

Fiche Mesure 01 – Quaregnon, Commune 30

Description de la mesure

L’apaisement de la circulation sur le territoire communal est la mesure phare de ce PCM. La mise en place d’une zone 30 généralisée au territoire de Quaregnon, repose sur plusieurs mesures concrètes:

1. Adapter progressivement les régimes de vitesse : Mise en place du 30 km/h par défaut sur l'ensemble des voiries communales à l’exception des axes structurants (maintenus à 50 km/h ou plus) et des voiries régionales ainsi que des rues résidentielles (mises en zone résidentielles/de rencontre) et adaptation de la signalisation dans toutes les voiries
2. Mettre en place des aménagements adaptés : effets de porte, reprofilage d’axes, sécurisation des traversées piétonnes, requalification des espaces publics...
3. Mener une campagne de sensibilisation et de communication sur la zone 30 auprès de la population, en impliquant les acteurs locaux (dont associatifs)
4. Assurer le contrôle et le respect des régimes de vitesse en collaboration avec la Zone de Police Borraine

Objectifs poursuivis		Mesures liées
— Réduire le nombre et la gravité des accidents de circulation pour tous les usagers (en particuliers entre automobilistes et usagers faibles); — Conforter le caractère local de la majorité du réseau communal; — Offrir des conditions favorables pour le développement des réseaux piétons et cyclables; — Diminuer les nuisances liées au trafic automobile dans des quartiers denses (bruit, pollution,...); — Améliorer la qualité de vie		02: Trafic Apaisé 03: Stratégie Mobilité Scolaire 04 : Connexion Ville-Gare 07 : Réseau cyclable
Ressources	Nature des actions	Planification Infrastructure Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, Subsidés SPW MI (PIC, PIMACI, PIWaCy, Cœur de villages, Habitats permanents, Espaces de convivialité, Abords d’école, FEDER), Subsidés PIV, Subsidés Revitalisation urbaine (TLPE), Subsidés PCDR (ARNE) <u>Humaines</u> : moyens de la Commune pour le suivi de la mise en œuvre de la zone 30 et la communication/sensibilisation (profil type CEM), Zone de Police <u>Règlementaires</u> : Règlement complémentaire de circulation <u>Techniques</u> : radars fixes ou mobiles, caméras	Type d’opérations	Etude Information Réalisation
	Caractère	Nouveauté —Poursuite
	Mise en œuvre	Court terme—Moyen terme
	Budget	€, €, €, / 100% Communal dans un premier temps
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune, Zone de Police Borraine <u>Partenaire(s)</u> : SPW, Ecoles, milieux associatifs, acteurs locaux, TEC,...

Fiche Mesure 01 - Quaregnon, Commune 30

Action 1.1. Adapter progressivement les régimes de vitesse

Malgré le caractère très urbain du territoire, la densité bâtie et la typologie des voiries (particulièrement étroites), peu de voiries du territoire sont actuellement en zone 30 km/h à Quaregnon. Il s'agit essentiellement des abords des écoles et de l'hyper-centre de Quaregnon (rue du Village).

La tendance actuelle de généralisation du 30 km/h dans les zones urbanisées comporte de nombreux avantages. L'apaisement de la vitesse contribue à renforcer la sécurité des déplacements (en diminuant les risques d'accidents et leur gravité: la distance d'arrêt d'un véhicule est de l'ordre de 13m, soit la moitié de la distance d'arrêt d'un véhicule circulant à 50km/h (26m) et en cas d'accident, le risque de décès d'un piéton est divisé par 9 par rapport à 50km/h). En outre, cette mesure représente aussi une véritable opportunité pour améliorer l'espace public, la cohabitation des usages, le bien-être des habitant.es (réduction du bruit et de la pollution de l'air,...) le cadre de vie et l'attractivité du territoire.

La généralisation du 30 km/h dans le réseau communal est la première étape, règlementaire, de l'apaisement de la circulation à Quaregnon qui se traduira également par la mise en œuvre d'aménagements piétons et cyclables, la requalification d'axes et d'espaces publics,... (cfr Mesure 02).

Ressources	Nature des actions	Planification
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : moyens de la Commune pour le suivi de la mise en œuvre de la zone 30 (profil type CEM) <u>Règlementaires</u> : Règlement complémentaire de circulation routière	Type d'opération	Etude
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€ / 100% Communal dans un premier temps
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune (Services Mobilité et Voiries), Zone de Police <u>Partenaire(s)</u> : SPW, TEC
Localisation	Indicateurs	
Cartes en annexe	- Longueur des zones 30 - Part des zones 30 dans le réseau communal - Longueur des zones résidentielles et de rencontre - Part des zones résidentielles et de rencontre dans le réseau communal - Nombre d'accidents - Nombre de victimes (distinguant gravité : tués, blessés graves, blessés légers et types d'usagers: cyclistes, piétons)	

Outils et Références

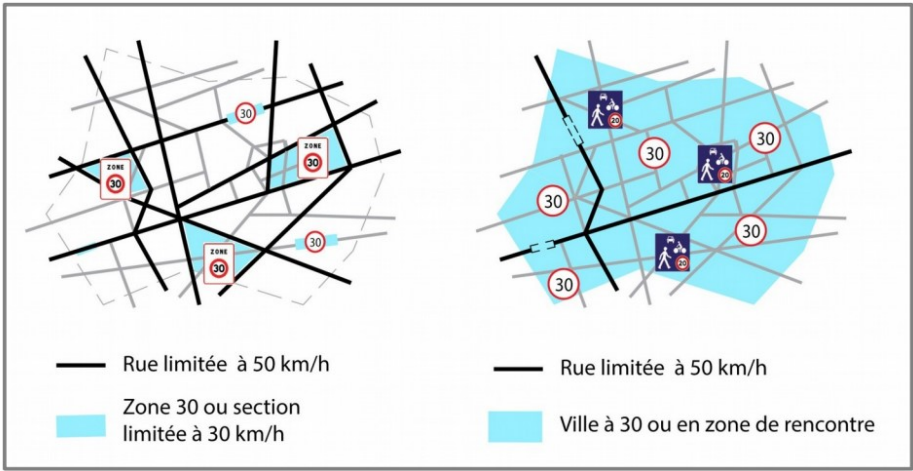
- [Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie? Quels outils?](#), Cémathèque n°42,SPW
- [Règlement complémentaire de circulation routière. Quand? Comment?](#), Cémathèque n°50, SPW
- [Grenoble Métropole apaisée, Evaluation du dispositif « ville et villages à 30 km/h »](#), Cerema
- [Ville à 30 km/h: la signalisation s'adapte pour faciliter sa mise en œuvre](#), Cerema
- [Plan Global de Sécurité routière de Soignies](#)

Principes de mise en œuvre et recommandations

L’approche proposée consiste à une généralisation progressive des zones apaisées (30 km/h ou moins) sur toutes les voiries du réseau communal (de desserte, de collecte et de liaison). Elle repose sur la hiérarchisation des voiries, en tenant compte du déclassement de certaines voiries dans le réseau structurant auto toutefois (e.a. Chaussée de Monsville).

Les axes structurants du territoire (gérés par la Région Wallonne) sont maintenus à un régime supérieur de vitesse vu leur importance dans la hiérarchie du réseau automobile.

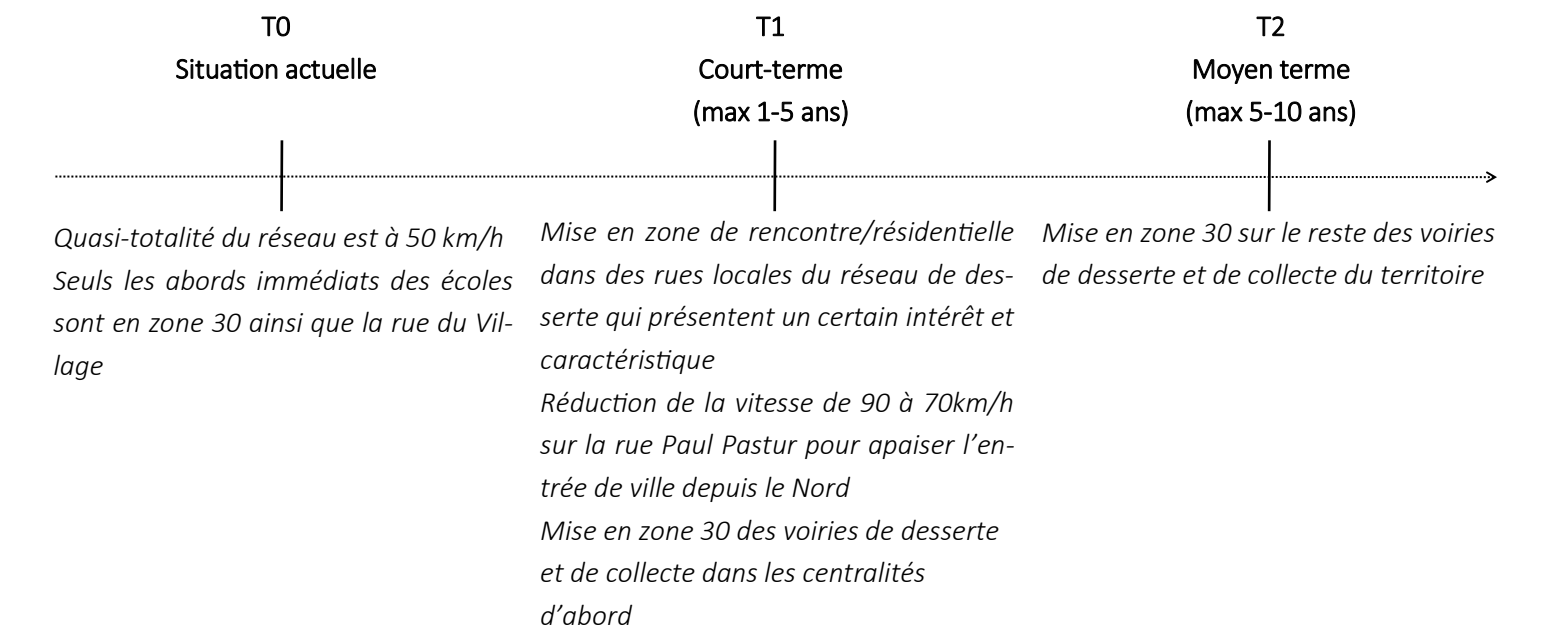
Le principe général de mise en œuvre de la « Commune 30 » repose sur une volonté de généraliser la zone 30 sur le territoire afin que les zones apaisées soient plus cohérentes et lisibles et afin de rendre la circulation des modes actifs plus confortable, sécurisée et agréable.



Principes d'inversion de la règle et l'exception

Source: Cerema, Grenoble Métropole apaisée— Evaluation du dispositif « villes et villages à 30 km/h » (2017)

L’apaisement des vitesses à Quaregnon pourrait être prévu de manière phasée et progressive en 2 temps :

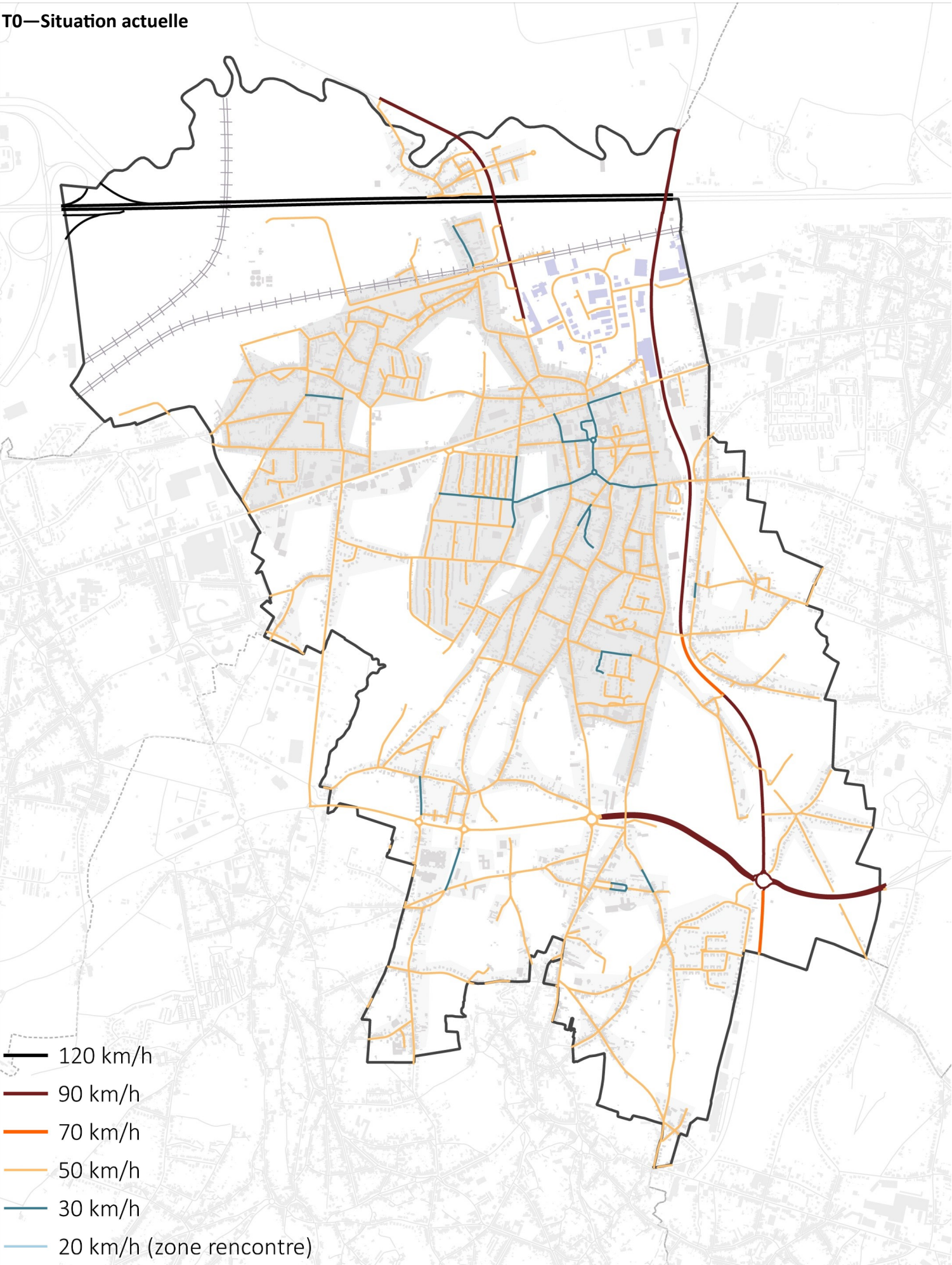


Les cartes qui suivent présentent pour chaque voirie du territoire, l’adaptation des régimes de vitesse proposée à court et moyen terme. Notons qu’il s’agit ici d’une proposition du PCM élaborée dans le cadre de l’étude. Si et lorsque la Commune décide de mettre en œuvre cette action, la faisabilité de celle-ci sera à évaluer. Certaines rues pourraient ainsi bénéficier d’un changement de régime par rapport à la proposition présentée ici.

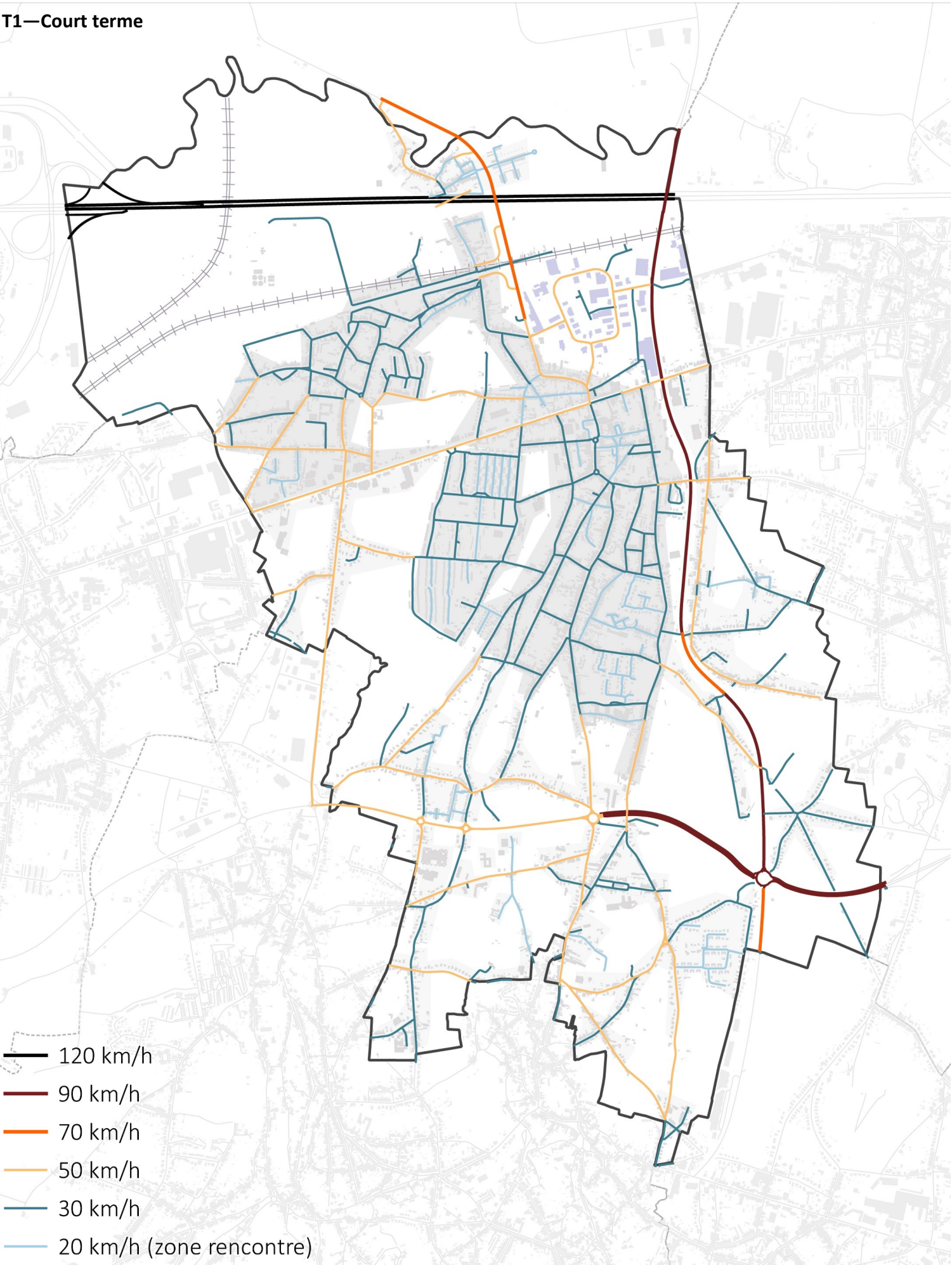
Notons également que de nombreuses rues de Quaregnon présentent un intérêt pour une mise en zone de rencontre. En effet, ces rues s’y prêtent tout à fait pour plusieurs raisons: elles présentent certaines caractéristiques de voiries (caractère étroit ne permettant pas d’aménager un trottoir suffisant pour séparer les modes actifs de la chaussée) et elles présentent un caractère local (clos, cités, rues locales,...). De plus, les usages observés soutiennent ces constats. Néanmoins, à nouveau si et lorsque cette action sera mise en œuvre, il s’agira de vérifier la faisabilité et pertinence de ce régime de vitesse pour toutes les rues proposées ici. Des adaptations pourraient dès lors avoir lieu.

Notons enfin que le projet de BHNS pourrait comporter des adaptations de régimes de vitesse ou impacter cette mesure (niveau aménagements) sur la N51 dont il s’agira de prendre compte.

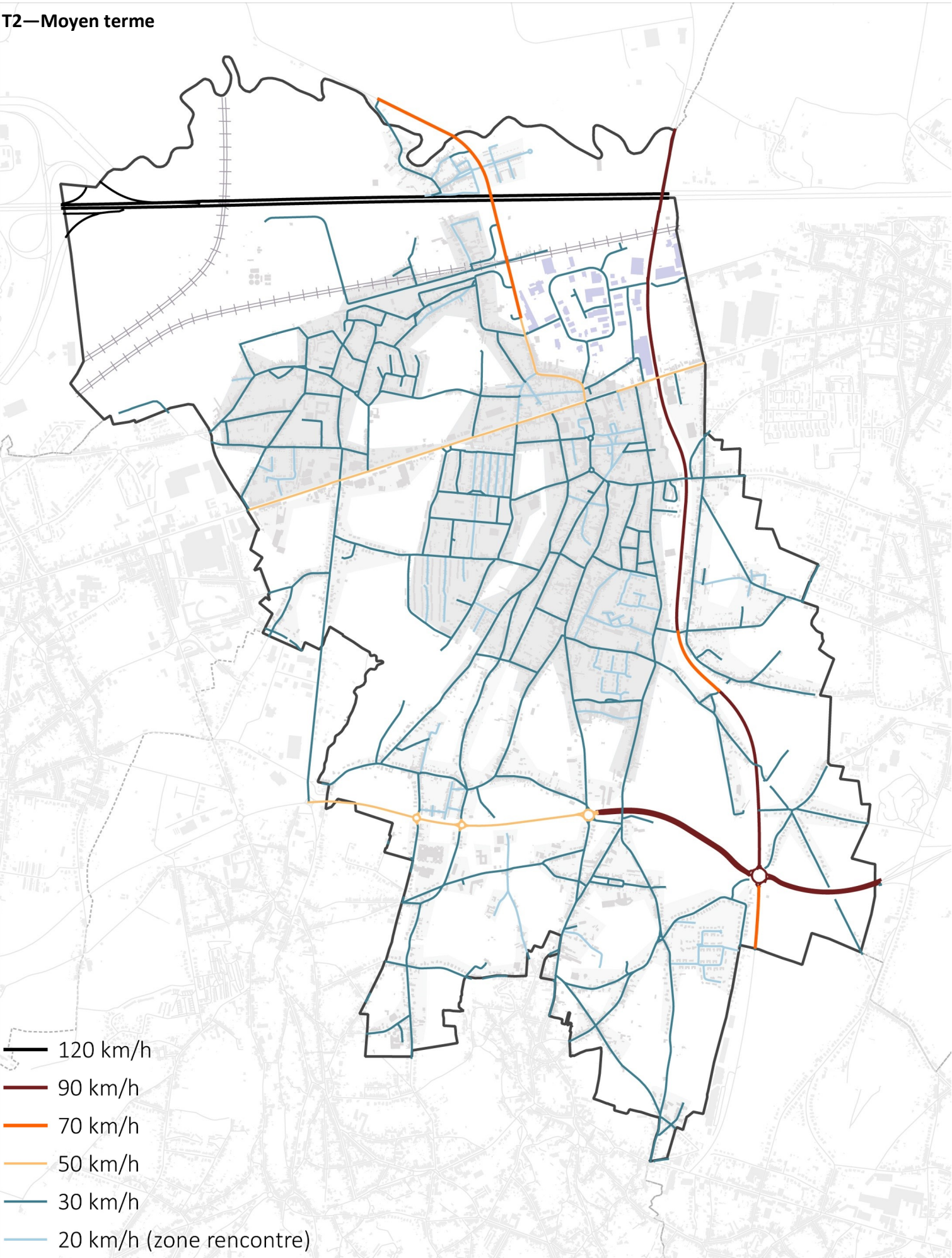
T0—Situation actuelle



T1—Court terme



T2—Moyen terme



Principes de signalisation

Tel qu'évoqué, le principe généralement applicable pour la généralisation de zone 30 à large échelle (Commune, Métropole,...) est « l'inversion de la règle de l'exception ». La vitesse limite dans l'agglomération est donc de 30km/h pour toutes les rues sauf autres prescriptions ponctuelles : zone de rencontre, limitation à 50, 70 ou 90 km/h...

Dans de nombreux cas, le principe de signalisation retenu pour ce type de zone globalisée consiste à associer le panneau de limitation de vitesse à 30 km/h à celui d'entrée en agglomération (signaux C43 et F1) aux entrées du territoire. Un totem d'information peut y être adjoind pour attirer l'attention sur le panneau de signalisation (cfr Mesure 1.03).

Notons toutefois que l'agglomération de Quaregnon fait partie de la grande agglomération de Mons-Borinage qui s'étend de Saint-Symphorien à Dour. Il s'agira donc de préciser, lorsque et si cette mesure est mise en œuvre, de tester la faisabilité de ce principe de signalisation à Quaregnon. Une concertation importante sera dès lors à mener avec les communes voisines ainsi qu'avec le SPW.

Ce principe de signalisation présente comme avantage principal qu'il permettrait de désencombrer l'espace public en ne multipliant pas les panneaux et leurs mats et réduire le bruit visuel que cela représente. En cas d'incertitude, le 30 km/h étant la règle, cela ne représente pas de risque dans le cas où un-e conducteur-trice circulerait à 30 km/h sur un axe limité à 50 km/h

En France, la signalisation des axes qui restent à 50 km/h a été simplifiée dans la réglementation, les panneaux 50km/h ne sont plus obligatoires, un marquage ellipse 50 sur ces axes isolés suffit.

La carte qui suit localise les entrées/sorties principales (depuis les axes structurants du réseau routier) et secondaires (depuis les axes du réseau local) dans le territoire communal et où une attention particulière sera à apporter à la signalisation de la zone 30.



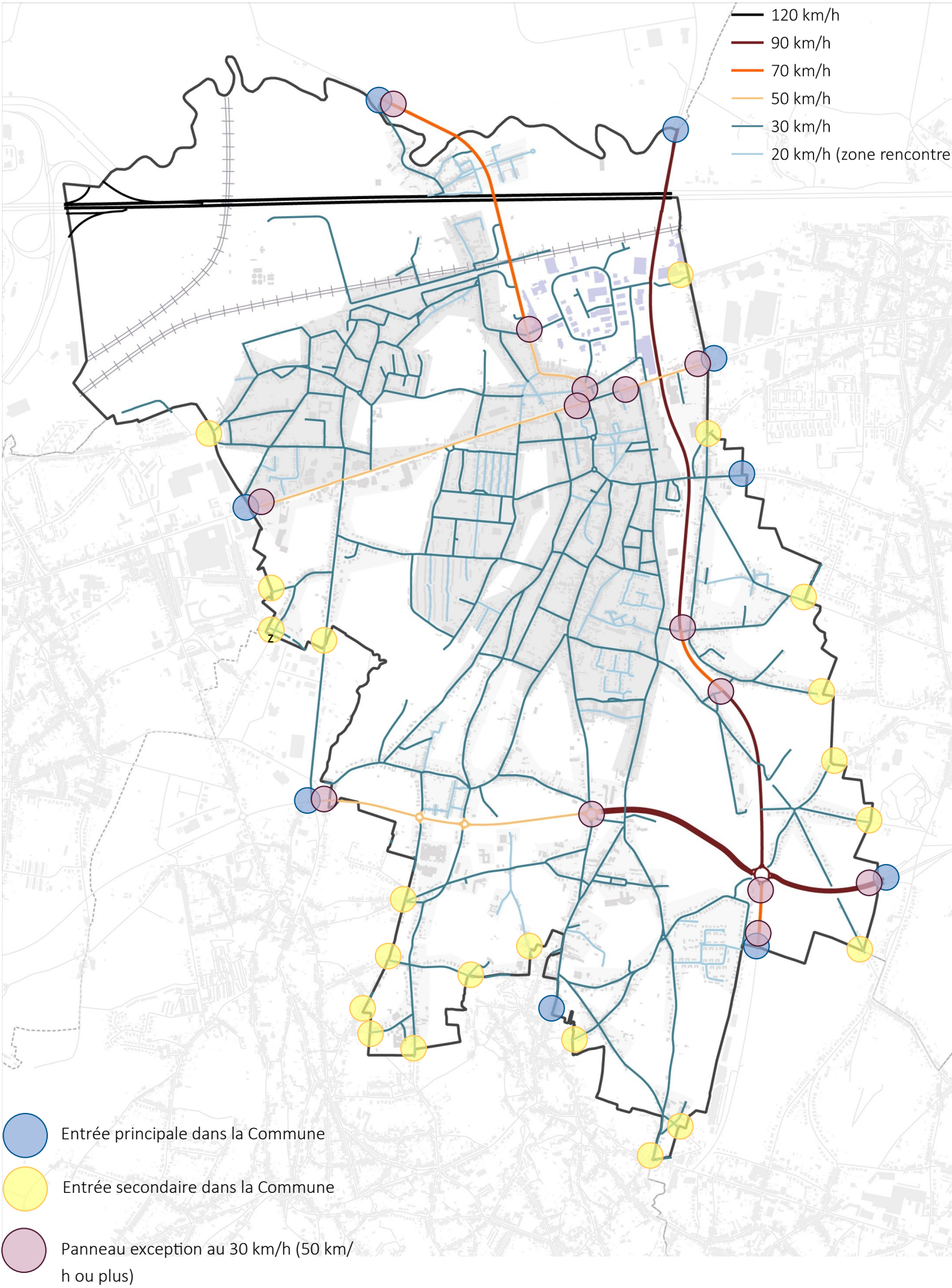
Signal de limitation de vitesse à 30 km/h au dessus du signal de début d'agglomération



Panneau 30 km/h aux entrées de ville en Région Bruxelles-Capitale
(Source: Photo News)



Marquage au sol 50km/h à Grenoble Alpes Métropole
(Source: Cerema, Lionel Faure)



Fiche Mesure O1 - Quaregnon, Commune 30

Action 1.2. Mettre en place des aménagements adaptés

Pour rendre efficace la limitation de vitesse, le/la conducteur·trice doit naturellement adapter sa vitesse à la configuration des lieux. Afin d’améliorer la perception des zones dans lesquelles la vitesse est limitée, certains aménagements ponctuels ou provisoires sont donc nécessaires. Il s’agira de prévoir des aménagements spécifiques aux zones apaisées (zones 30km/h, de rencontre/résidentielles, zones piétonnes) ainsi que des « effets de porte » pour inciter à réduire sa vitesse en approche d’agglomération.

Il s’agira ainsi d’aménager, selon les principes d’aménagement spécifiques, les zones de rencontres et zones résidentielles, les zones 30 et les éventuelles zones piétonnes. Il s’agira également d’aménager des effets de porte et des dispositifs ralentisseurs.

Ressources	Nature des actions	
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, Subsidés SPW MI (PIC, PIMACI, PIWaCy, Cœur de villages, Habitats permanents, Espaces de convivialité, Abords d’école, FEDER), Subsidés PIV, Subsidés Revitalisation urbaine (TLPE), Subsidés PCDR (ARNE) <u>Humaines</u> : moyens de la Commune pour le suivi de la mise en œuvre de la zone 30 (profil type CEM)	Type d’opération	Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€€€ / Financement 100 % communal dans un premier temps
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune (Services Mobilité et Voirie) <u>Partenaire(s)</u> : SPW
Localisation	Indicateurs	
Effets de porte : - Portes 30 principales/ immédiates (Carrefour 4 Pavés, Rue des Vaches/RAVEL,...) - Portes 30 secondaires (carrefour Salik,...) - Effets de porte 50: N51, depuis Axiale Borraine, depuis Chaussée de l'Espérance - Effets de porte 70: Pastur	- Nombre de km aménagés en zone 30 - Nombre de km aménagés en zone 20 - Part de rues apaisées/total voiries communales - Nombre d’accidents avec dégâts corporels - Nombre de victimes (distinguant gravité : tués, blessés graves, blessés légers et types d’usagers: cyclistes, piétons)	

Outils et références

- [Aménagements en support de la Ville 30](#), Newsletter CRR 2022, Centre de recherches routières
- [Chicane—Application: en section et en entrée de zone](#). Fiche technique pour la mise en œuvre rapide d’aménagements Ville 30, Bruxelles Mobilité & Centre de recherches routières
- [Circulation apaisée—La zone 30](#), Sécurithèque Fiche pratique n°398, SPW
- [Circulation apaisée—La zone de rencontre](#), Sécurithèque Fiche pratique n°276, SPW
- [Circulation apaisée—La zone résidentielle](#), Sécurithèque Fiche pratique n°294, SPW
- [Circulation apaisée—La zone piétonne](#), Sécurithèque Fiche pratique n°277, SPW
- [Aménager des rues apaisées](#), Cerema
- [Espace Publiek : 10 tips pour aménager la rue locale](#), BMA brussels
- [Aménagements tests. D’une approche globale aux \(bonnes\) raisons de s’intéresser aux mesures temporaires](#), Cémathèque n°52, SPW
- [Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelles stratégie? Quels Outils?](#), Cémathèque n°42, SPW
- [Identifier les dispositifs ralentisseurs](#), Sécurithèque Fiche pratique n°349, SPW
- [Tableau récapitulatif des dispositifs ralentisseurs selon le contexte](#), Sécurithèque Fiche pratique n°349, SPW
- [Aménager les espaces publics wallons](#), Eléments constitutifs d’un vade-mecum, CPDT
- [Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs](#), Eventail de bonnes pratiques, CPDT
- [Tuinstraten à Anvers](#)

Zones	Objectifs	Principes d'aménagement	Signalisation
Zone 30	La zone 30 est une zone, un quartier, une rue où l'on cherche à avoir un équilibre entre la fonction « vie locale » et la fonction « circulation ».	« L'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse. » (article 12.1. du code du gestionnaire) Aménagements d'entrée: dispositif surélevé, installation de coussin, trottoir traversant, réduction de la largeur de chaussée, chicane, différence de revêtement,... Si la configuration des lieux ne permet pas un des aménagements précités, un marquage au sol du signal F4a peut être réalisé. Une coloration de la voirie peut être envisagée également. Des éléments végétaux appelle à une conduite plus apaisée et renforce un changement de zone (chicanes végétalisées, zones d'ilots franchissables herbacés, arbres d'alignement,...) Voir Sécurothèque pour infos.	 Entrée de zone F4a  Sortie de zone F4b
Zone de rencontre ou résidentielle	Si leurs caractéristiques sont similaires, la zone <i>résidentielle</i> est celle dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante, là où dans la zone de <i>rencontre</i>, la fonction d'habitat cohabite avec des fonctions commerciales, touristiques, récréatives,... On y attend une cohabitation entre différentes catégories d'usagers ainsi qu'une priorité à la vie sociale et la convivialité.	En plus de principes applicables en zone 30, il s'agit de faire prendre conscience à l'ensemble des usagers que les piétons peuvent utiliser tout l'espace de la voie publique et que les conducteurs doivent rouler à 20 km/h maximum, voire moins si nécessaire. Il convient de créer un environnement où l'on minimise le risque d'accident et où il semble cohérent de circuler de manière apaisée. Pour bien rencontrer ces enjeux, il faut prévoir des aménagements : • privilégier une surélévation d'entrée et de sortie (plateau ou trottoir traversant), sinon un aménagement « marquant » des entrées et sorties (ex : réduction de la largeur de la chaussée dans le sens entrant, rappel du F12a au sol, différenciation du revêtement d'entrée, etc.) ; • dans la mesure du possible, supprimer les trottoirs. Si on imagine une transformation progressive en zone de rencontre, l'objectif ultime est d'avoir un espace aménagé de plain-pied, sans division trop marquée entre les différents modes de déplacements. Attention toutefois aux personnes malvoyantes qui, dans les zones de rencontre, ont besoin d'une ligne guide ! • quand c'est possible, prévoir l'évacuation des eaux par un filet d'eau central afin de ne pas recréer des accotements (vers lesquels les piétons auraient tendance à se serrer) ;	 Entrée de zone F12a  Sortie de zone F12b

Zones	Objectifs	Principes d'aménagement	Signalisation
		- répéter des aménagements réducteurs de vitesse (chicanes, rétrécissements ponctuels, dispositifs surélevés, stationnement organisé en chicanes) à une fréquence correcte (maximum tous les 50 m) afin de faire respecter le 20 km/h ; - organiser le stationnement de manière appropriée, c'est-à-dire privilégier le marquage des emplacements par cases, plutôt que la création de zones de stationnement via la signalisation verticale. Attention aussi à la réservation d'emplacements réservés aux personnes handicapées	
Zone piétonne	Permettre une circulation exclusivement réservée aux piétons (à quelques exceptions près qui doivent rouler à l'allure du pas)	Outre les recommandations pour les zones de rencontre : Idéalement de plain-pied, la zone piétonne couvre tout l'espace de la rue, de façade à façade, ou bien une place, un parvis. Elle ouvre un champ de possibilités pour réinventer l'espace public. Il importe de la faire vivre ! Attention particulière au confort pour les PMR	 Entrée de zone F103  Sortie de zone F105

Effets de portes et dispositifs ralentisseurs

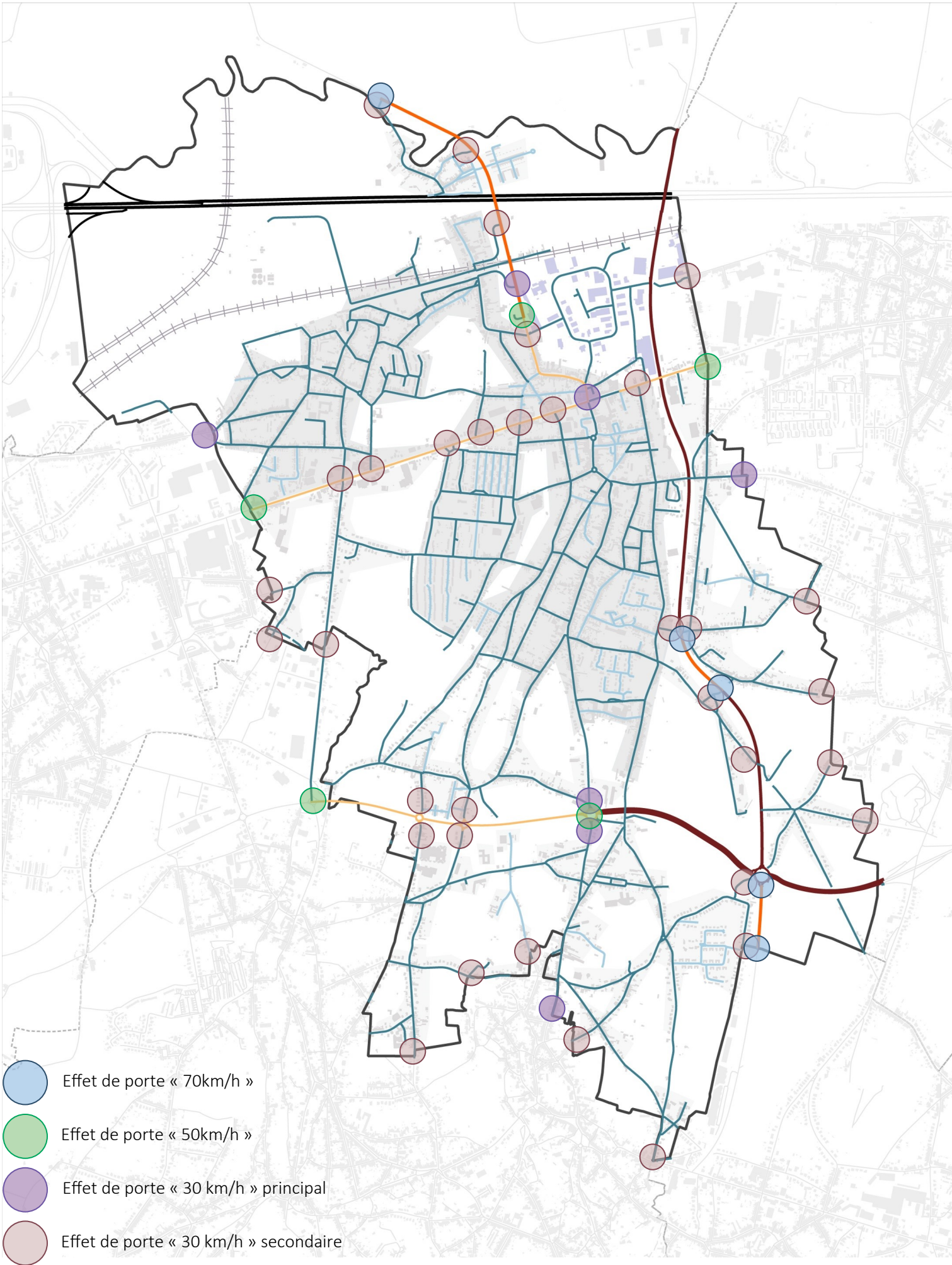
La généralisation du 30 km/h ne signifie pas que des aménagements sont uniquement à prévoir dans les zones apaisées. L'approche des zones à faible vitesse est également à soigner et à marquer au moyen d'aménagements. Lors d'un changement de limitation de vitesse, un aménagement permet de le rendre lisible et d'inciter le/la conducteur.trice à réduire sa vitesse. C'est ce que l'on appelle des « effets de porte ».

Dans l'ensemble, il est conseillé de tendre vers un principe d'aménagement uniforme sur le territoire pour permettre de rendre les zones apaisées plus lisibles et identifiables.

Il existe deux grandes catégories de dispositifs qui contraignent physiquement à ralentir la vitesse de son véhicule selon la Sécurité : les dispositifs modifiant le tracé de la route: dévoiement, rétrécissement et ilot et les dispositifs surélevés: coussins, plateau et ralentisseur de vitesse

Le centre de recherches routières a développé une liste d'aménagements supports à la Ville 30 et des fiches techniques correspondantes. Il catégorise 3 types de mesures liées à la Ville 30: les aménagements visuels (marquages, radars et rétrécissements via marquages), dispositifs surélevés (coussins, plateaux, trottoirs traversants,...) et les répartitions de l'espace (chicane, ilot, rétrécissements via obstacles, avancée de trottoirs,...)

Catégorie	Aménagement	Application		
		Entrée de zone	Section	Carrefour
Visuel	Marquage 30	X	X	
	Rétrécissement de la route par marquage	X	X	X
	Radar préventif		X	
Dispositif surélevé	Ralentisseur	X	X	
	Coussin berlinois	X	X	
	Plateau			X
	Passage pour piétons surélevé		X	X
	Trottoir traversant		X	X
Répartition de l'espace	Avancée de trottoir			X
	Giratoire de taille réduite			X
	Chicane	X	X	
	Ilot	X	X	
	Passage alterné	X	X	
	Rétrécissement de la route par obstacle	X	X	
	(Fermeture sélective)	X		





1 Entrée en zone 30 avec plateau et changement de revêtement à Ganshoren (photo credit: BRAT)
2 Trottoir traversant à Sambreville (photo credit : BRAT)
3 Entrée en zone 30 avec changement de revêtement (photo crédit: Sécurorhèque)
4 Entrée en zone 30 avec coussin berlinois et rétrécissement (photo crédit: Sécurorhèque)
5 Entrée en zone 30 avec marquage au sol de couleur (photo crédit: Sécurorhèque)
6 Dévoisement (photo crédit: Sécurorhèque)
7 Chicane avec passage libre pour vélos (photo credit: Bruxelles Mobilité)
8 Utilisation d'un bac à fleur à Ixelles (photo credit: Bruxelles Mobilité)

- 1 « Tuinstraat » à Anvers, Lange Ridderstraat (photo credit: Jeroen Broeckx)
- 2 Panneau informatif sur la zone de rencontre (photo credit: ville de Noirmoutier)
- 3 Zone de rencontre (photo credit: Imaginer le Québec autrement)
- 4 Dévoisement via stationnement et alignement d'arbres à Jambes (photo credit : ICEDD)
- 5 urbanisme tactique, élargissement de trottoir via marquage et mobilier à Milan (avant/après)



Fiche Mesure 01 - Quaregnon, Commune 30

Action 1.3. Mener une campagne de sensibilisation et de communication sur la zone 30 généralisée

Mettre en place une campagne de sensibilisation est la troisième action concrète pour mettre en œuvre la mesure phare du PCM. Il est indispensable de prévoir une campagne de sensibilisation et de communication auprès de la population pour faire connaître, comprendre et respecter la mesure. C’est un des éléments clés pour faire adhérer la population au nouveau projet de ville.

En matière de communication, les outils suivants sont recommandés :

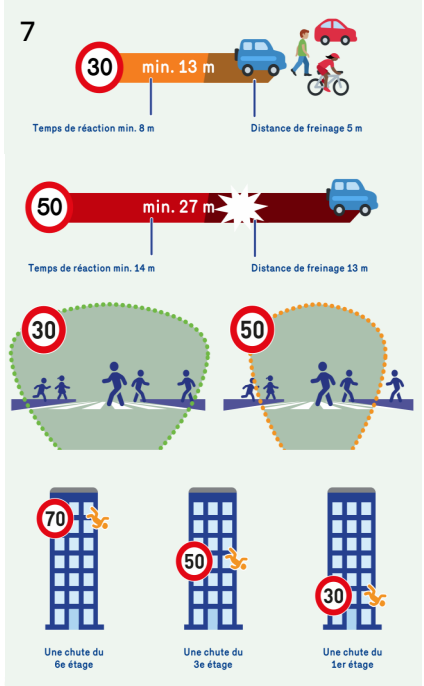
- Développement d’un plan de communication (dans la presse, réseaux numériques et sociaux, dans l’espace public, auprès d’acteurs relais...)
- Plusieurs moments de consultation à plusieurs endroits clés, à déterminer par la commune. Prévoir également les supports de communication nécessaires à cet effet (panneaux, dépliants,...)
- Mise à jours des médias numériques, y compris explication des différentes phases de mise en œuvre et de l’implication des citoyens.
- Prévoir un point de contact continu (numérique et adresse postale) à la Commune pour les informer de la suite du processus, de la mise en œuvre et des éventuelles adaptations suite au monitoring.

Pour la bonne réussite du projet, il est indispensable d’impliquer les acteurs locaux dès les premières étapes (associations, écoles, commerces, centres sportifs, entreprises,...). Ces acteurs peuvent agir comme des relais et contribuer à toucher le public le plus large, diversifié et représentatif possible. La multiplication des canaux d’information (numériques et analogiques) et une communication adaptée seront des aspects importants pour atteindre cet objectif.

Ceci est d’autant plus important si, dans un premier temps, la mesure règlementaire n’est pas directement accompagnée de mesures de réaménagement (à l’exception de marquages et de signalisation).

Ressources	Nature des mesures	Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Moyens de la Commune (Service Information/ Communication, Service Mobilité et Service Cadre de Vie)	Type d'opération	Information
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Court-Moyen terme
	Budget	€€ / 100% Communal dans un premier temps
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune (Services Mobilité et Communication) <u>Partenaire(s)</u> : Zone de Police, SPW, acteurs locaux,...
Localisation	Indicateurs	
· Sur le site internet de la Commune et ses réseaux sociaux (page Facebook) · Dans le journal Communal · Dans les bâtiments publics (Administration communale, centres sportifs et récréatifs, écoles,...) · Dans l'espace public	• /	

Outils et références			
Site : Bruxelles Ville 30 et sa carte interactive des régimes de vitesse , Bruxelles Mobilité Kit de communication Ville 30, ville30.org Dossier de presse Ville 30, ville30.org Communication journal communal : Focus sur la zone 30 de la Ville de Wavre Communication sur site internet: le territoire communal en zone 30 de la Ville de Liège			



1 StreetsforKids (photo credit : les Chercheurs d’Air)

2-3 Totems Métropole Apaisée (photo credit: Métropole de Grenoble)

4 Dépliant « la Métropole apaisée de A à Z » (photo credit : Métropole de Grenoble)

5-6 Totems Ville 30, (photo credit : Ville de Soignies)

7 Bénéfices de la Ville 30, Région Bruxelles-Capitale

8 Carte interactive des régimes de vitesse, Région Bruxelles-Capitale

Fiche Mesure 01 - Quaregnon, Commune 30

Action 1.4. Assurer le contrôle et le respect des régimes de vitesse

Pour assurer la pérennité de la mesure et son respect, la mise en place de dispositifs pour rappeler la vitesse de circulation constitue la 4ème action concrète. A titre préventif, des radars seront disposés à des endroits stratégiques de l’entité. Certains modèles affichent la vitesse pratiquée et sont accompagnés d’un message pédagogique. La Commune pourra ainsi acquérir des radars mobiles placés en fonction des lieux problématiques. A titre répressif, la zone de police devra également pratiquer divers contrôles de vitesse que ce soit de manière sporadique ou plus systématique. Une étroite collaboration avec la ZP Boraine est ainsi attendue pour assurer le succès de la mesure.

Outre le contrôle des vitesses, de manière préventive ou répressive, à destination de la population, la mise en place de radars permettra également à la Commune de monitorer la mise en place de cette action et d’assurer son évaluation dans le temps.

Ressources	Nature des mesures	Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds Propres de la Commune, Fonds Propres de la Police <u>Humaines</u> : Commune, Zone de Police <u>Techniques</u> : radars fixes ou mobiles, caméras	Type d’opération	Etude
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court-Moyen terme
	Budget	€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune et Zone de Police Boraine <u>Partenaire(s)</u> : SPW

Localisation	Indicateurs
A déterminer en collaboration entre la Commune et la Zone de Police	- Nombre d’accidents de la circulation (total) - Nombre d’accidents avec tués 30 jours - Nombre d’accidents avec blessés graves - Nombre d’accidents avec blessés légers - Nombre de victimes de la circulation (total) - Nombre d’accidents avec tués 30 jours - Nombre d’accidents avec blessés graves - Nombre d’accidents avec blessés légers - Vitesse V85 sur l’axe X ou sur plusieurs axes Y, Z... en zones 20 – 30 – 50

Outils et références
Rue ou zone à trafic limité. Contrôle des signaux C3 et F103 à l’aide de caméras ANPR par les communes, Cemathèque n°54, SPW Radar préventif Application: en section. Fiche Technique pour la mise en œuvre rapide d’aménagements Ville 30, Bruxelles Mobilité & Centre de recherches routières

Fiche Mesure 02 – Trafic apaisé

Description de la mesure

Quaregnon se fixe ainsi comme objectif d’embrayer le pas de nombreuses villes wallonnes, belges et européennes en apaisant le trafic dans le réseau communal en développant des « quartiers apaisés ».

L’apaisement de la circulation sur le territoire communal est la mesure phare de ce PCM qui, couplée à la réduction des vitesses (Action 01), dépend également de la maîtrise du trafic (en priorité de transit). Les avantages sont nombreux et concourent au développement d’une mobilité durable et d’une ville résiliente face aux phénomènes météorologiques extrêmes induits par le changement climatique et face aux tensions sur le marché de l’énergie. Concrètement il s’agit de prioriser la sécurité de tous les usager.ère.s, la santé physique et mentale des habitant.e.s (qualité de l’air, réduction de la pollution sonore, réduction du stress, ...), la convivialité et l’appropriation des espaces publics, un partage plus équitable de l’espace public et l’accessibilité des usagers (accessibilité universelle, aux fonctions et aux services,...).

La réduction du trafic de transit, soit le trafic automobile qui n’a ni origine ni destination dans la Commune, repose sur deux mesures concrètes:

- 1. Mettre en place de nouveaux plans de circulation, à l’échelle de zones/quartiers pour réduire le trafic de transit en priorité;
- 2. Reprofiler des voiries et requalifier des espaces publics, pour rééquilibrer la répartition entre les modes de déplacements et inciter à de nouveaux usages urbains.

Objectifs poursuivis	Mesures liées
— Réduire le trafic de transit dans le réseau local ; — Renforcer la fonction de séjour dans l'espace public ; — Apaiser les quartiers résidentiels ; — Sécuriser les déplacements et les carrefours dangereux ; — Adapter le profil des axes pour développer les réseaux de mobilité active et des TP	01: Quaregnon, Commune 30 03: Stratégie Mobilité Scolaire 07: Réseau cyclable

Ressources	Nature des actions	Planification Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, Subsidés SPW Développement urbain (périmètre identifié sur Monsville), PIC, PIMACI et PIWaCy <u>Humaines</u> : Services Mobilité, Voirie, Cadre de Vie et Communication de la Commune <u>Règlementaires</u> : Règlement Complémentaire de circulation <u>Techniques</u> : Données FCD be-mobile : convention de mise à disposition des données trafic par le SPW MI	Type d’opérations	Etude Information Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€, €€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, TEC, Zone de Police, service de secours, commerçants, milieu associatif, écoles,...

Fiche Mesure O2 - Trafic apaisé

Action 2.1. Mettre en place des nouveaux plans de circulation

Un plan de circulation est un outil pour organiser la manière dont les déplacements s’opèrent. Pour atteindre la vision d’une mobilité durable, un plan de circulation est aussi un levier pour mettre en œuvre un système de circulation multimodal, soit des quartiers apaisés.

Dans les voiries locales, où l’espace disponible est restreint, atteindre ces objectifs suppose de réduire la place occupée par le trafic motorisé (et en priorité le trafic de transit) en faveur des modes actifs, des transports en commun, des fonctions de séjour et de récréation. La modification des schémas de circulation existants est une mesure centrale du dispositif et, dans bien des cas, un préalable indispensable à des réaménagements d’espaces publics.

Un plan de circulation n’empêche pas la circulation des voitures. Il définit des itinéraires privilégiés pour le trafic automobile clairement lisibles vers et depuis sa destination dans le quartier. Il incite les véhicules automobiles à rester sur la plus longue partie de leur itinéraire sur ces axes principaux pour n’opérer dans le réseau local que le chemin le plus court. Ce réseau tient compte de la capacité de charge des différentes rues et s’appuie sur des portes bien pondérées comme accès au quartier.

A Quaregnon, le réseau structurant automobile a été revu dans le cadre du PCM permettant de redéfinir la hiérarchie du réseau en confirmant le statut de certaines voiries pour le trafic (de transit) et en déclassant d’autres voiries où le trafic de transit doit être réduit. C’est le cas de l’axe Nord-Sud « rue des Vaches-rue de Monsville » et de l’axe Est-Ouest « rue Edouard Anseele-rue de Flénu ».

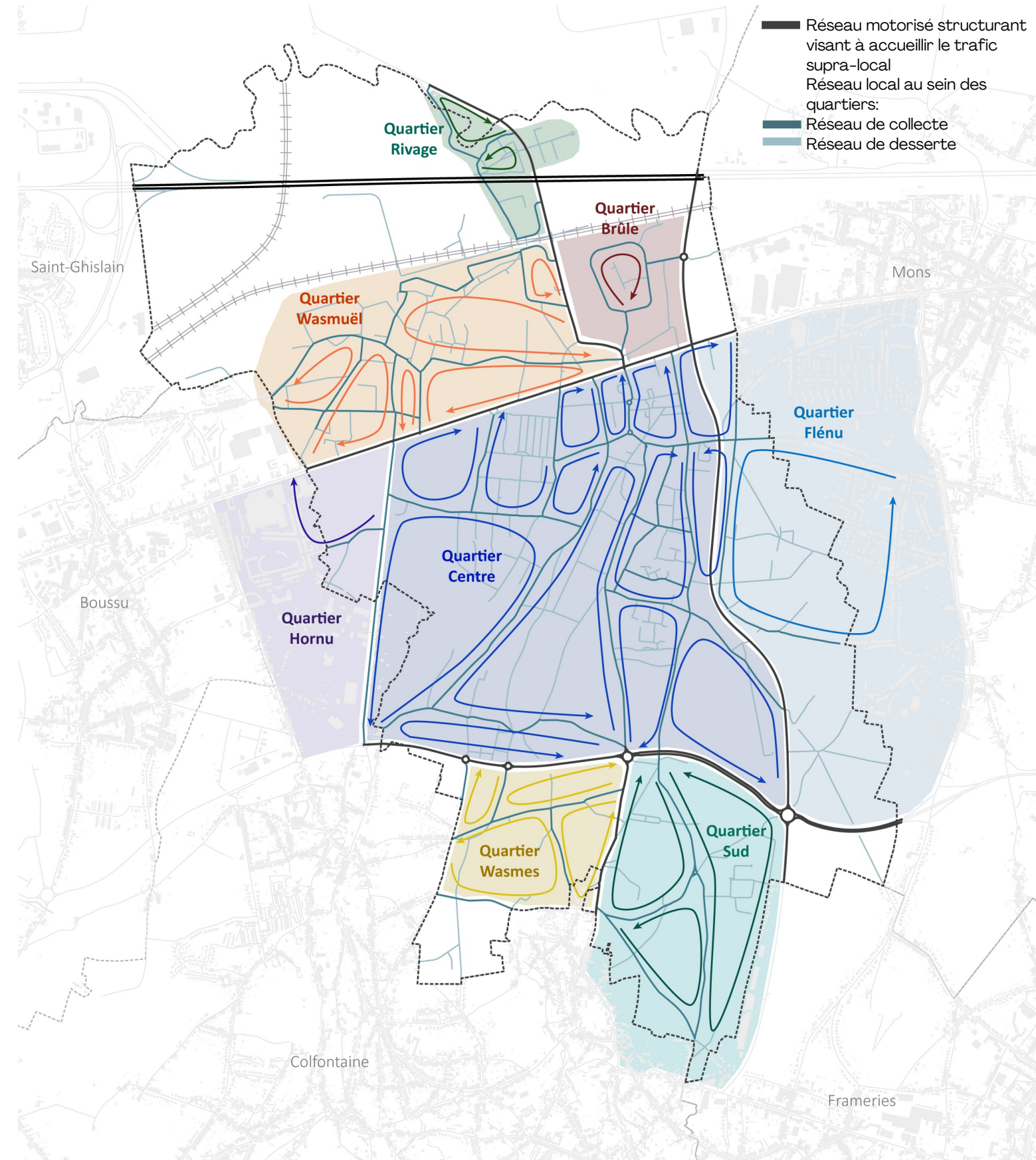
Ressources	Nature des actions	Planification
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Services Mobilité et Communication de la Commune <u>Règlementaires</u> : Règlement complémentaire de circulation <u>Techniques</u> : Données FCD be-mobile : convention de mise à disposition des données trafic par le SPW MI	Type d’opération	Etude / Information / Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen Terme
	Budget	€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, TEC, Zone de Police, milieu associatif, commerçants, écoles, SIAMU,...
Localisation	Indicateurs	
8 quartiers apaisés sur le territoire: - Quartier « Centre » (priorité 1) - Quartier « Wasumël » (priorité 2) - Quartier « Sud » (priorité 2) - Quartier « Hornu » - Quartier « Flénu » - Quartier « Wasmès » - Quartier « Rivage » - Quartier « Brûle »	- Charges de trafic à l’échelle du quartier - Part du trafic de transit à l’échelle du quartier	

Outils et Références
Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelles stratégie? Quels Outils?, Cémathèque n°42, SPW Le quartier apaisé, 7 principes pour les plans de circulation, BRAL-Heroes for Zero-Clean Cities Campaign Plateforme d’accès données Be-Mobile—Floating Car Data, SPW MI

PRINCIPE DE BOUCLES DE DESSERTE LOCALE À L'ÉCHELLE DES QUARTIERS (À TITRE ILLUSTRATIF)

Le PCM a permis de proposer les limitations des différents quartiers à apaiser du territoire de Quaregnon. Ceux-ci ont été définis sur base du réseau structurant motorisé.

La carte ci-dessous illustre les périmètres des futurs potentiels plans de circulation ainsi que les principes de desserte de ceux-ci. Si et lorsque la Commune décide de mettre en œuvre cette action, il s'agira de tenir compte des besoins d'accessibilité des quartiers et garantir des bonnes conditions de fonctionnement au moyen de boucles de desserte locale (représentées ici à titre illustratif).



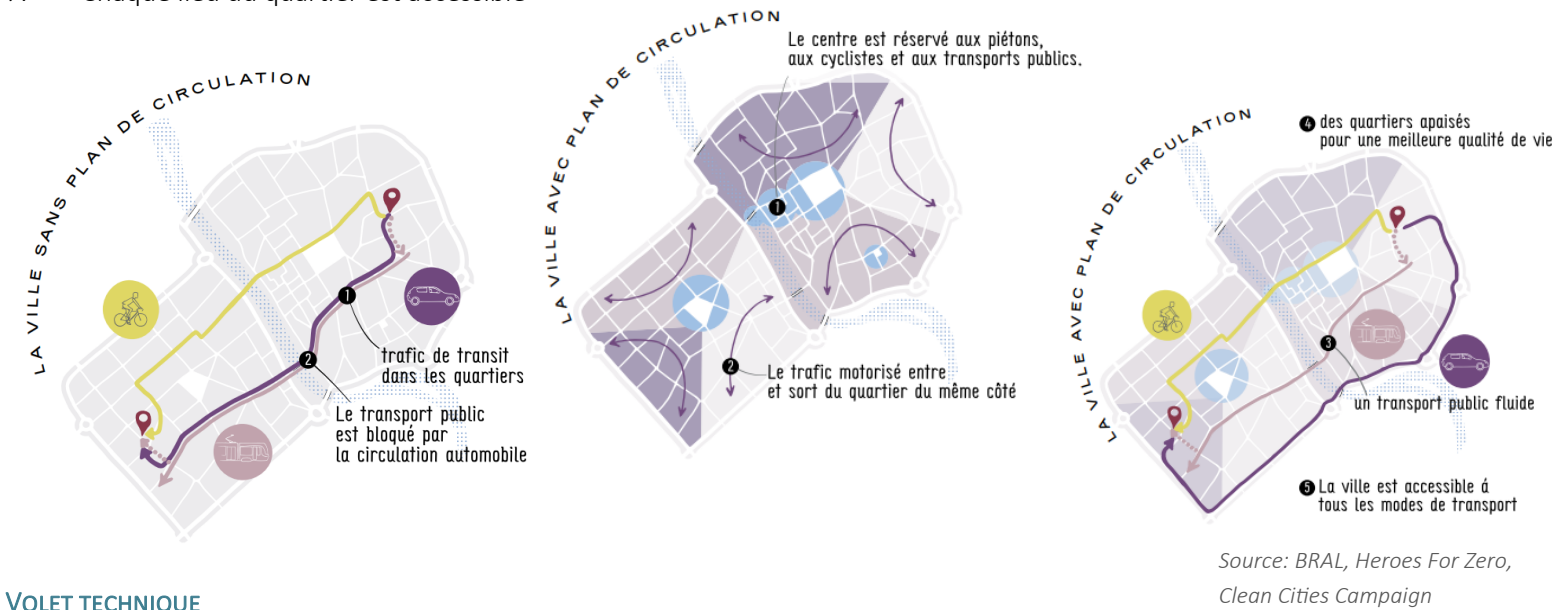
PRINCIPES GÉNÉRAUX

La mise en place de nouveaux plans de circulation à l'échelle de quartier doit comporter un volet technique, un volet participatif et de communication ainsi qu'un volet politique. Chacun de ces volets s'articule en 2 temps:

- 1. Le diagnostic, permettant de définir et objectiver les lieux d'intervention prioritaires
- 2. L'élaboration du nouveau plan de circulation

Dans le contexte de mise en œuvre du plan régional de mobilité bruxellois Good Move, le BRAL en collaboration avec Heroes for Zero et Clean Cities Campaign, a réalisé une brochure sur les quartiers apaisés (voir Outils et Ressources) et retient 7 principes généraux pour organiser la structure de mobilité du quartier apaisé, avec comme colonne vertébrale le principe STOP:

- 1. Le quartier est le miroir de la ville à 15 minutes
- 2. Les noyaux spatiaux (sans voiture) structurent le quartier apaisé
- 3. Le réseau piétonnier est la structure principale du quartier apaisé
- 4. Un réseau cyclable sûr et confortable fait du vélo une alternative à la voiture dans le quartier apaisé
- 5. Des axes de transport public fluides et bien équipés
- 6. Un réseau automobile hiérarchisé dirige le trafic automobile vers les bonnes rues
- 7. Chaque lieu du quartier est accessible



VOLET TECHNIQUE

Phase 1 : Diagnostic

Le diagnostic doit permettre d'identifier les principales problématiques du périmètre choisi et les lieux qui nécessitent une intervention. Il vise aussi à confirmer les ambitions et objectifs portés par la Commune.

Il est recommandé que le diagnostic porte sur:

- Les caractéristiques et spécificités du périmètre : données socio-économiques et démographiques et pôles du quartier générant des déplacements (pôles scolaires, sportifs, socio-culturels, commerciaux, d'emploi, de santé, administration communale/CPAS, casernes de pompiers, commissariats, parkings publics, parcs, plaines de jeux, associations,...)
- C'est important d'identifier ces acteurs, non seulement d'un point de vue technique, pour dégager des lieux d'intervention, mais aussi parce qu'ils devront être fortement impliqués aux différentes étapes du processus de participation.
- Les projets: relevé des projets d'espace public ou hors voirie qui auront un impact sur la mobilité de la commune
- La qualité des espaces publics : où la fonction de séjour, végétation pourrait être renforcée
- La qualité environnementale (exposition au bruit, à la pollution, zones inondables et îlots de chaleur)
- Les déplacements actifs: manquements/problématiques dans les itinéraires piétons, PMR et cyclables et assimilés
- La circulation des transports en commun (vitesse commerciale et/ou régularité insatisfaisante,...)
- La circulation automobile : objectiver les volumes de trafic au moyen de comptages, identifier les origines/destinations des flux de trafic grâce aux Floating Car Data (disponibles auprès du SPW Mobilité) pour identifier les voiries où le volume de trafic est excessif et devrait être réduit. + taux de motorisation des ménages
- La circulation des véhicules d'urgence doit également être étudiée ainsi que celle des poids lourds qui peuvent occasionner des nuisances en milieu urbain et pour lesquels des itinéraires prioritaires/spécifiques peuvent être établis dans le plan.
- La sécurité routière (zones accidentogènes, insécurité subjective,...)

Phase 2: Plan de circulation

Le processus d'élaboration du nouveau plan de circulation part donc d'une série d'espaces publics pour lesquels des constats de manquements, dysfonctionnements, pressions, nuisances ont été relevés et pour lesquels une volonté d'amélioration est partagée par la Commune, la population, les acteurs locaux, ...

Il est tout d'abord nécessaire d'élaborer plusieurs scénarios/options du plan pour chaque lieu prioritaire identifié. Chaque option fera l'objet d'une analyse multicritères pour dégager les options à privilégier, à exclure, ou à envisager selon leurs avantages et inconvénients identifiés. Cette étape implique de tenir compte des contraintes techniques de chaque espace (dimensionnements : profils des espaces; recommandations/normes d'aménagements,...). Le recours à des micro-simulations peuvent être utiles le cas échéant.

Ensuite, il s'agira d'assembler les options retenues dans un plan global à l'échelle du périmètre. Il s'agira d'une démarche itérative : il n'est pas possible de se contenter d'assembler les différentes options privilégiées (certaines étant incompatibles ensemble). Il faudra prévoir de nombreux aller-retours techniques et politiques. La construction du scénario de circulation pourra, selon les cas, se faire à l'échelle de l'ensemble du périmètre ou de sous-quartiers. Il est également envisageable de le programmer dans le temps, à savoir d'envisager un phasage qui permet d'augmenter le niveau d'ambition à chaque étape.

Outre les critères de qualité d'espaces publics, qualité environnementale et les conditions de circulation des différents modes de déplacement, il s'agira également de prendre en compte la question des reports de trafic (dans quelles voiries et dans quel volume). Il s'agira d'évaluer cela dans les voiries adjacentes du périmètre, sur les axes structurants alentours mais aussi potentiellement dans les communes voisines. La question de l'accessibilité automobile est également à étudier. Il s'agira d'évaluer si les détours imposés au trafic local sont raisonnables au vu des gains escomptés. Une attention particulière doit être portée aux déplacements professionnels (livraisons, services à domicile, d'intervention d'urgence, de collecte des déchets,...). Le processus participatif devra permettre de récolter ce type de points d'attention et les besoins de déplacements des usagers particuliers.

Le scénario final retenu pourra être mis en œuvre de manière phasée et progressive. Cela sera étudié/déterminé ensuite dans la phase de réalisation/projet.

VOLET PARTICIPATIF ET COMMUNICATIF

La participation et la communication sont des volets déterminant lors de la mise en place de quartiers apaisés. Il s'agira d'adapter les outils de participation à l'étape du processus technique et aux attentes identifiées. Le processus de participation implique la population et les acteurs locaux (associations, écoles, commerces, centres sportifs, entreprises,...) et visera à toucher le public le plus large, diversifié et représentatif possible. La multiplication des canaux d'information et une communication adaptée seront des aspects importants pour atteindre cet objectif.

Phase 1 : Contribution au diagnostic

Au stade du diagnostic, les outils suivants de participation sont recommandés :

- Identification des acteurs-clés à toucher
- Une enquête largement diffusée auprès de la population
- Des balades exploratoires, en fonction de la réalité de terrain et du quartier (à des horaires différents, avec des publics différents—femmes, associations, acteurs ressources, commerçants, entreprises,...)
- Des rencontres bilatérales avec des acteurs-clés de la mobilité ou des pôles générateurs (écoles, administration, centres sportifs, commerces, entreprises, associations...) pour comprendre leurs contraintes spécifiques d'accessibilité

En matière de communication, les outils suivants sont recommandés :

- Un inventaire des canaux de communication existants au niveau communal (numériques mais pas uniquement)
- Elaboration d'un plan de communication pour impliquer les citoyens dans les phases techniques (dans la presse, réseaux numériques et sociaux, dans l'espace public, auprès d'acteurs relais...)
- Supports de communication (flyers, panneaux, affiches,...)
- Prévoir un point de contact continu (numérique et adresse postale) à la Commune

Il est conseillé de mettre en place une page dédiée à la démarche sur le site internet communal rassemblant les informations utiles sur le projet, l'avancement du processus, les documents publiés,... ainsi que les points de contact disponibles.

L'objectif global dans cette phase est de collecter et comprendre les besoins et envies des participant.e.s en termes de mobilité, de cadre de vie ainsi que les points positifs et négatifs de leur quartier et de les localiser. Il s'agit aussi de sensibiliser la population à la démarche de quartiers apaisés et au processus à venir.

Phase 2: Contribution à l’élaboration du plan de circulation

Au stade de l’élaboration du plan de circulation, les outils suivants de participation sont recommandés :

- Animation d’ateliers citoyens—en favorisant la diversité du public représenté pour toucher différentes pratiques et perceptions des enjeux
- Animation d’ateliers techniques avec les acteurs locaux et de la mobilité pour tester la faisabilité des scénarios étudiés

Il est conseillé que ces ateliers aient lieu en présentiel pour favoriser les échanges et la discussion.

Phase 3: Consultation publique sur le projet de scénario final

Au stade du scénario final, les outils suivants de participation sont recommandés :

- Animation de réunions publiques d’information portées par les autorités communales

En matière de communication, les outils suivants sont recommandés :

- Développement d’un plan de communication (dans la presse, réseaux numériques et sociaux, dans l’espace public, auprès d’acteurs relais...)
- Plusieurs moments de consultation à plusieurs endroits clés, à déterminer avec la commune. Prévoir également les supports de communication nécessaires à cet effet (panneaux, dépliants, ...)
- Mise à jours des médias numériques, y compris explication des différentes phases et de l’implication des citoyens.
- Prévoir un point de contact continu (numérique et adresse postale) à la Commune pour les informer de la suite du processus, de la mise en œuvre du scénario et des éventuelles adaptations suite au monitoring.

Suite à la validation politique du scénario final, celui-ci fera l’objet d’une large publicité pour d’une part en faire prendre connaissance mais aussi offrir l’opportunité aux citoyen·ne·s et acteurs locaux de relayer des remarques et questions.

A l’issue de cette phase de consultation (qui doit être suffisamment longue pour que tous aient la possibilité matérielle de prendre connaissance du projet et de formuler leurs remarques et observations dans les bonnes conditions), l’ensemble des remarques seront traitées par la Commune. Il est conseillé d’ensuite publier—sur les canaux de communication identifiés—les réponses apportées par la Commune, ou le cas échéant un bureau d’étude en charge de l’étude.

VOLET POLITIQUE

La modification du plan de circulation d’un quartier peut être un sujet très sensible politiquement. L’implication des membres du Collège dans le processus, et ce dès le démarrage de l’étude, est indispensable.

Il est important que le projet soit porté par le Collège communal pour son succès. De nombreux aspects de l’étude devront ainsi leur être présentés pour prise de connaissance ou décision: présentation des résultats du diagnostic, validation des options présentés à la participation en phase 2, approbation du projet de scénario final, approbation du scénario final après la phase de consultation publique.

ENCADREMENT

Le pilotage des études sur un plan de circulation doit être assuré par différents types d’acteurs locaux et régionaux pour permettre un suivi technique et politique adapté. Il est conseillé que soient associées à la Commune dans le comité technique: les divisions pertinentes du SPW (Mobilité et Infrastructures en priorité), les TEC, la Zone de Police, les services de secours,...

PLANNING

La durée totale de l’étude peut varier selon les processus mis en place, les durées de validation politique,... mais est estimée à environ 12 à 18 mois.

Une fois le plan de circulation défini, il sera suivi par les phases suivantes:

- Définition d’un programme d’actions et de ses modalités de financement et de réalisation
- Mise en œuvre des mesures, qui peut être envisagé de manière progressive et phasée en tenant compte des autres projets de mobilité sur le territoire communal ou alentours
- Réalisation d’un monitoring continu et d’une évaluation (en ce compris des comptages pour évaluer l’impact sur la réduction du trafic de manière objective et pour identifier de potentiels reports de trafic)

Fiche Mesure 02 – Trafic apaisé

Action 2.2. Reprofiler des voiries et requalifier des espaces publics

Le reprofilage de certains axes stratégiques du territoire et la requalification d’espaces publics est la deuxième mesure de mise en œuvre des quartiers apaisés. La perception de l’espace public, et par conséquent les comportements des usagers, est directement liée avec son organisation et à la place qu’y occupe chaque fonction. De manière générale, il s’agira de revoir le profil d’axes stratégiques dans le respect du principe STOP en tenant compte de la densité du trafic, du types de véhicules devant l’emprunter et du rôle de la voirie dans les différents réseaux structurants.

A Quaregnon, certains axes stratégiques du territoire sont aujourd’hui profilés de manière déséquilibrés entre les modes ce qui entraine de nombreux conflits d’usage : densité de trafic, croisements difficiles, cohabitation dangereuse pour les usagers faibles, stationnement anarchique,... De manière générale, il s’agit pour ces axes de revoir l’équilibre entre les fonctions à remplir entre circulation des véhicules et vie locale.

A priori, les véhicules automobiles doivent disposer de l’espace qui leur est juste nécessaire. Une bonne pratique est de limiter la part dédiée aux voitures (circulation et stationnement) à 50 % de la largeur totale de voirie en zone urbaine, hors contrainte particulière (Cémathèque n°42).

Cette mesure s’appuie directement sur la mesure 2.1. étant donné que la révision des plans de circulation et la mise en sens unique des rues offre des leviers pour le reprofilage des rues et la requalification des espaces publics.

Ressources	Nature des actions	
<u>Budgétaires:</u> Fonds propres de la Commune, Subsides SPW Développement urbain (périmètre identifié sur Monsville), PIC, PIMACI et PIWaCy <u>Humaines:</u> Services Mobilité, Voirie et Cadre de Vie de la Commune <u>Règlementaires:</u> Règlement complémentaire de circulation	Type d’opération	Etude / Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s):</u> Commune <u>Partenaire(s):</u> SPW
Localisation	Indicateurs	
• Rue de Monsville • Rue Castiaux • Rue de l’Egalité • Rue Anseele • Carrefour Saint-Quentin (carrefour Monsville / Anseele) • Place de Monsville (carrefour C. Huysmans/ J. Volders/ L. de Brouckère)	• Part de la voirie dédiée aux voiture (%) • Charges de trafic sur l’axe • Part du trafic de transit sur l’axe	

Outils et Références

- [Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelles stratégie? Quels Outils?](#), Cémathèque n°42, SPW
- [Aménager des rues apaisées](#), Cerema
- [Aménager les espaces publics wallons](#), Eléments constitutifs d’un vade-mecum, CPDT
- [Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs](#), Eventail de bonnes pratiques, CPDT
- [Aménagements tests. D’une approche globale aux \(bonnes\) raisons de s’intéresser aux mesures temporaires](#), Cémathèque n°52, SPW
- [Rénovation urbaine](#), Wallonie territoire SPW
- [Guide de l’espace public bruxellois](#),]pyblik[+ Artgineering
- [Guide de bonnes pratiques : Aménagement de voirie pour la circulation et l’accessibilité des véhicules de secours](#), Bruxelles-Mobilité
- [Webinaire Mobilité - Quartiers apaisés : le design actif pour se réapproprier l’espace public \(uvcw.be\)](#)
- La ville relationnelle, S. Lavadinho, P. Le Brun-Cordier, Y. Winkin (2022)
- Reconquérir les rues: exemples à travers le monde et pistes d’actions, N. Soulier (2012)

Principes de mise en œuvre et recommandations

De manière générale, les aménagements futurs réalisés tiendront compte des principes suivants (issus des recommandations régionales de la Cémathèque n°42, SPW):

- L'optimisation de la largeur des bandes de circulation ;
- Un partage de la voirie plus favorable aux piétons et aux cyclistes, voire aux transport en commun ;
- Le rétrécissement des perspectives visuelles ;
- L'implantation d'éléments verticaux, de mobilier urbain, d'aménagements paysagers ;
- La création de dévoiements et/ou de rétrécissements locaux de la chaussée.

La Région wallonne possède une législation qui encadre le développement urbain (voir section « Outils et références ») dont les objectifs sont les suivants :

- › Rénover dans une perspective économique et sociale afin de maintenir pour tous la possibilité d'habiter en ville et d'accéder aux avantages de la vie urbaine plurifonctionnelle et diversifiée ;
- › Entreprendre une action d'aménagement globale, cohérente et participative d'initiative communale et à l'échelle de l'homme ;
- › Maîtriser le coût des constructions, la rente foncière et les plus-values ;
- › Établir une nouvelle répartition contractuelle des responsabilités d'urbanisme en faveur des pouvoirs locaux.

Dans ce cadre, des subventions peuvent être octroyée aux communes qui réalisent une opération de développement urbain. Il est à noter qu'une opération de développement urbain (anciennement Rénovation urbaine) est en cours dans le quartier de Monsville.

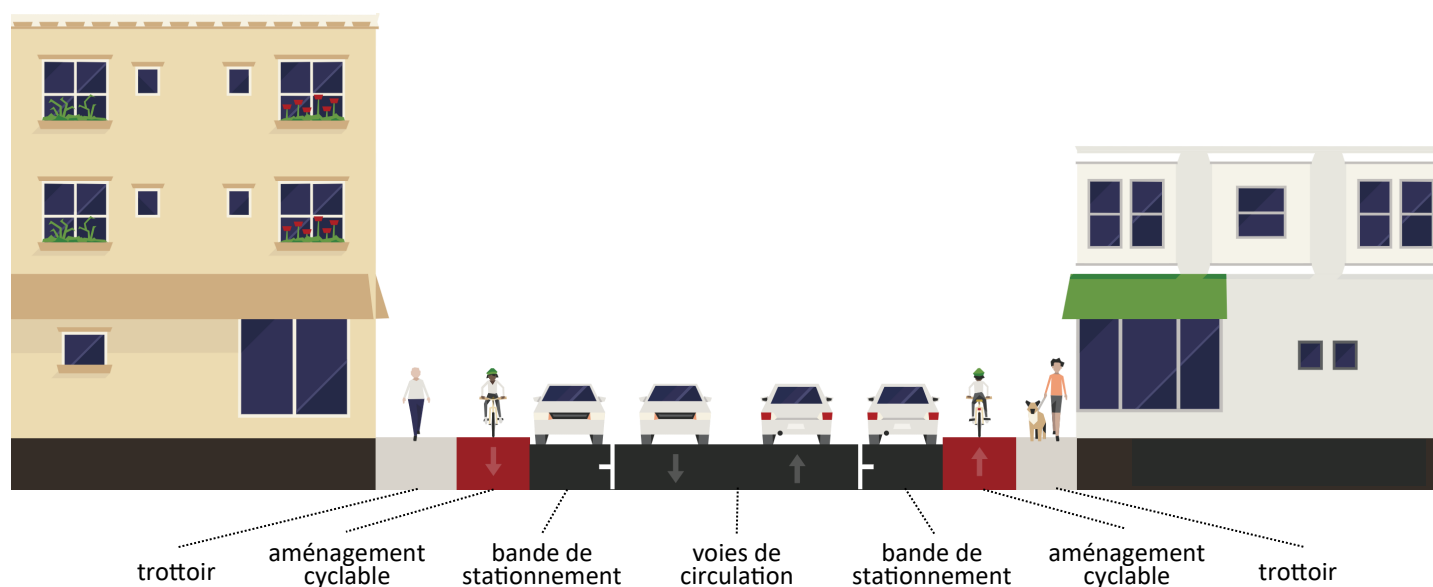
Dans le cadre du PCM, plusieurs rues et espaces publics ont été identifiées comme particulièrement prioritaires pour un réaménagement et certaines de celles-ci ont fait l'objet de premières réflexions au stade de l'étude:

- Rue de Monsville
- Rue Castiaux
- Rue de l'Égalité
- Carrefour Saint-Quentin (carrefour Monsville / Anseele)
- Place de Monsville (carrefour C. Huysmans/ J. Volders/ L. de Brouckère)

Les pages qui suivent présentent les réflexions et alternatives d'aménagement étudiées sur ces espaces dans le cadre de l'étude. Ces réflexions sont jointes d'illustrations qui sont données à titre indicatif. En effet, elles permettent de visualiser les enjeux et objectifs à atteindre par espace sans toutefois être des propositions concrètes d'aménagement dans l'état.

Toutes ces premières pistes de réflexions visent à aider la Commune dans la mise en œuvre de la vision du PCM mais devront faire l'objet d'études préalables spécifiques pour valider leur faisabilité.

Pour les axes de rue, des schémas d'organisation/profils ont été réalisés et illustrent la manière dont la rue (actuelle et projetée) est organisée (présence de trottoir, aménagements cyclables, bandes de stationnement, voies circulation doubles ou sens unique, ...). Chaque schéma présente aussi les dimensions de ces éléments.



Rue de Monsville-Volders - tronçon entre la rue de la Faïencerie et la rue du Village

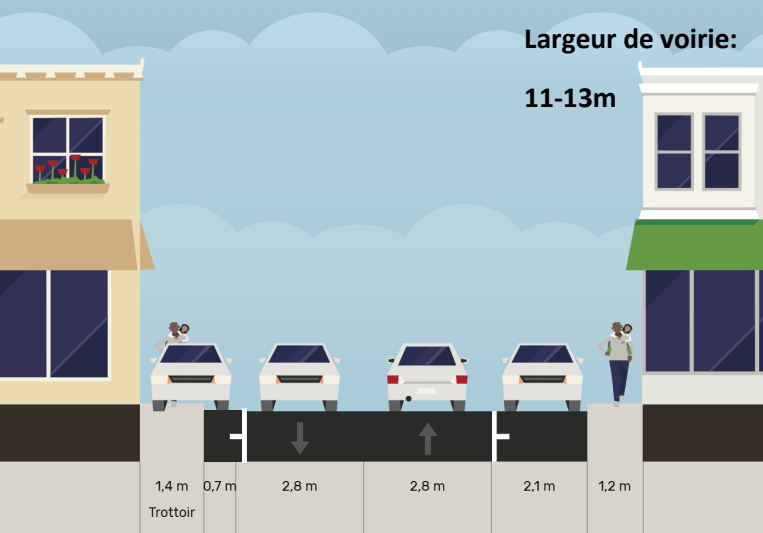
Le diagnostic du PCM a mis en évidence de nombreux enjeux et conflits sur cet axe stratégique du territoire, qui relie le Nord au Sud du territoire communal et dessert le centre de Quaregnon très densément habité. Il s’agit d’un axe particulièrement étroit (11 à 13 mètres de large selon les tronçons) compte tenu des fonctions/usages qui y prennent place. Il dessert un quartier à forte dominance résidentielle mais c’est également une des artères commerciales de la Commune, principalement dans son tronçon nord (HORECA, boucherie, boulangerie, habillement, matériaux de construction,...) ainsi qu’au croisement avec la rue C. Huysmans (petit noyau commercial de quartier: librairie, pharmacie, centre médical, petit HORECA...).

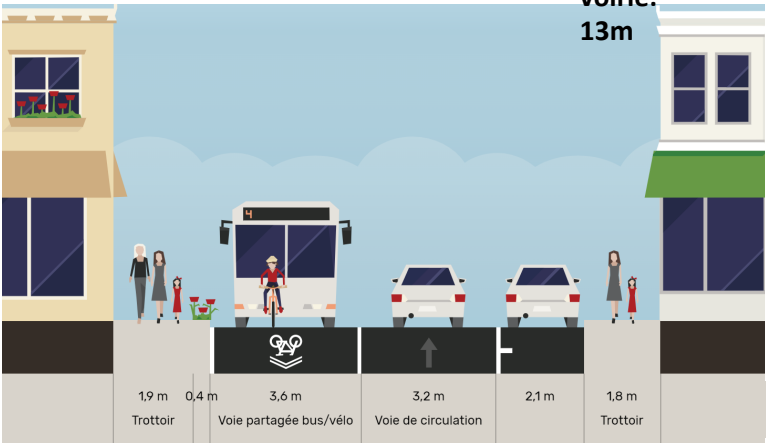
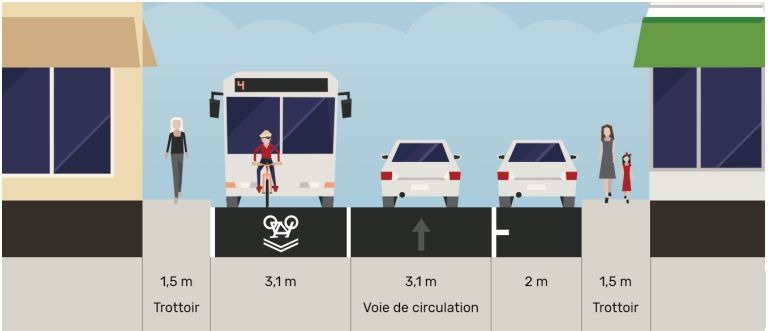
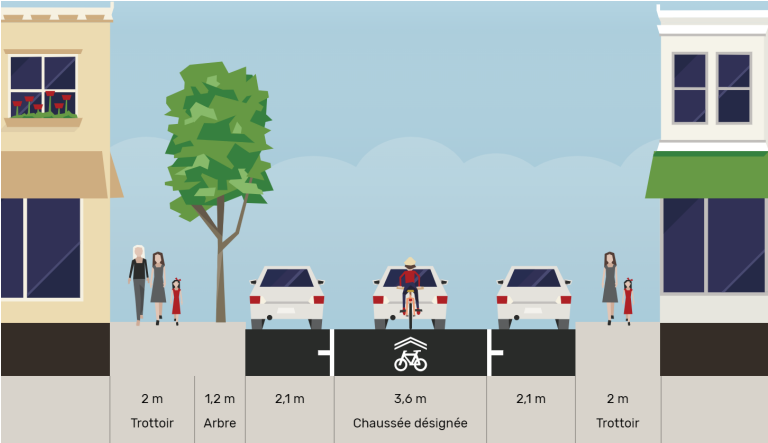
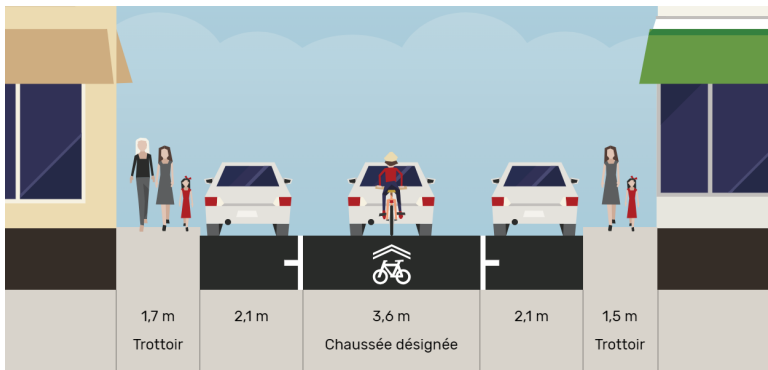
Il est repris dans les réseaux structurants piéton-PMR et de transport public (ligne bus TEC n4). Il a été déclassé dans le réseau automobile et vise désormais à collecter le trafic local inter-quartiers (et plus un trafic de transit).

Les enjeux principaux identifiés pour cet axe sont d’y:

- Augmenter l’espace pour les piétons: élargir les trottoirs et sécuriser les traversées;
- Rendre l’axe plus praticable pour les PMR (réduire les obstacles et les rétrécissements);
- Revoir l’organisation du stationnement (en chaussée et pas à cheval sur le trottoir);
- Sécuriser les croisements des véhicules, dont avec les bus, qui sont actuellement dangereux en raison de la largeur étroite en voirie ;
- Décourager les prises de vitesse pour les véhicules automobiles;
- Faciliter la circulation des bus et créer un arrêt de bus confortable (arrêt Pont des Vaches);
- Aménager l’axe pour rendre lisible son déclassement en une voirie locale/ de collecte (et non plus un axe de liaison);
- Augmenter la végétation, la biodiversité;
- Maintenir l’accessibilité pour les commerces et fonctions présentes sur l’axe.

Plusieurs alternatives ont été étudiées dans le cadre du PCM pour répondre à ces enjeux et sont présentées ici à titre illustratif:

Rue de Monsville	Description de la rue	Schéma du profil/organisation de l’axe
SITUATION ACTUELLE	A PIED • Cheminements piétons peu qualitatifs (trottoirs étroits, traversées peu sécurisées, encombrés par du stationnement...)	 
	A VÉLO • Pas d’aménagement vélo EN TRANSPORT EN COMMUN • Itinéraire bus dans les 2 sens • Croisements difficiles entre bus et avec les voitures (voirie étroite) • Arrêt Pont des Vaches peu qualitatif (simple poteau, pas d’élargissement du trottoir ni de zone d’arrêt hors de la circulation auto) EN VOITURE • Rue à double sens mais croisements difficiles entre 2 voitures (voirie étroite) • Stationnement bilatéral et à cheval sur le trottoir dans un sens	

Rue de Monsville	Description de la rue	Schéma du profil/organisation de l'axe
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 1 : MISE À SENS UNIQUE ET CRÉATION D'UNE BANDE BUS-VÉLO	A PIED - Trottoirs élargis aux standards d'aménagement (min 1,5m sur les tronçons plus étroits) A VÉLO - Bande bus-vélo (sens Nord->Sud) - Aménagement en mixité type bande cyclable suggérée ou zone cyclable (sens S->N)	Largeur de voirie: 13m  11m 
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 2 : MISE À SENS UNIQUE TOTAL (Y COMPRIS POUR BUS)	A PIED - Trottoirs élargis aux standards d'aménagements (min 1,5m sur les tronçons plus étroits et de 1,8-1,9m) A VÉLO - Aménagement en mixité type bande cyclable suggérée ou zone cyclable (sens S->N) EN TRANSPORT EN COMMUN - Report de l'itinéraire du bus dans le sens N->S dans voirie alternative (par exemple Castiaux ou Bon Dieu) - Amélioration du confort de l'arrêt Pont des Vaches (élargissement du trottoir à la zone d'arrêt) EN VOITURE - Maintien de la circulation auto dans un sens (S->N) - Situation inchangée en matière de stationnement (bilatéral) mais placé toujours sur la chaussée (et pas le trottoir)	Largeur de voirie: 13m  11m 

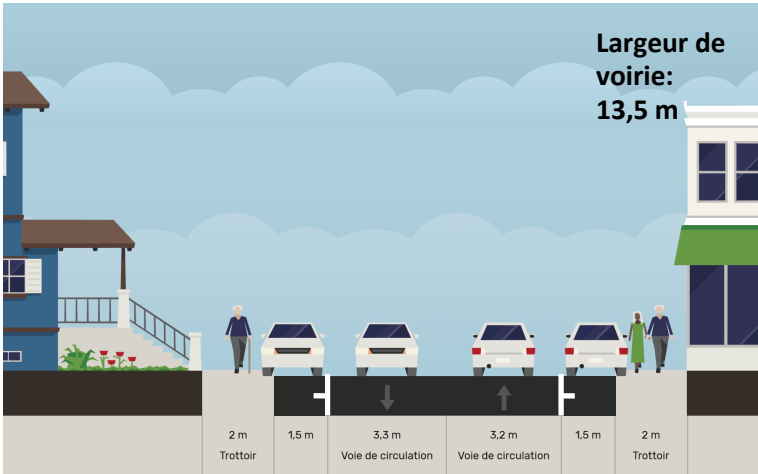
Rue Adelson Castiaux— tronçon entre la rue du Village et la rue J. Guesde

La rue Castiaux est un axe qui traverse le territoire du centre de Quaregnon de Nord en Sud. C’est un axe principalement résidentiel mais qui accueille également quelques équipements publics: une école (Ecole maternelle du Coq), la bibliothèque de Quaregnon et une Mosquée.

Cet axe est repris dans les réseaux structurants piéton-PMR et cyclable.

Les objectifs principaux identifiés pour cet axe sont d’y:

- Créer un aménagement cyclable qualitatif ;
- Augmenter l’espace pour les piétons: élargir les trottoirs et sécuriser les traversées;
- Revoir l’organisation du stationnement (en chaussée et pas à cheval sur le trottoir);
- Sécuriser les croisements;
- Décourager les prises de vitesse pour les véhicules automobiles

Rue Castiaux	Description de la rue	Schéma du profil/organisation de l’axe
SITUATION ACTUELLE	A PIED • Cheminements piétons peu qualitatifs (trottoirs étroits, traversées peu sécurisés, encombrés par du stationnement...)	  Largeur de voirie: 13,5 m
	A VÉLO • Pas d’aménagement vélo EN VOITURE • Rue à double sens mais croisements difficiles entre 2 voitures (voirie étroite) • Stationnement bilatéral et à cheval sur le trottoir	

Rue Castiaux	Description de la rue	Schéma du profil/organisation de l'axe
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 1: MISE À SENS UNIQUE ET PISTES CYCLABLES MARQUÉES COURT-TERME	A PIED - Trottoirs élargis aux standards d'aménagements (2m en récupérant l'espace libéré par le stationnement placé en chaussée) A VÉLO - Création de pistes cyclables marquées dans les 2 sens EN VOITURE - Maintien de la circulation auto dans un sens (Nord->Sud) - Situation inchangée en matière de stationnement (bilatéral) mais placé toujours sur la chaussée (et pas le trottoir)	Largeur de voirie: 13,5 m Fai
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 2: MISE À SENS UNIQUE ET PISTES CYCLABLES SÉPARÉES MOYEN-TERME	A PIED - Réaménagement des trottoirs aux standards d'aménagements (min 1,5m) A VÉLO - Création de pistes cyclables séparées dans les 2 sens EN VOITURE - Idem Alternative 1	Largeur de voirie: 13,5 m Fait av

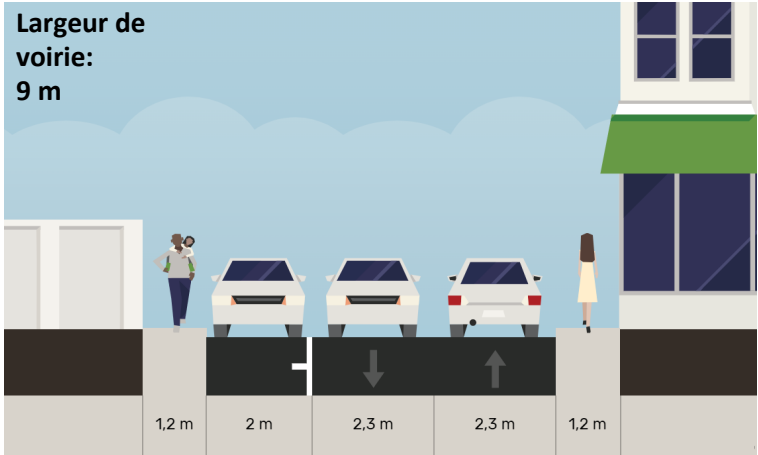
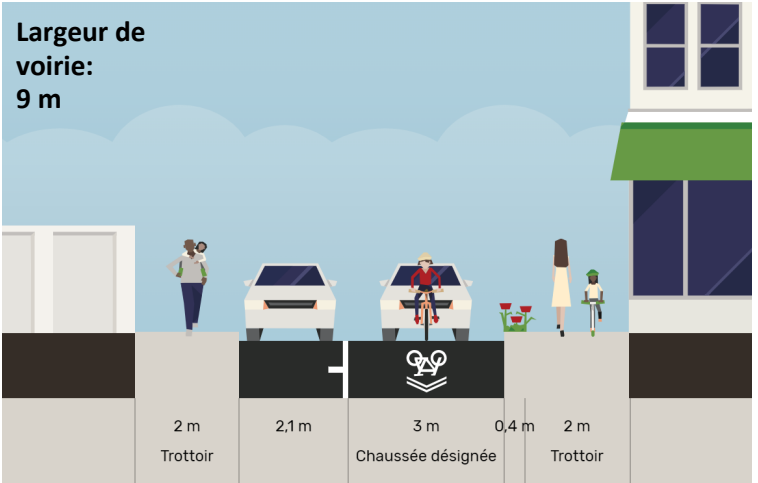
Rue de l’Egalité— tronçon entre la rue A. Brenez et la rue J. Jaurès

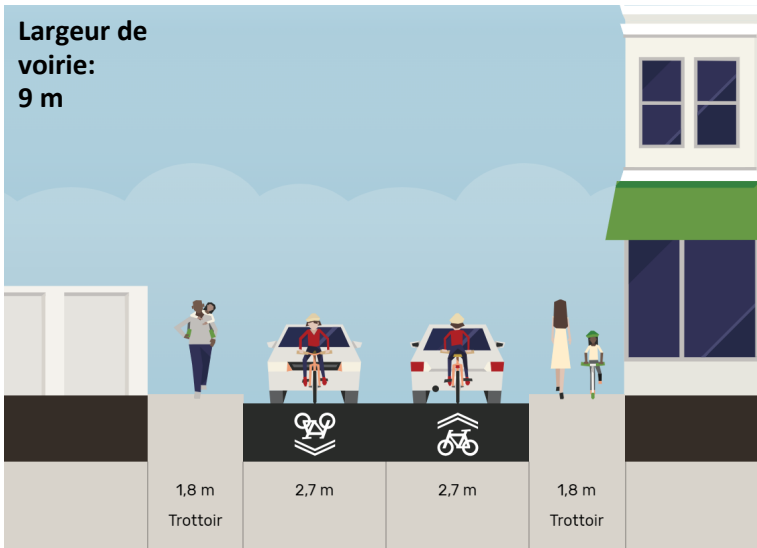
La rue de l’Egalité relie le pôle sportif de Quaregnon, l’Académie ainsi que la cité Reine Astrid et le Logis Quaregnonnais au centre-ville. C’est ainsi un axe stratégique à développer pour la mobilité active. Il est à ce titre repris dans les réseaux structurants piéton-PMR et cyclable.

Cet axe est repris dans les réseaux structurants piéton et cyclable.

Les objectifs principaux identifiés pour cet axe sont d’y:

- Augmenter l’espace pour les piétons: élargir les trottoirs et sécuriser les traversées;
- Rendre l’axe plus praticable pour les PMR (réduire les obstacles et les rétrécissements);
- Améliorer le confort et la sécurité à vélo;

Rue de l’Egalité	Description de la rue	Schéma du profil/organisation de l’axe
SITUATION ACTUELLE	A PIED • Cheminements piétons peu qualitatifs (trottoirs étroits, traversées peu sécurisés), particulièrement du côté du cimetière A VÉLO • Pas d’aménagement vélo EN VOITURE • Rue à double sens mais croisements difficiles entre 2 voitures (voirie étroite) • Stationnement unilatéral	 Largeur de voirie: 9 m 
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 1: MISE À SENS UNIQUE	A PIED • Trottoirs élargis aux standards d’aménagements A VÉLO • Aménagement en mixité : zone cyclable ou bande cyclable suggérée EN VOITURE • Maintien de la circulation auto dans un sens • Situation inchangée (maintien du stationnement unilatéral)	Largeur de voirie: 9 m 

Rue de l'Egalité	Description de la rue	Schéma du profil/organisation de l'axe								
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 2: MAINTIEN DU DOUBLE SENS ET SUPPRESSION DU STATIONNEMENT	A PIED - Réaménagement des trottoirs aux standards d'aménagements (min 1,5m) A VÉLO - Aménagement en mixité : zone cyclable ou bande cyclable suggérée EN VOITURE - Maintien du double sens auto - Suppression du stationnement	Largeur de voirie: 9 m  <table><tr><td>1,8 m</td><td>2,7 m</td><td>2,7 m</td><td>1,8 m</td></tr><tr><td>Trottoir</td><td></td><td></td><td>Trottoir</td></tr></table>	1,8 m	2,7 m	2,7 m	1,8 m	Trottoir			Trottoir
1,8 m	2,7 m	2,7 m	1,8 m							
Trottoir			Trottoir							

Place Saint-Quentin—carrefour des rues de Monsville et Anseele

Ce carrefour se situe dans le centre Quaregnon où l’on retrouve des commerces proximité (boulangerie, supermarché, snack) structuré par le parvis de l’église Saint-Quentin. Les objectifs principaux identifiés pour ce carrefour sont d’y:

- Faciliter/sécuriser les croisements ;
- Traversées piétonnes à privilégier ;
- Traversée du carrefour pour cyclistes ;
- Conserver l’offre en stationnement d’une part pour livraison en lien avec entreprise de matériaux et pour riverains/visiteurs.

Place St-Quentin	Description de l’espace	Illustration de l’espace
SITUATION ACTUELLE	ESPACE PUBLIC • Parvis au niveau de l’église Saint-Quentin occupé par parking • Absence de mobilier urbain (bancs, ...) et peu de végétation • Peu d’espace pour les piétons	
	A PIED • Peu d’espace pour les piétons au niveau du parvis de l’église • Trottoirs étroits au niveau du carrefour Edouard Anseele/Adelson Castiaux et carrefour Edouard Anseele/Monsville	
	A VÉLO • Piste suggérée d’un seul côté rue Edouard Anseele et rue du village • Absence d’aménagement rue de Monsville	
	EN VOITURE • Gabarit de voirie important • Stationnement au niveau du parvis de l’église et au niveau de la rue de Monsville • Absence de marquage stationnement rue Edouard Anseele	

Place St-Quentin	Description des volontés/objectifs à atteindre pour la réaménagement futur de l'espace
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 1: COURT-TERME, AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE	ESPACE PUBLIC - Investir le parvis de l'église et le carrefour entre la rue Edouard Anseele et la rue de Monsville par l'installation de mobiliers temporaires (bancs) et de végétation en bac A PIED - Augmenter l'emprise des trottoirs en gagnant sur la voirie par la création d'un marquage temporaire EN VOITURE - Réduction des gabarits du carrefour - Mise à sens unique de la rue de Monsville et de Castiaux, fonctionnement en boucle

Exemple de réaménagement donné à titre illustratif



-  Plateau surélevé ralentisseur de vitesse au niveau du carrefour
-  Trottoirs
-  Espace de chaussée (voies de circulation et stationnement)
-  Batiments

Place St-Quentin	Description des volontés/objectifs à atteindre pour la réaménagement futur de l'espace
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 2: LONG-TERME, AMÉNAGEMENT DÉFINITIF	ESPACE PUBLIC - Conforter l'aménagement temporaire en créant un aménagement permanent au niveau du parvis par la plantation de massifs et l'installation de mobilier urbain A PIED - Conforter les largeurs de trottoirs au niveau du carrefour rue de Monsville et rue Edouard Anseele par un élargissement des trottoirs et des oreilles de trottoirs ainsi qu'aux autres traversées (Castiaux). EN VOITURE - Réduction du gabarit des voiries - Aménagement d'une poche de stationnements au niveau de la rue Edouard Anseele - Aménagement de deux poches de stationnements rue de Monsville

Exemple de réaménagement donné à titre illustratif



- Plateau surélevé ralentisseur de vitesse au niveau du carrefour
- Trottoirs
- Espace de chaussée (voies de circulation et stationnement)
- Batiments

Place de Monsville—carrefour des rues de Monsville et Huysmans

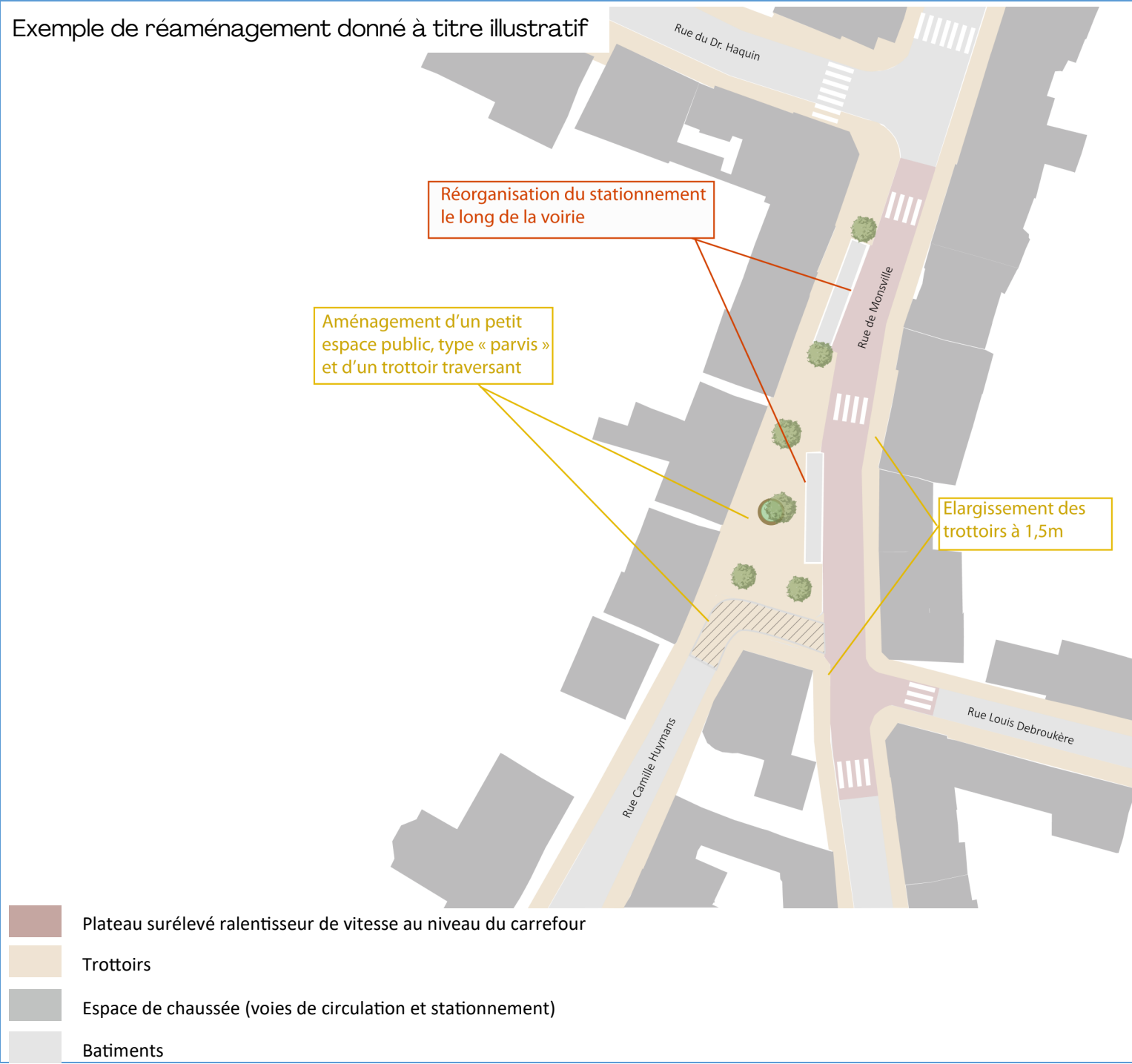
La place de Monsville se situe au sud de la commune, le long d’un axe structurant (rue de Monsville) et où se concentre plusieurs commerces et services de proximité (pharmacie, café, centre de santé,..). Les objectifs principaux identifiés pour ce carrefour sont d’y:

- Marquer l'entrée dans le centre-ville/effet de porte zone 30 ;
- Valoriser l'espace public ;
- Traversées piétonnes à privilégier/sécuriser ;
- Revoir le stationnement en épis (en lien avec mise en sens unique de Monsville) ;

Place de Monsville	Description de l’espace	Illustration de l’espace
SITUATION ACTUELLE	ESPACE PUBLIC • Minéralisé, peu végétalisé • Absence de mobilier urbain (bancs, ...) et pas de valorisation de l’espace public devant les commerces et équipements • Peu d’espace pour les piétons A PIED • Trottoirs étroits d’un côté de la rue de Monsville (1.3m) • Traversée peu sécurisée au niveau de la rue Camille Huysmans A VÉLO • Absence d’aménagement cyclable EN VOITURE • Voirie à double sens, étroite et • Stationnements en épis avec mauvaise visibilité notamment au niveau du passage piéton	

Place St-Quentin	Description
SITUATION PROJETÉE ALTERNATIVE 2: LONG-TERME, AMÉNAGEMENT DÉFINITIF	ESPACE PUBLIC Création d'un espace public végétalisé avec du mobilier urbain en réorganisant le stationnement le long de la voirie et en créant un trottoir traversant au niveau du carrefour avec la rue Camille Huysmans
	A PIED - Elargissement des trottoirs au maximum à 2.6m (croisement de deux véhicules possible sans passage de bus). Possibilité d'élargir à 2m pour permettre le croisement de deux véhicules et le passage d'un bus. - Trottoir traversant permettant une meilleure visibilité de la zone piétonne avec un changement de matériaux au niveau du carrefour.
	EN VOITURE - Stationnement le long de la voirie - Création d'une zone de plateau après la rue Dr. Haquin

Exemple de réaménagement donné à titre illustratif

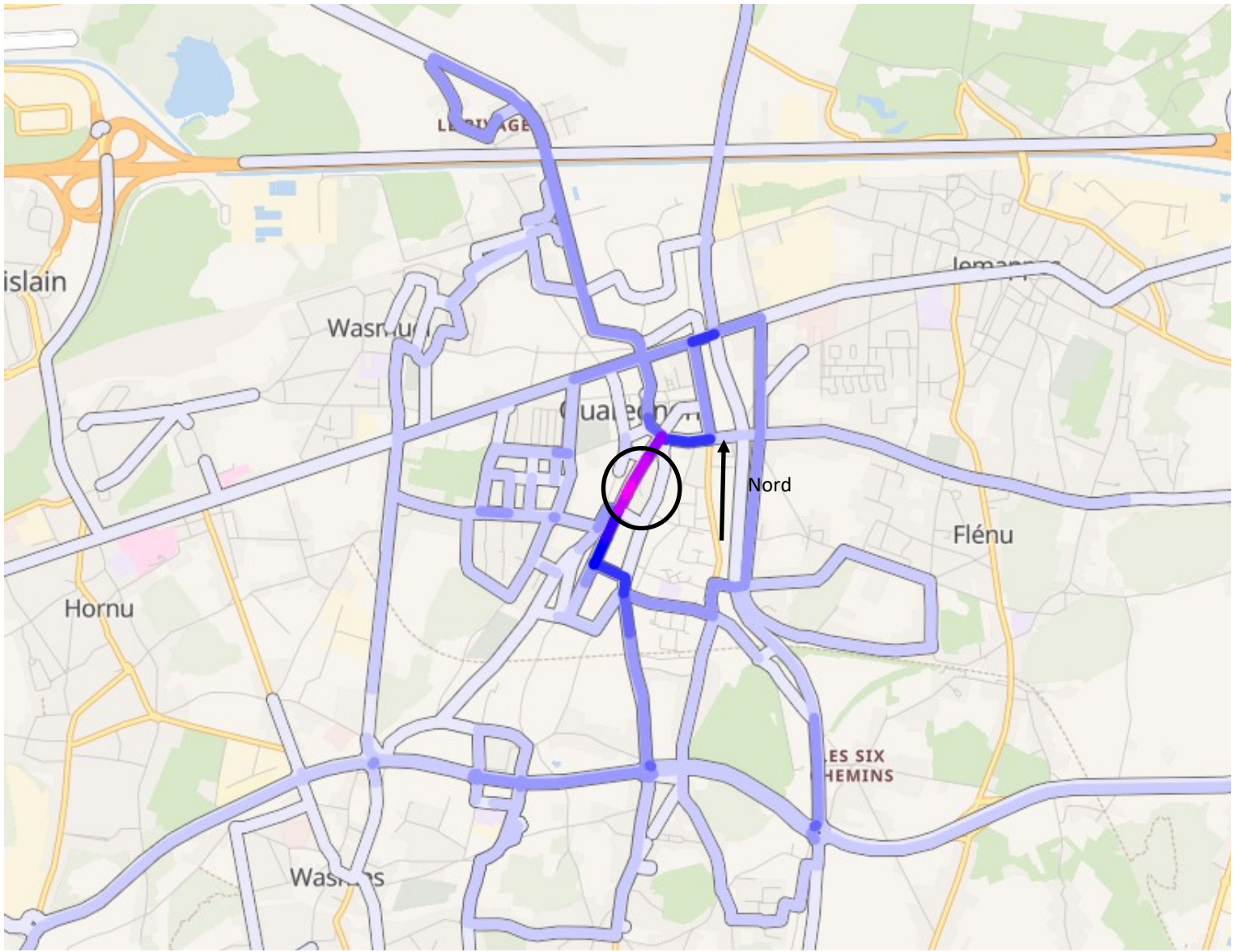


ANNEXES : DONNÉES FLOATING CAR DATA DU SPW (PÉRIODE DE JANVIER À JUIN 2023)

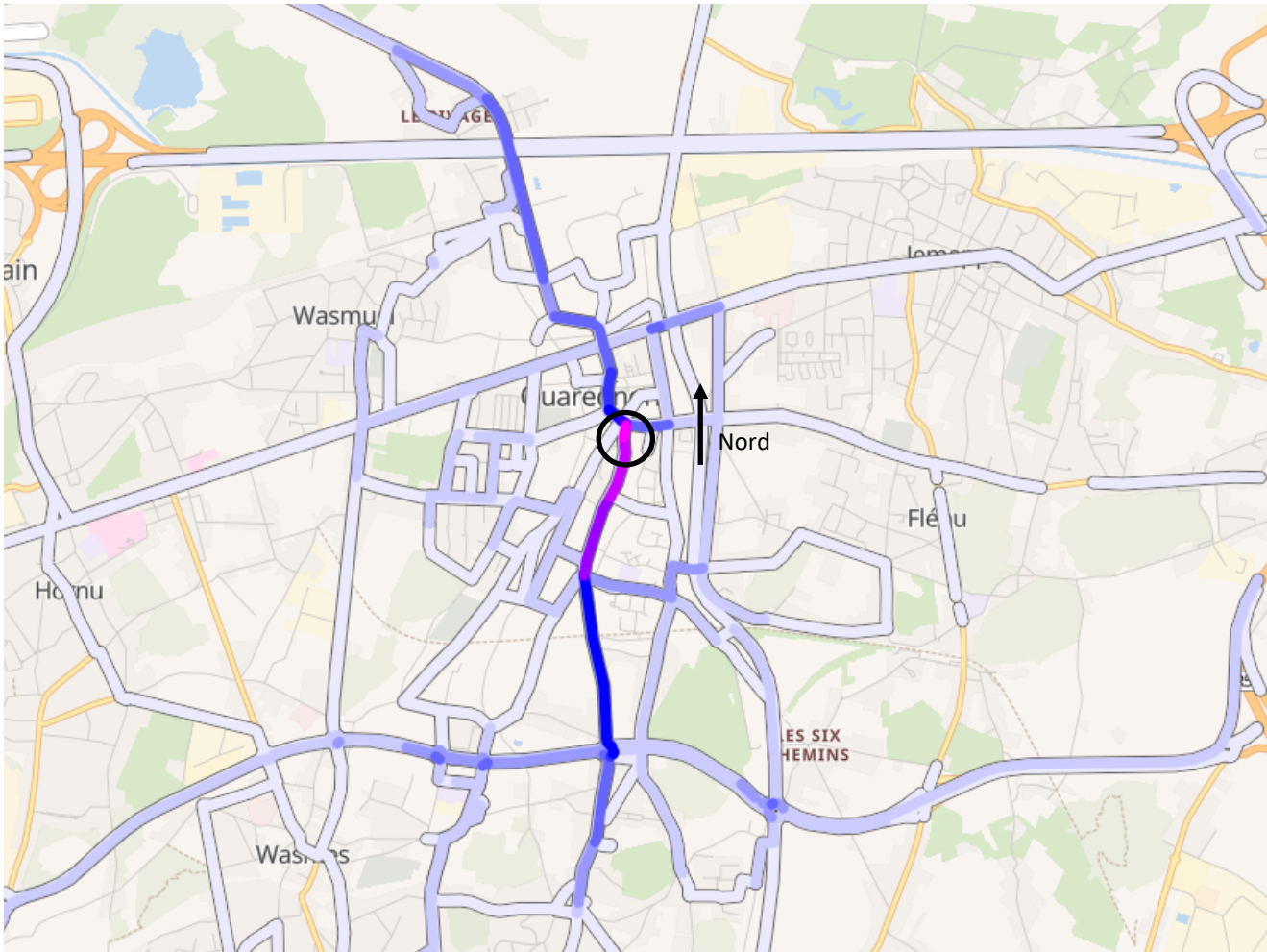
La Région wallonne a fourni des données FCD dans le cadre du PCM pour une série de lieux-clés pertinents identifiés avec le Comité d’Accompagnement et sur base du diagnostic. Ces données ont permis d’identifier des itinéraires potentiels de transit sur des segments précis. Les données fournis par le SPW s’étalent sur une période de 6 mois de Janvier à Juin 2023.

Sont ici reprises les données pour les axes pour lesquels des propositions ont été étudiées dans le cadre du PCM et reprises ci-dessus.

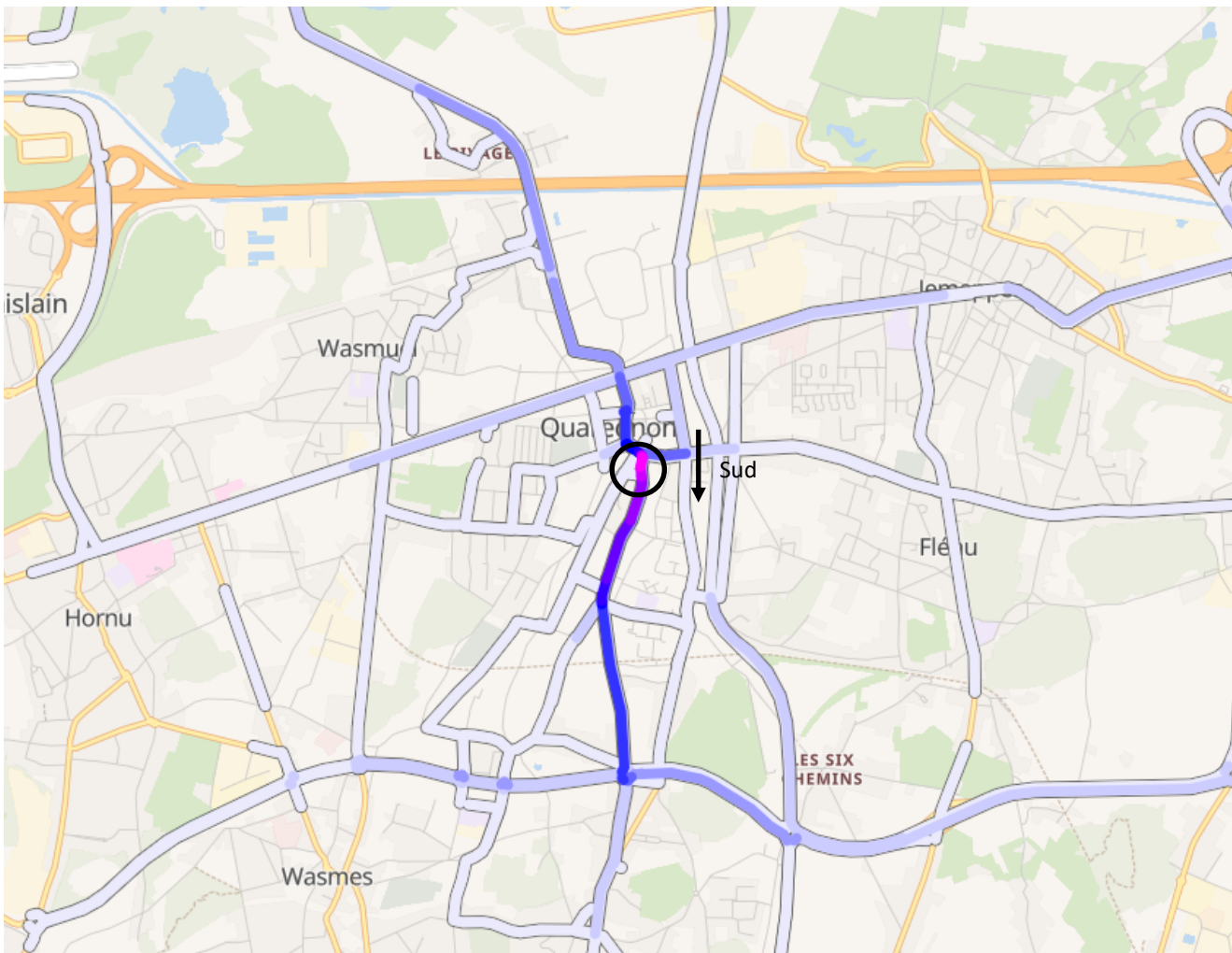
Rue Adelson Castiaux (vers le Nord)

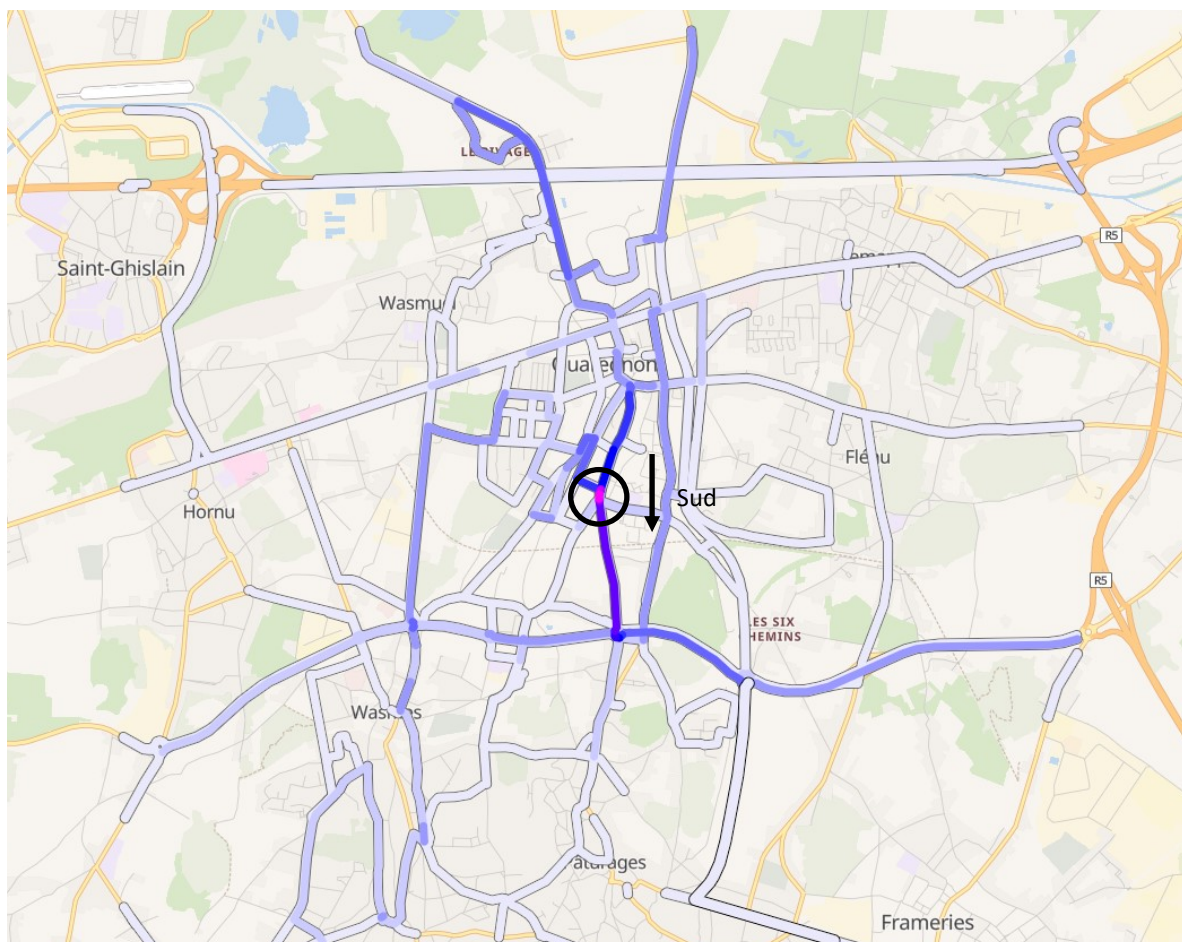
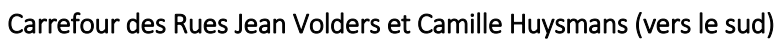


Rue de Monsville (vers le nord)



Rue de Monsville (vers le sud)





Fiche Mesure O3 – Stratégie « Mobilité Scolaire »

Description de la mesure

La mise en place d’une stratégie globale et transversale liée à la « Mobilité scolaire » est prioritaire à Quaregnon pour répondre aux enjeux de mobilité, qui comme démontré dans le diagnostic du PCM, sont particulièrement accentués et problématiques aux abords des écoles. La mise en place d’une « Stratégie Mobilité Scolaire » repose sur plusieurs actions:

- Apaiser et sécuriser les abords d'école;
- Renforcer la formation des élèves à la mobilité active (les brevets);
- Encourager la mise en place de rangs scolaires, pédibus et vélobus pour les déplacements scolaires;
- Mettre en place un groupe de travail "Mobilité Scolaire"

Objectifs poursuivis		Mesures liées
— Apaiser et sécuriser les abords des écoles — Encourager alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires — Améliorer la gestion du stationnement aux abords des écoles — Promouvoir la multimodalité dans les écoles — Renforcer la fonction de séjour dans l'espace public — Promouvoir la marche et le vélo auprès des citoyens — Améliorer la qualité, le confort et l’accessibilité des cheminements piétons		01 : Quaregnon, Commune 30 02 : Trafic Apaisé 04 : Connexion Ville-Gare 06 : Plan Piéton 07 : Réseau cyclable
Ressources	Nature des actions	Planification Infrastructure Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u>: Fonds propres de la Ville, Subsidés Abords d’écoles, PIMACI, PIWaCy du SPW MI et Appel à projets EMSR <u>Humaines</u>: Services Mobilité & Cadre de Vie de la Commune, ProVélo, Tous à Pieds, EMSR, Zone de Police, parents ou accompagnant.e.s, personnel communal et/ou gardien.ne.s de la paix <u>Règlementaires</u>: Code de la route <u>Techniques</u>: Education Mobilité et Sécurité Routière (EMSR) du SPW, expertise de Tous à Pied (projet Chemins des écoliers)	Type d’opérations	Etude Négociation Information Réalisation
	Caractère	Nouveauté Poursuite Renforcement
	Mise en œuvre	Court terme—Moyen terme
	Budget	€, €, €, €€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune, Ecoles <u>Partenaire(s)</u> : SPW, TEC, associations de parents, Zone de Police, associations,...

Fiche Mesure O3 – Stratégie « Mobilité Scolaire »

Action 3.1. Apaiser les abords des écoles

Pour concourir à sécuriser les abords des écoles, il s’agira de développer des projets qui :

- Comprennent des aménagements pour réduire les vitesses ;
- Diminuent la pression automobile (limitation sur la circulation ou le stationnement);
- Renforcent la convivialité ;
- Rendent l’école perceptible et visible pour tous les usagers (avec des couleurs, une symbolique spécifique, du mobilier urbain,...) ;
- Facilitent et canalisent le déplacement des piétons et des cyclistes

Il s’agira, selon le contexte spécifique de chaque école, de déterminer l’aménagement le plus approprié. Cependant, peu importe le dispositif, avoir une approche technique et réglementaire ne suffit pas. Une sensibilisation est nécessaire pour inciter les corps professoral et les parents à changer leurs habitudes et lutter contre les incivilités.

Ressources	Nature des actions	Planification/ Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Ville, Subsidés Abords d’écoles, PIMACI, PIWaCy du SPW MI et Appel à projets EMSR <u>Humaines</u> : Services Mobilité & Cadre de Vie de la Commune <u>Règlementaires</u> : Code de la route	Type d’opération	Etude / Réalisation
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€€ / €€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune, Ecoles, <u>Partenaire(s)</u> : TEC, EMSR du SPW, Zone de Police, Gardiens de la paix

Localisation	Indicateurs
Ecoles jugées prioritaires: • Ecole du Cocq (au coin des rues du Cocq et Castiaux) • Ecole Debrouckère (rue Debrouckère et rue Godart) • Ecole St Bernadette (Place du Sud) • Ecole Notre Dame (rue E. Anseele)	• Nombre de rues scolaires • Nombre d’emplacements « kiss & ride » • Nombres d’accidents

Outils et Références
— La mobilité scolaire. Quoi de neuf?, la Cémathèque n°48, SPW (2019) — Les abords d’école, Sécurothèque Fiche pratique n°255, SPW (2022) — Marquage spécifique dans les zones 30 abords d’écoles, Sécurothèque Fiche pratique n°256, SPW (2023) — Réinventer les abords d’école: Guide pour l’amélioration des abords d’école en Région bruxelloise, Perspective.brussels (2022) — Mon Ecole, un espace de qualité: Guide pour un l’enseignement fondamental, Perspective.brussels (2022) — Check-list « Mon Ecole, un espace de qualité: Guide pour un l’enseignement fondamental », Perspective.brussels (2022) — La rue scolaire, Sécurothèque Fiche pratique n°501, SPW (2020) — Concevoir une rue scolaire : Méthodologie et bonnes pratiques, la Cémathèque n°51, SPW (2020) — Rues scolaires, on à tous un rôle à jouer! Pour des abords d’écoles sûrs et agréables, Rues de l’Avenir (2021) — DYI rue scolaire, Bruxelles Mobilité — Brochure Rues Scolaires, Chercheurs d’Air — Règlement appel à projets EMSR à destination des asbl et communes wallonnes 2023-24 — Publications sur les espaces publics axés sur les enfants et la question du genre, Kind & Sameleving — Rues aux écoles à Paris, Ville de Paris — Faire (je)u égal. Penser les espaces à l’école pour inclure tous les enfants, Edith Maruéjols (2022)

Principes de mise en œuvre et recommandations

Les abords d'écoles sont au cœur de la vie quotidienne des enfants et adolescent.e.s, du personnel de l'école, des parents et accompagnant.e.s,... qui se déplacent quotidiennement pour se rendre à l'école. A ce titre, ils constituent un environnement important qu'il s'agira de concevoir selon 4 critères de qualité¹ :

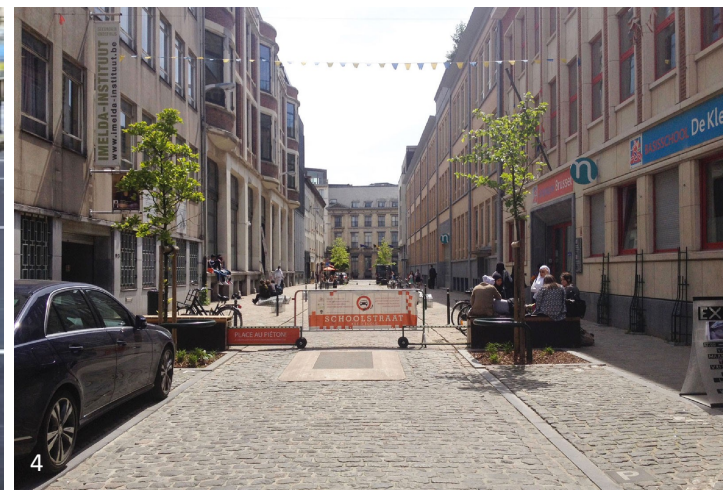
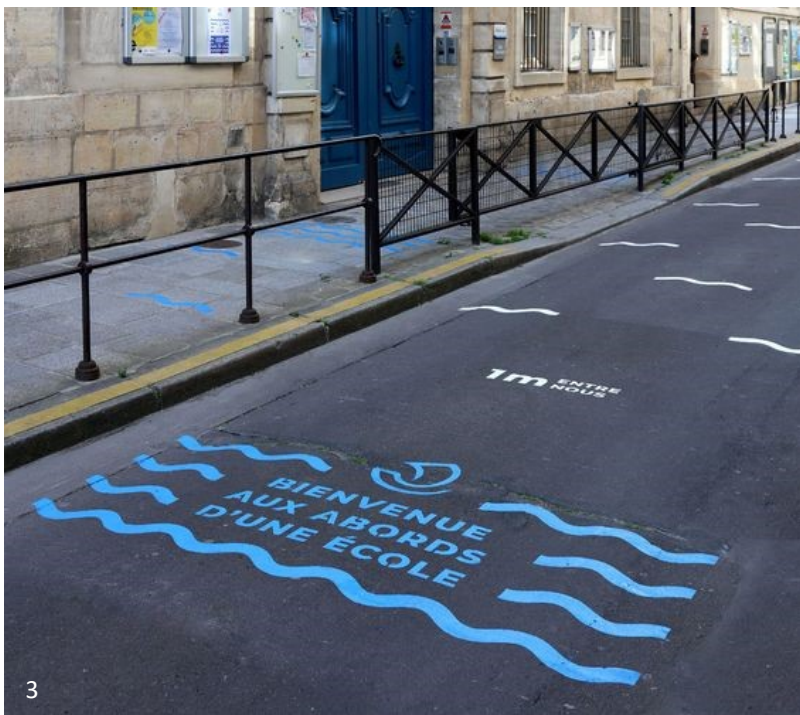
- › un abord d'école sûr
- › un abord d'école convivial et accessible
- › un abord d'école vert
- › un abord d'école identifiable

La notion d' « abords d'école » est à appréhender à plusieurs échelles: il est important de tenir compte des abords directs de l'école mais aussi du contexte plus large de la rue et du quartier. Il est ainsi important de prendre en compte non seulement l'entrée de l'école (le « parvis » de l'école) et la configuration de la rue mais aussi les itinéraires suivis par les élèves pour rejoindre l'école.



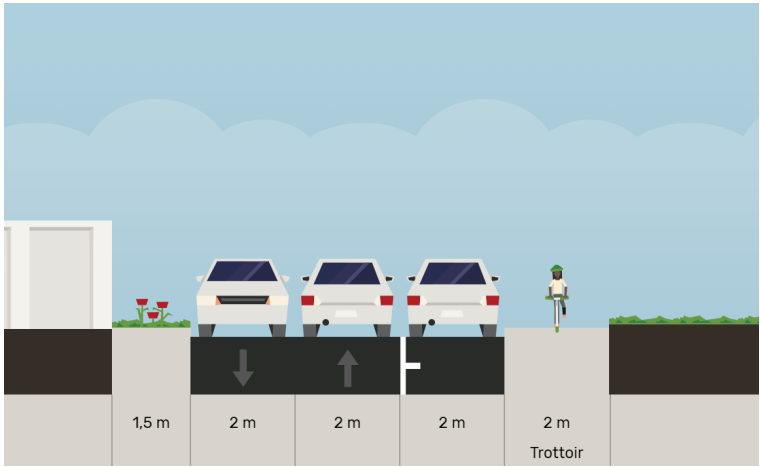
« Mon école, un espace de qualité. Guide pour l'enseignement fondamental »,
(Source: perspective.brussels, Collectif Ipé et + research)

¹ Réinventer les abords d'école: Guide pour l'amélioration des abords d'école en Région bruxelloise, Perspective.brussels (2022)



6 Rue scolaire Caporal Claes à Schaerbeek, Bruxelles (photo credit: 1030.be)

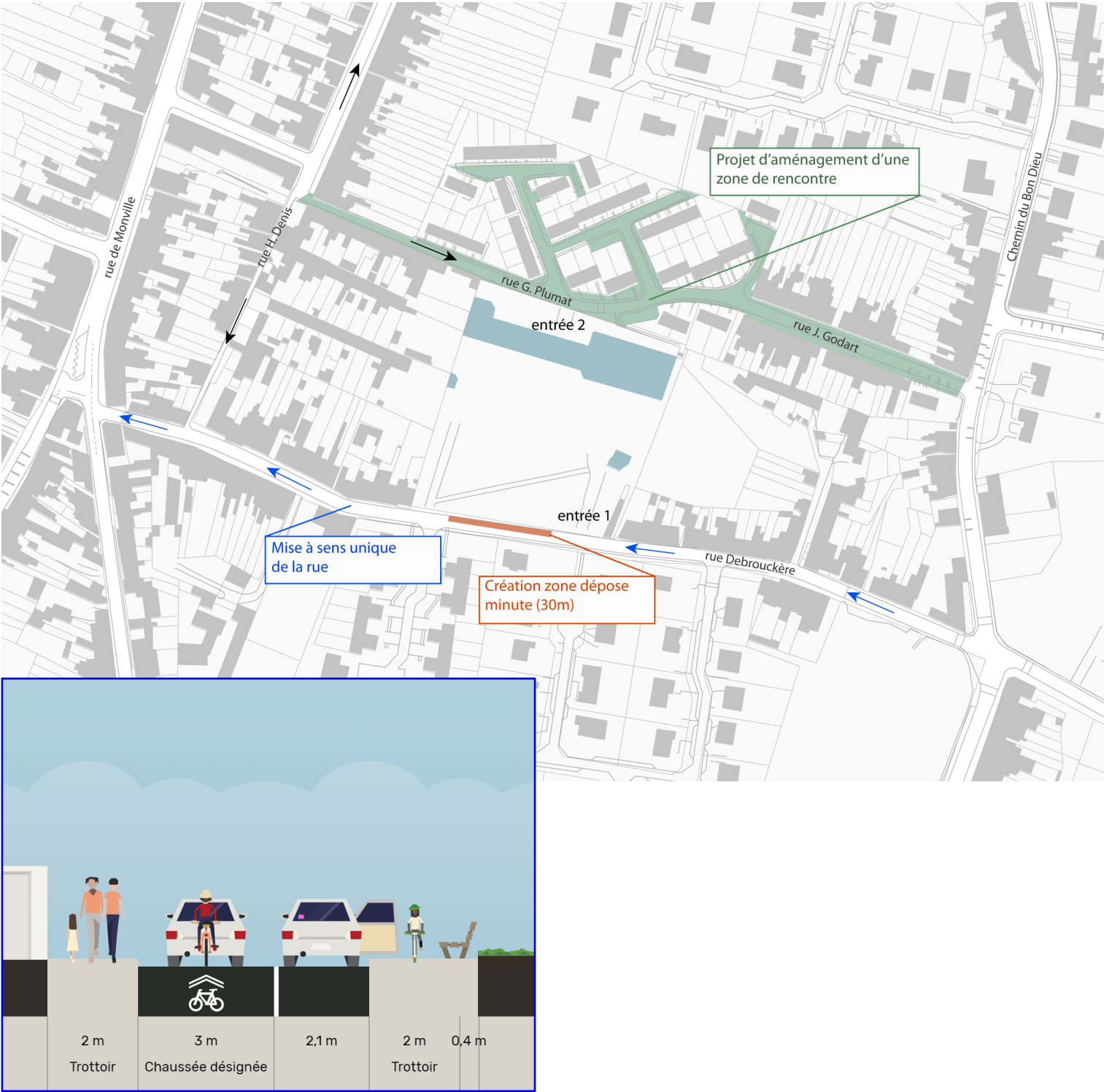
Ecole Communale de Brouckère (fondamental)

Rue de Brouckère	Description de la rue	Illustration des abords de l'école
SITUATION ACTUELLE: RUE DE BROUCKÈRE (ENTRÉE PRINCIPALE)	A PIED - Cheminements piétons peu qualitatifs, notamment en matière de revêtement - Absence de trottoir aménagé d'un côté de la rue - Traversée peu aménagée, malgré la présence d'un totem A VÉLO - Pas d'aménagement vélo EN VOITURE - Rue à double sens mais croisements difficiles entre 2 voitures (voirie étroite) - Stationnement d'un côté	 
SITUATION ACTUELLE: RUES GODART-PLUMART	A PIED - Trottoirs étroits aux abords de l'école (< 1m) et traversées piétonnes pas aménagées - Traversée devant l'école visible au moyen de totems et potelets mais peu accessible (aux PMR) A VÉLO - Absence d'aménagement EN VOITURE - Rue à double sens mais croisements difficiles entre 2 voitures (voirie étroite) - Poche de stationnement devant l'entrée de l'école (env. 7 places)	

SITUATION PROJETÉE (À TITRE ILLUSTRATIF)

L’entrée 2 de l’entrée va être prochainement nettement améliorée grâce au projet d’aménagement en zone de rencontre des rues J. Godart et G. Plumat (en cours en 2023-24). Cela permettra d’améliorer le confort pour les déplacements à pied ou à vélo vers l’école.

Pour compléter cela, le PCM suggère d’intervenir au niveau de l’entrée 1, via la rue Debrouckère. La mise en sens unique de la rue permettrait l’aménagement d’un trottoir confortable de chaque côté, ainsi que la création d’une zone de dépose minute (« kiss and ride »). L’espace disponible permettrait d’y créer une zone d’environ 30 mètres.



Ecole Communale du Coq (maternel)

Pour concourir à sécuriser les abords de l'école du Coq, il s'agira de développer un projet permettant de répondre aux enjeux suivants :

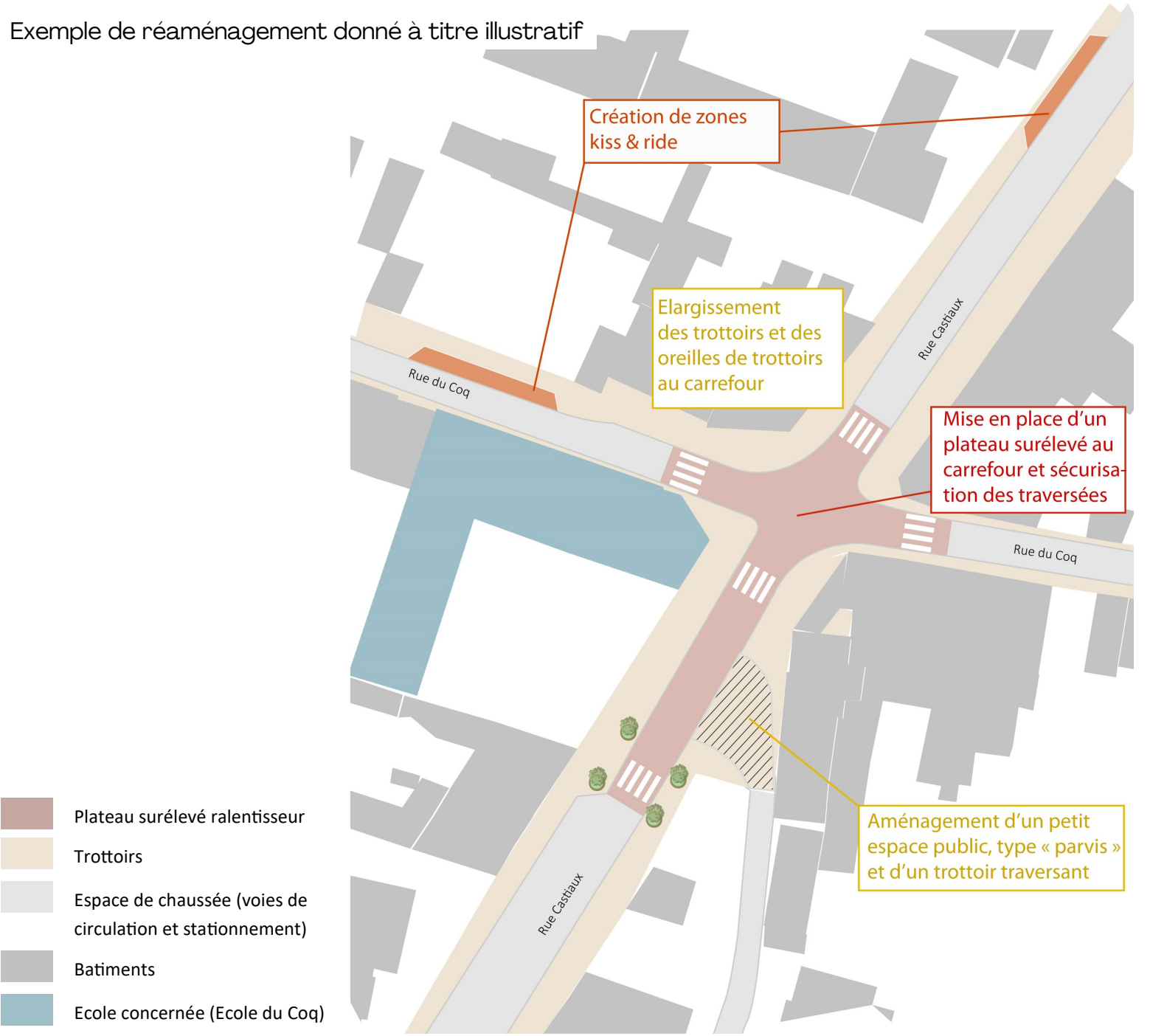
- Gérer le stationnement (double file, stationnement sauvage,...)
- Sécuriser les déplacements à pied vers l'école : traversées piétonnes, cheminements/trottoirs
- Apaiser la circulation aux heures d'entrée et de sortie d'école
- Améliorer l'espace public aux abords de l'école (ludicité, végétalisation,...)

En plus de la présence de l'école (enjeux de mobilité scolaire), on note la présence d'une mosquée Akşemseddin Camii au carrefour des rues du Coq et A. Castiaux. Les aménagements proposés permettent d'améliorer les abords de ce pôle générant des déplacements.

	Description des aménagements	Illustration des abords de l'école
SITUATION ACTUELLE	A PIED • Traversées piétonnes peu sécurisées au niveau de l'intersection entre la rue A. Castiaux et la rue de Montignies ainsi qu'au niveau du carrefour avec la rue du Coq • Trottoirs étroits au niveau de la rue du Coq • Circulation piétonne peu aisée en raison des stationnements à cheval sur route et le trottoir au niveau de la rue A. Castiaux	
	A VÉLO • Présence d'une bande cyclable suggérée rue A. Castiaux (dans 1 sens) EN VOITURE • Rue à double sens et stationnement des 2 cotés de la voirie • Absence d'encadrement du stationnement aux abords de l'école du Coq • Stationnement non formalisé/sauvage au niveau de l'entrée de la rue de Montignies (demande riveraine)	

	Description des volontés/objectifs à atteindre pour la réaménagement futur de l'espace
SITUATION PROJETÉE	A PIED - Création d'un trottoir traversant pour permettre une circulation confortable et sans obstacles (amélioration circulation PMR) le long de la rue de Castiaux - Elargissement des trottoirs devant l'école du Coq pour sécuriser les entrées/sorties et l'attente des parents/accompagnant-es
	A VÉLO Création d'un aménagement cyclable qualitatif (cf. Fiche n°2)
	EN VOITURE - Deux possibilités de création de zone de dépose minute l'une au niveau de la rue du Coq et la seconde dans la partie nord de la rue A. Castiaux (entre le n°61 et n°59). La seconde serait plus appropriée (sur un axe principal) mais plus loin de l'entrée. - Mise en place d'un plateau surélevé au niveau du carrefour entre la rue A. Castiaux et la rue du Coq pour apaiser les vitesses à l'approche de l'école
	ESPACE PUBLIC Création d'un petit parvis en face de l'école du Coq offrant la possibilité de d'intégrer du mobilier urbain

Exemple de réaménagement donné à titre illustratif



Fiche Mesure O3 – Stratégie « Mobilité Scolaire »

Action 3.2. Renforcer la formation des élèves à la mobilité active : les brevets

Former les élèves dès la primaire à la mobilité active comporte des avantages évidents en matière de santé et d’environnement, mais permet aussi de développer l’indépendance et les compétences psychomotrices des enfants.

Ces brevets permettent de donner aux enfants les connaissances théoriques et pratiques nécessaires pour se sentir à l’aise à vélo ou à pied en rue. Si le brevet cycliste est davantage implémenté dans le parcours pédagogique des enfants à Quaregnon, introduire le brevet piéton ou un brevet mécano pour les élèves du secondaire serait une nouveauté. Le brevet piéton s’adresse aux élèves de primaire dès la 1ère primaire (lacet jaune) et jusqu’à la 4ème primaire (lacet vert). Le brevet cycliste d’adresse aux élèves de 5ème et 6ème primaire. Le brevet mécano s’adresserait davantage aux élèves du secondaire mais aussi aux enseignants.

Le rôle de la commune est de donner l’impulsion aux écoles mais également d’apporter un soutien logistique et administratif tout au long de ces projets en rassemblant les forces vives locales. La commune peut également renforcer son soutien et récompenser les élèves ayant participé en organisant une remise des Brevets. Cette remise peut revêtir un caractère très festif et convivial comme une vélo-parade avec les classes de votre commune, une projection, un spectacle... (cfr action 5.1 et 5.3).

Suite aux brevets, les actions suivantes peuvent être mises en place: organiser des rangs à pied ou à vélo (action 3.3), construire un réseau d’itinéraires privilégiés et sécurisés pour se rendre à l’école, réaliser un Plan de Déplacements Scolaires (PDS), réaliser des aménagements pour accueillir les vélos dans l’école et dans le reste de la commune (stationnement,...), acheter des vélos aux écoles pour les déplacements récurrents (se rendre à la piscine, salle de sport, formations,...) ou mettre des vélos à disposition à la commune, collaborer avec l’école pour réduire le poids des cartables,...

Ressources	Nature des actions	Soutien/Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Ville, PIMACI, Appel à projets EMSR du SPW <u>Humaines</u> : ProVélo, Tous à Pieds, EMSR, Zone de Police	Type d’opération	Information
	Caractère	Renforcement (brevet vélo)/ Nouveauté (brevets piéton-mécano)
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune, Ecoles <u>Partenaire(s)</u> : ProVélo, Tous à Pied, EMSR du SPW, Zone de Police
Localisation	Indicateurs	
Chaque école volontaire (en priorité dans les écoles communales)	• Brevet du cycliste - nombre de classes concernées et nombre de participants • Brevet du piéton - nombre de classes concernées et nombre de participants • Brevet mécano - nombre de classes concernées et nombre de participants	

Outils et Références
— Brevet cycliste, ProVélo — Brevet du piéton, Tous à pied — « Code du p’tit piéton », Tous à Pied — « Brochure à destination à des enseignants », Brevet du piéton: lacet jaune, SPW & Goodplanet — « Brochure à destination à des enseignants », Brevet du piéton: lacet vert, Bruxelles Mobilité & Goodplanet — « Brochure à destination des parents », Brevet du piéton: lacet jaune, SPW & Goodplanet — « Brochure à destination des parents », Brevet du piéton: lacet vert, Bruxelles Mobilité, YAS & Goodplanet — Poster—Trottoir, Brevet du piéton: lacet jaune, SPW & Goodplanet — Poster-Traverser, Brevet du piéton: lacet jaune, SPW & Goodplanet — Affiches pour la classe, Brevet du piéton: lacet vert, Bruxelles-Mobilité & Goodplanet

Fiche Mesure O3 – Stratégie « Mobilité Scolaire »

Action 3.3. Encourager la mise en place de rangs scolaires, pédibus et vélobus

Les pédibus, à pied, et les vélobus, à vélo, sont des systèmes d’accompagnement d’enfants vers l’école sous la surveillance d’adultes formés. Il s’agit d’alternatives à la voiture, qui permettent des déplacements en toute convivialité et durabilité qui requièrent des adultes accompagnateurs, des lignes, des arrêts et un horaire.

Ces initiatives permettent aux enfants non seulement de gagner en autonomie, de pratiquer une activité physique régulière, d’arriver plus éveillés à l’école, acquérir une meilleure connaissance et maîtrise de leur quartier et de la sécurité routière mais aussi aux parents ou accompagnants de réduire le nombre de trajets à réaliser vers l’école, d’être rassurés par un encadrement du trajet grâce à une solution économique et écologique. Cela contribue également à apaiser les abords de l’école (amélioration de la qualité de l’air et de la mobilité par réduction de la circulation automobile). Enfin, c’est aussi un moyen d’améliorer la convivialité et la ludicité aux abords et sur le trajet vers l’école.

La fréquence des pédi-vélo-bus est laissée à l’appréciation de l’école et des participants (tous les jours, quelques fois par semaine, une seule fois par semaine,...). Elle dépendra des besoins exprimés et de la disponibilité des personnes accompagnant les enfants. Il en est de même pour l’itinéraire de la ligne (depuis le domicile, depuis un point de rendez-vous (e.a. parking de délestage,...)). En général, le temps de trajet ne dépasse pas 15-20 minutes, y compris le temps d’arrêt (soit 1-2 km à pied et 3 km à vélo).

Le rôle de la Commune est ici d’inciter les écoles et les comités de parents à la mise en place de ce type d’initiative.

La réalisation de plans de déplacements scolaires (PDS) par les écoles peut permettre de mieux comprendre la situation actuelle en matière de mobilité et les modes de déplacements utilisés par les élèves pour se rendre à l’école.

Pour la réussite de cette mesure, il est indispensable de prévoir les moyens humains suffisant et de coupler cela à l’aménagement d’itinéraires sécurisés vers/depuis l’école (cfr Action 6.1, 6.2, 7.1 et 7.3). D’où l’importance d’itinéraires aménagés sur les réseaux structurants des modes actifs.

Ressources	Nature des actions	Soutien/Accompagnement
<u>Humaines</u> : parents ou accompagnant.e.ss, personnel communal et/ou gardien.ne.s de la paix <u>Techniques</u> : Education Mobilité et Sécurité Routière (EMSR) du SPW, expertise de Tous à Pied (projet Chemins des écoliers)	Type d’opération	Négociation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune, Ecoles <u>Partenaire(s)</u> : parents/ accompagnant.e.s, EMSR SPW, ProVélo, Tous à Pied, Empreintes, Zone de Police
Localisation	Indicateurs	
Chaque école volontaire (en priorité dans les écoles communales)	• Nombre d’écoles ayant instauré un pédibus • Nombre d’enfants se rendant à l’école à pied • Nombre d’écoles ayant instauré un vélobus • Nombre d’enfants se rendant à l’école à vélo	

Outils et Références

- [Portail Pédibus](#), SPW
- [Pédibus: guide de démarrage](#), Cellule Education à la Mobilité et Sécurité Routière—SPW
- [Guide méthodologique Pédibus-Vélobus](#), Centre de ressources en écomobilité.org
- [Le guide pédibus Gamah](#), SPW
- [Le guide méthodologique Pédibus/vélobus](#), Réseau mille-pattes
- [Les plans de déplacements Scolaires](#), Bruxelles Mobilité, Service Public Régional de Bruxelles
- [Décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires](#), WALLEX
- [Règlement appel à projets EMSR à destination des asbl et communes wallonnes 2023-24](#)



Fiche Mesure O3 - Stratégie « Mobilité Scolaire »

Action 3.4. Mettre en place un groupe de travail « mobilité scolaire »

Mettre en place un groupe de travail avec les acteurs de la mobilité scolaire, piloté par la Commune et les écoles et en collaboration avec les comités de parents, la zone de Police, les TEC et tout autre acteur jugé pertinent.

En fonction des thématiques et des sujets identifiés, des personnes ressources de différentes associations actives dans les domaines de la mobilité durable (Tous à pied, Atingo, ProVélo, le Gracq, etc.) sont conviées pour partager leur expertise.

À l’occasion de ces réunions, la cellule mobilité scolaire abordera les défis rencontrés par les établissements, les alternatives à la voiture, les services et les infrastructures qu’il est possible de mettre en place, les actions de sensibilisation et de promotion des modes actifs à réaliser, etc. Ce sera également l’occasion pour les établissements scolaires de partager entre eux les outils pédagogiques qu’ils utilisent sur le thème de la mobilité durable.

Ressources	Nature des actions	Soutien/Accompagnement
/	Type d’opération	Négociation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune, Ecoles <u>Partenaire(s)</u> : , comités de parents, Zone de Police, TEC,..

Outils et Références

- [Éducation Mobilité et Sécurité routière \(EMSR\)](#), Wallonie Mobilité SPW
- [Les services et outils gratuits en EMSR](#), Wallonie Mobilité SPW
- [Outils pédagogiques](#), Wallonie Mobilité SPW

Fiche Mesure 04 – Connexion Ville-Gare pour les modes actifs

Description de la mesure

Cette mesure vise à développer un itinéraire pour les modes actifs, signalisé et aménagé, permettant de connecter la Gare de Quaregnon et le centre-ville. Cette connexion veillera à offrir un itinéraire cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable et identifiable.

Cette connexion vise à connecter davantage les centralités, encourager la marche et le vélo pour les déplacements courts, assurer des aménagements accessibles pour tous et toutes, mais aussi promouvoir l’utilisation du train et la multimodalité, notamment auprès le public scolaire. En effet, le PCM suggère la création d’un mobipôle à la Gare et au carrefour des 4 Pavés (cfr Mesure 09). De plus, en rejoignant la gare (et son parking) à plusieurs écoles (ICES Quaregnon, Ecole Fondamentale Notre-Dame, Lycée Jeanne Dufrasne), elle représente un itinéraire privilégié pour des pédi- ou vélobus.

Cette mesure sous-tend à la fois la réalisation d’aménagements : sécurisation des traversées, réfections de voiries, élargissements de trottoirs, aménagements cyclables, aménagements de zones partagées,... et la mise en place d’une signalétique pour renseigner sur l’itinéraire, à chaque croisement. Pour cet aspect, nous renvoyons vers la fiche 6.1 sur la signalétique piétonne. Le même principe sera à appliquer pour les cyclistes.

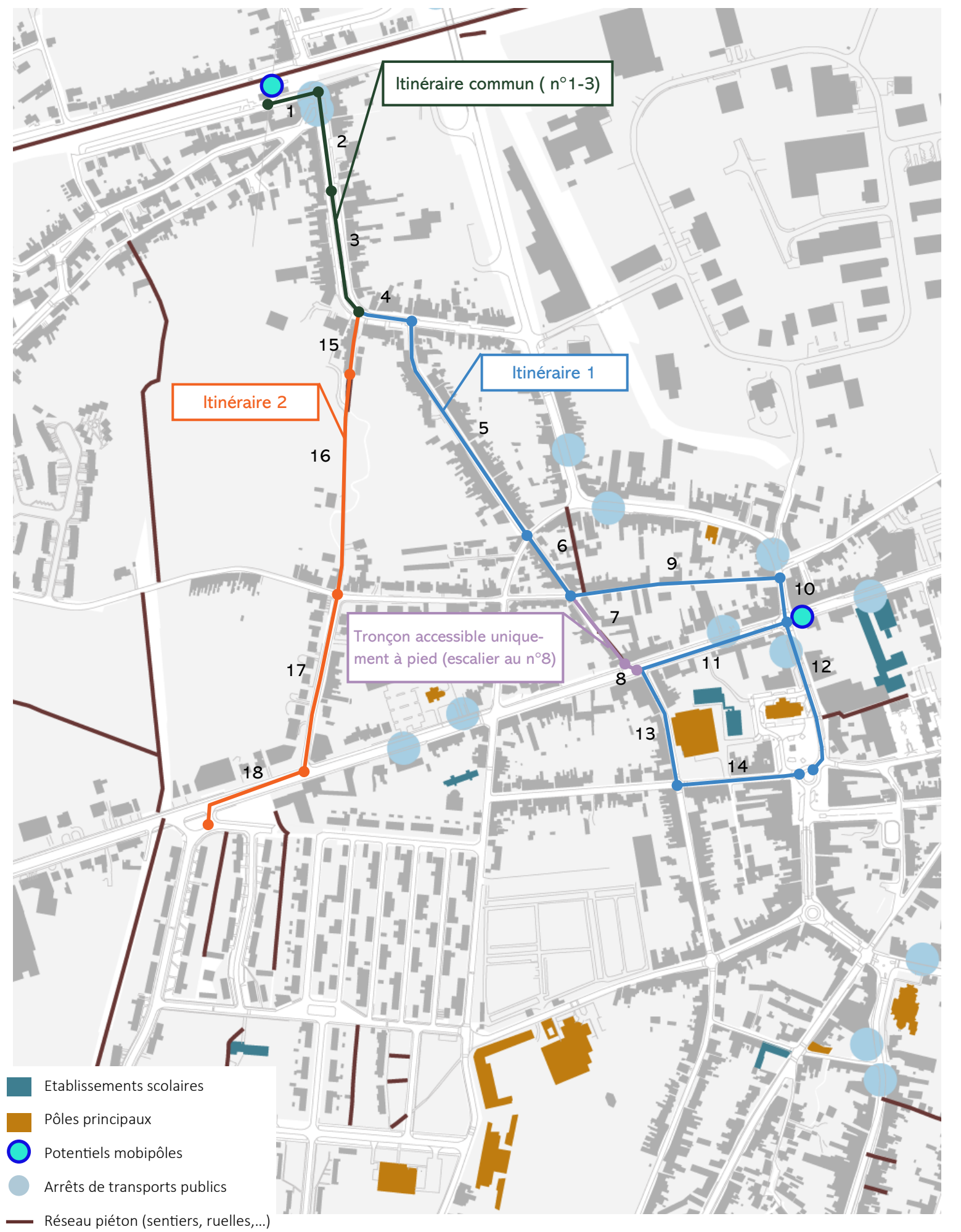
Notons que cette mesure s’insère dans le contexte du projet de réaménagement de la N51 par la mise en service du BHNS reliant Mons. Cette mesure viendrait ainsi compléter le réaménagement prévu par ce projet de certaines traversées identifiées.

Objectifs poursuivis		Mesures liées
— Renforcer l'interconnexion entre les quartiers — Améliorer la qualité, le confort et l’accessibilité des cheminements piétons — Améliorer l'accessibilité des PMR sur les axes principaux — Développer un réseau cyclable communal — Promouvoir l'utilisation des transports publics — Développer des alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements scolaires — Renforcer la fonction de séjour dans l'espace public		01 : Quaregnon, Commune 30 03 : Mobilité scolaire 06 : Plan Piéton 07 : Réseau cyclable 09 : Multimodalité
Ressources	Nature des actions	Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, subsides SPW PIWACY et PIMACI (pour signalétique à proximité de points intermodaux) <u>Humaines</u> : Service Mobilité <u>Règlementaires</u> : Règlement complémentaire de circulation <u>Techniques</u> : Tous à Pied, Atingo, GRACQ	Type d’opérations	Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, Tous à Pied, Atingo, GRACQ
Localisation	Indicateurs	
Itinéraire 1: de la Gare à la Grand-Place (voir carte) Itinéraire 2: de la Gare aux cités résidentielles (voir carte)	• Nombre de cyclistes sur l’axe A/jour (à l’heure de pointe) • Nombre de piétons sur l’axe A/jour (à l’heure de pointe)	
Outils et Références		
— CéMathèque n°39: La marche, au cœur de la mobilité, SPW Mobilité (2016) — Les principes de conception des cheminements piétons, Atingo — Guide des bonnes pratiques pour l’aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, éléments théoriques, SPW (2006) — Chemins réservés en milieu urbain et périurbain, Fiche n°260 Sécurothèque SPW — Dossier Piétons, Sécurothèque SPW — Fiche sur l’éclairage raisonné, Bruxelles Environnement — CéMathèque n°22: Mobilité douce et déplacements quotidiens, SPW Mobilité (2007) — Dossier thématique « Les cyclistes », Sécurothèque SPW — Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables, Sécurothèque SPW — Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW Mobilité (2009) — Fiches aménagements cyclables, GRACQ — Circulaire 18/02/2022 sur les subsides PIMACI		

Principes de mise en œuvre et recommandations

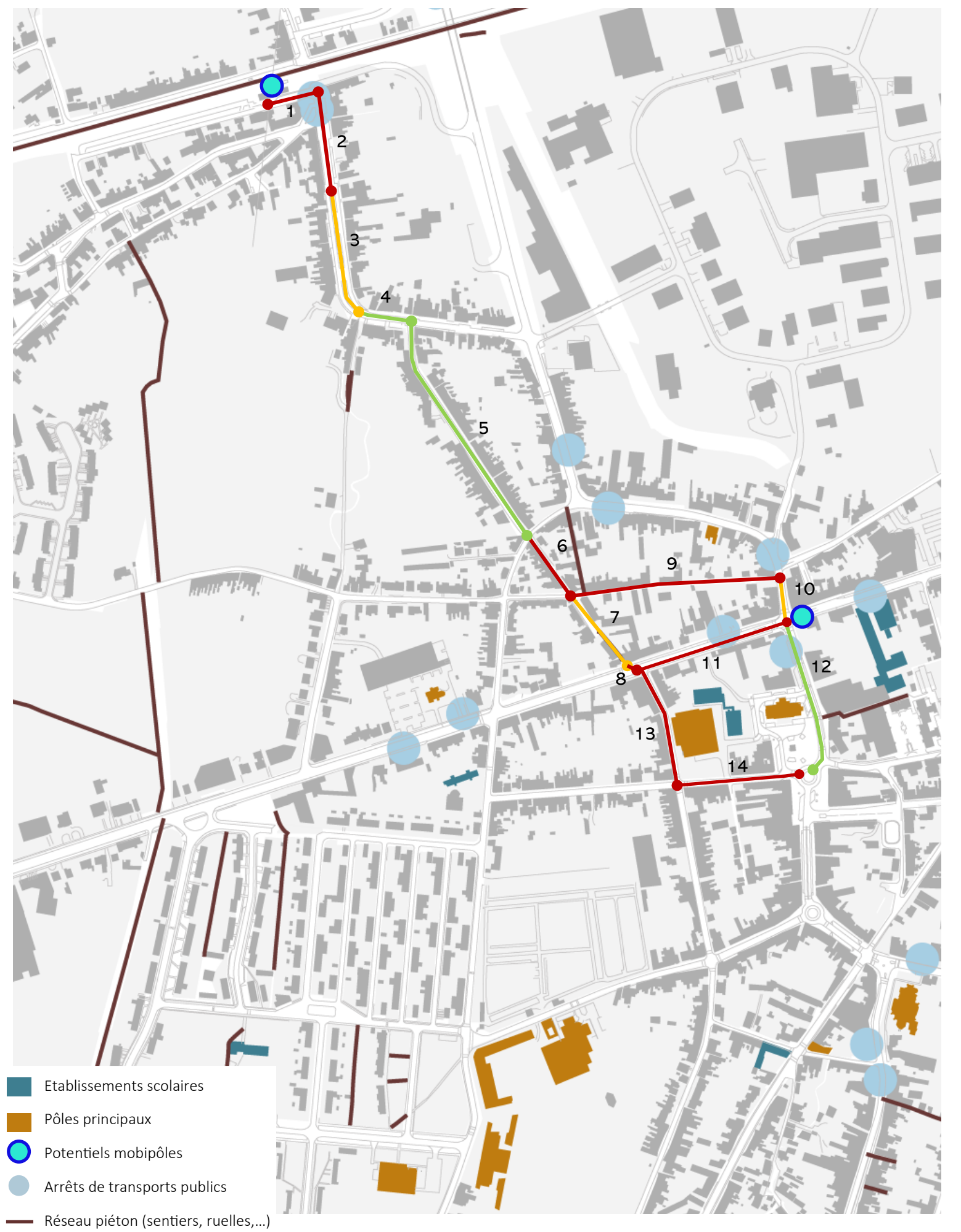
Le choix s’est porté sur 2 itinéraires pour cette connexion douce, un premier à destination de la Grand-Place et un second à destination des cités résidentielles.

TRACÉS DES ITINÉRAIRES DE LA CONNEXION VILLE-GARE



Principes de mise en œuvre et recommandations

Pour chaque tronçon de l'itinéraire, a été analysé (dans son état actuel) le caractère conforme ou non de l'aménagement au regard des standards d'aménagement piéton, PMR et cyclable. 3 catégories de conformité ont été établis: **conforme** (vert), **peu conforme** (jaune), **non-conforme** (rouge). Des recommandations générales ont également été émises pour chaque tronçon. Cette analyse pourra servir de guide et d'outil à la planification des réaménagements.

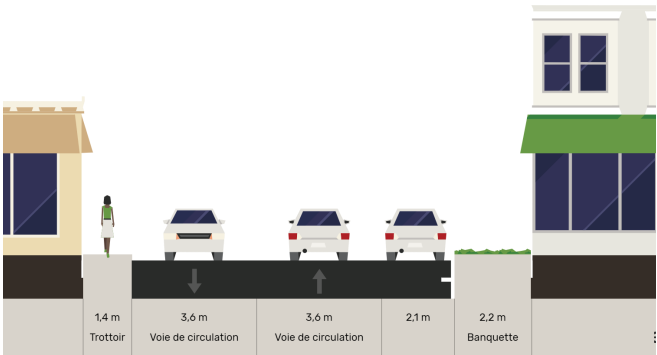
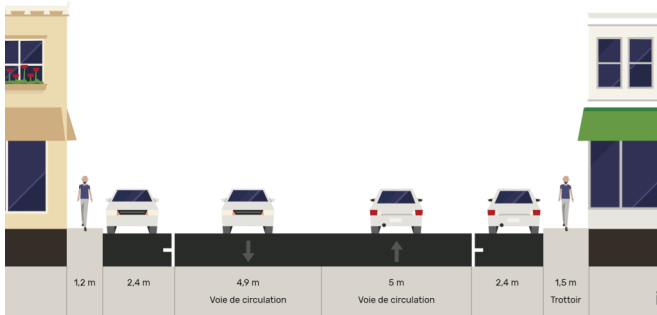
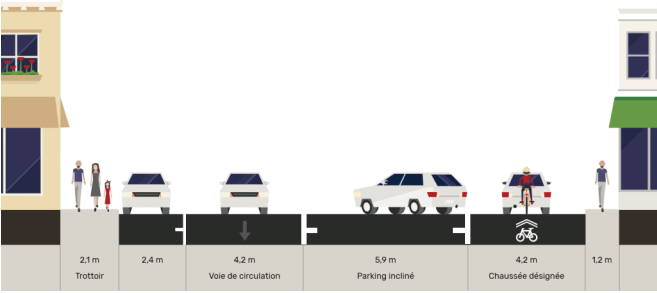
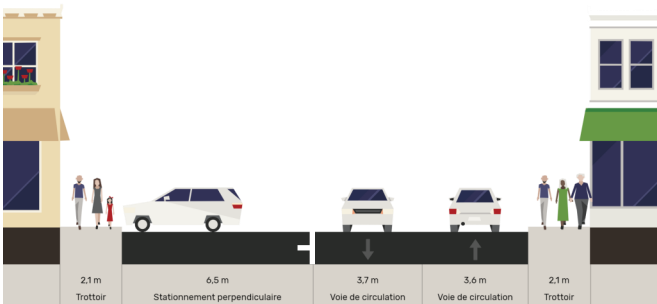


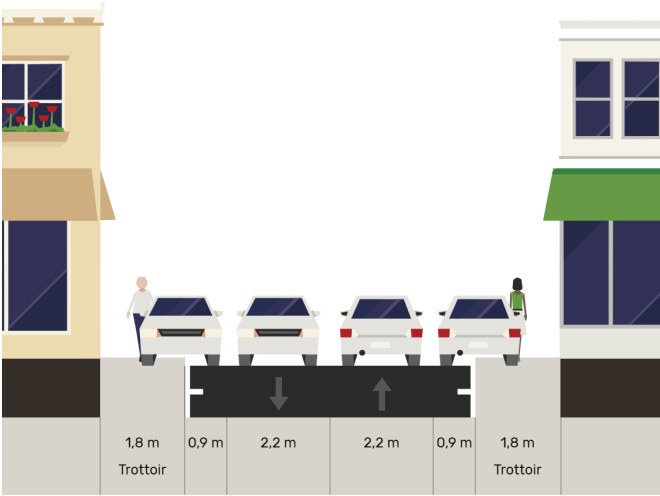
ITINÉRAIRE 1 : CONNEXION GARE / GRAND-PLACE

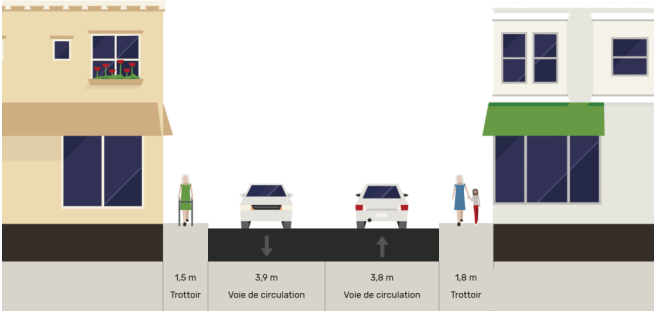
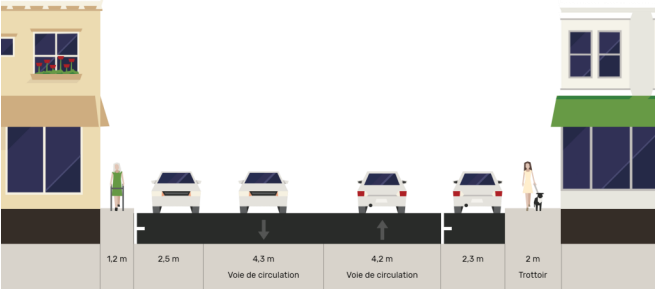
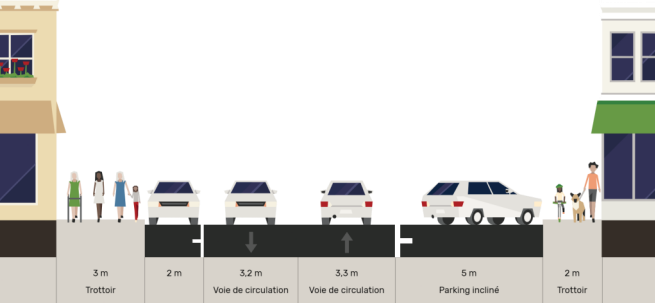


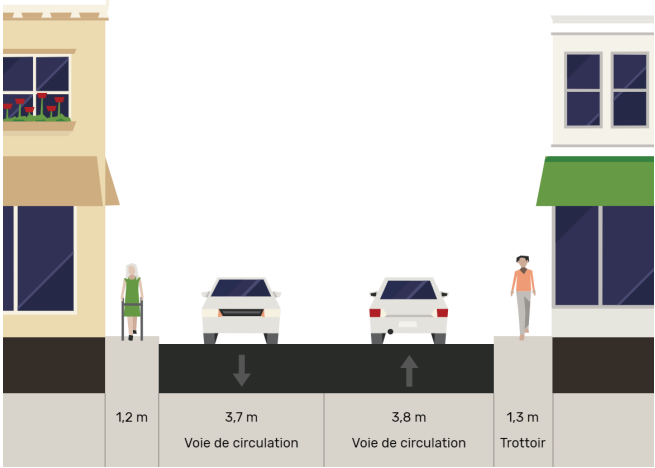
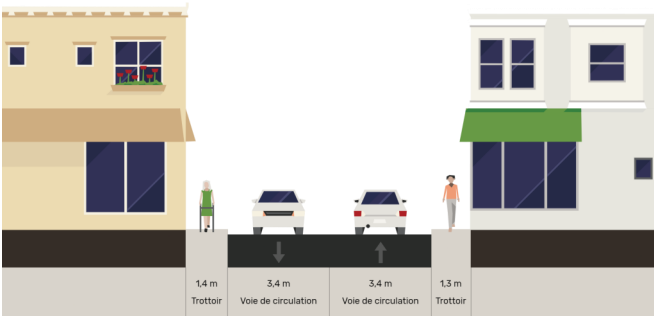
ITINÉRAIRE 1 : CONNEXION GARE / GRAND-PLACE



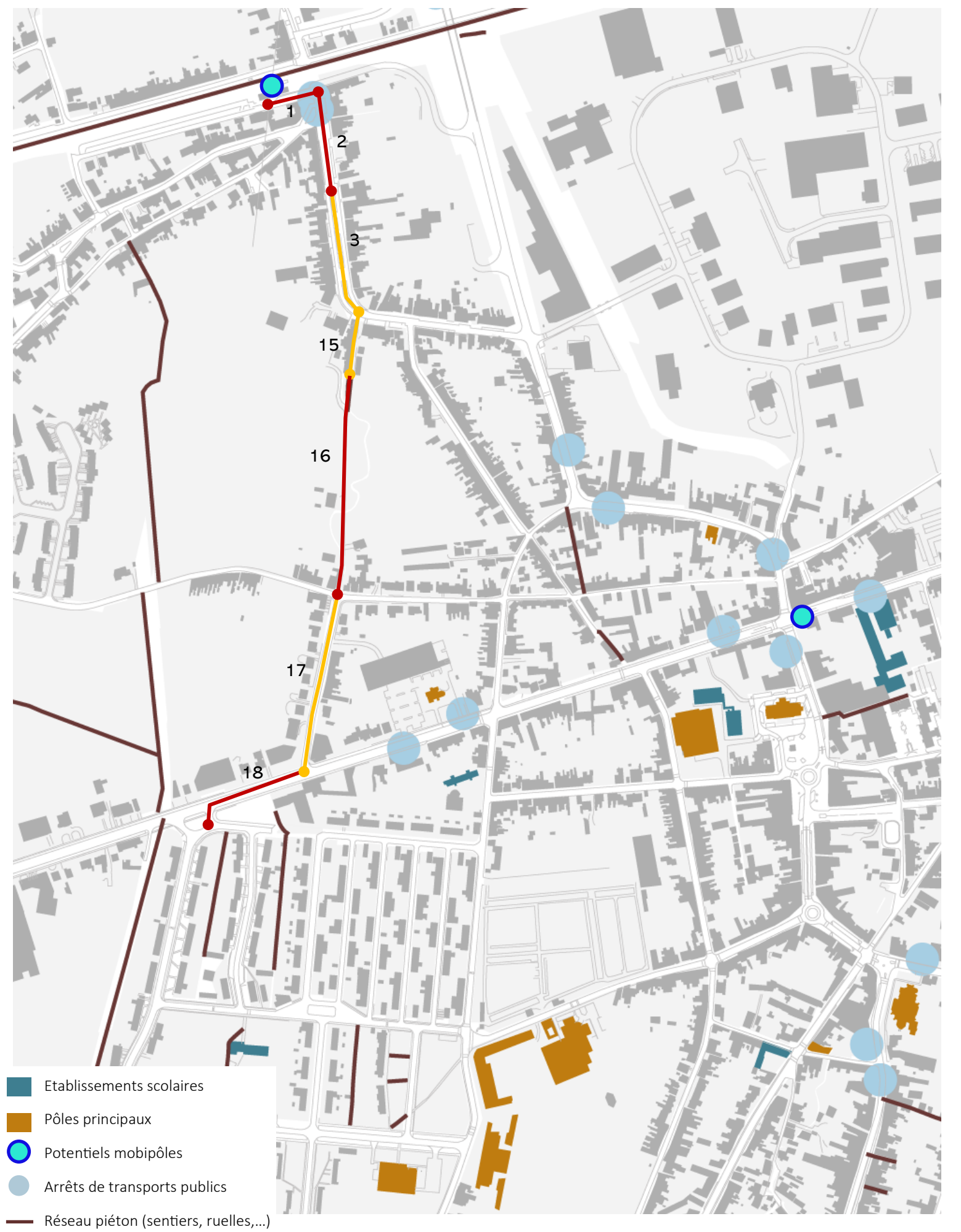
N°	Profil du tronçon de rue dans sa situation actuelle	Evaluation de la conformité	Recommandations
1	Rue de la Station 	Non conforme A PIED Trottoir non-aménagé coté bâti (gravier, herbe) avec rétrécissements dû au stationnement, et < 1,5m coté Gare et dégradé Discontinuité et largeur non adaptée pour les PMR Traversée piétonne très peu qualitative à la sortie de la gare A VÉLO Absence de marquages visibles	Mettre la rue en zone 30 A PIED Aménagement de trottoirs de minimum 2m de large de chaque coté et d'un parvis devant la gare (sans stationnement à cheval sur le trottoir) Sécurisation de la traversée piétonne A VÉLO Aménagement de bandes suggérées devant le parvis de la gare, menant aux espaces de stationnement vélo
2	Rue Paul Pastur 	Non conforme A PIED Trottoirs étroits (l'un < et l'autre = 1,5m mais présence d'obstacles) Traversées piétonnes non aménagées (absence marquages, abaissement bordures,...) A VÉLO bande cyclable suggérée (dans le sens → Gare)	Mettre la rue en zone 30 A PIED Aménagement de trottoirs de minimum 2m de large de chaque coté Sécurisation et aménagement des traversées piétonnes A VÉLO Vu le large espace en voirie, possibilité d'aménager piste cyclable marquée (mais attention à cohérence et continuité de l'aménagement tout au long de la connexion)
3	Rue Paul Pastur 	Peu conforme A PIED Trottoirs plutôt étroits (l'un <1,5m et l'autre de 2m avec rétrécissements ponctuels < 1,5m) A VÉLO bande cyclable suggérée (dans le sens → Gare) et absence d'aménagement dans l'autre	Mettre la rue en zone 30 A PIED Aménagement de trottoirs de minimum 2m de large de chaque coté A VÉLO Vu le large espace en voirie, possibilité d'aménager pistes cyclables marquées (mais attention à cohérence et continuité de l'aménagement tout au long de la connexion)
4	Rue Paul Pastur 	Conforme A PIED Trottoirs satisfaisants (2m + rétrécissements ponctuels à 1,5m) Traversées piétonnes non aménagées et non conformes pour PMR A VÉLO bande cyclable suggérée (dans le sens → Gare) et absence d'aménagement dans l'autre	Mettre la rue en zone 30 A PIED Sécurisation et aménagement des traversées piétonnes A VÉLO Vérifier possibilité d'aménager pistes cyclables marquées dans chaque sens. Si espace insuffisant, aménager PCM dans 1 sens et PCS dans l'autre

N°	Profil du tronçon de rue dans sa situation actuelle	Evaluation de la conformité	Recommandations
5	Rue Courbelette 	Conforme A PIED Trottoirs larges de chaque côté mais stationnement à cheval sur ceux-ci qui les rendent peu praticables dans les faits. Notons les seuils surélevés aux entrées des maisons. Rétrécissements ponctuels et discontinuité du revêtement (graviers pas accessibles pour les PMR) Absence de traversées piétonnes aménagées A VÉLO Aucun aménagement	Mettre la rue en zone 30 Envisager la mise à sens unique de la rue et délimiter le stationnement d'un côté de la rue A PIED Veiller à une continuité de 2m de trottoir en largeur outre les obstacles Aménager des traversées piétonnes sécurisées et accessibles PMR A VÉLO Aménager une bande cyclable marquée dans le sens de la circulation et un SUL
6	Rue Courbelette 	Non conforme A PIED Absence de réels trottoirs (seuils des entrées aménagés par endroits mais sans continuité). Zone partagée dans les faits. Chaussée en moyen état et revêtement pas plane A VÉLO Aucun aménagement	A PIED Aménager la rue en zone piétonne ou de rencontre, de plain-pied A VÉLO Aménager la rue en zone piétonne ou de rencontre, de plain-pied
7	Rue Courbelette 	Peu conforme A PIED Rue en cul de sac (dernière portion menant aux escaliers en zone piétonne). Zone de rencontre dans les faits où stationnement à cheval sur les trottoirs. A VÉLO Aucun aménagement	A PIED Aménager la rue en zone de rencontre dans le tronçon accessible aux voitures avec un revêtement de plain-pied et des zones de stationnement délimitées pour libérer l'espace pour les piétons A VÉLO Accessibilité de la zone de rencontre aux vélos en mixité même si priorité aux piétons
8		Pas conforme A PIED Aménagement très peu confortable et dégradé Inaccessible aux PMR A VÉLO Aucun aménagement (absence de rampe vélo)	A PIED Rénovation de l'escalier en cours d'élaboration (phase projet) par la Commune pour améliorer le confort des piétons (tronçon pas privilégié pour les PMR) A VÉLO / (tronçon pas privilégié pour les vélos)

N°	Profil du tronçon de rue dans sa situation actuelle	Evaluation de la conformité	Recommandations
9	Rue de l'Abbé 	Non conforme A PIED Rue en SUL Trottoir presque inexistant du fait de la rigole et des obstacles ponctuels. Discontinuité du revêtement et en moyen état Stationnement non organisé le long de la chaussée A VÉLO Chevrons à l'approche de Paul Pastur uniquement et signalétique vélo	A PIED Aménager une zone de rencontre de plain pied A VÉLO Compléter la signalétique existante et garantir un revêtement confortable à vélo
10	Rue Paul Pastur 	Peu conforme A PIED Trottoirs conformes en largeur (minima) mais en moyen état, avec rétrécissements ponctuels Manque de traversées piétonnes et discontinuité du cheminement A VÉLO Présence de chevrons mais très peu visibles (effacés)	A PIED Aménager des traversées piétonnes sécurisées et accessibles aux PMR Réaménager les trottoirs en mauvais état et garantir au moins 1 trottoir de 2m et l'autre de 1,5m A VÉLO Vérifier possibilité d'aménager pistes cyclables marquées dans chaque sens. Si espace insuffisant, aménager PCM dans 1 sens et PCS dans l'autre
11	Rue Jules Destrée—N51 	Non conforme A PIED Largeur du trottoir relativement étroite (1,5m) Manque de traversées piétonnes sécurisées et accessibles pour les PMR (bordures, absences marquages,... dont celle devant l'école et l'escalier venant de Courbelette) A VÉLO Aucun aménagement	Projet d'aménagement dans le cadre du BHNS sur la N51 qui apportera des améliorations pour les modes actifs A PIED Prévoir des traversées piétonnes sécurisées et accessibles aux PMR et assurer des trottoirs sécurisés et confortable vu les flux piétons (1,5m au minima ou 2m au standard selon l'espace disponible) A VÉLO Projet d'aménagement dans le cadre du BHNS sur la N51, aménagement cyclable pas encore défini au stade du PCM
12	Rue du Village 	Conforme A PIED Trottoirs suffisamment larges et en bon état (avec revêtement spécifique). Traversées sécurisées et accessibles (peu confortable aux 4 Pavés) A VÉLO Présence de bandes cyclables suggérées dans les 2 sens mais marquages effacés	A PIED Aucune recommandation A VÉLO Refaire les marquages des chevrons

N°	Profil du tronçon de rue dans sa situation actuelle	Evaluation de la conformité	Recommandations
13	Rue Modeste Carlier <i>+stationnement alternatif en chaussée</i> <i>(dans les 7,5m disponible)</i> <i>(interdit à droite du 1/15 et à gauche du 16/31)</i> 	Non conforme A PIED Largeur des trottoirs insuffisante Manque de traversées sécurisées et accessibles à proximité de l'école, stationnement à moins de 5m,...) A VÉLO Aucun aménagement	Mettre la rue en zone 30 et délimiter les zones de stationnement + envisager la mise à sens unique pour disposer d'assez d'espace A PIED Prévoir au minimum 1 trottoir de 2m (coté école) et de 1,5m de l'autre Aménager des traversées sécurisées et accessibles en cohérence avec l'identité visuelle 'abords d'école' et interdire le stationnement auto en amont des traversées piétonnes (végétaliser, placer du stationnement vélo,...) A VÉLO Vérifier possibilité d'aménager pistes cyclables marquées dans chaque sens. Si espace insuffisant, aménager PCM dans 1 sens et PCS dans l'autre
14	Rue Modeste Derbaix <i>+stationnement alternatif en chaussée</i> <i>(dans les 7,5m disponible)</i> <i>(interdit à droite du 1/15 et à gauche du 16/31)</i> 	Non conforme A PIED Largeur des trottoirs insuffisante Traversée piétonne en bon état mais peu accessible aux PMR (abaissements des bordures semble insuffisant) A VÉLO Aucun aménagement	Envisager la mise à sens unique de la rue et supprimer le stationnement alternatif A PIED Garantir des trottoirs de largeurs suffisante (2m ou 1,5m minimum) Assurer l'accessibilité de la traversée piétonne aux PMR (avec des dalles podotactiles + abaissements bordures) A VÉLO Cf. ci-dessus

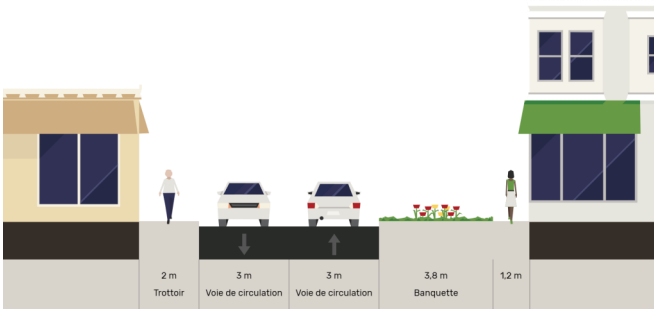
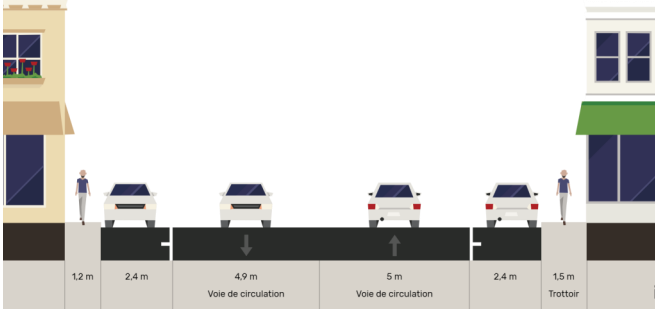
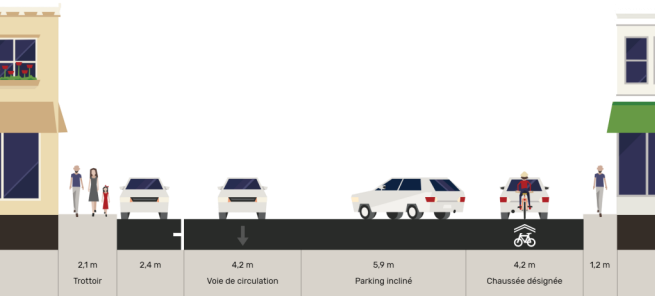
ITINÉRAIRE 2 : CONNEXION GARE—CITÉS RÉSIDENTIELLES

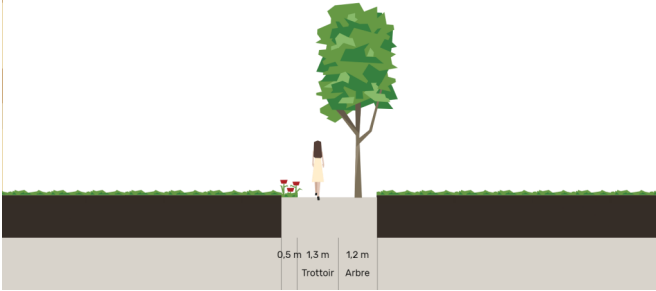
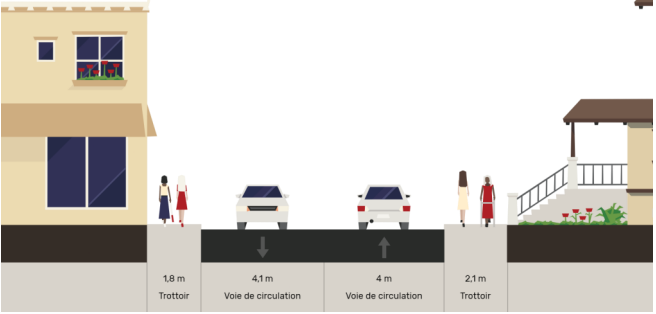
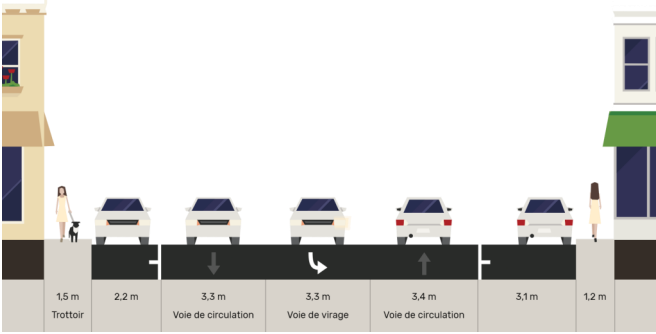


ITINÉRAIRE 2 : CONNEXION GARE / CITÉS RÉSIDENTIELLES

Photos des tronçons (par numéro)



N°	Profil du tronçon	Evaluation de la conformité	Recommandations
1	Rue de la Station  2 m Trottoir 3 m Voie de circulation 3 m Voie de circulation 3.8 m Banquette 1.2 m	Non conforme A PIED Trottoir non-aménagé coté bâti (gravier, herbe) avec rétrécissements dû au stationnement, et < 1,5m coté gare et dégradé Discontinuité et largeur non adaptée pour les PMR Traversée piétonne très peu qualitative A VÉLO Absence de marquages visibles	Mettre la rue en zone 30 A PIED Aménagement de trottoirs de minimum 2m de large de chaque coté et d'un parvis devant la gare (sans stationnement à cheval sur le trottoir) Sécurisation de la traversée piétonne A VÉLO Aménagement de bandes suggérées devant le parvis de la gare, menant au espaces de stationnement vélo
2	Rue Paul Pastur  1.2 m 2.4 m 4.9 m Voie de circulation 5 m Voie de circulation 2.4 m 1.5 m Trottoir	Non conforme A PIED Trottoirs étroits (l'un < et l'autre = 1,5m mais présence d'obstacles) Traversées piétonnes non aménagées (absence marquages, abaissement bordures,...) A VÉLO bande cyclable suggérée (dans le sens → Gare)	Mettre la rue en zone 30 A PIED Aménagement de trottoirs de minimum 2m de large de chaque coté Sécurisation et aménagement des traversées piétonnes A VÉLO Vu le large espace en voirie, possibilité d'aménager piste cyclables marquées (mais attention à cohérence et continuité de l'aménagement tout au long de la connexion)
3	Rue Paul Pastur  2.1 m Trottoir 2.4 m 4.2 m Voie de circulation 5.9 m Parking incliné 4.2 m Chaussée désignée 1.2 m	Peu conforme A PIED Trottoirs plutôt étroits (l'un <1,5m et l'autre de 2m avec rétrécissements ponctuels < 1,5m) A VÉLO bande cyclable suggérée (dans le sens → Gare) et absence d'aménagement dans l'autre	Mettre la rue en zone 30 A PIED Aménagement de trottoirs de minimum 2m de large de chaque coté A VÉLO Vu le large espace en voirie, possibilité d'aménager pistes cyclables marquées (mais attention à cohérence et continuité de l'aménagement tout au long de la connexion)
15	Rue Paul Pastur  2.6 m 2.5 m 0.9 m	Peu conforme A PIED Trottoir très étroits (<1m), présence d'une rigole et le stationnement en voirie mais circulation dans les faits en voirie (zone de rencontre de fait) A VÉLO Aucun aménagement, vélo en mixité	A PIED & VÉLO Rendre la zone de rencontre officielle et pménagement d'une zone de rencontre de plain pied, délimitation des zones de stationnement

N°	Profil du tronçon	Evaluation de la conformité	Recommandations
16	Rue Paul Pastur 	Non conforme A PIED Chemin piéton Largeur <1,5m avec revêtement en terre A VÉLO Absence d'aménagement	A PIED & À VÉLO Aménager un chemin réservé aux piétons et cyclistes (type F99b) de 3.5 m de large Assurer un revêtement continu et confortable pour les PMR Prévoir une signalisation cyclo-piétonne
17	Rue du Danube 	Peu conforme A PIED Trottoirs peu accessibles aux PMR (revêtement en graviers) Absence de traversées piétonnes Trottoir fréquemment entravé dû au stationnement automobile A VÉLO Aucun aménagement	Mettre la rue en zone 30 A PIED Réaménager les trottoirs pour prévoir un revêtement accessible et une largeur suffisante (minimum 1,5m) Délimiter le stationnement et la place en voirie (d'un côté) A VÉLO Aménagement de bandes cyclables suggérées
18	Rue Jules Destrée/ N51 	Non conforme A PIED Axe structurant avec circulation automobile dense, insécurisante pour les modes actifs Nombre de traversées piétonnes insuffisant sur l'axe et ses croisements (absence au croisement avec Danube, traversées sauvages fréquentes). Traversées dépourvues d'abaissement de trottoirs A VÉLO Aucun aménagement	Projet d'aménagement dans le cadre du BHNS sur la N51 qui comportera des améliorations pour les modes actifs A PIED Prévoir des trottoirs au standard d'aménagement (1,5m minima ou 2m pour standard selon l'espace disponible) Renforcer la sécurité des traversées piétonnes (signalétique, identité visuelle, zone de recul) et les mettre aux normes PMR (abaissements, dalles podotactiles) A VÉLO Projet d'aménagement dans le cadre du BHNS sur la N51, aménagement cyclable encore à définir lors de l'élaboration du PCM.

Fiche Mesure 05 - Stratégie Communication au sujet de la mobilité

Description de la mesure

Afin d’accompagner la mise en place des différentes actions de mobilité de la Commune, il est indispensable que Quaregnon mette en place une stratégie globale, transversale et multicanale de communication au sujet de la mobilité.

Outre un facteur de réussite des projets, communiquer et informer les citoyen.ne.s sur l’évolution de leur territoire est un devoir des collectivités. Pour réussir sa communication au sujet du PCM, il s’agira d’élaborer une plan stratégique de communication. La mise en place d’une telle stratégie vise à identifier les bons outils de communication, les objectifs poursuivis par chaque campagne et de planifier le calendrier de diffusion ou d’organisation d’événements. Cette communication visera à promouvoir la mobilité durable et le report modal auprès de la population de Quaregnon et d’informer sur les projets et chantiers en cours/à venir. Il est important que cette stratégie sur différents types de canaux (numériques et analogiques) pour toucher un public le plus large, diversifié et représentatif possible.

Cette stratégie de communication débutera par la mise en place de 2 actions concrètes:

- Mettre en place une communication communale régulière sur la mobilité durable
- Organiser des événements et actions en lien avec la mobilité durable

Objectifs poursuivis		Mesures liées
— Inciter les citoyens à un usage rationnel de la voiture individuelle — Développer des partenariats avec les associations actives dans le domaine de la mobilité — Sensibiliser les citoyens à la sécurité routière — Promouvoir l'usage du vélo et de la marche auprès des citoyens — Sensibiliser à la prise en compte des PMR		(Communication à mener potentiellement sur l’ensemble des mesures du PCM, mais dans sa mise en œuvre, elle ne dépend pas d’autres actions)
Ressources	Nature des actions	Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Service Communication de Quaregnon, partenaires identifiés,...	Type d'opérations	Information
	Caractère	Poursuite/ Nouveauté
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : milieu associatif local, écoles, pôles sportifs/ culturels, associations en lien avec la mobilité (Tous à Pied, Atingo, Gracq, ProVélo,...), Zone de Police,...

Fiche Mesure 05 - Stratégie Communication au sujet de la mobilité

Action 5.1. Mettre en place une communication communale régulière sur la mobilité durable

Cette action vise à renforcer la communication sur la mobilité mise en place par la Commune et ce à la fois en ligne et hors ligne. Afin de combattre la fracture numérique, il est important de conserver des canaux de communication en plus que ceux numériques (site internet, réseaux sociaux,...° tels que des toutes-boîtes, des flyers et affiches dans l’espace public, des publications périodiques,...2 outils pourraient être particulièrement développés:

Page mobilité sur le site internet de la Commune

L’objectif est de mettre en place une page « mobilité » à destination du public (ceux et celles habitant à Quaregnon, y travaillant ou la visitant) qui à la fois informe sur l’offre et les services disponibles pour encourager une mobilité durable et le report modal et qui informe sur les projets et chantiers en cours/à venir.

Cette communication tachera d’être la plus lisible, accessible, attrayante et interactive possible.

Il s’agirait d’ étoffer la page mobilité avec des onglets par modes de déplacement en informant sur les services disponibles, les réseaux existants, informations utiles,... :

- « Quaregnon à pied » : carte du plan piéton,
- « Quaregnon à vélo » : carte des itinéraires cyclables existants et projetés, localisation des parkings vélos, formulaire de demande pour boxes vélos,..
- « Quaregnon en transports publics »
- « Quaregnon en véhicules partagés »: explication des différentes offres disponibles, renvoi vers site des opérateurs, localisation des stations et véhicules partagés,...
- « Quaregnon en voiture » : localisation des parkings hors voirie, quartiers apaisés, politique de stationnement (explication de la zone bleue,...),...
- « Quaregnon pour les PMR » : services à disposition (taxi social,...), formulaire de demande de carte PMR...

Ainsi que les projets/actualités:

- Projets de mobilité : prévoir une page sur chaque projet détaillant sa portée, le planning, les moments de participation/ information prévus,...
- Travaux et chantiers : précisant le planning, l’état (planifié, en cours, réalisé),...
- Plans stratégiques (e.a. PCM)
- Règlements

A terme, la Commune pourrait développer un outil de carte interactive localisation les différents services, réseaux,... (exemple de la commune de Schaerbeek). Selon les moyens dont dispose la Commune, un outil sur les trajets en temps réel et la planification d’itinéraires pourrait être intégré au site internet communal (exemple de Onlymoov de la métropole de Lyon) - type centrale locale de mobilité. Cela permet également de tenir à jour, en temps réel, l’évolution des travaux et chantiers.

Feuillet mobilité dans le Journal Communal

En complément d’une communication numérique, il s’agira de booster la communication sur la mobilité dans le journal de Quaregnon. Le journal communal paraît de manière trimestrielle et est distribué en toutes-boîtes. Il pourrait s’agir par exemple d’insérer de manière systématique un « feuillet mobilité » dans chaque parution ou d’en faire une publication spécifique 1x par an pour faire état des projets en cours, des réalisations récentes, de sensibiliser à certaines initiatives ou pratiques,... (ex Mouscron)

Ressources	Nature des actions	Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Service Communication de Quaregnon	Type d'opération	Information
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune
		<u>Partenaire(s)</u> : /
Localisation	Indicateurs	
/	• Site Internet (onglet mobilité) – nombre de visites • Journal communal – nombre d’articles mobilité publiés	
Outils et Références		
— Page Mobilité du site de la Commune de Schaerbeek — Onlymoov de la Métropole de Lyon — Feuillet Mobilité de la Ville de Mouscron, édition 2023		

SCHAARBEEK

1030

SCHAARBEEK

Cadre de vie & Environnement

Culture & Loisirs

Enfance & Education

Vivre ensemble & Solidarité

Economie & Emploi

Administration & Politique

Chercher

FR

NL

Carte interactive

Mon espace

Accueil > Cadre de vie & Environnement > Mobilité & Stationnement

Navigation

La commune de Schaerbeek installe ses premières drop-zones pour trottinettes
Schaerbeek s'attaque aux trottinettes abandonnées et installe cet été 58 drop-zones dans le nord-ouest de la commune.

Consultation publique : Contrat local de mobilité dans le quartier cage aux ours
Aujourd'hui la Commune prend le temps de consulter un panel citoyen

Stationnement : le retour du VisitPass
Grâce aux VisitPass, bénéficiez de codes visiteurs d'une valeur de 25€

Agenda

Actualités

Mobilité & Stationnement

La vie en ville crée des défis en termes de mobilité et de stationnement, mais offre aussi bien des opportunités !
Que vous vous déplaçiez à vélo, à pied, en transport en commun ou en voiture... notre objectif est que vous puissiez trouver votre place et vous déplacer en toute sécurité.

Consultez la carte interactive Mobilité 1030 >>>

Stationnement

Contrat Local de Mobilité: Good Move

A vélo

A pied

En train, tram, bus

Véhicules partagés

En voiture

Personnes à mobilité réduite (PMR)

Sécurité routière pour tous

ONLYMOOV

Tous vos trajets en temps réel

Trafic

Travaux

Infos déplacements

Découvrir Onlymoov

METROPOLE GRAND LYON

Se connecter

Lyon 6 : Travaux d'aménagement Voie Lyonnaise 2 entre Stalingrad et Tchicovskovsk, circulation perturbée
Jusqu'au 30 novembre inclus
En savoir plus

Flash Traffic 8 y a 3 minutes

J'y vais avec ONLYMOOV

De

A

Plus de critères

Rechercher

LES CHANTIERS DE L'ÉTÉ

Retrouvez toutes les informations chantiers pour faciliter vos déplacements cet été !

Plus de détails

LYON 26 juillet 2023

Qualité de l'air :

Sources : meteo-lyon.net & Atmo Auvergne-Rhône-Alpes

Prévisions Travaux Autoroutiers

Infos Travaux Prolongement T6

Taxi client/conducteur

Services Alertes

Dispositif pic de pollution

Zones à faible émissions

J'y vais avec Onlymoov sur votre site internet

Plans et Guides

Nos partenaires :

veloV

freeveloV

covoit'

citiz LPA

coraly

oûra

geovelo

multitud'

Accueil > Cadre de vie & Environnement > Mobilité & Stationnement > A pied

A pied

Schaerbeek tient à privilégier les modes de déplacements doux... Comme la marche. Parce que marcher, c'est pratique, accessible à tous, bon pour la santé et pour l'environnement !

Schaerbeek à pied

A Bruxelles, 25% des déplacements font moins d'1 km, soit un quart d'heure de marche seulement ! A Schaerbeek, certains lieux sont peut-être bien plus proches que vous ne l'imaginez...
La **carte piéton** vous permet de vous orienter dans la commune en vous indiquant des temps de marche estimés entre endroits stratégiques.

Une **seconde carte** vous permet de combiner la marche avec les transports publics, la voiture partagée ou le vélo. Sur ce plan, vous trouverez les gares, les stations Cambio et les stations Veli !

SEMAINE DE LA MOBILITÉ 23

Une initiative du Ministère de la Mobilité et des Transports

16-22 SEPT.

PROGRAMME STRATÉGIQUE TRANSVERSAL

MOUSCRON, LA MOBILITÉ EN ACTIONS

Une initiative de la Ville de Mouscron - Septembre 2023

LE CENTRE DE MOUSCRON

La Grand'Place et rues de Courtrai / Menin **RÉALISÉ**

Dans la continuité de l'aménagement paysager de l'hypercentre et de la Grand'Place, ce sont la rue de Courtrai et tout dernièrement le carrefour avec la rue de Menin qui ont été complètement réaménagés.
L'objectif est d'offrir des aménagements permettant plus de convivialité, d'attractivité commerciale, d'accessibilité et de multimodalité (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, transports en communs, voitures, ...), le tout grâce à des matériaux de qualité, durables et rehaussés par la plantation d'arbres.

Budget: 5.482.345,37€ TVAC subsidié à 90% par le programme FEDER/Wallonie

Parking haut du Centre Administratif **A VENIR**

La dernière étape du lifting complet du centre de Mouscron est le réaménagement du parking situé entre la rue de Menin et le Centre Administratif.
Le nouveau parking sera complètement de niveau avec l'esplanade du Centre Administratif afin de faciliter l'accès de tous. Il sera doté de 74 places voitures dont 6 PMR et 4 places motos.
13 grands arbres y seront plantés et la pose d'un nouveau réseau d'éclairage public y est également prévue. Les espaces circulés seront en asphalte et les places de parking seront en pavés béton.

Budget: 1.104.354,78€ TVAC

1 : Page Mobilité du site internet de la Commune de Schaerbeek, Bruxelles

2 : Onglet Piéton du site internet de la Commune de Schaerbeek, Bruxelles

3 : Site Onlymoov de la région métropolitaine de Lyon

4 : feuillet Mobilité annuel de la Ville de Mouscron

6 Mouscron, la mobilité en actions

Fiche Mesure 05 - Stratégie Communication au sujet de la mobilité

Action 5.2. Organiser des événements et actions en lien avec la mobilité durable

Cette action vise à toucher les citoyen-ne-s et les impliquer au travers d’actions et événements festifs. Cette action, de manière transversale, est liée à toutes les autres du PCM car permet de visibiliser les autres actions réalisées ou impliquer la population dans leur élaboration.

Ces événements peuvent prendre des formes variées:

- Occupation temporaire d’espace public: rues réservées au jeu, rues d’été,
- Challenges mobilité inter-écoles, entreprises, administrations, centres de repos,...,
- Installations dans l’espace public (stands, tests de nouvelles mobilités: types de vélos, présentation de l’autopartage,...),
- Actions de sensibilisation (à la sécurité routière,...) et distribution de matériel (lumières pour vélo, gilets jaunes,...),
- Actions en lien avec la semaine de la mobilité ou pas forcément (Journées sans voiture, challenges mobilité,...)

Ressources	Nature des actions	Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Service Communication de Quaregnon, partenaires identifiés,...	Type d’opération	Information
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : milieu associatif local, écoles, pôles sportifs/ culturels, associations en lien avec la mobilité (Tous à Pied, Atingo, Gracq, ProVélo,...), Zone de Police, SPW (semaine mobilité)...
Localisation	Indicateurs	
/	• Nombre d’activités organisées • Nombre de participant·e-s aux activités organisées	

Outils et Références	
—	<u>Initiative Openstreets à Bruxelles</u>
—	<u>Initiatives « Bruxelles en vacances » et « StaycationBXL » de Bruxelles Mobilité</u>
—	<u>Guide de l’écomobilité</u> , Bordeaux Métropole
—	Brochure <u>City Games: Jouer dans la ville</u> , Art Basics for Children
—	<u>Défis mobilité 2023</u> , SPW
—	<u>Semaine de la mobilité : Guide des bonnes pratiques à destination des administrations/institutions publiques et asbl</u> , SPW



1-2 Rue Picard, rue réservée au jeu l'été 2020 (Bruxelles en Vacances)
(photo credit: Ivan Put)

3 Semaine de la Mobilité à l'Institut St Joseph (maison de repos) à Comines-Warneton en 2023 (photo credit: EdA)

4-5 Visuels pour la semaine de la mobilité 2022, SPW

6 Action Be Bright Use a Light en collaboration avec le GRACQ
(photo credit: Commune de Schaerbeek)

Fiche Action 06 - Stratégie Piétonne

Description de l'action

Afin d’amorcer un changement de comportement et une transition vers une mobilité plus durable, Quaregnon vise la mise en place d’une stratégie mobilité piétonne. Il s’agit de mettre en place des actions qui facilite l’usage de la marche pour des déplacements quotidiens. Un des atouts du territoire de Quaregnon est en effet son caractère dense et très urbain qui se prête parfaitement à davantage de déplacements à pied.

Pour ce faire, 2 actions concrètes:

- Mettre en place une signalétique piétonne;
- Valoriser et réhabiliter les ruelles, impasses et chemins piétons

Objectifs poursuivis		Actions liées
— Promouvoir, entretenir et sécuriser le réseau des sentiers et venelles — Améliorer la qualité, le confort et l’accessibilité des cheminements piétons — Promouvoir l'usage de la marche auprès des citoyens — Renforcer l'interconnexion entre les quartiers — Renforcer la fonction de séjour dans l'espace public		03: Stratégie Mobilité Scolaire 04: Connexion Ville-Gare
Ressources	Nature des actions	Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, subsides SPW PIMACI et Développement urbain de Quaregnon <u>Humaines</u> : Service Mobilité, Service Cadre de Vie, Service Communication <u>Règlementaires</u> : Code de la route <u>Techniques</u> : Plan Piéton pour la Wallonie (en cours d’élaboration)	Type d’opérations	Information Réalisation
	Caractère	Nouveauté– Poursuite
	Mise en œuvre	Court terme/ Moyen terme
	Budget	€ / €€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : Tous à Pied, SPW, Province du Hainaut, milieu associatif, citoyen.ne.s, écoles,...

Fiche Action O6 - Stratégie Piétonne

Mesure 6.1. Mettre en place une signalétique piétonne

L'un des critères déterminant du choix modal étant le temps de parcours, les collectivités doivent tout faire pour faire prendre conscience aux usagers que leur destination n'est pas aussi loin à pied qu'ils le pensent.

Un des leviers pour ce faire est de mettre en place une signalétique lisible et attrayante à destination des piétons indiquant le temps de trajet moyen et un itinéraire privilégié à pied vers les pôles principaux (signalétique toponymique et/ou directionnelle).

Une bonne signalétique permet également aux piétons de mieux se repérer dans l'espace et incite à une pratique locale de leur quartier ou de leur commune.

Il existe plusieurs types de signalétique/jalonnement: au moyen de panneaux, de totems, de marquages au sol, de mobilier urbain,...

Le jalonnement doit répondre à trois besoins prioritaires :

- la valorisation de cheminements piétons existants ;
- la complémentarité avec l'offre de déplacements en transports collectifs ;
- le repérage de centres d'intérêt majeurs drainant les flux piétons.

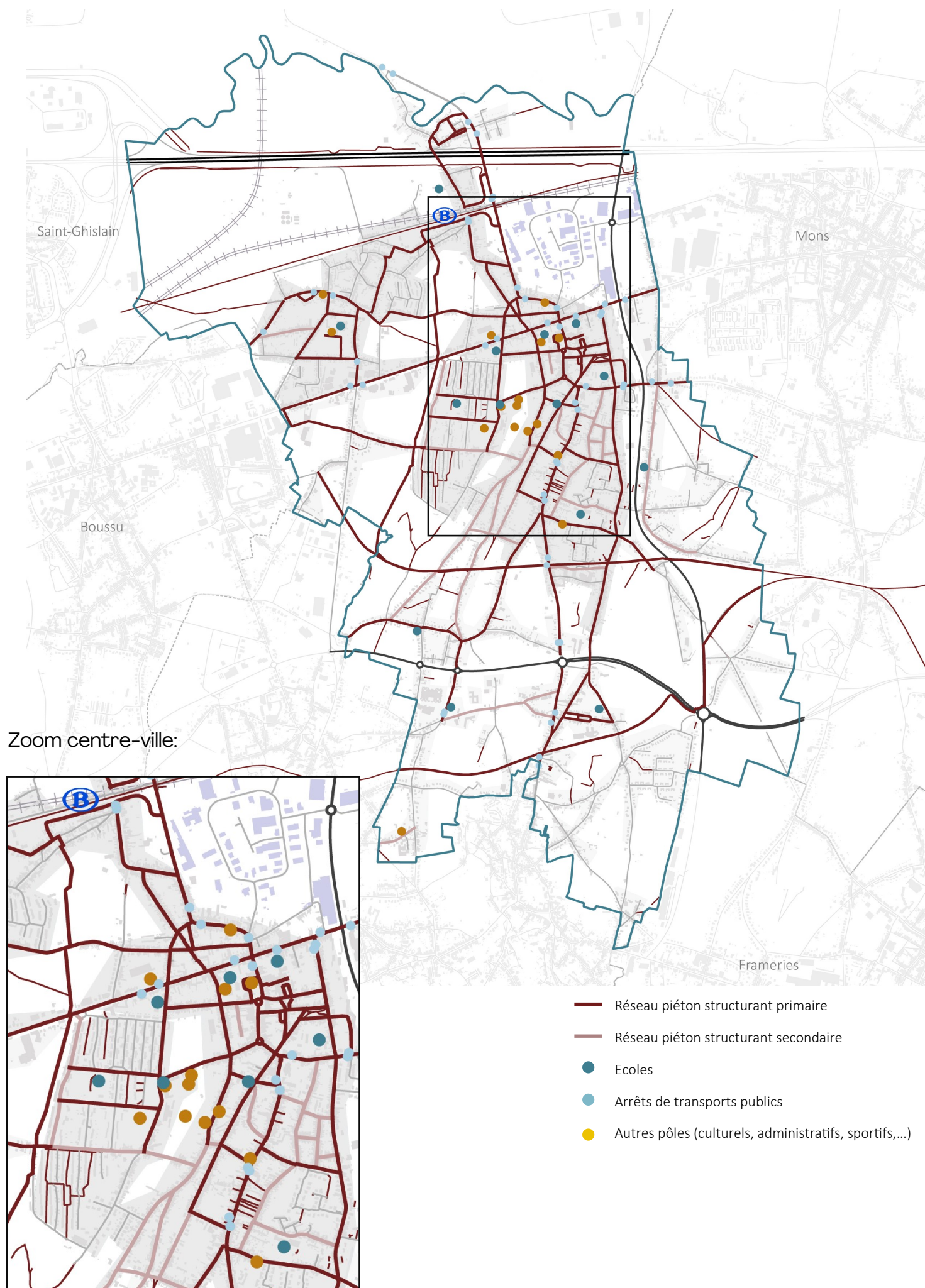
Il s'agira ainsi de **repérer les pôles générateurs** (équipements sportifs, culturels, récréatifs, administratifs, scolaires, commerciaux, les pôles d'échange-multimodaux, les centralités du territoire, les espaces publics, parkings hors voirie, le RAVEL,...) ainsi que l'accessibilité piétonne réelle entre ceux-ci et les flux piétons que cela représente. Ensuite, il s'agira de **repérer et formaliser les liaisons** entre ces pôles en favorisant les itinéraires courts (moins de 2km à pied) et en misant avec la complémentarité des transports publics. Enfin, il s'agira d'**élaborer le plan de jalonnement** (identité visuelle, design graphique, continuité de l'information pour les usagers, communication sur l'initiative,...).

Il s'agira également de prendre en compte les besoins spécifiques des PMR dans cette signalétique (e.a. en rajoutant de l'information sur la pente des tronçons, sur des itinéraires préférentiels lorsqu'ils sont identifiés—selon la qualité des cheminements,...) mais aussi dans la conception de la signalétique (panneaux avec couleurs adaptés,...).

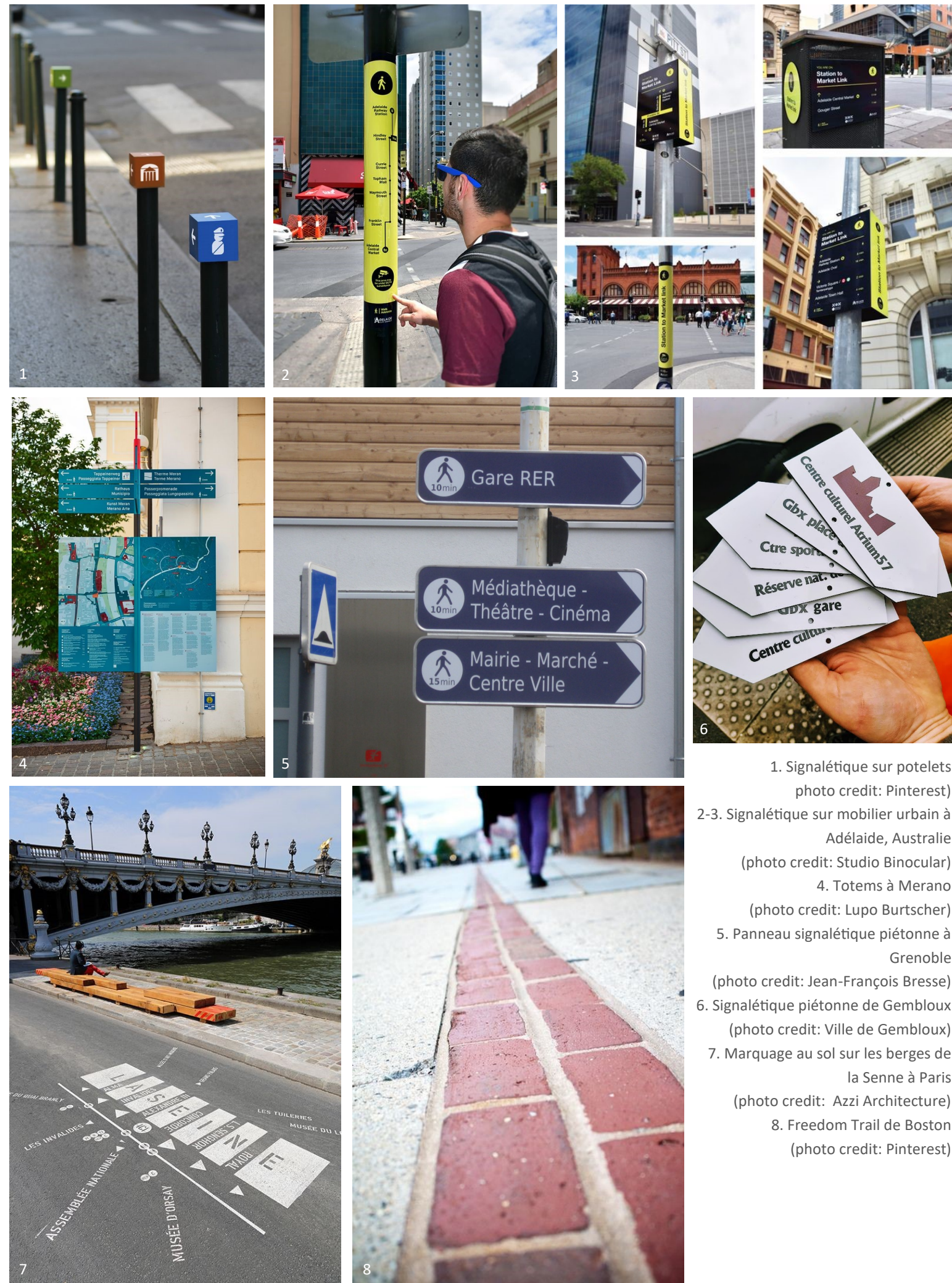
Ressources	Nature des actions	Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, subsides SPW PIMACI <u>Humaines</u> : Service Communication et Service Mobilité <u>Techniques</u> : Tous à Pied, Plan Piéton pour la Wallonie (en cours d'élaboration)	Type d'opération	Information/ Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune
		<u>Partenaire(s)</u> : Tous à Pied, SPW, Province du Hainaut
Localisation	Indicateurs	
En priorité dans les centre de Quaregnon	Nombre de piétons sur l'axe X / jour	

Outils et Références

- [Comment mettre en place une signalétique piétonne pour favoriser la marche? Kit d'accompagnement des collectivités locales](#), INPES, AMF, Ministère Santé de République Française
- Dossier Orienter les piétons dans les espaces publics pour faciliter la marche au quotidien, Tous à Pied
- [Mise en place d'une signalétique piétonne: guide méthodologique](#), Ville de Grenoble & INPES
- [Les principes de conception des cheminements piétons](#), Atingo
- [L'orientation dans les espaces publics avec le Gouvernail ? Question de bon sens ! \(inseetu.io\)](#)
- [Metrominuto: caminar es cool - Ciudades que Caminan](#).
- [Carte des Villes et Communes à Pied | Tous à pied \(tousapied.be\)](#)



¹ Concevoir une rue scolaire : Méthodologie et bonnes pratiques, la Cémathèque n°51, SPW (2020)



1. Signalétique sur potelets
photo credit: Pinterest)

2-3. Signalétique sur mobilier urbain à
Adélaïde, Australie
(photo credit: Studio Binocular)

4. Totems à Merano
(photo credit: Lupo Burtscher)

5. Panneau signalétique piétonne à
Grenoble
(photo credit: Jean-François Bresse)

6. Signalétique piétonne de Gembloux
(photo credit: Ville de Gembloux)

7. Marquage au sol sur les berges de
la Senne à Paris
(photo credit: Azzi Architecture)

8. Freedom Trail de Boston
(photo credit: Pinterest)

¹ Concevoir une rue scolaire : Méthodologie et bonnes pratiques, la Cémathèque n°51, SPW (2020)

Fiche Action 06 - Stratégie Piétonne

Mesure 6.2. Valoriser et réhabiliter les ruelles, impasses et chemins piétons

- Quaregnon se caractérise par un maillage piéton riche qu’il s’agira de préserver et d’entretenir davantage. On distingue :
- Le **maillage piéton urbain**, celui présent dans le centre de Quaregnon, typique des zones urbaines et composé de ruelles, et impasses. Elles sont nombreuses dans le quartier de Monsville (ruelle Dufuisseaux, rue de Montignies, impasse de la Vallée, Grand Cour, impasse Randour, ...). Si certaines ont disparu ou ne sont désormais plus accessibles, celles qui existent toujours permettent des connexions intra-ilot plus rapides. Il occupe principalement d’une fonction utilitaire.
 - Le **maillage piéton péri-urbain**, celui dans le reste du territoire composé de sentiers et chemins de campagne ainsi que du RAVeL. Il permet de se déplacer au sein des zones moins connectées du territoire à l’abri de la circulation automobile et du trafic. S’il peut également remplir une fonction utilitaire, il a surtout une fonction de loisir/promenade.

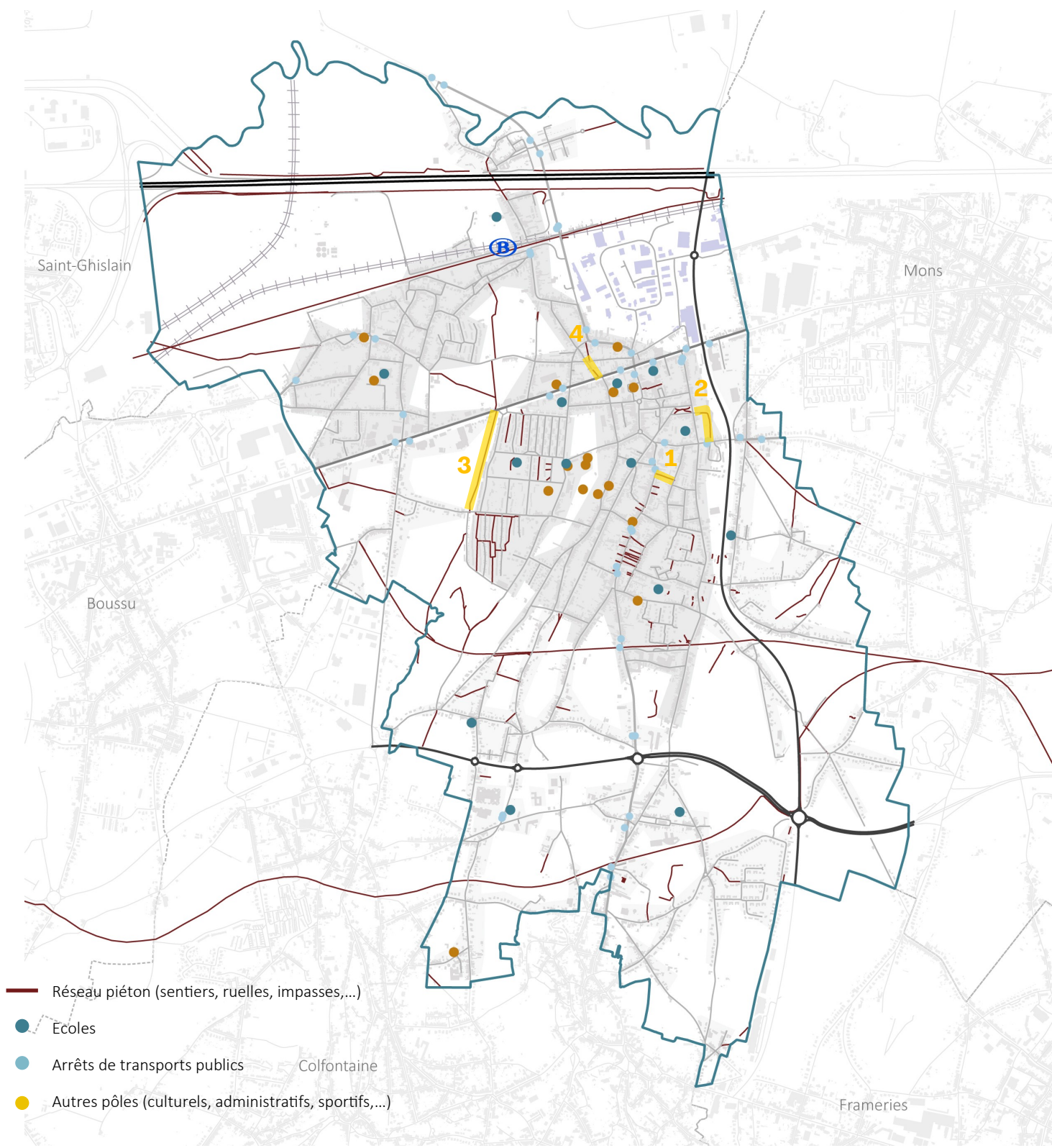
Valoriser et réhabiliter ce réseau piéton suppose de :

- Réaliser un inventaire complet de ces maillages et en évaluer l’état et le confort
- Communiquer davantage sur leur existence et leur utilité (cfr action 5.1)
- Encourager leur utilisation au moyen de signalétique piétonne (cfr action 6.1) : il s’agit d’itinéraires plus sécurisés qui doivent être mis en avant dans la mise en place des pédi- et vélobus (cfr action 3.3)
- Assurer leur bonne accessibilité et leur confort en portant attention aux PMR (réduire les obstacles, sécuriser les franchissements et traversées, choix revêtement, largeur confortable selon les contraintes physiques,...)
- Renforcer leur convivialité et les végétaliser (en collaboration avec le milieu associatif, des citoyen.nes, les écoles, les pôles culturels-artistiques...)
- Prévoir de les éclairer: permet de renforcer le sentiment de sécurité et leur accessibilité (attention cependant à prévoir un éclairage intelligent et respectueux de la faune)
- Garantir leur entretien régulier (là aussi évaluer la possibilité d’une mobilisation citoyenne pour les petits travaux d’entretien—taille, ramassage de déchets, désherbage,... et de signalement de dysfonctionnements)

Ressources	Nature des actions	Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, subsides SPW PIMACI et Développement urbain de Quaregnon <u>Humaines</u> : Service Mobilité, Service Cadre de Vie <u>Règlementaires</u> : Code de la route <u>Techniques</u> : Tous à Pied, Plan Piéton pour la Wallonie (en cours d’élaboration)	Type d’opération	Réalisation Information
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court-Moyen terme
	Budget	€ €
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, Tous à Pied, Province du Hainaut, milieu associatif, citoyens.nes, écoles,...

Localisation	Indicateurs
En priorité: — Ruelle Defuisseaux (améliorer entretien, convivialité) — Ruelle entre rue Anseele et Place N. Jenart (réhabiliter) — Sentier le long de l’Avenue du Travail (à aménager) — Rue Courbelette (réaménager/restaurer)	• Nombre de piétons sur l’axe X / jour • Longueur des itinéraires de loisir • Longueur des cheminements accessibles / longueur des cheminements du réseau piéton

Outils et Références
• CéMathèque n°39: La marche, au cœur de la mobilité, SPW Mobilité (2016) • Diagnostic APIé, Tous à Pied • Guide des bonnes pratiques pour l’aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, éléments théoriques, SPW (2006) • Chemins réservés en milieu agricole, Fiche n°278 Sécurothèque SPW • Chemins réservés en milieu urbain et périurbain, Fiche n°260 Sécurothèque SPW • Dossier Piétons, Sécurothèque SPW • Les principes de conception des cheminements piétons, Atingo • Fiche sur l’éclairage raisonné, Bruxelles Environnement



1 ruelle Dufuisseaux



2 sentier entre rue Anseele et parking Jenart (accès sécurisé pour pédibus vers l'école Ntre Dame)



3 sentier longeant avenue du Travail, rejoignant la N51 à la rue de la Flache



4 rue de la Courbelette, qui est sur l'itinéraire Ville-Gare et proche de la N51 visée par projet de réaménagement



- 1 Ruelle avec aménagement ludique
(photo credit: Pinterest)
- 2 Ruelle ludique et végétalisée à Montréal
(photo credit: Pinterest)
- 3 Chemin des Roses à Uccle, Bruxelles
(photo credit: Clémence Francotte)
- 4 ruelle végétalisée et intégrant éléments d'eaux
(photo credit: Pinterest)

¹ Concevoir une rue scolaire : Méthodologie et bonnes pratiques, la Cémathèque n°51, SPW (2020)

Fiche Mesure 07 – Réseau cyclable

Description de la mesure

Afin d’augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens et utilitaires, la Commune de Quaregnon prévoit la mise en place d’un réseau cyclable en offrant des standards d’aménagement et de gestion élevés pour les 6 critères de qualité d’un itinéraire cyclable : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable et identifiable.

Le PCM a permis d’établir un réseau cyclable structurant à l’échelle du territoire. Cette hiérarchisation théorique des axes cyclables devra être accompagnée par la réalisation d’aménagements cyclables.

Plusieurs actions concrètes sont proposées pour réaliser la mise en œuvre de ce réseau cyclable à l’échelle communale:

- Accompagner les projets cyclables supra-communaux;
- Rendre l’ensemble du réseau communal « cyclable »;
- Renforcer l’offre en stationnement vélo

Objectifs poursuivis		Mesures liées
— Développer un réseau cyclable communal — Promouvoir l’utilisation du vélo auprès des citoyens — Organiser et renforcer le stationnement vélo — Renforcer l'offre des modes alternatifs à la voiture individuelle — Promouvoir la multimodalité dans les écoles		01: Quaregnon, Commune 30 02: Trafic Apaisé 09: Stratégie inter-multimodalité
Ressources	Nature des actions	Planification Infrastructure Soutien / Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres communaux, SPW (subside WACY), subventions TEC, subventions SNCB <u>Humaines</u> : Service Mobilité (CEM) <u>Règlementaires</u> : Règlement relatif à l’utilisation du réseau de boxes à vélos collectifs à accès sécurisé installés sur le territoire communal pour le stationnement temporaire de la Commune de Quaregnon	Type d'opérations	Etude Réalisation Négociation
	Caractère	Poursuite—Renforcement
	Mise en œuvre	Court-Moyen terme
	Budget	€€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, Province, Gracq, IDEA, écoles,...

Fiche Mesure 07 – Réseau cyclable

Action 7.1. Accompagner les projets cyclables supra-communaux

Plusieurs projets d’aménagements cyclables sont déjà projetés par des acteurs supra-communaux sur le territoire de la Commune. Cette action vise à garantir l’accompagnement de ces projets et leur intégration/connexion dans le reste du réseau cyclable communal.

A ce jour, 3 projets principaux sont déjà annoncés et auront un impact important sur la desserte cyclable du territoire:

- **Axe cyclable venant de Saint-Ghislain sur la N541:** aménagement d’un itinéraire cyclable sur la 541 en provenance de Saint-Ghislain. Il s’agit d’un projet porté par la Ville de Saint-Ghislain. A Quaregnon, cet itinéraire sera complété par l’établissement d’un itinéraire cyclable qui permet de poursuivre cette connexion vers le sud du territoire et rejoindre le RAVeL (cfr carte). Sur le territoire de Quaregnon, cette itinéraire pourrait emprunter l’itinéraire 2 de la Connexion Ville-Gare—cfr Fiche 4.
- **Extension du RAVeL L98C:** l’aménagement d’une liaison cyclable jusqu’à la gare de Saint-Ghislain est repris au Plan RAVeL de la Direction des Routes de Mons pour 2025 (budget estimé à 500 000 €) depuis la rue de la Justice jusqu’à la rue Madame et Marius Renard
- **Cyclostrade reliant le Borinage à Mons :** des réflexions sont en cours au sein du SPW Mobilité pour la réalisation du réseau cyclable structurant wallon qui repose sur la réalisation de « cyclostrades ». A Quaregnon, deux scénarii sont étudiés pour une connexion rejoignant le Borinage à Mons :
 - Un tracé le long de la Haine : des contraintes physiques sont toutefois soulevées (eau, rail chemin de fer, autoroute,...)
 - Un tracé plus proche des habitations au Sud du chemin de fer

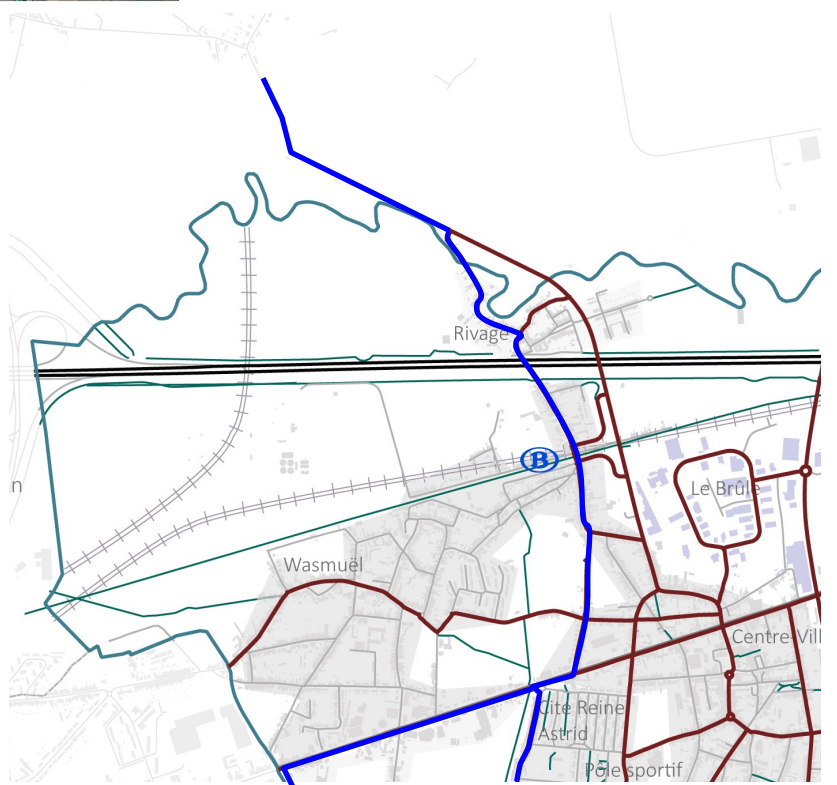
Aucune décision n’a été prise à ce stade.

Ressources	Nature des actions	Soutien / Accompagnement
<u>Humaines</u> : Service Mobilité (CEM)	Type d'opération	Négociation
	Caractère	Renforcement
	Mise en œuvre	Court-Moyen terme
	Budget	/
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune
		<u>Partenaire(s)</u> : SPW, Province du Hainaut, AOT,...
Localisation	Indicateurs	
/	• Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour (à l'heure de pointe) • Longueur du réseau cyclable aménagé • Longueur du réseau cyclable aménagé (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne) • Nombre de SUL • Nombre de SUL/Nombre de sens uniques • Longueur du réseau cyclable aménagé/longueur totale du réseau cyclable projeté • Longueur des chemins réservés type « F99a,b,c » • Longueur des pistes cyclables séparées/sens • Longueur des pistes cyclables marquées/sens • Longueur des bandes cyclables suggérées/sens • Nombre de Sas vélos • Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux	
Outils et Références		
· Nouveau Décret Mobilité du Gouvernement Wallon		

Extension de l'itinéraire RAVeL L98C (source: WalOnMap) :



Connexion cyclable venant de Saint-Ghislain par la N541
poursuivi dans le réseau local structurant:



Fiche Mesure 07 – Réseau cyclable

Action 7.2. Rendre l'ensemble du réseau communal « cyclable »

Cette action vise la mise en place d'aménagements sur le territoire pour rendre l'ensemble du réseau 100 % « cyclable », c'est-à-dire qu'il s'agira d'offrir les conditions de confort et de sécurité suffisante pour les cyclistes partout, adaptées au contexte de la rue et à l'importance du trafic. Selon cela, différents types d'aménagements sont recommandés.

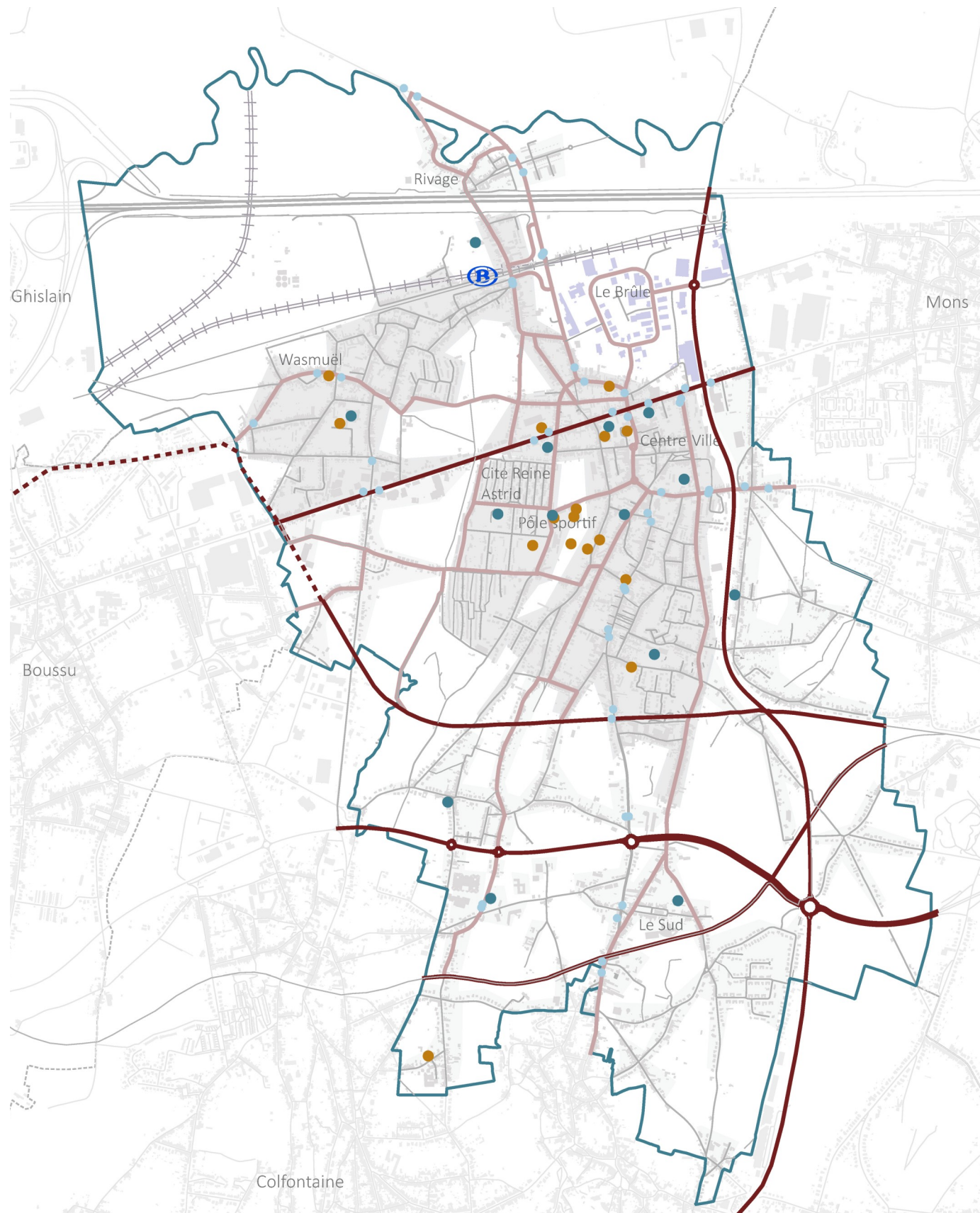
Cette action est directement liée aux mesures d'apaisement du PCM : la généralisation de la zone 30 et la réduction du trafic de transit. En effet, celles-ci permettent d'assurer le partage de la voirie entre types d'usagers.

Ressources	Nature des actions	Planification/ Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres communaux, subside WACY du SPW <u>Humaines</u> : Service Mobilité de la Commune <u>Règlementaires</u> : Code de la route, Règlement complémentaire de Police	Type d'opération	Etude / Réalisation
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court-Moyen terme
	Budget	€ €
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, GRACQ
Localisation	Indicateurs	
· Voir carte	• Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour (à l'heure de pointe) • Longueur du réseau cyclable aménagé • Longueur du réseau cyclable aménagé (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne) • Nombre de SUL • Nombre de SUL/Nombre de sens uniques • Longueur du réseau cyclable aménagé/longueur totale du réseau cyclable projeté • Longueur des chemins réservés type « F99a,b,c » • Longueur des pistes cyclables séparées/sens • Longueur des pistes cyclables marquées/sens • Longueur des bandes cyclables suggérées/sens • Nombre de Sas vélos • Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux	

Outils et Références

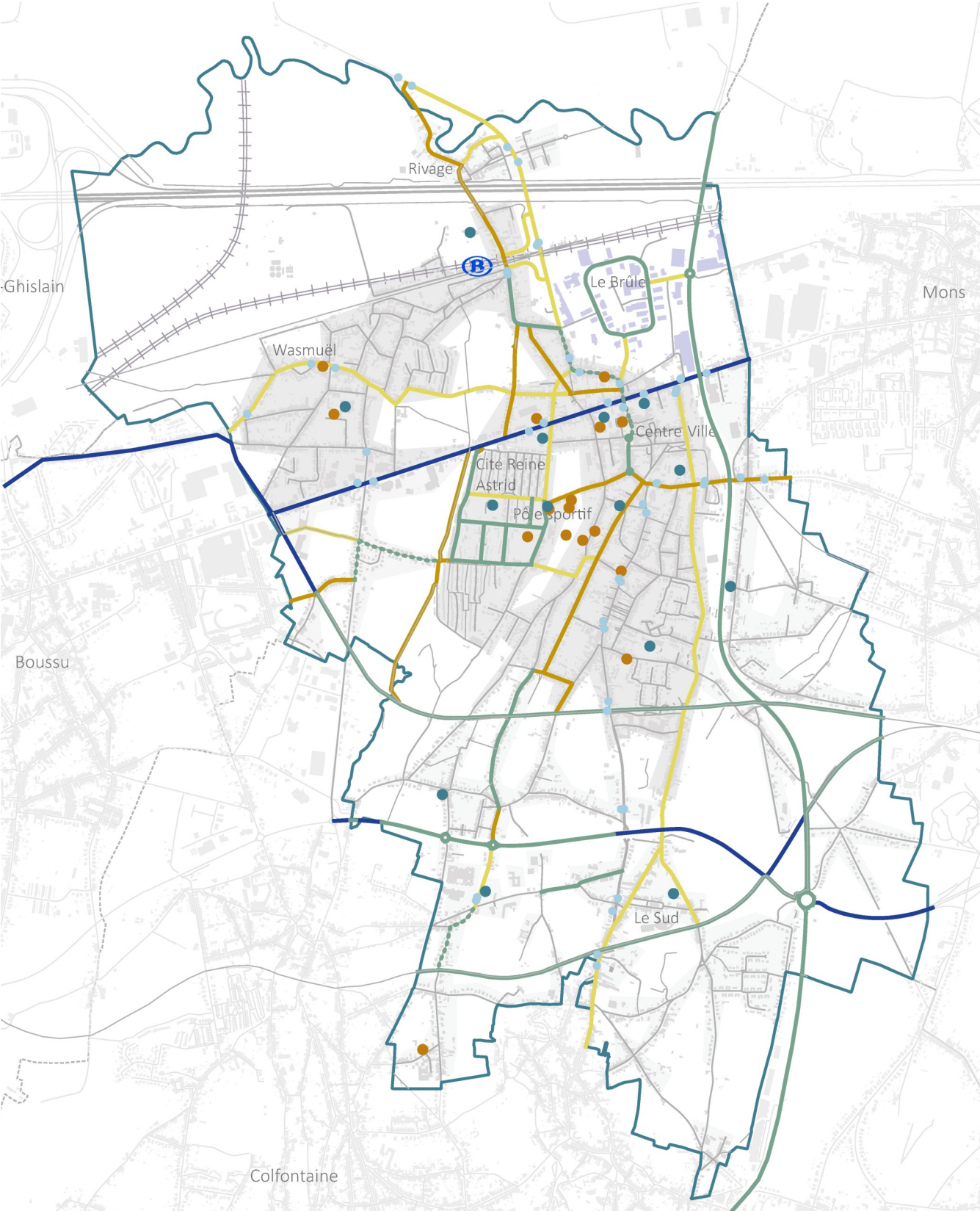
- [Dossier thématique « Les cyclistes »](#), Sécurothèque SPW
- [Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables](#), Sécurothèque SPW
- [Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables](#), SPW Mobilité (2009)
- [Fiches aménagements cyclables](#), GRACQ
- [CéMathèque n°22: Mobilité douce et déplacements quotidiens](#), SPW Mobilité (2007)
- [CéMathèque n°37: Élaborer un Plan Commune, Cyclable : comment?](#), SPW Mobilité (2013)
- [Cahier Cyclostrades](#), Vademecum Vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Mobilité (2022)
- [Vademecum Bon Aménagement au Bon Endroit](#), Bruxelles Mobilité (2021)
- [Vademecum sur les infrastructures cyclables](#), Bruxelles Mobilité

RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT:



- Réseau cyclable supra-local (RAVeL + axes régionaux à haut potentiel cyclable identifiés par le Schéma Directeur Cyclable Wallon)
- - - RAVeL à aménager
- Réseau cyclable de desserte locale
- Ecoles
- Arrêts de transports publics
- Autres pôles (culturels, administratifs, sportifs,...)

PRIORISATION DES INTERVENTIONS:

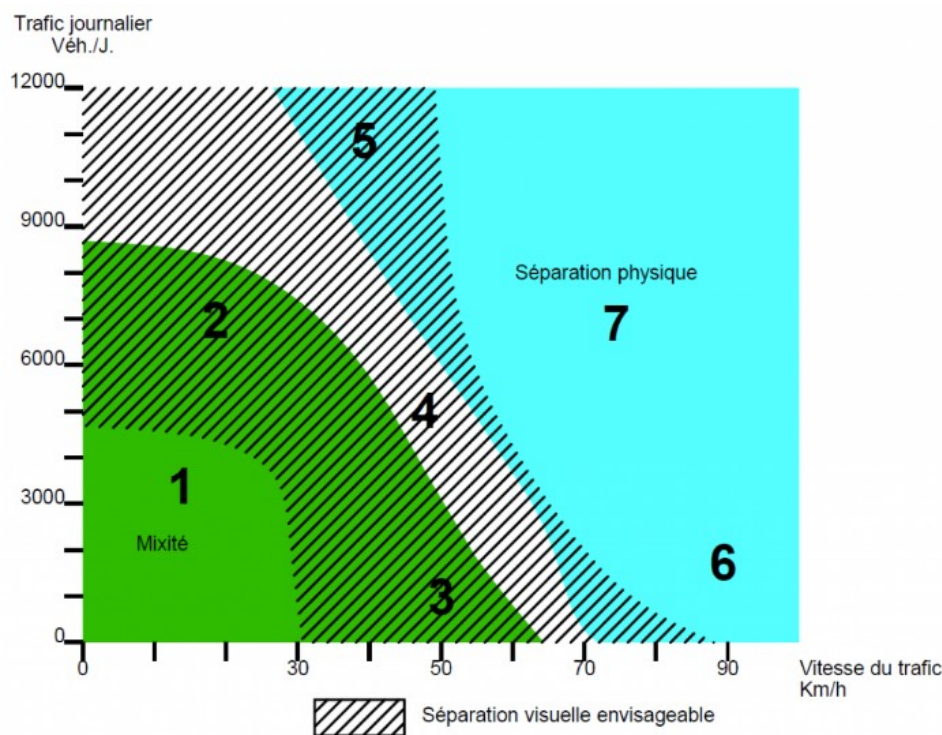


On distingue deux grands principes d'aménagement possibles :

- La **mixité** entre les types de circulation sur la chaussée, privilégiée dans un réseau local et garantie par des vitesses pratiquées réduites et une faible densité de trafic motorisé. D'où l'importance de la mise en place des autres actions du PCM, à la fois la réduction des vitesses par la généralisation du 30 km/h (Mesure 01) ainsi que l'apaisement du trafic automobile (Mesure 02). Il s'agit d'aménagement de type bande cyclable suggérée ou zone cyclable. La systématisation des Sens Uniques Limités (SUL) dans l'ensemble des rues à sens uniques est recommandé—en accompagnant cela par des mesures de communication et sensibilisation pour garantir la sécurité et la bonne information de tous et toutes.
- La **séparation** entre les types de circulation, soit la séparation visuelle (pistes cyclable marquée, chaussée à voie centrale) soit la séparation physique (piste cyclable séparée soit chemin réservé)

Certaines variables sont également à considérer:

- **La composition du trafic** : si présence de nombreux poids lourds ou de rails de tram la séparation est conseillée
- **La hiérarchie du réseau routier** : la fonction de la voirie est déterminante (voiries de transit, de collecte ou de desserte locale), ce point étant directement lié à la densité du trafic et le type de trafic. "Des pistes cyclables séparées seront plus couramment aménagées le long des voiries où le trafic de transit est important (vitesse/flux important) tandis que la mixité sera encouragée dans le cas d'une voirie de desserte. Le cas des voiries collectrices est un peu différent. L'aménagement optimal dépendra du contexte général dans lequel on se trouve" (Sécurothèque fiche n°39).
- **Le nombre et le type de carrefours**: en présence de nombreux carrefours et entrées carrossables, un aménagement séparé ou bidirectionnel n'est pas forcément le choix le plus optimal ou le plus sûr
- **Les largeurs disponibles** selon le profil de la voirie et donc la largeur de l'espace allouée à chaque usagers
- **Les pentes** : dans les montées, une séparation est privilégiée car le cycliste occupe plus d'espace et le différentiel de vitesse est plus important
- **L'intensité du trafic cycliste**
- **La cohérence du réseau cyclable**: En termes de sécurité, de confort et lisibilité, il est préférable d'assurer la continuité du même type d'aménagement sur un itinéraire au minimum sur des tronçons homogènes d'une certaine longueur.
- **L'organisation du stationnement**: contrainte du double file ou stationnement sauvage pour l'aménagement cyclable, d'où l'importance d'une zone tampon.



Graphique d'aide à la décision, SPW, Sécurothèque, Quel aménagement cyclable choisir?

Les itinéraires qui auront été aménagés seront entretenus de manière régulière par les gestionnaires de voiries afin de garantir la sécurité et le confort des cyclistes ainsi que de faire perdurer les aménagements.

Pour guider les cyclistes et assimilés sur le territoire, la signalisation cyclable communale existante du réseau devra être mise à jour au fur et à mesure de l'aménagement des itinéraires. Un balisage adéquat reprend les directions (pôles de déplacements, noms des villages communaux et voisins) et les distances à parcourir pour les atteindre.

Principes de mise en œuvre et recommandations

Principe	Type d'aménagement	Principe	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
SÉPARATION PHYSIQUE	Aménagements cyclables séparés (D7/D9)	Les cyclistes disposent d'un aménagement cyclable séparé physiquement de la chaussée	Voiries où la fonction de « circulation » est prépondérante (vitesse et densité de circulation importantes) : – Voiries de transit – Voiries avec peu ou pas d'intersections	· Bonne sécurité entre les carrefours · Pas de gêne mutuelle entre cyclistes et automobilistes · Pas de stress · Reconnaissable par tous · Aménagement pouvant être uni ou bidirectionnel	· Sécurité en carrefour à assurer · Nécessite une bonne réinsertion en voirie · Problématique en présence d'entrée carrossable (double sens) · Assez coûteux · Nécessite de l'espace · Entretien difficile · Conflit possible avec les piétons
	Chemin réservé F99 <i>D10 (à éviter autant que possible)</i>		– RAVeL et chemins assimilés (Voies vertes) – Aménagement situé en bordure de chaussée	· Sécurité · Confort · Agrément · Convivialité · Aménagement non obligatoire dans le cas du F99 · Aménagement pouvant être uni ou bidirectionnel, à l'exception du D10 d'office unidirectionnel	· Conflits possibles entre les usagers · Gestion des carrefours · Gestion des accès (quads, motos, ...) · Coûteux · Nécessite de l'espace · Éclairage parfois nécessaire
SÉPARATION VISUELLE	Piste cyclable marquée avec ou sans zone tampon et/ou bord fictif de voirie	Les cyclistes disposent de leur propre bande de circulation contigüe à la chaussée	Routes à orientation trafic : Voirie locale si volume de trafic important Voiries de collecte Voirie de transit si : → vitesse inférieure ou égale à 70km/h → volume de trafic peu important → zone tampon / bord fictif de la chaussée → marquage ou aménagement ponctuel au niveau des lieux de conflits	· Peu coûteux · Peu consommateur d'espace · Facilité d'entretien · Bonne visibilité du cycliste · Liberté de mouvement du cycliste	· Susceptible d'envahissement (stationnement sauvage) · Encrassement (cailloux, végétation...) · Risque d'ouverture des portières · Stress continu dû au côtoiement avec le trafic motorisé Aménagement uniquement unidirectionnel
	Chaussée à voie centrale	Les cyclistes disposent d'un espace qui leur est dédié. Les véhicules peuvent cependant l'utiliser en cas de croisement tout en laissant la priorité aux cyclistes	Routes à volume de trafic inférieur à 3000 véh/jour. Dans des zones peu ou pas bâties. Généralement des voiries de liaison inter-villages hors agglomération. Également en agglomération dans des zones présentant les mêmes caractéristiques qu'énumérées ci-dessus		

Principes de mise en œuvre et recommandations

Principe	Type d'aménagement	Principe	Domaine de validité	Avantages	Points d'attention
MIXITÉ	Aucun Aménagement cyclable: Bande cyclable suggérée Zone cyclable	Les cyclistes partagent la voirie avec les usagers motorisés.	Voiries où la fonction de « séjour » prédomine : - Centres urbains - Voiries locales - Zones apaisées (30km/h, 20km/h)	· Convivialité · Liberté de mouvement · Réduction des nuisances (bruit, pollution, ...) · Bonne visibilité des cyclistes · Sécurité · Coût réduit · Qualité de l'espace public · Pas d'exclusion des véhicules motorisés (sauf F99c)	· Implique un changement de mentalité · Importance de l'information pour faire accepter le partage de l'espace public
	F99c (cas particulier)		Chemins ruraux et chemins de remembrement		

Fiche Mesure 07 – Réseau cyclable

Action 7.3. Renforcer l'offre en stationnement vélo

Il est tout autant important d’offrir aux usagers des équipements de qualité pendant leurs déplacements qu’à destination ou domicile, c’est pourquoi des dispositifs de stationnement sécurisés, faciles d’accès et confortables font l’objet d’une action spécifique.

Pour offrir un stationnement bien localisé et des dispositifs sécurisés, faciles d’accès et confortables pour encourager la pratique du vélo, il s’agira de:

- Recenser les dispositifs existants (type et localisation) et les cartographier
- Diffuser une carte des dispositifs existants (localisation et type) sur la page mobilité du site internet communal afin d’en informer la population (action (5.1)
- Établir un plan de stationnement global projeté à long terme afin de pouvoir opérer en ce sens dès que des financements sont disponibles
- Augmenter l’offre en stationnement et proposer des dispositifs adaptés et divers (notamment le stationnement sécurisé longue durée dans les potentiels mobipôles et locaux vélos/remorques dans les écoles et les centres sportifs/culturels ou à proximité des commerces) tenant compte des nouvelles formes de vélo (cargos, longtails,...)

La carte à la page suivante propose l’implantation de 2 grandes catégories de stationnement vélo : du stationnement accessible type arceaux et du stationnement sécurisé type boxes-vélos. Pour chaque, la carte reprend 3 catégories de temporalité : les aménagements existants, les aménagements projetés/en cours de mise en œuvre et les aménagements proposés par le PCM.

De manière générale, des emplacements vélos ont été localisés à des lieux principaux « de destination »: aux abords des pôles générant des déplacements, dans les lieux de passage, aux abords des écoles, des pôles d’emploi, des pôles publics et de l’administration communale, des arrêts structurants de transports publics, à la Gare et aux mobipôles et mobipoints. Pour certains pôles d’attraction qui nécessitent une offre de moyenne voire longue durée (sécurisée) comme les pôles scolaires ou d’emploi, l’offre en stationnement peut également être proposée par l’établissement et être ainsi localisée sur le site même. L’offre privée est alors plus sécurisée que celle sur la voie publique. Les écoles qui font l’objet d’une proposition de stationnement cyclables sont les écoles secondaires. Concernant les pôles d’emploi visés par des propositions (zoning du Brûle et future administration communale), l’offre pour les employés doit être préférentiellement sécurisée et sur site. Les abords de ces pôles doivent être équipés d’arceaux pour les visiteurs et clients.

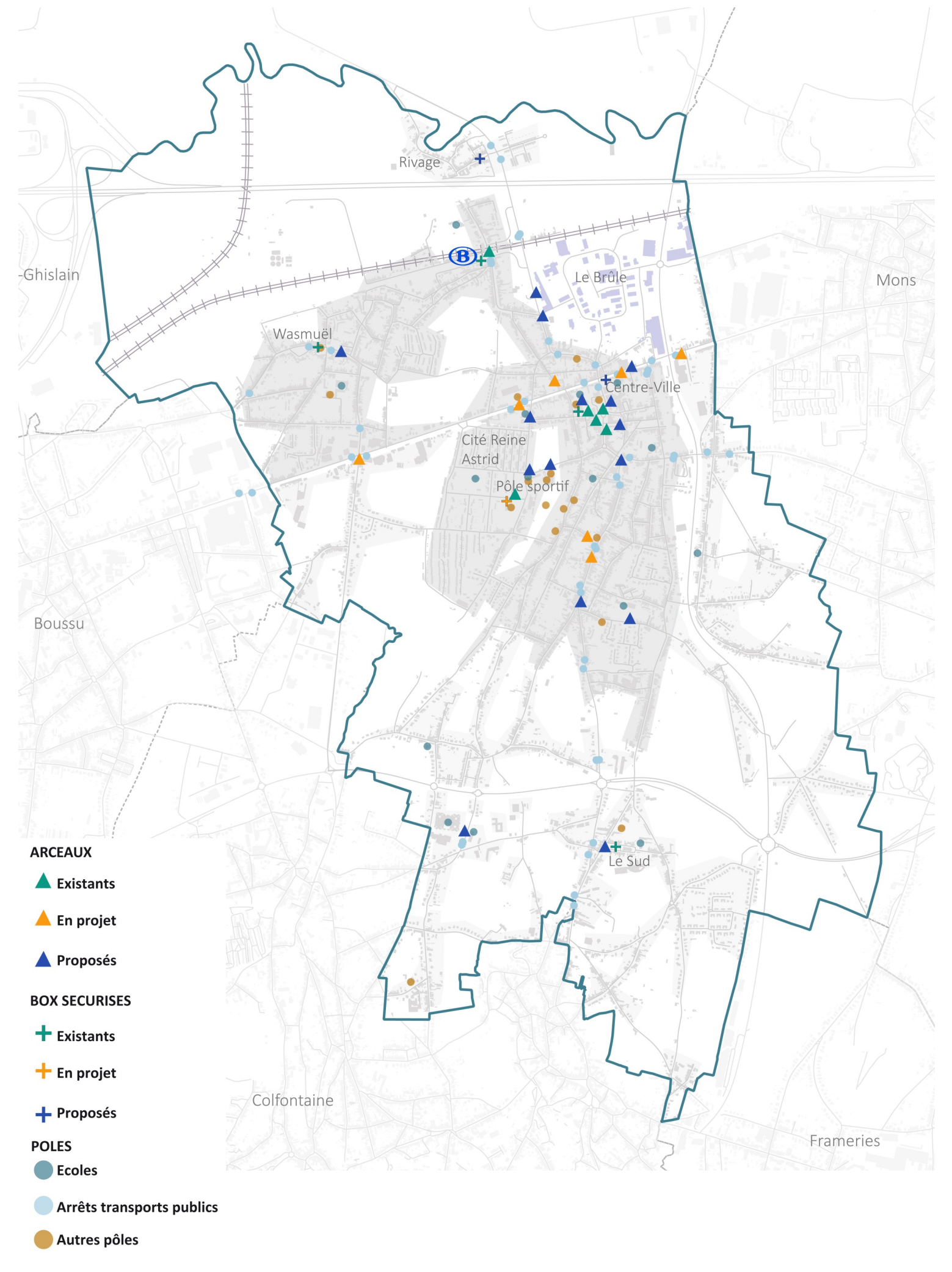
De plus, il s’agit d’implanter des emplacements vélos à des lieux d’ « origine », soit proche des centralités et zones densément bâties. Dans ce cas, il s’agit surtout de favoriser du stationnement sécurisé de longue durée. Il s’agit des quartiers Vandervelde, Monsville et Rivage. Le nouveau projet immobilier entre les rues du Picquery et Vandervelde est également à prendre en compte.

Ressources	Nature des actions	Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres communaux, SPW (subside WACY), subventions TEC, subventions SNCB <u>Humaines</u> : Service Mobilité de la Commune (CEM) <u>Règlementaires</u> : Règlement relatif à l’utilisation du réseau de boxes à vélos collectifs à accès sécurisé installés sur le territoire communal pour le stationnement temporaire de la Commune de Quaregnon	Type d’opération	Etude—Réalisation
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court-Moyen terme
	Budget	€ €
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, IDEA, Ecoles, TEC, SNCB, pôles sportifs/récréatifs, associations de commerçants,...
Localisation	Indicateurs	
· Voir carte	• Nombre de sites de stationnement vélo • Nombre d’emplacements de stationnement vélo • Nombre d’emplacements de stationnement vélo (par type : arceaux, sécurisé—boxes,...) • Nombre d’emplacements de stationnement vélo cargo • Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X	

Outils et Références

- [Le stationnement des vélos en et hors voirie](#), Sécurothèque
- [Stationnement vélo aux arrêts de bus : Formulaire de demande de subvention](#). Note explicative, TEC
- [Stationnement vélo: recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo](#), Bruxelles Mobilité
- [Stratégie de stationnement - vélos cargo en Région Bruxelles-Capitale](#), parking.brussels

PRIORISATION DES INTERVENTIONS:



Lignes de conduite pour choisir un dispositif adéquat pour chaque localisation:

- Pour proposer des infrastructures de stationnement à domicile de longue durée, des box collectifs de 5 places (« tambours à vélos ») sur l’espace public installées dans les zones urbaines denses
- À l’école et au travail, des arceaux couverts et dont la forme permet d’attacher son vélo en sécurité et adapté à tous les types de jantes et de pneus
- Dans les lieux de passage (commerces, services, loisirs, sportifs,...), des arceaux sécurisés et couverts lorsque l’espace le permet
- Aux gares, le système d’abri collectif avec contrôle d’accès garantissent à l’utilisateur que son vélo reste en sécurité peu importe la durée de son absence, payant ou gratuit, l’accès peut être géré via une application ou un badge. Les boxes vélos individuels sont moins conseillés
- Aux arrêts de bus les plus fréquentés par des cyclistes, la commune peut prétendre à des subventions du TEC pour l’installation d’équipements de stationnement (80% du prix)

De manière générale, le parking vélo doit répondre aux critères : contrôle social, proximité des lieux de destination, couvert, éclairé, signalé et visible. Pour des équipements adaptés et sécurisés, se référer aux outils présentés à la page suivante.



1 : Abris avec contrôle d’accès au CHR à Sambreville

2 : Arceaux couverts à Jemeppe-sur-Sambre

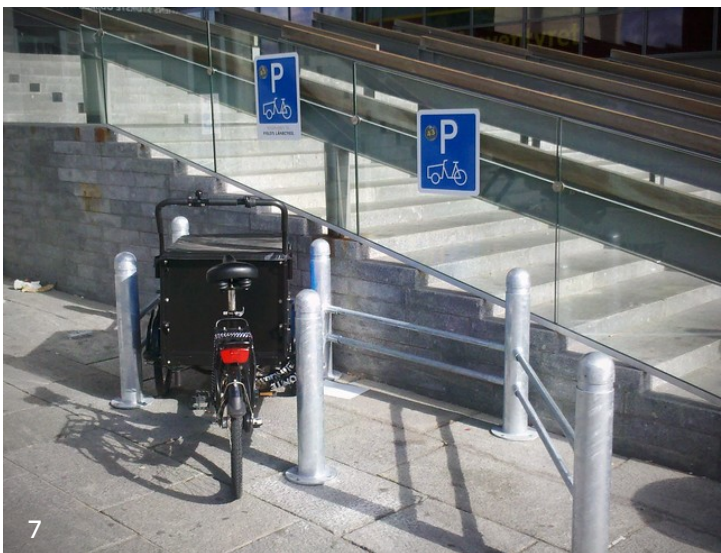
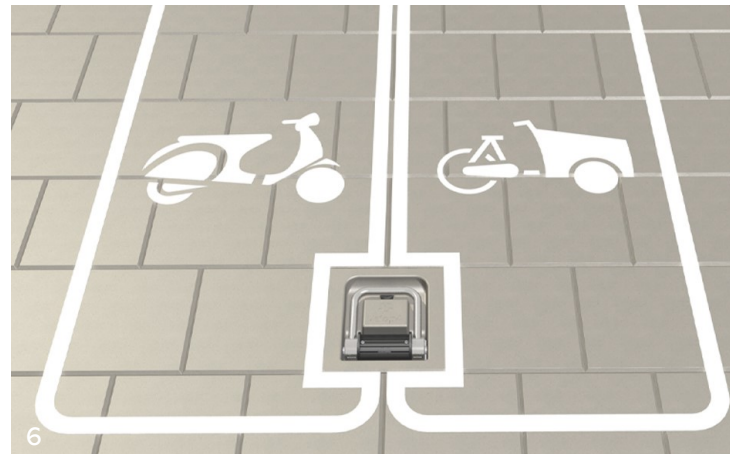
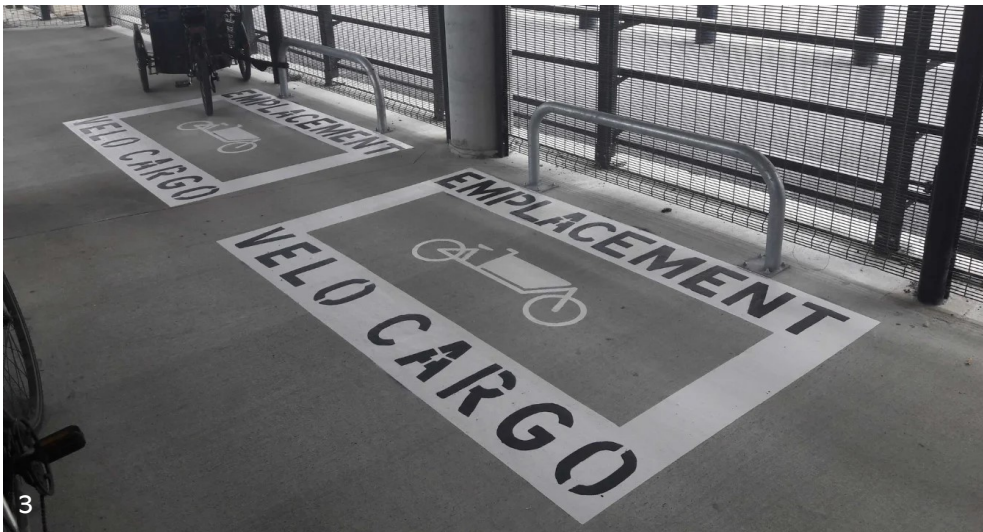
3 : Arceaux en « U » inversé à Molenbeek

4 : Arceaux à Comines

5 : Tambours collectifs 5 places à Namur

Modèles permettant plusieurs points de fixation encouragé, modèle en « pince roue » totalement déconseillé. L’équipement couvert de Jemeppe-sur-Sambre est le type d’aménagement de moyenne durée attendu sur les sites de type scolaire.

Des exemples d’emplacement de stationnement pour les vélos de plus grand gabarit (longtail, cargo, etc.) :



- 1 : Emplacement vélo cargo au parking sous-terrain « Bourse » à Bruxelles (Photo credit : [GRACQ](#))
- 2 : Solution de stationnement vélo cargo, Ville de Strasbourg (Photo credit: [Strasbourg](#))
- 3 : Les stationnements TBM, Bordeaux Métropole (Photo credit : [JB Menges](#))
- 4 : Emplacement vélo cargo dans l’espace public, Bordeaux Métropole (photo credit: [Bordeaux](#))
- 5-6 : Étrier pour parking 2 roues, VelopA (Source: [VelopA](#))
- 7 : Cargo Bike specific parking, Copenhague (photo credit: [Copenhagénize.com](#))

Fiche Mesure 08 - Gestion du stationnement automobile

Description de la mesure

Le stationnement fait partie intégrante des outils de mise en œuvre d’une politique de mobilité. Les conditions de stationnement sont en effet un élément déterminant lorsqu'il s'agit pour l'usager de choisir le mode de transport avec lequel il va se déplacer. Selon la politique menée, le renoncement à l'usage de la voiture pour certains motifs de déplacements peut être favorisé. La politique de stationnement relève de la manière dont une entité géographique territoriale (ville, commune, agglomération) gère ses places de parking, ce qui intègre notamment le nombre de places mises à disposition des usagers, leur localisation et leur régime d'exploitation (durée du stationnement autorisé, tarification, exceptions, ...)¹.

La mise en place d’une politique de stationnement automobile à Quaregnon repose sur 3 mesures concrètes:

- Supprimer le stationnement alternatif;
- Faire respecter les zones bleues;
- Améliorer la signalétique des parkings hors-voirie

Objectifs poursuivis		Mesures liées
— Organiser le stationnement automobile — Contrôler le stationnement automobile — Promouvoir l'usage des parkings hors-voirie		02: Trafic apaisé 09: Stratégie inter-multimodalité
Ressources	Nature des actions	Soutien-Accompagnement Planification Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Service Mobilité, Agent contrôleur Communal <u>Règlementaires</u> : Code de la Route, Règlement stationnement <u>Techniques</u> : Scan-Car	Type d'opérations	Information Réalisation Négociation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune
		<u>Partenaire(s)</u> : SPW, milieu associatif,...

¹Cémathèque 55: La Scan-Car, un outil au service des mobilités, SPW p4

Fiche Mesure 08 - Gestion du stationnement automobile

Action 8.1. Supprimer le stationnement alternatif

A Quaregnon, le stationnement alterné/alternatif bimensuel (signal E11) est encore d’application. Si en théorie le principe est relativement simple (la première partie du mois, se garer d’un côté de la rue et la seconde partie du mois, de l’autre côté), dans la pratique cela engendre de nombreuses confusions et une gestion compliquée. En effet, il est fréquent que des véhicules restent garés du mauvais côté de la rue, ce qui implique de zigzaguer entre les voitures stationnées, ceci étant d’autant plus problématique pour des véhicules prioritaires (police, pompiers, ambulances) ou de service (collecte poubelles). La tendance à la suppression de cette réglementation du code de la route s’impose ainsi en Wallonie et déjà embrayé dans de nombreuses communes wallonnes.

Quaregnon vise ainsi à adapter le stationnement en voirie dans son réseau communal. Il s’agira de profiter d’opportunités de réfections de voirie ou de travaux opérer le changement ainsi que du soutien de riverains.

Le stationnement alternatif sera remplacé par du stationnement unilatéral du côté pair ou impair de la rue uniquement ou réparti entre les 2 côtés de la rue (effet chicane) avec des emplacements délimités, en tenant compte des points d’attention suivants :

- Privilégier le côté qui comporte la plus grande offre en stationnement
- Dans le cas d’une rue à sens unique, privilégier le stationnement dans le sens de circulation automobile
- Prévoir des zones tampons suffisantes par rapport aux aménagements cyclables pour la sécurité des cyclistes

Ressources	Nature des actions	Planification
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Service Mobilité, Agent contrôleur Communal <u>Règlementaires</u> : Code de la Route, Règlement stationnement	Type d’opération	Réalisation
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : /

Localisation	Indicateurs
• rue Edouard Anseele : alternatif entre l’Eglise et la rue Defuisseaux, alternatif entre Dupuis et pont, côté impair entre pont et F. André • cité Astrid : 4 premières rues • chemin du Bon Dieu: alternatif entre Anseele et Fonderie, côté impair entre Fonderie et De Brouckère • rue Modeste Carlier • rue Louis De Brouckère • rue Achille Delattre: alternatif entre Vaches et le n°96, entre le n° 96 et la rue Liénard côté impair, entre rue Liénard et le rond point côté pair, alternatif entre rue du Plat Rie et Mineurs, entre Mineurs et Espinette côté pair • rue Modeste Derbaix • cité Doyen • rue Jules Guesde • rue Camille Huysmans • rue Jean Jaurès: Alternatif entre la rue de la Chapelle et C. Depaepe/Espinette • rue Liénard • rue de la Mariette: Alternatif entre Place Brouez et rue du Marais • rue de Monsville: Alternatif entre la rue du Peuple et la rue Grande Cour • rue Richebé • rue de Wasmuël	• Nombre de places sur voirie / hab. • Nombre de contraventions

Outils et Références

[Points d’attention dans les aménagements cyclables – Zone tampon - Sécurithèque \(wallonie.be\)](#)

Fiche Mesure O8 - Gestion du stationnement automobile

Action 8.2. Faire respecter les zones bleues

A Quaregnon, certaines zones du territoire sont sujettes à une réglementation particulière en matière de stationnement. Dans le centre de Quaregnon (rue du Village), de Wasumël et sur la Placette rue de Monsville, certains emplacements sont en zone bleue: gratuits mais à durée limitée (2h). Cette réglementation vise à favoriser la rotation.

« Très efficace, la politique de stationnement est néanmoins un outil délicat à mettre en œuvre. Les règles fixées peuvent facilement être transgressées par les usagers. Ainsi, l'efficacité d'une politique de stationnement est directement liée à la volonté politique de contrôle, ce qui implique bien évidemment des sanctions pour les contrevenants ». (Cémathèque 55, p5).

En effet, à Quaregnon, si la réglementation existe elle est peu contrôlée encore dans les faits. L'engagement d'un agent contrôleur employé par la Commune devrait permettre d'assurer un meilleur contrôle du stationnement et ainsi son efficacité, particulièrement dans les zones à forte pression comme ce centre de Quaregnon.

Les modalités de contrôle évoluent toutefois fortement ces dernières années avec l'apparition des nouvelles technologies comme les scan-car ou les caméra ANPR (automatic number plate recognition) et permettent d'augmenter de manière significative l'efficacité des contrôle. Un agent à pied ne peut contrôler que 200 à 300 places par jour (Cémathèque 5, p5). Etant donné l'échelle de couverture possible par une scan-car, la mutualisation à l'échelle d'une zone de police ou d'un bassin de mobilité cohérent est à envisager et ce à plusieurs niveaux : pour les frais d'acquisition/de leasing du matériel (plusieurs communes décident de partager une scan-car pour contrôler plusieurs centres urbains proches) ; pour le back office (traitement des données, contrôles, émissions des redevances,...).

La Commune de Quaregnon étudie déjà en interne la possibilité de sous-traiter le contrôle de la zone bleue.

C'est également une opportunité pour assurer une évaluation du stationnement et un monitoring dans le temps. A Charleroi par exemple, les données collectées par la scan-car servent à l'établissement d'un Observatoire du Stationnement.

Il s'agira également de communiquer au maximum sur le respect des zones bleues ainsi qu'améliorer la lisibilité du mode de gestion du stationnement.

Ressources	Nature des actions	Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune, Mutualisation communes voisines <u>Humaines</u> : Service Mobilité, Agent contrôleur Communal <u>Règlementaires</u> : Règlement stationnement <u>Techniques</u> : Scan-Car	Type d'opération	Négociation
	Caractère	Renforcement
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : Zone de Police
Localisation	Indicateurs	
- Centre de Quaregnon (rue du Village) - Centre de Wasumël - Place de Monsville	- Nombres d'emplacements en zone bleue - Part des emplacements en zone bleue sur l'offre total (en voirie et hors voirie) - Nombre de contraventions	

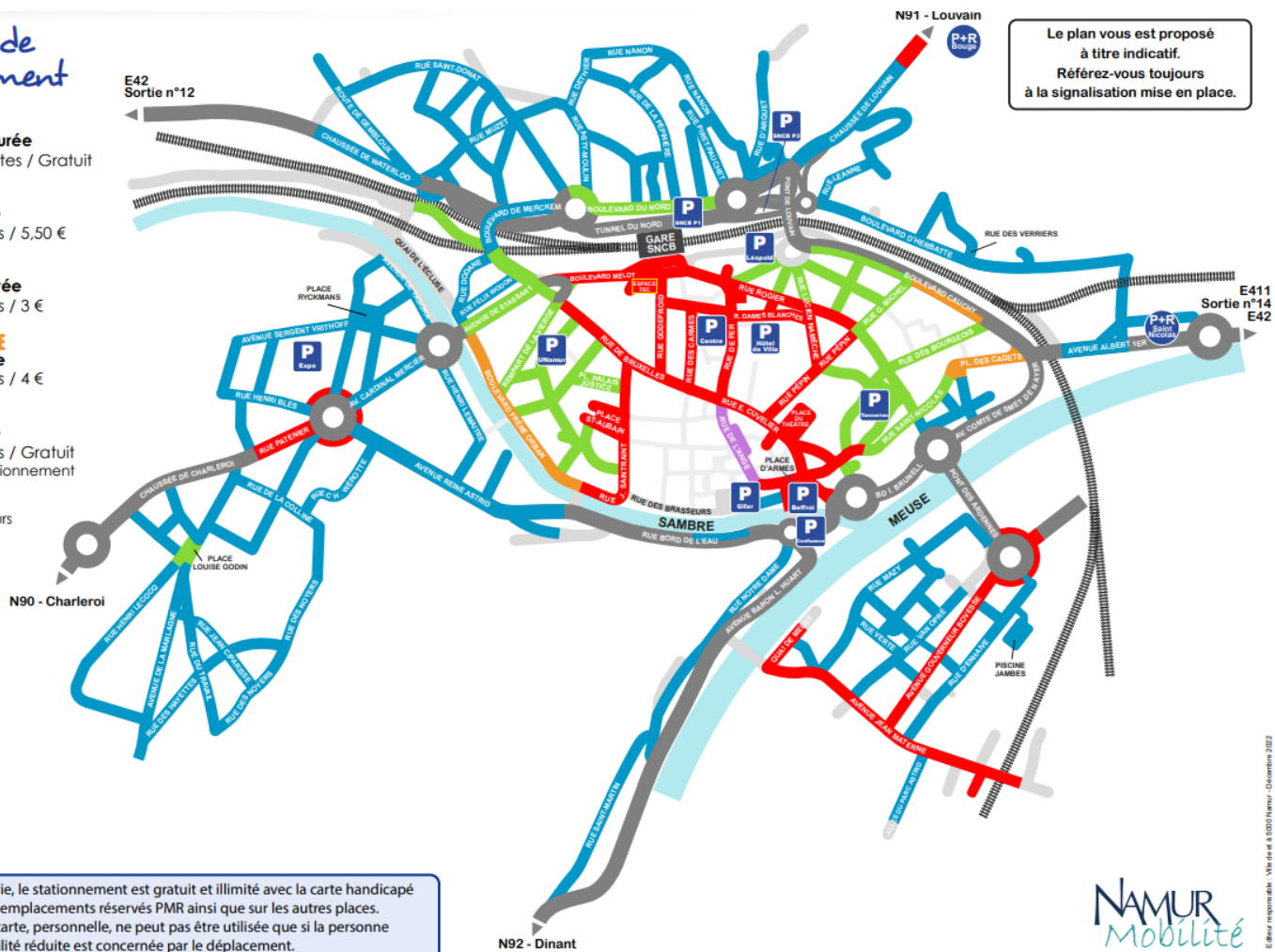
Outils et Références

- [La Scan-Car, un outil au service des mobilités](#). Cémathèque n°55, SPW
- [Rue ou zone à trafic limité. Contrôle des signaux C3 et F103 à l'aide de caméras ANPR par les communes](#), Cemathèque n°54, SPW
- [La scan-car : perspectives d'un nouvel outil](#), article du Mouvement communal n°959, UVCW, Juin-Juillet2021
- [La prise en compte des personnes en situation de handicap dans le contrôle automatisé du stationnement](#), Unia, 2020
- [Communication et mobilité – Quelle stratégie adopter ?](#), CeMatelier n°6, SPW, 2018
- Déploiement du Smart parking – Enjeux, diagnostic, observatoire, outils et stratégie, Transitec – ICEDD, 2020
- <https://www.dhnet.be/regions/charleroi/2021/06/01/bientot-plein-de-stats-sur-le-parking-K65QVKWZ75D4ZFVKVAYK3JAMZM/>

Les zones de stationnement

- P **ZONE MAUVE**
Très courte durée
Max. 30 minutes / Gratuit
- P **ZONE ROUGE**
Courte durée
Max. 3 heures / 5,50 €
- P **ZONE VERTE**
Moyenne durée
Max. 4 heures / 3 €
- P **ZONE ORANGE**
Longue durée
Max. 8 heures / 4 €
- P **ZONE BLEUE**
Courte durée
Max. 3 heures / Gratuit
(disque de stationnement
obligatoire)
Max. 2h :
rue des Brasseurs

**Le plan vous est proposé
à titre indicatif.
Référez-vous toujours
à la signalisation mise en place.**



En voirie, le stationnement est gratuit et illimité avec la carte handicapé sur les emplacements réservés PMR ainsi que sur les autres places. Cette carte, personnelle, ne peut pas être utilisée que si la personne à mobilité réduite est concernée par le déplacement.

NAMUR
Mobilité

Journal of Interpersonal Violence 20(9)

Plan des zones de stationnement, Ville de Namur (source: <https://mobilite.namur.be/stationnement/voiture/visiteur-client-centre-ville>)

Fiche Mesure 08 - Gestion du stationnement automobile

Action 8.3. Améliorer la signalétique des parkings hors-voirie

Améliorer l’indication des parkings hors-voirie contribuera à encourager leur utilisation. Cette action vise à améliorer la lisibilité de l’offre de stationnement hors-voirie et ainsi encourager leur utilisation au détriment du stationnement en voirie, en particulier dans le centre de Quaregnon. Cela vise également à réduire le plus possible et de manière efficace la circulation automobile dans le centre.

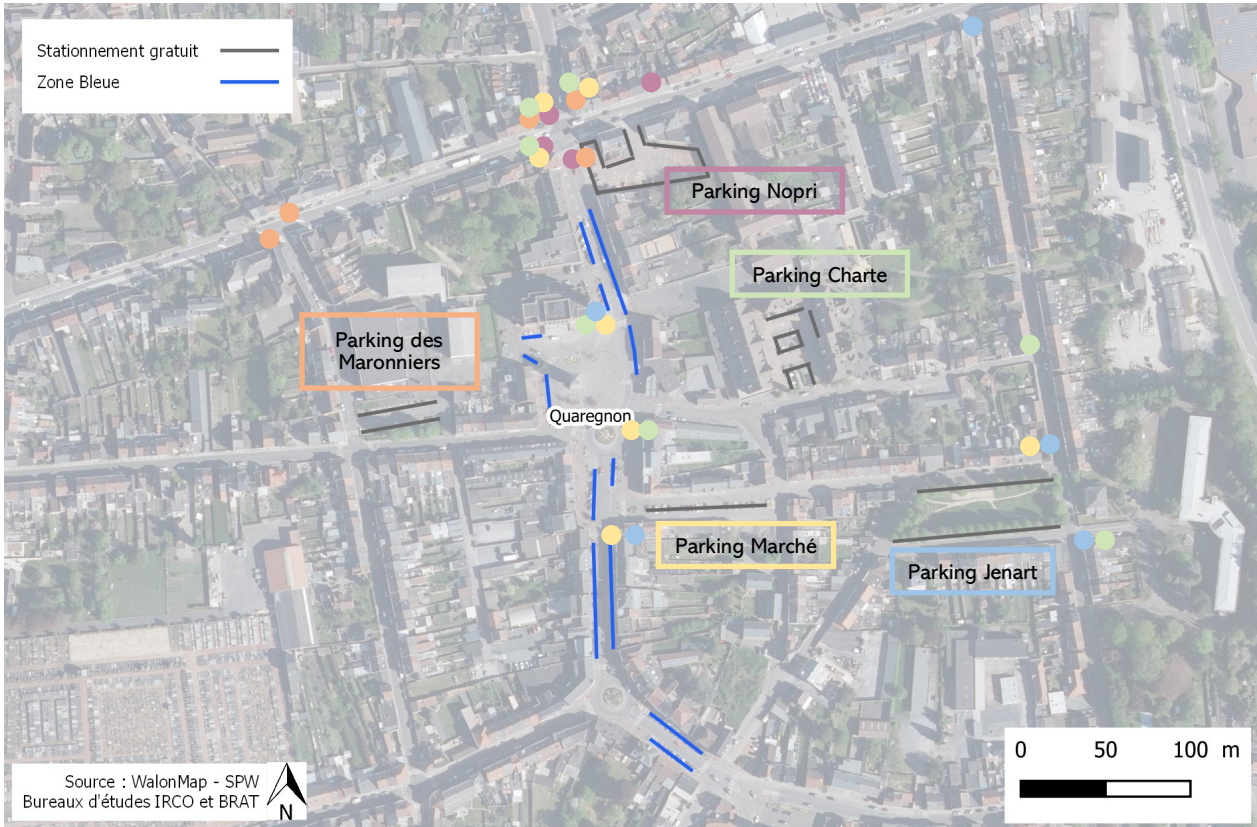
La signalisation veille à inclure en priorité: le nom du parking, le nombre de places disponibles et le régime de stationnement (gratuit, zone bleue, payant,...). Il s’agira de combiner la signalétique des parkings à celle à destination des piétons (Action 6.1) afin de guider les personnes depuis/vers le parking et les pôles d’intérêt. Une information dynamique et en temps réelle pourrait être indiquée le cas échéant.

La localisation des panneaux de signalisation des parkings est primordiale pour assurer son efficacité. Il s’agira ainsi de les localiser depuis les axes principaux et sur l’itinéraire privilégié pour accéder aux parkings. Attention à ne pas surcharger toutefois l’espace public de panneaux en les rationalisant (e.a. au Carrefour des 4 Pavés, porte d’entrée dans le centre de Quaregnon). Il pourra par exemple être question de placer un panneau indiquant la présence de parkings et l’offre totale disponible.

Ressources	Nature des actions	Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres de la Commune <u>Humaines</u> : Service Mobilité de la Commune	Type d’opération	Information
	Caractère	Poursuite
	Mise en œuvre	Court terme
	Budget	€
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : /
Localisation	Indicateurs	
Parking de la Gare	- Taux d’occupation du parking - Taux d’occupation du stationnement en voirie dans la rue	
Parkings de covoiturages		
Parkings du centre-ville		

Outils et Références

Zoom Centre de Quaregnon:





Exemple de panneaux de signalisation interactive des parkings - Evreux

Source : <http://www.evreux.fr/actualites/systeme-signalisation-parking-18211>

Fiche Mesure 09 - Stratégie multi-intermodalité

Description de la mesure

Cette mesure vise à développer l'offre inter- et multimodale sur le territoire de Quaregnon. Cette mesure répond à plusieurs objectifs du PCM identifiés en phase 2 dont notamment de promouvoir les services de mobilité et inciter à un usage rationnel de la voiture individuelle. Pour ce faire, cette mesure vise à offrir les alternatives à la voiture individuelle et encourager l'utilisation de transports alternatifs (tels que les transports publics ou les modes actifs pour les déplacements qui le permettent) ainsi qu'à encourager une mobilité partagée.

La mise en place d'une stratégie liée à la l'intermodalité et la multimodalité repose sur 2 mesures concrètes:

- Créer des mobipôles et mobipoints;
- Développer l'autopartage

La multimodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours de différents déplacements. L'intermodalité peut-être définie dans une dimension technique: « *un itinéraire d'un passager composé d'une chaîne combinée depuis le départ jusqu'à la destination impliquant au moins deux modes différents (à l'exception de la marche à pied pour les passagers).* » (définition du projet de recherche européen SOR-IT). Mais au-delà d'une question technique, l'intermodalité vise aussi à offrir au passager et à la passagère qui utilise différents modes de transport, dans une chaîne de déplacement combiné, un trajet sans rupture. Ceci entend un trajet sans rupture de charge et dans lequel le transfert d'un mode à l'autre est aisé et confortable (Cémathèque n°15).

Objectifs poursuivis		Mesures liées
— Offrir des possibilités/lieux d'intermodalité de qualité — Promouvoir l'offre multimodale disponible sur le territoire — Promouvoir les services de mobilité — Accompagner le développement des motorisations électriques — Renforcer l'offre des modes alternatifs à la voiture individuelle — Inciter les citoyens à un usage rationnel de la voiture individuelle		03: Stratégie mobilité scolaire 04: Connexion Ville-Gare 06: Stratégie piétonne 07: Réseau cyclable 08: Gestion du Stationnement automobile
Ressources	Nature des actions	Planification Infrastructure Soutien-Accompagnement
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres Ville, subsides PIMACI du SPW (signalétique piétonne), Convention avec opérateurs d'autopartage, Charges d'urbanisme (projets immobiliers) <u>Humaines</u> : Services Mobilité et Urbanisme de la Commune <u>Techniques</u> : SPW MI (pour recommandations de mise en œuvre)	Type d'opérations	Etude Réalisation Information
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€ €
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, Province, AOT, SNCB, TEC, IDEA, promoteurs immobiliers,...



Fiche Mesure O9 - Stratégie multi-intermodalité

Action 9.1. Créer des mobipôles et mobipoints

Pour mettre en œuvre la vision FAST 2030, la Région wallonne vise la mise en place d’au moins un lieu multi/intermodal par commune et encourage ainsi la multi-intermodalité et le développement de MobiPôles et de MobiPoints attractifs (projet n°81 du Plan de relance de la Wallonie).

Les MobiPôles sont des lieux où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo...) et infrastructures de mobilité (zones d’attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge...) et qui offrent une connexion directe avec le réseau de transport public structurant (train et bus express/principal). Les MobiPoints sont également des lieux où convergent différentes offres de services et infrastructures de mobilité, mais ils ne sont pas directement connectés au réseau structurant de transport public.

Le déploiement des mobipôles inclut la réalisation d’infrastructures cyclo-piétonnes permettant aux habitants des communes concernées de les rejoindre aisément à pied ou à vélo.

Ressources	Nature des actions		Planification/Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propres Ville, subsides PIMACI du SPW (signalétique piétonne) <u>Humaines</u> : Service Mobilité de la Commune <u>Techniques</u> : SPW MI (pour recommandations de mise en œuvre)	Type d'opération	Etude/Réalisation	
	Caractère	Nouveauté	
	Mise en œuvre	Moyen terme	
	Budget	€€	
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, Province du Hainaut, AOT, SNCB, TEC,...	

Localisation	Indicateurs	
Mobipôles M: - Carrefour des 4 Pavés (arrêt de bus sur ligne structurante, future ligne BHNS) - Gare de Quaregnon (gare locale) Mobipoints XS: - Pôle sportif (piscine de Quaregnon par exemple)	- Nombre de mobipôles sur le territoire - Nombre de mobipoints sur le territoire - Carsharing – nombre de personnes adhérentes - Carsharing – nombre de véhicules disponibles - Carsharing – nombre de locations/an - Service de location de vélos – nombre de vélos - Service de location de vélos – nombre de locations/an - Service de réparations de vélos – nombre de réparations/an	

Outils et Références

- [Signalétique MobiPoles et MobiPoints](#), Cémaphore n°161, SPW 2023
- [Signalétique des MobiPôles et MobiPoints](#), Sécurothèque fiche pratique n°163, SPW Mobilité & Infrastructures
- [Charte graphique des mobipôles et mobipoints](#), SPW
- [Fonctionnalités cibles selon le type de MobiPôles/MobiPoint en Wallonie](#), SPW Mobilité & Infrastructures
- [Circulaire 18.02.2022 signée \(wallonie.be\)](#)
- [L’intermodalité dans le transport des personnes](#), Cémathèque N°15, SPW 2005

Principes de mise en œuvre et recommandations

Ces pôles proposeront des niveaux de prestation différents selon la situation sur le territoire et l’offre de mobilité et viseront à augmenter l’usage des transports en commun et les modes actifs. Ces lieux sont répartis selon une typologie basée sur les fonctionnalités du point :

Gares régionales (+ de 8.000 montées / jour de semaine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) de destination ou mixte (destination et origine)	Gares supra-locales (entre 500 et 8.000 montées) d'origine Gares locales Gares Bus (hors gare train)	Arrêts de Bus sur lignes structurantes (Express, Tram, BHNS, ...)	Points non urbains de multimodalité sans Transport Public structurant	Points urbains de multimodalité sans Transport Public structurant
					

Les fonctionnalités reprennent à la fois la qualité des infrastructures (trottoirs et passages piétons larges et sécurisés, « 100% PMR proof », itinéraires cyclables larges et sécurisés,...) et les services présents offerts. Il est à noter que l’aménagement des MobiPôles et MobiPoints doit se concevoir dans la philosophie du principe STOP.

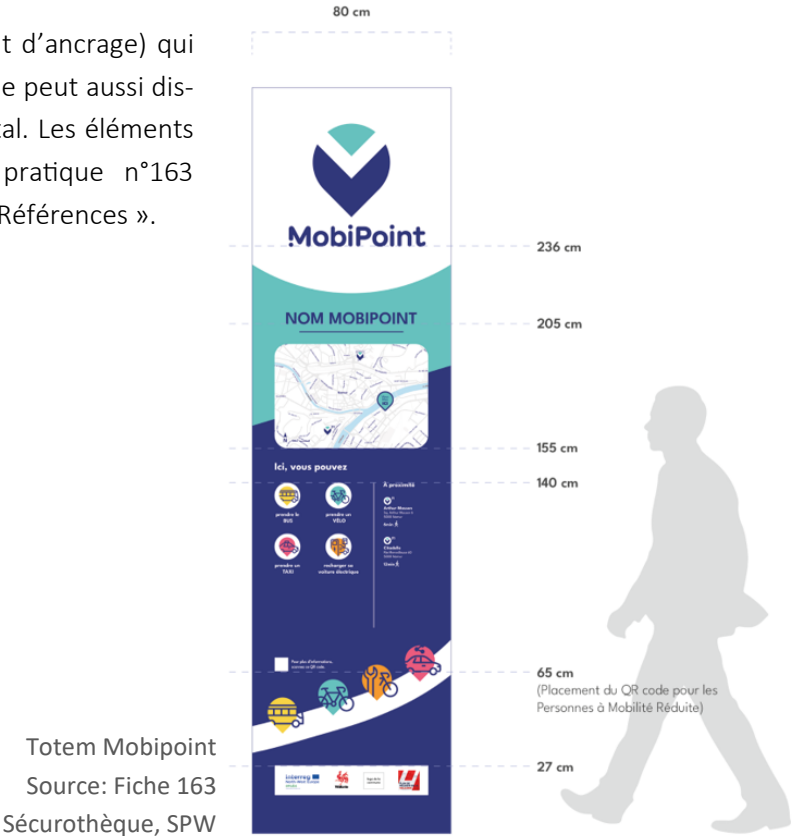
Quelques services que l’on peut retrouver en ces endroits (liste non-exhaustive) : signalétique de balisage piétonne ou vélo, espaces de séjour, vélos partagés (électriques ou non, cargo), parking vélo sécurisé, drop-off zone pour vélos ou trottinettes en free-floating, station de réparation vélo, arrêts de transport confortables et équipés, information réseau transport public, voitures partagées, stations de recharge (tout type de véhicule motorisé), parking de covoiturage, etc.

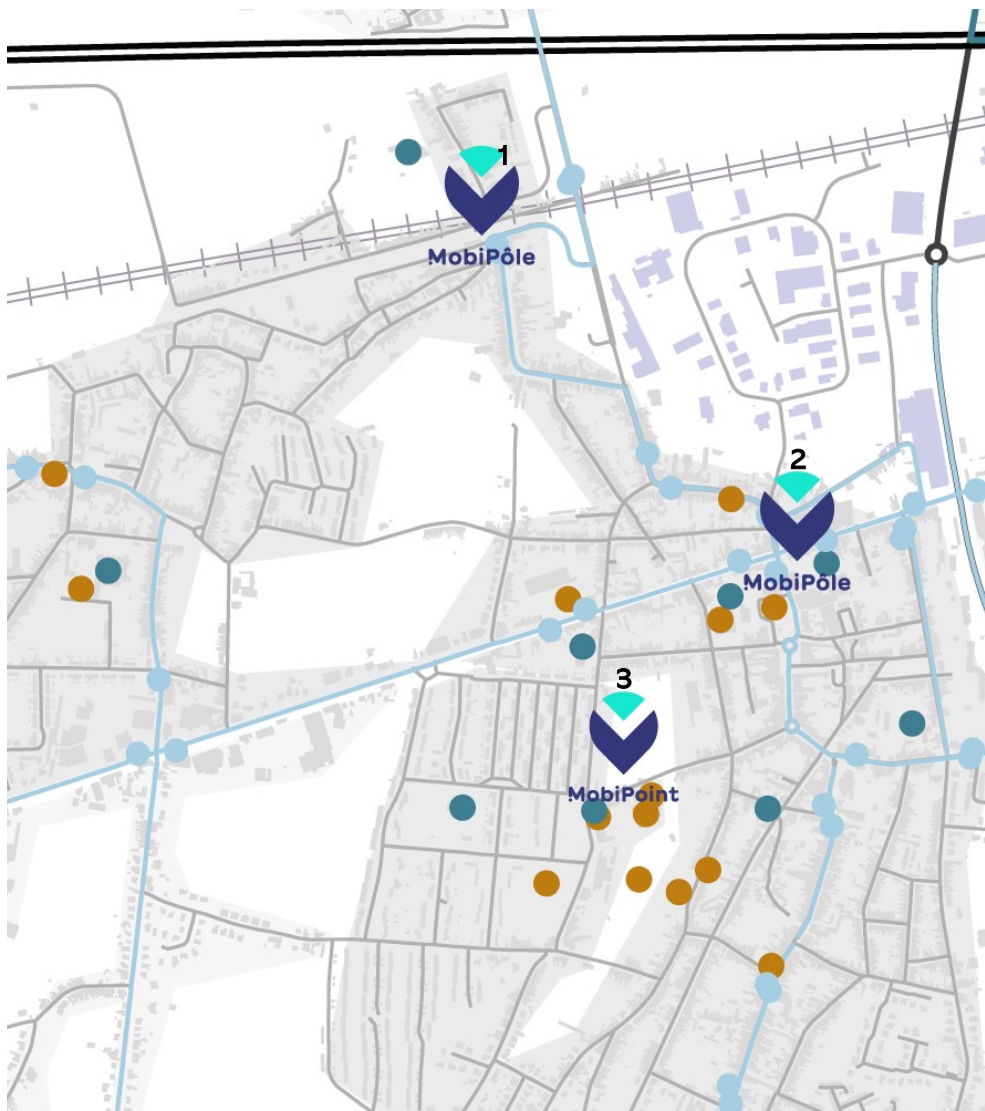
D’autres services peuvent y être instaurés tels que l’accès à du Wifi, des toilettes publiques, des casiers/consignes, espaces de détente, guichet de vente de tickets, points d’info, des espaces de coworking, points dépôt pour colis,...

Le processus de conception des Mobipoints devra se faire en concertation avec les opérateurs de transport, les associations de promotion des modes actifs et les autorités provinciales et régionales.

Il est également suggéré à la Commune de sonder sa population dans ce processus afin de privilégier la prise en compte de leur perspective et de leurs besoins. La co-construction avec les utilisateurs peut se réaliser sous forme d’interviews dans la rue, d’une enquête en ligne ou de réunions de concertation.

Le site d’intermodalité doit être signalé par un totem (point d’ancrage) qui reprend un plan du quartier et un QR code infos. Le MobiPôle peut aussi disposer d’un écran d’information et d’un point d’ancrage digital. Les éléments graphiques et de marquage sont dictés par la fiche pratique n°163 « Signalétique des MobiPôles et MobiPoint » présentée en « Références ».





1. Mobipôle « gare de Quaregnon »

La gare de Quaregnon est desservie par des lignes ferroviaires assurant des connexions directes aux gares de Mons, Bruxelles, Liège, Quiévrain, Quévy, Mouscron et Tournai. Pour rejoindre d'autres pôles (Namur, Lille,...), des correspondances existent en gares de Mons et de Saint-Ghislain, à proximité. Les trains transitent en gare de Quaregnon deux fois par heure en direction de Mons et de Saint-Ghislain. Pour rejoindre les autres gares, la fréquence est réduite à un passage par heure. En 2019, on comptait 533 montées en semaine.

Elle est desservie par la ligne de bus TEC L4 (Wasmès-Baudour).

2. Mobipôle « 4 Pavés »

Le mobipôle « 4 Pavés » se situe au croisement de la N51 et de la rue du Village. Il s'agit de l'entrée de ville principale dans le centre de Quaregnon. Il est desservi par la ligne structurante de bus rejoignant Mons L9 Mons-Dour et la L7 Mons Quiévrain. Il sera également desservi par le projet de BHNS sur la N51 reliant Mons à Boussu.

Le parking de l'ancien Nopri, aujourd'hui non aménagé, est visé par un projet de dépollution des sols qui permettra ensuite son réaménagement complet. La Commune souhaite y implanter un parking hors voiture.

La possibilité d'y instaurer également une station Cambio est vivement recommandé.

3. Mobipoint « Pôle sportif »

Ce pôle n'est pas desservi par des lignes de transports publics. Il s'agira ainsi d'y développer un mobipoint. Sa localisation peut s'avérer stratégique compte tenu de la présence de nombreux pôles générateurs de déplacements : sportifs (piscine communale, salle Edgard Hismans: clubs de foots et de tennis,...), scolaire (académie, école maternelle) et la proximité avec les cités sociales.

Fiche Mesure 09 - Stratégie multi-intermodalité

Action 9.2. Développer l'autopartage

Plusieurs systèmes d'autopartage sont présents en Wallonie et touchent différents types de besoins : **véhicules de flotte** : en boucle (stations), en trace directe/one way ou en free floating (sans station) - ex: Cambio, Automotorshare, Wibee,... ; **véhicules de particuliers** soit de voisinage soit entre particuliers au prix du marché (peer to peer) —ex: Cozywheels, Wibee, Getaround; **véhicules des collectivités** (ou la mutualisation de flottes d'entreprises) - ex ; Cozywheels, Wibee; **économie collaborative et coopératives citoyennes**—ex: Wibee, Hesbénergie, Courant d'air,...

L'autopartage présente des avantages économiques et financiers (couts d'acquisition et d'entretien des véhicules), pratiques (utile pour les entreprises, solution d'appoint pour les personnes ne possédant pas de véhicule) mais aussi spatiaux (diminue le stationnement en voirie) et durables (levier pour inciter à la multimodalité et la démotorisation). En effet, une voiture reste stationnée 95% du temps en moyenne et une voiture partagée remplace entre 5 et 10 voitures individuelles.

Etant donné l'importante densité de population (1690,9 habitants/km²), le caractère urbain du territoire et la proximité avec des pôles urbains majeurs (e.a. Mons), la Commune de Quaregnon présente un réel intérêt pour l'autopartage.

La Commune de Quaregnon peut être un moteur du développement de l'autopartage sur son territoire à différents degrés, en fonction des ressources et des moyens financiers dont elle dispose: cela peut aller de la simple promotion jusqu'à la contribution financière pour la mise en place d'un système d'autopartage.

Encourager l'autopartage à Quaregnon suppose de :

- Fixer des objectifs de progression de l'autopartage à court et moyen terme (2025-2030) et de les monitorer (rencontrer les opérateurs et obtenir des statistiques);
- Développer l'offre en voitures et stations d'autopartage en fonction de : proximité avec transport en commun, densité de population, proximité de fonctions/administrations/bureaux, projets, espace disponible,...;
- Soutenir financièrement la pratique entre particuliers (primes communales) et faciliter le stationnement des véhicules partagés (emplacements réservés);
- Informer sur l'offre actuelle disponible et suivre son évolution : via campagnes ciblées, sur site internet (cfr action 3.1), organisation d'événements spécifiques/salons (cfr action 3.3.),...;
- Intégrer l'autopartage dans les projets immobiliers sur le territoire au travers des charges d'urbanisme et/ou par dérogation (e.a. projet du Rieu du Cœur) ;
- Inciter à l'autopartage dans les pôles d'emploi (e.a. Administration communale) et les zonings (IDEA)

Ressources	Nature des actions	Soutien-Accompagnement Infrastructure
<u>Budgétaires</u> : Fonds propre de la Commune, Convention avec opérateurs d'autopartage, Charges d'urbanisme (projets immobiliers) <u>Humaines</u> : Services Mobilité et Urbanisme de la Commune	Type d'opération	Information / Réalisation
	Caractère	Nouveauté
	Mise en œuvre	Moyen terme
	Budget	€ €
	Acteur(s) impliqué(s)	<u>Pilote(s)</u> : Commune <u>Partenaire(s)</u> : SPW, IDEA, promoteurs immobiliers,...
Localisation	Indicateurs	
Stations d'autopartage (type Cambio): · Carrefour des 4 Pavés (parking de l'ancien Nopri) · Gare de Quaregnon Intégré à projet de logement: · Futur projet immobilier du Cœur du Rieu	• Nombre de stations d'autopartage • Nombre de véhicules d'autopartage • Nombre d'affiliations aux opérateurs • Nombre d'emplacements réservés • Taux d'occupation des emplacements réservés	

Outils et Références

- [Autopartage, une alternative pour les territoires peu denses](#), la Cémathèque n°53, SPW (2022)
- [La voiture en partage](#), la Cémathèque n°44, SPW (2017)
- [Campagne de Communication sur l'autopartage de la Ville de Gand](#)
- [Guide d'inspiration: Mobilité partagée intégrée aux projets de logements à Bruxelles](#), Bruxelles Mobilité
- [Autopartage et territoires](#), Cerema

