.

### 8.1.2 Analyse sur des tronçons de voiries spécifiques

Comme pour les cartes précédentes, le graphique ci-dessous a été réalisé avec les données Viapass récoltées en octobre/novembre 2017. Cependant, elles ne proviennent pas uniquement d'un jour représentatif mais de l'ensemble des jours de la semaine. Le résultat représente le nombre de poids lourds, par tronçon, sur les différentes heures de la journée sur une moyenne hebdomadaire (samedi et dimanche inclus).

Cinq rues parmi les plus sollicitées de la carte précédente ont été considérées :

- La rue d'Élouges (N552), à Dour, qui compose le tronçon soumis au taxage de la commune,
- La rue Emile Estièvenart, à Dour, qui récoltait le trafic transitant par le centre-ville en provenance du nord,
- La rue des Commerces (N553), à Élouges, qui récolte le trafic issu des deux villages,
- La rue de Moranfayt, à Petit-Dour, joignant le centre-ville au sud-ouest de la commune,
- Et la route Verte, qui prolonge la route précédente, récoltant les différentes voies routières de cette zone du territoire.



L’analyse du graphique permet d’identifier que la N552 est bien supérieure en termes de trafic lié au transport routier que les autres de la commune. Ceci est souligné par son caractère routier abordé également dans son réaménagement.

La suivante, la rue des Commerces, peu utilisée à partir de 18h jusque 6h du matin. Elle accueille toutefois en journée un trafic jugé conséquent vu sa configuration, mais 2 à 3 fois inférieur à la N552.

La rue Emile Estièvenart présentait une configuration similaire, étant particulièrement sollicitée en première partie de journée. Le contournement aura récupéré une majeure partie de ce trafic de transit.

Enfin, la rue de Moranfayt et la route Verte mises en regard l’une de l’autre permettent d’attester que l’importance du tronçon route Verte sur la carte des passages est bien lié à son rôle de collecteur des routes d’Offignies, Ropaix, Moranfayt et de la Frontière. Elles présentent toutes les deux un trafic largement inférieur à 1 véhicule/minute.

## Stationnement poids lourds

Si la problématique du transport routier est peu présente sur la commune – notamment résolue par le nouveau contournement –, celle du stationnement de ces véhicules est revenue plusieurs fois au cours des échanges de cette phase 1.

Illustrée ci-dessous, le besoin en stationnement peut avoir des origines multiples :

- L'arrêt obligatoire avant la France :
  La circulation des poids lourds est en effet interdite en France à partir des veilles de dimanches et jours fériés, 22h, pour 24h. Aussi, les villes frontalières peuvent-elles se retrouver à devoir accueillir des transporteurs en attente pour cette période.

- L'arrêt imposé par le tachygraphe digital :
  Le chronotachygraphe (dit « tachygraphe ») est un instrument enregistreur du temps de conduite embarqué à bord des poids lourds afin de leur imposer les temps d'arrêts réglementaires, à savoir toutes les deux heures. Ceci entraine la nécessité de zone de repos pour les conducteurs, généralement situés à proximité des grands axes routiers afin de leur éviter un détour trop important.

- Le chauffeur vivant au sein de la commune :
  Un conducteur de poids lourds souhaite autant que possible trouver son véhicule à proximité de son domicile, ou sur un site sécurisé. Face à cette problématique, il faut distinguer la remorque de la motrice, ce qui n'était pas le cas dans les deux situations précédentes.

  La première n'est généralement pas propriété du conducteur ; particulièrement encombrante, elle est laissée au soin de l'entreprise pour qui elle sert lorsque vide. La motrice, en revanche, est un investissement de son propriétaire, ou véhicule de fonction. De moindre importance que la remorque, elle occupe toutefois une place au sol plus conséquente que des véhicules automobiles traditionnels et nécessite des accotements stabilisés renforcés.

  Dans cette troisième configuration donc, les considérations sont à porter sur la motrice plutôt que sur l'ensemble du convoi.

Entre autres lieux actuellement utilisés pour le stationnement des véhicules, sur la commune, on retrouve :

- Dour, la ZAE,
- Dour, le chemin des Fours,
- Dour, la rue Moranfayt, au long du terrain de foot,
- Élouges, la rue Robert Tachenion, à l'entrée du village, près du giratoire de la Taule.

A une échelle plus large, ce sont l'avenue du St Homme (à cheval sur les communes de Dour et de Thulin) et le poste frontière de Hensies qui reçoivent un stationnement plus conséquent de poids lourds.

Dans le contexte de Dour, les besoins en développement de stationnement seraient situés du côté de la ZAE, plus proche des grands axes routiers et à l'écart des zones riveraines. Des offres plus ponctuelles pourraient se retrouver dans les différents villages de l'entité.

*Figure 95 : poids lourd stationné au long du chemin des Fours (Agora, 2022)*

## Conclusions

Pour conclure ce chapitre, le transport de marchandise dans le centre-ville de Dour est une thématique résolue dans les problèmes qu'elles présentait en 2017 par la création du contournement qui allège le trafic de transit sur le centre-ville. En revanche, la combinaison d'un arrêté français de 2015 et d'une décision en matière de mobilité de la Commune de Quiévrain déporte une charge importante du trafic poids lourds sur les rues du Commerce et des Chênes. Celles-ci présentent une situation qui mérite d'apporter des réponses.

Le second enjeu à résoudre en termes de transport de marchandise sera l'identification de zones propices à recevoir les camions (motrices et remorques) dans les différentes zones de l'entité qui semblent présenter une demande.

# 9 IMPACT SUR LA MOBILITÉ DES PROJETS

Les projets relatifs aux logements, aux équipements de services publics et communautaires, aux commerces ainsi qu'aux réaménagements de voiries peuvent générer un impact sur la mobilité au sein de la commune et des quartiers où ils s'implantent. Ils sont par conséquent pris en compte dans le cadre du diagnostic du PICM.

## Projets mis en œuvre depuis le dernier PCM

### 9.1.1 Projets d'équipement de service public et communautaire

- Dour, extension de la Zone d'Activité Economique :
  La zone d'activité économique de Dour-Élouges (Porte des Hauts-Pays) se voit actuellement agrandie par une zone visant l'accueil d'activités artisanales, de services aux entreprises de petite distribution et de petite industrie. Elle se situe à la rue de la Machine à Feu, dans le prolongement du contournement de Dour.

- Dour, réaménagement du site du Belvédère :
  Le site du Belvédère a été réaménagé en 2016, y intégrant également un important point de baignade en plein air. La mixité des activités, sportives et récréatives permet désormais de le considérer comme un pôle d'attractivité majeur de la commune sur le plan des loisirs.

- Dour, réaménagement du parc communal :
  Dans le cadre du plan de rénovation urbaine, le parc communal de Dour est en cours de réaménagement. Les fonctions récréatives, mémorielles, de poumon vert et de connexions entre les quartiers le positionnent ainsi comme un pôle d'attractivité pour la population du centre-ville.

*Figure 96 : travaux en cours du parc communal (Agora, 2022)*

- Wihéries, réaménagement du Parc communal :
  Le réaménagement du parc communal de Wihéries, achevé en 2019, a permis – à l'instar du projet pour le parc communal de Dour – d'affirmer sa position au sein du village, et son intégration au maillage cyclo-piéton du quartier. Situé à proximité de la place du Jeu de Balle, et à deux rues de l'Eglise Notre-Dame, il compose le cœur géographique et dynamique de Wihéries.

- Dour, le déménagement du Commissariat central :
  Le commissariat central de la zone de police des Hauts-Pays est désormais situé à la rue Belle Vue, entre la N552 et la ZAE. Cette nouvelle situation est notamment isolée sur le plan des transports en commun, bien qu'idéalement connecté aux grands axes sur le plan automobile.

### 9.1.2 Projets sur le réseau viaire

- Dour, le réaménagement de la N552 :
  La N552 a été réaménagée depuis le giratoire du Belvédère jusqu'à l'ancien pont ferroviaire du RAVeL. Elle alloue désormais une place confortable aux modes doux et aux bus, tout en maintenant son caractère automobile, structurant pour la traversée du territoire communal.

*Figure 97 : tronçon de la N552 réaménagé (Agora, 2022)*

- Dour, le contournement :
  Le contournement est l'une des modifications majeures du réseau viaire depuis le dernier PCM. Il a permis la modification du schéma de circulation du centre-ville, notamment en détournant une partie du trafic de transit.

*Figure 98 : tronçon du contournement de Dour (Agora, 2022)*

### 9.1.3 Projets de logements

- Dour, rue Grande 98 :
  Cet immeuble mixte accueille une surface pour bureau au rez-de-chaussée et des logements à l'étage. Le parking – accessible depuis la rue Grande – se trouve en cœur d'îlot, mitoyen du cheminement vers l'école du centre et du parking de la rue Général Leman.

*Figure 99 : parking et façade arrière de l'immeuble sis rue Grande, 98 (Agora, 2022)*

- Dour, rue d'Élouges – voie du Prêtre : Espace C, Les Câbleries :
  [voir projets commerciaux]

### 9.1.4 Projets commerciaux

- Dour, rue d'Élouges : les Câbleries :
  Réinvestissant une friche industrielle, le projet a mené à la création d'une quinzaine de surfaces commerciales. Il s'accompagnera à termes de 95 logements (projet Espace C). Ce projet a entrainé la création de 2 nouvelles voiries et de plusieurs zones de parking pour un total de 530 emplacements de stationnement à l'issue du projet.

*Figure 100 : anciens bâtiments industriels prochainement reconvertis (Agora, 2022)*

## Projets à venir

### 9.1.5 Projets d'équipements de service public et communautaire

- Dour, le Learning-Center :
  Subventionné par les fonds FEDER, le nouveau centre de lecture et média de la commune de Dour se trouvera entre la rue Emile Estièvenart et le parking communal. Il intégrera notamment une venelle entre ces deux rues.

- Dour, le réaménagement du site des Fours à Chaux (ancienne carrière Waroquier) :
  La Commune de Dour a remporté l'appel à projet pour une Wallonie plus verte. Ce concours initié par la Région vise à assurer la soutenabilité environnementale en soutenant des projets consacrés aux espaces verts. Il s'agira de l'aménagement de promenade et d'aires de loisirs sur le site des anciennes carrières Waroquier, réhabilité par la SPAQUE en 2011.

- Blaugies, le développement touristique du Bois de Colfontaine :
  L'intercommunal IDEA mène actuellement l'exécution d'une étude visant la valorisation touristique du Bois de Colfontaine. Ce projet, construit avec les communes de Dour, Frameries et Colfontaine, permettra d'offrir une identité propre à ce vaste domaine boisé, et à le positionner comme attraction touristique au sein du Borinage et du parc naturel des Hauts-Pays.

### 9.1.6 Projets sur le réseau viaire

- Dour – Petit-Dour, la connexion pour mode doux :
  Un projet en cours d'aboutissement vise à la création d'un espace cyclo-piéton qui récupérerait l'emprise de l'ancienne voie de tram de la rue Moranfayt. Cette piste serait prolongée ensuite à travers Petit-Dour en empruntant d'anciens chemins vicinaux pour rejoindre l'orée du Bois de Colfontaine.

- Entité :
  Le plan infrastructure 2019-2024 prévoit un large budget en vue de l'amélioration des rues et des trottoirs.

# DOCUMENTS D'ORIENTATION

## A l'échelle régionale

### 9.1.7 Fluidité – accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal : FAST

En 2017, le gouvernement wallon a adopté la vision « FAST 2030 » fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la transformation de la mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Cette vision développée à l'échelle régionale vise à réduire la congestion (fluidité), à rendre accessible les bien et les services pour tous (accessibilité), à réduire drastiquement les accidents de la route (sécurité), à réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre et la pollution (santé) et enfin à réduire la part de la voiture au profit des mobilités douces et des transports en commun pour les personnes et la part du camion au profit du ferroviaire et la voie d'eau pour les marchandises (transfert modal).

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie FAST propose un développement de la multimodalité et des objectifs chiffrés en termes de transfert modal pour le transport de personnes et marchandises.

| Mode de déplacement | 2017 | 2030 |
|---|---|---|
| Marche | 3% | 5% |
| Vélo | 1% | 5% |
| Bus | 4% | 10% |
| Train | 9% | 15% |
| Voiture | 83% | 60% |
| Partage Voiture | 1,3 de charge moyenne | 1,8 de charge Moyenne |

*Figure 101 : Tableau transport de personnes (Source : Vision « FAST 2030 »)*

### 9.1.8 Schéma directeur cyclable de la Wallonie (SDCW)

Le Gouvernement wallon a fait élaborer un outil d'orientation, appelé le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie, visant à identifier des axes cyclables à aménager en priorité à l'échelle du territoire wallon. Ce Schéma est le résultat de l'étude d'un maillage de la Wallonie en itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés en Wallonie et dans les régions ou pays voisins selon des critères bien précis. Ces itinéraires ont pour objectif de constituer la colonne vertébrale du réseau cyclable wallon.

Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie est composé des données suivantes :

- Les pôles principaux de Wallonie et des régions limitrophes ;
- Les liaisons cyclables entre pôles ;
- Les voiries régionales complémentaires à haut potentiel cyclable.

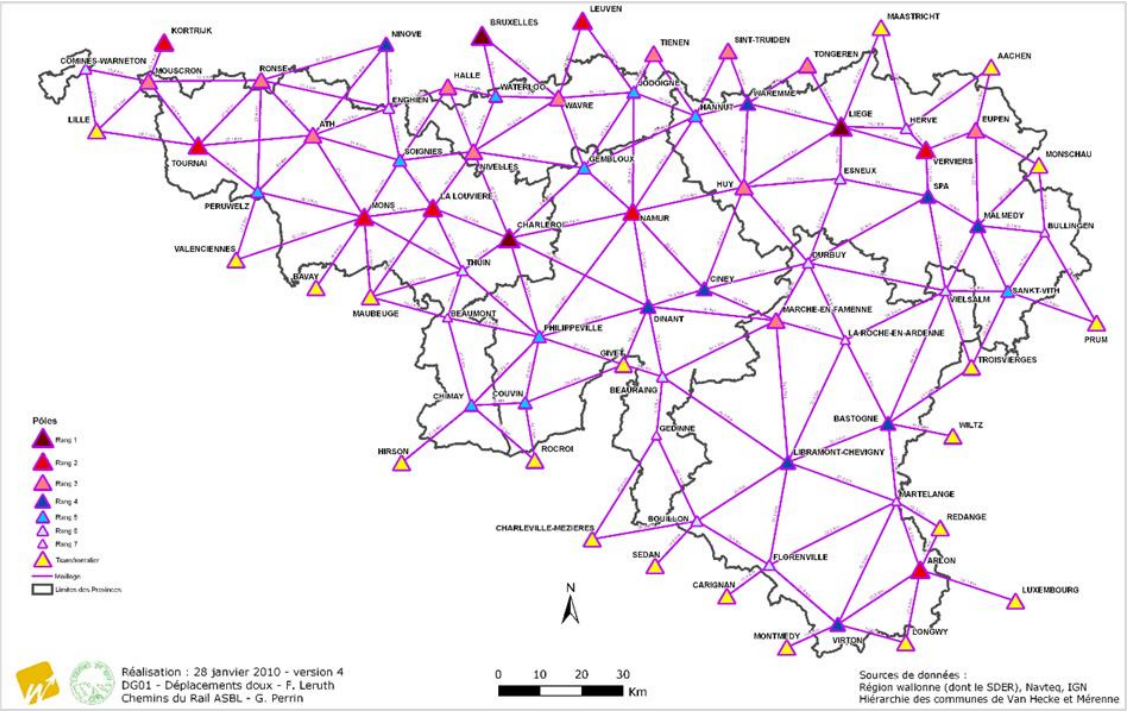



*Figure 102 : Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce » (Source : SPW)*

Ce Schéma est un outil destiné à aider les gestionnaires de voiries et les spécialistes de la mobilité dans leurs réflexions de prise en compte des besoins des cyclistes. Il se traduit sous la forme d'une cartographie qui désigne les voiries à haut potentiel cyclable[5].

## A l'échelle intercommunale

### 9.1.9 Schéma d'Accessibilité et de Mobilité (SAM) du Cœur du Hainaut

Ce plan vise à anticiper les besoins en mobilité auxquels la province de Hainaut devrait faire face en considérant une augmentation de la population de 6,8% d'ici 2030. Afin d'éviter la dispersion de l'habitat, les enjeux identifiés visent notamment la mise à disposition des nouveaux arrivants d'une bonne offre multimodale en transport.

Mobilité performante, pour un renouveau du territoire • Cœur du Hainaut

[5] Source : RAVeL Wallonie

## A l'échelle communale

### 9.1.10 Plan intercommunal de mobilité (PICM)

En 2009, la commune s'est dotée d'un PICM communs également aux communes de Frameries, Boussu, Colfontaine et Quaregnon. Ce plan était connu sous le nom de plan intercommunal de mobilité du Borinage et avait une validité de 12 ans.

### 9.1.11 Schéma de développement communal (SDC)

La commune ne possède pas de Schéma de Développement Communal, anciennement appelé Schéma de Structure Communale.

### 9.1.12 Plan de rénovation urbaine (PRU)

En 2013, la commune a établi un périmètre de rénovation urbaine pour son centre-ville, mis en œuvre par le bureau d'étude Clerbaux-Pinon adf (Bruxelles). En 2019, une opération similaire a été lancée sur le village de Élouges, au niveau du quartier du Monceau.

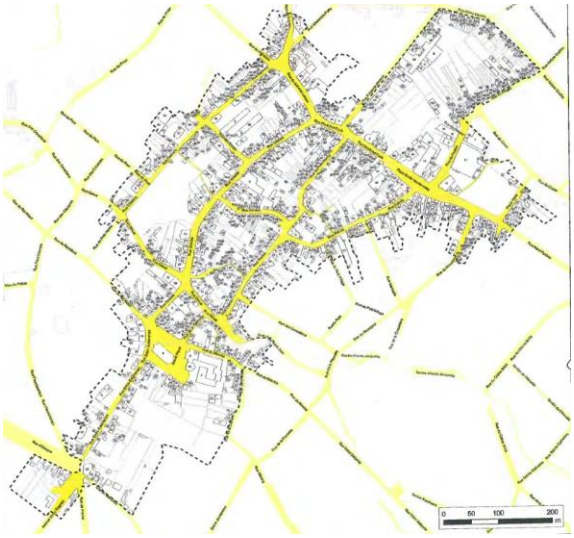


*Figure 103 : Périmètre de Rénovation Urbaine du centre-ville de Dour établi en 2013 (Source : SPW)*

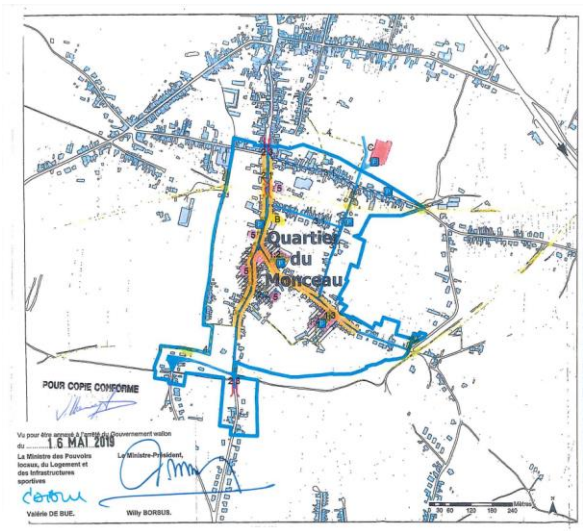



*Figure 104 : Périmètre de Rénovation Urbaine du quartier du Monceau, à Élouges (Source : SPW)*

### 9.1.13 Programme communal de développement rural (PCDR)

La commune de Dour mène depuis 2013 un Programme Communal de Développement Rural. Celui-ci porte essentiellement sur les villages de Élouges, Wihéries, en portant une attention considérable à la mobilité douce.

### 9.1.14 Plan Communal d'Aménagement (PCAR)

La commune de Dour travaille depuis 2017 à un Plan Communal d'Aménagement dit « La Porte des Hauts Pays » qui révise le plan de secteur de Mons-Borinage en concertation avec la Commune de Hensies et l'Intercommunale IDEA.

Cette planification vise à permettre l'agrandissement futur de la Zone d'Activité Economique (Mixte) de Dour-Élouges, tout en constituant une ou des zones non-urbanisables à proximité de l'agglomération de Dour afin de concevoir une zone tampon avec le parc industriel. Il est également annoncé la création d'une nouvelle zone d'habitat et zone d'espaces verts.

### 9.1.15 Plan de Cohésion social

Le Plan de Cohésion Social de la commune de Dour a mis en place une série de 3 promenades à travers l'entité : l'une dédiée aux triangles stériles, axée sur le centre-ville ; l'autre orientée sur la biodiversité, située essentiellement du côté de Wihéries et Élouges ; et la dernière sur les ruisseaux et le patrimoine qui les borde, vers Blaugies – Petit-Dour.

Chaque année et avec une attente de résultats pour 2025, ce plan prévoit également 3 campagnes dédiées à la mobilité :

- Sensibilisation à la mobilité,
- Formation théorique au permis de conduire,
- Remise à niveau au permis de conduire (notamment adressé aux seniors).

### 9.1.16 Déclaration de politique communale

La déclaration de politique communale pour la mandature 2019-2024 fait le point sur les projets réalisés lors des 3 dernières mandatures et sur les ambitions pour l'avenir. Parmi ces ambitions, certaines concernent directement la mobilité. On compte ainsi l'annonce de :

- La rénovation des RAVeL, leur prolongation avec les communes voisines, et leurs meilleures connexions avec les divers pôles identifiés dans la commune, afin de les faire muter en autoroutes à vélos,
- La création d'un lien cyclable avec Frameries,
- L'adaptation de l'espace urbain pour plus d'inclusivité des PMR,
- La lutte contre les excès de vitesse en centre-ville et la sécurisation globale de l'espace urbain, spécifiquement aux abords des écoles,
- La suppression des stationnements alternatifs,
- La mise en œuvre de la rénovation urbaine de Élouges, et du PCDR pour Élouges et Wihéries.

### 9.1.17 Programme Stratégique Transversal

Associable à la déclaration de politique communale, le programme stratégique transversal est un outil permettant de planifier les projets et investissements de la mandature en cours, sous forme d'une chronologie. Il reprend sous forme budgétisée les projets évoqués précédemment.

# 10 PASSER D'UN DIAGNOSTIC À DES OBJECTIFS ET DES ACTIONS

Ce diagnostic de la mobilité aborde de nombreux points et volets, nécessitant chacun le développement d'une stratégie spécifique.

## Globaliser l'action

La prochaine phase du PCM (phase 2) concerne la définition d'objectifs et d'une stratégie globale en termes de mobilité, qui gère également les interactions entre les différents volets et thèmes qui ont été vus dans cette première phase.

Une vision globale de la mobilité au sein de la commune est nécessaire pour atteindre les objectifs de mobilité de la vision FAST de la Wallonie. Il faudra par exemple :

- Mener des actions pour réduire le trafic automobile lié à la dépose scolaire. Pour cela, des actions doivent être menées d'une part pour contraindre l'utilisation de la voiture et d'autre part pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture ;
- Les projets de logements doivent prendre en compte les besoins de stationnement vélo et d'infrastructures cyclables alternatives à la voiture ;
- Gérer les carrefours et axes à problèmes en gardant une vision d'ensemble du réseau et si possible en cherchant des solutions en amont.

## Anticiper les évolutions

Les différents projets de réactivation de friches industrielles et commerciales ont et auront des impacts sur la mobilité, notamment au niveau de la circulation automobile. Il s'agit de prendre en compte ces évolutions afin de bien dimensionner et calibrer les différents réseaux tout en encourageant la mobilité alternative à la voiture et le covoiturage pour ainsi réduire les déplacements en voitures privées, plus nuisibles pour la collectivité.

## Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux

Cette demande en mobilité génère également des attentes en matière de protection des usagers faibles. La sécurité routière des écoles gagnera à disposer d'aménagements adéquats.

Elle gagnera encore plus si l'on peut convaincre les parents de délaisser la voiture pour déposer systématiquement les enfants eux-mêmes devant l'entrée de l'école. Particulièrement pour des enfants un peu plus âgés, disposant d'un degré d'autonomie raisonnable à partir de 10-12 ans, des solutions telles que le bus, le vélo (accompagné ou non) ou la marche à pied permettent à la fois un allègement substantiel de la pression automobile aux heures de pointe, mais aussi et surtout un centre-ville plus calme. Cela permettrait un apprentissage de l'autonomie dans la circulation pour les enfants, qui seront par la suite des conducteurs plus

conscients du respect à donner aux modes doux et plus alertes par rapport aux dangers de la circulation routière.

Enfin, il faut prendre en compte la dimension de l'amélioration de la santé publique par rapport à des enfants, mais aussi des adultes et des séniors qui bougent, et qui se portent mieux, tout en renforçant la dynamique des centres de ville et de villages.

Il est cependant difficile d'obtenir des changements de comportement bien ancrés dans les mœurs, surtout vis-à-vis d'une génération de jeunes parents qui ont été parmi les premiers à « bénéficier » des services systématiquement offerts par les « parents-taxis » pour les déposer à toutes leurs activités avec une prise en charge totale.

Tout dans notre société moderne concourt à pérenniser la tendance à systématiser l'usage de la voiture. Déposer les enfants avant de prendre la route soi-même semble une démarche tellement rationnelle : on « combine » les trajets. On assure la sécurité de ses enfants en ne les exposant pas à la circulation des autres, oubliant qu'en même temps on dégrade la sécurité des autres qui n'ont pas (encore) fait ce choix. Par ailleurs la voiture est omniprésente, souvent incluse à un package salarial, et forme un cocon qui isole de bien des désagréments.

C'est pourquoi, afin d'encourager le changement des modes de déplacement, il est indispensable, pour les usagers des modes actifs, qu'ils se sentent en sécurité sur les différentes voiries de leur entité et, pour les usagers des transports en commun, qu'il ait accès à un service efficace.

## Gérer les espaces de circulation

La réalité des gestionnaires de la mobilité et des espaces publics est qu'il sera, de facto, impossible de garantir à chacun une place de stationnement automobile juste devant chaque destination qu'ils voudraient rejoindre, ainsi qu'un cheminement fluide et dépourvu d'obstacles pour s'y rendre en automobile à n'importe quel moment. La consommation d'espace de la voiture individuelle est énorme, tant à l'arrêt qu'en mouvement.

*Figure 105 : L'importante consommation d'espace de la voiture individuelle*

Les transports collectifs, le vélo et la marche sont autrement plus performants pour assurer les déplacements des personnes.

Une voie de circulation de 3,5 m de large permet le déplacement, par heure, de :

- 2 000 personnes en voiture
- 9 000 personnes en bus classique
- 14 000 cyclistes
- 19 000 piétons
- 20 000 personnes en bus à haut niveau de service
- 80 à 100 000 personnes en métro ou train

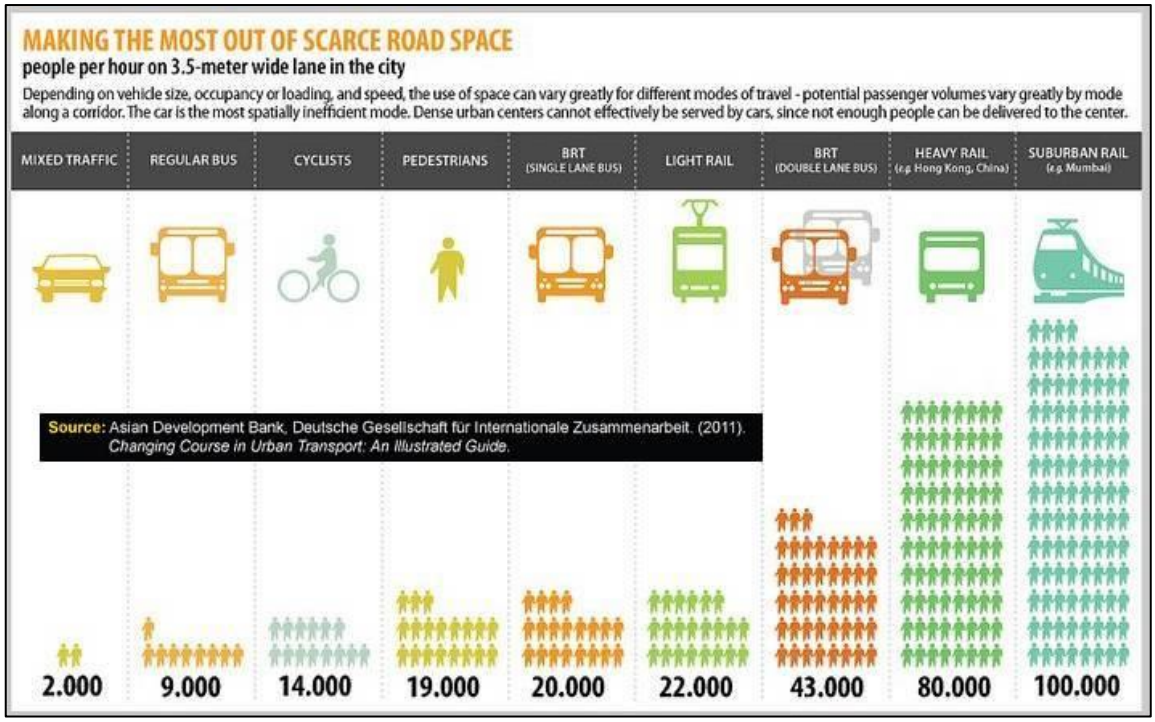



*Figure 106 : Capacité de transport des différents modes de transport*

## Les enjeux et problématiques

Plus concrètement, les enjeux et problématiques auxquels il faudra répondre sont les suivants :

- Développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons pour valoriser le cadre urbain et rural, convivial et propice à la marche à pied et résoudre de nombreux « dysfonctionnements » tant pour les piétons que pour les PMR :
    - Identifier les **cheminements essentiels à la mobilité douce pour accéder aux principaux pôles générateurs de déplacements** (écoles, centres sportifs, administration…) et prévoir des aménagements de qualité.
    - **Mener une réflexion globale quant aux déplacements PMR** notamment aux abords des pôles d'attractivités (commerces, services, parcs, etc.).
    - Réfléchir sur l'accessibilité piétonne au sein des espaces nouvellement requalifiés.

- **Poursuivre le développement du réseau cyclable** en maillant les tronçons déjà en place avec les écoles et pôles générateurs de déplacement :
    - Favoriser la mixité entre modes actifs et automobilistes dans le centre-ville.
    - Assurer la sécurité dans les centres de villages et quartiers résidentiels denses au moyen de différents outils tels que la création de zone 30, de zone résidentielle et de rencontre ; la mise en place de coussins berlinois ou de rétrécissements de la voirie qui permettent de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir ; la mise en place de SUL (sens unique limité), etc.

*Figure 107 : Coussin Berlinois qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque)*

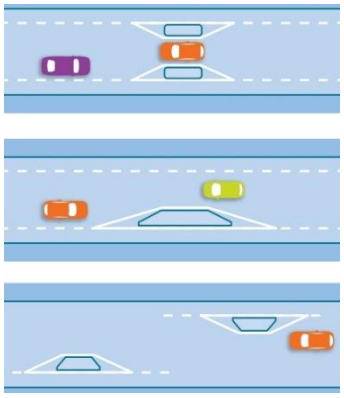


*Figure 108 : Rétrécissement de la chaussée qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque)*

    - Tirer parti de l'attractivité touristique du parc naturel des Hauts-Pays (plateaux à l'ouest et Bois de Colfontaine à l'est) et des terrils pour mixer les infrastructures dédiées aux mobilités de loisirs et quotidienne.
    - Assurer des infrastructures de stationnement vélo aux pôles importants (école, centre sportif, place de village…) ainsi qu'au niveau des arrêts de bus les plus fréquentés afin de favoriser l'intermodalité avec les transports en commun, comme par exemple, à la place Verte (parking vélo couvert et sécurisé).
    - Poursuivre la promotion du vélo (notamment via le site de la commune).
    - Promouvoir les brevets du cycliste dans les écoles et tenter d'assurer un suivi pour lancer une pratique régulière.

- **Faciliter les conditions de circulation des transports en commun ainsi que leur accessibilité**.
    - Développer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus majeurs de l'entité (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique, trottoir d'accès, passage piéton…).
    - Garantir une meilleure information concernant les offres de la société TEC, ainsi qu'une meilleure lisibilité sur les différentes options de tickets ou abonnements.
    - Anticiper la reconfiguration du réseau qui suivra l'arrivée du BHNS, à l'horizon 2026.
    - Assurer de bonnes conditions de circulation pour les bus, notamment via la réorganisation des doubles-sens/sens-unique et du stationnement dans certaines rues.

- **Améliorer l'accessibilité de la commune et de ses pôles** :
    - Poursuivre le raisonnement du plan de circulation du centre-ville en tirant parti de l'adaptation des comportements à la suite de la création du contournement.
    - Repenser les traversées de villages et hameaux (rue du Chêne-du commerce à Élouges-Wihéries, rue de la Frontière et rue Ropaix à Blaugies – Petit-Dour) en décourageant le trafic parasite (véhicules automobiles privés ou poids lourds). Il pourrait s'agir de mesures d'apaisement du trafic ou d'interdiction circulation de poids lourds (malgré les difficultés de garantir leur application dans les faits).
    - Analyser l'impact des différents projets sur le réseau routier et réfléchir à la façon de diminuer la part modale de la voiture privée.
    - Affiner la hiérarchie du réseau routier.

- **Offrir une capacité de stationnement adéquate, bien située**, et exploitée de manière à faciliter le report du stationnement des voiries commerçantes elles-mêmes vers des parkings judicieusement placés.
    - Prévoir à temps de nouvelles capacités permettant ces reports.
    - S'assurer de la gestion optimale des durées du stationnement réglementé afin de faire évoluer les comportements sur le long terme.
    - Développer des poches de stationnement destiné aux poids-lourds.

# 11 TABLES

### Table des figures

Figure 1 : Positionnement géographique dans le contexte communal et supra communal ..... 6

Figure 2 : Relief du territoire communal ..... 7

Figure 3 : Carte d'occupation du sol de 2018 du territoire communal ..... 8

Figure 4: Occupation du sol (2020) - Principales catégories des terrains artificialisés (source : IWEPS) ..... 9

Figure 5 : Morphologie et caractéristique des zones bâties dans la commune (Source : SWP - PICC) ..... 10

Figure 6 : Densité de population par secteur statistique (Source : Statbel) ..... 12

Figure 7 : Évolution de la population de Dour, en regard de la courbe d'évolution pour la province de Hainaut, entre le 1er janvier 2008 et le 1er janvier 2021 (Source : IWEPS) ..... 13

Figure 8 : Perspective démographique en Région wallonne (Source : IWEPS) ..... 13

Figure 9 : Évolution du solde migratoire et solde naturel à Dour (Source(s) : IWEPS) ..... 14

Figure 10 : Évolution du solde migratoire et solde naturel en Hainaut (Source(s) : IWEPS) ..... 14

Figure 11 : Total des ménages privés à Dour en 2021 (Source(s) : IWEPS) ..... 17

Figure 12 : Total des ménages privés en Hainaut en 2021. (Source(s) : IWEPS) ..... 17

Figure 13 : Evolution du revenu médian par déclaration à Dour ( Données : SPF économie – Statbel) ..... 18

Figure 14 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans la commune ..... 20

Figure 15 : Equipements / Pôles générateurs de déplacements dans le centre-ville ..... 21

Figure 16: Les 10 premières communes réceptrices de travailleurs en provenance de Dour en 2011 – source Census 2011 ..... 22

Figure 17: Mobilité sortante à Dour en 2011 ..... 23

Figure 18: Mobilité sortante à Dour en 2011, zoom sur quelques communes ..... 23

Figure 19: Les 10 premières communes émettrices de travailleurs vers Dour en 2011 – source Census 2011 ..... 24

Figure 20: Mobilité entrante à Dour en 2011 ..... 25

Figure 21: Mobilité entrante à Dour en 2011, zoom sur quelques communes ..... 25

Figure 22 : carte reprenant la dénomination des secteurs statistiques de la Commune ..... 26

Figure 23: Les 5 premiers secteurs statistiques émetteurs et récepteurs de travailleurs à Dour en 2011 ..... 27

Figure 24 : Répartition modale du transport de personnes pour les trajets domicile-travail des habitants de Dour (Source(s) : SPF Mobilité et Transports (Enquête déplacements domicile-travail 2014 : répartition modale par commune (selon le lieu de travail))) ..... 27

Figure 25 : Rapport entre le nombre d'habitant et le nombre de véhicules privés, en 2014 et 2021 pour la commune de Dour, la province de Hainaut et la région wallonne (Source(s) : Calculé à partir de données IWEPS) ..... 28

Figure 26 : Plan de secteur des communes de Dour ..... 29

Figure 27 : Réseau RAVeL de Dour (Agora, 2020) ..... 32

Figure 28 : Aménagement cyclo-piéton au long de la N552 (Agora, 2020) ..... 32

Figure 29 : L'ancien silo à charbon du Terril Ferrand, visible depuis le RAVeL en sortie de Dour, vers Audregnies (Agora, 2020) ..... 32

Figure 30 : L'entrée de Dour, depuis le Bois de Colfontaine et le village de Sars-la-Bruyère (Agora, 2020) ..... 32

Figure 31 : Etat du réseau piéton de la commune de Dour ..... 35

Figure 32 : revêtement discontinu nuisant à la qualité du trottoir en dépit de la traversée piétonne correctement réalisée (face à l'école de Plantis) (Agora, 2022) ..... 36

Figure 33 : accès signalé pour les PMR et bordure adaptée, sur la Grand Place (Agora, 2020) ..... 36

Figure 34 : Réseau cyclables existants dans la commune ..... 38

Figure 35 : Embranchement de la ligne 98a sur la ligne 98, peu après le passage sous la N552 en sortie de Dour (Agora, 2020) ..... 39

Figure 36 : Critères à respecter pour la signalisation des SUL (Source : ISBR – Institut Belge pour la Sécurité Routière) ..... 40

Figure 37 : Panneau de zone de rencontre ..... 41

Figure 38 : projet de rénovation du centre d'Élouges (Source : ARTE VERDE & GESPLAN) ..... 42

Figure 39 : Itinéraires points-nœuds et Schéma Directeur Cyclable ..... 43

Figure 40 : Stationnements cyclables sous abri, à proximité du kiosque de Wihéries (Agora, 2021) .. 44

Figure 41 : Stationnements cyclables, à l'entrée du Centre Culturel de Dour (Agora, 2020) ..... 44

Figure 42 : Connexion du solde des communes au réseau structurant (SPW, 2020) ..... 46

Figure 43 : Offre de trains un jour de semaine, en période scolaire, dans les gares SNCB limitrophes de la commune de Dour (Source : SNCB) ..... 49

Figure 44 : Fréquentation des gares SNCB limitrophes de la commune de Dour, sur une semaine représentative (du samedi 3 au dimanche 11 octobre 2020) (Source : SNCB) ..... 51

Figure 45 : Gare de Frameries (Agora, 2020) ..... 52

Figure 46 : Gare de Thulin (Agora, 2020) ..... 52

Figure 47 : Différentes lignes de bus présentes dans la commune de Dour ..... 53

Figure 48 : Réseau de transport en commun de la Commune de Dour (Données : SPW) ..... 57

Figure 49 : Aire d'influence des arrêts de bus TEC et des gares SNCB dans la commune de Dour (Données : SPW) ..... 58

Figure 50 : distribution des titres de transports par ligne (Données : TEC Hainaut) ..... 61

Figure 51 : répartition des types de titres de transport au sein du réseau étudié (Données : TEC Hainaut) ..... 61

Figure 52 : Fréquentation des arrêts de bus TEC dans la commune (Données : TEC Hainaut) ..... 63

Figure 53 : Fréquentation des arrêts du centre-ville (Données : TEC Hainaut) ..... 64

Figure 54 : Arrêt DOUR TRICHERE, place Verte (Agora, 2022) ..... 66

Figure 55 : Arrêt DOUR GRAND PLACE, rue Emile Estièvenart (Agora, 2022) ..... 66

Figure 56 : Arrêt DOUR BELVEDERE, rue d'Élouges (Agora, 2022) ..... 66

Figure 57 : Arrêt DOUR PAVE DE WARQUIGNIES, rue Moranfayt (Agora, 2022) ..... 66

Figure 58 : Arrêt DOUR BELVEDERE, rue de FRANCE (Agora, 2022) ..... 66

Figure 59 : Arrêt PETIT-DOUR RUE DE SARS, rue des Vainqueurs (Agora, 2022) ..... 66

Figure 60 : Arrêt BLAUGIES PLACE DU JONCQUOIS, rue de la Frontière (Agora, 2022) ..... 67

Figure 61 : Arrêt BLAUGIES HOME, rue de la Frontières (Agora, 2022) ..... 67

Figure 62 : Arrêt BLAUGIES PLACE, rue du Trieu Poulain (Agora, 2022) ..... 67

Figure 63 : Arrêt WIHERIES QUESNOY, avenue Victor Regnart (Agora, 2022) ..... 67

Figure 64 : Arrêt WIHERIES CENTRE, rue de l'Eglise (Agora, 2022) ..... 67

Figure 65 : Arrêt ELOUGES RUE DE LA MARLIERE, rue du Commerce (Agora, 2022) ..... 67

Figure 66 : Extrait carte publiée sur le site Mobilité Wallonie - co-voiturage ..... 70

Figure 67 : extrait de la grille horaire du Taxi Social (Source : CPAS de Dour) ..... 72

Figure 68 : nombre d'élèves année scolaire 2021-2022 (Source : écoles de l'entité) ..... 74

Figure 69 : Localisation et taille des établissements scolaires dans la commune (source : AGORA) ..... 75

Figure 70 : école maternelle de la gare (Source : Agora, 2022) ..... 76

Figure 71 : école maternelle de Blaugies (Source : Agora, 2022) ..... 77

Figure 72 : école du Centre fusionnée avec l'école fondamentale de l'Athénée, et la nouvelle entrée à côté du parking de la rue du Général Leman (Agora, 2022) ..... 77

Figure 73 : école fondamentale d'Élouges (Agora, 2022) ..... 78

Figure 74 : école fondamentale de Moranfayt, et son entrée à la rue du Chêne Brulé (Agora, 2022) . 78

Figure 75 : école fondamentale de Plantis (Agora, 2022) ..... 79

Figure 76 : école primaire (à gauche) et maternelle (à droite) de Petit-Dour (Agora, 2022) ..... 79

Figure 77 : école fondamentale de Wihéries (Agora, 2022) ..... 80

Figure 78 : école primaire de Blaugies (Agora, 2022) ..... 80

Figure 79 : école primaire Saint-Victor (Agora, 2022) ..... 80

Figure 80 : école Saint-Victor et Saint-Joseph (Agora, 2022) ..... 81

Figure 81 : école fondamentale de la Sainte-Union (Source : Agora, 2022) ..... 81

Figure 82 : athénée royale de Dour (Agora, 2022) ..... 82

Figure 83 : école secondaire de La Sainte-Union (Agora, 2022) ..... 82

Figure 84 : I.E.P.S.C.F (Agora, 2022) ..... 83

Figure 85 : Hiérarchie du réseau viaire de la commune de Dour. ..... 85

Figure 86 : Orthoplan du nouveau contournement au chemin des Fours (Source : WalOnMap) ..... 87

Figure 87 : Limitation de vitesse dans la commune ..... 89

Figure 88 : Hiérarchie du réseau viaire et radars ..... 90

Figure 89 : Evolution du nombre total d'accidents de la circulation dans la commune de 2009 à 2020 (Données : SPF économie – Statbel) ..... 91

Figure 90 : Evolution du nombre total de victimes de la circulation dans la commune de 2009 à 2020 (Données : SPF économie – Statbel) ..... 92

Figure 91 : poches de stationnements hors zones résidentielles (Données : AMCV) ..... 93

Figure 92 : réseau viaire et assistance à la gestion du stationnement ..... 96

Figure 93 : Réseau de redevance kilométrique pour les poids lourds dans la commune (Donnée : SPW) ..... 99

Figure 94 : Passage de poids lourds dans la commune lors d'un jour représentatif (un jeudi) d'octobre/novembre 2017 (Données : Viapass) ..... 100

Figure 95 : poids lourd stationné au long du chemin des Fours (Agora, 2022) ..... 104

Figure 96 : travaux en cours du parc communal (Agora, 2022) ..... 105

Figure 97 : tronçon de la N552 réaménagé (Agora, 2022) ..... 106

Figure 98 : tronçon du contournement de Dour (Agora, 2022) ..... 106

Figure 99 : parking et façade arrière de l'immeuble sis rue Grande, 98 (Agora, 2022) ..... 106

Figure 100 : anciens bâtiments industriels prochainement reconvertis (Agora, 2022) ..... 106

Figure 101 : Tableau transport de personnes (Source : Vision « FAST 2030 ») ..... 108

Figure 102 : Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce » (Source : SPW) ..... 109

Figure 103 : Périmètre de Rénovation Urbaine du centre-ville de Dour établi en 2013 (Source : SPW) ..... 110

Figure 104 : Périmètre de Rénovation Urbaine du quartier du Monceau, à Élouges (Source : SPW) 110

Figure 105 : L'importante consommation d'espace de la voiture individuelle ..... 113

Figure 106 : Capacité de transport des différents modes de transport ..... 114

Figure 107 : Coussin Berlinois qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque) ..... 115

Figure 108 : Rétrécissement de la chaussée qui permet de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir (Source : CeMathèque) ..... 115

## Table des tableaux

Tableau 1: Les 5 premiers secteurs statistiques émetteurs et récepteurs de travailleurs à Dour en 2011 ..... 26

Tableau 2 : Critères de praticabilité d'un aménagement piéton ..... 33

Tableau 3 : Atouts et faiblesses ..... 45

Tableau 4 : Horaire de passage des différentes lignes de bus pour 5 arrêts majeurs du territoire communal (Source : TEC Hainaut) ..... 55

Tableau 5 : Atouts et faiblesses des services de mobilité dans la commune de Dour ..... 73

Tableau 6 : Listes des établissements scolaires dans la commune ..... 74

Tableau 7 : Données sur le nombre total de victimes de la circulation dans la commune entre 2009 et 2020 (Données : SPF économie – Statbel) ..... 91

Tableau 8 : Données sur le nombre total de victimes de la circulation dans la commune entre 2009 et 2020 (Données : SPF économie – Statbel) ..... 92