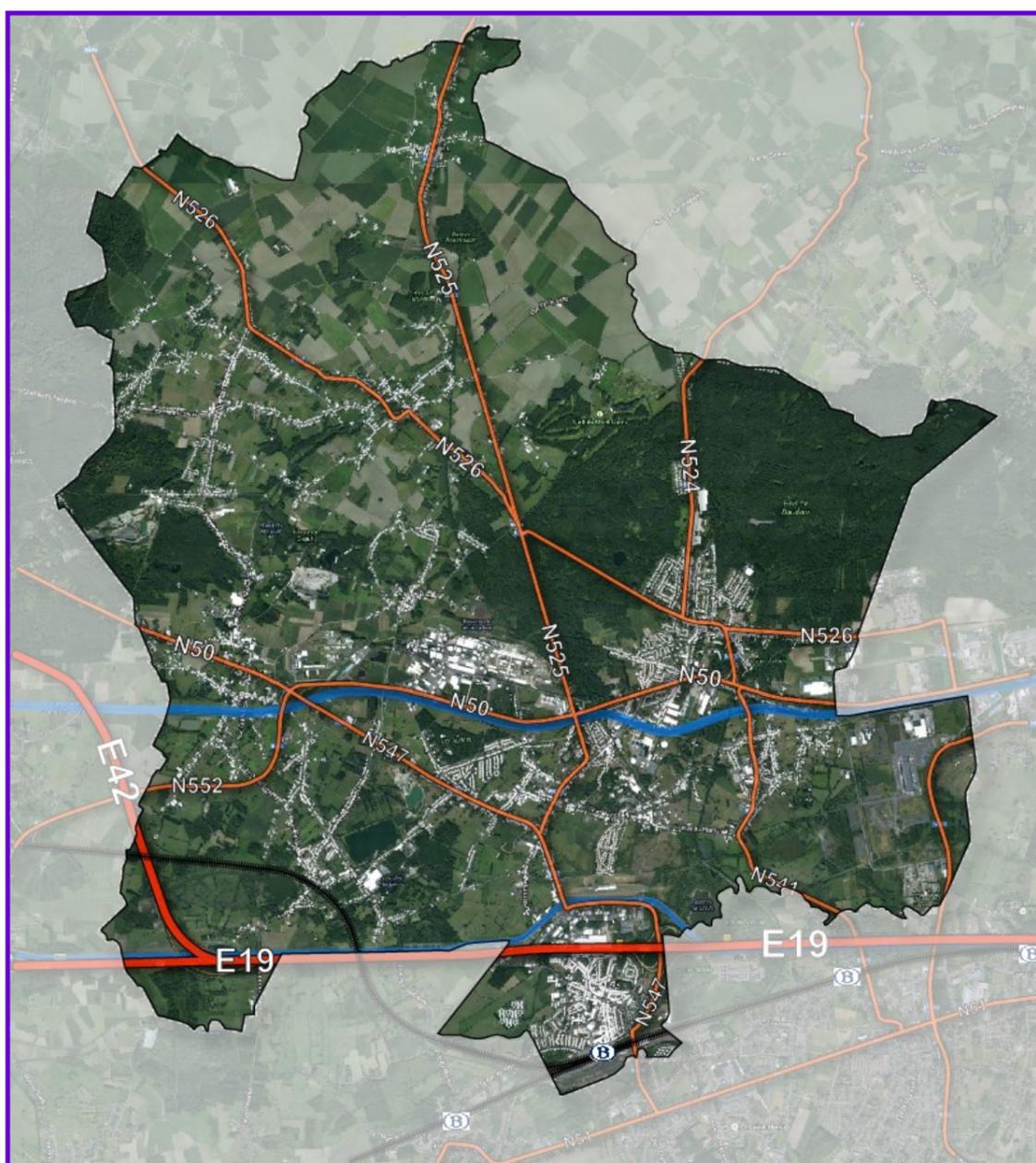




## ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SAINT-GHISLAIN



Version finale  
17/12/2015

**Phase 2.1**

**Etat des lieux et diagnostic**

# Introduction

## ? Contexte

La Ville de Saint-Ghislain dispose d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) en vigueur depuis 2004.

Pour rappel, le PCM est un **outil stratégique** qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune pour les 20, 30 prochaines années. Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné. Articulé avec les autres documents régionaux et communaux réglementaires et stratégiques, et co-construit avec les différents acteurs de la mobilité (politiques, techniciens, riverains et usagers), le PCM **permet d'orienter les décisions politiques futures en précisant les grands principes de mobilité à retenir et les priorités d'investissements** en matière d'infrastructures et de mesures de mobilité.

La Ville a décidé d'actualiser ce document car, **en l'espace de 11 ans, beaucoup de choses ont évolué** :

- De nouveaux projets de développement et d'infrastructures ont été lancés (projets FEDER, contournement routier de Hornu...) et nécessitent la mise en œuvre de mesures d'accompagnement adéquates sur Saint-Ghislain pour renforcer leurs effets positifs (transfert modal vers les transports publics, diminution de la congestion, ...) et éviter des effets rétroactifs indésirables (transit, congestion) ;
- Saint-Ghislain, 2<sup>ème</sup> pôle d'emploi régional après Mons, connaît un développement socio-économique et une hausse de la pression immobilière importants. La Ville souhaite dès aujourd'hui se doter d'un outil d'aide à la décision pour accompagner l'implantation des projets arrêtés et pour guider la localisation des projets futurs ;
- Ce nouveau PCM s'intègre dans une réflexion d'ensemble menée aujourd'hui par les acteurs de la mobilité sur les perspectives d'avenir du territoire de l'Entité (Schéma de structure communale, ambitions de mobilité portés par les différents projets de l'IDEA, ....) ;
- Des problèmes de mobilité et de sécurité routière sont aujourd'hui bien identifiés et doivent faire l'objet de solutions concrètes : présence de points noirs de sécurité routière, mobilité scolaire essentiellement guidée par l'usage de la voiture, efforts de développement du maillage piéton et cycliste à accentuer....

⇒ **Partant de ces constats, la Ville et le SPW ont choisi de s'associer pour reconsidérer l'ensemble des enjeux de mobilité du territoire. Ils ont fait appel à Stratec, bureau d'études indépendant, afin de les aider à composer ce futur PCM.** Ce nouveau PCM est réalisé en collaboration avec le **Collège communal** et un **Comité technique élargi** composé des représentants de la Région, de la Police, du TEC, de la SNCB, de b-Rail, d'Infrabel, des associations GAMAH, GRACQ.

## ⚙ Méthode

L'étude comporte **3 phases** :

- La première est consacrée au **bilan du PCM de 2004** afin de mesurer le taux d'atteinte des objectifs multimodaux initialement fixés, 11 ans plus tard, de dresser la liste des mesures réalisées/non réalisées et d'en tirer des enseignements sur l'élaboration de ce nouveau PCM (*best practices*, obstacles rencontrés, points d'attention à retenir).  
> Pour plus d'informations sur cette 1<sup>ère</sup> phase d'étude, le lecteur est invité à se référer au volume 1 du PCM (rapport final, version 30/06/2015)
- La seconde phase consiste en **l'élaboration du nouveau PCM** à proprement parler. Elle suit 3 étapes, selon le schéma classique d'élaboration d'un PCM :
  - l'étape 2.1 est consacrée au diagnostic complet de la situation actuelle et de l'évolution récente et tendancielle de la mobilité dans et autour de Saint-Ghislain ;
  - l'étape 2.2. se consacre à la définition et à la hiérarchisation d'objectifs multimodaux pour le PCM, c'est-à-dire à l'élaboration de l'image souhaitée de la mobilité dans l'Entité à court, moyen et long terme compte tenu des tendances actuelles et des leviers d'actions existants ;
  - l'étape 2.3. consiste à définir le « chemin » pour parvenir aux ambitions souhaitées, c'est-à-dire le plan d'actions à mettre en œuvre pour parvenir au scénario privilégié : grands principes de circulation et de stationnement mais aussi planning des mesures en matières d'infrastructures et d'aménagement.
- La troisième et dernière phase de l'étude, transversale, consiste à mener des **études approfondies sur deux thématiques particulières** pour la mobilité saint-ghislainoise : la mobilité et la sécurité aux abords des écoles, d'une part, et les réaménagements possibles (esquisses) de certaines places de l'Entité, d'autre part.

La mission comprend également un **volet transversal de communication et de participation** allant au-delà du contenu minimum obligatoire des PCM traditionnels (enquête en ligne auprès des citoyens, 2 vagues de 4 réunions de concertation par village).



## Planning de l'étude

L'étude a débuté en janvier 2015. L'adoption définitive du nouveau PCM est estimée en juin 2016.

⇒ **Le présent document établit la synthèse de la phase 2.1. de la mission, « Etat des lieux de la situation actuelle et prévisible de la mobilité à Saint-Ghislain ».**

# Rappel des enseignements de la phase 1

Le présent document fait suite au rapport de phase 1 « Synthèse du PCM de 2004 » du 30/06/2015. Le lecteur est invité à se référer à ce document pour plus de précisions sur la méthodologie, les objectifs et les résultats du premier PCM de l'Entité.

## Enseignement n°1 : un effort important a été mené depuis 2004 pour la mise en œuvre de mesures en faveur des modes actifs

- que cela soit sous la forme de réaménagements d'envergure (Place Albert Elisabeth), de développement du réseau cyclable (rue des Canadiens, 4ème rue...) ou de la sécurisation des abords des écoles, les piétons, personnes à mobilité réduite et cyclistes ont eu une place importante dans la mise en œuvre progressif du PCM depuis 11 ans ;
  - si des actions importantes ont été menées pour améliorer la sécurité des circulations des modes actifs, des efforts sont encore aujourd'hui à poursuivre comme nous le verrons dans la suite du document.
- ⇒ Le futur PCM doit **poursuivre les efforts entrepris depuis 11 ans en faveur des modes actifs** en tenant compte des succès/échecs des aménagements conçus, en améliorant le maillage existant et en agissant sur d'autres volets (stationnement, actions de promotion, etc.).

## Enseignement n°2 : la majorité des aménagements/mesures concrétisés se localise sur Saint-Ghislain centre

- plus de 60% des mesures prioritaires ciblées dans le PCM et concrétisées ont été réalisées dans Saint-Ghislain centre ;
  - À l'époque, en effet, le PCM ciblait de réels problèmes de mobilité dans le centre et les mesures réalisées depuis ont permis de les résoudre en partie, améliorant la mobilité de l'ensemble de saint-ghislainois et usagers des écoles et commerces du centre-ville;
  - toutefois, si en 2004, le centre concentrait 4 300 domiciliés et plus de 20% des habitants, sa population stagne aujourd'hui et Saint-Ghislain centre totalise dorénavant 18% des résidents de l'Entité. De plus en plus d'habitants viennent résider dans les entités périphériques.
- ⇒ Le futur PCM devra **proposer des mesures concrètes et ambitieuses pour l'ensemble des entités, Saint-Ghislain centre mais également les 6 autres villages**. Ces mesures devront toutefois être adaptées aux spécificités de chaque secteur. C'est d'ailleurs pourquoi les 4 réunions citoyennes réalisées aujourd'hui (voir annexe) tiennent compte des thématiques locales en se dispatchant par zone géographique.

## Enseignement n°3 : les mesures non mises en œuvre étaient surtout liées à des acteurs externes et, parfois, à un problème de financement

- La question de la gouvernance est essentielle dans un PCM, en particulier celui de Saint-Ghislain. De nombreuses voiries sont en effet gérées par des propriétaires multiples (Commune, Région, SOFICO) et de nombreux acteurs interviennent pour les questions de mobilité dans le Cœur du Hainaut (TEC-Hainaut, IDEA,...) ;
  - L'ensemble des mesures non réalisées depuis 2004 concernent la restructuration ou l'amélioration de l'offre TEC (ressource budgétaire limitée de la SRWT), la création de nouvelles connexions routières d'envergure à proximité qui n'ont pas vu le jour ou encore le réaménagement du carrefour du Viaduc où de multiples acteurs interviennent. L'ensemble de ces mesures ne sont pas du ressort direct de la Commune.
- ⇒ Pour être efficace, le futur PCM devra tenir compte de ces contraintes de gouvernance et **favoriser une concertation continue entre les différents acteurs afin de proposer des mesures réalistes et faisables à terme**. Du point de vue financier, toutes les pistes envisageables (fonds FEDER, Partenariat Public-Privé, etc.) devront être étudiées.

## Enseignement n°4 : la Commune a indépendamment mis en œuvre des mesures ponctuelles, au cas par cas, mais toujours dans la lignée de la philosophie du PCM

- Plus de 25 mesures supplémentaires ont été réalisées en parallèle par la Commune depuis 11 ans : réfections de trottoir, aménagement de parking, mise en place d'éclairage, de dispositifs de ralentissement, etc.
  - Ces mesures n'étaient pas clairement indiquées comme prioritaires à court ou moyen terme dans le PCM de l'époque mais répondaient à des besoins clairement exprimés par les citoyens. De plus, ces efforts s'inscrivaient dans la lignée des principes généraux définis dans le PCM de 2004.
- ⇒ **Loin de constituer un cahier des charges exhaustif de tous les travaux de voirie à entreprendre dans les années à venir, le futur PCM devra constituer un outil d'aide à la décision** pour les futurs choix stratégiques de la Commune. Ce document de planification devra, avant tout, planifier et hiérarchiser les principes d'actions à entreprendre, principes sur lesquels viendront se greffer les actions autonomes de la Commune par après.

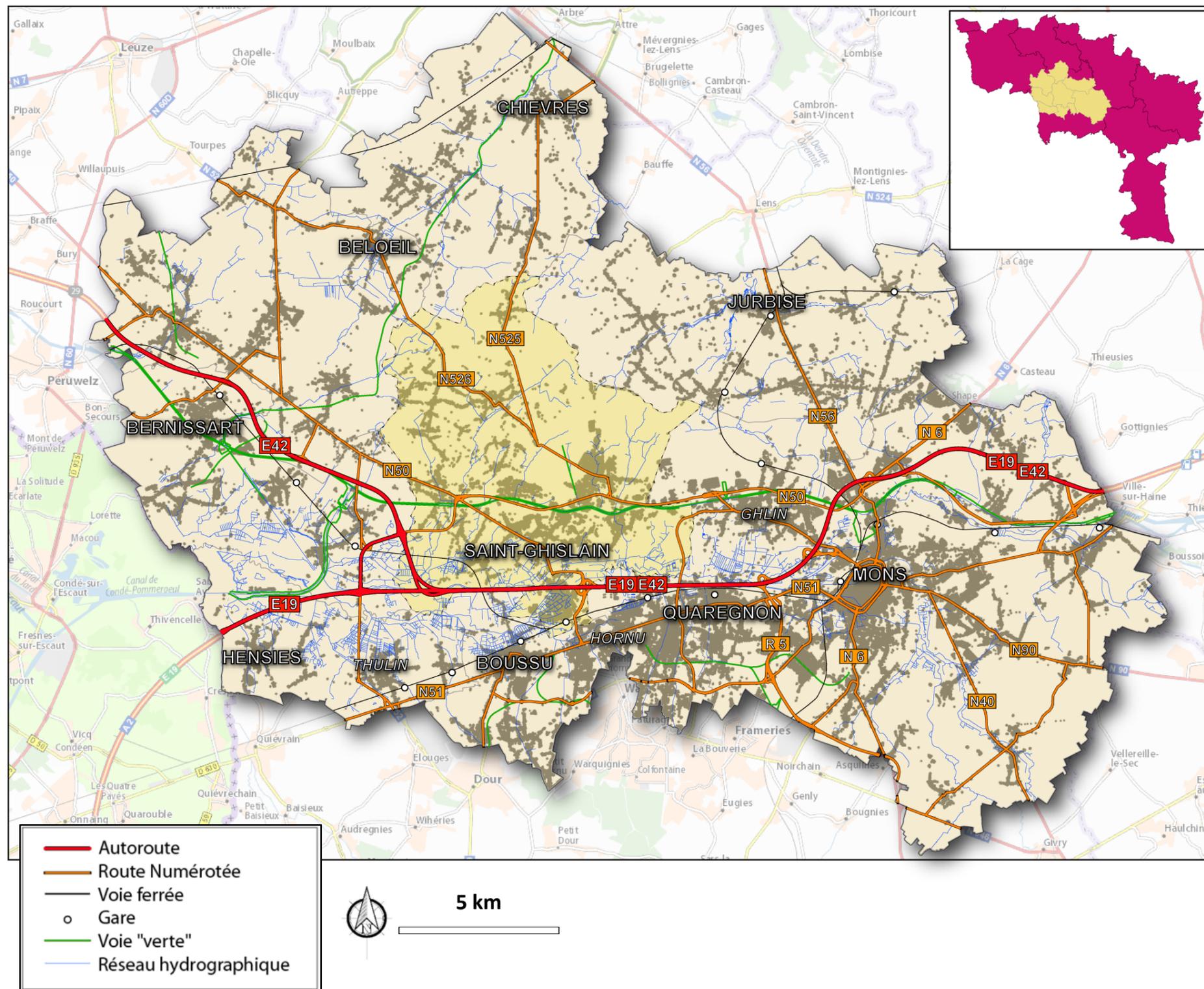
# Sommaire



⇒ Aspects géographiques et socio-économiques.....	p.5
⇒ Analyse de la mobilité actuelle et tendancielle.....	p.23
⇒ Annexes.....	p.50

## Partie I. Aspects géographiques et socio-économiques

# I. 1. Contexte général



## Saint-Ghislain dispose d'une localisation géographique très intéressante

- Positionnée sur le sillon Haine-Sambre-Meuse, un axe d'urbanisation important, Saint-Ghislain se situe entre différents pôles urbains majeurs franco-belges : Bruxelles (85 km) et Lille (70 km), métropoles européennes ; Mons, Tournai et Valenciennes, villes régionales ;
- Saint-Ghislain se situe sur l'axe de développement de l'agglomération métropolitaine « Charleroi-La Louvière-Mons-Valenciennes-Paris » défini par le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER, 2013) ;
- Saint-Ghislain appartient à la Province du Hainaut qui regroupe plus de 1,3 millions d'habitants et différents pôles économiques.

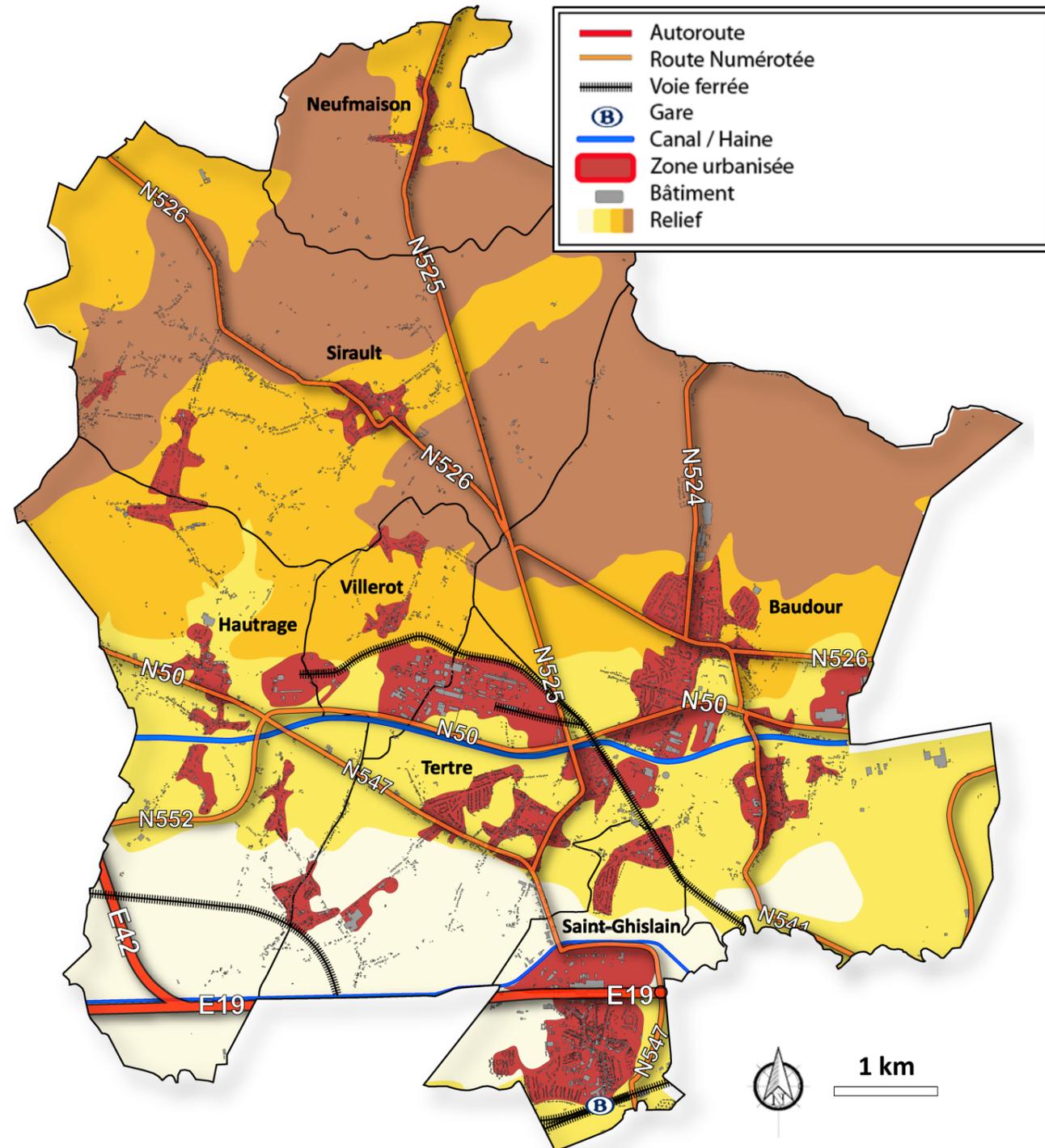
## L'Entité dispose d'importantes infrastructures de transport

- Elle est traversée par différentes infrastructures à la fois routières (A7-E19 Bruxelles-Mons-Valenciennes-Paris et A16-E42 Liège-Tournai), ferroviaires (Tournai-Mons) et fluviales (voies navigables du canal Mons-Valenciennes) qui retracent le passé industriel fort de la région du Borinage ;
- Ces infrastructures s'inscrivent d'ailleurs dans le « Réseau transeuropéen de transport ».

## La zone d'influence de Saint-Ghislain est toutefois aujourd'hui restreinte

- Saint-Ghislain ne constitue pas un réel pôle sur ces axes de déplacements européens. Elle est essentiellement traversée par des flux de transit sur son réseau autoroutier, et elle n'arrête pas les trains rapides (TGV) et IC parcourant la dorsale wallonne ;
- La forte proximité de Mons, premier pôle économique du Hainaut, rayonne sur Saint-Ghislain comme sur l'ensemble du Borinage, ce qui peut limiter la zone d'influence saint-ghislainoise. D'ailleurs, le SDER mentionne Saint-Ghislain comme un "pôle secondaire" de l'agglomération montoise ;
- Enfin, les entités Nord de Saint-Ghislain sont orientées vers Ath, dont l'élaboration du PCM vient d'être lancée en 2015.

## I. 2. Contexte environnant



### 7 anciennes communes fusionnées sur un territoire de 7 000 ha

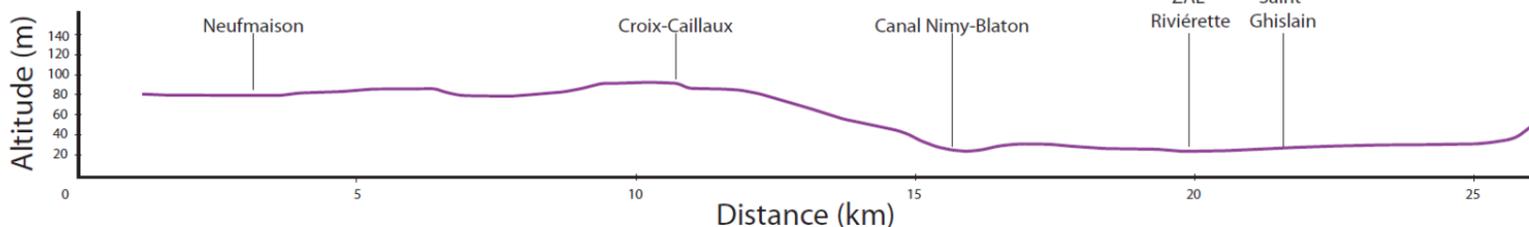
- Les 7 anciennes communes qui constituent Saint-Ghislain se distinguent par des spécificités urbanistiques, démographiques et économiques, et donc des enjeux en matière de mobilité très distincts (= 7 logiques de mobilité distinctes !) :
    - Le cœur d'agglomération dense et l'axe industriel, situé autour du canal et de l'autoroute, composé de l'axe Saint-Ghislain-Tertre-Baudour, constitue un territoire mixte activités-commerces-logements-équipements de fond de vallée. Cette zone génère l'activité économique communale et induit les dynamiques de déplacements intra-communales. Elle est bien desservie par l'offre ferroviaire (gare de Saint-Ghislain), de transports publics (maillage TEC dense) et routière (échangeurs E19) ;
    - Plus au Nord, des zones d'urbanisation plus lâches, sur le plateau agricole de Neufmaison ou dans la vallée de la Haine, côté Sirault, Hautrage ou Villerot, sont plutôt monofonctionnelles (logements) et émettrices de déplacements. L'organisation des transports collectifs est plus difficile dans ces zones.
- ⇒ **Le futur PCM doit tenir compte de ces spécificités afin de proposer des solutions adaptées aux réalités locales** (but, notamment, des réunions citoyennes par village : voir annexes) **tout en étant fédérateur avec une vision globale et systémique.**

### Un relief plutôt adapté aux déplacements des modes actifs

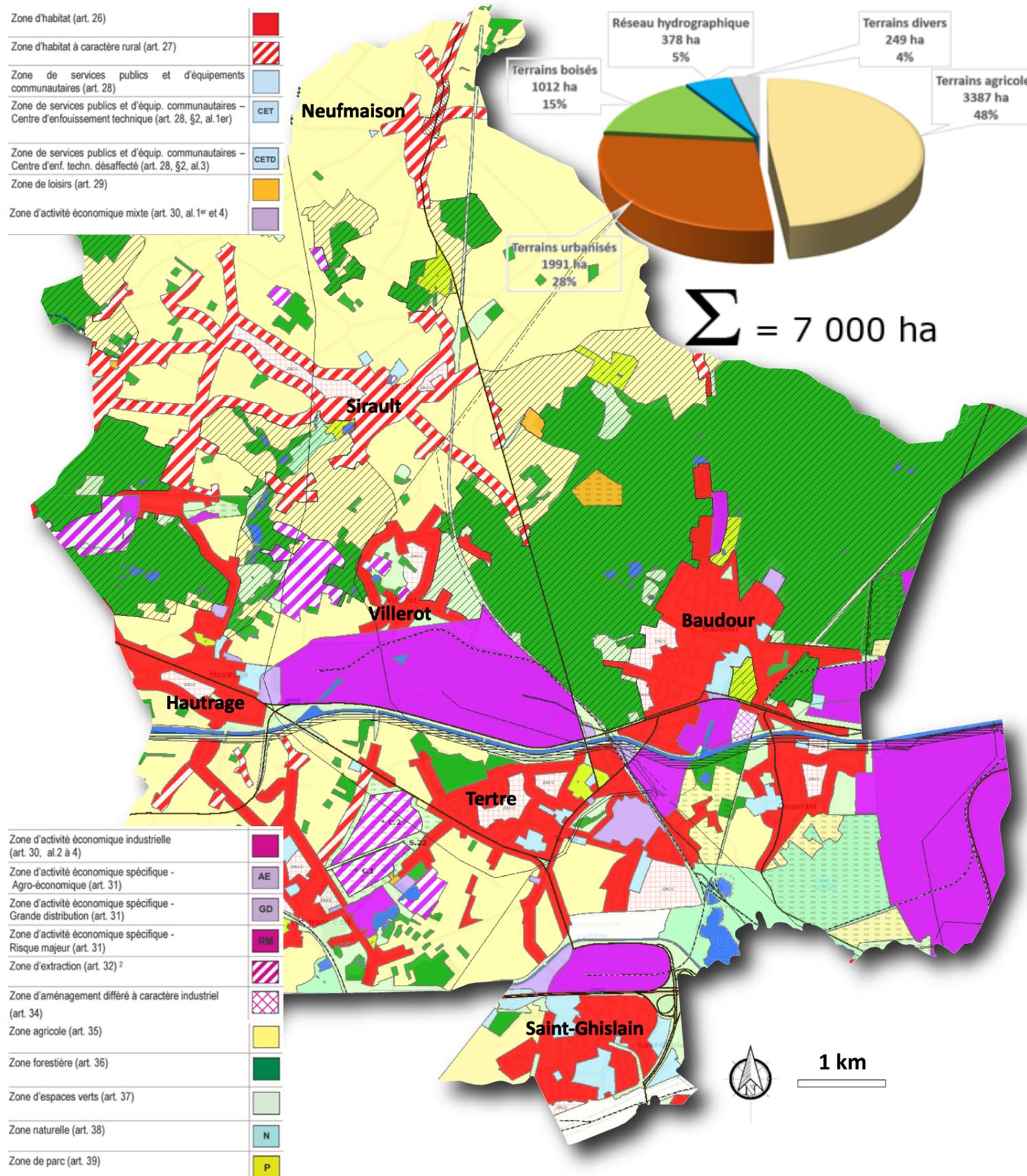
Le relief communal est globalement plat : +/- 60 mètres de dénivelé existent entre le plateau agricole de Neufmaison, au Nord, et le canal, point bas de l'Entité. C'est essentiellement le long de la route de Chièvres, à hauteur de Sirault, où le relief est marqué venant du Sud, depuis l'ancien lit naturel de la Haine.

### Mais des barrières physiques importantes

- La jonction ferroviaire et l'autoroute E19 (5 points de franchissement) constituent des coupures urbaines et physiques majeures. Certains quartiers comme la Hamaide, à Hautrage-Etat, les Criquellions, à Tertre, ou la cité Jean Rolland à Saint-Ghislain se retrouvent ainsi ceinturés par ces véritables « fractures » ;
- La bande Canal—Route de Wallonie limite également les déplacements Nord-Sud en lien avec le centre de Saint-Ghislain (8 ponts à l'heure actuelle) et isole certains quartiers du pôle le plus proche (rues Royale et Mathieu à Tertre, rues des Monts et Pasteur Grégoire à Baudour, Place Saint-Jean à Hautrage...).



# I. 3. Occupation du sol : situation de droit



## Saint-Ghislain, territoire majoritairement naturel agricole

- Près de 50% des 7 000 hectares composant le territoire communal sont des terres agricoles. Celles-ci se situent essentiellement au Nord de Saint-Ghislain, sur le plateau agricole de Neufmaison, le bassin de la Haine, au Sud-Est, étant davantage occupé par des prairies et des zones humides ;
- On note également la présence de zones forestières dans la zone médiane du territoire, et notamment le Bois de Baudour, d'intérêt naturel et patrimonial remarquable ;
- Enfin, soulignons la présence d'une zone humide d'intérêt biologique qui constitue un patrimoine faunique et floristique fort.

## Un pôle d'activités économiques industrielles important

- Présence d'importants espaces d'activités économiques industrielles principalement représentés aux abords des axes de communication principaux (autoroutes, canal). Il s'agit des 5 zonings de Saint-Ghislain gérés par l'IDEA (Intercommunale de développement économique et d'aménagement du territoire de la Région Mons-Borinage-centre) ;
- Présence de zones de carrière sur Villerot et Tertre qui couvrent près de 130ha.

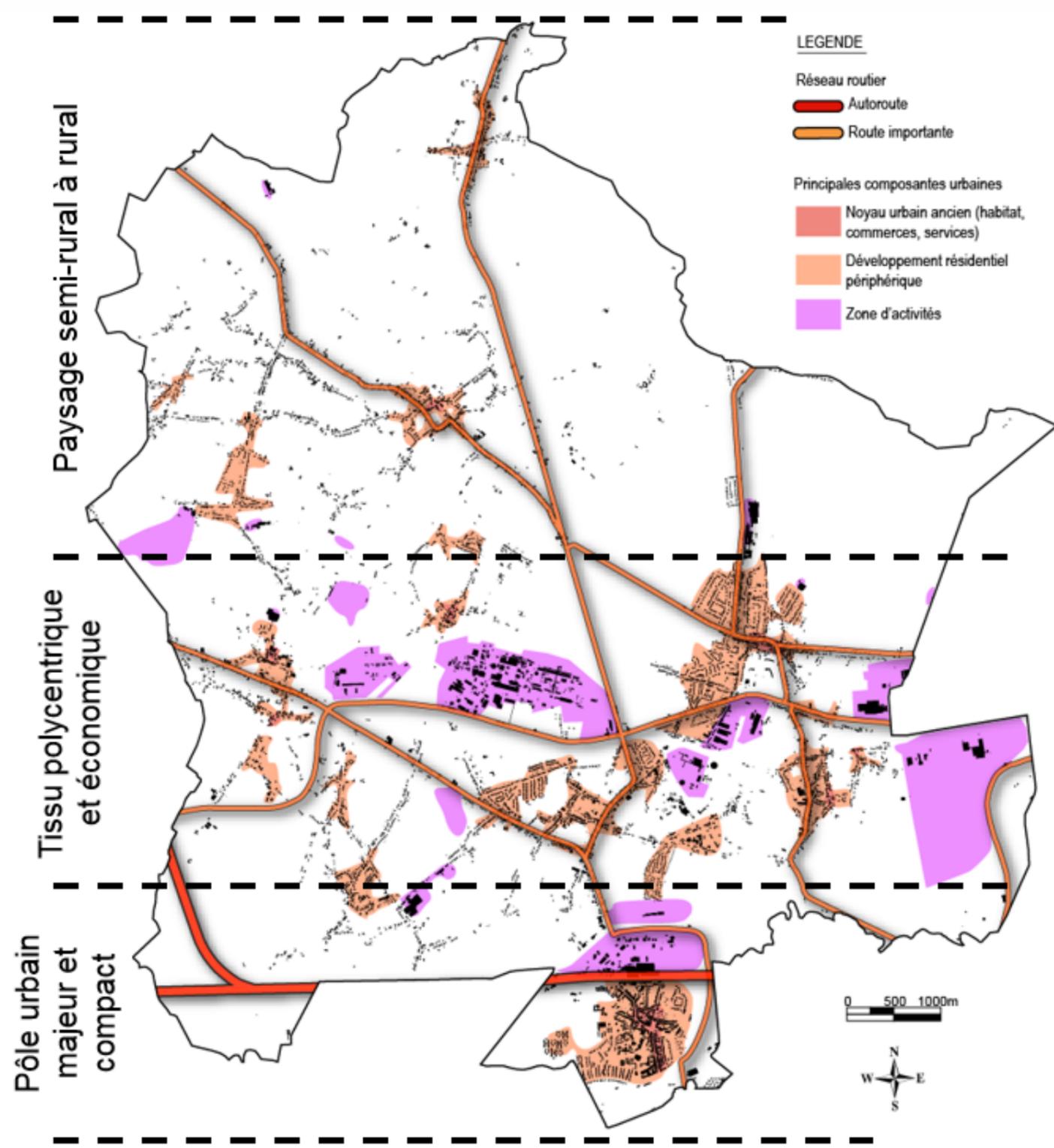
## Une certaine fragmentation du territoire qui ne facilite pas les liaisons inter-villages

- On observe un éparpillement des zones d'habitat, entre la zone d'habitat centrale de Tertre-Baudour-Hautrage et les zones d'habitat rural éclatées notamment sur Sirault et Neufmaison ;
- Il y a peu de mixité urbaine et fonctionnelle ;
- Les villages situés dans la vallée de la Haine (Tertre, Hautrage, une partie de Baudour et Douvrain) se sont développés rapidement, dans un contexte d'expansion économique, et ont un tissu urbain relativement déstructuré.

## D'importantes réserves foncières existantes

- La carte des terrains à bâtir indiquait en 2005 une superficie de 265 ha de parcelles encore disponibles, soit 25% de la zone d'habitat. Ce sont essentiellement des terrains de petite taille (< 1ha) dispersés au sein de Saint-Ghislain, tendant donc vers une densification en « dents creuses » ;
- Les principales zones d'aménagement communal concerté se situent à St-Ghislain centre (Terril 33, 25 ha, et Atelier Bailly-Saint Ghislain, 3,7 ha), à Sirault (Sirault 1, 19 ha), à Baudour (13 ha), Tertre (Tertre 1, 12 ha), Douvrain (8,5 ha) et Hautrage-Est (Place de l'Eglise, 3,5 ha, et derrière Place du Charbonnage, 5 ha).

# I. 3. Occupation du sol : situation de fait



Territoire séquencé en 3 parties aux typologies urbaines, facteurs d'attraction et fonctionnements différents : 3 logiques de mobilité !

- Les espaces majoritairement ruraux du Nord, comprenant quelques poches d'habitat dissociées sous forme de maisons unifamiliales (espaces semi-ruraux linéaires)



Tissu semi rural implanté de façon linéaire le long d'un seul axe

- Le sillon du canal Nimy –Blaton, patchwork de tissus résidentiels, industriels et d'infrastructures de transport (routes, voie d'eau)



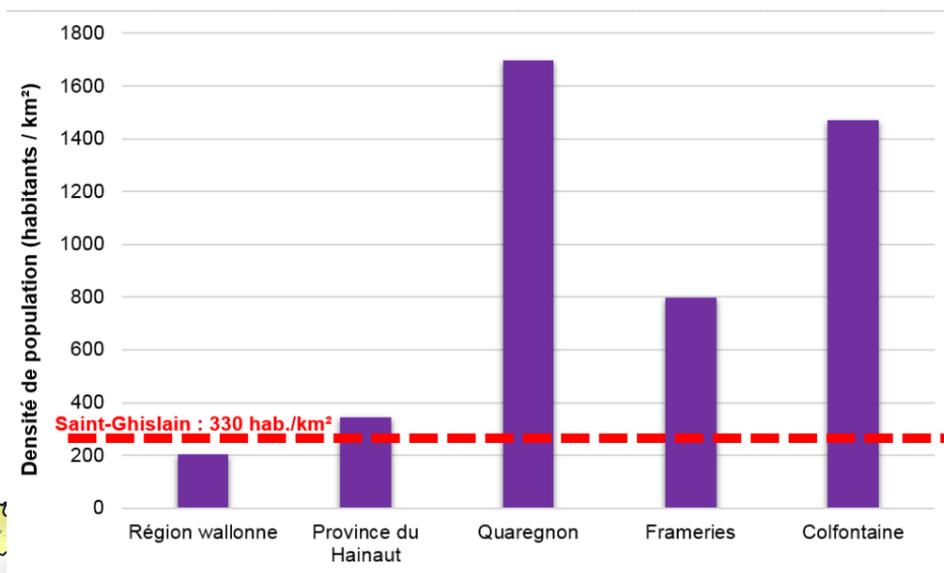
Tissu industriel implanté à proximité du canal

- Le centre-ville de Saint-Ghislain, caractérisé par sa pluralité fonctionnelle (habitations, commerces, écoles, etc.)

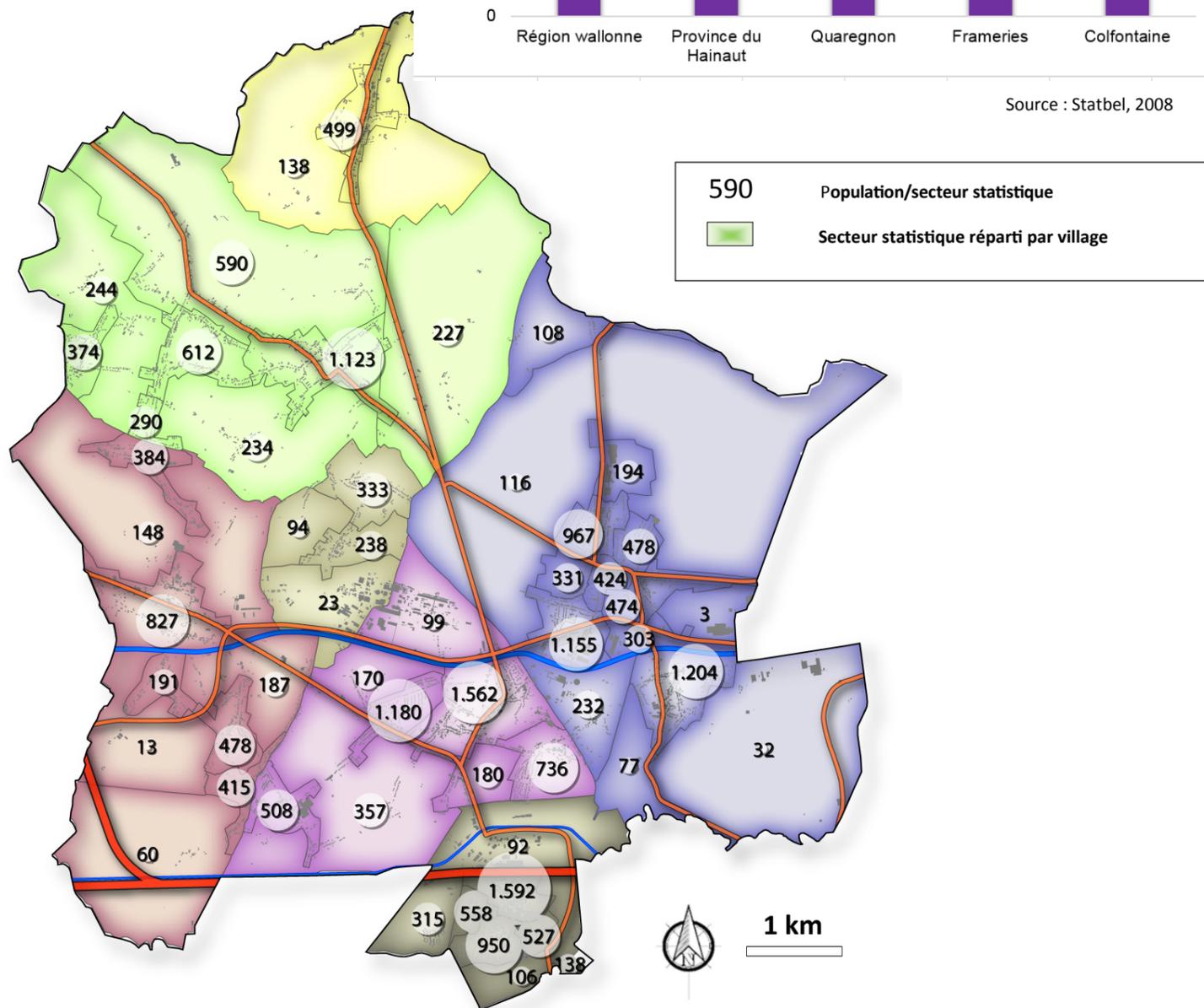


Axe structurant et  
Ilot périurbain au sein duquel plusieurs parcelles sont non construites, dents creuses

# I. 4. Population



Source : Statbel, 2008



## Avec 22 910 habitants, Saint-Ghislain est le 2ème pôle d'habitation de la Région Mons-Borinage

Après Mons (91 150 habitants), et avant Frameries (20 700), Colfontaine (20 050) et Quaregnon (18 800).

## Cela est surtout lié au fait que la superficie de Saint-Ghislain est importante

Territoire très étalé lié au regroupement des 7 anciens villages, la densité de population de Saint-Ghislain (330 hab./km²) est sensiblement plus faible que la moyenne sur l'ensemble de la Province du Hainaut, et loin derrière les densités des communes voisines de taille similaire comme Quaregnon (1 700 hab./km²) ou Colfontaine (1 470).

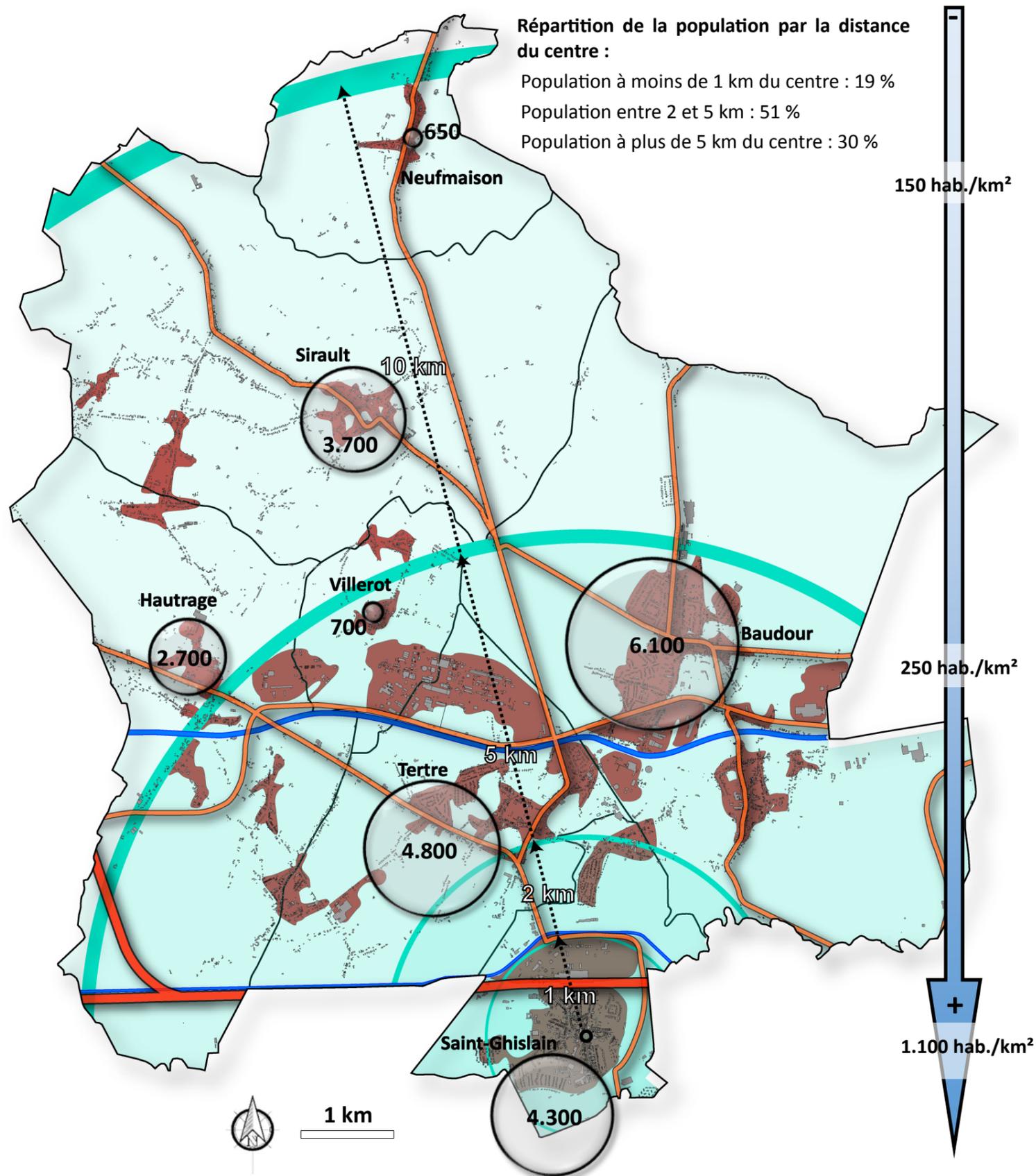
## Plus de 60% des habitants de Saint-Ghislain résident sur l'axe Saint-Ghislain—Terre—Baudour

- Les principales zones d'habitation sont notamment Saint-Ghislain-centre, la Cité des Sartiaux, Douvrain, Tertre-centre, la Cité des Aulnois, le Quartier de l'Europe.
- *A contrario*, les zones de Neufmaison, Sirault, Villerot et Hautrage sont moins densément peuplées et la population se concentre généralement autour des places pour ensuite se diffuser le long de certains axes routiers.

## Attractivité importante des résidents sur l'Entité

- La population de Saint-Ghislain a augmenté de +0,42%/an en moyenne ces dernières années (statistiques SPF Economie 2001-2012). C'est plus que la moyenne sur l'ensemble des communes à l'échelle du Cœur du Hainaut (+0,29%/an) ;
  - Sur la base de l'évolution constatée ces dernières années, une estimation (extrapolation simplifiée) de la population de Saint-Ghislain en 2030 peut être évaluée à 24 840 habitants ;
  - D'ici à 2030, les perspectives du Bureau fédéral du Plan prévoient une hausse importante de la population dans l'arrondissement de Mons, faisant passer la population globale à 275 090 habitants en 2030. En considérant fixe le poids démographique actuel de Saint-Ghislain dans l'arrondissement (9%), il est possible d'avancer le chiffre de 24 940 habitants pour la commune ;
- ⇒ Quelle que soit l'hypothèse, basse (tendancielle) ou haute (réaliste issue du Bureau du Plan), on estime à environ **24 900 habitants à Saint-Ghislain en 2030** (soit un taux d'évolution annuel prospectif de +0.6%/an).

# I. 4. Population (suite)



## Un taux de motorisation relativement élevé

Avec près de 75% (source : <http://statbel.fgov.be/>) de la population possédant au moins 1 voiture, on note une position encore très prédominante de la voiture individuelle. Ce taux reste toutefois plus faible que la moyenne pour la Wallonie (81-83%) (Source : recensement de la population, 2001).

## Pourtant, près de 70% des habitants résident à moins de 5km du centre-ville

A cette distance, et compte tenu du relief relativement plat dans cette zone, l'usage du vélo peut s'avérer une alternative pertinente au véhicule particulier (+/- 20 minutes maximum de trajet). C'est sans compter sur les barrières physiques du canal et de l'autoroute qui peuvent contraindre de tels déplacements.

## Des zones d'habitat pavillonnaire relativement diffuses en expansion

Durant la dernière décennie, ce sont les hameaux les plus éloignés (Sirault, Hautrage, Neufmaison) qui ont connu la plus forte croissance (+10%) de population.

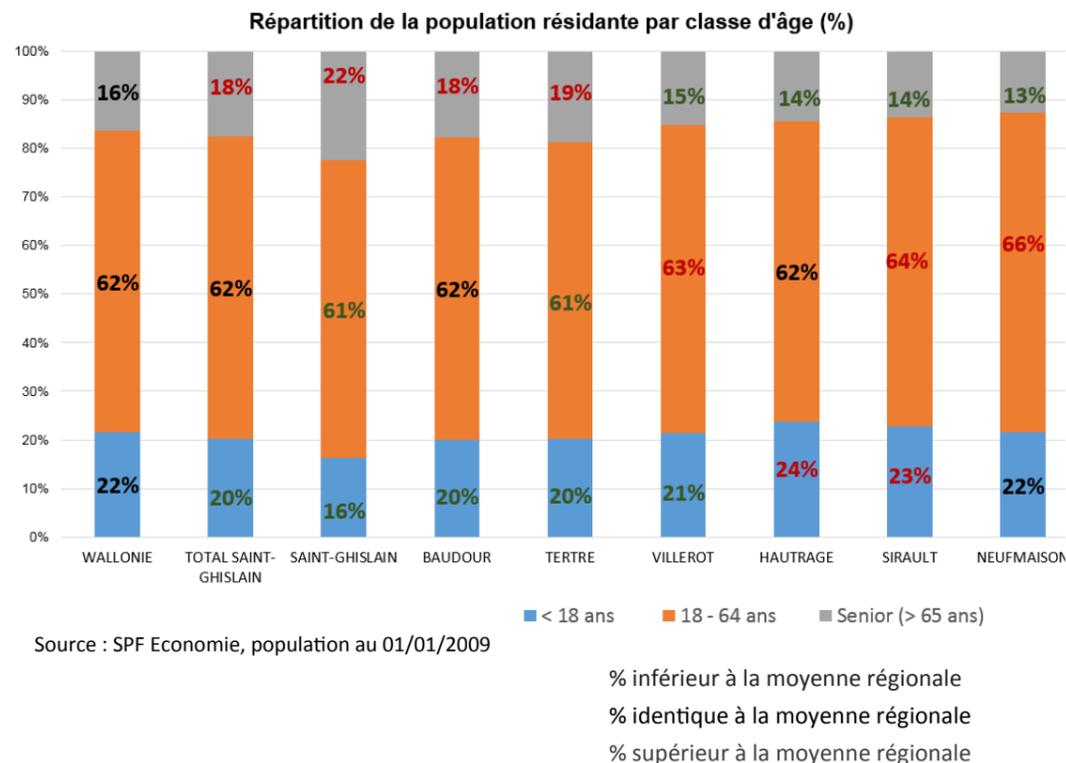
## Une vacance assez élevée de logements

Saint Ghislain compte part ailleurs environ 14.700 logements sur son territoire (source : <http://statbel.fgov.be/>), dont 9.600 sont aujourd'hui occupés. Il y a donc un potentiel de densification intéressant.

Exemple de distance de déplacement important induite par une urbanisation diffuse monofonctionnelle de type pavillonnaire (rue Olivier Lhoir à Tertre)



# I. 4. Population (suite)

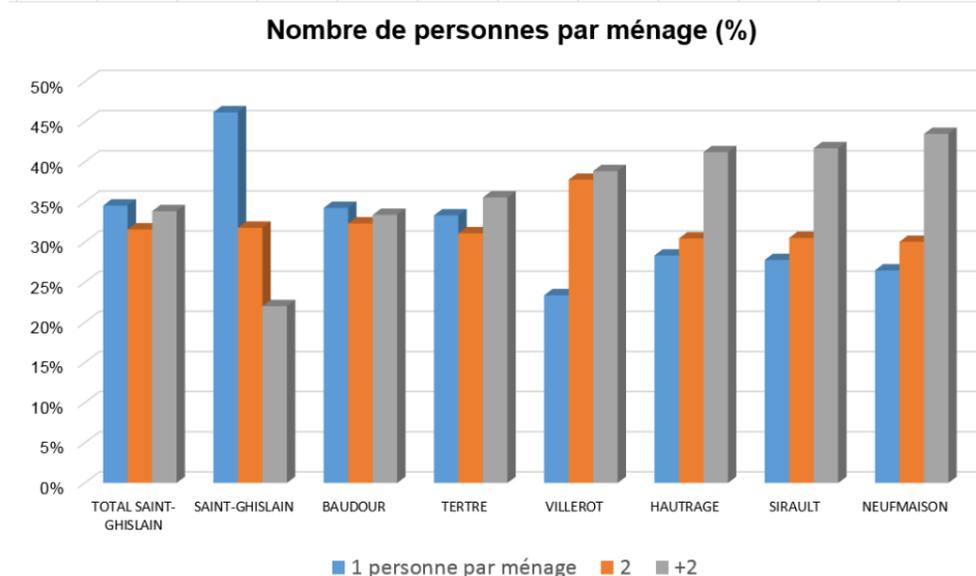


## Les caractéristiques socio-économiques de l'Entité sont globalement similaires à la moyenne régionale

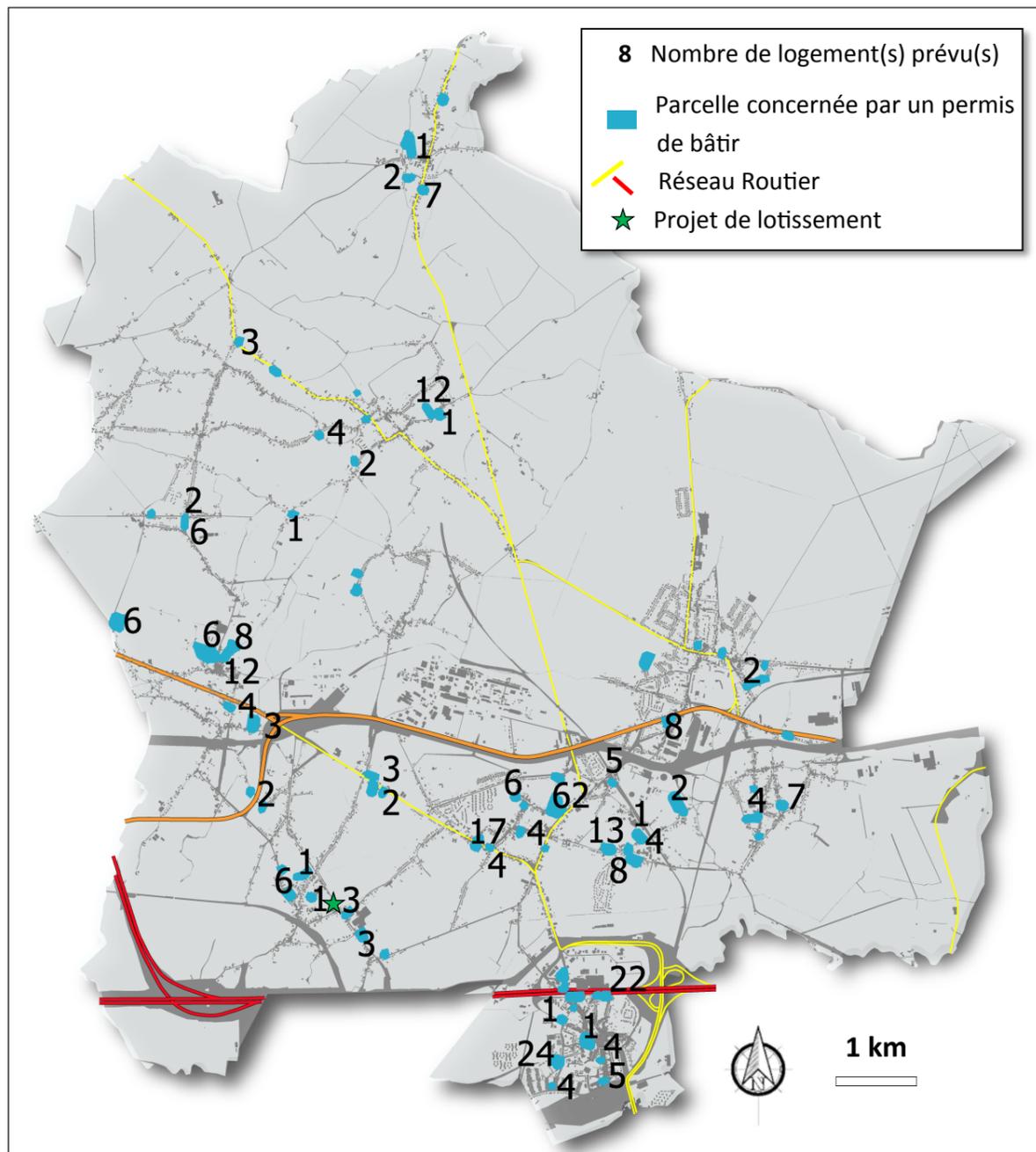
- La taille des ménages a diminué en lien avec le phénomène de « desserrement des ménages » (divorces, augmentation du célibat, etc.) pour arriver à 2,3 personnes par ménage en 2009 ;
- La population saint-ghislainoise compte toutefois sensiblement plus de seniors (18%) qu'en Wallonie, au détriment de la population de moins de 18 ans (20%) ;
- Par contre, le taux de chômage (19% en 2012) est plus élevé que celui de la Wallonie (15,7%) ou de la Belgique (10,6%) mais du même ordre de grandeur que celui du Hainaut (18,7%) ou du Cœur du Hainaut (20,2%)

## Cependant, les variations sont marquées au sein du territoire communal

- Certains quartiers apparaissent comme fortement paupérisés : cités de logements sociaux Wauters, des Sartiaux ou Gilmant, village d'Hautrage-Etat ou partie Sud de Baudour. Dans ces zones, le taux de chômage peut être supérieur à 20% ;
- De manière générale, on observe une dichotomie au niveau des revenus : la part des revenus élevés (supérieurs à 2 500€) augmente ainsi que celle des plus modestes (en lien avec le vieillissement de la population) et, ce, au détriment des revenus moyens ;
- La part de personne vivant seule dans le centre de Saint-Ghislain est très importante : elle représente 46% à l'échelle du centre-ville contre 35% en moyenne sur l'Entité ;
- Les centres denses de Saint-Ghislain et de Baudour ont des effectifs importants de résidents seniors, respectivement de 22% et de 18% (versus 16% à l'échelle de la Wallonie) ;
- Les territoires plus périphériques situés au Nord du canal (Hautrage, Villerot, Sirault, Neufmaison) sont plutôt constitués de ménages de grande taille (plus de 2 personnes), généralement des couples avec enfants. D'ailleurs, la part de jeunes gens y est supérieure à la moyenne communale et régionale. De plus, ces ménages possèdent plus souvent de plus haut revenus ;
- Dans les espaces plus densément bâtis comme Saint-Ghislain ou Baudour, la possession d'un moyen de transport individuel est moins marquée : taux de motorisation inférieur à 75%. La proximité des lieux d'emplois, des commerces, la meilleure desserte des transports publics permettent une meilleure diversification des moyens de transport utilisés ;
- *A contrario*, dans les espaces plus périphériques, même si il y a une certaine densité de population, le véhicule particulier est, de loin, largement plébiscité au détriment des transports publics (desserte peu compétitive) et des modes actifs (distances à parcourir trop longues ou manque d'aménagements suffisants). C'est le cas notamment de Sirault, Neufmaison et Villerot où le taux de motorisation des ménages est élevé : en moyenne 1,1 voiture par ménage.



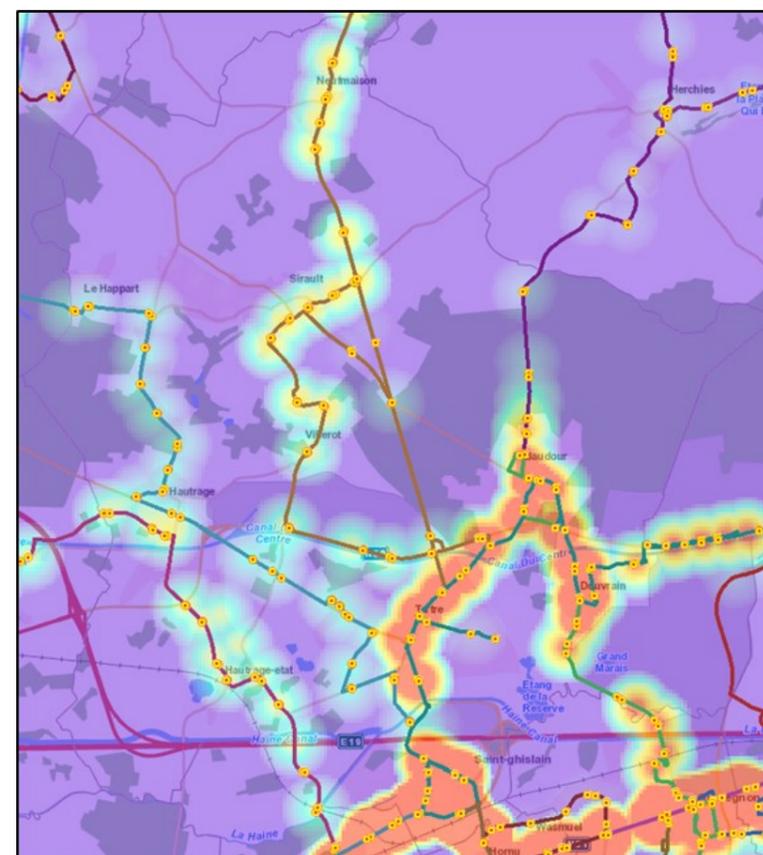
# I. 4. Population (suite)



Localisation des parcelles concernées par une demande de permis de construire depuis 10 ans (source : service urbanisme de la commune)

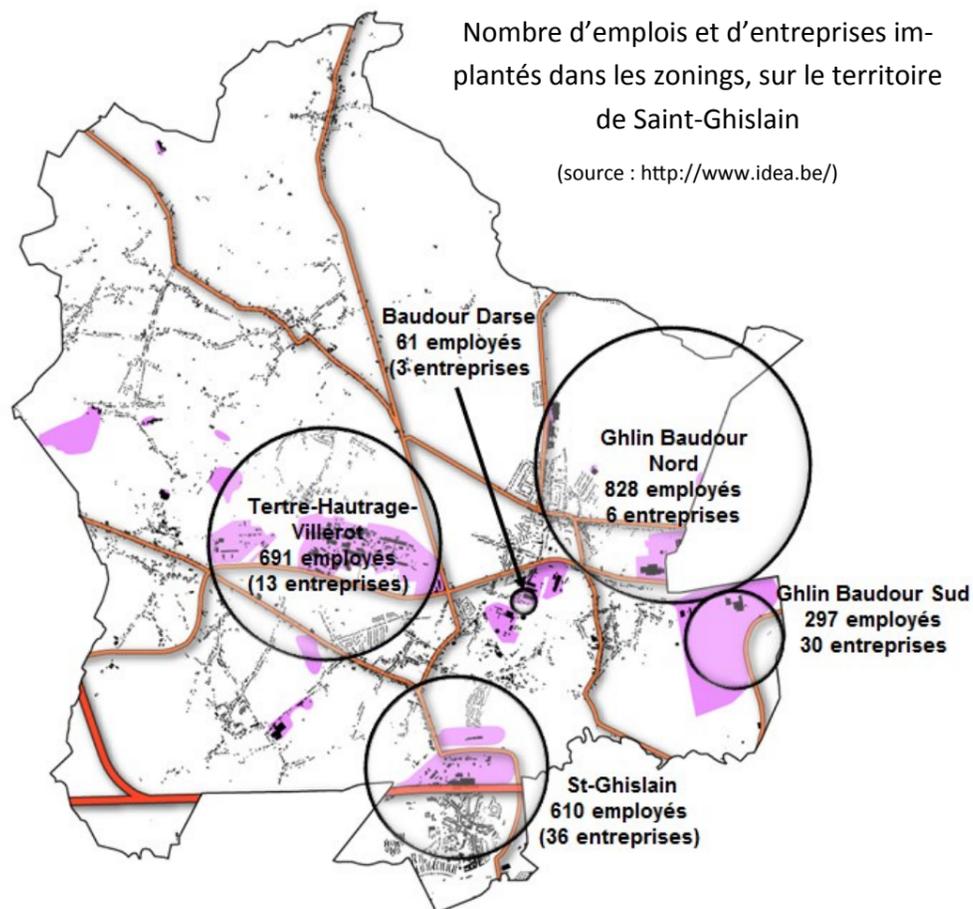
## La croissance de population attendue à très court terme se situe essentiellement dans des zones moyennement voire faiblement desservie en transport public

- L'essentiel des demandes de permis de bâtir enregistrées à la Commune ces 10 dernières années ont permis l'autorisation de 530 nouveaux logements ou chambres résidentielles à travers l'ensemble du territoire. Ces autorisations, réalisées dans la plupart des cas ou en passe de l'être, se situent majoritairement en frange des noyaux d'habitats de Saint-Ghislain centre, de Terre et d'Hautrage ;
  - Comparativement aux zones d'accessibilité actuelles en transport public, ces nouvelles zones d'habitat sont relativement excentrées (notamment sur Hautrage et Sirault) et ne disposent pas d'un niveau d'accessibilité en bus de bonne qualité ;
- ⇒ L'un des objectifs du Schéma de Structure Communal est d'endiguer ce phénomène de "rurbanisation" (localisation des urbanisations nouvelles préférentielles, fourchettes de densité à respecter).



Carte d'accessibilité en bus sur le territoire de Saint-Ghislain (Source : WallOnMap)

# I. 5. Emplois



Les parcs d'activités de Ghlin-Baudour le long du Canal  
(Source : Bing Map)



Rue Grande

## Saint-Ghislain est le 2ème pôle d'emplois de la Région Mons-Borinage après Mons

- Avec 9 100 emplois (dont 83% de statut salarié), Saint-Ghislain dispose d'un taux d'emploi intérieur (i.e. ratio entre nombre de postes de travail dans la commune et population en âge de travailler, 15-64 ans) élevé (60,1%), puisque supérieur aux moyennes de l'arrondissement de Mons (49%) et de la Wallonie (55%). Source : IWEPS (sur la base de données SPF Economie, ONSS, ONSSAPL, INASTI, ONEM) : cela traduit un nombre d'emplois élevé dans la Commune
- Les principaux secteurs d'activités de Saint-Ghislain sont les services (enseignement, santé) et l'industrie (notamment chimique) ;
- L'une des ambitions du Schéma de Structure Communal (SSC, 2005) est de « conforter les secteurs économiques en proie aux fluctuations de la conjoncture et aux restructurations (industrie, activités mixtes, agriculture) » ;
- Les deux principaux pôles d'emplois se situent dans le centre-ville et sur l'axe industriel du canal.

## Une attraction élevée des activités économiques de la Commune

- Le rapport entre déplacement domicile-travail entrants et sortants chaque jour de la commune est de 1.25 (Source : PCM, 2004), c'est-à-dire que Saint-Ghislain attire un nombre élevé de travailleurs extérieurs ;
- L'essentiel de ces travailleurs réside dans le Borinage. Saint-Ghislain est donc un pôle économique rayonnant sur la Région Mons-Borinage.

## 5 parcs d'activités économiques importants

- 5 zonings (Ghlin-Baudour Nord et Sud, Tertre Hautrage Villérot, Baudour Darse et la Riviérette) regroupant 108 entreprises et 4 510 emplois directs (Source : IDEA, 2014), tout en considérant les zonings de Ghlin-Baudour sur deux communes. Si le nombre d'entreprises a diminué de 8% en 10 ans sur ces deux derniers zonings, le nombre d'emplois poursuit quant à lui une progression positive de près de 30%.
  - Ils bénéficient d'une desserte intéressante, qu'elle soit fluviale (canal) ou routière (échangeurs 23 à 26 de la E19) ;
  - Les pratiques industrielles de ces zonings provoquent néanmoins un certain nombre de nuisances olfactives, auditives, paysagères ou environnementales. En particulier, ces zonings induisent chaque jour un nombre important de déplacements, en particulier motorisés, mais également un trafic grandissant de matières premières et de marchandises, notamment par la route (voir chapitre dédié) ;
- ⇒ Il s'agit de garantir un juste équilibre entre accessibilité des zonings et cohabitation avec les autres activités.

## Un développement économiques et industriels à terme du Terril 33 et du parc Ghlin Baudour-Sud

- Différentes zones d'aménagement communal concerté à caractère industriel sont inscrites au Plan de Secteur ;
- A court/moyen terme, l'IDEA envisage de développer la zone du Terril 33 et projette de nouveaux acheminements multimodaux vers le zoning de Ghlin-Baudour.

## Un centre-ville générateur d'emplois

La majorité des emplois du centre-ville sont directement liés à l'enseignement, aux services et aux commerces. L'offre commerciale du centre-ville (concentrée rue Grande) propose, d'ailleurs, des produits d'un certain standing (SSC).

## Un potentiel touristique existant

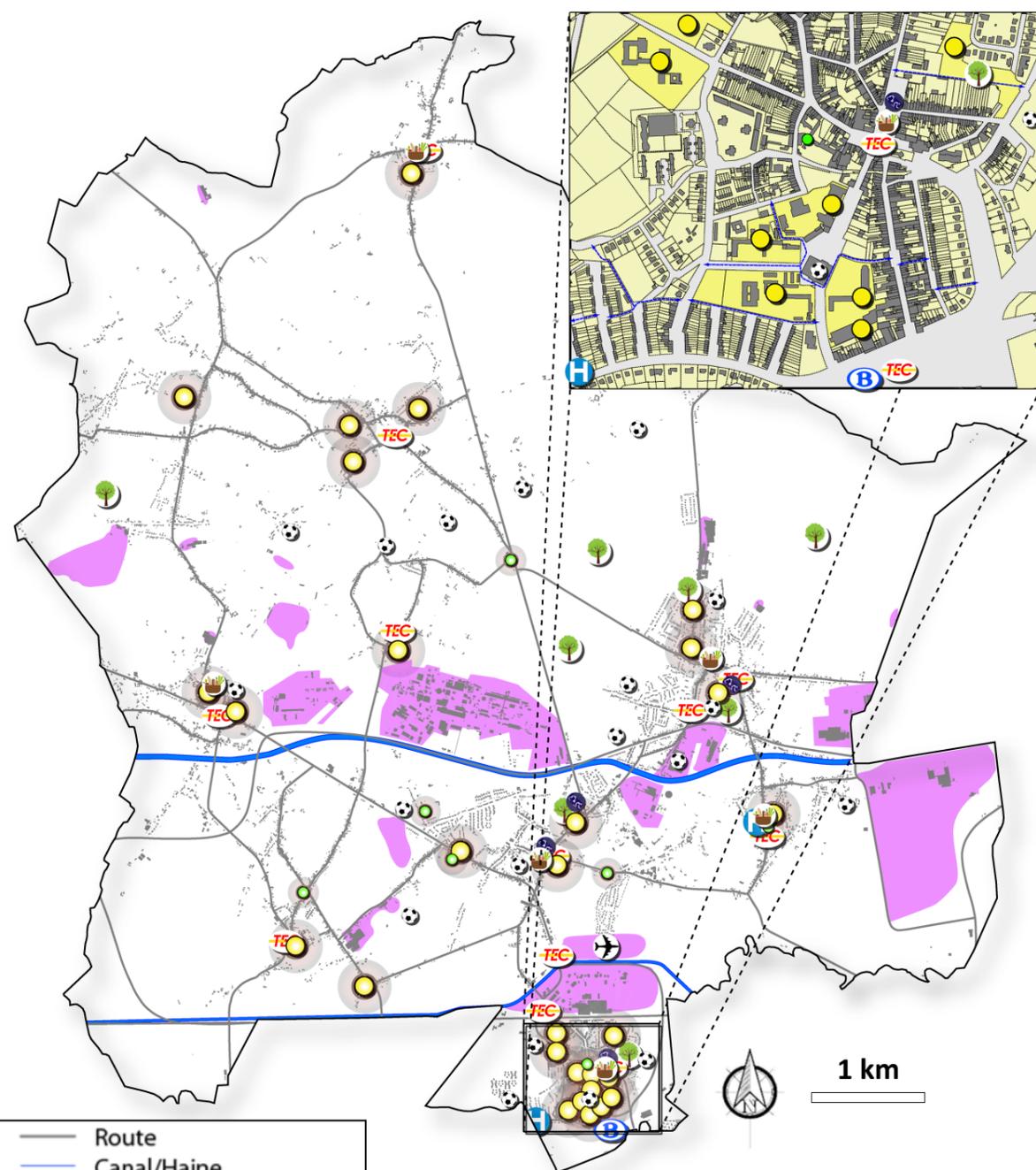
En matière de tourisme, l'Entité n'a pas une forte attractivité particulière mais dispose néanmoins d'atouts non négligeables (patrimoine naturel du Bois de Baudour, réserves naturelles, proximité Pairi Daiza...), y compris sa localisation.



strateg

Actualisation du PCM de Saint-Ghislain :

# I. 6. Pôles générateurs de déplacements



Place d'Hautrage

## Les parcs d'activités économiques et les écoles comme attracteurs d'influence à l'échelle du Cœur du Hainaut

- On l'a vu, les 5 parcs d'activités économiques situés le long du Canal (4 510 emplois directs) attirent chaque jour un trafic important d'employés et de marchandises.
  - L'Entité est aussi un pôle scolaire d'importance qui rayonne sur l'ensemble du Borinage : pour l'année scolaire 2012-2013, on dénombrait 7 530 élèves scolarisés à Saint-Ghislain de la maternel jusqu'au supérieur, dont 87% résidents du Cœur du Hainaut (Source : Etnic - Fédération Wallonie-Bruxelles, 2013)
    - c'est essentiellement Saint-Ghislain centre qui focalise les déplacements scolaires, regroupant l'essentiel des établissements. Ce sont essentiellement des instituts du secondaire qui complètent le réseau d'écoles existant au Borinage et à Mons. Les élèves de ces instituts résident donc fréquemment en dehors de l'Entité (communes limitrophes) ;
    - les autres écoles périphériques sont de petits établissements à niveau fondamental et de proximité.
- ⇒ voir détails dans les pages qui suivent.

## D'autres pôles attracteurs d'influence communale répartis sur le territoire

- Le liseré commercial s'étirant sur la liaison rue Grande—Grand'Place ;
- Les arrêts de transport public concentrés dans le centre-ville et en particulier la gare SNCB de Saint-Ghislain, lieu de passage avec 2.100 montées quotidiennes (donnée 2009). Ce sont en particulier les élèves des écoles du centre-ville et les habitants de Saint-Ghislain, Tertre, Villerot et Baudour ;
- Les maisons de repos et les services de santé induisent un nombre important de déplacements employés, visiteurs et patients chaque jour. C'est le cas notamment à l'hôpital de Baudour (274 lits) ;
- Les services communaux (maison communale, CPAS ou le foyer culturel avec 25 000 personnes/an) fédèrent également un certain nombre de déplacements quotidiens. Ils sont implantés dans des zones bien accessibles par tous les modes, notamment à Tertre.

## Les pôles d'attractivité locale répartis de manière équitable sur le territoire

- Les zones de centre de village où se concentrent commerces et services de proximité, écoles et salles omnisports (notamment à Sirault, Hautrage et Baudour). Sur ces places des afflux importants peuvent ponctuellement se créer lors de marchés hebdomadaires, de matchs sportifs (matchs de pelote à Sirault...) ou d'évènements ponctuels (mariage, etc.) ;
- L'ensemble des structures et aménagements sportifs, tels que les terrains de foot, de tennis ou encore le Stade Saint-lô, la piscine, les halls omnisport, le centre d'équitation ou le golf, représentent également des sources de déplacements et notamment pour les enfants. Saint-Ghislain dispose d'équipements sportifs très importants.

## Des zones d'influence différentes selon les entités

- Le centre-ville rayonne surtout sur le Sud de la commune et sur une large portion du territoire communal ;
- Baudour est davantage orienté vers Mons ;
- Les entités du Nord ont des tendances « centrifuges » et rallient plus facilement Ath ou Chièvres et l'ensemble des communes septentrionales (Beloeil, etc.).

## I. 6. Pôles générateurs de déplacements (suite)



Site de NGK Ceramics Europe,  
Ghlin Baudour Nord

### Ghlin-Baudour (Nord et Sud), zone industrielle classée SEVESO (seuil haut) et principal pôle d'emplois

- Totalisant, sur Saint-Ghislain et Mons, 387 ha au Nord et 371 ha au Sud et composés de grandes parcelles en un tenant (dont 63 ha disponibles), ces parcs sont destinés aux activités à caractère industriel ainsi qu'aux sociétés qui, pour des raisons urbanistiques, environnementales, de bon voisinage, doivent être isolées des zones résidentielles, c'est-à-dire essentiellement des activités chimiques et des sous-traitants automobiles ;
  - 32 entreprises au Nord (2 415 employés) à et 24 au Sud (735 employés) en 2014 ;
  - le zoning est accessible :
    - via les échangeurs 23 et 26 de l'autoroute et la route de Wallonie (RN50) ;
    - via le réseau fluvial européen à grand gabarit par une darse avec des aires de chargement.
  - seul zoning jalonné depuis l'autoroute car classé SEVESO ;
- pas d'intensification des activités prévue à terme mais l'IDEA planche sur un projet de réacheminement tri-modal des marchandises (route, CdF, Canal)



Usine Yara de Tertre  
Tertre-Hautrage-Villerot

### Zoning THV (Tertre—Hautrage—Villerot), zone industrielle à vocation chimique comprenant des industries classées SEVESO (seuil haut)

- 246 ha urbanisés autour de l'ancienne cokerie la "Carbo" qui a, depuis, été démontée ;
  - aujourd'hui, le zoning THV regroupe 13 entreprises (Yara, Eurachem, Advachem...) ;
  - le parc d'activités concentre 691 employés en 2014 ;
    - 99,9% des employés se déplacent en voiture particulière ;
    - or, 80% habitent à Saint-Ghislain ou dans un rayon de 16km du zoning (Mons, Bernissart, Quaregnon, Frameries...) où des alternatives SNCB existent (lignes 78 et 97), combinées avec un rabattement vélo. Les 20% restants habitent en France ;
    - de plus, un peu moins de la moitié travaillent en horaire de jour (45% en pause de jour) ;
- (Source : enquête mobilité travailleurs, cellule mobilité SNCB, échantillon : 81%, ) ;
- le zoning est accessible :
    - via les échangeurs 23 et 26 de l'autoroute et la route de Wallonie (RN50). Accès local : à l'Est, le carrefour avec la rue de la Carbo et, à l'Ouest, l'échangeur avec les RN552 et RN547, avec de multiples accès aux entreprises répartis le long de cet axe ;
    - via le canal (coté Ouest) et la Darse d'Hautrage. Précision sur ce point, le pont de la route de Wallonie qui enjambe cette darse doit être renforcé/restauré sous peu, ce qui aura pour conséquence de bloquer temporairement la circulation sur la N50 et de dévier les flux de véhicules vers Villerot (Nord) ou le lieu-dit Brit (au Sud).
  - via la ligne de chemin de fer de fret menant à la zone de transbordement en gare de Saint-Ghislain. C'est le seul zoning de la commune bénéficiant aujourd'hui d'une desserte ferroviaire, même si le zoning de Ghlin-Baudour Sud est alimenté par une ancienne voie désaffectée ;
- ↑ augmentation sensible des activités prévue avec les futurs occupants des sites Yorkshire et Carcoke.

## I. 6. Pôles générateurs de déplacements (suite)



Zoning de Baudour (Nord)



Zoning de Baudour (Sud)



Zoning de la Riviérette

### Baudour Darse

De superficie moindre (19 ha), ce parc est également classé SEVESO avec la présence, au Sud du Canal du site Electrabel ;

- le parc d'activités regroupe au Nord 2 entreprises de fabrication de bétons et de transformation de la pierre et au Sud le site d'électrabel
- il concentre une soixantaine d'employés en 2014 ;
- il est accessible :
  - via les échangeurs 23 et 26 de l'autoroute et la route de Wallonie (RN50) ;
  - par voie fluviale avec la Darse au Nord

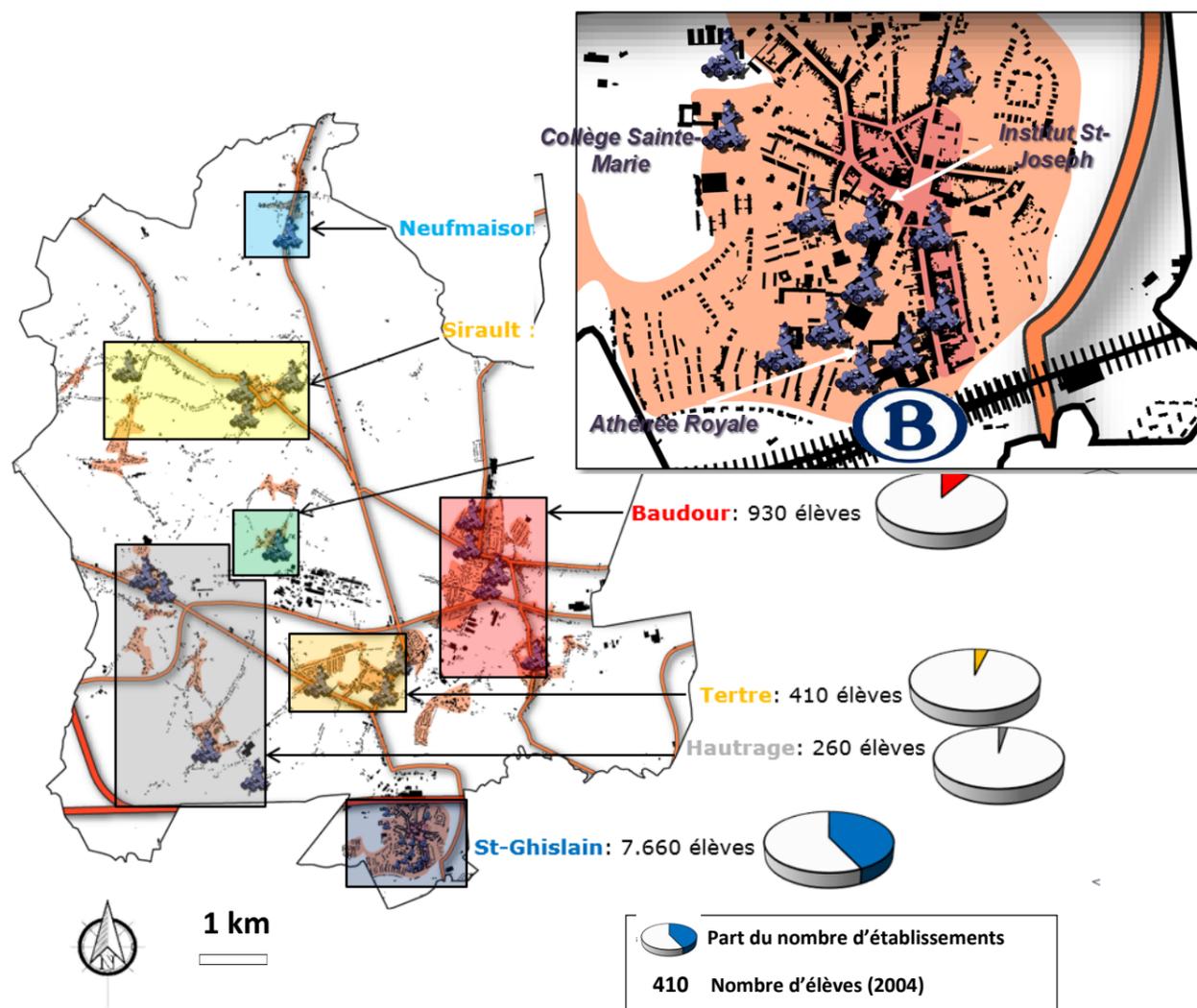
→ pas d'intensification des activités prévue à terme.

### La Riviérette

- 41 ha, 36 entreprises et 610 emplois en 2014 ;
- La Riviérette abrite des activités artisanales axées sur le commerce avec vitrine (malgré que sa destination principale au Plan de secteur soit l'industrie) ;
- il est accessible via l'échangeur 25 de l'autoroute et la N547.

→ pas d'intensification des activités prévue à terme mais il reste des terrains disponibles pour permettre l'implantation de nouvelles entreprises.

# I. 6. Pôles générateurs de déplacements (suite)



## Saint-Ghislain centre focalise les déplacements scolaires

- Il concentre pour des trois quarts des 7 530 élèves scolarisés à Saint-Ghislain ;
- Il regroupe 12 écoles des 18 établissements de Saint-Ghislain ;
- Essentiellement du secondaire ;
- Notons la présence de la section hôtellerie des ETH (lycée technique d'Enseignement du Hainaut) ;
- A noter que ces écoles secondaires du centre-ville ne sont pas sous gestion communale ;

## La mobilité scolaire est aujourd'hui encore essentiellement guidée par l'usage de la voiture

- Le nombre de personnes utilisant la voiture lors de déplacements domicile-école à Saint-Ghislain (50% à Saint-Ghislain) est très élevé comparativement aux autres communes du Cœur du Hainaut. Par exemple à Boussu (6 600 élèves scolarisés) ou à Frameries (4 400), la part modale de la voiture est de l'ordre de 40%. (Source : Procédure de sélection : Elaboration d'un schéma-directeur donnant les orientations à prendre en matière de mobilité et d'aménagement du territoire sur une portion de territoire du cœur du Hainaut définie autour d'un tronçon à définir sur l'axe Mons-Chapelle-Lez-Herlaimont (IDEA, Stratec, 2013-2014))
- Alors que 87% des élèves sont concentrés dans le centre-ville ou dans des communes proches du Cœur du Hainaut (Source : Etnic - Fédération Wallonie-Bruxelles, 2013) où d'autres modes de transport, comme le bus, peuvent constituer une alternative efficace.

⇒ *La très forte concentration d'établissements scolaires dans le centre, aux effectifs importants et très motorisés, dans une zone accessible via un nombre restreint d'entrée/sortie, pose aujourd'hui des problèmes de trafics en semaine aux 2 pointes de dépose-reprise des élèves comme nous le verrons plus loin (voir point « trafic automobile »).*

⇒ *Même si ces pôles ne sont pas sous gestion communale, leur présence génère également des problèmes ponctuels de mobilité qui doivent être pris en considération par les instances communales.*



Collège Sainte Marie (Section primaire), rue de l'Abattoir 25



Institut Saint Joseph (Ecole fondamentale), avenue de l'Enseignement 14

# I. 6. Pôles générateurs de déplacements (suite)

## Les places de l'Entité

**Baudour**

**Tertre**

**Douvrain**

**Hautrage**

**Villerot**



 Marché le vendredi matin  
Commerces et services à proximité  
Configuration intéressante

Marché le vendredi matin  
Commerces et services à proximité  
Configuration intéressante

Proximité avec commerces, écoles, services et hôpital

Commerces et Services à proximité immédiate

Nombreuses places de stationnement (80)  
Espace récréatif sur et aux abords du parking

 Peu de place laissée aux piétons/PMR/cyclistes

Grande zone non utilisée au centre

Difficultés pour les déplacements piétons (embâcles ou trottoirs insuffisants)

Pas de signalétique claire pour entrer/sortir depuis la rue Defuisseaux

Parking vite saturé, notamment lors des entrées/sorties d'école

Stationnement aux abords de l'église faute de place, sur des espaces non autorisés

Stationnement saturé au niveau de l'Hôpital

Difficultés pour les déplacements piétons (embâcles sur les trottoirs extérieurs)

Vaste espace central non utilisable pour le stationnement

Espace généralement sous-utilisé

Principal espace public de Villerot, totalement destiné au stationnement

Parking situé à 2min. à pied du seul commerce et de la seule école de Villerot, ne permettant pas/peu de capter les automobilistes

 Commerces bordant la place  
Situation intéressante en limite de l'avenue Louis Goblet tout en conservant un cadre « préservé »

Arrêt de bus desservant la place  
Centre géographique du village  
Mixité importante

Place décalée par rapport au trafic de la rue Louis Caty

Petite venelle menant directement sur Louis Cathy

Arrêt de bus desservant la place

Mixité et espace public à proximité immédiate

Surface libre et à usage polyvalent de grande superficie

Espace calme et sécurisé

 Pression automobile croissante avec l'augmentation du nombre d'habitants et le taux de motorisation qui reste important

Désertification de certains commerces et de la concurrence avec les commerces de moyenne et de grande taille de la Riviérette ou périphériques

# I. 6. Pôles générateurs de déplacements (suite)

## Les places de l'Entité

### Sirault



### Neufmaison



### Saint-Ghislain centre



Place de Sirault



Place de Neufmaison



Grand'Place (Saint-Ghislain)



Parking gratuit  
Beaucoup de places disponibles (60)

Parking gratuit  
Beaucoup de places disponibles sur la place de l'église (50)  
Marché le mardi de 14 à 18h

Parking gratuit  
Mixité de services, commerces et habitations  
Marché mercredi matin



Emplacements non délimités  
Parking sous-utilisé en temps « normal », mais ponctuellement saturé (notamment lors de gros enterrements)

Emplacements non délimités  
Stationnement sur des espaces partagés avec les piétons le long de la rue de Chièvres  
Parking sous-utilisé en temps « normal »

Pas de connexion piétonne vers l'avenue de l'Enseignement  
Stationnement débordant parfois sur l'espace piéton central



Commerces bordant la place  
Départ de 4 promenades

Arrêt de bus desservant la place  
Centre géographique du village

Centre géographie de Saint-Ghislain  
Desserte TEC



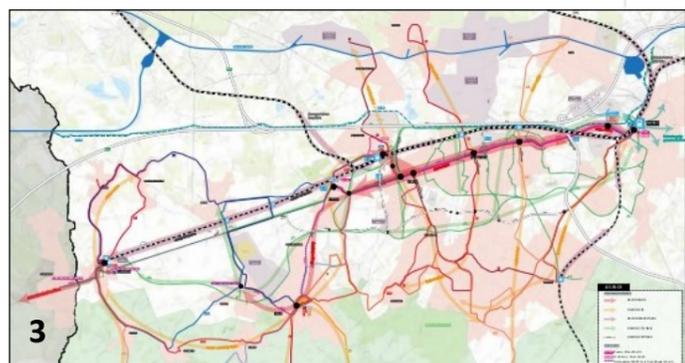
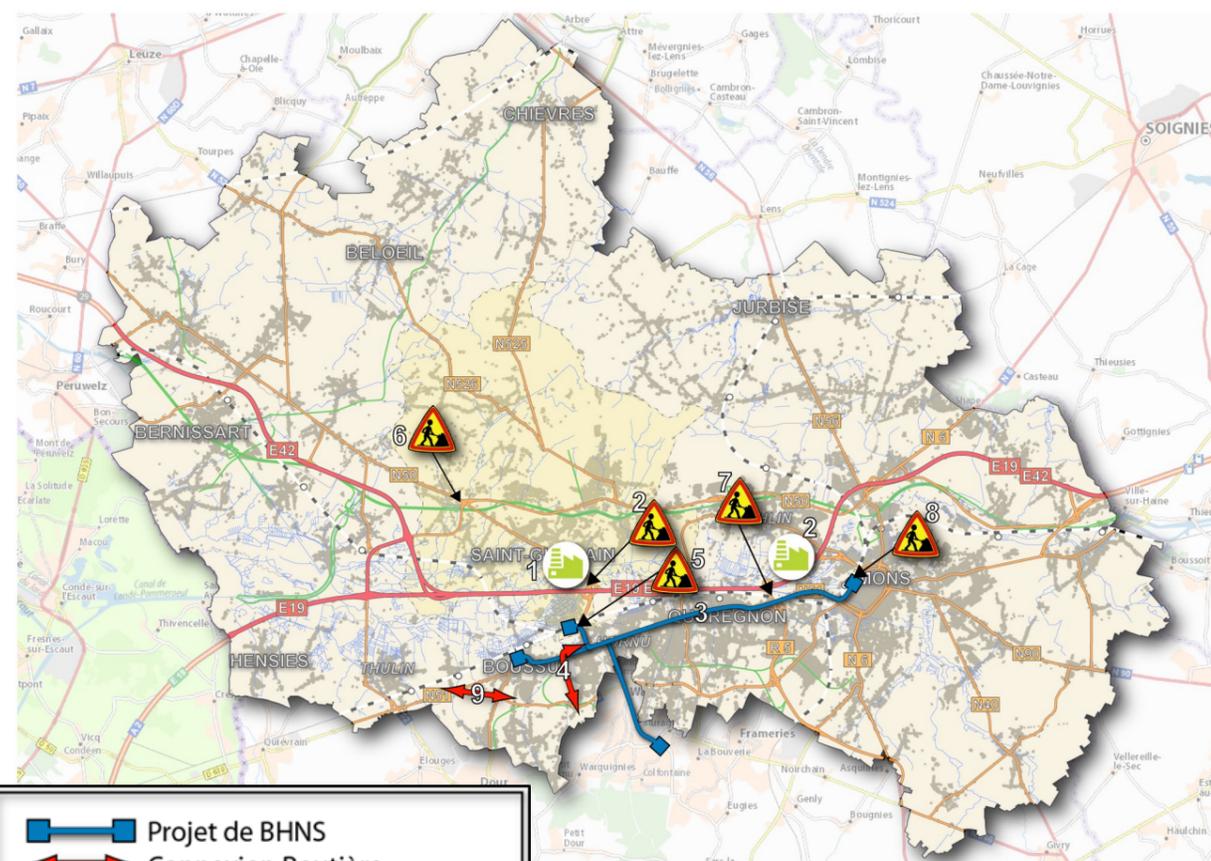
Augmentation de la dépendance à l'auto avec l'extension en cordon du tissu urbain

Manque d'activité rendant maintenant la place très souvent vide (hors mardi PM)

Renforcement de la pression automobile et risque de saturation du parking

⇒ **Autant d'éléments qui seront pris en compte et intégrés dans la 4ème et dernière phase de la mission.**

# I. 7. Principaux projets en cours



## De nombreux projets arrêtés auront une influence importante sur la mobilité à Saint-Ghislain

Deux projets de développement et sept projets d'infrastructures, localisés ci-contre et décrits plus en détails dans le chapitre suivant.

### Projets de développement

1. Développement d'une zone d'activités (Terril 33) autour de l'aérodrome avec des entreprises en lien avec ce secteur (une extension à vocation résidentielle est également étudiée à l'Ouest de la cité Wauters)
2. Extension de la zone industrielle « Géothermia » à Mons, entre les échangeurs 24 Mons et Mons-Ouest de la E19

### Projets d'infrastructures

3. Finalisation de l'élaboration du Schéma Directeur du Cœur du Hainaut, confié au bureau d'études Technum et porté par l'IDEA. Celui-ci fixe les grandes lignes d'aménagement progressif de l'axe de la RN51 pour l'exploitation, à terme, d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Mons et Saint-Ghislain et Mons-Dour ;
4. La réalisation du contournement routier de Hornu (n°2) qui permettra de détourner du centre de Hornu une partie de trafic de transit entre l'Axielle Boraine et rejoignant Saint-Ghislain ou l'autoroute. Cela permettra donc de diminuer le trafic au niveau de carrefour entre la N547 et la N51, également sujet à la congestion ;
5. Projet de réaménagement à moyen (marquages au sol) et long terme (réaménagement) du carrefour du Viaduc, impliquant notamment le SPW et le TEC
6. La mise en œuvre de projets d'aménagement et de sécurisation sur la route de Wallonie aux abords du zoning THV. Pour l'instant, un seul des projets portés par l'IDEA a obtenu les subsides FEDER nécessaires pour sa réalisation à court terme. Il s'agit du réaménagement du carrefour N547#N552, avec la création d'un giratoire facilitant les entrées/sorties poids-lourds (budget prévisionnel : 600 000€). Les autres esquisses portées à ce stade par l'IDEA n'ont, pour l'instant, pas trouvé de financement à court terme ;
7. La finalisation de l'aménagement (en cours) de l'échangeur routier « Géothermia », à l'entrée de Mons, permettra de desservir la zone industrielle en expansion associée. Cet échangeur aura principalement une influence sur l'autoroute E19 et sur les échangeurs sur lesquels il se connecte ;
8. La finalisation des travaux (en cours) à la gare SNCB de Mons visant à l'agrandissement à 7 voies et une amélioration de l'accessibilité du pôle ferroviaire (création de parking auto et vélo) et de sa mixité de fonction (esplanade pouvant accueillir des événements, commerces).
9. Une connexion routière, prévue au Plan de Secteur, devrait également être mise en place entre l'Axielle Boraine et la N51, encourageant ainsi les véhicules à contourner le centre de Boussu plutôt qu'à y transiter.

## I. 8. Pour résumer

---

### Contexte général

- Localisation géographique très intéressante au cœur du sillon Haine-Sambre-Meuse et au croisement de Bruxelles, Mons, Lille et Valenciennes ;
- Ancien pôle industriel traversé par d'importantes infrastructures de transport routière (A7-E19 et A16-E42), ferroviaires (Tournai-Mons) et fluviales (voies navigables européennes) ;
- La forte proximité de Mons limite toutefois la zone d'influence de Saint-Ghislain sur l'ensemble du Borinage ;
- Les zones d'influence sont différentes selon les entités : le centre-ville et Baudour sont davantage orientés vers Mons et le Sud de la Commune alors que les entités du Nord (à partir de Tertre) ont des tendances « centrifuges » et rallient plus facilement Ath (PCM en cours) ou Chièvres et l'ensemble des communes septentrionales (Beloeil, etc.).

### Contexte environnant

- Un territoire important (7 000 ha) ;
- Une fusion de 7 anciennes communes aux spécificités urbanistiques, démographiques et économiques très distinctes : des logiques de mobilité distinctes pour le futur PCM ;
- Un relief globalement plat, excepté à hauteur du plateau agricole de Neufmaison et de la Vallée de la Haine vers le canal ;
- Des barrières physiques importantes qui fractionnent le territoire : la fonction ferroviaire et l'autoroute et la bande Canal - Route de Wallonie.

### Occupation du sol

- Près de 50% de la superficie de l'Entité sont des terres agricoles ;
- Saint-Ghislain dispose également d'espaces naturels et boisés importants (Bois de Baudour, zone humide...) ;
- Une fragmentation du territoire entre centre-ville mixte et dense, noyaux d'habitats diffus et zonings d'activités d'envergure, qui ne facilite pas les liaisons inter-villages ;
- D'importantes réserves foncières existantes : des potentialités de densification (dents creuses) et d'urbanisation (ZACC...).

### Population

- 2ème pôle d'habitation de la Région Borinage après Mons : 22 910 habitants ;
- Une densité de population globalement faible : 330 hab./km<sup>2</sup> ;
- Plus de 60% des habitants sont concentrés sur l'axe Saint-Ghislain - Tertre - Baudour ;
- Un usage encore prépondérant du véhicule particulier ;
- Une attractivité importante des résidents sur l'Entité (+0.4%/an ces 10 dernières années) qui tend à progresser : 24 900 habitants estimés à l'horizon 2030 (+ 0.6%/an) ;
- Des variations socio-économiques très marquées au sein du territoire communal, notamment entre centre urbain et noyaux d'habitats périphériques.

### Emplois

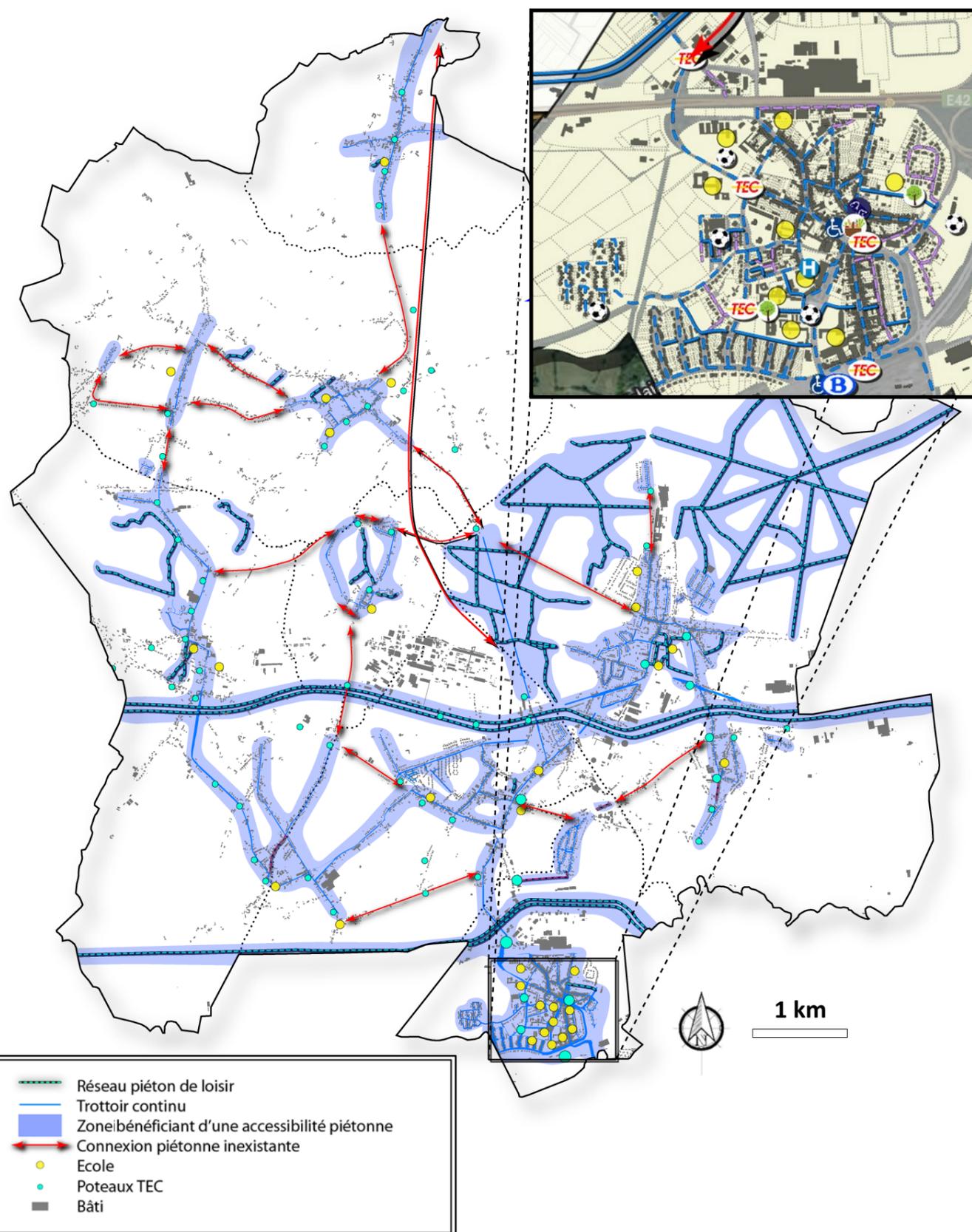
- 2ème pôle d'emplois de la Région Borinage après Mons ;
- 2 principaux pôles d'emplois : le centre-ville (enseignement, services et commerces) et les 5 parcs d'activités économiques (industrie, chimie) ;
- Saint-Ghislain attire un nombre élevé de travailleurs extérieurs à l'Entité chaque jour, ainsi qu'un nombre important de charroi lourd.

### Pôles générateurs de déplacements

- 2 principaux attracteurs supra-communaux : les parcs d'activités économiques et les écoles du centre-ville. L'essentiel de ces usagers y viennent en voiture ;
- Des pôles attracteurs d'influence communale répartis sur le territoire : liseré commercial rue Grande - Grand'Place, gare SNCB, services communaux et équipements de santé ;
- D'autres pôles attracteurs d'influence locale répartis équitablement sur le territoire : zones de centre de village et équipements sportifs.

## Partie II. Analyse de la mobilité actuelle et tendancielle

## II. 1. Piétons, personnes à mobilité réduite



### Un territoire maillé d'un réseau de trottoirs/cheminements importants

- Les villages de l'Entité sont, dans l'ensemble, irrigués par un réseau de mobilité piétonne relativement cohérent, qui n'a cessé d'être complété et/ou amélioré notamment depuis 10 ans.
- Toutefois, les villages ne sont pas tous interconnectés. En effet, si sur l'ensemble Baudour-Terre-Saint-Ghislain il est possible pour les piétons de circuler sur des espaces qui leur sont dédiés, il n'en est pas de même pour rejoindre les villages de Neufmaison, Sirault et Hautrage.

### Le centre-ville bénéficie du maillage piéton le plus approprié et continu

- Centralité la plus dense de l'Entité et secteur concentrant le plus grand nombre d'équipements (notamment scolaire et de transport), le centre-ville est l'espace se prêtant le mieux aux déplacements piétons. Il est par conséquent l'espace où ces aménagements sont les plus représentés, sous la forme de trottoirs suffisamment dimensionnés, de liaisons piétonnes intra-îlots, de traversées sécurisées. Ils sont également en bon état général, même si le revêtement limite la mobilité PMR dans certaines rues (Saint-Lô).
- Les connexions entre les différents pôles attracteurs se font relativement bien et de façon sécurisée. Sur ce second point, il est important de noter des zones 30 (rue Grande) permettant de renforcer la place du piéton dans l'espace public.
- Le centre-ville, délimité par des contraintes physiques importantes (autoroute, chemin de fer, Haine), pâtit cependant d'une situation quasi insulaire qui ne permet pas d'optimiser les continuités vers Tertre-Douvrain ou vers Boussu.

### Les autres centralités pâtissent d'un réseau piéton moins intéressant

- Dans la majorité des villages, dès lors que l'on s'éloigne des places centrales, les aménagements apparaissent très souvent insuffisamment dimensionnés ou sont ponctués d'aménagements (panneaux par exemple) qui limitent les déplacements PMR.
- Dans de nombreuses rues, les espaces destinés aux piétons sont occupés par des véhicules en stationnement qui soit ne disposent pas d'espace spécifique à cet usage sur la voirie, soit entretiennent des comportements d'incivilités.
- Au sein même des villages, notamment du fait des contraintes de gouvernance (gestionnaires différents de la voirie), le réseau piétons n'est pas toujours continu et cohérent.

## II. 1. Piétons, personnes à mobilité réduite



Place PMR devant le Delhaize



Egalité trottoir-chaussée rue Grande

Arrêt TEC, rue d'Herchies à Baudour



Rue du Parc, Baudour

### Peu d'aménagements destinés aux Personnes à Mobilité Réduite

- C'est principalement au centre-ville que le réseau est le mieux adapté à la mobilité des PMR, avec un maillage quasi-complet de trottoirs.
- Les rares aménagements destinés aux PMR (emplacements de parking, mise à niveau chaussée-trottoir comme sur la place Albert-Elisabeth ou dans la rue Grande) ne sont souvent que trop localisés pour leur permettre d'être efficaces dans le cadre des déplacements de personnes en fauteuil roulant :
  - pas de rabaissement de trottoir depuis la place PMR située devant le Delhaize (centre-ville) par exemple ;
  - idem pour la place PMR figurée sur la place d'Hautrage.
- A noter que si les quais de la gare SNCB ne sont pas accessibles pour les PMR, la société propose un système de taxi permettant de rejoindre et d'embarquer en gare de Mons.

### Une intermodalité vis-à-vis du TEC à améliorer

- Les arrêts TEC sont, dans l'ensemble, accessibles par des trottoirs, mais ce n'est toutefois pas le cas pour tous. Il n'existe par exemple pas d'aménagements spécifiques pour la plupart des arrêts de la rue de Chièvres ou bien dans le secteur Sud-Ouest de la commune (Hautrage-Etat, Tertre), ce à quoi s'ajoute l'absence de trottoirs au sein de certains villages (Tertre) qui ne permet pas aux usagers de rejoindre l'arrêt TEC le plus proche de façon sécurisée.

### Les abords des écoles ont fait l'objet, dans le cadre du Projet de Ville notamment inspiré du PCM de 2004, d'aménagements destinés à sécuriser les entrées/sorties piétonnes

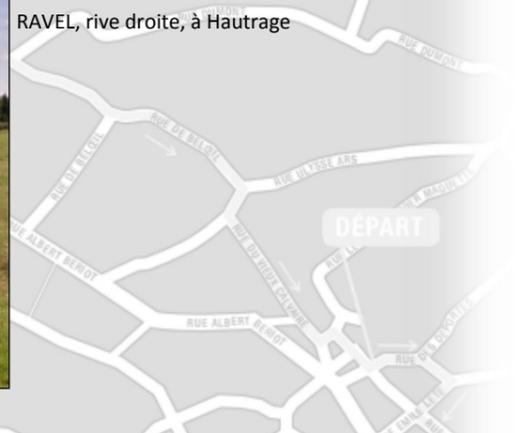
- Des totems *Julie* ont été mis en place afin d'avertir de la proximité de l'école ;
- Des barrières de sécurité colorées ont également été installées ;
- Des plateaux surélevés et des éclairages spécifiques ont été mis en place (rue Albert Bériot à Sirault) ;
- Certains secteurs, comme le passage piéton situé devant l'école de Neufmaison, restent encore accidentogènes et méritent une réflexion de manière à renforcer toujours au maximum la sécurité des écoliers.

## II. 1. Piétons, personnes à mobilité réduite

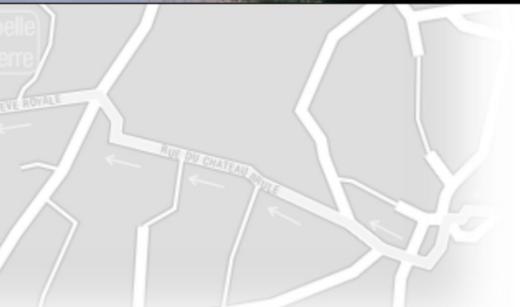
Route de campagne (Emile Lété), sur le plateau de Sirault



RAVEL, rive droite, à Hautrage



Les Marionville, réserve naturelle appartenant principalement à l'IDEA et l'Asbl Natagora



**Mais Saint-Ghislain présente par ailleurs des atouts importants à la faveur des déplacements piétons/PMR...**

- Le territoire est composé de multiples composantes, dont certaines peuvent être porteuses d'une attractivité particulière pour la promenade :
  - le plateau agricole de Sirault-Neufmaison, maillé d'un réseau de routes agricoles très peu fréquentées ;
  - les bois de Baudour ou de Stamburges, qui encadrent la commune dans sa partie médiane, sont des sites attracteurs pour la promenade. Ils disposent à ce titre déjà d'aménagements ;
  - les environs de Douvrain, avec la réserve naturelle *Marionville* (sentier aménagé sur l'ancienne ligne de chemin de fer + 2 observatoires) ;
  - le RAVeL et les bords de la Haine représentent des infrastructures existantes et tout à fait pertinentes pour des usages de promenades mais aussi de liaison vers les communes riveraines. Toutefois, il n'existe actuellement pas suffisamment de correspondances entre les villages et cette infrastructure.
- Les villages urbanisés en « ruban » offrent des espaces agricoles interstitiels qui accueillent, ou peuvent accueillir, des sentiers piétons. C'est le cas à Villerot (dans la continuité de la rue des Bachelleries) ou encore à Sirault (entre Emile Lenoir et Albert Bériot).
- Cinq promenades balisées sont entretenues, à l'instar des chemins vicinaux, dans le cadre du PCDN. A noter toutefois que cet entretien ne peut toujours être assuré régulièrement et que de nouveaux aménagements créent des coupures sur certains sentiers.
- L'ancienne ligne chemin de fer menant vers Ath, aujourd'hui inutilisée.

**Et de possibles évolutions des comportements sont enviables de par :**

- La pression automobile dans le centre-ville qui peut progressivement encourager les déplacements piétons.
- Des développements urbains plus denses, se concentrant prioritairement autour des centralités.

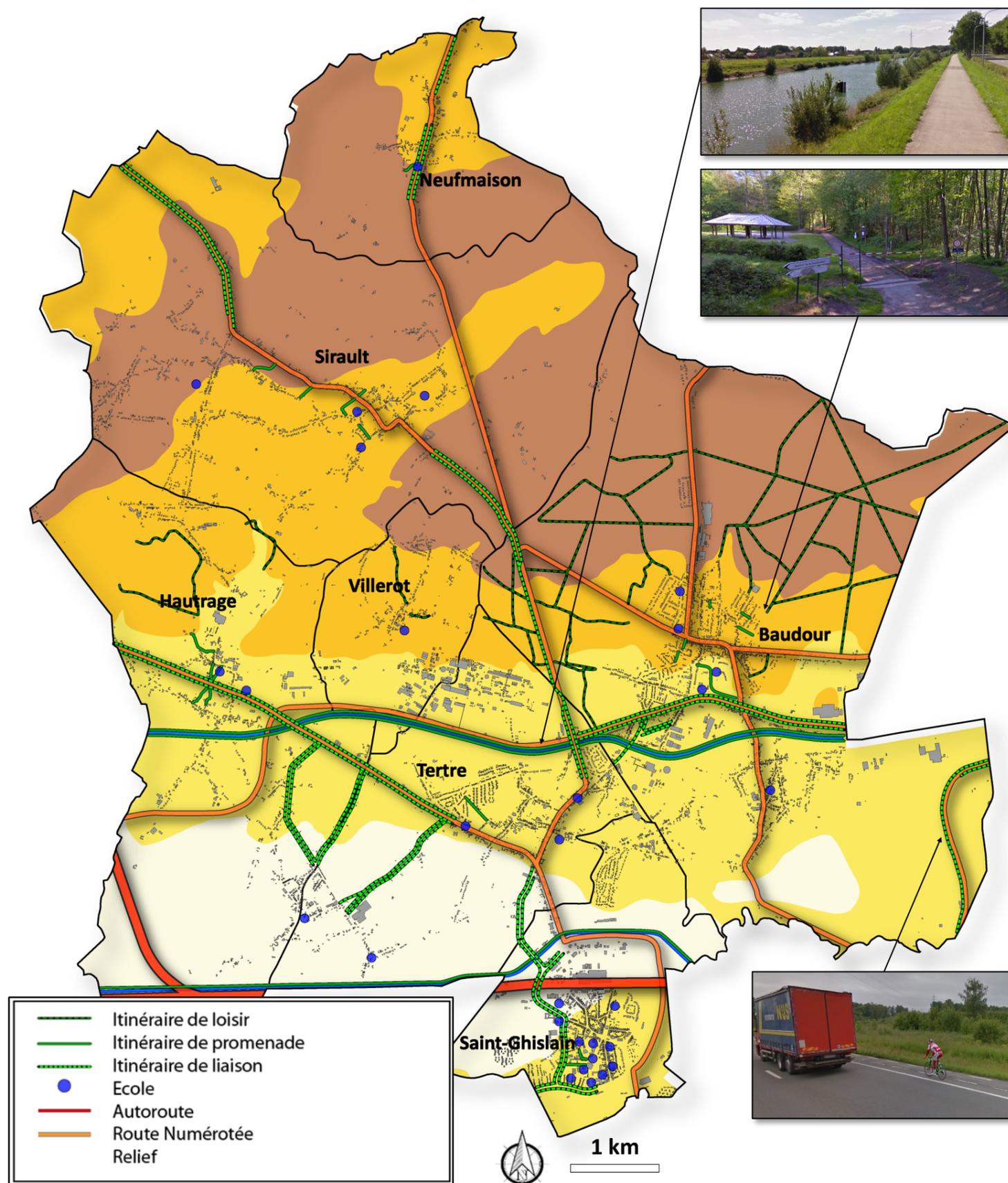
Rue Saint-Lô, illustrant la pression automobile sur les espaces piétons



strateg

Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : état des lieux

## II. 2. Cyclistes



### Un réseau cyclable incomplet mais existant et bien en œuvre sur certaines liaisons

- Du fait, notamment, des aménagements récents réalisés par la commune (rue du petit Villerot, rue des Canadiens) et par la région (le long de la rue de Chièvres), plusieurs villages de l'Entité sont connectés (ou presque) par des bandes ou pistes cyclables. Ainsi, il est possible de relier Saint-Ghislain à Tertre puis, passer des tronçons sans aménagement (rue Defuisseaux et rue de Tournai), de rejoindre Hautrage, Sirault et Baudour.
- Le RAVeL représente le principal axe destiné aux vélos sur la commune et permet de relier, en toute sécurité, Hautrage à Baudour puis Mons.

### Des lacunes dans la continuité des aménagements

- Du fait de la multiplicité des acteurs, le réseau cyclable est difficile à programmer à l'échelle de l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, les villages de Douvrain, Villerot et Neufmaison ne sont pas connectés aux autres via le réseau de pistes/bandes cyclables.
- Par ailleurs, le pôle gare n'est pas connecté aux zonings bordant le Canal, alors que des employés pourraient vouloir plébisciter ce mode de déplacement.
- Les barrières physiques que représentent le canal, la route de Wallonie ou l'autoroute, limitent par ailleurs les possibilités de connexions.

### Un territoire ayant néanmoins un potentiel cyclable important

- Compte tenu des distances inter-villages, le vélo représente souvent d'avantage une alternative à la voiture que la marche. Les déplacements cyclistes entre Tertre, Baudour et Saint-Ghislain pourraient ainsi apparaître encouragés. Ceci est moins le cas sur Neufmaison ou Sirault, relativement loin du centre-ville.
- Le facteur topographique ne représente, pour certaines liaisons, pas une contrainte à la mobilité cycliste. Sirault et Neufmaison sont relativement planes, de même que les abords du Canal et de la Haine. Seuls les déplacements Nord-Sud, entre Saint-Ghislain et Sirault-Neufmaison, sont de ce fait réellement impactés par le relief (montée de Chièvres).
- Le cadre paysager joue également un rôle incitateur aux déplacements cyclistes, dans le cadre de promenades.

## II. 2. Cyclistes



« Attache-vélo » devant le foyer culturel, Saint-Ghislain

Bande cyclable le long de la N50, Hautrage



Rue du Petit Villerot, Hautrage, illustrant la discontinuité des aménagements cyclables

### Des possibilités de stationnement sécurisé encore peu nombreuses

- Actuellement, et principalement au centre-ville, les quelques « attaches-vélo » de la commune sont situés devant le foyer culturel, la gare, la piscine et quelques établissements scolaires. Ils ne sont toutefois pas optimaux puisque seule l'une des roues peut être attachée.

### Une qualité des aménagements qui s'améliore au gré des nouvelles interventions mais qui reste encore à renforcer de manière générale

- Plusieurs bandes cyclables de liaisons bordent des voies fortement empruntées, comme la N50 au travers d'Hautrage, la rue de Chièvres au travers de Neufmaison ou encore sur la rue de Beloeil (Sirault). Ce trafic de véhicules légers et de poids lourds entraîne :
  - une forte insécurité pour les cyclistes du fait des vitesses et des appels d'air ;
  - des projections de gravillons sur les accotements et donc un inconfort doublé d'un risque de crevaison pour les cyclistes.
- Dans certains secteurs (Hautrage, Neufmaison, Baudour), l'absence d'espace de stationnement spécifique ou suffisant ainsi que les us et coutumes de certains automobilistes amènent à du stationnement sur les espaces réservés aux cyclistes.
- Les bandes de circulation, compte tenu du trafic qu'elles abordent, se dégradent rapidement et ne sont pas régulièrement remises en état. Les nids de poules et fissures représentent alors des risques pour les usagers cyclistes.
- Des Sens Uniques Limités, comme rue du Petit Bruxelles à Saint-Ghislain ou rue du Salon à Sirault, ont été mis en place de manière à encourager la mobilité cycliste.

SUL, rue du Petit Bruxelles, Saint-Ghislain



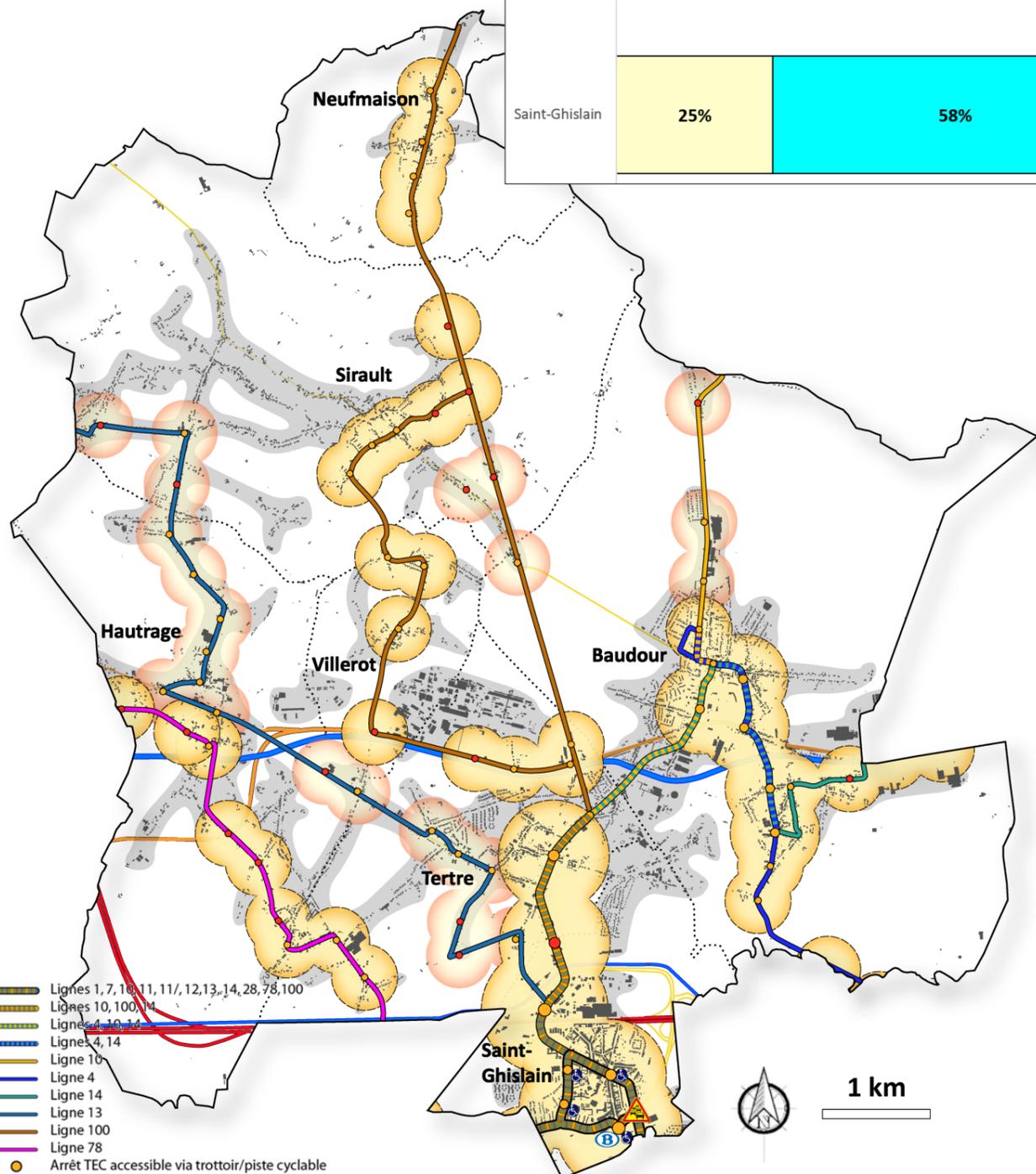
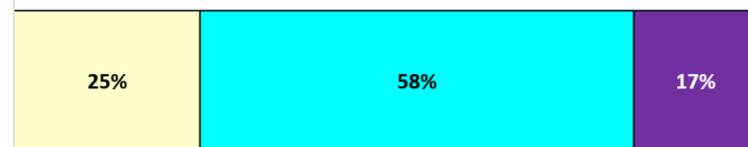
## II. 3. TEC-Hainaut

### Répartition du nombre de lignes de bus desservant Saint-Ghislain par catégorie de lignes

(en % de nombre de lignes, pas % de bus-km parcourus)

Source : « Optimisation de l'offre de transport TEC » dans le cadre d'une démarche de développement durable, Groupe TEC, avril 2010

■ Catégorie 1 ■ Catégorie 2 ■ Catégorie 3 ■ Catégorie 4 ■ Catégorie 5 ■ Catégorie 6



- Lignes 1, 7, 10, 11, 11/, 12, 13, 14, 28, 78, 100
- Lignes 10, 100, 100M
- Lignes 4, 10, 14
- Lignes 4, 14
- Ligne 10
- Ligne 4
- Ligne 14
- Ligne 13
- Ligne 100
- Ligne 78
- Arrêt TEC accessible via trottoir/piste cyclable
- Arrêt TEC difficilement accessible via trottoir/piste cyclable
- Buffer de 500m autour d'un poteau ayant une fréquence moyenne ou haute
- Buffer de 500m autour d'un poteau ayant une fréquence faible
- ▲ Zone de file

### Un réseau de lignes complexe

- L'itinéraire des **12 lignes TEC** est difficile à assimiler, ce qui ne permet pas d'avoir une lecture facile de l'organisation de réseau. On dénombre un nombre conséquent d'arrêts disséminés à travers le territoire.
- Cette complexité met en évidence les difficultés rencontrées par les TEC pour desservir une population résidant au sein d'un tissu urbain très diffus, développé principalement le long des axes routiers, ne comportant pas toujours des noyaux centralisant habitats/équipements/commerces.

### Découpage du réseau : une desserte globalement réduite

Le territoire saint-ghislainois n'est pas desservi par des lignes de catégories 1 ou 2 au sens de la catégorisation de la SRWT, c'est-à-dire des lignes offrant une desserte régulière (fréquence < 30 min) a minima durant les heures creuses et les vacances. Il n'existe pas non plus de ligne de catégorie 6 spécifiquement adaptées à la desserte scolaire.

On distingue :

- 3 lignes de catégorie 3, c'est-à-dire qui offrent une desserte régulière mais réduite (fréquence 60 min) durant les heures creuses et les vacances : ligne 1 (Mons—Saint-Ghislain), ligne 7 (Mons—Quiévrain) et ligne 100 (Ath—Saint-Ghislain) ;
- 7 lignes de catégorie 4, soit des lignes offrant une desserte réduite aux différentes périodes de l'année et moments de la journée (lignes 4, 11, 11/, 13, 14, 28 et 78) ;
- et 2 lignes spécifiques de catégorie 5 : 10 (Saint-Ghislain - Herchies) et 12 (Saint-Ghislain - Wasmuël).

Arrêt	Ligne(s)	Nombre de bus/h/2 sens			
		Heure de pointe du matin (8h-9h)	Heure de pointe du soir (16h30-17h30)	Heure creuse (10h-11h)	Samedi (16h30-17h30)
St-Ghislain SNCB	1, 7, 10, 11, 11/, 12, 13, 14, 28, 78, 100	15 bus	28 bus	9 bus	25 bus
Baudour Place	4, 10, 14	6 bus	9 bus	4 bus	2 bus
Tertre Place	10, 14, 100	4 bus	9 bus	3 bus	2 bus
Sirault Postes	100	2 bus	5 bus	1 bus	1 bus
Hautrage SNCB	78	2 bus	2 bus	-	-

## II. 3. TEC-Hainaut (suite)

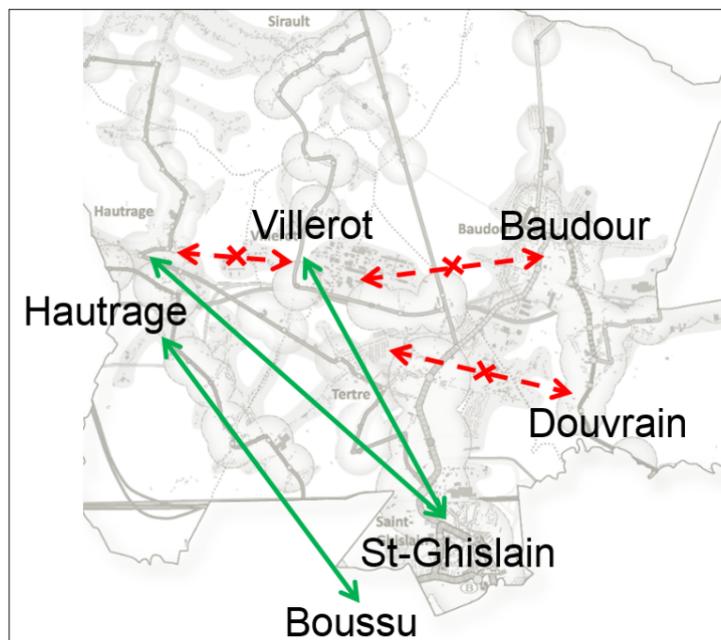
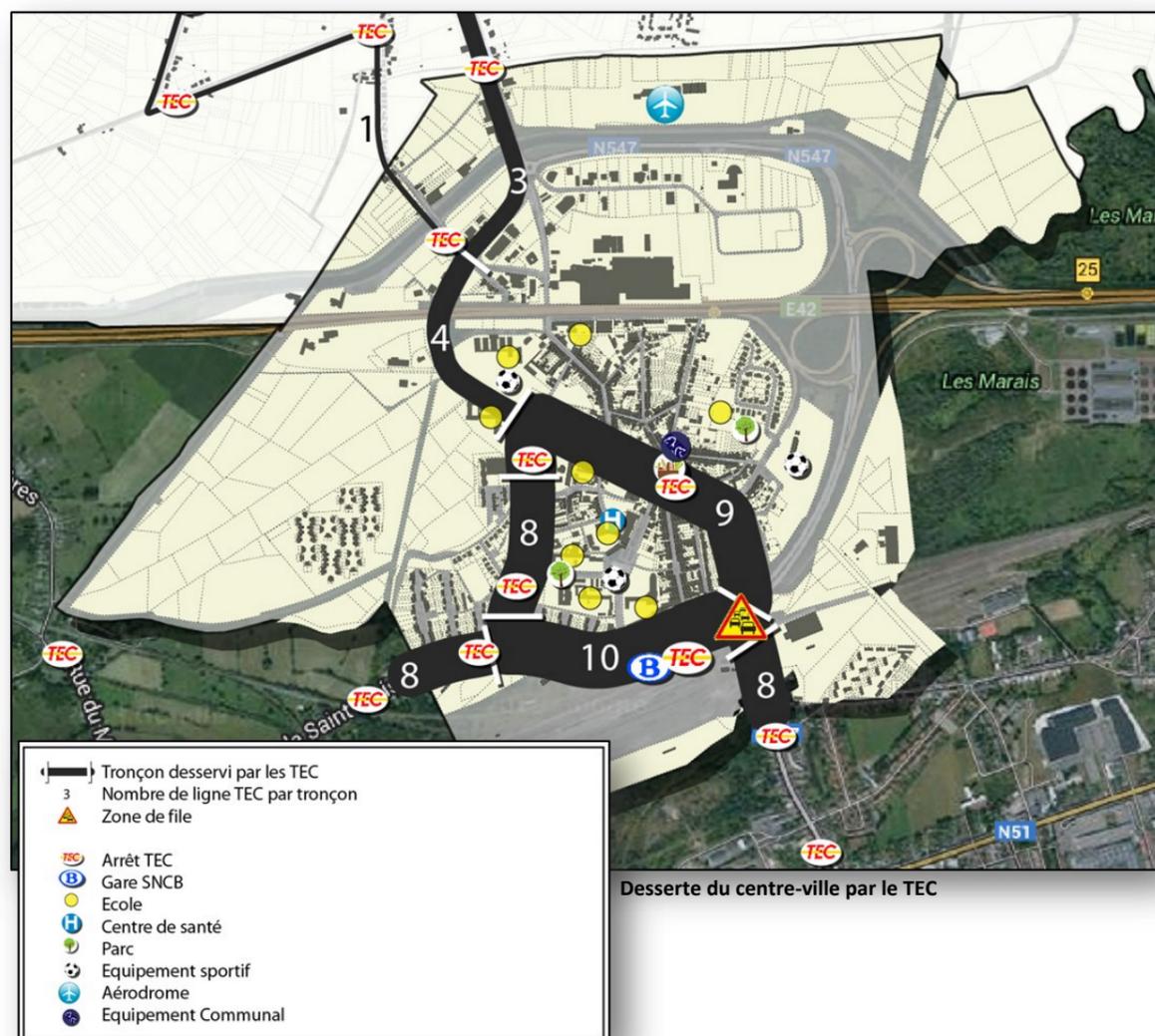


Illustration du réseau TEC essentiellement concentré sur Saint-Ghislain centre : liaisons TEC possibles depuis Villerot et Hautrage

Liaisons directes vers Boussu et Saint-Ghislain

Pas de liaison directe possible entre Villerot et Hautrage, de même que vers Baudour



### Une offre de bus essentiellement concentrée sur Saint-Ghislain centre

- La majorité des lignes (10) focalise vers Saint-Ghislain centre et la gare de Saint-Ghislain en particulier ;
- Saint-Ghislain SNCB constitue un véritable nœud TEC qui rayonne sur le Borinage et les communes voisines de Boussu ou Colfontaine ;
- Les lignes n°4 et 78 sont les seules à ne pas rejoindre le centre-ville, desservant respectivement l'axe Baudour-Quaregnon-Wasmès et la gare de Boussu ;
- Le centre est globalement bien connecté avec les centralités des autres entités...
- ... mais il existe peu de liaisons tangentielles entre les autres villages (par exemple vers l'hôpital de Douvrain) : les correspondances par le centre sont donc souvent un passage obligé pour un trajet en bus. Ces correspondances sont des pénalités pour le temps de trajet global en bus, aussi bien en termes de temps que de confort pour l'utilisateur.

### Un réseau essentiellement utilisé par les écoliers

- Aujourd'hui, les TEC ont principalement une clientèle d'utilisateurs « captifs » et tout particulièrement des scolaires (*statistiques détaillées récentes de fréquentation des lignes indisponibles*) ;
- Néanmoins, le TEC-Hainaut estime que seuls 15 à 20% des élèves-étudiants cibles utilisent les TEC
- De ce fait, la fréquence des bus est calée sur les horaires scolaires et n'est intéressante qu'aux heures d'entrée/sortie des écoles. Les autres usagers cherchent des bus en dehors des heures de pointe du matin et du soir pendant les jours ouvrables et se trouvent donc confrontés à une offre fortement diminuée ;
- Le principal arrêt du centre-ville, celui de la gare TEC, est alimenté par 10 lignes qui représentent autant de départs entre 15 et 16h, soit durant la période de sortie d'école.

### Des temps de parcours peu compétitifs par rapport à la voiture

- Au niveau de la desserte locale (entre villages et vers le centre), les temps de parcours théoriques des bus TEC restent généralement intéressants.
  - Par exemple, les temps de parcours Saint-Ghislain (SNCB) - Tertre (Place) (6 minutes via la ligne 14), Saint-Ghislain (SNCB) - Boussu (Place) (5 minutes via la ligne 11/) ou Saint-Ghislain (SNCB) - Baudour (Place) (12 minutes via la ligne 14) sont acceptables ;
  - C'est sans compter les retards éventuels liés aux problèmes de circulation ou de temps d'attente aux arrêts qui peuvent parfois pénaliser ces temps (voir ci-après) ;
  - Le problème réside donc plus sur la fréquence de ces dessertes.
- A moyenne et longue distance, les temps de parcours sont globalement moins attractifs que ceux de la voiture et en particulier pour les relations transversales au sein de l'Entité. En effet, les lignes TEC se rabattent vers le centre-ville (Neufmaison, Hautrage, Baudour, Sirault), d'où des correspondances efficaces sont possibles. Par exemple, il faut 50 minutes pour relier Neufmaison à Baudour via la TEC, alors qu'il n'en faut que 8 en voiture.

## II. 3. TEC-Hainaut (suite)

La Cité Wauters à Tertre, pratiquement pas desservie par le TEC car excentré de l'axe principal (Saint-Ghislain - Tertre - Baudour)



### Des zones d'habitation et d'activités denses non desservies

- Des zones d'habitat relativement denses dans les centralités (Cité Wauters, Cité des Aulnois, Hautrage-Etat) se situent au-delà des périmètres de desserte de 500 m des arrêts de bus.
  - Des pôles d'emplois majeurs ne sont pas valablement desservis par les bus TEC : zonings THV et de la Rivierette notamment.
- ⇒ C'est important lorsque l'on sait que, d'après une enquête clientèle effectuée par le groupe TEC en 2008, entre 73% et 76% des usagers se situent à moins de 500 mètres respectivement de leur arrêt de départ et de destination, soit une durée moyenne d'accès aux arrêts de 8 minutes. Au-delà de ce périmètre, l'attractivité de l'usage des TEC diminue significativement (Source : Rapport enquête de satisfaction 2008, SRWT).

### Des zones d'habitation diffuses peu, voire pas, desservies

- Hormis le centre-ville, Tertre et Baudour, les autres entités (qui sont aussi les moins denses) ne sont desservies en heure de pointe que par 2 bus/h en moyenne (un bus par sens) ;
  - Dans de nombreuses zones diffuses, en particulier à Sirault et à Hautrage, la desserte est très faible, aussi bien en termes de liaison que de fréquences. Par exemple, à titre d'illustration, à Sirault (3 700 habitants) :
    - le village, long de 3.5km, n'est desservi par le TEC qu'à ses extrémités Est (ligne 100) et, dans une moindre mesure, Ouest (ligne 13), mais pas en son « centre géographique ». Cela oblige les habitants à parcourir des distances importantes à pieds pour rejoindre les arrêts, sur des itinéraires souvent mal aménagés (Cf. plus de détails dans le volet « piétons, PMR »). A titre d'exemple, il y a environ 1.5km entre le centre des rues Bériot ou Lenoir jusqu'à l'arrêt de la ligne 100 le plus proche (Chapelle ou Postes) ;
    - la fréquence en heures creuses est très faible : 1 bus/h (les deux sens confondus) ;
    - il n'y a pas de bus en soirée et le week-end ;
    - les temps de parcours en bus vers Saint-Ghislain centre ne sont pas compétitifs à ceux de la voiture : 20 min en moyenne pour un trajet bus Sirault—Saint-Ghislain centre contre 11min en voiture (*temps théorique hors congestion, temps d'attente, de recherche de parking*).
  - A noter qu'il n'existe pas à Saint-Ghislain de services spéciaux TEC tels que le TELBUS ou le TaxiTec, adaptés aux zones rurales et/ou aux personnes à mobilité réduite, comme déjà mis en place dans la Province du Luxembourg ou à Namur par le groupe TEC.
- ⇒ C'est essentiellement la progression de l'urbanisation diffuse en ruban qui complique les possibilités de desserte du réseau TEC de desservir la population sur un axe de transport public fort et visible.



Aménagement minimaliste aux abords du poteau rue des Herbières à Tertre

Aménagement réalisé sur le territoire de Heure-en-Famenne



### Des itinéraires vers les arrêts peu sécurisés et des aménagements des arrêts

- Certains itinéraires permettant de rejoindre des arrêts TEC (Chemin des Herbières, Au Noir Bonnet) ne disposent pas d'aménagements piétons/vélo assurant la sécurité des déplacements. Il s'agit toutefois de zones de faible densité, et donc d'arrêt peu utilisés.
- L'accessibilité aux arrêts (sur base de la présence, par exemple, d'un trottoir d'accès) représente également une contrainte à l'utilisation des TEC, notamment au niveau d'Hautrage-Etat ou bien au Sud de Tertre, soit dans des zones où les densités sont peu élevées. Ces interventions ne sont toutefois pas nécessairement à mener par le TEC, mais bien souvent par le gestionnaire de voirie.

## II. 3. TEC-Hainaut (suite)



Carrefour du Viaduc, point noir de la mobilité du TEC sur Saint-Ghislain

### Le carrefour du Viaduc : principal point noir de la circulation des TEC

- 6 lignes de bus (n°1, 6, 7, 11, 11/, 12) desservent le centre en passant par le carrefour du Viaduc ;
- Toutefois, aucune prise en compte des bus dans l'exploitation de ce carrefour ne permet actuellement de rendre leurs temps de parcours attractifs durant les périodes de congestion. Ces lignes accusent donc fréquemment des retards dans le sens Hornu -> gare durant les périodes de pointe du matin et du soir les jours ouvrables scolaires, lorsque des remontées de files apparaissent ;  
 ⇒ De l'espace est toutefois disponible pour prévoir l'insertion d'une bande de tourne-à-gauche (venant de Hornu en direction de la gare) en cas de réaménagement de ce carrefour ou, plus simplement, en modifiant le marquage au sol.

### Des stationnements gênants de voiture sur les arrêts de bus

- Les zones d'arrêt TEC sont parfois occupées (partiellement ou totalement) par des voitures en stationnement, pouvant alors gêner les montées/descentes des usagers et poser des problèmes de sécurité. Si pour l'heure les plaintes de conducteurs ou d'usagers n'ont pas eu pour effet de conduire à des réaménagements, des travaux ont pu être entrepris sur d'autre commune pour limiter toute possibilité de stationnement comme l'élargissement du trottoir, qui permet aux bus de rester sur la bande de circulation.

### Des correspondances TEC-SNCB à améliorer

- L'organisation des correspondances à la gare de Saint-Ghislain, point de rupture de charge et de correspondances train-bus, souffre d'un manque de lisibilité :
  - il n'y a pas de tableau de correspondances (« aribus ») permettant d'avoir des informations en temps réel sur les délais d'attente train-bus.
  - les horaires des bus TEC et des trains SNCB sont peu synchronisés avec, par exemple à la pointe du matin (7h-9h) pour les trains en direction de Mons (Cf. tableau ci-contre), des temps de correspondance important au sens du protocole de correspondance ;
  - seuls 44% des horaires d'arrivée des bus à Saint-Ghislain SNCB à la pointe du matin un jour ouvrable moyen permettent un intervalle de temps de +/-10 minutes pour prendre un train.
- A noter qu'une concertation existe entre le TEC et la SNCB pour optimiser ces temps de correspondances (le TEC adaptant ses horaires à ceux plus cadencés et moins adaptables de la SNCB), mais que des difficultés de circulation sur les deux réseaux et notamment SNCB contraint par les éventuels retard d'autres lignes amènent souvent à des difficultés de concordance.

Correspondances des horaires bus (à l'arrivée) et train (en direction de Mons) à la gare de Saint-Ghislain à la pointe du matin (7h-9h) un jour ouvrable de base (Source : SNCB et TEC, horaires octobre 2015)

Horaire d'arrivée des TEC en gare de Saint-Ghislain SNCB	Heures de passage du train, en direction de Mons, à la gare de Saint-Ghislain							
	07:06 Bruxelles, Charleroi	07:20 Bruxelles	07:32 Bruxelles	07:39 Mons	07:56 Mons	08:06 Bruxelles, Charleroi	08:32 Mons, Bruxelles	08:56 Mons
1 Mons - Saint-Ghislain		07:08	07:27	07:27	07:42	07:51	08:24	08:54
7 Quiévrain - Mons	06:48	07:11	07:16		07:45	07:51	08:22	08:52
10 Herchies - Saint-Ghislain			07:25					
11 Boussu - Hornu - Saint-Ghislain	07:01		07:26			07:56		08:43
11/ Boussu - Hornu - Saint-Ghislain	06:36						08:07	08:36
12 Wasmuël - Saint-Ghislain						08:03		
13 Quevaucamps - Saint-Ghislain	06:19			07:29				
14 Mons - Saint-Ghislain	06:41		07:15			07:53	08:01	08:48
28 Roisin - Saint-Ghislain						07:59		
78 Péruwelz - Saint-Ghislain	06:21			07:38		07:51		08:41
100 Ath - Saint-Ghislain	06:59				07:42	07:47		08:47

  Horaires TEC/SNCB synchronisés au sens du protocole de correspondance (Intervalle fixé ici à 10 min +/- 4 minutes)  
  Horaires TEC/SNCB non synchronisés au sens du protocole de correspondance (Intervalle < 6 minutes ou > 14 minutes)

## II. 3. TEC-Hainaut (suite)



Gare des bus TEC sur la place Albert Elisabeth nouvellement réaménagée

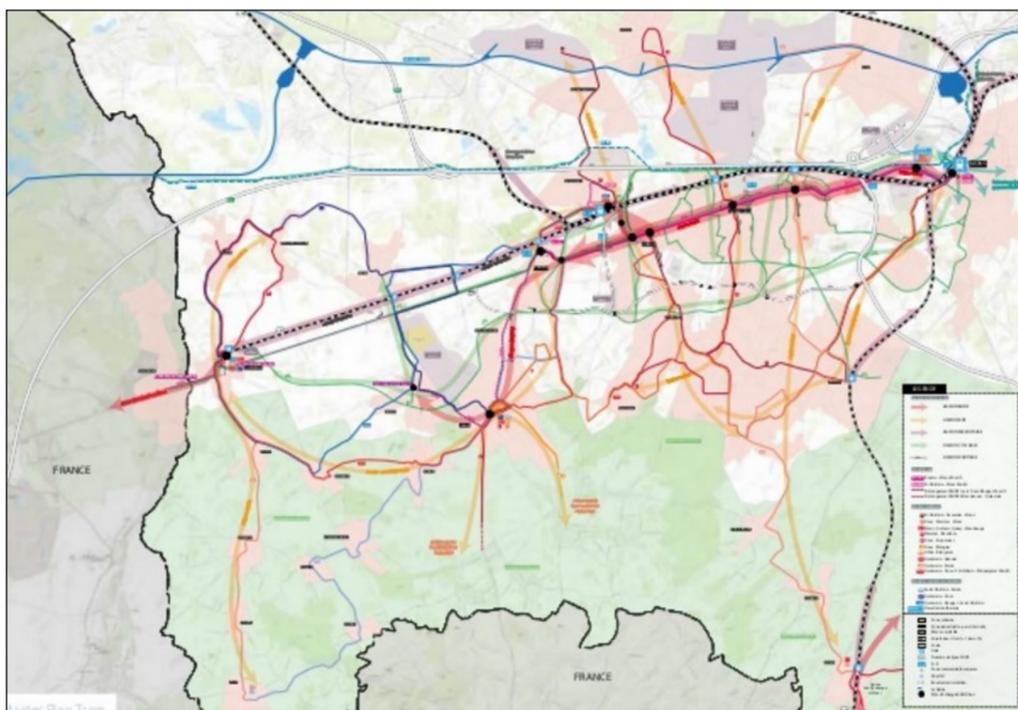


Schéma directeur du Cœur du Hainaut

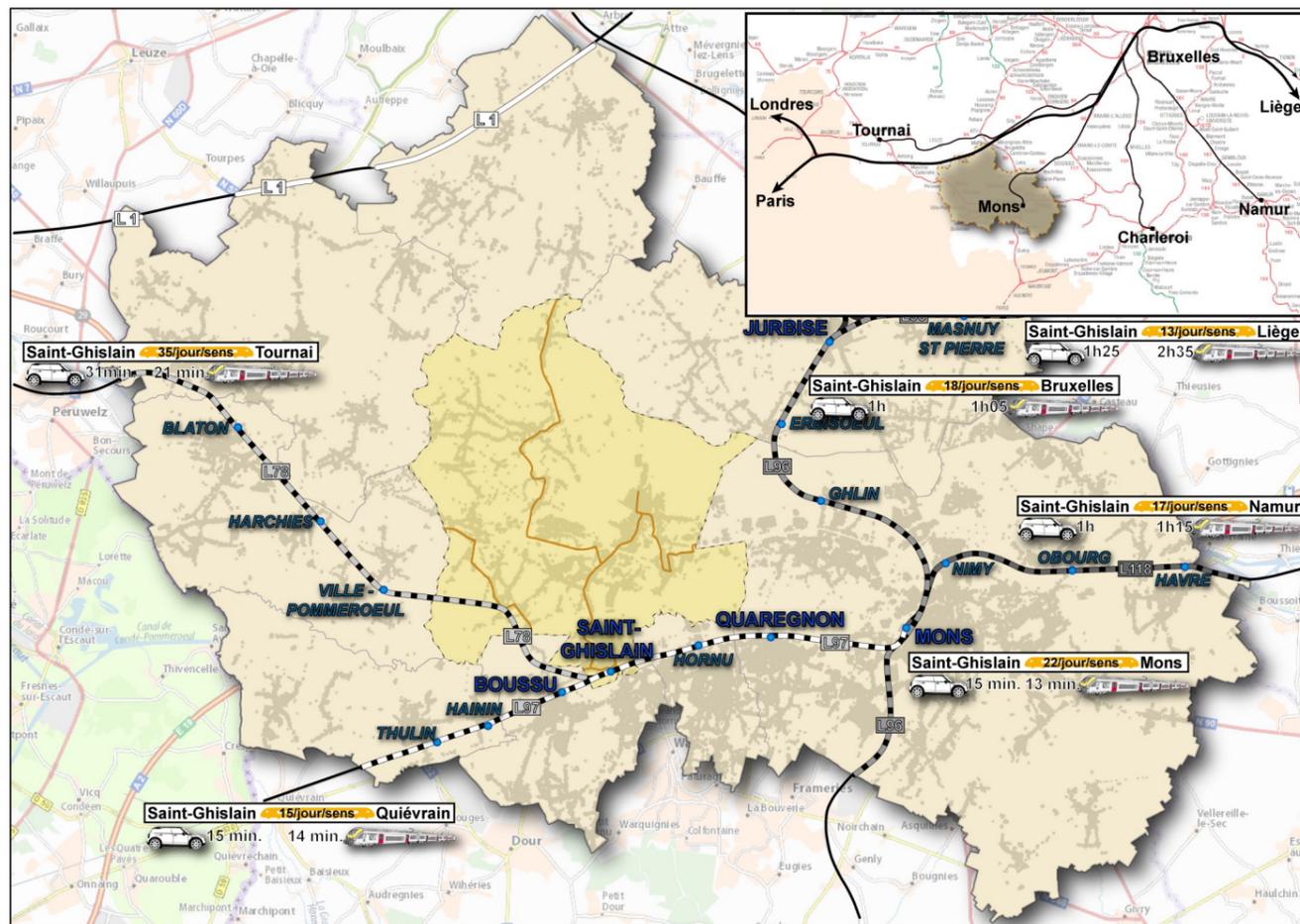
### De nouveaux aménagements encourageants

- Pour améliorer la vitesse commerciale des 10 lignes empruntant la rue du Sas à Saint-Ghislain, un contre-sens bus a été mis en place. Il s'agit du seul site protégé pour les bus à l'échelle du territoire communal. Cet aménagement à faible coût (mais avec des répercussions sur l'accessibilité automobile, Cf. volet dédié) a permis des gains de temps non négligeables pour cette ligne d'après le TEC.
- Le TEC-Hainaut envisage de renouveler l'expérience de la place Albert Elisabeth (réaménagement complet de la place au profit de la création d'un pôle bus où ceux-ci se garent en bordure des arrêts et non en épis) sur d'autres sites pertinents. Ces aménagements, outre l'amélioration du confort et de la sécurité des usagers, permettent également d'optimiser les rotations des bus.

### Les projets à terme

- A court/moyen terme : le budget de la SRWT et des TEC est en équilibre depuis quelques années et reste fragile. Les améliorations à court terme restent donc limitées à des améliorations ponctuelles (modification d'itinéraire local, réaménagement ponctuel d'un arrêt, priorisation à un carrefour...) à bus\*km constants pour l'opérateur. Concrètement, on peut s'attendre à :
  - la mise aux normes des lignes 1 et 7-9 pour l'accessibilité PMR sur lesquelles le TEC-Hainaut a réalisé un audit des arrêts ;
  - le TEC-Hainaut est prêt à investir dans des aménagements favorisant la circulation de bus en cas de réaménagement du carrefour du Viaduc, ces aménagements présentant plus avantages : à la fois pour les usagers-clients (diminution du temps de parcours, amélioration de la régularité et confort accru induit par des décélérations et des accélérations moins fréquentes) mais aussi pour l'autorité organisatrice (assurer un service équivalent en minimisant les investissements). Des discussions sont en cours sur ce sujet avec le SPW.
  - une augmentation de la capacité des bus, avec davantage de bus articulés permettant de transporter plus d'usagers (la fréquentation des bus a doublé depuis 2004 précise le TEC-Hainaut, novembre 2015) à bus\*km constants.
- Sur le long terme, le Schéma Directeur du Cœur du Hainaut, en cours de finalisation, fixe les grandes lignes d'aménagement progressif de l'axe de la RN51 pour l'exploitation d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Mons et Saint-Ghislain et Mons-Dour. Ce dernier devrait desservir la gare avec des temps de trajet vers Mons plus attractifs qu'ils ne le sont aujourd'hui.

## II. 4. Réseau SNCB



### La gare de Saint-Ghislain représente un carrefour ferroviaire important

- les lignes n°97 et 78 desservent cette gare qui permet de relier directement Mons, Tournai et Quiévrain.
- Lors de l'heure de pointe du matin (8h-9h), la gare de Saint-Ghislain compte 6 trains au départ, chiffre montant à 8 lors de l'heure de pointe du soir (16h30-17h30). Le week-end le nombre de départ en HPS diminue à 4 durant l'intervalle 16h30-17h30.
- Elle offre des liaisons régulières vers Mons, Bruxelles, Liège, Namur et Tournai, auxquelles s'ajoutent les trains venant de Quiévrain et poursuivant vers ces destinations. Les cadences sont notamment prévues pour répondre aux besoins des écoliers (davantage de train le mercredi).
- En ce sens, elle occupe une position centrale au sein du territoire du Cœur du Hainaut.

### Une gare très fortement tournée vers Mons

La moitié des départs de train de Saint-Ghislain vont en direction de Mons. Les trains R et L rejoignant le chef-lieu de la Province du Hainaut passent tous par les gares intermédiaires de Quaregnon et Jemappes, assurant par la même occasion une bonne connectivité avec ces communes qui composent l'unité urbaine montoise. Cela permet d'avoir un niveau de desserte en train et des temps de parcours compétitifs par rapport à ceux de la voiture entre le centre-ville et les communes avoisinantes en direction de Mons. A noter que la SNCB a récemment mise en place des groupes de travail afin d'améliorer la régularité des trains sur la liaison Bruxelles-Mons.

Relation	Origine	Destination	N <sup>bre</sup> Trains
IC27	TOURNAI	NAMUR	17
	NAMUR	TOURNAI	
IC14	QUIEVRAIN	LIEGE-GUILLEMINS	16
	LIEGE-GUILLEMINS	QUIEVRAIN	
L29	GERAARDSBERGEN	TOURNAI	18
	TOURNAI	GERAARDSBERGEN	
P	TOURNAI	MONS	4
	MONS	TOURNAI	
P	MONS	QUIEVRAIN	1
	QUIEVRAIN	ST GHISLAIN	
P	QUIEVRAIN/ST GHISLAIN	SCHAERBEEK	3
	SCHAERBEEK	QUIEVRAIN/ST GHISLAIN	
P	ATH	TOURNAI	2
<b>TOTAL</b>			<b>120</b>

Nombre de trains par jour  
(Source : SNCB, novembre 2015)

### Peu de retard et des temps de parcours compétitifs en heures de pointe

La liaison vers Quiévrain est la plus impactée par les problématiques de retard, du fait de son organisation en « voie unique ». A noter par ailleurs que, si cela a été autrefois le cas, cette ligne ne permet plus aujourd'hui de rejoindre la France. Il n'existe pour l'heure aucun projet visant à rétablir cette continuité ferroviaire vers Valenciennes

### Un pôle multimodal à l'échelle de Saint-Ghislain

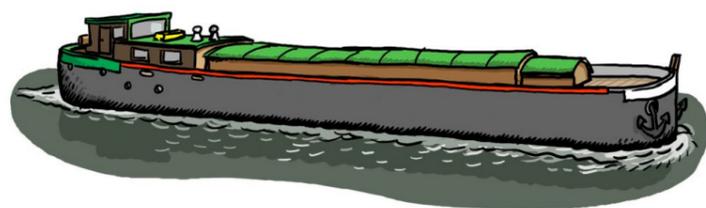
La gare de Saint-Ghislain est située à l'extrémité Sud de l'Entité et **représente un « pôle multimodal »** puisqu'elle accueille les trains SNCB, la plupart des lignes TEC desservant la commune, plusieurs parkings (voitures, vélos, taxis) et donne directement sur le centre-ville. De manière à favoriser cette intermodalité, la place Albert Elisabeth a fait l'objet d'importants travaux de réaménagement. Seul les PMR ont toujours des difficultés pour accéder aux trains, mais la SNCB propose une alternative de taxi jusqu'en gare de Mons.

### Problèmes de rabattement à la gare

- La gare occupe une position totale décentrée par rapport au territoire, n'apparaissant réellement compétitive par rapport à voiture que pour les habitants/équipements/services du centre-ville.
- Seules 4 lignes TEC desservent l'Entité et la gare, avec parfois des correspondances peu adaptées.
- Les environs de la gare sont, en heure de pointe, soumis à des problèmes de congestion automobile.



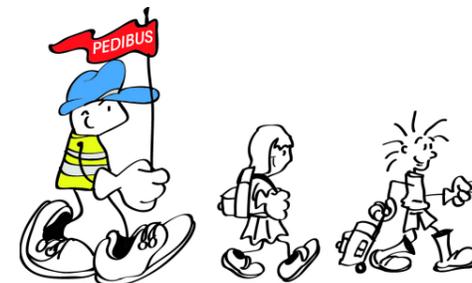
## II. 5. Autres alternatives aux véhicules particuliers



Transport fluvial (marchandises)

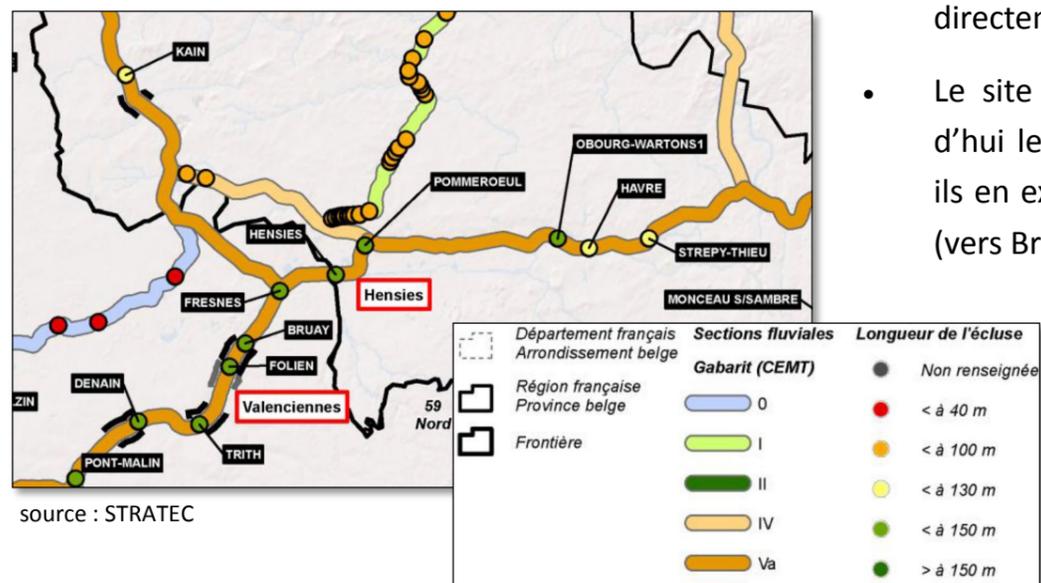


Covoiturage

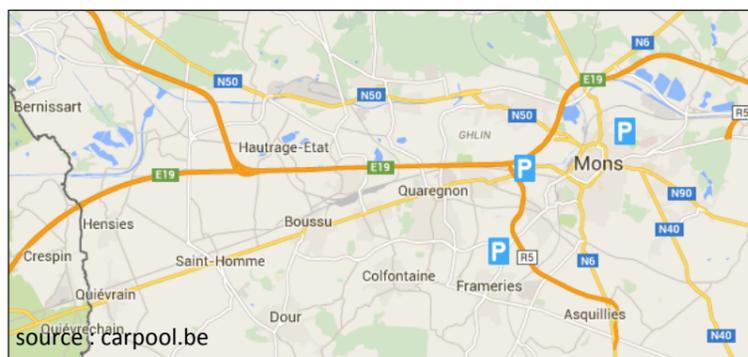


Pédibus

- Le territoire de Saint-Ghislain est traversé par le **Canal de Nimy-Blaton**. Il dispose en outre de deux ports (Darse Hautrage et Baudour) desservant les zonings industriels.
- Les **projets d'infrastructures** ne manquent pas pour permettre le développement du réseau des voies navigables. Ainsi, le canal actuellement en catégorie IV **devrait être élargi et voir certaines de ses courbes modifiées** dans le cadre du PLAN « Seine-Escaut Est, pour ainsi passer en catégorie V et accueillir de plus grands gabarit ainsi qu'un trafic plus important. Les connexions seront ainsi renforcées vers l'Ouest (France) et l'Est (Liège), par le biais également de nouvelles écluses (sur d'autres communes que celles de Saint-Ghislain).



La commune **ne dispose actuellement pas de parking de covoiturage sur son territoire**. Le plus proche est situé sur le parking Décathlon de Mons, soit à 9 minutes de la gare de Saint-Ghislain, proposant 24 places. Deux autres sont situés en périphérie immédiate de Mons.



- Un parking moins officiel est, par ailleurs, présent au niveau de l'échangeur n°26, permettant de rejoindre directement la E42.
- Le site internet « Carpool.be » centralise aujourd'hui les demandes et les offres de covoiturage, et ils en existent certaines au départ de Saint-Ghislain (vers Bruxelles notamment).

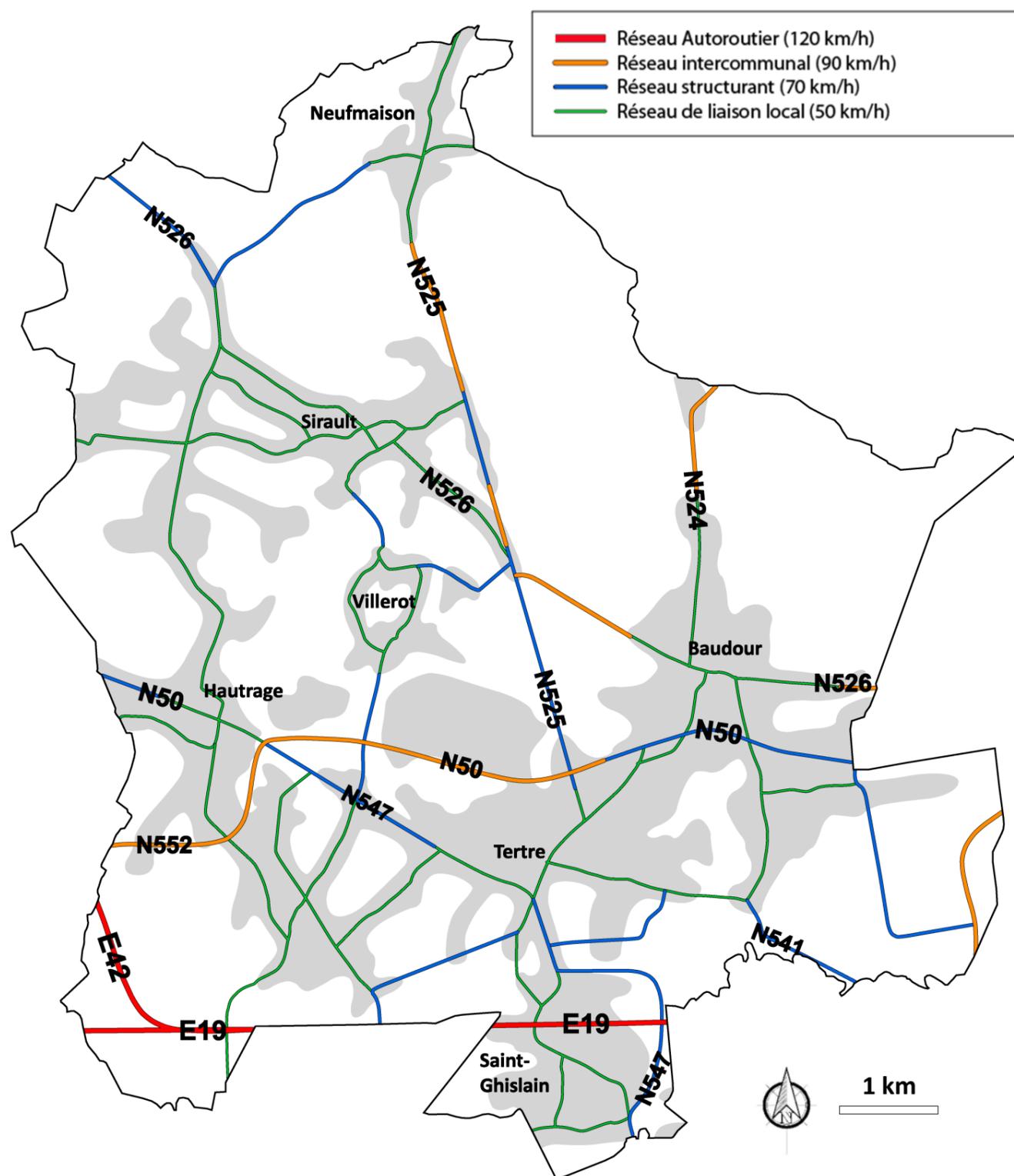
Le *PédiBus* représente une alternative intéressante de ramassage scolaire, permettant à des parents de mener, à tour de rôle, des groupes d'enfants vers certaines écoles. Les itinéraires sont prédéfinis, les horaires sont fixes, et le Pédibus permet de rationaliser l'usage de la voiture.

- Si la **commune de Saint-Ghislain n'a pas encore vu un tel système se mettre en place**, sa promotion passe par le renseignement auprès des parents et des écoles. Sa pertinence repose quant à elle sur la qualité des aménagements à emprunter, sur la sécurité des déplacements et sur la proximité domicile-école.



Chemin de l'école à Neufmaison (source : google.streetview)

## II. 6. Trafic routier



### Une desserte automobile globalement importante

- Le territoire est alimenté par deux axes majeurs que sont la E19 (tout au Sud) et la route de Wallonie (au centre). L'échangeur n°25 de la E19 est celui donnant directement sur le centre-ville et Tertre, tandis que les autres villages peuvent dépendre d'avantage des échangeurs n°26 et 23.
- Depuis ces axes Est-Ouest, un réseau de routes nationales maille le territoire et dessert directement les centralités, aux exceptions de Villerot et Hautrage-Etat, plus excentrés.
- Ces différents axes sont aménagés pour et utilisés par des personnes motorisés. Le trafic et les vitesses représentent en effet des contraintes importantes et régulières sur ces voies, dont certaines desservent pourtant directement des centres de village (Neufmaison, Sirault, Douvrain).

### Une offre est-ouest intéressante

- La route de Wallonie joue un rôle particulier de voie de desserte pour les principaux zonings de l'Entité, et leur assure une accessibilité importante en redirigeant rapidement les flux vers l'autoroute. Cet axe traverse par ailleurs les deux villages d'Hautrage et de Baudour, ce qui peut en revanche nuire fortement à la sécurité et au cadre de vie des habitants.
- La route de Wallonie peut, par ailleurs, servir d'axe de délestage en cas de problème sur l'autoroute voisine, sans toutefois être totalement adaptée à occuper cette fonction de part le fait qu'elle est en mauvais état et qu'elle est bordée d'habitation dans certains secteurs.

### Une hiérarchie des voiries posant problème par endroit, pouvant manquer de lisibilité

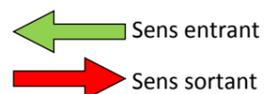
- Le dimensionnement de voies et leur configuration n'entrent pas toujours en cohérence avec leur fonction. Ainsi, certains axes à vocation de desserte résidentielle permettent à certains automobilistes d'adopter des comportements dangereux (Rue du Petit Villerot, Rue Bériot ou Lenoir à Sirault) tandis que certains axes majeur (N50) sont bordés d'habitations et d'espaces de stationnement.
- La signalisation routière n'est pas toujours organisée de manière globale et cohérente (placements des panneaux, uniformité des panneaux) avec, comme à Croix-Cailloux, des changements successifs de limitation des vitesses pouvant induire une confusion.
- Enfin, le manque de gestion/entretien (fauchage, état des route), pose également des problèmes de sécurité pour la circulation.

## II. 6. Trafic routier



Nombre d'EVP aux points d'entrée/sortie du centre-ville aux heures de pointe du matin et du soir

(Source: comptages STRATEC, 29/01/15). EVP : équivalent véhicule particulier (1 voiture = 1 evp ; 1 poids-lourd = 2 evp, etc.)



750/400  
Nombre d'Equivalent Véhicules Particuliers en heure de pointe du matin (8-9h) et en heure de pointe du soir (16h30-17h30)

### Une configuration du réseau viaire et une attractivité du centre-ville qui génèrent des difficultés de circulation importantes

- Le centre-ville de Saint-Ghislain a comme particularité de n'avoir que 5 points d'entrée, mais surtout 3 points de sortie (av. de la Gare, rue des Canadiens et rue du Sas). Si la localité est protégée du trafic de transit qui s'effectue principalement via la N547 à l'Est, il n'en demeure pas moins que le trafic généré par les pôles générateurs de déplacements (et notamment les écoles) suffit largement à créer des zones de congestion ponctuelles importantes (mais ponctuelles), en particulier au niveau du carrefour du Viaduc d'où Boussu et la E19 peuvent être rejoints.
- Par ailleurs, deux établissements scolaires d'importance sont implantés au point d'entrée/sortie de la rue du Sas, ce qui crée également des problèmes de congestion importants lors des débuts/fin de cours au carrefour Sas#4<sup>ème</sup> rue#Préelles (remontées de files sur la rue du Sas en direction de Tertre).
- La mise en sens unique « entrant » de la rue du Sas, pour permettre aux bus de gagner du temps, pose des problèmes pour certains habitants. Si le temps théorique du détour à effectuer pour rejoindre la rue du Sas est rallongé de 2 min. (via la rue du Port et la rue des Préelles), il est devenu plus considérable lors des heures de pointe et nécessite de passer par des axes non adaptés à un trafic « important ».

### Principal point noir de la mobilité à Saint-Ghislain, le carrefour du Viaduc

- Ce carrefour qui absorbe environ 50% du trafic entrant/sortant du centre pose à la fois des problèmes de sécurité (traversée en deux temps de la N547 pour aller de la gare vers l'autoroute), de congestion (Cf. point précédent) et de lisibilité. Il fait l'objet de réflexions depuis longtemps, visant à proposer une solution. Le projet du BHNS pourrait apporter une nouvelle impulsion dans la réflexion et l'action, mettant en exergue la nécessité d'intervenir.

Carrefour du Viaduc, Saint-Ghislain



## II. 6. Trafic routier



Carrefour Louis Goblet#Louis Caty à Baudour

Rue Albert Bériot, Sirault



Route de Wallonie, Baudour

### Les autres villages de l'entité sont soumis, contrairement au centre, à des problématiques de vitesse et de transit

- Les routes nationales qui maillent le territoire mais alimentent également directement plusieurs villages sont concernées par des trafics plus ou moins importants et des problématiques locales de vitesses. Ainsi, sur Baudour, l'avenue Louis Goblet accueille des flux relativement importants transitant par le centre et ne respectant pas forcément les vitesses, en particulier au deux entrées d'agglomération.
- Sur Sirault ou Hautrage, la limitation prolongée sur certains axes à 50km/h (car en agglomération) et l'absence d'aménagement permettant de ralentir les véhicules entraînent des comportements à risque (rue du petit Villerot, Albert Bériot). Par ailleurs, certains points d'entrée manquent de visibilité et amènent certains usagers motorisés à ne pas comprendre qu'ils sont entrés/toujours en agglomération.
- Bien souvent, la configuration des axes (grandes lignes droites) ou de certains carrefours (manque de visibilité, insertion dans un certain trafic) se conjuguent avec les incivilités de certains individus pour créer un contexte peu sécurisant pour les habitants, et notamment les modes actifs (carrefour Goblet#Caty, Croix-Cailloux).
- La commune a mis en place, en particulier depuis 10 ans, des aménagements tentant de mieux faire respecter les besoins sécuritaires des usagers et des habitants (chicanes, coussins berlinois). Pourtant, il arrive que ces installations soient remises en question par certains habitants, allant jusqu'à demander le retrait des aménagements (rue de la Hamaide, rue Jean Lenoir).

### Certains axes sont soumis à un transit de poids-lourds particulièrement important

- Plusieurs villages comme Hautrage ou Douvrain sont plus particulièrement soumis à la problématique de transit PL. Cette dernière est la conséquence de la proximité entre tissus résidentiels et d'activités, mais elle est également due à la fonction de « délestage » de l'autoroute qu'occupe parfois la route de Wallonie, entraînant un transit PL au travers d'entités résidentielles.
- Ces usages ont différents impacts, dont notamment celui d'accélérer le processus de dégradation de certains axes non adaptés ou de créer des problèmes de sécurité liés à la présence de modes actifs et à l'étroitesse des voiries.

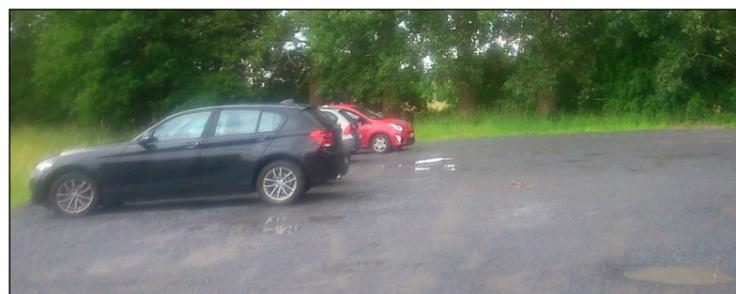
## II. 7. Stationnement automobile



Place d'Hautrage, destinée principalement au stationnement



Stationnement sur les espaces de trottoirs, rue Saint-Lô, Saint-Ghislain



Parking situé rue des Pâtures Rivages (Tertre)

### Une offre en stationnement globalement importante à l'échelle de l'Entité

- Chacun des villages de l'Entité dispose d'une place centrale, pour laquelle la fonction principale est l'accueil de véhicules en stationnement. Ainsi, les 8 places principales regroupent près de 500 places de parking. Néanmoins, la principale offre en stationnement (centre-ville exclu) se situe sur les espaces de voirie, au sein desquels il est généralement possible de se stationner à proximité immédiate des habitations.
- Le centre-ville est toutefois une exception, puisqu'il dispose d'une offre en stationnement très importante, concentrée très souvent sous la forme de parkings (ETH, Place Albert-Elisabeth, SNCB, Grand'Place, 4<sup>ème</sup> rue, etc.).  
*Cf. page suivante.*
- Globalement, l'offre (ou tout du moins la possibilité de se stationner) est supérieure à la demande malgré le fait que le taux de motorisation soit élevé sur l'Entité. Il n'y a donc pas de problème de stationnement majeur.
- Si l'offre est généralement en adéquation avec la demande, la localisation des parkings/espaces de stationnement n'est pas toujours adaptée à certaines habitudes répondant à la philosophie du « je veux me garer juste devant ».

### Un stationnement gratuit et généralement non réglementé

- Hormis au sein de zone bleue présente sur le parking de la gare ou dans la Grand'Rue, le stationnement n'est pas réglementé et reste donc gratuit de façon illimitée. Ce type de gestion du stationnement est aujourd'hui relativement rare pour des villes wallonnes similaires à Saint-Ghislain.

### Problématiques générales de stationnement

- Le principal point noir du stationnement à l'échelle de l'Entité est le fait que ce dernier, mal pensé ou non pris en compte au départ, crée des problèmes d'insécurité. En effet, dans un contexte où la plupart des déplacements sont conçus en fonction de la voiture, les usagers ont pris l'habitude de se garer au plus près de leur destination (habitation, lieu de travail, commerce). Si des aménagements sont prévus à cet effet (parking, bande de stationnement) comme c'est souvent le cas autour des centres des villages, le stationnement ne pose pas de souci particulier. Mais, bien souvent, et en particulier le long des axes résidentiels, la place du stationnement n'a pas été prise en compte (pas d'aménagement spécifique en voirie, pas d'aménagement clair pour les trottoirs, urbanisation le long d'axe de transit) ce qui amène les usagers à se garer sur les espaces de trottoirs pour écarter leur véhicule de tout risque lié au trafic.
- Dans le cadre de certains aménagements, parfois même récents, le choix d'aménager des parkings en « stabilisé » se montre peu opportun car difficile à entretenir et rapidement en mauvais état (parking du hall omnisports d'Hautrage, parking des ETH, parking de la 4<sup>ème</sup> rue).
- Certains pôles attracteurs (écoles, stade Saint-Lô, place de Sirault) peuvent par ailleurs générer davantage de déplacements qu'ils ne peuvent accueillir de véhicule, entraînant des reports ponctuels de stationnement dans les voiries alentours et des problématiques de passage et/ou de stationnement pour les riverains (rue Raymond Liénard, Jardins de l'Abbaye).

## II. 7. Stationnement automobile

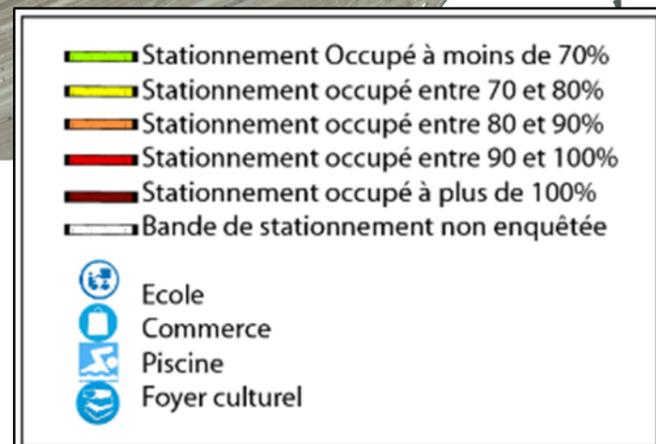


## II. 7. Stationnement automobile



250 m

Comptage réalisés par STRATEC le 11/02/15,  
entre 9h et 12h



### Dans le centre-ville : des difficultés de stationnement malgré une offre suffisante

- Le centre-ville présente une offre en stationnement particulièrement importante puisque l'hyper-centre propose environ 1.300 places, auxquelles s'ajoutent les parkings environnants (stade Saint-Lô, 4<sup>ème</sup> rue, ...) et tout le stationnement en voirie.
- Si de façon générale le ratio n<sup>bre</sup> de voitures/ n<sup>bre</sup> de places permet de trouver facilement à se garer, il apparaît que le taux d'occupation varie de façon très importante à mesure que l'on se rapproche du centre. Ainsi, les parkings situés à plus de 500m du centre de la Grand'Rue sont généralement sous-utilisés (parking de la 4<sup>ème</sup> rue, parking SNCB) tandis que les parkings centraux (ETH, Gare) apparaissent saturés (plus de voitures que de places).
- Cette problématique résulte, pour partie, du fait que les employés des commerces et les employés/enseignants des établissements cherchent à se garer au plus près de leur lieu de travail et que les usagers (arrivant par après) cherchent également à réduire au maximum leur temps de marche. Une distance de maximum 500 m à pied ne semble pas entendable pour beaucoup, entraînant la saturation des parkings destinés à servir aux usagers des commerces (ETH, Grand'Place) et la sous-utilisation des parkings destinés aux riverains (habitants, employés, commerçants).
- Il apparaît par ailleurs que le parking de la SNCB (destiné prioritairement aux usagers de trains) est sous-utilisé. Un projet de crèche et une volonté de la SNCB pourrait entraîner la prochaine mise en stationnement payant effective du parking.

### Pas d'emplacement spécifiquement destiné aux livraisons des commerces

- L'absence d'emplacement réservé pour les livraisons amène, du fait de la forte occupation des places de la Grand'Rue par les usagers des commerces et les commerçants, les livreurs à rester parfois en double-file. Ils peuvent alors gêner la circulation en matinée, ponctuellement.



Parking surchargé des ETH



strateg

Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : état des lieux

## II. 8. Transport de marchandises



Rue du Bois à Villerot, avec le zoning THV en arrière-plan



Intermodalité avec le rail, le canal et la route, à Baudour

### La présence d'importants zonings génère un trafic de marchandises particulièrement important sur Saint-Ghislain

- Les **principales zones d'activités** de la commune se retrouvent autour du Canal, longé en grande partie par la route de Wallonie, ainsi qu'au Nord de Saint-Ghislain avec la zone de la Rivière.
- Ces secteurs sont directement desservis soit par la **route de Wallonie**, connectée à l'autoroute via les échangeurs n°26 et 23, soit par **l'échangeur n°25 de la E19** et la rocade (N547).
- Ces axes sont adéquatement conçus pour accueillir des **charges de trafic importantes et notamment des poids-lourds**, même si des problèmes d'état de route et de sécurisation des dessertes sont à déplorer aujourd'hui.

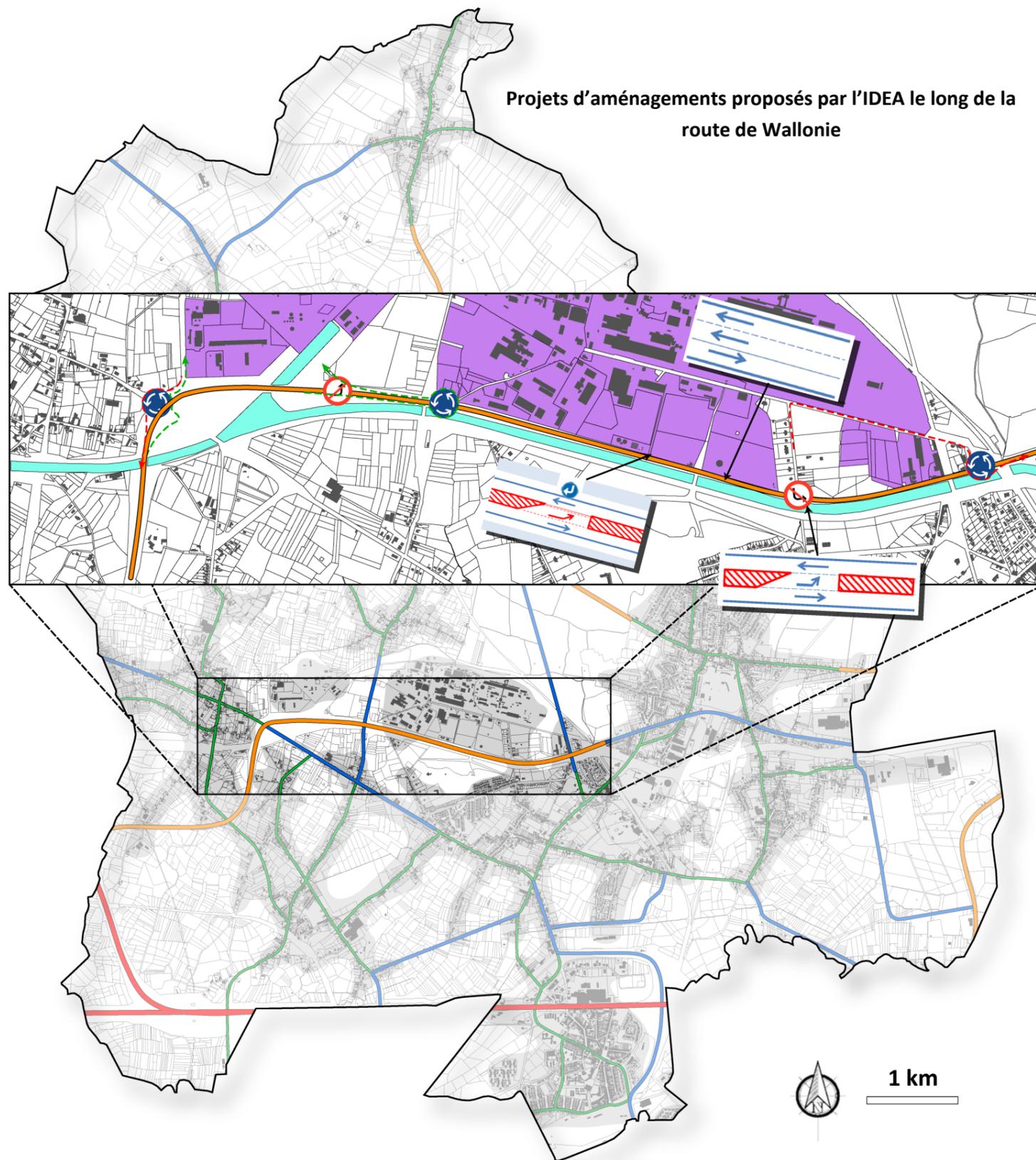
### Un territoire bien pourvu en terme d'intermodalité

- Le territoire de Saint-Ghislain bénéficie d'atouts particulièrement attractifs pour la desserte des zones d'activités. Ainsi, il accueille et concentre en une faible bande un réseau routier d'importance, le Canal et la voie ferrée.
- A l'Est du territoire, le terminal intermodal fluviale-route-fer de Ghlin est présent à ce titre, de même que le zoning de Tertre-Hautrage-Villerot qui dispose d'une liaison ferroviaire directe ainsi que d'un quai d'embarquement (darse d'Hautrage).

### Du trafic de transit de PL au travers de secteurs résidentiels

- Malgré la présence d'axes forts, un trafic de transit PL est notamment constaté au travers d'Hautrage (N50), de Douvrain (Louis Caty), de Tertre (Defuisseaux) ou encore de Baudour (Louis Goblet). Il est pour partie expliqué de par l'usage de GPS destinés aux VP par les sociétés de transport, mais il est également lié :
  - à des insuffisances de signalétique, expliquant le fait de voir des transporteurs « perdus » dans des zones résidentielles ;
  - à l'absence d'aménagement et/ou d'interdiction PL sur certains axes (Defuisseaux) ;
  - au report du trafic de l'autoroute vers la route de Wallonie en cas de problème, entraînant notamment la traversée de Douvrain.

## II. 8. Transport de marchandises



### Des projets en cours pour améliorer à la fois desserte et signalement des zonings

- L'IDEA travaille actuellement sur des propositions de réaménagements ponctuels le long de la route de Wallonie, avec comme objectifs de sécuriser et d'améliorer la qualité de dessertes des zonings.
- Actuellement, sur les différentes interventions proposées, seule celle du réaménagement du carrefour Route de Wallonie # Grand'Route de Mons a pu bénéficier des fonds pour être réalisée. Il s'agira d'aménager un rond-point, de manière à sécuriser les insertions sur la N50 et notamment celles de PL, sur un axe jusqu'ici concerné par des vitesses importantes.
- D'autres propositions, actuellement non programmées car non subsidiées, visent à parfaire progressivement les insertions vers le zoning THV en limitant les risques de chocs frontaux ainsi qu'aux carrefours.
- Un autre projet mené par l'IDEA consiste en un renforcement du jalonnement des zonings depuis la E19, de manière à limiter tout transit de PL au travers des zones résidentielles comme c'est actuellement le cas. A noter qu'aujourd'hui, seuls les zonings SEVESO sont indiqués depuis l'autoroute, de manière à informer les services de secours en cas de problème.



Carrefour entre la route de Wallonie, et la N50, concerné par le projet de rond-point mené par l'IDEA (Hautrage)

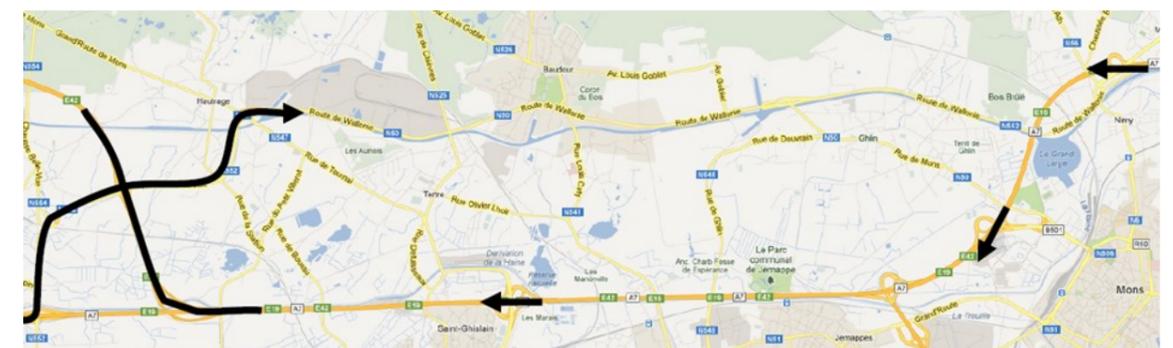


Schéma de principe du projet de plan de jalonnement PL



## II. 9. Sécurité routière

La mobilité à Saint-Ghislain passe prioritairement, comme cela a été décrit au cours des pages précédentes, par les déplacements en véhicules particuliers. Les autres modes, et notamment les modes actifs, doivent s'adapter à cette logique de mobilité actuelle et cela peut, dans certains cas, amener à des situations à risque pour les usagers.

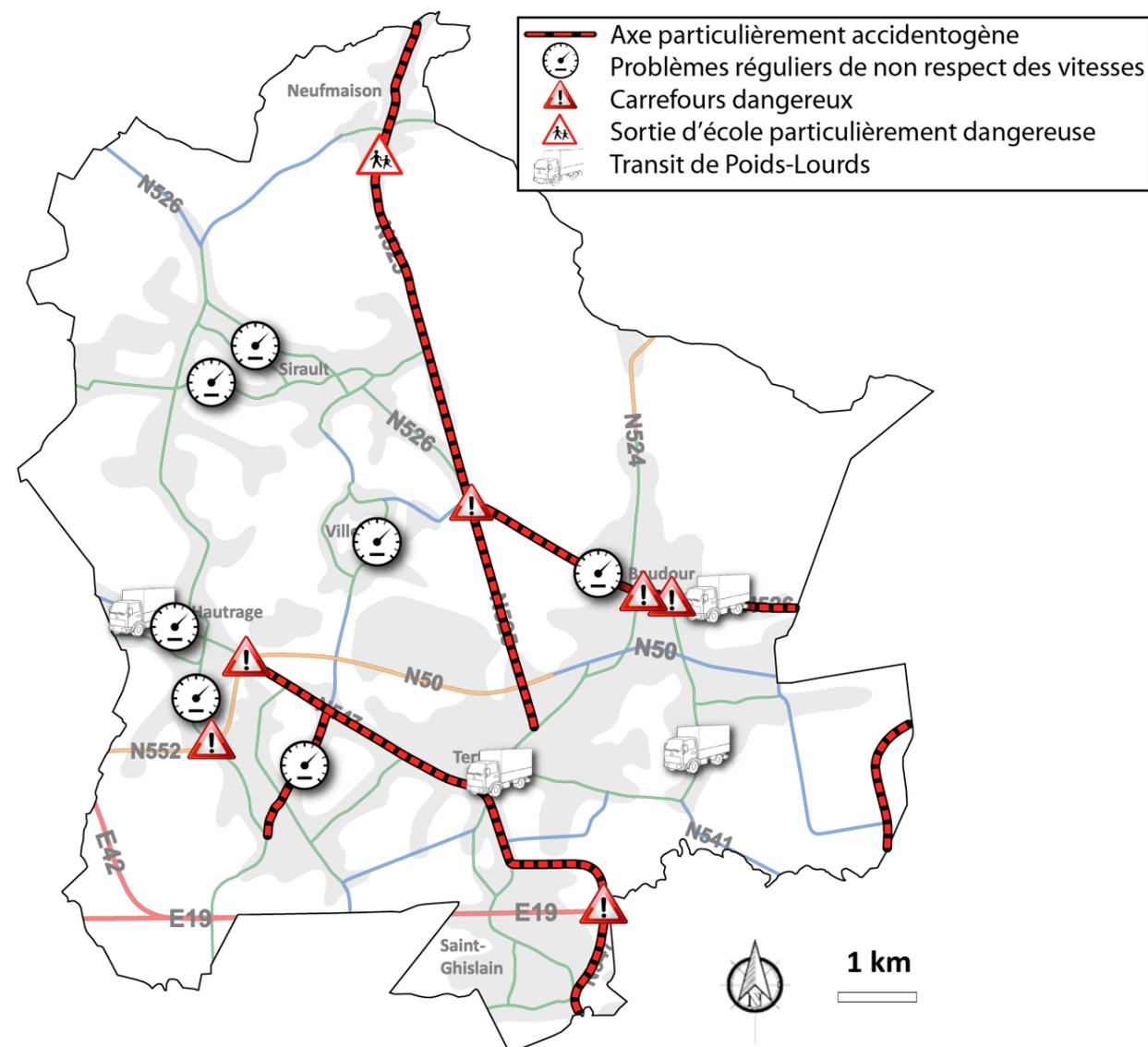
- De nombreuses voiries résidentielles ne disposent ainsi pas d'espaces latéraux permettant aux modes actifs de circuler sereinement. Si des aménagements latéraux existent, ils sont par ailleurs souvent utilisés pour le stationnement des véhicules, obligeant piétons et cyclistes à devoir évoluer sur la chaussée.
- En plusieurs secteurs (rue Defuisseaux, rue de Chièvres, Grand'Route de Mons) la sécurisation des traversées piétonnes peut apparaître insuffisante au regard des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés mais également compte tenu des distances entre traversées. Ces lacunes peuvent inciter certains piétons à traverser n'importe où, les exposant davantage aux risques liés au trafic.

D'autres problèmes de sécurité viennent de comportements à risques qui sont soit le fait de comportement inadaptés (excès de vitesse), soit de configuration problématique. Ainsi :

- Certains axes au tracé rectiligne ou aux dimensions importantes amènent plus volontiers à **des comportements dangereux**. C'est le cas sur de nombreux axes à Sirault ou Hautrage-Etat notamment, où le tracé des voies permet à certains véhicules de dépasser les limitations de vitesse.
- Plusieurs **carrefours dangereux** car sans visibilité amènent également les automobilistes à devoir s'insérer dans une circulation qu'ils ne peuvent pas toujours voir correctement. Ces problèmes sont localisés sur la carte en page suivante.

La commune a mis en place différentes mesures visant à réduire, en certains points et notamment les écoles, les risques d'accidents ou de comportements dangereux.

- Des totems avertissant de la présence des écoles, avec, souvent, des barrières empêchant les enfants de traverser devant le portail des écoles ont été placés.
- Des dos d'âne (rue Albert Bériot), des coussins berlinois (rue de la Hamaide à Tertre), des chicanes (rue Jules Thyse à Tertre).
- Des demandes auprès de la Police pour effectuer des contrôles réguliers (av. Louis Goblet à Baudour).



### Un exemple d'insécurité routière aux abords d'école : l'école communale de Neufmaison

Cette école donne directement sur l'axe fréquenté de la rue de Chièvres, qui cumule de nombreux problèmes représentatifs de la situation de la commune :

- qualité des aménagements de trottoirs, voire absence de cheminement ;
- stationnement gênant des véhicules ;
- vitesse élevée des véhicules malgré la localisation en agglomération et la présence d'un passage piéton.

Les écoles ainsi que la majorité des zones résidentielles sont touchées par ces problématiques.

## II. 9. Sécurité routière

### Rue Albert Bériot

Cohabitation entre piétons/cyclistes et trafic routier

Sentiment d'insécurité pour les modes actifs vis-à-vis du transport de marchandises sur la rue Bériot, dans un secteur présentant peu d'itinéraires alternatifs.

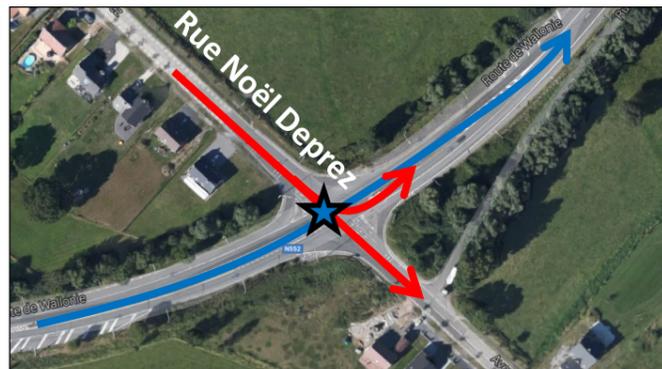
### Carrefour Route de Wallonie - Grand'Route de Mons

Accidents et dangerosité liés aux vitesses excessives sur la N50 et au trafic (notamment poids-lourds) venant depuis la route de Wallonie.



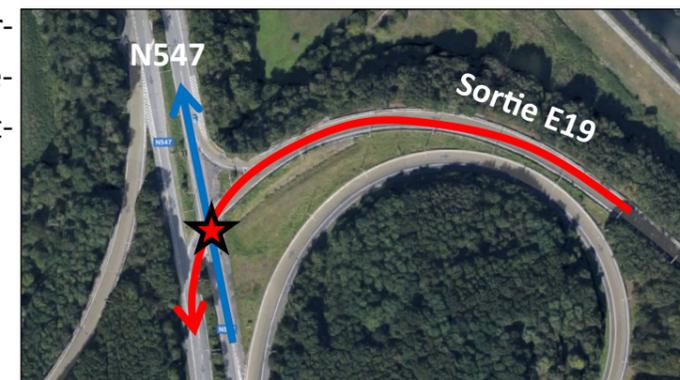
### Carrefour Route de Wallonie - Rue Noël Duprez

Mauvaise visibilité pour les automobilistes voulant traverser ou s'insérer depuis le Nord de la rue Noël Duprez.



### Sortie n°25 de la E19

Nombreux accidents liés à des refus de priorité pour les véhicules arrivant depuis Mons et souhaitant traverser la N547 et rejoindre Saint-Ghislain, Hornu.



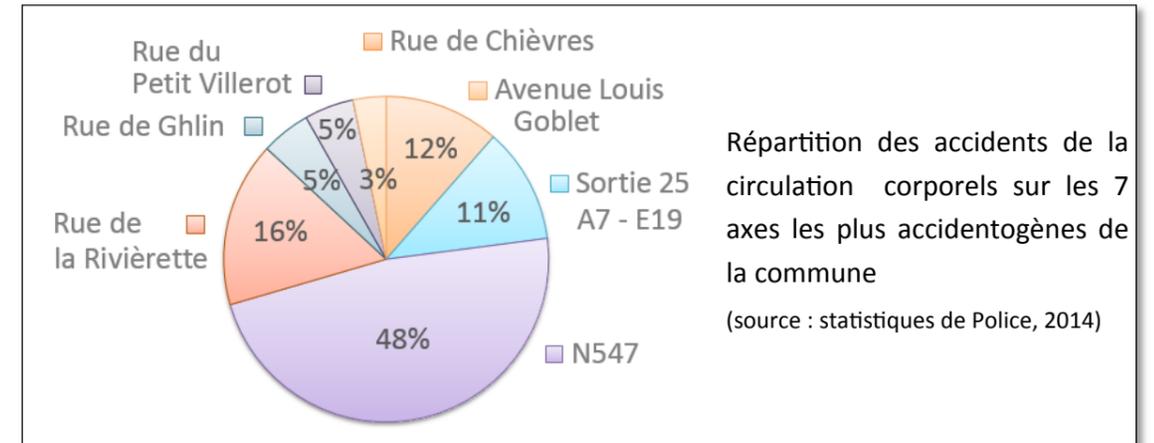
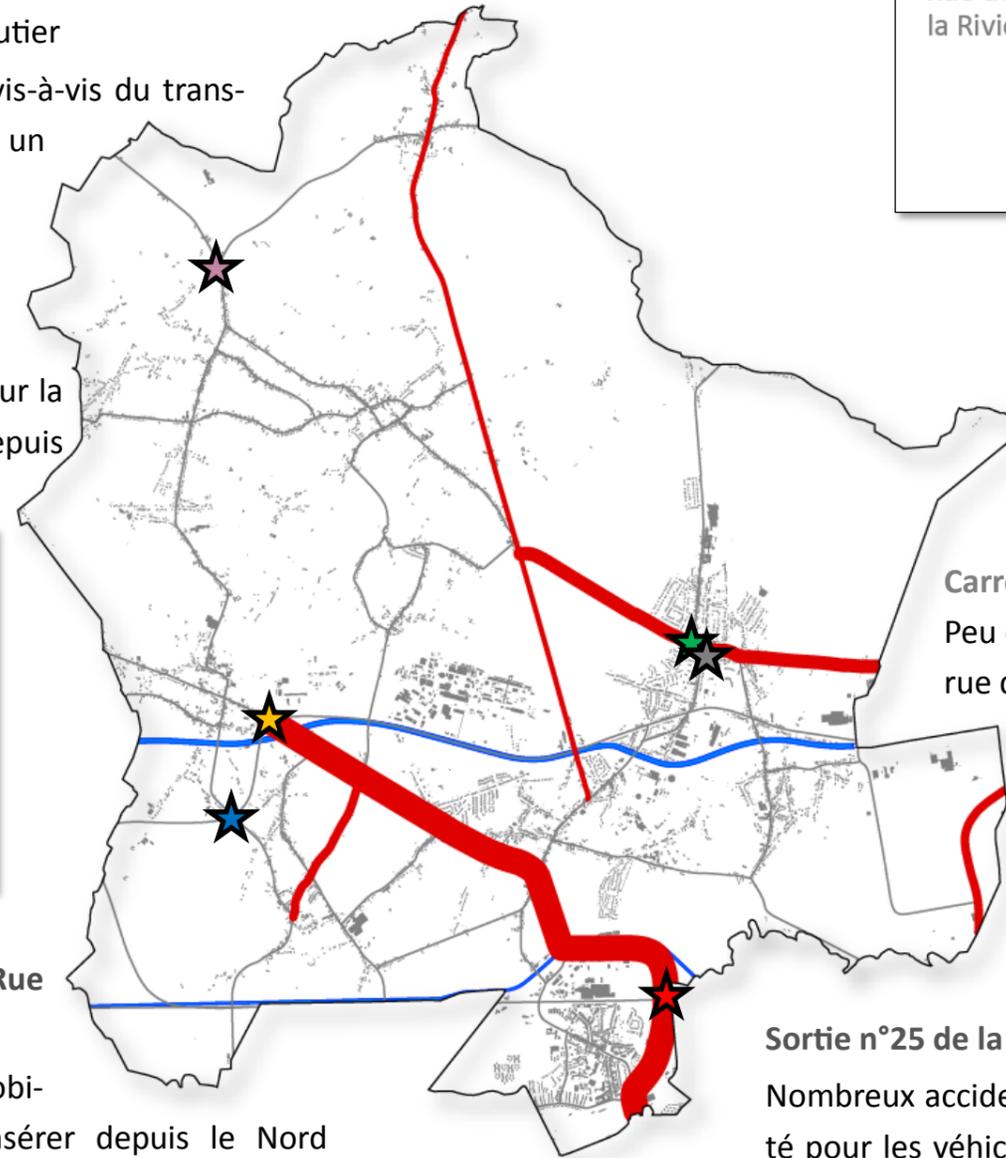
### Carrefour rue du Parc - rue Goblet

Peu de visibilité pour les automobilistes arrivant depuis la rue du Parc.



### Carrefour rue Goblet - rue d'Herchies

Accident et vitesses parfois excessives à l'arrivée sur la rue Goblet depuis la rue d'Herchies.



stratéc

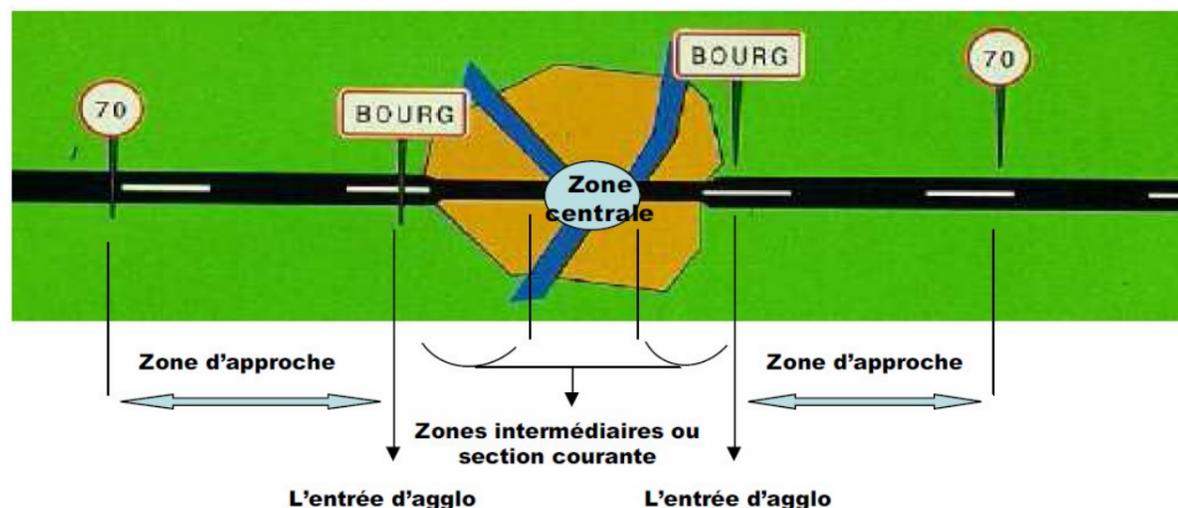
Actualisation du PCM de Saint-Ghislain : état des lieux

## II. 9. Sécurité routière

### Principe de base de lisibilité de la route : le séquençement

La traversée d'une agglomération est découpée en plusieurs séquences qui correspondent aux variations des comportements des usagers suivant l'espace rentrée :

- la zone d'approche (souvent 70 km/h)
- L'entrée de l'agglomération (50 km/h)
- La zone intermédiaire ou section courante (50 ou 30)
- La zone centrale, le cœur de l'agglomération (zone 50, 30 ou 20)



### Problématique des entrées de village, souvent peu lisibles (exemple à Sirault)

Le village de Sirault, très étiré, est caractérisé par de longues voiries résidentielles limitées à 50km/h, sur lesquelles des excès de vitesse sont régulièrement rencontrés. Seules les zones bordant les écoles sont limitées à 30km/h et la rue Léopold Olivier, traversant pourtant des zones résidentielles, reste limitée à 90km/h.

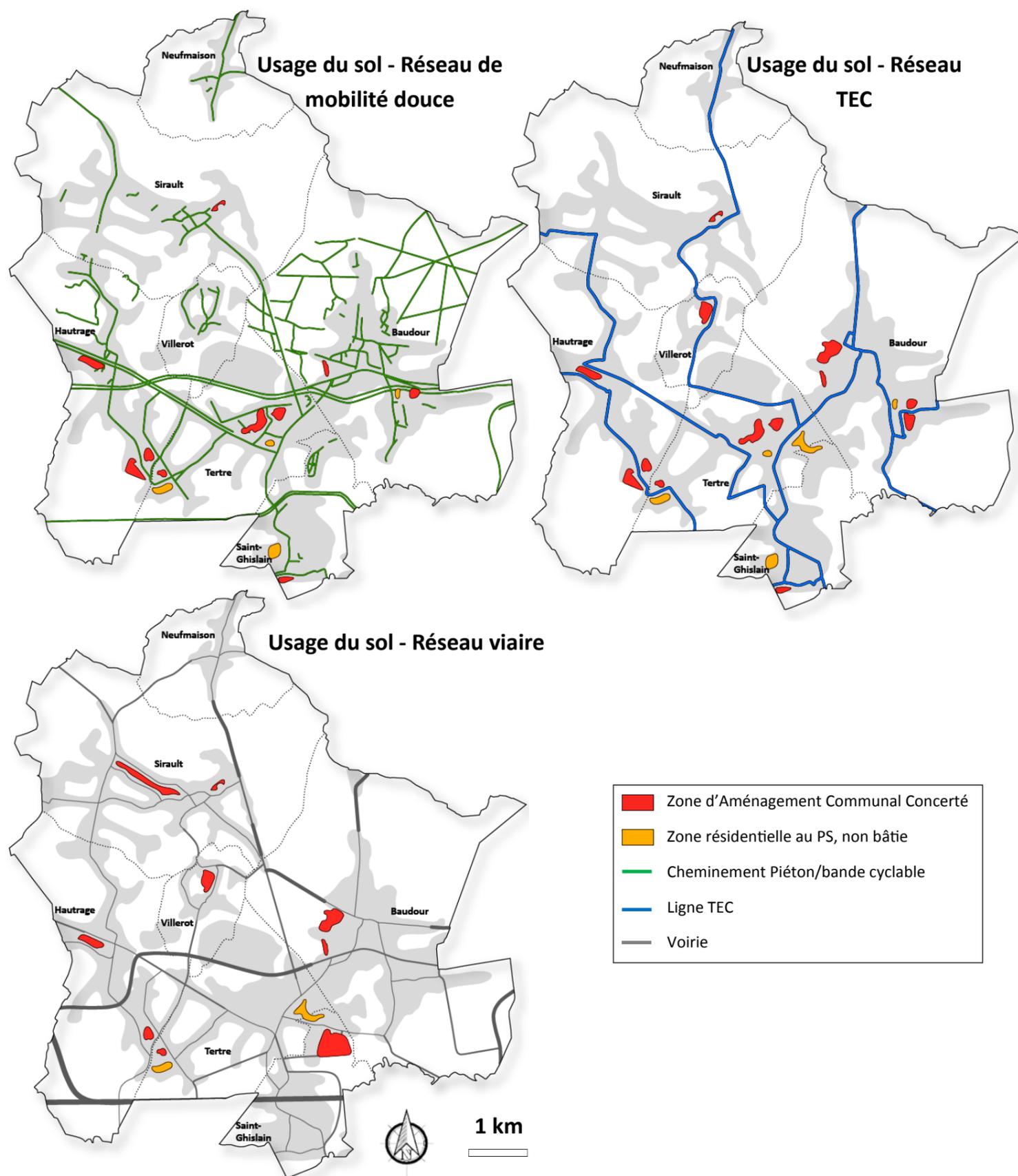
Les « entrées de ville » sont très éloignées du centre (pour exemple, l'entrée Ouest sur Albert Bériot est à 2.4km du centre et l'entrée Est, sur Henri Hautecoeur, est à 2km) et ne sont matérialisées que par la pose du panneau « Agglomération ».

Les zones d'approche sont très éloignées du centre et amènent les automobilistes à oublier rapidement qu'ils sont en agglomération. Au centre, il y a peu/pas de délimitation entre zone centrale et zone intermédiaire, excepté devant des écoles.

Ces absences nettes de séquences (pas d'effet de porte, de variation des emprises), le tracé et la longueur des voiries mais également le manque d'aménagements particuliers (chicanes, ralentisseurs) amènent les automobilistes à ne pas prêter suffisamment attention aux limitations de vitesse, entraînant une insécurité pour les riverains et les véhicules en transit.



## II. 10. Interactions usage du sol—transport



L'analyse des interactions usage du sol - Transport permet de rendre compte des secteurs à urbaniser les plus pertinents aux vues des réseaux de mobilité existants. Les secteurs constructibles et/ou couverts par des projets de lotissement sont localisés et sont ensuite « sélectionnés » vis-à-vis de leur accessibilité pour chacun de trois modes de déplacement.

- Vis-à-vis de **l'accessibilité piéton/PMR/ cyclistes**, le centre-ville de Saint-Ghislain ne disposant pas de zones importantes disponibles pour des projets d'urbanisation, ce sont principalement au sein des **zones présentes au centre de la commune** (proches du RAVeL, centre de Tertre ou sur Hautrage-Etat) qu'apparaissent les meilleures opportunités de développement. Le fait de conforter le tissu urbain dans des zones d'habitat non bâties ou des ZACC au Plan de Secteur apparaît particulièrement intéressant au niveau des secteurs au bâti « en ruban », de manière à étoffer les centralités et permettre à la fois une plus grande cohérence dans les aménagements et un entretien plus aisé (moins de km de voirie à aménager).
- A l'inverse, des villages peu connectés et peu pourvus de réseaux de mobilité douce (Villerot, Sirault) présentent moins d'intérêt au renforcement du tissu urbain vis-à-vis du développement du réseau piétons/PMR/cyclistes.
- Sur base des itinéraires (ne tenant pas compte des fréquences) **proposés par les TEC**, les **centralités de toutes les entités apparaissent opportunes à densifier** car directement desservies. Néanmoins, les itinéraires TEC sont réorganisés en fonction des poches d'habitats principales et s'adapteraient au développement d'un secteur aujourd'hui peu/ pas desservi. A noter par ailleurs que les fréquences de certaines lignes limitent les opportunités de développement, comme à Sirault, Neufmaison ou Hautrage).
- Le réseau viaire irrigue totalement le territoire communal mais il semble cohérent de **le renforcer prioritairement dans des secteurs mieux desservis** (centralités proches de la route de Wallonie, au Sud de celle-ci) plutôt que de continuer d'étendre le tissu (Sirault, Hautrage). Toutefois, le parti peut être pris de renforcer les villages étendus de manière à rendre plus cohérent la hiérarchisation du réseau.

## II. 11. Pour résumer

### Piétons, personnes à mobilité réduite

- Un territoire maillé, de façon générale, d'un réseau de trottoirs/cheminements importants qui permet de connecter les villages bordant le Ravel à ceux plus au sud ;
- De toutes les centralités, le centre-ville est celle bénéficiant du maillage piéton le plus approprié en termes de qualité des aménagements et de dimensionnement, mais également en termes de continuité puisque seule la zone de la *Riviérette* (au Nord de la E19) n'est pas alimentée ;
- Sur tout ou partie de leur espaces urbanisés, les autres centralités présentent des lacunes dans leurs aménagements piétons, avec des espaces régulièrement utilisés pour le stationnement des riverains, des dimensionnements et des états ne permettant pas aux PMR d'évoluer normalement et pouvant même représenter des risques, ainsi que des discontinuités ou absences d'aménagements sur le réseau ;
- La commune compte relativement peu d'aménagements destinés aux PMR (places de stationnement réservées, rabaissements et largeurs suffisants des trottoirs) qui sont principalement présents au centre et pas forcément tout à fait adaptés ;
- Le réseau de mobilité piétonne ne rencontre pas toujours celui du TEC, avec notamment des arrêts non accessibles (il s'agit d'arrêt peu desservis/fréquentés) ;
- La commune a mis en place de nombreux aménagements visant à compléter/étouffer progressivement le réseau mais également à le sécuriser, à l'image des aménagements entrepris aux abords des écoles (barrières de sécurités, dispositifs physiques ou visuels de ralentissement, etc.) ;
- Par ailleurs la commune dispose d'atouts importants pouvant être porteur d'un développement plus important du réseau doux, comme la diversité de ses espaces (urbanisés, champêtres, forestiers, naturels), son relief, les distances inter-villages (pour ceux de la moitié sud du territoire) ou encore la présence d'un RAVeL, d'un GR et de 5 sentiers balisés ;
- Enfin, l'évolution des mentalités et des usages peut progressivement amener à quelques changements dans les habitudes de déplacements, en particulier dans le cadre d'un développement urbain plus dense.

### Cyclistes

- Saint-Ghislain dispose d'un réseau cyclable composé de sentiers VTT, d'un RAVeL et de bandes/pistes cyclables permettant de connecter certains villages entre eux (Saint-Ghislain, Tertre, Baudour, Hautrage) ;
- Toutefois, les aménagements restent souvent discontinus (pouvant être expliqué par des gestionnaires de voirie différents) et pâtissent d'un manque d'entretien et/ou d'une localisation se prêtant difficilement à la sécurité des déplacements (bande cyclable le long de la N50, jouxtant le trafic PL et recevant gravillons et appels d'air) ;
- Hormis au niveau du centre-ville où ils sont quelques-uns autour des principaux équipements (foyer culturel, piscine), les dispositifs de stationnement pour vélo sont manquants ;
- La diversité paysagère du territoire, mais également son relief ainsi que, pour certains villages, les distances inter-centralités sont autant d'atouts en faveur de la promotion des déplacements cyclables. Si le réseau reste à compléter et/ou à seconder (dans le sens où de nouveaux itinéraires peuvent être proposés pour éviter certains axes), il a néanmoins le mérite d'exister et de permettre déjà d'opérer certaines connexions. Les derniers aménagements en date illustrent, à ce titre, une amélioration de la qualité et de la pertinence des interventions menées par la commune et la région.

### TEC

- Le TEC propose un réseau de 12 lignes maillant le territoire de manière cohérente (chaque village bénéficie d'une desserte) mais qui peut néanmoins apparaître complexe dans son organisation structurelle ;
- Si chaque village est desservi par au moins une ligne (plus de la moitié ne dessert que le centre-ville), certains restent pourtant peu accessibles de par les fréquences mises en place (Hautrage, Neufmaison-Sirault-Villerot) et de par les structures urbaines observées qui rendent difficile une desserte égale (Sirault, Douvrain). A noter que certains sites d'activités (notamment les zonings) ou quartiers résidentiels (Cité Wauters) ne sont pratiquement pas desservis ;
- Ces fréquences sont avant tout calées en fonction des horaires des écoliers, qui représentent la très large majorité des usagers, avec des bus principalement concentrés le matin et le soir, ne permettant que difficilement à d'autres usagers d'utiliser les bus du TEC comme seul moyen de transport (peu/pas de bus en heure creuse ni le week-end). De ce fait les temps de parcours, en particulier pour des itinéraires transversaux aux liaisons vers le centre-ville, ne permettent pas au TEC d'entrer en réel compétition avec les déplacements en véhicule particulier ;
- Le réseau du TEC pourrait évoluer à l'avenir, tenant compte des enseignements d'aménagements réalisés et validés (mise à sens unique de la rue du SAS sauf pour les bus, réaménagement de la place, etc.) et s'appuyant sur les projets en cours tel que celui du réaménagement du carrefour du viaduc.

## II. 11. Pour résumer

---

### Réseau SNCB

- Saint-Ghislain est directement alimenté par une gare d'importance, carrefour ferroviaire tourné en grande partie vers celui de Mons mais à partir duquel des liaisons directes et compétitives sont possibles vers les capitales fédérale et régionale, Tournai, Quiévrain ou encore vers Liège ;
- Ce pôle multimodal situé en limite méridionale du territoire, ce qui ne permet pas de faire bénéficier également à l'ensemble des villages, est desservi par des fréquences importantes (notamment aux heures de pointe) pouvant être adaptées par la SNCB en cas de contexte ou d'évènement particulier (sortie des cours le mercredi midi, festival de Dour, affluence à *Pairi Dairza*). La situation de Saint-Ghislain en « arrière » de la gare de Mons dans le sens des retours conditionne parfois le respect des fréquences, avec notamment des répercussions de retard sur la ligne vers Quiévrain à partir du moment où des difficultés ont lieu entre Bruxelles et Mons par exemple ;
- La plupart des lignes TEC alimentant le territoire desservent la gare SNCB et propose des horaires adaptés à ceux des trains. Toutefois, lors de retard sur ce dernier réseau, le cadencement est difficile à adapter de façon pertinente, faute de difficulté de communication « en direct » entre ces deux services publics.

### Autres alternatives aux véhicules particuliers

- Le territoire de Saint-Ghislain dispose de trois autres alternatives possibles à la voiture et aux camions pour effectuer des déplacements. Tout d'abord, le Canal de Nimy-Blaton permet d'effectuer des transports de marchandises. Ensuite, même si ce n'est actuellement pas en place, le covoiturage et le « Pédibus » peuvent représenter des opportunités pour réduire l'usage et le nombre de véhicules.

### Trafic routier

- Saint-Ghislain présente un maillage routier important composé d'axes majeurs desservant le centre et le Sud du territoire (route de Wallonie et E19) dans un sens Est-Ouest et de routes nationales alimentant chaque village. La hiérarchisation, à partir de ces dernières ou lorsque celles-ci traversent des entités, peut toutefois poser des problèmes particuliers de sécurité et/ou de lisibilité ;
- Le centre-ville présente une structure particulière puisqu'il apparaît globalement exclu de tout trafic de transit mais dispose d'un nombre d'accès entrant plus important que celui des accès sortant, ce qui pose problème lors des période de pointe, en particulier au niveau de la principale sortie qu'est le carrefour du viaduc ;
- Les problèmes de transit et de vitesse touchent en revanche les autres villages dans des proportions variables, avec pour certain la problématique supplémentaire liée au passage des poids-lourds.

### Stationnement automobile

- De façon générale, l'offre en stationnement est importante à l'échelle du territoire, répartie sous la forme de parkings (places centrale et au centre-ville en particulier) et sous celle d'un stationnement en voirie. Cette dernière pose problème en de nombreux points du territoire, entrant en conflit avec les déplacements piétons/PMR/cyclistes ;
- Le centre-ville est touché par une problématique particulière liée à la saturation des parkings centraux et, à l'inverse, à la faible occupation des aménagements plus excentrés.

### Transport de marchandises

- La présence d'importants zonings génère un trafic de marchandises particulièrement important sur Saint-Ghislain, notamment sur la route de Wallonie, qui malheureusement se perd parfois dans des secteurs résidentiels non adaptés (Douvrain, Baudour) et pose des problèmes de sécurité et de confort du cadre de vie ;
- Les infrastructures existantes (canal, CdF, Routes) permettent d'envisager la valorisation de l'intermodalité et des projets sont par ailleurs en cours auprès de l'IDEA pour améliorer à la fois l'accessibilité et la sécurité de ces déplacements. Un territoire bien pourvu en terme d'intermodalité.

### Sécurité

- Les déplacements Saint-Ghislainois sont, jusqu'ici, calés sur des logiques motorisées laissant parfois peu de place aux déplacements des modes actifs ou alternatifs. Conjugué à des règles urbanistiques permettant d'étirer plus encore le tissu urbain, ces logiques amènent régulièrement à des comportements à risques (excès de vitesse) ou à une trop faible place laissée aux usagers les plus faibles. A noter toutefois que la commune a mis, et met, en place différentes mesures visant à réduire les risques d'accidents ou de comportements dangereux.

## Annexes

---

# IV. 1. Liste des acteurs de la mobilité interrogés

---

## Personnes rencontrées en réunion technique

- **SPW :**
  - Mme GUERIN Christine , Département de la Stratégie de la Mobilité
  - M. LAIR DUEE Simon, chef de district de Mons
  - M. HEINESCH François, Direction de la Planification de la Mobilité
- **Services communaux :**
  - Service technique et mobilité :
    - M. JORION Michaël, chef de service
    - Mme SILLION Valérie, agent technique et conseillère en mobilité
    - M. BRUYERE Gauthier, agent technique en chef
    - M. NICOLAS Pierre, employé d'administration et conseiller en mobilité
  - AMT:
    - Mme MEREAU Pauline, chef de service
    - Mr LEPORC Patrice, conseiller en mobilité
  - ASSJ :
    - M. SALAMONE Giuseppe
    - M. GEURDS Thierry, gardien de la paix
- **Police de proximité :**
  - M. DELRUE Eric, commissaire

## Personnes rencontrées dans le cadre d'interviews

- **SNCB :**
  - Mme PIRAUX Véronique , Public Affairs Officer de la SNCB
  - M. BONDROIT, chargé des bâtiments et des travaux
  - M. DEMELLE, chargé des transports
- **TEC-Hainaut :**
  - M. ROBIN Claude, Responsable de réseau
  - M. VITA Grégory, Responsable de secteur
- **IDEA :**
  - Mme DUFRASNE Maïté
  - Mme FINET Geneviève
  - Mme THIERNESSE Catherine

## IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes - Saint-Ghislain (1)

Date : 6 octobre 2015

Séance présidée par Madame Séverine Demarez, échevine du budget, de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de la mobilité avec pour objectifs

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude
- ⇒ La présentation des premiers constats (bilan du PCM établi en 2004, état des lieux de la situation actuelle et à venir)
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants

### Synthèse des premiers constats

#### Circulation automobile

- Engorgements ponctuels en semaine liés, notamment, aux trafics de dépose-reprise des élèves des écoles ;
- Hors pointes : pas de problème de circulation particulier, le centre est préservé du trafic automobile de transit et les vitesses de circulation sont globalement limitées ;
- Des réflexions sont en cours pour un réaménagement d'ensemble des circulations au niveau du carrefour du Viaduc, nœud de circulation compliqué.

#### Stationnement automobile

- Il y a, globalement, une offre en stationnement importante autour du centre et de la Grand'Rue ;
- La gratuité du stationnement en voirie est particulièrement appréciée par les riverains ;
- Il y a un déséquilibre dans l'occupation des parkings avec une forte congestion du parking des ETH et devant la gare, et une sous-utilisation des parkings décentrés (4<sup>ème</sup> rue, SNCB)
- On observe également beaucoup de stationnement interdit (véhicules garés sur trottoir, débordant sur la voirie...)
- Manque de stationnement réservé aux livraisons sur la Grand'Rue.

#### SNCB

- La gare de Saint-Ghislain offre une bonne desserte vers les principales villes wallonnes et Bruxelles et des temps de parcours souvent concurrentiels à celui de la voiture ;
- Ligne en sens unique vers Quiévrain, causant des difficultés en cas de retard à Mons ;
- Des travaux, en cours, à la gare de Mons vont permettre d'augmenter le nombre de trains et de réduire les retards des trains.

#### TEC

- Saint-Ghislain est bien desservi par les bus : 15 lignes de bus offrent des rabattements vers les gares de Saint-Ghislain ou de Boussu ;
- Les fréquences sont relativement bonnes et adaptés au rythme scolaire ;
- Les bus souffrent de problèmes de circulation ponctuels au niveau du carrefour du Viaduc en heures de pointe (pris dans la congestion) ;
- Un projet de Bus à Haut Niveau de Service reliant Mons à Saint-Ghislain, d'une part, et Mons à Dour et Boussu d'autre part, actuellement à l'étude par l'IDEA, permettra d'améliorer les fréquences mais aussi les vitesses de parcours des bus sur cet axe à moyen terme.

#### Vélo

- 80% des habitants de Saint-Ghislain habitent entre 2 et 5km du centre-ville (gare). Pour cette distance de trajet, le vélo constitue une bonne alternative à l'usage de la voiture ;
- De plus, à Saint-Ghislain, il y a une certaine mixité des fonctions et des usages : il est donc théoriquement possible pour une personne en bonne santé d'aller effectuer ses courses ou de déposer son enfant à l'école en vélo ;
- Le maillage de piste et de bandes cyclables est globalement bien maillé à Saint-Ghislain, notamment vers Tertre, Baudour ou Mons (promenade) ;
- Il y a un manque de liaison directe et sécurisée vers Douvrain ;
- Certaines traversées sont toutefois encore difficiles (Carrefour du Viaduc par exemple).

#### Piétons, personnes à mobilité réduite

- Le maillage de trottoirs et de traversées est globalement dense et en bon état à Saint-Ghislain ;
- Certains points ou certaines traversées sont toutefois encore difficiles, notamment pour les personnes à mobilité réduite (traversées non matérialisées, autoroute = barrière physique...)
- Le stationnement intempestif sur trottoir constitue souvent un obstacle pour la circulation des piétons ;

#### Transport de marchandises

- Saint-Ghislain est globalement préservé du trafic poids-lourds entre l'autoroute et les zonings, notamment celui de la Rivière ;
- On observe du stationnement ponctuel en double-file de camions de livraison dans la Grand'Rue, qui peut gêner le trafic.

## IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes - Saint-Ghislain (2)

### Avis et suggestions des participants

#### Questions et réflexions générales

- Quel sera l'ordre du jour de la prochaine rencontre citoyenne de mars 2016 ?
- Réponse : présenter les objectifs du futur PCM, définis et hiérarchisés par les différents acteurs du PCM, expliquer les principes généraux retenus en matière de circulation et de stationnement à court, moyen et long terme et discuter des mesures concrètes traduisant ces principes.

#### Circulation automobile

- Les problèmes de trafic automobile le soir se situent surtout en semaine aux alentours de 15h-15h30, lorsque les élèves sortent de l'école. Vers 16h30-17h30, il n'y a pas de souci particulier ;
- Le schéma d'accessibilité automobile à Saint-Ghislain favorise davantage l'entrée de ville (3 entrées) que la sortie de ville (2 sorties) ;
- La mise à sens unique de la rue du Sas, pour y intégrer un contre-sens bus, créé :
  - des détours importants pour les riverains et les usagers qui souhaitent sortir de la ville ;
  - des problèmes de report sur la rue du Port dont le profil (stationnement en épi) n'est pas adapté à une telle circulation et provoque des files ponctuelles en matinée.
- C'est pourquoi il est fréquent de voir des automobilistes emprunter la rue du Sas en sens interdit.
- Suggestions proposées :
  - revoir les sens de circulation automobile du centre et inverser, notamment, le sens de circulation de la rue du Sas ;
  - revoir le profil de la voirie du Sas : supprimer le stationnement et créer une bande de circulation supplémentaire, déplacer l'arrêt de bus au bout de la rue du Sas.
- Il existe un problème de visibilité des panneaux de signalisation, notamment au niveau du contournement, lié à la végétation. Il est important d'élaguer fréquemment ;
- Il existe un vrai problème de sécurité routière au niveau du carrefour de Quaregnon, au Sud de Douvrain, lié à un manque de visibilité et des vitesses trop élevées ;
- Le revêtement mis en place lors de la rénovation récente de la route en haut du viaduc n'est pas de bonne qualité

#### Stationnement automobile

- L'offre importante et la gratuité du stationnement à Saint-Ghislain sont particulièrement appréciées par les riverains qui soulignent qu'il est important de conserver cet atout pour l'Entité.
- Des systèmes de dépose-reprise sécurisés doivent être créés pour les élèves des écoles. Suggestions proposées :
- Il est important de mieux contrôler le stationnement sauvage sur trottoir qui gêne les circulations des piétons et des cyclistes ;
- Le parking des ETH est majoritairement occupé par les enseignants des écoles à proximité. Ce stationnement de longue durée ne favorise pas le parage des véhicules des usagers des commerces des rues alentours ;
- La rue Saint-Lô est théoriquement une voirie à desserte locale mais, dans les faits, elle est fréquemment utilisée pour le stationnement des véhicules de livraison et des usagers des commerces de la Grand Rue.

#### TEC

- Il existe encore un potentiel important d'usage des bus par les écoliers mais pour cela il s'agirait d'améliorer les fréquences et la desserte de l'Entité mais également sécuriser les itinéraires vers les arrêts de bus ;
- L'arrêt du bus devant l'école Sainte Marie bloque ponctuellement la circulation automobile ;  
Suggestions proposées :
  - Déplacer de l'arrêt de bus un peu plus loin en sécurisant les itinéraires piétons jusqu'à cet arrêt ;
  - Créer des chicanes, comme sur la 4<sup>ème</sup> rue.

#### Vélo

- Pour favoriser l'usage du vélo, il s'agit également de proposer une offre en stationnement sécurisée à destination, notamment aux abords de la Grand'Rue et des équipements publics (piscine, écoles...).

#### Piétons, personnes à mobilité réduite

- La sécurité des entrées/sorties des écoles est un point crucial. Certains points (comme le pont) sont peu sécurisés. Auparavant, celle-ci était assurée par des stewards ou des professeurs mais ceci est de moins en moins le cas.
- Suggestions proposées :
  - Effectuer la sortie des écoles par groupe d'élèves ;
  - Encadrer davantage la circulation des élèves par des stewards ou des enseignants.
- Sur certains trottoirs, comme ceux de la rue Maigret, les revêtements ne sont pas adaptés aux piétons et aux personnes à mobilité réduite ;

#### SNCB

- Il est important de renforcer les liaisons en train vers Valenciennes.

## IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes - Sirault/Neufmaison (1)

Date : 7 octobre 2015

Séance présidée par Madame Séverine Demarez, échevine du budget, de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de la mobilité avec pour objectifs

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude
- ⇒ La présentation des premiers constats (bilan du PCM établi en 2004, état des lieux de la situation actuelle et à venir)
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants

### Synthèse des premiers constats

#### Circulation automobile

- Axes limités dans l'ensemble à 50km/h compte tenu du fait qu'ils alimentent des linéaires résidentiels. Les distances (3.5km d'Ouest en Est à Sirault), doublées d'un manque d'aménagements/d'installations contraignant les vitesses, incitent certains automobilistes à rouler au-dessus des vitesses autorisées.
- L'augmentation de la population sur Sirault entraîne, de fait de la situation excentrée de l'entité vis-à-vis des axes et modes de transport (trains, TEC), une augmentation du nombre de voiture et donc un renforcement du trafic (pas de nouveaux axes créés donc des charges qui s'accroissent).
- Dangerosité du carrefour de Croix-Cailloux où plus axes importants se rencontrent mais où est également implanté une station-service amenant parfois certaines manœuvres délicates pour la circulation.
- La rue Jean Lenoir représente une ligne droite de 900m bordée d'habitation et limitée à 50km/h. Pour tenter de faire respecter cette vitesse, la commune a aménagé un système de 4 chicanes en alternance. Ce dispositif ne semble pas répondre aux objectifs visés puisque les vitesses et le comportement de certains automobilistes (refus de priorité), amène à la poursuite d'une situation dangereuse pour les riverains.
- La rue Emile Vandervelde connaît un problème de vitesse automobile, avec toujours comme explication du point de vue des riverains un manque d'aménagements contraignant les vitesses et une limitation à 50km/h trop longue pour être totalement respectée.
- Engorgements ponctuels en semaine sur Saint-Ghislain liés, notamment, aux trafics de dépose-reprise des élèves des écoles ;
- Certains carrefours sans visibilité disposent de miroirs censés permettre aux automobilistes d'évoluer en toute sécurité. Toutefois, les riverains relèvent que ces miroirs sont mal orientés, et ce depuis longtemps, faute d'une remise en place par la commune (place de Sirault, rue des Déportés).

#### TEC

- Neufmaison et Sirault sont principalement desservis par la ligne 100 qui offre des liaisons directes vers Saint-Ghislain à hauteur de 2 et 5 bus/h en HPM et HPS. L'Ouest de Sirault n'est desservi que par la ligne 13, avec seulement 3 bus/jour.
- Les fréquences sont relativement bonnes et adaptées au rythme scolaire ;
- Les entités de Sirault et de Neufmaison ne sont pas suffisamment desservies en transport en commun que pour permettre un autre usage que celui qu'en ont les écoliers (peu de bus en HC et pas de bus le week-end). Les riverains notent pas ailleurs une irrégularité récurrente par rapport aux horaires annoncés.
- A l'échelle de la commune, les seules liaisons directes (via les lignes 13 et 100) sont assurées vers Saint-Ghislain. Il n'y a pas de connexion vers l'Est de la commune, obligeant des correspondances vers Tertre ou Saint-Ghislain et entraînant des temps de parcours très longs.

#### Piétons/Cyclistes

- L'urbanisation linéaire et les distances séparant Neufmaison et Sirault du centre-ville contraignent fortement les déplacements piétons et sont plutôt incitatives à ces déplacements vélo. Toutefois, dans les deux cas, ces entités manquent actuellement de connexions à l'échelle de la commune et ne comprennent que des aménagements peu cohérents et ponctuels.
- Les seuls aménagements piétons et cyclables des entités de Sirault et Neufmaison sont situés au centre des villages, sur les liaisons Sirault - Baudour, Sirault-Tertre, Sirault-Villerot, Sirault-Neufmaison ou encore sur la rue Vandervelde.

- Il apparaît important d'agir en faveur d'une sécurisation de la zone habitée au niveau des rues Bériot, Lenoir et Vandervelde, qui sont les axes structurant l'entité de Sirault.
- Compte tenu des dimensions des îlots peu opportunes pour les déplacements piétons, il s'avère intéressant de réfléchir aux moyens de traverser les îlots (via les chemins de traverse) pour les piétons ou à la sécurisation des déplacements cyclistes afin de les encourager. Cela passe par une revalorisation des sentiers (y compris entretien) telle que peut le promouvoir le PCDN.
- Le stationnement sur les trottoirs pose particulièrement souci au niveau de Neufmaison, où les écoliers doivent souvent évoluer sur la rue de Chièvres, très passante.

#### Stationnement automobile

- Le stationnement représente une problématique à Sirault lorsque des événements sont organisés sur la place, entraînant des débordements importants dans les rues alentours.
- Plusieurs rues, concernées par une réglementation urbanistique qui impose de s'aligner à front de rue pour ne pas permettre de vue chez les voisins, amène à un manque de place pour associer harmonieusement stationnement et trottoirs.

#### SNCB

- La gare de Saint-Ghislain offre une bonne desserte vers les principales villes wallonnes et Bruxelles et des temps de parcours souvent concurrentiels à celui de la voiture. Toutefois, compte tenu des problématiques de congestions sur Saint-Ghislain à certaines heures, la gare d'Ath peut parfois apparaître comme plus indiquée pour effectuer certains trajets en trains.

#### Transport de marchandises

- Le transport de marchandises touche relativement Sirault et Saint-Ghislain, se focalisant autour de la route de Wallonie.



Photos d'un riverain de la rue Raymond Liénard, illustrant un problème ponctuel de stationnement



## IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes - Sirault/Neufmaison (2)

### Avis et suggestions des participants

#### Questions et réflexions générales

- Quelle sera la suite de l'étude et quand des mesures concrètes seront-elles avancées ?
- Réponse : la prochaine étape est l'élaboration des objectifs sur base des éléments de diagnostic et la proposition de mesures visant à atteindre les objectifs fixés. La prochaine réunion citoyenne est prévue pour février 2016 (la date précise sera transmise aux riverains). D'ici là, les adresses mails des consultants Stratec et de l'Echevine sont bien entendu disponibles pour toutes questions/suggestions.

#### Circulation automobile

- Pour améliorer la lisibilité et la compréhension sur certains tronçons, plusieurs riverains proposent de régler les problèmes de signalisation, notamment en supprimant les panneaux routiers inutilisés (cas du panneau situé au début de la rue Henri Hautecoeur)
- Afin d'améliorer la sécurité au niveau du carrefour Croix-Cailloux, un nouvel aménagement pourrait être proposé afin de forcer les automobilistes de la rue de Chièvres à ralentir (un rond-point)
- Pour renforcer le respect des limitations de vitesse sur les longues rues résidentielles de Sirault, un accroissement des contrôles des vitesses et des incivilités pourrait être entrepris, faisant appel pour cela à la police. La N526 est particulièrement concernée par des problématiques de vitesses et de comportements dangereux (dépassements notamment).
- Suggestion proposée : engager une réflexion sur la mise à sens unique de la rue des Etangs. Il faut savoir qu'un projet de lotissement (actuellement staté) concerne ce secteur et peut, s'il se concrétise un jour, amener à de nouveaux besoins et priorité en termes d'accessibilité.
- Le « rond-point » situé à l'extrémité Ouest de la rue Vandervelde gagnerait à être plus clair en termes de priorité. La signalisation au sol et le seul poteau électrique au centre ne sont pas directement perçus comme un carrefour fonctionnant en giratoire
- Un citoyen amène à réfléchir sur la mise en sens unique de la rue des Déportés, sur le tronçon entre Bériot et Demelin. Cette proposition vise à répondre aux problèmes de congestion et de stationnement lors des événements importants organisés au niveau de la place de Sirault.

#### TEC

- Les riverains émettent le souhait de voir les fréquences augmenter et notamment le week-end ou durant les HC.
- Le village de Sirault, long de 3.5km, n'est desservi par les TEC qu'à ses extrémités Est et Ouest, obligeant les usagers au centre du village à parcourir des distances importantes à pied pour rejoindre les arrêts. Ces distances se font, par ailleurs, sur des axes dépourvus d'aménagements piétons, ce qui rend ces déplacements peu sécurisés sur des axes où des vitesses excessives sont régulièrement constatées. Il est ainsi proposé de mettre en place un arrêt dans la rue Bériot.
- Un citoyen amène l'idée d'un minibus effectuant une rotation intra-muros à l'échelle de la commune. Un itinéraire circulaire plutôt que convergeant vers le centre-ville pourrait amener à trouver de nouveaux usages et usagers aux services du TEC.

L'idée d'un taxi loisir/taxi social est également amenée par un riverain.

- Le réaménagement des principaux arrêts de bus apparaît, une nouvelle fois, à mettre à l'ordre des priorités dans le but de promouvoir l'usage du TEC et surtout sécuriser au mieux les usagers.

#### Vélo

- Les citoyens estiment important, si l'on veut permettre aux cyclistes d'évoluer en toute sécurité, d'assurer un meilleur entretien des pistes cyclables. Elles sont aujourd'hui souvent recouvertes de graviers ou bien encore coupées par des véhicules en stationnement, ce qui amène de nombreux cyclistes à évoluer sur la route. Un citoyen cite d'exemple de l'aménagement sur la rue de Chièvres, aménagement récent et bien fait, qui n'est pourtant pas forcément utilisé par les vélos de par l'insécurité que représentent les points d'entrée/sortie de cette piste sur la N525
- Pour favoriser l'usage du vélo, il s'agit également de proposer une offre en stationnement sécurisée à destination, notamment aux abords de la Grand'Rue et des équipements publics (piscine, écoles...).

#### Piétons, personnes à mobilité réduite

- Sur Baudour, les citoyens proposent de mettre un passage piéton au niveau de la rue d'Herchies pour rejoindre de façon sécurisée l'école des Bruyères situé sur la rue des Sapins.
- La sécurité des entrées/sorties des écoles est un point crucial. Certains points (comme le pont) sont peu sécurisés. Auparavant, celle-ci était assurée par des stewards ou des professeurs mais ceci est de moins en moins le cas.
- Suggestions proposées :
  - Effectuer la sortie des écoles par groupe d'élèves ;
  - Encadrer davantage la circulation des élèves par des stewards ou des enseignants.
- Sur certains trottoirs, les revêtements sont à homogénéiser malgré le fait que les trottoirs sont pour moitié publics et pour l'autre moitié privé.

#### Stationnement automobile

- Des systèmes de dépose-reprise sécurisées doivent être créés pour les élèves des écoles, notamment à Neufmaison où la dépose peut parfois s'avérer dangereuse. Des zones de kiss&go sont donc à réfléchir aux abords des écoles.
- Il est important de mieux contrôler le stationnement sauvage sur trottoir qui gêne les circulations des piétons et des cyclistes.

## IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes - Baudour/Tertre/Douvrain

Date : 14 octobre 2015

Séance présidée par Madame Séverine Demarez, avec pour objectifs

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude
- ⇒ La présentation des premiers constats (bilan du PCM établi en 2004, état des lieux de la situation actuelle et à venir)
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants

### Synthèse des premiers constats

#### Circulation automobile

- Sur la rue Louis Goblet, problèmes récurrents et importants de vitesse. Des coussins berlinois avaient été prévus mais les aménagements n'ont pas été réalisés. La commune demande régulièrement à la police de contrôler les vitesses à l'arrivée sur Baudour par cet axe, mais les riverains constatent que les automobilistes ré-accélèrent quand ils se rendent compte que la police n'est pas sur place.
- Il s'agit malheureusement de problèmes d'incivilité sur l'av. Louis Goblet comme le rappel Mme Demarez.
- Sur l'arrivée Ouest de l'av. Louis Goblet, des problèmes de vitesse sont également rencontrés, que ce soit dans Baudour ou sur la route traversant la forêt. Il n'y a pas de trottoirs mais la proximité de la forêt attire de nombreux piétons, cyclistes et cavaliers.
- La circulation à Saint-Ghislain est, de manière générale, trop centrée autour des déplacements automobiles. Les autres modes sont peu intégrés et doivent s'adapter (de gré ou de force) aux priorités automobiles de déplacement.
- Les habitants, dans leurs habitudes de déplacements, ne sont pas encore prêts à faire des efforts (changement de comportement, de mode de déplacement), comparativement à ce que permet la voiture et aux lacunes constatées pour les autres types de déplacement (absence d'aménagements piétons/cyclables, sécurité, etc.)
- Dans la rue d'Hautrage (Douvrain), des vitesses importantes sont régulièrement constatées. Il n'y a pourtant pas de trottoirs et la voirie n'est pas adaptée à accueillir un trafic double sens.
- Les riverains constatent de plus en plus de file à Douvrain.
- Problème de vitesse sur la rue Defuisseaux entre les deux ronds-points (Ours et St-Ghislain).
- Le Quartier de l'Europe est devenu une zone très fréquentée, avec des vitesses importantes régulièrement constatées. Sur la rue des Mugnets, des voitures venant de l'av. Louis Goblet entrent à toute vitesse dans un secteur résidentiel. L'absence de trottoir dans cette zone rend les déplacements piétons dangereux à certains moments de la journée.
- Malgré les interdictions, de nombreux automobilistes double au niveau de la zone centrale sur la rue de la Rivière.
- Sur la place de la Résistance, un problème au STOP est identifié. Les gens qui tournent vers Louis Caty ne mettent pas leur clignotant car ils pensent poursuivre sur la rue principale.

#### Piétons/Cyclistes

- Les piétons ne disposent pas de l'espace suffisant pour se déplacer le long des abords de la place de Baudour, entre les véhicules stationnés et les aménagements implantés sur les espaces de trottoirs.
- Il n'y a pas de trottoir sur l'avenue Louis Goblet, tout du moins en dehors de l'hyper-centre, ce qui pose de réels problèmes de sécurité pour les piétons compte tenu du trafic et des vitesses souvent pratiquées. Les véhicules stationnés le long de la route gênent, de surcroît, les déplacements des piétons. Il y a pourtant de grands espaces disponibles pouvant être utilisés pour mettre en place des aménagements spécifiques au niveau des côtes.
- Le carrefour Agache#Chapelle est très peu sécurisé pour les piétons, par rapport au trafic des PL.
- Il n'y a pas de passage piéton rue de la Rivière alors que des habitations sont implantées le long de cet axe aujourd'hui destiné principalement aux commerces. Il n'y a également pas de trottoirs ni de piste cyclable.
- Sur la rue des Juifs, les trottoirs, souvent absents, sont en très mauvais état. Cette situation représente un risque important pour les déplacements piétons.
- Les sentiers piétons sont souvent discontinus (sentiers de randonnées), de par l'implantation de maisons au milieu du tracé.

#### Stationnement automobile

- Sur la place de Baudour, les véhicules quittant leur place de stationnement n'ont pas de visibilité lorsqu'elles effectuent une marche arrière, créant des problèmes de sécurité et des risques de collision avec des véhicules circulant sur la place.

#### Transport de marchandises

- Transit de PL important sur l'av. Louis Goblet, créant une insécurité et un inconfort général pour les habitants de cette rue Cet axe structure par ailleurs le village, ce qui n'est pas optimum pour la qualité du cadre de vie sur Baudour.
- Au niveau de la rue d'Hautrage (Douvrain), la rue est normalement interdite aux plus de 3.5T mais elle est régulièrement empruntée pour rejoindre le parc à containers et le parking de la clinique. Ces infractions représentent d'autant plus un risque qu'une conduite HP passe sous la voirie, qui n'est pas en très bon état.
- Les PL empruntent régulièrement la rue Defuisseaux, ce qui pose des problèmes de sécurité compte tenu des produits transportés et de la proximité vis-à-vis des maisons/voitures/piétons.
- La rue des Agaches n'est accessible que depuis la route de Wallonie, et il n'y a pas assez de passage pour permettre aux PL de passer.
- Des engins agricoles sont obligés de traverser Baudour par Goblet, entraînant nuisances et insécurités. Les agriculteurs précisent qu'ils cultivent des champs dans les zonings et qu'ils n'ont pas d'autre itinéraire pour relier leur exploitation.

### Avis et suggestions des participants

#### Questions et réflexions générales

- Des riverains suggèrent de réitérer le même genre d'étude que le PCM à une échelle plus grande, soit celle des quartiers, avec une concertation auprès des citoyens plus importante.
- Une idée de mettre en place une rubrique « news of Mobility » est lancée par une riveraine, de manière à d'avantage impliquer les riverains dans le processus de concertation des études de mobilité. La voie postale serait, à priori, celle qui fonctionnerait le mieux.

#### Circulation automobile

- Un riverain suggère de mettre en place des plots rouges et blancs (« New Jersey ») sur l'av. Louis Goblet. Il avance que les coûts sont peu importants, que c'est facile à mettre en place et que cela règle rapidement le problème des vitesses (solution provisoire).
- Un riverain amène l'idée d'augmenter les espaces réservés aux piétons sur la rue d'Hautrage, de manière à la mettre en sens unique en réduisant la largeur de la chaussée. Cet aménagement permettra de réduire les vitesses tout en accordant plus d'espace (et de sécurité) aux usagers les plus faibles).
- Un riverain suggère de mener une étude particulière (locale) sur la centralité de Douvrain autour de la problématique des files régulièrement constatées, notamment lorsque l'autoroute est congestionnée et qu'il y a du délestage vers la route de Wallonie.
- Plusieurs riverains émettent l'idée de réduire l'emprise des voiries pour permettre la mise en place plus systématique de trottoirs.
- Au carrefour Condé#Bon Accueil, la visibilité n'est pas optimale. De plus l'absence de STOP rend l'insertion dans la circulation difficile. Il est suggéré de mettre la rue de Condé comme « voie prioritaire ».
- Un riverain amène l'idée de mettre d'avantage de rappel de vitesse. Mme Demarez explique que trop de panneaux peut rendre difficile la compréhension et l'organisation de la circulation.
- Il est suggéré de renforcer la lisibilité du carrefour Goblet#Caty pour limiter tout risque de collision.

#### Stationnement automobile

- Au niveau du carrefour Goblet#Parc, il apparaît important de supprimer les places de stationnement devant la pharmacie de manière à dégager la visibilité et renforcer la sécurité du carrefour.
- Un riverain propose de mettre la place de Douvrain en sens unique, de manière à éviter l'engorgement lors des entrées/sorties d'école. Le sens interdit serait placé au Nord, de manière à obliger les gens à rentrer par l'av. Louis Caty et à ressortir par la rue du Coron.



## IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes - Hautrage/Villerot

Date : 20 octobre 2015

Séance présidée par Madame Séverine Demarez, avec pour objectifs

- ⇒ La présentation des objectifs et du déroulement de l'étude
- ⇒ La présentation des premiers constats (bilan du PCM établi en 2004, état des lieux de la situation actuelle et à venir)
- ⇒ De récolter les avis et suggestions des habitants

### Synthèse des premiers constats

#### Circulation automobile

- La circulation a augmenté sur la N50, posant de plus en plus de difficulté aux automobilistes désirant s'insérer dans la circulation. L'insertion apparaît toutefois plus facile au niveau de la route de la Couronne, axe que cherche à rejoindre du coup certains automobilistes.

#### Piétons/Cyclistes

- Les sentiers piétons sont généralement inaccessibles, faute d'entretien. Un riverain cite pour exemple le chemin longeant l'ancienne ligne de chemin de fer (Saint-Ghislain – Ath). Par ailleurs, l'implantation de maisons nouvelles sur les tracés rompt toute continuité.
- Les plots mis en place sur le virage de la rue Gustave Lhoir sont bien pour empêcher tout débordement des véhicules sur les trottoirs, mais ils posent des difficultés pour les cyclistes qui doivent slalomer entre eux.
- Les bandes cyclables longeant la N50 sont généralement impraticables car très sales (gravillons, déchets, etc.) Les cyclistes préfèrent bien souvent évoluer sur la chaussée.
- Les trottoirs sont, par endroits, devenus impraticables (Rue du Miroir notamment).
- Le GR 123 passe au niveau de Villerot (Tour du Hainaut occidental) mais il manque d'entretien sur plusieurs secteurs, ce qui entraîne sa fermeture progressive.

#### Stationnement automobile

- Les véhicules sont stationnés sur de nombreux trottoirs, obligeant alors les piétons à descendre des trottoirs pour continuer d'avancer. Ce constat est valable sur les deux villages, mais certains axes semblent d'avantage affectés par ce type de comportement (rue Curé Fabry, rue Gustave Lhoir notamment). Sur la rue Octave Mahieu, où des zones de stationnement sont pourtant désignées au sol, les voitures sont souvent en partie sur le trottoir, de manière à éviter d'être abimée par des véhicules en circulation (notamment PL).
- Les bandes cyclables mises en place le long de la rue du Petit Villerot gênent le stationnement de certains véhicules. En effet, cela oblige à stationner les véhicules sur la chaussée, et non plus sur le trottoir, exposant d'autant les usagers à des risques lors de la sortie de leur véhicule. Ce constat est toutefois mis en opposition par d'autres riverains, qui estiment quant à eux que ces bandes permettent aux cyclistes d'évoluer en toute sécurité et que les véhicules ont la possibilité de stationner devant/dans leur garage.

#### Sécurité

- Sur certains carrefours, le fauchage tardif mis en place limite fortement la visibilité et augmente les risques de collision.
- Il y a un problème de visibilité lié à la configuration du carrefour au niveau du pont entre Villerot et Hautrage, lorsqu'il s'agit de s'insérer sur la route de Wallonie
- La rue Omer Lescot est trop large dans sa configuration actuelle que pour inciter les automobilistes à ralentir. Cet axe est, de plus, tout à fait rectiligne, ce qui ne contraint pas certains automobilistes à faire preuve de prudence.
- La rue du Petit Villerot est régulièrement concernée par des problèmes de vitesses excessives, et elle représente par ailleurs l'un des axes le plus accidentogène de la commune (par rapport à la gravité des accidents).
- Le carrefour entre Omer Lescot et Noël Duprez est régulièrement utilisé pour faire de dérapages (place égravillonnée). Par ailleurs, l'axe Omer Lescot est concerné par des vitesses importantes.

- Une riveraine estime que le carrefour Boussu#La Motte manque de visibilité lorsque l'on vient du Nord, ceci s'expliquant par la présence de deux bulles à verre. Par ailleurs, cette priorité de droite n'est apparemment pas respectée par les automobilistes venant depuis le Nord de la rue de Boussu.
- Le carrefour Route de Wallonie#Noël Duprez pose de réels problèmes de sécurité. La route de Wallonie, limitée à 70km/h sur ce tronçon, ne présente aucun aménagement permettant de sécuriser ce carrefour, alors que des traversées sont régulièrement effectuées, et notamment par les modes actifs.
- En plusieurs secteurs, la signalétique est trop importante que pour être parfaitement claire et lisible. Cela entraîne des incompréhensions et donc des risques sur certains axes ou carrefours (rue Gustave Lhoir par exemple).
- Les riverains constatent des changements de vitesse irréguliers et illogiques par endroit, rendant certains axes ou secteurs dangereux.

#### Transport de marchandises

- Transit de PL important sur la N50, traversée d'Hautrage. Selon les riverains, les efforts entrepris par la commune et la région sont insuffisants pour remédier au problème.
- Les entreprises du zonings intiment l'ordre de sortir de la route de Wallonie au niveau de l'échangeur de Ville-Pommeroeul, mais dans la pratique cette instruction n'est pas/peu respectée. De ce fait les PL transit souvent par la N50 en passant par Hautrage.
- Le pont enjambant la Darse d'Hautrage doit faire prochainement l'objet de travaux de rénovation. Le trafic de la route de Wallonie va donc devoir être dévié, soit vers Villerot soit vers Hautrage-Etat, avec un trafic PL important.

### Avis et suggestions des participants

#### Questions et réflexions générales

- Le RCU devrait prévoir la création d'espace de stationnement au-devant des maisons plutôt que d'imposer aux maisons de se mettre au même niveau que les précédentes. Cette réglementation ne permet pas de pouvoir créer des espaces de trottoirs suffisants ou d'inciter les automobilistes à ne pas s'y stationner car il y a un manque de place.
- Un projet de lotissement de +/- 100 lots est prévu à l'angle des rues de Boussu et du Progrès. (sur l'ancien site Duferco).

#### Vélo

- Les riverains proposent de mettre en place des SUL systématique dans les rues à sens unique.

#### Sécurité

- Plusieurs riverains s'accordent sur le fait de proposer des aménagements dissuasifs sur la rue du Petit Villerot, de manière à réduire notamment les possibilités de prise d'élan.
- Un riverain propose de mettre la signalétique (priorité de droite) au sol plutôt que sous la forme de panneaux, pour éviter que ces derniers ne soient trop nombreux et difficiles à lire.

#### Stationnement automobile

- Au niveau de la Drève Royale, un riverain suggère une mise à sens unique de manière à permettre de stationner des deux côtés et de dégager d'avantage d'espaces pour les modes actifs (aménagement de trottoirs et de bandes/pistes cyclables).
- Il est également proposé de mettre la rue Gustave Scutenaire en sens unique car les véhicules ne savent actuellement pas se croiser dans les deux sens. Cette configuration présente par ailleurs l'intérêt pour les piétons de ne prêter attention que d'un côté lorsqu'ils traversent.

#### Transport de marchandises

- Pour limiter les impacts du trafic de transit PL sur la N50, un riverain suggère une réglementation sélective de la vitesse avec, comme exemple, une mise à 30km/h pour les PL et un maintien à 50km/h pour les VL.

## IV. 2. Synthèse des réunions citoyennes



Synthèse des mots-clés récurrents des moments de concertation