

Plan communal de mobilité de l'entité de Saint-Ghislain



Résumé

05 juillet 2002

Table des matières

PRÉAMBULE.....	4
PHASE 1: DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE.....	5
A. INTRODUCTION	5
B. SITUATION GÉOGRAPHIQUE – CONTEXTE GÉNÉRAL.....	6
B.1. <i>Position de l'entité de Saint-Ghislain.....</i>	6
C. DESCRIPTION DE L'ESPACE COMMUNAL ET ANALYSE DES BESOINS EN DÉPLACEMENTS.....	7
C.1. <i>L'occupation du sol.....</i>	7
C.2. <i>Répartition de la population.....</i>	7
C.3. <i>Répartition des activités et de l'emploi.....</i>	7
C.4. <i>Répartition de la population scolaire.....</i>	8
C.5. <i>Besoins en déplacements.....</i>	8
D. OFFRE EN DÉPLACEMENTS.....	11
D.1. <i>Les espaces piétonniers et les espaces publics.....</i>	11
D.2. <i>Les infrastructures accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).....</i>	12
D.3. <i>Le réseau cyclable.....</i>	14
D.4. <i>Les transports en commun.....</i>	16
D.5. <i>Le réseau routier et les infrastructures routières.....</i>	19
D.6. <i>Le stationnement automobile.....</i>	21
D.7. <i>Les infrastructures 'marchandises'.....</i>	22
E. LES DÉPLACEMENTS.....	24
E.1. <i>Les flux piétons.....</i>	24
E.2. <i>Les flux 'deux-roues'.....</i>	25
E.3. <i>Utilisation des transports en commun.....</i>	27
E.4. <i>La circulation automobile.....</i>	30
E.5. <i>Occupation du stationnement automobile.....</i>	33
E.6. <i>Le transport de marchandises.....</i>	34
F. SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	36
F.1. <i>Répartition spatiale des accidents de circulation.....</i>	36
F.2. <i>Les vitesses de circulation.....</i>	36
PHASE 2: ELABORATION DES OBJECTIFS	38
G. PLAN 'PIÉTONS ET PMR'	38
H. PLAN 'VÉLO'.....	38
I. PLAN 'TRANSPORTS EN COMMUN'	38
J. PLAN DE CIRCULATION	39
K. PLAN DE STATIONNEMENT.....	39
L. PLAN DE TRANSPORT DES MARCHANDISES.....	39
M. ORGANISATION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS À SAINT-GHISLAIN : CONCEPT MULTIMODAL	40
M.1. <i>Favoriser l'accessibilité multimodale du centre-ville.....</i>	40
M.2. <i>Une prise en compte de l'ensemble des déplacements sur l'entité.....</i>	40
M.3. <i>Le choix de l'organisation des déplacements automobiles.....</i>	41
PHASE 3: ELABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ.....	42
N. PLAN 'PIÉTONS ET PMR'	42
N.1. <i>Itinéraires 'Piétons et PMR'.....</i>	42
O. PLAN 'VÉLO'	47
O.1. <i>Itinéraires cyclables.....</i>	47
O.2. <i>Mesures complémentaires.....</i>	47
P. PLAN 'TRANSPORTS EN COMMUN'	49
P.1. <i>TEC-Hainaut.....</i>	49
P.2. <i>SNCB.....</i>	57
P.3. <i>Intermodalité en gare de Saint-Ghislain.....</i>	61

Q.	PLAN DE CIRCULATION.....	61
Q.1.	<i>Organisation générale du réseau et répartition de la circulation automobile</i>	61
Q.2.	<i>Mesures prioritaires en matière de réseau et de circulation automobile</i>	62
R.	PLAN DE STATIONNEMENT.....	64
R.1.	<i>Plan de stationnement</i>	64
R.2.	<i>Mesures prioritaires</i>	65
R.3.	<i>Mesures complémentaires</i>	65
S.	PLAN DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES.....	65
S.1.	<i>Multimodalité 'marchandises'</i>	65
S.2.	<i>Itinéraires camions</i>	66
S.3.	<i>Mesures prioritaires</i>	66
T.	PLAN DE SIGNALISATION.....	66
T.1.	<i>Circulation automobile</i>	66
T.2.	<i>Circulation des poids lourds</i>	67
T.3.	<i>Propositions générales de signalisation</i>	67
U.	PROBLÉMATIQUES PARTICULIÈRES.....	68
U.1.	<i>Ecoles</i>	68
U.2.	<i>Sécurité routière</i>	69

PRÉAMBULE

Le Plan communal de mobilité de l'entité de Saint-Ghislain

Le Plan communal de mobilité de l'entité de Saint-Ghislain, s'inscrit comme un élément du 'Projet de Ville', en cours de réalisation.

Le but de la mission est d'élaborer un **outil communal de planification et d'aide à la décision pour l'organisation des déplacements**.

Cet outil doit, en outre, permettre à l'entité de Saint-Ghislain de s'intégrer dans une **démarche de développement durable** (et plus spécifiquement de « mobilité durable ») qui peut schématiquement être décrite comme la recherche d'une cohabitation harmonieuse des différentes fonctions du territoire communal telles que l'habitat, les activités économiques et touristiques, avec l'ensemble des déplacements que ces fonctions engendrent (à l'échelle communale, mais en tenant compte des effets supra communaux).

L'établissement d'un tel outil de planification doit procéder d'une approche multidisciplinaire et concertée permettant :

- ✓ d'établir un **outil de planification** qui intègre une approche globale et à long terme de la mobilité en cohérence avec le cadre socio-économique de la Commune (actuel et futur),
- ✓ d'établir un **outil d'aide à la décision** pour les gestionnaires communaux intégrant des propositions concrètes pour l'amélioration de la mobilité dans la Commune,
- ✓ de garantir la **participation** des habitants de Saint-Ghislain et des acteurs représentatifs de la Commune.

Planning de réalisation du Plan Communal de Mobilité de l'entité de Saint-Ghislain

Années	2001												2002				
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	
<i>Phase 1</i>																	
<i>Phase 2</i>																	
<i>Phase 3</i>																	

PHASE 1: DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE

A. INTRODUCTION

La première phase du Plan Communal de Mobilité consiste à analyser le fonctionnement des différentes composantes du territoire de l'entité de Saint-Ghislain et la manière dont les déplacements sont organisés. Différentes étapes structurent l'analyse :

- ✓ L'analyse géographique et socio-économique constitue la première étape. Dans un premier temps, elle décrit la position de l'entité de Saint-Ghislain dans son environnement régional et supra régional. Ensuite les différentes composantes socio-économiques (population, emploi, activités) de l'entité sont décrites et analysées.
- ✓ La seconde étape se consacre aux déplacements au sein du territoire de l'entité. L'offre en déplacements est analysée et décrite pour les différents modes de déplacement. Dans un premier temps, les infrastructures des réseaux routiers et ferrés ainsi que des voies navigables sont étudiés. Dans un second temps, la demande en déplacements (c'est-à-dire la manière dont les infrastructures de transport sont utilisées) est analysée. Pour chaque mode de déplacement, le nombre de déplacements est estimé, les motifs de déplacements sont décrits.
- ✓ La dernière étape est l'analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en déplacements. Elle synthétise l'ensemble des constats et des problématiques mis en évidence dans les étapes précédentes et tente de répondre à la questions *l'offre en déplacements répond-t-elle à la demande ?*

B. SITUATION GÉOGRAPHIQUE – CONTEXTE GÉNÉRAL

B.1. Position de l'entité de Saint-Ghislain

L'entité de Saint-Ghislain, avec ses 22.000 habitants, se situe dans la périphérie ouest de la zone urbaine de la Ville de Mons¹, entre la frontière française et ce centre urbain.

Appelée la Cité de l'Ourse, la ville hennuyère de Saint-Ghislain se positionne sur le sillon Haine-Sambre-Meuse, un axe d'urbanisation important, située entre plusieurs pôles urbains majeurs :

- ✓ Lille et Bruxelles, métropoles européennes ;
- ✓ Mons, Tournai et Valenciennes, villes régionales.

L'entité de Saint-Ghislain, considérée dans les nouvelles hiérarchies urbaines² comme une 'Petite ville faiblement équipée', se situe dans :

- ✓ La zone d'influence de Bruxelles, pour les équipements qui définissent une 'grande ville' ;
- ✓ La zone d'influence de Mons, pour les commerces et services liés au niveau de 'ville régionale'.

La zone d'influence de l'entité de Saint-Ghislain, ne s'étend guère au-delà de ses limites communales. Cette faible polarisation s'explique surtout par la proximité de la Ville de Mons, qui rayonne sur Saint-Ghislain comme sur l'ensemble du Borinage.

De par sa localisation, l'entité de Saint-Ghislain se positionne également sur des axes majeurs de déplacements interurbains ou interrégionaux :

- ✓ La dorsale wallonne, qui relie la région métropolitaine lilloise à l'aire métropolitaine M-H-A-L³, en passant par divers pôles régionaux importants (Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi, Namur) ;
- ✓ L'axe Bruxelles-Paris.

La position de Saint-Ghislain se marque également par l'importance des infrastructures de transport qui traversent le territoire de la commune.

Certaines de ces infrastructures s'inscrivent d'ailleurs dans le 'Réseau transeuropéen de transport' :

- ✓ Les autoroutes A7-E19, Bruxelles-Mons-Valenciennes-Paris, et A16-E42, Liège-Tournai ;

1 Gouvernement Wallon (1999), Schéma de Développement de l'Espace Régional, p31.

2 Voir à ce sujet : Van Hecke, E. (1998), Actualisation de la hiérarchie urbaine en Belgique, Bulletin du Crédit Communal, 3, pp 45-76.

- ✓ La ligne conventionnelle Tournai-Mons du réseau ferroviaire ;
- ✓ Le canal (Mons-Valenciennes) pour le réseau de voies navigables.

L'entité de Saint-Ghislain ne constituant pas un réel pôle sur ces axes de déplacements, elle est essentiellement traversée par des flux de transit sur son réseau autoroutier, et elle n'arrête pas les trains rapides (TGV) et IC parcourant la dorsale wallonne.

C. DESCRIPTION DE L'ESPACE COMMUNAL ET ANALYSE DES BESOINS EN DÉPLACEMENTS

C.1. L'occupation du sol

C.1.1. Principaux éléments de l'occupation du sol, structurants en ce qui concerne la mobilité

L'entité de Saint-Ghislain est généralement considérée comme un espace intermédiaire, semi-urbain ou semi-rural, de grande superficie (7.007 ha).

Les divers éléments repris par le Schéma de Structure, bien illustrés par l'occupation du sol, permettent d'appréhender de manière générale la **dynamique intra-communale**.

On peut ainsi distinguer :

- ✓ Un axe d'urbanisation dense, entre Saint-Ghislain-Terre-Baudour;
- ✓ Un pôle d'attraction de déplacements constitué par le centre de Saint-Ghislain ;
- ✓ Des zones d'urbanisation lâche, essentiellement émettrices de déplacements, où l'organisation des transports collectifs est souvent difficile;
- ✓ Un axe industriel, le long du canal et de la route de Wallonie, qui implique certainement, outre la navette des employés, des déplacements liés à son fonctionnement.

C.2. Répartition de la population

Dans la commune, la majeure partie de la population (65%) se concentre sur l'axe Saint-Ghislain-Terre-Baudour.

C.3. Répartition des activités et de l'emploi

La répartition de l'emploi est légèrement différente de celle de la population.

Le centre de Saint-Ghislain est indiscutablement le premier pôle d'emploi de la commune, avec 2000 emplois. L'emploi se concentre encore distinctement le long de l'axe Saint-Ghislain – Tertre - Baudour.

Cependant, l'axe industriel de la route de Wallonie et du canal s'affirme comme une zone d'emploi d'importance, avec la présence d'entreprises de grande taille dans les parcs d'activités économiques qui s'agglomèrent autour de celui-ci.

C.4. Répartition de la population scolaire

L'entité de Saint-Ghislain accueille quotidiennement plus de 8000 élèves sur son territoire, en dehors des cours de promotion sociale et des formations culturelles.

Une très large partie de cette activité scolaire se concentre dans le centre-ville (près de 7000 élèves).

C.5. Besoins en déplacements

C.5.1.1. La population résidente et les déplacements 'domicile-travail'

Nous traitons ici des **déplacements 'domicile-travail' effectués par des résidents** de la Cité de l'Ourse, tels qu'ils se présentaient en 1991.

Globalement, l'utilisation de la voiture comme mode de transport principal⁴est prédominante. Les parts de marché pour les autres moyens de transport sont souvent faibles, voire très faibles pour le bus par exemple.

La part de marché du train est notable. Elle s'explique sans doute par l'utilisation importante du train dans le cadre des navettes vers Bruxelles et Mons⁵.

Au niveau des anciennes communes, le centre-ville de Saint-Ghislain se caractérise par une plus faible utilisation de la voiture et un recours plus important à la marche à pieds qui s'explique évidemment par la proximité du lieu d'emploi.

L'utilisation du bus est plus importante sur l'axe Saint-Ghislain-Tertre-Baudour que dans le reste de la commune. C'est également sur cet axe que l'offre des TEC est la plus intéressante.

C.5.1.2. La population résidente et les déplacements 'domicile-école'

De la même manière, nous traitons ici des **moyens de transport utilisés pour les déplacements 'domicile-école' effectués par des résidents de l'entité de Saint-Ghislain**, en 1991.

La voiture reste le mode de transport dominant, mais la situation est bien plus contrastée que pour les déplacements 'domicile-travail'.

⁴ Au sens du recensement, c'est-à-dire pour le plus long trajet effectué.

⁵ Pour rappel, les navetteurs représentent plus de 50% de la population active occupée, et dans le cadre des déplacements vers Bruxelles la part de marché du train est bien supérieure à 50%.

On observe une opposition assez nette entre Saint-Ghislain et les autres anciennes communes.

Le centre-ville de Saint-Ghislain se démarque par une utilisation limitée de la voiture, au profit notamment de la marche à pieds. Ce n'est pas une surprise au vu de la proximité d'une offre en établissements scolaires plus que conséquente. L'utilisation remarquable du transport scolaire est plus inattendue.

Le reste du territoire est marqué par une utilisation plus nette de la voiture. Il faut cependant noter la régularité du bus dans le cadre de ces déplacements. C'est généralement un mode de transport qui offre des solutions intéressantes pour le trajet 'domicile-école'.

Enfin, les 'modes doux', et surtout la marche à pieds, restent efficaces dans le cadre de déplacements courts liés aux écoles de proximité.

C.5.2. Activités économiques et déplacements

C.5.2.1. Les répartitions modales pour l'emploi au sein de l'entité de Saint-Ghislain

En 1991, l'utilisation de la voiture est largement prédominante. Le centre-ville, desservi par le train et le bus, et qui regroupe différentes fonctions urbaines, présente les répartitions modales les plus équilibrées.

Ailleurs, la part modale de la voiture semble diminuer avec l'urbanisation croissante.

L'utilisation des transports en commun est quasi inexistante dans les anciennes communes de Hautrage, Villerot, Sirault et Neufmaison. Dans les trois premières, on distingue cependant une utilisation non négligeable des modes de proximité (deux-roues et marche à pieds).

Ces répartitions modales, si elles montrent bien les différences entre les espaces, sont obsolètes et doivent être actualisées.

Pour actualiser ces chiffres, nous nous référons aux résultats de l'Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998-1999)⁶.

Cette étude nous montre qu'entre 1991 et 1999, les parts modales dans le cadre des déplacements 'domicile-travail' en Belgique se sont presque stabilisées. La voiture voit tout de même son utilisation augmenter de 0,4%, la moto voit sa part augmenter de 0,3% et la marche à pieds perd 0,6%.

C.5.2.2. Analyse des déplacements générés par les grandes entreprises de Saint-Ghislain

On observe, finalement, très peu de différences d'un pôle à l'autre.

Les répartitions modales se résument en trois points :

⁶ GRT-FUNDP (2000), Enquête nationale sur la mobilité des ménages (1998-1999)-La mobilité des personnes âgées de 6ans et plus.

- ✓ Domination écrasante de la voiture comme mode de transports dans les déplacements 'domicile-travail' ;
- ✓ Une faible utilisation des modes de proximité, qui sont par ailleurs largement dominés par le deux-roues motorisé ;
- ✓ Pas d'utilisation des transports en commun.

Par ailleurs aucun covoiturage organisé n'a été recensé.

Ces répartitions illustrent l'évolution actuelle des modes de transports utilisés dans le cadre des déplacements 'domicile-travail'. Par ailleurs, ces parcs d'activités économiques, symboles de l'exurbanisation des entreprises et de l'emploi, offrent peu d'alternatives à la voiture.

La zone de recrutement des travailleurs employés dans ces parcs d'activités économiques, est pour une majorité de ceux-ci limitée à la région de Mons-Borinage, dans un rayon inférieur à 15 kilomètres.

Le centre de Mons, les communes de Boussu, Quaregnon, Colfontaine, et le sud de Saint-Ghislain, concentrent 50% des travailleurs.

C.5.3. Pôles scolaires et déplacements

C.5.3.1. Les établissements scolaires du centre-ville

Les habitudes modales des 7034 élèves du centre-ville ont été estimées⁷ :

- ✓ Piétons : 6% (422 unités) ;
- ✓ Voiture : 48% (3376 unités);
- ✓ Deux-roues : 2% (141 unités) ;
- ✓ Transport public : 43% (3025 unités) ;
- ✓ Transport scolaire : 1% (70 unités).

Le covoiturage actuel est difficilement quantifiable, mais en recoupant diverses informations, on estime qu'il concerne au-moins 15 à 20% des élèves qui viennent en voiture⁸.

La part des transports publics se répartit selon le ratio 60/10 entre le TEC-Hainaut et la SNCB, alors que le transport combiné doit concerner 30% des étudiants.

Les deux-roues se répartissent respectivement entre le vélo (0,5%) et le vélomoteur (1,5%).

Les différences de répartition modale entre établissements scolaires, même de niveaux équivalents, peuvent être très sensibles. La localisation de ceux-ci par rapport à la gare semble expliquer ces différences.

⁷ 5164 réponses pour le centre-ville

⁸ Une proportion importante qui s'explique par l'importance du 'covoiturage de famille' dans le cadre des déplacements domicile-école.

On constate que le Borinage (Boussu, Colfontaine, Quaregnon, Dour) et l'axe Baudour-Terre-Saint-Ghislain abrite plus de 50% de la population scolaire, alors que 90% des étudiants résident dans un rayon de 10 kilomètres.

C.5.3.2. Les autres pôles scolaires

Ces différents pôles, qui rassemblent essentiellement des établissements de niveau fondamental, présentent des répartitions modales contrastées. Certaines constantes peuvent cependant être mises en évidence :

- ✓ La prédominance des déplacements en voiture. La part modale pour ce moyen de transport reste toujours supérieure à 45% ;
- ✓ Une relative importance des modes de proximité et surtout la marche à pieds ;
- ✓ La non-utilisation des transports publics ;
- ✓ L'importance du transports scolaire, en voie de rationalisation (de 11 à 29% des parts modales).

Ces parts modales s'expliquent, en partie, par le caractère 'établissements de proximité' de ces écoles. Les lieux de résidence sont souvent largement concentrés dans le même code postal que l'établissement concerné.

D. OFFRE EN DÉPLACEMENTS

D.1. Les espaces piétonniers et les espaces publics

D.1.1. Caractéristiques globales des espaces piétonniers

Sur l'ensemble du territoire communal, les cheminements piétons s'organisent de manière assez classique autour des trottoirs, traversées piétonnes et Ravel.

Les différents centres d'habitat de l'entité sont généralement équipés de trottoirs dans leurs parties centrales. Des traversées piétonnes sont également aménagées çà et là. Il n'y a cependant pas de réflexion globale sur les cheminements piétons, et par conséquent, comme pour les infrastructures cyclables, on ne peut parler d'un réseau piétonnier cohérent et intégré.

Le Ravel existant, décentré par rapport aux différents pôles, n'a pas un rôle de liaison intéressant pour les piétons. Son attrait est limité aux promeneurs, comme généralement l'ensemble des sentiers forestiers.

Les infrastructures piétonnes sont souvent renforcées aux abords immédiats des écoles, avec notamment des traversées piétonnes surélevées. Ces aménagements réalisés pour garantir la place et la sécurité des piétons sont souvent limités aux abords d'établissements scolaires et n'entrent pas dans une logique de cheminements piétons efficaces.

Dans le centre-ville, l'organisation du cheminement piéton s'organise différemment et les infrastructures sont plus variées.

De nombreux axes sont équipés de trottoirs, souvent étroits. Des traversées piétonnes sont inscrites en divers endroits, elles sont cependant globalement peu nombreuses et parfois mal placées. L'aménagement des traversées piétonnes est réellement insuffisant que pour offrir une sécurité et un confort raisonnable aux piétons. Les traversées piétonnes physiquement protégées sont d'ailleurs rares, et limitées aux abords d'écoles.

La principale rue commerçante du centre-ville, la Grand rue, a été aménagée en 'Zone 30' et l'aménagement de la Grand place vise à garantir une certaine convivialité pour le cheminement piéton. Ces aménagements se révèlent cependant être insuffisants pour permettre une cohabitation vraiment agréable entre les différents modes de déplacements. Les piétons y sont 'tolérés'.

Diverses venelles sont répertoriées dans le centre-ville. Si leur aménagement n'est pas toujours garant d'une convivialité optimale, provoquant un sentiment d'insécurité légitime, elles permettent cependant un cheminement piéton assez efficace sans friction avec d'autres modes de transport.

Encore une fois, on constate un manque d'intégration et de cohérence dans les liaisons entre infrastructures ou entre pôles d'intérêts. Ainsi, il n'existe pas de relations piétonnes efficacement aménagées entre la gare SNCB ou TEC et les établissements scolaires du centre-ville. Dans le centre-ville, les abords d'écoles sont d'ailleurs souvent mal aménagés, et l'espace piétonnier est souvent négligé.

On ne peut parler d'un véritable réseau piétonnier, même dans le centre-ville.

Enfin, accéder à pieds au centre-ville est presque impossible même depuis des pôles d'habitat ou d'activités proches (Hornu, Rivierette,...). Aucun accès n'est aménagé pour permettre une relation piétonne sûre et efficace.

L'inexistence d'infrastructures piétonnes ou cyclables indique que l'accès au centre-ville doit se faire presque exclusivement en voiture ou en transports en commun.

D.2. Les infrastructures accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

D.2.1. Approche globale

Peu d'infrastructures réellement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) sont présentes sur le territoire de l'entité de Saint-Ghislain. Généralement, les espaces accessibles aux PMR sont agencés les uns par rapport aux autres sans cohérence d'ensemble.

L'accessibilité des lieux publics, des commerces de base ou des transports en commun est souvent difficile voire impossible.

Il ressort, rapidement des différentes observations, qu'il n'y a jamais eu, au-niveau de l'ensemble des acteurs de la mobilité à Saint-Ghislain, de prise en compte globale des

personnes à mobilité réduite, même si depuis 1998, tous les travaux de voirie doivent en tenir compte.

D.2.2. Analyse de l'accessibilité du centre-ville⁹

D.2.2.1. Les cheminements et l'accessibilité des espaces publics et privés

On remarque aisément que les cheminements dans le centre-ville ne sont pas toujours adaptés pour les personnes à mobilité réduite. Les cheminements adaptés s'organisent sans réelle suite logique, et relient rarement deux points d'intérêt.

Les espaces et bâtiments publics ne sont généralement pas accessibles. On peut notamment citer :

- ✓ La gare SNCB de Saint-Ghislain. Difficilement accessible jusqu'au quai n°1, et non accessible pour les autres quais, l'accès aux guichets est également quasiment impossible;
- ✓ La gare des bus sur la place Albert-Elisabeth. La hauteur des quais la rend inaccessible aux PMR ;
- ✓ La piscine communale est inaccessible;
- ✓ De nombreux établissements scolaires sont inaccessibles;
- ✓ De nombreux commerces (parfois de première nécessité) sont inaccessibles (à cause des marches), même pour les plus récents d'entre-eux;
- ✓ De nombreux passages cloutés sont infranchissables (bordures non-biseautées) ;
- ✓ ...

D.2.2.2. Le stationnement

Dans le centre-ville de Saint-Ghislain, on compte 20 emplacements réservés au stationnement de personnes à mobilité réduite, sur une offre globale en stationnement d'à peu près 1300 places publiques (soit 1 emplacement réservé sur 65 disponibles).

Sur ces 20 emplacements, seulement 3 sont réellement accessibles avec une largeur de 3m30 nécessaire pour les PMR. Enfin, entre l'emplacement de parking et le trottoir, il subsiste généralement une bordure difficilement franchissable pour les PMR.

⁹ Cette analyse est basée sur le 'Guide' réalisé par Mélanie Dufrasne dans le cadre de son mémoire de fin d'études sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, en collaboration avec l'ASBL « Passe-Muraille »

D.3. Le réseau cyclable

D.3.1. Les infrastructures

D.3.1.1. Le Ravel

Le territoire de la commune est traversé par un tronçon du Ravel n°1 (dorsale wallonne). Son parcours emprunte la berge nord du canal Nimy-Blaton-Péronnes (chemin de halage). Son tracé a subi récemment une rénovation complète.

D.3.1.2. Les pistes cyclables

A Saint-Ghislain, on distingue deux types supplémentaires de voies accessibles aux 'deux-roues':

- ✓ *Les pistes cyclables marquées.* Elles sont généralement matérialisées par la présence de bandes discontinues, et elles sont souvent mal entretenues. Elles se répartissent sur divers tronçons routiers de la commune sans vraiment de cohérence globale d'itinéraires. Les caractéristiques principales de l'offre en pistes cyclables sont les suivantes:
 - L'axe Saint-Ghislain-Tertre (rue du Sas-N547-N525) est le plus aménagé;
 - L'offre en infrastructures pour deux-roues est la plus dense au sein d'une zone comprise entre l'autoroute et le Ravel n°1;
 - Au nord du Ravel n°1, des "bouts" de pistes cyclables sont aménagés çà et là, sans aucune continuité. Une pente longue et difficile relie Tertre à Sirault (par la N525) et Neufmaison. De plus, la route est étroite et les voitures y circulent à grande vitesse. La pratique des deux-roues (excepté les motos) est donc extrêmement dangereuse et compliquée pour des personnes non entraînées. Le projet de Ravel de Tertre à Neufmaison semble dès lors intéressant – bien qu'il ne relie que de petits villages – , mais la pente, elle, restera.
- ✓ Les chemins de halage :
 - Le long de la dérivation de la Haine ;
 - Sur la berge sud du canal.

D.3.1.3. La circulation en deux-roues dans le centre-ville de Saint-Ghislain

Il existe trois itinéraires d'accès au centre ville accessibles aux deux-roues:

- ✓ Pour une large partie du territoire communal, depuis le nord, via la rue du Sas ;
- ✓ Pour y accéder depuis une large portion du Borinage, depuis le sud, par le carrefour du 'Viaduc' ;
- ✓ Pour les résidents de Boussu et de l'ouest du territoire, par la rue des Canadiens.

Des pistes cyclables sont aménagées le long de la rue du Sas jusqu'à l'entrée de Saint-Ghislain. Elles sont très étroites et mal aménagées ; la traversée du pont de l'autoroute se fait même sur le trottoir. Il est donc difficile de rejoindre le centre de la ville par cet

itinéraire, notamment pour des enfants. Le cheminement vélo n'y est pas agréable, et la sécurité n'y est pas garantie.

L'accès à Saint-Ghislain par le 'viaduc' du chemin de fer ne comporte aucun aménagement réservé aux cyclistes. En outre, les caractéristiques de la route, qui peut canaliser des flux motorisés importants, et l'aménagement des carrefours n'incitent guère à l'usage du vélo. L'entrée dans Saint-Ghislain se fait par une bande de tourne-à-gauche qui implique de traverser deux fois une bande de circulation où les vitesses sont élevées. Cette manœuvre est très dangereuse. L'utilisation des trottoirs est la 'moins mauvaise' alternative pour rejoindre Saint-Ghislain depuis Hornu.

L'accès à Saint-Ghislain depuis Boussu, par la rue des Canadiens, ne possède également aucun aménagement pour les cyclistes. Cependant, les caractéristiques de la voirie et l'absence de carrefours réellement problématiques à franchir, rendent les conditions de circulation pour les cyclistes, moins désagréables. Malgré tout, l'utilisation de cet accès par des jeunes cyclistes reste extrêmement compliquée et dangereuse.

Dans le centre ville, la circulation cycliste semble moins problématique, les vitesses des véhicules étant un peu plus faibles.

Aucun aménagement n'est existant dans ce centre-ville. La place des cyclistes dans la circulation y est rarement respectée, et la densité de la circulation motorisée provoque un sentiment d'insécurité.

D.3.1.4. Les espaces de stationnement spécifiques aux deux-roues

Deux espaces de stationnement pour deux-roues sont aménagés à la gare de Saint-Ghislain :

- ✓ Un espace de stationnement extérieur (200 places) situé à une centaine de mètres de la gare, gratuit mais non-protégé. Celui-ci est très peu utilisé (moins de 5 vélos/jour) ;
- ✓ Un local abritant des vélos et des vélomoteurs, d'une capacité de plus ou moins 20 emplacements, dont l'occupation journalière est totale. Une note de la SNCB, rédigée dans le cadre de l'aménagement de parking en gare de Saint-Ghislain indique que : 'La demande des voyageurs concernant la possibilité de pouvoir déposer leur vélo en un lieu sécurisant (payant) est réelle en gare de Saint-Ghislain', et conclut qu'il est nécessaire de prévoir l'aménagement d'un parking vélos d'une capacité de plus ou moins 40 emplacements.
- ✓ D'autres espaces pour deux-roues, locaux ou râteliers en plein-air, sont installés au sein ou à proximité des écoles (environ une école sur trois) et sont généralement utilisés de manière famélique. Il n'y a souvent pas de volonté de cohérence ou de politique intégrée de l'utilisation des deux-roues à Saint-Ghislain, tant au niveau des écoles que de la Ville.

D.4. Les transports en commun

D.4.1. Le chemin de fer (SNCB)

D.4.1.1. Les lignes et les stations 'Voyageurs'

Le territoire de l'entité de Saint-Ghislain abrite une gare IC-IR, la station 'Saint-Ghislain'. Celle-ci est totalement décentrée (à l'extrême sud) par rapport à l'ensemble de la commune.

La gare de Saint-Ghislain est à l'intersection de deux lignes voyageurs :

- ✓ La ligne 78 : Mons - Saint-Ghislain - Tournai - Lille-Flandres (160 km/h), qui fait partie de la desserte de la dorsale wallonne ;
- ✓ La ligne 97 : Saint-Ghislain - Quiévrain (terminus de la ligne) (120 km/h).

D.4.1.2. Les fréquences de la desserte

L'offre sur la ligne 78, entre la gare de Saint-Ghislain et la gare de Mons, est généreuse sur l'ensemble de la journée (2 trains/sens en heures creuses et entre 3 et 4 trains/sens en heure de pointe).

Vers Tournai, l'offre est inférieure, avec 1 train par sens et par heure. Cette offre est sensiblement équivalente sur la ligne 97, jusqu'à Quiévrain.

A plus longue distance, l'offre reste intéressante jusqu'à Bruxelles et Charleroi pour les gares IC-IR. Cependant, au-delà de la gare de Charleroi, la desserte de la dorsale Wallonne depuis Saint-Ghislain devient très faible, avec généralement une obligation de prendre une correspondance à Mons tout à fait inadaptée pour rejoindre Namur ou Liège (28 minutes d'attente).

D.4.1.3. Les temps de parcours

Généralement, les temps de parcours sont attractifs sur les relations IC-IR directes depuis ou vers Saint-Ghislain. Il faut noter que ces temps de parcours ne prennent en compte que le trajet en train entre les deux arrêts.

Ainsi, comparativement à d'autres moyens de transport, les temps de parcours sur la ligne 97 et 78 entre Mons et Tournai sont très bons (par exemple : 11 minutes pour rejoindre le centre de Mons) depuis Saint-Ghislain.

Pour rejoindre le centre de Bruxelles (Bruxelles-Midi), le temps de parcours est extrêmement intéressant: 55 minutes. Il est un peu moins attractif pour rejoindre Charleroi (Charleroi-Sud): 51 minutes.

Sur la dorsale wallonne, au-delà de Charleroi, les temps de parcours sont par contre très contraignants. Il faut, par exemple, 1h41 pour rejoindre Namur et 2h24 pour rejoindre Liège-Guillemins.

D.4.2. Le TEC-Hainaut

D.4.2.1. Les lignes

Le territoire de l'entité de Saint-Ghislain est desservi par 14 lignes. Parmi celles-ci, 11 desservent le centre-ville de Saint-Ghislain et la gare SNCB. Trois lignes desservent l'axe Baudour-Quaregnon-Wasmès.

D.4.2.2. Les arrêts et la desserte spatiale

La desserte spatiale est intéressante. Il faut cependant souligner que des zones d'habitat ou d'activités restent à l'écart de cette desserte par les transports en commun (Cité Wauters, Cité des Aulnois, ZI de Tertre-Hautrage-Villerot,...).

D.4.2.3. Les fréquences de desserte

Les zones qui bénéficient d'une desserte quantitative journalière plus importante, vers et depuis la gare de Saint-Ghislain sont définies.

L'observation de la carte montre des dessertes importantes sur les axes suivants:

- ✓ boucle de St-Ghislain: 24 bus sur 2 heures, soit un bus toutes les 5 minutes¹⁰;
- ✓ axe Boussu / St-Ghislain / Hornu: 10 à 18 bus sur 2 heures;
- ✓ axe Baudour (sud) / Tertre / St-Ghislain: 8 bus sur 2 heures soit un bus tous les quarts d'heure.

Ailleurs, le nombre de passages varie de 1 à 4 sur les deux heures de pointe, soit d'un bus par deux heures à un bus toutes les trente minutes.

En dehors des heures de pointe, les fréquences sont moindres. Certaines lignes ne fonctionnent pas en heure creuse.

D.4.2.4. Les correspondances TEC-SNCB en gare de Saint-Ghislain

La gare de Saint-Ghislain est le point principal de rupture de charge et de correspondances trains-bus.

On remarque que les bus TEC ne sont pas ou peu synchronisés avec les trains de la SNCB, au sens du protocole de correspondance. Cependant, un certain nombre de correspondances restent pratiquement possibles.

¹⁰ A titre de comparaison, la fréquence sur le circuit Mons intra-muros est de 6 minutes.

D.4.2.5. Les temps de parcours

En relation avec la gare de Saint-Ghislain, différents meilleurs temps de parcours théoriques indicatifs ont été calculés à destination de différents centres :

<u>Origine</u>	<u>Destination</u>	<u>Meilleur temps de parcours théorique</u>	<u>N° de ligne</u>
Saint-Ghislain (SNCB)	Tertre (Place)	6'	14
Saint-Ghislain (SNCB)	Baudour (Place)	12'	14
Saint-Ghislain (SNCB)	Hautrage (Place)	19'	13
Saint-Ghislain (SNCB)	Villerot (Place)	13'	100A
Saint-Ghislain (SNCB)	Sirault (Postes)	19'	100A
Saint-Ghislain (SNCB)	Neufmaison	25'	100A
Saint-Ghislain (SNCB)	Boussu (Place)	5'	11/
Saint-Ghislain (SNCB)	Dour (Belvédère)	22'	28
Saint-Ghislain (SNCB)	Wasmuël (Place)	8'	12
Saint-Ghislain (SNCB)	Wasmes (Rue de Maubeuge)	14'	1
Saint-Ghislain (SNCB)	Cuesmes (Place)	32'	1
Saint-Ghislain (SNCB)	Quaregnon (Central)	10'	7
Saint-Ghislain (SNCB)	Jemappes (Grand-Rue)	17'	7
Saint-Ghislain (SNCB)	Ath (SNCB)	48'	100A
Saint-Ghislain (SNCB)	Mons (SNCB)	36'	7

Table 1: Temps de parcours pour les bus TEC-Hainaut

Les temps de parcours des bus TEC restent généralement intéressants au niveau de la desserte locale. Ainsi, les temps de parcours à destination de Tertre, Baudour ou même Villerot, sont théoriquement intéressants et acceptables. Cependant l'organisation globale des différents modes de transport¹¹ ne leur permet pas d'avoir des temps de parcours compétitifs par rapport à ceux de la voiture.

A moyenne et longue distance, les temps de parcours sont globalement moins attractifs. Ces trajets ne constituent cependant pas une priorité pour les bus TEC-Hainaut.

D.4.2.6. Les points de passage pénalisants

La qualité de l'offre en bus du TEC-Hainaut à St-Ghislain est affectée par divers problèmes issus de la congestion automobile ou de la déficience en infrastructures. Les problèmes rencontrés sont les suivants:

¹¹ Pas d'infrastructures propres pour les bus, congestion du réseau routier limitée, arrêts fréquents des bus, temps d'attente, temps pour trouver un emplacement de parking limité,...

- ✓ le pont d'Hautrage est coupé à la circulation pour cause de vétusté. Les bus doivent le contourner en effectuant un important détour. Temps perdu estimé par le TEC: 4 minutes par passage. Cette valeur montre l'importance du détour à effectuer, à chaque passage des bus et dans chaque sens;
- ✓ le rond-point de la Rivierette est régulièrement victime de congestion. Bien que celle-ci ne soit pas très importante et qu'elle soit limitée dans le temps, elle ralentit les bus qui ne peuvent avancer qu'à la même vitesse que les voitures, d'où une perte de temps et d'attractivité, là où ils sont justement susceptibles de se révéler plus compétitifs;
- ✓ les quatre pavés d'Hornu sont congestionnés aux heures de pointe. Depuis Wasmes ou depuis St-Ghislain, les files atteignent souvent 200 mètres. Les causes du problème sont un trafic important, un carrefour de faibles dimensions, et une nécessaire gestion complexe des feux de circulation. Plus précisément, on note:
 - depuis St-Ghislain, le bus doit dans un premier temps subir les files à l'arrivée du feu. Il doit ensuite desservir son arrêt, du côté droit de la route, et enfin soit continuer tout droit (ce qui ne pose pas de problèmes), soit tourner à gauche, ce qui l'oblige à changer de bandes de circulation après avoir quitté son arrêt, le tout en trafic dense. Le temps perdu à ce carrefour en heures de pointe peut avoisiner 3 à 7 minutes;
 - depuis Wasmes, un feu vert anticipatif permet le virage à droite, mais il n'est efficace en moyenne qu'une fois sur deux (sinon des automobilistes virant à gauche doivent attendre que le feu soit vert pour toutes les directions). Le feu vert pour toutes les directions est très court, ce qui diminue encore sa capacité. Des pertes importantes de temps pour les bus sont ainsi observées (de 2 à 7 minutes).
- ✓ le carrefour du 'Viaduc' dans lequel les mouvements de 'tourne-à-gauche' sont difficiles, notamment pour descendre vers la gare. En heures de pointe, les bus peut y perdre plusieurs minutes.

D.5. Le réseau routier et les infrastructures routières

D.5.1. Réseau routier à grand gabarit et réseau interurbain

Pour le RGG I : deux autoroutes traversent le territoire de la commune, dans une large partie sur un tronçon commun. Il s'agit de la A7-E19 (Bruxelles-Valenciennes-Paris) et de la A16-E42 (Autoroute de Wallonie) qui se séparent à hauteur d'Hautrage. Trois sorties sont en connexion directe avec le territoire communal :

- ✓ La sortie 23 '*Nimy-Maisières*' qui donne accès à la N552-N50 ;
- ✓ La sortie 25 '*Saint-Ghislain*' qui donne directement accès au centre-ville, à une large partie de la commune et au Borinage ;
- ✓ Les sorties 26 '*Pommeroeul*' qui donnent également accès à la N552-N50.

Pour le RGG III : l'axe N50-N552, appelé couramment route de Wallonie, fait partie de ce réseau. Cet axe routier traverse la commune selon un axe est-ouest.

Pour le RESI :

- ✓ La N50 (Hautrage-Basècles) ;
- ✓ La N51 (Mons-Quièvrain);
- ✓ La N524 (Baudour-Lens);
- ✓ La N525 (Tertre-Chièvres);
- ✓ La N526 (Baudour-Beloeil);
- ✓ La N545 (Frameries-Ghlin);
- ✓ La N547 (Hornu-Hautrage).

D.5.2. Hiérarchie des voiries définie par le Schéma de Structure Communal

D.5.2.1. Les voies de transit autoroutier

Cette classe reprend l'ensemble des autoroutes présentes sur le territoire de la commune, assurant un transit Est-Ouest :

- ✓ Le tronçon commun E19-E42 ;
- ✓ La A16-E42 depuis l'échangeur vers Tournai-Lille ;
- ✓ La A7-E19 depuis l'échangeur vers Valenciennes-Paris.

Ces autoroutes comptent 2X2 bandes de circulation. La vitesse autorisée y est de 120 km/h.

D.5.2.2. Les voies de transit routier

Cette classe s'organise autour de deux axes principaux, sur le territoire de la commune :

- ✓ L'axe RN50-RN552 (2X2 bandes sans berme centrale) ou route de Wallonie, qui traverse la commune d'est en ouest. Elle permet la desserte des zones industrielles. Elle dédouble également l'autoroute entre la sortie 23 et la sortie 26;
- ✓ Un axe Nord-Sud, partant du carrefour des 'Quatre pavés d'Hornu' sur la RN51, qui emprunte le tracé de la RN547 jusqu'à Tertre puis la RN525 jusqu'à Neufmaison et Chièvres. Ce tracé est le principal axe de desserte Nord-Sud de la commune. Son gabarit évolue entre 2X2 bandes avec berme centrale dans le contournement de Saint-Ghislain et 2X1 bandes pour la RN525. Le tracé repris dans le Schéma de Structure doit aussi être modifié en raison de la fermeture provisoire du pont enjambant le canal Nimy-Blaton-Péronnes et la RN50.

Deux axes supplémentaires intéressent également la commune :

- ✓ La RN51, qui assure également une desserte Est-Ouest en traversant les communes denses du Borinage ;
- ✓ La RN545 qui dessert les zonings industriels de Ghlin-Baudour et qui relie Ghlin au Borinage.

D.5.2.3. Les voies de liaison principales

Trois voiries ont été retenues à ce niveau hiérarchique:

- ✓ La RN50 entre Hautrage et Basècles. Malgré son tracé de route rapide, elle ne peut jouer un rôle plus important en raison de la fermeture du pont d'Hautrage qui complique substantiellement les relations entre Hautrage et Saint-Ghislain ;
- ✓ La RN524 entre Baudour et Herchies ;
- ✓ La RN526 entre Sirault (N525) et Beloeil.

D.5.2.4. Les voies de liaison secondaires

Parmi ces nombreuses voiries, certaines nous semblent plus intéressantes, au vu de leur gabarit ou des relations qu'elles permettent :

- ✓ Le tracé 'voie rapide' de la RN547 entre Tertre et le pont d'Hautrage. Celui-ci perd de son intérêt avec la fermeture du pont.
- ✓ La rue Louis Caty, entre Baudour et Quaregnon (RN51), est un axe majeur Nord-Sud, avec un gabarit important ;
- ✓ La RN526 entre la RN525 et Baudour est un chaînon important du réseau.

D.6. Le stationnement automobile

D.6.1. Offre en centre-ville

L'offre en parkings publics en centre-ville s'organise comme suit :

<u>Situation</u>	<u>Nombre de places disponibles</u>	<u>Gestion du stationnement</u>
Place Albert-Elisabeth	127	libre
Parking de la gare des bus	52	libre
Place Albert-Elisabeth (côté commerces)	48	zone bleue
Parking SNCB	300	payant
Parking des ETH	163	libre
Grand'Place	76	libre
Place des Combattants	29	libre
Avenue de l'Europe	22	libre
Avenue de l'enseignement (côté gare)	108	libre
Avenue de l'enseignement (côté Grand'Place)	34	libre
Parking 'Piscine'	63	libre
Rue des Canadiens	22	libre
Rue Grande	79	zone bleue
Rue d'Ath	29	libre

Avenue de la Tour	15	libre
Rue Saint-Lô	40	libre
Rue du Moulin	20	libre
Total 'centre-ville'	1287 places	800 place 'libres' 127 places en 'zone bleue' 300 places payantes

Table 2: Offre en stationnement 'parkings publics' dans l'hypercentre commercial de Saint-Ghislain

Il en ressort que l'offre en emplacements de parking est importante et occupe de nombreux espaces.

Cette offre importante est cependant généralement mal organisée :

- ✓ Le stationnement libre n'exclut pas le stationnement ventouse, la protection du stationnement lié aux commerces ou aux résidents est faible ;
- ✓ Certains espaces de stationnement ne sont pas aménagés (SNCB, ETH) ;
- ✓ La signalisation et la lisibilité des espaces de stationnement est insuffisante.
- ✓ L'espace laissé disponible pour du stationnement sauvage est grand, parallèlement à un suivi répressif faible.

D.6.2. Les livraisons

Il n'y a pas de réglementation communale en matière de livraisons. Aucun emplacement n'est réservé, aucune plage horaire n'est définie,... Certains commerces disposent cependant d'un espace privé pour le chargement/déchargement de leurs marchandises.

La plupart du temps, les opérations de transfert se font sur la voirie ou sur le trottoir. Cela peut aboutir, comme sur la place Albert-Elisabeth, à des situations de conflit entre camions, voitures et piétons.

D.7. Les infrastructures 'marchandises'

D.7.1. Réseau routier

Une large partie du réseau routier est accessible aux camions de différents tonnages. Deux axes présentent cependant un intérêt majeur :

- ✓ Les axes autoroutiers, qui permettent de rejoindre rapidement toute l'Europe ;
- ✓ L'axe RN50-RN552, dit route de Wallonie, qui assure la desserte des principaux sites industriels de la commune et de Ghlin.

Les centres de Saint-Ghislain et de Baudour ne sont pas accessibles aux camions de 10 tonnes et plus.

L'ensemble des autres voiries, bien que souvent accessibles aux poids-lourds, ne sont pas adaptées pour accueillir un trafic 'marchandises' intense.

D.7.2. Réseau navigable

Le territoire de la commune est traversé dans la direction ouest-est par le canal Nimy-Blaton-Péronnes, de classe IV accessible aux bateaux de 1.350 tonnes. Celui-ci assure la liaison entre le canal du Centre et le Haut-Escaut, et est un passage obligé pour rejoindre le canal de Pommeroeul à Condé.

Le canal de Pommeroeul à Condé (2.000 Tonnes) est actuellement hors-service. Le canal du Centre sera bientôt accessible, lorsque l'ascenseur à bateaux et le pont-canal de Strépy-Thieu seront opérationnels¹².

Pour une bonne rentabilité, le transport par eau est conditionné notamment par :

- ✓ Le gabarit: les zones portuaires wallonnes sont toutes accessibles aux bateaux de 1350 tonnes ;
- ✓ L'existence, le long des voies navigables, d'installations de chargement et de déchargement capables de manutentionner les marchandises rapidement et à faible coût.

A Saint-Ghislain, on trouve les infrastructures suivantes :

- ✓ Quais :
 - 2 quais publics à Ghlin, sur la rive gauche ;
 - Le quai public de Baudour, sur la rive gauche ;
 - Le quai des ex-charbonnages du Hainaut, sur la rive gauche ;
 - Le quai privé de Carcoke, sur la rive droite ;
 - Le quai privé de Kémira, sur la rive droite ;
 - Le quai public de Tertre, sur la rive gauche ;
 - Le quai public d'Hautrage, sur la rive gauche.
- ✓ Darses :
 - Darse nord de Ghlin (quai ouest) ;
 - Darse sud de Ghlin (quai nord) ;
 - Darse de Baudour (quai ouest) ;
 - Darse de Baudour (quai est) ;
 - Darse d'Hautrage (quai est).
 -
- ✓ Systèmes de transbordement :
 - Plusieurs entreprises ont des systèmes de transbordement propre (Kemira, Gabriel Technologie,...).

D.7.3. Réseau ferré

L'entité de Saint-Ghislain abrite deux gares de marchandises et une ligne industrielle:

¹² Il est important de noter que la hauteur des ponts situés de part et d'autre de l'ascenseur de Strépy conditionneront la hauteur des convois et donc la capacité du canal. La reconstruction des ponts d'Hautrage et de Tertre sont particulièrement concernés par cette problématique.

- ✓ La gare de Saint-Ghislain, qui sert également de 'garage' et pour laquelle bon nombre de voies ne sont plus utilisées ;
- ✓ La gare industrielle de Tertre dans le zoning industriel de Tertre-Hautrage-Villerot desservie par la ligne 100, réservée au transport de marchandises, et qui vient se greffer sur la ligne 78 à hauteur de la gare de Saint-Ghislain.
- ✓ Plusieurs lignes marchandises, aujourd'hui abandonnées, traversent également le territoire de l'entité de Saint-Ghislain.

D.7.4. Connexions des zones industrielles et d'activité économique de l'IDEA

Les zones industrielles et d'activités économiques sont raccordées différemment aux différents réseaux :

Nom	Route	Voie d'eau	Voie ferrée
ZAE de Saint-Ghislain	oui	non	non
ZI de Tertre-Hautrage-Villerot	oui	darse et murs de quai	ligne 'marchandise' 100
ZI de Baudour-darse	oui	darse et murs de quai	non
ZI de Ghlin Baudour-Nord	oui	darse et murs de quai	non
ZI de Ghlin Baudour-Sud	oui	darse et murs de quai	non

Table 3: Connexions des zones industrielles

Les zonings de Ghlin-Baudour étaient anciennement desservis par la ligne ferrée industrielle 90a, fermée en 1987.

Certaines infrastructures devraient connaître une augmentation de gabarit (canal, autoroute).

E. LES DÉPLACEMENTS

E.1. Les flux piétons

Dans le centre-ville, les cheminements piétons sont importants, notamment aux heures d'entrée/sortie des écoles et de départ/arrivée des navetteurs.

Les observations faites, à l'heure de pointe du matin, montrent que :

- ✓ Le flux piéton lié aux navettes (900 montées entre 6h et 8h) est un flux de courte distance et directement dirigé vers la gare depuis :
 - les parkings de la place Albert-Elisabeth et SNCB (350 véhicules 'navetteurs') ;
 - les dépôts en voiture devant la gare ;
 - quelques relations gare TEC-gare SNCB ;
 - Un nombre certain de navetteurs qui arrivent à pied (ou à vélo) depuis leur domicile (18 % des utilisateurs de la gare habitent le centre-ville de Saint-Ghislain).
- ✓ Les flux piétons liés aux écoles et souvent plus désordonnés :

- le flux principal relie la gare TEC-SNCB à l'avenue de l'Enseignement, auquel vient se superposer un flux lié au débarquement des élèves sur la place Albert-Elisabeth. Ce flux difficile à chiffrer est estimé entre **1.000 et 1.500 piétons sur 30 à 45 minutes** ;
 - des flux piétons très importants aux abords immédiats du rond-point entre la rue du Sas et la Quatrième rue, liés au Lycée Plisnier et au Collège Sainte-Marie. Ils sont dirigés depuis ces arrêts de bus et des zones de dépôts vers les entrées d'écoles. Certains élèves qui arrivent au Collège en voiture peuvent être déposés à l'intérieur du site. Enfin, un flux piéton arrive directement depuis la place Albert-Elisabeth, par l'avenue de l'Enseignement. **Plus de 1.000 personnes fréquentent à pieds le rond-point du Sas en heure de pointe.**
 - un flux important parcourt également l'avenue de l'Enseignement (côté Grand place), depuis les arrêts de bus, les zones de stationnement et la place Albert-Elisabeth.
- ✓ Des flux piétons dans le cadre du déplacement 'domicile-école' (6% des élèves, soit ~350 piétons), qui parcourent les différentes artères du centre-ville. On note surtout l'existence de flux qui traversent la Quatrième rue à hauteur des centres d'habitat, vers le centre-ville, et l'existence d'un flux d'accès au centre-ville qui traverse le 'Viaduc' (sans aucune infrastructure adaptée).

En journée, des flux piétons sont liés aux commerces, et parcourent surtout la Grand rue, la place Albert-Elisabeth et la Grand place.

Dans le centre-ville, les différents flux 'piétons' entrent généralement en conflit avec les autres usagers.

E.2. Les flux 'deux-roues'

E.2.1. Utilisation des deux-roues

Les chiffres de répartition modale sont repris dans le tableau suivant.

Type de personne	Lieu de travail ou de scolarité	Personnes utilisant des deux-roues
Scolaire (enquête)	Centre de St-Ghislain	2% (0,5% pour le vélo soit ~30 utilisateurs)
Scolaire (enquête)	Ailleurs dans la commune	3% (3% pour le vélo, soit ~30 utilisateurs)
Active (INS 91)	Centre de St-Ghislain	5%
Active (INS 91)	Ailleurs dans la commune	4,5%
Active (enquête)	Diverses entreprises (24)	6% (3% pour le vélo, soit ~75 utilisateurs)

Table 4: Répartition modale des déplacements des élèves et travailleurs à St-Ghislain

Les taux d'utilisation faibles des deux-roues, et notamment du vélo, avaient déjà été constatés précédemment.

Les comptages de circulation ont encore accentué ce constat. Par exemple, moins de 20 vélos sont effectivement rentrés dans le centre-ville entre 7h30 et 9h30.

Les espaces de stationnement sont à peu près vides en plein-air, et apparemment peu de vélos sont répertoriés dans les écoles.

Le seul parking-vélo occupé, semble être celui de la gare (couvert et protégé), qui compte ~20 emplacements.

E.3. Utilisation des transports en commun

E.3.1. SNCB

E.3.1.1. Les voyageurs en gare de Saint-Ghislain

En 1998, le nombre de mouvements en Gare de Saint-Ghislain s'élevait à 4562 pour un jour ouvrable moyen dont :

- ✓ 2.291 montées ;
- ✓ 2.271 descentes.

Le samedi et le dimanche, le nombre de passagers en gare de Saint-Ghislain était inférieur à 1000.

La zone de recrutement de la gare de Saint-Ghislain est assez limitée : 92% des usagers proviennent de 12 localités. 40 % de ces usagers sont domiciliés dans la commune de Saint-Ghislain.

E.3.1.2. Origines et destinations des voyageurs

A. *Les origines*

Les principales gares d'origine sont situées à des distances moyennes de Saint-Ghislain (10 à 15 km). Les principales gares d'origine sont :

- ✓ Quiévrain : 44.000 voyages par an, soit 17% du total ;
- ✓ Mons : 39.500 voyages par an, soit 15% du total ;
- ✓ Blaton : 27.000 voyages par an, soit 10% du total ;
- ✓ Ville-Pommeroeul : 22.000 voyages par an, soit 8% du total ;
- ✓ La Louvière : 15.000 voyages par an, soit 6% du total.

Les autres origines drainent beaucoup moins de voyageurs.

La ligne 97, Quiévrain - Saint-Ghislain, concentre 25% des arrivées en gare de Saint-Ghislain.

B. *Les destinations*

Au départ de Saint-Ghislain, Bruxelles est très nettement la première destination des voyageurs : 270.000 voyages par an à destination de Bruxelles, soit 65% des départs.

Mons est la deuxième destination : 75.000 voyages par an (18%).

Viennent ensuite, mais loin derrière, les gares de Charleroi (5%), Tournai (4%), La Louvière (2%) et Namur (1%).

E.3.2. TEC-Hainaut

E.3.2.1. Analyse des abonnements

L'essentiel des abonnements répertoriés par le TEC sont des abonnements scolaires. La majeure partie de la clientèle du TEC-Hainaut reste pour 85% une clientèle de 'scolaires'.

En mars 2001, l'origine des abonnements vers Saint-Ghislain se présentait comme suit :

Origine	Destination	Nombre d'abonnements 'scolaires'
Wasmes-Pâturages	Saint-Ghislain - Hornu	206 (18% du total)
Quaregnon-Jemappes	Saint-Ghislain - Hornu	134 (12%)
Terte	Saint-Ghislain - Hornu	110 (10%)
Warquignies	Saint-Ghislain - Hornu	80 (7%)
Baudour	Saint-Ghislain - Hornu	80 (7%)
Dour-'Boussu-Bois'	Saint-Ghislain - Hornu	77 (7%)
Eugies-Pâturages	Saint-Ghislain - Hornu	74 (6%)
Boussu	Saint-Ghislain - Hornu	66 (6%)
Mons	Saint-Ghislain - Hornu	64 (6%)
Sirault	Saint-Ghislain - Hornu	54 (5%)
Elouges-Wihéries	Saint-Ghislain - Hornu	45 (4%)
Frameries	Saint-Ghislain - Hornu	40 (4%)
Hautrage	Saint-Ghislain - Hornu	29 (3%)
Saint-Ghislain-Hornu	Saint-Ghislain - Hornu	25 (2%)
Stambruges-Grandglise	Saint-Ghislain - Hornu	15 (1%)
Herchies-Erbaut	Saint-Ghislain - Hornu	11 (1%)
Vaudignies-Neufmaison	Saint-Ghislain - Hornu	10 (1%)
	TOTAL	1120

Table 5: Nombre d'abonnements scolaires vers Saint-Ghislain-Hornu (TEC-Hainaut 2001)

A la même date, les abonnements au départ de la zone Saint-Ghislain-Hornu se dirigeaient vers :

Origine	Destination	Nombre d'abonnements 'scolaires'
Saint-Ghislain - Hornu	Mons	90 (36% du total)
Saint-Ghislain - Hornu	Quaregnon-Jemappes	77 (31%)
Saint-Ghislain - Hornu	Boussu	30 (12%)
Saint-Ghislain - Hornu	Saint-Ghislain-Hornu	25 (10%)
Saint-Ghislain - Hornu	Warquignies	15 (6%)

Saint-Ghislain - Hornu	Wasmes-Pâturages	14 (6%)
	TOTAL	251

Table 6: Nombre d'abonnements scolaires depuis Saint-Ghislain-Hornu (TEC-Hainaut 2001)

Pour l'utilisation du bus, **le centre-ville de Saint-Ghislain constitue une destination.**

Un grand nombre d'usagers des Transports En Commun, arrive du Borinage (60%) où de l'axe Tertre-Baudour (17%). Ce sont les zones où les potentialités sont les plus importantes et l'offre la plus intéressante. Ces origines concentrent, à peu près, les $\frac{3}{4}$ des arrivées en bus, alors qu'elles ne rassemblent que 50% des lieux de résidence des élèves. C'est sans doute également depuis ces origines que l'utilisation des TEC est la plus importante.

Les départs depuis la zone de Saint-Ghislain sont moins importants et essentiellement dirigés vers l'axe Quaregnon-Jemappes-Mons.

E.3.2.2. Fréquentation des bus

A l'heure de pointe du matin, les nombres moyens de voyageurs par bus, au niveau des différents accès 'centre-ville', varient entre 27 et 36 voyageurs par bus.

Certains bus sont plus densément remplis, avec des pointes de 50-55 voyageurs/bus.

Les bus arrivant de la partie nord de la commune, ont des occupations moyennes légèrement supérieures.

Sur base des taux d'occupation et du nombre de bus par accès, on constate que 44% des voyageurs arrivent depuis Hornu, 31% depuis Boussu et 25% entrent par la rue du Sas.

A l'heure de pointe matin, il apparaît que le seul départ vers Hornu est attractif, avec des taux d'occupation moyens de 11 voyageurs/bus.

En heure creuse, l'occupation des bus est maigre, avec des fourchettes de fréquentation comprises entre 2 et 6 voyageurs/bus. La relation entre Saint-Ghislain et Hornu est encore la plus attractive.

L'ensemble de ces observations sont en adéquation avec les résultats tirés de l'analyse des abonnements, que ce soit au niveau du type de clientèle (scolaires concentrés sur les heures d'entrée/sortie des écoles), ou des origines/destinations principales.

E.4. La circulation automobile

E.4.1. Répartition des flux de circulation

E.4.1.1. Le réseau autoroutier et la bretelle de Saint-Ghislain (sortie n°25)

Le tronçon commun aux autoroutes E19 et E42 (2X2 bandes) accueille, depuis le contournement de Mons (90.000 véhicules/jour), et dans la direction est-ouest, des flux de circulation très importants, **supérieurs à 60.000 véhicules /jour** pour les deux sens.

Ces flux sont inférieurs aux intensités constatées sur le contournement saturé de la Ville de Mons. Cependant, comme sur la majeure partie du tronçon commun des autoroutes entre La Louvière et Hautrage, cet axe est fréquemment congestionné notamment aux heures de pointe.

Les intensités de circulation sont supérieures entre le R5 et la sortie Saint-Ghislain, qu'entre celle-ci et l'échangeur d'Hautrage. Cela montre le rôle central de la bretelle Saint-Ghislainoise.

A hauteur de l'échangeur d'Hautrage, le trafic se répartit de manière presque équivalente sur les deux autoroutes.

La bretelle de Saint-Ghislain (sortie n°25) accueille un flux de circulation journalier très important, supérieur à **28.000 véhicules sur l'ensemble d'un jour ouvrable**.

Généralement, quel que soit le sens de circulation, les intensités du trafic diminuent au-delà de la bretelle, ce qui illustre le rôle de porte d'entrée dans Saint-Ghislain et dans le Borinage de cette bretelle.

En venant de Mons, 1 véhicule sur 3 sort à Saint-Ghislain, alors que seulement 1 véhicule sur 10 sort à Saint-Ghislain quand il arrive de l'échangeur d'Hautrage. Globalement, 54.000 véhicules par jour ouvrable 'ignorent' la bretelle Saint-Ghislainoise (31.500 depuis Hautrage et 22.500 depuis Mons), alors que 14.500 sortent de l'autoroute à la sortie n°25 (11.000 depuis Mons et 3.500 depuis Hautrage).

Les entrées sur l'autoroute se font majoritairement vers Mons (10.900 véhicules/jour) plutôt que vers Hautrage (3.200 véhicules/jour).

Sur les 28.000 véhicules qui utilisent quotidiennement la bretelle de Saint-Ghislain, une très large majorité le font donc en relation avec la direction de Mons (22.000 véhicules).

Les deux sorties n°26 'Pommeroeul' servent surtout d'échangeur entre la E19 et la E42 pour les véhicules venant de l'ouest, et drainent des flux de circulation moins importants. Une large partie des flux qui circulent sur la N552 (7.600 véhicules/jour) sont en relation avec ces bretelles.

La sortie n°23 'Nimy-Maisières' permet également à un grand nombre d'automobilistes de rejoindre l'entité de Saint-Ghislain par la route de Wallonie qui draine 10.000 véhicules par jour à son entrée dans Baudour.

E.4.1.2. Le contournement du centre-ville de Saint-Ghislain

La N547 sert de voie d'accès à l'autoroute et également de contournement du centre-ville de Saint-Ghislain. Les flux drainés par le tronçon compris entre le rond-point de la 'Rivierette' et les 'Quatre pavés d'Hornu' sont également très importants.

A peu près 30.000 véhicules/jour pour les deux sens confondus ont été comptabilisés entre les 'Quatre pavés d'Hornu' et l'autoroute, alors que 16.000 véhicules étaient comptés entre la 'Rivierette' et la bretelle. Pour ces directions, les flux se répartissaient de manière équivalente selon le sens.

La part de ces flux qui contourne effectivement le centre-ville, sans être en relation avec l'autoroute est peu élevée: à peu près 4.500 véhicules/jour contournent le centre-ville en venant d'Hornu (1 véhicule sur 3), pour 4.200 véhicules dans l'autre sens (1 véhicule sur 2).

Une large part des flux de circulation est donc directement intéressé par l'autoroute: 4.000 véhicules depuis la 'Rivierette' et 10.000 véhicules *montent* sur l'autoroute depuis le 'Viaduc'.

Les véhicules qui quittent l'autoroute privilégient la direction des 'Quatre pavés d'Hornu' (10.000 véhicules/jour) par rapport à celle de la 'Rivierette' (3.500 véhicules/jour).

Les flux dominants assurent la liaison entre l'autoroute, surtout en relation avec Mons, et le Borinage ainsi que le centre-ville de Saint-Ghislain.

En heure de pointe, le carrefour des 'Quatre pavés d'Hornu' est complètement saturé. Les mouvements de tourne-à-gauche au carrefour du 'Viaduc' sont très difficiles, ce qui engendre des files importantes sur le viaduc et à la sortie de Saint-Ghislain. De manière générale, le tronçon de la N547 entre le carrefour du 'Viaduc' et les 'Quatre pavés d'Hornu' est fortement congestionné en heures de pointe, ce qui engendre, à travers les voiries avoisinantes, des flux parasites de contournement de cet axe.

E.4.1.3. Les intensités de circulation sur les autres voiries du RGG et du Resi

Les intensités les plus remarquables se concentrent généralement au sud de la route de Wallonie (RN50).

L'axe le plus fréquenté est la portion de la N547 comprise entre le rond-point de la 'Rivierette' et le rond-point de Terre (carrefour N525-N547). Cet axe concentre, depuis la partie nord, les flux de circulation de la N525-rue Defuisseaux (14.000 véhicules/jour) et de la N547 depuis le pont d'Hautrage (11.500 véhicules/jour). Au sud, elle rassemble le contournement du centre-ville (16.000 véhicules/jour) et les flux de la rue du Sas (plus de 5.000 véhicules par jour), une pénétrante importante du centre-ville.

Ce goulot est emprunté quotidiennement par 21.000 véhicules. Le rond-point de la 'Rivierette' est d'ailleurs fréquemment saturé en heures de pointe.

Si cet axe est surtout emprunté par un trafic de transit important, il permet également la desserte des commerces de moyennes surfaces récemment implantées tout au long de son tracé.

Un itinéraire de contournement de cet axe et du rond-point de la 'Rivierette' est d'ailleurs formé par la rue Defuisseaux, qui accueille un trafic parasite important.

Les deux autres axes que l'on peut qualifier de *nord-sud*, la rue Louis Caty et la N545, accueillent également des flux de circulation importants, supérieurs à 5.000 véhicules par jour.

La route de Wallonie assure, selon un axe est-ouest, la desserte de zones industrielles et de plusieurs centres d'habitat. Les flux de circulation y sont élevés dans son tronçon entre Baudour-Terre et son croisement avec la N552.

Elle a un rôle important de distribution et de desserte à l'intérieur de la commune; un rôle encore accentué par la fermeture des ponts d'Hautrage et de Terre. Les flux de transit, par contre, doivent y être globalement faibles (autour de 1.000 véhicules/jour).

Le tronçon de la N552 est globalement peu utilisé (7.500 véhicules par jour) pour un tracé 2X2 bandes.

Dans la partie nord du territoire, les intensités des flux de circulation sont clairement moins importantes.

La N525, entre le carrefour de la Croix Caillaux et le pont de Terre, concentre les flux les plus importants (5.500 véhicules/jour). Cette route a un rôle important de pénétration dans Saint-Ghislain: 4.200 véhicules par jour dans la traversée de Neufmaison.

E.4.2. Les points noirs en matière de congestion automobile

Certains carrefours ou tronçons, déjà cités précédemment, sont régulièrement saturés en heure de pointe. Les principaux points de blocage sont :

- ✓ Le carrefour des 'Quatre pavés d'Hornu' qui accueille une circulation beaucoup trop importante, dans l'essentiel des nombreuses directions, et qui est complètement saturé en heure de pointe ;
- ✓ Le carrefour du 'Viaduc', où les mouvements de tourne-à-gauche sont très difficiles, notamment à cause de l'importance des 'va tout droit'. On y observe fréquemment des remontées de files de plusieurs centaines de mètres pour les mouvements de 'tourne à gauche' ;
- ✓ Le rond-point de la 'Rivierette' est également le théâtre de files en heures de pointe. Le nouvel aménagement en rond-point a permis d'y fluidifier la circulation. L'intensité des flux de circulation et la présence de mouvements 'gênants' importants est la cause de ces blocages ponctuels ;
- ✓ Le carrefour de la rue du Sas et de la Quatrième rue, également aménagé en rond-point, est souvent bloqué aux heures d'entrée/sortie des écoles. On y observe également, sur un laps de temps très court, des remontées de files

d'une centaine de mètres. Outre des flux de circulation trop importants, c'est surtout un point de friction entre la circulation piétonne liée aux écoles et la circulation automobile ;

- ✓ Les deux 'culs-de-sac' de l'avenue de l'enseignement sont également le théâtre d'un désordre spectaculaire aux heures d'entrée/sortie des écoles, comme généralement la place Albert-Elisabeth.

En-dehors de ces points de blocages ponctuels, il faut noter une mauvaise concentration des flux de circulation et l'existence de flux parasites 'percolants' à travers toute la commune (exemple : rue Defuisseaux, parking de l'autoroute, rue Grande, centre de Baudour, rue du Petit Villerot, rue de Tertre,...)

Cette mauvaise organisation de la circulation est due en partie à la fermeture des ponts d'Hautrage et de Tertre, qui obligent à utiliser des itinéraires alternatifs. Certains de ces flux, sont aussi des itinéraires de contournement des principaux points de blocage cités précédemment.

E.5. Occupation du stationnement automobile

Dans le centre-ville, des taux de saturation du stationnement ont été calculés pour l''hypercentre' commercial défini précédemment. Pour rappel, celui-ci concentrait la bagatelle de 1.300 emplacements, dont 130 en zones bleues et 300 liées au fonctionnement de la SNCB.

De nos observations on peut retirer un certain nombre de résultats :

- ✓ Les taux d'occupation globaux sont largement inférieurs à 100% que ce soit pour le matin ou l'après-midi ;
- ✓ Les taux de saturation sont plus élevés l'après-midi ;
- ✓ Le matin, les taux d'occupation sont les plus élevés sur la place Albert-Elisabeth et dans la Grand rue, où l'occupation est presque totale, avec des cas fréquents de stationnement sauvage. Ailleurs, la disponibilité est suffisante ;
- ✓ L'après-midi, les taux d'occupation les plus élevés se concentrent dans les mêmes lieux, auxquels on peut rajouter la rue des Canadiens, la Grand Place ou le parking de la piscine. Ailleurs la disponibilité est toujours suffisante ;
- ✓ Une sous-utilisation des parkings SNCB et ETH en mauvais état ;
- ✓ Une recherche, envers et contre tout, de l'emplacement proche, quitte à se stationner en infraction ;
- ✓ Un non-respect presque total de la zone bleue ;
- ✓ Un stationnement 'ventouse-navetteurs' très important sur la place Albert-Elisabeth, en-dehors de la zone bleue. Un taux de 95% de stationnement longue durée y est observé ;
- ✓ Des taux de rotation plus importants dans les zones commerciales (Grand rue, Grand place,...) ;

- ✓ Une coexistence de deux types de stationnement, liés aux écoles et aux commerces, aux abords immédiats des établissements scolaires.

Clairement, il existe une offre suffisante en emplacements de stationnement, mais celle-ci est très mal utilisée et mal gérée.

<u>Situation</u>	<u>Nombre de places disponibles</u>	<u>Taux d'occupation au matin</u>	<u>Taux d'occupation l'après-midi</u>
Place Albert-Elisabeth	127	95%	105%
Parking de la gare des bus	52	104%	106%
Place Albert-Elisabeth (côté commerces)	48	94%	110%
Parking SNCB	300	27%	32%
Parking des ETH	163	47%	44%
Grand'Place	76	67%	95%
Place des Combattants	29	59%	79%
Avenue de l'Europe	22	90%	91%
Avenue de l'enseignement (côté gare)	108	68%	66%
Avenue de l'enseignement (côté Grand'Place)	34	59%	69%
Parking 'Piscine'	63	61%	81%
Rue des Canadiens	22	36%	95%
Rue Grande	79	80%	109%
Rue d'Ath	29	62%	76%
Avenue de la Tour	15	53%	100%
Rue Saint-Lô	40	37%	45%
Rue du Moulin	20	90%	95%
Total 'centre-ville'	1287 places	727 places occupées soit un taux d'occupation de 56%	850 places occupées soit un taux d'occupation de 66%

Tableau 1: Taux d'occupation du stationnement en centre-ville

E.6. Le transport de marchandises

E.6.1. Les flux de camions

Lors des comptages de circulation, la distinction des camions a été faite. Les principaux résultats sont les suivants :

Voirie	Tronçon	Intensité
E19-E42	tronçon commun	11.000 camions/jour

N50	entre Ghlin et le pont d'Hautrage	1.500 camions/jour
N547	entre bretelle et Hornu	1.400 camions/jour
N547	entre bretelle et rond-point de la Rivierette	900 camions/jour
N525	entre le canal et la Croix-Caillaux	500 camions/jour
N50	traversée d'Hautrage	450 camions/jour
E42	entre Hautrage et Pommeroeul	5.200 camions/jour
E19	entre Hautrage et Pommeroeul	6.500 camions/jour
E42	au-delà de Pommeroeul	5.500 camions/jour
E19	au-delà de Pommeroeul	7.000 camions par jour

Table 7: Flux de camions sur les voiries de Saint-Ghislain

Les intensités les plus élevées sont évidemment observées sur le tronçon commun de l'autoroute avec plus de 10.000 véhicules/jour (soit en moyenne 420 camions/heure). Ils y représentent 1 véhicule sur 6.

Les mouvements sur la bretelle de Saint-Ghislain sont également notables 2.100 mouvements par jour et plus favorables aux entrées sur l'autoroute. Sur le contournement du centre-ville, en relation avec cette bretelle, les flux atteignent 1.400 camions/jour, entre Hornu et la sortie.

Le deuxième axe le plus fréquenté est celui de la route de Wallonie qui accueille sur l'ensemble de son tracé, 1.500 camions/jour. Ils représentent 16% de la circulation.

Au niveau des deux sorties 'Pommeroeul', on note une augmentation des flux de camions vers la France.

F. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

F.1. Répartition spatiale des accidents de circulation

Parmi les zones accidentogènes, deux carrefours se distinguent :

- ✓ Le croisement entre la sortie d'autoroute en venant de Mons et la N547 ;
- ✓ Le carrefour du 'Viaduc'.

Ces deux points noirs drainent des intensités élevées de trafic, et leur aménagement est peu sécurisant.

D'autre part, les tracés des routes régionales rapides concentrent les accidents, surtout lors des traversées d'agglomération :

- ✓ La N525 et les traversées de Tertre et Neufmaison ;
- ✓ La N50 et les traversées d'Hautrage et de Baudour ;
- ✓ La N547 et la traversée de Tertre.

En dehors de ces points noirs attendus, on distingue également le tracé de la rue Louis Caty, de fonction et de fonctionnement assez semblable à celui des routes régionales, et la rue de Boussu.

En agglomération trois rues posent des problèmes de sécurité routière :

- ✓ La rue du Sas ;
- ✓ La Quatrième rue ;
- ✓ La rue du Parc à Baudour.

F.2. Les vitesses de circulation

Lors des comptages de circulation par boucles, certains postes faisaient le relevé des vitesses moyennes de circulation.

On peut en tirer quelques constatations :

- ✓ Les vitesses moyennes sur la N50, et notamment dans la traversée d'Hautrage, sont très élevées : 80 km/h en sortie d'agglomération et 82 km/h en entrée ;
- ✓ Les vitesses moyennes sur la N525, surtout dans sa portion au nord du canal sont très élevées : 85 km/h ;
- ✓ Les vitesses moyennes sur le contournement de Saint-Ghislain sont souvent supérieures à 70km/h ;
- ✓ Les vitesses moyennes sur la N50 dans la traversée de Baudour sont légèrement inférieures, mais encore supérieures à 70km/h.

Pour tous ces postes, la vitesse autorisée ne peut dépasser 70km/h. Or il apparaît clairement que la majorité des véhicules sont nettement au-dessus de ces limitations.

Généralement, les vitesses sont logiquement un peu inférieures en heures de pointe. A contrario, de tristes records sont atteints en heures creuses, et notamment en pleine nuit.

PHASE 2: ELABORATION DES OBJECTIFS

G. PLAN 'PIÉTONS ET PMR'

- ✓ Mise en place de cheminements piétons: avec des itinéraires sûrs et conviviaux, avec un espace partagé de manière équilibrée, qui relie des points d'intérêts ;
- ✓ Améliorer l'accessibilité générale de l'entité pour les PMR ;
- ✓ Renforcer l'aspect 'Piétons et PMR' du centre-ville, notamment sur la place Albert-Elisabeth, vers les établissements scolaires et dans les espaces commerciaux et de loisirs ;
- ✓ Améliorer la signalisation des cheminements piétons.

H. PLAN 'VÉLO'

- ✓ Mise en place d'un réseau global et cohérent d'itinéraires cyclables où les cyclistes disposent d'une place garantie, sûre et conviviale
- ✓ Accroître l'offre en stationnement pour les cyclistes
- ✓ Garantir l'accessibilité cyclable du centre-ville
- ✓ Renforcer l'intermodalité 'Vélo+train' en gare de Saint-Ghislain
- ✓ Promotion de l'usage du vélo par des actions ciblées, notamment dans les écoles et les entreprises
- ✓ Améliorer la signalisation du réseau vélo (itinéraires et stationnement)

I. PLAN 'TRANSPORTS EN COMMUN'

- ✓ Améliorer la desserte spatiale et fréquentielle: des zones d'habitat trop peu desservies, vers le pôle valenciennois, vers les principaux pôles urbains de Wallonie ;
- ✓ Optimiser les temps de parcours des bus: vers le centre-ville depuis Hornu (carrefour des 'Quatres pavés') et Tertre (rond-point), en rétablissant les ponts hors-service de Tertre et Hautrage ;
- ✓ Renforcer le pôle de la gare de Saint-Ghislain et son caractère 'intermodal' ;
- ✓ Améliorer le service offert en matière d'information, communication-voyageur, confort,...
- ✓ Assurer une meilleure prise en compte des transports en commun.

J. PLAN DE CIRCULATION

- ✓ Améliorer la gestion des flux de circulation : par la mise en place d'une nouvelle hiérarchie des voiries, en améliorant les relations nord-sud, en repensant la régulation globale des flux ;
- ✓ Aménager les traversées d'agglomérations ;
- ✓ Améliorer la fluidité de la circulation aux accès du centre-ville et de l'autoroute ;
- ✓ Garantir la sécurité routière au niveau des points noirs mis en exergue, et restreindre : la place laissée à la voiture, les vitesses de circulation, les nuisances liées à la voiture ;
- ✓ Améliorer la signalisation du réseau routier.

K. PLAN DE STATIONNEMENT

- ✓ Réorganisation globale du stationnement en centre-ville: en favorisant le stationnement de courte durée dans les espaces commerciaux, en favorisant le stationnement des résidents, en contrôlant le stationnement de longue durée ;
- ✓ Suppression du stationnement illicite dans la durée et dans l'espace (trottoirs, arrêts de bus, double-file, voies cyclables, emplacements réservés,...) ;
- ✓ Améliorer la gestion du stationnement et des arrêts aux abords des établissements scolaires et de la gare: en aménageant des aires de 'Kiss & go', en contraignant physiquement le stationnement et les arrêts 'hors-zone' ;
- ✓ Récupérer de l'espace public pour les piétons, les deux-roues, les transports en commun, notamment sur la place Albert-Elisabeth ;
- ✓ Améliorer la signalisation des aires principales de stationnement.

L. PLAN DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

- ✓ Gérer la circulation des camions, avec des itinéraires sûrs et conviviaux: en privilégiant les itinéraires les plus courts entre l'autoroute et les pôles d'attraction 'marchandises', en évitant les traversées d'agglomérations, en renforçant la signalisation des itinéraires ;
- ✓ Renforcer les pôles 'marchandises' de l'axe du canal en cadrant leur utilisation sur des logiques de multimodalité.

M. ORGANISATION GLOBALE DES DÉPLACEMENTS À SAINT-GHISLAIN : CONCEPT MULTIMODAL

M.1. Favoriser l'accessibilité multimodale du centre-ville

Le centre-ville de Saint-Ghislain constitue un élément déterminant de la mobilité à Saint-Ghislain. Les choix qui y seront faits en matière de mobilité pourront s'avérer primordiaux pour l'évolution des déplacements.

Sur base des objectifs et des priorités qui ont été définies précédemment, nous proposons de favoriser **un concept d'accessibilité multimodale** pour le centre-ville, qui semble d'ailleurs à fortiori le seul qui y garantisse une mobilité durable. Dans ce contexte, l'accent doit être mis sur le développement d'alternatives crédibles à la voiture, et sur une gestion plus claire du stationnement en centre-ville et à ses abords immédiats en complémentarité avec d'autres modes de déplacements (marche ou transport en commun).

Ainsi, les priorités générales vont à **une meilleure offre, surtout qualitative, en transports en commun pour rejoindre le centre-ville**. Notamment en privilégiant la circulation des transports collectifs (entrée 'Viaduc' et entrée 'rue du Sas',...).

Une priorité doit également s'affirmer au niveau du pôle multimodal de déplacements de la **gare de Saint-Ghislain**, où la volonté est d'y favoriser l'intermodalité, notamment entre modes de transport alternatifs à la voiture (réaménagement de la place Albert-Elisabeth, systèmes d'information,...).

La nécessité de développer le **potentiel cyclable vers le centre-ville** est apparue également et constitue une autre priorité majeure en vue de favoriser l'accessibilité multimodale du centre-ville (accès centre-ville).

Une meilleure **circulation automobile** dans le centre-ville s'inscrit autour d'une gestion plus contraignante du stationnement (suppression du stationnement illicite, et meilleure balisage des itinéraires vers des aires de stationnement) et d'une plus grande régulation au niveau du carrefour du 'Viaduc'.

Enfin, la **dimension piétonne du centre-ville** doit être mise en avant. L'aménagement de la place Albert-Elisabeth doit constituer la première réalisation concrète de cet espace public réaménagé au profit des modes doux et de la multimodalité.

M.2. Une prise en compte de l'ensemble des déplacements sur l'entité

L'amélioration de la mobilité vise à être effective sur l'ensemble de l'entité. Il faut viser, à terme, à l'accessibilité multimodale de l'ensemble du territoire, et à la diminution des impacts liés aux déplacements.

L'organisation générale des déplacements vise donc à une **amélioration de la desserte en transports en commun**, à une **amélioration importante des infrastructures cyclables**, à une **protection accrue des agglomérations et des espaces piétons** à travers toute l'entité. La **lisibilité et la cohérence des liaisons automobiles** constitue également un objectif majeur. (réparation des ponts, nouvelle hiérarchie des voiries, liaison Hornu – axiale boraine,...).

M.3. Le choix de l'organisation des déplacements automobiles

Il existe à ce stade deux alternatives en matière d'organisation des déplacements automobiles à étudier.

Cependant les logiques générales sont sensiblement équivalentes ; les modalités de mise en œuvre et les résultats que l'on peut attendre sont différents.

Une priorité est de soulager la sortie n°25 relativement enclavée, et dont les accès induisent de fortes intensités de circulation à travers des zones d'habitat (Tertre), dont de nombreux flux parasites qu'il faut éviter. Il faut également soulager les voies d'accès saturées au bipôle 'sortie n°25 – centre-ville', d'une part en offrant des alternatives modales (voir par ailleurs), d'autre part en définissant des itinéraires alternatifs dont les nuisances sont moins sensibles.

Il est également nécessaire de protéger les actuels espaces de transit situés entre la route de Wallonie et l'autoroute, en limitant et en assurant une meilleure gestion de ces flux. Cette meilleure gestion des flux est intimement liée à la mise en œuvre effective d'une hiérarchisation cohérente des voiries, qui dépend elle-même du concept global retenu.

Il apparaît par ailleurs profitable d'utiliser le potentiel de la sortie n°26. Elle est cependant à contre-courant des mouvements dominants à Saint-Ghislain. Une alternative permettrait également de profiter du potentiel d'utilisation de la N545 et de la rue des Roseaux.

Enfin, il faut absolument tenir compte des possibilités d'aménagement des itinéraires camions, en relation avec les zonings principaux, et d'amener ces poids lourds le plus rapidement possible sur l'autoroute.

Il est également nécessaire de se raccrocher au réseau routier imaginé dans le cadre des Plans de Mobilité avoisinants (Mons).

PHASE 3: ELABORATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

N. PLAN 'PIÉTONS ET PMR'

N.1. Itinéraires 'Piétons et PMR'

N.1.1. Itinéraires et aménagements prioritaires

N.1.1.1. Les itinéraires prioritaires

Nous définissons des itinéraires prioritaires qui représentent des liaisons importantes entre plusieurs pôles, et qui sont les premiers axes forts d'un réseau global de cheminements piétonniers.

Les itinéraires définis ne nécessitent pas souvent d'être aménagés dans leur ensemble. Souvent les réalisations se marquent par des aménagements à réaliser au niveau de zones précises (abords d'écoles, abords d'arrêts de bus, gare, parkings,...).

A. Saint-Ghislain

A.1. Gare - Grand-rue - Grand place



La place Albert-Elisabeth vue depuis l'entrée de la Grand rue

Cet itinéraire piéton rassemble des pôles majeurs du centre-ville :

- ✓ la gare, qui constitue un point de convergence majeur des déplacements piétons ;
- ✓ la Grand-rue qui représente l'axe commercial principal de l'entité ;

- ✓ la Grand place concentre commerces et activités diverses (centre culturel, syndicat d'initiative, bibliothèque, église,...).

L'aménagement de cet axe doit surtout être renforcé au niveau de la liaison gare – Grand rue. Une mesure prioritaire consiste donc à réaménager la place Albert-Elisabeth.

A.2. Gare – avenue de l'Enseignement – Grand Place

Cet itinéraire est l'axe piéton le plus utilisé du centre-ville, surtout à destination de trois importants établissements scolaires (Institut Saint-Joseph – Lycée Technique – Athénée Royal : 2700 élèves), depuis les arrêts de transports en commun de la Grand-place et de la gare. Ces deux pôles sont par ailleurs des zones de dépôts naturelles des élèves qui arrivent en voiture. La piscine se situe en outre au milieu de cet itinéraire.

Cet axe doit surtout être amélioré au niveau de la liaison gare – avenue de l'Enseignement, à travers le projet d'aménagement de la place Albert-Elisabeth.

A.3. Piscine – Lycée Plisnier et Collège Sainte-Marie

En complément à l'axe majeur qui vient d'être énoncé, la liaison piétonne entre la piscine et le bipôle 'Lycée Plisnier – Collège Sainte-Marie' (1800 élèves) doit être réalisé. Ces deux écoles bénéficieraient ainsi d'une relation de qualité avec la gare. Cet itinéraire inclut en outre la liaison entre les arrêts de transports en commun de la Quatrième rue et ces écoles.

Différents projets à cet endroit doivent intégrer la dimension piétonne.

A.4. Quatrième rue – avenue de l'Enseignement

Il s'agit surtout ici de renforcer la position de la venelle Saint-Georges en soignant son aménagement. Elle permet d'assurer une liaison directe entre le quartier du cimetière et le centre-ville.

A.5. Piscine – Parking ETH – Grand rue



L'entrée 'Grand rue' du parking des ETH

Cet itinéraire permet d'assurer une relation directe et facile entre les deux premiers axes parallèles principaux. Il renforce la liaison entre les écoles et la rue commerçante, tout en garantissant une qualité de cheminements entre le parking principal des ETH et les commerces.

Dans ce cadre, l'aménagement du parking des ETH devrait permettre de créer le chaînon manquant entre ces deux axes.

A.6. Grand Place – Stade – Quartier de l'Abbaye

Il s'agit ici d'un itinéraire 'loisirs', qui doit relier de manière conviviale et sûre, le centre, et les itinéraires prioritaires qui le parcourt, aux pôles sportifs et de détente des jardins de l'Abbaye et du stade.

B. Tertre

B.1. Maison communale – Rond-point de Tertre

Sur Tertre, la réalisation de cet itinéraire permet de relier les pôles les plus importants du village :

- ✓ la maison communale ;
- ✓ des écoles ;
- ✓ la place de Tertre, avec l'église et ses commerces ;
- ✓ les arrêts de bus ;
- ✓ le pôle bus du rond-point de Tertre

Un aménagement de qualité de l'espace piéton, et public en général, est par conséquent incontournable sur cet axe-charnière du territoire de l'entité.

Sur celui-ci, plusieurs aménagements prioritaires sont proposés, à travers le renforcement de l'aspect piéton des arrêts de transports en commun ou des abords d'écoles.

B.2. Rue Lhoir- rue du Peuple



La rue O. Lhoir en réfection

Complémentaire à cet axe, l'achèvement de l'itinéraire perpendiculaire rue Lhoir – rue du Peuple permet de drainer une large part de la population et de garantir l'accessibilité piétonne d'autres établissements scolaires.

C. Baudour

C.1. Avenue Goblet (depuis la rue d'Herchies jusqu'à la place de la Résistance)



Croisement de l'avenue Goblet et de la rue d'Herchies

L'avenue Goblet constitue un axe central du centre de Baudour, donnant accès aux commerces, à des écoles, à l'église, à des bâtiments administratifs, à des points d'arrêts de transports en commun,...

Elle constitue un espace public central pour Baudour.

Cet axe intègre également quelques aménagements importants, autour des écoles ou de ses points d'arrêts de transports en commun.

C.2. Rue du Parc



Arrêt de bus de la rue du Parc

La rue du Parc, perpendiculaire à l'avenue Goblet, est le second axe principal du centre de Baudour. Cette rue permet surtout d'accéder au parc de Baudour qui

concentre moult activités culturels, scolaires et sportives. La rue du Parc est par ailleurs desservie par un arrêt de bus.

D. Hautrage-Etat

Aucune action prioritaire en matière de cheminements piétons n'est retenue à Hautrage-Etat. Cela ne signifie pas que les problèmes y sont moins criants, mais que l'utilisation potentielle des aménagements à réaliser est trop peu conséquente que pour y être considéré comme prioritaire.

E. Hautrage

Aucune action prioritaire en matière de cheminements piétons n'est retenue à Hautrage.

F. Douvrain

F.1. Croisement rue Louis Caty – rue du Coron

Le centre de Douvrain, notamment sur la petite place située devant l'hôpital, mérite un aménagement public de qualité, avec un renforcement majeur de l'espace piéton, surtout au vu des pôles d'intérêts qui y sont rassemblés (hôpital, commerces, écoles, points d'arrêts des transports en commun,...)

G. Villerot

Aucune action prioritaire en matière de cheminements piétons n'est retenue à Villerot.

H. Sirault

H.1. Rue Bériot (écoles) – rue du Salon – rue Demelin – rue Lete

C'est un circuit piéton dans le centre du village de Sirault qui s'organise simplement autour de toutes les activités qui y sont rassemblés (écoles, commerces, arrêts de bus, église, centre sportif,...).

Une mesure prioritaire s'y intègre au niveau de l'aménagements des abords d'école ou d'arrêt de transports en commun.



Ecole communale de Sirault-Bériot

I. Neufmaison

I.1. Aménagement des abords de l'école et des traversées piétonnes sur la N525

A Neufmaison, la traversée de l'agglomération par la N525 est problématique, notamment au niveau de l'école communale. Dans ce cadre, il apparaît nécessaire de renforcer la traversée devant l'école. D'autre part, les traversées piétonnes au niveau de la place de Neufmaison et de son arrêt de bus doivent également être améliorées.

N.1.2. Mesures complémentaires

Diverses mesures complémentaires peuvent soutenir l'amélioration effective des cheminements piétons.

La signalisation des cheminements permet une plus grande lisibilité du territoire et des déplacements. Cette signalisation doit surtout être mise en œuvre dans les zones les plus denses (Saint-Ghislain, Tertre, Baudour), et se greffer sur la signalisation piétonne existante (Saint-Ghislain).

D'autre part, la hiérarchie et la catégorisation des voiries présentées dans le cadre du plan de circulation (voir point A.2.4), doivent être effectivement mises en œuvre pour limiter les nuisances liées à l'automobile et renforcer le confort général des cheminements piétons.

O. PLAN 'VÉLO'

O.1. Itinéraires cyclables

O.1.1. Itinéraires définis

L'ensemble de ce réseau est repris sur carte.

O.1.2. Itinéraires prioritaires

- ✓ Accès au centre-ville
 - Viaduc
 - Rue des Canadiens
 - Rue du Sas
- ✓ Axe Saint-Ghislain – Tertre - Baudour

O.2. Mesures complémentaires

- ✓ Mise en œuvre de la hiérarchie et de la catégorisation des voiries
- ✓ Qualité des aménagements

- ✓ Balisage des itinéraires
- ✓ Stationnement
- ✓ Information et sensibilisation

P. PLAN 'TRANSPORTS EN COMMUN'

P.1. TEC-Hainaut

P.1.1. Le réseau du TEC Hainaut à Saint-Ghislain – Propositions d'organisation

P.1.1.1. Les principes

Dans le cadre de la réorganisation du réseau TEC, les moyens existants sont concentrés pour fournir un service plus attractif.

Les grands principes :

- ✓ simplification des itinéraires et renforcement de la lisibilité des lignes de bus. Parallèlement, ces lignes devraient devenir des axes structurants du territoire de l'entité ;
- ✓ simplification des horaires et renforcement des fréquences sur des axes uniques (autour de 1 bus/heure et par sens) ;
- ✓ un réseau dirigé vers les zones les plus intéressantes (clientèle potentielle) en terme de relations, notamment vers le centre-ville de Saint-Ghislain ;
- ✓ une organisation plus proche du citoyen et qui tente de répondre aux besoins les plus importants, notamment à travers une meilleure desserte des quartiers les plus défavorisés ;
- ✓ les risques de perdre de la clientèle sont nettement moins grands que les risques d'en gagner ;
- ✓ la réorganisation du réseau est l'occasion de relancer la notion de transports en commun et d'améliorer l'information sur les possibilités offertes.

La réorganisation du réseau s'inscrit comme une amélioration de l'offre en transports en commun.

Cependant, si cette condition semble nécessaire, elle paraît insuffisante. Des mesures d'accompagnement sont indispensables pour améliorer l'attractivité générale du bus :

- ✓ réalisation des accès protégés au centre-ville ;
- ✓ réouverture du pont d'Hautrage ;
- ✓ réalisation des pôles bus pour permettre un rabattement sur ces arrêts et améliorer l'information et le confort du voyageur. Ces pôles bus renforcent également la lisibilité du transport en commun ;
- ✓ restreindre l'accessibilité automobile du centre-ville ;
- ✓ réaliser une information ciblée vers des utilisateurs potentiels (écoliers, services administratifs, navetteurs SNCB, clientèle commerciale,...). En dehors de l'information ciblée, les diverses phases de réorganisation doivent être accompagnées d'une information large sur les possibilités offertes ;

- ✓ un aménagement du territoire communal qui puisse rester cohérent vis à vis de l'offre en transports en commun.

L'ensemble de ces réalisations projetées pour renforcer le réseau TEC à Saint-Ghislain doivent permettre d'améliorer l'attractivité et l'utilisation de ce réseau¹³. Dans le cadre du concept multimodal proposé pour l'accessibilité du centre-ville, ces mesures s'inscrivent comme des priorités majeures de ce Plan Communal de Mobilité.

Dans le cadre de la réorganisation du réseau, l'intérêt s'est porté essentiellement sur les lignes 13-78, 100A et 4-4/-5.

P.1.1.2. Le couple 13/78

A. Modifications

Les lignes 13 et 78 sont réorganisées en une seule ligne à trajet unique, avec utilisation des ponts actuellement coupés.

Nous proposons le trajet suivant: Stamburges – Sirault (le Happart) – Hautrage – Hautrage-Etat – Saint-Ghislain via rue du Sas.

La ligne est limitée à Stamburges, l'actuel 13 agissant dans une logique communale. Les fréquences seraient dans un premier temps les fréquences cumulées des lignes actuelles 13 et 78.

A.1. Atouts

- ✓ un **recentrage de la desserte sur l'espace habité de la commune** de Saint-Ghislain. L'espace saint-ghislainois est le seul qui soit réellement en relation avec le pôle 'centre-ville'. Les chiffres d'abonnements et d'oblitération montrent par exemple une utilisation peu importante au-delà de Sirault et Hautrage vers Saint-Ghislain. Par ailleurs, on sort des zones d'influence naturelles du centre-ville, notamment pour le recrutement scolaire. Il faut également noter que sur de larges parties du territoire desservi 'hors entité' le bus est rapidement en concurrence avec le train (Ville-Pommeroeul, Harchies, Blaton,...), plus performant pour rejoindre le centre-ville, et dont les chiffres de fréquentation à destination de Saint-Ghislain sont d'ailleurs bien plus intéressants au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville;
- ✓ une **desserte plus simple et plus lisible** de la partie ouest de la commune. Le trajet unique renforce la lisibilité des lignes et des trajets, ainsi que l'aspect structurant de ces lignes. La réorganisation fait apparaître un axe ouest fort dans l'entité, et 'rapproche' les villages de Sirault et Hautrage – Hautrage-Etat de Saint-Ghislain;

¹³ L'utilisation du réseau peut être approchée de deux façons. D'une part, on peut la qualifier par les chiffres de fréquentation des bus (abonnements et pointage). D'autre part, on peut s'arrêter sur les répartitions modales présentées, vers les écoles et les entreprises. Ces deux approches sont complémentaires. Elles ne traduisent pas les mêmes phénomènes, et sont lacunaires présentées individuellement.

- ✓ des **fréquences plus élevées**. La concentration des trajets sur un seul itinéraire permet de garantir des fréquences plus élevées et plus attractives. On devrait arriver à 18 bus par jour et par sens.
- ✓ des **coûts limités**. Les coûts liés à cette réorganisation sont peu élevés, et la mise en œuvre de cette réorganisation n'est pas trop compliquée.
- ✓ **Peu de pertes de temps même depuis Hautrage**. Le temps de parcours théorique actuel depuis la sortie d'Hautrage est de 12 minutes pour rejoindre le centre-ville de Saint-Ghislain avec la ligne 13¹⁴, et de 13 minutes avec la ligne 78. Le nouveau tracé depuis Hautrage étant un compromis entre les deux tracés actuels, on ne devrait pas comptabiliser de pertes de temps.

A.2. Faiblesses

- ✓ la réorganisation autour d'un itinéraire unique implique une **perte de la desserte de zones peu denses à Sirault** (400 habitants). Ces zones sont peu desservies actuellement (moins de 6 bus par jour), mais nécessitent des détours importants dus à l'étalement résidentiel. Ces détours impliquent une dilution de l'offre qui se révèle dès lors peu attractive sur l'ensemble des itinéraires. L'intérêt est de ramener la clientèle potentielle sur les lignes proposées, plus attractives (toujours à moins d'un kilomètre – 15 minutes à pieds);
- ✓ **une perte de desserte à Tertre**, sur la N547 à hauteur de l'avenue du Grand air. Cette zone est actuellement desservie par la ligne 13 (6 bus par jour vers Saint-Ghislain). Cette clientèle peut cependant raisonnablement être ramenée sur la ligne 100A remodelée (cité des Aulnois) ou sur l'axe Baudour – Saint-Ghislain (rond-point de Tertre) ;
- ✓ **une perte de desserte à Hautrage**, au sud de la route de Tournai. La distance aux arrêts de la route de Tournai n'est cependant pas très contraignante ;
- ✓ **l'abandon de la desserte de la cité des Aulnois** (6 bus par jour vers Saint-Ghislain, mais celle-ci est reprise par le 100A de manière plus attractive – voir plus loin), **et de Boussu - Herbières** (11 bus par jour vers Saint-Ghislain – 50 habitants).

B. Conclusions

L'apport principal de la réorganisation des lignes 13 et 78, est d'assurer une desserte suffisante des principales zones d'habitat de l'ouest de l'entité, avec 18 bus par jour, soit à peu près un bus par heure.

Cette réorganisation permet de créer un axe 'transports en commun' compétitif sur cette partie du territoire, et de renforcer la structure territoriale de l'entité. Certaines zones pourraient se trouver 'désenclavées' (Hautrage – Hautrage-Etat).

Les pertes de desserte sont raisonnables, au vu de l'intérêt réel offert par l'augmentation des fréquences. En renforçant celles-ci, l'attractivité du bus est

¹⁴ Temps de parcours actuellement ramené à 16 minutes pour contourner le pont barré d'Hautrage.

renforcée, notamment parce qu'il y a de meilleures opportunités pour revenir du centre-ville (départs concentrés en pointe/retours éparpillés sur la journée)

P.1.1.3. Le 100A

A. Modifications

Agissant dans une logique largement communale, nous aurions eu tendance à limiter dans un premier temps le 100A à Neufmaison, de scinder la ligne en deux, et d'en simplifier le cheminement en favorisant la desserte des villages.

Cependant, la relation vers Ath fonctionne également bien hors de Saint-Ghislain. Il faut donc maintenir cette relation.

Après observations plus détaillées, puisque la ligne ne souffre pas de gros problèmes de régularité (sauf à l'approche de Saint-Ghislain en pointe), il semble qu'il soit finalement plus judicieux de maintenir les points terminaux de la ligne tels quels.

Les modifications à réaliser concernent le cheminement de la ligne:

- ✓ le 100A ne dessert plus la N525 entre le Noir Bonnet et la N50, ni la rue Hautecoeur à Sirault, pour se concentrer uniquement sur la desserte des villages de Sirault et Villerot;
- ✓ le 100A dessert la cité des Aulnois (un peu moins de 1300 habitants) via la traversée de la N50 et du canal par le pont actuellement hors service. Cette desserte est importante, car elle ne serait plus assurée par l'actuel 13, restructuré ;
- ✓ Le 100A rejoint Saint-Ghislain en desservant Tertre, et notamment la Maison communale.

B. Atouts

- ✓ **un recentrage de la desserte sur les espaces habités de la commune de Saint-Ghislain.** La ligne 100A vers Saint-Ghislain intéresse plus particulièrement les habitants de la commune et de Vaudignies. Au-delà l'intérêt est nettement moins prononcé pour se rendre à Saint-Ghislain. Dès lors, il est intéressant de renforcer la desserte du territoire communal (fréquences) au dépens de temps de parcours depuis des origines extra-territoriales. La réorganisation permet depuis Vaudignies de desservir des pôles d'habitat importants (centre de Sirault – 1000 habitants ; Villerot – 600 habitants) vers Saint-Ghislain, autour d'un itinéraire unique à fréquence légèrement renforcée (+ 3 bus par jour vers Saint-Ghislain). La réorganisation du réseau permet par ailleurs une desserte de la cité des Aulnois (800 habitants), par 18 bus par jours vers Saint-Ghislain au lieu de 6. Cette réorganisation limite également les trajets dans des zones non urbanisées (N50 ou N525);
- ✓ **une desserte plus simple et plus lisible** de toute la partie Nord de la commune sur un axe nord-sud central (Neufmaison – Sirault – Villerot – Tertre – Saint-

Ghislain), avec des fréquences unifiées et légèrement renforcées (concentration des moyens);

- ✓ une desserte plus orientée vers la population, avec notamment un **point d'arrêt important à la Maison communale**, actuellement moins bien desservie ;
- ✓ **coûts négligeables** engendrés par cette restructuration
- ✓ **renforcement de la structure et de la perception du territoire,**

C. Points faibles

- ✓ **une perte de desserte à Sirault** (Croix-caillaux – 3 bus par jour vers Saint-Ghislain). Cette perte concerne très peu de gens ;
- ✓ une **perte de temps** de parcours (9 minutes) entre Neufmaison-Vaudignies pour 3 bus par jour vers Saint-Ghislain. Cette perte est cependant négligeable, au vu de la clientèle concernée).

D. Conclusions

Dans le cadre de la réorganisation de la ligne 100A, les avantages sont nettement dominants par rapport aux inconvénients. L'intérêt de mettre en œuvre ce nouveau tracé semble d'autant plus pertinent que les coûts sont très peu élevés, et que les risques de perdre de la clientèle sont clairement plus réduits que les risques d'en gagner.

Cette nouvelle liaison s'inscrirait par ailleurs comme un axe structurant et fort du territoire communal, avec une attractivité supérieure à celle rencontrée actuellement, de Sirault jusqu'à la Maison communale.

P.1.1.4. Le trio 4, 4/ et 5

A. Modifications

Nous proposons de réorganiser ces lignes en deux lignes dont les trajets se séparent au niveau de la desserte de Douvrain.

Le point de départ ne varie pas, mais alors que le 4-4/ garderait son trajet actuel, après la desserte de Douvrain, le 5 desservirait la cité Wauters puis rejoindrait Saint-Ghislain via une voirie récemment créée (rue des Marionvilles), puis continuerait sur Wasmes.

B. Atouts

- ✓ une **desserte plus intéressante de la cité Wauters** (800 habitants) et des espaces contigus où des développements sont prévus. La cité Wauters est actuellement desservie 3 fois par jour vers Saint-Ghislain à hauteur des Ateliers Protégés, par deux lignes différentes. La restructuration implique 12 passages par jour vers le centre-ville par une ligne unique et des deux côtés de la cité ;

- ✓ une **relation directe entre Douvrain** (1000 habitants et la clinique) **et le centre-ville** (12 passages par jour vers Saint-Ghislain), qui vient s'ajouter à l'offre importante du bus n°14 (19 bus par jour vers Saint-Ghislain en passant par le centre de Baudour). Les temps de parcours entre Douvrain et Saint-Ghislain sont nettement réduits ;
- ✓ une **offre plus importante entre Baudour et le centre-ville**, avec 12 passages par jour supplémentaires vers Saint-Ghislain, par un itinéraire différent sur lequel les temps de parcours sont comparables ;
- ✓ une **augmentation du nombre de bus entre le centre-ville et le Borinage** (Hornu et Wasmes);
- ✓ une **réorganisation de l'axe Saint-Ghislain – Tertre – Baudour**, avec une liaison parallèle à la rue Defuisseaux. Cette réorganisation permet de changer la perception de l'axe structurant unique par la rue Defuisseaux.

C. Points faibles

- ✓ **changement important dans les habitudes**, parce que les modifications apportées sont plus sensibles. Cela engendre également des coûts plus importants. Ceux-ci restent cependant 'raisonnables'.

D. Conclusion

La réorganisation des lignes 4, 4/ et 5 s'inscrit dans une double perspective :

- ✓ le désenclavement de l'axe Douvrain – Cité Wauters où la demande potentielle est importante et qui pourrait constituer un axe de développement communal. Cette offre permet par ailleurs de répondre à des besoins sociaux importants ;
- ✓ la réorganisation et la perception de l'axe Baudour – Tertre – Saint-Ghislain.

P.1.1.5. Le 10 et le 14

A. Modifications

Le 10 et 14 ne desservent plus la cité Wauters, dont la desserte est assurée par la future ligne 5.

B. Atouts

Les longueurs des trajets de ces deux lignes sont légèrement moindres, d'où un gain de temps.

C. Points faibles

Aucun, la desserte de la cité Wauters étant assurée par le futur 5.

P.1.1.6. Conclusion générale

L'amélioration proposée par la réorganisation du réseau TEC est surtout sensible au niveau des zones jugées bien desservies mises en évidence dans le cadre de la synthèse du diagnostic. Le réseau proposé assure une desserte suffisante des principales zones d'habitat de l'entité, et laisse de côté peu d'espaces habités. En concentrant les moyens, on propose une desserte attractive des principaux pôles communaux.

P.1.2. Les infrastructures proposées dans le cadre de la réorganisation du réseau TEC-Hainaut

P.1.2.1. Aménagements visant à améliorer la circulation des bus

La volonté est surtout d'améliorer l'accessibilité du centre-ville où plus de 200 bus transitent quotidiennement. Cet aspect est essentiel dans le cadre d'un renforcement de l'attractivité des transports en commun à Saint-Ghislain. Les axes et carrefours doivent faire l'objet de mesures qui donnent la priorité aux bus :

- ✓ Axe 'gare-quatre pavés d'Hornu'
- ✓ Carrefour du Viaduc
- ✓ Quatre pavés d'Hornu

P.1.2.2. Arrêts

A. Le concept des pôles bus

Afin d'assurer une plus grande lisibilité aux arrêts, un plus grand confort d'attente des passagers, ainsi qu'une information plus conséquente sur les possibilités de déplacements, nous proposons la mise en place de "pôles bus".

Ceux-ci peuvent prendre diverses formes selon l'importance des lieux desservis, importance pouvant être définie par le nombre de clients utilisant précisément ces lieux.

La logique sous-tendant l'implantation des pôles bus est la suivante: un pôle bus doit être ou devenir un lieu central de la desserte en transports en commun pour la vie d'un village.

Le but de l'opération est de créer un équipement urbain:

- ✓ pratique et efficace, tant pour les bus (facilité d'accostage, facilité de desserte) que pour les clients (cheminements piétons aisés, possibilités d'intermodalité, ...). La priorité doit donc être donnée aux modes de déplacements doux, ou à un basculement vers ceux-ci;
- ✓ accessible, notamment pour favoriser le report modal vers le bus, que ce soit:

- de la voiture comme conducteur vers le bus (le parking);
- de la voiture comme passager vers le bus (la dépose minute);
- des deux-roues vers le bus (possibilités de stationnement à proximité immédiate du pôle bus)
- de la marche à pieds (par des infrastructures d'attente attrayantes)

B. Moyens nécessaires

Pour ce faire les moyens à mettre en oeuvre peuvent être les suivants:

- ✓ des abribus allant de l'abribus simple avec structure en métal et grandes vitres, à des structures plus importantes, couvertes pourquoi pas également au niveau de la voirie empruntée par le bus, afin de créer un ensemble homogène et fort dans le paysage;
- ✓ des bancs (plusieurs par point d'arrêt);
- ✓ des systèmes d'information aux voyageurs, pouvant aller d'un affichage clair des horaires à un système dynamique d'information détaillant les temps d'attentes de chaque ligne;
- ✓ des places de stationnement pour voitures à proximité du pôle bus (quelques places suffisent);
- ✓ des parkings pour vélos (quelques emplacements, intégrés aux structures couvertes);
- ✓ des bornes téléphoniques, également intégrées dans la structure couverte;

C. Localisations

Les localisations proposées pour les pôles bus sont les suivantes:

- ✓ Tertre carrefour ;
- ✓ Tertre place ;
- ✓ Tertre SNCB ;
- ✓ Baudour place ;
- ✓ Baudour parc;
- ✓ Villerot place ;
- ✓ Sirault postes ;
- ✓ Hautrage rue des Chênes ;
- ✓ Hautrage SNCB ;
- ✓ Douvrain Hôpital ;
- ✓ Neufmaison place.

A Saint-Ghislain, la gare des bus constitue un pôle bus majeur.

P.1.3. Mesures prioritaires

- ✓ Modifications potentielles du réseau
- ✓ Aménagements visant à améliorer la circulation des bus

- ✓ Réalisation des pôles bus
- ✓ Reconstruction du pont d'Hautrage

P.1.4. Mesures complémentaires

Outre les différentes mesures proposées ci-dessus, il est utile de procéder à un plan d'information et de sensibilisation à l'usage des transports en commun. Il apparaît clairement que la population connaît souvent très mal les potentialités offertes par les transports en commun. Parallèlement aux modifications qui pourraient être apportées au réseau (desserte et infrastructures), une phase d'information pourrait être imaginée.

Cette information peut viser des clientèles-cibles, mais peut également être générale. On peut par ailleurs imaginer des solutions peu coûteuses pour faire passer l'information, comme par exemple une page spéciale dans le journal communal réservée au réseau bus,...

Par ailleurs, des mesures pour faire respecter la place du bus (répression du stationnement aux arrêts, du stationnement en double-file ou gênant,...) sont concevables.

P.2. SNCB

P.2.1. Modifications de la desserte SNCB

P.2.1.1. L'amélioration des relations avec la dorsale wallonne

A. Descriptif du projet

L'amélioration de l'offre en transports en commun étant une priorité sous-jacente de l'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité, l'amélioration des relations entre Saint-Ghislain et la dorsale wallonne s'inscrit comme une priorité d'étude, même si, encore une fois, la réflexion menée à ce niveau doit s'intégrer clairement dans un cadre plus large.

Les éléments suivants peuvent donc être soulevés, et contribuer à une réflexion globale sur la dorsale wallonne et son fonctionnement:

- ✓ le fait qu'une gare soit ou non une gare IC n'est pas déterminé par le niveau de population de la ville qui lui correspond, mais peut par contre être définie par la zone d'influence de la gare. Dans le cas de Saint-Ghislain, la zone d'influence dépasse largement les limites communales; il faut donc compter sur un bassin d'attraction plus important, englobant les communes voisines (Boussu, Colfontaine,...);
- ✓ faire stopper les trains IC à Saint-Ghislain demande un surplus de trois minutes;
- ✓ la zone Mons-Borinage forme un ensemble, et il pourrait être intéressant d'offrir à cette région un second point de desserte IC, afin de dédoubler la seule gare IC

de Mons, dont les abords sont saturés, et dont une partie de la clientèle provient du Borinage;

On pourrait donc étudier la possibilité d'établir un réel arrêt IC à l'essai pendant un laps de temps bien déterminé (par exemple 1 an), puis analyser les résultats d'une telle opération.

D'autres alternatives peuvent cependant être développées, telles que l'amélioration des relations bus vers la gare de Mons (bus rapide ?),... Tout autre solution que l'arrêt IC serait sans doute plus coûteuse.

La nécessité d'un arrêt IC à Saint-Ghislain, doit cependant être déduite d'une analyse plus large, qui définit les performances désirées sur l'axe, la position des différentes gares sur cet axe, le rôle précis que Saint-Ghislain doit jouer,...

Par ailleurs, les nécessités d'un arrêt IC à Saint-Ghislain doivent se déduire de l'approche régionale des problématiques de transports en commun. Privilégie-t-on Mons comme seul pôle central de la zone Mons-Borinage ? Dédouble-t-on ce pôle, avec un second pôle 'transports en commun' à Saint-Ghislain, où les potentialités en matière de développement ferré (P+R notamment) sont importantes, et où la position de la gare à l'intersection des axes vers Tournai et Valenciennes constituerait l'extrémité ouest du réseau Mons-Borinage ? Dédouble-t-on la gare de Mons, avec un autre pôle transports en commun ? ... Ce sont autant de réflexions stratégiques sur l'organisation des transports en commun qui dépassent le cadre même de la réflexion menée dans le PCM.

P.2.1.2. La liaison Mons-Valenciennes

A. Descriptif du projet

Le projet de liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons consiste à réhabiliter et aménager la ligne ferroviaire existante pour permettre la réalisation d'une liaison en transports en commun transfrontalière directe entre les deux pôles séparés par une trentaine de kilomètres.

La voie ferrée est utilisée des deux côtés de la frontière :

- ✓ transport de marchandises en France ;
- ✓ transport de marchandises et transport de voyageurs du côté belge, notamment la relation IC entre Quiévrain, Mons et Bruxelles dont la fréquentation est importante.

La réouverture de la liaison ferroviaire exige surtout des moyens financiers limités, tant en infrastructures qu'en matériel roulant.

B. Atouts

La liaison Mons-Valenciennes présente actuellement un chaînon manquant de 12,5 km sur la carte des transports. Le projet présenté ici pourrait combler divers manques:

- ✓ un axe complémentaire de transport de marchandises permettrait l'appui de projets industriels au bénéfice du développement économique du territoire;
- ✓ le projet favoriserait l'émergence d'une responsabilité d'aménagement durable du territoire:
 - les frontières intra-européennes, en particulier franco-belges, sont des barrières au développement de l'espace européen. Ce projet est au cœur de l'Euro-région;
 - la liaison est un micro projet sur la carte des infrastructures de transport;
 - le projet promeut les échanges et l'image du territoire face aux enjeux socio-économiques majeurs de sortie de crise du Hainaut de part et d'autre de la frontière;
 - le projet porte en lui un effet structurant et identitaire des infrastructures de transports, ce qui est une opportunité pour les zones traversées et leur population ;
 - le projet représente enfin une alternative intéressante à la voiture et constitue une réponse à la congestion des axes routiers.

Il s'agit donc de rétablir une relation inexistante et créer un nouvel axe structurant et identitaire de l'Euro-région et de l'espace Mons-Valenciennes. Cette infrastructure ferrée dépasse donc largement l'objectif d'une amélioration de l'offre en transports en commun.

C. Faiblesses

La clientèle potentielle, difficile à définir, est sans doute peu importante, notamment en-dehors de petits services de proximité.

Actuellement, il y a peu d'échanges entre pôles et régions, et les niveaux équivalents de services offerts à Mons et Valenciennes risquent de ne pas bouleverser ces habitudes.

Par ailleurs, en dehors des centres urbains de Mons et de Valenciennes, l'accessibilité automobile est fort bonne, ce qui laisse à la voiture personnelle un avantage conséquent en termes d'attractivité.

D. Faisabilité

Au point de vue technique, la faisabilité est démontrée, même si l'on rencontre un problème de polycourant, qui pourrait augmenter les investissements et diminuer la rentabilité.

En termes de coûts d'infrastructures, l'investissement tourne autour de 2,5 à 3,5 millions EUR, auxquels il faudrait ajouter le matériel (1 autorail coûte 1,760 millions EUR). Affecter un autorail reviendrait à des fréquences de passage d'un train toutes les 30 minutes (1/h/sens). En terme d'infrastructures ferrés, ces investissements peuvent être considérés comme minimales.

De plus, si une décision en faveur de la réouverture de la ligne est prise, la réhabilitation de la ligne peut être rapide (2 ou 3 ans). Ce n'est cependant pas à l'échelle du PCM de Saint-Ghislain une priorité planifiée.

La mise en œuvre dans ce cadre vise à ne pas hypothéquer toute opportunité de réalisation de cette liaison.

E. Les intérêts d'une telle relation dans le cadre du PCM de l'entité de Saint-Ghislain

Il est évident que l'opportunité d'une telle liaison ne peut se dégager de l'étude d'un Plan Communal de Mobilité. La ligne doit être étudiée dans son ensemble, et dans l'ensemble de l'organisation du réseau ferré. En outre, elle doit s'intégrer dans un programme de gestion globale du territoire et des déplacements, et dans une politique de transports en commun.

L'enjeu central pour l'entité de Saint-Ghislain est cependant la possibilité de s'imposer comme un nœud central du réseau ferré régional, en tant que gare de '*Saint-Ghislain – Borinage*'.

La réalisation de cette liaison constitue sans doute en gare de Saint-Ghislain, tant en relation avec de nouvelles destinations (Valenciennes) qu'en relation avec des destinations existantes (Mons), une amélioration de l'offre.

Au niveau de la structure urbaine, Saint-Ghislain pourrait voir se développer des relations avec Valenciennes, qui placeraient cette dernière au troisième plan des pôles urbains d'intérêt (emploi, commerces, culture,...) pour Saint-Ghislain¹⁵, derrière Mons et Bruxelles.

P.2.2. Mesures prioritaires

Aucune mesure prioritaire n'a été retenue dans le cadre de ce Plan Communal de Mobilité.

¹⁵ Outre Saint-Ghislain lui-même bien sûr.

P.3. Intermodalité en gare de Saint-Ghislain

P.3.1. Mesures prioritaires

- ✓ Projet d'aménagement de la place Albert-Elisabeth
- ✓ Mise en place d'un Aribus et d'un SAE en gare de Saint-Ghislain

Q. PLAN DE CIRCULATION

Q.1. Organisation générale du réseau et répartition de la circulation automobile

Le réseau doit être organisé de manière à limiter les nuisances liées à la circulation automobile, et notamment les impacts sur la qualité de vie locale.

Un objectif important est de soulager les voiries d'accès, et leur environnement, au bipôle «centre-ville – sortie n°25 », et notamment de diminuer la pression automobile sur les zones urbanisées de l'axe Tertre - Saint-Ghislain.

Par ailleurs, il est nécessaire de réorganiser l'ensemble du réseau transpercé de toutes parts par des flux parasites, et de décourager les vitesses de circulation excessives répertoriées à travers toute l'entité.

Pour diminuer les effets de l'importante pression automobile, une proposition va à la redistribution des flux sur les différents accès autoroutiers, notamment pour le charroi des camions qui emprunte trop facilement la sortie n°25.

Il faut profiter du potentiel d'utilisation de certaines voiries existantes pour redistribuer les flux de transit et les déplacements de plus longue distance.

Deux alternatives importantes orientent l'organisation générale du réseau. Ces deux alternatives répondent aux logiques précédentes.

- ✓ une première alternative vise à mieux répartir les flux sur les sorties existantes (23, 25 et 26);
- ✓ une seconde alternative vise à répartir les flux selon un concept axé sur la création d'un nouvel accès autoroutier à hauteur de la N545 à Quaregnon-Jemappes.

Les logiques développées par après prendront en compte ces deux alternatives.

Q.2. Mesures prioritaires en matière de réseau et de circulation automobile

Q.2.1. Aménagement du carrefour du viaduc

Deux propositions ont été retenues :

- ✓ un aménagement d'un carrefour à feux avec rond-point local sur un seul niveau
- ✓ un aménagement d'un carrefour à deux niveau, sans feux avec rond-point sous le viaduc.

Q.2.2. Réalisation de la N547a

La réalisation de ce projet s'inscrit à une échelle supracommunale, mais sa réalisation peut avoir des impacts importants sur l'accessibilité du centre-ville de Saint-Ghislain. Son aménagement en tant que mesures prioritaires s'inscrit surtout :

- ✓ en complément des nouvelles infrastructures pour les bus au niveau des Quatre pavés d'Hornu, pour lesquels une bande de circulation est réservée ;
- ✓ dans la perspective des développements projetés sur la zone sud du faisceau de voies ferrées.

Q.2.3. Réalisation d'un nouvel accès autoroutier à hauteur de la N545

Une nouvelle sortie autoroutière à hauteur de la N545 pourrait s'inscrire comme une priorité à long terme, dans le cadre de l'organisation générale du réseau proposée. L'alternative d'organisation générale du réseau sur les sorties existantes s'inscrivant dès lors comme une mesure transitoire. En effet, le choix se fera sur base d'analyse technique complémentaire entre :

- ✓ la création, à long terme, d'une nouvelle sortie, avec en mesure transitoire, la réorganisation des sorties existantes ;
- ✓ l'option définitive d'organisation du réseau sur les sorties existantes.

Q.2.4. Signalisation des accès autoroutiers

Une mesure simple consiste à réorganiser la signalisation des accès autoroutiers parallèlement à la hiérarchie des voiries acceptée. Cette signalisation doit notamment s'organiser au droit des sorties n°23, 25 et 26, sur l'autoroute et sur les voies d'accès à l'autoroute.

Cette signalisation doit viser à :

- ✓ favoriser l'utilisation de l'accès autoroutier le plus proche du lieu de départ ou de destination ;
- ✓ soulager les accès à la sortie n°25, en limitant raisonnablement son utilisation, notamment par les camions.

Dans un certain nombre de cas, ces deux options peuvent s'avérer contradictoire. Dès lors, on favorisera les accès par la route de Wallonie appelée à rester une voirie de grand gabarit, où l'on peut se permettre de canaliser de fortes intensités de trafic de transit. Une attention particulière doit être apportée à la traversée de Baudour.

Dans ce cadre, pour les différentes entités, nous proposons, dans un schéma à trois sorties (n°23-25-26) :

- ✓ l'utilisation des sorties 26 pour les villages de Hautrage, Hautrage-Etat, Villerot et Sirault, quelque soit leurs destinations à logique autoroutière (vers Valenciennes, Tournai, Mons ou Bruxelles) ;
- ✓ l'utilisation de la sortie n°25 par les habitants de Saint-Ghislain, quelque soit leurs destinations à logique autoroutière ;
- ✓ l'utilisation par les habitants de Baudour, Tertre, Douvrain ou Neufmaison, de la sortie n°23 pour les destinations comme Mons ou Bruxelles, et des sorties n°26 pour les destinations vers Tournai ou Valenciennes, en favorisant une utilisation directe de la route de Wallonie.

L'étendue de Tertre ne permet pas l'adoption d'une logique unique.

Par ailleurs, le rôle plus affirmé de la route de Wallonie implique :

- ✓ d'une part que la traversée de l'agglomération de Baudour soit mieux protégée ;
- ✓ d'autre part, que celle-ci se révèle plus attractive pour les automobilistes (confort, sécurité, visibilité, accessibilité).

Dans le cadre de la création d'un nouvel accès autoroutier à hauteur de la N545, le schéma proposé est plus clair, avec une utilisation de cette dernière par les habitants de Baudour et Douvrain, quelque soit leurs destinations à logique autoroutière. Cependant, la logique de la nouvelle sortie est surtout guidée par les impératifs 'marchandises'.

Q.2.5. Aménagement des entrées d'agglomérations

Dans le cadre de la sécurisation et de la protection de la vie locale des traversées d'agglomérations, une priorité vise à aménager les entrées d'agglomérations les plus problématiques.

Ces entrées doivent permettre de diminuer les vitesses de circulation et renforcer la qualité de l'espace public.

Q.2.6. Reconstruction des ponts de Tertre et d'Hautrage

La reconstruction des ponts de Tertre et d'Hautrage est une priorité majeure dans le cadre d'une organisation cohérente du réseau routier à Saint-Ghislain. C'est cependant une priorité déjà mise en œuvre, puisque la reconstruction des deux ponts est en cours.

La réouverture acquise de ces liaisons ne doit pas se faire à contre-courant du plan de circulation proposé. Aussi, il est important de prendre en aval de ces ponts des mesures complémentaires pour les intégrer dans ce plan. Des effets induits par l'ouverture de ces ponts pourraient s'avérer néfastes, notamment en aval du pont de Tertre sur la N525.

R. PLAN DE STATIONNEMENT

R.1. Plan de stationnement

Le plan de stationnement s'intéresse prioritairement à la réaffectation des grandes zones de stationnement du centre-ville, et garde deux zones principales pour organiser le stationnement de plus longue durée :

- ✓ le parking SNCB (450 places): un parking de longue durée à l'usage des navetteurs ;
- ✓ le parking des ETH (160 places): un parking de plus longue durée pour les besoins divers des fonctions du centre-ville, et pour les besoins commerciaux du centre-ville.

L'ensemble du stationnement s'organise autour de ces deux pôles principaux. Leur utilisation doit être renforcée, pour concentrer notamment le stationnement de longue durée.

Le reste des emplacements situés dans l'hypercentre commercial de Saint-Ghislain doit permettre une rotation élevée durant les heures d'ouverture des commerces.

La demande actuelle en stationnement se situe à hauteur de 850 unités. L'offre actuelle en stationnement (1287 places) peut donc être réduite de 400 places.

Par ailleurs, les nombreux dépôts d'élèves et de navetteurs s'organisent autour :

- ✓ d'un kiss&go devant la gare, mis en œuvre dans le cadre du projet d'aménagement de la place Albert-Elisabeth ;
- ✓ d'un kiss&go pour les écoles Sainte-Marie et Plisnier;
- ✓ d'un kiss&go (à définir) dans la rue des Canadiens pour le Lycée technique et l'Athénée dans la rue des Canadiens ;
- ✓ d'une meilleure utilisation des espaces de stationnement ETH et piscine pour l'Institut Saint-Joseph.

Ces mesures doivent permettre de limiter les arrêts sauvages au milieu de la route et le stationnement gênant devant les écoles.

Cependant, plus que des infrastructures lourdes, un plan de stationnement à Saint-Ghislain s'organise également autour de mesures contraignantes pour le stationnement gênant, notamment aux abords des écoles.

R.2. Mesures prioritaires

- ✓ Projet d'aménagement de la place Albert-Elisabeth
- ✓ Aménagement du parking des ETH

R.3. Mesures complémentaires

- ✓ Aménagements contraignants
- ✓ La signalisation du stationnement
- ✓ Suivi répressif du stationnement illicite

S. PLAN DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

S.1. Multimodalité 'marchandises'

S.1.1. Infrastructures

Les besoins particuliers à Saint-Ghislain en infrastructures multimodales sont peu importants, ou ne constituent, à l'heure actuelle, pas des priorités.

Tout au plus, il apparaît utile de ne pas hypothéquer les possibilités d'une desserte ferrée future des darses de Ghlin-Baudour.

S.1.2. Sensibilisation

Un plan de sensibilisation des entreprises situées sur le territoire communal, pour favoriser l'utilisation de moyens de transport alternatifs aux poids lourds, doit être mis en place.

Il est cependant difficile d'inscrire cela dans une logique communale. Par conséquent, dans le cadre d'un Plan Communal de Mobilité, il semble peu pertinent d'inscrire ces actions en terme de priorités.

S.1.3. Politique d'aménagement du territoire

Des actions à plus longs termes peuvent s'inscrire dans une politique cohérente en matière d'aménagement du territoire, en défendant des options volontaristes en termes de développement économique, et en favorisant l'implantation des entreprises grandes consommatrices de la voie d'eau ou de la voie ferrée.

A titre d'exemple, dans le cadre du développement probable d'activités économiques sur l'arrière du faisceau de la gare de Saint-Ghislain, il serait intéressant de favoriser l'implantation d'entreprises utilisant la voie ferrée dans le cadre du transport de leurs marchandises.

S.2. Itinéraires camions

Il est utile de définir des itinéraires 'poids lourds' limitant les impacts sur l'environnement local.

Les itinéraires doivent permettre de rejoindre les importants zonings situés le long de la route de Wallonie (Tertre-Hautrage, et surtout les zonings de Ghlin-Baudour en développement)

Les itinéraires 'poids lourds' s'inscrivent essentiellement en relation avec le réseau autoroutier. Ils dépendent par conséquent de l'option retenue en termes de connections autoroutières. L'intérêt d'une nouvelle sortie à hauteur de la N545 intéresse les itinéraires poids lourds au tout premier plan, puisqu'elle donnerait un accès immédiat aux zonings de Ghlin-Baudour, où le développement du transport de marchandises pourrait connaître un développement important. Dans ce cadre, elle apparaît même indispensable.

Les axes prioritaires pour canaliser le trafic des poids lourds sont :

- ✓ les autoroutes ;
- ✓ la route de Wallonie ;
- ✓ et suivant le concept d'organisation routière retenu, la N545 et la rue des Roseaux.

Par ailleurs, il faut favoriser :

- ✓ l'utilisation de la sortie 23 (ou/et de la nouvelle sortie) pour rejoindre les zonings de Ghlin-Baudour ;
- ✓ l'utilisation des sorties 26 pour rejoindre le zoning de Tertre-Hautrage-Villerot.

L'utilisation de la sortie 25 pour rejoindre les entreprises implantées sur le territoire de la commune, doit être limitée à l'accès à la zone d'activités de la Rivierette.

S.3. Mesures prioritaires

- ✓ Balisage des itinéraires 'poids lourds'
- ✓ Réalisation d'un nouvel accès autoroutier à hauteur de la N545

T. PLAN DE SIGNALISATION

T.1. Circulation automobile

T.1.1. Logique autoroutière

Cette signalisation autoroutière doit s'organiser, parallèlement à la hiérarchie des voiries, au droit des sorties n°23, 25 et 26, sur l'autoroute et sur les voies d'accès à l'autoroute.

Cette signalisation doit viser à :

- ✓ favoriser l'utilisation de l'accès autoroutier le plus proche du lieu de départ ou de destination ;
- ✓ soulager les accès à la sortie n°25, en limitant son utilisation ;

Ces deux logiques peuvent parfois s'avérer contradictoires. Dès lors, on favorisera les accès par la route de Wallonie appelée à rester une voirie de grand gabarit, où l'on peut se permettre de canaliser de fortes intensités de trafic de transit.

Dans ce cadre, pour les différentes entités, nous proposons, dans un schéma à trois sorties (n°23-25-26) :

- ✓ l'utilisation des sorties 26 pour les villages de Hautrage, Hautrage-Etat, Villerot et Sirault, quelque soit leurs destinations à logique autoroutière (vers Valenciennes, Tournai, Mons ou Bruxelles) ;
- ✓ l'utilisation de la sortie n°25 par les habitants de Saint-Ghislain, quelque soit leurs destinations à logique autoroutière ;
- ✓ l'utilisation par les habitants de Baudour, Tertre, Douvrain ou Neufmaison, de la sortie n°23 pour les destinations comme Mons ou Bruxelles, et des sorties n°26 pour les destinations vers Tournai ou Valenciennes, en favorisant une utilisation directe de la route de Wallonie.

L'étendue de Tertre ne permet pas l'adoption d'une logique unique.

Dans le cadre de la création d'un nouvel accès autoroutier à hauteur de la N545, le schéma proposé est plus clair, avec une utilisation de cette dernière par les habitants de Baudour et Douvrain, quelque soit leurs destinations à logique autoroutière.

T.2. Circulation des poids lourds

Le balisage des itinéraires poids lourds doit venir renforcer les logiques d'utilisation des itinéraires précédemment préconisés.

T.3. Propositions générales de signalisation

Le PCM de Saint-Ghislain propose de hiérarchiser la signalisation selon les étapes suivantes.

Au niveau des sorties d'autoroute, il est proposé de renseigner des indications générales et centrées sur l'entité de Saint-Ghislain:

- ✓ Sortie 23 : Saint-Ghislain-est ;
- ✓ Sortie 25 : Saint-Ghislain-centre ;
- ✓ Sortie 26 : Saint-Ghislain-ouest.

Le second niveau hiérarchique s'inscrit au niveau des entrées sur le territoire communal, avec le renseignement de la localité (ex : Baudour) avec en-dessous l'inscription de 'Saint-Ghislain'.

Au sein du territoire des localités, au premier carrefour important, une signalisation systématique des équipements (Maison communale, hôpital, ...) et des informations touristiques doit être appliquée.

U. PROBLÉMATIQUES PARTICULIÈRES

U.1. Ecoles

Pour répondre aux problèmes précis de circulation liés essentiellement aux déplacements scolaires, une série de mesures ponctuelles sont proposées à travers le plan. Quelques actions très concrètes sont ajoutées pour mettre fin à ces embarras.

Les mesures permettant de limiter ces difficultés sont les suivantes :

- ✓ le renforcement, à travers les plans, des alternatives à la voiture :
 - le vélo notamment sur les accès au centre-ville et sur l'axe Saint-Ghislain-Baudour. Une mesure complémentaire est la mise à disposition dans les écoles d'espaces de stationnement 'deux-roues' ;
 - les transports en commun, à travers l'amélioration de l'offre (protection des déplacements et amélioration de la desserte).
- ✓ mise en œuvre de plans d'information-sensibilisation et poursuite du plan de co-voiturage mis en œuvre par l'ADL ;
- ✓ l'amélioration des conditions de circulation automobile au niveau du carrefour du viaduc et de la place Albert-Elisabeth, à travers leur réaménagement ;
- ✓ renforcement général de l'espace piéton pour sécuriser ces déplacements sur les différents itinéraires pouvant les mener à l'école (depuis gare, arrêts de bus, espaces de stationnement,...) ;
- ✓ concentration des traversées piétonnes à hauteur du rond point de la rue du Sas ;
- ✓ mise à sens unique de la rue des Prélles depuis la rue du Port jusqu'à la rue du Sas, avec circulation vers la rue du Sas ;
- ✓ mise à sens unique de la rue du Sas, entre le rond-point de la rue du Port et le rond-point de la Quatrième rue, avec circulation des voitures vers le rond-point de la rue du Port, et circulation des transports en commun à double sens ;
- ✓ contraintes physiques pour empêcher le stationnement sur les trottoirs aux abords des écoles ;
- ✓ conservation du kiss & go interne du collège Sainte-Marie et aménagement d'espaces de kiss & go supplémentaires aux abords des établissements Plisnier et Sainte-Marie :
 - utilisation des espaces de stationnement existants à proximité de l'arrêt de bus de la Quatrième rue ;
 - réalisation d'une zone de kiss & go dans la rue des Prélles.
- ✓ réalisation d'un kiss & go dans la rue de la Verrerie, avec la réalisation d'une passerelle au-dessus de l'autoroute ;

- ✓ répression des arrêts en voirie et du stationnement en double-file, ainsi que du stationnement de longue durée sur les espaces de kiss & go.

U.2. Sécurité routière

La sécurité routière constitue un point de réflexion principal pour les habitants de l'entité. Pour répondre aux besoins exprimés, différentes mesures visent à améliorer celle-ci :

- ✓ réorganisation de la circulation automobile et des poids lourds pour limiter les nuisances et les traversées de zones habitées. Cette réorganisation est mise en œuvre autour de la hiérarchisation et de la catégorisation du réseau, et également par l'entremise du plan de signalisation ;
- ✓ renforcement général de la position des modes doux ;
- ✓ aménagement des entrées d'agglomération ;
- ✓ aménagement des abords d'écoles ;
- ✓ réaménagement des points noirs (carrefour du viaduc, sortie d'autoroute et également la place Albert-Elisabeth), notamment dans le cadre d'une sécurisation