

V. MODES DE DÉPLACEMENT DOUX

V.1. Les priorités et enjeux à prendre en compte pour les déplacements doux

Une réelle priorité doit être accordée à la sécurité routière en général, et aux usagers vulnérables et personnes à mobilité réduite en particulier.

Pour ce faire, la sécurité peut être améliorée :

- par la mise en œuvre des principes de spécialisation des voiries, et en particulier l'installation des "zones 30" dans les zones sensibles (par exemple, au delà des abords immédiats des écoles);
- par l'identification des zones potentiellement accidentogènes;
- par l'aménagement de cheminements piétons/PMR sûrs et confortables;
- par des traversées piétonnes /PMR et cyclables sécurisés ;
- par la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés ;
- par le réaménagement de nœuds intermodaux, d'axes structurants et de places publiques avec une amélioration du cadre de vie;
- par des infrastructures visant à limiter la vitesse sur les voiries principales;
- par une amélioration du contrôle et un meilleur suivi de la répression des infractions;
- par la sécurisation des abords d'écoles, des arrêts de transports en commun et d'autres équipements collectifs, ainsi que par la sécurisation du trajet de l'entrée de l'école vers les transports en commun et vers les lieux d'activités principales (voir le aussi chapitre VII);
- par l'amélioration de la lisibilité de la voirie pour tous les usagers;
- par l'aménagement de passages piétons aux arrêts de transports en commun.

V.2. Etat et largeur des trottoirs, cheminements piétons et PMR

Le confort des piétons/PMR dépend fortement de l'état des trottoirs et des espaces publics où ils sont autorisés à circuler. Il s'agit cependant d'une donnée difficile à appréhender puisque l'appréciation de l'état d'un trottoir est très subjective. Selon que l'on privilégie la stabilité du revêtement, sa largeur ou sa nature (pavés, dalles, clinkers, etc.), les appréciations peuvent être très contrastées. Considérant les moyens réduits des communes du Borinage et en partie la localisation en périphérie et semi-rurale nous avons appliqué des critères très restreints pour identifier les trottoirs en mauvais à très mauvais état : minimum 50 à 70 m en état quasi impraticable.

Si l'état général des voiries et trottoirs communaux est globalement bon, il subsiste cependant encore quelques tronçons en mauvais état, nécessitant une rénovation. (Voir les cartes V-1 à V-7 des déplacements doux par commune ci-dessous)

Pour les PMR les principaux problèmes sont les bordures. En effet, sur le périmètre d'études, il existe très peu d'abaissement de trottoirs.

Un autre problème est la largeur insuffisante de manière systématique ou, la non existence de trottoirs sur le réseau communal local. Le problème de la largeur insuffisante d'une grande partie des trottoirs est lié à l'historique de l'urbanisation du Borinage avec des voiries souvent très étroites. Ce problème structurel est difficile à résoudre. Une largeur insuffisante de trottoir peut constituer une barrière infranchissable pour les PMR.

Enfin, une autre problématique est la localisation des poteaux et des arbres. En effet, ces derniers entravent le passage et constituent également un réel problème d'accessibilité pour les PMR. Cependant, ce dernier est plus facilement résoluble puisqu'une réflexion peut être opérée en amont de l'aménagement de manière à conserver une largeur adéquate.

En ce qui concerne les voiries régionales et le réseau communal principal, la largeur des trottoirs en zones urbanisées est, dans la plupart des cas, satisfaisante. (Voir la carte V-8 ci-dessous). Ce constat est certainement le plus important, considérant que la plupart des zones les plus accidentogènes sont situées sur ce réseau principal.

Sur les cartes V-1 à V-7 nous avons identifié les zones où il n'y a pas de trottoirs et où il est important d'en créer, considérant qu'elles sont situées sur des cheminements piétonniers et écoliers.

D'une manière générale il faudra prendre en compte dans l'étude, en particulier dans la phase 3 (plan d'action), les nombreux sentiers et ruelles existants dans le Borinage qui ne sont pas toujours entretenus voire même parfois laissés qui sont à l'état d'abandon.

V.3. Traversées difficiles (piétonnes, PMR, Cyclistes), les barrières urbaines et physiques et les pistes cyclables.

Les déplacements des piétons/PMR peuvent être entravés par des obstacles ou être facilités par des traversées sécurisées et/ou préférentielles.

Les obstacles aux déplacements peuvent être de natures diverses. Elles sont cartographiées en tant que « Barrières urbaines et physiques » sur la carte V-9 ci-dessous. Il peut s'agir

- de barrières infranchissables telles que les sites de chemins de fer ou les sites autoroutiers,
- de barrières urbaines franchissables moyennant la mise en place de quelques aménagements ; il s'agit de larges voiries qui supportent un trafic automobile intense à vitesse parfois élevée,
- des barrières naturelles tel que terrils, lacs, de manière générale la topographie du périmètre.

Les principaux dysfonctionnements et enjeux des déplacements doux sont cartographiés sur les cartes V-1 à V-7. Ces cartes présentent les principales traversées difficiles à sécuriser, les voiries et carrefours accidentogènes et les larges voiries à sécuriser.

Nous avons constaté beaucoup de traversées difficiles à sécuriser sur les grands axes (par ex. N51, 552, 549, 545, 546 et 544).

En effet, les traversées peuvent être sécurisées et facilitées par la présence de feux de signalisation, d'îlots centraux ou de moyens de réduction de vitesse contraignants.

Ces traversées présentant des facilités pour les piétons/PMR, elles sont souvent préférées par rapport à d'autres moins bien sécurisées ou signalées.

D'autres voiries, situées aussi sur le réseau communal, souffrent d'un manque de traversées piétonnes protégées. (Voir les cartes V-1 à V-7 des déplacements doux par commune ci-dessous).

Notons également que les véhicules stationnés à hauteur de carrefours où à moins de 5m d'un passage pour piétons posent également des problèmes de visibilité et augmentent la difficulté de traversée.

Notre analyse des infrastructures disponibles pour les piétons/PMR nous a amené en priorité à étudier les traversées piétonnes situées aux abords des écoles (voir aussi le chapitre VII.2), sur les principaux cheminements piétons et écoliers, et à proximité des arrêts de transports en commun. Nous aborderons ces points par la suite dans des fiches individuelles, sous l'aspect sécurité aux abords des écoles.

En ce qui concerne les cyclistes, afin de favoriser leurs déplacements, il importe de procurer à ces usagers des espaces conviviaux et sécurisés permettant des déplacements aisés. L'état des voiries (voir aussi le chapitre I), leur largeur et la sécurisation des traversées sont trois aspects importants qui qualifient les cheminements cyclables et leur praticabilité.

Les pistes cyclables et RAVeL ont été cartographiés sur les cartes V-1 à V-7. Malgré la présence de ces quelques infrastructures et aménagements, la situation des cyclistes reste peu satisfaisante, tant sur les voiries régionales que sur les voiries communales.

La carte V-10 réalisée après comptages nous montre que les déplacements cyclistes sont relativement peu fréquents et réalisés sur de courts tronçons.

Elle ne permet cependant pas de tirer de conclusion quant à la correspondance entre les déplacements cyclistes et l'utilisation des pistes cyclables. Ces déplacements ont été relevés sur une cinquantaine de carrefours situés sur le réseau principal, en même temps que les comptages directionnels des véhicules, et donc sans tenir compte singulièrement des pistes cyclables.

Sur base de ces comptages, on remarque cependant que la fréquence des déplacements cyclistes augmente dans le centre urbain des entités, les plus fortes concentrations s'opérant à proximité de la N51. Au fil de cet état des lieux, la sécurisation de cette voirie régionale semble donc de plus en plus essentielle.

Sur les principaux axes de la commune, les aménagements des carrefours et du phasage des feux ne sont pas toujours adaptés aux cyclistes. Les deux-roues sont en effet mêlés à une circulation dense et souvent rapide. Le partage de l'espace entre les différents usagers de la route n'a, le plus souvent, pas été repensé.

Sur le reste du réseau, les conditions de circulations des cyclistes sont essentiellement liées à la largeur praticable des voiries, la pente, la présence d'obstacle et la réglementation en vigueur.

La multiplication des moyens de réduction de vitesse (casses-vitesses, etc.), s'ils permettent de réguler la vitesse des automobilistes, peuvent nuire aux déplacements cyclistes. Ils accroissent en effet le risque de chute et sont souvent inconfortables pour ces usagers. Il convient donc de veiller à la juste répartition de ces contraintes physiques en voirie et de choisir parmi les diverses possibilités, le moyen de réduction de vitesse qui répondra le plus aux attentes des divers usagers de la route.

Dans le but d'identifier la qualité des infrastructures mises à disposition des modes doux (piétons, PMR, cyclistes,...), nous avons procédé à un relevé des caractéristiques spécifiques de ce réseau et transposé ce dernier sur un document cartographique réalisé par commune.

Boussu

La carte V-1 nous indique pour la commune de Boussu, que la majeure partie des passages piétons/PMR et cyclistes à sécuriser se situent sur le grand axe structurant N51.

En effet, la nationale 51 est un axe très sollicité mais pas assez sécurisé pour les modes doux. Sa sécurisation est d'autant plus importante que plus de la moitié des écoles de l'entité se situent à proximité de cet axe.

Dans une moindre mesure, les autres interventions, trottoir à créer et passage piéton/PMR à sécuriser, sont à réaliser aux frontières de l'entité communale, vers Dour et Colfontaine.

Des zones potentiellement accidentogène ont également été identifiées sur la commune. Elles sont au nombre de onze et se concentrent principalement le long de la nationale 51.

Colfontaine

A l'inverse, la carte V-2 nous montre un éclatement des lieux d'interventions nécessaires pour sécuriser la commune de Colfontaine. En effet, plusieurs rues sont à sécuriser, mais deux sont répertoriés comme « large voirie à sécuriser ».

Les autres interventions, passage piéton et PMR à sécuriser, sont disséminées, tout comme les écoles, sur l'ensemble du territoire. Il n'est donc pas possible d'émettre de caractéristique dominante sur ce point. De même, huit zones potentiellement accidentogènes ont été également relevées sur l'entité.

D'autre part, sur base des caractéristiques émises précédemment quant à la reconnaissance d'un trottoir en mauvais états, (une section de trottoir d'une longueur de 50 à 70 m), nous retrouvons ponctuellement ce cas en limite communale avec Quaregnon.

Enfin, aucune proposition de sécurisation des abords de piste cyclable n'a été proposée car aucune n'est répertoriée sur le territoire.

Quaregnon

On assiste ici, sur la carte V-3, à une compilation des caractéristiques d'intervention des deux précédentes communes. A savoir, un regroupement d'interventions nécessaires pour sécuriser l'axe de la nationale 51 ainsi que deux autres tronçons à sécuriser perpendiculaires à cette nationale, mais aussi de nombreux endroits ponctuels sur lesquels une intervention de sécurisation doit être programmée.

Dans cette idée, des passages piétons et PMR à sécuriser sont éparpillés sur l'ensemble de la commune. Onze zones potentiellement accidentogènes y sont également identifiées.

De même, des trottoirs à créer sont répertoriés dans le centre et au sud de Quaregnon, ainsi qu'un trottoir en mauvais état répertorié au nord-ouest de la commune.

En ce qui concerne le cyclisme, le territoire communal dispose de pistes cyclables et d'un Ravel. Et les points de sécurisations nécessaires pour ce mode de déplacement sont à prévoir essentiellement sur la nationale 51 également.

Dour

Dour est la plus grande et par conséquent la moins densifiée des communes à l'étude. De ce fait, les interventions à prévoir sont essentiellement concentrées dans les zones bâties.

L'une des premières interventions à prévoir est la sécurisation de la N552. Cette voirie à quatre voies est très dangereuse et constitue le principal lieu accidentogène de la commune.

En connaissance de cause, le MET prévoit d'ailleurs la suppression d'une voie dans chaque sens.

De même, une partie du tronçon de la N553 est également répertorié comme « large voirie à sécuriser ».

Le plus grand nombre d'intervention se concentre dans le centre de Dour, tout comme les écoles que l'on retrouve essentiellement dans le centre ville.

Sur ce territoire, on y retrouve essentiellement des interventions de sécurisation de passage piéton/PMR, ainsi que douze zones potentiellement accidentogène.

Ce même genre d'intervention est également à prévoir, mais dans une moindre mesure, pour Wihéries, Elouges et Blaugies.

Enfin, des traversées cyclistes à sécuriser ont été identifiées le long de la N552.

Frameries

Tout comme la commune de Dour, un tronçon de la nationale 546 et de la N544 est repris en « large voirie à sécuriser » ainsi qu'en « autre voirie à sécuriser (point noir) ».

Des passages piétons et PMR à sécuriser sont localisés sur ces tronçons mais aussi sur le reste de la zone urbanisée de la commune.

Les écoles se concentrent également sur cette partie du territoire.

Neuf zones accidentogènes ont également été répertoriées sur l'entité de Frameries.

D'autres part, aucun trottoir en mauvais état ni trottoir à créer n'a été répertorié sur la commune.

Enfin, aucune intervention de sécurisation cyclable n'est à prévoir.

Enfin, pour clôturer ce point, nous avons répertorié deux zones potentiellement accidentogène sur le territoire de Saint-Ghislain. Bien que celles-ci ne figurent pas sur notre territoire à l'étude, elles ont pourtant un impact non négligeable sur notre territoire puisqu'elles engendrent un sentiment d'insécurité ainsi que de réels accidents sur l'une des voies d'accès principal et direct de l'autoroute E19/E42.

V.4. Dysfonctionnement et enjeux à prendre en compte pour les modes doux

Ici encore, nous retrouvons ci-dessous les commentaires, souhaits, arguments et projets émis sur le thème des modes doux, formulés par les riverains, les hommes de terrain, les services administratifs et la police.

Supra communal

Aspects important suite aux rencontres avec le MET, les communes et autres instances:

- Les aménagements cyclables et piétons sur l'ensemble du territoire
- Les connexions au Ravel et les extensions du Ravel
- Un accord avec la commune de Quaregnon pour l'entretien du Ravel
- Les possibilités de valorisation ou de développement du réseau de sentiers

Remarques faites par l'ASBL GAMAH

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

Commune de Colfontaine

Une attention particulière doit être portée sur:

- Améliorer le réseau des voies lentes : pistes cyclables, connexion Ravel et
- Entretien des sentiers pour les piétons.

Onze réunions de quartier pour le Plan intercommunal de mobilité ont été programmées sur l'entité de Colfontaine. Celles-ci ont permis de formuler de nombreuses remarques. Nous repreneons ci-dessous les plus pragmatiques.

Réunion du 11 septembre 07 : quartier n°4 du Quesnoy

Personnes à mobilité réduite et sécurité des personnes : dessiner des passages cloutés en face des commerces (exemple : boulangerie route Provinciale) ;

Rue de l'Ecole :

- Manque de passages piétons ;

Favoriser les déplacements en vélo, création d'aménagements, de passages protégés ;

Réunion du 13 septembre 07 : quartier n°3 Place Saint-Pierre

Rue à Paniers :

- Problème de sécurité pour les piétons ;

Réunion du 18 septembre 07 : quartier n°5 rue de la Perche

Avenue Fénelon (niveau Place du Peuple et lycée Libiez) : les passages piétons ne sont pas repeints ;

Les trottoirs sont en mauvais état et les voitures sont stationnées sur le trottoir créant des problèmes de mobilité pour les personnes à mobilité réduite et les voitures d'enfants ;

Réunion du 20 septembre 07 : quartier n°6 Place Emile Zola

Ruelle de la Papeterie :

- Le trottoir est en mauvais état face au n°5 ;

Réunion du 02 octobre 07 : Quartier n°7 place de Pâturages

Rue de la Brasserie :

- Pas de trottoir ;

Rue de la Montagne :

- Pas de trottoir ;

Rue Docteur Van Hasselt :

- Pas de trottoir ;

Réunion du 09 octobre 07 : quartier n°9 cul du Qu'vau

A l'angle des rues Maréchal Joffre et du Rossignol :

- La sécurité des personnes à mobilité réduite et des personnes avec des poussettes pour enfants est mise en danger puisqu'il ne reste pas 1,50 m de trottoir libre. De plus, ce carrefour est extrêmement dangereux ;

La problématique générale de l'encombrement des trottoirs par des véhicules mal stationnés est une généralité sur la Commune ;

Rue du Rossignol : il serait urgent de créer des trottoirs praticables et par la même occasion réaliser le parking en épi ;

Réunion du 18 octobre 07 : Quartier n°1 Cités de Wasmes

Rue Lloyd George :

- Trottoirs trop étroits ;

Rue du Château : problématique pour les personnes à mobilité réduite notamment au niveau des trottoirs ;

Les trottoirs sont en mauvais état à de nombreux endroits sur l'entité ;

Réunion du 23 octobre 07 : Quartier n°11 Warquignies

Pavé de Warquignies – proximité du croisement de la rue Baille Cariotte:

- Aux environs du numéro 119, le passage pour piétons n'a pas été redessiné ;

Rue du Tas :

- Pas d'accotement et route de 4m 40 ;

Réunion du 25 octobre 07 : quartier n°2 Place de Wasmes

Pls : Etat des voiries et des trottoirs déplorables notamment Rue Wilson ;

Pls : Problème du manque de piste cyclable dans la commune ;

Place de Wasmes :

- Les trottoirs sont en mauvais état ;

Commune de Quaregnon

- L'inexistence de pistes cyclables excepté le Ravel (L98C) et les pistes longeant les RN 545 et 550
- L'état de cheminements piétons et leur sécurisation
- Trouver un accord avec le MET pour l'entretien du Ravel

Commune de Dour

Une attention particulière doit être portée sur:

- Absence de pistes cyclables (projet de Ravel : L98 entre Flénu et Quiévrain)
- Définition d'un réseau piétonnier
- Indiquer les ruelles sur une carte, intéressant pour les piétons ;
- Aménagement physique de la rue Grande, manque un passage piéton pour la sécurité du parc ;
- Projet : refaire l'entrée du parc pour en faire un lieu plus central ;

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

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

Pour la commune de Dour toujours, des rapports de police indiquent :

- Passage pour piétons à proximité arrêt de bus rue des Andrieux/Decrucq
- Stationnement sur les trottoirs à la rue de Boussu rue Aimeries
- Rue Mitrecq non respect des trottoirs (parking)
- Insécurité Ruelle Pilate
- Passage pour piétons chemin de Thulin
- Rue des Groseilliers : non respect du stationnement interdit (rapport de police demandé si possibilité de changement de ce stationnement interdit)
- Incivilité, Vandalisme, climat d'insécurité : Quartier de Plantis, arrière de l'école de Moranfayt + Grande Rue
- Rue de la Drève Jouveneau : portion de trottoir est impraticable

Suggestion : laisser un espace plus grand entre le dernier emplacement et l'îlot décoratif

Commune de Boussu

Le manque de cheminements cyclables et pédestres

Petit rond-point rue de la corderie, pas de passage piéton

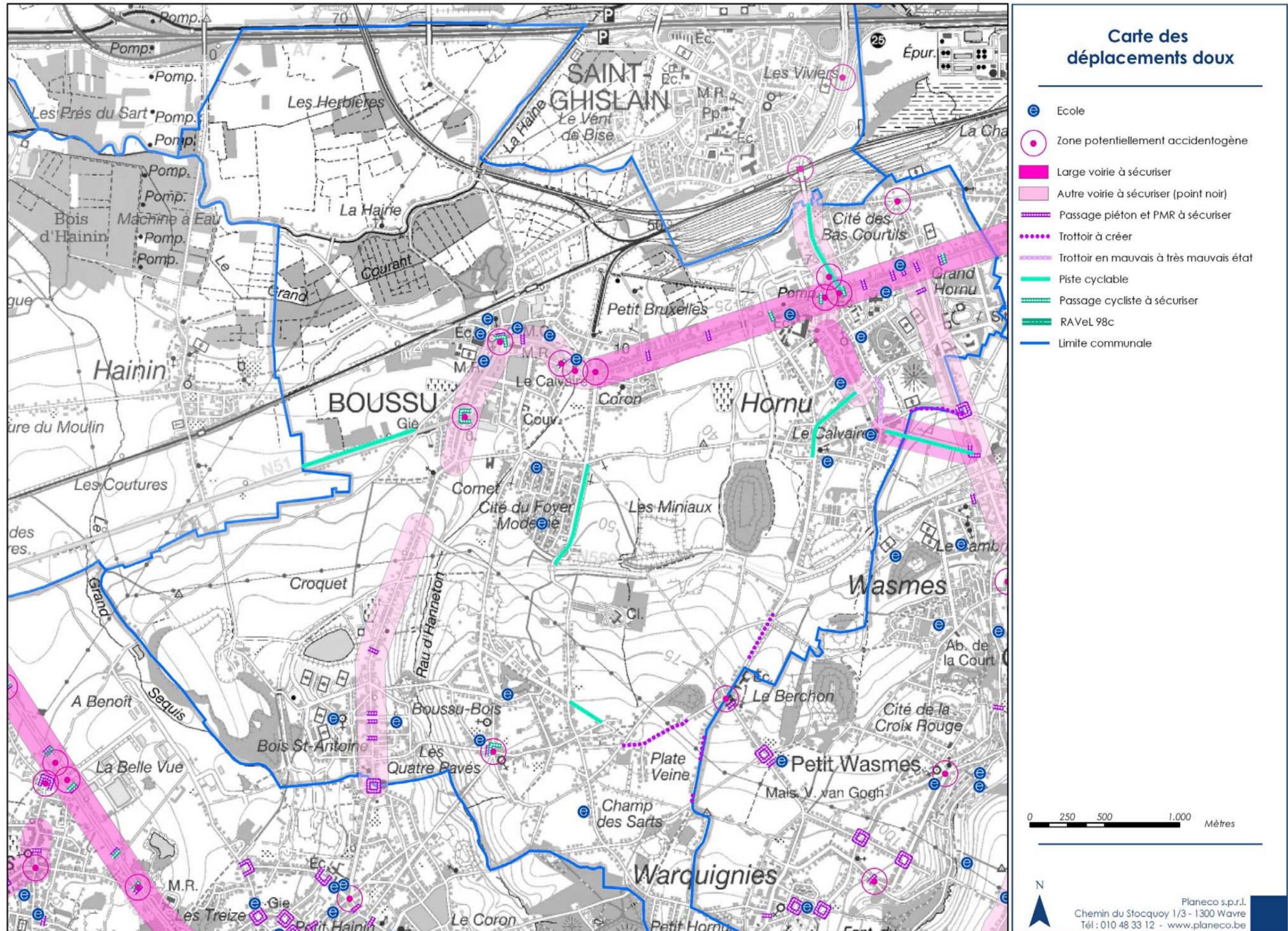
Pas de passage piéton au niveau du CORA

Améliorer l'ensemble de cheminements doux dans la mesure du possible

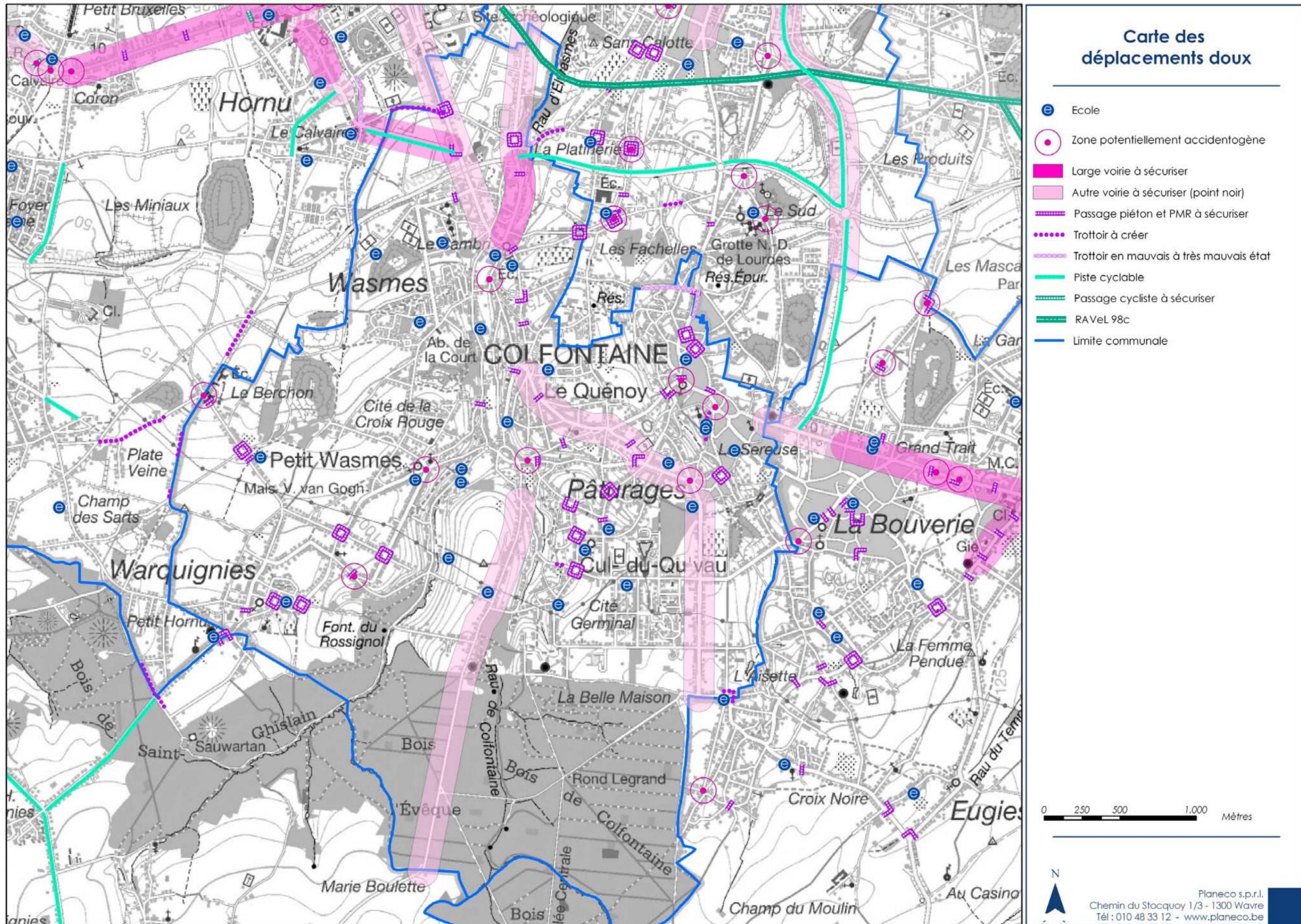
Commune de Frameries

- Les aménagements cyclables et piétons sur l'ensemble de la commune
- Les connexions au Ravel
- Les possibilités de valorisation ou de développement du réseau de sentiers
- Axe industrie, éventuellement une piste cyclable ;
- La bouverie, (près de la rue de la Libération, juste devant l'église), aménagement d'un plateau. Restructuration du quartier, création d'un piétonnier, création d'une place en intérieur d'îlot.
- Projet d'aménagement de piste cyclable à Eugies vers Sart. Rue du Progrès, rue de l'Œillet jusqu'à l'entrée de Sart

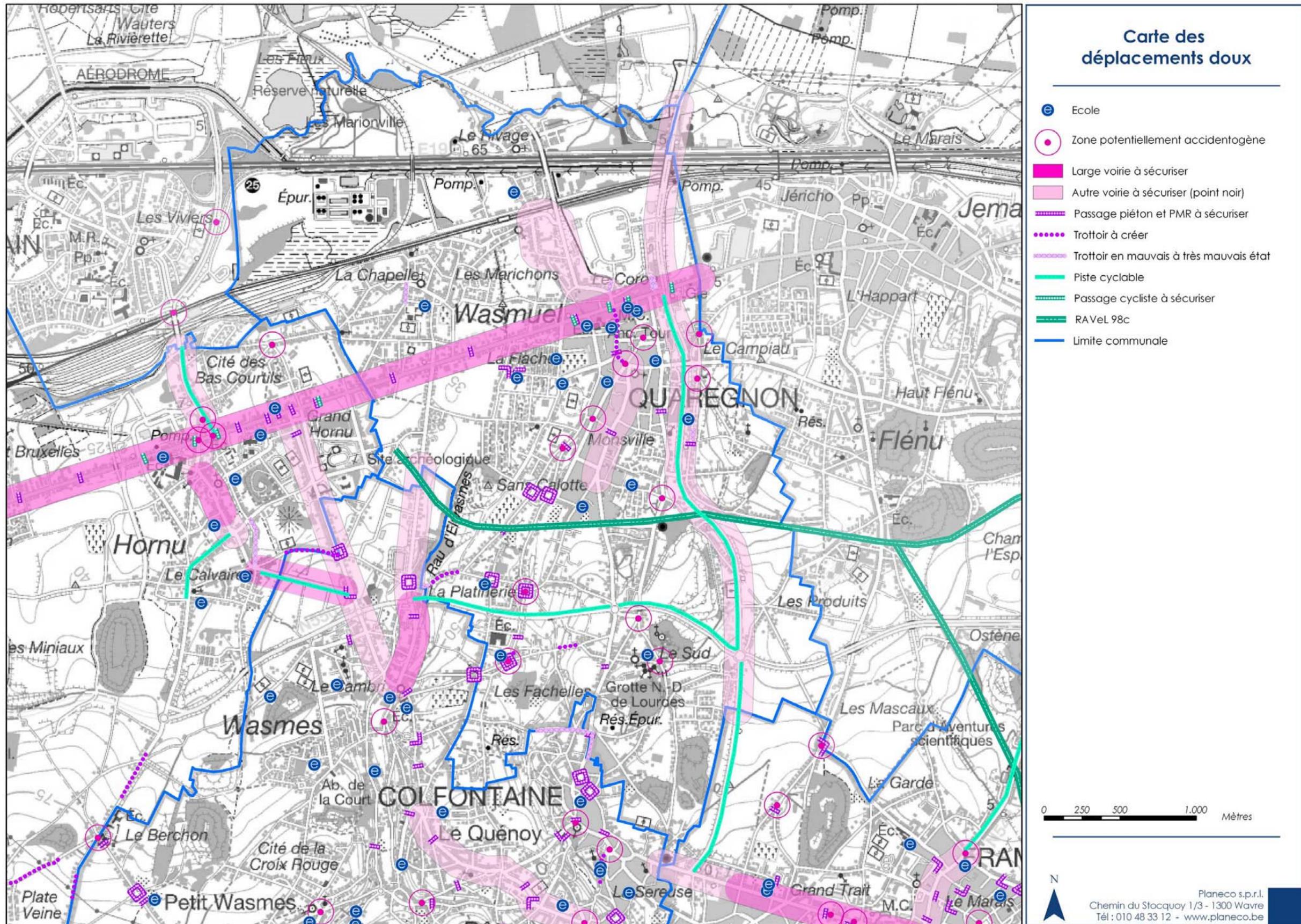
Carte V-1 : Déplacements doux Boussu



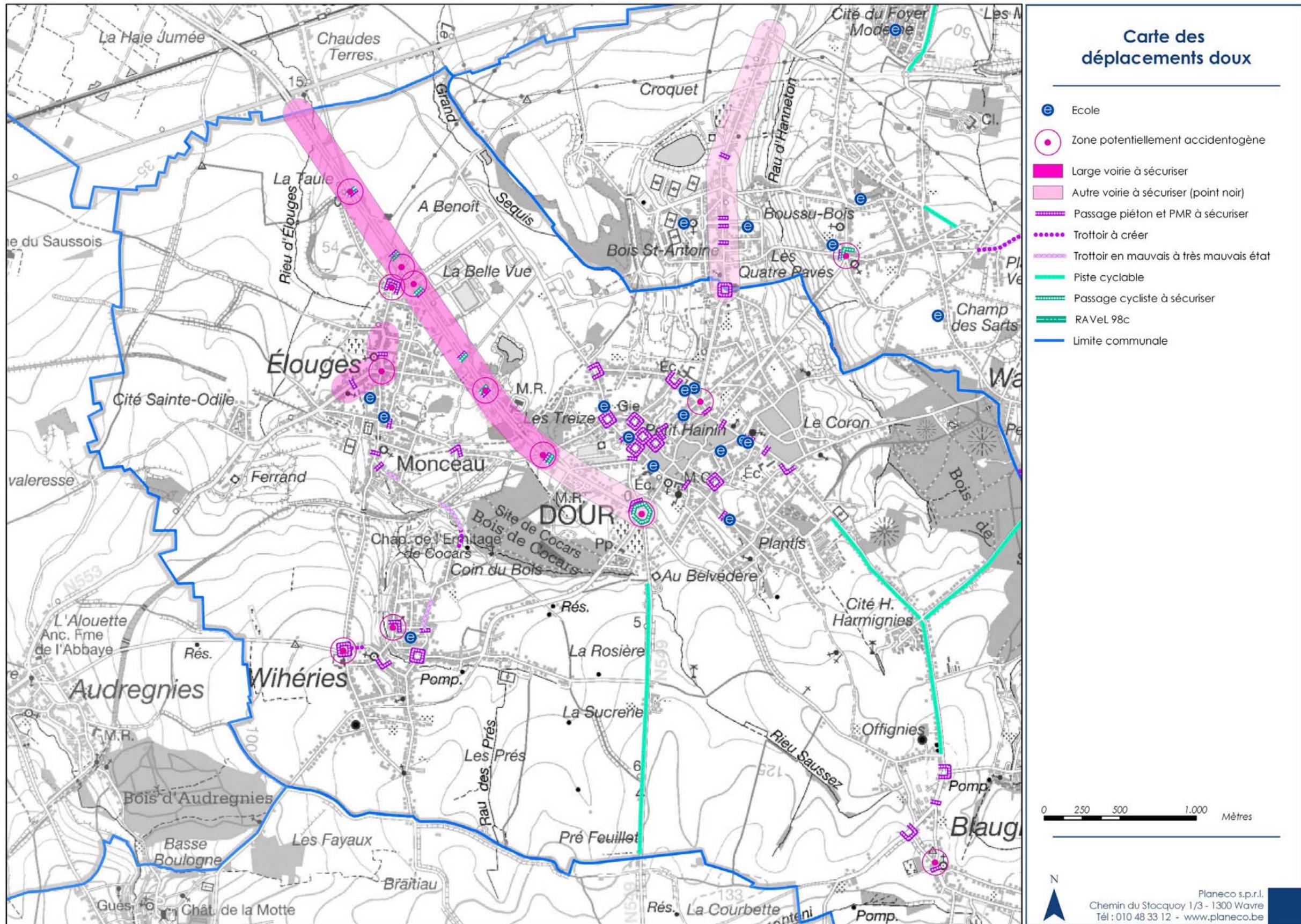
Carte V-2 : Déplacements doux Colfontaine



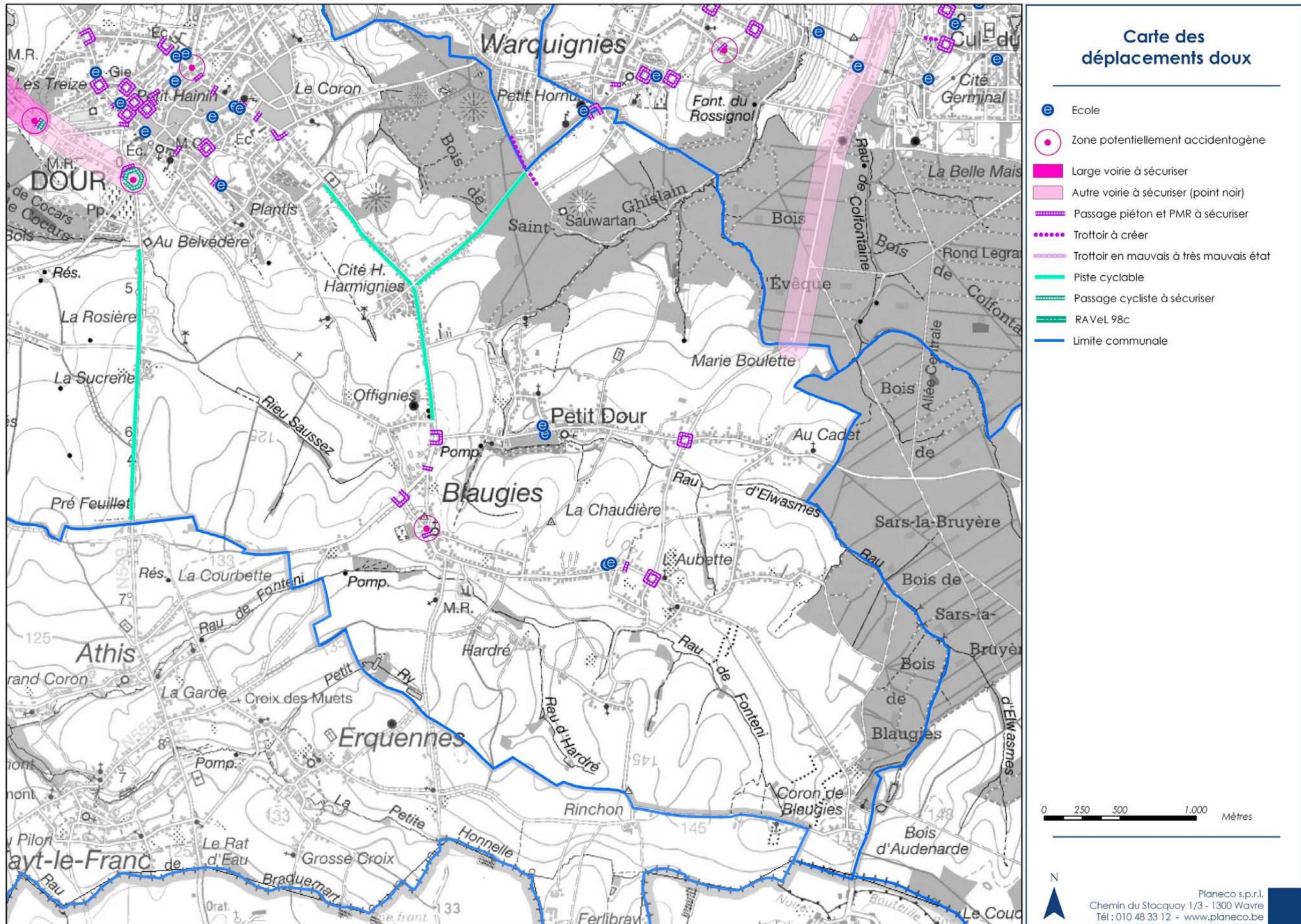
Carte V-3 : Déplacements doux Quaregnon



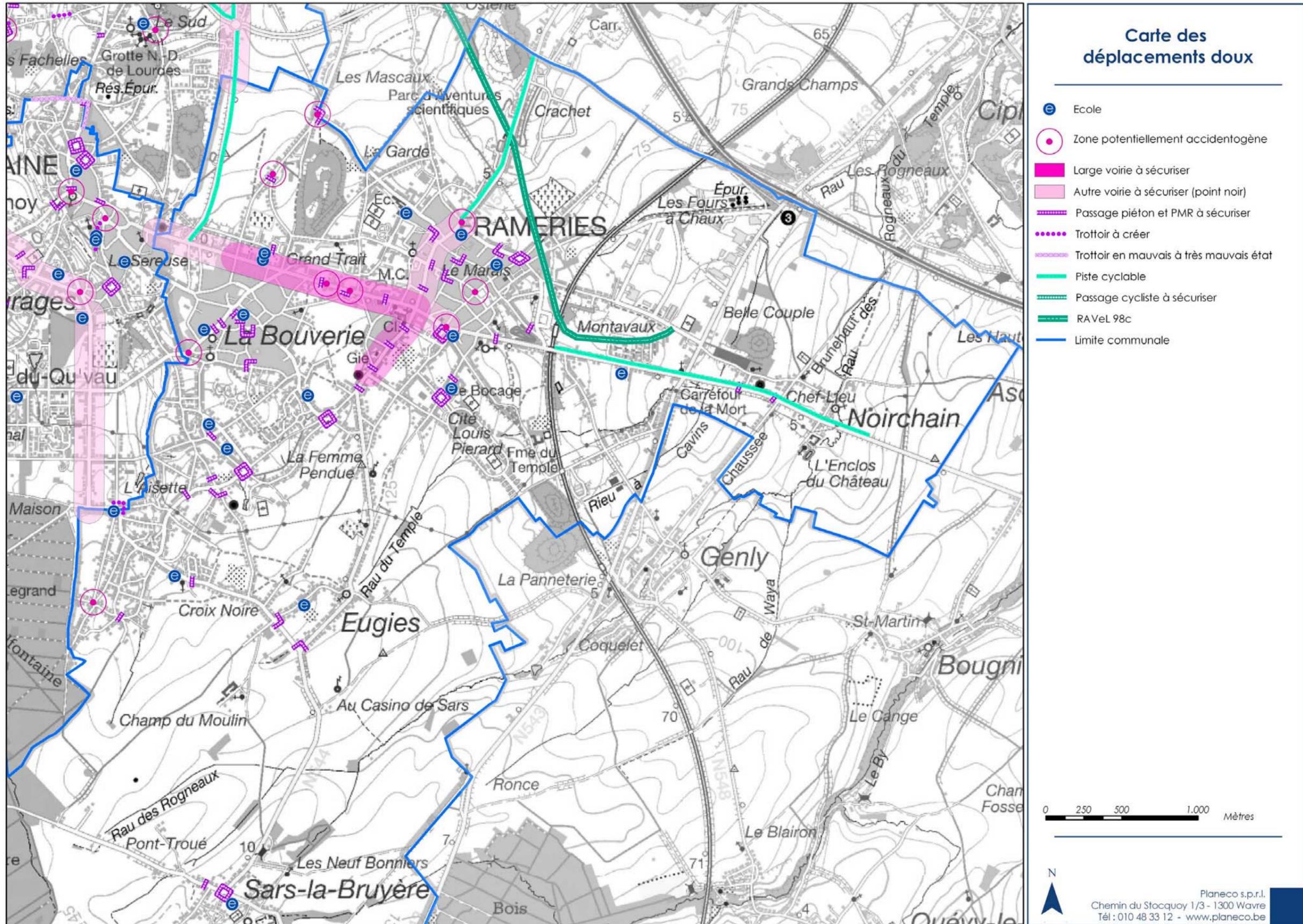
Carte V-3 : Déplacements doux Dour Partie 1



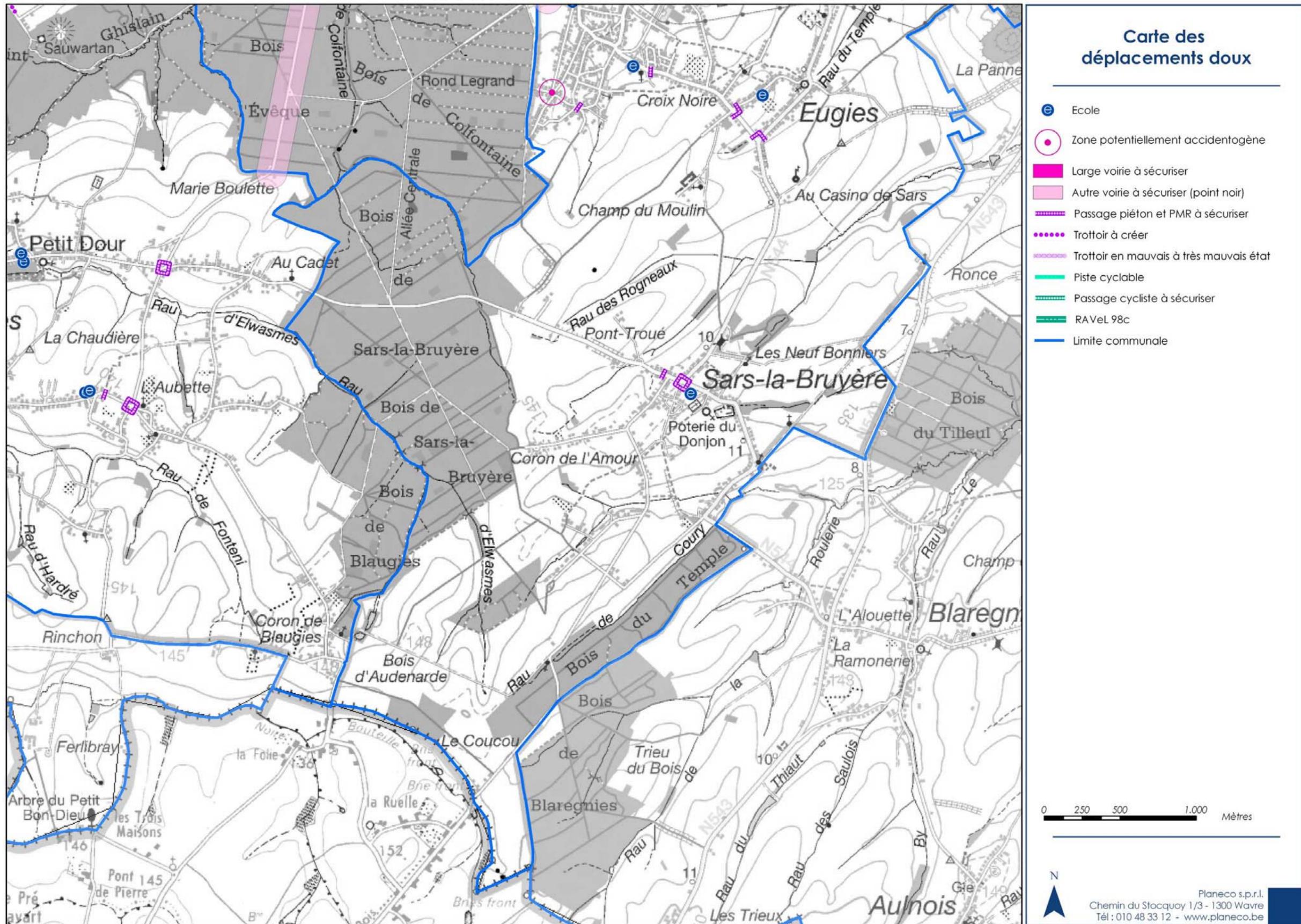
Carte V-4 : Déplacements doux Dour Partie 2



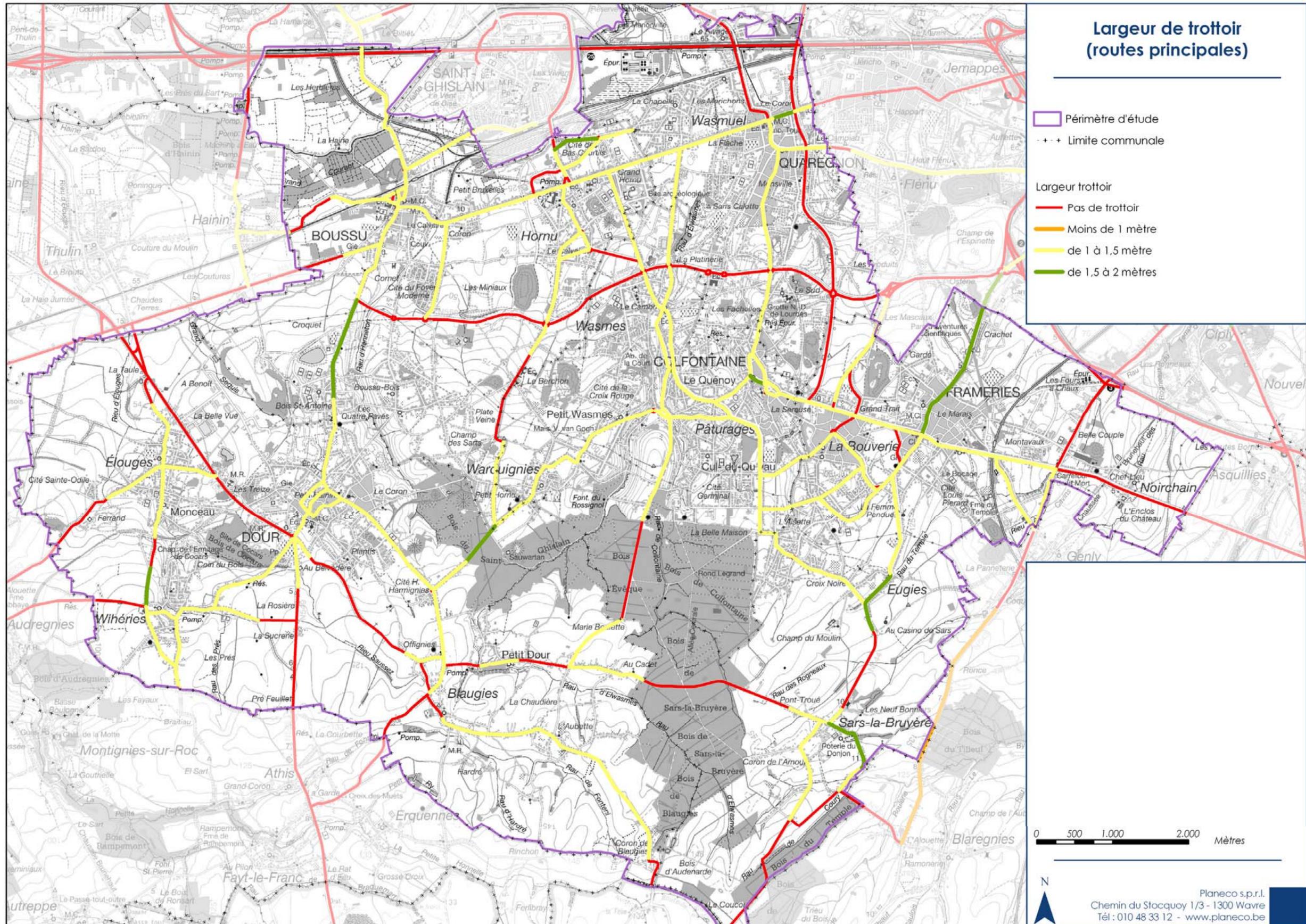
Carte V-5 : Déplacements doux Frameries Partie 1



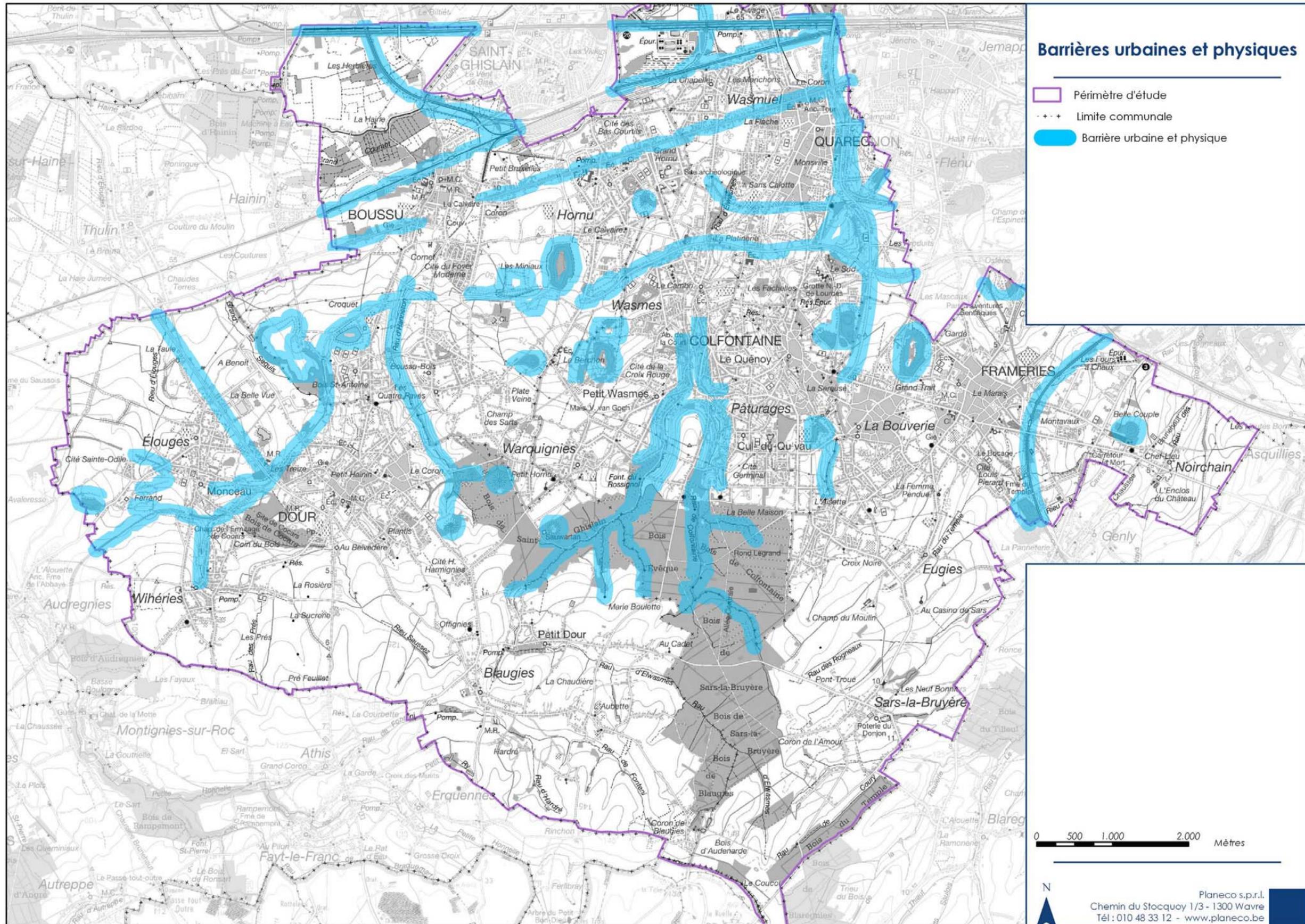
Carte V-6 : Déplacements doux Frameries Partie 2



Carte V-8 : Largeur des trottoirs (réseau principal)



Carte V-9 : Barrières urbaines et physiques



Carte V-10 : Comptage cycliste

