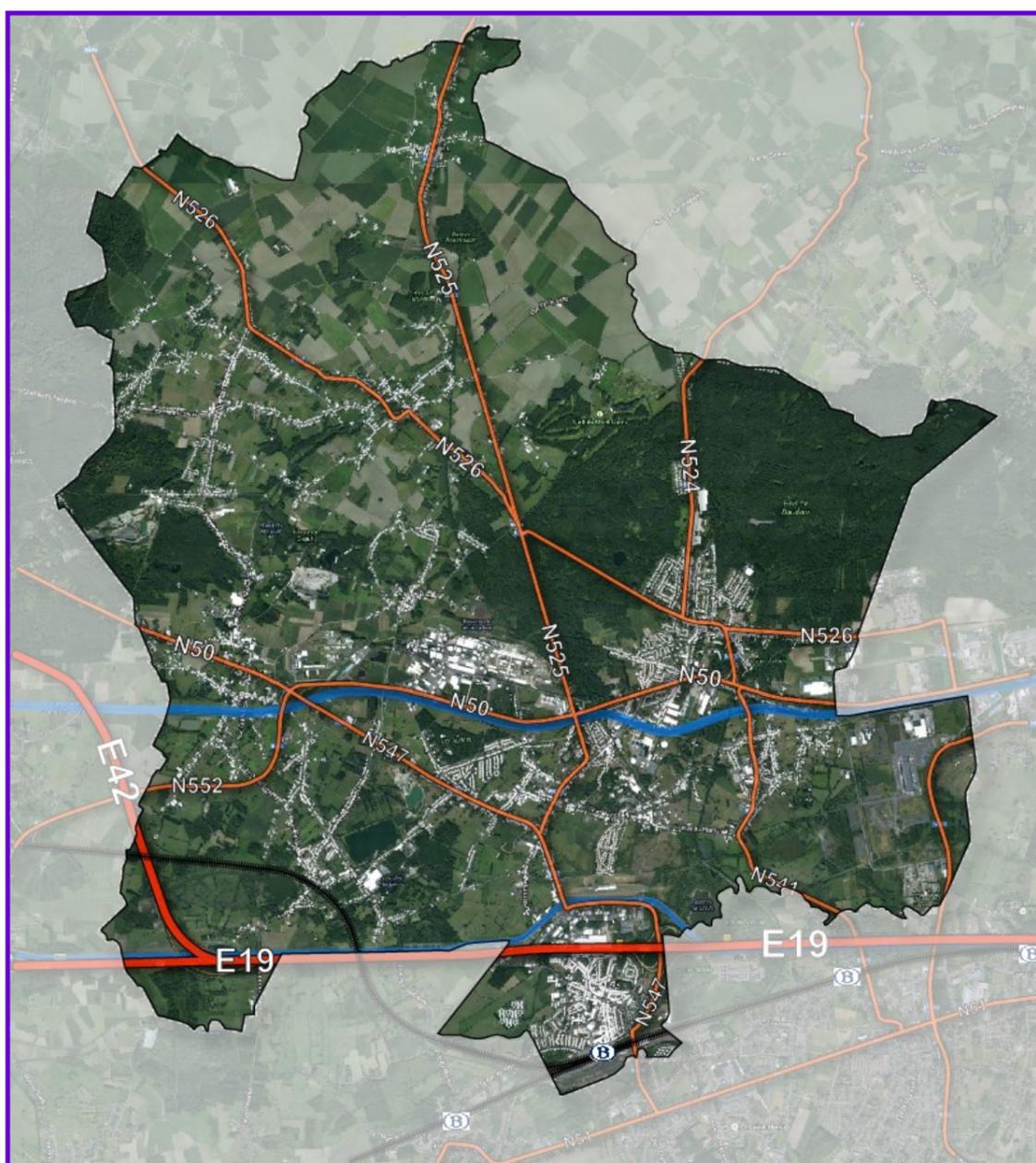




## ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SAINT-GHISLAIN



Version finale  
12/04/2016

Phase 2.2

Objectifs du PCM

# 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 communal, ambitions de mobilité portées 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. Onze ans plus tard, il s'agit 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 I 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 (*cf. volume II.1 du PCM*).
  - L'étape 2.2. porte sur 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 termes compte tenu des tendances actuelles et des leviers d'actions existants.
  - l'étape 2.3. consiste à définir le « chemin » pour atteindre les 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 prévue pour l'été 2016.

⇒ **Le présent document établit la synthèse de la phase 2.2. de la mission, « Objectifs du Plan Communal de Mobilité de Saint-Ghislain ».**



# Introduction

## BUT POURSUIVI DANS LA PHASE 2.2.

La **phase 2.2. consiste à définir**, sur base des enseignements du diagnostic (phase 2.1.) et du bilan effectué au début de l'étude par rapport à l'ancien Plan Communal de Mobilité, **les objectifs que se fixe la commune**. Ces objectifs ont vocation à énoncer, de manière structurée, la visions souhaitée par la commune en matière de mobilité et de cadre de vie et serviront de base à l'élaboration des propositions et mesures concrètes censées répondre aux problématiques et aux enjeux connus.

Il s'agit donc d'un document permettant d'articuler les éléments relatifs à la situation actuelle (inventaire, analyse et diagnostic) et les propositions et mesures concrètes qui suivront dans le plan d'actions pour le court, moyen et long termes (phase 2.3.).

## LE CHOIX DES OBJECTIFS DU PCM : UNE ÉTAPE CLEF

Les objectifs décrits et contextualisés dans ce rapport de phase 2.2. relèvent uniquement des **choix politiques énoncés par le conseil communal**, qui a dû prendre les bonnes décisions sur ce qu'il est **important de cibler d'ici à 15 ans en matière de mobilité**. Ces aspirations, formulées dans une optique à la fois **ambitieuse mais réaliste**, conditionnent la trajectoire à suivre pour l'outil que représente le Plan Communal de Mobilité.

Ces choix sont également la résultante de multiples débats et discussions entrepris avec les acteurs de la mobilité (TEC, IDEA, SNCB, employés communaux, riverains...) et ont souvent été difficiles à poser, soumis à des attentes parfois contradictoires.

## UNE APPROCHE TRANSVERSALE

La mobilité est **l'une des composantes qui caractérisent un territoire**, répondant de l'action de chaque citoyen dans ses choix et ses habitudes quotidiens. Elle dépend de facteurs externes (liaisons existantes, modes de déplacements utilisés, etc.) et est générée et/ou conduite par la localisation des pôles d'attraction et de génération (zones d'emplois, de services, de résidence).

Son organisation, sa planification ou encore sa gestion doivent tenir compte du contexte, c'est-à-dire du passé mais aussi des dynamiques spatiales actuelles et prospectives.

De ce fait, la phase 2.2. va s'attacher à ne pas seulement énoncer de manière péremptoire la manière dont les gens doivent se comporter mais surtout à permettre d'adopter des mesures induisant certains changements de comportements de mobilité, en faveur notamment d'une moindre dépendance à l'automobile et d'une sécurité et qualité de vie plus adaptés.



## DES OBJECTIFS S'INSCRIVANT DANS UN CONTEXTE D'AMBITIONS FORTES

L'élaboration des objectifs figurant dans cette phase 2.2. repose, outre les éléments de contexte identifiés dans la phase précédente de l'étude, sur les intentions communales initialement exprimées dans la **Note de Politique Générale de 2013** (<http://www.saint-ghislain.be/documents/NotePolitiqueG%C3%A9n%C3%A9rale2013.pdf>). En effet, ce document fait part d'un certain nombre de souhaits et d'actions ambitionnés concrètement par la commune, dont certains rencontrent tout à fait les solutions à prendre en matière de mobilité comme la *poursuite de la sécurisation des axes routiers* ou celle du *maillage des pistes cyclables*.

Mais cette élaboration prend également appui sur les **enseignements du bilan effectué vis-à-vis de la mise en œuvre du PCM précédent** (cf. rapport phase 1) ainsi, bien entendu, que sur les multiples apports **des citoyens ayant été fournis au travers des réunions publiques**.

De même, il convient de rappeler que la mobilité dépasse bien souvent les limites communales et que, par conséquent, la réflexion des objectifs qui a été conduite a considéré une vision supra-communale et même régionale (intégrant notamment les lignes directrices du **Schéma de Développement de l'Espace Régional** en vigueur).

Enfin, étant donné le contexte environnemental, les objectifs ont également été confrontés aux ambitions des enjeux forts de développement durable (avec notamment les actualités récentes de la COP21), de manière à se montrer volontaristes et durables.

# Sommaire



⇒	Quelles marges de manœuvre ?.....	p.5
⇒	Que veut-on obtenir ?.....	p.9
⇒	Résumé.....	p.19
⇒	Annexes.....	p. 21

## Partie I. Quelles marges de manœuvre ?

---

### **Objectif de cette première partie :**

La définition des marges de manœuvre va permettre d'encadrer **la réflexion en donnant les contraintes qui s'imposent à toutes les interventions et volontés** qui vont être proposées en phase 2.3..

Ainsi, cette première partie s'attache à décliner l'ensemble des freins pouvant limiter le champ des possibles, de manière à **pouvoir ensuite définir des objectifs pertinents** qui pourront donner lieu à des mesures concrètes et réalisables, le principal enjeu du PCM.



# I. Définir les contraintes

## CONTRAINTES PHYSIQUES



**Voies de communication** : Si le territoire bénéficie d'une accessibilité routière remarquable (autoroutes, RN), ces axes peuvent représenter autant de contraintes pour certains déplacements (voies franchissables qu'en certains points) et certains développements (exposition au bruit, barrières physiques). Les voies de chemin de fer mais également le Canal représentent également des coupures physiques importantes à l'échelle du territoire communal, en particulier pour les déplacements Nord-Sud et les relations avec les communes limitrophes.



**Relief** : Le territoire, en marge du Plateau Hennuyer au Nord et du Sillon Industriel au Sud, est caractérisé par un relief descendant progressivement vers la Haine et le Sud. Associé, ou non, à des distances inter-villages importantes qui représentent de toute façon une contrainte supplémentaire, il représente un frein pour les déplacements « actifs », en particulier au Sud de Sirault.



**Zones naturelles et agricoles** : Nécessairement à préserver, pour des raisons à la fois écologiques, environnementales, économiques ou encore touristiques, ces zones de « nature » doivent être pérennisées au maximum et ne pas se voir contraintes par les futurs développements (mitage des terres agricoles, discontinuités écologiques, etc.).



**Zonings** : Principaux espaces économiques de la commune, ces zones étendues représentent des barrières physiques nécessaires à contourner dans le cadre des déplacements.



## CONTRAINTES FINANCIÈRES



**Budget communal** : Toute la difficulté est de maintenir un budget en équilibre, entre les recettes (principalement impôts et redevances), les dépenses ordinaires et les investissements, dont font partie les aménagements liés à la mobilité. Mais ces derniers peuvent vite être importants (à titre d'exemple, en 2015\*, la création de trottoirs a coûté près du quart du budget d'investissement) et représenter une part non négligeable qui, pour maintenir un équilibre budgétaire, nécessitent d'échelonner et de faire des concessions vis-à-vis des autres dépenses extraordinaires prévisibles.

Cette contrainte amènera nécessairement le PCM à devoir proposer des mesures réalistes (pouvant s'inscrire raisonnablement dans les limites budgétaires), qui ne signifieront pas pour autant « minimalistes » mais qui pourront présenter un retour sur investissement et/ou bénéficier de subsides.

## CONTRAINTES DE GOUVERNANCE



Il va s'agir, dans le cadre de l'étude, de mettre en évidence les dispositifs permettant une bonne coordination entre les multiples acteurs (communes, SPW, SOFICO, etc.) qui auront à intervenir concrètement dans la mise en œuvre des aménagements. Définis à l'avance et en concertation avec les acteurs visés, les dispositifs proposés pourront plus facilement être appliqués que s'ils sont imposés de manière arbitraire et permettront de prendre un peu le contre-pied de ce qui s'est passé dans le cadre du PCM de 2004. Ils permettront de faire entrer les contraintes d'exploitation du réseau routier dans le consensus.

# I. Définir les contraintes

## CONTRAINTES D'ACCESSIBILITÉ



**Maintien de l'accessibilité des pôles d'emplois des habitats :** Les pôles d'emplois majeurs de Saint-Ghislain doivent le rester, impliquant de garantir une accessibilité permettant leur viabilité économique par rapport à d'autres secteurs concurrentiels. En conséquence, les objectifs à définir dans le cadre du PCM ne peuvent contraindre davantage le niveau d'accessibilité intermodale de ces espaces qui représentent d'ailleurs un atout important, et peuvent même aller vers un renforcement de celui-ci. Dans la même optique que pour les zonings, les objectifs devront tenir compte du besoin des habitants de Saint-Ghislain, et ceux des communes voisines, afin de bénéficier d'un niveau d'accessibilité ne remettant pas en question le cadre de vie ni les atouts ayant encouragé les riverains à choisir de vivre sur ce territoire. Sur ce point, une attention toute particulière devra être portée au centre-ville, qui dispose de peu d'accès sortants et qui, par conséquent, souffre de problèmes de congestion.

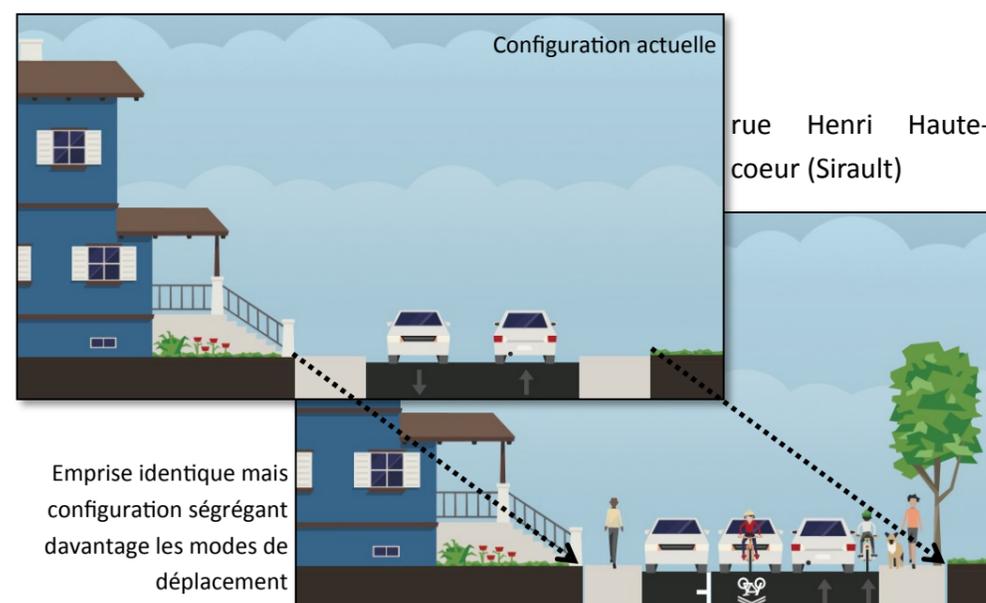
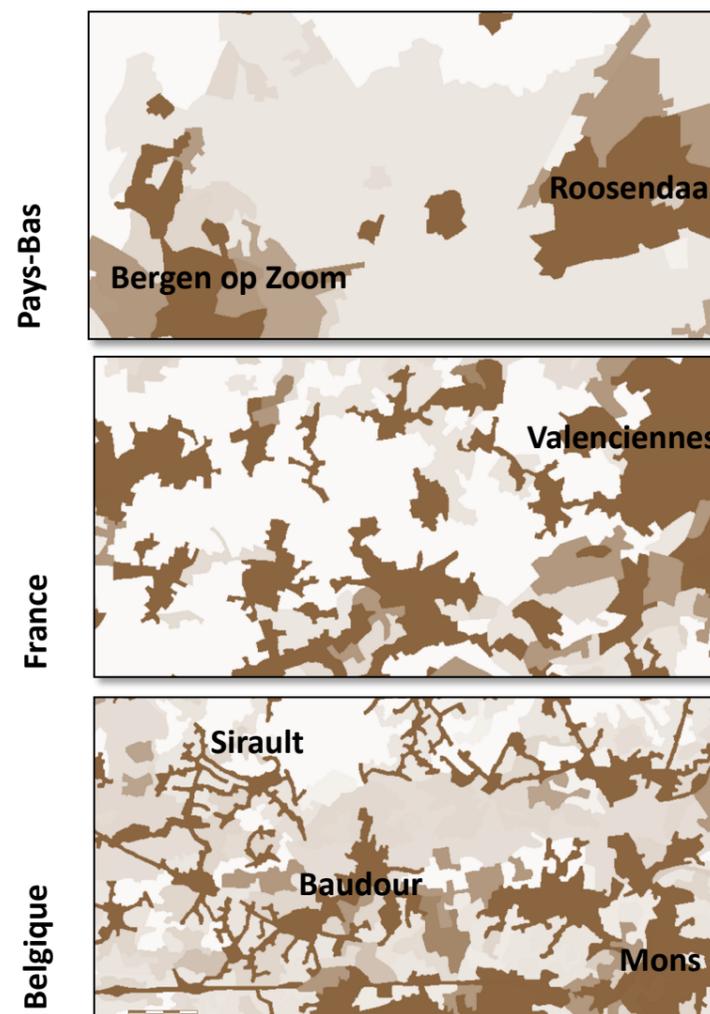
Il conviendra d'intégrer au planning de mise en œuvre du PCM le chantier prévu sur la Route de Wallonie (au-dessus de la Darse d'Hautrage), qui risque de représenter une contrainte d'accessibilité temporaire mais néanmoins très contraignante.

## CONTRAINTES URBANISTIQUES



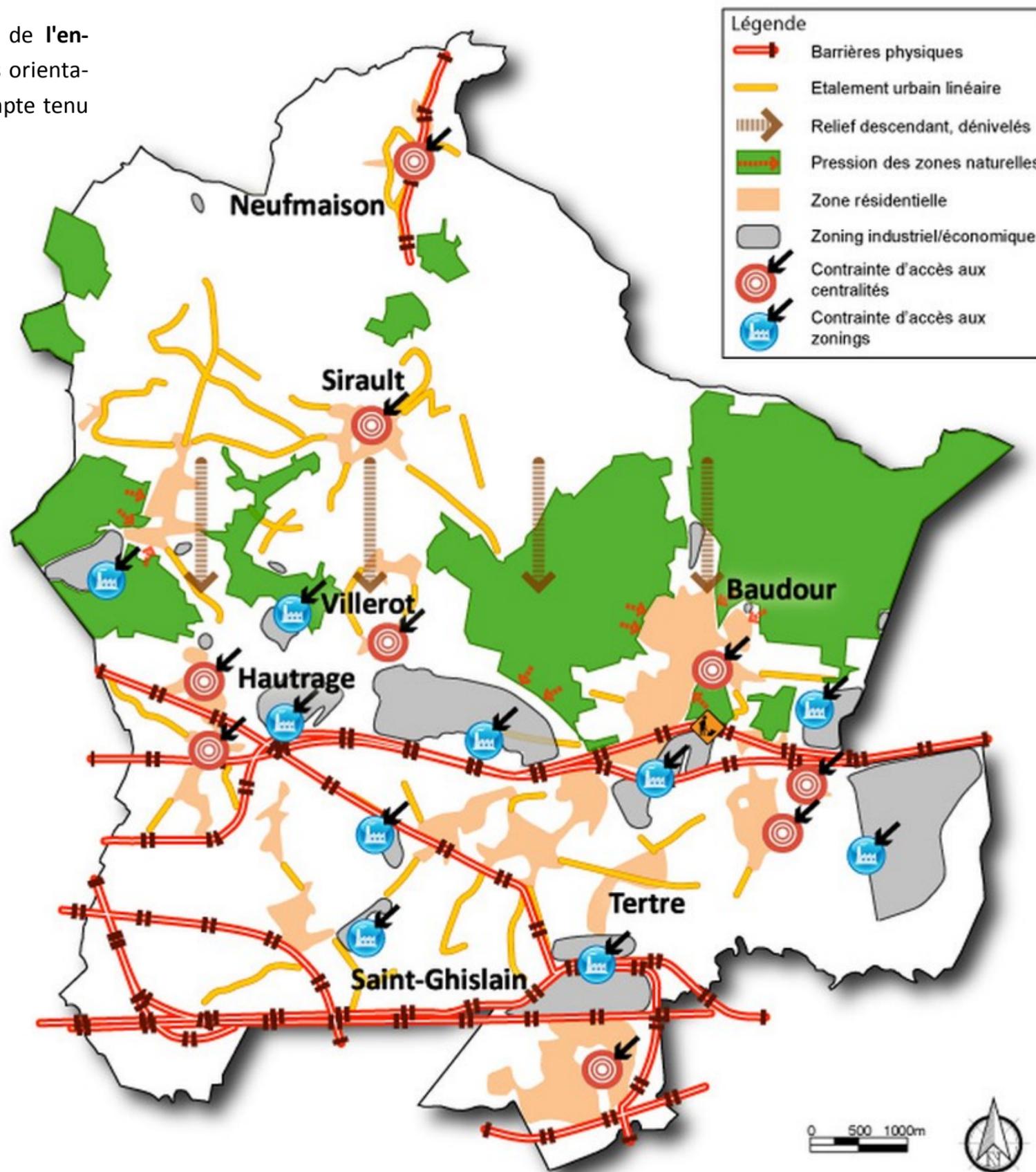
**Développement urbain :** Concernée, à l'instar de la région du Borinage, par un étalement urbain particulièrement frappant en comparaison des développements observés en France voisine mais surtout aux Pays-Bas, Saint-Ghislain est soumise à une contrainte urbanistique importante vis-à-vis de la mobilité. Le tissu urbain est étendu, allongeant les distances à parcourir (et donc encourageant le recours aux modes motorisés), mais ne présentant pas d'entités urbaines suffisamment compactes pour permettre de polariser certains modes de déplacements (notamment les transports en commun). Si le PCM n'a pas vocation à, et ne peut de toute façon pas, faire évoluer les tissus urbains pour tendre vers une configuration polycentrique (type Pays-Bas), il doit néanmoins tenir compte de ce contexte de « rurbanisation » pour proposer des solutions de mobilité adaptées, pertinentes et recevables.

**Emprise publique :** Si les développements urbanistiques futurs peuvent être réfléchis dans une logique moins consommatrice d'espace ou proposant une meilleure ségrégation des espaces de mobilité, les configurations en place sont plus difficiles à faire évoluer. Il faudra par conséquent tenir compte de l'existant, et notamment des contraintes en termes d'emprises de voirie, de besoins en espace selon les modes dans le cadre des objectifs qui donneront lieu à des mesures concrètes, raisonnables et faisables.



# I. Définir les contraintes

Les objectifs du PCM doivent tenir compte de l'ensemble de ces contraintes pour élaborer des orientations à la fois ambitieuses mais réalistes, compte tenu des spécificités du territoire saint-ghislainois.



## Partie II. Que veut-on obtenir ?

---

### **Objectif de cette seconde partie :**

S'appuyant sur les **enseignements du diagnostic** (situation actuelle et prospective) mais également sur les éléments ayant pu ressortir des **quatre réunions publiques** (voir annexe), il convient de **reprendre les objectifs du PCM de 2004** pour ainsi **redéfinir une trajectoire ambitieuse et durable** répondant aux attentes nouvelles de tous les acteurs de la mobilité.



## II.1. Bilan et recadrage des objectifs du PCM de 2004

Il s'agit ici de cibler les objectifs définis en 2004 pour rappeler leur niveau d'atteinte (cf. phase 1 du PCM) et ainsi pouvoir proposer des améliorations sur les niveaux d'objectifs atteints. L'idée étant ici de recibler les objectifs jugés toujours pertinents afin d'encourager leur bonne atteinte dans le cadre de cette actualisation via l'aboutissement à de nouvelles mesures.

**OBJECTIFS FIXÉS, EN 2004, EN FAVEUR DES PIÉTONS ET DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE**

Niveau d'atteinte de l'objectif

- ⇒ Mettre en place des itinéraires sûrs et conviviaux
- ⇒ Améliorer l'accessibilité générale
- ⇒ Renforcer la place des piétons/PMR au centre-ville
- ⇒ Améliorer la signalisation




14.5km de linéaires de trottoirs/cheminements ont été créés ou ont fait l'objet de travaux de réfection

Outre les travaux de réfection, les aménagements de la place Albert-Elisabeth et du jardin de l'Abbaye donnent davantage de place aux piétons

**OBJECTIFS RECONDUITS, CAR NON ATTEINTS À 50%, ET COMPLETÉS PAR LES SUIVANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX :**

- ⊕ Améliorer et signaler des liaisons vers le RAVeL depuis les entités proches
- ⊕ Accentuer et sécuriser la place des piétons/PMR sur les autres villages que le centre
- ⊕ Sécuriser les traversées problématiques sur les axes importants aux abords des écoles
- ⊕ Renforcer l'intermodalité TEC-piétons au niveau des poteaux

**OBJECTIFS FIXÉS, EN 2004, EN FAVEUR DES CYCLISTES**

Niveau d'atteinte de l'objectif

- ⇒ Mettre en place un réseau global, cohérent et sûr
- ⇒ Augmenter l'offre en stationnement
- ⇒ Accessibilité du centre-ville
- ⇒ Intermodalité train-vélo
- ⇒ Promotion cycliste
- ⇒ Améliorer la signalisation du réseau




Aménagements cyclables rues des Canadiens, du Sas et 4<sup>ème</sup> rue

Réaménagement complet de la place autour de la gare, sous la forme d'un pôle multimodal

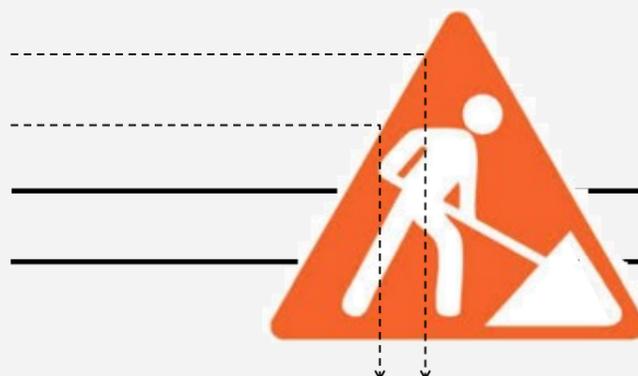
**OBJECTIFS RECONDUITS, CAR NON ATTEINTS À 50%, ET COMPLETÉS PAR LES SUIVANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX :**

- ⊕ Connecter toutes les entités via un réseau cyclable approprié : des itinéraires sûrs, directs, jalonnés et non associés aux axes de transit majeurs
- ⊕ Augmenter l'offre en stationnement (racks à vélo) près des pôles socio-économiques
- ⊕ Renforcer l'intermodalité TEC-cyclistes

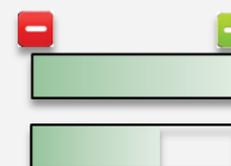
## II.1. Bilan et recadrage des objectifs du PCM de 2004

### OBJECTIFS FIXÉS, EN 2004, EN FAVEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

- ⇒ Améliorer la desserte spatiale et fréquentielle
- ⇒ Augmenter la vitesse commerciale
- ⇒ Créer un pôle multimodal
- ⇒ Meilleure prise en compte des TC



Niveau d'atteinte de l'objectif



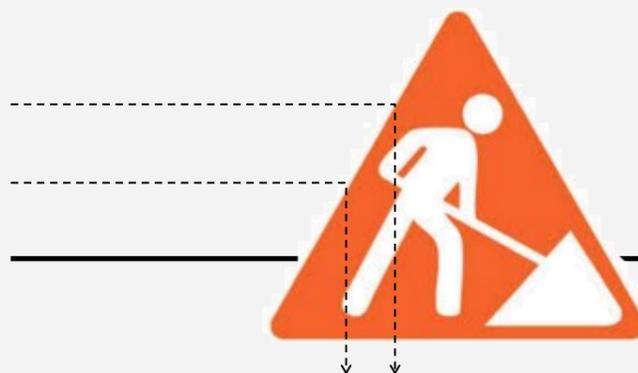
- Réaménagement total de la place Albert-Elisabeth en tant que pôle multimodal (TEC, SNCB, parking, taxis, espaces piétons)
- Amélioration de la gare TEC et sens unique bus sur la rue du Sas.

### OBJECTIFS RECONDUITS, CAR NON ATTEINTS À 50%, ET COMPLÉTÉS PAR LES SUIVANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX :

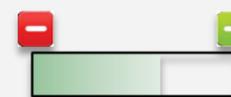
- ⊕ Développer la desserte intra-communale en transport en commun, de manière à asseoir des liaisons décentralisées entre les villages de l'Entité
- ⊕ Renforcer l'offre dans les secteurs périphériques et les pôles importants ou appelés à le devenir
- ⊕ Encourager un changement modal, en particulier pour les écoliers
- ⊕ Améliorer la vitesse commerciale et la régularité sur les lignes problématiques
- ⊕ Renforcer l'intermodalité, à savoir les correspondances TEC-SNCB, TEC-vélos ou TEC-piétons/PMR

### OBJECTIFS FIXÉS, EN 2004, EN FAVEUR DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE

- ⇒ Améliorer la gestion des flux
- ⇒ Améliorer la fluidité au centre-ville
- ⇒ Améliorer la signalisation



Niveau d'atteinte de l'objectif



- La commune a posé des panneaux signalétiques visant à faciliter l'aiguillage vers certains pôles (équipements notamment) ainsi qu'à réaffirmer une certaine identité à l'échelle communale

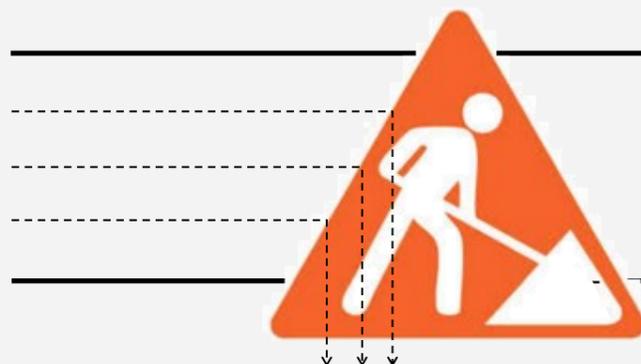
### OBJECTIFS RECONDUITS, CAR NON ATTEINTS À 50%, ET COMPLÉTÉS PAR LES SUIVANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX :

- ⊕ Rationnaliser le réseau viaire, en faveur d'axes de transit adaptés aux flux et d'axes de dessertes garantissant le cadre de vie optimum des habitants

## II.1. Bilan et recadrage des objectifs du PCM de 2004

### OBJECTIFS FIXÉS, EN 2004, EN FAVEUR DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

- ⇒ Réorganiser le stationnement au centre
- ⇒ Supprimer le stationnement illicite
- ⇒ Améliorer la gestion (écoles et gare)
- ⇒ Libérer de l'espace pour les autres modes
- ⇒ Améliorer la signalisation



Niveau d'atteinte de l'objectif



Le parking des ETH a fait l'objet d'un réaménagement complet, de même que ceux de la place Albert Elisabeth et de la SNCB



Une signalétique permettant de rejoindre les parkings a été mise en place au niveau du centre-ville

### OBJECTIFS RECONDUITS, CAR NON ATTEINTS À 50%, ET COMPLÉTÉS PAR LES SUIVANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX :

- ⊕ Rationnaliser la gestion et la répartition du stationnement au centre
- ⊕ Répondre favorablement et durablement à la problématique généralisée du stationnement sur les espaces piétons/PMR/cyclistes
- ⊕ Permettre de garantir le stationnement des véhicules de livraison au centre-ville

### OBJECTIFS FIXÉS, EN 2004, EN FAVEUR DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

- ⇒ Gérer la circulation des PL, sur des itinéraires sûrs et évitant les traversées de village
- ⇒ Renforcer les pôles marchandises



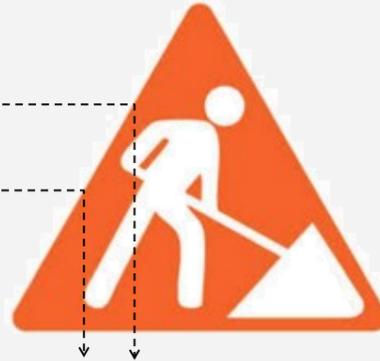
### OBJECTIFS RECONDUITS, CAR NON ATTEINTS À 50%, ET COMPLÉTÉS PAR LES SUIVANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX :

- ⊕ Anticiper la fermeture temporaire de la Route de Wallonie dans le cadre du réaménagement du pont de la Darse d'Hautrage
- ⊕ Promouvoir et encourager la trimodalité permise par la présence du Canal, du réseau routier de 1er ordre et du chemin de fer

## II.1. Bilan et recadrage des objectifs du PCM de 2004

### OBJECTIFS FIXÉS, EN 2004, EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- ⇒ Aménager les traversées d'agglomération
- ⇒ Résorber les points noirs de sécurité routière



### OBJECTIFS RECONDUITS, CAR NON ATTEINTS À 50%, ET COMPLETÉS PAR LES SUIVANTS POUR RÉPONDRE AUX BESOINS NOUVEAUX :

- ⊕ Assurer une meilleure prise de conscience de la prudence qui s'impose en traversée de village
- ⊕ Améliorer la sécurité au niveau des points noirs de sécurité identifiés et à proximité des écoles

## II.2. Potentiels de développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture

Il s'agit ici de pouvoir **estimer le potentiel de report modal qui pourrait être visé dans le futur, de manière ambitieuse mais réaliste**, en tenant compte de l'évolution socio-démographique attendue qui pourra influencer la nature des déplacements.

### POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE

La population de Saint-Ghislain, actuellement de 22.900 habitants, pourrait atteindre 24.900 habitants d'ici 2030, soit une augmentation de **+2.000 habitants**. Cela correspondant, en considérant le chiffre de 2.1 pers./ménage en 2030 à des besoins en logements d'environ **950**, qui seront à créer ou à réaffecter pour accueillir les nouveaux habitants de Saint-Ghislain.

### POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

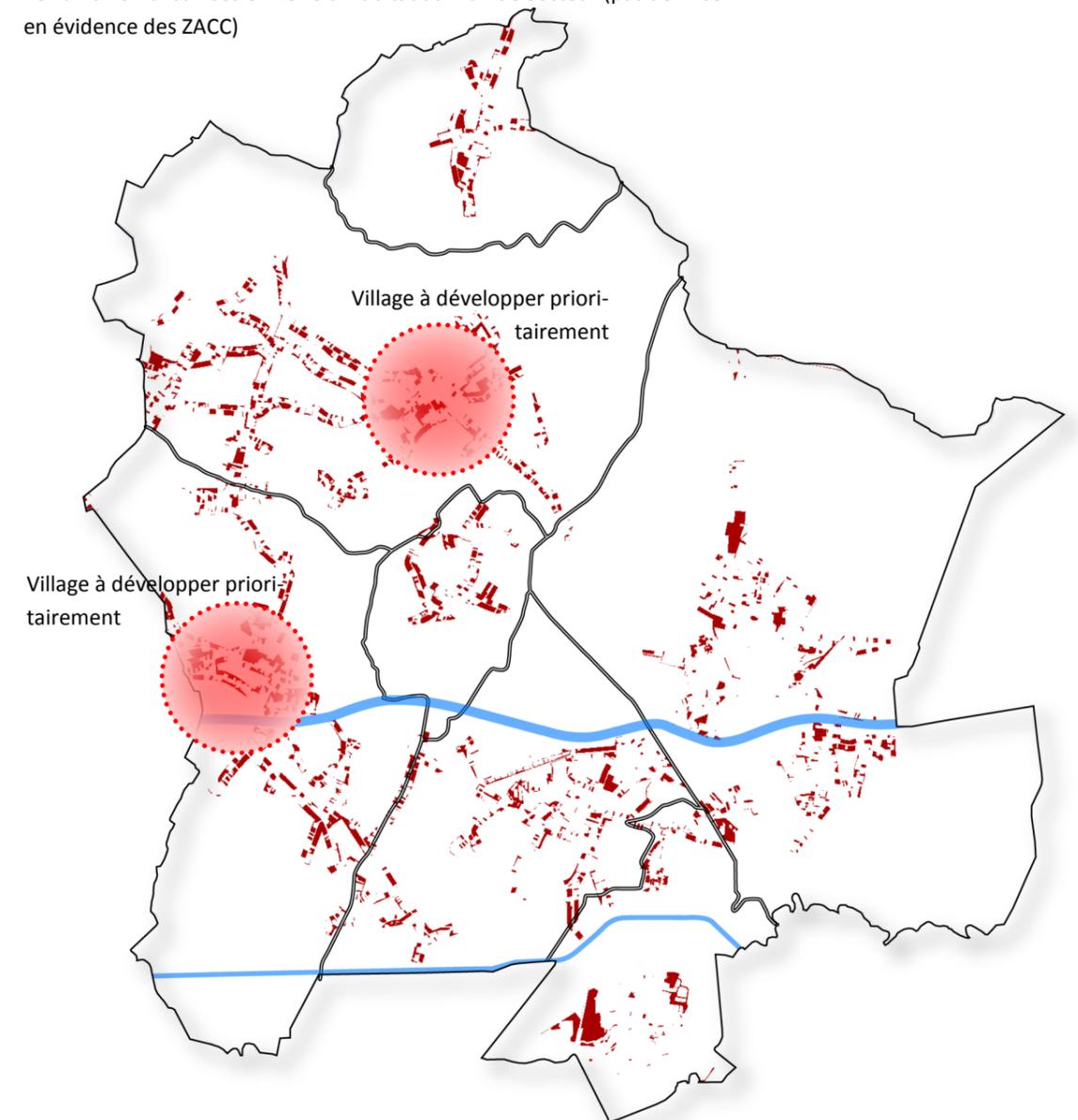
Compte tenu du nombre de logements à créer ou à réaffecter d'ici 2030 (950 log<sup>ts</sup> environ) et de la proportion de nouvelles constructions observée pour la création de nouveaux logements (87%, pouvant être diminuée d'ici 2030 à 85% compte tenu de l'évolution du prix du foncier), il peut être envisagé la **création de 830 logements** répartis en 455 maisons unifamiliales et 375 appartements (sur base des proportions actuellement observées).

Par ailleurs, en admettant une tendance à la densification (320 m<sup>2</sup> superficie résidentielle moyenne par habitant en 2015 contre environ 300m<sup>2</sup> en 2030, soit 630 m<sup>2</sup>/logement), ces **830 nouveaux logements pourront « consommer » au maximum 52 ha de terrain**.

Avec actuellement un **taux d'offre foncière potentielle en zones d'habitat au Plan de secteur de 26%** (soit 293ha, cf. carte ci-contre), les capacités de la commune d'accueillir les 52 ha théoriquement nécessaires d'ici 2030 sont largement suffisantes. Toutefois, la désignation de ces 18% de zones à urbaniser prioritairement peut être faite sur base, notamment, du niveau d'accessibilité (actuel ou envisagé) et/ou de la volonté de conforter certains secteurs pour rendre leur desserte, notamment TEC, plus pertinente au regard des impératifs de rentabilité et de rationalisation des déplacements.

Il apparaît assez nettement que les **villages d'Hautrage et de Sirault sont ceux ayant le plus de surfaces constructibles à offrir**. D'autre part, accueillant à eux deux 25% de la population communale, ces deux villages apparaissent les moins bien desservis par les transports en commun (notamment dû au fait d'une tendance à l'urbanisation linéaire).

Terrains non urbanisés en Zone d'Habitat au Plan de Secteur (pas de mise en évidence des ZACC)



Partant de ces constats, le **développement privilégié des villages d'Hautrage et Sirault apparaît opportun**. En effet, tout à fait en mesure d'accepter tout ou partie des futurs développements résidentiels, leur densification permettrait :

- d'une part de répondre à la demande en transports en commun en invitant les gestionnaires (SRWT) à renforcer l'offre sur ces secteurs ;
- d'autre part, de conforter ces centralités plus éparses que d'autres (Baudour, Tertre) pour y induire de nouveaux développements (commerces, services) rendus viables. Ainsi de nouveaux modes de déplacements allégés de la forte dépendance à l'automobile (distances plus courtes, pôles intermodaux autour des arrêts TEC, etc.) seront encouragés.

## II.2. Potentiels de développement de l'usage des modes

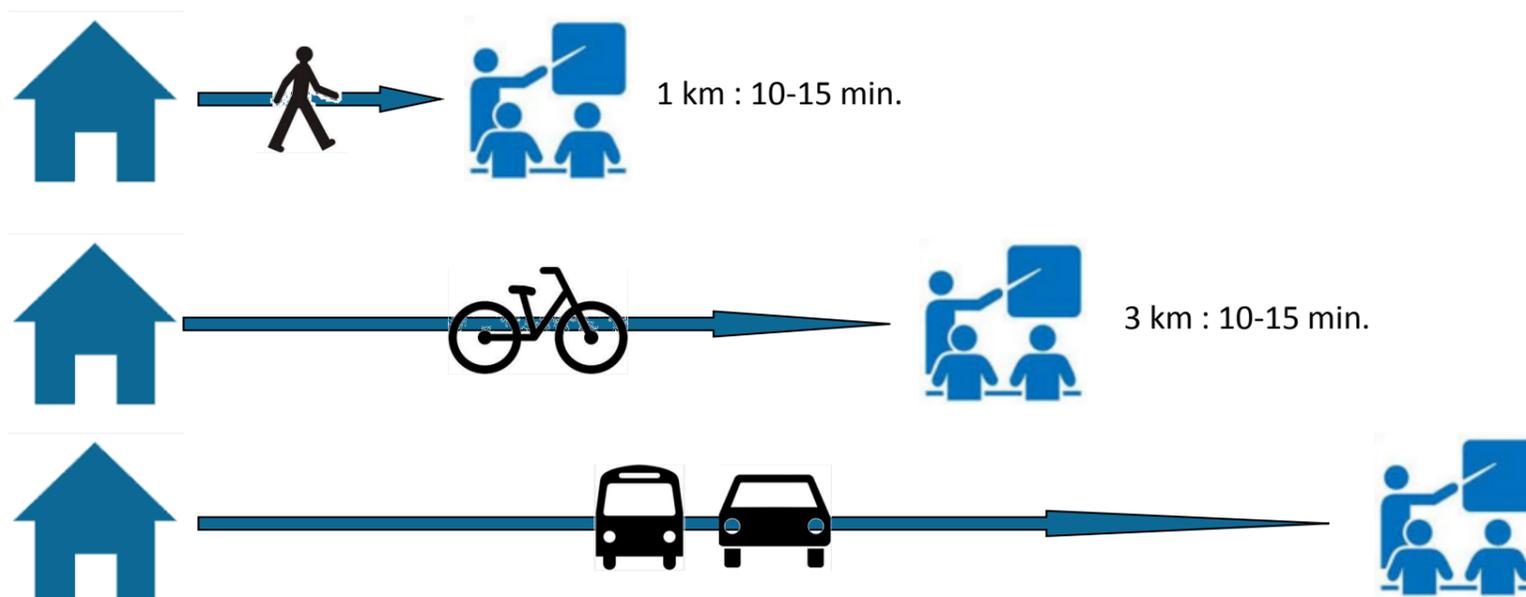
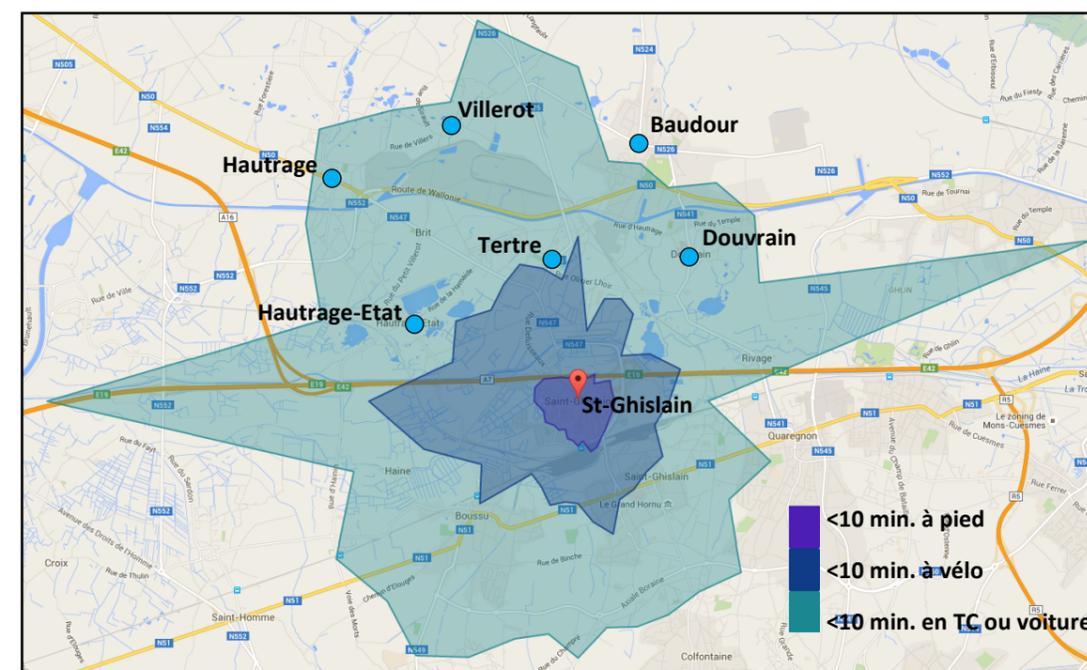
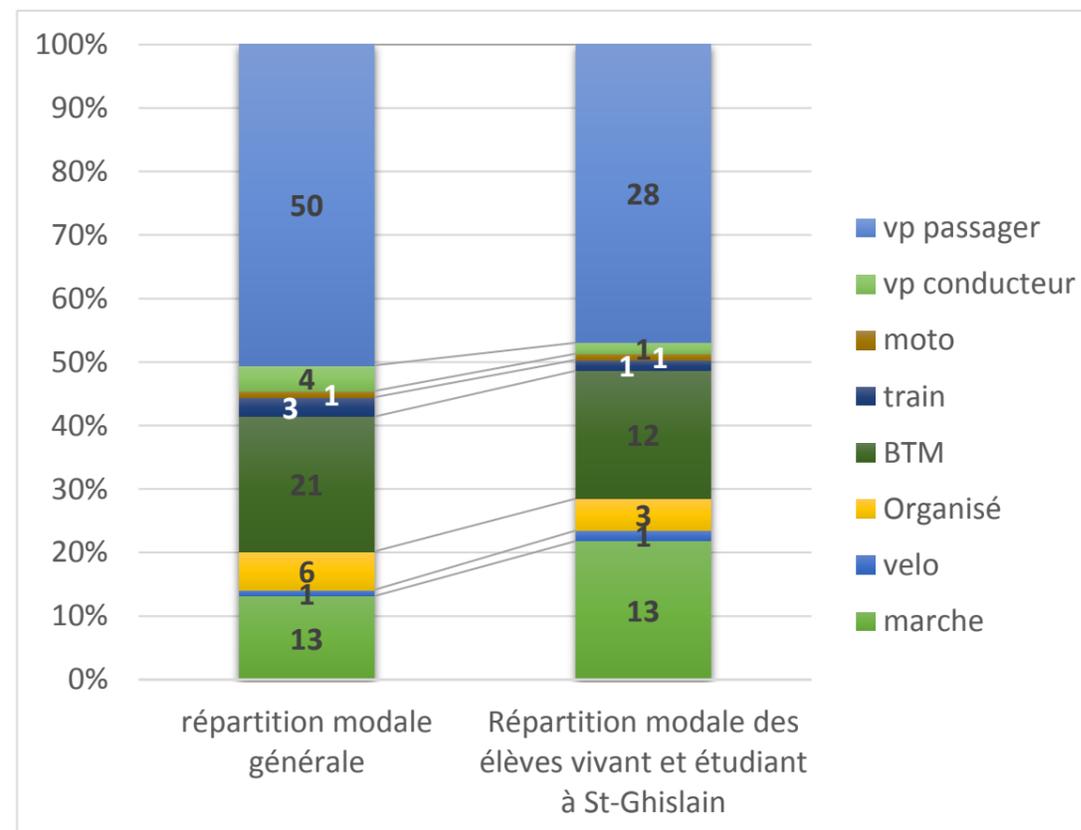
### POTENTIEL DE REPORT MODAL DES ÉCOLIERS

Sur le territoire de Saint-Ghislain, et selon les dernières données disponibles datant de 2001, près de **60% des habitants effectuant un déplacement domicile-école restent à l'intérieur de l'Entité** (ce qui est relativement important par rapport aux communes avoisinantes, hors Mons où ce taux est équivalent).

Par ailleurs, **50% des élèves étudiants résidant à Saint-Ghislain viennent à l'école en voiture**, soit une part plus importante que celles des communes avoisinantes.

Le graphique ci-contre met en évidence que **28% des élèves de Saint-Ghislain vivant et étudiant sur l'Entité sont conduits en voiture quotidiennement**. Rapportée au nombre d'élèves à Saint-Ghislain, cette part équivaut à environ 2.800 élèves tandis que, appliquée aux effectifs scolaires du centre-ville (7.500 élèves, soit les  $\frac{3}{4}$  des effectifs globaux), cette part équivaut à **2.100 élèves amenés en voiture alors qu'ils résident sur la commune**. C'est sur cet effectif « théorique » qu'il convient d'agir pour réduire les difficultés que rencontre le centre-ville en matière de congestion lors des heures d'entrées/sorties de cours. A noter qu'à ce nombre s'ajoute également celui des élèves conduits à l'école en voiture mais ne résidant pas sur le territoire de Saint-Ghislain, ce qui porte les effectifs à des nombres très importants compte tenu du fait que le centre-ville ne dispose que de 3 points de sortie.

Pour influencer sur cette problématique, les objectifs dessinés par la commune vont devoir se conjuguer entre un **renforcement de la sensibilisation au report modal** dans le cadre des déplacements domicile-école de courte distance (en particulier Hautrage-Etat, Tertre et Douvrain) et une amélioration des conditions d'accessibilité au centre-ville pour d'autres modes que la voiture.



## II.3. Objectifs généraux et de mobilité

Sur base des **contraintes** et des **potentiels de développement évoqués**, des objectifs réalistes prenant en compte les réalités humaines et territoriales peuvent être définis par ordre de priorité en matière de déplacements des personnes, des marchandises et en matière d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement. Ils se déclinent en **objectifs généraux** et **particuliers de mobilité**.

Les **objectifs généraux et de mobilité** permettent d'établir les grandes lignes directrices d'aménagement du territoire et de déplacements. Les **objectifs particuliers de mobilité** précisent quant à eux des actions concrètes et spatialisées à mettre en œuvre, sans toutefois rentrer dans les détails sur la façon dont il faudra procéder. La déclinaison de ces objectifs en mesures, objet de la phase 2.3., devra être mise en œuvre de façon intégrée sur l'ensemble du territoire, dans une **stratégie phasée et couplée avec des mesures de concertation, des mesures incitatives et des mesures d'accompagnement**.

### OBJECTIFS GÉNÉRAUX

#### ⇒ Territoire

- Maîtriser l'aménagement du territoire en cohérence avec les besoins et les habitudes de déplacement souhaitées par la commune.
- Encourager la poursuite du développement économique et, en particulier, des zonings qui représentent les principaux secteurs d'emplois de la commune.
- Renforcer les centralités de l'Entité afin de tendre vers une meilleure répartition des flux et des générations/attractions.
- Préserver les éléments qui constituent la richesse et la diversité du territoire, représentant par ailleurs des atouts en faveur d'un cadre de vie agréable.

#### ⇒ Facteurs humains

- Renforcer la sécurité des tous les usagers de la route et la garantir de façon uniforme à l'échelle du territoire.
- Garantir et améliorer la qualité du cadre de vie, que ce soit pour tous les habitants de l'Entité comme pour les personnes qui s'y rendent régulièrement pour travailler ou profiter des commerces et services.
- Permettre le maintien du potentiel lié à l'enseignement dont dispose aujourd'hui la Commune, forte de plus de 10.000 élèves pour 23.000 habitants.

#### ⇒ Déplacements

- Renforcer l'intégration de l'Entité dans la conurbation de Mons à laquelle elle se rattache, en particuliers pour les villages de l'Ouest et du Nord du territoire.
- Permettre à tout à chacun d'accéder facilement aux services, commerces et équipements dans des temps et selon des modes de transport qui leur sont propres.
- Favoriser le report de la voiture vers d'autres modes de déplacements, lorsque cela est possible compte tenu des distances et des capacités de mobilité de chacun.

### OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE MOBILITÉ

#### ⇒ Territoire

- Renforcer l'offre de transport en commun dans les secteurs périphériques et les pôles importants ou appelés à le devenir.
- Promouvoir et encourager la trimodalité rendue possible par la présence du Canal, du réseau routier de 1<sup>er</sup> ordre et du chemin de fer, en faveur du développement économique.
- Promouvoir les modes de déplacements dits « actifs », mettant à profit le cadre et les atouts du territoire de Saint-Ghislain.

#### ⇒ Facteurs humains

- Améliorer la sécurité au niveau des points noirs identifiés et à proximité des écoles, tout en assurant une meilleure prise de conscience de la prudence qui s'impose en traversée de village.
- Accentuer et sécuriser la place des piétons/PMR sur les autres villages que le centre et répondre favorablement et durablement à la problématique généralisée du stationnement sur ces espaces.
- Améliorer l'accès au centre-ville et rationaliser la gestion et la répartition du stationnement au centre.

#### ⇒ Déplacements

- Améliorer la vitesse commerciale et la régularité sur les lignes de bus problématiques.
- Renforcer l'intermodalité, à savoir les correspondances TEC-SNCB, TEC-vélos ou TEC-piétons/PMR.
- Connecter toutes les entités via un réseau cyclable approprié et améliorer et signaler des liaisons vers le RAVeL depuis les entités proches.

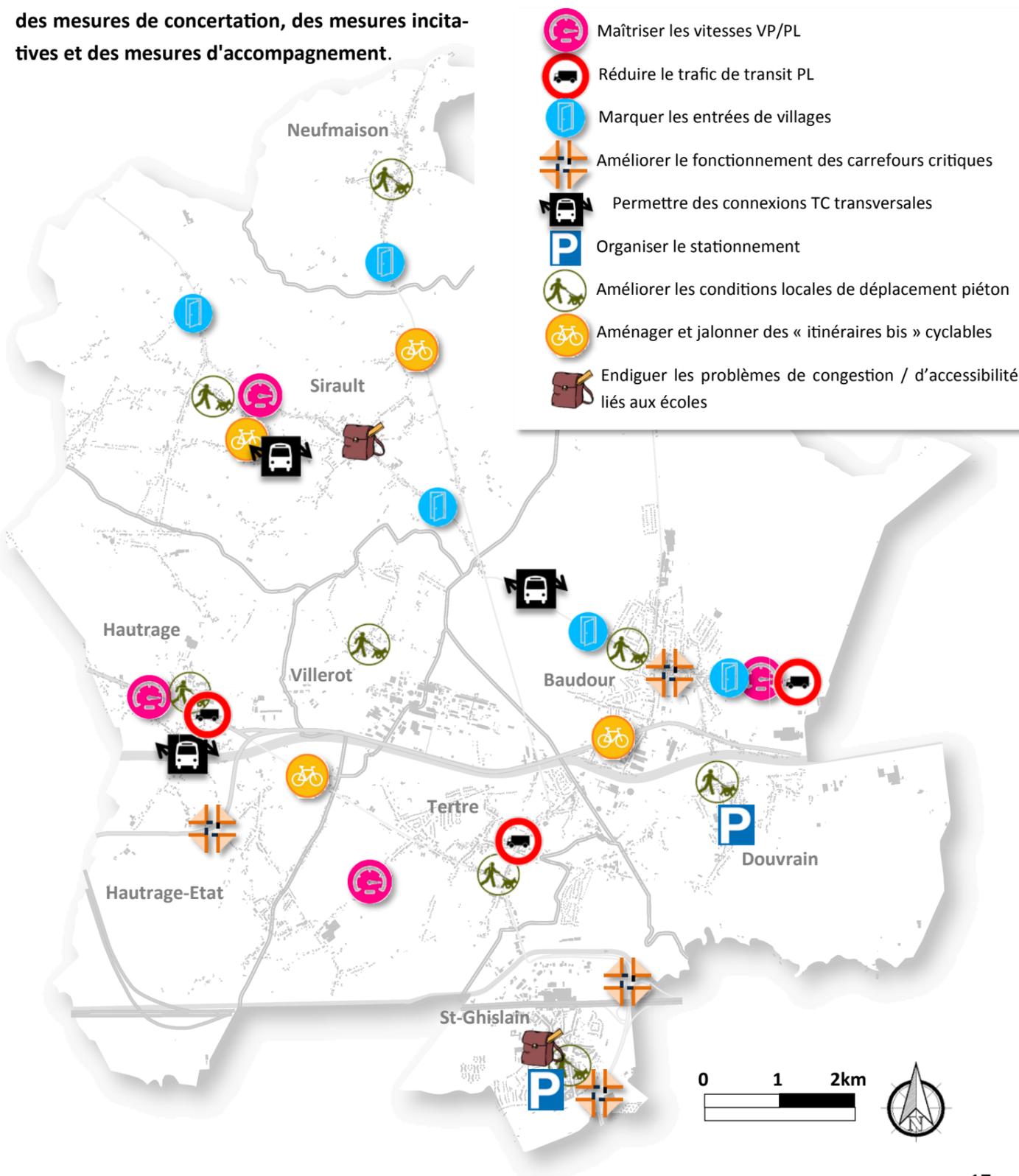


## II.3. Objectifs particuliers de mobilité

### OBJECTIFS PARTICULIERS DE MOBILITÉ PAR ENTITÉ

- ⇒ **Neufmaison**  
Sécuriser les déplacements autour de la N525, et en particulier pour les modes actifs, via la réappropriation de certains espaces en leur faveur et la matérialisation de l'entrée en zone résidentielle.
- ⇒ **Sirault**  
Améliorer la qualité des déplacements internes à Sirault en faveur des modes actifs tout en opérant un changement des comportements dangereux sur les longs axes résidentiels. En lien avec l'extérieur, assurer des connexions cyclistes cohérentes vers les autres entités et renforcer les liens avec le TEC.
- ⇒ **Hautrage**  
Réduire l'impact et l'insécurité liés au trafic de transit de la N50, tout en améliorant les connexions TEC et cyclistes vers les entités voisines.
- ⇒ **Villerot**  
Assurer une réappropriation équilibrée des espaces entre les différents modes.
- ⇒ **Baudour - Douvrain**  
Opérer une transformation des usages et fonction de l'Avenue Louis Goblet, axe structurant du village, avec comme volonté l'amélioration de la sécurité et du cadre de vie autour de cet axe.  
Offrir de meilleures possibilités de report modal vers les villages de l'Ouest.  
Améliorer le fonctionnement du centre de Douvrain pour un meilleur équilibre entre les espaces par mode et une réduction de la place de la voiture.
- ⇒ **Tertre**  
Répondre aux problématiques de vitesse sur certains axes particulièrement touchés et réduire l'impact du trafic de transit sur la rue Defuisseaux qui structure le village.
- ⇒ **Saint-Ghislain**  
Répondre rapidement aux impératifs de sécurité et de congestion qui font pression sur la qualité du cadre de vie et sur l'attractivité de ce secteur, sécuriser les déplacements piétons/PMR.  
Réorganisation de l'offre en stationnement automobile en voirie en vue d'une réorganisation de l'espace public au profit des modes actifs et des transports publics, afin d'augmenter l'attractivité du centre-ville. Le Collège se positionne en faveur d'un maintien de la capacité actuelle de l'offre de stationnement automobile en voirie.

La figure localise le **package d'objectifs particuliers propres à chaque zone** et qui ressort prioritaire. La déclinaison de ces objectifs en mesures, objet de la phase 2.3, devra être mise en œuvre de façon intégrée sur l'ensemble du territoire, dans une **stratégie phasée et couplée avec des mesures de concertation, des mesures incitatives et des mesures d'accompagnement.**



## II.3. Objectifs particuliers de mobilité

### OBJECTIFS PARTICULIERS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PAR ENTITÉ

#### ⇒ Neufmaison

Renforcer l'attractivité du centre en encourageant l'implantation de commerces et/ou services pour augmenter l'attractivité hors résidentielle et pouvoir justifier, par la suite, de certaines évolutions en matière de mobilité alternative à la voiture.

#### ⇒ Sirault

Outre le renforcement de la polarité du centre tel que préconisé également sur Neufmaison, il convient de conforter le tissu existant via le renforcement de certains intérieurs d'îlots plutôt que de poursuivre l'extension « en cordon » du bâti, difficilement compatible avec d'autres modes de déplacement que la voiture.

#### ⇒ Hautrage

Caractérisé par des barrières physiques importantes qui restreignent fortement certains itinéraires et coupent le village en deux centralités (N50, Canal, Route de Wallonie), Hautrage semble intéressant à étoffer et à mailler de réseaux de mobilité active pour permettre une certaine unité. Par ailleurs, des aménagements physiques semblent indiqués pour contraindre le trafic de transit PL sur la N50, en faveur de la sécurité des riverains, de leurs déplacements et d'une valorisation de leur cadre de vie.

#### ⇒ Villerot

A l'instar de Sirault, Villerot représente un village à conforter par le centre. Par ailleurs, sa localisation en marge de l'impressionnant zoning de THV et en bordure du Canal amène à formuler l'objectif de renforcer les connexions physiques avec les villages plus au Sud.

#### ⇒ Baudour - Douvrain

Affectées par un trafic PL qui nuit au cadre de vie et à la sécurité des riverains, ces deux centralités peuvent trouver une alternative dans la mise en place d'aménagements physiques contraignant ces flux, tout en permettant le développement annoncé de Ghlin-Sud.

#### ⇒ Tertre

Déjà bien en place, le tissu urbain mixte de Tertre peut être renforcé et permettre de justifier certains aménagements limitant le transit au profit de déplacements locaux sécurisés.

#### ⇒ Saint-Ghislain

Il s'agit ici de réfléchir à la question : comment réduire l'effet barrière de l'autoroute ?



## Partie III. Résumé

---

### III. Axes de développement privilégiés pour les mesures

La phase 2.3. va consister à **proposer des mesures permettant d'atteindre ou de répondre aux objectifs fixés et précédemment repris**. Ces mesures découleront d'un **schéma multimodal de déplacement**, qui mettra en synergie les structures des réseaux pour chaque mode, et composeront un **plan d'actions planifié avec un pré-estimation financière de mise en œuvre**. Les potentiels de développement repris ci-dessous illustrent, à ce titre, les pistes de réflexion qui seront prioritairement respectées pour chaque mode.

#### Potentiel de développement pour les piétons/PMR

Pour atteindre les objectifs fixés, il conviendra de renforcer la place destinée aux piétons/PMR, notamment le long des axes centraux de chaque village, via :

- la réduction de l'emprise de la voirie destinée à la circulation automobile ;
- la désignation d'itinéraires secondaires pour pallier à l'impossibilité de renforcer l'espace piéton en voirie ou créer des connexions inter-îlots.

#### Potentiel de développement pour les cyclistes

Le diagnostic et le bilan du PCM de 2004 ont mis en exergue le fait que le simple dessin d'une bande cyclable au sol ou même l'aménagement d'une piste en bordure d'une voirie très fréquentée ne profitaient pas autant qu'espéré à la promotion de l'usage cycliste. Il conviendra, par conséquent, de réfléchir à la mise en place et à la signalisation de nouveaux itinéraires, sûrs et conviviaux, connectant entités et pôles de déplacements (notamment les arrêts TEC).

#### Potentiel de développement des transports en commun (TEC et SNCB) :

Les transports en commun, et en particulier le TEC, devront être mieux valorisés et rendus plus compétitifs vis-à-vis de l'automobile, passant prioritairement par l'accessibilité / la sécurité des arrêts et la mise en place d'infrastructures leur garantissant une vitesse commerciale de qualité (sites propres, régulations aux carrefours).

#### Potentiel de développement pour les déplacements automobiles / le stationnement

Les principales contraintes de congestion ont été ciblées autour du centre-ville, qui polarise quotidiennement de nombreux déplacements d'écoliers. Il s'agira donc de trouver des solutions visant à améliorer les conditions d'entrée/sortie automobiles du centre durant les pointes mais également de chercher des solutions du côté de l'intermodalité (incitation au covoiturage, report vers les transports en commun). Une réflexion sur la gestion et l'organisation du stationnement pourra également amener à proposer des solutions en faveur d'une répartition plus équilibrée et plus efficace de l'offre (notamment pour les commerces), tout en gardant à l'esprit que le Collège se positionne en faveur d'un maintien de la capacité actuelle dans le centre-ville.

#### Potentiel de développement pour le transport de marchandises

Dans le contexte évolutif qu'est celui des zonings gérés par l'IDEA, le transport de marchandises devrait s'intensifier. Pour que les nuisances pour les riverains ne s'accroissent pas, il sera important de réfléchir aux moyens d'écarter tout transit PL des zones riveraines non adaptées et de favoriser les trajets les plus courts possibles entre les axes principaux et les zones de desserte (le jalonnement sera, pour cela, un outil efficace).

#### Potentiel de développement pour la sécurité

Très souvent liée à des problèmes d'incivilité (vitesses non respectées, stationnement sur des espaces de trottoirs, etc.), la sécurité représente l'enjeu premier de ce PCM à court terme. Pour agir en faveur d'une amélioration concrète, il conviendra bien souvent, outre le fait de faire évoluer les comportements (ce qui n'est pas évident sur du court terme), d'agir physiquement sur l'aménagement des axes et de carrefours problématiques.

Les mesures issues du plan d'action devront **s'intégrer dans une stratégie phasée**, permettant de résoudre les problèmes majeurs à court terme et de développer un concept d'accessibilité à plus long terme. Elles pourront, par ailleurs, apparaître pour certaines indépendantes des autres, permettant une mise en œuvre dissociée du reste des aménagements, tandis que d'autres dépendront d'interventions d'acteurs extérieurs. Ces mesures seront également **réfléchies de façon pragmatique**, l'idée finale du PCM étant, rappelons-le, **d'amener les problématiques de mobilité à évoluer dans le bon sens et durablement**, afin de garantir un niveau de sécurité, de cadre de vie et de mobilité propices au **développement durable de la ville de Saint-Ghislain et de ses activités**.

## Partie IV. Annexes

---

# IV. 1. Synthèse des réunions citoyennes



Synthèse des mots-clefs récurrents des moments de concertation