

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE QUAREGNON

RAPPORT FINAL DE PHASE 1/A : BILAN DU PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ DU
BORINAGE DE 2009

(version approuvée en novembre 2022)



brat

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



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

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





1. TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION	4
1. CONTEXTE GÉNÉRAL	5
1.1. LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ	5
1.1.1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES	5
1.1.2. PHASES DU PCM	6
1.1.3. SUIVI DU PCM	6
2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES	7
2.1. OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE	7
2.2. OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE SUPRA-COMMUNALE	11
2.3. OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE	12
2.4. PCM SUR LES TERRITOIRES VOISINS	13
II. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PICM DE 2009	14
1. MÉTHODOLOGIE	15
2. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU PICM DE 2009	16
3. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PICM DE 2009: THÈMES	18
4. ETAT DES ACTIONS DU PICM	31

I. INTRODUCTION

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

1.1. LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

1.1.1. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

La Commune de Quaregnon dispose d'un Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) en vigueur depuis 2009 qui couvre également les communes de Boussu, Colfontaine, Dour et Frameries.

Approuvé il y a plus de 10 ans, le PICM a permis de mettre en œuvre une action principale : l'aménagement et la sécurisation du centre de Quaregnon.

L'étude du PICM s'est déroulée en 3 phases et s'est étalée de 2007 à 2009. Comme pour la majorité des PICM et PCM wallons, ces phases sont : l'établissement d'un diagnostic, la détermination des objectifs généraux et spécifiques et l'élaboration du plan proprement dit sous forme de fiches actions. Les enjeux et les objectifs propres à Quaregnon sont clairement identifiés en phase 2 et visent ces points :

- la mise en place d'un réseau communal des déplacements doux ;
- l'augmentation de l'offre et de la qualité des transports en commun ;
- la garantie d'une meilleure accessibilité et sécurité des quartiers.

La commune de Quaregnon a officiellement débuté la réalisation de son PCM début 2020. Celle-ci a été confiée aux bureaux d'études BRAT et IRCO et a pour objectif de faire le bilan des actions du PICM de 2009, comprendre les besoins et enjeux actuels de la commune de Quaregnon, construire des objectifs pour l'avenir de la mobilité quaregnonnaise et les traduire dans des fiches actions permettant d'opérationnaliser leur mise en œuvre.

La vision BRAT-IRCO en début de PCM est de penser une mobilité durable et participative en consultant les citoyens et en établissant un dialogue avec l'ensemble des acteurs. En prenant un temps de recul sur le bilan, l'objectif est de créer un document opérationnel comprenant des solutions concrètes et pragmatiques ainsi qu'un outil de gestion dans le temps avec des indicateurs concrets pour l'administration communale de Quaregnon.

Cet outil stratégique de planification de la mobilité à l'échelle communale a pour but de représenter un document guide à destination des pouvoirs et instances publics en matière de mobilité. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités.

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

1.1.2. PHASES DU PCM

3 phases seront réalisées :

Phase 1 : Bilan et diagnostic

Phase 2 : Enjeux et objectifs

Phase 3 : Elaboration du plan et des fiches actions

Le présent document reprend les résultats de la première phase de l'étude, à savoir le bilan du PICM de 2009, l'actualisation des données socio-économiques, les résultats de l'enquête sur la mobilité auprès des Quaregnonnais, les comptes-rendus des rencontres avec les acteurs de la mobilité de la commune et le diagnostic des différents modes.

1.1.3. SUIVI DU PCM

Le Comité technique assure le bon suivi de l'ensemble du Plan Communal de Mobilité. Il se compose des membres suivants :

- Des représentants de la Commune de Quaregnon :
 - ∴ Le Bourgmestre, en la personne de M. Lepine,
 - ∴ L'Echevin de la mobilité, en la personne de M. Harmegnies,
 - ∴ Le Conseiller en Mobilité, en la personne de M. Deroubaix,
 - ∴ La Directrice des travaux, en la personne de Mme Deschamps,
 - ∴ Les Conseillers en Mobilité, en les personnes de M. Ghislain, **M. Caramin et M. Cusse,**
 - ∴ **Mme Debay, architecte ;**
- De représentants du Service Public de Wallonie (Mobilité et Infrastructures) ;
- De représentants d'Infrabel, du Tec Hainaut et de la SNCB ;
- De représentants de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ;
- De représentants d'associations locales ;
 - Un agent de l'intercommunale IDEA
 - Un agent de la zone de police
 - Un agent de l'asbl Atingo
 - Un agent de l'asbl Tous à pied
 - Des membres de la CCATM

2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

Cette section présente les outils de planification et/ou les politiques au niveau régional, supra-communal et communal sur lesquels vont s'appuyer le nouveau PCM.

2.1. OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE WALLON (SDT)

Le SDT a été adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019 mais n'est pas encore en vigueur à ce jour. Sur le plan juridique, le SDT a valeur indicative. Il s'agit d'un outil de planification stratégique pour l'ensemble du territoire wallon qui entend permettre à la Wallonie d'anticiper et répondre aux besoins futurs de sa population. Les mesures qu'il prévoit devront orienter les choix et priorités tant au niveau local que régional. Un des défis qu'il entend relever est la maîtrise de la mobilité, et plus spécifiquement la desserte des territoires urbanisés par d'autres modes que la voiture individuelle et l'évolution du transport de biens.

DE3 – Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Le SDT prévoit que les modes actifs (en ce comprises les personnes à mobilité réduite) soient privilégiés lors de réaménagement ou création d'espaces publics et que le trafic soit apaisé dans les centralités urbaines et rurales (trottoirs praticables, maillages piéton et vélo, réduction du nombre de bandes de circulation, zone 30,...). De plus, les espaces publics situés à proximité des points de connexion aux réseaux de transport en commun et de parcours vers les centralités doivent être réaménagés de façon lisible pour tous.

DE4 – Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

Il envisage de développer des transports en commun performants et attractifs. L'objectif étant d'assurer les liaisons entre les pôles wallons et les principaux pôles d'enseignement, d'emploi et de service. Le réseau ferroviaire est le moyen privilégié.

De plus, il entend développer un réseau de liaisons cyclables ambitieux pour compléter la structure des réseaux de communication et améliorer la desserte des pôles. Le RAVeL est central à cet égard.

Le SDT prévoit encore de privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobi-

lité collectives ou partagées (via covoiturage, smart-mobility, bus à haut niveau de service, plans de déplacements pour entreprises,...) ainsi que soutenir la transition vers d'autres formes de motorisation que le moteur thermique.

DE5 – Organiser la complémentarité des modes de transport

Afin de répondre à cet objectif, il s'agit de développer les points de connexion intermodaux où l'offre de services y est coordonnée (plateformes d'échange modal) et optimiser la continuité des chaînes de déplacements en renforçant l'accessibilité par différents modes de transport des portes d'entrée de la Wallonie et des pôles (parkings à proximité des points de connexion aux transports en commun, aires de covoiturage, renforcement de continuité des chaînes de déplacements pour piétons, cyclistes et PMR vers et à partir des arrêts de transport en commun, formation clusters,...).

SS2—Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

De façon transversale, notons que le SDT soutient la poursuite des dynamiques transfrontalières existantes et identifie comme enjeux le renforcement du positionnement de la Wallonie dans les réseaux économiques transrégionaux et frontaliers notamment la Grande Région dont Mons (et ainsi Quaregnon) fait partie.

Le SDT identifie également l'axe Mons-Valenciennes comme un axe transfrontalier/régional à renforcer ou développer en rétablissant la liaison ferroviaire via Quiévrain.

SS3—S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

Spécifiquement en lien avec le territoire de Quaregnon, le SDT identifie Mons comme un pôle régional en ce compris les communes de Mons (commune de référence), Quaregnon et Colfontaine et Frameries.

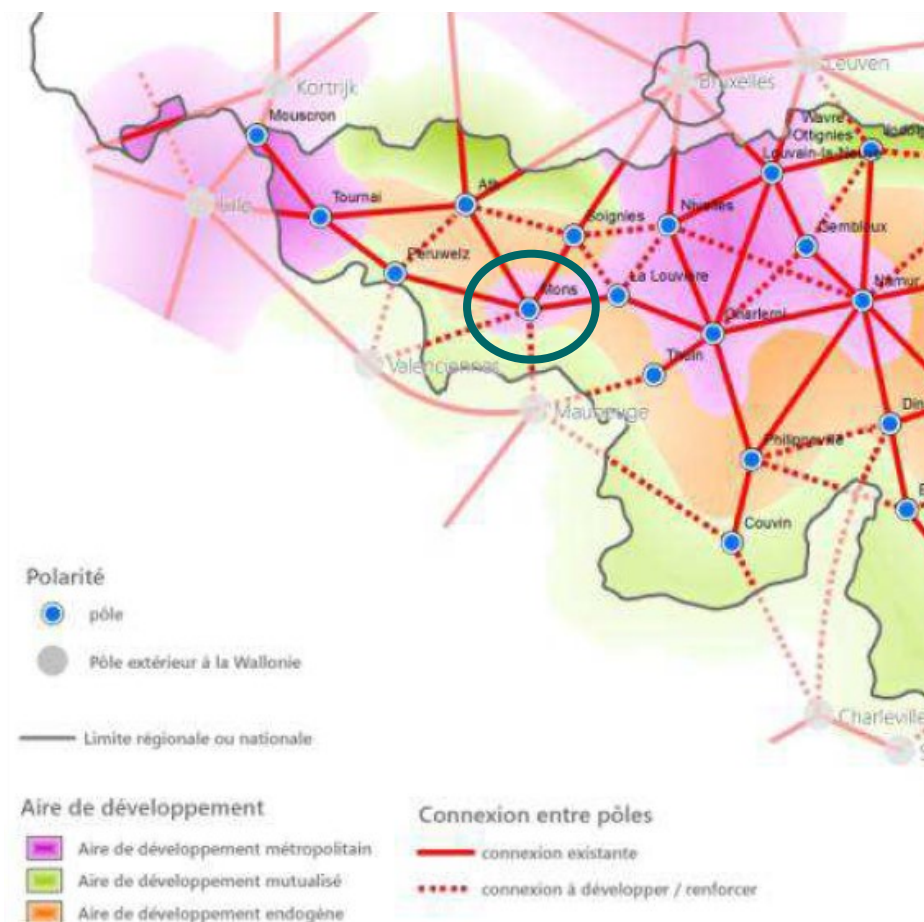
Il s'agit de consolider les pôles comme points d'appui du développement territorial, connecter les pôles entre eux et regrouper les territoires par projets de développement.

2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

À ce titre, les pôles régionaux doivent s'inscrire dans les dynamiques socio-économiques en lien avec les villes situées à la périphérie de la Wallonie et renforcer avec celles-ci toutes les formes de coopération utile à son développement socio-économique. Le SDT identifie 4 **aires de développement métropolitain** qui doivent être aménagées dans ce but. Le SDT préconise que dans ces aires « il convient de :

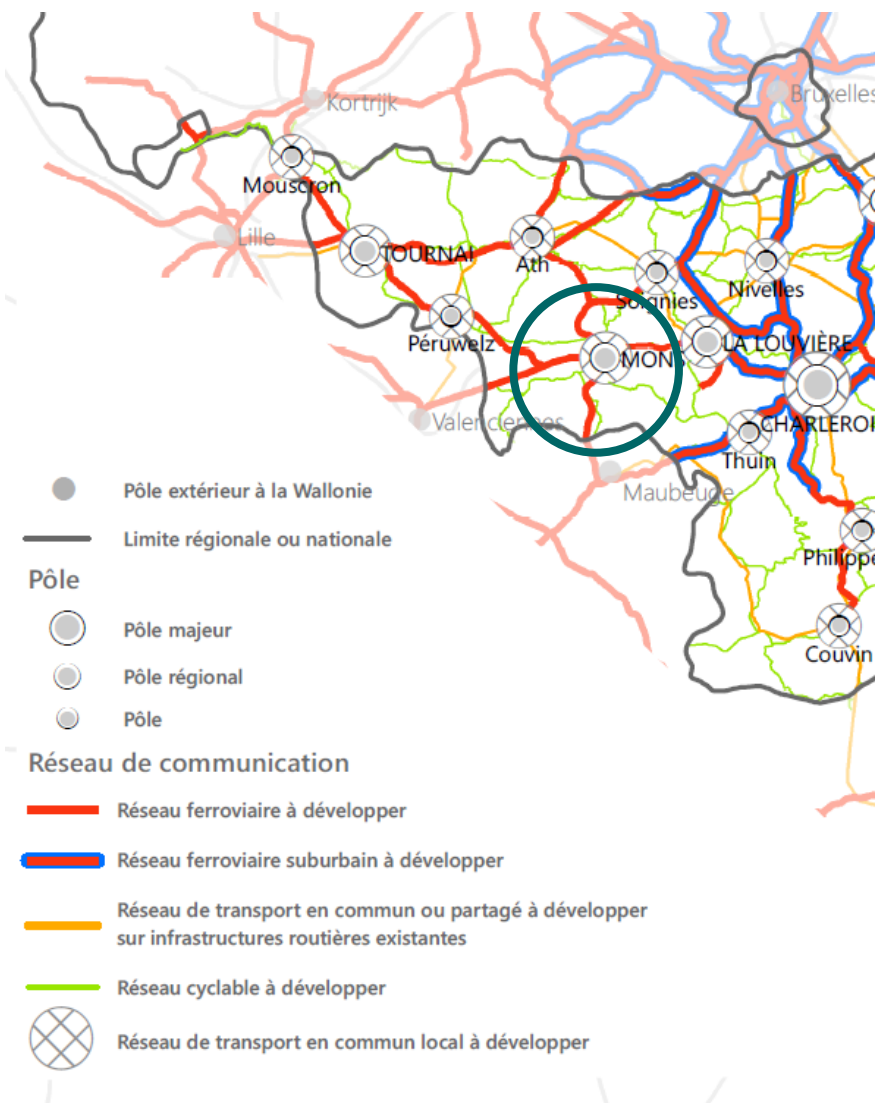
- Développer le logement, les services et les équipements.
- Amplifier le partenariat entre pouvoirs publics, universités et entreprises.
- Equilibrer les flux de biens et de personnes qui actuellement se focalisent essentiellement sur les pôles métropolitains extérieurs à l'aire.
- Privilégier la localisation de l'emploi dans ou en périphérie des pôles et à proximité des points de connexion aux réseaux de transports en commun.
- Articuler urbanisation et points de connexion au réseau de communication ferroviaire tant pour la résidence que pour les activités compatibles avec l'habitat, à commencer par le bureau et le commerce.
- Améliorer la qualité du cadre de vie et renforcer l'offre en services et en équipements, en particulier d'alternatives au transport de personnes par la voiture individuelle, afin d'attirer la main d'œuvre qualifiée et les entreprises.
- Préserver des territoires non-urbanisés à vocation naturelle, agricole, sylvicole et récréative. »

Le pôle de Mons est repris dans l'**aire métropolitaine bruxelloise** qui s'étalant de Mons à Namur.

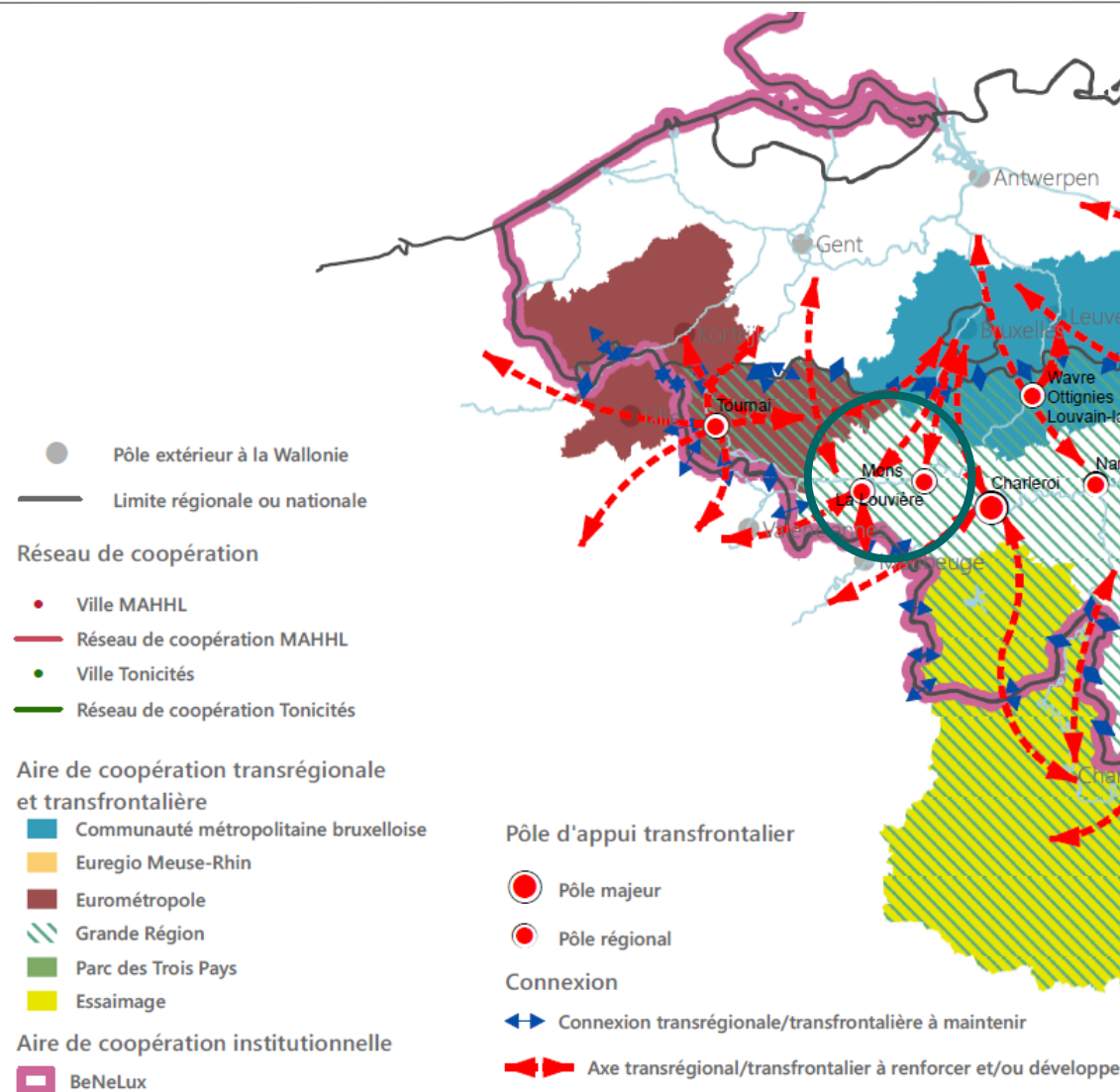


SS3 - S'APPUYER SUR LA STRUCTURE MULTIPOLAIRE DE LA WALLONIE ET FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE TERRITOIRES EN PRÉSERVANT LEURS SPÉCIFICITÉS
SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES



Extrait carte DE4 du SDT



Extrait de la carte SS2 du SDT

2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

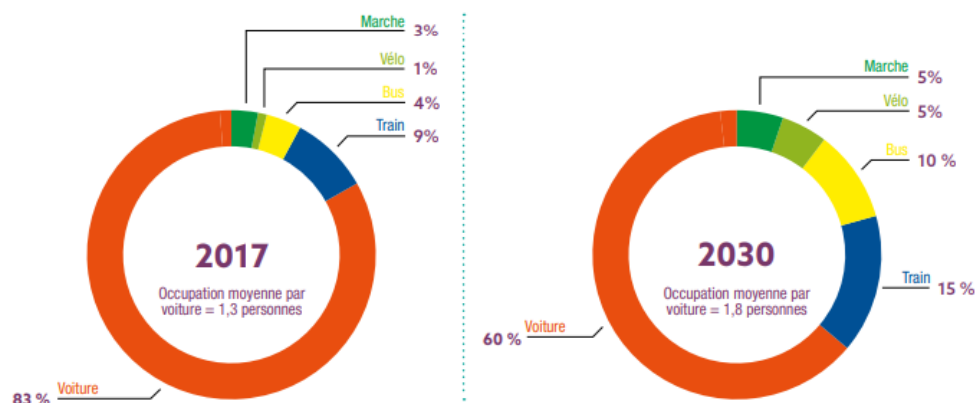
STRATÉGIE RÉGIONALE DE MOBILITÉ (SRM)

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la VISION FAST 30 qui fixe des objectifs ambitieux en matière de mobilité à l'horizon 2030 afin de garantir à tous la Fluidité, Accessibilité, Sécurité, Santé et Transfert modal. Un plan d'action est en cours d'élaboration.

Volet 1: Mobilité des personnes (adopté le 9 septembre 2019)

Au travers de 10 orientations stratégiques et 35 chantiers, la SRM vise à orienter les décisions et plans d'actions jusqu'en 2030 pour rencontrer les objectifs de transfert modal prévus dans la vision FAST 2030. Pour ce faire, elle s'appuie sur trois leviers d'action: la nouvelle gouvernance, le doublement de l'offre et la transformation des comportements.

Volet 2: Marchandises (adopté le 29 octobre 2020)



La SRM des marchandises définit 9 orientations stratégiques et 24 mesures pour mettre en œuvre la vision FAST 30 et poursuit ainsi des objectifs climatiques (réduction de 35% de toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES)) et de rééquilibrage modal (réduction de 7% de la part modale de la route au profit des transports fluviaux et ferroviaires).

La vision FAST a été intégrée à la Déclaration Politique Régionale (DPR) 2019-2024 aux côtés d'autres principes dont le principe STOP.

Inspirée de la région flamande voisine, la Wallonie applique également un principe de classement des utilisateurs de la route à prioriser. Ce principe, nommé STOP, consiste à privilégier, dès la conception des projets de mobilité, les modes de déplacement dans l'ordre suivant : marche à pied, vélos et micromobilité douce, transports publics, transports privés collectifs (taxis, voitures partagées, covoiturage), puis individuels (piétons/Stappers, cyclistes/Trappers, transports en commun/Openbaar vervoer, transports privés/Privé-vervoer).

2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

2.3. OUTILS DE PLANIFICATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE

La commune de Quaregnon est également dotée d'autres outils de planification traitant tous en partie de la mobilité :

- Le « **Règlement Communal d'Urbanisme** » (RCU) 1994—révisé en 2007

Le conseil communal a fixé des règles d'urbanisme dans ce document concernant les gabarits des routes et leur aménagement ainsi que pour les espaces publics.

- Le « **Programme Stratégique Transversal** » (PST) 2019—2024

Élaboré par l'administration communale et le CPAS, le PST « est un outil de gouvernance pluriannuel qui reprend la stratégie développée par [les autorités locales] pour atteindre les objectifs stratégiques fixés. Cette stratégie se traduit par le choix d'objectifs opérationnels [leviers des actions], de projets et d'actions, définis notamment au regard des moyens humains et financiers à disposition. » (Guide méthodologique PST du SPW et de l'UVCW). Un des objectif établi par ce programme est que la commune soit une administration active en matière de mobilité. Dans ce but, 3 sous-objectifs en découlent : finaliser le PCM, favoriser la mobilité des publics fragilisés, développer une mobilité écologique et réfléchir à l'impact des véhicules communaux sur l'environnement.

- La « **Déclaration de Politique Générale** » 2019—2024

Dans la déclaration de politique générale, 4 des 10 intentions communales sont liées à la mobilité et abordent les sujets suivants : le PCM, la rénovation des voiries et des trottoirs, la mobilité des aînés, la mobilité douce.

- Le « **Plan de Cohésion Sociale** »

Le plan relève les problèmes auxquels la commune est confrontée et l'objectif stratégique qui en ressort est d'être une commune qui organise l'accès à la mobilité tant pour les seniors que pour les demandeurs d'emploi.

Les bureaux d'études tiendront compte de ces **différents outils de planification/stratégie territoriale** qui les guideront dans la conception du Plan Communal de Mobilité de Quaregnon.

2. PLANS STRATÉGIQUES ET RÉGLEMENTAIRES

2.4. PCM SUR LES TERRITOIRES VOISINS

PICM DU BORINAGE

Pour rappel, le PICM du Borinage de 2009 couvre également les communes voisines de Frameries, Dour, Colfontaine et Boussu.

MONS

Le PCM de la ville de Mons est en cours de réalisation. Il fait suite au Plan de déplacements et de stationnement datant de 2000.

SAINT-GHISLAIN

La Commune voisine de Saint-Ghislain a actualisé son PCM il y a quelques années.

Quaregnon est impacté par ce PCM dans la mesure où celui-ci prévoit d'améliorer les connexions cyclables entre les entités voisines de Saint-Ghislain, en ce compris Quaregnon en profitant des aménagements/balisages déjà proposés (RAVeL, réseau Provélo, etc.) ainsi que de l'important réseau de voiries peu fréquenté.

De plus, l'amélioration de la vitesse commerciale vers Mons par la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service tel que voulu par le schéma directeur lancé par IDEA (amélioration l'efficacité des transports en commun sur le tronçon Quiévrain-Mons) aura un impact sur Quaregnon dans le tronçon de la N51 qui traverse son territoire.

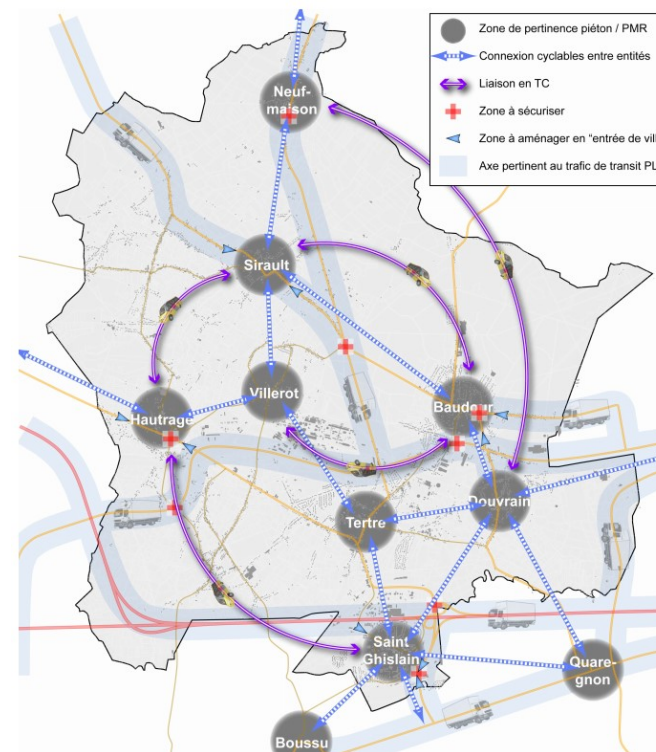
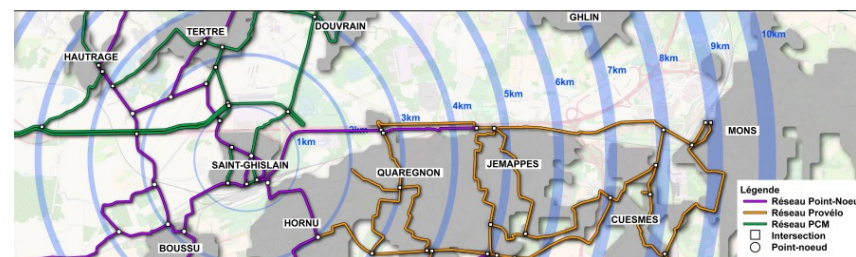


Schéma intermodal des déplacements du PCM de Saint-Ghislain



Fiche Action n°C-1: proposer un réseau cyclable global à l'échelle de la commune

II. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PICM DE 2009

1. MÉTHODOLOGIE

Cette première partie vise à faire le bilan des actions du PICM de 2009. Elle s'appuie sur les informations fournies par les services communaux et régionaux tel que le PICM de 2009 et les plans et programmes mis en œuvre. Les bureaux d'études se sont également rendus sur le terrain afin de comprendre les aménagements et actions réellement mis en place et évaluer leur pertinence.

Une première page introductive décrit les principes et les axes sur lesquels a été construit le PICM de 2009 et les objectifs énoncés en matière de mobilité.

Ensuite, plusieurs fiches par thème du PICM explicitent pour chaque action sa mise en œuvre : un tableau reprend un code couleur donnant une évaluation de sa mise en œuvre, ainsi qu'un texte explicatif.

Code couleur utilisé pour l'évolution de la mise en œuvre des actions:

	Mise en œuvre ou entamée de manière significative
	Etudiée mais pas encore ou peu mise en œuvre
	Pas encore étudiée ni initiée de manière significative mais toujours d'actualité
	Toujours d'actualité mais changement dans la manière d'y arriver
	Abandonnée—plus d'intérêt
	Aucune information n'a pu être obtenue au sujet de cette mesure

Enfin, une page synthétique fait le bilan de la mise en œuvre des thématiques et formule une conclusion qui servira de base à l'élaboration du diagnostic ainsi que des nouvelles mesures du PCM actualisé.

2. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU PICM DE 2009

Basé sur le document d'orientation de référence de l'aménagement du territoire wallon, le schéma de développement de l'espace régional (SDER), les auteurs du PICM ont décrit le contexte urbanistique du borinage de 2007.

Après une étude du contexte socio-économique et du territoire des communes, ils se penchent sur le schéma de structure communal et le règlement communal d'urbanisme de 1994. Dans ces documents, il ressort une attention à apporter pour Quaregnon sur les points suivants :

- contournement de la circulation de transit et amélioration de la circulation interne
- déplacements piétons
- aménagement des places
- sens uniques
- parkings

Pour les 5 communes étudiées, les ambitions du plan intercommunal de mobilité sont la contribution à l'amélioration générale du cadre de vie, des voiries, des espaces structurants, de la cohabitation entre les piétons, PMR, cyclistes, usagers de véhicules et de transport en commun.

Les objectifs du PICM comportent à la fois, par type de déplacement, des objectifs généraux, des sous-objectifs supra-communaux et des sous-objectifs par commune:

◇ Objectifs liés aux déplacements doux:

- Mise en place d'un réseau structurant et continu pour les déplacements doux
- Améliorer la convivialité des centres et la qualité des espaces publics
- Privilégier l'intermodalité
- Sécuriser le réseau régional aux endroits accidentogènes

Sous-objectifs supra-communaux: e.a. étudier l'augmentation de l'emprise des déplacements doux sur l'espace public, encourager l'utilisation de la marche et entretenir et valoriser les réseaux de promenade, sentiers et ruelles, étudier un réseau structurant et cohérent pour les piétons et cyclistes,...

◇ Objectifs liés aux transports en commun:

- Mise en place d'un réseau structurant et efficace
- Améliorer l'accessibilité et la traversée des centres
- Privilégier l'intermodalité

Sous-objectifs supra-communaux: e.a. améliorer la performance des bus, augmenter la vitesse commerciale de certains tronçons, étudier l'adéquation entre l'offre et la demande, restructurer le réseau avec une offre de bus express,...

◇ Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement:

- Mise en place d'un réseau structurant efficace, sécurisé et maîtrise du trafic de transit
- Améliorer l'efficacité du réseau des voiries régionales
- Maîtriser le trafic des poids lourds
- Améliorer l'accessibilité et la traversée des centres
- Privilégier l'intermodalité et les moyens de déplacement durables
- Gérer et planifier le stationnement

Sous-objectifs supra-communaux: e.a. structurer le réseau, dissuader le trafic de transit, promouvoir des nouvelles méthodes de transport, encourager les PDE et PDS, offrir un stationnement sécurisant,...

2. DESCRIPTION DE LA STRUCTURE DU PICM DE 2009

Les sous-objectifs spécifiques à Quaregnon sont:

◇ Objectifs liés aux déplacements doux

Mise en place d'un réseau communal des déplacements doux.

Sous- objectifs liés aux déplacements doux :

- Prise en compte des larges voiries pour les cheminements doux
- Trouver un accord avec le MET en ce qui concerne le RAVeL

◇ Objectifs liés aux transports en commun

Augmenter l'offre et la qualité des transports en commun

Sous- objectifs liés aux transports en commun :

- Etudier une meilleure desserte réaliste du centre de la commune
- Voir la possibilité de bus express au départ de l'axiale Boraine vers Mons
- Améliorer la vitesse commerciale sur la N51

◇ Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

Garantir une meilleure accessibilité et sécurité des quartiers de Quaregnon

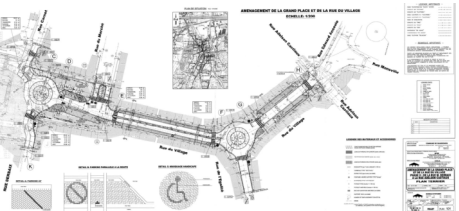
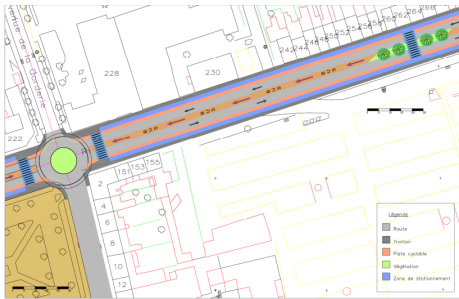
Sous- objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement :

- Améliorer les problèmes de liaisons inter-quartiers nord-sud vu la présence des quatre grands axes de circulation difficiles à traverser
- Améliorer la sécurité et la fluidité des axes et carrefours structurants en particulier la N51
- Renforcer la convivialité et la sécurité au centre
- Gérer le stationnement afin de garantir une offre suffisante au centre

Les actions proposées dans la Phase 3 du PICM ont été établies en réponse à ces objectifs. Les fiches suivantes reprennent celles qui concernent directement Quaregnon.

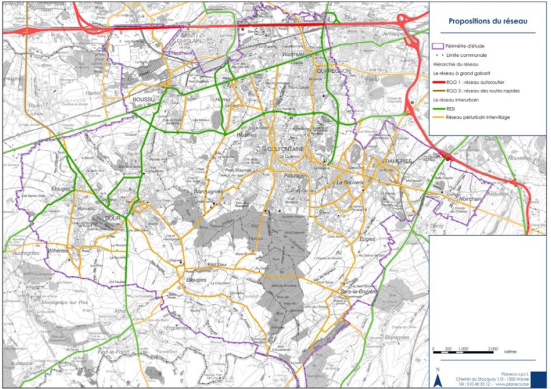
3. BILAN DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES DU PICM DE 2009: THÈMES

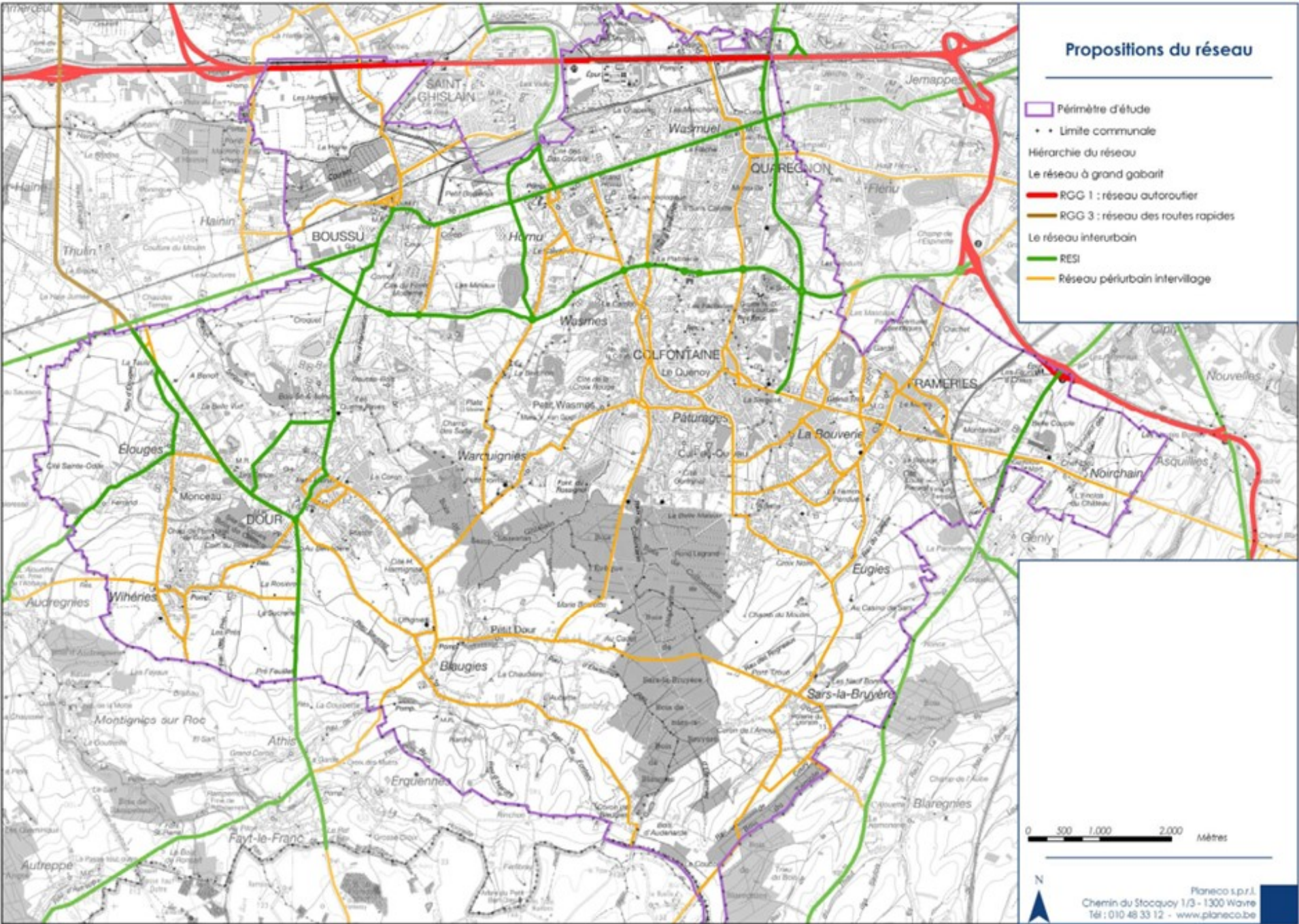
Action	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.1.	Connexion de la N545 à la E42		<i>Difficultés pour les réseaux locaux à gérer le trafic supra-local. Il a été suggéré d'organiser une connexion de la N545 à la E42 (uniquement depuis Mons et vers la France et Tournai).</i> Le projet est finalisé, la programmation des travaux est en attente. Les nombreux obstacles techniques à traverser pour la réalisation de cette connexion (chemin de fer, cours d'eau, etc.) ralentissent la mise en œuvre de ce projet mais il n'est pas abandonné.
1.2.	Réaménagement et sécurisation de la N51 entre les 4 pavés d'Hornu et la jonction avec la N545		<i>Création de pistes cyclables, de sites propres de bus infranchissables et de 5 ronds-points ainsi que l'adaptation des phases de feux aux croisements N51/ rue du village et N51 / Rue J. Wauters.</i> Aucun aménagement n'a été réalisé sur ce tronçon de la N51. Il n'y a pas de piste cyclable, pas de site propre de bus infranchissable et aucun des 5 ronds-points prévus n'a été construit. Cette mesure du PICM n'est aujourd'hui plus d'actualité puisque cette voirie est visée par le projet de BHNS du SAM Cœur du Hainaut élaboré par IDEA.
1.3.	Mise en zone 30 de la traversée du centre de Quaregnon		La rue du Village est une zone 30 de la N51 jusqu'au croisement avec la rue A. Castiaux.
1.4.	Interdiction de traverser Quaregnon et d'emprunter la N51 pour des poids-lourds de plus de 5T (sauf livraisons)		Cette mesure n'a pas été mise en œuvre car il n'existe actuellement pas assez d'itinéraires alternatifs suffisants à l'utilisation de la N51. Le besoin de détourner la circulation des poids-lourds transitant dans la commune est toujours d'actualité.



Action	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
1.5.	Implantation du <i>Carsharing</i> au centre de l'entité		Aucun système de <i>Carsharing</i> n'a été étudié et implanté à Quaregnon. L'administration communale ne relève pas de demande particulière de la population.
1.6.	Hiérarchisation du réseau de voiries : N51, N545 et axiale boraine (N550) en réseau interurbain		<i>Les routes de liaisons régionales interurbaines ont pour fonction de relier entre eux les différentes communes et villages.</i> Ces axes occupaient déjà cette fonction avant l'établissement du PICM de 2009.
1.6.	La rue de Monsville, du Village, Edouard Anseele, des vaches, de Wasmes, Paul Pastur et l'avenue Dr Schweitzer en réseau périurbain intervillage		<i>Les routes péri-urbaines de distribution ont pour fonction de relier entre eux les différents secteurs de la commune et de ses alentours.</i> Ces axes occupaient déjà cette fonction avant l'établissement du PICM de 2009.

Voir carte « Propositions du réseau »
slide suivante



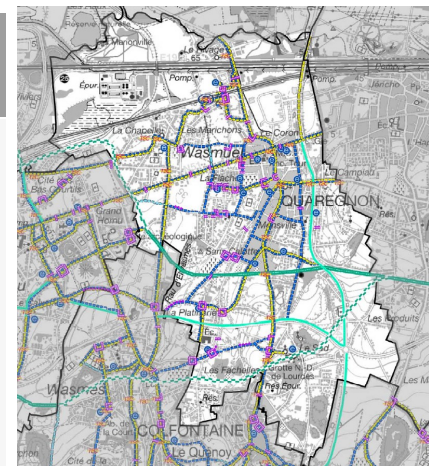


Dans le cadre du plan de mobilité de 2009, une restructuration de l'ensemble du réseau TEC a été élaborée avec le TEC Mons-Hainaut :

Action	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
2.1.	Bus articulés aux heures de pointe sur les 4 lignes principales		Les lignes de bus étant saturées aux heures de pointe, il était prévu que le TEC remplace une partie de sa flotte par des bus articulés (34 nouveaux bus articulés qui remplacent les « standard ») sur les lignes 1, 2, 7 et 9. Le TEC a remplacé une partie de sa flotte par des bus articulés. Et les lignes de bus visées par la mesure du PICM sont depuis lors desservies par des bus articulés en heure de pointe.
2.2.	Parcours plus directs vers les principaux pôles et les gares		La situation est inchangée et les besoins sont toujours présents.
2.3.	Augmentation des synergies entre bus et trains		La situation est inchangée et les besoins sont toujours présents.
2.4.	Augmentation des performances du réseau pour concurrencer les autres modes de déplacement		La situation est inchangée et les besoins sont toujours présents.
2.5.	Améliorer la lisibilité des informations pour les usagers		La lisibilité des informations pour les usagers n'a pas été améliorée.
2.6.	Augmenter l'offre dans le réseau rural		La situation est inchangée et les besoins sont toujours présents.



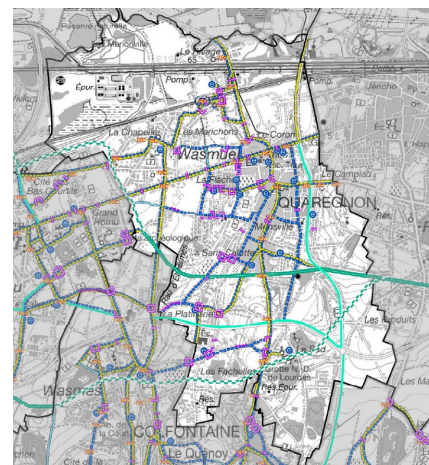
Action	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
3.1.	Mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire sécurisé: – Réseaux piétons et PMR sécurisés (<i>abaissement des trottoirs</i>) – Trottoirs à créer – Trottoirs à élargir – Sentiers piétons à entretenir – Passages piétons à sécuriser (<i>marquages, abaissement des trottoirs, création d'îlot sur voiries larges</i>)		Le PICM avait établi un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différentes centres d'intérêt et en particulier les écoles. A des fins de rationalisation des cheminements et des aménagements, il se base sur le réseau cyclable également défini par le PICM. Les interventions nécessaires étaient regroupées sur la N51 et des axes perpendiculaires : principalement rue de Monsville/des Vaches et chemin du Bon Dieu/rue Emile Vandervelde ainsi que d'autres tronçons tels que rue de l'Egalité, rue Anseele, rue Pastur et les abords de la gare, etc. Le réaménagement de la Grand'Place et ses abords (rue du Village entre la rue Castiaux et la N51) est une réalisation importante pour les modes actifs: trottoirs larges et en bon état, traversées sécurisées et équipées de dalles podotactiles, abaissement des bordures au lieu des traversées,... Les autres axes à sécuriser identifiés par le PICM n'ont pas/peu été réaménagés depuis 2009. De façon générale, les aménagements piétons n'ont pas été mis en œuvre dans la logique du réseau prioritaire et ont lieu de façon ponctuelle et isolée sans réflexion globale. Les règles de bonnes pratiques pour l'aménagement des cheminements piétons accessibles à tous sont appliquées lors de réfection de trottoirs.



Voir carte
« Propositions
liées aux déplacements
doux » slide
suivante



Action	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
3.2.	Projet d'extension du RAVeL depuis le RAVeL existant, traversée de la commune de sud-est en sud-ouest		Le RAVeL a été étendu depuis Wasmès au sud-ouest jusqu'au rond-point de la N550 et la N545. L'aménagement n'a cependant pas pu être réalisé pour la connexion entre ce rond-point et le segment de RAVeL existant à Flénu, les utilisateurs doivent emprunter la piste cyclable séparée de la N545 sur une portion de 600 mètres.
3.3.	Sécuriser le réseau cycliste		Les pistes cyclables de la N545 et les carrefours avec les RAVeL ont été sécurisés. Concernant les autres axes à sécuriser, la commune a prévu que les rues suivantes soient équipées de bandes cyclables suggérées : Rue C. Huysmans, rue E. Anseel, rue A. Castiaux, rue du Village, place Brouez, rue de Wasmuël et rue P. Pasture. L'ambition de la commune est d'installer un système de jalonnement qui permette de guider les cyclistes depuis ces bandes suggérées aux RAVeL et à la piste cyclable séparée de la N545. Il est à noter que, contrairement à ce qui est indiqué sur la carte des propositions liées aux déplacements doux, la N550 n'est pas équipée d'une piste cyclable sur toute la section indiquée sur le plan. Cette portion manquante entre 2 ronds-points de l'Axiale Boraine nécessite un aménagement cyclable pour sécuriser cet axe.



Voir carte
« Propositions
liées aux déplacements
doux » slide
suivante

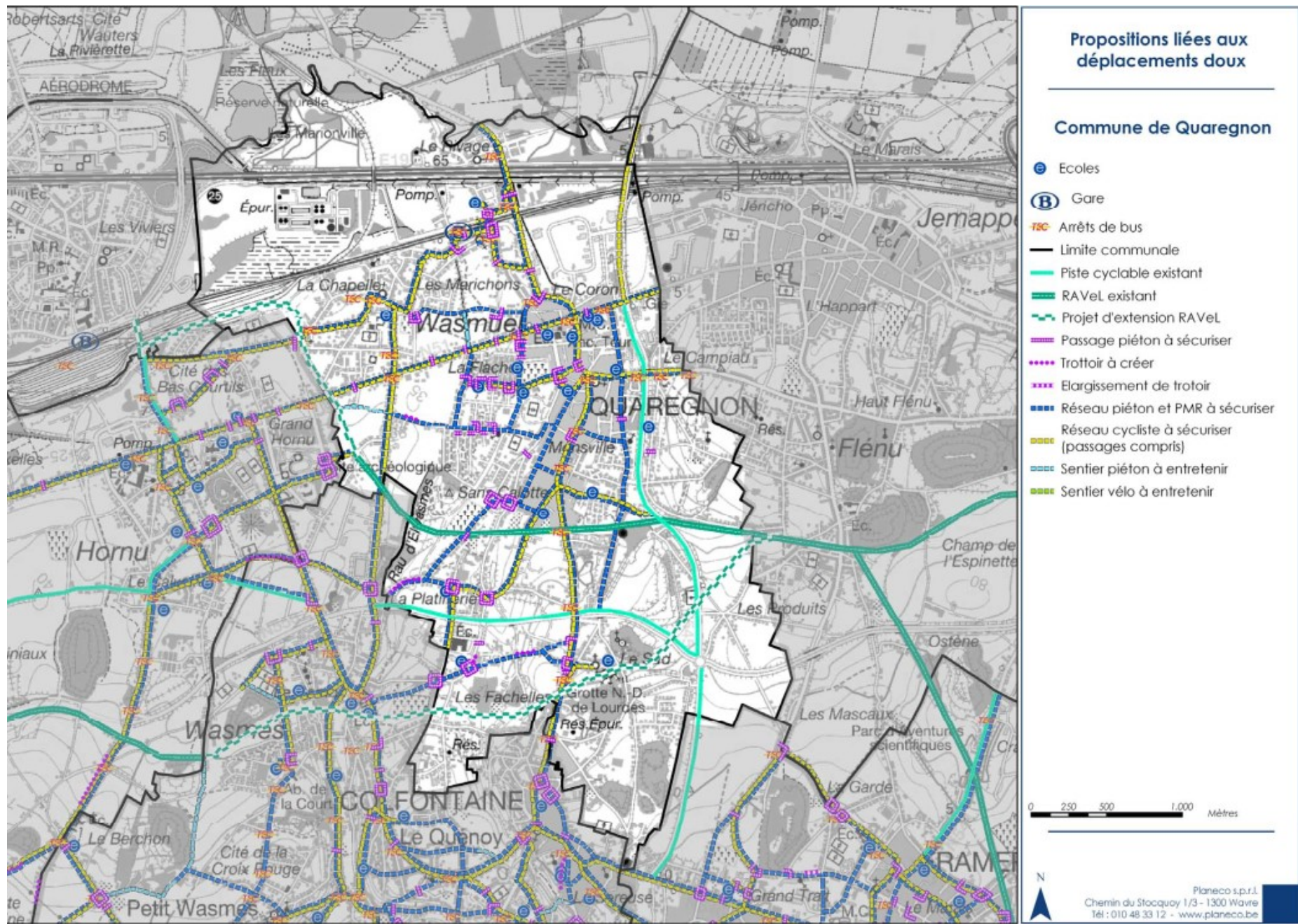
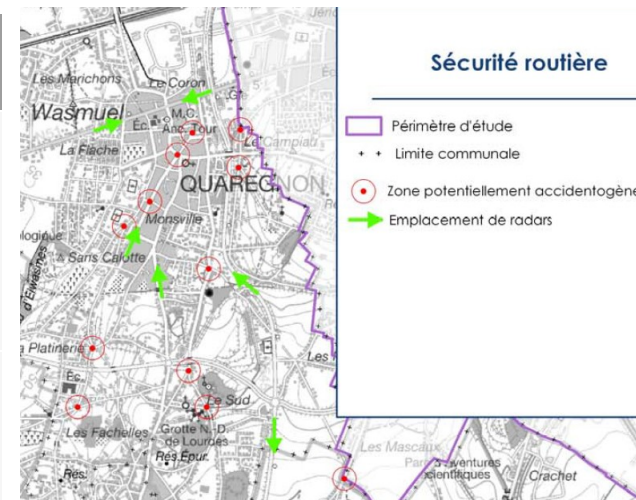


Figure 3-1 : Carte des propositions liées aux déplacements doux » (source: Rapport de la phase 3 du PCM du Borinage,2009)

Action	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
4.1.	Extension de la zone bleue sur la rue du Village (limite rue Castiaux)		Le centre-ville de Quaregnon (Rue du Village entre la N51 et la rue Castiaux) a été mise en zone bleue (2 heures avec disque). Toutefois, le contrôle et les sanctions en cas d'infractions ne sont pas encore mis en œuvre. Un agent a été engagé par la Commune et devrait prendre fonction prochainement.
4.2.	Encouragement de l'usage du nouveau parking relais Marronniers/Parc de l'école par un jalonnement efficace et visible		Suite aux travaux de la Grand'Place, des panneaux ont été installés (ci-joint placé au coin entre la rue M. Carlier et la N51) indiquant le nombre de places disponibles.
4.3.	Mise en place d'une zone de livraison rue du Village		Certaines places sont réservées pour le marché mais une zone de livraison n'a pas été définie. Cela reste toutefois un objectif d'actualité. Une zone de livraison rue Castiaux est en cours de validation par le Conseil Communal (début d'année 2021).



Action	Intitulé de l'action	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
5.1.	Implantation de 6 boîtiers de radars fixes (+1 radar)		Cette mesure n'a pas été concrétisée. Des radars mobiles sont souvent placés aux emplacements prévus par le PICM mais aucun radar fixe. Un radar fixe a toutefois été placé sur la N51 à hauteur du nouveau zoning.
5.2.	Campagnes de contrôle des infractions de circulation et stationnement en particulier près des écoles par la zone de police		Cette mesure n'a pas été concrétisée mais semble rester d'actualité pour la commune.
5.3	Sécurisation des abords d'écoles: • passages piétons sécurisés et visuellement identifiables • Marquage vertical type, ludique • Marquage au sol du signal A23 • Sas zone d'avancée pour cyclistes pour chaque feu tricolore		Selon les écoles, le bilan de l'application de cette mesure est varié. Toutefois, la sécurisation des abords d'écoles a été étudiée ou déjà entamée dans la majorité des écoles du territoire. De façon générale, les passages piétons sont visibles et identifiables mais manquent parfois d'éclairage, des totems Arthur et Zoé (marquage vertical ludique) ont été installés aux abords de la majorité des écoles. Des marquages au sol de type A23 ne sont par contre pas généralisés ni des sas zone d'avancées pour cyclistes aux feux. Voir ci-après le bilan des fiches écoles.



Outre des actions transversales de sécurisation des abords d'écoles (mesure 5.3), le PICM avait réalisé des fiches d'identification et d'évaluation de la sécurité routière et de l'accessibilité pour chaque mode de transport et pour toutes les écoles du territoire. Ces fiches Ecoles formulent également des propositions d'actions à mener :

1. Sécurisation des accès;
2. Favoriser l'utilisation des transports alternatifs (transports en commun);
3. Mise en place de parking vélos;
4. Distribution de cartes du réseau TEC;
5. Campagne d'information et sensibilisation aux moyens de déplacements possibles, sécurité routière, usage rationnel et limité de la voiture, apprentissage de la conduite écologique, stationnement);
6. Mise en place d'une banque de données pour covoiturage;
7. Instauration d'une journée thématique pour utilisation des modes;
8. Information sur présence de parkings relais;
9. Mise en place de rangs scolaires (pieds ou vélos);
10. Distribution de cartes du réseau piéton et cyclable sécurisé du PICM

Fiche N°	Nom de l'école	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
137/148/ 153	Ecole Communale G1(rue Jules Destrée)	CT (1-3 ans)		Situation inchangée (pas de passage piéton devant l'entrée, pas de marquage type A23 ou zone 30, pas d'éclairage...)
140/151	Ecole Notre-Dame (rue Modeste Carlier)	CT (1-3 ans)		Passage piéton nettement sécurisé sur la N51 (éclairage, marquage, barrière de couleur, etc.)
154	Lycée J. Dufrasne	CT (1-3 ans)		Des totems Arthur et Zoé ont été placés aux traversées aux abords de la Grand'Place mais la sortie arrière (rue M. Carlier) n'a pas été aménagée d'un passage piéton
139/150	Ecole Notre-Dame (rue Edouard Anseele)	CT (1-3 ans)		Marquage passage piéton refait mais casse-vitesse en mauvais état, des totems Arthur et Zoé ont été placés à l'entrée de l'école
131/144	Ecole Communale G2(rue François André)	CT (1-3 ans)		Situation inchangée (pas de point lumineux au niveau des traversées)
136/146	Ecole Communale G4 (rue L. de Brouckère)	CT (1-3 ans)		Marquage passage piéton refait, des totems Arthur et Zoé et potelets ont été placés à l'entrée de l'école



Ecole Notre Dame (rue M. Carlier)



Lycée J. Dufrasne



Ecole Communale (G4)

Fiche N°	Nom de l'école	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
135	Ecole Communale G2 Notre-Dame (rue C. Huysmans)	MT (3-6 ans)	/	Cette école n'existe plus et n'a pas été relocalisée.
138/149	Ecole Sainte-Bernadette	MT (3-6 ans)		Situation inchangée (pas de marquage, pas d'éclairage, passage piéton peu visible,...)
133/145	Ecole du Trou au Sable	CT (1-3 ans)		Situation inchangée (pas de marquage, pas d'éclairage, passage piéton peu visible,...)
141/152/ 155	Enseignement spécial de la Communauté Française	CT (1-3 ans)		Casse-vitesses installés rue Plat Rié mais toujours absence de trottoirs dans le haut de la rue et aménagements insatisfaisants de façon générale (trottoirs étroits en mauvais état, peu de signalétique, etc.)
129/142	Ecole Communale GR5	MT (3-6 ans)		La rue de l'enseignement a été récemment réaménagée dans son entièreté (trottoirs élargis, passage piéton équipé de totems...)
130/143	Ecole Communale Isaac	CT (1-3 ans)		Situation inchangée (pas d'éclairage)
147	Ecole Communale Egalité	MT (3-6 ans)		Sécurité améliorée de façon significative (traversées piétonnes, potelets, totems Arthur et Zoé,...)
134	Ecole Communale G2 (Cité Reine Astrid)	MT (3-6 ans)		Trottoirs et passage piéton devant l'entrée de l'école réaménagés, placement de potelets et totems Arthur et Zoé, panneaux signalétiques,... (toutefois absence d'éclairage au niveau des traversées)
132	Ecole Communale Delatte	CT (1-3 ans)		Marquage au sol préconisé n'a pas été réalisé. Toutefois placement de totems Arthur et Zoé et potelets de couleur vive (rouge).



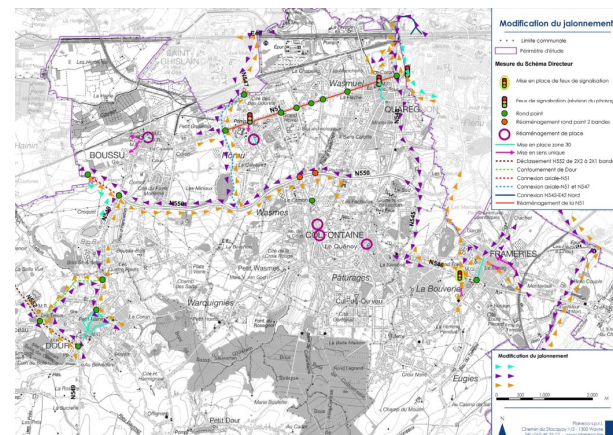
Enseignement spécial de la Communauté Française

Ecole Communale Egalité

Ecole Communale Cité Reine Astrid

Ecole Communale Delatte

Action	Intitulé de l'action	Phasage	Evolution	Description de la mise en œuvre (quelles réalisations, quels outils, ...)
6.1.	Adaptation du système de jalonnement en fonction des changements effectués.			Pour les aménagements réalisés présentés ci-dessus (mise en zone 30 de la traversée du centre, parking des Marronniers, etc.), le système de jalonnement a été adapté. Les autres mesures d'aménagement n'ayant pas ou peu été mises en place, l'adaptation du système de jalonnement n'a en conséquence pas été réalisée pour celles-là.



Thème	Intitulé du thème	Evaluation de mise en œuvre (2009-2021)	Conclusions
1	Déplacements motorisés		La connexion à l'autoroute à venir et la mise en zone 30 du centre de la commune présentent une amélioration de la situation actuelle et future en termes de déplacements motorisés et de partage de l'espace public. Les autres mesures n'ont pas été mises en œuvre bien qu'il soit pour certaines pertinent de les garder à l'étude.
2	Transports en commun		Outre la circulation de bus TEC articulés aux heures de pointe, les autres mesures de restructuration élaborées avec le TEC Mons-Hainaut n'ont pas été mises en place.
3	Déplacements doux		<u>Piétons</u>: Le réaménagement de la Grand'Place suite au PICM constitue une amélioration importante pour piétons et PMR. Toutefois, les réaménagements piétons et PMR ne sont pas pensés dans la logique du réseau prioritaire identifié par le PICM et ont lieu de façon ponctuelle et isolée sans réflexion globale. Les règles de bonnes pratiques pour l'aménagement des cheminements piétons accessibles à tous sont appliquées lors de réfection de trottoirs. <u>Cyclistes</u>: La création d'une connexion RAVeL prévue par le PICM constitue une amélioration importante pour la circulation des cyclistes et des piétons. Le projet d'installer des bandes cyclables suggérées est étudié dans une optique de connexion avec les voies cyclables existantes, ce qui témoigne d'une volonté d'action globale. Tout le territoire de la commune n'est cependant pas concerné par cette vision et la circulation sécurisée des cyclistes reste à assurer.
4	Stationnement		Une zone bleue a été instaurée rue du Village mais n'est pas mise en application (aucun contrôle/sanction). La zone de livraison dans le centre n'a pas été réalisée. Le jalonnement du parking des Marronniers a été amélioré suite au réaménagement de la Grand'Place. La Commune ne dispose pas d'une réelle politique de gestion du stationnement.
5a	Sécurité routière		En matière de sécurité routière, aucune des mesures prévues par le PICM n'a été mise en place (radars et campagnes de sensibilisation/contrôle d'infractions de stationnement).
5b	Écoles		En matière de sécurité aux abords des écoles par contre, la sécurité et la visibilité ont été améliorées pour certaines écoles du territoire (totems, marquages, traversées, etc.).
6	Jalonnement		Là où les mesures prévues par le PICM ont été aménagées, le jalonnement a été mis en place.

4. ETAT DES ACTIONS DU PICM

Avant d'entreprendre l'actualisation concrète du plan, il faut confronter les effets de ces mesures sur les tendances de mobilité, le développement de l'entité ou encore sur la qualité du cadre de vie des habitants.

Pour permettre d'avoir une vision globale sur le bilan des effets du PCM, l'ensemble des modes et échelles ont été pris en compte. Sa finalité est de permettre de dégager les points d'attention du diagnostic, au regard des succès, échecs et des enseignements tirés de l'analyse.

Peu d'actions proposées dans le PICM de 2009 qui concernaient Quaregnon ont été mises en place. Les principales réalisations du PICM concernent le stationnement (réalisation de zones bleues), les écoles (sécurisation des abords et mise en place de totems) et le jalonnement (là où mesures prévues ont été aménagées). Il est cependant à noter que la mise en application d'une politique plus régulée en matière de stationnement reste compliquée et qu'une tolérance est appliquée quant au non-respect des zones bleues.

En matière de mobilité douce, les réaménagements des infrastructures piétonnes et cyclables n'ont pas été pensés dans la logique du réseau prioritaire identifié par le PICM. Notons néanmoins le réaménagement de la Grand'Place (et la mise en zone 30 du centre) qui bénéficie à tous les usagers. Si celui-ci n'a pas été mené dans le cadre du PICM, sa réalisation y fait suite et contribue aux objectifs énoncés dans le plan. De plus, la création d'une connexion RAVeL prévue constitue une amélioration importante pour les modes actifs.

Les actions qui concernaient les transports en commun n'ont que très peu été mises en œuvre et la qualité du réseau reste très similaire à la situation précédant le PICM.