



Phase 2 du PCM : LES PRECONISATIONS D'AMENAGEMENTS

SOMMAIRE

Rappel du contexte de l'étude :

- Les préconisations d'aménagement
- Le déroulement de l'étude

Les perspectives de déplacement :

- Les impacts de l'école de feu
- Les estimations générales des volumes de trafic sur les 10 prochaines années

Thème 1 : L'infrastructure routière

Diminuer les vitesses excessives sur les axes structurants
Minimiser l'impact routier de la N56 en traversée de commune
Aménager la N524
Maîtriser les volumes de trafic près des pôles générateurs
Sécuriser les axes dangereux sur le maillage local
Aménager les entrées de village des différentes entités

Thème 2 : Les transports en commun

Renforcer la desserte de la commune
Assurer une liaison rapide intercommunale via la N56
Améliorer le confort des arrêts SNCB
Créer un transport à la demande

Thème 3 : Le stationnement

Éviter tout stationnement gênant pour les déplacements des modes doux
Renforcer le nombre de places dédiées aux stationnements des PMR

Thème 4: Les modes doux

Favoriser et sécuriser les déplacements piétons
Redonner de l'espace aux piétons notamment près des pôles générateurs et dans les centres des villages
Assurer les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite via des itinéraires privilégiés
Développer les itinéraires cyclables pour assurer les liaisons intercommunales

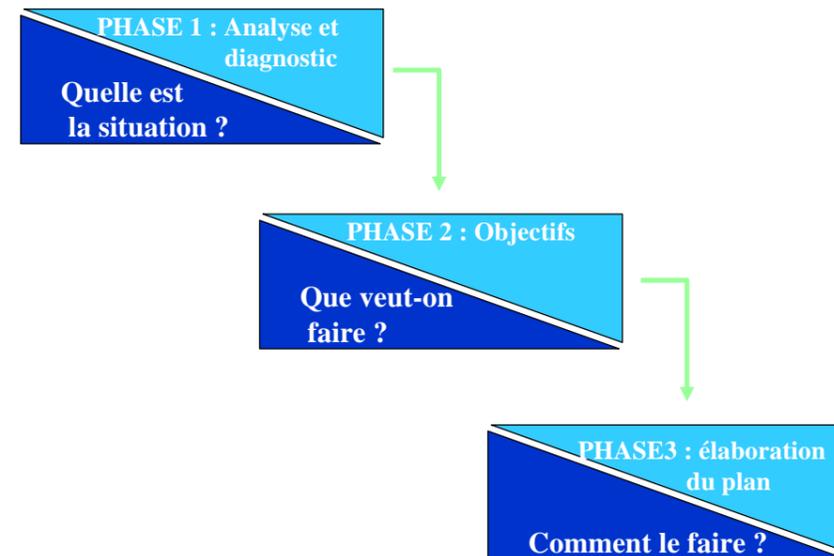
Phase 2 du PCM : LES PRECONISATIONS D'AMENAGEMENTS

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).

Ces objectifs se caractérisent notamment par le fait de favoriser les déplacements en modes doux, de redonner de l'espace aux piétons, d'organiser la circulation et le stationnement pour qu'ils soient moins polluants aussi bien visuellement qu'au niveau sonore.

Déroulement de l'étude :

- Réaliser un diagnostic du territoire communal en terme d'organisation des déplacements : **phase n°1 de l'étude** (juin 2009);
- Dresser une liste d'objectifs visant à palier les dysfonctionnements relevés lors de la phase précédente : **phase n°2 de l'étude** (octobre 2009);
- Proposer une liste de leviers d'actions concrètes afin d'améliorer l'accessibilité du secteur étudié, avec le souci de sécuriser l'ensemble des déplacements : **phase n°3 de l'étude** (octobre 2009);



Objectif => répondre à un besoin d'amélioration des conditions de déplacements tous modes sur l'entièreté du territoire

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LENS

Phase 2 du PCM : LES PRECONISATIONS D'AMENAGEMENTS

Des aménagements divers permettraient de renforcer la « qualité de vie » des habitants de Lens, en accord avec un développement à la fois harmonieux et ambitieux.

C'est dans ce cadre que nous proposerons **des fiches actions** détaillant des leviers d'actions concrets pour résoudre les dysfonctionnements actuels et à venir à l'échelle du centre de la commune.

Enjeux de sécurité routière :

- Valoriser les entrées des différentes entités
- Hiérarchiser le réseau viaire
- Sécuriser les axes dangereux notamment aux abords des écoles

Enjeux de transport en commun :

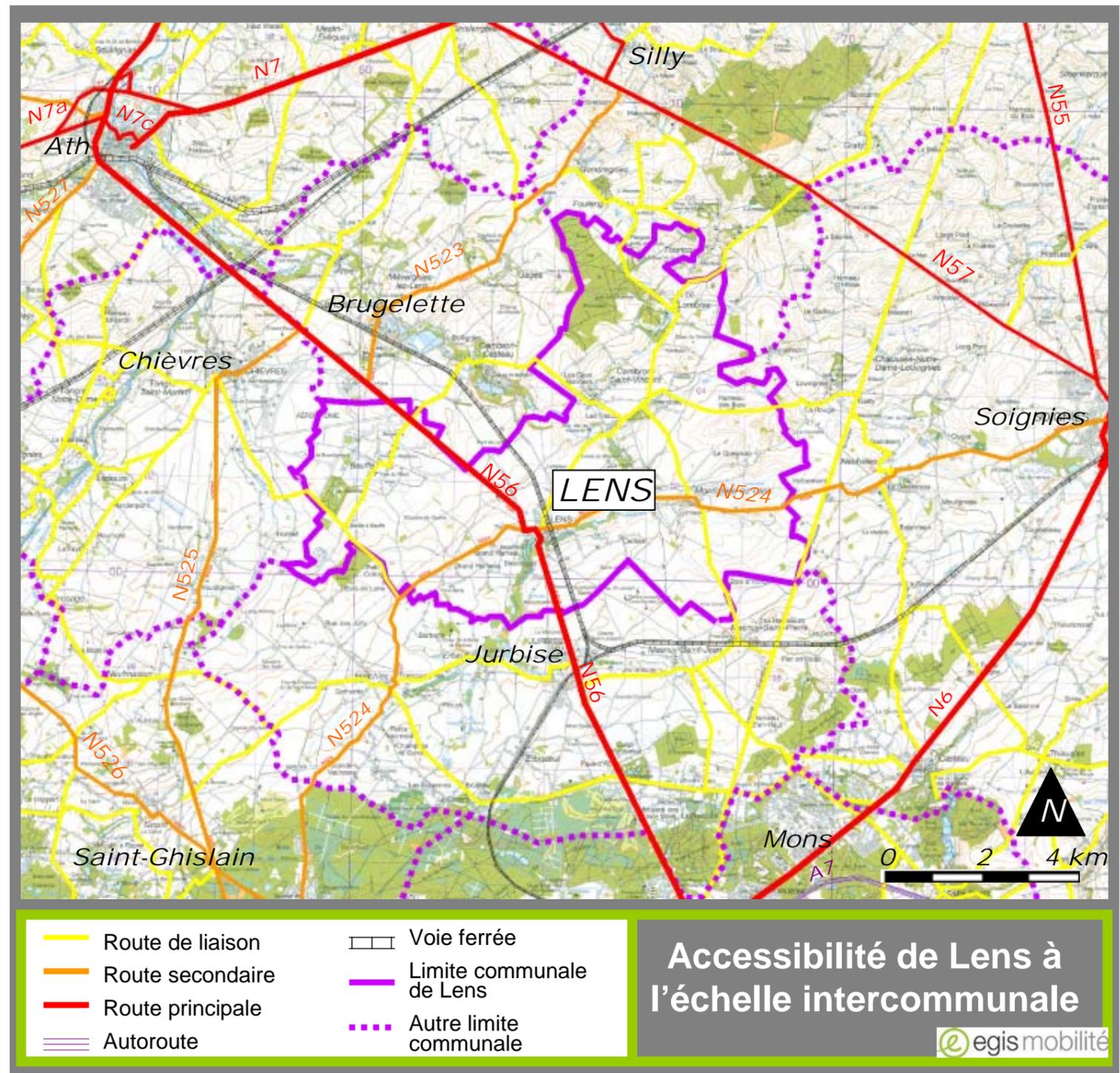
- renforcer l'offre existante
- adapter cette offre aux besoins de la population

Enjeux de stationnement :

- Organiser le stationnement riverain
- Éviter tout stationnement gênant pour les déplacements des modes doux

Enjeux de modes doux :

- Favoriser et sécuriser les déplacements piétons
- Créer de véritables espaces « piétons » au sein desquels les déplacements des modes doux sont prioritaires
- Développer les itinéraires cyclables
- Assurer les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)



Les évolutions à venir

Les perspectives de déplacements

Cette phase consiste à établir les **potentiels de déplacement** en fonction des projets sociaux et économiques identifiés aujourd'hui. Ces flux de déplacements seront ajoutés à la croissance « naturelle » de trafic actuel pour un horizon à 2015- 2020.

L'objectif de cette démarche est de mettre en évidence les zones susceptibles de connaître des dysfonctionnements :

- soit en terme de circulation
- soit en terme de sécurité

Cette prospective permettra de déterminer les aménagements nécessaires à la bonne pratique de la commune de Lens. Il existe de nombreux facteurs qui influenceront les volumes de trafic :

- **les facteurs socio-économiques** : ceux-ci dépendent de la dynamique démographique de la population, du niveau de vie, de la distance des lieux d'emplois ou de scolarité, de la taille des ménages, de la variété des loisirs,...
- **les facteurs liés aux conditions de déplacements** : état du trafic entre les différents pôles d'activités, l'offre en transport public, la concentration des activités, ...

Dans le cadre de cette étude, nous avons fait une estimation sur les données disponibles :

Les évolutions démographiques

- Population de Lens en 2007 : 4 000 habitants
 - Population qui a augmenté de 6% entre 2001 et 2007
 - Augmentation importante des moins de 18 ans
 - Croissance naturelle de la population à laquelle s'ajoute une nouvelle dynamique liée au développement de nouveaux projets urbains
- => Une évolution globale de la population qui impactera peu sur les volumes de déplacement

Les projets identifiés

- Projet de créer 20 appartements de 55m² pour personnes âgées avec parking privé.
- Proposition de faire 6 appartements en centre-ville, dans la rue Fontaine à regrets, en réflexion.
- Achat d'un terrain dans le but de construire environ 10 maisons près de la voie de chemin de faire, projection à 2014
=> Renforcement de l'attractivité de la commune

En vue des différents projets urbains développés au sein de la commune la population résidente ne sera pas marquée par une évolution conséquente dans les prochaines années.

Les nouveaux logements disposeront tous de leur propre espace de stationnement. Les besoins des résidents ne seront donc pas à prendre en compte dans le cadre de ces projets immobiliers mais uniquement en vue d'anticiper l'augmentation annuelle moyenne.

Les évolution de la distance moyenne /déplacement

Ce facteur est très variable d'une agglomération à l'autre. Il devrait varier entre 2 à 10% en 10 ans.

Les évolutions des motifs

Pourquoi se déplace t-on ? Aujourd'hui on peut distinguer les motifs de déplacements des touristes (rejoindre les chemins de randonnées, les pôles culturels...) de celui des résidents de Lens (navette domicile-travail, déplacements quotidiens vers les services de la commune...).

Le constat global

L'évolution de la population et des comportements ne devrait pas impacter sur les volumes de trafic de la commune. Les réserves de capacité des principaux axes de desserte permettront de supporter les flux supplémentaires.

Les impacts de l'implantation de l'école du feu sur le territoire communal

Le rappel du contexte

Aux abords du carrefour du Paradisio, 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.

Les générations de trafic

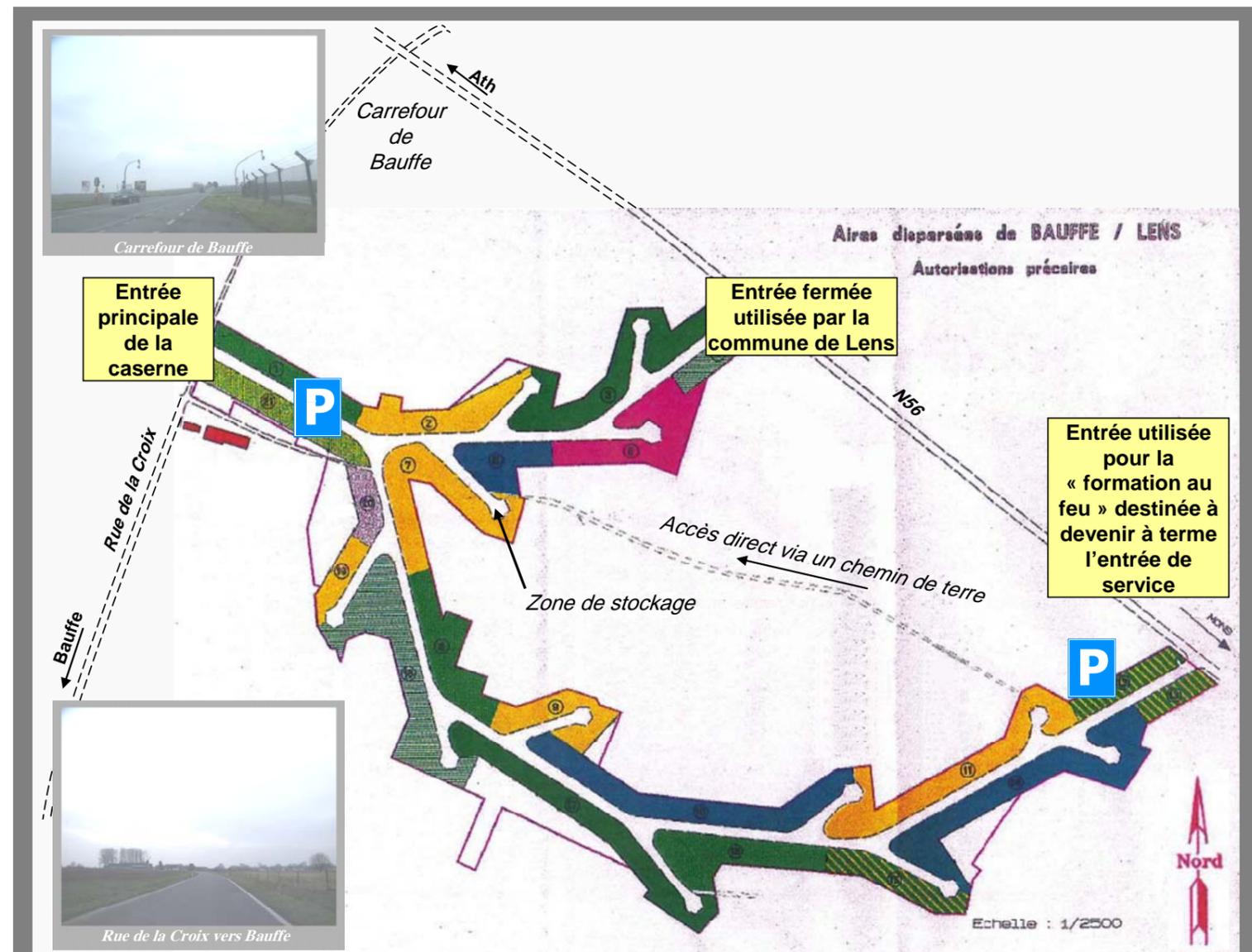
Le personnel de la caserne ne travaillant pas à heure fixe et pouvant être appelé à tout moment il est relativement difficile d'estimer des heures de pointes potentielles.

Cependant, il est indéniable qu'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.

Les recommandations

Afin d'éviter un renforcement des volumes de trafic sur cet axe, il est préconisé de mettre en place une navette rapide.

Destinée à l'ensemble des habitants celle-ci pourrait avoir un arrêt à l'école du feu (cf. partie TC)



Le projet d'école du feu sur la commune de Lens

Thème 1 : l'infrastructure routière

Contexte :

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les problématiques de sécurité liées à certains axes routiers.

Analyse des axes par entité :

- Lens
- Bauffe
- Montignies-Lez-Lens
- Cambron-Saint-Vincent
- Lombise

Problématique :

Défaut de visibilité des entrées de village

Absence de traitement différencié des axes en fonction des espaces traversés (zone urbaine, zone rurale...)

Enjeux:

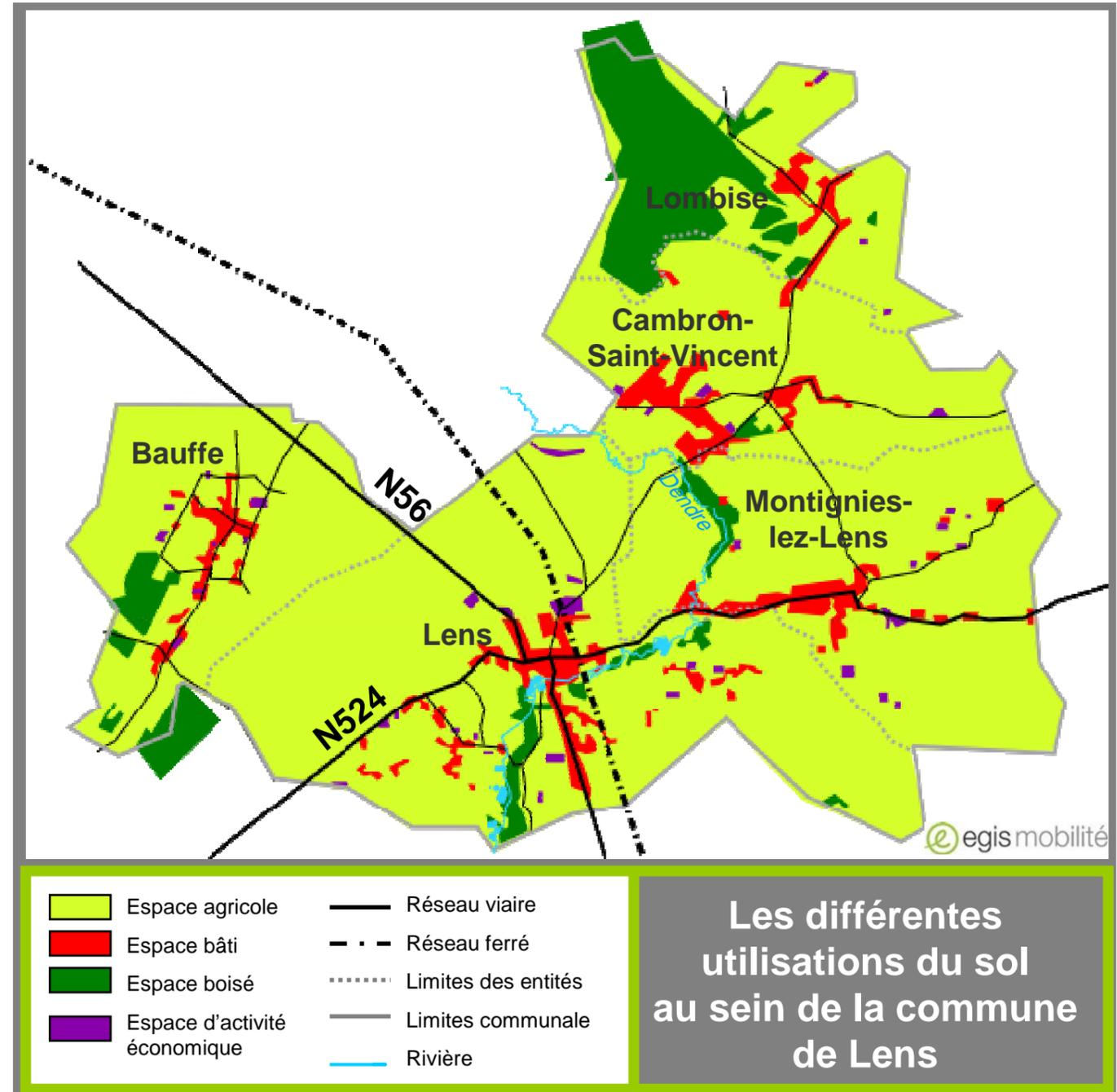
Rompre le caractère routier des axes en particulier lors des traversées de noyaux villageois

Traiter les axes en fonction des espaces traversés

Actions:

En vue des dysfonctionnements relevés il s'agit de proposer :

- une action ciblée propre à chaque axe problématique
- une mise en avant des avantages procurés par 'aménagement



N56 :

Contexte : N56, axe traversant du Nord au Sud le cœur de la commune, qui permet les liaisons vers le réseau. La N56 supporte un trafic important allant de 12 000 à 16 000 véhicules par jour.

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.
autoroutier.

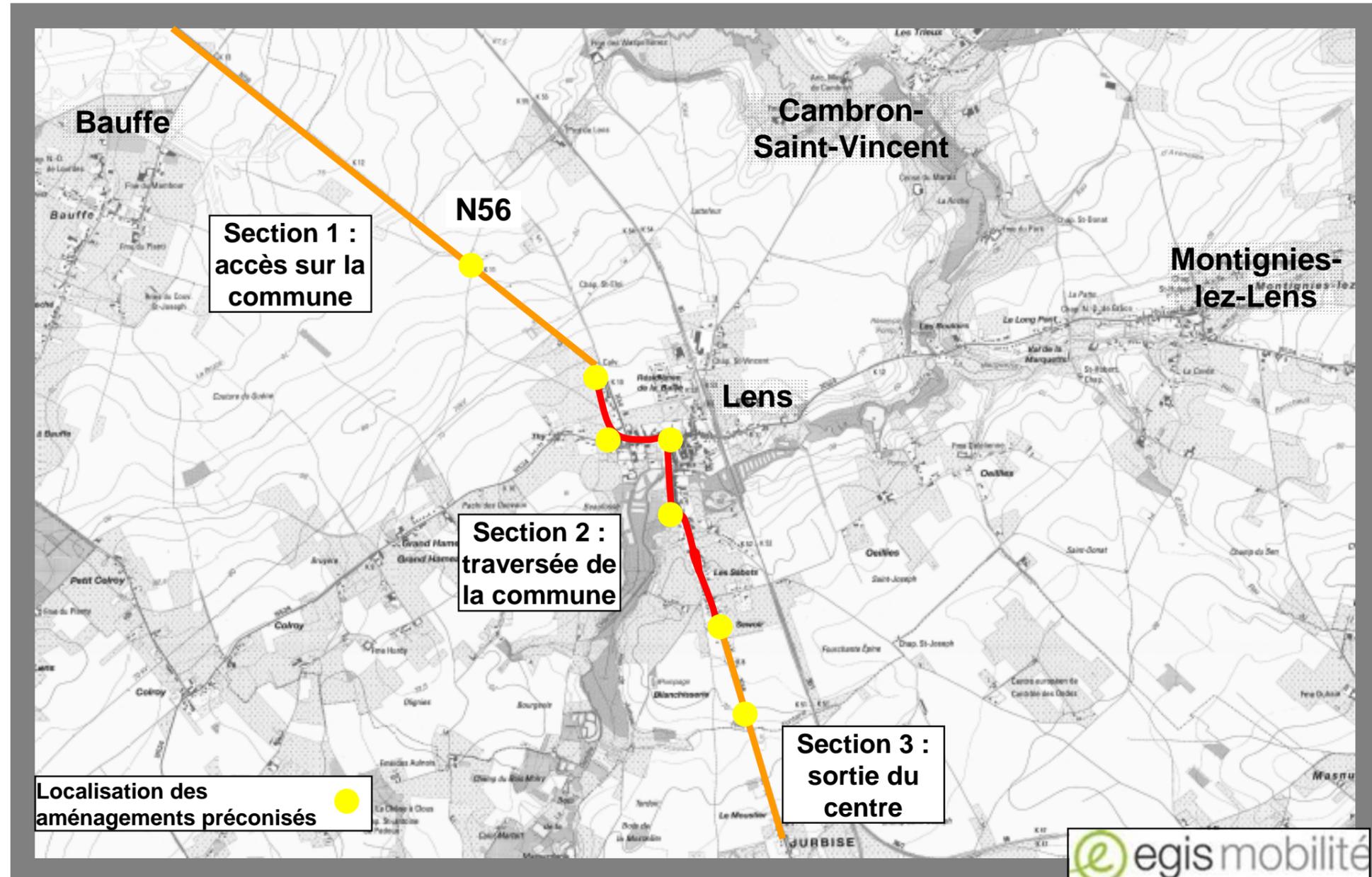
Problématique :

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.

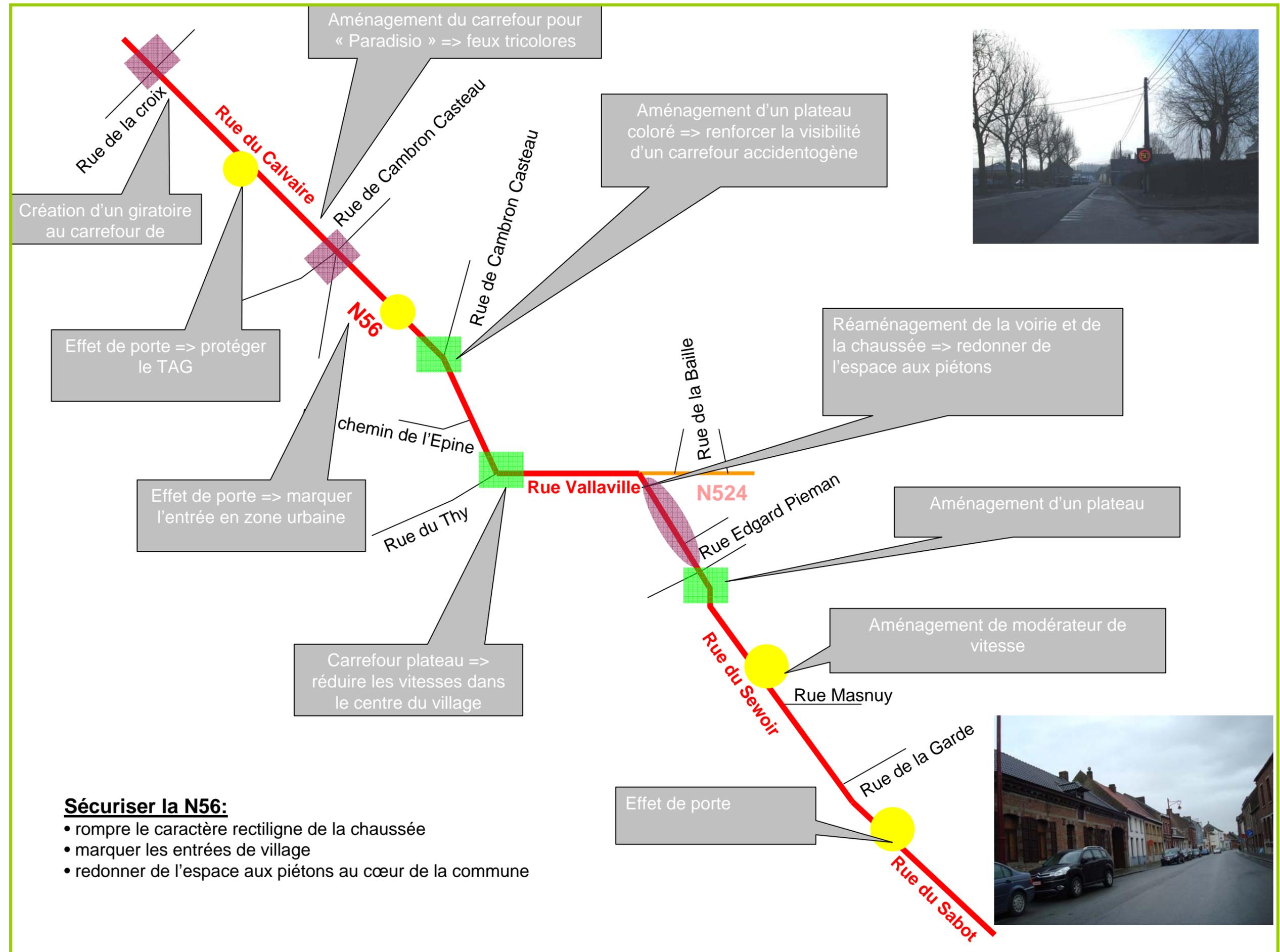
Cet axe a été très bien réaménagé sur le territoire d'Ath, par contre, de Lens jusqu'à l'autoroute de Wallonie, il présente de nombreuses zones d'insécurité.

Actions:

Rompres le caractère routier de l'axe en particulier lors des traversées de noyaux villageois



Un axe problématique => absence de traitement différencié de l'axe en fonction des espaces traversés

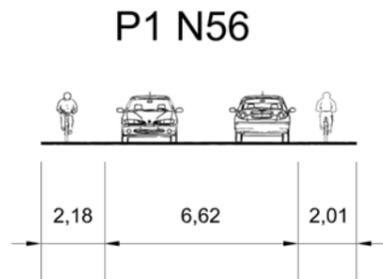


Sécuriser la N56:

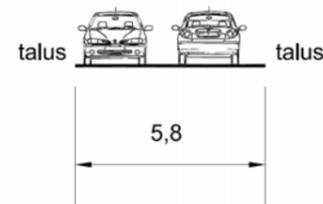
- rompre le caractère rectiligne de la chaussée
- marquer les entrées de village
- redonner de l'espace aux piétons au cœur de la commune

Section 1 :

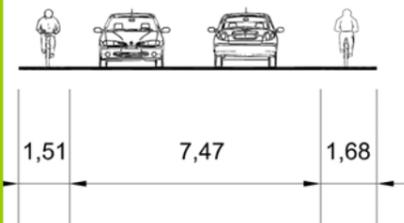
Profil actuel



P2 rue de la Croix



P3 N56



Brugelette

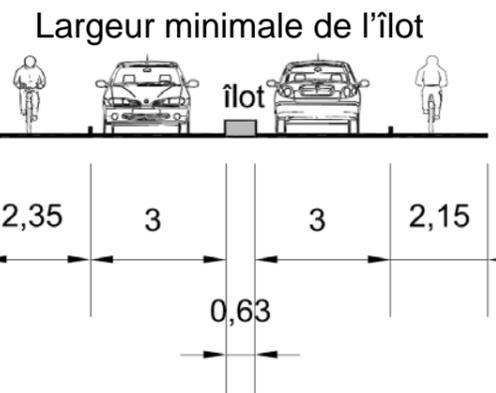
Création d'un giratoire

- configuration : 32 mètres de diamètre extérieur (permet le passage des PL/VL) + îlot intérieur de 16 mètre de diamètre
- dans un 1er temps un aménagement provisoire permettrait de faire un test

Diamètre :

- 16 mètres intérieur
- 32 mètres extérieur

Profil projeté



Lens

Caractéristique de la voirie:

- Carrefour de Bauffe
- Chaussée rectiligne
- Carrefour de Cambron

Aménagements préconisés :

- Mise en place d'un terre plein central coloré pour réduire la largeur de l'espace roulant
- Création d'un giratoire

Avantage/ Inconvénient :

- + sécurisation du carrefour, meilleure visibilité de l'axe
- + le giratoire permet de casser la vitesse sur un axe rectiligne et assure une bonne distribution

Coût du giratoire:

- environ 400 000 euros

Section 2 :

Le rappel du contexte:

Afin de sécuriser l'accès à Paradisio et de mieux organiser la circulation sur la N56, différents scénarios d'aménagements seront développés.

Des scénarios graduels:

Afin d'aménager au mieux cette section Egis a choisi de développer 3 scénarios développant les actions à mener du court au long terme. Ces scénarios proposent des actions plus ou moins volontaristes.

Scénario 1 : mise en place d'agents de sécurité

- mise en place de mesures humaines et d'informations, réussite de la mise en place d'étudiants sur le site cet été
- en complément développement de « tracte » d'information indiquant aux automobilistes la sortie à prendre et l'itinéraire le plus court
- la mise en place de ces agents de sécurité a permis de sécuriser la circulation et d'aider l'orientation des automobilistes, les services de police de la commune en font un bilan positif

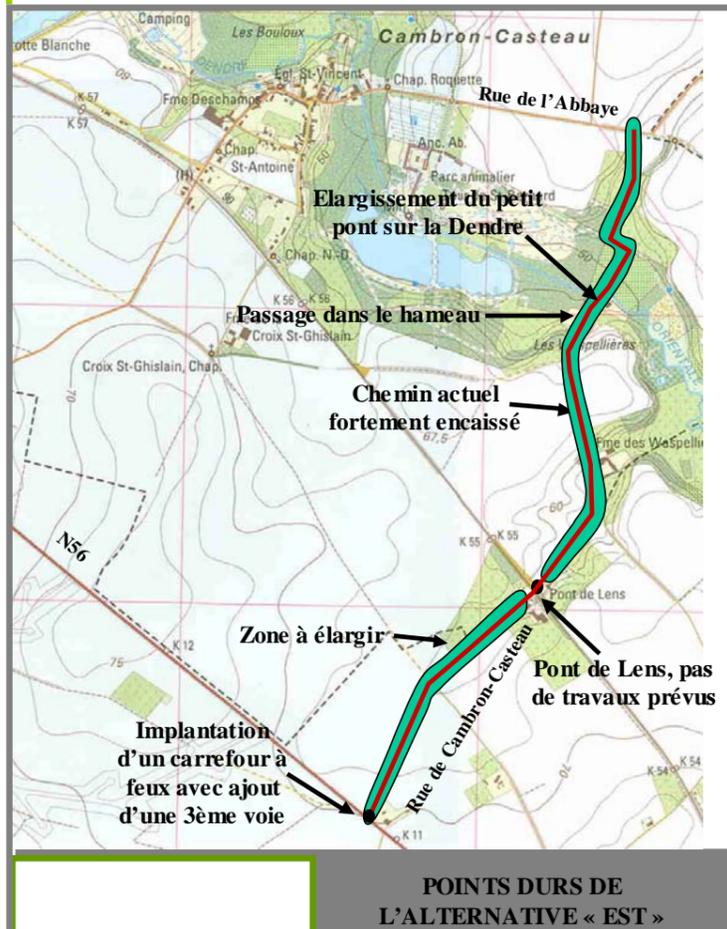
Scénario 2 :

- élargissement de la voirie
- possibilités d'accès via le cimetière pour l'entrée des véhicules UNIQUEMENT => cette solution ne nécessite que peu d'investissement

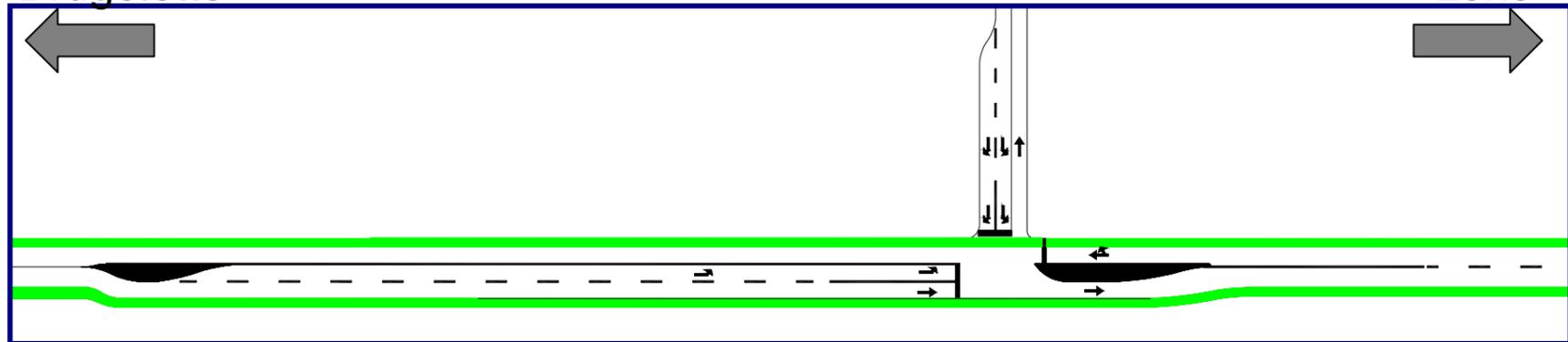
Scénario 3 :

- implantation d'un carrefour à feux tricolores (aménagement développé sur la diapo suivante)
- ce scénario nécessite des aménagements conséquents. Ce scénario n'est préconisé qu'en dernière alternative, dans le cas où les deux précédents n'auraient pas eu d'impact sur la circulation. Son coût est plus onéreux.

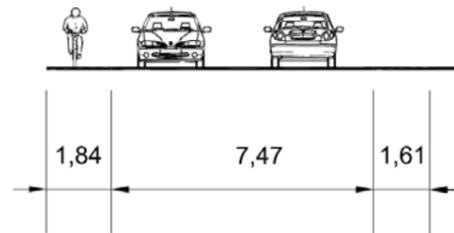
Section 2 :



Brugelette



Profil actuel N56



Préalablement aux feux, de chaque côté, il est nécessaire d'implanter un dévoiement de l'axe avec un îlot directionnel afin d'amener les automobilistes à diminuer leur vitesse à l'approche du carrefour.

Caractéristique de la voirie:

- Absence d'aménagement du croisement
- gestion du carrefour par une simple règle de priorité
- voie d'accès vers Paradisio => augmentation du tourne à gauche provenant de la N56 et des insertions à partir de la rue de Cambron-Casteau

Aménagements préconisés :

- implanter un carrefour à feux tricolores doté de potentiel de micro-régulation.
- Ceux-ci permettraient de donner des priorités en fonction de la période de la journée et de la demande qui s'y présente.
- En terme de configuration, cet aménagement consiste à ajouter une troisième voie sur une distance de 100m pour absorber la demande de tourne-à-gauche en provenance d'Ath ou de l'E429 (20 voitures en stockage).

Avantage/ Inconvénient :

- + sécurisation de la zone
- Cout de l'aménagement

L'estimation du coût de cet aménagement serait de 100 000€ pour la voirie et de 30 000€ à 40 000€ pour les feux tricolores, **soit un total de 140 000€**

Section 3 :

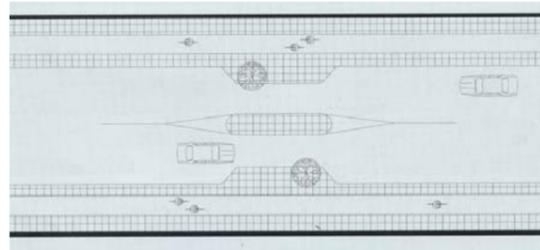
Brugelette

Rappel des dysfonctionnements de la traversée

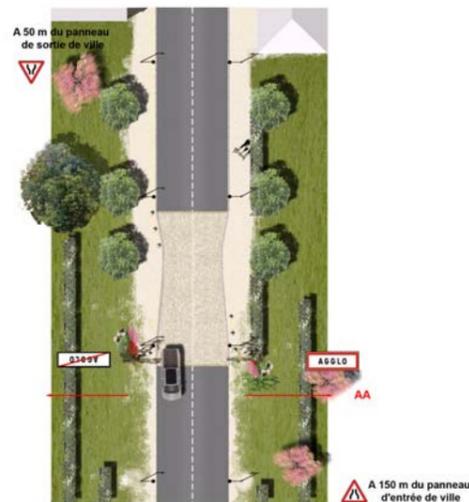


Illustration :
exemple
d'aménagement
d'un îlot central

Schéma
d'aménagement
de l'îlot central



Rétrécissement version haute



Marquer les entrées de village

- Renforcer la visibilité des entrées de Village
- Sécuriser les différentes traversées
- Modérer les vitesses afin d'éviter les flux de transit

Caractéristique de la voirie :

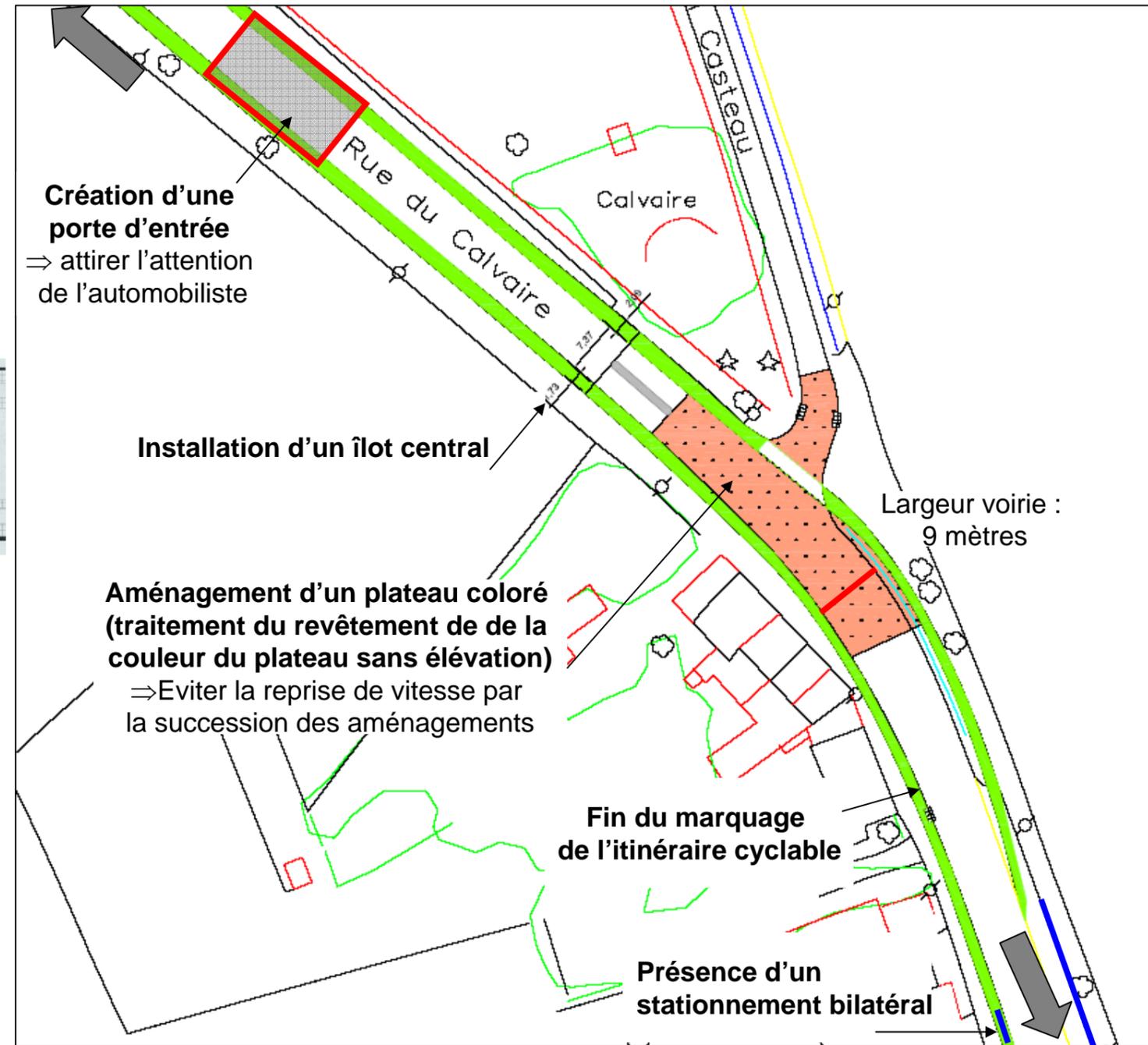
- Entrée dans la zone urbaine
- Défaut d'aménagements modérateur de vitesse

Aménagements préconisés :

- Aménagement d'une porte d'entrée sur la commune pour modérer les vitesses en amont de la zone urbanisée
- Mise en place d'un terre plein central coloré pour réduire la largeur de l'espace roulant

Avantage/ Inconvénient :

- + renforcer la visibilité du croisement en amont avec la création de l'îlot, sécuriser le carrefour accidentogène
- + réduire la vitesse des automobilistes en amont du centre de la commune



Lens

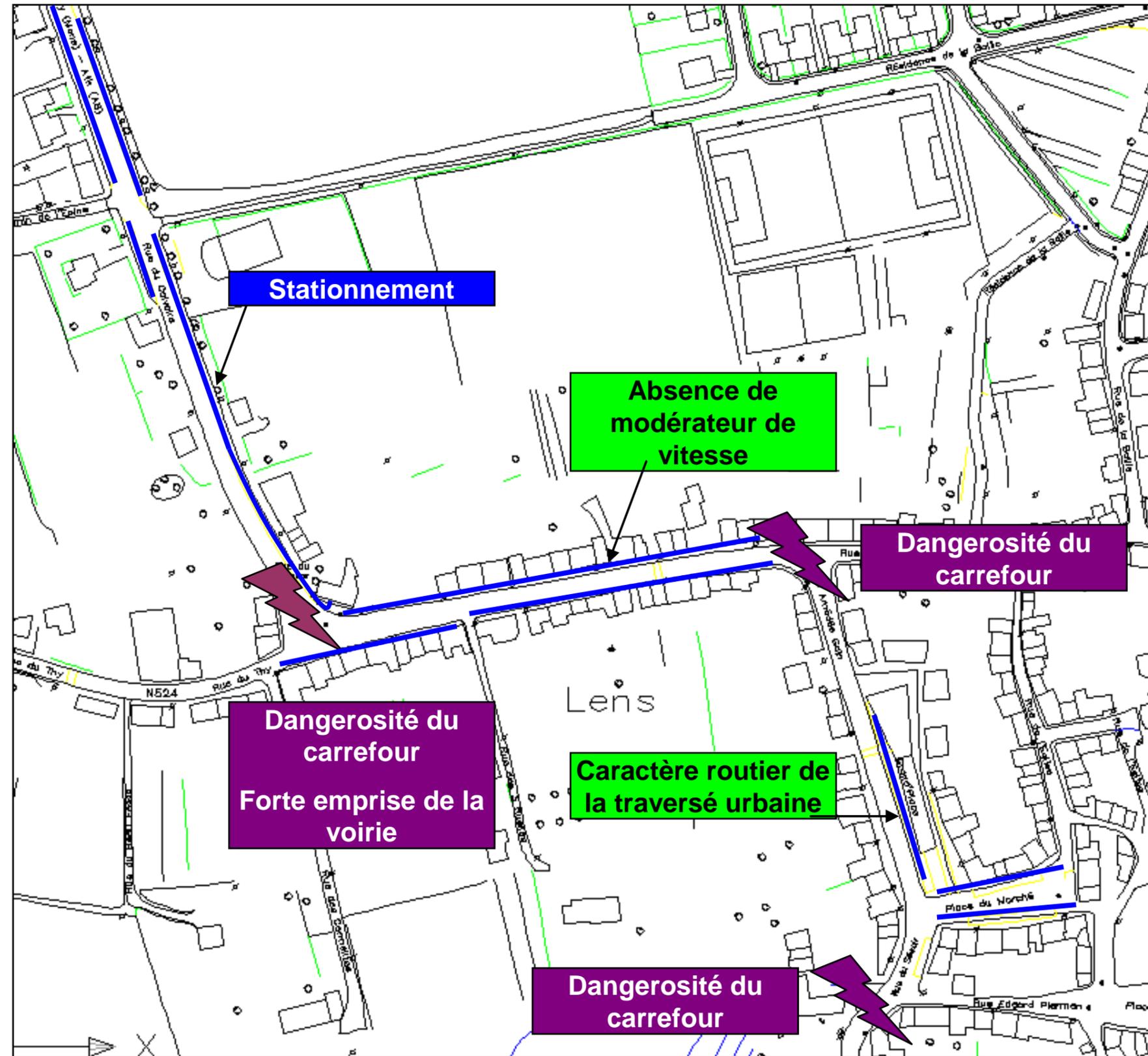
Le centre du village :

Caractéristique de la voirie:

- Double sens de circulation
- Vitesse limitée à 50km/heure
- Absence de modérateur de vitesse

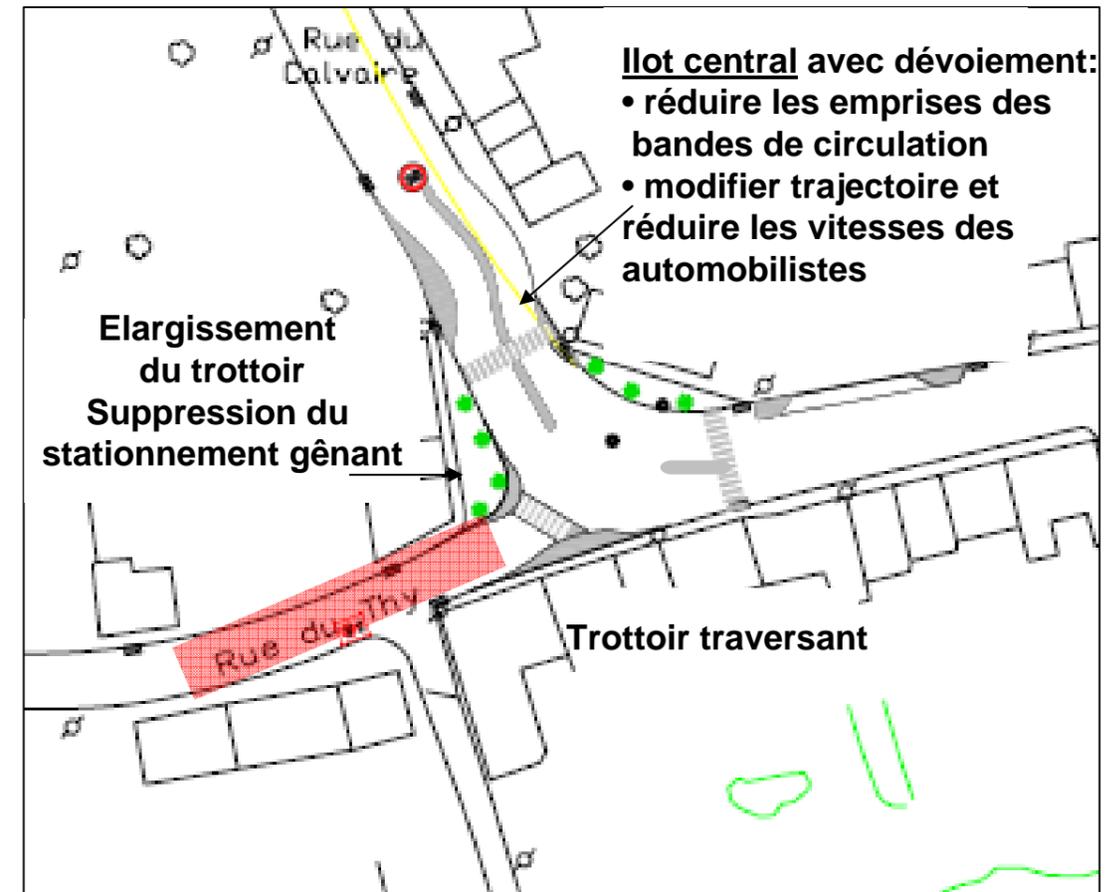
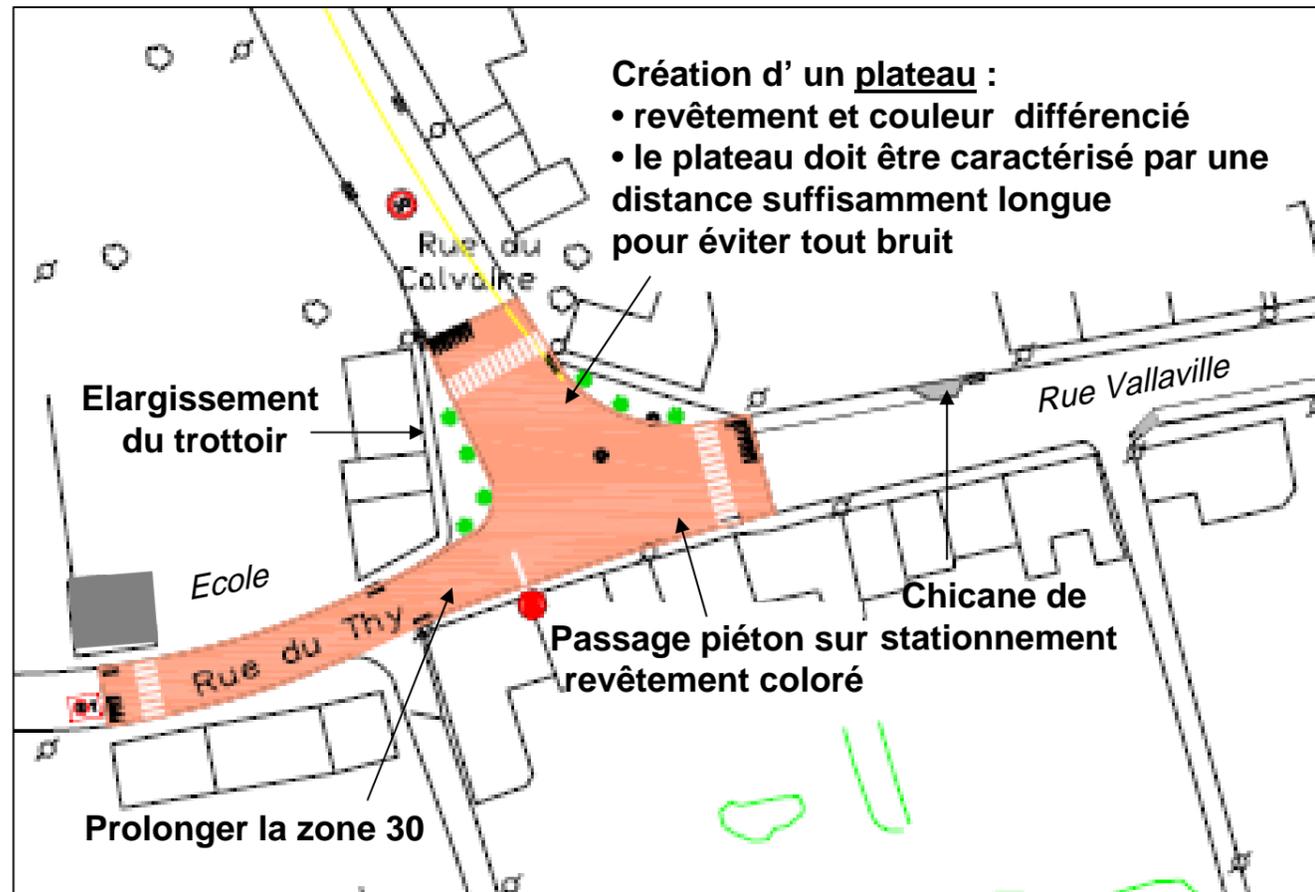
Les dysfonctionnements:

- Pratique de vitesses élevées
- Zone urbaine où la part motorisée gagne sur l'espace piéton
- Des déplacements piétons peu sécurisés



Un axe problématique => des gabarits de voirie parfois étroits qui limitent les choix d'aménagements

Section 4 :



Scénario 1 :

- nécessité de changer la *perception* de la rue du Thy pour les automobilistes arrivant de la N56
- création d'un **plateau coloré**
- prolongation de la zone 30 de la rue du Thy au carrefour
- élargissement des trottoirs



Avantage/ Inconvénient :

- + sécurisation du carrefour : modération des vitesses, renforcement de la visibilité du carrefour
- Le flux journalier de véhicules passant sur cet axe risque d'abîmer le revêtement du plateau

Scénario 2 :

- modération des vitesses rue du Calvaire via l'aménagement d'un îlot central
- création d'un **trottoir traversant**
- élargissement des trottoirs



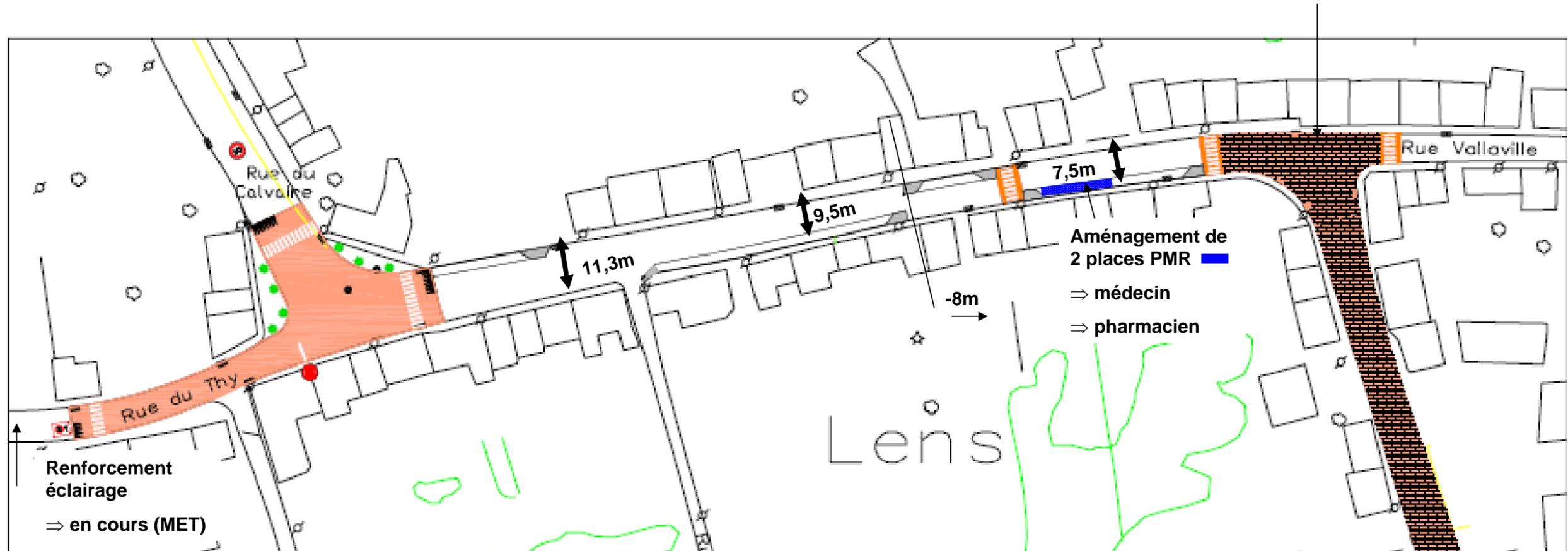
Avantage/ Inconvénient :

- + modération des vitesses en amont de l'entrée dans le village
- Suppression de quelques places de stationnement en vue de la création du trottoir traversant



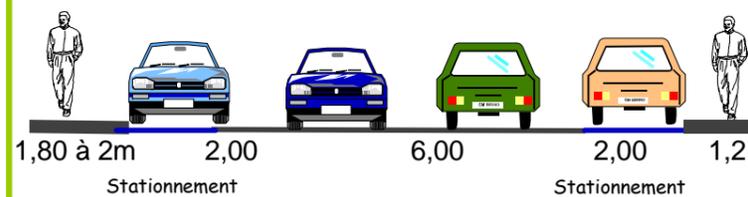
Section 5 :

Aménagement :
 • prolongement du plateau jusqu'au carrefour



Profils projetés :

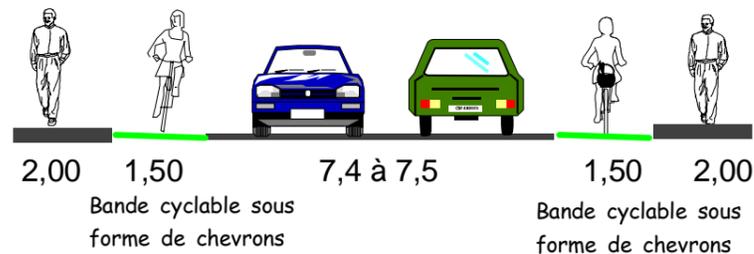
Option 1 : maintenir le stationnement



Scénario 1 :

- création d'un plateau coloré
- prolongation de la zone 30 de la rue du Thy au carrefour
- élargissement des trottoirs

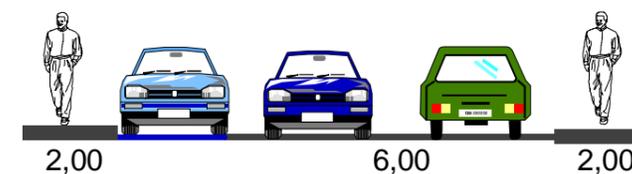
Option 2 : privilégier les déplacements des modes doux



Scénario 2 :

- création d'un plateau coloré
- prolongation de la zone 30 de la rue du Thy au carrefour
- élargissement des trottoirs

Option 3 : sécuriser les déplacements piétons et maintenir l'offre en stationnement



Scénario 3 :

- création d'un plateau coloré
- prolongation de la zone 30 de la rue du Thy au carrefour
- élargissement des trottoirs
- maintien du stationnement

Section 6 :

Objectifs :

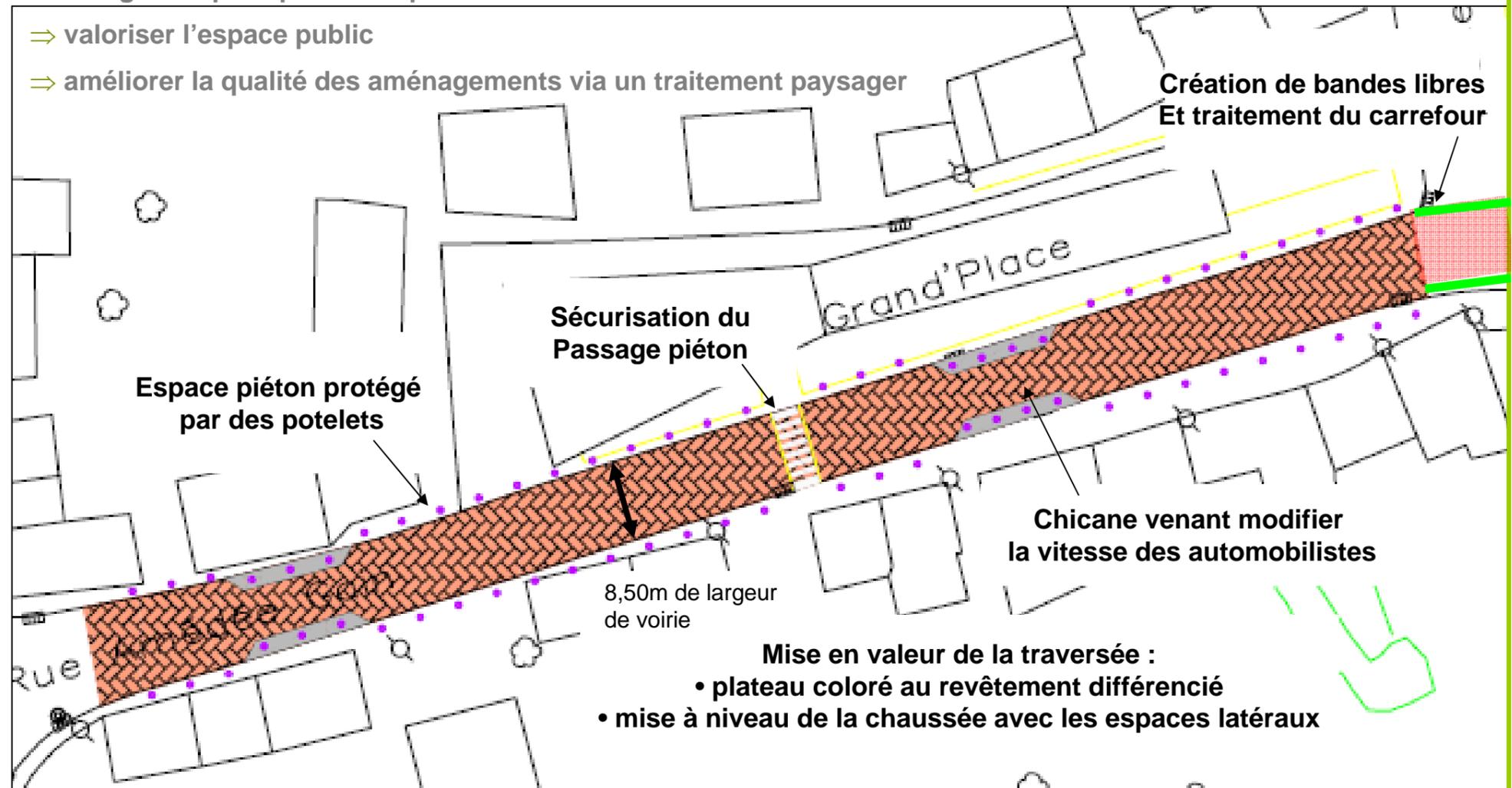
- ⇒ changer les pratiques de déplacement et de motorisation des riverains
- ⇒ valoriser l'espace public
- ⇒ améliorer la qualité des aménagements via un traitement paysager



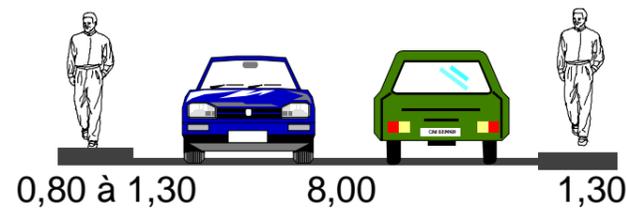
Rue Amédée Gain



Rue Amédée Gain



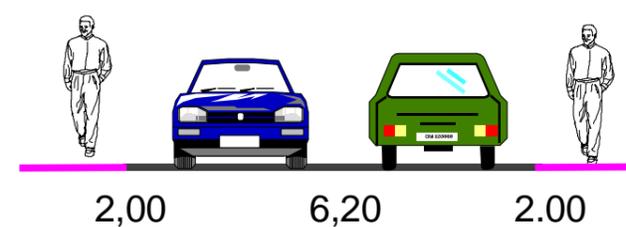
Situation actuelle: rue Amédée Gain



Propositions d'aménagements :

- aménagement d'un plateau coloré
- valorisation de la zone du cœur de la commune (positif pour l'attractivité des commerces)

Situation projetée: rue Amédée Gain



Avantage/ Inconvénient :

- + Une bonne visibilité de la zone en traversée du village
Des aménagements forts pour maîtriser les vitesses des automobilistes
- En raison du caractère de la voirie (N56) il n'est pas possible de mettre en place une zone 30.
Passage de nombreux véhicules, à long terme cela risque d'abîmer le revêtement mis en place

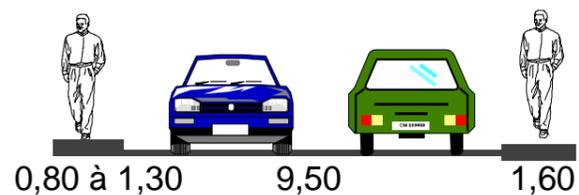


Réaménagement d'une voie nationale dans le centre de la commune de Saint-Vith

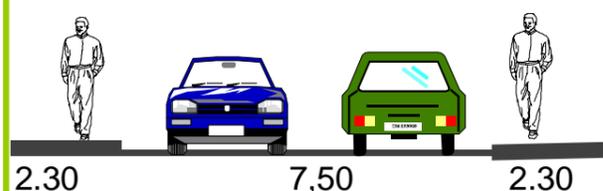
Section 7 :

Profils :

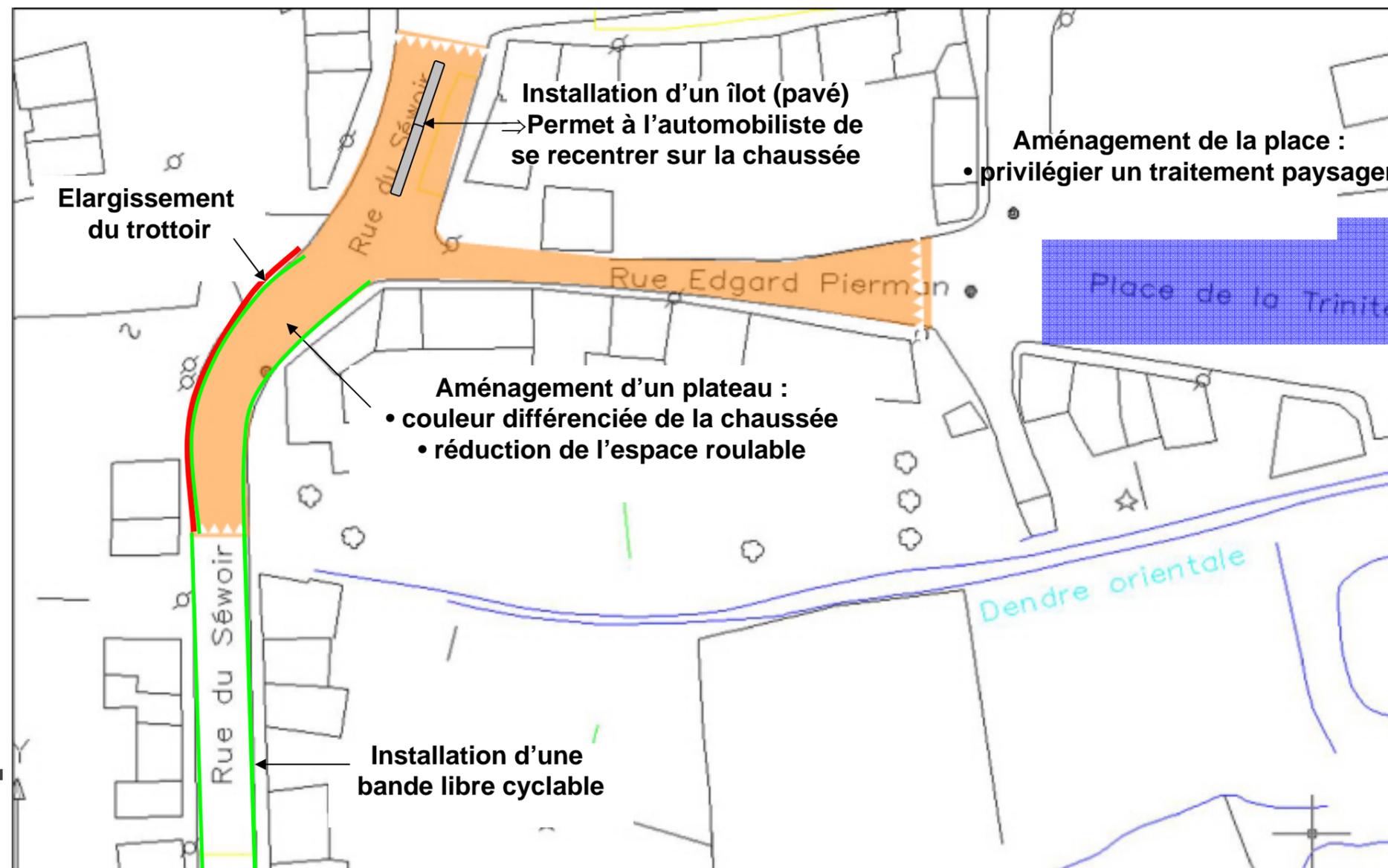
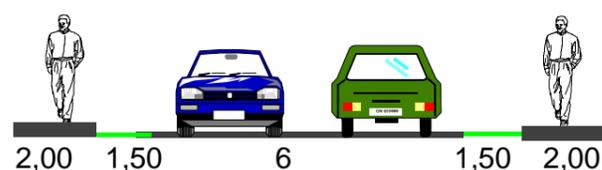
Situation actuelle: rue du Sèwoir



Situation projetée: rue du Sèwoir



Situation projetée n°2: rue du Sèwoir



Caractéristique de la voirie:

- virage dangereux (*rue du Sèwoir*)
- large emprise de la chaussée au détriment de l'espace piéton (*rue du Sèwoir*)
- absence de modérateur de vitesse vers la Place de la Trinité (présence zone 30)

Aménagements préconisés :

- création d'un plateau coloré pour marquer le carrefour
- prolongation du marquage au sol jusqu'à la rue Edgard Pierman pour maintenir la vigilance des automobilistes
- renforcement de la sécurité du cheminement piéton



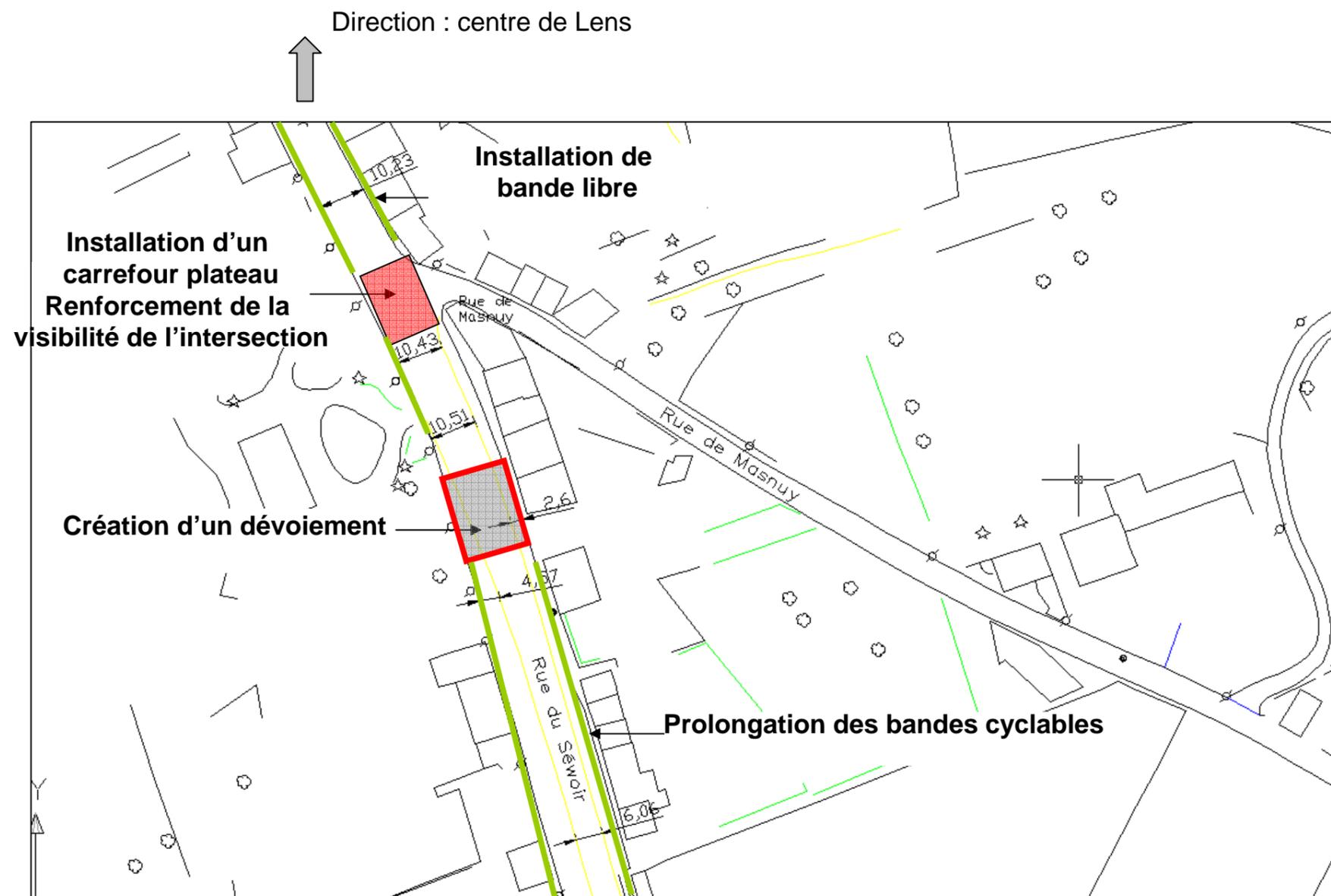
Section 8 :

Caractéristiques de la voirie :

- rue du Sewoir (N56) : 2X1 voie, vitesse limitée à 50km/h
- absence de traitement particulier de la chaussée en traversée urbaine
- discontinuités des cheminements piétons le long de cet axe (présence d'escalier encombrant les trottoirs) + vitesses élevées => déplacements piétons insécurisés

Aménagements préconisés :

- Renforcement du croisement avec la rue Masnuy, aménagement d'un carrefour plateau
- Prolongation des bandes cyclables afin de sécuriser les déplacements de modes doux
- nécessité de mettre en valeur cette traversée, de limiter les vitesses, et de sécuriser les déplacements piétons



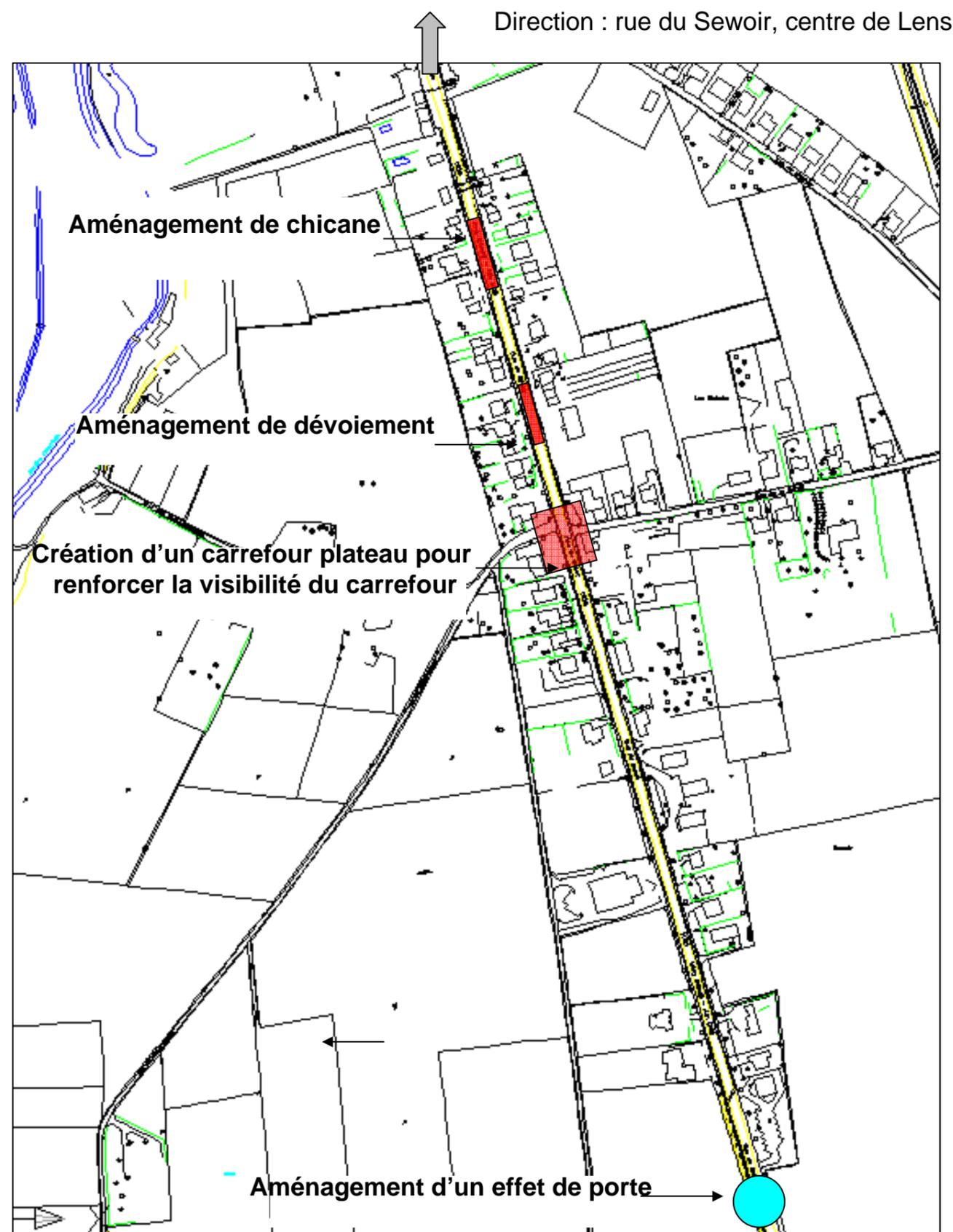
Section 9 :

Caractéristiques de la voirie :

- rue du Sabot (continuité de la rue du Sewoir)
- 2x1 voie
- défaut d'aménagement modérateur de vitesse sur la voirie
- absence de sécurisation des carrefours
- absence d'effet de porte pour marquer le changement d'environnement (notamment pour les automobilistes provenant du sud de l'axe).

Aménagements préconisés :

- création d'un effet de porte
- mise en valeur des intersections par l'aménagement de carrefour plateau
- traitement du caractère rectiligne de l'axe par l'aménagement de chicane et de dévoiement qui vont venir freiner la vitesse des automobilistes



N524 :

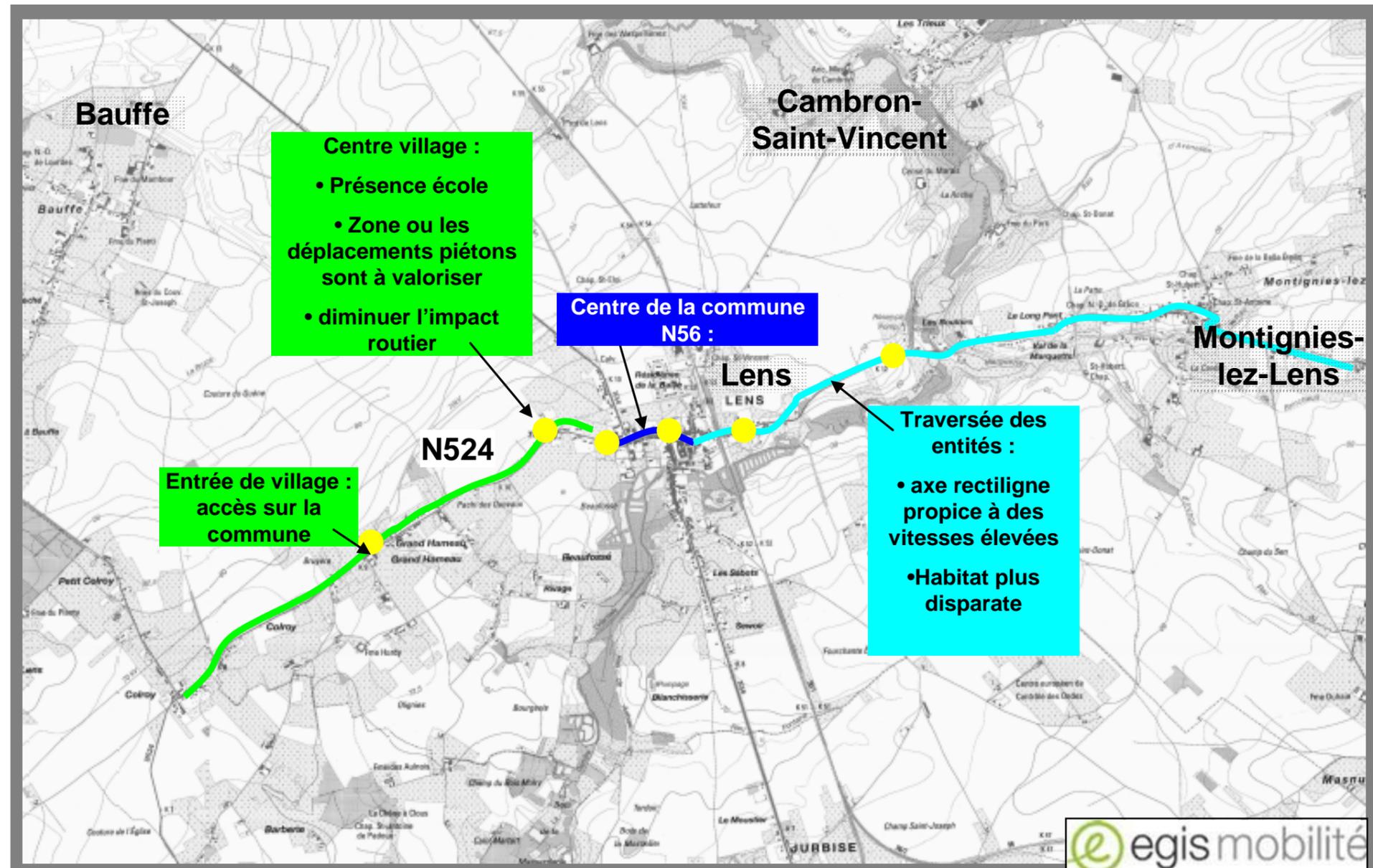
Contexte : axe qui assure deux fonctions : l'une d'accès depuis le réseau régional structurant et l'autre de desserte communale, puisque cet axe traverse d'Ouest en Est la commune.

Problématique :

- Faible lisibilité des entrées de village
- Absence d'aménagement de l'espace routier

Actions:

- proposer des aménagements adaptés en fonction de chaque type de traversée
- valoriser les entrées de commune

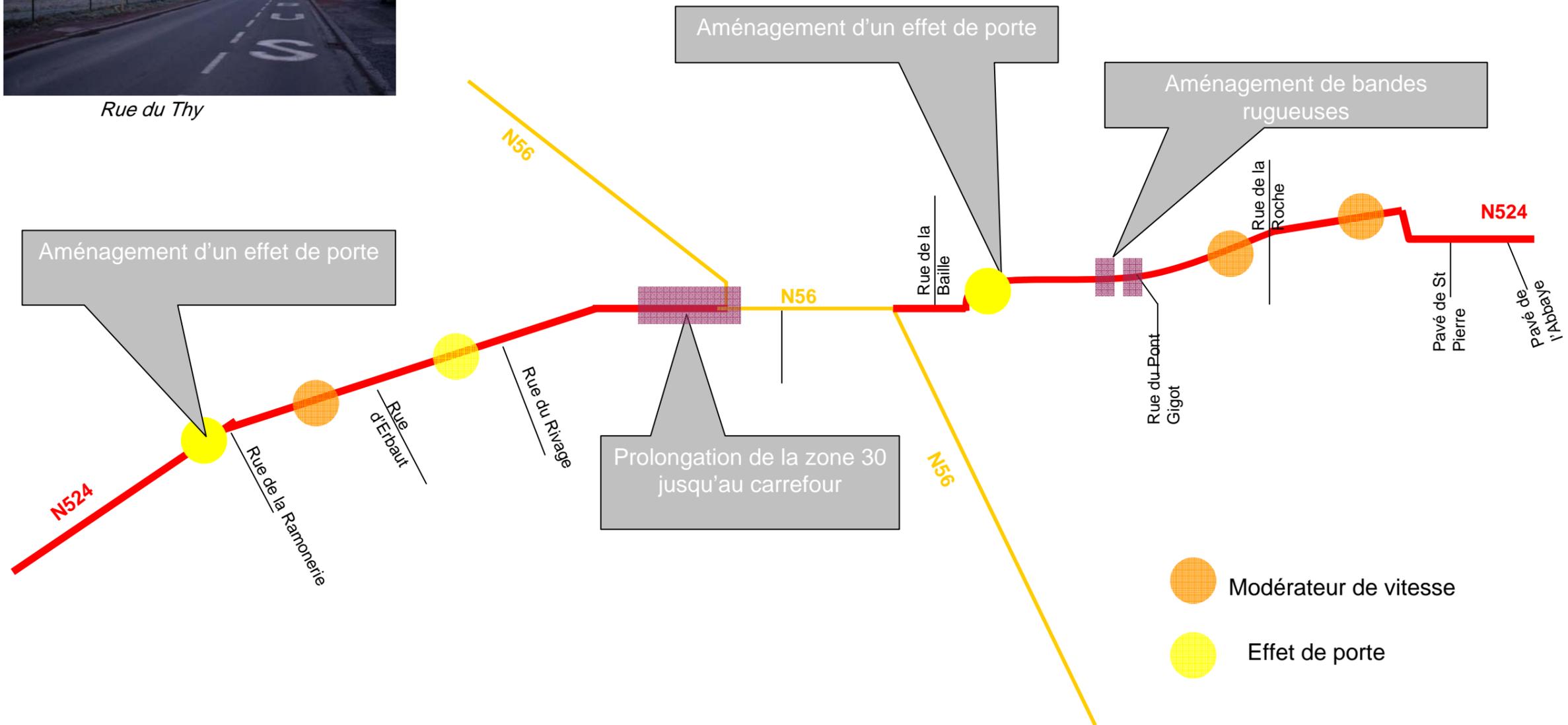




Rue du Thy

Illustration:

- défaut d'aménagement sur l'axe
- absence de traitement de la chaussée



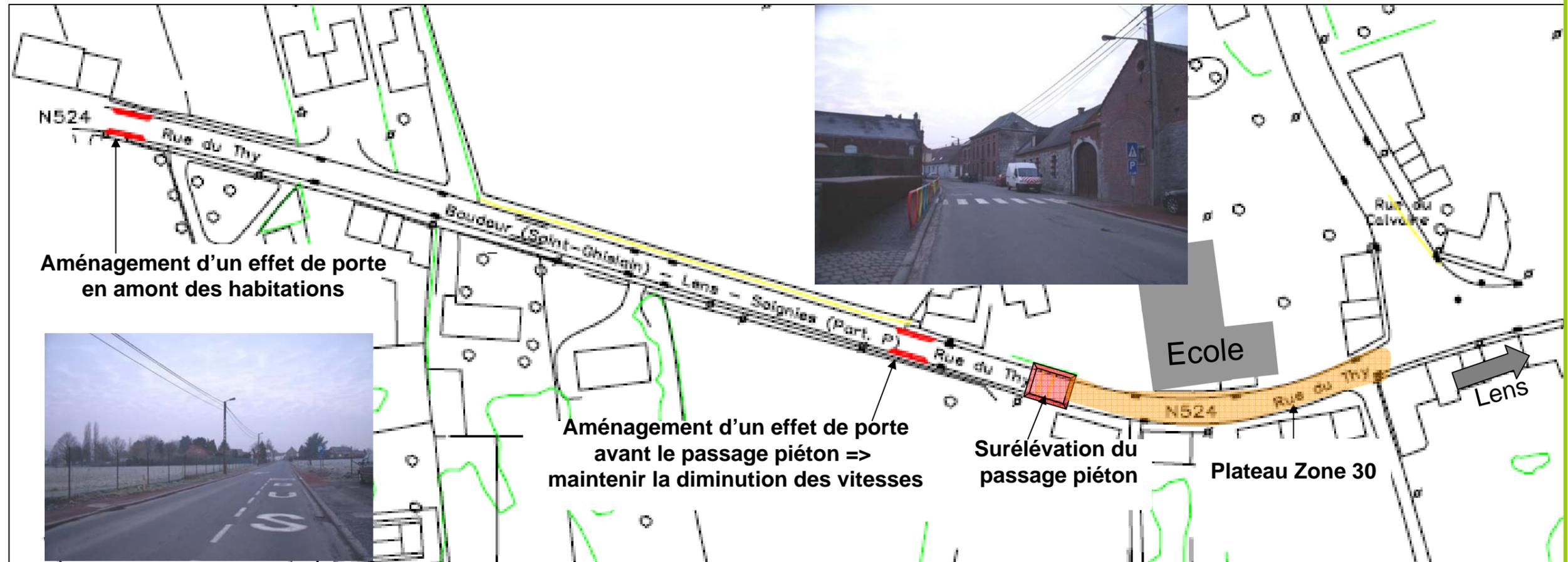
Sécuriser la N524:

- marquer les entrées de village
- modérer les vitesses des automobilistes

Actions:

- proposer des aménagements adaptés en fonction de chaque type de traversée
- valoriser les entrées de commune

Section 1 :

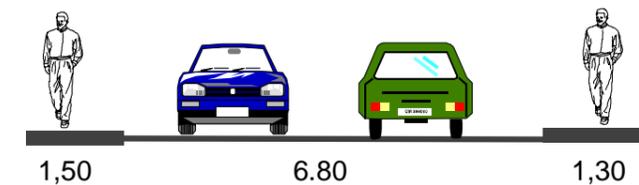


Caractéristique de la voirie:

- Double sens de circulation
- vitesse limitée à 50km/h puis passage à 30km/h près de l'école
- non respect des limitations de vitesse

Aménagements préconisés :

- Elargissement des trottoirs
- Prolongation de la zone 30 jusqu'au carrefour pour modérer les vitesses en amont de l'arrivée devant l'école
- aménager 2 effets de porte rue du Thy



Avantage/ Inconvénient :

+ assurer davantage de confort aux déplacements piétons

- En raison de la présence d'habitations impossibilités de mettre des aménagements modérateurs de vitesse de type dos d'âne (nuisance sonore pour les riverains)

Illustration : des aménagements modérateurs de vitesses en zone résidentielle



Zone résidentielle Wasquehal avenue de la Marne



Présentation des aménagements :

- aménagement d'un plateau coloré surélevé
- présence d'un passage piéton sur revêtement différencié
- alignement végétal marquant l'entrée dans la zone 30
- îlot central
- signalisation adaptée
- renforcement de l'éclairage

Avantage/ Inconvénient :

- + Une bonne visibilité de la zone en traversée
- Des aménagements forts pour maîtriser les vitesses des automobilistes
- Cout des aménagements

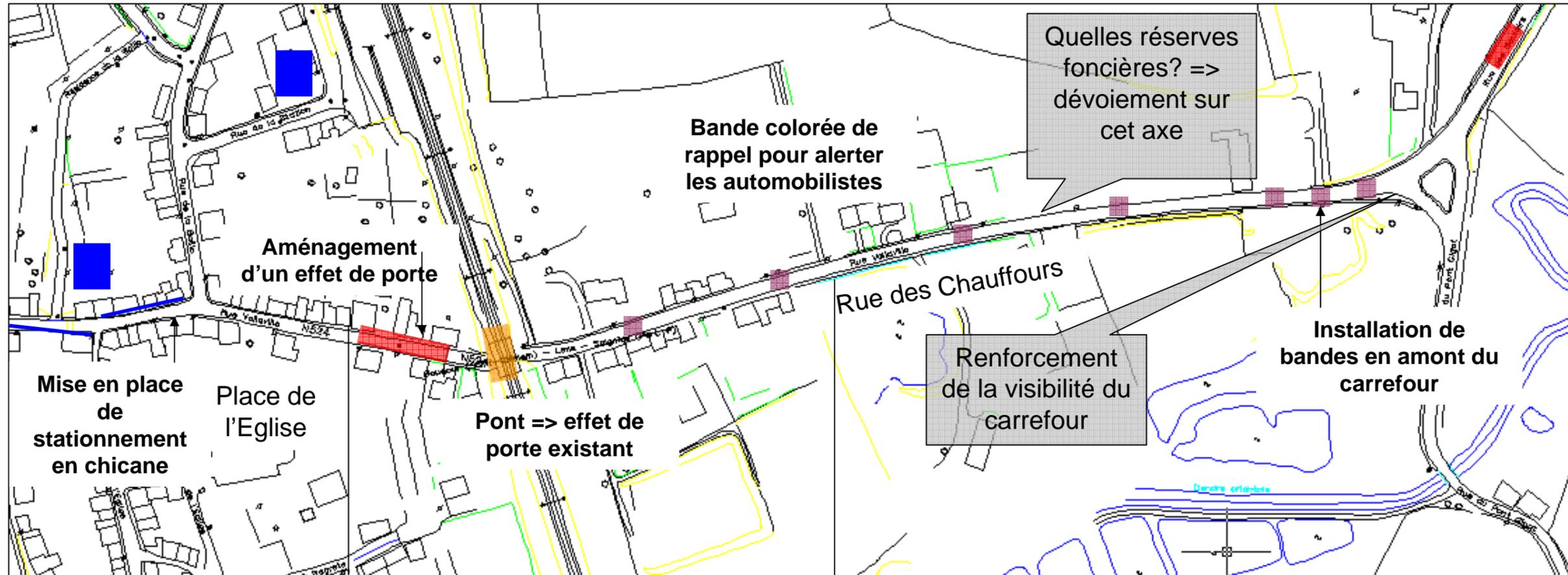
Section 2 :

Aménagement de ralentisseurs :
 • bandes « optiques » rugueuses
 • Rétrécissement
 • effet de chicane
 • objectif d'aménagement régulier et continu sur l'ensemble de l'axe pour réduire les vitesses sur la durée et non pas momentanément

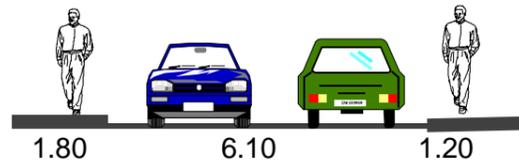
Mise en valeur des entrées/ sorties sur l'axe :
 • installation d' **effet de porte** marquant l'entrée la zone de part et d'autre de l'axe

Profil actuel

Parking en projet



Situation actuelle : rue Vallaville



Situation actuelle : rue Vallaville

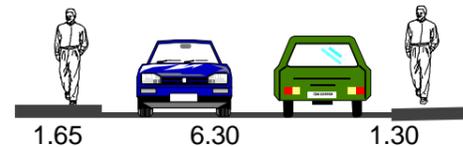
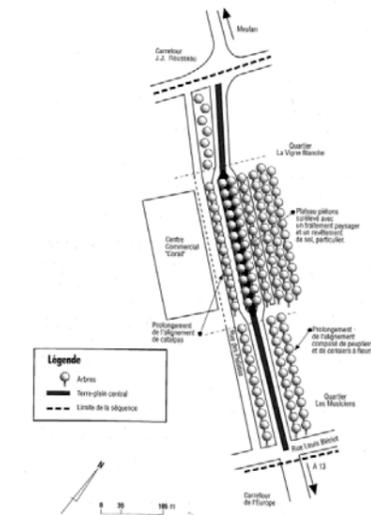


Illustration d'aménagement



Caractéristique de la voirie:

- Double sens de circulation
- vitesse limitée à 50km/h

Aménagements préconisés :

- d'un effet de porte pour marquer l'entrée de la zone commerciale
- bandes colorées tous les 200 mètres pour maintenir la vigilance du conducteur

Avantage/ Inconvénient :

- + un axe aménagé dans sa totalité
- La réalisation de dévoiement permettrait de rompre le caractère rectiligne de la chaussée

Entité de Bauffe :

Contexte

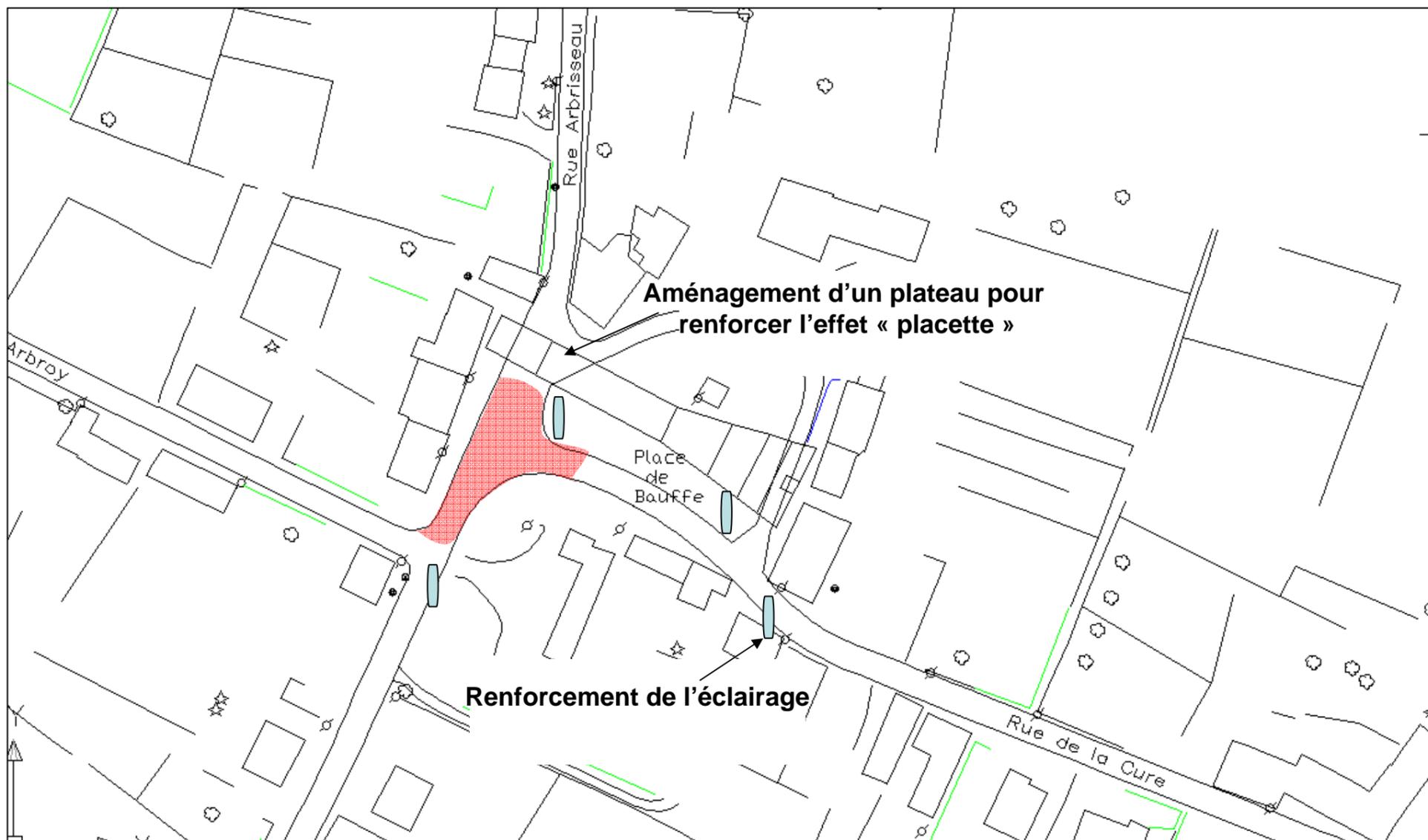
Création d'un plateau coloré
renforcement de l'éclairage
sur la place de Bauffe
Renforcement des passages piétons

Exemple de plateau surélevé installé à Le Crotoy



Caractéristiques des plateaux surélevés :

- ils sont conseillés là où la densité piétonne est forte
- ces plateaux peuvent être installés aux carrefours mais aussi en section
- ces plateaux ont généralement une hauteur de 10 mètres par rapport à la chaussée et ils sont encadrés de part et d'autre de rampes faibles d'une longueur de 1 mètre.



Caractéristique de la voirie:

- 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

Aménagements préconisés :

- création d'un plateau coloré
- renforcement de l'éclairage sur la place de Bauffe
- renforcement des passages piétons

Avantage/ Inconvénient :

+ « réhumaniser » la placette, donner un caractère plus convivial à cette zone très routière

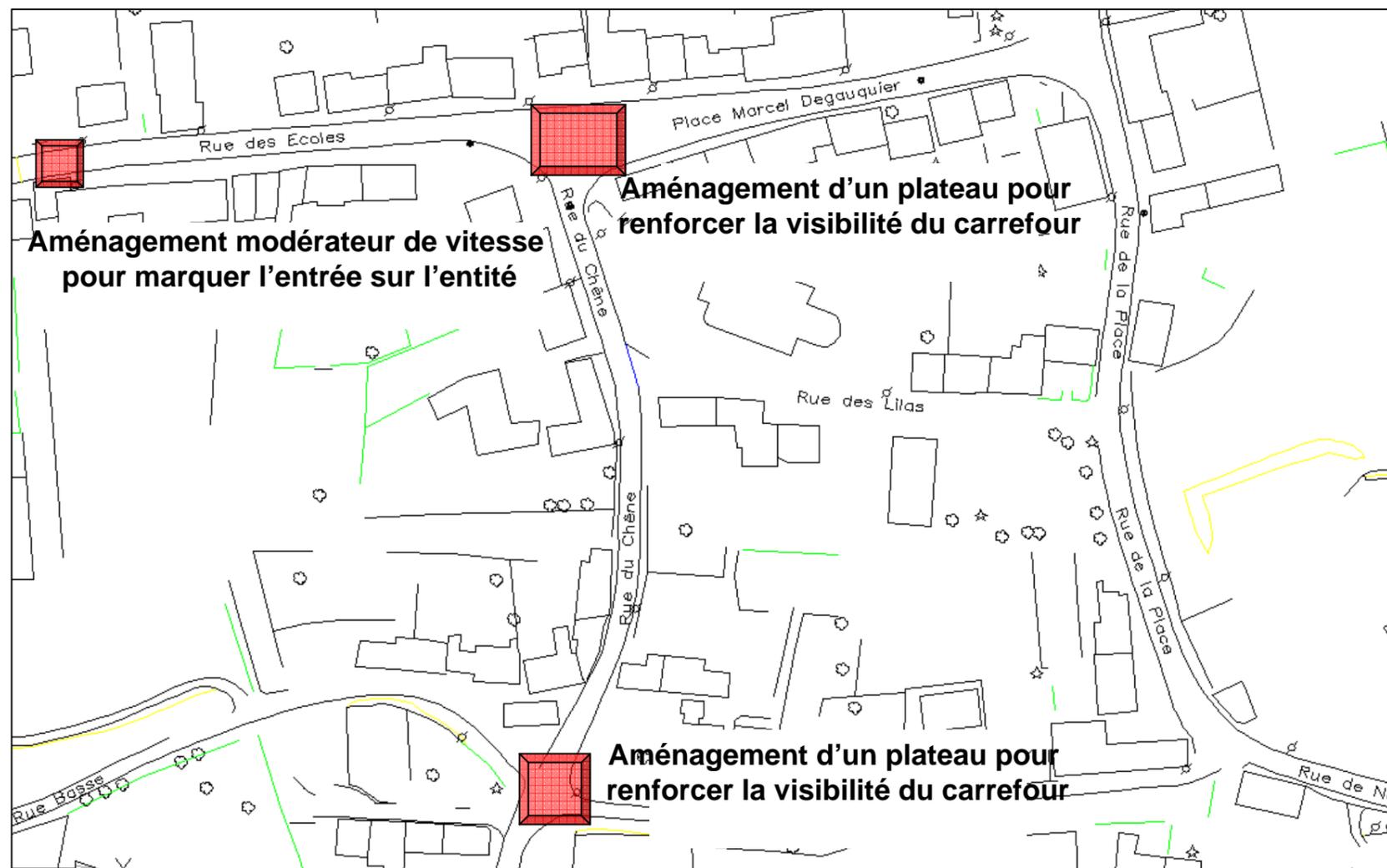
- Un traitement local ne diminuera pas suffisamment les vitesses, nécessité sur les pénétrantes d'aménager des modérateurs de vitesse

Entité de Montignies-Lez-Lens:

Sécuriser les liaisons intercommunales et limiter les vitesses au sein de l'entité

Bande de ralentissement en amont des entrées de village
De la rue du Long Pont à la rue des Ecoles (de Lens vers Montignies-Lez-Lens)

objectif : diminuer les vitesses, alerter l'automobiliste



Caractéristique de la voirie:

- 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,...)

Aménagements préconisés :

- Renforcement de l'éclairage sur la place de Bauffe
- renforcement des passages piétons

Avantage/ Inconvénient :

+ L'installation de l'ensemble de ces aménagements permettrait de sécuriser l'ensemble de la traversée de l'entité

Entité de Cambron-Saint-Vincent:

Voie d'accès

Depuis Lens
rue de Cambron :
problème de vitesse=>
enjeux de temporisation
des vitesses sur un axe
au caractère très routier

A l'est
rue du Parc et rue d'Ath
(2x1 voies chacune)

A l'Ouest
Rue des deux Bonniers
(2x1 voies chacune, voie
à caractère plus local)
=> Mise en place
d'aménagement par
séquences sur
l'ensemble de la voie et
non pas simplement en
entrée de zone urbaine



Caractéristique de la voirie:

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

Aménagements préconisés :

- effet de porte sur chaque voie d'accès
- traitement de la rue de Cambron dans son entièreté pour temporiser les vitesses

Avantage/ Inconvénient :

- + une meilleure pratique de l'espace
- Des vitesses réduites = des déplacements piétons sécurisés
- Coût des aménagements

Entité de Lombise:

Voie d'accès

Depuis Lens
Continuité de la rue de
Cambron puis rue P.
Darras=> enjeux de
temporisation des
vitesses

A l'est
Chemin du Cerisier
A l'Ouest
Avenue de l'Yser
(2x1 voies chacune, voie
à caractère plus local)
=> Traitement fort sur ces
voies locales ou les
vitesses sont peu
respectées



Caractéristique de la voirie:

- Présence de plateaux en entrée de village
Mise en place d'une zone 30 aux abords de l'école.
- Ecole fondamentale libre dans l'avenue de l'Yser
- 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

Aménagements préconisés :

- Renforcement des entrées sur l'entité
- modérateur de vitesse ont pour objectif de venir attirer l'attention des automobilistes sur ces axes ou la vitesse est parfois problématique

Avantage/ Inconvénient :

- + un renforcement de la visibilité des zones urbanisées

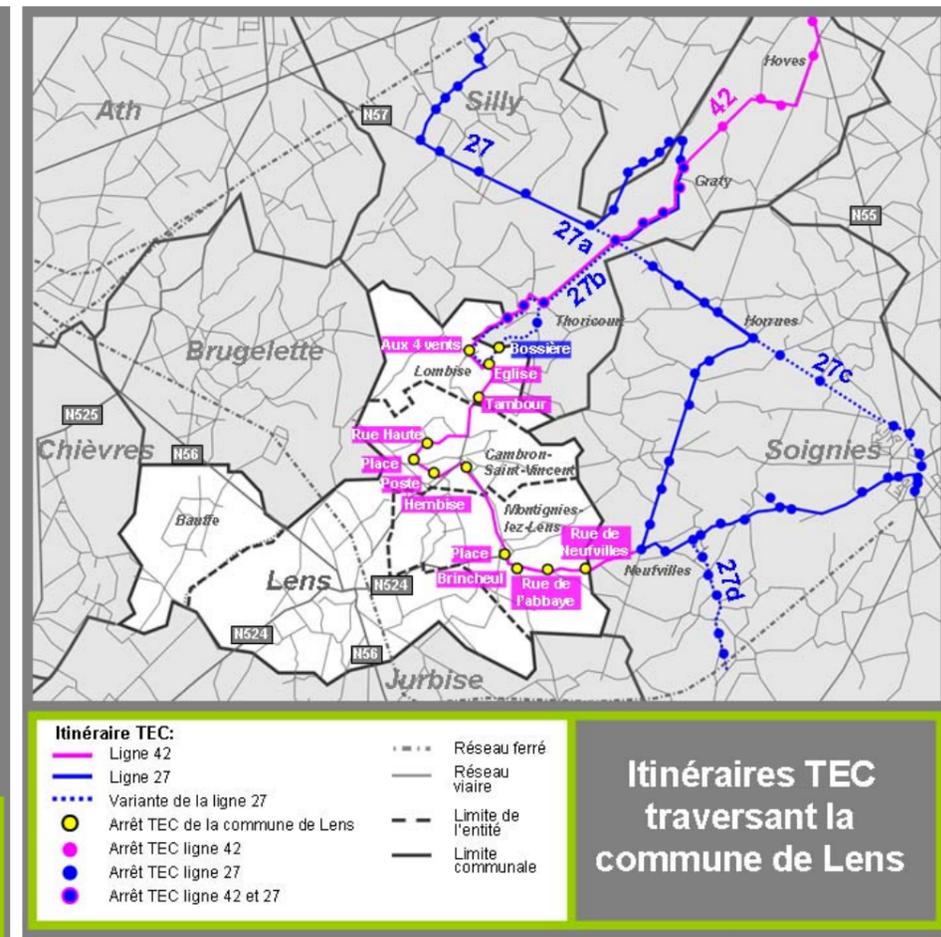
Thème 2 : les transports en commun

Contexte :

L'offre TC est la suivante :

Lens est desservie par la ligne SNCB 92 Ath – Mons. En terme de fréquence le train dessert en moyenne une fois par heure la gare de Lens

A cette offre ferroviaire s'ajoute une desserte en bus via les services TEC. Le diagnostic a permis de mettre en évidence, à une échelle plus fine d'analyse, la faiblesse de l'offre TEC (2 lignes n°42/27) sur l'ensemble de la commune de Lens. De plus ces lignes ne desservent pas l'ensemble du territoire et la partie Ouest de la commune est caractérisée par une absence de desserte TC.



Dysfonctionnements :

- Faiblesse de l'offre TC, particulièrement à Bauffe
- Une desserte en bus TEC non assurée le week-end et durant les vacances scolaires.
- Défaut d'aménagement d'arrêt
- Absence de desserte globale sur l'ensemble du territoire
- Offre TC < demande
- Manque d'attractivité du réseau TC peu susceptible de venir concurrencer l'usage de la voiture

Problématique :

Comment exploiter au mieux les transports alternatifs pour renforcer l'accessibilité de Lens ?
A quelle échelle venir renforcer l'offre TC? Intercommunale ou communale?

ACTIONS :

- SNCB : améliorer le confort des arrêts SNCB
- TEC : Développer une ligne TEC vers Soignies (demande importante) en complément/renforcement de la ligne n°27c (Silly-Soignies)
- renforcer l'offre existante en mettant en place une navette « rapide »
- TAD : créer un service de transport à la demande adapté aux besoins de la population

Thème 4 : les transports en commun

Aménagements des arrêts SNCB :

Comme nous l'avons vu dans le diagnostic la qualité des aménagements des arrêts SNCB est relativement sommaire. Afin d'améliorer l'attente des passagers il est préconisé la réalisation des aménagements suivants :

- Un des 2 quai n'est pas adapté à un accès de la gare pour les Personnes à Mobilité Réduite. Il est donc recommandé d'abaisser les trottoirs pour un accès des personnes handicapées.
- Aménagement de 2 places PMR supplémentaires
- Installation d'abris vélo couvert pour favoriser un accès en mode doux au réseau ferrée (en complément du parking vélo existant)



Défaut d'aménagement sur l'entrée du quai

Fréquence, renforcement de la ligne :

En raison du nombre de voyageurs, il n'est pas préconisé d'augmenter la fréquence de passage des trains.

La création d'une navette rapide semble pouvoir apporter une attractivité plus importante en terme d'offre de desserte TC.

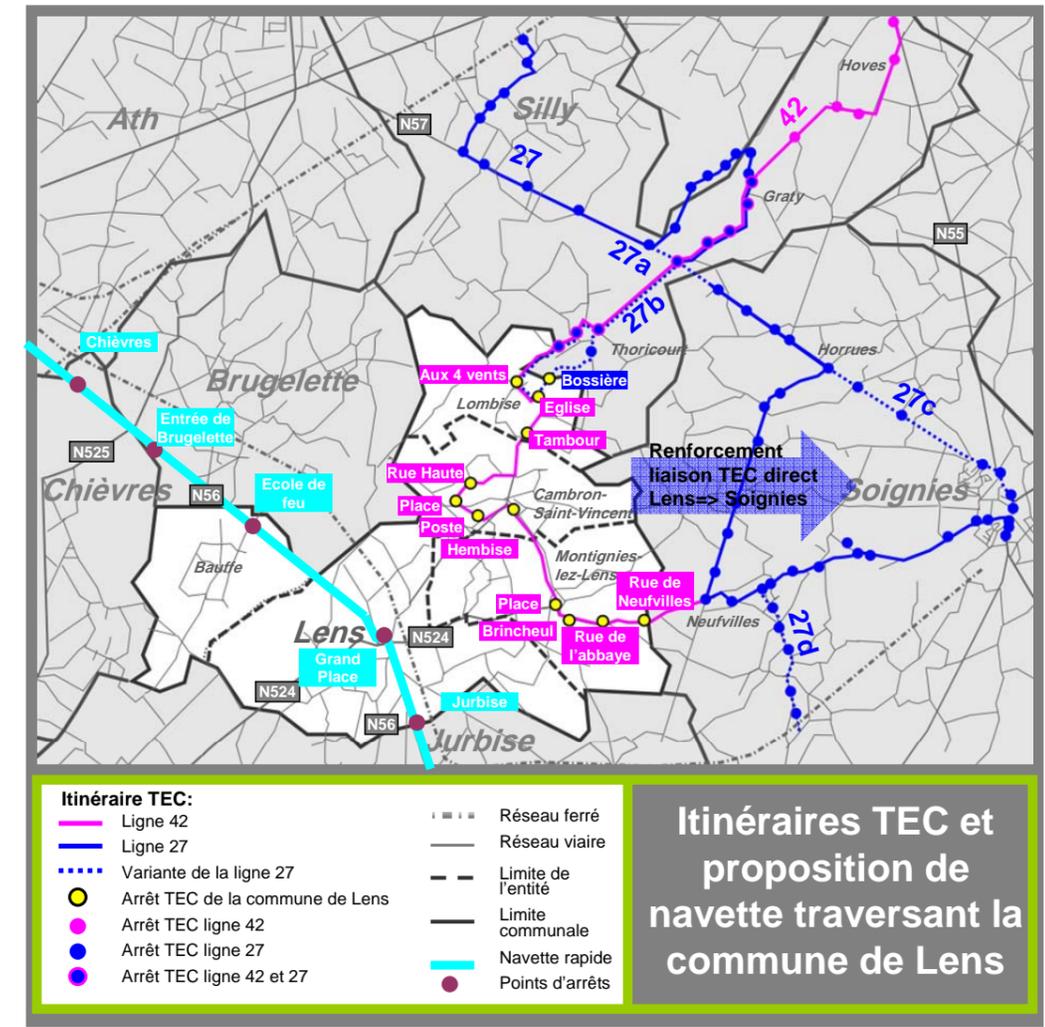


Mise aux normes PMR, Rampe d'accès

Thème 4 : les transports en commun

Palier le défaut d'attractivité de la desserte TEC :

Le diagnostic a permis de montrer qu'en terme de desserte TC, certaine desserte venait à manquer. En particulier, à l'échelle intercommunale, ou une desserte rapide via la N56 permettrait de relier les principales communes environnantes à Lens et l'ensemble des pôles d'activités présents de part et d'autre de la N56.



Assurer une nouvelle liaison via la création d'une navette rapide :

Quel pertinence? A l'heure actuelle aucun transport en commun n'offre une liaison entre les communes voisines de Lens. Ainsi une liaison de desserte linéaire via la N56 pourra permettre de relier les villes d'Ath, Brugelette, Lens, Jurbise et Mons.

Quelle échelle? Quelle desserte?

Un arrêt pourrait être aménagé :

- sur le parking de la grand place pour permettre l'attente des usagers en toute sécurité.
- devant l'école du feu afin de desservir cette zone qui sera prochainement fréquentée par une population issue principalement des grandes entités voisines

Quel public? navetteurs

Atouts : une desserte rapide et attractive

Thème 4 : les transports en commun

Pourquoi un TAD?

L'étalement des différents pôles de vie, les dernières évolutions démographiques, marquées par un vieillissement de la population, ont conduit à l'émergence de nouveaux besoins en matière de services.

Les communes assurent aujourd'hui des services d'aides aux personnes et tentent de répondre à ces besoins de plus en plus précis. Ces besoins nouveaux concernent aussi bien les jeunes ménages (halte garderie...), que les personnes âgées (aide à domicile, livraison de repas...).

Il est donc nécessaire de développer une bonne accessibilité, étant donné le nouveau modèle d'organisation territoriale.

Pour les territoires à caractère rural, le transport à la demande (TAD) est un outil utilisé fréquemment. Dans les espaces peu denses, il permet de fournir une desserte à moindre coût.

Problématique : répondre à l'offre en heure creuse et être capable de desservir la totalité du territoire. En effet, les changements de rythme de vie et l'évolution de la structure de la commune ne permettent plus de répondre à une demande de plus en plus dispersée.

Proposer un transport adapté et personnalisé fonctionnant à l'échelle communale et même intercommunale.

Les principes de fonctionnement du TAD sont les suivants :

- le bus dessert uniquement la zone qui lui est attribuée
- le bus ne commence son service que si une demande est exprimée
- l'utilisateur doit réserver son voyage via une centrale téléphonique ou un serveur informatique (cette réservation doit s'effectuer au moins une heure à l'avance)

1. caractéristiques générales

Pour une zone de 3 à 5000 personnes:

1000 voy/an, avec en moyenne 20 à 30€/voy

Coût de 30 000€/an (amortissement
+fonctionnement)

Recette (base de 3€/course): 2550€/an

Coût net : 27 450€/an

Mais les coûts peuvent être variables en fonction du mode de fonctionnement et des distances parcourues

2. les coûts

Coûts fixes

Central de réservation : logiciel + mains d'œuvre

Logiciel peut comprendre plusieurs fonctions:

15 000 à 20 000€

Information, Réservation, Gestion

Un véhicule au minimum

Campagne de sensibilisation et d'information

Le mobilier du réseau

→ un investissement de 100 000 à 120 000€

Coûts variables

La zone desservie (pour rappel le coût est déterminé en fonction de la distance parcourue)

Des horaires et des itinéraires proposés qui peuvent induire plusieurs véhicules

Thème 3 : le stationnement

Contexte :

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.

Actions :

- Renforcer le nombre de places dédiées aux PMR (en dehors de toute demande spécifique, de 2 à 5% de l'ensemble des places de stationnement doivent être aménagées pour les 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

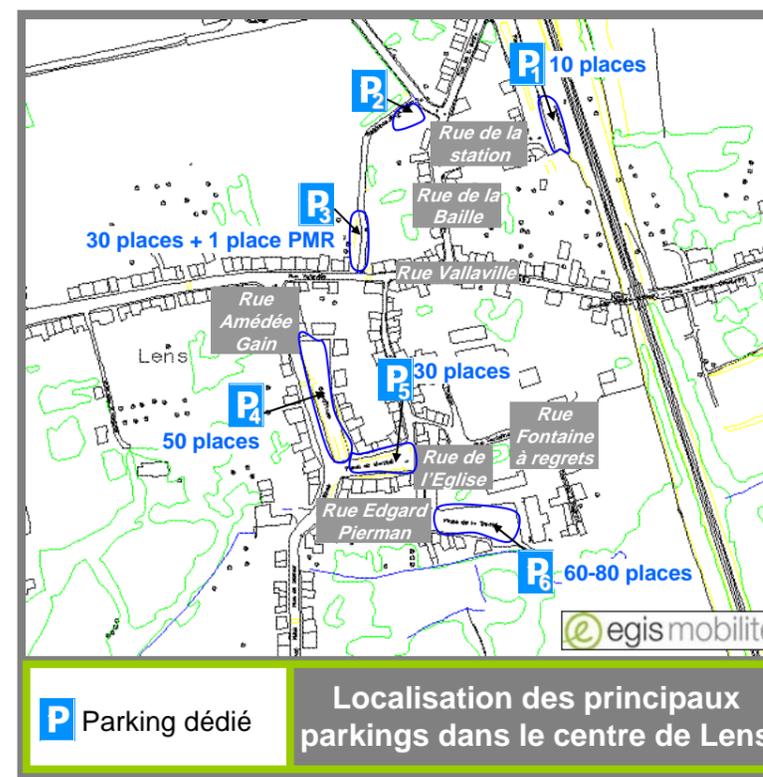
Renforcer les aménagements paysagers sur les places :



Moitié de parking occupée par le marché le vendredi matin



Parking place du Marché



Parking de la maison communale et de l'école maternelle, place de la Trinité

Parking de la Grand Place (50P.):

- Optimiser la zone de stationnement (refaire le marquage au sol)
- implantation d'arbres le long du stationnement pour casser l'effet « routier » de la placette
- Créer 2 places PMR avec un marquage au sol spécifique et des aménagements adaptés (trottoir..)

Parking de la Place du Marché (30P):

- Créer 2 places PMR avec un marquage au sol spécifique et des aménagements adaptés (trottoir..)

Parking de la Place de la Trinité (60 à 80 P):

- Créer 2 places PMR (près des futurs services de la poste) +1 devant l'école
- développer un parking paysager (illustration, schéma...)

Thème 4 : les déplacements cyclables

La reconquête de l'espace public en faveur des modes doux :

De nombreuses communes ont entamé leur reconquête de l'espace public pour le vélo depuis plus de 20 ans.

Pour lutter contre la congestion, le bruit et la pollution engendrés par le « tout à l'auto », et dans un souci d'économie et d'équité sociale, il est important pour la commune de promouvoir l'usage du vélo sur les infrastructures adaptées.

Bien souvent les résultats ne se font pas attendre. Des lors que la population dispose d'itinéraires sécurisés et confortables, ils recommencent généralement massivement à rouler en vélo.

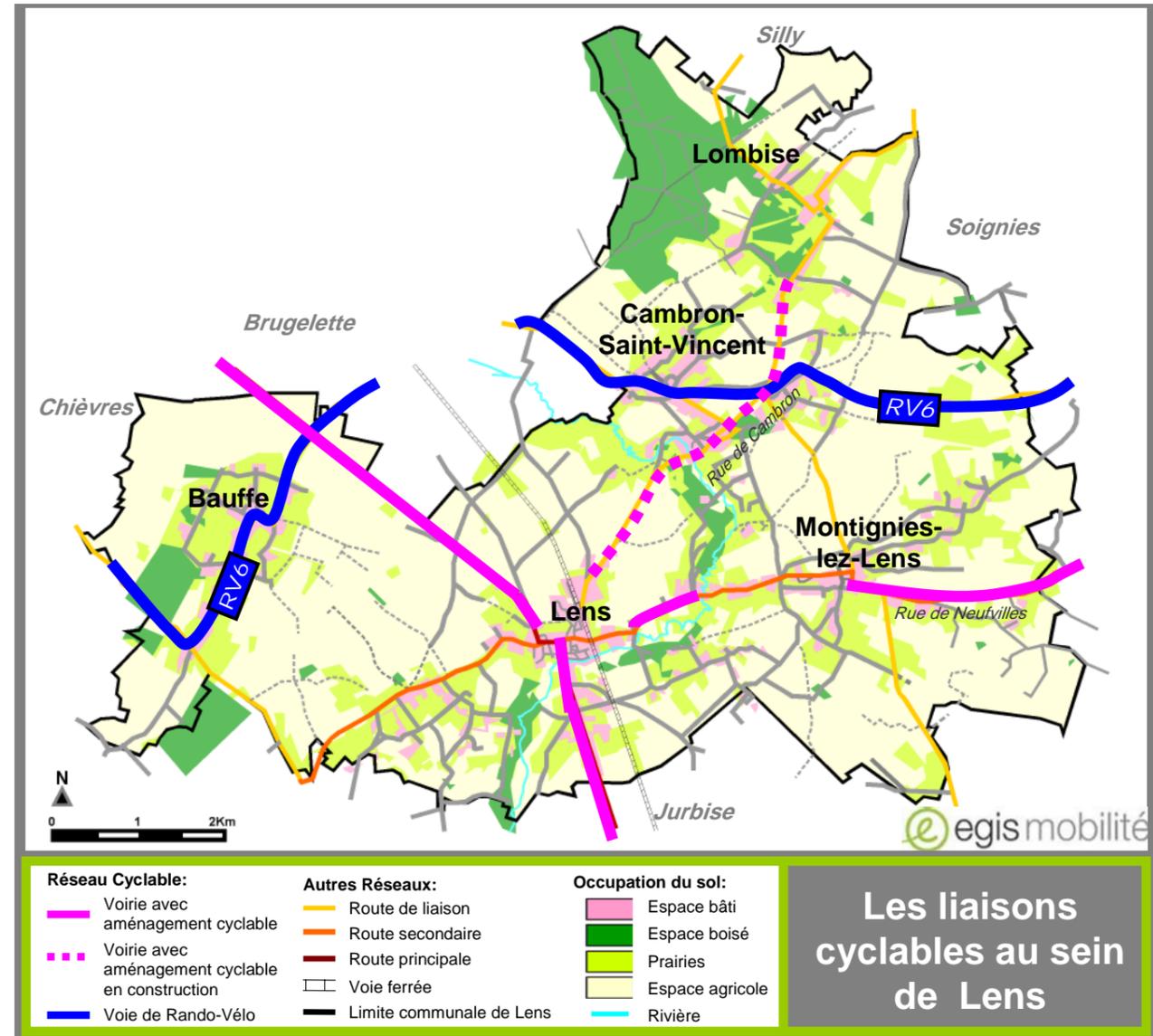
L'impact positif de ces nouveaux déplacements a des répercussions sur l'entièreté de la commune.

L'enjeu environnemental :

S'il on compare l'efficacité respective des différents modes de transports (voiture, bus et vélo), on peut aisément prendre la mesure de l'enjeu du développement de l'usage du vélo. En effet, comme le montre le tableau ci-dessous, celui-ci prend peu de place, ne consomme pas d'énergie primaire et induit peu de risques d'accident.

| |  |  |  |
|-----------------------------------|---|---|---|
| Consommation d'espace | 100 | 10 | 8 |
| Consommation d'énergie primaire | 100 | 30 | 0 |
| Consommation atmosphérique totale | 100 | 9 | 0 |
| Risque d'accident induit | 100 | 9 | 2 |

L'offre cyclable actuelle sur le territoire de Lens :



Au delà de l'itinéraire cyclable de type RAVEL sur la RN56, les aménagements demeurent peu nombreux sur le territoire communal. C'est, en particulier, au niveau des liaisons intercommunales qu'on constate le défaut de liaisons.

Les itinéraires complémentaires : rues de Cambron et Neufvilles permettent de rejoindre, respectivement, les entités de Cambron Saint Vincent et Montignies-Lez-Lens.

Thème 4 : les déplacements cyclables

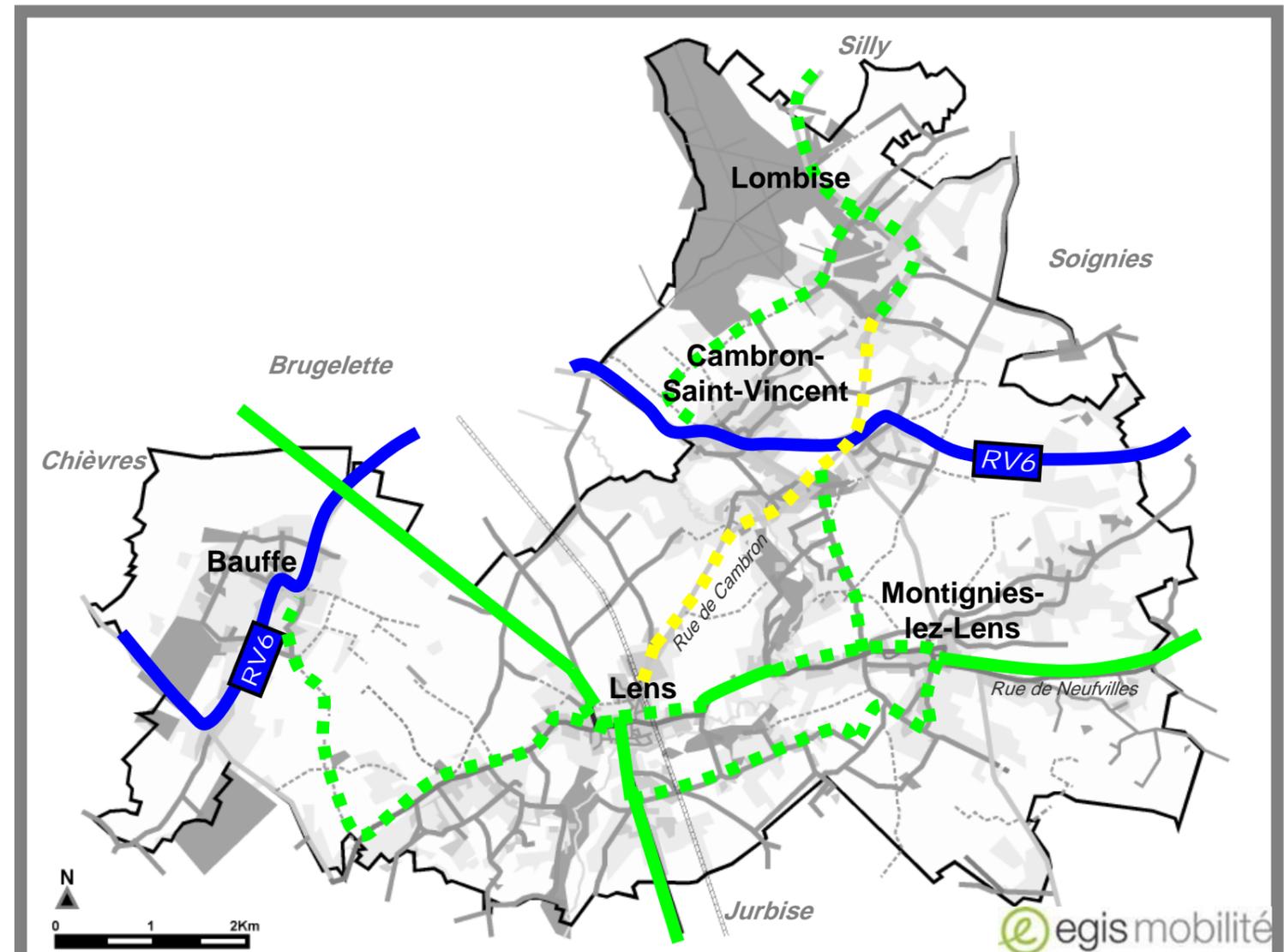
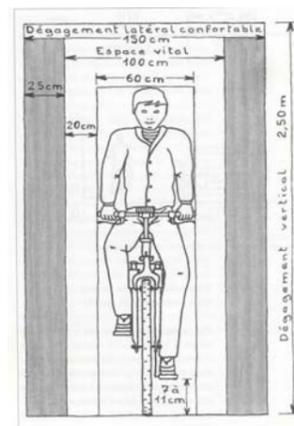
Les objectifs :

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.

Le renforcement des itinéraires existants :

- Renforcer les itinéraires cyclables existants
- Développer de nouveaux axes de circulation
- Aménager des abris vélos près des pôles générateurs

Coupe type de l'espace nécessaire au déplacement d'un cycliste



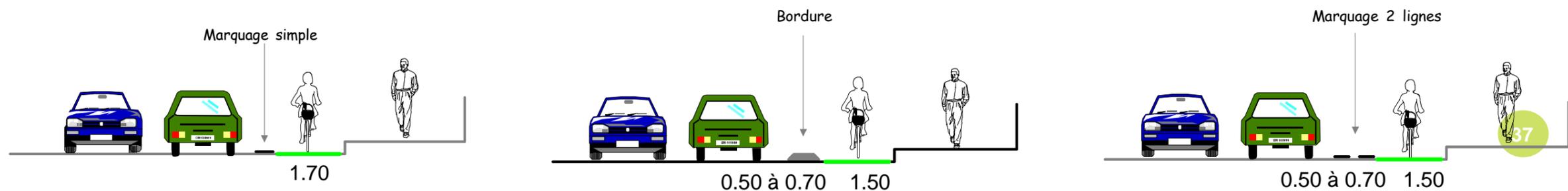
Réseau Cyclable:

- Voirie avec aménagement cyclable
- Voie de Rando-Vélo

Les aménagements préconisés:

- Prolongation des itinéraires
- Voirie avec aménagement cyclable en construction

Le renforcement des liaisons cyclables à l'échelle communale



Thème 5 : les déplacements piétons

Contexte :

Notre diagnostic des cheminements piétons a mis en avant plusieurs insuffisances :

- problème de continuité et de sécurité de certains 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 village (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).

Problématique :

Défaut d'aménagements piétons continus, nombreuses ruptures marquant des zones des déplacements dangereuses pour les piétons

Action :

Définition des axes jugés prioritaires

Proposition d'actions adaptées pour palier les lacunes constatées



Grand Place

- traitement de la chaussée et élargissement du trottoir
- rue Vallaville : mise aux normes d'un trottoir uniquement (1m50 min)
- aménagement de rampes d'accès pour les commerces
- Traitement paysager de l'espace (arbres, bac à fleur) pour « casser » l'impact routier et en faire une véritable place piétonne

Rue du Sewoir

- réduction du gabarit de la chaussée
- création d'un itinéraire piéton continu et d'une largeur minimale

Rue Vallaville

- réduction du gabarit de la chaussée
- création d'un itinéraire piéton continu et d'une largeur minimale

Thème 5 : les déplacements piétons

Problématique :

Défaut d'itinéraires continus dans le centre de l'entité de Lens

Action :

- renforcement d'un itinéraire dit « prioritaire » et aménagement de la continuité de cet itinéraire
- rue du Thy vers la rue du Sewoir
- élargissement des trottoirs
- réduction de l'espace roulable
- installation de mobilier urbain et végétal marquant, sur certaines portions dangereuses



La priorité est donnée à des revêtements plans, durs et stables, antidérapants et ne présentant pas d'obstacle pour les PMR.

Notons que la variation de matériaux renforce la lisibilité des cheminements piétons.

De plus, elle améliore la perception podotactile pour le guidage des personnes aveugles et malvoyantes.

Il est proposé de recourir aux mêmes matériaux comme le pavé béton.



Thème 5 : les déplacements piétons

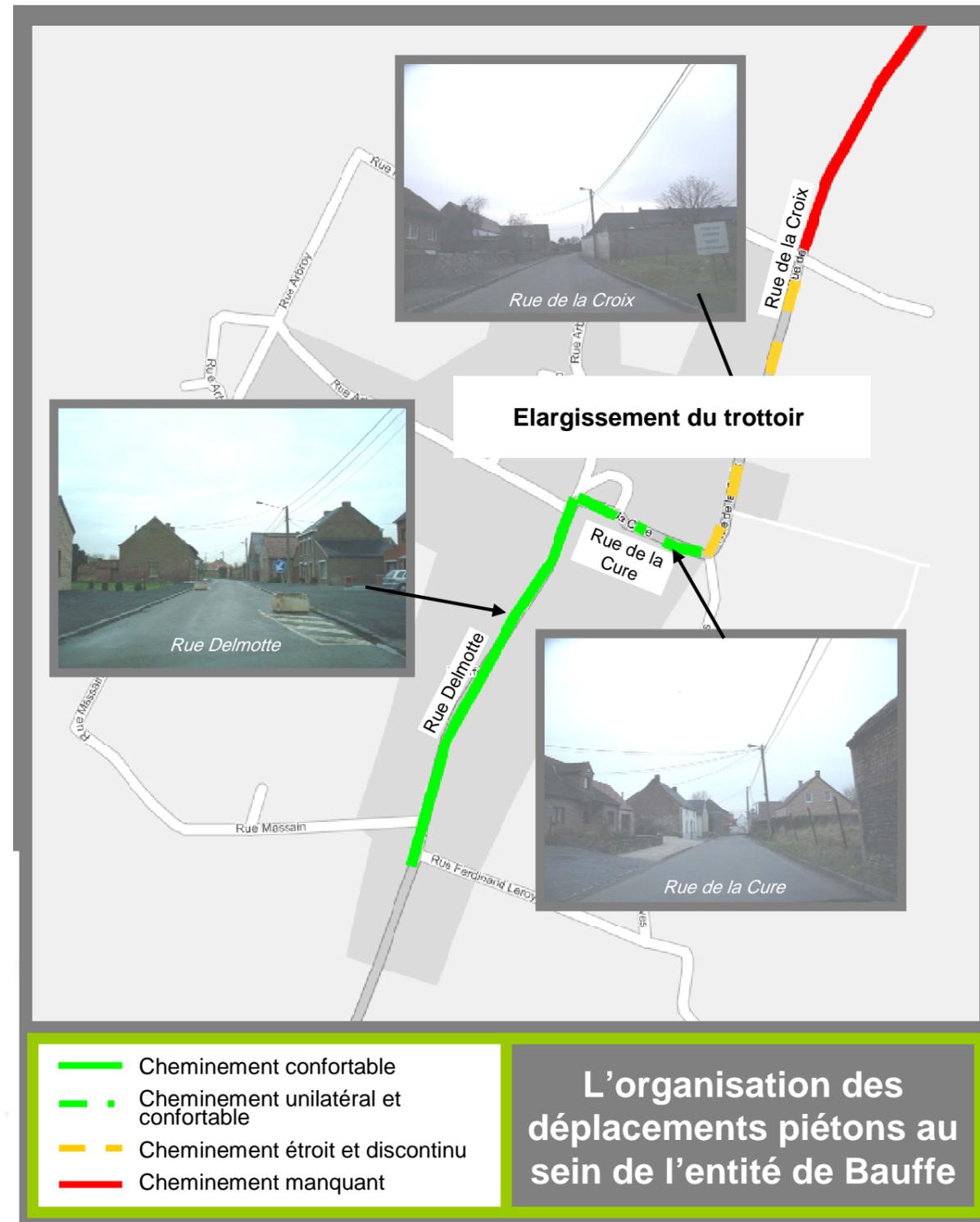
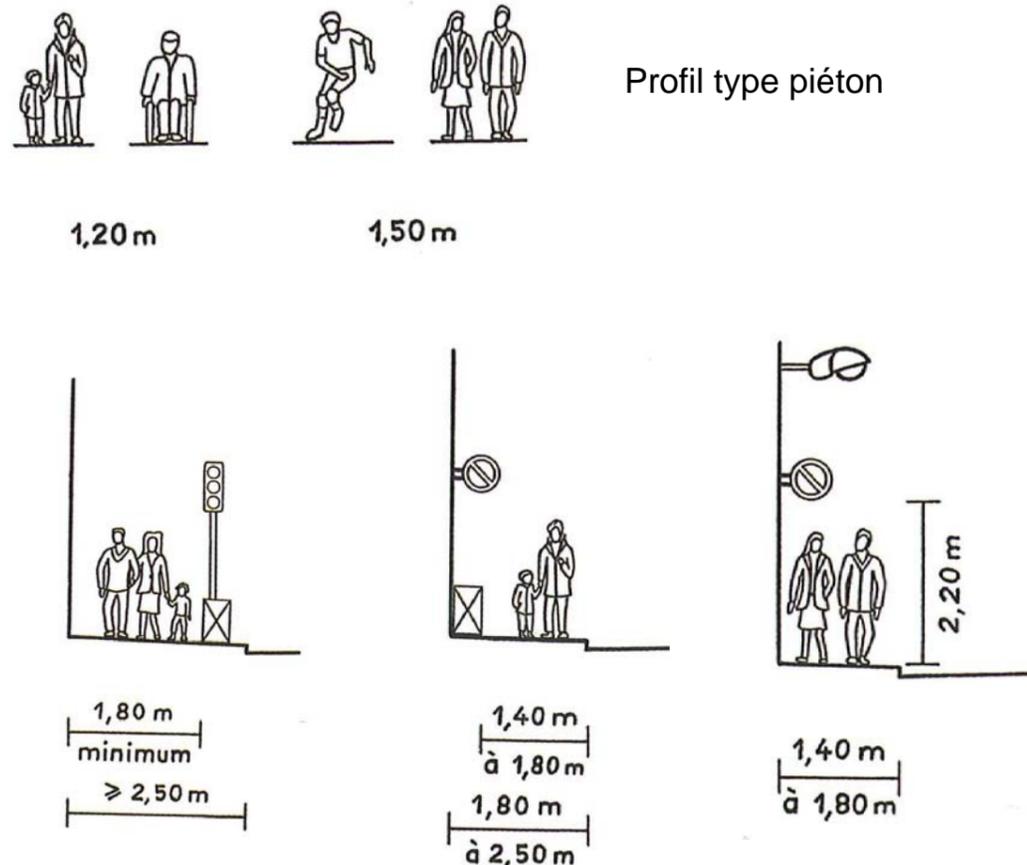
Problématique :

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

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

Action :

- renforcement d'un itinéraire dit « prioritaire » et aménagement de la continuité de cet itinéraire
- création d'une continuité piétonne le long de la rue de la Croix sur la section manquante actuellement



Thème 5 : les déplacements piétons

Problématique :

Sur Cambron-Saint-Vincent, les cheminements piétons sont assez rares et plutôt étroits. Seule l'école bénéficie, devant son entrée, d'un trottoir relativement confortable.

Actions :

Les actions à mener sur cette entité sont plus globales et concernent 2 axes jugés « prioritaires » pour permettre une bonne accessibilité à l'entité :

- rue des Deux Bonniers
- rue du Parc

Il est préconiser de renforcer le cheminement piéton sur ces axes et de réduire le gabarit de la voirie

Les autres entités :

Les entités de Lombise et de Montignies disposent de cheminements globalement satisfaisants.

La prise en compte des PMR :

Il est nécessaire de pouvoir dimensionner les trottoirs pour l'ensemble des piétons valides ou non.



Il est recommander de :

- réaliser systématiquement des abaissements de trottoirs au droit des passages piétons, avec dispositif d'éveil de vigilance
- aménager sur les trottoirs des abaissements de bordure au droit des passages piétons avec revêtement au sol différencié (bande podotactile)

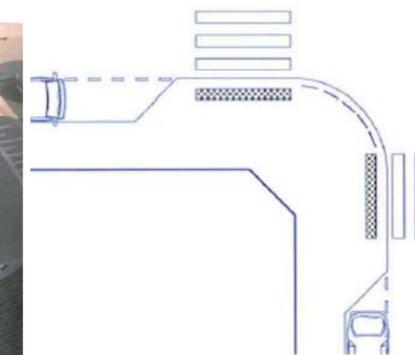


Des cheminements piétons accessibles pour tous

Assurer des traversées sécurisées :

Exemple de réalisation pour rendre accessible la traversée des PMR

Abaissement des trottoirs



Quel financement?

(source : SPW Service Publique de Wallonie)

Les soutiens régionaux

« Outre les crédits octroyés pour la réalisation des études relatives au Plan communal de mobilité ou au Plan de déplacements scolaires, la Région wallonne met à disposition des communes des moyens qui participent à la mise en œuvre des actions qui y sont inscrites ou qui concourent à l'atteinte des objectifs de ceux-ci. Ces moyens sont soit financiers, soit ont trait à la formation des agents communaux ou à la promotion des initiatives locales en matière de mobilité.

A. Les crédits d'impulsion

Les communes qui disposent d'un Plan communal de mobilité adopté ou d'un plan de déplacements scolaires peuvent, dans le cadre du Plan Escargot du Ministre wallon en charge de la Mobilité, obtenir des subventions pour la mise en œuvre des actions qui y sont inscrites. Ces subventions portent sur des montants équivalant à 75 % du montant du projet avec un montant maximal qui varie selon le nombre d'habitants de la commune: le montant est limité à 150.000 euros pour les communes inférieures à 10.000 habitants, à 200.000 euros pour les communes de 10.000 à 50.000 habitants et à 250.000 euros pour les communes de plus de 50.000 habitants. Les projets subventionnés sont ceux visant à favoriser la convivialité entre les différents modes de déplacement, à faciliter le développement des transports publics, de la voiture partagée, etc.

B. Les autres financements

Les projets inscrits dans les outils de gestion de la mobilité peuvent également être financés par le biais du programme triennal⁹ ou au travers de crédits particuliers (Plan Mercure, PIC Verts,...) ou spécifiques (aménagement ou balisage de sentiers, ...).

Pour ce qui concerne les travaux réalisés sur les voiries communales afin de faciliter la circulation des transports en commun, des crédits, dits d'"intermodalité", sont disponibles auprès de la Société régionale wallonne des Transports (SRWT) et de la Direction générale des Transports du MET. Certaines communes peuvent bénéficier d'un financement régional pour l'engagement ou le maintien de l'engagement d'un agent ayant la fonction de conseiller en mobilité.

C. La formation des agents

La Région wallonne a mis sur pied une formation spécifique à destination des agents communaux. Il s'agit de la formation de **Conseiller en Mobilité** (le C.E.M). Cette formation, qui est ouverte aux agents des administrations communales et régionales, à ceux des sociétés de transport en commun, ou encore aux universités ou aux bureaux d'études, a pour objectif d'améliorer les compétences des agents sur les questions de mobilité et de transport, et de développer un langage commun entre les différents acteurs de la problématique. »

Le plan escargot

« Ce plan a pour but de soutenir les efforts des communes en matière de mobilité douce et plus particulièrement en :

- accordant une attention particulière aux usagers plus vulnérables
- sécurisant les infrastructures de déplacement pour les modes doux
- permettant aux cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) de se déplacer en toute sécurité

Les communes peuvent donc introduire tout projet qui permet d'atteindre ces objectifs : élargissement de trottoirs, aménagement pour PMR, création de piste cyclable, de passage piéton surélevé, de trottoir traversant, création d'effet de porte, de terre-plein ou d'îlot central, installation de coussin berlinois ou de plateau, **pour autant que ces aménagements s'intègrent à un cheminement continu et soient situés sur terrain communal.**

La subvention couvre 75% du coût du projet. La réalisation de celui-ci doit intervenir dans les 24 mois suivant son acceptation.

Pour bénéficier de ces subsides, la commune doit disposer d'un plan communal de mobilité (PCM) ou d'un plan de déplacements scolaires (PDS).

Conclusion

La mise en œuvre de ce plan de déplacement recouvre deux aspects :

L'engagement des actions jugées prioritaires ; celles-ci sont à réaliser à court ou moyen terme, et peuvent nécessiter des études complémentaires immédiates avant leur réalisation effective.

L'application permanente des principes d'actions projetés dans le cadre de cette étude ; ceci signifie un travail continu de coordination et d'études complémentaires, afin d'assurer une mise en œuvre progressive et conforme aux objectifs à moyen et long terme.

Voirie

| | Coûts moyens |
|------------------------------------|---------------------|
| Zone 30 | 550€/ml à 750€/ml |
| Carrefour- plateau | 15 000€ à 30 000€ |
| Carrefour- giratoire | 400 000€ à 600 000€ |
| Mini giratoire | 100 000€ à 400 000€ |
| Réfection de chaussée | 350€/ml à 460€/ml |
| Effet de porte avec îlot central | 15 000€ 20 000€ |
| Effet de porte avec rétrécissement | 25 000€ à 30 000€ |
| Coussin berlinois | 2 500€ par coussin |

Modes doux

| | Coûts moyens |
|------------------------------|---|
| Traversée piétonne sécurisée | 10 000€/ à 15 000€ |
| Revêtement- pavé béton | 60€/ m ² à 80€/ m ² |
| Mobilier urbain | 400 € à 5 000€ |
| Piste cyclable | 200€ à 300€/ ml |
| Panneau de jalonnement | 200€ à 300€ |
| Aménagement d'un halage | 100€ / ml |
| Stationnement vélo (simple) | 100€/ unité |
| Stationnement vélo (complet) | 252€/ unité |