ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE D'ESTINNES

PHASES 1 et 2 : Etat des lieux et objectifs

Mai 2018

espaces mobilités
ICEDD

TABLE DES MATIERES

1 INTRODUCTION 4
1.1 Une philosophie à développer et à partager 4
1.2 La plus-value d'un PCM 4
1.3 Une démarche en 3 étapes 5
2 CONTEXTE : TERRITOIRE, POLES ET PROFIL DE DEPLACEMENTS 6
2.1 Introduction 6
2.2 Contexte démographique 6
2.1 Contexte socio-économique 9
2.2 Profils de déplacement 10
2.3 Objectifs 14
3 ESPACE PUBLIC ET MOBILITE ACTIVE 15
3.1 Espace public 15
3.2 Le piéton au centre de l'ambition 15
3.3 Mobilité piétonne : constats 15
3.4 Mobilité piétonne : projets du PCDR 17
3.5 Mobilité piétonne : objectifs 19
4 MOBILITE CYCLABLE 20
4.1 Diagnostic 20
4.2 Projets 22
4.3 Objectifs 24
5 TRANSPORTS EN COMMUN 26
5.1 Desserte TEC 26
5.2 Les arrêts 32
5.3 Plan Réseau 2020 34
5.4 Transport alternatif 35

5.5 Objectifs 36
6 RESEAU ROUTIER 37
6.1 Circulation automobile 37
6.2 Sécurité routière 47
6.3 Projets 55
6.4 Objectifs 57
7 STATIONNEMENT 58
7.1 Centre d'Estinnes-au-Mont 58
7.2 Collège de Bonne-Espérance 61
7.3 Objectifs 61
8 COMMUNICATION ET GOUVERNANCE 63
8.1 Sites web 63
8.2 Réseaux sociaux et journaux 64
8.3 Objectifs 65

2 Introduction

La Région wallonne et la commune d'Estinnes ont confié aux bureaux Espaces-Mobilités et ICEDD l'élaboration de ce plan communal de mobilité (PCM).

2.1 Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées par les communes afin de créer une dynamique pluridisciplinaire, cohérente et multisectorielle. A cet égard, la commune d'Estinnes a débuté en 2013 un Programme communal de Développement Rural (PCDR) portant le nom de « D'Estinnes Actions 2025 ». L'objectif général était d'améliorer la qualité de vie des habitants et de doter le territoire communal d'une stratégie de développement durable. Ce programme est finalisé et a été approuvé par le Gouvernement wallon le 9 mars 2017. Par ailleurs, un schéma de développement communal (SDC)1 est actuellement en projet. Ce document, à valeur indicative, vise à définir une politique d'aménagement et de structuration du territoire dans le cadre d'un projet de développement communal.

L'étude de la mobilité est une discipline transversale qui nécessite une approche intégrée des différentes composantes sociales, culturelles, économiques ou environnementales. L'objectif d'une étude de mobilité de ce type entend agir sur les comportements en matière de déplacements en vue de répondre aux impératifs du développement durable. Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets en valorisant les atouts des communes.

2.2 La plus-value d'un PCM

- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celles liées aux développements communaux. Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.

- **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen termes, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de

[1] Ancien schéma de structure communal

projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés…).

- **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB…)** afin d'arriver à des projets transversaux concertés.

- **Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

2.3 Une démarche en 3 étapes

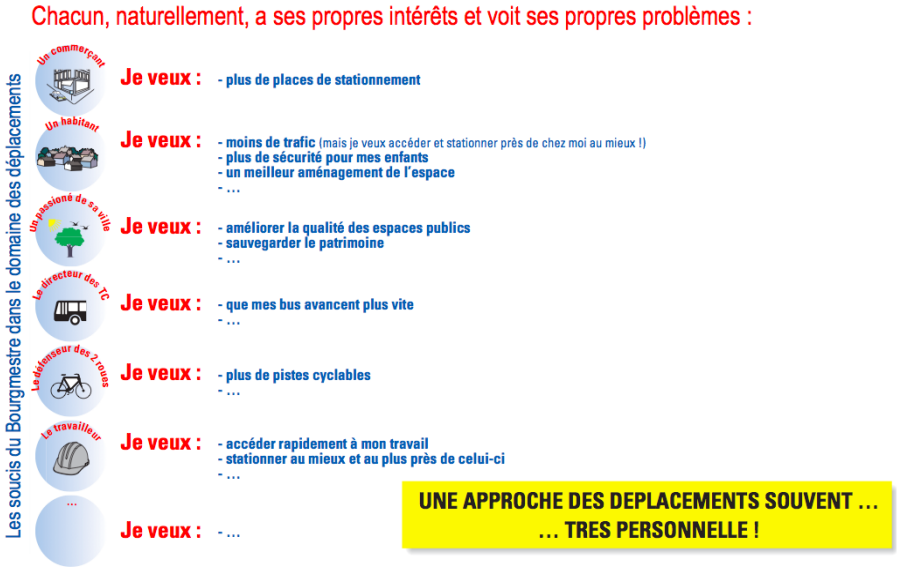
L'étude du PCM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes.

- **Phase 1 :** état des lieux du développement territorial et en matière de mobilité ;

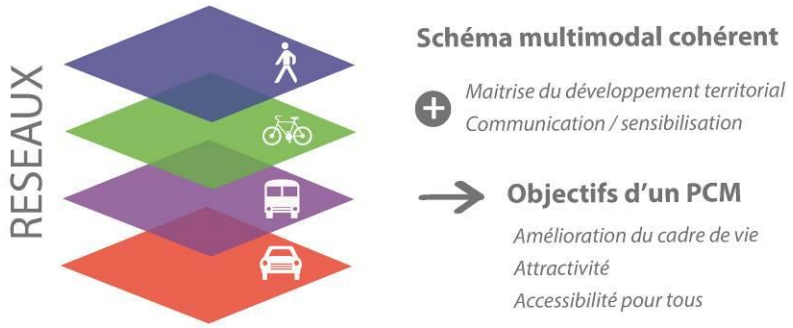
- **Phase 2** : définition des objectifs et options stratégiques ;

- **Phase 3** : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions avec notamment des fiches action spécifiques par commune.

➔ **Ce présent rapport comprend les phases 1 et 2 de l'étude**



➔**Schéma multimodal comme aboutissement du plan de mobilité**



3 Contexte : territoire, pôles et profil de déplacements

3.1 Introduction

Avant de dresser un constat sur les réseaux de transports à l'échelle du périmètre, il est logique de poser la question en termes de déplacements : quelles sont les mouvements observés ? Pour quels motifs ? Par quels moyens ?

Les statistiques en la matière sont malheureusement peu développées[2], ce qui pousse davantage à comprendre la mobilité par le territoire : où sont les pôles d'emplois, les commerces, les écoles ? Où se situent les villages, les centralités, les pôles de transports ? Quel est l'ampleur de leur rayonnement ? Telle est la priorité de ce chapitre introductif. Dresser un portrait rapide du territoire, permettant d'appréhender la mobilité dans un contexte spatial particulier.

3.2 Contexte démographique

Au 1er janvier 2017, le territoire communal comptait 7.736 habitants, soit une densité de population de 106 hab./km², contre 163 hab./km² dans l'arrondissement de Thuin, 354 hab./km² en province de Hainaut et 214 hab./km² en Région wallonne. Au cours de ces 25 dernières années, la population d'Estinnes a augmenté de 8%, soit une moyenne entre l'évolution wallonne d'une part et celles de l'arrondissement de Thuin et la province de Hainaut d'autre part.

La part des catégories « moins de 20 ans » à diminuer de 3% et celle des « 60 ans et plus » a augmenter de 4%, mettant en évidence un phénomène de vieillissement de la population. D'après les estimations réalisées par le SPF économie - DG Statistique, d'ici à 2035, une augmentation de plus de 2% est attendue, soit de l'ordre de 150 habitants supplémentaires.

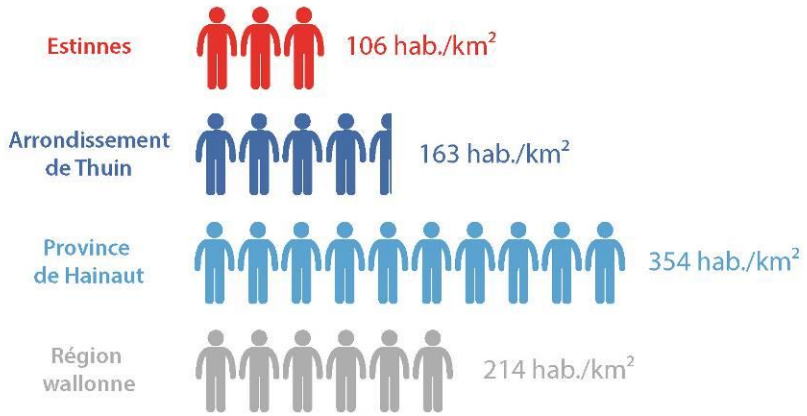


Figure 1 : Densité de population (source : Walstat, 2017)

La commune d'Estinnes est issue de la fusion de 9 anciennes communes que sont Croix-lez-Rouveroy, Estinnes-au-Mont, Estinnes-au-Val, Faurœulx, Haulchin, Peissant, Rouveroy, Vellereille-les-Brayeux et Vellereille-le-Sec. Ce sont les entités d'Estinnes-au-Val, d'Estinnes-au-Mont et de Haulchin qui sont les plus densément peuplés avec une densité variant entre 130 et 200 hab./ km².

[2] La dernière enquête « ménage » en Wallonie date de 2001

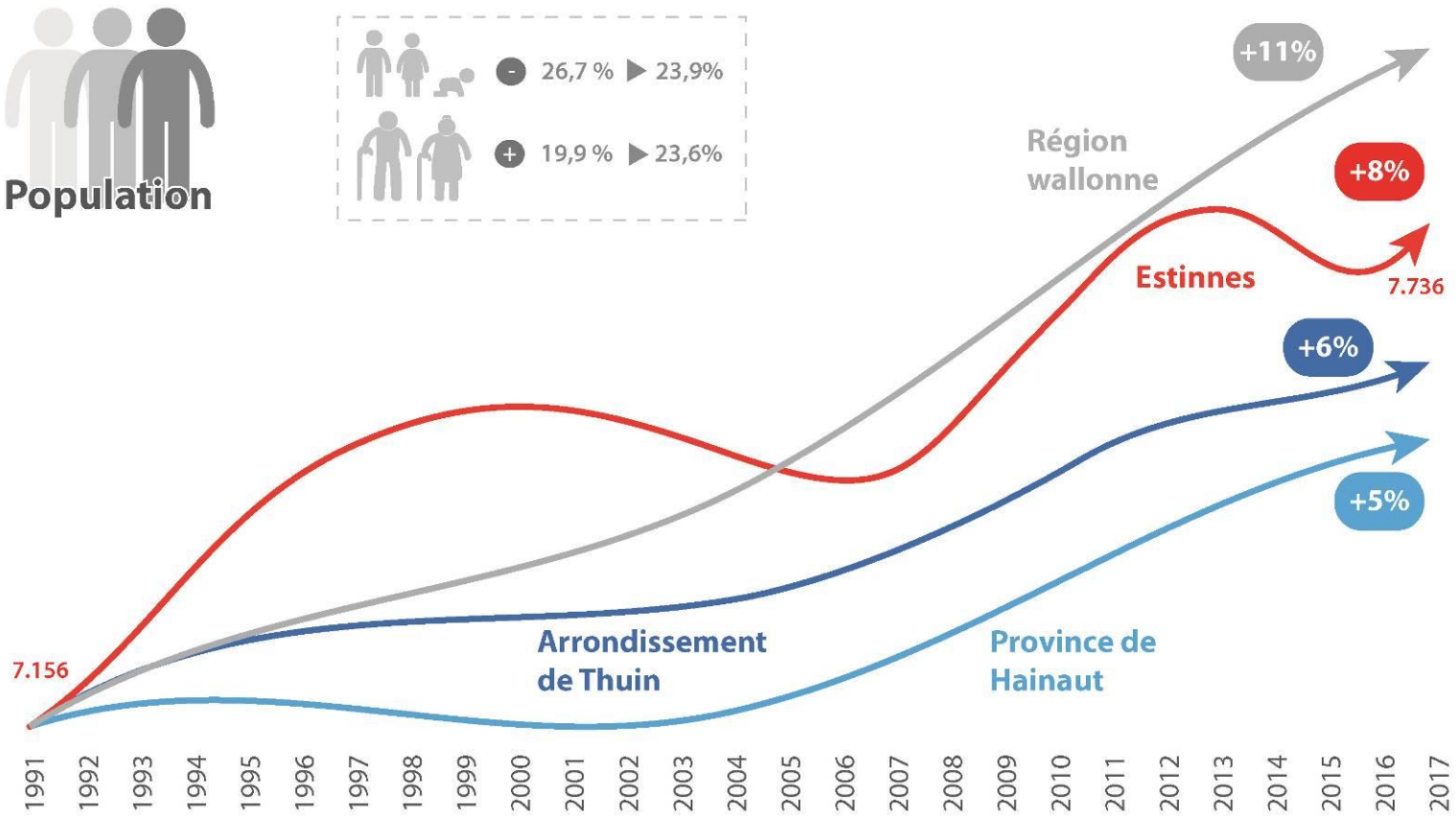


Figure 2 : Evolution de la population entre 1991 et 2017 (source : Walstat)

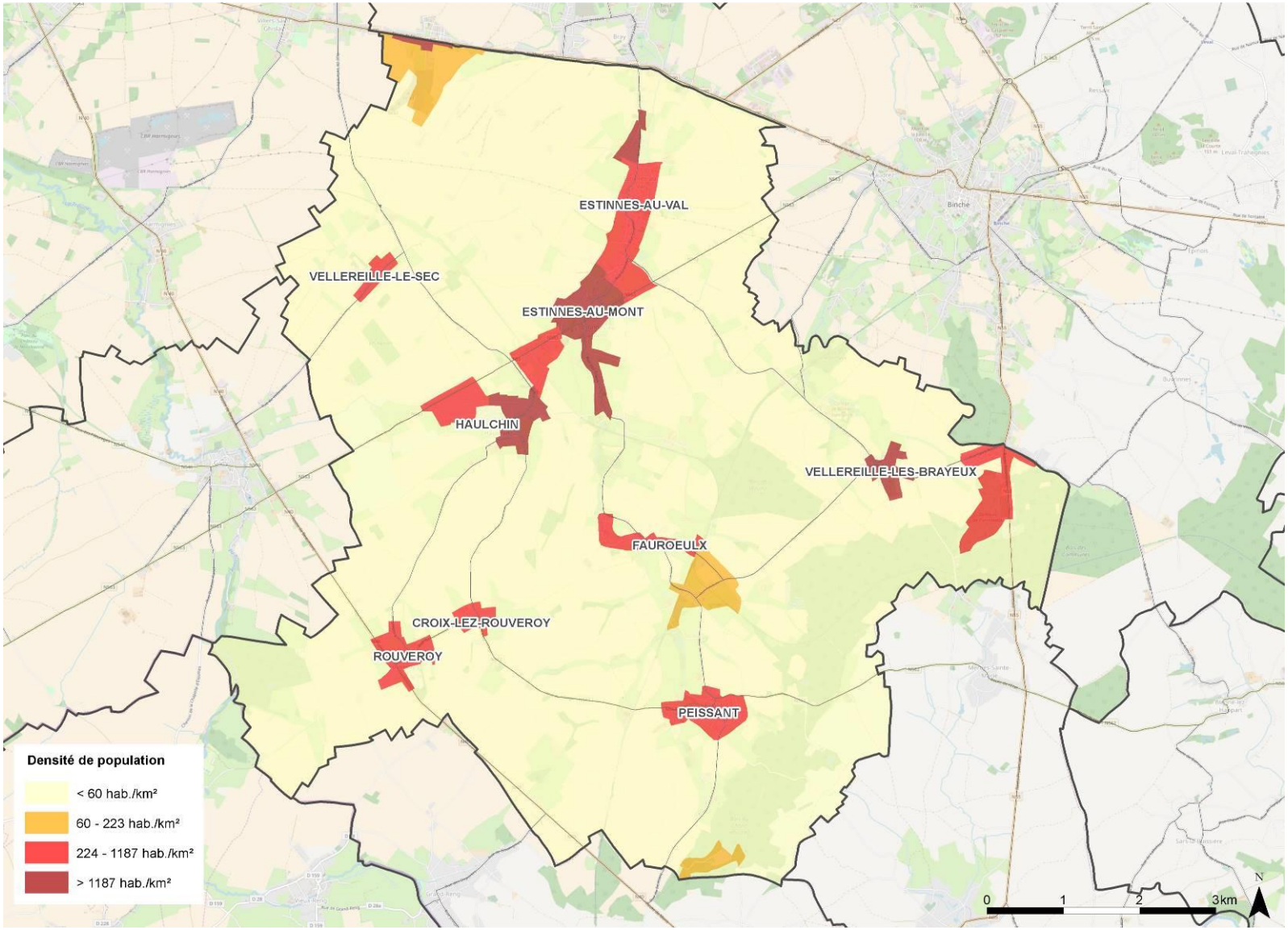


Figure 3 : Densité de population par secteur statistique (source : Census, 2011)

3.1 Contexte socio-économique

Niveau socio-économique

D'après la classification socio-économique établie par Belfius, la commune d'Esneux est reprise dans les communes rurales à dominante agricole et à faibles activités touristiques. En 2014, le revenu médian[3] de la commune, à savoir 22,6 k€/an était proche de la moyenne régionale de 22,2 k€/an. Le taux de chômage y était de 10,2% contre 12% en Région wallonne.

Figure 4 : Salaire médian de la population (source : Walstat, 2014)

[3] Une médiane d'un ensemble de valeurs est une valeur m qui permet de couper l'ensemble des valeurs en deux parties égales.

Commerces

La commune d'Estinnes est une commune rurale qui compte des commerces de proximité (café, banque, boulangerie, fleuriste, etc.), principalement localisés dans le centre d'Estinnes-au-Mont. Pour les achats courants, les habitants se rendent préférentiellement dans les grandes surfaces situées à Erquelinnes ou Binche. Les achats de type semi-courant léger (équipement de la personne, loisirs et sport) sont généralement effectués dans les pôles de Mons et Jemappe et, dans une moindre mesure, dans celui de La Louvière. La région de Charleroi s'avère quant à elle assez attractive pour les achats semi-courants lourds (Equipement de la maison, électroménagers et bricolage).

Photo 1 : Commerce du centre d'Estinnes-au-Mont (source : Google)

Etablissements scolaires

La commune d'Estinnes possède sur son territoire des écoles fondamentales répartis sur différents villages ainsi qu'une section secondaire à Estinnes. Ces écoles totalisent environ 1.600 élèves dont 250 en maternelle, 340 en primaire et 710 en secondaire. A noter que

la part d'enfants fréquentant des écoles extérieures à la commune est de 40% pour la section maternelle, 50% pour la primaire et 80% pour la secondaire.

Photo 2 : Ecoles d'Estinnes

3.2 Profils de déplacement

3.2.1 Taux de motorisation des ménages

Avant d'aborder la thématique des déplacements, il est utile d'analyser le taux de motorisation des ménages d'Estinnes et de ses communes limitrophes. A noter que ce taux est sous-estimé dans la mesure où il ne prend que les voitures privées en considération et non les véhicules de société et de fonction. Il ressort que les ménages d'Estinnes disposent en moyenne de 1,3 véhicule par ménage, soit une valeur proche de la moyenne régionale de 1,22. Les communes limitrophes présentent des taux similaires variant de 1,1, à 1,3 véhicule par ménage.

3.2.2 Domicile – Travail

D'après l'enquête des ménages réalisée en 2011, parmi les 3.000 travailleurs que compte Estinnes, plus de 80% travaillent dans la province de Hainaut, 7% à Bruxelles et 4% dans le Brabant wallon. Une analyse plus fine indique les 38% des travailleurs se rendent dans l'arrondissement de Thuin (communes d'Estinnes, de Binche, d'Erquelinnes, de Lobbes, de Morlanwelz et d'Anderlues), 17% dans celui de Mons (communes de Mons et de Quévy), 13% dans celui de Soignies et 12% dans celui de Charleroi. Les communes les plus attractives sont Estinnes, Mons, La Louvière, Binche et Charleroi.

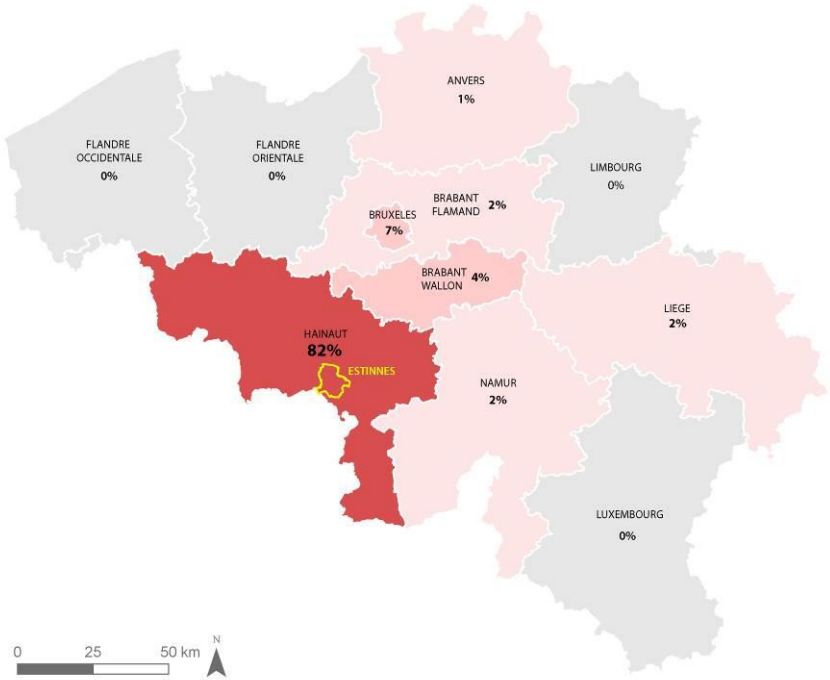


Figure 5 : Destination des déplacements professionnels depuis Estinnes – analyse par province (source : Census, 2011)

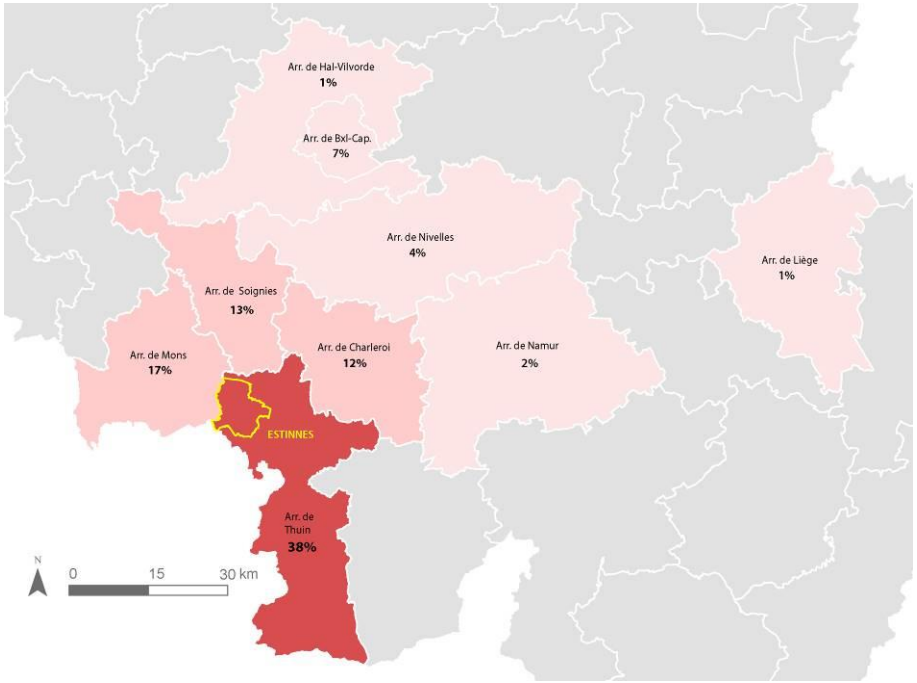


Figure 6 : Destination des déplacements professionnels depuis Estinnes – analyse par arrondissement (source : Census, 2011)

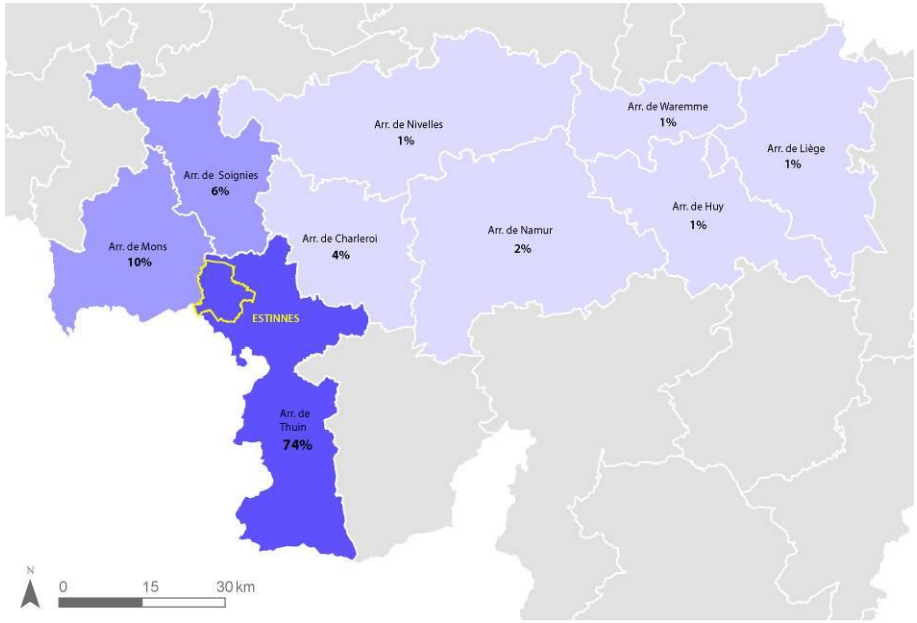


Figure 7 : Origine des déplacements professionnels vers Estinnes – analyse par arrondissement (source : Census 2011)

La quasi-totalité des travailleurs d'Estinnes (99%) proviennent de Région wallonne et plus spécifquement de la province de Hainaut (94%). C'est sur les communes de l'arrondissement de Thuin que l'attractivité est la plus importante (74%). Outre Estinnes qui représente 49%, les communes les plus représentées sont Binche (11%), Erquelinnes (6%), La Louvière (5%) et Mons (4%). Le solde de 25% se répartit entre 90 autres communes.

3.2.3 Domicile – Ecole

Les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité sur le territoire d'une commune, particulièrement à l'heure de pointe. Ainsi, lors de toute réflexion sur la problématique de la mobilité, il devient nécessaire de prendre en compte ces déplacements et d'intégrer à cette réflexion une dimension « mobilité scolaire ».

Le Collège de Bonne-Espérance est une école primaire, secondaire et un internat secondaire qui compte à lui seul plus de 700 élèves et une centaine de professeurs. Il est localisé dans le village de Vellereille-les-Brayeux, à la jonction de la rue Grégoire Jurion et la rue de l'Etoile. Il est connecté au réseau routier structurant de la commune (N563 et N55) par des voiries locales ou inter-villages et est desservi par la ligne de bus 108 « Binche – Erquelinnes ». En début et fin de journée scolaire, les allées et venues et le stationnement des voitures engendrent un trafic important sur les voiries locales et du stationnement sauvage (notamment sur la piste cyclable de la Grégoire Jurion).

Photo 3 : Vue aérienne du Collège Notre-Dame de Bonne-Espérance (source : www.college-bonne-esperance.be) Figure 8 : Projet de réaménagement des abords du Collège de Bonne-Espérance (source : Wanty)

Photo 4 : Piste cyclable de la rue Grégoire Jurion

Photo 5 : Accès au Collège de Bonne-Espérance

Cette circulation non-optimale a déjà fait l'objet de réflexion et des plans d'aménagement ont été élaborés en 2015. A l'exception des dispositifs ralentisseurs, aucun aménagement n'a été réalisé mais les réflexions continuent.

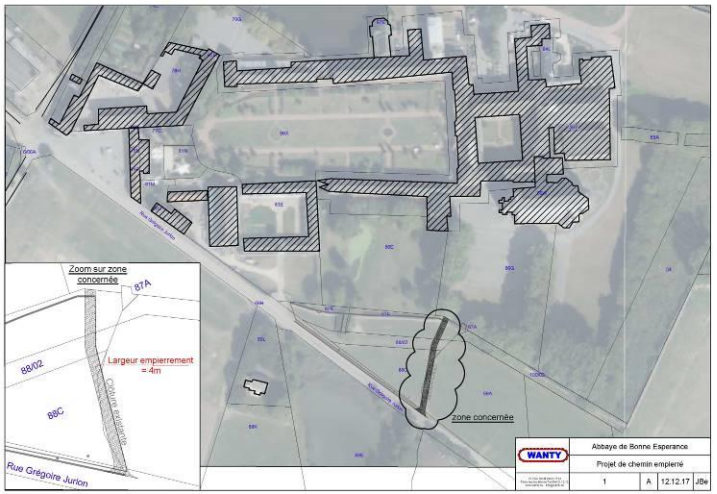


Figure 9 : Projet d'aménagement des abords du Collège de Bonne-Espérance (source : Commune d'Estinnes)

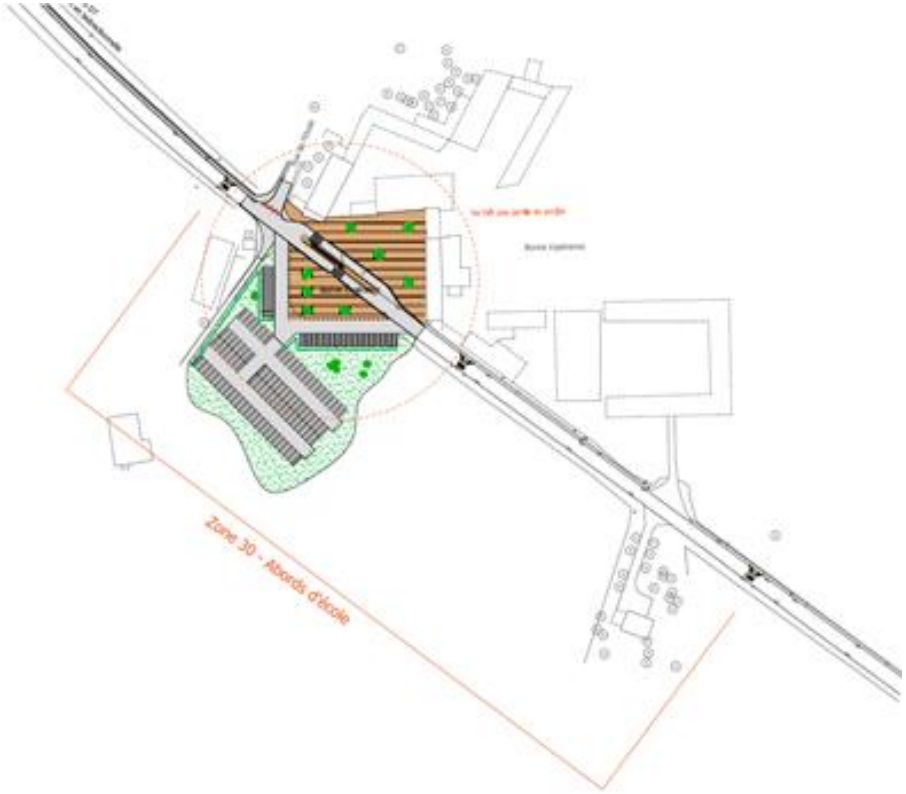


Figure 10 : Projet d'aménagement des abords du Collège de Bonne-Espérance (source : Commune d'Estinnes)

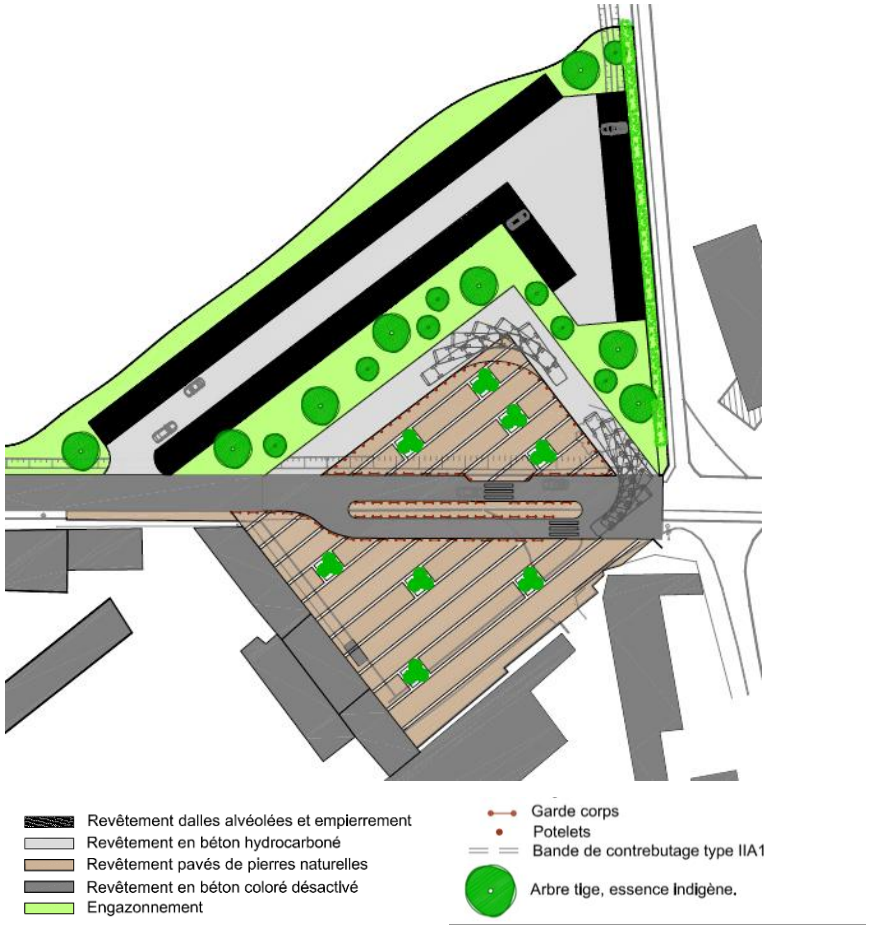


Figure 11 : Projet de réaménagement des abords du Collège de Bonne-Espérance (source : Wanty)

3.3 Objectifs

L'intérêt de la densité est notamment qu'elle favorise le maintien de commerces et services de proximité, les économies d'énergie et rend possible l'utilisation de la marche et du vélo et la pertinence d'une desserte plus régulière en transport public.

Le PCM doit être l'occasion de renforcer les réflexions menées sur les projets immobiliers. Il est en effet primordial d'assurer une mixité des fonctions ainsi qu'une mixité sociale et de privilégier les circulations lentes et l'accès aux transports publics.

Enfin, il est très important de limiter l'urbanisation en-dehors des zones offrant une accessibilité au réseau de transport public et aux services de base (commerces de première nécessité) ou alors d'y viser une densité très faible.

D'une manière générale, le territoire est avant tout concerné par un enjeu de pérennité des commerces de proximité dans le centre d'Estinnes et de leur cadre de vie. Ce maintien de l'activité passe par le biais de :

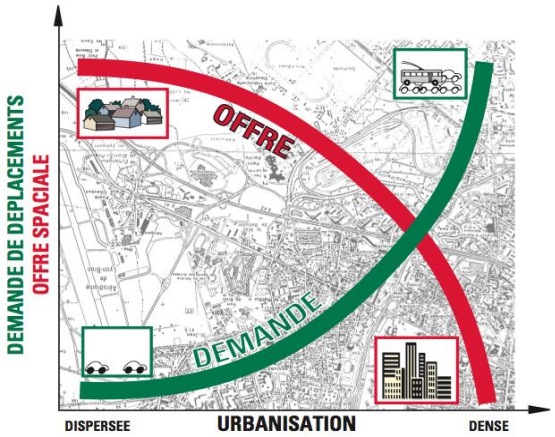
- Requalification de l'espace public : plus de confort et de convivialité ;
- Gestion du stationnement : offrir plus de possibilités aux clients, en augmentant le taux de rotation des emplacements.

Ces outils seront développés dans la prochaine phase de l'étude, et bien sûr déclinés aux différents enjeux observés.

4 Espace public et mobilité active

4.1 Espace public

L'espace public est au centre de beaucoup d'enjeux en matière de qualité de cadre de vie et de mobilité. Cependant l'espace disponible est comme on le sait très souvent restreint, d'autant plus là où la demande en déplacement est forte.



DEUX TENDANCES "CONTRADICTOIRES" : LORSQUE LA DEMANDE DE DEPLACEMENTS AUGMENTE, L'OFFRE EN ESPACE DIMINUE.

Figure 12 : Lien entre l'urbanisation et la demande en déplacement (source : Transitec)

La réalité sur le territoire est qu'actuellement l'espace public est dévolu à la voiture de façon disproportionnée. La voiture envahit tous les espaces ne laissant quasiment aucune place à :

- des espaces public de qualité : des zones de rencontre, paysagères ou récréatives ;
- d'autres modes de déplacement, particulièrement les modes actifs.

4.2 Le piéton au centre de l'ambition

Il est important de doter le territoire d'une **politique piétonne** :

- La commune d'Estinnes est une commune rurale et essentiellement résidentielle qui jouit d'un **cadre agréable** et de la présence du **RAVeL** qui traverse le territoire selon plusieurs directions constituent des atouts essentiels pour la pratique de la marche ;
- **Se déplacer à pied n'est pas suffisamment sécurisé et confortable**. Le diagnostic a souligné le manque de qualité des infrastructures dédiées aux piétons. Ces enjeux sont assez urgents, particulièrement pour les piétons qui éprouvent des difficultés à se déplacer.
- La marche, c'est bon pour la santé. La collectivité, en investissant dans la marche à pied, mise sur une meilleure santé de ses habitants. Par ailleurs, c'est le mode de déplacement le plus démocratique. Le PCM doit atteindre des objectifs sociaux, et donc limiter les inégalités en matière de transport. Chacun augmente ses chances de se déplacer de manière autonome ;

4.3 Mobilité piétonne : constats

Si la mobilité piétonne revêt une importance considérable, elle est nnéanmoins difficile à objectiver, en l'absence de données exploitables (parts modales, ampleur des flux sur les itinéraires stratégiques).

D'une manière générale, les flux se déroulent dans des conditions variables. Les atouts actuels sont les suivants :

- Dans les villages, des distances acceptables entre les habitations, les écoles et les commerces de proximité ;
- La présence du RAVeL qui offre une connexion vers Binche, Erquelinnes et Thuin ;
- Un projet de RAVeL entre Estinnes et Cuesmes (Mons).

Néanmoins, les déplacements pédestres font face à certaines difficultés.

- De manière générale, il y a peu d'espaces et cheminements continus consacrés aux piétons.
- Le trafic et les vitesses pratiquées sur la chaussée de Brunehault et les vitesses pratiquées sur les voiries inter-villages constituent un danger pour les piétons ;
- Le stationnement sauvage des véhicules sur les trottoirs entrave la circulation des piétons
- Manque de traversée sécurisée à hauteur des arrêts de bus ;
- Absence ou étroitesse des trottoirs dans les villages.

Ces problèmes touchent d'autant plus les personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer. De nombreux trottoirs ne sont pas encore adaptés aux PMR (absence d'inflexion de bordure, de dalles de guidages, etc.).

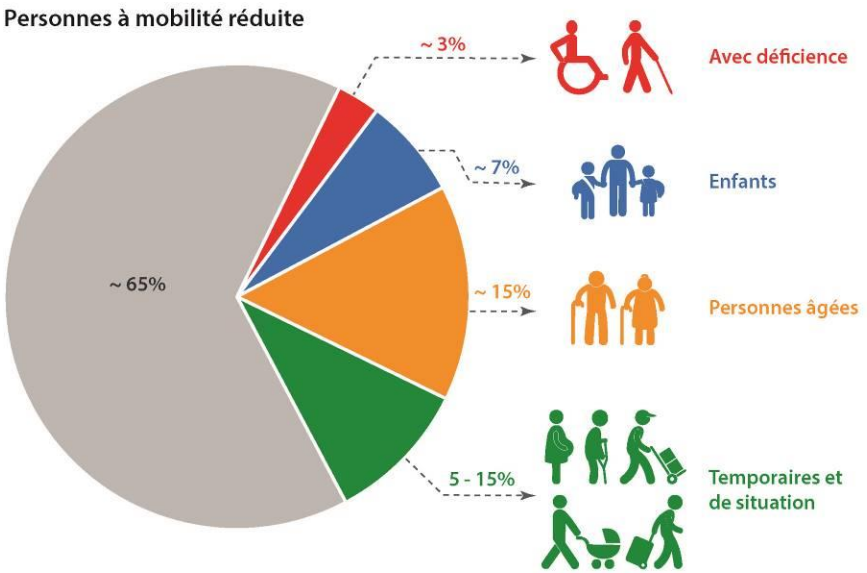


Figure 13 : Répartition des personnes à mobilité réduite par type (source : Plain-Pied asbl)

Photo 6 : Absence de traversée à hauteur d'un arrêt de bus sur la route de Mons (source : Google)

Photo 7 : Etroitesse du trottoir sur la chaussée de Brunehault à Estinnes-au-Mont

Photo 8 : Stationnement sur le trottoir sur la rue Adonis Bougard à Estinnes-au-Mont

Photo 9 : Etroitesse du trottoir au carrefour « Bougard – Brunehault » à Estinnes-au-Mont

4.4 Mobilité piétonne : projets du PCDR

Le Programme communal de développement rural (PCDR), finalisé en 2017, propose une série de projets et d'aménagement en lien avec la mobilité à différent horizon.

FP 1.1	Entre Estinnes-au-Mont et Estinnes-au-Val	Mise en valeur et aménagement des abords du ruisseau des Estinnes
FP 1.2	Estinnes-au-Val	Aménagement de la Place d'Estinnes-au-Val
FP 2.1	Estinnes-au-Mont	Aménager et sécuriser la rue des Trieux
FP 2.3	Estinnes-au-Mont	Restructurer et aménager le site dit « Espace Muchette » à Estinnes-au-Mont
FP 2.4	Fauroeulx	Aménager le cœur de village de Fauroeulx
FP 2.11	Vellereille-les-Brayeux	Aménager le cœur de village de Vellereille-lez-Brayeux

RÉALISÉ

RÉALISÉ

Parmi les projets du lot 1 (courte échéance), 2 projets ont été plus spécifiquement pointés

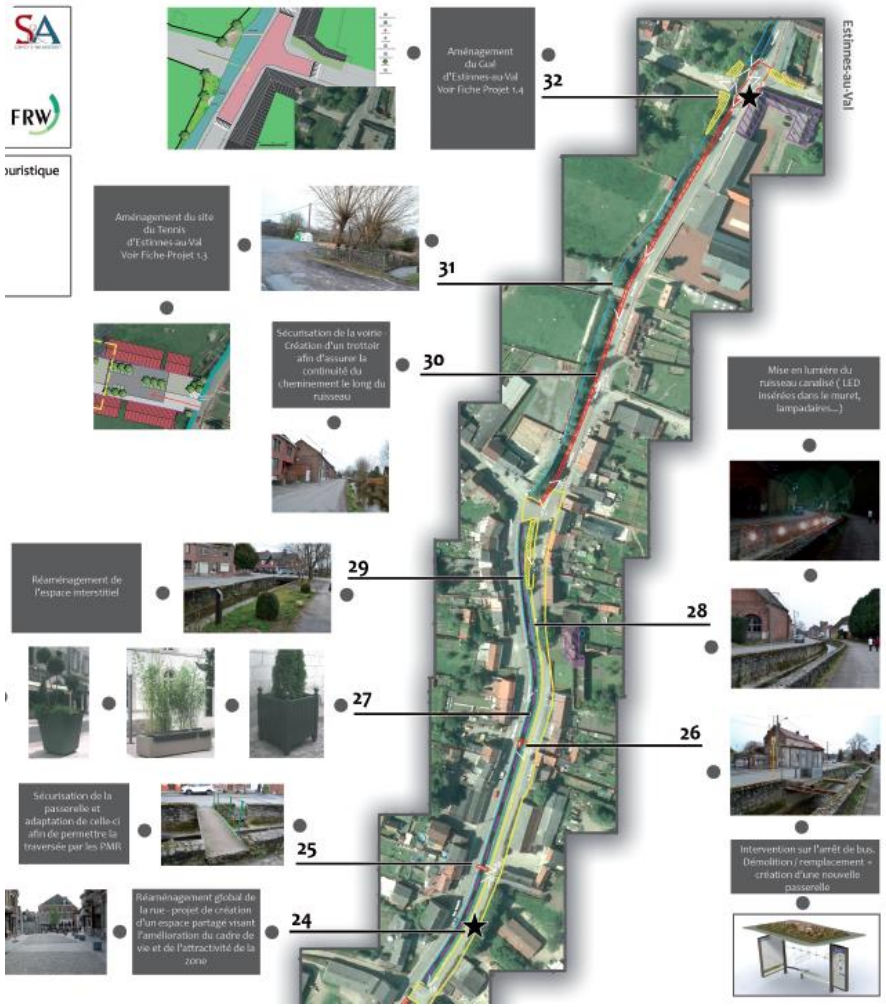
Fiche PCDR 1.1 : Mise en valeur et aménagement des abords du ruisseau des Estinnes

Le projet global de réaménagement du Ruisseau des Estinnes se concrétisera par la somme de différentes interventions. Au total, 32 zones ponctuelles ou plus étendues ont pu être identifiées. Ces interventions sont subdivisées en cinq thématiques distinctes :

- *Aménagements visant l'amélioration du cadre de vie, de la mobilité, de la convivialité et de l'attrait touristique ;*
- *Aménagements visant à améliorer la sécurité des usagers ;*
- *Aménagement visant à valoriser le patrimoine existant (bâti, paysager, historique, etc.) ;*
- *Aménagement visant à améliorer la biodiversité ;*
- *Projets globaux.*

Les actions plus spécifiquement liées à la mobilité sont les suivantes :

- *Aménagement du gué d'Estinnes-au-val (fiche 1.4)*
- *Aménagement du site du Tennis d'Estinnes-au-Val (fiche 1.3)*
- *Sécurisation de la voirie – Création d'un trottoir afin d'assurer la continuité du cheminement le long du ruisseau*
- *Intervention sur l'arrêt de bus. Démolition / remplacement + création d'une nouvelle passerelle*
- *Sécurisation de la voirie. Réfection et élargissement du trottoir*
- *Réaménagement global de la rue – projet de création d'un espace partagé visant l'amélioration du cadre de vie et de l'attractivité de la zone.*
- *Création d'un nouveau sentier permettant la continuité du cheminement le long du ruisseau*



Ces actions seront au besoin analysées en phase 3 du PCM.

Fiche PCDR 1.2 : Aménagement de la place d'Estinnes-au-Val

Actuellement, la place principale d'Estinnes-au-Val se présente sous la forme d'un vaste espace minéralisé ouvert et dénué de tout aménagement de convivialité (mobilier urbain). Cet espace est traversé en son centre par la rue Enfer qui, à l'échelle de l'entité est une voirie importante puisqu'elle permet de relier les deux principaux centres urbanisés de l'entité à la N90 (liaison Binche – Mons) au nord et dans une plus large mesure à la N563 au sud. A ce tronçon, viennent se connecter au droit de la place d'autres voiries secondaires ayant une fonction de desserte locale.

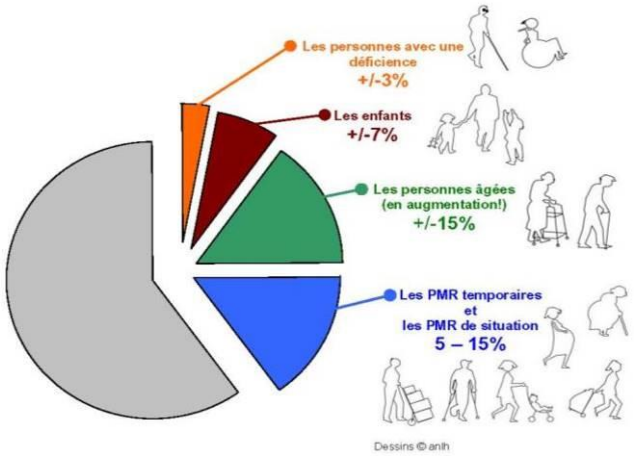
Les objectifs poursuivis par ce réaménagement sont d'améliorer la sécurité routière, la convivialité et de mettre en évidence le patrimoine existant.

Figure 14 : Extrait de la fiche 1.2 du PCDR – Réaménagement de la place d'Estinnes-au-Val (source : Survey & Aménagement)

4.5 Mobilité piétonne : objectifs

D'une manière générale, l'objectif est de **renforcer l'avantage compétitif de la marche**, en la rendant plus sûre et plus agréable. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

- Définir un **réseau structurant** pour la commune et prioriser les points noirs ;
- Valoriser les espaces publics en proposant des **aménagements qualitatifs** autour des pôles (écoles, administration et commerces) ;
- Optimiser la marche à pied aux **nœuds d'échange** en veillant notamment à la continuité des cheminements vers les arrêts principaux de transports en commun.
- Faire de tout aménagement piéton un espace accessible à tous, tenant compte du principe d'accessibilité universelle



5 Mobilité cyclable

5.1 Diagnostic

En matière de mobilité cyclable, le territoire d'Estinnes présente un atout important avec la présence du RAVeL permettant une connexion sécurisée vers les communes voisines de Binche, Erquelinnes et Thuin.

Photo 10 : Intersection entre le RAVeL et le réseau routier

Photo 11 : Intersection entre le RAVeL et le réseau routier

Les intersections du RAVeL avec le réseau routier sont sécurisées par la présence de plateau, revêtement de couleur rouge, barrières, etc. Un parking destiné au RAVeL a été aménager le long d'une voirie de campagne, à proximité du village de Peissant.

Photo 12 : Parking RAVeL à proximité de Peissant

Photo 13 : RAVeL

Outre l'ossature constituée par la RAVeL, le territoire communal compte quelques pistes cyclables sur les axes routiers structurants (N90 et N563) et à proximité du Collège de Bonne Espérance.

Photo 14 : Infrastructures cyclables le long de la N90

Photo 15 : Infrastructures cyclables le long de la N563

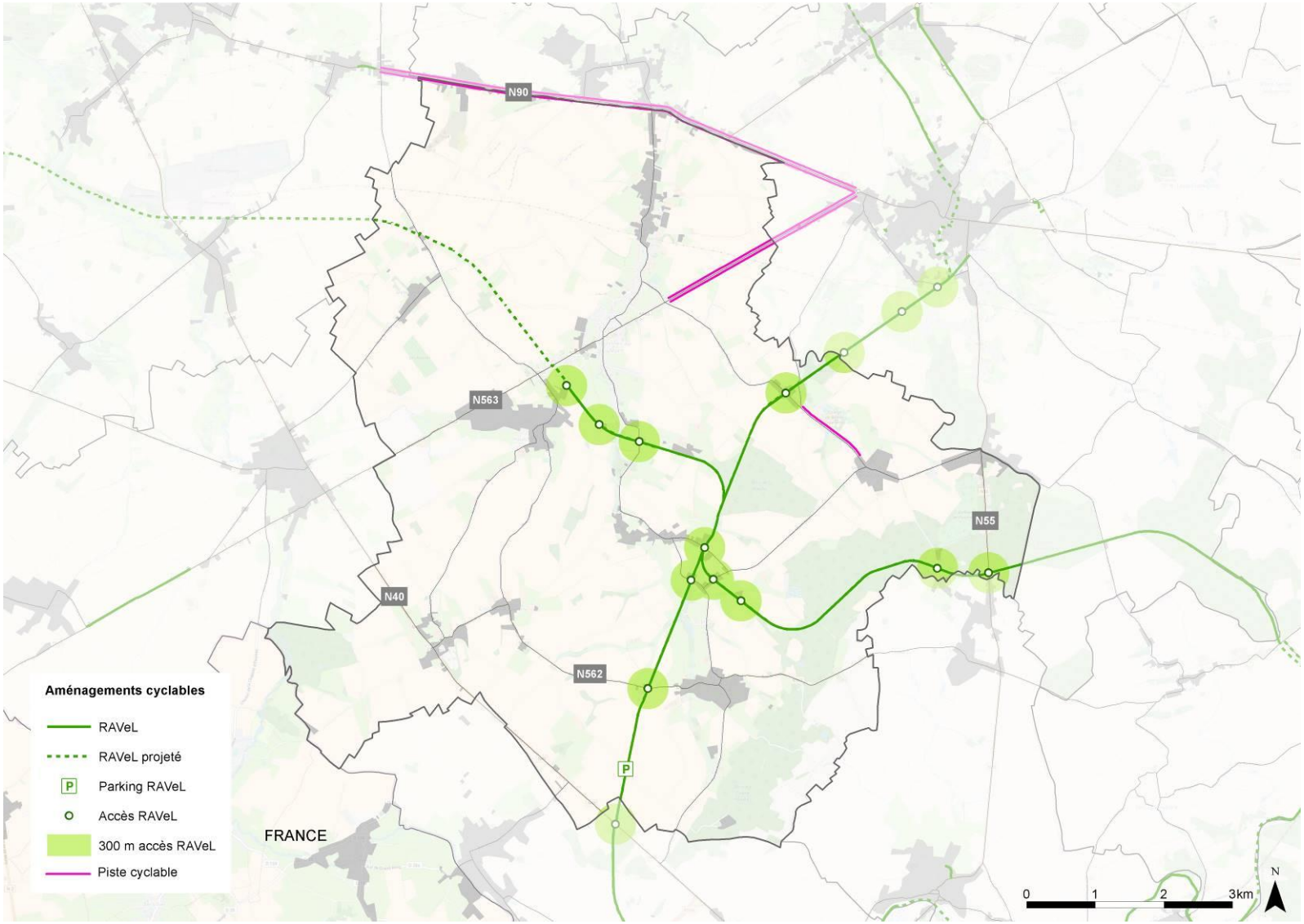


Figure 15 : Infrastructures cyclables existantes

5.2 Projets

5.2.1 Liaison au RAVeL à Vellereille-les-Brayeux

Création d'une piste cyclable de plus ou moins 880 mètres à la rue Grégoire Jurion à Vellereille-les-Brayeux. qui doit permettre de relier le Ravel au centre du village

5.2.2 Extension du RAVeL

Il existe un projet de RAVeL visant la connexion entre Estinnes et Cuesmes (Mons). Son tracé a aujourd'hui été arrêté mais il n'y a pas encore d'échéance concernant la mise en œuvre.

5.2.3 Réseau points-nœuds

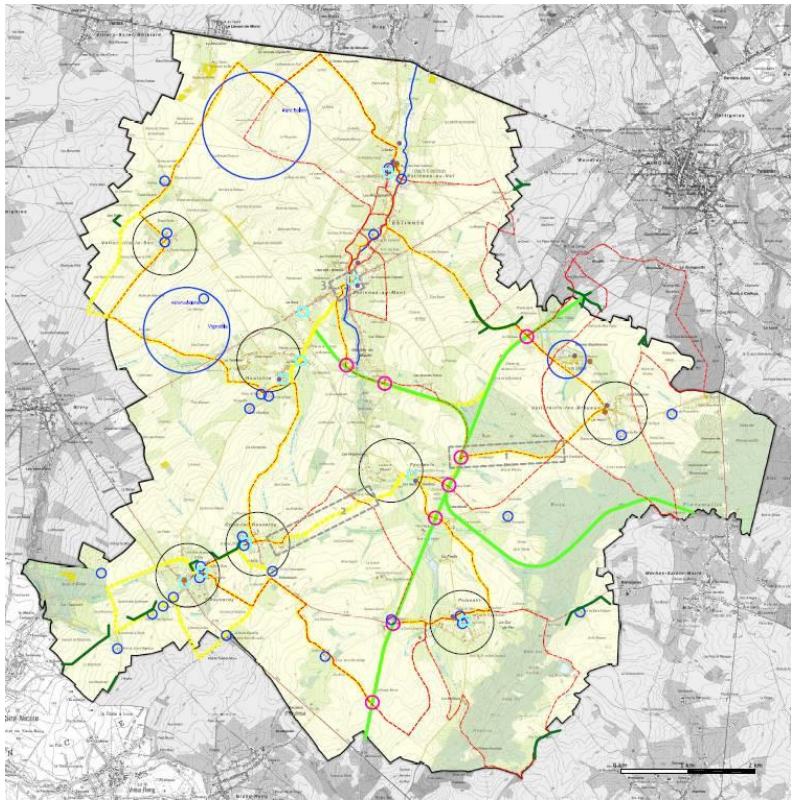
Un projet de réseau cyclable à points-nœuds est actuellement à l'étude sur la commune d'Estinnes et les communes voisines. Ce type de réseau, à destination touristique, privilégie les petites routes à faible circulation, les voies réservées aux usagers doux (RAVeL) et les chemins de campagne praticables avec un vélo de type « city-bike ». Ce système ingénieux de balisage couvre actuellement toute la Flandre, les Pays-Bas, différentes régions d'Allemagne, le Pays de Famenne, la Wallonie picarde, le Pays de Chimay, les Cantons de l'Est et la Basse-Meuse. Ce type de réseau est actuellement en cours de développement dans le Brabant wallon et en province de Liège et à l'étude sur les Provinces de Namur et de Luxembourg.

Figure 16 : Réseau à points-nœuds – carte de travail (source : commune d'Estinnes)

5.2.4 Projets PCDR

Deux fiches projets du PCDR concernent plus spécifiquement les infrastructures cyclables :

- Fiche-projet 1.6 : Création de liaisons intervillages, douces et touristiques appuyées sur le RAVeL et mettant en valeur le patrimoine de l'entité
- Fiche-projet 2.5 : Aménager une connexion douce entre Vellereille-le-Sec et la futur RAVeL



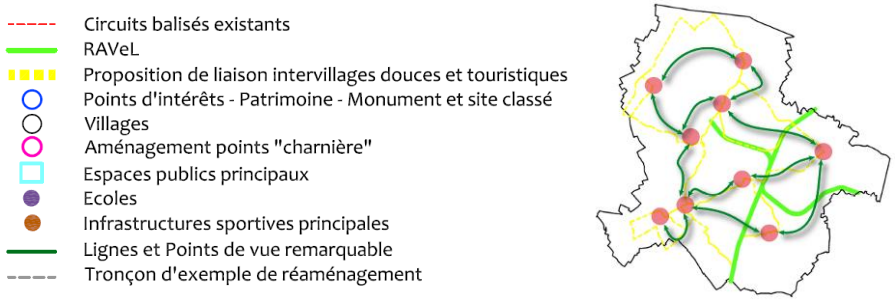


Figure 17 : Carte illustrant la fiche projet 1.6 du PCDR (source : Survey & Aménagement, 2015)

Figure 18 : Carte illustrant la fiche projet 2.5 du PCDR - liaison modes doux entre Vellereille-le-Sec et le futur RAVeL (source : Survey & Aménagement, 2015)

5.3 Objectifs

D'une manière générale, les bonnes raisons de développer le vélo sur le territoire sont semblables à celles évoquées pour la marche à pied : un mode de transport compétitif, bon pour la santé, accessible à un large public et faisant l'objet d'enjeux de sécurité urgents.

Cinq objectifs thématiques sont formulés :

- **Développer un réseau cyclable** répondant aux critères de sécurité et de qualité. Ce réseau, tout comme le maillage piéton, doit permettre une continuité maximale afin de proposer aux cyclistes un bon niveau de qualité de pôle à pôle. Ce réseau cyclable doit s'appuyer sur le RAVeL et sur les différents projets en cours ou en réflexion sur cette thématique (PCDR et points nœuds) ;
- Développement le **stationnement vélo**, adapté aux besoins et aux contextes ;

- **Ancrer le vélo** au sein des structures organisationnelles ;
- Développer des **services** permettant à l'usager d'accéder à un vélo, de le réparer, etc.

- Augmenter l'attractivité de l'offre en bus, en offrant des possibilités d'**intermodalité vélo + bus**

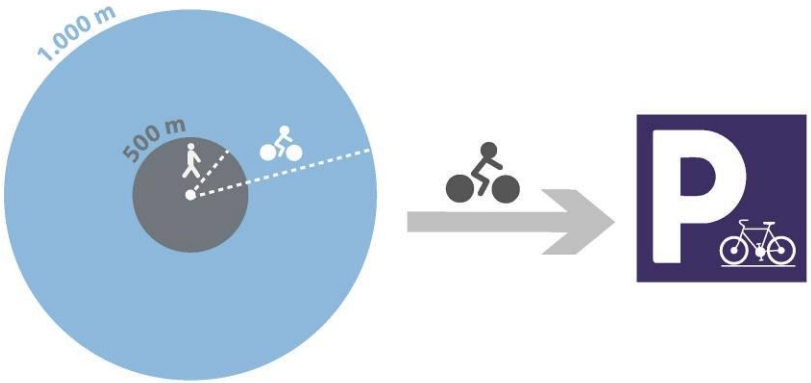
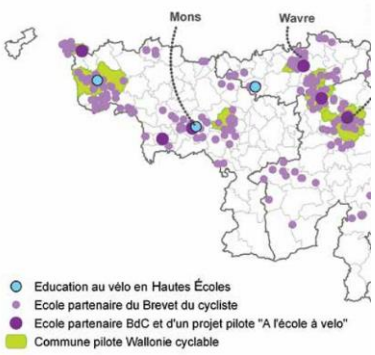


Figure 19 : Concept de l'intermodalité bus-vélo

- **Promouvoir le vélo**, en développant des actions de formation, des incitants financiers et des opérations de « mise en selle » ;
-



6 Transports en commun

6.1 Desserte TEC

5 lignes TEC desservent actuellement la commune d'Estinnes

3 lignes régulières avec pliusieurs passages par jour

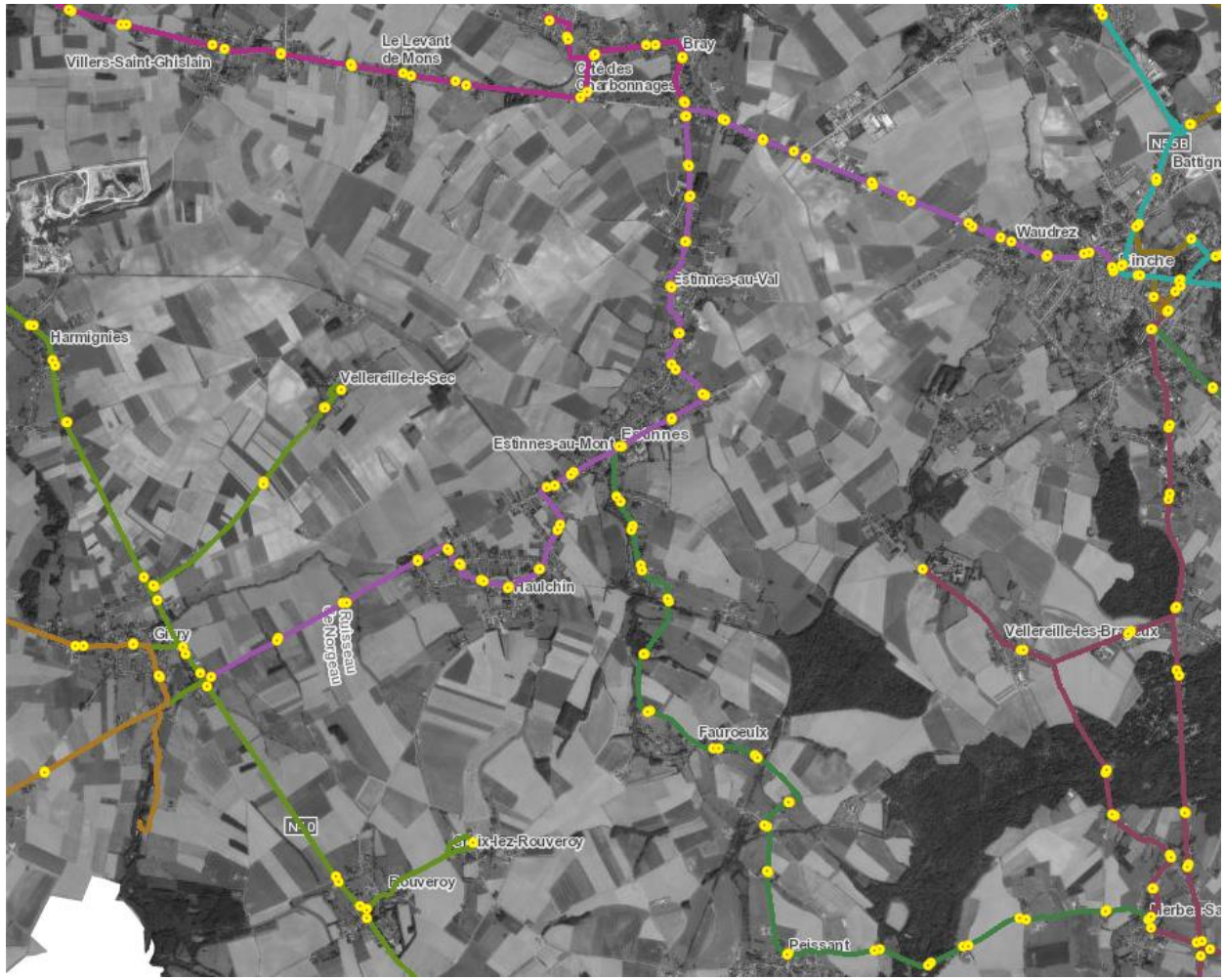
- 22 : Mons – Bray - Binche
- 34 : Mons – Estinnes –Binche
- 134 : Mons – Beaumont

2 lignes à vocation purement scolaire avec une prise le matin et une dépose en fin d'après-midi

- 21 : Binche – Estinnes
- 108 : Binche – Erquelinnes

Comme le montre la carte, la majorité du territoire est donc desservi même s'il ne s'agit parfois que de lignes à faible fréquence ou des variantes de ligne.

Les lignes et leurs fréquentations sont détaillées ci-après



22 : Mons-Binche

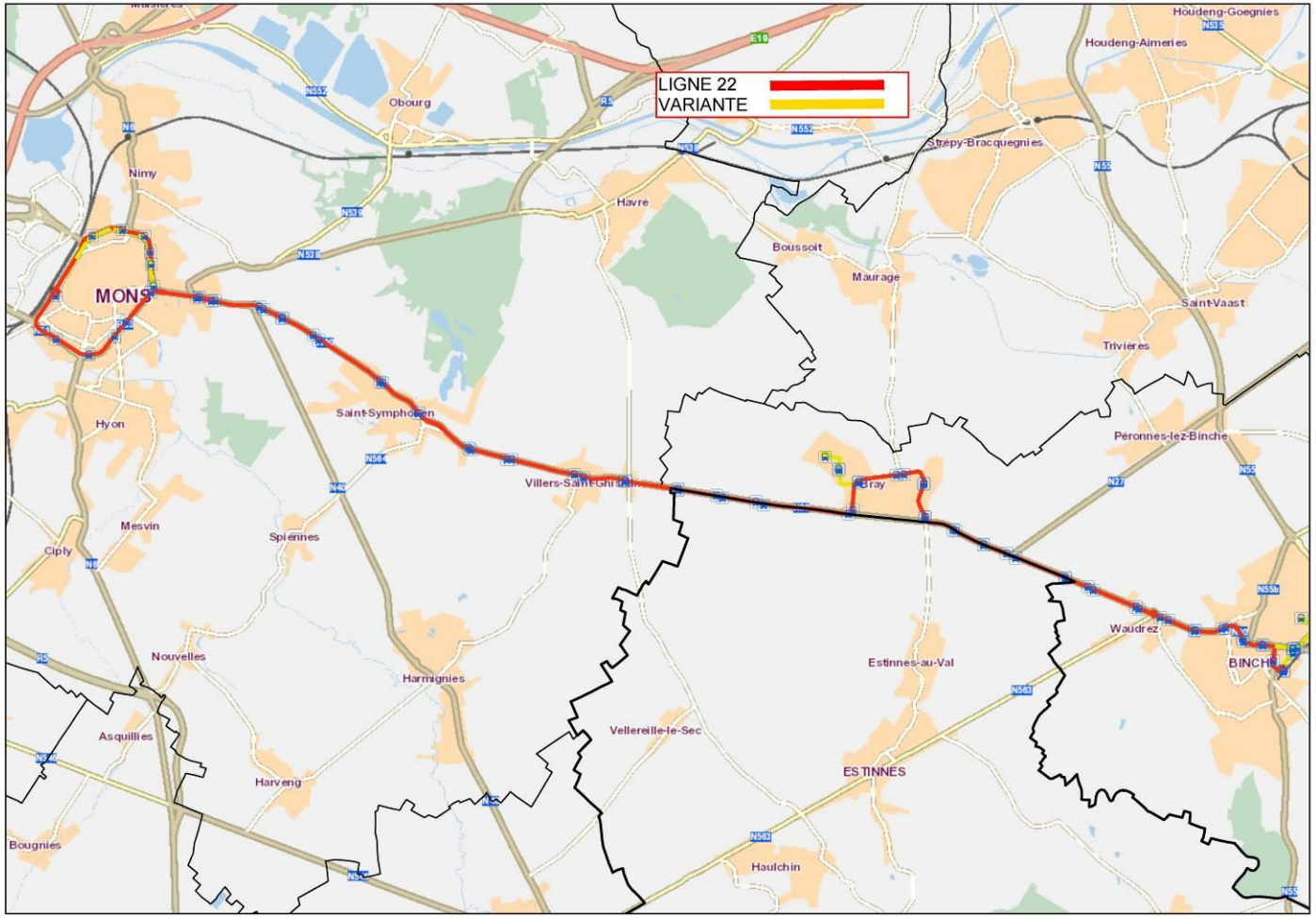
Ligne la plus structurante sur la commune avec une fréquence d'1 à 2 bus par heure.

~ 22 Passages/jour

Elle relie Mons à Binche sur un itinéraire direct empruntant la RN90 avec un léger crochet sur Bray.

Cette ligne 22 ne touche que l'extrémité nord du territoire mais représente une estimation de **30,60%** des déplacements TEC sur Estinnes.

Son importance est notamment due à la correspondance au niveau de la rue de Bray avec la ligne 34.



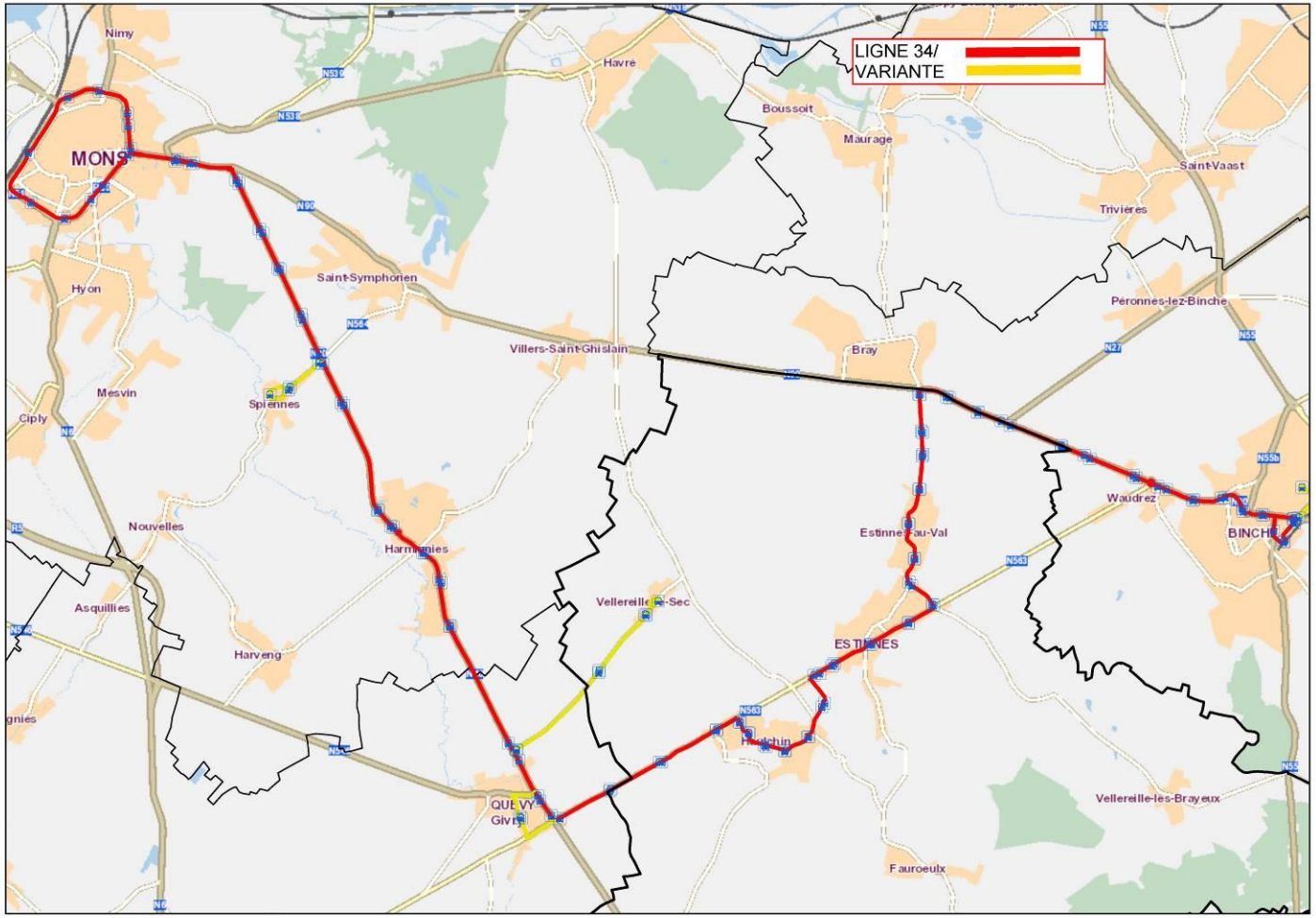
34 : Mons-Binche

Ligne régulière avec une fréquence d'1 bus par heure.

~ 12 Passages/jour

Ligne moins directe que la ligne 22 mais dont l'itinéraire traverse la commune en desservant les villages de Haulchin, Estinnes-au-Mont, Estinnes-au-Val avec une variante également par Vellereille-le-Sec.

On estime qu'elle représente **42%** des déplacements en TEC sur la commune, ce qui en fait la ligne la plus utilisée par la population



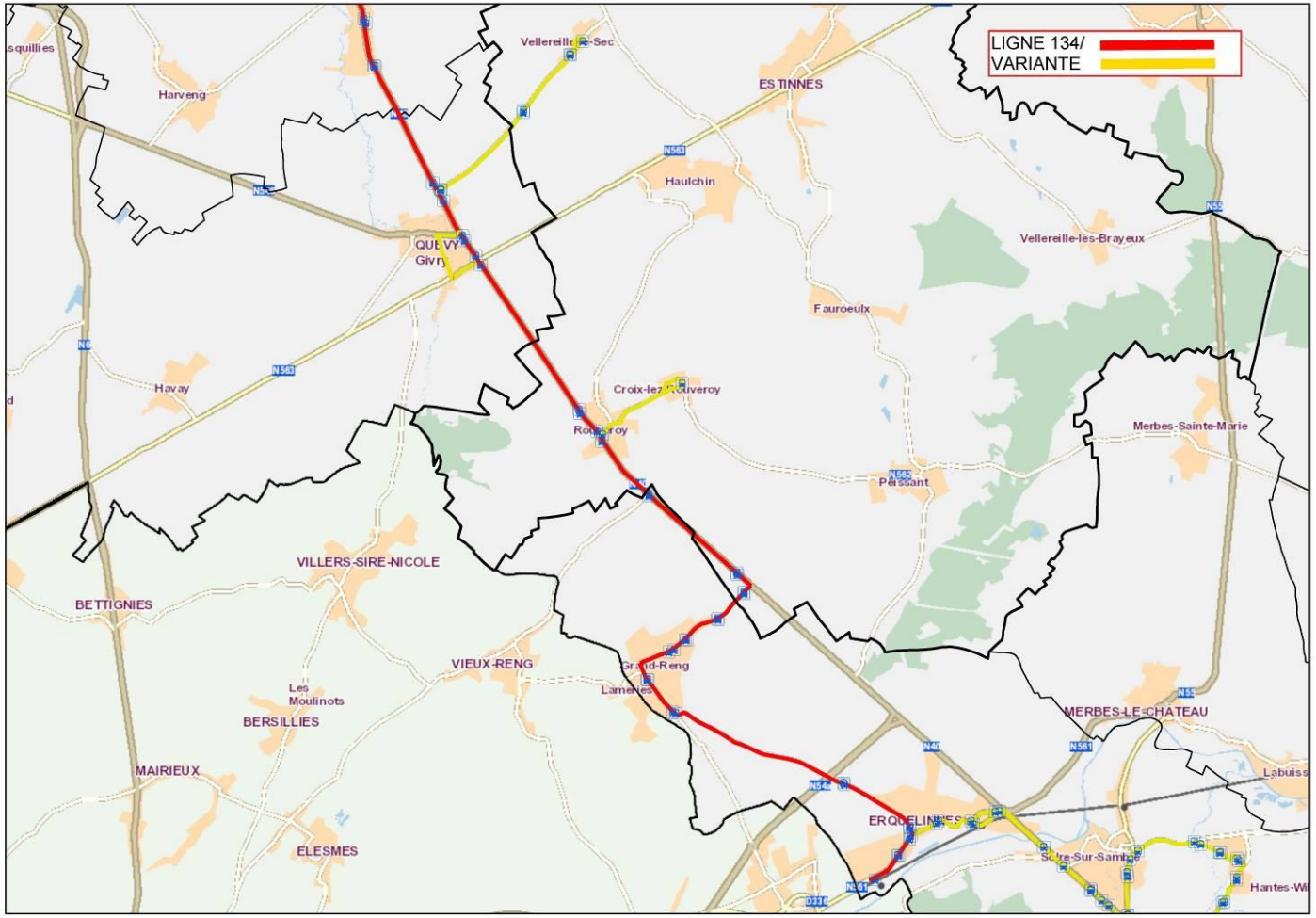
134 : Mons-Baumont

Ligne régulière avec une fréquence d'1 bus par heure.

~ 11 Passages/jour

Ligne qui longe à nouveau la commune mais du côté sud en desservant le village de Rouveroy

On estime qu'elle représente seulement 7,70% des déplacements en TEC malgré des passages toute la journée

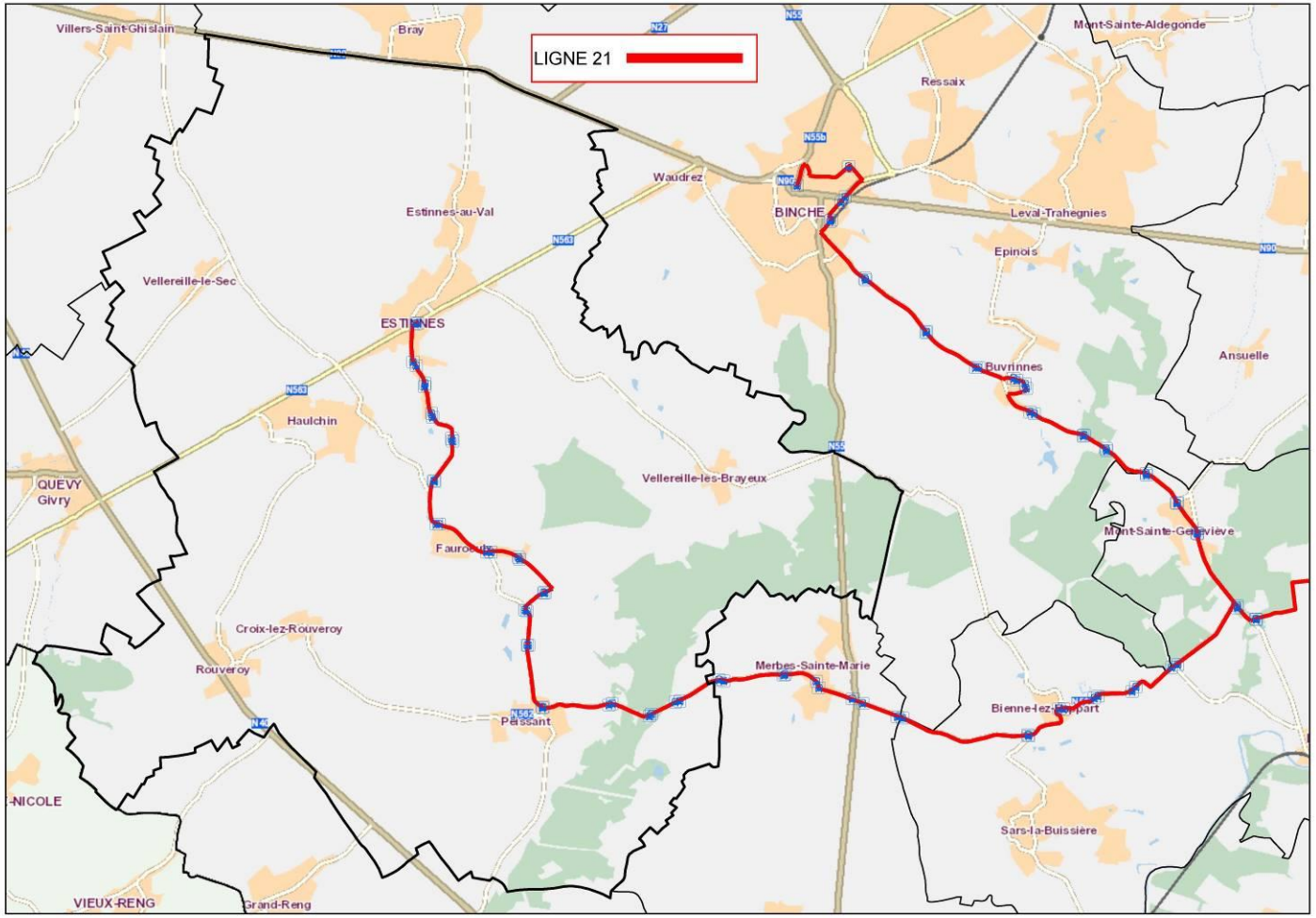


21 : Binche-Estinnes

Ligne purement scolaire avec 1 passage le matin et l'après-midi

On estime qu'elle représente 3,8 % des déplacements en TEC ce qui est faible.

Cette ligne dessert cependant des villages non desservis par les autres lignes tels que Fauroeulx et Peissant.

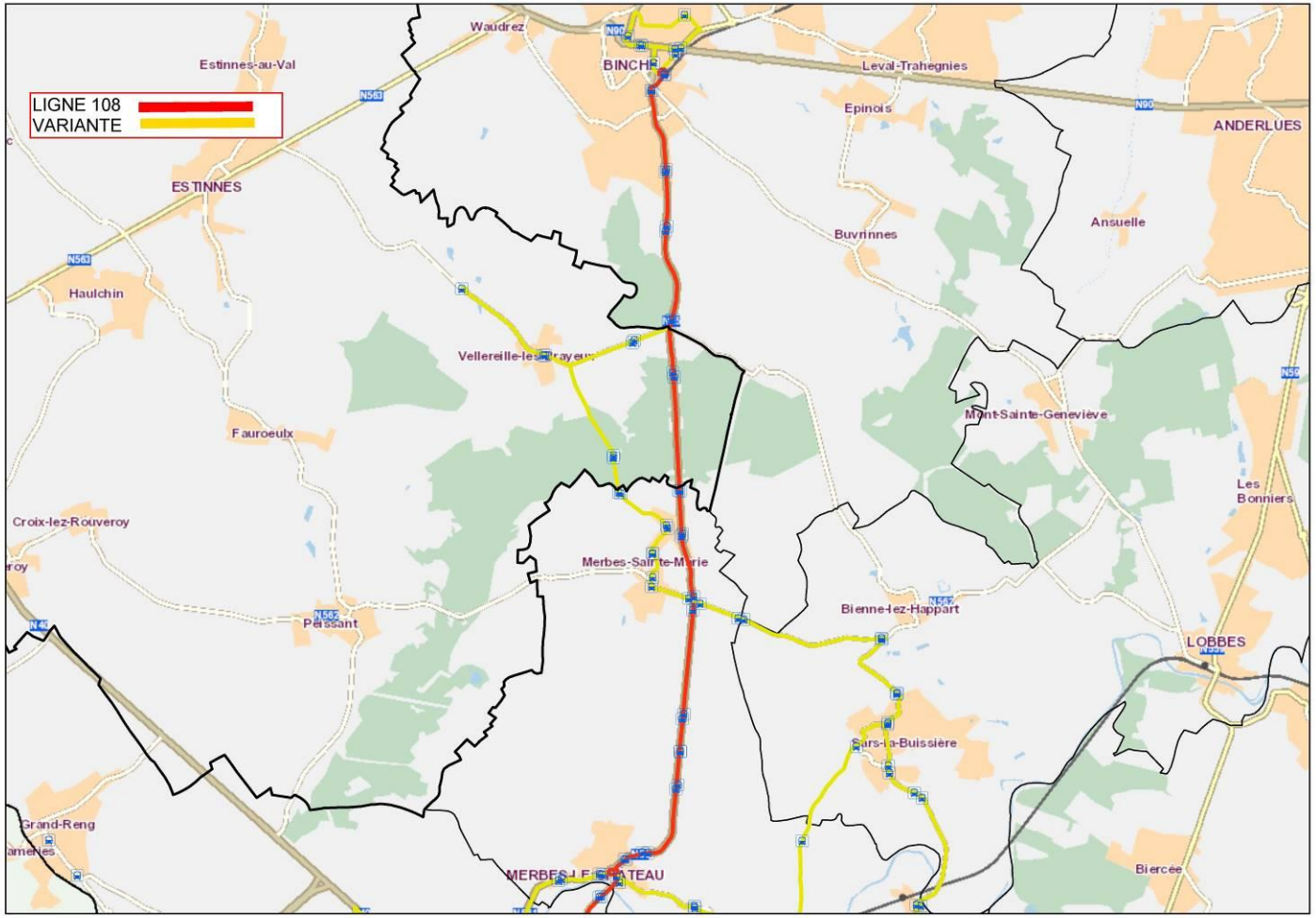


108: Binche-Erquelinnes

Ligne purement scolaire avec 5 passages par jour

Cette ligne ne traverse qu'une petite zone de la commune en empruntant la RN55 mais par contre les variantes de la ligne desservent le village de Vellereille-les-Brayeux et donc le collège de Bonne-Esperance, ce qui lui donne toute son importance.

On estime qu'elle représente 16,59% des déplacements sur en TC sur Estinnes



6.2 Les arrêts

6.2.1 Fréquentation

Identification des arrêts	Répartition de la fréquentation
VELLEREILLE-LES-BRAYEUX Séminaire	14,61%
ESTINNES-AU-MONT Place	14,27%
BRAY Levant de Mons	11,89%
BRAY Charbonnage	7,61%
HAULCHIN Eglise	4,50%
BRAY Barrière	3,78%
ROUVEROY Centre	3,69%
ESTINNES-AU-VAL Place	3,63%
HAULCHIN Rue Ferrer	3,58%
HAULCHIN Cité	3,40%
ESTINNES-AU-MONT Cimetière	2,96%
BRAY Ciné Columbia	2,59%
ESTINNES-AU-MONT Traversée à Niveau	2,55%
HAULCHIN Place	2,38%
BRAY Maurice	2,07%
BRAY Station	1,83%
CROIX-LEZ-ROUVEROY Village	1,75%
BRAY Capelette	1,56%
VELLEREILLE-LES-BRAYEUX Rue St Roch	1,02%
PEISSANT Eglise	0,91%
VELLEREILLE-LE-SEC Ecoles	0,91%
BRAY Ets Metens	0,84%
ESTINNES-AU-MONT Chapelle	0,76%
VELLEREILLE-LES-BRAYEUX Centre	0,72%
ROUVEROY Barrière d'Haubreux	0,58%
VELLEREILLE-LE-SEC Rue de Givry	0,56%
ESTINNES-AU-MONT Ancienne Gare	0,55%
ESTINNES-AU-MONT N° 64	0,55%
ESTINNES-AU-MONT Rue des Chauffours	0,49%
ESTINNES-AU-VAL Pont	0,43%
ESTINNES-AU-MONT Ruelle Potier	0,41%
ESTINNES-AU-MONT Rue des Trieux	0,38%
HAULCHIN Café de l'Etang	0,38%
FAUROEULX Passage à Niveau	0,35%
ESTINNES-AU-VAL Enfer	0,34%
ESTINNES-AU-MONT Hameau Briscaille	0,24%
ROUVEROY Route d'Haulchin	0,23%
HAULCHIN Constance	0,18%
VELLEREILLE-LES-BRAYEUX Domaine de Pince	0,15%
ESTINNES-AU-MONT Pont du Chemin de Fer	0,14%
FAUROEULX 4 Chemins	0,11%
VELLEREILLE-LES-BRAYEUX Bois de Pincemai	0,09%
FAUROEULX Calvaire	0,02%

Le TEC estime le nombre de montée du lundi au vendredi, aux arrêts implantés sur la commune, de l'ordre de 1.640 ce qui peut représenter plus de 3.280 déplacements par transport en commun sur Estinnes.

4 arrêts concentrent 50% des montées

6.2.2 Aménagement des points d'arrêts

Il existe plusieurs typologies d'aménagement des arrêts sur le territoire.

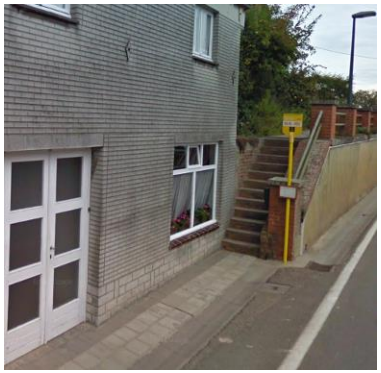
- Les aménagements destinés au confort des passagers en attente (banc, abri, auvents latéraux pour la pluie) sont présents à certains endroits sur le territoire,

Centre Estinnes

Haulchin

- Dès que l'on s'éloigne des centres de villages, on dénote un manque de continuité des circulations piétonnes et des traversées piétonnes pour rejoindre de façon sécurisée les différents arrêts.

- De nombreux arrêts comme souvent en milieu plus rural sont d'un confort plus rudimentaire et parfois difficile d'accès.



- Compte-tenu du coût que cela représente, la mise en accessibilité (PMR) des arrêts (bordure de quais, pentes, etc.) se fait au cas par cas, sans programmation (à l'occasion de travaux de réfection des voiries par exemple)

- L'intersection entre le N90 et la rue de Bray constitue un point noir en matière de sécurité piétonne. Les jeunes traversent la rue afin de connecter les lignes 34 et 22.

6.3 Plan Réseau 2020

Le groupe TEC, aux côtés de la Société régionale wallonne du transport (SRWT), étudie actuellement les grands principes d'évolution du réseau à l'horizon 2020.

Cette étude repose sur les constats suivants :

- la forte instabilité des temps de parcours (liée aux itinéraires empruntés mais également à la congestion routière), diminue la vitesse commerciale des bus et réduit ainsi sa compétitivité
- la dimension sociale de l'offre avec la nécessité d'un maintien de l'accessibilité à une offre en transports en commun pour l'ensemble de la population (en période de vacances, 52 % des wallons disposent d'un bus/heure en moyenne)
- les enjeux environnementaux posés par l'âge et qualité du parc de véhicules, le bruit, et la pollution ; il faut en effet 11 passagers en permanence dans un bus pour qu'il pollue moins que la voiture
- les enjeux économiques et budgétaires qui poussent à la recherche de nouvelles solutions de mobilité, complémentaires aux lignes classiques, mais moins onéreuses, pour les flux de moindre importance.

Les objectifs fixés pour cette restructuration de l'offre reposent ainsi sur:

- la meilleure articulation entre la structure du territoire (desserte des pôles et des densités de population)
- l'amélioration des performances en matière d'intermodalité (train, vélo, etc.)
- l'amélioration des performances économiques et environnementales (hausse du taux de charge moyen des bus)

- l'amélioration de l'attractivité de l'offre TEC par rapport à la voiture (via l'augmentation de la vitesse commerciale et de la lisibilité de l'offre).

Chacune des sociétés d'exploitation va donc réévaluer son offre et définir un niveau de service cible selon une méthodologie commune, proposée en 2014 par la SRWT au Gouvernement Wallon.

Cette méthodologie d'analyse repose sur l'identification de différents critères (grille de référence des niveaux de service) : type de desserte au regard de la demande existante et potentielle, niveau d'offre actuel, distribution des passages au cours de la journée, amplitude horaire et constances spatiale (variantes d'itinéraires) et temporelles (période scolaire - non-scolaire) de l'offre.

Au cours de l'année 2016, le groupe TEC poursuivra ce travail, en lien avec les communes, dans la perspective d'aboutir à la définition de ce nouveau schéma pour l'horizon 2020

6.4 Transport alternatif

Il existe un sservice de transport d'intérêt général conforme au décret wallon qui s'adresse à tout habitant de la commune d'Estinnes qui rencontre des difficultés pour se déplacer.

Pour quels types de déplacements ?

- limités à un rayon de trente kilomètres au départ des locaux du CPAS et ce uniquement sur le territoire belge
- d'ordre médical, paramédical et/ou sanitaire
- démarches administratives diverses
- des visites à des patients hospitalisés, des résidents en Maison de repos, …
- des achats alimentaires de première nécessité.

6.5 Objectifs

Les objectifs du PCM en matière de transports publics sont fortement dépendants des opérateurs publics et des contraintes budgétaires dans le domaine. Le PCM se doit donc de travailler sur des éléments réalistes en accord avec la politique du plan réseau TEC 2020

- Pour la circulation des bus, le PCM s'inscrit dans les objectifs définis par le groupe TEC qui est d'améliorer la performance des bus par une augmentation de la vitesse commerciale et une réorganisation de l'offre si cela s'avère pertinent et réaliste

- Amélioration de la localisation et de l'aménagement de certains arrêts suite à une priorisation de ceux-ci ainsi que hiérarchiser les priorités pour les arrêts équipés PMR.

- Communiquer sur l'offre en transport public. La commune doit se doter d'outils de communication destinés à informés ses citoyens sur les atouts du transport public et sur l'évolution des services. Le site Web de la commune et les nouvelles technologies doivent permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public.

- Envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques. Différents types de services ou de Transports à la Demande (TAD) adaptés au contexte rural existent que ce soit sous forme d'initiatives communales ou intercommunales avec un appui pour certaines de la part du TEC.

MOBILESEM.BE

7 Réseau routier

7.1 Circulation automobile

7.1.1 Structure du réseau routier

Le territoire est encadré par des voiries régionales structurantes

- La RN 90 qui a le gabarit le plus important et qui relie Mons à Binche
- La RN40 qui relie Mons à l'arrondissement de Philippeville, ainsi que la frontière française
- La RN55 qui relir Binche à la RN 40 et la frontière française

RN90

RN40

Le maillage viaire du territoire est assuré par 2 voiries régionales de moindre gabarit traversant la commune et par un réseau communal

- La N562 qui relie la N40 et la N55 en traversant Rouveroy et Peissant
- La N563 qui traverse le centre de la commune en reliant la RN40 et la RN 90 est un axe historique qui supporte un trafic important et soulève de nombreux problèmes (voir chapitre ci-dessous)
- Le reste du maillage est composé de voiries communales permettant de relier les villages entre eux ou aux axes plus structurant.

7.1.2 Régimes de vitesse

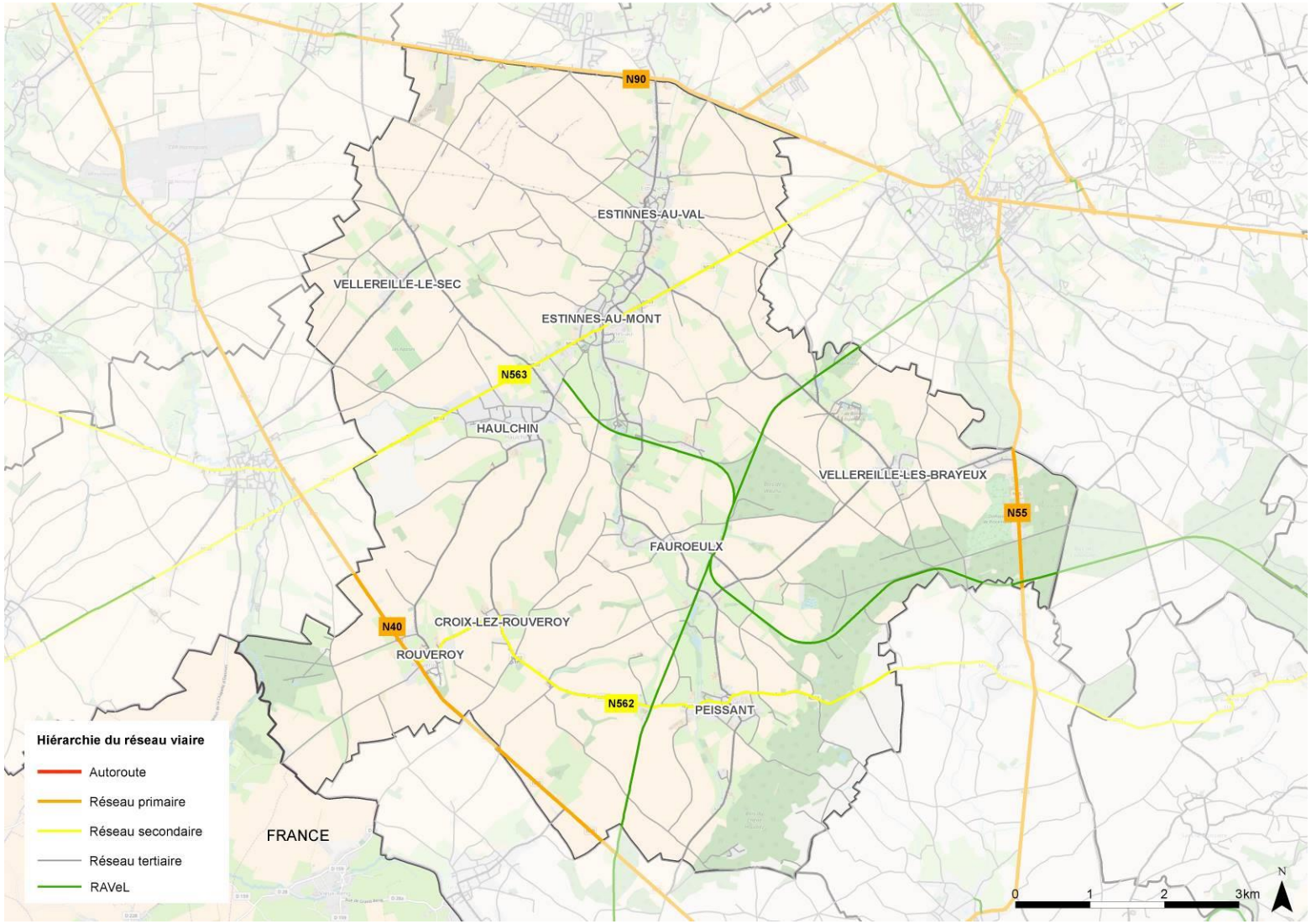
La question des vitesses peut être analysée selon :

- L'angle réglementaire avec les limitations de vitesses réglementaires, indiquées aux automobilistes par la signalisation verticale et parfois, des marquages au sol complémentaires

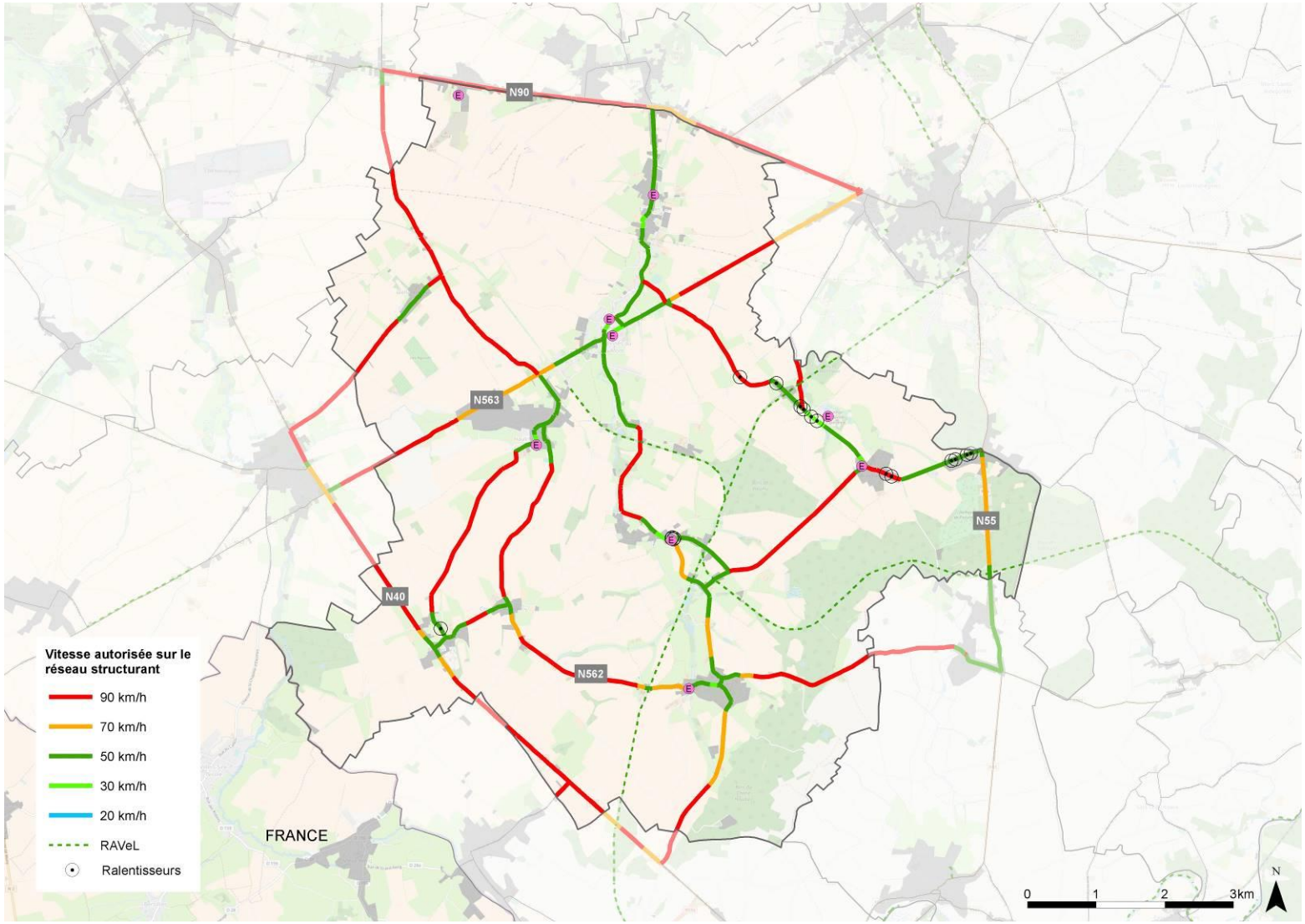
- L'angle comportemental, liée à l'environnement (présence de bâtiments en bordure de voirie, densité du tissu urbain) et les aménagements de chaussée (largeur, courbures et pentes). Ces différents "signaux" peuvent en effet générer des comportements de non-respect des limitations réglementaires par les automobilistes.

La carte ci-dessous représente les régimes de vitesse sur le réseau structurant et quelques autres voiries importantes. La vitesse Hors agglomération est essentiellement à 90 km/h avec très peu de sections à 70km/h. La vitesse en agglomération est fixée à 50km/h comme recommandé. Quelques zones 30 ont été instaurées mais sur des distances assez courtes ce qui peut limiter leur lisibilité et le respect

Réseau viaire



Régime de vitesse



7.1.3 Circulation Poids-Lourds

L'analyse de la mobilité sur un territoire donné nécessite également de se pencher sur les flux de biens, de marchandises, de matières premières, etc. Toute ville a besoin de ces mouvements, pour fonctionner, s'alimenter, s'approvisionner, etc. Mais il est important que la circulation de ces camionnettes, camions et poids-lourds génère un minimum de nuisances :

- saturation des voiries et/ou utilisation d'axes non adaptés
- bruit lors des passages, chargements et déchargement;
- pollution
- stationnement illicite et/ou prolongé

Estinnes compte peu de générateurs de trafic lourd et il consiste essentiellement en du trafic agricole.

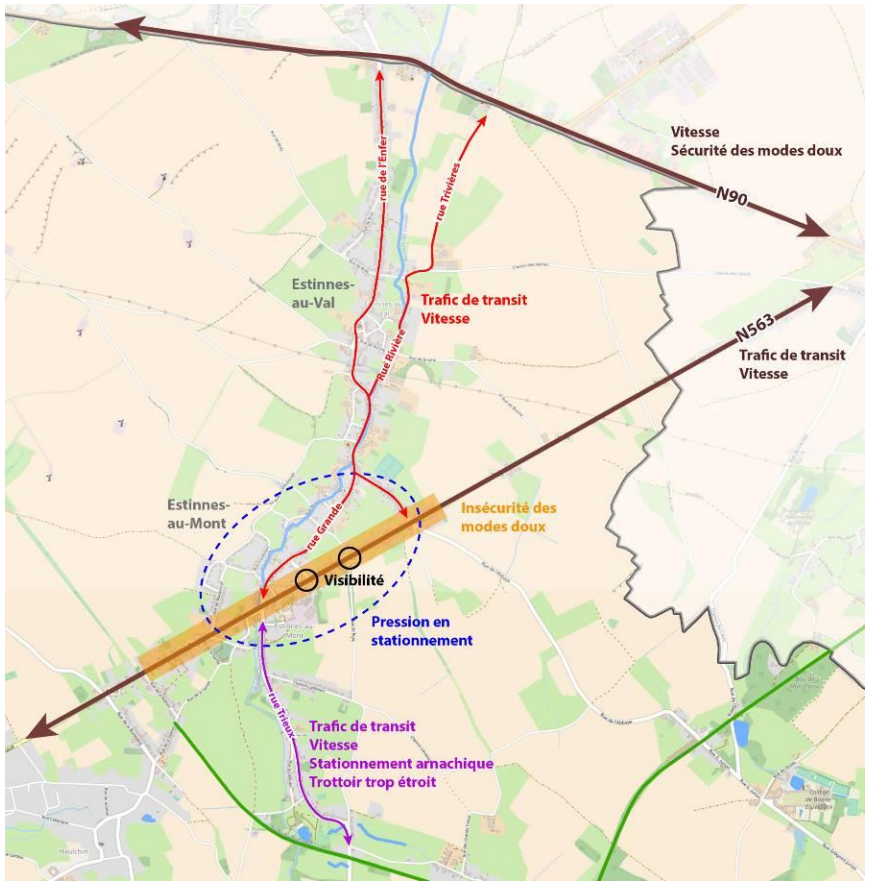
Trafic agricole

La présence de nombreux chemins agricoles permet de desservir les terres des agriculteurs. Toutefois, le charroi agricole emprunte également le réseau de voiries locales et supra-communales, traversant ainsi les centres de villages. Il en découle sur ces voiries, un charroi de véhicules agricoles diffus sur l'ensemble du territoire et particulièrement perceptible en période saisonnière et de transport vers les dépôts.

7.1.4 Dysfonctionnements

Des dysfonctionnements existent sur le territoire qui créent des nuisances, un sentiment d'insécurité, et compliquent les déplacements doux.

- L'axe Nord-Sud de la commune connait de nombreux itinéraires de transit à travers Estinnes-au-Val et Estinnes-au-Mont afin de rejoindre la RN563
- Vitesses excessives
- Trafic de transit voiture et Poids Lourds sur la RN563



7.1.5 Comptages dans le centre

Des comptages ont été organisé dans le centre d'Estinnes afin d'objectiver la densité de circulation, le nombre de Poids Lourds et les mouvements effectués au niveau du carrefour principal.

1/ Comptages en section

4 postes de comptages étaient prévus (voir carte) afin d'encadrer la zone mais les poste 21/22 prévus rue de Bray n'ont pas pu être posés pour cause de travaux.

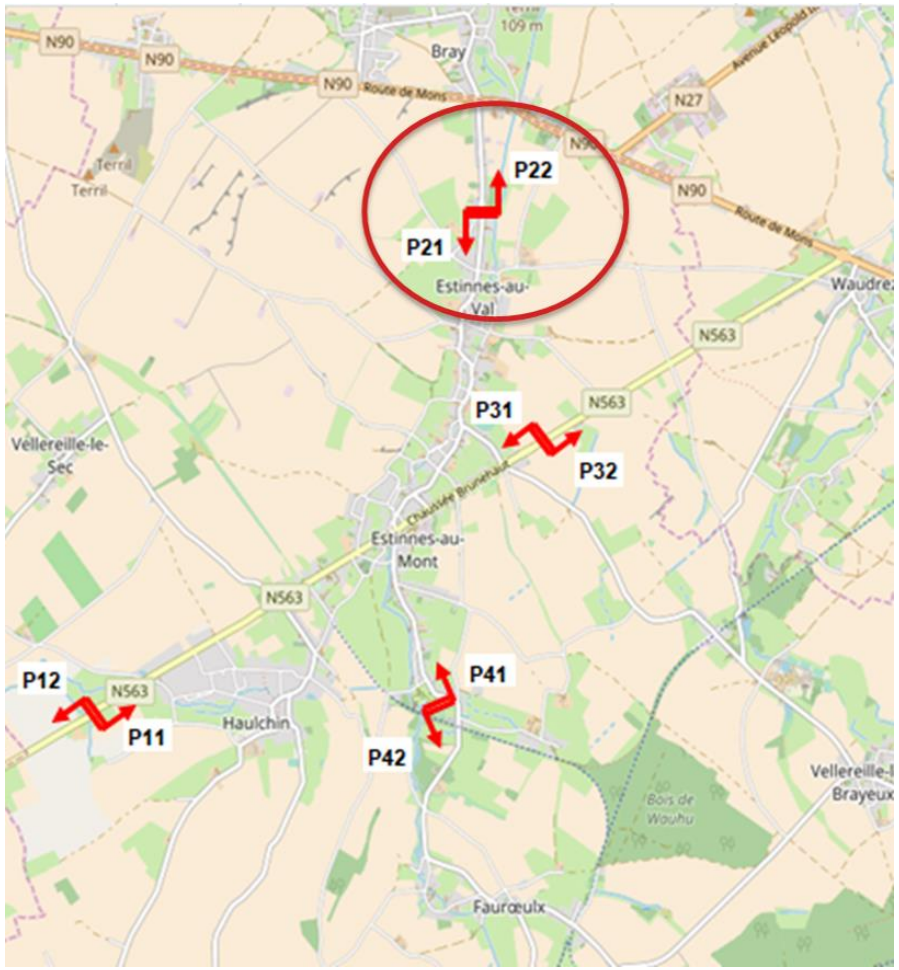
Les schémas qui suivent reprennent l'évolution du trafic sur une journée type, le jeudi 16/11 dans ce cas-ci.

- VL = Véhicule Léger (voiture)
- PL = Poids Lourds
- EVP = Equivalent Véhicule Particulier : deux roues = ½ EVP, poids lourd ou bus = 2 EVP.

Spécificités des postes

- Période de compilation : par 1/4h
- Date de la pose : du vendredi 10 novembre 2017 au jeudi16 novembre 2017
- Matériel employé : Compteurs pneumatiques

Les travaux rue de Bray ont eu de manière globale peu d'impacts sur les comptages en section mais n'ont pas permis d'objectiver la densité de trafic empruntant la rue de Bray en provenance de la RN90 sachant que les automobilistes transitent également par des voiries parallèles tel que la rue de Trivières.



Poste 11

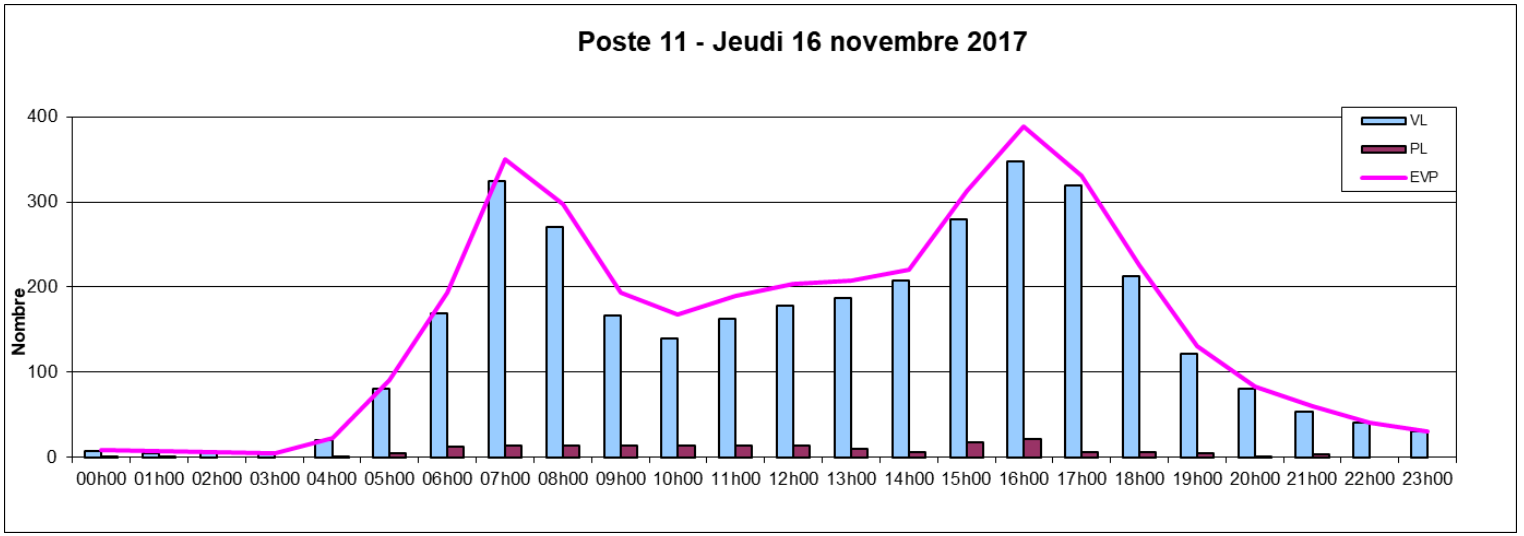
Moyenne : 3716 EVP

Samedi : 3000 EVP

Dimanche : 2052 EVP

Jour le moins chargé : 3496 EVP le lundi 13/1

Jour le plus chargé : 4084 EVP le vendredi 10/11



Poste 12

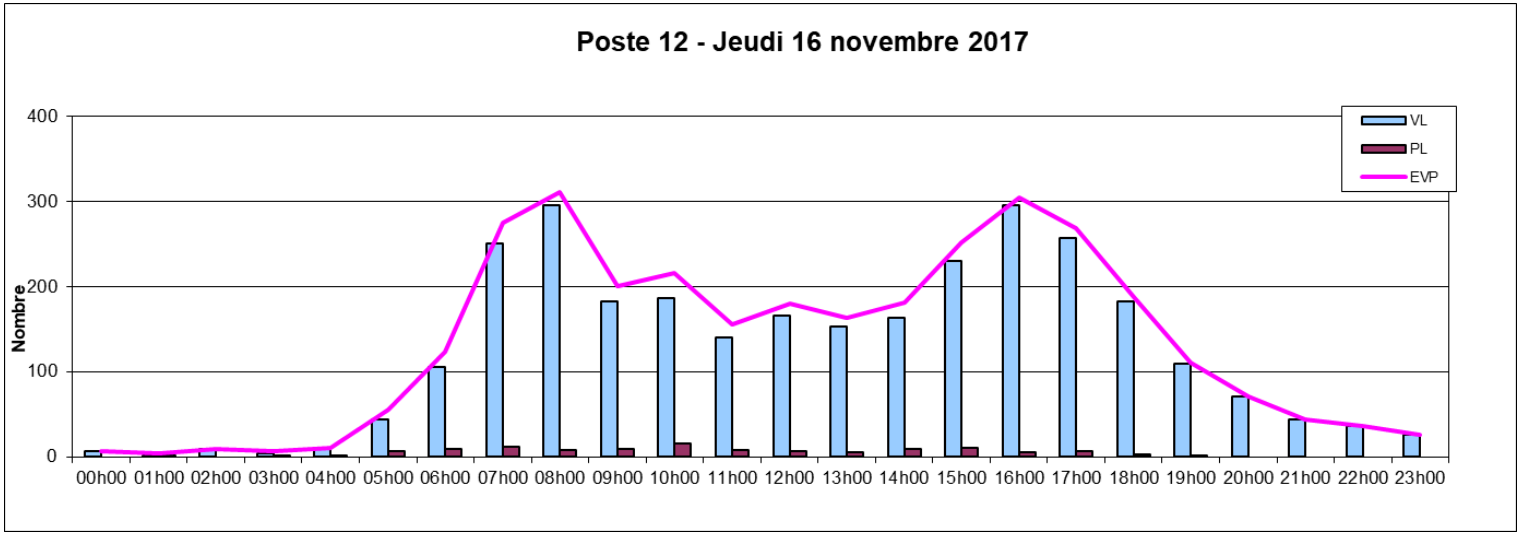
Moyenne : 3158 EVP

Samedi : 2970 EVP

Dimanche : 1874 EVP

Jour le moins chargé : 2981 EVP le lundi 13/11

Jour le plus chargé : 3422 EVP le vendredi 10/11



Poste 31

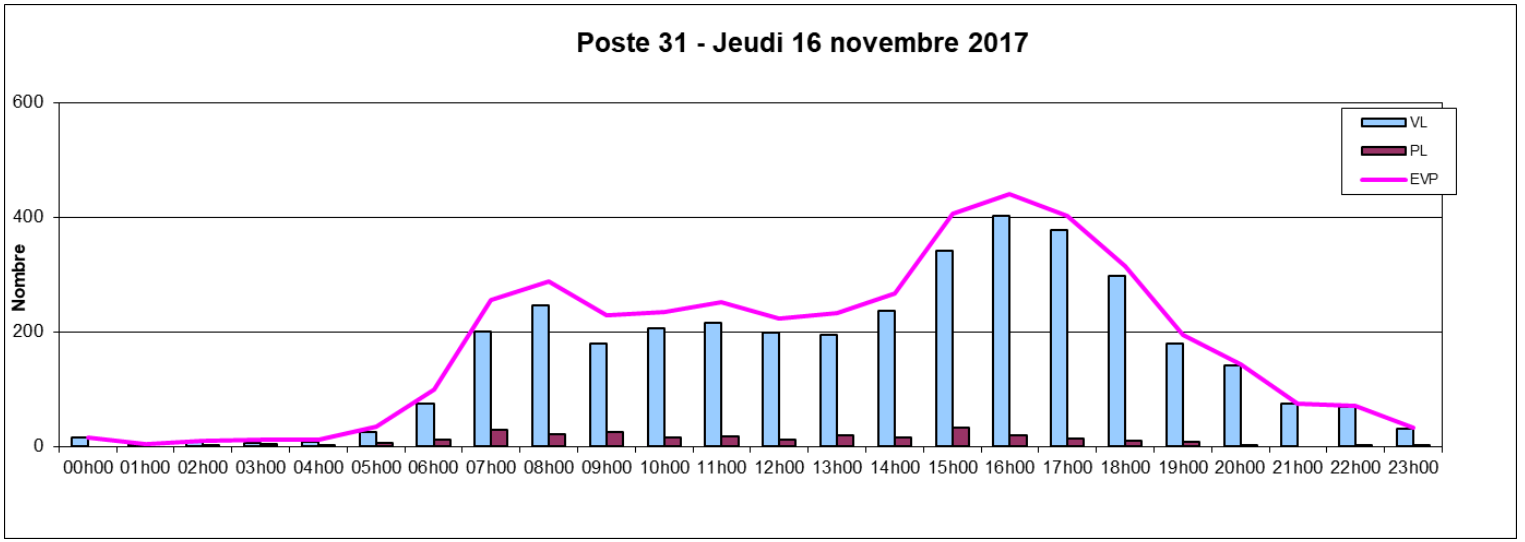
Moyenne : 4177 EVP

Samedi : 3334 EVP

Dimanche : 2287 EVP

Jour le moins chargé : 3858 EVP le lundi 13/11

Jour le plus chargé : 4457 EVP le vendredi 10/11



Poste 32

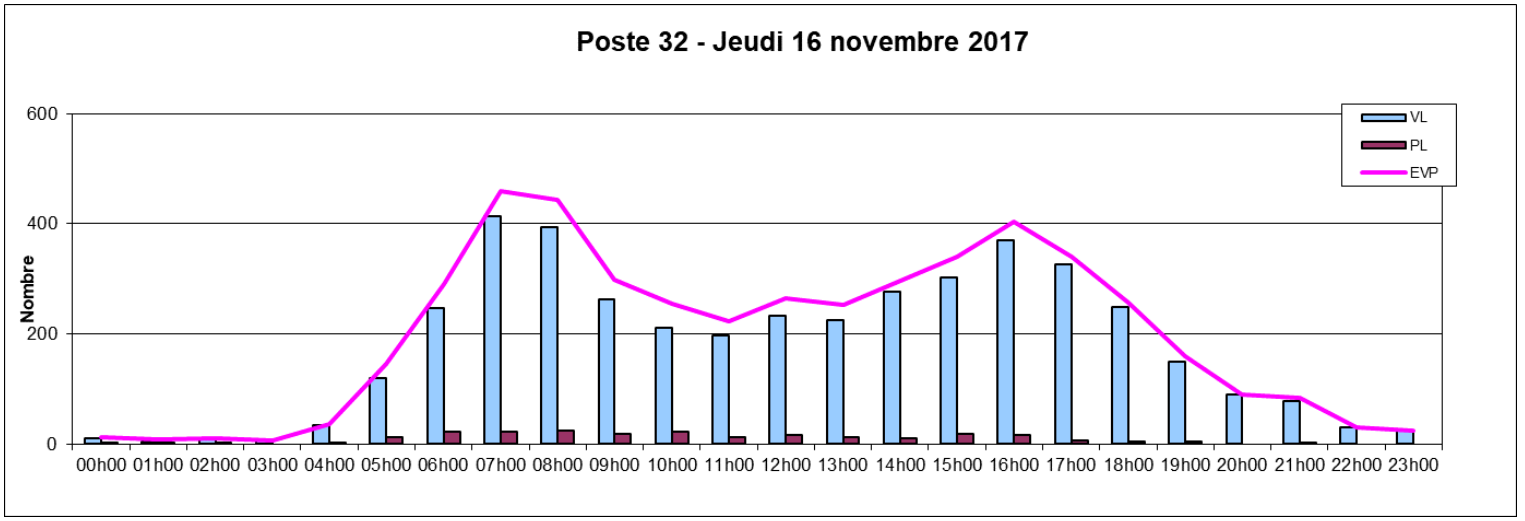
Moyenne : 4710 EVP

Samedi : 3379 EVP

Dimanche : 2414 EVP

Jour le moins chargé : 4326 EVP le lundi 13/11

Jour le plus chargé : 5127 EVP le vendredi 10/11



Poste 41

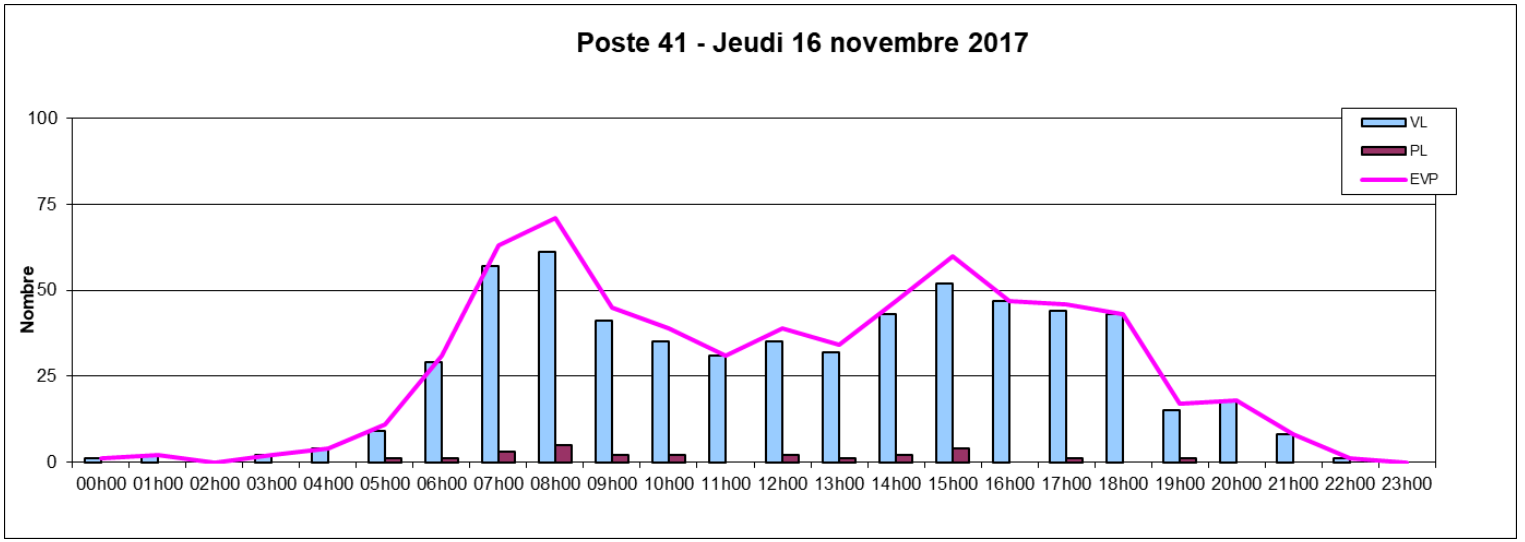
Moyenne : 653 EVP

Samedi : 463 EVP

Dimanche : 363 EVP

Jour le moins chargé : 619 EVP le lundi 13/11

Jour le plus chargé : 673 EVP le vendredi 10/11



Poste 42

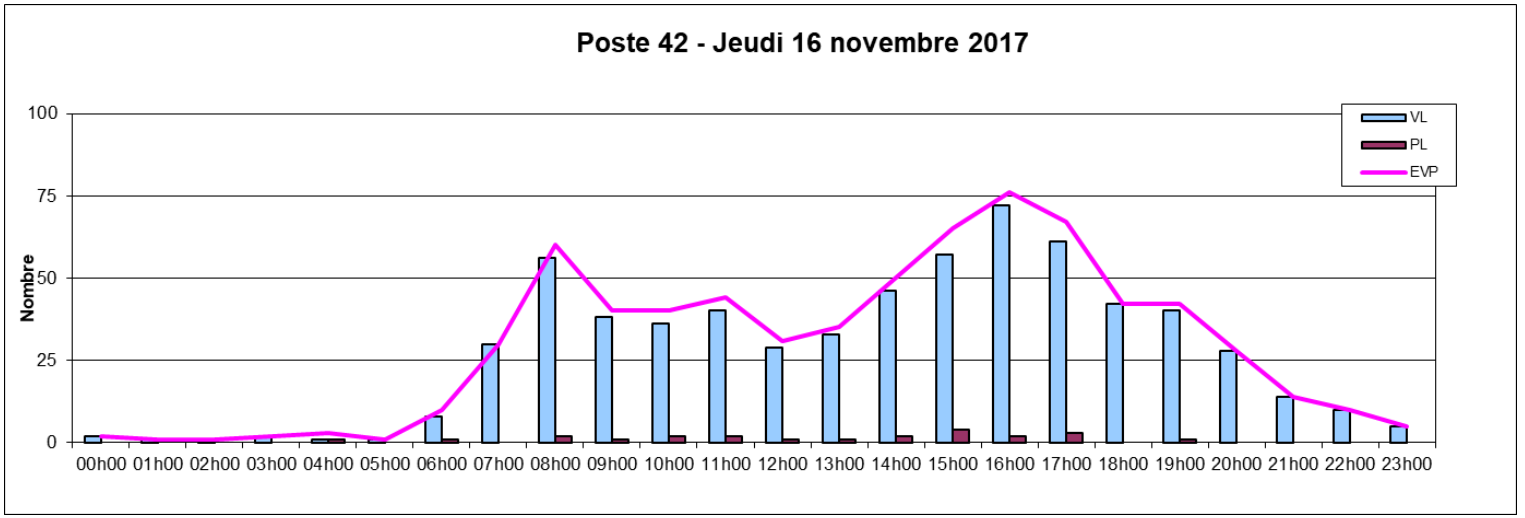
Moyenne : 683 EVP

Samedi : 454 EVP

Dimanche : 370 EVP

Jour le moins chargé : 641 EVP le lundi 13/11

Jour le plus chargé : 702 EVP le vendredi 10/11



Flux moyens en jour ouvrable

La traversée d'Estinnes supporte entre 3700 et 4700 véhicules par jour, ce qui représente une densité de circulation non négligeable mais pourtant raisonnable pour une voirie régionale de ce niveau. Les nuisances proviennent surtout du profil étroit de la voirie dans la traversée du centre et des gabarits des Poids Lourds et du charroi agricole.

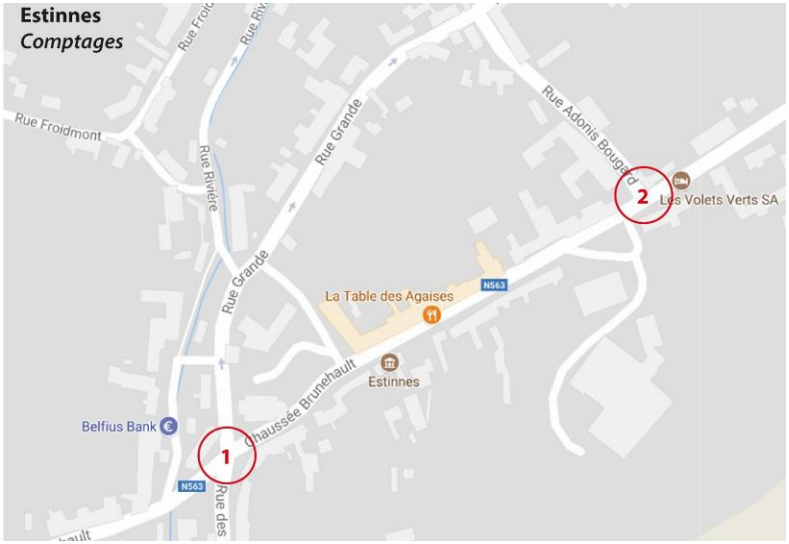
Les spécificités :

- Chaussée de Brunehaut : 4 à 6% du flux sont des Poids-Lourds
- Rue des Trieux : 2 à 3% de flux sont des Poids-Lourds
- Heure de Pointe du Matin se situe entre 07h30 et 08H30
- Heure de Pointe du Soir : Flux très proches sur les horaires
  - 15h30 – 16h30
  - 15h45 – 16h45
  - 16h00 – 17h00

2/ Comptages directionnels au carrefour

2 postes de comptages manuels ont été mis en place sur 2 carrefours dans le centre afin de mieux comprendre les différents mouvements effectués par les véhicules.

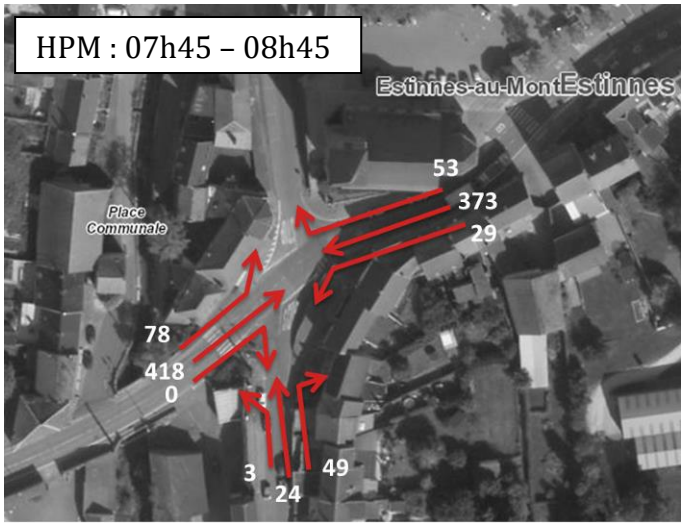
- Comptages sur les carrefours :
  - Brunehault – Grande – Trieux
  - Brunehault – Adonis Bougard
- Période : le mardi 14/11 de 07h30 à 09h00 et de 15h30 à 17h00
- Heures de point au niveau des carrefours :
  - HPM : 07h45 – 08h45
  - HPS : 16h00 – 17h00

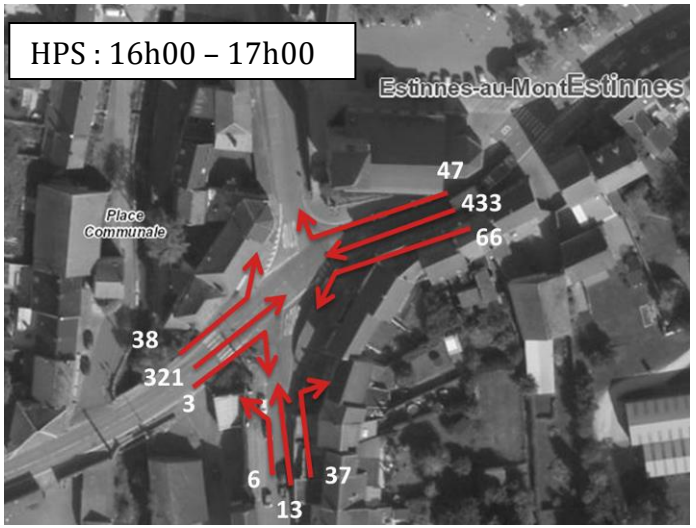


Les flux en provenance ou en direction du Nord sont probablement un peu sous-estimés suite aux travaux rue de Bray

Carrefour « Brunehault – Grande – Trieux »

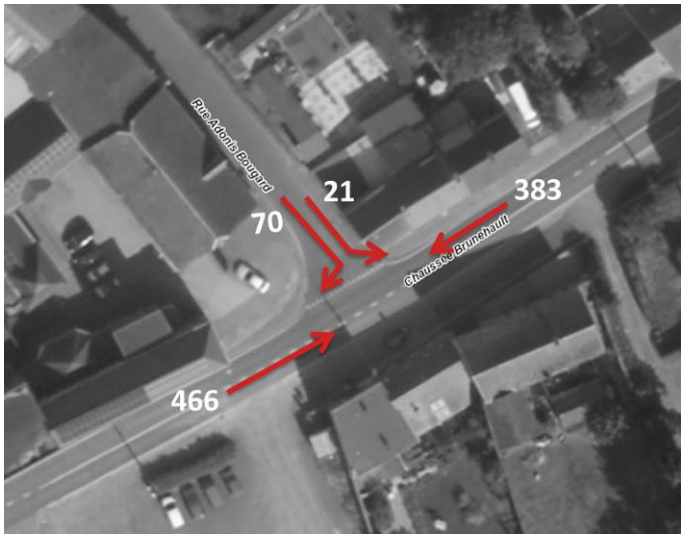
Trafic situé essentiellement sur et en direction de la RN563. Les mouvements purement Nord-Sud sont effectivement assez faibles.

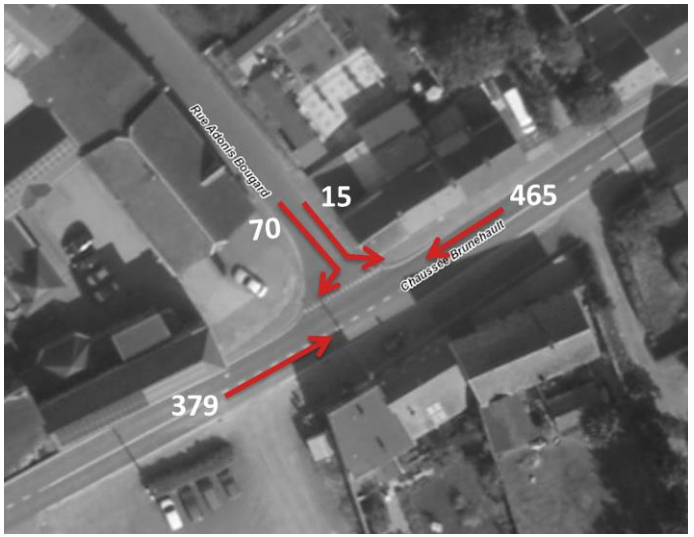




Carrefour « Brunehault – Adonis Bougard »

Le peu de trafic en provenance de Bougard s'explique en partie par les travaux rue de Bray mais également par l'utilisation d'autres itinéraires pour rejoindre la RN563 (rue Potier, rue de Binche, …)





7.2 Sécurité routière

7.2.1 Les accidents

Nous traitons dans ce chapitre les données concernant les accidents avec lésions corporelles. Quelques précisions sur ces données ci-dessous :

Nombre d'accidents

Un accident entre deux usagers de la route ou plus est considéré comme un seul accident. Seuls les accidents ayant eu lieu sur la voie publique et ayant fait des morts ou des blessés sont comptabilisés dans les statistiques ci-dessous. Ne sont donc pas pris en compte : les collisions et les accidents sur terrain privé ou survenus lors de compétitions sportives.

Accidents avec lésions corporelles

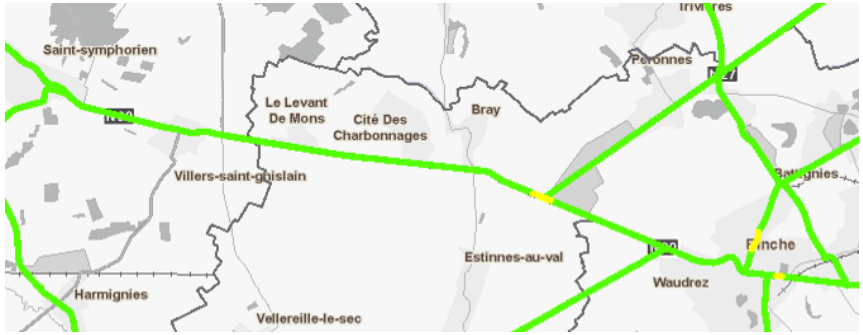
- Blessé léger (BL) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et à laquelle ne s'appliquent pas les qualificatifs de blessé grave ou de blessé mortellement
- Blessé grave (BG) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite une hospitalisation de plus 24 heures
- Tués 30 jours (DCD) : Toute personne décédée sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de l'accident.

Zones à risque 2011-2015 (SPW)

Les accidents corporels font l'objet d'un constat de la police. Ces constats sont informatisés et centralisés à la police fédérale afin de former une base de données statistique officielle, uniforme et complète. C'est à partir de ces informations qu'est calculé l'indice d'insécurité quinquennal. L'indice permet de déceler et circonscrire précisément les zones de concentrations récurrentes d'accidents corporels de la circulation. L'indice et sa représentation cartographique ont pour objectif de déterminer les zones récurrentes et localisées de concentrations d'accidents afin de fixer des priorités dans la réalisation des travaux de sécurisation..

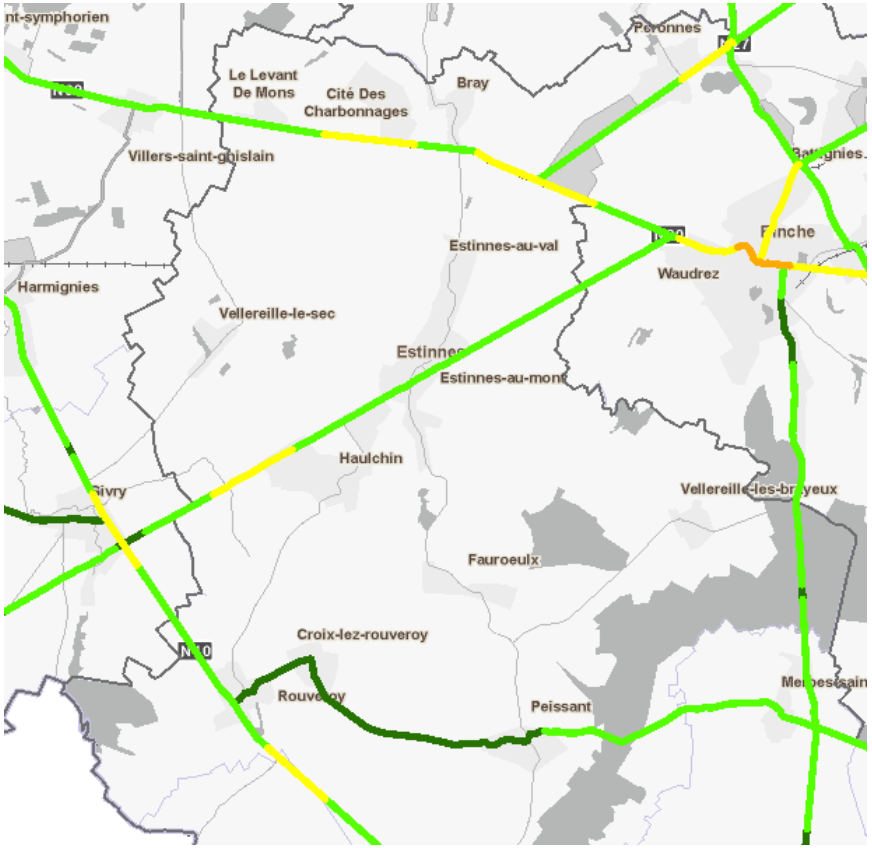
Statistiques accident 2011-2016 sur voiries régionales

Seul le carrefour de la RN90 avec la RN27 en direction de La Louvière est repris comme zone à moyen risque.



	Classe d'indice	Abréviation	Dénomination
	-	-	Non déterminé
	0 ≤ I ≤ 1,1	-	Zone neutre, sans concentration d'accidents
	1,2 ≤ I ≤ 2,3	ZMR	Zone à moyen risque (ZMR), à moyenne concentration d'accidents
	2,4 ≤ I	ZHR	Zone à haut risque (ZHR), à forte concentration d'accidents

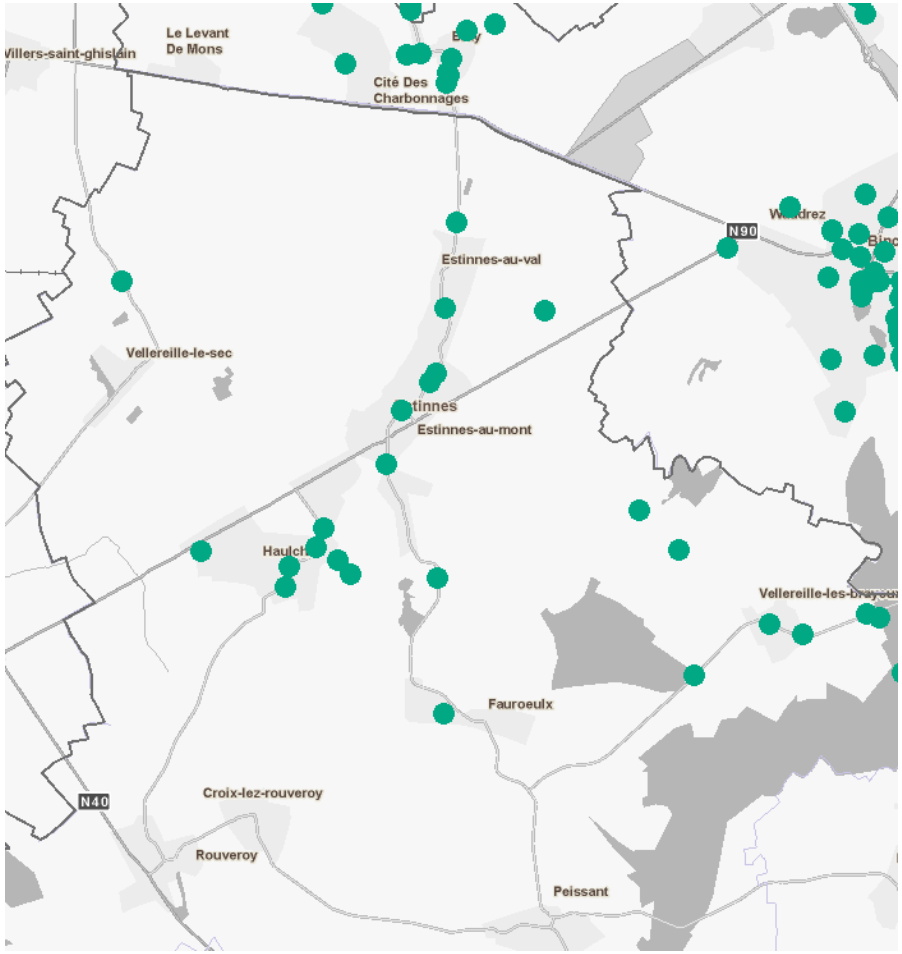
Les statistiques mettent en évidence cependant plusieurs tronçons considérés comme dangereux sur les RN 90, RN40 et Rn 237.



	Classe	Dénomination
- - - -	---	Non déterminé
	0	Nombre annuel d'acci. par km nul, pas d'accident, Tronçon "pas dangereux"
	0 < N < 2	Nombre annuel d'acci. par km dans la moyenne, Tronçon "pas dangereux"
	2 ≤ N < 4	Nombre annuel d'acci. par km supérieur à la moyenne, Tronçon dangereux
	4 ≤ N < 6	Nombre annuel d'acci. par km très supérieur à la moyenne, Tronçon dangereux
	6 ≤ N	Nombre annuel d'acci. par km très élevé, Tronçon dangereux

Statistiques accident 2011-2015 sur voiries communales

Les accidents sur routes communales sont essentiellement concentrés sur l'itinéraire Nord pour rejoindre la RN 563 et dans la traversée du village de Haulchin.

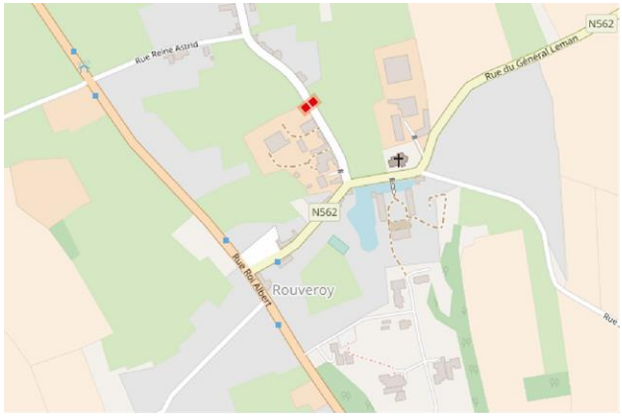


7.2.2 Les traversées de village

Comme dans toutes les zones rurales, nous retrouvons sur Estinnes des problèmes de vitesses excessives aux entrées de villages ou dans les traversées.

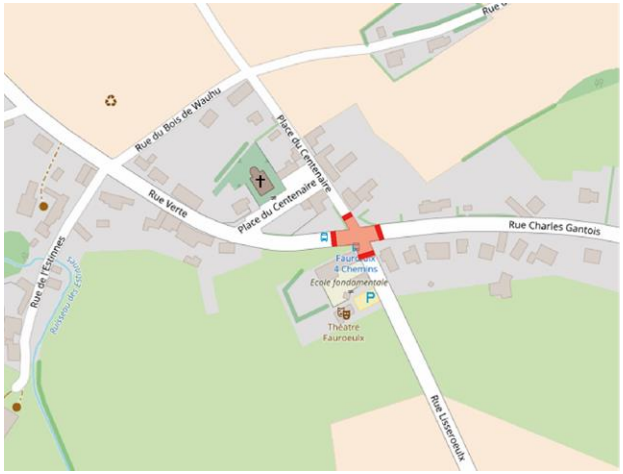
Ralentisseurs de vitesse

Différents types de ralentisseurs ont été testés sur la commune afin d'apaiser les vitesses.



Rouveroy → Coussins berlinois

Rue des Alliés (novembre 2017)



Fauroeulx → Plateau surélevé

Rue de Lisseroeulx (novembre 2017)

Différents types de ralentisseurs ont été testés sur la commune afin d'apaiser les vitesses.

Vellereille-les-Brayeux

Dos d'âne

Rue Grégoire Jurion (novembre 2017)

Vellereille-les-Brayeux

Chicane

Rue Saint-Roch (novembre 2017)

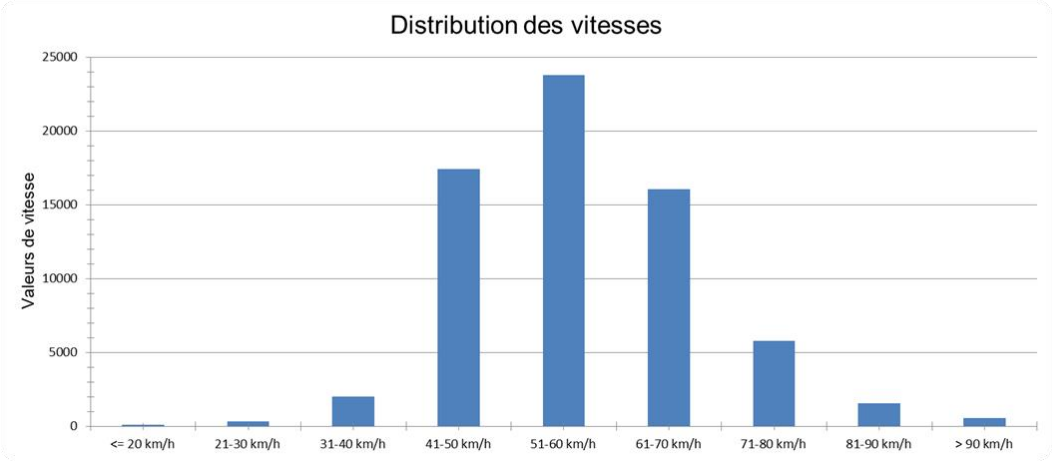
Relevés de vitesse

La commune procède régulièrement à des relevés de vitesse sur la commune afin d'objectiver l'insécurité ressentie par les riverains, ci-dessous les relevés les plus récents. L'analyse est basée sur la V85 définissant la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules. Cette norme utilisée dans les études et par la police est admise comme étant représentative du comportement de la majorité en matière de vitesse sur une route.

Chaussée de Brunehaut en sortie du centre d'Estinnes

V85 à 68km/h sur une zone à 50km/h, ce qui démontre la vitesse nettement excessive pratiquée

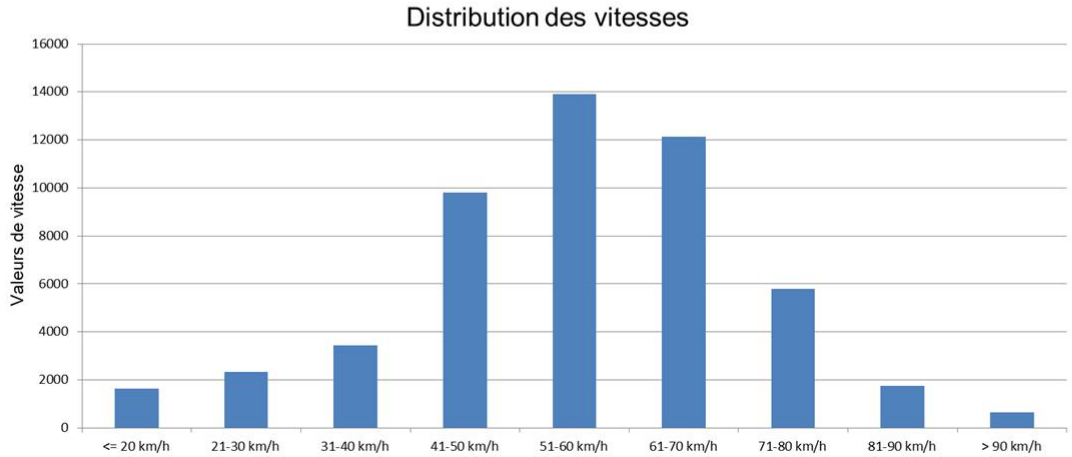
Temps d'évaluation	jeudi 12 octobre 2017,14:00 - jeudi 19 octobre 2017,08:00					
Limite de vitesse	**50 km/h**	**Valeurs**	**Véhicules**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Excès de vitesse	70,63 %	67597	16140	57	156	68
TMQ trafic moyen quotidien	2391					
TMA trafic moyenne annuelle	872715					
Direction de l'évaluation	Arrivant					
Auteur:	Adrien CIEZA MARTIN					
Commentaire:	Evaluation sur 1 semaine					
Emplacement:	Chaussée Brunehault (75) à EAV					
Direction des véhicules arrivants:	Estinnes-au-Mont					
Direction des véhicules partants:	Waudrez					



Rue de la Science en sortie de Peissant

V85 à 71km/h sur une zone à 50km/h, ce qui démontre la vitesse nettement excessive pratiquée

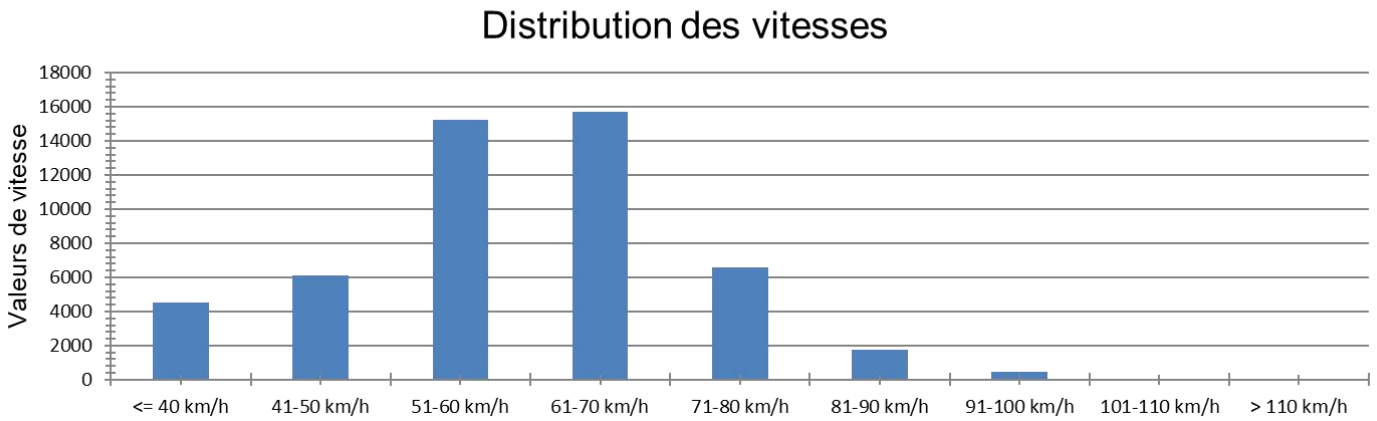
Temps d'évaluation	jeudi 21 septembre 2017,14:00 - jeudi 5 octobre 2017,11:00					
Limite de vitesse	**50 km/h**	**Valeurs**	**Véhicules**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Excès de vitesse	66,51 %	51420	11954	56	120	71
TMQ trafic moyen quotidien	862					
TMA trafic moyenne annuelle	314630					
Direction de l'évaluation	Arrivant					
Auteur:	Adrien CIEZA MARTIN					
Commentaire:	Evaluation sur 2 semaines					
Emplacement:	Rue de la Science à Peissant					
Direction des véhicules arrivants:	Centre de Peissant					
Direction des véhicules partants:	Etang de la Praile					



Rue de la Science au niveau de la Praile

V85 à 72km/h sur une zone à 70km/h, ce qui démontre des vitesses respectées sur ce tronçon

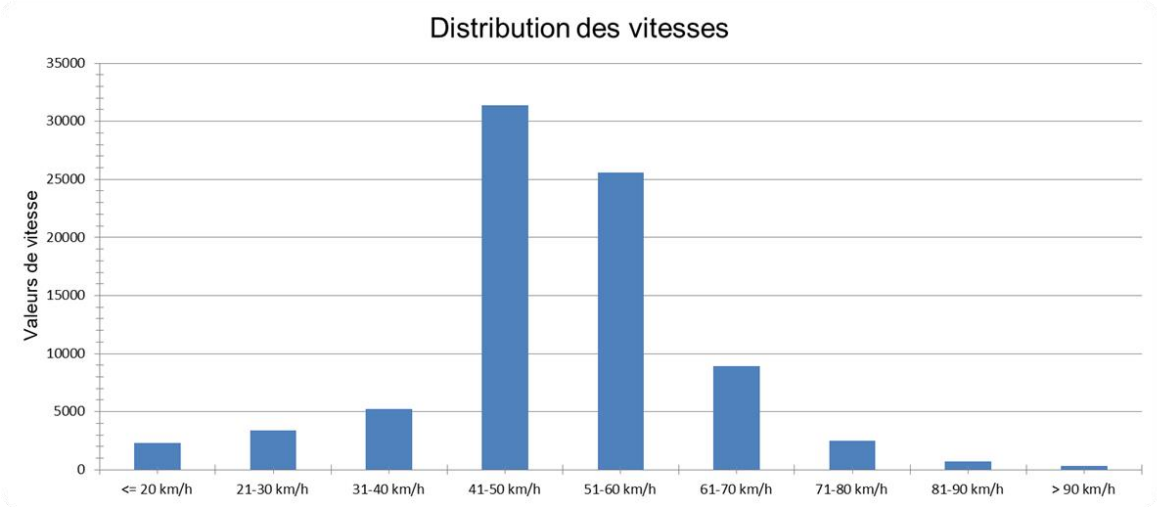
Temps d'évaluation	mardi 7 novembre 2017,12:00 - mardi 21 novembre 2017,13:00					
Limite de vitesse	**70 km/h**	**Valeurs**	**Véhicules**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Excès de vitesse	17,61 %	50465	12432	59	151	**72**
TMQ trafic moyen quotidien	885					
TMA trafic moyenne annuelle	323025					
Direction de l'évaluation	Arrivant					
Auteur:	Adrien CIEZA MARTIN					
Commentaire:	Evaluation sur 2 semaines					
Emplacement:	Rue de la Science - la Praile					
Direction des véhicules arrivants:	Centre de Peissant					
Direction des véhicules partants:	Fauroeulx					



Rue Roi Albert direction Erquelinnes

V85 à 61km/h sur une zone à 50km/h, ce qui démontre des vitesses un peu trop élevées dans la traversée de Rouveroy

Temps d'évaluation	mardi 24 octobre 2017,14:00 - mardi 31 octobre 2017,14:00					
		Valeurs	**Véhicules**	**Vd[km/h]**	**Vmax[km/h]**	**V85 [km/h]**
Limite de vitesse	**50 km/h**					
Excès de vitesse	47,40 %	80275	16792	50	132	61
TMQ trafic moyen quotidien	2399					
TMA trafic moyenne annuelle	875635					
Direction de l'évaluation	Arrivant					
Auteur:	Adrien CIEZA MARTIN					
Commentaire:	Evaluation sur 1 semaine					
Emplacement:	Rue Roi Albert - Place de Rouv					
Direction des véhicules arrivants:	Givry					
Direction des véhicules partants:	Erquelinnes					



7.3 Projets

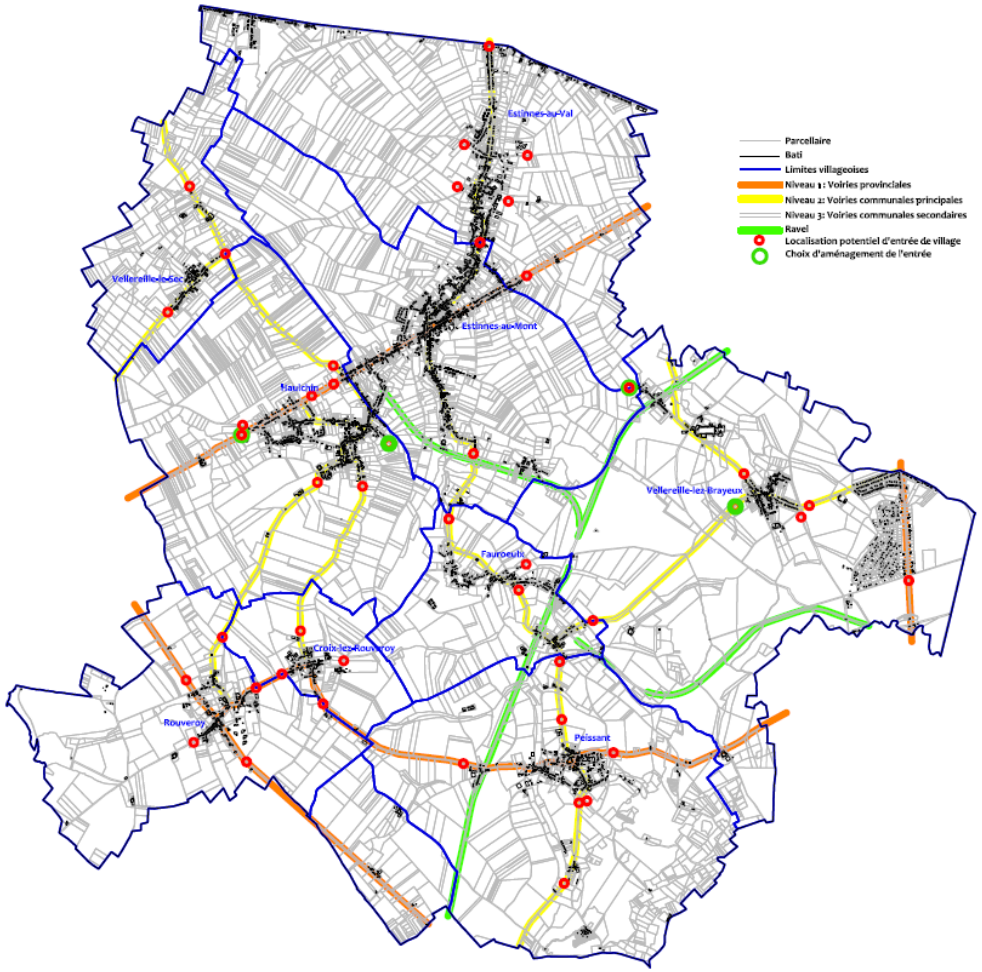
7.3.1 PCDR – Fiches projets (lots 1 et 2)

FP 1.7	Estinnes	Aménagements sécuritaires et identitaires des entrées de villages
FP 2.1	Estinnes-au-Mont	Aménager et sécuriser la rue des Trieux

Liste des lieux en cours d'aménagement

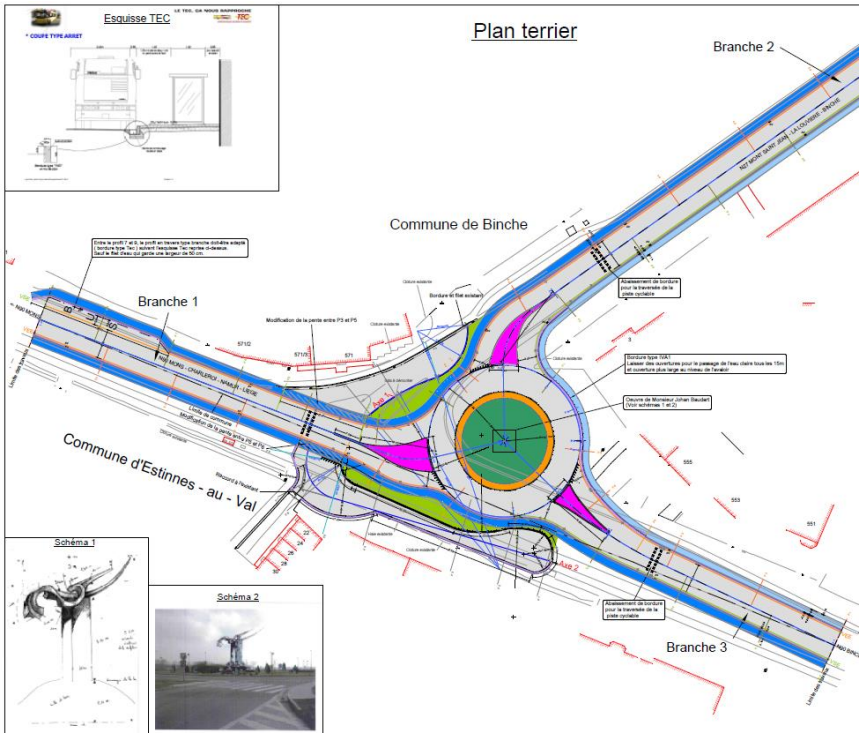
- 3 ralentisseurs à la rue Nouvelle à Vellereille-les-Brayeux,
- 2 ralentisseurs à la rue Ferrer à Haulchin
- 1 ralentisseur à la cité Ferrer à Haulchin
- 2 ralentisseurs à la rue Enfer à Estinnes-au-Val

+ rue des Alliés en projet

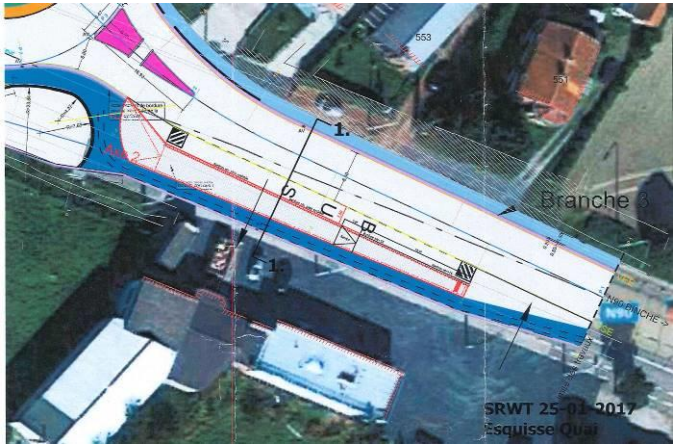


7.3.2 Carrefour N90/N27 "Octroi de Bray".

Projet d'aménagement d'un rond-point par le SPW.

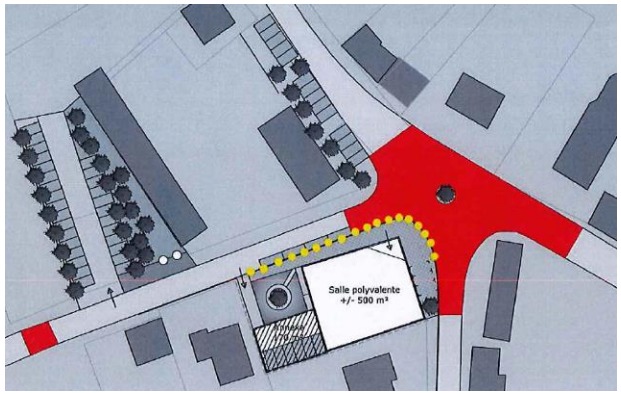


+ réaménagement du quai Bus.



7.3.3 Vellereille-les-Brayeux

Aménagement des abords de la salle polyvalente de Vellereille-Les-Brayeux



-Aménager l'entrée de village rue Bastin

-Réaménagement du carrefour principal

-Sécurisation des cheminements doux et traversées

7.4 Objectifs

7.4.1 Réseau routier

Au niveau du réseau routier, le PCM doit permettre de résoudre les différents enjeux soulevés précédemment :

- affiner la hiérarchie du réseau routier à l'échelon local et plus particulièrement améliorer la lisibilité du réseau viaire pour la traversée du centre d'Estinnes
- canaliser le trafic de transit (hiérarchie, signalétique…)
- maîtriser les vitesses sur les principaux axes et marquer plus distinctement, par des aménagements, les entrées de village (effet de "porte")
- assurer la pacification de la circulation par le développement de zones 30 et zones 20 (ou "zones" de rencontre)
- repenser l'infrastructure routière non plus uniquement comme un socle pour la circulation de véhicules motorisés mais comme un espace à partager entre plusieurs usagers : cyclistes, piétons, transports publics, etc
- Améliorer la sécurité des points noirs du réseau
    - voirie large permettant des vitesses élevées
    - manque de visibilité (configuration du lieu, éclairage,…)
    - Voirie pas adaptée pour concilier les différents types d'usager : voiture, camion, vélo…
- Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière

7.4.2 Itinéraires Poids-Lourds et limitation de tonnage

L'objectif à poursuivre pour réduire les nuisances liées à la circulation des poids-lourds est de canaliser la circulation de ces derniers sur les axes adaptés, principalement les axes autoroutiers et les voiries régionales. Plusieurs pistes sont à envisager :

- définir ou redéfinir des itinéraires poids-lourds et repenser en ce sens la signalétique d'interdiction de circulation ainsi que la signalétique directionnelle

- outils de management de la mobilité avec accompagnement vers les bonnes pratiques : exemple de Charte du Charroi des Carrières, adopté en mai 2004 dans la Vallée de l'Ourthe pour diminuer les désagréments liés aux carrières
- Améliorer la signalisation des voiries afin de mieux canaliser et diriger le flux des poids lourds sur tout le territoire afin d'éviter au maximum la traversées des villages pour se rendre aux zonings ou vers les RN
- Sécuriser les voiries en aménageant des dispositifs contraignants fortement ralentisseurs.

8 Stationnement

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique en matière de stationnement. Les enjeux majeurs identifiés sont concentrés dans les pôles d'activités tels que le centre d'Estinnes-au-Mont (administration communale, commerces et écoles) et sur les axes présentant une forte densité d'habitations et/ou un profil étroit générant des conflits potentiels.

8.1 Centre d'Estinnes-au-Mont

8.1.1 Offre

Dans le centre d'Estinnes, l'offre en stationnement est assurée par la place communale, par les rues Grande, Adonis Bougard et Trieux et par les parkings situés à l'arrière de l'administration et de l'école communale.

La place communale est la principale poche de stationnement du centre. Elle totalise près de 50 emplacements et son accès en voiture en uniquement possible par la chaussée de Brunehault. Malgré un revêtement en pavés est en très bon état, cet espace public, entièrement consacrée au stationnement, manque de convivialité. A noter que la délimitation des places n'est pas très lisible.

Photo 16 : Place communale à Estinnes-au-Mont (source : Google, 2009)

Photo 17 : Place communale à Estinnes-au-Mont

Photo 18 : Place communale à Estinnes-au-Mont

Sur la rue Grande, les zones de stationnement sont clairement délimitées au sol et une zone réservée au bus scolaire est aménagée devant l'école Saint-Joseph. Sur les rues Adonis Bougard et des Trieux, le stationnement fait de manière plus libre avec des empiètement sur les trottoirs.

Photo 19 : Stationnement sur la rue Grande

Photo 20 : Stationnement sur la rue Adonis Bougard

Les zones de stationnement à l'arrière de la commune ne sont accessibles que durant les heures d'ouverture de l'administration. L'accès à ces zones sont régulées par une barrière. La poche de stationnement située à l'est de l'école est directement accessible par la chaussée de Brunehault alors que les autres proches ne sont via la rue Jules Bougard.

8.1.2 Occupation

Afin d'objectiver la situation actuelle en matière de stationnement, un relevé du taux d'occupation des emplacements de parking dans un rayon de 300 m à partir de la place communale a été effectuer le jeudi 16 novembre 2017. Au total, ce sont près de 200 places qui ont été relevés dans ce périmètre. A noter que, en raison de sa configuration, la capacité de la rue du Trieux n'a pu être estimée précisément.

On distingue en effet plusieurs types d'usagers, en matière de stationnement avec des spécificités en matière d'horaire et de durée.

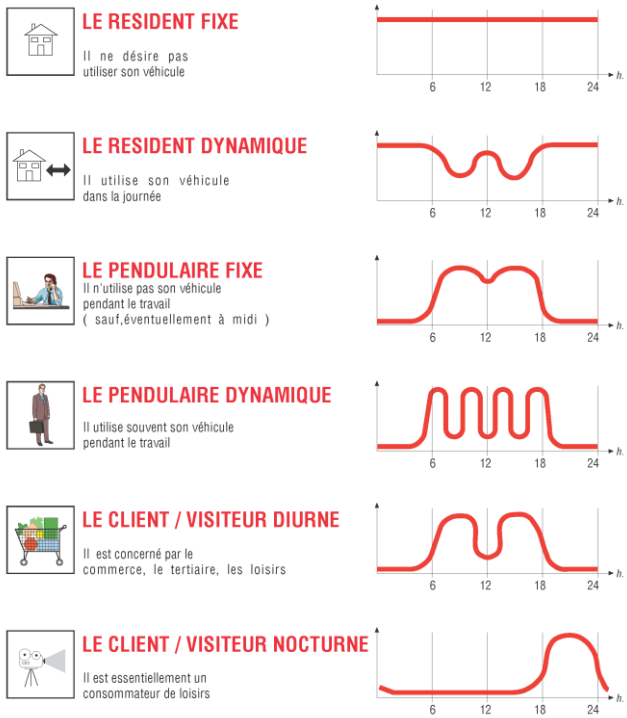


Figure 20 : Occupation des zones de stationnement par type d'utilisateurs (source : xxx)

En raison des activités présentes dans le centre d'Estinnes-au-Mont, il a été choisi d'effectuer un relevé à 2 moments de la journée :

- À 7h00 pour mesurer la demande liée aux riverains ;
- À 15h00 pour mesure la demande des riverains, clients des commerces, visiteurs de l'administration et parents des écoles.

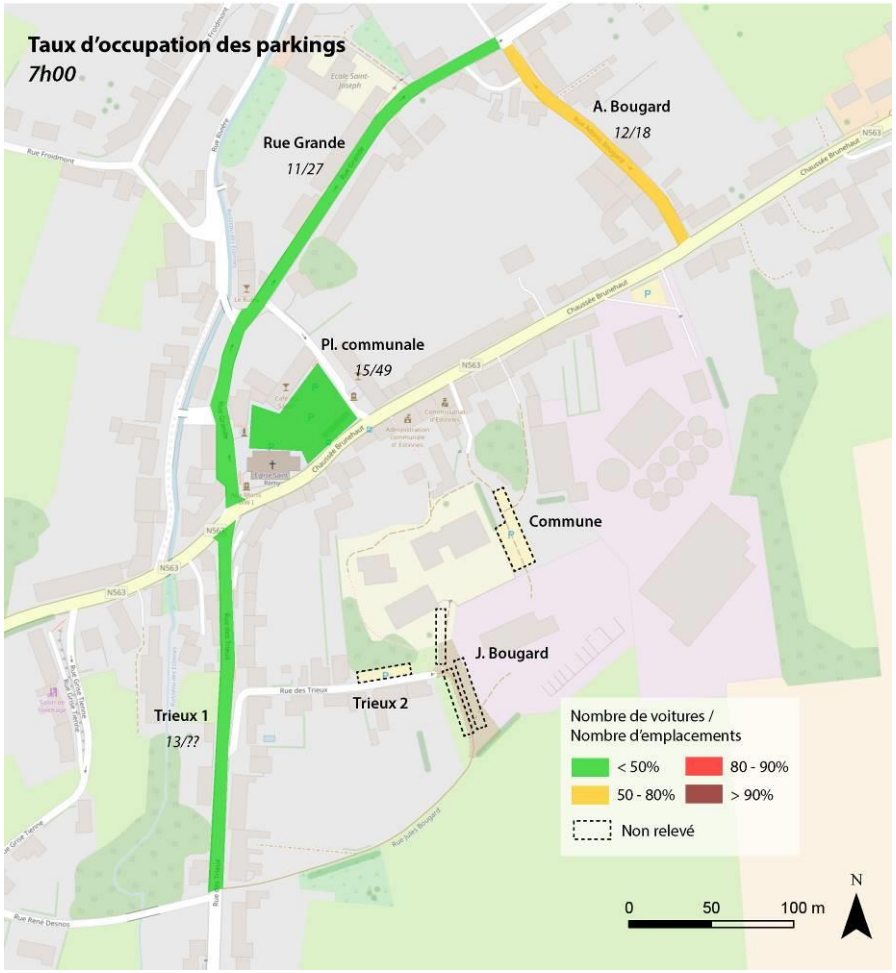


Figure 21 : Taux d'occupation des parkings du centre d'Estinnes-au-Mont le jeudi 16 novembre 2017 à 7h00

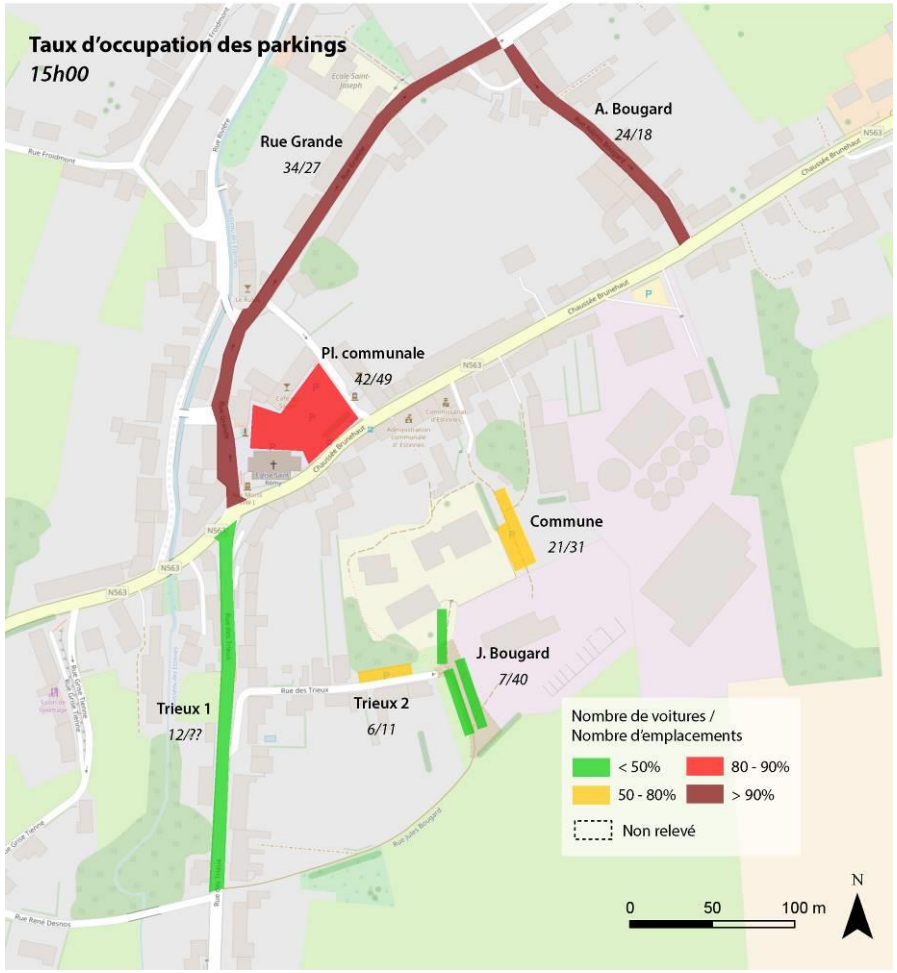


Figure 22 : Taux d'occupation des parkings du centre d'Estinnes-au-Mont le jeudi 16 novembre 2017 à 15h00

Avant 7h00, le taux d'occupation des différentes zones est globalement inférieur à 50%. Les barrières étant fermées, le relevé des parkings à l'arrière de l'administration communale et de l'école n'a pas été effectué.

Entre 15h00 et 15h30, on observe une saturation des parkings au nord de la chaussée de Brunehault. La sortie des classes engendre une arrivée groupée des voitures qui stationnent en dehors des emplacements, entravant la circulation des modes doux, notamment sur les rues Grandes et Adonis Bougard. Les parkings à l'arrière de l'école communale sont quant à l'eux largement sous-exploité.

8.2 Collège de Bonne-Espérance

En raison du nombre d'élèves (~700) et de professeurs (~100), le fonctionnement du Collège génère un afflux de véhicules en circulation et en stationnement aux abords immédiats de l'établissement le matin et en milieu d'après-midi. La petite place située à l'angle des rue Grégoire Jurion et Bonne Espérance ne permet de contenir qu'une vingtaine de véhicules. La problématique du stationnement est d'autant plus importante en fin de journée scolaire car, contrairement à la dépose, le reprise s'accompagne d'un temps d'attente engendrant une plus grande saturation des zones de stationnement.

Pour rappel, des réflexions spécifiques sont menées sur l'aménagement des abords des écoles et un nouveau projet vient d'être proposé à l'école.

8.3 Objectifs

- **Mettre en œuvre une politique de stationnement dans le centre d'Estinnes-au-Mont**

Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour agir sur les comportements de mobilité mais également pour récupérer de l'espace public ou pour favoriser l'accès aux commerces.

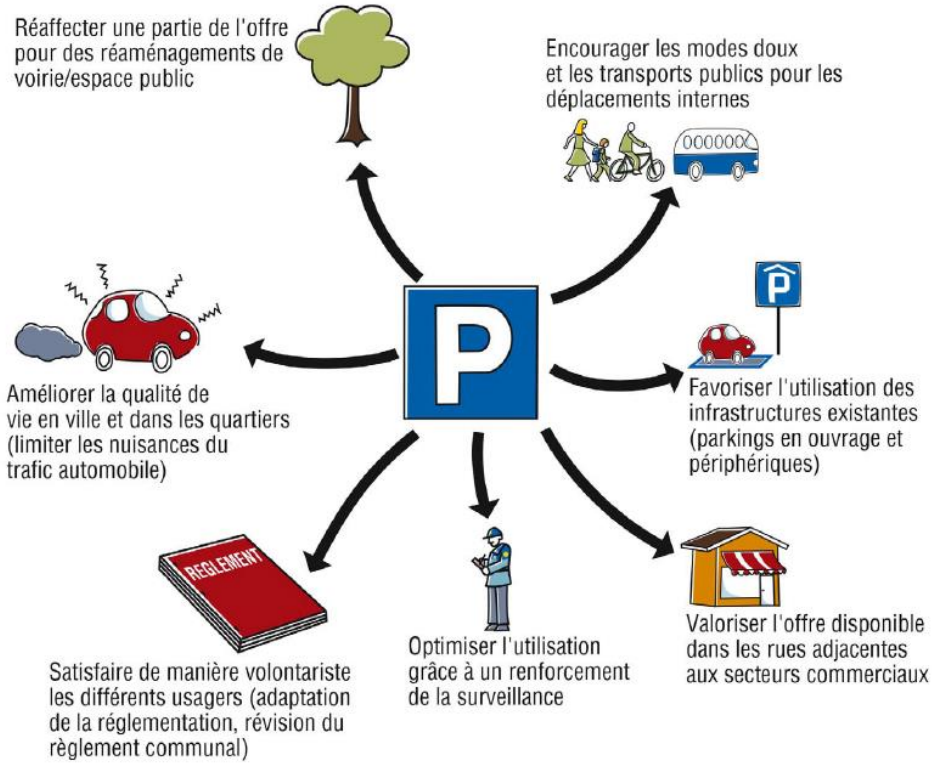


Figure 23 : Les enjeux d'une politique de gestion du stationnement (source : xxxx)

Les enjeux de cette politique de stationnement sur les centres sont multiples :

- → Favoriser la rotation afin de faciliter l'accès pour les achats rapides ;
- → Valoriser les parkings disponibles et libérer de l'espace afin de valoriser l'espace public ;
- → Lutter contre les incivilités et le stationnement sauvage afin d'améliorer la sécurité routière et les déplacements doux.

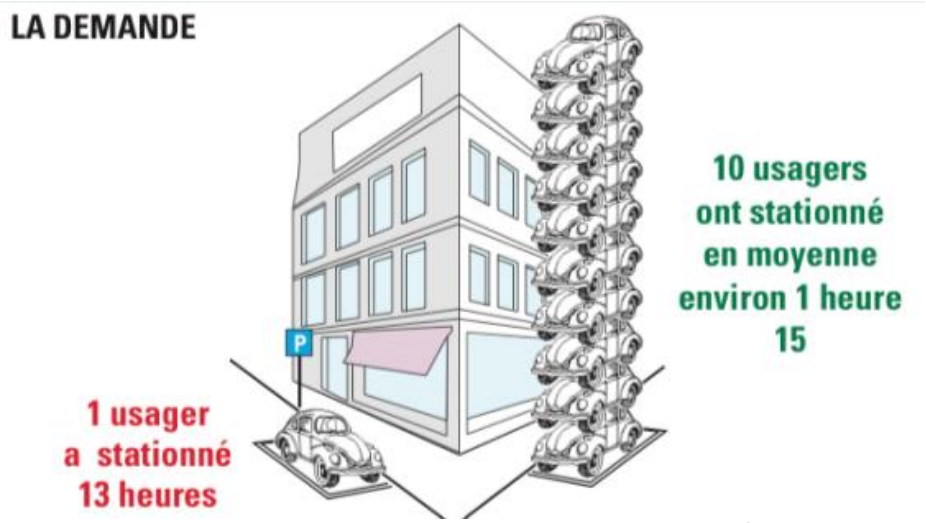


Figure 24 : Gestion du stationnement de longue ou courte durées

- **Gestion du stationnement au Collège de Bonne Espérance**

Des multiples réflexions ont déjà été menées sur l'aménagement et la gestion de circulation et du stationnement aux abords du Collège. L'objectif est, sur base de ces propositions et de données complémentaires fournies par le Collège (origine/destination, mode de transport, horaire, etc.), de valider les projets proposés et/ou d'apporter de nouvelles idées afin d'assainir les abords de l'école tant pour le flux que pour le stationnement. Les thématiques des modes doux et des transports en commun seront traitées en parallèle.

- **Communiquer sur la politique de stationnement**

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante de sa destination finale. Il est dès lors primordial de communiquer efficacement sur le stationnement afin de mettre en avant les avantages d'une politique de stationnement tant pour les habitants que pour les clients des commerces et les autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, transport public).

9 Communication et gouvernance

9.1 Sites web

Sur le site web de la commune, la thématique mobilité n'est pas directement accessible dans les services communaux. Il est nécessaire de sélectionner le service « cadre de vie » pour accéder à la thématique « Développement rural et mobilité ».

Figure 25 : Extrait du site web de la commune d'Estinnes – février 2018

L'onglet Développement rural et mobilité comporte une description de la fonction de conseiller en environnement et mobilité. Il ne contient aucune information concrète à destination des riverains.

Développement rural et Mobilité

1. Conseillère en Environnement, j'assure les missions suivantes :

- coordonner les diverses planifications environnementales mises en place au sein de la commune, en ce compris l'agenda 21 local;
- gérer les dossiers environnementaux en cours dans la commune et constituer un relais dans leur gestion transversale ;
- créer un dialogue avec la population en vue d'assurer la promotion et la mise en œuvre de toute mesure favorable a l'environnement;
- gérer diverses problématiques et conseiller le Collège dans le domaine de l'environnement ;
- ravail en réseau et collaboration avec différents partenaires (contrat de rivière, CUC, IDEA, etc.).

2. Conseillère en Mobilité, j'assure les missions suivantes :

- participation a la réflexion d'équipe lors des nouveaux aménagements routiers sécuritaires et a la réhabilitation des sentiers en lien avec le RAVeL ;
- gestion des diverses problématiques liées a la mobilité et a la sécurité routière ;
- rédaction de la motivation des règlements complémentaires de police.

Figure 26 : Extrait du site web de la commune d'Estinnes – février 2018

Des informations relatives au PCDR sont disponibles via l'onglet « projets » dont la page renvoie vers le site « D'Estinnes Action 2025 ».

Parallèlement au site officiel de la commune, il existante un blog permettant de suivre l'actualité de la commune. Ce blog est directement accessible depuis l'onglet « actualités » du site officiel. Il comporte un fil d'actualités dynamique et de multiples thématiques y sont traitées.

Il n'y a pas d'onglet « mobilité » mais la thématique y est traitée sous différents aspects. Quelques exemples récemment publiés :

- *Estinnes Mobilité ! Service de transport d'intérêt général conforme au décret wallon.*
- *Transport à mobilité réduite*
- *Partagez votre véhicule adapté PMR (personne à mobilité réduite) grâce au projet AVIRA*
- *Sécurité routière : Pas trop près, s'il vous plaît !*
- *…*

9.2 Réseaux sociaux et journaux

La commune possède un journal communal traditionnel trimestriel téléchargeable en format PDF depuis le site officiel de la commune et également depuis son blog d'actualités.

Figure 27 : Extrait du journal communal « Estinnes & Vous »

Elle s'est également lancée dans une communication à travers les réseaux sociaux et plus spécifiquement Facebook. L'utilisation de ces nouveaux outils permet de toucher un publique plus jeune et permet une information plus dynamique et interactive. Suivie par plus de 2.500 personnes, la page Facebook est assez active (environ 10 publications sur le mois de janvier 2018).

9.3 Objectifs

- La mobilité est une thématique généralement gérée par de nombreux acteurs que sont les services d'urbanisme, des travaux publics ou la police mais généralement sans vision d'ensemble et surtout sans ambition partagée.

  ⇨ Un plan de mobilité est donc l'occasion de créer une synergie entre les différents services et commissions

- Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM

- Développer des outils de communication multimodaux et permettre une interactivité avec la population

- Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, les zones de police, la Province et la Région

- Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux