TRANSITEC
INGENIEURS - CONSEILS
14, Rue de la Monnaie
B-5000 NAMUR
Téléph. : 0032 (0) 81 22 45 66
Téléfax : 0032 (0) 81 22 45 68
E-mail : namur@transitec.net

EN COLLABORATION AVEC :

COOPARCH-R.U.
Architecture Recherche Urbanisme

SPW
Service public de Wallonie

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE –
DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE

PÉRUWELZ
UNE VILLE À LA CAMPAGNE

COMMUNE DE PERUWELZ

Wallonie picarde

WALLONIE PICARDE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE PERUWELZ

PHASE 3 : PROPOSITIONS

Rapport de synthèse - Phase 3 : Propositions

JANVIER 2011

0861/JD/TA/AS/at

PREAMBULE

Le présent rapport n° 3 s'inscrit dans la continuité des précédents rapports de synthèse n°1 et 2, rédigés en mars 2009 et portant sur les phases 1 – "Diagnostic de la situation actuelle" et 2 – "Objectifs" (le présent document débute au chapitre 3 – "Propositions").

Il est destiné aux Autorités et aux Services techniques régionaux et communaux qui seront responsables de l'application du Plan Communal de Mobilité de Péruwelz. Il est également consultable dans le cadre de l'enquête publique relative au Plan communal de mobilité.

Il tient compte des remarques émises lors de sa présentation au Conseil communal du 24 février 2010.

Les annexes techniques mentionnées sont intégrées dans un quatrième dossier, séparé, à destination des Services techniques régionaux et communaux qui seront en charge de l'application du PCM (dossier non soumis à l'enquête publique).

TABLE DES MATIERES

3. PHASE 3 – PROPOSITIONS 1

3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS – A L'HORIZON 2020 1
3.1.1 Considérations générales à l'échelle de la commune élargie 1
3.1.2 Rappel des enjeux à considérer à moyen et à long termes 2
3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES 6
3.2.1 Enjeux relatifs au contournement Nord-Est de Péruwelz 6
3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN 9
3.3.1 Recommandations à l'échelle intercommunale 9
3.3.2 Recommandations à l'échelle des centres de Péruwelz et de Bon-Secours 11
3.3.3 Pistes à suivre pour optimiser la desserte du territoire communal 15
3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX 17
3.5 PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT 23
3.5.1 Rappel des enjeux du stationnement au centre de Péruwelz 23
3.5.2 Politique du stationnement recommandée au centre de Péruwelz 24
3.5.3 Enjeux et potentiels de renforcement de l'offre existante au centre de Péruwelz 28
3.5.4 Recommandations à Bon-Secours 28
3.6 PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES 30

3.7 PHASE 3.7 – STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS 37
3.7.1 Localisation des interventions 37
3.7.2 Mesures à l'échelle du centre de Péruwelz 39
3.7.3 Mesure d'accompagnement au développement des zones d'activités "Polaris" et "Champ Lionne" 41
3.7.4 Mesures à l'échelle de Bon-Secours 43
3.7.5 Mesures en traversée de villages 46
3.8 PHASE 3.8 – PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 52
3.9 PHASE 3.9 – MESURES PRIORITAIRES ET MESURES LIEES 54
3.9.1 Mesures prioritaires et mesures liées 54
3.9.2 Autres outils de mise en oeuvre 59

LISTE DES FIGURES

Figure n°

3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS – A L'HORIZON 2020

3.1.1 Traversée de Péruwelz, enjeux futurs et perspectives

3.1.2 Analyse des variantes de contournement du centre-ville de Péruwelz

3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES

3.2.1 Enjeux d'insertion et de dimensionnement du contournement Nord-Est de Péruwelz

3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

3.3.1 Potentiels d'alternative à la voiture : enjeux pour les transports en commun à l'échelle de la commune élargie

3.3.2 Enjeux d'insertion d'une nouvelle ligne de bus desservant Polaris – en relation avec Leuze au Nord

3.3.3 Enjeux d'insertion d'une nouvelle ligne desservant Polaris – desserte fine de Péruwelz et Bon-Secours

3.3.4 Optimisations de la desserte du territoire communal par les transports en commun

3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN MODES DOUX

3.4.1 Concept de réseau cyclable et d'aménagements de base, partie Nord de la commune

3.4.2 Concept de réseau cyclable et d'aménagements de base, partie Sud de la commune

3.4.3 Concept d'aménagement de l'itinéraire cyclable sur la route N504 entre Callenelle et Péruwelz (1/2)

3.4.4 Concept d'aménagement de l'itinéraire cyclable sur la route N504 entre Callenelle et Péruwelz (2/2)

3.5 PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT

3.5.1 Principes de gestion des places de stationnement proposés au centre-ville, à court et moyen termes

3.5.2 Principes recherchés par la politique de gestion du stationnement proposée

3.5.3 Opportunités d'aménagement de poches de parkings complémentaires

3.6 PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES

3.6.1 Péruwelz – Athénée Royal : rue des Français

3.6.2 Péruwelz – Athénée Royal : rue Flament

3.6.3 Ecole de Wiers

3.6.4 Ecole de Callenelle

3.7 PHASE 3.7 – STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

3.7.1 Localisation des interventions en termes d'aménagement et d'exploitation de carrefours et de voiries

3.7.2 Gestion des carrefours des rues Castiau et du Réthibaut avec la N60 rue Pont-à-la-Faulx

3.7.3 ZAE Polaris : charges de trafic de dimensionnement des accès - recommandations

3.7.4 Aménagement du Boulevard Léopold III

3.7.5 Aménagements transitoires – rue du Bas Coron

3.7.6 Wiers – principes pour les cadres de village

3.7.7 Traversée de la chaussée Devant la Ville à Callenelle

3.7.8 Bury – entrée Est du village

3.7.9 Wasmes – rue de la Gare

3.8 PHASE 3.8 – PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

3.8.1 Principes pour le transport de marchandises

3.9 PHASE 3.9 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

3.9.1 Tableau de bord de mise en oeuvre

3.9.2 Mesures prioritaires à l'échelle de la commune – 2010-2014

3.9.3 Mesures prioritaires à l'échelle des centres de Péruwelz et de Bon-Secours – 2010-2014

3. PHASE 3 – PROPOSITIONS

L'objectif d'un PCM est de répondre aux problèmes actuels en termes de mobilité, ainsi qu'aux enjeux à moyen-long termes liés au développement de la Commune et de son voisinage. Ce processus doit pouvoir se faire par la mise en œuvre de propositions à court terme (dans les deux à trois ans) et à moyen terme (environ cinq à dix ans), sans bloquer des mesures structurantes indispensables à plus long terme.

De plus, les mesures proposées pour chaque mode de déplacement dans le cadre d'un PCM doivent tenir compte des contraintes et enjeux liés aux autres modes et/ou à l'aménagement du territoire communal.La recherche de propositions passe d'abord par l'établissement d'un schéma directeur multimodal d'organisation des déplacements à l'horizon de mise en œuvre du PCM, soit 2020 environ.

Par ailleurs, cette démarche s'inscrit en cohérence avec le processus d'Agenda 21 porté par la Ville, dans une vision de développement durable.

3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS – A L'HORIZON 2020

3.1.1 Considérations générales à l'échelle de la commune élargie

La Wallonie Picarde fait l'objet d'un schéma directeur de mobilité : de ce fait, plusieurs participants du Comité d'accompagnement de ce schéma ont été associés au Comité chargé de piloter l'élaboration du PCM de Péruwelz (SPW, TEC, IDETA,…), afin d'en assurer la cohérence. De plus, Transitec mène des études pour le compte du Conseil général du Nord et du SITURV (transports en commun du valenciennois), assurant ainsi une cohérence avec les réflexions menées en France.

La commune de Péruwelz est relativement distante des zones denses ou des projets de développement structurants alentour. La commune peut donc faire l'objet d'une réflexion propre, en subissant peu d'influences et de contraintes en termes de mobilité de la part des communes voisines.

Enfin, comme le diagnostic du PCM l'a montré, l'essentiel des enjeux actuels de déplacements porte sur le secteur urbain dense de Péruwelz et de Bon-Secours. Ils sont renforcés par le projet de réaménagement du cœur de Péruwelz (Grand-Place, avenue Albert 1er et rue Pont-à-la-Faulx), qui contraindront très prochainement la capacité sur l'axe principal de la N60 en traversée de la ville.

3.1.2 Rappel des enjeux à considérer à moyen et à long termes

Les flux de poids lourds sont déjà relativement bien maîtrisés, grâce aux interdictions en vigueur. A l'échelle élargie, les flux de trafic potentiels susceptibles de concerner le territoire communal sont essentiellement liés aux navetteurs automobiles provenant de France à destination de la Métropole lilloise et intéressés par l'E42. Toutefois :

- le Préfet de la région du Nord envisage (France), en concertation avec la Région wallonne, le TEC et la commune de Péruwelz, d'assurer des liaisons scolaires par bus depuis les communes proches en France en relation avec l'Athénée et l'Institut Saint-Charles de Péruwelz ;
- les développements d'habitat potentiellement intéressés par les itinéraires traversant Péruwelz sont limités en France, notamment compte tenu des fortes contraintes naturelles, fluviales et paysagères, à l'échelle du Pays de Condé.

A l'échelle communale, comme le rapport numéro n° 1 l'a montré[1], les projets structurants de développements sont :

- les futures ZAE de "Polaris" et de "Champ Lionne", projetées de part et d'autre de la N60, entre le Canal et l'E42. Avec de l'ordre de 2'000 emplois nouveaux dans des activités industrielles, de bureaux et commerciales, ces projets généreront environ + 10'000 unité véhicule par jour ouvrable – uv/jo [2], soit une augmentation de + 40 % du trafic sur la N60 dans ce secteur ;
- les Zones d'Aménagement Communal Concerté – ZACC de la Roe, projet PRU Parc Petit et celle au Nord de la gare à Péruwelz ou de Bon-Secours. Totalisant de l'ordre de 1'000 logements potentiels supplémentaires, ces développements d'habitat généreront environ + 8'000 uv/jo à + 10'000 uv/jo déplacements quotidiens tous modes confondus. La part du flux voiture concernant le cœur de Péruwelz sera de + 5'000 uv/jo à + 7'000 uv/jo, essentiellement en Nord-Sud, notamment sur la N60.

Fig. 3.1.1 Du fait de ces projets, les offres de transports routières, de bus et cyclo-pédestres devront être développées dans le corridor de la N60 pour répondre aux besoins futurs, tout en assainissant les problématiques existantes rencontrées.

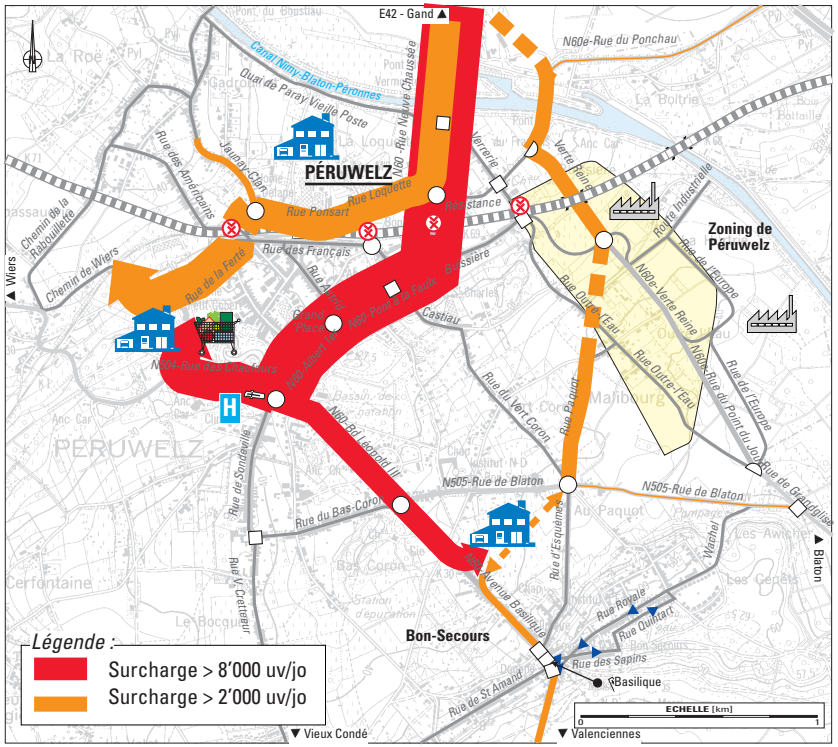
La Région wallonne a déjà mis en œuvre un premier tronçon du projet de contournement Nord-Est de Péruwelz, soit la future N60e, avec le passage sous les voies SNCB et la traversée de la ZAE de la Hurtrie (rue du Point du jour). En concertation avec l'IDETA, le SPW planche sur la poursuite de ce contournement en relation avec l'échangeur de l'E42 au Nord, dans le cadre du développement de la ZAE "Polaris".

[1] SPW – Péruwelz – Plan Communal de Mobilité – Phases 1 "Diagnostic" et 2 "Objectifs" – Premier rapport de synthèse destiné à la consultation publique

[2] 1 camion = 2 unités véhicule, 1 voiture = 1 unité véhicule, 1 deux roues = 0,5 unité véhicule

Traversée de Péruwelz, enjeux futurs et perspectives

Flux projetés



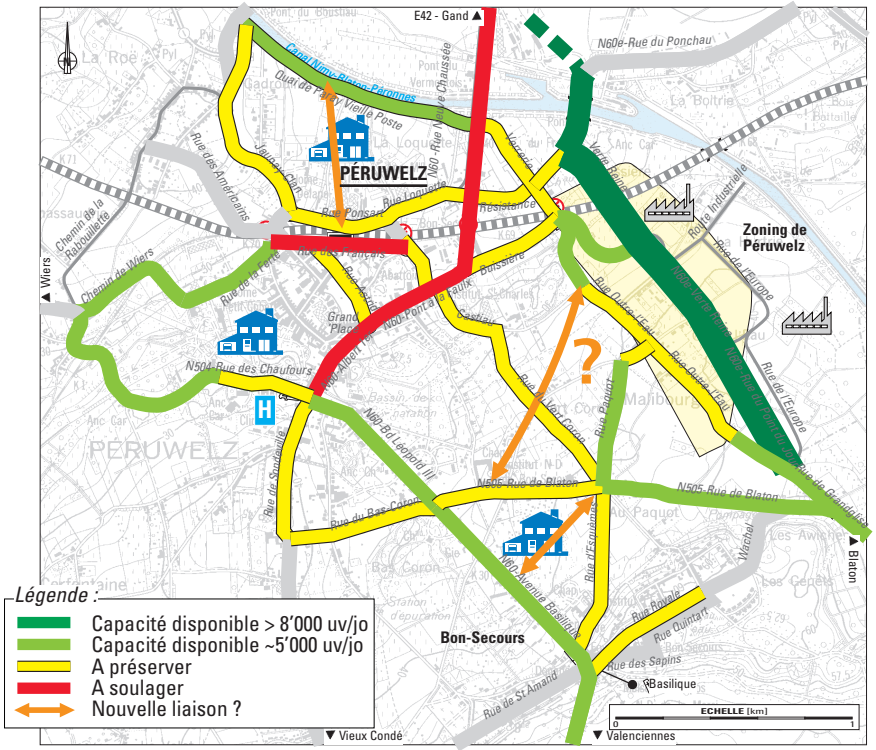
Les projets situés en amont du centre de Péruwelz sont :

- le PRU - Parc Petit, dont :
  les projets d'habitats génèreront de + 2'000 à + 3'000 uv/jo,
  les 3 ha de services publics et de ZAEM généreront
  de + 1'500 à + 2'000 uv/jo
- la ZACC de Bon Secours, avec + 1'500 uv/jo

▶ Soit + 3'500 (+ 30%) à + 5'000 (+ 40%) unités-véhicules par jour ouvrable en traversée du centre-ville

Sources : Planeco sprl

Potentiel de valorisation des voiries existantes et projetées



▶ Un réseau existant fort, à valoriser :

- **pont de la N60e, sur le canal**
- **projet de dédoublement de la N60 en lien avec l'autoroute au Nord et la N60e au Sud**

▶ La traversée de la Grand'Place va être réaménagée, en offrant davantage de convivialité

▶ Pour participer aux efforts d'adaptation du réseau routier de Péruwelz, il y aura lieu de rendre publiques certaines voiries des futures zones à bâtir

Fig. 3.1.2 **L'opportunité de poursuivre le développement de la N60e en tant que contournement Nord-Est de Péruwelz a été analysée, ainsi que les alternatives de tracé envisageables**. Ce qui montre que :

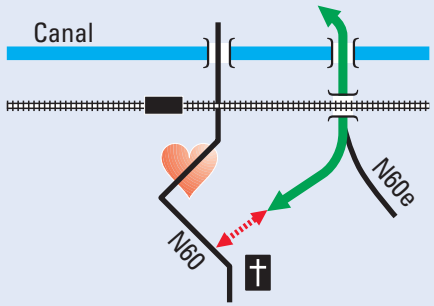
- les très fortes contraintes naturelles, d'habitat et paysagères (parc naturel des Plaines de l'Escaut et zone Natura 2000 notamment) limitent les zones d'implantation potentielles de nouvelles voiries :
  - il est exclu d'envisager un prolongement du contournement au Sud, en relation avec la France. En effet, les traversées du Bois de Bon-Secours et du Parc naturel ne sont pas autorisées par les réglementations existantes. De plus, de nouvelles réglementations plus contraignantes sont en cours d'élaboration par les Autorités compétentes en France ;
  - il n'est pas réaliste d'envisager un contournement Ouest de Péruwelz, compte tenu des nombreuses zones d'habitat à préserver, ainsi que des contraintes de franchissement des voies SNCB et du Canal ;
- **le contournement Est tel que projeté :**
  - dispose déjà des aménagements les plus coûteux, pour franchir les voies de chemin de fer et le Canal ;
  - offre les capacités requises telles qu'évoquées ci-avant, soit environ + 5'000 à + 7'000 uv/jo ;
  - répond aux objectifs de soulagement de la N60 en traversée du cœur de ville, liés au projet de réaménagement de la rue Albert 1er, de la Grand'Place et de la rue Pont-à-la-Faulx ;
  - est co-finançable par le public et par le privé, puisqu'il sera utile à la fois en réponse aux enjeux du PCM (soulagement de la traversée du cœur de Péruwelz), de développement des zones d'habitat (ZACC de Bon-Secours) et des deux ZAE "Polaris" et "Champ Lionne".

  Il est donc recommandé.
- au cas où il ne serait pas réalisé suffisamment tôt vis-à-vis des travaux projetés à court terme au cœur de Péruwelz, une analyse sommaire des alternatives au passage à double sens dans la rue Pont-à-la-Faulx, étroite, révèle :
  - que l'instauration d'un bouclage à sens unique empruntant la rue Pont-à-la-Faulx vers le Nord et revenant par les rues parallèles de la Loquette et Simon doit être écartée. L'expérience montre indubitablement que de telles approches créent plus de problèmes que de solutions, en allongeant les parcours, en dispersant les nuisances, en réduisant la lisibilité des accès en augmentant les vitesses des véhicules, etc. ;
  - un prolongement de la rue "Neuve Chaussée" vers Bon-Secours passant à l'Est de l'Institut Saint-Charles a également été envisagé. Compte tenu des fortes contraintes d'insertion d'une telle voirie et du doublon qu'elle constituerait avec la N60e – rue du Point du Jour, elle n'a pas été affinée. Sa faisabilité et son opportunité devront être analysées dans le cadre des études ultérieures de génie civil requises pour affiner le tracé et l'aménagement du contournement Nord-Est.

Analyse des variantes de contournement du centre-ville de Péruwelz

Le réaménagement projeté sur la N60 et de la Grand'Place est compatible avec les charges de trafic actuelles. Toutefois, pour renforcer la convivialité, il est souhaitable d'y diminuer le trafic, en particulier dans les tronçons plus étroits (rues Albert 1er et Pont-à-la-Faulx).

Trois variantes de contournement ont été testées pour le soulager :



A – Contournement Nord-Est :

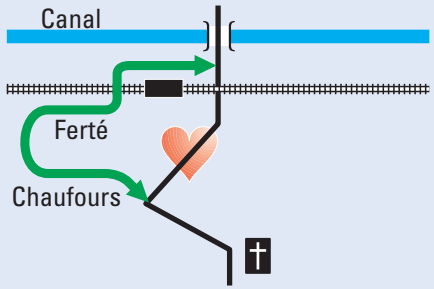
+10 à +12'000 uv/jo

8 à 10'000 uv/jo (projet)
-10 à -20% par rapport au flux actuel

trajet plus court de 3 km (-10%)

- ⊕ **Valorise la N60e sous-utilisée et soulage fortement le centre-ville**
- ⊕ **Soulage les passages à niveau de la N60**
- ⊕ **Valorise les voiries de la future zone d'activité de Polaris, au Nord**
- ⊖ **Coût d'aménagement et nuisances à minimiser en traversée ou à proximité des zones urbanisées**

VARIANTE RECOMMANDÉE



B – Contournement Ouest :

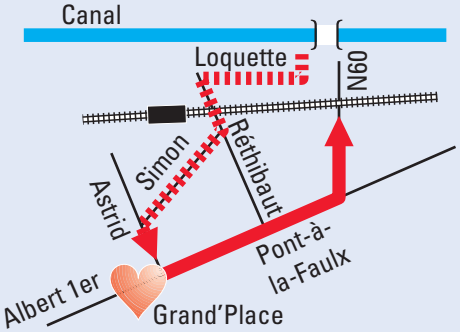
+7 à +9'000 uv/jo

11 à 13'000 uv/jo
statu quo par rapport au flux actuel

détour : +2,3 km

- ⊕ **Valorise les voiries existantes, coûts limités**
- ⊖ **Rues relativement étroites** (rue des Chaufours, ...)
- ⊖ **Détour très/trop conséquent**
- ⊖ **Quasi statu quo des charges de trafic au centre-ville**
- ⊖ **Contrainte des passages à niveau**

VARIANTE PEU STRUCTURANTE



C – Contournement local :

+12 à +15'000 uv/jo

12 à 15'000 uv/jo
à statu quo

- ⊕ **Valorise les voiries existantes, coûts limités**
- ⊕ **Meilleur potentiel de réaménagement de la rue Pont-à-la-Faux** (stationnement, élargissement des trottoirs et pistes cyclables)
- ⊖ **Rues relativement étroites** (rue Simon, ...)
- ⊖ **Ne répond pas à l'enjeu de soulagement de la place**

VARIANTE NON RECOMMANDÉE

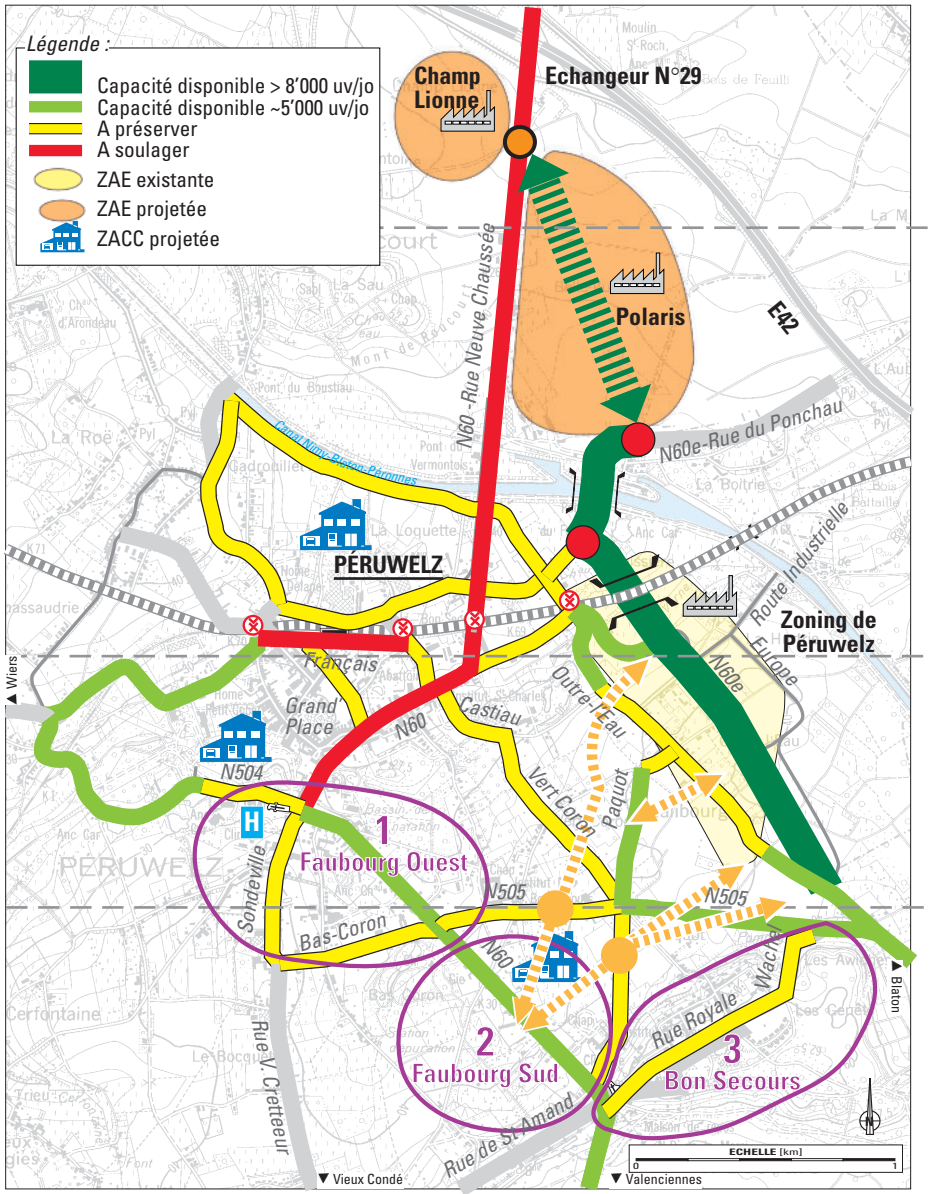
3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES

3.2.1 Enjeux relatifs au contournement Nord-Est de Péruwelz

Fig. 3.2.1 **Hormis la portion existante de la N60e – rue du Point du jour, le contournement présente des enjeux différenciés par tronçon :**

- **le raccordement à l'échangeur au Nord est en cours d'étude par le SPW et l'IDETA**, sachant que :
  - pour les premières étapes de développement des ZAE "Polaris" et "Champ Lionne", les principes d'aménagement et d'exploitation des carrefours entre les bretelles d'entrée et de sortie de l'E42 et la N60 rue Neuve Chaussée devront être revus. Il est en effet nécessaire de sécuriser les manœuvres de tourner-à-gauche et d'en assurer la capacité ;
  - avec au total entre 20'000 uv/jo et 25'000 uv/jo à écouler en Nord-Sud à terme (développement complet des deux ZAE), la portion de la N60 entre l'échangeur et les accès aux ZAE devra être élargie à deux voies par sens. Le carrefour d'accès aux ZAE en relation avec la N60 fait également l'objet de réflexions de la part du SPW et de l'IDETA, auxquelles le PCM contribue ;
- en ce qui concerne la traversée de la future ZAE "Polaris":
  - le contournement devra éviter de reproduire les erreurs commises en traversée de la ZAE de la Hurtrie, où la rue du Point du Jour ne profite pas à la desserte locale (contournement "pur") ;
  - son calibrage devra être adapté aux charges de trafic à assumer dans ce secteur, qui seront de l'ordre de 25'000 à 30'000 uv/jo (environ 14'000 uv/jo existants sur la N60, plus 7'000 à 8'000 uv/jo générés en Nord-Sud par les deux ZAE et 5'000 à 7'000 uv/jo générés en Nord-Sud par les ZACC). Les contraintes au Sud empêcheront un prolongement du contournement vers la France, tandis que la capacité de raccordement à l'E42, même en élargissant la N60 à 2x2 voies, plafonnera à 35'000 uv/jo environ ;
  - dès lors, **le PCM recommande de préserver la N60 existante et d'aménager la N60e de contournement Est à 2x2 voies**, dans sa portion la plus chargée au Nord du Canal ;
  - compte tenu des budgets envisageables, il est rationnel de s'appuyer sur la N60 et la N60e pour alimenter ponctuellement les voiries d'accès des deux ZAE projetées, en les dotant de carrefours intermédiaires ;
  - toutefois, compte tenu des charges de trafic pressenties, les manœuvres qui seront offertes à ces carrefours devront faire l'objet d'analyses plus détaillées pour déterminer si elles sont limitées (tourner-à-droite uniquement) ou à sécuriser par des feux ou des ronds-points en cas de tourner-à-gauche.

Enjeux d'insertion et de dimensionnement du contournement Nord-Est de Péruwelz



1/ Raccordement à l'échangeur :

- dimensionnement du rond-point projeté à hauteur de l'échangeur n°29, tenant compte des générations de trafic de Polaris et Champ Lionne
- mesures d'accompagnement pour sécuriser et assurer la capacité des mouvements d'entrée et de sortie de l'échangeur

2/ Traversée de la future zone de Polaris :

- dimensionnement de la voirie à 2x1 ou 2x2 voies, à affiner en fonction de la répartition des emplois dans Polaris
- aménagements en traversée de Polaris : concilier les flux de transit du contournement avec ceux d'accès à la zone industrielle (nombre de rond-points et localisation à identifier)

- déterminer les principes d'aménagement et d'exploitation des carrefours de part et d'autre du pont sur le Canal

À AFFINER EN CONCERTATION AVEC LE SPW ET L'IDETA

3/ Raccordement à la N60e :

- évaluer et analyser les variantes de raccordement (trois carrefours de connexion à la N60e envisageables)
- évaluer et analyser les variantes de tracé
- comparer l'attractivité et les coûts de réalisation par variante

Voir annexe 3.2.1

4/ Raccordement à la N60 - av de la Basilique :

- évaluer et analyser les variantes de tracé (coûts de réalisation notamment)
- comparer l'attractivité pour les différents bassins versants

Voir annexe 3.2.2

Fig. 3.2.1 **Au Sud des voies SNCB, des études plus fines devront identifier les possibilités d'amélioration des liaisons entre Péruwelz, Bon-Secours et leurs faubourgs au Sud-Ouest, et la N60e au Nord-Est**. Les réflexions préliminaires menées par le PCM montrent que :

- cette portion du contournement a pour vocation de :
  - dévier de l'axe historique de la N60 en traversée du cœur de ville les flux de transit, estimés entre 3'000 et 3'500 uv/jo ;
  - capter l'essentiel des flux de la future ZACC de Bon-Secours, soit environ 1'000 à 1'500 uv/jo ;
  - capter une part des flux d'échanges en relation avec Bon-Secours et les faubourgs Ouest, soit environ 3'000 à 4'000 uv/jo.

  Ainsi, la portion du contournement Est entre la rue Ponchau et la ZAE de la Hurtrie sera fréquentée par 7'500 à 9'000 uv/jo, avec une part très faible de poids lourds (le transit leur étant interdit). **Son gabarit sera donc modeste, de maximum 7 mètres de largeur.**

Ann. 3.2.1
- le raccordement sur la N60e peut se faire en trois endroits :
  - le rond-point existant du Point du jour, qui offre l'itinéraire le plus court, mais qui implique de contourner les zones d'habitat ;
  - un carrefour intermédiaire à créer à l'Est du hameau d'Outre-l'Eau ;
  - le rond-point partiel existant au raccordement de la rue de l'Europe et de la N60. Toutefois, cette liaison est la plus à l'Est et impliquerait des détours vraisemblablement dissuasifs pour les flux en relation avec les faubourgs à l'Ouest ;

Ann. 3.2.2
- le raccordement à la N60 – avenue de la Basilique au Sud ne peut se faire qu'à hauteur de la ZACC de Bon-Secours ;

Ann. 3.2.1 et 3.2.2
- entre ces points de raccordement, il y a lieu d'affiner les corridors de passage identifiés par le PCM, pour analyser :
  - le potentiel de valorisation de certaines routes communales existantes ;
  - la faisabilité des liaisons contournant les tronçons existants densément habités et/ou trop étroits.

Sur les environ 3,5 à 4 kilomètres du contournement, un quart existe (rue du Point du Jour), un tiers est projeté pour la ZAE Polaris au Nord et 500 mètres seront requis pour développer la ZACC de Bon-Secours au Sud. Ainsi, le tronçon à prévoir pour disposer d'une liaison complète entre l'E42 au Nord et la N60 –Avenue de la Basilique à Bon-Secours au Sud se limite à de 500 à 1'000 mètres, selon les variantes de tracé, à affiner.

Il est important de préciser que le PCM n'a pas vocation à définir précisément le tracé à retenir. L'enquête publique doit donc se focaliser sur la fonction de cette infrastructure et sur l'intérêt de mieux relier les faubourgs et Bon-Secours à la N60e. Dans un deuxième temps, des études plus fines de tracé seront menées en concertation avec les riverains, notamment dans le cadre des études d'incidences qui seront requises.

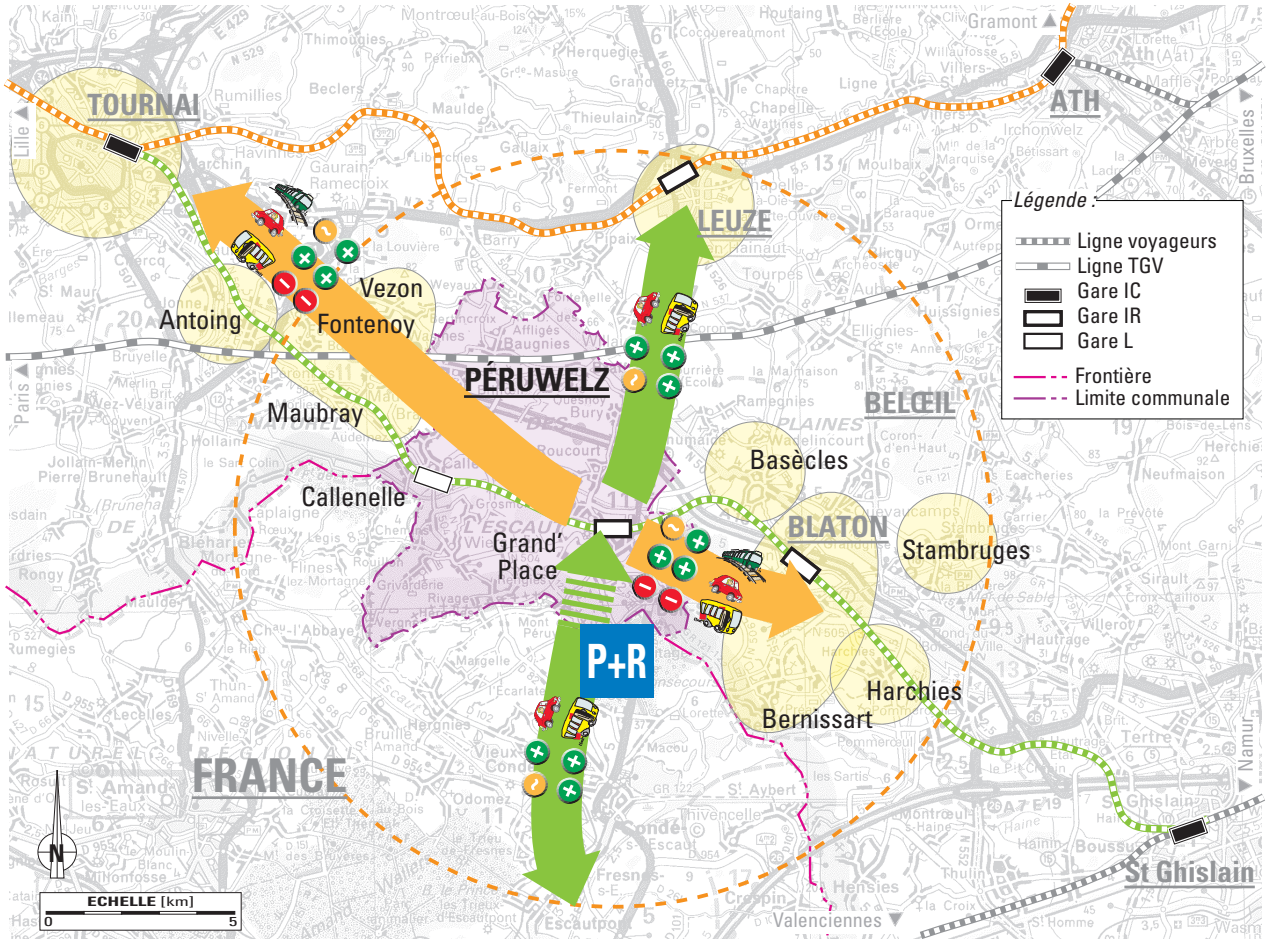
3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

3.3.1 Recommandations à l'échelle intercommunale

Fig. 3.3.1 **L'objectif primaire d'un PCM est de développer ou de renforcer les modes de transports alternatifs à la voiture. Ainsi, une analyse des enjeux en termes de transports en commun révèle que** :

- sur l'axe Est-Ouest entre Tournai et Mons, l'autoroute E42 créé une "concurrence déloyale" vis-à-vis des transports collectifs. Du fait de la présence du rail, il n'est pas rationnel de renforcer les bus. Toutefois, le diagnostic a montré que les multiples variantes d'itinéraires des bus en complexifient fortement la lisibilité. **Le TEC devra donc profiter de la hiérarchisation du réseau de bus recommandée par le PCM, pour simplifier les itinéraires** (voir figure 3.3.2 ci-après) ;
- **les liaisons en relation avec le Sud peuvent être optimisées**. Le Département du Nord, en France, souhaite en effet améliorer la desserte scolaire, en prolongeant ses lignes de bus jusqu'à l'Athénée Royal et à l'Institut Saint-Charles de Péruwelz.

Potentiels d'alternative à la voiture : enjeux pour les transports en commun à l'échelle de la commune élargie



▸ Liaisons vers le Nord (Leuze) :

- **liaisons existantes peu structurantes**
- **mise en place d'une nouvelle desserte intéressante pour Polaris et Champ Lionne**
- **vu les temps de parcours actuel du bus, 2 X supérieurs à la voiture, pour la concurrencer, il faut un Rapidobus**

→ **RAPIDOBUS À INSTAURER**

▸ Liaisons vers l'Ouest (Tournai) :

- **axes ferroviaire et autoroutier existants très concurrentiels vis-à-vis du bus**
- **deux lignes de bus desservant déjà la partie Ouest** (lignes TEC n°8 et 491)

▸ Liaisons vers l'Est (Blaton, Saint-Ghislain) :

- **axes ferroviaire et autoroutier existants très concurrentiels vis-à-vis du bus**
- **deux lignes de bus desservant déjà la partie Est** (lignes TEC n°78 et 86c)

→ **LIGNES EXISTANTES À OPTIMISER**

▸ Liaisons vers le Sud (France) :

- **aucun bus transfrontalier, mais volonté du Préfet de la Région du Nord de prolonger la ligne française existante** (ligne 4) **jusqu'à la gare de Péruwelz. En effet, un élève sur 10 est originaire de France et 10% des montées en gare de Péruwelz sont des frontaliers**
- P+R **parking d'échange existant, à valoriser**

→ **À RENFORCER**

Fig. 3.3.2 **Les enjeux de développement avec les pôles au Nord de Péruwelz s'avèrent les plus cruciaux pour la réorganisation du réseau de bus.** L'amélioration de ces relations focalise sur des enjeux :

- de renforcement des lignes existantes et surtout de restructuration, les lignes 86A et 86C en relation avec Leuze étant faiblement desservies (respectivement 6 bus/jo et 9 bus/jo) et variant trop leurs itinéraires ;
- de développement de la desserte, en lien avec les projets de zones d'activités de "Polaris" et "Champ Lionne", entre le Canal et l'autoroute à Péruwelz et de "Leuze Europe", à l'Est de Leuze ;
- d'intermodalité avec le rail : le diagnostic a montré que les conditions de rabattement sur le train sont en effet plus attractives en gare de Leuze, desservie par deux trains IC par heure et par sens ;
- de temps de parcours, le trajet entre les gares de Péruwelz et de Leuze ne prenant que quinze minutes en voiture contre près du double en bus.

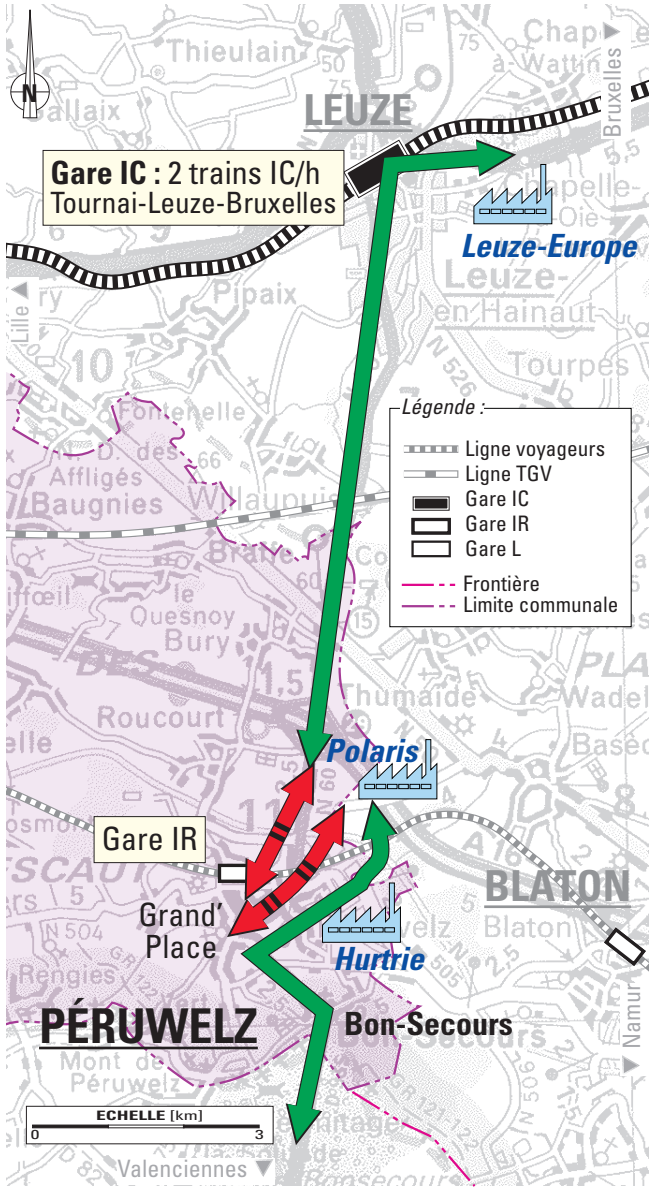
Le PCM recommande donc la mise en œuvre d'une ligne de type Rapidobus entre Péruwelz, ces zones d'activités et la gare de Leuze.

3.3.2 Recommandations à l'échelle des centres de Péruwelz et de Bon-Secours

Fig. 3.3.2 Ann. 3.3.1 A l'échelle communale, le terminus de cette ligne de Rapidobus doit être défini. Le diagnostic a montré que les deux principaux pôles de demande de la commune, soit les centres de Péruwelz et de Bon-Secours, sont déjà relativement bien desservis avec les lignes TEC n° 8 "Tournai – Péruwelz" et n° 78 "Péruwelz – St-Ghislain".

Toutefois, les variantes d'itinéraires selon l'horaire impliquent la dispersion des bus entre l'axe de la N60 – avenue de la Basilique et la traversée des faubourgs Ouest par la rue de Sondeville, ce qui pénalise la lisibilité et l'attractivité du réseau TEC.

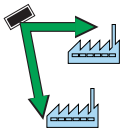
Enjeux d'insertion d'une nouvelle ligne de bus desservant Polaris - en relation avec Leuze au Nord



Rappel du contexte et des enjeux

- **offre en bus faible et peu attractive en termes de temps de parcours entre Péruwelz et Leuze**
- **tandis que l'offre en trains de/vers Bruxelles est plus attractive à la gare de Leuze** (2 IC h/sens) **qu'à celle de Péruwelz** (temps de parcours plus long et seulement 1 IR h/sens)
  - ► **de plus, deux importantes ZAE sont projetées** : Polaris et Leuze Europe, à desservir

Proposition :



➡ **relier les deux ZAE à la gare IC de Leuze au Nord par un Rapidobus, pour pouvoir concurrencer les temps de parcours de la voiture** (itinéraire et terminus à étudier par le TEC et les communes)

Localisation du terminus Sud à Péruwelz :

Variante A - gare en ligne directe, par la N60 :

- **Demande trop limitée** (correspondances bus et train, mais avec des cadences pas / peu attractives)
- ! **En termes de temps de parcours et de respect des horaires, une ligne de Rapidobus n'est pas compatible avec les contraintes d'un passage à niveau**

VARIANTE NON RECOMMANDEE

Variante B - direct Grand'Place, par la N60 :

VARIANTE NON FAISABLE (pas d'espace disponible pour un terminus)

Variante C - Bon Secours (B+R à la frontière), par la N60e :

- **renforce le lien entre Péruwelz et Bon Secours**
- **assure des correspondances avec les bus de Blaton et de France**
- **dessert les zones les plus denses** (rabattements vélo à prévoir)
- **doublon avec le tracé des lignes 8 et 78, voir figure 3.3.3**

VARIANTE RECOMMANDEE

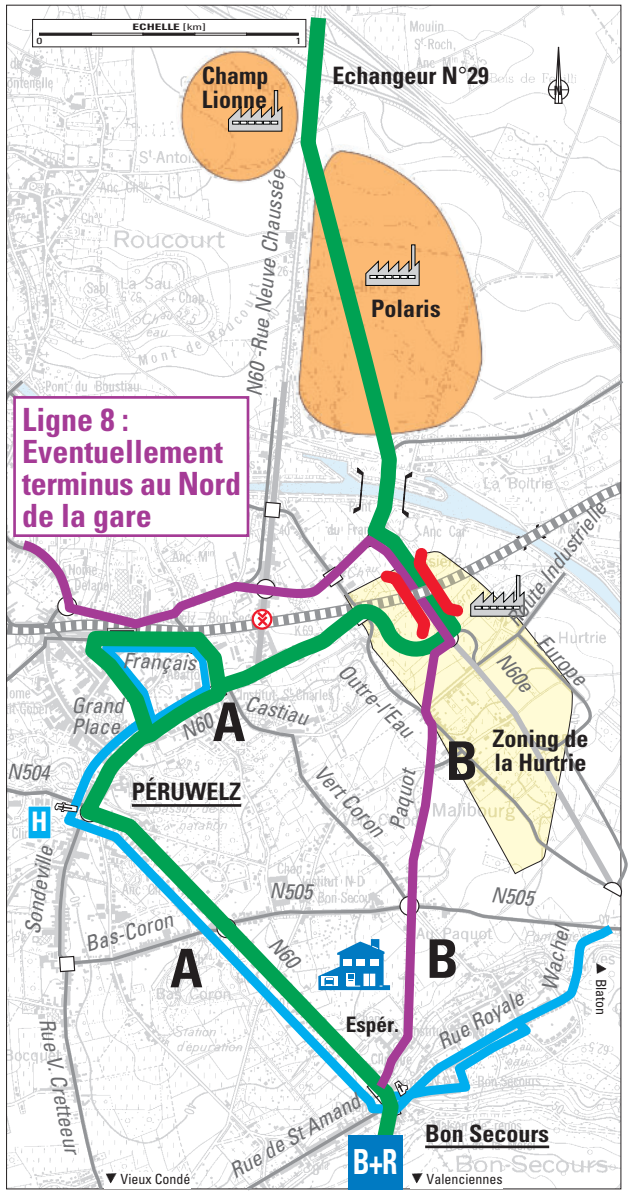
Fig. 3.3.3 **L'insertion de la ligne de Rapidobus en relation avec Leuze constitue donc une opportunité de restructurer et d'optimiser les itinéraires de bus. Ainsi, le PCM recommande :**

- **que la ligne de Rapidobus :**
  - **s'affranchisse des contraintes liées aux passages à niveau en franchissant les voies de chemin de fer par le passage sous-voies de la N60e – rue du Point du Jour** ;
  - desserve les pôles principaux, soit l'Institut Saint-Charles, l'Athénée, la gare, le cœur de Péruwelz, l'axe N60 – avenue de la Basilique et le cœur de Bon-Secours ;
  - aie son terminus à Bon-Secours (arrêt bus sur la route de Bon Secours, au pied de la Ville – côté France), pour assurer des correspondances avec les lignes de bus françaises ;
- **que la ligne n° 8 :**
  - continue à desservir les faubourgs Ouest en heures de pointe en y affectant une partie de ses bus ;
  - affecte une autre partie de ses bus à la desserte des quartiers Est et du zoning de la Hurtrie en heures de pointe ;
  - ait son terminus à Bon-Secours pour les bus desservant les quartiers ;
- **que la ligne n° 78 reste sur l'axe de la N60 – avenue de la Basilique.**

Du point de vue des liaisons transfrontalières, l'analyse des résultats des plans de déplacements scolaires (PDS) et les résultats d'une enquête réalisée par le SITURV (exploitant du réseau de transports public valenciennois) montrent une demande existante des liaisons en bus entre la France et Belgique, notamment en relation avec les écoles du centre-ville, ainsi que la gare de Péruwelz.

En réponse à cette demande, le SITURV envisage dès l'été 2010, de réaliser une liaison Vieux-Condé – gare de Péruwelz.

Enjeux d'insertion d'une nouvelle ligne desservant Polaris - desserte fine de Péruwelz et Bon Secours



Principes de base

- Valoriser le dénivelé de la N60e, afin d'éviter les pertes de temps et irrégularités de temps de parcours des autres itinéraires potentiels, tous confrontés à des passages à niveau
- A titre d'exemple, le détour d'un kilomètre par la N60e pour la ligne 8 représente un temps de parcours équivalent au temps perdu en cas d'arrêt au passage à niveau
- Placer le terminus du Rapidobus à Bon Secours (B+R) pour assurer les correspondances avec les autres lignes

Variantes d'itinéraires pour le Rapidobus et la ligne 8, au Sud des voies SNCB :

Variante A - gare et centre de Péruwelz par la N60 :

Rapidobus :

- ⊕ desserte maximale des zones les plus denses (rabattements vélo à prévoir)
- ⊕ correspondance avec les bus et le train à la gare de Péruwelz
- ~ temps de parcours légèrement allongés, mais ce secteur présente peu d'enjeux de vitesse commerciale, en regard des potentiels de voyageurs à capter

Ligne 8 :

- ⊖ ligne 8 déjà en correspondance avec le train par l'arrêt au Nord de la gare
- ⊖ détour trop important par le dénivelé ou par les passages à niveau pour les correspondances bus/bus (valoriser le passage piétons sous-voies de la gare)

VARIANTE RECOMMANDÉE

Variante B - faubourgs Est par la N60e et le contournement:

Rapidobus :

- ⊖ demande trop limitée pour un Rapidobus
- ⊖ hiérarchie du réseau pas / peu lisible

Ligne 8 :

- ⊕ cohérent avec les projets de développement d'habitat (ZACC de Bon Secours)
- possibilité de desserte de l'Espéranderie
- ? pour maîtriser les coût d'exploitation du réseau, le terminus principal pourraît être au Nord de la gare et la ligne ne serait prolongée jusqu'à Bon Secours qu'en heures de pointe (à affiner par le TEC)

VARIANTE ENVISAGEABLE

3.3.3 Pistes à suivre pour optimiser la desserte du territoire communal

Les groupes de travail du Programme Communal de Développement Rural ont mis en évidence des attentes fortes de développement et de renforcement de la desserte en transports en commun des villages et hameaux communaux.

Il y a toutefois lieu de rappeler que :

- la desserte de zones rurales de faible densité de population coûte très cher à la collectivité, pour un résultat quantitativement très modeste. Les cartes de parts modales au domicile établies par la Région wallonne le confirment, avec moins de 5 % d'usage du bus sur la ligne n° 491, pourtant structurante ;
- Péruwelz est déjà relativement bien desservie avec deux gares et deux lignes de bus offrant une cadence respectivement de 15 bus par jour (ligne n° 8 "Tournai – Péruwelz") et de 28 bus par jour (ligne n° 491 – "Tournai – Péruwelz").

Fig. 3.3.4 **Une optimisation du réseau existant est possible et nécessaire sur la ligne n° 491**, qui dispose également de variantes d'itinéraires en fonction de l'horaire. Dans le cas de cette ligne, en plus d'en réduire la lisibilité, ces variantes passent par des voiries rurales étroites et sinueuses, inadaptées à des bus de gabarit standard.

Ainsi, le PCM recommande :

- **de garder les bus de la ligne N° 491 sur l'axe principal de la N504, pour assurer la desserte principale de Wiers et de Callenelle ;**
- **de remplacer les variantes d'itinéraires de la ligne n°491 :**
  - **dans un premier temps par le taxi social de type " Visiocom", assurant la desserte des quartiers plus éloignés de Wiers au Sud et à l'Ouest, ainsi que de Brasmenil, voire des quartiers de Callenelle**. Son tracé exact devra être défini par la commune, en poursuivant la concertation avec la Commission Locale de Développement Rural. Le taxi social pourra être renforcé s'il y a lieu pour les pointes scolaires par le bus scolaire communal ;
  - **la mise en œuvre d'une navette de type Proxibus est écartée compte tenu de son coût à court-moyen termes.** Son opportunité sera revue ultérieurement s'il y a lieu, par exemple au cas où il faudrait renouveler le bus scolaire ;
- de valoriser les atouts que la commune présente pour les modes doux (cyclistes et piétons), grâce à sa topographie plane et à des échelles de distance acceptables. Les quartiers plus éloignés des axes de bus font l'objet d'une analyse des potentiels d'aménagement d'itinéraires cyclables et d'emplacements de stationnement pour les vélos, à consulter dans le chapitre 3.4 du présent rapport.

Optimisations de la desserte du territoire communal par les transports en commun

Les variantes d'itinéraires de la ligne 491 :

⛔ **impliquent des problèmes de réseau et de performances** (détour par des voiries peu adaptées)

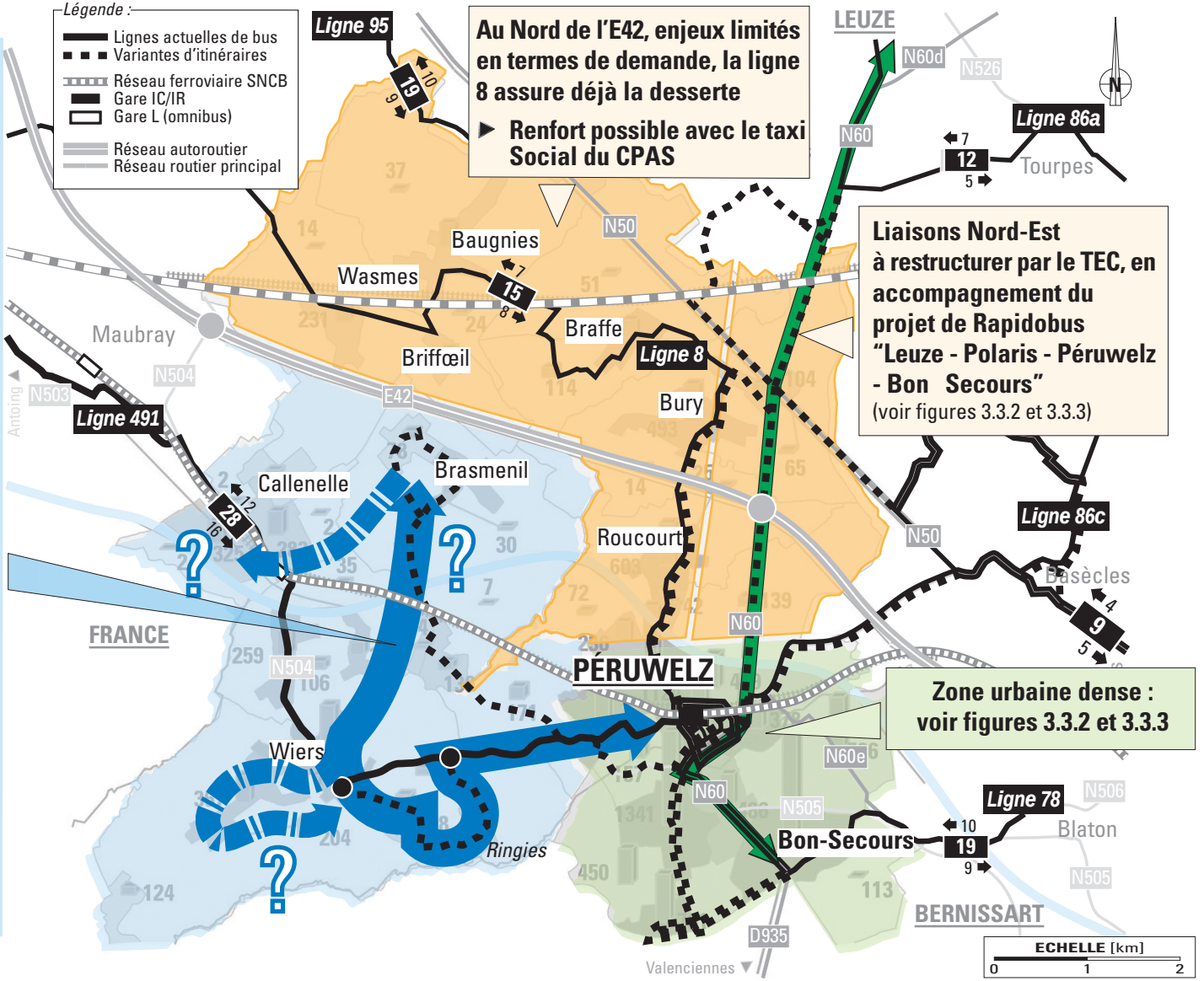
▶ **Simplifier l'exploitation, en maintenant les bus de la ligne 491 sur l'axe principal de la N504**

✚ **présentent des enjeux en termes de demandes à Brasmenil, à l'Ouest et au Sud de Wiers, excentrées par rapport aux lignes existantes**

▶ **À compenser par le taxi social de type Visiocom :**

- **parcours de 10 à 12 km, à ~ 20 km/h de moyenne, soit 1 circuit / heure / sens**
- **itinéraire à affiner par la Commune, en concertation avec la CLDR**

▶ **Renforcer les cheminements piétons et surtout cyclables, en rabattement vers les axes de bus principaux**
(avec des parkings pour les vélos, voir chapitre 3.4 du PCM)



3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX

Ann. 3.4.1 et 3.4.2

Dans l'entité de Péruwelz, seule la section non urbaine de la N60 au Nord du passage à niveau dispose de pistes cyclables. La N504 entre Callenelle et Péruwelz via Wiers comporte encore partiellement une piste cyclable, en assez mauvais état.

Le RAVeL existe en deux itinéraires : le long du canal Péronnes-Blaton et sur l'ancienne voie ferrée Péruwelz-Somain. Ils sont cependant surtout utiles pour le cyclotourisme.

Ann. 3.4.3 à 3.4.6

Au sein du réseau routier, en dehors de la N60, de la N504 et de l'axe Léopold III-Basilique, les cyclistes se trouvent sur des voies secondaires, où le trafic automobile est peu dense. Ces contextes permettent la cohabitation des cyclistes et du trafic motorisé. De même, au sein des cœurs de villages et des voies des centres de Péruwelz et de Bon-Secours, l'espace disponible et la convivialité qu'il est souhaitable de restituer à ces espaces recommandent d'intégrer le cycliste (et le piéton) dans un milieu à vitesse automobile modérée (30 km/h).

Par ailleurs, l'aménagement de pistes cyclables le long de toutes les voiries sollicitées par une circulation automobile forte ou moyenne est difficilement envisageable. En effet, le gabarit des axes routiers ne le permet pas, sauf à envisager leur élargissement ou à substituer les pistes cyclables au stationnement présent.

Suivant le graphique ci-contre (extrait du "Code de bonne pratique des aménagements cyclables") l'avenue de la Basilique, vu les fortes charges de trafic automobile et la présence de commerces, nécessiterait un aménagement cyclable sécurisé. Les solutions sont :

- de supprimer une bande de stationnement ;
- de limiter la vitesse à 30 km/h ;
- ou de réaliser un trottoir mixte (cyclo-pédestre de 3 mètres) ;

La troisième solution semble la plus appropriée. Des mesures complémentaires devront toutefois être élaborées pour la sécurité du cheminement cyclable en traversée des carrefours.

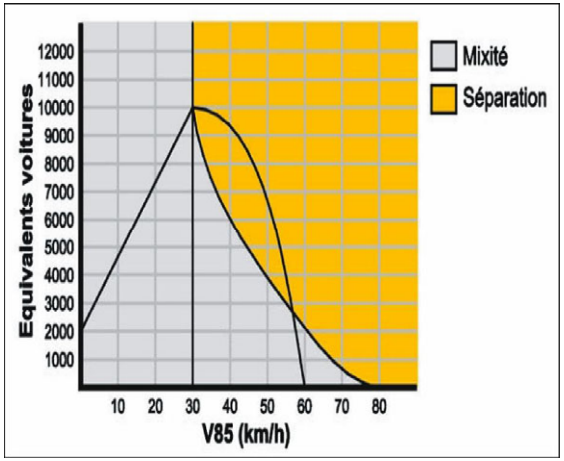


Fig. 3.4.1 et 3.4.2

Les cartes du réseau cyclable à l'échelle communale montrent que l'itinéraire qui nécessite une attention prioritaire est la N504, où les vitesses peuvent être élevées, malgré un gabarit relativement étroit.

Fig. 3.4.3 et 3.4.4

Le long de cet axe, il sera intéressant de réhabiliter, voire de compléter la piste cyclable existante. A court terme, il est possible d'y créer les types de marquages suivants, qui visent à faire cohabiter cyclistes et automobilistes dans l'espace d'une voirie sans piste cyclable :

- la bande cyclable marquée ;

Ann. 3.4.7

- la bande cyclable suggérée ;

Ann. 3.4.8

- le marquage "fil rouge".

Fig.3.4.1 et 3.4.2

Enfin, l'accueil des cyclistes passe aussi par l'installation de dispositifs adéquats d'accrochage des vélos aux endroits stratégiques, ainsi que par une politique de signalisation des itinéraires et des distances en temps de parcours.

Ann. 3.4.3 et 3.4.6

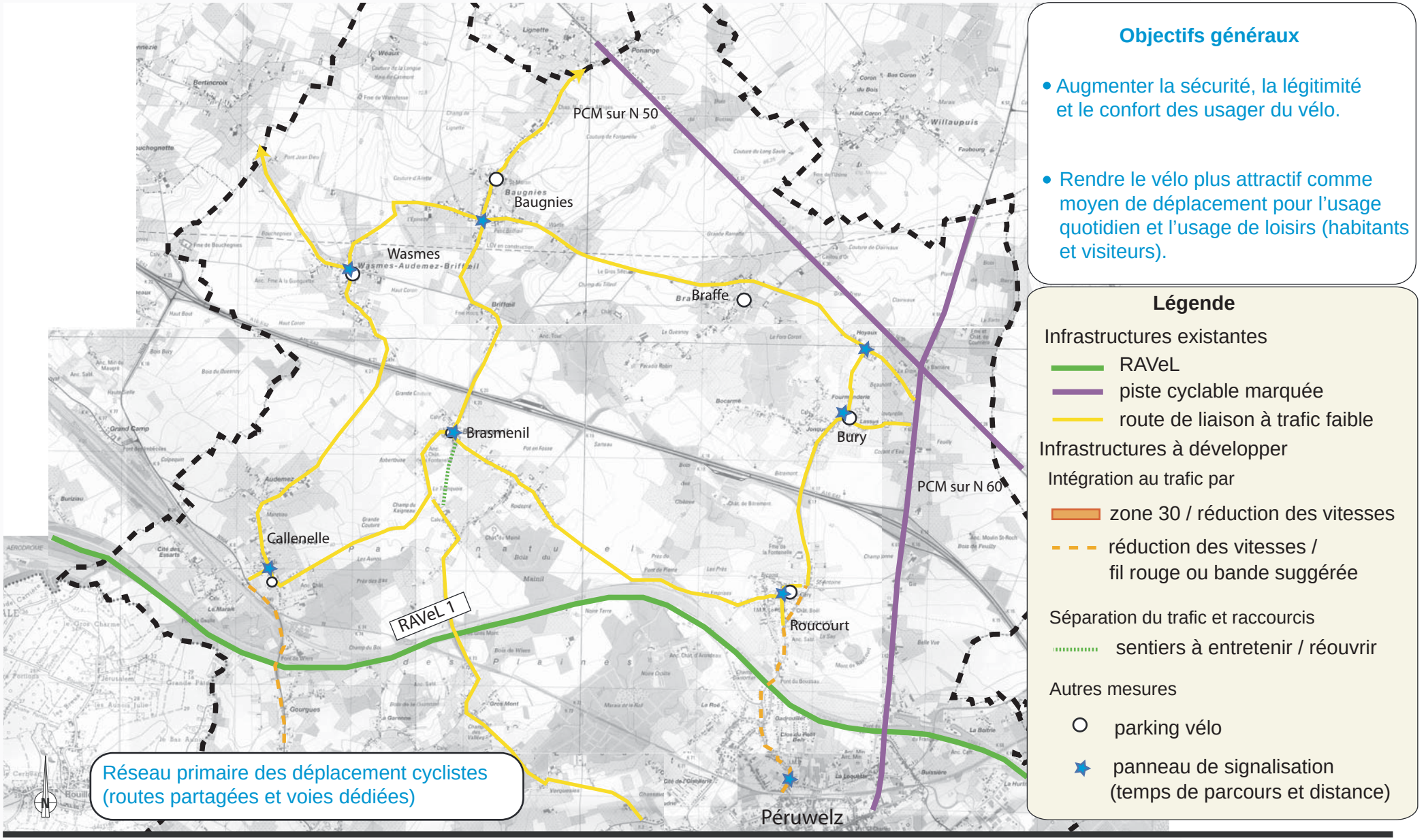
Pour les autres secteurs de la commune, les services techniques pourront s'appuyer sur les quatre planches de bonnes pratiques fournies en termes d'aménagements cyclables.

En matière de cheminements piétons et pour les personnes à mobilité réduite, les actions préconisées pour les circulations motorisées soulageront, de manière générale, les rues et carrefours stratégiques du centre-ville. La progression des piétons et des personnes à mobilité réduite en sera facilitée.

De plus, **de nombreuses mesures ponctuelles sont proposées.** Ainsi, les esquisses d'aménagement des axes d'entrée et des carrefours prévoient plusieurs actions, par exemple :

- des élargissements de trottoirs, lorsque les largeurs de voirie le permettent ;
- des avancées de trottoirs à hauteur des traversées piétonnes (en ramenant la bordure du trottoir au droit du stationnement), permettent de raccourcir la distance à traverser, de rendre le piéton plus visible par les automobilistes et réciproquement ;
- …

Concept de réseau cyclable et d'aménagements de base, partie Nord de la commune



Objectifs généraux

- Augmenter la sécurité, la légitimité et le confort des usager du vélo.
- Rendre le vélo plus attractif comme moyen de déplacement pour l'usage quotidien et l'usage de loisirs (habitants et visiteurs).

Légende

Infrastructures existantes
- RAVeL
- piste cyclable marquée
- route de liaison à trafic faible

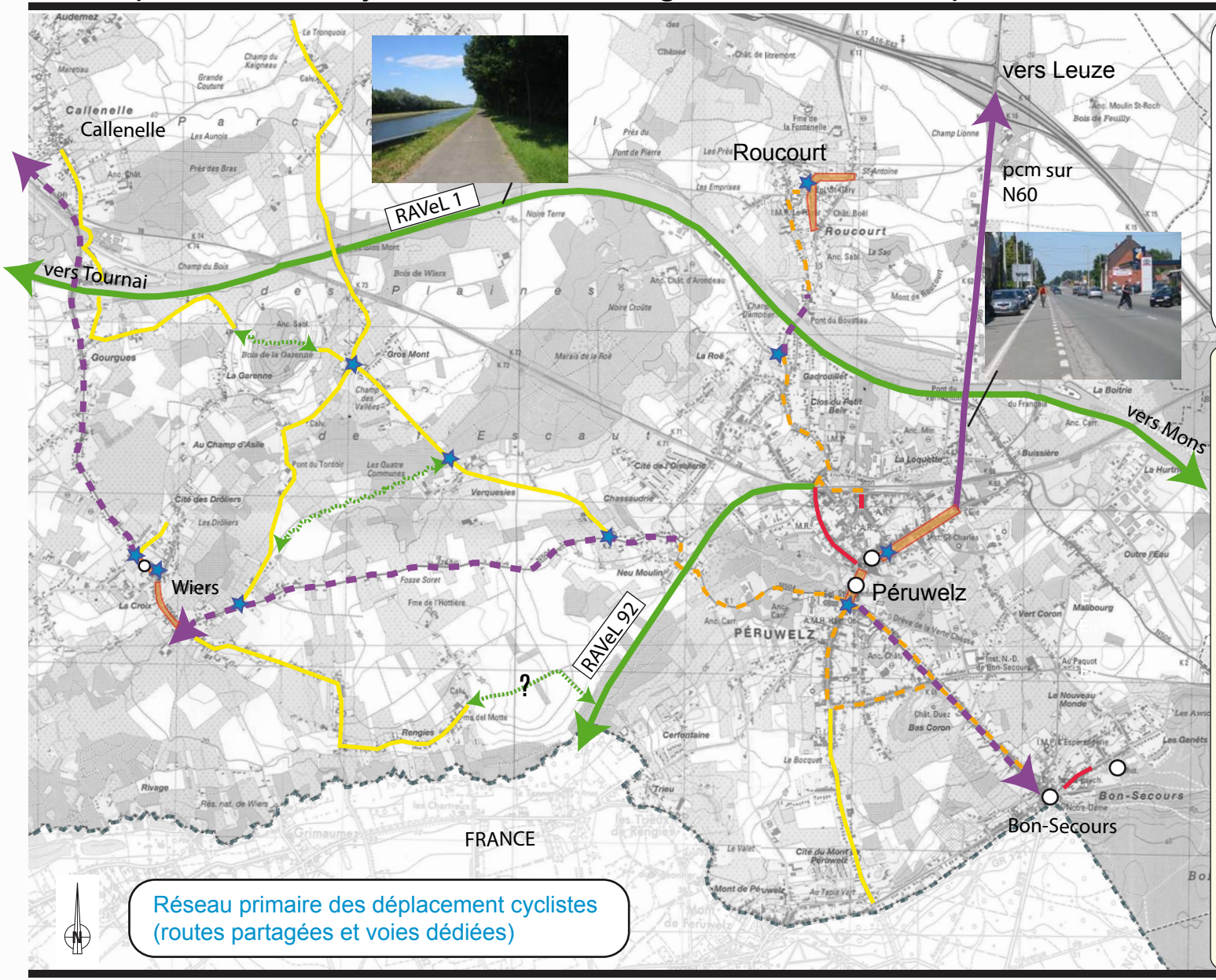
Infrastructures à développer

Intégration au trafic par
- zone 30 / réduction des vitesses
- réduction des vitesses / fil rouge ou bande suggérée

Séparation du trafic et raccourcis
- sentiers à entretenir / réouvrir

Autres mesures
- parking vélo
- panneau de signalisation (temps de parcours et distance)

Concept de réseau cyclable et d'aménagements de base, partie Sud de la commune



Objectifs généraux

- Augmenter le sentiment de sécurité, de légitimité et le confort des usagers du vélo.
- Rendre le vélo plus attractif comme moyen de déplacement pour l'usage quotidien et l'usage de loisirs (habitants et visiteurs).

Légende

Infrastructures existantes
- RAVeL
- piste cyclable marquée
- route de liaison à trafic faible

Infrastructures à développer

Intégration au trafic par
- zone 30 / réduction des vitesses
- réduction des vitesses / fil rouge ou bande suggérée

Séparation du trafic et raccourcis
- piste cyclable à marquer
- sentiers à entretenir / réouvrir (selon faisabilité)

Autres mesures
- Sens unique limité à ouvrir en priorité
- parking vélo
- panneau de signalisation (temps de parcours et distance)

Concept d'aménagement de l'itinéraire cyclable sur la route N 504 entre Callenelle et Péruwelz (1)

Constats :

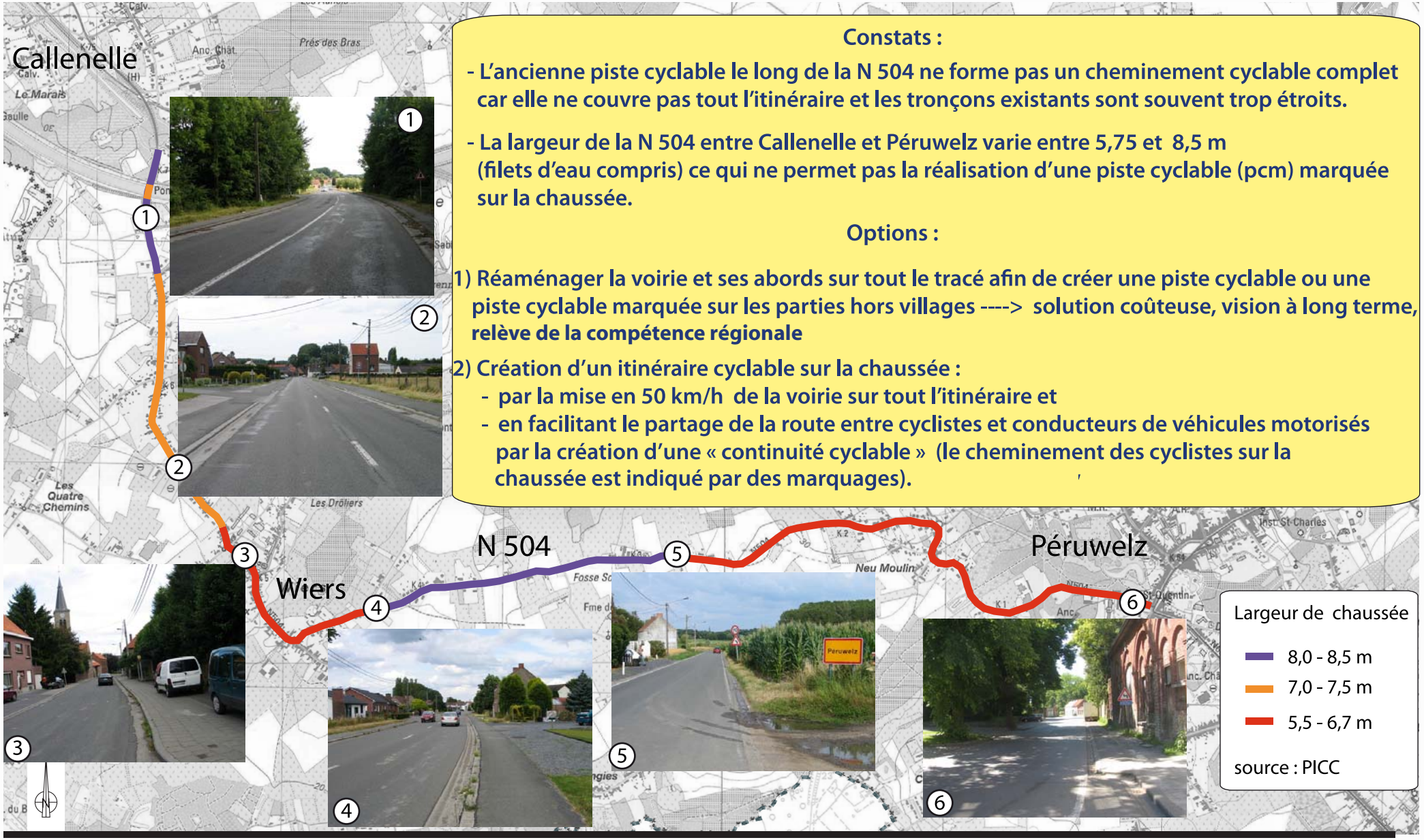
- L'ancienne piste cyclable le long de la N 504 ne forme pas un cheminement cyclable complet car elle ne couvre pas tout l'itinéraire et les tronçons existants sont souvent trop étroits.

- La largeur de la N 504 entre Callenelle et Péruwelz varie entre 5,75 et 8,5 m (filets d'eau compris) ce qui ne permet pas la réalisation d'une piste cyclable (pcm) marquée sur la chaussée.

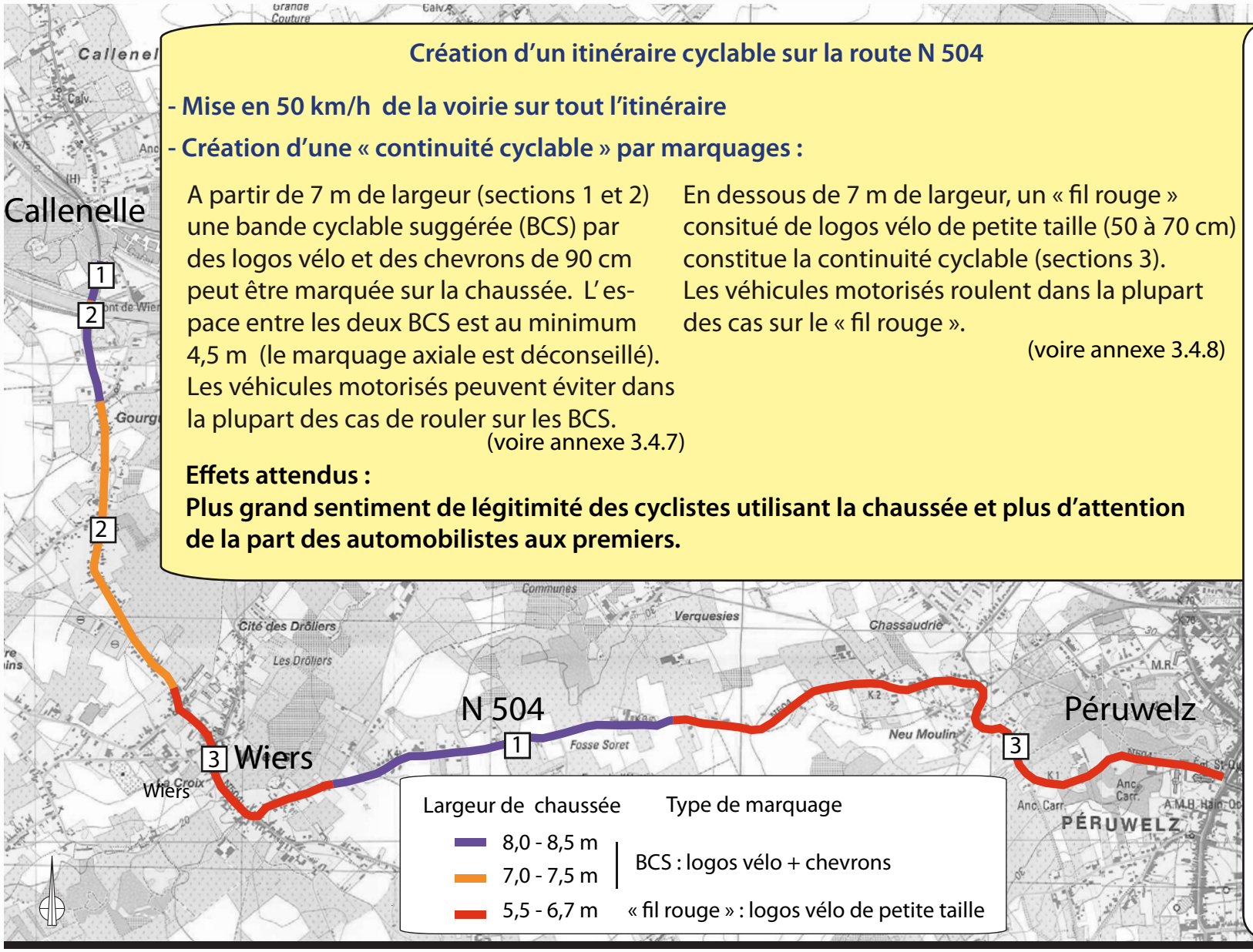
Options :

1) Réaménager la voirie et ses abords sur tout le tracé afin de créer une piste cyclable ou une piste cyclable marquée sur les parties hors villages ----> solution coûteuse, vision à long terme, **relève de la compétence régionale**

2) Création d'un itinéraire cyclable sur la chaussée :
   - par la mise en 50 km/h de la voirie sur tout l'itinéraire et
   - en facilitant le partage de la route entre cyclistes et conducteurs de véhicules motorisés par la création d'une « continuité cyclable » (le cheminement des cyclistes sur la chaussée est indiqué par des marquages).



Concept d'aménagement de l'itinéraire cyclable sur la route N 504 entre Callenelle et Péruwelz (2/2)



Création d'un itinéraire cyclable sur la route N 504

- Mise en 50 km/h de la voirie sur tout l'itinéraire

- Création d'une « continuité cyclable » par marquages :

A partir de 7 m de largeur (sections 1 et 2) une bande cyclable suggérée (BCS) par des logos vélo et des chevrons de 90 cm peut être marquée sur la chaussée. L'espace entre les deux BCS est au minimum 4,5 m (le marquage axiale est déconseillé). Les véhicules motorisés peuvent éviter dans la plupart des cas de rouler sur les BCS.
(voire annexe 3.4.7)

En dessous de 7 m de largeur, un « fil rouge » consitué de logos vélo de petite taille (50 à 70 cm) constitue la continuité cyclable (sections 3). Les véhicules motorisés roulent dans la plupart des cas sur le « fil rouge ».
(voire annexe 3.4.8)

Effets attendus :
Plus grand sentiment de légitimité des cyclistes utilisant la chaussée et plus d'attention de la part des automobilistes aux premiers.

Remarque : A partir de 8,30 m de largeur de chaussée une PCM de largeur minimale (1,1 m) est théoriquement réalisable les deux côtés (0,6 m de filets d'eau + 2,2 m de PCM + 5,5 m de bandes de circulation).

Cependant, dans ce cas-ci le gain de sécurité subjective serait nul, car les conducteurs de véhicules motorisés ont tendance à considérer les lignes comme des barrières physiques et se rapprochent plus du cycliste lors du dépassement.

Ceci vaut également pour une BCS en revêtement de couleur. De plus, ce dernier risquerait d'induire les usagers en erreur car ils l'associent à une piste cyclable.

Pour ces largeurs « limite » la BCS constituée par le marquage des logos vélo et des chevrons permetterait paradoxalement une meilleure prise en compte des cyclistes par les autres usagers de la route.

3.5 PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT

3.5.1 Rappel des enjeux du stationnement au centre de Péruwelz

Pour rappel, le diagnostic de la situation actuelle révèle que :

- avec 800 places, le centre-ville de Péruwelz dispose d'une offre très importante en stationnement, en comparaison d'autres villes similaires en Wallonie;
- cette offre considérable est nettement supérieure à la demande, puisque le taux d'occupation de ces 800 places n'excède pas 80 % durant les périodes de pointe (plus de 150 places libres en permanence) ;
- l'absence de contrôle de la politique du stationnement actuelle implique toutefois que :
  - pour les rues les plus stratégiques en termes d'accueil des clients et visiteurs du centre urbain (commerces, horeca, services,...), les taux d'occupation des quelque 300 à 350 places concernées, dépassent partout les 80 % et atteignent au cœur de Péruwelz les 100 % (rue Albert 1er, Grand Place, rue Pont-à-la-Faulx) ;
  - ces taux d'occupation élevés ne sont hélas pas des indicateurs d'une forte dynamique économique, puisque les enquêtes réalisées montrent que les usagers de courte durée (clients) représentent au maximum 25 à 30 %, le solde étant occupé par des usagers de moyenne (2 à 4 h) et surtout de longue durée (plus de 4h, dont la grande majorité sont des navetteurs) ;
  - les conditions d'accueil des résidants sont mauvaises, puisqu'ils n'y trouvent peu voire pas de place en fin de journée (avant que les navetteurs ne libèrent le centre).

Le projet ambitieux de réaménagement du coeur de ville développé par les Autorités communales aura deux conséquences importantes :

- la suppression d'environ 100 places de stationnement, sur la Grand Place, soit une réduction d'un tiers de l'offre en stationnement ;
- une réduction des charges de trafic traversant l'hypercentre, sur l'axe Albert 1er – Grand Place – rue Pont-à-la-Faulx. En effet, le projet d'aménagement requiert de limiter le flux à 10'000 à 12'000 uv/jo, soit de reporter les environ 3'000 à 3'500 uv/jo en transit sur le projet de contournement Est et d'y dévier 3'000 à 4'000 uv/jo supplémentaires, correspondant aux développements urbains attendus au centre (Parc Petit, ZACC de Bon-Secours). Ces reports seront partagés entre :
  - des reports modaux, sur la marche à pied, le vélo et les transports en commun ;
  - des reports d'itinéraires vers le contournement Est.

Il y a lieu ici de rappeler que le principal facteur de choix de la voiture comme mode de transport est la certitude pour les Péruwelziens et les visiteurs de disposer d'une place de stationnement au centre urbain. **Ainsi, en cohérence avec les ambitions affichées par les Autorités en matière de réaménagement du centre urbain, il y aura lieu d'être volontariste en matière de politique du stationnement**, pour inciter certains usagers à modifier leur choix de mode de déplacements et leur usage très – trop – important de la voiture.

3.5.2 Politique du stationnement recommandée au centre de Péruwelz

La politique du stationnement proposée par le PCM s'appuie sur :

Fig. 3.5.1

- **la définition d'une "zone rouge" correspondant aux places stratégiques pour la dynamique économique du centre urbain** (notamment les rues Albert 1er et Astrid, la Grand Place,...) :
  - totalisant environ 220 places ;
  - limitées à 1h30 maximum de durée de stationnement ;

Ann. 3.5.2

  - payantes, afin d'assurer un contrôle objectif. Pour rappel, le stationnement est l'outil de planification des transports au plus grand potentiel d'infractions... Or, le stationnement payant implique un ticket qui assure une objectivité indispensable à des contrôles stricts et efficaces ;
  - avec un premier quart d'heure gratuit, afin de ne pas pénaliser les commerces de "passage" (clients de très courte durée);

Ann. 3.5.3

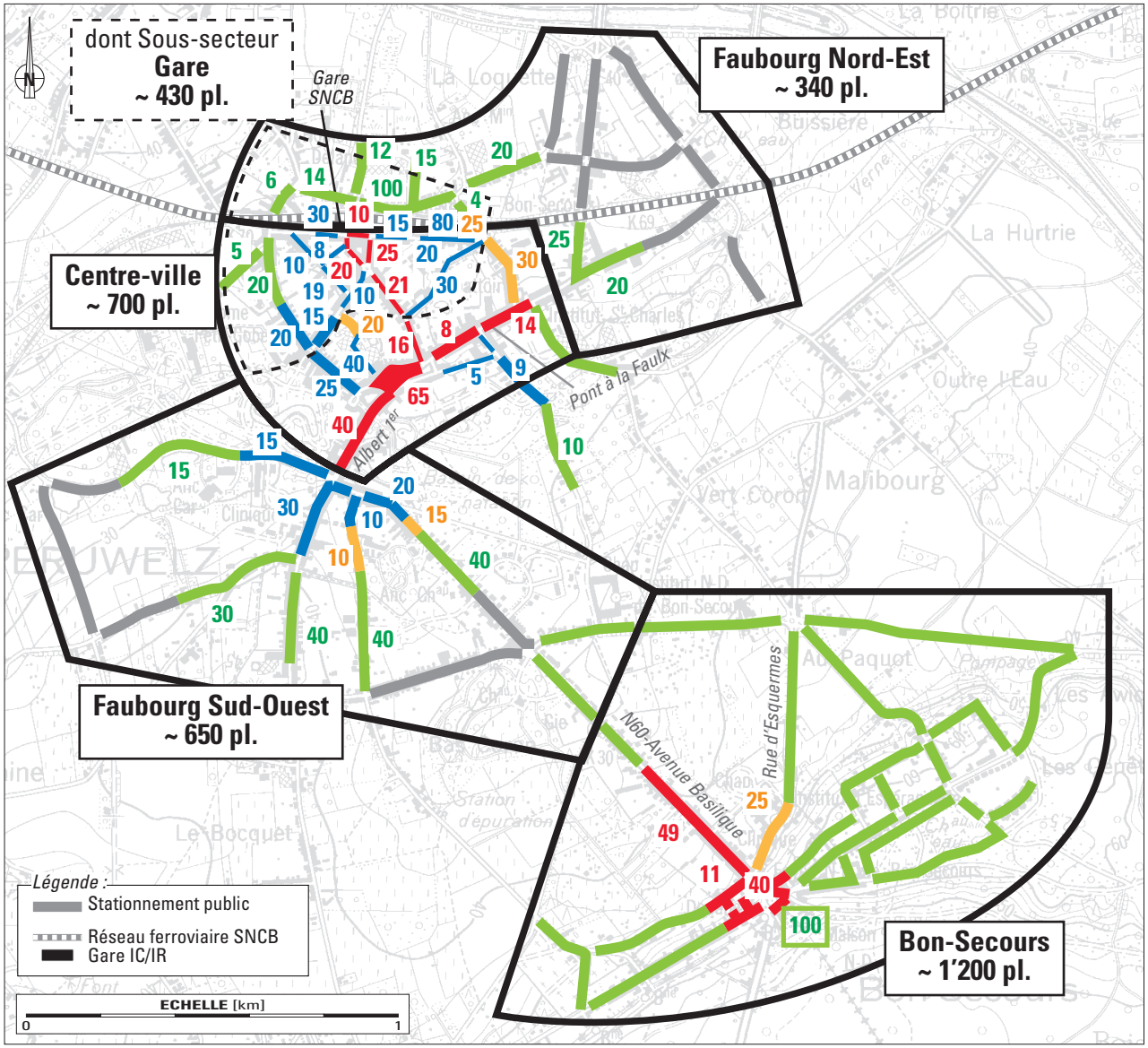
  - avec une carte riverain par ménage, permettant aux habitants de dépasser la durée de stationnement autorisée et de ne pas payer le plein tarif. Pour affiner les besoins de stationnement des résidants, la commune a interrogé les habitants et les entreprises de Péruwelz. Les évaluations des besoins de stationnement et les potentiels de reports d'usagers des places de stationnement ont ainsi pu être précisément identifiés par secteur.

    Les 220 places concernées permettront de satisfaire la totalité des besoins nocturnes des riverains et environ 80 % de leurs besoins en journée, tout en augmentant la capacité d'accueil des clients du centre urbain, en faveur de la dynamique des commerces et services.

Fig. 3.5.2 et ann. 3.5.4

- **la délimitation d'une zone bleue en bordure de la zone rouge**, destinée à y maîtriser les effets de bord inévitables de la zone rouge :
  - pour rappel, le réaménagement de la Grand Place supprimera un tiers de l'offre au coeur de Péruwelz et impliquera donc le report de 90 à 100 usagers de longue durée qui y stationnent actuellement (la demande des autres usagers étant satisfaite par la zone rouge). De plus, la zone rouge aura pour effet de reporter le solde des usagers de longue durée présents au centre urbain, soit 40 à 50 usagers ;
  - pour que la politique du stationnement au coeur de Péruwelz et les reports d'environ 130 à 150 usagers soient acceptés par les usagers des rues et quartiers riverains, il est indispensable d'anticiper les effets de bords et de gérer ces reports ;
  - à l'échelle d'une ville comme Péruwelz, il est raisonnable d'exiger des usagers de longue durée, qui stationnent plus de 4 heures au centre-ville, de marcher 200 à 300 mètres entre leur place de stationnement et leur destination (soit moins de 5 minutes à pied...) ;

Principes de gestion des places de stationnement proposés au centre-ville, à court et moyen termes



Péruwelz = P, Bon-secours = BS

Zone rouge - P = 220 pl. et BS = 100 pl.

- réglementation favorisant les clients des commerces, avec :
  - durée limitée à maximum 1h30
  - stationnement payant pour en assurer le contrôle, mais avec le premier 1/4 h gratuit
  - avec une carte riverain par ménage, mais sans carte communale de stationnement

Zone bleue - P = 400 pl. et BS = 0 pl.

- mise en place d'une zone bleue aux abords de la zone rouge, à durée limitée à 3 h :
  - active de 8 à 12h et de 13h30 à 17h30
  - avec une carte riverain par ménage
  - avec des cartes communales de stationnement à destination des employés de la zone rouge, nombre et modalités d'attribution à définir

Abords d'écoles - P = 100 pl. et BS = 25 pl.

- mise en place de zones bleues limitées à 3 à 4 h :
  - active de 8 à 12h et de 13h30 à 17h30
  - avec cartes riverains
- mise en place de zones de dépose-minute réservées aux parents d'élèves, aux heures d'entrée et de sortie des classes

Autres places - P = 420 pl. et BS = 1'050 pl.

- stationnement maintenu illimité et gratuit

- enfin, l'occupation actuelle de la zone bleue n'offre pas assez de places pour accueillir les quelque 130 à 150 usagers de longue durée reportés du centre urbain. Ainsi, par un principe de reports en cascade, la zone rouge "déplace" les usagers de longue durée du coeur de ville et les reporte à moins de 300 mètres dans la zone bleue (où ils peuvent stationner plus longtemps, grâce aux cartes communales de stationnement). La zone bleue "déplace" les usagers de longue durée qui y stationnent actuellement et les reporte à moins de 300 mètres en périphérie, dans la zone verte.

- **cette zone bleue :**
  - comprend environ 400 places de stationnement, dans un périmètre de 300 mètres ceinturant la zone rouge ;
  - est limitée à une durée maximale de trois heures de stationnement, afin d'éviter qu'un usager de longue durée actuellement présent ne puisse "tricher" en allant changer son disque de zone bleue à la pause de midi pour rester toute la journée ;

Fig. 3.5.2

  - préserve le stationnement des résidants grâce aux cartes riverains ;
  - permet l'accueil des 130 à 150 usagers de longue durée "déplacés" de la zone rouge, en leur attribuant des cartes communales de stationnement, dont le principe équivaut à celui des cartes riverains (voir annexe 3.5.3). Les modalités d'attribution des cartes communales devront toutefois être affinées (nombre, critères d'attribution et tarifs);

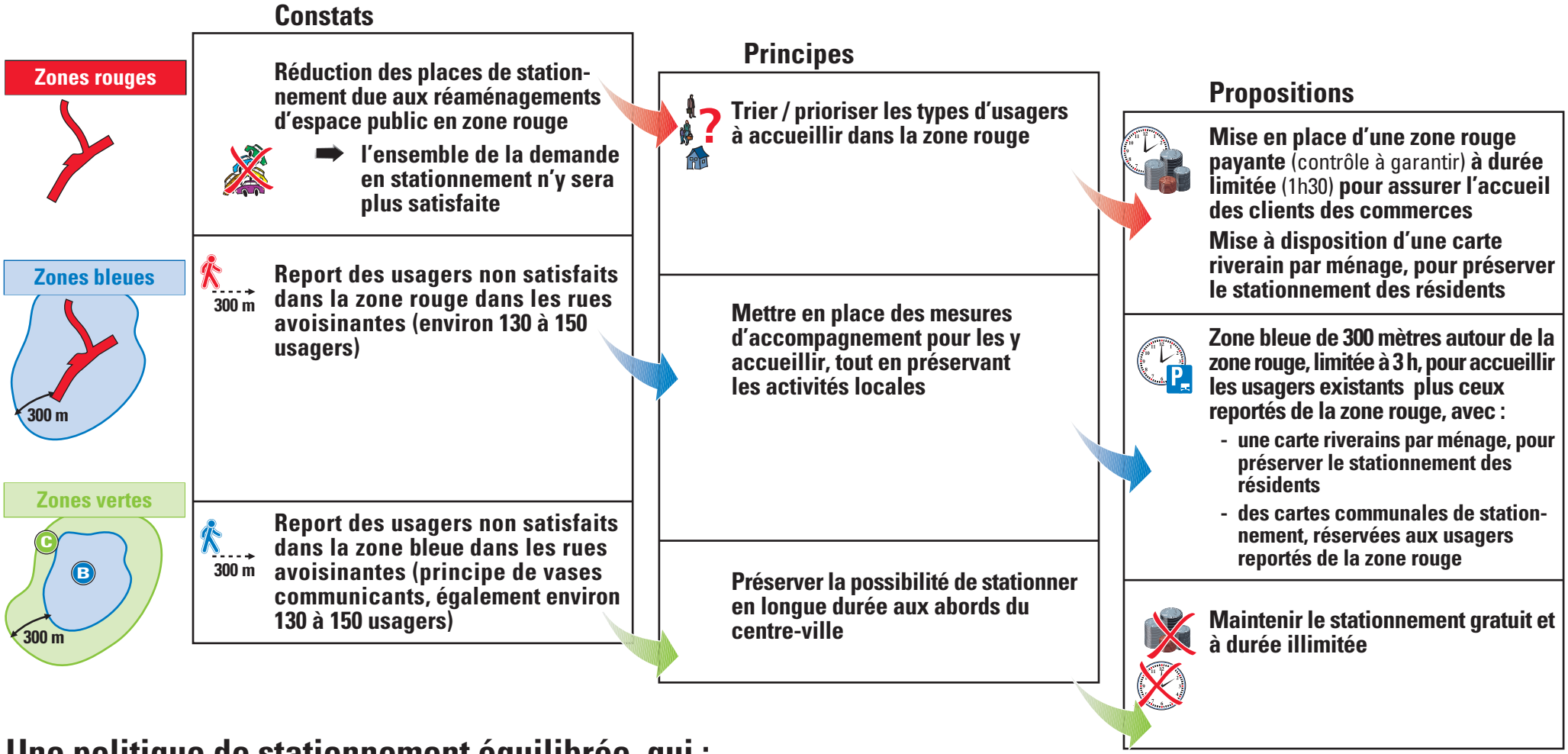
Ann. 3.5.3

Ann. 3.5.1 **Ces 400 places en zone bleue permettront de préserver le stationnement de l'essentiel des usagers actuels, à l'exception des 100 à 120 usagers de longue durée qui y stationnent actuellement et d'une vingtaine d'usagers de moyenne durée (3 à 4h). Ceux-ci seront "déplacés" dans la zone verte proche, afin de permettre l'accueil des 130 à 150 usagers de longue durée reportés de la zone rouge au centre**.

Fig. 3.5.1 • **la zone verte :**
  - correspond à toutes les places non concernées par les zones rouges et bleues;
  - sera maintenue comme actuellement à durée illimitée et gratuite.

Ann. 3.5.1 **Ces places vertes permettront de préserver le stationnement des usagers actuels et d'accueillir les 130 à 150 usagers de longue durée, reportés de la zone bleue**.

Principes recherchés par la politique de gestion du stationnement proposée



Une politique de stationnement équilibrée, qui :

- **répond aux enjeux du PCM de Péruwelz** (dynamique économique, partage des espaces publics, besoins des riverains, ..)
- **optimise au maximum l'usage des nombreuses places existantes, dont celles plus éloignées et sous-utilisées**
- **requiert des changements de comportements, mais en mettant à contribution toutes les catégories d'usagers**

3.5.3 Enjeux et potentiels de renforcement de l'offre existante au centre de Péruwelz

La politique de stationnement proposée est réalisable sans développer l'offre existante. Toutefois, cela impliquerait que l'ensemble des places au centre de Péruwelz soit saturé, ne préservant pas de réserve pour les jours de marché ou autres événements (braderie,…).

De plus, en phase de chantier et durant certaines périodes, de nombreuses places ne seront pas accessibles, ce qui nécessitera d'aménager des places alternatives. Pour éviter que ces places n'aient qu'un rôle provisoire, un inventaire des sites a été envisagé pour vérifier l'opportunité de les maintenir après les travaux.

Fig. 3.5.3 et ann. 3.5.5

Parmi les trois sites envisagés, cette analyse permet de tirer les enseignements suivants :

- un site devrait être mis en œuvre sur la N60 en amont du cœur de Péruwelz, avec un potentiel disponible dans l'impasse à la rue du Réthibaut, en cours de valorisation par la Ville ;
- le site de la piscine est intéressant pour les flux provenant du Sud ;
- des parkings à l'accès trop contraints, tels que dans la cour du Service des travaux ou au foyer péruwelzien sont envisageables à titre provisoire, en phase de chantier. De même, des terrains sont disponibles dans les rues Castiau et Pétillon, en cours d'analyse par la Ville.

3.5.4 Recommandations à Bon-Secours

En l'absence de chantier**, le secteur de Bon-Secours présente moins d'enjeux. Il s'agit toutefois d'assainir les difficultés de stationnement rencontrées :**

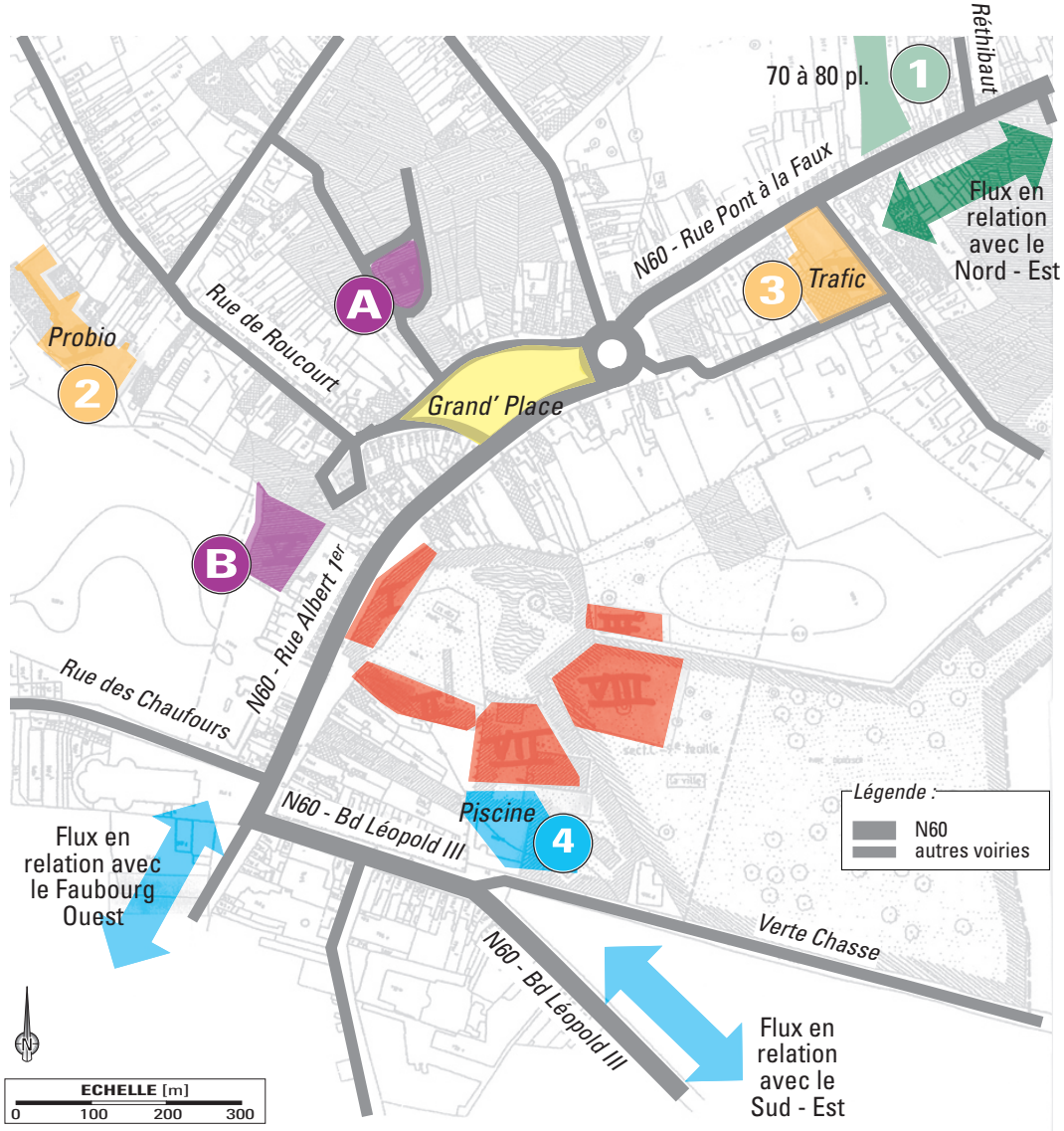
- par les clients des commerces et services de la N60 – avenue de la Basilique et autour de la Basilique, dont les places de stationnement sont actuellement régulièrement saturées;
- aux abords de l'Espéranderie, régulièrement saturés.

Fig. 3.5.1

Aussi, le PCM recommande :

- la mise en œuvre d'une zone rouge, selon les mêmes principes d'exploitation qu'à Péruwelz sur la N60 – avenue de la Basilique et autour de la Basilique, soit environ 100 places concernées;
- l'instauration d'une zone bleue d'abords d'école à hauteur de l'Espéranderie;
- le maintien des autres places en zone verte gratuite et à durée illimitée.

Opportunités d'aménagement de poches de parkings complémentaires



Justification d'aménager des parkings complémentaires :

- ▶ **Usage provisoire, lors des phases des chantiers d'aménagement projetés au centre-ville**
- ▶ **Soulagement des zones rouge et bleue, dont l'occupation sera proche de la saturation** (95 %).
  Deuxième carte riverain par ménage uniquement valable dans ces poches de parking

Variantes de poches de parking considérées :

Projet de parking rue Réthibaut de 70 à 80 places

Seules deux poches de parkings peuvent satisfaire individuellement les besoins de 80 à 100 places, notamment en phase de travaux :

Le site Probio, foncier à acquérir, site à aménager

▶ **dans la continuité de la Grand'Place, mais image et sécurité à améliorer sensiblement**

Le parking "Trafic" existant, valorisable si le centre commercial déménage

▶ **accessibilité idéale et directe en relation avec la N60**

Parking de la piscine valorisable

▶ **accessibilité directe avec la N60 et les Faubourgs au Sud**

Autres poches de parkings complémentaires, valorisables en phases de chantier :

▶ **petites poches, accessibilité peu directe et peu lisible**

Sites non exploitables :

▶ **du point de vue urbanistique et/ou de leur accessiblité**

3.6 PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES

Sur la base des enquêtes scolaires réalisées au démarrage du PCM et en concertation avec la CLDR, parmi les écoles les plus problématiques en termes d'accès et de stationnement, un PCM n'ayant pas vocation à traiter toutes les problématiques communales, trois à quatre cas ont été identifiés et traités, à titre d'exemple : l'Athénée Royale (rue des Français et rue Flament), **l'école Wiers et l'école de Callenelle.**

Comme évoqué avec les directeurs des établissements scolaires, lors du lancement des enquêtes, des outils sont développés par la Région wallonne pour affiner les propositions établies dans le cadre des PCM (brevet du cycliste, PDS – Plan de Déplacements Scolaire, …). **Il est crucial que les écoles, en concertation avec la commune, se les approprient pour gérer de manière plus volontariste leurs accès, notamment en sensibilisant :**

- **les parents aux enjeux de sécurité liés à leurs comportements en termes de stationnement et de dépose-reprise automobile** (respecter les emplacements prévus, ne pas gêner la circulation, être attentif à la dangerosité de certaines manœuvres de rebroussement, etc.) ;
- **les parents et les élèves quant à la nécessité de minimiser le nombre de voitures sur les chemins et aux abords de l'école.** Ainsi :
  - les bus doivent être valorisés pour les élèves des établissements secondaires essentiellement. Les propositions de restructuration du réseau et d'extension de la couverture des zones d'habitat du PCM y contribueront. De même, l'initiative du Département du Nord permettra d'améliorer l'accès en bus à l'Athénée et à l'Institut Saint-Charles ;
  - le vélo doit être sensiblement valorisé pour les élèves des établissements secondaires dès 11-12 ans. Les préconisations du PCM permettront d'en sécuriser les itinéraires. Les écoles peuvent également former les élèves grâce au "brevet du cycliste". De plus, elles peuvent et doivent prévoir des infrastructures de stationnement de vélos adaptées (pour environ 10% des élèves, avec des dispositifs antivol et des abris couverts) ;
  - la marche à pied doit également être valorisée. Les enquêtes montrent que de nombreux élèves déposés en voiture habitent à moins de 500 mètres et pourraient donc faire ce trajet à pied. Les recommandations du PCM contribueront à sécuriser les cheminements et les abords des écoles.
    Pour les plus petits, des initiatives de type "Pédibus" ou "rangs à pied" sont susceptibles de pallier à leur manque d'autonomie. Elles ont largement fait leurs preuves ;
  - enfin, le co-voiturage permet de réduire le nombre de voitures pour les élèves provenant de quartiers plus éloignés et/ou insuffisamment desservis par les transports en commun.

Les abords des écoles les plus problématiques ont ainsi fait l'objet d'esquisses de principes de dépose-reprise et de réaménagement :

- **Athénée Royal :**

Fig. 3.6.1 et 3.6.2

De manière à réduire le trafic à la rue des Français aux heures de pointe scolaires, le parking de la gare qui fait face à l'Athénée doit être aménagé afin d'y faire débarquer les élèves en sécurité. Quelques places de stationnement seraient supprimées (10 à 12 unités), mais qui peuvent être compensées par le parking situé au Nord de la gare, actuellement sous-utilisé.
La section de l'Athénée de la rue Flament devra bénéficier d'un aménagement devant sa sortie, avec bande de stationnement marquée et traversée piétonne sur un plateau traversant ;

- **école de Callenelle :**

Fig. 3.6.3

Le dispositif proposé vise à séparer le parking du personnel de l'aire de dépose-reprise des enfants. Celle-ci s'effectuerait uniquement sur les trottoirs de la rue de Flines. Les écoliers déposés le long du côté Nord de la rue traverseront par un passage protégé ;

- **école de Wiers :**

Fig. 3.6.4

La rue du Champs Delmée (très étroite) n'est pas appropriée à la dépose et à la reprise des élèves; de plus, elle ne peut pas être gérée en semi-piétonnier (pompiers, entreprises,…). La solution proposée consiste à réserver l'usage aux parents accompagnant les élèves de maternelle et au personnel de l'école, si nécessaire au moyen d'une barrière pivotante durant la demi-heure d'affluence. La place de Wiers et le large trottoir de la rue de Gourgues en complément seront les lieux de dépose-reprise des enfants "autonomes".
Le sentier reliant la place de Wiers à l'école devra être éclairé. Un accompagnement par des parents et/ou des enseignants pourrait être organisé pour initier ce changement d'habitude ;

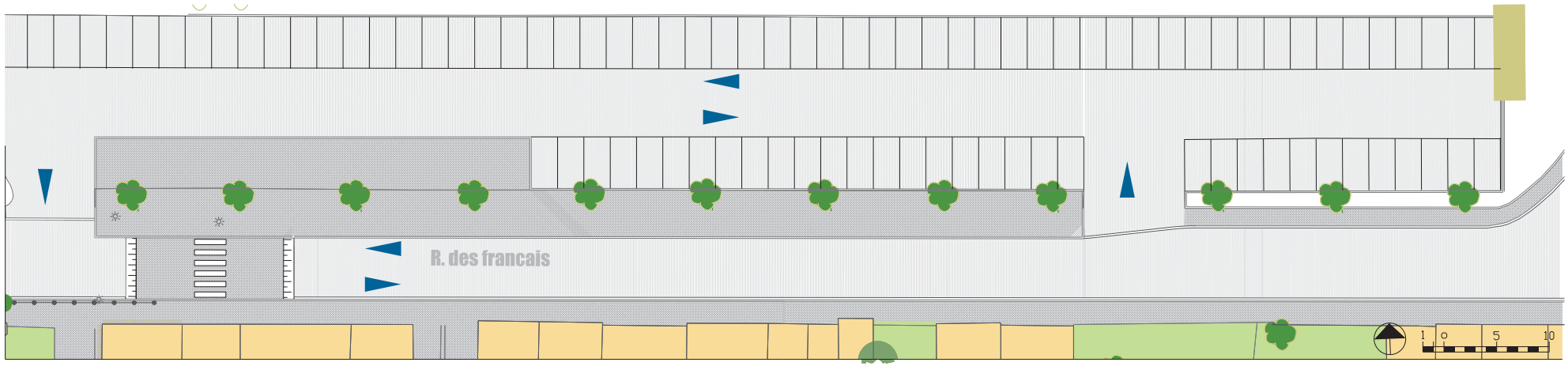
Péruwelz Athénée Royal : rue des Français



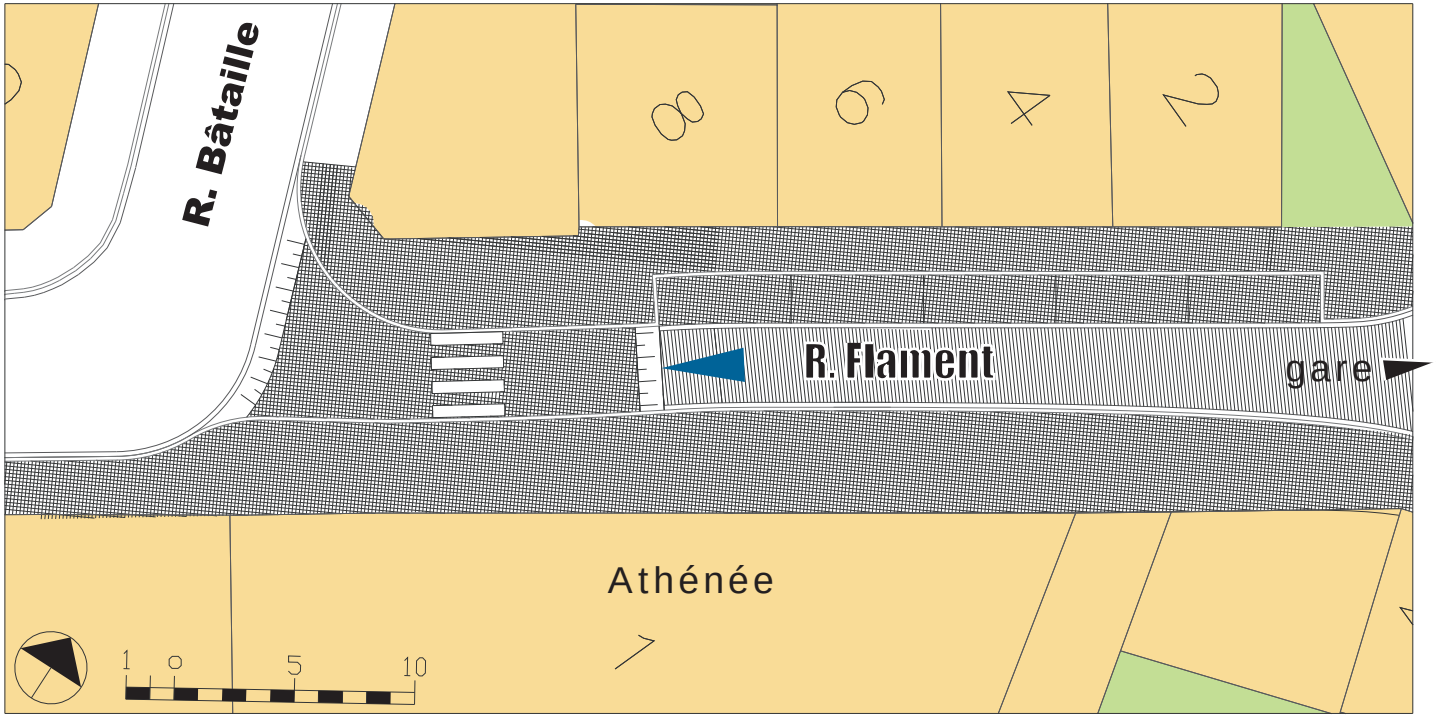
Une des solutions possibles au désordre de la dépose et reprise des élèves :

- Supprimer l'équivalent dans le parking et sur l'espace gagné, aménager un "quai" de dépose des élèves, relié à l'Athénée par une traversée piétonne sous la forme d'un plateau traversant.

Ainsi, les parents sont invités à utiliser le parking afin d'y déposer les élèves, lesquels peuvent aussi les y attendre à la fin des cours.
Ce type de dispositif a plus de chance d'être respecté si des stewards urbains montrent la voie, au moins au début.



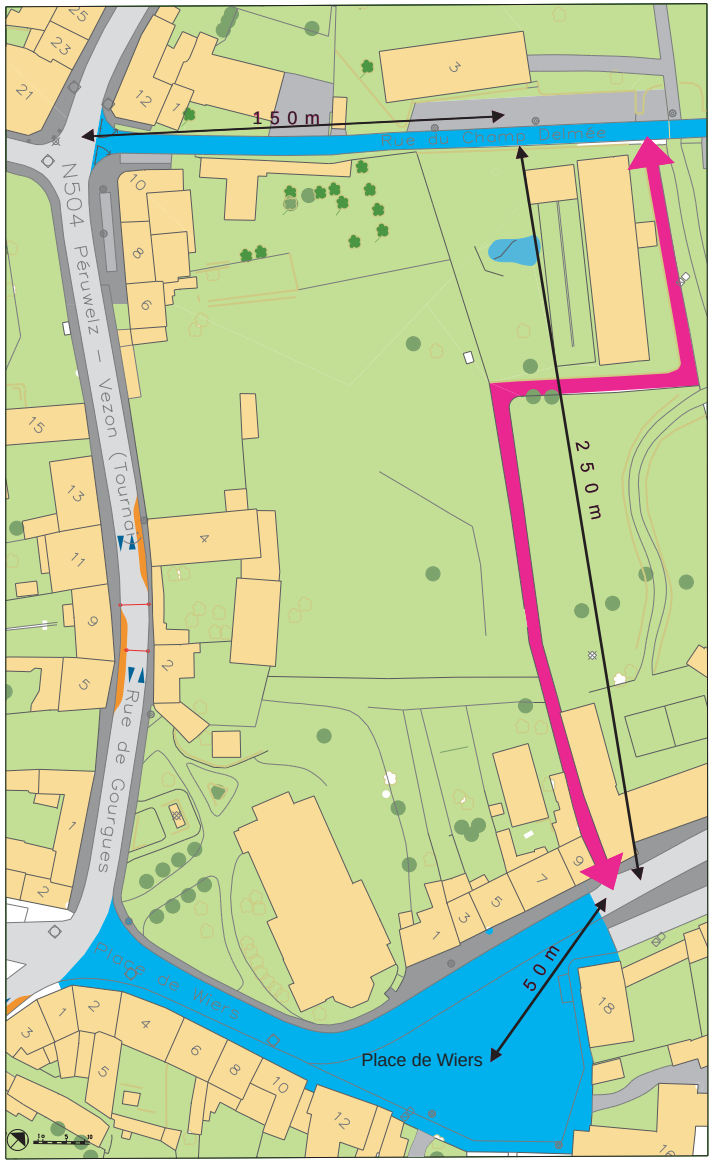
Péruwelz Athénée Royal : rue Flament



Devant la section de l'Athénée Royal située rue Flament, il est nécessaire de "civiliser" localement l'aménagement:

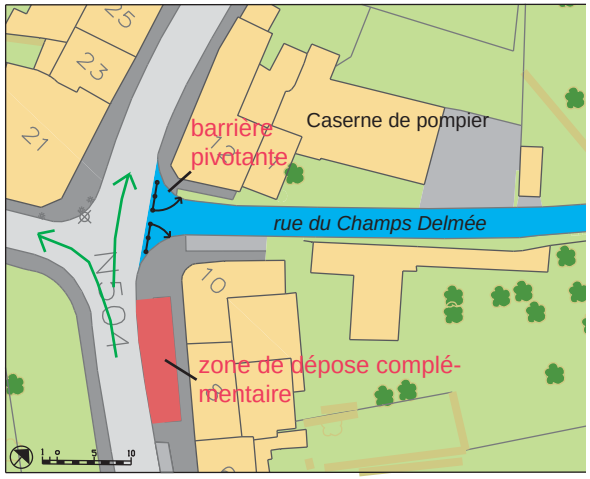
-création d'une rangée de stationnement longitudinal;
-plateau traversant pour créer un passage piéton protégé;
-aménagement d'un trottoir vaste correspondant aux attroupements de la sortie d'école, à protéger par des bornes ou des garde-corps, si nécessaire.

Ecole de Wiers



L'école de Wiers est située dans la **rue du Champs Delmée**, une voie étroite qui ne se prête guère à autre chose qu'une **gestion semi-piétonnière**. L'interdiction de rouler dans la rue du Champs Delmée semble le bon sens (voir ci-dessous), tandis que la **place de Wiers** traitée en zone 20 km/h pourrait être le **lieu privilégié de dépose** des écoliers, lesquels emprunteraient prioritairement le chemin piéton existant jusqu'à l'école. Il s'agirait plutôt des parents se dirigeant vers Péruwelz et Mons, ou restant dans le secteur de Wiers, ainsi que de l'essentiel de la reprise de l'après-midi. Seuls les véhicules des parents des enseignants et des parents amenant les très jeunes enfants devraient y être autorisés.

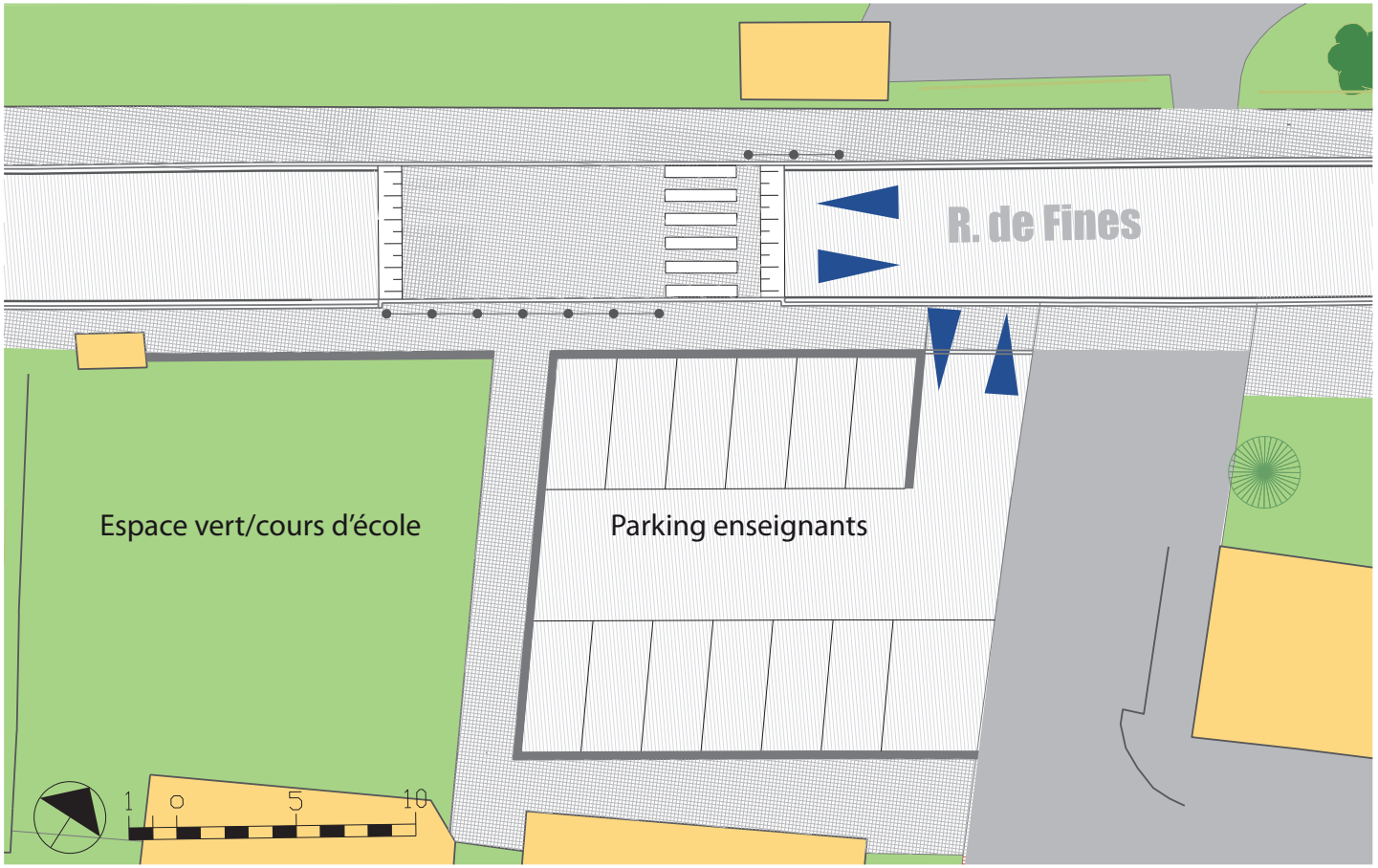
Il pourrait donc être nécessaire de **fermer la rue** du Champs Delmée au moment de l'affluence au moyen de **barrières pivotantes**. Ce dispositif permettrait de **filtrer les véhicules** autorisés à utiliser cette voirie.





A plus long terme, il serait possible de créer un raccordement entre la rue du Champs Delmée et le coude de la rue du Vert Velu, ce qui autoriserait une gestion par circuit à sens unique. Cependant, la rue du Champs Delmée resterait une voie étroite à n'utiliser aux heures de dépose et reprise scolaire que par les véhicules autorisés.

Ecole de Callenelle



Les principes pour l'accès à l'école de Callenelle aux pointes de dépose et de reprise des élèves :

- création d'une traversée piétonne protégée sous forme d'un plateau traversant;
- des garde-corps interdisent la dépose sur ce plateau mesure plus effective avec la présence d'un steward urbain;
- les enfants sont débarqués en amont et en aval de la traversée et remontent le trottoir pour rejoindre celle-ci et traverser à l'abri.
- le parking de l'école est séparé du chemin emprunté par les enfants vers le bâtiment.

- **école Institut Saint-Charles.**
  De manière à réduire le trafic rue Astrid aux heures de pointe scolaire, une solution envisageable serait d'exploiter une partie du terrain de l'école d'environ 1 hectare (dans l'extension de la pleine de jeux et de la cours d'école) en y aménageant sur un quart de la surface, une aire de dépose-reprise des enfants, comme illustré sur la photo ci-contre ;



photo google earth

- **école de la Roë**
  La rue des écoles est la rue d'accessibilité principale à l'école de la Roë. La rue Carnefin est secondaire, car elle termine en "cul-de-sac".
  Le bâtiment de l'école longe la voie de chemin de fer, ce qui bloque la circulation pendant les heures de pointe scolaire à part la présence des passages à niveau.
  Il existe un parking réservé en face de l'école, notamment pour les professeurs, qui pourrait être aménagé en une aire de dépose-reprise des élèves, comme illustré sur la photo ci-contre.



3.7 PHASE 3.7 – STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

3.7.1 Localisation des interventions

La Ville de Péruwelz entreprend un important effort de rénovation du périmètre de la Grand-Place, ainsi que dans la rue Albert 1er et la rue Pont-à-la-Faulx. Cet effort fait suite à la rénovation de l'axe boulevard Léopold III – avenue de la Basilique et des abords de la Basilique de Bon-Secours, ainsi que de l'aménagement dans la rue de Sondeville et du quartier de la gare.

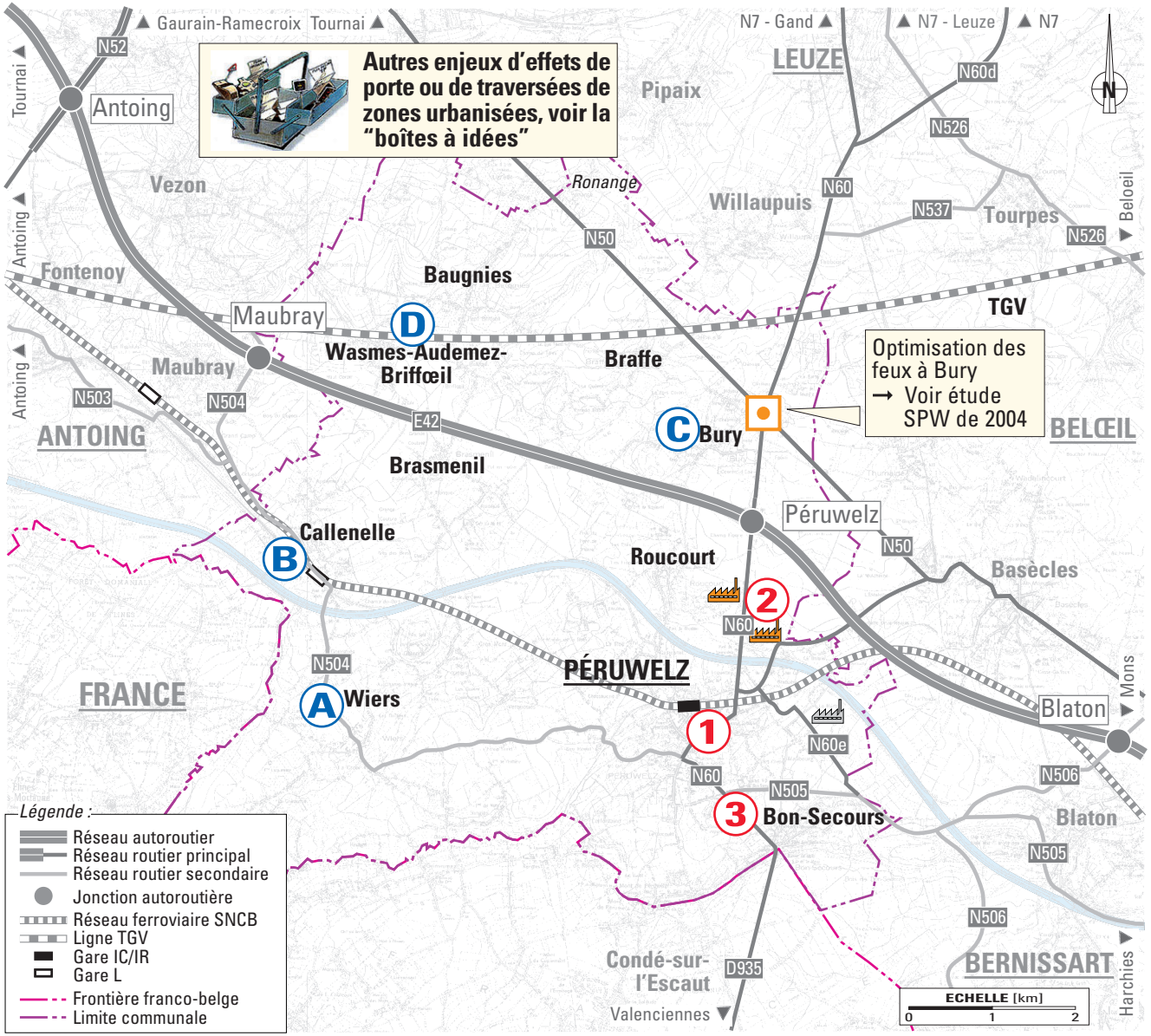
Une poursuite de l'effort de rénovation de l'espace public est à l'évidence nécessaire, tant dans le but d'améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes que de restituer un cadre de qualité aux espaces urbains et villageois.

Cependant, l'essentiel du réseau viaire du territoire communal devrait être réaménagé, alors que les moyens sont notoirement limités. Il s'impose donc de proposer des interventions ciblées et des principes d'aménagements d'urgence, si besoin sous une forme provisoire et dont la mise en place annoncerait des transformations plus étendues à moyen-long termes.

Fig. 3.7.1 **La figure 3.7.1 ci-contre localise les secteurs qui ont fait l'objet d'une réflexion dans le cadre du PCM**. Elle n'est pas exhaustive quant aux sites qui requièrent des aménagements, mais :

- les tronçons et carrefours les plus stratégiques à traiter ont été déterminés en concertation avec le Comité d'Accompagnement du PCM, la CLDR et la Commission de Mobilité communale ;
- pour les autres secteurs à réaménager et/ou à sécuriser, les bureaux d'études mettent à disposition des Services techniques régionaux et communaux en charge de la mise en œuvre du PCM une "boîte à idées", qui leur permet de disposer :
  - d'une méthodologie de mise en œuvre ;
  - de notions de dimensionnement (modération, stationnement,…) ;
  - de conseils en matière de stationnement, modération, cheminements piétons et deux roues, PMR, etc. ;
  - d'illustrations des outils qu'ils pourront mettre en œuvre.

Localisation des interventions en termes d'aménagement et d'exploitation de carrefours et de voiries



À Péruwelz et à Bon-Secours :

1 ▶ **Expertise en accompagnement des auteurs de projet du réaménagement du cœur de ville** (rue Albert 1er, Grand'Place, rue Pont-à-la-Faulx)
→ voir figure 3.7.2 et annexes 3.7.1 à 3.7.6

2 ▶ **Propositions de pistes à suivre pour les accès aux Z.A.E. "Champ Lionne" et "Polaris", en cours d'étude par le SPW et l'IDETA**
→ voir figure 3.7.3 et annexes 3.7.7 et 3.7.8

3 ▶ **Réflexions complémentaires pour le boulevard Léopold III**
→ voir figure 3.7.4
et la rue du Bas Coron
→ voir figure 3.7.5 et annexe 3.7.9

Dans les villages :

A ▶ **Traversée de Wiers**
→ voir figure 3.7.6 et annexes 3.7.10 et 3.7.11

B ▶ **Traversée de Callenelle**
→ voir figure 3.7.7

C ▶ **Traversée de Bury**
→ voir figure 3.7.8 et annexes 3.7.12 et 3.7.13

D ▶ **Traversée de Wasmes**
→ voir figure 3.7.9

3.7.2 Mesures à l'échelle du centre de Péruwelz

Les esquisses produites dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité présentent des pistes de réflexion quant à des lieux représentatifs des problèmes régulièrement rencontrés en milieu urbain à Péruwelz. Elles ont notamment permis d'assurer la coordination requise entre les recommandations du PCM et le travail mené par les auteurs de projet du réaménagement du cœur de ville.

Ces recommandations portent sur les secteurs suivants :

- **carrefours de la N60 – rue Pont-à-la-Faulx avec les rues Castiau et du Réthibaut**.
  Cette portion est la plus étroite de la N60, avec le goulet de la rue Albert 1er. Ainsi, il n'est pas envisageable d'y aménager des pré-sélections pour favoriser les tourne-à-gauche sortant de l'axe vers les rues Castiau et du Réthibaut. Or, ces mouvements bloquent l'écoulement de la N60. Il n'est pas non plus possible d'y insérer des ronds-points pour fluidifier ces échanges.

Fig. 3.7.2 et Ann. 3.7.1

  Le projet d'aménagement du cœur de Ville envisage de les traiter sous la forme d'un plateau, qui, en réduisant les vitesses pratiquées sur l'axe rectiligne de la N60, améliorera les échanges, dans une première étape. Dans une deuxième étape, le tourne-à-gauche de la rue Réthibaut vers la rue Pont-à-la-Faulx serait interdit car ce mouvement est possible par les rues de la Loquette et de la Résistance, pour rejoindre le passage dénivelé rue de la Verrerie. Si ces premières solutions s'avèrent insuffisantes, il sera possible de gérer dans un deuxième temps ces carrefours avec des feux.

- **rue Pont-à-la-Faulx**.

Ann. 3.7.2

  L'esquisse propose un gabarit minimum de 6,40 m de large entre bordures de trottoirs, ce qui permet aux bus un croisement aisé. En fonction de la largeur disponible entre fronts bâtis, il est possible de conserver des bandes de stationnement automobile à côté d'un trottoir qui ne devrait jamais être d'une largeur inférieure à 2 m. Dans certains cas, la largeur carrossable peut descendre à 6 m, ce qui autorise le croisement prudent des véhicules lourds (bus, camions).

- **carrefour N60 – rue Astrid – entrée Nord de la Grand'Place**.

Ann. 3.7.3

  Pour marquer cet effet de porte au cœur de Péruwelz, le rond-point est idéal. Toutefois, le diamètre important de l'aménagement existant consomme trop d'espace dans ce secteur stratégique, au détriment des fonctions locales (stationnement, cheminements piétons, terrasses,…). Il a donc fait l'objet d'une esquisse de réaménagement sous la forme d'un rond-point plus compact, d'environ 25 mètres de diamètre.

Gestion des carrefours des rues Castiau et du Réthibaut avec la N60 rue Pont-à-la-Faulx

Entrée Rue Réthibaut

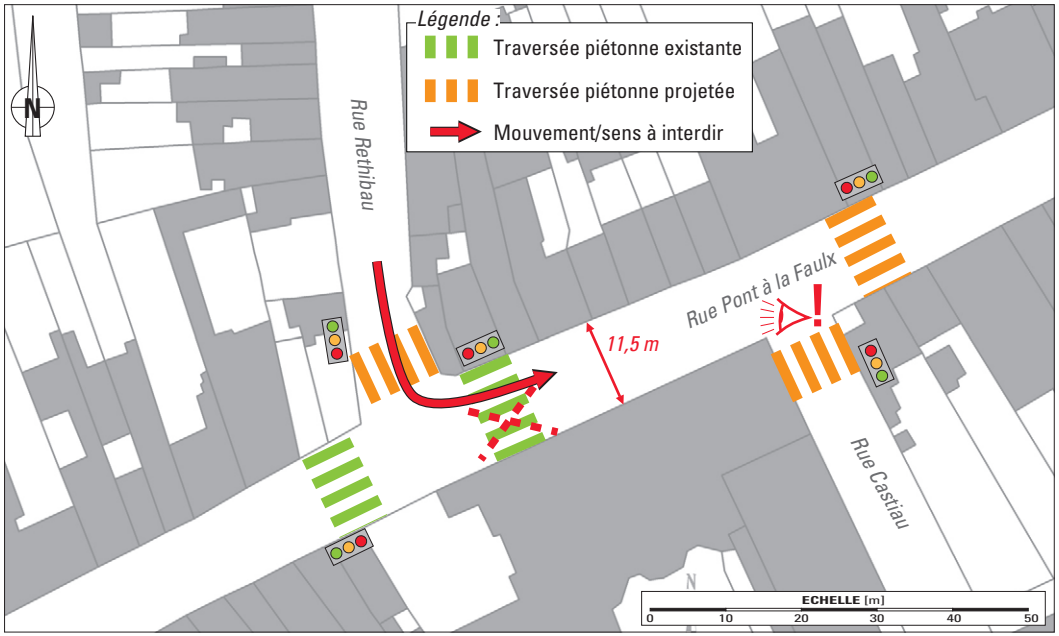


Sortie rue Castiau (vers centre-ville)



Sortie rue Castiau (vers rue Neuve Chaussée)





- Emprises sur la voirie limitées à 11,5 mètres sur la rue Pont-à-la-Faulx, il est donc impossible d'y insérer des voies de présélection pour les tournes-à-gauche vers les voiries transversales
- Emprises insuffisantes pour aménager des ronds-points
- Manque de visibilité de la rue Castiau vers la rue Pont-à-la-Faulx
- Les tournes-à-gauche vers les rues transversales bloquent les flux de tout-droit sur la rue Pont-à-la-Faulx

➡ **Une gestion par feux est possible, mais contraignante en termes de files d'attente** (voir annexe 3.7.1)

Dans un premier temps, réaliser l'aménagement sous la forme de plateaux, tel que prévu par l'étude du centre-ville

- **rue Albert Ier à la hauteur du parc et de l'Hôtel de Ville.**

Ann. 3.7.4 à 3.7.6

Le long du Parc, la rue Albert 1er constitue un maillon essentiel de toutes les communications entre le Nord et le Sud de l'agglomération Péruwelz – Bon-Secours. Cette section est aussi un boulevard commercial à l'échelle de la Ville. Les piétons doivent trouver les meilleures conditions de cheminement, avec un parvis le plus attractif possible le long des vitrines de commerces et services. Les esquisses présentent deux gabarits possibles, contributions à la réflexion sur le réaménagement. Dans l'élargissement situé entre le "palazzo" Petit et l'Hôtel de ville, il est possible de créer le sentiment d'un grand espace piéton, en y restreignant le stationnement au strict minimum. Les arrêts de bus dans les deux sens seraient situés à la même hauteur, du côté Est de la traversée piétonne. Cette disposition, courante en milieu urbain, bloque temporairement la circulation automobile derrière le bus à l'arrêt ne nécessitant pas d'encoches bus (pas d'emprise supplémentaire) et assurant une sécurité aux usagers. En effet, ces derniers en descendant du bus, se dirigent vers l'arrière du bus pour traverser la voirie, permettant non seulement au bus de continuer sa route, mais aussi une meilleure visibilité des piétons pour les automobilistes.

- **rue de Roucourt.**

Cette rue est essentielle dans l'aménagement du cœur de Péruwelz. Elle est un maillon du réseau cyclable en tant que sens unique limité (sens unique automobile utilisable à contresens par les cyclistes). Elle présente un cadre architectural à valoriser, tandis que son gabarit très étroit, actuellement dépourvu d'une convivialité piétonne suffisante, nécessite un réaménagement prioritaire.

L'option retenue consiste à ménager une largeur carrossable constante parallèle à la face Ouest de la rue, ce qui revient à créer localement, des surlargeurs piétonnes lorsque la face bâtie s'écarte plus du côté Est. La sinuosité accentuée de la bande carrossable doit inciter à modérer la vitesse. Dans les sections où la largeur est insuffisante pour pouvoir conserver des trottoirs dignes de ce nom (d'une largeur minimale d'1,5 mètre), la voie est aménagée en zone 20 km/h, sans distinction entre la chaussée et le trottoir. Les véhicules y circulent dans un chenal entre bornes, tandis que les piétons ont la priorité de l'usage sur toute la largeur. Ailleurs, il s'agit d'une gestion en zone 30 km/h.

3.7.3 Mesure d'accompagnement au développement des zones d'activités "Polaris" et "Champ Lionne"

Pour alimenter les réflexions en cours entre le SPW et l'IDETA, le carrefour de raccordement de la N60 – rue Neuve Chaussée et de la N60e de contournement Nord-est de Polaris fait l'objet :

Fig 3.7.3 et Ann. 3.7.7

- d'une évaluation des reports de trafic et de l'affectation des charges entre ces deux axes. Ainsi, la N60 écoulera environ 45% des flux existants contre 55% qui se reporteront sur le contournement ;

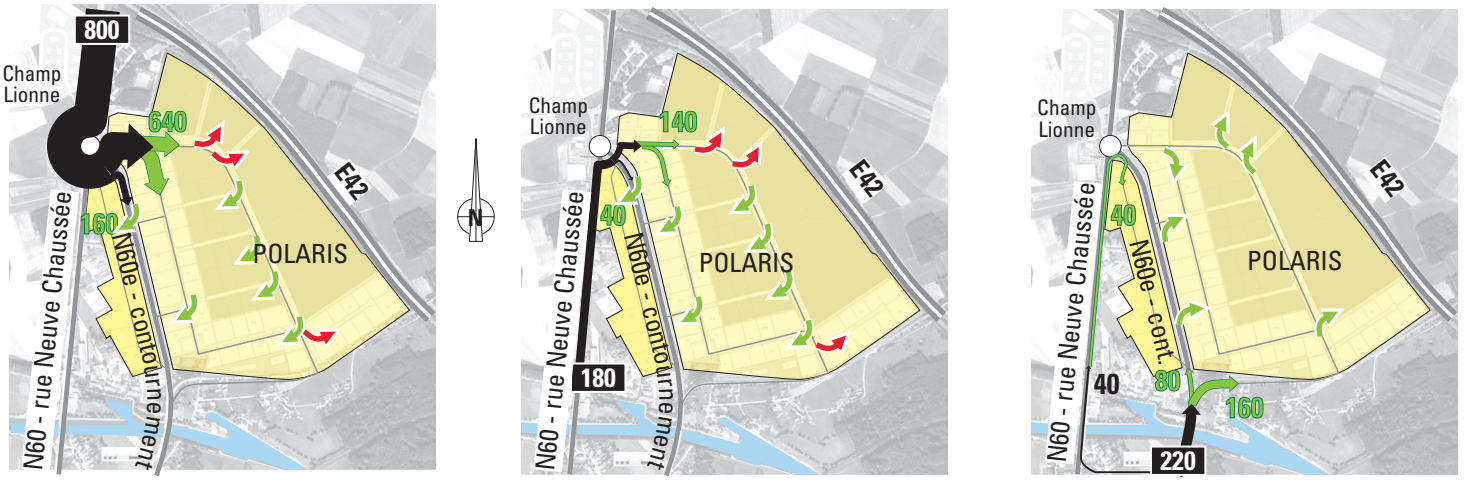
Ann. 3.7.8

- d'un pré-dimensionnement du rond-point prévu, sur la base des surcharges de trafic générées par le développement des deux ZI "Polaris" et "Champ Lionne". Afin d'en assurer la capacité, deux voies sont requises à l'anneau et sur les entrées-sorties de la N60, au Nord, et de la N60e du contournement, au Sud-Est.

ZAE Polaris : charges de trafic de dimensionnement des accès - recommandations

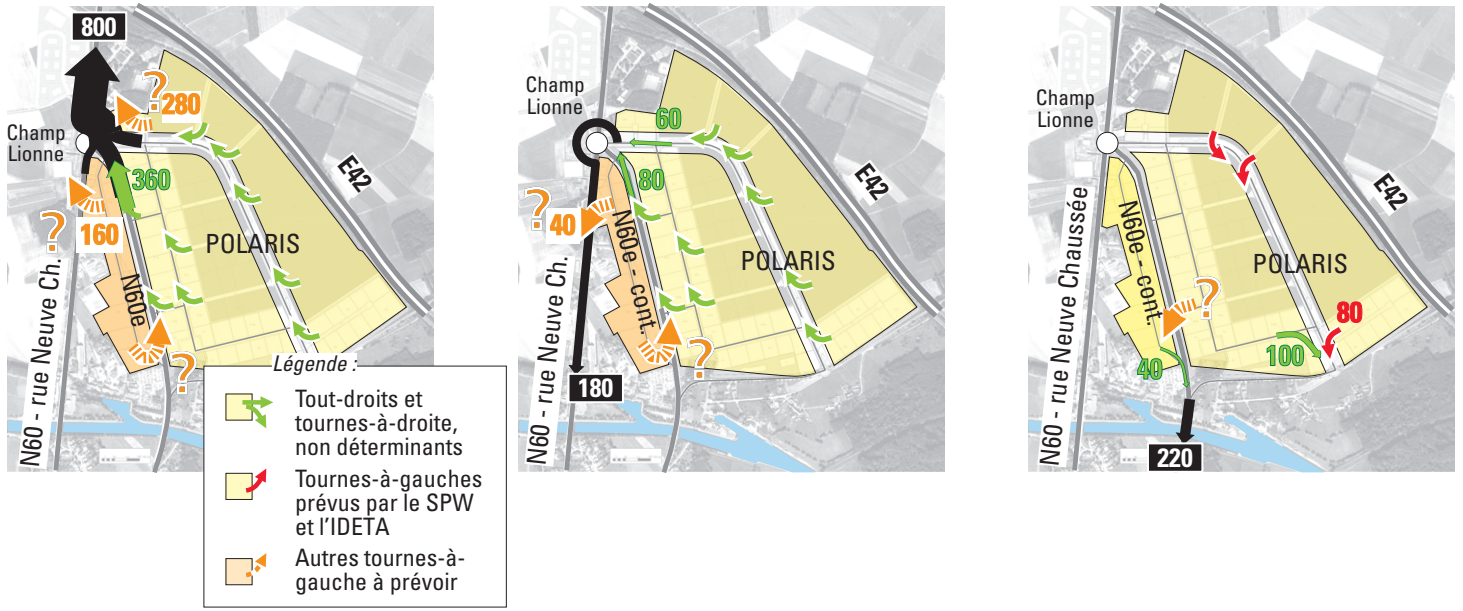
Origine / destination : **Nord** (E42, etc.) **Sud-Ouest** (centre) **Sud-Est** (contournement)

Flux d'
Entrées
(HPM - 7h30 - 8h30 [uv/h])



ECHELLE [m]
0 500 1'000

Flux de
Sorties
(HPS 17h - 18h [uv/h])



En entrée :

- **le flux principal sera le fort mouvement provenant de l'E42 et de la N60 et en tourne-à-gauche vers Polaris et le contournement**
- **le carrefour N60-N60e devra être sécurisé, par un rond-point**

En sortie :

- **le mouvement de retour vers l'E42 en tourne-à-droite devra bipasser le rond-point pour ne pas le saturer**
- **d'autres mouvements d'accès que ceux actuellement projetés sont souhaitables, notamment en relation avec la N60 rue Neuve-Chaussée**

3.7.4 Mesures à l'échelle de Bon-Secours

- **boulevard Léopold III**.

Fig. 3.7.4

Entre les fronts bâtis du boulevard qui ne sont pas parallèles, l'aménagement proposé prévoit un tracé constant de la chaussée et des trottoirs d'une largeur minimale de 2,50 m. Il s'en dégage localement des surlargeurs de trottoirs, valorisables pour arboriser ponctuellement la voirie ;

- **rue du Bas-Coron.**

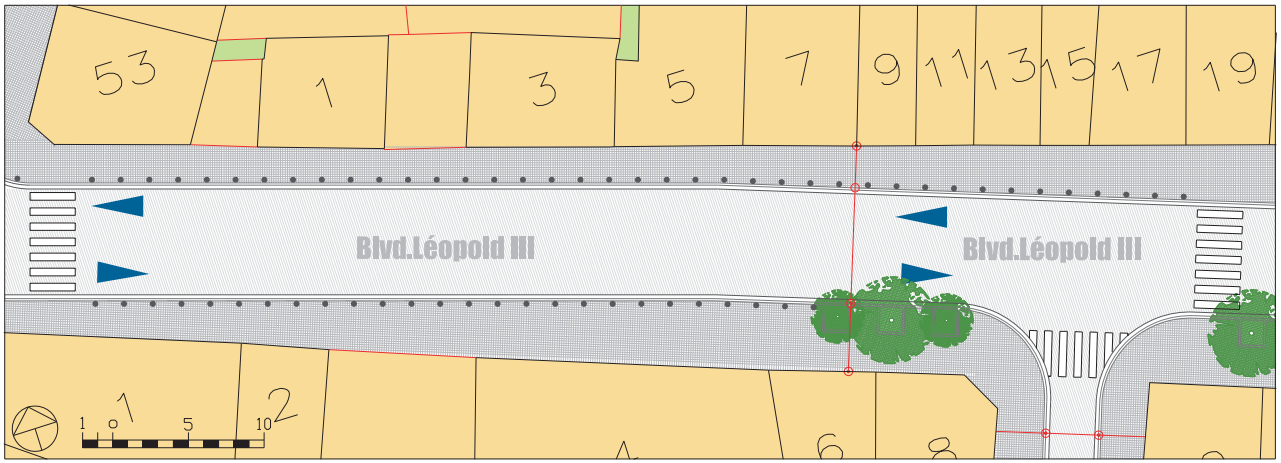
Fig. 3.7.5 et ann. 3.7.9

Les rues hors centre méritent des aménagements qui les valorisent en tant que cadre résidentiel : modération des vitesses automobiles, amélioration du cadre de vie, protection des piétons face au stationnement…

L'exemple de la rue du Bas-Coron est celui d'une voie de largeur variable où, en raison de sa longueur, il est malaisé d'instaurer un sens unique qui permettrait de gagner de l'espace en faveur des piétons. Des aménagements ponctuels visant à réduire localement la largeur carrossable à 4,5 mètres sont proposés. Cette largeur suffit au croisement prudent de voitures ordinaires et laisse passer les véhicules d'urgence.

Les emplacements d'arbres qui délimitent le gabarit carrossable sont le point de départ d'un aménagement plus ambitieux à terme.

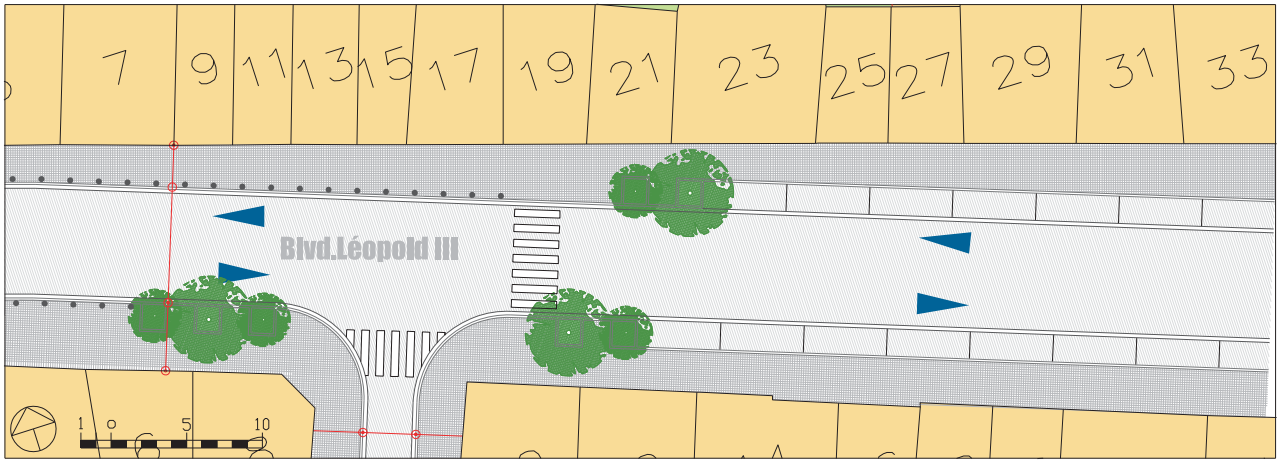
Aménagement du Bd Léopold III



Le Bd Léopold III présente un gabarit qui se resserre a l'approche du carrefour (rond point) avec la rue de Sondeville.

Dans le profil existant, une berme centrale fictive occupe un espace qui pourrait bénéficier aux modes doux, tandis qu'elle renforce la sensation routière de cette section centrale.

En cas de réaménagement, il est recommandé de conférer des largeurs constantes à la chaussée et aux trottoirs, tandis que les surlargeurs locales dues aux changement d'axe et aux irrégularités sont mises à profit pour l'insertion de groupes d'arbres.



Le principe de trottoirs de +/- 2,50m devrait de toute manière être adopté aux endroits les plus contraints.

Le stationnement s'insère dans les sections où le gabarit le permet.

La largeur constante de la chaussée carrossable est proposée à 7,50 m.

De cette manière, la fonction de voirie de liaison en milieu urbain est compatible avec la bande cyclable suggérée. On opte ainsi pour un dispositif cycliste constant plutôt que pour un aménagement variant d'une section à l'autre selon la largeur.

Aménagements transitoires - rue du Bas Coron











VOIES LOCALES A CARACTERISTIQUES TRES VARIABLES

- Peu de circulation mais vitesses élevées
- Trottoirs : – étroits ou quasiment inexistants
  – si suffisants, voitures garées dessus
  – peu entretenus et matériaux hétéroclites
- Implantation variable des bâtiments : avec ou sans zone de recul
- Largeur de front bâti variable : large ou très étroite selon la partie de la rue

La rue du Bas Coron est typique de rues à circulation locale qui doivent être gérées et aménagées **soit en zone 30 soit même en zone de rencontre**.

Dans l'attente des moyens permettant de réaménager complètement l'espace rue, **des interventions transitoires** sont possibles, visant à une gestion adaptée et sans faux investissements. (voir Annexe 3.7.9)

3.7.5 Mesures en traversée de villages

Le cadre des villages est resté dans l'état du tout asphalte, alors que les rues de village méritent un traitement plus harmonisé avec le caractère rural du bâti, d'autant que la pression de la circulation y est moins problématique qu'en ville. L'esquisse de la rue de Bury illustre un aménagement possible de ce type d'espace apaisé.

Ann. 3.7.13

Les esquisses présentées ci-après s'attaquent aux situations les plus urgentes et à quelques cas illustratifs :

- **Wiers.**

  Le village le plus important de l'entité péruwelzienne est celui qui subit la circulation la plus forte tout au long de ses rues principales. S'il n'est pas envisageable de réaménager tout le village en zone 20 km/h à court terme, il est possible d'intervenir ponctuellement, de manière à restituer davantage de sécurité et de confort aux piétons ainsi qu'à modérer la vitesse.

  Fig. 3.7.6 et ann. 3.7.10

  La chaussée carrossable dispose d'une largeur uniforme de 6 m, avec des courbes lissées de manière à convenir à la circulation automobile. Les interventions visent à accentuer certaines courbes et à rétrécir localement la largeur carrossable au profit d'un élargissement du trottoir, qui produit alors l'effet d'un sas étroit (4,5 m), obligeant les voitures à se croiser prudemment. Les élargissements de trottoirs s'inscrivent aux endroits où le front bâti est très proche de la chaussée et/ou là où un angle mort risque de masquer un piéton qui pourrait surgir.

  Certains espaces peuvent rapidement être gérés en zone 20 km/h (rue Spaak, place de Wiers,…).

  Ann. 3.7.11

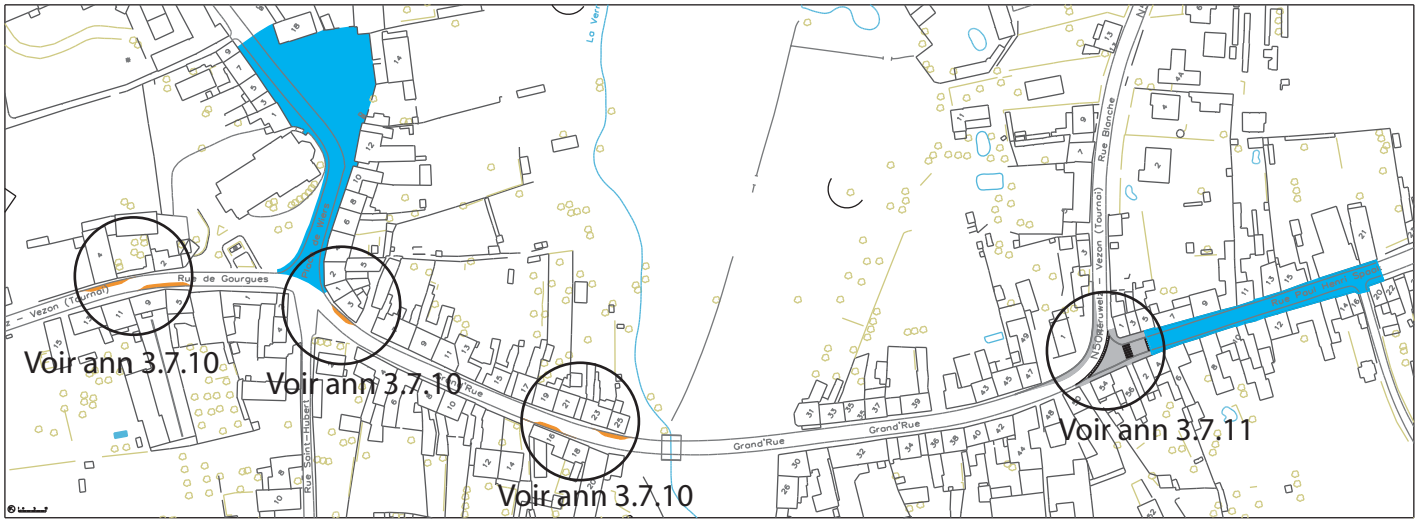
Wiers - principes pour les cadres de village







Une évidente richesse en patrimoine architectural qui doit inspirer un aménagement global à terme.
La largeur constante de la chaussée se combine avec un bâti très rapproché, ce qui nécessite de créer les conditions forçant le conducteur à rester maître de son véhicule...



Localisation des interventions - les espaces en bleu sont a priori favorables à un traitement de type semi-piétonnier.

Le village de Wiers est exemplatif d'un village aux grandes qualités patrimoniales, dont les maisons sont alignées le long d'une rue-route au gabarit traditionnel de 8 à 10 m de largeur entre façades.

Ce type d'espace villageois devrait idéalement être retraité dans une réflexion globale, visant à restituer un cadre où l'aménagement de la voirie est celui d'une rue de village, parcourue par une circulation lente et rare. Tout est donc potentiellement à refaire. Ceci vaut pour tous les villages de l'entité de Péruwelz.

Cependant, à Wiers, la rue principale est aussi une route de liaison (N504), et les conditions du réaménagement devraient tenir compte de la présence de flux de véhicules plus importants que dans d'autres contextes.

A défaut de retraiter tout l'espace rue, des interventions ponctuelles peuvent avoir pour objectif de tempérer la vitesse des véhicules en première étape. La chaussée carrossable est un ruban uniforme de 6 m de large, alors que les bâtiments ont des implantations variables.
En faisant varier la largeur carrossable au gré des variations de l'espace entre façades, on vise à aménager une **traversée circonstanciée,** qui calme la traversée de Wiers et oblige à la prudence de la part des automobilistes.

- **Callenelle.**

Fig. 3.7.7 La chaussée Devant la Ville comporte un carrefour accidentogène, à la croisée de la rue de Flines, où se trouve l'école.
La solution proposée consiste à étendre les trottoirs et à rétrécir la traversée piétonne, ramenée à une longueur acceptable pour les passages piétons protégés.

- **Bury.**

Fig. 3.7.8 Entre la chaussée de la Barrière (N60) et le village, la large rue de Lassus pourrait être rétrécie au moyen d'alignements d'arbres, qui en feraient une belle allée plantée menant au village.

Ann. 3.7.12 L'entrée du village est un cas typique d'angle mort où la voiture, même à 30 km/h, ne pourrait pas éviter un enfant surgissant de derrière l'angle bâti touchant la chaussée. Une chicane dans la chaussée créée par l'agrandissement du trottoir autour de l'angle du bâtiment est proposée.

Ann. 3.7.13 Au cœur du village, la circulation automobile pourrait s'effectuer sur une chaussée pavée réduite à quelque 3 m de large. Les croisements prudents de véhicules seraient possibles en débordant sur l'espace latéral traité comme un devant de porte unifié et perméable. Cet espace villageois serait une zone 20 km/h naturelle où la priorité est accordée à la fonction de séjour ;

- **Wasmes.**

Fig. 3.7.9 La rue de la Gare offre un cadre assez vaste, peu fréquent dans un noyau villageois. De manière à restituer intimité et sécurité à l'espace rue, sans rétrécir les vues, il est intéressant de jouer sur l'affirmation des espaces intermédiaires entre les façades et la partie passante de la voirie "devants de porte". Ces devants de porte sont dégagés d'obstacles visuels et revêtus en matériau perméable. La chaussée carrossable est ramenée à la largeur suffisant au croisement prudent de deux voitures (environ 4,50 m). Des séquences de bornes rappellent le gabarit du chenal de circulation. Hors ces rappels du gabarit carrossable, les véhicules larges se croisent en débordant sur les devants de porte.

Traversée de la chaussée Devant la Ville à Callenelle



La traversée de la route d'évitement du village (chaussée Devant la Ville) à la hauteur de la rue de Flines mérite un retraitement en vue d'en améliorer sensiblement la sécurité pour les piétons.

1) il est nécessaire de resserrer les abouts des voiries croisant la voie rapide afin de créer de larges trottoirs, écourtant ainsi les traversées piétonnes.

2) la partie de la rue de Flines qui opère le raccourci entre le passage du chemin de fer et le carrefour avec la N504, proche de l'école, pourrait être fermée au trafic dans son about nord (côté chemin de fer), devenant un culs de sac parcouru principalement par les piétons. Son débouché devant la voie rapide est alors traité en plateau traversant.



Bury - entrée Est du village



L'image a été prise du milieu de la chaussée. En réalité, un véhicule roulant à droite doit anticiper le débouché soudain d'un piéton caché par l'angle du bâtiment de l'avant-plan, implanté jusqu'au bord de l'asphalte.

Dès l'abord, le contexte devrait inciter le conducteur à modérer sa vitesse afin de respecter l'injonction fontamentale du code de la route : rester maître de son véhicule.

Ici, l'implantation des bâtiments laisse à tout moment la possibilité qu'un piéton (un enfant) surgisse devant le véhicule qui, même à vitesse modérée de 30 km/h ne pourra pas l'éviter. Il convient donc de conditionner le véhicule à circuler à une allure très prudente, avec :

- **Un étranglement local permettant juste le croisement et réservant une largeur protégée au piéton qui surgit à l'improviste;**
- **une séquence pavée créée avant les premières maisons qui avertirait de l'arrivée d'un véhicule.**



Tout les espaces publics du village mériteraient un retraitement comme "zone 20", sans distinction trottoir/chaussée.
En urgence, des interventions ponctuelles peuvent contribuer à sécuriser l'espace.

Wasmes rue de la gare

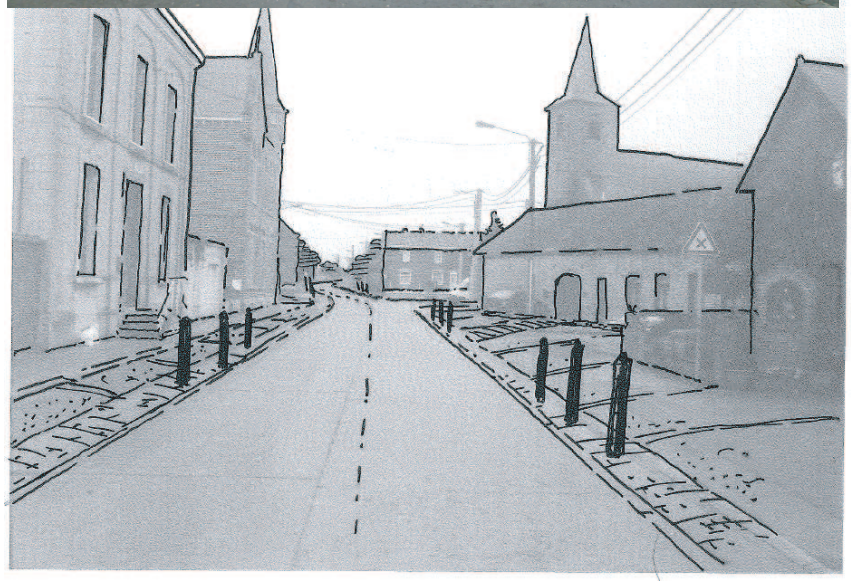




La rue principale (rue de la Gare) à Wasmes est à la fois un cadre remarquable par son ampleur (relativement aux autres villages) et une longue ligne droite incitant à la vitesse.

L'aménagement devrait maintenir la sensation d'ampleur qui fait la qualité particulière de ce cadre, mais contraindre la circulation à une vitesse adaptée à la traversée d'un village :
- ne pas boucher les vues par des obstacles visuels
- tirer parti de la largeur en mettant en valeur des parvis devant les maisons.

La voie passante doit être canalisée entre des rappels de gabarit étroit, disposés en accord avec le cadre.



Dans un aménagement conçu pour une traversée du village à 30 km/h, la chaussée carrossable est resserrée à +/- 4,5 m de largeur, avec des accotements carrossables pavés qui permettent le croisement de deux véhicules larges, sauf aux rappels du gabarit étroit matérialisés dans l'illustration par des groupes de poteaux de bois.

Autant que possible, les devants de porte, de largeurs variables sont traités en surface perméable.

3.8 PHASE 3.8 – PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

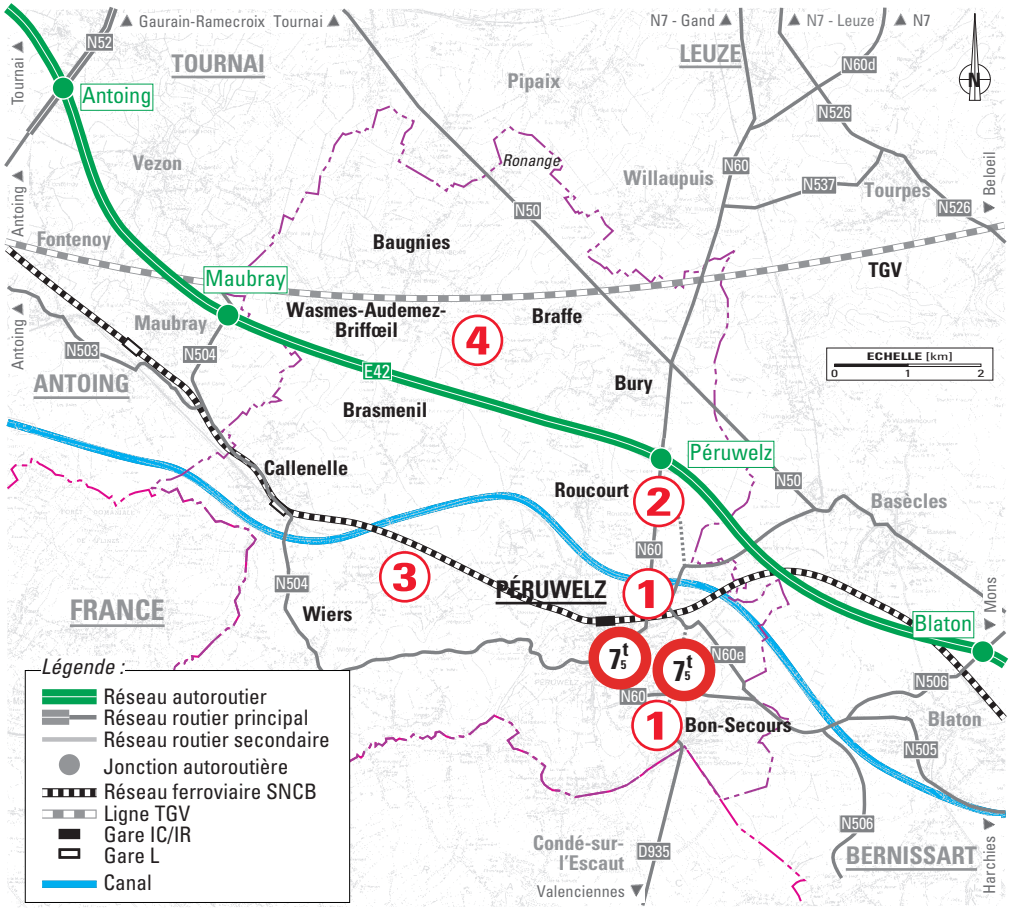
Les activités génératrices de flux poids lourds sont circonscrites aux abords de la N60 et du futur contournement Nord-Est de Péruwelz. **Aussi, grâce à l'E42 et aux interdictions de transit de poids lourds, la commune est bien préservée.**

Fig. 3.8.1 **Le PCM cible donc les enjeux en termes de transports de marchandise sur les points suivants** :

- au Sud du Canal, excepté l'accès à la ZAE de la Hurtrie, **les interdictions de transit poids lourds doivent être maintenues**. Une limitation plus conventionnelle de 7,5 tonnes pourrait être appliquée ;
- **l'accès aux ZAE devra prêter une attention particulière aux possibilités de valoriser la voie d'eau et le rail**. Dans une approche similaire menée dans la région de Huy, l'étude recommandait de relocaliser des activités riveraines de voies d'eau ou ferroviaires, mais qui ne les valorisaient pas. Grâce aux terrains développés dans la future ZAE Polaris, une approche similaire devrait être envisagée à Péruwelz ;
- **en termes de livraisons, la politique de stationnement proposée permettra d'assainir celles réalisées par des camionnettes**, en assurant des emplacements libres. Les livraisons par camions doivent faire l'objet d'une analyse spécifique au cas par cas, comme cela a été fait pour l'aménagement de la Grand'Place. En effet, il est extrêmement difficile d'imposer des horaires de livraison, car les livreurs effectuent dans la plupart des cas, des tournées sur plusieurs communes durant la même journée. Si toutes ces communes restreignent la plage horaire des livraisons, cela devient impossible à gérer par les transporteurs. Des cas particuliers peuvent exister, d'où l'intérêt de traiter la problématique au cas par cas.

Principes pour le transport de marchandises

Grâce à l'E42, au canal et à la ligne de chemin de fer, ainsi qu'aux mesures d'interdiction de transit de poids lourds sur la N60, la commune est bien préservée et présente peu d'enjeux liés au transport de marchandises



1 ▶ **Sur l'axe de la N60 et sur la future N60e de contournement, entre le zoning de la Hurtrie et Bon-Secours :**

- maintenir l'interdiction au transit (excepté desserte locale et bus)
- ramener l'interdiction à >7,5 tonnes plutôt que >15 tonnes, soit une limite plus conventionnelle

2 ▶ **Pour l'accès aux Z.A.E. :**

- assurer l'accès à d'éventuels convois exceptionnels
- affiner les possibilités de raccordement de la ZAE "Polaris" au Canal et au chemin de fer, notamment réserver les terrains les plus proches à des activités appropriées (sur l'exemple de l'approche menée conjointement par le Port Autonome de Liège et la SPI, à Liège)

3 ▶ **Pour les livraisons :**

- la politique de stationnement proposée (voir chapitre 3.5 du PCM) assurera plus de disponibilité de places pour les camionnettes de livraison
- pour les camions de livraison, à traiter au cas par cas, sur l'exemple de la démarche menée pour le réaménagement de la N60 au centre de Péruwelz

4 ▶ **En traversées de villages :**

- voir le chapitre 3.7 du PCM pour les mesures de maîtrise des vitesses
- actualiser les bases cartographiques des GPS, pour intégrer les contraintes de poids lourds (outil en cours de développement par le SPW)

3.9 PHASE 3.9 – MESURES PRIORITAIRES ET MESURES LIEES

3.9.1 Mesures prioritaires et mesures liées

Fig. 3.9.1 La mise en oeuvre du Plan Communal de Mobilité de Péruwelz est rendue ardue par la nécessité de coordonner les nombreux services techniques régionaux et communaux et les différentes ressources budgétaires concernées.

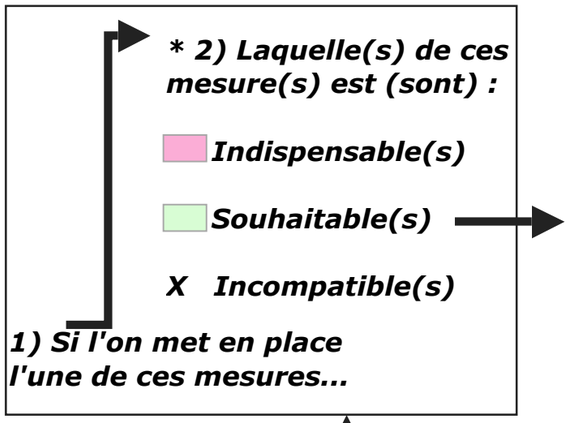
Pour faciliter la coordination de ces services, un premier outil est proposé sous la forme d'un tableau de bord de la mise en oeuvre du PCM. Ce tableau :

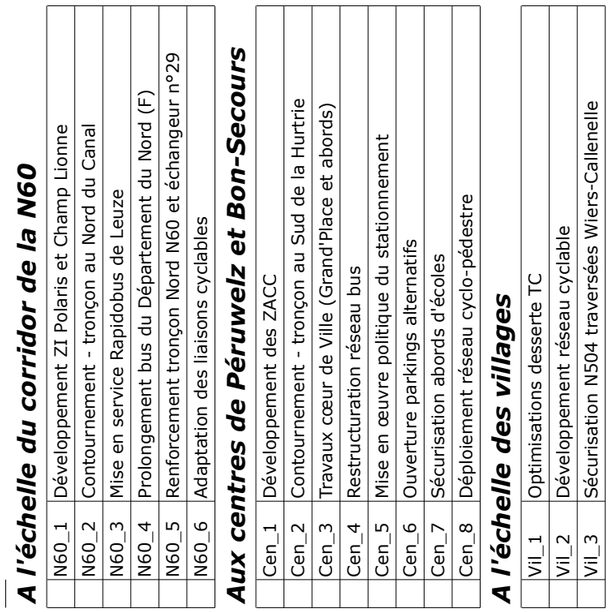
- met en évidence les interdépendances entre les familles de propositions, selon qu'elles doivent être mises en place simultanément pour garantir leur bon fonctionnement (mesures indispensables), ou qu'il est souhaitable de les réaliser conjointement, afin de renforcer leurs effets ;
- précise les figures ou annexes qui présentent chaque mesure ;
- identifie les acteurs concernés par leur mise en oeuvre ;
- évalue sommairement l'ampleur des mesures à réaliser, selon une classification en fonction de l'estimation de leur coût de réalisation ;
- précise les indicateurs clés et les objectifs visés, par mesure.

Parmi les mesures liées, il est à relever :

- les parkings provisoires de substitution à ouvrir en préparation des travaux de réaménagement du cœur de Péruwelz (Grand'Place) ;
- les liaisons par le Rapidobus et par des itinéraires cyclables avec Péruwelz pour assurer l'accessibilité tous modes des futures zones industrielles "Polaris" et "Champ Lionne". Au niveau automobile, la N60e en traversée de Polaris devra se raccorder sur la N60 au moyen d'un rond-point. De plus, la N60 située au Nord de ce rond-point et l'échangeur avec l'E42 devront être renforcés, tout en sécurisant les manœuvres de tourner-à-gauche.

Tableau de bord de mise en oeuvre





N° mes.	Libellé mesure	Référence	Gestion.	Notion de coût	Priorité	Indicateurs	Objectifs visés
A l'échelle du corridor de la N60							
N60_1	Développement ZI Polaris et Champ Lionne	/	IDETA-Ville	/	CT-MT		
N60_2	Contournement - tronçon au Nord du Canal	Fig. 3.2.1	SPW-IDETA	€€€	CT-MT	Km aménagés	1.25 km
N60_3	Mise en service Rapidobus de Leuze	Fig. 3.3.2	TEC	€€	CT	Nombre bus / tps parcours	15-20 bus/jo / < 25 min gare-gare
N60_4	Prolongement bus du Département du Nord (F)	/	TEC	€€	CT	/	/
N60_5	Renforcement tronçon Nord N60 et échangeur n°29	Ann. 3.7.8	SPW	€€€	MT	Calibrage / carrefours traités	2X2 voies / 2 carr de l'échangeur
N60_6	Développement des liaisons cyclables	Fig. 3.4.2	SPW-Ville	€€	CT	Km aménagés	5 à 6 km requis
Aux centres de Péruwelz et Bon-Secours							
Cen_1	Développement des ZACC	Fig. 3.1.1	Ville	/	MT	/	/
Cen_2	Contournement - tronçon au Sud de la Hurtrie	Fig. 3.2.1	SPW-Ville	€€€	MT	Km aménagés	0.5 à 1 km (or liaison ZACC de BS)
Cen_3	Travaux cœur de Ville (Grand'Place et abords)	Ann 3.7.1-6	SPW-Ville	€€€	CT	Voir étude cœur de ville	/
Cen_4	Restructuration réseau bus	Fig. 3.3.3	TEC-Ville	€	CT	Desserte quartiers Est	6-8 bus/jo
Cen_5	Mise en œuvre politique du stationnement	Fig. 3.3.7	Ville	€€	CT	Taux rotation / occupation	TR min. 8, Tocc max. 85 %
Cen_6	Ouverture parkings alternatifs	Fig. 3.5.1	Ville	€€(€)	CT	Nombre de places nouvelles	100 à 120 places
Cen_7	Sécurisation abords d'écoles	Fig. 3.3.7	SPW-Ville	€€	CT-MT	V85**	30 km/h
Cen_8	Déploiement réseau cyclo-pédestre	Fig. 3.3.7	SPW-Ville	€€	CT-MT	Km aménagés	Voir chapitre 3.4 du PCM
A l'échelle des villages		**Référence**	**Gestion.**	**Notion de coût**	**Priorité**	**Indicateurs**	**Objectifs visés**
Vil_1	Optimisations desserte TC	Fig. 3.3.4	TEC-Ville	€€	CT-MT	Instauration du Proxibus	>100 passagers /semaine
Vil_2	Développement réseau cyclable	Fig. 3.4.1-2	Ville	€€	CT-MT	Km aménagés	Voir chapitre 3.4 du PCM
Vil_3	Sécurisation N504 traversées Wiers-Callenelle	Fig. 3.7.6-7	SPW	€€	CT-MT	V85**	< 45, voire 30

*** Mesure(s) "2" directement liée(s) à la mesure "1" de référence,**
si d'autres mesures d'accompagnement sont liées à la mesure "2", elles ne figurent pas dans la ligne de la mesure "1"

** Règle V85 : correspond à la vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des automobilistes sur une route avec une circulation fluide dans des conditions climatiques normales.

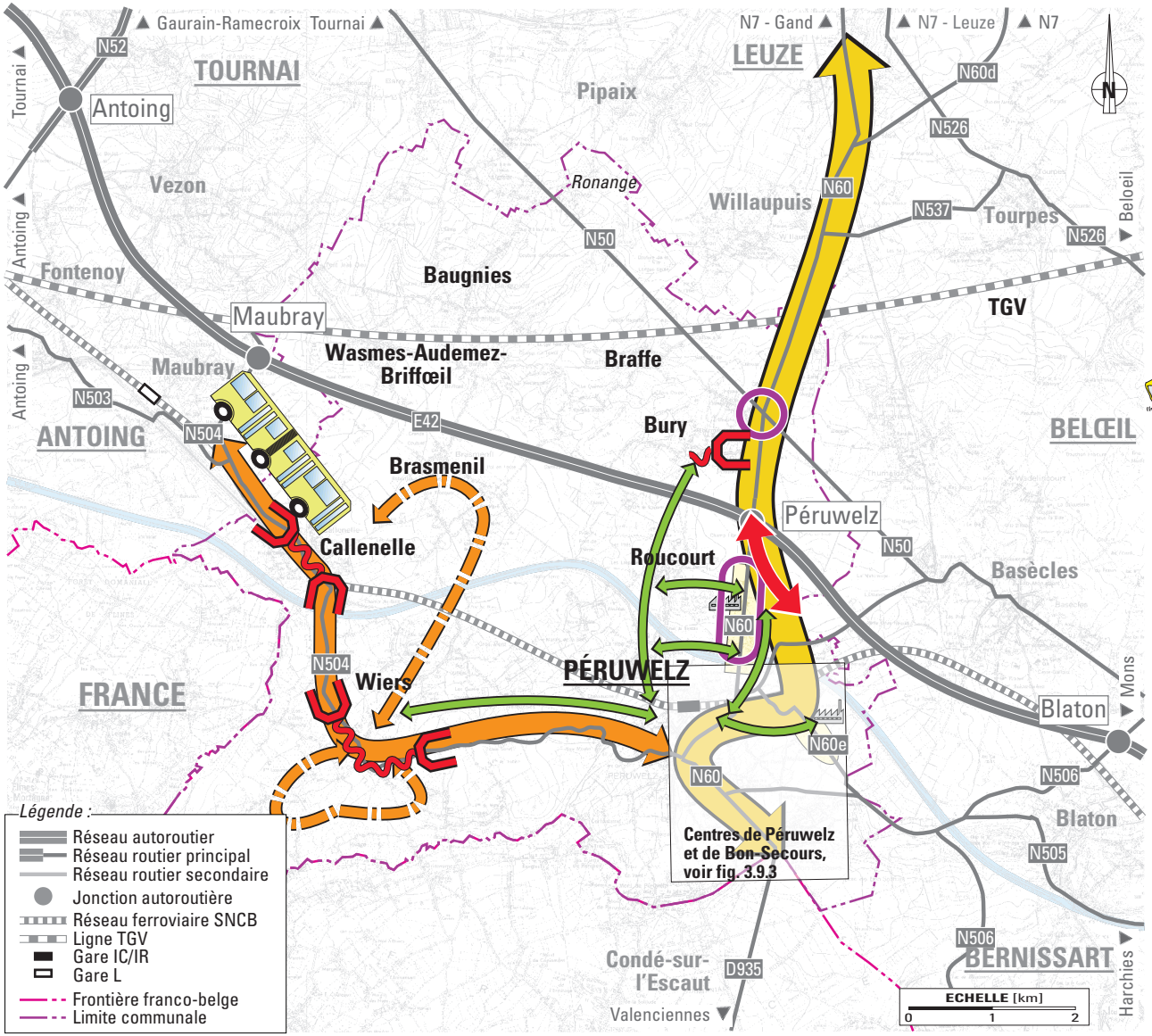
€€€ > 100'000 € TTC CT = court terme (2010-2014)
€€ > 20'000 < 100'000 MT = moyen terme (> 2015)
€ < 20'000

Fig. 3.9.2 et 3.9.3

Les premières mesures à prévoir à court terme sont détaillées par thèmes :

- pour maîtriser les vitesses pratiquées sur les grands axes et en traversée de villages et de zones urbanisées, il faut :
  - des aménagements en entrée des zones urbanisées de la N60 et de la N504 ;
  - des aménagements ponctuels sur chaussée, visant à réduire le caractère rectiligne des routes nationales ou communales et à sécuriser les insertions des accès riverains ;
- en termes de stationnement, il s'agit :
  - d'instaurer la politique proposée aux centres de Péruwelz et si possible de Bon-Secours ;
  - de mettre en oeuvre les parkings alternatifs provisoires pour les phases de travaux de la Grand'Place et de ses abords ;
- en termes de transports en commun, il est recommandé :
  - de mettre en œuvre le Rapidobus vers Leuze au Nord, dès les premiers développements des ZAE Polaris et Champ Lionne (tant pour l'accessibilité interne qu'externe) ;
  - de simplifier l'exploitation de la ligne TEC n° 491 et de la remplacer dans les villages par le taxi social ;
- en matière de modes doux, le PCM recommande :
  - de sécuriser les liaisons cyclables entre Callenelle, Wiers et Péruwelz, ainsi que les traversées et cheminements piétons à Callenelle et à Wiers ;
  - d'assurer une accessibilité cyclo-pédestre dès le démarrage de toute activité dans les ZAE Polaris et Champ Lionne (tant pour l'accessibilité interne qu'externe);
  - le traitement progressif des points noirs identifiés par le PCM et par la CLDR.

Mesures prioritaires à l'échelle de la commune - *2010 - 2014*



En matière de circulation automobile

- ▶ **Assurer et renforcer l'accès à l'E42 en lien avec les projets de développement** (ZACC, contournement et Polaris)
- ▶ **Sécuriser les carrefours structurants**
- ▶ **Créer des effets de porte et maîtriser les vitesses sur la N504**

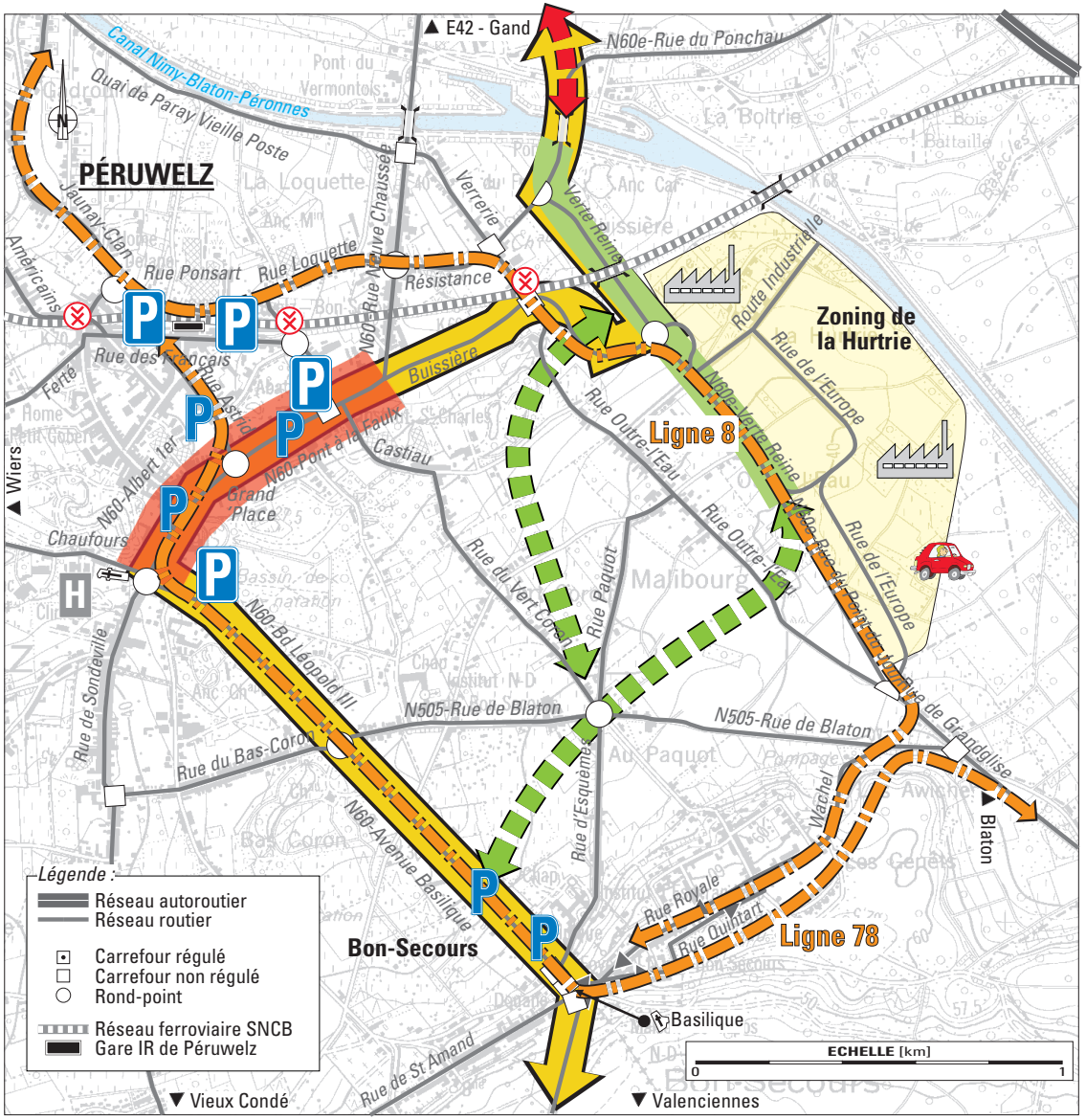
En matière de transports en commun

- ▶ **Dès l'ouverture des Z.A.E. Champ Lionne et Polaris, ouvrir la ligne de Rapidobus en relation avec Leuze**
- ▶ **Simplifier l'exploitation de la ligne de bus n° 491 sur la N504 et valoriser le taxi social en alternative pour les quartiers de Wiers et les villages**

En matière de modes doux

- ▶ **Commencer à déployer les liaisons inter-villages structurantes, en priorité sur la N504 Callenelle - Wiers - Péruwelz**
- ▶ **Aménager les liens avec les Z.A.E.** (notamment, la Z.A.E. Polaris)

Mesures prioritaires à l'échelle des centres de Péruwelz et de Bon-Secours - *2010 - 2014*



En matière de circulation automobile

- ▶ **Réaménager le cœur de ville** (avenue Albert 1er, Grand'Place, rue Pont-à-la-Faulx) **et :**
  - instaurer la politique de stationnement
  - ouvrir les parkings alternatifs
- ▶ **Prolonger la N60e au Nord pour le contournement Est, et :**
  - valoriser la rue du Point du jour
  - analyser les variantes de tracés pour la liaison avec Bon-Secours

En matière de transports en commun

- ▶ **Instaurer le Rapidobus de Leuze et ses mesures d'accompagnement :**
  - dévier des bus de la ligne 8 vers la Hurtrie et les quartiers de l'Est
  - assainir les itinéraires de la ligne 78

En matière de modes doux

- ▶ **Déployer progressivement les itinéraires piétons et deux roues**
- ▶ **Les initier par les liaisons entre la gare, la Grand'Place, et la rue Albert 1er d'une part, ainsi qu'avec l'Athénée et l'Institut Saint-Charles d'autre part**

3.9.2 Autres outils de mise en oeuvre

Une étude aussi importante, en analyse – diagnostic, en propositions à court – moyen terme, en échanges, … ne saurait se terminer par la seule édition d'un rapport final de synthèse. Les recommandations complémentaires suivantes doivent donc être considérées.

Constitution d'un Comité de suivi de la mise en place du Plan Communal de Mobilité.

Il importe en effet d'en assurer le suivi par les différents acteurs concernés, qu'ils participent (même partiellement) ou non au financement des différentes mesures. Ce suivi devrait être assuré aussi bien par les techniciens que, à fréquence moindre, par les décideurs.

Tout au long de l'étude du PCM, un consensus a toujours été recherché et a pu être trouvé entre les différents acteurs. Les études de détail et la mise en œuvre des propositions devront également consacrer une large part à la poursuite de cette recherche de consensus. Cette recherche devra être menée aussi bien au niveau des acteurs concernés par l'étude du PCM que par les acteurs de la vie locale (associations, commerçants, groupes de travail du PCM, autres organisations, CCATM – Commission communale d'aménagement du territoire et de la Mobilité,…).

Suivi des orientations du Plan Communal de Mobilité

Il est aussi utile de rappeler que le PCM et ses outils doivent être considérés comme des guides pour l'évolution de la commune à court – moyen terme et non comme des projets figés. Ils doivent rester souples dans leur application, au gré des évolutions des différentes contraintes et objectifs.

Constitution d'un observatoire du Plan Communal de Mobilité

Enfin, la mise en œuvre du PCM doit pouvoir être suivie, notamment au niveau de ses effets sur la demande ou sur le comportement des usagers.

Il est proposé de mettre en place un "Observatoire du PCM", organisme central qui collectera régulièrement (tous les 5 ans par exemple) les données statistiques des différents partenaires (offre et demande en matière de stationnement, charges de trafic automobiles, fréquentation des réseaux ferroviaires – SNCB et bus – TEC), dans le but de les comparer notamment aux hypothèses d'évolution du PCM. Cet Observatoire pourra s'inspirer de l'étude-pilote menée sur quatre villes en Wallonie. Il devra également collaborer avec l'Observatoire Régional de la Mobilité.

Les Autorités régionales et communales pourront ainsi vérifier que la mise en œuvre du PCM est conforme aux objectifs définis, voire réorienter les mesures si besoin.

Enfin, les Autorités devront éviter de tomber dans l'un des "pièges" de la mise en œuvre de toute étude de planification. Il est en effet courant que certains modes de déplacement bénéficient d'une attention, de budgets et de priorités plus fortes (la voiture, par exemple). Or, il faut assurer une mise en place coordonnée et parallèle des diverses mesures proposées pour chaque mode. Pour répondre à la croissance régulière de la demande, il est impératif que chaque mode puisse remplir son rôle (le rail, le bus, la voie d'eau, la voiture, la marche à pied et les deux-roues) !

Sur la base de ces dernières recommandations, il appartient désormais aux Autorités, avec l'aide de leurs techniciens et l'appui des acteurs locaux et des résidants, d'assurer la concrétisation du Plan Communal de Mobilité de Péruwelz.

Pour le groupement de bureaux d'études :

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron S. Arrigo

Namur, le 17 mars 2010
0861/JD/TA/AS/at