

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE QUAREGNON

RAPPORT FINAL DE PHASE 2 : DÉFINITION DES OBJECTIFS

(Version approuvée en Juin 2022)

brat

Bureau d'études BRAT
45 Rue Dautzenberg, 1050 Bruxelles
02/648.67.70
info@bratprojects.be



Bureau d'études IRCO srl - Division de M-tech Group

Bureau d'études IRCO
Route de Hannut, 55, 5004 Namur
081/22.60.82
irco@mtechgroup.be



TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE 4

1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES 5

2. MÉTHODE 5

II. OBJECTIFS DU PCM 7

1. ENCOURAGER L'UTILISATION DE LA MARCHÉ 8

1.1. AMÉLIORER LA QUALITÉ, LE CONFORT ET L'ACCESSIBILITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS

1.2. PROMOUVOIR LA MARCHÉ AUPRÈS DES CITOYENS

1.3. PROMOUVOIR, ENTREtenir ET SÉCURISER LE RÉSEAU DES SENTIERS ET VENELLES

2. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR 10

2.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES PMR SUR LES AXES PRINCIPAUX

2.2. PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS DES PMR

2.3. SENSIBILISER À LA PRISE EN COMPTE DES PMR

3. ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO 11

3.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

3.2. PROMOUVOIR L'USAGE DU VÉLO AUPRÈS DES CITOYENS

4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE 13

4.1. SÉCURISER ET APAISER LES ABORDS D'ÉCOLES

4.2. DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

4.3. AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

4.4. PROMOUVOIR LA MULTIMODALITÉ DANS LES ÉCOLES

5. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE 16

5.1. EMPÊCHER LE TRAFIC DE TRANSIT DANS LA COMMUNE

5.2. RENFORCER LA FONCTION DE SÉJOUR DANS LES ESPACES PUBLICS

5.3. APAISER LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

5.4. RENFORCER L'INTERCONNEXION ENTRE LES QUARTIERS

6. ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS PUBLICS 19

6.1. PROMOUVOIR L'UTILISATION DES TP

6.2. DIALOGUER AVEC LES OPÉRATEURS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

6.3. AMÉLIORER LE CONFORT, LA SÉCURITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE BUS

7. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ 20

7.1. OFFRIR DES POSSIBILITÉS, DES LIEUX D'INTERMODALITÉ DE QUALITÉ

7.2. PROMOUVOIR L'OFFRE MULTIMODALE DISPONIBLE SUR LE TERRITOIRE

8. DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ 22

8.1. PROMOUVOIR LES SERVICES DE MOBILITÉ

8.2. DÉVELOPPER DES PARTENARIATS AVEC LES ASSOCIATIONS ACTIVES DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ

8.3. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES

9. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE 23

9.1. RENFORCER L'OFFRE DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE

9.2. ACCORDER LE PROFIL DES VOIRIES À LEUR FONCTION DANS LE RÉSEAU ROUTIER

9.3. INCITER LES CITOYENS À UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

10. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS	25
10.1. GÉNÉRALISER ET FAIRE RESPECTER LA ONE 30 À L'ENSEMBLE DE LA COMMUNE	
10.2. ADAPTER ET FAIRE RESPECTER LES RÉGIMES DE VITESSE	
10.3. RÉDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENT ET DE VICTIMES DE LA ROUTE	
9.4. SENSIBILISER LES CITOYENS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
11. ORGANISER LE STATIONNEMENT	27
11.1. ORGANISER LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE	
11.2. CONTRÔLER LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE	
11.3. ORGANISER ET RENFORCER LE STATIONNEMENT VÉLO	
11.4. PROMOUVOIR L'USAGE DES PARKINGS HORS-VOIRIE	
11.5. ORGANISER LE STATIONNEMENT DES POIDS-LOURDS	
12. ORGANISER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	30
12.1. ORGANISER LES LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE	
12.2. ENCADRER LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS	
III. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS	31

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

Le présent document reprend les résultats de la deuxième phase du Plan Communal de Mobilité de la commune de Quaregnon, à savoir la **définition des objectifs**. Ces objectifs visent à énoncer la vision souhaitée pour la commune en matière de mobilité.

Cette étape suit la première phase de bilan du PICM de 2009 et de diagnostic de la situation actuelle du territoire. La troisième phase qui succèdera à celle-ci, consistera en un plan d'actions à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions souhaitées et définies dans le PCM.

Le diagnostic a mis en évidence, entre autres, l'accessibilité à améliorer entre les quartiers pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun, l'enjeu de la mobilité scolaire notamment en matière de sécurité, de stationnement et d'alternatives à la voiture individuelle, le manque d'un réseau cyclable structurant, l'amélioration des conditions de déplacements pour les piétons dans certains centres à poursuivre et accompagner sur tout le territoire, un mobipôle à développer à la gare, les régimes de vitesses à apaiser, le trafic de transit à décourager,...

2. MÉTHODE

Ces objectifs ont été établis dans le respect des plans stratégiques et réglementaires à l'échelle régionale (SDT, vision FAST, SMR,...), supra-communale (schéma d'accessibilité et de mobilité du Cœur du Hainaut) et communale (RCU, PST, DPG, Plan de cohésion sociale,...) qui le déterminent en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, étudiés dans la phase 1.

Ces objectifs ont été développés en étroite collaboration avec la commune de Quaregnon et coconstruits avec les acteurs de la mobilité à l'occasion d'un atelier participatif (représentants d'Atingo, TEC, Tous à Pied, IDEA, CCATM ainsi que des représentants politiques et des acteurs communaux,...).

Cet atelier a eu lieu le 25 mai 2022 à la Maison des Associations. Les participants ont été répartis dans 3 thématiques de travail : les Modes Actifs, les Transports en Commun et l'Intermodalité, le Trafic Motorisé. La première partie de l'atelier, tenue en sous-groupes, a consisté à formuler des objectifs, les hiérarchiser par ordre d'importance et les contextualiser au moyen de cartes du territoire. Lors de la seconde partie, chaque groupe a restitué aux autres le travail réalisé, récoltant remarques et questions, et a abouti à la formulation des objectifs. Ceux-ci ont ensuite été pré-validés par le comité d'accompagnement (commune et SPW) et formalisés dans le présent document. Ils relèvent ainsi d'un travail de co-construction transversal.

Étape 1: Définir les objectifs du PCM : Trafic et stationnement motorisé

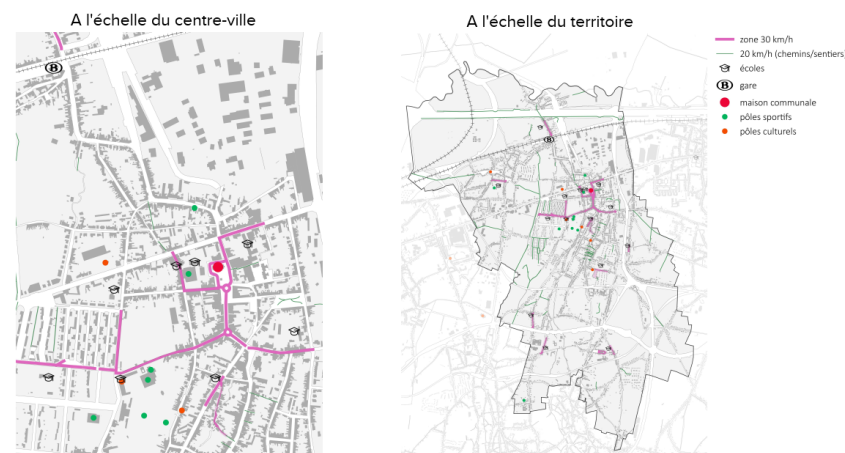
- 1 Affiner les objectifs généraux en sous-objectifs
- 2 Classer les objectifs par ordre de priorité (de 1 - très prioritaire à 3 - moins prioritaire)

	Encourager un usage rationnel de la voiture	Sécuriser les déplacements	Organiser le stationnement automobile	Organiser le transport de marchandises
Priorité 1				
Priorité 2				
Priorité 3				

Extrait des supports de l'atelier de la phase 2

Étape 2: Contextualiser les objectifs du PCM : Modes actifs - piétons

Replacer ces objectifs dans le contexte de l'entité et déterminer des lieux stratégiques où mettre en œuvre ces objectifs

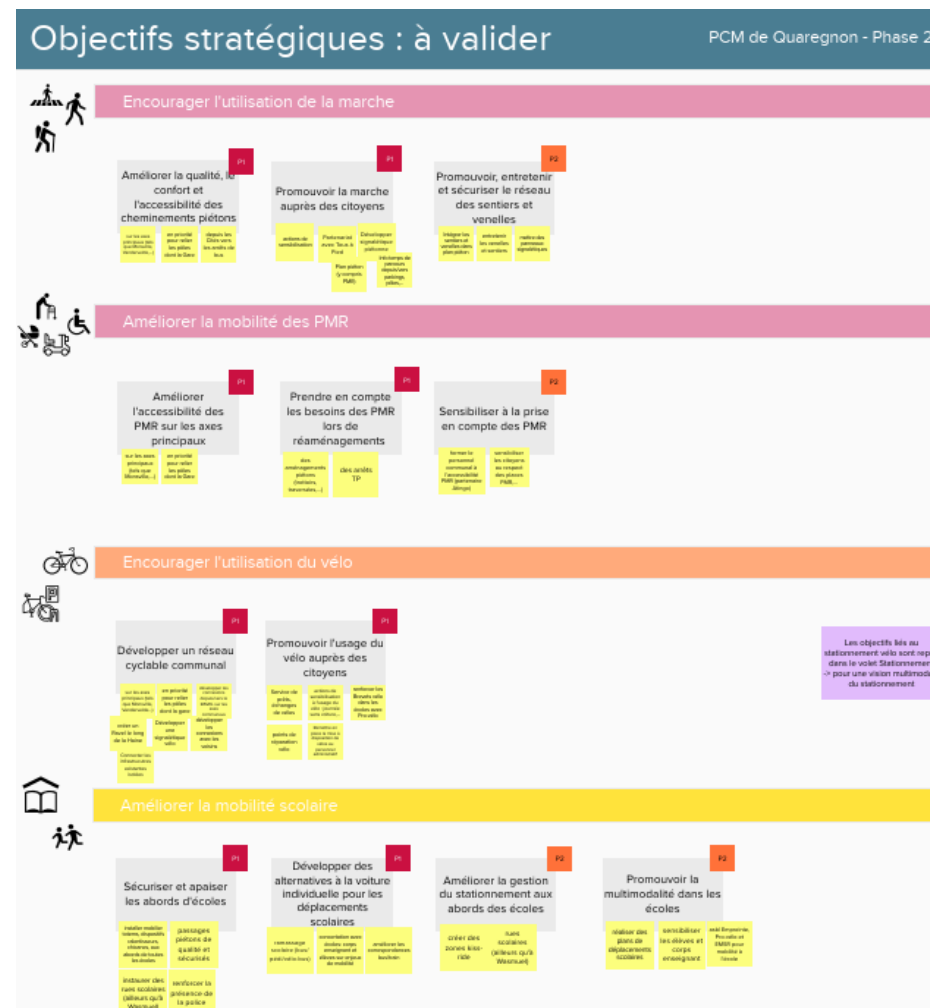


Un ordre de priorité a été fixé pour chaque objectif sur base des constats du diagnostic et en étroite collaboration avec la commune et les acteurs de mobilité, avec l'échelle suivante:



Cette deuxième phase est structurée par mode de déplacements et grandes thématiques davantage transversales, dans le respect du principe STOP :

1. Encourager l'utilisation de la marche
2. Améliorer la mobilité des PMR
3. Encourager l'utilisation du vélo
4. Améliorer la mobilité scolaire
5. Améliorer le cadre de vie
6. Encourager les déplacements en transports en commun
7. Améliorer l'intermodalité et développer les services de mobilité
8. Encourager un usage rationnel de la voiture
9. Sécuriser les déplacements
10. Organiser le stationnement
11. Organiser le transport de marchandises



Extrait des supports de l'atelier de la phase 2

II. OBJECTIFS DU PCM



1. ENCOURAGER L'UTILISATION DE LA MARCHÉ

PRIORITÉ 1

1.1. AMÉLIORER LA QUALITÉ, LE CONFORT ET L'ACCESSIBILITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS

SUR LES AXES PRINCIPAUX

La phase 1 du PCM a mis en évidence que l'hypercentre de Quaregnon, suite à son réaménagement, est la centralité du territoire la plus adaptée aux piétons. Les axes structurants sont par contre encore peu aménagés et présentent des trottoirs étroits, des dégradations ponctuelles, des traversées peu aménagées, sécurisées, éclairées... Il s'agit entre autres de la N51 (rue Jules Destrée) et le carrefour des 4 Pavés, la rue de Monsville et Paul Pastur,... Un des objectifs du PCM consiste à étendre les aménagements du centre en assurant la qualité, le confort et l'accessibilité des traversées et cheminements piétons sur les axes structurants.

POUR RELIER LES PÔLES, DONT LA GARE

Tel que démontré dans le diagnostic, la place de Wasmuël ainsi que les abords de la piscine et de l'Académie ont également été réaménagés dans les dernières années en espaces publics conviviaux.

Bien que des trottoirs soient présents sur la plupart des axes du territoire, leur largeur et leur qualité ne garantissent pas une accessibilité confortable et sécurisée aux différents pôles d'intérêt, notamment à la gare dont la connexion depuis le centre-ville n'est pas adaptée. Le PCM a pour objectif de renforcer et développer les connexions piétonnes entre les différentes pôles et centralités de la commune grâce à des aménagements de qualité. Il apportera une attention à l'importance de connecter le Nord et le Sud du territoire au sein de ce réseau.

DEPUIS LES CITÉS VERS LES ARRÊTS DE BUS

Le diagnostic a pointé un problème de desserte aux arrêts de bus pour les cités de Quaregnon et de Wasmuël. En sécurisant les cheminements entre ces zones

résidentielles et les axes structurants, le PCM vise à encourager les déplacements combinés entre la marche et les transports en commun.

1.2. PROMOUVOIR LA MARCHÉ AUPRÈS DES CITOYENS

Afin d'encourager l'utilisation de la marche, la commune de Quaregnon se donne pour objectif de promouvoir la marche auprès des citoyens au travers d'actions de sensibilisation. Cela peut se concrétiser par exemple par le développement d'une signalétique piétonne (e.a. via des panneaux indiquant le temps de parcours et la distance à pied vers les pôles majeurs et les parkings, des plans du réseau piéton,...), développer des partenariats avec des associations de promotion de la marche (e.a. Tous à Pied) et organiser des événements (journées sans voiture,...).

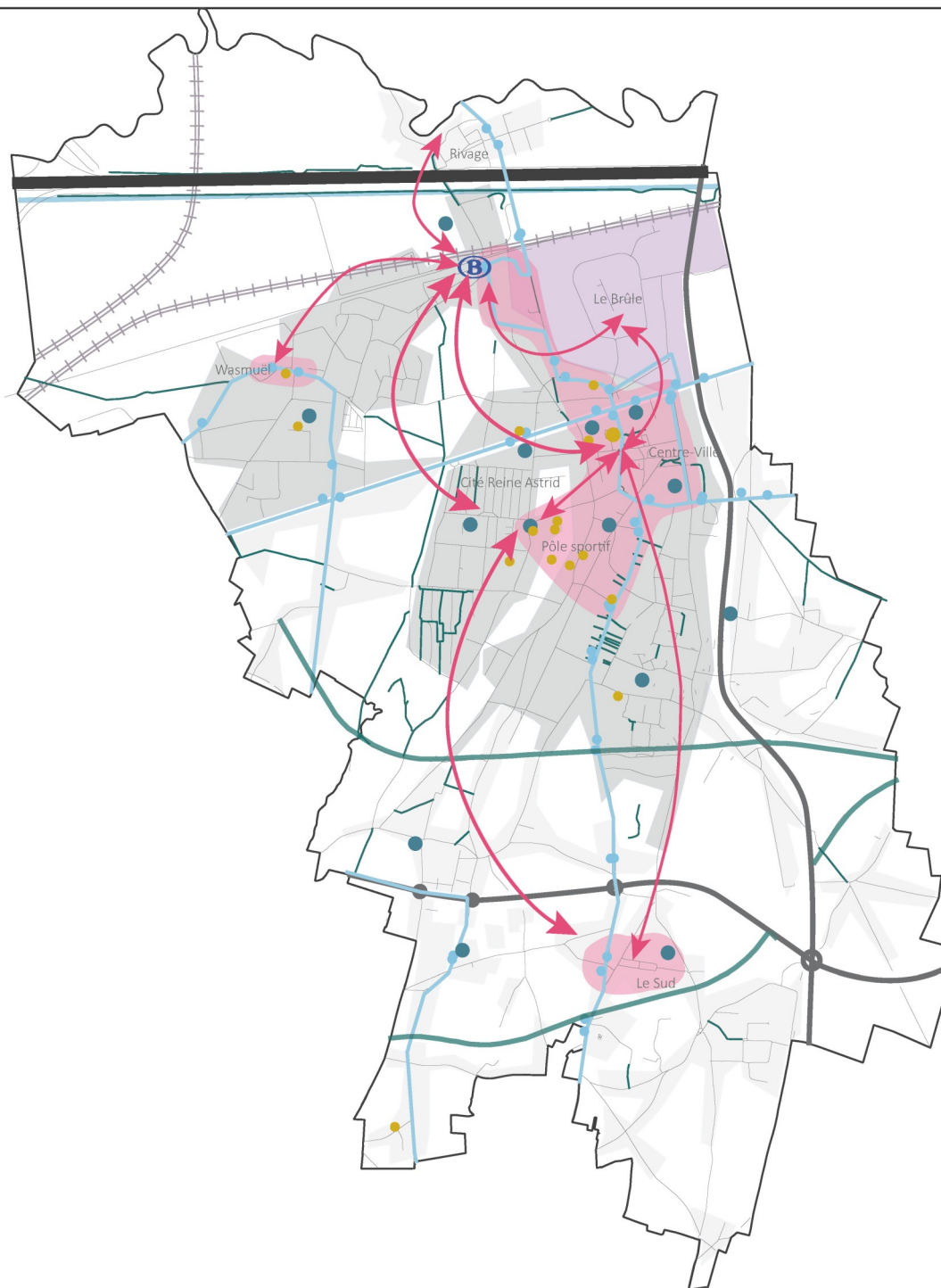
PRIORITÉ 2

1.3. PROMOUVOIR, ENTREtenir ET SÉCURISER LE RÉSEAU DES SENTIERS ET VENELLES

Améliorer la continuité et la visibilité du réseau de venelles du centre (quartier de Monsville,...) et de sentiers constitue un objectif de priorité 2 poursuivi par le PCM. Ils offrent des alternatives à certains axes et des connexions intra-ilots mais aussi des opportunités de promenades qui doivent être davantage valorisés et exploités. Des panneaux signalétiques ainsi qu'un meilleur éclairage peuvent également permettre de davantage valoriser ce réseau piéton alternatif.



L'objectif de la Commune est d'accompagner et de compléter les réaménagements récents en matière d'infrastructures piétonnes sur les axes et centralités principaux et pour relier les pôles d'intérêts, notamment de transports en commun par bus et train, ainsi que de développer l'usage de la marche pour les loisirs en valorisant les ruelles et sentiers.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Encourager l'utilisation de la marche

1

-  Centralités piétonnes à renforcer
-  Connexions piétonnes à renforcer/développer
-  RAVEL
-  Sentiers et chemins piétons
-  Ligne de bus
-  Arrêts de bus
-  Autres pôles
-  Ecoles

Fond de plan

-  Chemin de fer
-  La Haine
-  Autoroute
-  Zones urbaines très denses
-  Zones urbaines
-  Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

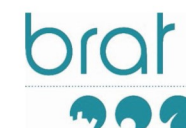
Echelle: 1/20 000e



Donneur d'ordre:



Réalisé par :





2. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

PRIORITÉ 1

2.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DES PMR SUR LES AXES PRINCIPAUX

La phase 1 a démontré que, bien qu'une attention était portée à l'accessibilité PMR lors de réaménagements récents, la majeure partie du territoire reste inadaptée aux PMR pour leurs déplacements. Les axes structurants autour de l'hypercentre (sauf la rue du Village) et les liaisons vers les pôles majeurs ne sont pas encore accessibles (rétrécissements de trottoirs, dégradations ponctuelles, traversées inadaptées,...). Il s'agira de prioriser des réaménagements le long de ces axes au niveau des cheminements et des traversées et en priorité pour relier les pôles et la gare. Progressivement, il conviendra de rendre l'ensemble des voiries accessibles aux personnes à mobilité réduite.

2.2. PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS DES PMR LORS DES RÉAMÉNAGEMENTS

Afin d'améliorer la mobilité des PMR, prendre en compte systématiquement leurs besoins lors des réaménagements est une priorité pour le PCM. Il s'agira de mettre en exécution cet objectif à l'occasion des aménagements de voirie (trottoirs, traversées, feux lumineux à signal sonore,...) et d'arrêts de transport en commun (gare et arrêts de bus).

PRIORITÉ 2

2.3. SENSIBILISER À LA PRISE EN COMPTE DES PMR

Afin d'améliorer la mobilité des PMR, le PCM se fixe comme objectif de sensibiliser les citoyens et les commerçants à la prise en compte des PMR sur des sujets comme l'accessibilité des PMR dans les lieux d'activités et zones commerciales, le respect des places de stationnement réservées,...

La formation du personnel communal à l'accessibilité PMR est aussi un objectif du PCM, par exemple en partenariat avec Atingo.



L'objectif de la commune est d'améliorer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite en priorité sur les axes structurants et de liaison, de prendre en compte ces usagers lors des réaménagements et d'améliorer leur mobilité et visibilité grâce à des actions de sensibilisation.



3. ENCOURAGER L'UTILISATION DU VÉLO ET ASSIMILÉS

PRIORITÉ 1

3.1. DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

SUR LES AXES PRINCIPAUX

La première phase du PCM a mis en évidence que les axes structurants du territoire (rues J. Destrée-N51, de Monsville et E. Anseele) ne sont pas aménagés pour les cyclistes (et autres utilisateurs des infrastructures cyclables tels que les personnes se déplaçant en trottinettes) et que les quelques axes équipés manquent parfois de cohérence et de confort (continuité, état, infrastructures dangereuses ou inconfortables,...). Une des premières priorités du PCM vise ainsi à développer un réseau communal cyclable d'abord sur les grands axes qui relieront les différents quartiers et pôles d'intérêt. Il s'agira également de permettre la connexion avec les territoires voisins en assurant la continuité d'itinéraires (aménagement des chaînons manquants de l'axiale boraine, équipement de la N51,...).

POUR RELIER LES PÔLES, DONT LA GARE

La prise en compte du vélo dans chaque nouvel aménagement du territoire pour améliorer et sécuriser la pratique cyclable sur les voiries communales qui sont actuellement peu équipées constitue également un objectif prioritaire. La phase de diagnostic de ce PCM a en effet dressé le constat d'une absence d'aménagement au sein des pôles et des quartiers et d'une absence de liaison entre eux. Un objectif visé par la commune est de relier les points d'intérêt par des connexions cyclables, avec pour priorité le quartier de la gare afin de favoriser l'intermodalité.

EN DÉVELOPPANT LES CONNEXIONS

Pour assurer un réseau cyclable cohérent, le PCM a pour objectif de renforcer et développer les connexions cyclables entre les infrastructures et les points d'intérêt. Cela s'assure en connectant les infrastructures existantes isolées, en déve-

loppant les connexions depuis et vers le RAVeL sur les voiries communales et en prévoyant des liaisons avec les réseaux voisins. Comme pour le réseau piéton, l'intégration des quartiers Nord et Sud de la commune sera étudiée. Le confort et la sécurité des déplacements pour les cyclistes devront aussi être assurés sur les axes communaux principaux. À l'avenir, la commune aspire à l'aménagement d'un itinéraire de RAVeL le long de la Haine.

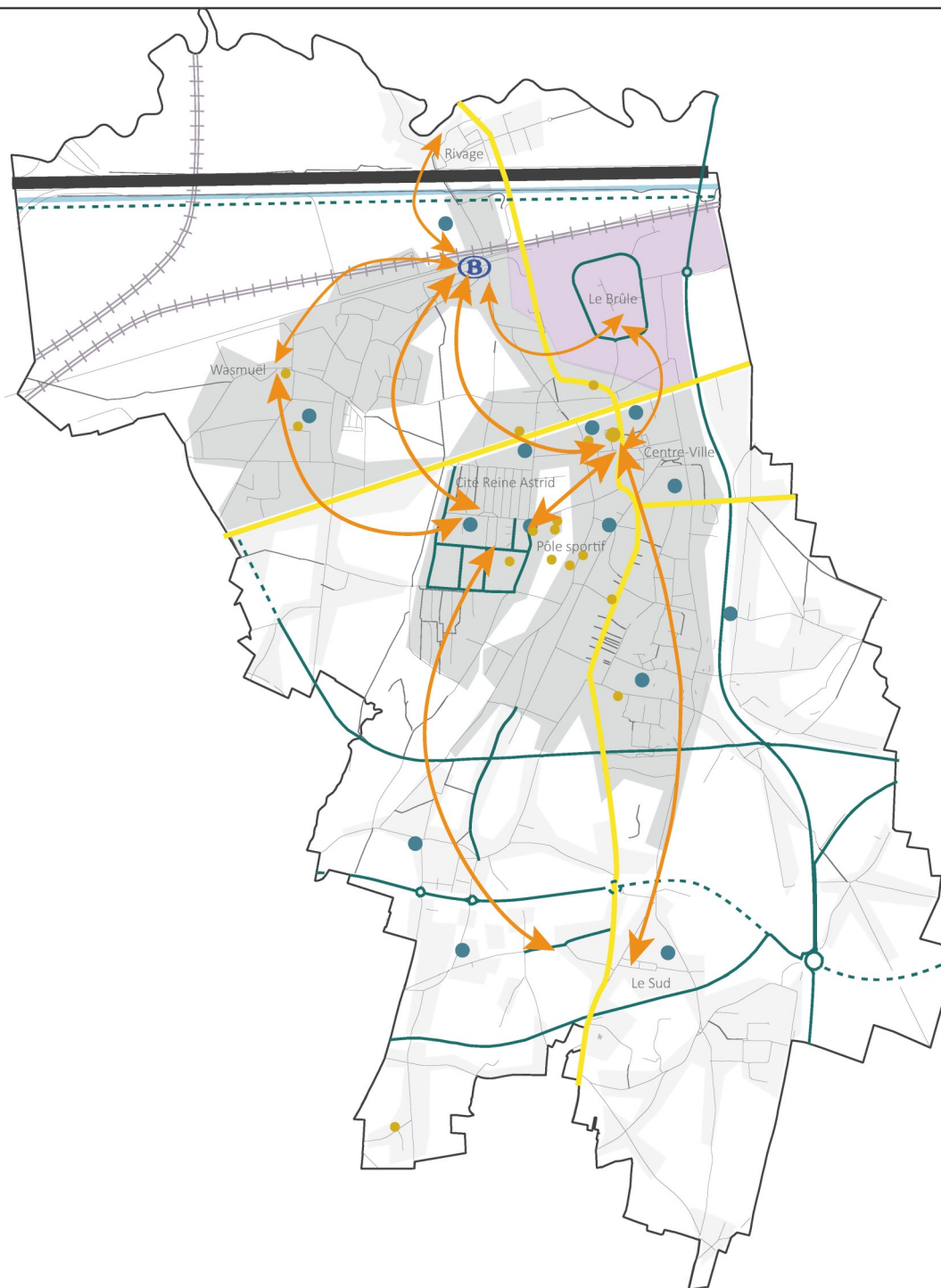
3.2. PROMOUVOIR L'USAGE DU VÉLO AUPRÈS DES CITOYENS

La promotion du vélo se concrétise au contact des citoyens et se crée au travers d'occasions, tels que des événements de mobilité ou de campagnes de sensibilisation, et via l'établissement d'endroits dédiés aux cyclistes tels que des points-vélos ou une maison du vélo (proposant des stations de réparation, par exemple). L'objectif de l'administration communale est multiple en termes de promotion : proposer des services aux cyclistes (ex : prêt, échange, réparation, ...), entreprendre des actions de sensibilisation adaptées à chaque public (ex : journée sans voiture, renforcement du brevet cycliste dans les écoles,...), montrer l'exemple (ex : en remettant des vélos à disposition du personnel administratif) et communiquer au sujet des infrastructures existantes (ex : information, développement d'une signalétique vélo,...).

L'amélioration du stationnement pour les vélos est traité au point 11. *Organiser le stationnement* du présent document dans lequel sont étudiés tous les objectifs liés au stationnement pour fournir une vision multimodale.



L'objectif général de la commune est de développer un réseau cyclable pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens et de loisir. La création d'un réseau, la sensibilisation et la diffusion de l'information cyclable permettront d'inciter plus de quaregnonnais à faire usage de leur vélo.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Encourager l'utilisation du vélo

2

-  Connexions cyclables à renforcer/développer
-  Aménagements cyclables existants
-  Chainons manquants à aménager
-  Axes structurants pas aménagés pour les cyclistes
-  Autres pôles
-  Ecoles

Fond de plan

-  Chemin de fer
-  La Haie
-  Autoroute
-  Zones urbaines très denses
-  Zones urbaines
-  Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

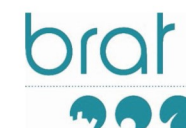
Echelle: 1/20 000e



Donneur d'ordre:



Réalisé par :





4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

PRIORITÉ 1

4.1. SÉCURISER ET APAISER LES ABORDS D'ÉCOLES

Le diagnostic a mis en évidence l'enjeu central de la mobilité scolaire à Quaregnon, vu le nombre important d'établissements et d'élèves sur son territoire. Si des actions ont déjà été entreprises pour sécuriser les abords d'écoles (potelets, totems Arthur et Zoé, traversées sécurisées,...), il ne s'agit pas d'une approche intégrée et uniformisée à l'ensemble des écoles.

L'objectif prioritaire du PCM consiste à poursuivre ces efforts pour renforcer systématiquement la sécurité et la visibilité des abords d'écoles, notamment celles du centre-ville où la pression automobile est plus importante mais également dans le reste du territoire. Il pourrait s'agir par exemple de l'installation des totems, de dispositifs ralentisseurs, de chicanes et de passages piétons de qualité et sécurisés ainsi que l'instauration de rues scolaires (action initiée à Wasmuël) et le renforcement de la présence de gardiens de la paix et/ou de la Police aux abords des établissements en heure de pointe.

4.2. DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

Tel que décrit dans le diagnostic, les établissements scolaires génèrent plus de déplacements automobiles que les voiries ne peuvent en accueillir (territoire urbain et dense, voiries étroites et saturées). La pression sur la circulation et le stationnement automobile est forte et occasionne des conflits entre les usagers. Une des ambitions prioritaires de la Commune est de développer des alternatives aux déplacements scolaires effectués en voiture. Il pourrait s'agir de l'organisation de ramassage scolaire organisé : en bus, pédibus et/ou vélobus (rangs scolaires). Il s'agit d'instaurer des rangs scolaires au départ de certains quartiers et/ou des parkings à proximité afin d'y centraliser les arrivées et d'ensuite rediriger les élèves vers les écoles à pied ou à vélo. La concertation des élèves et du

corps enseignant sur les enjeux de la mobilité (habitudes de déplacement, besoins, envies,...) joue également un rôle dans l'évolution modale.

Afin de favoriser les modes de transports actifs et la combinaison de modes, l'accessibilité des pôles scolaires ne doit pas être appréhendée uniquement dans le périmètre immédiat de ceux-ci mais à une échelle plus large : depuis les aménagements cyclables structurants et les arrêts de transport en commun. Dans cette optique, le développement du réseau cyclable et l'amélioration des correspondances des transports en commun sont des volontés de la commune.

PRIORITÉ 2

4.3. AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

Un autre objectif prioritaire du PCM est d'améliorer la gestion du stationnement aux abords des écoles.

En effet, le stationnement s'y avère souvent problématique entraînant des situations dangereuses et insécurisantes pour les élèves, particulièrement aux heures d'entrées et de sorties d'écoles. Le nombre insuffisant de places disponibles et la logique du stationnement « au plus près » sont en cause et occasionnent du stationnement en double-file et des reports dans les voiries adjacentes. Ceci est particulièrement problématique pour les écoles du centre-ville où la pression du stationnement est plus accrue.

Il pourrait s'agir d'initier des mesures telles que la création de zones kiss & ride, de rues scolaires, la promotion d'alternatives à la voiture, la promotion de l'usage des parkings de délestage, la sensibilisation auprès des parents, l'incitation au co-voiturage, le décalage des heures d'entrées et de sorties selon les écoles,...



4. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

PRIORITÉ 2

4.4. PROMOUVOIR LA MULTIMODALITÉ DANS LES ÉCOLES

La promotion de la multimodalité passe par la sensibilisation des élèves et du corps enseignant en rationalisant l'usage de la voiture (point 4.2.) et en incitant à l'usage des modes actifs et des transports en commun pour se rendre à l'école.

Pour sensibiliser et inciter à l'usage des modes actifs, poursuivre et développer des initiatives visant à sensibiliser, former et inciter les élèves à l'usage de modes actifs pour leurs déplacements scolaires est primordial.

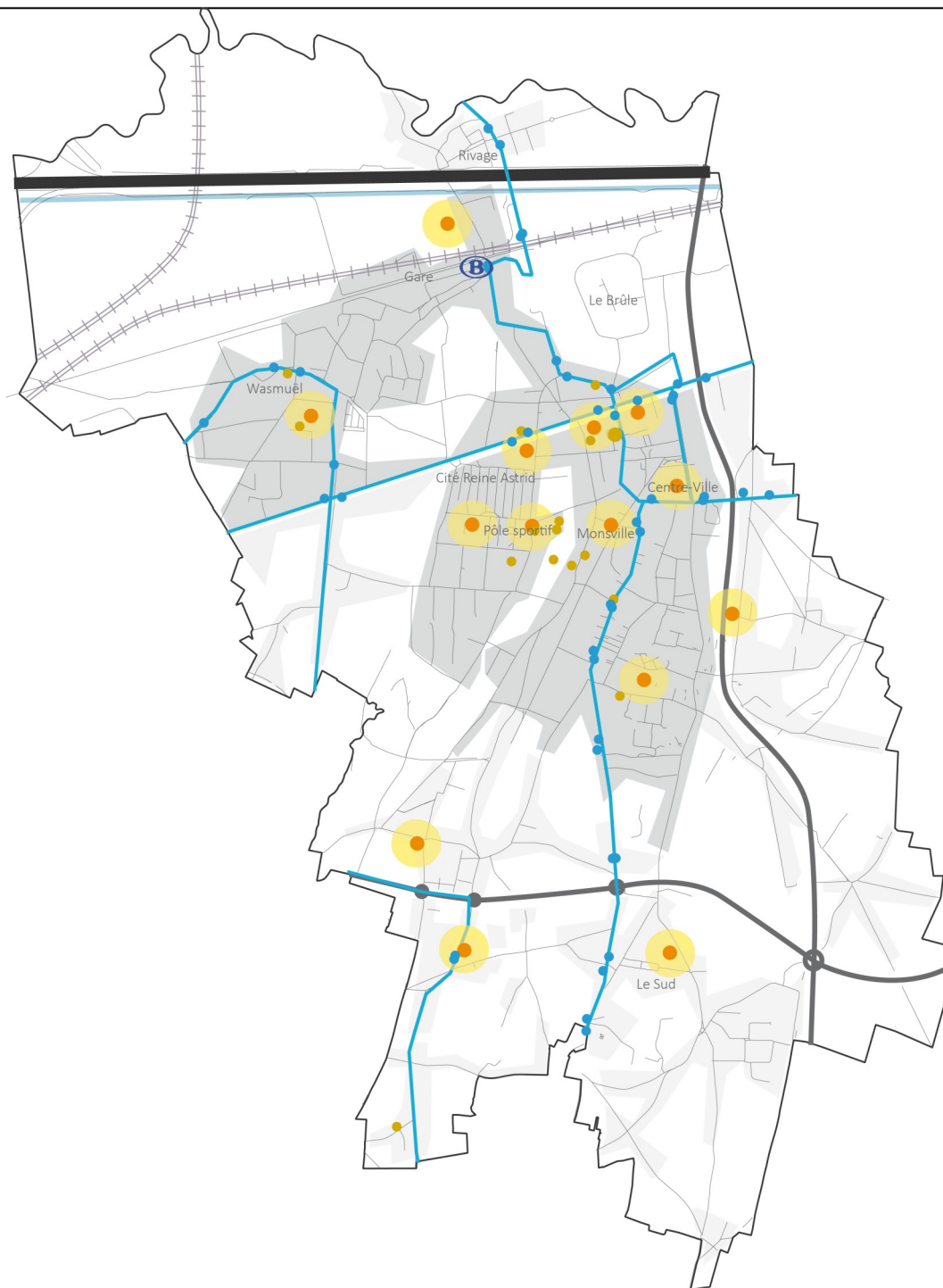
Sachant que le territoire est très urbanisé et dense, les distances domicile-école d'une partie importante des élèves est propice à l'utilisation de modes actifs. Si le brevet cycliste est dispensé dans les écoles depuis plusieurs années, il est à étendre et à renforcer. D'autres mesures complémentaires devraient être initiées pour répondre à cet objectif (l'instauration d'un vélo-bus au départ de certains quartiers vers les écoles, la poursuite de la formation cyclable dans le cycle scolaire,...).

Un autre des objectifs du PCM est de faciliter l'usage des transports en commun pour les déplacements scolaires notamment au travers d'information et promotion auprès des parents et élèves, d'amélioration de l'offre en heure de pointe, de modification des horaires, de tables rondes avec les acteurs de l'enseignement et du TEC,...

De manière transversale, la réalisation de plans de déplacements scolaires par les directions d'écoles permettrait d'identifier les leviers potentiels pour un transfert modal de la voiture individuelle à la combinaison de modes. L'administration communale peut également prendre appui sur l'expérience et l'expertise que mettent différentes associations à disposition des pouvoirs publics et écoles (Pro-Vélo, Empreinte, EMSR,...)



Améliorer la mobilité scolaire est un des enjeux prioritaires de ce PCM. Les ambitions de la commune consistent à améliorer la mobilité aux abords des écoles à la fois en termes de sécurité, de stationnement, de congestion et à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Améliorer la mobilité scolaire

3

-  Abords d'écoles à sécuriser et rendre accessibles
-  Ligne de bus
-  Arrêts de bus
-  Autres pôles

Fond de plan

-  Chemin de fer
-  La Haine
-  Autoroute
-  Zones urbaines très denses
-  Zones urbaines
-  Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

Echelle: 1/20 000e



Donneur d'ordre:



Réalisé par :





5. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE

PRIORITÉ 1

5.1. RÉDUIRE LE TRAFIC DE TRANSIT DANS LE RÉSEAU LOCAL

Afin d'améliorer le cadre de vie, réduire le trafic de transit dans le réseau local communal et les nuisances qui y sont liées (sonores, pollution, congestion, insécurité routière,...) est un des enjeux prioritaire du PCM. L'objectif visé est de déclasser les axes que sont la N51, la rue de Monsville/P. Pastur et la rue E. Anseele dans la hiérarchie du réseau routier et de reporter le trafic automobile de transit sur les axes structurants que sont l'Axiale Borraine et la N545 (chaussée de l'Espérance). Ceci impliquerait l'instauration de nouveaux plans de circulation dans les quartiers du territoire afin de dissuader la pratique de transit tout en maintenant l'accessibilité des riverains (grâce à des boucles de desserte locale).

La généralisation des restrictions de tonnages dans tous les quartiers résidentiels serait un élément supplémentaire pour la limitation du transit des poids-lourds.

5.2. RENFORCER LA FONCTION DE SÉJOUR DANS L'ESPACE PUBLIC

La place accordée à la voiture est encore dominante au sein des espaces publics du territoire. Au cours des dernières années, les réaménagements des centres de villages (ex: place de Wasmuël) et le réaménagement de la Grand-Place témoignent néanmoins de la volonté de renforcer la convivialité et l'appropriation de l'espace public par les citoyens.

Une des priorités du PCM, en lignée des objectifs régionaux, est ainsi de renforcer la fonction de séjour et de rencontre dans l'espace public pour les riverains et visiteurs (e.a. au travers d'une amélioration du mobilier urbain et de l'éclairage public, du confort pour les piétons, de la convivialité, de la verdurisation de l'espace public, de l'attractivité,...). Plusieurs places centrales des villages, telles que les places du Sud, du Rivage, de l'Église Saint-Quentin, sont encore utilisées principalement à des fins de stationnement automobile et soutiennent davantage la fonction de passage que de séjour, un objectif prioritaire du PCM pourrait

donc être de les réaménager pour correspondre aux fonctions visées.

PRIORITÉ 2

5.3. APAISER LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

Outre une réflexion sur les places, l'aménagement de rues résidentielles, de zones de rencontre, de rues scolaires ou de rues dédiées au jeu sont également une façon de renforcer la fonction de séjour et l'aspect ludique dans les quartiers qui s'y prêtent. Par l'instauration de ce type de zone, l'ambition de la commune est d'apaiser les quartiers résidentiels.

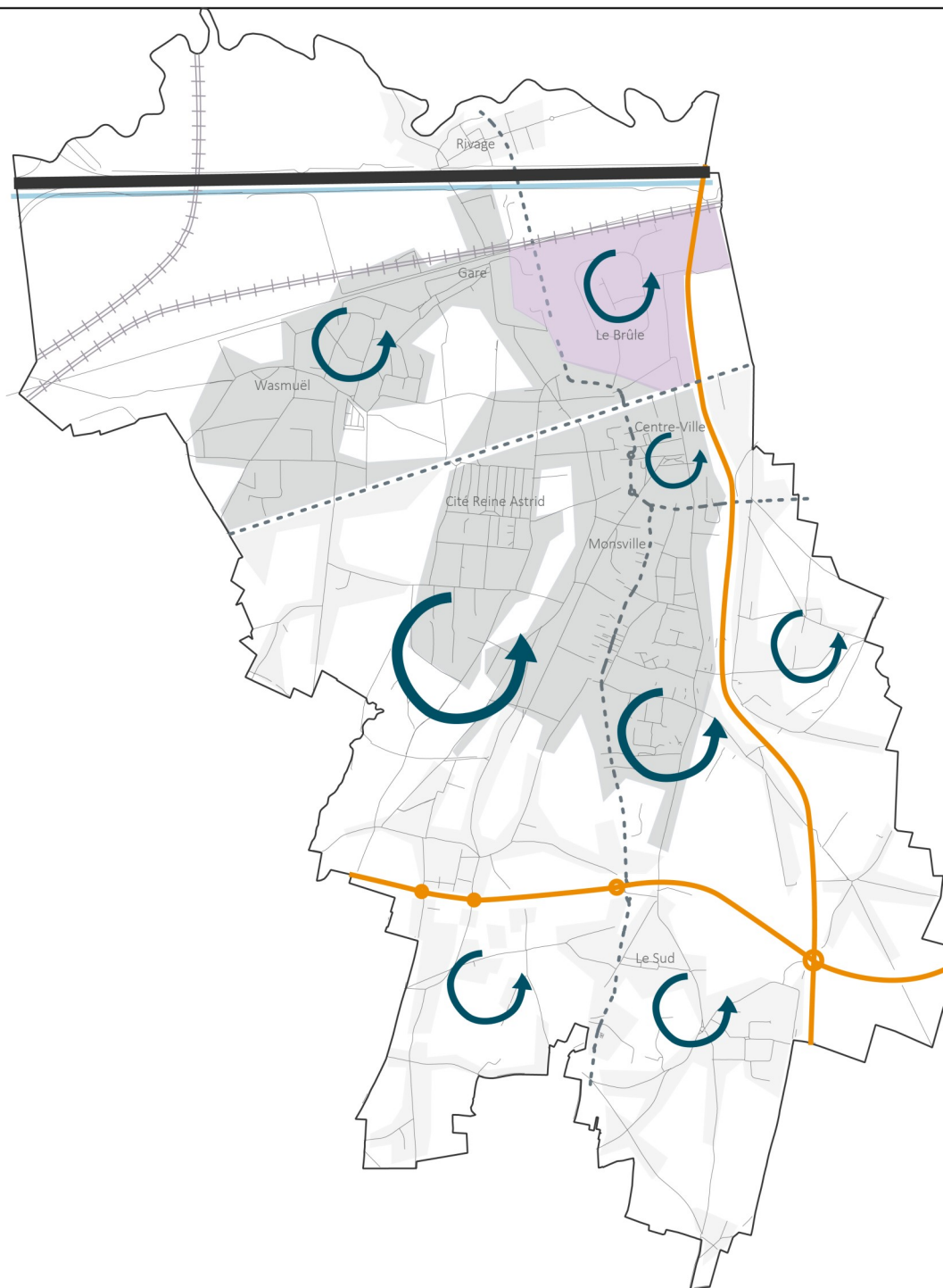
PRIORITÉ 3

5.4. RENFORCER L'INTERCONNEXION ENTRE LES QUARTIERS

La phase de diagnostic du PCM a mis en évidence que les quartiers localisés au Sud (Le Sud) et au Nord de Quaregnon (Le Rivage) sont isolés du reste du territoire par différentes barrières physiques : l'autoroute, l'axiale borraine, la Haine et le chemin de fer. Un des objectifs de la commune est d'assurer des connexions entre ces quartiers davantage isolés et les pôles d'intérêt du territoire. Le renforcement de cette interconnexion du territoire est appréhendée de façon multimodale.



L'objectif principal de la commune en matière de cadre de vie est de revoir le partage de l'espace public, aujourd'hui dominé par l'automobile, au profit des modes actifs et de privilégier la fonction de séjour tout en renforçant la durabilité et la convivialité de ces espaces.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Améliorer le cadre de vie

4

 Axes structurants à renforcer

 Axes à déclasser, où réduire le trafic de transit

 Accessibilité des quartiers à assurer
(boucles de desserte locales)

Fond de plan

 Chemin de fer

 La Haine

 Autoroute

 Zones urbaines très denses

 Zones urbaines

 Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

Echelle: 1/20 000e

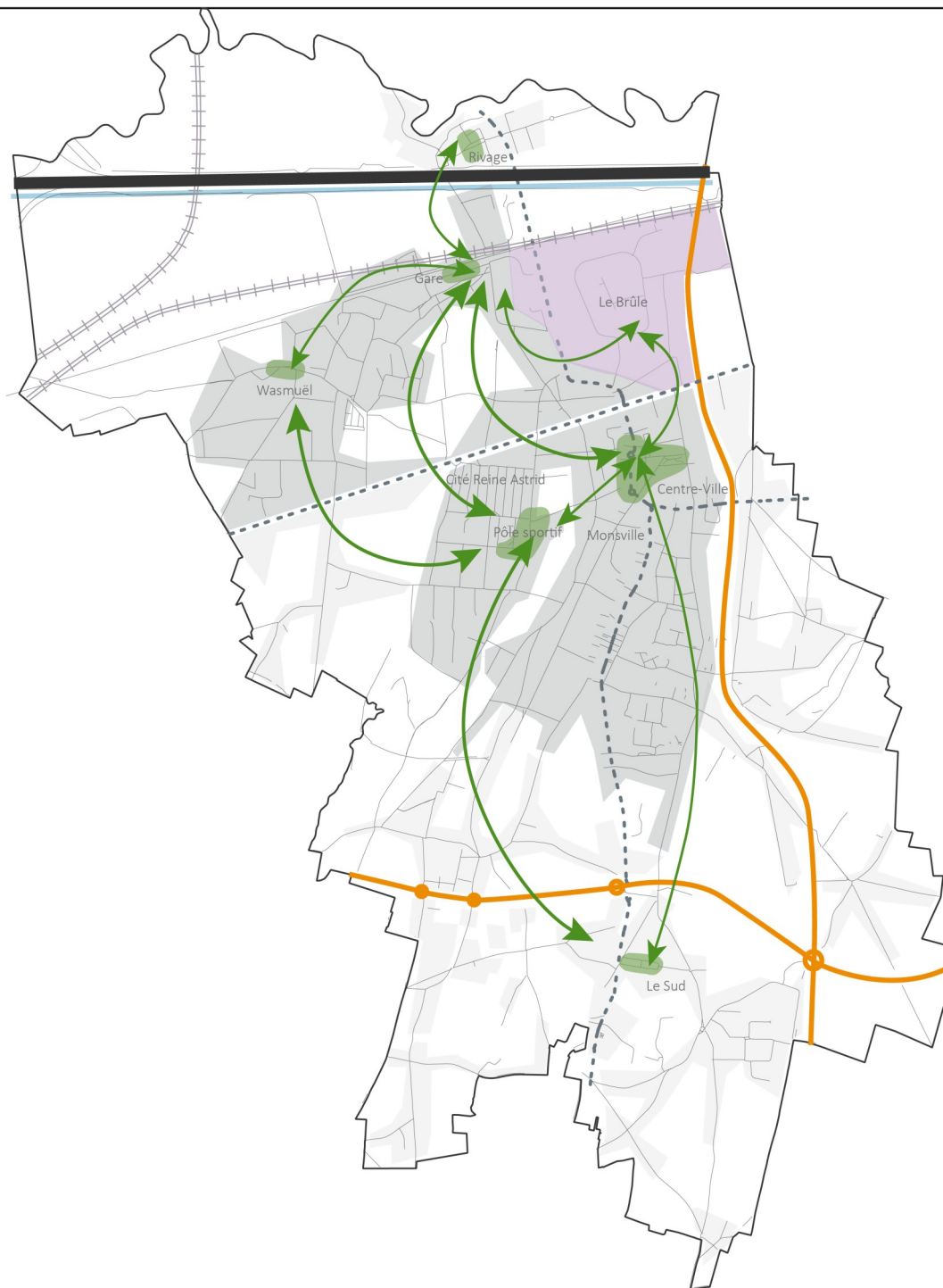


Donneur d'ordre:



Réalisé par :





PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Améliorer le cadre de vie

5

- Axes structurants à renforcer
- - - Axes à déclasser, où réduire le trafic de transit
- Centralités du territoire à renforcer/développer
- ↪ Connexions inter-quartiers à renforcer/développer

Fond de plan

- + + + Chemin de fer
- La Haine
- Autoroute
- Zones urbaines très denses
- Zones urbaines
- Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

Echelle: 1/20 000e



Donneur d'ordre:



Réalisé par :





6. ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS PUBLICS (TP)

PRIORITÉ 1

6.1. PROMOUVOIR L'UTILISATION DES TP

L'objectif majeur en matière de transports en commun est de promouvoir leur utilisation en passant par l'amélioration de la communication de l'offre en la rendant intelligible via notamment : la communication des horaires et des plans de lignes, l'affichage du temps d'attente, l'accessibilité des infos voyageurs et une signalétique efficace. Il s'agit d'informer les citoyens des services de TP existants et à venir.

Il ressort de l'enquête qu'un grand nombre de quaregnonnais travaillent à l'extérieur de Quaregnon, notamment vers Mons pour près de 30% des répondants ainsi que vers Bruxelles (17%) et la Wallonie (20%). Dans ce cadre et dans l'importance de diminuer le recours systématique à la voiture, le maintien et le développement des liaisons avec les pôles externes est un objectif prioritaire au sujet des transports en commun en proposant de réelles alternatives aux automobilistes.

Un autre levier visé par la commune pour la promotion de l'utilisation des TP serait d'offrir des primes ou des interventions à l'utilisation des TP pour les citoyens et plus particulièrement les chercheurs d'emploi.

PRIORITÉ 2

6.2. DIALOGUER AVEC LES OPÉRATEURS DES RÉSEAUX DE TP

L'amélioration de la desserte et des correspondances horaires passe par un dialogue avec les opérateurs des réseaux de TP (révision des itinéraires vers les entités, vers les zonings et vers les points d'intérêt afin de favoriser l'intermodalité). Comme précédemment mentionné, l'adaptation des horaires pour améliorer la mobilité scolaire est également un point d'attention relevé dans la phase 1.

Dans un contexte d'évolution des transports en commun, il est essentiel que Quaregnon se positionne comme un collaborateur des opérateurs de TP pour les différents projets en cours : réaménagement des lignes TEC, mise en place du projet de Bus à Haut Niveau de Service reliant Mons à Boussu (BHNS) et vente du bâtiment de la gare à des investisseurs privés.

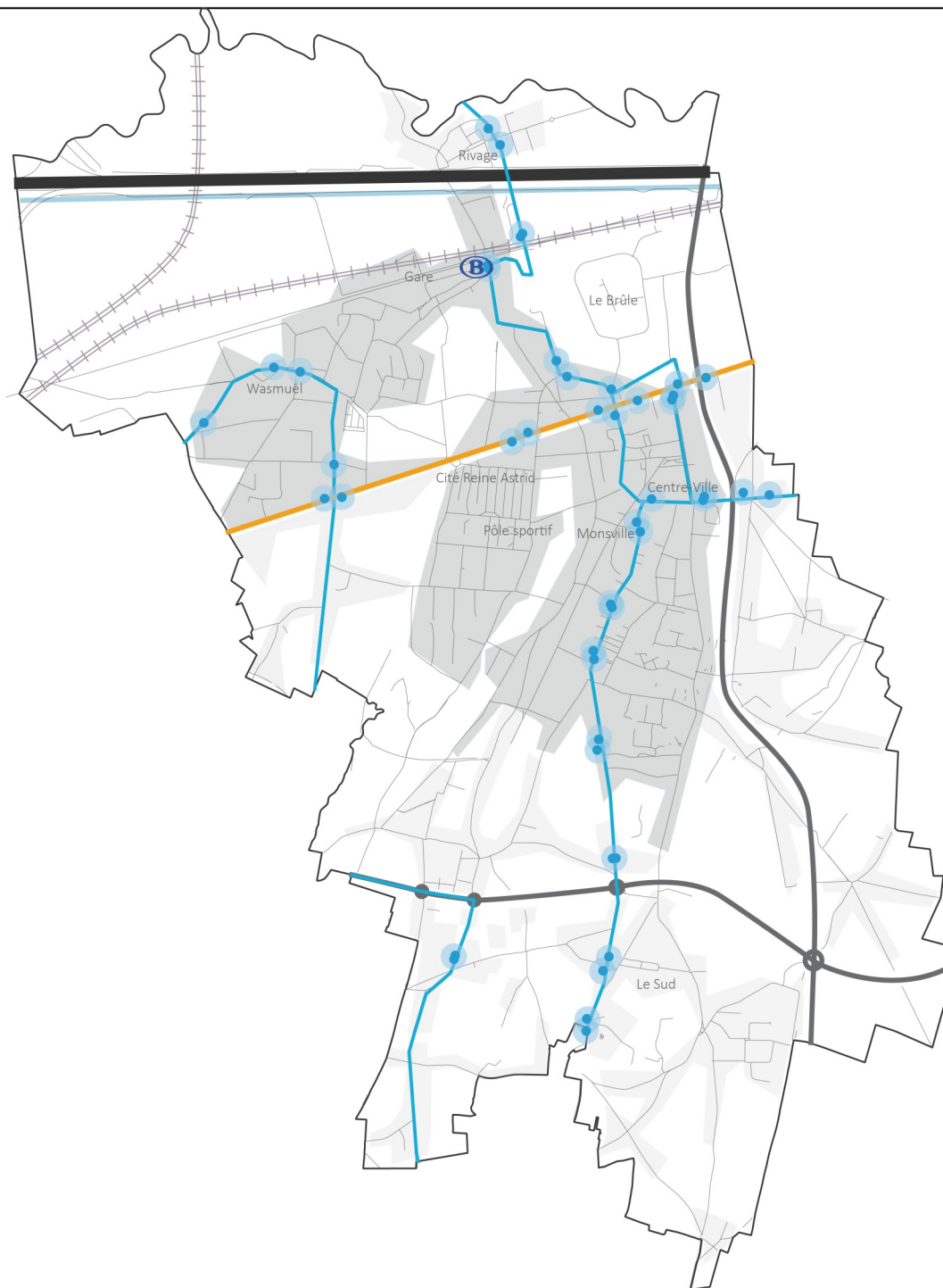
6.3. AMÉLIORER LE CONFORT, LA SÉCURITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE TP

Le diagnostic a mis en évidence une qualité variable et généralement médiocre des arrêts de TP (arrêts de bus et gare des trains). Pour une amélioration de ces zones d'attente, des demandes d'infrastructures doivent être introduites auprès du TEC (automate de vente, équipements aux arrêts) et de la SNCB malgré l'absence d'un bâtiment d'attente vu la récente vente de la gare.

Le diagnostic de la situation actuelle a pointé le manque d'accessibilité piétonne et PMR aux arrêts de bus et quais de train. Une réflexion systématique lors des nouveaux aménagements est indispensable pour garantir une largeur de trottoir suffisante, des abaissements de bordures aux lieux des traversées, un revêtement adapté,... Un audit pourrait être réalisé pour évaluer le niveau d'accessibilité des arrêts et des lignes TEC aux PMR par un organisme extérieur (asbl Atingo).



Les marges de manœuvre sont limitées sur le réseau global des transports publics et sa gestion. Néanmoins, la plupart des objectifs exposés dans le PCM apporterait une amélioration pour la performance des transports publics sur le territoire quaregnonnais (amélioration des infrastructures, des aménagements et de la communication sur les services existants).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Encourager les déplacements en TP

6

-  Arrêts de TP et leurs abords à rendre plus confortables, sécurisés et accessibles
-  Ligne de bus
-  Ligne du futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Mons-Boussu

Fond de plan

-  Chemin de fer
-  La Haine
-  Autoroute
-  Zones urbaines très denses
-  Zones urbaines
-  Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

Echelle: 1/20 000e

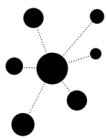


Donneur d'ordre:



Réalisé par :





7. AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ

PRIORITÉ 1

7.1. OFFRIR DES POSSIBILITÉS, DES LIEUX D'INTERMODALITÉ

La phase 1 du PCM a souligné l'absence de lieu permettant de combiner différents modes de transport. Seule la zone de la gare offre le passage de trains, d'une ligne de bus, un parking voiture gratuit et un parking vélo couvert, mais en l'absence de correspondances et de dispositif sécurisé pour les cyclistes, il ne s'agit pas là d'une réelle opportunité pour favoriser l'intermodalité. La création de lieux de ce type, des « mobipôles », est un objectif visé par ce PCM.

La gare est notamment un lieu envisagé pour l'établissement d'un mobipôle pour les caractéristiques intéressantes énoncées. Le bâtiment de la gare, a récemment été vendu à un opérateur privé. Il s'agira malgré tout d'y assurer le stationnement sécurisé des vélos et de conserver la gratuité du parking automobile s'y attachant (avec une gestion de l'accès des usagers). D'autres services pourraient y être insérés (borne d'information, borne de réparation vélo, signalétique piétonne et cyclable...).

Le carrefour des 4 Pavés offre également un potentiel de combinaison des modes de déplacements en raison de sa desserte par de nombreuses lignes de bus structurantes (existantes et à venir : BHNS) et de sa proximité avec le centre-ville (effet de « porte d'entrée » du centre). Vu l'espace réduit de ce lieu, la création d'un mobipoint est projetée. Il s'agit d'un point urbain de multimodalité, de plus petite taille qu'un mobipôle, qui propose moins de services mais qui permet de rallier le mobipôle à proximité et de combiner une partie des modes (informations, stationnement vélo sécurisé, vente de tickets,...). L'aménagement d'un mobipoint est également envisagé à proximité de la Cité Reine Astrid où se trouvent la piscine, l'Académie et les terrains de foot et de tennis. Sur le long terme, la desserte de transports en commun devrait être assurée dans ce quartier, mais en son absence aujourd'hui, la commune vise à s'assurer de la qualité

d'itinéraires favorables aux piétons et aux cyclistes pour rejoindre la ligne la plus proche (TEC ligne 4.)

PRIORITÉ 2

7.2. PROMOUVOIR L'OFFRE MULTIMODALE SUR LE TERRITOIRE

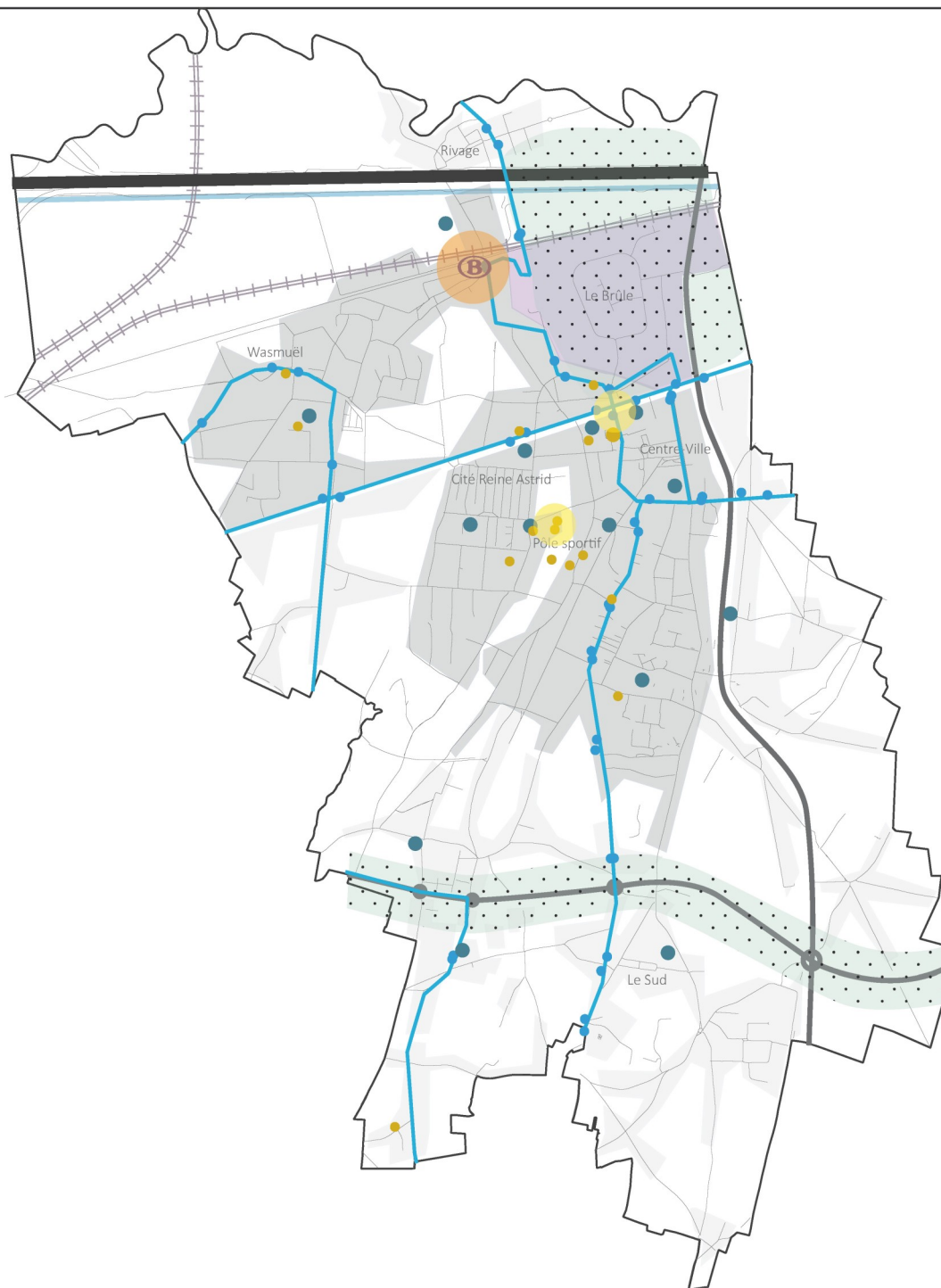
Une des priorités du Plan Communal de Mobilité est de communiquer sur les offres de transport existantes (horaires, tickets, possibilités de combinaison,...).

Afin de répondre aux besoins d'information des citoyens et de leur proposer un accès à une meilleure mobilité, la Commune s'engage à adhérer à la centrale de mobilité qui devrait voir le jour dans les prochaines années à une échelle supra-communale.

Il s'agit d'une plateforme de coordination et de contact dont les principales missions sont de fournir des informations sur les meilleures options de transport et de faire la promotion de la mobilité durable auprès de la population. Elle coordonne également les différents opérateurs du territoire et permet aux citoyens d'adresser les problèmes de mobilité qu'ils rencontrent quotidiennement. Ces services sont généralement accessibles via une centrale téléphonique gratuite et un site internet.



L'objectif de la commune est de permettre aux usagers de combiner différents modes de déplacement de la manière la plus fluide possible.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Améliorer l'intermodalité

7'

-  Mobipôle à créer
-  Mobipoints à créer
-  Zones de covoiturage à créer
-  Ligne de bus
-  Arrêts de bus
-  Autres pôles
-  Ecoles

Fond de plan

-  Chemin de fer
-  La Haine
-  Autoroute
-  Zones urbaines très denses
-  Zones urbaines
-  Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

Echelle: 1/20 000e



Donneur d'ordre:



Réalisé par :





8. DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ

PRIORITÉ 1

8.1. PROMOUVOIR LES SERVICES DE MOBILITÉ

Quaregnon dispose déjà de certains services de mobilité qui desservent son territoire : parking voiture gratuit à la gare SNCB, navette sociale « minibus » et une station de recharge de voiture électrique.

Une des priorités du Plan Communal de Mobilité est d'informer les citoyens sur les services existants tels que les services du Mini Bus du CCIPH pour les services à la personne, et sur les services à venir (cfr. point 9.1. relatif notamment à la pratique du covoiturage) et de les promouvoir en général.

Parmi les objectifs évoqués dans les autres thématiques, la création de parkings vélos sécurisés et la mise en place de ramassages scolaires (bus, pédi/vélo-bus) sont à retenir pour ce volet également.

PRIORITÉ 2

8.2. DÉVELOPPER DES PARTENARIATS AVEC LES ASSOCIATIONS ACTIVES DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ

Une collaboration entre la commune et Pro-Vélo est déjà en place pour le brevet cycliste. Un des objectifs de ce PCM est de renforcer cette collaboration ainsi que d'en déployer davantage avec des organisations proposant d'autres services : Tous à Pied, Atingo, le Gracq,...

PRIORITÉ 3

8.3. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MOTORISATIONS ÉLECTRIQUES

Avec une unique borne de rechargement pour véhicules électriques, Quaregnon n'est pas encore disposée à accueillir le futur parc automobile. Il est à noter que l'installation de bornes électriques sont prévues dans le futur parking public de la rue du Peuple. Vu son territoire densément urbanisé et le nombre de véhicules stationnés en voirie, la commune doit prévoir d'accompagner le développement des motorisations électriques en installant des bornes de rechargement pour les voitures et les vélos.



L'objectif de la commune est d'offrir des services de mobilité aux usagers pour une mobilité plus aisée.



9. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

PRIORITÉ 1

9.1. RENFORCER L'OFFRE DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le diagnostic a mis en avant l'utilisation majeure de la voiture comme mode de déplacement principal. Bien qu'une partie des déplacements automobiles soit difficile à réaliser ou à planifier au moyen d'autres modes de transports (faire les grandes courses, se déplacer sur de longues distances ou à des horaires offrant peu d'alternatives en transport en commun ou moins de sécurité pour les piétons ou les cyclistes), des trajets semblent néanmoins plus aisément transposables à d'autres modes (très courtes distances, par exemple).

Pour qu'un transfert modal se réalise, l'objectif prioritaire est d'offrir des alternatives aux automobilistes. Celles-ci consistent à mettre en place les objectifs liés à l'amélioration des infrastructures (les objectifs liés aux modes actifs et au transport public : parkings vélos,...) ainsi qu'à la création de zones de covoiturage. Dans cette optique, la commune a pour objectif d'imposer sous forme de charge urbanistique la création de zones de délestage dans le cadre d'un projet immobilier d'ampleur à venir (Rieu du Cœur). Elle envisage aussi d'étudier la mise en place d'une zone de covoiturage à proximité du futur accès à l'autoroute et du zoning du Brûle.

Si cela est essentiel, c'est parce que laisser sa voiture de côté, que cela soit de manière régulière ou ponctuelle, permettra de désengorger le centre-ville aux heures de pointe, d'améliorer la qualité de vie au sein de la commune, de sécuriser les déplacements des autres usagers et encore d'organiser le stationnement.

L'aide des grandes entreprises pourra également être sollicitée afin de les inciter à réaliser des plans de déplacements (PDE) de leurs employés pour proposer les alternatives les plus pertinentes et réalistes possibles.

Pour que l'utilisation de modes alternatifs soit réellement un avantage pour les automobilistes, la commune de Quaregnon se fixe pour objectif de garantir et d'engager une réflexion de mobilité active et alternative globale pour chaque nouvel aménagement/projet de développement à venir. Il s'agit par exemple d'imposer que chaque projet urbanistique intègre des dispositifs de stationnement cycliste en suffisance.

9.2. RÉDUIRE LE TRAFIC DE TRANSIT DANS LE RÉSEAU LOCAL

Le diagnostic du PCM a mis en exergue que les pratiques automobiles sont en inadéquation avec la hiérarchie du réseau. Pour accorder le profil des voiries à leur fonction dans le réseau, la commune de Quaregnon a pour objectif de reporter le trafic de transit sur les axes structurants.

Il s'agit du même objectif visé dans le chapitre « 5. Cadre de vie » qui vise à améliorer le cadre de vie en mettant en œuvre des plans de circulation avec des mises en sens unique de certains tronçons rendant ces itinéraires de transit moins attractifs.



9. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

PRIORITÉ 2

9.3. INCITER LES CITOYENS À UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Encourager un usage plus rationnel de l'automobile est l'un des objectifs poursuivis par le PCM qui s'inscrit pleinement dans ceux fixés aux échelles supra-communales. Le SDT a pour ambition de maîtriser la mobilité et favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. La vision FAST fixe comme objectif chiffré de faire passer la part modale de la voiture de 83% à 60% à l'horizon 2030 en Région wallonne.

Dans la continuité des objectifs évoqués dans les volets de mobilité active concernant la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité, la vision de la commune concernant la promotion d'un usage rationnel de la voiture est d'informer et de sensibiliser les citoyens à l'importance et aux bénéfices du transfert modal, de développer l'autopartage et d'organiser des actions en lien avec la semaine de la mobilité (ex : journée sans voiture,...). Il s'agira aussi de sensibiliser le public jeune en maintenant et en développant des actions de sensibilisation telles que le passage du brevet cycliste aux élèves de primaire.



L'objectif de la commune est de proposer aux usagers du réseau quaregnonnais de réelles alternatives afin de les encourager à choisir d'autres modes de déplacement plus durables que la voiture, de manière quotidienne et aussi plus occasionnelle.



10. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

PRIORITÉ 1

10.1. REVOIR LES RÉGIMES DE VITESSE SUR LE RÉSEAU COMMUNAL

La limitation de la vitesse à 30km/h est encore ponctuelle et isolée à Quaregnon (limitée au centre-ville et aux abords des écoles), et la signalétique dans ces zones n'est pas toujours visible et dissuasive. La commune vise comme action phare pour son PCM d'étendre la zone 30 sur les voiries communales.

La faisabilité de l'adaptation des régimes de vitesse sur les axes repris dans les itinéraires de bus devra être vérifiée avec les TEC.

Si cette mesure vise principalement les voiries communales, une réflexion pourrait aussi être menée sur les voiries régionales : une portion de la rue Jules Des-trée (N51) est limitée à 30 km/h vu la présence d'une école et celle-ci pourrait être étendue au niveau du carrefour des 4 Pavés. Toutefois, le passage du futur BHNS pose des questions de faisabilité et de compatibilité avec cette mesure et devra être davantage étudié en phase 3.

Afin de sécuriser les déplacements, le PCM ambitionne d'accompagner la mise en zone 30 de Quaregnon et la potentielle adaptation des vitesses des axes principaux par une meilleure lisibilité et un respect plus grand des régimes. Pour ce faire, une réflexion sur les radars fixes et mobiles avec la zone de Police Boraine peut s'avérer nécessaire dans les endroits les plus problématiques où le manque de respect de la vitesse maximale autorisée est constaté.

Pour assurer la lisibilité de la future zone 30, il s'agira de soigner les effets de porte (panneautique,...) et de marquer les entrées de la zone par des aménagements (plateaux, rétrécissements de rue,...) principalement au niveau des entrées les plus fréquentées.

Le PCM fixe également comme objectif prioritaire d'accompagner l'extension des zones 30 par une campagne de sensibilisation pour informer les usagers du réseau routier de ce changement.

10.2. SÉCURISER LES CARREFOURS DANGEREUX

Le réaménagement des croisements dangereux est également visé par ce PCM. Les croisements cités dans le diagnostic—e.a. les plus problématiques que sont le carrefour Salik sur la N51 et le « rond-point » de l'Église Saint-Quentin— pourraient être notamment revus pour y sécuriser les déplacements.



10. SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

PRIORITÉ 2

10.3. RÉDUIRE LE NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES DE LA ROUTE

Le nombre d'accidents et de victimes de la route tendent à augmenter d'année en année depuis les dix dernières années. Un des objectifs prioritaires du PCM consiste ainsi à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route sur les axes et carrefours particulièrement accidentogènes (N51, N545, rue Edouard Anseele,...) ainsi que lors de chantiers (par signalisation adaptée). Un des axes de travail pour la réduction des accidents est d'assurer le bon entretien des voiries.

PRIORITÉ 3

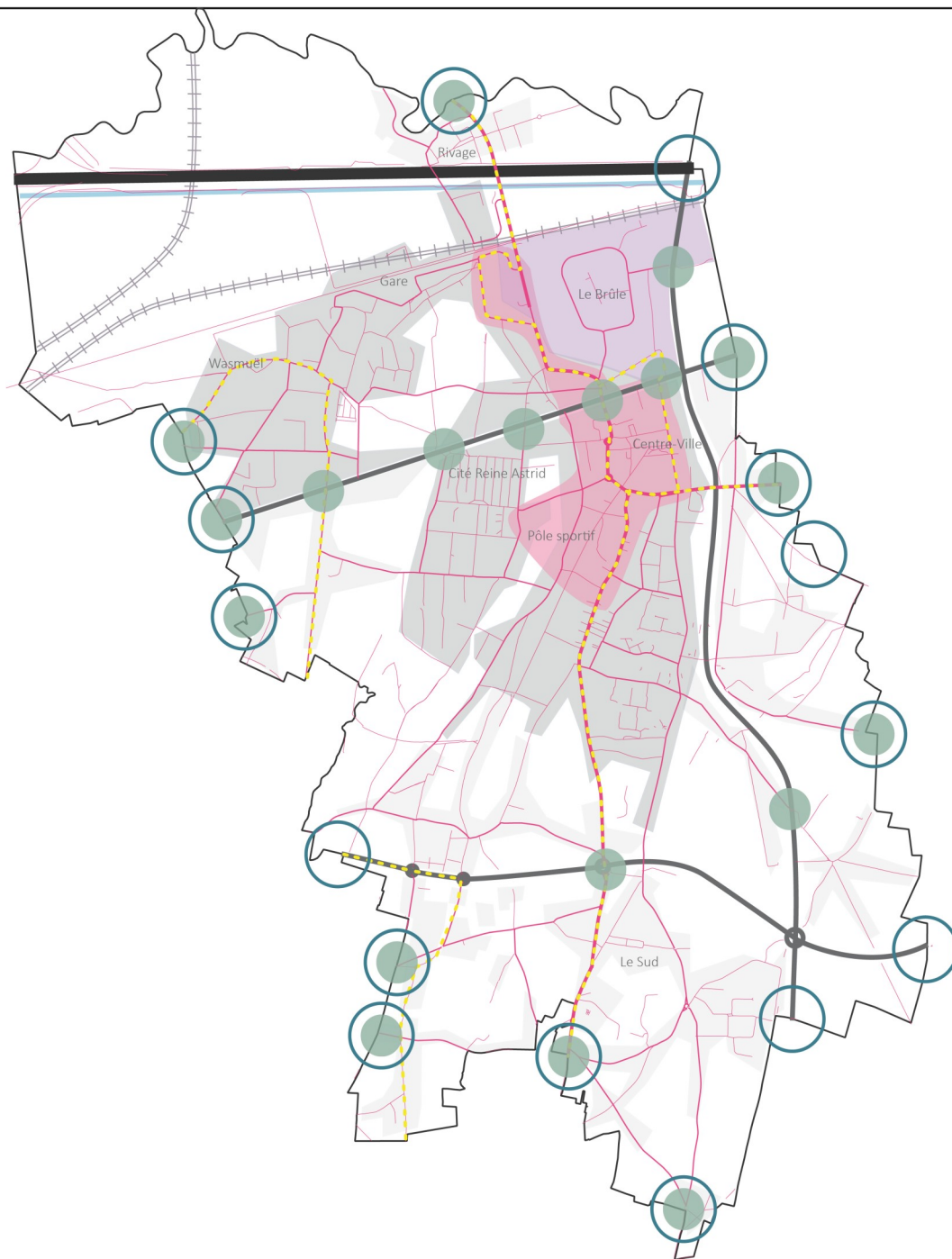
10.4. SENSIBILISER LES CITOYENS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La commune de Quaregnon souhaite renforcer et développer des actions de sensibilisation auprès des usagers de la route dès le plus jeune âge, en menant des actions dans les écoles.

Les axes au gabarit très étroit posent notamment un enjeu d'insécurité routière qu'il s'agira de résoudre (vitesses excessives, trottoirs encombrés,...).



La commune se fixe comme objectif prioritaire de devenir une zone 30 généralisée et d'accompagner ce changement par d'autres mesures (effets de porte, entrées de ville,...). La sécurisation des déplacements est visée à la fois via des actions de sensibilisation et de prévention en matière d'accidents et via la réduction de la vitesse de circulation.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Sécuriser les déplacements

8'

- Entrées dans la zone 30 à marquer
- Entrées dans le territoire à marquer
- Voiries communales à limiter à 30 km/h
- Voiries régionales à maintenir à plus de 30 km/h
- - - Itinéraires de bus TEC
(régime de vitesse à déterminer)

Fond de plan

- |||| Chemin de fer
- La Haine
- Autoroute
- Zones urbaines très denses
- Zones urbaines
- Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

Echelle: 1/20 000e



Donneur d'ordre:



Réalisé par :



PRIORITÉ 1**11.1. ORGANISER ET RENFORCER LE STATIONNEMENT VÉLO ET ASSIMILÉS**

La mise en place de nouveaux dispositifs de stationnement plus nombreux et plus sécurisés est un objectif de priorité 1 visé par le PCM. Il s'agit d'une demande fortement exprimée au travers de l'enquête en ligne auprès de la population réalisée lors de la première phase d'étude du PCM.

Déjà présents aux abords de certains équipements publics et dans le centre-ville, les parkings vélos doivent être multipliés et proposer des dispositions protégeant du vol, des intempéries et des détériorations. Ces emplacements doivent être clairement identifiables et ne pas être confondus avec d'autres éléments de mobilier urbain. L'attention est accordée sur les lieux clés tels que les abords d'école, la gare, le centre-ville,... Cet objectif a déjà été initié par la Commune avec l'installation récente de 5 boxs à vélos, notamment à la gare, sur l'esplanade du fairplay ainsi que dans certains centres. L'offre doit également prendre en compte le stationnement sécurisé des trottinettes (privées).

L'installation de nouveaux dispositifs doit idéalement s'accompagner d'une campagne d'information.

11.2. ORGANISER LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Suite au PICM de 2009, le stationnement a été davantage réglementé dans certaines zones stratégiques : l'instauration d'une zone bleue dans le centre-ville, centre de Wasmuël et sur la rue Paul Pastur.

Un premier objectif du PCM est d'harmoniser la réglementation en matière de stationnement dans certaines zones stratégiques : le centre-ville et son extension vers la Gare, les places (centre de Wasmuël et place du Sud) et les zones commerciales. Une réflexion sur la révision de la réglementation en matière de

stationnement dans d'autres lieux est également un objectif poursuivi (nouvelles zones règlementées, stationnement réservé pour certains usagers,...).

Enfin, il s'agira d'évaluer les besoins en stationnement et les possibilités de report hors-voirie et de rationalisation du stationnement en voirie lorsqu'une opportunité de réaménagement se présente, afin de limiter son emprise dans l'espace public.

11.3. CONTRÔLER LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

En complément de l'objectif précédent, faire respecter et contrôler le respect du stationnement réglementé est essentiel pour garantir une politique de stationnement efficace (dans les zones bleues, les emplacements réservés PMR, livraisons, ...). Une concertation avec les autres acteurs comme la Police boraine et les gardiens de la paix est nécessaire.

PRIORITÉ 2**11.4. PROMOUVOIR L'USAGE DES PARKINGS HORS-VOIRIE**

Le diagnostic a soulevé que les automobilistes cherchent à se garer selon une logique du « au plus près » de leur destination, engendrant une pression sur le stationnement disponible dans le centre (voiries et parkings) alors que les parkings de délestages sont souvent vides. En installant une signalétique ciblée sur ces parkings et les distances à parcourir à pied depuis ces endroits jusqu'aux lieux d'intérêt, le PCM ambitionne de réduire la pression en stationnement sur le centre-ville. Cela permet également de repartager l'espace public en faveur d'autres modes de déplacements et d'autres usagers.

Le PCM ambitionne ainsi de renforcer la signalisation existante relative au stationnement, en veillant à l'uniformité des panneaux.

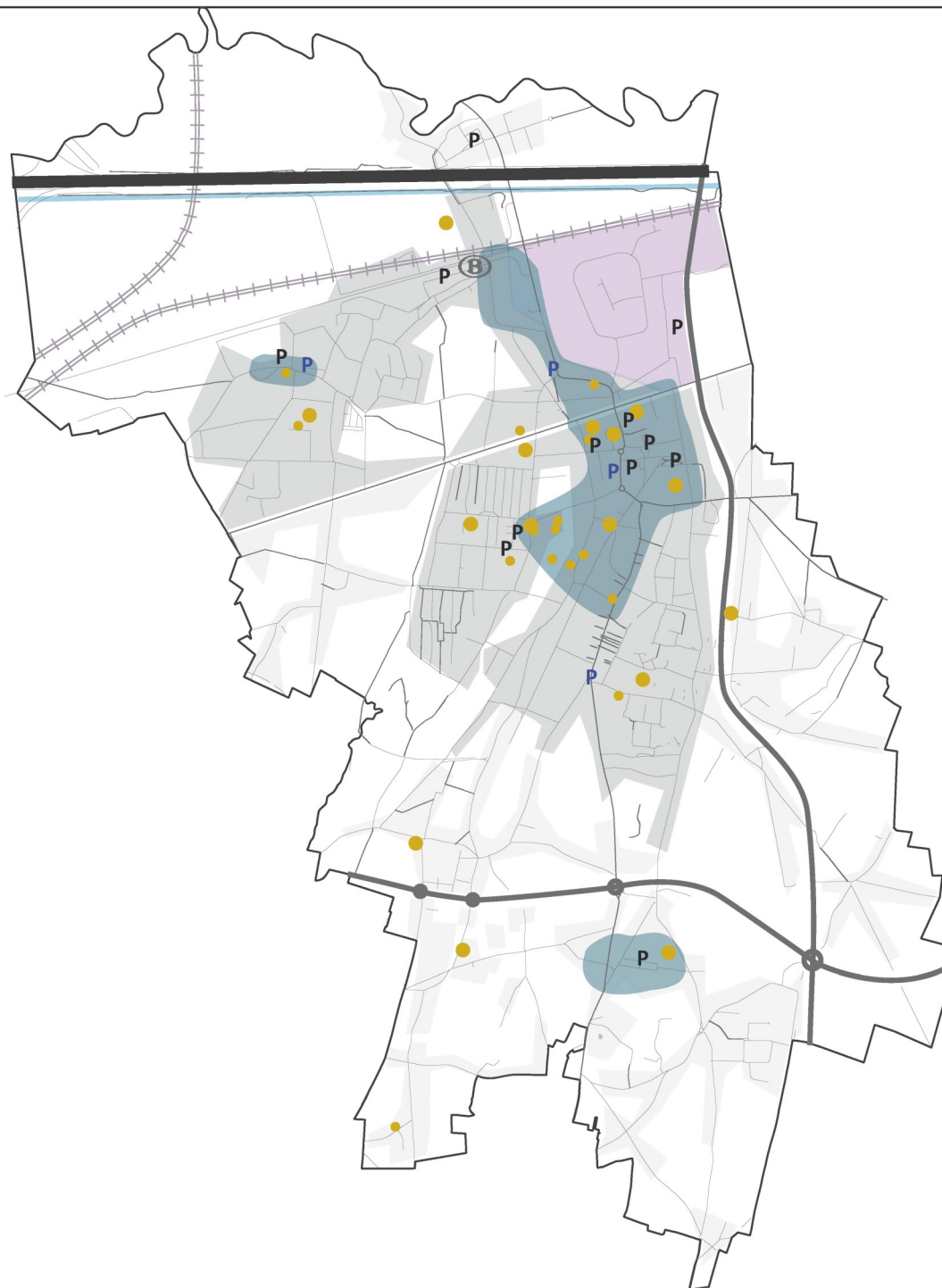
11.5. ORGANISER LE STATIONNEMENT DES POIDS-LOURDS

Le PCM a pour objectif de proposer des solutions en faveur d'une répartition plus équilibrée et plus efficace des emplacements réservés pour les livraisons, en visant une meilleure cohérence et un dimensionnement adéquat des emplacements pour livraisons ainsi que l'établissement d'un horaire pour ces zones. Une démarche qui doit s'accompagner d'une sensibilisation des commerçants à se parquer ailleurs que devant leur enseigne.

Comme énoncé au point 11.2., ces mesures doivent s'accompagner d'un contrôle du respect de ces zones réservées. Il faudra également que la commune s'assure que les nouvelles zones de livraison sont suffisantes, notamment via des observations qualitatives sur le terrain et en relevant le ressenti des commerçants.



L'objectif en matière de stationnement est d'instaurer une politique globale de gestion et de contrôle, qui comprend à la fois une étendue des zones bleues, une gestion des livraisons et l'intégration du stationnement vélo.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Commune de Quaregnon: Phase 2

Organiser le stationnement

9

-  Zones où harmoniser la réglementation en matière de stationnement automobile
- P** Stationnement existant non-règlementé
- P** Stationnement existant en zone bleue
-  Pôles

Fond de plan

-  Chemin de fer
-  La Haine
-  Autoroute
-  Zones urbaines très denses
-  Zones urbaines
-  Zoning

Source: Extraits de cartoweb- Autorisation C17133

Version : juin 2022

Echelle: 1/20 000e



Donneur d'ordre:



Réalisé par :





12. ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

PRIORITÉ 1

12.1. ORGANISER LES LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE

Déjà problématique dans une commune caractérisée par sa densité, le stationnement des poids-lourds en double-file ou sur les trottoirs dans le centre de Quaregnon à l'occasion des livraisons ne fera que s'étendre dans les prochaines années sans l'instauration de mesures. Les nombreux commerces présents dans les centres nécessitent un approvisionnement qu'il est impossible de supprimer complètement.

Un des objectifs du PCM est dès lors de continuer sur la lancée de l'installation d'une zone de livraison rue Castiaux et de multiplier les zones de chargement et de déchargement dédiées aux heures les plus affluentes en termes de livraisons. Il s'agira aussi, en concertation avec la Police Borraine, de faire respecter ces zones réservées.

12.2. ENCADRER LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS

Malgré la construction de l'axiale borraine dans le but de désengorger la N51 du transit des poids-lourds, le constat est tiré dans le PCM que le flux de camions est plus abondant sur la voirie qui présente le plus petit gabarit des deux (N51 : 2x1 bande). En cohérence avec les objectifs 5.1. et 9.2., le PCM ambitionne d'appliquer des restrictions de tonnage sur la N51 afin de reporter ce trafic de transit sur l'axiale borraine.

Il est également question d'élargir les limitations de tonnage en généralisant les restrictions déjà présentes dans certains centres à tous les quartiers résidentiels.



L'objectif de la commune est d'organiser les livraisons en centre-ville et d'encadrer la circulation des poids-lourds sur tout le territoire afin d'offrir aux citoyens plus de sécurité et un cadre de vie plus agréable.

III. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS

N°	Objectifs	Priorité
1.	Encourager l'utilisation de la marche	
1.1.	Améliorer la qualité, le confort et l'accessibilité des cheminements piétons	1
1.2.	Promouvoir la marche auprès des citoyens	1
1.3.	Promouvoir, entretenir et sécuriser le réseau des sentiers et venelles	2
2.	Améliorer la mobilité des PMR	
2.1.	Améliorer l'accessibilité des PMR sur les axes principaux	1
2.2.	Prendre en compte les besoins des PMR lors de réaménagements	1
2.3.	Sensibiliser à la prise en compte des PMR	2
3.	Encourager l'utilisation du vélo	
3.1.	Développer un réseau cyclable communal	1
3.2.	Promouvoir l'usage du vélo auprès des citoyens	1
4.	Améliorer la mobilité scolaire	
4.1.	Sécuriser et apaiser les abords d'écoles	1
4.2.	Développer des alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires	1
4.3.	Améliorer la gestion du stationnement aux abords des écoles	2
4.4.	Promouvoir la multimodalité dans les écoles	2

N°	Objectifs	Priorité
5.	Améliorer le cadre de vie	
5.1.	Réduire le trafic de transit dans le réseau local	1
5.2.	Renforcer la fonction de séjour dans l'espace public	1
5.3.	Apaiser les quartiers résidentiels	2
5.4.	Renforcer l'interconnexion entre les quartiers	3
6.	Encourager les déplacements en transports publics	
6.1.	Promouvoir l'utilisation des transports publics	1
6.2.	Dialoguer avec les opérateurs des réseaux de transport en commun	2
6.3.	Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus	2
7.	Améliorer l'intermodalité	
7.1.	Offrir des possibilités/lieux d'intermodalité de qualité	1
7.2.	Promouvoir l'offre multimodale disponible sur le territoire	2
8.	Développer les services de mobilité	
8.1.	Promouvoir les services de mobilité	1
8.2.	Développer des partenariats avec les associations actives dans le domaine de la mobilité	2
8.3.	Accompagner le développement des motorisations électriques	3

N°	Objectifs	Priorité
9.	Encourager un usage rationnel de la voiture	
9.1.	Renforcer l'offre des modes alternatifs à la voiture individuelle	1
9.2.	Réduire le trafic de transit dans le réseau local	1
9.3.	Inciter les citoyens à un usage rationnel de la voiture individuelle	2
10	Sécuriser les déplacements	
10.1.	Revoir les régimes de vitesse sur le réseau communal	1
10.2.	Sécuriser les carrefours dangereux	1
10.3.	Réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route	2
10.4.	Sensibiliser les citoyens à la sécurité routière	3
11.	Organiser le stationnement	
11.1.	Organiser et renforcer le stationnement vélo	1
11.2.	Organiser le stationnement automobile	1
11..3.	Contrôler le stationnement automobile	1
11.4.	Promouvoir l'usage des parkings hors-voirie	2
11.5.	Organiser le stationnement des poids-lourds	2
12.	Organiser le transport de marchandises	
12.1.	Organiser les livraisons en centre-ville	1
12.2	Encadrer la circulation des poids-lourds	1