

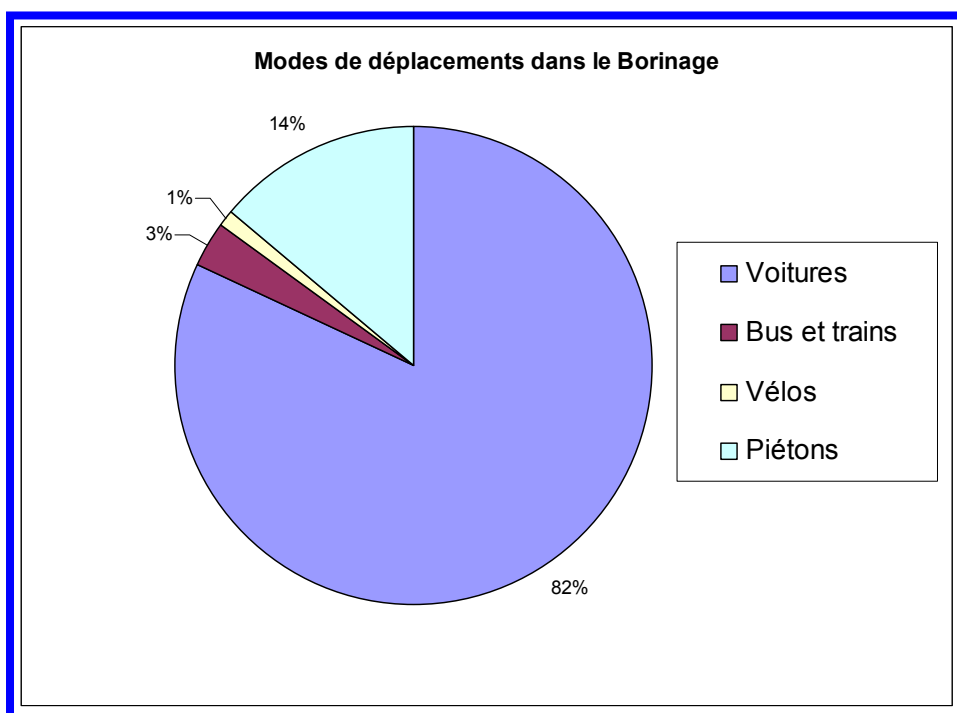
PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS DU PICM

LES INFORMATIONS QUI SUIVENT ONT FAIT L'OBJET D'UNE BROCHURE DE PRESENTATION ET
D'UNE CONSULTATION PUBLIQUE

RESUME PHASE 1 - ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

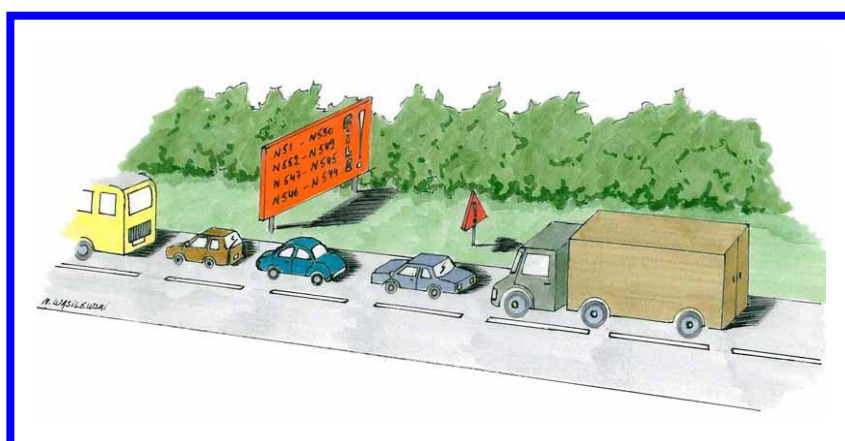
Le périmètre d'études du PICM concerne les cinq communes suivantes : Boussu, Colfontaine, Dour, Frameries et Quaregnon. Une cartographie est consultable sur la dernière page de cette brochure.

Nous identifions ci-dessous un résumé des principaux constats :

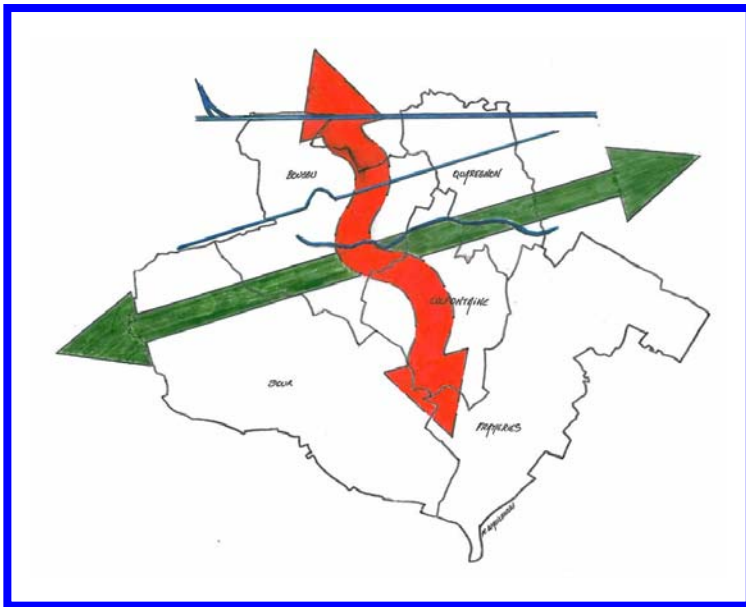


Dans le Borinage, l'essentiel des déplacements se réalise en voiture. Par conséquent, il est nécessaire d'augmenter la part modale des piétons, des cyclistes et des déplacements en transports publics.

Dans ce contexte, améliorer la qualité et la performance des réseaux de transports en commun, des réseaux pédestres (sentiers, ruelles, trottoirs, passages piétons,...) ainsi que les pistes cyclables sont des enjeux fondamentaux



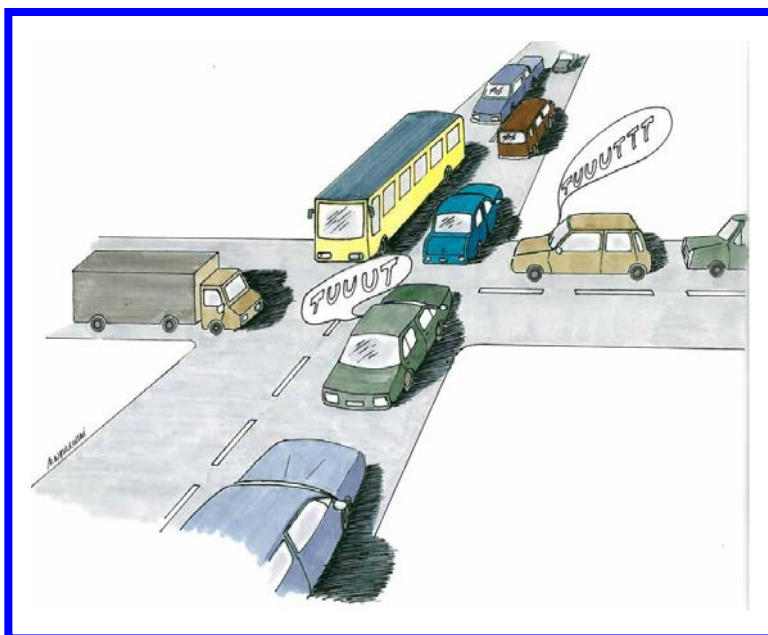
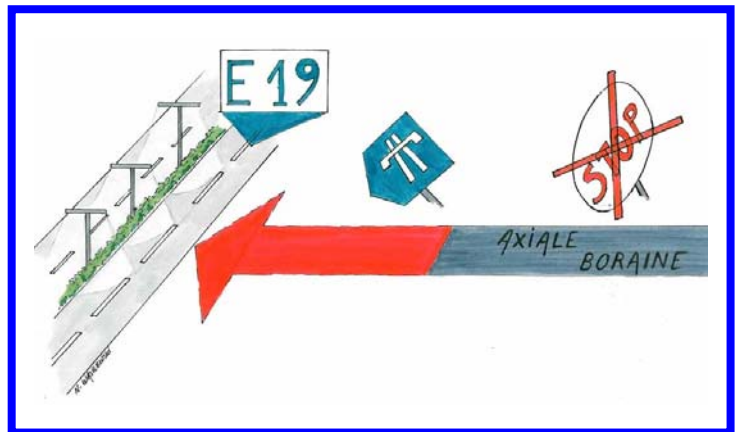
Les autoroutes et axes régionaux principaux du réseau sont sans surprise les voies les plus chargées, notamment les N51, N550, N552, N549, N547, N545, N546 et N544.



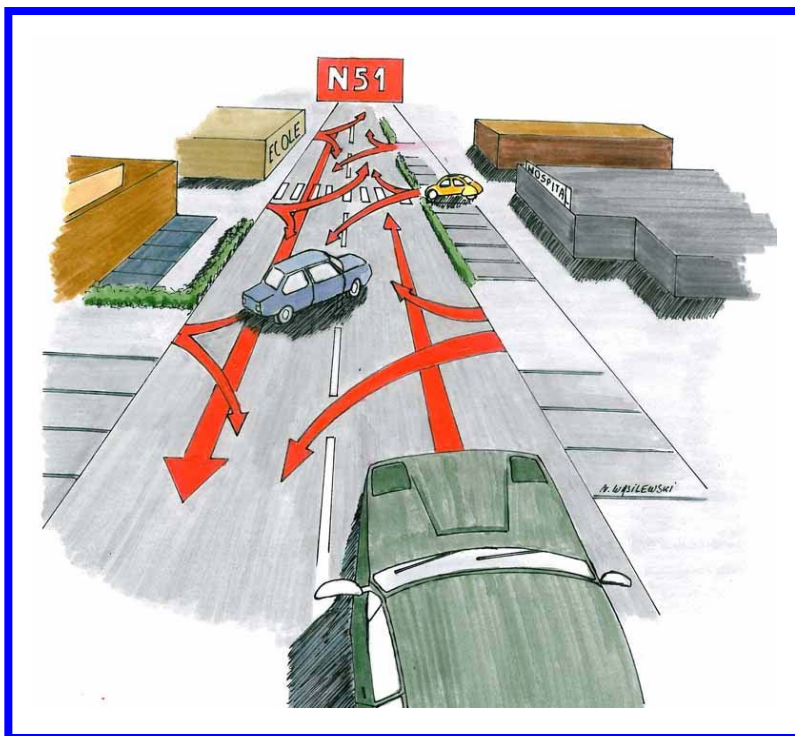
Sur les grands axes routiers, la communication est/ouest est aisée, alors que la communication nord/sud est plus laborieuse. Dans ce cadre, la seule dorsale efficace est la N545.

Cependant, le plus souvent, les mouvements nord/sud se font par des routes étroites répertoriées surtout sur le territoire de Colfontaine, Quaregnon et Boussu.

La connexion entre l'axiale Boraine (N550) et l'autoroute est particulièrement mauvaise. Une piste de réflexion pourrait donc être la création d'une connexion entre l'axiale boraine et l'autoroute à hauteur de Hornu-St-Ghislain de manière à soulager le réseau local de Colfontaine, Boussu et Quaregnon. Ceci permettrait ainsi une meilleure connexion, entre le centre du Borinage et l'autoroute, entre Boussu et Frameries et entre Dour et St-Ghislain.



Dans les centres urbains des communes à l'étude, ainsi que sur l'axiale Boraine (N550), la N51 et la N547 vers St-Ghislain, la circulation aux heures de pointe est difficile et des embouteillages ponctuels sont réguliers

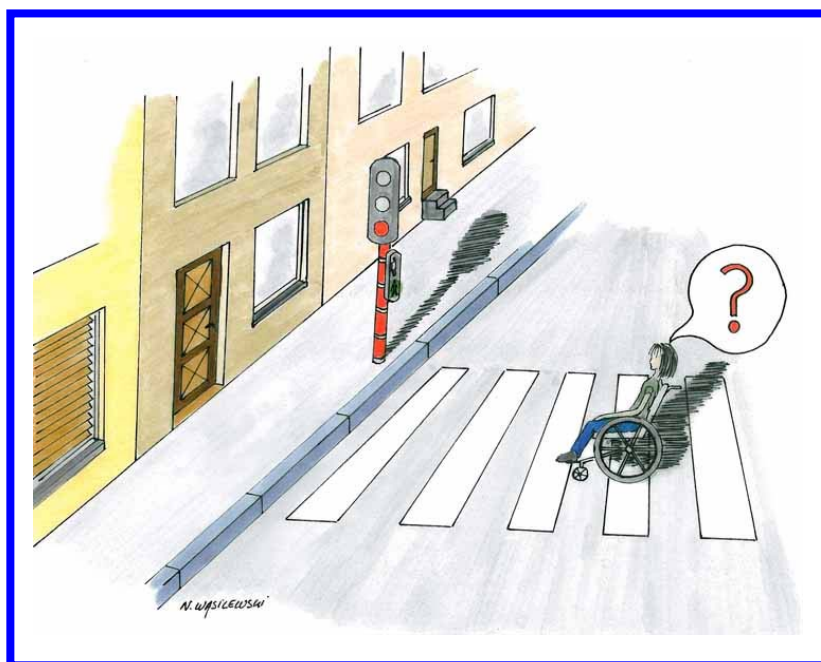
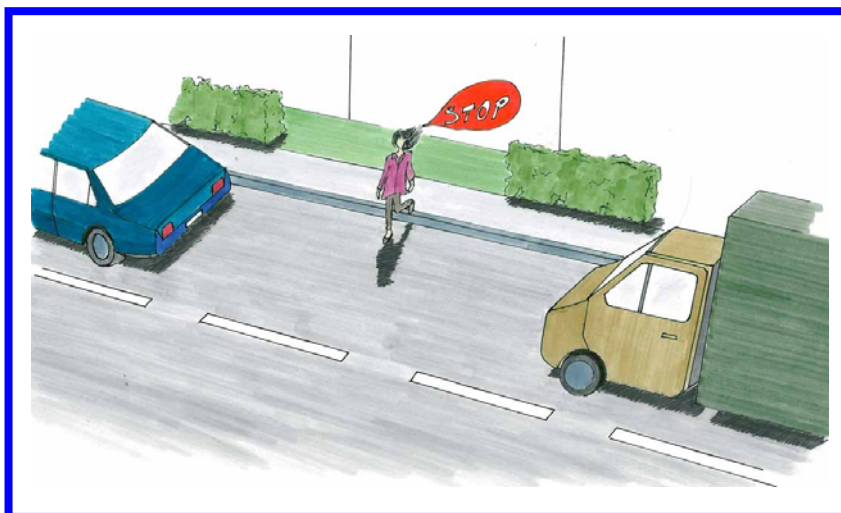


Sur la N51, on constate des problèmes d'accessibilité, de fluidité et de sécurité routière occasionnés notamment par les nombreuses entrées, sorties et croisements de flux. Ceux-ci étant générés par les commerces, services, administrations, écoles et carrefours implantés sur cet axe.

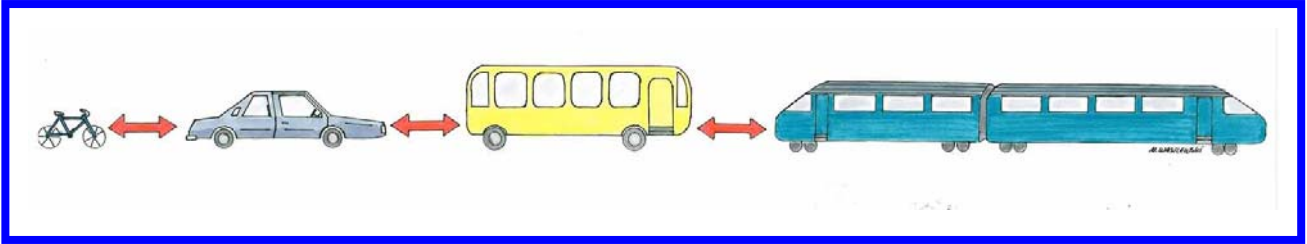
La circulation dans les centres pose souvent des problèmes de sécurité routière liés à une vitesse trop élevée.

Il existe également beaucoup de traversées difficiles pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes qui sont des risques d'insécurité :

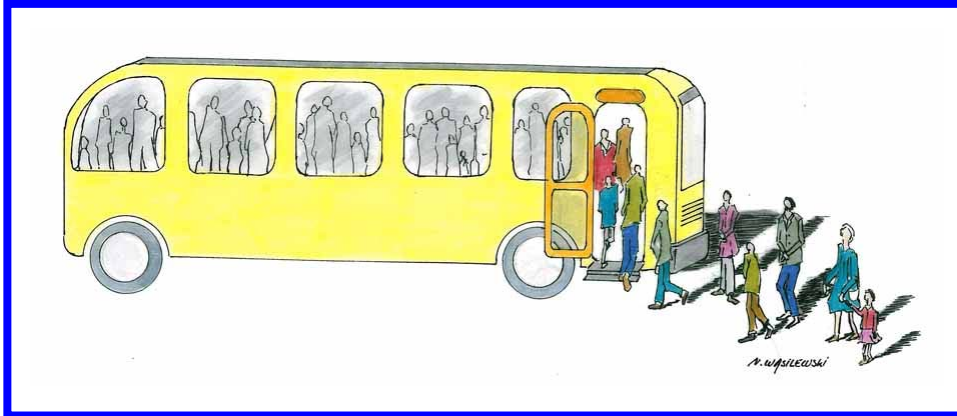
- Sur les grands axes et les traversées des centres et des villages (par exemple N51, 552, 549, 545, 546, 544)
- A proximité des écoles
- Dans les quartiers d'habitat.



Les principaux problèmes des personnes à mobilité réduite sont liés au manque d'abaissés des trottoirs ainsi qu'à la largeur insuffisante d'une grande partie des trottoirs du Borinage.



Il faut améliorer les connexions et l'échange entre les bus, les trains, les vélos et les voitures et notamment, améliorer l'accessibilité et le stationnement (vélos et véhicules à moteur) des gares.

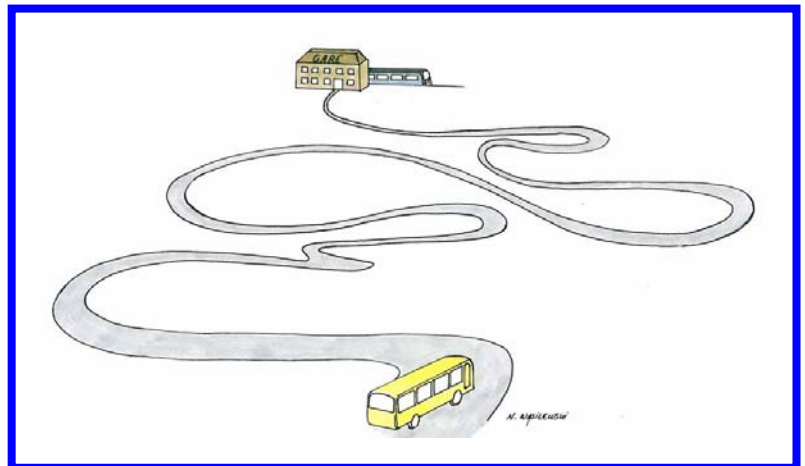


Les lignes principales de bus sont souvent saturées aux heures de pointe, notamment lors de la sortie des écoles. Dans le futur, les TEC comptent d'ailleurs utiliser des bus ayant une capacité plus élevée sur ces lignes saturées.

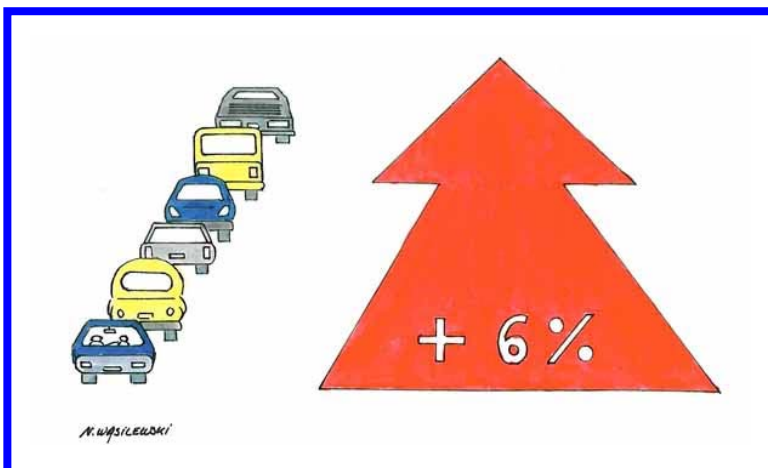
Les lignes de bus ont souvent un parcours peu direct.

De ce fait, il est important d'améliorer la performance du service :

- réduire le temps de parcours pour l'utilisateur (porte à porte);
- rendre les lignes plus directes ;
- améliorer la vitesse des bus ;
- améliorer la fréquence des bus ;
- améliorer la desserte de certains villages ;
- mieux informer les clients (par exemple par des cartes pédagogiques du réseau)

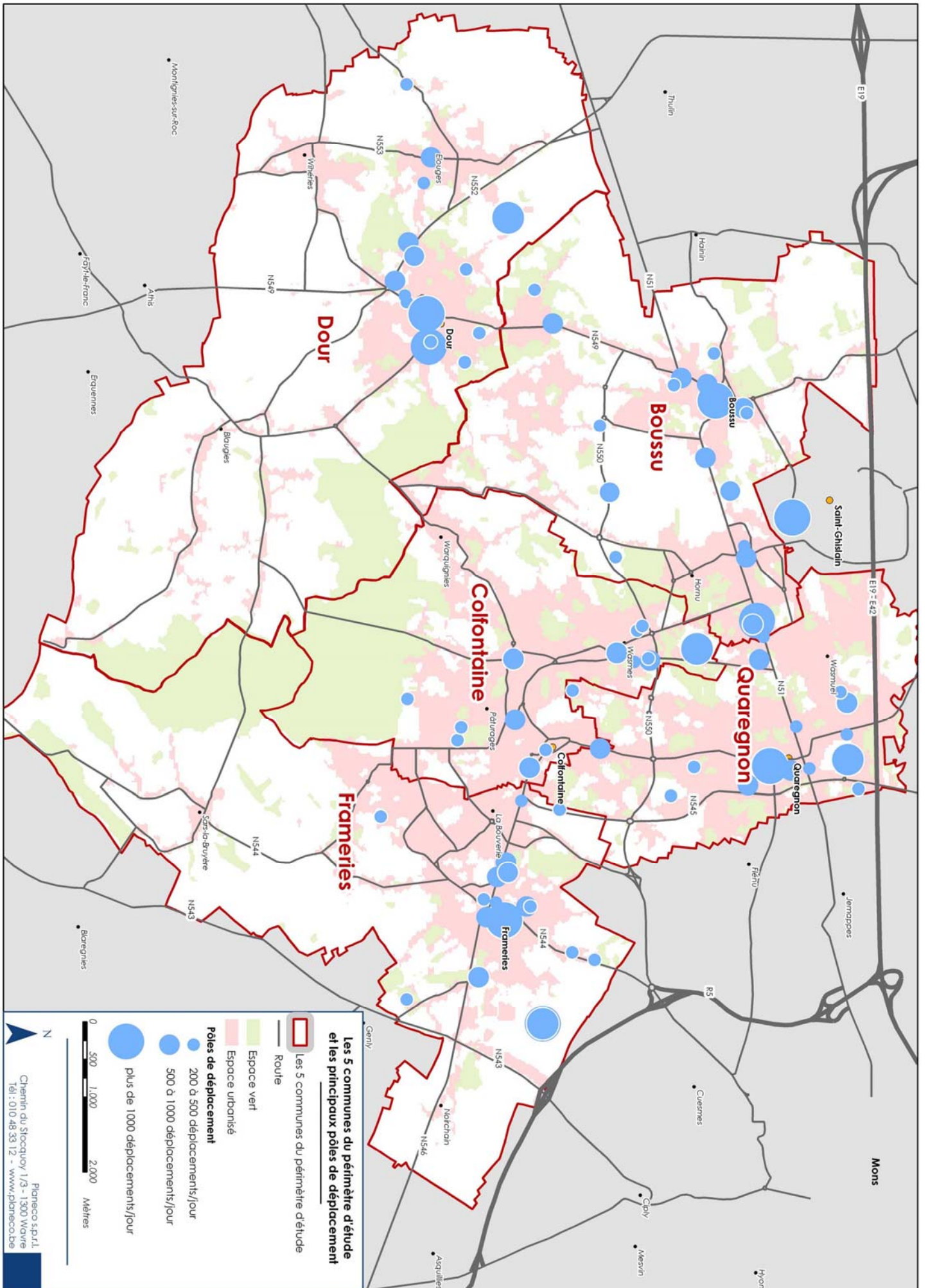


Au cours des dernières années, le transport de marchandises par la route a considérablement augmenté. Sans changement de comportement et de politique, et selon l'évolution du trafic dans le passé, les prévisions et les projets programmés, cette tendance devrait encore s'amplifier dans les années à venir. Par conséquent, une évolution globale du trafic motorisé de 6% est à prévoir.



Les aspects négatifs de cette croissance sont très clairement visibles : bruit, congestion du trafic, émissions polluantes, accidents, dégradation des voiries, stationnement des poids lourds dans les quartiers résidentiels, etc. Ces problèmes contribuent naturellement à diminuer la qualité et la convivialité de l'environnement urbain.

Dès lors, il faut canaliser et mieux gérer le trafic motorisé pour permettre un développement économique et améliorer la qualité de vie des centres et des quartiers.



PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS DU PICM

<u>Objectifs liés aux déplacements doux</u>	
Objectifs	Sous-objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place d'un réseau structurant et continu pour les déplacements doux ■ Améliorer la convivialité des centres et la qualité des espaces publics ■ Privilégier l'intermodalité ■ Sécuriser le réseau régional aux endroits accidentogènes 	<p>Supra communaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Etudier l'augmentation de l'emprise des déplacements doux sur l'espace public ■ Encourager l'utilisation de la marche et entretenir et valoriser les réseaux de promenades, sentiers et ruelles car elles forment des connexions rapides pour les modes doux ■ Etudier un réseau structurant et cohérent pour piétons et cyclistes interconnecté entre les communes du périmètre d'études ■ Mise à disposition des riverains d'une cartographie didactique de ces réseaux ■ Privilégier l'extension du Ravel et le connecter aux réseaux cyclables futurs ■ Améliorer le passage des barrières urbaines et naturelles ■ Promouvoir des nouvelles méthodes de transport (location de vélo, TC+ vélo, vélo électrique,) car sharing, covoiturage ■ Aménager des emplacements vélos dans les pôles et les gares et étudier la possibilité de les transporter dans les TC ■ Sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes difficiles ■ Augmenter la qualité des trottoirs par un entretien régulier et une rénovation progressive en fonction des budgets communaux ■ Veiller à prendre en compte lors de chaque aménagement des critères d'accessibilité pour les PMR et piétons ■ Améliorer les accès aux TC pour les PMR ■ Sécuriser les pôles générateurs de trafic par des aménagements types, en conservant une homogénéité. (Aux abords d'écoles, des cheminements écoliers pour l'ensemble des déplacements doux, des arrêts TEC, à proximité des équipements communautaires,...) par des aménagements tels que : casse-vitesse ; dévoiement ; réduction de l'espace disponible pour les usagers motorisés ; bacs à fleurs ; plantations ; amélioration de la lisibilité de la signalisation aux abords des écoles

<u>Objectifs liés aux transports en commun</u>	
Objectifs	Sous-objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ■ Mise en place d'un réseau structurant et efficace ■ Améliorer l'accessibilité et la traversée des centres ■ Privilégier l'intermodalité 	<p>Supra-communaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Améliorer la performance des bus par des parcours plus directs vers les principaux pôles, étudier une relation semi-directe via l'axiale boraine pour Mons ■ Augmenter la vitesse commerciale de certains tronçons par des aménagements adaptés : <ul style="list-style-type: none"> - aménagements de sites propres - obtenir la fluidité des carrefours par la modulation du phasage des feux ■ Etude de l'adéquation entre l'offre et la demande, ainsi que la fréquence des TC ■ Assurer une bonne desserte des quartiers ■ Restructurer le réseau avec une offre de bus express ■ Augmenter l'offre aux heures de pointe par la mise en service de bus articulés sur les lignes principales ■ Travailler en collaboration avec les taxis pour des offres de transports à la demande aux heures creuses et dans les parties les moins denses du territoire ■ Calibrer les principaux carrefours et voiries concernés par la restructuration du réseau ■ Améliorer l'information auprès des usagers en réalisant notamment une cartographie complète et pédagogique de l'offre de TEC sur le territoire ■ Revoir le marketing et la tarification des TC ■ Promouvoir des nouvelles méthodes de transport (car sharing, TC à la demande, covoiturage, système de transport en commun express, vélo+TC) ■ Optimiser les connexions et correspondances entre les réseaux TEC et SNCB

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

Objectifs	Sous-objectifs
<ul style="list-style-type: none">■ Mise en place d'un réseau structurant efficace, sécurisé et maîtrise du trafic de transit■ Améliorer l'efficacité du réseau des voiries régionales■ Maîtriser le trafic des poids lourds■ Améliorer l'accessibilité et la traversée des centres■ Privilégier l'intermodalité et les moyens de déplacement durables■ Gérer et planifier le stationnement	<p>Supra-communal</p> <ul style="list-style-type: none">■ Structuration du réseau (carrefours et voiries) à recalibrer pour maintenir le trafic de transit sur des voiries adaptées■ Dissuader le trafic de transit par une hiérarchisation cohérente et renforcée (aménagement de plateau ralentisseurs, zone30, sens unique, dévoiement, bornes, rétrécissement de voirie, casse-vitesse,...)■ Améliorer la connexion de l'axiale boraine vers l'est (N51) et le nord (autoroute, N547, N51)■ Calibrer les principaux carrefours et voiries concernés en fonction de cette restructuration du réseau, y compris les zones limitrophes au périmètre d'étude■ Instaurer, en concertation avec les communes limitrophes et la région, des itinéraires et des zones d'exclusions■ Travail centré sur les pôles d'attractions et le réseau structurant <ul style="list-style-type: none">■ Promouvoir des nouvelles méthodes de transport (car sharing, covoiturage, TC à commun à la demande, vélo électrique,...)■ Encourager des plans de déplacements d'entreprises■ Encourager des plans de déplacements scolaires■ Réduire les nuisances sonores par l'utilisation de revêtement non bruyant■ Augmenter les contrôles dans les zones commerciales■ Offrir un stationnement sécurisant■ Analyser les possibilités de création de parkings

PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS DU PICM

SOUS OBJECTIFS PAR COMMUNE

BOUSSU

Objectifs liés aux déplacements doux

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

Sous- objectifs liés aux déplacements doux

- Sécuriser les traversées de la N51
- Créer une connexion des déplacements doux agréable entre gare et centre

Objectifs liés aux transports en commun

- Améliorer les performances des bus au centre de Boussu et sur la N51

Sous- objectifs liés aux transports en commun

- Améliorer la vitesse commerciale sur la N51 et au centre
- Envisager le déplacement des arrêts de bus du centre pour une gestion plus optimale de l'exploitation et du trafic

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Améliorer la gestion du trafic, l'accessibilité au centre et sur la N51
- Analyser et accompagner en matière de mobilité les projets urbanistiques

Sous- objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Améliorer la fluidité du centre
- Organiser la gestion du trafic plus particulièrement les jours de marché
- Maîtriser le trafic de transit et des poids lourds
- Analyser la possibilité de parking vers la gare pour les visiteurs du centre
- Analyser en profondeur le prolongement de l'axiale boraine
- Analyser les projets de mises en sens unique de voiries
- Sécurisation de carrefours
- Améliorer la fluidité et la sécurité aux sorties des centres commerciaux

SOUS OBJECTIFS PAR COMMUNE

COLFONTAINE

Objectifs liés aux déplacements doux

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

Sous- objectifs liés aux déplacements doux

- Créer des réseaux cyclables et piétons en prenant notamment en compte les sentiers et ruelles
- Améliorer le passage de cette barrière (dénivellation importante)

Objectifs liés aux transports en commun

- Améliorer les performances des bus

Sous- objectifs liés aux transports en commun

- Augmenter la vitesse commerciale et adapter les correspondances
- Proposer une offre à la demande en soirée
- Optimiser les correspondances bus→bus à Wasmes rue de Maubeuge

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Maîtriser le trafic de transit et l'accessibilité dans les trois centres de Colfontaine

Sous- objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Dissuader le trafic de transit par une hiérarchisation cohérente et renforcée
- Maîtriser le trafic des poids lourds
- Réfléchir à une gestion du stationnement plus efficace pour les trois centres

SOUS OBJECTIFS PAR COMMUNE

DOUR

Objectifs liés aux déplacements doux

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

Sous- objectifs liés aux déplacements doux

- Manque de passages piétons à certains endroits
- Améliorer et sécuriser la traversée de la N552
- Créer des réseaux cyclables et piétons en prenant notamment en compte les sentiers et les ruelles
- Réalisation du RAVEL

Objectifs liés aux transports en commun

- Améliorer l'offre rurale et la connexion aux principaux pôles

Sous- objectifs liés aux transports en commun

- Insuffisance de desserte TEC surtout sur la partie rurale du territoire
- Proposer un service à la demande
- Etudier la possibilité d'une ligne express vers Mons
- Analyser la connexion éventuelle en TC des gares de Thulin ou de Hainin à Dour

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Améliorer l'accessibilité et la traversée du centre de Dour

Sous- objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Maîtrise du trafic de transit et de la vitesse au centre
- Réflexion sur l'aménagement d'un contournement au nord par l'axiale boraine ou par celui indiqué au plan de secteur
- Maîtrise du trafic de transit des poids lourds
- Prise en compte de la problématique des écoles au centre (fluidité, sécurité routière,...)
- Maîtrise des vitesses pratiquées
- Amélioration de la gestion des parkings
- Déclasser la N552 au niveau de Dour pour des raisons de sécurité (réduire à une bande de circulation par sens)
- Repenser des aménagements de carrefours
- Analyse des futurs projets

SOUS OBJECTIFS PAR COMMUNE

FRAMERIES

Objectifs liés aux déplacements doux

- Mise en place d'un réseau communal des déplacements doux.
- Analyser et accompagner en matière de mobilité les projets urbanistiques

Sous- objectifs liés aux déplacements doux

- Etudier l'aménagement d'une piste cyclable au niveau de l'axe des industries et d'Eugies vers Sart
- Projet de restructuration du quartier de la Bouverie
- RAVEL : Poursuivre le tronçon partant de la gare de Frameries qui s'arrête au zoning industriel de Frameries et tenir compte de l'interruption du RAVEL au niveau du PASS

Objectifs liés aux transports en commun

- Améliorer la connexion des pôles et des quartiers de Frameries

Sous- objectifs liés aux transports en commun

- Augmenter la desserte en TC de certains quartiers
- Améliorer les liaisons entre Frameries et ses parties plus rurales
- Etudier l'efficacité de la connexion entre la gare et le centre ville de Frameries
- Améliorer la vitesse commerciale
- Etudier la réouverture de la ligne SNCB Zaventem-Quevy le week-end

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Analyser et accompagner en matière de mobilité les projets urbanistiques
- Améliorer la traversée et l'accessibilité de Frameries

Sous- objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Améliorer la fluidité du trafic et la convivialité au centre
- Analyser les possibilités de mise en sens unique de certaines voiries au centre
- Etudier les possibilités d'aménagement d'un carrefour par un rond-point (N546/544)
- Maîtriser le trafic de transit et la vitesse sur le réseau régional et communal
- Prise en compte et analyse de l'impact de nouveaux projets
- Augmenter l'offre et la rotation du stationnement au centre
- Améliorer la sécurité sur la RN 544 (axe Mons-Eugies), et sur la RN 546 (axe Noirchain – La Bouverie) en tenant compte de la société DOOSAN et du lotissement du Parc d'Attre.
- Analyse de la rue du Chapitre (problématique du stationnement)
- Mener une étude cohérente du centre ville (TC, parking, circulation,...) et améliorer l'accessibilité et la convivialité du centre (plan de circulation)

SOUS OBJECTIFS PAR COMMUNE

QUAREGNON

Objectifs liés aux déplacements doux

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

Sous- objectifs liés aux déplacements doux

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

Objectifs liés aux transports en commun

- Augmenter l'offre et la qualité des transports en commun

Sous- objectifs liés aux transports en commun

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

Objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

- Garantir une meilleure accessibilité et sécurité des quartiers de Quaregnon

Sous- objectifs liés au trafic motorisé et au stationnement

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