

# **B – PLAN D’ACTION**

## **I. FICHES PROJET**

---

## **FICHE PROJET N°1 :**

### **CONNEXION AXIALE BORAINA A LA N51 ET LA N547 ET CONNEXION DE LA N545 A L'E 42**

#### **Objectifs :**

Connexion de la N550 (l'axiale boraine) à la N51 et la N547 (avec accès à la E-42) et la connexion de l'axiale à la N51 à l'ouest de Boussu et connexion partielle de la N545 à l'E42: Ces connexions permettront d'améliorer nettement les connexions et le trafic nord-sud de l'ensemble du périmètre d'études.

#### **Actions :**

**Connexion de la N550 (l'axiale boraine) à la N51 et la N547 (avec accès à la E-42) et la connexion de l'axiale à la N51 à l'ouest de Boussu et connexion partielle de la N545 à l'E42:**

La connexion de l'axiale boraine à la N51 et la N547 se fait par une assiette existante et un pont existant sur la N51. Cette connexion est très performante et permet de soulager de manière adéquate les relations NORD-SUD via les 4 Pavés et le centre d'Hornu, les autres voiries locales entre l'axiale et la N51 et de mieux connecter l'axiale à la N51 à l'ouest de Boussu. Les figures ci-dessous permettent de distinguer les connexions avec la N51 et la N547.

La connexion de la N545 à la E-42 se fait uniquement depuis Mons et vers la France et Tournai par le nord de l'autoroute en partie sur une voirie existante (voir la figure ci-dessous).. Cette connexion permet néanmoins de renforcer la fonction dorsale de la N545, une connexion complète à l'autoroute a été rejetée à cause des ouvrages d'art compliqués et coûteux à mettre en œuvre (au sud de l'autoroute existe le canal et le chemin de fer). Néanmoins cette connexion partielle reste très effective

#### **Degré de priorité**

Degré 3 – priorité à long terme – période +6 ans

#### **Acteurs particuliers à consulter**

|         |             |
|---------|-------------|
| RW      | Avis formel |
| Commune | Avis formel |
|         |             |
|         |             |
|         |             |

#### **Coûts financiers à prévoir**

RW :

- Connexion N550-N457 y compris giratoires : +/-2.080.000 € HTVA
- Connexion N545-E 42 : +/- 370.000 € HTVA

#### **Sources de financements**

|                       |          |
|-----------------------|----------|
| RW                    | <b>X</b> |
| Fonds propres commune |          |
| Subsides RW           |          |
| - Pic verts           |          |
| - Mercure             |          |
| - Plan air climat     |          |
| - Plan zen            |          |
| - autres              |          |
| Crédits d'impulsion   |          |
| PDS                   |          |
| PICM                  |          |
| Interreg              |          |
| autres                |          |

#### **Planning travaux**

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2015 |
| Etude                          | 150 jours        |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours        |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 2 ans            |
|                                |                  |



Figure 1. Connexion N547/axiale boraine (coté axiale boraine)

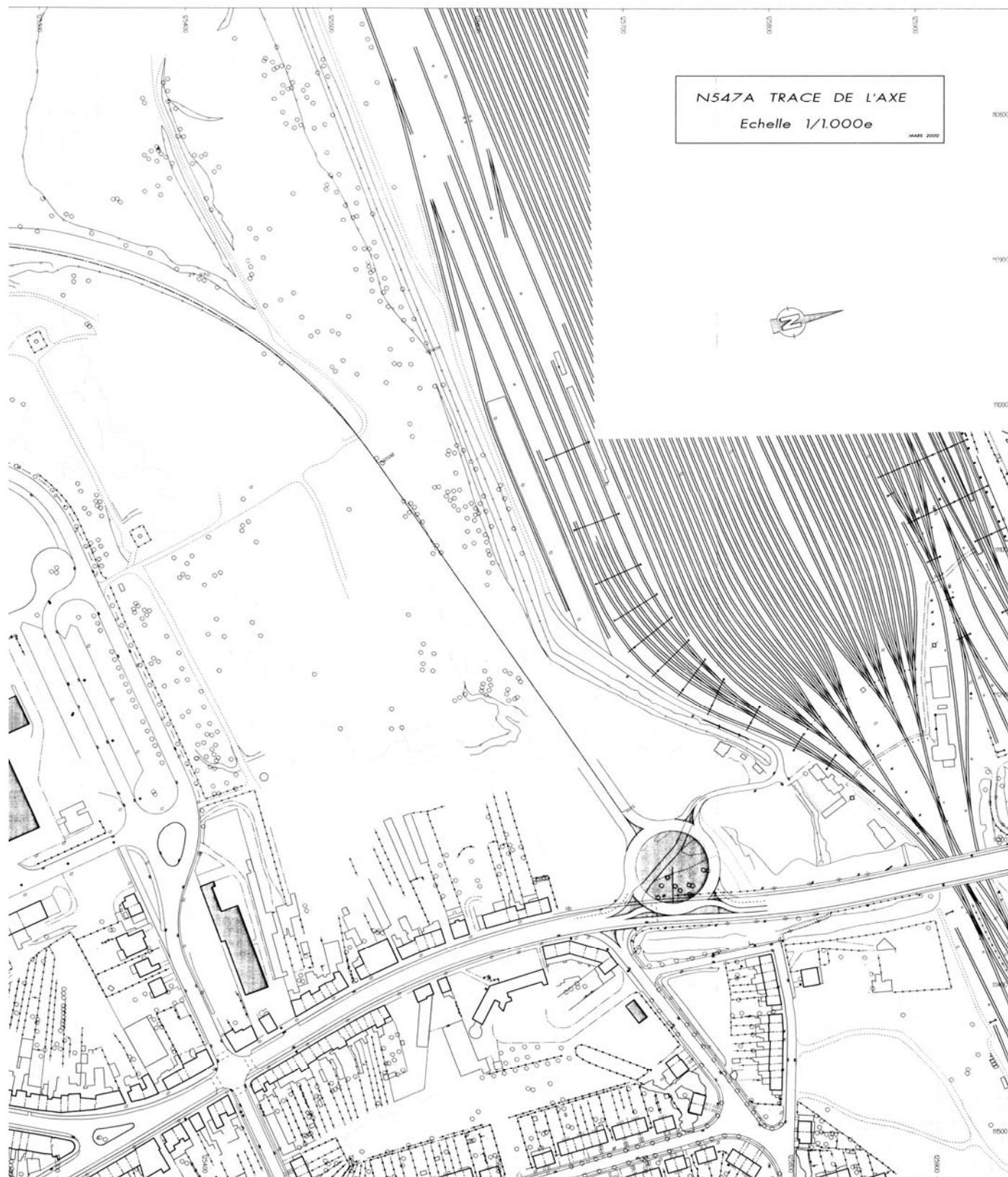
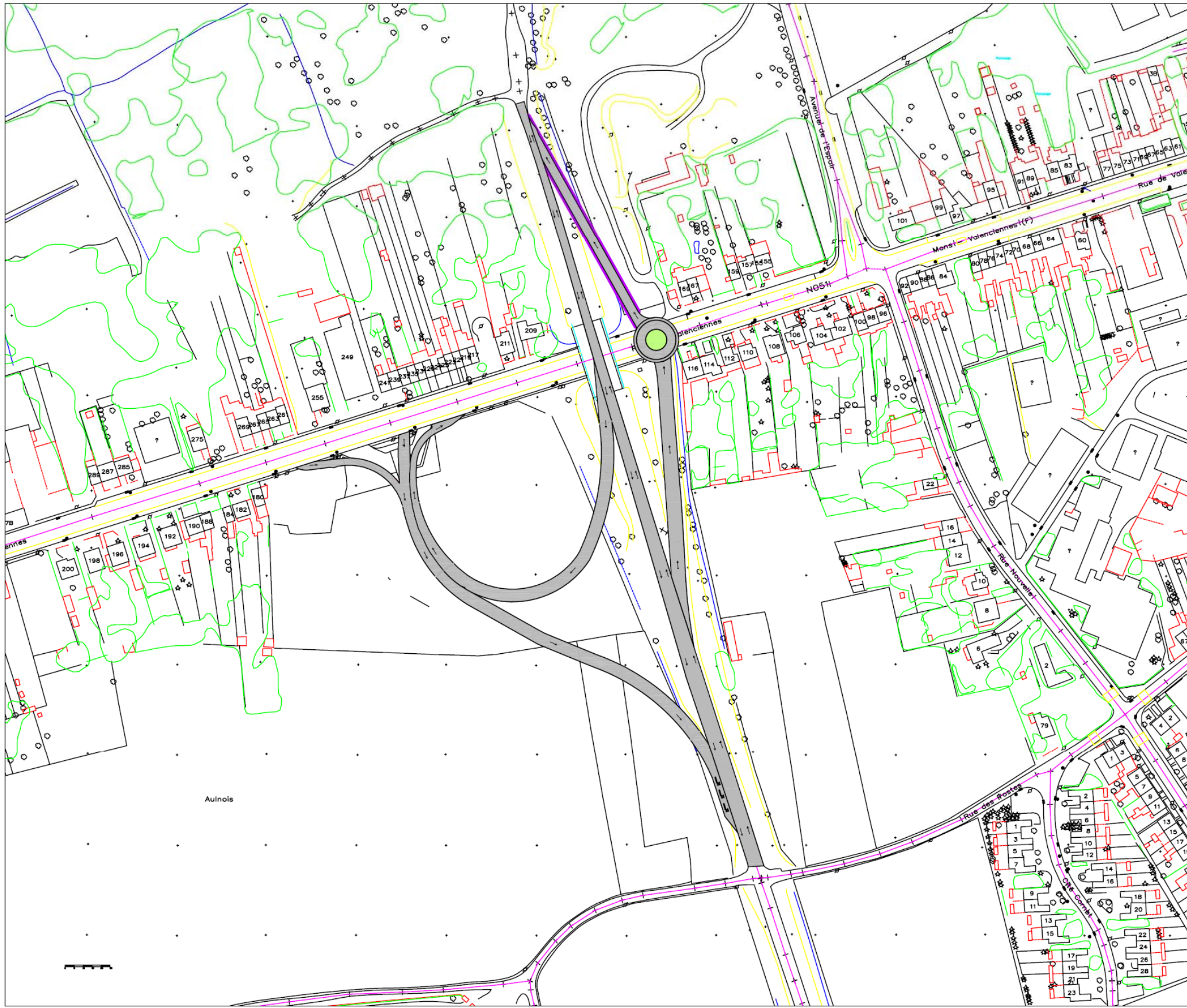


Figure 2. Connexion N547/axiale boraine (coté N547 avec création de rond-point)

# BOUSSU

## Croisement N 51



Légende

- Route
- Trottoir
- Piste cyclable
- Végétation
- Zone de stationnement

Figure 3. Connexion N547/axiale boraine (coté N51)



**FICHE PROJET N°2 :**  
**CONTOURNEMENT DE DOUR**

**Objectifs :**

Création du contournement de Dour :Ce contournement est très performant et permet de soulager fortement la traversée peu sécurisante et étroite de Dour.

**Actions :**

La création du contournement de Dour se fera dans la zone prévue par le Plan de Secteur via une connexion par deux ronds-points. Les détails du tracé du contournement des ronds points sont illustrés sur les figures ci-dessous. Pour plus de détails voir la fiche projet correspondante dans le plan d'action. Des mesures de jalonnement vont accompagner le contournement de Dour (voir le chapitre jalonnement).

**Degré de priorité**

Degré 3 – priorité à long terme – période +6 ans

**Acteurs particuliers à consulter**

|         |             |
|---------|-------------|
| RW      | Avis formel |
| Commune | Avis formel |
|         |             |
|         |             |
|         |             |

**Coûts financiers à prévoir**

RW : Contournement y compris giratoires : +/- 2.580.000 € HTVA

**Sources de financements**

|                       |   |
|-----------------------|---|
| RW                    | ☒ |
| Fonds propres commune |   |
| Subsides RW           |   |
| - Pic verts           |   |
| - Mercure             |   |
| - Plan air climat     |   |
| - Plan zen            |   |
| - autres              |   |
| Crédits d'impulsion   |   |
| PDS                   |   |
| PICM                  |   |
| Interreg              |   |
| autres                |   |

**Planning travaux**

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2015 |
| Etude                          | 150 jours        |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours        |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 2 ans            |
|                                |                  |

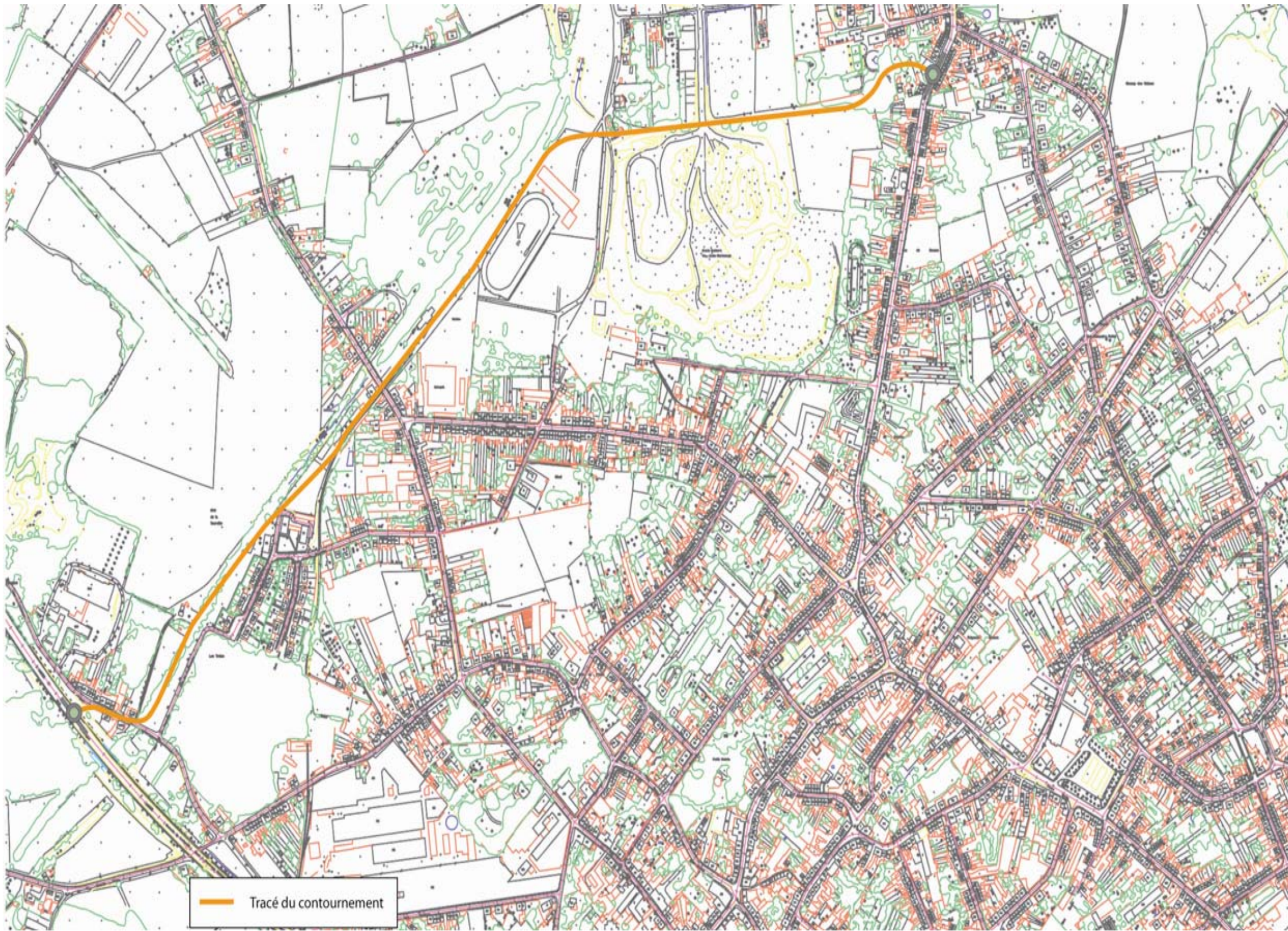


Figure 5. Contournement de Dour

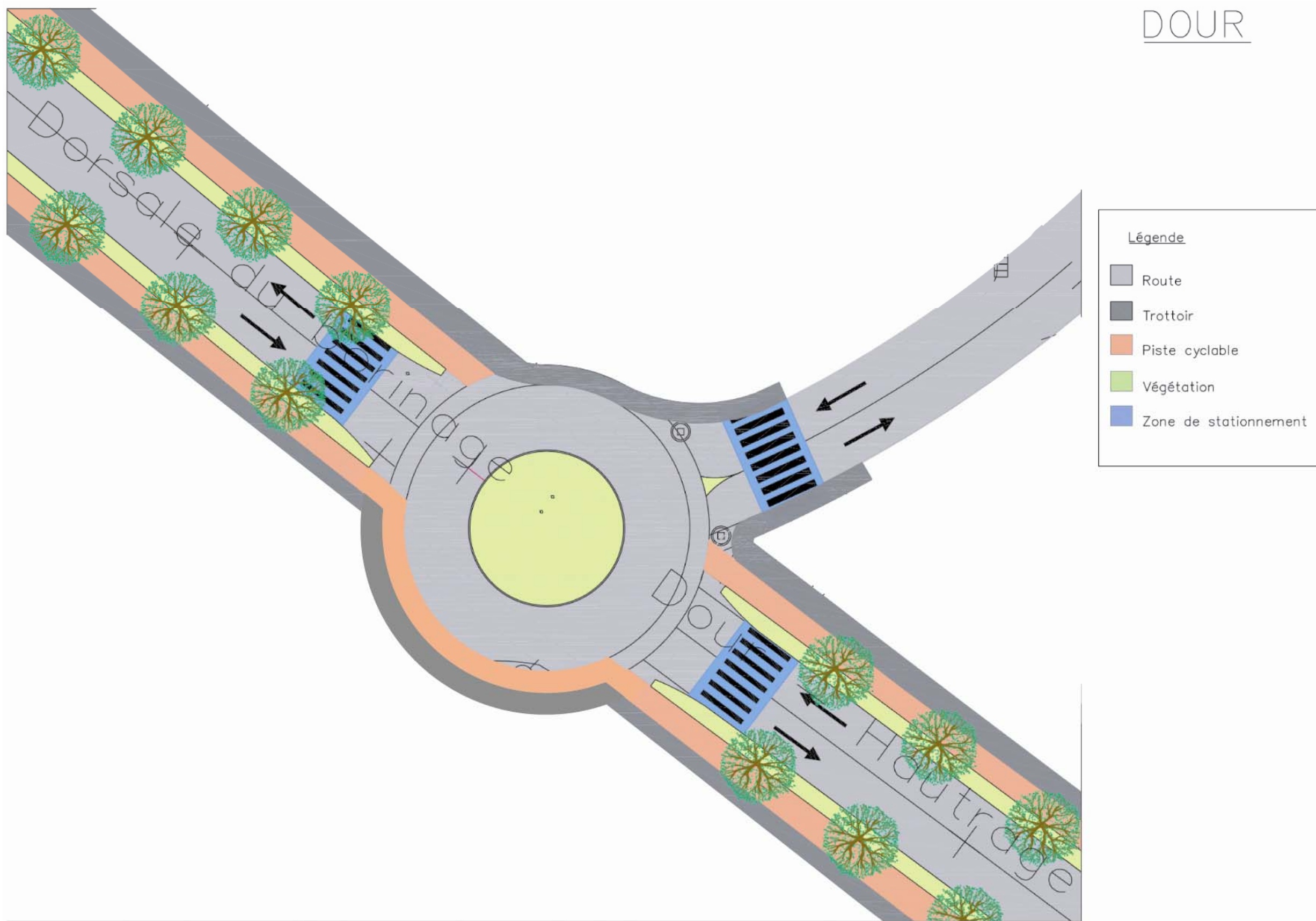


Figure 6. Proposition giratoire N552/ contournement

**FICHE PROJET N° 3 :**  
**REAMENAGEMENT DE LA N552**

**Objectifs :**

Considérant le diagnostic du PICM et le caractère très dangereux de la N552 (2X2 bandes en situation actuelle), nous proposons en concordance avec la direction régionale du SPW DGO I de Mons de déclasser la N552 à hauteur de Dour en une voirie plus sécurisée à 2 X 1 bande de circulation.

**Actions :**

**Déclassement et réaménagement de la N552 (2X2 à 2X1 bande) à l'ouest de Dour :**

Deux principes d'aménagement optionnels sont proposés ci-dessous : aménagement avec berme centrale ou bermes latérales (sur base d'un profil de voirie qui atteint seulement 13,5 m aux endroits les plus étroits avec 1,8 m de trottoir de chaque côté voir les profils ci-dessous).

Seront aménagés aussi deux giratoires sur la N552 :

Un premier à hauteur du croisement N553 / N552 et un deuxième à hauteur du croisement N552/ N549 un giratoire type « ovale » sera mis en application pour sécuriser ce carrefour (voir les esquisse d'aménagement ci-dessous).

**Degré de priorité**

Degré 3 – priorité à long terme – période +6 ans

**Acteurs particuliers à consulter**

|         |             |
|---------|-------------|
| RW      | Avis formel |
| Commune | Avis formel |
|         |             |
|         |             |
|         |             |

**Coûts financiers à prévoir**

RW : y compris giratoires : +/- 4.200.000 € HTVA

**Sources de financements**

|                       |   |
|-----------------------|---|
| RW                    | ⌘ |
| Fonds propres commune |   |
| Subsides RW           |   |
| - Pic verts           |   |
| - Mercure             |   |
| - Plan air climat     |   |
| - Plan zen            |   |
| - autres              |   |
| Crédits d'impulsion   |   |
| PDS                   |   |
| PICM                  |   |
| Interreg              |   |
| autres                |   |

**Planning travaux**

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2015 |
| Etude                          | 150 jours        |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours        |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 2 ans            |
|                                |                  |

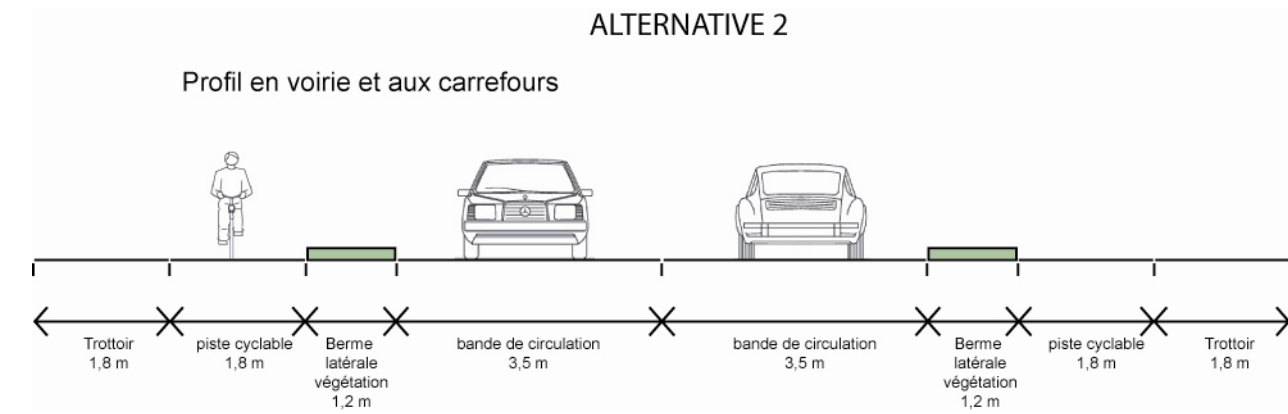
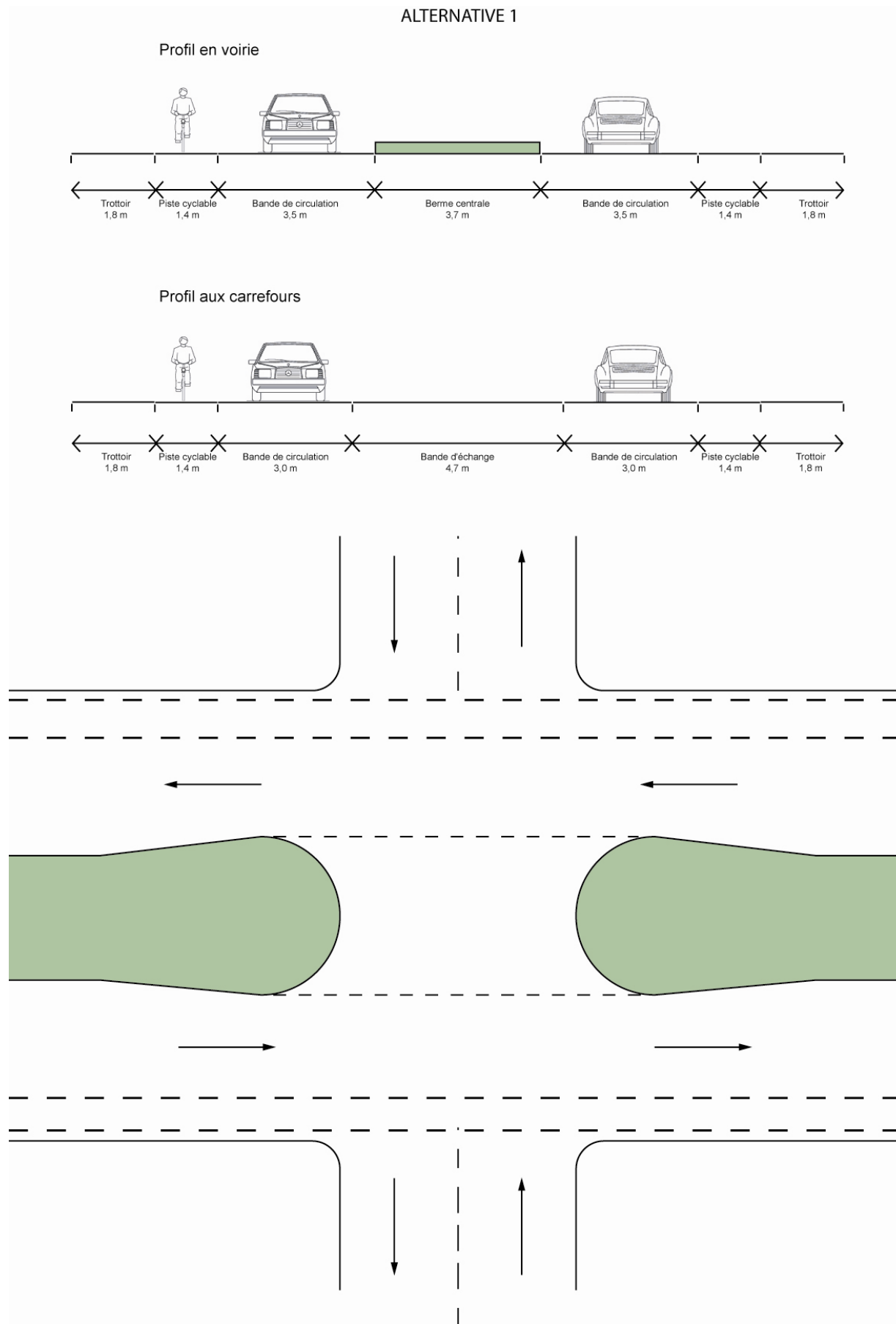


Figure 8. Proposition profil N552 alternative 2 :

Figure 7. Proposition profil N552 alternative 1 :

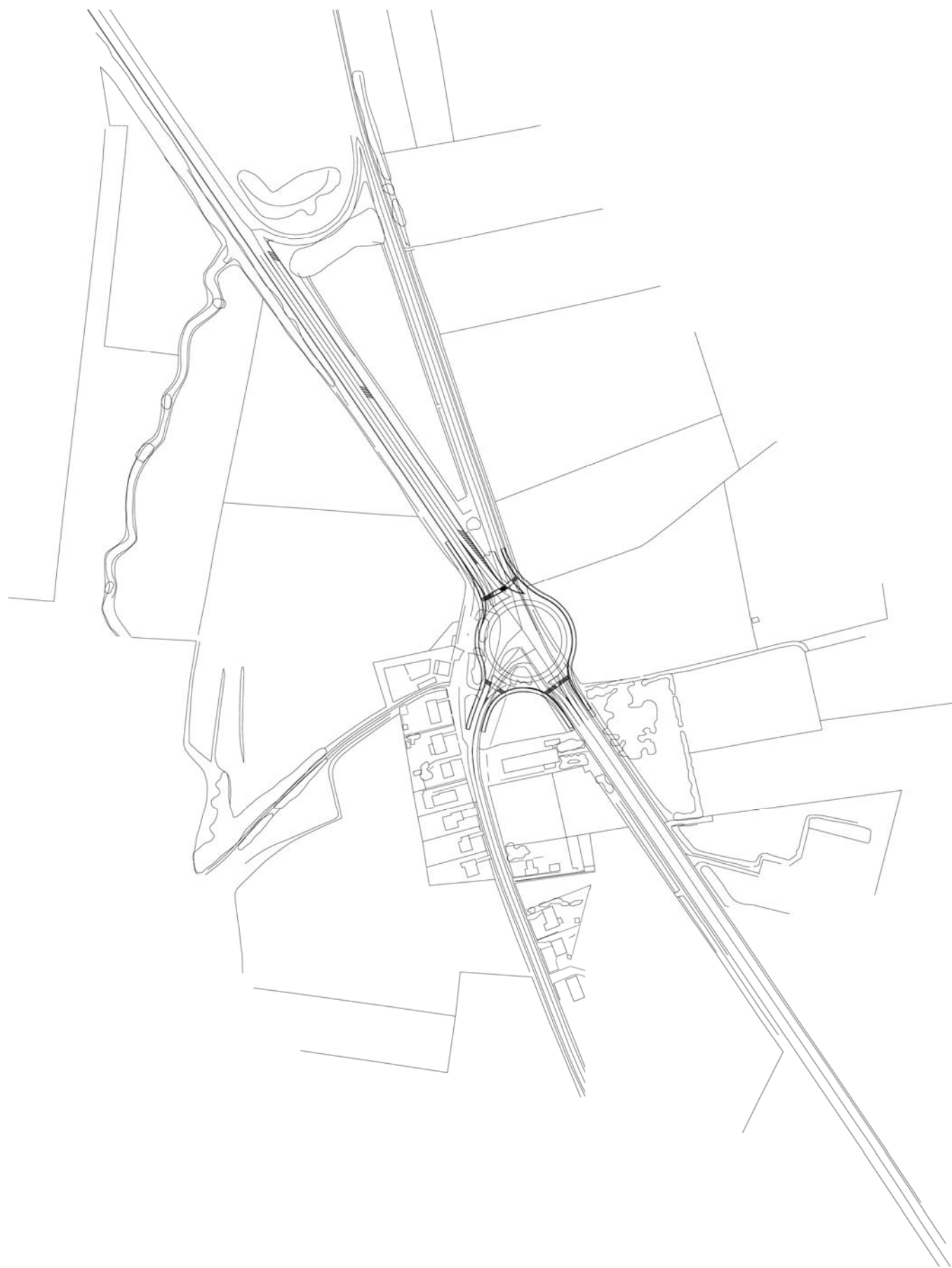


Figure 9. Proposition giratoire N552/N553

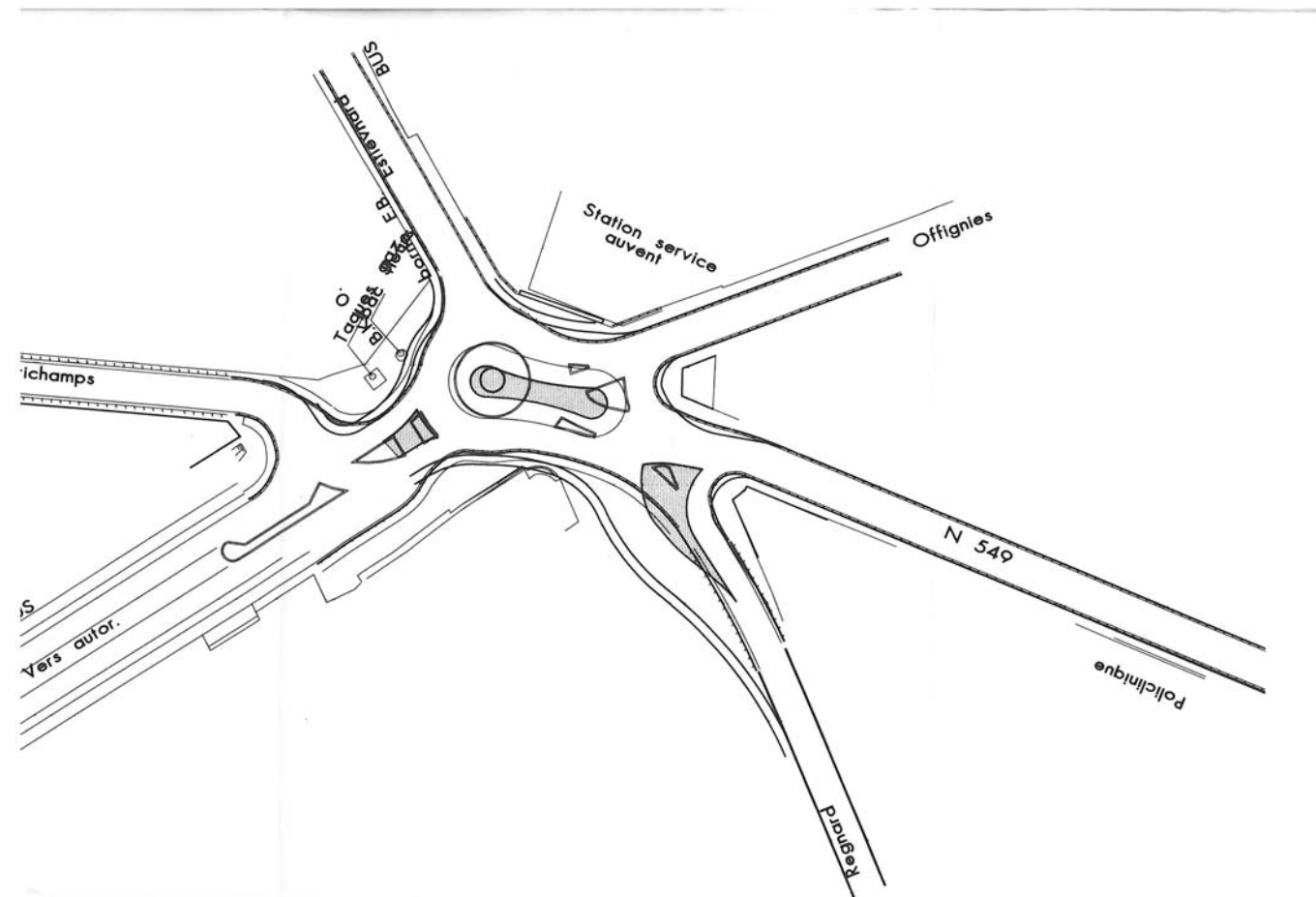


Figure 10. Proposition giratoire N552/N549

## **FICHE PROJET N°4 :**

### **SECURISATION DE LA TRAVERSEE DE DOUR**

#### **Objectifs :**

Sécuriser la traversée de Dour.

#### **Actions :**

##### **Sécurisation de la traversée de Dour et création d'une zone 30 continue :**

Au croisement dangereux de la Place des Martyrs, la création d'un rond point. D'autres aménagements tels que des coussins berlinois rue Decrucq , rue Delval et rue Grande - voir la figure ci-dessous.

Prise en compte aussi du projet communal programmé de placement de 9 coussins berlinois : Rue pont à Cavains (4 coussins), Rue Ropaix (2 coussins), rue Quesnoy (2 coussins), rue Blanche Corbeille (1 coussins + rétrécissement de voirie).

#### **Degré de priorité**

Degré 3 – priorité à moyen terme – période 3 à 6 ans

#### **Acteurs particuliers à consulter**

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Commune            | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

#### **Coûts financiers à prévoir**

Région : giratoires + 1 coussin berlinois + panneaux : +/- 108.000 € HTVA

Commune : 2 coussin berlinois + panneaux : +/- 12.000 € HTVA

#### **Sources de financements**

|                                        |          |
|----------------------------------------|----------|
| RW                                     | <u>x</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal | <u>x</u> |
| Subsides RW                            | <u>x</u> |
| - Pic verts                            |          |
| - Mercure                              |          |
| - Plan air climat                      |          |
| - Plan zen                             |          |
| - Autres (y compris plan escargot)     |          |
| Crédits d'impulsion                    | <u>x</u> |
| PDS                                    |          |
| PICM                                   |          |
| Interreg                               |          |
| autres                                 |          |

#### **Planning travaux**

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2015 |
| Etude                          | 50 jours         |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours        |
| Cahier spécial des charges     | 30 jours         |
| Travaux                        | 30 jours         |
|                                |                  |



Figure 11. Aménagement du rond point Place des Martyrs et la chicane au croisement N549/rue A patte

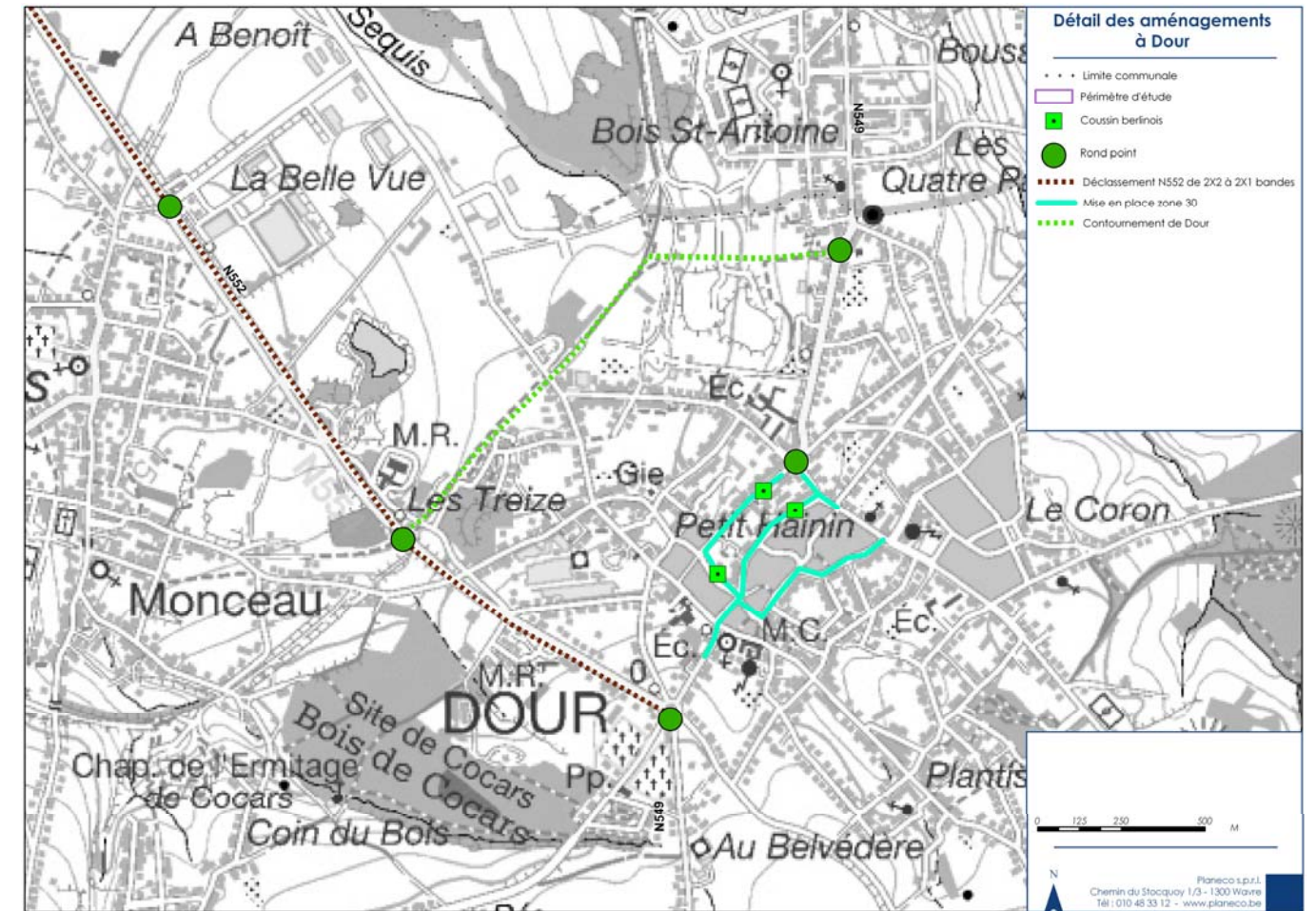


Figure 12. Traversée de Dour mise en place de la zone 30+ aménagements de coussins berlinois :

## **FICHE PROJET N°5 :**

# **REAMENAGEMENT DE LA N51 ET DES CENTRES DE BOUSSU, HORNU ET QUAREGNON**

### **Objectifs :**

Sécuriser, améliorer la fluidité, et favoriser les transports en commun et déplacements doux sur la N51 entre les 4 Pavés d'Hornu et la N545. Améliorer le carrefour des 4 Pavés. Sécuriser les traversées de Boussu, Hornu et de Quaregnon

### **Actions :**

#### **Réaménagement et sécurisation de la N51 entre les 4 Pavés d'Hornu et la jonction avec la N545 :**

Réaménagement de la N51 avec création de pistes cyclables, sites propres bus infranchissables et création de 6 ronds-points (dont 1 giratoire avec by-pass au niveau de la sortie du Cora). La création de sites propres centraux avec bordures et de ronds-points, permet de sécuriser les nombreuses entrées et sorties de commerces sur la N51 et les demi-tours sur les ronds-points. Des exemples d'aménagements sont illustrés dans les figures ci-dessous. Pour plus de détails voir la fiche projet correspondante dans le plan d'action.

En outre, en plus de mieux gérer les flux, l'aménagement permet de sécuriser la N51 pour les piétons et cyclistes (pistes et traversées) et de donner un caractère de boulevard urbain à cet axe, avec des plantations d'arbres et d'espaces verts à certains endroits. Les pistes cyclables sont discontinues, mais avec des marquages de chevrons entre les pistes. Les nombreux sites propres des bus montant vers les carrefours permettront une augmentation significative des lignes des structurants sur cet axe.

Afin de permettre de soulager la traversée du centre de Quaregnon (rue du Village) par la N545 une meilleure connexion entre la N545 (chaussée de l'Espérance) et la rue de Flénu s'impose. Actuellement la majorité des flux depuis la rue de Flénu (Jemappes) en direction de Baudour emprunte la traversée de Quaregnon (rue du village) pour rejoindre Baudour via la rue P. Pastur. Le centre de Quaregnon peut être contourné via la rue Joseph Wauters et la N545 (une connexion entre la N545 et la rue Pastur existe plus au nord) à condition d'augmenter les phases de feu vert pour la rue Wauters au croisement N51 (phasage actuel : Cycle de 75 sec, cycle vert pour la rue Wauters 10 secondes, **proposition de phasage des feux tricolores : Cycle 85 sec, cycle vert pour la rue Wauters 10 secondes**) et d'améliorer le croisement N51 et N545 par l'aménagement d'un grand giratoire à deux anneaux de circulation. Cette mesure permettra aussi de réduire légèrement le phasage du feu vert pour la rue du village /N51 afin d'inciter ce contournement et de mieux gérer la circulation sur ce carrefour, où l'implantation d'un rond point est impossible à cause du manque d'espace (l'adaptation du phasage de feux de ce carrefour a été modélisé et optimisé sur le logiciel Vissim : phasage actuel : Cycle 88 sec, cycle vert pour la rue du Village 33 secondes, **proposition de phasage des feux tricolores : Cycle 88 sec, cycle vert pour la Rue du Village 27 secondes**, les résultats sont très concluants). Pour plus de détails voir la fiche projet correspondante dans le plan d'action.

Des mesures de jalonnement vont accompagner le contournement possible de Quaregnon. (voir le chapitre jalonnement) A ce point il faut aussi évoquer la nouvelle fonction de la N545, avec la connexion

à l'autoroute E 42, ce qui permettra de soulager aussi considérablement la traversée du centre de Quaregnon.

#### **Réaménagement du carrefour saturé 4 Pavés d'Hornu (croisement N51/ N547), mise en place de sens unique descendant rue Grande et révision du phasage du feu tricolore.**

La mise en sens unique de la rue Grande et la révision de la phase du feu à permis de réduire considérablement les files d'attentes sur le carrefour saturé (Voir la figure ci-dessous pour le détail des aménagements).

Changement de phasage du feu tricolore 4 4 pavées d'Hornu

| Localisation                          | Situation actuelle Cycle complet : 120 secondes                                    | Scénario volontariste: Cycle complet : 90 secondes |
|---------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Rue de la Fontaine N547 direction sud | Cycle vert 94 à 117sec                                                             | Cycle vert 54 à 87sec                              |
| Rue de Valenciennes N51 direction est | Cycle vert 0 à 27 sec                                                              | Cycle vert 0 à 50 sec                              |
| Rue de Mons N51 direction ouest       | Cycle vert 0 à 70 sec                                                              | Cycle vert 0 à 50 sec                              |
| Rue Grande direction Nord             | Tourne à droite :Cycle vert 31 à 90 sec<br>Tourne à gauche :Cycle vert 74 à 90 sec | Mise en sens unique vers le sud                    |

#### **Réaménagement des places du centre de Boussu et d'Hornu avec mise en zone 30 :**

Les places des centres de Boussu et d'Hornu seront réaménagées - voir les figures ci-dessus.

Le réaménagement de la place centrale de Boussu permettra une augmentation de la capacité et de la sécurité par rapport à la solution existante (mini rond-point peu sécurisant et avec une capacité réduite proche de la saturation).

La traversée du centre d'Hornu sera sécurisée par un aménagement de plateaux et d'arbres. Les deux places seront en zone 30 et les aménagements permettront de sécuriser les traversées et l'amélioration générale du cadre de vie, des espaces structurants, de la cohabitation des différents types de déplacements.

Au centre de Boussu : mise en sens unique des rues Delmée et Renard, rue Figue et la voie d'Hainin afin de sécuriser la circulation notamment le jour du marché (déviation). Sur la carte ci-dessous nous

pouvons observer aussi l'élargissement des trottoirs qui permettra de créer un itinéraire privilégié entre le centre et la gare pour les déplacements doux

#### **Degré de priorité**

Degré 3 – priorité à moyen terme – période 3 à 6 ans

#### **Acteurs particuliers à consulter**

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

#### **Coûts financiers à prévoir**

Région et SRWT : N51 entre 4 pavés et N545 , y compris giratoires et 4 pavés : +/- 1.330.000 € HTVA

Région : réaménagement place de Boussu : +/- 150.000 € HTVA

Commune Boussu : réaménagement place de d'Hornu (Place st Martin ) : +/- 55.000 € HTVA

Commune Boussu : entre la place du centre et la gare :avancée de trottoirs et passages piétons : : +/- 100.000 € HTVA

Commune de Quaregenon : travaux du centre en cours phase 2

#### **Sources de financements**

|                                        |          |
|----------------------------------------|----------|
| RW                                     | <u>x</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal | <u>x</u> |
| Subsides RW                            | <u>x</u> |
| - Pic verts                            |          |
| - Mercure                              |          |
| - Plan air climat                      |          |
| - Plan zen                             |          |
| - Autres (y compris plan escargot)     |          |
| Crédits d'impulsion                    | <u>x</u> |
| PDS                                    |          |
| PICM                                   |          |
| Interreg                               |          |
| autres                                 |          |
|                                        |          |

#### **Planning travaux**

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2015 |
| Etude                          | 150 jours        |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours        |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 2 ans            |
|                                |                  |

# BOUSSU

Place communale



**Légende**

- Route
- Trottoir
- Piste cyclable
- Végétation
- Zone de stationnement

Figure 13. Place du Centre à Boussu

# BOUSSU

Place St Martin



**Légende**

- Route
- Trottoir
- Piste cyclable
- Végétation
- Zone de stationnement

Figure 14. Place d'Hornu

# BOUSSU

## 4 pavés

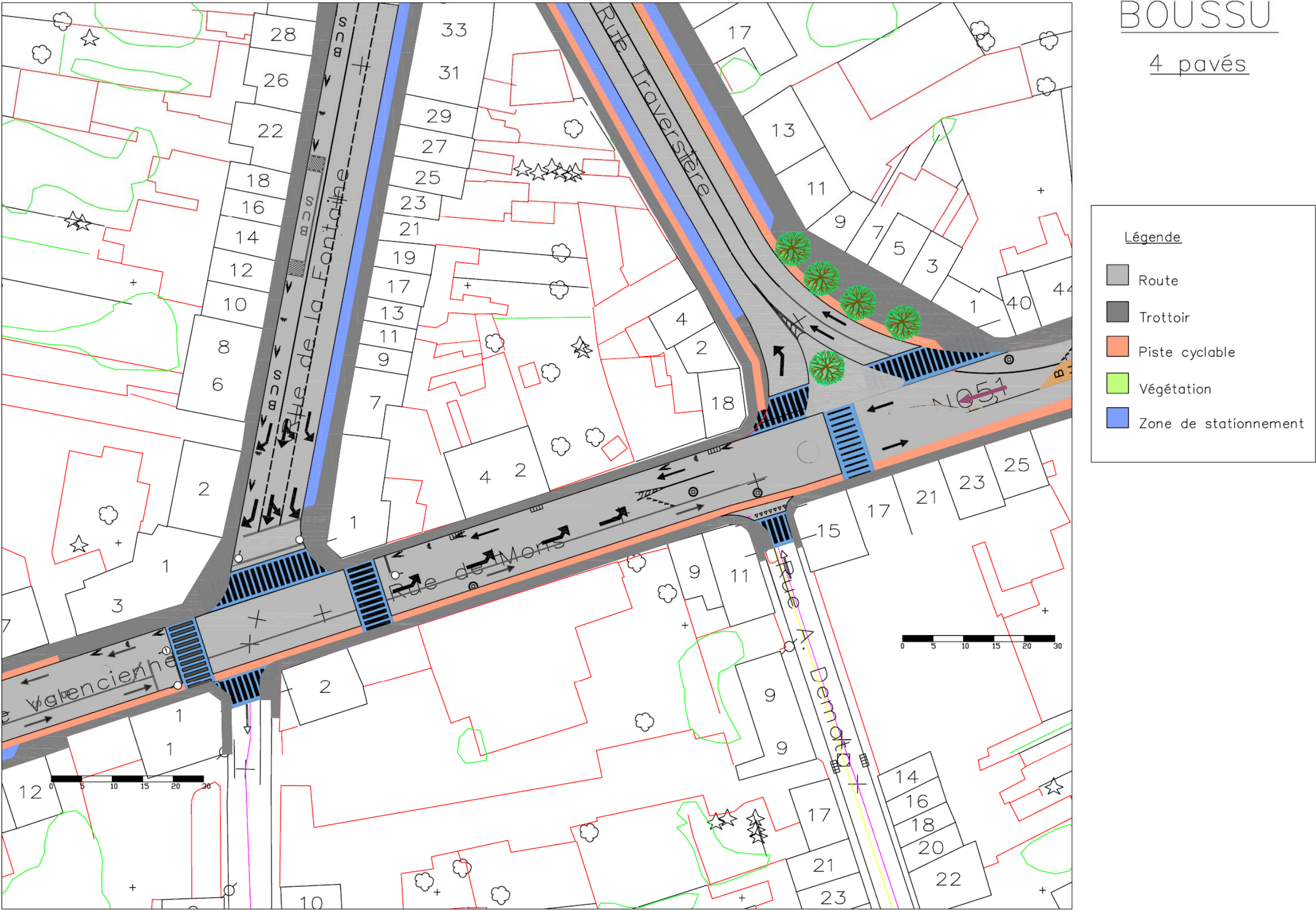


Figure 15. Aménagement 4 Pavés d'Hornu

BOUSSU: N51/2

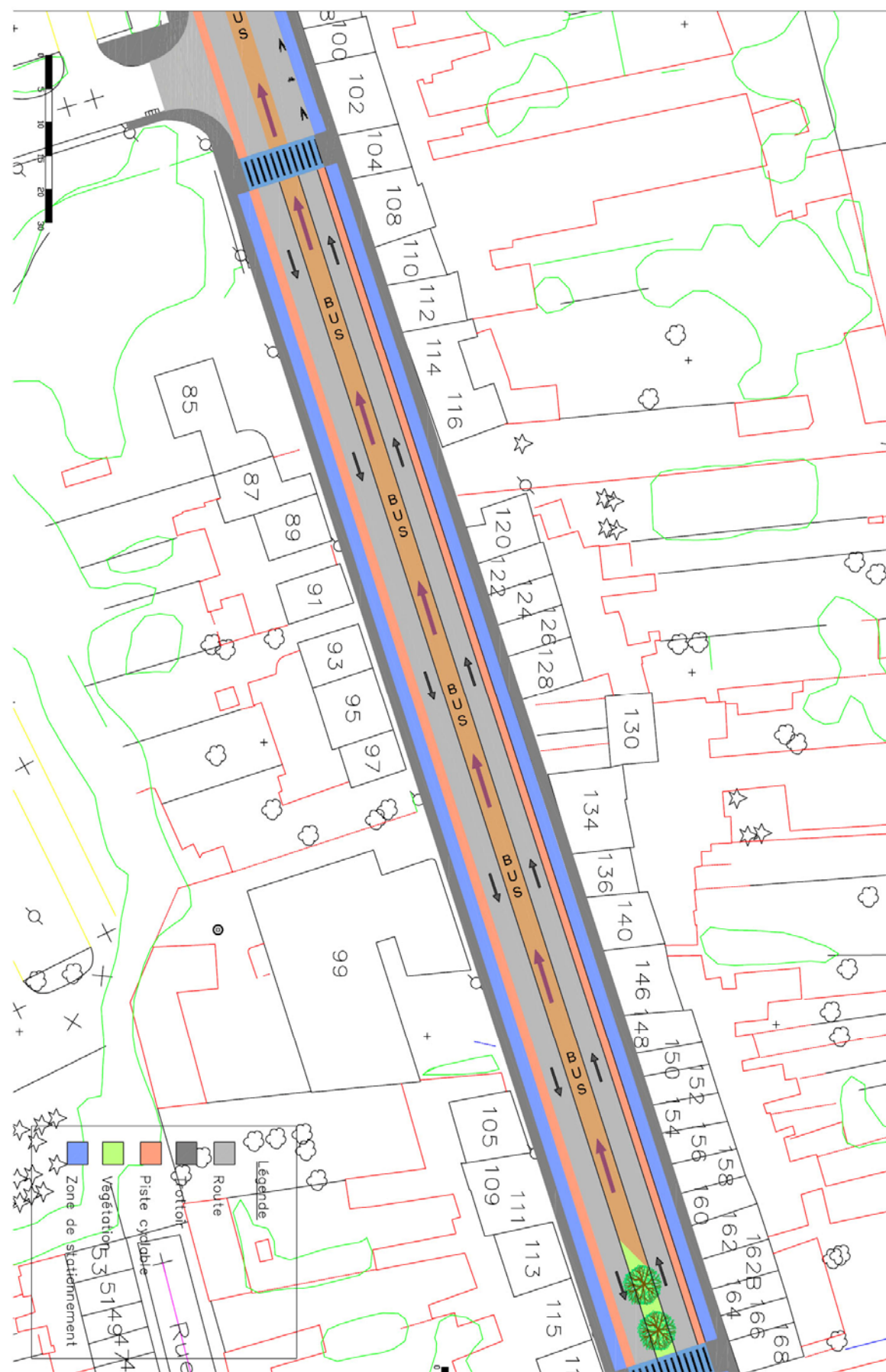


Figure 17. Aménagement N51

BOUSSU: N51/1

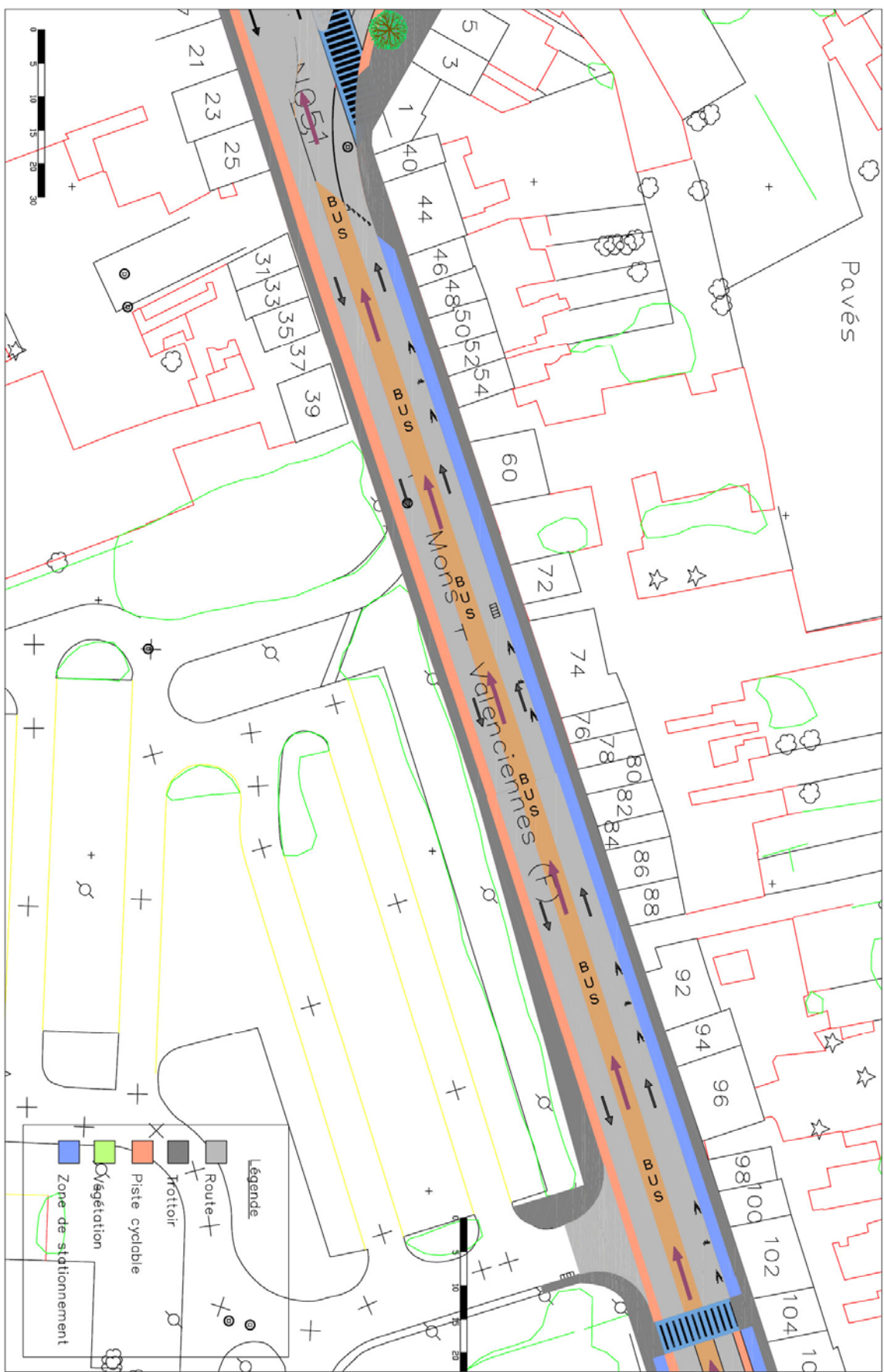


Figure 16. Aménagement N51

# BOUSSU: N51/3



Figure 18. Aménagement N51

# BOUSSU: N51/4

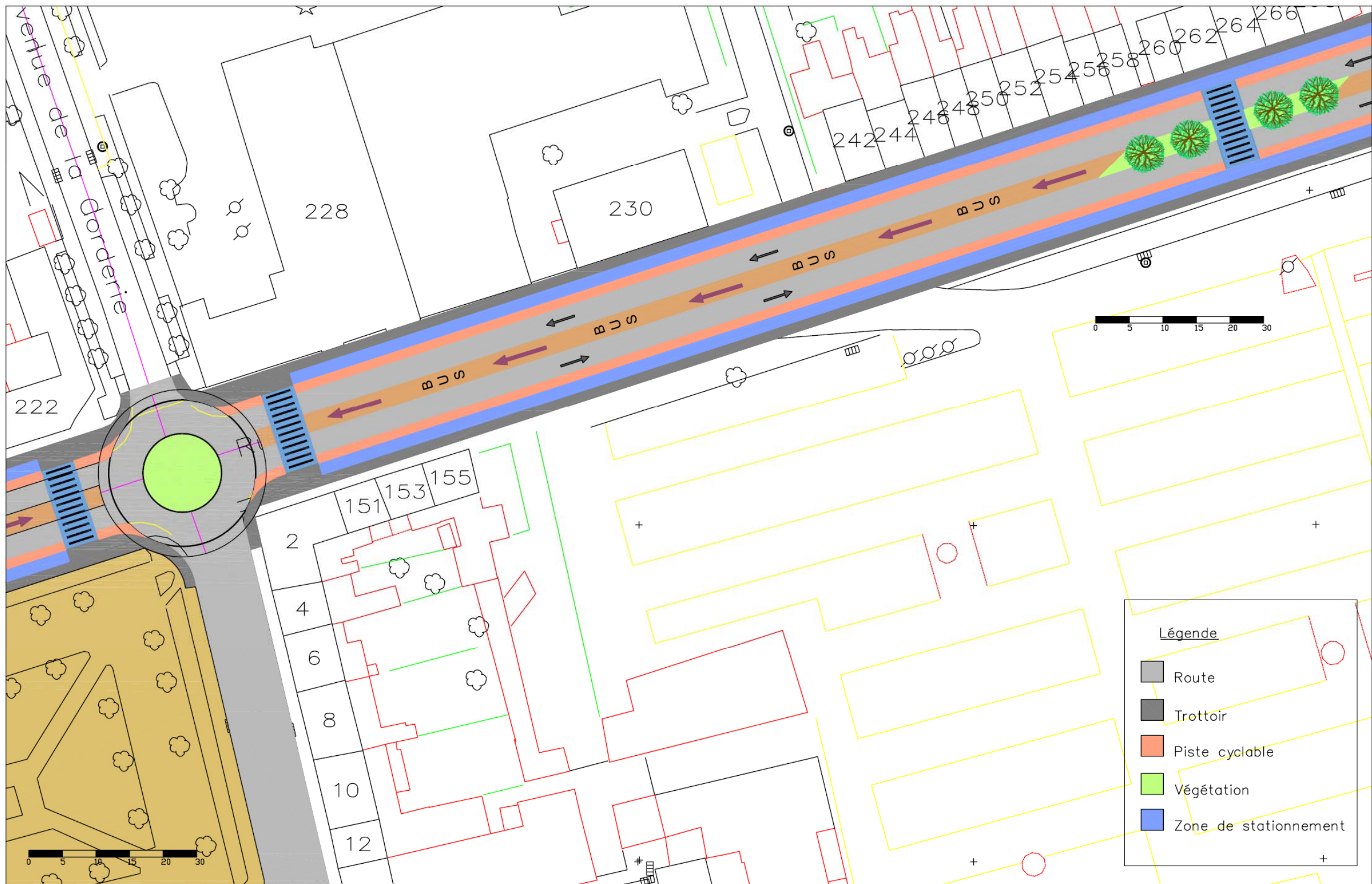


Figure 19. Aménagement N51

# BOUSSU: N51/5



Figure 20. Aménagement N51



Figure 21. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/7

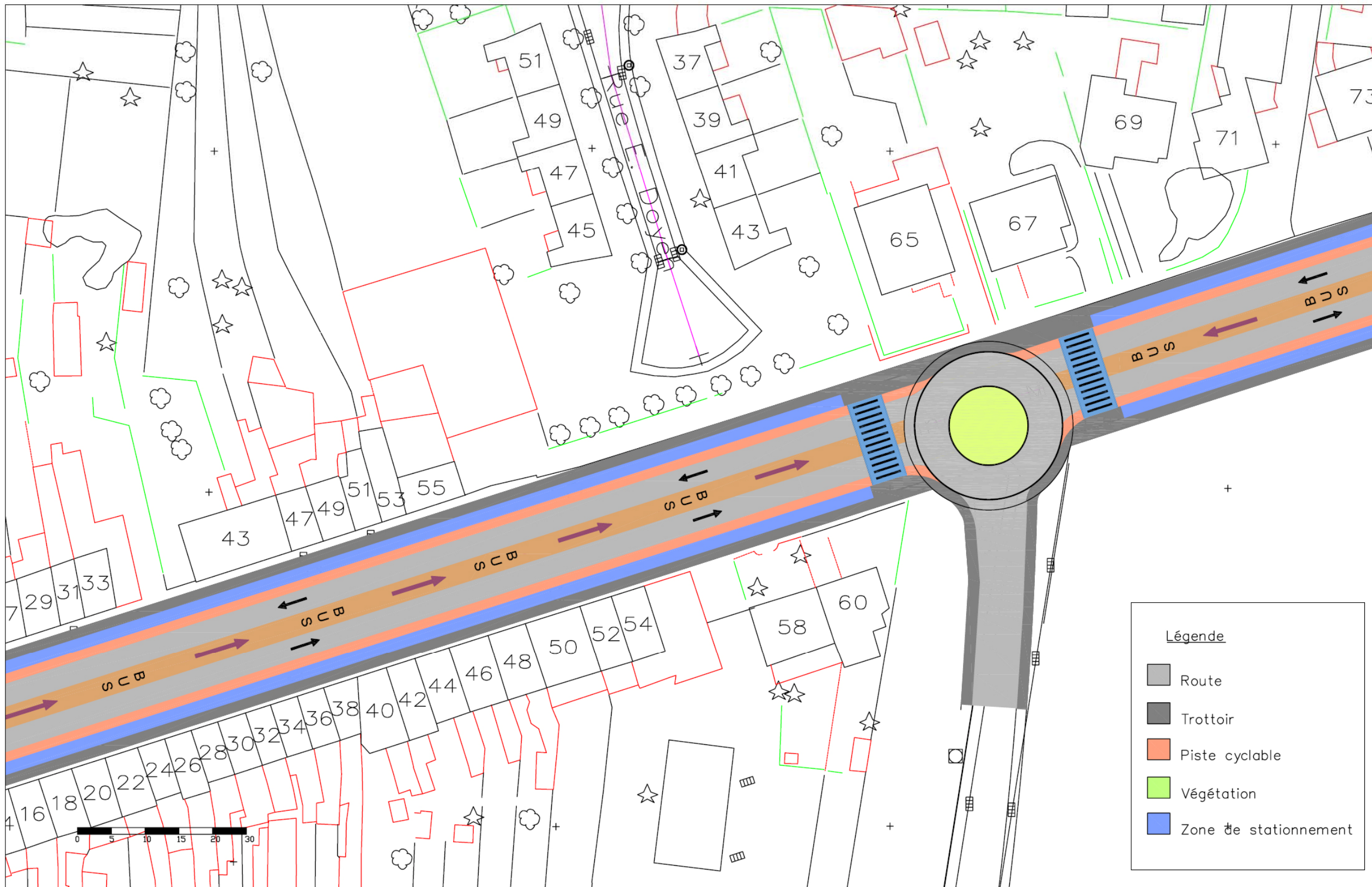


Figure 22. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/8

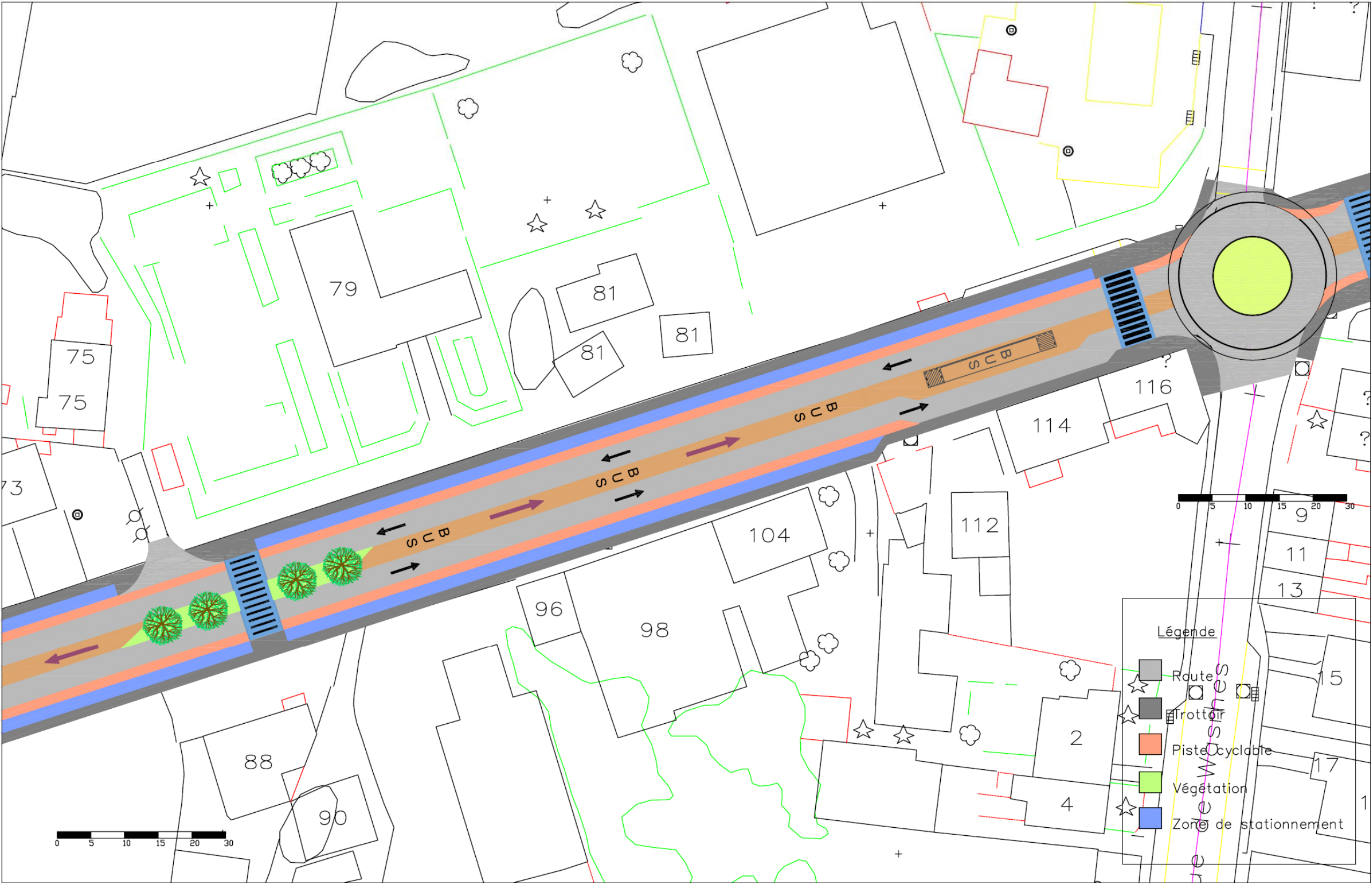


Figure 23. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/9

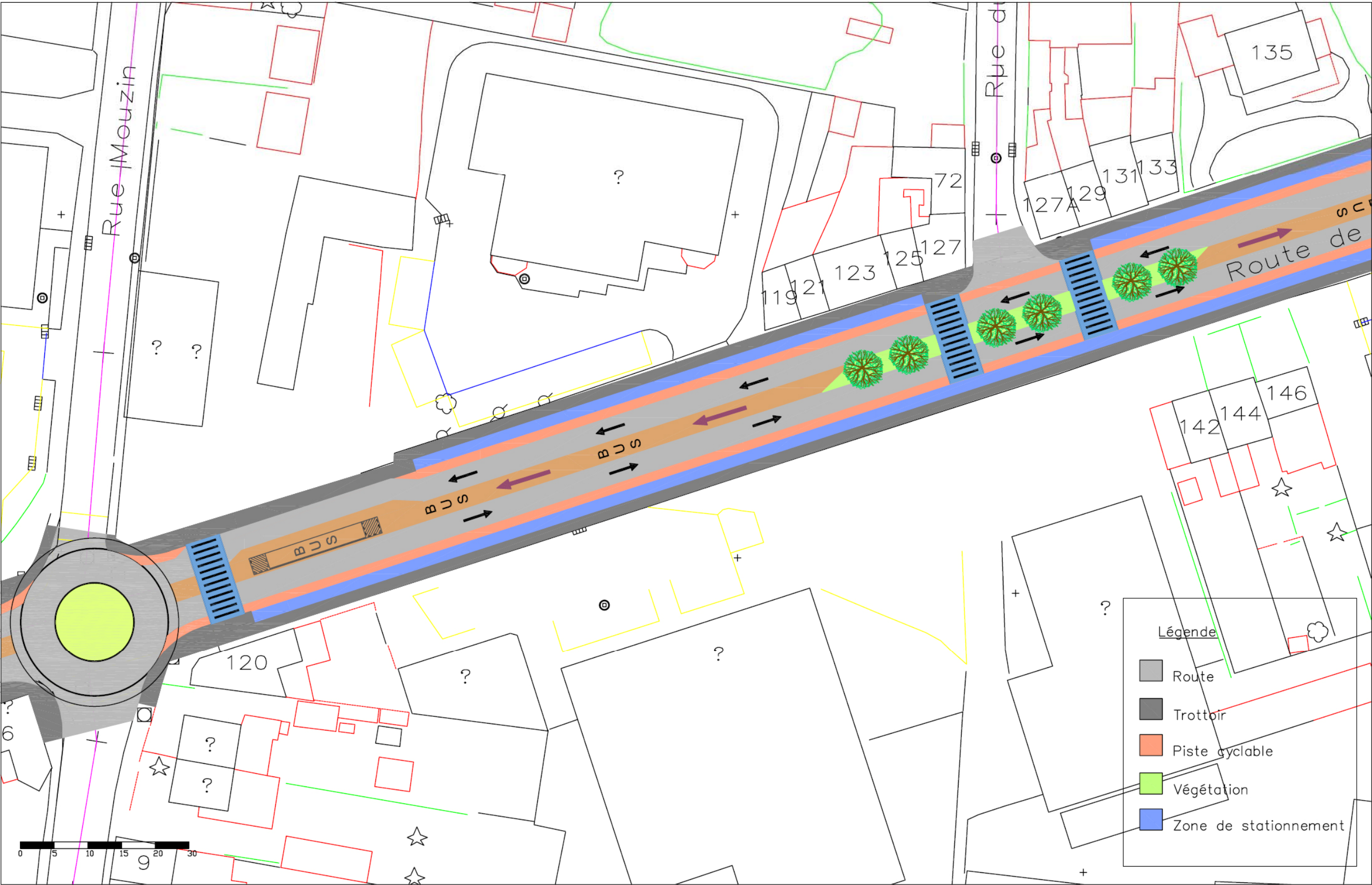


Figure 24. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/10



Figure 25. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/11

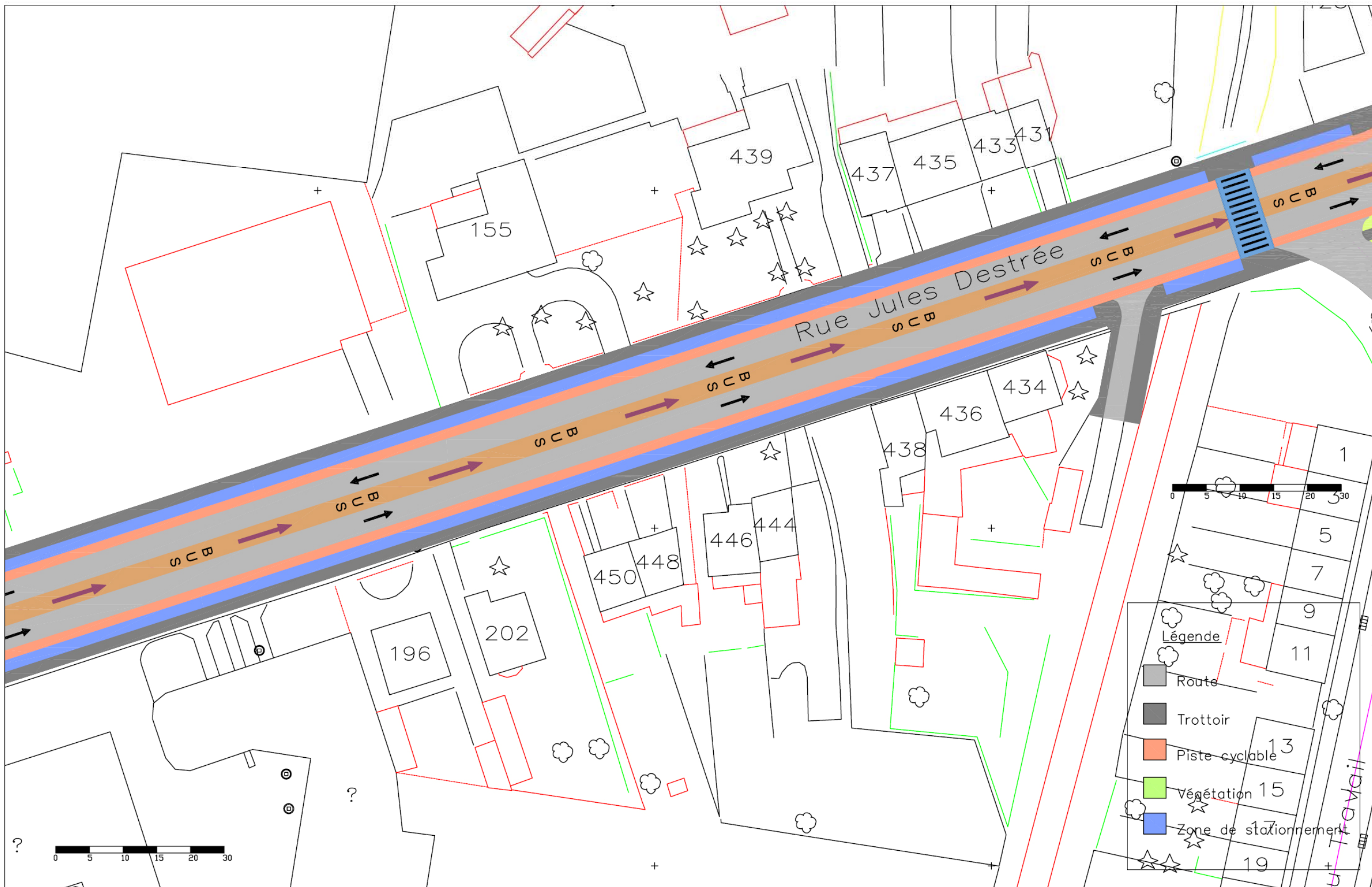


Figure 26. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/12

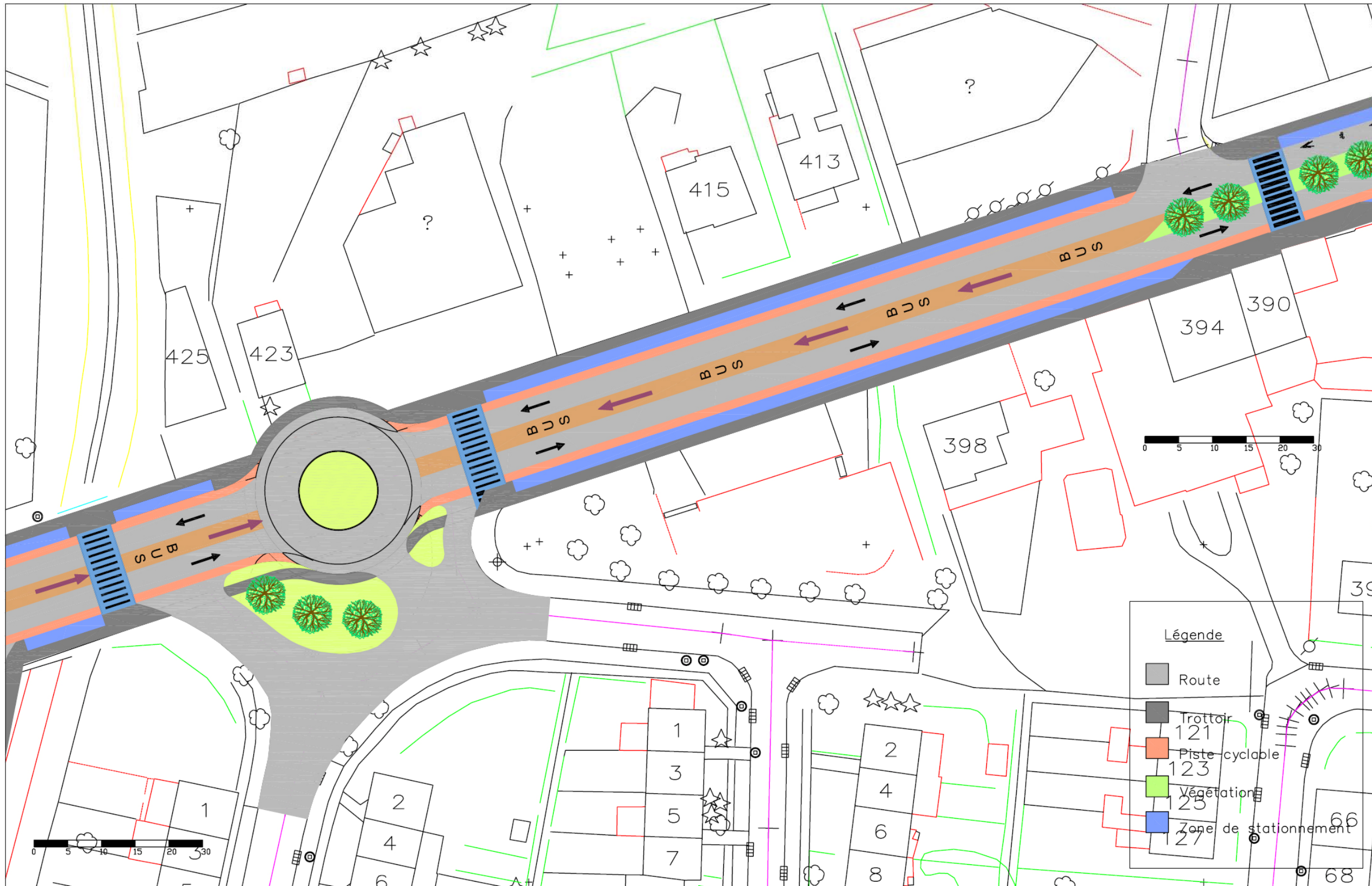


Figure 27. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/13

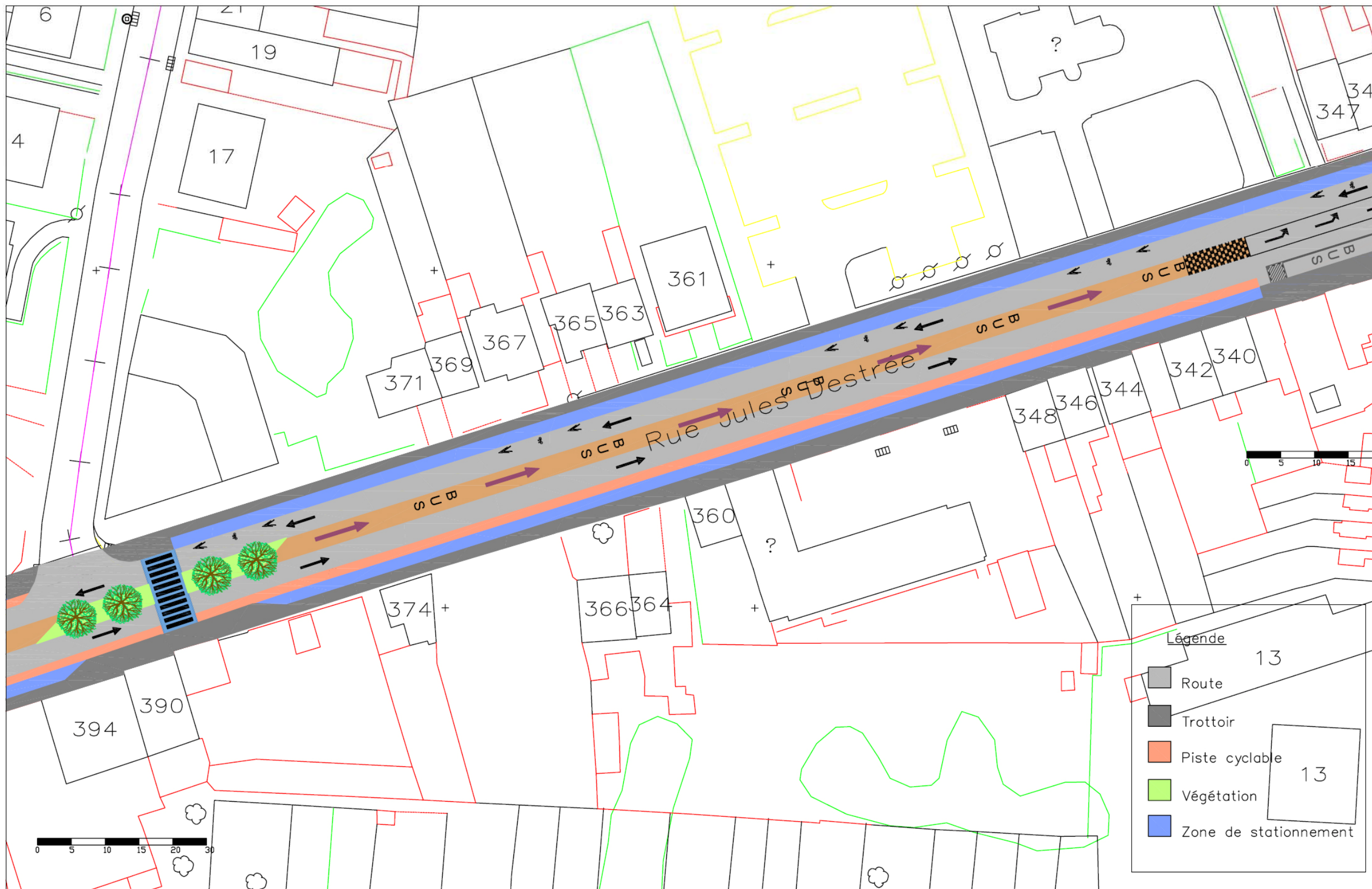


Figure 28. Aménagement N51

# QUAREGNON: N51/14

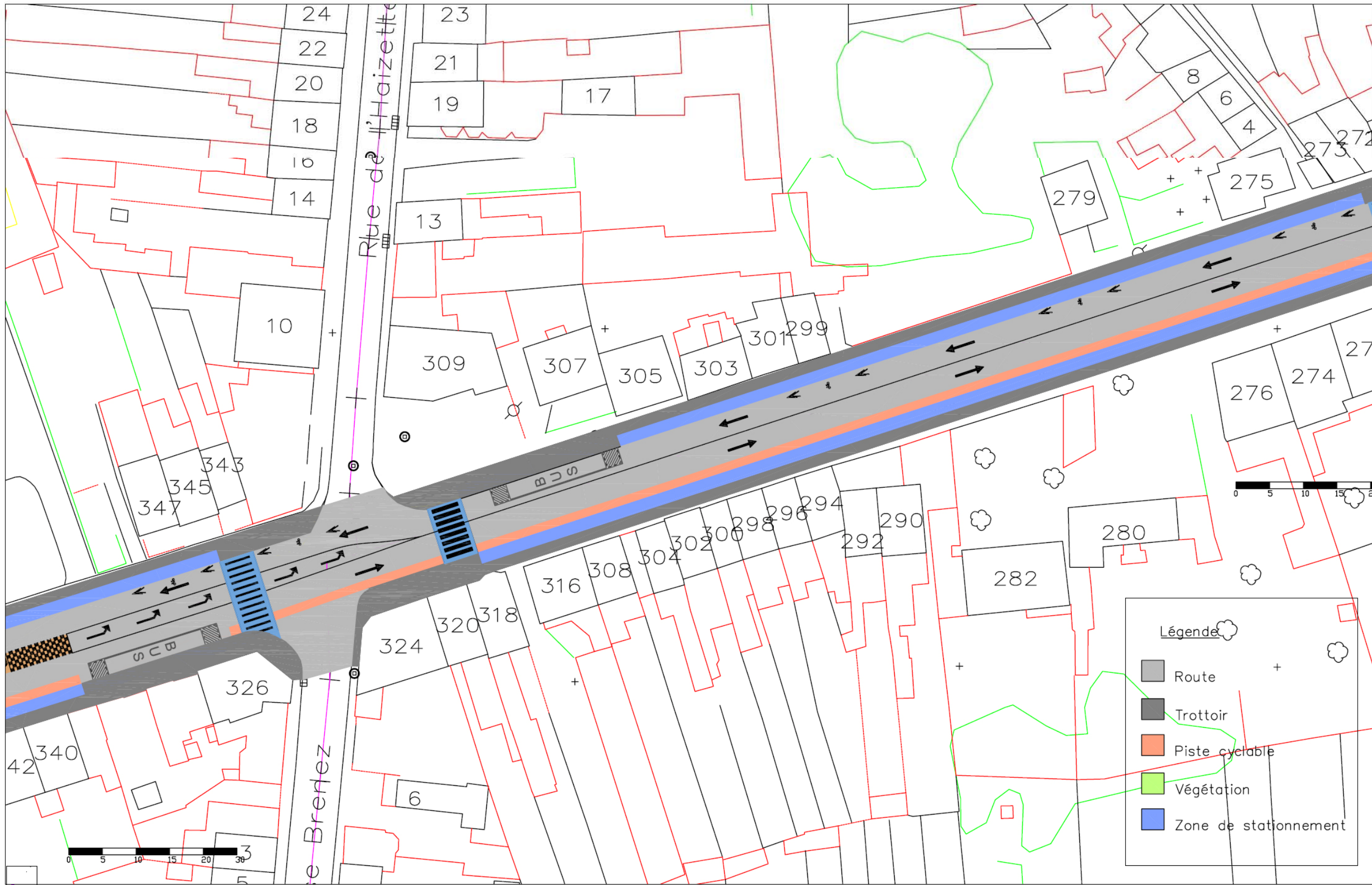


Figure 29. Aménagement N51



## **FICHE PROJET N°6:** **REAMENAGEMENT DU CENTRE DE FRAMERIES**

### **Objectifs :**

Sécuriser la traversée de Frameries

### **Actions :**

**Réaménagement au centre de Frameries :** Réaménagement complet de la rue des Alliés en zone 30, aménagement type zone de partage mais avec bordures et trottoirs et placement de radars en zone 30. Projet en cours de réalisation par le bureau d'études Clerbaux-Pinon.

Mise en sens unique des rues Sainte Philomène, Franklin Roosevelt (sécurisation des écoles avec avancées de trottoirs, oreilles et plateaux) et rue de Jardin afin de permettre un contournement du centre et de la rue des Alliés indiqués par des jalonnements adéquats. Dans le même but, mise en place d'un feu tricolore qui gère la N546, la rue de Jardin, la rue A. Degrace, la rue Notre Dame de Grâces et la sortie le l'entreprise Doosan.

Phasage du feu tricolore 4 4 pavées d'Hornu

| Localisation                   | Scénario volontariste: Cycle complet : 90 secondes |
|--------------------------------|----------------------------------------------------|
| Rue A Degrace direction sud    | Cycle vert 80 à 47 sec                             |
| N546 direction est             | Cycle vert 51 à 76 sec                             |
| N546 direction ouest           | Cycle vert 0 à 57 sec                              |
| Rue de la Libération dir. Nord | Cycle vert 61 à 86sec                              |
| Sortie Doosan dir sud          | Cycle vert 61 à 86 sec                             |
| Rue de Jardin dir. Nord        | Cycle vert 80 à 47 sec                             |

Aménagement d'un rond point au carrefour de la N546/N544 au centre de Frameries et création d'une bande d'accès au nouveau parking souterrain du centre.

Considérant l'aménagement d'une zone 30 aménagée telle qu'une zone de partage (mais avec bordures et trottoirs), et l'implantation de 2 radars extrêmement dissuasifs en zone 30, d'un système de jalonnement performant qui permet le contournement, les modélisation Vissim et Visum concluent qu'environ 20% du trafic existant sera détourné de la rue des Alliés via les contournements à petite et

grande échelle possible, ce qui permettra d'avoir une rue commerçante principale nettement plus conviviale.

### **Degré de priorité**

Degré 3 – priorité à court terme – période 1 à 3 ans

### **Acteurs particuliers à consulter**

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

### **Coûts financiers à prévoir**

Région et commune de Frameries: y compris giratoire et la rue des alliés (estimation de détail à préciser par l'étude d'aménagement): +/- 1.000.000 € HTVA

Commune de Frameries sécurisation écoles : avancés de trottoirs, plateaux et oreilles : +/- 236.000 € HTVA

### **Sources de financements**

|                                        |                                     |
|----------------------------------------|-------------------------------------|
| RW                                     | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Fonds propres commune et plan triennal | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Subsides RW                            | <input checked="" type="checkbox"/> |
| - Pic verts                            |                                     |
| - Mercure                              |                                     |
| - Plan air climat                      |                                     |
| - Plan zen                             |                                     |
| - Autres (y compris plan escargot)     |                                     |
| Crédits d'impulsion                    | <input checked="" type="checkbox"/> |
| PDS                                    |                                     |
| PICM                                   |                                     |
| Interreg                               |                                     |
| autres                                 |                                     |
|                                        |                                     |

**Planning travaux**

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 20 10-12 |
| Etude                          | 50 jours             |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours            |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours             |
| Travaux                        | 100 jours            |
|                                |                      |

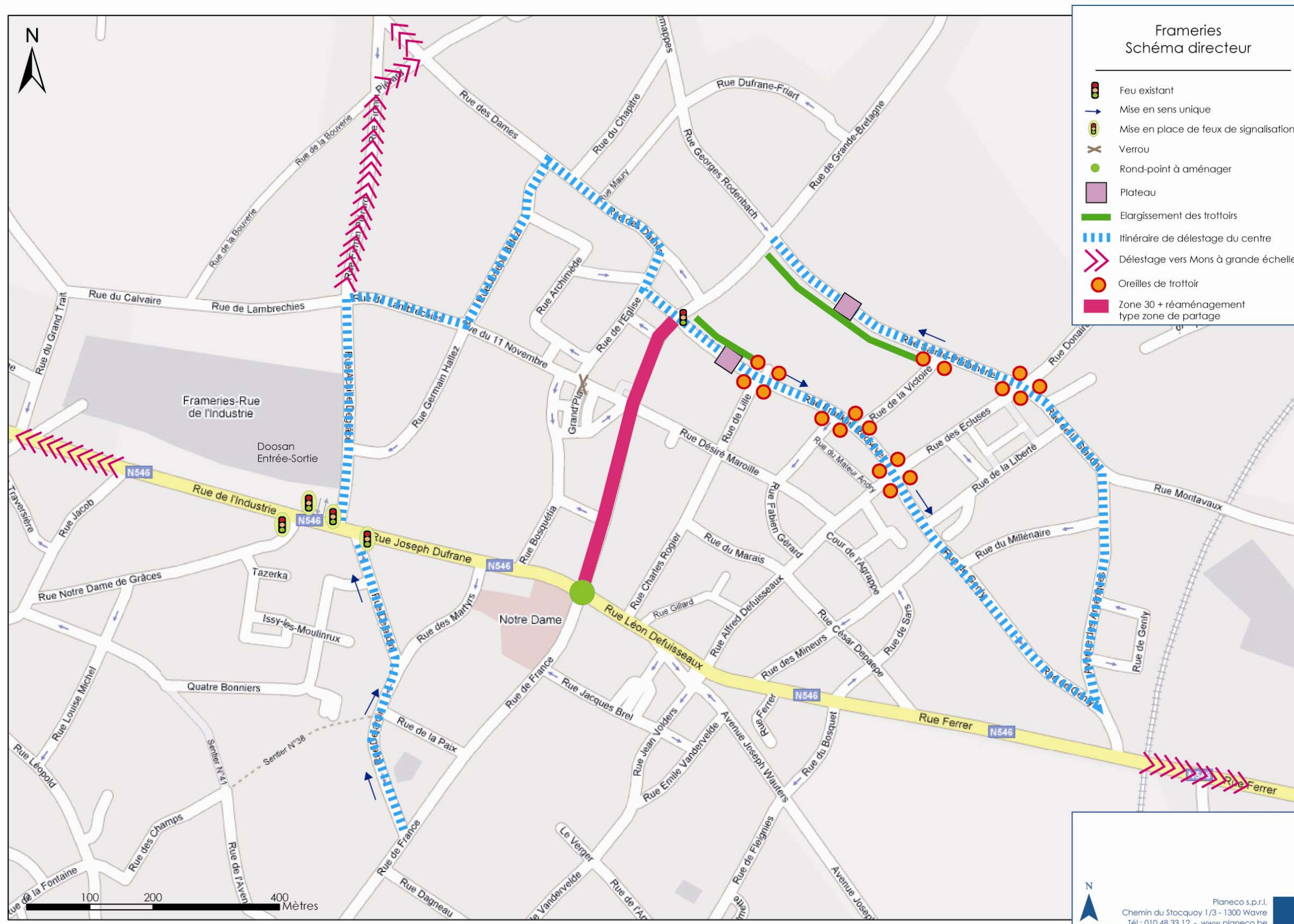


Figure 31. Proposition au centre de Frameries :

# FRAMERIES

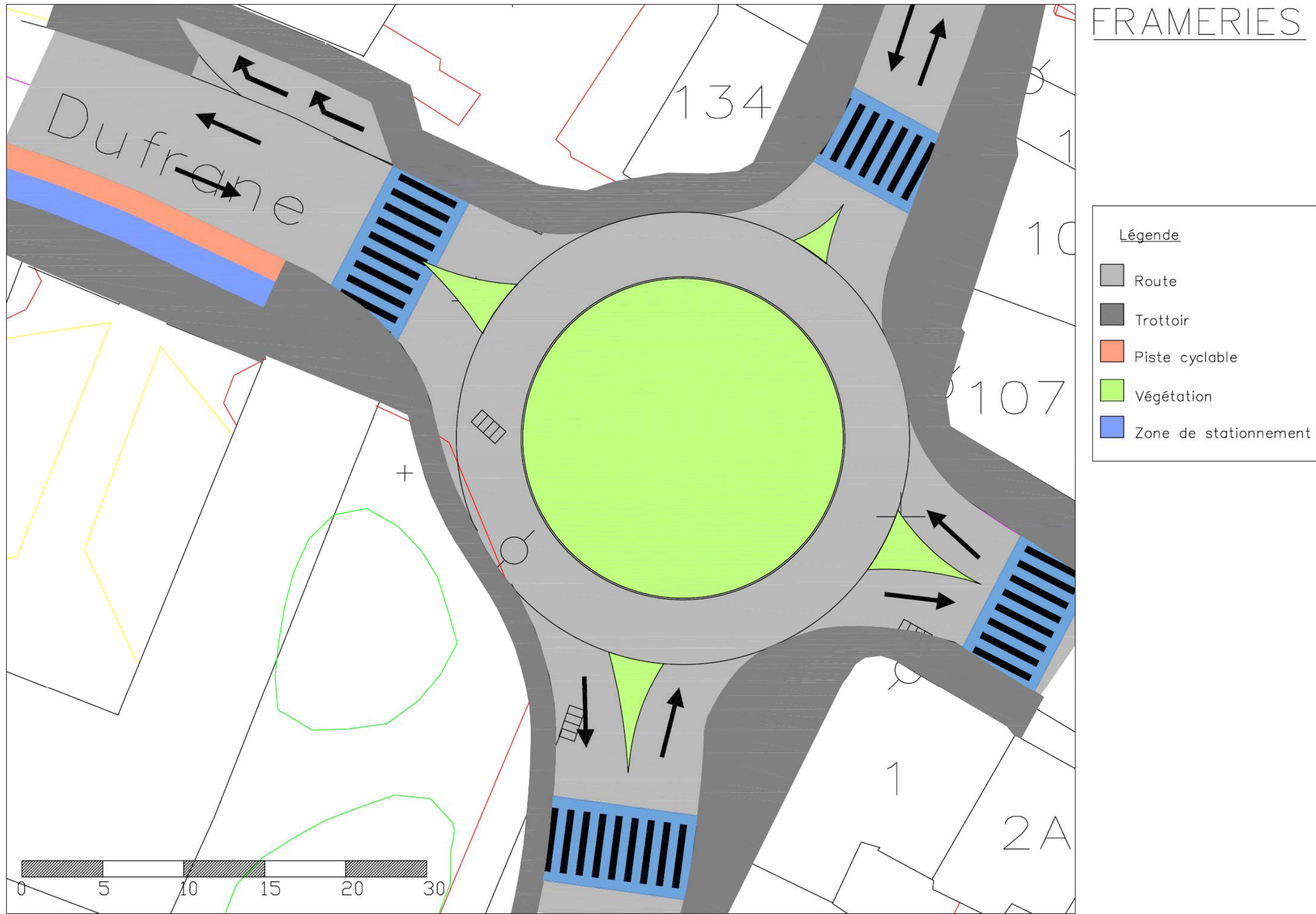


Figure 32. Aménagement du rond point à Frameries

## **FICHE PROJET N°7:**

# **SECURISATION DES TRAVERSEES DE COLFONTAINE ET REAMENAGEMENT DE 2 GIRATOIRES**

### **Objectifs :**

Sécuriser la traversée de Colfontaine, fluidifier l'axiale boraine.

### **Actions :**

#### **Sécurisation des traversées de Colfontaine et amélioration des giratoires de l'axiale Boraine :**

Les figures ci-dessous illustrent les sécurisations des traversées de Colfontaine. Les mesures concernent essentiellement la mise en place d'avancées de trottoirs et d'oreilles et d'un rond point de type ovale. Les sens de circulation du réseau à Colfontaine étant maintenus à l'identique par rapport à la situation existante, considérant le relief accidenté de la commune et le caractère étroit du réseau structurant communal.

Des alternatives de mise en sens unique ont été analysées mais rejetées pour ne pas compliquer inutilement la circulation à Colfontaine qui est déjà complexe en situation existante. Un principe important pour la sécurisation du réseau de Colfontaine sera l'implantation de nombreux radar sur le réseau communal (voir aussi les figures ci-dessous aménagements et radars sur la fiche projet sécurité routière).

Dans notre diagnostic, nous avons constaté que les deux ronds-points de l'axiale Boraine à Colfontaine sont proches de la saturation. Sur base de ce constat un réaménagement de ces deux ronds-points s'impose. Nous proposons l'élargissement des anneaux à deux bandes de circulation et la mise à deux bandes des amorces entrantes de l'axiale sur environ 50m, afin d'augmenter la capacité des giratoires.

### **Degré de priorité**

Degré 2 – priorité à moyen terme – période 3 à 6 ans

### **Acteurs particuliers à consulter**

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

### **Coûts financiers à prévoir**

RW :

Aménagements des giratoires est et ouest de Colfontaine sur l'axiale boraine : +/- 144.000 € HTVA

Commune de Colfontaine:

- aménagements proche de l'Eglise de Wasmes +/- 85.000 € HTVA
- aménagements route provinciale : +/- 400.000 € HTVA
- aménagements rue Appa/ plaquette/Van Gogh: +/- 100.000 € HTVA

### **Sources de financements**

|                                        |          |
|----------------------------------------|----------|
| RW                                     | <u>x</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal | <u>x</u> |
| Subsides RW                            | <u>x</u> |
| - Pic verts                            |          |
| - Mercure                              |          |
| - Plan air climat                      |          |
| - Plan zen                             |          |
| - Autres (y compris plan escargot)     |          |
| Crédits d'impulsion                    | <u>x</u> |
| PDS                                    |          |
| PICM                                   |          |
| Interreg                               |          |
| autres                                 |          |
|                                        |          |

### **Planning travaux**

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2012 |
| Etude                          | 50 jours         |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours        |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 100 jours        |
|                                |                  |

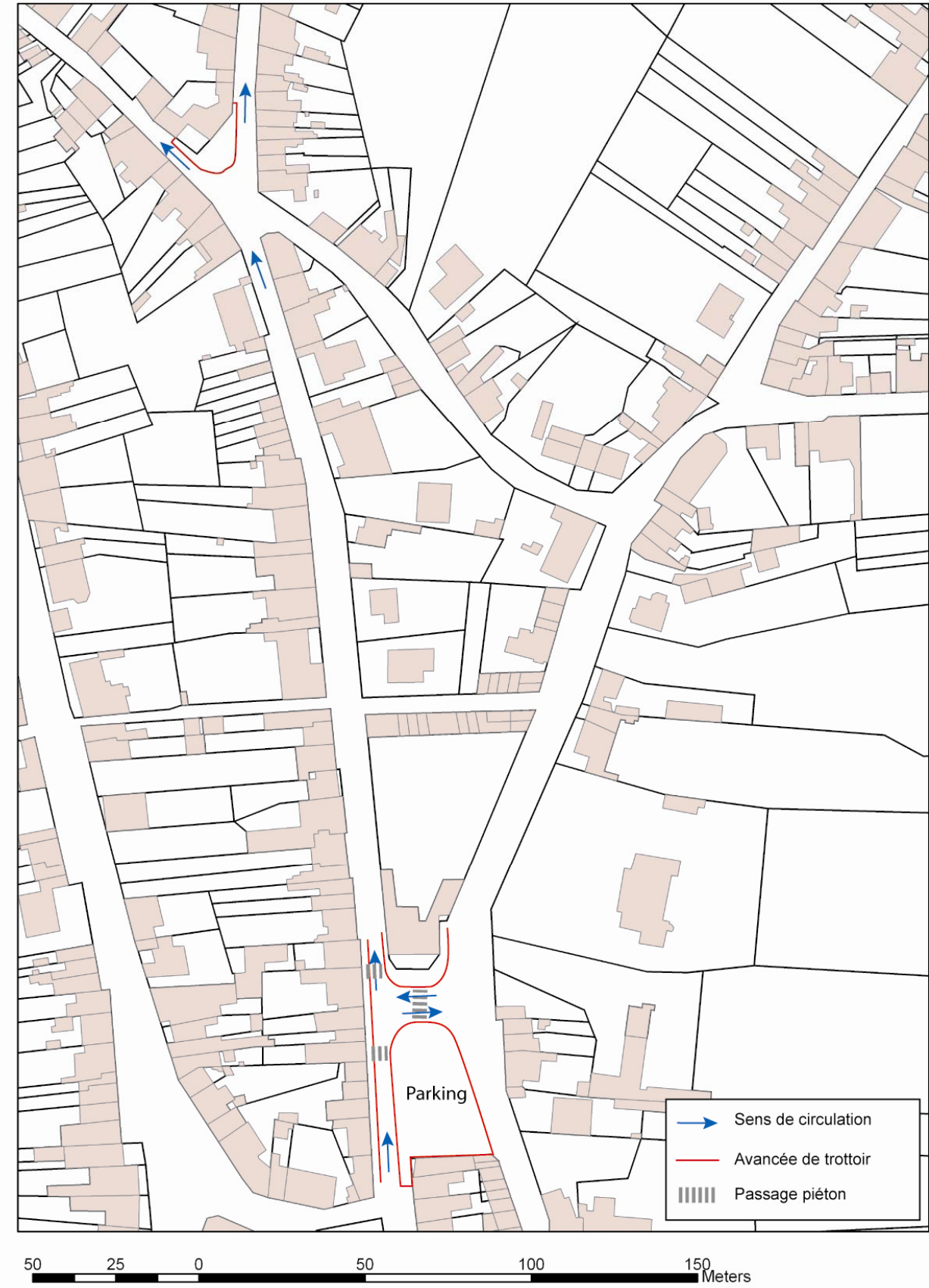
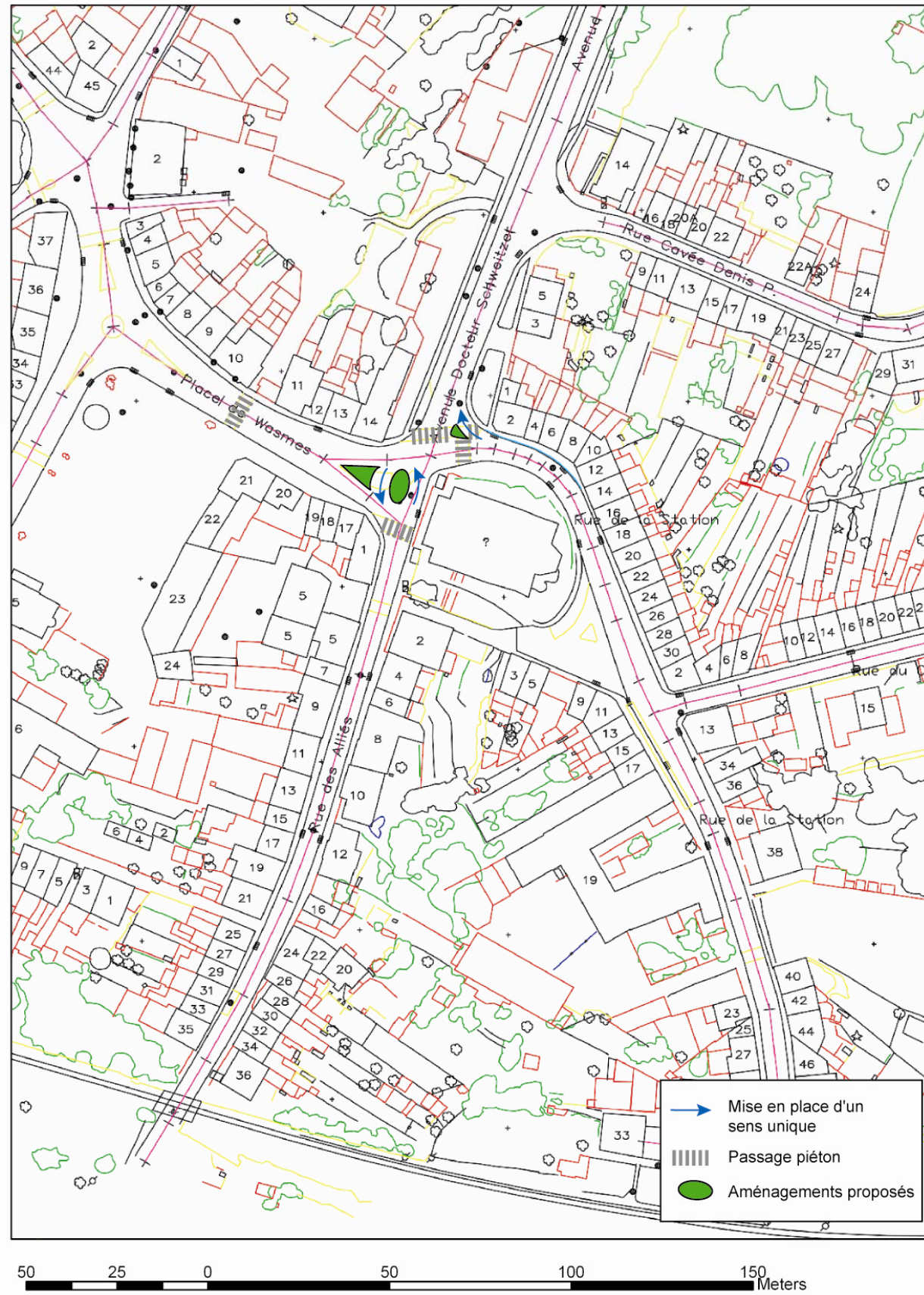


Figure 33. Principes d'aménagements Colfontaine (Eglise Wasmès) rue des Alliés/rue de la station/ rue docteur Schweitzer

Figure 34. Principes d'aménagements Colfontaine (Eglise Pâturages) route provinciale/ rue de la Parche rue du Fief:

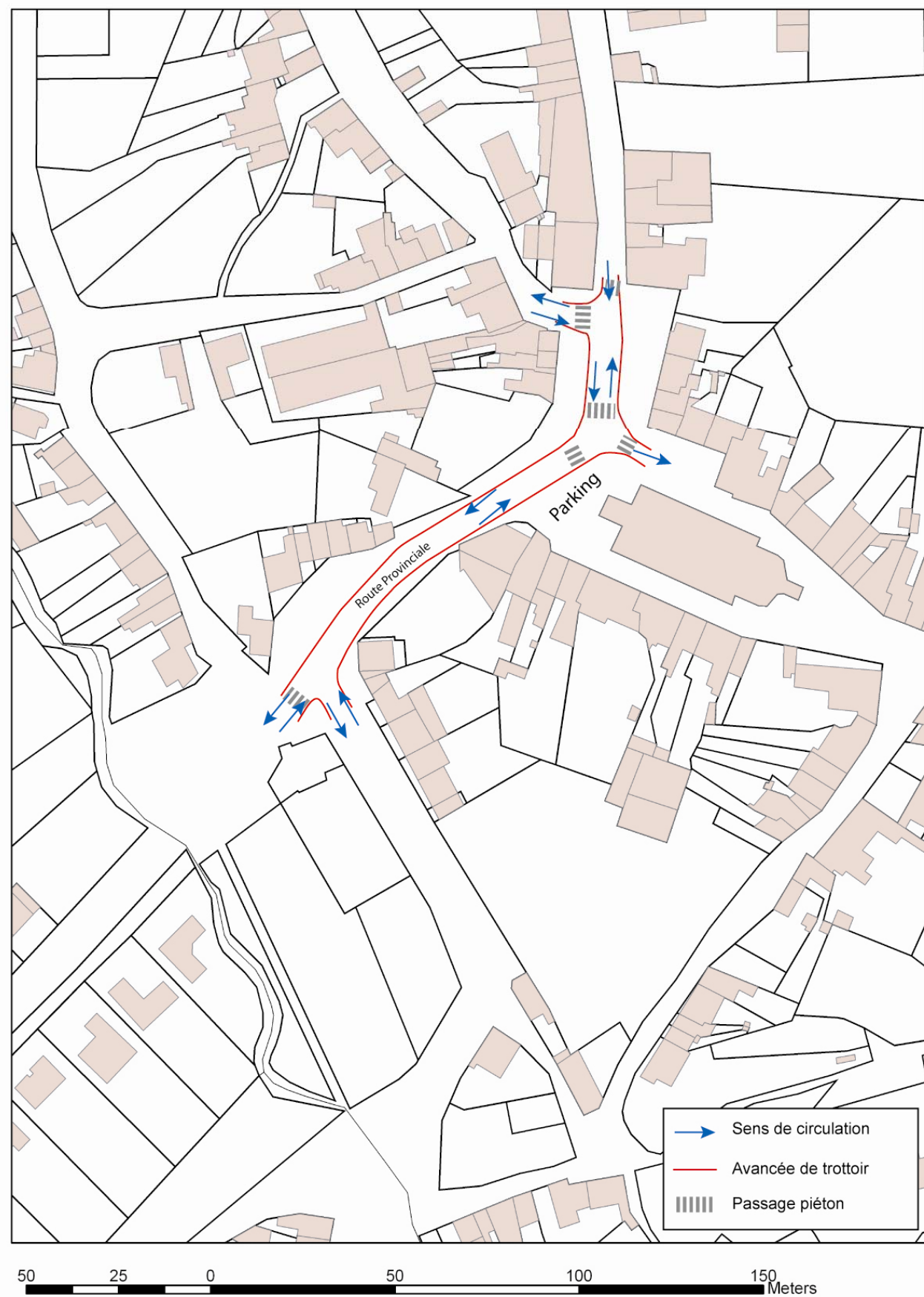


Figure 35. Aménagements Colfontaine rue Appa/ rue de la Planquette/ rue V. Van Gogh :

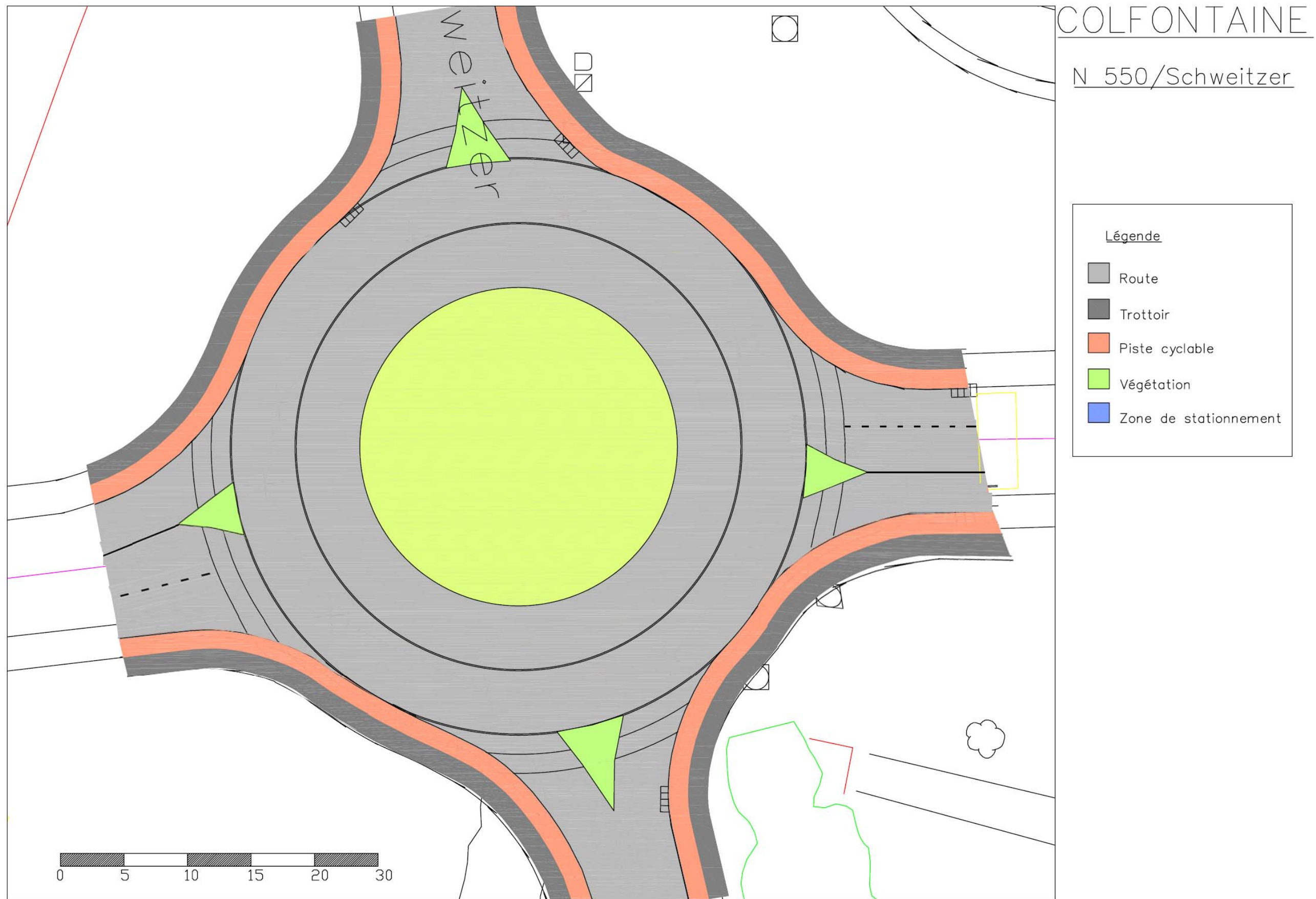


Figure 36. Colfontaine Rond-point est

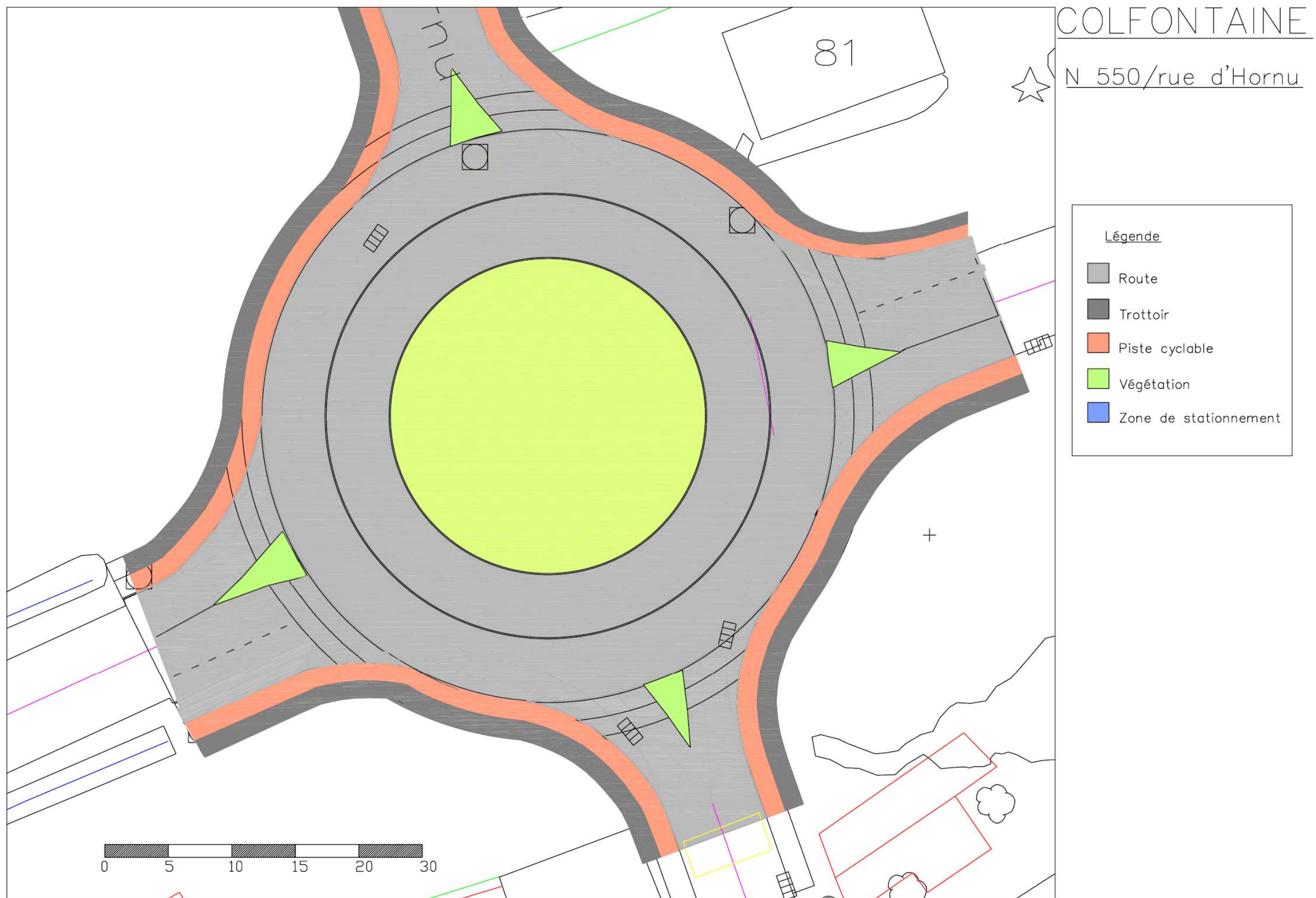


Figure 37. Colfontaine rond-point ouest

## **FICHE PROJET N°8:**

### **RESTRUCTURATION DU RESEAU BUS ET PUBLICATION DE CARTES DU RESEAU**

#### **Objectifs :**

Optimaliser le service des transports en commun (bus), améliorer le marketing, l'inter-modalité et les temps de parcours.

#### **Actions :**

##### **Les principes de cette restructuration du réseau sont basés sur les éléments suivant :**

- Restructurer le réseau afin qu'il corresponde aux besoins de la demande, notamment recentrer l'offre sur les pôles générateurs de déplacements T.C. (voir la carte ci-dessous des principaux pôles à desservir et du réseau existant)
- Restructurer le réseau avec des lignes principales plus directes
- Avoir plus de lisibilité dans les lignes TEC afin de pouvoir publier une carte du réseau simple à consulter
- Augmenter l'offre dans le milieu rural
- Améliorer nettement l'intermodalité TEC-SNCB mais aussi cyclistes/TEC, et mieux desservir les gares
- Augmenter la vitesse commerciale et surtout la régularité des lignes en particulier sur la N51

##### **Suivant ces principes nous avons restructuré une offre qui est axée sur des lignes rapides structurantes A, B, C et D - voir la carte du scénario volontariste ci-dessous :**

- La ligne rapide A desservant Mons, Frameries, Colfontaine, Hornu et St Ghislain gare (trajet de l'ancienne ligne 1), véritable dorsale de périmètre avec beaucoup de voyageurs potentiels (voir les résultats de la modélisation ci-dessous carte et tableau)
- La ligne rapide B desservant Frameries et sa gare, Colfontaine, Quaregnon et sa gare. Cette ligne permet d'importants effets de synergie intermodale avec les gares.
- Les lignes C et D desservant Mons, Quaregnon, Hornu et St Ghislain gare (pour la ligne C), Boussu et Dour via la N51 sur des trajets plus directs correspondant aux anciennes lignes 7 et 9. Ces lignes axiales ont des performances beaucoup plus élevées par rapport à la situation actuelle.

Ces lignes desservent ainsi les principaux pôles de manière plus directe avec une vitesse commerciale et une régularité augmentées.

#### **Etablissement de critères et d'aménagements nécessaires à la mise en place de lignes rapides de bus :**

Dans le but d'augmenter la vitesse commerciale et la régularité des bus ainsi que la sécurité des usagers, quelques recommandations s'avèrent nécessaires :

- Les trajets doivent être directs et situés sur des axes structurants de grandes capacités ;
- Les fréquences de desserte doivent être régulières et précises (suivant un horaire détaillé, clairement fixé et affiché à chaque point d'arrêt);
- Les lignes sélectionnées ainsi que les arrêts doivent desservir les principaux pôles ;
- Les trajets doivent être réalisés au moyen des bus articulés à haut rendement ;
- Les aménagements routiers doivent être réalisés en correspondance avec la dimension de ces bus articulés ;
- Les points d'arrêts doivent être sécurisés et aménagés en fonction de l'utilisation des usagers les plus faibles et des plus jeunes et notamment les PMR ;
- Équipés d'un parking vélo ;
- Équipés si possible d'un abri bus;
- Optimisation des horaires bus et train pour favoriser l'échange intermodal
- Une réflexion approfondie devra également être opérée en ce qui concerne la sécurisation des accès piétons et des points d'arrêts de bus.
- Les arrêts doivent être aménagés à front de rue, avec avancée de trottoir et non plus en 'encoche' ;
- Mise en place de bandes bus ou de sites propres dans la mesure du possible

#### **Les mesures du schéma directeur (voir les fiches ci-dessus) on été conçues afin de favoriser l'exploitation des lignes de bus rapides en particulier sur l'axe problématique de la N51 :**

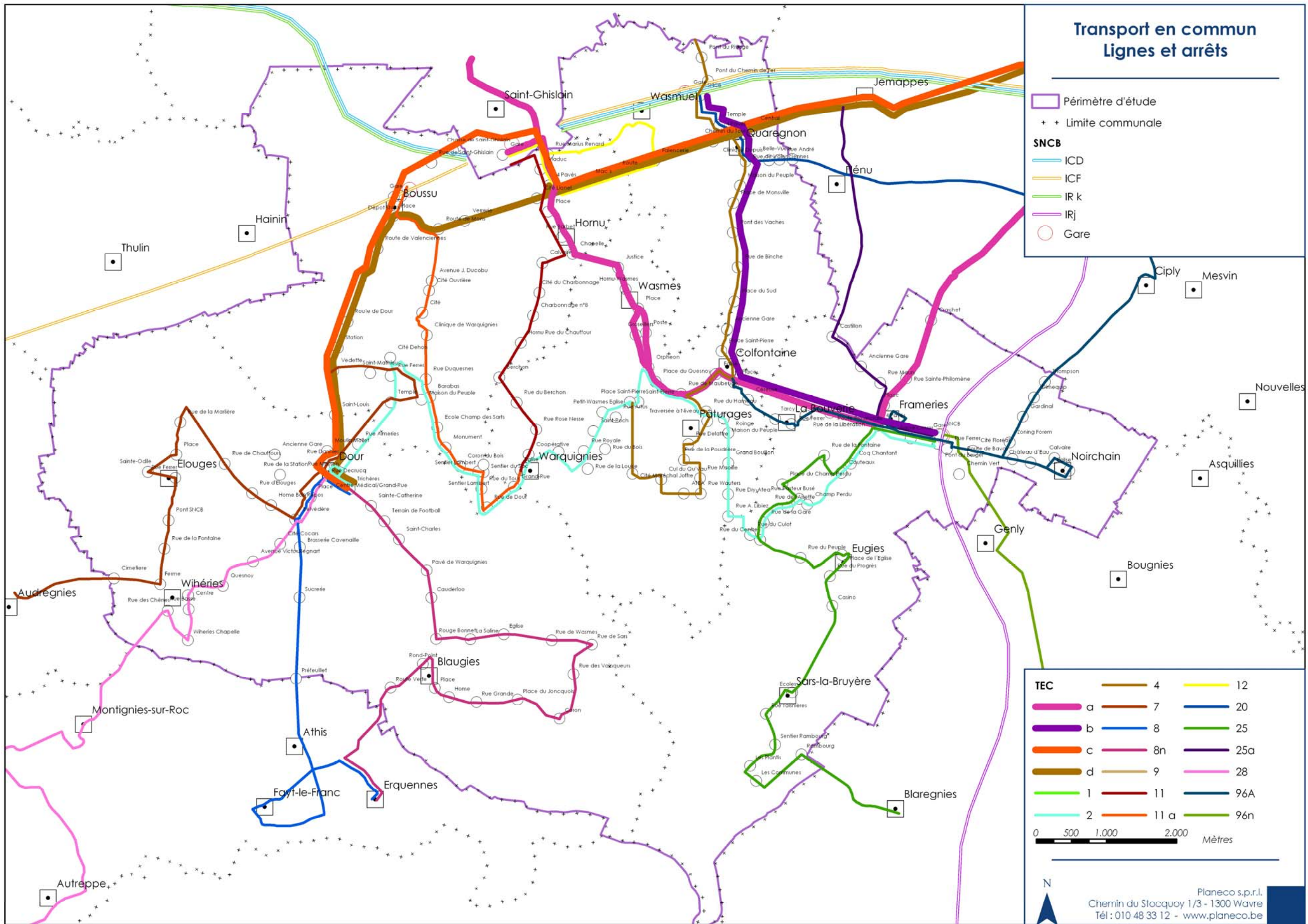


Figure 38. Réseau T.C. scénario volontariste

**En conclusion, les résultats de la modélisation Visum (ci-dessous sur le tableau) avec ou sans le système taxibus, démontrent clairement que les performances du nouveau réseau volontariste sont nettement plus importantes, ainsi le nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau augmente (TEC et SNCB) d'environ 16% avec une légère réduction des coûts d'exploitation d'environ -1% pour le TEC.**

**Ainsi en augmentant le nombre de voyageurs, nous avons pu réduire nettement les coûts pour le réseau TEC. Avec taxibus les coûts sont encore plus bas.**

**Afin d'améliorer la visibilité et le marketing, il est indispensable de publier une carte pédagogique du réseau (par exemple sur base de celle-ci au dessus)**

| SCENARIO TENDANCIEL |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |
|---------------------|--------------------------------|-------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| TEC                 |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |
| LIGNE               | LONGEUR DE LIGNE DEUX SENS[km] | VITESSE COM[km/h] | Clients/km/ en h de pointe | clients en h de pointe | desserte par h deux sens | km parcours en h de pointe | Coûts par km parcours [€] | Coûts en h de pointe [€] |
| 1                   | 38,83                          | 24                | 2511,93                    | 376                    | 6                        | 116,50                     | 2,0                       | 233,00                   |
| 11                  | 17,29                          | 29                | 159,78                     | 36                     | 1                        | 8,64                       | 2,0                       | 17,29                    |
| 11a                 | 14,67                          | 28                | 130,86                     | 28                     | 1                        | 7,34                       | 2,0                       | 14,67                    |
| 12                  | 6,58                           | 23                | 7,76                       | 4                      | 1                        | 3,29                       | 2,0                       | 6,58                     |
| 2                   | 50,20                          | 25                | 4460,11                    | 463                    | 6                        | 150,59                     | 2,0                       | 301,19                   |
| 20                  | 21,23                          | 31                | 751,90                     | 93                     | 4                        | 42,46                      | 2,0                       | 84,92                    |
| 25                  | 33,13                          | 30                | 111,98                     | 24                     | 2                        | 33,13                      | 2,0                       | 66,26                    |
| 28                  | 51,06                          | 32                | 279,11                     | 36                     | 2                        | 51,06                      | 2,0                       | 102,12                   |
| 4                   | 36,44                          | 23                | 140,01                     | 64                     | 4                        | 72,89                      | 2,0                       | 145,78                   |
| 7                   | 54,86                          | 27                | 2936,96                    | 400                    | 6                        | 164,59                     | 2,0                       | 329,17                   |
| 8                   | 18,15                          | 41                | 65,28                      | 13                     | 2                        | 18,15                      | 2,0                       | 36,30                    |
| 8 R                 | 12,95                          | 35                | 43,88                      | 10                     | 1                        | 6,47                       | 2,0                       | 12,95                    |
| 8a                  | 5,80                           | 35                | 1,30                       | 0                      | 1                        | 2,90                       | 2,0                       | 5,80                     |
| 9                   | 39,30                          | 28                | 2751,89                    | 360                    | 4                        | 78,60                      | 2,0                       | 157,20                   |
| 96A                 | 45,43                          | 29                | 239,45                     | 31                     | 2                        | 45,43                      | 2,0                       | 90,86                    |
| 96Aa                | 21,58                          | 19                | 1,00                       | 1                      | 1                        | 10,79                      | 2,0                       | 21,58                    |
| R-1A                | 17,03                          | 32                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 17,03                      | 2,0                       | 34,06                    |
| R-1B                | 9,50                           | 26                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 9,50                       | 2,0                       | 19,00                    |
| R-1C                | 10,11                          | 23                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 10,11                      | 2,0                       | 20,23                    |
| <b>Total</b>        | <b>504,149</b>                 |                   | <b>14593,187</b>           | <b>1945</b>            |                          |                            |                           | <b>1698,958</b>          |
| SNCB                |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |
| LIGNE               | LONGEUR DE LIGNE DEUX SENS[km] | VITESSE COM[km/h] | Clients/km/ en h de pointe | clients en h de pointe | desserte par h deux sens | km parcours en h de pointe | Coûts par km parcours [€] | Coûts en h de pointe [€] |
| ICD                 | 11,60                          | 65                | 40674,97                   | 570                    | 4                        | 46,40                      |                           |                          |
| ICF                 | 12,00                          | 64                | 45746,30                   | 743                    | 2                        | 24,00                      |                           |                          |
| IR k                | 11,60                          | 62                | 474,15                     | 49                     | 2                        | 23,20                      |                           |                          |
| IRj                 | 5,80                           | 55                | 32531,26                   | 573                    | 2                        | 11,60                      |                           |                          |
| <b>Total</b>        | <b>41,00</b>                   |                   | <b>119426,68</b>           | <b>1935</b>            |                          |                            |                           |                          |

| SCENARION VOLONTARISTE |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
|------------------------|--------------------------------|-------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|
| TEC                    |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| LIGNE                  | LONGEUR DE LIGNE DEUX SENS[km] | VITESSE COM[km/h] | Clients/km/ en h de pointe | clients en h de pointe | desserte par h deux sens | km parcours en h de pointe | Coûts par km parcours [€] | Coûts en h de pointe [€] | Type d'exploitation |
| 11                     | 12,13                          | 27                | 66,402                     | 22                     | 2                        | 12,13                      | 2,0                       | 24,26                    | Bus standard        |
| 11a                    | 12,90                          | 30                | 77,106                     | 23                     | 2                        | 12,90                      | 2,0                       | 25,80                    | Bus standard        |
| 2                      | 52,45                          | 26                | 3153,063                   | 465                    | 4                        | 104,91                     | 2,0                       | 209,81                   | Bus standard        |
| 20                     | 21,02                          | 25                | 199,057                    | 45                     | 2                        | 21,02                      | 2,0                       | 42,03                    | Bus standard        |
| 25                     | 25,26                          | 31                | 259,336                    | 59                     | 2                        | 25,26                      | 2,0                       | 50,51                    | Bus standard        |
| 25a                    | 12,38                          | 26                | 68,002                     | 18                     | 2                        | 12,38                      | 2,0                       | 24,76                    | Bus standard        |
| 28                     | 28,41                          | 30                | 185,467                    | 31                     | 2                        | 28,41                      | 2,0                       | 56,82                    | Bus standard        |
| 4                      | 26,35                          | 26                | 563,398                    | 171                    | 4                        | 52,70                      | 2,0                       | 105,40                   | Bus standard        |
| 7                      | 26,74                          | 35                | 291,138                    | 51                     | 4                        | 53,48                      | 2,0                       | 106,96                   | Bus standard        |
| 8                      | 18,15                          | 43                | 42,742                     | 8                      | 2                        | 18,15                      | 2,0                       | 36,30                    | Bus standard        |
| 8N                     | 22,44                          | 43                | 53,338                     | 16                     | 2                        | 22,44                      | 2,0                       | 44,89                    | Bus standard        |
| 96A                    | 30,93                          | 28                | 259,593                    | 34                     | 2                        | 30,93                      | 2,0                       | 61,87                    | Bus standard        |
| 96N                    | 20,42                          | 34                | 1,374                      | 2                      | 2                        | 20,42                      | 2,0                       | 40,84                    | Bus standard        |
| a                      | 38,32                          | 28                | 3149,394                   | 431                    | 8                        | 153,29                     | 2,0                       | 306,58                   | Bus standard        |
| b                      | 16,25                          | 27                | 767,652                    | 154                    | 4                        | 32,50                      | 2,0                       | 64,99                    | Bus standard        |
| c                      | 41,37                          | 29                | 2015,069                   | 306                    | 6                        | 124,10                     | 2,0                       | 248,20                   | Bus standard        |
| d                      | 35,63                          | 28                | 2922,068                   | 330                    | 4                        | 71,25                      | 2,0                       | 142,51                   | Bus standard        |
|                        |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| 12                     | 7,15                           | 24                | 0,00                       | 5                      | 1                        | 6,58                       | 2,0                       | 13,16                    | bus standard        |
| bus scolaire           |                                |                   |                            |                        |                          |                            | 2,0                       | 0,00                     |                     |
| R-1A                   | 17,03                          | 24                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 17,03                      | 2,0                       | 34,06                    | bus scolaire        |
| R-1B                   | 9,50                           | 27                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 9,50                       | 2,0                       | 19,00                    | bus scolaire        |
| R-1C                   | 10,11                          | 27                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 10,11                      | 2,0                       | 20,23                    | bus scolaire        |
| <b>Total</b>           | <b>484,94</b>                  |                   | <b>14074,20</b>            | <b>2177,00</b>         |                          |                            |                           | <b>1678,97</b>           |                     |
|                        |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| SNCB                   |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| LIGNE                  | LONGEUR DE LIGNE DEUX SENS[km] | VITESSE COM[km/h] | Clients/km/ en h de pointe | clients en h de pointe | desserte par h deux sens | km parcours en h de pointe |                           |                          |                     |
| ICD                    | 11,60                          | 65                | 40254,613                  | 564                    | 4                        | 46,40                      |                           |                          |                     |
| ICF                    | 12,00                          | 64                | 54384,592                  | 875                    | 2                        | 24,00                      |                           |                          |                     |
| IR k                   | 11,60                          | 62                | 731,148                    | 81                     | 2                        | 23,20                      |                           |                          |                     |
| IRj                    | 5,80                           | 55                | 46971,355                  | 799                    | 2                        | 11,60                      |                           |                          |                     |
| <b>Total</b>           | <b>41,00</b>                   |                   | <b>142341,71</b>           | <b>2319</b>            |                          |                            |                           |                          |                     |

| SCENARION VOLONTARISTE AVEC TAXI BUS |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------|----------------------------|------------------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|
| TEC                                  |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| LIGNE                                | LONGEUR DE LIGNE DEUX SENS[km] | VITESSE COM[km/h] | Clients/km/ en h de pointe | clients en h de pointe | desserte par h deux sens | km parcours en h de pointe | Coûts par km parcours [€] | Coûts en h de pointe [€] | Type d'exploitation |
| 11                                   | 12,13                          | 27                | 66,402                     | 22                     | 2                        | 12,13                      | 1,4                       | 16,98                    | TAXI BUS            |
| 11a                                  | 12,90                          | 30                | 77,106                     | 23                     | 2                        | 12,90                      | 1,4                       | 18,06                    | TAXI BUS            |
| 2                                    | 52,45                          | 26                | 3153,063                   | 465                    | 4                        | 104,91                     | 2,0                       | 209,81                   | Bus standard        |
| 20                                   | 21,02                          | 25                | 199,057                    | 45                     | 2                        | 21,02                      | 2,0                       | 42,03                    | Bus standard        |
| 25                                   | 25,26                          | 31                | 259,336                    | 59                     | 2                        | 25,26                      | 2,0                       | 50,51                    | Bus standard        |
| 25a                                  | 12,38                          | 26                | 68,002                     | 18                     | 2                        | 12,38                      | 1,4                       | 17,33                    | TAXI BUS            |
| 28                                   | 28,41                          | 30                | 185,467                    | 31                     | 2                        | 28,41                      | 2,0                       | 56,82                    | Bus standard        |
| 4                                    | 26,35                          | 26                | 563,398                    | 171                    | 4                        | 52,70                      | 2,0                       | 105,40                   | Bus standard        |
| 7                                    | 26,74                          | 35                | 291,138                    | 51                     | 4                        | 53,48                      | 2,0                       | 106,96                   | Bus standard        |
| 8                                    | 18,15                          | 43                | 42,742                     | 8                      | 2                        | 18,15                      | 1,4                       | 25,41                    | TAXI BUS            |
| 8N                                   | 22,44                          | 43                | 53,338                     | 16                     | 2                        | 22,44                      | 1,4                       | 31,42                    | TAXI BUS            |
| 96A                                  | 30,93                          | 28                | 259,593                    | 34                     | 2                        | 30,93                      | 2,0                       | 61,87                    | Bus standard        |
| 96N                                  | 20,42                          | 34                | 1,374                      | 2                      | 2                        | 20,42                      | 1,4                       | 28,59                    | TAXI BUS            |
| a                                    | 38,32                          | 28                | 3149,394                   | 431                    | 8                        | 153,29                     | 2,0                       | 306,58                   | Bus standard        |
| b                                    | 16,25                          | 27                | 767,652                    | 154                    | 4                        | 32,50                      | 2,0                       | 64,99                    | Bus standard        |
| c                                    | 41,37                          | 29                | 2015,069                   | 306                    | 6                        | 124,10                     | 2,0                       | 248,20                   | Bus standard        |
| d                                    | 35,63                          | 28                | 2922,068                   | 330                    | 4                        | 71,25                      | 2,0                       | 142,51                   | Bus standard        |
|                                      |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| 12                                   | 7,15                           | 24                | 0,00                       | 5                      | 1                        | 6,58                       | 1,4                       | 9,21                     | TAXI BUS            |
| bus scolaire                         |                                |                   |                            |                        |                          |                            | 2,0                       | 0,00                     |                     |
| R-1A                                 | 17,03                          | 24                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 17,03                      | 2,0                       | 34,06                    | bus scolaire        |
| R-1B                                 | 9,50                           | 27                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 9,50                       | 2,0                       | 19,00                    | bus scolaire        |
| R-1C                                 | 10,11                          | 27                | 0,00                       | 2                      | 2                        | 10,11                      | 2,0                       | 20,23                    | bus scolaire        |
| <b>Total</b>                         | <b>484,94</b>                  |                   | <b>14074,20</b>            | <b>2177,00</b>         |                          |                            |                           | <b>1615,97</b>           |                     |
|                                      |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| SNCB                                 |                                |                   |                            |                        |                          |                            |                           |                          |                     |
| LIGNE                                | LONGEUR DE LIGNE DEUX SENS[km] | VITESSE COM[km/h] | Clients/km/ en h de pointe | clients en h de pointe | desserte par h deux sens | km parcours en h de pointe |                           |                          |                     |
| ICD                                  | 11,60                          | 65                | 40254,613                  | 564                    | 4                        | 46,40                      |                           |                          |                     |
| ICF                                  | 12,00                          | 64                | 54384,592                  | 875                    | 2                        | 24,00                      |                           |                          |                     |
| IR k                                 | 11,60                          | 62                | 731,148                    | 81                     | 2                        | 23,20                      |                           |                          |                     |
| IRj                                  | 5,80                           | 55                | 46971,355                  | 799                    | 2                        | 11,60                      |                           |                          |                     |
| <b>Total</b>                         | <b>41,00</b>                   |                   | <b>142341,71</b>           | <b>2319</b>            |                          |                            |                           |                          |                     |

### Degré de priorité

Degré 2 – priorité à moyen terme – période 3 à 6 ans

### Acteurs particuliers à consulter

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| TEC et SRWT et RW  | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

### Coûts financiers à prévoir pour le TEC et la SRWT :

- Aménagements pour les lignes rapides : avancés de trottoirs, parking vélos, abris +/- 400.000 € HTVA
- Coûts d'exploitations : voir tableaux ci-dessus
- Sites propres bandes Bus voir fiches projets ci-dessus

### Sources de financements

|                                                                                                                                                                                   |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| RW, TEC, SRWT                                                                                                                                                                     | <u>x</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal                                                                                                                                            |          |
| Subsides RW <ul style="list-style-type: none"><li>- Pic verts</li><li>- Mercure</li><li>- Plan air climat</li><li>- Plan zen</li><li>- Autres (y compris plan escargot)</li></ul> |          |
| Crédits d'impulsion                                                                                                                                                               |          |
| PDS                                                                                                                                                                               |          |
| PICM                                                                                                                                                                              |          |
| Interreg                                                                                                                                                                          |          |
| autres                                                                                                                                                                            |          |
|                                                                                                                                                                                   |          |

### Planning travaux

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2012 |
| Etude                          | 50 jours         |
| Permis d'urbanisme             | 150 jours        |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 100 jours        |
|                                |                  |

## **FICHE PROJET N°9:**

### **MISE EN PLACE D'UN RESEAU SECURISE POUR LES PIETONS, PMR ET CYCLISTES : PUBLICATION DE CARTES DU RESEAU**

#### **Objectifs :**

Favoriser et sécuriser les cheminements des déplacements doux notamment aussi les trajets vers les écoles (voir aussi fiches écoles).

#### **Actions :**

##### **Piétons et PMR**

Favoriser les modes de déplacement piéton implique l'amélioration ou la réalisation d'infrastructures permettant d'offrir un environnement accessible, confortable et sécurisant lors de ce type de déplacement.

Ci-après sont mentionnées quelques interventions prioritaires pouvant être envisagées :

- Prise en compte systématique des piétons et PMR dans les aménagements de voirie (normes CWATUP (art. 415 et 415) ; Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous (Manuel du Met n°10)
- Dans les noyaux et quartiers d'habitat, réalisation de trottoirs continus, dégagés, confortables dans la mesure du possible.
- Modération des vitesses en agglomération,
- Mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages,
- Aménagements de traversées : marquage, signalisation, le cas échéant éclairage renforcé, îlots permettant de traverser en deux temps sur les voiries régionales où la vitesse des usagers motorisés est relativement importante, dans la mesure du possible en termes de coûts aménagements de dalles podotactiles à l'attention des personnes déficientes visuelles seront installées au droit des traversées réaménagées (cf. Manuel du MET) Elles seront placées prioritairement au niveau des réseaux piétons et PMR prioritaires définis ci-dessous.
- Synergie avec les traversées cyclistes,

Le maintien des chemins et sentiers existants et le développement de leur usage pour la promenade s'avère nécessaire pour le développement d'une mobilité durable au sein des cinq communes en particulier pour relier les écoles, les centres commerciaux et administratifs aux habitations.

Dans ce cadre, différentes actions sont possibles et proposées :

- Maintien des chemins existants recensés,
- Remise en état des chemins dégradés,

- Entretien régulier des chemins existants,
- Mise en place de signalisation de ces chemins (balisage de promenades ou simple fléchage de destination).

Notre proposition se décline par la mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts et en particulier les écoles, présents au sein des cinq communes et cela en apportant une attention particulière à ce que l'on pourrait appeler le chemin des écoliers qui desservirait l'ensemble des écoles.

Pour des raisons de rationalisation des cheminements et des aménagements, l'ensemble de ce réseau piétons/PMR s'étendra à partir d'une même base qui sera le réseau cyclable sécurisé défini ci-après.

Les mesures proposées dans le cadre de ce chapitre ont pour objectif de sécuriser et d'élargir les trottoirs et les traversées piétonnes des cinq communes tel qu'indiqué sur les cartes ci-dessous.

Sur les cartes sont concrétisés :

- Les réseaux piétons et PMR sécurisés (avec un abaissement de trottoirs pour tous les passages piétons existants et futurs ; il convient absolument de réaliser des inflexions et non pas de placer des bateaux d'accès. Des informations quant à la mise en oeuvre sont disponibles à la fiche 2.2 du Manuel du MET n°10).
- Les trottoirs à créer
- L'élargissement des trottoirs à mettre en oeuvre
- Les sentiers piétons à entretenir
- Les passages piétons à sécuriser (marquage des traversées, abaissement des trottoirs et création d'îlots sur les voiries larges.

Il s'agit d'un réseau sécurisé pour les piétons et PMR qui pourra faire l'objet d'une publication pour favoriser les déplacements doux dans les communes. Ce type de cartographie pourra ainsi être distribué aux enfants et parents au sein des écoles pour améliorer l'accessibilité et le taux d'utilisation des déplacements doux pour les trajets scolaires. Actuellement ce type de déplacement durable est très peu utilisé dans le cadre des déplacements scolaires.

Concernant l'aspect promotionnel de l'utilisation des déplacements à pied d'autres initiatives nous semblent aussi extrêmement fructueuses, comme par exemple :

- La mise au point de ramassage scolaire à pied (rang scolaire à pied) organisé par les parents. Cette initiative s'organise autour de la constitution de groupes d'élèves cyclistes bien visible, accompagnés d'adultes, qui empruntent chaque jour un même circuit avec plusieurs points de collecte, à l'instar d'un arrêt de bus et près des logements des élèves.
- L'organisation de journées de sensibilisation aux déplacements piétons par le biais d'événement communaux et intercommunal. Nous ne pouvons qu'encourager, à ce sujet, les acteurs locaux à contacter des associations de promotion du commepar des associations telles que Gamah, La Ligue des Familles, Empreintes, Passe-Muraille,...

## **Cyclistes**

Pour que le vélo constitue une alternative attrayante aux petits déplacements en voiture comme par exemple la conduite des enfants à l'école ou dans un club sportif, il faut en stimuler l'usage par l'amélioration des conditions de sécurité et de confort relative à son utilisation mais également par sa promotion auprès du jeune public.

Pour ce faire l'IBSR propose une politique basée sur :

- l'aménagement du territoire : regroupement, revalorisation des centres et politique bien pensée en matière de localisation de l'habitat, de l'emploi, etc... ;
- des itinéraires pour vélos ; réseau quadrillé de liaisons de qualité entre les destinations les plus importantes, à l'écart du trafic général ou dans celui-ci (en fonction de la disposition des lieux) ;
- une infrastructure adaptée : des solutions mûrement réfléchies aux :
  - Points noirs le long des itinéraires ;
  - Parkings pour vélos
- Une réglementation qui pense « vélo » ;
- Une formation et une information en fonction d'un comportement routier sûr et décidé ;
- Une surveillance routière et une répression orientées

C'est dans cette philosophie que nous avons développé un réseau dévolu à l'utilisation du vélo qui soit cohérent et harmonieux, adapté aux particularités du réseau routier existant et des moyens alloués à cette thématique par les communes du Borinage.

Notre proposition se décline par la mise en place d'un réseau cycliste sécurisé prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents au sein des cinq communes et cela en apportant une attention particulière à ce que l'on pourrait appeler les cheminements écoliers qui desserviraient l'ensemble des écoles.

Les mesures proposées dans le cadre de ce chapitre ont pour objectif de sécuriser les cheminements cyclistes des cinq communes tel qu'indiqué sur les cartes ci-dessous.

Sur les cartes sont concrétisés :

- Les réseaux cyclistes sécurisés y compris les passages à sécuriser
- Le réseau RAVeL existant et les pistes cyclables existantes
- Les projets d'extension du RAVeL
- Accessibilité aux gares (quais), aux arrêts des lignes de bus structurants (A, B, C, D), parking vélos sur les arrêts des lignes de bus structurants - voir la fiche projet ci-dessus T.C. ci-dessous - .

Il s'agit d'un réseau sécurisé pour les cyclistes qui pourra faire l'objet d'une publication pour favoriser les déplacements doux dans les communes. Ce type de cartographie pourra ainsi être distribué aux

enfants et parents au sein des écoles pour améliorer l'accessibilité et le taux d'utilisation des déplacements doux pour les trajets scolaires. (voir aussi exemple de cartographie pédagogique ci-dessous). Actuellement de type de déplacement durable est très peu utilisé dans le cadre des déplacements scolaires.

La mise en œuvre de ce réseau se fera par le biais de trois types d'aménagements/marquages au sol qui sont à définir lors de la concrétisation du projet (plans d'exécution) et qui sont dépendants de la largeur de la voirie :

### **Chevrons :**

En agglomération, il est souvent préférable de maintenir une mixité de trafic plutôt que de séparer les différents modes, pour des raisons de convivialité mais aussi de sécurité. Si la pression de trafic n'est pas excessive (ni trop de trafic, ni trop lourd, ni trop rapide), cette séparation ne se justifie pas. Il y a donc lieu de combiner harmonieusement les différents modes de transport.

Cependant, pour garder une continuité d'itinéraires, il faut que les aménagements, effectués successivement sur voiries régionales, provinciales et communales, soient compris par les différents usagers. Une cohérence des aménagements est donc nécessaire entre ces réseaux, quel que soit le lieu où ils sont réalisés. Une signalétique uniforme semble être un bon moyen pour visualiser la cohérence et la continuité des itinéraires.

L'itinéraire cyclable sera donc indiqué par des chevrons de teinte verte distants de 5m. Si le sigle vélo de teinte blanche est utilisé, il peut être renforcé par un fond rectangulaire ou circulaire de couleur verte.

Là où la largeur de la chaussée ne permet pas de réaliser une piste cyclable ou si cette séparation des modes n'est pas utile, la continuité d'itinéraire est indiquée :

- Par des chevrons verts. Dans ce cas, on fera généralement usage du format réduit ;
- Par un pictogramme vélo stylisé également de couleur verte en début et fin de piste, ou par exemple tous les 100 m,.
- Les chevrons et les pictogrammes peuvent être alternés. Ainsi nous proposons une alternance de chevrons, pictogramme et chevrons tous les 40 m

Dans ce cas, il n'y a pas de marquages réglementaires.

Si la voirie parcourue se trouve en zone 30, est un chemin réservé aux cyclistes, une zone piétonne accessible aux cyclistes ou un sens unique limité, le pictogramme vélo stylisé encadré de deux chevrons doit être reproduit en entrée et sortie de la rue et répété aux carrefours. Il est laissé à l'appréciation du gestionnaire de la voirie de reproduire ou non ces marques tout au long de la voirie. Dans certains cas où le trafic est dense (i.e. piéton dans une rue piétonne, motorisé en zone 30), il peut être utile de reproduire cette signalétique fréquemment, de façon à rappeler la présence des cyclistes aux autres usagers et de maintenir la perception, par le cycliste, de cette continuité d'itinéraire.

En terme de signalisation verticale, dans un souci de bonne perception de la continuité d'itinéraire, il sera fait usage de panneaux de forme losange (carré sur pointe), avec l'indication de l'itinéraire (n°, lettres), du pictogramme stylisé vélo et d'une flèche directionnelle de teinte verte sur fond blanc orientée suivant la direction à suivre.

C'est ce type d'aménagement qui sera majoritairement préconisé et cela principalement en raison de son adaptabilité aux voiries étroites, sa modularité, son efficacité et le coût modéré lié à sa réalisation.

#### Piste cyclable suggérée :

Une bande de couleur et/ou en matériaux de revêtement contrastés<sup>1</sup> est aménagée de chaque côté de la chaussée, divisant la chaussée en bande centrale de +/- 3,5m, longée de deux bandes latérales de couleurs de +/- 1,5m, comme illustrée à la Figure 1. Ce type d'aménagement permet en effet d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes sur la chaussée, sans entraver les possibilités de croisement entre véhicules qui peuvent dans ces circonstances rouler sur les bandes latérales. Les bandes cyclables suggérées invitent les cyclistes à prendre complètement leur place sur la chaussée. Elles font partie intégrante de la chaussée et ne peuvent jamais être considérées comme un succédané de piste cyclable.

La mise en place de bandes cyclables suggérées permet de rétrécir visuellement la chaussée existante, avec pour effet de modérer la vitesse du trafic automobile. Les automobilistes rencontrant ce type d'aménagement sont en effet incités à rouler au milieu de la chaussée, offrant un espace aux cyclistes en bordure de voirie.

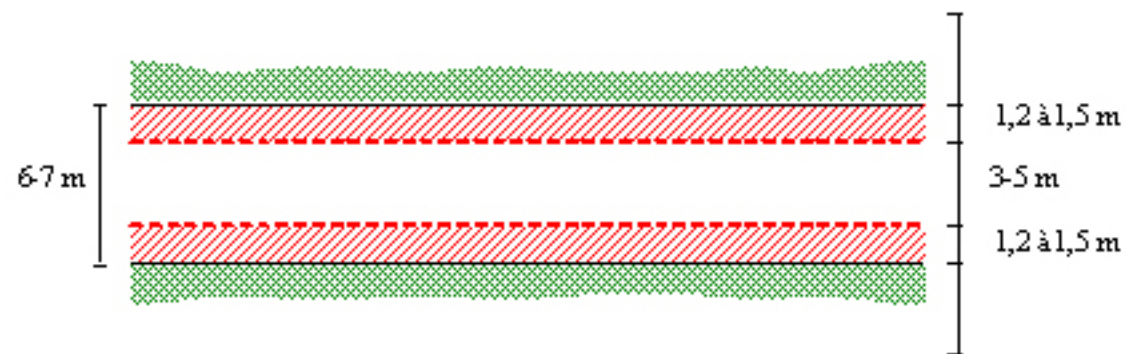


Figure 1 : Schémas type d'un aménagement cyclable suggéré

Une récente étude, menée à l'initiative de l'IBSR, a conduit aux recommandations suivantes :

- L'agglomération, avec des projets de vitesse de 30 et 50km/h, est le domaine d'application indiqué pour les bandes cyclables suggérées.
- Les bandes cyclables suggérées doivent être suffisamment larges ; une largeur de 1,50m est indiquée compte tenu de la distance que les voitures doivent conserver par rapport aux cyclistes. La largeur minimale de ces bandes cyclables suggérées est de 1,20m.
- Les dimensions des bandes cyclables suggérées sont liées à l'usage souhaité de la chaussée, qui est déterminant, et à l'espace disponible. Afin de garantir une mixité suffisante et d'éviter des effets indésirables lors de l'application de profils larges, on part du principe que c'est l'usage souhaité qui est déterminant : vélo-voiture-vélo ou vélo-voiture-voiture.

<sup>1</sup> Asphalte avec un schlammage rouge, du béton rouge, des pavés de béton rouges. Il peut être envisagé de reproduire au sol, à intervalle régulier, un symbole vélo sur la bande, afin de davantage faire ressortir celle-ci dans l'obscurité.

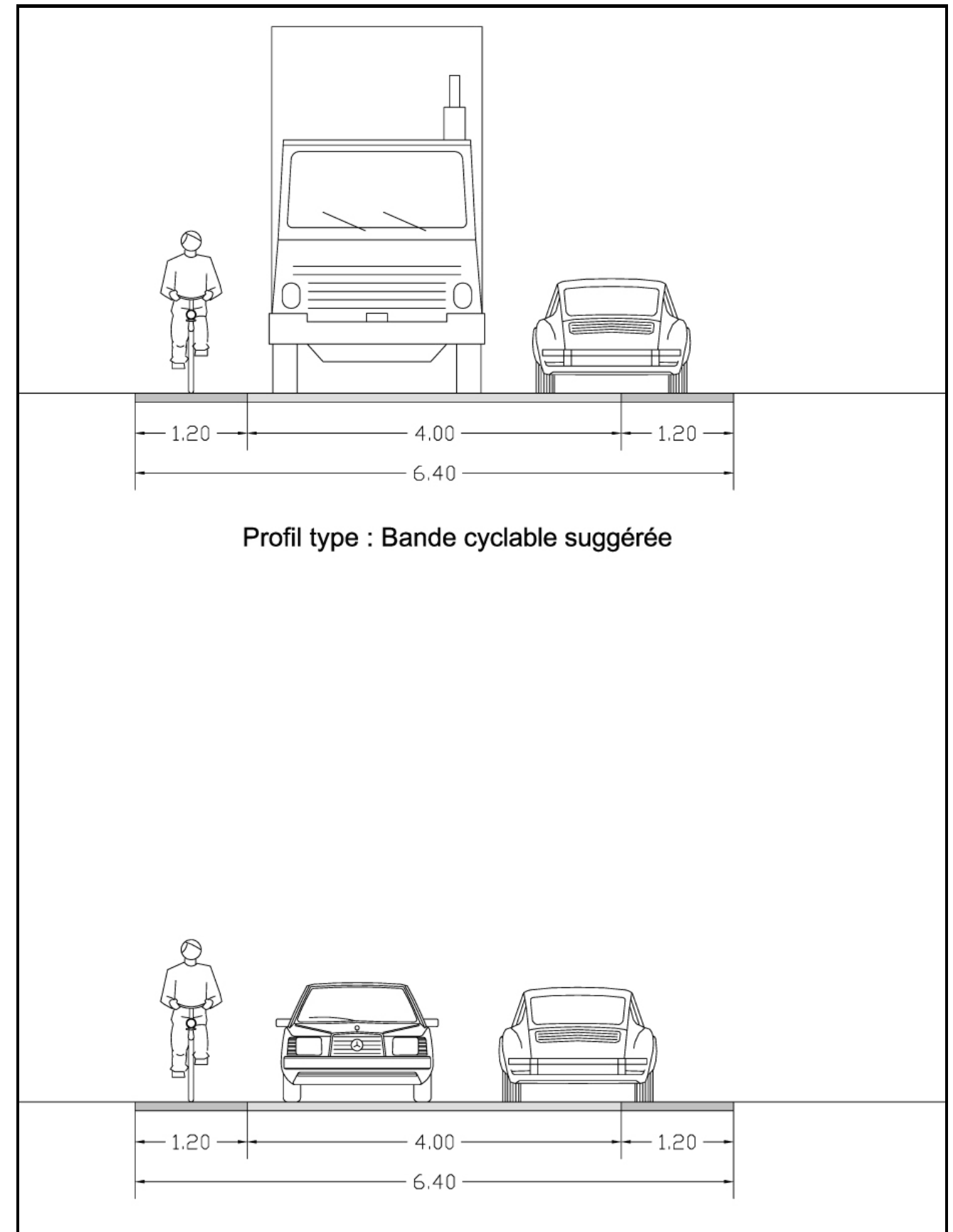


Figure 2 : Profil de voirie aménagée avec pistes cyclable suggérée

Ce type d'aménagement a été mis en place de manière systématique dans de nombreuses localités en Hollande, où il a été prouvé qu'il avait un net impact sur la vitesse des conducteurs motorisés et sur l'intérêt que portent les conducteurs aux cyclistes. Il y est aussi souvent associé à une limitation de vitesse à 30km/h (Zone 30).

### La piste cyclable

Les grands axes (actuellement sans piste cyclable) à large gabarit permettant théoriquement la mise en place de pistes cyclables réglementaires sont la N51 et la N546(partie ouest Frameries)

Telle que défini par l'article 74 du code de la route (Règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voirie publique), ce type d'aménagement standard nécessite la mise à disposition exclusive des cyclistes de 2 fois 1,3m (et minimum 2 fois 1,1m) de voirie pour un double marquage, ce qui, au vu du gabarit des tronçons existants rendrait impropre à la circulation des automobiles une grande partie du réseau (voir Figure 3).

Cependant au vu de son aspect sécurisant il sera préconisé là où le réseau le permet et où son utilité est avérée.

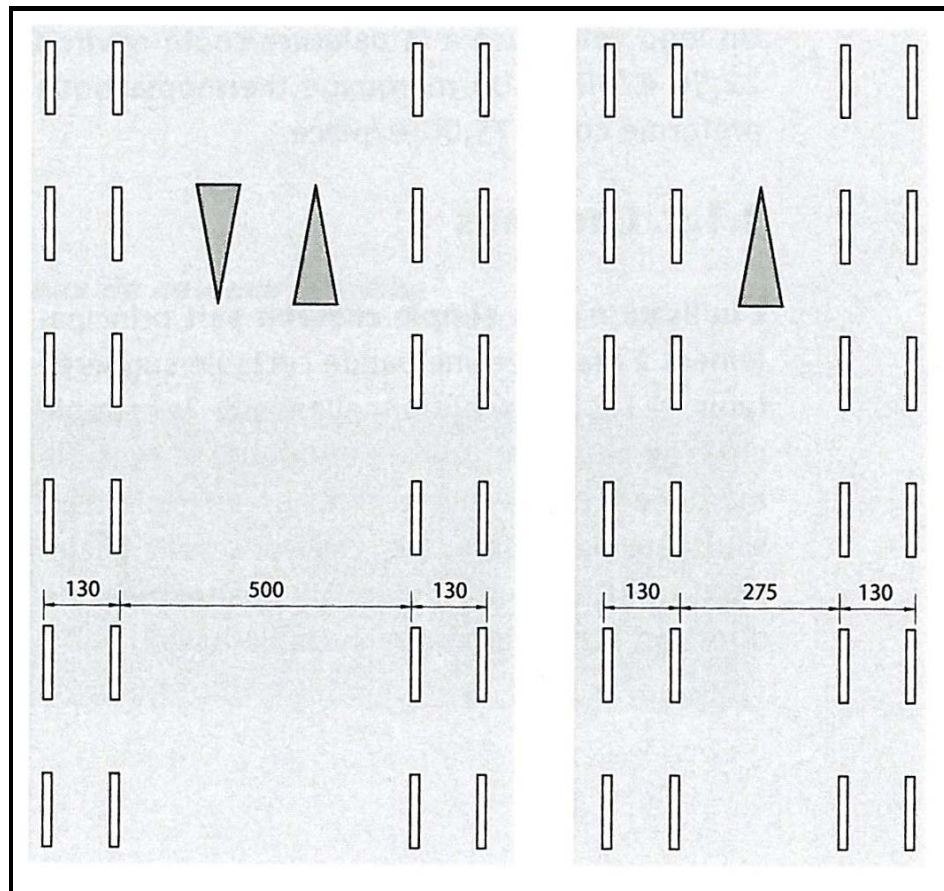


Figure 3 : Schémas de piste cyclable standard.

Source : Vademecum vélo de la région de Bruxelles capitale (IBSR)

Ces aménagements serviront d'outils à la réalisation d'un réseau communal et inter communal cyclable dont le but premier est de fournir une desserte de premier plan liée aux déplacements scolaires mais aussi de loisirs et de promenades comme en atteste la volonté de connexion au RAVeL existant.

Il utilisera pour ce faire les voiries communales, les chemins de remembrement et les sentiers vicinaux existants, cela passera parfois par la réactivation de sentiers ou de ruelles qui ne sont plus guère usités, ou même oubliés, pour certains d'entre eux. La remise en état et l'entretien de ces sentiers sera plus que probablement nécessaire.

Certains des chemins hors voiries sont éloignés des zones d'habitat, et ne sont par conséquent pas ou peu fréquentés par les automobilistes. Les anciens tracés vicinaux présentent de plus souvent une faible déclivité.

Ce réseau a pour vocation de relier de la meilleure façon possible les écoles disséminées sur l'ensemble du territoire des cinq communes afin que le maillage y soit continu et la circulation des cyclistes y soit facilitée et sécurisée.

### Autres aménagements :

D'autres aménagements que les pistes cyclables en elles mêmes seront également à réaliser.

Ces aménagements ont pour objectif de sécuriser les sections courantes et les traversées, d'améliorer les revêtements et de mieux signaler les itinéraires empruntables par les cyclistes.

Ainsi, pour les chemins de remembrement et sentiers, des panneaux F99a, F99b, F99c ou circulation uniquement locale peuvent être implantés en fonction de la vocation des dits sentiers.

Le réseau cyclable proposé ci-après emprunte pour partie des voiries et cheminements communaux. Sur ces voiries, des aménagements cyclables de type séparatif ne sont pas nécessaires. Une modération du trafic par le biais d'aménagements généraux ou par la mise en place d'itinéraires cyclables à chevrons ou de bandes cyclables suggérées doit en effet permettre la cohabitation entre tous les usagers.

En revanche, pour les quelques tronçons sur voiries régionales, des aménagements spécifiques pourraient s'avérer nécessaires, tant en section courante qu'au niveau des intersections.

Enfin on veillera à utiliser et/ou à améliorer les revêtements des zones réservées aux cyclistes et à assurer sur le réseau régional, comme au niveau local, un entretien régulier des pistes et aménagements instaurés.

Il conviendra également de procéder à l'équipement de parkings dédiés aux vélos et ce principalement dans les écoles, clubs sportifs et gares de la région, Nous préconisons à cet effet l'utilisation d'arceaux couverts et éclairés. De plus il pourrait être utile d'équiper également certains arrêts de bus par des bornes de fixation.

Concernant l'aspect promotionnel de l'utilisation de la bicyclette, certaines initiatives nous semblent extrêmement positives, comme par exemple :

- La mise au point de ramassage scolaire à vélo (rang scolaire en vélo) organisés par les parents. Cette initiative s'organise autour de la constitution de groupes d'élèves cyclistes bien visible, accompagnés d'adultes, qui empruntent chaque jour un même circuit avec plusieurs points de collecte, à l'instar d'un arrêt de bus et près des logements des élèves.. En plus de son aspect sécurisant cette initiative peut avoir pour effet de mettre le pied à l'étrier à des jeunes qui deviendront des cyclistes chevronnés.
- L'organisation de journées de sensibilisation aux vélos par le biais d'événements cyclistes intercommunaux. Nous ne pouvons qu'encourager, à ce sujet, les acteurs locaux à contacter des associations de promotion du vélo comme Provélo et le GRACQ.
- Des journées de formation cycliste dans le cadre scolaire (création d'un brevet cycliste).

L'ensemble des mesures que nous préconisons sont cartographiées et décrites, par commune, ci-dessous.

#### **Degré de priorité**

Degré 2 – priorité à moyen terme – période 3 à 6 ans ( pour les marquages au sol)

Degré 3 – priorité à long terme – période 3 à 6 ans ( pour les abaissements de trottoirs)

#### **Acteurs particuliers à consulter**

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

#### **Coûts financiers à prévoir à Frameries :**

##### **Pour la RW**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 76.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 30.400 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. Et passages piétons) +/- 68.000 € HTVA

##### **Pour la commune :**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 200.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 80.000 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. et passages piétons) +/- 74.000 € HTVA

#### **Coûts financiers à prévoir à Dour:**

##### **Pour la RW**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 85.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 34.000 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. et passages piétons) +/- 40.000 € HTVA
- Extension du Ravel prévu au budget:

##### **Pour la commune :**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 185.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 74.000 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. Et passages piétons) +/- 60.000 € HTVA

#### **Coûts financiers à prévoir à Colfontaine :**

##### **Pour la RW**

- Extension du Ravel prévu au budget:

##### **Pour la commune :**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 220.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 88.000 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. et passages piétons) +/- 65.000 € HTVA

#### **Coûts financiers à prévoir à Boussu:**

##### **Pour la RW**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 50.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 20.000 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. et passages piétons) +/- 67.000 € HTVA
- Extension du Ravel prévu au budget:

##### **Pour la commune :**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 190.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 76.000 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. Et passages piétons) +/- 58.000 € HTVA

#### **Coûts financiers à prévoir à Quaregnon:**

##### **Pour la RW**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 45.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 18.000 € HTVA

- Marquages au sol (pistes cycl. et passages piétons) +/- 52.000 € HTVA
- Extension du Ravel prévu au budget:

**Pour la commune :**

- Abaissements de trottoirs PMR : +/- 170.000 € HTVA
- Dalles podotactiles (2 dalles par passage piéton) : +/- 68.000 € HTVA
- Marquages au sol (pistes cycl. et passages piétons) +/- 52.000 € HTVA

**Sources de financements**

|                                        |          |
|----------------------------------------|----------|
| RW,                                    | <u>x</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal | <u>x</u> |
| Subsides RW                            | <u>x</u> |
| - Pic verts                            |          |
| - Mercure                              |          |
| - Plan air climat                      |          |
| - Plan zen                             |          |
| - Autres (y compris plan escargot)     |          |
| Crédits d'impulsion                    | <u>x</u> |
| PDS                                    |          |
| PICM                                   |          |
| Interreg                               | <u>x</u> |
| autres                                 |          |
|                                        |          |

**Planning travaux**

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2012 |
| Etude                          | 150 jours        |
| Permis d'urbanisme             |                  |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 3 ans            |
|                                |                  |

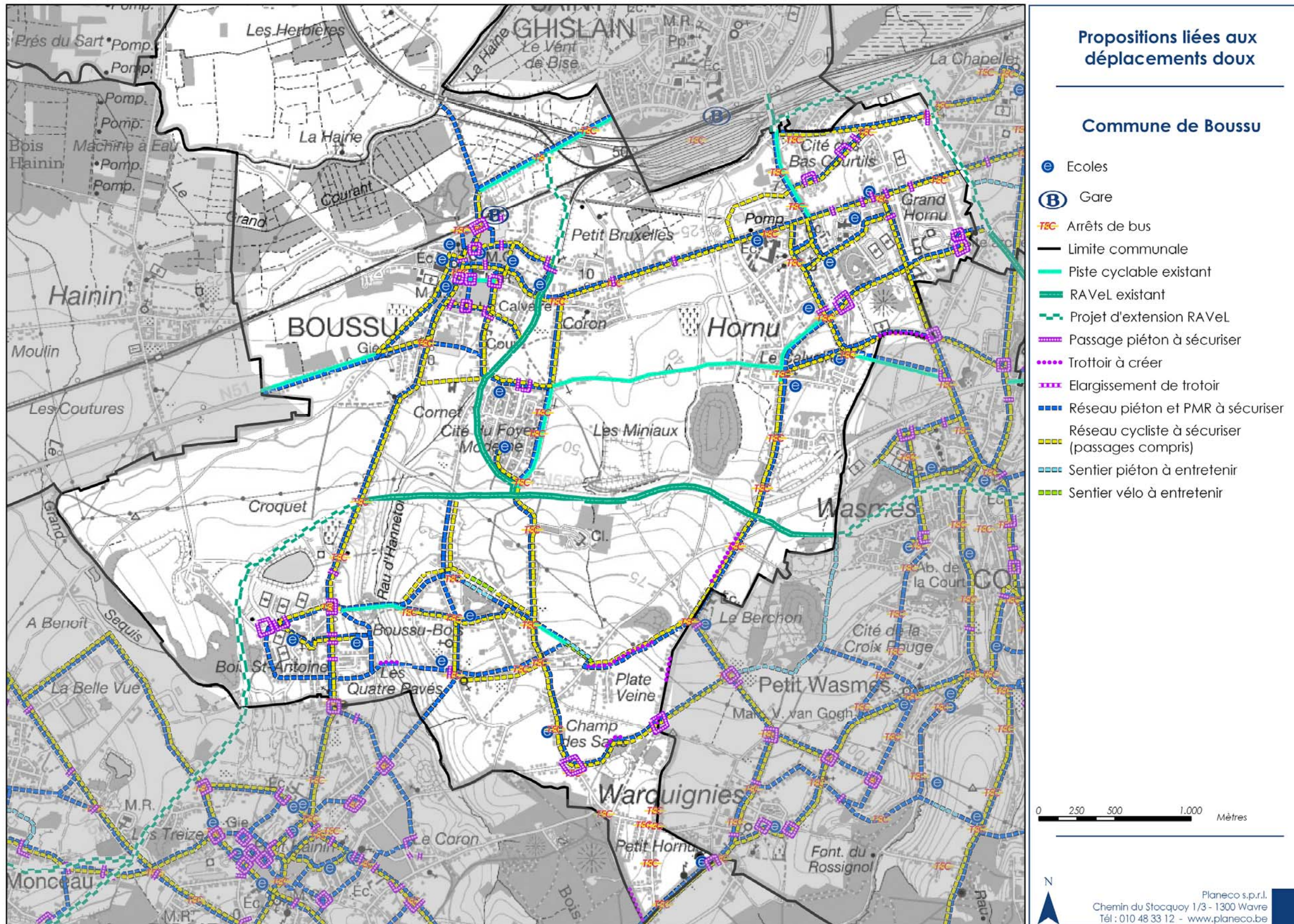


Figure 39. Carte proposition modes de déplacements doux à Boussu

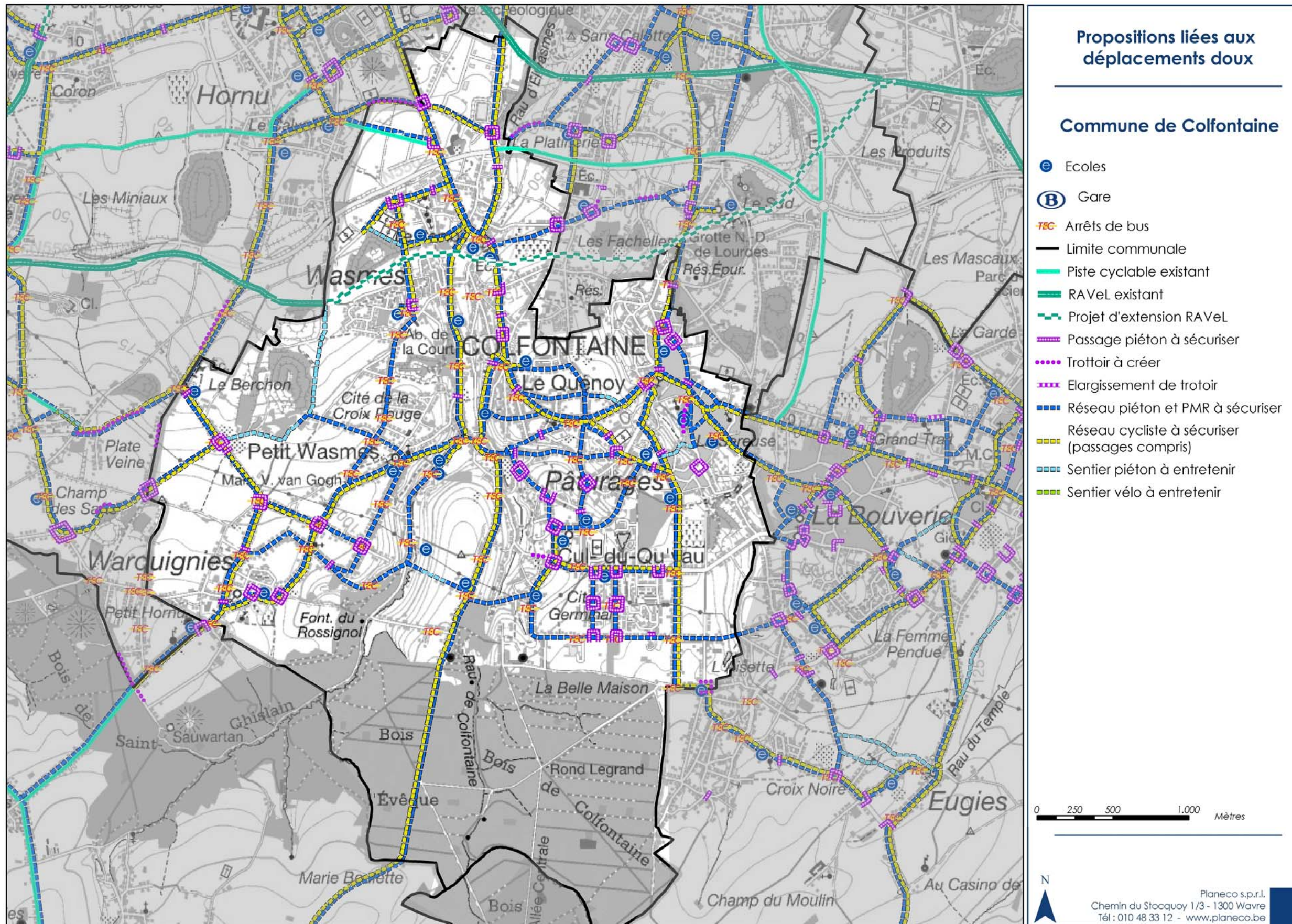


Figure 40. Carte proposition modes de déplacements doux à Colfontaine

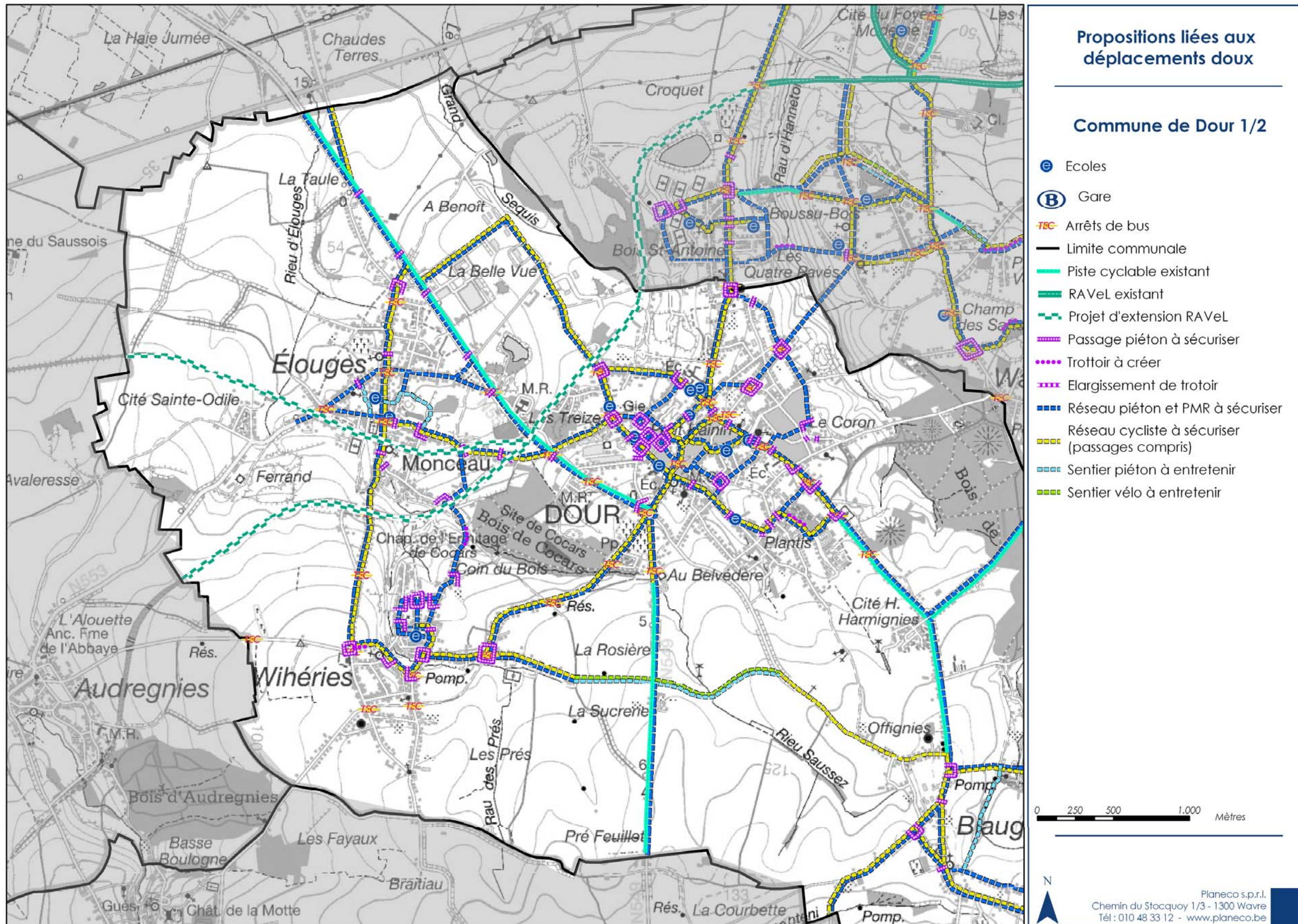


Figure 41. Carte proposition modes de déplacements doux à Dour (1)

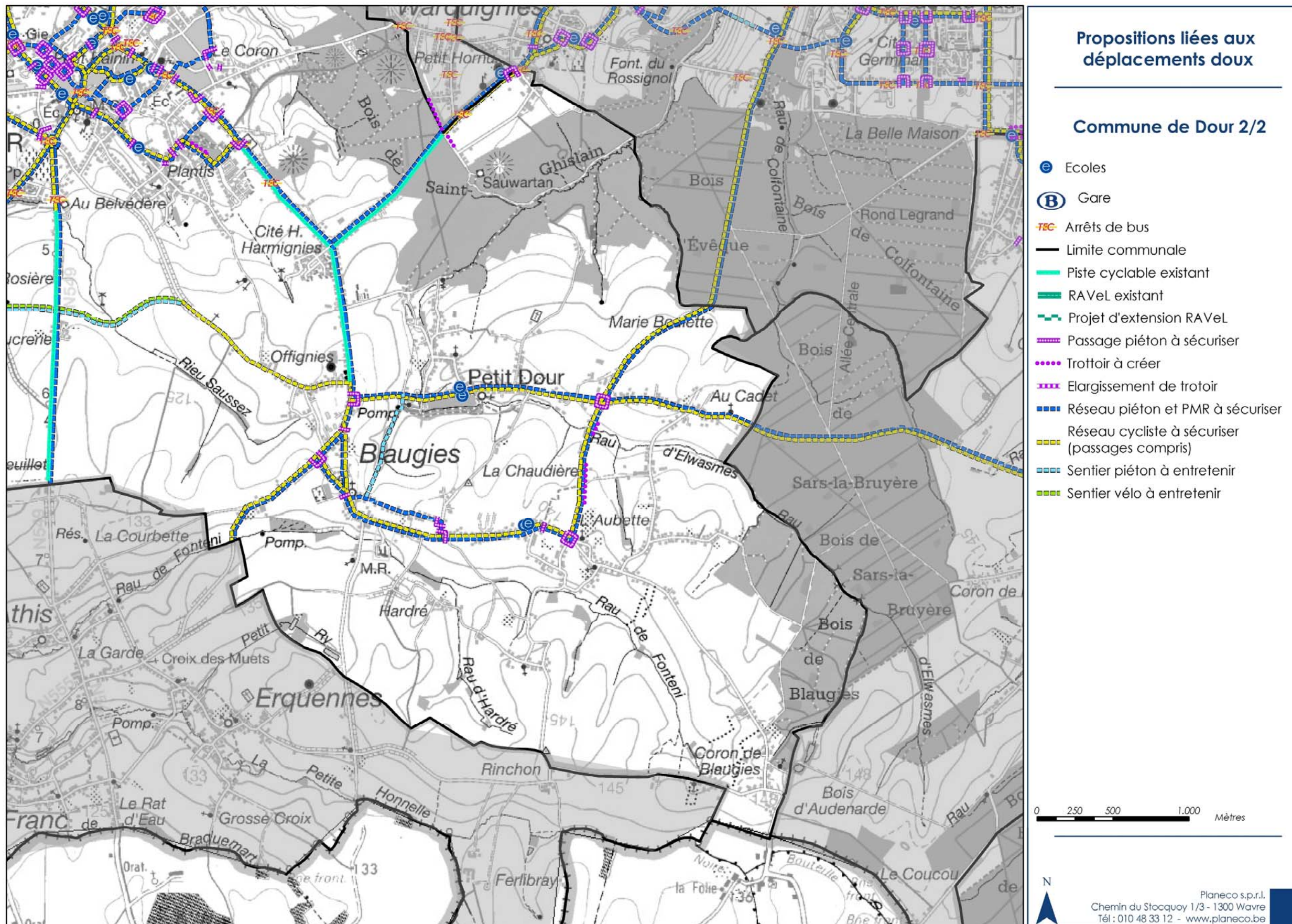


Figure 42. Carte proposition modes de déplacements doux à Dour (2)

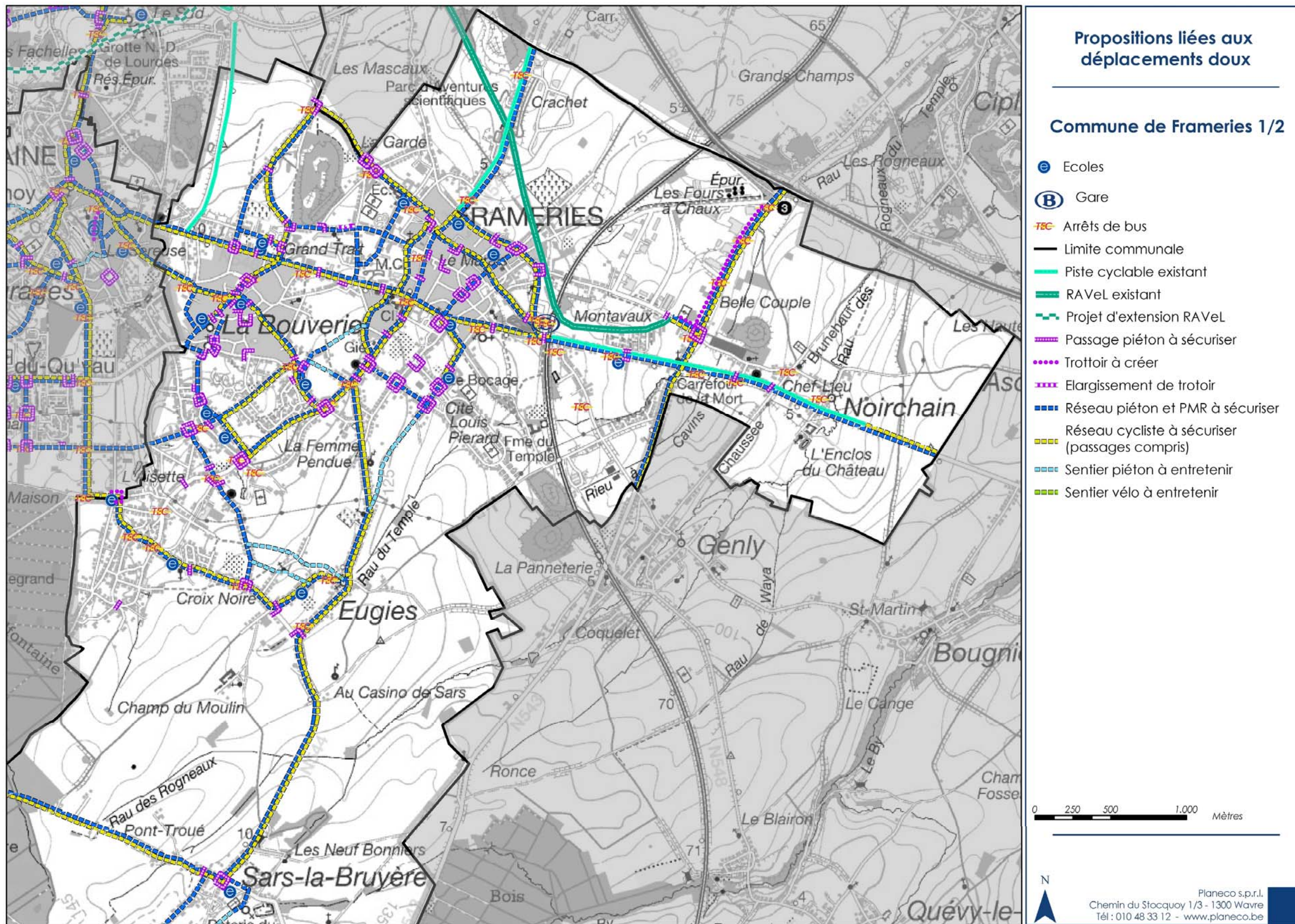


Figure 43. Carte proposition modes de déplacements doux à Frameries (1)

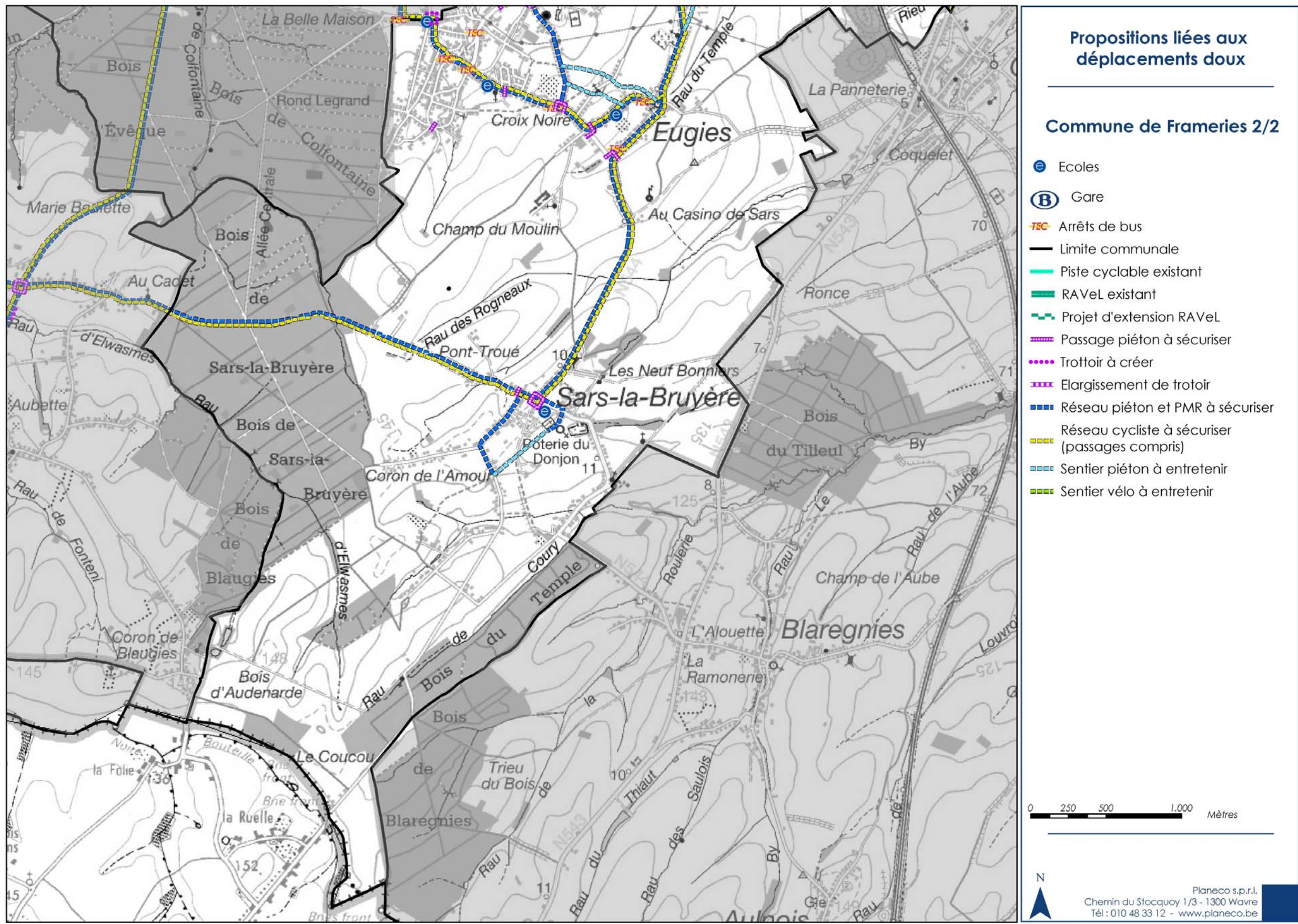


Figure 44. Carte proposition modes de déplacements doux à Frameries (2)

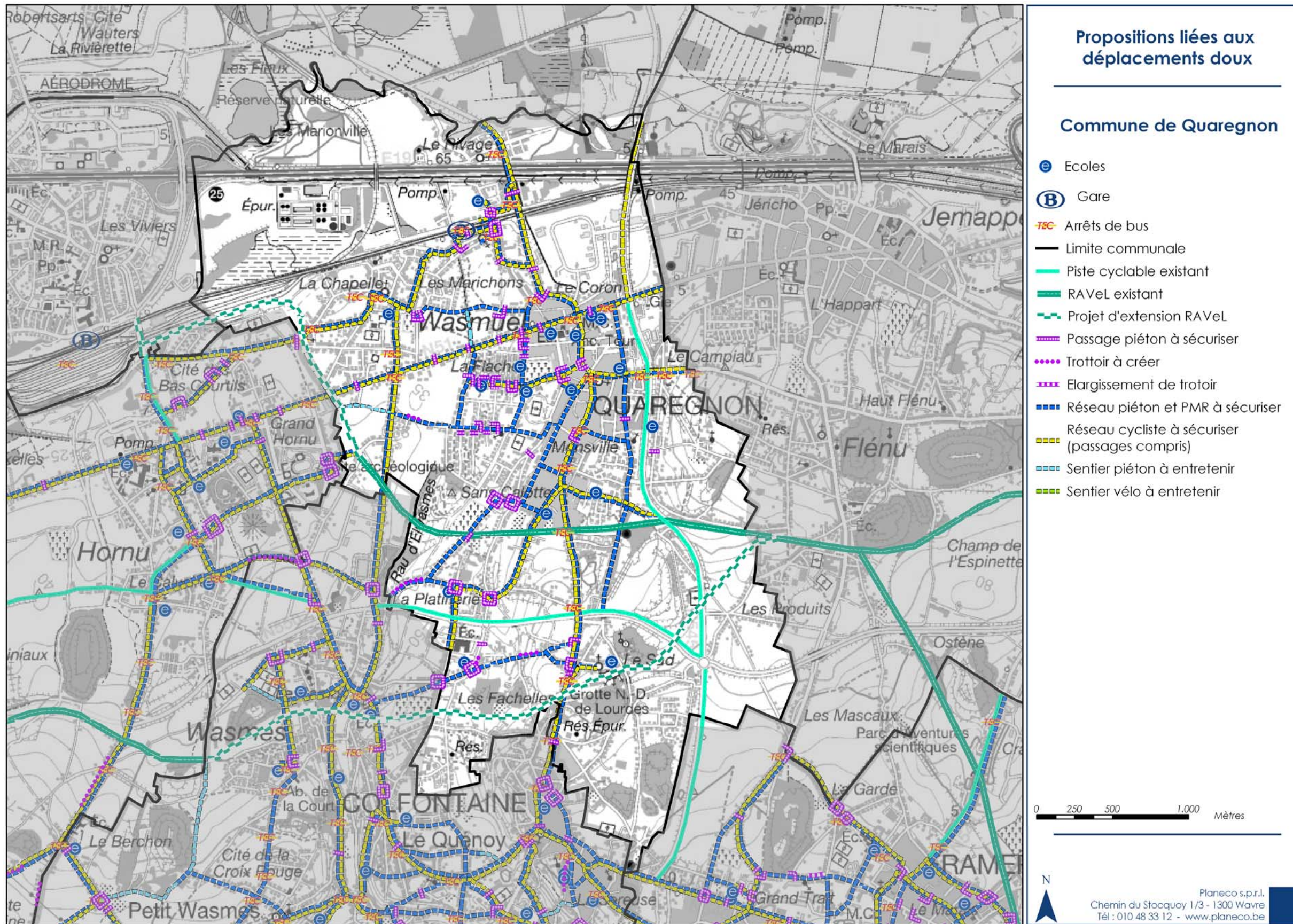


Figure 45. Carte proposition modes de déplacements doux à Quaregnon

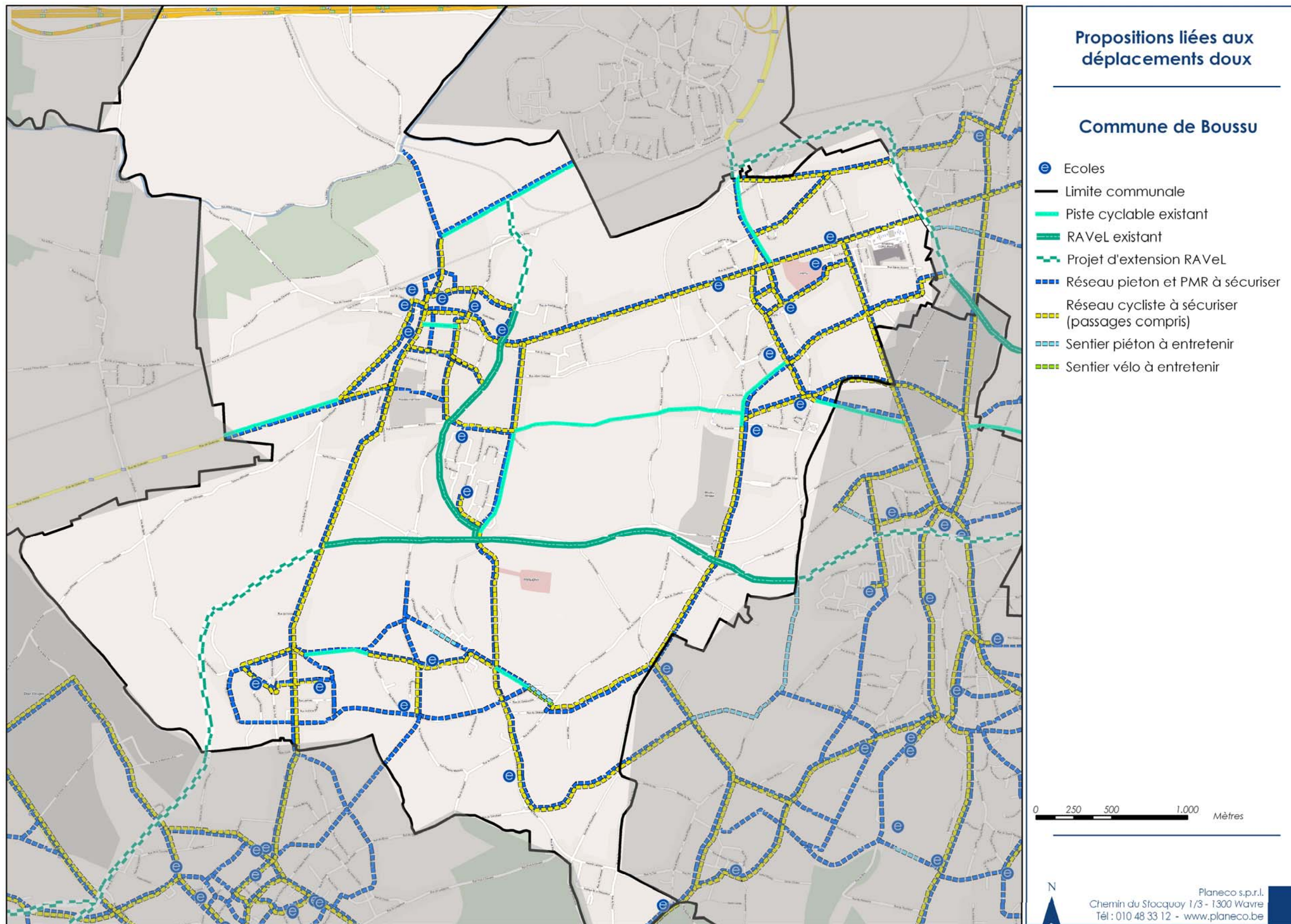


Figure 46. Carte pédagogique modes de déplacements doux à Boussu

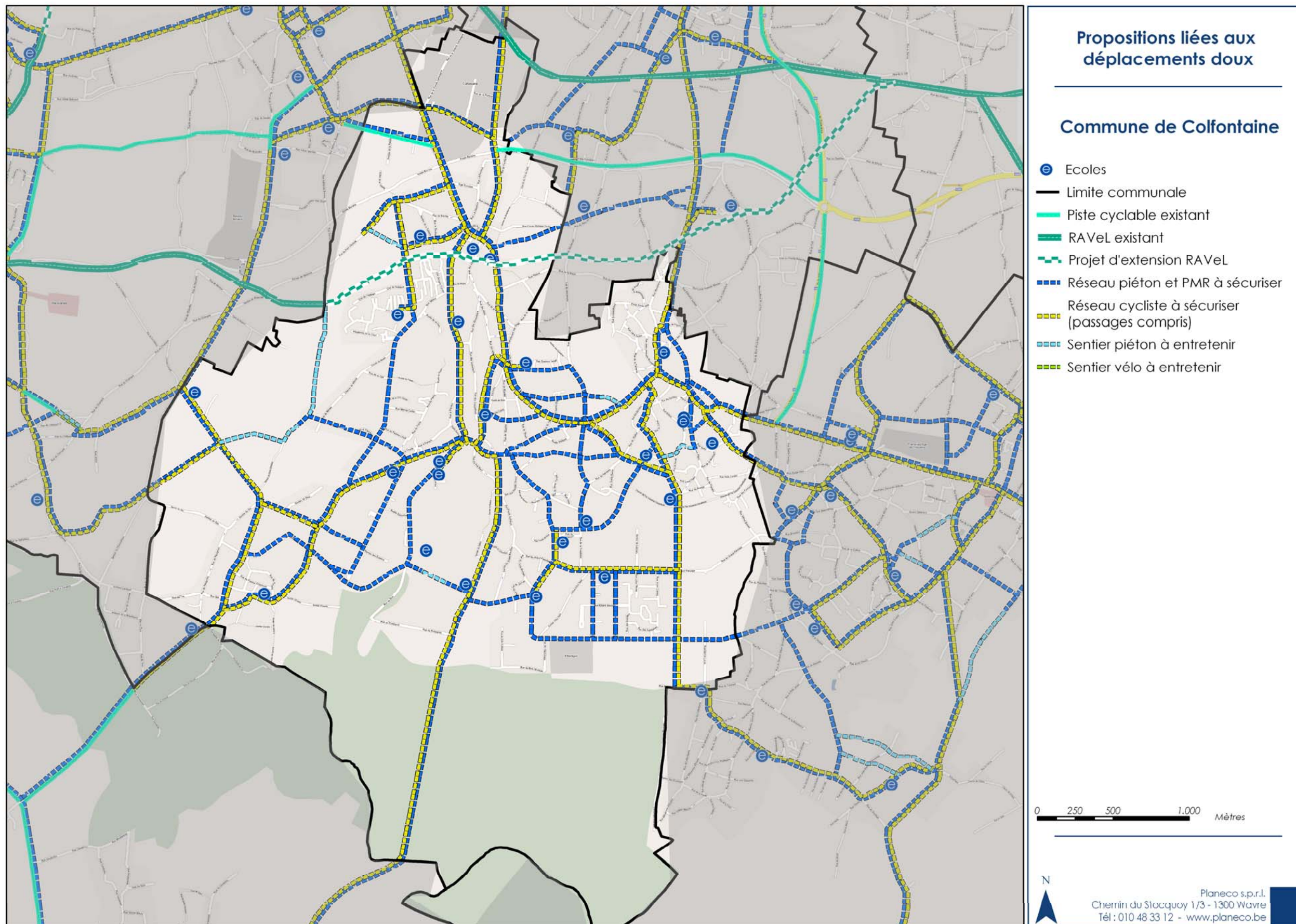


Figure 47. Carte proposition modes de déplacements doux à Colfontaine

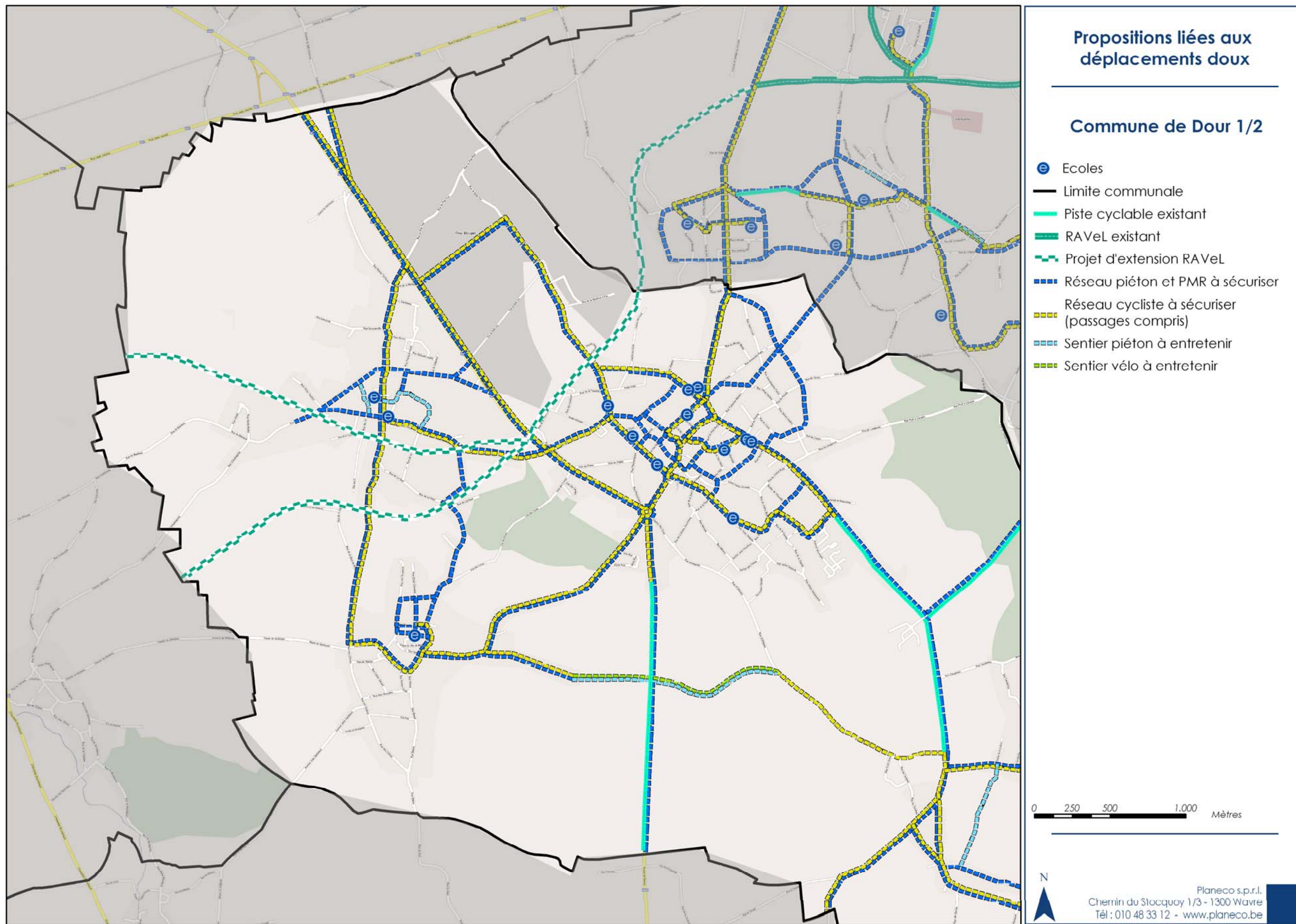


Figure 48. Carte proposition modes de déplacements doux à Dour (1)

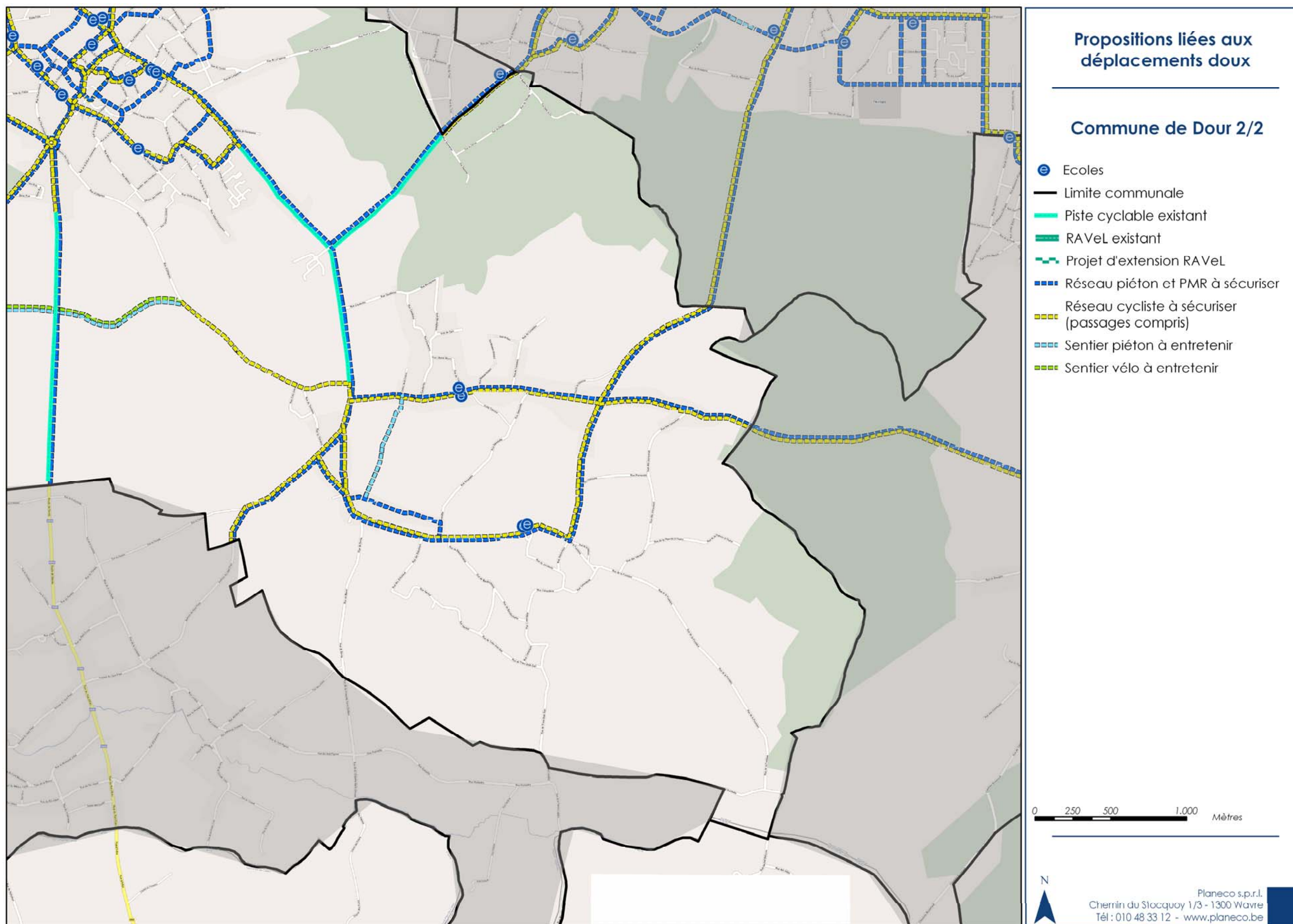


Figure 49. Carte proposition modes de déplacements doux à Dour (2)

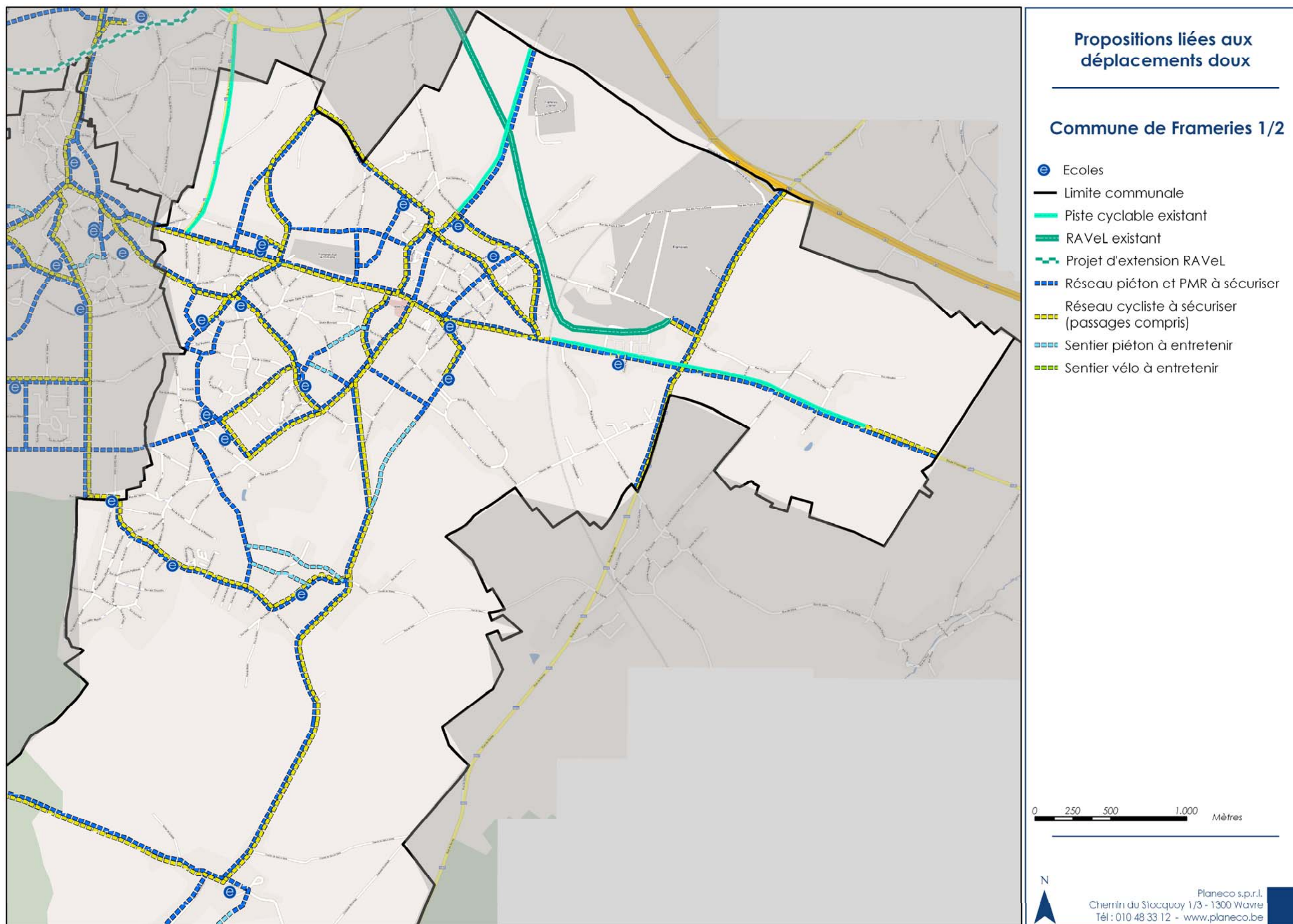


Figure 50. Carte proposition modes de déplacements doux à Frameries (1)

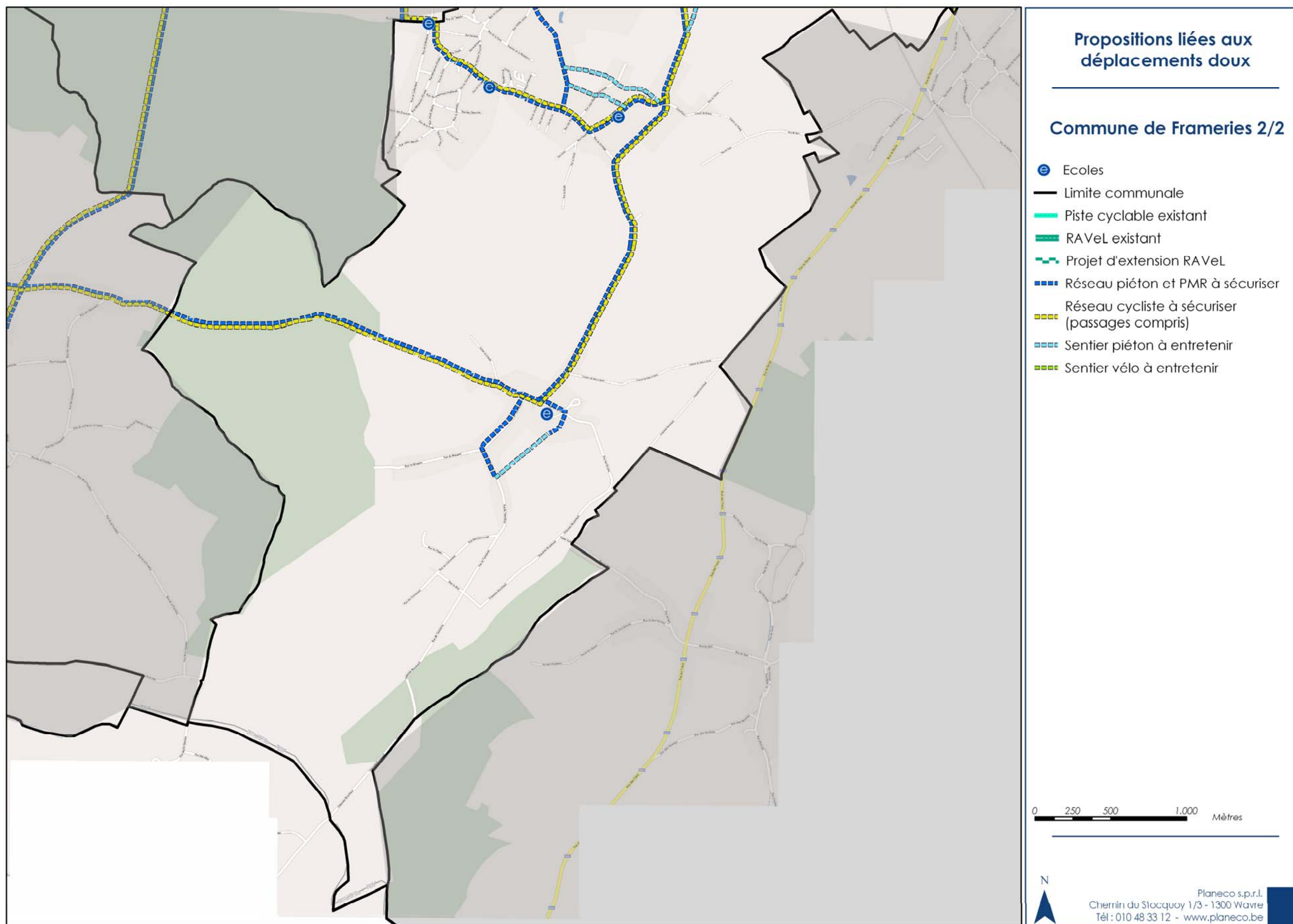


Figure 51. Carte proposition modes de déplacements doux à Frameries (2)

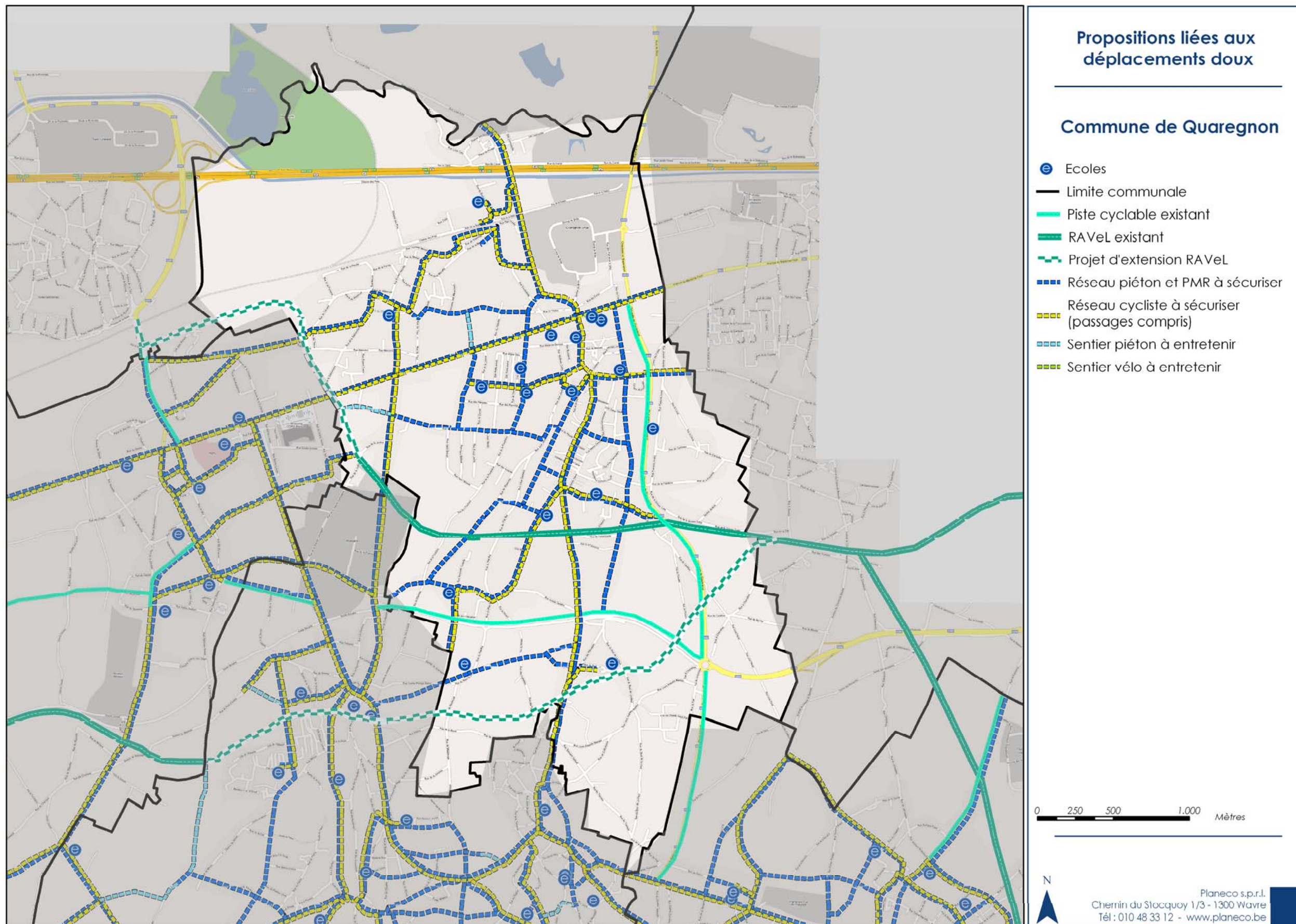


Figure 52. Carte proposition modes de déplacements doux à Quaregnon

## **FICHE PROJET N°10 :**

### **STATIONNEMENT**

#### **Objectifs :**

Garantir la rotation du stationnement au centres.

#### **Actions :**

Les centres des 5 communes connaissent des taux d'occupations importants, les taux de rotations restent élevés après deux heures ce qui est positif. En d'autres termes il ne s'agit pour l'essentiel pas de voitures ventouses mais bien de clients potentiels pour les magasins. De ce fait on ne peut pas parler de pénurie de stationnement qui justifie une gestion importante du stationnement au centre-ville afin d'augmenter les taux de rotation, même si un certain nombre de riverains se plaignent du manque de stationnement ce qui nous semble plutôt subjectif.

De ce fait nous proposons de maintenir la philosophie libérale pour le stationnement dans la zone étudiée afin de maintenir l'attractivité commerciale des centres par rapport notamment aussi au centre de Mons, d'encourager des zones de parking relais et d'accompagner notamment par un meilleur jalonnement ses zones.

De l'autre côté pour certaines zones ponctuelles nous proposons de mettre en place des zones de stationnement gérées en conformité avec les projets communaux. Néanmoins un aspect sera de mettre en application les contrôles pour les zones de stationnements gérés (zone bleue) notamment à Dour et Boussu.

#### **Propositions à Dour :**

- **Mise en œuvre du contrôle répressif sur les zone bleus existantes ( minimum 1 contrôle par jour de chaque tronçon)**
- **Mise en œuvre d'un accès direct au parking relais du centre via la Grand'Place et de la surveillance vidéo du parking**
- **Mise en place sur la rue Grande d'une zone de livraison**

L'analyse du parking situé dans le centre de Dour nous révèle une maigre occupation par rapport aux possibilités offertes. En effet, ce parking relais est aménagé pour recevoir 250 véhicules au moins, mais seulement 23 places étaient occupées.

Des explications peuvent être formulées par le fait que ce parking n'est pas accessible par le centre, les véhicules ne peuvent rejoindre l'entrée du parking que par des petites rues situées hors du centre. Il n'est donc accessible qu'aux riverains ayant connaissance des lieux. De plus, il est souvent le lieu de vandalisme et de réunions de jeunes.

De ce fait un accès direct à ce parking (uniquement entrée) peut être créé au départ de la place au centre via l'entrée existante d'un parking d'un immeuble de logement. Il s'agit simplement de créer la voirie entre le parking de l'immeuble et le parking relais. Cette solution permettra d'accéder directement

au parking par le centre, et de renforcer notablement l'attractivité de celui-ci en accompagnant la mesure avec un jalonnement adéquat. Une autre mesure sera de placer des cameras de surveillance sur le parking afin d'augmenter le sentiment de sécurité.

#### **Propositions à Quaregnon :**

- **Mise en œuvre des mesures projetées par la commune : extension de la zone bleue sur la rue du Village**

Dans la phase 2 des travaux du centre-ville de Quaregnon l'extension de la zone bleue est prévue le long de l'axe rue du Village jusqu'à la limite de la rue Castiaux. - voir la figure ci-dessous pour le périmètre. La mise en place dans le futur de cette zone permettra d'améliorer nettement l'offre du centre en stationnement et notamment une rotation garantie.

- **Encourager l'usage du nouveau le parking relais Marronnier, Parc de l'école par un jalonnement efficace et visible**
- **Mise en place sur la rue du village d'une zone de livraison**

#### **Propositions à Boussu :**

- **Extension de la zone bleue du centre à la place de Boussu**

Les taux d'occupations élevés de la place de Boussu justifient une extension de la zone bleue afin de maintenir une offre de stationnement attractive avec un taux de rotation élevé.

- **Mise en œuvre du contrôle répressif sur les zone bleues existantes (minimum 1 contrôle par jour de chaque tronçon)**
- **Mise en place sur la place de Boussu d'une zone de livraison**

#### **Propositions à Colfontaine :**

- **Renforcement du contrôle répressif sur les zone bleues et payantes existantes**

Le renforcement du contrôle permettra de mieux gérer l'offre existante sur le périmètre des 3 centres villes et d'optimiser la rotation.

- **Mise en place en proximité des places de Wasmes, Pâturages et St Pierre de 3 zones de livraison**

### Propositions à Frameries:

- Mise en place au centre d'un parking souterrain (environ 100 pl.) destiné au parking moyen à long terme
- Mise en place d'une zone payante sur la rue des Alliés afin d'augmenter la rotation et la disponibilité sur la principale rue commerçante
- Mise en place sur la N546 d'une zone de livraison
- Mise en place d'un contrôle efficace (minimum 2 fois par jour) de la nouvelle zone payante

### Degré de priorité

Degré 1 – priorité à court terme – période 1 à 3 ans

### Acteurs particuliers à consulter

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

### Coûts financiers à prévoir :

- Aménagements pour signalisation et horodateurs +/- 100.000 € HTVA

### Sources de financements

|                                        |          |
|----------------------------------------|----------|
| RW,                                    | <u>X</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal | <u>X</u> |
| Subsides RW                            | <u>X</u> |
| - Pic verts                            |          |
| - Mercure                              |          |
| - Plan air climat                      |          |
| - Plan zen                             |          |
| - Autres (y compris plan escargot)     |          |
| Crédits d'impulsion                    | <u>X</u> |
| PDS                                    |          |
| PICM                                   |          |
| Interreg                               |          |
| autres                                 |          |

### Planning travaux

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2012 |
| Etude                          | 150 jours        |
| Permis d'urbanisme             |                  |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 15 jours         |
|                                |                  |

**FICHE PROJET N°11 :**  
**SECURITE ROUTIERE MISE EN PLACE DE RADARS**

**Objectifs :**

Sécuriser et maîtriser la vitesse du trafic.

**Actions :**

La philosophie développée ici pour réduire sensiblement le nombre d'accident et augmenter la sécurité routière est essentiellement basée sur la lutte contre les vitesses excessives par des mesures répressives. Les campagnes de contrôles avec des radars mobiles menées par les zones de police dans le passé ont prouvé leur efficacité en termes de réduction de vitesse et d'accidents.

Dans ce contexte, nous proposons l'implantation de nombreux boîtiers de radars fixes proches des endroits dangereux ou tronçons soumis aux abus de vitesse.

La mise en place d'un système de radars répressifs au niveau du réseau communal et régional permet d'appréhender la problématique de la vitesse de manière globale sans devoir recourir à la mise en place de systèmes de réduction de vitesse physiques partout.

**La carte ci-dessous nous montre toute une série de propositions de localisation de radars répressifs.**

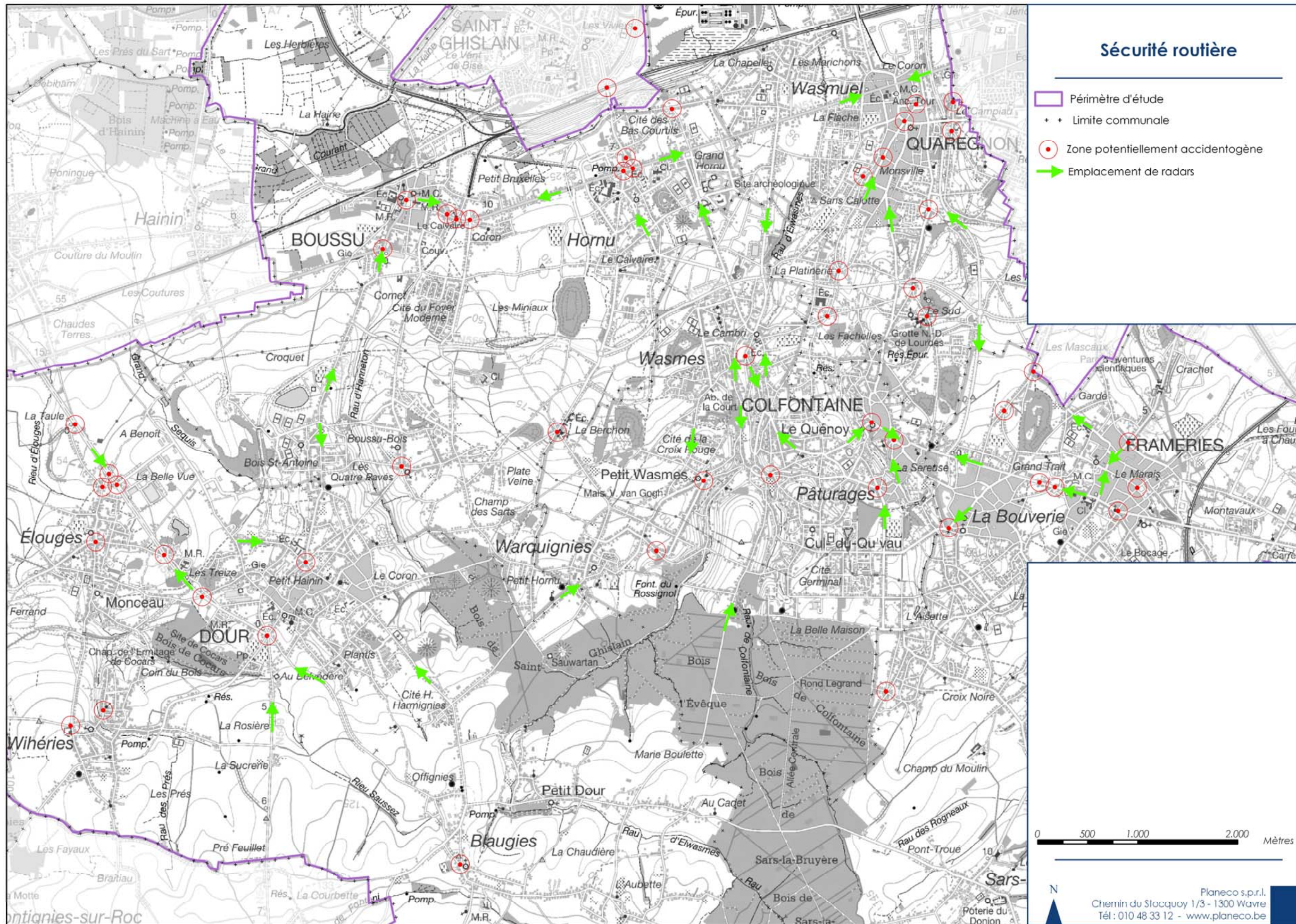


Figure 53. Emplacement des radars

Le nombre de boîtiers de radar répressifs est très élevé (voir la carte ci-dessus):

- 6 boîtiers de radars à Dour (+1 radar)
- 8 boîtiers de radars à Boussu (+1 radar)
- 13 boîtiers de radars à Colfontaine (+2 radar) , ici le nombre élevé de radars se justifie par la sécurisation des nombreuses traversés de Colfontaine et un réseau complexe au caractère sinueux avec de nombreux dénivelés, qui rendent difficiles les moyens d'aménagements physiques. Il faut préciser qu'il n'était pas possible de créer des possibilités de contournement à Colfontaine ce qui justifie une sécurisation accrue.
- 6 boîtiers de radars à Quaregnon (+1 radar)
- 5 boîtiers de radars à Frameries (+1 radar)

Au total 38 boîtiers de radars dans le périmètre d'études

Les 38 boîtiers de radars permettront de combattre de manière optimale les infractions liés à la vitesse, l'une des principales causes d'accidents.

L'implantation d'un nombre important de radars permet d'avoir un effet bénéfique global sur les conducteurs qui respectent les vitesses (les expériences à Bruxelles ont démontré l'effet bénéfique d'un nombre très important de radars sur le réseau).

Avec 38 radars Il est pratiquement impossible de mémoriser tous les radars auxquels s'ajoutent encore les nombreux radars dissuasifs. Après plusieurs infractions, l'automobiliste se discipline beaucoup plus sur l'ensemble du réseau.

Les critères pour établir les implantations des radars sont les zones accidentogènes, les mesures de vitesses du diagnostic et les nombreuses remarques des policiers et riverains (vérifiés) établies dans la partie diagnostic de l'étude.

#### Degré de priorité

Degré 1 – priorité à court terme – période 1 à 3 ans

#### Acteurs particuliers à consulter

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

#### Coûts financiers à prévoir :

- **6 boîtiers de radars à Dour (+1 radar) 107.000 euros HTVA**
- **8 boîtiers de radars à Boussu (+1 radar) 131.000 euros HTVA**
- **13 boîtiers de radars à Colfontaine (+2 radar) , 226.000 euros HTVA**
- **6 boîtiers de radars à Quaregnon (+1 radar) 107.000 euros HTVA**
- **5 boîtiers de radars à Frameries (+1 radar) 95.000 euros HTVA**

#### Sources de financements

|                                        |          |
|----------------------------------------|----------|
| RW,                                    | <u>x</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal | <u>x</u> |
| Subsides RW                            | <u>x</u> |
| - Pic verts                            |          |
| - Mercure                              |          |
| - Plan air climat                      |          |
| - Plan zen                             |          |
| - Autres (y compris plan escargot)     |          |
| Crédits d'impulsion                    | <u>x</u> |
| PDS                                    |          |
| PICM                                   |          |
| Interreg                               |          |
| autres                                 |          |
|                                        |          |

#### Planning travaux

|                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| Année d'inscription budgétaire | À partir de 2010 |
| Etude                          | 150 jours        |
| Permis d'urbanisme             |                  |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours         |
| Travaux                        | 15 jours         |
|                                |                  |

**FICHE PROJET N°12 :****JALONNEMENT****Objectifs :**

Améliorer le jalonnement et faire respecter la hiérarchie des voiries.

**Actions :**

Les nombreux aménagements et modifications de la hiérarchie du schéma directeur impliquent une modification du jalonnement au niveau des destinations supra locales et du réseau structurant régional et communal (voir aussi ci-dessous la carte de la nouvelle hiérarchie du réseau).

Sur la carte ci-dessous, des modifications du jalonnement avec en fond les plan du schéma directeur nous prévoyons le changement du système de jalonnement afin de prendre en compte les nombreux changements en termes de contournement, connexions, zones 30, aménagement, et circuit de délestage qui sont sensés protéger les traversées urbaines.

Les modifications du jalonnement se font suite aux changements du réseau décrit ci-dessous :

- Connexion de la N550 (l'axiale boraine) à la N51 et la N547 (avec accès à la E-42) via une assiette et un pont (au dessus de la N51) existant et la création de 2 rond points. Connexion de la N550 l'axiale boraine à la N51 à l'ouest de Boussu (via deux rond points)
- Création du contournement de Dour
- Connexion de la N545 à la E-42 (uniquement depuis Mons et vers la France et Tournai)
- Réaménagement du carrefour saturé des 4 Pavés d'Hornu (croisement N51/ N547), mise en place de sens unique descendant rue Grande et révision du phasage du feu tricolore.
- Réaménagement et sécurisation de la N51 entre les 4 Pavés d'Hornu et la jonction avec la N545 : Création de pistes cyclables, sites propres bus infranchissables et de 5 rond points et adaptation des phases de feux aux croisements N51/ rue du village et N51 / Rue J. Wauters. Mise en zone 30 de la traversée du centre de Quaregnon (rue du village).
- Réaménagement des places du centre de Boussu et d'Hornu avec mise en zone 30, au centre de Boussu : mise en sens unique des rues Delmée et Renard, rue Figue et la voie d'Hainin afin de sécuriser la circulation notamment le jour du marché (déviation)
- Déclassement et réaménagement de la N552 (2X2 à 2X1 Bande) à l'ouest de Dour. Aménagement de deux rond points sur la N552 et au croisement N552/ N549 d'un giratoire type « ovale ».
- Sécurisation de la traversée de Dour et création d'une zone 30 continue : au croisement dangereux de la Place des Martyrs, la création d'un rond point, ainsi que d'autres aménagements tel que de des coussins berlinois rue Decrucq, rue Delval et rue Grande .

- Réaménagement au centre de Frameries de la rue des Alliés en zone 30, aménagement type zone de partage mais avec bordure et trottoirs et placement de radars en zone 30. Mise en sens unique des rues Sainte Philomène, Franklin Roosevelt et rue de Jardin afin de permettre un contournement du centre et de la rue des Alliés indiqué par des jalonnements adéquats. Dans le même but, mise en place d'un feu tricolore qui gère la N546, la rue de Jardin, la rue A. Degrace, la rue Notre Dame de Grâce et la sortie le l'entreprise Doosan. Aménagement d'un rond point au carrefour de la N546/N544 au centre de Frameries et création d'une bande d'accès au nouveau parking souterrain du centre.
- Sécurisation des traversées de Colfontaine (rond point, oreilles, radars). Réaménagement des deux ronds-points de l'axiale boraine N550 à Colfontaine, élargissement des anneaux à deux bandes de circulation.

Les principaux dysfonctionnements imputables aux poids-lourds sont les problèmes liés à la circulation de cette catégorie de véhicules dans les quartiers résidentiels et sur les voiries étroites, aux opérations de chargement/déchargement et au stationnement de ces véhicules en dehors des heures d'activité.

Plusieurs mesures concrètes sur ce point seront d'application pour les traversées de Dour, Boussu, Frameries, Quaregnon et Colfontaine et la N51 : interdire la traversée pour des poids-lourds de plus de 5 t (sauf pour des livraisons) - voir la carte ci dessous.

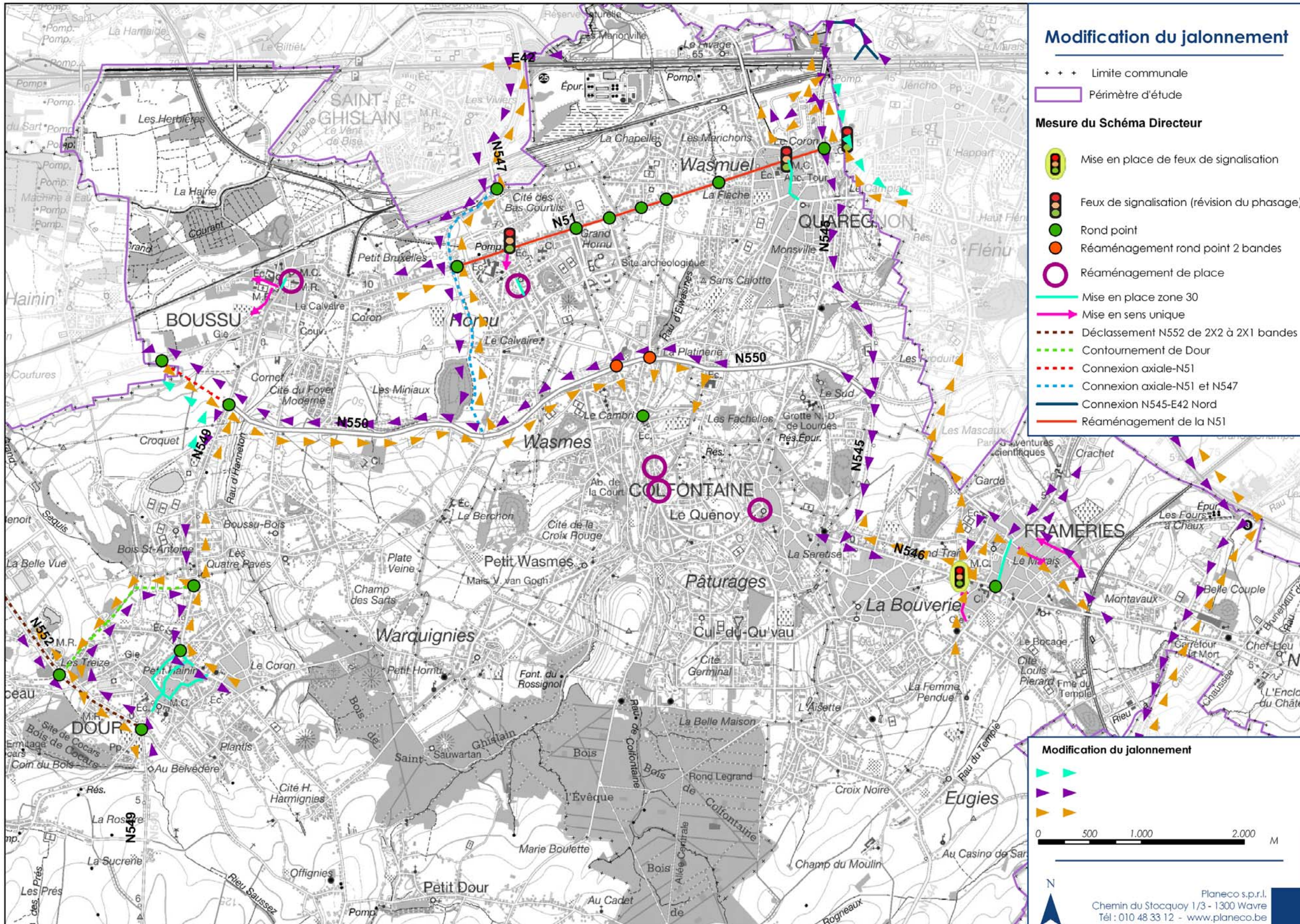


Figure 54. Modification du jalonement

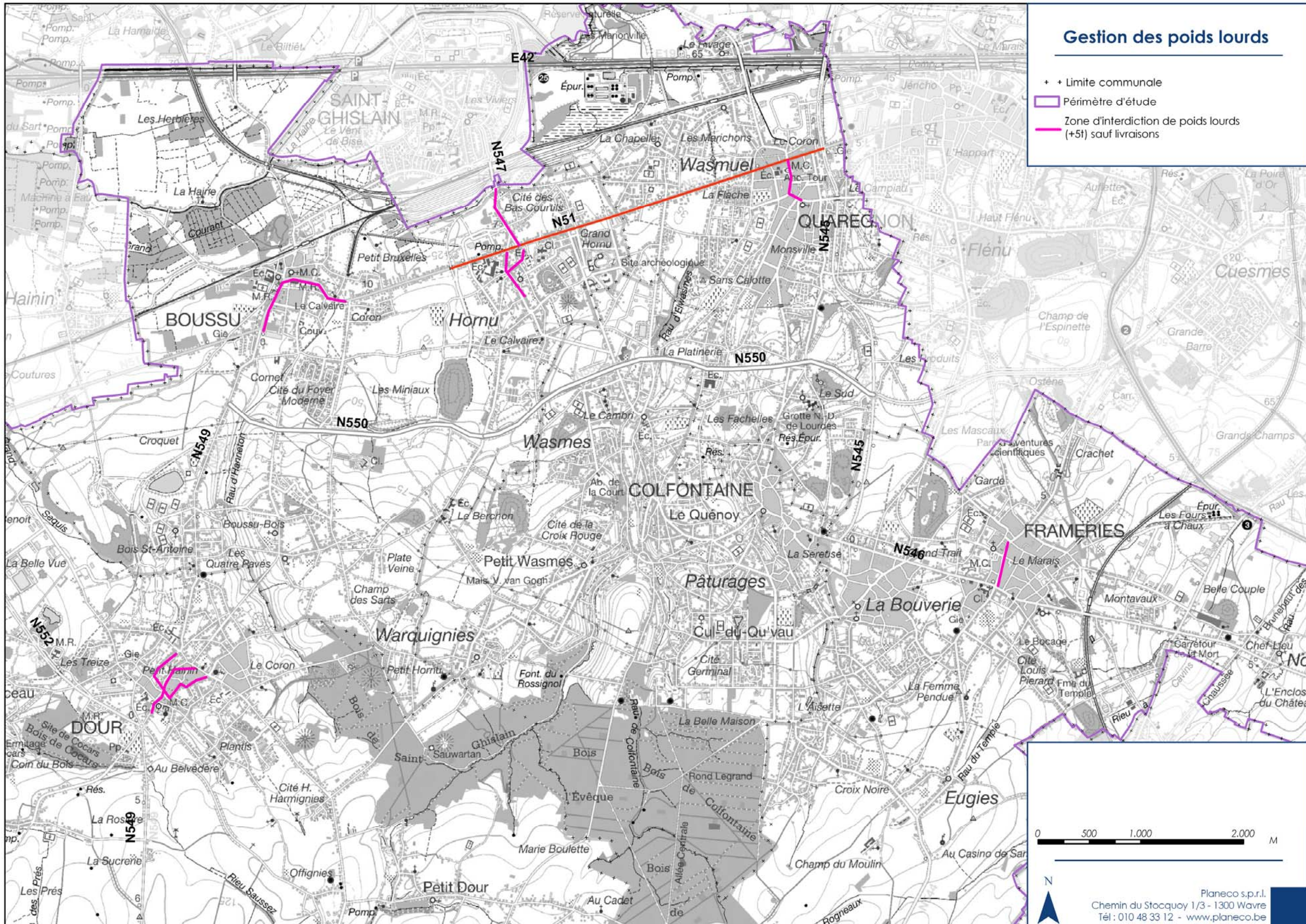


Figure 55. Gestion des poids-lourds

**Degré de priorité**

Degré 3– priorité à Long terme – période + de 6 ans (dépendant de la mise en œuvre progressive des fiches ci-dessus)

**Acteurs particuliers à consulter**

|                    |                  |
|--------------------|------------------|
| RW                 | Avis formel      |
| Communes           | Avis formel      |
| Police             | Avis consultatif |
| Comité de quartier | Avis consultatif |
|                    |                  |

**Coûts financiers à prévoir :**

- Signalisation : +/- 100.000 € HTVA

**Sources de financements**

|                                                                                                                                                                                         |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| RW,                                                                                                                                                                                     | <u>x</u> |
| Fonds propres commune et plan triennal                                                                                                                                                  | <u>x</u> |
| Subsides RW <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pic verts</li> <li>- Mercure</li> <li>- Plan air climat</li> <li>- Plan zen</li> <li>- Autres (y compris plan escargot)</li> </ul> |          |
| Crédits d'impulsion                                                                                                                                                                     |          |
| PDS                                                                                                                                                                                     |          |
| PICM                                                                                                                                                                                    |          |
| Interreg                                                                                                                                                                                |          |
| autres                                                                                                                                                                                  |          |
|                                                                                                                                                                                         |          |

**Planning travaux**

|                                |                                                                |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Année d'inscription budgétaire | dépendant de la mise en œuvre progressive des fiches ci-dessus |
| Etude                          | 150 jours                                                      |
| Permis d'urbanisme             |                                                                |
| Cahier spécial des charges     | 50 jours                                                       |
| Travaux                        | 15 jours                                                       |
|                                |                                                                |