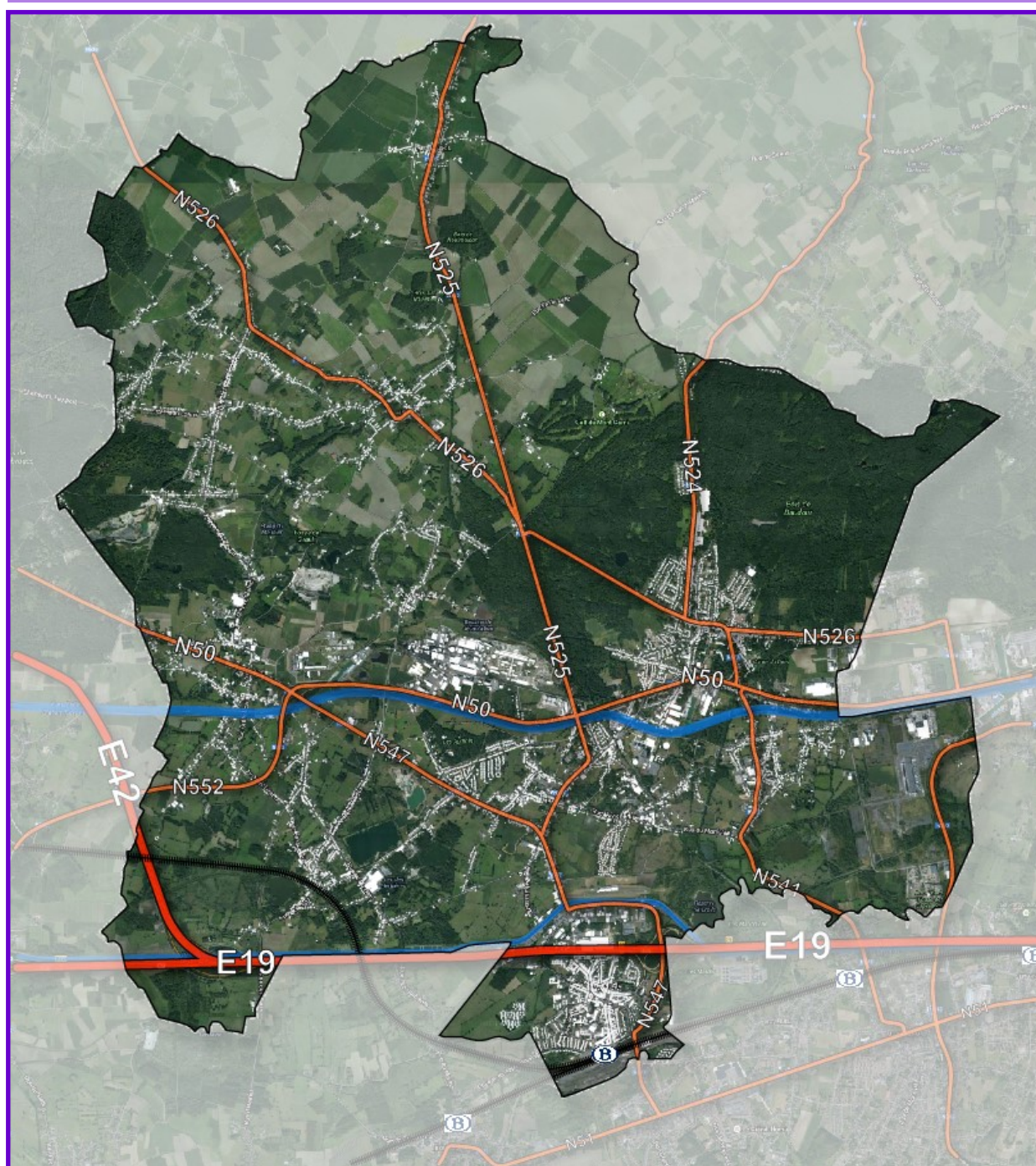


MISE À JOUR DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SAINT-GHISLAIN



30/06/2015

Phase 1 (version finale)

Bilan du Plan Communal de
Mobilité de 2004

Introduction

Contexte

La Ville de Saint-Ghislain dispose d'un **Plan Communal de Mobilité (PCM)** en vigueur depuis 2004⁽¹⁾. Cet **outil de planification de la mobilité**, non réglementaire, a pour objectif de représenter un **document guide à destinations des pouvoirs et instances publiques** (commune, provinces, sociétés de transport, etc.) en matière de mobilité. Il permet **d'orienter les décisions** à la faveur d'améliorations relatives à la mobilité, l'accessibilité, la sécurité routière, et donc plus généralement dans le sens d'une valorisation de la qualité de vie des habitants.

Ce document, approuvé il y a de cela plus de 10 ans, **a permis la mise en œuvre de multiples actions qui ont contribué à améliorer les conditions de déplacements** sur le territoire saint-ghislainois (automobiles, piétons, cyclistes, etc.) mais il apparaît aujourd'hui nécessaire de l'actualiser compte tenu des faits que :

- les logiques de mobilité ont évolué en 10 ans ;
- certaines problématiques identifiées à l'époque n'ont pu être résolues et les réponses proposées en 2004 nécessitent d'être re-contextualisées avec les tendances actuelles ;
- le développement de la commune et plus généralement de la province a introduit, et va induire, de nouveaux enjeux.

De manière à se prémunir des difficultés à venir, mais afin également de répondre aux difficultés actuelles, la commune de Saint-Ghislain a donc décidé de se lancer dans l'actualisation de son PCM.

(1) <http://www.saint-ghislain.be/ins.asp?Chpt=2&Grp=64&RubID=299&SRubID=0&PgID=476>

Objectifs

L'actualisation du PCM, confiée au bureau d'études Stratec, a comme objectif d'analyser les effets du plan de 2004 sur la mobilité et les habitudes de déplacements des habitants et visiteurs de la commune. A partir de ces analyses, il s'agira ensuite d'appréhender les difficultés actuelles, de voir si elles sont apparues ou si elles ont persisté depuis le PCM de 2004, de manière à dégager de nouveaux objectifs qui tiendront compte des évolutions prévisibles en termes de mobilité et de développement urbain.

Il s'en suivra alors l'élaboration de nouvelles mesures visant à répondre aux problématiques listées et permettant d'assurer à la ville un développement harmonieux, en phase avec une mobilité respectueuse des différents usagers qui empruntent quotidiennement les réseaux de mobilité.

Méthode

L'étude se déroule en **3 phases** :

- la 1^{ère} est consacrée au bilan du PCM de 2004,
- La 2nde consiste en l'élaboration du nouveau PCM, en ce sens qu'elle vise à :
 - réaliser un diagnostic de la situation actuelle et future,
 - dégager les nouveaux objectifs sur base des éléments de diagnostic,
 - retranscrire ces objectifs en actions concrètes permettant de répondre aux besoins et attentes de chaque catégories d'usagers.
- la 3^{ème} phase est destinée à approfondir deux thématiques particulières, désignées par la commune, à savoir : l'étude de nouveaux aménagements urbain et de mobilité sur les places de l'Entité et l'étude d'opportunité de la mise en place de zones "Kiss&Go" près des écoles.

=> Le présent document constitue la synthèse de la 1^{ère} phase de l'étude.



Méthodologie pour réaliser le bilan du PCM de 2004

Le bilan du Plan Communal de Mobilité représente la première phase de la mise à jour du plan. Il s'articule en trois parties, avec comme finalité d'aboutir à une **carte reprenant l'ensemble des mesures proposées en 2004 et leur état** (réalisées ou non) ainsi qu'un **tableau de bord de l'accessibilité pour 2004 et 2015**, décliné selon les différents usagers et niveaux d'échelle (commune, quartiers).

1

Dans un premier temps, la phase de bilan s'attache à **reprendre et décrire les finalités ciblées** dans le PCM de 2004, explicitant le contexte auquel ils se sont rattachés à l'époque.

- Synthèse du PCM de 2004 autour des priorités de l'époque en terme de mobilité et des problématiques auxquelles Saint-Ghislain était confronté.
- Confrontation entre les finalités visées à l'époque et les interventions/aménagements effectués depuis.

2

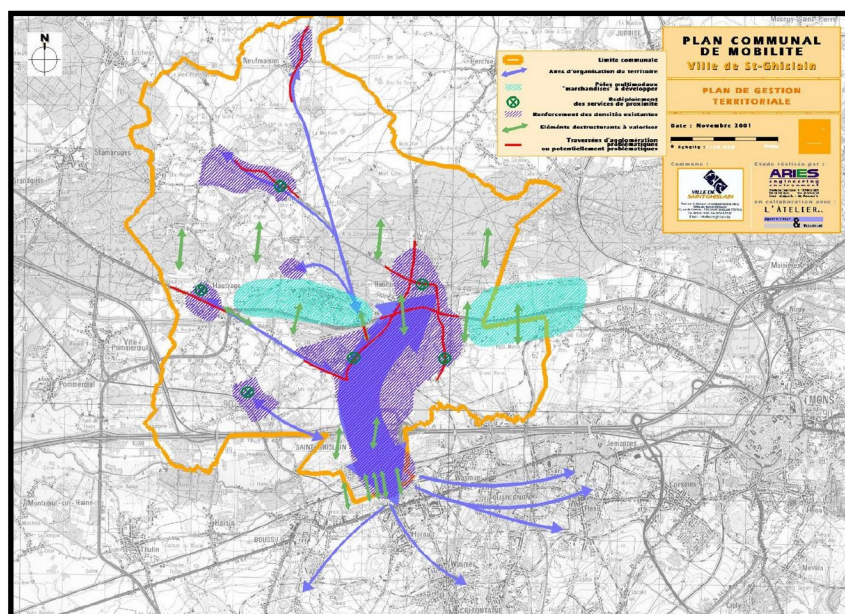
Il s'agit ensuite de rendre compte de la **mise en œuvre, ou non, des mesures proposées à l'époque**, et qui avaient pour but de permettre de répondre aux objectifs.

- Repérages sur le terrain afin de dresser la liste des aménagements réalisés,
- Recueil d'informations auprès des acteurs de la mobilité (services communaux, citoyens, services des TEC, etc.) afin de lister de manière exhaustive les différentes interventions menées suite au PCM

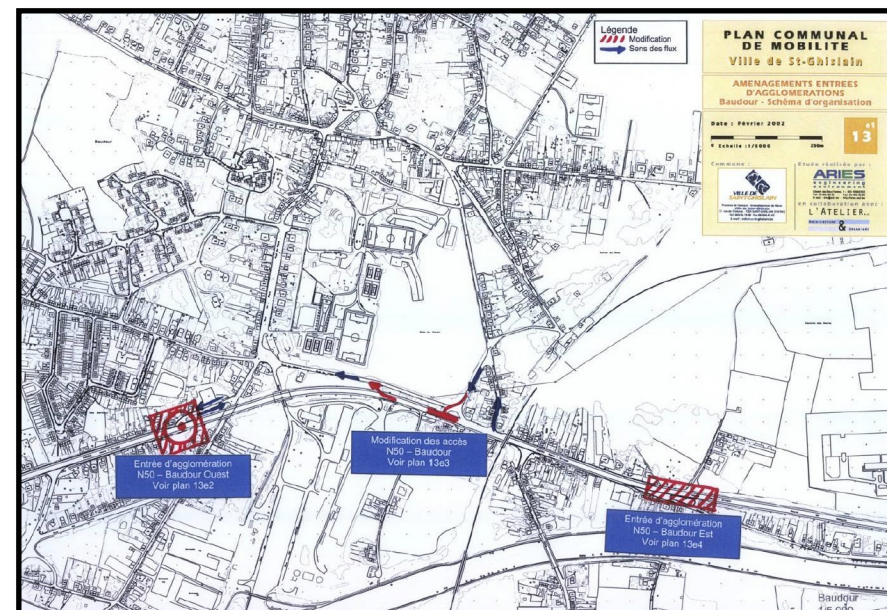
3

Enfin, la 1^{ère} phase de l'étude s'attache à dresser le bilan de la mise en œuvre du PCM de 2004, et ainsi **rendre compte des succès, échecs et des enseignements pouvant être retirés** de la mise en œuvre, ou non, des mesures proposées à l'époque.

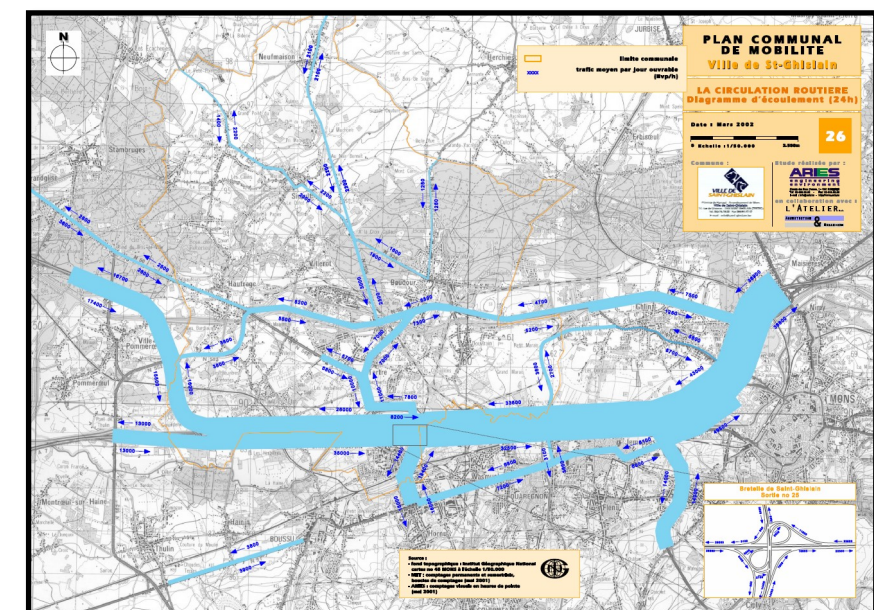
- Actualisation des données de comptage (trafic, stationnement) et d'études menées parallèlement, afin de pouvoir en déduire l'influence des mesures concrétisés ou non.
- Evaluation de la pertinence et de la faisabilité (technique, financière, politique) des mesures initialement prévues et restant à réaliser.



Carte du plan de gestion général (PCM 2004)

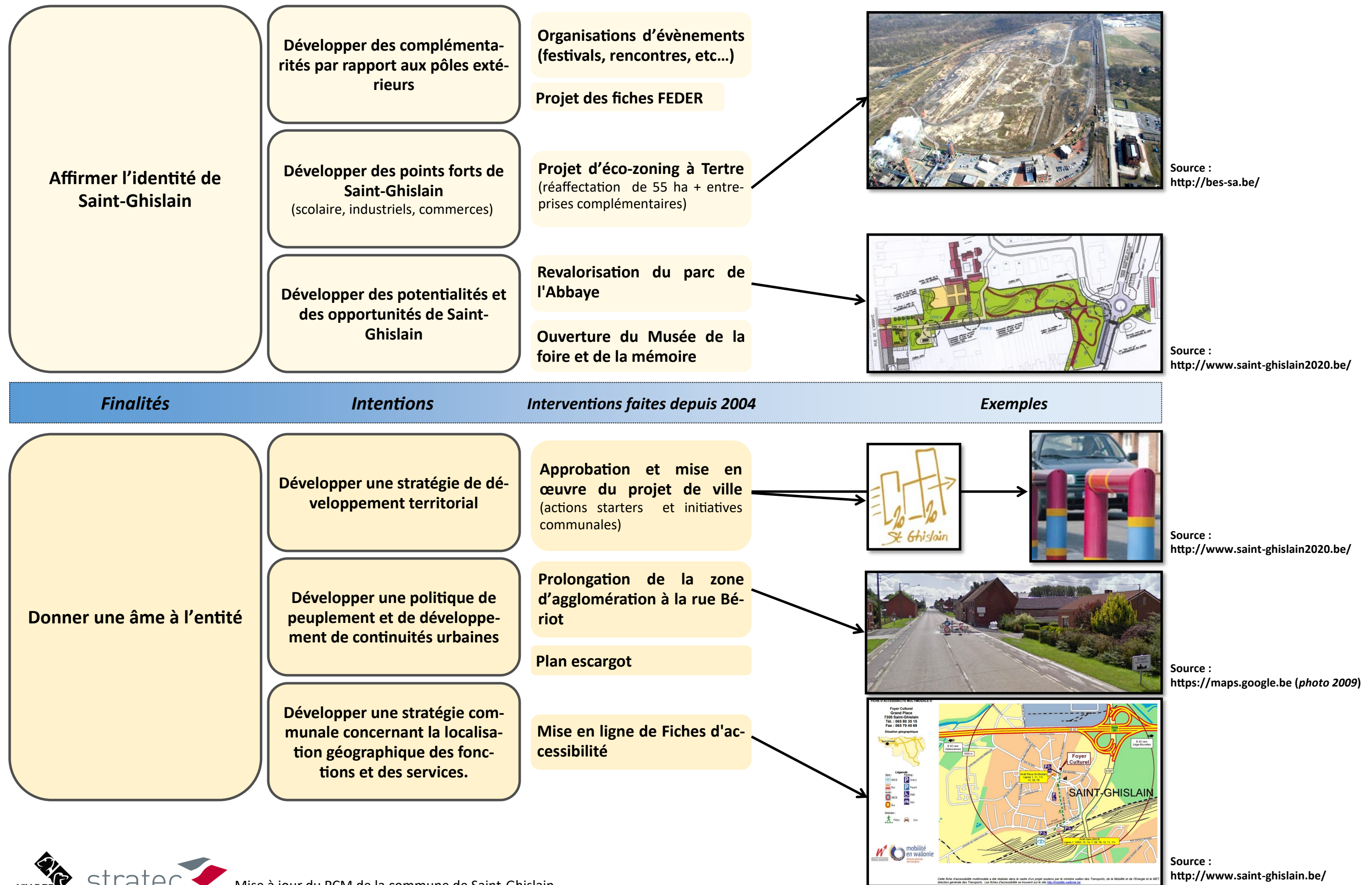


Carte de mesure pour des réaménagements de la N50 à Baudour (PCM 2004)

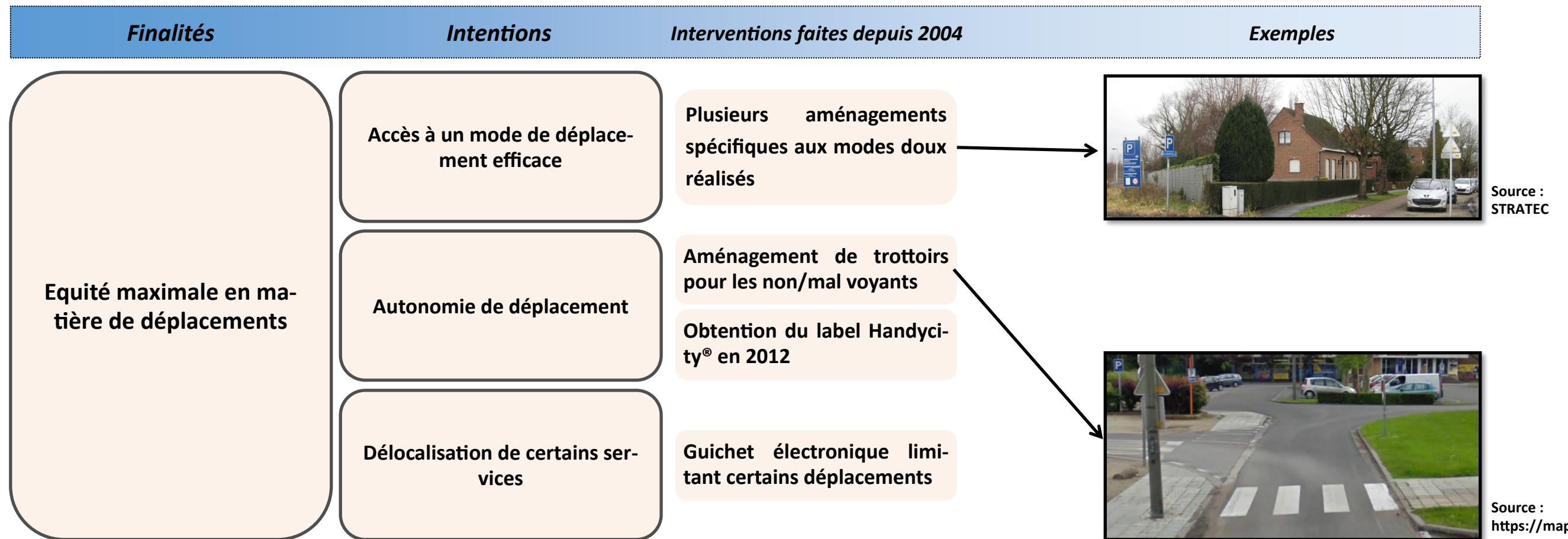
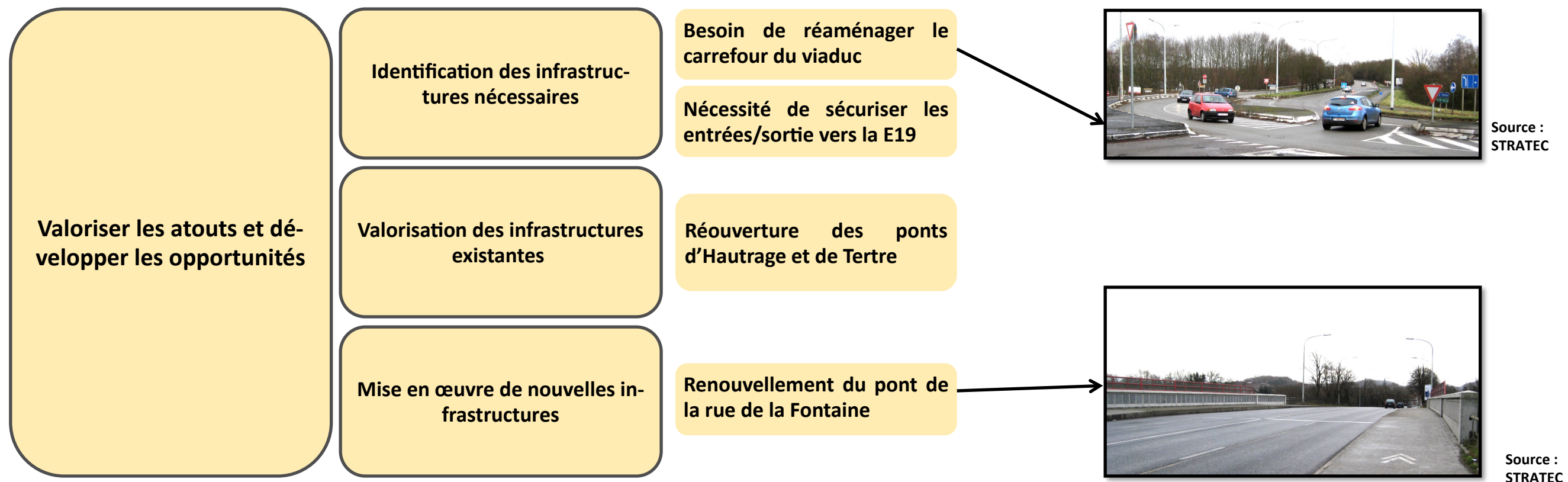


Carte de flux sur les principaux axes routiers de la commune (PCM 2004)

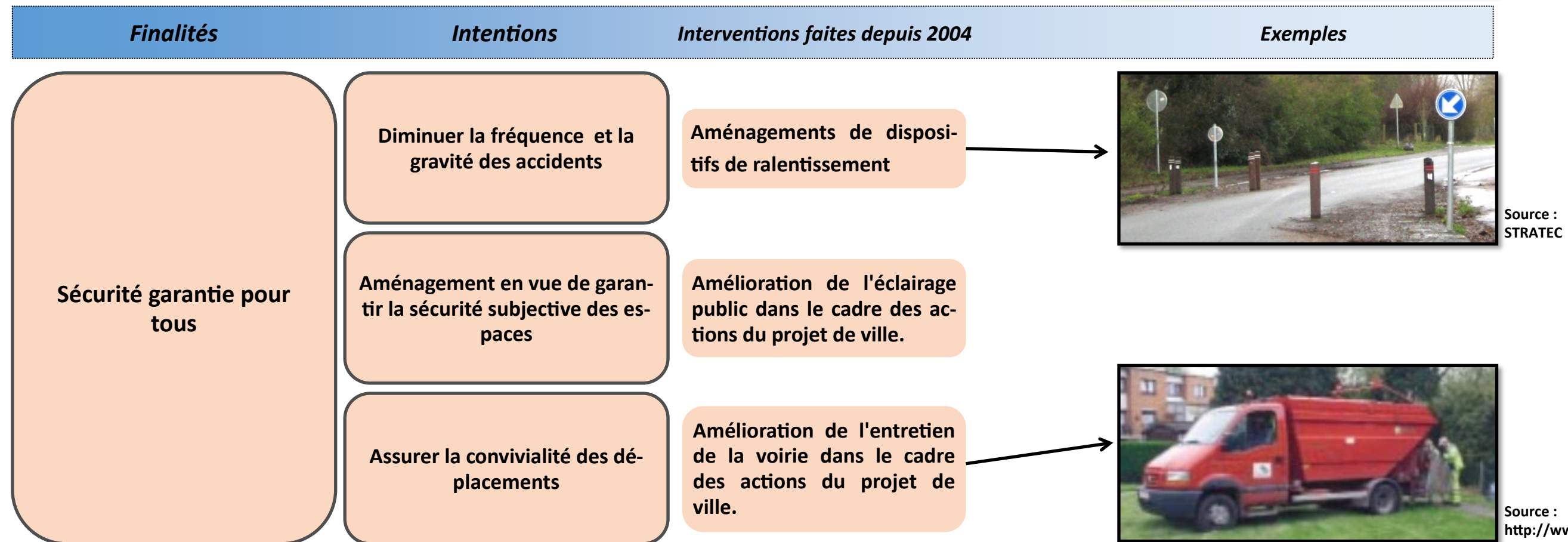
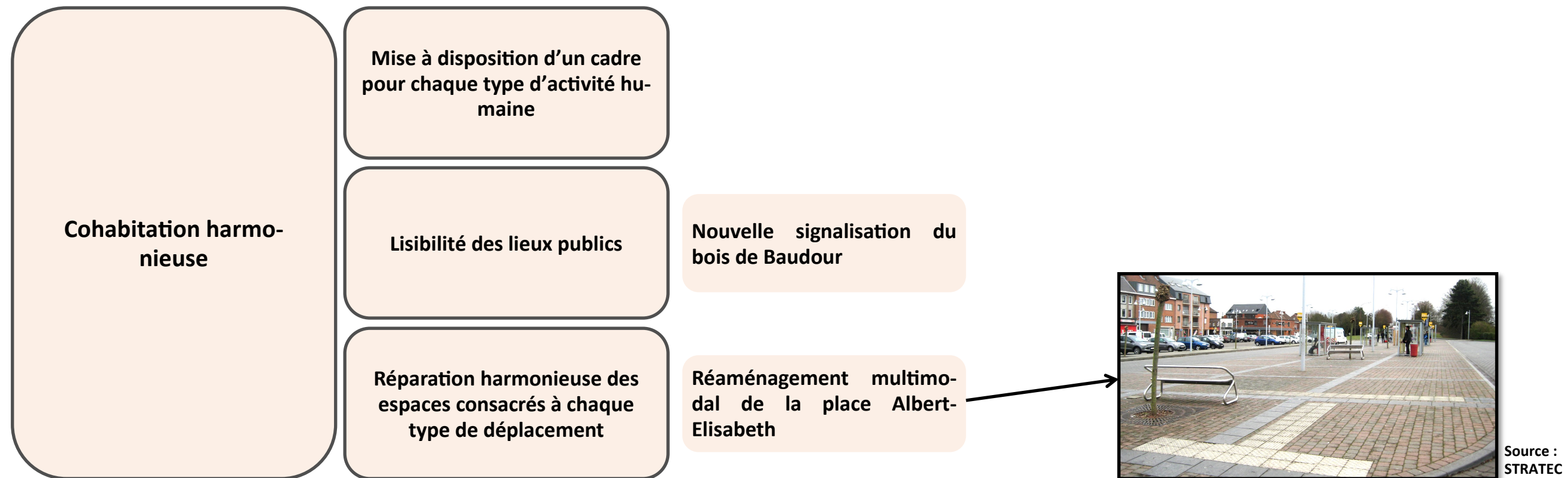
1 - Description des finalités énoncées dans le cadre du PCM de 2004



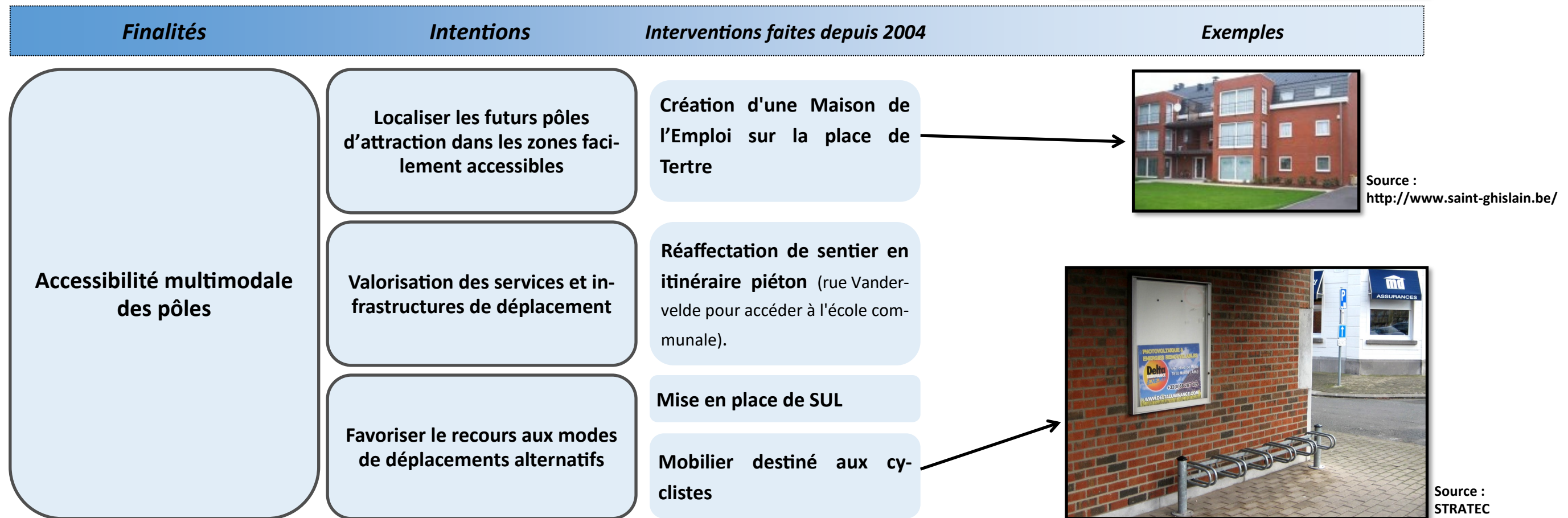
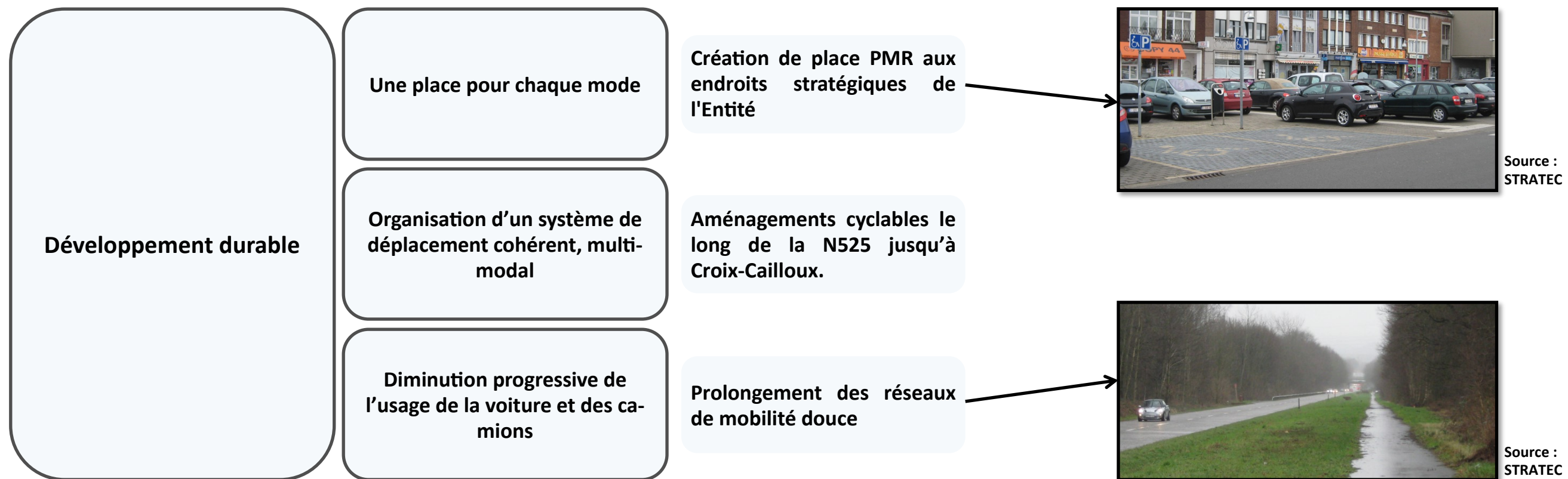
1 - Description des finalités énoncées dans le cadre du PCM de 2004



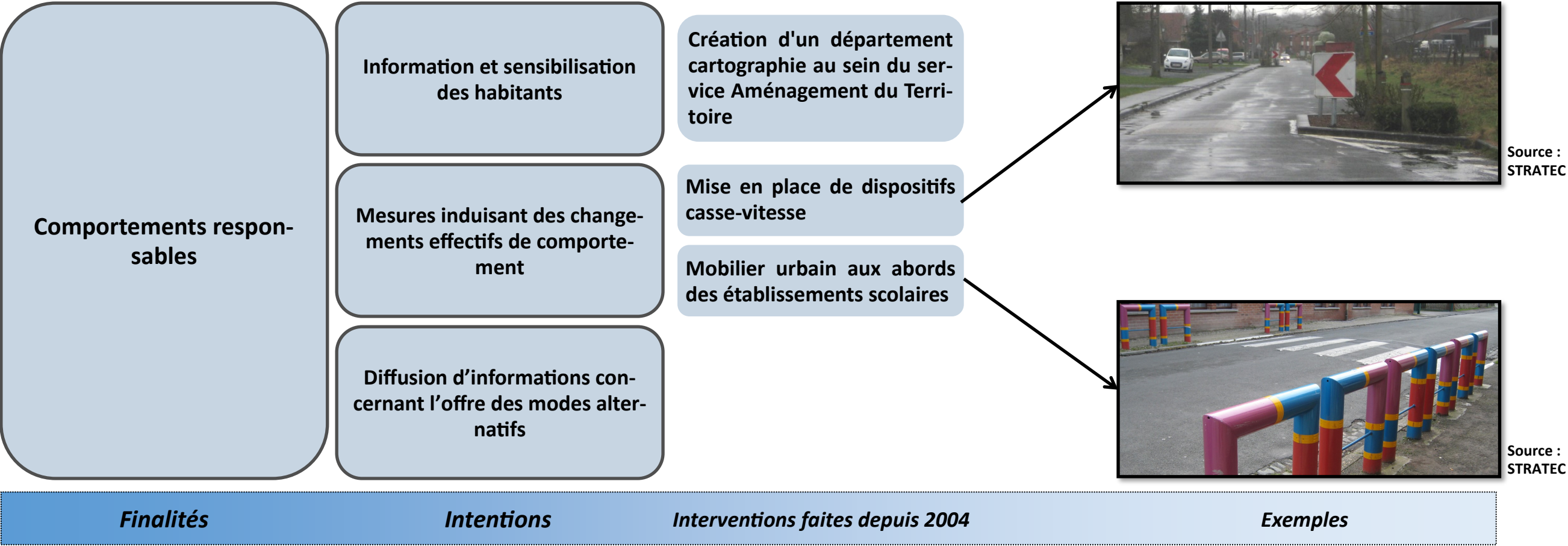
1 - Description des finalités énoncées dans le cadre du PCM de 2004



1 - Description des finalités énoncées dans le cadre du PCM de 2004



1 - Description des finalités énoncées dans le cadre du PCM de 2004



1 - Synthèse des finalités énoncées dans le cadre du PCM de 2004

L'élaboration des **objectifs du Plan Communal de Mobilité de 2004** s'est faite sur la base de finalités, qui représentaient les buts à atteindre de façon générale.

Elles ont été déclinées selon **trois domaines différenciés**, au sein desquels les intentions décrites dans les pages précédentes ont été édifiées. Si ces intentions ne pouvaient être directement traduites en mesures, nécessitant le fait de lister un certain nombre d'objectifs, il apparaît néanmoins qu'un premier bilan non exhaustif peut être dressé sur la base de ces finalités. En effet, un certain nombre **d'interventions menées par la commune se rattache directement aux ambitions inscrites à l'époque**.

Trois domaines généraux avaient été dégagés en 2004, dans le but **d'orienter la réflexion vers les principaux enjeux auxquels le PCM visait à répondre**.

Domaine A : Territoire

Les ambitions du PCM sur ce domaine apparaissent ambitieuses dans le sens où la volonté était **d'opérer un changement dans la représentation** que pourrait avoir Saint-Ghislain :

- à l'échelle niveau du territoire intercommunal
- à l'échelle de l'Entité, avec l'intention de renforcer l'identité d'un territoire composé de sept anciennes communes fusionnées.

S'il apparaît que de **multiples interventions ont été menées favorablement à une valorisation des atouts** (zoning, infrastructures), les **effets apparaissent toutefois limités** par rapport à la portée visée à l'époque de l'élaboration du PCM. Les interventions menées, pour la plupart à l'échelle très locale, n'ont en effet vraisemblablement pas permis d'élargir de manière conséquente le rayonnement de Saint-Ghislain à l'échelle supra-communale. De même, **l'identité saint-ghislainoise ne semble pas s'être considérablement renforcée**, au regard de l'hétérogénéité du territoire qui subsiste.

Domaine B : Facteurs humains

Dans ce domaine, les **efforts entrepris par la commune sont davantage perceptibles**, en particulier du fait de leurs portées souvent plus locales.

Il apparaît ici que de **multiples interventions**, liées ou non au PCM, ont **contribué à renforcer les interactions et les divers besoins propres à chaque usager**.

Si le détail et la portée des différentes interventions menées selon cette finalité seront réalisés par après, il semble toutefois important de noter à ce niveau-ci que de petites interventions indépendantes ont permis de répondre à certaines finalités visées en 2004 relativement aux facteurs humains.

Un manque de cohérence et de généralité peut toutefois transparaître à ce stade de l'analyse, et le bilan des mesures permettra d'étayer ces problématiques.

Domaine C : Déplacements

Ce dernier domaine a été **davantage retranscrit en objectifs concrets dans le cadre du PCM de 2004** (par rapport au domaine « territoire » notamment). De ce fait, la synthèse des effets visibles aujourd'hui apparaîtra davantage dans le bilan de la mise en œuvre des mesures.

Il peut toutefois être avancé ici que **divers efforts ont été fournis dans ce domaine de la part de la commune** notamment, étoffant progressivement les divers réseaux de mobilité qui irriguent le territoire et répondant localement à certaines problématiques de sécurités.

Il semble toutefois notable que les interventions menées dans ce cadre ont été réalisées selon les opportunités, avec pour **résultats des interventions souvent locales et peu généralisées** comme elles auraient pu l'être selon une approche plus interventionniste.

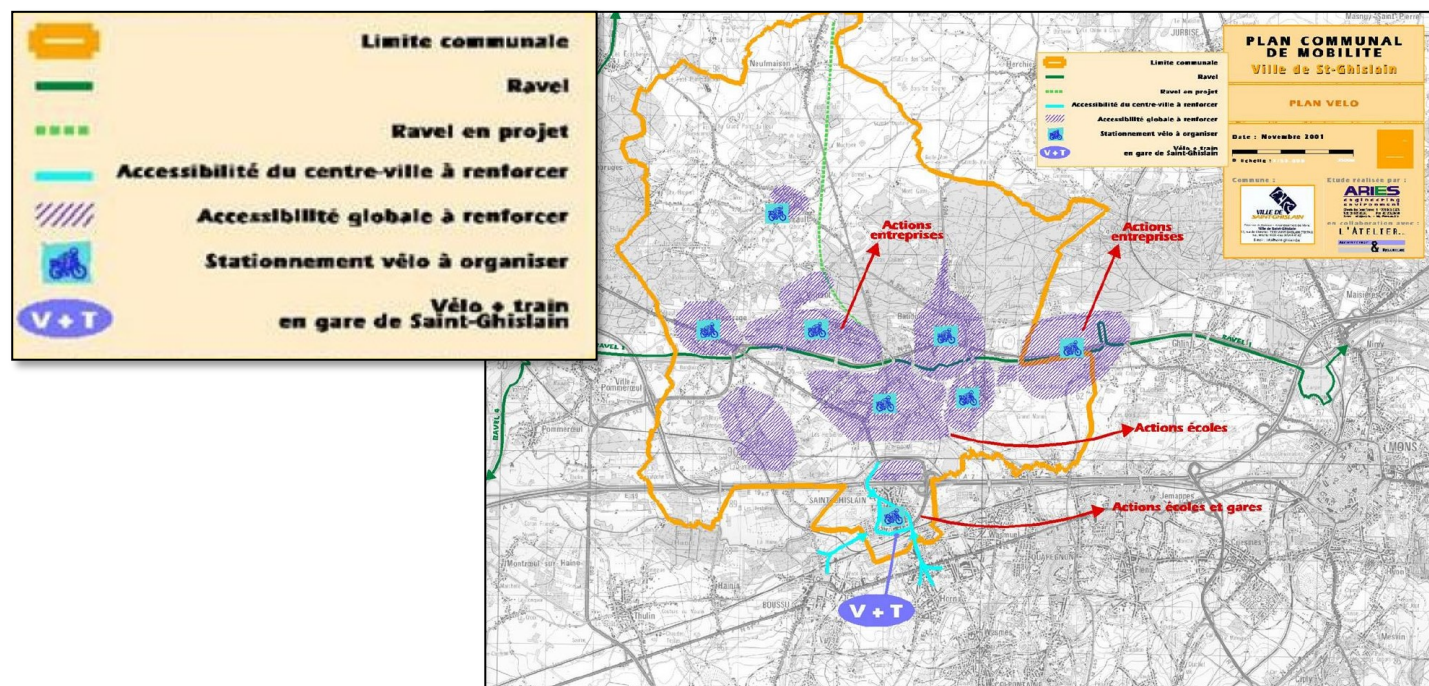
2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004

Les **mesures proposées à l'époque**, qui découlent des finalités visées par la commune en 2004, ont été définies sur la base d'une série **d'objectifs déclinés en sept plans et en un concept multimodal**.

Nous proposons de rappeler rapidement et globalement les différents plans, sur base desquels les mesures décrites à la suite ont été élaborées.

Plan « Piétons et PMR »

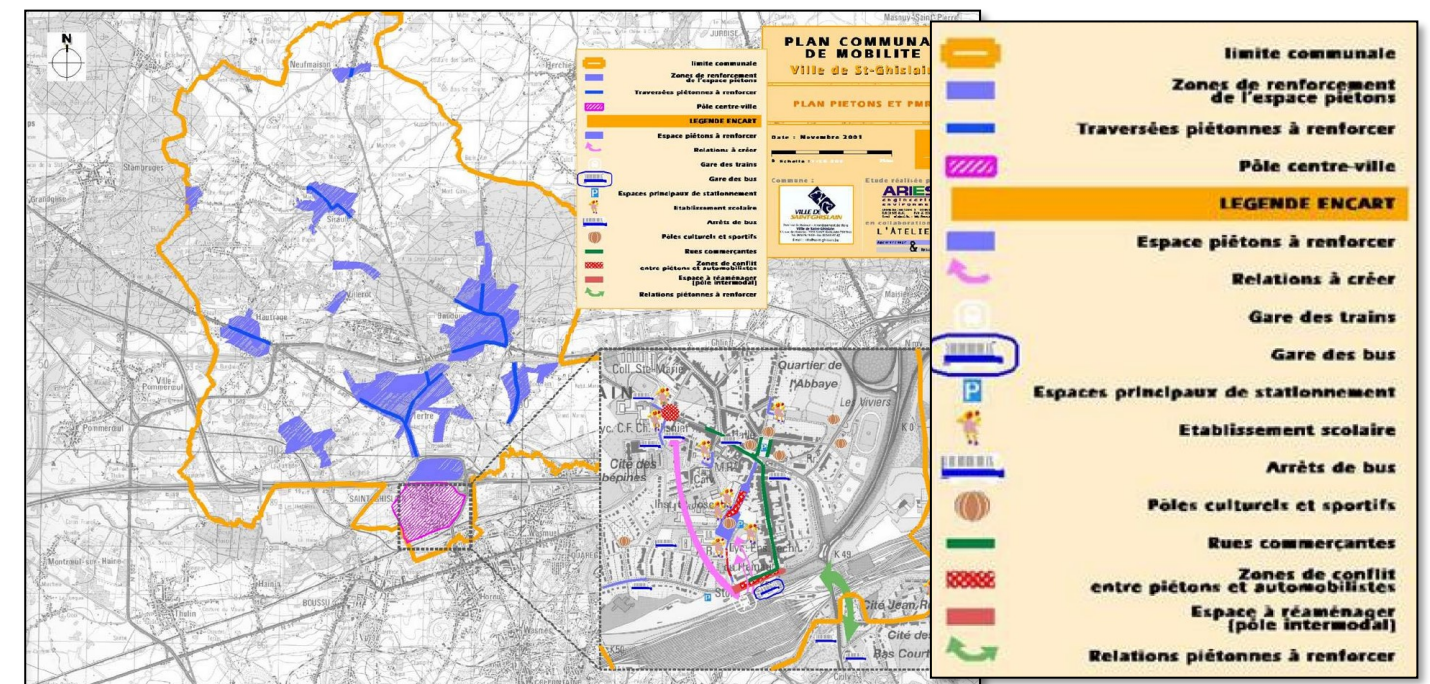
Ce plan avait comme objectif de permettre la mise en place d'un réseau de chemins piétons sûrs et conviviaux, reliant les différents points d'intérêt de la commune. Il visait également à renforcer l'accessibilité générale des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et à améliorer la place des piétons au niveau du centre-ville.



Plan « Transport en Commun »

Les objectifs de ce plan étaient en 2004 d'améliorer la desserte spatiale et fréquentielle des zones d'habitats, de manière à encourager le recours à ce mode de déplacement pour relier les principales unités urbaines alentours.

Il visait également à inciter à l'optimisation des temps de parcours, toujours dans le souci d'un recours plus grand à ce mode de déplacement, mais également à renforcer l'intermodalité du pôle « gare ».

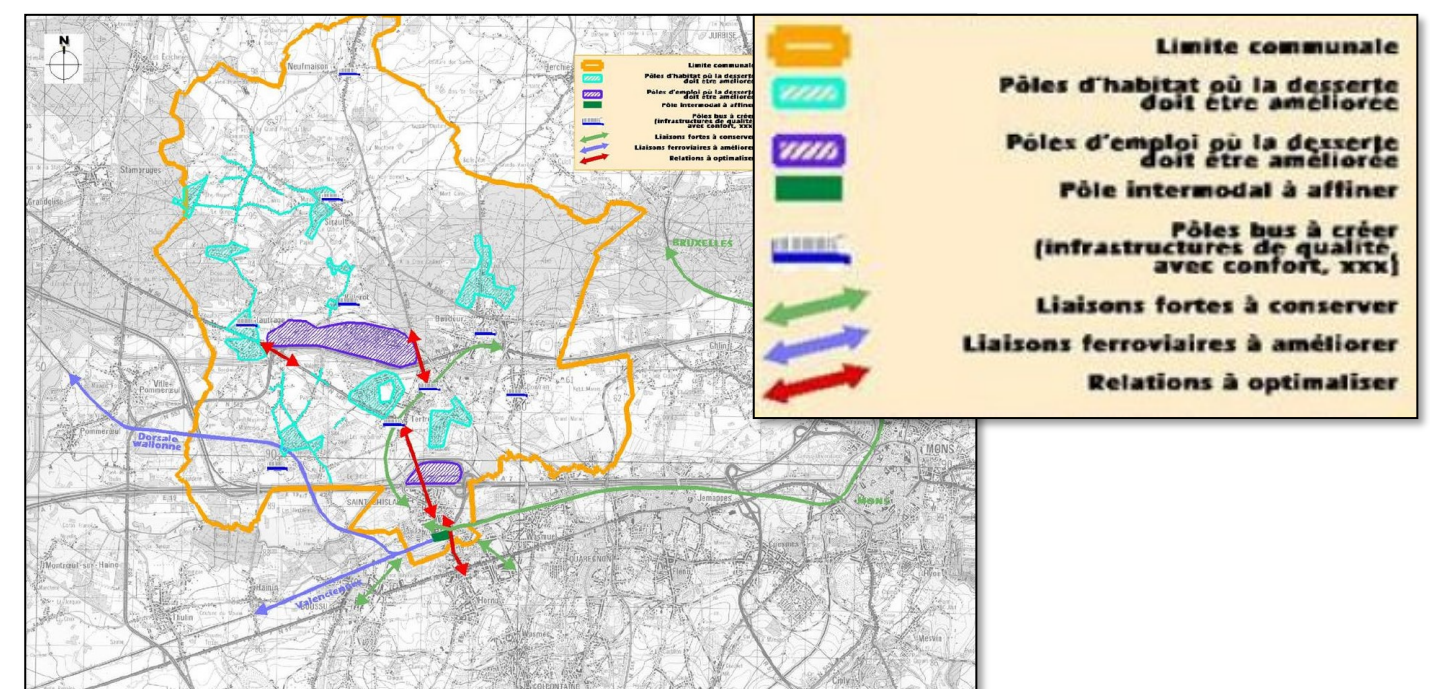


Plan « vélo »

Il s'agissait de proposer une mise en réseau global d'itinéraires cyclables, avec des itinéraires sûrs et cohérents.

Le plan ambitionnait également l'accroissement de l'offre en stationnement pour les cyclistes, ainsi que la garantie d'une bonne accessibilité au centre ville.

Il identifiait également la volonté de renforcer l'intermodalité avec le train, ainsi que la signalisation du réseau afin d'en garantir la compréhension et une incitation à l'utiliser.



2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004

Plan « de circulation »

Il avait pour objectif d'améliorer la gestion des flux de circulation automobile, en ce sens d'une mise en place d'une nouvelle hiérarchisation des voiries en améliorant notamment les relations Nord-Sud. Il portait également sur l'aménagement des traversées d'agglomérations (de manière à renforcer la sécurité) ainsi qu'à améliorer la fluidité des accès au centre-ville. Enfin, il visait une amélioration de la signalisation routière afin, de notamment, garantir une sécurité plus importante.

Plan « de stationnement »

Les objectifs de ce plan portaient sur la réorganisation du stationnement en centre-ville de manière à y favoriser le stationnement courte durée près des espaces commerciaux et en contrôlant le stationnement longue durée. La suppression du stationnement illicite était également visée et l'amélioration de sa gestion aux abords des établissements scolaires était parallèlement ambitionnée.

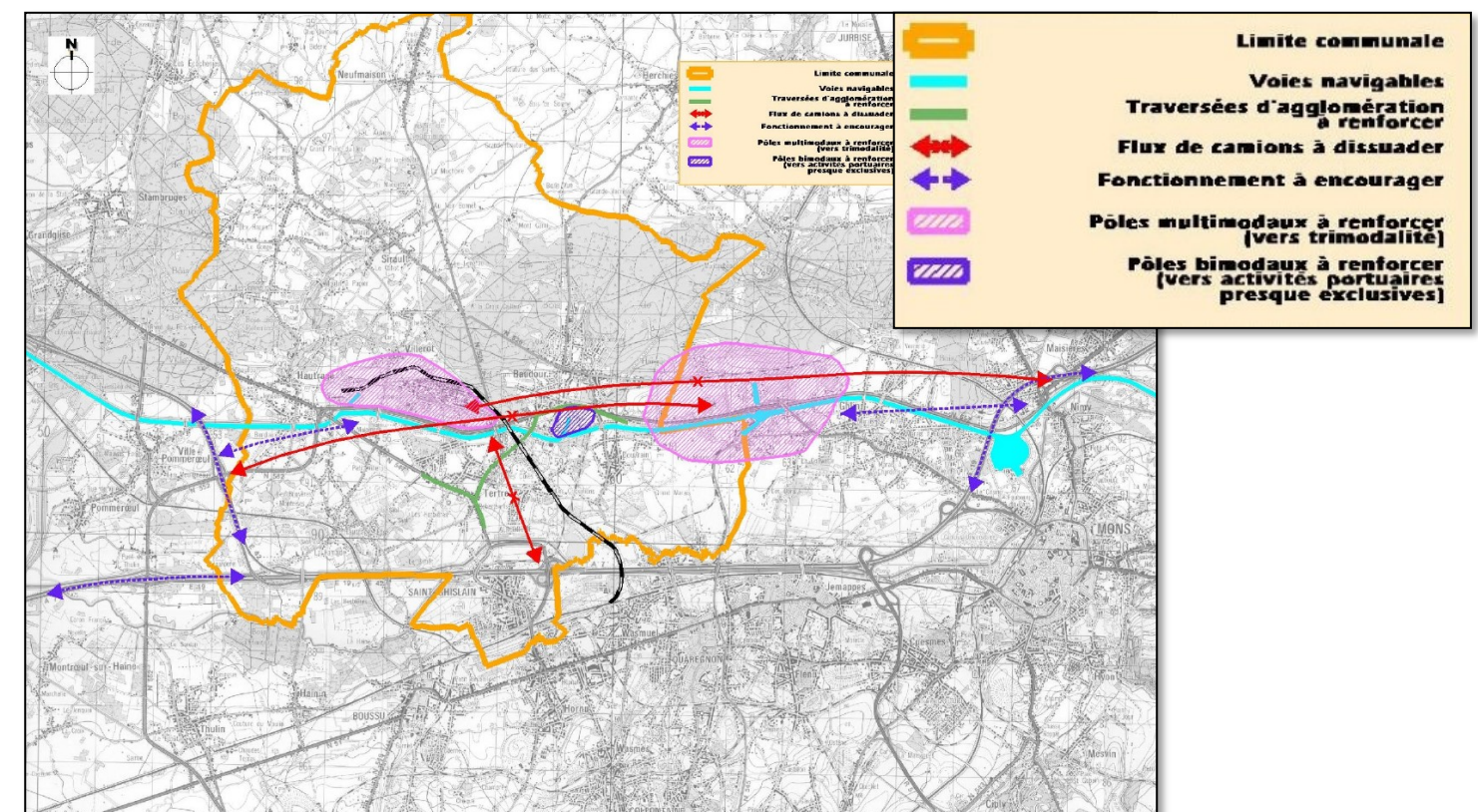
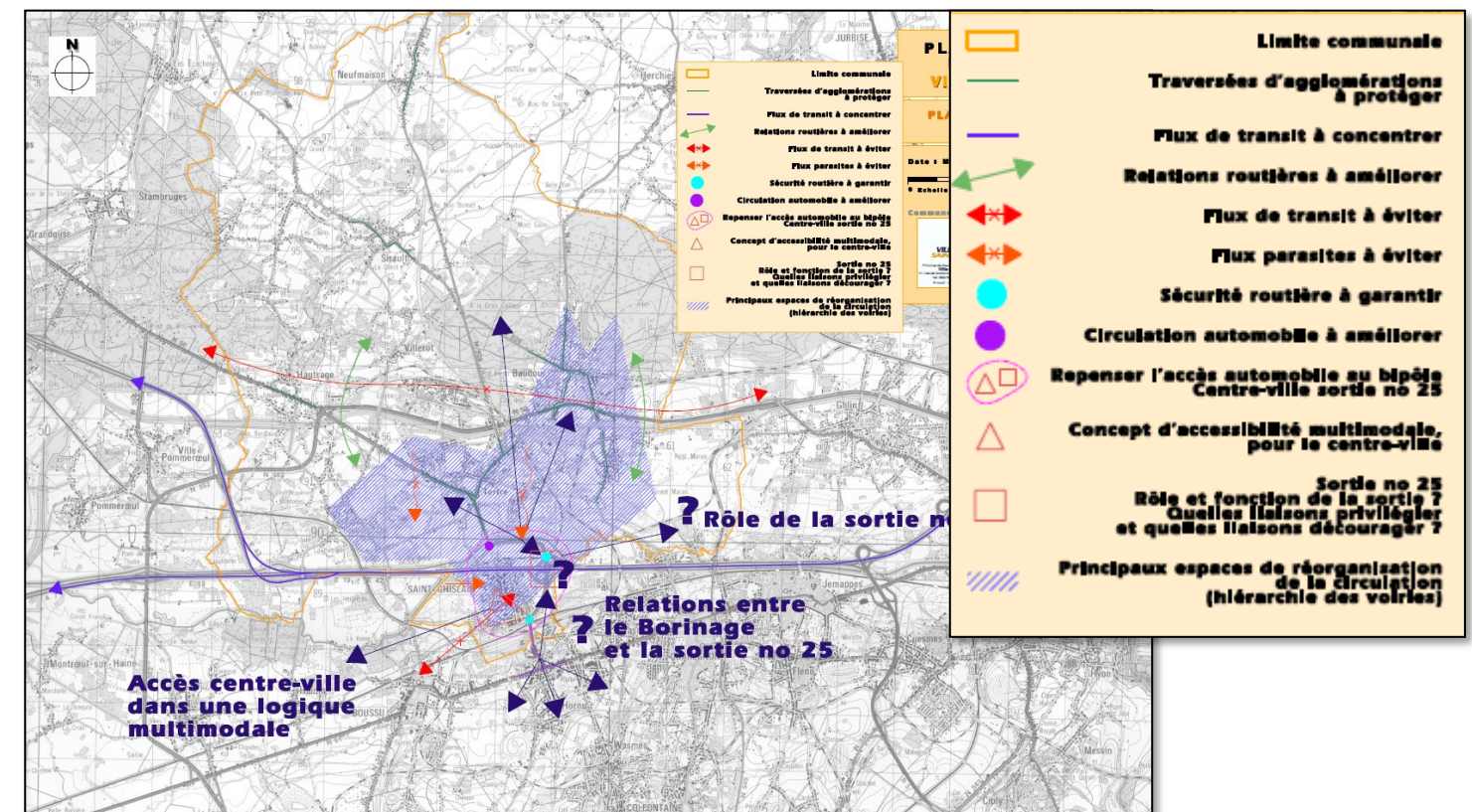
Plan « de Transport des marchandises »

Ce plan avait comme objectif de permettre de gérer la circulation des camions selon des itinéraires appropriés à leur besoins mais également aux riverains. Les pôles marchandises étaient par ailleurs visés pour être renforcés autour de l'axe du Canal, avec l'adjonction de principes multimodaux (trains, voies d'eau).

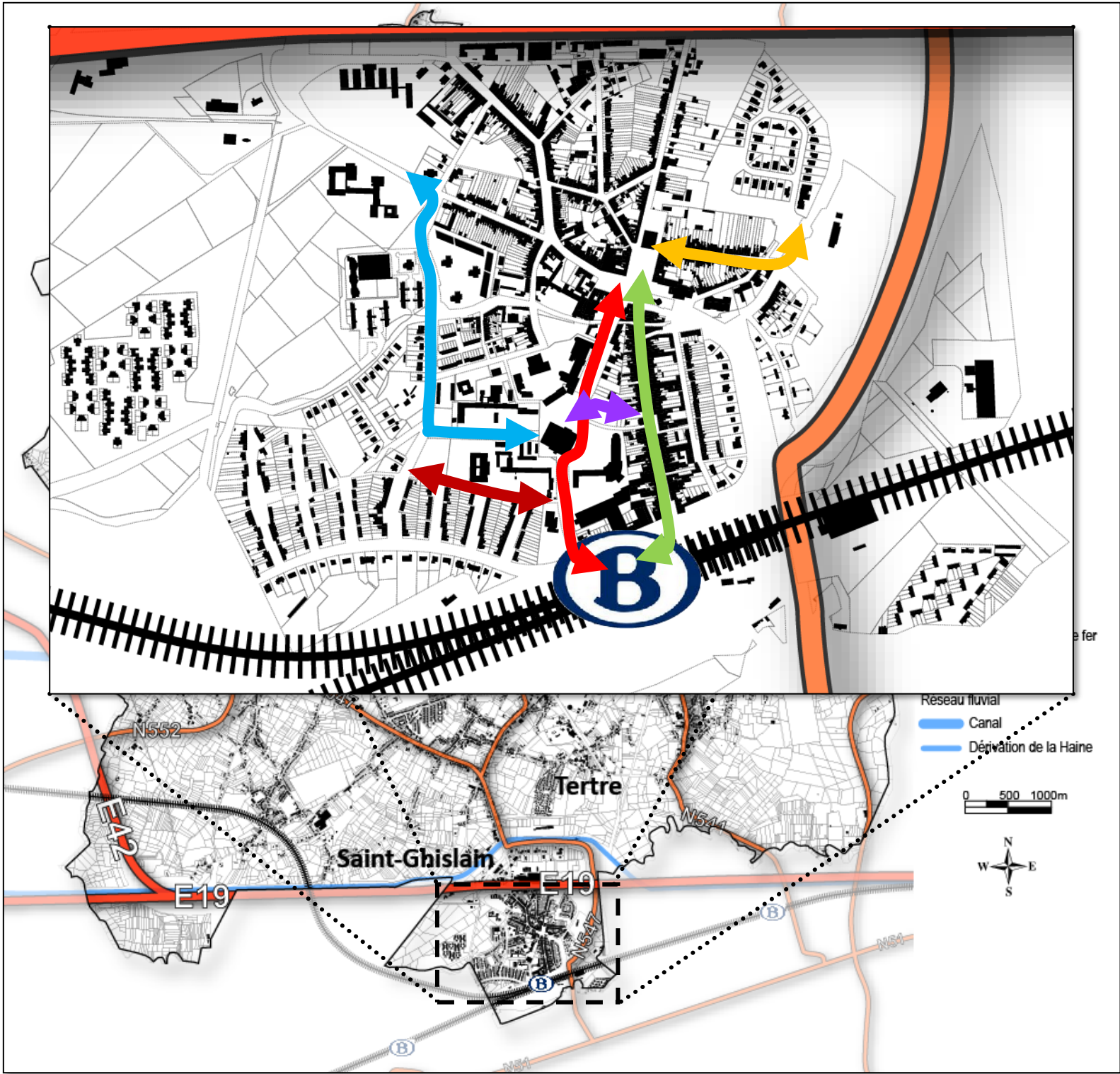
Plan « de signalisation »

Ce dernier plan avait comme objectif d'orienter les flux de transport de marchandises sur la route de Wallonie, depuis l'autoroute vers les principaux zonings, en limitant le ainsi le trafic de transit sur les voies résidentielles et notamment la traversée de Tertre.

Les mesures de chacun de ces plans sont présentées et décrites dans les pages qui suivent.



2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Piétons & PMR



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « Piétons et PMR »

Ce plan s'articule en deux grandes parties. La première représente un **plan global et cohérent de l'ensemble des cheminements** qui s'avéraient nécessaires, s'appuyant tant sur des aménagements existants que sur des liaisons à créer. Ces itinéraires avaient été définis en rapport avec les points d'intérêts (équipements, commerces, etc.) et les arrêts de transport en commun.

La seconde partie consistait en la **définition d'itinéraires prioritaires**, repris ci-contre.

Itinéraires prioritaires au niveau du centre-ville

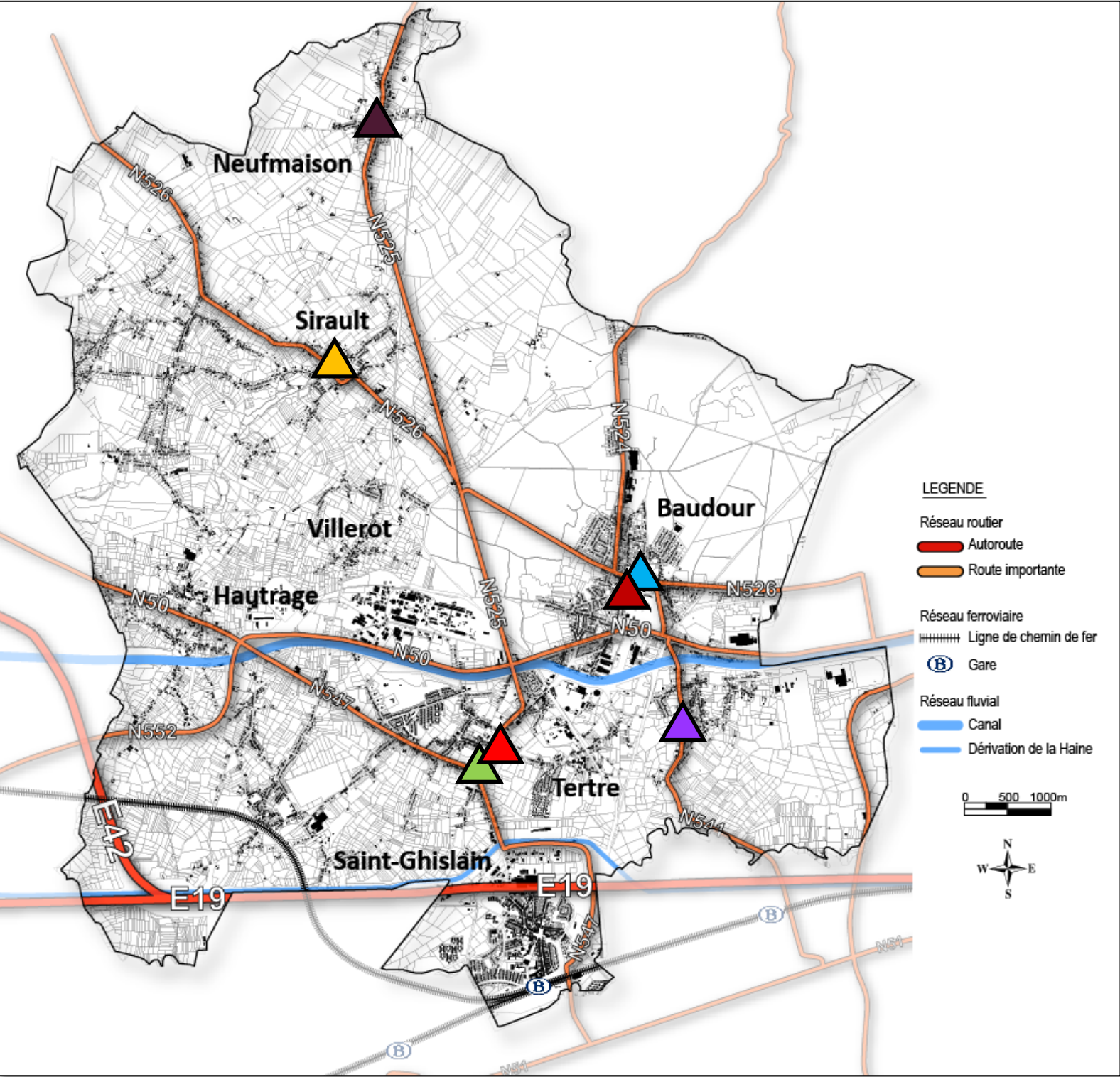
- 1 - La liaison **Gare - Grand' rue - Grand' Place**, qui relie les trois pôles majeurs du centre ville, a été aménagée dans sa partie Sud via le réaménagement de la place Albert-Elisabeth. (Les trottoirs ont été élargis et des dalles podotactiles ont été mises en place).
- 2 - La connexion **Gare - av. de l'enseignement - Grand' Place**, connectant la gare aux trois principaux établissement scolaires et à la piscine, n'a également été aménagée que partiellement. Le reste du parcours se fait toutefois facilement, même si les revêtements n'ont pas été refaits depuis longtemps.
- 3 - Le parcours reliant les pôles **Piscine - Lycée Plisnier - Collège Sainte Marie** a fait l'objet des aménagements suggérés dans le cadre du PCM. Le tronçon réservé aux modes doux entre la piscine et la 4^{ème} rue n'a toutefois pas fait l'objet de réaménagement, mais le reste de l'itinéraire s'est vu doté de nouveaux espaces de trottoirs, de passages piétons et d'aménagements de sécurité au niveau de certaines traversées.
- 4 - La liaison entre **4^{ème} rue - av. de l'Enseignement** était visée pour faire l'objet d'une amélioration de la sécurité subjective (manque d'éclairage, cheminement étroit jouxtant des fonds de jardin) mais cela n'a pas été réalisé compte tenu du fait qu'elle ne pose pas de difficulté particulière pour la piétons.
- 5 - La connexion souhaitée entre **Piscine - Parking ETH - Grand' Rue** a été établie via l'aménagement du parking des ETH et deux passages donnant sur la grand' Rue : Venelle de l'Ermitage et passage contigu à la Poste.
- 6 - Le renforcement de la connexion **Grand' Place - Stade - Quartier de l'Abbaye** a été réalisé par le biais du réaménagement du parc de l'Abbaye et de la rue du Moulin (promenade couverte, nouveaux espaces de trottoirs, traversées piétonnes vers le stade), permettant d'aboutir à un itinéraire convivial et sûr sur l'ensemble du tracé.



Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2	3	4	5	6
X	X	X	-	X	X

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Piétons & PMR



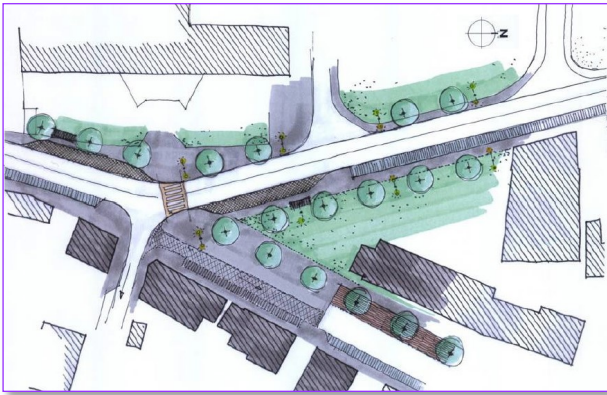
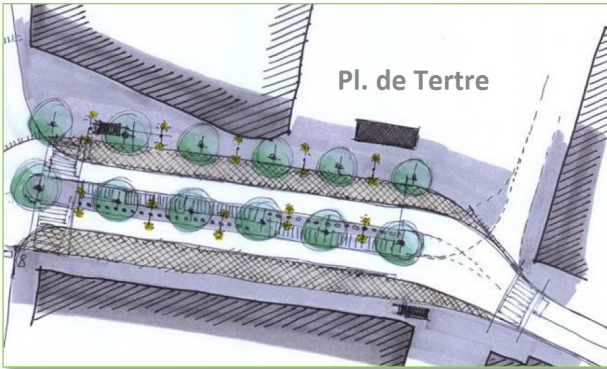
Mesures inscrites dans le cadre du Plan « Piétons et PMR »

Ce plan s'articule en deux grandes parties. La première représente un **plan global et cohérent de l'ensemble des cheminements** qui s'avéraient nécessaires, s'appuyant tant sur des aménagements existants que sur des liaisons à créer. Ces itinéraires avaient été définis en rapport avec les points d'intérêts (équipements, commerces, etc.) et les arrêts de transport en commun.

La seconde partie consistait en la **définition d'itinéraires prioritaires**, repris ci-contre.

Itinéraires prioritaires au niveau des autres centralités

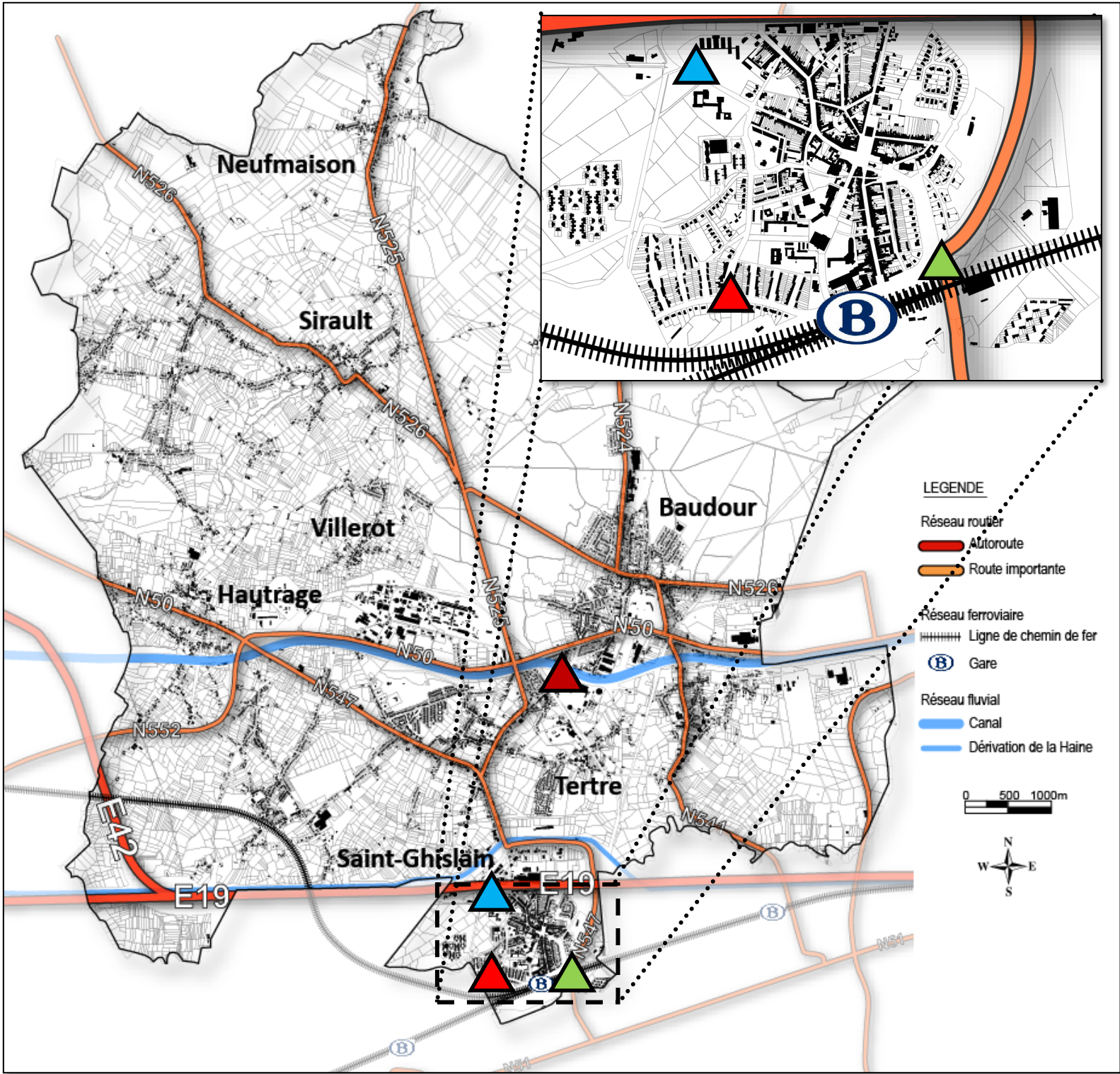
- 1 - La liaison **Maison Communale - Rondpoint de Tertre** avait pour objectif de relier les principaux pôles de la commune de Tertre, dont les arrêts TEC ou la place. Il apparaît toutefois que les aménagements proposés n'ont pas été réalisés.
- 2 - La connexion **Rue Lhoir - rue du Peuple**, permettant l'accès aux établissements scolaires depuis le centre de Tertre, a fait l'objet de travaux de réaménagement donnant une place plus importante aux piétons / PMR.
- 3 - A Baudour, **l'av. Goglet** qui était visée pour faire l'objet d'aménagements à la faveur des modes doux n'a finalement pas fait l'objet de travaux de réaménagements.
- 4 - La **rue du Parc** (Baudour), où des aménagements avaient été proposés autour des arrêts de transport en commun, n'a été modifiée qu'aux abords des écoles dans le cadre de la sécurisation des traversées piétonnes.
- 5 - La **place située devant l'Hôpital de Douvrain** était visée par un réaménagement public de qualité qui n'a pas encore vu le jour mais les aménagements pourraient commencer rapidement.
- 6 - Une mesure prioritaire concernait un circuit piéton au **centre de Sirault**, avec le réaménagement des abords d'école ou des arrêts des TEC. Elle a été concrétisée devant l'école communale, où des aménagements sécuritaires ont notamment vu le jour.
- 7 - Le renforcement des traversées piétonnes devant **l'école communale de Neufmaison** apparaissait comme mesure prioritaire en vu de répondre à la problématique de trafic et de vitesse sur la N525. Il semblerait que ces aménagements n'aient pas eu lieu (autour de l'arrêt des TEC mais également devant l'école), et ils ne répondent en l'occurrence pas aux problématiques de sécurité identifiées.



Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2	3	4	5	6	7
-	X	-	-	-	X	-

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Cyclistes



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « Vélo »

Des itinéraires ont été définis dans ce plan de manière à garantir une **liaison la plus complète possible entre les lieux d'habitat et les pôles attractifs de l'Entité**, s'appuyant lorsque cela était possible sur les structures existantes (RAVeL, chemin de halage, etc.).

Une **série de quatre itinéraires prioritaires** a été proposée dans le cadre des mesures, censée représenter la première étape dans la composition d'un réseau global, ainsi que des mesures complémen-

Itinéraires prioritaires

1 - Pour connecter le **centre-ville à Hornu**, une infrastructure cyclables était préconisée au niveau du carrefour du Viaduc. Ce dernier n'ayant pas été réaménagé, la liaison cycliste sécurisée visée en 2004 n'a pu être mise en place.

2 - La **rue des Canadiens** qui permet de rejoindre Boussu depuis la Gare a fait l'objet de travaux d'aménagements cyclables de chaque côté de la voirie, tel que proposé dans le PCM.

3 - La **rue du Sas**, qui représente cette fois l'entrée Nord du centre-ville, a également fait l'objet de travaux de réaménagement cyclables, avec des espaces à partager avec les piétons (l'emprise de ces trottoirs est toutefois faible et non appropriée aux croisements piétons/cyclistes).

4 - L'axe **Baudour-Tertre** faisait également partie des secteurs d'aménagements prioritaires pour les cyclistes, mais il n'a pas été modifié suite au PCM. Il convient de noter la connexion réalisée en amont, entre Tertre et Saint-Ghislain, via le marquage de bande cyclable notamment.



Mesures complémentaires

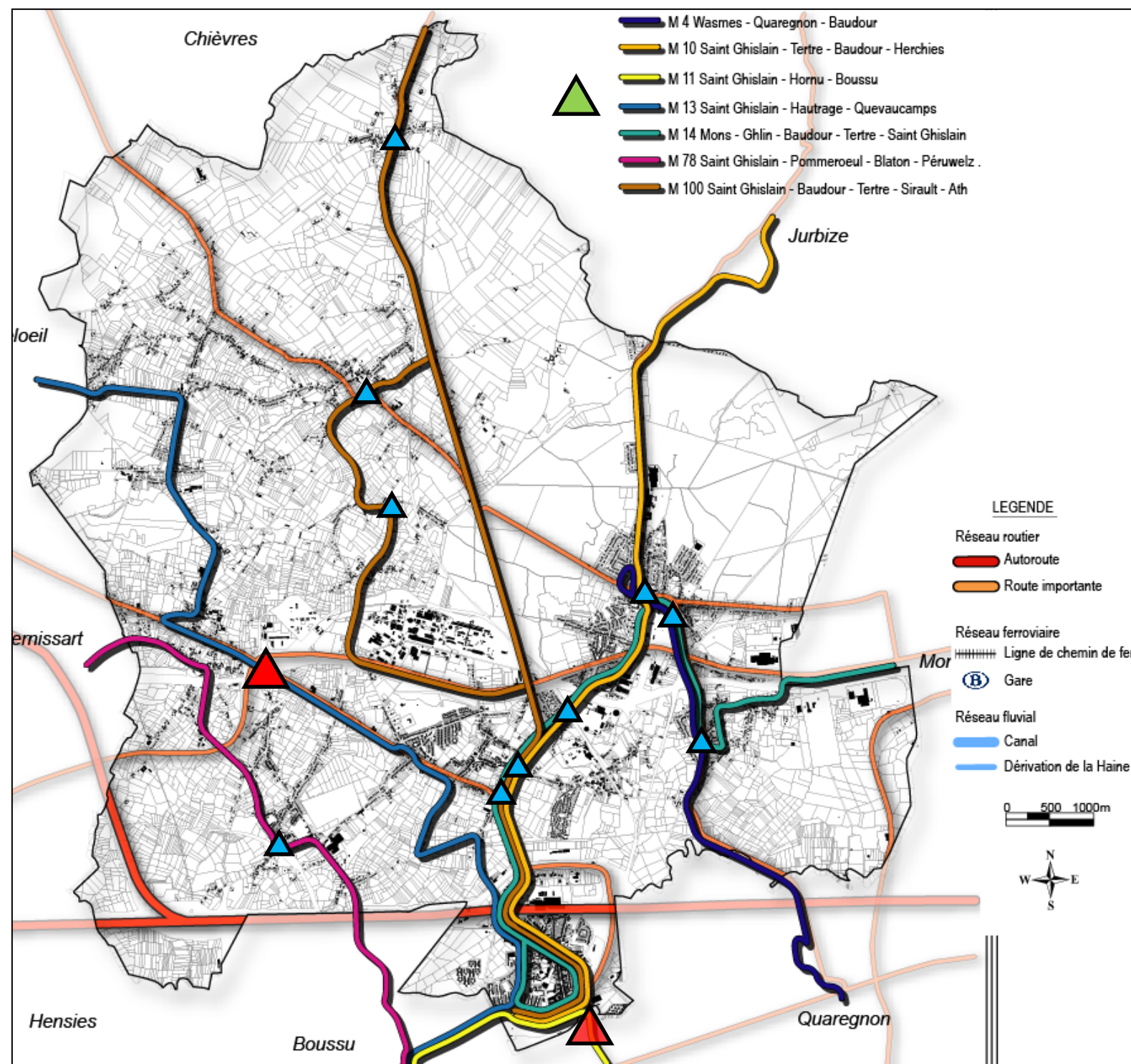
Parallèlement aux mesures prioritaires, 5 autres mesures avaient été désignées dans le cadre du PCM, liées aux autres plans. Ainsi, :

- La hiérarchisation des voiries (Plan de Circulation), visait à modérer les vitesses automobiles et les nuisances pour les cyclistes. Il sera décrit par après que ces nuisances ont persisté sur de nombreux axes, faute d'interventions visant à réduire les vitesses ou les distances de certains itinéraires.
- La qualité des aménagements, qui permet d'encourager les déplacements cyclistes, pose question notamment au niveau de la rue du Sas compte tenu de la faible emprise induisant des conflits avec les piétons. Ceux de la rue des Canadiens sont plus adéquats, mais pâtissent tout de même d'un manque de continuités, les cyclistes devant parfois se réinsérer sur la rue puis remonter plus loin pour éviter certains éléments (arrêt de bus, rondpoint).
- Le balisage spécifique des itinéraires cyclables, censé aiguiller les cyclistes dans leur mobilité, n'a vraisemblablement pas vu le jour à la suite du PCM.
- Le stationnement cyclable, autour des pôles d'intérêts, a lui été renforcé au niveau du centre-ville.
- Les campagnes d'informations préconisées dans le cadre du PCM ne semblent pas ou trop peu avoir été suivies, sans doute lié au fait que le réseau est encore aujourd'hui très incomplet.

Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2	3	4
-	X	X	-

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Transports en Commun



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « Transport en Commun »

Ce plan était dissocié en **trois parties avec, d'une part, les TEC-Hainaut, d'autre part, la SNCB et finalement l'intermodalité**. Des mesures prioritaires ont été formulées dans le cadre du réseau TEC et de l'intermodalité, avec pour objectif de rendre ces modes de transport alternatifs à la voiture plus concurrentiels et appropriés aux besoins des usagers. Des **mesures complémentaires** figuraient également de manière à conforter les efforts entrepris via les mesures prioritaires.

Mesures prioritaires au niveau des TEC

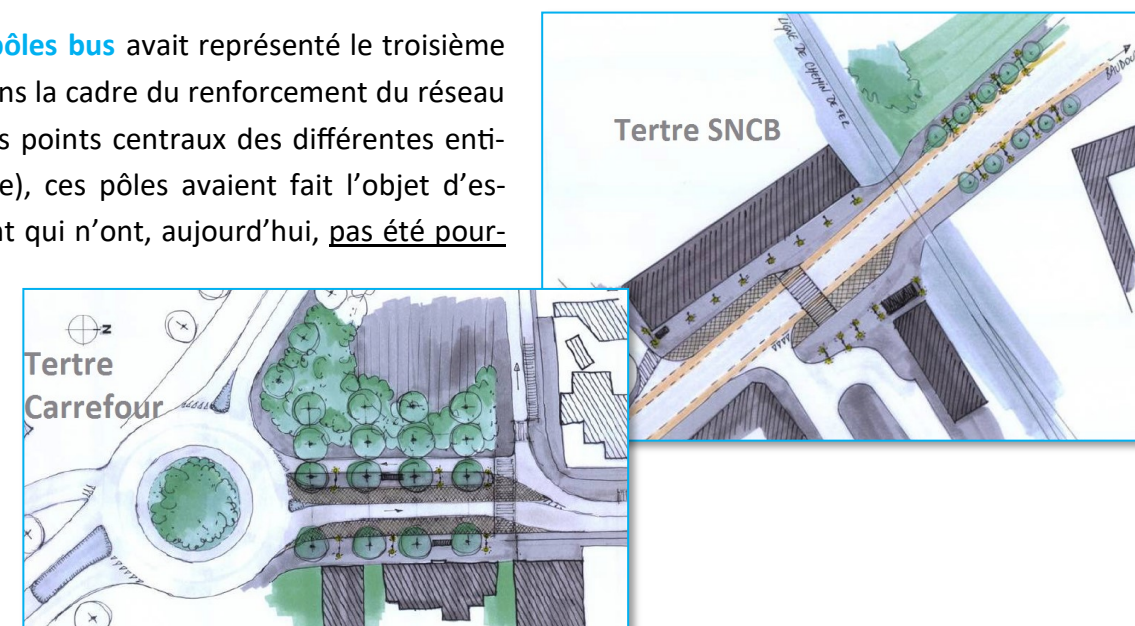
1 - La **nécessité de réorganiser le réseau de l'époque** été annoncée comme une priorité afin d'améliorer le fonctionnement des transports. Pour cela, quatre lignes ou lignes associées avaient été désignées pour faire l'objet de réorganisation ou de changement de fréquence.

- Les lignes 13 et 78 : il était proposé la fusion de deux lignes en une, mais cela n'a pas été le cas finalement ;
- Les lignes 10 et 14 : elles ne desservent presque plus la cité Wauters (3 fois/jour), censée à l'époque être desservie par la ligne 5 proposée à l'époque mais qui n'a pas été créée depuis ;
- Les lignes 4, 4/ et 5 : la ligne 5 n'a finalement pas vu le jour, laissant la situation intacte pour les 4 et 4/ ;
- La ligne 100A : il était notamment préconisé de la concentrer sur Sirault et Villerot mais le tracé n'a finalement pas évolué.

Il apparaît aujourd'hui **qu'aucune modification n'ait été apportée dans le sens des recommandations du PCM** (les décisions étant prises ici par les TEC), laissant la situation proche de ce qu'elle était il y a 10 ans.

2 - Pour renforcer l'attractivité des bus, des **accès priorités au niveau de la rue du Sas et vers Hornu** avaient été désignés. Il s'agissait respectivement de rouvrir le Pont d'Hautrage de manière à permettre aux bus de l'emprunter plutôt que de s'engager sur des itinéraires congestionnés, et de créer un site propre bus dans le sens Gare - Hornu. Si ce **second élément n'a été réalisé** malgré le renouvellement du viaduc, la **réouverture du pont d'Hautrage** a elle permis aux bus de retrouver des itinéraires plus rapides.

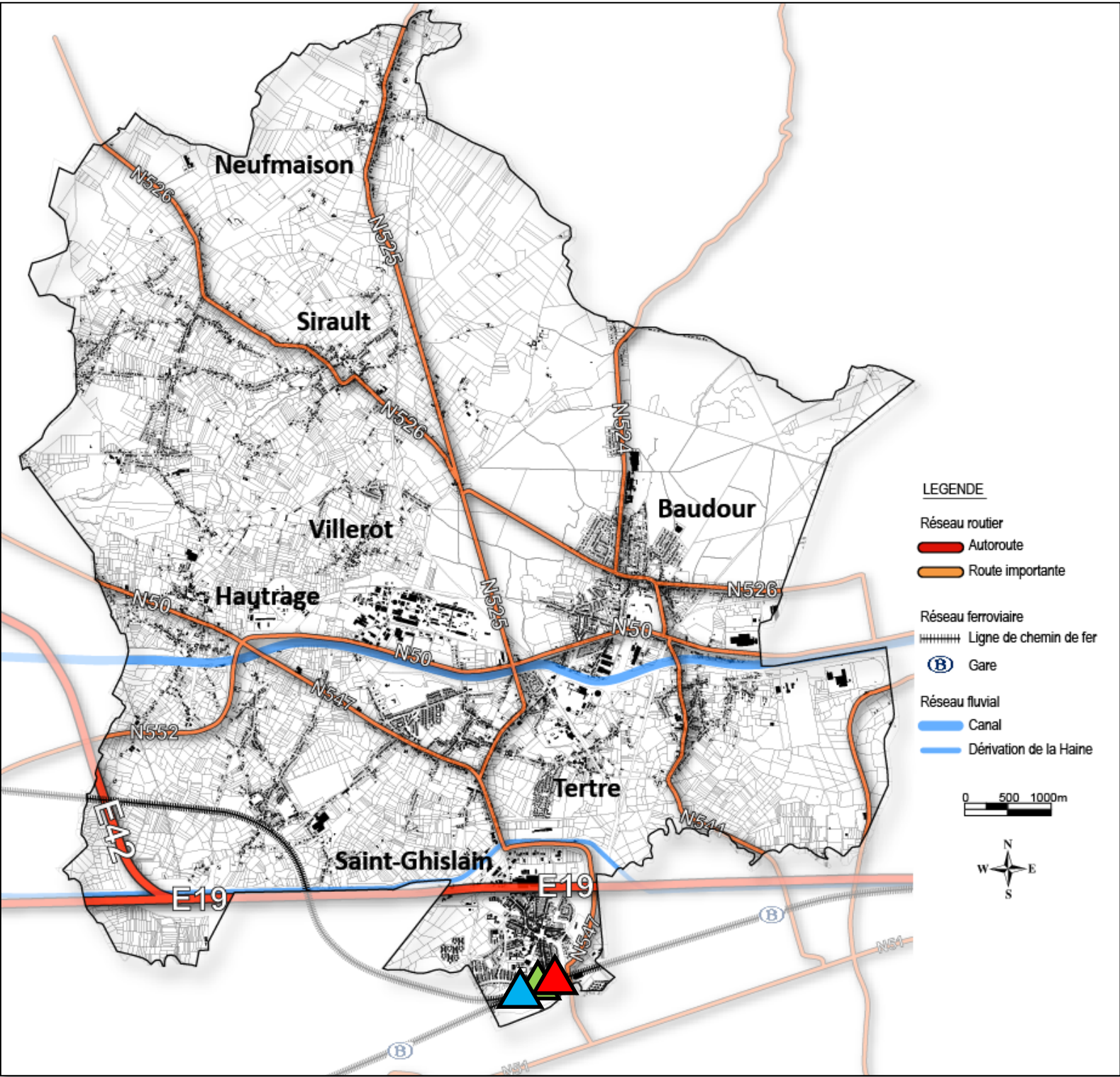
3 - La **réalisation de pôles bus** avait représenté le troisième élément prioritaire dans la cadre du renforcement du réseau TEC. Localisés dans les points centraux des différentes entités (cf. carte ci contre), ces pôles avaient fait l'objet d'esquisse d'aménagement qui n'ont, aujourd'hui, **pas été poursuivies concrètement**.



Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2a	2b	3
-	X	-	-

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Transports en Commun



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « Transport en Commun »

Ce plan était dissocié en **trois parties avec, d’une part, les TEC-Hainaut, d’autre part, la SNCB et finalement l’intermodalité**. Des mesures prioritaires ont été formulées dans le cadre du réseau TEC et de l’intermodalité, avec pour objectif de rendre ces modes de transport alternatifs à la voiture plus concurrentiels et appropriés aux besoins des usagers. Des **mesures complémentaires** figuraient également de manière à conforter les efforts entrepris via les mesures prioritaires.

Analyse de la desserte SNCB

Le PCM n’avait pas retenu de mesure prioritaire dans le cadre de la SNCB. L’accent avait toutefois été mis sur la nécessité de réfléchir au fonctionnement de la dorsale wallonne et sur la position que pouvait occuper la gare de Saint-Ghislain dans le contexte ferroviaire de Mons-Borinage.

Une étude est actuellement en cours concernant la mise en place d’un Bus à Haut Niveau de Service autour de la N50 (dont une desserte de la gare de Saint-Ghislain est prévue) mais les propositions concrètes n’ont encore été formulées. Il sera intéressant de voir si des aménagements touchant la SNCB sont prévus dans ce contexte. Par ailleurs, le PCM mentionnait la réflexion d’une liaison ferroviaire vers la France (Valenciennes), où la remise en service d’une liaison tram Quiévrechain-Valenciennes est par ailleurs en projet, mais la faisabilité économique semble actuellement peu justifiée⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Etude commerciale de la clientèle potentielle d’un prolongement du tram valeniennois de Quiévrechain à Quiévrain (TRANSITEC)

Mesures prioritaires au niveau de l’intermodalité

Le PCM avait ciblé trois mesures prioritaires relativement à l’intermodalité, dont le réaménagement de la Place Albert-Elisabeth qui représentait alors l’élément principal du Plan.

1 - **L’aménagement de la place au devant de la gare**, comprenant des espaces réservés à chaque type d’usagers (automobilistes, cyclistes, TEC, piéton et bien sûr train SNCB) était fortement préconisé dans divers domaines, représentant en effet l’une des clés de la mobilité à Saint-Ghislain. Cette mesure a été concrétisée et permet aujourd’hui aux multiples usagers de disposer d’aménagements qui leurs sont spécifiques;

2 - Pour conforter l’intermodalité au niveau de la gare, un **Aribus** (permettant la coordination entre SNCB et TEC) était préconisé pour pallier aux difficultés de correspondances.

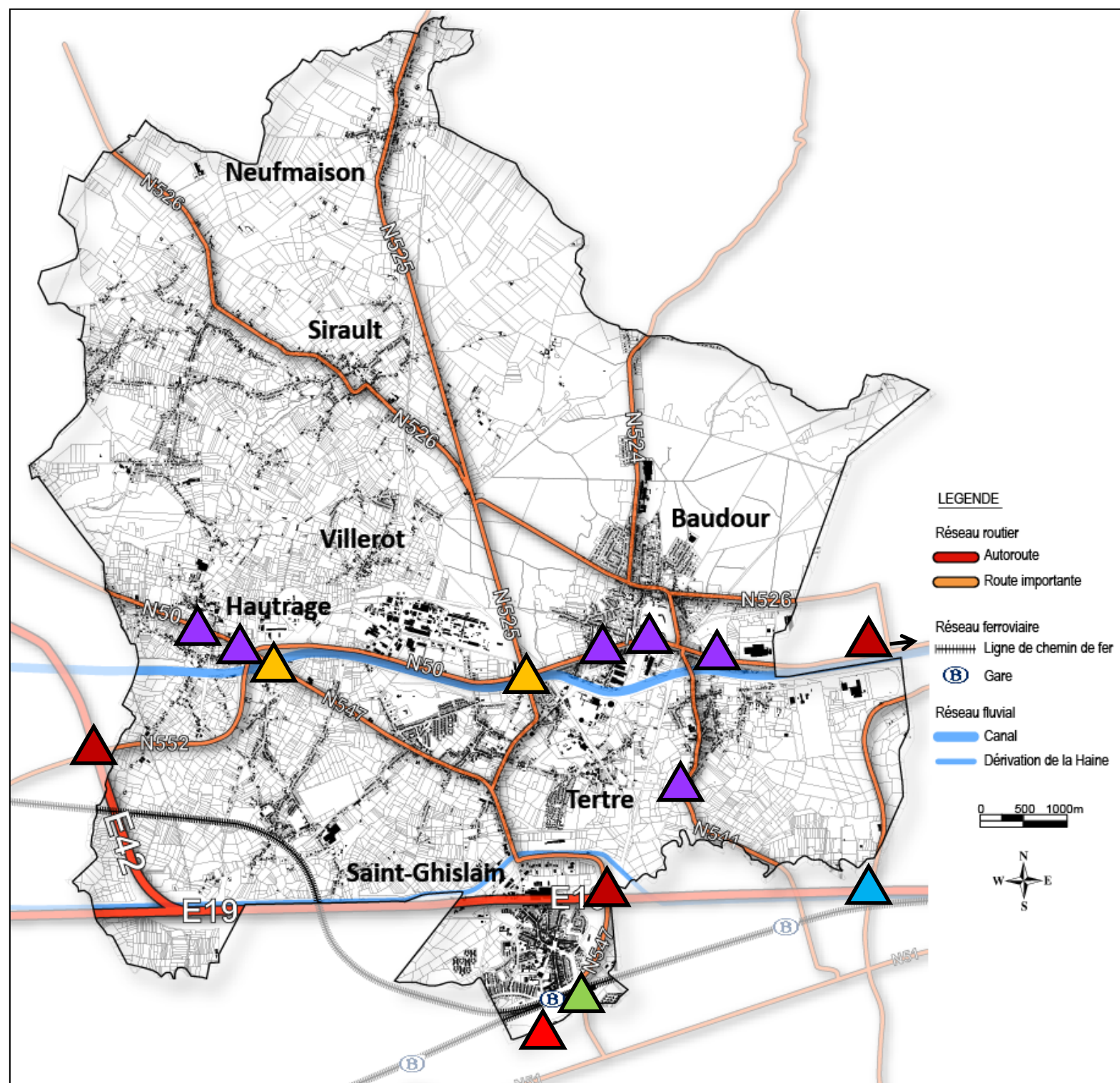
3 - Dans la même optique que l’Aribus, un **système d’aide à l’exploitation** était proposé comme mesure prioritaire, de manière à renforcer l’attractivité des TEC Hainaut au niveau du pôle Gare.



Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2	3
X	-	-

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Circulation



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « de Circulation »

Six mesures ont été rédigées dans le sens d'une **amélioration des conditions de circulation automobile**, avec également pour objectif de réduire les nuisances liées aux automobiles. Elles entrent totalement dans le cadre souhaité de **hiérarchiser et catégoriser les voiries**, à savoir de prioriser certains axes aptes à recevoir une circulation plus importante (en terme d'infrastructure mais également vis-à-vis des moindre nuisances pour les riverains).

Mesures prioritaires en matière de circulation automobile

1 - L'**aménagement du carrefour du Viaduc**, porte d'entrée principale du centre-ville, a été fortement préconisé au vu de son insécurité, de son manque de lisibilité ou encore de sa fonction tournée uniquement vers le trafic automobile. Il a fait l'objet de plusieurs esquisses d'aménagements qui n'ont finalement pas abouti à un aménagement concret. L'étude du BHNS autour de la N51 (en cours) comprend toutefois ce carrefour dans son périmètre d'étude et devrait proposer un réaménagement concret.

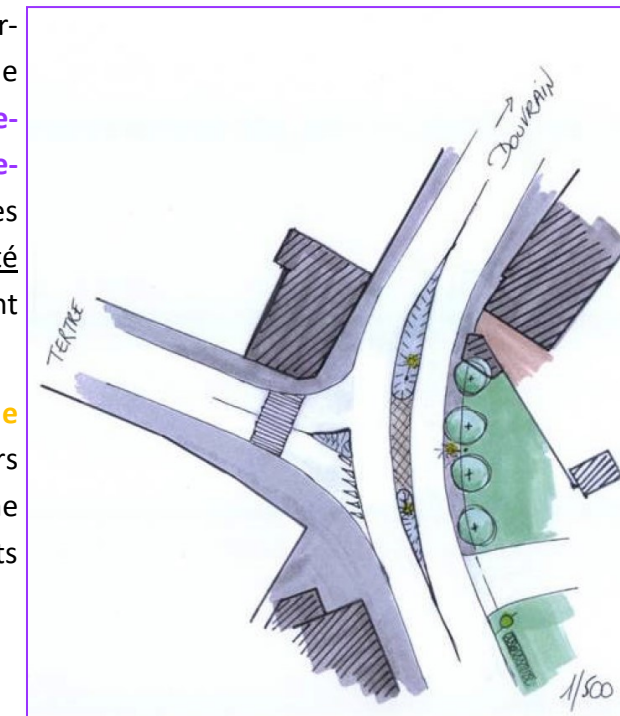
2 - Une nouvelle **connexion permettant le contournement du carrefour des 4 pavés** et un rattachement à l'axiale Boraine depuis le viaduc de Saint-Ghislain était proposée comme mesure prioritaire. Dépassant les limites de la commune, ce projet est également analysé actuellement dans le cadre de la restructuration de la N51, mais rien n'est fait pour l'heure.

3 - Une **nouvelle sortie d'autoroute était proposée pour rejoindre directement la N545** et relier rapidement les zonings de Ghlin-Baudour. Cette proposition est toujours en attente d'une analyse plus approfondie de la région.

4 - Un **renforcement de la signalisation des accès autoroutiers** était proposé afin de soulager notamment les accès à la sortie 25 (et réduire le trafic de transit dans certaines zones habitées en concentrant préférentiellement les trajets sur la route de Wallonie notamment). Cette mesure n'a pas encore vu le jour mais l'IDEA finalise actuellement sur cette étude.

5 - De manière à sécuriser les habitants des centralités parcourues par des axes routier importants (Grande rue de Mons, Route de Wallonie, rue Louis Cathy), des **aménagements sécuritaires étaient préconisés sur certains carrefours** afin de réduire les vitesses et renforcer la qualité des espaces publics. Ces aménagements n'ont toutefois pas été réalisés, malgré des esquisses d'aménagement relativement concrètes pour chacun d'eux.

6 - Le PCM appuyait la nécessité de **rouvrir les ponts de Tertre et Haufrage**, aménagements qui étaient déjà en cours en 2004. Ils sont aujourd'hui terminés et permettent une meilleure répartition des flux automobiles sur les différents axes Nord-Sud de la commune.



Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2	3	4	5	6
-	-	-	-	-	X

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Stationnement



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « de Stationnement »

Le plan de stationnement s'est focalisé sur les **problématiques du centre-ville de Saint-Ghislain**, et plus précisément autours des pôles Gare et Commerces de ce dernier. Les difficultés rencontrées à l'époque tenant davantage de l'organisation du stationnement, de sa gestion, de ses contraintes, que lacunes en termes de quantité.

Deux mesures prioritaires ont ainsi été préconisées, ainsi que quatre mesures complémentaires.

Mesures prioritaires en matière de stationnement

- 1 - Afin de régler les problèmes de stationnement au niveau de la gare (entre les habitants, les usagers des commerces et équipements voisins, les navetteurs SNCB), le **réaménagement de la Place Albert-Elisabeth** avait été une nouvelle fois préconisé. Comme cela a été dit précédemment, cet aménagement été réalisé, incluant même une zone de « kiss&go » au plus près de la gare pour les besoins des usagers de la gare. Il représente le seul espace de stationnement, ne semblant pas souffrir de ce fait d'un taux de congestion trop important, mais est régulièrement occupé par du stationnement illicite au devant de la gare notamment.
- 2 - Le **parking des ETH**, du fait de sa conception initiale, de son manque de visibilité ou encore des ses aménagements, était sous-utilisé au profit de stationnement illicite dans les rues et parking avoisinants. Il a fait l'objet, suite au PCM, d'un réaménagement complet. Il apparaît toutefois qu'aujourd'hui cet espace est totalement congestionné et que ses aménagements se dégradent rapidement faute d'une sélection de matériaux peu adéquate (le sol stabilisé notamment).



Mesures complémentaires en matière de stationnement

Un plan de sensibilisation était proposé comme mesure complémentaire afin de sensibiliser spécifiquement les parents d'élèves et les commerçants et leurs clients aux mauvaises habitudes de stationnement (trottoirs, double-file, etc). Des incivilités en matière de stationnement automobile persistent cependant encore aujourd'hui comme nous l'ont confirmé nos enquêtes et relevés de terrain.

Des aménagements contraignants au stationnement étaient également préconisés pour éviter l'empiètement sur des espaces réservés aux piétons/cyclistes. Si des potelets ou des bordures ont pu voir le jour dans le cadre du réaménagement de la place Albert-Elisabeth notamment, nous verrons par après qu'ils ne suffisent pas toujours à empêcher le stationnement sauvage.

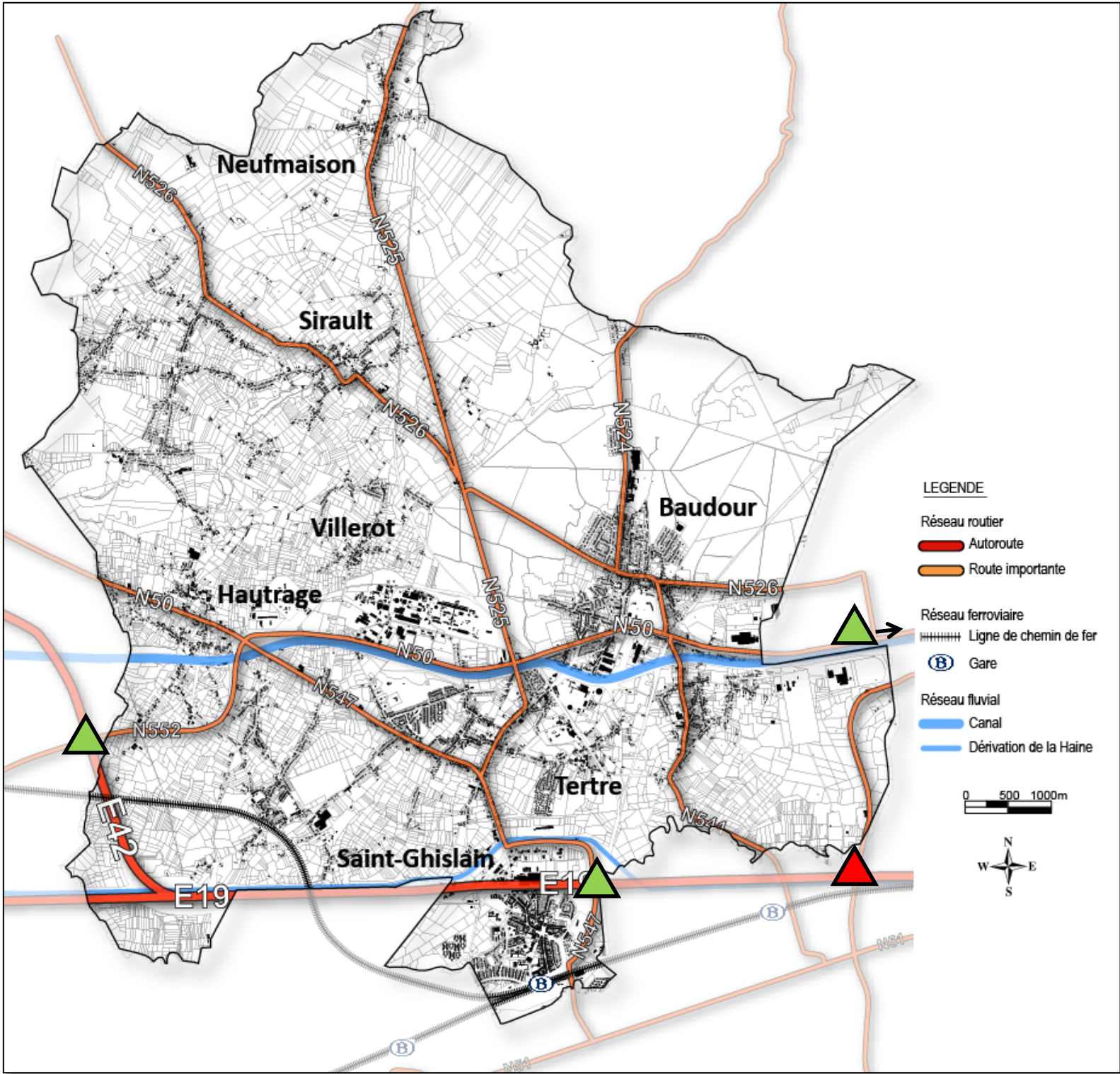
La signalisation des parkings, en revanche, a été renforcée de manière significative, facilitant leur localisation pour les usagers (notamment pour le parking des ETH).

Enfin, un suivi répressif était préconisé et a été mis en place au niveau de la place Albert -Elisabeth, avec la création de zone à disque (bleue).

Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2
X	X

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Transport de Marchandises



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « de Transport de Marchandises »

Face à la problématique que représente le trafic du **Transport de marchandises** en termes de nuisances pour les riverains mais également en termes d'infrastructures (certaines n'étant aptes à accepter un transit important par exemple), le PCM a permis de poser **deux mesures prioritaires et une mesure complémentaire**. Toutes dépassent ou s'étendent hors des limites communales, nécessitant une réflexion plus globale, qui est actuellement menée (entre autre) par l'IDEA.

Mesures prioritaires en matière de Transport de Marchandises

- 1 - La principale mesure proposée dans le cadre du PCM était la **mise en place d'une signalétique** claire et incitative permettant de rejoindre les zonings depuis les trois sorties d'autoroute numérotées 23, 25 et 26.
Estimée à l'époque comme simple à mettre en œuvre, ce plan de jalonnement poids-lourds n'a pas été réalisé même si l'IDEA finalise actuellement l'étude.
- 2 - De manière à conforter le développement du zoning de Ghlin-Baudour, un seconde mesure prioritaire avait été formulée dans le sens de la création **d'un nouvel accès autoroutier**, se connectant à la N545 (au Nord Quaregnon). Cette mesure n'a finalement pas été réalisée et ne semble pas être une priorité actuelle de la région Mons-Borinage.



Mesures complémentaires en matière de Transport de Marchandises

Complémentairement à la mise en place du balisage des itinéraires Poids-Lourds, le PCM suggérait d'étudier la possibilité d'interdire certains axes à la circulation des Poids-Lourds (comme par exemple sur la rue Defuisseaux à Tertre), tenant compte du tonnage des véhicules. Si l'IDEA travaille actuellement sur cette étude (associée au balisage PL), aucune signalétique particulière n'est apparue depuis le PCM.

Multimodalité « marchandises »

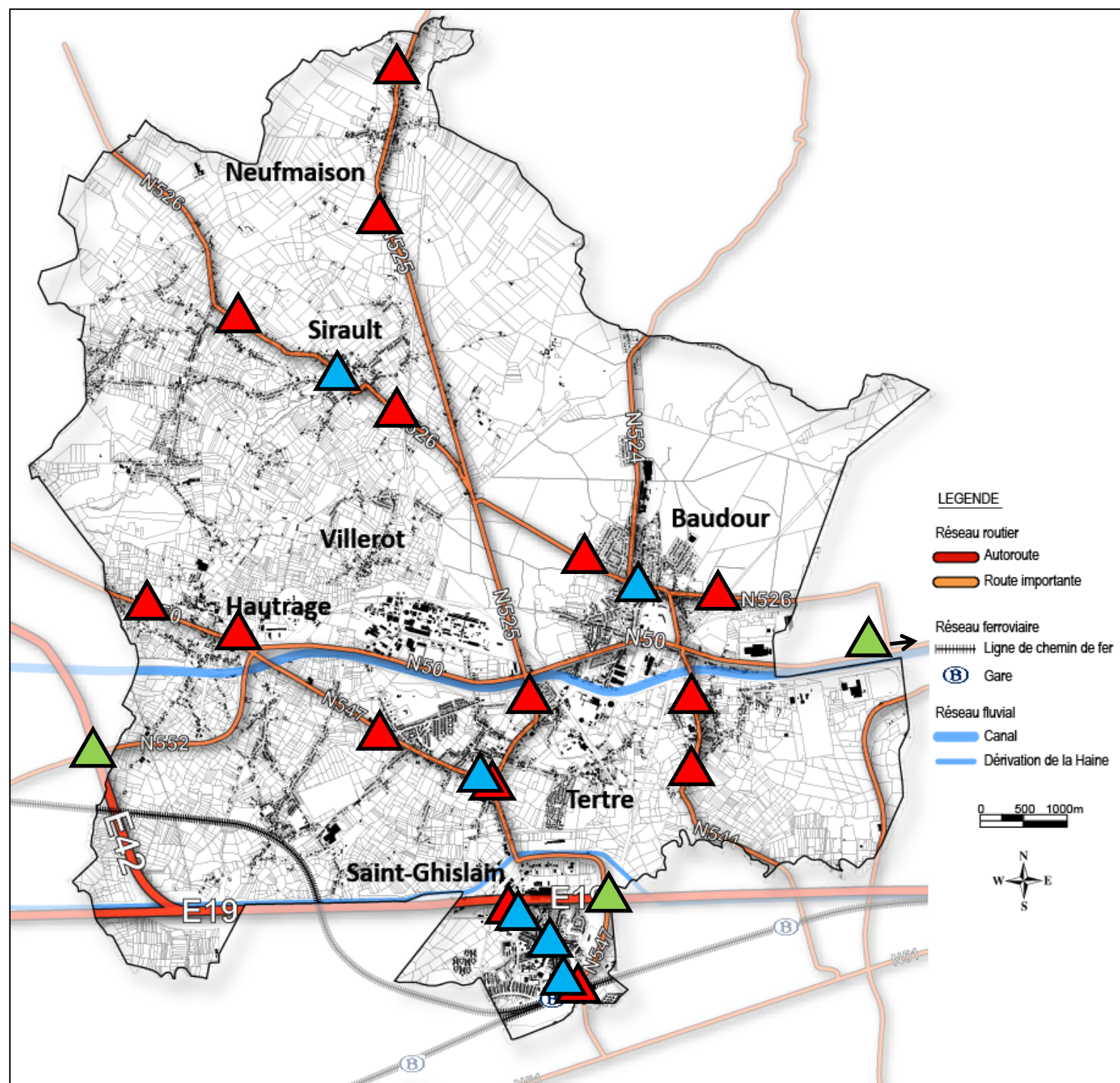
Si le PCM n'a proposé aucune mesure concernant la multimodalité « marchandises », ce point avait néanmoins fait l'objet d'une attention particulière lors de l'élaboration du Plan. De ce fait, dans le cadre du développement des principaux zonings et selon le souhait de développer le potentiel intermodal de ces derniers, la réaffectation de l'ancienne ligne ferroviaire fret était énoncée de manière à permettre une desserte de Tertre-Hautrage-Villerot et de Baudour depuis la gare de Saint-Ghislain. Cette réflexion n'a pour l'heure pas été poussée davantage.



Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2
-	-

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Signalisation



Mesures inscrites dans le cadre du Plan « de Signalisation »

Ce plan croise ceux de transport de marchandises et de circulation dans le sens où il réaffirme certaines interventions ou mesures rattachées à ces plans pour harmoniser la signalétique de la commune selon trois échelles distinctes :

- Au niveau des sorties d'autoroute,
- Au niveau des entrées sur l'Entité de Saint-Ghislain,
- Au niveau des sept communes.

Propositions générales de signalisation

1 - Le PCM proposait de renseigner les indications **des sorties d'autoroutes vers Saint-Ghislain** au niveau des sorties n°23 (ind. : St-Ghislain - Est), n°25 (ind. : St-Ghislain - centre) et n°26 (ind. : St-Ghislain - Ouest). Cette proposition n'a pas été suivie pour l'heure puisque Saint-Ghislain n'est indiqué qu'au niveau de la sortie n°25.

2 - Dans un second niveau hiérarchique, il était proposé d'inscrire, sous la commune (par exemple Baudour), le **nom de l'Entité de Saint-Ghislain** à laquelle elle appartient. Ces panneaux sont actuellement en place au niveau des entrées d'agglomération.

3 - Enfin, à une échelle plus locale, une **signalétique des équipements et des informations touristiques** était préconisée de façon systématique. Cette proposition a été concrétisée au niveau des principaux carrefours, avec notamment une typologie particulière au niveau du centre-ville qui permet de faciliter la compréhension et la lecture des ces pan-



Etat des Mesures du PCM 2004 (X: réalisée totalement ou partiellement ; - : non réalisée)

1	2	3
-	X	X

2 - Bilan de la mise en œuvre des mesures du PCM de 2004 : Synthèse

Plan*	Enoncé de la Mesure	Finalité**	Mesure Prioritaire	Mesure Complémentaire	Etat de la Mesure				
					Mise en œuvre	En cours de mise en œuvre	En cours de réflexion	Non entamée	Ecartée
1, 2, 3, 4, 5	Amén. place Albert-Elisabeth	D, E, G, H, I	X		X				
1, 2, 3, 5	Amén. du Carrefour du Viaduc	A, D, E, F	X				X		
4, 5, 6, 7	Signalisation des accès autoroutiers	A, C, D, F, G, I	X				X		
1, 2, 5	Amén. du parking ETH	C, E, I	X		X				
1, 2	Amén. Cyclables rue des Canadiens	C, D, E, F, G	X		X				
1, 2	Amén. Piétons rue du Sas	C, D, E, F, G	X		X				
1, 3	Amén. centraux à Baudour	A, B, C, D, E, F, G, H, I	X					X	
1, 3	Amén. centraux à Douvrain	A, B, C, D, E, F, G, H, I	X			X			
1, 3	Amén. centraux à Sirault	A, B, C, D, E, F, G, H, I	X					X	
1, 3	Amén. centraux Neufmaison	A, B, C, D, E, F, G, H, I	X					X	
3, 4	Réouverture des ponts	C, F	X		X				
4, 6	Nouvelle connexion routière E19 - N545	A, C, F, H	X				X		
1, 2	Amén. Cyclables de la 4 ^{ème} rue	C, D, E, F, G	X		X				
1	Amén. Piétons sur la rue du Moulin	C, D, E, F, G	X		X				
1	Amén. des itinéraires piétons à Tertre	C, D, E, G, H	X					X	
1	Amén. sécuritaires aux abords d'écoles	B, D, E, F, G, H, I	X		X				
2	Amén. cyclables de l'axe Baudour-Tertre	C, D, E, F, G, H, I	X					X	
3	Réorganisation du réseau TEC	A, B, D, E, G, H	X					X	
3	Mise en place d'un Aribus	C, H	X					X	
3	Mise en place d'un SAE	C, H	X					X	
4	Contournement 4 pavés d'Hornu	C, F	X				X		
4	Amén. sécuritaires sur certains carrefours stratégiques ou d'entrée	A, B, F, I	X					X	
7	Identité communale matérialisée sur les panneaux	A, B, H		X	X				
7	Infos touristiques via panneaux	A, B, H		X	X				
					10	1	4	9	

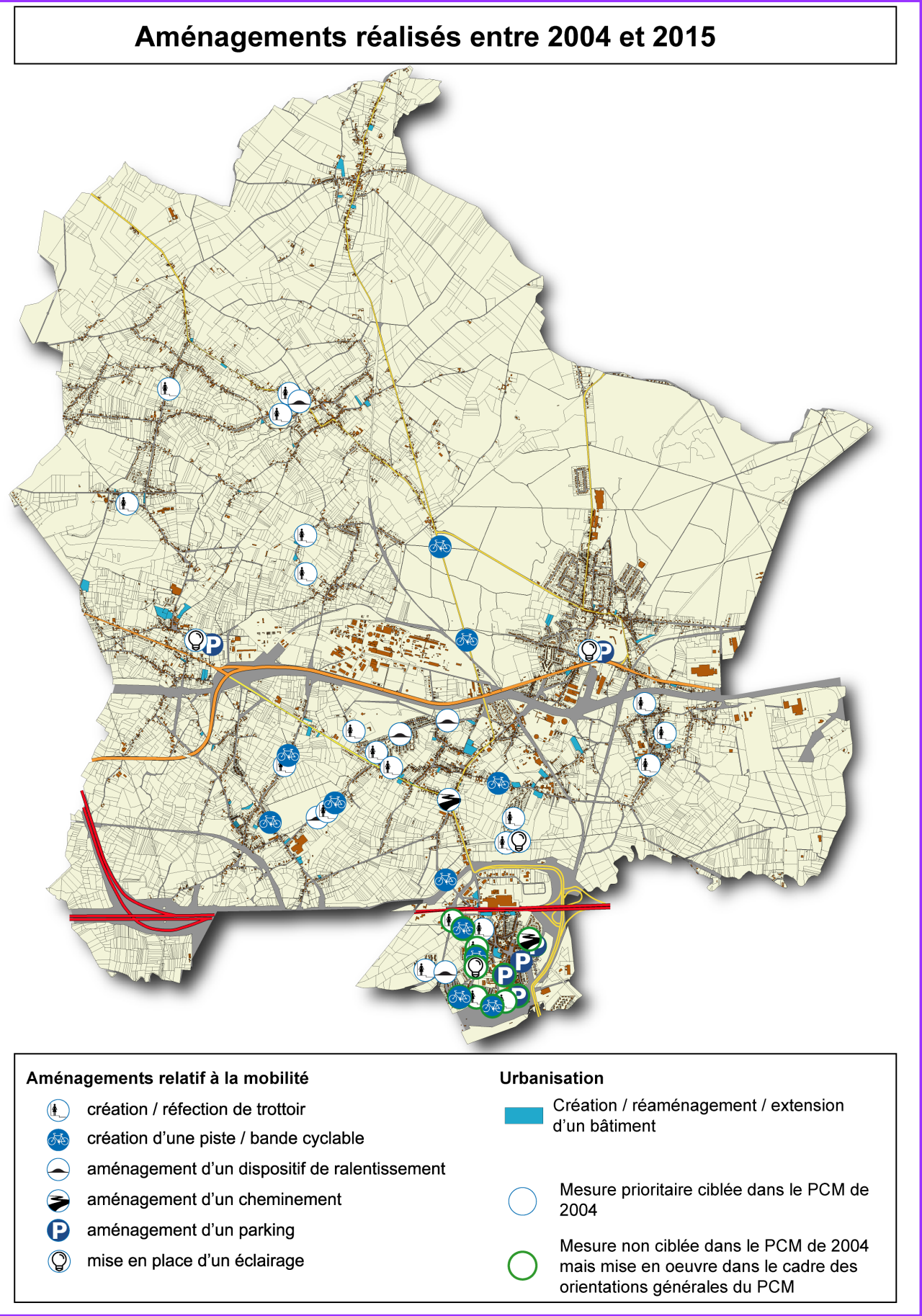
Plan*	
1	Piéton / PMR
2	Cycliste
3	Transport en Commun
4	Circulation
5	Stationnement
6	Transport de marchandises
7	Signalisation

Finalité **	
A	Affirmer l'identité de Saint-Ghislain
B	Donner une âme à l'entité
C	Valoriser les atouts et développer les opportunités
D	Equité maximale en matière de déplacements
E	Cohabitation harmonieuse
F	Sécurité garantie pour tous
G	Développement durable
H	Accessibilité multimodale des pôles
I	Comportements responsables

A noter:

Les aménagements prévus dans le cadre du PCM de 2004 et non mis en œuvre depuis concernaient des voiries régionales ou des aménagements TEC, et n'étaient donc pas du ressort de la Commune.

2 - Aménagements supplémentaires réalisés depuis 2004 (indépendants de la mise en œuvre du PCM (mais respectant sa philosophie)



Si le PCM a établi un certain nombre de mesures concrètes visant à répondre à des problématique ciblées de mobilité, il a également édifié de nombreux principes généraux. Ces derniers ont permis à la commune de réaliser/mettre en œuvre plusieurs aménagements répondant souvent à des demandes spécifiques de riverains, de difficultés ou besoins précis, parfois rendus possible grâce à des opportunités.

Les travaux ainsi réalisés entre 2004 et 2015 portent **prioritairement sur le renfort de la sécurité des usagers**, étant principalement à destination des modes actifs. Des aménagement de stationnement ont également été réalisés, mais de nouveau en tenant compte des préconisations sécuritaires du PCM de 2004 (en matière d'éclairage par exemple).



Dans le but de **faire diminuer les vitesses sur certains axes**, et répondant ainsi à la demande de riverains, des dispositifs de ralentissement (coussins berlinois, plateaux surélevés) ont été installés au niveau des rues Thayse, Gilmant et de l'échappée.

Pour sécuriser certains déplacements pédestres, renforcer le maillage communal et ainsi encourager le report vers la marche, des aménagements de trottoir ont été réalisés en de nombreux secteurs, de même qu'un cheminement aux abords du rond point de Tertre. Souvent, ces aménagements ont concerné des installations existantes en mauvais état ou peu pratiques, à l'image des **réfections sur le square des Trois Tilleuls** ou de la rue Bériot.

Afin de **ramifier le réseau cyclable existant et de connecter les principales entités entre elles**, plusieurs **pistes cyclables** ont vu le jour, mutualisées ou non avec des espaces réservés aux piétons. L'un des aménagement les plus notables (entrepris par le SPW) est la piste parallèle à la rue de Chièvres qui connecte Sirault à Tertre.

Pour **soutenir certains équipements de la commune**, **deux parkings éclairés** ont été mis en place a au sein des entités de Baudour et d'Hautrage.



Le tableau ci-dessous présente l'importance des actions ayant découlé du PCM de 2004 par rapport aux mesures inscrites

	Mesures inscrites au PCM	Actions découlant du PCM	Total
Longueur du linéaire de trottoir, cheminement	1.6 km	12.9 km	14.5 km
Longueur du linéaire de piste cyclable	2.2 km	5.2 km	7.4 km
Nombre de places de parking	170 pl.	460 pl.	630 pl.
Nombre de dispositifs de ralentissements	6 dispositifs	17 dispositifs	23 dispositifs

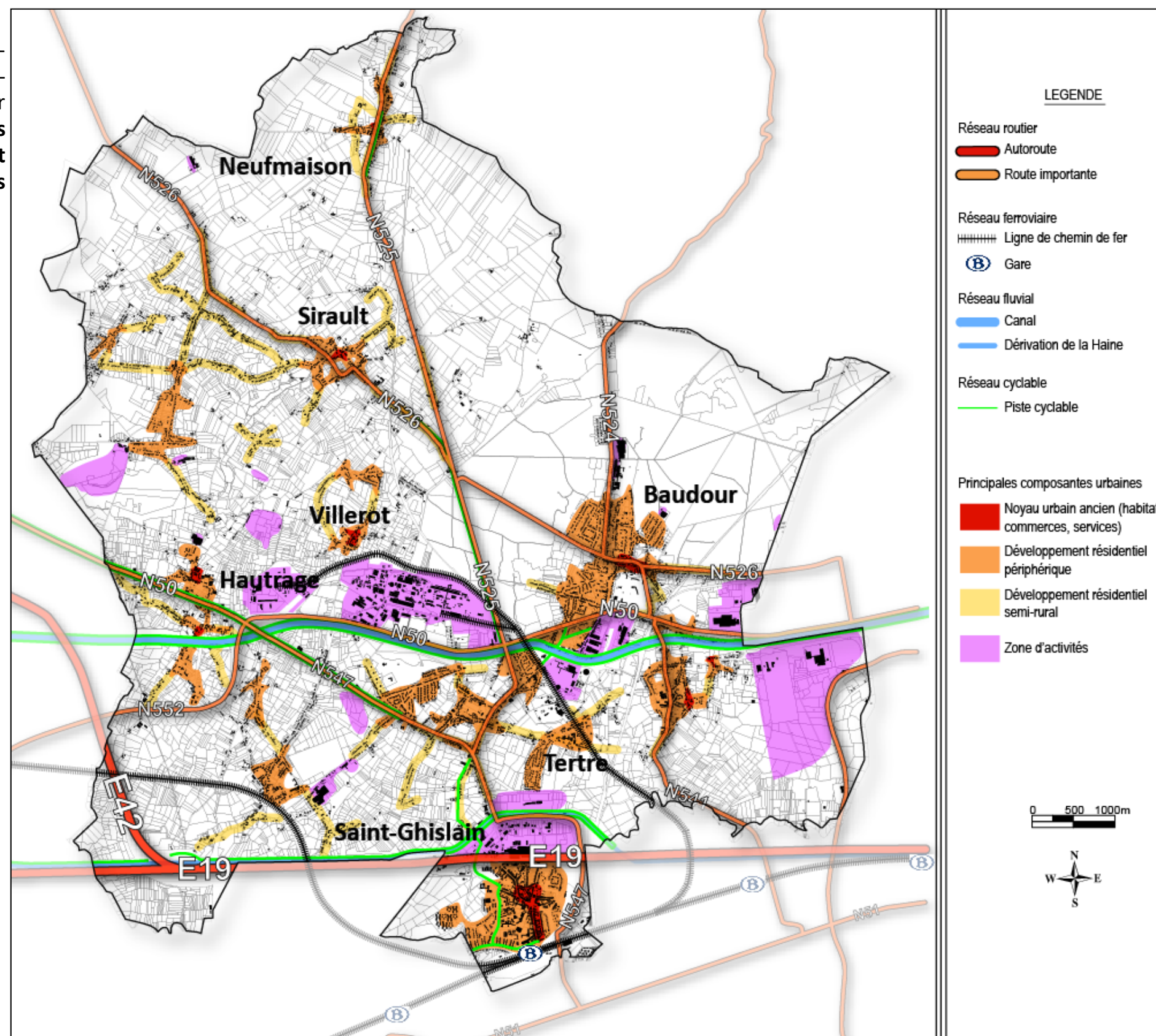
3 - Bilan des effets du PCM de 2004

Le **Plan Communal de Mobilité de 2004** avait de multiples ambitions qui ont été passées en revue dans les pages précédentes. Elles ont été transformées en mesures qui, comme cela a été analysé dans le second point, ont mené à certains **aménagements de portées différentes à travers le territoire** (et principalement au niveau du centre-ville).

Il est à présent important, avant d'entreprendre l'actualisation concrète du plan, de **rendre compte des effets de ces mesures** sur les tendances de mobilités, le développement de la commune ou encore sur la qualité du cadre de vie des habitants. Il s'agit de comprendre **si les objectifs fixés à l'origine ont été atteints** ou **si cela s'est finalement soldé par un échec**, de manière à pouvoir **en tirer les enseignements** dans le cadre de la réactualisation du plan.

Pour permettre d'avoir une vision globale sur le bilan des effets du PCM, le parti a été pris de réaliser un **tableau de bord de l'accessibilité**. Ce dernier permet de mettre en lumière les évolutions ayant eu lieu sur l'Entité de Saint-Ghislain et de croiser ces informations avec les effets souhaités dans le cadre du PCM de 2004. Il permet par ailleurs de faire le distinguo entre les différentes échelles (Intercommunale, Communale, Quartier) et les différents plans réalisés à l'époque, propres à chaque catégories d'usagers de la mobilité saint-ghislainoise.

Sa finalité est de permettre de **dégager les points d'attention du nouveau PCM**, au regard des succès, échecs et des enseignements ayant pu être tirés de l'analyse.



3 - Bilan des effets du PCM de 2004 : Tableau de Bord de l’accessibilité

Evolution de la population et des activités socio-économiques de l’Entité de Saint-Ghislain

- : données non disponibles ou incomplètes, non utilisables

Echelle	Population 2001 - 2010 (stat. INS)		Emploi 2001-2014		Elèves - Etudiants 2001 - ??		Générateurs de déplacements		Cadre et niveau de vie		Caractéristiques du fonctionnement	
Entité	21.971	22.896 +0.5%/an	6.981		9.028		2004	2015	2004	2015	2004	2015
Saint-Ghislain	4.250	4.278 +0.6% (+0.07%/an)	2.585 <i>Dont 663 dans la ZAE Rivierette</i>	547 dans la ZAE Rivierette	6.756	-	<i>Commerces et services, Gare SNCB, équipement culturel et de loisir, etc.</i>	Pôle intermodal de la Gare développé via le réaménagement complet de la place Albert-Elisabeth.	<i>Urbanisation importante. Niveau de vie moyen voire faible. Tendance au vieillissement de la population et à la paupérisation.</i>	La trame urbaine du centre -ville n’a pas évolué en 10 ans (pas de nouveau quartier ou projet important de construction).	Concentration très importante de déplacements, principalement en relation avec l’attractivité des écoles. Motifs de déplacements très diversifiés. Répartitions modales diversifiées dans le cadre de l’ensemble des déplacements.	Caractéristiques similaires à 2004.
Baudour	6.001	6.098 +1.6% (+0.18%/an)	1.781 <i>Dont 379 dans la ZI G-B</i>	1186 dans les zonings	813	-	<i>CPAS, marchandises</i>	La fermeture et/ou la réduction du nombre d’employés de certaines entreprises des zonings conduisent à une réduction plus ou moins conséquente de l’attraction des zonings	<i>Urbanisation importante. Dichotomie entre le Sud-ouest paupérisé et le Nord-est plus aisé. Présence importante de jeunes gens.</i>	Lotissement rue des Colvert (30 lots prévus à la fin), qui étoffe davantage la centralité.	Espaces globalement émetteurs de déplacements. Ecole de proximité avec utilisation notable de moyens de transport alternatifs à la voiture.	
Tertre	4.723	4.792 +1.4% (+0.16%/an)	1.897 <i>Dont 1173 dans la ZI THV</i>	695 dans la ZI THV	429	-	<i>Admin. Communale, commerce, services, marchandises</i>		<i>Urbanisation non continue, souvent lâche. Opposition nette entre des quartiers denses et paupérisés et des espaces de moindres densité où vivent des populations plus aisées.</i>	Le tissu urbain n’a pas évolué physiquement, conservant les tendances de 2004.	Espace drainant de nombreux déplacements (notamment autour de la Rivierette). Utilisation notable de la voiture comme moyen de transport.	
Hautrage	2.431	2.703 +10.1% (+1.12%/an)	280	-	235	-	<i>Commerces et services</i>	Quelques nouvelles maisons entraînent un trafic supplémentaire substantiel	<i>Urbanisation non continue et souvent lâche, quartier fortement paupérisé, avec une faiblesse relative des</i>	Densification du centre d’Hautrage Etat ou de Villerot (rues de la Station ou de Sirault notamment), confortant les centralités	Espace émissif de déplacements, avec peu d’alternatives à la voiture.	Renforcement de la centralité, permettant d’envisager le développement d’autres modes de transport que la voiture.
Villerot	663	688 +3.6% (+0.4%/an)	416	-	687	-	/		<i>Urbanisation très lâche. Niveaux de vie variables selon les quartiers, de faibles à très élevés.</i>	Etalement le long de certains axes routiers tandis que le centre ne s’est pas étoffé	Vaste espace drainant de nombreux déplacements. Peu de concertation avec les fonctions et d’alternative à la voiture	
Sirault	3323	3.694 +10% (+1.1%/an)		-		-	/					Urbanisation accentuant davantage la dépendance vis-à-vis de la voiture. Pourtant 9ha de surface sont disponibles à la construction autour ou au sein de la centralité
Neufmaison	580	637 +8.9% (+0.99%/an)	22	-	0	-	/	Quelques nouvelles maisons entraînent un trafic supplémentaire substantiel	<i>Concentration de l’habitat dans le village moyen</i>	Quelques nouveaux lots confortent la centralité (entre 15 et 20).	Dépendance très importante vis-à-vis de la voiture	Caractéristiques similaires à 2004.

3 - Bilan des effets du PCM de 2004 : Tableau de Bord de l’accessibilité

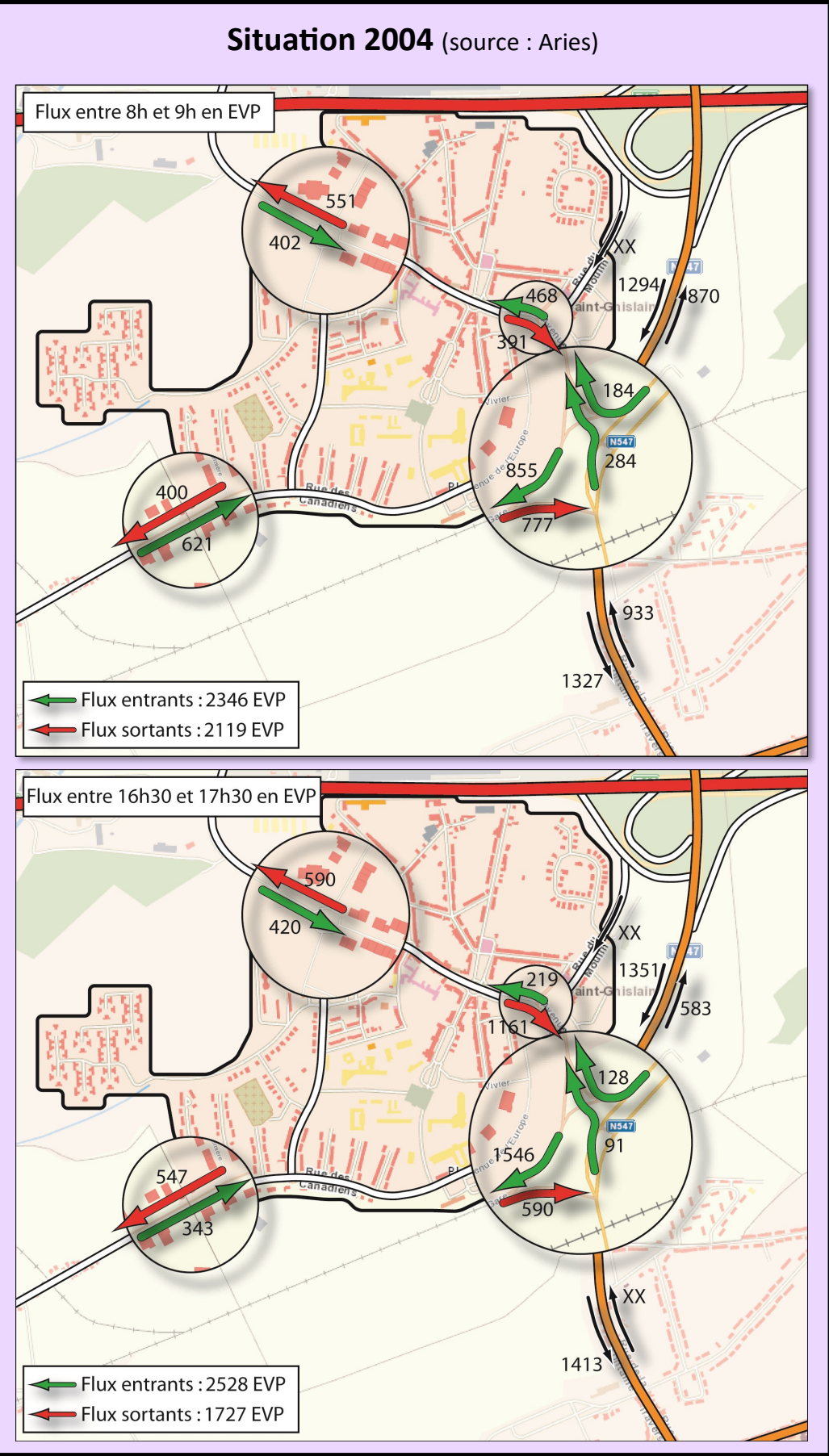
Evolution de la mobilité à Saint-Ghislain, selon les différentes thématiques de mobilité

- : pas d’aménagement / évolution constaté

Echelle	Piéton / PMR	Cycliste	Transport en Commun	Circulation	Stationnement	Transport de marchan-	Signalisation
Entité	- Les abords des établissements scolaires de l’Entité se sont vus être dotés d’aménagements permettant de renforcer la sécurité des piétons (barrières, totems avertisseurs, passages piétons surélevés).	- Près de trois km de pistes cyclables ont été créés en l’espace de 10 ans. Mais ces nouveaux aménagements n’établissent toutefois pas un réseau connecté cohérent, permettant de relier les principales centralité urbaine de la l’Entité.	- Pas d’évolution au niveau du réseau de TEC, les lignes existantes en 2004 étant toujours en place selon les mêmes tracés. - Pas d’aménagement spécifique autour des arrêts de TEC.	- Le n^{bre} d’accidents ayant entraîné des décès ou des blessés graves a diminué de 55% entre 2000 et 2013. En revanche, le n^{bre} d’accidents ayant entraîné des blessés légers a augmenté de 60% entre ces deux dates. - L’état de certaines routes, et notamment la route de Wallonie, pose question à de nombreux usagers. L’amélioration des infrastructures routières est par ailleurs le premier souhait des habitants.	- L’aménagement de la place Albert-Elisabeth a permis d’introduire une réglementation localisée du stationnement à Saint-Ghislain (154 places en zone bleue, soit environ 24% des places de stationnement à l’échelle de l’hyper-centre de Saint-Ghislain). - L’amélioration de la politique de stationnement représente par ailleurs des souhaits soulignés par les habitants lors de l’enquête.	- Le trafic semble avoir sensiblement diminué au niveau de la route de Wallonie et du tronçon entre Boussu et l’autoroute, pouvant laisser à penser que une baisse du trafic de marchandise (la population ayant évoluée positivement et les activités ayant à priori diminué dans les zonings). - La traversée de Tertre est toujours possible pour les poids-lourds.	- Si aucune intervention n’a pour l’heure été menée autour de la route de Wallonie (le long de laquelle se succèdent les principaux zonings de la commune), un projet de plan de jalonnement est actuellement en cours (mené par L'IDEA, en collaboration avec le SPW). - Des panneaux annonçant les principaux équipements ont été placés à l’échelle de l’Entité.
Saint-Ghislain	- Les abords de trois établissements scolaires ont été sécurisés (traversées, barrières, etc.). - La place Albert-Elisabeth a été totalement réaménagée. - 74 m de trottoirs ont été réaménagés sur la rue du Moulin. - 200 m de trottoirs ont été réaménagement au niveau du viaduc vers Hornu, suite à son remplacement.	- Une bande cyclable d’environ 700m a été aménagée le long de la rue des Canadiens. - De même, des aménagements ont été réalisés sur 750m de chaque côté de la 4^{ème} rue. - Du mobilier urbain (arceaux vélo) a été mis en place aux abords de certains équipements : au niveau de la Grand’ place, de la Gare, etc.	- Le pôle bus de la Gare a été totalement renouvelé, permettant de concentrer 6 arrêts de bus pour autant de lignes TEC.	- Les zones accidentogènes relevées en 2004 le sont toujours aujourd’hui, à savoir au niveau de la sortie de la E19 n°25 et au niveau du carrefour du viaduc. - Le trafic entrant/sortant du centre-ville, constaté aux heures de pointe du matin et du soir, a globalement diminué d’environ 20% entre 2004 et 2015.	- Le taux de congestion du stationnement, présenté comme largement inférieur à 100% en 2004, apparaît aujourd’hui particulièrement saturé au niveau du parking ETH et de l’avenue de l’Enseignement mais surtout devant la gare ou devant la piscine (+ de 100% de congestion). - le nombre de places a été réduit de 140 au niveau du centre-ville, mais création du parking SNCB (sous utilisé).	- Le trafic constaté aux heures de pointe a diminué de 10% à hauteur du tronçon entre le carrefour du viaduc et l’échangeur n° 25, pouvant être notamment imputé à une baisse du trafic de transport de marchandises	- La signalisation est particulièrement complète au niveau du centre-ville de Saint-Ghislain, où les pôles attracteurs sont systématiquement indiqués aux carrefours importants.
Baudour	-	- En bordure de la N525, 1.5 km de piste cyclable a été aménagé	-	- Le carrefour rue du Parc # Goblet est particulièrement dangereux (manque de visibilité) - L’avenue Goblet représente, aux yeux des habitants de l’Entité, l’axe le plus problématique en matière de mobilité.	-	-	-
Tertre	- <i>Réaménagement de l’espace public verdurisé au niveau du carrefour N525 - N547, avec notamment la création d’un cheminement piéton de 90m, qu’il conviendra de poursuivre pour en faire une liaison effective.</i>	-	-	-	-	- Le trafic général (EVP) a diminué d’environ 20% sur la route de Wallonie entre Hautrage et la N525 (en 2004 et 2011). - Le plan de jalonnement réalisé par l’IDEA vise notamment à interdire la traversée de Tertre aux poids-lourds.	-
Hautrage	-	-	-	-	-	-	-
Villerot / Sirault / Neufmaison	-	-	-	-	-	-	-

3 - Bilan des effets du PCM de 2004 : Tableau de Bord de l'accessibilité

Evolution du trafic routier autour du centre-ville de Saint-Ghislain



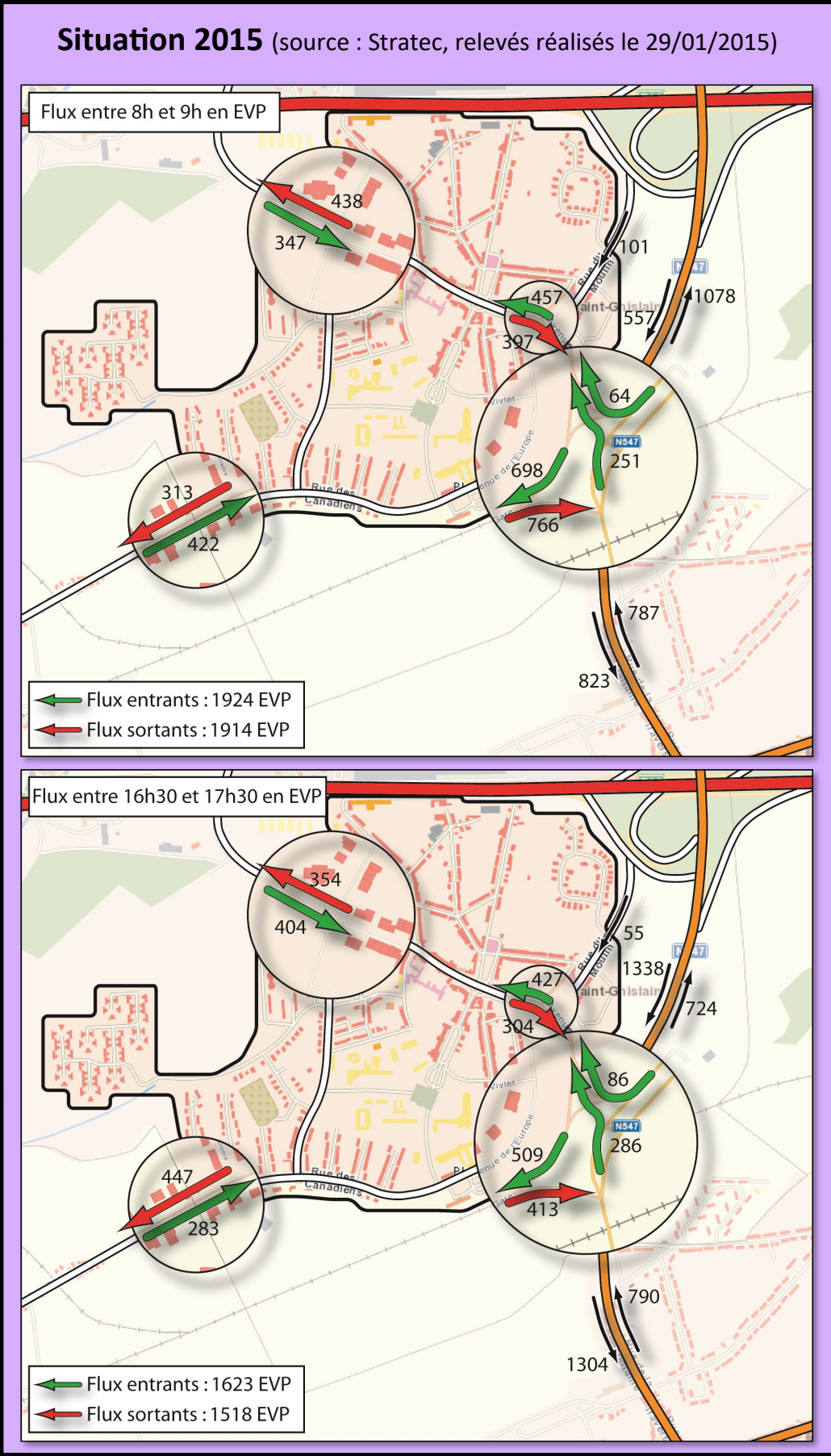
Le trafic entrant/sortant du centre-ville à l'heure de pointe du matin a globalement diminué de 14% entre 2004 et 2015. Cette baisse se constate par ailleurs de façon relativement répartie entre les différents points d'entrée/sortie du centre-ville.

Par ailleurs, le trafic de transit entre Hornu et l'autoroute a également diminué, en particulier dans le sens Nord-Sud.

La situation en heure de pointe du soir suit la même tendance, à savoir une diminution généralisée du trafic au niveau des portes d'entrée/sortie du centre ville. Il convient de noter toutefois dans ce cas que la diminution des flux entrants est particulièrement importante pour les flux venant du carrefour du Viaduc et allant en direction de la Gare.

Les relevés effectués en 2004 avaient mis en évidence des volumes d'EVP très importants (1546 entrants), qui n'ont pas été constatés en 2015 (510 EVP).

Ces différences peuvent être expliquées, pour partie, de par la réouverture des ponts de Tertre et d'Hautrage depuis 2004



EVP - Equivalent Véhicule Particulier
une voiture correspond à 1 EVP, un camion à 2 EVP, un cycliste à 0.5 EVP, un piéton à 0.25 EVP.

Conclusion

Constituant la base des réflexions entreprises dans le cadre du Plan Communal de Mobilité, les **finalités énoncées en 2004 ont permis d'orienter les multiples interventions** qui ont été menées depuis aux différentes échelles territoriales. Il apparaît toutefois rapidement que les effets souhaités selon des portées dépassant les limites communales n'ont pas souvent été atteints, la plupart du temps indépendamment de la volonté de la commune qui fonctionne comme l'un des maillons du territoire de Mons-Borinage.

Avec **10 mesures réalisées sur un total de 24** (auxquels s'ajoutent les 25 aménagements découlant des principes du PCM), la commune de Saint-Ghislain témoigne d'une volonté réelle d'œuvrer à l'amélioration des conditions de mobilité et de sécurité sur son territoire. Cependant, cette ambition apparaît grandement freinée par deux composantes :

- La première est, comme cité plus haut, le fait que la mobilité à Saint-Ghislain dépasse très vite les limites du territoire. Cela induit une **dépendance et une association vis-à-vis des communes voisines, de la région ou encore de services publics divers**, qui n'ont pas toujours des priorités communes avec l'Entité et restreignent certaines évolutions.
- La seconde est le fait que la **majorité des mesures concrétisées se localisent autour du centre-ville**, qui ne regroupe pourtant que 20% des habitants de l'Entité.

La mise en œuvre des mesures du PCM a permis des **évolutions importantes en termes de trafic** (au niveau du centre-ville notamment), **de sécurité** (aux abords des écoles, diminution de la gravité des accidents) ou **encore de multimodalité** (création d'espaces destinés aux modes doux, d'un pôle intermodal au niveau de la gare).

Toutefois, la non réalisation d'une majorité de mesures amène aujourd'hui les habitants à avoir une **satisfaction mitigée**, en particulier au niveau des communes périphériques (hors-centre-ville), qui demandent à ce que des **efforts soient poursuivis en particulier autour des infrastructures de transport et de cohérence/attractivité**

2nde phase de l'étude :

Diagnostic de la situation existante et prévisible à l'horizon 2025

Après s'être attachée à dégager les effets du PCM de 2004 pour ainsi permettre de comprendre ce qui a pu fonctionner, ce qui ne s'est pas concrétisé et surtout pourquoi, **l'étude d'actualisation du PCM va s'attacher dès à présent à approfondir le diagnostic de la mobilité** afin de cerner au mieux les problématiques actuelles et à venir.

C'est dans ce cadre que les points d'attention suivants, issus de la présente analyse, vont être particulièrement étudiés (liste non exhaustive) :

- **Projets en cours autour de la N547** et plus particulièrement au niveau des carrefours du viaduc, d'échanges avec la E19, desservant la future connexion du contournement de Hornu ;
- Mise en œuvre du **plan de jalonnement des zonings** et organisation du trafic poids-lourds en conséquence ;
- Evolutions prévisibles du **réseau des TEC** ;
- **Perspectives d'évolution des infrastructures de transport** situées sur le territoire, notamment dans les éventualités de revalorisation de certains axes (route de Wallonie) ou de ré-exploitation de voie de chemin de fer ;
- **Projets immobiliers d'envergure et possibilités de développement du tissu urbain** au regard de la situation de droit (sur base notamment du Plan de Secteur) ;
- **Etc.**

