

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE QUAREGNON

RAPPORT FINAL DE PHASE 1/B : DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ

(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



TABLE DES MATIÈRES

III. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE 4

1. SITUATION GÉNÉRALE	5
2. TYPOLOGIE TERRITORIALE	6
3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS	10
4. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION	13
4.1. PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE	
4.2. PROFIL DE MOBILITÉ	
5. PROJETS ET PERSPECTIVES SUR LE TERRITOIRE	16

IV. PRODUCTION DE DONNÉES ORIGINALES 17

1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONAISE	18
1.1. MÉTHODOLOGIE	
1.2. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE	
2. INTERVIEWS D'ACTEURS LOCAUX	32

V. ANALYSE DE LA MOBILITÉ PAR VOLET 33

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR	34
1.1. CHEMINEMENTS PIÉTONS	
1.2. LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)	
1.3. LA MARCHÉ COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT	
2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES	41
2.1. OFFRE	
2.2. DEMANDE	

3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS	46
3.1. OFFRE	
3.2. DEMANDE	
4. TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN	49
4.1. OFFRE	
4.2. DEMANDE	
5. CIRCULATION MOTORISÉE	52
5.1. OFFRE	
5.2. DEMANDE	
6. STATIONNEMENT	56
6.1. OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE	
6.2. OFFRE ET GESTION DE STATIONNEMENT HORS CENTRE	
6.3. DEMANDE EN STATIONNEMENT	
7. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ	62
7.1. TRANSPORT DE MARCHANDISES	
7.2. INTERMODALITÉ	
8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE	70
8.1. ACCIDENTOLOGIE	
8.2. VITESSE DE CIRCULATION	
9. MOBILITÉ SCOLAIRE	72
9.1. LA POPULATION SCOLAIRE	
9.2. LA VISIBILITÉ, SÉCURITÉ ET ACCESSIBILITÉ DES ÉCOLES	

TABLE DES MATIÈRES

10. SIGNALÉTIQUE	75
10.1. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT	
11. SERVICES DE MOBILITÉ	77
11.1 SERVICES DE MOBILITÉ	

III. CONTEXTE TERRITORIAL ET DÉMOGRAPHIQUE

1. SITUATION GÉNÉRALE

Ce premier chapitre vise à mettre en perspective les principales caractéristiques quaregnonnaises qui ont un impact direct sur la manière dont les déplacements sont générés et s'opèrent à travers le territoire.

Quaregnon, en périphérie d'un pôle régional wallon

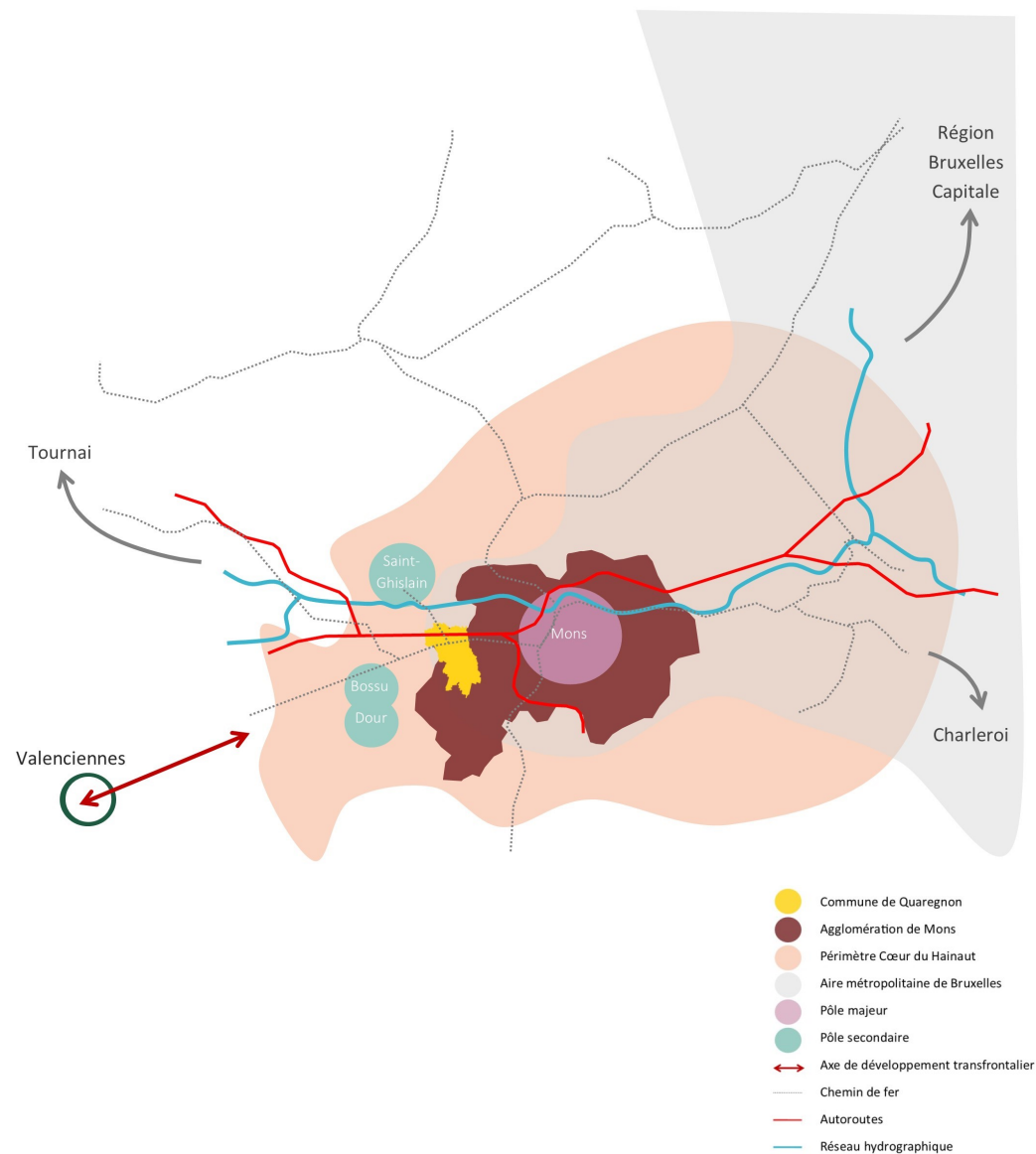
- La Commune de Quaregnon se situe dans le centre de la province du Hainaut, dans l'arrondissement de Mons. L'entité est composée des anciennes communes de Quaregnon et Wasmuël. Ses communes limitrophes sont Mons, Saint-Ghislain, Boussu, Colfontaine et Frameries.
- Le SDT identifie l'entité de Mons comme un pôle régional, en ce compris les communes de Mons (commune de référence), Quaregnon, Colfontaine et Frameries. Premier pôle économique du Hainaut, la proximité avec Mons rayonne sur Quaregnon comme sur le reste du Borinage.
- Saint-Ghislain et Boussu-Dour étaient identifiés comme des pôles secondaires de l'agglomération montoise par le SDER mais qui n'ont pas été repris comme tels dans le SDT. Ils restent toutefois des pôles influents, notamment en matière d'emplois, à proximité de l'entité.

Quaregnon, une commune du Cœur du Hainaut

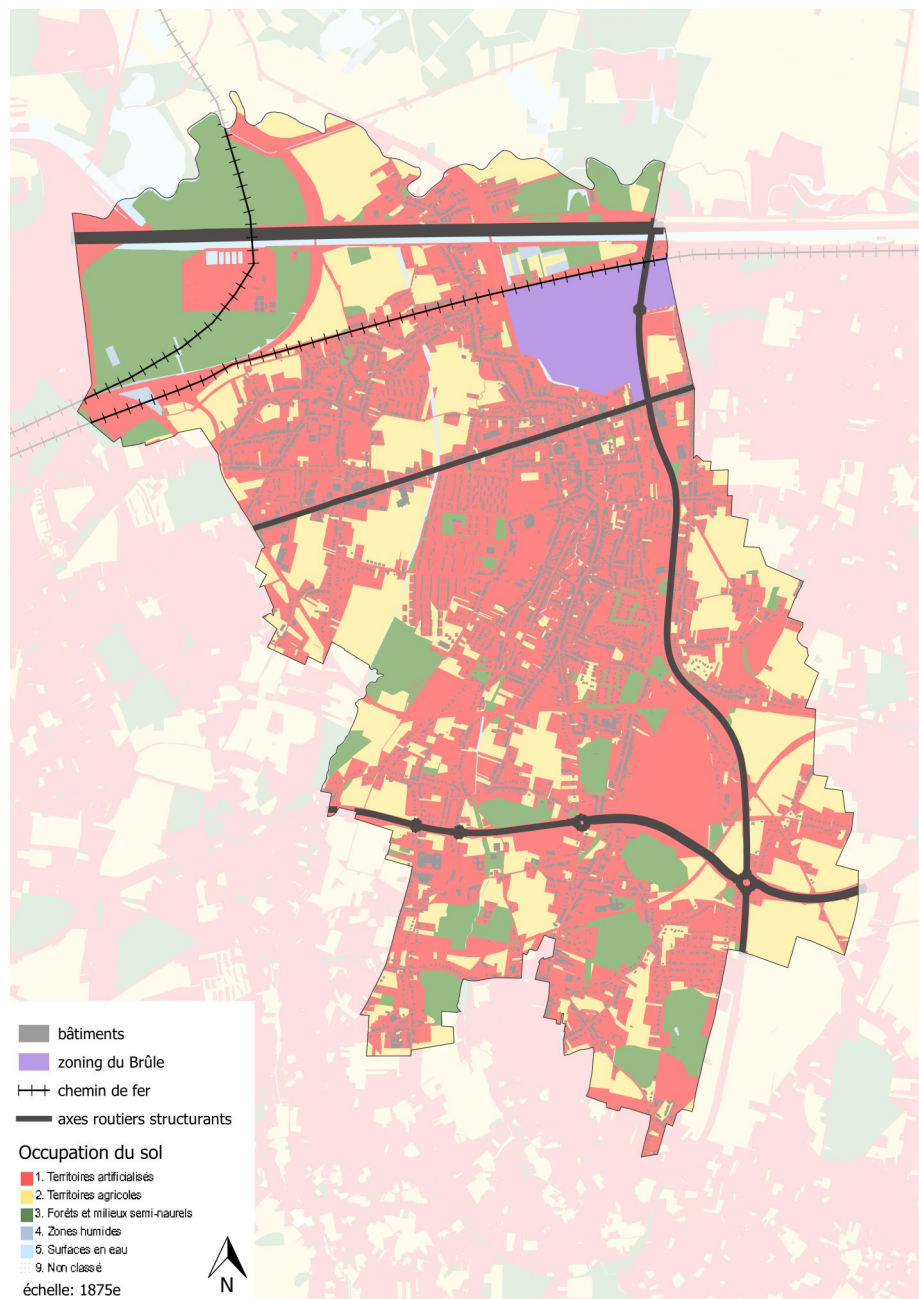
- Quaregnon fait partie de l'entité supra-communale du Cœur du Hainaut qui s'étend sur 3 territoires correspondant aux bassins de mobilité identifiés dans le SDER: le bassin de Mons (auquel appartient l'entité), la Louvière et Soignies.
- Le nord du périmètre de l'entité est traversé par des axes structurants, à la fois routiers, ferroviaires et de voies navigables qui témoignent du passé industriel fort dans la région du Borinage : l'autoroute A7-E19-E42, la ligne de chemin de fer à trafic de voyageur intense : la ligne 97 Saint-Ghislain/Quévrain, la dérivation de la Haine (affluent de l'Escaut), qui longe l'autoroute.

Quaregnon, dans la périphérie de l'aire métropolitaine bruxelloise

- Le SDT reprend le pôle de Mons dans l'aire de développement métropolitain de Bruxelles s'étalant de Mons à Namur.



2. TYPOLOGIE TERRITORIALE



Un territoire très densément peuplé et urbanisé

- Quaregnon compte 18 918 habitants (au 1er janvier 2020) sur une superficie de 11,2 km², soit une densité de population de 1690,9 habitants/km². Il s'agit de la 6^{ème} commune la plus dense de Wallonie et la deuxième la plus dense du Hainaut après Charleroi. Cette densité est nettement supérieure à celle de l'arrondissement de Mons (440,5 habitants/km²) et de la province du Hainaut (353,2 habitants/km²).
- L'entité présente un niveau d'urbanisation nettement prononcé ainsi qu'un certain niveau de centralité, tel que le relevait déjà le PCIM de 2009.
- Le territoire est marqué par une conurbation importante avec Mons et les communes voisines.

Un territoire fortement bâti et artificialisé

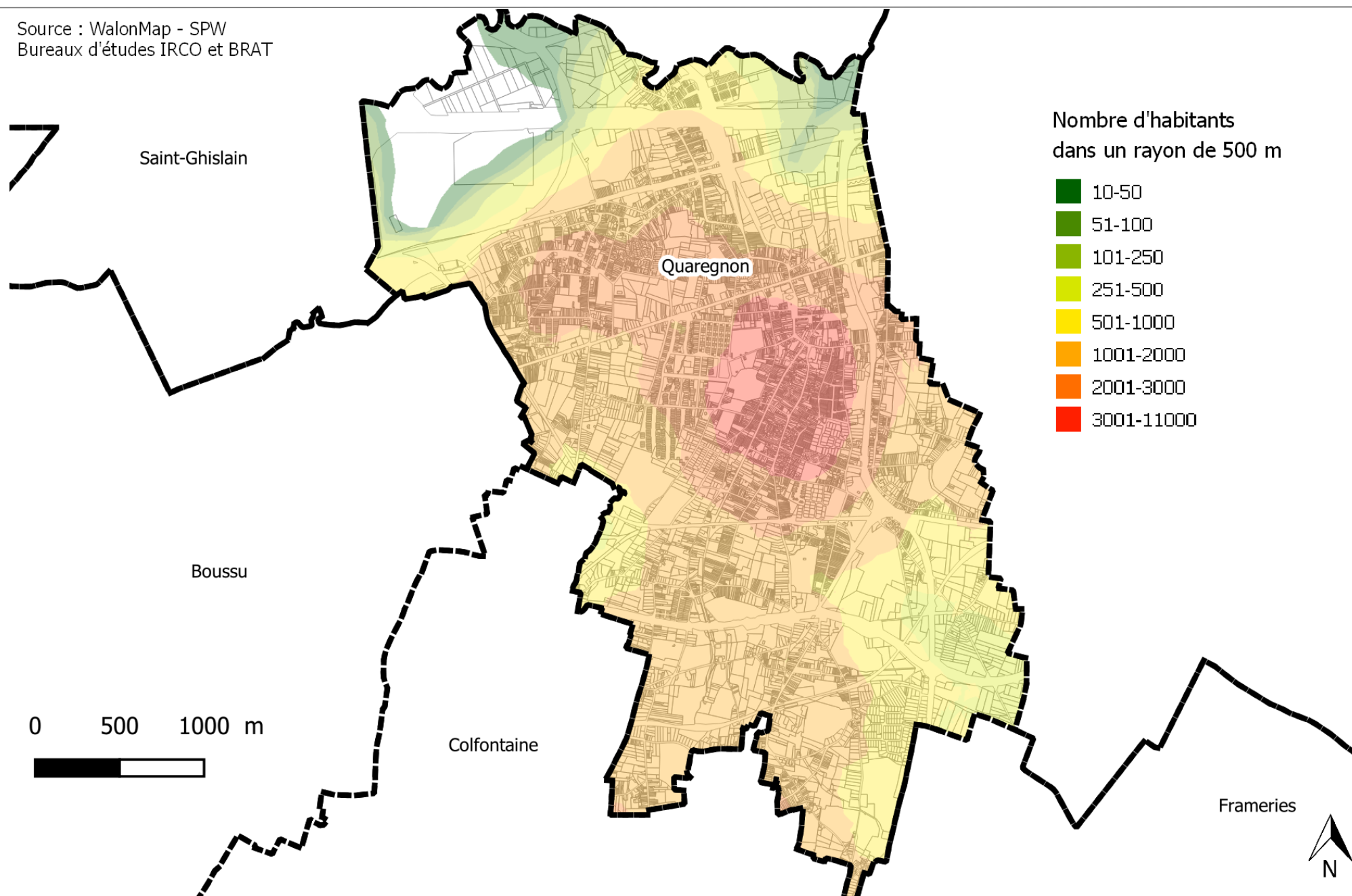
- Plus de 40% des terres du territoire communal sont artificialisées et plus de 20% sont agricoles. On notera également la présence de près de 20% d'autres terres non artificialisées et de terrains de nature inconnue.
- Parmi les terres artificialisées, plus de 70% sont consacrées à la fonction résidentielle, et près de 13% par des services publics et équipements communautaires. Près de 7% sont consacrées à un usage industriel et artisanal.

Un territoire sectionné par des grands axes de transport

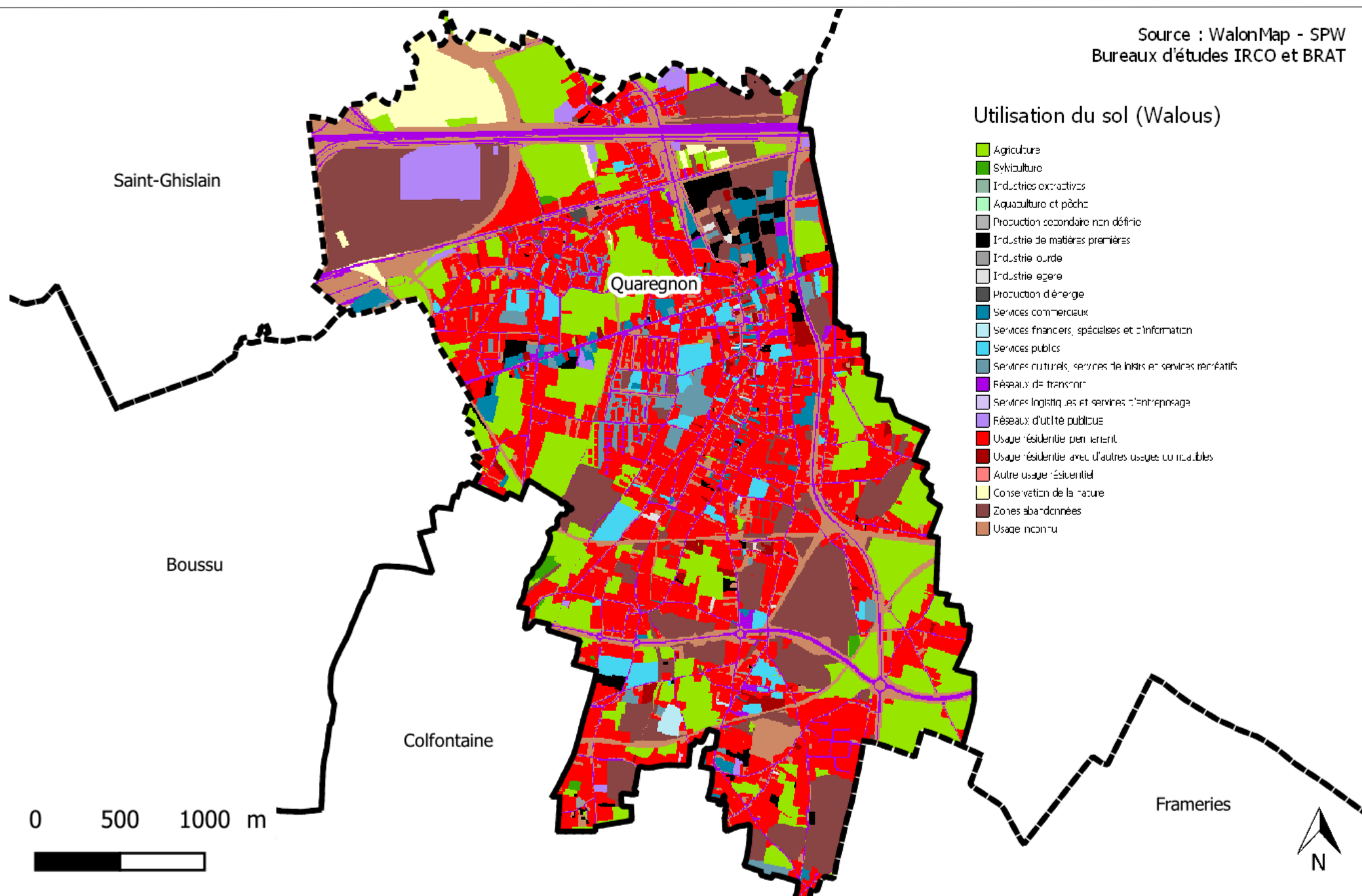
- Outre les axes structurants de l'autoroute et du chemin de fer, l'axiale boraine au sud et la N51 au nord sectionnent d'ouest en est le territoire communal en plusieurs entités. A l'est, la transboraine (N545) délimite la frontière communale de nord en sud.
- Les quartiers au sud de l'entité (Le Sud) et au nord (Rivage) sont ainsi fragmentés du reste du territoire où se concentrent les activités et le tissu urbain et résidentiel plus central.

2. TYPOLOGIE TERRITORIALE

Source : WalonMap - SPW
Bureaux d'études IRCO et BRAT

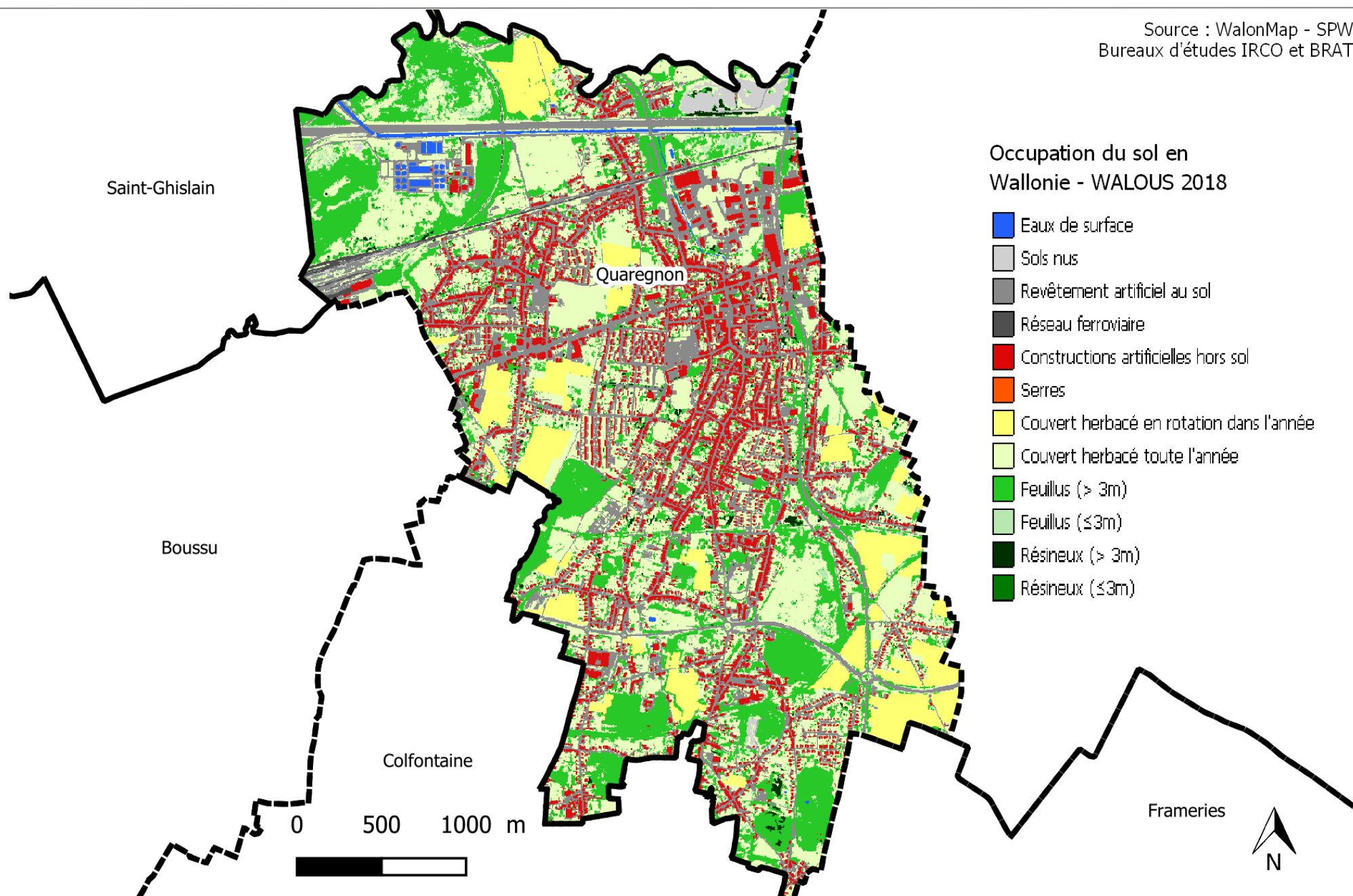


2. TYPOLOGIE TERRITORIALE



2. TYPOLOGIE TERRITORIALE

Source : WalonMap - SPW
Bureaux d'études IRCO et BRAT



3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Quaregnon comporte certains pôles, d'importance locale voire supra-locale qui génèrent des déplacements vers et au sein de son territoire en lien avec l'enseignement, des activités économiques, des activités commerciales, etc. :

LES PÔLES ÉCONOMIQUES

Le zoning du Brûle

Il s'agit de la zone d'activité économique mixte de Quaregnon gérée par IDEA (*Intercommunale de Développement économique et d'aménagement du territoire de la Région Mons Borinage-centre*). Ce parc, destiné aux activités d'artisanat, de service, de distribution locale et aux petites industries regroupe 42 entreprises.

Il a une forte vocation alimentaire car comporte de nombreuses sociétés actives dans l'HoReCa. Il comporte également un hall-relais (structure d'hébergement provisoire pour entreprises en développement).

Les parcs d'activités économiques constituent d'importants pôles générateurs de déplacements sur le territoire, notamment d'un charroi lourd. Il est également à noter les flux des travailleurs qui se font principalement en voiture individuelle.

LES PÔLES COMMERCIAUX

La N51

La N51 Mons-Quévrain est l'axe commercial principal du territoire où sont situées plusieurs grandes enseignes. Les déplacements commerciaux depuis la commune se font dans ces deux directions.

Le centre commercial de Quaregnon est situé directement à proximité de la N51 et joue aussi un rôle commercial important, même s'il comporte peu d'enseignes et de petite taille.

A proximité directe de la commune mais sur le territoire de Hornu, on retrouve le Shopping Cora (5 000 à 7 000 déplacements journaliers selon le PCIM de 2009) situé également le long de la N51. À Jemappes, toujours le long de cette route régionale, se trouvent également de grandes enseignes commerciales.

Les autres commerces du territoire sont principalement situés rue de Monsville, chemin du Bon Dieu (Spar) et dans le centre-ville (rue du Village).

LES PÔLES D'ENSEIGNEMENT

On compte une douzaine d'établissements scolaires dispersés sur le territoire de la commune. Quaregnon est caractérisée par la richesse de son enseignement, couvrant de nombreux types d'enseignement: fondamental, primaire et maternelle, secondaire, enseignement spécialisé, artistique (musique) et de promotion sociale.

Au total, ce sont près de 3 000 élèves et étudiants qui sont inscrits dans un établissement scolaire se trouvant à Quaregnon, générant de nombreux déplacements en semaine auxquels il faut ajouter ceux du corps enseignant.

LES PÔLES SPORTIFS, RÉCRÉATIFS, TOURISTIQUES ET CULTURELS

Les infrastructures sportives

Les principales infrastructures sportives à Quaregnon sont rassemblées au même endroit:

- La piscine Aqua'regnon: rue des Patriotes (complètement rénovée récemment);
- les deux terrains de football : rue Alphonse Brennez (A) et rue de la Chapelle (B);
- Les terrains de tennis : rue Jean Jaurès ;
- La salle Edgard Hismans : rue de l'Égalité ;

Dans le reste du territoire, on note aussi les lieux suivants:

- Espace Léon Delvallée : rue Modeste Derbaix;
- Hall Polyvalent de Wasmuël: rue Madame;
- Site Q-Bike : rue Blanqui;
- Les salles de Gymnastique des écoles Communales : Ecole De Brouckère, Ecole de Wasmuël, Ecole rue Jules Destrée.

Quaregnon dispose de nombreux clubs sportifs s'entraînant dans ces lieux et une asbl (Festysports) qui dispose de la gestion de nombreuses infrastructures. Ces pôles génèrent principalement du trafic automobile individuel par les usagers les fréquentant.

3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Le Champ Pagnon

Un bureau d'information touristique se trouve sur la Grand'Place. Il met à disposition des informations sur le patrimoine quaregnonnais et des balades.

Les lieux culturels

Quaregnon compte plusieurs lieux culturels:

- Les bibliothèques de Quaregnon et de Wasmuël
- La maison des associations (rue de Monsville)
- La Maison Culturelle (rue Jules Destrée)
- La Salle Allard l'Olivier (dans l'Hôtel de Ville)
- La Maison des Jeunes (rue Debrouckère)
- Blanc Murmure, centre d'expression et de créativité (rue de la Boule)

À proximité directe de la commune mais sur les territoires voisins, on notera le Musée du Grand Hornu, situé à la frontière du territoire de l'entité.

LE CENTRE-VILLE, UN PÔLE MIXTE

Administration communale

Actuellement les services communaux sont répartis entre deux sites: ceux de l'Hôtel de Ville (situés sur la Grand'Place) et ceux de la Petite Commune (situés rue Jules Destrée). Un projet de création d'une cité administrative rue du Village est en cours.

Commerces et services

Le centre-ville concentre les services (bureau de poste, Police, banques, mutualités, etc.) ainsi que de nombreux petits commerces de proximité et une offre HoReCa.

Le marché

Le marché du lundi matin à Quaregnon regroupe plus de 170 marchands ambulants, un des plus grands de la région. Il occupe le centre-ville : rues du Village, du Marché et Castiaux. Il attire de nombreux visiteurs des communes avoisinantes.

LES PÔLES DE TRANSPORT

La Gare de Quaregnon

Il s'agit d'une petite gare (SNCB), avec deux quais. 533 voyageurs ont été en moyenne comptabilisés en semaine, 211 le samedi et 144 le dimanche à la gare de Quaregnon (comptages SNCB de 2019).

Il n'y a pas de Gare des bus (TEC) à Quaregnon.

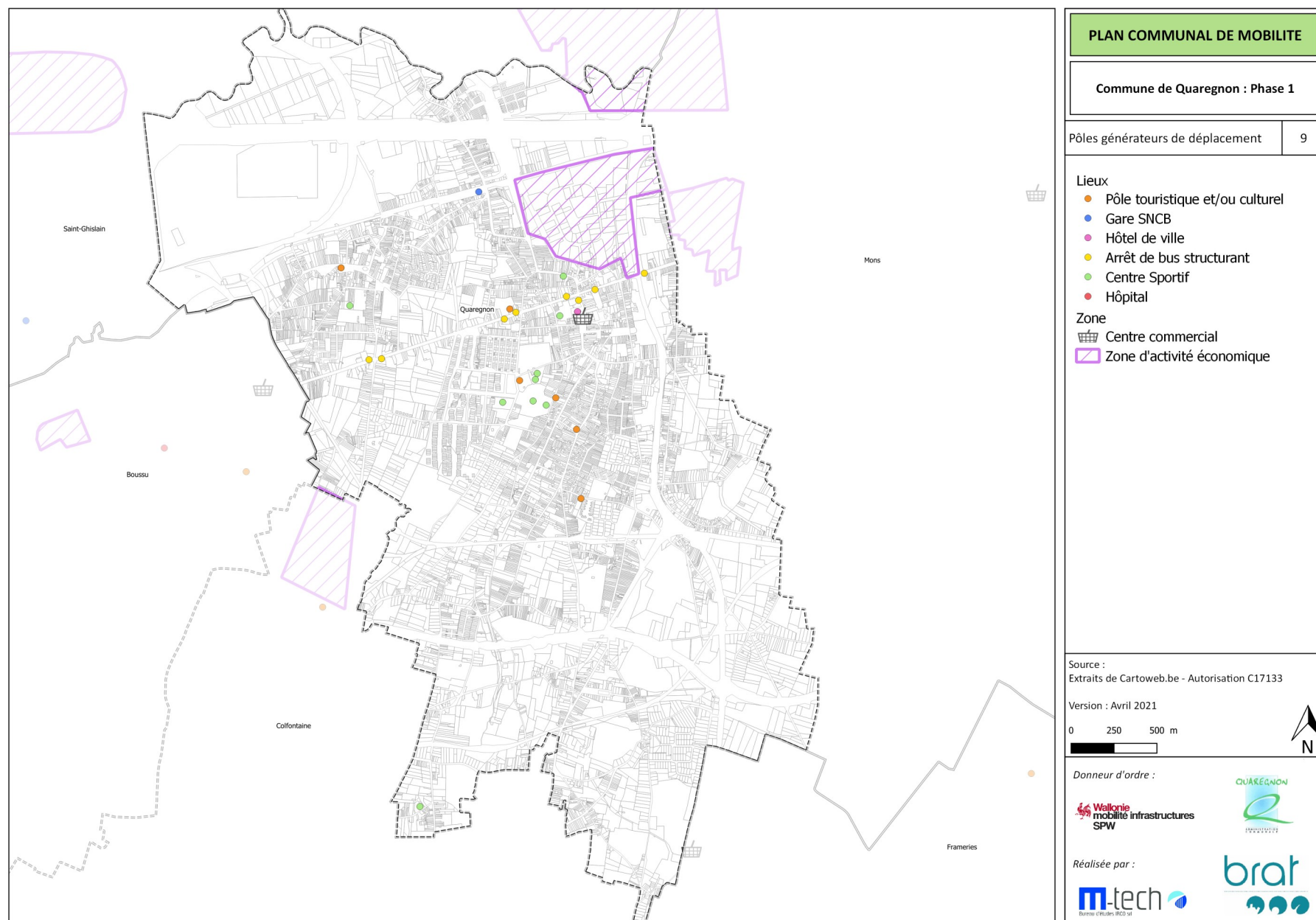
La Gare de Saint-Ghislain

Cette gare est située à moins de 3km de la gare de Quaregnon et elle offre des connexions avec d'autres pôles.

LES PÔLES MÉDICAUX

Quaregnon ne possède pas sur son territoire d'infrastructure hospitalière mais jouit d'une localisation proche de l'hôpital Hornu sur le territoire de la commune de Boussu.

3. PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



4. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION

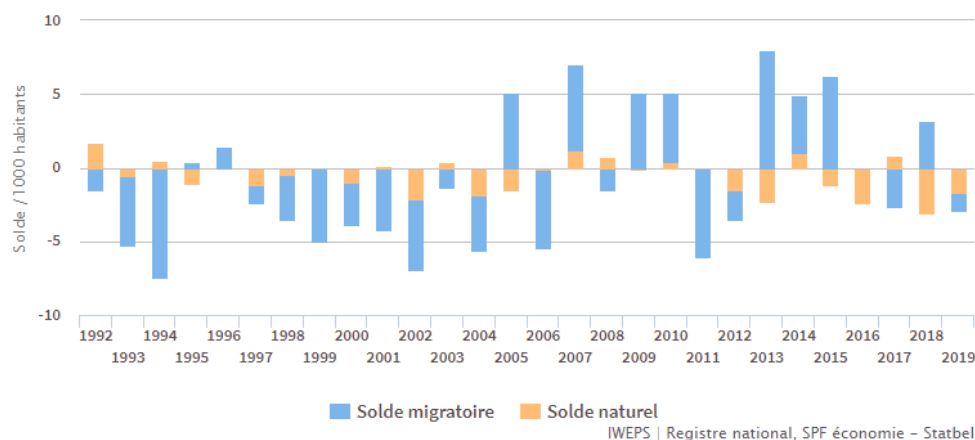
Les besoins en déplacements et leurs spécificités sont également tributaires de l'importance de la population résidente. D'où l'intérêt de caractériser celle-ci et de quantifier son évolution dans les années à venir.

4.1. PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

Une évolution démographique en décroissance

- Si en une dizaine d'années la population de Quaregnon a connu une évolution positive (+227 habitants, soit une croissance de 1,2%), celle-ci est influencée principalement par le solde migratoire. Ce dernier a toutefois fluctué entre des valeurs positives et négatives au cours de la période 2009-2019 (voir graphe ci-dessous).
- Ces dernières années le taux de croissance est généralement négatif (à l'exception de 2013 à 2015). En 2019, ce taux était de -0,47 à Quaregnon comparé à 0,19 dans le Hainaut et 0,32 en Wallonie.
- À l'horizon 2034, l'IWEPS anticipe toutefois une croissance de +3% par rapport à 2019, soit une augmentation d'environ 570 habitants. La croissance de la commune est prévue d'évoluer aussi rapidement que celle du Hainaut et de la Wallonie.

Évolution du taux d'accroissement de la population de l'entité QUAREGNON (Commune)

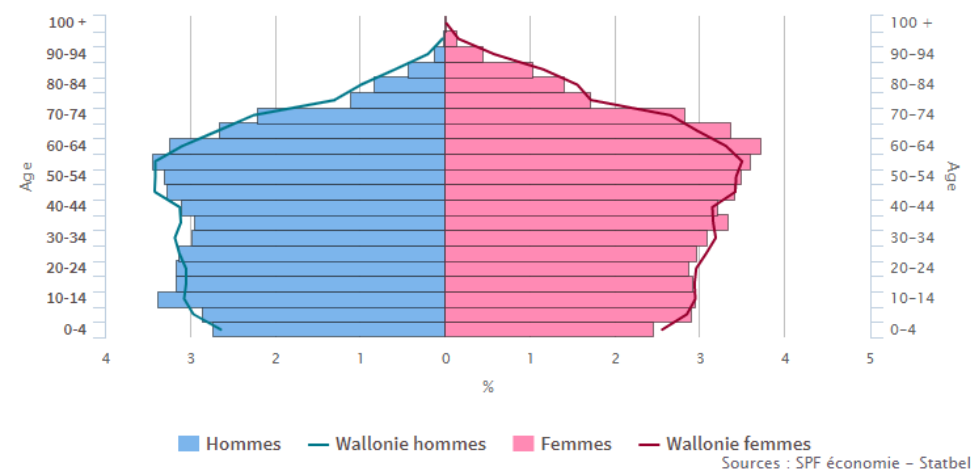


- L'évolution des ménages suit une tendance similaire, quoique plus soutenue que celle prédite pour la population. À l'horizon 2034, l'IWEPS évalue une augmentation de 686 nouveaux ménages par rapport à 2019.
- En 2020, on dénombre 8 205 ménages privés d'une taille moyenne de 2,29 personnes (très légèrement plus élevée que les moyennes provinciale et régionale).

Une population vieillissante qui suit la tendance régionale

- L'âge moyen est de 41,3 ans en 2020 (similaire aux moyennes régionale et provinciale).
- La pyramide des âges présente une structure très similaire à la structure de la population wallonne. Les moins de 20 ans représentent 23,4% de la population totale et les 65 ans et plus, 18,4% en 2020.
- Le même constat est tiré qu'en 2009 lors du PCIM : la population ne possède pas une structure d'âge propice à une natalité élevée. Combiné à une faible attractivité migratoire sur son territoire, ceci explique le solde démographique négatif observé.

Pyramide des âges de l'entité QUAREGNON (Commune) [01/01/2020]



4. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION

Une grande part de non-belges parmi la population

- La part des non-belges (plus de 15%) est supérieure aux moyennes régionale et provinciale (respectivement 10% et 12%). 62% des résidents étrangers de Quaregnon sont de nationalité italienne et 9,2 % de nationalité française.

Un taux de chômage élevé, particulièrement chez les jeunes

- En 2018, le chômage administratif était de près de 19% comparé à une moyenne régionale de 13%. Chez les jeunes de 15-24 ans, il atteint près de 40%. Il tend toutefois à diminuer depuis 2013 pour toutes les catégories d'âges.
- Le revenu moyen par habitant quaregnonnais (année 2018) est de 14 169 € contre 16 380 € dans le Hainaut et 17 672 € en Wallonie, soit la 7ème commune avec le revenu le plus bas de Wallonie.
- La situation économique reste précaire dans cette partie du Borinage.
- En 2019, l'entité comporte :
 - **278 établissements avec au moins un poste salarié** (source: IWEPS, ONSS) et **703 entreprises assujetties à la TVA**, dont la large majorité sont en personne physique (source: Statbel). Ce nombre est en évolution positive constante depuis 2008 et particulièrement depuis 2015 (légère baisse entre 2018 et 2019)¹.
 - **5 462 travailleurs salariés** (assujettis à l'ONSS) principalement répartis dans les branches d'activités suivantes: administration, défense, santé, social (près de 50%), et commerce, transports, HoReCa (près de 30%) (source: IWEPS, ONSS).
 - **566 postes salariés** (source: IWEPS, ONSS)
 - **967 indépendants** principalement répartis dans les branches d'activités suivantes: commerce et services, professions libérales et industrie (source: IWEPS, INASTI).

- Quaregnon présente peu d'emplois comparativement à sa population, ce qui signifie qu'elle dépend fortement des communes voisines dont Mons (pôle majeur), Saint-Ghislain et Bossu-Dour (anciens pôles secondaires) (source: SAM Cœur du Hainaut).

4.2. PROFIL DE MOBILITÉ

Un taux de motorisation par ménage relativement faible

- Le parc automobile de l'entité compte un total de 10 514 véhicules (source: IWEPS, SPF économie—Statbel). Reporté au nombre de ménages privés, ceci représente un taux de motorisation de 1,28 véhicule/ménage². Ce taux est inférieur aux moyennes des niveaux supérieurs (arrondissement, province et région).
- 28,6% des ménages privés de l'entité ne possèdent pas de voiture.
- L'enquête auprès de la population réalisée dans le cadre du PCM relève que 51% des répondants possèdent un seul véhicule motorisé par ménage (4 roues), 40% en possèdent plus d'un et seuls 9% n'en possèdent pas. Ceci témoigne donc d'un taux de motorisation plus élevé.

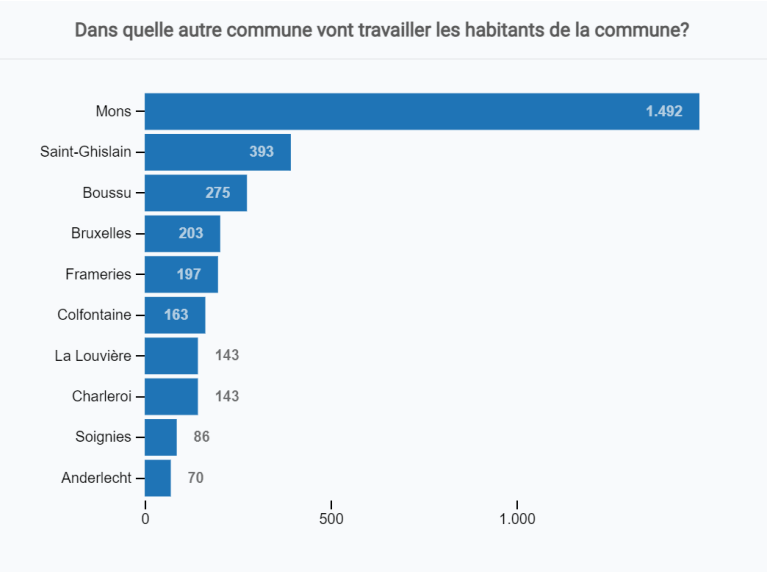
Une mobilité des travailleurs entre Mons et Quaregnon

- Les données du Censur de 2011 renseignent sur la mobilité des travailleurs de l'entité:
 - Les travailleurs qui se rendent dans une autre commune pour travailler restent dans les communes voisines de l'entité: principalement Mons et dans une moindre mesure Saint-Ghislain ou Boussu. Certains vont toutefois jusque Bruxelles mais ceux-ci ne représentent qu'une faible part des travailleurs.
 - Les travailleurs qui se rendent à Quaregnon pour travailler viennent également principalement de Mons et dans une moindre mesure de Colfontaine et Saint-Ghislain.

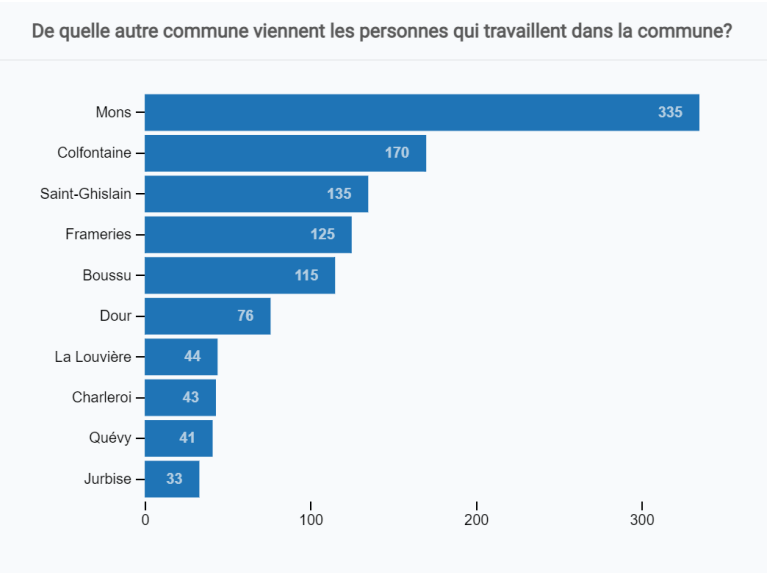
¹Les impacts économiques de la crise sanitaire liée à la pandémie du COVID-19 n'ont pas encore pu être évalués mais il peut être attendu qu'ils seront certains sur la situation économique à Quaregnon et ses entreprises.

²Si l'on ne considère que les véhicules privés, le taux de motorisation est de 1,05 véhicule/ménage.

4. CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA POPULATION



Nous référons à la section suivante (Enquête auprès de la population quaregnonnaise) pour plus d'informations concernant les pratiques de mobilité de la population de l'entité.



<https://statbel.fgov.be/fr/commune/quaregnon#dashboard13>

5. PROJETS ET PERSPECTIVES SUR LE TERRITOIRE

Plusieurs projets décidés auront un impact important sur la mobilité à Quaregnon:

Des projets de développement, d'infrastructures et de stratégie territoriale...

Projets de développement

- La construction de la Cité Administrative rue du Village qui permet ainsi de centraliser les services communaux dans le centre-ville.
- Le redéploiement des lignes TEC de Mons (Autorité Organisatrice du Transport — SPW)
- Le projet du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour relier le Borinage à Mons (via la N51)

Projets d'infrastructures

- La construction de l'échangeur routier qui permettrait de connecter Quaregnon à la E42. Les nombreux obstacles techniques à traverser pour la réalisation de cette connexion (chemin de fer, cours d'eau, etc.) ralentissent ce projet mais il n'est pas abandonné.
- La finalisation des travaux de la gare SNCB de Mons visant à l'agrandissement à 7 voies et une amélioration de l'accessibilité du pôle ferroviaire (création de parking auto et vélo) et de sa mixité fonctionnelle (esplanade pouvant accueillir des événements, commerces) prévue pour 2023.
- Le plan communal d'aménagement (PCA) du Rieu du Cœur (rue du Castillon) qui générerait des déplacements liés aux quelques 230 logements en projet.
- L'ancien bâtiment de la gare SNCB de Quaregnon est actuellement en vente.
- Des emplacements d'abris vélos et des bornes de recharge électrique à destination des automobiles et des cycles seront installés sur les Grand-Place de Quaregnon et de Wasmuel, aux gares de Quaregnon et Wasmuel, aux ateliers communaux (UNERG), à l'esplanade (uniquement abris vélos), à la cité Cosmopolite et au home Arbre de vie. Il s'agit d'un projet régional « Plan Bornes »

Projets de stratégie

- La finalisation de l'élaboration du Schéma directeur du Cœur du Hainaut, porté par IDEA qui prévoit l'exploitation d'un BNHS (bus à haut niveau de service) sur l'axe de la N51 entre Mons et Saint-Ghislain et Mons-Dour.
- La finalisation du PCM de la Ville de Mons qui pourrait avoir des impacts sur sa banlieue, en ce compris Quaregnon (prévue en 2021).

IV. PRODUCTION DE DONNÉES ORIGINALES

1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

1.1. MÉTHODOLOGIE

Pour que la conception du PCM se réalise selon un modèle participatif, les bureaux d'études ont réalisé une enquête à destination de la population dont les résultats leur ont permis d'établir le diagnostic de la phase 1 de la manière la plus intégrante possible.

Les répondants ont été interrogés à propos de leurs habitudes d'utilisation des modes et de déplacements, de leur avis sur la mobilité, de la qualité des infrastructures, des lieux à améliorer, tout en renseignant leur profil.

La construction du questionnaire a été réalisée en collaboration avec le conseiller en mobilité de la commune de Quaregnon et le Service Public de Wallonie.

L'enquête a été diffusée par un lien web via les réseaux sociaux de la Commune de Quaregnon en date du 02 septembre 2020, puis relancée via ce même canal un mois plus tard, le 08 octobre. L'enquête a également fait l'objet d'un article dans l'édition de septembre du Journal communal de Quaregnon. Durant le mois de décembre, les gardiens de la paix ont distribué dans toutes les boîtes aux lettres de la commune un flyer indiquant le lien de l'enquête.

À la date de clôture (03/02/21), 294 participations ont été récoltées.

Les conditions d'enquête peuvent être jugées comme « normales » puisqu'il a été demandé à la population d'y répondre selon leurs habitudes hors du contexte général du coronavirus. Les profils des répondants correspondent avec la population quaregnonnaise à l'exception des moins de 18 ans non représentés.



BRÈVES

Plan communal de Mobilité
Suite à l'évolution des mentalités en matière de déplacement et à l'augmentation de la pression automobile dans l'entité de Quaregnon, le Collège Communal a décidé de lancer un Plan Communal de Mobilité (PCM).

Le Plan communal de Mobilité (PCM) est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune.

À quoi ça sert ?
Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné.

L'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit :

- être multimodal et hiérarchisé ;
- offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

Concrètement, l'Administration communale a besoin de votre avis pour créer une base de données (qui sera analysée par un bureau d'étude mandaté) et avoir votre ressenti sur la situation actuelle.

Par conséquent, nous vous informons qu'un lien menant vers l'enquête sera mis sur le site www.quaregnon.be ainsi que sur la page Facebook de la commune. **Votre avis est primordial dans ce type d'étude. Alors exprimez-vous !**

Quaregnon
Administration Communale
Monsieur, Monsieur,

Suite à l'évolution des mentalités en matière de déplacement et à l'augmentation de la pression automobile dans l'entité de Quaregnon, le Collège Communal a décidé de lancer un Plan Communal de Mobilité (PCM).

Le Plan communal de Mobilité (PCM) est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune.

À quoi ça sert ?
Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné.

L'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit :

- être multimodal et hiérarchisé ;
- offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

Concrètement, nous avons besoin de votre avis pour créer une base de données, qui sera analysée par un bureau d'étude mandaté, et avoir votre ressenti sur la situation actuelle.

Par conséquent, nous vous informons qu'un lien menant vers l'enquête sera mis sur le site de l'ASBL à l'adresse suivante : www.quaregnon.be ainsi que sur la page Facebook de l'Administration communale de Quaregnon. Nous vous demandons d'y participer parce que votre avis est primordial dans ce type d'étude.

Alors exprimez-vous !

Merci pour votre collaboration.

Votre Député Régional,

Jean-François LAMBERT

Votre Échevin de la Mobilité,

Christophe BOUTIN

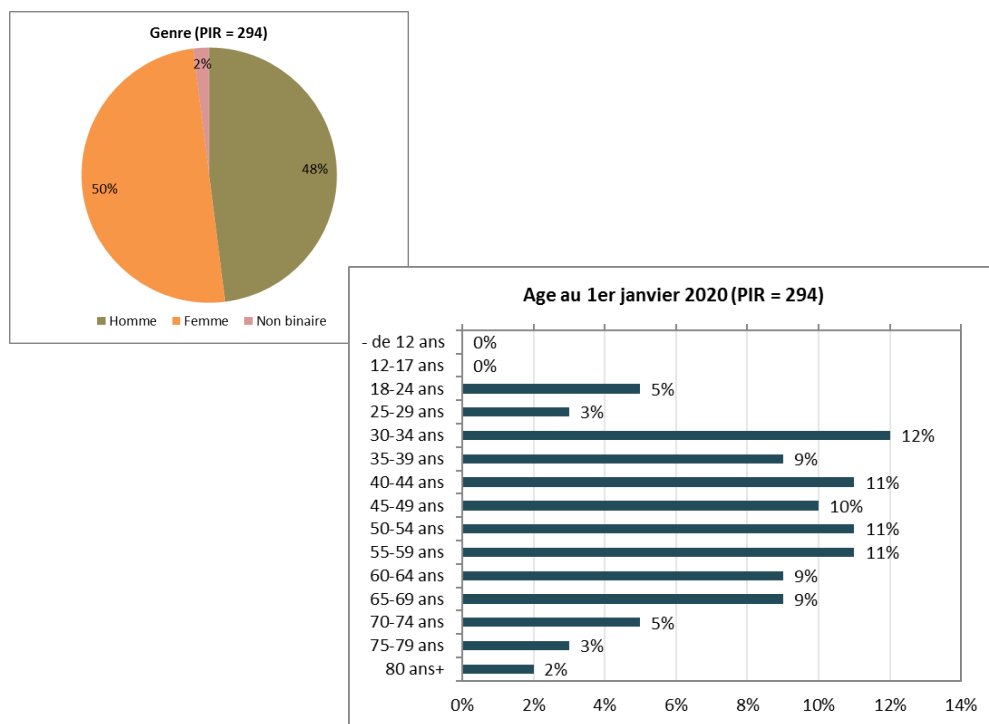
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

1.2. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE

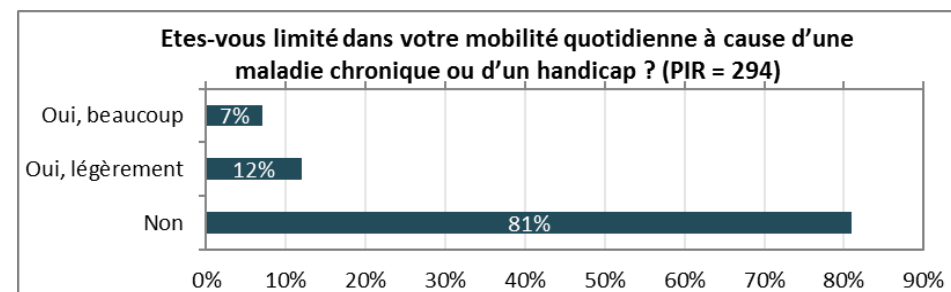
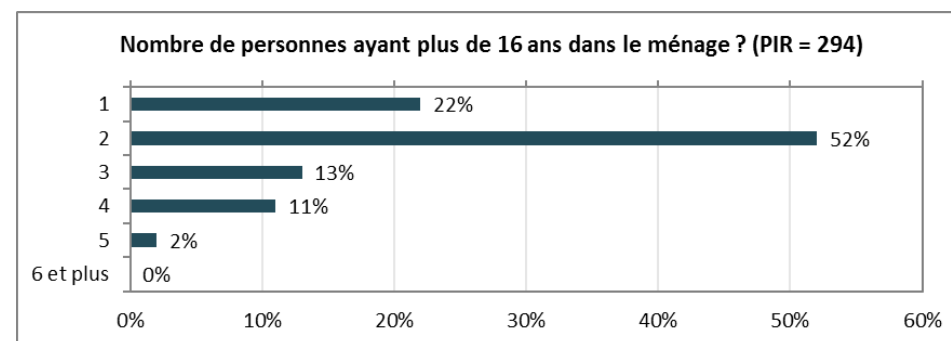
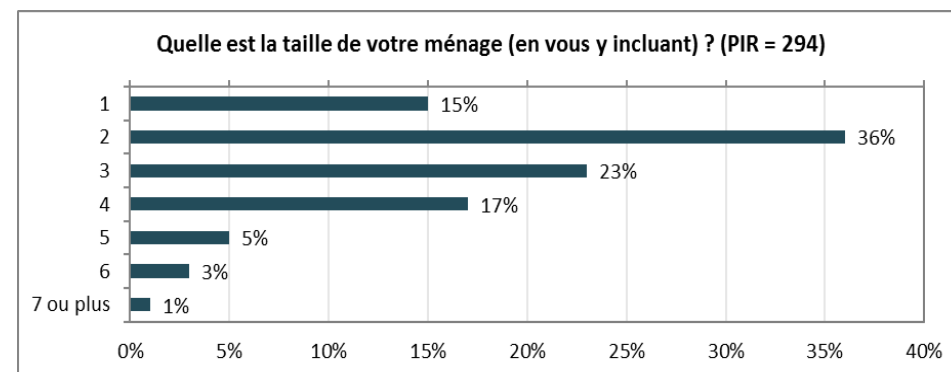
Il est tout d'abord à noter que l'ensemble des participants n'ont pas tous répondu à l'ensemble des questions. En effet, toutes n'étaient pas obligatoires en fonction des situations individuelles. Pour chaque question, le nombre de Personnes Interrogées ayant Répondu (PIR) est donc précisé.

1.2.1. PROFIL

Sur les 294 répondants, une légère proportion plus importante de femmes est à constater sans être significative. La pyramide d'âge indique une sous-représentation des tranches 18-24 et surtout 25-29 ans. Les mineurs n'étaient pas visés par cette enquête, il est donc normal que la participation des tranches d'âge - de 12 ans et 12-17 ans soit inexistante.



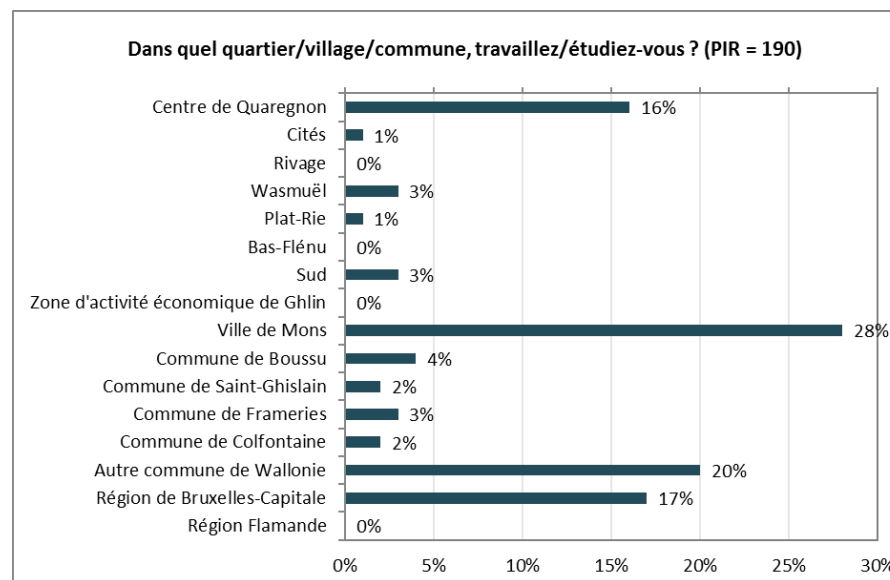
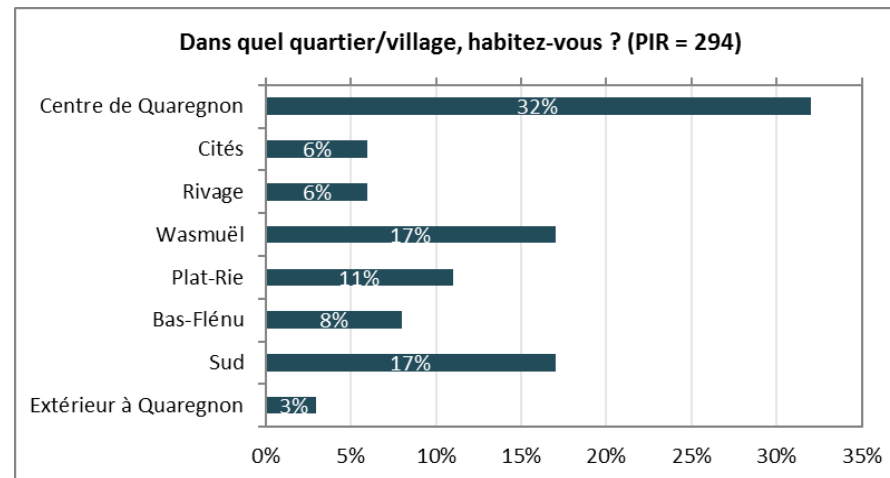
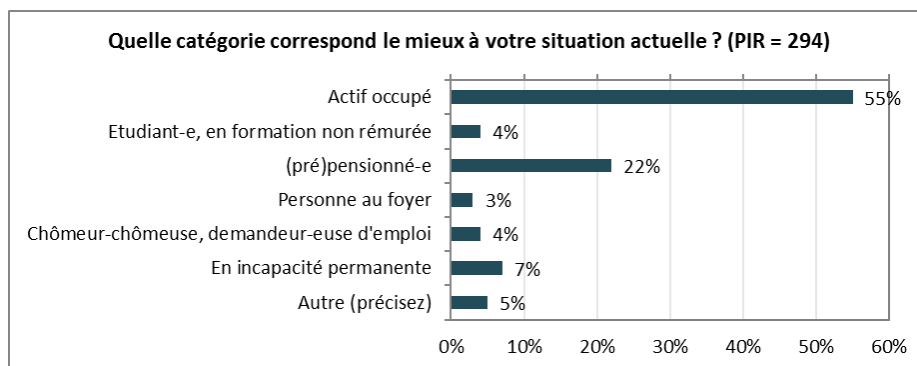
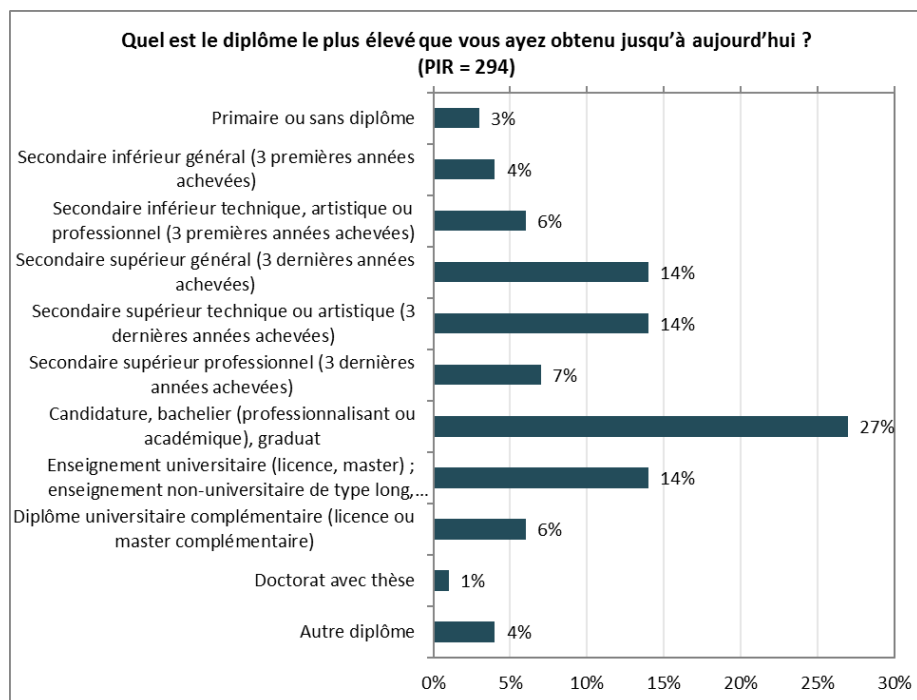
Les ménages sont majoritairement composés de 2 à 3 personnes, principalement deux adultes ou de deux adultes avec un enfant. Près de 20% des répondants signalent être limités dans leur mobilité quotidienne, de manière importante ou plus légère.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGONNAISE

Les répondants à cette enquête sont principalement des actifs ayant un diplôme de l'enseignement supérieur. La répartition géographique des répondants semble correspondre à la population effective de la commune.

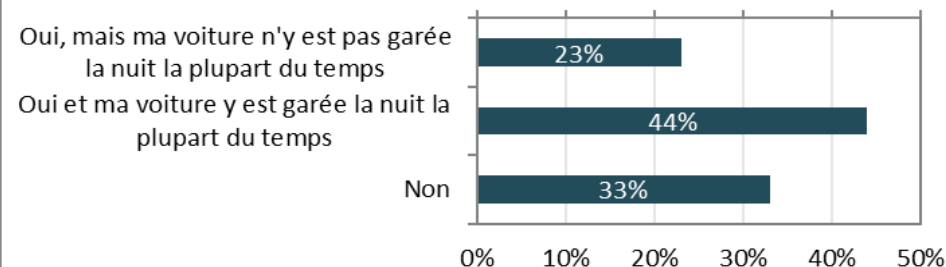
Il est à noter qu'un peu plus de 20% des répondants travaillent au sein de l'entité tandis que près de 30% travaillent sur le territoire de la Ville de Mons. Les autres transferts se font vers d'autres communes wallonnes et vers la Région de Bruxelles Capitale.



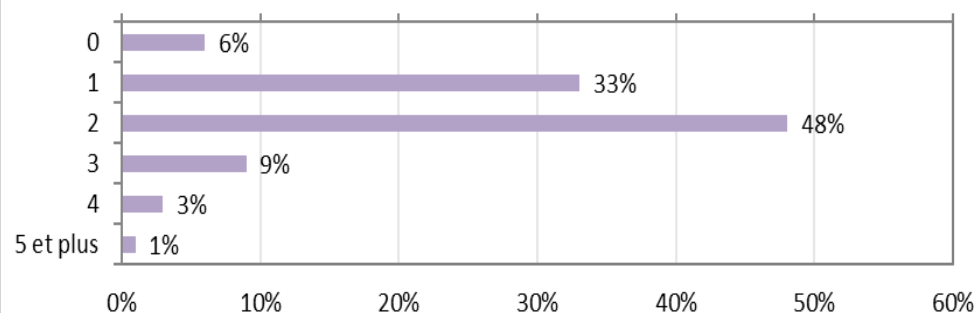
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Les quaregnonnais ayant répondu à cette enquête, dont nombre d'entre eux possèdent un permis de conduire, sont bien équipés tant en voiture qu'en vélo, mais le sont un peu moins du point de vue des véhicules à deux roues motorisés. De nombreux garages sont également présents dans l'entité avec une fonction d'accueil de voiture.

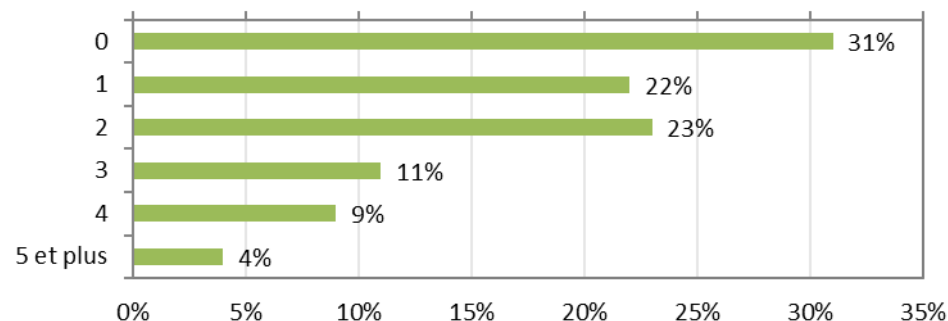
Disposez-vous d'au moins un garage ? (PIR = 294)



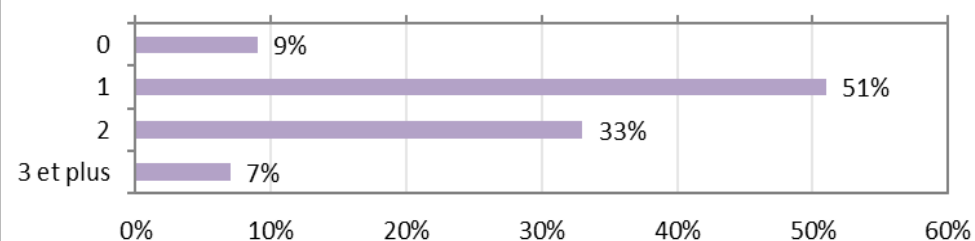
Nombre de membres total (vous y incluant) du ménage avec permis de conduire B (ou en cours d'apprentissage) ? (PIR = 294)



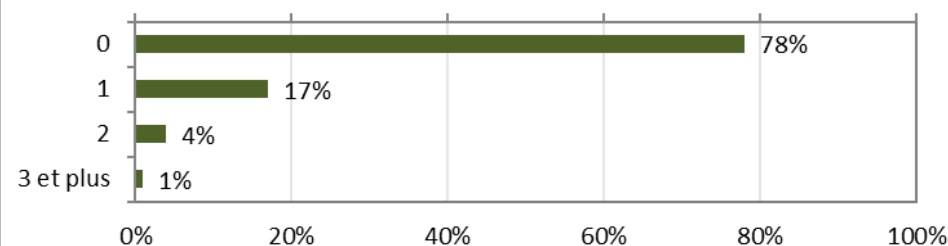
De combien de vélos (sans les vélos électriques) dispose votre ménage ? (PIR = 294)



De combien de véhicules motorisés à 4 roues dispose votre ménage ? (PIR = 294)



De combien de véhicules motorisés à 2 roues (y compris les vélos électriques) dispose votre ménage ? (PIR = 294)



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

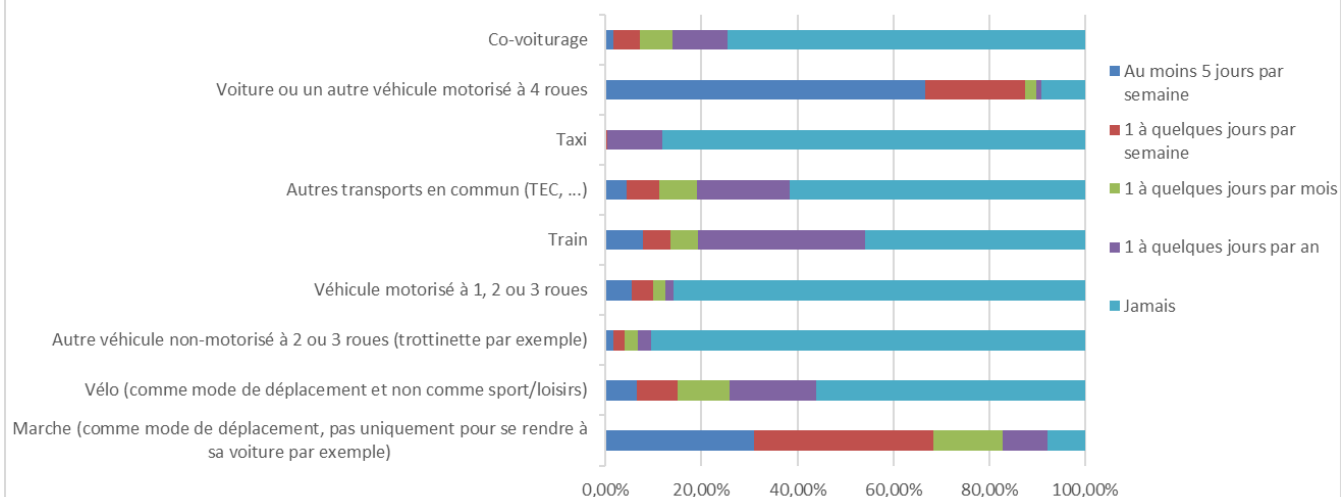
1.2.2. HABITUDES

Les transports en commun, le vélo et le co-voiturage sont un peu plus régulièrement empruntés et pratiqués par les moins de 35 ans comparé à la moyenne, les habitudes concernant les modes de transport présentent des profils similaires en fonction de l'âge au-delà de ce phénomène.

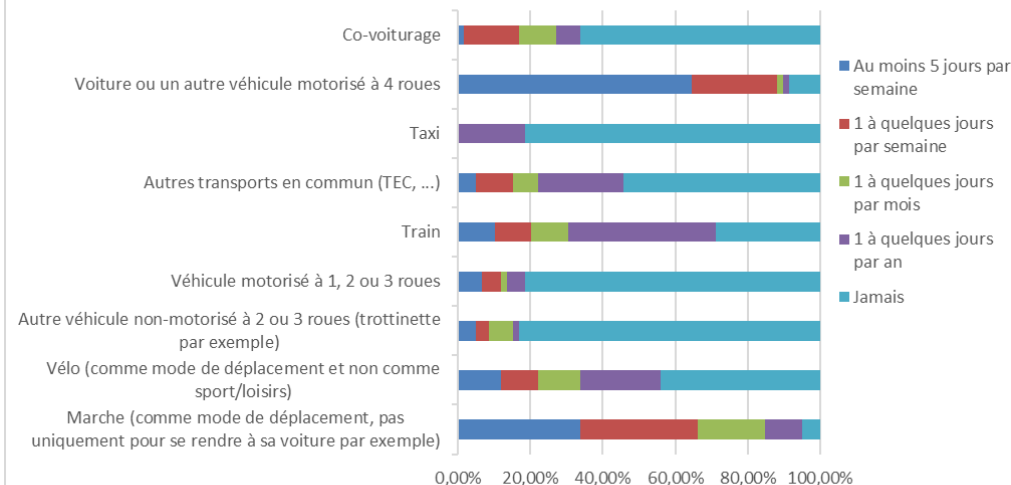
Les modes les plus utilisés sont assez nettement la voiture (usage quotidien pour deux tiers des répondants), suivi par la marche puis le train et le vélo.

Il est à noter une très faible utilisation des vélos et des transports en commun, qui est encore plus marquée pour les bus que pour les trains.

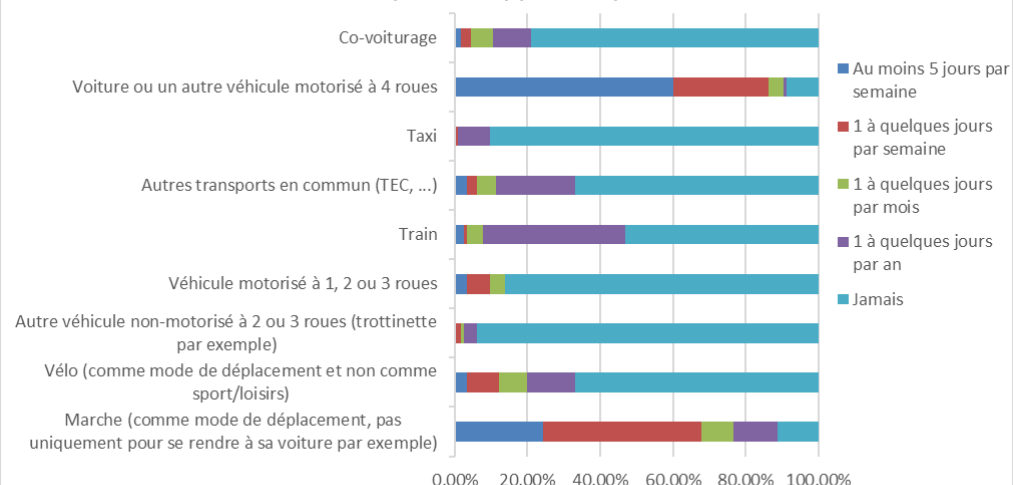
En moyenne, à quelle fréquence utilisez-vous les modes de déplacements suivants? (PIR = 294)



En moyenne, à quelle fréquence utilisez-vous les modes de déplacements suivants? (- de 35 ans) (PIR = 85)



En moyenne, à quelle fréquence utilisez-vous les modes de déplacements suivants? (+ de 55 ans) (PIR = 115)



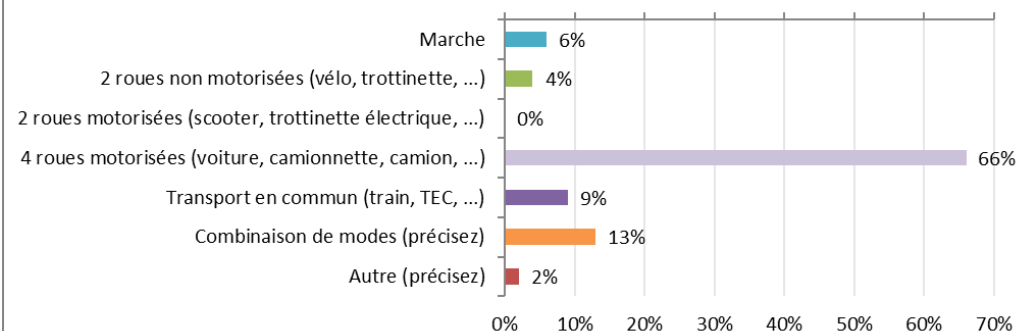
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Les travailleurs ayant répondu à l'enquête parcourent pour 60% jusqu'à 30km pour se rendre sur leur lieu de travail (un tiers parcourent moins de 10km).

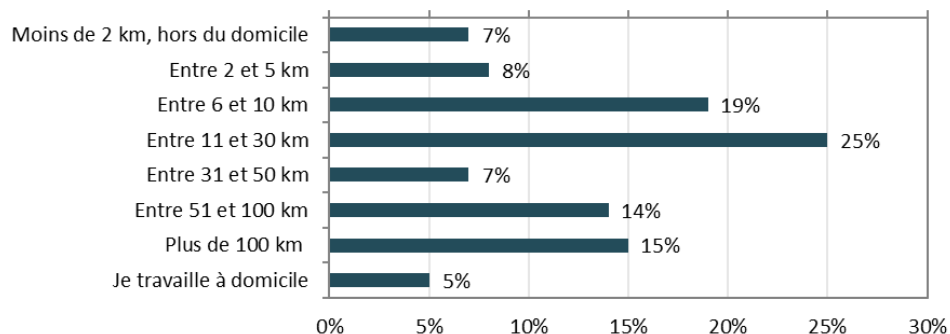
Même lorsque les trajets sont relativement courts (moins de 10km aller-retour), les trajets pour se rendre sur le lieu de travail sont principalement effectués en voiture. Les transports en commun à Quaregnon sont assez peu utilisés et leur utilisation augmente proportionnellement avec la distance. Au sujet des modes actifs, la marche est plus utilisée que le vélo, qui lui ne fait partie des habitudes que de très peu des répondants.

Finalement, les quaregnonnais jugent majoritairement raisonnable le temps passé à parcourir le trajet vers leur lieu de travail.

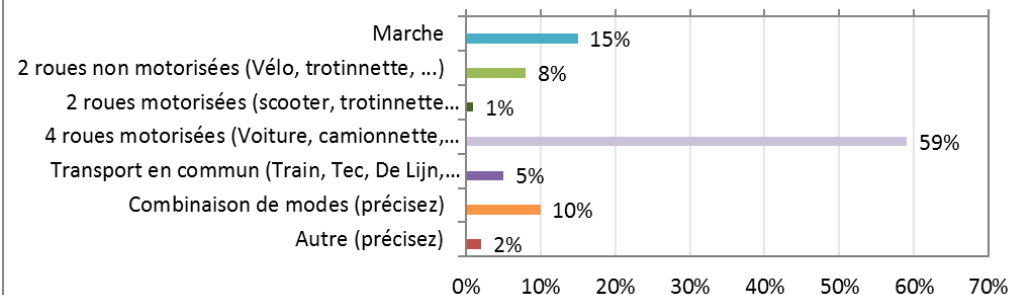
Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail ? (PIR = 197)



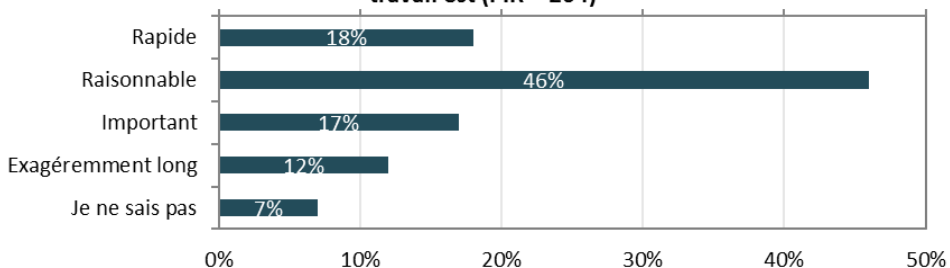
Quel est le nombre moyen de kilomètres que vous parcourez par jour pour vous rendre au travail ? (aller et retour) (PIR = 202)



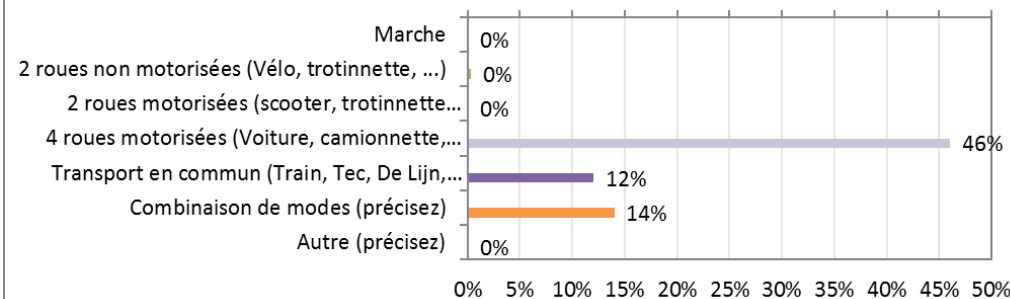
Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail ? (pour trajets de moins de 10km (aller-retour) (PIR=61)



Trouvez-vous que le temps passé pour parcourir ce trajet vers votre travail est (PIR = 204)



Quel mode de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail ? (pour trajets de plus de 30km (aller-retour)) (PIR=72)



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Concernant les autres déplacements, la voiture occupe également une part modale importante. Elle est même encore un peu plus utilisée pour ces autres motifs que pour se rendre au travail. Ce sont principalement les transports en commun et le vélo qui sont encore moins utilisés. Il est également à noter une proportion double de la marche pour les autres déplacements par rapport aux déplacements liés au travail.

1.2.3. AVIS

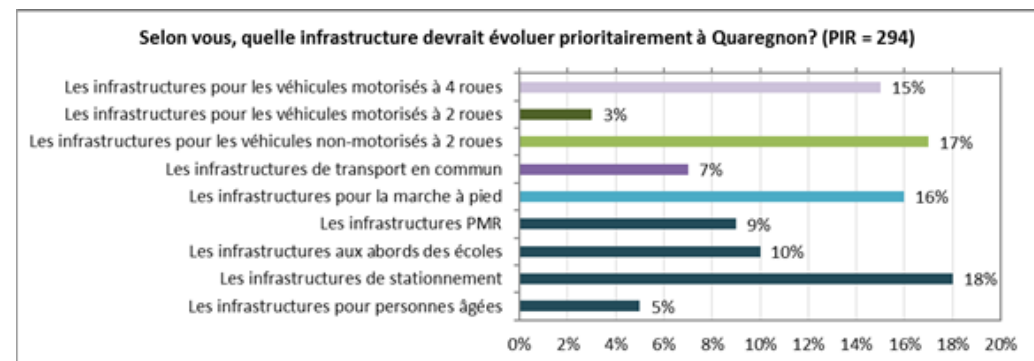
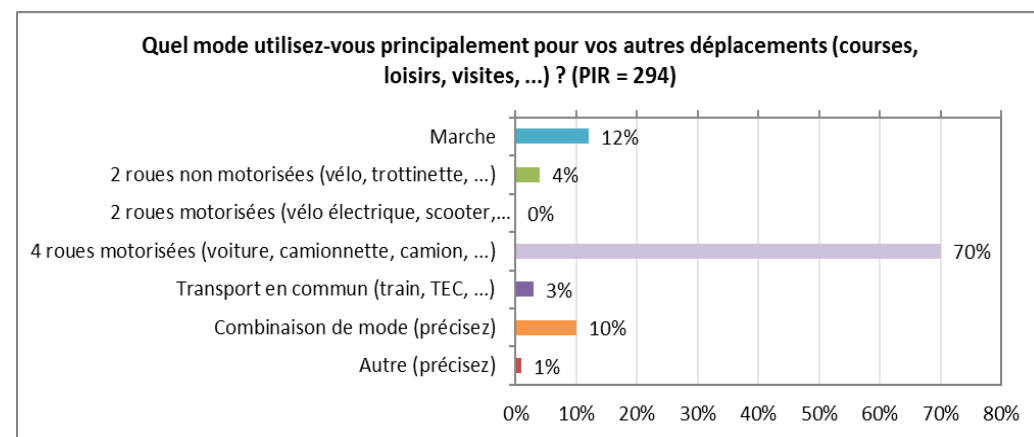
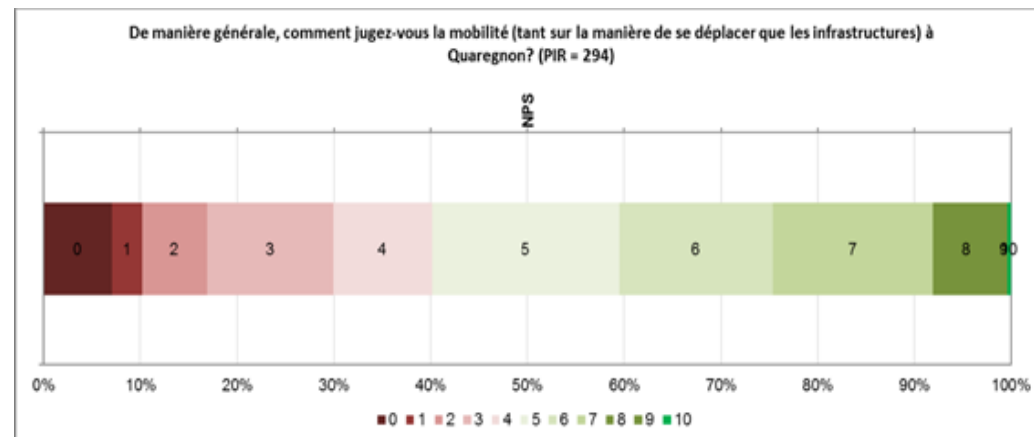
De manière générale, les répondants ont donné une note moyenne de 4,7/10 à la mobilité au sein de leur commune. Les résultats ne sont pas très tranchés vu que la majorité des notes données se situent entre 3 et 7/10.

Les principales améliorations à réaliser selon les enquêtés sont à appliquer, dans l'ordre, dans les domaines du stationnement et des infrastructures cyclables, piétonnes et pour les véhicules motorisés.

Les jugements sur la qualité des infrastructures afférentes aux différents modes de déplacements sont globalement plutôt négatifs. Les ratio calculés peuvent aller jusqu'à l'infini s'il n'y a pas d'insatisfaction remontée et inversement 0 s'il n'y a pas de satisfaction exprimée. Lorsque les satisfactions et insatisfactions sont en proportions égales, le ratio est alors de 1. On constate ainsi que les infrastructures routières pour les voitures sont jugées positivement par environ le tiers des répondants et jugées négativement par la même proportion de répondants. Les infrastructures pour les vélos sont quant à elles jugées négativement par 70% des répondants. Les infrastructures pour la marche, les abords d'écoles (à l'exception du stationnement jugé davantage problématique) et les transports en commun divisent davantage les répondants.

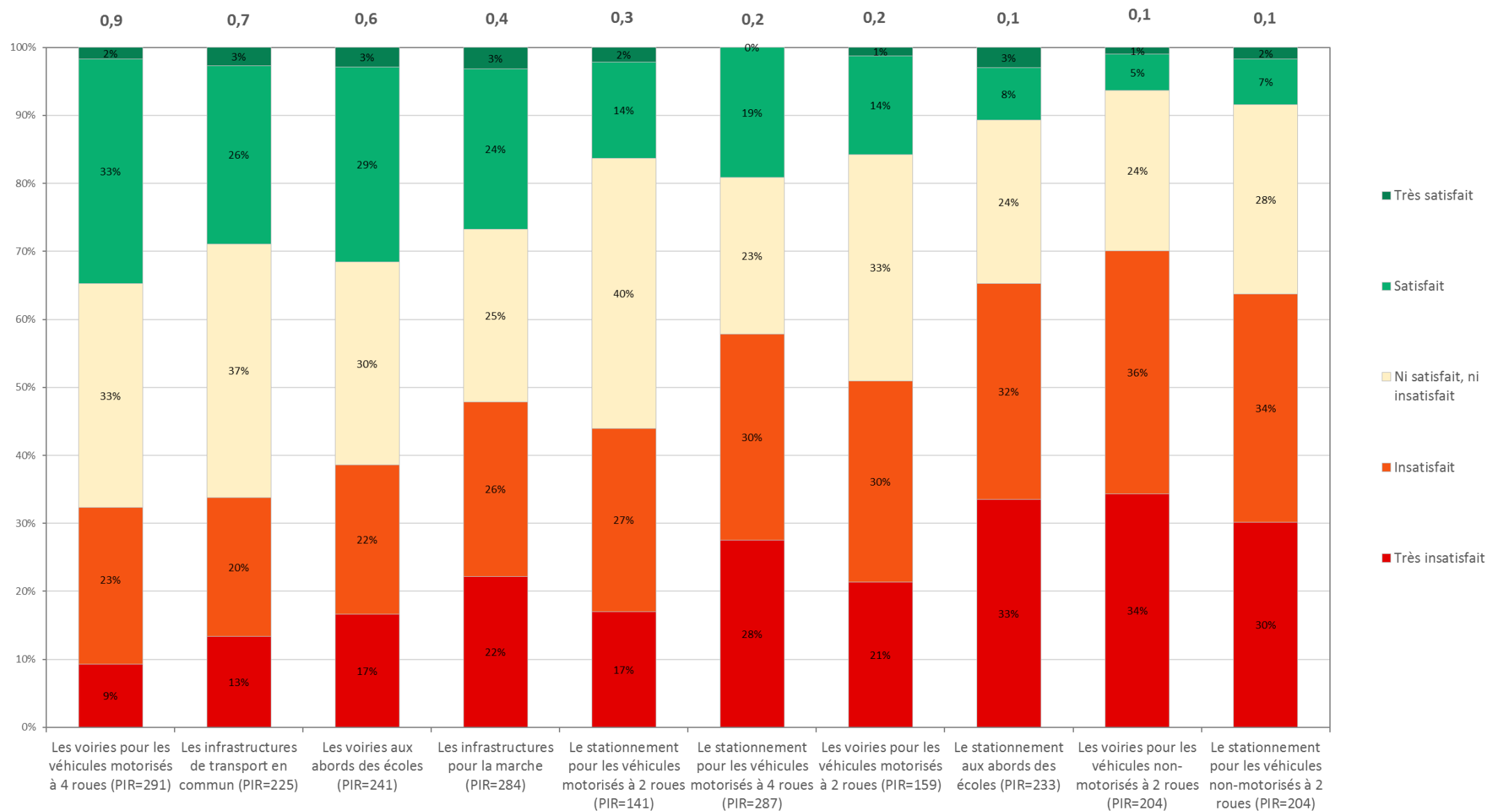
Les voiries pour les voitures et les infrastructures de transport en commun sont jugées de manière relativement satisfaisante par les quaregnonnais ayant répondu à l'enquête.

Des efforts semblent à fournir pour le stationnement en général (cyclable, aux abords des écoles et pour les voitures), pour les voiries pour les 2 roues (motorisées ou non) et pour la marche.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Comment jugez-vous les éléments suivants en terme de qualité ?



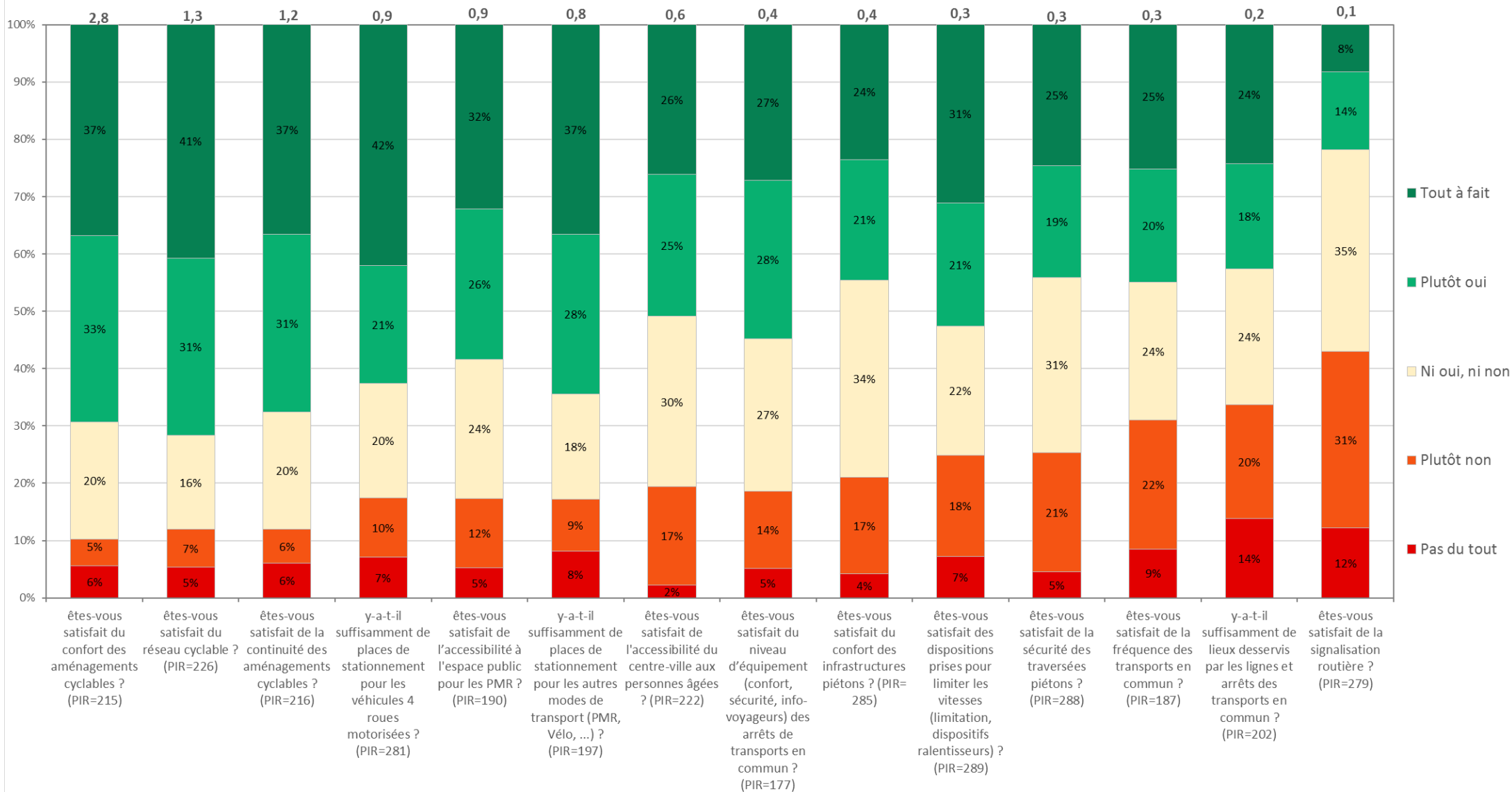
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Le degré de satisfaction des personnes interrogées sur les sujets de mobilité repris dans le graphique de la page suivante présente une tendance moyenne de neutralité et d'accord. Plus de 50% des répondants sont satisfaits du confort du réseau cyclable, du stationnement de tous les modes, de l'accessibilité à l'espace public pour les PMR et au centre-ville pour les personnes âgées, des arrêts de transport en commun et des mesures de gestion de la vitesse. Il est toutefois nécessaire de prendre en considération la faible part de marcheurs et cyclistes réguliers au sein des répondants à l'enquête pour interpréter ces résultats.

Plus de 25% des répondants sont cependant insatisfaits de la sécurité des passages piétons, de la fréquence des transports en commun, des lieux desservis par ceux-ci et de la signalisation routière.

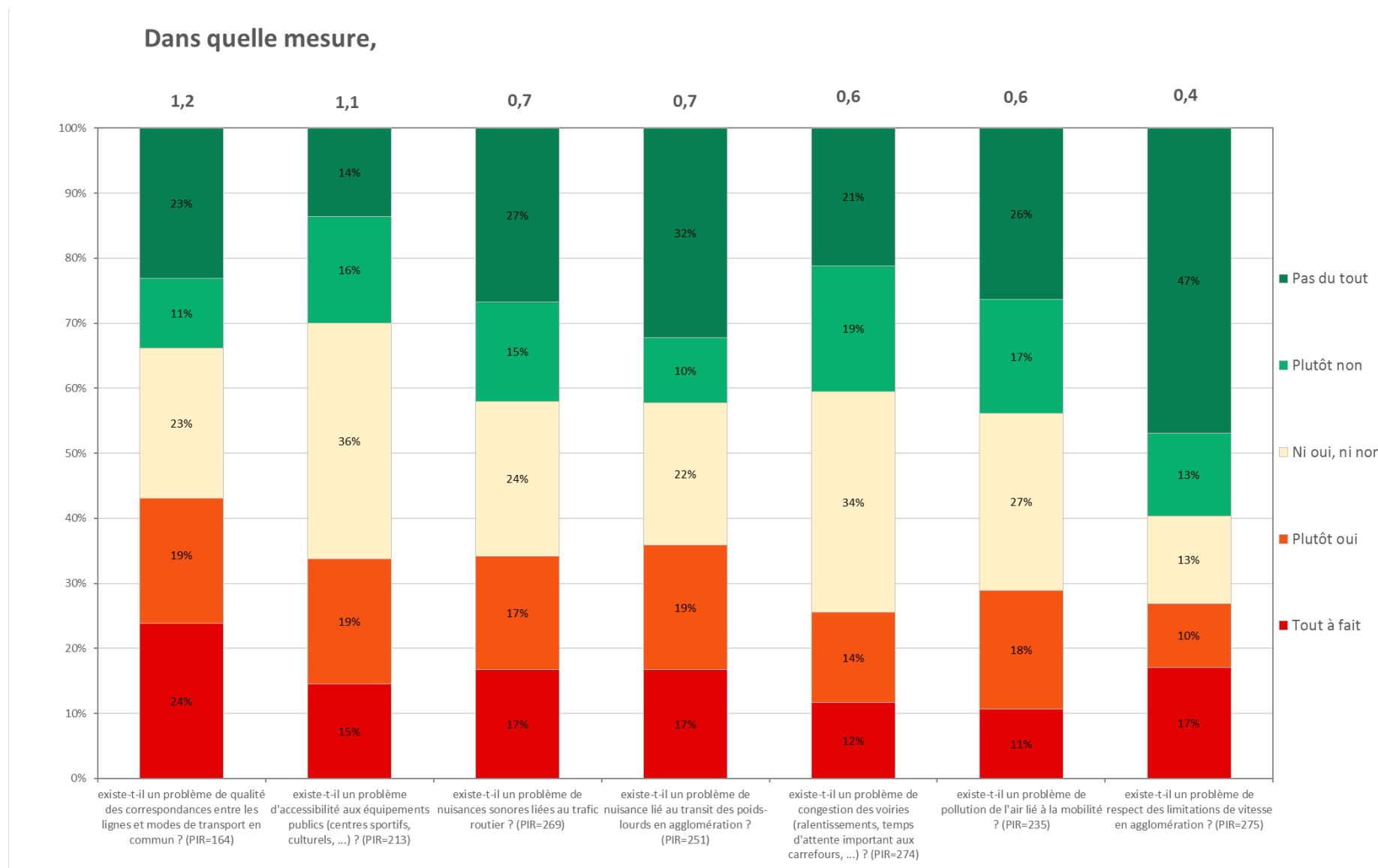
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Dans quelle mesure,



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Selon les personnes interrogées, il existe un problème de correspondance entre les lignes et modes de transport en commun. Plus de 35% des répondants trouvent également qu'il existe un problème de nuisance lié au transit des poids-lourds.



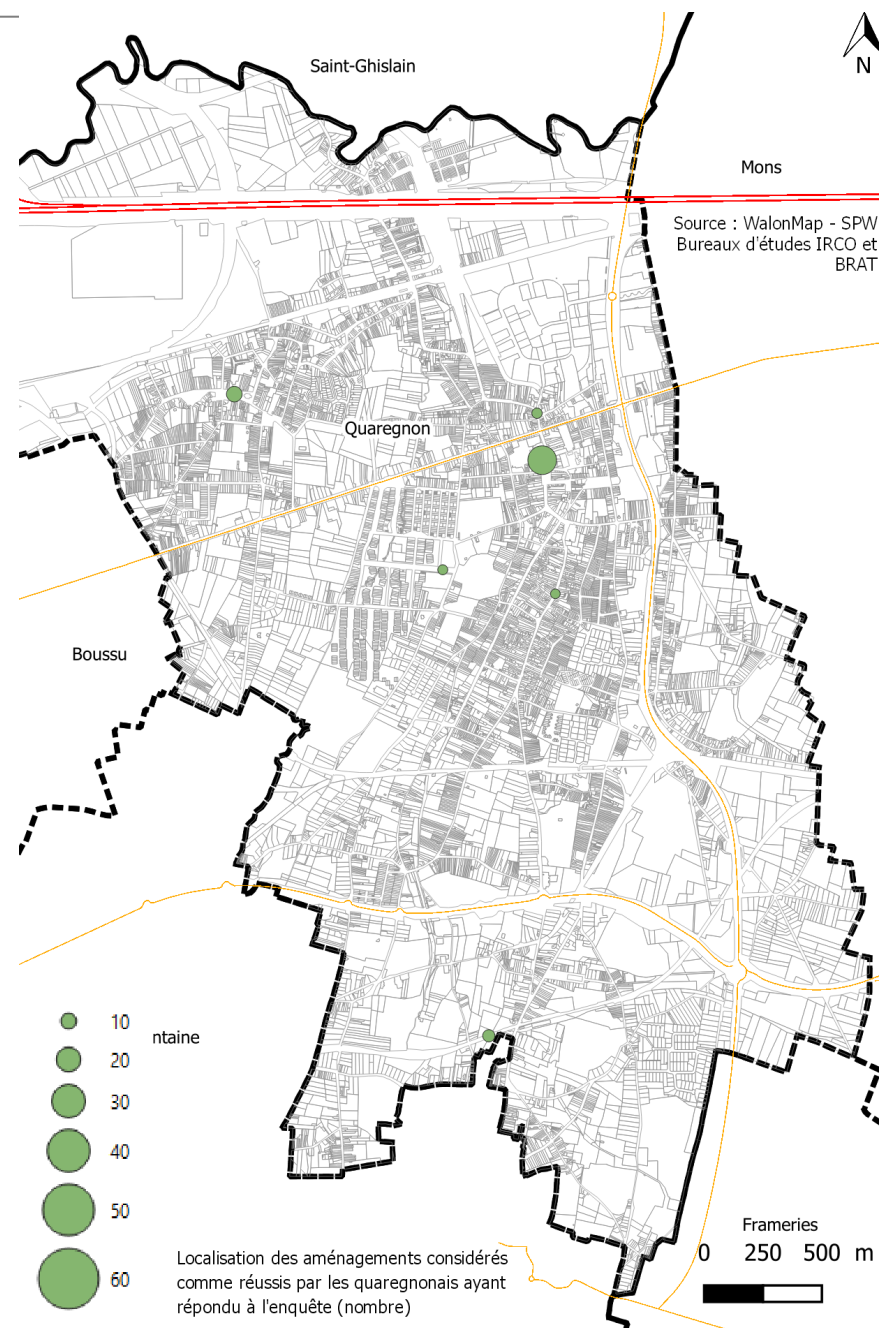
1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

1.2.4. CARTOGRAPHIE DES EXEMPLES DE RÉUSSITE ET D'ÉCHEC

Les aménagements de mobilité considérés comme les plus **réussis** par les quaregnonnais ayant répondu à l'enquête sont les suivants :

- Les aménagements du centre (Grand'Place et rue du Village)
- La place de Wasmuel
- Les abords d'écoles
- Le RAVeL
- Les 4 Pavés
- Les environs de la rue Alphonse Brenez (académie, piscine, terrain de foot)
- La rue de Monsville

Ces endroits ont été énoncés par les personnes interrogées dans des questions ouvertes. Plus l'aménagement de mobilité a été cité, plus le cercle le localisant est grand.

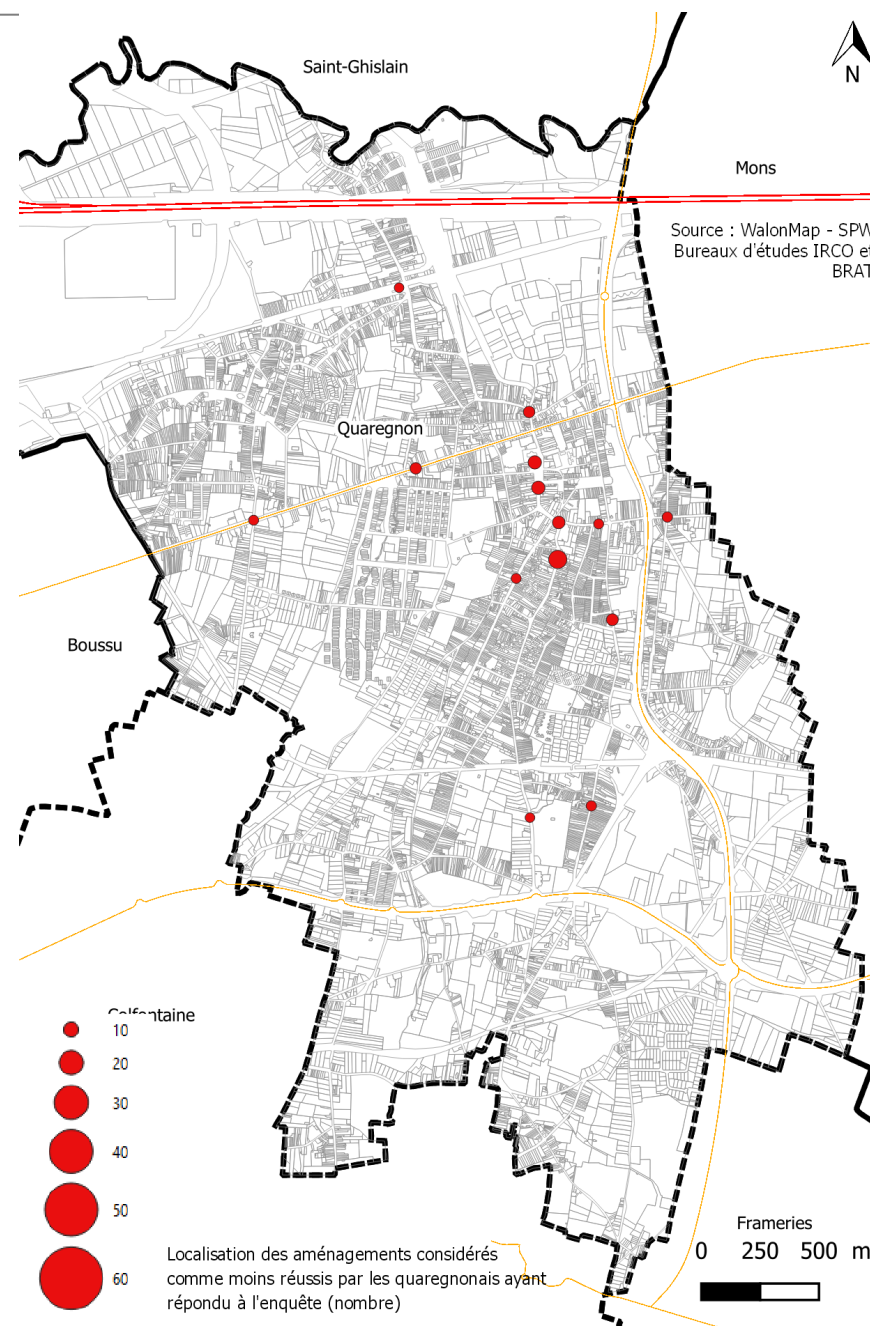


1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Les aménagements de mobilité considérés comme **ratés** par les quaregnonnais ayant répondu à l'enquête sont les suivants :

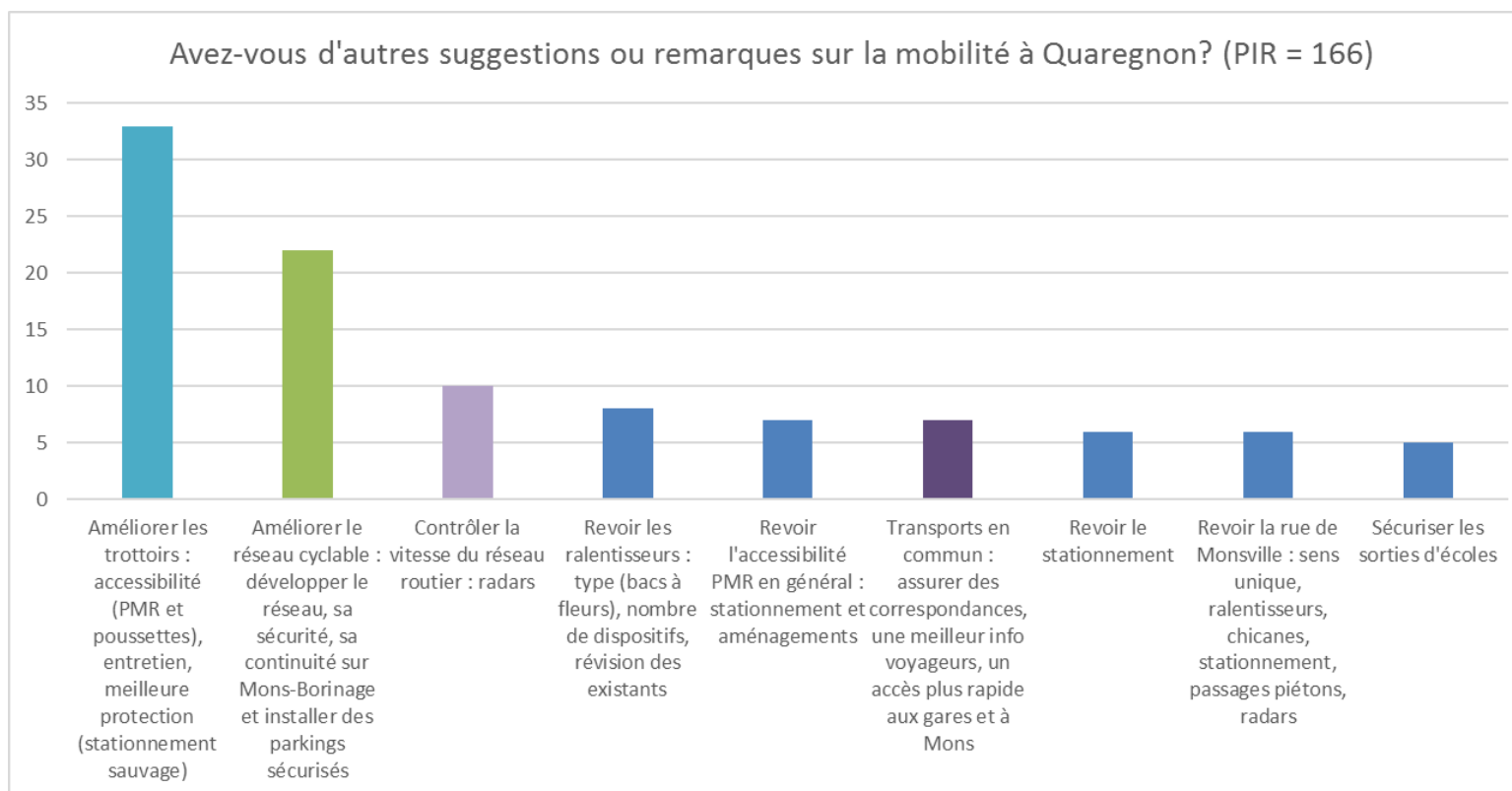
- La rue de Monsville
- La Grand'Place
- La rue du Village
- Le rond-point de l'église Saint-Quentin
- Le chemin du Bon Dieu
- Les 4 Pavés
- La rue Jules Destrée
- Les trottoirs en général
- Les abords d'écoles
- Le carrefour rues André, Wauters et Flénu
- Le carrefour route de Mons et rue de Mouzin (Mc Donald)
- La rue Adelson Castiaux
- La rue Edouard Anseele
- La gare des trains
- La rue des Vaches

Il est important de constater un caractère mitigé dans les avis des répondants. En effet, certaines localisations ont été reprises à la fois dans les aménagements considérés comme réussis et ratés. La Grand'Place, les abords d'écoles et les 4 Pavés se trouvent par exemple dans les deux classements, à des proportions différentes.



1. ENQUÊTE AUPRÈS DE LA POPULATION QUAREGNONNAISE

Les suggestions des quaregnonnais ayant répondu à l'enquête ont été répertoriées par catégorie. Les catégories récoltant 5 suggestions ou plus sont celles représentées dans le graphique suivant. La grande majorité des suggestions concernent l'amélioration des réseaux piétons et cyclable, appuyée par l'importance de la mobilité douce. Il ressort ensuite une demande de gestion de la vitesse (par des contrôles et une révision des ralentisseurs) ainsi qu'une demande de meilleure gestion des transports en commun.



2. RENCONTRES D'ACTEURS LOCAUX

Afin de préparer le diagnostic, les bureaux d'études ont rencontré les acteurs suivants, soit lors de visioconférence au vu de la crise sanitaire du Covid-19:

- 10 février 2021 : **Direction Mode Doux SPW** (Isabelle Dulaert, rencontre en ligne) ;
- 18 février 2021: **Tous à Pied** (Rémy Huon, rencontre en ligne);
TEC (Claude Robin, rencontre en ligne) ;
- 19 février 2021: **Atingo** (Alexandra Dusauroy et Joelle Depreay, rencontre en ligne) ;
- 24 février 2021: **Infrabel** (Elise Préaux, rencontre en ligne);
CCATM (dont Marco Falcinelli, Cengiz Taskin, Tom Willam, Claudine Debay, Pierre Ghislain, Damien Jenaert, Olivier Harmegnies, Sabrina Deschamps, rencontre en ligne)
- 24 février 2021 : **IDEA** (Catherine Thiernes, rencontre en ligne) ;
- 13 avril 2021: **Zone de Police Boraine** (Stéphane Vermalen, rencontre en ligne)

Ainsi que plusieurs réunions avec le CEM (en la personne de Pierre Ghislain) les 8 juillet 2020 et 25 février 2021.

Ces rencontres ont permis de comprendre au mieux les objectifs et actions de chacun des acteurs de la mobilité mais également les interactions entre ceux-ci. Ces interviews ont abordé les avis sur les réalisations des autres acteurs et permis d'obtenir des informations sur les objectifs futurs et souhaits pour la mobilité de la commune.

Les informations obtenues ont permis de compléter le diagnostic par volet repris ci-après. Les rencontres étant diverses et spécifiques à chacun des acteurs, il ne serait pas pertinent de présenter des généralités dans ce chapitre.

V. DIAGNOSTIC PAR VOLET



1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

1.1. CHEMINEMENTS PIÉTONS

1.1.1. DANS LE CENTRE VILLE

Un hyper-centre adapté aux modes actifs...

Le centre-ville de Quaregnon—la Grand’Place et ses alentours— est un centre urbain qui concentre un grand nombre de services et d’équipements (scolaires et administratifs). Il est par conséquent l’espace où les aménagements piétons sont les plus présents : les trottoirs y sont généralement suffisamment larges et en bon état de revêtement adapté aux PMR (dans l’ensemble), les traversées sécurisées et équipées de dalles podotactiles, les bordures abaissées,...

Le réaménagement de la Grand’Place (inaugurée en 2010) constitue une amélioration importante pour les modes actifs en consacrant plus de place pour les piétons et en réduisant l’espace dévolu à la voiture. Il a également permis d’améliorer la sécurité des modes actifs (mise en zone 30, séparation des voies, création de traversées,...) et de renforcer la fonction de séjour et la convivialité de l’espace public.



Figures 1 et 2 : Grand-Place de Quaregnon

Notons également qu’un des trottoirs (ouest) de la rue de Monsville a été refait récemment entre la rue E. Anseele et la rue du Peuple), prolongeant ainsi les aménagements du centre. Le tronçon de la rue du Village entre Monsville et Castiaux n’a toutefois pas encore été réaménagé.

... mais mal connecté aux pôles du territoire

Actuellement ce réaménagement se limite à la rue du Village entre la rue de Castiaux et la N51. Au-delà de ce tronçon, les trottoirs sont moins confortables pour les piétons (dalles dessellées, mauvais état, largeur insuffisante,...) voire inexistants. Si des traversées sont généralement équipées d’un passage piéton, les bordures ne sont presque jamais abaissées, contraignant ainsi fortement la praticabilité des piétons.

Depuis le centre, la connexion aux principaux autres pôles d’attractivité du territoire n’est pas optimale pour les piétons :

La Gare de Quaregnon

D’une part, les abords de la gare ne sont pas pourvus d’infrastructures suffisantes pour les piétons et PMR (accès aux quais, accès directs autour de la gare,...), d’autre part, la connexion depuis/vers le centre-ville, via la rue Paul Pastur, n’est pas adaptée.



Figures 3, 4 et 5 : aménagements de la Gare de Quaregnon

Le pôle sportif et récréatif

L’accessibilité au pôle d’équipements sportifs (piscine, terrain sportif, tennis,...) a été améliorée ces dernières années: les abords de la piscine ont été récemment réaménagés ainsi que le carrefour entre les rues de l’Egalité et A. Brenez devant l’Académie sécurisée et les trottoirs de la rue de l’Egalité refaits. Les largeurs des trottoirs restent parfois insuffisantes par endroits et les traversées pas adaptées aux PMR ou pas suffisamment sécurisées. On relève l’absence de trottoirs rue de la Flache, rue connectant les quartiers résidentiels des cités aux pôles sportifs.

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR



Figures 6 et 7 : rue de l'Egalité

Figure 8: Piscine communale de Quaregnon / Figure 9 : carrefour au coin de l'Académie

La N51 et le carrefour des 4 Pavés

Le carrefour des 4 Pavés et la N51 ne sont pas non plus adaptés à la pratique piétonne. La N51 est pourtant l'artère commerciale principale de Quaregnon (et de ses alentours) et mériterait de disposer d'équipements de qualité pour les modes actifs : une largeur et une qualité suffisante de trottoirs pour promouvoir la flânerie et la chalandise, une accessibilité garantie pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et des traversées de qualité.



Figure 10: Carrefour des 4 Pavés / Figure 11: N51/ Rue Jules Destrée

—> Le prolongement des aménagements de l'hyper centre vers ces pôles est un enjeu primordial pour le PCM.

Les ruelles et impasses, caractéristiques de Quaregnon

En prolongement du centre, le quartier de Monsville est caractérisé par ses nombreuses ruelles et impasses (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 et sont des éléments centraux dans le maillage piéton qu'il s'agira de préserver et d'entretenir davantage.



Figures 12 : Ruelle Dufuisseaux/ Figure 13: Ruelle Djeandjot / Figure 14: Ruelle entre rues du Village et des Frères
Figure 15 : Ruelle Dufuisseaux/ Figure 16 : Ruelles Capiou et du Cat

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

1.1.2. DANS LE RESTE DU TERRITOIRE

Outre le centre-ville, le territoire comporte d'autres centralités propices aux déplacements piétons :

La **place de Wasmuël**, réaménagée depuis 2009, offre des infrastructures piétonnes confortables et de qualité (trottoirs, traversées, espaces de séjour,...). C'est un espace public agréable et convivial qui favorise des déplacements actifs.



Figure 17: Place de Wasmuël

La **place du Sud** a également été réaménagée depuis 2009. Si elle est dans sa plus grande partie utilisée comme parking, on relève la présence de terrains de pétanque et un terrain sportif (basket). Situé à proximité de l'école Saint-Bernadette et de la grotte Notre-Dame de Lourdes, c'est un espace public central dans le sud du territoire de l'entité.



Figure 17: Place du Sud

Hors de ces centralités, la priorité des aménagements n'est pas donnée aux piétons. Quaregnon étant très urbanisée et dense, il est rare de constater une absence totale de trottoirs (plus fréquent dans des zones rurales). Par contre, comme démontré, dès lors qu'on s'éloigne des places, les aménagements ne sont pas suffisamment dimensionnés ou ponctués d'obstacles (panneaux signalétiques, ...).

Les sentiers, des précieux raccourcis

Outre les ruelles du centre, le réseau piéton de Quaregnon comporte également de nombreux sentiers. Ils permettent de se déplacer au sein des zones moins connectées du territoire à l'abri de la circulation automobile et du trafic.

Certains présentent également une certaine attractivité pour la promenade (notamment vers les terrils). 8 balades sont renseignées sur le site de la Commune.

Un relevé plus exhaustif serait nécessaire pour évaluer leur état mais de façon générale, ces sentiers sont peu entretenus et manquent de balisage et signalétique.

De plus, la passerelle Edmond Isaac permet de connecter le quartier du Rivage à la Gare et au reste du territoire. Elle est en mauvais état et mériterait d'être réaménagée mais représente une réelle opportunité pour les déplacements actifs.

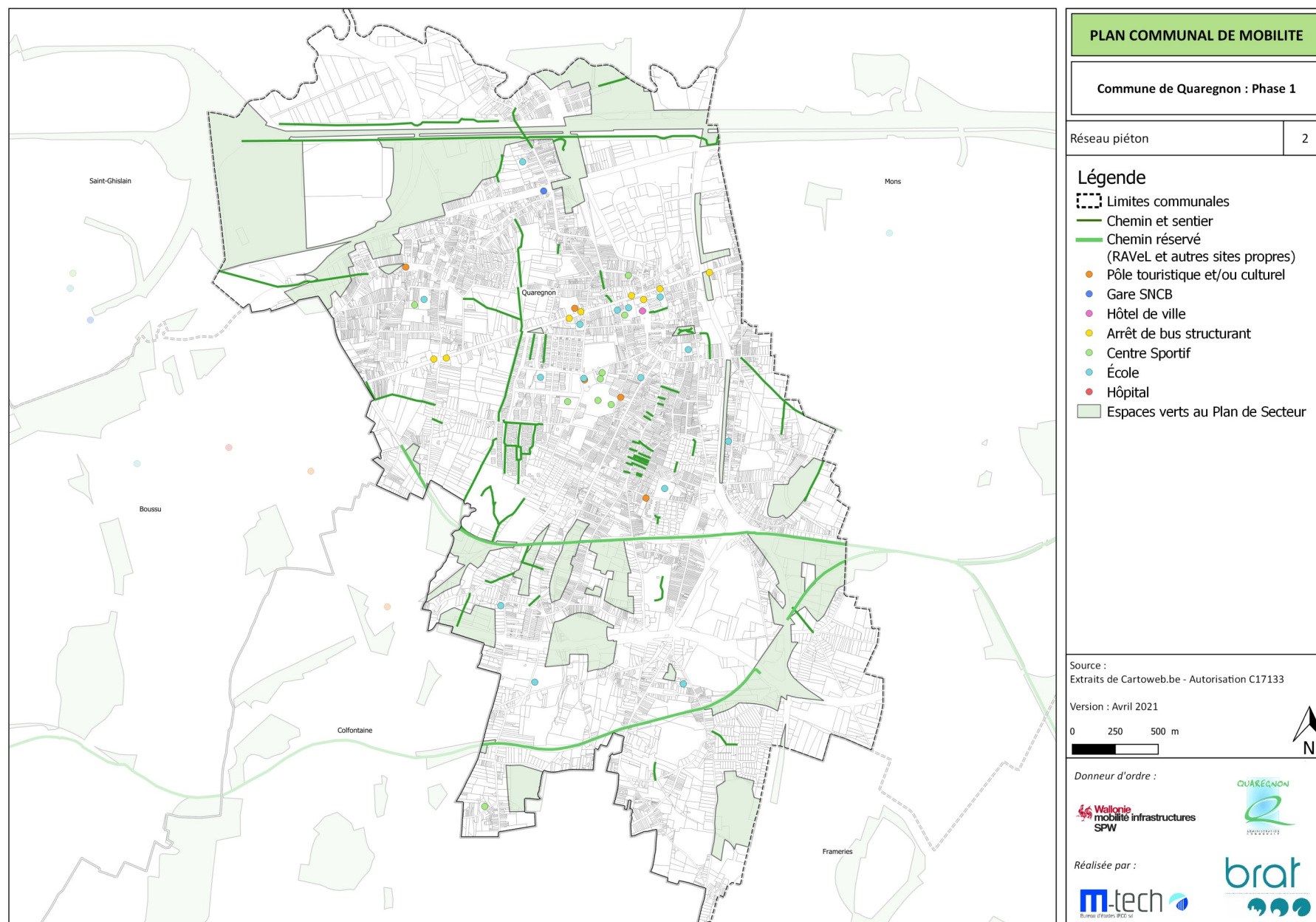


Figure 18: Sentier le long de l'Avenue du Travail

Figure 19: Sentier le long de la Haine

Figure 20: Passerelle Edmond Isaac

1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR



1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

Un relief adapté aux modes actifs

Le relief à Quaregnon est adapté aux modes actifs car globalement plat. On note un relief plus haut au sud du territoire.

L'accessibilité piétonne aux abords des écoles est traitée spécifiquement dans le volet mobilité scolaire.

1.2. LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Les principaux problèmes rencontrés pour la praticabilité des cheminements pour les PMR sont les largeurs de trottoirs trop étroites, la hauteur des bordures au droit des traversées, le type de revêtement utilisé (pavés, gravillons, terre,...), des caniveaux trop prononcés, l'absence de dalles podotactiles aux traversées, la présence d'obstacles au droit des cheminements (panneaux signalétiques, mobilier urbain,...), etc.

De nombreuses rues sont ainsi inadaptées aux PMR. C'est le cas dans la majeure partie du territoire, à l'exception de la rue du Village qui a été réaménagée suite au PCIM.

Néanmoins, lors des travaux de réfection de trottoirs, les services communaux apportent une attention à l'accessibilité PMR. On constate ainsi que rue du Village, rue de Monsville, place de Wasmuel, ..., des traversées adaptées ont été aménagées.



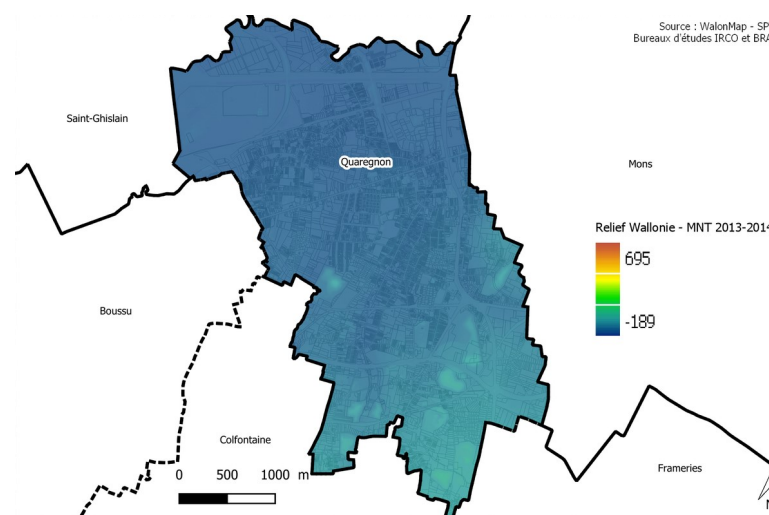
Figure 21: rue de Monsville/ Figure 22: Rue du Village

Certaines caractéristiques anciennes entravent également l'accessibilité PMR au niveau des trottoirs: des obstacles au niveau des cheminements, des escaliers, des hautes bordures,...

Aucun feu lumineux bicolore n'est équipé de signal sonore à Quaregnon.



Figures 23 et 24 : rue de Monsville
Figure 24: Ruelle Defuisseaux / Figure 25 : N51– Rue Jules Destrée



1. DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET PMR

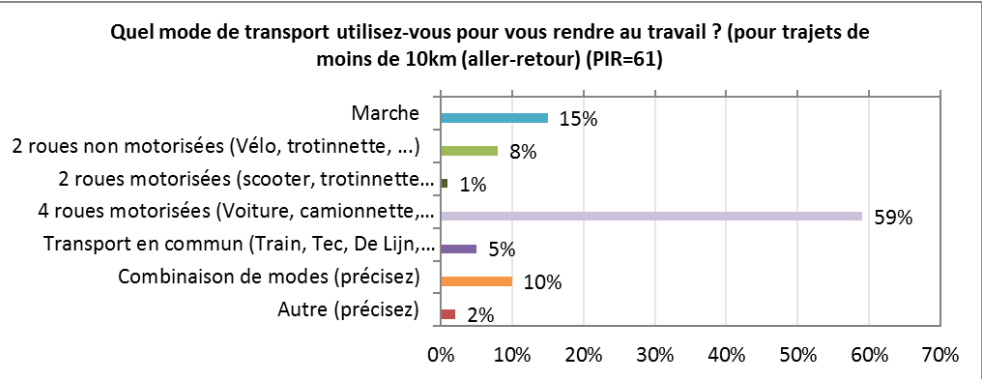
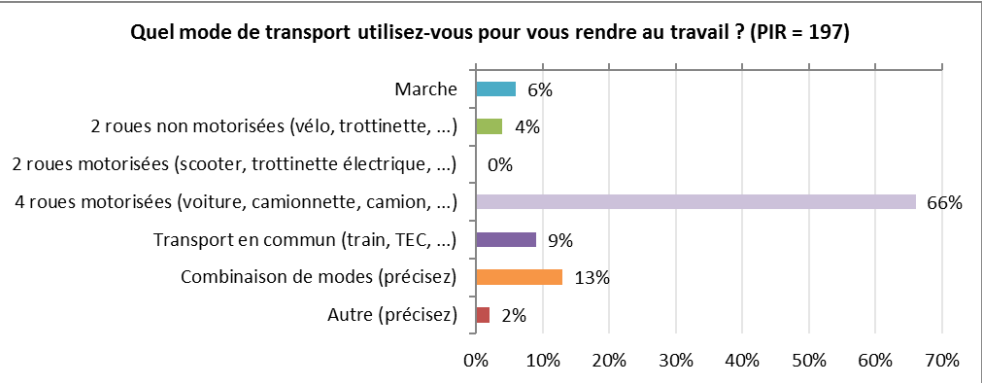
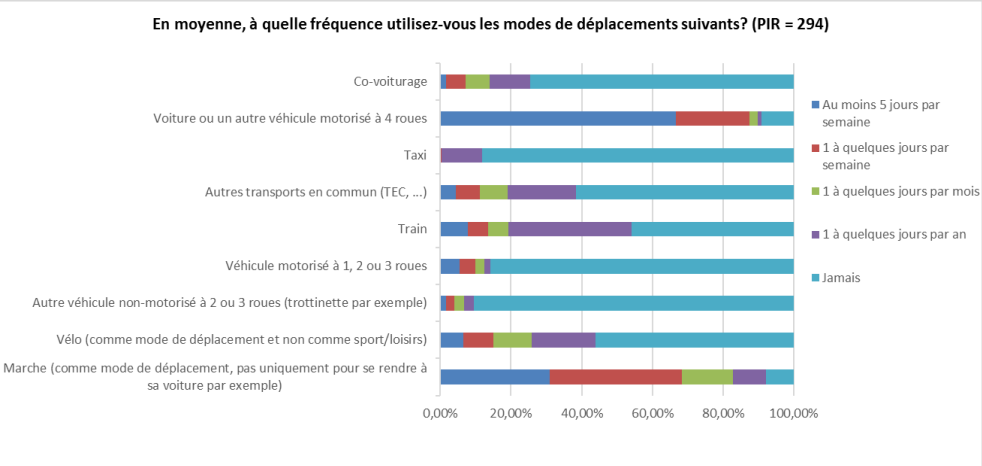
Des emplacements de stationnement pour PMR sont mis à disposition à plusieurs endroits du territoire, notamment à proximité des principaux pôles et dans le centre-ville.

La Commune offre également la possibilité aux personnes qui le souhaitent d’effectuer une demande pour la réalisation d’un tel emplacement à proximité de leur domicile.

1.3. LA MARCHÉ COMME MOYEN DE DÉPLACEMENT

L’enquête auprès de la population quaregnonnaise apporte certains éléments d’information concernant l’usage de la marche : seuls 6% de la population interrogée se rend au travail en marchant. Lorsque le trajet domicile-travail est inférieur à 10 km (aller-retour), ils sont 15% à utiliser la marche comme mode de déplacement.

Tous types de motifs confondus, près de 70% des personnes interrogées disent pratiquer la marche de façon régulière, soit au moins 1 jour par semaine. Ils sont environ 30% à marcher au moins 5 jours par semaine.





2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

2.1. OFFRE

2.1.1 RÉSEAU CYCLABLE

Un réseau cyclable peu développé...

À Quaregnon, peu d'axes sont aménagés pour les cyclistes. Les axes principaux équipés pour les vélos sont la chaussée de l'Espérance (N545), l'Axiale Boraine (N550) et le RAVeL. Au-delà de ces axes, il n'y a généralement pas ou peu d'aménagements au sein des pôles et des quartiers, à l'exception du zoning du Brûle et du quartier qui accueille la piscine, l'académie et le terrain de foot (cf. carte réseau cyclable ci-après).

Le réseau ne permet que difficilement de se rendre jusqu'aux communes voisines. Les aménagements permettent aux cyclistes de se rendre de manière sécurisée de Quaregnon à Frameries et Ghlin via la N545, équipée d'une piste cyclable séparée, ainsi qu'à Colfontaine et Flénu via le RAVeL. Les aménagements de la N550 ne permettent pas de liaison cyclable sécurisée au-delà des limites de Quaregnon. En effet, la piste prend brusquement fin à la frontière avec Colfontaine et ne s'étend pas jusqu'à la frontière avec le territoire montois.

... et manquant de pertinence

Une des caractéristiques principales du réseau cyclable de la commune est son manque de pertinence. En effet, certaines des infrastructures existantes sont totalement isolées, telles que la piste cyclable du Zoning du Brûle. Ce manque de connexions entre les différentes infrastructures est lisible sur la carte du réseau cyclable (carte 3) et entrave le confort des déplacements.

Pour encourager les déplacements cyclistes, il est nécessaire d'apporter une attention particulière au confort de ceux-ci, notamment via la création de connexions, un meilleur entretien des voiries et une rénovation de certaines infrastructures existantes qui ne sont pas toujours facilement praticables.

À titre d'exemples, les aménagements problématiques suivants peuvent être soulevés :

- la N550 qui n'est équipée pour le passage des vélos que sur la moitié ouest de son itinéraire ;

- la piste cyclable marquée de la N545 s'interrompt à hauteur du Weba avant d'atteindre le carrefour « Salik » (figure 26) ;



Figure 26 : fin de piste au carrefour WEBA

- l'interruption de l'itinéraire du RAVeL sur une portion de près de 600m à hauteur du rond-point au croisement des N550 et N545, contraignant les usagers à emprunter la piste cyclable de la N545 pour rejoindre à nouveau le chemin réservé du RAVeL ;



Figure 27: Passerelle rue Edmond Isaac

- la passerelle surplombant l'autoroute rue Edmond Isaac, permettant la liaison du quartier du Rivage avec le reste de la commune, en mauvais état et présentant une forte pente force les usagers à descendre de leur 2 roues (figure 27) ;

- la casse-vitesse à proximité des ronds-points sur l'axiale boraine (figure 28). Bien que cette intention soit de ralentir la vitesse des cyclistes à l'approche d'un rond-point pour plus de sécurité, la question de l'utilité et du confort de ce type d'infrastructure peut se poser ;



Figure 28: Casse-vitesse d'un rond-point N550

- l'état général des voiries et le manque d'entretien du réseau sur les voiries communales et régionales, notamment à l'endroit des carrefours (e.a. carrefour des 4 Pavés—figure 10) peut également constituer un frein pour la pratique cyclable.

2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

Un RAVeL structurant et marquant

La présence de RAVeL sur le territoire de Quaregnon est un réel atout dans le réseau cyclable communal. Les deux tronçons de ce chemin réservé aux piétons et aux cyclistes sont des axes structurants importants permettant aux usagers de traverser la commune d'Est en Ouest en toute sécurité. Les croisements avec la voirie communale sont visuellement très marqués (au sol) pour assurer la sécurité des carrefours avec le RAVeL.



Figures 29 et 30 : Rue de Pâturage

Tandis que le premier tronçon (ligne 98) permet de rejoindre les entités voisines de Colfontaine et Flénu, le deuxième tronçon (98c) est actuellement en cul de sac. Si le projet de l'étendre venait à voir le jour, il permettrait de rejoindre Boussu et Saint-Ghislain et présenterait un réel potentiel de connexion aux réseaux voisins et à certains pôles d'importance tels que la gare de Saint-Ghislain.

De plus, la ligne 98 du RAVeL présente à Quaregnon est comprise dans le réseau d'itinéraires cyclables *Vhello—point-nœud* qui a pour visée de faire découvrir la région du cœur de la Province du Hainaut via des itinéraires agréables, sécurisés et originaux. Le point-nœud numéro 93 situé sur le territoire communal fait partie des balades thématiques « Sur les traces de Vincent Van Gogh à Colfontaine » et « À la découverte du bois de la Houssière ».



Figure 31 : extraits de la carte interactive du site <https://vhello.be/>

2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES

Des infrastructures de circulation et de stationnement diverses



Figure 32 : piste cyclable séparée N545 / Figure 33 : piste cyclable marquée avenue du Travail
Figure 34: tracé mixte N550/ Figure 35 : Arceaux à proximité de la Grand'Place
Figure 36 : Arceaux piscine Aquaregnon / Figure 37 : Arceaux abrités Gare de Quaregnon

2.2. DEMANDE

Les peu nombreux cyclistes Quaregnonnais

4% des personnes interrogées dans l'enquête réalisée dans le cadre de ce PCM se déplacent à vélo pour se rendre au travail. 7 personnes interrogées sur 10 possèdent au moins un vélo au sein de leur ménage. Concernant les véhicules motorisés à 2 roues (vélos électriques compris), ce ratio descend à 2 personnes sur 10.

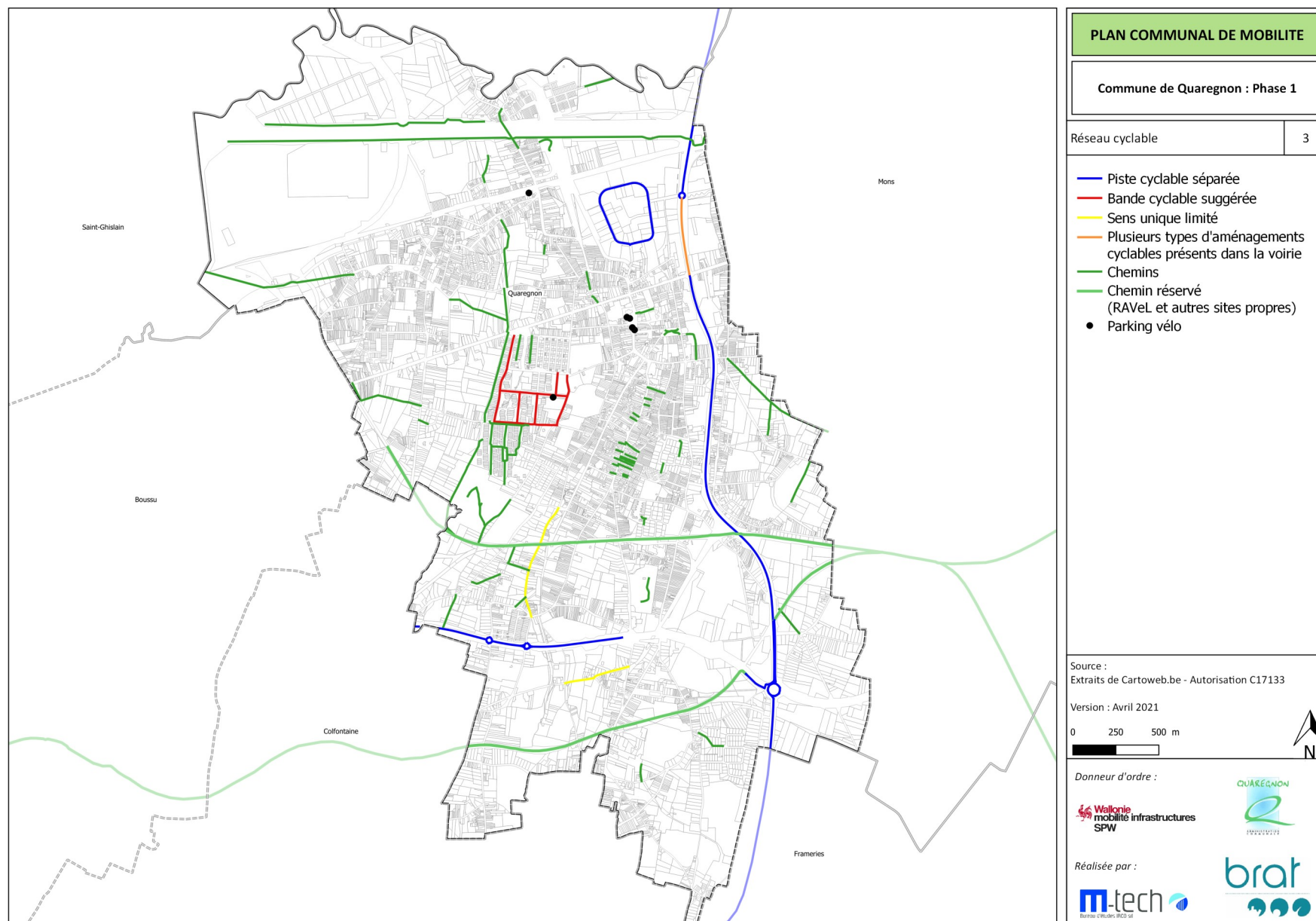
Un des thèmes principaux ressortant des suggestions des interrogés concernent l'amélioration du réseau cyclable. Pour rappel, ce sont ces éléments que les répondants veulent voir s'améliorer : le développement, la sécurité, la continuité du réseau sur Mons-Borinage et l'installation de parkings sécurisés.

Sensibilisation et formations

Très peu d'actions de sensibilisation ou de formation entreprises par la commune ou d'autres services (associations,...) ont été relevées à Quaregnon. Quelques actions ponctuelles ont été réalisées au cours des dix dernières années qui n'avaient pas de vision sur le long terme.

La principale action est une initiative de la police et des écoles primaires du borinage qui collaborent afin de sensibiliser les élèves de 11-12 ans au code de la route. Tous les ans, des membres de la police parrainent des classes sur base volontaire et rencontrent les élèves à trois reprises afin d'aborder les diverses thématiques de la sécurité routière. En fin d'année, une journée de jeux (parcours cycliste, voiture tonneau, etc.) est organisée pour clôturer ce cycle de sensibilisation des plus jeunes.

2. DÉPLACEMENTS CYCLABLES





3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS

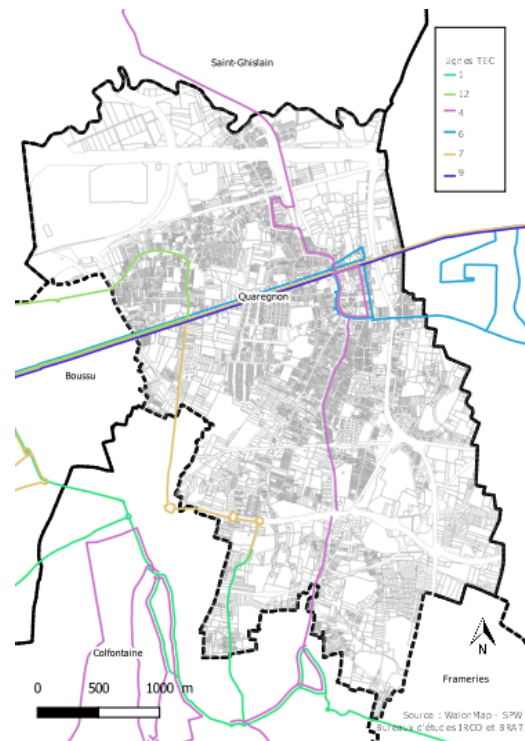
3.1 OFFRE

Des parcours principalement situés sur les axes structurants

Le réseau de bus (TEC) de la commune de Quaregnon s’organise principalement d’ouest en est sur la N51 et de nord en sud via les rues des Vaches, du Village et Paul Pastur. Le centre de croisement des itinéraires est situé au carrefour des 4 Pavés (cf. carte suivante). Ces parcours permettent une connexion avec les pôles suivants : Colfontaine, Saint-Ghislain, Mons (Flénu et Mons centre), Quiévrain et Dour.

Des cités décentrées par rapport aux lignes

Les cités de Quaregnon et de Wasmuël sont décentrées par rapport aux lignes qui circulent sur les axes structurants. La voiture reste donc parfois un passage obligé pour emmener les enfants jusqu’aux arrêts de bus ou directement aux écoles depuis ces zones ne profitant pas d’une desserte en transport en commun.



Lignes desservant le territoire de Quaregnon

N° de Ligne	Itinéraire	Fréquence de passage en semaine/sens		Fréquence de passage/sens en semaine de vacances scolaires	
		1*	2**	1*	2**
4	Wasmès-Baudour	35	29	18	17
6	Mons-Flénu-Mons	22		16	
7	Mons-Quiévrain	15	15	15	16
9	Mons-Dour	68	66	66	60

*Sens indiqué par « itinéraire » **Sens inverse

Les lignes de plus grande importance sont les lignes 9 et 4. La ligne Mons-Dour présente une fréquence très régulière mais sur le territoire de la commune, ce dernier circule uniquement sur la N51 et n’a que 3 arrêts. La ligne Wasmès-Baudour présente quant à elle une fréquence de passage moins élevée mais traverse Quaregnon du Sud au Nord et possède 12 arrêts sur l’entité.

Le premier bus circule à Quaregnon aux alentours de 5h du matin tandis que le dernier passage est à 21h30. L’offre de l’ensemble des lignes est réduite le week-end et les jours fériés ainsi que lors des vacances scolaires.

Les lignes présentent des variantes d’itinéraires, ce qui peut entraver la compréhension des horaires et des destinations pour les voyageurs.

Lors du marché les lundis, les bus circulant par l’arrêt « 4 pavés » sont déviés via la rue de Docteur Charles Dupuis.

Les lignes 1 et 12 ne sont pas reprises dans le tableau car elles ne couvrent presque pas le territoire. La première ne circule que dans la rue de Maubeuge et s’arrête avant la Cité des Cascades tandis que la deuxième effectue une boucle dans Wasmuël.

3. TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS

Des équipements peu nombreux et très variables

La commune de Quaregnon compte une vingtaine d'arrêts de bus sur son territoire sans pour autant avoir un terminus ou un lieu regroupant et structurant que l'on pourrait considérer comme une gare des bus. Les équipements des arrêts sont très limités. Des au-bettes et des bancs sont présents à certains arrêts. Aucun arrêt de la commune de Quaregnon n'est équipé d'un afficheur de temps d'attente.

Pour se procurer des tickets et renouveler ses abonnements, un seul automate de vente est présent dans la commune, il est situé rue Jules Destrée.



Figure 38 : rue Jules destrée / Figure 39 : arrêt TEC Rue du Village

L'asbl Atingo, qui réalise des audits des niveaux d'accessibilité des arrêts et des lignes du TEC aux PMR, n'en a jusqu'à présent pas réalisé sur l'entité. Une collaboration entre la commune et cet organisme pourrait être mise en place afin d'évaluer l'accessibilité à ce mode de transport.

3.2 DEMANDE

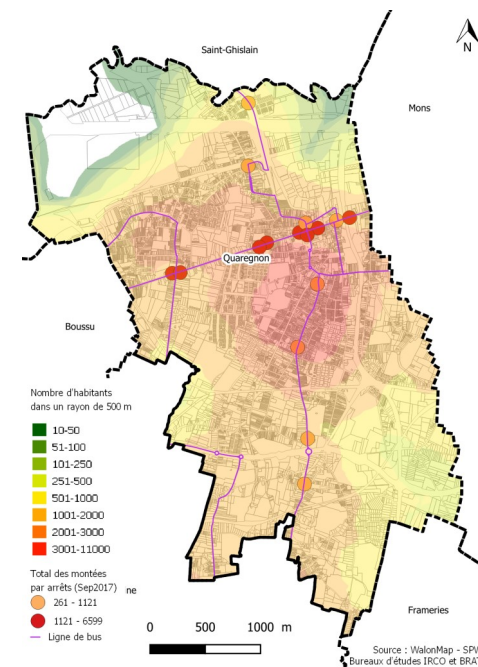
Peu de voyageurs TEC

Sur la cartographie ci-dessous sont identifiés, à partir des données récoltées par le TEC, les arrêts qui ont comptabilisé plus de 260 montées, soit plus d'une dizaine de personnes par jour ouvrable, sur la période d'un mois de relevés (septembre 2017).

Les arrêts situés sur l'axe structurant de la N51 comptabilisent un nombre important de passagers vu les différentes lignes qui y circulent permettant de rejoindre des pôles d'importance tels que la ville de Mons. Les autres arrêts les plus fréquentés sont situés tout au long de l'itinéraire de la ligne 4 où des points d'attraction sont également présents tels que écoles, centre hospitalier epiCURA et nœuds de correspondances.

L'arrêt le plus fréquenté, les 4 Pavés de la N51, totalise un maximum de 308 montées par jour, ce qui représente moins de 2% de la population quaregnonnaise.

Les données récoltées via l'enquête réalisée dans le cadre de ce PCM révèlent que 4,4% des répondants se déplacent en bus au moins 5 fois par semaine.





4. TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN

4.1. OFFRE

Une ligne ferroviaire en correspondance

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.



Figure 40 : Extrait de la carte du réseau global de la SNCB

Une gare aux infrastructures pauvres

La gare de Quaregnon est située dans un quartier résidentiel entre la N51 et l'autoroute E42. C'est une gare de petite taille, composée de deux quais reliés par un passage souterrain et qui ne propose que peu de services. La bâtiment de la gare n'est pas ouvert aux voyageurs, à l'exception de 4 abris et un automate de vente de titres de transport, aucun autre service n'est présent.

En terme d'accessibilité, la gare propose un parking gratuit composé d'une centaine de places, dont 4 PMR, ainsi qu'un parking vélo couvert de 10 emplacements. L'arrêt de bus TEC « Quaregnon SNCB » est desservi par la ligne 4 Wasmes-Baudour mais les horaires des deux services de transport ne sont pas aménagés pour assurer des correspondances. À titre d'exemple, pour rejoindre Mons depuis le Sud de la commune en bus et en train en matinée, le train démarre une minute avant l'arrivée du bus tandis que le train suivant ne démarre que 25 minutes après l'arrivée du bus d'après.

Les infrastructures ne permettent pas un accès aux personnes à mobilité réduite et il n'existe pas de présence permanente pour les accueillir ou les aider. Il est nécessaire de réserver une assistance à l'avance. La figure 45 illustre la pratique compliquée des trottoirs en chaise ou avec une poussette.



Figure 41 : parking de la gare



Figure 42 : parking vélo



Figure 43 : auto-



Figure 44 :



Figure 45 : accès piéton et PMR

4. TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN

4.2. DEMANDE

Des voyages quotidiens principalement vers la Capitale

Des données de comptages d'octobre 2019 produites par la SNCB, 533 voyageurs ont été en moyenne comptabilisés en semaine, 211 le samedi et 144 le dimanche à la gare de Quaregnon. À titre de comparaison, c'est 18 fois moins que Mons (+/- 95.500 habitants) et 4 fois moins que Saint-Ghislain (+/- 23.500 habitants) pour les montées comptabilisées en gare de Quaregnon alors que la commune compte près de 19.000 âmes.

Les données récoltées via l'enquête réalisée dans le cadre de ce PCM révèlent que les répondants se déplaçant en transports en commun vers leur lieu de travail se dirigent principalement vers la Région de Bruxelles-Capitale (75%). La ville de Mons est également un pôle rejoint quotidiennement par les navetteurs de Quaregnon. Près de 8% des personnes interrogées utilisent le train au moins 5 fois par semaine.



5. CIRCULATION MOTORISÉE

5.1. OFFRE

La situation de Quaregnon au sein du réseau régional

Quaregnon se situe en périphérie de la Ville de Mons, dans la continuité d'un réseau urbain très dense. Il n'existe pas de démarcations claires entre les différentes communes qui composent ce tissu urbain. Les 3 routes régionales principales qui traversent son territoire (N51, N545 et N550) permettent des connexions avec les villes voisines (Mons, Saint-Ghislain, Boussu,...). L'autoroute A7-E19-E42 traverse le nord du territoire. Il est toutefois compliqué d'y accéder depuis Quaregnon. Les accès à l'autoroute les plus proches sont à Mons et Saint-Ghislain. La construction d'une nouvelle bretelle d'accès devrait voir le jour et améliorer la connexion à l'autoroute ainsi que soulager le trafic de transit sur les autres axes de la commune.

Un transit automobile vers et en dehors de la commune

L'utilisation de la voiture reste primordiale pour les personnes circulant sur le territoire communal. D'une part, pour les Quaregnonnais qui se déplacent principalement en dehors de la commune pour se rendre sur leur lieu de travail et pour leurs autres activités. D'autre part, pour les voisins se rendant le lundi au marché hebdomadaire de Quaregnon qui présente un caractère très attractif pour les habitants d'autres communes.

Dans ce contexte, une vision intercommunale est importante pour la conception de cet outil de planification de la mobilité communale.

Un réseau communal routier « coincé » entre ses axes Ouest-Est

La situation du réseau viaire communal est confrontée à une configuration problématique commune à celle de toute la région située entre Boussu et Mons. Les axes Ouest-Est sont surchargés (principalement la N51) et il existe un manque des transversales Nord-Sud permettant des connexions entre ceux-ci. L'axiale Borraine a été aménagée dans le but de soulager le transit sur cet axe et la chaussée de l'Espérance permet une connexion à celle-ci. Les rues plus centrales et urbanisées de la commune telles que la rue de Monsville (entre autres) ne sont pas pour autant soulagées du passage des véhicules de transit.

Un centre-ville apaisé

L'aménagement récent de la Grand'Place et de la rue du Village a eu pour ambition d'apaiser la vitesse dans le centre-ville et d'en faire un espace plus convivial. L'installation de bornes centrales et de plots ronds sur les trottoirs a en effet permis de sécuriser le centre en empêchant les dépassements et en rendant la voirie plus étroite, ce qui induit une réduction de la vitesse des automobilistes.



Figures 46 et 47 : Aménagements du centre-ville

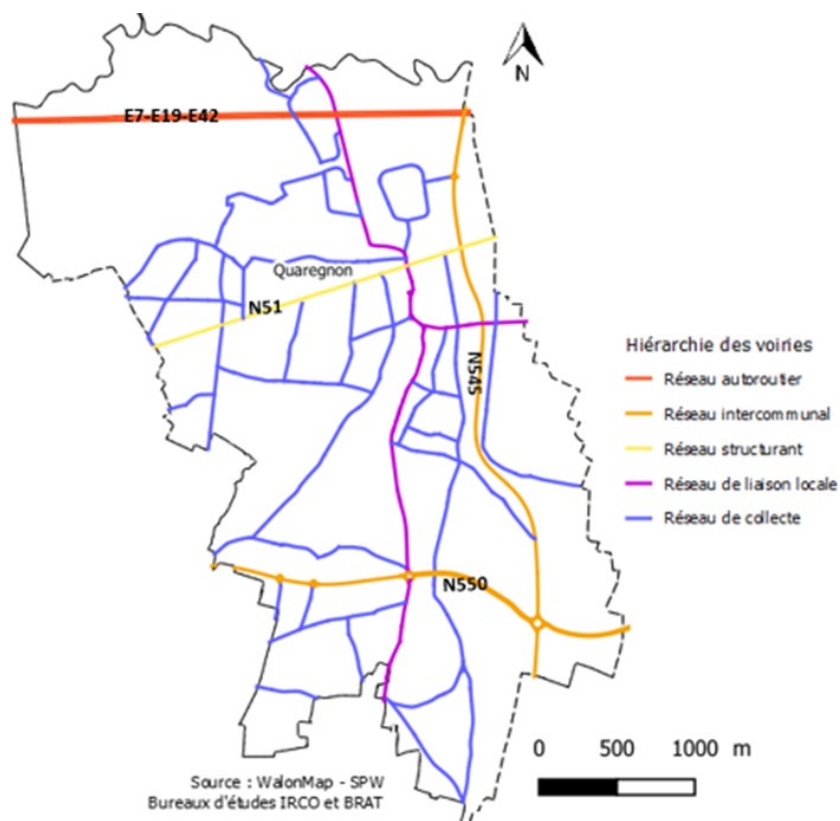
5. CIRCULATION MOTORISÉE

5.1. OFFRE

Des pratiques automobiles en inadéquation avec la hiérarchie du réseau

Le réseau communal s'étend sur un peu moins de 60 km (IWEPS) de voiries. Comme relevé dans le Schéma d'accessibilité et de mobilité du Cœur du Hainaut, il existe un enjeu important de hiérarchisation du réseau routier à Quaregnon. En effet, malgré la mise en service de l'axiale boraine, la N51 continue de supporter des charges de trafic trop lourdes par rapport à son contexte central et qui se devrait secondaire par rapport à la N550.

Les voiries à Quaregnon présentent différents gabarits, des autoroutes en 2x3 bandes de circulation, des chaussées à 2x2 bandes, des rues à 2x1 bande et des sens uniques.



Un entretien variable des voiries

Dans les différents quartiers de l'entité, l'état des voiries tend à se différencier d'une zone à l'autre mais n'est pas particulièrement en bon état.

Les centres des villages (Quaregnon et Wasmuël) sont très bien entretenus puisque les aménagements de ces parties de la commune sont assez récents. D'autres quartiers comme celui de la piscine sont également dans un bon état praticable pour tous les modes de déplacements. Ailleurs dans l'entité, on constate l'absence d'entretien et de réfection : nids de poule, usure, et dans beaucoup d'endroits, les marquages au sol sont en partie voire totalement effacés.

L'entretien des voiries régionales telles que la N51 et la N545 et des carrefours qui les composent (des 4 pavés, « Salik ») laisse à désirer et constitue un facteur d'insécurité.



Figures 48, 49 et 50 : Entretien des voiries

5. CIRCULATION MOTORISÉE

5.2. DEMANDE

Un territoire aux fonctions mixtes...

Le territoire quaregnonnais démontre une forte mixité de fonctions. S'il est très dense et marqué par une fonction résidentielle forte, de nombreuses activités économiques ainsi que des services, écoles et commerces y sont également implantés.

Cette diversité de fonctions peut s'avérer source de conflits et résulter en une charge importante de trafic sur des voiries étroites et déjà saturées, particulièrement aux heures de pointe. Le centre-ville rassemble ces diverses fonctions où se rencontrent piétons, cyclistes, automobilistes, chauffeurs de camions/camionnettes assurant des livraisons ou des retraits.

... qui implique des dysfonctionnements

Le partage du réseau entre les utilisateurs décrit ci-avant entraîne néanmoins quelques dysfonctionnements dans le centre très urbanisé et les rues étroites de la commune. En effet, la largeur des voiries ne permet pas toujours d'assurer des livraisons sans encombrer le trafic pour les autres usagers lors des heures d'affluence. Ce point est abordé dans le volet relatif au transport de marchandises.

Le manque de visibilité de certains carrefours présente une dangerosité notable pour l'automobiliste désirant s'engager, surtout en considérant les grandes vitesses parfois pratiquées sur les axes rectilignes de la commune où les aménagements ne contraignent pas les usagers à ralentir.

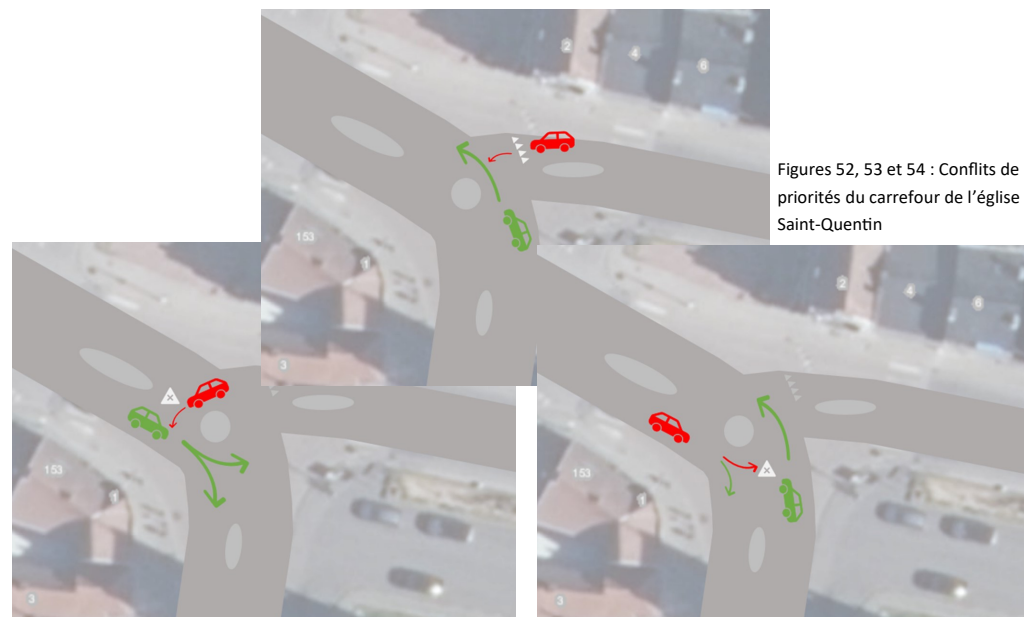
De manière plus localisée, deux carrefours semblent problématiques :

- Le carrefour « Salik » (Weba) est un croisement aux dimensions importantes et peu aménagé. Un entretien de la voirie et une attention particulière à la continuité des aménagements cyclistes et piétons sont à envisager ;
- Le carrefour de l'église Saint-Quentin, situé à l'angle des rues de Monsville, du Village et Edouard Anseele, est un carrefour particulièrement dysfonctionnel. Celui-ci s'apparente visuellement à un rond-point alors qu'il s'agit en réalité d'une rue prioritaire et d'un cédez-le-passage (où le principe de la priorité de droite s'ap

plique aussi). Les figures ci-contre illustrent les trois configurations de priorité qui induisent la confusion pour les usagers de cette intersection. Cette organisation n'est pas propice aux passages des bus dont l'angle giratoire est plus important.



Figure 51 : passage de bus au carrefour de l'église Saint-Quentin



Figures 52, 53 et 54 : Conflits de priorités du carrefour de l'église Saint-Quentin



6. STATIONNEMENT

6.1. OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE

Les principaux enjeux en matière de stationnement se jouent dans le centre-ville de Quaregnon. Les questions de stationnement relatives à la mobilité scolaire et au transport de marchandises sont abordées plus spécifiquement dans ces chapitres respectifs. La question des livraisons est abordée dans le volet relatif au transport de marchandises.

Une offre importante mais des difficultés de stationnement

L'offre en stationnement dans le centre-ville est relativement importante. Elle est répartie entre des parkings, des poches de stationnement et celui en voirie.

A proximité directe du centre, 4 parkings offrent une capacité totale de plus de 200 places (209):

- **Place de la Charte** : 82 places
- **Des Maronniers**: 24 places + 2 places réservées pour les PMR
- **Place Nicolas Jenart** : 53 places + 1 place réservées pour les PMR
- **« Ancien Nopri »** : 50 places (pas aménagé)

24 places sont également disponibles **rue du Marché**.

2 parkings de déstassement sont également disponibles à plus grande distance du centre:

- **Parking de la Gare de Quaregnon** : 98 places + 4 places réservées pour les PMR.
- **Parking du Zoning du Brûle**: 124 places

En outre, des parkings privés sont également prévus pour la majorité des commerces (dans le zoning, Spar, les grandes enseignes de la N51,...) et à proximité des équipements sportifs comme la piscine et la salle Edgar Hismans.



Figure 55 : Parking de la Charte/ Figure 56 : Parking Des Maronniers
Figure 57 : Parking Nicolas Jenart/ Figure 58 : Parking Ancien Nopri



Figure 59 : Parking de la Gare de Quaregnon/ Figure 60 : Parking du Zoning du Brûle

6. STATIONNEMENT

Une zone bleue pas appliquée ni contrôlée

Suite au PCIM de 2009, la zone bleue du centre a été étendue sur la rue du Village entre la N51 et la rue de Castiaux. En théorie, celle-ci permet d'assurer davantage de rotation des véhicules dans le centre-ville. Le disque y est obligatoire et le stationnement est limité à **2 heures**, sauf pour les riverains.

On retrouve également des emplacements en zone bleue de durée similaire: rue Paul Pastur, Place Brouez à Wasmuël, rue de Monsville.

En pratique, cette réglementation n'est pas respectée par les usagers et le contrôle et les sanctions en cas d'infractions ne sont pas appliqués.

Marché du centre-ville...un enjeu de stationnement

En raison du marché, une partie du stationnement en voirie du centre-ville (rue du Marché, rue du Village, rue de Castiaux,...) est réservée le lundi entre 6:00 et 15:00. C'est un événement qui génère énormément de déplacements et qui contraint également de façon significative les possibilités de stationnement et de circulation dans le centre-ville. Cela a comme conséquence de reporter la demande en stationnement dans les rues avoisinantes.

Pas (de respect) d'emplacements réservés pour les livraisons

L'absence de places suffisantes spécifiquement réservées pour les livraisons et l'absence de respect de leur application incitent les usagers des commerces, les livreurs et les commerçants à stationner en double-file pour charger ou décharger les marchandises. Ceci est particulièrement problématique avec l'entreprise Mathieu située rue de Monsville qui génère un flux important, mais également rue du Village (des stationnements en double-file sont fréquents dans les ronds-points).



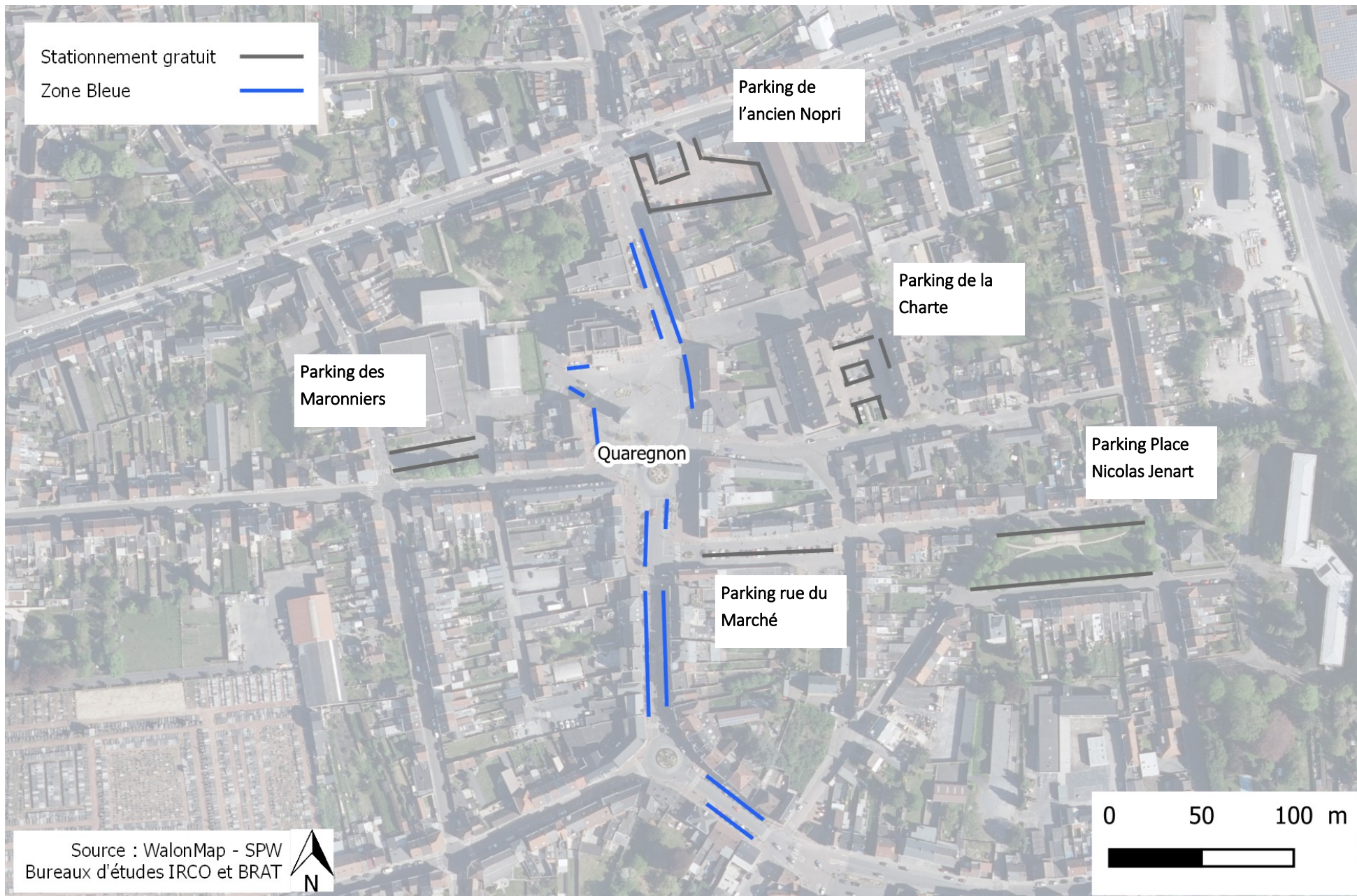
Figure 61 : zone bleue rue de Monsville



Figure 62 : Rue du Marché



Figure 63 : zone livraison rue de Monsville



6. STATIONNEMENT

6.2. OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT HORS DU CENTRE

En dehors du centre-ville, plusieurs places concentrent une offre importante en stationnement : **Place du Sud** (23 places sur la place et 34 en stationnement linéaire autour), **Place du Rivage** (54 places), **Place de Wasmuël** (57 places) et **Esplanade du Fair Play** (60 places).

6.3. DEMANDE EN STATIONNEMENT

Forte pression de stationnement en voirie

Conséquence du tissu urbain dense du Borinage, peu d’habitations disposent systématiquement d’un garage privé. Il en résulte qu’une large part des riverains stationnent en voirie, saturant les axes.

Parmi les répondants à l’enquête, 2/3 des répondants ont indiqué disposer d’un garage mais près d’un 1/4 des répondants n’y garent pas leur voiture la plupart du temps.

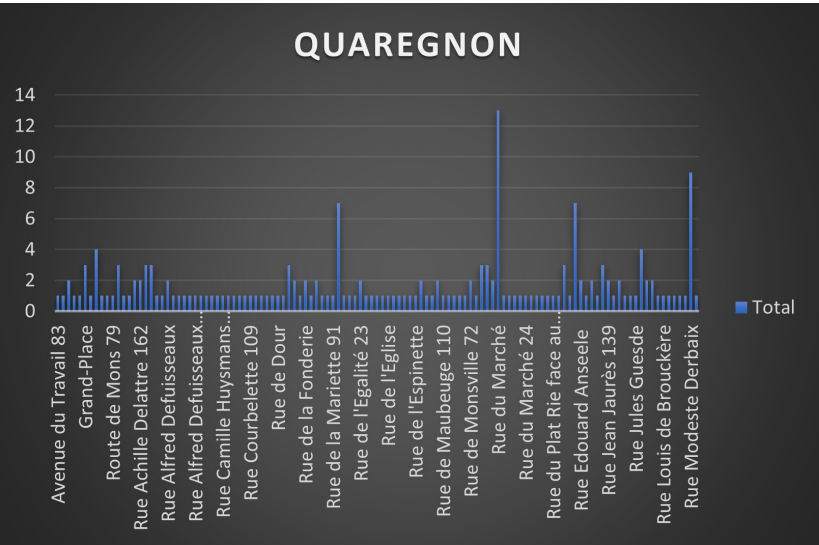
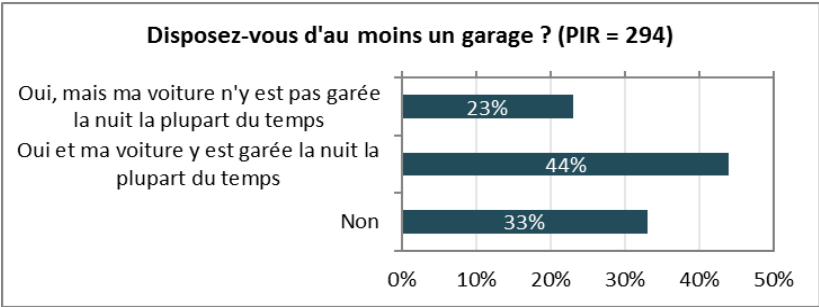
Logique du « au plus près »

Les problématiques liées au stationnement résultent, du moins en partie, du fait que les habitants cherchent à se garer au plus près de leur lieu de destination pour réduire au maximum leur temps de marche. Une distance de plus de quelques centaines de mètres ne semble pas envisageable pour bon nombre. Par conséquence, les parkings à proximité immédiate du centre (mais également le stationnement en voirie) sont souvent saturés alors que les parkings de délestage souvent vides...

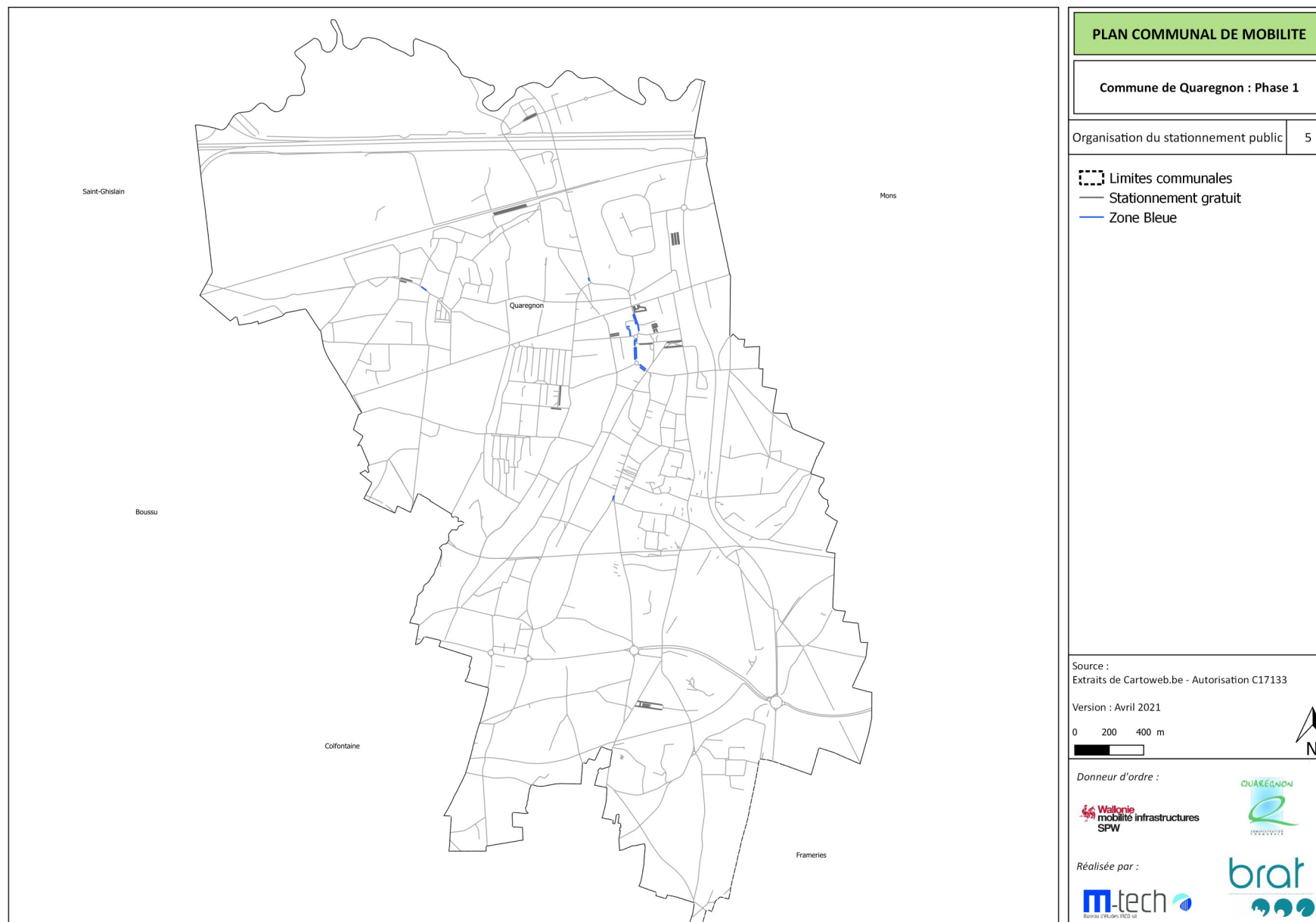
Cette habitude a été confirmée par les acteurs locaux rencontrés dans le cadre du diagnostic.

Des infractions de stationnement nombreuses

Les données transmises par la Police de la ZP Boraine indiquent des infractions de stationnement dans plusieurs lieux de la commune mais particulièrement dans le centre-ville : rue du Marché, rue Derbaix, etc. qui sont probablement causés par la tenue du Marché le lundi matin dans le centre et qui pose une pression importante en matière de stationnement. Des infractions sont également constatées rue Mariette à Wasmuël.



6. STATIONNEMENT





7. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ

7.1. TRANSPORT DE MARCHANDISES

7.1.1. OFFRE

Réseau et restrictions

Le réseau routier de Quaregnon est très dense et confronté au passage de nombreux poids-lourds. La N51 en fait particulièrement les frais, et bien que des réglementations aient déjà été envisagées pour réguler le trafic et la vitesse sur cet axe, il n'y existe actuellement pas de restrictions à la circulation des poids-lourds.

Le réseau de la commune n'est néanmoins pas en accès libre pour tous les poids-lourds. Il existe en effet plusieurs restrictions localisées à divers endroits du territoire selon la fonction de la zone. Dans le centre-ville, une restriction existe pour les véhicules de plus de 7,5T. Dans certains quartiers résidentiels, le passage des véhicules de plus de 5T est également interdit.



Figure 64 : N51 en direction de la rue du Village



Figure 65 : rue Dr. Charles Dupuis

Une absence de zones de livraison induisant des encombrements

La livraison de marchandises dans le centre-ville et ailleurs n'est pas organisée par des zones de chargement et de déchargement dédiées. Les livreurs doivent alors se stationner provisoirement dans des endroits qui ne sont pas prévus pour les accueillir : en double-file sur la voirie, sur les trottoirs, dans les ronds-points, etc. Cette absence d'infrastructure pour les livraisons provoque des encombrements pour le reste de la circulation, surtout en heure d'affluence.

Un point d'attention pourrait être porté à la nécessité d'aménager des zones de livraison dans les endroits sensibles, tout en prenant en considération les gabarits étroits de certaines voiries. Il est à noter que la mise en place d'une zone de livraison est en cours d'instauration rue Castiaux.

—> *La livraisons de marchandises dans le centre-ville est un enjeu primordial pour le PCM.*

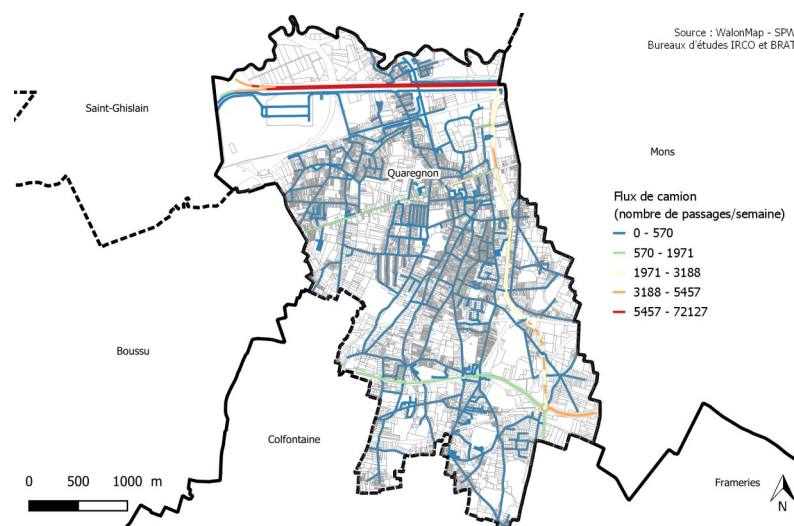
7. TRANSPORT DE MARCHANDISES ET INTERMODALITÉ

7.1.2. DEMANDE

Des pôles générateurs de déplacements internes et de transit

Les passages de poids-lourds sont générés par la présence de pôles d'attraction sur le territoire tels que le zoning du Brûle et des nombreux commerces et entreprises de l'axe principal N51, ainsi que dans le centre-ville.

Ils le sont aussi par sa situation transitoire, sans accès direct à l'autoroute E42, vers Mons et d'autres communes. Dans les communes voisines, la circulation de poids-lourds est induite par la présence de leurs propres zones d'activités économiques, commerces, la ville et les quelques cultures agricoles de la région (voir carte des pôles générateurs de déplacements).



Flux et dysfonctionnements

Par ordre d'importance, les flux de camions les plus abondants sont ceux enregistrés sur l'autoroute, sur la Chaussée de l'Espérance N545, sur la rue Jules Destrée N51 et finalement sur l'axiale boraine N550 (cf. carte ci-contre). Pourtant, c'est cette dernière qui a été conçue pour accueillir les poids-lourds et désengorger la traversée Ouest-Est de la N51. Son aménagement en témoigne : largeur importante de voirie, 2x2 bandes, bandes cyclables séparées permettant la protection des vélos à certains endroits, etc.

7.2. INTERMODALITÉ

Un potentiel mobipôle à la gare

Il n'existe pas d'infrastructure permettant l'intermodalité des transports de marchandises à Quaregnon. La dérivation de la Haine est un cours d'eau repris à l'Atlas comme navigable mais son gabarit ne permet pas d'y organiser du transport de marchandises.

La principale infrastructure permettant de combiner différents modes de transport à Quaregnon est la zone de la gare. Celle-ci est équipée d'un parking automobile gratuit de 100 places et d'un parking vélo couvert de 10 places permettant de combiner ces modes avec l'utilisation du train. La ligne TEC 4 Wasmes-Baudour fait arrêt à la gare, il s'agit d'une opportunité de combiner l'utilisation du bus et du train. Néanmoins, c'est une vision qui doit être adoptée en collaboration des deux services de transport en commun avec une méthode supra-locale puisque, actuellement, les horaires des deux transporteurs ne sont pas aménagés pour assurer des correspondances. Le quartier de la gare est en plus de cela assez difficile d'accès pour les modes actifs : il n'existe pas ou peu d'infrastructures cyclables pour s'y rendre depuis les autres quartiers de la commune et la qualité du réseau piéton et PMR est en mauvais état comme précédemment abordé.

Cette unique zone de possibilité d'intermodalité n'est néanmoins pas pensée comme telle, sans espace d'attente ou de correspondance planifiée, il ne s'agit pas réellement d'un pôle structurant dans ce domaine. La position décentralisée de la gare par rapport au centre-ville et la traversée de la N51 entre ces deux lieux constituent une contrainte supplémentaire à prendre en considération pour l'aménagement d'un potentiel mobipôle.



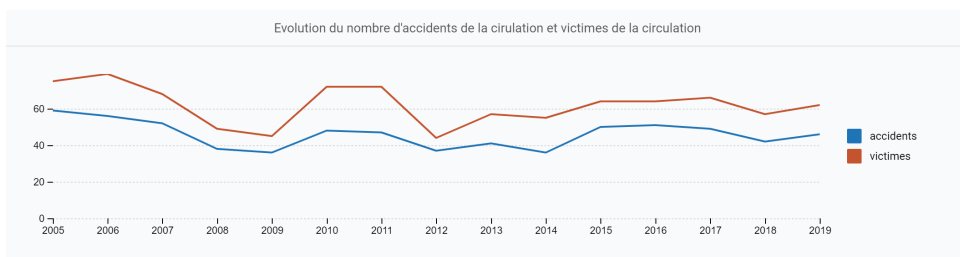
8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

8.1. ACCIDENTOLOGIE

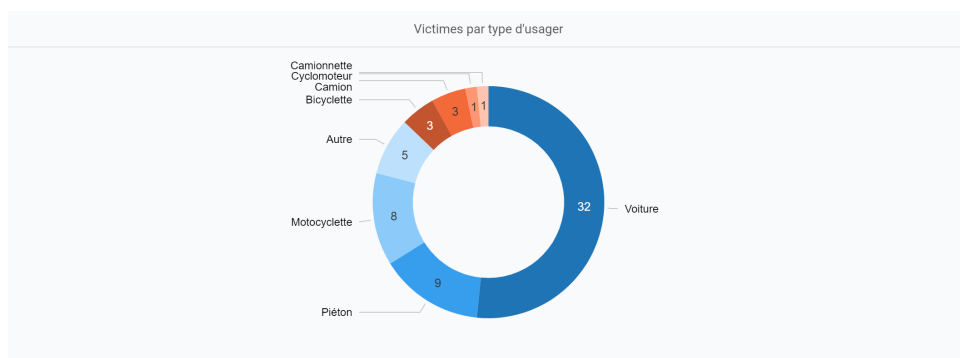
8.1.1. NOMBRE ET TYPOLOGIE D'ACCIDENTS

Depuis une dizaine d'années, le nombre de victimes et d'accidents de la circulation évoluent de façon relativement similaire (avec davantage de victimes) : ils sont relativement élevés et tendent à augmenter d'année en année (pic en 2010-2011). En 2019, on dénombre 62 victimes pour 46 accidents, soit une augmentation d'environ 10% par rapport à 2018 (source: Statbel).

Parmi les accidents recensés, la large majorité implique des blessés légers. Parmi les 62 victimes de la route en 2019, 55 ont été légèrement blessés, 5 gravement et on déplore 2 tués sur place ou décédés dans les 30 jours.



Par type d'utilisateurs, plus de la moitié des victimes étaient des automobilistes, près de 15% des piétons et près de 13% des motocyclistes.



<https://statbel.fgov.be/fr/commune/quaregnon#dashboard14>

8.1.2. LIEUX D'ACCIDENTS

Comme démontré dans le reste de ce diagnostic, la mobilité quaregnonnaise est majoritairement automobiliste. Il s'agit du mode prioritaire pour la quasi-totalité des types de déplacements et ce au dépend des autres modes—notamment actifs—qui se soumettent à cette logique de mobilité au prix parfois de situations accidentogènes.

Dans l'ensemble l'insécurité routière concerne donc la circulation automobile. La Commune ne compte pas de passage à niveau sur son territoire, point cependant critique en matière de sécurité routière.

Les données d'accident transmises par la Zone de Police Borraine permettent de distinguer un axe particulièrement accidentogène: la **N51**, où se concentrent la majorité des accidents relevés entre 2015 et 2019). Plusieurs accidents ont également été relevés rue Edouard Anseele et Chaussée de l'Espérance.

Ces problèmes d'insécurité s'expliquent par des comportements à risque des usagers (vitesses excessives, non respect des priorités, etc.) et des configurations ou aménagements inadaptés ou dangereux:

Des voiries étroites aux croisements dangereux

Certains axes présentent un gabarit très étroit (caractéristique morphologique de Quaregnon). Il s'agit notamment des rues de Monsville, Jean Volders, Edouard Anseele, Alfred Defuisseaux, etc. Vu le stationnement important en voirie, la circulation dense—dont des bus—la pression sur ces voiries est importante et l'insécurité renforcée. Deux véhicules venant de sens opposés se croisent difficilement et sont contraints de se reporter sur le côté (dont le trottoir) afin de céder le passage, parfois en dernière minute. Des prises de vitesse sont également fréquentes pour éviter de se retrouver coincé.

De plus, le stationnement permis à cheval sur le trottoir ne permet pas aux modes actifs de circuler de façon confortable et sécurisée.

8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Figures 66 et 67 : rue de Monsville

Des voiries rectilignes, favorisant les prises de vitesse

De grands axes rectilignes traversent le territoire de l'entité (de nord en sud), ce qui favorise les prises de vitesse par les automobilistes et augmente les risques d'accidents (les données des radars mobile indiquent de nombreuses infractions du respect des limites de vitesse).

C'est notamment le cas de la rue des Vaches depuis le carrefour de l'axiale boraine et qui rejoint le centre par la rue de Monsville.

Des carrefours dangereux, des points noirs

Les carrefours représentent également un enjeu d'insécurité à Quaregnon. Le manque de visibilité, le non-respect des priorités ou l'absence de cédez-le-passage, etc. en sont la cause. C'est notamment le cas :

- sur la N51 : où les insertions sur cet axe structurant depuis les rues adjacentes sont souvent difficiles.
- De façon générale dans le réseau local et surtout avec les axes susmentionnés: rues de Monsville, Volders, Edouard Anseele, Alfred Defuisseaux, etc.
- Plus spécifiquement celui devant l'Eglise Saint-Quentin entre la rue de Monsville, du Village et Anseele est un réel point noir : le dysfonctionnement de ce carrefour a été abordé dans le volet sur la circulation motorisé.
- Le carrefour « Salik », entre la N51 et la chaussée de l'Espérance. qui marque l'entrée de Quaregnon (effet porte d'entrée) aux dimensions importantes et peu aménagé (interruption de la piste cyclable séparée notamment).
- La carrefour des 4 Pavés, entre la N51 et la rue du Village qui marque le début du centre-ville, avec des flux piétons et automobiles importants.



Figure 68 : Carrefour des 4 Pavés/ Figure 69 : Rue Alfred Defuisseaux
Figure 70 : Carrefour devant l'Eglise Saint-Quentin/ Figure 71 : Carrefour « Salik »

8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Des traversées peu/pas sécurisées

A plusieurs endroits de l'entité, les traversées piétonnes (et dans certains cas cyclistes) ne sont pas suffisamment sécurisées ni aménagées; Cela est d'autant plus problématique vu les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés et le manque de visibilité aux carrefours. La distance entre deux traversées étant parfois trop importante, les usagers sont tentés de traverser en dehors des passages piétons, s'exposant au trafic.

Certaines mesures prises par la Commune

La Commune a toutefois mis en place certaines mesures prises afin d'améliorer la sécurité routière:

- Réaménagement du centre-ville : création de ronds-points et séparation des voies;
- Installation de dispositifs ralentisseurs de type dos d'âne, coussins berlinois ou chicanes, traversées surélevées (rue Anseele devant l'école), etc.;
- Installation de blocs pour sécuriser les trottoirs ;
- Contrôle radar sur certains axes clés (rue des Vaches, rue Jules Destrée—N51, etc.);
- L'installation d'un plateau sinusoïdal (rue de Monsville dans le cadre des travaux rue du Peuple) afin de casser l'effet rectiligne de l'axe.

La sécurité routière aux abords des écoles est abordée spécifiquement dans le chapitre sur la mobilité scolaire.

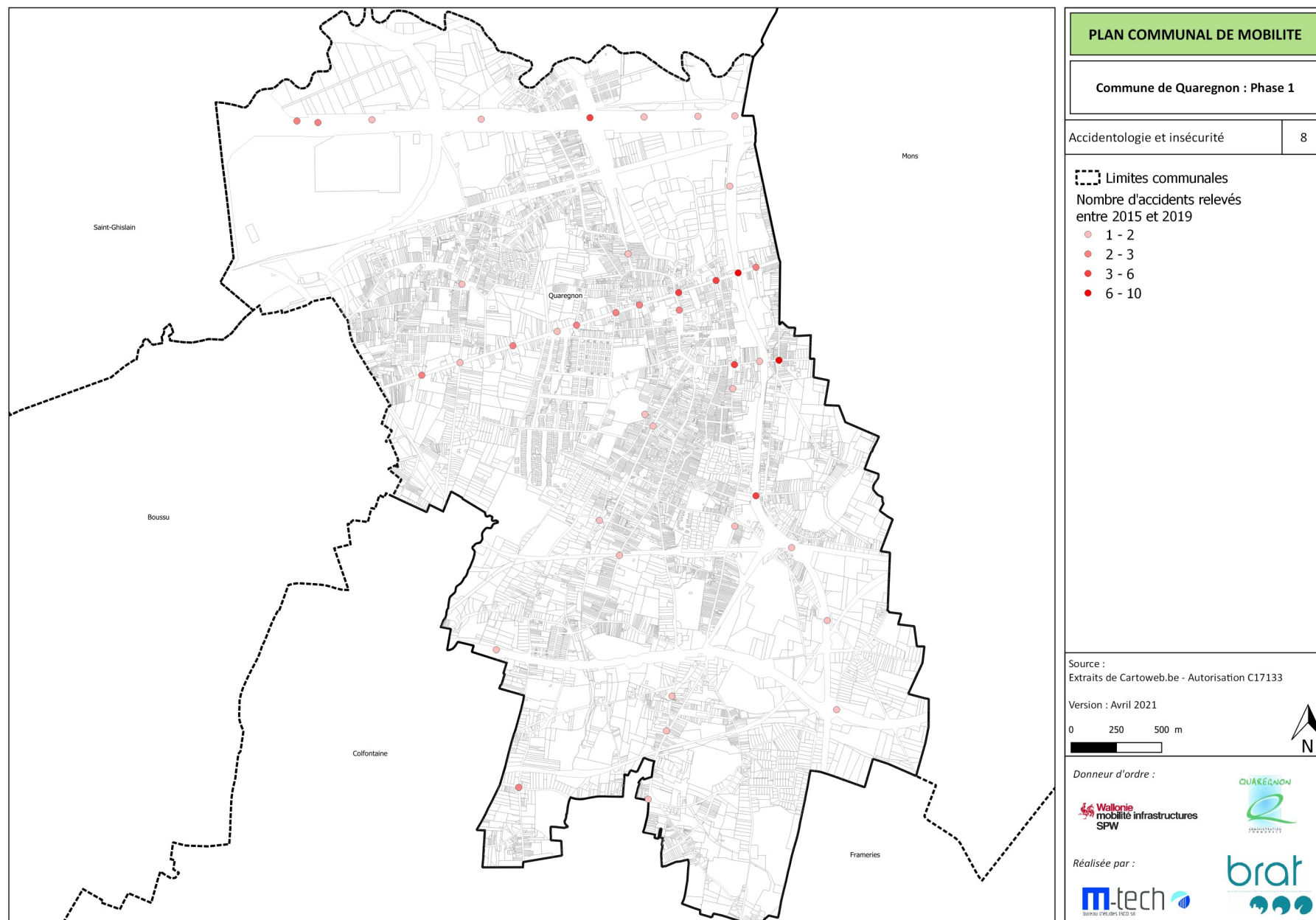


Figures 72 et 73 : Rue du Village

Figure 74 : Rue Alfred Defuisseaux/ Figure 75 : Rue de Pâturages

Figure 76 : rue de Monsville/ Figure 77 : Carrefour Chemin du Tour/Rue des Houillères

8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE



8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

8.2. VITESSE DE CIRCULATION

8.2.1. RÉGIMES DE VITESSE

On relève peu de zones 30 dans le réseau de l'entité. Elles sont présentes dans le centre-ville (rue du Village entre rue de Castiaux et la N51) ainsi qu'aux abords des écoles. Toutefois rappelons que la signalétique désignant les zones 30 n'est pas toujours visible et dissuadante.

Dans le reste de l'entité, la majorité des rues sont limitées à 50km/h et à 70km/h sur les axes rapides.

8.2.2. ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET EFFETS DE PORTE

Des entrées de ville peu lisibles

Pour plusieurs raisons, les entrées de ville de l'entité sont peu marquées: pas d'effet de porte ou de variation d'emprises, des voiries longues et continues, dans l'ensemble un manque d'aménagement spécifique (chicanes, ralentisseurs), etc. Ceci incite les automobilistes à prêter peu attention aux limitations de vitesse, entraînant une insécurité routière pour les riverains et du trafic de transit.

8.2.3. RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

Afin d'évaluer le respect des limites de vitesse par les automobilistes, les données de 2020 des radars répressifs transmises par la zone de police ont été analysées. Elles concernent une dizaine de voiries sur le territoire, à la fois régionales et communales, en et hors agglomération.

Sur base de ces données, on constate que l'axiale boraine (N550) est l'axe qui concentre le plus d'infractions. Près de 10% des véhicules contrôlés ne respectaient pas les limitations (70 km/h). La configuration de cette voirie (axe rectiligne aux larges bandes) peut expliquer en partie ce comportement.

Dans l'ensemble, la majorité des automobilistes respectaient les limites (au moins 95%).

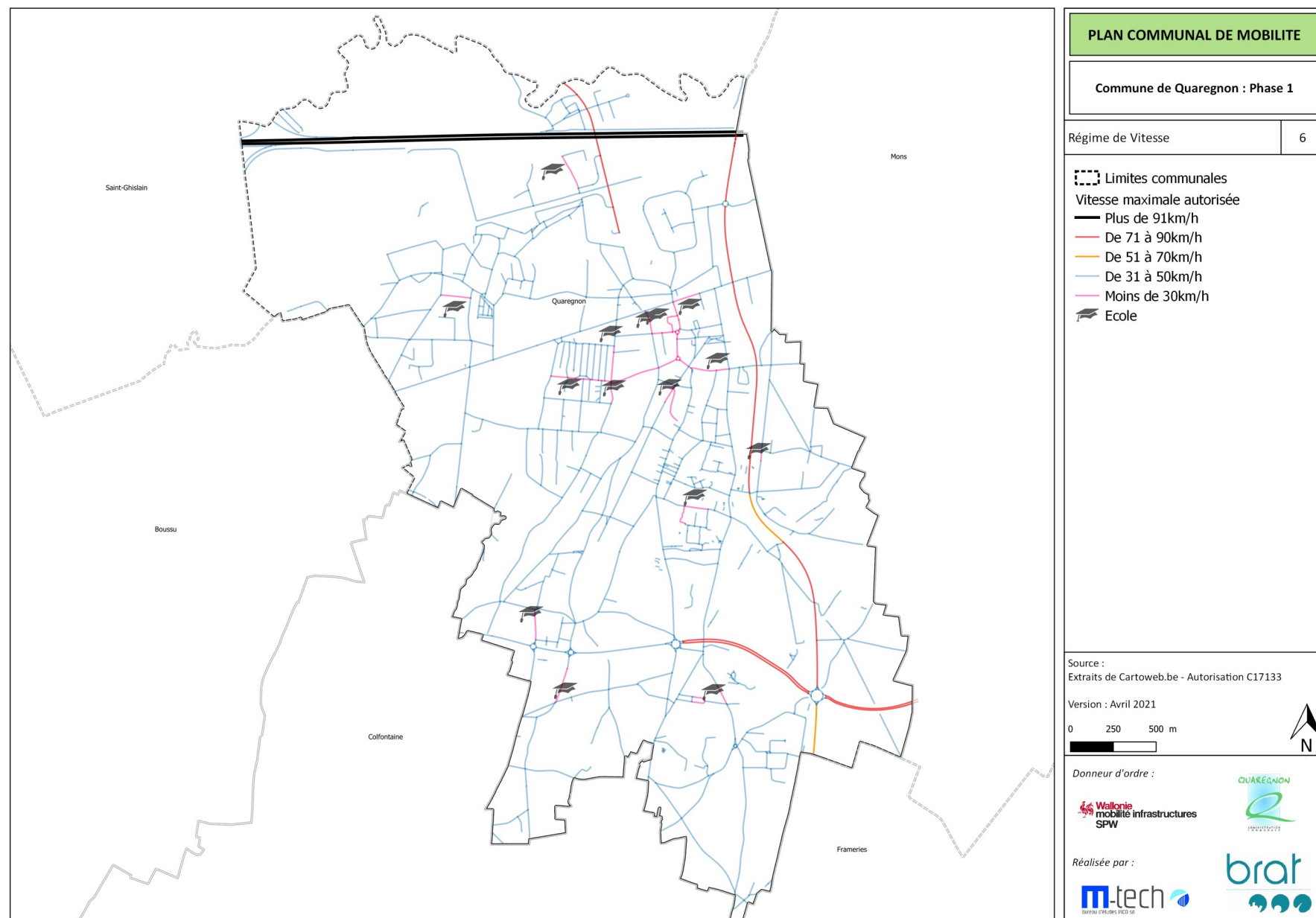
Notons toutefois que la part des véhicules en infraction peut être sous-représentée : il s'agit de statistiques issues des contrôles police (dont les automobilistes sont parfois mis

au courant) et ces données datent de 2020 qui a été fortement marquée par la crise sanitaire du COVID-19, notamment du point de vue des déplacements.

lieux	nbre VV contrôlés	Nombre d'infractions	Part des véhicules en infraction
RN550	1608	126	8%
Rue des Vaches	4790	230	5%
Rue de Wasmès	3600	110	3%
Route de Mons	1819	13	1%
Rue Jules Destrée	909	5	1%
Ch. De l'Espérance	1079	3	0%
Rue Paul Pastur	270	0	0%
Rue de Monsville	318	0	0%

Statistiques issues des radars répressifs à Quaregnon année 2020
(source: Zone de Police Boraine)

8. SÉCURITÉ ROUTIÈRE





9. MOBILITÉ SCOLAIRE

9.1. LA POPULATION SCOLAIRE

Quaregnon est caractérisée également par la richesse de son enseignement, avec une douzaine d’implantations couvrant de nombreux types d’enseignement: fondamental, primaire et maternelle, secondaire, enseignement spécialisé, artistique (musique) et de promotion sociale.

Au total, ce sont près de 3 000 élèves et étudiants qui sont inscrits dans un établissement scolaire se trouvant à Quaregnon, générant de nombreux déplacements en semaine auxquels il faut ajouter ceux du corps enseignant. Pour l’année scolaire 2018-2019, ils sont répartis comme ceci:

Année scolaire 2018-2019	
Nombre d'inscrits par entité de scolarisation	élève(s)
dans le maternel	648
dans le primaire	1 302
dans le secondaire	983
Part des élèves fréquentant une école dans leur commune	%
du maternel	65,5
du primaire	61,3
du secondaire	24,7

Source(s): ETNIC, Communauté germanophone - DG Stat, MFWB - AGER (IWEPS)

La majorité des élèves sont âgés de 6 à 12 ans. C’est une population scolaire moins indépendante qui dépend (presque systématiquement) d’accompagnants pour effectuer ses déplacements. Des déplacements qui s’effectuent encore presque uniquement en voiture.

Ces écoles sont réparties sur l’ensemble du territoire communal, aussi bien au nord (Rivage, Wasmuël, Destrée,...), au centre (Notre Dame, De Brouckère, Coq, Astrid, ICES,...) et au sud (Saint-Bernadette, EESPSCF,...).

Le centre-ville, qui comporte plusieurs écoles ainsi que l’administration communale et d’autres services, constitue ainsi une zone à enjeux particulièrement importante tel que

démonstré dans les autres volets du diagnostic (modes actifs, sécurité routière, circulation automobile,...). Quotidiennement, ce sont des flux importants de piétons et d’automobilistes qui s’y déplacent.

Dans les autres centralités, les établissements scolaires sont de plus petite taille. Ceci ne signifie pourtant pas qu’ils doivent être négligés pour autant mais les enjeux qui les concernent en matière de mobilité scolaire sont autres.



9. MOBILITÉ SCOLAIRE

9.2. LA VISIBILITÉ, SÉCURITÉ ET ACCESSIBILITÉ DES ÉCOLES

La sécurisation et la gestion de la mobilité aux abords des écoles est un enjeu important à Quaregnon que le PCM devra traiter.

9.2.1. VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES

Le bilan du PICM (phase 1A) a permis de déterminer que les abords d'écoles ont permis d'améliorer la sécurité dans la majorité des implantations du territoire depuis 2009. Certaines réalisations commencent toutefois à dater ou n'ont pas été réalisées.

Des écoles peu signalées par la présence de panneaux réglementaires...

Tous les établissements scolaires ne sont pas signalés par des panneaux F4a (zone 30) et A23 (endroits spécialement fréquentés par des enfants) rendus obligatoires par le code de la route.

... mais par contre par des totems

En revanche, des panneaux ou totems (Arthur et Zoé) signalant la présence d'une école et incitant à réduire sa vitesse sont de plus en plus fréquents. De même, rares sont les écoles à proximité desquelles des marquages au sol de type A23 sont présents. Les marquages des passages piétons ont tendance à s'effacer.



Figure 78 : rue du Village/ Figure 79 : rue Jules Destrée/ Figure 80 : rue du Coq

La traversée piétonne de la N51, voirie régionale très fréquentée, à hauteur de la rue Modeste Carlier fait toutefois preuve d'exemple avec un marquage au sol, des barrières

colorées et un éclairage public. Sur le reste du territoire, il s'agit généralement d'aménagements plus ponctuels (blocs béton,...).

Sur les voiries communales, des potelets, barrières colorées, marquages au sol contribueraient à renforcer la visibilité des abords. L'uniformité entre les aménagements est un marqueur visuel important qui retiendrait davantage l'attention des usagers de la route. Les totems Arthur et Zoé l'ont démontré à Quaregnon.

L'école Notre Dame, située rue Anseele, cumule de nombreux problèmes représentatifs de la situation communale:

- La relativement mauvaise qualité des aménagements de trottoirs, voire l'absence de cheminement ;
- Le stationnement gênant des véhicules à proximité immédiate des abords de l'école, source de congestion aux heures de pointe (entrée/sortie d'école) et de stationnement sauvage ou en double-file;
- Des vitesses excessives malgré la localisation en agglomération à proximité du centre-ville et d'une zone 30;
- Des traversées peu sécurisées : absence de marquage au sol (ou peu visible), pas/peu d'éclairage public au niveau du passage piéton, panneau peu visible, traversée rehaussée mais en mauvais état (et de fait peu efficace), etc.



Figures 81 et 82 : rue E. Anseele

9. MOBILITÉ SCOLAIRE

9.2.2. ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

Une accessibilité piétonne des écoles qui doit être améliorée dans son ensemble

Comme décrit, dans l'ensemble, la majorité des écoles quaregnonnaises disposent d'un trottoir et de traversées à proximité immédiate de leurs abords. Néanmoins, l'accessibilité piétonne des écoles doit être améliorée dans son ensemble. Les traversées ne sont pas toujours optimales (marquage ou revêtement en mauvais état, manque de visibilité, trottoirs trop étroits ou dégradés,...).

C'est particulièrement le cas de l'EESPSCF qui est dépourvue de tout aménagement pour les piétons (trottoirs en terre ou gravier, très étroits voire absents sur certains tronçons). Il s'agit pourtant d'un établissement d'enseignement secondaire, situé à proximité de l'axiale boraine (pourvue d'une piste cyclable séparée) qui offre des possibilités de report modal et de pratique renforcée d'une mobilité active.



Figure 93 : rue des Mineurs

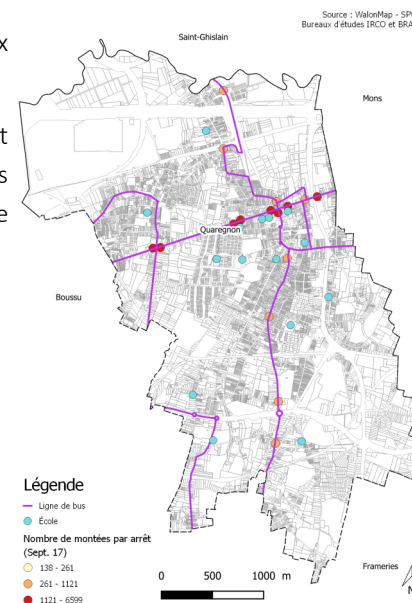
En outre, l'accessibilité des pôles scolaires ne doit pas être appréhendée uniquement dans le périmètre immédiat de ceux-ci mais aussi à une échelle plus large: depuis les aménagements cyclables structurants (de l'Axiale boraine, du Ravel,...), des arrêts de transports en commun (TEC et SNCB),...

9.2.3. ACCESSIBILITÉ PAR D'AUTRES MODES

Or, de manière générale, l'accessibilité aux écoles n'est pas un objet étudié en termes d'accessibilité autre qu'automobile. Dans l'ensemble, il n'existe pas d'infrastructures cyclables menant aux établissements scolaires. Les horaires de bus ne sont pas non plus

spécifiquement aménagés pour correspondre aux horaires d'entrée et de sortie des classes.

Sur la carte ci-contre, une corrélation apparaît tout de même entre les arrêts fréquentés et les écoles lorsque ces dernières se trouvent à proximité d'une ligne de bus.



9.2.4. STATIONNEMENT

Les établissements scolaires à Quaregnon génèrent plus de déplacements (automobiles) qu'ils ne peuvent en accueillir : La plupart étant situés dans le centre dense et urbain du territoire, dans des voiries étroites, saturées en stationnement et subissant une forte circulation automobile.

Cette situation occasionne des conflits importants de stationnement aux abords des écoles: report de stationnement dans les voiries adjacentes, stationnement en double-file, etc.

De plus, la quasi-totalité des déplacements vers les écoles se font en voiture avec une logique de stationnement « au plus près ».



10. SIGNALÉTIQUE

10.1. SIGNALÉTIQUE DE JALONNEMENT

10.1.1. POUR VOITURES

Le carrefour des 4 Pavés —porte d'entrée du centre et de ville— regroupe de nombreux panneaux signalétiques. Les services, parkings et pôles majeurs sont indiqués.

La signalétique relative aux parkings du centre est satisfaisante à Quaregnon. Le PICM de 2009 proposait d'ailleurs l'amélioration de celle du parking des Marronniers qui a été mise en œuvre. Aux entrées de ville et à l'approche du centre, plusieurs panneaux indiquent de façon claire et visible les différents parkings (de la Chartre, Marronniers, Jenart, ...), exception faite de celui de l'« Ancien Nopri » qui est peu indiqué (pas d'indication de son nom ni de sa capacité).

Par contre, les parkings du zoning et de la gare ne bénéficient pas d'une signalétique suffisante (nombre de places disponibles, indications depuis les grands axes,...) qui favoriserait cependant leur utilisation comme parkings de délestage du centre.

Les panneaux sont généralement uniformisés, dont certains comportent une signalétique propre à la commune avec son logo. Ceci est un élément positif à soulever et qu'il s'agira de développer.

Leur localisation n'est pas toujours optimale et peut représenter des obstacles pour les piétons et particulièrement pour les PMR. C'est notamment le cas du carrefour des 4 Pavés qui est surchargé de panneaux au niveau des trottoirs (à proximité des traversées).

Dans les quartiers plus résidentiels et éloignés du centre, la signalétique indiquant les directions avoisinantes et les différents services sur le territoire communal est aussi satisfaisante.

10.1.2. AUTRES

Des panneaux indiquent la présence des chemins réservés aux utilisateurs piétons et cyclistes du RAVeL ainsi que les distances qui les séparent des pôles voisins.

La signalétique destinée aux poids-lourds est celle déjà abordée de restrictions de tonnages. Il n'existe pas de signalétique autre. Le carrefour Salik pourrait indiquer aux

chauffeurs de poids-lourds que le zoning est accessible via la N545 afin d'éviter un trafic dans la rue Paul Pastur.



Figure 84 : Ensemble de panneaux signalétiques à Quaregnon



11. SERVICES DE MOBILITÉ

11.1. SERVICES DE MOBILITÉ

Voitures partagées

La mutualisation des véhicules n'est pas favorisée à Quaregnon. En effet, bien que l'introduction d'une station de véhicules partagés ait fait l'objet d'une proposition du PICM de 2009, il n'existe pas de système de voitures partagées et aucune station n'est en projet.

Covoiturage

Sur le territoire communal, il n'y a pas non plus d'aire de stationnement dédiée explicitement au covoiturage. Les citoyens désirant le pratiquer peuvent se rendre sur les deux parkings de covoiturage les plus proches (cf. figure 85), à Frameries (parking du Pass) et à Mons (Décathlon, sortie Quaregnon de la R5), ou sur les parkings gratuits de la commune (voir volet stationnement).

Navette sociale

Dans le cadre du Plan de Cohésion Sociale, l'administration communale de Quaregnon propose une navette sociale, le « minibus », qui est un mode de transport gratuit et avec chauffeur. Ce système est en place afin de permettre aux habitants de se rendre à des rendez-vous médicaux, de faire des démarches administratives, ou d'aller faire leurs courses. Les publics visés par cette action sont les personnes à mobilité réduite dépourvues d'un moyen de transport propre. La navette dessert le centre-ville, la gare, les bibliothèques, le CPAS et les trois cimetières de l'entité.

Mise à disposition de vélos

Des vélos électriques étaient à disposition du personnel de la commune mais actuellement ceux-ci ne sont plus opérationnels.

Station de recharge de voiture électrique

Une borne de recharge ORES pour véhicules électriques se trouve sur la place de Wasmuël.



Figure 85 : Parkings de covoiturage (source : carpool.be)



Figure 86 : borne de recharge Place de Wasmuël