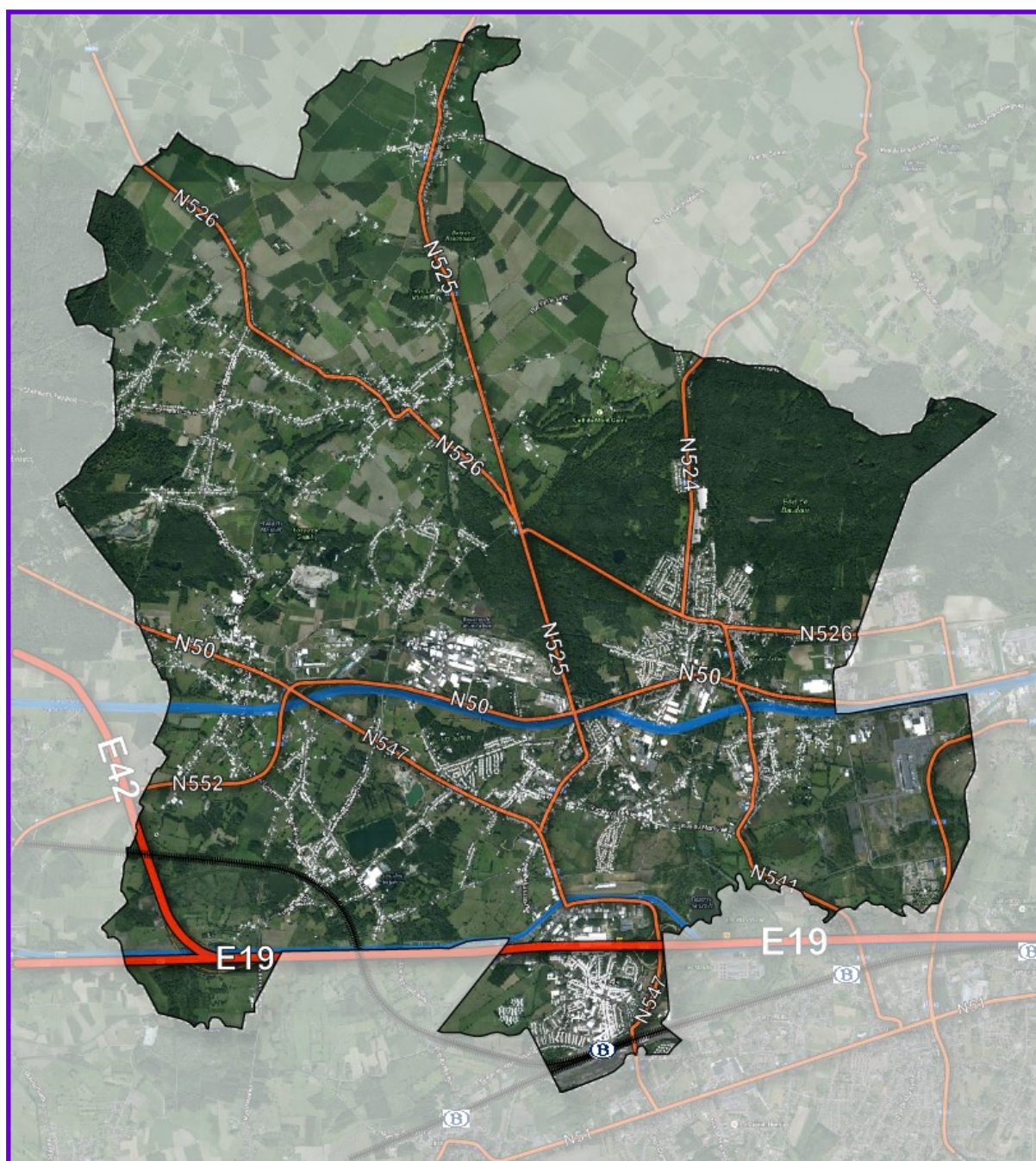




PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SAINT-GHISLAIN



Version Finale - 27 février 2019

*Approuvée par le collège communal suite à
l'enquête publique*

Phase 2.3

Le plan d'actions

Sommaire

Table des abréviationspage n°3

I. Introductionpage n°4

II Les réseaux et le schéma intermodal des déplacementspage n°5

III. Etude détaillée des actions

III.a Introductionpage n°9

 III.1 Le volet piéton/PMRpage n°11

 III.2 Le volet cyclablepage n°21

 III.3 Le volet transports en communpage n°27

 III.4 Le volet routierpage n°31

 III.5 Le volet stationnementpage n°36

 III.6 Le volet transport de marchandisespage n°40

 III.7 Le volet mobilité scolairepage n°43

 III.8. Le volet sécurité routièrepage n°46

 III.9. Le volet multimodalpage n°52

IV. Synthèse

 IV.1 Mesures proposées dans le cadre du Plan d’Actions - Budgetpage n°56

 IV.2 Mesures proposées dans le cadre du Plan d’Actions - Acteurspage n°57

VI. Annexespage n°58

Table des abréviations

CT : Court Terme

EVP : Equivalent Véhicule Particulier

HD : Hainaut Développement - Agence de Développement de l'Economie et de l'Environnement de la Province de Hainaut

HP : Heure de Pointe

HPM | HPS : Heure de pointe du Matin/du Soir

htva : Hors Taxe sur la Valeur Ajoutée

IDEA : Intercommunale de Développement Économique et d'Aménagement de la région Mons-Borinage-Centre

LT : Long Terme

MT : Moyen Terme

PCM : Plan Communal de Mobilité

PL : Poids-Lourd

PMR : Personne à Mobilité Réduite

RAVeL : réseau autonome de voies lentes en Wallonie, itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, PMR et cavaliers, là où la situation le permet

SDER : Schéma de Développement de l'Espace Régional

SPW : Service Public de Wallonie

SRWT : Société régionale wallonne du transport

TàG | TàD : Tourne-à-gauche | Tourne à droite

TC : Transport en Commun

TEC : Opérateur « TEC »

VL : Véhicule Léger

VP : Véhicule particulier

UWE : Union Wallonne des Entreprises

Introduction

? Rappel du contexte

Depuis 2015, la Ville de Saint-Ghislain s'est lancée dans l'**actualisation de son Plan Communal de Mobilité réalisé en 2004**, consciente des évolutions multiples en matière de mobilité et d'accessibilité mais ayant également pris connaissance d'un certain nombre de difficultés pesant sur ses administrés en matière de sécurité. Epaulée au cours de l'étude par le **SPW** (co-financeur de l'étude et du PCM), la Ville a décidé de faire appel au **bureau d'études Stratec** afin qu'il l'aide à composer un nouveau PCM s'appuyant sur les constats et effets du plan précédent et reconsidérant l'ensemble des enjeux de mobilité du territoire. Outre ces trois acteurs, la réalisation de ce plan a été également conduite sous l'avis et les recommandations des représentants de différents services tels que : les services techniques communaux, la Région (DGO1, SPW), la Police, le TEC, la SNCB, l'IDEA, l'association *Atingo*.

Les acteurs de la mobilité sont nombreux et leurs attentes peuvent être contradictoires. Les conditions de mobilité de la commune seront également tributaires des décisions prises au niveau supra-communal. Les entités de Saint-Ghislain elles-mêmes se démarquent par des spécificités et des enjeux très distincts : entre le centre-ville et les secteurs de Sirault-Neufmaison, par exemple, les problèmes posés et les solutions à composer sont très différents. La commune doit répondre à des objectifs politiques et financiers qu'elle s'est fixée pour sa législature. Or, les solutions « sur mesure » n'existeront pas et il faudra composer des solutions de compromis par un dialogue continu avec les parties prenantes (citoyens, politiques, techniciens).

Le PCM, **outil de planification de la mobilité**, a donc pour objectif de représenter un **document guide à destination des pouvoirs et instances publiques** (communes, provinces, sociétés de transport, etc.) en matière de mobilité. Il permettra **d'orienter les décisions** en faveur d'améliorations relatives à la mobilité, l'accessibilité, la sécurité routière, et donc plus généralement dans le sens d'une valorisation de la qualité de vie des habitants.

Enjeux et objectifs

Cette troisième partie du PCM repose en premier lieu sur le schéma multimodal, qui est la vision d'ensemble, globale et cohérente, de la mobilité souhaitée par la Ville à court, moyen et long termes. Ce schéma articule les réseaux propres à chaque mode afin d'établir les relations intermodales.

En second lieu, elle expose les différentes actions à entreprendre afin de répondre aux objectifs souhaités (phase n°2.2.) et solutionner ainsi les problématiques et intentions soulevées lors de la phase 2.1. du PCM. Ce « package » d'actions est hiérarchisé dans le temps (court-moyen-long terme) au regard des contraintes de faisabilité technico-budgétaires ciblées durant la phase n°2.2. du PCM mais également en fonction de l'urgence d'intervention (la priorité étant avant tout de répondre aux problèmes de sécurité les plus notables). Chacune de ces mesures est par ailleurs budgétisée (ordres de grandeur), afin de permettre aux autorités de prendre les décisions en fonction des opportunités coûts-résultats.

Rappel de la méthode

L'étude s'est déroulée entre début 2015 et novembre 2018, période à laquelle le PCM a été adapté suite à une procédure d'enquête publique qui s'est déroulée en juin 2018. Cette enquête, suivie de réunions avec le Conseil Consultatif en Mobilité (CCM) et le Collège, a pu permettre de renforcer certains points particuliers au regard des attentes des riverains.

Ce PCM a été élaboré en collaboration avec un Comité d'Accompagnement composé des représentants mentionnés ci-contre.

La mission du PCM a été scindée en 3 phases : un diagnostic complet de la situation actuelle et de l'évolution récente et tendancielle de la mobilité sur le territoire communal ; la hiérarchisation concertée des objectifs à suivre pour le futur PCM avec élaboration et choix d'un scénario de mobilité ; la proposition de mesures composant le plan d'actions.

Le présent document établit la synthèse de la troisième et dernière phase de l'étude du PCM. Pour rappel, la mission comprenait également deux parties, l'une antérieure (partie 1) au PCM qui était relative au bilan du PCM de 2004 et l'autre (partie 3) qui lui était postérieure et concernait des propositions de réaménagements de places et de zones *Kiss&Go*. Nous invitons le lecteur à se référer directement à ces rapports d'études complémentaires pour plus d'informations.

II. Les réseaux et le schéma intermodal des déplacements

Objectif de cette première partie :

Cette partie vise à élaborer le **schéma intermodal des déplacements** proposant **une vision d'ensemble globale et cohérente sur la mobilité dans la commune à court, moyen et long termes**. Il s'établit sur la base des **réseaux structurants de chaque mode** et leur **hiérarchisation à différentes échelles**, spatiales et temporelles : piétons, cyclistes, transports en communs, automobiles et véhicules de transport de marchandises. Le schéma superpose les réseaux afin de **définir leur bonne articulation et les connexions intermodales** permettant de combiner les modes.



II. Les réseaux et le schéma intermodal des déplacements

Concept multimodal de déplacement... qu'est-ce ?

Il s'agit d'un terme qui désigne le **schéma général d'organisation des différents modes de déplacement**. Pour tenter d'atteindre les objectifs définis en phase n°2.2. du PCM, chaque moyen de déplacement ou de transport doit trouver sa place dans le tissu urbain, rural ou économique et doit pouvoir servir la fonction. Il s'agit donc ici de représenter, de manière simplifiée, l'itinéraire idéal pour connecter les principales fonctions du territoire et, ce, pour chaque moyen de transport tout en tenant compte de la configuration de la commune. Partant de ce concept, un plan d'actions avec des mesures concrètes a pu être élaboré et budgétisé avec les priorités et un phasage sur une durée de minimum 10 ans.

Une attention particulière doit, par ailleurs, être portée sur le fait que les réseaux **ne sont pas dévolus à une seule et même fonction à chaque fois**, et que toutes doivent être prises en compte. Par exemple, les cheminements piétons jouent à la fois un rôle dans une mobilité dite « fonctionnelle » (permettant de connecter deux points rapidement) et un autre dans une mobilité dite « récréative », où il s'agit là plutôt de se promener dans un but de loisir et non de connexion rapide.

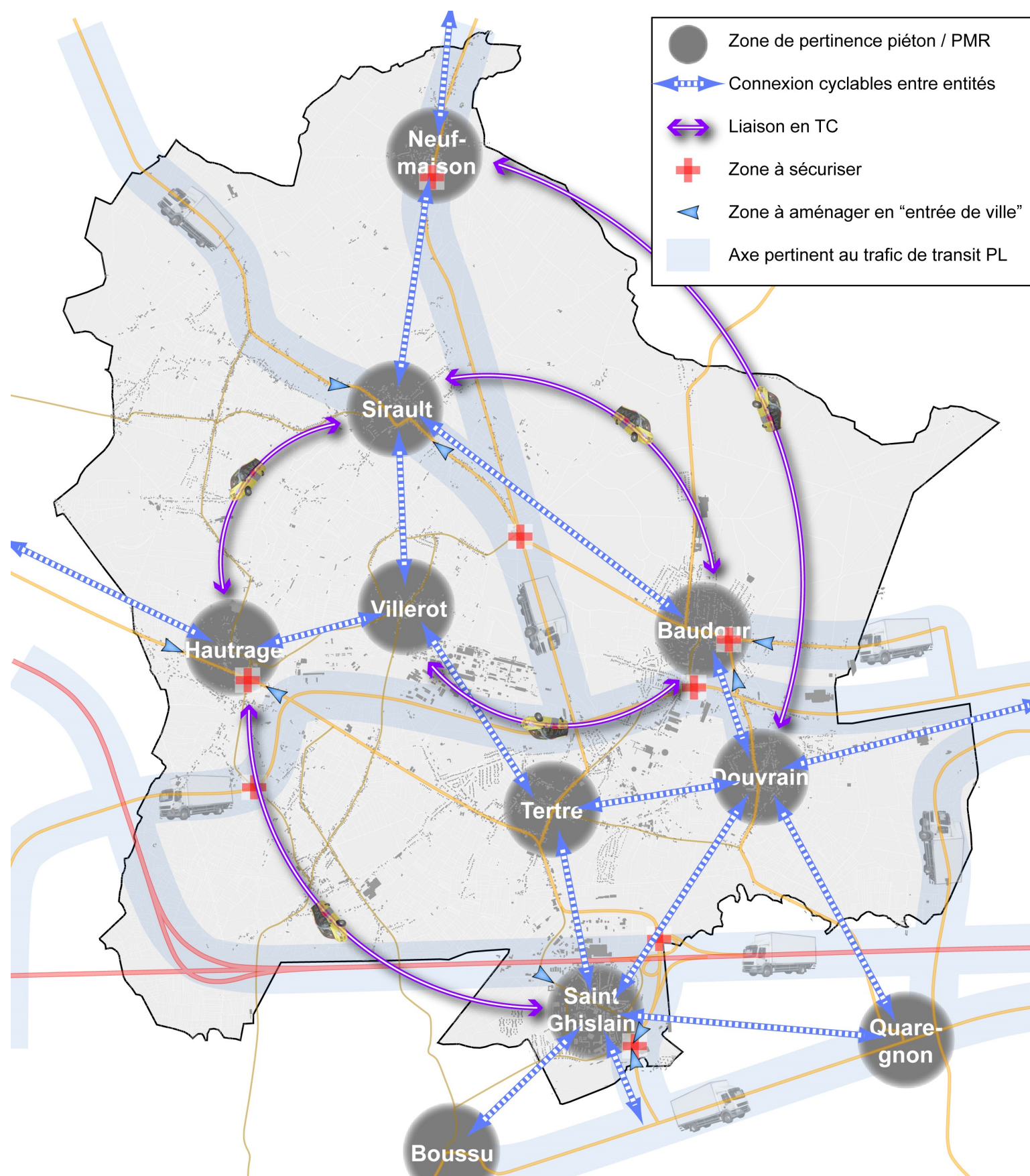
Le schéma multimodal est par ailleurs compatible avec les tendances évolutives prises en compte, telles que :

- les transformations programmées du réseau viaire (notamment autour de la route de Wallonie) ;
- les tendances démographiques, d'emplois ou encore sociales.

Il tient compte, enfin, du **besoin d'utilisation rationnelle de l'espace**, avec notamment la densification du tissu urbain qui permet de concentrer les habitants/commerces/services et ainsi de rationaliser certains déplacements. Un développement plus raisonnable des espaces contribue par ailleurs à mieux préserver les espaces naturels/agricoles/forestiers, qui, outre les multiples intérêts écologico-économiques qu'ils représentent, garantissent un cadre de vie plus agréable.



II. Le schéma intermodal des déplacements



Zone de pertinence de la marche - Compte tenu des distances entre entité et, parfois même, au sein d'un seul village qui sont peu propices à la marche, il est apparu pertinent de focaliser prioritairement les efforts de développement du réseau piéton/PMR sur les itinéraires concernant le plus de personnes, soit dans un rayon de 500 m autour des centralités. Il s'agit de permettre et d'encourager le report plus systématique à ce mode de déplacement, sur des distances qui s'avèrent réalisables par le plus grand nombre.

Réseau cyclable - Le vélo représente le mode actif le plus pertinent pour relier les entités entre elles. Profitant des aménagements/balisages déjà proposés (RAVeL, réseau Provélo, etc.), ainsi que d'un important réseau de voirie peu fréquentées, l'ambition est ici de relier les entités via des itinéraires sécurisés et agréables avant tout. Ce mode doit pouvoir représenter une alternative efficace à la voiture.

Connexions en TC - Si la reconfiguration du réseau global de transport collectif semble difficile pour des raisons budgétaires, le développement de liaisons transversales est possible, et souhaité, au travers de solutions plus adaptées dans le cas de charges peu importantes. Parallèlement à cela, l'affirmation de « pôles de transport » est visée au travers d'une série d'améliorations permettant de rendre certains arrêts plus accessibles via les modes actifs.

Accessibilité Automobile et sécurité - Saint-Ghislain, de par son territoire majoritairement rural, est et restera une commune fortement dépendante de l'automobile. Les transports en commun ne permettront pas, sous la forme actuelle du territoire (tissu urbain diffus, centralités éloignées, etc.), de répondre convenablement à la demande et les modes actifs ne peuvent représenter une solution pour tous. Il est par conséquent important de permettre et d'améliorer les conditions de circulation automobile (fluidité du trafic au niveau du centre-ville notamment). Toutefois, il est avant tout primordial que ce soit les questions de sécurité et de confort de vie qui prévalent sur les attentes de vitesses de certains usagers. Si des actions sont à entreprendre en faveur des modes motorisés, elles doivent par conséquent répondre avant tout aux besoins de usagers les plus faibles qui restent prioritaires.

Trafic Poids-Lourds - Souvent stigmatisés en raison des contraintes qu'ils représentent en matière de bruits, de vibration, de pollution, les poids-lourds restent néanmoins des éléments moteurs de l'économie et doivent pouvoir accéder aux zones d'activités et bassins de vie. Il est toutefois pertinent, lorsque des itinéraires alternatifs existent, d'encourager le report de trafic vers des secteurs et des axes moins contraignants pour le confort de vie des riverains.

III. Etude détaillée des actions

Objectif de cette seconde partie :

Cette partie détaille l'ensemble des mesures proposées dans le plan d'actions découlant de la vision à long terme illustrée dans le schéma intermodal. Elles permettent la concrétisation des objectifs définis en phase 2.2. par degré de priorité et de manière planifiée et budgétisée.

III.a. Introduction

Un package de 33 mesures proposées

Pour répondre à ces objectifs, la plan d'actions est décliné en **33 mesures** réparties en **9 volets de mobilité** :

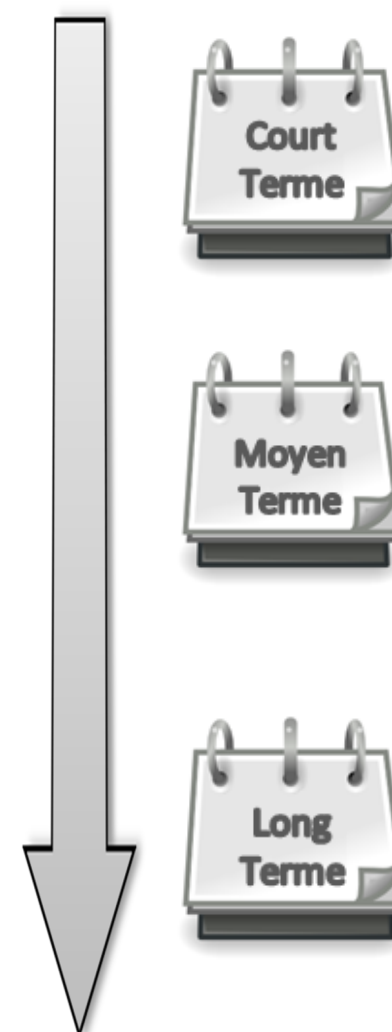
- Mobilité **piétonne** (label « P »)
- Mobilité **cycliste** (label « C »)
- Actions propres aux **transports en commun** (label « TC »)
- Actions destinées aux **véhicules particuliers** (label « R »)
- Mesures concernant le **stationnement automobile** (label « St »)
- Mesures destinées au **transport de marchandises** (label « TM »)
- Mesures propres à la **mobilité scolaire** (label « MS »)
- Actions en faveur de la **sécurité routière** (label « SR »)
- Actions **multimodales** (label « PM »)

Le package de mesures proposé tient compte des **contraintes budgétaires, naturelles et techniques** et est mis en **en œuvre par phase** de manière à :

- étaler les travaux pour garantir le bon fonctionnement des activités et minimiser les impacts négatifs sur l'accessibilité de la commune ;
- mettre en place les démarches de concertation nécessaires.

Ce phasage n'est donné qu'à titre indicatif pour aider le Collège à identifier les priorités d'action en fonction de la feuille de route qu'il s'est fixé. Il reviendra à la Commune de concrétiser ce calendrier au fur et à mesure de la mise en œuvre du PCM, en tenant également compte des opportunités à venir (exemple : travaux de voirie prévus offrant l'opportunité de réaménager la rue en y intégrant une piste cyclable, etc.).

Raisonnement de mise en œuvre du plan d'actions du PCM par phase



Résoudre les problèmes actuels les plus importants, notamment en termes de sécurité et de fluidité du trafic. Ces mesures sont généralement moins contraignantes d'un point de vue budgétaire (les fonds peuvent ainsi être rapidement dégagés) ou s'avèrent essentielles à mettre en œuvre rapidement compte tenu des risques actuellement encourus par certains usagers.

Il s'agit de mesures souvent un peu plus coûteuses, dont les travaux sont plus conséquents et doivent être appréhendés de façon précise (étude préalable complémentaire souvent nécessaire).

Ces mesures correspondent à des objectifs de fond plus ambitieux, avec des solutions permettant de changer des habitudes de déplacements profondément ancrées dans le quotidien des citoyens. Elles nécessitent un processus de concertation important, avec bien souvent des fonds d'investissements multiples aux vues des acteurs et des sommes concernés. Ces mesures doivent être programmées dès maintenant mais seront mises en œuvre progressivement.

III.b. - Comment lire les fiches action ?

N° et identification de la mesure
(code « P » spécifique aux piétons)

Mesure nécessitant une concertation entre la
commune et d'autres organismes

Mesure actualisée suite aux réunions et à
l'enquête publiques

III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 1-9 : AMÉLIORER LE CONFORT ET L'ACCESSIBILITÉ PMR AU CENTRE-VILLE

DESCRIPTION DE LA MESURE - Pour le centre-ville, les problématiques en matière de déplacements piétons sont relativement autres que celles de différentes entités de la Commune. En effet, le maillage est relativement complet (chaque rue dispose de trottoirs) mais l'état d'entretien, les revêtements ou encore les comportements limitent le confort et la cohérence du réseau à l'échelle globale.

Certains axes, identifiés ci-contre, semblent pertinents à être réaménagés en vue de proposer aux habitants, employés et visiteurs du centre un maillage cohérent et accessible au plus grand nombre. Cela correspond à la mise en place d'aménagements plans, uniformes, avec des traversées piétonnes sécurisées et rabaissées, et qui restent à tout moment empruntables par les piétons. Il est par conséquent primordial d'en finir avec le comportement de certains automobilistes qui stationnent sur les trottoirs plutôt qu'en voirie et en dehors des passages piétons.



Rue de Saint-Lô
avec un trottoir très altéré sur lequel les véhicules sont régulièrement stationnés (ce qui constitue une infraction)



Phasage de mise en œuvre recommandé

Description générale de l'action

Principaux avantages et inconvénients
de la mesure (ou des variantes de mesures analysées)



- Permet d'améliorer le confort et l'accessibilité universelle au sein du centre-ville.
- Offre à la centralité une image cohérente.
- Permet de valoriser l'espace public.
- Difficulté d'agir sur le changement de comportement de certains automobilistes sans devoir mettre en place une politique de sanction opérante.

Axes concernés :

Cité Petite Propriété Terrienne, Les Jardins de l'Abbaye, rue du Port, rue des Bateliers, rue des Chasses, rue de Saint-Lô, rue du Moulin.



(±) 500 000 €, tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir



Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : Plan d'actions



Photos, plans, esquisses permettant de prendre pleinement connaissance de l'action et de ses effets

Note : Les estimations budgétaires ne tiennent pas compte :

- des **coûts d'acquisition du foncier**, qui représente une variable difficile à appréhender à ce stade d'étude stratégique ;
- des **coûts éventuels d'expropriation**, dans le cas par exemple d'un aménagement de cheminement sur une portion de parcelle privée ;

- des **coûts de maintenance et d'entretien**. Les aménagements qui sont proposés nécessitent parfois un entretien particulier, régulier, qui devra faire l'objet d'un accord préalable entre les différents partis concernés (commune, région, riverains, etc.) ;
- des **études complémentaires** à réaliser. Le PCM est un document stratégique, donnant des orientations, et beaucoup des actions proposées nécessitent des études de faisabilités complémentaires ainsi que des processus de concertation particuliers.



Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : Plan d'actions

III. 1. Le volet piéton/PMR

III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 1-1 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À TERTRE



DESCRIPTION DE LA MESURE - Le centre de Tertre représente l'un des plus animés de la commune, du fait d'une mixité importante d'équipements (école notamment), de services et de commerces. Il accueille en outre un marché, qui représente un évènement hebdomadaire source de nombreux déplacements piétons. Si le dynamisme de ce centre tient également au fait que Tertre se situe sur l'axe de liaison routière entre Saint-Ghislain et Baudour, il n'en demeure pas moins pertinent de renforcer le confort et la sécurité des déplacements à pied et en particulier sur la rue de Tournai (où les trottoirs sud sont insuffisamment larges au regard du trafic observé sur l'axe) ainsi que dans la rue Désiré Maroilles où les aménagements en place ne présentent aucun intérêt (car non praticables). La carte ci-dessous désigne les trottoirs justifiant, au regard de leur état actuel et/ou des aménagements en place, de faire l'objet de travaux de réfection ou d'une remise en question.

Remarque : Dans la rue Désiré Maroilles comme dans de nombreuses autres rues sur la Commune, le maintien d'aménagements piétons non praticables représente davantage une contrainte qu'un bénéfice en matière de sécurité et de confort. La ségrégation de l'espace n'a en effet d'intérêt que pour protéger les usagers (bien souvent les piétons) des risques liés à la circulation. Si celle-ci se fait de manière apaisée, conscientisée au fait que des piétons peuvent potentiellement se trouver sur la chaussée, le risque de situation conflictuelle est quasi nul. Les modes actifs, évoluant sur un espace partagé, nécessairement bien dimensionné, peuvent quant à eux se déplacer plus sereinement. A noter que, si un trottoir est aménagé, le piéton a obligation de s'y trouver (article n°42.1. du Code de la route). Ceci est problématique quand le trottoir ne satisfait pas aux besoins en espace et n'est pas adapté. La mise en place d'un espace partagé peut représenter l'aménagement le plus pertinent (dans les rues résidentielles à faible trafic) avec une rue appartenant à tous, au bénéfice d'un cadre plus apaisé. Chaque projet de travaux de rénovation/réaménagement de voirie fera l'objet d'une réflexion préalable quant à une allocation plus importante, voire totale, de l'emprise du gabarit au profit de la circulation des modes doux. Ceci sera étudié au cas par cas en fonction des contextes (trafic, qualité des aménagements existants, etc.).



- Permet de donner et d'affirmer une place pour les piétons, dans un secteur propice aux déplacements courtes-distances.
- Sécurise les déplacements depuis le long de la rue de Tournai



- Certaines emprises de voiries ne permettent pas de mettre des espaces piétons bien dimensionnés tout en préservant les bandes de circulation et de stationnement. Mais la solution de l'espace partagé existe !



- ● ● Tronçon à équiper (trottoir) / à revaloriser
- ● ● Accotement à mettre en place
- ◆ Arrêt de bus TEC



Axes concernés :

Rue de Tournai, rue Désiré Maroille, rue Defuisseaux, rue Léon Laurent, place de Tertre



(±) 300 000 €, tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir

III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-2 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À BAUDOUR

DESCRIPTION DE LA MESURE - Baudour représente la 2nde centralité en termes de population. Elle se compose d'un bâti relativement dense et propose différents équipements/commerces qui, une nouvelle fois, rend pertinent l'usage de la mobilité douce dans de nombreux itinéraires. Néanmoins, Baudour compte plusieurs tronçons de voirie non/mal équipés en matière d'aménagements destinés aux piétons, sur des itinéraires pourtant empruntés par des enfants, PMR (parents avec poussette notamment) ou de très jeunes cyclistes en cours d'apprentissage. C'est tout particulièrement le cas sur la rue du Parc.

Baudour compte également certaines rues dont l'emprise, trop faible, ne permet et ne justifie pas d'avoir un (voire deux) trottoir(s) et des bandes de circulation (rue Derrière l'Eglise notamment). Dans le cas où un trottoir est en place, il est proposé d'opter davantage pour la solution de la zone de partage, plus adaptée (cf. aparté de la mesure P1-1.).



- Permet d'améliorer la sécurité des déplacements piétons, notamment sur l'itinéraire entre les équipements et le centre de l'entité de Baudour.



- Certaines emprises de voiries ne permettent pas de mettre des espaces piétons bien dimensionnés tout en préservant les bandes de circulation et de stationnement. Mais la solution de l'espace partagé existe !

Axes concernés :

Rue Rouge Fontaine, quartier de l'Europe, rue Derrière l'Eglise, rue Jouarderie, rue du Parc, rue des Postes, avenue Louis Goblet.



(±) 230 000 €, tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir



III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 1-3 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À DOUVRAIN



DESCRIPTION DE LA MESURE - L'entité de Douvrain se caractérise par un bâti qui s'étire sur de longs axes, impliquant des distances rapidement importantes à pied pour une densité relativement faible. Néanmoins, le centre comprend quelques commerces et équipements (dont l'hôpital), qui génèrent un nombre important de déplacements à pieds et qu'il est important de sécuriser. Le fait d'avoir un tissu urbain allongé amène nécessairement des coûts plus importants au regard du nombre de riverains directement concernés, contrairement à des entités plus denses (telle que Baudour notamment).

Il est important de noter que la rue du Coron ne permet pas d'aménager de zone de trottoir (du fait de son emprise). La rue fonctionne déjà comme un secteur partagé dans les faits, et il semble pertinent de pérenniser cela et de l'affirmer davantage (par une signalétique particulière notamment).



- Permet de connecter les habitations entre elle via un réseau séparatif entre piétons et véhicules.
- Coûts rapidement importants pour des aménagements qui devraient rester relativement peu empruntés.

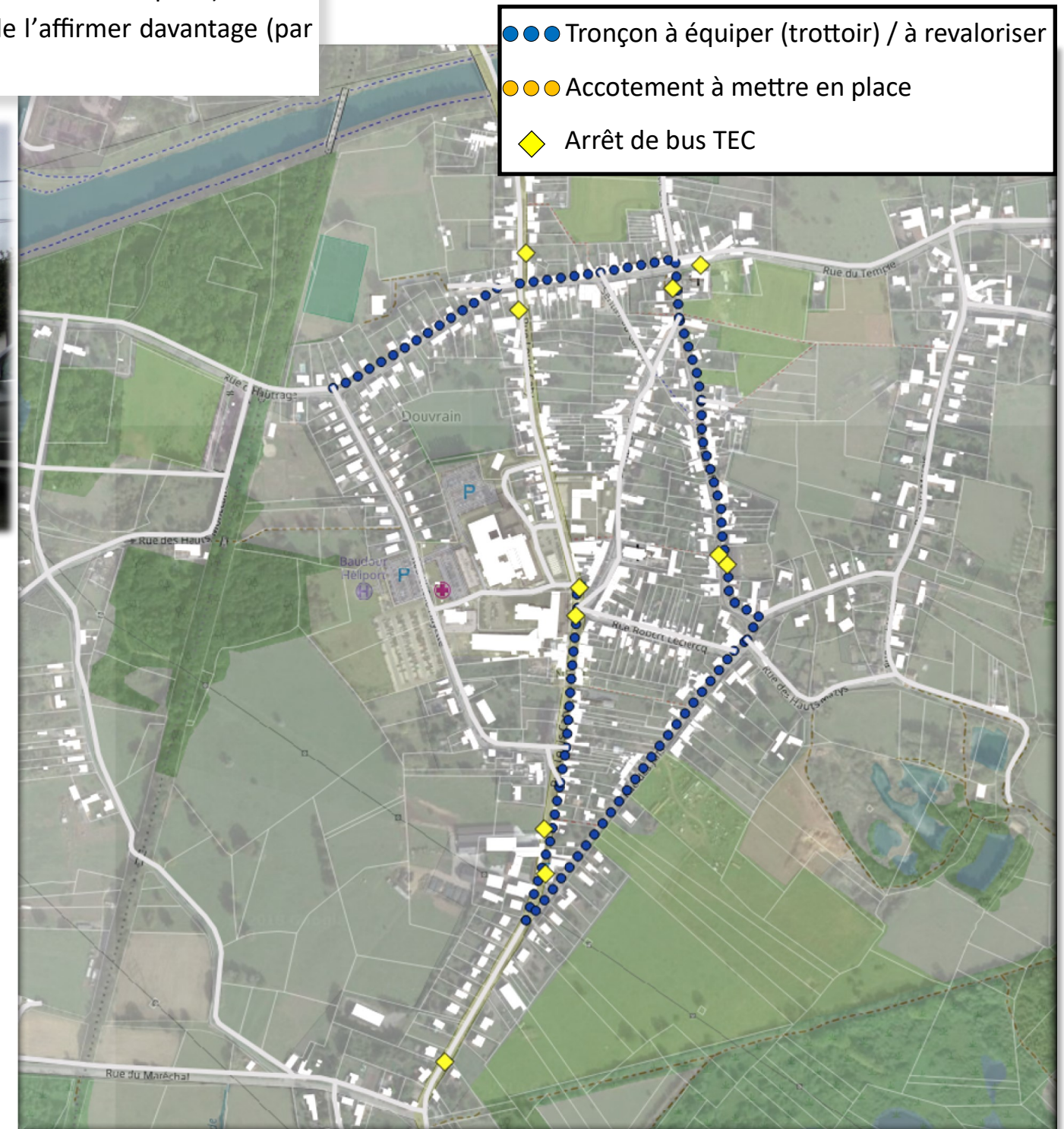


Axes concernés :

Rue des Juifs, rue Louis Caty, rue du Temple, rue d'Hautrage.



(±) 330 000 €, tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir



III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-4 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À HAUTRAGE



DESCRIPTION DE LA MESURE - La dépendance vis-à-vis de la voiture est très importante à Hautrage, compte tenu de la distance par rapport au centre, de l'offre pouvant être proposée par la SRWT et du type de développement urbanistique. Le village s'est en effet développée le long de routes de campagne (rue Théodore Rimaux par exemple) aux longueurs, emprises et maillage très peu compatibles avec une mobilité piétonne.

Dans un rayon de 500 m autour de la place, quelques axes peuvent toutefois être adaptés en faveur des piétons, et notamment de la Grand'Route de Mons qui, même si sa fonction première reste liée au transit des véhicules, bénéficie d'une emprise suffisante pour permettre une mise en sécurité des usagers les plus vulnérables.



Rue de la Couronne - Illustration d'un aménagement de trottoir

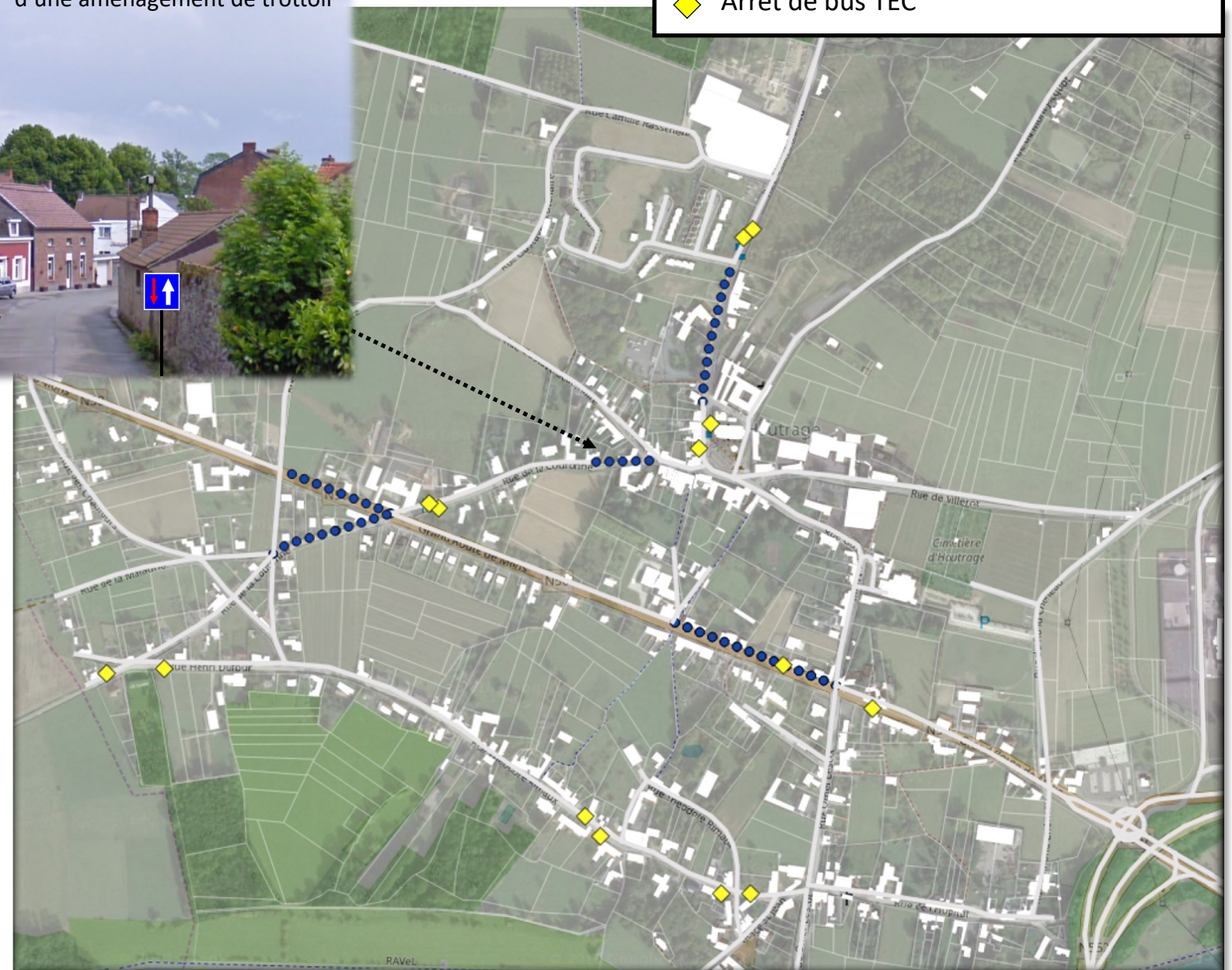
- Permet d'améliorer la sécurité des déplacements piétons, notamment sur l'itinéraire entre les équipements et le centre de l'entité de Baudour.
- Ces mesures ne font que rattraper, bien souvent, des aménagements qui n'ont pas suffisamment pris en compte la mobilité piétonne dès le départ. Et ce mode de pratique se poursuit encore avec les dernières constructions de l'entité.

Axes concernés :

Grand'Route de Mons, rue de la Couronne, rue Octave Mahieu.

(±) 200 000 €, tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir

- ● ● Tronçon à équiper (trottoir) / à revaloriser
- ● ● Accotement à mettre en place
- ◆ Arrêt de bus TEC



III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-5 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À HAUTRAGE - ETAT

DESCRIPTION DE LA MESURE - Hautrage-Etat est une entité à part des autres, s'étant développée à partir d'un réseau de voiries et non autour de son église et d'un centre. Les commerces sont relativement dispersés, les linéaires bâtis particulièrement longs (la rue du Petit Villerot fait plus d'un kilomètre) et la desserte en transport très peu présente, soit autant d'éléments qui font d'Hautrage-Etat une entité totalement dépendante de la voiture pour la plupart des déplacements. Il est difficile de tenter de rattraper les carences en aménagements piétons, qui s'avèreraient très peu pertinents vis-à-vis des besoins des habitants, et il convient par ailleurs de noter que plusieurs axes disposent déjà d'aménagements comme les rues de Boussu, du Petit Villerot.

Au niveau de la rue des Anglais, compte tenu des zones plantées en présence et du faible trafic piéton attendu, il est proposé un accotement plutôt qu'un trottoir. Il est en effet moins coûteux et reste en bon état si le passage de personne n'est pas très important.



- Permet de prolonger certains aménagements réalisés comme au niveau de la place du Charbonnage.
- Propose une mise à l'écart des piétons dans des secteurs pouvant manquer de visibilité (carrefour de la rue des Anglais).
- La mise en place d'accotement donne une image plus rurale qu'un trottoir.



- Peu d'aménagements pertinents à réaliser dans une zone où tout le fonctionnement et le développement s'est réalisé autour d'une logique de déplacements motorisés.

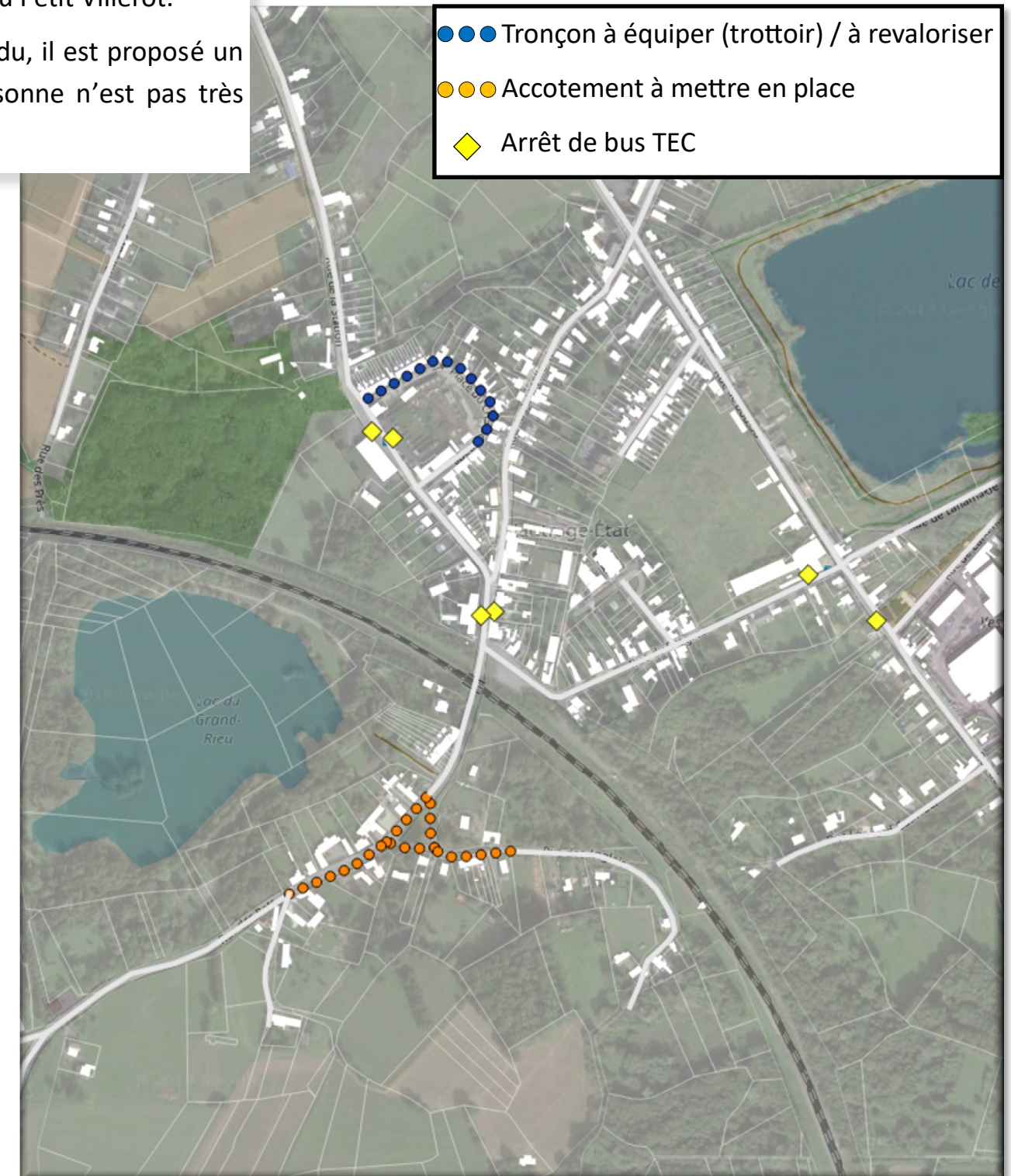
Axes concernés :

Place du Charbonnage, rue des Anglais, rue des Bats



(±) 90 000 €, tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir et de 75€/m² en ce qui concerne un accotement

- ● ● Tronçon à équiper (trottoir) / à revaloriser
- ● ● Accotement à mettre en place
- ◆ Arrêt de bus TEC



III.1 Le volet piéton/PMR



FICHE ACTION N°P 1-6 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À VILLEROT

DESCRIPTION DE LA MESURE - Villerot représente la plus petite centralité, s’organisant sous la forme d’un îlot central (dans lequel est implanté l’école) alimenté par 4 voiries le long desquelles s’étire des rubans bâtis. Difficile, de nouveau, de viser une mobilité piétonne pour la majorité des déplacements, qui se font principalement entre l’entité et l’extérieur. Il n’y a en effet qu’un commerce (spécialisé) et une école pour générer un trafic autre que celui lié aux habitants. Toutefois, compte tenu des faibles distances autour du centre et des emprise qui, contrairement à d’autres entités, sont souvent relativement suffisantes, il apparaît intéressant de proposer des interventions de manière à éviter des situations telles que celle de la photo ci-contre, où un piéton est dans l’obligation de descendre du trottoir pour évoluer.



- Permet de proposer un maillage cohérent à l’échelle d’une centre relativement petit, ce qui, outre les effets en matière de sécurité et de confort, permet de renforcer la cohérence des espaces publics et leur lisibilité.
- Villerot dispose, outre son centre, d’un secteur plus dense au nord (carrefour Croix-Cailloux # Pierre Galais) qui reste éloigné de la centralité et par conséquent peu pertinent à lier pour la mobilité piétonne du quotidien.



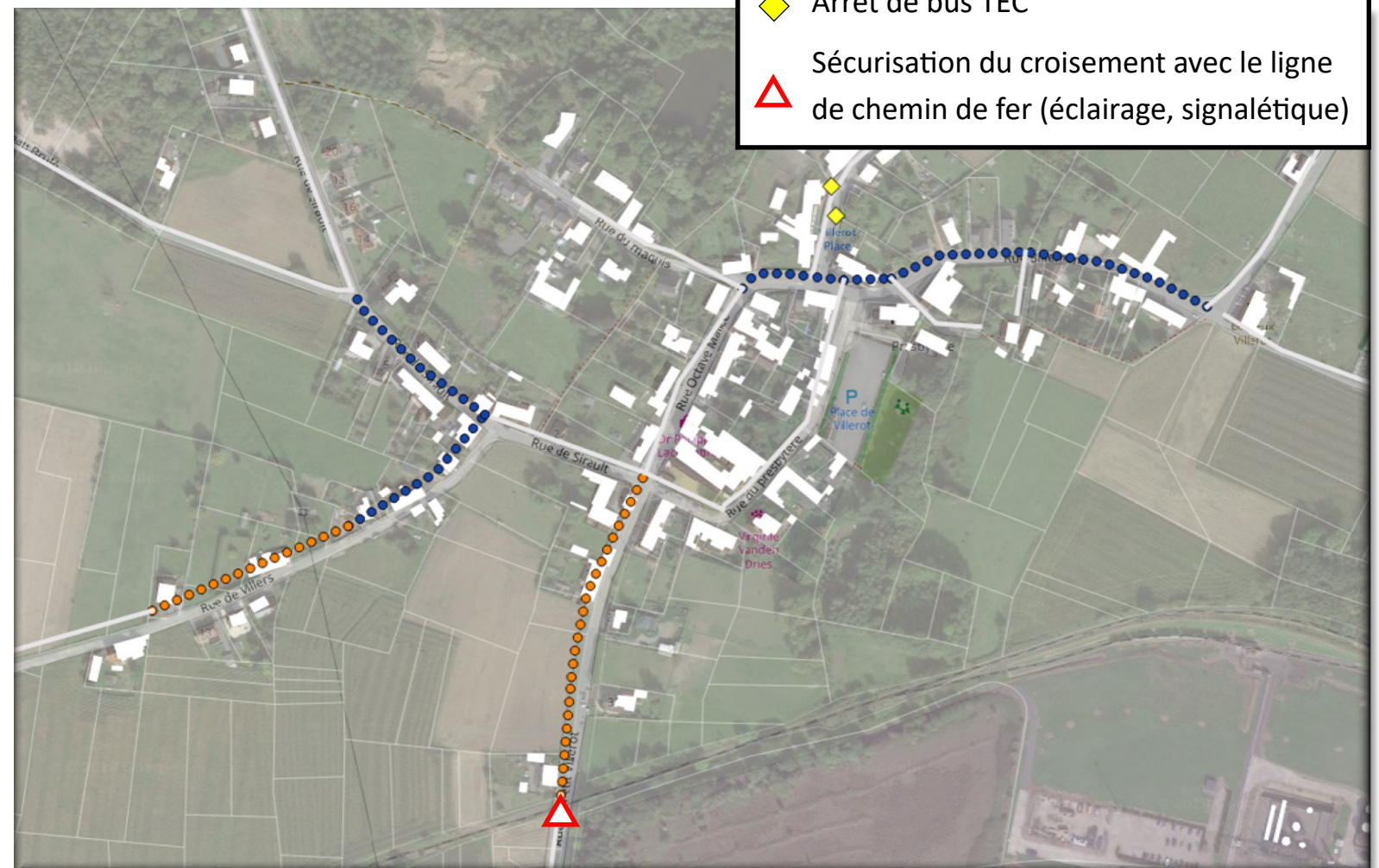
Axes concernés :

Rue H. Billemont, rue Haute, rue octave Malice, rue de Sirault, rue de Villers



(±) 140 000 € , tenant compte d’un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d’un trottoir et de 75€/m² en ce qui concerne un accotement

- Tronçon à équiper (trottoir) / à revaloriser
- Accotement à mettre en place
- ◆ Arrêt de bus TEC
- △ Sécurisation du croisement avec le ligne de chemin de fer (éclairage, signalétique)



III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 1-7 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À SIRAUT

DESCRIPTION DE LA MESURE - Sirault est une entité tout en longueur (plus de 4 km le long de la N526), traversée par une voirie régionale reliant Beloël et concernée par un trafic (notamment PL) important. Les habitations qui longent les axes sont, par ailleurs, implantées de façon discontinue et la centralité (autour de la place de l'Eglise) reste finalement décentrée par rapport au continuum bâti de l'entité. Il résulte de tout ceci des contraintes très importantes pesant sur le développement de la mobilité piétonne, qui ne peut être envisagée comme une possibilité de mobilité adaptée à ce type de développement urbanistique. Les interventions proposées ne peuvent, pour des raisons de coûts (la mise en place de double-trottoirs sur la seule rue Albert Bériot coûterait près de 850 000 €) et d'emprise, se focaliser qu'aux environs du centre pour rester concrètement réalisables. Il n'existe malheureusement que très peu d'itinéraires de type chemin au travers des champs, qui auraient pu représenter une alternative possible pour certains déplacements au sein de l'entité, même s'il est nécessaire de dire que seul le vélo ou la voiture peuvent représenter des modes potentiels de déplacement sur Sirault.



- Propose des aménagements aux abords de l'école et du centre, avec l'intérêt de les connecter aux arrêts de transport selon des itinéraires sécurisés.
- Sirault est une entité qui ne peut manifestement pas profiter d'aménagements piétons d'ensemble, cohérents en sécurisés, sans qu'il n'y ait de lourdes implications en matière de circulation et de coûts.

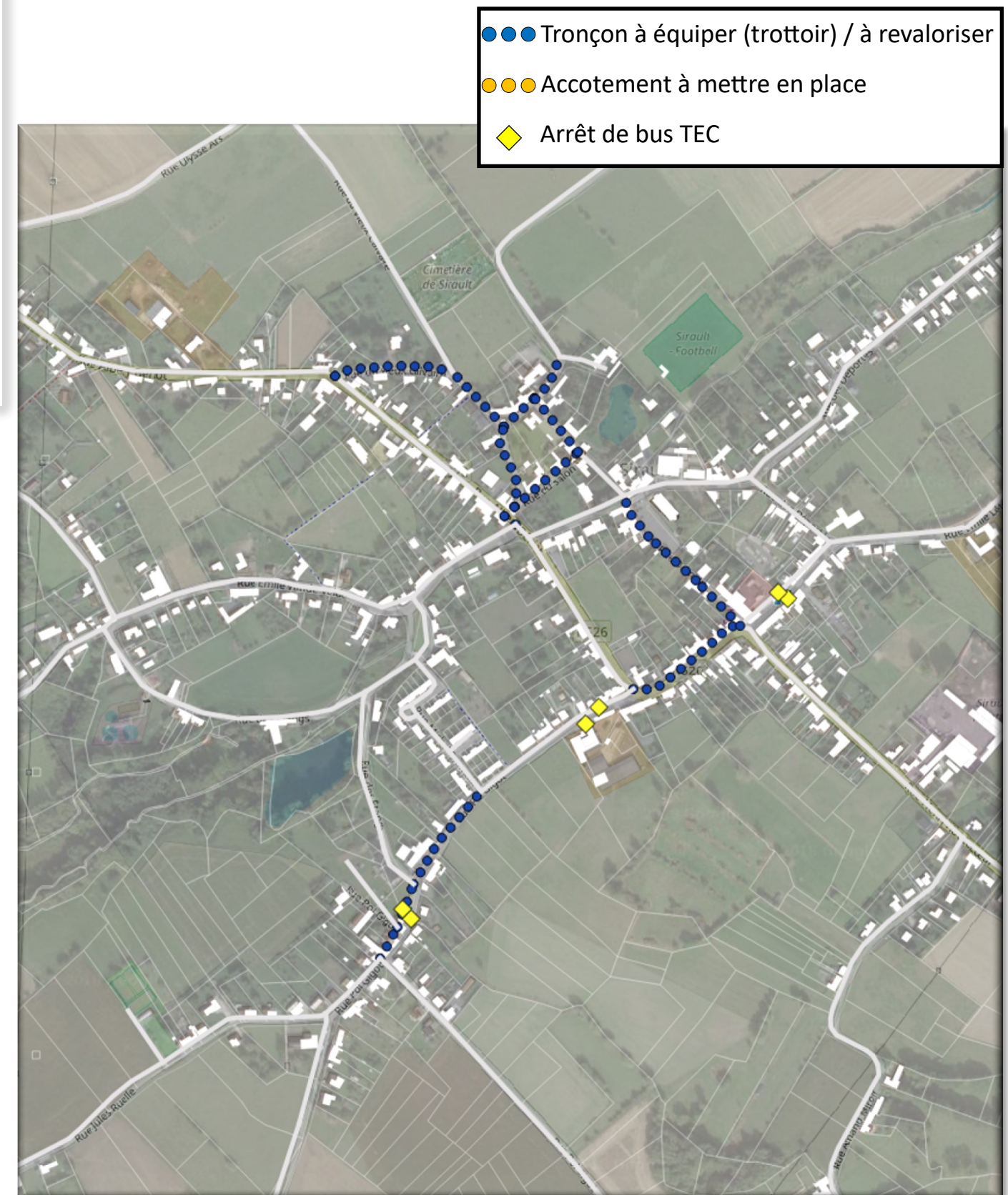


Axes concernés :

Rue du Calvaire, rue du Vieux Calvaire, rue Léopold Olivier, rue du Salon, rue Demelin, rue Emile Lété, rue Paul Gigot.



(±) 250 000 €, tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir



III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 1-8 : RENFORCER LA PLACE DU PIÉTON À NEUFMAISON

DESCRIPTION DE LA MESURE - La centralité de Neufmaison est la plus éloignée de tout autre village, avec comme « voisin » *Ruelles*, situé à 2,5km au nord sur le territoire de Chièvres. A ce titre, Neufmaison est davantage dépendante de Chièvres que du centre de Saint-Ghislain, situé à 6km contre 10, en ce qui concerne l'accès aux petits commerces et services.

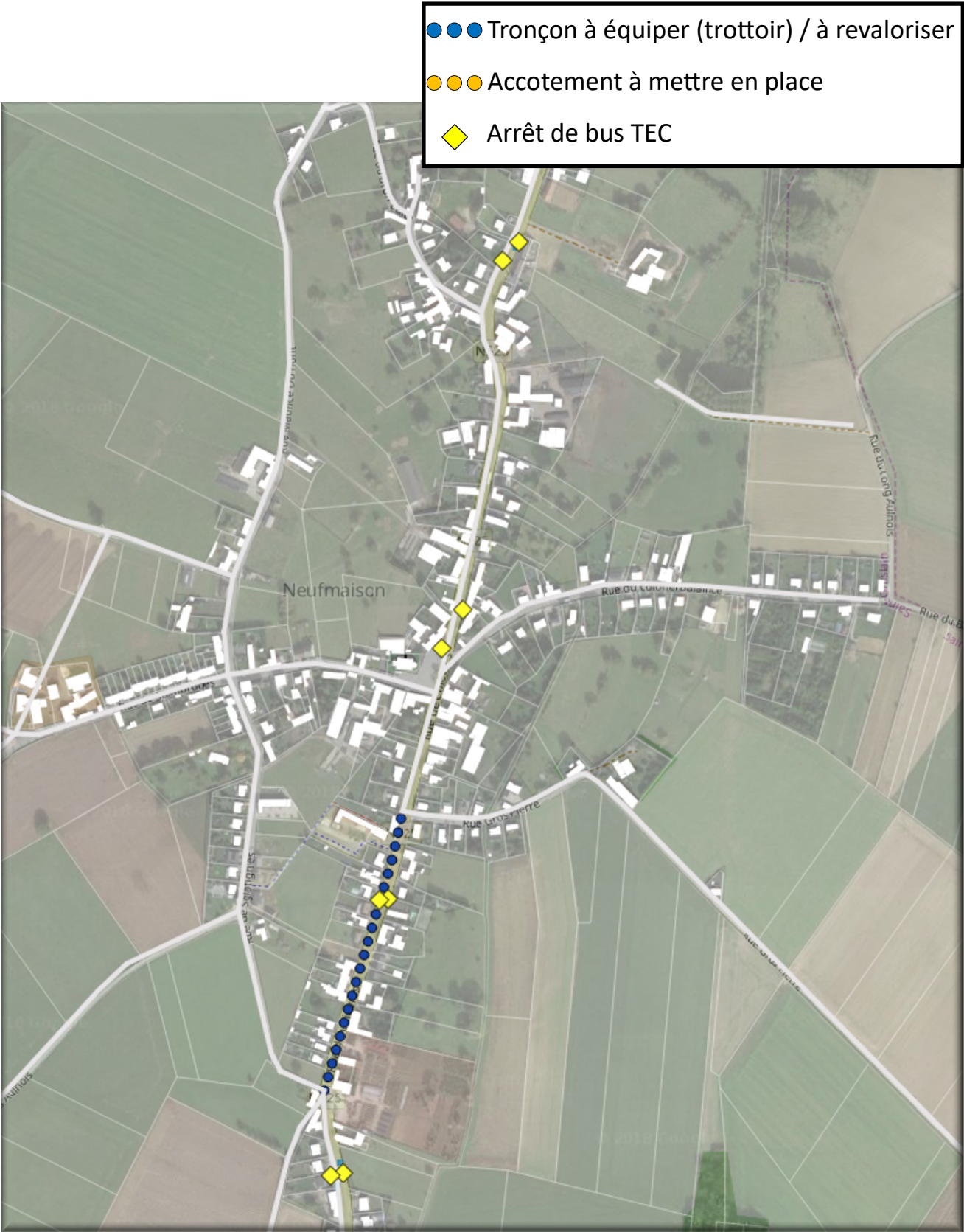
Compte tenu de sa ruralité (éloignement, faible densité, peu/pas de commerce), les habitants de l'entité de Neufmaison sont très dépendants de la voiture pour la majorité de leur déplacement. Le principal pôle attracteur de déplacement situé au sein de l'entité est l'école, qui attire quotidiennement élèves et parents d'élèves le long de la rue de Chièvres. Cet axe, qui est la N525 faisant lien entre Saint-Ghislain et Ath, est concerné par un trafic de transit (notamment PL) qui représente un certain risque pour les déplacements non motorisés. Ces risques sont autant présents le long de la voie (emprises de trottoir insuffisantes, stationnement de véhicules, état du revêtement) qu'au niveau des traversées (au nombre de 2 actuellement, soit 1 tout les kilomètres).

-
- Permet de sécuriser davantage les déplacements le long de la N525 (rue de Chièvres).
 - Les autres rues de l'entité disposent actuellement d'aménagements pertinents au regard du faible trafic automobile et des vitesses réduites à l'approche de la N525.
 - La N525, axe structurant de l'entité, reste un axe de liaison fort (et passant) entre Ath et Saint-Ghislain, dont l'effet « barrière » est difficile à estomper au sein de l'entité.

Axes concernés :

Rue de Chièvres.

(±) 65 000 € , tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir



III.1 Le volet piéton/PMR

FICHE ACTION N°P 1-9 : AMÉLIORER LE CONFORT ET L'ACCESSIBILITÉ PMR AU CENTRE-VILLE

DESCRIPTION DE LA MESURE - Pour le centre-ville, les problématiques en matière de déplacements piétons sont relativement autres que celles de différentes entités de la Commune. En effet, le maillage est relativement complet (chaque rue dispose de trottoirs) mais l'état d'entretien, les revêtements ou encore les comportements limitent le confort et la cohérence du réseau à l'échelle globale.

Certains axes, identifiés ci-contre, semblent pertinents à être réaménagés en vue de proposer aux habitants, employés et visiteurs du centre un maillage cohérent et accessible au plus grand nombre. Cela correspond à la mise en place d'aménagements plans, uniformes, avec des traversées piétonnes sécurisées et abaissées, et qui restent à tout moment empruntables par les piétons/PMR. Il est par conséquent primordial d'en finir avec le comportement de certains automobilistes qui stationnent sur les trottoirs plutôt qu'en voirie et en dehors des passages piétons. Les aménagements permettant une valorisation de l'espace public, tels que des plantations (arbres, buissons) ou la pose d'un mobilier urbain (donnant en outre la possibilité de se reposer pour des PMR), sont également fortement préconisés afin d'agréments ces zones et d'en permettre un meilleur usage de la part des riverains.



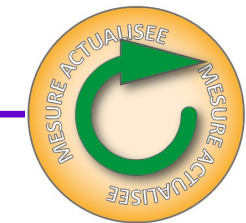
- Permet d'améliorer le confort et l'accessibilité universelle au sein du centre-ville.
- Offre à la centralité une image cohérente.
- Permet de valoriser l'espace public.
- Difficulté d'agir sur le changement de comportement de certains automobiles sans devoir mettre en place une politique de sanction opérante.

Axes concernés :

Cité Petite Propriété Terrienne, Les Jardins de l'Abbaye, rue du Port, rue des Bateliers, rue des Chasses, rue de Saint-Lô, rue du Moulin.



(±) **500 000 €** , tenant compte d'un prix unitaire 120€/m² en ce qui concerne la réfection/création d'un trottoir



Rue de Saint-Lô

avec un trottoir très altéré sur lequel les véhicules sont régulièrement stationnés (ce qui constitue une infraction)

- Tronçon à équiper (trottoir) / à revaloriser
- Accotement à mettre en place
- ◆ Arrêt de bus TEC



Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : Plan d'actions

III. 2. Le volet cyclable

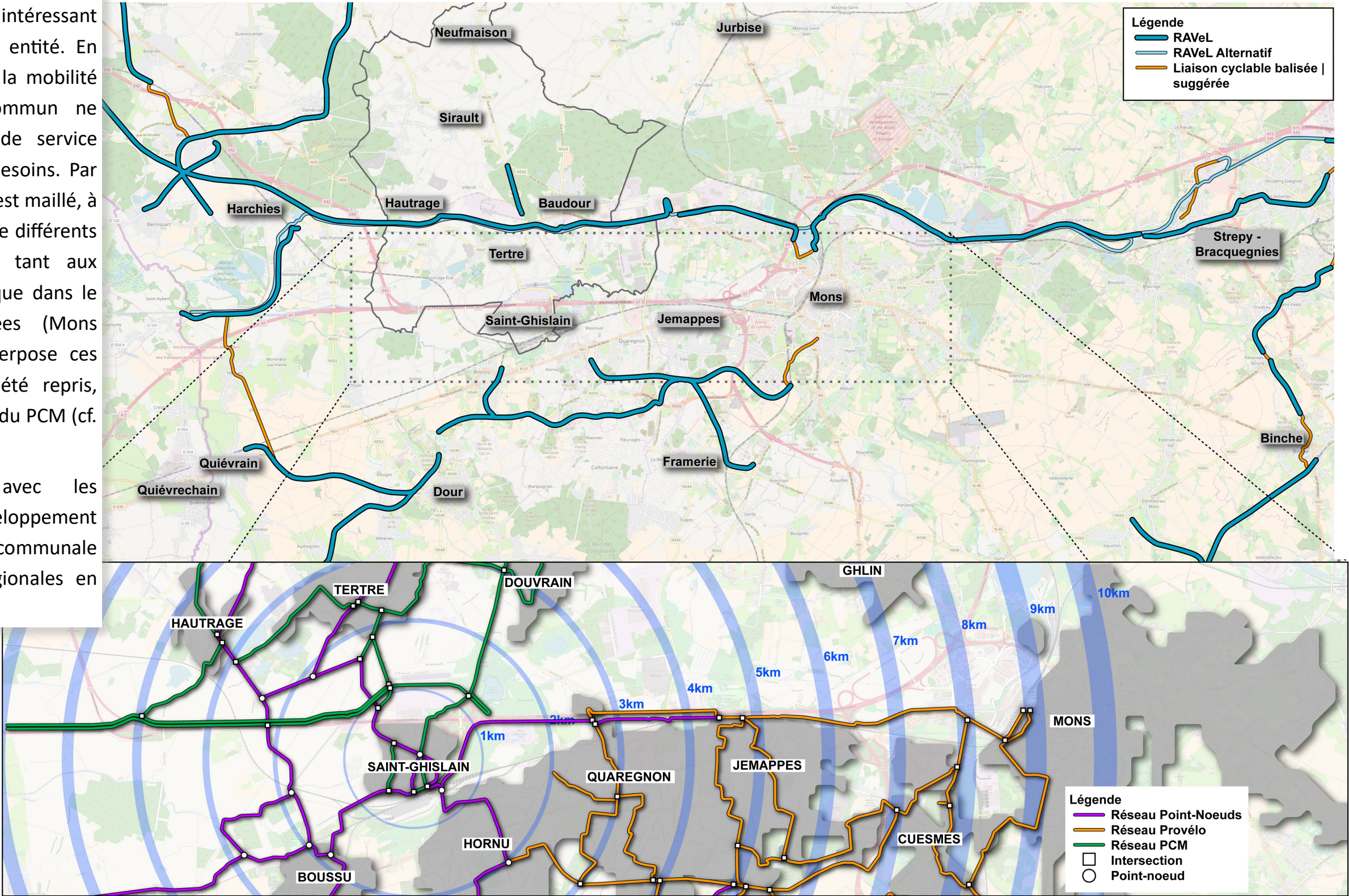
III.2 Le volet cyclable

FICHE ACTION N°C-1 : PROPOSER UN RÉSEAU CYCLABLE GLOBAL À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE



DESCRIPTION DE LA MESURE - Sous réserve de pouvoir disposer d'aménagements et d'itinéraires adaptés et sécurisés, la mobilité cycliste représente un mode de déplacement intéressant sur Saint-Ghislain dans le lien entre entité. En effet, les distances se prêtent peu à la mobilité piétonne et les transports en commun ne pourront pas proposer une offre de service permettant de répondre à tous les besoins. Par ailleurs, le territoire de Saint-Ghislain est maillé, à l'instar des communes avoisinantes, de différents réseaux cyclables pouvant profiter tant aux connexions internes à la commune que dans le lien vers des centralités éloignées (Mons notamment). La carte ci-contre superpose ces différents réseaux existants, ayant été repris, complétés ou prolongés dans le cadre du PCM (cf. page suivante).

Par ailleurs, en cohérence avec les aménagements déjà en place, le développement du réseau cyclable à l'échelle communale respectera les recommandations régionales en matière de signalisation directionnelle.



III.2 Le volet cyclable

FICHE ACTION N°C-1-1 : METTRE EN PLACE LES AMÉNAGEMENTS ADÉQUATS POUR CRÉER UN RÉSEAU

DESCRIPTION DE LA MESURE - Comme repris en page précédente, le territoire de Saint-Ghislain est traversé par le réseau RAVeL (anciens chemins de halage ou emprises ferroviaires aménagés en piste cyclable) mais également maillé pour le réseau Points-Nœuds qui balise des boucles à réaliser en vélo. Pour étoffer ces interventions, mais surtout proposer des connexions entre-entités systématiques, le PCM propose la réalisation des aménagements suivants, sélectionnés en fonction de la circulation sur les voiries, des emprises disponibles et des contraintes topographiques:

- Bandes Cyclables (500m de BC à réaliser rue Olivier Lhoir à Tertre). Elles sont pertinentes lorsque le trafic et les vitesses sont limitées (50 km/h), les voitures pouvant rouler éventuellement dessus en cas de croisement. Elles permettent d'améliorer la visibilité des cyclistes et de conscientiser les automobilistes à la présence de modes actifs sur la chaussée.
- Pistes cyclables (PC) : Elles peuvent être marquées (PCM - séparées des bandes de circulation par des lignes blanches continues infranchissables) ou séparées (PCS), étant alors physiquement protégées par un obstacle (bordure, berme plantée, etc.). A l'échelle du territoire, c'est 2,5km de pistes marquées qui sont proposées et 4,2 km de pistes séparés.
- Les chemins existants ainsi que le réseau de voiries agricoles peu usitées sont également utilisés pour compléter le maillage, avec si besoin la revalorisation des aménagements (notamment en ce qui concerne les chemins). A noter que deux anciennes emprises ferroviaires sont visées par un réaménagement en chemin, permettant des liaisons importantes dans des cadres verdoyants.



- Permet de connecter entre-elles toutes les entités, selon des itinéraires sécurisés et, bien souvent, empruntant des itinéraires verdoyants et relativement plans.
- Offre une alternative vraisemblable à la voiture pour certains usagers/déplacements.
- Coûts relativement importants (long termes) et difficulté sur certains tronçons ayant pu être accaparés par les habitants (chemins « privatisés » notamment).

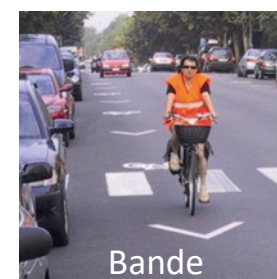
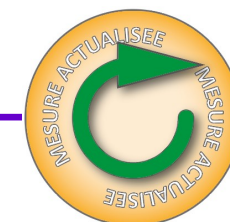


(±) **4 000 000 €**, tenant compte d'un prix de 25€/m courant pour les BC, 50-100€/m courant pour les PC et 75€/m² pour les chemin à revaloriser.

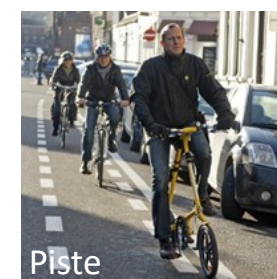


strateg

Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : Plan d'actions



Bande

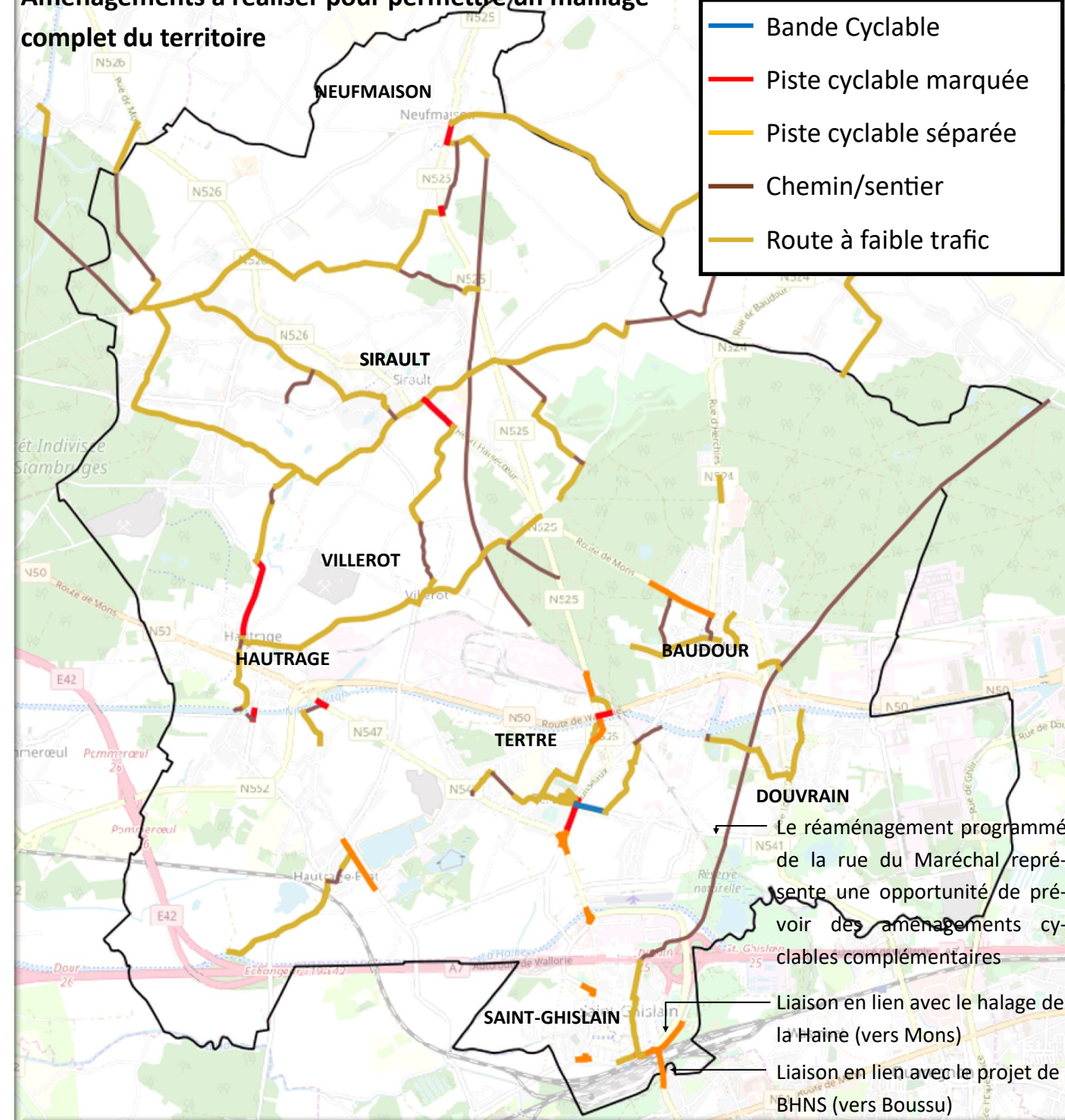


Piste



Route/chemin

Aménagements à réaliser pour permettre un maillage complet du territoire



III.2 Le volet cyclable

DESCRIPTION DE LA MESURE - Le territoire comprend, dans son axe nord-sud, deux éléments majeurs qui constituent des barrières physiques pénalisant lourdement la mobilité active. Il s'agit du Canal, franchissable en 8 points seulement, et de l'autoroute. Pour réduire ces effets « barrières », la mesure C-1-2 propose de réaliser deux ouvrages permettant le franchissement de ces obstacles:

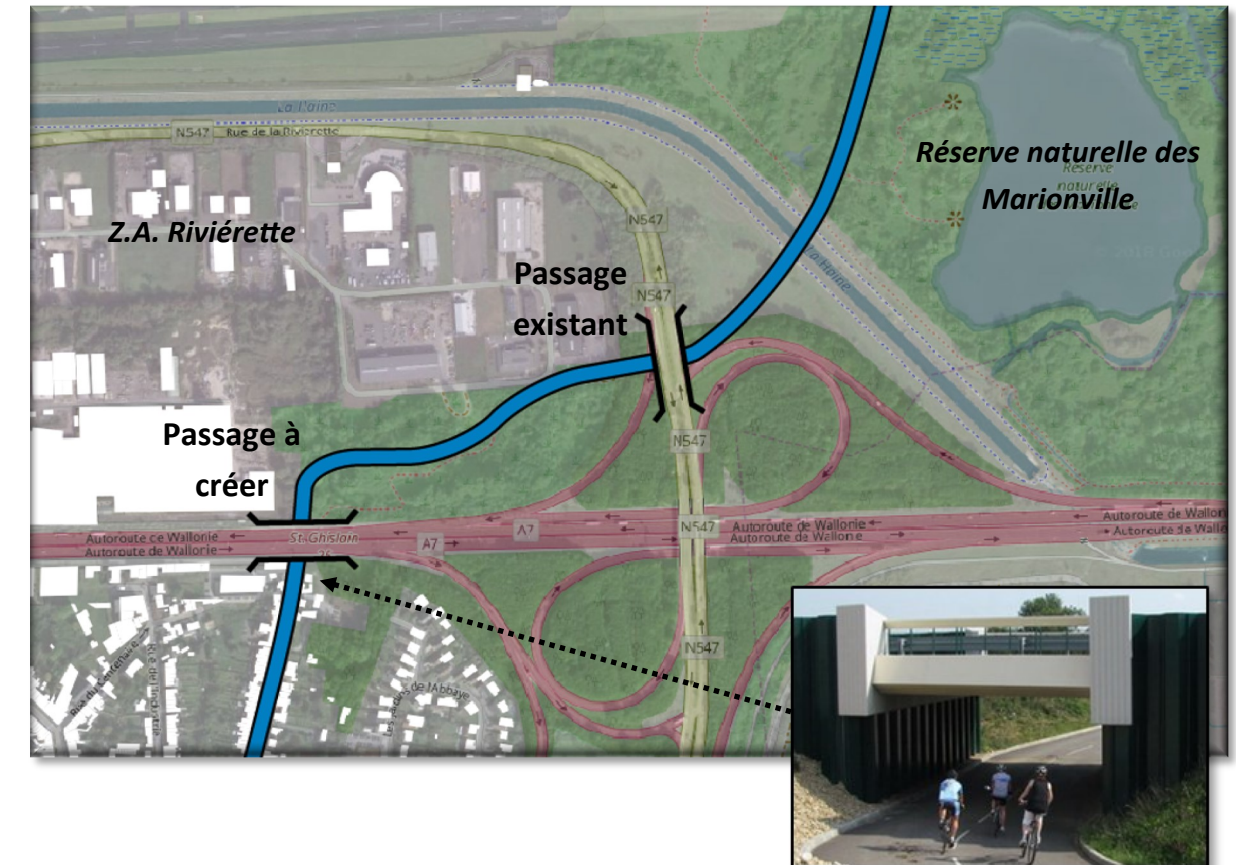
- Pour l'Autoroute, il est proposé de **réaliser un passage sous-voies**, dans le prolongement nord de la rue de l'Abbaye, de manière à rejoindre la zone de la Rivière pour ensuite passer sous la voie de contournement via un passage existant et arriver le long de la dérivation de la Haine.
- Pour le Canal, il est proposé de mettre en place **une rampe** permettant de passer du RAVeL à l'ancienne assiette ferroviaire (à proximité de la rue Louis Caty). Les autres ponts peuvent, pour 4 d'entre eux, être franchis via des routes/chemin existants à baliser.



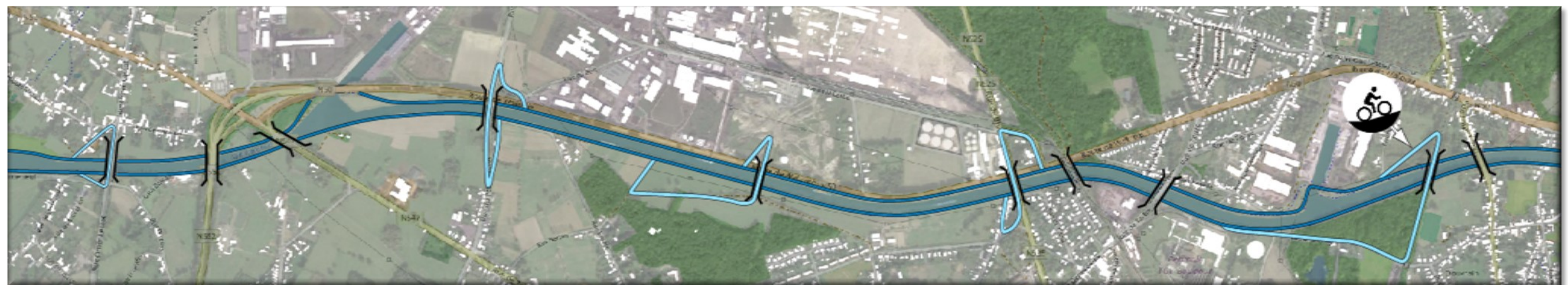
- Permettre au maillage cyclable de représenter une alternative réellement concurrentielle à l'usage de la voiture, en créant des itinéraires plus rapides et moins contraints en termes de détours.
- Le passage sous-voies est particulièrement contraint en terme d'emprise, de pente et de problématiques techniques.



Connexion entre Saint-Ghislain et Douvrain, passant sous l'autoroute



Connexions entre le RAVeL et les liaisons nord-sud intersectées



(±) 400 000 €, pour le passage sous voie (Autoroute)

(±) 100 000 €, par une rampe cyclable.

Connexion réalisable via route/ chemin existant


Connexion via Rampe

Connexion non pertinente



strateg

Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : Plan d'actions

III.2 Le volet cyclable

FICHE ACTION N°C-2 : INCITER À L'AUGMENTATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT VÉLO

DESCRIPTION DE LA MESURE - Cette mesure vise la promotion et la création de la mise en place d'un réseau de parkings vélos permettant de mettre en confiance les usagers cyclistes, une fois le maillage cyclable étoffé à l'échelle communale ou même de certaines entités. En effet, certains usagers se refusent encore à prendre leur vélo pour certains déplacements faute de pouvoir se stationner sans craindre les vols et/ou les dégradations liées aux intempéries (rouille) .

Il va donc s'agir, progressivement et au gré des opportunités (publiques et privées), de mettre en place des arceaux ou groupes d'arceaux (incluant éventuellement des bornes de chargement) dans les endroits pertinents (pôles économiques, centralités urbaines, écoles ou équipements sportifs). Difficile à imposer et pas forcément pertinente dans certains secteurs pourtant publics, cette mesure doit surtout faire l'objet d'une promotion particulière à mener par la commune et d'autres acteurs publics ou associatifs et n'aura de sens qu'en complément d'un maillage cyclable plus développé qu'actuellement.



Secteurs pertinents pour l'implantation de parkings

Ecoles (ratio : 10% des élèves)
Centres sportifs/culturels/ services communaux
Centres des villages/ commerces/principaux arrêts TEC/gare SNCB
Zonings (10% des employés)

Stationnement couvert



Arceaux



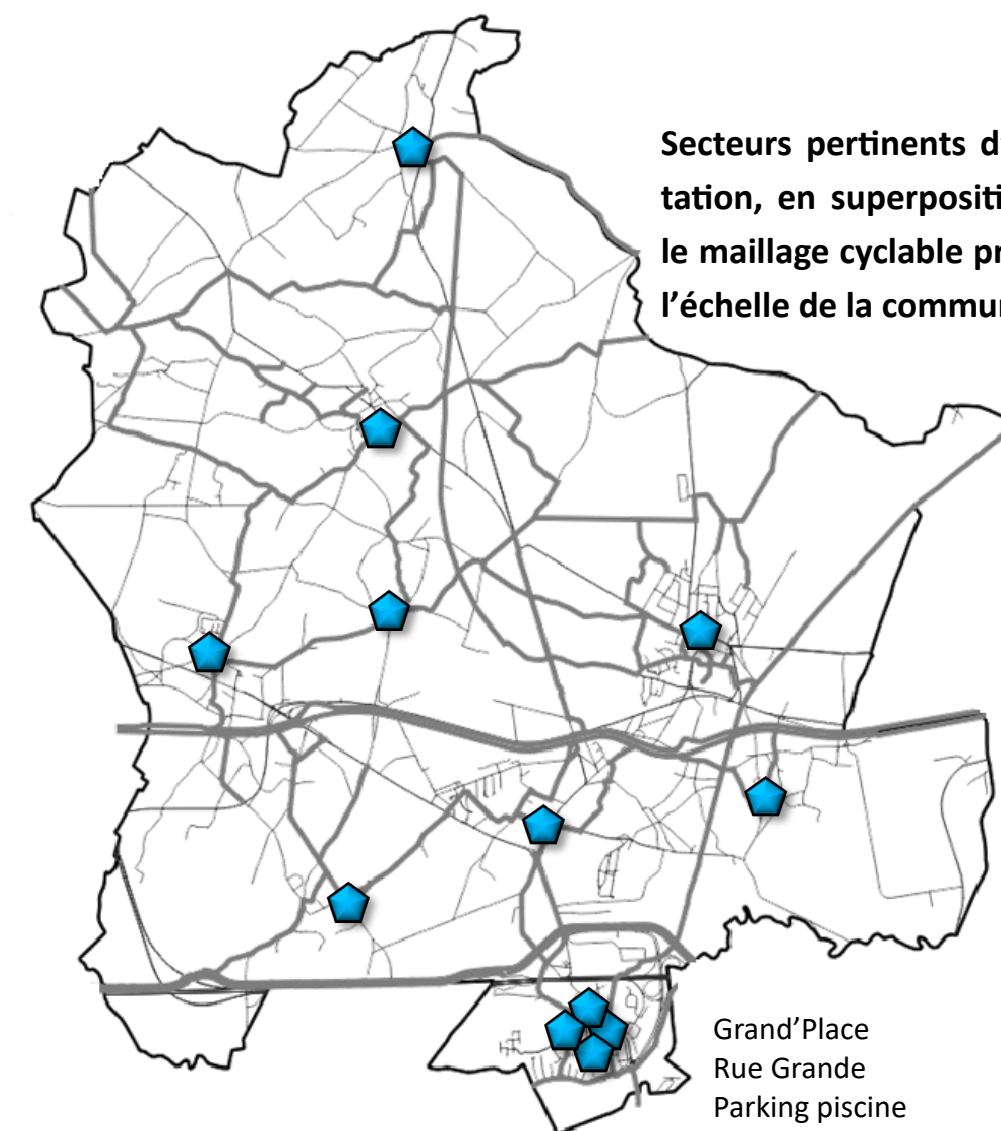
- Offre la possibilité de se stationner pour tout type de durée;
- Encourage certains usagers à utiliser un mode de transport qu'ils affectionnent mais craignent d'utiliser plus souvent par peur des vols.



- Sécurité: doit être au plus près des points d'intérêts
- Coût élevé pour l'ensemble des aménagements



400 000 € htva , soit la création de 1 450 emplacements à 275€ / unité dans le cadre des places de stationnements couvertes



Secteurs pertinents d'implantation, en superposition avec le maillage cyclable proposé à l'échelle de la commune

Grand'Place
Rue Grande
Parking piscine
Place Saint-Elizabeth

III.2 Le volet cyclable



FICHE ACTION N°C-3 : SENSIBILISATION À L'USAGE DU VÉLO



DESCRIPTION DE LA MESURE - A l'instar de ce qui est fait dans certaines grandes et moyennes villes, la mise en place d'un système de prêt/location de vélos longue durée peut apparaître intéressante. Une nouvelle fois, la réussite d'une telle entreprise nécessite un maillage cyclable relativement complet et cohérent, qui sécurise les usagers et qui s'avère plus pratique, dans certains cas, que la voiture.

Le contexte géographique (distances importantes) représente évidemment une contrainte à cette promotion, mais le développement des vélos électriques amène de nouvelles opportunités, ouvrant l'usage du vélo à un plus grand nombre.

Procédure:

- Organiser une enquête auprès de la population sur son utilisation du vélo (âge, possession d'un vélo, fréquence d'utilisation, motif de déplacements...)
- Rédaction du cahier des charges et du règlement
- Achat des vélos et d'autres équipements (siège enfant, sacoche) : **15 à 20 vélos** pour commencer
- Formation de « coachs vélos »
- Communication de l'initiative
- Gestion des locations: **½ à 1 journée par semaine**

- Permet à certains usagers de tester l'expérience vélo sans grandement investir au départ, quitte à ensuite acheter son propre matériel.
- Amène les usagers des vélos à partager leur(s) expérience(s) et à donner l'envie aux autres de recourir plus spontanément à ce mode de déplacement.

- Difficulté d'opérer des changements de comportement.

14 000 € d'investissement, achats de 20 vélos à 700€ / unité

5 000 € de fonctionnement annuel , 1/5 de temps plein d'un employé communal (1 journée par semaine)

Exemple de prix dégressifs mis en place à La Louvière pour des vélos « standards »

(Source : CeM communal, 2016)

Un mois	15€
Six mois	40€
Un an	70€



III. 3. Le volet transport en commun

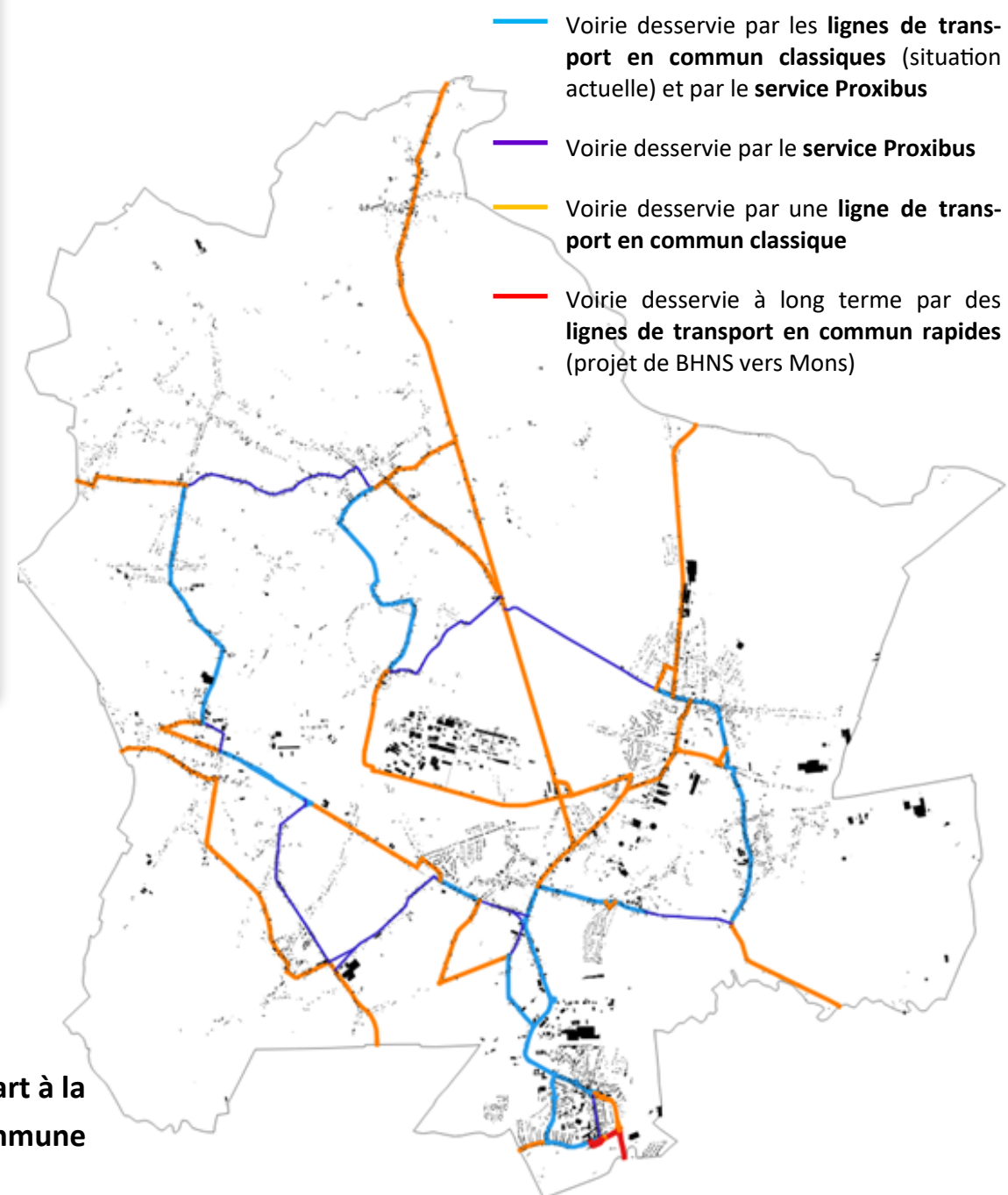
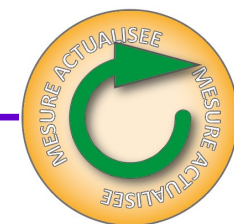
III.3 Le volet transport en commun

FICHE ACTION N°TC-1 : AMÉLIORER LES POSSIBILITÉS DE DESSERTE DES SECTEURS MOINS ACCESSIBLES

DESCRIPTION DE LA MESURE - L'organisation du territoire de la commune, qui présente une urbanisation graduelle entre le nord et le sud, ne permet et ne justifie pas la mise en place d'une même offre de service de transport en commun pour toutes les entités. Les centralités de Neufmaison, d'Hautrage, de Sirault et de Villeroth, caractérisées par un tissu urbain très étiré le long des routes, ne peuvent être desservies par des lignes de transport s'arrêtant à moins de 200m de toutes les habitations et présentant, à toute heure, des fréquences de passage importantes. En effet, le TEC est contraint par des objectifs financiers qui ne peuvent être atteints en proposant une offre importante dans des secteurs de faibles densités et où la majorité des usagers sont des scolaires (aux abonnement à tarif préférentiels). Le fait de faire circuler des bus à vide, ou presque, ne serait possible que si la société de transport réalisait des bénéfices importants dans d'autres secteurs, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Dans le cas d'entités plus densément bâties, où les usagers auraient la possibilité de se regrouper sur 2-3 arrêts seulement, l'offre pourrait être réadaptée en réalisant des itinéraires plus courts, plus rationnels, et donc proposer idéalement un renforcement de fréquence. Mais cela dépend avant tout du modèle de développement urbanistique qui est appliqué, et il est difficile d'envisager une telle mutation à l'horizon final de ce PCM. Une réflexion complète sur la réorganisation des lignes TEC à l'échelle communale est donc, pour l'instant, prématurée mais l'idée peut être envisagée en fonction de l'évolution du tissu urbain et des développements propres à chaque village.

Il est toutefois possible, à court terme, d'améliorer les connexions transversales au sein de la commune au travers d'un service **Proxibus**, cofinancé par le TEC et la Commune, afin de répondre à certaines demandes. Il s'agit de véhicules plus petits (moins consommateur d'énergie) fournis par le TEC (qui réalise les grands entretiens), conduits et alimentés en carburant par la commune et, potentiellement, les entreprises pouvant être intéressées par le services.

En complément, il n'est pas vain de mentionner la mise en service récente d'une **Centrale Régionale de Mobilité**, visant notamment proposer une application permettant d'orienter les personnes vers la solution de mobilité la plus pertinente pour leur différents trajets (cf. : <http://www.coeurduhainaut.be>).



- Permet d'offrir de nouvelles possibilités de connexion pour certains usagers.
- Amène les habitants, les entreprises et la commune à réfléchir ensemble aux meilleures solutions en ce qui concerne les alternatives à la voiture individuelle.
- Certaines communes (dont Chièvres) ont un temps adopté ce système Proxibus avant d'y mettre un terme par la suite pour des raisons budgétaires.



40 000 € /an pour la commune/entreprises pour le Proxibus

Proposition pouvant servir de point de départ à la discussion entre riverains, entreprises et commune



strateg

Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : Plan d'actions

III.3 Le volet transport en commun



FICHE ACTION N°TC-2 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS LES PLUS FRÉQUENTÉS

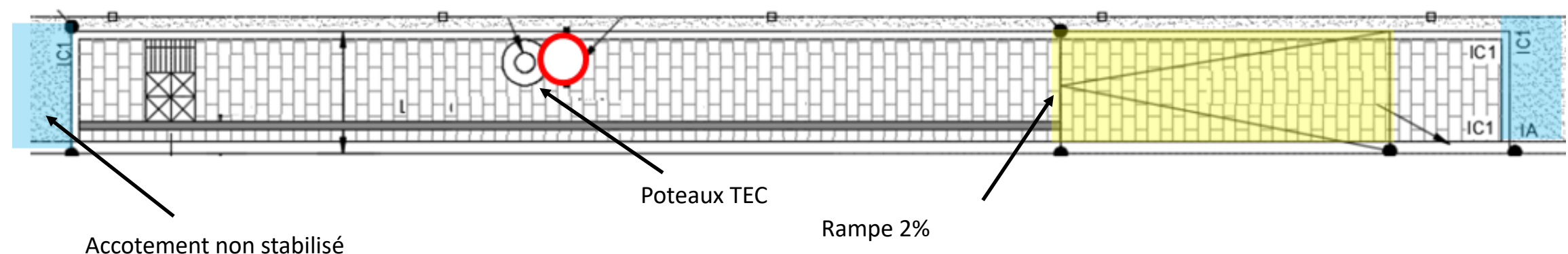
DESCRIPTION DE LA MESURE - Les arrêts TEC implantés au niveau des différentes centralités de chaque entité, soit au niveau des pôles commerciaux/de services/d'habitat, doivent pouvoir être accessibles par le plus grand nombre et notamment les PMR. Actuellement, de nombreux arrêts ne disposent pas d'aménagements permettant aux PMR d'accéder aux lignes TEC, limitant les possibilités de mobilité et pouvant les handicaper davantage socialement ou professionnellement.

Le TEC réalise annuellement un guide de bon aménagement des arrêts, désignant notamment les aménagements et dimensions requises pour que les arrêts puissent être accessibles (avec ou sans assistance) aux PMR. La mesure propose d'intégrer ses recommandations lors de toute opportunité d'aménagement (démarche passive, à mettre en place dans le cas où des travaux de rénovation de voirie sont par exemple envisagés par un autre acteur que le TEC) mais également d'engager une démarche pro-active sur les arrêts les plus fréquentés et n'étant aujourd'hui pas/peu accessibles (Postes - Sirault, Chemin de Condé - Baudour, etc.)

Arrêt TEC conforme: les PMR voiturés ou déficientes visuelles sont autonomes à l'embarquement et au débarquement.

Arrêt TEC praticable: les PMR voiturées doivent y être aidées. Les conditions d'un tel arrêt sont :

- revêtement de l'arrêt stable, non glissant et sans relief ;
- des dalles podotactiles présentes en tête de quai ;
- rampe (déployée) d'accès au bus présentant une pente de 10% max. ;
- zone de retournement face à la rampe doit être sans obstacle sur au min. 2,40 m x 4,90 m ;
- passage libre pour accéder au point d'embarquement de minimum 85 cm.



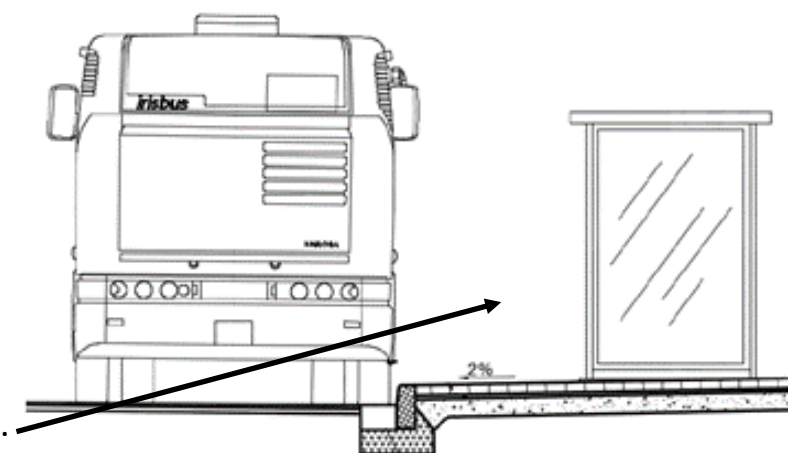
- Coûts mutualisés SRWT/TEC/commune (région)
- Rend l'offre TEC plus pertinente et amène de nouveaux usagers
- Améliore la sécurité (situation d'attente et de montée/descente)
- Implique de prolonger ces aménagements aux réseaux de trottoirs.
- Emprise d'environ 15-18m de long et de min. 1,5m de large (poteau, + si arrêt)



A définir en concertation avec l'opérateur TEC

Source :

guide de bonnes pratiques - Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun (2015)



III.3 Le volet transport en commun

FICHE ACTION N°TC-3 : AMÉLIORER LA VITESSE COMMERCIALE VERS MONS

DESCRIPTION DE LA MESURE - Dans le cadre du schéma directeur lancé par l'IDEA autour de la volonté d'améliorer structurellement l'efficacité des transports en commun et de repenser la mobilité sur le tronçon Quiévrain-Mons, la Porte de Saint-Ghislain a fait l'objet d'une attention toute particulière. En effet, le projet vise la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la RN 51, BHNS qui devrait rejoindre le pôle de la gare de Saint-Ghislain. Pour rendre cette liaison efficiente, et éviter que les bus ne soient, comme aujourd'hui, bloqués dans la circulation, l'ensemble du carrefour de la porte de Saint-Ghislain a fait l'objet d'un projet (ci-contre) associé à un giratoire situé au sud des voies de chemin de fer. Bien entendu, la reconfiguration du carrefour planche également sur la fluidification du carrefour (hors TC) et la sécurité de tous les usagers. A ce titre, un tunnel destiné aux piétons/cyclistes est envisagé pour rejoindre la voie menant à la STEP depuis le centre de Saint-Ghislain.

Pour les transport en commun spécifiquement, le schéma de l'IDEA propose la mise en place de 2 *by-pass* (raccourcis) permettant aux bus quittant Saint-Ghislain de s'affranchir d'une attente aux feux en direction des Quatre-Bras. Dans l'autre sens, c'est le rond-point qui peut être évité à hauteur de l'avenue des Châtaigniers. Compte tenu de ces aménagements, les bus devraient perdre moins de temps et s'avérer plus pertinents que la voiture sur la liaison entre Mons et le centre-ville.

By-pass Exemple de BHNS
en site propre



- Coûts mutualisés SRWT/TEC/commune (région)
- Rend l'offre TEC plus pertinente et amène de nouveaux usagers
- Améliore la sécurité (situation d'attente et de montée/descente)
- Implique de prolonger ces aménagements aux réseaux de trottoirs.
- Emprise d'environ 15-18m de long et de min. 1,5m de large (poteau, + si arrêt)



A définir en concertation avec l'opérateur TEC



Porte de Saint-Ghislain

Carrefour géré par des feux

By-pass destiné aux bus
quittant Saint-Ghislain

Site propre bus

Piste cyclable

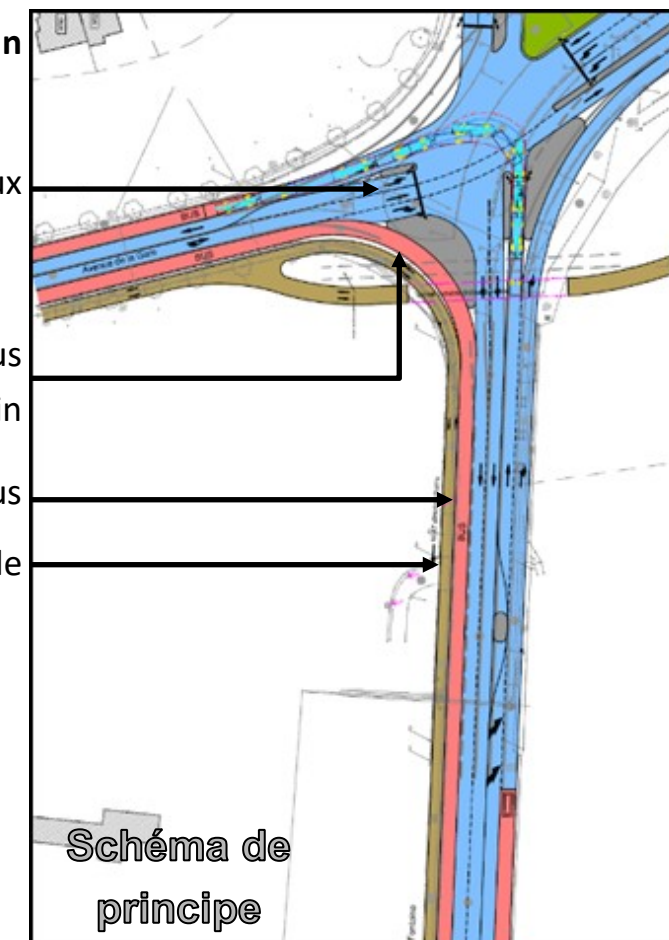


Schéma de
principe

By-pass destiné aux bus ar-
rivant sur Saint-Ghislain

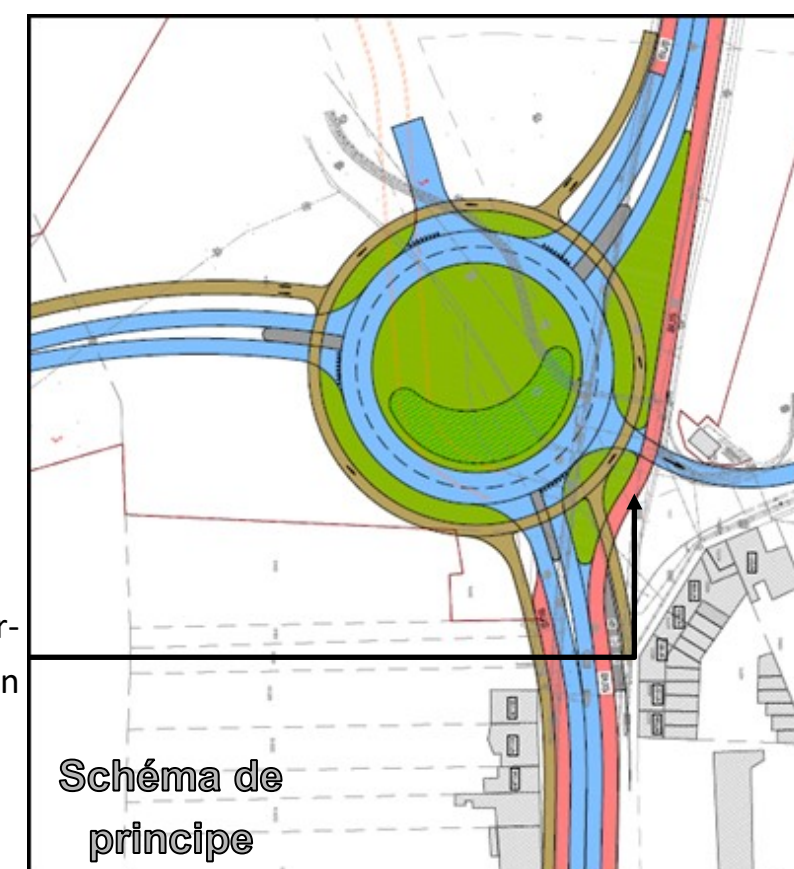


Schéma de
principe

III. 4. Le volet routier

III.4 Le volet routier

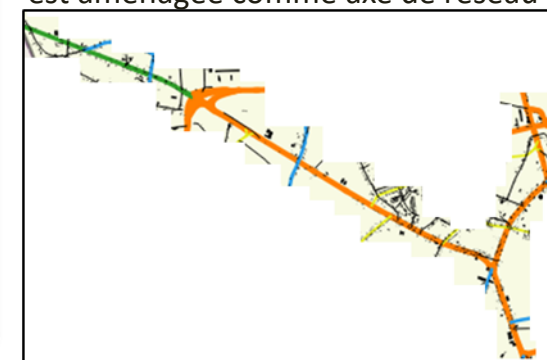
FICHE ACTION N°R-1 : REVOIR LA HIÉRARCHISATION DES VOIRIES

DESCRIPTION DE LA MESURE - Chaque voirie du territoire joue un rôle qui peut être de donner l'accès à un secteur pour un grand nombre d'usagers, de desservir quelques habitations ou activités, ou bien encore de permettre la traversée efficace du territoire ou d'une entité. Néanmoins, le rôle joué par les multiples axes n'est pas forcément celui escompté, et il arrive que des axes de desserte soient utilisés massivement pour le transit, avec les nuisances et les risques que cela comporte (une voirie destinée à la desserte ne comprend en effet pas les dimensionnements et aménagements suffisants pour garantir la sécurité de tous).

La mesure R-1 s'appuie sur de multiples actions localisées qui, conjointement, ont comme objectif de rendre le maillage général cohérent avec les attentes de mobilité des riverains/personnes en transit mais également d'être compatible avec les fonctions présentes à proximité.



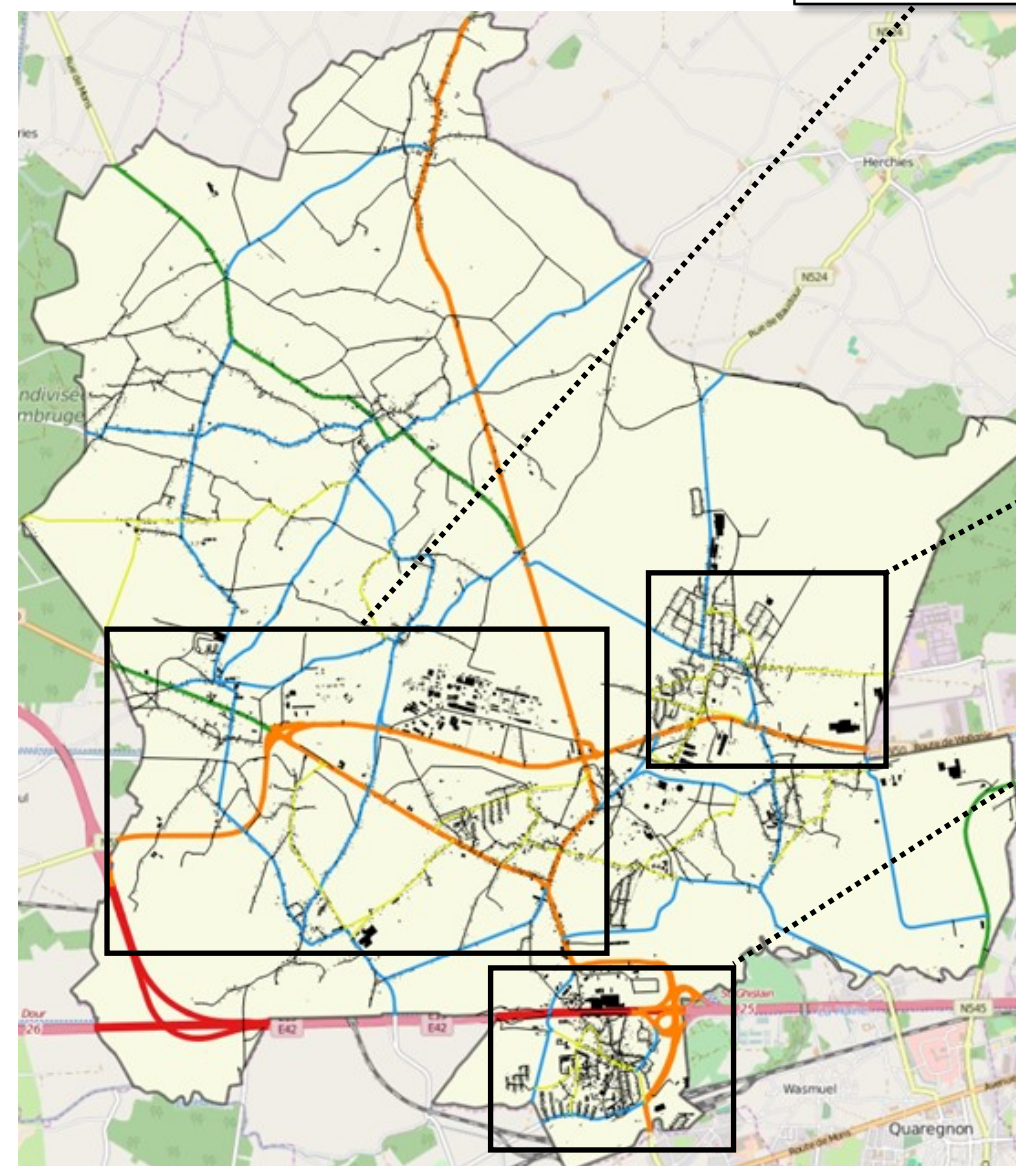
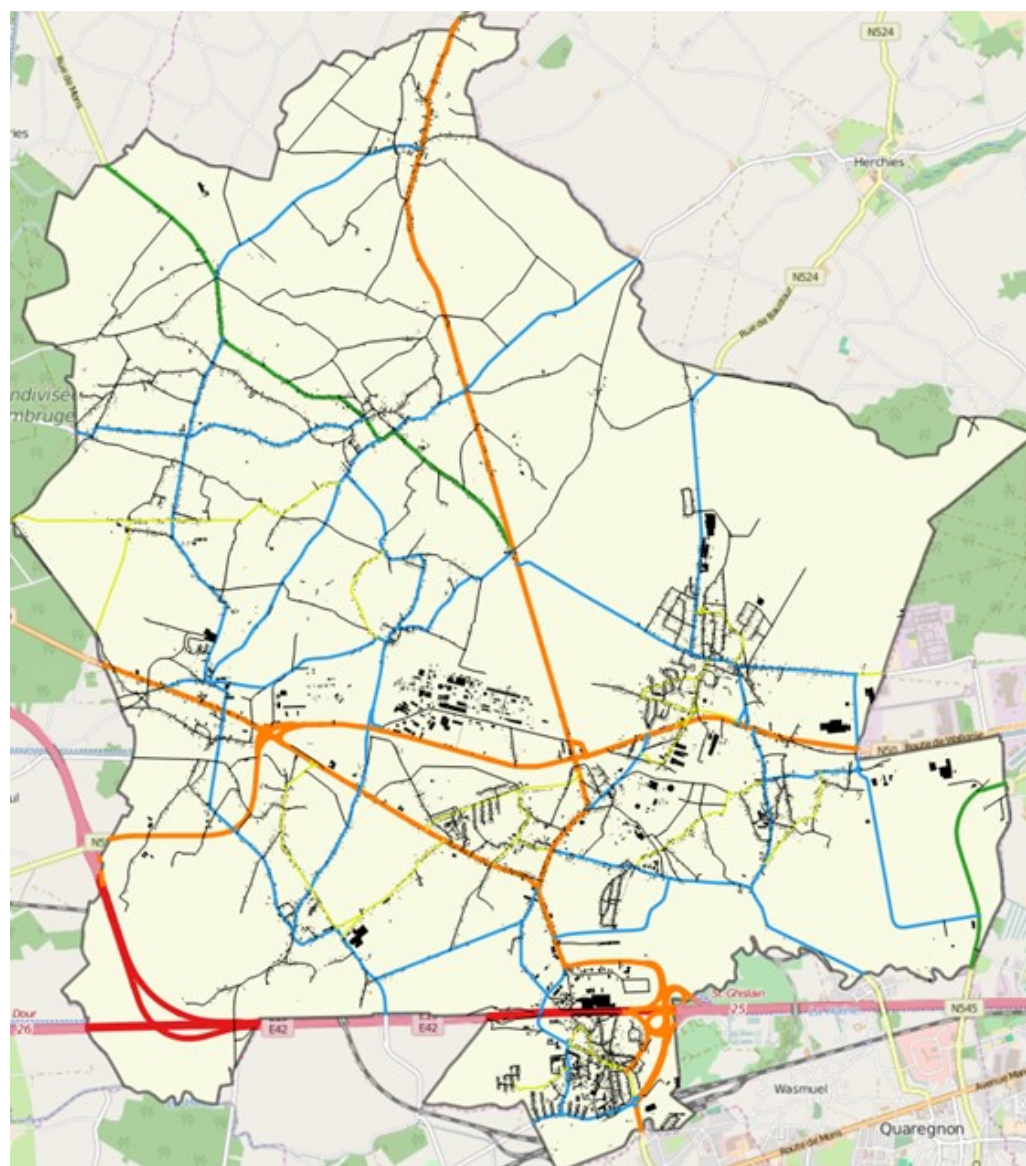
N50 - Afin de sécuriser davantage le secteur d'Hautrage, et parce que l'autoroute voisine représente l'axe adapté au trafic de transit, la Grand'Route de Mons est aménagée comme axe de réseau secondaire.



Avenue L. Goblet - Des aménagements (chicanes) et des interventions sur le carrefour avec L. Caty sont proposés pour réduire les possibilités de prise de vitesse et limiter le transit PL.



Contournement du centre - Une voirie de contournement est proposée à l'ouest, afin de désengorger le centre, le libérer d'une partie du trafic de transit.



A - Autoroute et réseau primaire 1

P - Réseau primaire 2

S - Réseau secondaire

L - Réseau de liaison locale

C - Réseau de collecte locale

D - Réseau de desserte locale

III.4 Le volet routier

FICHE ACTION N°R-2-1 : AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS AU CENTRE - MOYEN TERME



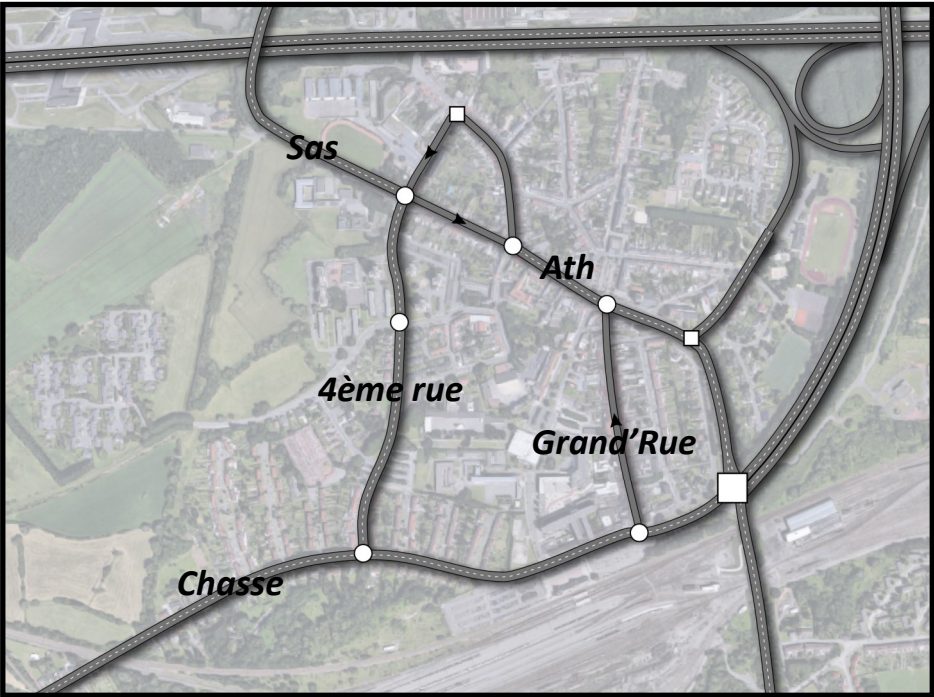
DESCRIPTION DE LA MESURE - Le centre-ville dispose aujourd'hui de 5 points d'entrée et 3 points de sortie automobiles (rue du Sas, porte de Saint-Ghislain et Chasse de Saint-Ghislain). Compte tenu des pôles attracteurs qu'il accueille (établissements scolaires, commerces, équipements, gare SNCB), il attire quotidiennement un nombre important d'usagers dont une majorité dépend de la voiture pour ses déplacements. Il en résulte des files importantes au niveau des points de sortie durant les hyperpointes, files qu'il est important de pouvoir résorber.

Pour libérer la rue du Sas, au profit notamment de la sécurité des élèves du lycée C. Plisnier et du collège S^{te}-Marie, tout en maintenant l'aménagement de contre-sens bus qui a son utilité pour les transports en commun, il est proposé de mettre en place une nouvelle voirie reliant la rue du Sas à la Chasse de Saint-Ghislain. Outre une fonction d'axe de contournement qui permettrait de diffuser les flux de véhicules sur deux points plutôt qu'un, cette voirie permettrait :

- De proposer une correspondance avec la rue de l'Echappée, offrant un nouveau point d'entrée dans le centre ;
- De donner accès aux secteurs constructibles selon le plan de secteur, situés à l'ouest du lycée C. Plisnier, qui représentent les principales réserves foncières de cette entité. Le développement privilégié de ces zones plutôt que celui de parcelles peu accessibles dans certaines entités très diffuses représente une opportunité en matière de mobilité et de rationalisation de l'espace;
- De mettre en place des carrefours pouvant amener à réduire les vitesses à l'approche des entrées de ville.

Organisation actuelle - Le centre est alimenté par 5 axes donnant accès à une « ceinture » intérieure (4^{ème} Rue, rue d'Ath, av. de la Tour et rue des Canadiens) de laquelle découlent un certain nombre de boucles de desserte ou d'impasses.

Ce réseau, simple, est saturé par endroit lors des heures de pointe de trafic (sorties d'école en particulier).



Légende

- Axe important existant inchangé
- Axe projeté (nouveau)
- Axe évoluant dans la hiérarchisation du réseau
- Carrefour à Priorité
- Carrefour à feux
- Carrefour Giratoire
- Zone à développer

Organisation projetée (moyen terme) - Afin de désengorger le centre, et de desservir un secteur propice à l'urbanisation, une nouvelle voirie nord-sud est proposée avec la réalisation/reconfiguration de trois carrefours sur la Chasse de Saint-Ghislain, la rue de l'Echappée, la rue du Sas. La rue de l'Echappée deviendrait alors une possible voie d'entrée dans le centre, permettant une meilleure diffusion du trafic entrant/sortant et de moindre charges sur le carrefour Sas # 4^{ème} Rue. Une telle réflexion concernant la création d'un nouvel axe routier n'aura de pertinence que si ce secteur est effectivement l'objet d'une nouvelle urbanisation (nouveaux projets de construction sur les zones prévues au plan de secteur).



III.4 Le volet routier



FICHE ACTION N°R-2-2 : AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCÈS AU CENTRE - LONG TERME

DESCRIPTION DE LA MESURE - Cette mesure, complémentaire à la précédente, vise à proposer une solution dans le cas où les mesures à moyen terme ne suffisent pas à créer une situation convenable en matière de trafic et de condition de circulation. Elle est par ailleurs beaucoup plus contrainte que la précédente, en matière d'emprise, de foncier, etc. et nécessite des études de faisabilité technique et un processus de concertation plus importants (elle devrait en effet être plus impactante, pour les riverains, que la mesures 2-1).

Il s'agit donc de proposer une connexion entre la rue du Port et la rue du Sas, en passant à l'ouest du collège Sainte-Marie. Cette connexion permettrait de soulager le giratoire situé au croisement Sas # 4^{ème} Rue mais induirait sans doute un trafic plus important qu'aujourd'hui dans la rue des Bateliers et la rue de l'Abbaye.

Cette connexion permettrait d'avoir une ceinture sur toute le frange ouest du centre-ville, secteur privilégié pour les liens entres les habitants des autres entités et le centre qui évitent généralement de passer par la Porte de Saint-Ghislain. A noter, à ce titre, que la porte est ici reprise comme carrefour réaménagé, en lien avec le projet de BHNS. Cette reconfiguration, qui en est actuellement au stade de schéma Directeur, devrait amener une fluidification du trafic et mettre un terme à l'obligation d'aller vers la gare pour les usagers arrivant depuis l'avenue de la Tour.



Légende

- Axe important existant inchangé
- Axe projeté (nouveau)
- Axe évoluant dans la hiérarchisation du réseau
- Carrefour à Priorité
- Carrefour à feux
- Carrefour Giratoire
- Zone à développer



Mesure MT (R-2-1) : (±) 3 M€

2,2 M€ pour la réalisation d'une nouvelle voirie en tenant compte d'un prix de 200€/m² et d'une voirie de 1km de long et 11m de large

50 000€ pour un carrefour à priorité

400 000€ pour un carrefour giratoire



Mesure LT (R-2-2) : (±) 3 M€

1 M€ pour la réalisation d'une nouvelle voirie et d'un carrefour avec la rue du Port

Budget à déterminer selon le projet retenu pour la Porte de Saint-Ghislain



III.4 Le volet routier

FICHE ACTION N°R-3 : EXPLOITER LE POTENTIEL DE COVOITURAGE ET CARSHARING

DESCRIPTION DE LA MESURE - Le développement d'un réseau de covoiturage s'est progressivement mis en place en plusieurs endroits de la commune depuis de nombreuses années. Ces initiatives se sont faites dans des secteurs proches des accès autoroutiers, mais sur des espaces non spécifiquement désignés à cet effet et, par conséquent, pas forcément adaptés. Pour répondre à cette demande bien réelle, la commune a décidé d'adhérer à la centrale de covoiturage *Carpoolplaza*, qui aide les usagers à s'organiser et à se rencontrer.

Afin d'aller plus loin, la mesure R-3 propose de créer **deux stations Cambio** au centre-ville (secteur le plus pertinent en terme de densité et d'accessibilité multimodale), pouvant chacune accueillir 2 ou 3 voitures :

- Sur la place Albert-Elizabeth, à proximité du pôle multimodal de la gare de Saint-Ghislain
- Sur la Grand'Place, à proximité des commerces rue Grande

Mons dispose déjà de 6 stations de ce type sur son territoire, dont une à Cuesmes. Il est à noter que ces stations sont utilisées par des particuliers n'ayant pas besoin d'une voiture tous les jours et préfèrent limiter les coûts liés à l'achat et l'entretien des véhicules, mais également certaines sociétés dont les employés ont sporadiquement besoin de se déplacer dans le cadre de leur travail.



Station de Cuesmes



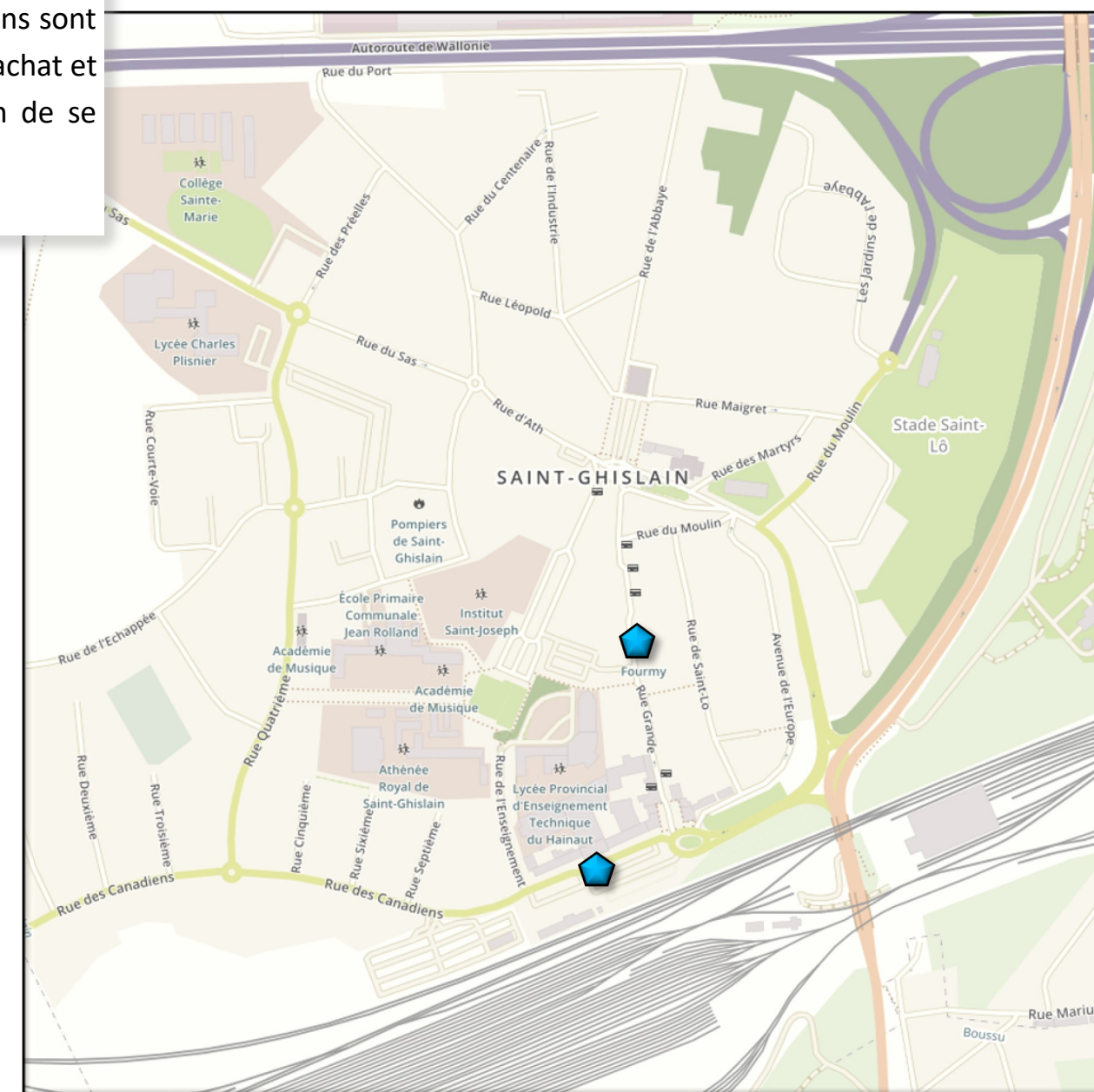
- Permet de réduire le nombre de voitures dans les rues (en stationnement et en circulation)
- Présente un intérêt dans les zones d'emplois importantes, où les usagers ont également d'autre possibilité de déplacement (TC, modes actifs)



- Non pertinent dans les secteur dépendant quasi exclusivement de la voiture, car les habitants ont leur véhicule.



Les stations sont mises en place par Cambio, impliquant pour la commune de réserver les emplacements en voirie (dialogue et concertation à prévoir).



III. 5. Le volet stationnement

III.5 Le volet stationnement



FICHE ACTION N°ST-1 : REDISTRIBUER LE STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE

DESCRIPTION DE LA MESURE - Le stationnement est une problématique réelle au centre-ville de Saint-Ghislain, avec des parkings sur-utilisés dans les secteurs les plus centraux (proximité des établissements scolaires, des commerces, etc.) et *a contrario* des parkings sous-utilisés, plus excentrés. Il existe de nombreuses politiques de stationnement potentielles pour tenter d'équilibrer les secteurs de stationnement mais également pour éventuellement favoriser le stationnement de certaines catégories d'usagers. Sur Saint-Ghislain, la commune s'est positionnée pour le développement de la zone bleue (stationnement gratuit à durée limitée) sans privilégier une catégorie d'usagers plutôt qu'une autre (pas de carte riverain donc). Ce développement est proposé sur le parking des ETH, aujourd'hui totalement saturé par un stationnement de longue durée (corps enseignant notamment), de manière à ce que les véhicules devant rester longtemps se reportent sur le parking peu utilisé de la 4^{ème} Rue (à 250 m à l'ouest de l'avenue de l'Enseignement). De cette manière, le taux de rotation des véhicules devrait augmenter et libérer de la place pour les clients des commerces de la Grand'Rue notamment. Il va de soi qu'un contrôle de ces disques est à réaliser au quotidien de manière à garantir l'effet de la zone bleue.

Outre ce parking, les autres zones de stationnement ne devraient pas évoluer à court/moyen terme, sauf si la problématique perdure malgré l'intervention désignée ici.

Légende

- Stationnement non réglementé
- Stationnement réglementé - zone bleue
- Stationnement réglementé - payant (SNCB)
- Places « Shop&Go » en place et à développer



- Permet de favoriser la rotation du stationnement sur les parkings à usage de « courte durée » (commerces).

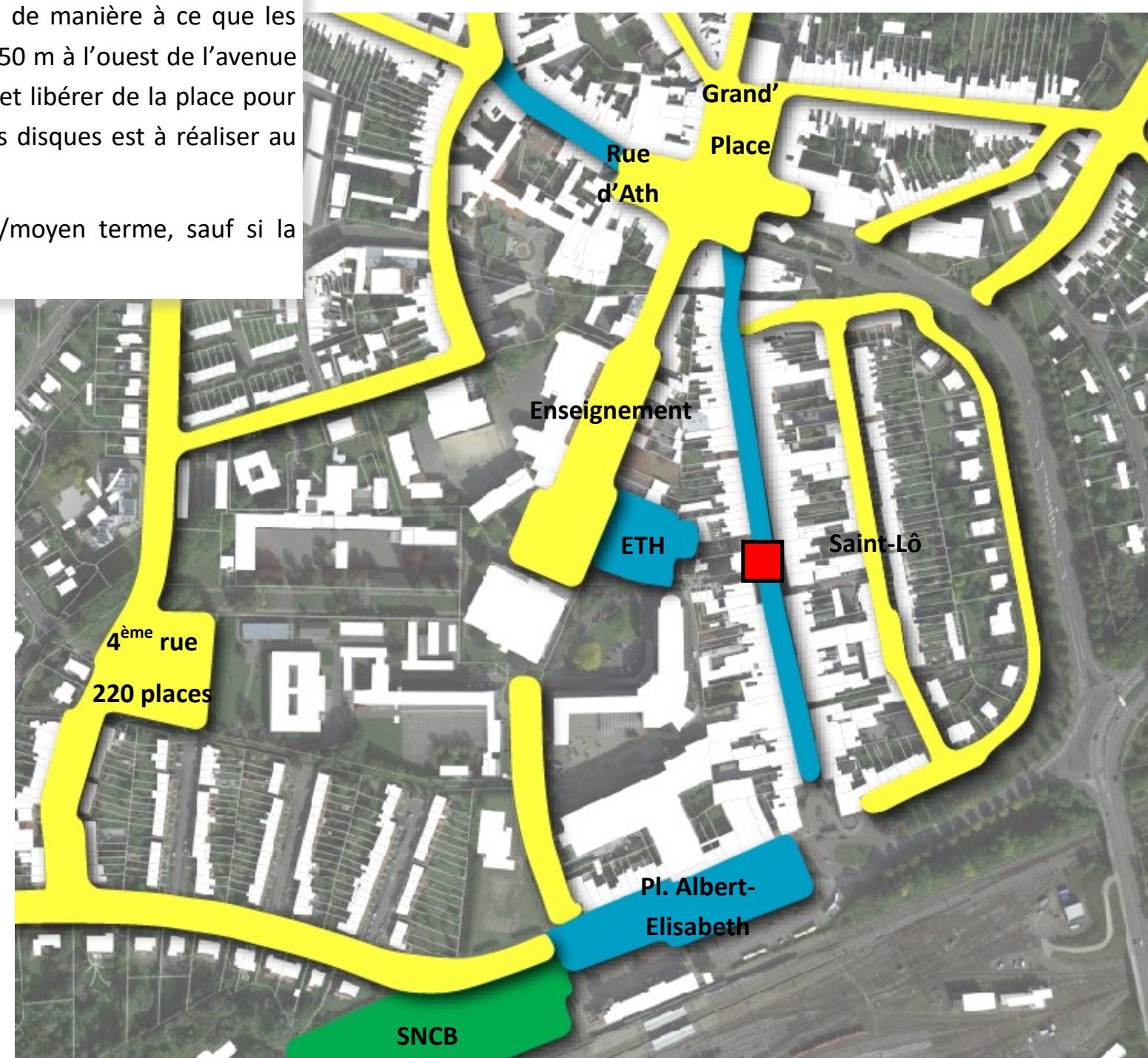


- Optimise le stationnement des parkings sous-utilisés (de longue durée)
- Le parking de la 4^{ème} Rue n'appartient pas à la commune, qui peut difficilement y intervenir.
- Risque de report sur la rue Saint-Lô et de pression très importante sur l'avenue de l'Enseignement.



(±) 20 000 € htva d'investissement, soit la mise en place d'une signalétique particulière, d'un jalonnement vers les parking « longue durée »

Le contrôle du stationnement supplémentaire amène peu de dépenses supplémentaires



III.5 Le volet stationnement



FICHE ACTION N°ST-2 : OPTIMISER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

DESCRIPTION DE LA MESURE - Le mode de développement des entités, autour de noyau ruraux et de réseaux de voiries initialement agricoles, a amené des emprises de voirie souvent réduites ou ne comprenant pas des aménagements destinés à tous les usagers (absence de trottoirs par exemple).

Des conflits inter-usagers peuvent ainsi apparaître avec, d'une part, les automobilistes qui souhaitent stationner leur(s) voiture(s) à proximité du domicile (les ménages disposant généralement de plusieurs voitures) et, d'autre part, les piétons qui doivent pouvoir circuler librement (trottoir d'au moins 1,5m). S'ajoute à cela un certain nombre de voiries dont la fonction initiale (inter-quartier, desserte, etc.) est aujourd'hui dépassée et amène des aménagement inadaptes contraignant certains croisements ou le stationnement.

Les emprises de voiries étant invariables (distance entre deux frontons bâtis), les solutions à trouver pour répartir au mieux les espaces de circulations propres à chaque mode doivent être trouvées au cas par cas, en redistribuant certaines emprises, en réduisant certain(e)s espaces/possibilités de stationnement, en repensant certains sens de circulation (mise à sens unique partielle ou totale d'un axe) ou bien encore en préférant réaliser un espace suffisamment dimensionné plutôt que deux insuffisants (il vaut mieux par exemple proposer un trottoir de 1,5m que deux de 0,75m). Une boîte à outils pour guider ces réflexions est proposée ci-après.

Ci-dessous : Quatre exemples de réorganisation d'une voirie, permettant dans ce cas de progressivement gagner en stationnement mais en rognant sur les espaces de circulation. **Schémas de principe**



- Permet à chaque usager de disposer d'un minimum d'espace correspondant à ses besoins en déplacements.
- Améliore la sécurité des déplacements, notamment pour les modes actifs.
- Nécessite de devoir rogner sur certaines emprises.
- Peut impliquer de devoir se stationner plus loin de son domicile, mais le cheminement voiture-domicile est plus sécurisé/confortable.



Largeur : 8,5 m

Bande de circulation : 6,5 m

Nombre de places : 9 pl.



Largeur : 8,5 m

Bande de circulation : 6,5 - 3,7 m

Nombre de places : 11 pl.



Largeur : 8,5 m

Bande de circulation : 3,7 m

Nombre de places : 15 pl.



Largeur : 8,5 m

Bande de circulation : 4,5 m (3,6 m)

Nombre de places : 18 pl.



III.5 Le volet stationnement



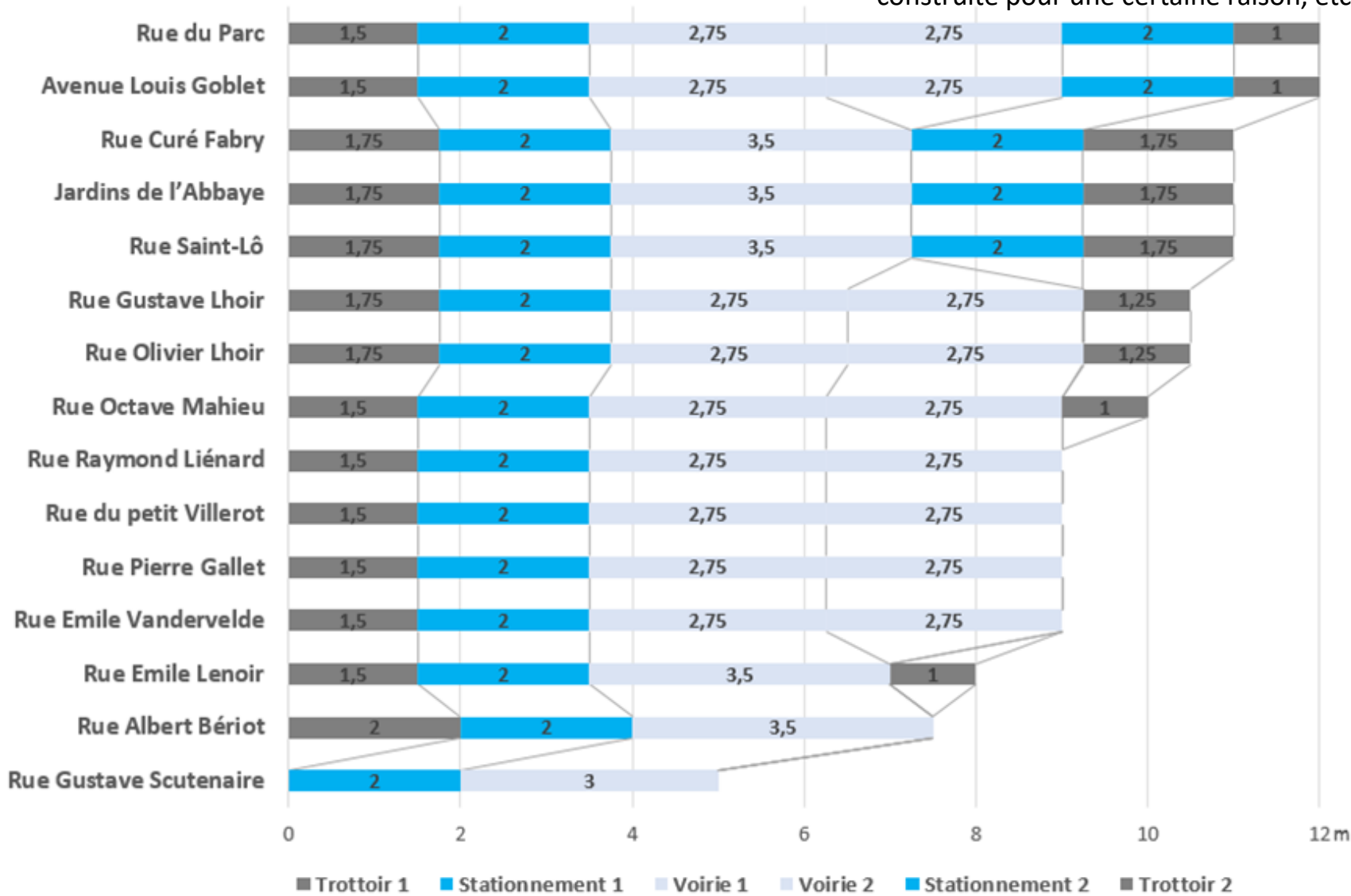
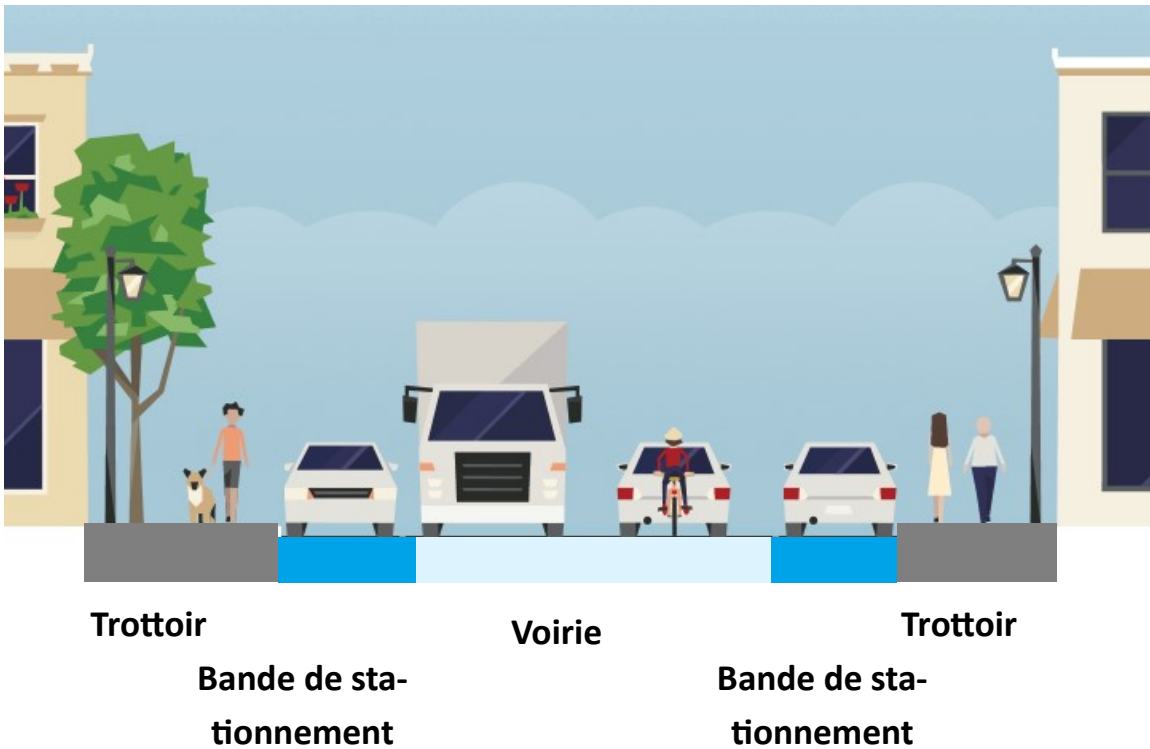
FICHE ACTION N°ST-2 : OPTIMISER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

DESCRIPTION DE LA MESURE - Sur les axes les plus concernés par les problématiques de partage de l'espace, des réflexions sont à entreprendre au cas par cas afin de penser la redistribution de l'espace à des fins sécuritaires et d'accessibilité tout en pénalisant le moins possible un mode par rapport à un autre. Les éléments repris ci-dessous représentent une « boîte à outils » destinée à alimenter les réflexions futures des gestionnaires de voirie lors d'opportunité de réaménagement des voiries, avec comme objectif un meilleur rééquilibrage de l'espace public.

Les emprises moyennes de ces axes ont ainsi été relevées et des dimensionnements « optimums » sont proposés, pouvant être adaptés sur tout ou partie de chaque axe. Certaines emprises sont incompressibles, comme la bande de stationnement qui ne peut être inférieure à 2m, la bande de circulation inférieure à 2,75m et le trottoir à 1,5m (voire 1,25m sur une courte distance). Par ailleurs, seuls les espaces de stationnement peuvent être interrompus localement.

Exemples de réaménagements possibles.

Il s'agit de pistes destinées à engager la réflexion sur une possible adaptation de la voirie, dans le cas par exemple où une voirie devrait être remise en état, reconstruite pour une certaine raison, etc.



III. 6. Le volet transport de marchandises

III.6 Le volet transport de marchandises

FICHE ACTION N°TM-1 : CRÉER UN PLAN DE JALONNEMENT PL VERS LES ZONINGS INDUSTRIELS

DESCRIPTION DE LA MESURE - Le territoire de Saint-Ghislain dispose de plusieurs zones destinées aux activités économiques, bénéficiant d'une très bonne accessibilité via la route de Wallonie ou l'Autoroute. Ces zones génèrent des flux de véhicules, et notamment PL, nécessaires à l'économie mais pouvant également générer des nuisances dans certains secteurs résidentiels non destinés à accepter de tels trafics. Le diagnostic avait notamment fait ressortir la pression du trafic de marchandises sur les traversées de villages (Douvrain, Baudour, Hautrage). Pour endiguer ce phénomène, qui pourrait se trouver accentué avec de possibles développements économiques et la mise en place du prélèvement kilométrique pour les poids-lourds, la mesure propose la mise en place d'un **plan de jalonnement** destiné à orienter facilement les PL depuis/vers les axes autoroutiers en lien avec les secteurs économiques (zones d'activités), les carrières et les commerces implantés dans les centralités. Ce plan de jalonnement désigne donc des axes de transit PL (les PL sont autorisés à ne faire qu'y passer) et des axes de dessertes, sur lesquels les véhicules qui s'engagent doivent avoir une destination. Il est mis en place au travers d'une signalétique renforcée à l'intention des PL, de manière à éviter que des véhicules ne se retrouvent bloqués ou perdus sur des axes qui ne leur sont pas destinés. Le plan de jalonnement ne vise par ailleurs pas à gêner ou limiter les activités économiques présentes sur le territoire, ce pourquoi il préserve des possibilités d'accès de desserte sur des axes accueillant ou permettant d'accéder à des commerces/activités.



Concertation à prévoir avec l'IDEA, le SPW pour l'élaboration du plan de jalonnement PL



TR – Itinéraire de Transit PL Conseillé

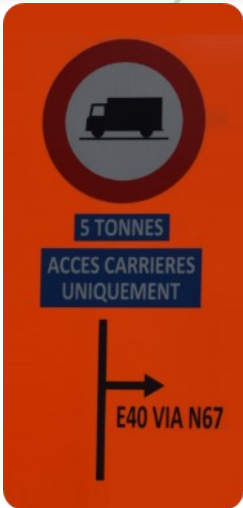
DE – Itinéraire de Desserte PL Conseillé

- Panneau imposant la seule desserte PL
- Zone accessible à la desserte PL
- Panneau d'interdiction aux PL

Exemple d'une signalétique de jalonnement



Exemple d'une signalétique de jalonnement



-
- Préserver les zones résidentielles.
 - Améliorer les conditions d'accès des PL.
 - Renforcer la lisibilité du réseau.
-
- Difficulté du contrôle, des mises à jour GPS et de la multiplication des »petits véhicules « de transport non soumis au prélèvement kilométrique.



(±) 35 000 € htva , soit la mise en place d'une signalétique particulière, à 470€/panneau



Schéma de principe

III.6 Le volet transport de marchandises

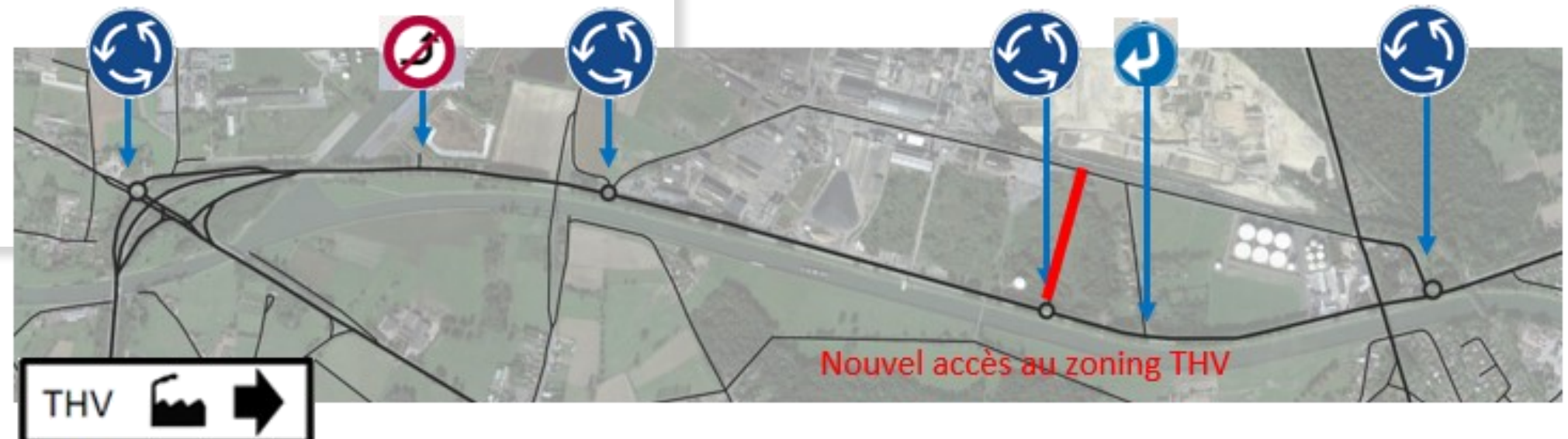


FICHE ACTION N°TM-2 : AMÉLIORER ET SÉCURISER LES ACCÈS AUX ZONINGS

DESCRIPTION DE LA MESURE - L'IDEA porte un projet de sécurisation et d'amélioration de l'accessibilité autour du zoning de Tertre-Hautrage-Villerot. Celui-ci se compose de 6 actions, ponctuant la route de Wallonie, en consistant en le réaménagement de certains carrefours, l'interdiction de certains mouvements, ou encore la création de nouveaux accès au zoning. La figure ci-dessous désigne ces 6 actions, la plus aboutie (ayant obtenu l'accord de financement) étant celle relative à la mise en place d'un carrefour giratoire au croisement entre la Route de Wallonie et la Grand'Route de Mons. Ce carrefour est en effet particulièrement accidentogène, son réaménagement a été estimé prioritaire vis-à-vis des autres.

Les 6 actions proposées sont les suivantes :

- Fiche n°1 : la porte ouest du zoning THV
- Fiche n°2 : la ligne droite de la Route de Wallonie
- Fiche n°3 : le carrefour de la Rue Solvay
- Fiche n°4 : la porte est du zoning THV
- Fiche n°5 : les carrefours de la Route de Chièvres
- Fiche n°6 : nouvel accès Est au zoning THV



- Permet d'améliorer la desserte du zoning de THV.
- Sécurise les accès entrées/sorties des poids lourds sur la route de Wallonie.



- Phase de chantier pouvant avoir des implications pour l'accessibilité de certaines entités (Villerot notamment).



(±) 2 900 000 € htva , travaux totalement payés par la Région (source : IDEA)

Carrefour Grand'Route de Mons # Route de Wallonie



Carrefour Rue de la Charbo # Route de Wallonie



III. 7. Le volet mobilité scolaire

III.7 Le volet mobilité scolaire

FICHE ACTION N°MS-1 : AMÉLIORER L'ACCÈS ET LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES

DESCRIPTION DE LA MESURE - Les abords des écoles sont régulièrement congestionnés aux heures d'entrée/sortie de cours, dû notamment aux habitudes de déplacements motorisés (lié au manque d'alternatives pour les modes actifs et, pour certains établissements, de transports en commun) mais également au manque d'espace permettant un stationnement convenable à proximité immédiate des accès. Une analyse multicritère a donc été menée pour chaque établissement afin de mettre en lumière la nécessité et la faisabilité de créer une zone de « kiss&go », destinée uniquement à accueillir très temporairement les parents motorisés. L'aspect temporaire est important, puisqu'il s'agit ici d'avoir une rotation du stationnement très importante afin de rapidement dégager l'espace pour une autre voiture et éviter ainsi du stationnement sauvage et/ou dangereux.

Méthodologie pour désigner une zone « kiss&go » :

- **niveau d'enseignement de l'école**: utilité optimale pour une école primaire ;
- **distance domicile-école** et mode de déplacement des élèves pour leur trajet : utilité optimale pour les plus grandes distances ;
- **pression du stationnement** en voirie aux abords de l'école: utilité optimale en l'absence de stationnement facile à proximité ;
- **longueur suffisante aux abords de l'école** (rayon de 30 à 50 m maximum) ;
- **la possibilité de créer un cheminement** court et sécurisé entre la zone « kiss&go » et l'entrée de l'école.

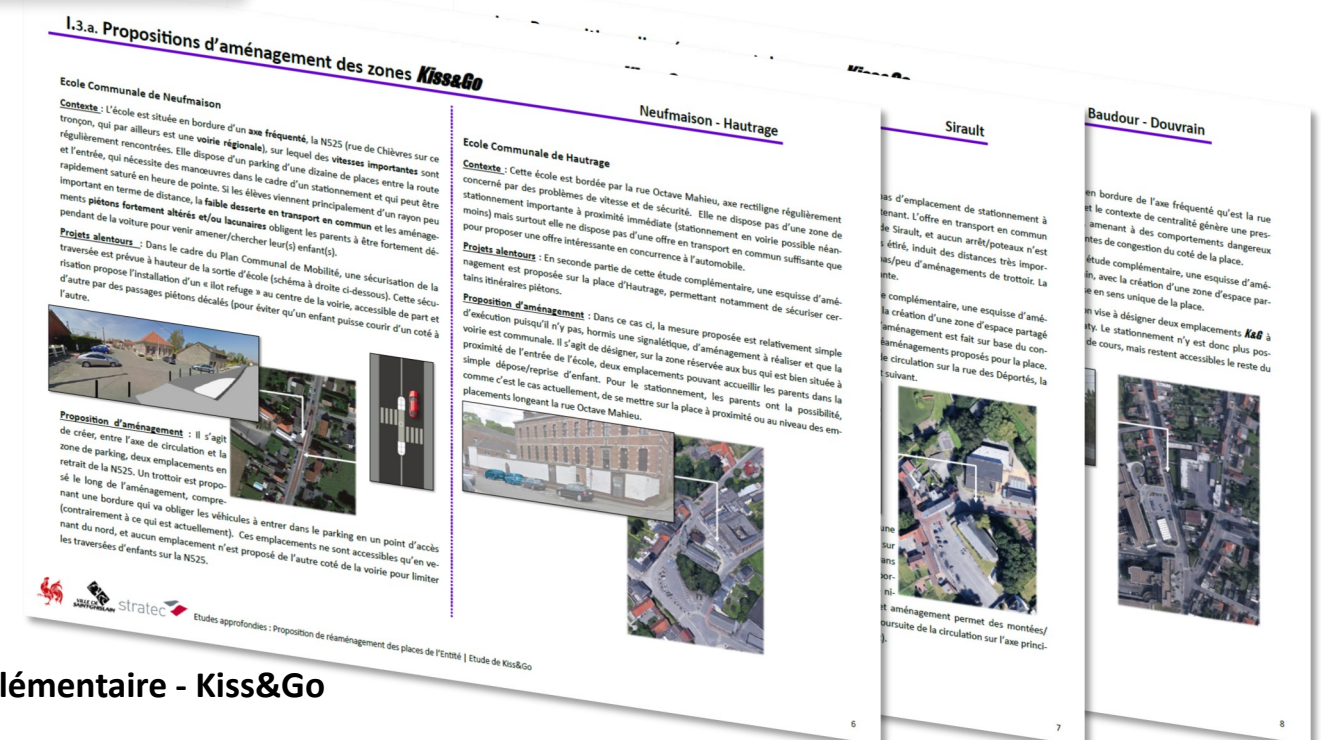
Les établissements jugés les plus pertinents pour accueillir une telle zone ont fait l'objet d'une étude complémentaire à ce PCM, proposée en partie 3. Nous invitons le lecteur à se référer directement à cette étude pour avoir les informations et propositions pour ce type d'aménagement qui propose pour chaque école 2 places à réserver aux Kiss&Go (à chaque fois sur des horaires et jours précis).



- Réduit les problèmes de congestion lors des entrées/sorties d'école
- Limite la mise en danger des élèves
- Places devant être accessibles facilement (minimum de manœuvre) au risque d'être préférées au stationnement en double-file
- Risques de stationnement illicite de riverains durant les heures réservées (contrôle nécessaire)



(±) 7 000 € htva / école , tenant compte d'un prix unitaire de 2 000€/place et de la mise en place d'une signalétique spécifique.



Voir étude complémentaire - Kiss&Go

III.7 Le volet mobilité scolaire

FICHE ACTION N°MS-2 : MENER DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION/COMMUNICATION DANS LES ÉCOLES SUR LA MOBILITÉ DOUCE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



DESCRIPTION DE LA MESURE - Les aménagements et initiatives proposés en vue d'opérer des changements dans les modes de déplacements doivent nécessairement être accompagnés d'une promotion particulière. De nombreuses solutions existent déjà (listées ci-dessous de manière non-exhaustive) afin d'encourager au report modal, notamment auprès des écoliers. Il s'agit de rendre pertinent les aménagements en amenant progressivement les usagers à les utiliser (par exemple, une piste cyclable créée n'est intéressante que si elle est régulièrement empruntée).

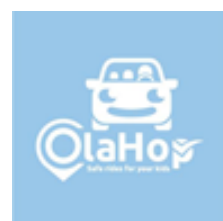


Concept encourageant l'usage du vélo

Défi lancé à des classes primaires/secondaires consistant à faire le plus de kilomètres possible en vélo sur 4 semaines.

Objectif → valorisation l'utilisation du vélo pour aller à l'école.

Projets développés par Pro Velo EDUC tels que le Brevet du cycliste, construire son REVe, etc.



Concepts permettant concrètement d'organiser des co-déplacements

Plateforme permettant une **mise en relation gratuite de parents** souhaitant organiser des **navettes groupées en voiture domicile/école** (covoiturage pour écoliers).

Objectif → réduire le nombre de déplacements automobiles et rotation des services entre parents d'élèves



Plateforme permettant une **mise en relation gratuite de parents** souhaitant **organiser une ligne de pédibus, c'est-à-dire des itinéraires groupés pédestres** pour accompagner les enfants à l'école.

Objectif → permettre aux enfants d'aller à pied à l'école sans nécessairement obliger les parents à les accompagner à chaque fois (rotation entre parents d'élèves).



Concepts permettant d'obtenir des solutions concrètes

Dossier déposé par la commune afin d'obtenir des subsides en faveur de mesures de sensibilisation à la sécurité routière.

Formation de surveillants habilités par la police (bénévoles, pensionnés) pour sécuriser les accès aux écoles. Ces surveillants ont la capacité de stopper les véhicules, d'arrêter les groupes, de les faire traverser et de veiller à ce que la sécurité soit assurée aux alentours des lieux qu'ils ont à gérer. Ils ont également la capacité de prendre note de mauvais comportements et d'en référer soit au bourgmestre, soit à la police.

Projets développés par Empreintes (*Emile le serpent mobile*) pour encourager, sous la forme du défit, le report modal.



- Solutions souvent gratuites et ludiques
- Pédagogique : l'enfant qui se rend à l'école par d'autres moyens qu'en voiture acquiert une meilleure maîtrise spatiale.



- Changement des habitudes souvent difficile à initier
- Efforts d'information et de communication permanents pour éviter l'arrêt des sys-

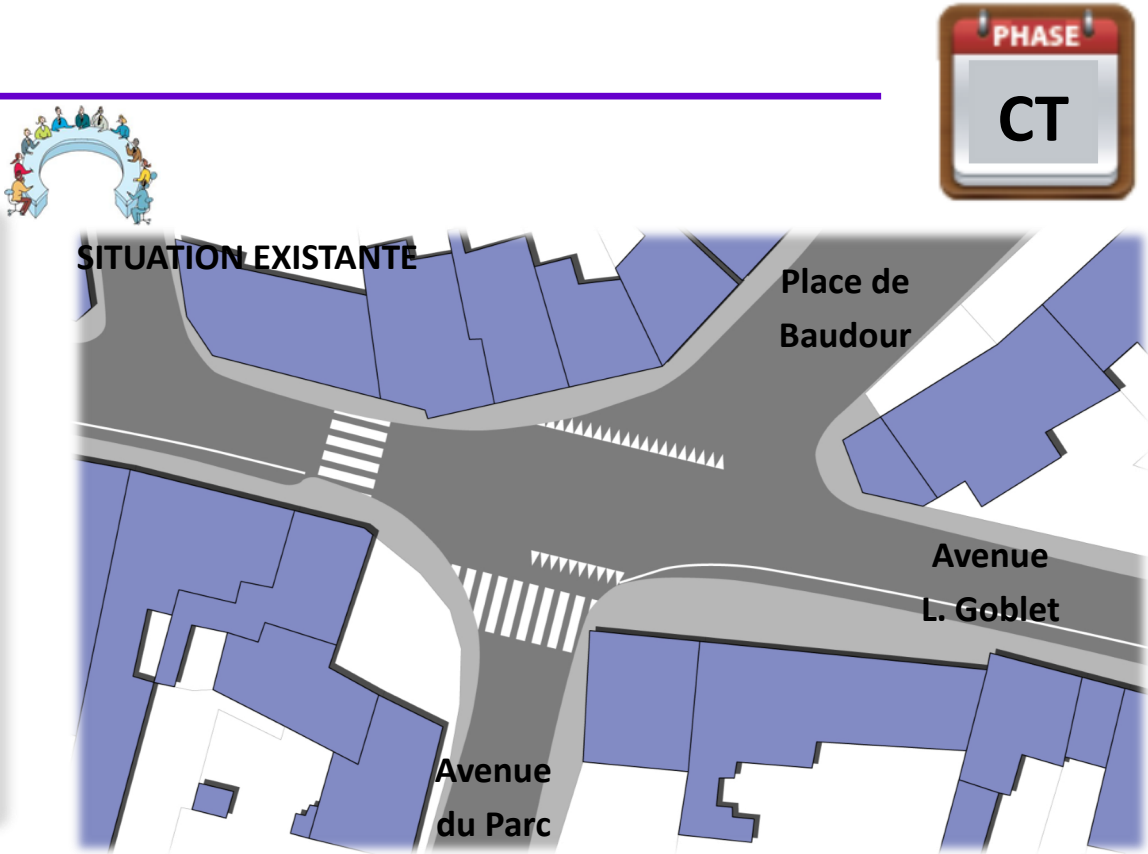
III. 8. Le volet sécurité

III.7 Le volet sécurité

FICHE ACTION N°SR-1-1 : SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX - GOGLET # PARC

DESCRIPTION DE LA MESURE - La configuration du carrefour à priorité entre l'avenue L. Goblet et l'avenue du Parc offre peu de visibilité pour les usagers arrivant depuis ce second axe. Il en résulte une certaine appréhension au moment de s'insérer dans la circulation de l'avenue L. Goblet, et un sentiment subjectif d'insécurité pour un carrefour pourtant central de cette entité.

Les emprises disponibles au niveau de ce carrefour permettent toutefois d'envisager certaines interventions, visant à avancer la ligne de « céder le passage » afin de dégager la vue sur les véhicules arrivant depuis l'ouest. Afin d'obliger, par ailleurs, les véhicules à ralentir avant de s'engager dans la rue du Parc, il est également proposé d'agrandir les oreilles de trottoir, quitte à les sécuriser par des barrières pouvant mettre les piétons/PMR dans un meilleur sentiment de sécurité. Cette reconfiguration permet, en outre, d'améliorer la mobilité active sur ce croisement régulièrement emprunté et de proposer des aménagements de trottoir aux dimensionnements suffisants (1,5m de large).



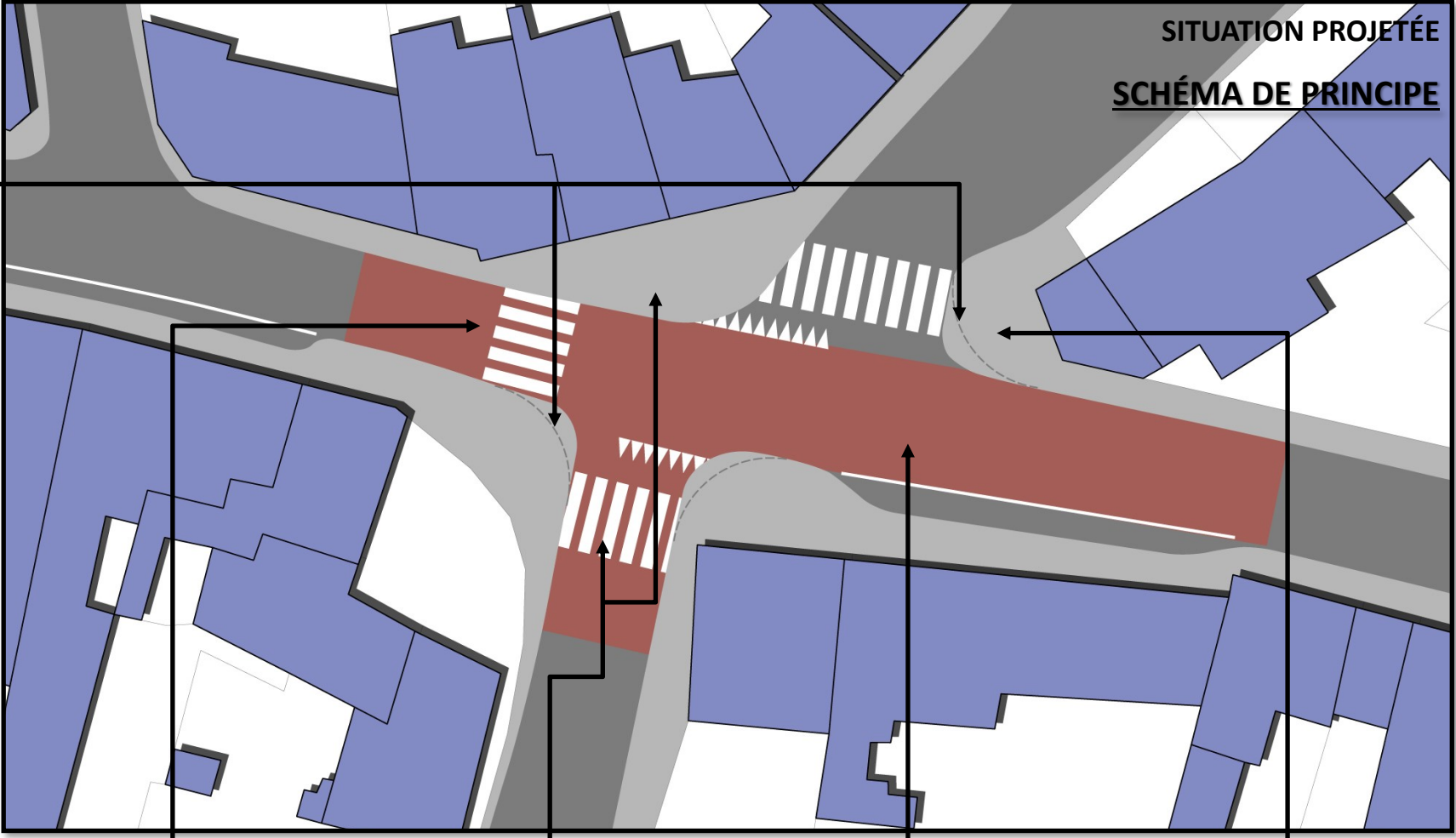
Légende

- Espace de circulation motorisé
- Trottoir
- Bande de stationnement
- Ligne de céder-le-passage
- Emulsion bitumineuse
- Ligne de franchissement du trottoir

- Oblige ou incite les automobilistes à ralentir aux abords du carrefour.
 - Permet de renforcer la visibilité et la sécurité des piétons.
- Amène la suppression de place de stationnement devant la banque/assurance.

(±) 15 000 € htva , tenant compte d'un prix unitaire de 120€/m² pour les réaménagements de trottoirs, de la mise en place d'une émulsion bitumineuse colorée, d'un déplacement ou de la création de passages piétons, de la pose de panneaux signalétiques.

Zone « franchissable » pour le passage d'un véhicule de grande dimension



Déplacement/ajout de passage piéton

Rétrécissement de l'emprise de voirie

Revêtement bitumineux coloré

Agrandissement des oreilles de trottoir

III.7 Le volet sécurité

FICHE ACTION N°SR-1-2 : SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX - GOGLET # CATY

DESCRIPTION DE LA MESURE - Ce carrefour a été mentionné comme relativement dangereux pour les déplacements piétons (manque de traversées notamment) mais également motorisés avec des prises de vitesses sur l'axe L. Goblet et un manque de visibilité à l'approche du carrefour en direction de l'est.

Pour répondre aux différentes problématiques, il est ici proposé de reconfigurer le carrefour en supprimant l'îlot central mais en augmentant dans le même temps les surfaces d'espace de trottoir. Ces agrandissements permettent de proposer des traversées moins longues, mais également de réduire l'emprise des voiries de manière à inciter au ralentissement à l'approche du carrefour. Par ailleurs, l'avenue L. Goblet perd ici sa priorité par rapport à la rue L. Caty (de façon à freiner le trafic arrivant par l'est à l'approche de cette entrée de ville), et la rue L. Caty se dote d'un revêtement particulier visant à induire un ralentissement spontané des automobilistes.

Légende

- Espace de circulation motorisé
- Trottoir
- Bande de stationnement
- Ligne de céder-le-passage
- Emulsion bitumineuse
- Ligne de franchissement du trottoir



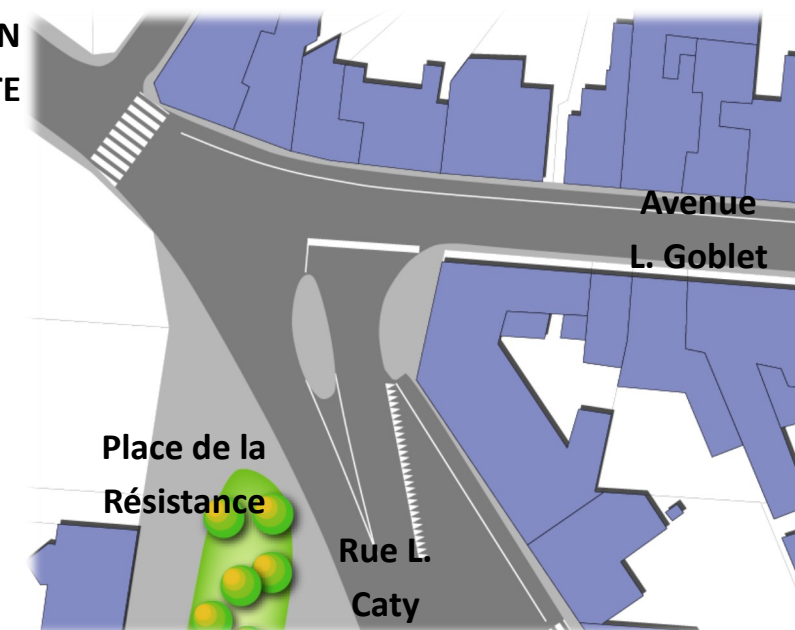
- Oblige ou incite les automobilistes à ralentir aux abords du carrefour.
- Permet de renforcer la visibilité et la sécurité des piétons.
- Amène la suppression de place de stationnement devant le restaurant.



(±) 100 000 € htva, tenant compte d'un prix unitaire de 120€/m² pour les réaménagements de trottoirs, 200€/m² pour les réaménagements de voirie (suppression de l'îlot central), de la mise en place d'une émulsion bitumineuse colorée, d'un déplacement ou de la création de passages piétons, de la pose de panneaux signalétiques.

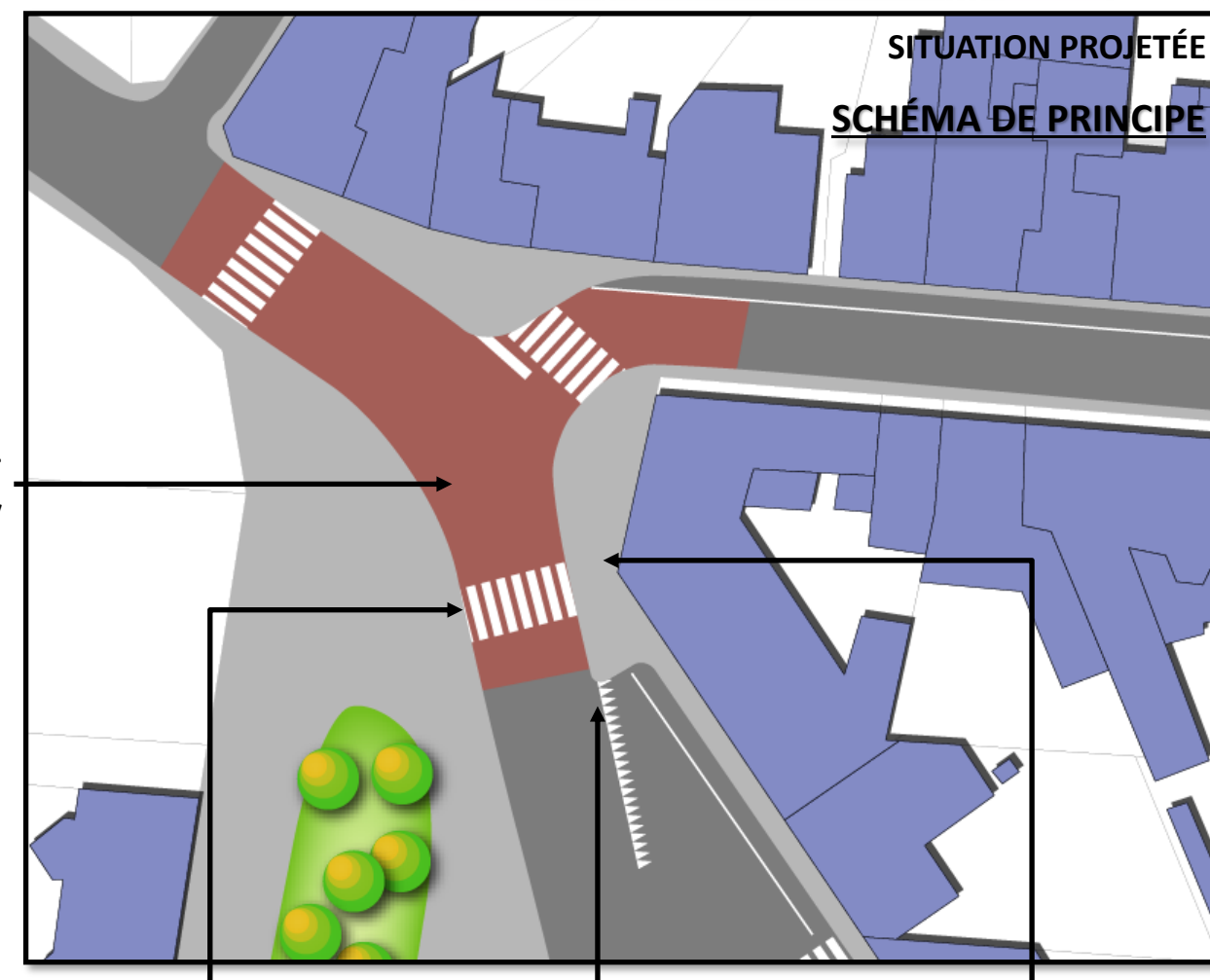


SITUATION EXISTANTE



Priorité donnée au trafic circulant sur l'axe Louis Caty

SITUATION PROJETÉE
SCHEMA DE PRINCIPE



Déplacement/ajout de passage piéton

Raccourcissement de la ligne de céder-le-passage

Agrandissement des oreilles de trottoir

III.7 Le volet sécurité

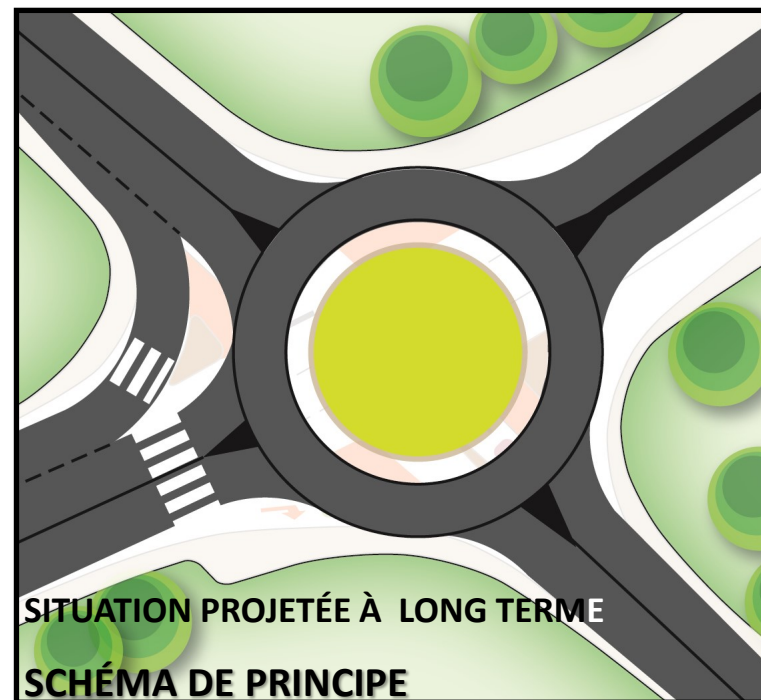
FICHE ACTION N°SR-1-3 : SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX - DEPREZ # WALLONIE

DESCRIPTION DE LA MESURE - Sur Hautrage, la rue Noël Depret est sécante à la route de Wallonie sur une portion à 1x1 bande. Ce second axe, voie de transit majeure de la commune, est concerné par un trafic et des vitesses importants, qui rendent les traversées dangereuses pour tous les modes), faute également à une mauvaise visibilité.

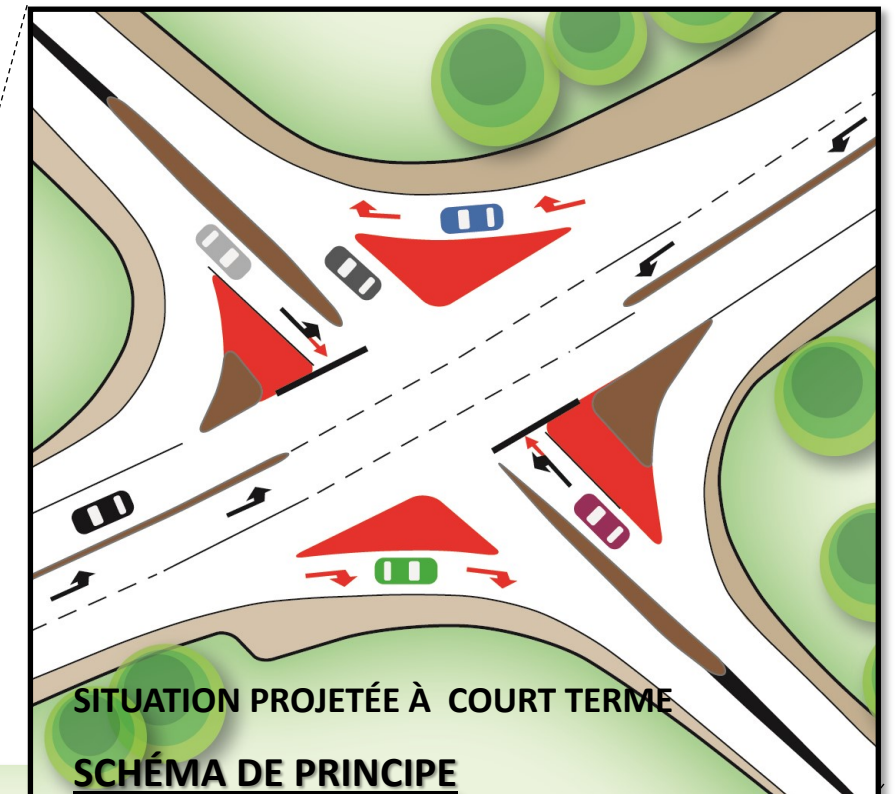
Conscient de la dangerosité de ce carrefour, le SPW, gestionnaire de voirie, a étudié des pistes d'amélioration des circulations. La proposition émanant du SPW vise à mettre en place des aménagements en deux phases avec :

- En premier lieu, des aménagements concernant les îlots afin d'inciter le marquage du « Stop » sur l'axe Deprez, sans changer les règles de priorités ni mettre de feux ;
- En second lieu, des aménagements plus conséquents avec, comme première solution préconisée une nouvelle fois par le SPW, un carrefour giratoire. Toutefois, pour les modes doux, ce type de carrefour n'est pas le plus intéressant car il implique des détours et une grande vigilance. Une attention particulière devra donc être portée sur ce point lors des études ultérieures de faisabilité.

A **long terme**, le SPW précise qu'un giratoire serait la solution la plus adéquate.



A **court terme**, la solution envisagée par le SPW est notamment de réduire les emprises sur la rue N. Deprez.



- Permettre de conserver un trafic fluide sur la route de Wallonie.
- Sécuriser les déplacements sur l'axe Depret, concernant également les modes actifs.
- Une solution court terme qui pourrait ne pas répondre à la problématique de vitesse sur la route de Wallonie.

A estimer à l'issu du processus d'audit et en concertation étroite avec la Région

III.7 Le volet sécurité



FICHE ACTION N°SR-2-1 : SÉCURISER LES TRAVERSÉES DE VILLAGE - HAUTRAGE

DESCRIPTION DE LA MESURE - L'entité d'Hautrage est traversée par la N50, axe autour duquel le village s'est depuis développé. Si cet axe a vocation à rester une voie de transit importante, il n'en demeure pas moins que la circulation et, surtout, les vitesses pouvant être pratiquées représentent une problématique majeure en matière de sécurité.

La mesure propose, schématiquement, de mettre en place des aménagements physiques et visuels pouvant tendre à faire respecter les vitesses et à donner davantage d'espace aux modes actifs le long de la N50. Il s'agit donc ici de rétrécir visuellement l'emprise de la voirie (par des revêtements spécifiques, par des installations fixes sur les accotements, etc.), d'en augmenter la sinuosité (de manière à appeler à une plus grande vigilance) tout en conservant les dimensions nécessaires au passage de grands véhicules (charrois agricoles notamment). Par ailleurs, elle propose la mise en place de bermes centrales au niveau des carrefours, afin de créer des effets de rétrécissement de la chaussée et de sécuriser les traversées piétonnes.

Légende

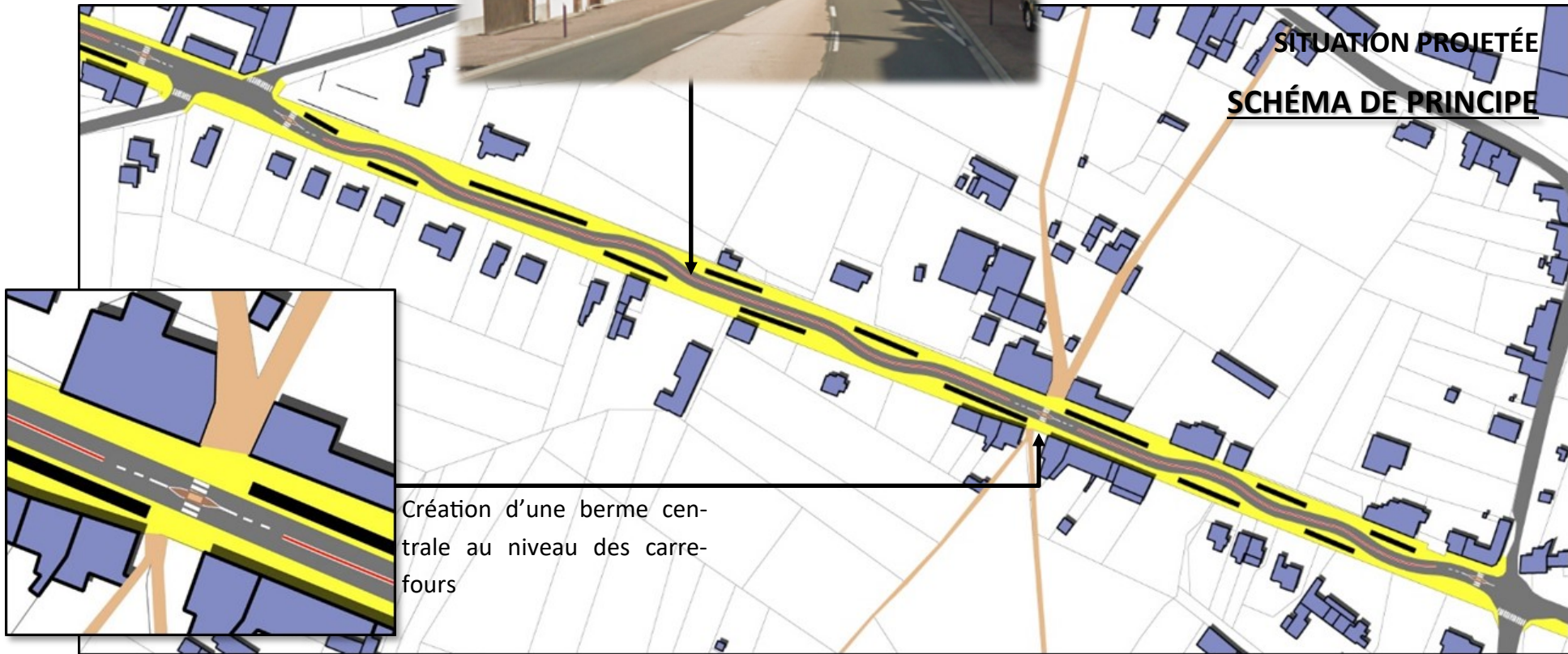
- Emprise de la voirie (permettant le passage des véhicules à grand gabarit)
- Accotement / trottoir
- Bande centrale franchissable colorée
- Bande de stationnement
- Chemins piétons/cyclistes

- Permettre de ralentir les vitesses via l'effet visuel
- Permet de sécuriser les déplacements des modes actifs et notamment les traversées.
- N'implique pas nécessaire de réaménager toute la voirie (émulsions bitumineuses)
- Risque de détérioration du fait du trafic important

(±) 225 000 € htva , tenant compte d'un prix unitaire de 100€/m² pour l'émulsion bitumineuse, d'un prix de 10 000€/chicane, d'un prix de 250€/m² pour l'aménagement d'une berme centrale piétonne + passage piéton, d'un prix de 230€/m pour une bande centrale en résine (franchissable)



Exemple d'une voirie fortement fréquentée (en France), présentant une sinuosité via un terre-plein central inégal mais franchissable.



Création d'une berme centrale au niveau des carrefours

III.7 Le volet sécurité

FICHE ACTION N°SR-2-2 : SÉCURISER LES TRAVERSÉES DE VILLAGE - TERTRE

DESCRIPTION DE LA MESURE - La rue de la riviérette est l'axe reliant le centre-ville aux autres entités de la commune mais c'est également une zone commerciale (grande surface, concessionnaire) et une zone résidentielle. Concernée par un trafic soutenu à toute heure de la journée, elle ne propose toutefois qu'une seule traversée piétonne (au nord) ainsi que des accotements fortement dégradés et utilisés par le stationnement. Enfin, elle dispose d'aménagements non poursuivis au nord (cheminements sur le triangle entre la rue de Tournai et le rond-point, qui n'aboutissent sur aucune traversée) et non sécurisés au sud (traversées des chemins longeant la dérivation de la Haine).

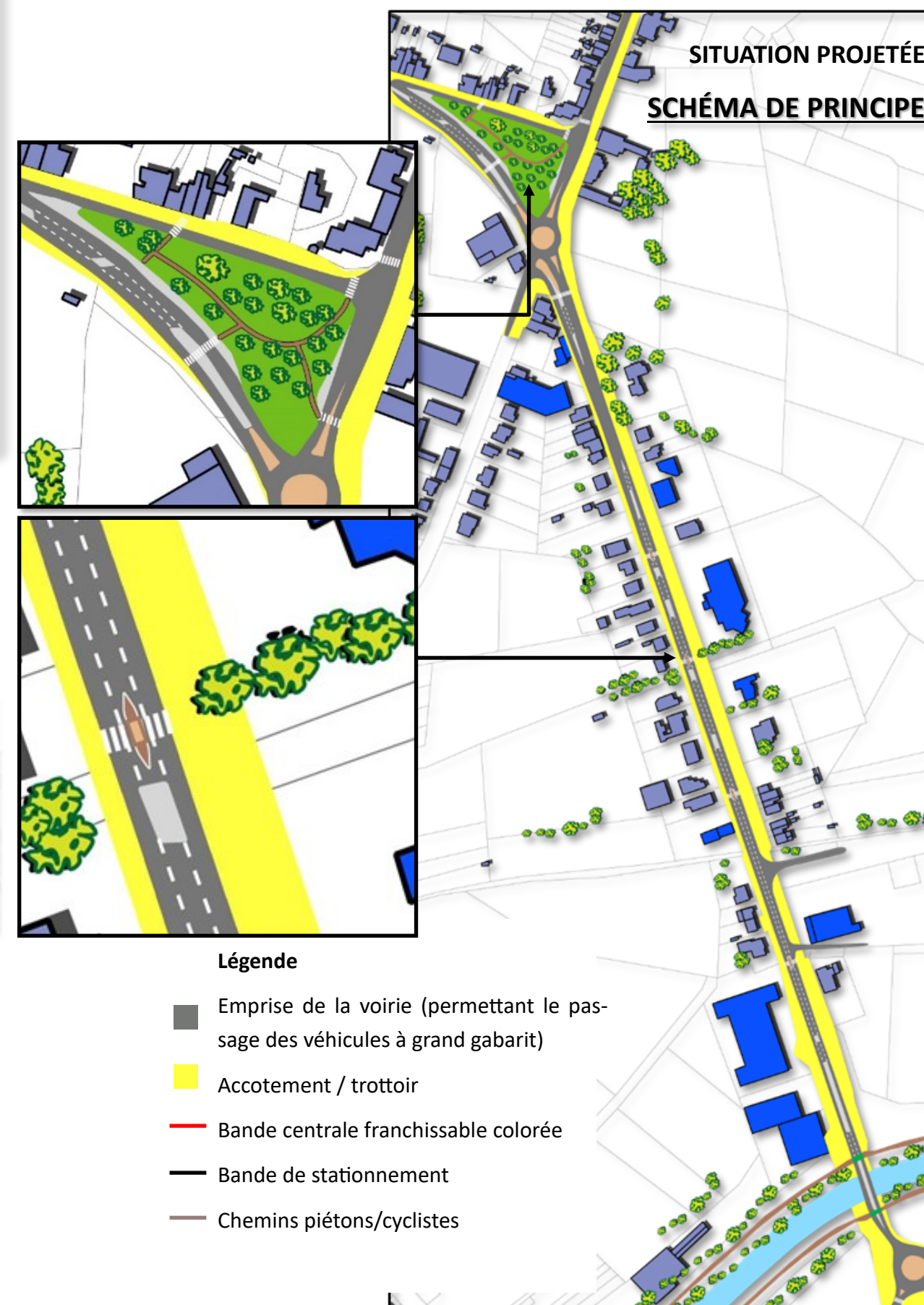
Cette mesure propose, toujours sous la forme schématique, d'engager une réflexion autour de la requalification de cet axe (notamment au profit des modes actifs) et de la sécurisation de ses croisements. Ainsi, des îlots refuges sont proposés le long de la rue, de même qu'un aménagement spécifique à hauteur du croisement avec le chemin de halage ainsi que plusieurs traversées piétonnes.



- Permettre de donner davantage de place aux piétons et de sécuriser leurs itinéraires
- Permet d'influencer le respect des vitesses.
- Contraintes liées au cumul des besoins en stationnement et en espace de mobilité piétonne.



(±) 340 000 € htva, tenant compte d'un prix unitaire de 75€/m² pour les accotements, d'un prix de 250€/m² pour l'aménagement d'une berme centrale piétonne + passage piéton, d'un prix de 230€/m pour une bande centrale en résine (franchissable)



Légende

- Emprise de la voirie (permettant le passage des véhicules à grand gabarit)
- Accotement / trottoir
- Bande centrale franchissable colorée
- Bande de stationnement
- Chemins piétons/cyclistes

III. 9. Le volet Multimodal

III.9 Le volet multimodal



FICHE ACTION N°M-1 : INTÉGRATION DE TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT À LA PORTE DE SAINT-GHISLAIN

DESCRIPTION DE LA MESURE - Il apparaît sur les plans du schéma directeur de la Porte de Saint-Ghislain que des aménagements aient été proposés pour :

- Les transports en commun : By-pass permettant des gains de temps au carrefour ;
- Les voitures : possibilité de quitter Saint-Ghislain directement depuis l'avenue de la Tour (contrairement à aujourd'hui où il faut aller vers la Gare) ;
- Les cyclistes : Création d'un tunnel permettant de rejoindre la rue menant à la STEP et la dérivation de la Haine à partir de l'avenue de la Gare.

Toutefois, il apparaît que les déplacements piétons peuvent être également pris en considération, dans la connexion entre l'avenue de l'Europe et la rue de la Fontaine. La mesure M-1 suggère que soit ajouté au projet la mise en place d'une traversée piétonne au niveau du feu de l'avenue de la Gare et que celle-ci soit prolongée vers l'avenue de l'Europe via une rampe répondant aux critères d'accessibilité PMR (pente de 5%, paliers tous les 10m, double main courante, revêtement adapté, etc.). De ce fait, les piétons/PMR éviteraient un détour de 400m via un raccourci qui devrait, si aucun aménagement n'est fait, se matérialiser dans les faits au gré du passage de personne.

Propositions de principes

- Aménagement d'une bande de circulation piétonne au N-O.
- Aménagement d'une rampe en stabilisé au niveau du talus entre l'avenue de l'Europe et l'avenue de la Gare.
- Création d'un passage piéton, impliquant de prolonger le terre-plein central de la ligne de feux des véhicules venant de la gare.
- Création d'un 2nd passage au niveau de la bande bus .



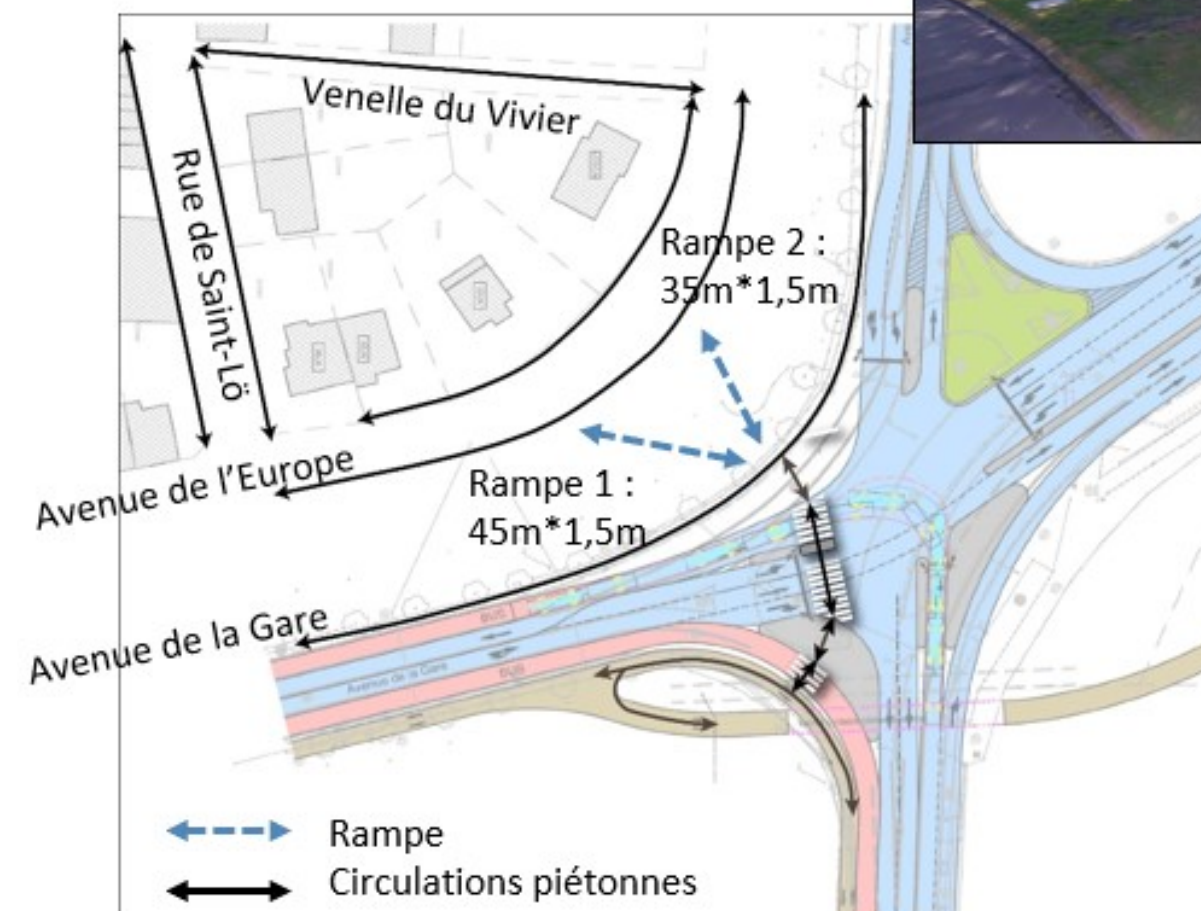
- Permettre de sécuriser les déplacements piétons sur un carrefour multimodal.
- Amène un gain de temps de 4-5 min., sur un itinéraire qui devrait de toute façon se faire (même de façon spontanée).



- Implication sur les phases de feux du carrefour.



(±) 8 000 € htva , tenant compte d'un prix unitaire de 120€/m² pour les réaménagements de rampes. Prix de 14 000€ si deux rampes sont proposées.

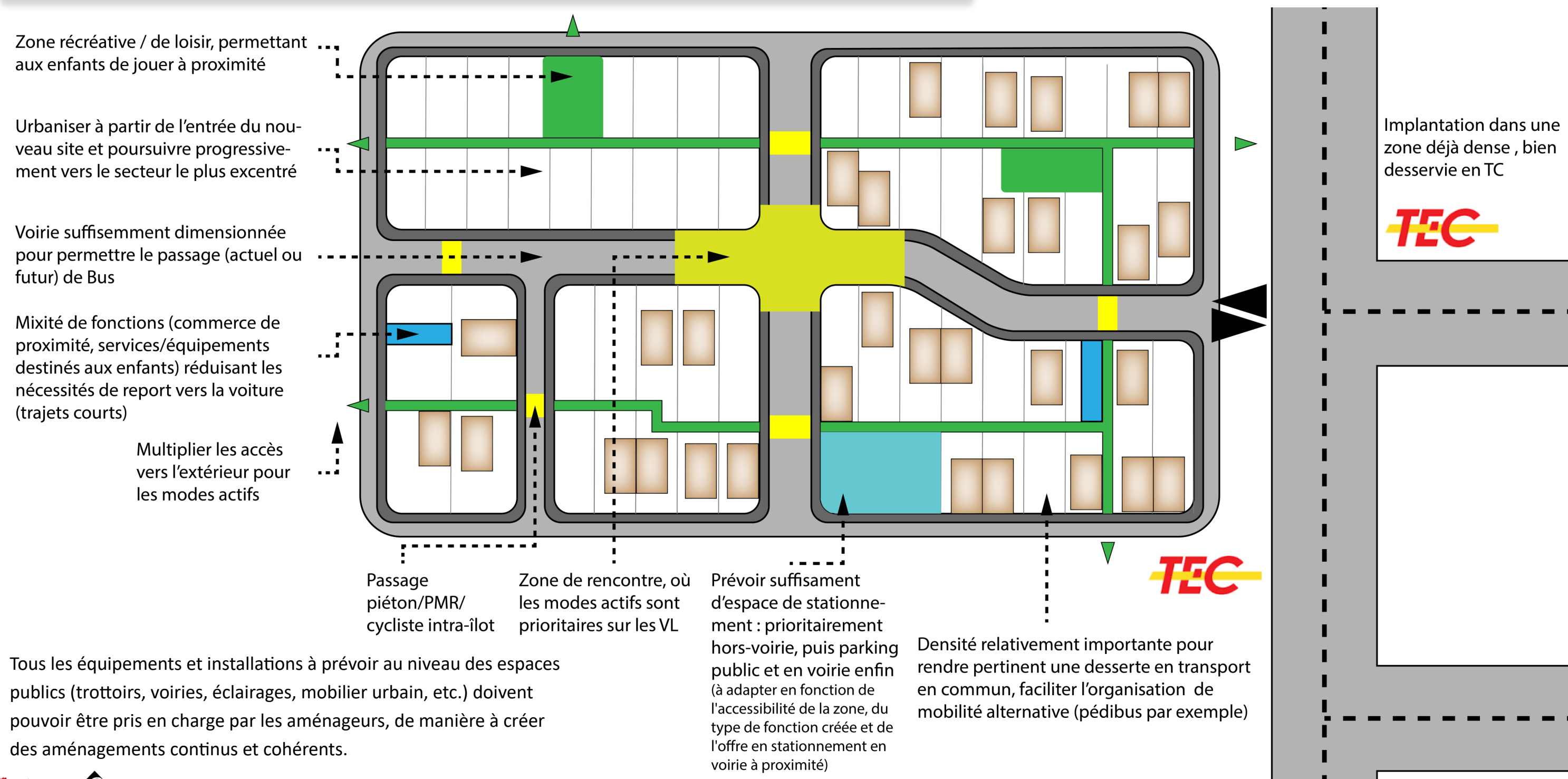


III.9 Le volet multimodal



FICHE ACTION N°M-2 : CONSIGNES À ADOPTER POUR LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

DESCRIPTION DE LA MESURE - De nombreux problèmes de mobilité actuels sont le résultat d'un manque d'intégration de la question de la mobilité dans les développements urbanistiques. Pour éviter que les problèmes que certaines entités de Saint-Ghislain rencontrent aujourd'hui (manque de stationnement, accessibilité en transport en commun, emprises des voiries, etc.) ne se poursuivent et ne s'accroissent, certains principes simples peuvent être appliqués en amont des aménagements par les autorités publiques (lors des étapes de demandes de permis par exemple).



Tous les équipements et installations à prévoir au niveau des espaces publics (trottoirs, voiries, éclairages, mobilier urbain, etc.) doivent pouvoir être pris en charge par les aménageurs, de manière à créer des aménagements continus et cohérents.

IV. Synthèse

IV.1 Synthèse : Mesures proposées dans le cadre du Plan d'Actions - Budget

Le tableau ci-dessous récapitule les différentes mesures qui pourraient être mises en place avec une indication de leur phasage de mise en œuvre et une estimation de leur coût

			Mesures	Budget	Temporalité
P	1	1	Renforcer la place du piéton : Tertre	300.000 €	●
P	1	2	Renforcer la place du piéton : Baudour	230.000 €	●
P	1	3	Renforcer la place du piéton : Douvrain	330.000 €	●
P	1	4	Renforcer la place du piéton : Hautrage	200.000 €	●
P	1	5	Renforcer la place du piéton : Hautrage-Etat	90.000 €	●
P	1	6	Renforcer la place du piéton : Villeroit	140.000 €	●
P	1	7	Renforcer la place du piéton : Sirault	250.000 €	●
P	1	8	Renforcer la place du piéton : Neufmaison	65.000 €	●
P	1	9	Améliorer le confort et l'accessibilité PMR au centre-ville	500.000 €	●
C	1	1	Mettre en place les aménagements adéquats pour créer un réseau	4.000.000 €	●
C	1	2	Permettre le franchissement des barrières physiques majeures	500.000 €	●
C	2		Inciter à l'augmentation de l'offre en stationnement vélo	400.000 €	●
C	3		Sensibilisation à l'usage du vélo	19.000 €	●
TC	1		Améliorer les possibilités de desserte des secteurs moins accessibles	40.000 €	●
TC	2		Améliorer l'accessibilité des arrêts les plus fréquentés	- €	●
TC	3		Améliorer la vitesse commerciale vers Mons	- €	●
R	1		Revoir la hiérarchisation des voiries	- €	●
R	2	1	Améliorer les conditions d'accès au centre - Moyen Terme	3.000.000 €	●
R	2	2	Améliorer les conditions d'accès au centre - Long Terme	3.000.000 €	●
R	3		Exploiter le potentiel de covoiturage et de carsharing	- €	●
ST	1		Redistribuer le stationnement au centre-ville	20.000 €	●
ST	2		Optimiser le partage de l'espace public	- €	●
TM	1		Créer un plan de jalonnement PL vers les zonings industriels	35.000 €	●
TM	2		Améliorer et sécuriser les accès aux zonings	2.900.000 €	●
MS	1		Améliorer l'accès et la sécurité aux abords des écoles	28.000 €	●
MS	3		Mener des campagnes de sensibilisation/communication	- €	●
SR	1	1	Sécuriser les carrefours dangereux - Goglet # Parc	15.000 €	●
SR	1	2	Sécuriser les carrefours dangereux - Goglet # Caty	100.000 €	●
SR	1	3	Sécuriser les carrefours dangereux - Depret # Wallonie	- €	●
SR	2	1	Sécuriser les traversées de village - Hautrage	225.000 €	●
SR	2	2	Sécuriser les traversées de village - Tertre	340.000 €	●
PM	1		Réaménagement de la porte de Saint-Ghislain : nouvelle rampe	8.000 €	●
PM	2		Adapter les nouveaux développements aux problématiques de mobilité	- €	●

● Mesure à Court Terme

● Mesure à Moyen Terme

● Mesure à Long Terme

Le coût total des mesures est estimé à :

- 15% du montant à court terme, visant des mesures destinées à la mise en sécurité des usagers et notamment des piétons/PMR. A noter que la mesure de « Renforcement du maillage piéton » représente le principal investissement, mais que cette mesure se fera progressivement. Elle est mise en « court terme » car importante à entamer rapidement, indépendamment en fonction des centralités.
- 45% à moyen terme, principalement au travers des aménagements de contournement du centre-ville et de sécurisation de la route de Wallonie, à étudier et planifier avec les acteurs techniques régionaux compétents.
- 40% enfin à long terme, destiné à la réalisation du maillage cyclable communal et, si besoin, au prolongement de la route de contournement du centre-ville.

Les estimations ne tiennent par ailleurs pas compte :

- Des coûts d'exploitation éventuels
- Des coûts d'étude(s) complémentaire(s) à réaliser dans certains cas
- Des coûts d'acquisition du foncier

Remarques : ce tableau de bord constitue un outil d'aide à la décision pour la Ville, il ne s'agit pas d'une ligne de conduite unique et figée. Il s'agit davantage d'un support aux réflexions aux discussions et aux décisions ultérieures, de même qu'un outil aidant les conseillers en mobilité communaux à monitorer la mise en œuvre du PCM.

IV.2 Suivi du plan

Le tableau ci-dessous récapitule les différents acteurs qui pourraient intervenir par rapport à chaque mesure, que ce soit dans l'aspect financier, dans la réflexion à mener pour l'affinement de la mesure, sa mise en œuvre concrète ou bien encore pour son suivi après réalisation.

Cette liste n'est pas exhaustive, d'autres acteurs non cités ici pouvant être amenés à intervenir aux différents stades.

Environ **50 à 75 % des coûts d'investissements** (et les coûts annuels liés) **peuvent être pris en charge pour tout ou partie par des acteurs extérieurs à la commune**, ce qui sous-entend que les efforts de concertation importants déjà entrepris devront être poursuivis. L'attente des objectifs que s'est fixés la commune (« SG ») ne pourra en effet se faire que sous cette condition, sur base donc des résultats de la présente étude et via des sources de financement diverses (demandes de subventionnement par exemple). **Une raison supplémentaire de poursuivre l'effort de concertation entrepris dans le cadre de l'élaboration du présent PCM** avec l'ensemble des parties prenantes (Communes voisines, SPW, TEC, SRWT...).

			Mesures	Acteur(s) concerné(s) et/ou impliqué(s) financièrement									
				SG	Communes avoisinnantes	IDEA	SPW	SRWT	TEC	SNCB	Entr./Part.	Atingo	Police
P	1	1	Renforcer la place du piéton : Tertre	✓								✓	
P	1	2	Renforcer la place du piéton : Baudour	✓								✓	
P	1	3	Renforcer la place du piéton : Douvrain	✓								✓	
P	1	4	Renforcer la place du piéton : Hautrage	✓								✓	
P	1	5	Renforcer la place du piéton : Hautrage-Etat	✓								✓	
P	1	6	Renforcer la place du piéton : Villerot	✓								✓	
P	1	7	Renforcer la place du piéton : Sirault	✓								✓	
P	1	8	Renforcer la place du piéton : Neufmaison	✓								✓	
P	1	9	Améliorer le confort et l'accessibilité PMR au centre-ville	✓								✓	
C	1	1	Mettre en place les aménagements adéquats pour créer un réseau	✓	✓		✓						
C	1	2	Permettre le franchissement des barrières physiques majeures	✓								✓	
C	2		Inciter à l'augmentation de l'offre en stationnement vélo	✓							✓		
C	3		Sensibilisation à l'usage du vélo	✓							✓		
TC	1		Améliorer les possibilités de desserte des secteurs moins accessibles	✓	✓	✓			✓		✓		
TC	2		Améliorer l'accessibilité des arrêts les plus fréquentés	✓					✓			✓	
TC	3		Améliorer la vitesse commerciale vers Mons	✓	✓			✓	✓				
R	1		Revoir la hiérarchisation des voiries	✓	✓		✓						✓
R	2	1	Améliorer les conditions d'accès au centre - Moyen Terme	✓			✓		✓				
R	2	2	Améliorer les conditions d'accès au centre - Long Terme	✓			✓		✓				
R	3		Exploiter le potentiel de covoiturage et de carsharing	✓	✓	✓					✓		
ST	1		Redistribuer le stationnement au centre-ville	✓					✓		✓	✓	
ST	2		Optimiser le partage de l'espace public	✓								✓	
TM	1		Créer un plan de jalonnement PL vers les zonings industriels	✓	✓	✓	✓				✓		
TM	2		Améliorer et sécuriser les accès aux zonings	✓	✓	✓	✓		✓		✓		
MS	1		Améliorer l'accès et la sécurité aux abords des écoles	✓								✓	✓
MS	3		Mener des campagnes de sensibilisation/communication	✓								✓	
SR	1	1	Sécuriser les carrefours dangereux - Goglet # Parc	✓	✓		✓					✓	✓
SR	1	2	Sécuriser les carrefours dangereux - Goglet # Caty	✓			✓					✓	✓
SR	1	3	Sécuriser les carrefours dangereux - Depret # Wallonie	✓	✓		✓					✓	✓
SR	2	1	Sécuriser les traversées de village - Hautrage	✓	✓		✓					✓	✓
SR	2	2	Sécuriser les traversées de village - Tertre	✓	✓		✓					✓	✓
PM	1		Réaménagement de la porte de Saint-Ghislain : nouvelle rampe	✓	✓		✓		✓			✓	✓
PM	2		Adapter les nouveaux développements aux problématiques de mobilité	✓					✓			✓	

V. Annexe - Tableaux des remarques | questions | suggestions en lien avec l’enquête publique

Objectif de cette partie :

Les tableaux récapitulatifs suivants reprennent l’ensemble des remarques/suggestions/questions transmises au cours de la phase d’enquête publique du projet de PCM, oralement ou par écrit., ainsi que les interventions de la commission consultative communale d'aménagement du territoire et mobilité (CCATM). Les colonnes de droite reprennent les réponses apportées par la Commune et/ou le bureau d’étude Stratec à chacun de ces points et la justification de prise en compte (ou non prise en compte) de chaque remarque dans l’actualisation du PCM.

V. Annexe - Tableau 1

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM 2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté 5-Demande non prise en compte	
							Complément d'information du BE	
1	orale	Sirault	Sirault -Neufmaison 11/06/2018	Hautecoeur (rue)	Transport de marchandises	#Que faire pour enrayer le passage des PL de plus en plus nombreux ?	Plan de jalonnement déjà proposé	Le type d'aménagement proposé à la rue de Tournai ne permet pas d'enrayer le trafic tel que demandé, mais d'en atténuer les nuisances (dues à la vitesse en particulier). Un tel aménagement devrait être sans effet sur le trafic PL, là où un revanche le plan de jalonnement, financièrement plus acceptable, peut déjà jouer un rôle important.
2	orale	Sirault	Sirault -Neufmaison 11/06/2018	Hautecoeur (rue)/ Bériot A.(rue)	Sécurité routière	Rappeler le 50 km/h	Une demande officielle sera envoyée au SPW	-
3	orale	Sirault	Sirault -Neufmaison 11/06/2018	Bériot A. (rue)	Stationnement	# Aménagements pour améliorer le stationnement. Alterné?	Emprise insuffisante au regard de la fonction de la voirie	La faible largeur de la rue Albert Bériot ne permet pas, au regard de la fonction de cet axe (voirie régionale) connectant Beloeil à Saint-Ghislain, de mettre en place des réductions d'emprises pour proposer du stationnement en voirie. Les espaces de stationnement pouvant être proposés doivent être réalisés sur des espaces privés. Le secteur où l'emprise permettrait de mettre en place du stationnement alterné est celui du croisement Bériot/Blondiau, mais le tracé courbe de la voirie et la présence d'un croisement empêche un tel aménagement (représentant un danger).
4	orale	Sirault	Sirault -Neufmaison 11/06/2018	Vieux Calvaire (rue)	Stationnement	on ne voit pas l'utilité de créer un parking pour y faire stationner les parents. Ou en y plaçant un gardien de la paix pour apaiser les enfants.	Compléments d'information	La mise en place d'un tel aménagement nécessite, en parallèle, une conscientisation importante des parents concernant les pratiques à adopter pour garantir une sécurité optimale pour leurs enfants. Le seul aménagement du parking ne suffira en effet pas à changer les habitudes, mais un travail de communication doit impérativement être mis en place simultanément.
5	orale	Sirault	Sirault -Neufmaison 11/06/2018		Question générale/ constatation,...	#Comment sont définies les taxations des voiries et sait-on ajouter des voiries supplémentaires?	Remarques n'entrant pas en compte dans le cadre d'un PCM	La question de la taxation des voiries dépasse les limites communales et ne peut être intégrée dans un PCM. Ce dernier est en effet destiné à proposer des solutions visant à améliorer la mobilité et la sécurité des déplacements.
6	orale	Sirault	Sirault -Neufmaison 11/06/2018		Question générale/ constatation,...	# Quelles seraient les priorités des différentes mesures?	Compléments d'information	Les priorités sont désignées par les informations court/moyen/long terme. Ces priorités, indicatives dans le PCM, sont parfois remises en question en fonction des opportunités qui peuvent apparaître.
7	orale		Sirault -Neufmaison 11/06/2018		Question générale/ constatation,...	urbanisme n'importe où sans tenir compte du caractère de base. Il faut une urbanisation censée et raisonnée sans ça on ira nulle part. Même les petites maisons qui possèdent un garage ne servent à rien car ils deviennent une buanderie.	Mesure déjà proposée et système de taxation éventuel à étudier par la commune si elle le juge intéressant	Le PCM propose une mesure M2 désignant les principes de base à mettre en application de la part des autorités afin de répondre aux besoins en terme de mobilité et d'éviter certaines erreurs du passé en matière d'aménagement. Par ailleurs, la commune peut décider de mettre en place certaines mesures (telle qu'une taxe) visant à décourager l'usage des garages en tant que buanderie. Mais cette problématique et les solutions qui peuvent lui être apportées n'entrent pas en ligne de compte pour un PCM.
8	orale		Sirault -Neufmaison 11/06/2018		Piéton/PMR	# Les pentes au niveau des trottoirs sont parfois très importantes. Les PMR ne peuvent pas passer sur le trottoir sans tomber.	Mesure déjà proposée	Les mesures désignant les aménagements des trottoirs au niveau des centralités prennent en considération ce type de besoin. Il en est de même pour les schémas proposés à l'échelle des places de chaque entité.
9	orale		Sirault -Neufmaison 11/06/2018		Piéton/PMR	# un rayon de seulement 500 mètre est un peu court	Compléments d'information	Le fait de réduire les interventions à un périmètre de 500 m résulte en grande partie d'une question de coût. Lorsque le PCM sera actualisé dans 10-15 ans, le réseau qui aura pu être réalisé jusqu'ici sera étoffé au delà de ces zones de 500 m, en fonction des besoins présents. Par ailleurs, selon les opportunités (travaux nécessaires sur les VRD présents sur d'autres axes que ceux désignés dans le PCM), des interventions non désignées dans le document sont tout à fait possibles.
10	orale		Sirault -Neufmaison 11/06/2018		Cycliste	# Faire un circuit plus agréable et non plus court, ce n'est pas logique.	Compléments d'information	-

V. Annexe - Tableau 2

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM	Complément d'information du BE
							2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM 5-Demande non prise en compte	
11	orale		Sirault-Neufmaison 11/06/2018		TC	# Vous dites pas de fréquentation, pas de ligne... Que devons-nous faire pour les demander?	Compléments d'information	L'information a déjà été remontée auprès du TEC, présent lors des réunions du PCM. Le réseau est réévalué annuellement et de nouvelles lignes sont proposées dans les secteurs présentant certains éléments tels qu'un bassin de vie suffisant, des besoins nouveaux liés à l'implantation d'une entreprise/d'un zoning, d'un lotissement, etc. Le fait est que sur Sirault/Neufmaison, actuellement, la faible densité et les linéaires de voirie à parcourir trop importants ne permettent pas le développement d'une ligne régulière à forte fréquence. Le passage d'un bus d'une capacité de 90 personnes dans un secteur peu dense et où les horaires doivent être calés sur la besoins principaux des élèves n'est pas une solution pertinente écologiquement ni viable économiquement.
12			Sirault-Neufmaison 11/06/2018		Stationnement	# Le stationnement sur le trottoir vient des largeurs des voiries! Ce n'est pas vrai car dans le Borinage, les voiries sont encore plus étroites et les gens ne se garent pas sur les trottoirs.	Compléments d'information	Le trottoir est uniquement destiné aux déplacements des piétons (CF. art. 2.40 du code de la route). Il est essentiel de préserver ces espaces pour les besoins de ces usagers, qui ont par ailleurs tout autant leur place sur l'espace public que les automobilistes.
13	orale	Sirault	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	Panneries (rue)	Transport de marchandises	# Les PL passent par cette rue vers 4h00 du matin pour reprendre la rue Hauteceur	Mesure déjà proposée	-
14	orale	Sirault	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	Lenoir E./ Blondiau D.	Sécurité routière	Placer des barrières pour permettre une meilleure visibilité du carrefour	Carrefour jugé non prioritaire dans le cadre du PCM, qui ne peut répondre à toutes les problématiques/demandes	Ce carrefour n'a pas été désigné comme dangereux dans le cadre du diagnostic (avis des riverains, de la police et des services communaux, rapport d'accidents, etc.). Aucune intervention n'a de ce fait été désignée prioritairement dans le cadre du PCM. La commune peut, indépendamment du PCM et sur base d'une demande des citoyens, décider toutefois d'intervenir et de proposer un aménagement si elle l'estime justifié.
15	orale	Sirault	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	Blondiau d. (rue)	Stationnement	# Où se garer avec la zone hachurée?	Compléments d'information	-
16	orale	Neufmaison	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	de Chièvres (rue)	Sécurité routière	# L'îlot central face à l'école est de plus en plus un danger au niveau du PP. Les conducteurs passent à gauche de l'îlot pour ne pas s'arrêter ou le coupent pour entrer dans le parking ce qui oblige les PL à mordre sur le plat coulant en frôlant les habitations.	Mesure déjà proposée dans le PCM	Le réaménagement de cet îlot est désigné dans le PCM. Son aménagement, associé à celui de la traversée piétonne et, éventuellement, d'une zone Kiss&go peut par conséquent être engagé rapidement par le SPW (gestionnaire de la voirie).
17	orale	Neufmaison	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	de Chièvres (rue)	Sécurité routière	# Ne pourrait-on pas y placer une feu tricolore?	La mesure sera complétée avec cette proposition	La mesure concernant cet aménagement sera modifiée afin de désigner l'opportunité d'étudier la mise en place d'un feu "à la demande" de la part du SPW
18	orale	Neufmaison	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	de Chièvres (rue)	Sécurité routière	# la zone 30 n'est pas respectée par les conducteurs	Mesure déjà proposée dans le PCM	La réflexion du réaménagement de l'îlot intègrera la question éventuelle d'une surélévation, via la mise en place de bordure plus hautes, potentiellement associées à des barrières.
19	orale	Sirault	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	Lété E. (rue)	Piéton/PMR + stationnement	# Les piétons doivent descendre du trottoir car stationnement en trottoir	Mesure déjà proposée dans le PCM	Cette rue est désignée pour faire prioritairement l'objet d'une intervention au niveau de ses trottoirs (mesure d'accessibilité piétonne PMR).
20	orale	Sirault	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	Lété E. (rue)	Sécurité routière	# la rue est détériorée	Mesure déjà proposée Demande à faire remonter auprès du gestionnaire de voirie	Le besoin d'entretien de cet axe, géré par le SPW, pourrait être remonté au gestionnaire de voirie
21	orale	Sirault	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	Lété E. (rue)	Sécurité routière	# Vitesse excessive (Dreeft)	Demande à faire remonter auprès de la police	La problématique de vitesse excessive rapportée ici n'a pas été mentionnée dans le cadre du diagnostic. S'il s'agit de comportements récurrents, il convient d'en informer la police, mais le profil de la voirie et sa configuration ne pourront être modifiés au risque de générer de nouvelles nuisances (accessibilité des PL, bus, bruits liés aux aménagements limitant les vitesses, etc.).
22	orale	Sirault	Sirault-Neufmaison 11/06/2018	Vanderveld (rue)	Stationnement	# Réexpliquer aux gens où ils peuvent se garer. Pour diminuer les vitesses sans devoir faire trop d'aménagements trop coûteux. #Intégrer les riverains dans l'étude de ces aménagements.	Compléments d'information	-

V. Annexe - Tableau 3

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM	Complément d'information du BE
							2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté 5-Demande non prise en compte	
23	orale	Tertre	Sirault -Neufmaison 11/06/2018	Defuisseaux (entre les feux tricolores et rond-point)	Stationnement	Les véhicules sont garés sur le trottoir car la largeur des zones de stationnement sont trop étroites	Demande à faire remonter auprès de la police (stationnement sur trottoir interdit)	La largeur des zones de stationnement n'est, de fait, pas trop étroite (au moins égale à 2m). La problématique résulte avant tout d'une habitude prise collectivement, amenant les usagers venant se stationner en second temps à s'aligner sur les véhicules déjà présents (à cheval sur le trottoir). Ce comportement résulte de la crainte de voir les rétroviseurs abîmés, mais il conduit à l'élargissement de la bande de circulation et permet, de ce fait, des prises de vitesses plus importantes (serpent qui se mord la queue). Augmenter la largeur des bandes de stationnement conforterait les automobilistes dans ce sens.
24	orale	Tertre	Saint-Ghislain 18/06/2018	Caron Z. (rue)	Question générale/ constatation,...	# La rue Z. Caron va-t-elle être englobée dans la place de Tertre?	Compléments d'information	-
25	orale		Saint-Ghislain 18/06/2018		Question générale/ constatation,...	# Quelle est votre vision de l'automobile en tant que bureau d'études?	Question posée à titre informatif sur le sujet	Il s'agissait ici d'une question posée davantage à titre de curiosité, sans relation particulière avec le PCM.
26	Orale		Saint-Ghislain 18/06/2018		Question générale/ constatation,...	# D'après VOLVO, d'ici 10 ans, les voitures autonomes seront sur les routes, est-ce que leur vision est juste? Si oui, pourquoi ne pas l'avoir intégré dans le PCM? N'est-il pas intéressant de travailler un PCM avec cette vision-là?	La question des véhicules autonomes comprend trop d'inconnues actuellement que pour faire l'objet d'une mesure quelconque dans le PCM actuel.	Au stade de la réalisation du PCM, la voiture autonome reste une niche. Les problématiques qui se posent actuellement sont relativement nombreuses que pour axer le PCM sur celles-ci. Dans l'éventualité d'une nette émergence des véhicules autonomes, et dans l'hypothèse d'une généralisation de masse d'ici 10 ans (ce qui, au jour d'aujourd'hui, n'est pas vraisemblable), de nombreux bouleversements sont à attendre qu'il est difficile à anticiper : Est-ce que voiture autonome signifie véhicule partagé par exemple ? Les véhicules développés pourront-ils tout à fait s'adapter aux configurations actuelles ou cela nécessitera-t-il de revoir tous les aménagements existants ? Etc. Il existe aujourd'hui trop d'inconnues et d'incertitudes que pour désigner des interventions sur cette thématique dans le cadre du PCM en cours.
27	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018		Circulation	Le plus gros problème de St-Ghislain, c'est les entrées et sorties d'école (problème direct). On ne décourage pas les gens de rentrer dans Saint-Ghislain	L'intention d'inciter au report modale transparaît déjà au travers de différentes mesures	La diminution du trafic routier depuis/vers le centre peut découler d'un changement d'habitude, soit un report modal des élèves vers les transports en commun et les modes doux. Des mesures sont proposées afin de sécuriser davantage les déplacements doux et proposer de nouveaux itinéraires cyclables mais également dans le but d'améliorer la vitesse commerciale des bus. Le cumul des effets de ces interventions pourra mener à une diminution de la dépendance vis-à-vis de la voiture.
28	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018	Petit Bruxelles (rue du)	Stationnement	#Avez-vous prévu des aménagements car les véhicules se garent sur les PP? # Le petit collège a 2 entrées	Demande à faire remonter auprès de la police	Le contrôle du respect du code de la route est assuré par la police, qui sera mise au courant de cette problématique
29	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018		Stationnement	# Extension de la zone "bleue", vous n'avez pas pensé aux riverains. La place des riverains n'existe pas sur Saint-Ghislain. Il n'y a pas de stationnement riverain. Quelques places "riverains" seraient mieux que 0!	Besoin en stationnement des riverains satisfaits par l'offre existante dans un périmètre restreint	Le fait mettre une zone bleue est, il est vrai, une action entreprise à la faveur du secteur économique que représente la Grand 'Rue. Toutefois, des possibilités de stationnement existent pour les riverains directement concernés par la zone bleue, à proximité des zones réglementées. Par ailleurs la zone bleue est non contraignante le soir et le dimanche, période où les riverains sont généralement présents chez eux.
30	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018		Transport de marchandises	Il n'y a pas de place pour les PL	Demande à formuler à titre particulier auprès de la commune, mais pas dans le cadre d'un PCM	Si par place il faut entendre "stationnement", des demandes pour l'installation d'emplacements PL spécifiques peuvent être introduites et gérées au cas par cas par la commune. Celle-ci peut en effet mettre en place une signalétique spécifique visant à réserver une zone au stationnement PL. Mais il s'agit de demandes faites à titre particulier, et il n'est par conséquent pas pertinent de les désigner dans le cadre d'un PCM qui s'adresse à tous.
31	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018		Circulation	A-t-on un planning pour les travaux de la porte de St-Ghislain?	Compléments d'information	-

V. Annexe - Tableau 4

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM	Complément d'information du BE
							2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté 5-Demande non prise en compte	
32	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018		Circulation	Comment fonctionneront les feux et où se trouve la place des piétons?	Compléments d'information	-
33	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018		Circulation	Les feux qui ont été utilisés pendant les travaux fonctionnaient très bien.	Information à faire éventuellement remonter auprès du porteur du projet	-
34	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018		Circulation	Nouvelle voirie entre rue du Sas et la chasse de St-Ghislain, va-t-on y faire un rond-point?	Le type d'aménagement n'est pas strictement désigné et ne pourra l'être sans une étude spécifique à ce sujet	Le type d'aménagement ne pourra être désigné qu'après qu'une étude spécifique n'ait été menée sur ce sujet. Des comptages, analyses foncières, études de faisabilité, etc. sont en effet nécessairement préalables à toute proposition
35	orale		Saint-Ghislain 18/06/2018	rue menant au nouveau cimetière	Circulation	# Les véhicules sortant de l'autoroute utilisent cet axe pour entrer ou sortir de Saint-Ghislain. C'est de l'incivilité. # On pourrait les empêcher de tourner à gauche! # Envoyer la police un jour et une heure, le mercredi vers 11h00 à la sortie d'école	Demande à faire remonter auprès de la police	-
36	orale	Saint-Ghislain	Saint-Ghislain 18/06/2018	Quartier de l'Abbaye	Question générale/ constatation,...	Mettre des arbres dans la rue	Des interventions sont déjà désignées sur ces espaces piétons et peuvent, en fonction de la volonté de la commune, intégrer ou non ces plantations dans la mesure où elles permettent de garantir une liberté de déplacement pour les piétons.	La mise en place d'arbres ne relève pas d'un plan de mobilité. Toutefois, les jardins de l'abbaye sont désignés dans le PCM pour faire l'objet d'une intervention visant à (ré)aménager les trottoirs qui sont difficilement praticables et utilisés pour le stationnement automobile. Les interventions déjà désignées dans le PCM peuvent prendre en compte cette demande émanant des citoyens, mais la mesure décrite dans le plan ne peut aller aussi finement dans la proposition d'aménagement (car cela nécessite des études complémentaires, un recueil d'avis plus général auprès des riverains et une connaissance des réseaux d'impétrants)
37	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Grand'place	Transport de marchandises	Y a t'il quelque chose de prévu pour le charroi venant des carrières	Le plan de jalonnement vise la réduction du trafic de transit PL mais n'a pas vocation à réduire l'accessibilité des zones économiques existantes sur le territoire communal.	Les carrières représentent un secteur économique que le PCM doit permettre de maintenir. Le plan de jalonnement qui est proposé concerne le trafic de transit PL, qui doit pouvoir être diminué du fait de l'existence d'itinéraires plus appropriés (autoroute, route de Wallonie). Mais les activités en places sur le territoire doivent pouvoir être maintenue, dans la mesure bien sûr où elles disposent de toute les autorisations environnementales délivrées par la Région/la commune.
38	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Rue Lescot, la Graffe	Transport de marchandises	Les PL des travaux du pont 102 ne respectent pas la déviation	Demande à faire remonter auprès de la police	-
39	Ecrite	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Rue Lescot/ rue Hôpital	Sécurité routière	Refaire le carrefour au niveau de ces 2 rues, en enlevant les pavés.	Demande à faire remonter auprès de la commune	-
40	Orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	rue des Burdiaux	Transport de marchandises	Les PL empruntent le pont limité à 3,5T	Demande à faire remonter auprès de la police (circulation interdite pour les PL)	-
41	Ecrite	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	rue Lescot/ rue des Burdiaux	Circulation	Nbreux véhicules circulent trop vite dans cette zone, serait-il possible de placer dans un premier temps un radar et dans un deuxième temps une solution légère afin de réduire la vitesse?	Demande à faire remonter auprès de la police (contrôles de vitesse à effectuer)	-
42	Ecrite	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Rue Lescot/ Grand'route de Mons	Sécurité routière	Ce carrefour présente une grosse difficulté lors de sa traversée vu l'augmentation des véhicules à certains moments de la journée et à la vitesse des automobilistes. Est-il possible de trouver une solution pour pallier à ce souci. De nombreux accidents se sont déjà déroulés.	Le carrefour est repris dans une portion désignée dans l'une des mesures du PCM. Son réaménagement est par conséquent déjà mentionné, mais le projet final doit être réfléchi plus concrètement.	Des interventions ont été désignées dans la fiche SR-2-1 sur la portion entre les rues Lescot et Couronne. Ces interventions désignent la mise en place d'un îlot central et de revêtements spécifiques au sol, visant à réduire la vitesse tout en garantissant une liberté de circulation pour les PL et les véhicules agricoles. Le réaménagement de cette portion devra faire l'objet d'une étude spécifique, mais le carrefour repris dans la remarque est bien intégré dans la zone à réaménager
43	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Route Wallonie/ rue de la Graffe	Sécurité routière	Signalisation invisible au départ de la route de Wallonie	Demande à faire remonter auprès du SPW	-
44	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Route Wallonie/ rue de N. Deprez	Sécurité routière	# Mauvaise signalisation au niveau du carrefour N. Deprez. # Un rond-point sera mieux pour éviter que les véhicules s'engouffrent du mauvais côté	La mesure va être adaptée afin de prendre en compte l'avis du SPW	-
45		Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Carrefour N. Deprez/ route de Wallonie	Sécurité routière	Ne pense pas que le placement de feux tricolores soit la bonne solution! Il faut réaménager celui-ci par un rond-point intelligent permettant l'accès direct aux voiries N. Deprez...	La mesure va être adaptée afin de prendre en compte l'avis du SPW	-

V. Annexe - Tableau 5

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM 2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté 5-Demande non prise en compte	Complément d'information du BE
46	Ecrite	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Carrefour N. Deprez/ route de Wallonie	Piéton/Pmr	De plus, il faut absolument penser aux usagers faibles qui doivent traverser celui-ci en toute sécurité. Ce réaménagement doit faire l'objet d'une coordination avec la commune afin de réfléchir à un projet coordonné afin de respecter les rues adjacentes pour une circulation plus aisée et une intégration plus facile et sûre de tous les usagers.	La mesure va être adaptée afin de prendre en compte l'avis du SPW	-
47	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Rue de la Graffe	Question générale/ constatation,...	Mettre des arbres dans la rue	La demande d'agrément peut être remontée auprès du service espace vert de la commune	La mise en place d'arbres ne relève pas d'un plan de mobilité mais répond à des besoins environnementaux et d'agréments.
48	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018		Transport de marchandises	Limiter les dessertes locales aux + 7,5T comme le font les autres communes	Le plan de jalonnement doit permettre de diminuer les nuisances dues au trafic de transit	Le territoire de Saint-Ghislain compte plusieurs carrières, pour lesquelles une telle interdiction de tonnage pourrait signifier l'arrêt de l'exploitation. Par ailleurs, certains axes de transit PL importants parcourent le territoire et doivent conserver leur rôle pour le transport de marchandises.
49	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018		Transport de marchandises	Pourquoi ne pas mettre de taxation sur les voiries secondaires?	Compléments d'information	
50	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Autoroute	Transport de marchandises	Au niveau de l'autoroute, interdire les camions de sortir à St-Ghislain, surtout avec les futurs travaux de fermeture de la route de Wallonie	De nombreuses activités et commerces dépendent du transport de marchandises. L'interdiction d'accès PL signifierait une fermeture ou une relocalisation.	La zone de la Rivière doit pouvoir rester accessible pour les besoins des entreprises. De même, les grandes surfaces commerciales doivent pouvoir être approvisionnées et il n'est par conséquent pas réalisable d'empêcher tout accès PL.
51	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Rue O. Mahieu	Transport de marchandises	limiter la circulation des PL aux dessertes locales	Ceci est déjà pris en compte dans la mesure TM-1	Le plan de jalonnement vise à orienter les PL vers les axes qui leur sont adaptés et à limiter le trafic à la seule desserte dans la plupart des voiries de la commune.
52	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Rue Th. Rimaux	Sécurité routière	# faire diminuer la vitesse dans la boucle # panneau B17 à placer	La demande peut être remontée auprès des services communaux	-
53	orale	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Place ST. Pierre	Circulation	# sécuriser le début de parking par des piquets	La demande peut être remontée auprès des services communaux	-
54	Ecrite	Hautrage	Hautrage - Villerot 19/06/2018	Rue du Petit Villerot	Question générale/ constatation,...	Qu'en est-il de la résolution de cet effondrement qui perdure depuis très long moment? Cela reste dangereux à l'approche d'un carrefour et surtout au passage des usagers faibles.	La demande peut être remontée auprès des services communaux	-
55	orale	Baudour	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Av. Goblet	Sécurité routière	Vitesse excessive, les chicanes ne servent à rien	La demande peut être remontée auprès des services communaux	-
56	orale	Baudour	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Av. Goblet	Sécurité routière	# Placer des bacs à fleurs. # Eléments plus solides oui mais pas des bacs car entretien	La demande peut être remontée auprès de l'inspecteur	-
57	orale	Baudour	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Av. Goblet	Transport de marchandises	#Les PL > 3,5T passent toujours. #placer un portique?	Le placement d'un portique n'est pas envisageable et des mesures sont proposées dans le plan pour atténuer vitesses et trafic sur Baudour.	La mise en place de portique n'est pas une solution car cela impacterait tous les types de véhicules (dont les voitures). Des propositions de réaménagement de carrefours ont été faites (mesures SR-1-1, SR-1-2), de même qu'un plan de jalonnement destinés à réduire le trafic de transit et les vitesses praticables au centre de Baudour.
58	orale	Baudour	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Av. Goblet	Cycliste	# Piste cyclable en piteuse état # La retirer et la mettre ailleurs	La demande peut être remontée auprès des services communaux	-
59	orale		Baudour - Douvrain 21/06/2018		Cycliste	Le principe de réhabiliter le chemin de fer est une bonne idée	Compléments d'information	-
60	orale	Baudour	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Av. Goblet	Sécurité routière	Placer des bordures demi-lune comme à Basècles	La demande peut être remontée auprès des services communaux	-
61	orale	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue Martin	Sécurité routière	le radar ne sert à rien	Compléments d'information	-
62	orale		Baudour - Douvrain 21/06/2018		Transport de marchandises	Pas de différence entre le PCM 2004 et 2018. # Des suggestions ont déjà été prévues, ça ne marche pas. #Les PL sortent à la sortie 25 pour aller à la rivière. # Contact avec GPS pour imposer la sortie Nimy- Ghlin - Baudour-Hautrage	Ceci est déjà pris en compte dans la mesure TM-1	-

V. Annexe - Tableau 6

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM 2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté 5-Demande non prise en compte		Complément d'information du BE
63	orale	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Rue du Grand Air/ rue des Herbières	Piéton/Pmr	Pas de trottoir pour rejoindre Boussu ou St- Ghislain	Intervention déjà prévues dans le cadre du projet de la porte de Saint-Ghislain		Le projet de la Porte de Saint-Ghislain prévoit l'aménagement de piste cyclable et de trottoirs permettant de rejoindre Boussu depuis la gare de Saint-Ghislain
64	Ecrite	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Rue des Herbières	Piéton/Pmr + Cycliste	Trottoirs et bandes cyclables inexistants	Rue déjà reprise dans la mesure C-1		Cette rue est déjà reprise dans le réseau point-nœud (balisage mis en place). Le trafic observé permet par ailleurs de ne pas devoir mettre en place d'aménagements cyclables spécifiques, qui sont proposés sur les axes le plus fréquentés ne pouvant être évités dans le cadre de connexions entre entités
65	Ecrite	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	Rue des Marionville	Piéton/Pmr + Cycliste	Trottoirs et bandes cyclables inexistants	Aménagements très onéreux au regard des itinéraires déjà proposés et de la très faible population directement desservie par cet axe.		Une connexion est proposée entre St-Ghislain et Tertre, une autre entre St-Ghislain et Douvrain, et une troisième entre Tertre et Douvrain. Le maillage est complet entre ces trois entités, sur des itinéraires à la fois peu fréquentés et passant à proximité de zones denses. La désignation d'un itinéraire supplémentaire peut tendre à faire perdre de vue l'intention de connecter rapidement ces entités (dispersion des itinéraires). Par ailleurs, la rue des Marionville, passant relativement loin des habitations, non éclairée et localement étroite sera onéreuse à équiper pour les cyclistes (piste cyclable de 1,5km avec éclairage, soit près de 400000 euros) et peu pertinente pour les déplacements cyclables vu les autres itinéraires déjà proposés.
66	orale	Baudour	Baudour - Douvrain 21/06/2018	place de Douvrain	Piéton/Pmr	confusion au niveau des lieux de vie, stationnement,...	Compléments d'information		-
67	orale	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue d'Hautrage	Transport de marchandises	pas de panneau pour informer les PL qu'ils ne passent pas	La demande peut être remontée auprès des services communaux		-
68	Ecrite	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue d'Hautrage	Piéton/Pmr + Circulation	Redresser l'alignement de la rue en y intégrant au moins 1 trottoir + Voie à sens unique?	Mesure déjà reprise		-
69	Ecrite	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue d'Hautrage	Piéton/Pmr + cycliste	Créer trottoirs et bande cyclable rue d'Hautrage jusqu'aux établissements "Carrelages L'Hoir" et le long du canal/ Electrabel	Mesure déjà reprise		-
70	Ecrite	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue d'Hautrage	Piéton/Pmr	Problème de filet d'eau	La demande peut être remontée auprès des services communaux		-
71	orale	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue L. Caty	Mobilité scolaire	100% d'accord avec les Kiss&go mais ils ne sont pas respectés, voir à les déplacer sur la place	Les zones Kiss&go doivent être visibles, très accessibles et faire l'objet d'un contrôle et d'une sensibilisation importante pour permettre leur fonctionnement.		Le but du schéma de la place vise, au contraire, à éviter dans la mesure du possible que les parents ne convergent et ne saturant la place lors de l'heure de début/fin de cours. La zone Kiss&go doit être facile d'accès et ne pas générer de trafic pouvant perturber la circulation.
72	Ecrite	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue L. Caty	Cycliste	Créer une bande cyclable	La demande peut être remontée auprès des services communaux		-
73	Ecrite	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue Chêne Hayette	Piéton/Pmr	retirer les arbres/"pots" de fleurs qui obstruent les trottoirs	La demande peut être remontée auprès des services communaux		-
74	Orale	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018		Question générale/ constatation,...	Le parking EPICURA est trop petit	Compléments d'information		-
75	orale	Douvrain	Baudour - Douvrain 21/06/2018		Circulation	L'idée de sens giratoire autour de l'école est très bien	Compléments d'information		-
76	orale	Baudour	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue des Sartiaux	Mobilité scolaire	Le matin le Kiss&go va fonctionner mais pas le soir. # Faire plus de place pour le bus # faire plus de place de Kiss&go	Le fait d'augmenter, à ce stade, le nombre de place risque davantage de générer plus de stationnement et un moindre respect de la réglementation associée à ce type de zone.		Le nombre de places Kiss&go a volontairement été fixé à 2 max. Au delà, le risque augmente fortement de voir ces places utilisées pour du stationnement.
77	orale	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue Martin	Piéton/Pmr	Refaire les trottoirs	Zone située hors du scop fixé par le PCM pour les besoins piétons/PMR		-
78	orale	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue O. Lhoir	Piéton/Pmr	le talus descend et ne laisse plus de place aux piétons	Compléments d'information		-

V. Annexe - Tableau 7

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM	Complément d'information du BE
							2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté 5-Demande non prise en compte	
79	orale	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue du Maréchal	Cycliste	# piste cyclable en très mauvais état. # refaire trottoirs/bande cyclable rue du Maréchal.	Aménagement très onéreux au regard des itinéraires déjà proposés et de la très faible population directement desservie par cet axe.	La rue du Marchal n'a pas été désignée pour faire l'objet d'un aménagement cyclable car la connexion qu'elle permet apparaissait moins pertinente que les autres connexions plus directes, passant des zones plus denses ou encore plus agréables que cette voirie. Le fait qu'elle dispose d'une bande cyclable actuellement ne signifie pas qu'un maintien de cet aménagement soit pertinent
80	orale	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue du Maréchal	Sécurité routière	Installer à proximité du passage à niveau, rue du Maréchal, un panneau priorité!!! Dans le sens Douvrain -> Tertre	La demande peut être remontée auprès des services communaux	-
81	Ecrite	Tertre	Baudour - Douvrain 21/06/2018	rue Defuisseaux	Transport de marchandises	Passage intempestif des PL, limiter les tonnages	De nombreuses activités et commerces dépendent du transport de marchandises. L'interdiction d'accès PL signifierait une fermeture ou une relocalisation.	Le fait de limiter le tonnage, même pour un desserte locale, représente une très forte contrainte pour les commerces et entreprises présents sur cet axe. Il n'est pas justifié d'imposer ce type de contrainte pour des activités implantées sur le territoire
82	orale		CCATM 26/09/2018		Transport de marchandises	Faire respecter les limitations de tonnage	Demande à faire remonter auprès de la police	
83	orale		CCATM 26/09/2018		Transport de marchandises	Qu'est-ce qu'un plan de jalonnement ?	Compléments d'information	Un plan de jalonnement vise à optimiser la signalisation d'informations s'adressant ici aux transporteurs routiers, de manière à leur indiquer clairement le chemin adapté et autorisé pour rejoindre les secteurs d'activités (ou les grands axes dans l'autre sens). Il permet de limiter la problématique du transit de poids-lourds sur des axes non adaptés (en terme d'emprises par exemple) ou dans des secteurs non opportuns (zones résidentielle notamment).
84	orale		CCATM 26/09/2018		Sécurité routière	Il faudrait supprimer les priorité de droite. Il n'en existe plus dans les pays voisins. Alors que c'est dangereux	Demande à faire remonter auprès du SPW	
85	orale	Tertre	CCATM 26/09/2018		Sécurité routière	Le carrefour Defuisseaux # Chièvres n'est pas pris en compte dans le PCM, alors qu'il est accidentogène. Les véhicules descendent vite et ratent leur virage. Que faire comme aménagement? Pas assez de place pour créer un rond-point.	La demande peut être remontée auprès des services communaux et en particulier de la CeM.	La rue de Chièvres est limitée à 50km/h depuis le croisement avec la rue Rue E. Mathieu. Il est toutefois vrai que la configuration de l'axe (rectiligne), son homogénéité (pas de revêtement ou d'emprise différencié entre l'extérieur et l'intérieur de l'agglomération) ainsi que le positionnement du panneau d'agglomération (placé sur le coté de la rue E. Mathieu et non pas le long de la rue de Chièvres) ne permettent pas une compréhension aisée d'une entrée en agglomération (en venant du nord) et par conséquent d'une limitation à 50km/h. La configuration
86	orale	Tertre	CCATM 26/09/2018		Transport de marchandises	Il y a un gros charrois de PL qui emprunte la rue de Chièvres le soir alors que celle-ci n'est pas adaptée. Et quand ils sont à vide cela fait beaucoup de bruit.	Ceci est déjà pris en compte dans la mesure TM-1	La rue de Chièvre est reprise dans le plan de jalonnement comme un axe interdit au transit de PL. Des itinéraires de report seront à prévoir afin de diriger, depuis l'autoroute ou la route de Wallonie, les PL vers les grands axes.
87	orale	Saint-Ghislain	CCATM 26/09/2018		Transport de marchandises	Mettre des Portiques aux différents endroits	Compléments d'information	Le SPW présent lors de la réunion a indiqué que les portiques servaient davantage à vérifier que les tonnages renseignés par les conducteurs de poids-lourds étaient respectés. Concernant les itinéraires qu'ils empruntent, tous les véhicules sont équipés de GPS permettant de relever et vérifier les trajets réalisés. Les portiques n'auraient pas d'effet pour limiter le trafic PL.
88	orale		CCATM 26/09/2018		Transport de marchandises	Mettre toutes les voiries communales permettant d'accéder à la commune en limitation de tonnage comme le font les autres communes comme Beloeil	Compléments d'information	Certaines communes, telle que Chièvres, n'ont pas d'accès direct à l'autoroute, même elles ont toutefois besoin d'être desservie par le transport de Marchandise. Par ailleurs, certaines activités présentes sur le territoire nécessitent une accessibilité PL (grandes surfaces, carrières, etc.), qui ne peut de fait être supprimée sous peine d'obliger les activités à se délocaliser.
89	orale	Tertre	CCATM 26/09/2018	rues Defuisseaux et Lhoir	Sécurité routière	Enlever la phase clignotante après 20h00. De plus, celui-ci est une fois resté en panne longtemps! Qui appeler quand il tombe en panne?	Demande à faire remonter auprès du SPW et/ou de la commune	La voirie est gérée par le SPW, même si actuellement c'est bien la commune qui doit être contactée dans le cadre d'un problème technique.

V. Annexe - Tableau 8

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM	Complément d'information du BE
							2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs	
							3-Complément d'information donné par la commune/le BE	
							4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté	
							5-Demande non prise en compte	
90	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Rue de Tournai	Cycliste	La traversée de Tertre (entre la rue Hamaide et le rond-point de l'Ourse) est dangereuse pour les cyclistes car elle n'offre aucun aménagement cyclable. Par ailleurs, le PCM ne désigne pas cette zone comme un élément à créer alors que l'intervention semble peu importante et peut répondre à de nombreux besoins.	Demande à faire remonter auprès du SPW et/ou de la commune	Il s'agit d'une voirie régionale, gérée par le SPW. Ce dernier sera informé de la demande afin que soit étudié la possibilité de mettre en place un portion supplémentaire de piste/bande cyclable. Le PCM n'a désigné aucun aménagement cycliste sur cet axe du fait de l'importance du trafic qui rend risqué toute mutualisation de l'espace.
91	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Place de Tertre	Cycliste	Faciliter les possibilité d'insertions des cyclistes venant de la place et souhaitant s'intégrer dans le trafic de la rue Defuisseaux.	Compléments d'information	Le réaménagement de la place pourra potentiellement être accompagné d'un certain nombre de mesures complémentaires sur la rue Defuisseaux (axe régional, géré par le SPW). Une réduction d'emprise, des vitesses autorisés ou des aménagements et signalétiques au sol pourraient en outre compléter l'appel à la vigilance de la part des automobilistes circulant sur l'axe Defuisseaux.
92	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Place de Tertre	Circulation	Qu'est-ce qui a motivé le placement de la voirie côté ING?	Compléments d'information	La proposition d'aménagement s'est axée autour de la création d'une zone piétonne à l'angle sud-est de la place, faisant lien notamment entre les commerces et l'arrêt de bus TEC. Afin de maximiser l'espace non carrossable, la voirie desservant la place est proposée plus au nord, desservant un linéaire de stationnement ainsi que le côté nord de la place.
93	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Place de Tertre	Piéton/Pmr	Il faudrait penser à dégager l'espace au niveau du funérarium	Compléments d'information	Il s'agit d'un schéma d'orientation, destiné à lancer les discussions relatives au développement d'un projet construit en concertation entre les habitants, les commerçants, la commune et le TEC (a minima). Les propositions sont faites pour être débattues et permettre de faire avancer le processus vers un projet concret consensuel
94	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Place de Tertre	Question générale/ constatation,...	Un concertation avec les riverains est nécessaire pour ce type de projet	Compléments d'information	-
95	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Rue du Peuple	Question générale/ constatation,...	Il y a actuellement un projet de lotissement en cours au niveau de la rue du Peuple. Est-ce que la capacité des voiries et des carrefours à accueillir les trafic et stationnement supplémentaires à venir a été étudiée ? Quels sont les problèmes qui pourraient s'accroître du fait de cette nouvelle implantation ?	Compléments d'information	Dans le cadre de projet d'importance, une étude ou un rapport d'incidences peuvent être demandé en accompagnement de la demande de permis afin d'évaluer les impacts du projet sur les thématiques environnementales (dont la mobilité fait partie). Ce type d'étude, locale, est réalisée par rapport à un projet donné, et le PCM ne représente pas l'outil adapté à ce type d'évaluation.
96	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Rue du Peuple	Stationnement	Le week-end, la simultanéité de la danse, de la pétanque et du foot génère des problématiques de stationnement au niveau de la rue.	La demande peut être remontée auprès de la commune	La commune propose d'analyser la faisabilité technique et foncière, ainsi que l'opportunité de créer un nouveau parking derrière le cimetière. Il s'agira d'évaluer la problématique (comptage relatifs au stationnement, au taux de rotation, aux comportements observables) afin de voir si des solutions ne peuvent être dégager sans devoir nécessairement réaliser un nouvel espace pour la voiture alors que la place de Tertre est un parking
97	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Rue de la Rivière	Sécurité routière	Vous avez prévu de mettre un poste avancé de la Croix rouge près du passage piéton ? Sur le ton de la plaisanterie, la remarque formulée ici est qu'il apparaît dangereux de mettre en place des traversées piétonnes sur cet axe.	Compléments d'information	La volonté de proposer des traversées piétonnes émane des citoyens et incombe au SPW qui gère la voirie. Il est faisable, et opportun, de proposer une voirie deux traversées le long de cet axe qui concentre un certain nombre de commerces et d'habitation. Pour éviter tout risque lors des traversées, les aménagements proposés sont : - la mise en place d'îlots centraux, préalablement signalés et sécurisés grâce à des bordures et des barrières fixes ; - des traversées effectuées en deux temps (un coude est mis en en place sur l'îlot afin d'éviter de pouvoir traverser l'îlot central et aboutir directement sur la voie opposée) ; - des systèmes d'éclairage (type "spot") offrant une grande visibilité aux zones de traversées ; - potentiellement, des feux "à la demande" pouvant être activés par les piétons pour arrêter le trafic avant qu'ils ne s'engagent.

V. Annexe - Tableau 9

ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé	1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM	Complément d'information du BE
							2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs	
							3-Complément d'information donné par la commune/le BE	
							4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté	
							5-Demande non prise en compte	
98	Orale	Tertre	CCATM élargie 30/01/2019	Av. de l'Enseignement	Stationnement	Mettre le parking en stationnement limité (zone bleue) est une mesure trop forte sur le parking des ETH	Compléments d'information	Ce parking présente un taux de saturation supérieur à 100% (plus de voitures que de places) doublé d'un faible taux de rotation (les voitures qui y sont présentes restent généralement stationnées sur une longue période en journée). Le but de ce parking, près des commerces, est justement de pouvoir donner accès à la Grand'Rue pour les clients et visiteurs du centre. Le parking étant complet dès le matin, les visiteurs de courte période sont amenés à devoir se stationner plus loin. Les véhicules restant longtemps stationnés ont par ailleurs la possibilité d'utiliser le parking non réglementé et sous-utilisé de la 4ème Rue. BE: C'est un parking sursaturé, c'est nécessaire pour assurer la rotation et générer un report sur le parking de la 4ème rue. Distant de 250m par rapport au parking des ETH, il pourrait mieux convenir au stationnement longue durée, laissant celui des ETH à destination des clients et visiteurs de passage dans la 4ème Rue.
99	Orale	Saint-Ghislain	CCATM élargie 30/01/2019	Centre-ville	Stationnement	Les avis s'opposent sur l'intérêt des cartes riverains	Compléments d'information	Le collège est actuellement opposé à la mise en place d'une telle mesure, qui nécessiterait notamment, un suivi important en terme de contrôle de production, de gestion et d'attribution des cartes. Cette mesure, pour être efficace, ne serait pas pertinente sur une zone aussi restreinte que celle de l'hyper centre, et devrait être étendue à tout le centre-ville. Par ailleurs, la question se poserait alors des travailleurs (non résidents) du centre, qui pourraient avoir un accès réglementé au centre.
100	Orale	Saint-Ghislain	CCATM élargie 30/01/2019	Centre-ville	Stationnement	Une application smartphone permettant de visualiser les disponibilités en matière de stationnement serait intéressante	Aménagement très onéreux au regard des problématiques de stationnement rencontrées sur Saint-Ghislain.	De telles applications existent, de même que des panneaux affichant le nombre de places disponibles en fonction des parkings, mais elles sont particulièrement coûteuses (dispositif de reconnaissance de la présence d'un véhicule pour chaque emplacement), impliquent une certaine diminution de l'offre (les emplacements devant être physiquement dissociable) et sont pertinentes dans des zones concernées par des problématiques de stationnement plus importantes que celles de de Saint-Ghislain (où une offre importante existe, certes un peu plus éloigné de la Grand'Rue).
101	Orale	Saint-Ghislain	CCATM élargie 30/01/2019	Centre-ville	Transport en commun	Mettre à disposition des navettes au rond-point de Tertre à destination du centre ville. Quel est votre avis?	Compléments d'information	Le fait de proposer des navettes sur ce rond-point n'aurait d'effet que si : - l'accès au centre était très contraint (actuellement il est possible d'y entrer par plusieurs axes et le projet de la porte de Saint-Ghislain devrait par ailleurs améliorer encore la situation). - il y a de la place pour permettre la dépose des enfants sur le parking des navettes, au risque sinon de congestionner ce carrefour (déplacement de la problématique). - le taux de rotation des navettes est important (impliquant plusieurs véhicules et chauffeurs sur une période d'activité très courte) au risque de voir certains parents préférer amener leur(s) enfant(s) en voiture après avoir raté la navette.

V. Annexe - Tableau 10

1-Intervention menant à une/des modifications et compléments dans le PCM 2-Demande n'amenant pas de changement dans le PCM mais à appuyer par ailleurs 3-Complément d'information donné par la commune/le BE 4-Demande trouvant une réponse dans le projet de PCM présenté 5-Demande non prise en compte								
ID	Intervention	Localité	Réunion	Rue concernée	Thématique de Mobilité	Intitulé		Complément d'information du BE
102	Orale	Saint-Ghislain	CCATM élargie 30/01/2019	Rue du Sas	Circulation	Création d'une voirie supplémentaire est elle une mesure à court terme? Si non, quelle autre solution?	Compléments d'information	Cette voirie pourrait permettre de répondre en partie aux problématiques de circulation vers le centre (offrant un itinéraire alternatif depuis le nord-ouest du centre ville et pourrait ouvrir à l'urbanisation les dernières zones non bâties reprises en zone d'habitat au Plan de Secteur. Toutefois, son aménagement représente un coût important qu'il serait pertinent de faire prendre en charge par le/les développeur de la zone restant à urbaniser. Pour tenter d'atténuer à court terme la problématique de congestion, il pourrait être opportun de décaler les horaires de 5 min entre les différents établissements ou bien encore d'aller sensibiliser les école à la mise en place d'un plan d'action en collaboration avec le SPW
103	Orale	Saint-Ghislain	CCATM élargie 30/01/2019	Rue du Sas	Circulation	le flux de piétons qui traversent bloquent la circulation	Compléments d'information	-