

VERSION FINALE

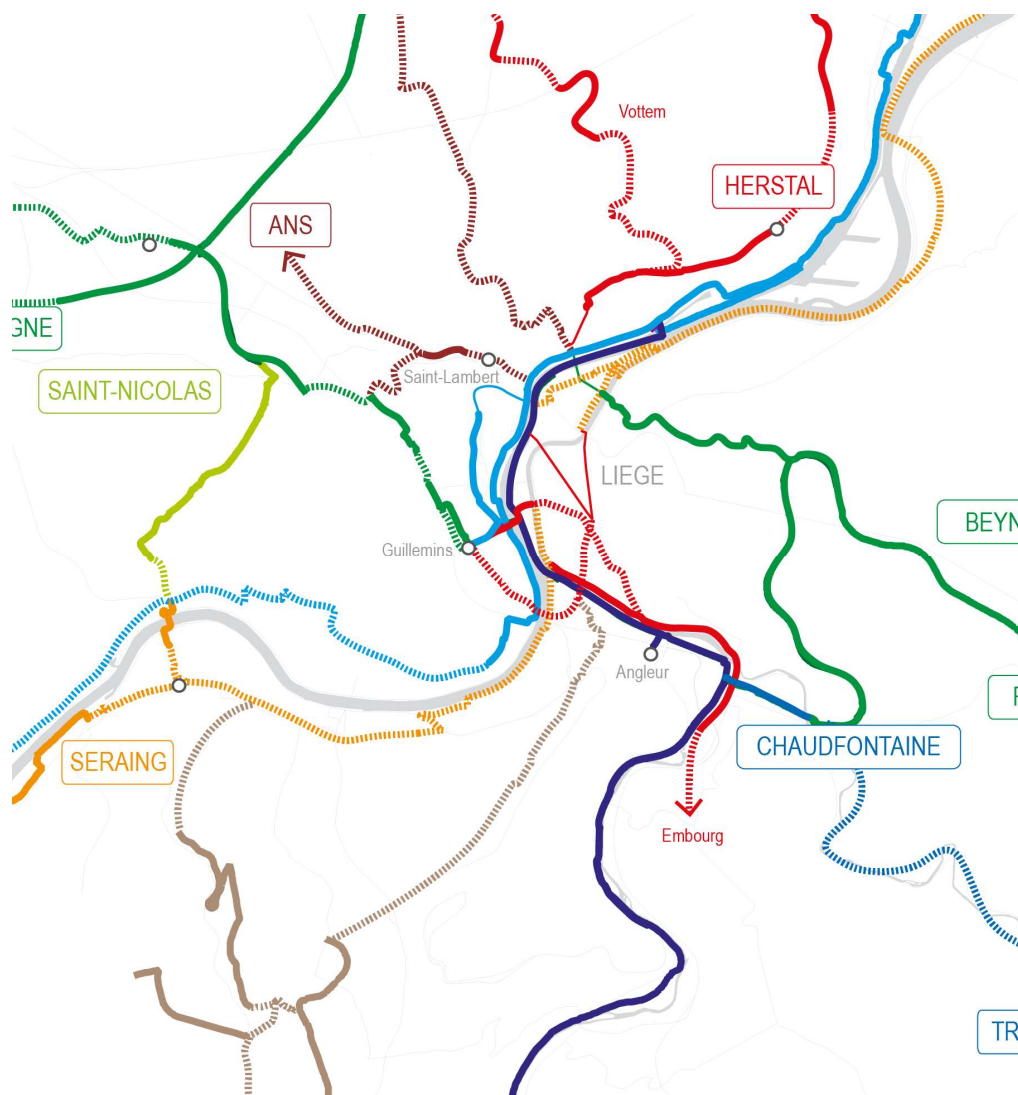
Ville de Mons – 21 juin 2022

Mons – Plan communal de mobilité

S1 – Mobilité cyclable



Un réseau cyclable à la bonne échelle



site propre

– 3 m –

largeur minimum
bidirectionnel
(5m avec piétons)

8km

distance standard
d'un déplacement
en VAE



éclairage



gestion des
carrefours

D'autres caractéristiques : neutraliser les conflits avec les piétons, mise en place d'un éclairage, etc.



20'000 véh./j.

3'000 vélo./j.

15%

Les villes qui développent les réseaux express vélo atteignent 15% de **part modale**

Source : PUM de Liège, SPW, 2020

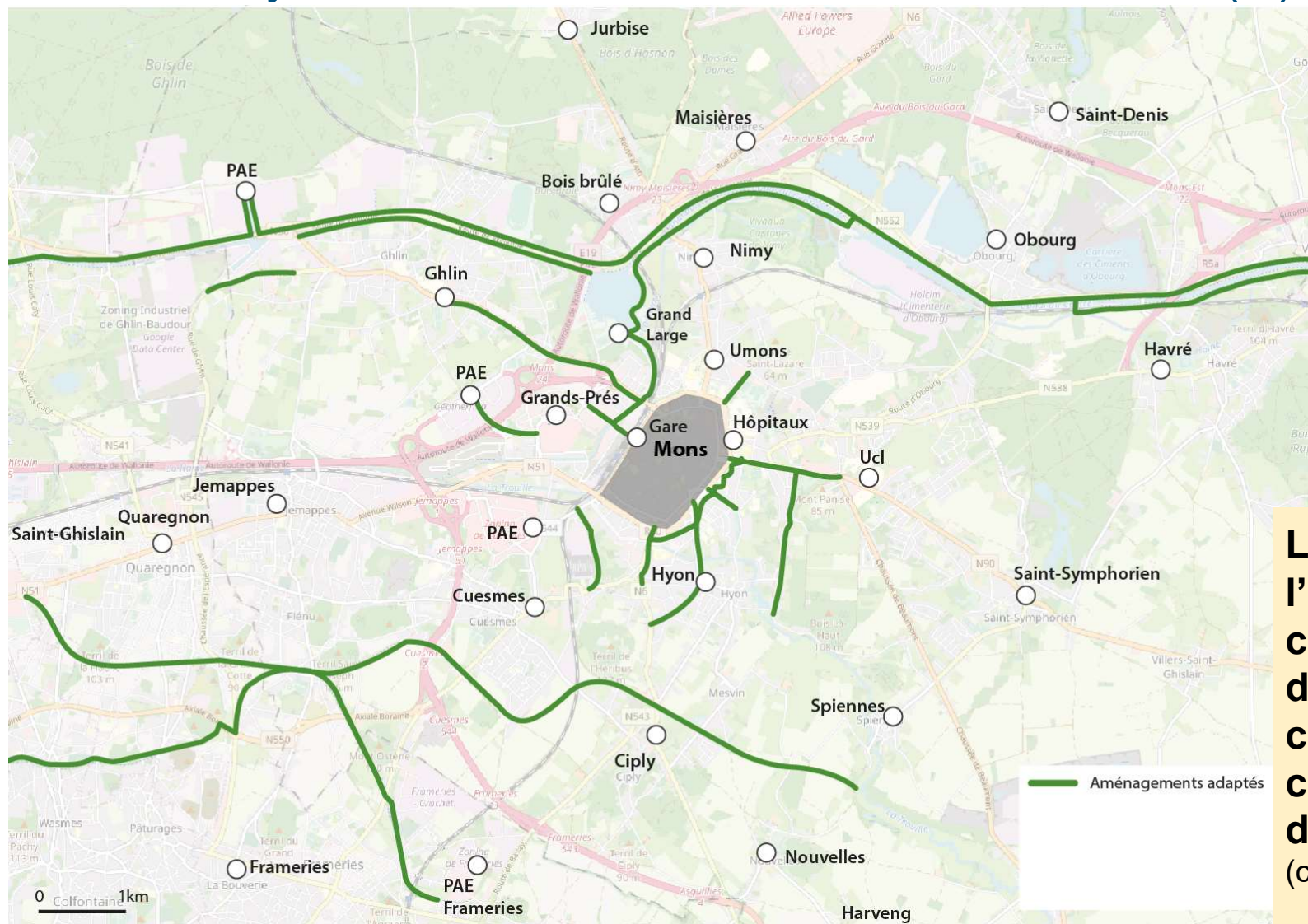
Réseaux régionaux

2 points d'attention supplémentaires pour améliorer
l'attractivité : confort et identité visuelle



Source : Google, Ville de Grenoble, 2020

Réseau cyclable : infrastructures existantes (1)

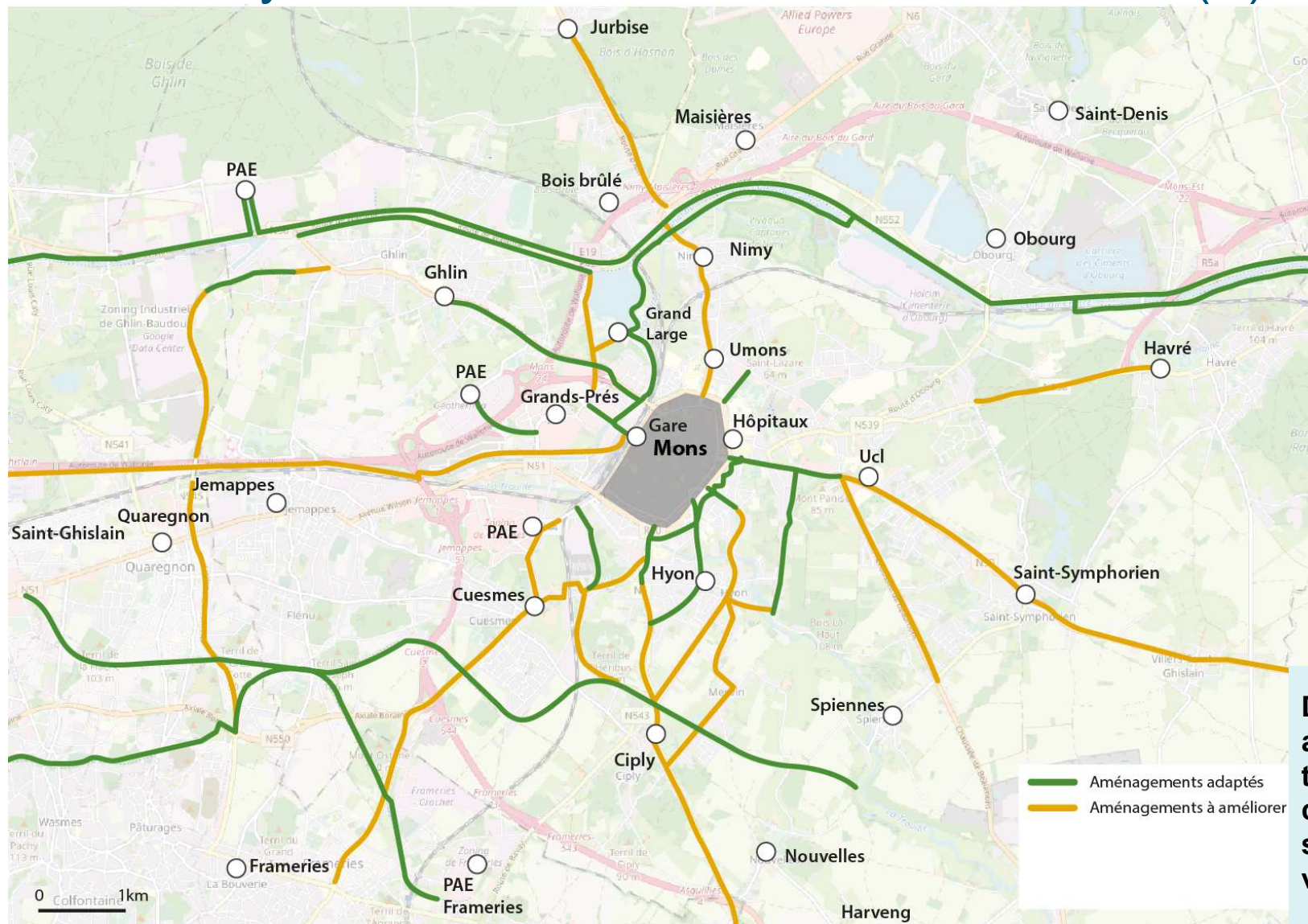


Objectif : connecter les pôles (localités, PAE, université), avec une priorisation vers le centre-ville. Peu de liaisons sécurisées et continues :

- Ghlin N50 (travaux en cours) ;
- Le Grand Large ;
- Hyon ;
- Un segment de la N90
- ...

La majorité de l'intramuros est considérée comme déjà cyclable, compte tenu de charges de trafic et de vitesses limitées (cas particuliers à affiner).

Réseau cyclable : infrastructures existantes (2)



Des pistes non adaptées au trafic et / ou aux vitesses pratiquées par les voitures : l'exemple type de pistes cyclables marquées sur voirie à 70 km / h et 90 :

- N538 Bois d'Havré ;
- N40 Spiennes ;
- N90 St-Symphorien.

Des pistes séparées du trafic, dont le revêtement est inadapté et / ou en mauvais état :

- N6 Nimy ;
- N6 Ciply ;
- N544 Cuesmes ;
- N53 Jurbise.

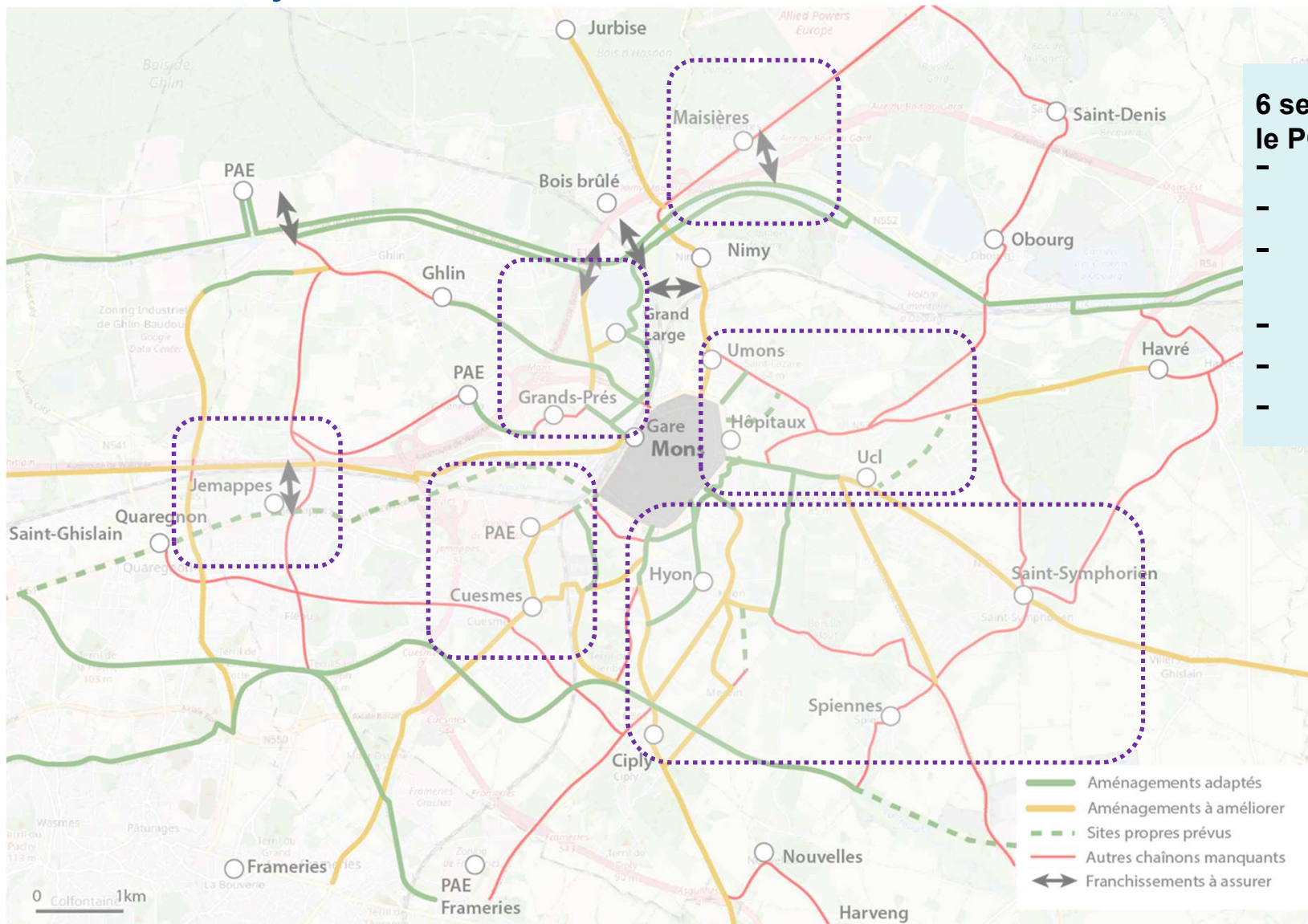
Des améliorations à apporter par les services techniques régionaux et communaux en s'inspirant des vademecum du SPW

- Borinage via N51
- Obourg et Havré via UCL N539
- RAVEl vers Estinnes
- Rue Valenciennoise
- Maisières via N6 et RAVEl

Des **franchisements** à assurer pour valoriser des infra existantes

- Jemappes et Haine
- Pont de Baudour
- Pont de Nimy
- Lien passerelle
existante vers RAVeL à
Obourg
- ...

Réseau cyclable : mesures clés



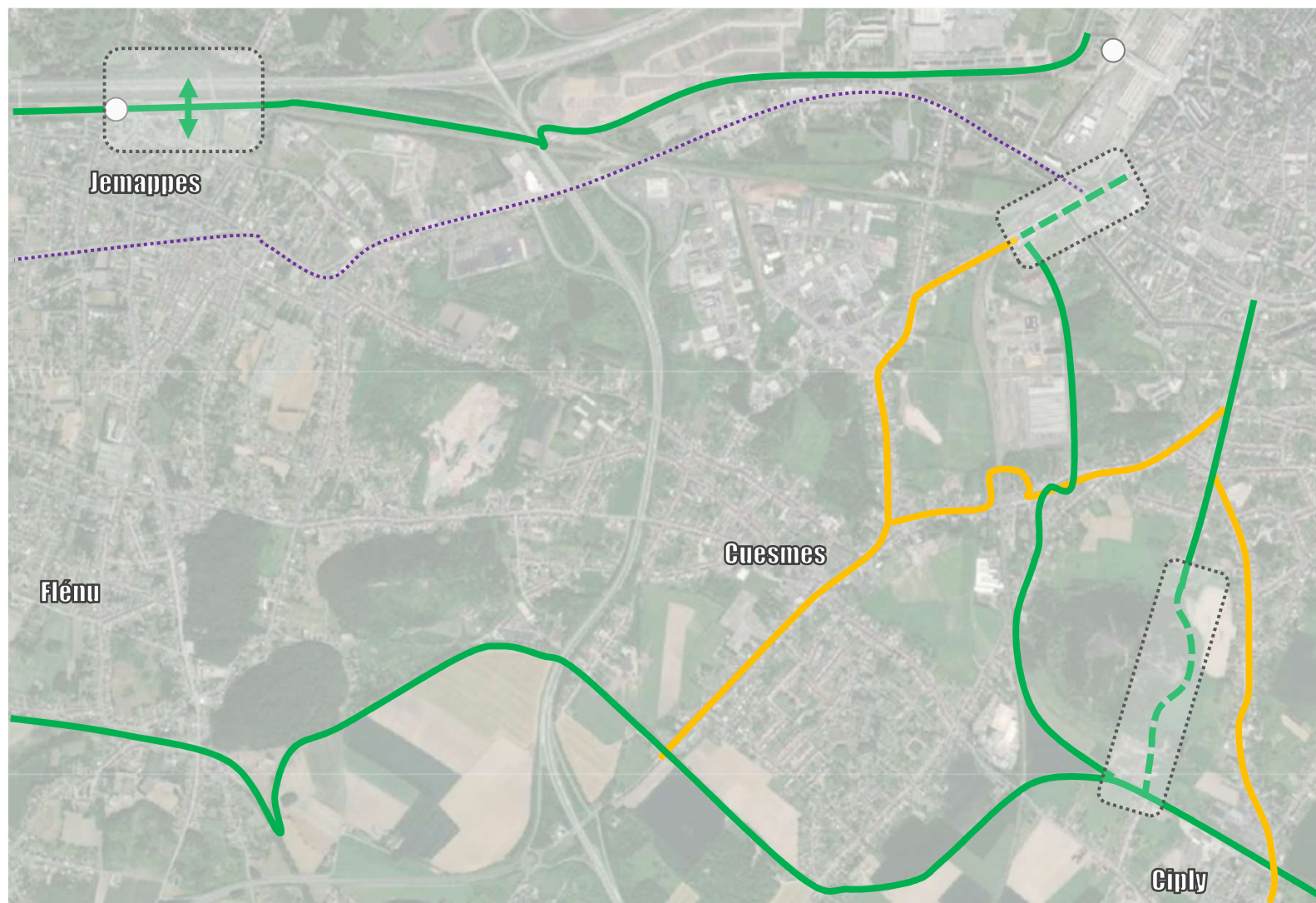
6 secteurs sont traités dans le PCM

- Jemappes Flénu
- Cuesmes
- Spiennes Ciplly et Saint-Symphorien
- Havré-Obourg
- Maisières
- Grand Large

Réseau cyclable : accès au cœur de ville



Stratégie d'accès vélo ouest Mons



Jemappes

N51 : horizon temporel non défini donc besoin d'une connexion vers le RAVeL de Haine

Flénu et Cuesmes

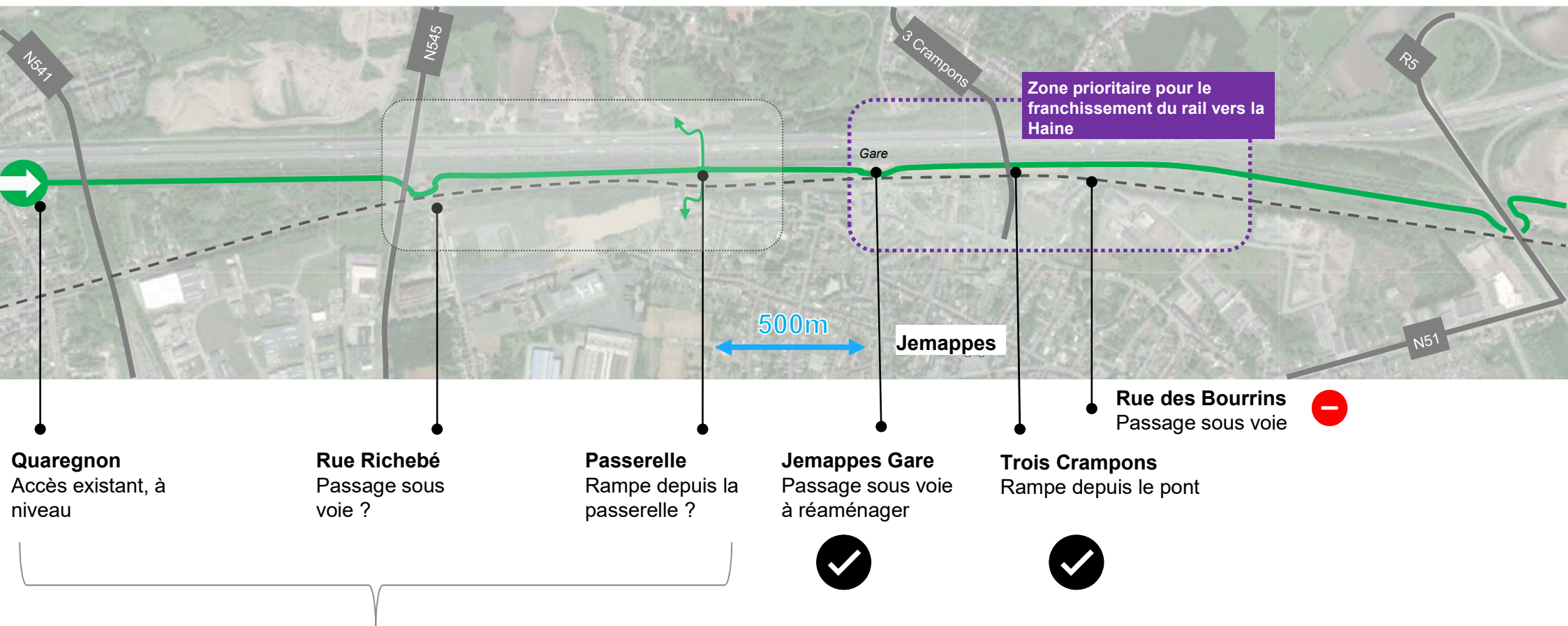
Peu de marge d'amélioration sur la rue du chemin de Fer et E.Vandervelde, donc Aménager le chaînon manquant de l'avenue Joseph Wauters

Ciply

Profite également de l'aménagement rue Joseph Wauters depuis la liaison « Arsenal – RAVeL »

Aménager un **nouveau site propre** au terril pour rejoindre le secteur Grand-Place

Jemappes – Mons : rejoindre le «RAVeL» de la Haine



A étudier/planifier dans un second temps

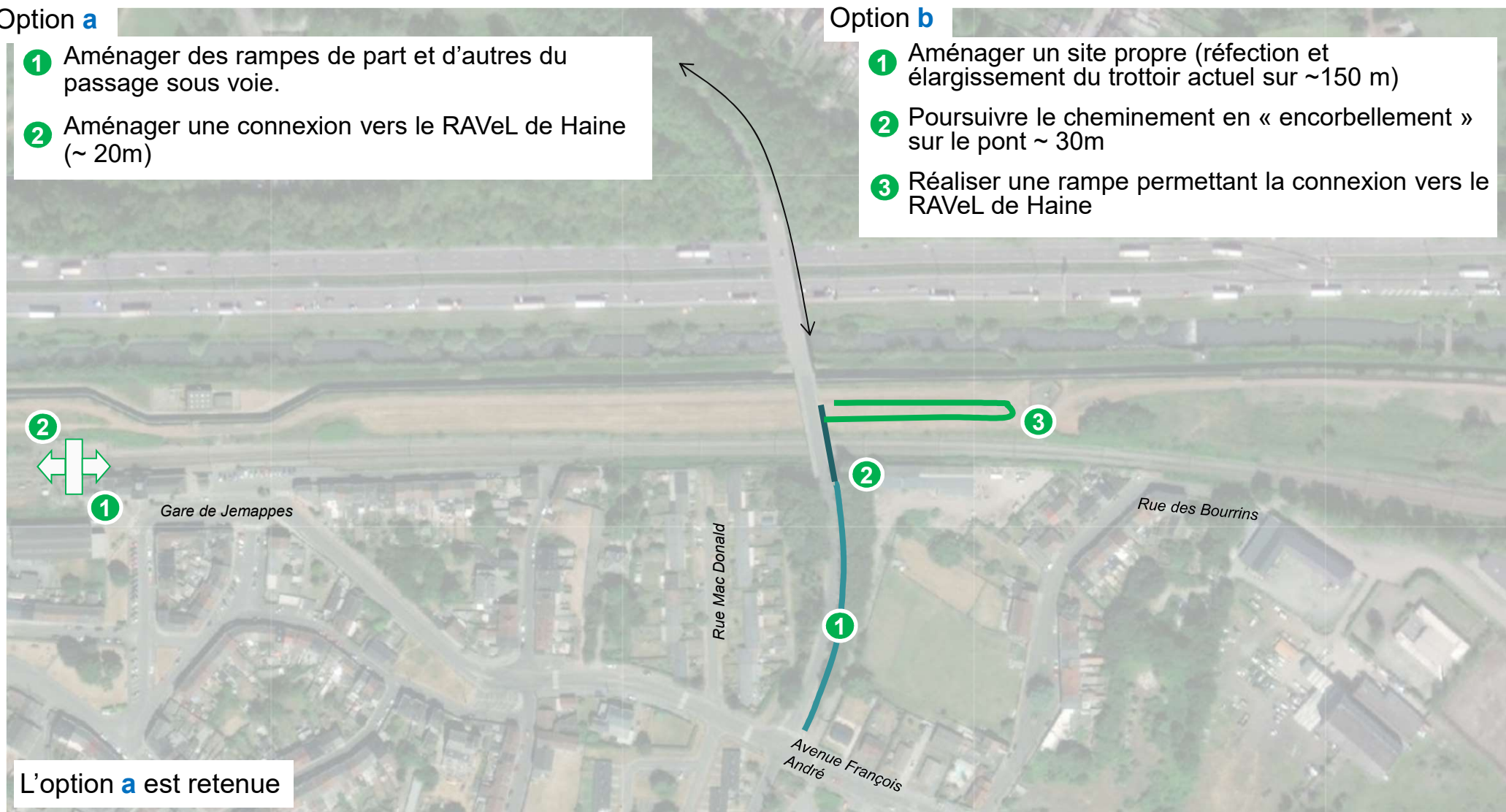
Jemappes – Mons : rejoindre le «RAVeL» de la Haine

Option a

- 1 Aménager des rampes de part et d'autre du passage sous voie.
- 2 Aménager une connexion vers le RAVeL de Haine (~ 20m)

Option b

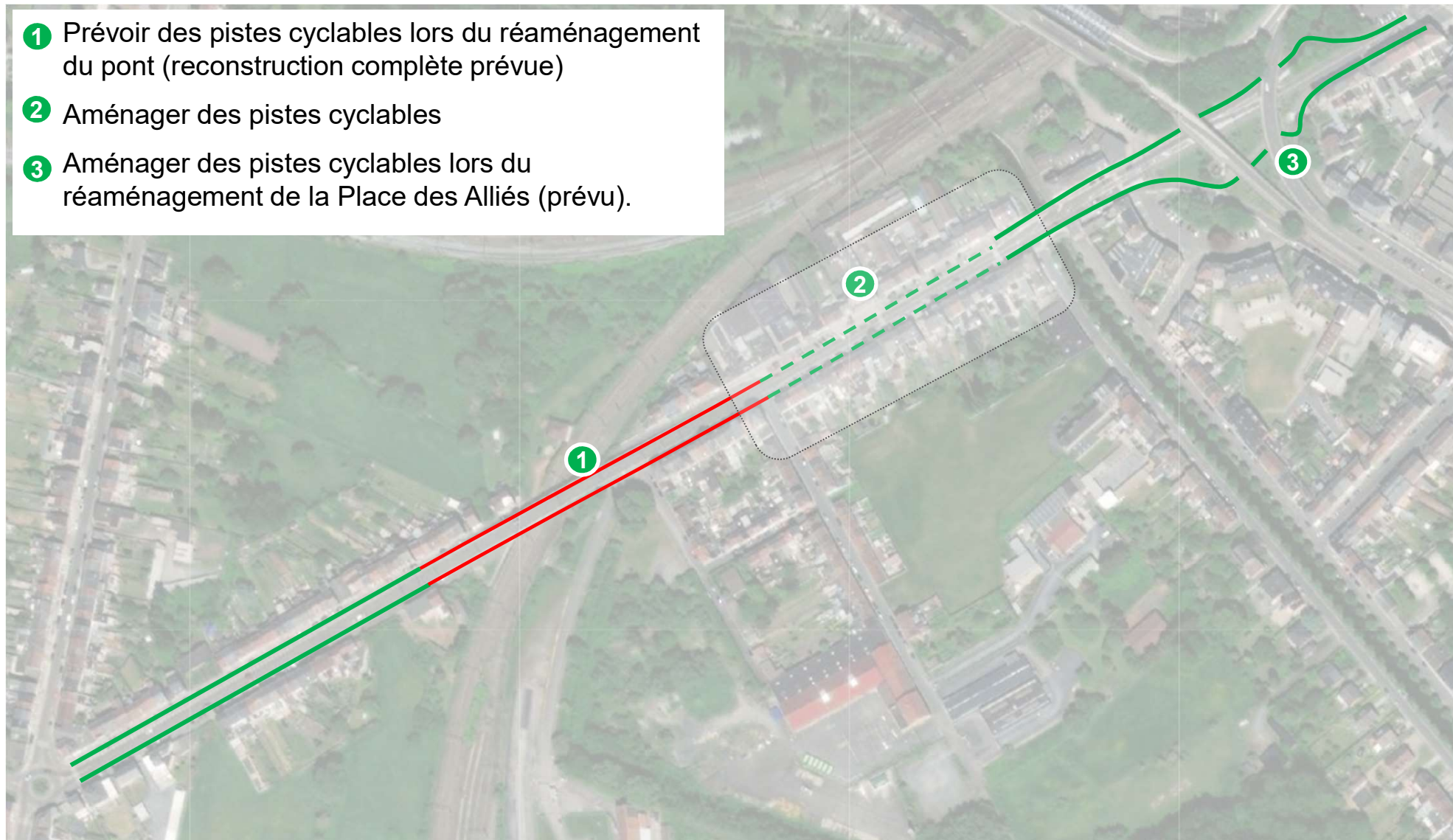
- 1 Aménager un site propre (réfection et élargissement du trottoir actuel sur ~150 m)
- 2 Poursuivre le cheminement en « encorbellement » sur le pont ~ 30m
- 3 Réaliser une rampe permettant la connexion vers le RAVeL de Haine



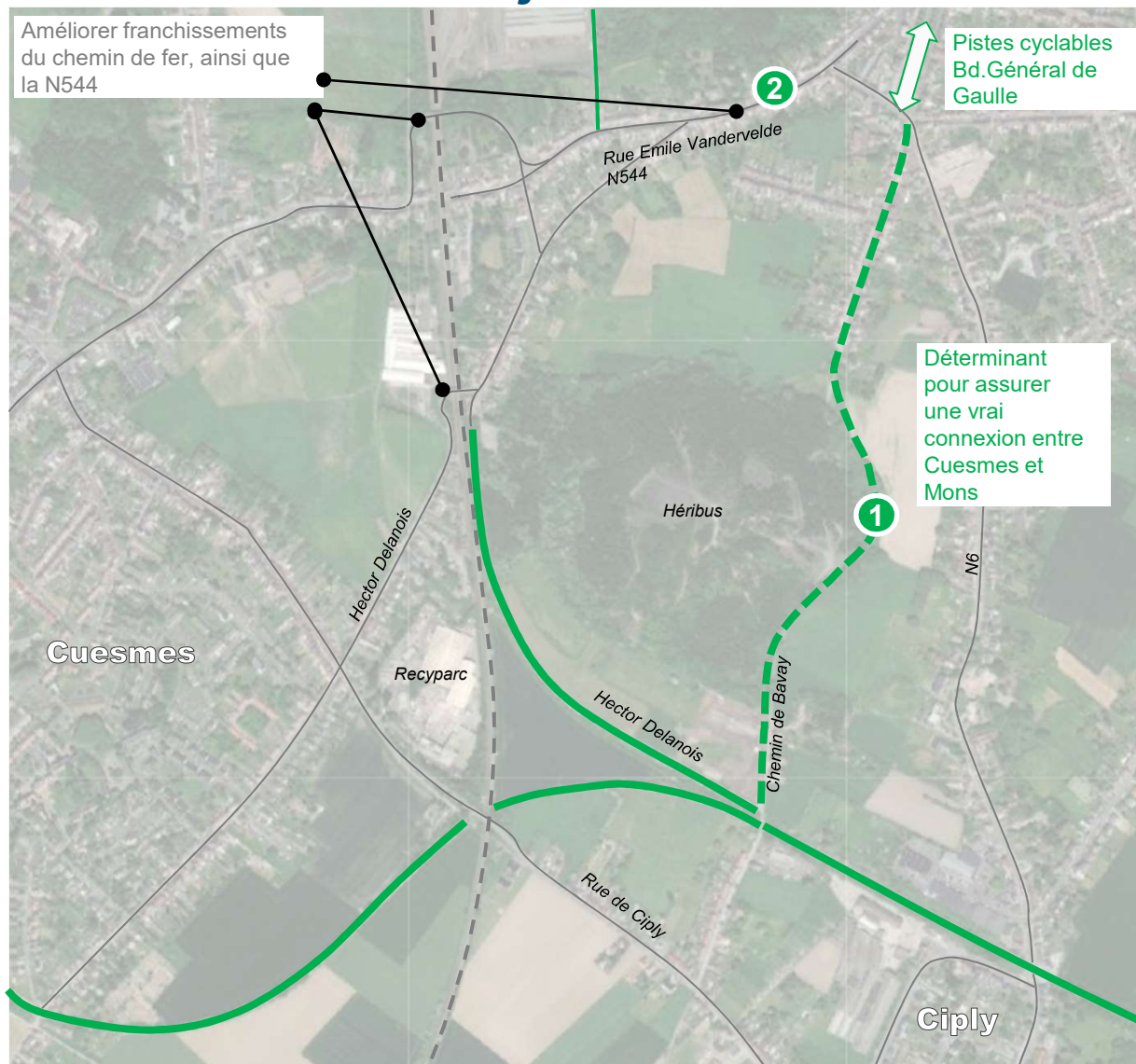
L'option a est retenue

Cuesmes – Entrée de ville Ouest

- 1 Prévoir des pistes cyclables lors du réaménagement du pont (reconstruction complète prévue)
- 2 Aménager des pistes cyclables
- 3 Aménager des pistes cyclables lors du réaménagement de la Place des Alliés (prévu).

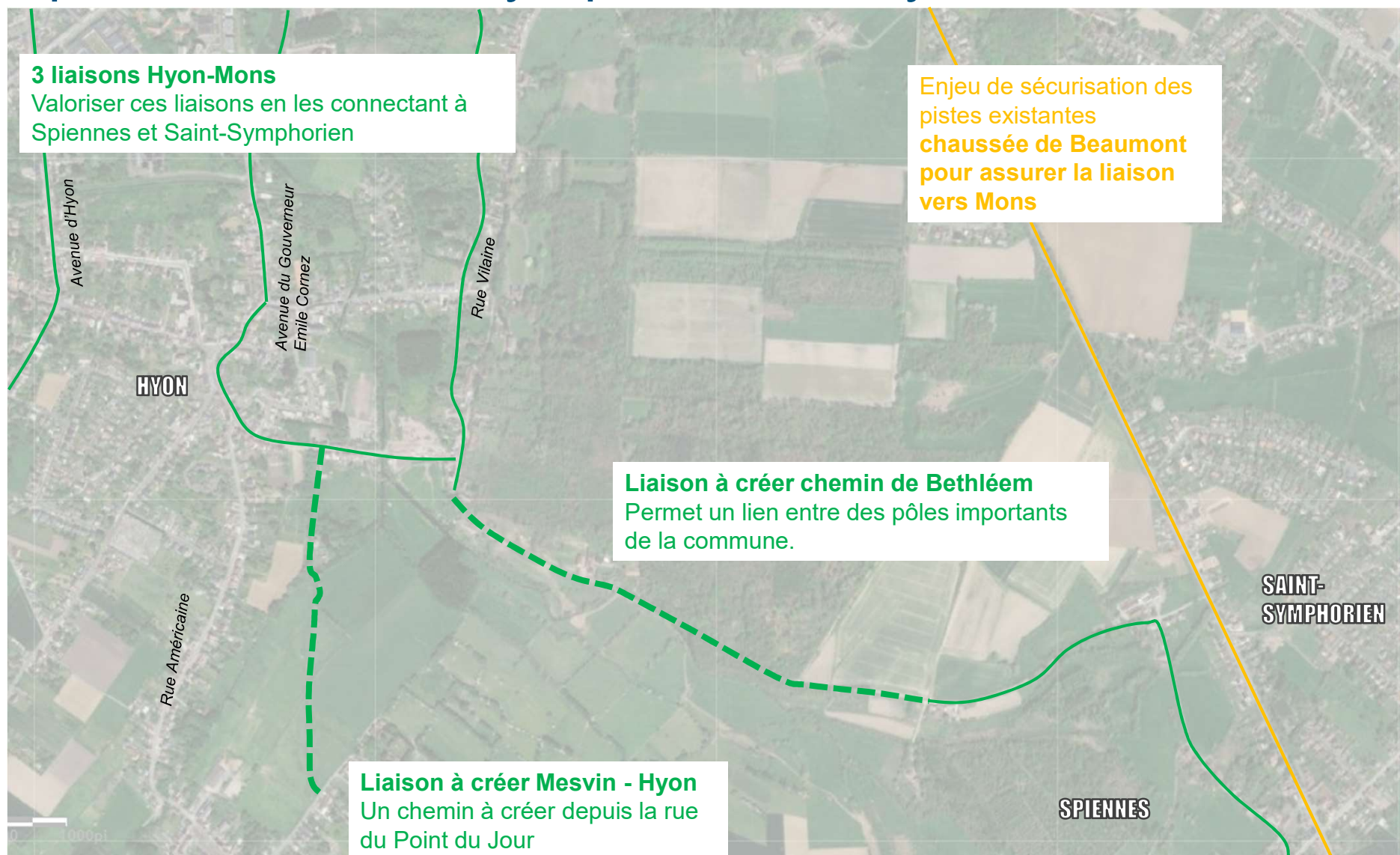


Cuesmes : l'enjeu de l'Héribus



- ① **Créer un site propre le long de l'Héribus**
 - Définir l'emprise
 - Prévoir aménagement adapté au contexte qui nécessite une attention particulière à la biodiversité.
- ② **Améliorer la N544**
 - Réduire le trafic de transit (*cf. mesure 14 du PCM – protection des quartiers contre le transit*)
 - Prévoir une limitation de vitesse et un aménagement adapté au contexte qui laisse peu de marge de manœuvre en termes d'espace public à récupérer.

Spiennes, Saint-Symphorien – Hyon



Spiennes, Saint-Symphorien – Hyon

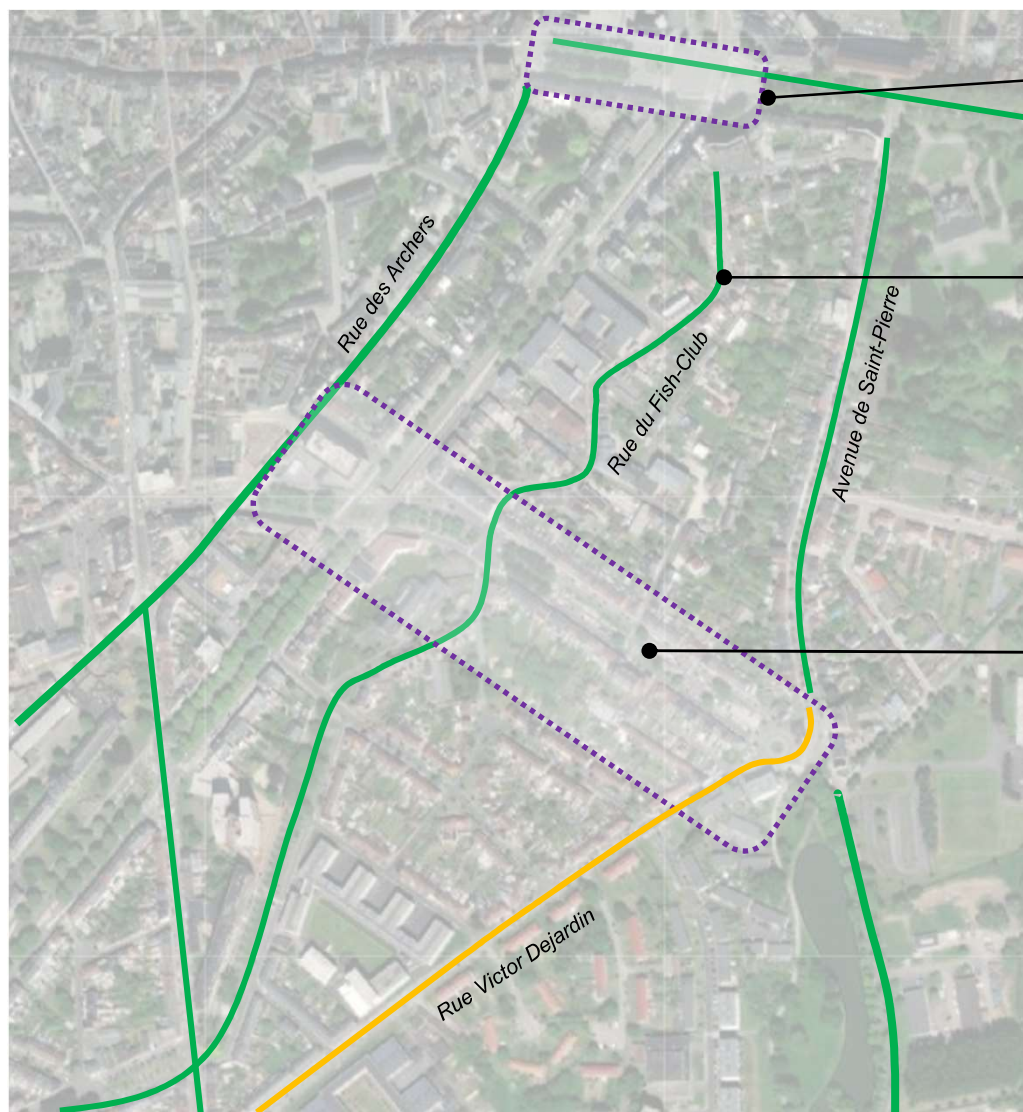


Liaison à créer chemin de Bethléem

L'étude de cette liaison devra concilier le patrimoine, la limitation du transit automobile et une liaison cyclable utilitaire.

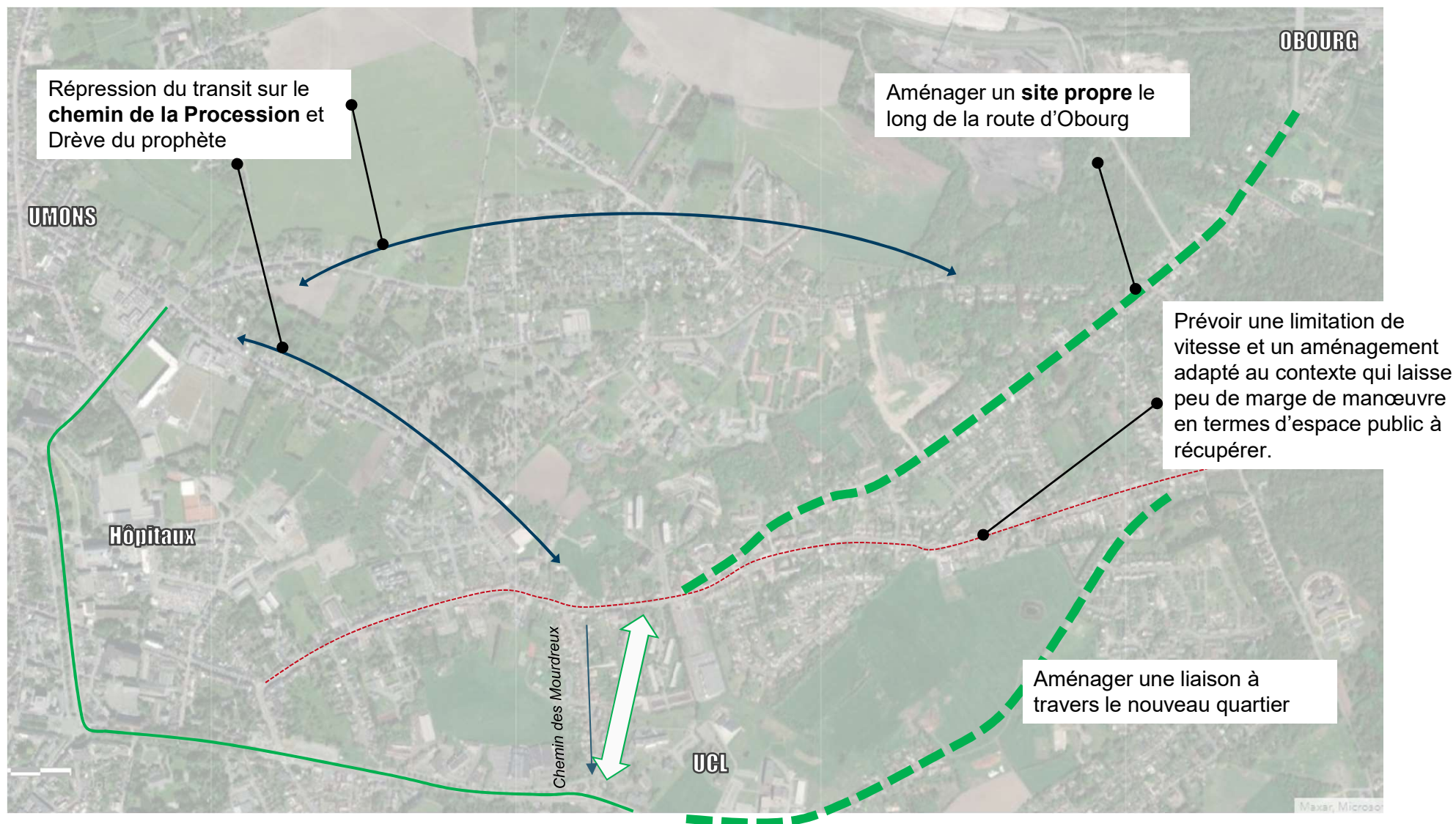


Secteur Hyon Faubourg Est – Centre ville

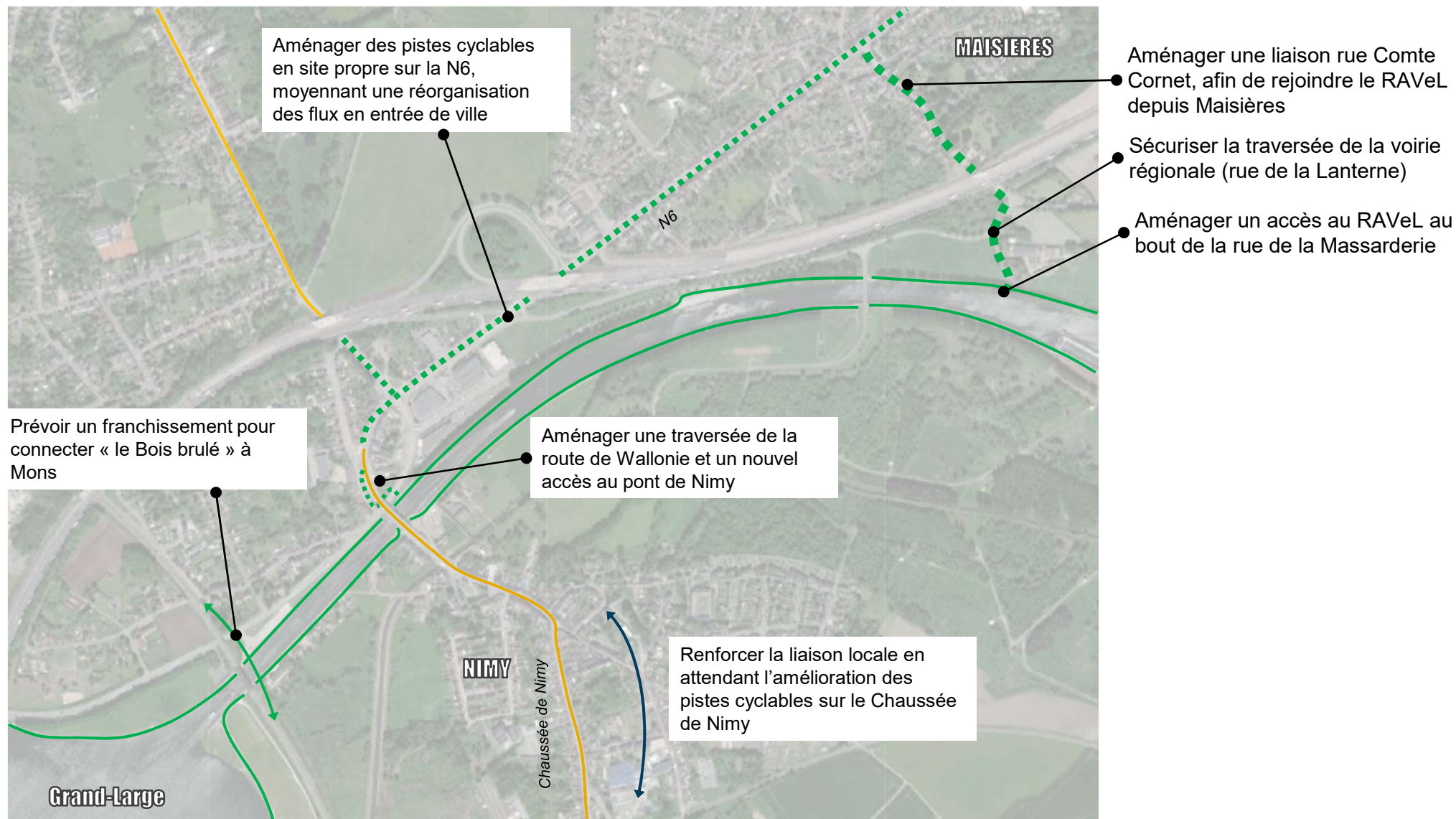


- **Franchissement de la place de Flandre** extrêmement complexe. Peu de marge d'amélioration sans une refonte complète du fonctionnement du carrefour (régulation, etc).
- Bons itinéraires de **rocade** (SUL avec piste marquée, zones 30 etc). Amélioration locales à poursuivre (ex : améliorations possibles rue Victor Dejardin)
- **Chaînon manquant stratégique Av.des Guérites**, couplé avec un franchissement complexe du bd.Dolez. Aménagements récemment mis en place.

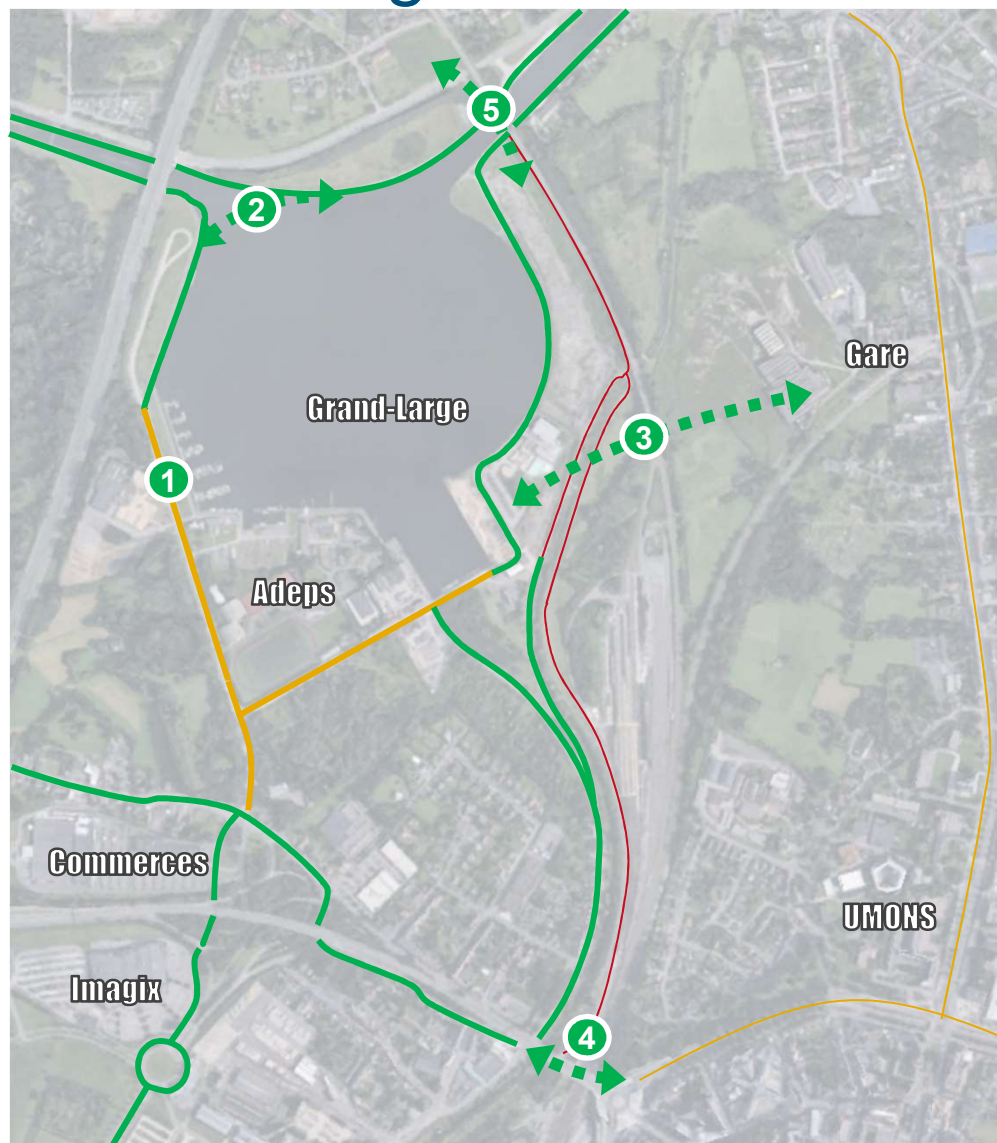
Obourg - Havré



Maisières – Bois-Brûlé



Grand-Large



1 Améliorer les pistes existantes

- Prévoir une limitation de vitesse et un aménagement adapté au contexte
- Concernés : rue de la Sapinette et rue du Grand-Large

2 Créer un franchissement du Canal

- Entre le Grand-Large et le RAVeL du canal, côté Bois-Brûlé
- Un ouvrage important nécessitant des études de génie civil

3 Créer un franchissement du rail

- Entre le Grand-Large et Nimy (gare)
- Un ouvrage important nécessitant des études de génie civil

4 Sécuriser le « goulet » du pont B501

- Entre les pôles situés au nord (Ghlin, Grand-Large, etc) et Mons
- Un ouvrage important nécessitant des études de génie civil (vu l'état du pont)

5 Créer un franchissement du Canal

- Entre le Grand-Large et Bois-Brûlé
- Un ouvrage important nécessitant des études de génie civil

Mobilité piétonne

Une des finalités du PCM est d'accélérer la transition vers un territoire plus résilient, donc moins dépendant des modes de transports polluants. **La mobilité piétonne est donc au cœur du projet.** Toutefois, le PCM ne détaille pas d'actions spécifique à la mobilité piétonne, pour des raisons évidentes d'échelle. Il est donc fortement recommandé que la Ville de Mons se dote d'un plan piéton étudié et mis en œuvre à l'échelle locale, avec trois ambitions fortes :

- Davantage d'espaces publics de qualité, en particulier en milieu urbain dense et au cœur des villages, présentant un déficit en la matière ;
- Une augmentation de la fréquentation piétonne, comme témoin de l'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire ;
- Un gain significatif sur l'accessibilité PMR des espaces publics, dans une démarche de conception universelle, a minima le long des axes principaux identifiés dans les plans piétons locaux.

Différentes **actions du PCM** vont dans le sens d'une augmentation de l'usage de la marche :

- Les mesures A2 et S2 traitant des plans de déplacements à l'échelle d'une entreprise ou d'une école (ex : rue scolaires, etc)
- La mesure I1 dont les nombreux sites propres pourront bénéficier en partie aux piétons
- Les mesures I2,3 et 5 relatifs à la gestion du stationnement, permettant de libérer de l'espace public en faveur des déplacements actifs
- La mesure I4 dédiée à la limitation du trafic de transit, nécessaire pour améliorer le confort piéton

Notons que la Ville poursuivra les axes de travail entamés :

- Des interventions sur **l'espace public intégrant l'humain**, le jeu, l'art urbain, la diversité, le handicap, la mixité sociale et générationnelle, et non uniquement les flux et les véhicules
- Des **pôles d'échanges** favorables à la marche à pieds (quartiers de gares, mobipôles, etc) ;
- Des quartiers apaisés, notamment la pérennisation et l'extension potentielle de la **zone de rencontre du cœur de Ville** ;
- **Des franchissements** offrant des raccourcis aux piétons (ex : perméabilité des îlots au travers des projets immobiliers, passerelles, tunnels, etc) ;
- Des actions d'expérimentation, telles que les « pédibus » en lien avec les écoles