



Commune de Lens



# Plan Communal de Mobilité de Lens



## Diagnostic



Date 15/03/2009  
Référence affaire A408245/01  
Version 1

<b>1. Contexte</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 Introduction</b> .....	<b>5</b>
Préambule .....	5
Objectifs .....	5
Déroulement de l'étude .....	5
Lens dans son contexte régional .....	6
Le territoire communal .....	7
<b>2.1 La population</b> .....	<b>8</b>
Le contexte régional.....	8
Les évolutions démographiques .....	9
La population communale .....	10
Les évolutions démographiques communales.....	11
<b>2.2 L'emploi</b> .....	<b>12</b>
L'activité économique de l'arrondissement .....	12
L'activité économique de la commune .....	13
<i>Le poids de l'activité agricole</i> .....	14
Les déplacements « Domicile – travail » .....	15
<i>Les navettes « sortantes »</i> .....	15
Les déplacements « Domicile – travail » (suite) .....	16
<i>Les navettes « sortantes » (suite)</i> .....	16
<i>Les navettes « entrantes et internes »</i> .....	17
<i>Les navettes « entrantes et internes » (suite)</i> .....	18
<b>2.3 Les pôles générateurs de déplacement</b> .....	<b>20</b>
Localisation et impact des pôles générateurs sur le territoire.....	20
Les établissements scolaires .....	21
Le centre bourg et ses commerces.....	26
Les équipements sportifs .....	27
<b>2.4 Les projets urbanistiques</b> .....	<b>28</b>
Une volonté d'offrir de nouveaux espaces d'habitation .....	28
<i>Les projets de la commune</i> .....	28
Les autres projets.....	29
<i>L'implantation de l'école du feu</i> .....	29
<i>Les avantages</i> .....	30
<i>Les inconvénients</i> .....	30
<i>Les préconisations</i> .....	30
Grandes caractéristiques de la mobilité des Lensois .....	31
<b>4.1 Les infrastructures</b> .....	<b>32</b>
Une accessibilité routière de qualité .....	32
<i>Accessibilité régionale et transfrontalière</i> .....	33
<i>Accessibilité intercommunale</i> .....	34
<i>Accessibilité locale</i> .....	35
Le réseau existant.....	36
La N56, un axe structurant problématique.....	37
<i>Caractéristiques de l'axe</i> .....	37
<i>Trafic</i> .....	37
<i>Sécurité</i> .....	37
<i>Entrées de village</i> .....	37

Les liaisons intercommunales .....	39
Plan de circulation .....	42
Les volumes de trafic .....	43
<i>Les volumes de trafic en jours ouvrables</i> .....	43
<i>Les volumes de trafic le weekend</i> .....	44
La symétrie des flux .....	45
<i>Evolution des volumes de trafic</i> .....	46
Les dysfonctionnements .....	47
<i>Localisation des zones dangereuses</i> .....	50
Les accidents .....	51
<i>Les avantages</i> .....	52
<i>Les inconvénients</i> .....	52
<i>Les préconisations</i> .....	52
<b>5. Le stationnement .....</b>	<b>53</b>
<b>5.1 L'offre.....</b>	<b>53</b>
Présentation générale .....	53
Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Lens .....	54
<i>Localisation des espaces de stationnement dédiés</i> .....	56
Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Bauffe.....	57
Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Lombise .....	58
<i>Les avantages</i> .....	59
<i>Les inconvénients</i> .....	59
<i>Les préconisations</i> .....	59
<b>6. Les transports en commun.....</b>	<b>60</b>
<b>6.1 État des lieux des services TC existants.....</b>	<b>60</b>
Quelle accessibilité en transport en commun ? .....	60
L'accessibilité en chemin de fer .....	60
La gare SNCB .....	61
<i>La fréquence</i> .....	62
<i>Des aménagements sommaires</i> .....	63
TEC .....	64
<i>Défaut de service à l'échelle communale</i> .....	65
La desserte scolaire .....	66
La desserte scolaire (suite) .....	67
<i>Les avantages</i> .....	68
<i>Les inconvénients</i> .....	68
<i>Les préconisations</i> .....	68
<b>7. Les modes doux .....</b>	<b>69</b>
<b>7.1 Les déplacements piétons.....</b>	<b>69</b>
Présentation générale .....	69
Etat des lieux des cheminements piétons.....	70
<i>Cartographie générale du territoire</i> .....	70
<i>Zoom sur l'entité de Lens</i> .....	71
<i>Zoom sur l'entité de Bauffe</i> .....	72
<i>Zoom sur l'entité de Cambron-Saint-Vincent</i> .....	73
<i>Zoom sur l'entité de Montignies-lez-Lens</i> .....	74
<i>Zoom sur l'entité de Lombise</i> .....	75
<i>Les points forts des déplacements des modes doux</i> .....	76
<i>Les principaux dysfonctionnements constatés</i> .....	77
<i>Les principaux dysfonctionnements constatés (suite)</i> .....	78
<i>Les principaux dysfonctionnements constatés (suite)</i> .....	79

<b>7.2 Les déplacements cyclables .....</b>	<b>80</b>
Les liaisons cyclables à échelle intercommunale .....	80
Les liaisons cyclables à échelle communale .....	81
<i>Les avantages</i> .....	82
<i>Les inconvénients</i> .....	82
<i>Les préconisations</i> .....	82
<b>8. Les conclusions du diagnostic .....</b>	<b>83</b>
Les comptages.....	86

# 1. Contexte

## 1.1 Introduction

---

### Préambule

Le Plan Communal de Mobilité est un outil de gestion et d'organisation de la commune. En effet, sa mise en place a pour objectif de définir les orientations à suivre en matière d'organisation du réseau viaire, de transport en commun et de déplacements de l'ensemble des modes doux (PMR, piétons, cyclistes).

Basé sur une démarche coopérative entre notre cabinet et les acteurs locaux, le but du PCM est de permettre à la commune de coordonner ses actions à court, moyen et long terme.

---

### Objectifs

*Le plan communal de mobilité vise à tendre vers la réalisation, la mise en pratique des principaux objectifs suivants :*

- Réaliser un état des lieux de la situation actuelle (analyse et diagnostic)
- Déterminer les actions à mener en intégrant les objectifs et en déterminant un cadrage spécifique
- Proposer un plan de circulation cohérent, adapté aux problématiques du territoire et aux évolutions à venir
- Détailler la mise en place des actions à mener

Afin de gérer au mieux la mobilité et l'accessibilité du territoire de la commune de Lens.

---

### Déroulement de l'étude

L'étude se déroule en 2 grandes parties :

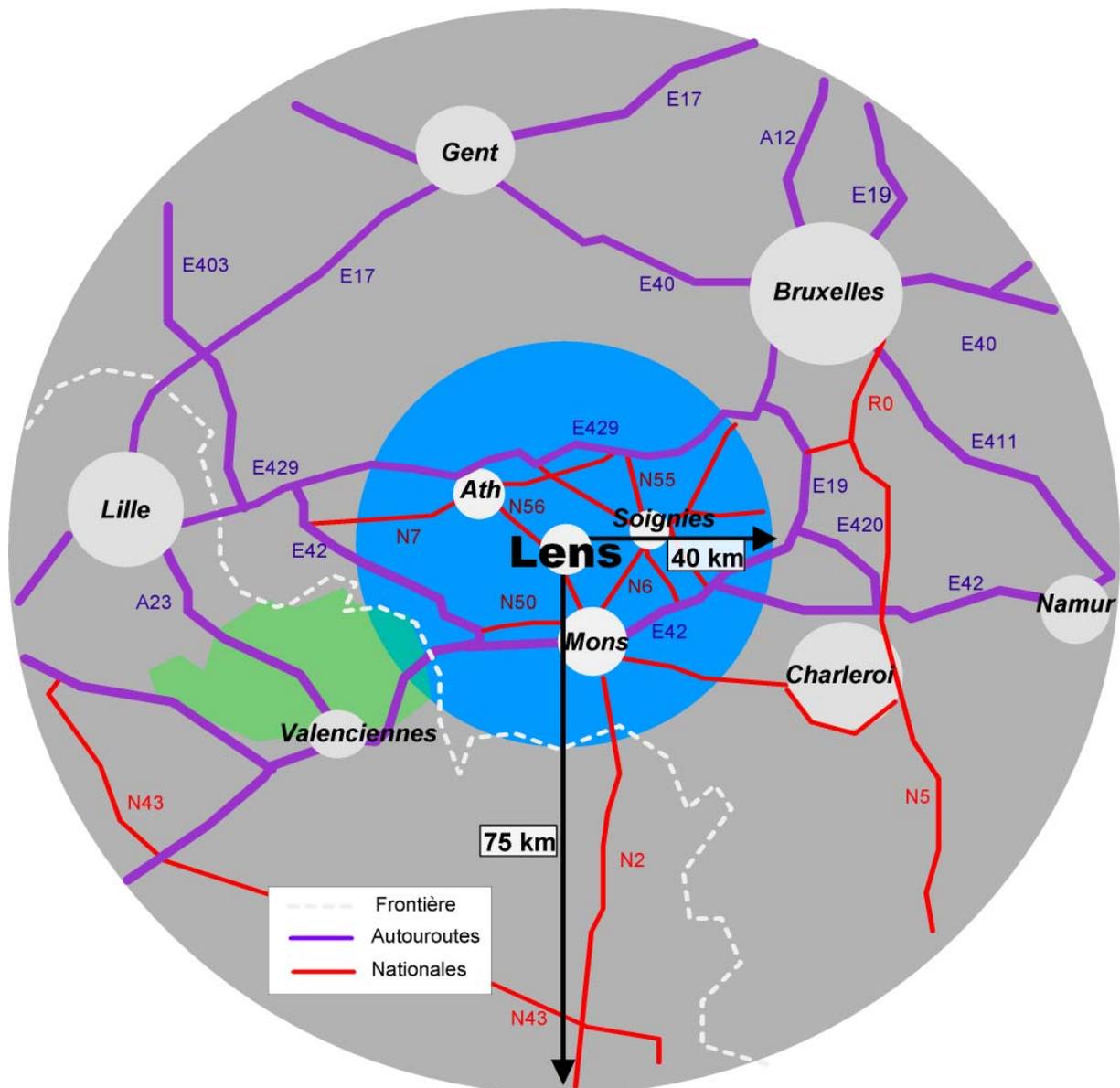
- Le diagnostic vise à établir un état des lieux de la commune, l'objectif est de mettre en avant les points forts et les points faibles du territoire. L'analyse de l'offre et de la demande en déplacement et en stationnement vise à identifier les dysfonctionnements et à en déterminer les causes. Cette première partie vise à définir clairement quelles seront les actions à mener par la suite.
- La deuxième phase de l'étude vise à proposer des actions d'aménagements concrètes à réaliser sur le territoire. Cette dernière phase se concrétisera par un schéma directeur des déplacements et du stationnement.

## 1.2 Les contextes géographiques

### Lens dans son contexte régional

La commune de Lens se situe au sein du contexte géographique suivant :

- au cœur de la province du Hainaut ;
- à moins d'une heure de Bruxelles (à 50 km) et de Lille (à 70 km) ;
- à 40 minutes de Charleroi (50 km) ;
- à 20 min de Mons et Ath



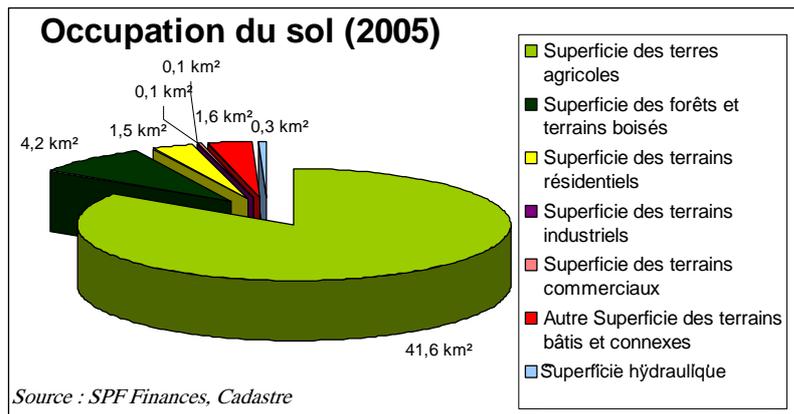
## 1.2 Les contextes géographiques (suite)

### Le territoire communal

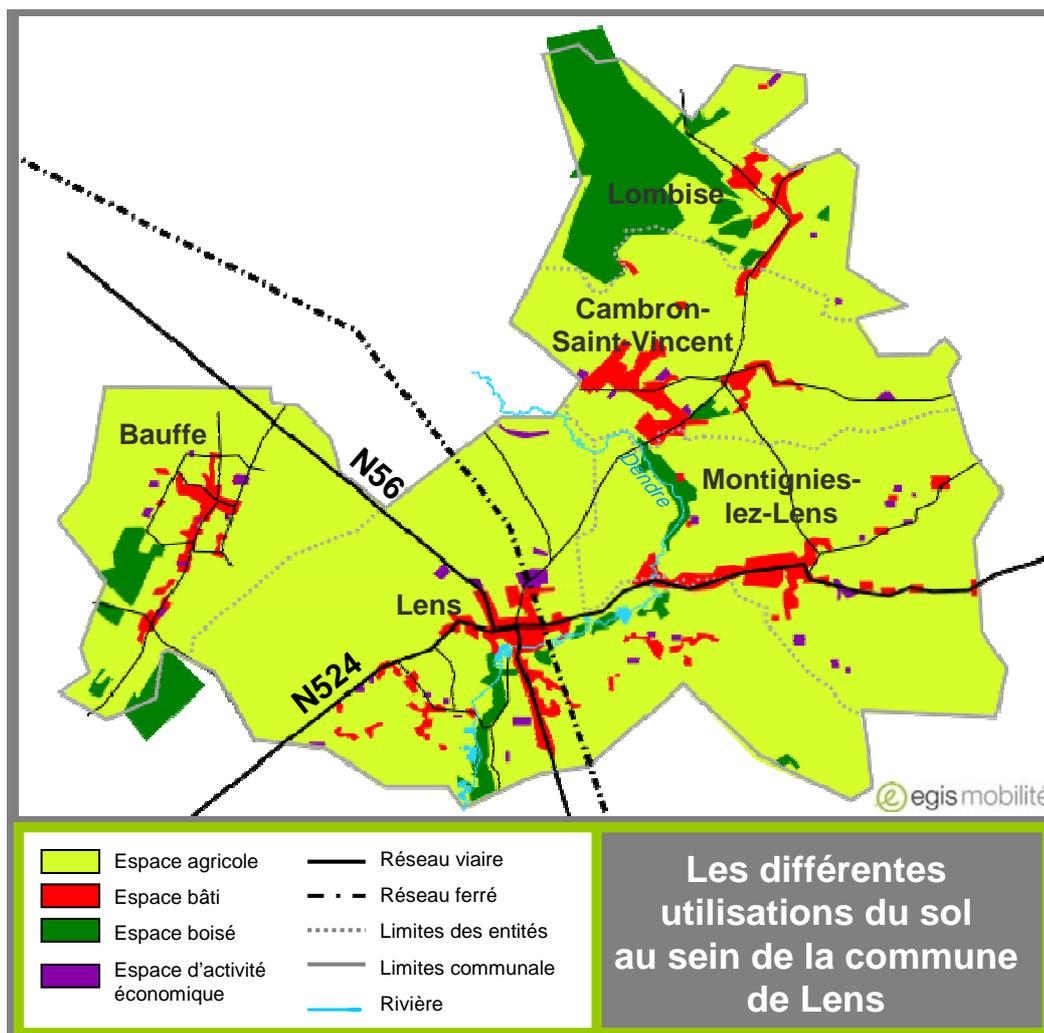
S'étendant sur 49,4 km<sup>2</sup>, le territoire communal de Lens est composé de 5 anciennes communes (Bauffe, Cambron-Saint-Vincent, Lens, Lombise et Montignies-lez-Lens).

A dominante rurale, les zones urbanisées de la commune (composées à 79 % par de l'habitat), sont réduites au profit d'un espace agricole largement dominant (90% des zones non urbanisées).

L'urbanisation, quant à elle, s'est développée le long des principaux axes routiers composant le maillage local et régional.



Aujourd'hui la commune dispose d'une réserve foncière relativement importante. A cela s'ajoute la possibilité de reconversion de nombreuses zones d'activités ou d'habitat. Ces espaces, positionnés pour certains au cœur de ville, constituent des axes prioritaires de réflexion à mener vis-à-vis du potentiel de reconversion souhaité par les acteurs locaux.



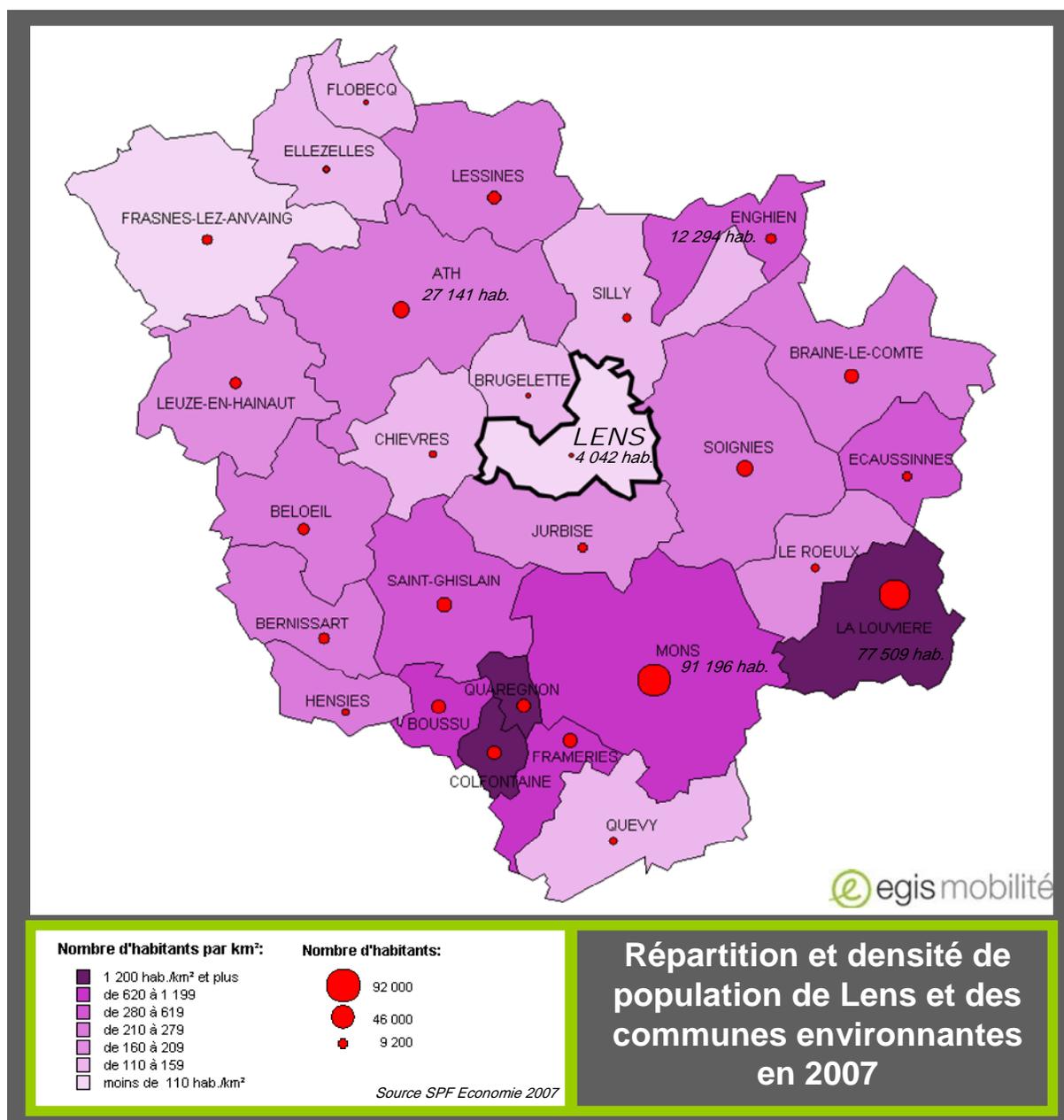
## 2. Les caractéristiques socio-économiques de la commune

### 2.1 La population

#### Le contexte régional

Avec une population de 4 042 personnes en 2007 pour une superficie de 49,4 km<sup>2</sup> soit une densité de 82 habitants par km<sup>2</sup>, Lens est une des communes les moins peuplées de l'arrondissement de Mons et de ses environs.

Elle fait partie d'un territoire de faible densité, entouré par des bassins de populations plus importants tels que celui de Mons ou, dans une moindre mesure, celui d'Enghien et Ath.



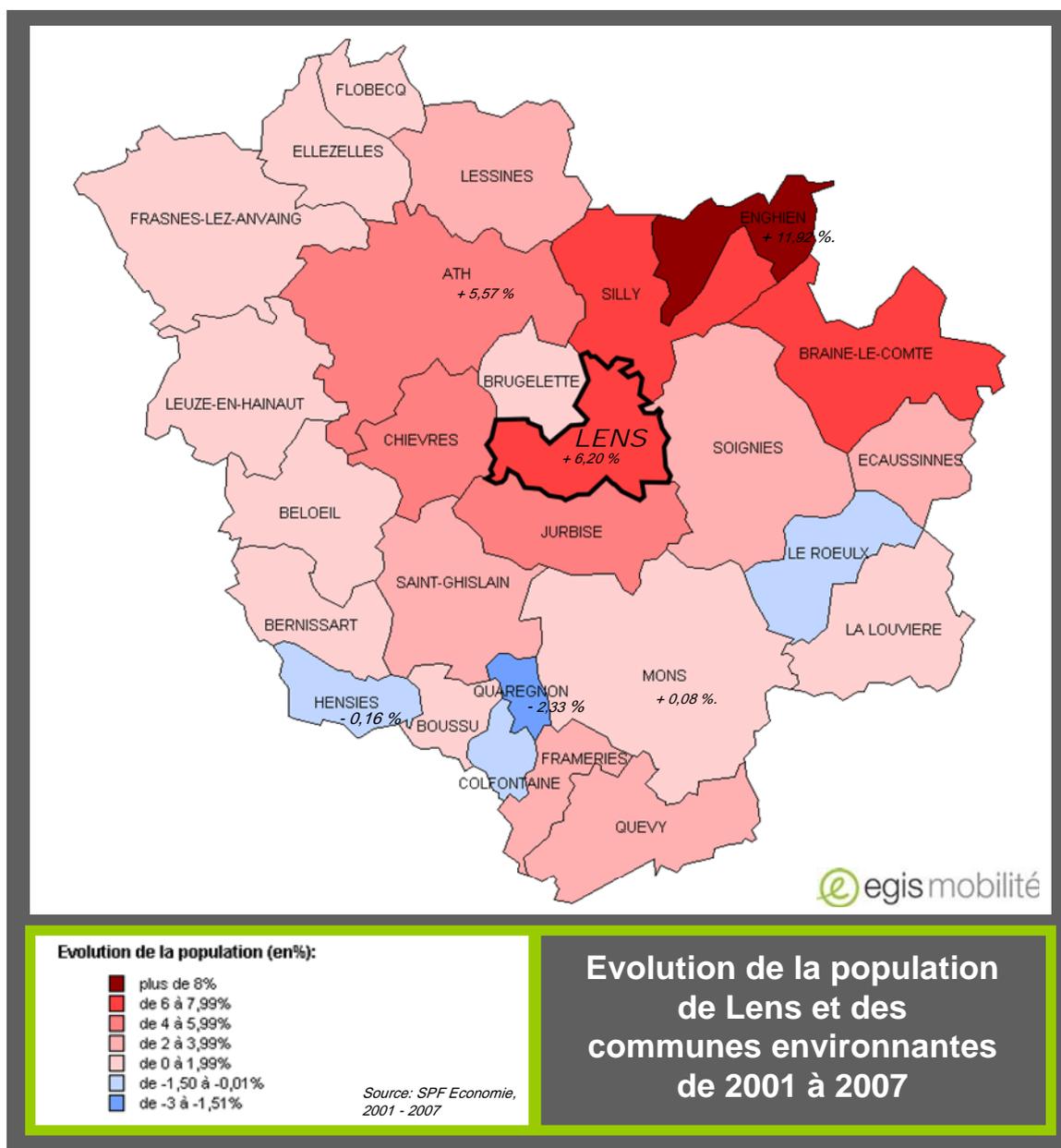
## 2.1 La population (suite)

### Les évolutions démographiques

La commune de Lens est caractérisée par une démographie positive. En effet, la population est passée, entre 2001 et 2007, de 3 806 à 4 042 habitants, **soit une croissance de 6,20%** (un peu plus de 1% par an).

En terme d'évolution, la commune présente le plus fort gain de population de l'arrondissement de Mons de ces 6 dernières années. Cependant au delà de ce périmètre géographique, cette situation est à relativiser par rapport aux communes environnantes telles que Silly, Braine-le-Comte et Enghien qui ont connu une évolution positive semblable voire plus importante de leur population (respectivement de 6,48%, 6,23% et 11,45%). Cela s'explique en majeure partie par l'influence qu'a la région bruxelloise sur ces territoires proches.

En 2008, la commune compte près de 4 120 habitants, effectif qui devrait continuer à augmenter en vue des nombreux projets de création de logements prévus.

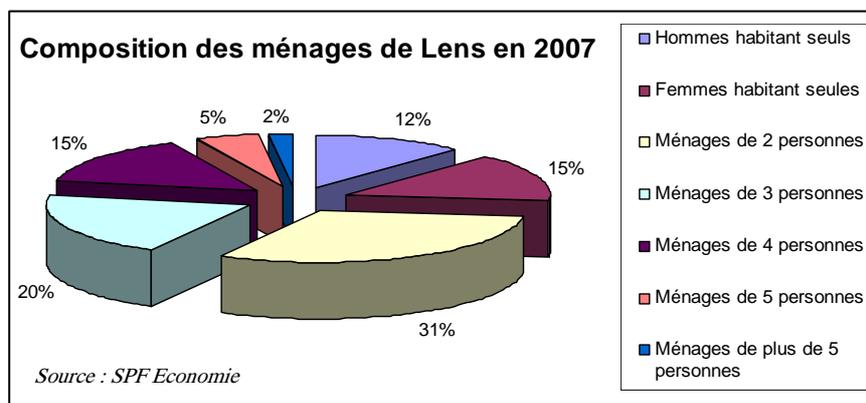
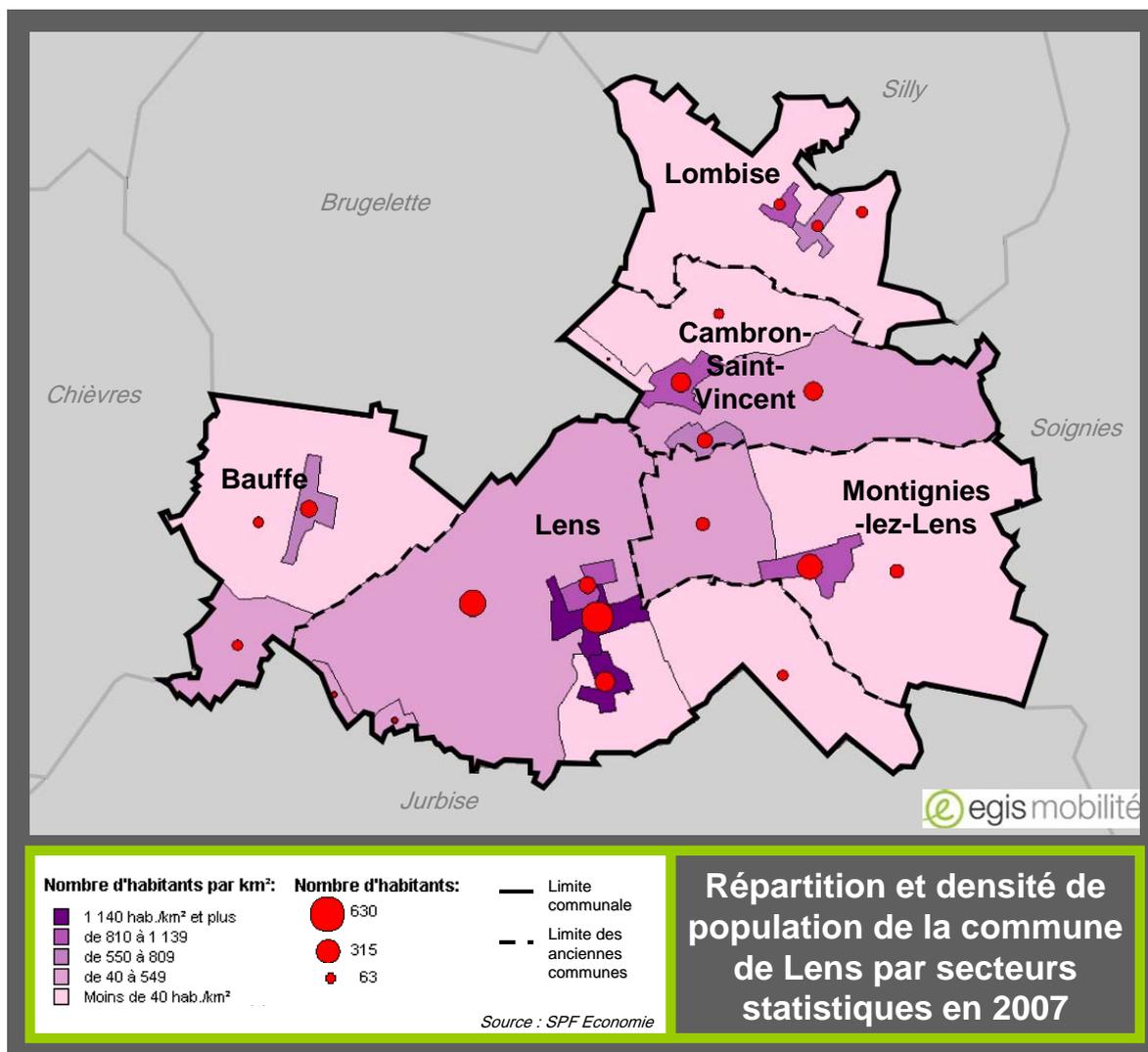


## 2.1 La population (suite)

### La population communale

Composé de 5 anciennes entités (Lombise, Cambron-Saint-Vincent, Montignies-Lez-Lens, Lens et Bauffe), le territoire communal est donc multipolaire.

La population se concentre cependant essentiellement au sein des anciens noyaux villageois de Cambron-Saint-Vincent (*121 habitants au km<sup>2</sup>*) et de Lens (*107 hab./km<sup>2</sup>*).



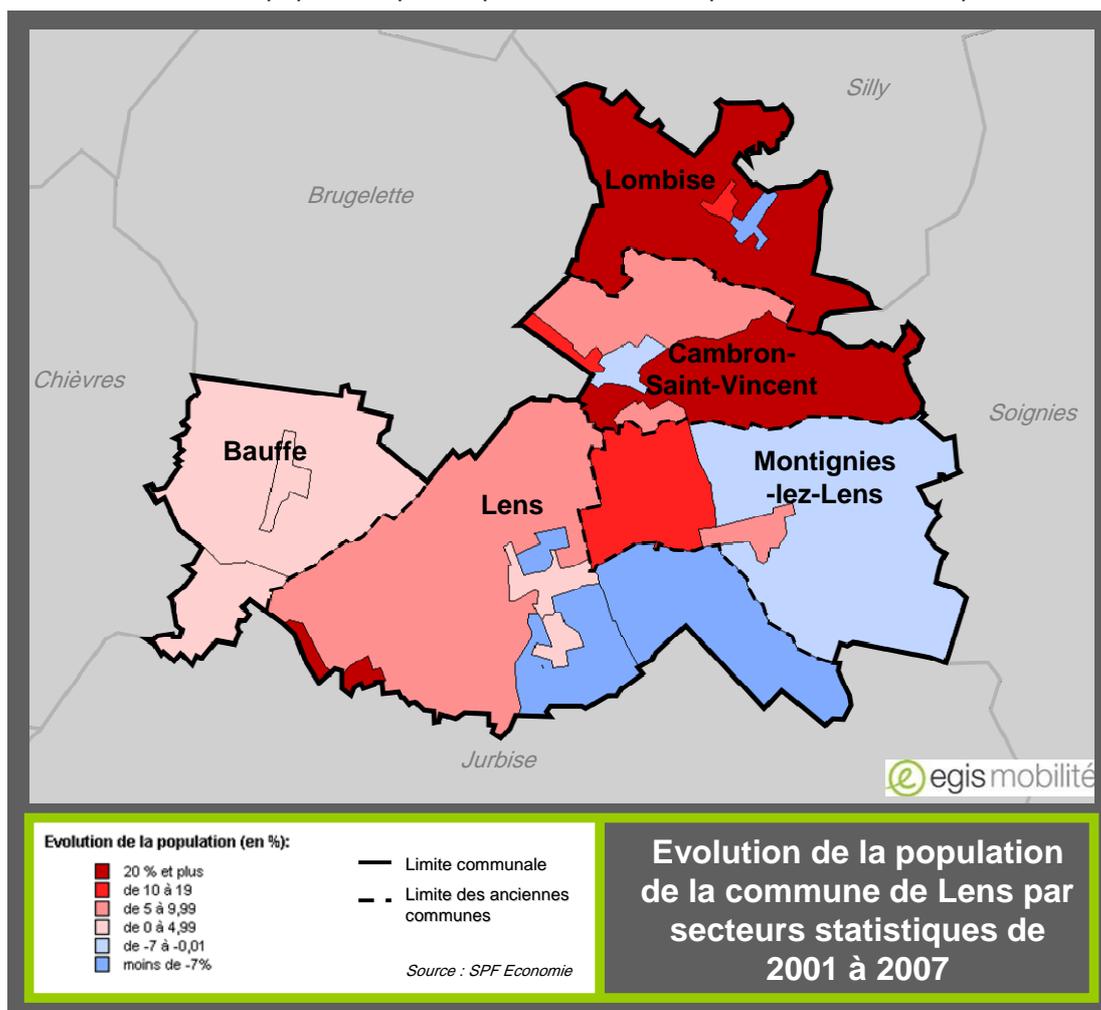
Avec un total de 1 647 ménages en 2007, la commune de Lens accueille principalement des structures familiales composées de 2 à 3 personnes.

## 2.1 La population (suite)

### Les évolutions démographiques communales

De manière globale, la population augmente dans la majorité des entités lensoises, mais plus particulièrement dans les anciennes communes situées au Nord-Est comme cela peut être le cas pour celle de Cambron-Saint-Vincent qui enregistre une hausse de 7,66% sur la période 2001-2007.

En dissociant les secteurs d'habitat concentrés et d'habitat dispersés, on peut remarquer une tendance générale qui se traduit par un gain de population plus important dans les espaces d'habitations éparées.



### Evolution de la composition de la population de 2000 à 2006

	2001		2007		Evolution des effectifs de 2001 à 2007
	Effectifs	% du total	Effectifs	% du total	
<b>Population Totale</b>	<b>3 806</b>	<b>100</b>	<b>4 042</b>	<b>100</b>	<b>6%</b>
Part des moins de 18 ans	839	22	956	24	14%
Part des 18 à 64 ans	2 278	60	2445	60	7%
Part des 65 ans et plus	689	18	641	16	-7%

On observe que la population lensoise a tendance à « rajeunir » avec une part des moins de 18 ans qui augmente de 14% sur la période 2001 – 2007 soit plus que les autres tranches d'âges.

A contrario, la part des 65 ans et plus diminue de manière importante (7% de moins en 6 ans).

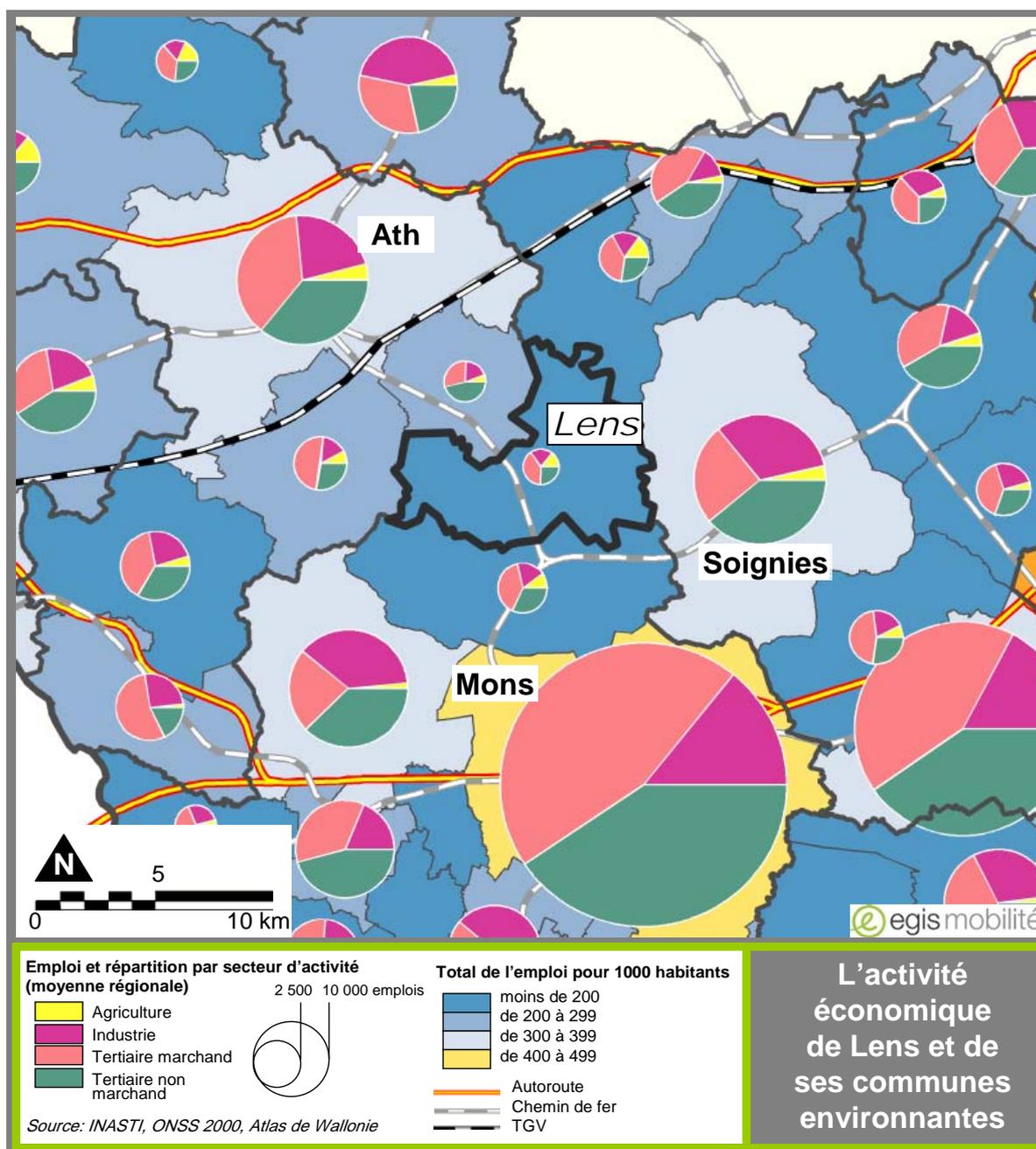
Source : SPF Economie, Direction Générale Statistique et Information économique

## 2.2 L'emploi

### L'activité économique de l'arrondissement

La commune possède, en 2005, un taux d'emploi de 60,9% (1 540 actifs occupés de 15 à 64 ans sur une population de 2 529 habitants – *source IWEPS*), contre 48,3% pour la Région Wallonne et 42,6% pour l'arrondissement de Mons.

Le taux d'activité de la population lensoise est, quant à lui, de 68% (1 719 actifs de 15 à 64 ans sur une population de 2 529 habitants – *source IWEPS*).

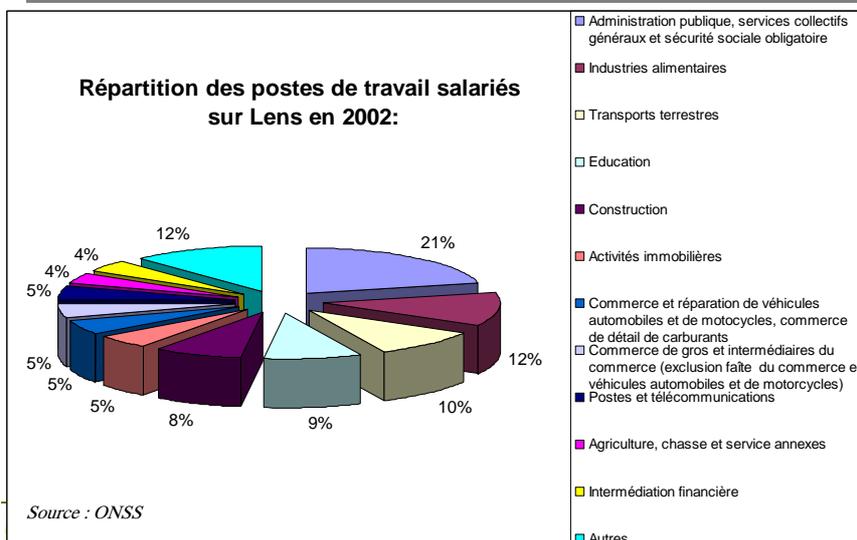
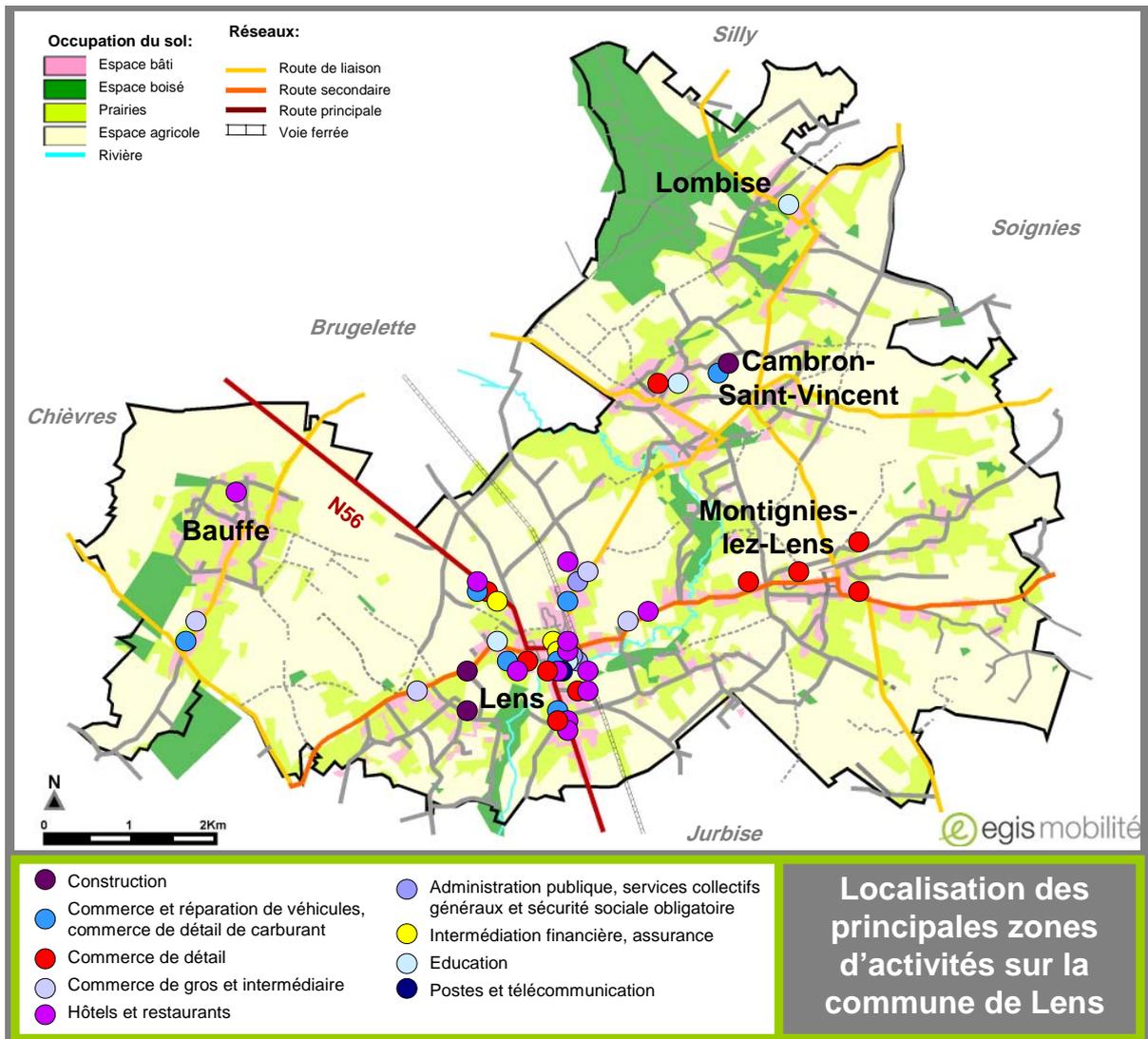


## 2.2 L'emploi (suite)

### L'activité économique de la commune

L'activité économique de Lens est concentrée principalement dans le tertiaire marchand avec la présence de nombreux commerces de détail sur la commune.

Parmi les gros employeurs de la commune, on retrouve l'entreprise de distribution de mazout Martens (environ 30 employés), la boulangerie Brousmiche (environ 40 personnes) et le supermarché Aldi.



La plupart des postes de travail salariés se répartissent, en 2002, dans l'administration publique, les services collectifs généraux et la sécurité sociale obligatoire puis l'industrie alimentaire, les transports terrestres, l'éducation et la construction.

Date : 30/05/2008

## 2.1 L'emploi (suite)

---

### L'activité économique de la commune (suite)

***Le poids de l'activité agricole*** Néanmoins, l'agriculture occupe une part non négligeable dans l'économie lensoise en regroupant 3 277 hectares soit 66,6% du territoire et en présentant un cheptel de 4 621 têtes de bétail (recensement agricole, mai 2007).

Cela correspond donc à 61 sièges d'exploitation d'une superficie moyenne de 52,91hectares (DG des Ressources naturelles et environnementales, 2007) et à 4% de l'emploi de la commune en 2002 (ONSS, Calculs : CSEF Mons).

## 2.2 L'emploi et les navettes (suite)

### Les déplacements « Domicile – travail »

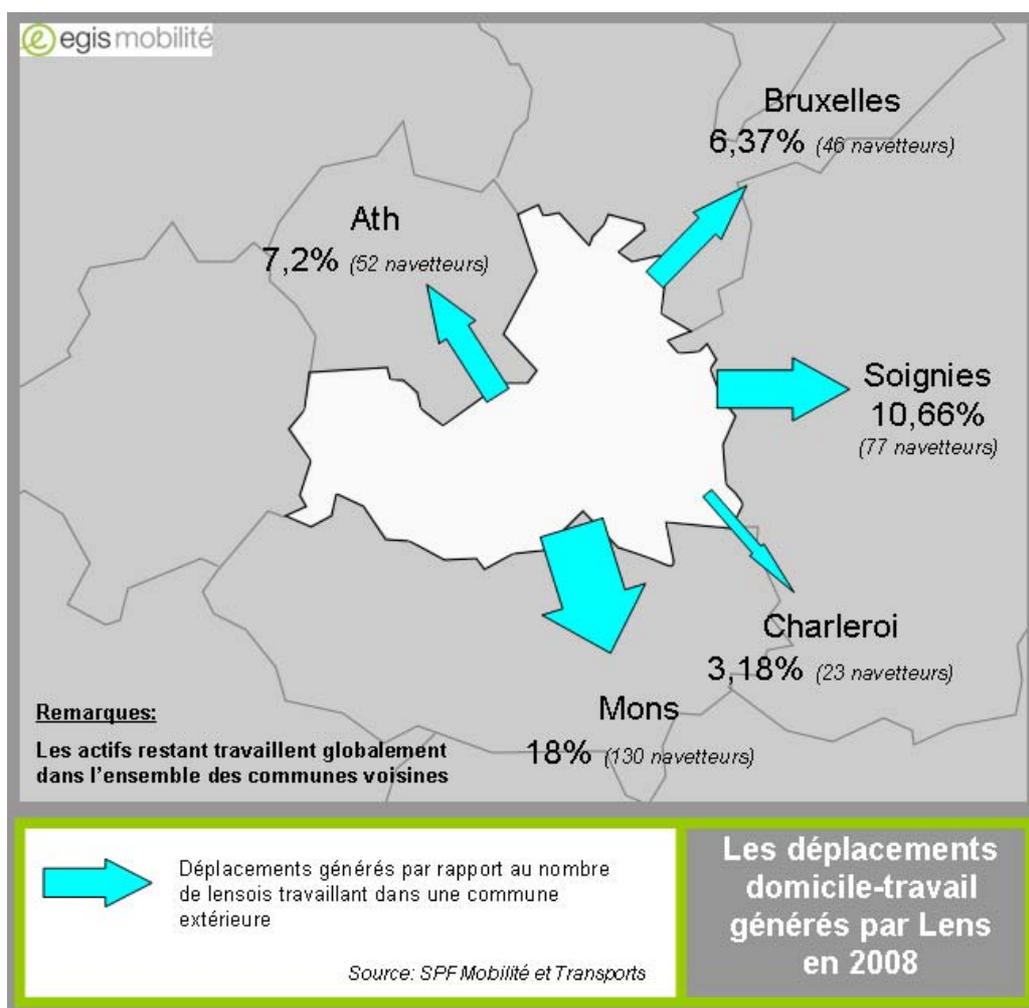
#### Les navettes « sortantes »

La commune de Lens génère **722** navetteurs à destination de **403** établissements situés sur les communes extérieures.

**Destinations privilégiées  
par les travailleurs  
domiciliés à Lens en 2008 :**

Destinations/ Communes	Pourcentage de travailleurs par commune	Nombre d'établissements de plus de 5 travailleurs par commune
Mons	18 %	74
Soignies	10,66 %	22
Ath	7,2 %	19
Bruxelles	6,37 %	30
Charleroi	3,18 %	18
Bruglette	2,9 %	6
Lessines	2,9 %	10
St-Gilles	2,07 %	9
Saint-Ghislain	1,66 %	7
Tournai	1,66 %	9
La Louvière	1,66 %	10
Anderlecht	1,66 %	9
Jurbise	1,52 %	4
Etterbeek	1,52 %	6
Boussu	1,38 %	5
Zaventem	1,38 %	7
Forest	1,38 %	4

Source : SPF Mobilité et Transports

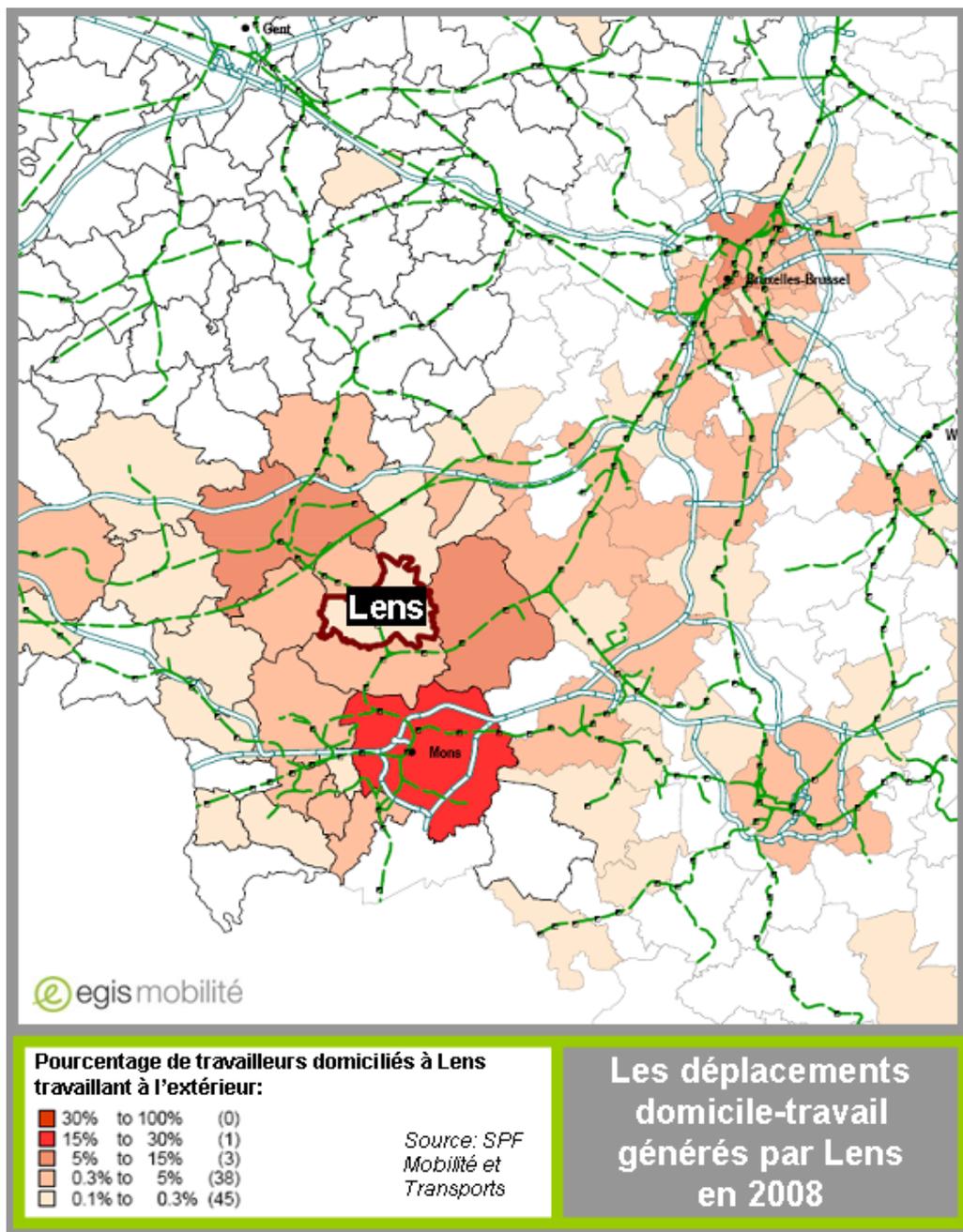


## 2.2 L'emploi et les navettes (suite)

### Les déplacements « Domicile – travail » (suite)

**Les navettes « sortantes » (suite)** Avec une distance moyenne domicile-travail de 46 km, les actifs domiciliés dans la commune de Lens vont travailler majoritairement dans les principaux pôles d'emplois environnant (Mons, Soignies, Ath, Bruxelles).

Dans l'ensemble, la majorité des déplacements se concentrent sur un périmètre géographique de proximité à l'exception des navetteurs allant à Bruxelles.



## 2.2 L'emploi et les navettes (suite)

### Les déplacements « Domicile – travail » (suite)

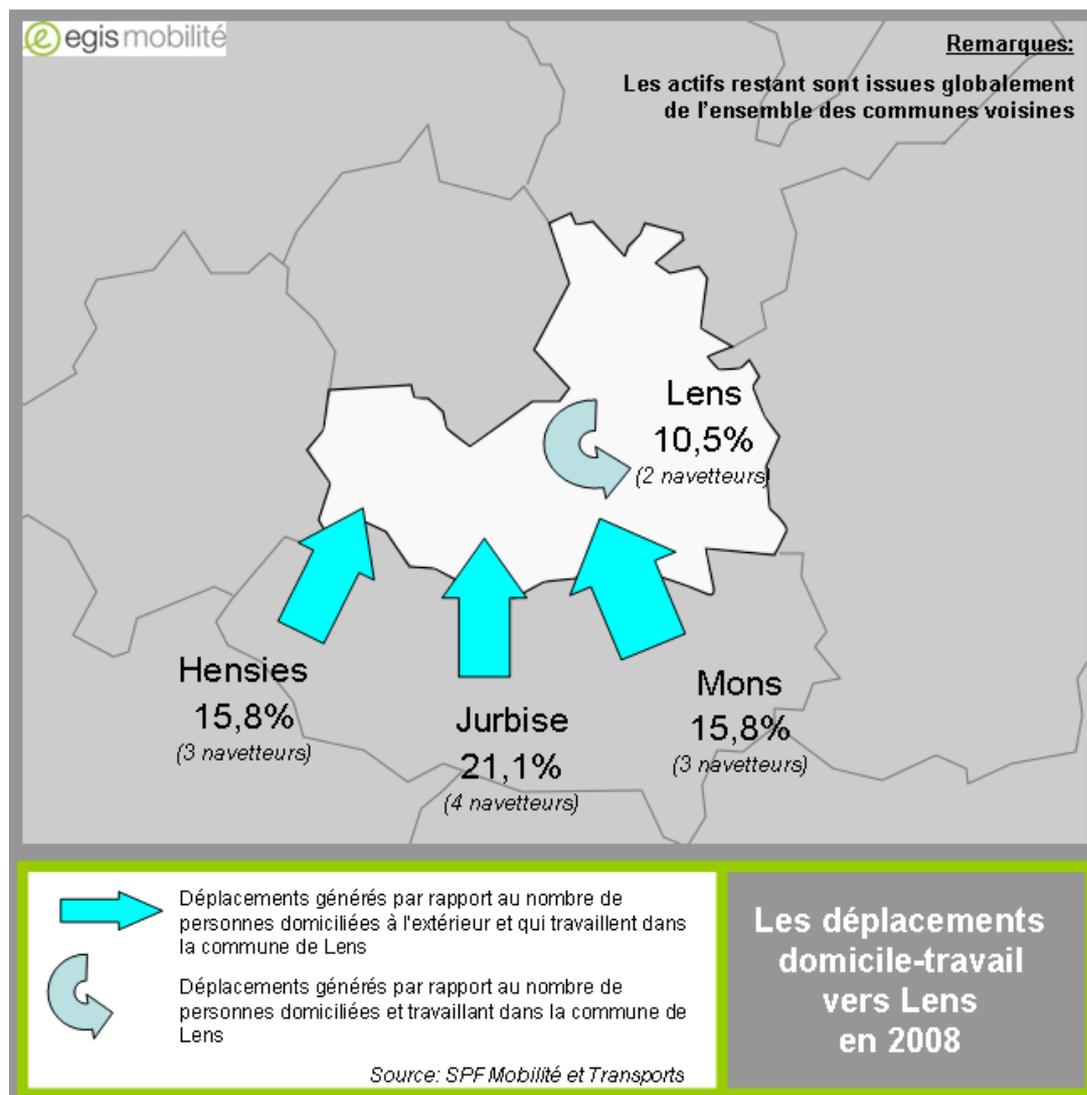
#### Les navettes « entrantes et internes »

La commune de Lens recense **211** travailleurs sur son territoire répartis au sein de **17** établissements de plus de 5 employés.

#### Principales communes d'origine des actifs travaillant sur Lens en 2008 :

Origine/ Communes	Pourcentage de travailleurs par commune	Nombre d'établissements de plus de 5 travailleurs par commune
Jurbise	21,1 %	2
Mons	15,8 %	3
Hensies	15,8 %	2
Lens	10,5 %	2
Lessines	5,3 %	1
Ninove	5,3 %	1
Ath	5,3 %	1
Bernissart	5,3 %	1
Ecaussinnes	5,3 %	1
Honnelles	5,3 %	1
Quiévrain	5,3 %	1

Source : SPF Mobilité et Transports

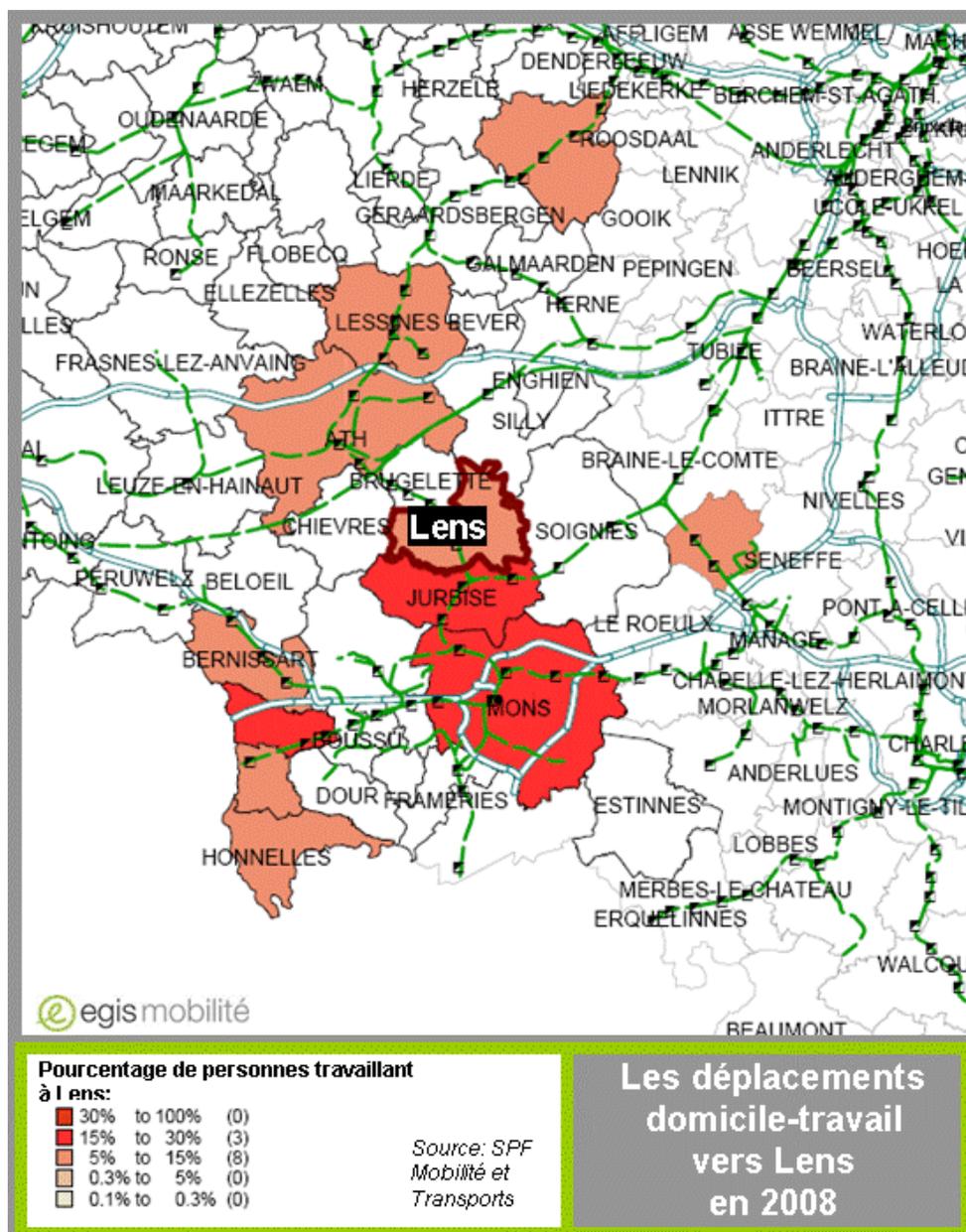


## 2.2 L'emploi et les navettes (suite)

### Les déplacements « Domicile – travail » (suite)

**Les navettes « entrantes et internes » (suite)** Avec une distance moyenne domicile-travail de 16,39 km, les actifs travaillant dans la commune de Lens viennent essentiellement de l'arrondissement de Mons (Jurbise, Mons, Hensies, Honnelles, Quiévrain) ou des communes proches telles qu'Ath, Ninove, Bernissart.

Il est à noter qu'aucune enquête sur les déplacements domicile-travail n'a été conduite sur la commune de Lens, faute de présence d'établissement employeur de taille suffisamment importante. Ainsi, l'échantillon présenté ici ne représente pas la totalité des déplacements puisqu'il ne concerne que 19 travailleurs en 2008.



## 2.2 L'emploi et les navettes (suite)

---

### Les déplacements « Domicile – travail » (suite)

La commune de Lens étant une zone semi-rurale, elle offre peu de possibilités d'emplois et connaît donc une mobilité professionnelle assez élevée.

Ainsi, concernant la mobilité des travailleurs pour l'année 2001, on constate qu'un nombre important d'actifs résidant sur Lens travaillent en dehors de la commune (1 180).

Pour les actifs travaillant sur Lens, la commune accueille plus de non résidents que de résidents lensois (122 contre 97).

Les salariés résidents sont, quant à eux, employés en grand nombre dans les secteurs des services aux personnes ou non marchands (à savoir l'éducation, l'administration publique, les services collectifs généraux et la sécurité sociale obligatoire puis la santé et l'action sociale). A part à peu près égale, les services marchands emploient également un nombre important de lensois.

## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement

### Localisation et impact des pôles générateurs sur le territoire

En dehors des zones d'habitations, la commune possède plusieurs pôles générateurs de déplacements :

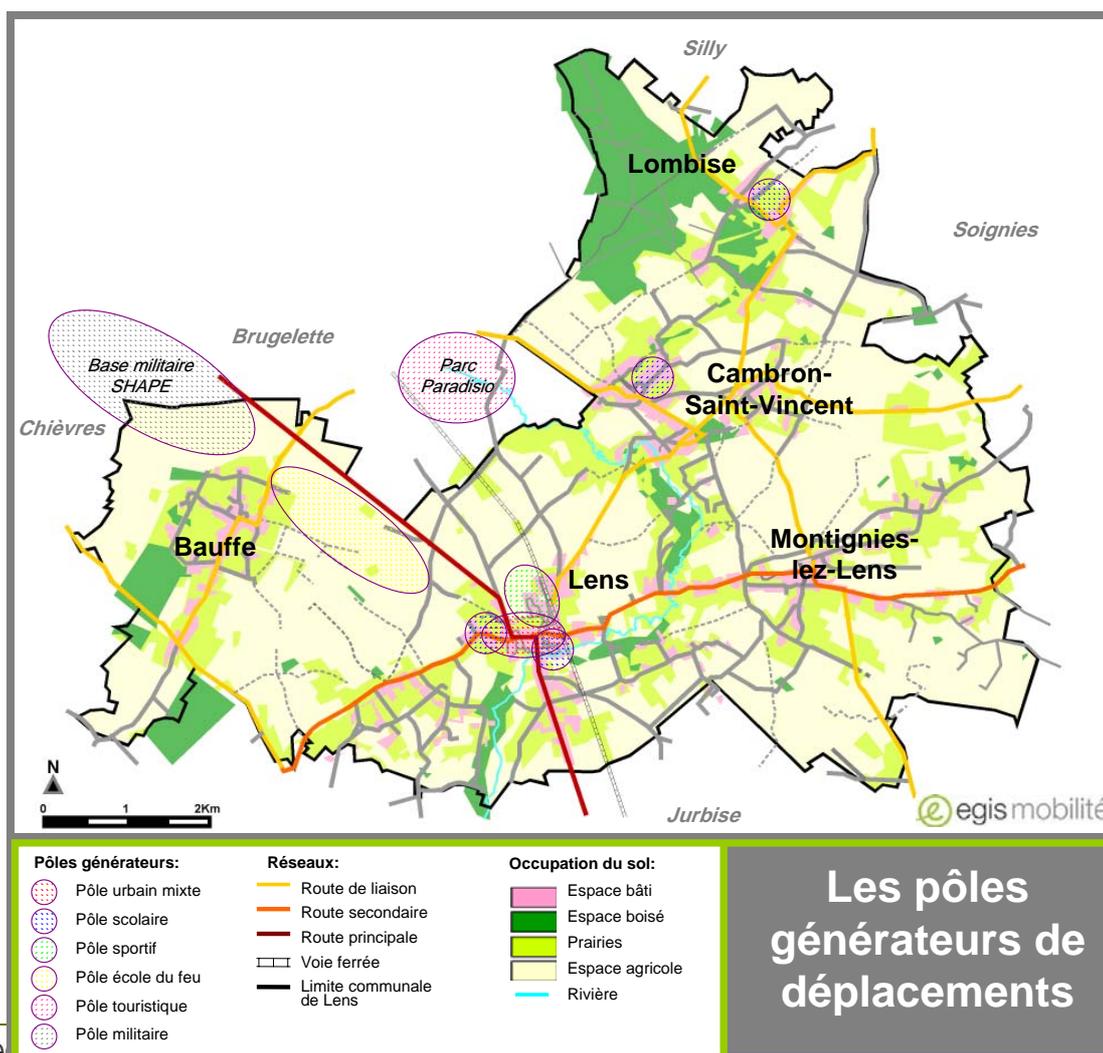
- les établissements scolaires
- Le centre bourg (où se concentrent de l'habitat et des services lui donnant une double vocation et renforçant la génération de trafic)
- L'école du feu (et une zone de secours au niveau du carrefour de Bauffe qui vont générer un trafic important étendu sur toute la journée)

A cela s'ajoute les pôles secondaires suivants :

- La gare
- Les équipements sportifs
- Le marché du vendredi matin sur la Grand Place
- Quelques événements annuels (manifestations...)

Et enfin, il est à noter que certains pôles ne font pas partie du territoire communal mais ont un impact non négligeable sur le trafic généré au sein de Lens :

- La base militaire américaine SHAPE ( à cheval sur la commune voisine de Chièvres et sur Bauffe)
- Le Parc Paradisio (sur la commune voisine de Brugelette)



## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement (suite)

### Les établissements scolaires

Quatre établissements scolaires sont présents au sein du territoire de Lens :

#### Sur la section de Lens :

L'école communale est implantée sur deux sites :

- Ecole Maternelle sur la place de la Trinité
- Ecole Primaire dans la Rue du Thy, 3

#### Sur la section de Cambron-Saint-Vincent :

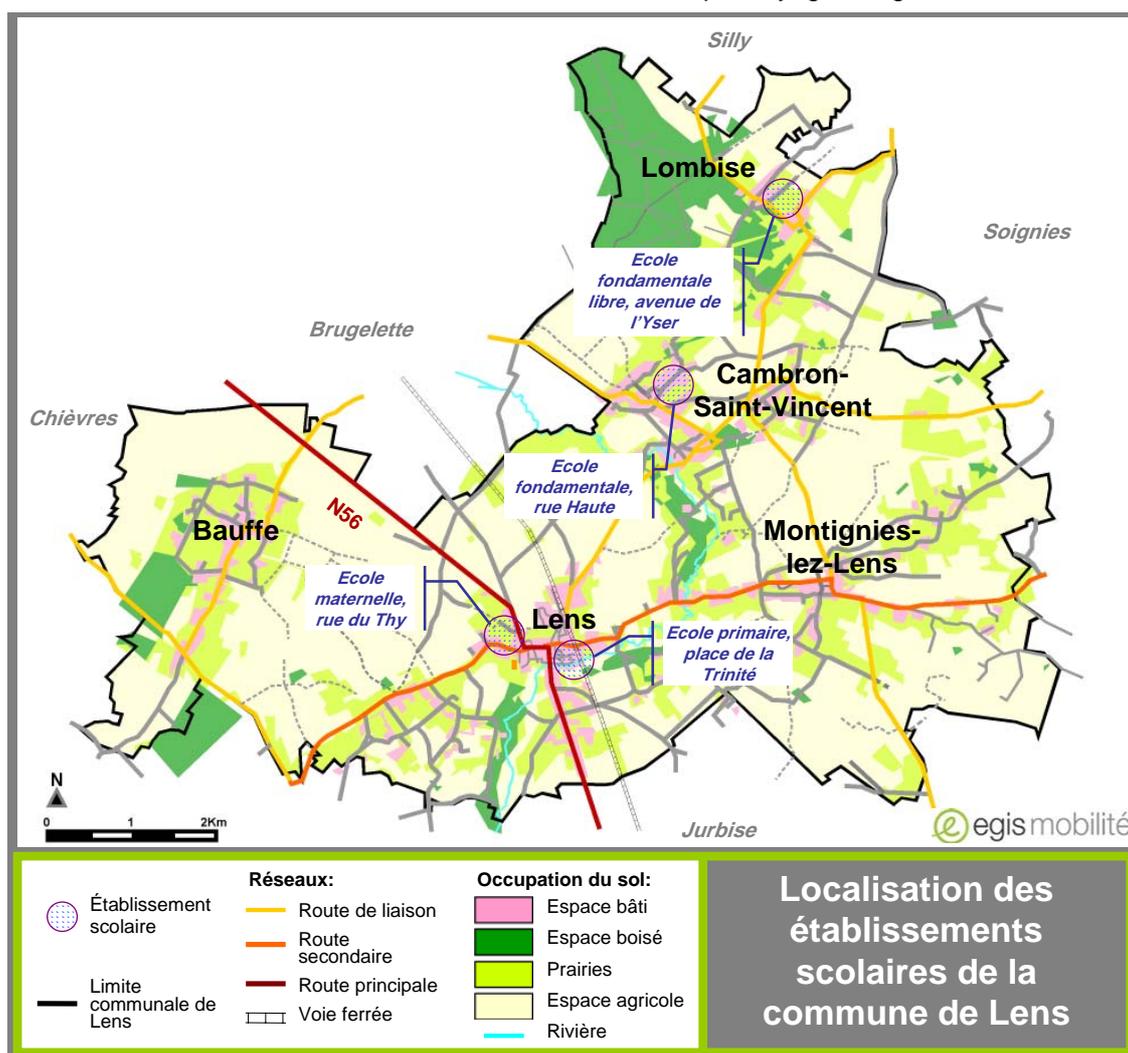
- Ecole fondamentale dans la rue Haute

#### Sur la section de Lombise :

- Ecole fondamentale libre dans l'avenue de l'Yser

Le transport scolaire est assuré par deux bus effectuant deux circuits différents :

- Lens – Cambron : le transport scolaire est régi par le TEC HAINAUT mais effectué par un bus communal.
- Bauffe – Lombise : effectué par voyages Degrevé



## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement (suite)

### Les établissements scolaires (suite)

#### Ecole communale de Lens

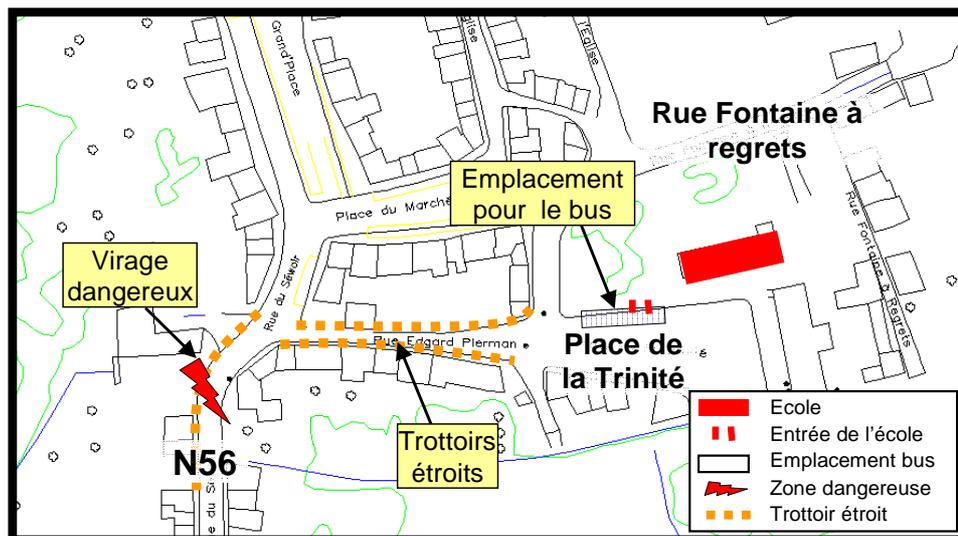
Maternelle

Place de la Trinité, 1  
7870 LENS

#### Horaires :

8h40-12h15 et  
13h20-15h25

L'établissement est accessible depuis la place de la Trinité



#### Fréquentation

- 54 élèves

#### Caractéristiques de la voirie

- Rue du Edgard Pierman : voirie locale (2x1 voies)
- Rue de l'Église : voirie locale (2x1 voies)



#### Desserte en transports en commun

- Bus scolaire communal
- Emplacement réservé pour le bus juste devant l'entrée de l'école. Il est indiqué par un marquage au sol et un panneau de signalisation

#### Stationnement

- Parking public de 60 à 80 places (place de la Trinité), vocation mixte de la zone de stationnement (accueil du personnel communal)

#### Description des accès



- Manque d'éclairage
- Trottoir : cheminement piéton confortable
- Zone 30 (non indiquée, ni par une signalisation, ni par des ralentisseurs)
- Aménagement PMR : rampe d'accès à l'école
- L'entrée sur la place s'avère parfois dangereuse=> vitesses excessives des automobilistes arrivant sur la placette

#### Remarques

- La majorité des enfants sont déposés en voiture.

## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement (suite)

### Les établissements scolaires (suite)

#### Ecole communale de Lens

Primaire

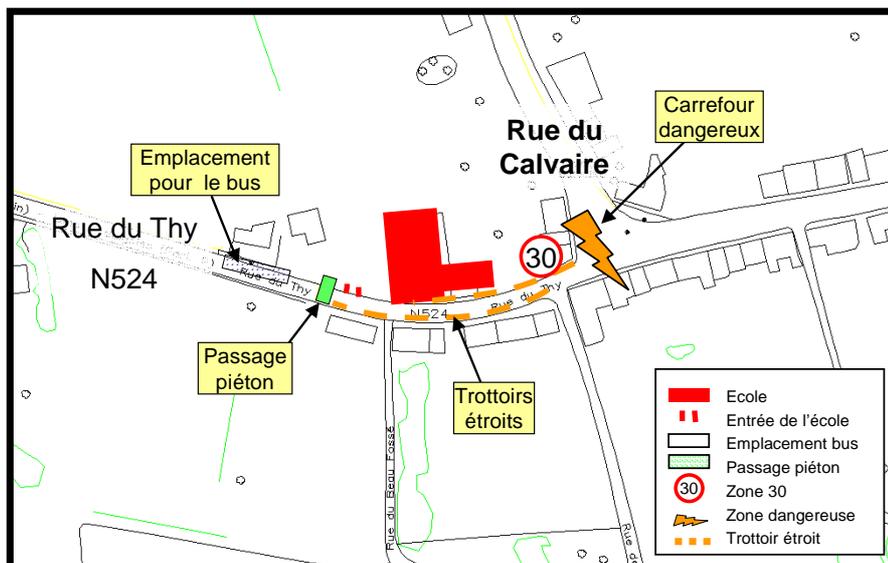
Rue du Thy, 3  
7870 LENS

#### Horaires :

8h40-12h15 et  
13h20-15h25,

#### Horaires de garderie :

à partir de 7h et  
jusque 18h



### Fréquentation

- 90 élèves répartis sur 4 classes

### Caractéristiques de la voirie



- Rue du Thy : voirie locale (2x1 voies)
- Zone 30 réglementaire aux abords de l'école signalée sur 75 mètres (signalisation et marquage au sol) marquage au sol peu visible (effacé)
- Absence de modérateurs de vitesse
- A noter que la rue du Thy débouche sur un carrefour dangereux au croisement avec la rue Vallaville (voie nationale caractérisée par des vitesses élevées)

### Desserte en transports en commun

- Bus scolaire communal
- Emplacement réservé pour le bus juste à proximité de l'école. Il est indiqué par un marquage au sol et un panneau de signalisation

### Stationnement

- Stationnement unilatéral autorisé sur le trottoir opposé à celui de l'école.

### Description des accès



- Eclairage relativement faible
- Trottoir : peu sécurisé et étroit
- Barrières de sécurité colorées devant l'entrée de l'école
- Passage piéton donnant sur l'entrée de l'établissement
- Absence d'aménagement PMR spécifique
- Visibilité réduite

### Remarques

- Les élèves sont essentiellement originaires de l'entité et des communes voisines (principalement de Bauffe).

La majorité des parents d'élèves sont motorisés et déposent individuellement leurs enfants.

## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement (suite)

### Les établissements scolaires (suite)

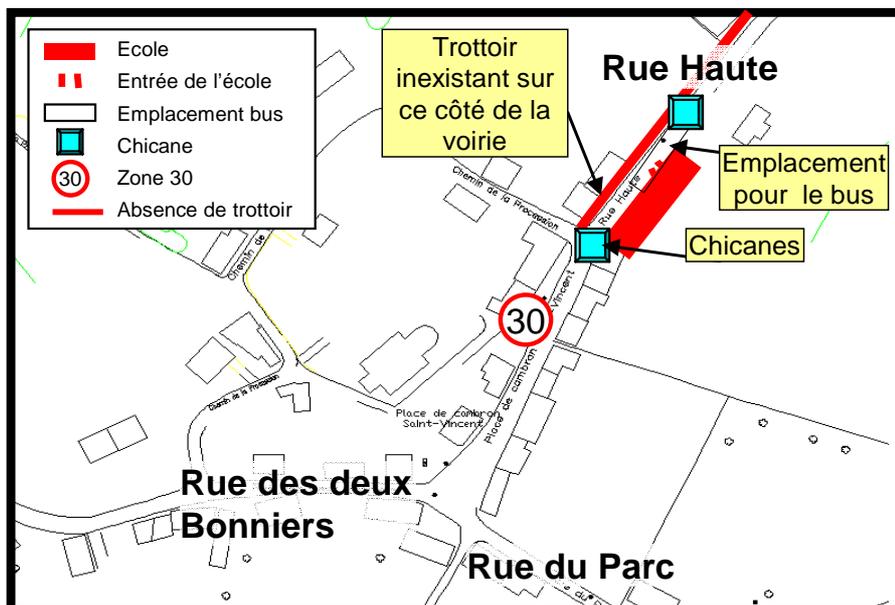
#### **Ecole communale de Cambron-Saint-Vincent**

Maternel et Primaire

rue Haute, 2  
7870 Cambron-St-Vincent

Horaire : 8h30-12h05 et  
13h20-15h15,

Horaire de garderie : à  
partir de 7h (sur  
demande) et jusque  
18h (sauf le mercredi)



### Fréquentation

- 1 classe de maternelle de 14 élèves
- 1 classe primaire de 15 élèves

### Caractéristiques de la voirie

- Rue Haute : voirie locale (2x1 voies)

### Desserte en transports en commun

- Bus scolaire communal
- Emplacement réservé pour le bus juste à proximité de l'école (derrière la première chicane). Il est indiqué par un marquage au sol et un panneau de signalisation

### Stationnement

- Le stationnement s'effectue sur le trottoir opposé à celui de l'école.

### Description des accès



- Eclairage public
- Trottoir : confortable devant l'école étroit jusque sur la place de Cambron-Saint-Vincent.
- Barrières de sécurités colorées devant l'entrée de l'école
- Barrière végétale de part et d'autre de l'entrée séparant ainsi la chaussée et le trottoir
- Absence de passage piéton.
- Zone 30 signalée sur 75 mètres, mais non concrétisée par des aménagements spécifiques
- Chicane devant et après l'école
- Absence d'aménagement PMR spécifique

### Remarques

- La majorité des élèves sont du village et viennent donc à pied ou à vélo, ou encore en voiture
- Les barrières présentes sur les trottoirs ne protègent pas suffisamment les enfants de la chaussée => danger

## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement (suite)

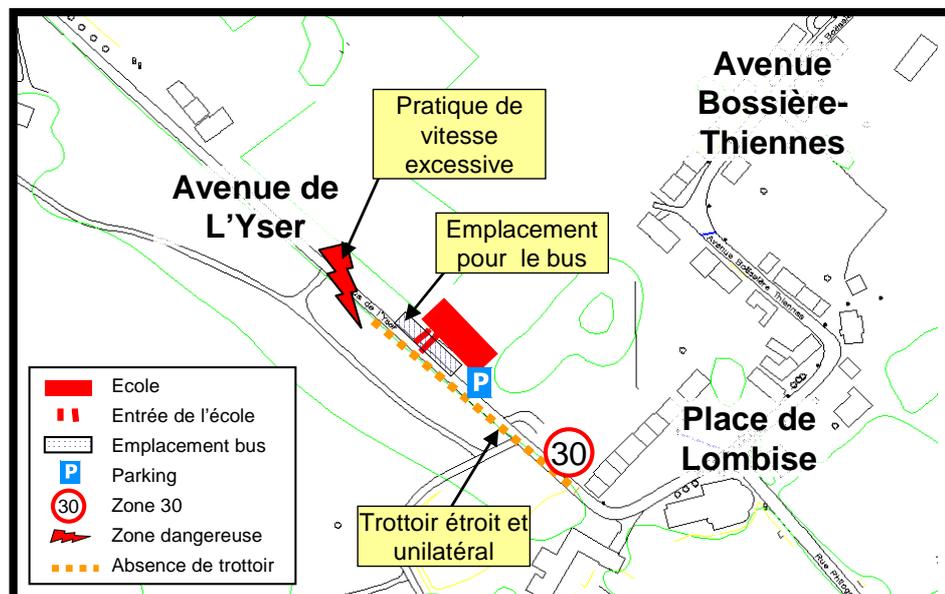
### Les établissements scolaires (suite)

**Ecole  
fondamentale libre  
de Lombise**

*Maternel et Primaire*

Avenue de l'Yser, 7  
7870 Lombise

Horaire : 8h30-  
15h20



### Fréquentation

- 70 élèves (48 répartis en 3 classes primaires et 22 dans 2 classes maternelles)

### Caractéristiques de la voirie

- Avenue de l'Yser : voirie locale (2x1 voies)
- Emplacement réservé pour le bus devant l'entrée de l'école

### Desserte en transports en commun

- Bus scolaire communal géré par le MET (arrivée à 8h20 et départ à 16h)

### Stationnement

- Parking de 10 à 15 places.

### Description des accès



- Eclairage public + lumière automatique devant l'entrée de l'école
- Présence d'un trottoir étroit
- Passage piéton dont le marquage est effacé
- Zone 30 (peu respectée)
- Absence d'aménagement PMR spécifique

### Remarques

- Environ un tiers des enfants utilisent le transport scolaire
- Le parking est souvent utilisé par les automobilistes pour faire demi-tour.
- Stationnement sauvage sur l'autre côté du trottoir ou juste devant l'entrée de l'école.
- La visibilité de l'école est à renforcer
- Pratique de vitesse excessive dans l'avenue de l'Yser

## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement (suite)

### Le centre bourg et ses commerces

#### Les commerces :

Les commerces de la commune sont regroupés principalement dans le centre de Lens : notamment sur la Grand place et la place du marché.

La Grand place est occupée par le marché sur la moitié de sa superficie le vendredi de 7h à 14h.



Plusieurs poches de stationnement existent près de ces pôles :

- parking de la Grand place : 50 places
- parking de place du marché : 30 places
- parking de la place de la trinité : 60 à 80 places.

#### Accès :

Le centre-bourg est accessible par la N56 (en 2x1 voies).

De compétence nationale, cette voie est une des artères principales du village.

Cet axe structurant permet la desserte de nombreux pôles générateurs.

#### Les services communaux :



La maison communale est installée au cœur de l'entité de Lens.

L'ensemble des services sont présents dans le centre de la commune

## 2.3 Les pôles générateurs de déplacement (suite)

### Les équipements sportifs

#### Données générales :

La commune dispose d'un équipement sportif qui se compose d'un terrain de foot et d'une aire de jeu.

Une réflexion est à mener sur la rénovation des équipement et sur l'éventuelle réaffectation de la zone.



#### Accès :

Entrée de zone sportive au niveau de la voie en sens unique « résidence de la baille » en provenance de la rue Vallaville et marquée par un plateau surélevé.

Deux parkings sont présents aux abords de cette zone :

- 30 places de stationnement + 1 place PMR sur le premier parking situé en entrée de la rue résidence de la Baille ;
- un second parking sans marquage et avec une forte capacité de stationnement se situe en face des terrains de football.



Situé au cœur du village de Lens, ce pôle sportif génère des déplacements quotidiens.

Cependant, les volumes de trafic n'occasionnent pas de nuisances sur le réseau viaire local.

## 2.4 Les projets urbanistiques

### Une volonté d'offrir de nouveaux espaces d'habitation

Il est important de rappeler le rôle du PCM dans l'aménagement du territoire. En effet, le PCM est l'occasion d'évaluer les impacts des projets urbanistiques en terme de mobilité. Leurs prises en compte sont donc essentielles pour la bonne pratique du plan, à moyen comme à long terme.

Territoire essentiellement agricole, les « poches » d'urbanisation sont essentiellement regroupées le long des axes routiers structurants notamment la N56.

Des disponibilités foncières sont encore présentes sur le territoire (territoire agricole, reconversion de bâti existant...). Disposant d'une localisation optimale au cœur de la commune, chaque espace disponible devient un enjeu important pour tout projet de reconversion.

Une politique de développement foncière est menée par les autorités locales afin de créer de nouveaux logements destinés à l'ensemble de la population.

### Les projets de la commune



*20 appartements pour personnes âgées*

- Projet de créer **20 appartements** de 55m<sup>2</sup> pour personnes âgées avec parking privé.

- Proposition de faire **6 appartements** en centre-ville, dans la rue Fontaine à regrets, en réflexion.



*10 nouvelles maisons près de la Gare*

- Achat d'un terrain dans le but de construire environs **10 maisons** près de la voie de chemin de fer, projection à 2014.

Il est à noter qu'une réflexion est à mener sur la redynamisation du secteur de la Baille.

## 2.4 Les projets urbanistiques (suite)

### Les autres projets

#### L'implantation de l'école du feu

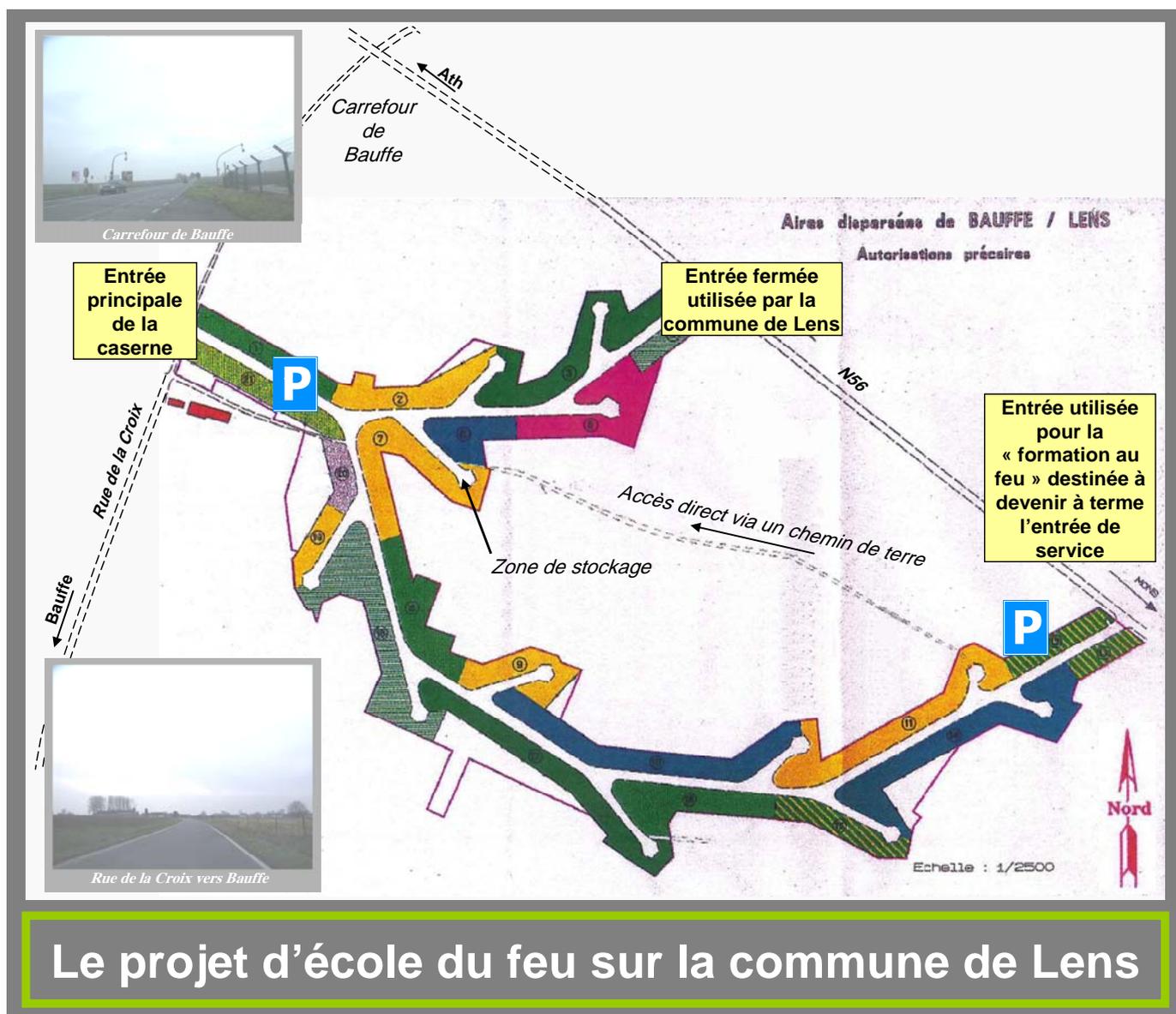
- Un projet ambitieux

Aux abords du carrefour du Paradisio et de Bauffe et de la rue de la Croix, les communes de Lens et de Chièvres projettent d'implanter une caserne regroupant en un seul poste ceux des deux villages.

L'objectif est de créer un espace de sécurité complet avec la mise en place d'une école du Feu sur cette zone, école qui serait gérée par la province du Hainaut.

En terme de génération de trafic, cet équipement aura un impact conséquent sur l'augmentation des flux automobiles.

Déjà fort fréquentée, la N56 devra supporter des volumes de trafic supplémentaires de manière quotidienne.



---

## Constat de l'analyse socio-économique

---

### *Les avantages*

- Un dynamisme démographique continu depuis au moins le milieu des années 90 ;
- Une population qui rajeunit avec une augmentation importante de la part des moins de 18 ans ;
- Des pôles générateurs de déplacement variés
- Un fort dynamisme attendu avec l'implantation de l'école du feu sur le territoire
- Des projets de logement qui vont renforcer l'attractivité de la commune.

### *Les inconvénients*

- L'augmentation de la population implique de nouveaux besoins auxquels il faudra répondre dans les années à venir ;
- Peu d'offre d'emploi dans le domaine tertiaire au sein de la commune ;
- Une commune rurale où l'agriculture occupe une place importante en terme de surface
- Une accessibilité aux écoles relativement peu sécurisée et peu mise en valeur.

### *Les préconisations*

- Améliorer la sécurité aux abords des écoles ;
- Renforcer la qualité des équipements sportifs ;
- Dynamiser l'économie locale avec l'implantation de nouvelles activités économiques de type tertiaire.

### 3. Quelques indicateurs de mobilité

#### Grandes caractéristiques de la mobilité des Lenois

Lens est une commune rurale dont les déplacements sont largement conditionnés par l'usage de la voiture.

Avec un taux de motorisation de **47 véhicules pour 100 habitants** en 2008, Lens se situe au niveau de la moyenne nationale belge (47% en 2000) et au-dessus de la moyenne wallonne (42% en 2000).

Le parc automobile a augmenté de 8% entre 2005 et 2008 en corrélation avec la hausse du nombre de Lenois mais le taux de motorisation de sa population est resté **stable** (46% en 2005 contre 47% en 2008).

#### Parc véhicules de la commune de Lens en 2005, 2006, 2007 et 2008 :

	VOITURES POUR PERSONNES	AUTOBUS ET AUTOCARS	VEHICULES TRANSPORT MARCHAND.	TRACTEURS	TRACTEURS AGRICOLES	VEHICULES SPECIAUX	MOTOCY-CLETTES	TOTAL
<b>2005</b>	1782	1	247	30	250	78	136	2524
	71%	0%	10%	1%	10%	3%	5%	100%
<b>2006</b>	1846	1	270	29	249	79	147	2621
	70%	0%	10%	1%	10%	3%	6%	100%
<b>2007</b>	1868	1	289	27	255	80	142	2662
	70%	0%	11%	1%	10%	3%	5%	100%
<b>2008</b>	1927	1	300	27	255	84	155	2749
	70%	0%	11%	1%	9%	3%	6%	100%

Source : SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie

Concernant le taux de motorisation par ménage, il s'élève à **1,14** véhicule par ménage. Ainsi, ces derniers sont principalement mono-motorisés.

# 4. Le réseau viaire

## 4.1 Les infrastructures

---

### Une accessibilité routière de qualité

L'accessibilité routière est une problématique majeure de la mobilité de part l'enjeu qu'elle entraîne en termes de liaisons.

Elle repose sur 3 points essentiels :

- Accessibilité routière régionale et transfrontalière
- Accessibilité routière intercommunale
- Accessibilité routière locale

- **Qualité et sécurité du réseau viaire :**

Les accès à la commune sont sujets à différentes problématiques notamment au niveau de la sécurité. La commune étant traversée par la N56, on y retrouve un trafic local mais aussi un trafic de transit de plus en plus marqué ce qui pose un certain nombre de problèmes vis à vis de la vitesse observée et de la sécurité des usagers et des habitants.

## 4.1 Les infrastructures (suite)

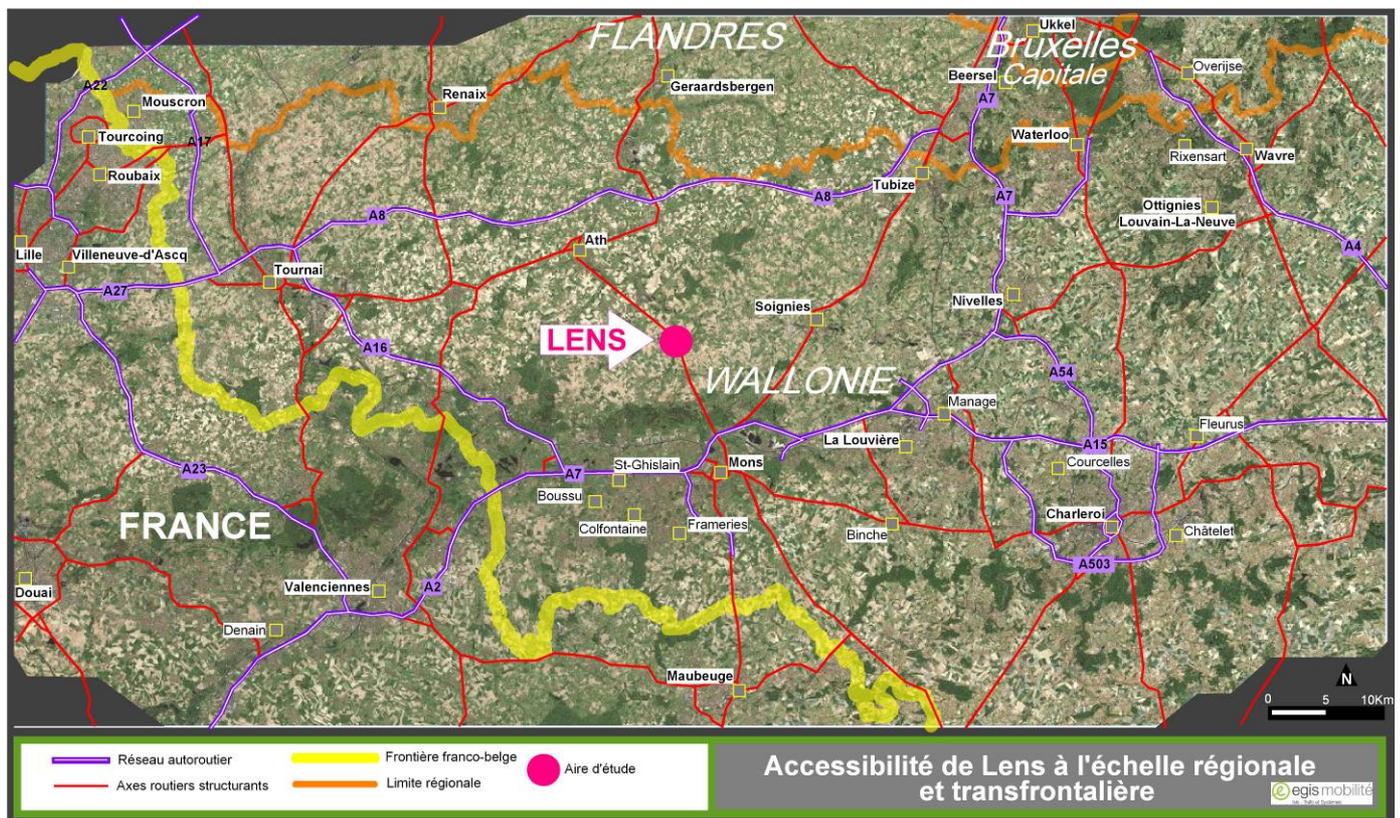
### Une accessibilité routière de qualité

#### **Accessibilité régionale et transfrontalière**

La commune dispose d'une bonne accessibilité à l'échelle régionale grâce à un réseau routier structurant dense.

Deux axes autoroutiers (E429, E42) permettent de liaisonner le territoire et de rejoindre, via un réseau structurant les différents pôles urbains de la Wallonie Picarde et les grandes agglomérations du nord de l'Europe (Bruxelles, Paris, Lille Valenciennes...).

A ce réseau autoroutier s'ajoute un réseau régional primaire dense (N7, N529, N48, N50, N60, N526, N 524..).



## 4.1 Les infrastructures (suite)

### Une accessibilité routière de qualité (suite)

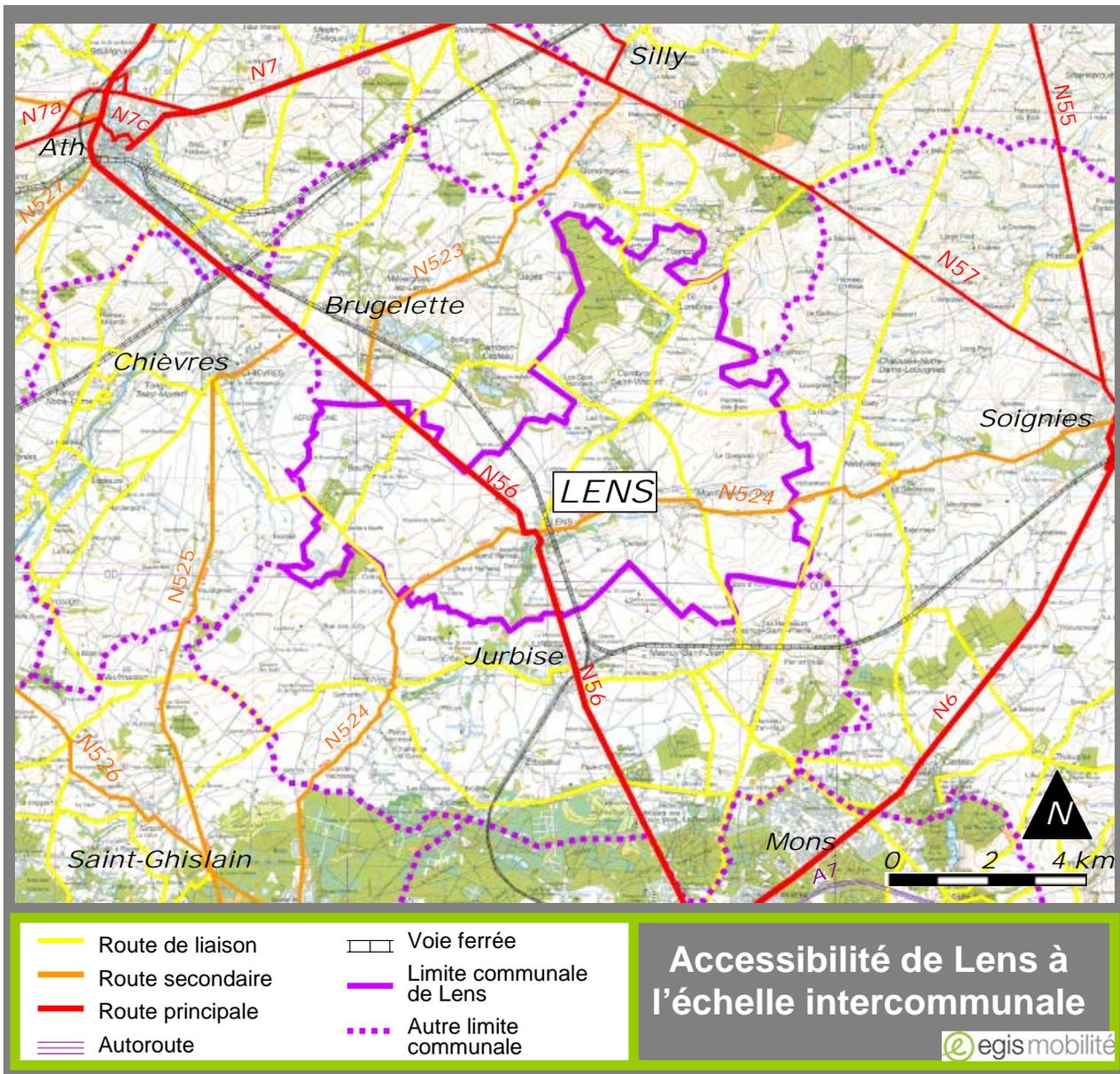
#### Accessibilité intercommunale

La commune de Lens est desservie via 2 axes principaux :

- **N56**, axe traversant du Nord au Sud le cœur de la commune, qui permet les liaisons vers le réseau autoroutier.
- **N524**, qui assure deux fonctions : l'une d'accès depuis le réseau régional structurant et l'autre de desserte communale, puisque cet axe traverse d'Ouest en Est la commune.

Il est à noter que la N56 supporte un trafic important allant de 12 000 à 16 000 véhicules par jour.

En outre, cet axe dessert deux gros pôles générateurs de déplacements que sont **le parc Paradisio** et **la base militaire « Shape »**, auxquels va bientôt s'ajouter **le pôle de l'école du feu** au niveau de Bauffe.



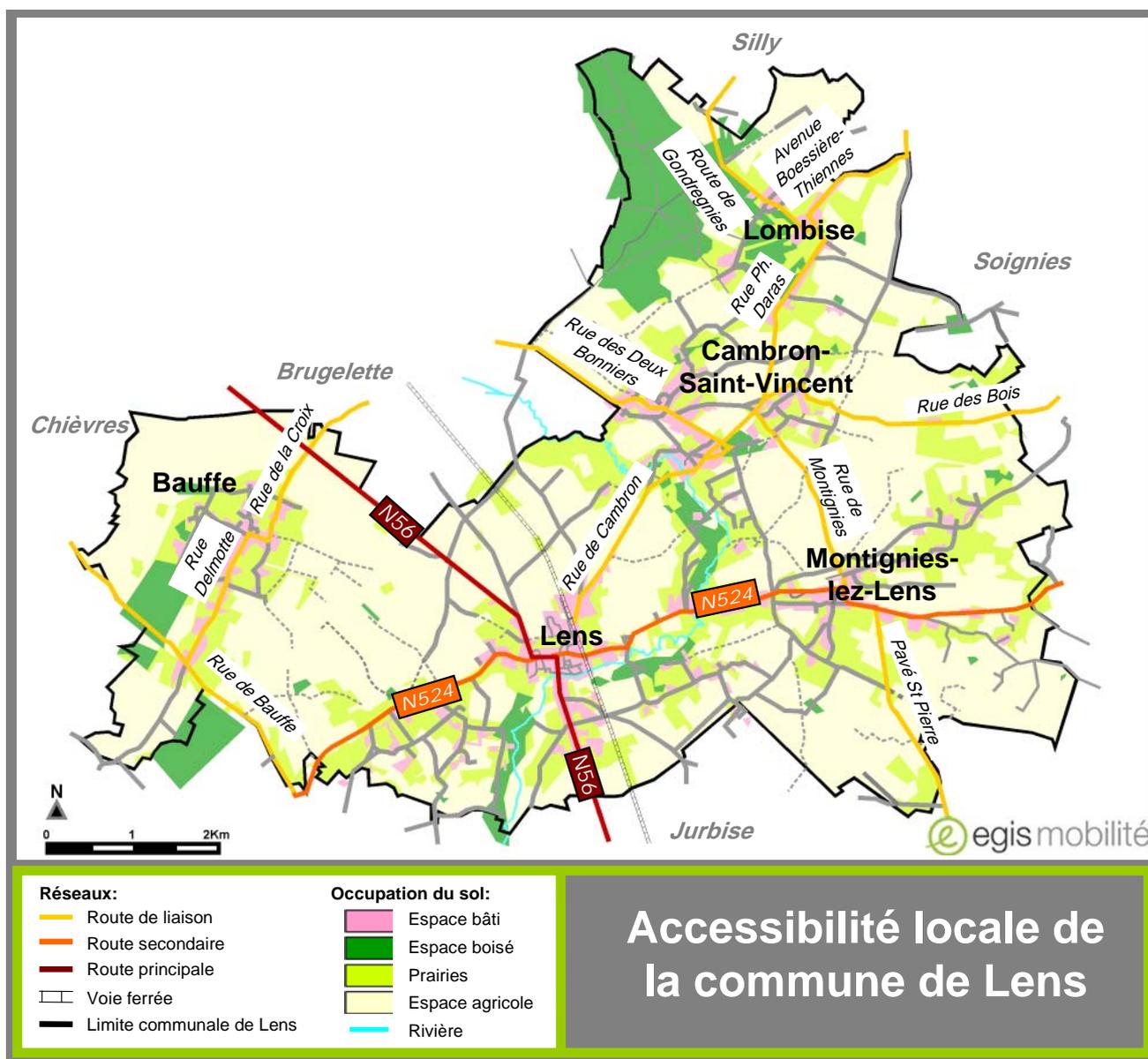
## 4.1 Les infrastructures (suite)

### Une accessibilité routière de qualité (suite)

#### Accessibilité locale

A ce réseau de desserte principale, s'ajoute un maillage local dense.

De nombreuses voiries ont conservé leur caractère rural. Leur gabarit n'est, de ce fait, plus toujours adapté au type et à la génération de trafic que ces voies doivent supporter.



## 4.2 L'accessibilité locale

### Le réseau existant

La hiérarchisation du réseau viaire existant se décompose comme suit :

- **Axes structurants : RN56**



**Configuration** : 2 X 1 voie, double sens de circulation, vitesse limitée à 70km/heure puis à 50 km/heure au sein de la commune. Cette voie traverse le centre-bourg de l'entité de Lens.

Considéré comme un axe dangereux, le caractère rectiligne de la voirie est propice à la pratique de vitesses élevées allant bien au-delà des vitesses autorisées. Pourtant cet axe a été très bien réaménagé sur le territoire d'Ath, par contre, de Lens jusqu'à l'autoroute de Wallonie, il présente de nombreuses zones d'insécurité.

**Ce tronçon devrait être étudié et réaménagé en priorité.**

- **RN524**

Voie qui traverse la commune d'Ouest en Est, configurée en 2X1 voies, de caractère plus local. Vitesse limitée à 50 km/h au sein de la commune. Une partie de la voirie est limitée à 30km/h aux abords de l'école primaire.



---

## La N56, un axe structurant problématique

### **Caractéristiques de l'axe**

La N56 relie Ath à Mons et passe au plein cœur de Lens.

Elle peut être présentée en 3 sections :

- la branche Nord : rue du Calvaire
- la branche centrale : N56/N524, rue Vallaville
- la branche Sud : rue Amédée Gain, rue du Sewoir et rue du Sabot.

### **Trafic**

Le volume de trafic de la N56 s'élève en moyenne à 10 000 à 12 000 véhicules/jour.

Il est à noter que depuis la fermeture de la sucrerie de Brugelette, les flux de poids lourds et d'engins agricoles ont diminué sur cette commune et celles environnantes. Ainsi le report de trafic qui était constaté sur la N56 passant par Lens s'est amoindri.

### **Sécurité**

Cet axe, en particulier en traversée de commune, est caractérisé par un risque accidentogène élevé.

Certains carrefours peuvent ainsi être considérés comme dangereux : c'est le cas notamment du croisement rue du Calvaire/rue Cambron-Casteau du croisement rue Vallaville/rue Amédée Gain et du croisement rue Vallaville et rue du Thy.

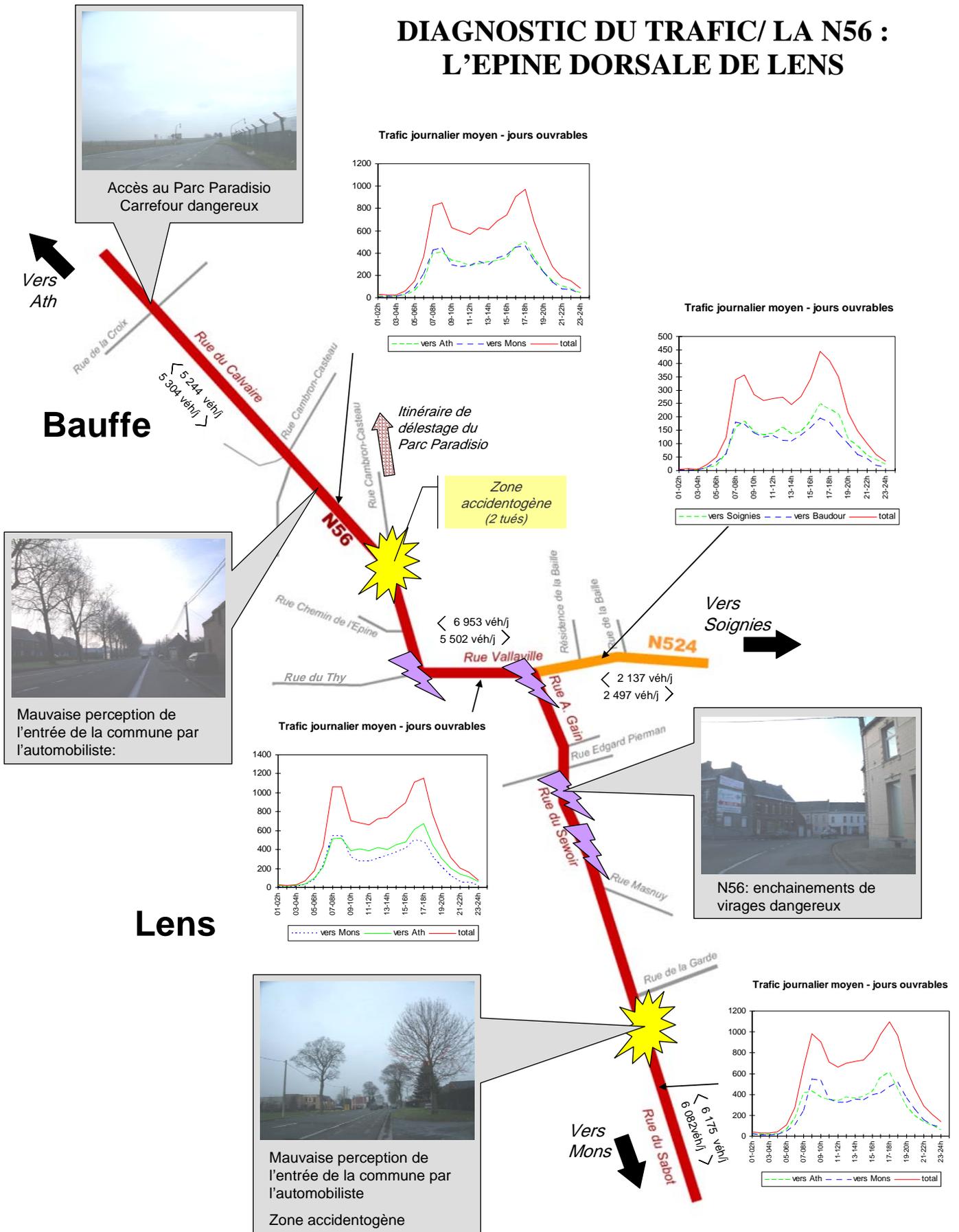
De plus, il est à noter la présence de virages dangereux dans la rue du Sewoir.

### **Entrées de village**

De manière générale, les entrées du village de Lens sont mal perçues par les automobilistes.

- Depuis Brugelette :
  - Pas de modifications sensibles au niveau de la visibilité, du marquage ou de la signalisation ;
  - Absence d'aménagements modérateurs de vitesse
  - Une perspective rectiligne qui favorise des vitesses élevées
  - Présence d'un panneau lumineux de limitation de vitesse à 50 km/h.
  
- Depuis Jurbise :
  - Pas de modifications sensibles au niveau de la visibilité, du marquage ou de la signalisation ;
  - Absence d'aménagements modérateurs de vitesse ;

# DIAGNOSTIC DU TRAFIC/ LA N56 : L'EPINE DORSALE DE LENS



## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les liaisons intercommunales

Les liaisons entre les différentes entités au sein de la commune de Lens s'effectuent via une voirie locale.

#### Bauffe :

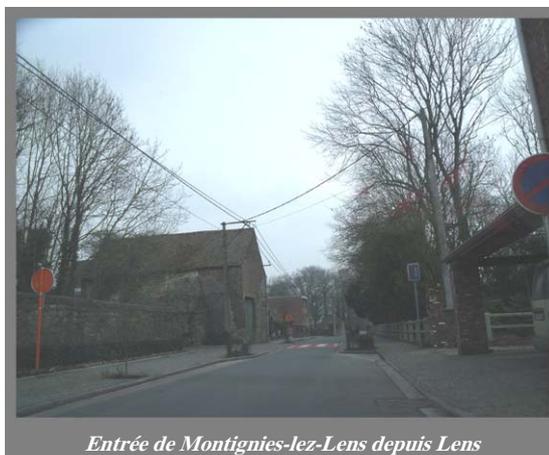
- Voie d'accès : Rue de la Croix, 2x1 voie, 90 km/heure
- Routes sinueuses, absence de cheminement piéton en certains points  
Présence de 7 chicanes consécutives tout le long de la rue Delmotte



*Entrée de Bauffe depuis Brugelette*

#### Montignies-lez-Lens :

- Voie d'accès : N524, 2x1 voie, 90 km/heure
- Présence d'une chicane à l'entrée de l'entité, de ralentisseurs aux abords de la place.  
Rue des écoles pavées.
- Un trafic non négligeable transite via l'entité de Montignies-lez-Lens.
- Pistes cyclables aménagées aux abords du village (rue de Neufvilles,...)



*Entrée de Montignies-lez-Lens depuis Lens*

## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les liaisons intercommunales (suite)

#### Cambron-Saint-Vincent :

- Aménagements modérateurs de vitesses (ralentisseur, zone 30) notamment aux abords de l'école.
- Rétrécissement de la chaussée en certains endroits (chicanes)
- La piste cyclable reliant Lens à Lombise passe par le centre de Cambron-Saint-Vincent



*Entrée de Cambron-Saint-Vincent depuis Montignies-lez-Lens*

#### Lombise

- Présence de plateaux en entrée de village
- Mise en place d'une zone 30 aux abords de l'école.
- Cheminement piéton sécurisé en certains endroits par une barrière végétale séparant les deux espaces de circulation.
- Fin de la piste cyclable à l'entrée de Lombise.



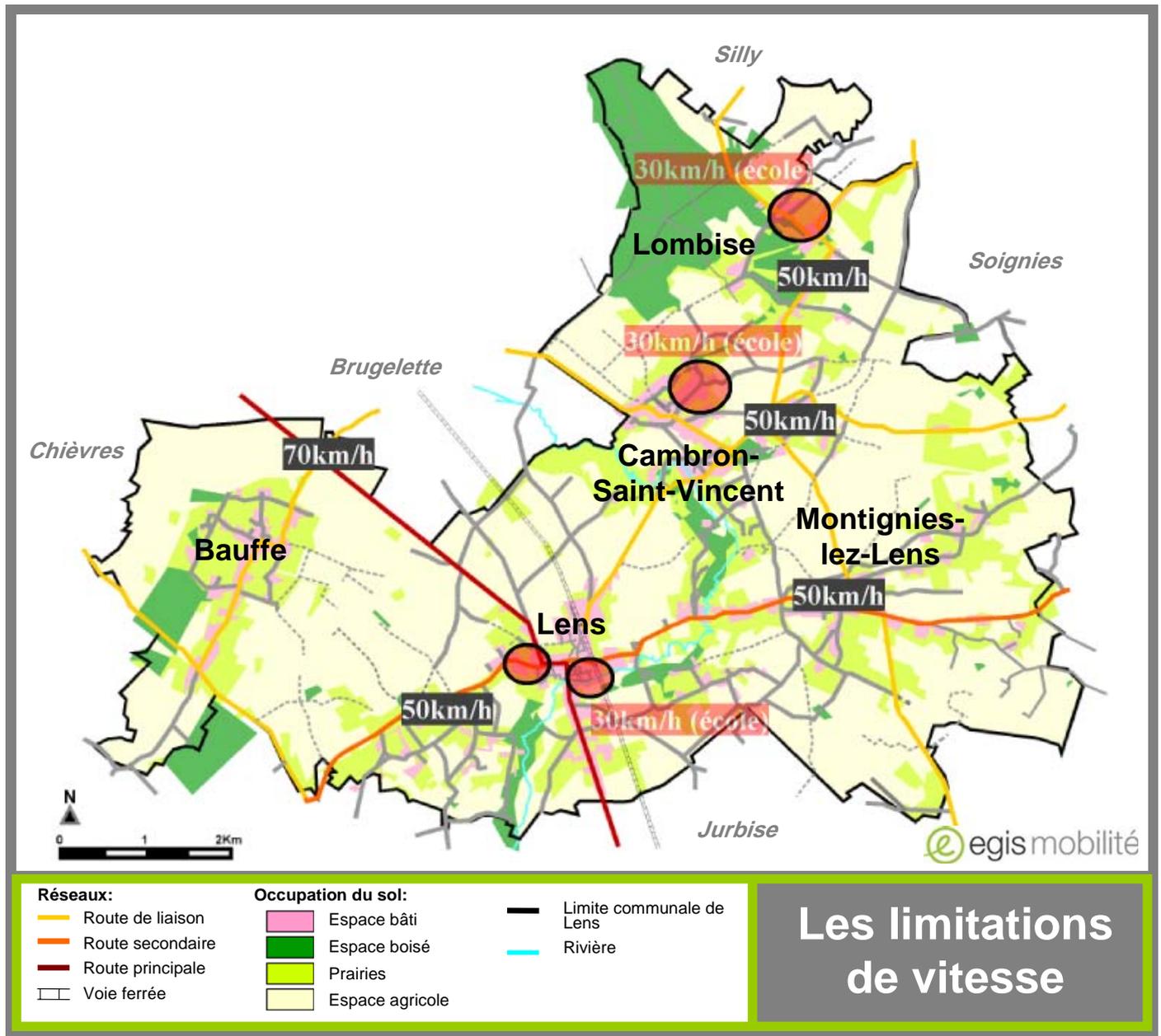
*Entrée de Lombise depuis Cambron-Saint-Vincent*

## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les limitations de vitesses

Les limitations de vitesses appliquées sont les suivantes

- Le réseau structurant (N56) : 70km/h.  
Observation : non respect fréquent des limitations de vitesse, axe particulièrement dangereux notamment dans la traversée de Lens
- Le réseau de desserte intercommunale : vitesses limitées à 50km/h hormis les abords des écoles (vitesses limitées à 30km/h)

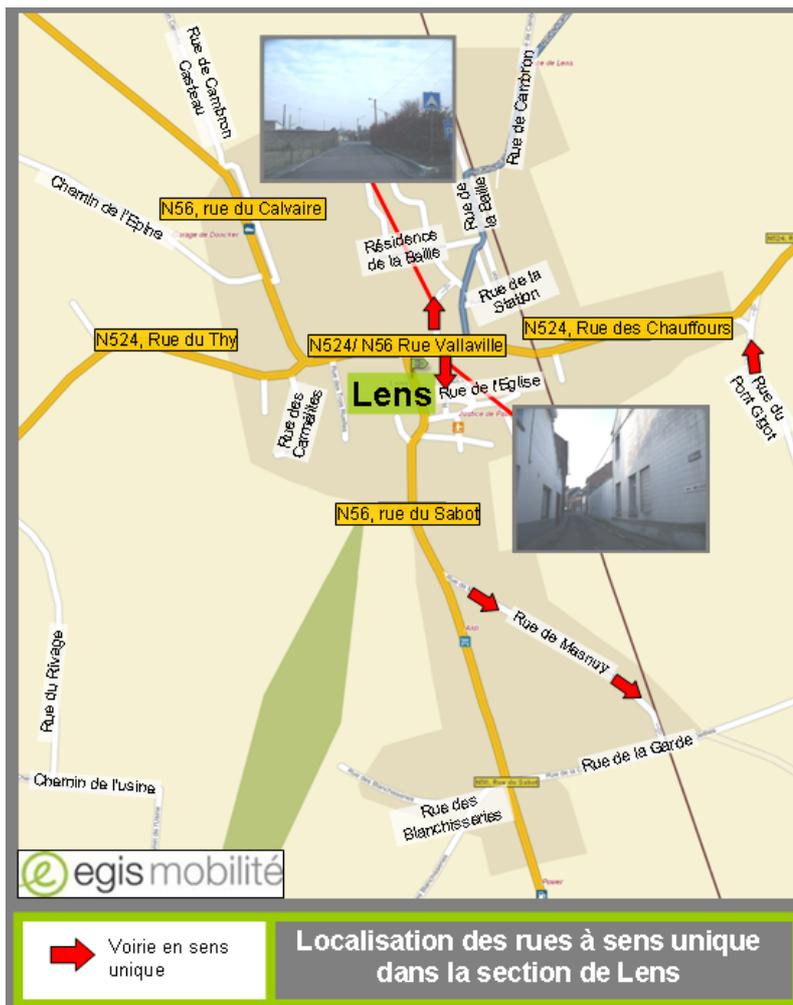


## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Plan de circulation

Le maillage local est majoritairement organisé en double sens de circulation mais certaines voiries sont configurées en sens uniques :

- résidence de la Baille : dans sa partie reliant la rue Vallaville au terrain de football ;
- rue de l'église à partir de la rue Vallaville
- rue Masnuy qui relie la rue du Sabot à la rue de la Garde.
- rue du Pont Gigot qui relie la rue d'Oeillies aux rues Vallaville et des Bouloirs.



Sur l'entité de Montignies-lez-Lens, une seule rue a été mise en sens unique ; il s'agit de la rue des Lilas qui relie la rue de la Place à la Place M. Degauquier.

## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les volumes de trafic

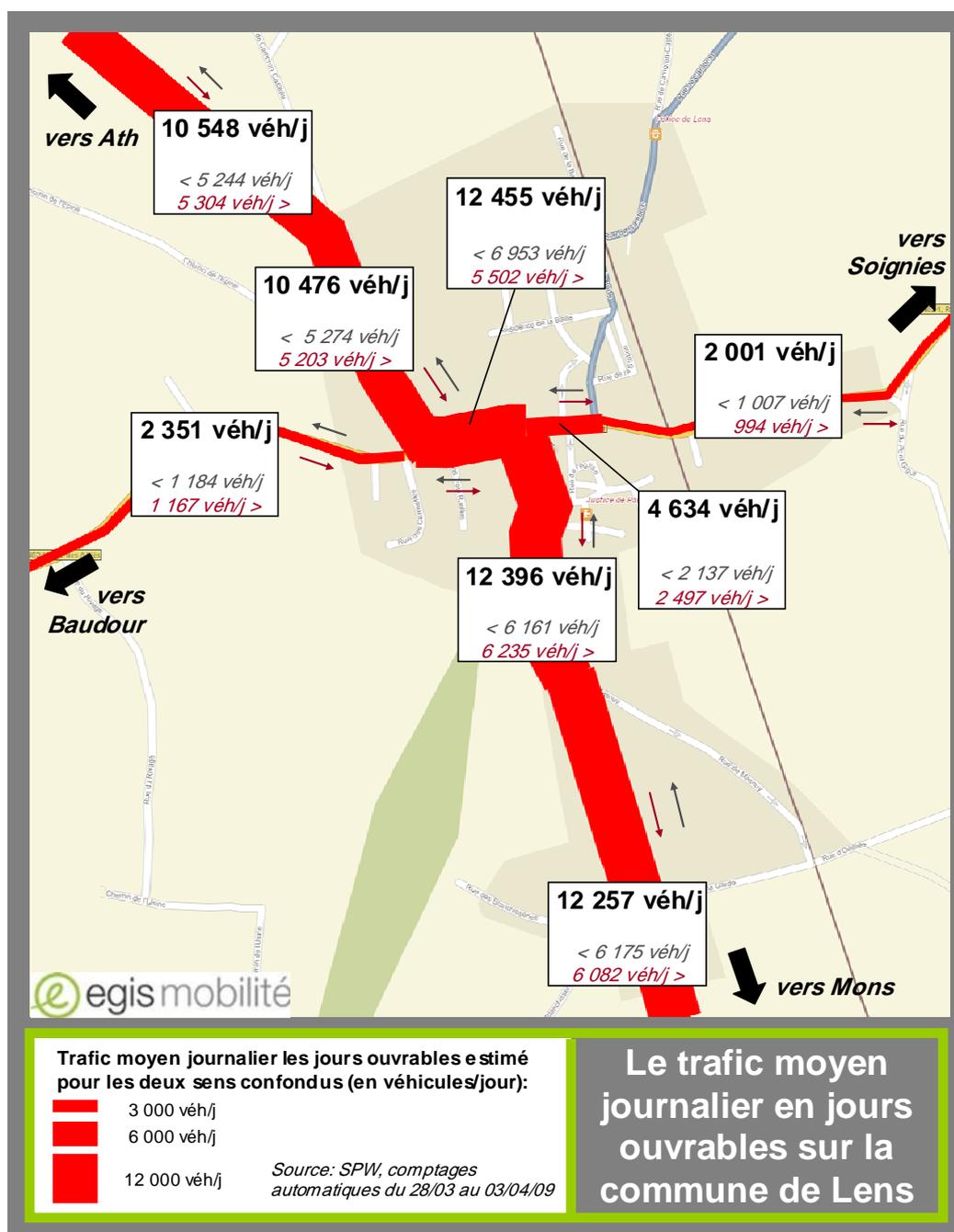
En tant qu'épine dorsale de Lens, la N56 supporte un trafic important transitant par le cœur même de la commune.

Ceci constitue une problématique majeure pour la politique de planification de la mobilité communale tant du point de vue de la sécurité que de la qualité de vie de ce territoire.

Afin de déterminer l'importance de ces flux, Egis mobilité a réalisé une série de comptage aux principaux points noirs de la commune (voir détail en annexe)

### Les volumes de trafic en jours ouvrables

La N56 supporte un trafic relativement important et ce particulièrement en centre ville de Lens où les volumes de trafic enregistrés sont les plus élevés (comptages effectués du 28/03 au 03/04/09).



## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

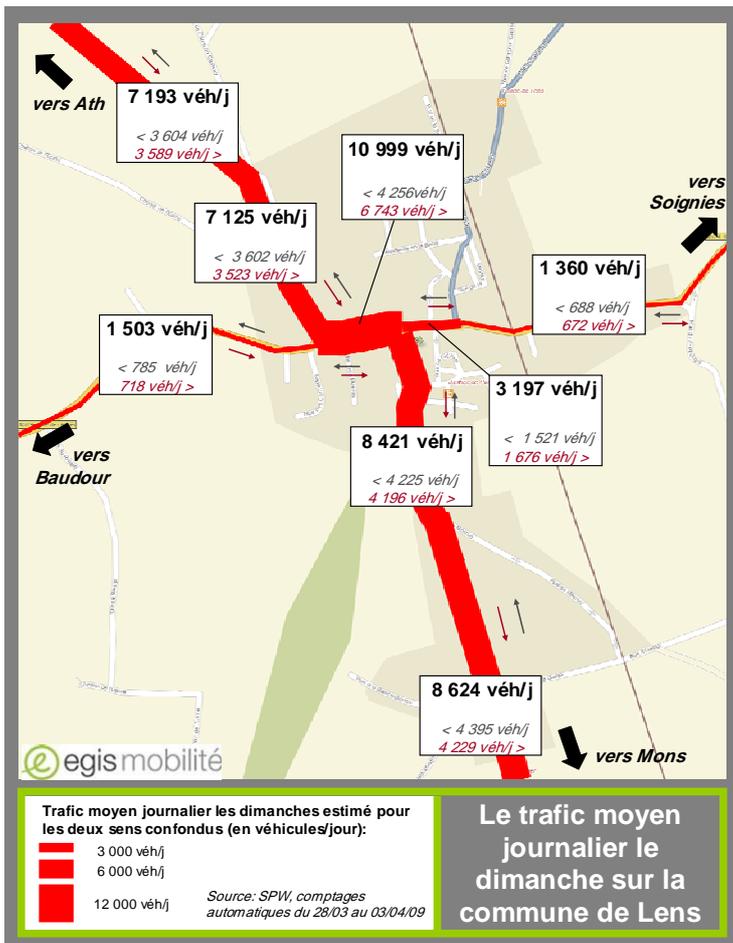
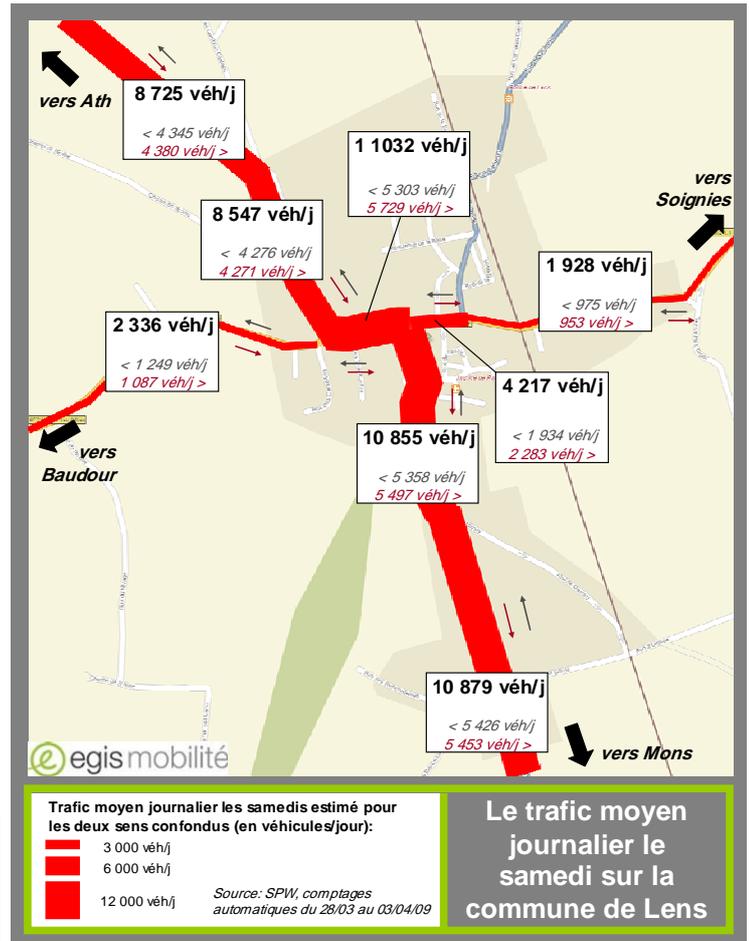
### Les volumes de trafic (suite)

#### Les volumes de trafic le weekend

Le week-end, le trafic est sensiblement réduit et ce principalement le dimanche.

Sur la branche allant du croisement *rue Vallaville / rue du Thy* au croisement *rue Vallaville / rue Amédée Gain* cela représente en moyenne pour les deux sens confondus :

- 11 032 véhicules/jour les samedis
- 10 999 véhicules/jour les dimanches
- 12 455 véhicules/jour en semaine.



Les volumes de trafic par heure sont plus dispersés sur l'ensemble de la journée le weekend, avec quelques pics vers midi (11-12h) et en soirée (17-19h) et en début d'après midi le samedi (14-15h).

Que ce soit en week-end ou en semaine, les volumes de trafic sont moindres sur la N524, ne dépassant pas les 4 600 véhicules/jour.

En outre, peu de différence sont observables entre les deux sens de circulation.

## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les volumes de trafic (suite)

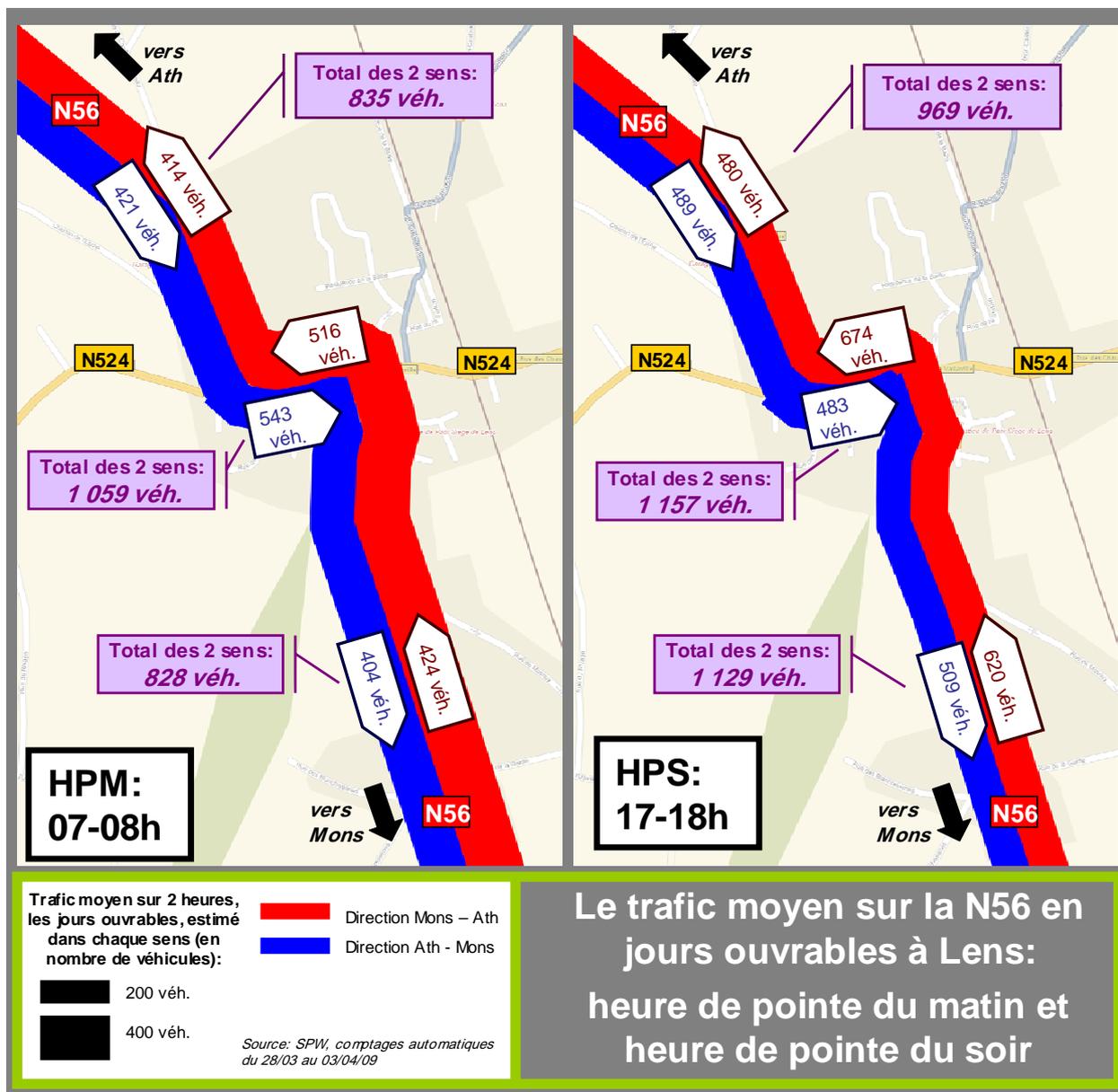
#### La symétrie des flux

Le trafic moyen enregistré sur la N56 est quelque peu différent durant l'heure de pointe du matin (HPM) et durant celle du soir (HPS).

En effet, on recense un nombre de véhicule légèrement plus important pendant l'heure de pointe du soir (17 à 18h) que pendant celle du matin (7 à 8h).

Le tronçon commun N56/N524 supporte un trafic routier plus élevé avec **1 059** véhicules en HPM et **1 157** véhicules en HPS.

Il est à noter que le volume de trafic enregistré est quelque peu plus élevé dans le sens Ath-Mons durant l'heure de pointe du matin et dans le sens inverse pour l'heure de pointe du soir. Cela est notamment attribuable au fait que la plus grande part de navetteurs vont et viennent du pôle d'emploi qu'est Mons.



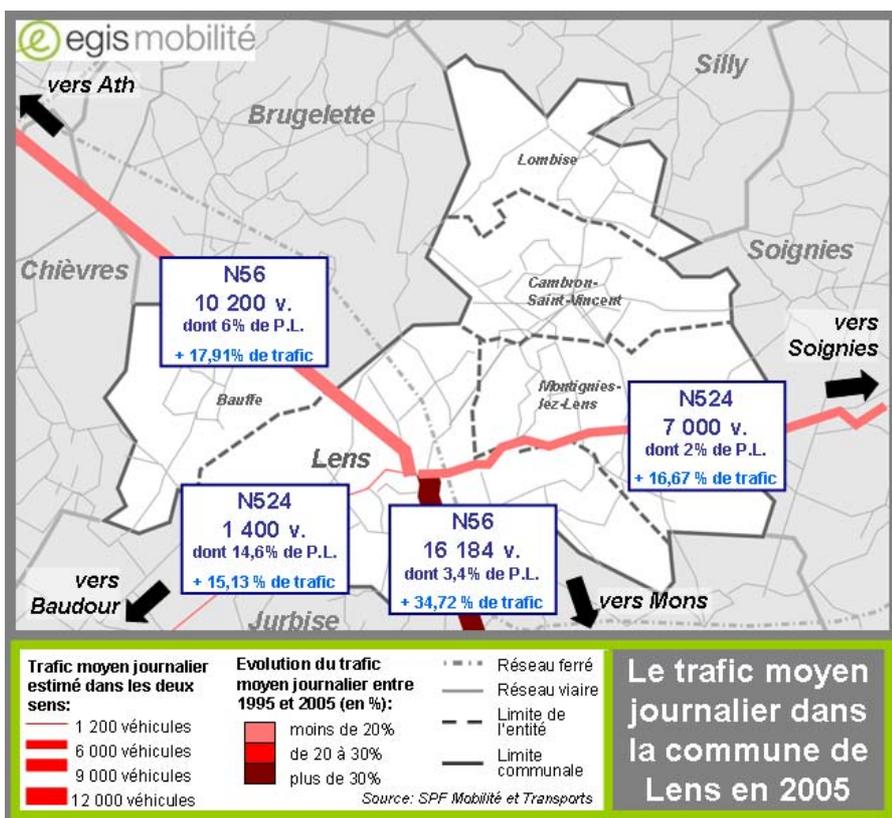
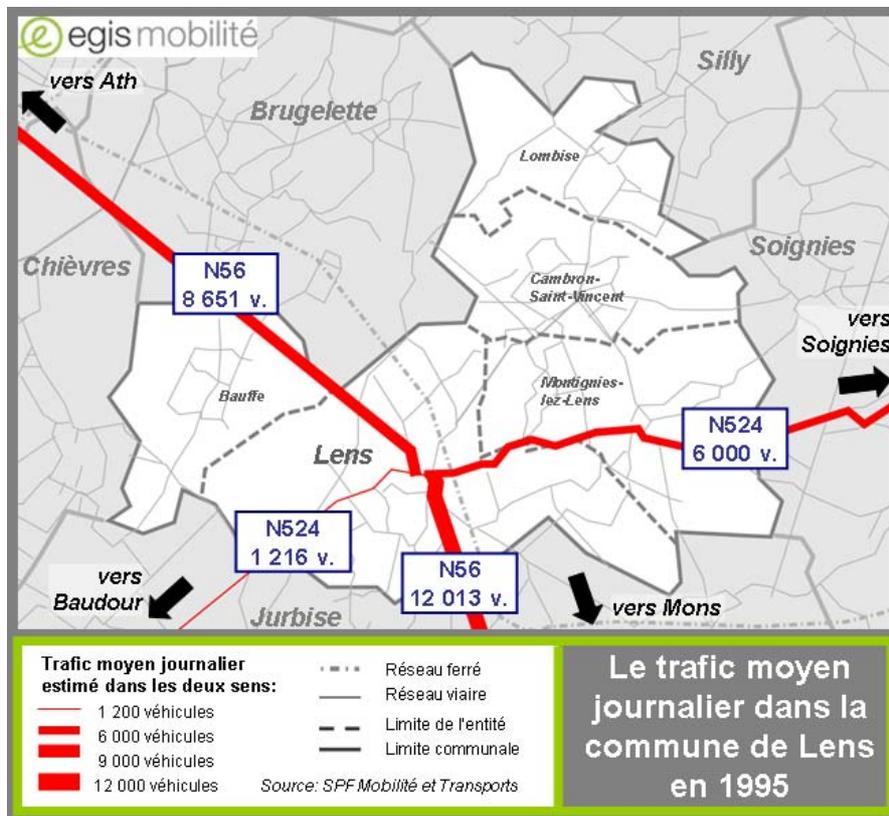
## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### La symétrie des flux (suite)

Le trafic routier de la N56 (section Lens-Mons) a particulièrement augmenté entre 1995 et 2005 avec un taux d'évolution de 34,72 % soit une hausse linéaire de 3,5 % par an et par liaison, ce qui est nettement au-dessus de la moyenne fixée à 1,5 – 2%.

La section Ath-Lens (N56), quant à elle, a augmenté de manière modérée de 17,9% sur cette même période (1,8%/an/liaison).

#### Evolution des volumes de trafic



Date : 30/05/2008

## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les dysfonctionnements

#### Pratique de vitesses excessives

La majorité des dépassements de vitesse sont recensés sur les deux axes principaux de la commune : la N56 et la N524.

- **La N56**

Voirie principale de la commune de Lens qui relie Ath à Mons, cette route génère un trafic de transit important notamment dans le centre-bourg.

De plus, en vue des vitesses qui y sont pratiquées et de la morphologie de la voirie, cette nationale s'avère particulièrement dangereuse en de nombreux points.

- **Le carrefour de Bauffe**

Situé au croisement de la chaussée de Mons et de la rue Notre Dame, ce carrefour présente un risque accidentogène élevé.

Cela s'explique pour plusieurs raisons notamment :

- le manque d'aménagement en amont et en aval du carrefour pour réduire les vitesses
- une perspective rectiligne qui favorise des vitesses élevées



- **Carrefour de la rue du Calvaire et de la rue Cambron Casteau**

Située en entrée de village, la transition entre deux vitesses se fait difficilement sur cette voie rectiligne et continue.

La présence d'un virage au niveau de ce croisement est marquée par une glissière de protection et des panneaux de signalétique.

Ce lieu est particulièrement dangereux ; preuve en est le nombre d'accidents graves qui s'y sont produits.

---

- **Rue du Sewoir**

Succession de virages dangereux



*Rue du Sewoir – premier virage dangereux*



*Rue du Sewoir – deuxième virage dangereux*

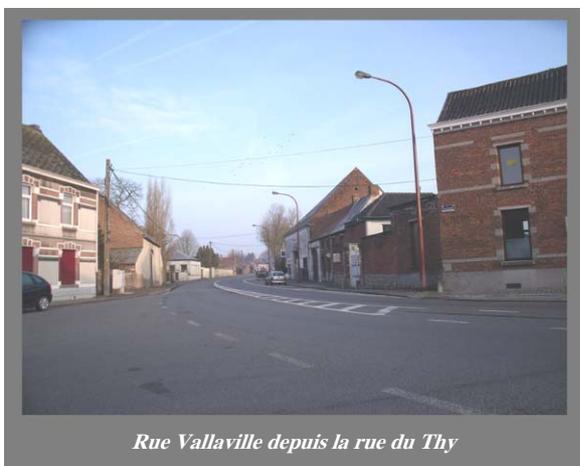


*Rue du Sabot depuis Jurbise*

- **Rue du Sabot**

Située en entrée de village (depuis Jurbise), la rue du Sabot est un axe caractérisé par un risque accidentogène élevé, notamment en raison de sa morphologie rectiligne et des vitesses relativement élevées qui y sont exercées.

Il est à noter que l'état du revêtement est assez mauvais (trous, chaussée abimée...)



*Rue Vallaville depuis la rue du Thy*

- **Croisement rue Vallaville / rue du Thy**

Ce carrefour s'avère dangereux en vue des vitesses exercées et de l'importance du trafic sur la N56.

Ce point noir est d'autant plus important que la rue du Thy donne accès à l'école primaire de Lens (passage en zone 30).



- **Croisement rue Vallaville / rue Amédée Gain**

Autre point noir, ce carrefour est marqué par les flux de trafic venant de la N56 et ceux venant de la N524.

De plus, en vue du stationnement sauvage qui peut se faire au niveau de ce croisement, la circulation est bloquée (aux heures de pointes lors des pics de fréquentation) et la visibilité altérée.

- **La N524**

Autre voirie majeure de la commune de Lens qui relie Soignies à Baudour, cette route génère également un trafic de transit important via Montignies-lez-Lens notamment dans le centre-bourg.

- **Croisement rue des Bouloirs / rue de la Roche :**

Vitesse élevée en ligne droite entre Lens et Montignies-lez-Lens.



- **Rue de Neufvilles / rue de l'abbaye :**

La rue de Neufvilles - rectiligne - a été récemment refaite ce qui favorise la vitesse des véhicules.

*(Axe situé hors agglomération)*

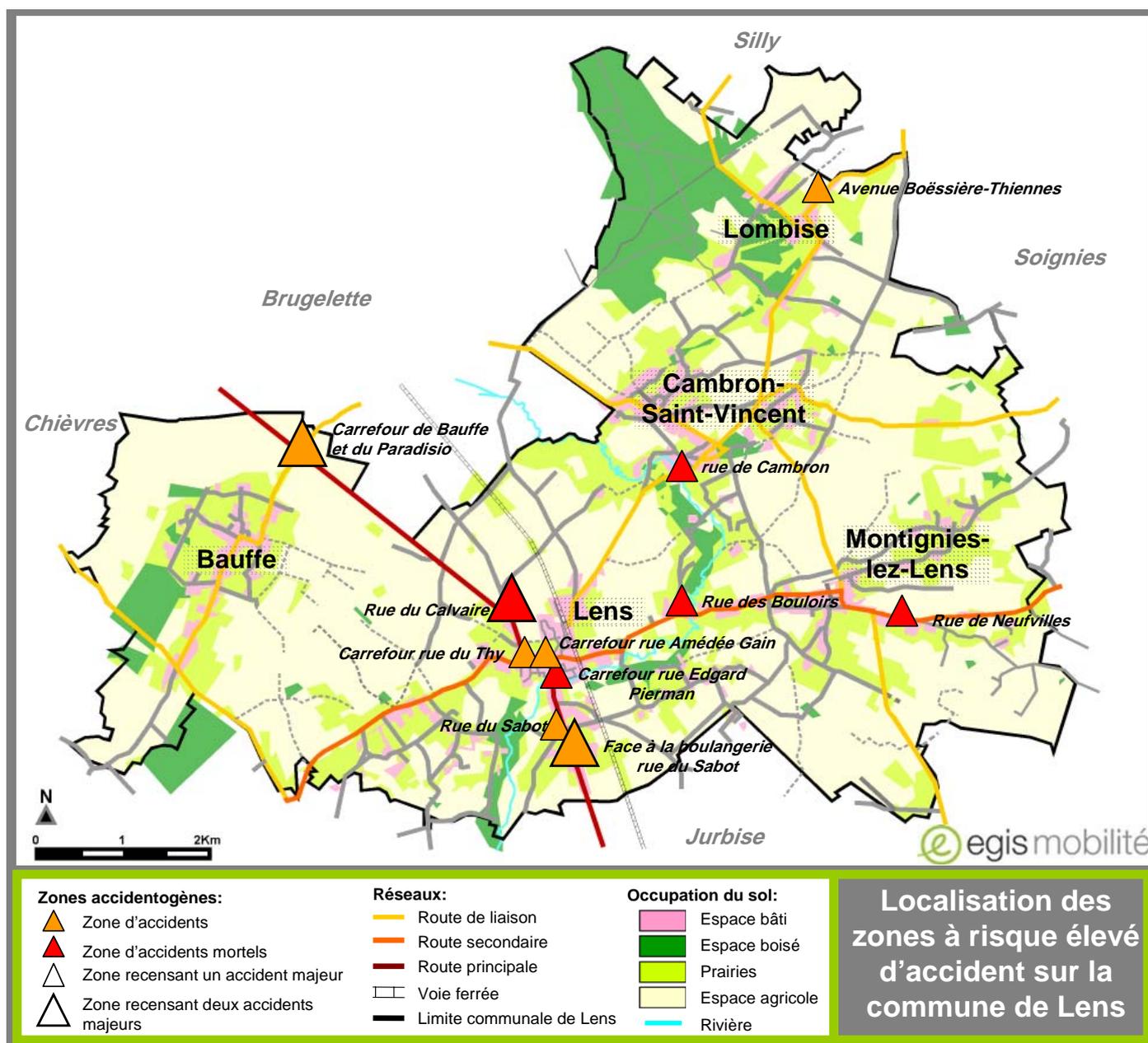
## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les dysfonctionnements (suite)

#### **Localisation des zones dangereuses**

La majorité des accidents recensés se sont produits sur la N56 en ces différents carrefours.

Cependant, une grande part des accidents mortels ont eu lieu plutôt sur des routes de campagne.



## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les accidents

Le recueil des données accidentogène établies par les services de police de Chièvres a permis de localiser les points dangereux de la commune.

Ainsi, les routes lensoises ont été le théâtre d'un certain nombre d'accidents, soit, en 2005, 19 accidents faisant 29 victimes (2 morts et 6 blessés graves). L'essentiel de ces accidents ont provoqué des blessures légères.

Sur la période 2002-2005, le nombre d'accidents et de victimes a augmenté : de 35,7% pour les premiers et de 45% pour les seconds.

Cela s'explique :

- par le gabarit de la voirie (non adapté)
- par le défaut d'aménagement visant à modérer les vitesses des automobilistes.

Les principales zones à risques sont les suivantes :

- **Sur Lens :**

Lieu	Causes principales
Croisement rue du Calvaire / rue de Cambron Casteau → 2 tués	- Perte de contrôle du véhicule - Vers Mons continue tout droit
Carrefour Edgard Pierman → 1 tué	- Non respect de la priorité
Carrefour de Bauffe	- Le véhicule tournant à gauche est percuté par l'arrière - Non respect de la priorité
Carrefour rue du Thy / rue Vallaville	- Perte de contrôle du véhicule
Carrefour Amédée Gain	- Continue tout droit alors que la route tourne à droite
Rue du sabot	- Perte de contrôle du véhicule - Véhicule tournant à gauche qui est percuté par l'arrière ( <i>près de la boulangerie</i> ) - Collision frontale suite à un dépassement ( <i>près de la boulangerie</i> )

- **Sur Cambron-Saint-Vincent :**

Lieu	Causes principales
Carrefour rue de Cambron / rue des Trieux	- Perte de contrôle de la moto

- **Sur Montignies-lez-Lens :**

Lieu	Causes principales
Rue de Neufvilles → 1 tué	- Perte de contrôle du véhicule - Non respect de la priorité
Rue des Bouloirs → 1 tué	Chute d'un cycliste

- **Sur Lombise :**

Lieu	Causes principales
Avenue Boëssièr-Thiennes	- Perte de contrôle du véhicule

---

## Bilan de la desserte viaire

---

### ***Les avantages***

- Un maillage routier dense avec la présence d'autoroutes et de nationales.
- Une bonne desserte de la commune directement reliée aux 2 principaux pôles urbains environnants (Ath et Mons) par la N56

### ***Les inconvénients***

- Un trafic important qui transite par le cœur de la commune en période de pointe et lors des saisons de grande influence mais relativement faible en dehors de ces phases.
- Insécurité et manque d'aménagements spécifiques.
- De nombreuses voies à caractère rural assurant la liaison entre les différentes entités.

### ***Les préconisations***

- Des aménagements modérateurs de vitesse sont à prévoir afin de réduire l'insécurité routière.

# 5. Le stationnement

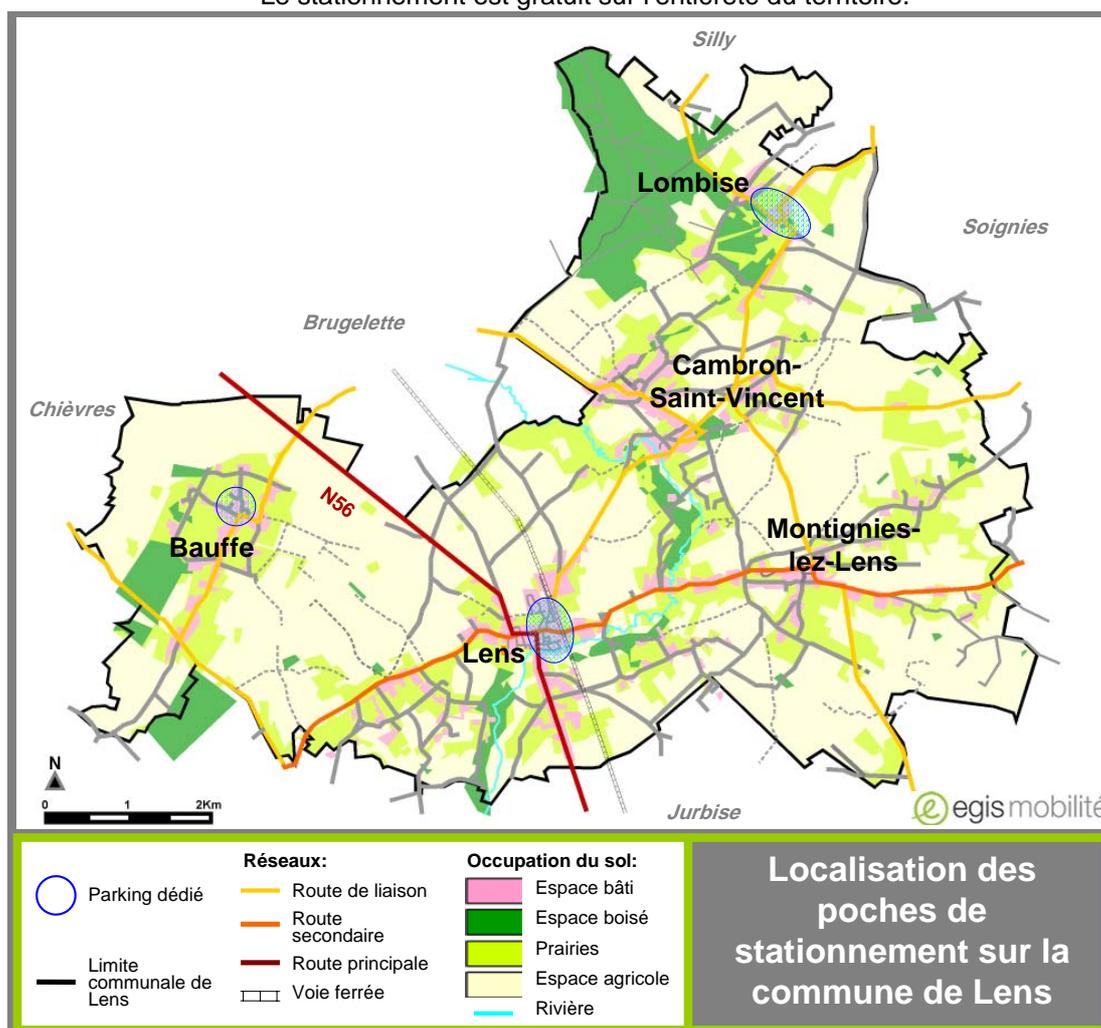
## 5.1 L'offre

### Présentation générale

L'offre de stationnement est répartie sur plusieurs espaces dédiés au sein du territoire communal. De tailles variables, ces différentes poches de stationnement permettent de répondre aux besoins quotidiens des riverains et d'assurer le stationnement des visiteurs lors des périodes de plus fortes fréquentations.

Entité	Poches de stationnement	Nombre de places de stationnement
<b>Lens</b>	<b>P1</b> : Parking de la Gare, Rue des stations	10 places
	<b>P2</b> : Rue « résidence de la Baille »	30 places + <b>1PMR</b>
	<b>P3</b> : Rue de la Baille / « résidence de la Baille	Forte capacité de stationnement
	<b>P4</b> : Grand Place	50 places + <b>places PMR en prévision</b>
	<b>P5</b> : Place du Marché	30 places
	<b>P6</b> : Place de la Trinité	60-80 places
<b>Bauffe</b>	<b>P</b> : Place de Bauffe	Forte capacité de stationnement
<b>Lombise</b>	<b>P1</b> : Place de Lombise	30 places
	<b>P2</b> : Avenue de l'Yser	10-15 places

Le stationnement est gratuit sur l'entièreté du territoire.



## 5.1 L'offre (suite)

### Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Lens

- **Parking de la gare SNCB** (*localisation carte ci-dessous P1*)



- *Nombre de places* : environ 10 places de stationnement
- Absence de marquage au sol
- Absence de place PMR
- Parking à vélo

*Localisation* : Une première poche de stationnement est située juste devant la gare de Lens. Une seconde, sur voirie est implantée dans la rue des stations entre les deux voies.

- **Parkings de la zone sportive** (*localisation carte ci-dessous P2-3*)



*Nombre de places* :

- P2 : environ 30 places de stationnement en épi
- 1 place PMR
- Marquage au sol

*P3* : forte capacité de stationnement

- Pas de marquage au sol

*Localisation* :

- P2 : accessible depuis la rue Vallaville et depuis la rue de la Baille, des poches de stationnement sont installées de part et d'autre de la voirie en entrée de la rue en sens unique dite des résidences de la Baille donnant sur le terrain de football.

- P3 : accessible depuis la rue Vallaville et la rue de la Baille cette poche de stationnement se situe en plein virage juste devant le terrain de football et à proximité de la zone résidentielle de la Baille



*Remarque* : Ces parkings servent principalement lors des entraînements ou durant les événements sportifs.

Le parking situé en entrée de rue (P2) sert davantage aux personnes travaillant à proximité.

## 5.1 L'offre (suite)

### Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Lens (suite)

- **Parking de la Grand place** (*localisation carte ci-dessous P4*)



#### *Nombre de places :*

- environ 50 places de stationnement en épi.
- Marquage au sol parfois effacé
- Absence de place PMR (aménagement prévu)

*Localisation :* Située sur la Grand place, cette poche de stationnement dessert divers commerces : supérette, bureau de tabac - presse, restaurant, café, garage....

Cette place est accessible depuis la rue Amédée Gain (N56), la rue de l'Eglise et la rue Fontaine à Regrets.

*Remarque :* La moitié de la place est occupée le vendredi de 7h à 14h par le marché.

- **Parking de la place du Marché** (*localisation carte ci-dessous P5*)



#### *Nombre de places :*

- environ 30 places de stationnement en épi.
- Marquage au sol
- Absence de place PMR

*Localisation :* Située sur la place du Marché, cette poche de stationnement dessert divers commerces : boulangerie, centre optique, menuiserie,....

Cette place est accessible depuis la rue Amédée Gain (N56), la rue de l'Eglise et la rue Fontaine à regrets.

- **Parking de la place de la Trinité** (*localisation carte ci-dessous P6*)



#### *Nombre de place :*

- environ 60 à 80 places de stationnement
- 1 emplacement réservé au bus scolaire devant l'entrée de l'école
- Absence de place PMR

*Localisation :* Située sur la place de la Trinité, cette poche de stationnement d'une capacité importante dessert la maison communale, l'école maternelle, un restaurant et le musée de la vie lensoise.

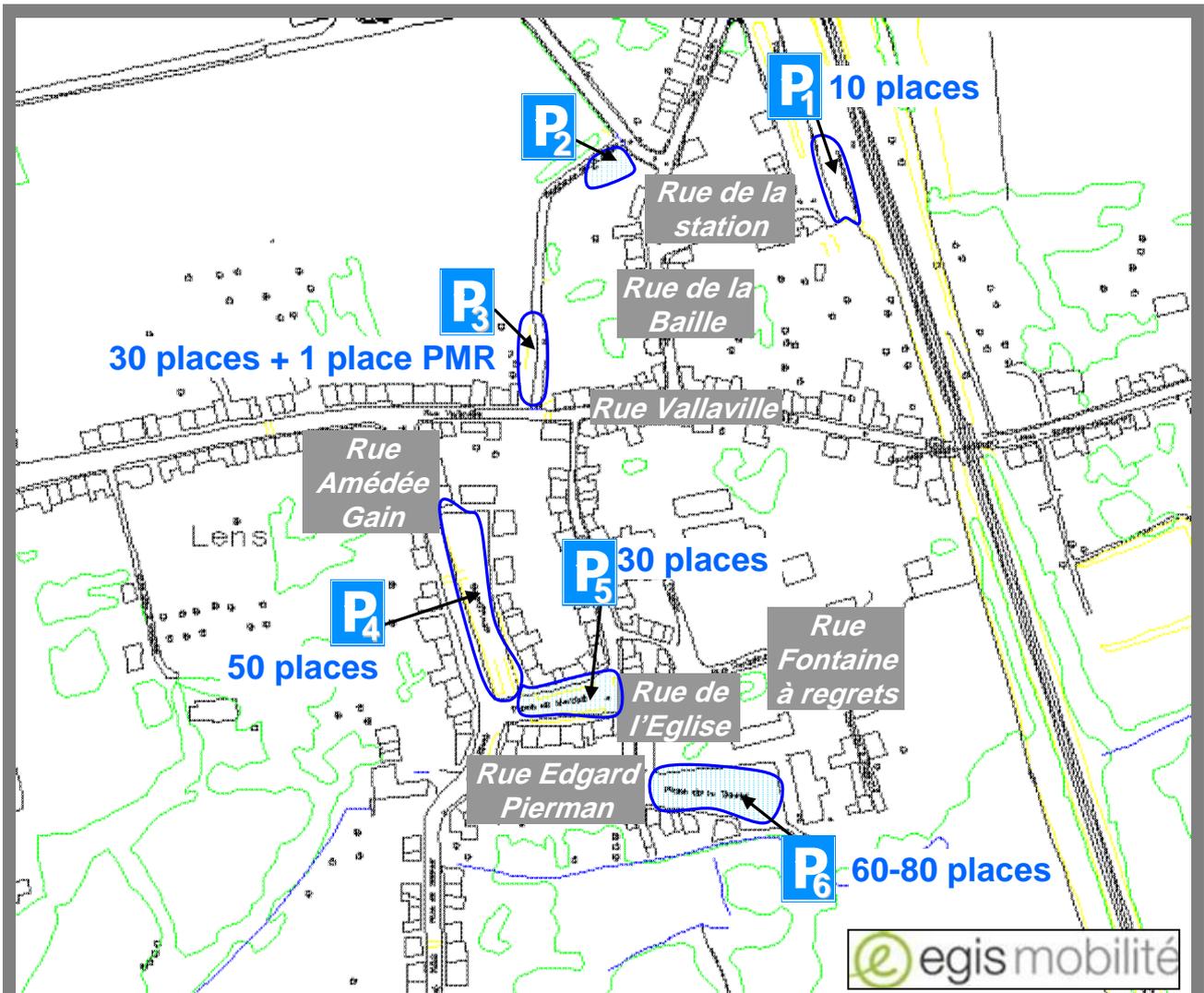
Cette place est accessible depuis la rue Edgard Pierman, la rue Fontaine à regrets et la rue de l'Eglise.

*Remarque :* Ce parking sert aux parents qui déposent et viennent rechercher leurs enfants à l'école ainsi qu'aux employés de la maison communale. Le transfert des services de la poste sur cette place entrainera une demande en stationnement supplémentaire. De capacité suffisante, cet espace permettra de répondre à l'augmentation de la demande.

## 5.1 L'offre (suite)

### Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Lens (suite)

*Localisation des espaces de stationnement dédiés*



**P** Parking dédié

Localisation des principaux parkings dans le centre de Lens

## 5.1 L'offre (suite)

### Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Bauffe

Une poche de stationnement est présente sur l'entité de Bauffe



*Nombre de places* : forte capacité de stationnement

- Pas de marquage au sol
- Absence de place PMR

*Localisation* : Située sur la place de Bauffe, accessible depuis la rue de la Cure, la rue Arbrisseau et la rue Delmotte.

*Remarque* : Ce parking, entouré d'habitations, présente un faible taux d'occupation.



## 5.1 L'offre (suite)

### Les espaces de stationnement dédiés sur l'entité de Lombise

Deux poches de stationnement sont présentes sur l'entité Lombise



- **Place de Lombise :**

*Nombre de places :*

- une trentaine de places de stationnement
- Pas de marquage au sol
- Absence de place PMR

*Localisation :* Située devant l'église de Lombise, cette poche de stationnement est accessible depuis la rue Philigone Daras, l'Avenue Bossière-Thiennes et l'avenue de l'Yser.



- **Parking de l'école Libre de Lombise :**

*Nombre de places :*

- 10 à 15 places de stationnement
- Pas de marquage au sol
- Absence de place PMR

*Localisation :* Située devant l'école fondamentale libre de Lombise, cette poche de stationnement est accessible depuis l'avenue de l'Yser.

*Remarque :* Ce parking sert avant tout aux employés de l'école et aux parents d'élèves.



---

## Bilan de l'offre de stationnement

---

### *Les avantages*

- De nombreuses poches de stationnement sont présente dans le centre de l'entité de Lens, à proximité des commerces et autres pôles générateurs de déplacement ;
- Des espaces de stationnement gratuit et quantitativement suffisant

### *Les inconvénients*

- Une offre de stationnement résidentiel pas toujours adéquat face aux attentes des habitants ;
- Un stationnement sur trottoir et chaussée qui encombre une voirie souvent étroite et qui obstrue la visibilité de cheminement ;
- Insuffisance du nombre d'emplacements dédiés au stationnement PMR.

### *Les préconisations*

- Renforcer le nombre de places dédiées aux PMR ;
- Renforcer le stationnement résidentiel ;
- Lutter contre le stationnement sauvage ou gênant qui encombre les trottoirs par l'implantation de pylônes sur les cheminements encombrés.

## 6. Les transports en commun

### 6.1 État des lieux des services TC existants

#### Quelle accessibilité en transport en commun ?

La problématique d'accessibilité est au cœur des préoccupations de l'ensemble des acteurs locaux. Au-delà de la desserte routière, il est nécessaire de pouvoir proposer une alternative en terme de déplacements via des transports publics attractifs.

Dans ce contexte la question de la gestion et de la valorisation des déplacements multimodaux et alternatifs est centrale.

Appliquer au territoire communal, ces problématiques soulèvent plusieurs questions. Notamment, comment exploiter au mieux les transports alternatifs pour renforcer l'accessibilité de Lens ?

#### L'accessibilité en chemin de fer

Lens est desservie par la ligne SNCB 92 Ath – Mons.



## 6.1 Etat des lieux des services TC existants (suite)

### La gare SNCB

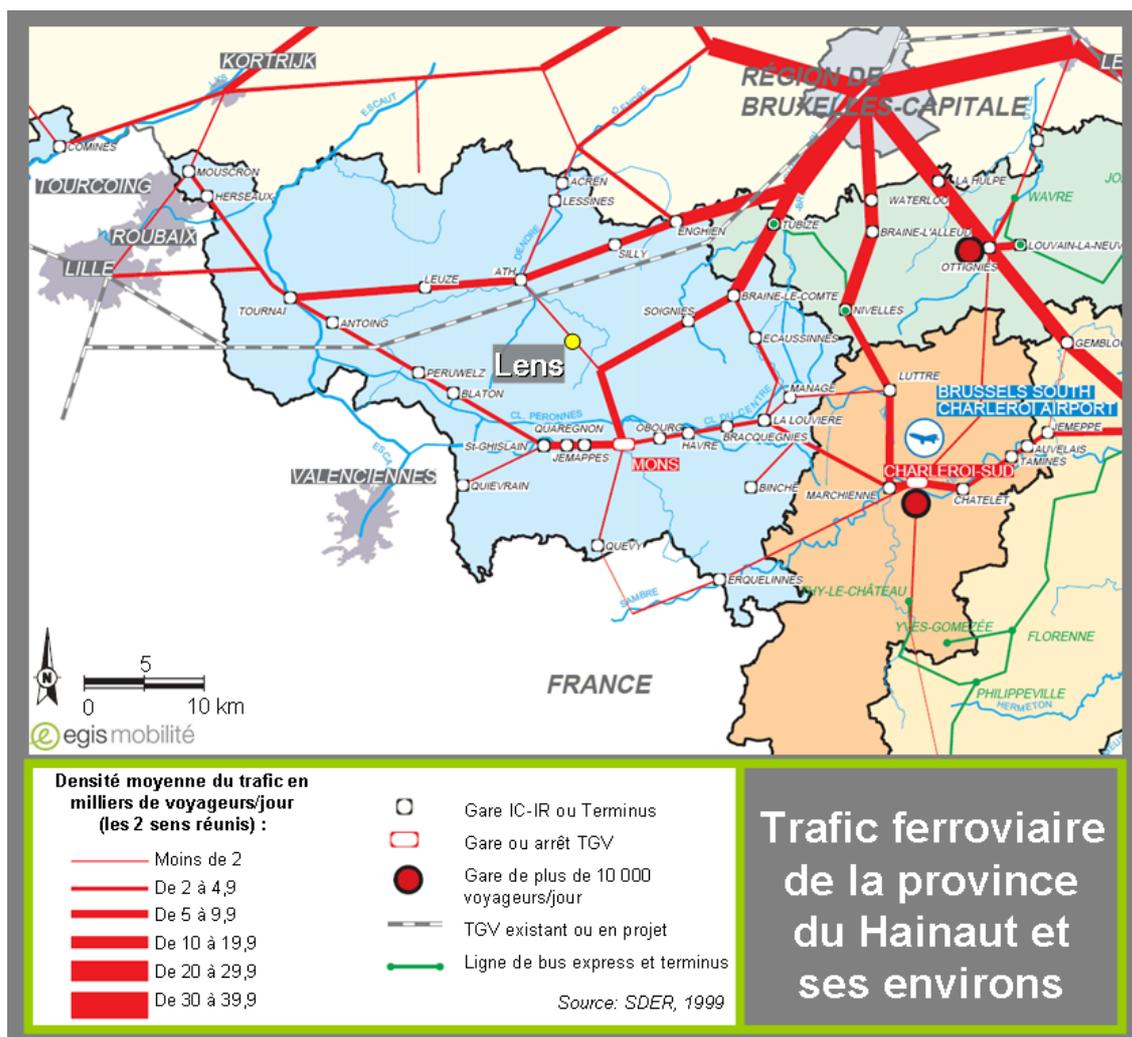
La commune de Lens compte une gare située rue de la station.



Elle accueille 20 trains par jour dans les deux sens et dans les deux directions contre 8 en week-end. Ce trajet est principalement effectué par des omnibus, trains circulant à une vitesse relativement faible et desservant toutes les gares des communes environnantes.

La fréquence journalière de ces trains en semaine est d'environ 1 train toutes les 50 minutes et en week-end d'un train toutes les 1h45.

La gare de Lens comptabilisait près de 200 voyageurs par jour ouvrable en 2006 et en moyenne 178 sur la période 2003 – 2005 (Source : MRW-DGRNE)



## 6.1 Etat des lieux des services TC existants (suite)

### La gare SNCB (suite)

**La fréquence** En terme de fréquence, le train dessert en moyenne une fois par heure la gare de Lens.

Ligne 92

**MONS**

Lens - Mons	Lundi à Vendredi			Weekend			TOTAL par semaine
	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	
<i>Omnibus</i>	17	de 5h07 à 21h07	1t./55min	8	de 7h20 à 21h20	1t./1h45	25
<i>Trains d'heure de pointe</i>	3	De 7h41 à 17h39	1t./3h20	0			3
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>De 5h07 à 21h7</b>	<b>1t./48min</b>	<b>8</b>	<b>de 7h20 à 21h20</b>	<b>1t./1h45</b>	<b>28</b>

**Durée** : 13 min en semaine

18 min en weekend

Mons – Lens	Lundi à Vendredi			Weekend			TOTAL par semaine
	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	
<i>Omnibus</i>	17	De 5h40 à 21h40	1t./55min	8	De 8h24 à 22h24	1t./1h45	25
<i>Trains d'heure de pointe</i>	3	De 7h10 à 17h11	1t./3h20	0			3
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>De 5h40 à 21h40</b>	<b>1t./48min</b>	<b>8</b>	<b>De 8h24 à 22h24</b>	<b>1t./1h45</b>	<b>28</b>

**Durée** : 15 min en semaine

16 min en weekend

**ATH**

Lens – Ath	Lundi à Vendredi			Weekend			TOTAL par semaine
	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	
<i>Omnibus</i>	17	De 5h55 à 21h55	1t./55min	8	De 8h40 à 22h40	1t./1h45	25
<i>Trains d'heure de pointe</i>	4	De 6h24 à 21h55	1t./3h50	0			4
<b>TOTAL</b>	<b>21</b>	<b>De 5h55 à 21h55</b>	<b>1t./45min</b>	<b>8</b>	<b>De 8h40 à 22h40</b>	<b>1t./1h45</b>	<b>29</b>

**Durée** : 15 min en semaine

14 min en weekend

Ath – Lens	Lundi à Vendredi			Weekend			TOTAL par semaine
	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	Nombre de trains par jour	Amplitude horaire	Fréquence journalière	
<i>Omnibus</i>	17	De 4h50 à 20h50	1t./55min	8	De 7h06 à 21h05	1t./1h45	25
<i>Trains d'heure de pointe</i>	3	7h25 à 17h21	1t./3h20	0			3
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>De 4h50 à 20h50</b>	<b>1t./48min</b>	<b>8</b>	<b>De 7h06 à 21h05</b>	<b>1t./1h45</b>	<b>28</b>

**Durée** : 17 min en semaine

14 min en weekend

*N.b.* : l'amplitude horaire correspond au premier et dernier train (horaire de départ)

## 6.1 Etat des lieux des services TC existants (suite)

### La gare SNCB (suite)

**Des aménagements sommaires** L'arrêt SNCB est situé au cœur de l'entité de Lens, rue des Stations.



Constat :

- Présence d'abris, d'éclairage, affichage des horaires et espaces de stationnement pour les automobilistes
- Qualité de l'espace public et confort des usagers à améliorer
- L'entrée de gauche permet un accès sommaire de la gare aux Personnes à Mobilité Réduite

Elle est équipée d'un parking gratuit d'une dizaine de places et d'un parking à vélos.



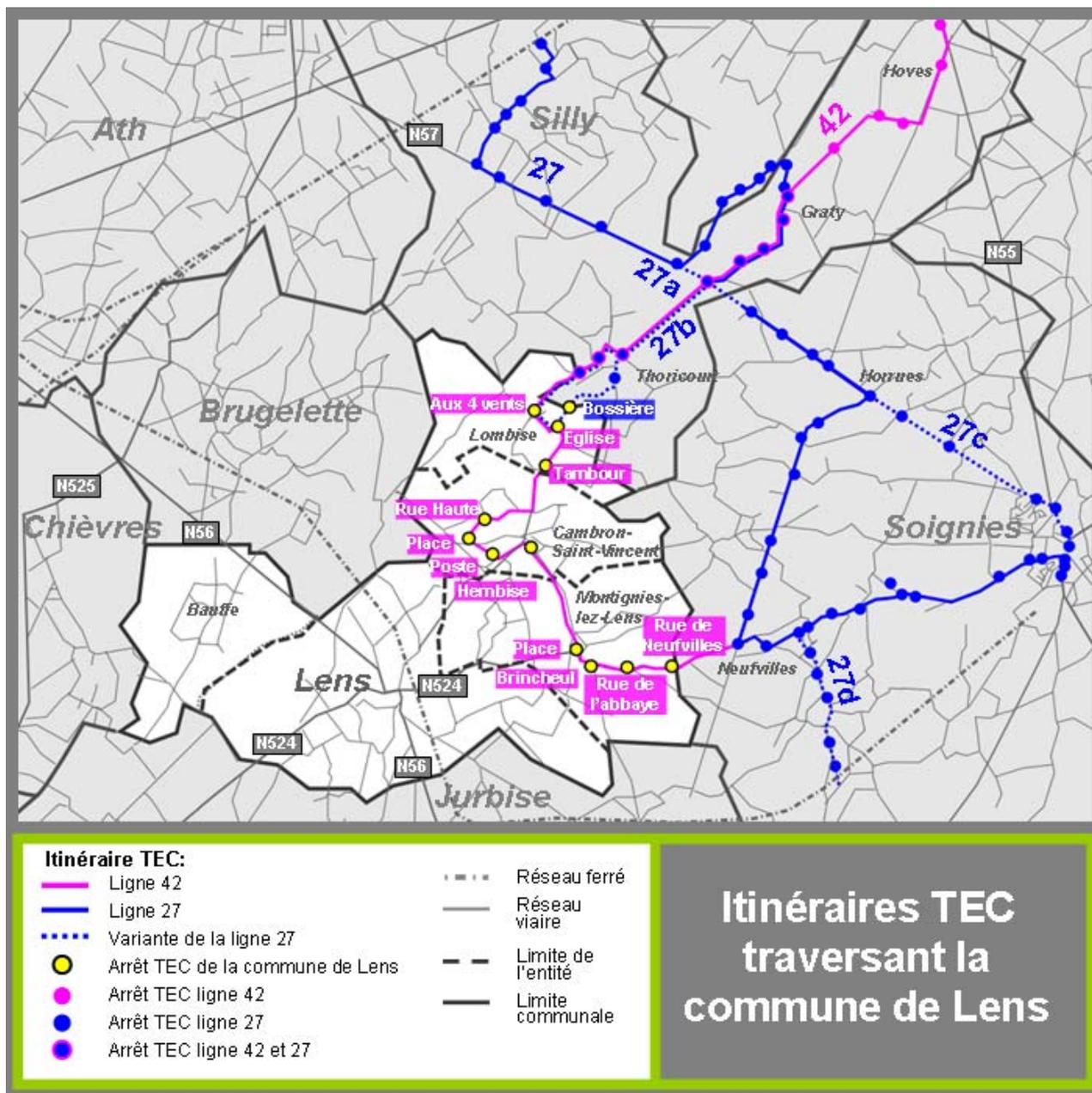
## 6.1 Etat des lieux des services TC existants (suite)

### TEC

A l'échelle de la Wallonie Picarde, on peut observer une desserte en transport en commun relativement dense sur l'ensemble du territoire. Cependant on constate rapidement, à une échelle plus fine d'analyse, la faiblesse de l'offre TEC sur l'ensemble de la commune de Lens.

La commune est desservie par les lignes suivantes :

- Ligne 42
- Ligne 27



## 6.1 Etat des lieux des services TC existants (suite)

### TEC (suite)

#### Défaut de service à l'échelle communale

L'utilisation moyenne des services TEC par les abonnés est la suivante :

- les abonnés effectuent au minimum 25 trajets aller par mois (et 25 retour)
- les voyageurs billets cartes sont stables, les seniors en augmentation depuis la gratuité des 65+, mais de ce fait sont non quantifiés,
- les abonnés scolaires sont en augmentation de +/- 5 % par an, probablement un peu plus en 2008-2009 vu la gratuité des - de 12 ans, et le remboursement à 50% des autres Lynx

Deux lignes TEC passent sur la commune : 42 et 27

- La ligne 42 Enghien-Neufvilles dessert les entités de Montignies-lez-Lens (4 arrêts : Place, Brincheul, Rue de l'abbaye et rue de Neufvilles ; zone 89), Lombise (2 arrêts : Aux 4 vents, Eglise ; zone 37) et Cambron-St-Vincent (5 arrêts : Tambour, rue Haute, Place, Poste, Hembise ; zone 90). Ces entités bénéficient d'un passage par jour et par sens :
  - Dans le sens Enghien-Neufvilles : un passage vers 12h30-13h00 les mercredis et vers 16h30-17h00 les autres jours de la semaine.
  - Dans le sens Neufvilles-Enghien : un passage vers 7h00-7h30 en semaine.

Ainsi, ces horaires sont calqués sur le rythme scolaire.

Il est à noter que le bus ne fonctionne qu'en semaine et qu'en période scolaire aucune desserte n'étant prévue le week-end et durant les vacances.

- La ligne 27 Silly-Soignies, variante b dessert l'entité de Lombise (3 arrêts : Aux 4 vents, Eglise, Avenue Bossière ; zone 37).

#### Nombre d'abonnés au TEC résidant dans la commune de Lens en mars 2009 :

	Effectif par localité
Cambron-Saint-Vincent	11
Montignies-lez-Lens	8
Lombise	6
Lens	4
Bauffe	2
<b>TOTAL</b>	<b>31</b>

La majorité des voyageurs possédant un abonnement au TEC, résident à Cambron-Saint-Vincent et détiennent un abonnement à l'année. La zone de destination privilégiée est la commune d'Enghien, terminus de la ligne 42.

#### Nombre de voyageurs titulaires d'un titre de transport TEC oblitéré du 01/01/2008 au 31/12/2008

Somme Voyageur Zone	Billet/carte	J. Semaine					Total
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	
37	<i>Billet</i>	7	11	17	9	12	<b>56</b>
=> Lombise	<i>Carte</i>	12	18	22	18	10	<b>80</b>
<b>Somme 37</b>		<b>19</b>	<b>29</b>	<b>39</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>136</b>
89	<i>Billet</i>	12	11	9	4	9	<b>45</b>
=> Montignies-lez-Lens	<i>Carte</i>	1	1	2		5	<b>9</b>
<b>Somme 89</b>		<b>13</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>54</b>
90	<i>Billet</i>	11	10	17	13	3	<b>54</b>
=> Cambron-Saint-Vincent	<i>Carte</i>	7	6	11	9	16	<b>49</b>
<b>Somme 90</b>		<b>18</b>	<b>16</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>103</b>
<b>TOTAL</b>		<b>50</b>	<b>57</b>	<b>78</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>293</b>

Lens étant une commune rurale, le potentiel et la desserte de transport en commun est très faible : ainsi, pour l'année 2008, 293 voyageurs titulaires d'un titre de transport de type billet ou carte ont pris le bus de la ligne TEC 42 dans cette commune, l'entité de Lombise comptabilisant la part la plus importante de voyageurs.

Date : 30/05/2008

## 6.1 Etat des lieux des services TC existants (suite)

### La desserte scolaire

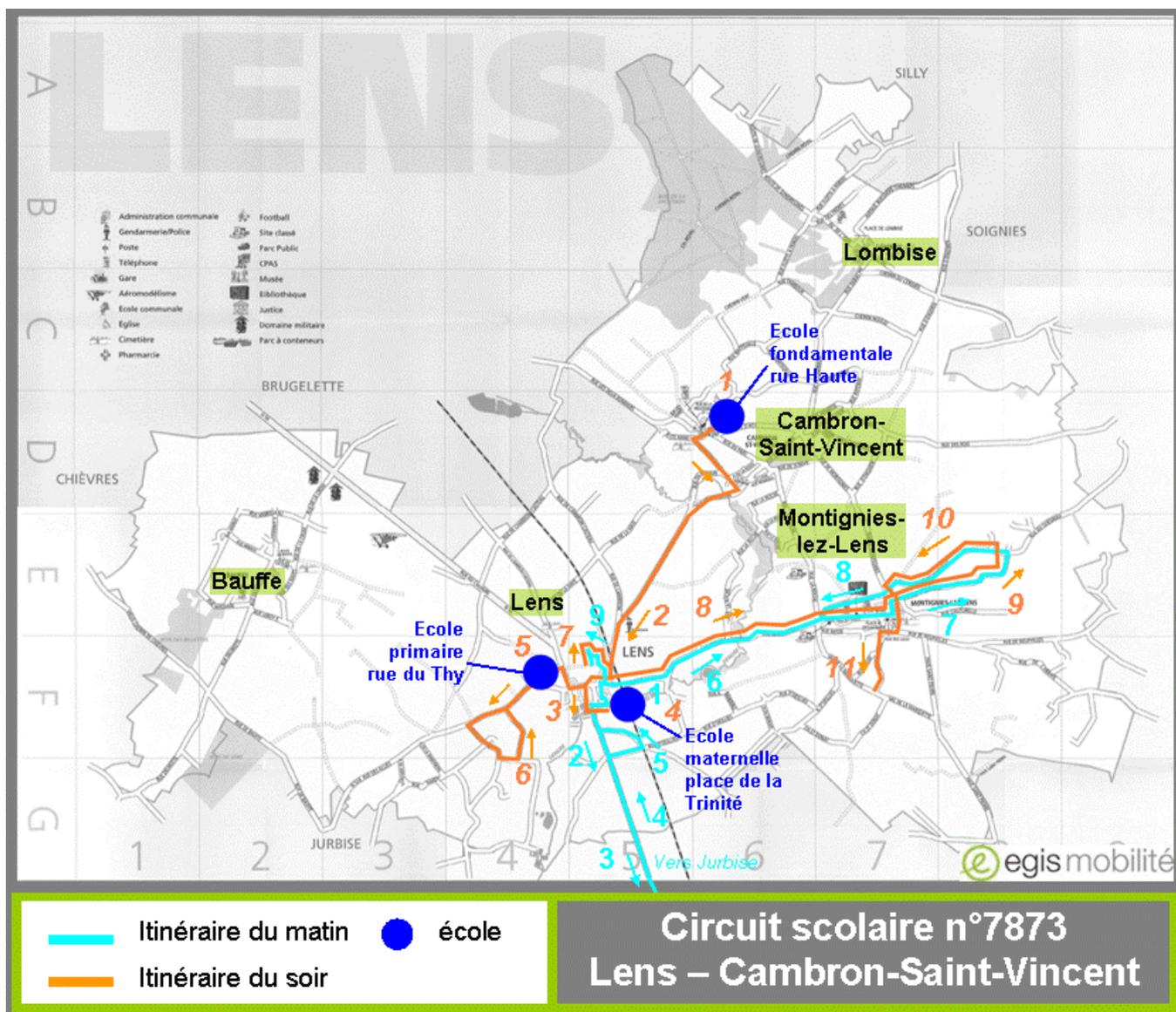
La desserte des écoles de la commune de Lens est gérée par les services du MET.

Elle se décline en 2 circuits :

- Lens – Cambron-Saint-Vincent (circuit n°7873) :

Effectué par un bus communal d'une capacité de 40 places, ce circuit passe par l'école maternelle de la place de la Trinité et l'école primaire de la rue du Thy à Lens, ainsi que l'école fondamentale de Cambron-Saint-Vincent.

16 élèves sont pris en charge le matin et 15 le soir et le mercredi midi (année scolaire 2008-2009).

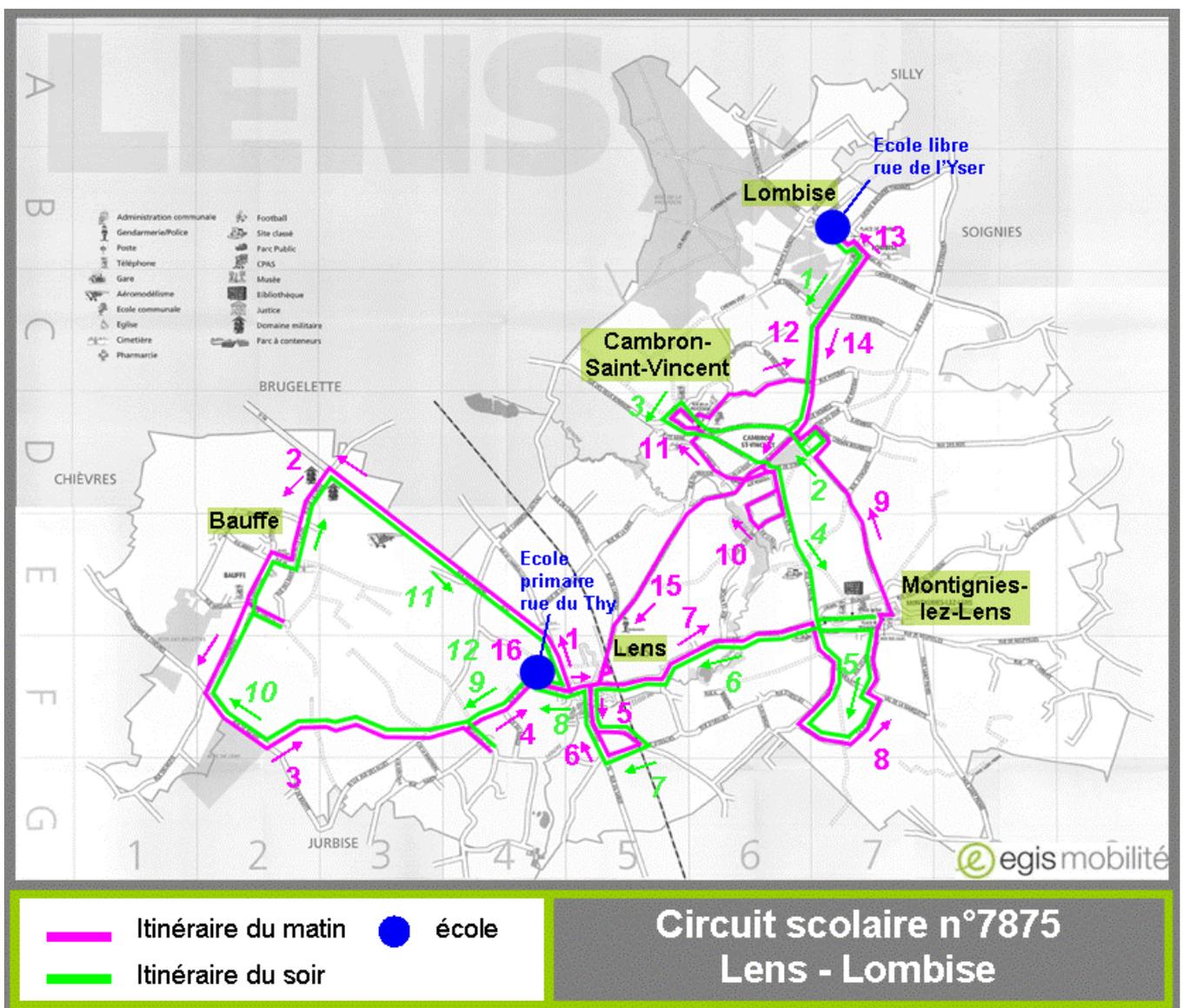


## 6.1 Etat des lieux des services TC existants (suite)

### La desserte scolaire (suite) - Lens – Lombise (circuit n°7875) :

Réalisé par le transporteur privé Voyage Degrevé, ce circuit passe par l'école primaire de la rue du Thy à Lens, ainsi que l'école fondamentale libre de Lombise.

D'une capacité de 20 places, ce bus prend en charge 34 élèves le matin et 37 le soir et le mercredi midi (année scolaire 2008-2009).



---

## Bilan de la desserte TC

- Les avantages**
- Présence d'une gare SNCB au sein de la commune avec une desserte d'environ un train par heure.
  - Une ligne SNCB qui relie les deux correspondances et pôles d'emplois que sont Ath et Mons
  - Une offre TEC présente sur les entités de Lombise, Cambron-Saint-Vincent et Montignies-lez-Lens.

- Les inconvénients**
- Faiblesse de l'offre TC, particulièrement à Bauffe
  - Une offre TEC faible correspondant à une faible demande de la part des habitants.
  - Une desserte en bus TEC non assurée le week-end et durant les vacances scolaires.

- Les préconisations**
- Renforcer l'offre de transports en commun sur l'entièreté du territoire notamment par la mise en place d'un système de transport à la demande.

# 7. Les modes doux

## 7.1 Les déplacements piétons

### Présentation générale

Les déplacements piétons au sein d'un territoire, et ce, quelque soit sa taille, sont favorisés via des cheminements continus, de qualités et sécurisés. A la fois source de vie et de convivialité pour les habitants de la commune, les espaces piétons sont toujours à privilégier.

Il est nécessaire de pouvoir offrir aux habitants des alternatives de déplacements et particulièrement via les modes doux. La morphologie du territoire communal est peu propice aux déplacements piétons au sein des pôles urbains, ceux-ci étant concentrés principalement le long d'axe routier.

En revanche les chemins piétons de randonnées, situés sur des chemins ruraux offrent aux riverains et visiteurs un panel de balades permettant de découvrir un territoire à vocation agricole.

Nous allons donc différencier les espaces piétons en citant, tout d'abord les espaces piétons au sein des espaces urbains.

Notre diagnostic des cheminements piétons sur le territoire met en avant plusieurs insuffisances :

- problème de continuité et de sécurité des cheminements
- dominante du caractère routier au détriment de l'espace piéton
- défaut d'aménagements piétons sur l'ensemble du territoire permettant la liaison entre les principaux pôles
- absence de véritable centre ville (pas de place de vie où les piétons peuvent se déplacer en toute tranquillité, ce type d'espace contribue à créer de la vie et de la convivialité au sein des territoires ce qui fait actuellement défaut au sein de la commune de Lens).

## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons

#### *Cartographie générale du territoire*

Sur l'ensemble de la commune, les cheminements piétons sont aménagés par séquences alternant entre trottoir relativement confortable à étroit et cheminement inexistant.

Ce constat est particulièrement dans les entités plus rurales de Bauffe, Montignies-lez-Lens, Cambron-Saint-Vincent et Lombise.



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

#### **Zoom sur l'entité de Lens**

Sur l'entité de Lens les cheminements piétons apparaissent globalement plus confortables et continus.

Néanmoins, certains points dangereux où le trafic automobile est relativement important s'avèrent peu sécurisés.



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

#### *Zoom sur l'entité de Bauffe*

Sur l'entité de Bauffe, les cheminements piétons sont discontinus, alternant entre trottoir étroit et relativement confortable.

Un des cheminements les plus confortables se situe aux abords de l'église, rue Delmotte.



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

#### *Zoom sur l'entité de Cambron-Saint-Vincent*

Sur Cambron-Saint-Vincent, les cheminements piétons sont assez rares et plutôt étroit.

Seule l'école bénéficie, devant son entrée, d'un trottoir relativement confortable.



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

**Zoom sur l'entité de Montignies-lez-Lens** Sur Montignies-lez-Lens, les trottoirs sont dans l'ensemble assez confortables.



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

**Zoom sur l'entité de Lombise** Lombise se caractérise par la présence de trottoirs assez confortables mais d'un seul côté de la chaussée.



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

#### *Les points forts des déplacements des modes doux*

Sur l'entité de Lens, certains points bénéficient d'un cheminement confortable et bien aménagé.

C'est le cas d'une bonne partie des cheminements piétons situés aux abords de la gare de Lens (rue de la Baille, rue des Stations,...).



*Rue Vallaville, aux abords de la voie ferrée*

**Une partie de la rue Vallaville** offre un cheminement aux piétons très confortable avec un certain nombre d'aménagements valorisant ce mode de déplacement.

Il s'agit de la portion située après le passage de la voie de chemin de fer.

#### *Caractéristiques principales :*

- barrières de protection au niveau du premier passage piéton ;
- passage piéton sur plateau ;
- visibilité accentuée du deuxième passage piéton (marquage au sol supplémentaire en rouge, rétrécissement de la voirie, potelets de signalisation,...)
- abaissements de trottoir ;

**La rue de la Baille** est un exemple de bon aménagement des cheminements piétons

Elle offre une largeur de trottoir très confortable et ce de manière continue.

#### *Caractéristiques principales :*

- Nombreux passages piétons;
- visibilité accentuée des passages piétons (marquage au sol supplémentaire en rouge, rétrécissement de la voirie, potelets de signalisation,...)
- revêtement de la chaussée en pavés ajoutant une qualité paysagère en faveur des modes doux.



*Rue de la Baille*

## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

#### *Les principaux dysfonctionnements constatés*

Outre les obstacles constatés en lien avec la discontinuité des cheminements piétons, certains points soulèvent le problème du manque de sécurisation des déplacements à pieds.

Nous avons relevé ainsi trois principaux lieux où les cheminements s'avèrent dangereux :

- **Le premier virage de la rue du Sewoir :**

*Contexte :*

Au niveau du croisement entre la rue du Sewoir et la rue Edgard Pierman, ce virage est considéré comme fortement accidentogène.

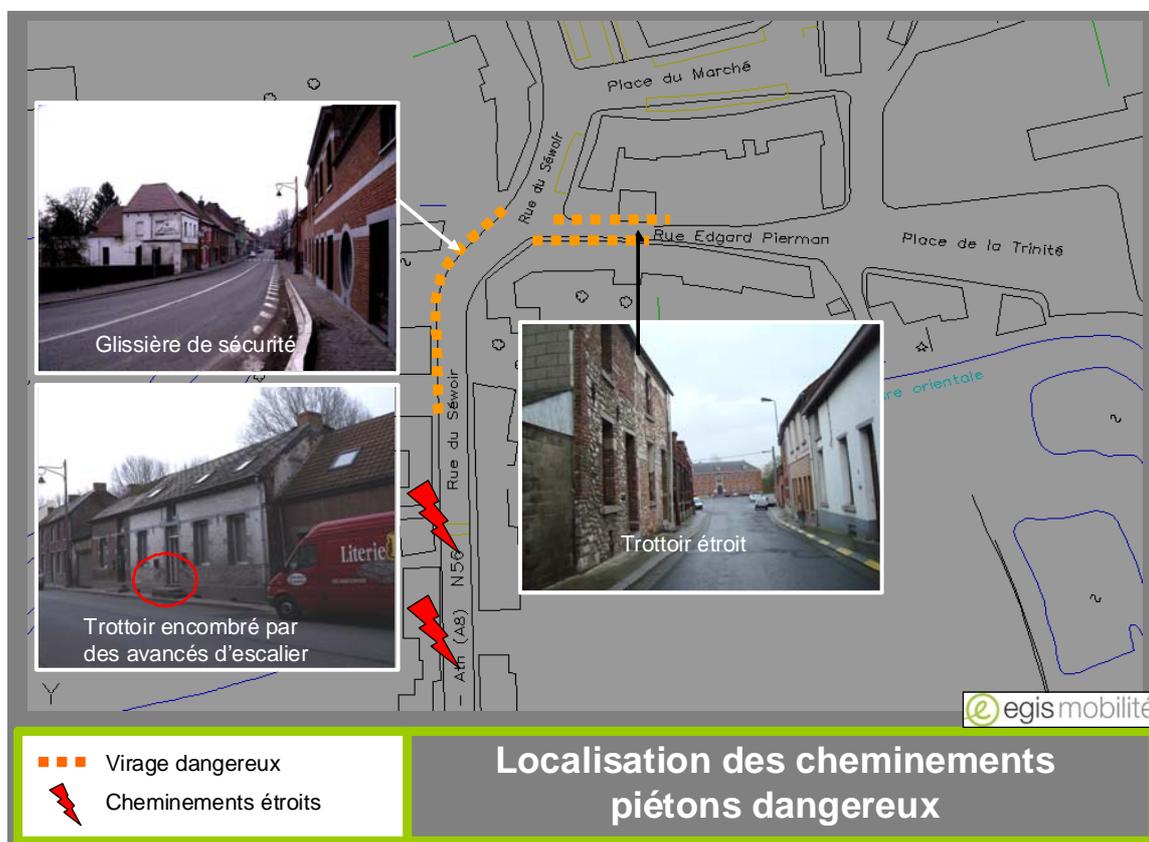
En vue de sa dangerosité, une glissière de sécurité a déjà été mise en place mais elle ne solutionne en rien le problème de sécurisation des cheminements piétons.

*Constat :*

Le trottoir s'avère assez étroit et le cheminement est perturbé par de nombreuses avancées d'escaliers.

*Axe de réflexion :*

Une réflexion est donc à mener sur la sécurisation de ce point noir.



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

#### Les principaux dysfonctionnements constatés (suite)

- Rue Amédée Gain :

##### Contexte :

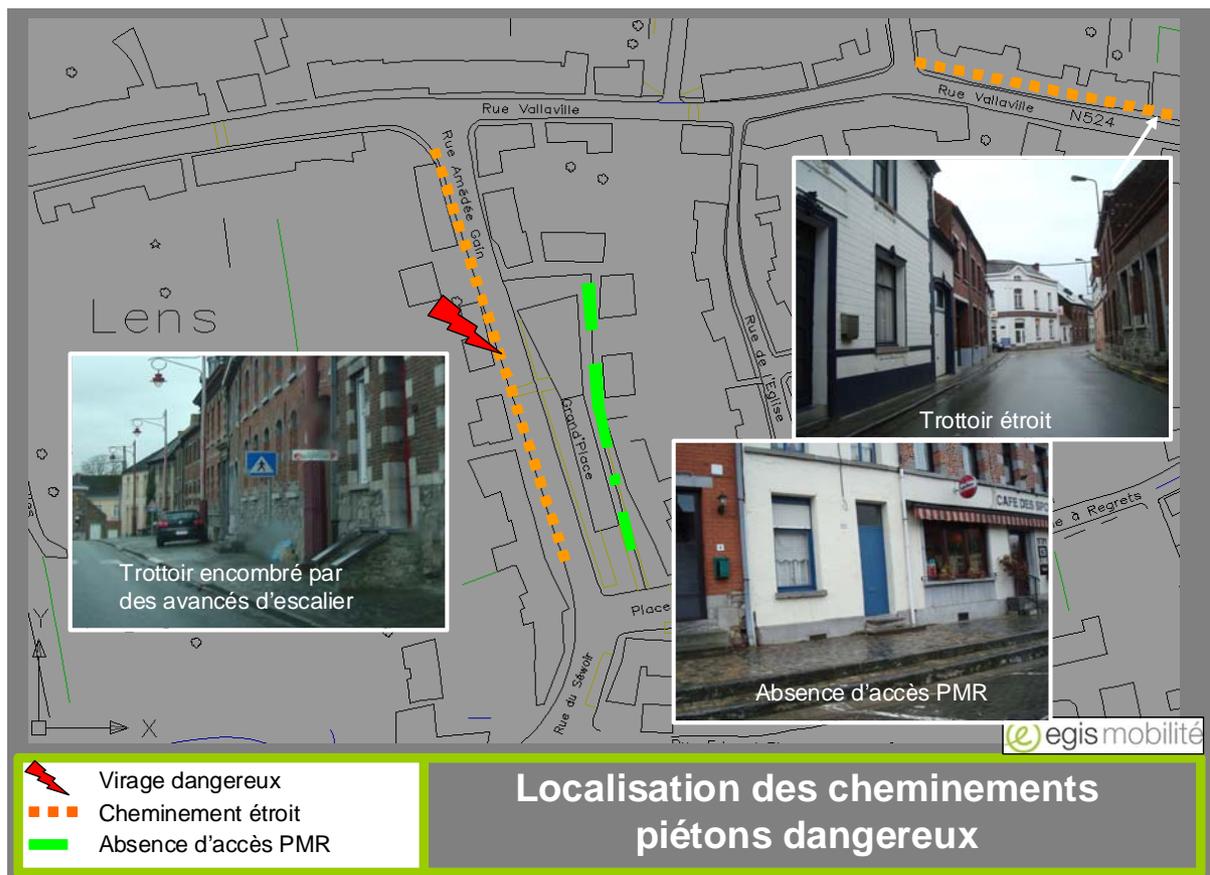
Situé devant la Grand Place, ce point est un lieu de passage relativement important du fait de la présence des principaux commerces de la commune sur la place du Marché et la Grand Place.

##### Constat :

Les cheminements piétons sont perturbés par la présence de nombreuses avancées d'escalier et l'étroitesse des trottoirs.

Cette zone se trouve entre deux virages dangereux et assez accidentogènes (croisement rue Vallaville / rue Amédée Gain et croisement rue Edgard Pierman / rue du Sewoir)

L'entrée des commerces est marquée par la présence d'escaliers limitant de ce fait l'accessibilité pour les PMR



## 7.1 Les déplacements piétons (suite)

### Etat des lieux des cheminements piétons (suite)

#### Les principaux dysfonctionnements constatés (suite)

- Rue Vallaville :

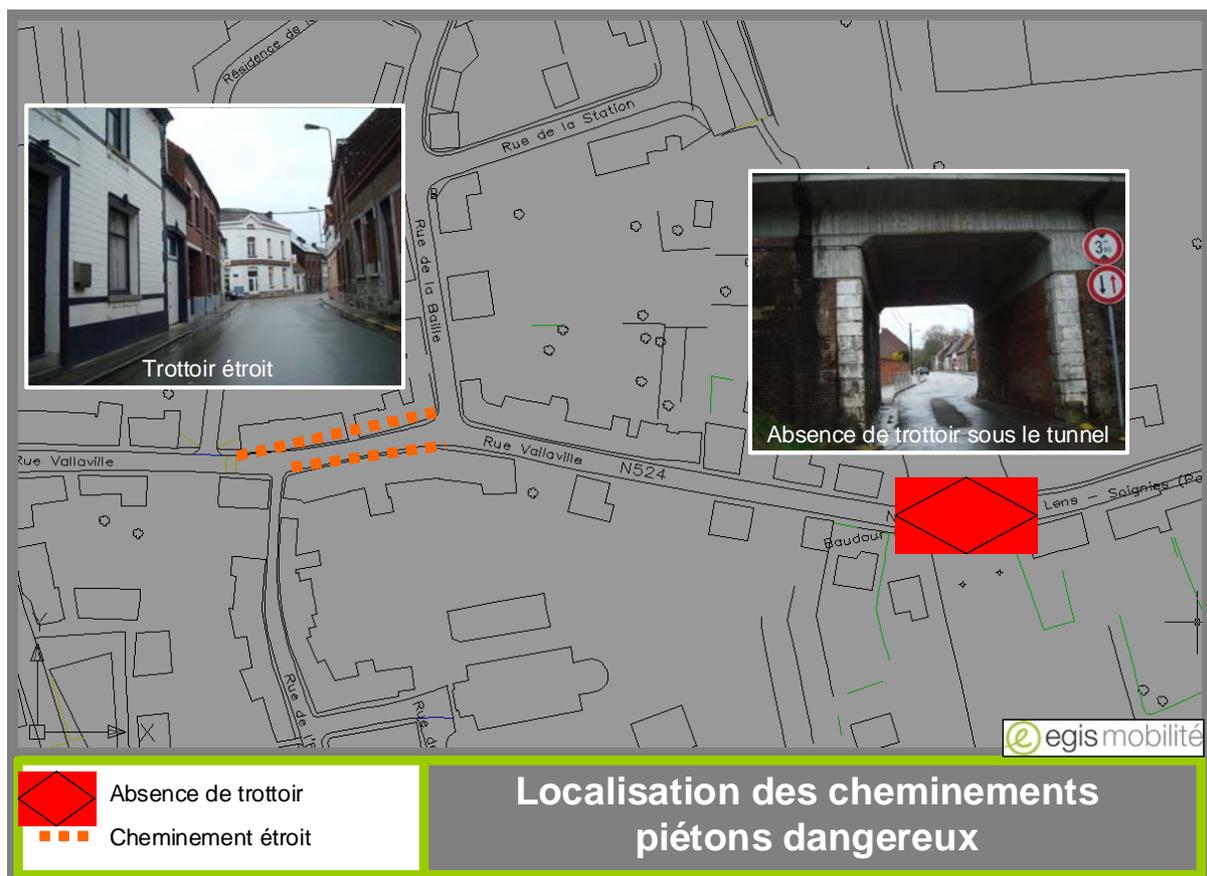
##### Contexte :

Située entre le croisement rue Vallaville/rue « résidence de la Baille » et le croisement rue Vallaville/rue de la Baille.

##### Constat :

Cette partie de la rue Vallaville est particulièrement étroite offrant une possibilité de cheminement pour les piétons quasi inexistante.

Cette discontinuité du cheminement piéton est accentuée par l'absence de trottoir sous le tunnel sur lequel passe la voie de chemin de fer.



## 7.2 Les déplacements cyclables

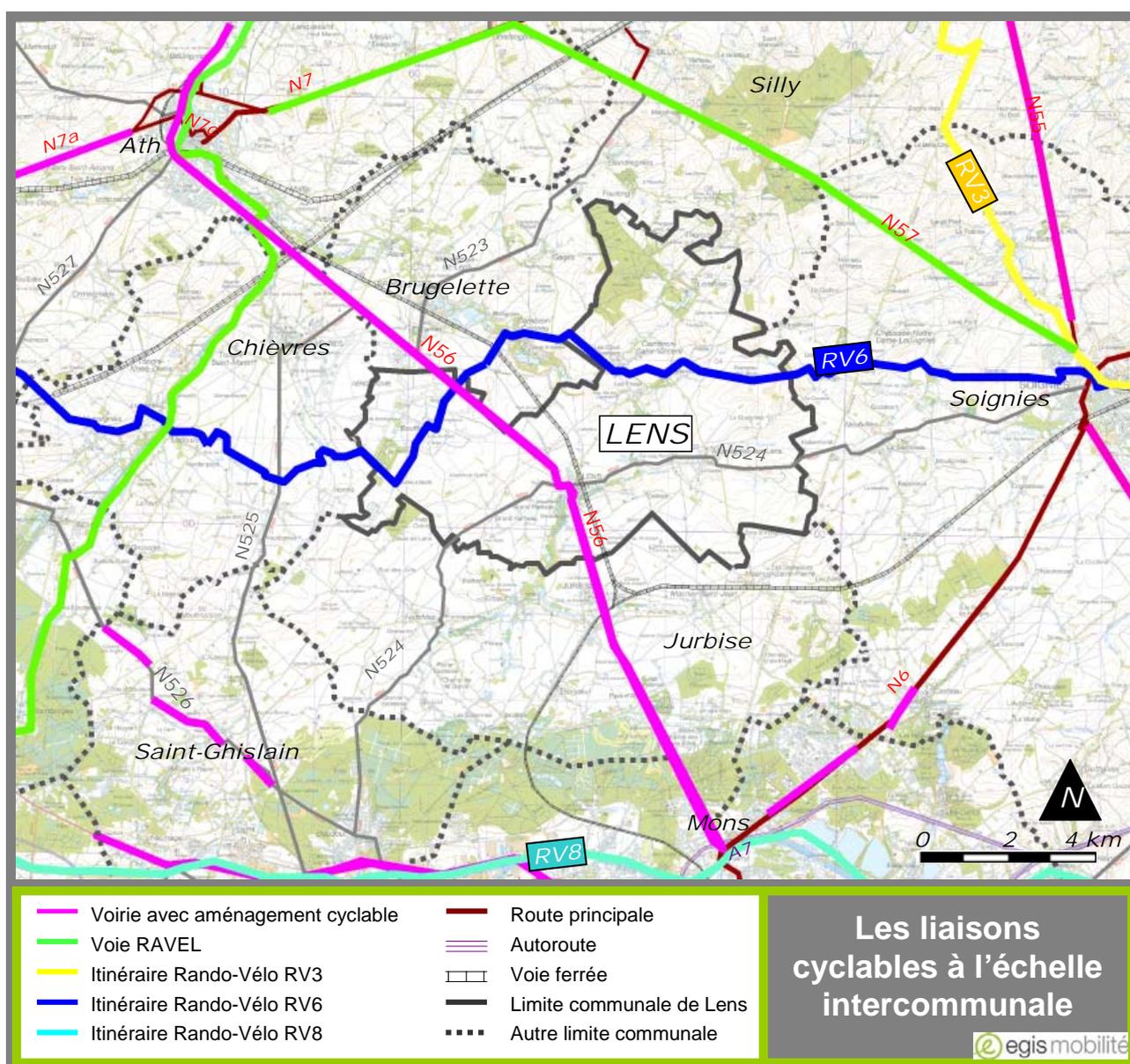
### Les liaisons cyclables à échelle intercommunale



La commune de Lens se trouve au centre d'un réseau cyclable alternant entre itinéraires RAVEL sur les grands axes routiers et aux abords des canaux et itinéraires balisés Rando-Vélo présents sur les voies de liaisons et les routes locales.

Ainsi la commune est reliée à Ath et à Mons grâce à la N56 qui bénéficie d'un aménagement cyclable, à Soignies et Tournai grâce à l'itinéraire Rando-Vélo n°6.

Une voie RAVEL passe à proximité de la Lens mais ne traverse pas son territoire communal.



## 7.2 Les déplacements cyclables (suite)

### Les liaisons cyclables à échelle communale



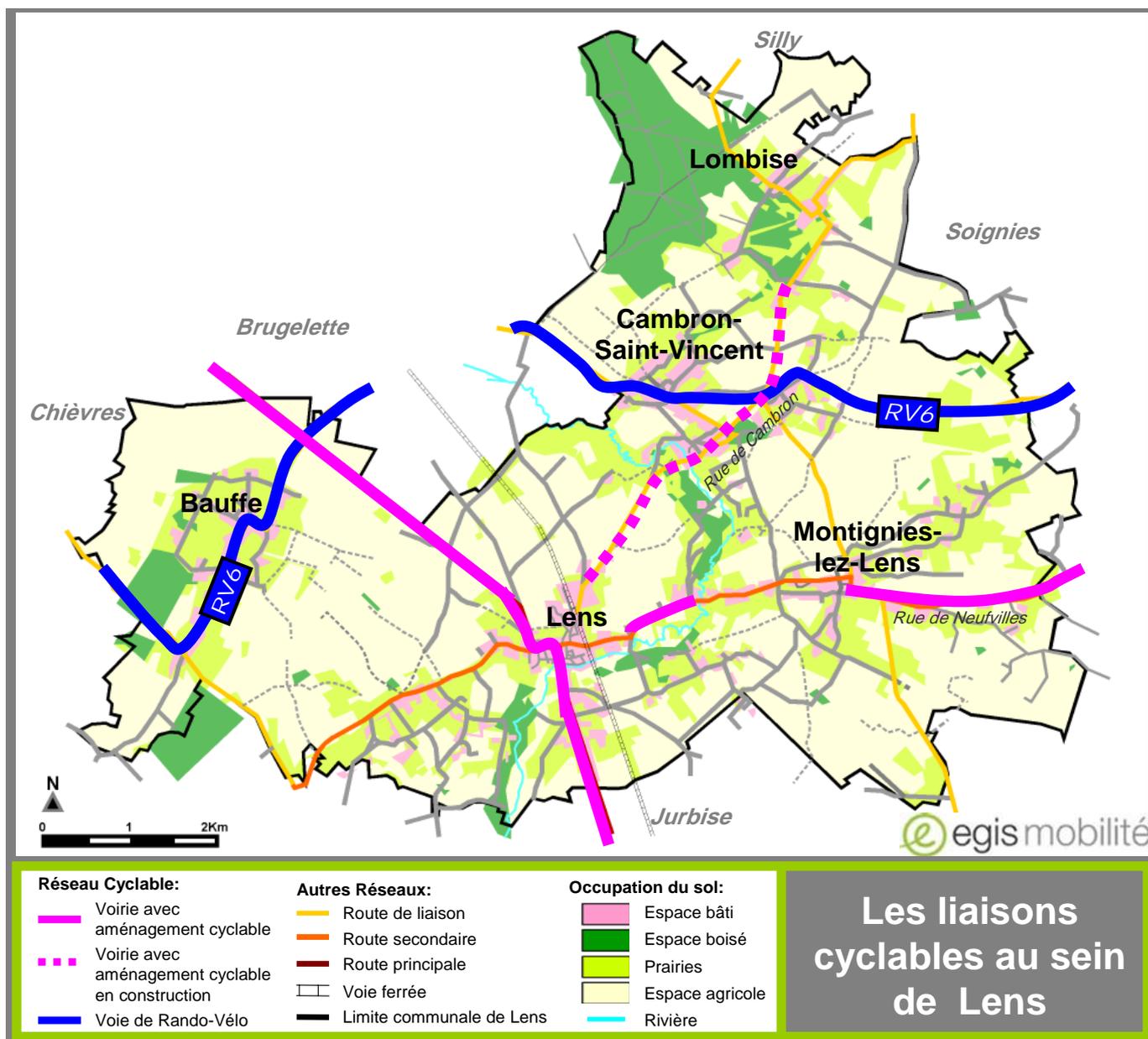
Comme nous l'avons vu précédemment, il n'y a pas d'itinéraires cyclables de type RAVEL au sein de la commune de Lens. Les itinéraires existants sont situés aux abords de la commune, notamment le long des axes régionaux.

Néanmoins, 2 pistes cyclables aménagées permettent de liaisonner les différentes entités, exception faite de Bauffe.

En outre, un itinéraire de rando-vélo passe au sein même de la commune de Lens (RV6 Tournai-Wiltz, 330,7 km) et deux autres sont présents dans les communes voisines (RV8 et RV3).

Il est recommandé, dans le cadre du PCM, de valoriser les modes de déplacements doux et notamment les déplacements cyclables.

La mise en place d'une politique communale visant à créer des itinéraires cyclables au sein du territoire permettrait d'offrir aux habitants une alternative en terme de déplacements. Cet axe de développement est à mener tant à l'échelle communale qu'intercommunale.



## Les liaisons cyclables au sein de Lens

---

## Bilan des liaisons douces

---

- Les avantages**
- Des secteurs aménagés et confortables pour les déplacements piétons sur Lens
  - Des liaisons cyclables présentes à la fois sur les routes locales et nationales
  - Des aménagements pour cyclistes en cours afin de liasonner les différentes entités

- Les inconvénients**
- Des cheminements piétons trop discontinus voir inexistant dans certaines rues.
  - Des trottoirs assez étroits et parfois encombrés
  - Un manque de sécurisation et d'aménagements à destination des modes doux
  - Un réseau cyclable peu continu

- Les préconisations**
- Assurer une continuité et sécuriser les cheminements piétons ;
  - Développer et assurer une continuité du réseau cyclable notamment le long des axes secondaires et ceux reliant les différentes entités de la commune de Lens.

## 8. Les conclusions du diagnostic

### 8.1 Les dysfonctionnements

SYNTHESE DES DYSFONCTIONNEMENTS		
	Bilan de l'actuel	Les actions à entreprendre
<b>RESEAU VIAIRE</b>		
⇒ Dangerosité du réseau viaire	Insécurité des automobilistes Risque accidentogène élevé sur la traversée de la commune	Sécurisation du réseau viaire via des aménagements adaptés
• N524	Chaussée rectiligne	Sécurisation de l'axe et des carrefours
• Maillage local	Défaut de modérateurs de vitesses	Sensibiliser les automobilistes à une conduite respectueuse de limitations de vitesse, via si nécessaires l'aménagement de modérateurs de vitesse
• Carrefour dangereux	Comme l'a montré le diagnostic un certains nombres de carrefours sont dangereux et souvent le lieu d'accident	Sécurisation de ces carrefours via des aménagements et une signalisation adaptés
⇒ Gabarit voirie peu adapté		
• Accès à Paradisio	Réseau viaire étroit non adapté au trafic	Nouvel accès via Cambron
⇒ Qualité des espaces		
• Revêtement au sol dégradé	Nombreuses voies du maillage local en mauvais état	Amélioration de la qualité du réseau viaire
• Voiries à caractère agricole	Passage d'engins agricole détériore et sali les voiries	
<b>STATIONNEMENT</b>		
⇒ Le stationnement PMR	Peu de places adaptées sur la commune	Aménagement de places spécifiques près de chaque pôle générateur
<b>TRANSPORT EN COMMUN</b>		
⇒ Une offre faible		
• SNCB	Des aménagements sommaires	Potentiel de développement autour l'arrêt (accès PMR des 2 cotés du quai par exemple)
• TEC	Offre qui ne permet pas de répondre aux besoins de tous les usagers	Réflexion à mener sur la mise en place d'un TAD

<b>DEPLACEMENTS CYCLABLES</b>		
⇒ Peu d'itinéraires cyclables	Des itinéraires cyclables existent mais ne permettent pas de liasonner l'ensemble du territoire	Développement de nouveaux itinéraires notamment entre les différentes entités et les principaux pôles générateurs de déplacement
• Une quasi absence d'abris vélo		Développement complémentaire de l'action ci dessus
• Absence de communication autour de ce mode de déplacement		Politique de communication et d'accompagnement à mener auprès de la population
<b>DEPLACEMENTS PIETONS</b>		
⇒ Cheminement piéton discontinus	Certains cheminements sont inconfortables et n'assurent pas des déplacements piétons suffisamment sécurisés	Amélioration de la qualité des cheminements piétons
• Liaisons entre les principaux pôles	Des liaisons existantes mais pas toujours adaptées aux déplacements des PMR	Définition de liaisons prioritaires pour permettre le déplacement du plus grand nombre

# ANNEXES

# Annexe

## Les comptages

Afin de quantifier les déplacements automobiles au sein de l'entité, une campagne de comptages a été réalisée.

Trois carrefours stratégiques, situés près des pôles générateurs, ont donc fait l'objet de comptages aux heures de pointe du matin et à celles du soir.



- **Croisement rue Vallaville / rue Amédée Gain :**

*Contexte :* Le croisement entre la rue Vallaville et la rue Amédée Gain constitue un croisement assez dangereux.

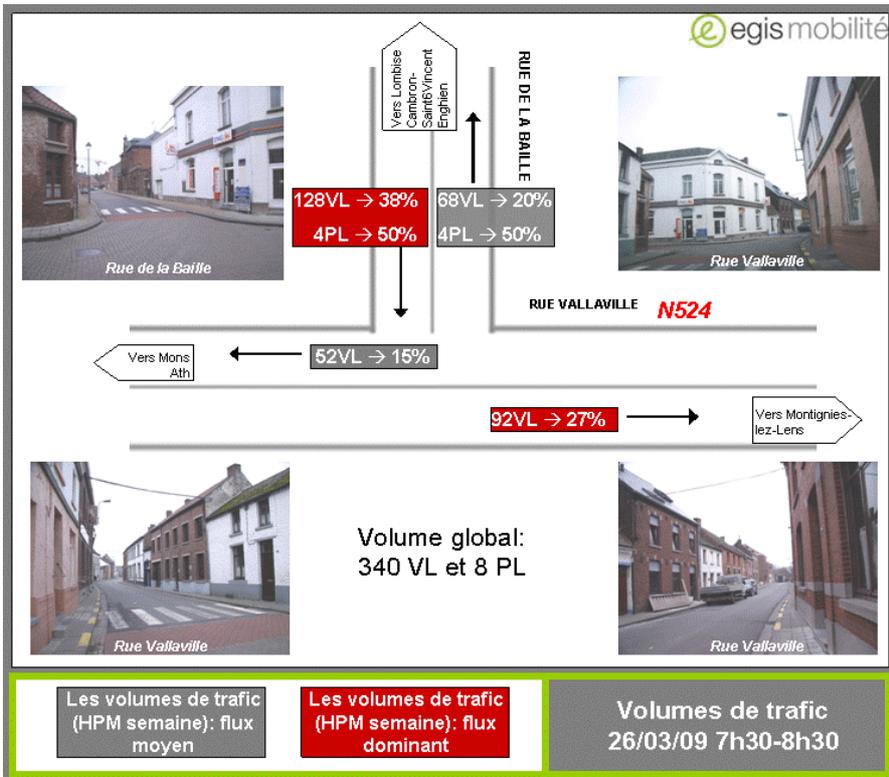
### Constat :

- Un trafic de transit important sur la N56 tant en termes de poids lourds que de véhicules légers.
- Problématique exacerbée pendant l'heure de pointe du matin et du soir.
- Un carrefour en virage particulièrement dangereux.
- Un manque de visibilité notable.
- De nombreux poids lourds transitent par le village via la N56 ainsi que la N524.



## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les comptages (suite)



### Croisement rue Vallaville / rue de la Baille :

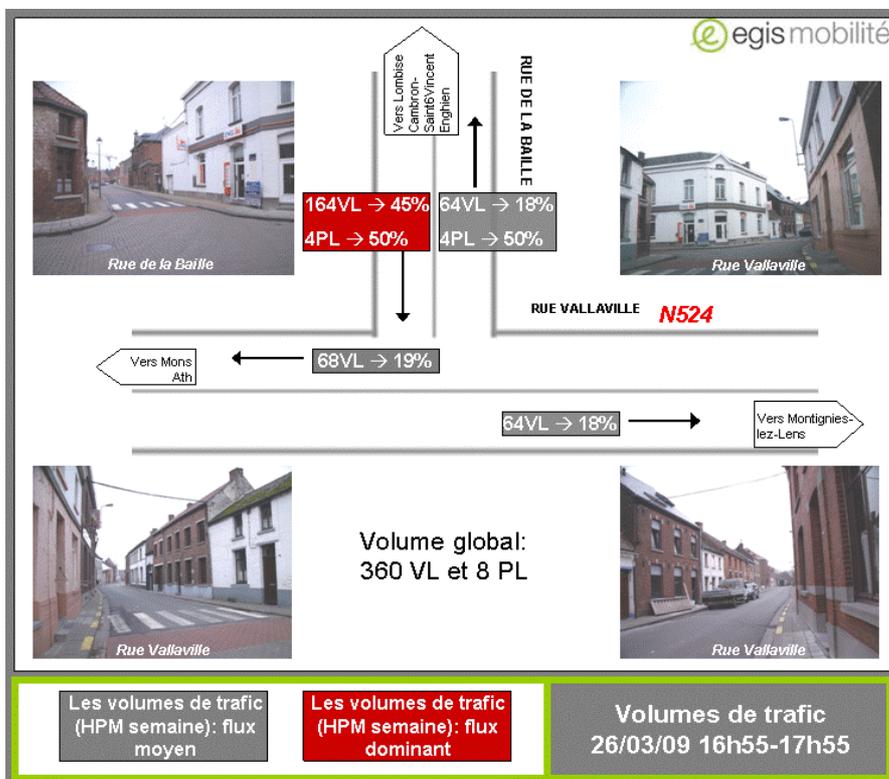
*Contexte :* Le croisement entre la rue de la Baille et la rue Vallaville est emprunté par les automobilistes faisant le trajet depuis ou vers Lombise, Cambron-Saint-Vincent ou Enghien, ou encore vers Montignies-lez-Lens. A noter également que la rue de la Baille mène à la gare de Lens.

### Constat :

- Un trafic relativement faible.
- Un transit légèrement plus important en provenance de Lombise, Cambron-Saint-Vincent et Enghien
- Un carrefour bien marqué offrant peu de visibilité pour les automobiles
- Une giration dangereuse dans lequel les poids lourds ont des difficultés à s'engager.

### Axe de réflexion:

Une réflexion est à mener sur l'accès aux poids lourds à ce croisement.



## 4.2 L'accessibilité locale (suite)

### Les comptages (suite)



#### - Croisement rue Vallaville / rue du Thy :

*Contexte :* Le croisement entre la rue du Thy et la rue Vallaville se situe en entrée de village.

A noter également que la rue du Thy mène à l'école communale des classes primaires.

#### Constat :

- Un trafic en continuité important sur la N56.
- Les automobilistes qui viennent de la N56 font leur demi-tour à l'entrée de la N524 (configuration propice au demi-tour des véhicules en vue d'une largeur de voirie importante).
- Ce carrefour constitue une zone assez dangereuse compte tenu de la vitesse assez élevée à laquelle vont les automobilistes qui empruntent la N56.

