

# I. CONTEXTE URBANISTIQUE ET ESPACES PUBLICS

Cette partie de l'étude met en relation les grands enjeux et caractéristiques régionaux et communaux d'aménagement du territoire avec la problématique de la mobilité.

## I.1. Contexte régional

### I.1.1. Les orientations régionales en aménagement du territoire : Le SDER

Le schéma de développement de l'espace régional (SDER) est le document d'orientation de référence de l'aménagement du territoire régional wallon. Il oriente les révisions des plans de secteur et sert de référence pour les décisions concernant l'habitat, le cadre de vie, les déplacements, l'implantation des activités économiques, l'urbanisme, la conservation des milieux naturels,...

#### I.1.1.1. La structure spatiale de la Wallonie

Le SDER propose un projet de structure spatiale pour la Wallonie dont les éléments d'orientation et de programmation repose sur :

- des aires de coopération suprarégionale, à mettre en place notamment avec Bruxelles et Lille ;
- des pôles hiérarchisés pour chacune des villes wallonnes, qui ont un rôle spécifique à jouer ;
- des "Eurocorridors", axe préférentiel de développement qui relient entre elles les grandes villes et régions urbaines d'Europe; sur ces eurocorridors viennent se greffer de multiples activités, à situer dans des "points d'ancrage".

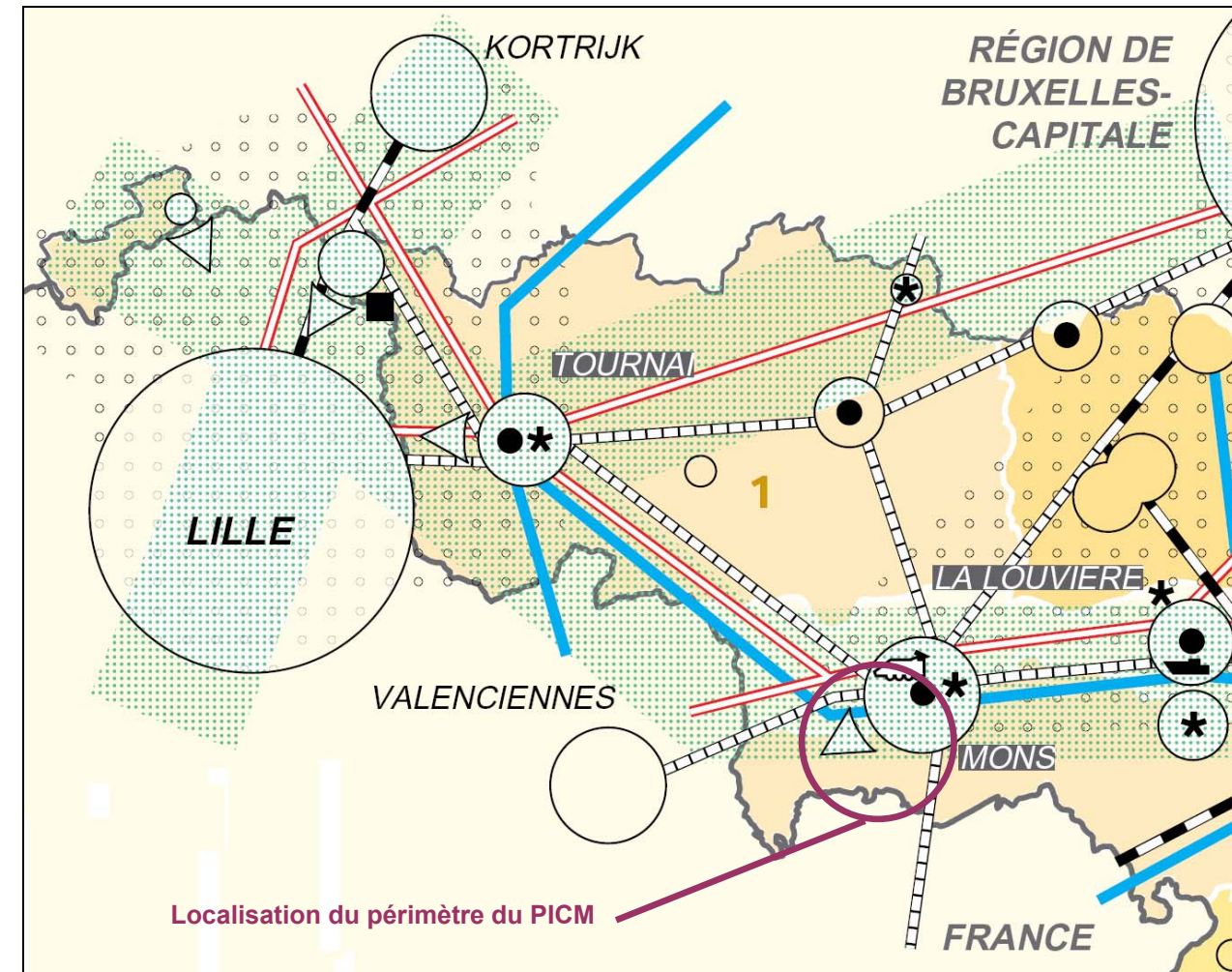
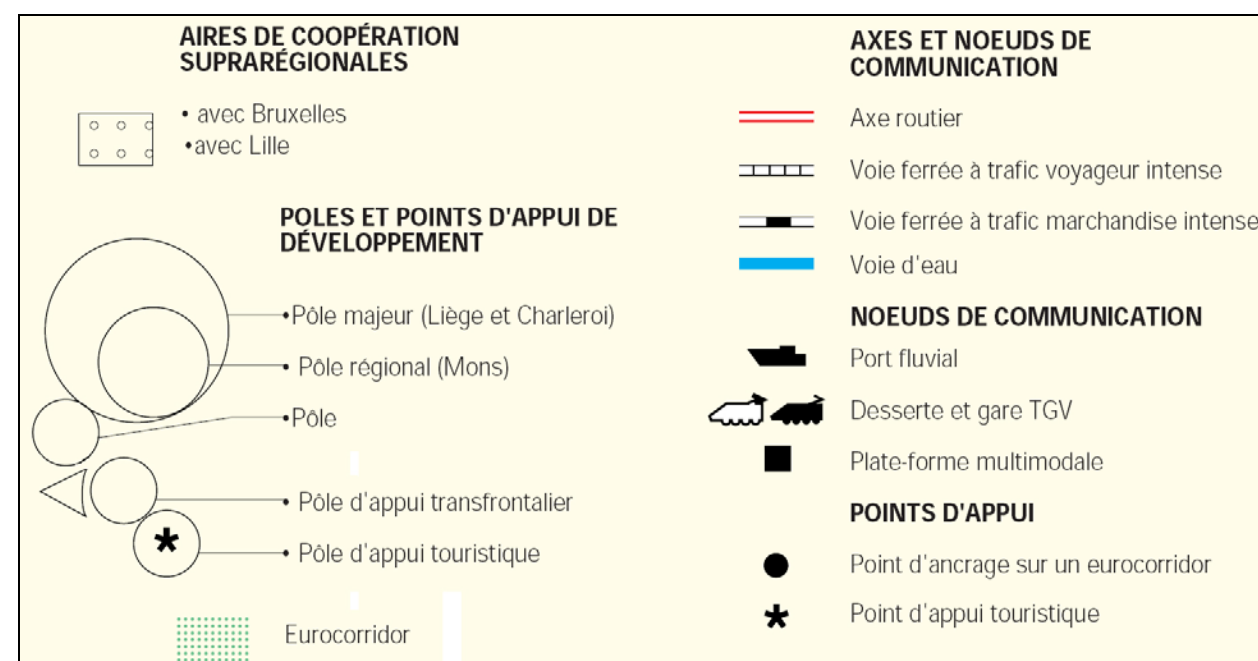


Figure 1 : Projet de structure spatiale pour la Wallonie

Source : SDER

Au SDER, le périmètre du PICM s'inscrit à cheval sur l'eurocorridor Lille-Liège (MHAL) et à proximité immédiate de Mons, point d'ancrage sur l'eurocorridor.

Mons est appelée à jouer à la fois le rôle de pôle régional, de pôle d'appui transfrontalier et de pôle d'appui touristique. Comme l'indique le SDER, Mons dispose pour ce faire de nombreux atouts et potentialités pour soutenir son développement : « *centre-ville de qualité, institutions universitaires, atouts sur les plans culturel et touristique, bonne accessibilité, etc.* »

*Des initiatives devraient être prises pour mieux assurer les articulations entre le centre de la ville et sa périphérie, pour insuffler une dynamique sur le plan économique et pour assurer un développement sur les plans culturel et touristique. »*

Le projet indique que le nord du périmètre d'étude est longé par un axe routier structurant : l'autoroute A7-E19-E42. Il indique également les trois lignes de chemin de fer à trafic de voyageur intense bordent le site (Lignes 78 Mons / Lille / Flandre, 96 Bruxelles-Nord / Quévy et 97 Saint Ghislain / Quiévrain). Enfin, plus au nord du site, passe aussi le canal de Péronnes.



### I.1.1.2. Objectifs du SDER

En termes de mobilité, les orientations du SDER sont principalement présentées dans l'Objectif VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité.

Cet objectif est décliné à l'échelle régionale en quatre options :

- VI.1. Intégrer la région dans les réseaux transeuropéens
- VI.2. Contribuer au renforcement de la Structure spatiale pour la Wallonie
- VI.3. Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacements et la préservation du cadre de vie
- VI.4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales

### I.1.2. Localisation régionale : Le borinage et la région urbaine de Mons

Le périmètre du PICM fait partie du Borinage, un des berceaux de la révolution industrielle. Il est situé dans la région urbaine de Mons.

La Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) classe en effet les communes de Dour, Boussu, Quaregnon, Frameries et Colfontaine dans l'agglomération et la banlieue de Mons.

La région urbaine et la zone des migrants alternants constituent le complexe résidentiel urbain. Le glossaire du Développement territorial<sup>1</sup> définit ce contexte urbanistique :

- Par « *agglomération* » on entend l'ensemble constitué par la ville et la couronne urbaine.

La ville, ou ville centrale se définit comme l'ancienne partie centrale agglomérée de la région urbaine comprenant le noyau urbain<sup>2</sup> et les quartiers urbains<sup>3</sup> à constructions très denses.

La couronne urbaine se définit, elle, comme étant la deuxième couronne de l'agglomération, autour de la ville centrale, constituée de constructions du XXème siècle, de type continu mais de moindre densité. Sa fonction principale est, de toute évidence, d'ordre résidentiel mais de nombreux espaces verts ont été conservés. Dans la couronne urbaine des villes plus importantes, des noyaux secondaires de commerces et de services peuvent apparaître. La plupart du temps, ce sont d'anciens noyaux de communes qui ont été intégrés dans la ville en

expansion. Groupées en zones uniformes, on y observe des zones industrielles et d'infrastructure routière. Dans la couronne urbaine, la continuité du bâti n'est pas interrompue.

- Par *banlieue* on entend le territoire urbanisé qui entoure la ville.

Au niveau morphologique, l'habitat aussi bien que les industries et les institutions sont caractérisés par une occupation extensive du sol. Au niveau fonctionnel, elle fait partie de l'aire d'influence de la ville centrale : importance de la navette pendulaire vers la ville, importance des migrations ex-urbaines etc...

- Les *migrations alternantes ou pendulaires* se définissent comme les déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail.

La carte I-1 renseigne que les cinq communes du PICM font partie, suivant la cartographie des régions urbaines, de l'agglomération de Mons (agglomération qui assure la fonction de chef lieu de province). L'agglomération de Mons est voisine de l'agglomération de la Louvière (à l'est).

L'ensemble formé par les cinq communes du PICM est bordée au nord et au sud par deux zones de banlieue (respectivement Saint-Ghislain et Quévy). A l'ouest, trois communes (Hensies, Quiévrain et Honnelles) bordant le périmètre de PICM font parties de la zone des migrants alternants.

<sup>1</sup> [http://www.lepur.geo.ulg.ac.be/Cpdt/Pages/Glossaire/Glossaire\\_cpdt.html](http://www.lepur.geo.ulg.ac.be/Cpdt/Pages/Glossaire/Glossaire_cpdt.html)

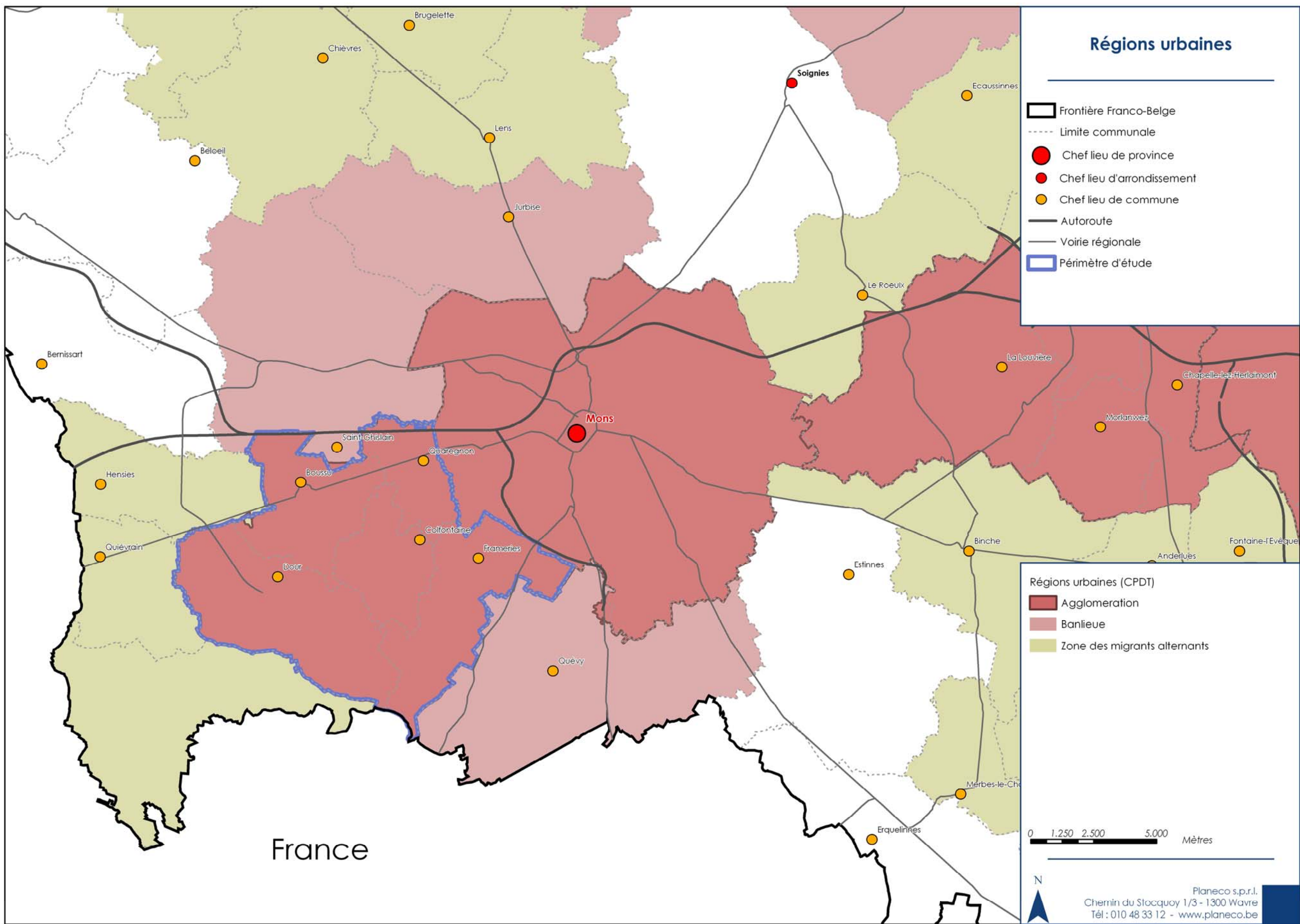
<sup>2</sup> Noyau urbain : cœur de la ville, centre de décision et d'activité ayant la plus grande concentration de commerces et de services liés à la région urbaine.

<sup>3</sup> Quartiers urbains à construction très dense : ensemble constitué par le centre historique et les extensions du XIXème siècle. C'est une zone à caractère multifonctionnel comptant essentiellement des bâtiments résidentiels mais également des activités variées telles que commerces, artisanat, écoles, hôpitaux et industries.





Carte I-1 : Région urbaine - CPDT





CONTEXTE URBANISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISES

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

STATIONNEMENT

SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

SCENARIO TENDANCIEL



I.2. Contexte communal du PICM

I.2.1. Typologie des Communes

La nouvelle typologie des communes (Dexia 2007) permet de décrire succinctement le périmètre du PICM dans son contexte. On constate que les communes de Boussu, Quaregnon, Colfontaine et Frameries sont classées dans la catégorie de communes appelée « *Pôle urbain périphériques, conurbation* » définie comme étant des communes de taille moyenne de ±20 000 habitants et présentant un niveau d’urbanisation nettement prononcé ainsi qu’un certain niveau de centralité. Le niveau de revenus de la population y est parmi le plus faible de la Région wallonne et l’évolution démographique est en déclin assez prononcé.

La commune de Dour est quant à elle classée en « Commune semi-urbanisée ». Ce type de commune ne présente pas un caractère urbain et un niveau de centralité très affirmé. Le faible niveau moyen d’urbanisation s’explique notamment parce qu’il s’agit souvent d’entités fusionnées relativement grandes et assez hétérogènes dans leur constitution (composées à la fois de noyaux urbains où l’activité industrielle est le plus souvent en déclin et d’entités rurales). Elles se caractérisent, par contre, par un niveau de revenus sensiblement inférieur à la moyenne régionale et subissent un important déclin démographique.

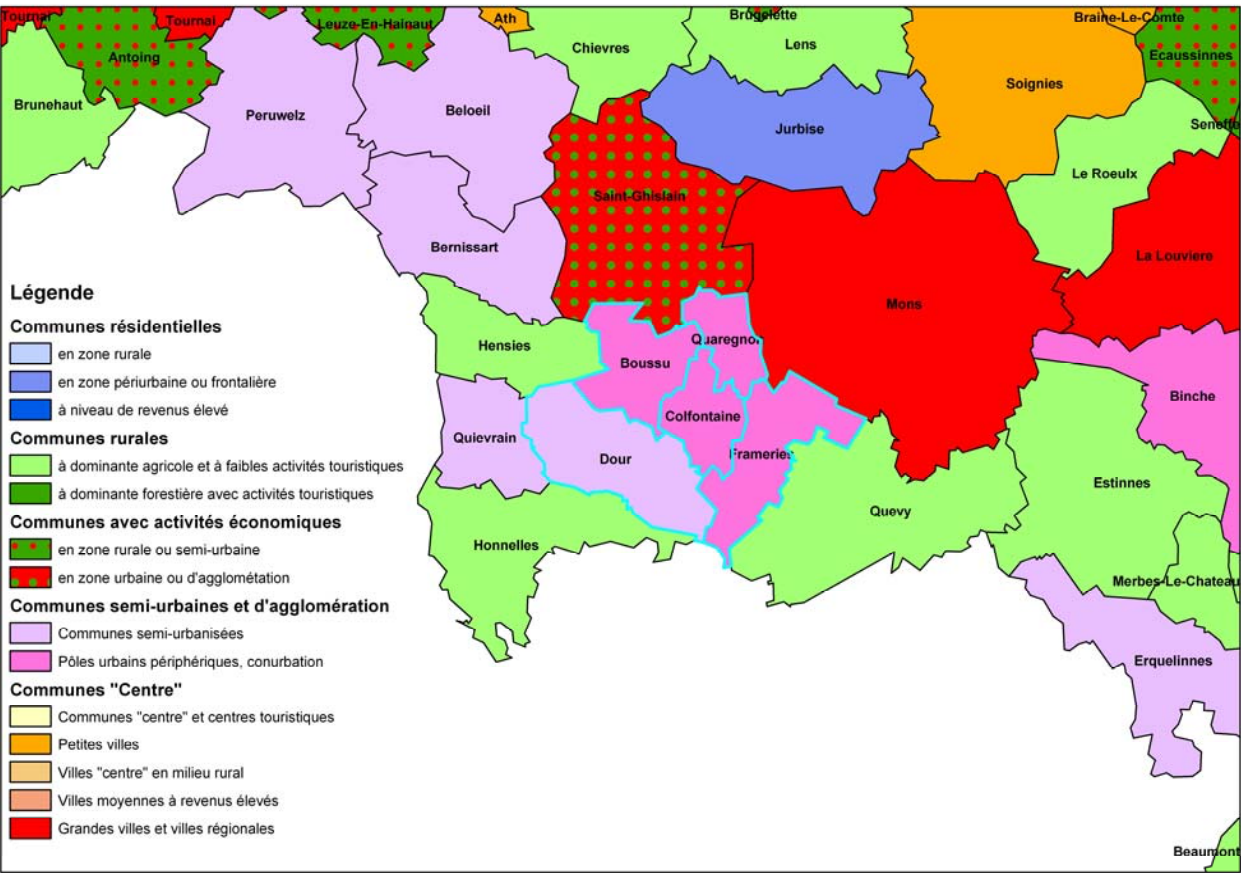


Figure 2 : Hiérarchie des communes (DEXIA 2007)

I.2.2. Caractéristiques socio-économiques des communes

Nous analyserons ci-dessous quelques caractéristiques socio-économiques des communes du Borinage (Dour, Boussu, Quaregnon, Frameries et Colfontaine), pouvant porter à conséquence sur le thème de la mobilité : la population, la répartition par tranches d’âges, l’évolution de la population. Nous présenterons aussi les données relatives à l’emploi et au revenu pour les différentes communes concernées.

I.2.2.1. Caractéristiques démographiques générales

En 2007, la population totale des communes du périmètre du PICM est de **96.367 habitants**. Pour la zone, l’évolution de la population présente une légère baisse – de 2,5% - pour la période 1995-2001. Depuis 2001, le nombre d’habitants est pratiquement stabilisé (-0,6%).

Le tableau ci-dessous nous présente l’évolution de la population entre 1995 et 2007 (INS-2007).

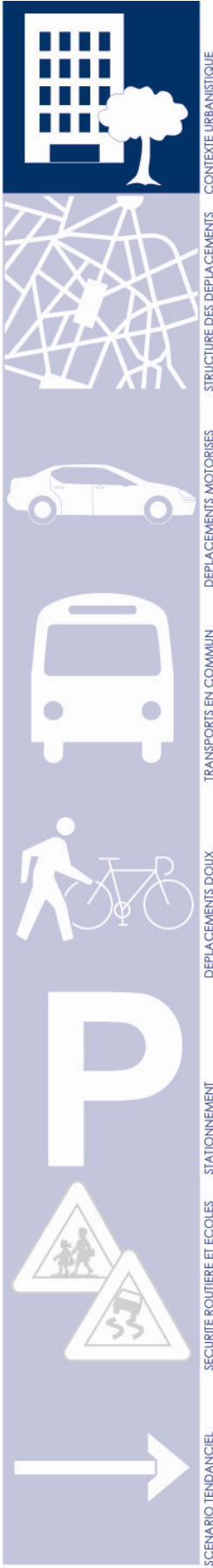
|                               | Population totale |                |                | Evolution de la population |             |              |
|-------------------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------------------|-------------|--------------|
|                               | 1995              | 2001           | 2007           | 1995-2001                  | 2001-2007   | 1995-2007    |
| <b>Arrondissement de Mons</b> | <b>252.872</b>    | <b>249.153</b> | <b>249.878</b> | <b>-1,5%</b>               | <b>0,3%</b> | <b>-1,2%</b> |
| Boussu                        | 20.567            | 20.081         | 20.118         | -2,4%                      | 0,2%        | -2,2%        |
| Colfontaine                   | 21.311            | 20.245         | 19.998         | -5,0%                      | -1,2%       | -6,2%        |
| Dour                          | 17.121            | 16.837         | 16.882         | -1,7%                      | 0,3%        | -1,4%        |
| Frameries                     | 21.003            | 20.708         | 20.729         | -1,4%                      | 0,1%        | -1,3%        |
| Quaregnon                     | 19.408            | 19.084         | 18.640         | -1,7%                      | -2,3%       | -4,0%        |
| Total population de la zone   | 99.410            | 96.955         | 96.367         | -2,5%                      | -0,6%       | -3,1%        |

La carte I.2 ci-après, qui présente les densités de population par quartier statistique (INS, 2003), ainsi que les volumes absolus d’habitants, nous montre l’importante concentration de population résidente sur les parties des centres historiques de Dour, Boussu, Quaregnon, Frameries et Colfontaine (Colfontaine ayant une structures polycentrique avec 3 centres). Cette importante concentration de population est particulièrement marquée dans la partie nord – nord-est du Borinage. A contrario, au sud et au nord-ouest des secteurs moins habités présentent des caractéristiques semi-rurales. Cette variation de densité est particulièrement marquée sur la carte des noyaux d’habitat. Ainsi, en 2003<sup>4</sup>, sur une population totale de 96.405 habitants :

- 90.462 (soit environ 94%) vivent dans les noyaux d’habitat identifiés ;
- 82.312 (soit environ 85%) se concentrent dans le secteur « Saint-Joseph – Champs des Sarts » et la portion de noyaux de Mons au sein du périmètre de PICM.

La majorité des quartiers présente une densité de population égale ou supérieure à la classe 10 à 35 habitants/ha.

<sup>4</sup> Correspond aux données disponibles les plus récentes de population par secteur statistique





### I.2.2.2. Répartition de la population par classe d'âges

Sont présentées ci-après les pyramides des âges de la population des différentes communes du PICM ainsi que, à titre de comparaison, la pyramide des âges de la population wallonne.

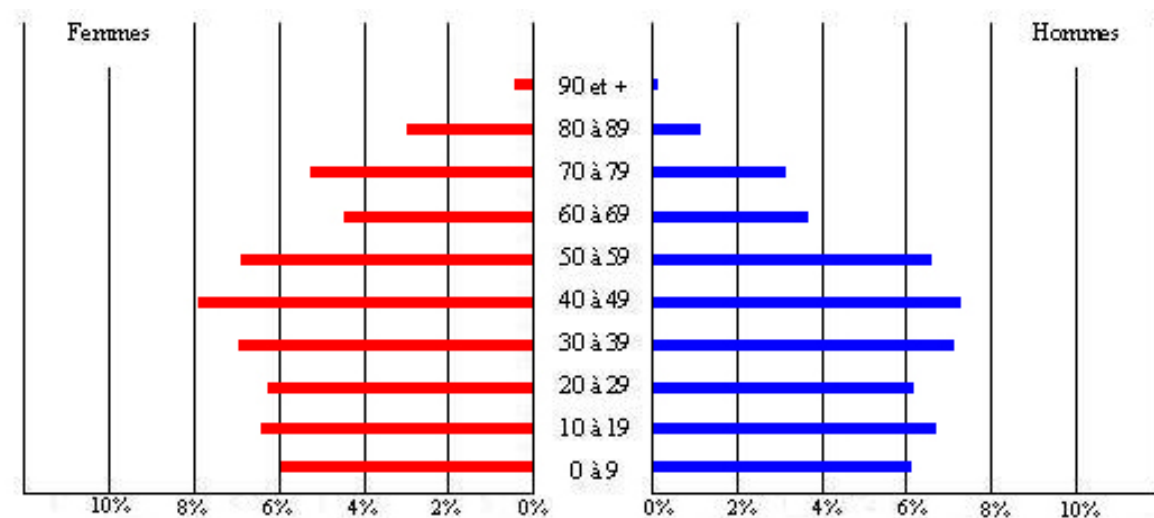


Figure 3 : Pyramide des âges de la population de Boussu

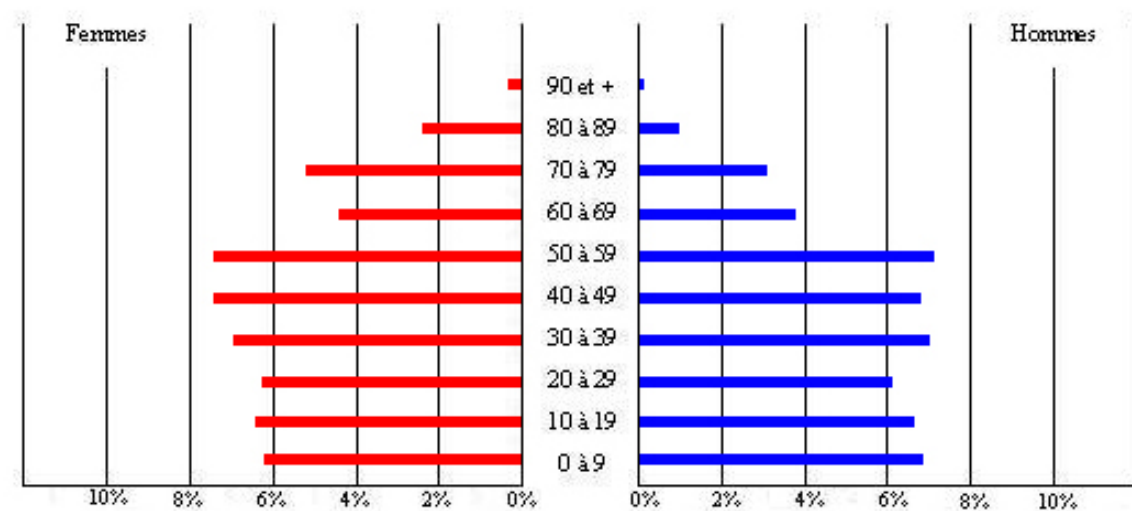


Figure 4 : Pyramide des âges de la population de Colfontaine

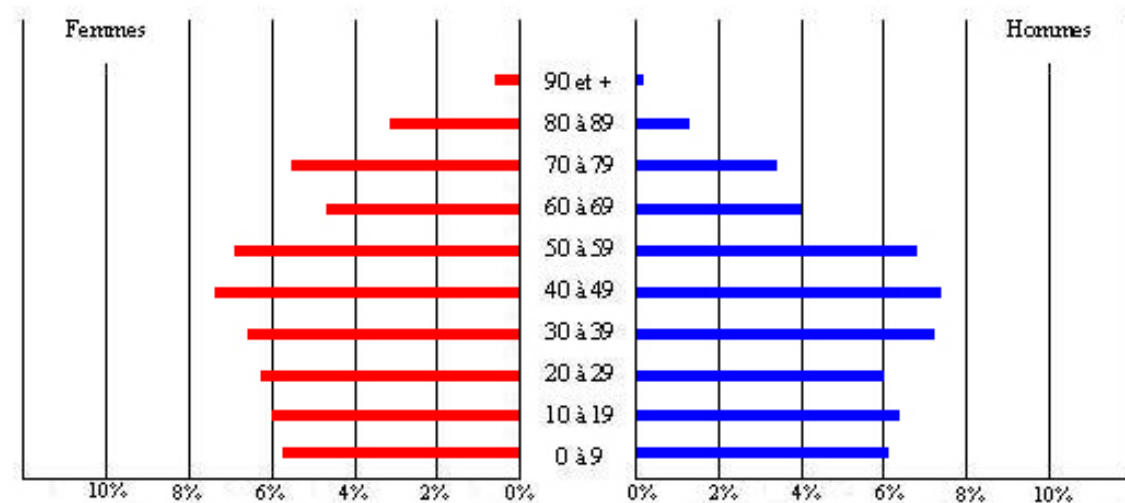


Figure 5 : Pyramide des âges de la population de Dour

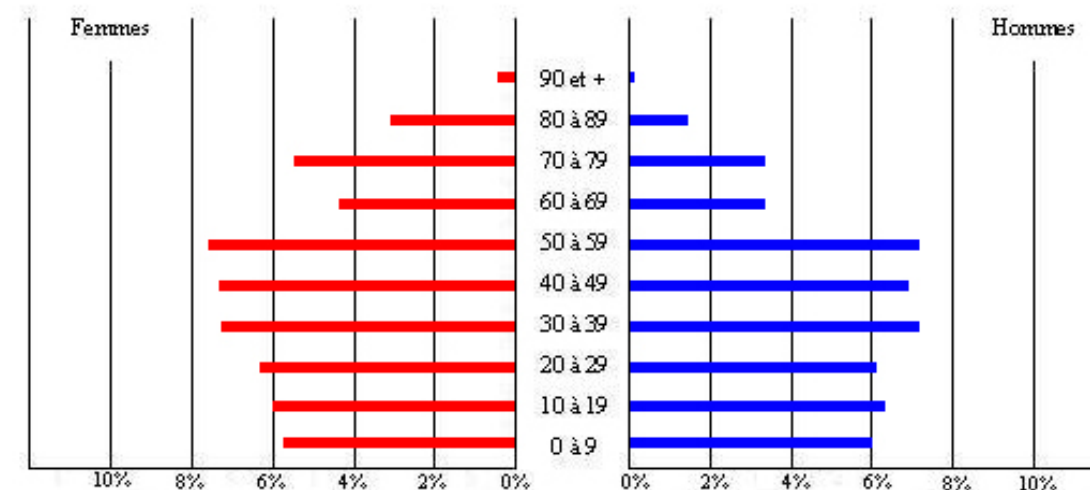


Figure 6 : Pyramide des âges de la population de Frameries

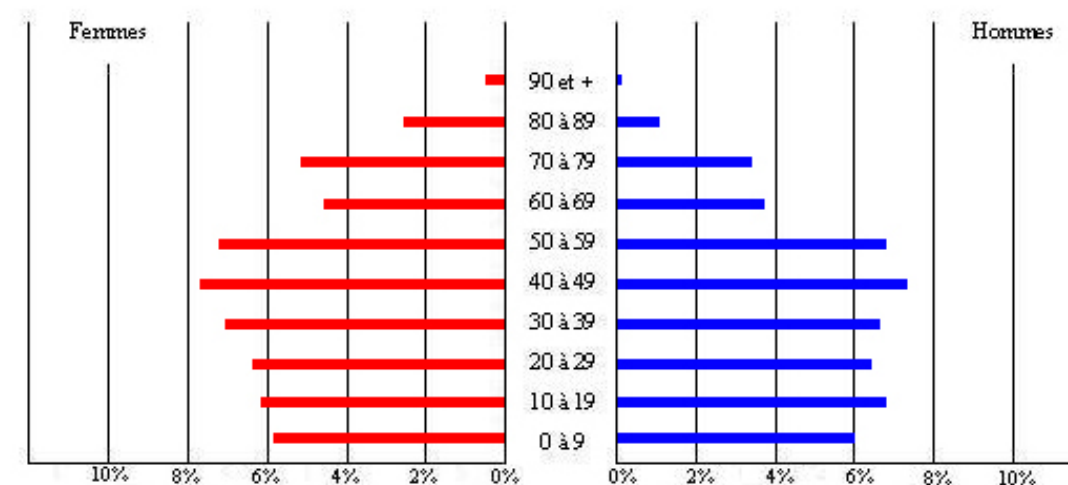


Figure 7 : Pyramide des âges de la population de Quaregnon

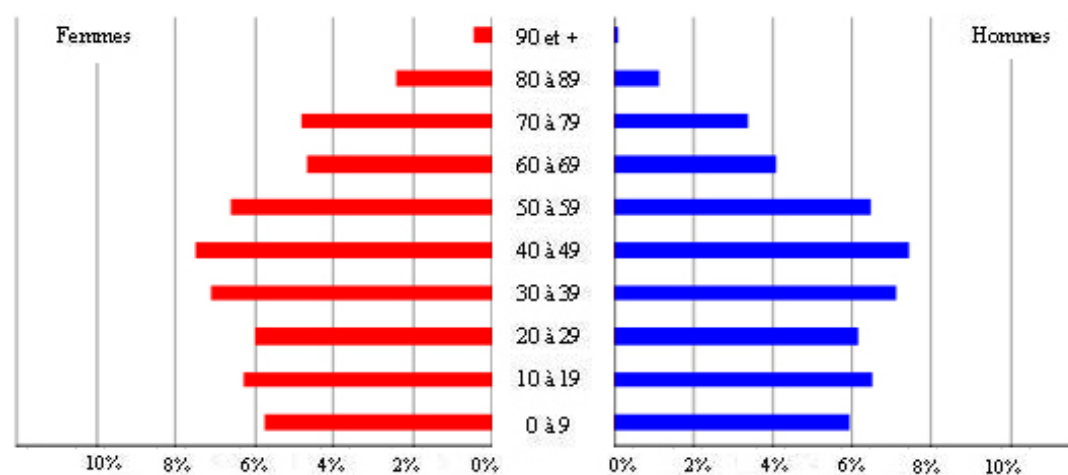


Figure 8 : Pyramide des âges de la population wallonne

Les pyramides d'âges des cinq communes présente une structure générale très similaire à la structure de la population wallonne dans son intégralité. On remarque ainsi un déficit des naissances du entre autres au fait que la population possède une structure d'âge (part importante des 40-59 ans) peu propice à une natalité élevée. Ce déficit des naissances, combiné à une faible attractivité des communes visées dans le cadre des mécanismes migratoires entraine le solde démographique négatif enregistré.

I.2.2.3. Indicateurs économiques

Les quelques indicateurs repris ci-dessous renseignent une situation économique toujours difficile dans cette partie du Borinage.

Le faible dynamisme de cette ancienne région industrielle s'explique par le poids des secteurs en crise dans leur économie. Ce facteur n'est cependant plus le seul. Ainsi, comme l'indique la CPDT<sup>5</sup>, le poids du secteur non-marchand, en faible croissance, de même que la faiblesse des services marchands (en particulier des services aux entreprises) semblent désormais beaucoup plus essentiels.

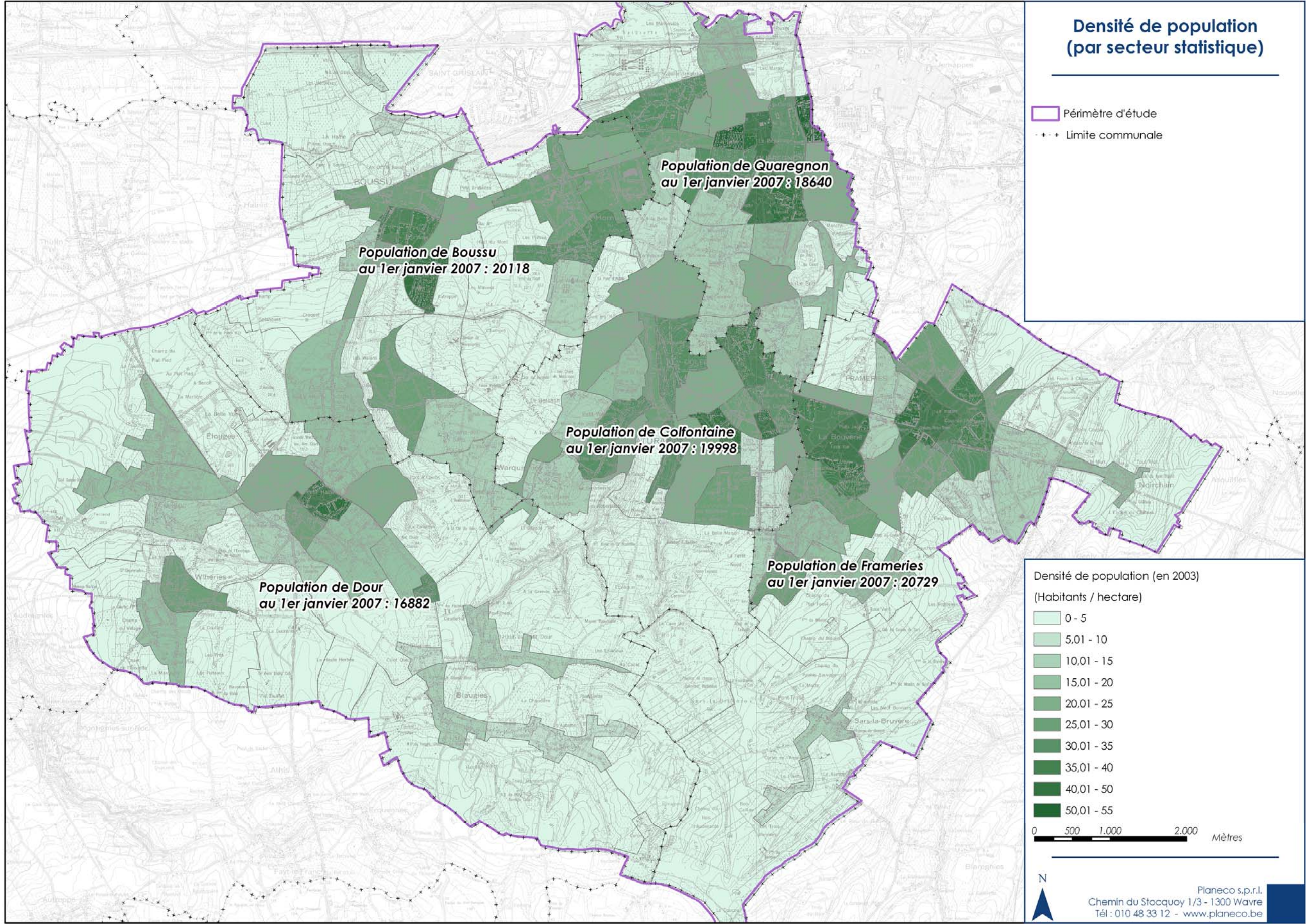
|                        | Revenu par<br>habitant<br>(2004) | Travailleurs<br>assujettis à<br>l'ONSS<br>(2003) | Nombre<br>d'indépend<br>ants<br>(2003) | Nombre de<br>chômeurs<br>complets<br>indemnisés<br>(2003) | Taux de<br>chômage<br>(2006) |
|------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|------------------------------|
| Arrondissement de Mons | 11.480 €                         |                                                  |                                        |                                                           |                              |
| Boussu                 | 10.537 €                         | 4183                                             | 610                                    | 1852                                                      | 30,08%                       |
| Colfontaine            | 9.959 €                          | 2227                                             | 562                                    | 2106                                                      | 31,34%                       |
| Dour                   | 10.892 €                         | 2374                                             | 623                                    | 1458                                                      | 27,20%                       |
| Frameries              | 11.451 €                         | 3397                                             | 705                                    | 1737                                                      | 24,17%                       |
| Quaregnon              | 10.214 €                         | 2265                                             | 594                                    | 1765                                                      | 29,94%                       |

<sup>5</sup> Repère pour une dynamique territoriale en Wallonie, 2001-200, CPDT





Carte I-2 : Densité de population



CONTEXTE URBANISTIQUE



STRUCTURE DES DEPLACEMENTS



DEPLACEMENTS MOTORISÉS



TRANSPORTS EN COMMUN



DEPLACEMENTS DOUX



STATIONNEMENT



SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

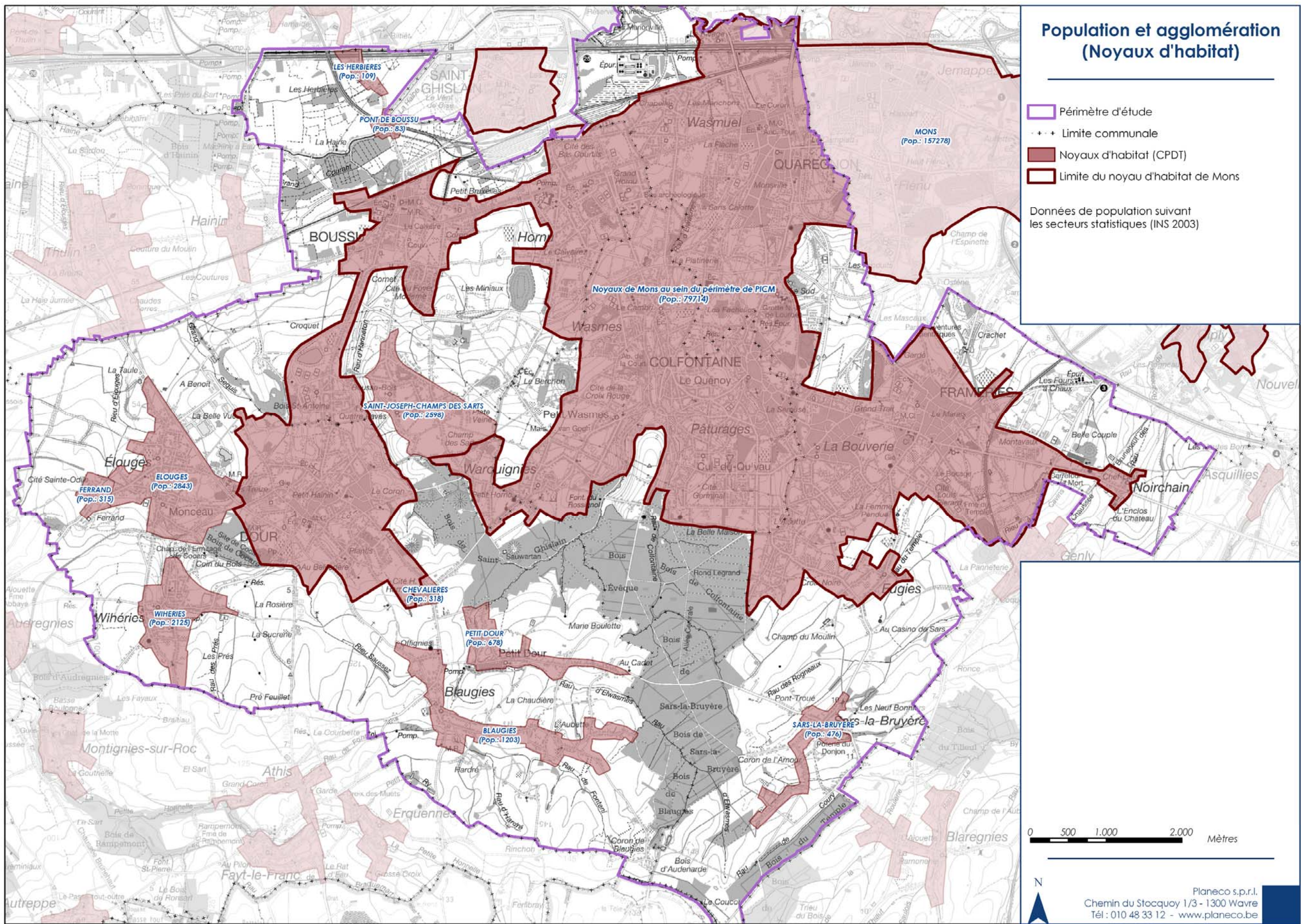


SCENARIO TENDANCIEL





Carte I-3 : Population et noyaux d'habitat



CONTEXTE URBANISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISÉS

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

STATIONNEMENT

SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

SCENARIO TENDANCIEL



### I.2.3. Occupation du sol et fonctions socio-économiques

Les communes du périmètre d'étude, Dour, Boussu, Quaregnon, Frameries et Colfontaine présentent une importante mixité des fonctions urbanistiques. Les cartes I.4 et I.5 ci-après analysent l'affectation au plan de secteur et l'occupation du sol sur les 104km<sup>2</sup> du territoire concerné.

Les fonctions socio-économiques ont été aussi analysées de manière quantitative dans le chapitre II, partie des pôles générateurs de mobilité.

#### I.2.3.1. Fonction résidentielle et espaces verts

Les communes présentent un continuum de densité urbaine même si cette densité se localise essentiellement en habitat discontinu (voir la carte la carte I-5 ci-après). Le borinage fait partie de l'agglomération urbaine « Mons-Borinage » dont il représente une partie très importante de la population.

Comme on le voit sur la carte d'affectation du plan de secteur, les zones d'habitats sont parsemées de zone de parc et autres espaces verts. Ces éléments forment un maillage d'espace vert urbain dont les fonctions paysagère, récréative, ...

Sur la carte I-5 nous pouvons déceler aussi les zones d'habitat dense dans les centres, les zones d'habitat et de services, les zones occupées par l'industrie, les services et les espaces verts et agricoles, ainsi que la présence de nombreuses carrières (souvent anciennes mines et terrils).

En ce qui concerne la fonction résidentielle proprement dite, le parc immobilier de l'arrondissement de Mons se caractérise selon la CPDT<sup>6</sup> par :

- un parc globalement de mauvaise qualité et disposant de peu d'éléments de confort
- une proportion de propriétaire lus élevé que la moyenne régionale dans les communes spécifiquement boraine
- un parc largement constitué de maisons unifamiliales le plus souvent mitoyennes.

La CPDT conclut que : « *Tout ceci correspond à l'histoire de l'économie et de l'habitat local. Le manque de reprise économique a vraisemblablement à la fois empêché l'amélioration qualitative des logements et la modification de certaines de ces caractéristiques. A l'échelle des communes, on a pu noter que l'ensemble des caractéristiques décrites ci-dessus sont accentuées pour les communes de l'ancien centre industriel borain (Quaregnon, Frameries, Colfontaine, Boussu et dans une moindre mesure Dour et Quiéverain) ».*

#### I.2.3.2. Fonction activité économique mixte

De nombreuses zones d'activités économiques existent au sein du périmètre d'études (voir la carte I-4 du plan de secteur). Parmi les plus importantes citons les zones d'activités économiques industrielles de Dour et Frameries (avec un peu moins de 1000 emplois par zone) et les zones d'activités économiques mixtes de Colfontaine Nord et Quaregnon Nord.

Une analyse quantitative plus détaillée des zones d'activités économiques se trouve dans le chapitre II.1.

#### I.2.3.3. Fonction commerciale

L'activité commerciale est très présente dans le périmètre d'études (voir aussi la liste des commerces importants relevés ci-dessous) :

Les zones les plus commerçantes pour les grandes enseignes sont situées sur le linéaire commercial de la N51.

Le centre commercial le plus important est le shopping Cora avec plus de 14.000m<sup>2</sup> le long de la N51.

Chaque commune possède son centre commercial composé essentiellement de petites enseignes (3 centres pour Colfontaine). Les centres les plus importants sont Frameries avec 118 petites enseignes de commerces et de services et Dour avec 120 petites enseignes. Les centres de Quaregnon et de Boussu sont situés directement ou tout près du linéaire commercial de la N51 et jouent aussi de ce fait un rôle commercial important même s'il y a nettement moins de petites enseignes.

Une analyse quantitative des commerces est développée au chapitre II.1.

Les principales enseignes commerciales sont répertoriées dans le tableau ci-après.



<sup>6</sup> CPDT – Thème 8.3. – rapport final – GUIDE/CREAT/LEPUR – 04/06/04



| Enseigne          | S.V. en m² | Adresse                      | Commune     |
|-------------------|------------|------------------------------|-------------|
| LOUIS DELHAIZE    | 165,00     | rue A. Dendal, 253           | Boussu      |
| Eldi              | 200,00     | Rte de Valenciennes, 202     | Boussu      |
| Cactus            | 225,00     | rue de Mons, 163 - C.C. Cora | Boussu      |
| Covée             | 275,00     | rue Neuve, 111               | Boussu      |
| Di                | 275,00     | rue de Mons, 163 - C.C. Cora | Boussu      |
| M&S               | 275,00     | rue de Mons, 163 - C.C. Cora | Boussu      |
| Tom & Co          | 350,00     | rue du Grand Hornu, 75       | Boussu      |
| LIDL              | 400,00     | rue de Valenciennes, 489     | Boussu      |
| Hema              | 400,00     | Rte de Mons, 163 - C.C. Cora | Boussu      |
| ITAL MARKET       | 400,00     | rue de l'Abattoir, 12        | Boussu      |
| Casa              | 400,00     | rue de Mons, 163 - C.C. Cora | Boussu      |
| Euro Center       | 425,00     | Rte de Valenciennes, 372     | Boussu      |
| CONTACT GB        | 600,00     | rue Kerve, 2                 | Boussu      |
| ALDI              | 650,00     | rue de la Fontaine, 66 b     | Boussu      |
| New Superconfex   | 720,00     | rue Neuve, 89                | Boussu      |
| Brantano          | 750,00     | Rte de Valenciennes, 379     | Boussu      |
| CONTACT GB        | 750,00     | rue de Dour, 330             | Boussu      |
| CONTACT GB        | 750,00     | rue de Valenciennes, 377     | Boussu      |
| ALDI              | 750,00     | rue Neuve, 101               | Boussu      |
| Shoe Discount     | 750,00     | rue Neuve, 87                | Boussu      |
| Carpet Right      | 750,00     | Rte de Mons, 77              | Boussu      |
| H & M             | 950,00     | rue de Mons, 163 - C.C. Cora | Boussu      |
| JBC               | 1050,00    | Rte de Valenciennes, 373     | Boussu      |
| Hubo200           | 2500,00    | rue Neuve, 99                | Boussu      |
| BigMat200         | 2900,00    | Rte de Mons, 171             | Boussu      |
| CORA1000          | 10550,00   | rue de Mons, 163             | Boussu      |
| LOUIS DELHAIZE    | 270,00     | rue du Grand Passage, 126    | Colfontaine |
| SPAR              | 380,00     | Pl. Saint-Pierre, 36         | Colfontaine |
| LIDL              | 400,00     | Av. Docteur Schweitzer, 9    | Colfontaine |
| CONTACT GB        | 725,00     | Av. Docteur Schweitzer, 30   | Colfontaine |
| AD DELHAIZE       | 750,00     | rue de la Perche, 88         | Colfontaine |
| LOUIS DELHAIZE    | 400,00     | Grand'Rue, 13-15             | Dour        |
| LIDL              | 400,00     | rue d'Elouges, 1             | Dour        |
| COLRUYT           | 680,00     | rue d'Elouges, 104           | Dour        |
| AD DELHAIZE       | 750,00     | rue d'Elouges, 3             | Dour        |
| CONTACT GB        | 750,00     | rue du Commerce, 352         | Dour        |
| SUPER GB          | 1500,00    | Pl. Verte, 2                 | Dour        |
| Hubo              | 1700,00    | Pl. E. Vandervelde, 22       | Dour        |
| SUPERETTE BATTARD | 100,00     | rue de la Verdure, 10        | Frameries   |
| Zeeman            | 200,00     | rue des Alliés, 65           | Frameries   |
| Di                | 400,00     | rue des Alliés, 101          | Frameries   |
| LIDL              | 400,00     | rue J. Dufrasne              | Frameries   |
| ALDI              | 850,00     | rue N.-D. des Grâces, 48     | Frameries   |

| Enseigne          | S.V. en m² | Adresse                 | Commune   |
|-------------------|------------|-------------------------|-----------|
| CHAMPION          | 1150,00    | rue Archimède, 5        | Frameries |
| SUPER GB (P)      | 1200,00    | rue de l'Industrie, 185 | Frameries |
| AD DELHAIZE       | 1400,00    | rue L. Defuisseaux, 24  | Frameries |
| Mr. Bricolage200  | 1900,00    | rue de l'Industrie, 30  | Frameries |
| Shoe Discount     | 150,00     | rue du Village, 18      | Quaregnon |
| Cash Converters   | 180,00     | rue J. Destrée, 421     | Quaregnon |
| Le Roi du Matelas | 220,00     | Rte de Mons, 152        | Quaregnon |
| Blokker           | 300,00     | Rte de Mons, 140        | Quaregnon |
| Well              | 375,00     | rue J. Destrée, 419     | Quaregnon |
| LIDL              | 400,00     | rue Paul Pastur, 151    | Quaregnon |
| Aubert            | 500,00     | Rte de Mons, 107        | Quaregnon |
| Ixina             | 500,00     | Rte de Mons, 188        | Quaregnon |
| COLRUYT           | 600,00     | Sentier du Pied vert    | Quaregnon |
| Pronti            | 650,00     | Rte de Mons, 107        | Quaregnon |
| Maxi Toys         | 650,00     | Rte de Mons, 107        | Quaregnon |
| INTERMARCHE       | 750,00     | rue de Pâturages, 200   | Quaregnon |
| SUPER GB (P)      | 850,00     | Pl. de la Charte, 1     | Quaregnon |
| Leenbakker        | 900,00     | rue A. Mouzin, 104      | Quaregnon |
| EUROSPAR          | 1100,00    | Chemin du Bon Dieu, 148 | Quaregnon |
| Home Market       | 1400,00    | Rte de Mons, 124        | Quaregnon |
| Gamma200          | 2250,00    | rue J. Destrée, 355-357 | Quaregnon |
| Intersport200     | 3000,00    | rue J. Destrée, 157     | Quaregnon |

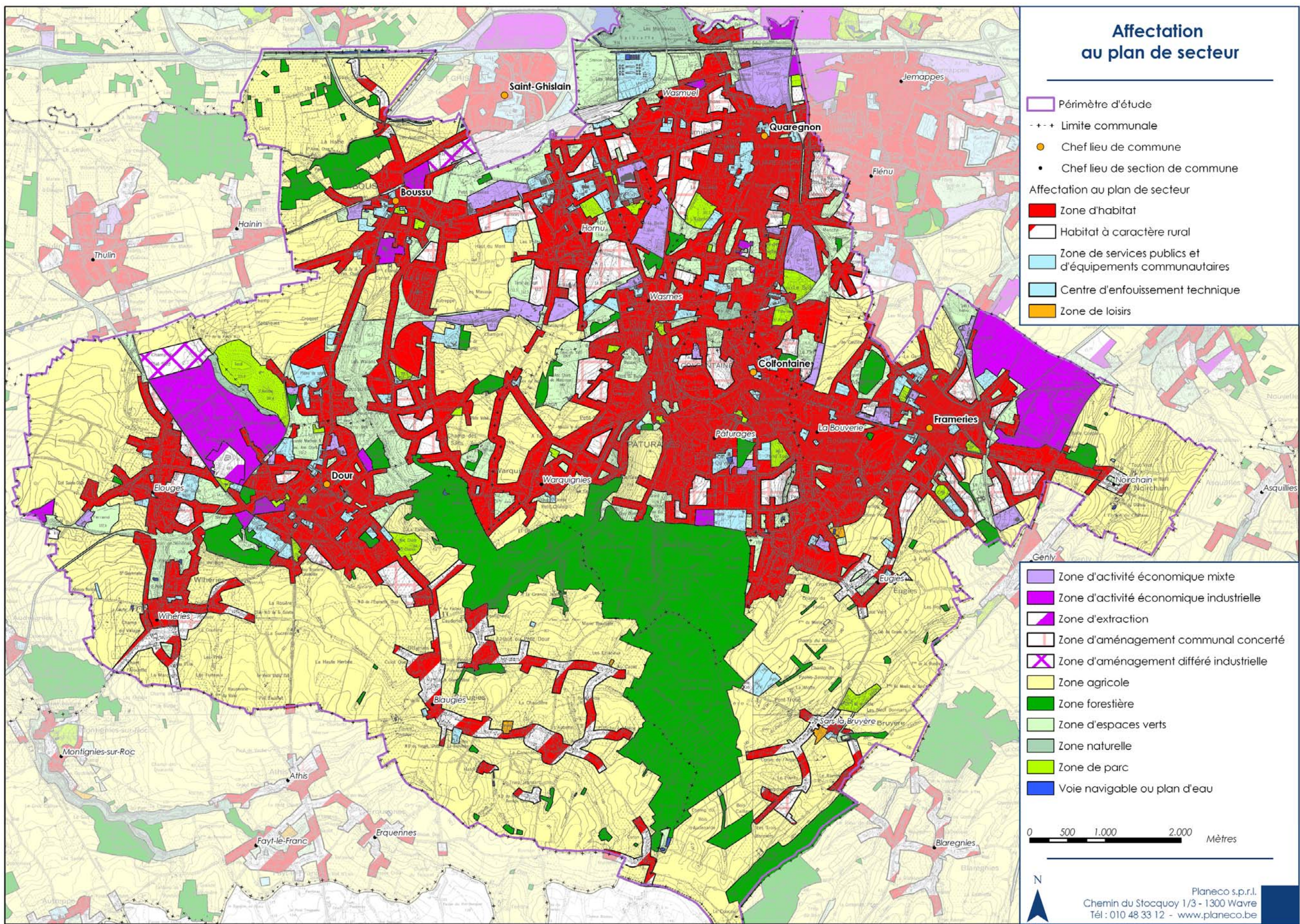
#### I.2.3.4. Autres fonctions génératrices de déplacements

D'autres fonctions génératrices de déplacements sont présentes sur les cinq communes (Hôpitaux, écoles, pôles de communication, etc.). Celles-ci sont analysées dans le chapitre II (voir la carte des pôles générateurs de déplacements).



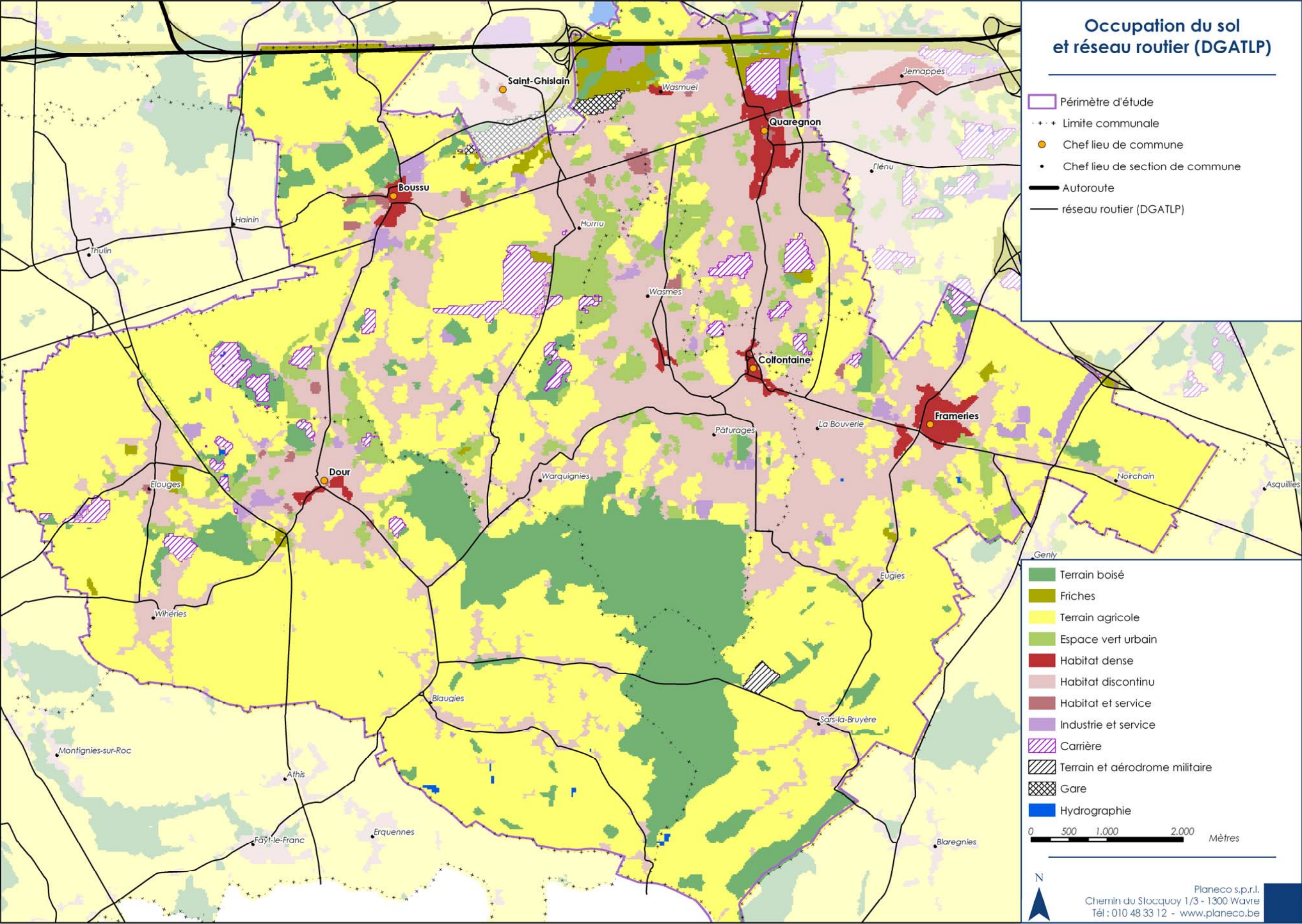


Carte I-4 : Affectations au plan de secteur





Carte I-5 : Occupation du sol



CONTEXTE URBANISTIQUE  
STRUCTURE DES DEPLACEMENTS  
DEPLACEMENTS MOTORISÉS  
TRANSPORTS EN COMMUN  
DEPLACEMENTS DOUX  
STATIONNEMENT  
SECURITE ROUTIERE ET ECOLES  
SCENARIO TENDANCIEL





I.2.4. Etat des voiries et des trottoirs

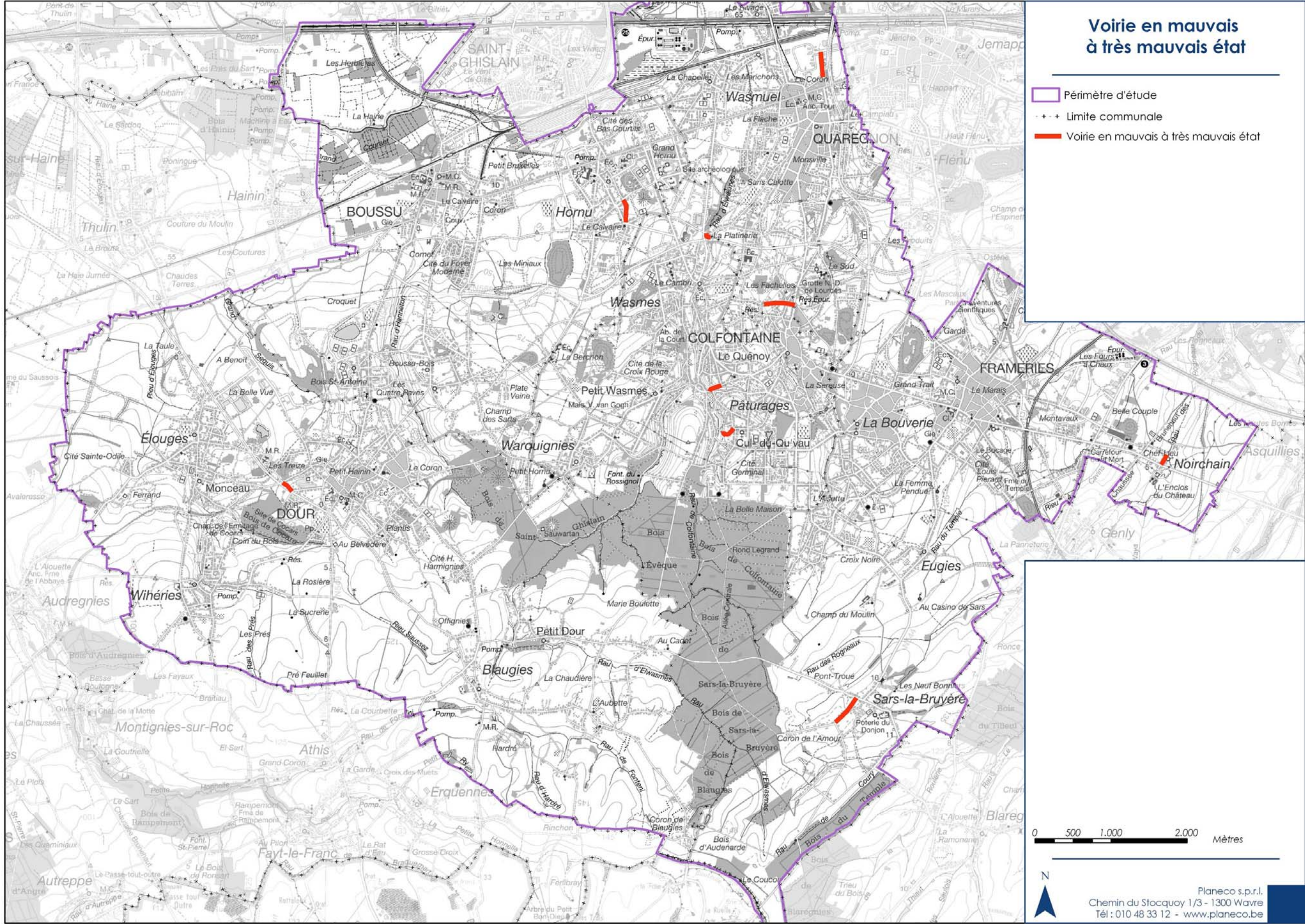
L'état général des voiries, espaces publics et trottoirs communaux et régionaux est globalement satisfaisant voire même bon. Sur quelques zones il subsiste des voiries en mauvais à très mauvais état, nécessitant une rénovation (voir carte I-4 et I-5 ci-dessous).

Considérant la localisation périphérique de la zone et surtout le contexte socio-économique et financier difficile pour les communes du Borinage, la plupart des trottoirs de la commune présentent un état satisfaisant. Notons que la rénovation et/ou le réaménagement des trottoirs devront probablement être envisagés dans les années à venir (à moyen et long terme). En effet, de nombreux trottoirs commencent à montrer des descellements de dalles ou de pavés. Certains sont déformés par le temps et l'usage (affaissement partiel du trottoir). Occasionnellement, il arrive également qu'un à plusieurs pavés manquent. Quelques-uns d'entre eux sont envahis par des plantes sauvages qui contribuent au déchaussement des pavés et dalles. Une analyse plus détaillée des trottoirs, notamment sur l'état, la largeur, le manque de trottoirs, et les passages piétons/PMR/ cyclistes à sécuriser est élaborée dans le chapitre V. des déplacements doux.





Carte I-6 : Voiries en mauvais à très mauvais état



CONTEXTE URBANISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISÉS

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

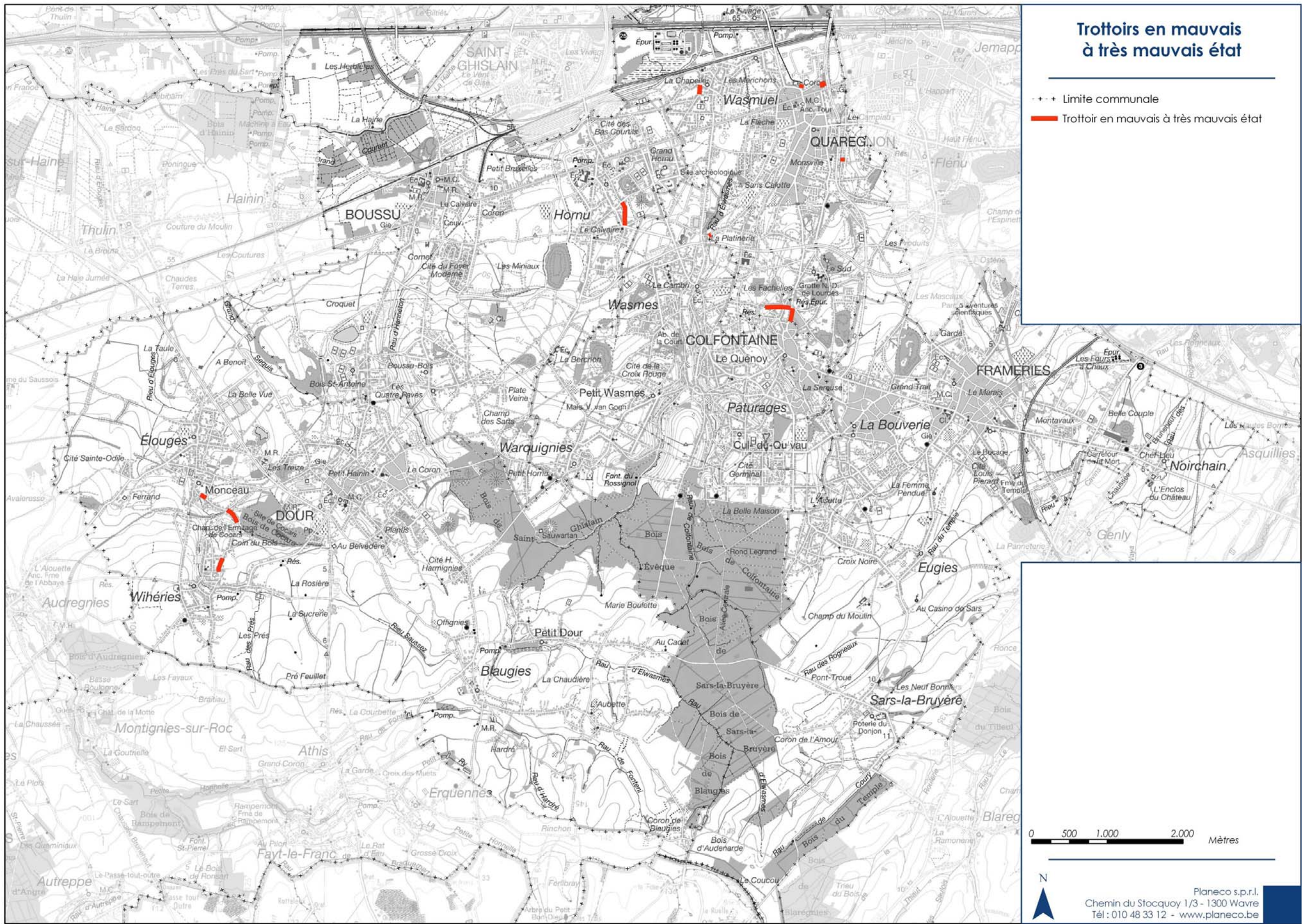
STATIONNEMENT

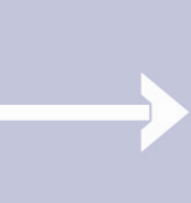
SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

SCENARIO TENDANCIEL



Carte I-7 : Trottoirs en mauvais à très mauvais état





CONTEXTE URBANISTIQUE  
STRUCTURE DES DEPLACEMENTS  
DEPLACEMENTS MOTORISÉS  
TRANSPORTS EN COMMUN  
DEPLACEMENTS DOUX  
STATIONNEMENT  
SECURITE ROUTIERE ET ECOLES  
SCENARIO TENDANCIEL



### I.3. Outils communaux d'aménagement du territoire et espaces publics

Le Code Wallon d'Aménagement du Territoire, d'Urbanisme et du Patrimoine (art. 16 à 18) définit le schéma de structure communal comme un "document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble du territoire communal".

L'objet du schéma de structure communal est de définir une politique d'aménagement du territoire dans le cadre d'un projet de développement communal. Ce projet doit respecter les dispositions du plan de secteur et tenir compte des moyens communaux.

L'existence d'un schéma de structure communal est, avec celle d'un plan de secteur, d'un règlement communal d'urbanisme et d'une commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité (C.C.A.T.M.), l'une des quatre conditions nécessaires pour qu'une commune puisse adopter le régime de la décentralisation, qui lui accorde une certaine autonomie en matière de délivrance de permis d'urbanisme et de lotir.

#### I.3.1. Commune de Boussu

##### I.3.1.1. Documents

La commune ne dispose pas de Schéma de structure communal et de Règlement communal d'urbanisme.

#### I.3.2. Commune de Colfontaine

##### I.3.2.1. Documents

Schéma de structure communal approuvé le : 03/40/2004

Règlement communal d'urbanisme approuvé le : 03/40/2004

##### I.3.2.2. Options

Options principales relatives à la mobilité et aux espaces publics à aménager :

##### 1. Orientations pour mieux relier la commune au réseau routier et autoroutier

Dans le cadre du programme Feder-Objectif I, les travaux de la route dite axiale du Borinage demandés depuis de nombreuses années sont terminés. Bien que son tracé soit situé dans la partie nord de l'entité, sa mise en service a amélioré fortement la circulation d'ensemble vers la Ville de Mons ainsi que le réseau autoroutier.

Bien qu'elle ait été conçue au départ comme une route à 2 x 2 bandes de circulation, les disponibilités budgétaires ainsi qu'une estimation du trafic possible ont conduit à ne réaliser que 2 bandes de circulation et à traiter son aménagement sous forme de boulevard de desserte avec ronds-points plutôt que de route rapide.

La commune marque son accord sur cette conception d'aménagement. Les emprises ainsi que certains travaux de terrassement ayant été réalisés sur base du profil de 2 x 2 bandes, elle demande qu'ils soient maintenus et préservés pour permettre éventuellement un élargissement si le besoin s'en faisait sentir à terme.

##### Impacts futurs sur le trafic du réseau communal

Indépendamment d'une amélioration de la circulation d'accès à l'entité, la mise en service de cette nouvelle route va inmanquablement modifier fortement le fonctionnement interne du trafic de l'entité. Nous pouvons prévoir :

- d'une part une diminution plus ou moins importante du trafic de transit est-ouest s'est déplacé sur cet axe ;
- d'autre part, une certaine augmentation ou plutôt concentration du trafic nord-sud sur les rues donnant aux ronds-points d'accès à cet axe. Cette influence est cependant difficilement quantifiable actuellement d'autant plus que ce trafic existe déjà en partie.

Ces divers axes sont repris à la carte n° 14a du schéma de circulation.





A) Problème majeur du noyau central de Wasmes

Le problème majeur de circulation se retrouve au centre de Wasmes, dans la vallée de l'Elwasmes et en particulier sur l'axe formé par les rues Montleville et Clémenceau. Elles sont étroites, sinueuses, entièrement bâties et non adaptées au trafic important et surtout à la vitesse excessive des usagers.

L'option est donc prise d'y étudier un plan de circulation dont le périmètre figure à la carte du schéma de circulation.

Il veillera à :

- organiser au mieux la répartition de la circulation nord-sud dans l'axe Montleville-Clémenceau (en fond de vallée) et des rues parallèles (en crête et versant de vallée) tenant compte :
  - des deux accès réalisés à la route axiale et du trafic induit ;
  - que ce noyau est et restera l'axe principal d'accès à l'entité donc la porte d'entrée au départ de la route axiale ;
  - qu'il inclut et relie les noyaux urbains-carrefours de la place de Wasmes, de la place Saint-Pierre, Orphéon ;
  - que la désaffectation et l'usage de l'assiette de la ligne S.N.C.B. permet d'y établir un bouclage de la circulation via et vers les deux ronds-points de l'axiale et par-là de dévier la circulation à l'extérieur de la place de Wasmes et d'y réaliser un aménagement de type urbain convivial ;
- permettre le maintien et prévoir les aménagements et le traitement à donner aux circulations pour piétons d'est en ouest et des cheminements réduits en décollant ;
- prévoir un aménagement des voiries plus convivial et donnant la même priorité aux divers usagers ;
- réduire le nombre des accidents constatés.

B) Axes nord-sud

Au stade actuel, à l'exception des points critiques abordés ci-après, on peut estimer que les gabarits existants de ces rues et leur aménagement satisfont à leur fonction et à la circulation en décollant.

Bien sûr, comme pour toutes les entités anciennes et surtout celles de zones en déclin comme la nôtre, un traitement urbain polyfonctionnel de qualité et de sécurité devrait idéalement être entrepris. Mais dans la mesure où cela entraînerait la réfection plus ou moins profonde de l'ensemble des diverses voiries de l'entité, cela n'est pas réaliste et compatible avec les finances communales.

L'option est donc prise d'être attentif à prévoir ces améliorations dans le cadre des programmes triennaux en cours et futurs.

Ces principaux points critiques sont :

a) Au nord de l'entité, la rue d'Hornu et l'avenue Docteur Schweitzer

Ces deux rues rectilignes, constituant deux axes d'accès importants doivent être aménagées pour y réduire la vitesse de circulation beaucoup trop rapide donc les rendant dangereuses.

Il est à noter que l'aménagement des deux ronds-points à leur croisement avec la route axiale du Borinage y contribue de manière efficace dans leurs parties sud.

A terme, des aménagements appropriés au droit du carrefour avec l'avenue Briesman d'une part et à l'entrée de la zone artisanale d'autre part devraient pouvoir y satisfaire.

b) Barrière des talus S.N.C.B. et des ponts des rues Montleville et des Alliés

Pour rappel, la réalisation de l'ancienne ligne S.N.C.B. Mons-Quévrain a nécessité le remblai sur plus de 10 m de hauteur de la vallée du ruisseau "Elwasmes" ainsi que la réalisation de deux ponts inesthétiques et dangereux à son passage au-dessus des rues Montleville et des Alliés.

Si à l'époque, les mentalités, les moyens techniques disponibles ainsi que l'obligation absolue de respecter des pentes minimales pour le chemin de fer ont permis et justifié ce type d'aménagement en plein milieu d'une zone urbanisée, cela ne pourrait plus se faire actuellement sur base d'un bon aménagement des lieux et du respect de l'environnement.

Actuellement si sur le plan communal et dans l'intérêt local, nous acceptons et nous nous impliquons dans la démarche de réalisation du réseau RAVeL, nous ne pouvons accepter en aucun cas que cela se fasse de manière technocratique et commerciale (respect d'un label de qualité) sans respect des contraintes et des réalités locales.





Sur le plan communal, il est d'un intérêt primordial pour l'ensemble de la circulation tant celui des voitures qu'aussi bien celui de tous les autres usagers (cyclistes et piétons) que cette barrière constituée par les remblais de cette ancienne ligne de chemin de fer soit supprimée.

L'obligation de supprimer cette barrière, dans un intérêt local de bouclage et d'organisation de la circulation n'entraîne pas cependant l'enlèvement absolu de tout le remblai mais une juste réduction de hauteur.

La configuration des lieux et les largeurs d'assiette disponibles laissent présager qu'une étude urbanistique adéquate permettra de trouver une solution d'ensemble acceptable pour :

- boucler la circulation automobile
- supprimer les chancres urbains formés par ces ponts
- trouver pour le profil en long du réseau cycliste un juste équilibre entre d'une part un profil "plat absolu" découlant d'un label de qualité et de confort pour attirer quelques usagers extérieurs et d'autre part un profil mieux adapté au relief local pour le rendre accessible aux cyclistes locaux sans devoir créer des "ascenseurs pour cyclistes".

#### c) Avenue Fénélon

Cette avenue très large et rectiligne vient d'être aménagée pour la rendre plus agréable et limiter surtout la vitesse de la circulation automobile avec les points très critiques en découlant aux croisements avec les rues du Grand Passage et Arthur Descamps, axes de liaison avec l'entité voisine de Frameries.

#### d) Axes des rues du Tour, du Berchon, des Marcottes et du Pavé de Warquignies

En limite ouest de l'entité, ces axes de circulation nord-sud déjà existants ont connu une légère augmentation du trafic suite à la mise en service complète de l'axiale du Borinage.

Son gabarit actuel est adapté et les aménagements futurs à y réaliser devront viser uniquement à des aménagements ponctuels y compris peut-être le carrefour des rues du Tour et du Berchon.

Ils sont à intégrer progressivement dans les futurs programmes triennaux en fonction des diverses priorités et disponibilités budgétaires.

#### e) Traversée du centre de Pâturages

Comme partout ailleurs dans l'entité, cette traversée ne pose réellement de problèmes que les jours du marché hebdomadaire et lors d'activités plus épisodiques.

Ces jours de marchés, le plan de circulation mis en place ponctuellement oblige la circulation de transit de se croiser en un point qui devient donc critique.

Le plan de circulation sera donc revu et des aménagements programmés. Ils ont déjà été décrits au point relatif à ce noyau urbain.

### C) Nœuds et carrefours

Dualité fluidité de circulation et activités urbaines.

### D) Accès et liaisons futurs

Le plan du schéma de circulation reprend bien sûr comme pour les autres plans du S.S., les endroits qui sont réservés pour la réalisation des accès (voitures et autres usagers) vers les zones à urbaniser.

### 3. Mesures d'aménagement pour organiser la circulation des piétons et le trafic lent

Pour rappel, le relief de l'entité a induit une orientation des voiries dans le sens nord-sud largement dominant donc des trajets parfois très longs pour joindre deux endroits peu éloignés d'est en ouest.

Pour un bien-être des piétons, des cyclistes et du trafic lent en général, il est nécessaire d'être attentif à la création, au maintien et à l'aménagement de ces liaisons est-ouest.

L'option est donc prise de le faire de manière générale et systématiquement dans le cadre des travaux d'entretien et d'aménagement des voiries et des espaces publics.

Le plan du schéma de circulation ainsi que le texte suivant ne reprennent donc que les orientations à donner pour la création ou le maintien de grands axes de circulation ainsi que certains points ponctuels à résoudre ou à ne pas omettre dans le cadre des décisions et opérations futures.

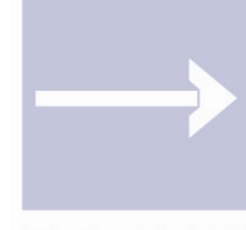
Il ne fait donc pas un inventaire systématique.

A) Dans la partie sud de l'entité, il faut organiser et faciliter les circulations d'ouest en est pour les piétons et le trafic lent de Warquignies jusqu'à la limite avec Frameries en facilitant le franchissement des vallées des ruisseaux d'Elwasmes et de Colfontaine. Il faut aussi organiser et faciliter les divers circuits de promenades vers le bois de Colfontaine.

Dans ce but :

- des chemins agricoles ou sentiers doivent être aménagés et ou entretenus ;
- il faut être attentif lors de l'aménagement de certaines voiries pour y faciliter la mixité des circulations ;
- des liaisons sont à créer dans le cadre de la mise en œuvre de certaines zones d'habitat.

B) Dans la partie est de l'entité, ces circulations pour piétons et le trafic lent doivent se poursuivre par et dans le centre de plein air, les espaces verts des terrils du Grand Bouillon et du Roinge, le chemin de fer industriel désaffecté ainsi que le fond de la vallée du Rieu du Cœur.



**PLAN**  
*eco*



### C) Ligne S.N.C.B. n° 98 désaffectée

Comme déjà signalé ci-avant, la commune marque son accord et s'intègre dans l'opération du réseau RAVeL mais à la condition que cela se fasse en tenant compte de la configuration de la vallée du ruisseau d'Elwasmes.

Le profil en long de la ligne S.N.C.B. existante doit donc être descendu afin que des échanges puissent se faire entre cette circulation de transit et la circulation interne de l'entité.

### D) Dans la partie ouest de l'entité, il faut :

- d'une part profiter du pont de la rue Brenez existant sous la route axiale pour exploiter et organiser au mieux une liaison directe et agréable de et vers l'ancienne commune d'Hornu. Le réaménagement de l'ensemble des anciens sites charbonniers existants est une opportunité à ne pas manquer ;
- d'autre part les anciennes pistes ou chemins agricoles existants doivent permettre des liaisons vers le sud.

### E) Ligne S.N.C.B. n° 98c désaffectée

Au nord de l'entité, le site du ruisseau d'Elwasmes et de ses abords devrait permettre une liaison vers la partie du réseau RAVeL prévue sur la ligne S.N.C.B. n° 98c.

### F) Ruisseau d'Elwasmes et de Colfontaine

Dans la mesure où la situation le permet encore, les parties de ces ruisseaux canalisés ou mis sous pertuis doivent être exploités pour permettre des circulations pour piétons reliées aux sentiers ou venelles existants sur les versants est-ouest de leur vallée.

### 4) Transports en commun

Pour rappel, l'inventaire de la situation existante a fait apparaître qu'en fonction de l'existence sur le territoire communale d'une gare de bus, l'entité était bien desservie par les transports en commun.

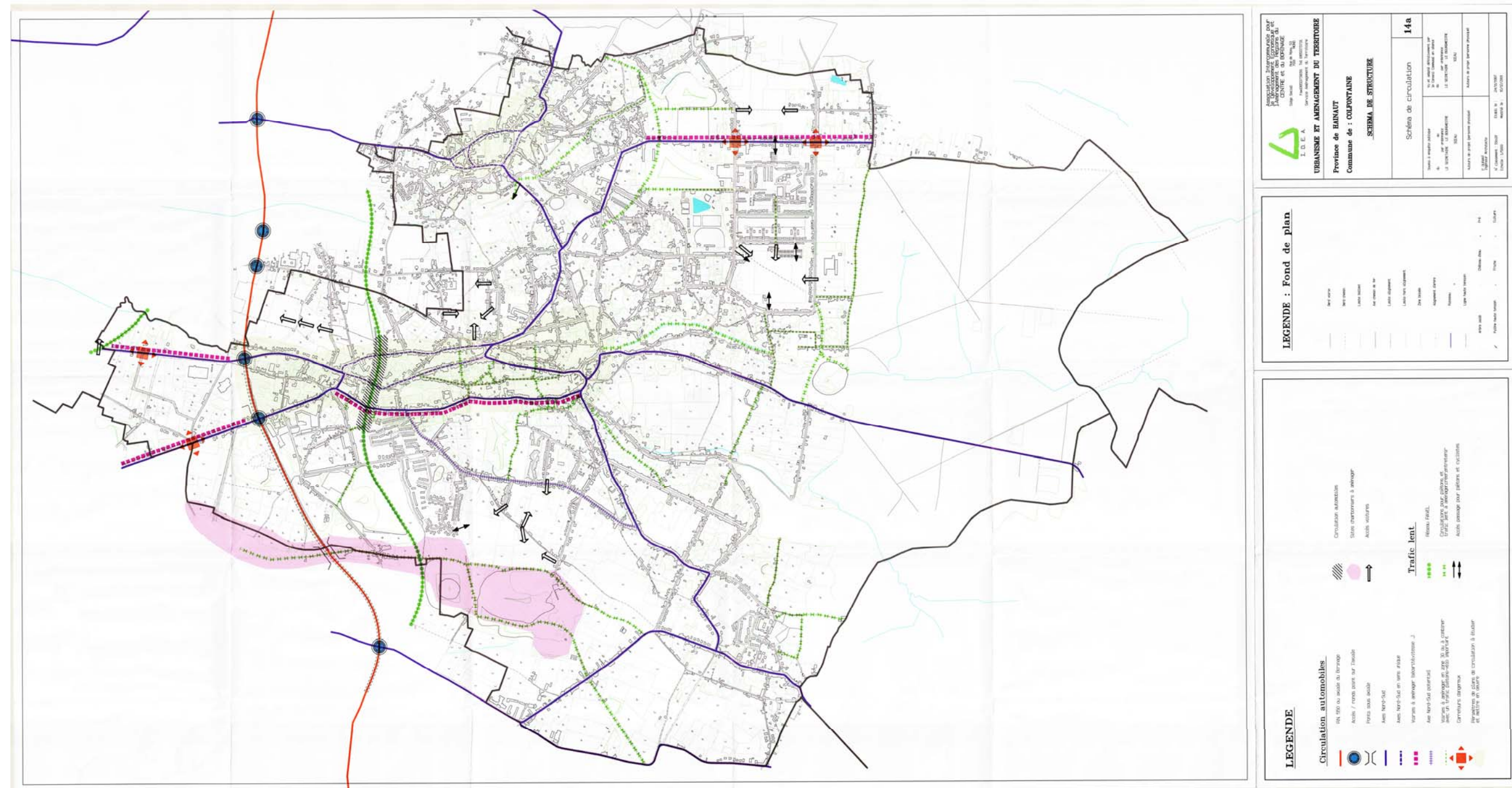
L'option est donc prise :

- de demander dans le futur le maintien d'une desserte équivalente ;
- et d'exiger l'organisation de la "gare de bus" (repère 3a) pour maintenir et garantir aux usagers un confort maximum et contribuer à mieux jouer son rôle en fonction d'animation urbaine du pôle concerné.





**Carte I-8 : Extrait du SSC de Colfontaine – Schéma de circulation**



Source : Commune de Colfontaine



### I.3.3. Commune de Dour

#### I.3.3.1. Documents

La commune ne dispose pas de Schéma de structure communal et de Règlement communal d'urbanisme approuvé. Toutefois, un SSC a été élaboré en 2001.

#### I.3.3.2. Options mobilité du SSC non approuvé

##### 1ère OPTION

Dévier la plus grande partie possible du trafic de transit de l'agglomération urbaine de Dour.

L'action consiste en la création, en plusieurs phases, d'une rocade autour de l'agglomération (Points 81.1, 81.2 et 81.3), permettant non seulement d'éviter celle-ci mais encore d'accéder rapidement aux différents centres d'intérêts, culturels, économiques et sociaux répartis sur sa périphérie. L'action prévoit également l'aménagement des carrefours avec les voies pénétrantes.

##### 2ème OPTION

Aménager les voiries pour les adapter à leur fonction adéquate simple ou mixte, circulation/séjour, passage/locale.

Les actions comprennent :

- l'aménagement des voies pénétrantes (Points 82.1 à 82.7),
- l'organisation des voies du centre dense de Dour (Points 83),
- l'aménagement des voies en traversée d'habitat (Points 84.1 à 84.4),
- l'organisation des carrefours dangereux isolés (Points 85.1 à 85.6).

Ces actions englobent les travaux nécessaires aux circulations et traversées piétonnes et au parage des véhicules aux endroits adéquats. Aux points 82., 83. et 84., les carrefours rencontrés seront aménagés selon les besoins.

##### 3ème OPTION

Aménager les places et les espaces publics en vue de rétablir leur fonction de séjour et de convivialité.

Les actions comprennent le remodelage de la plupart des places publiques de l'entité et du Parc au centre de Dour (Points 86.1 à 86.3, de 86.6 à 86.11 et 87.13) en tenant compte des spécificités et des besoins locaux, et leur équipement par un mobilier urbain adéquat, en privilégiant les zones de jeux pour enfants et adolescents.

La création de nouveaux espaces publics s'imposent également pour certains quartiers périphériques du centre (Points 86.4, 86.5, 86.12) en tenant compte du manque d'espace vert urbain et des besoins des habitants, et leur équipement par un mobilier urbain en privilégiant les zones de jeux pour enfants et adolescents.

##### 4ème OPTION

Aménager les parkings en vue de faciliter l'accès des équipements communautaires et des surfaces commerciales

Les actions consistent à aménager des parkings en vue de faciliter l'accès des équipements et des surfaces commerciales. (points 87)

Des parkings riverains seront également aménagés en tenant compte du plan général de circulation.

##### 5ème OPTION

Equiper l'aire paysagère de BLAUGIES - PETIT-DOUR

L'action consiste à favoriser l'accès et l'accueil de l'aire considérée (Points 88.), par une signalisation et un équipement adéquats et par la promotion des activités, des produits et des moyens d'hébergement.





**6ème OPTION**  
Rétablir le rôle des venelles et des sentiers

L'action consiste à remettre en usage certains itinéraires pédestres, pour la pratique de la marche et du sport, pour favoriser la découverte « nature » (Points 89.).

**7ème OPTION**  
Rétablir le rôle des pistes cyclables

L'action consiste à mettre en usage certains itinéraires cyclistes, pour la pratique du vélo et du cyclotourisme (Points 90.).

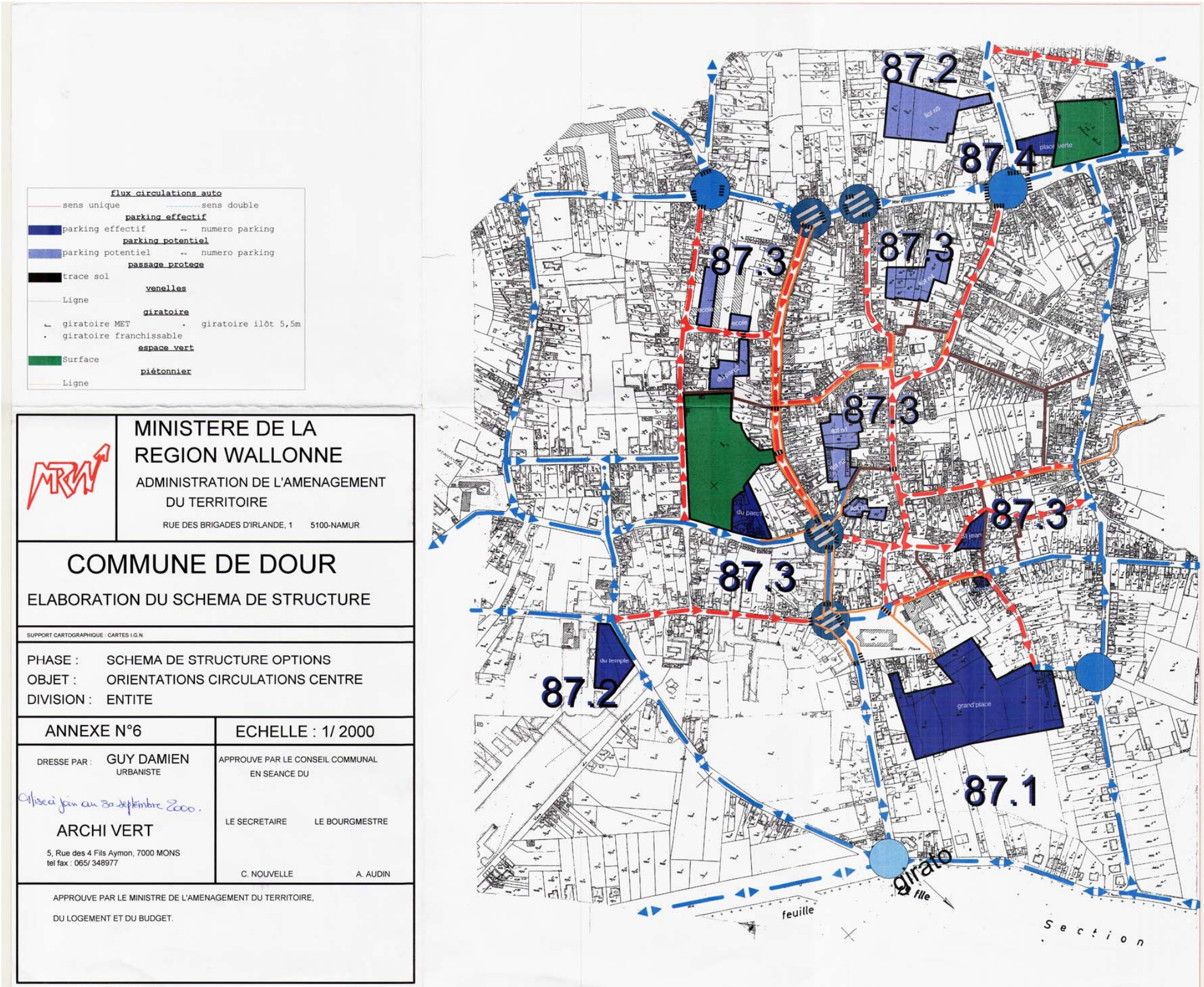
Ces itinéraires doivent proposer des tracés en site urbain et rural, permettant la liaison avec le circuit RAVEL, la région des Hauts-Pays et les entités communales voisines telles que Quiévrain, Hensies, Boussu, Colfontaine, Frameries, Honnelles.

Les tracés doivent permettre également de relier les quartiers périphériques entre eux et aux centres commerciaux, afin que les résidents de l'entité ne soient plus obligés à utiliser leur voiture pour se déplacer.

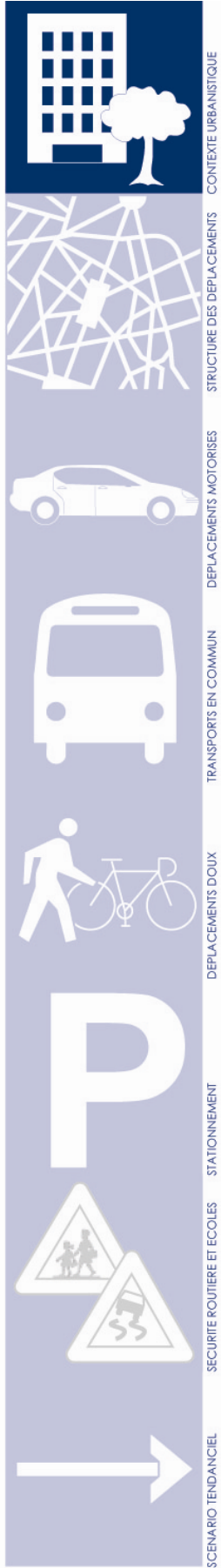




Carte I-9 : Extrait du SSC de Dour – Options : Orientation des circulations du centre

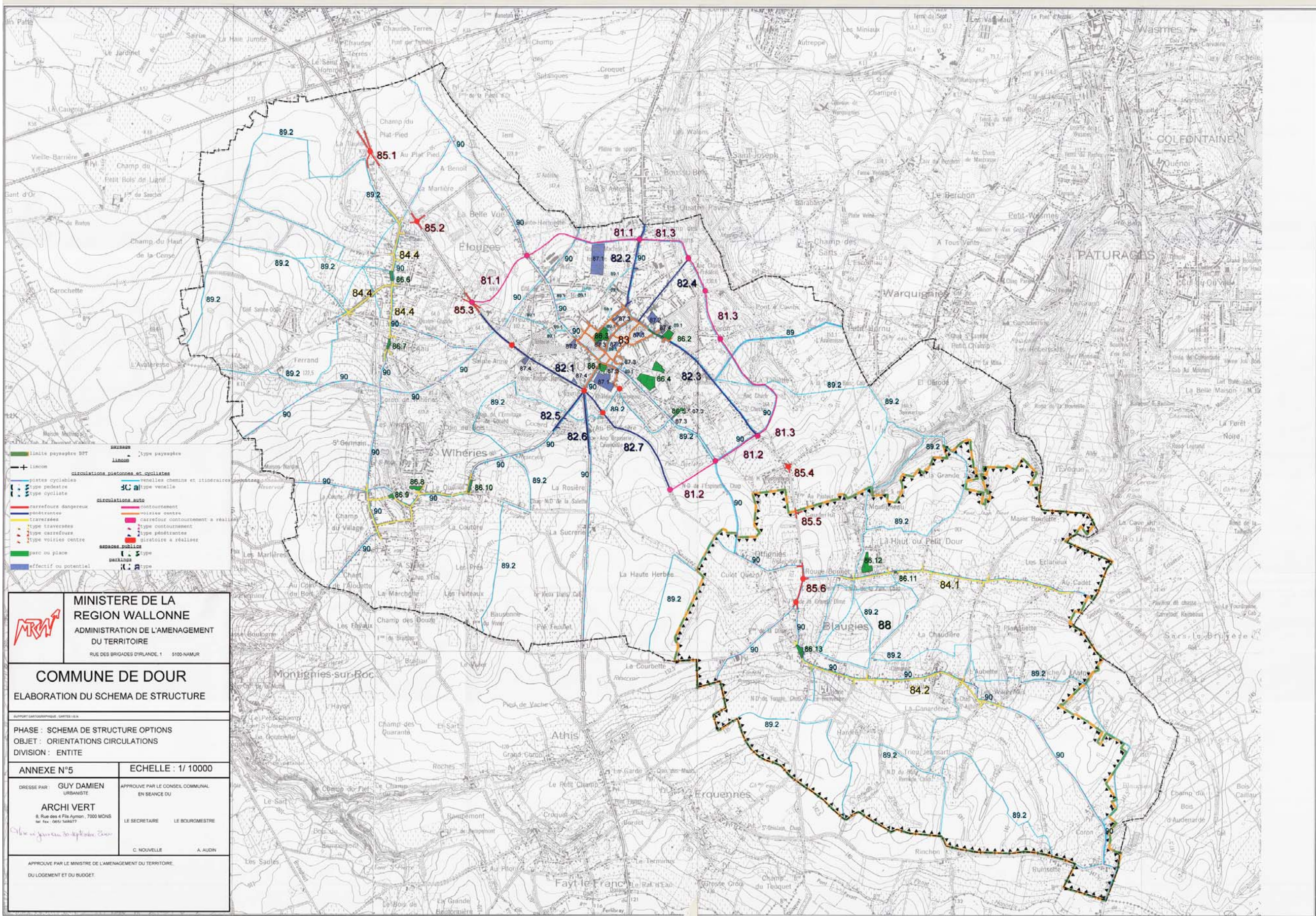


Source : Commune de Dour





### Carte I-10 : Extrait du SSC de Dour – Options : Orientation des circulations



Source : Commune de Dour





### I.3.4. Commune de Frameries

#### I.3.4.1. Documents

Schéma de structure communal approuvé le : 14/03/1996

Règlement communal d'urbanisme approuvé le : 12/08/1995

#### I.3.4.2. Options

Options principales relatives à la mobilité et aux espaces publics à aménager :

| Aménagements à effectuer                                                                                                                        | Délai d'exécution |             |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------|------------|
|                                                                                                                                                 | Court terme       | Moyen terme | Long terme |
| I. <u>Aménagement des voiries et des espaces publics</u>                                                                                        |                   |             |            |
| A) <u>Opérations d'initiative communale</u>                                                                                                     |                   |             |            |
| ♦ Réaménagement et égouttage de la rue Montavaux.                                                                                               | x                 |             |            |
| ♦ Réaménagement des rues J. Cousin et Terre à Cailloux y compris leur égouttage (ruisseau de la Fontaine).                                      | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement en zone 30 de la rue Bosquetia, Place Bosquetia et rues Général Leman, du 11 Novembre, de l'Eglise, Rogier, de Lille, Demoustier. | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement de la rue de Lambrechies (2ème phase).                                                                                            | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement des trottoirs des rues du Grand Trait et de la Bergerie.                                                                          | x                 |             |            |
| ♦ Egouttage/épuration du chemin des Mésanges.                                                                                                   | x                 |             |            |
| ♦ Station d'épuration du Planti dans le cadre de l'équipement de la zone d'extension de Sars.                                                   | x                 |             |            |
| ♦ Trottoirs et égouttage de la rue du Château.                                                                                                  | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement des nouvelles voiries du Coron Sainte-Waudru.                                                                                     | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement de la rue de la Montagne.                                                                                                         |                   | x           |            |
| ♦ Egouttage de la rue des Castillons.                                                                                                           |                   | x           |            |
| ♦ Aménagement des rues du Vallon et du Tanneur.                                                                                                 |                   | x           |            |
| ♦ Revêtement 1ère phase de la rue de Taisnière.                                                                                                 |                   | x           |            |
| ♦ Aménagement et égouttage de la 2ème phase de la rue de Taisnière.                                                                             |                   | x           |            |
| ♦ Trottoirs de la rue d'Asquillies.                                                                                                             |                   | x           |            |
| ♦ Rue Wauters (tronçon entre les rues Volders et de Feignies).                                                                                  |                   | x           |            |

| Aménagements à effectuer                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Délai d'exécution |             |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------|------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Court terme       | Moyen terme | Long terme |
| ♦ Rue des Escargots.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                   |             | x          |
| ♦ Rue du Fief + égouttage.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                   |             | x          |
| ♦ Rues du Grenadier et de la Forêt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                   |             | x          |
| ♦ Rue Floréal (est).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                   |             | x          |
| ♦ Rue Brigade Piron (± 120 m).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                   |             | x          |
| ♦ Aménagement de la voirie à créer sur l'assiette S.N.C.B. entre la RN 544 et la rue Montavaux (2ème phase).                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   |             | x          |
| ♦ Aménagements des espaces publics prévus dans le cadre de la rénovation urbaine. [Pour rappel : trottoirs des rues L. Defuisseaux, de France et J. Dufrane — aménagement de la "Place Maroille" — rues A. Degrâce, A. Defuisseaux, des Dames, Allende, Hankar, Dufrane, Roosevelt, L. Defuisseaux, Portes Dejardin/de France, de Grande-Bretagne, Genly/Ferrer et rue Dufrane]. | x                 | x           |            |
| ♦ Aménagements liés à la ZIP.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                   |             |            |
| 1) Phase d'étude du schéma directeur (9 à 10 mois) débutant en octobre 94.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | x                 |             |            |
| 2) Travaux à définir et répartir sur 5 à 6 ans pour répondre aux directives du Cabinet de Monsieur le Ministre. Ils incluront l'aménagement de la rue de la Libération ainsi que de la place de la Bouverie.                                                                                                                                                                     | x                 | x           |            |
| ♦ Petits aménagements divers pour l'amélioration de la sécurité liés au plan de circulation en cours de mise en oeuvre.                                                                                                                                                                                                                                                          | x                 | x           | x          |
| ♦ Aménagements divers des sentiers à rouvrir et à garder ouverts au public (cf. plan).                                                                                                                                                                                                                                                                                           | x                 | x           | x          |
| ♦ Aménagements d'espaces verts publics. Réaménagement du Bocage et poursuite de la politique d'aménagement et d'entretien des petits coins verts et squares sur les terrains libres ou à libérer.                                                                                                                                                                                | x                 | x           | x          |
| B) <u>Opérations d'initiative non communale</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                   |             |            |
| ♦ Aménagement du Rond Point au croisement RN 545/546.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement du Rond Point au croisement RN 543/546.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement des voiries provinciales concernées par la rénovation urbaine dont les portes.                                                                                                                                                                                                                                                                                     | x                 |             |            |
| ♦ Aménagement de la voirie à créer entre la RN 544 et la rue Montavaux (1ère phase dans le cadre de la mise en oeuvre de la zone de service) [IDEA-FEDER-OBJECTIF I].                                                                                                                                                                                                            | x                 |             |            |
| ♦ Poursuite de l'équipement de la zone de service [IDEA-FEDER-OBJECTIF I].                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                   | x           |            |
| ♦ Station d'épuration de Frameries.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | x                 |             |            |
| ♦ Station d'épuration de Noirchain.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | x                 |             |            |
| ♦ Amélioration des abords de la Cité Belle-Vue (SORELOBO).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | x                 |             |            |
| ♦ Amélioration des abords de la Cité de l'Arbaix (SORELOBO).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                   | x           |            |



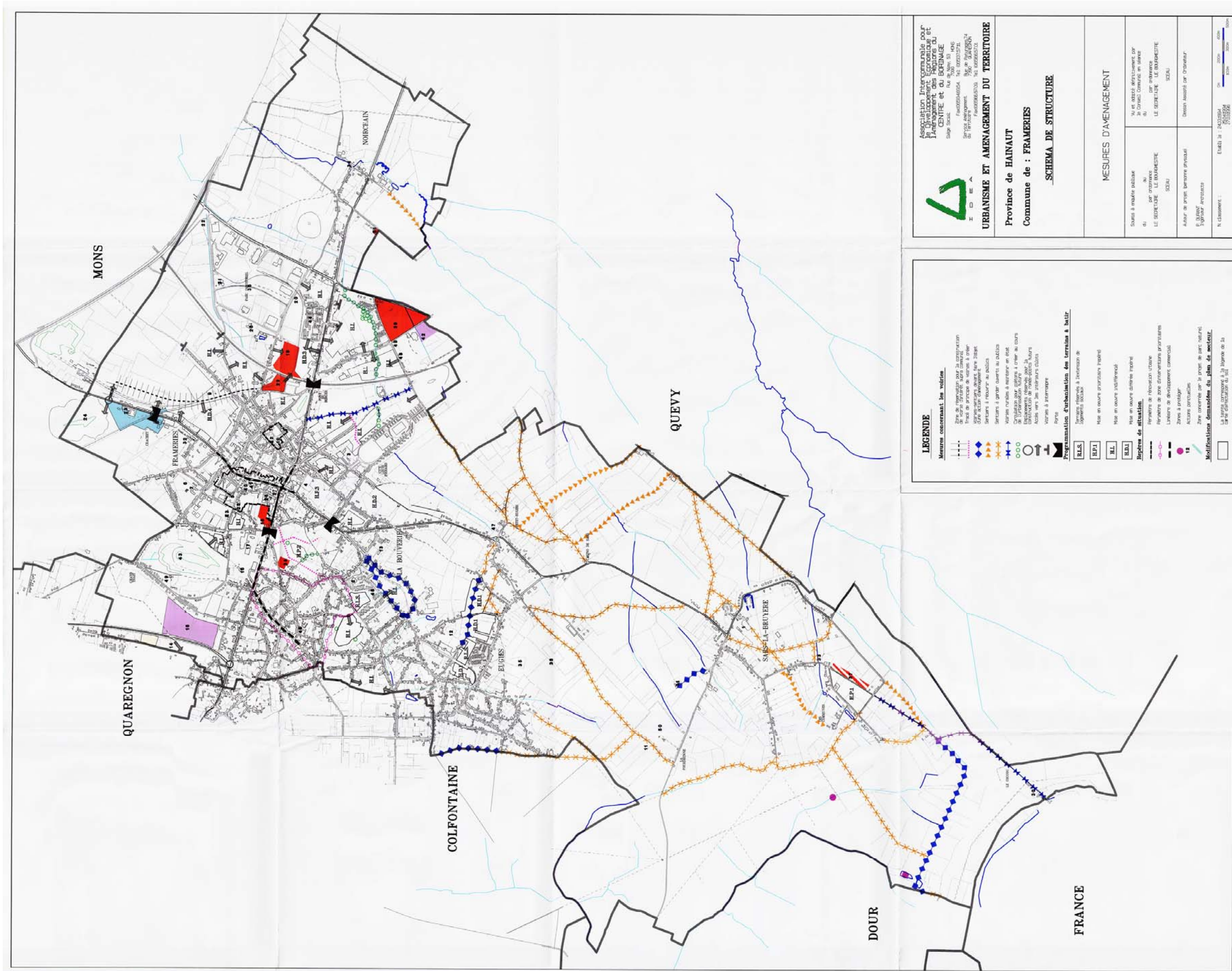


Source : Commune de Frameries





**Carte I-12 : Extrait du SSC de Frameries – Mesures d'aménagement**



Source : Commune de Frameries



### I.3.5. Commune de Quaregnon

#### I.3.5.1. Documents

Schéma de structure communal approuvé le : 26/04/1994

Règlement communal d'urbanisme approuvé le : 29/08/1994

#### I.3.5.2. Options

Options principales relatives à la mobilité et aux espaces publics à aménager :

##### 1. Contournement de la circulation de transit et amélioration de la circulation interne

1.1. L'axiale du Borinage qui est en cours de construction sur les communes voisines et qui est programmée pour 1994 sur le territoire de Quaregnon referme le quadrilatère qui permet de canaliser la circulation de transit en périphérie du centre de Quaregnon: la mise en place du plan de circulation est donc entièrement tributaire de la réalisation de cette axiale. Les voiries concernées sont donc au nord la RN 51 rue Destrée, à l'est la chaussée de l'Espérance (RN 774), au sud, nous venons d'en parler l'axiale (RN 550) et enfin à l'ouest la rue de Wasmes et son prolongement jusqu'à l'axiale.

Celle-ci traversant Quaregnon ne peut être aménagée comme une autoroute ou un ring, séparant les quartiers du sud du reste de l'entité (voir les expériences au nord avec l'autoroute et le quartier du Rivage): son type d'aménagement est donc fondamental: le modèle du **boulevard** a été retenu.

Il doit garantir:

##### Une vitesse limitée des véhicules

- en créant des carrefours obligeant les véhicules de ralentir: l'option rond-point paraît la plus adéquate pour ralentir les véhicules sans créer des bouchons (la vitesse de 70 km/heure devrait être la vitesse maximum)
- en déterminant une largeur de voirie adéquate et non une mer d'asphalte en aménageant les abords de manière à ralentir psychologiquement la vitesse: alignement d'arbres à grand développement, etc ...

##### Une nuisance minimale pour les quartiers voisins (bruits et pollution)

Les plantations doivent contribuer à son isolement phonique éventuel tout en créant l'image du boulevard et en évitant la propagation de la pollution. L'étude des profils en longs et en travers doit limiter les nuisances et l'impact sur l'environnement ( par exemple, une voirie en remblai trop important créant un effet de barrière visuelle).

##### La possibilité de passages pour piétons

La réduction de la vitesse des véhicules et l'aménagement des carrefours doit permettre d'organiser des passages piétons sûrs sans infrastructures coûteuses de type passerelles souvent inesthétiques et peu employées.

##### La possibilité d'y inclure des transports en communs

Il est utile de préserver la possibilité d'inclure à cette voirie un transport en commun en site propre.

##### 1.2. La RN 51 :

Dans la mesure où la circulation sur la RN 51 sera diminuée, il y aurait lieu de la réaménager pour qu'elle redevienne l'artère commerciale du Borinage, sur laquelle se greffent les coeurs des différentes communes et les principales infrastructures commerciales.

Voir à ce sujet, les exemples préconisés par la Fondation Roi Baudouin et l'Institut Belge pour la Circulation Routière: les objectifs de réaménagement doivent aller dans le sens d'un espace plus important accordé au piéton, de réduire naturellement la vitesse de la voiture et de créer un cadre propice à la flânerie et la détente.

Améliorer le carrefour des 4 pavés en organisant les signaux avec des flèches vertes pour "tourne-à-gauche".

Une amélioration du carrefour chaussée de l'Espérance - RN 51

Le trafic devrait augmenter sensiblement sur cette chaussée, les liaisons avec le nord étant améliorées: il y a donc lieu de revoir le carrefour pour éviter que des bouchons ne se forment à cet endroit: nous suggérons, vu la place disponible, d'y créer un rond-point qui présente un double avantage (voir de nombreuses réalisations récentes en France et quelques unes en Belgique notamment à Bruxelles)

écouler rapidement le trafic en obligeant les voitures à ralentir sans s'arrêter comme à un feu rouge

créer un point symbolique, une porte de la ville

1.3. Au nord, la liaison avec l'autoroute (uniquement voie Bruxelles-Paris), couplée à la liaison entre le zoning du Brûle et la rue Pastur constitue également un maillon important pour la déviation de la circulation de transit notamment dans Quaregnon-nord et Wasmuël. Cette liaison sera prolongée par l'aménagement du Sentier du Danube.

1.4. Concourant au dégagement du centre urbain, mais améliorant surtout les relations est-ouest entre les différents quartiers de la ville, il est proposé d'aménager une liaison entre les rues de la Flache et de l'Imprimerie. Outre l'aménagement de la rue de la Flache, cette liaison demande la création de 3 tronçons de voirie:

- entre la rue de la Poudrière (face à la rue Béquet) et la rue Guesde,
- entre la rue Guesde et la rue de l'Imprimerie
- entre la rue de l'Imprimerie et la rue du Castillon.

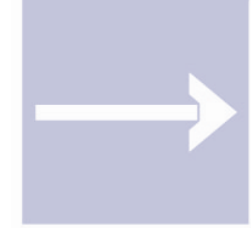
Les aménagements des quartiers traversés par cette voirie devront en tenir compte.

1.5. Une attention particulière doit être faite dans l'aménagement des carrefours: - création d'un rond-point entre la chaussée de l'Espérance (RN774) et la rue Destrée (RN 51): porte de la ville, il limitera la vitesse souvent excessive pour aborder ce carrefour actuellement équipé de feux (voir ci-dessus)

- aménagement des carrefours dangereux suivants:
  - rue Volders et rue Huysmans
  - rue du Village et rue de Monsville
- créer une phase de feux lumineux supplémentaire (tourne-à-gauche) pour les carrefours entre la rue Destrée et les rues Pastur et du Village, et la rue Destrée et les rue de Wasmes et Mouzin (voir ci-dessus)
- présignalisation adéquate des carrefours dangereux

##### 1.6. Améliorer une liaison nord-sud à Wasmuël

En aménageant le sentier du Danube, on améliore d'une part l'accessibilité à la gare de Quaregnon et d'autre part on rejoint par la rue Pastur le zoning du Brûle si la voirie de liaison préconisée ci-dessus est réalisée.





## 2. Les déplacements piétons

Les déplacements piétons doivent être favorisés d'autant plus que les distances entre les différents quartiers de la commune restent à l'échelle du piéton.

Il est proposé de:

- réaménager les voiries en permettant une meilleure cohabitation piétons-voitures dans le centre notamment sur la grand-place traiter le sol en tenant compte des festivités et du marché, en limitant le domaine automobile et en assurant lorsque la voiture n'est pas présente un espace homogène de qualité
- développer lors de leur renouvellement des voiries de type résidentielle (voir par exemple ce qui a été fait au quartier Carnot et les rues Pastur et du Dr Isaac . Nous pensons particulièrement aux rues des différentes cités, aux rues du quartier de Monsville etc (voir carte)

- créer ou remettre en valeur les ruelles piétonnières existantes notamment dans le quartier de Monsville (un projet de rénovation est en cours et étudiera dans le détail cet aspect) pour raccourcir les trajets des piétons dans le sens est-ouest surtout.

- créer des promenades vertes en profitant des voies de chemin de fer désaffectées, il est possible de réaliser sans trop des frais des cheminements accessibles aux piétons et aux cyclistes qui rejoignent les principaux éléments "verts" polarisateurs: 2 "piétons" principaux sont proposés:

1) ouest-est, sur la 98c entre la RN 51 et la chaussée de l'Espérance en longeant le terroir de la Flache, traversant le futur parc (Moreau) et en rejoignant le sentier du Bois

2) nord-sud, en prolongeant la rue Castiaux (aménagée en voirie résidentielle) vers les terroirs des Fachelles et en traversant le futur parc (Moreau)

## 3. L'aménagement des places

Les places de Quaregnon doivent être aménagées dans un esprit plus "convivial". A partir des places existantes (polarisant chacune leur quartier: création de "centres de vie") il est possible de redynamiser la qualité du cadre de vie.

Dans cette optique, l'aménagement de la Grand'Place est prioritaire: elle doit devenir le cœur de Quaregnon réservant à chaque activité l'espace qu'il mérite:

des emplacements pour le stationnement doivent subsister mais des espaces de détente et de rencontre doivent être créés dans un cadre plus arboré: l'aménagement de cette place doit se faire en étroite liaison avec la place jumelle prévue dans le projet de rénovation du quartier Carnot: en augmentant la surface on pourra à la fois accorder plus de places aux piétons et augmenter le nombre d'emplacements de stationnement: une attention particulière doit être apportée au traitement du sol pour créer effectivement UNE PLACE PUBLIQUE et non une juxtaposition d'ESPACES FONCTIONNELLEMENT DETERMINES: la POLYVALENCE doit être accentuée.

Mais il ne faut pas négliger les autres places de l'entité:

- à Wasmuël, où le chapelet des trois placettes a une force indéniable: leur réaménagement s'impose en tenant compte de leur caractère plus rural: on pourrait imaginer que des espaces pour jeux d'enfants puissent être créés notamment sur le square de la rue de la Fontaine

- la place du Rivage: doit devenir le centre de vie du Rivage et la cité Cosmopolite qui vient d'être rénovée: son aménagement doit en tenir compte.

- la place du Sud: de même cette place bordée de tilleuls (repris sur la liste des arbres et haies remarquables) doit être aménagée comme centre de vie du quartier qu'elle polarise mais avec beaucoup de doigté afin de mettre en évidence les arbres qui la bordent actuellement et la caractérise si bien

- A l'extrême sud, 2 "places-centres de vie" devraient pouvoir être créées: à l'occasion de la restructuration de la cité des Cascades de constructions nouvelles rue Blanqui

## 4. Les sens uniques

Les jours de marché, la circulation est compliquée par l'occupation de la Grand'Place s'étendant jusque dans les rues voisines.

pour y remédier, il y aurait lieu d'étudier

la possibilité de sens uniques autour du cœur commercial et de les tester pendant les jours de marché avant de les adopter éventuellement:

- rues Dupuis et chemin du Bon Dieu sens unique vers le sud jusqu'au carrefour avec la rue Mandart (pour empêcher une circulation dédoublant la chaussée de l'Espérance)
- rue du Village sens unique vers la Grand'Place (pour empêcher une circulation dédoublant la chaussée de l'Espérance par les rues de Monsville et Pastur)
- rues Mandart et du Peuple, sens unique est vers ouest, en vue de créer une voirie de contournement lors des jours de marché ou de foires
- rues Jean Jaurès (à partir de la rue du Peuple) et Carlier sens unique vers le nord pour prolonger la voirie de contournement lors des jours de marché ou de foires

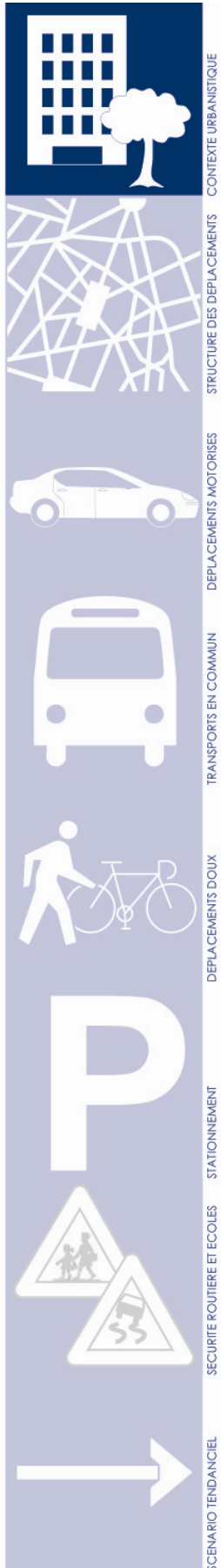
Ces directions uniques renforceraient également la volonté d'empêcher la circulation de transit à travers toute la commune (nord-sud) et d'inciter les automobilistes à emprunter de préférence la chaussée de l'Espérance ou la rue de Wasmes.

La mise en service de l'axiale va développer une circulation dans sa direction: pour canaliser la circulation, il faudra étudier la possibilité de sens unique notamment dans les rues Huysmans et Liénard vers le sud et rues Volders et des Vaches vers le nord.

## 5. Les parkings

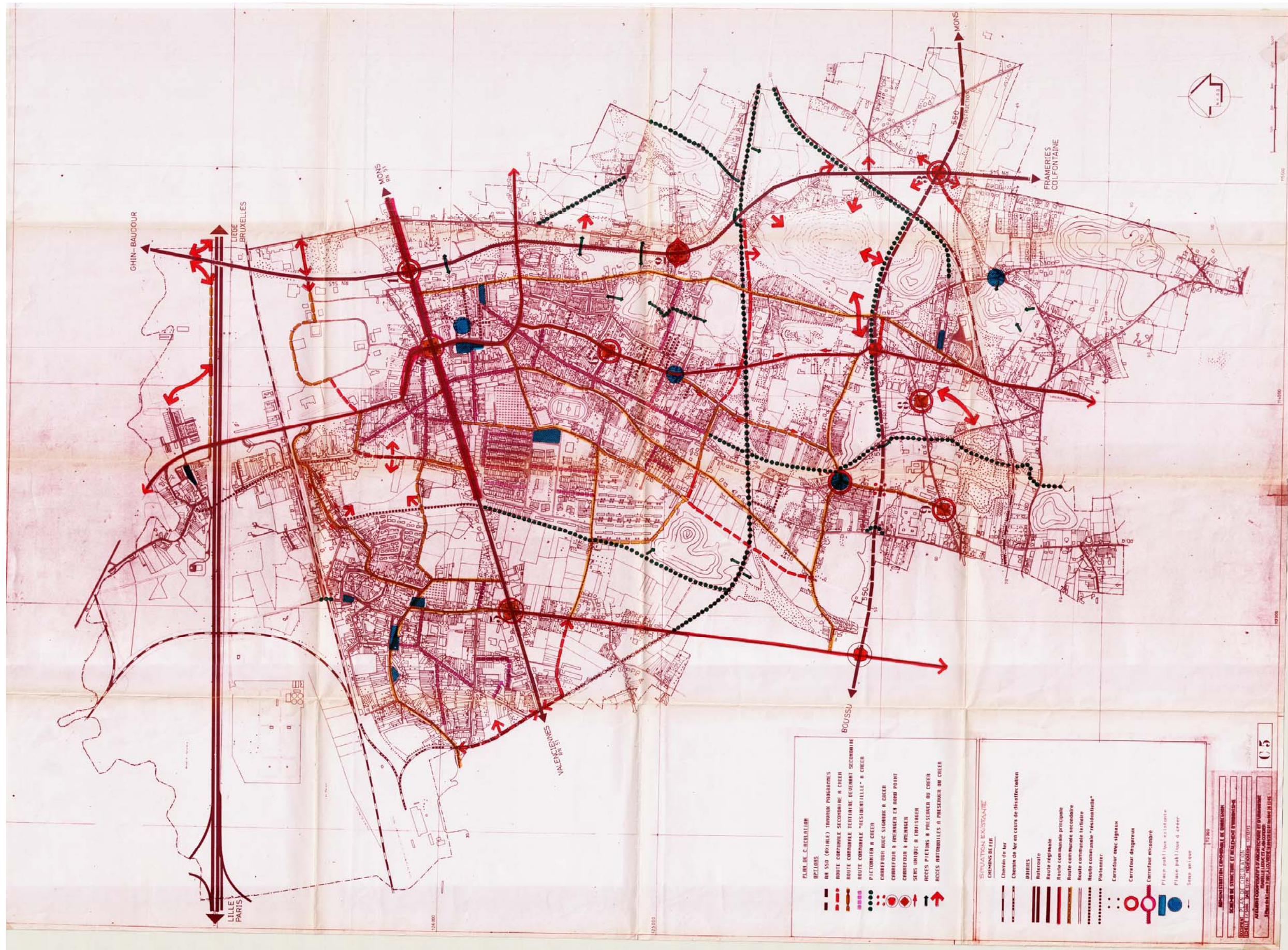
Pour rendre le centre plus attractif, il faut inciter les habitants à s'y rendre: comme piétons de préférence, avec les bus mais les voitures resteront un moyen de transport privilégié: il faut donc:

- organiser des espaces de parkings
  - les rendre plus attractifs par une meilleure signalisation
  - les prévoir dans le cadre de nouveaux aménagements
  - les relier à l'espace commercial par des trajets réservés aux piétons .
- voir possibilités sur la place située face à la rue de l'Amitié, dans le zoning artisanal, dans le quartier Carnot, au dépôt des vicinaux.





**Carte I-13 : Extrait du SSC de Quaregnon – Plan de circulation**



Source : Commune de Quaregnon



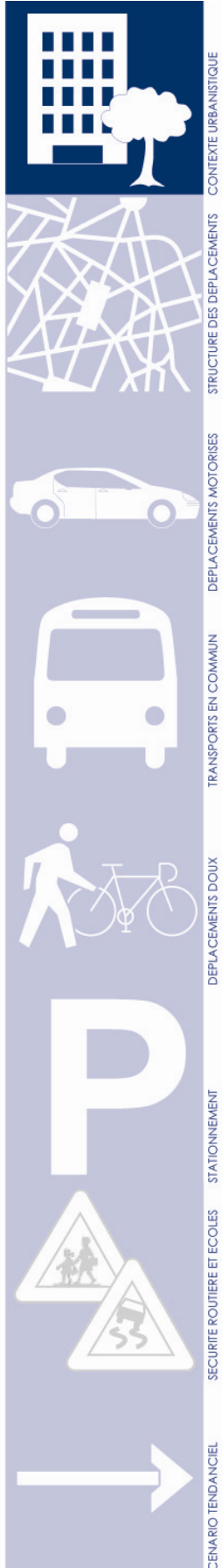


Carte I-14 : Extrait du SSC de Quaregnon – Options



Source : Commune de Quaregnon





CONTEXTE URBAINISTIQUE

STRUCTURE DES DEPLACEMENTS

DEPLACEMENTS MOTORISES

TRANSPORTS EN COMMUN

DEPLACEMENTS DOUX

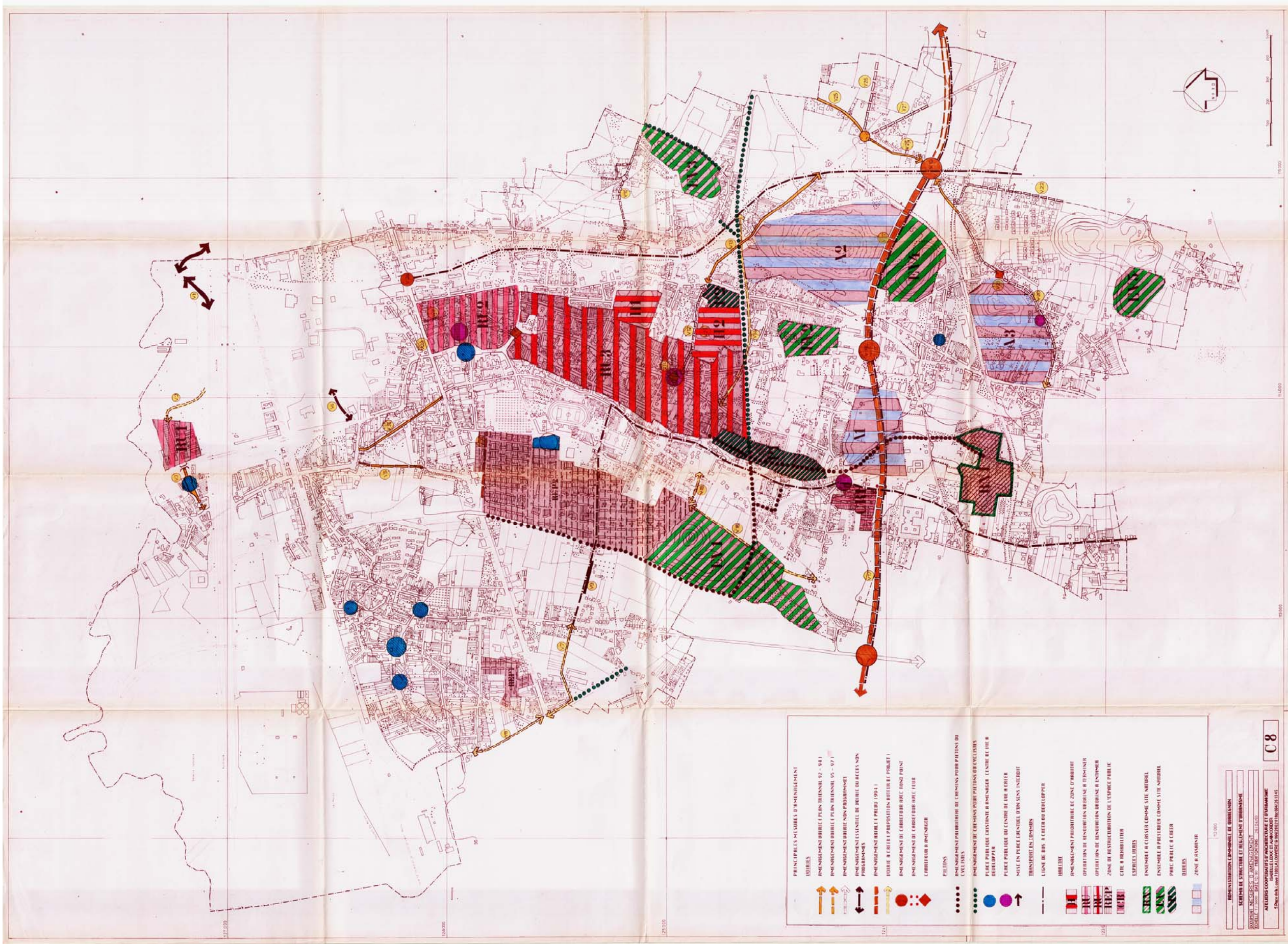
STATIONNEMENT

SECURITE ROUTIERE ET ECOLES

SCENARIO TENDANCIEL



### Carte I-15 : Extrait du SSC de Quaregnon – Mesures d'aménagement



Source : Commune de Quaregnon

