

PICM Borinage PHASE I **Erratum du rapport du 19/11/07**

Correction du texte et carte

Commune de BOUSSU

- **P28 Chapitre III supprimer la phrase suivante :**

« Suite à la réunion du 07 juin 07, nous prenons connaissance des projets et des problèmes de la commune suivants »

- **P28 Chapitre III modifier les phrases suivantes :**

- Marché le dimanche pas optimal, déviation rue d'Hanneton, Binche et Maurice Brohée
- Repenser : N51 depuis Mons, rue du Calvaire, Bonaventure, Terne, Figue, Delme et Renard ;

Par :

- Lors du marché le dimanche déviation de la N51 pas optimal : déviation rue d'Hanneton, Binche et Maurice Brohée et depuis Mons, déviation rue du Calvaire, Bonaventure, Terne, Figue, Delme et Renard ;

Commune de COLFONTAINE

- **P1 du chapitre VIII Scénario tendanciel**

- Remplacer « Projet d'un lotissement de +/- 300 logements près de l'Eglise ;
- par « Projet d'un lotissement de +/- 200 logements sur la ZACC de la Papeterie ».

- **P8 du chapitre VII Sécurité routière et écoles, correction de la légende de la carte:**

Carte VII-2 : Vitesse moyenne pratiquée sur le réseau principal

Ajout de la carte

- **P24 du chapitre III Déplacements motorisés**

Carte III – 15 : Pollution sonore en dba (en décibel)

Remarques faites par les communes et intégrées dans le texte

Pour BOUSSU

- **P28 du chapitre III Déplacements motorisés**

« La sortie équipée d'un feu de signalisation au rond-point à hauteur de Boussu sur l'axiale Boraine devra être repensé (Passage étroit à une bande pour les deux sens de circulation en dessous du pont). »

● **P6 du chapitre VI Stationnement**

« Le parking de la gare étant sous utilisé il faudra réfléchir à mieux exploité celui-ci, notamment pour le centre ville. De même, il faudrait mettre en valeur la liaison piétonne entre la gare et le centre (Jalonnement – aménagement pour déplacement doux) ».

● **P28 du chapitre III Déplacements motorisés**

« Des mises en sens unique devront être examinées en phase III :

- Rue des Arbalestiers, Bonne Aventure, Delmée et Renard
- Rue du Hanne-ton et rue Adolphe Mayeur
- Rue Dufuisseau et rue Clarisse
- Rue Letor et rue Ferrer »

Pour COLFONTAINE

● **P3 du chapitre VI Stationnement**

« La problématique du stationnement place de Pâturages devra être étudiée plus précisément en phase III. »

Pour DOUR

● **P27 du chapitre III Déplacements motorisés**

« Prise en compte dans l'étude d'un éventuel contournement nord du centre de Dour tel que prévu au plan de secteur. »

● **P26 du chapitre IV Transport en commun**

« Il faudra également étudier la possibilité d'une ligne expresse de bus vers Mons. »

● **P27 du chapitre III Déplacements motorisés**

« Dans la phase III de l'étude, l'impact sur le trafic motorisé d'un éventuel projet commercial de +/- 20 000 m2 MESTDAGH devra être analysé ».

● **P26 du chapitre IV Transport en commun**

« La connexion efficace en transport en commun des gares de Thulin ou de Hainin à Dour devra être examinée. »

● **P13 du chapitre VII Sécurité routière et écoles :**

« Mail de l'Echevine de la Mobilité suite aux rencontres citoyennes :

- Rue Basse : vitesse excessive. Demande par les riverains d'un dispositif ralentisseur de vitesse.
- Bloquer l'accès à la rue des Ecoles lors des sorties scolaires
- Vitesse excessive rue Camille Moury
- Rue d'Offignies : demande de ralentisseur de vitesse au niveau de l'agglomération
- Rue des Andrieux/ Robert Tachenion : vitesse excessive
- Rue Planche Cabeille : demande de ralentisseur de vitesse
- Demande d'un ralentisseur de vitesse sur la N552
- Demande concernant l'amélioration des ralentisseurs de vitesse à l'Avenue H. Harmegnies »

● **P 4 du chapitre V déplacements doux :**

« Mail de l'Echevine de la Mobilité suite aux rencontres citoyennes :

- Rue du Commerce : demande de traçage passage pour piétons à la hauteur de la rue J. Cantineau (Demandé par les riverains de la cité J. Cantineau)
- Rue Planche Cabeille : demande de piste cyclable ou trottoir
- Demande d'un passage pour piétons sur la N552
- Trichère : déplacer le passage pour piétons en face de chez Dexia ? »

● **P26 du chapitre IV transport en commun :**

« Mail de l'Echevine de la Mobilité suite aux rencontres citoyennes :

- Demande d'un point d'arrêt TEC sur la N552 »

● **P27 du chapitre III déplacements motorisés :**

« Mail de l'Echevine de la Mobilité suite aux rencontres citoyennes :

- Demande de limitation de tonnage après les aménagements futurs (centre commercial) à la voie du Prêtre
- Rue du Moulin Mollet : demande de mise en sens unique?
- Rue de l'Athénée : demande de mise en sens unique (du point du jour à l'ancienne gare de Dour) »

● **P6 du chapitre VI stationnement :**

« Mail de l'Echevine de la Mobilité suite aux rencontres citoyennes :

- Rue du Coron : problème lors du changement de stationnement voir pour du stationnement alternatif
- Rue Moulin Mollet : demande d'un stationnement alternatif ? »

Pour FRAMERIES

● **P28 du chapitre III Déplacements motorisés**

« Un comptage devra être réalisé afin d'identifier les impacts de la société DOOSAN sur le trafic routier. »

● **P28 du chapitre III Déplacements motorisés**

« En phase III il faudra étudier de manière précise l'aménagement de sens unique au centre de Frameries. »

Pour QUAREGNON

● **P25 du chapitre IV Transport en commun**

« Le périmètre central de la commune est mal desservi en transport en commun, une amélioration devra être prévue à cet effet. »

● **P25 du chapitre IV Transport en commun**

« De même, il faudra étudier la possibilité d'aménager une ligne de bus expresse au départ de l'axiale Boraine vers Mons. »

- **P5 du chapitre VI Stationnement**

« En phase III, il faudra analyser de manière plus détaillé les problèmes de rotation du stationnement au centre ville de Quaregnon. »

Remarques faites par l'ASBL GAMAH

- **P3 Chapitre V déplacements doux.**

« En phase III, il sera nécessaire d'inciter chaque commune à développer des itinéraires structurants et continus. »

Suite aux remarques du TEC nous avons inclus les éléments suivants

- **P5 du chapitre II Structure générale des déplacements.**

« La part approximative des transports en commun pour les voyageurs utilisant exclusivement les bus TEC est d'environ 1,5 % à 2%, les transports SNCB et SNCB/TEC combinés sont d'environ 1 à 1,5%. »

« La répartition modale du périmètre d'étude correspond grossièrement à la répartition modale moyenne de la région wallonne, en considérant les marges d'erreurs et les méthodologies différentes. (exemple étude Mobel : La mobilité quotidienne des belges de Jean-Paul HUBERT et Philippe TOINT 2002 »

Ainsi que la note de bas de page suivante :

« En outre il faut préciser que la modélisation de la répartition modale est basée et calibrée suivant plusieurs sources : les temps de parcours par mode (la répartition modale du modèle tient compte des comportements des usagers par rapport au choix modale y compris le profil différent des sous catégories d'utilisateur), les statistiques du TEC (notamment le nombre d'abonnés, ...), les comptages T.C. et trafic motorisé. »