



Projet de Ville
« Saint-Ghislain 2020 »

**Plan
Communal de Mobilité**

**Document de
Synthèse**

En février 2001 débutait le Plan Communal de Mobilité, une première réflexion pour comprendre et dégager des solutions en vue d'améliorer les déplacements au sein de notre entité.

Les objectifs

Le but du travail est d'élaborer un outil communal de planification et d'aide à la décision pour l'organisation des déplacements. Les objectifs poursuivis visaient à :

- améliorer la mobilité et l'accessibilité ;
- améliorer la sécurité routière ;
- garantir la qualité de vie.

Le Plan Communal de Mobilité s'inscrit pleinement dans notre réflexion 'Projet de Ville'. Pour mener à bien cette réflexion, l'ensemble des acteurs techniques concernés (Ville, Région wallonne, Transports publics...) s'est réuni dans un comité de suivi d'une étude réalisée avec l'aide des bureaux d'études ARIES et L'Atelier.

3 phases

- Phase 1 : description et analyse de l'organisation actuelle des déplacements au sein de l'entité, définition des causes des différents problèmes rencontrés.
- Phase 2 : définition des objectifs d'amélioration à atteindre en terme de déplacements et de qualité du cadre de vie. La réalisation de ces objectifs doit être bien évidemment étalée dans le temps.
- Phase 3 : propositions de mesures pratiques pour atteindre les objectifs déterminés. Ces mesures seront les solutions proposées pour répondre aux problèmes constatés.

Parallèlement à ces réflexions techniques, les acteurs de la vie locale et la population ont été associés aux analyses pour tenter de répondre le mieux possible aux besoins qui sont exprimés par tous ceux qui vivent la mobilité saint-ghislainoise au jour le jour.

Le diagnostic : le tout à la voiture

Le diagnostic s'est structuré naturellement autour de trois paramètres fondamentaux de la mobilité et de leurs interactions:

- le territoire
- le cadre socio-économique
- les déplacements.

Les constatations émises furent nombreuses et diversifiées.

Le territoire

L'analyse a surtout mis en évidence un manque de cohérence dans l'aménagement de l'espace communal, tant au niveau de la répartition des activités que dans l'aménagement général de l'espace public. Il en résulte un manque de prise en compte des déplacements effectués autrement qu'en voiture, ce qui limite par ailleurs la qualité du cadre de vie à Saint-Ghislain.

La voiture

C'est le mode de transport le plus fréquemment utilisé par les résidents saint-ghislainois ou par les gens se rendant à Saint-Ghislain. Des enquêtes précises révèlent par exemple que près de 1 élève sur 2 fréquentant un établissement scolaire dans le centre-ville s'y rend en voiture, ou qu'une écrasante majorité des personnes travaillant dans les zones d'activités économiques de la commune utilise la voiture pour se rendre sur son lieu de travail.

Une autre réalité

La voiture n'est pas un mode de déplacement accessible à tous. Or, l'on voit aisément que si la place laissée à la voiture est surabondante, l'attention portée aux autres modes de déplacement est faible.

Ainsi, la qualité des trottoirs ou des traversées piétonnes laisse souvent à désirer, et l'on note une prise en compte insuffisante des personnes dites « à mobilité réduite ». Généralement, les automobilistes prêtent peu d'attention aux piétons, ce qui diminue leur sécurité, et notamment la sécurité des enfants, sur le chemin de l'école ou ailleurs.



Le vélo

L'espace dévolu aux **cyclistes** est plus négligé encore. La qualité des quelques infrastructures présentes indique le peu d'attention qui a été apportée à ce mode de déplacement. Ce déficit d'infrastructures, parallèlement aux comportements souvent peu respectueux des automobilistes, crée une fois encore un sentiment d'insécurité fortement perçu par les cyclistes. Ces constatations en expliquent une autre : le nombre d'usagers 'deux-roues' dans la commune est très faible, malgré des potentialités réelles notamment dans le cadre des déplacements 'domicile-école'.



Le train

Il s'affirme comme un mode de transport crédible, surtout pour les nombreux navetteurs qui se rendent quotidiennement à Mons ou à Bruxelles dans le cadre de leurs activités professionnelles.



Le bus

Ce moyen de transport par contre, est fortement négligé, malgré les nombreux avantages qu'il peut offrir. Son fonctionnement global dans l'entité apparaît aujourd'hui largement déficitaire, et l'intérêt qu'il offre se limite presque aux étudiants et aux personnes âgées. Il souffre également de la congestion automobile observée aux accès du centre-ville en heures de pointe. Le nombre d'usagers potentiels implique cependant qu'il soit mieux pris en compte sur ces itinéraires.



Le transport de marchandises par la route

Les nuisances liées à ce type de transport sont conséquentes. La présence de plusieurs entreprises importantes sur l'entité gonfle les flux de camions sur les voiries qui irriguent notre espace communal. Les potentialités de développement des alternatives au transport par route sont pourtant nombreuses à Saint-Ghislain grâce à la présence de la voie ferrée et de la voie d'eau. Une meilleure utilisation de ces infrastructures devrait permettre de limiter les impacts du trafic de poids lourds.

Observations générales

Les limites dans l'accès à la voiture personnelle, parallèlement à la faiblesse des alternatives à l'utilisation de la voiture, conduisent à des situations difficilement acceptables. En effet, il apparaît que dans certains quartiers de l'entité, bon nombre de nos concitoyens ont un accès très restreint aux déplacements et à la mobilité. L'accès aux services, aux commerces, à la culture, aux loisirs, à l'emploi,... est souvent réduit.

Par ailleurs, l'automobile au-delà de tous les avantages qu'elle procure reste le mode de déplacement le plus nuisant. Ces impacts spatiaux, environnementaux, économiques, sur la qualité et le cadre de vie sont importants. Une utilisation rationnelle de celle-ci est donc un défi majeur que chaque Saint-Ghislainois doit tenter de rencontrer.

Participation citoyenne et consultation publique : la mobilité, un thème qui interpelle les Saint-Ghislainois

Transversalement à l'approche technique du Plan Communal de Mobilité, l'ensemble des acteurs saint-ghislainois de la mobilité ont été amenés à se prononcer sur leurs difficultés, leurs besoins et leurs attentes en matière de mobilité. Notamment, au troisième trimestre de l'année 2001, les habitants de Saint-Ghislain ont eu l'occasion de se prononcer sur le vaste thème de la mobilité, par l'intermédiaire d'un 'toute-boîte'.

Et vous vous êtes manifestés en masse.

En effet, 25% des questionnaires distribués ont été complétés avec le plus grand soin. La mobilité est, sans conteste, un domaine qui interpelle, et pour lequel nos concitoyens attendent des réponses claires sur le terrain.

Les principaux résultats

➤ Si de manière globale, nos concitoyens semblent assez satisfaits de leur mobilité, les préoccupations ne sont cependant pas absentes.

Les problèmes de congestion automobile du centre-ville en heures de pointe, notamment liés aux écoles, sont fortement perçus par les utilisateurs et constituent un désagrément majeur.

➤ Les autres préoccupations importantes ont généralement trait aux infrastructures et au fonctionnement des modes de déplacements alternatifs à la voiture. C'est notamment pour se déplacer à vélo que les difficultés sont le plus ressenties. Les attentes citoyennes sont très importantes au niveau des infrastructures mises à disposition des usagers 'doux' (piétons et cyclistes).

➤ Les ponts barrés inquiètent également la population. Une solution est cependant dégagée dans ces dossiers qui ne pouvaient plus traîner.

➤ Enfin, les problèmes de sécurité routière dans l'Entité, et notamment les vitesses de circulation excessives, sont la source de nombreuses inquiétudes. C'est d'ailleurs avec les déplacements scolaires, le principal souci des saint-ghislainois en matière de mobilité.

A l'ensemble de ces contrariétés vécues quotidiennement, le Plan Communal de Mobilité tente d'apporter des réponses efficaces et objectives.

Les objectifs du Plan Communal de Mobilité

Les grandes orientations

Sur base de ce diagnostic, qui met donc en évidence le déséquilibre qui se marque fortement dans la gestion de l'espace public entre la voiture et ses alternatives, la Ville de Saint-Ghislain et les acteurs techniques associés ont défini une série d'objectifs que le Plan Communal de Mobilité doit permettre d'atteindre.

Ces objectifs s'inscrivent comme la traduction pratique d'une série de grands buts à rencontrer à Saint-Ghislain, dans le cadre de la gestion de notre espace communal.

Ces **buts** volontaristes sont :

1. affirmer l'identité de Saint-Ghislain ;
2. donner une âme à l'entité ;
3. valoriser les atouts et développer les opportunités ;
4. assurer une équité maximale en matière de déplacements ;
5. permettre une cohabitation harmonieuse des différentes fonctions présentes ;
6. garantir la sécurité de tous ;
7. favoriser le développement durable et la mobilité durable;
8. permettre l'accessibilité multimodale des pôles communaux;
9. adopter des comportements responsables dans la gestion de ses déplacements et de son espace.

Les objectifs précis

Pour les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) :

- la mise en place de cheminements piétons, avec des itinéraires sûrs et conviviaux et qui relient des points d'intérêts ;
- l'amélioration de l'accessibilité générale de l'entité pour les personnes à mobilité réduite ;
- le renforcement de l'aspect « piétons et PMR » du centre-ville, notamment sur la place Albert-Elisabeth, vers les établissements scolaires, et dans les espaces commerciaux et de loisirs ;
- l'amélioration de la signalisation des cheminements piétons.

Pour les cyclistes :

- la mise en place d'un réseau global et cohérent d'itinéraires cyclables où les cyclistes disposent d'une place garantie, sûre et conviviale ;
- la mise en place de zones de stationnement pour les cyclistes ;
- des garanties sur l'accessibilité cyclable du centre-ville ;
- le renforcement de l'intermodalité 'Vélo+train' en gare de Saint-Ghislain ;
- l'amélioration de la signalisation du réseau vélo ;

- la promotion de l'usage du vélo, notamment dans les écoles.

Pour les transports en commun :

- l'amélioration de la desserte spatiale et fréquentielle : des zones d'habitat trop peu desservies, vers le pôle de Valenciennes et les principaux pôles urbains de Wallonie ;
- l'optimisation des temps de parcours des bus vers le centre-ville, notamment depuis Hornu ;
- le renforcement du pôle de la gare de Saint-Ghislain et de son caractère intermodal ;
- l'amélioration du service offert en matière d'information, de 'communications-voyageurs' et de confort ;
- des garanties sur une meilleure prise en compte des transports en commun, notamment à travers l'aménagement du territoire et de l'espace public.

Pour gérer la circulation automobile :

- l'amélioration de la gestion des flux de circulation par la mise en place d'une nouvelle hiérarchie des voiries, et en repensant la régulation globale des flux, notamment sur les relations nord-sud ;
- l'aménagement de certaines traversées d'agglomérations ;
- l'amélioration de la fluidité de la circulation aux accès du centre-ville et de l'autoroute ;
- des garanties de sécurité routière au niveau des points noirs mis en exergue (le carrefour dit du 'Viaduc' et la sortie d'autoroute), et restreindre la place laissée à la voiture, les vitesses de circulation et les nuisances liées à la voiture ;
- l'amélioration de la signalisation du réseau routier.

Pour le stationnement :

- la réorganisation globale du stationnement en centre-ville : en favorisant le stationnement de courte durée dans les espaces commerciaux, en favorisant le stationnement des résidents, en contrôlant le stationnement de longue durée ;
- l'amélioration de la gestion du stationnement et des arrêts aux abords des établissements scolaires et de la gare : en aménageant des aires de 'kiss & go', en contraignant physiquement le stationnement et les arrêts hors-zones ;
- la récupération d'espaces publics pour les piétons, les deux-roues, ou les transports en commun, notamment sur la place Albert-Elisabeth ;
- l'amélioration de la signalisation des aires principales de stationnement.

Pour le transport des marchandises :

- la gestion de la circulation des camions, en privilégiant les itinéraires les plus courts entre l'autoroute et les pôles d'attraction 'marchandises', et en évitant les traversées d'agglomérations;

- l'amélioration du balisage des itinéraires 'poids lourds' ;
- le renforcement des pôles 'marchandises' de l'axe du canal en cadrant leur utilisation sur des logiques de multimodalité (route – eau – fer).

- L'ensemble de ces objectifs constitue la **nouvelle approche globale** des déplacements à Saint-Ghislain.
- Ils traduisent la vision souhaitée à long terme pour l'organisation générale des déplacements dans l'entité de Saint-Ghislain.

Ce **concept multimodal** des déplacements intègre notamment les options d'accessibilité du centre-ville renforcée pour tous les modes, de réorganisation et de canalisation de la circulation automobile, de protection des zones d'habitat, de renforcement des réseaux piétons, cyclables et transports en commun,...

Elaboration du Plan Communal de Mobilité : Des mesures à mettre en œuvre

Lorsque les grandes options en matière de déplacements ont été approuvées, la Ville de Saint-Ghislain et les acteurs techniques associés, soutenus par les experts indépendants, ont défini une série de mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs. Les moyens financiers et le temps nécessaires à la mise en œuvre effective de ces mesures a impliqué un phasage des actions et la mise en évidence de grandes priorités pour les années à venir.

Dans le cadre du plan ‘Piétons et PMR :

Un plan global et cohérent de l'ensemble des cheminements piétons qui s'avèrent nécessaires à terme a été esquissé pour chaque village de l'entité. Ce réseau vise à relier dans des créneaux de distances acceptables, l'ensemble des infrastructures où se concentrent les piétons : les écoles, les arrêts de transports en commun, les centres commerciaux, les quartiers d'habitat,...

Suite à ces plans exhaustifs, une série d'itinéraires prioritaires ont été mis en exergue. Par ailleurs l'ensemble des mesures proposées intègre des conceptions de fonctionnalité, mais également de qualité et d'esthétique des aménagements publics.

Dans le cadre du plan vélo :

Des itinéraires cyclables ont été définis pour garantir les liaisons entre les lieux d'habitat et les pôles attractifs accessibles à vélo. Dans l'entité, les principales zones attractives sont le centre-ville, et les zones d'emploi de l'axe du canal. A ces zones viennent s'ajouter une série de pôles d'intérêts comme la maison communale, l'hôpital, les centres sportifs, les établissements scolaires,... qui doivent être pris en compte dans le maillage du réseau cyclable. Les itinéraires cyclables s'appuient également sur des infrastructures existantes.

A côté de ces nouvelles infrastructures qui visent à séparer les cyclistes et la circulation automobile sur les voiries principales, la mixité des trafics sera encouragée notamment en généralisant la diminution des vitesses de circulation sur les axes locaux.

Dans le cadre du plan ‘transports en commun’ :

1. Trois axes ont guidé la réflexion sur le réseau bus.

- Le premier axe vise le renforcement de la desserte du territoire de notre entité. Ce renforcement se base sur les potentialités du réseau actuel, et sur les potentialités du territoire et de son fonctionnement.

Le renforcement de cette desserte se greffe sur les axes forts du réseau existant. Un nouveau réseau bus a ainsi été esquissé, pour répondre au mieux aux besoins des habitants de la commune.

Quelques grands principes ont prévalu :

- une simplification des itinéraires et un renforcement de la lisibilité des lignes de bus. Parallèlement, ces lignes devraient devenir des axes structurants du territoire de l'entité ;
- une simplification des horaires et un renforcement des fréquences sur des axes uniques ;
- un réseau dirigé vers les zones les plus intéressantes (clientèle potentielle) en termes de relations, notamment vers le centre-ville de Saint-Ghislain ;
- une organisation plus proche du citoyen et qui tente de répondre aux besoins les plus importants, notamment à travers une meilleure desserte des quartiers les plus défavorisés ;
- une réorganisation du réseau est l'occasion de relancer la notion de transports en commun et d'améliorer l'information sur les possibilités offertes.

Sur cette base, des modifications ont été notamment proposées sur les lignes 13-78, 100A et 4-4/-5.

- La seconde réflexion a porté sur les difficultés rencontrées par les bus dans leur cheminement (embouteillages, pertes de temps,...), et propose, notamment entre la place Albert-Elisabeth et la carrefour des 'Quatre pavés d'Hornu', des mesures de protection pour faire face à ces difficultés ponctuelles.

- Le troisième axe de réflexion s'intéresse aux infrastructures fixes du réseau bus (arrêts, information,...) en vue de renforcer le confort, l'information ou la visibilité du réseau du TEC-Hainaut. Pour répondre à ces besoins, un concept de 'pôles bus' a été élaboré. La logique sous-tendant l'implantation de ces 'pôles bus' est la suivante : un pôle bus doit devenir un lieu central de la desserte en transports en commun pour la vie d'un village. Chaque village comporte par ailleurs au minimum un pôle bus.

Le but de cette opération est de créer un équipement urbain pratique et efficace, tant pour les bus (facilité d'accostage, facilité de desserte) que pour les clients (cheminements piétons aisés, possibilités d'intermodalité,...), et facilement accessible depuis tous les autres modes de déplacement.

2. Dans le cadre du réseau SNCB, il a été proposé de ne pas hypothéquer l'amélioration des relations vers Valenciennes et du raccordement avec les trains rapides de la 'dorsale wallonne'.

3. Par ailleurs, l'amélioration de l'intermodalité en gare de Saint-Ghislain a fait l'objet de mesures complémentaires au réaménagement de la place Albert-Elisabeth. De nouveaux systèmes d'informations en temps réel devraient être mis en place à la gare des trains et à la gare des bus.

 **En ce qui concerne la circulation automobile :**

Une hiérarchie (soit, les types de flux acceptés sur les différentes voiries) et une catégorisation (les vitesses de circulation acceptées) des voiries ont été définies pour organiser le réseau en vue de diminuer les différentes nuisances liées à la circulation automobile, et notamment les impacts sur la qualité de vie locale.

La réorganisation du réseau routier intègre également quelques nouveaux aménagements pour renforcer sa fonctionnalité et sa sécurité. Outre les reconstructions entamées des ponts d'Hautrage et de Terte, on peut noter des propositions pour l'aménagement de notre trop célèbre carrefour du 'Viaduc'. La réalisation d'une liaison rapide entre Hornu et l'axiale boraine, la réalisation d'un nouvel accès autoroutier à Quaregnon ou de meilleurs aménagements dans la traversée de nos agglomérations, figurent au rang des principales mesures à mettre en œuvre.

 **Au niveau du stationnement automobile :**

Des mesures simples ont été proposées pour répondre aux quelques difficultés rencontrées. Elles s'organisent autour du réaménagement de la place Albert-Elisabeth, du réaménagement du parking des ETH, d'une meilleure signalisation des aires principales de stationnement, de l'aménagement de zones d'arrêts aux abords des écoles ou de la gare, et de mesures permettant une meilleure rotation du stationnement dans les espaces commerciaux du centre-ville.

 **Dans le cadre du plan de transport des marchandises :**

Des itinéraires 'poids lourds' ont été définis, autour d'une utilisation plus rationnelle des accès autoroutiers et de la route de Wallonie. Un plan de balisage de ces itinéraires est prévu pour guider les camions vers nos espaces industriels, qui minimise les traversées d'agglomérations. Par ailleurs, la réalisation d'un nouvel accès autoroutier à hauteur de Quaregnon s'inscrit pleinement dans les logiques d'itinéraires poids lourds, et devrait permettre de soulager notre entité trop souvent confrontée aux nuisances liées à ce charroi très conséquent.

Enfin, pour répondre le mieux possible à deux préoccupations majeures de nos habitants, les thèmes des **déplacements scolaires** et de la **sécurité routière** ont été traités transversalement dans l'ensemble de ces plans.

Les priorités potentielles

Plusieurs dossiers ont été jugés prioritaires par l'ensemble des acteurs techniques, sur base des propositions formulées par les experts techniques.

- La concrétisation du dossier de réaménagement du pôle intermodal de la place Albert-Elisabeth, préalable au Plan Communal de Mobilité, est une priorité acquise et financée. Le projet doit y renforcer la position des usagers faibles et des transports en commun, réorganiser le stationnement, améliorer la sécurité routière et la qualité de l'espace public notamment.
- L'aménagement du carrefour du 'Viaduc' est également une priorité. La volonté est d'ailleurs de faire aboutir ce dossier dans les délais les plus brefs. Repenser l'aménagement de ce 'point noir' des réseaux de déplacements saint-ghislainois fut un aspect incontournable du Plan Communal de Mobilité. La mise en œuvre d'une des solutions dégagées est également inéluctable.
- Par ailleurs, c'est un schéma global d'organisation des déplacements sur les axes qui relie « *la gare de Saint-Ghislain – la sortie d'autoroute n°25 – le carrefour des 'Quatre pavés d'Hornu'* » qui a été esquissé. Outre le carrefour du 'Viaduc', l'ensemble de cet axe devrait être traité prioritairement.
- Parallèlement à cette zone, et au centre de la réflexion sur l'organisation générale des déplacements à Saint-Ghislain, un dossier s'avère également prioritaire : la réalisation d'un nouvel accès autoroutier à Quaregnon. L'aboutissement de ce dossier n'est cependant pas réaliste à court terme et des mesures transitoires devront sans doute être envisagées.
- L'ensemble des signalisations sera également complété prioritairement, et notamment le balisage des itinéraires pour les poids lourds.
- Les potentialités de restructuration du réseau de bus vont être soumises rapidement par le TEC-Hainaut à des études plus approfondies, en vue de s'assurer que le nouveau réseau répond aux souhaits d'une majorité de personnes.
- Enfin, un effort substantiel au niveau de la politique cyclable est inscrit prioritairement dans le Plan Communal de Mobilité. Dans un premier temps, l'accessibilité cyclable du centre-ville, et les cheminements vélos entre Baudour – Tertre - Saint-Ghislain, seront renforcés.

En Conclusion ...

La Ville dispose maintenant d'un véritable outil de planification et d'aide à la décision dans le domaine des déplacements. Le travail à accomplir est gigantesque : il nécessitera du temps et des moyens. Ce projet nous concerne tous et chacun à son niveau, devra œuvrer pour relever cet important défi.