



PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE MOCHACO

PHASES 1 et 2 : Etat des lieux et objectifs

Rapport provisoire – Avril 2016

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	4
1.1	Une philosophie à développer et à partager	4
1.2	La plus-value d'un PCM	4
1.3	Une démarche en 3 étapes	5
2	CONTEXTE : TERRITOIRE, POLES ET PROFIL DE DEPLACEMENTS	6
2.1	Territoire	6
2.2	Profils de déplacement	14
2.3	Objectifs	15
3	ESPACE PUBLIC ET MOBILITE ACTIVE	16
3.1	Espace public	16
3.2	Le piéton au centre de l'ambition	17
3.3	Mobilité piétonne : constats	18
3.4	Mobilité piétonne : objectifs	18
4	MOBILITE CYCLABLE	20
4.1	Diagnostic	20
4.2	Objectifs	22
5	TRANSPORTS EN COMMUN	24
5.1	Desserte SNCB	24
5.2	Desserte TEC	34
5.3	Objectifs	43
6	COVOITURAGE	45
6.1	Contexte en région wallonne	45
6.2	Covoiturage sur le territoire du PICM	45
6.3	Objectifs	46
7	RESEAU ROUTIER	48

7.1	Circulation automobile	48
7.2	Circulation Poids-Lourds	56
7.3	Objectifs	57
8	STATIONNEMENT.....	61
8.1	Les centres.....	61
8.2	Les villages.....	72
8.3	Objectifs	73
9	LES ECOLES.....	75
9.1	Enquêtes scolaires	75
10	ENJEUX COMMUNAUX SPÉCIFIQUES.....	76
10.1	Chapelle-lez-Herlaimont.....	76
10.2	Courcelles	81
10.3	Morlanwelz	86
11	COMMUNICATION ET GOUVERNANCE	92
11.1	Sites web.....	92
11.2	Réseaux sociaux et journaux	93
11.3	Autorité et commissions	94
11.4	Objectifs	94

1 Introduction

La Région wallonne et les communes de Chapelle-lez-Herlaimont, Courcelles et Morlanwelz ont confié aux bureaux Espaces-Mobilités, ICEDD et Transitec l'élaboration de ce plan intercommunal de mobilité.

1.1 Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées par les communes afin de créer une dynamique pluridisciplinaire, cohérente et multisectorielle. A cet égard, il y a lieu de remarquer que les communes possèdent peu d'outils de planification à l'heure actuelle :

- Rénovation urbaine à Morlanwelz
- Schéma de structure communal à Courcelles (en cours)

L'étude de la mobilité est une discipline transversale qui nécessite une approche intégrée des différentes composantes sociales, culturelles, économiques ou environnementales. L'objectif d'une étude de mobilité de ce type entend agir sur les comportements en matière de déplacements en vue de répondre aux impératifs du développement durable. Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long-terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets en valorisant les atouts des communes.

1.2 La plus-value d'un PCM

- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux. Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.
- **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...)
- **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB,...)** afin d'arriver à des projets transversaux concertés

- **Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

1.3 Une démarche en 3 étapes

L'étude du PICM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes.

- **Phase 1** : état des lieux du développement territorial et en matière de mobilité
- **Phase 2** : définition des objectifs et options stratégiques
- **Phase 3** : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions avec notamment des fiches action spécifiques par commune.

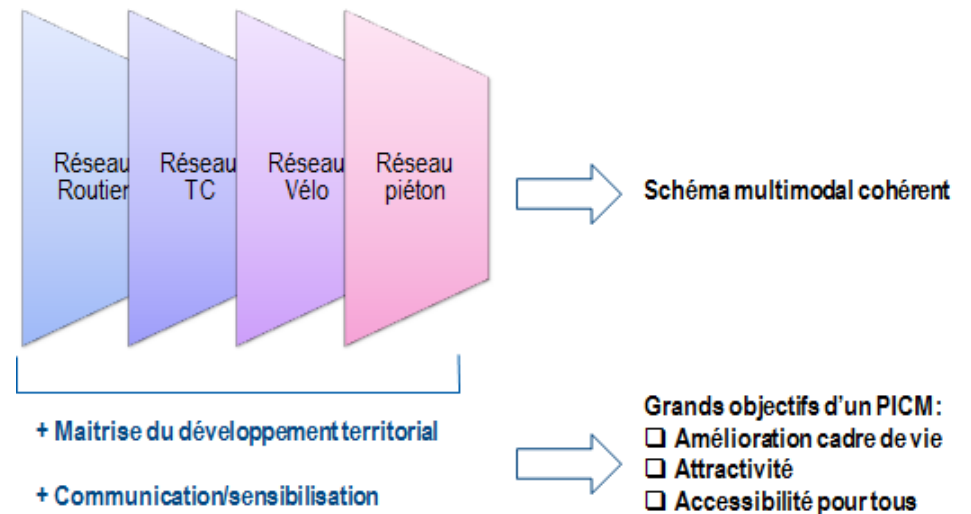
→ Ce présent rapport comprend les phases 1 et 2 de l'étude

Chacun, naturellement, a ses propres intérêts et voit ses propres problèmes :



**UNE APPROCHE DES DEPLACEMENTS SOUVENT ...
... TRES PERSONNELLE !**

→ Schéma multimodal comme aboutissement du plan de mobilité



2 Contexte : territoire, pôles et profil de déplacements

2.1 Territoire

Avant de dresser un constat sur les réseaux de transports à l'échelle du périmètre, il est logique de poser la question en termes de déplacements : quelles sont les mouvements observés ? Pour quels motifs ? Par quels moyens ?

Les statistiques en la matière sont malheureusement peu développées¹, ce qui pousse d'avantage à comprendre la mobilité par le territoire : où sont les pôles d'emplois, les commerces, les écoles ? Où se situent les villages, les centralités, les pôles de transports ? Quel est l'ampleur de leur rayonnement ? Telle est la priorité de ce chapitre introductif. Dresser un portrait rapide du territoire, permettant d'appréhender la mobilité dans un contexte spatial particulier.

¹ La dernière enquête « ménage » en Wallonie date de 2001

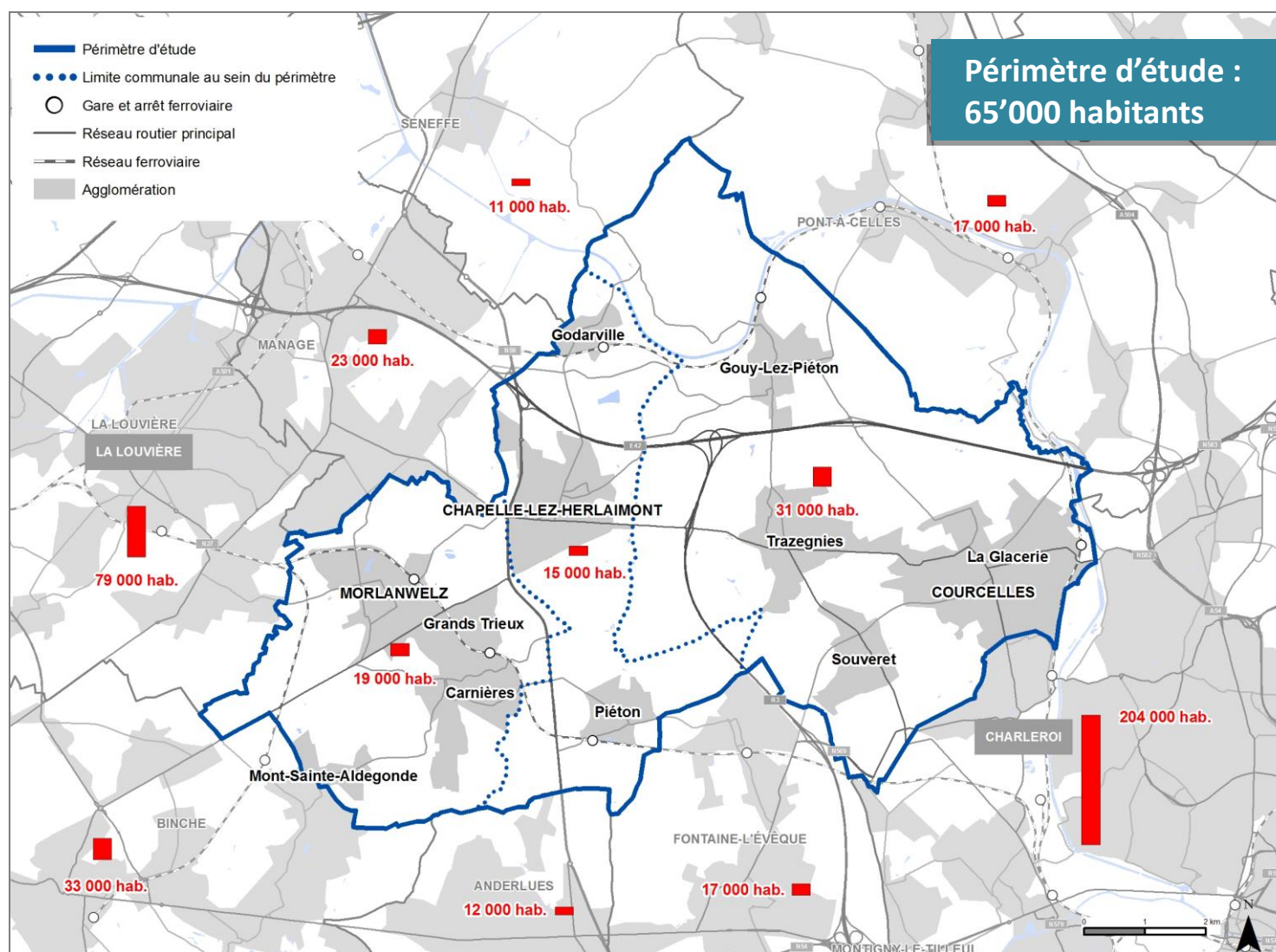
Population

Le périmètre d'étude compte 65'000 habitants répartis au sein de trois communes situées entre deux pôles majeurs régionaux.

A l'Ouest du périmètre, on retrouve Chapelle-lez-Herlaimont et Morlanwelz, dans la continuité urbaine de La Louvière, comptant respectivement plus de 15'000 et 19'000 habitants.

A l'Est, Courcelles et ses 31'000 habitants, à proximité de Charleroi.

Au Nord, on retrouve les plateaux agricoles aux portes du Brabant-Wallon. Au Sud, le relief plus capricieux de la vallée de la Sambre.



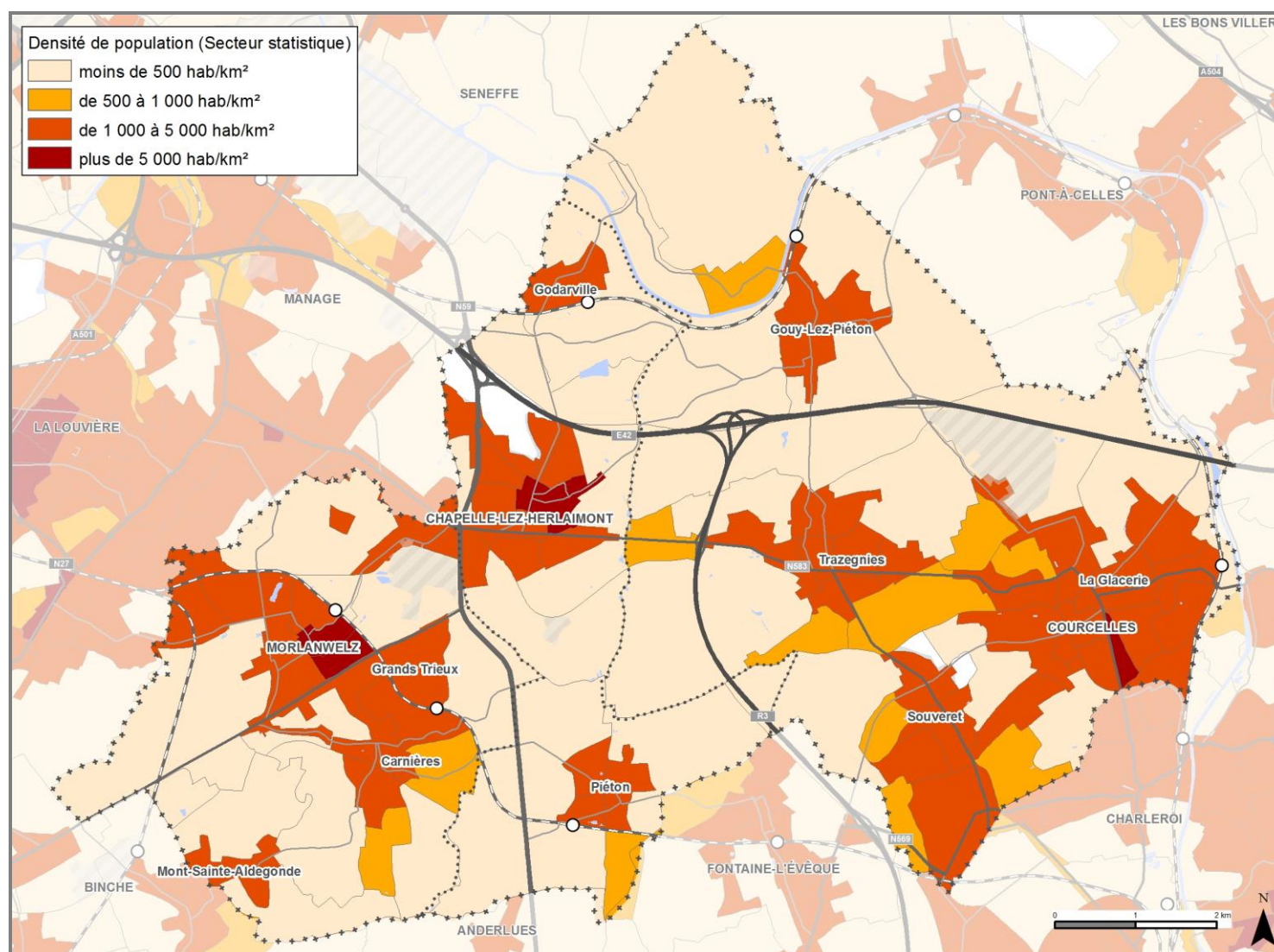
Densité population

On retrouve des densités affirmées dans les centres des trois communes, avec du bâti mitoyen et des îlots plus petits que sur le reste du territoire.

Le bâti continu est également développé le long des voiries régionales secondaires. Ainsi, le caractère urbain des trois centres repose d'avantage sur la mixité des fonctions que sur la morphologie.

Accolés aux centres, Souveret, Trazeignies et Carnières sont relativement denses et à dominante résidentielle.

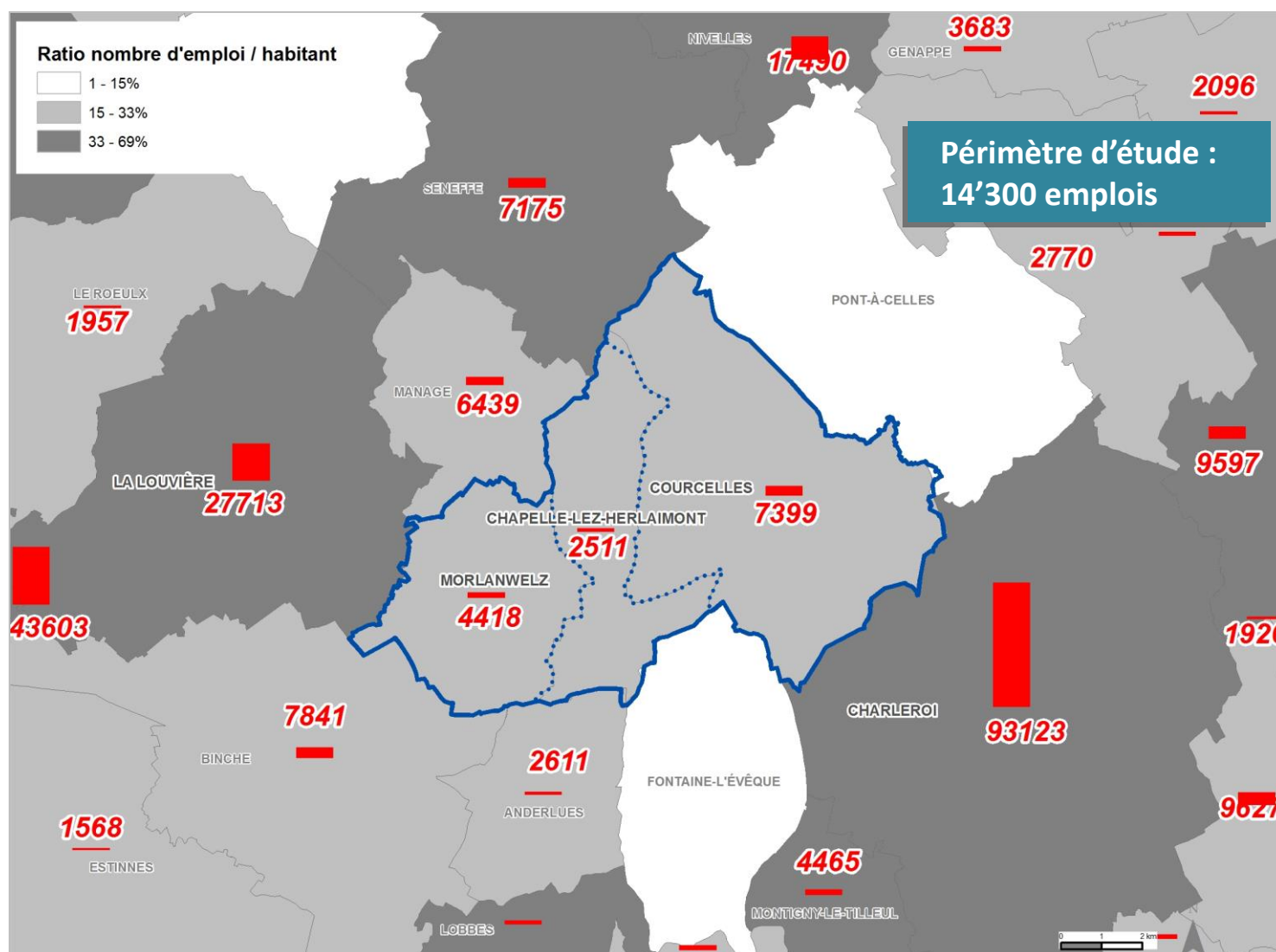
Enfin, 4 villages se distinguent des autres agglomérations.



Emploi

Des communes polarisantes sont présentes à proximité de la zone d'étude, avec un grand nombre d'emplois : Charleroi et La Louvière.

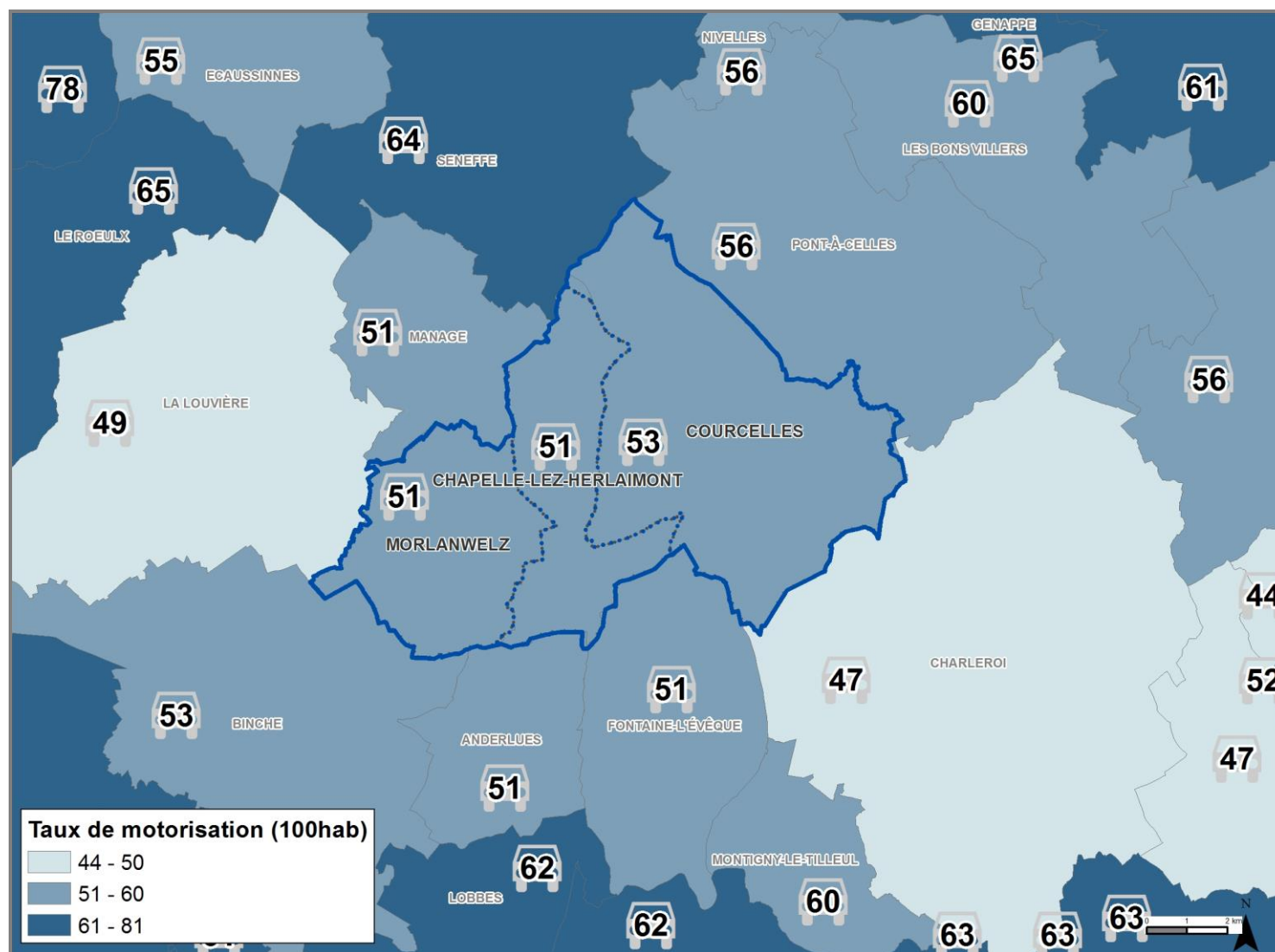
Parmi les trois communes traitées, c'est Courcelles qui compte le plus d'emplois.



Taux de motorisation

Le taux de motorisation est supérieur aux zones urbaines de La Louvière et Charleroi, et inférieur aux communes du Brabant-Wallon et du Sud du sillon de la Sambre.

D'autres indicateurs socio-économiques suivent un profil semblable (revenus, taux de chômage, etc.).

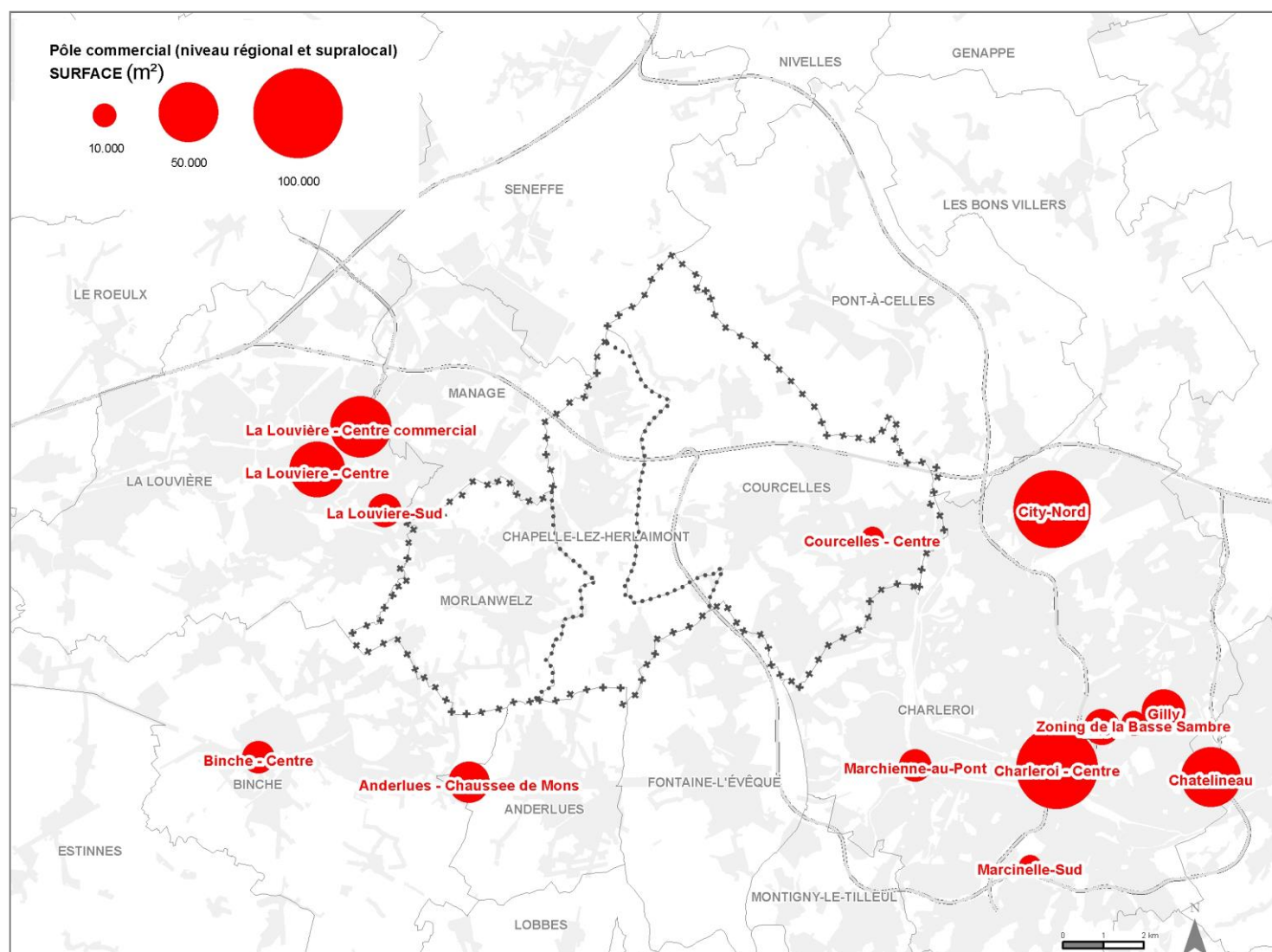


Commerces (supra- locaux)

A proximité du périmètre se situent des pôles commerciaux qui captent la majeure partie des clients du périmètre pour les achats semi-courants

Logiquement, le bassin de chalandise de La Louvière comprend Morlanwelz, alors que ceux de Gosselies et Charleroi englobent Courcelles. Les habitudes d'achat à Chapelle-lez-Herlaimont sont quant à eux moins contrastés.

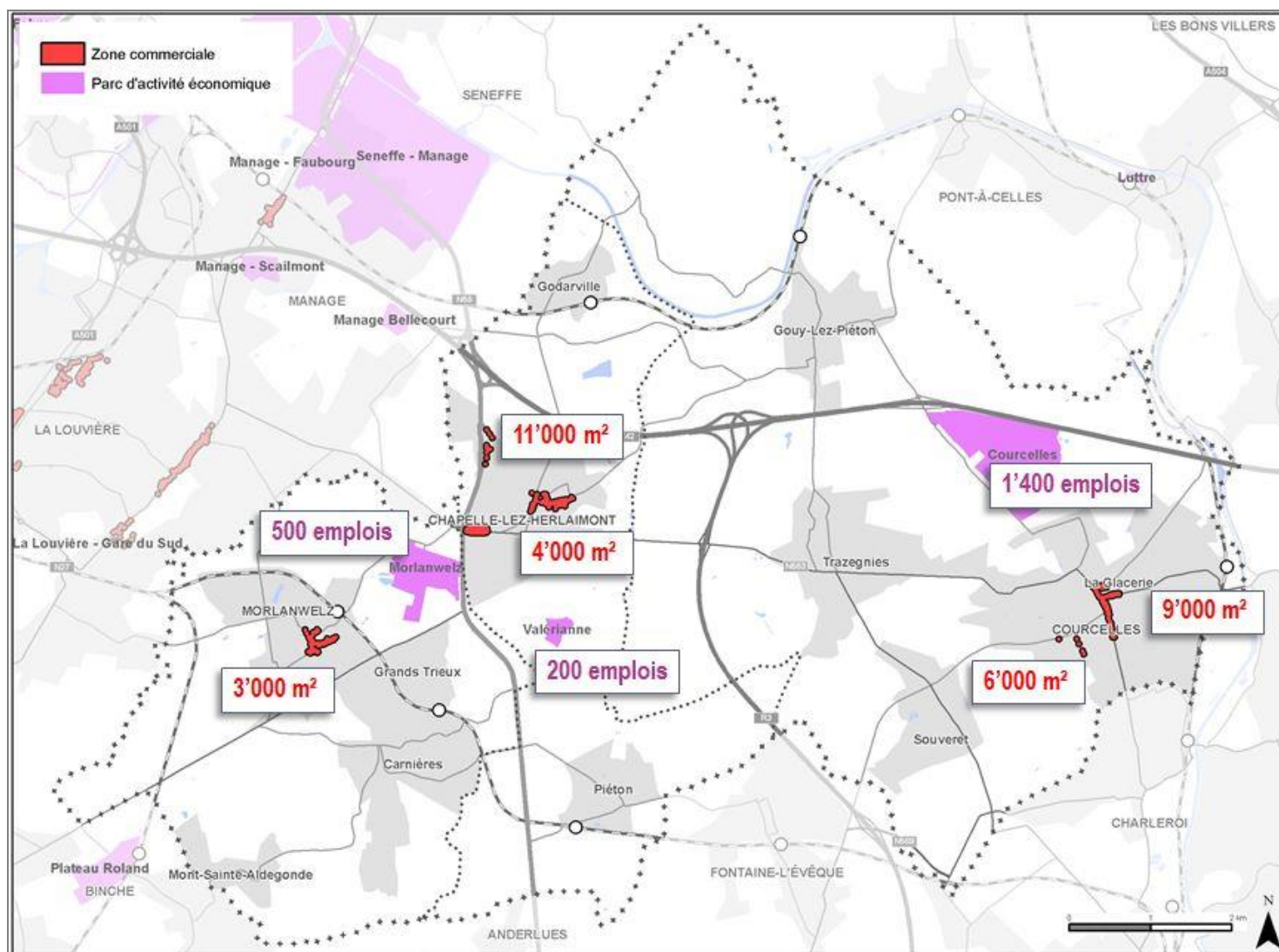
Un seul pôle « supralocal » est localisé au sein du périmètre d'étude (>50% clients résident hors commune).



Activité économique

Localement, les pôles qui concentrent le plus d'emplois sont les parcs d'activités économiques. Le solde est notamment dilué au sein des services publics (fonctions scolaires, etc).

Les trois centres d'entités présentent une animation commerciale. A proximité des centres, on retrouve également des pôles importants, le long de la N53 à Chapelle-lez-Herlaimont et la rue Henri Dewiest à Courcelles.

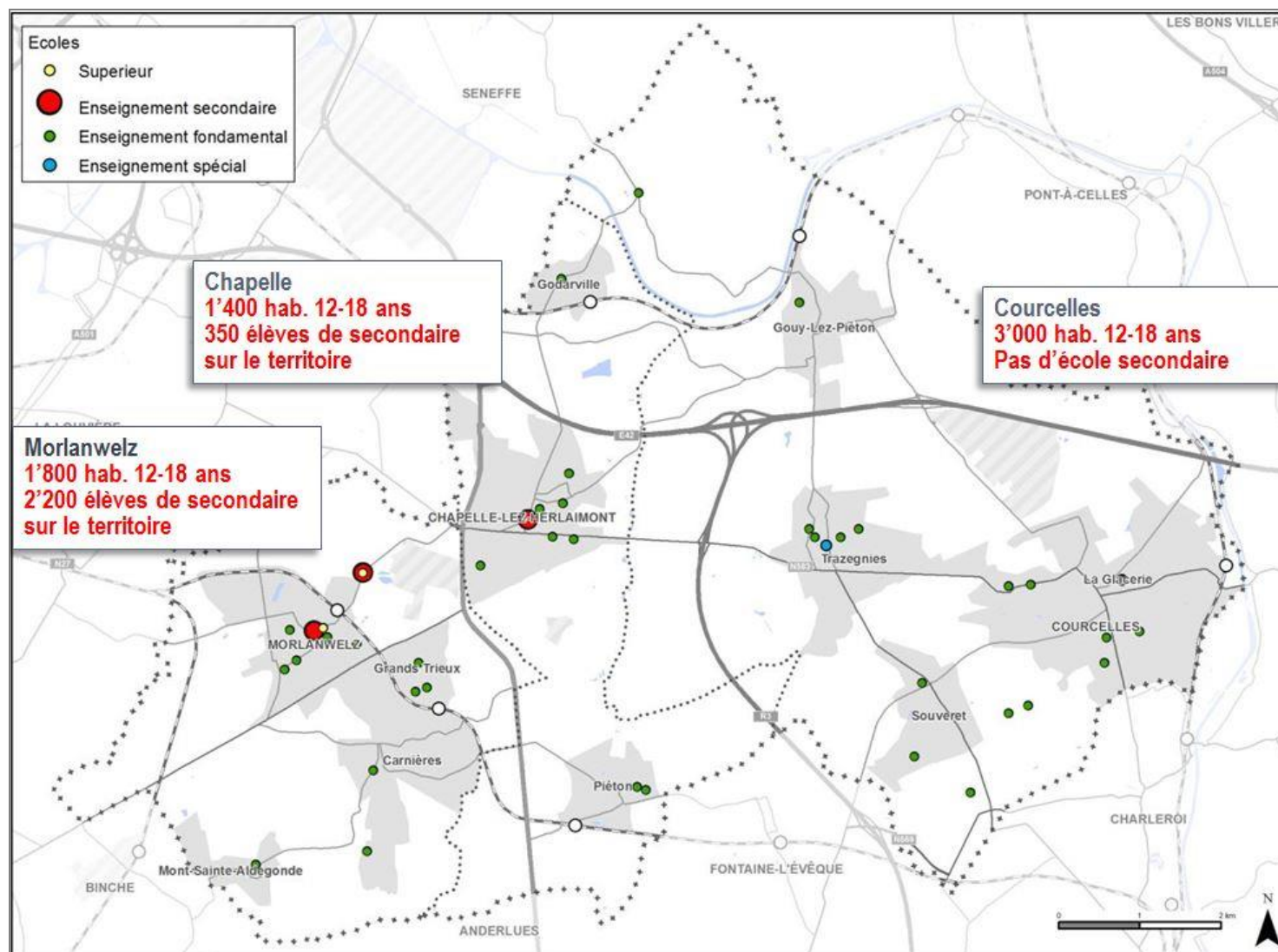


Etablissements scolaires

Le territoire est plutôt bien couvert par l'enseignement fondamental

L'enseignement secondaire est par contre concentré pour la majorité à Morlanwelz
(2 écoles secondaires)

Les sections d'enseignement supérieur, sont également à Morlanwelz.



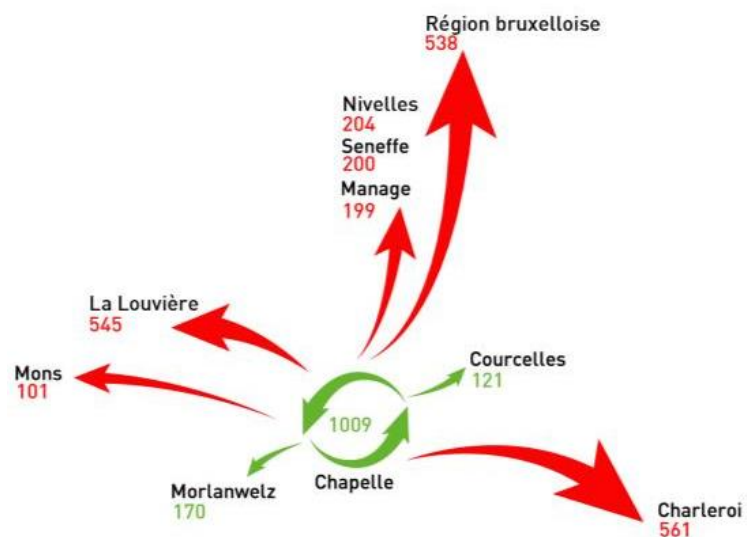
2.2 Profils de déplacement

2.2.1 Domicile – Travail

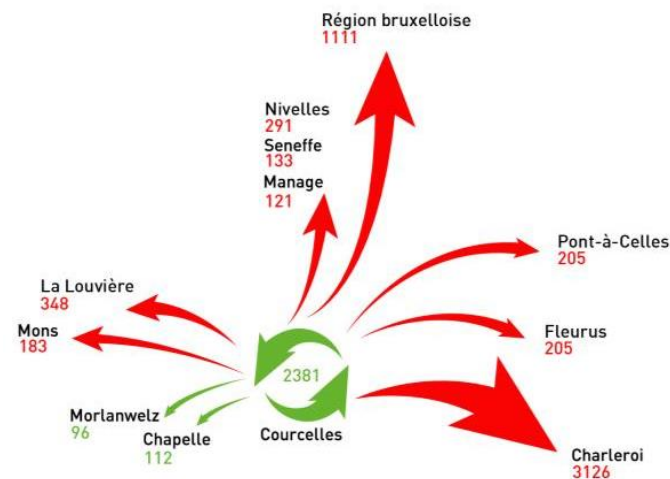
A l'inverse des déplacements scolaires, les flux des travailleurs sont assez faibles entre les trois communes du territoire. L'influence des pôles d'emplois bruxellois, carolos et louviérois est fortement marquée.

Ces déplacements sont majoritairement effectués en voiture.

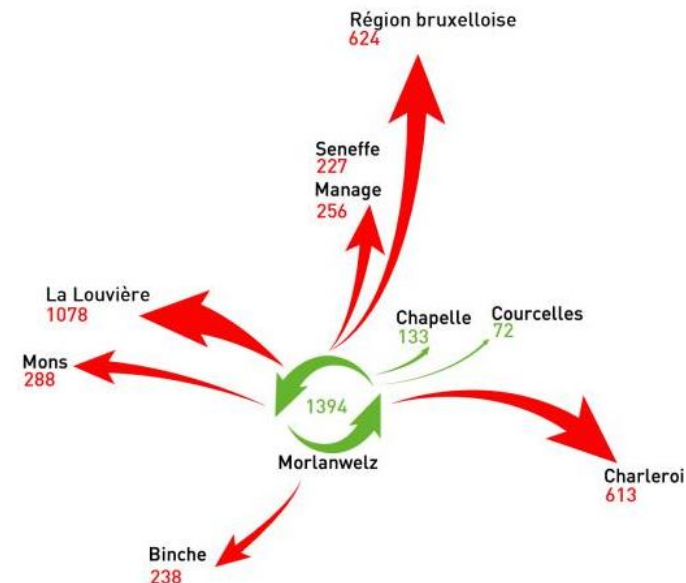
Chapelle-lez-Herlaimont



Courcelles

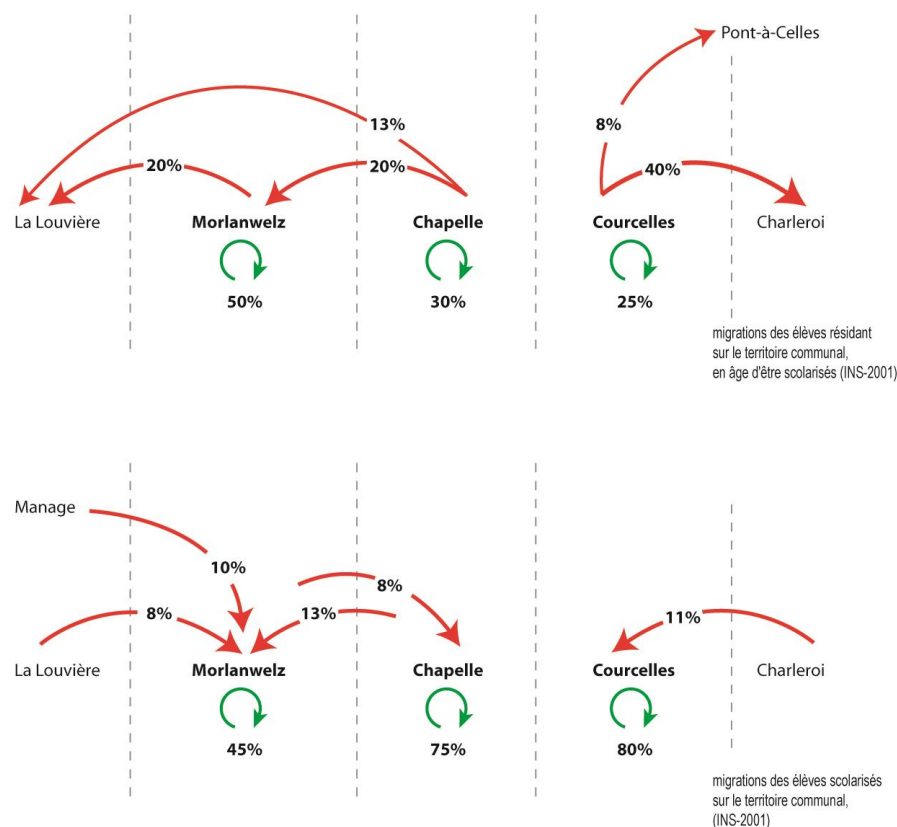


Morlanwelz



2.2.2 Domicile – Ecole

Les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité sur le territoire d'une commune, particulièrement à l'heure de pointe. Ainsi, lors de toute réflexion sur la problématique de la mobilité, il devient nécessaire de prendre en compte ces déplacements et d'intégrer à cette réflexion une dimension 'mobilité scolaire'.



2.3 Objectifs

L'intérêt de la densité est notamment qu'elle favorise le maintien de commerces et services de proximité, les économies d'énergie et rend possible l'utilisation de la marche et du vélo et la pertinence d'une desserte plus régulière en transport public.

Le PICM doit être l'occasion de renforcer les réflexions menées sur les projets immobiliers. Il est en effet primordial d'assurer une mixité des fonctions ainsi qu'une mixité sociale et de privilégier les circulations lentes et l'accès aux transports publics.

Enfin, il est très important de limiter l'urbanisation en-dehors des zones offrant une accessibilité au réseau de transport public et aux services de base (commerces de première nécessité) ou alors d'y viser une densité très faible.

D'une manière générale, le territoire est avant tout concerné par un enjeu de pérennité des fonctions commerciales dans les centres, et donc de leur animation, leur qualité de vie, etc. Si le maintien de cette offre commerciale est directement menacé par les développements périphériques, il faut rappeler que des outils permettent de freiner la spirale négative :

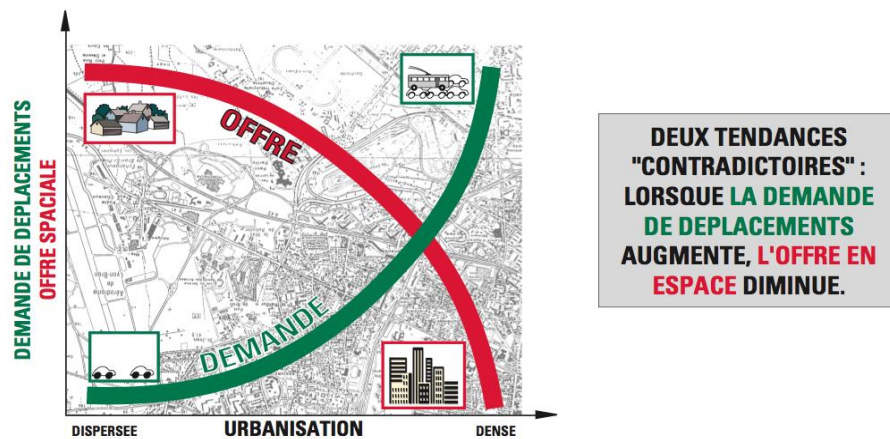
- Requalification de l'espace public : plus de confort pour les clients
- Gestion et animation de ces espaces : « faire vivre » les centres par le biais d'activités festives
- Gestion du stationnement : offrir plus de possibilités aux clients, en augmentant le taux de rotation des emplacements

Ces outils seront développés dans la prochaine phase de l'étude, et bien sûr déclinés aux différents enjeux observés.

3 Espace public et mobilité active

3.1 Espace public

L'espace public est au centre de beaucoup d'enjeux en matière de qualité de cadre de vie et de mobilité. Cependant l'espace disponible est comme on le sait très souvent restreint, d'autant plus là où la demande en déplacement est forte.



La réalité sur nos trois territoires est qu'actuellement l'espace public est dévolu à la voiture de façon disproportionnée. La voiture envahit tous les espaces laissant quasiment aucune place

- à des espaces public de qualité : des zones de rencontre, paysagères ou récréatives
- à d'autres modes de déplacement, particulièrement les modes actifs



Certain efforts ont cependant déjà été menés du type zone 20, cheminements piétons ou réaménagement qualitatif de places.



3.2 Le piéton au centre de l'ambition

L'enjeu est d'augmenter la part de la marche dans les déplacements, pour faire de Morlanwelz, Chapelle-lez-Herlaimont et Courcelles des communes piétonnes exemplaires. Voici **cinq bonnes raisons** de doter le territoire d'une **politique piétonne** :

- **Les piétons sont déjà très nombreux**, du moins dans les centres des trois communes. Certains habitants ne sont pas motorisés, d'autre font le choix de la marche comme mode principal ou en lien avec les transports en commun. Il faut ajouter à cela les milliers de navetteurs et élèves qui foulent chaque jour les trottoirs de la ville ;
- Si le territoire est agréable pour les piétons, il sera attractif. La présence de piétons dans les centres est un **signe de vitalité**, et aussi de bonne santé commerciale. Les visiteurs, les commerçants et les entreprises jouissent directement d'un territoire qui accueille les piétons ;
- La marche, c'est bon pour la **santé**. La collectivité, en investissant dans la marche à pied, mise sur une meilleure santé de ses habitants. Par ailleurs, c'est le mode de déplacement le plus démocratique. Le PiCM doit atteindre des **objectifs sociaux**, et donc limiter les inégalités en matière de transport. Chacun augmente ses chances de se déplacer de manière autonome ;
- Le territoire présente un **haut potentiel piéton**. Avec ses quartiers connectés par un réseau dense de voiries, ses ambiances et ses paysages contrastés, le territoire « Mochaco » peut être très agréable à pied ;
- **Se déplacer à pied n'est pas suffisamment sécurisé et confortable**. Le diagnostic a souligné le manque de qualité des infrastructures dédiées aux piétons. Ces enjeux sont assez urgents, particulièrement pour les piétons qui éprouvent des difficultés à se déplacer ;

3.3 Mobilité piétonne : constats

Si la mobilité piétonne revêt une importance considérable, tant en matière de nombre d'usagers qu'en indicateur de l'animation et de l'attractivité du territoire, elle est néanmoins difficile à objectiver, en l'absence de données exploitables (parts modales, ampleur des flux sur les itinéraires stratégiques).

D'une manière générale, les flux se déroulent dans des conditions variables. Les atouts actuels sont les suivants :

- Peu de problèmes majeurs d'insécurité, avec des centres de communes et des abords d'école traités (cheminements acceptables, traversées piétonnes, etc) ;
- Dans les centres de communes, des distances acceptables entre les fonctions ;
- Des centres de villages également épargnés par des problèmes majeurs de sécurité pour les piétons ;

Néanmoins, les déplacements pédestres font face à de nombreuses difficultés. Outre les franchissements difficiles (voiries de transit), le principal problème est l'omniprésence des véhicules motorisés, qui nuit à la qualité des déplacements piétons avec :

- des charges de trafic élevées à franchir, générant des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des situations d'insécurité ;
- du stationnement (autorisé ou illicite) envahissant fortement l'espace public, qui limite la visibilité des traversées piétonnes, qui empiète sur les trottoirs.

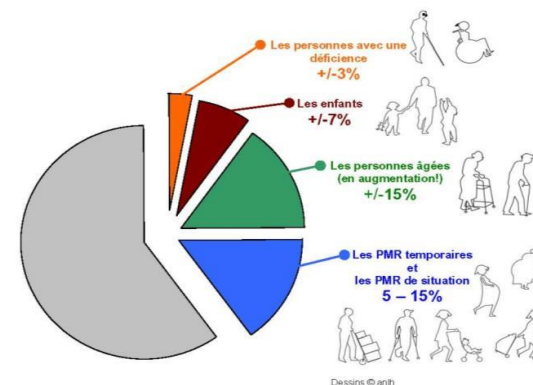
Ces problèmes touchent d'autant plus les personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer. De nombreux carrefours ne sont pas encore

adaptés aux PMR (absence d'inflexion de bordure, de dalles de guidages, etc.). Par ailleurs, l'état des trottoirs sur certains axes stratégiques pose également problème.

3.4 Mobilité piétonne : objectifs

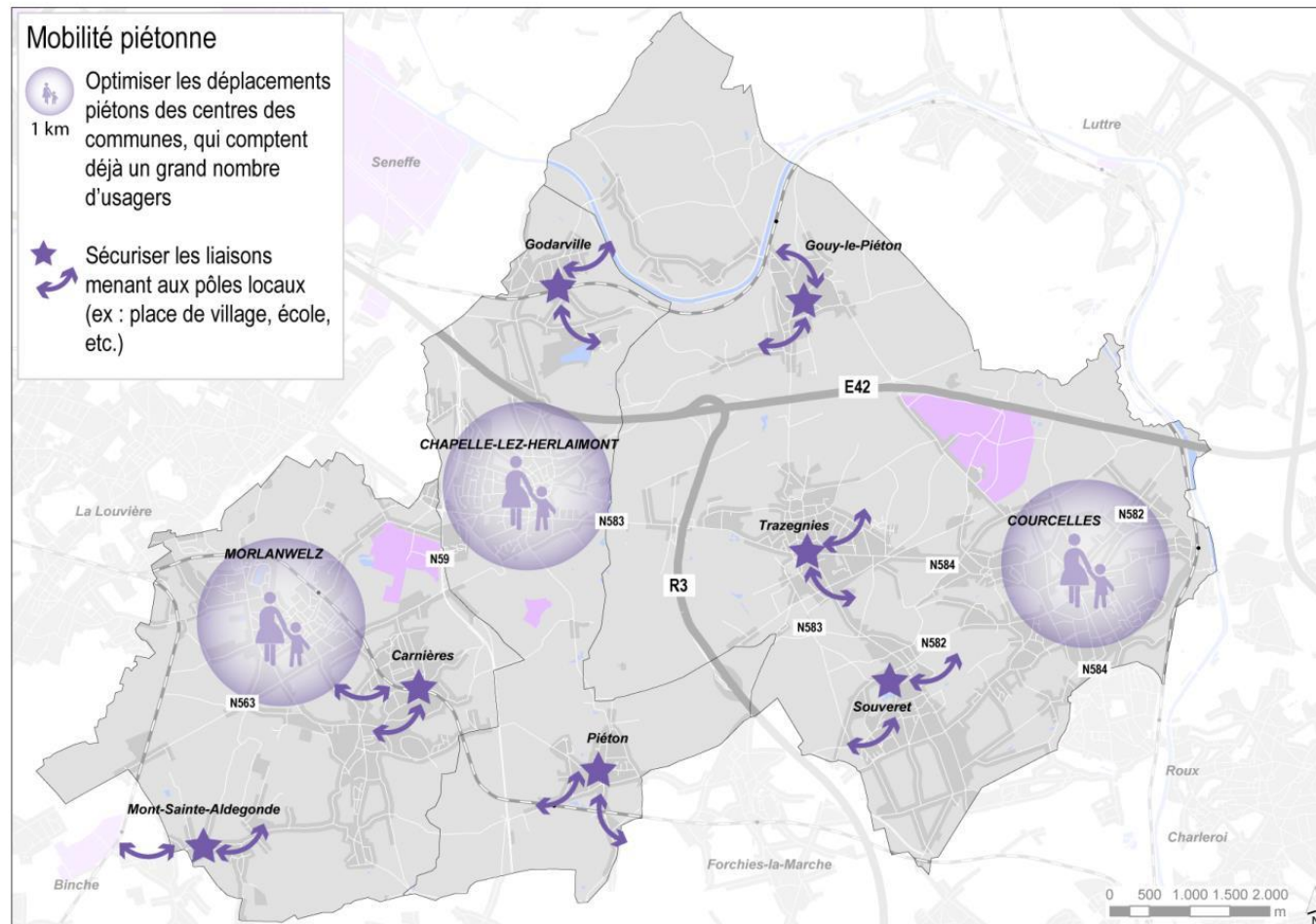
D'une manière générale, l'objectif est de **renforcer l'avantage compétitif de la marche**, en la rendant plus sûre et plus agréable. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PiCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

- Faire de tout aménagement piéton un espace accessible à tous, tenant compte du principe d'**accessibilité universelle** ;



- Aménager un **axe piéton exemplaire**, déjà fortement convoité aujourd'hui, au sein de chaque commune. Cet axe devra présenter une haute qualité piétonne, à prolonger ensuite sur d'autres liaisons ;

- **Concentrer les investissements**, non seulement dans les centres, mais également sur ses extensions. Plus de 15'000 personnes habitent dans les quartiers situés à moins d'1 km des centres, donc à portée de la marche à pied. Ce n'est qu'en aménageant des cheminements accessibles que l'on pourra développer la marche à pied comme mode de déplacement principal en relation avec les quartiers ;
- **Améliorer les franchissements**. Cet objectif est crucial, tant les traversées d'axes de transit cumulent les problématiques (qualité fonctionnelle et qualité de séjour), tout en étant des points de passage obligés pour des centaines de piétons, au quotidien ;
- **Optimiser la marche à pied aux nœuds d'échange**. Le piéton, principal client des transports en commun, doit être privilégié aux arrêts de bus, et gares ferroviaires.



4 Mobilité cyclable

4.1 Diagnostic

La mobilité cyclable sur le territoire est actuellement peu développée.

Les faiblesses se situent dans les 5 points suivants :

- des zones de conflits, ou « points noirs » : il s'agit des entrées dans les centres de communes où l'intégration des cyclistes dans la circulation est la plus problématique en matière de sécurité. Cela correspond aux routes secondaires régionales (N583, 584, 563) ;
- des itinéraires radiaux depuis les quartiers présentant des alternatives aux axes routiers structurants, étudiés dans un plan vélo, mais non mis en œuvre ;
- des boulevards au cœur de ville où le vélo trouve rarement sa place : contraintes d'un trafic très chargé, de bandes bus peu accessibles, du stationnement gênant la visibilité aux carrefours, etc ;
- des sens uniques rarement ouverts aux vélos, ce qui rend le territoire peu perméable aux cyclistes.
- Du stationnement très peu présent en dehors des gares



Le réseau RAVeL² est présent à différents endroits du territoire :

- À Courcelles, connectée à Souveret par la ligne 266, offrant une liaison relativement directe entre ces deux entités ;
- A Courcelles, avec la ligne 112a permettant de rejoindre la gare de Roux et le canal en bordure du territoire communal. Sur des distances plus importantes, cette infrastructure cyclable offre également un lien avec le RAVeL 1 Charleroi-Bruxelles sur un axe Nord-Sud ainsi qu'avec le RAVeL 119 permettant de rejoindre Jumet et Gosselies à l'Est.
- A Gouy et Godarville, le RAVeL 1 Charleroi-Bruxelles est également présent. Localement, il offre des liaisons vers la gare de Luttre, le parc d'activités de Seneffe et La Louvière, sur des distances acceptables au quotidien.

Si les RAVeLs et les quelques pistes cyclables en voirie sont effectivement trop peu nombreuses, la capacité du réseau viaire à intégrer les flux cyclables n'en est pas moins catastrophique. Un grand nombre de tronçons de voiries présentent un faible trafic. Plus globalement, les difficultés rencontrées sont les suivantes : pas de vision claire de la politique cyclable (uniquement des mesures ponctuelles), peu de ressources pour traiter tous les volets d'une politique cyclable, notamment en matière de communication, formation, etc. Les élèves constituant un public cible qu'il faut sensibiliser, ne reçoivent par exemple pas de formation en condition réelle de circulation, étant donné le niveau d'insécurité routière relevé ou perçu actuellement.

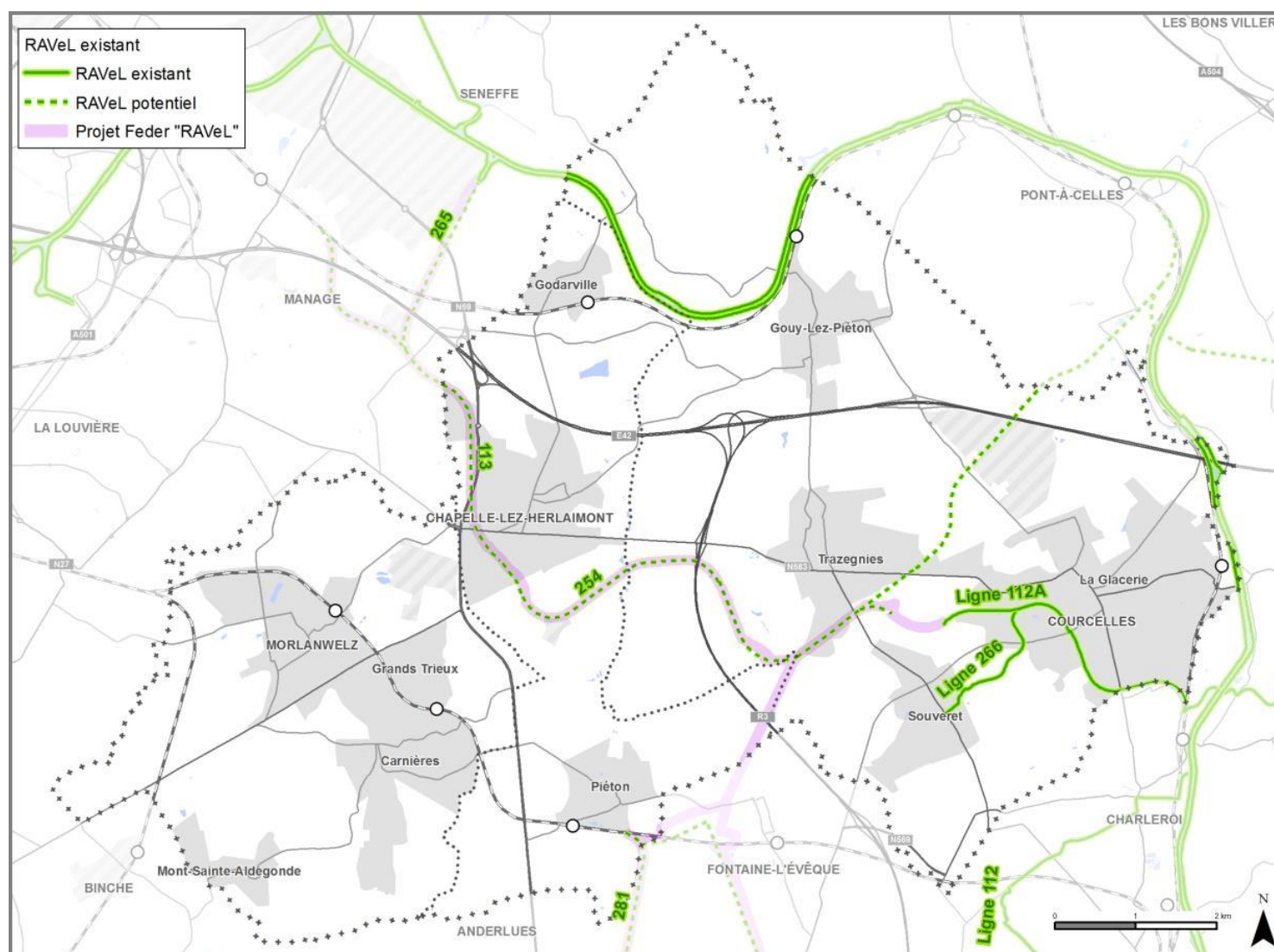
² Réseau Autonome des Voies Lentes

Mobilité cyclable

La carte présente les voies vertes (sites propres) situées dans le périmètre d'étude.

On distingue également les tronçons « potentiels » en lieu et place de voies de chemin de fer désaffectées

Bien qu'offrant certaines liaisons sécurisées (gare de Luttre, Seneffe, RAVeL du canal, etc.), ces tronçons devraient être complétée par un véritable réseau cyclable maillé sur le territoire.

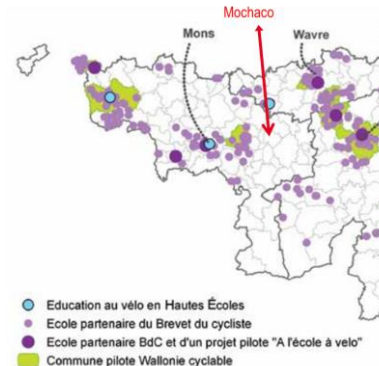
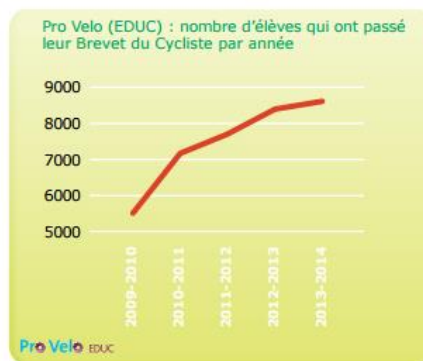


4.2 Objectifs

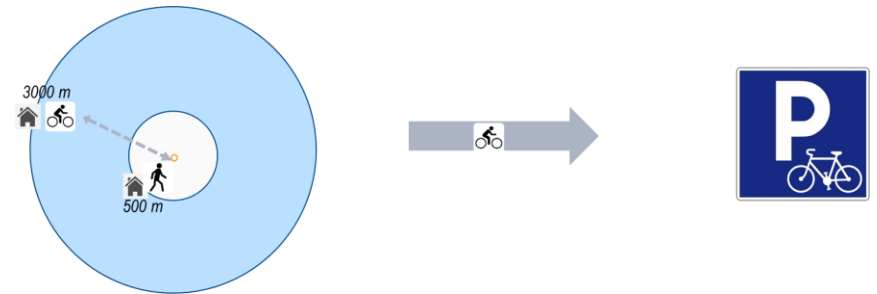
D'une manière générale, les bonnes raisons de développer le vélo sur le territoire sont semblables à celles évoquées pour la marche à pied : un mode de transport compétitif en milieu dense, signe de vitalité d'une ville, bon pour la santé, accessible à un large public et faisant l'objet d'enjeux de sécurité urgents.

Cinq objectifs thématiques sont formulés :

- **Développer un réseau cyclable** répondant aux critères de sécurité et de qualité. Ce réseau, tout comme le maillage piéton, doit permettre une continuité maximale afin de proposer aux cyclistes un bon niveau de qualité de pôle à pôle ;
- Créer un parc de **stationnement vélo**, adapté aux besoins et aux contextes ;
- **Promouvoir le vélo**, en développant des actions de formation, des incitants financiers et des opérations de « mise en selle » ;



- **Ancrer le vélo** au sein des structures organisationnelles ;
- Développer des **services** permettant à l'utilisateur d'accéder à un vélo, de le réparer, etc.
- Augmenter l'attractivité de l'offre en bus, en offrant des possibilités d'**intermodalité vélo + bus**



Des raisons de « pratiquer » l'intermodalité vélo + bus (pôles situés entre 500 m et 3 km de l'offre)

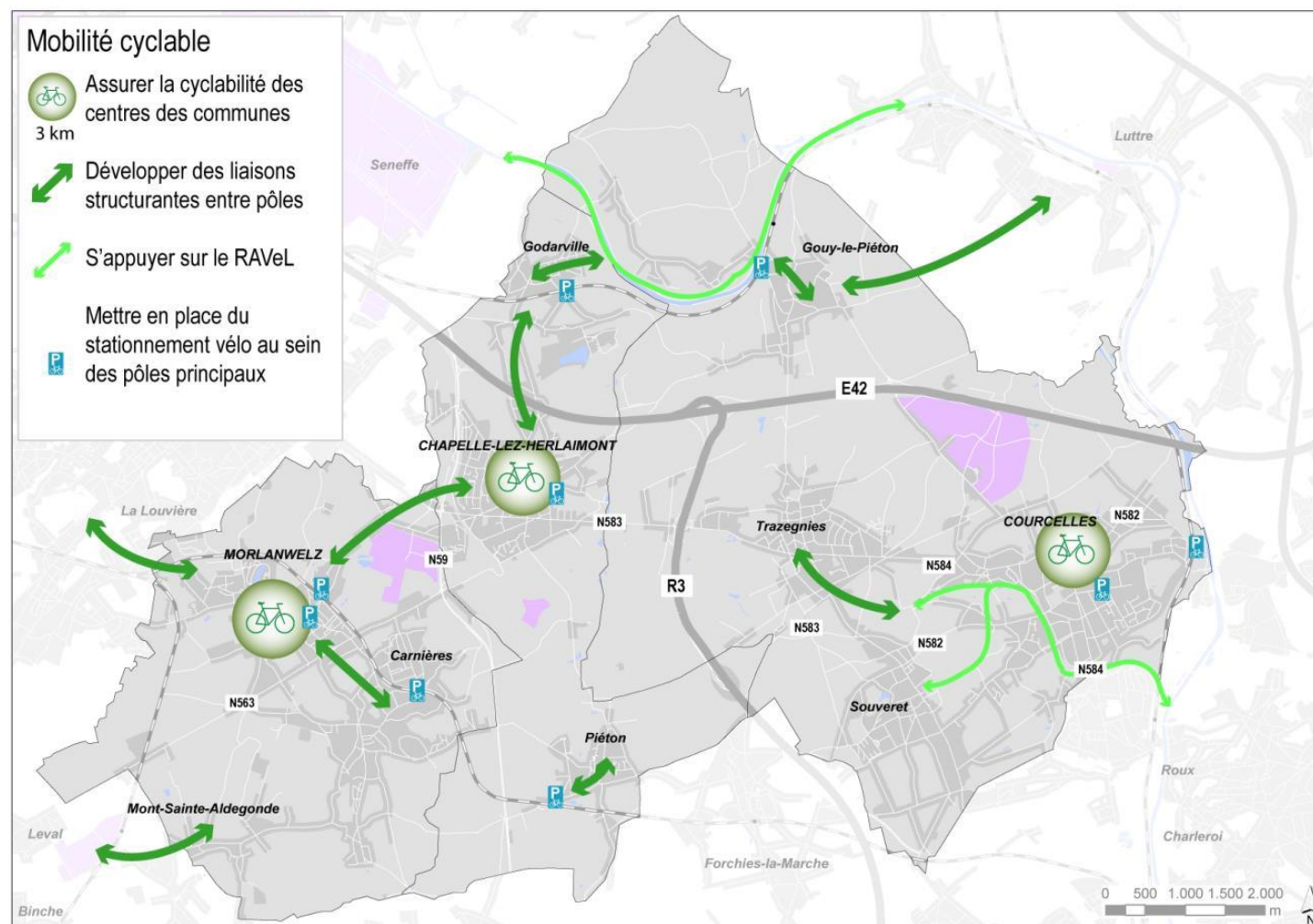
Des itinéraires cyclables en lien avec les arrêts, répondant aux besoins des cyclistes

Du stationnement vélo en suffisance et répondant aux besoins des cyclistes

Mobilité cyclable

Amorcer une politique cyclable sur le territoire nécessite de prendre en compte les besoins du cycliste (sécurité, stationnement, etc).

Il s'agira avant tout d'apaiser les vitesses, afin de rendre le réseau viaire plus « cyclable ».



5 Transports en commun

5.1 Desserte SNCB

5.1.1 Offre ferroviaire : lignes et niveaux de desserte

Le territoire est encadré par une étoile ferroviaire dense :

- 3 axes orientés nord/sud :
 - Ligne 124 Bruxelles – Charleroi Sud (via Braine l'Alleud, Nivelles et Luttre)
 - Ligne 108 Binche – La Louvière Sud
 - Ligne 116 La Louvière Centre – Manage
- 2 axes orientés est/ouest :
 - Lignes 112 La Louvière Centre – Morlanwelz – Charleroi Sud (à La Louvière, la ligne continue vers Mons en prenant le n° 118)
 - Ligne 117 Braine-le-Comte – Luttre

Ces deux lignes font partie du tracé de la "Dorsale wallonne", ligne ferroviaire connectant Mons, Charleroi, Namur et Liège.

Chacune des 3 communes dispose ainsi de deux arrêts ferroviaires :

Commune	Nom de l'arrêt	Lignes
Morlanwelz	Morlanwelz	Ligne 112
	Carnières	

Commune	Nom de l'arrêt	Lignes
Chapelle-lez-Herlaimont	Godarville	Ligne 117
	Piéton	Ligne 112
Courcelles	Courcelles-Motte	Ligne 124
	Gouy-lès-Piéton	Ligne 177

Sur ces lignes, la desserte est de type locale : trains cadencé "L" (desserte omnibus) avec un renfort de l'offre aux heures de pointe (trains "P").

On dénombre ainsi en moyenne 16 passages de train par jour et par sens soit un train par heure dans chaque sens, dans une amplitude horaire entre 5h30-6h le matin jusqu'à 20h-21h.

Cette desserte suburbaine se voit renforcée par une connexion à différentes gares IC en bordure du territoire et disposant d'une desserte plus soutenue : Luttre, Charleroi et La Louvière.

Seul l'arrêt de Courcelles-Motte bénéficie d'une desserte Intercity (IC) cadencée également, à savoir 15 trains par jour dans les deux sens (vers Bruxelles et vers Charleroi) auxquels s'ajoutent des trains de pointe. L'offre ferroviaire est donc légèrement plus importante à Courcelles.

Ce niveau de desserte, de l'ordre d'un train par heure, entraîne pour les habitants, une plus faible flexibilité dans l'organisation quotidienne des déplacements et rend le train moins compétitif au regard de la voiture. Pour autant, du point de vue des temps de parcours pour rejoindre les deux pôles de La Louvière / Charleroi, le train est plus que performant : 5 à 15 min vers La Louvière, 12 à 30 minutes vers Charleroi.

Analyse de la desserte ferroviaire du territoire : les lignes et leurs typologies

Légende :

Ligne 108 Binche – La Louvière Centre

Ligne 112 La Louvière Centre – Morlanwelz – Charleroi Sud

Ligne 117 La Louvière Sud – Luttre – Charleroi

Ligne 124 Bruxelles Midi – Nivelles – Charleroi Sud

IC 11 Binche – La Louvière Centre – Braine-le-Comte – Bruxelles-Midi – Turnhout

IC 5/7 Charleroi – Nivelles – Bruxelles-Midi – Antwerpen

IC 27 Charleroi – Nivelles – Braine-l'Alleud – Bruxelles-Luxembourg

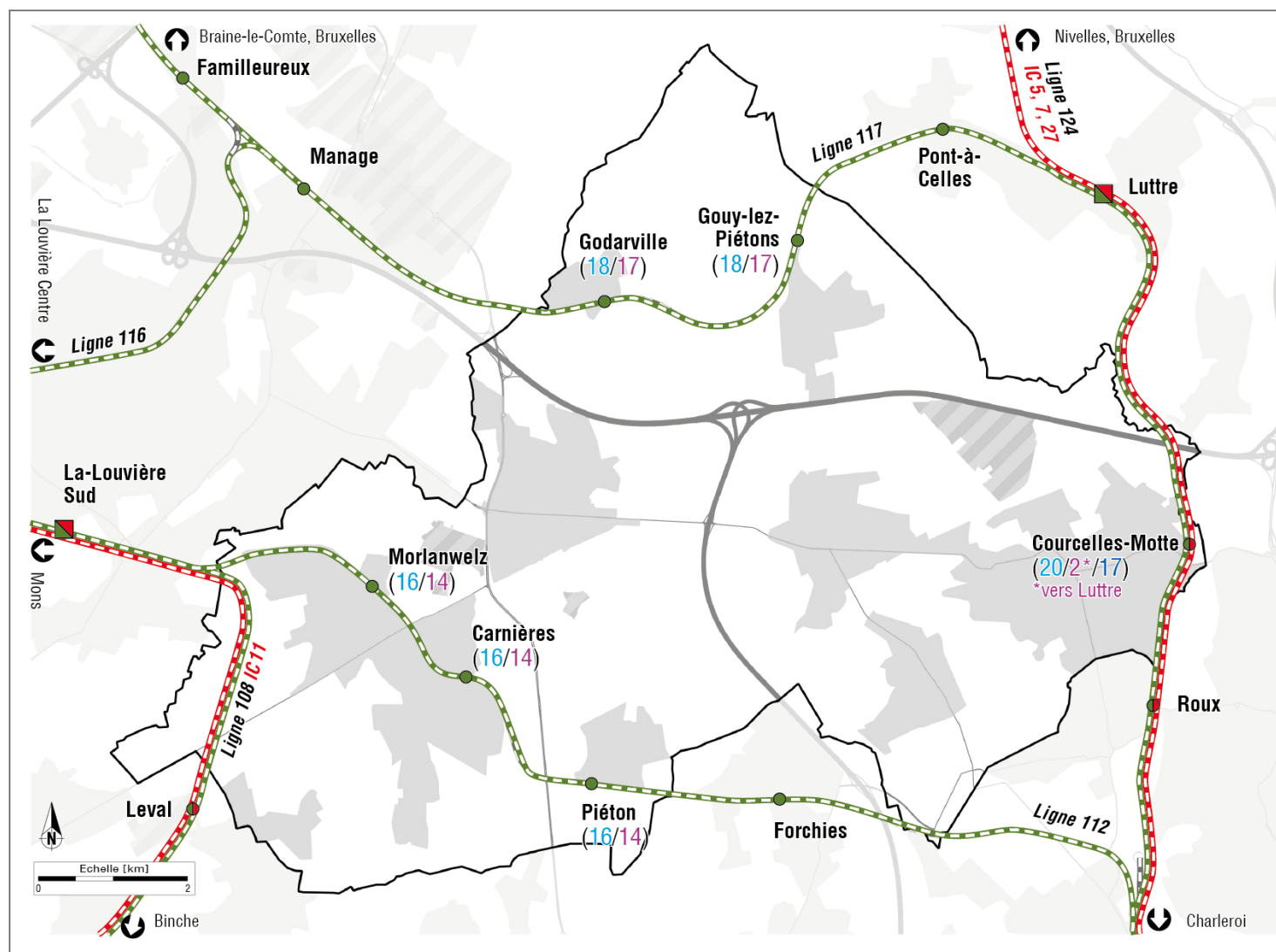
■ Gare

● Point d'arrêt non gardé (PANG)

■ Desserte InterCity (IC)

■ Desserte locale (L, P)

(20/2/17) Nombre de trains/jo vers
Charleroi, La Louvière,
Nivelles-Bruxelles

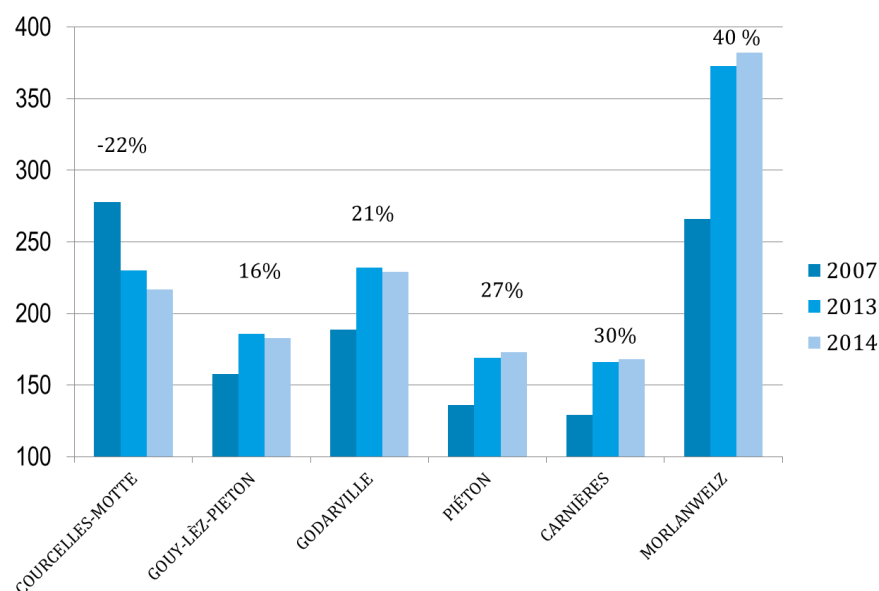


5.1.2 Demande : la fréquentation des points d'arrêts

Nombre de voyageurs par jour par arrêt

On dénombre en moyenne 225 voyageurs par jour par arrêts, une fréquentation plutôt modérée qui est va dans le sens du niveau d'offre ferroviaire (cf. carte ci-après).

Seule Morlanwelz connaît une fréquentation proche de 400 voyageurs/jour, fréquentation tirée à la hausse par la proximité du pôle d'établissements d'enseignement du Plateau Warocqué et de l'usage du train par les scolaires.



Évolution de la fréquentation 2007-2014

Source : SNCB, Voyageurs montés, par jour de semaine, comptages visuels, mois d'Octobre 2007, 2013 et 2014.

Les statistiques d'évolution de la fréquentation de ces arrêts en 7 ans témoignent d'un attrait croissant pour le ferroviaire avec une croissance de près de 30% de la fréquentation.

Seule la fréquentation à Courcelles-Motte a diminuée (-22%). Selon la SNCB, cette baisse de fréquentation a effectivement été observée entre 2007 et 2014, tant sur base des comptages que sur celle des ventes. L'offre en trains n'ayant pas été fondamentalement remaniée au cours de cette période, il est difficile de trouver une explication à cette diminution autrement que par des variations de comportements (éventuelle perte d'attrait de l'arrêt pour des raisons d'accessibilité ou d'un sentiment d'insécurité? stratégies de rabattement en voiture vers la Gare de Luttre?, etc.). Pour autant, la SNCB souligne également que l'évolution de la clientèle à Courcelles selon les ventes de titre de transport est relativement stable depuis ces quatre dernières années et que ces chiffres ont été mesurés avant l'introduction du nouveau Plan Transport (2014) qui pourrait laisser supposer à nouveau des changements de comportement.

cf. carte ci-après

L'origine des voyageurs : un bassin local

L'analyse des communes de résidence des abonnés met en lumière pour chaque arrêt, une aire de chalandise locale, ce qui est en conformité avec le type et niveau de desserte :

- Piéton : 4/5^{èmes} des détenteurs de carte-train habitent dans la section de Piéton-même ou à Chapelle;
- Gouy-lèz-Piétons : plus de 9 abonnés sur 10 résident à Gouy;

- ou encore à Carnières, les détenteurs de Carte-Train proviennent à 47% de Carnières (accès par le sud) et à 40% du quartier des Trieux (accès par le Nord).

Seules les gares de Courcelles-Motte et Morlanwelz ont un bassin de chalandise de leurs abonnés un peu plus étendu : 15% des abonnés au départ de Courcelles-Motte habitent à l'ouest de la voie ferrée, dans la commune de Gosselies et une proportion similaire (12%) des abonnés à Morlanwelz habitent dans la commune voisine de Chapelle (lié au statut de Morlanwelz comme gare de destination).

La destination des voyageurs : le poids de Bruxelles et des pôles urbains de proximité (Nivelles, Charleroi et La Louvière)

La destination des voyageurs est corrélée aux lignes et connexions offertes :

- à Godarville et à Gouy-lès-Piétons, sur la ligne 117, 2/5èmes des usagers se rendent vers Bruxelles (~ 35%) et Nivelles (~10%)
- à Courcelles-Motte, la moitié des voyageurs se rend à Bruxelles (liaisons IC sans changement) et 12% vers Nivelles (soit autant que vers la zone de Charleroi)
- au sud du territoire, pour les gares de la ligne 112, les destinations se partagent entre les zones de Mons (environ 30% des usagers), de Charleroi (~15%) et de La Louvière (~ 10 à 15%).

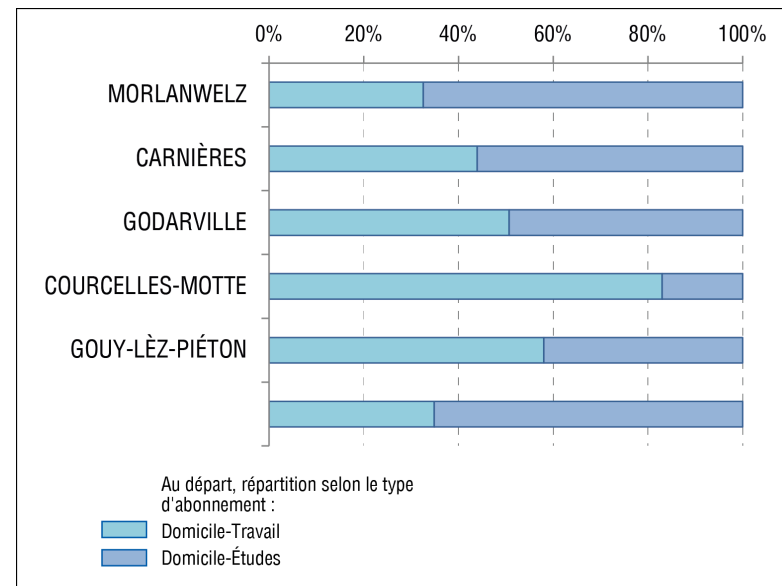
Une particularité pour cette ligne est l'usage du ferroviaire pour les trajets internes à la commune de Morlanwelz : environ 15% des usagers de Carnières et de Piéton se rendent à Morlanwelz ; les flux dans le sens inverse (Morlanwelz vers ces deux arrêts) étant légèrement plus faibles (10%).

cf. carte ci-après

La typologie des abonnés : le train, mode plébiscité par les scolaires

L'analyse des typologies des abonnés ("Carte Train Trajet" pour les travailleurs ou "Carte Train Scolaire") montre que :

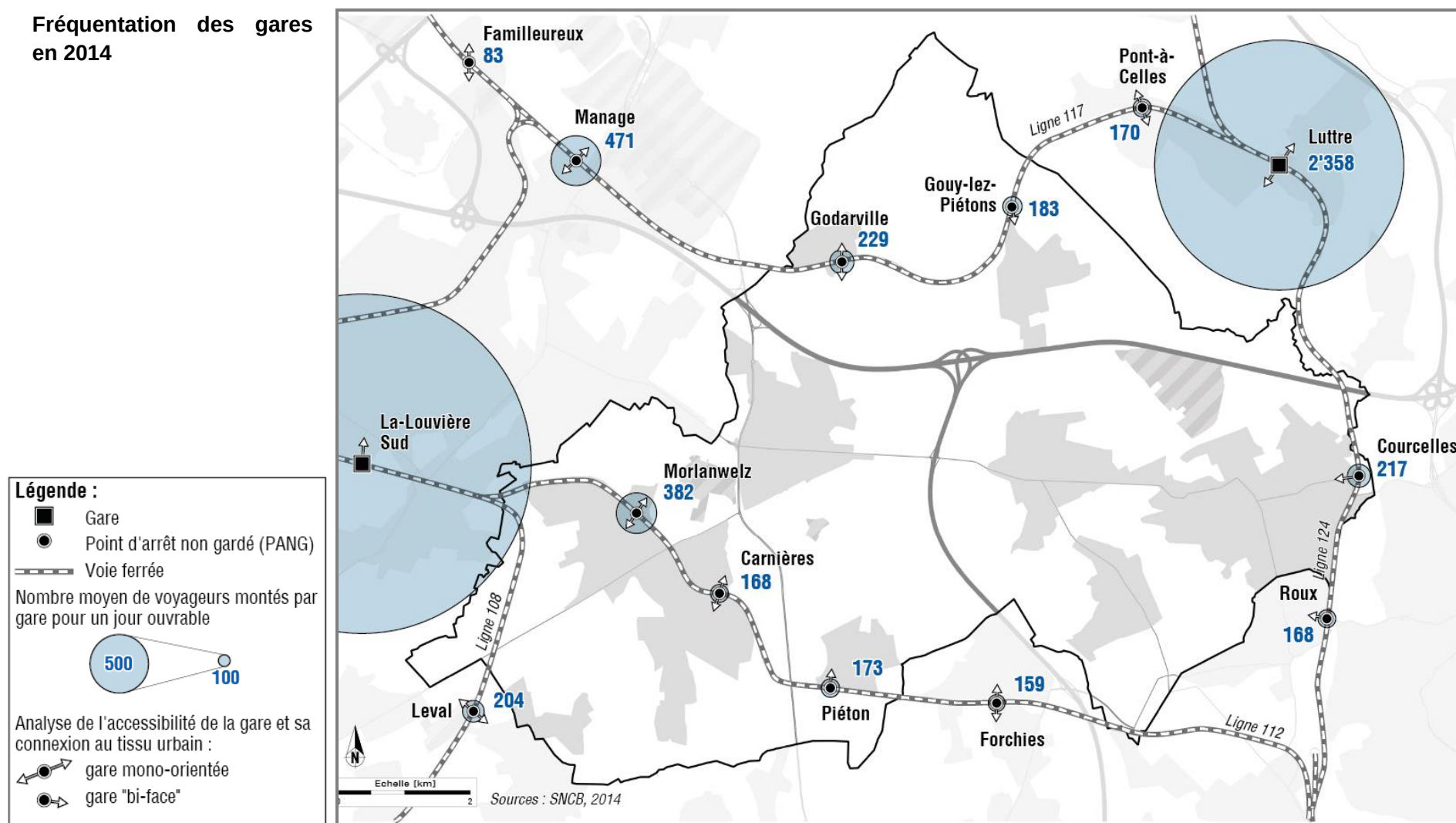
- à une très large majorité (plus de 90%), les arrêts sont des arrêts de montée, les usagers s'y rendent le matin pour prendre le train;
- seule la gare de Morlanwelz est utilisée comme gare de destination (28% des abonnés)
- les gares sont utilisées majoritairement pour des trajets entre le domicile et le lieu d'études (plus de 60% des abonnés au départ); excepté pour Courcelles-Motte qui est davantage fréquentée par des navetteurs (81%).



Répartition des abonnés au départ des gares, par type d'abonnement (domicile travail/études)

Source : SNCB, Abonnés 2011

Fréquentation des gares en 2014



Principales destinations des usagers du réseau

Légende :

Ligne 108 Binche – La Louvière Centre

Ligne 112 La Louvière Centre – Morlanwelz – Charleroi Sud

Ligne 117 La Louvière Sud – Luttre – Charleroi

Ligne 124 Bruxelles Midi – Nivelles – Charleroi Sud

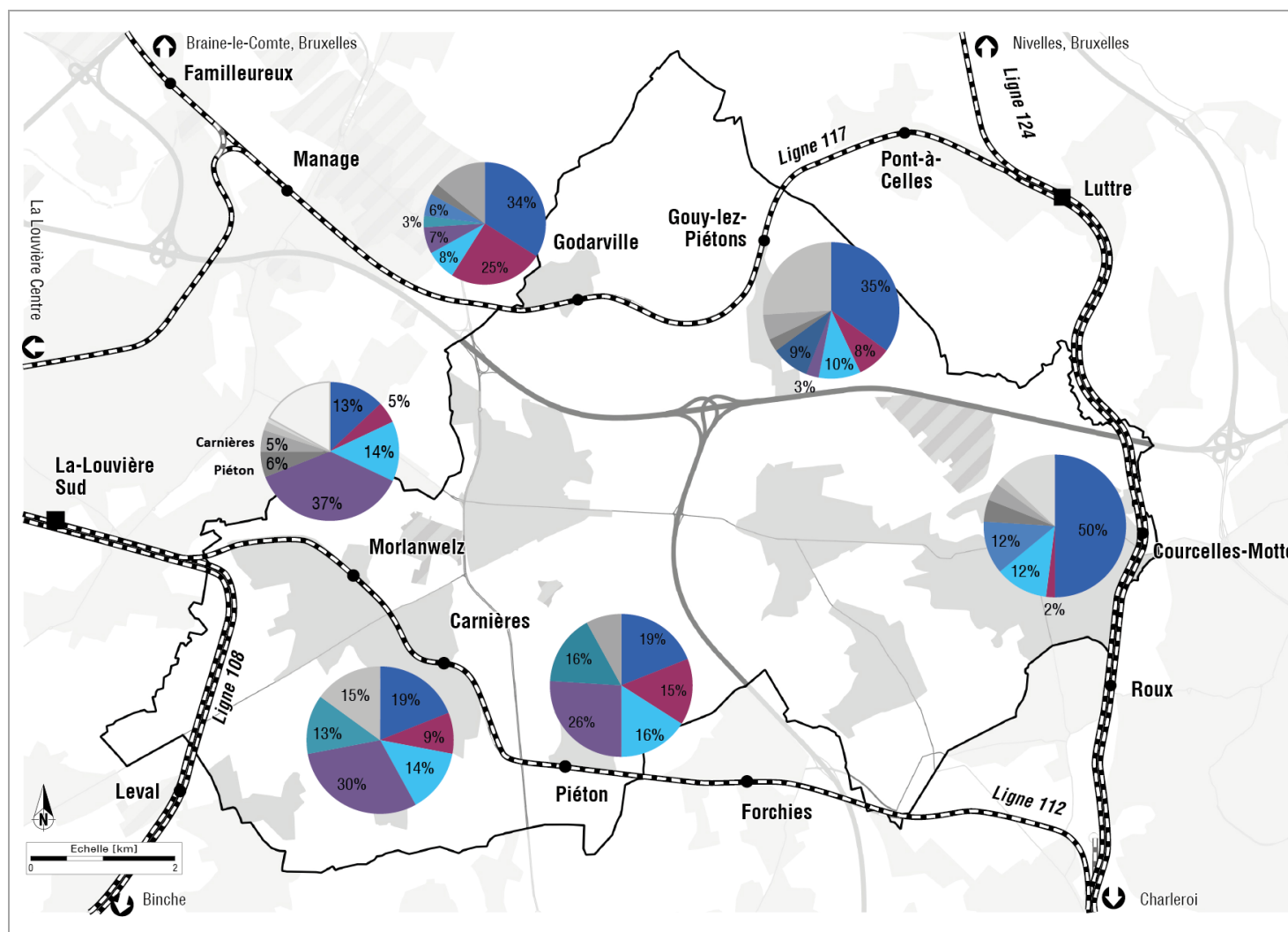
■ Gare

● Point d'arrêt non gardé (PANG)

Principales destinations des usagers :



Source : SNCB, ventes journalières de cartes-train et billets par gare, exprimées en pourcentage (chiffres 2014)



Typologie des abonnés : part du domicile-études et domicile-travail



Source : SNCB, part des déplacements domicile-travail/école par origine ou destination (chiffres 2011)



5.1.3 Aménagement des points d'arrêts

Les arrêts du territoire sont, selon la terminologie de la SNCB, des Points d'Arrêt Non Gardés ("PANG") à savoir qu'ils ne disposent pas d'une présence permanente de personnel via des guichets.

Le niveau d'équipement de ces arrêts et donc d'accueil et de confort pour les usagers y est moyen : quais en mauvais état (graviers/dalles), passage sous voies dégradés, abris vétustes et/ou dégradés, absence d'affichage dynamique des prochains passages, stationnement vélo absent ou non-couvert ni sécurisé, etc.

L'association des usagers, l'asbl Navetteurs.be a réalisé un diagnostic des PANG de Wallonie en 2013, en se basant sur 6 critères définissant un minimum de qualité et de confort pour les usagers:

- Insalubrité : propreté du PANG et de ses accès, revêtement des quais et des accès, état des installations (abris, ...) ;
- Éclairage : présence ou non d'un éclairage suffisant;
- Vandalisme : constat d'actes de vandalisme (dégradations aux installations, tags, ...) ;
- Haut-parleurs : présence et fonctionnement de ceux-ci lorsque la vérification est possible ;
- Conformité aux normes standard « quai haut » (accessibilité);
- Abris quais : présence d'abris fonctionnels sur les quais.

Ce diagnostic a permis de classer les arrêts selon leurs besoins en réhabilitation. Pour le territoire, une rénovation partielle et urgente a été jugée nécessaire pour les arrêts de Morlanwelz (Insalubrité & Vandalisme) et Piéton (Insalubrité). Une rénovation partielle moins urgente (situation à surveiller) a été considérée nécessaire pour les arrêts de Carnières, Courcelles-Motte, Gouy-lez-Piéton et Godarville.

Suite à cette première interpellation des travaux ont été entrepris par la SNCB et Infrabel.

Les problématiques de vandalisme et d'insalubrité restent étroitement liées à la fréquentation de l'arrêt, à sa connexion au tissu urbain, à la proximité d'habitations, à l'accessibilité de l'arrêt en bus, à vélo, à pied, etc. Pour le territoire, les arrêts sont relativement bien intégrés aux centres-bourgs et positionnés à côté d'une voie routière qui permet d'y accéder de part et d'autre de la voie ferroviaire (gare "biface").

À noter : la transformation du bâtiment voyageur de la gare de Godarville en logements sociaux par la Ruche Chapelloise et un projet similaire pour la gare de Piéton.



Arrêt Carnières à Morlanwelz



Arrêt Piéton à Chapelle

5.1.4 Projets ferroviaires

Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, la SNCB (direction Stations) et Infrabel, ont fait part des différents projets et investissements programmés sur les gares du territoire.

La gare de Courcelles-Motte va connaître une importante réhabilitation suite à la signature d'un bail emphytéotique entre la SNCB et la commune de Courcelles en décembre 2015. Sont ainsi programmés divers aménagements :

- remise en état du couloir sous voie;
- réparations du revêtement, nettoyage caniveaux, remise en peinture et placement de signalétique (programmés pour le printemps 2016)
- et ouverture et entretien d'un espace d'accueil pour les voyageurs, à l'intérieur du bâtiment, aux heures de pointe.

Par ailleurs, le renouvellement du pont sur la N582 a été achevé par Infrabel en 2015.



Gare de Courcelles-Motte

À Morlanwelz, la SNCB a réalisé des travaux de sécurisation sur la passerelle qui enjambe les voies. Infrabel va procéder en 2016 au renouvellement des accès à cette passerelle (marches de l'escalier) ainsi que du revêtement et étanchéité de celle-ci. Au niveau de cette gare, Infrabel est confrontée à la problématique de la traversée à pied des voies par les écoliers : la présence de quais bas n'incitant pas au franchissement des voies en empruntant la passerelle. Outre les différentes campagnes de sensibilisation sur la dangerosité de ces "mauvaises habitudes" (à reproduire et à soutenir), une des solutions serait de rehausser les quais (plus dissuasif) mais il s'agit d'un investissement couteux qui n'a pas été budgétisé. Dans l'attente, une autre solution serait d'installer des "blocs de dissuasion" sur les voies (tapis cloutés qui gênent la progression); toutefois ces aménagements n'ont pas été arrêtés.

À noter pour cet arrêt qu'au Printemps 2016, la mise en peinture des abris béton sera réalisée.

Dans le même esprit de ce qui a été mené à Godarville et à Courcelles, il existe à Piéton un projet de bail emphytéotique entre la SNCB et la Ruche Chapelloise (société de logements sociaux) avec ouverture et entretien d'une salle d'attente aux heures de pointe et création de 8 logements (projet subsidié par la région dans le cadre de la politique d'ancrage local du logement).

Par ailleurs, à Chapelle, entre le 1er semestre 2016 et le 1er semestre 2017, Infrabel va procéder à la réfection simultanée de deux ponts qui surplombent les voies ferrées dans le secteur de Bascoup (rue Haute Chaussée & rue de la station), les voiries seront également rénovées à cette occasion.

5.1.5 La problématique des passages à niveaux

En 2015, Infrabel a recensé 45 accidents aux passages à niveau (avec 11 victimes décédées et 2 blessées). Pour cette raison, Infrabel lance régulièrement des campagnes sur la sécurité aux passages à niveau et a installé une nouvelle sonnerie aux passages à niveau (plus longue, plus audible) entre 2014 et 201. Infrabel étudie par ailleurs, pour les zones les plus accidentogènes, la possibilité de fermeture de ces passages à niveau.

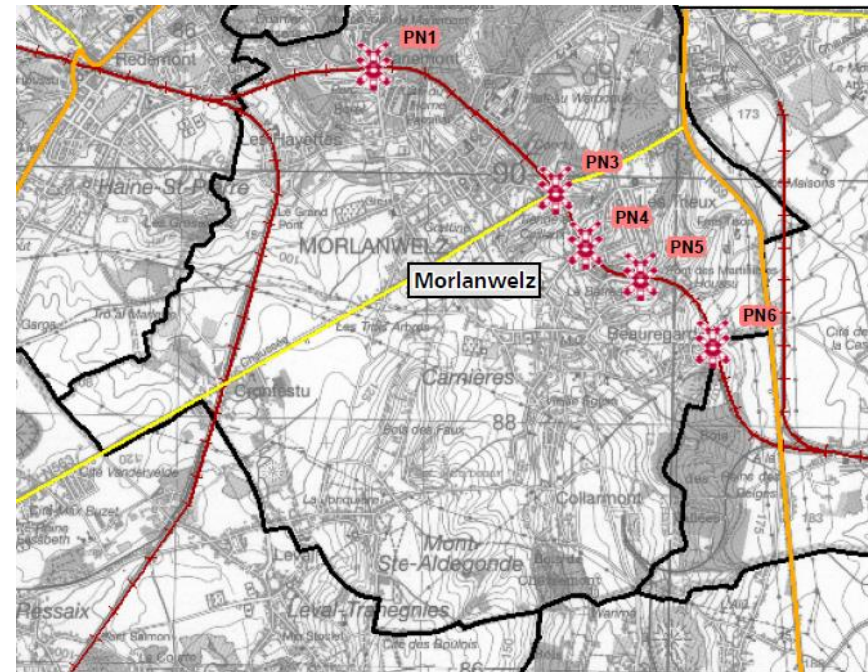
Avec ses 5 passages à niveau sur la ligne 112, c'est principalement la commune de Morlanwelz qui est concernée par cette problématique. C'est ainsi qu'Infrabel a piloté une étude de mobilité en 2011 (réalisation TUC Rail/CSD Ingénieurs) afin d'évaluer la faisabilité d'une fermeture de chacun des cinq passages à niveau (PN), au regard des solutions techniquement envisageables, des coûts des aménagements et des enjeux de maintien de la circulation locale (automobile, TC, piétons et cycles).

Cette étude a permis d'établir le bilan suivant :

- La fermeture du PN n°4 (rue E. Solvay, au nord-ouest de l'arrêt Carnières) et du PN n°5 (rue de la Station, en bordure de l'arrêt Carnières) sont les plus faisables à court-moyen termes : suppressions pure et simple, moyennant des mesures d'accompagnement notamment pour la circulation inter-quartiers des piétons (ex: absence de passage sous voies à la gare de Carnières),
- La fermeture des PN n°1 (chaussée de Mariemont) et PN n°6 (rue du Beauregard, à la frontière avec Piéton et en bordure de la N59) ne pourra se faire qu'à long-terme : des ouvrages d'art de franchissement sont en effet nécessaires compte-tenu des flux de véhicules actuels;

- enfin, après analyse, le PN n°3 (chaussée Brunehaut) ne pourra être supprimé (coûts des aménagements – passages supérieurs ou inférieurs – beaucoup trop élevés)

Toutefois, en raison de contraintes budgétaires et techniques (réactualisation de l'étude mobilité), la fermeture des PN 4 et 5 n'est pas programmée à ce jour. Elle devra être intégrée dans les éventuelles réflexions autour du plan de circulation futur de ce secteur.



Extrait de l'étude de suppression des PN sur la ligne 112, carte 1a - Localisation générale | Source : TUC RAIL, CSD Ingénieurs (2011)

5.2 Desserte TEC

L'offre bus sur le territoire est pilotée (en régie) par deux sociétés d'exploitations : le TEC Charleroi et le TEC Hainaut.

5.2.1 Offre en bus : une bonne couverture du territoire

Le territoire est ainsi parcouru par 13 lignes au total :

TEC HAINAUT (5 lignes):

Ligne 30 : Anderlues – Thieu
 Ligne 82 : Mons – Trazegnies
 Ligne 132 : La Louvière - Morlanwelz - Binche
 Ligne 133 : Binche - Morlanwelz - La Louvière
 Ligne 167 : La Louvière – Luttre

TEC CHARLEROI (8 lignes):

Ligne 41 : Charleroi – Courcelles – Gosselies – Jumet
 Lignes 43-83 : Charleroi – Monceau – Trazegnies – Courcelles
 Ligne 51 : Luttre SNCB – Monceau-sur-Sambre
 Ligne 61: Jumet – Trazegnies
 Ligne 63 : Jumet – Fontaine-L'Évêque
 Ligne 91 : Montigny – Thuin – Anderlues – Piéton – Chapelle
 Ligne 173 : Piéton – Fontaine – Landelies – Charleroi Sud
 "MCOU" : Ligne spéciale pour le marché de Courcelles (tracé identique aux lignes 43-83)

À ces différentes lignes régulières/commerciales, s'ajoutent les circuits scolaires spécifiques.

Seule la ligne 82, orientée est-ouest forme une liaison intercommunale puisque qu'elle dessert les 3 communes du territoire PiCM.

L'analyse des itinéraires des différentes lignes révèle que la quasi-totalité des zones d'habitat est desservi directement par une ligne TEC ou située à une distance de marche correcte (500 mètres à 1 km).

Seuls les parcs d'activités du territoire ne bénéficient pas d'une desserte en bus:

- le zoning de Courcelles, zone d'emploi importante, n'est desservi que par la ligne spéciale de Marché de Courcelles, en fonctionnement les mercredis, un seul aller-retour uniquement : une desserte non compatible pour un usage par des travailleurs
- et le zoning de Sainte-Henriette est bordé par la ligne 82 mais les arrêts (Morlanwelz "Etoile" et Chapelle "Route d'Anderlues") sont relativement éloignés de l'entrée du site

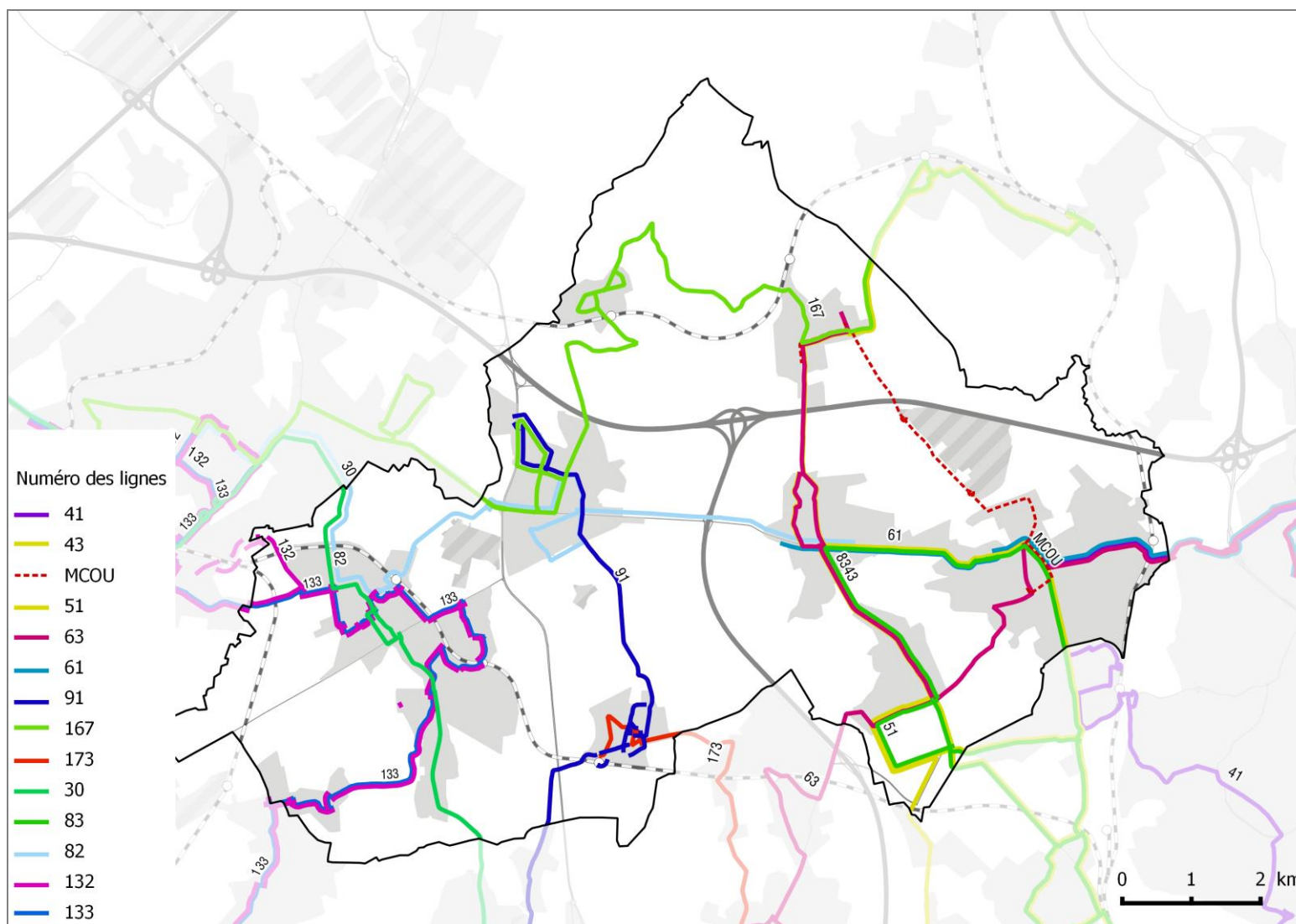
L'itinéraire seul ne convient pas d'apprécier le niveau de service d'une ligne de bus. Il convient d'étudier en complément la fréquence de passage (nombre de bus/heure/sens), la régularité de ceux-ci (ex: un bus tous les ¼ d'heure) ou encore l'amplitude de l'offre (ex: de 6h le matin à 20h le soir).

Une analyse de l'offre sur le premier critère a été menée, elle met en lumière un niveau de desserte inégal selon les secteurs :

- Bonne offre à Courcelles qui bénéficie des lignes urbaines de Charleroi;
- Offre moins intense dans le centre de Chapelle-lez-Herlaimont, contrairement aux centres des autres entités.

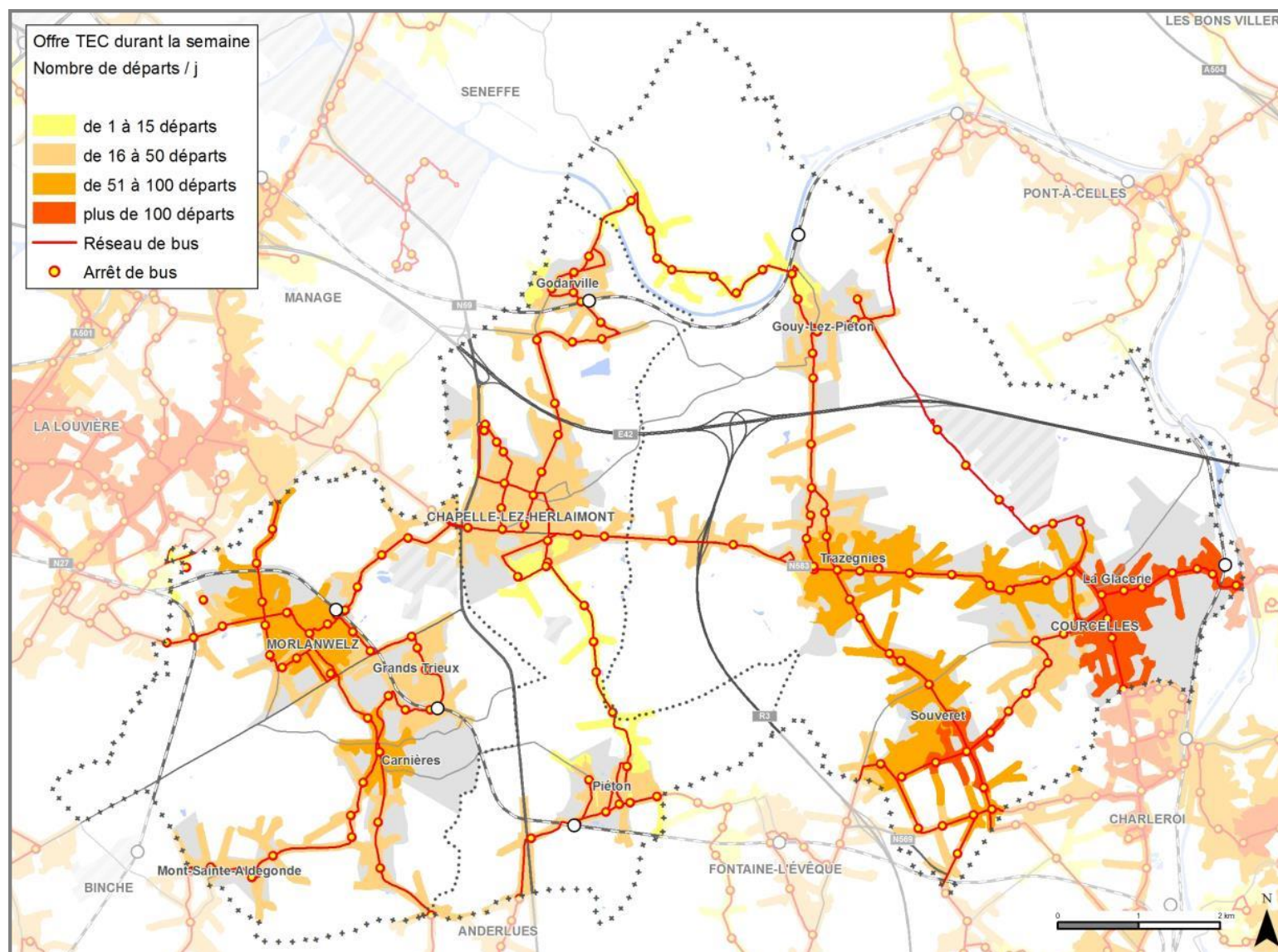
cf. carte ci-après

Itinéraires des lignes TEC



Couverture du territoire par l'offre TEC

Source TEC 2011



Les deux cartes précédentes permettent de pointer quelques faiblesses pour ce réseau :

- des variantes d'itinéraires ou des tracés organisés en "boucles", qui impactent la vitesse commerciale et complexifient la lisibilité de l'offre pour l'utilisateur;
- et une absence d'axe fort mais une offre partagée sur de multiples branches, qui peut nuire à la compétitivité du réseau.

En effet, il est admis que le seuil de 45 à 50 départs de bus par jour et par sens, soit environ 3 bus par heure, correspond au niveau plancher à partir duquel l'utilisation d'une ligne de bus classique devient compétitive avec un déplacement en voiture. Or ce niveau d'offre (couleur orangée et rouge sur la carte) n'est atteint que dans 5 secteurs du territoire : Morlanwelz, Carnières, Trazegnies, Souveret et Courcelles/La Glacière.

5.2.2 Analyse de la demande : le profil des usagers du bus

Les groupes TEC ne sont plus en mesure de fournir des informations détaillées sur les trajets de leurs abonnés (connaissance précise des communes d'origine et de destination), suite à la refonte des abonnements : l'abonnement "Horizon" permet aux usagers de se déplacer sur la totalité du territoire wallon quant aux abonnements "Next", ils permettent de voyager entre 2 zones tarifaires tant que celles-ci sont contiguës.

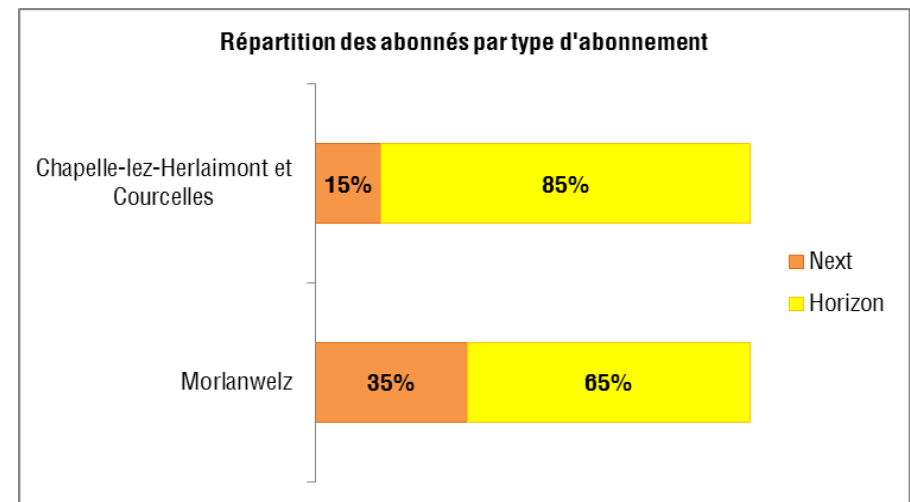
Les deux TEC ont toutefois précisé un ordre de grandeur du nombre de leurs abonnés résidant dans les 3 communes :

- Morlanwelz : ~ 900 abonnés
- Chapelle-Lez-Herlaimont : ~1.100 abonnés
- Courcelles ~ 2.100 abonnés

Le type d'abonnement utilisé est majoritairement l'abonnement "Horizon" soit un abonnement pour des trajets de moyenne-longue distance.

Les abonnés qui habitent Morlanwelz sont plus nombreux que dans les autres communes à se déplacer sur des petites distances (au sein de la commune ou dans les zones contiguës).

Cette tendance d'une part plus importante de "déplacements locaux" à Morlanwelz a déjà été observée pour le ferroviaire et se retrouve également pour le TEC. Elle s'explique par la concentration d'équipements scolaires à Morlanwelz qui attire dans un bassin étendu, à commencer par les habitants des secteurs de Carnières, Mont-Sainte-Aldegondé et Trioux.



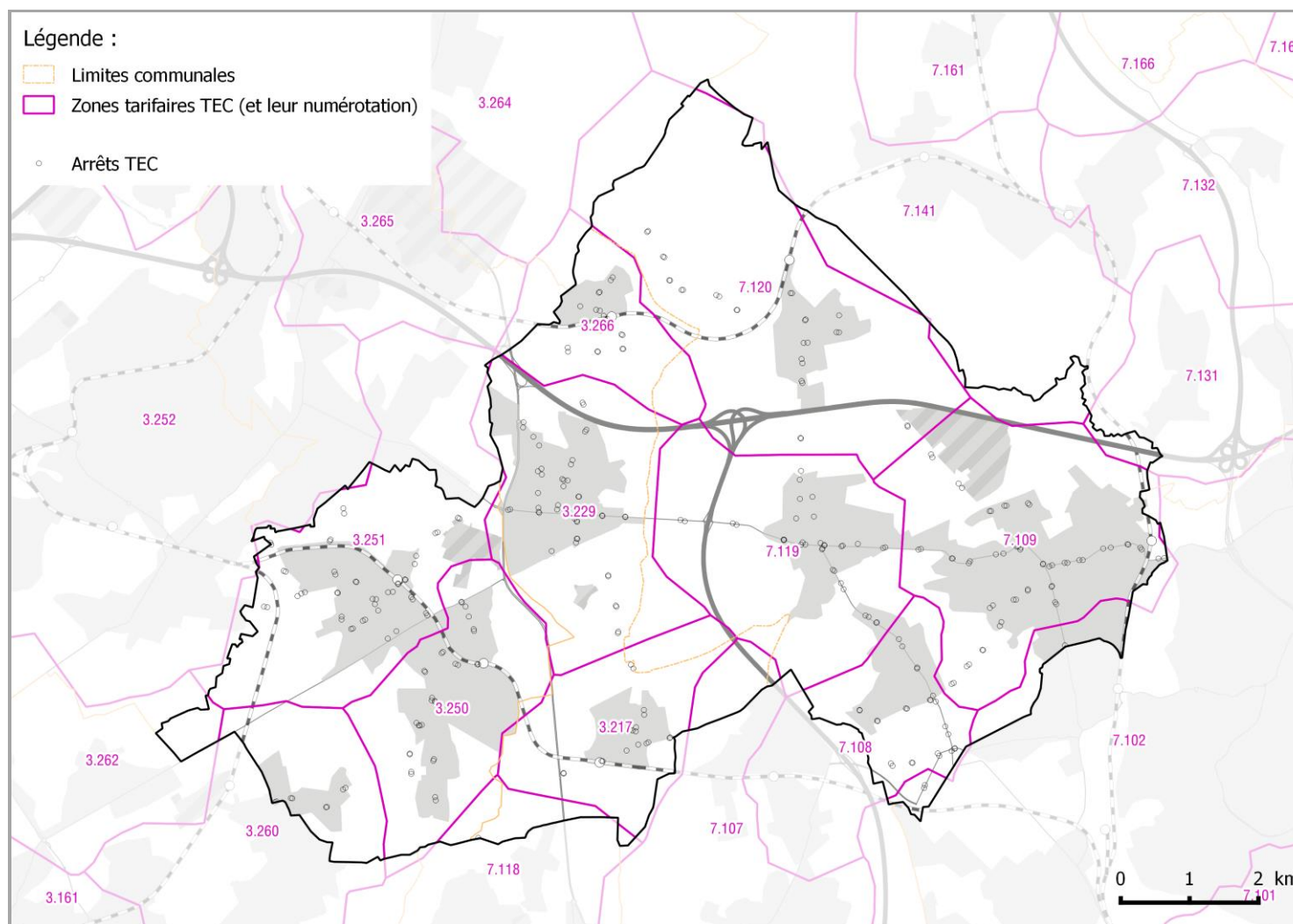
Répartition approximative des abonnés par type d'abonnement Next ou Horizon

Source: TEC Hainaut 2015

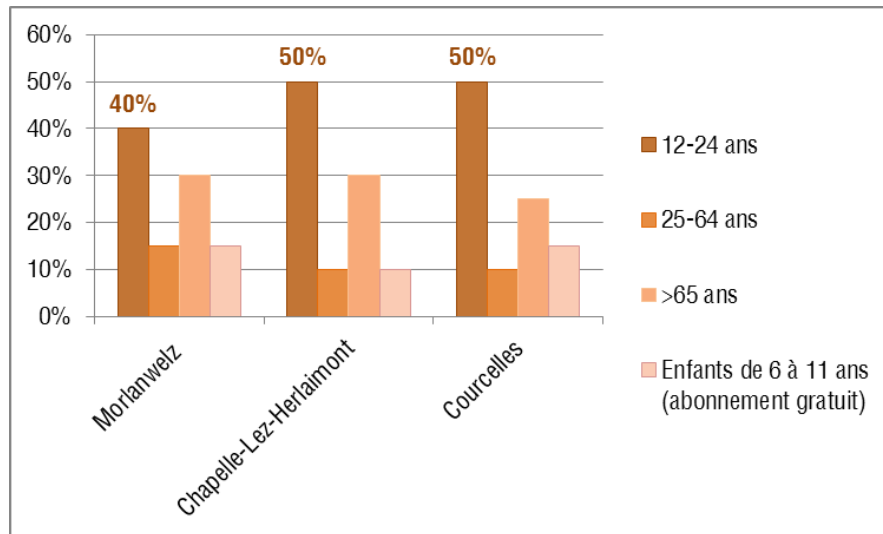
Le découpage des zones tarifaires du TEC

Ce découpage ne suit pas les limites communales mais a été tracé en fonction du positionnement des arrêts et de la distance entre deux arrêts sur une même ligne (logique de distance parcourue qui implique de faire évoluer le tarif).

Source TEC



Si l'on se réfère au profil des abonnés selon leur tranche d'âge, à l'image de la fréquentation de l'ensemble des lignes TEC en Wallonie, celles du territoire sont essentiellement utilisées par des jeunes scolaires (12-24 ans).



Répartition des abonnés TEC en 2015 par tranche d'âge et par commune
Source : TEC

Les usagers considérés comme "captifs" de l'offre en bus (jeunes et très jeunes, non autonomes dans leur mobilité / seniors qui délaissent leur voiture pour des raisons de santé) sont donc majoritaires dans la clientèle des abonnés, plus de 4 abonnés sur 5.

Les usagers que l'on peut considérer comme "convaincus" (jeunes actifs ou adultes – 25-64 ans) ne représentent que 10% des abonnés.

Le lancement de la billettique "TEC-It-Easy" (carte sans contact) au Printemps 2015 a conduit par ailleurs à une profonde refonte des outils

de monitoring de la clientèle, outils à ce jour non totalement consolidés pour obtenir des chiffres fiables de fréquentation par ligne et/ou par arrêt.

Il conviendra, dès que ces données seront disponibles, de les exploiter utilement pour accompagner la définition du plan d'action de ce PiCM.

5.2.3 La problématique de la vitesse commerciale des bus

Les perspectives de l'évolution des transports en Belgique à l'horizon 2030, menées par le Bureau Fédéral du Plan, envisagent en effet, à politique inchangée, une croissance importante du nombre total de véhicules-kilomètres sur le réseau routier belge : +22 %, ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen de 1,1 %.

Cette augmentation de trafic entraînera de la congestion et une baisse de la vitesse moyenne sur la route : - 24 % aux périodes de pointe et - 10% en période creuse (source : *Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 – version décembre 2015*).

Or cette congestion automobile va, à situation constante et sans aménagements, pénaliser les temps de parcours des bus TEC et réduire leur attractivité

C'est déjà en partie le cas sur le territoire du PiCM au niveau de certains "points durs", à l'heure de pointe. En effet, il n'existe pas de voies réservées pour les bus TEC, ni de priorité de passage de feu aux carrefours : les lignes TEC sont donc dépendantes des conditions de circulations sur le réseau routier. Cela entraîne une diminution de la vitesse commerciale, des irrégularités de desserte et une perte globale de la performance du réseau.



Bus de la ligne 41 en entrée de Courcelles, via la N584

Le nœud de la Place Winston Churchill, notamment les échanges entre la N584 et la N582 (vers Gosselies) - mouvements de tourne à gauche – apparaît comme un point dur pour la circulation en heure de pointe.

L'itinéraire de la ligne 82 (N583, N584) repose également sur des axes routiers très empruntés. L'aménagement du Rond-Point Marie-La-Guerre (Avril 2016) dans le débouché de la N583 devrait toutefois faciliter l'insertion et la circulation des bus.

A Morlanwelz, la circulation est difficile pour les TEC dans la rue Raoul Warocqué (étroitesse et sinuosité). L'idée d'un parcours séparé doit être évaluée.

5.2.4 Les arrêts

Compte-tenu du coût que cela représente, la mise en accessibilité des arrêts (bordure de quais, pentes, etc.) se fait au cas par cas, sans programmation (à l'occasion de travaux de réfection des voiries par exemple) ou selon des demandes de particuliers en situation de handicap.

Les aménagements destinés au confort des passagers en attente (banc, abri, auvent latéraux pour la pluie) et les panneaux d'affichage dynamique des horaires sont déployés avec parcimonie.

Outre cette dimension qualitative, certains arrêts seraient mal positionnés :

- soit par qu'ils sont trop éloignés du pôle à desservir
- soit parce que les conditions d'accès ou de descentes des passagers sont accidentogènes
- ou encore en raison de l'étroitesse de la chaussée et/ou de comportements illicites d'autres usagers (stationnement voitures).

Les communes ont évoqué différents arrêts qui posent question par exemple à Chapelle :

- Arrêt à déplacer sur le boulevard Duvivier (Piéton),
- Arrêt "Rue de Trazegnies" (dans la rue du même nom / N583, en face de la Boulangerie) à recentrer au plus proche de l'école
- Arrêt "Bascoup" (rue de la Hestre, en face du Carrefour Market) à repositionner

5.2.5 Intermodalité bus/vélo

Sur le territoire du PiCM, il n'y a pas de stationnement vélo organisés en articulation avec les transports publics, excepté quelques racks à vélo non sécurisés ni couverts au niveau des gares.

Dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, le SPW a mis en place un groupe de travail Intermodalité bus/vélo. Cette démarche a permis la mise en place, au Printemps 2014, d'un projet pilote "Vélo+Bus" qui encourage l'usage du vélo pour rejoindre son arrêt de bus. Aux côtés du SPW, le groupe TEC soutient ainsi les communes dans l'aménagement d'itinéraires cyclables et de dispositifs de stationnement à proximité des arrêts.

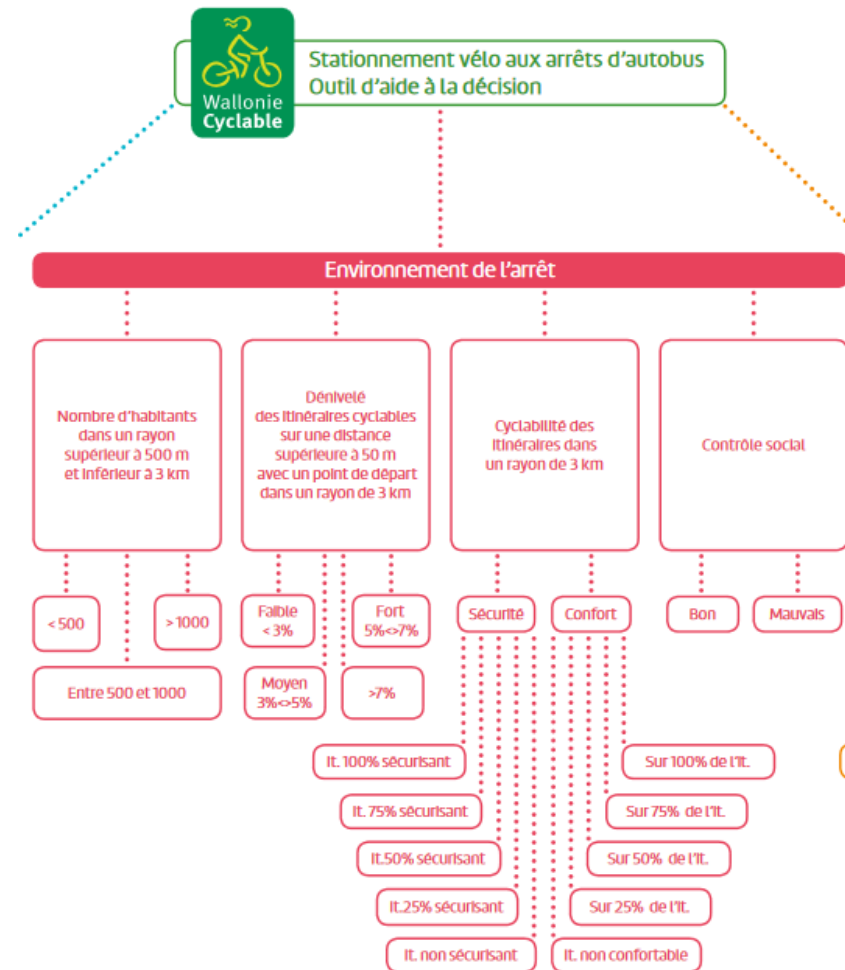


Campagne "Vélo+Bus"

Source : SRWT

Dans son Guide des aménagements en faveur des bus publié en Février 2016, la SRWT détaille, page 42, la procédure pour obtenir une subvention pour le placement d'un équipement pour vélos à un arrêt d'autobus. En Annexe, sont listés et détaillés les critères d'analyse et d'aide à la décision pour définir au mieux les arrêts qui pourraient faire l'objet d'aménagements cyclables parmi lesquels l'offre de transport au

niveau de l'arrêt et l'environnement de celui-ci (nombre d'habitant, pentes, cyclabilité de l'itinéraire ou encore contrôle social).



Extrait de l'arborescence des critères d'analyse - Outil d'aide à la décision pour les stationnements vélos aux arrêts d'autobus

Source : SRWT, Guide des aménagements en faveur des bus, page 105

5.2.6 Les projets : le plan Réseau 2020

Le groupe TEC, aux côtés de la Société régionale wallonne du transport (SRWT), étudie actuellement les grands principes d'évolution du réseau à l'horizon 2020.

Cette étude repose sur les constats suivants :

- la forte instabilité des temps de parcours (liée aux itinéraires empruntés mais également à la congestion routière), diminue la vitesse commerciale des bus et réduit ainsi sa compétitivité
- la dimension sociale de l'offre avec la nécessité d'un maintien de l'accessibilité à une offre en transports en commun pour l'ensemble de la population (en période de vacances, 52 % des wallons disposent d'un bus/heure en moyenne)
- les enjeux environnementaux posés par l'âge et qualité du parc de véhicules, le bruit, et la pollution ; il faut en effet 11 passagers en permanence dans un bus pour qu'il pollue moins que la voiture
- les enjeux économiques et budgétaires qui poussent à la recherche de nouvelles solutions de mobilité, complémentaires aux lignes classiques, mais moins onéreuses, pour les flux de moindre importance.

Les objectifs fixés pour cette restructuration de l'offre reposent ainsi sur:

- la meilleure articulation entre la structure du territoire (desserte des pôles et des densités de population)
- l'amélioration des performances en matière d'intermodalité (train, vélo, etc.)
- l'amélioration des performances économiques et environnementales (hausse du taux de charge moyen des bus)

- l'amélioration de l'attractivité de l'offre TEC par rapport à la voiture (via l'augmentation de la vitesse commerciale et de la lisibilité de l'offre).

Chacune des sociétés d'exploitation va donc réévaluer son offre et définir un niveau de service cible selon une méthodologie commune, proposée en 2014 par la SRWT au Gouvernement Wallon.

Cette méthodologie d'analyse repose sur l'identification de différents critères (grille de référence des niveaux de service) : type de desserte au regard de la demande existante et potentielle, niveau d'offre actuel, distribution des passages au cours de la journée, amplitude horaire et constances spatiale (variantes d'itinéraires) et temporelles (période scolaire - non-scolaire) de l'offre.

Au cours de l'année 2016, le groupe TEC poursuivra ce travail, en lien avec les communes, dans la perspective d'aboutir à la définition de ce nouveau schéma pour l'horizon 2020

5.3 Objectifs

Les objectifs du PiCM en matière de transports publics consistent :

- à mener une politique d'encouragement et d'accompagnement des habitants et usagers du territoire dans leur transfert modal de la voiture vers les transports publics et donc vers une mobilité moins carbonée.
- A donner des alternatives cohérentes et efficaces pour les personnes n'ayant pas accès à la voiture

Cette politique peut s'appuyer sur un atout majeur : la densité des lignes ferroviaires sur le territoire. L'accessibilité tous modes (à commencer par la marche et le vélo) des gares du territoire doit être recherchée tout comme l'amélioration sensible de la qualité des aménagements aux abords des gares, ainsi que leurs équipements.

La proximité de gares avec une offre plus importante (Luttre, La Louvière, Charleroi) forme également une opportunité pour le territoire: il conviendra d'accompagner et encourager des aménagements facilitant le rabattement vers ces gares (itinéraires bus rapides, parkings-relais, itinéraires cyclables balisés et sécurisés, jalonnement, communication, etc.)

Pour la circulation des bus, le PiCM s'inscrit dans les objectifs définis par le groupe TEC dans le cadre de l'élaboration du plan réseau TEC 2020 : améliorer la performance des bus par une augmentation de la vitesse commerciale et une réorganisation de l'offre afin qu'elle soit la plus adaptée aux besoins, y compris dans les zones moins denses. L'élaboration du plan d'action du PiCM et la finalisation du plan réseau TEC 2020 s'incrivent dans une même échéance temporelle, cette

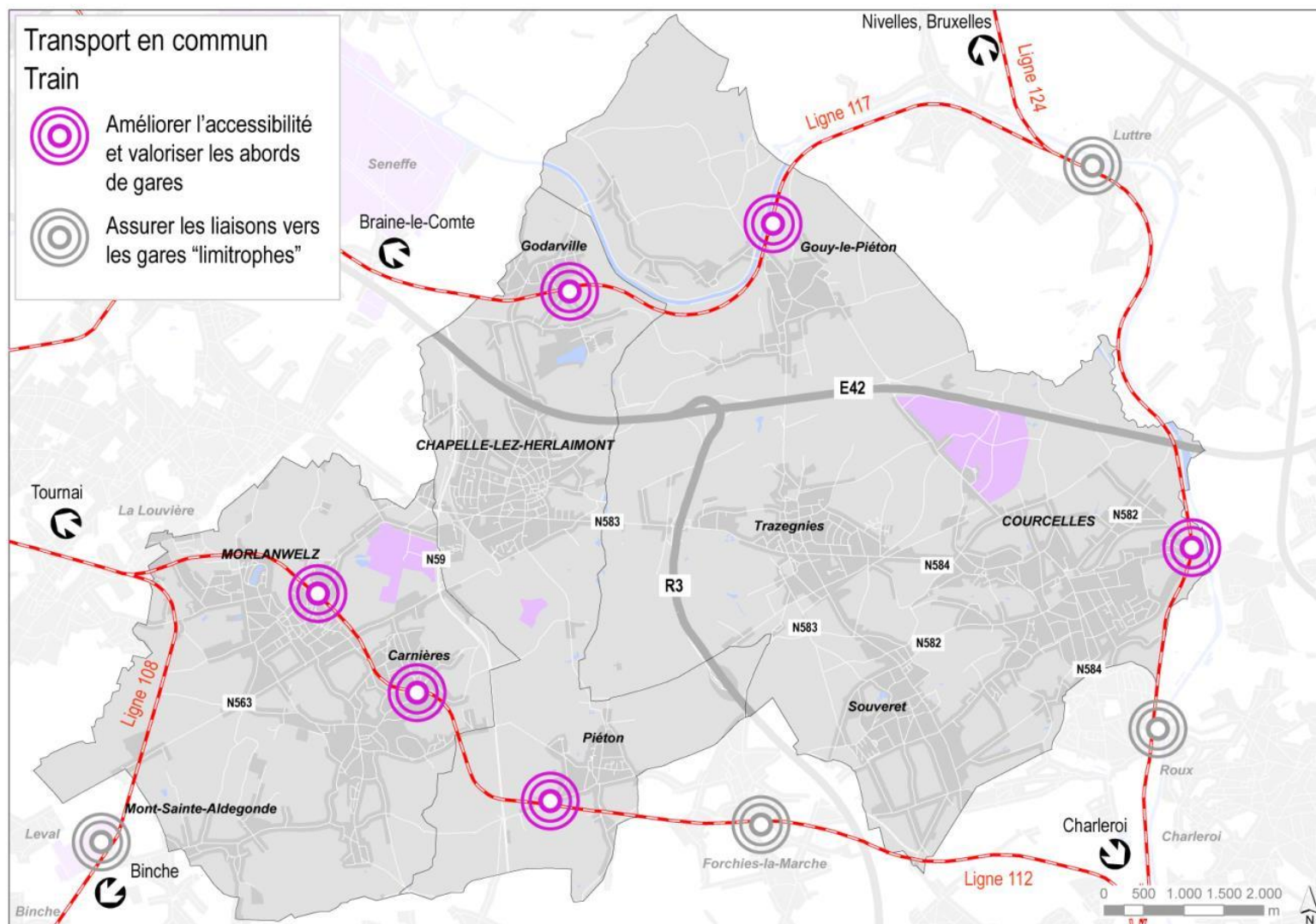
concordance des calendriers permettra de faire dialoguer au mieux les propositions d'aménagements des communes avec la stratégie du groupe TEC.

Celles-ci se pencheront plus particulièrement sur les objectifs opérationnels suivants :

- Renforcement ponctuel du réseau, sur des axes stratégiques voire création d'offre complémentaires lorsque la demande potentielle le justifie
- Amélioration de la lisibilité (clarification du réseau)
- Amélioration de la vitesse commerciale (traversée des centres – bourgs,...)
- Intermodalité avec les gares SNCB (y compris intégration tarifaire)
- Amélioration de la localisation et de l'aménagement de certains arrêts



Objectifs TC train

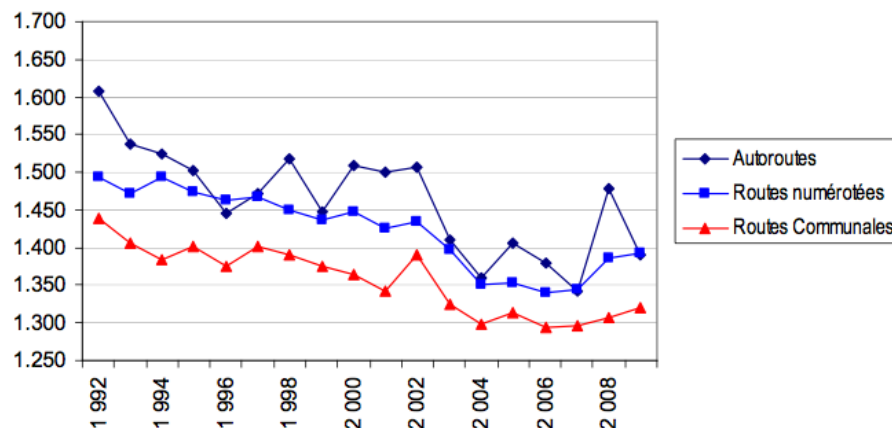


6 Covoiturage

6.1 Contexte en région wallonne

Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

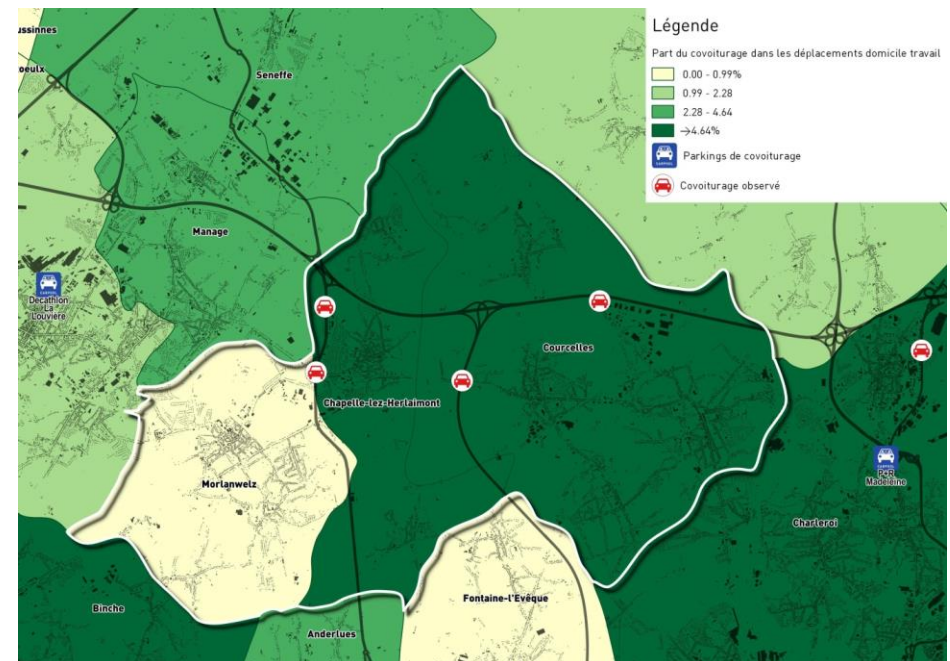
Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008. Les communes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.



Taux d'occupation moyen des voitures sur le réseau routier wallon (Source : SPF Mobilité & Transports)

6.2 Covoiturage sur le territoire du PICM

Le dernier recensement de la population (CENSUS 2011) montre une pratique du covoiturage plutôt élevée pour les communes de Courcelles et de Chapelle-Lez-Herlaimont, et bien moindre pour Morlanwelz, ce qui peut s'expliquer, pour cette dernière, par une localisation moins favorable vis-à-vis du réseau autoroutier.



Au niveau des lieux de pratiques, les principaux échangeurs situés sur ou à proximité du territoire du PICM font l'objet de covoiturage spontané, souvent dans des conditions peu satisfaisantes. Les sites comptabilisent de l'ordre de 10 véhicules garés. Selon une étude hollandaise, il est estimé que pour 1 véhicule stationné, il y a en fait

une demande latente de 3 à 4 véhicules supplémentaires. La demande à prendre en compte est donc de l'ordre de 40 véhicules.



Echangeur de Chapelle-lez-Herlaimont

6.3 Objectifs

Les infrastructures de stationnement font souvent défaut ce qui freine la pratique du covoiturage. C'est notamment le cas sur le territoire du PICM où les covoitureurs ne peuvent compter sur aucun site dédié à proximité, les plus proches étant localisés à Charleroi (P+R Madeleine) ou à La Louvière (Decathlon).

L'aménagement de parkings de covoiturage est également un des meilleurs vecteurs de communication pour assurer la promotion de ce mode de transport car ces parkings sont très visibles et légitiment d'une certaine manière la pratique.

Un des objectifs du PICM sera donc d'évaluer les possibilités de création d'infrastructures de stationnement en des endroits stratégiques du réseau routier, tout en privilégiant les solutions de mutualisation, à travers des partenariats avec le privé ou les services publics. En effet, les coûts de construction de parkings sont très importants alors que de nombreux parkings existant sont vides ou très peu utilisés en journée et peuvent accueillir les covoitureurs dans de bonnes conditions.

Plusieurs éléments doivent être pris en compte lors de la sélection et l'aménagement d'aires de covoiturage :

- **Un emplacement logique et à une distance pertinente des pôles d'attractivité**

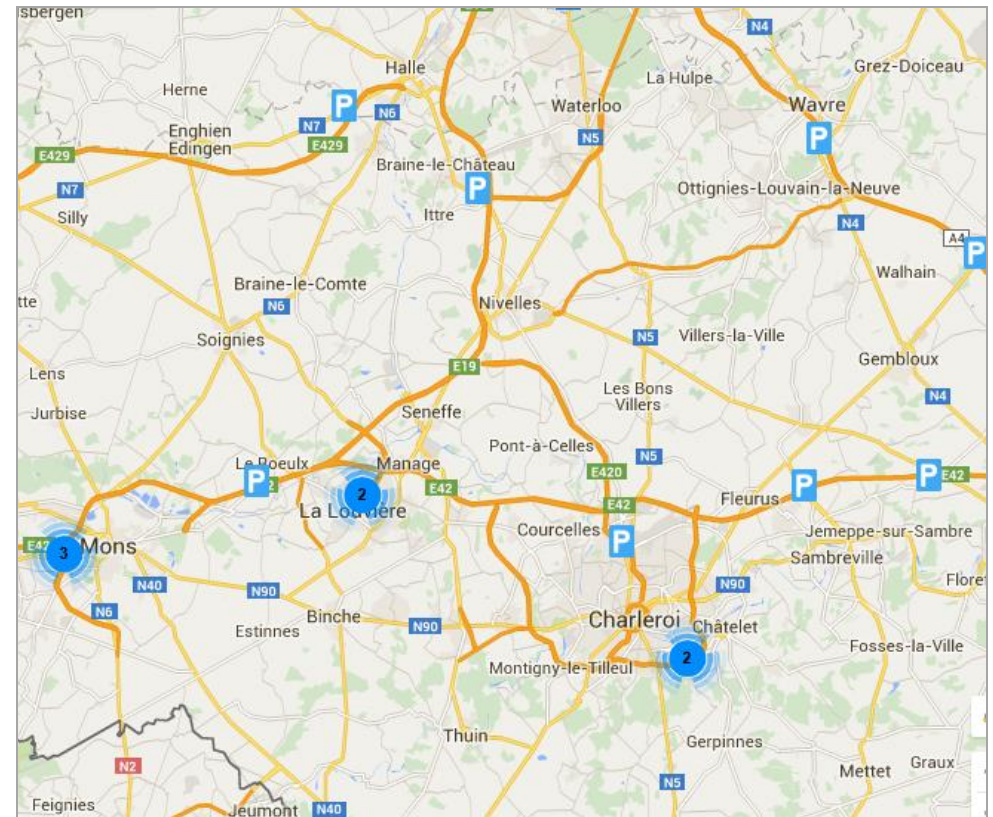
Le parking de covoiturage doit se situer à un endroit logique pour les futurs utilisateurs par rapport à leurs trajets quotidiens. Il doit idéalement se trouver à l'intersection ou le long d'axes connaissant un trafic important. Il est important de placer les parkings de covoiturage à une distance relativement importante des pôles d'attractivité (ville importante, zones d'activités, ...) puisque les covoitureurs parcourent en moyenne plus d'une trentaine de kilomètres par jour.

- **Un maillage cohérent**

Il est utile de raisonner en termes de réseau de parkings de covoiturage car les habitudes des covoitureurs évoluent rapidement en fonction de leur contexte professionnel et du choix des partenaires. Chaque lieu de covoiturage a ses avantages et inconvénients en fonction des contraintes quotidiennes. Il est préférable de viser l'implantation de plusieurs petits parkings de covoiturage (entre 5 et 30 places) bien disséminés sur le territoire que d'aménager un méga-parking.

■ Une accessibilité multimodale

- Le parking doit être aisément accessible en voiture afin d'éviter aux utilisateurs de perdre du temps dans des détours importants. Il est également conseillé de rendre le parking directement accessible depuis le réseau secondaire.
- Les enquêtes dans différents pays ont montré que de nombreux covoitureurs ne disposent pas de leur permis de conduire ou n'ont pas de voiture à leur disposition. Il est donc important que le parking soit si possible accessible en transport public. Ceci permet par ailleurs aux covoitureurs d'avoir une alternative pour récupérer leur véhicule en cas de défaut de leurs partenaires ou du véhicule utilisé pour covoiturer.
- Le parking devra idéalement être accessible à vélo depuis les noyaux d'habitat environnants.



Parking existants en région wallonne (source : TaxiStop)

7 Réseau routier

Le territoire est encadré par un réseau routier dense et structurant pour la circulation des personnes et des marchandises.

7.1 Circulation automobile

7.1.1 Structure du réseau routier

Le maillage viaire du territoire est assuré par un système de liaisons structurantes, d'échelle régionale :

- les liaisons Ouest-Est sont assurées par l'autoroute E42 ("Autoroute de Wallonie"- A15) et différentes routes régionales : RN583 et son prolongement la RN584 (traversée des trois communes avec un aménagement de type "chaussée"). En frange sud du territoire, la RN90, dans un tracé parallèle à l'autoroute, connecte Fontaine-l'Évêque, Anderlues, Binche et Mons.
- les liaisons Nord-Sud sont permises par la RN59 (Seneffe-Thuin), le grand Ring de Charleroi -R3 (connecté au Nord à l'E42 et au sud à la N90), la RN584 (tronçon Trazegnies – Souveret –Marchienne-au-Pont) et enfin, à l'ouest, l'A54 (E420) qui connecte Charleroi à Nivelles et Bruxelles.

Ce réseau structurant doit, au regard des objectifs du Schéma Régional de Mobilité (SRM), pouvoir connecter les pôles régionaux majeurs de manière fluide, avec une capacité importante (2 voies) et des temps de parcours limités (> 70 km/h). Il permet aussi le transit international (Trans European Network) transfrontalier et régional de

moyenne (> 50 km) à longue distance (> 100 km) pour les voitures et les poids lourds, avec une bonne lisibilité.

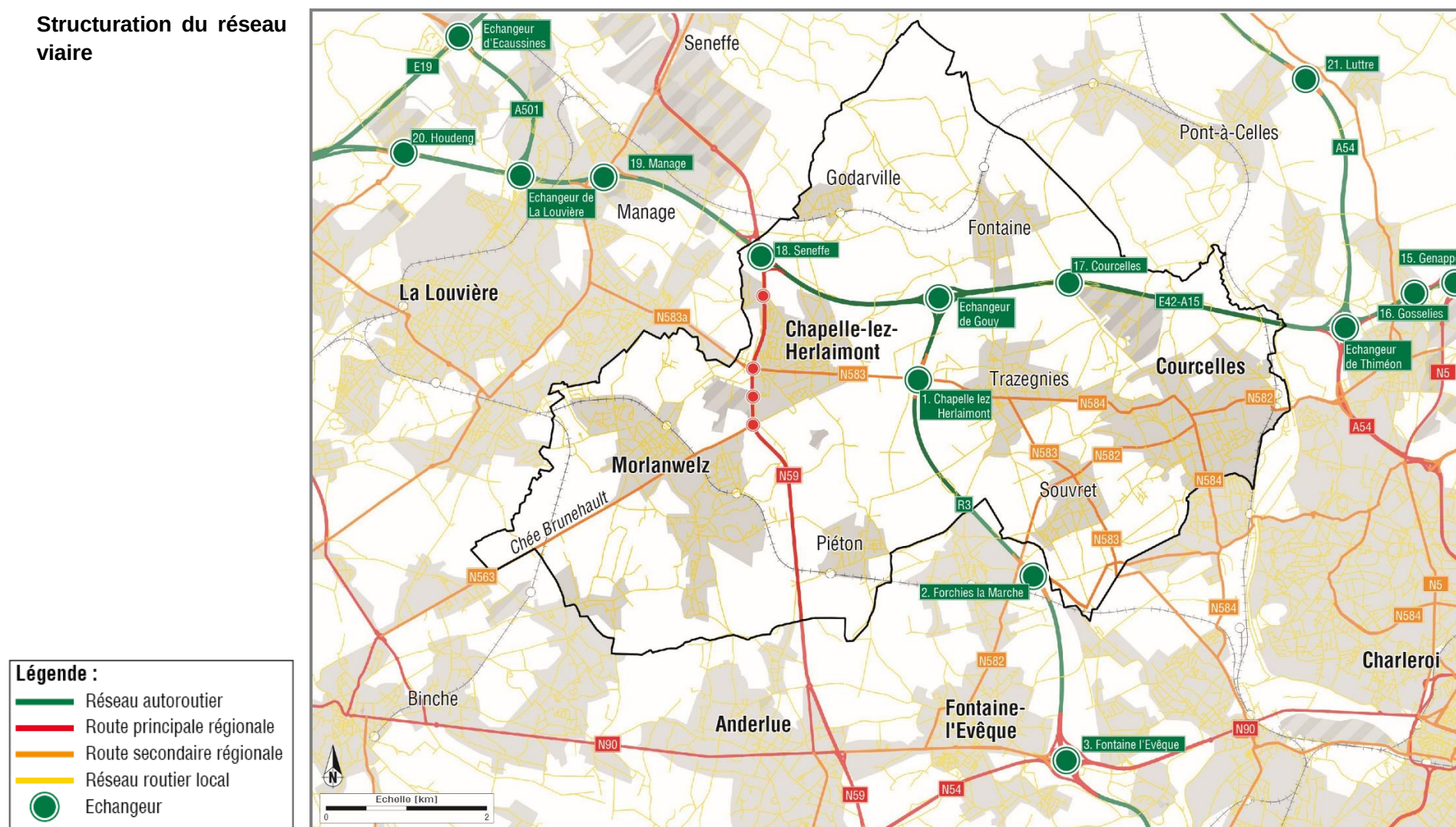
Au niveau du territoire PiCM, le maillage d'échangeurs sur ces différents axes assure aux habitants une connexion aux différents pôles urbains régionaux et permet la diffusion du trafic au sein du territoire.

Pour autant, ces grands axes constituent également des coupures urbaines importantes, auxquelles s'ajoutent les voies ferrées et le canal de Charleroi/Bruxelles : les mobilités piétons et cycles se trouvent pénalisées (traversée sous voies ou sur des ponts, en prise au vent, infrastructures peu engageantes pour la circulation piétonne, parfois mal éclairées).

Les traversées de ces axes pour les automobilistes sont parfois difficiles également. C'est le cas notamment de la traversée de la N59 pour les habitants de Carnières qui se rendent à Piéton, via les rues de Beauregard ou du Houssu (gestion des accès par un Stop mais la visibilité et la vitesse de circulation –limitée à 90- ne facilitent pas l'engagement et la traversée de la voie).

Ces voiries structurantes ont par ailleurs des profils très larges dédié essentiellement à l'automobile et favorisent les vitesses excessives, au-delà des limitations réglementaires.

Structuration du réseau viaire



L'analyse de la structuration du réseau révèle:

- des discontinuités dans le réseau principal notamment une superposition de fonctions de desserte locale et de desserte régionale pour la RN59, complexifiant les zones d'échanges (Marie-La-Guerre, voir ci-après)
- une transition brutale entre les axes régionaux capacitaires et la desserte locale (inter-quartiers, inter-communes) : particulièrement le cas du débouché de la RN 563 (Chaussée Brunehaut) sur la RN59; dans son prolongement, la rue Haute Chaussée n'a pas la même vocation (desserte locale) ni capacité et a un profil en "cul-de-sac".
- le réseau est globalement peu hiérarchisé et donc peu lisible pour l'automobiliste :
 - les traversées de centres-bourgs s'effectuent via des routes régionales capacitaires et il apparaît dès lors difficile de "marquer", spatialiser les entrées de ville
 - les liaisons entre les sections communales sont difficilement identifiables et se confondent avec la desserte locale; la lisibilité du réseau est à améliorer pour les centres des anciennes communes (Gouy-lez-Piéton, Godarville, Carnières, Piéton)

Focus sur le projet de réaménagement du carrefour Marie-la-Guerre

Afin d'améliorer la fluidité du trafic (embouteillages à la sortie des écoles du Plateau Warocqué) et réduire l'accidentologie, le SPW va transformer le carrefour Marie-la-Guerre à Chapelle-lez-Herlaimont en un double rond-point, l'un au droit de la Rue des Ateliers (Chée de

Bascoup) et le second, dans l'axe avec la RN59, au niveau du carrefour entre la N59 et N583a, avec des by-pass pour faciliter les mouvements de tourne à droite. Le chantier est prévu en 4 mois et se décompose en deux phases, une 1ère phase en mai-juin pour le 1er rond-point puis les deux mois suivants pour le rond-point de Marie-la-Guerre.



Carrefour Marie-la-Guerre avant aménagement, sens RN59 vers RN583 (Chapelle)



Plan du projet – Source : SPW- DGO.1.42

	Réseau routier revêtu total	dont réseau autoroutier	dont réseaux régionaux et provinciaux	dont réseau communal
Chapelle-lez-Herlaimont	97,5	3,3	8,4	85,8
Courcelles	224,7	10,7	22,2	191,8
Morlanwelz	100,4	0,0	8,2	92,2

Longueur en km du réseau routier par commune, au 1er janvier 2005

Source : SPF Mobilité et transport

7.1.2 Charges de trafic

L'E42 constitue l'une des autoroutes les plus fréquentées de Wallonie avec plus de 76.000 véhicules/jour et une part de poids lourds important dans le trafic et s'élevant à plus de 20% sur certains tronçons. Cette part s'explique parce que l'E42 constitue un axe majeur de trafic intégré dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) car situé sur l'Euro-corridor reliant l'Allemagne au Nord de la France et le Royaume-Uni via les 4 principales villes wallonnes.

Les routes régionales du territoire supportent par ailleurs un trafic routier important de l'ordre de près de 13.000 véhicules/jours sur la RN563 (Chaussée Brunehaut). Les comptages directionnels effectués en février 2016 permettront d'affiner la connaissance sur les charges de trafic sur la voirie locale.

Focus sur les travaux sur l'E42

Compte-tenu des charges de trafic sur cet axe et son état de dégradation, il a été décidé, en 2014, de renouveler en profondeur les 3 bandes existantes ainsi que la bande d'arrêt d'urgence, sur un

tronçon d'environ 16km situé sur l'E42/A15 entre Thiméon et Sambreville, en direction de Liège. La signalisation et les éléments de sécurité (glissières, bermes centrales, etc.) ont également été renouvelés. Un tronçon de 5km entre l'échangeur de Gouy et le viaduc de Viesville a par ailleurs été renouvelé à partir de juillet 2015. Les travaux se sont achevés au mois de décembre 2015.

La durée des travaux et les gênes occasionnées (fermeture de l'échangeur de Courcelles et des bretelles d'accès) ont probablement généré des reports temporaires de trafic sur les RN583 – RN584.

7.1.3 Régimes de vitesse

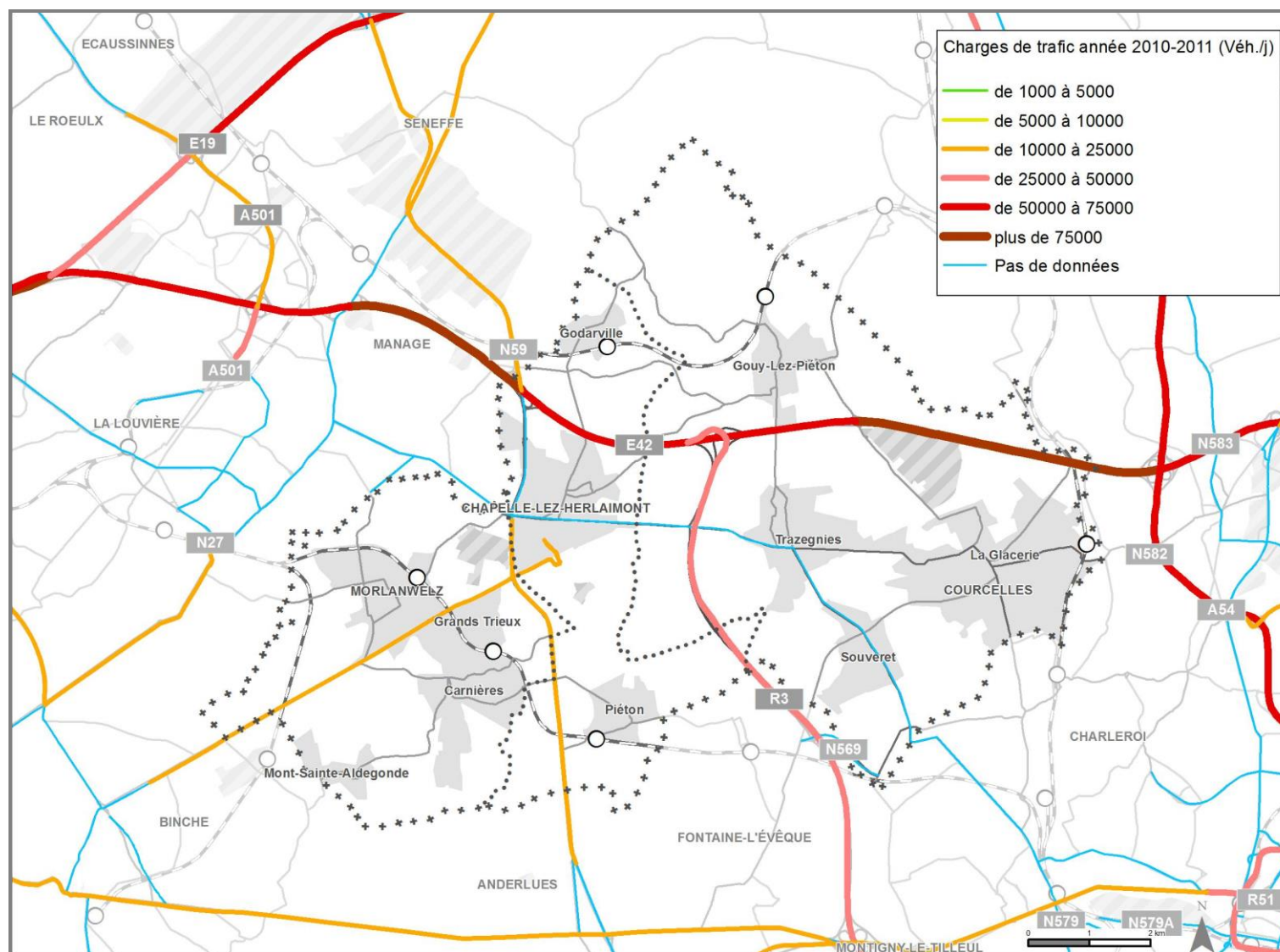
La question des vitesses peut être analysée selon deux focales :

- la focale réglementaire : avec les limitations de vitesses réglementaires, indiquées aux automobilistes par la signalisation verticale et parfois, des marquages au sol complémentaires
- une focale comportementale, liée à l'environnement (présence de bâtiments en bordure de voirie, densité du tissu urbain) et les aménagements de chaussée (largeur, courbures et pentes). Ces différents "signaux" peuvent en effet générer des comportements de non-respect des limitations réglementaires par les automobilistes.

Les deux cartes ci-après illustrent le différentiel entre ces deux focales et permettent de révéler l'enjeu d'une meilleure cohérence entre réglementation et aménagements physiques de la chaussée.

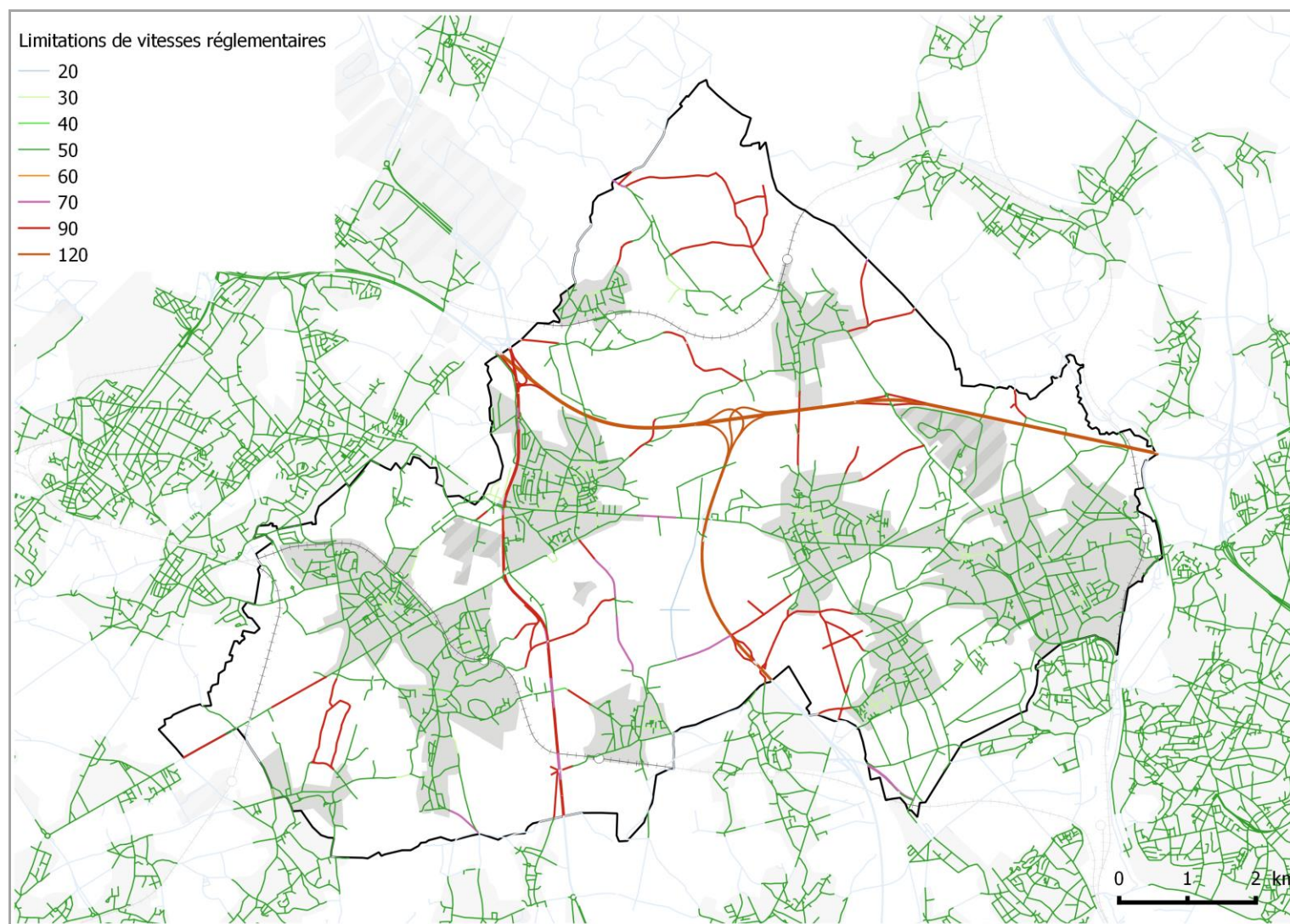
Charges de trafic sur les voiries structurantes

Source : SPW, 2011



**Régime de vitesses
(1/2): les limites
réglementaires**

Source : relevés ICEDD,
mars 2016

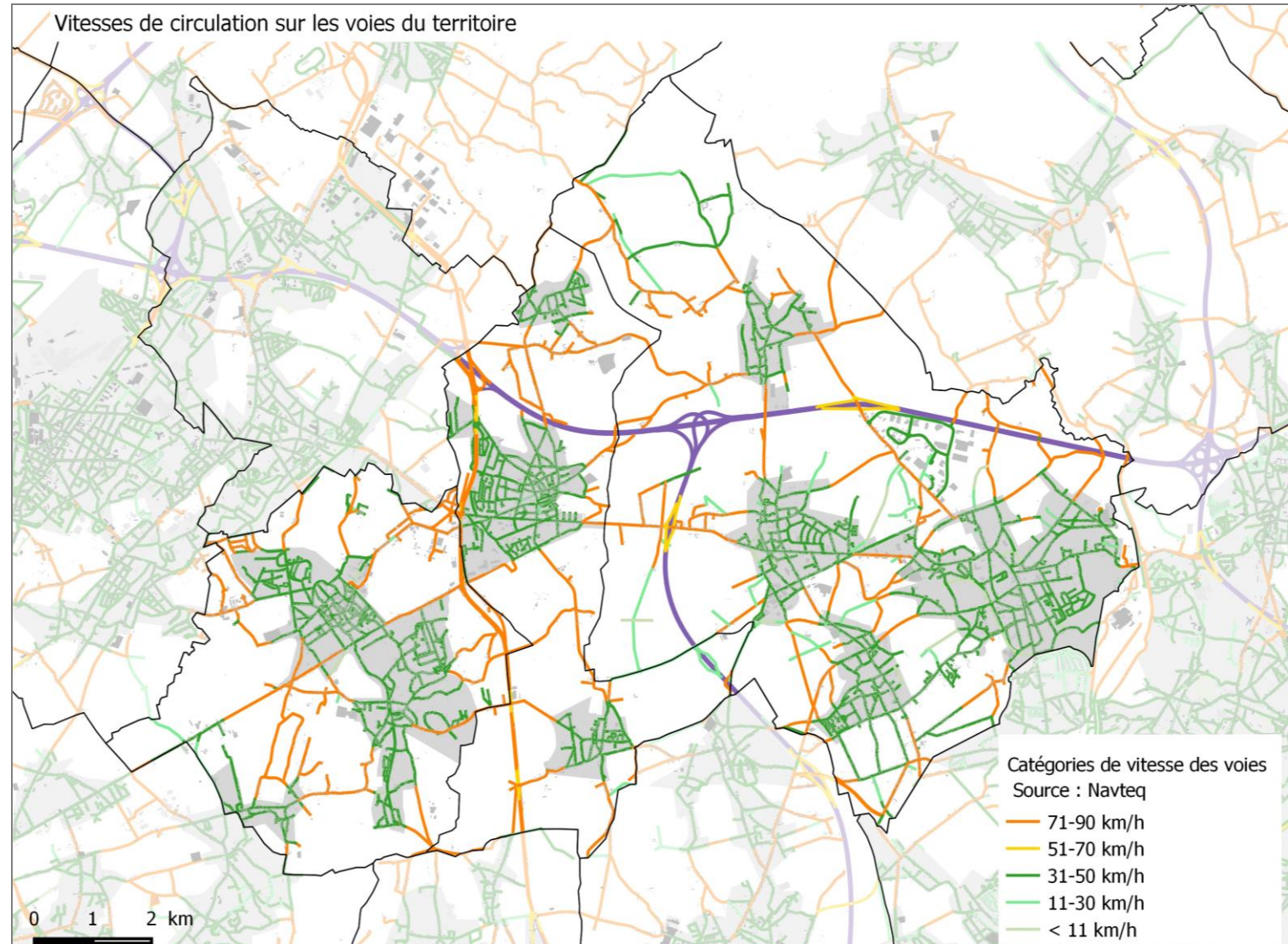


Régime de vitesses (2/2): les catégories de vitesses

Source : Navteq

Ici, l'indication de "catégorie de vitesse" n'est pas la vitesse maximale légale. Il s'agit d'une résultante d'un calcul par le gestionnaire de base de données Navteq qui prend en compte la vitesse maximale légale mais également les conditions physiques de la chaussée (chicanes, ralentisseurs), ses conditions d'accès, etc. Il s'agit donc d'un ordre de grandeur des vitesses réellement circulées sur les voies.

Ces indications demandent à être confortées par des relevés de vitesse sur le terrain.



Différentes campagnes de relevés de vitesses ont d'ores-et-déjà été effectuées :

Le SPW a mené des relevés à Courcelles sur la RN 584 au Printemps 2015

Relevés des vitesses effectués par le SPW à Courcelles, RN 584 (Printemps 2015)



Plan de localisation des boucles de comptages automatiques

Ces comptages montrent que les automobilistes ont une vitesse moyenne inférieure ou égale à 50km/h en journée mais que le matin avant 6h30 et le soir après 22h, la tendance est au dépassement des limitations de vitesses.

Précédemment, la zone de Police des Trioux a effectué en 2013, des relevés de vitesses suite à la demande de la commune :

- -rue de la Croisette à hauteur du n°113
- -rue des Gaulx, dans la cuvette à hauteur de l'étang

Les relevés montrent que :

- dans un secteur bâti, avec présence d'habitations de part et d'autre de la chaussée (rue de la Croisette), les automobilistes commettent moins d'infractions (seuls 4% ont dépassé la vitesse maximale de 50km/h);
- dans un secteur peu dense, rural et lorsque l'aménagement de la chaussée se prête à une prise de vitesse (cuvette rue des Gaulx), davantage d'automobilistes sont en infraction (16%).

Suite à ces relevés, la commune a procédé à l'installation de coussins berlinois.

7.1.4 Comptages directionnels

Dans le cadre du diagnostic, trois points durs ont été identifiés par les communes en matière de circulation routière:

- débouchés de la rue Notre Dame (étroite et pentue avec problèmes de croisements des véhicules) et Quai de la Haine sur la Chaussée Brunehaut à Morlanwelz
- débouchés des rues Hamal et des Déportés à Courcelles avec problèmes d'insertion sur la N584 (visibilité – trafic) qui génèrent des files et perturbe la sortie du pôle commercial
- et enfin, sur la Place communale de Courcelles, le carrefour entre les rue Churchill et du Gal. de Gaulle est problématique avec des remontées de file importantes en heure de pointe.

Dans la perspective de disposer d'une évaluation des mouvements et d'en déterminer les capacités utilisées, des comptages directionnels ont été organisés par le groupement en février 2016 et réalisés par la société Eureco. Ils serviront utilement à alimenter les travaux de la phase 3.

7.2 Circulation Poids-Lourds

L'analyse de la mobilité sur un territoire donné nécessite également de se pencher sur les flux de biens, de marchandises, de matières premières, etc. Toute ville a besoin de ces mouvements, pour fonctionner, s'alimenter, s'approvisionner, etc. Mais il est important que la circulation de ces camionnettes, camions et poids-lourds génère un minimum de nuisances :

- saturation des voiries et/ou utilisation d'axes non adaptés
- bruit lors des passages, chargements et déchargement;
- pollution
- stationnement illicite et/ou prolongé

7.2.1 Les générateurs de trafic lourd

Il convient de distinguer les générateurs de trafic lourd selon la typologie et localisation des sites desservis, les véhicules utilisés et la fréquence de ces livraisons :

- les livraisons des différents supermarchés et pôles commerciaux : par exemple le pôle commercial de Courcelles donnant sur la Rue Monnoyer (Leader Price, Mr Bricolage, Wibra, etc.); ou encore la zone commerciale du Chêne au Bois à Chapelle (au niveau du rond-point des Tchats);
- le charroi lié à l'acheminement des matières premières et le dispatching des produits finis dans le cadre d'activités industrielles : présent essentiellement vers et depuis les zoning du territoire (zoning de Courcelles, zoning Sainte-Henriette, rue de la Glacerie à Courcelles avec différentes entreprises installées dont Forever Products, spécialiste en produits chimiques et de droguerie)
- les activités de logistiques à proprement parlé : dans le zoning de Courcelles, plusieurs grosses entreprises de logistiques se sont

implantées (Stef Logistics, Johnson & Johnson, etc.), profitant de la connexion à l'E42 qui relie la Belgique aux marchés français et allemand ainsi que de la proximité avec les aéroports logistiques de Bruxelles et Liège

- le trafic en transit, notamment les convois exceptionnels
- le charroi "temporaire", lié à des travaux (réfection de voirie, construction, etc.)

Ces différents sites génèrent quelques nuisances, pointées par les communes :

- Rue de la Glacerie, à Courcelles, le passage important de camions en journée entraîne: problèmes d'insertion (voiries étroites et stationnement longitudinal de voiture), de vitesse (pentes marquées) et de sécurité (proximité de l'école de la Motte).



- De nombreux poids-lourds empruntent des voiries locales pour accéder au centre-ville de Courcelles depuis l'E42 et livrer notamment les pôles commerciaux communaux. Plus que le nombre de véhicules concernés, c'est surtout le profil des voiries empruntées (étroitesse) et la congestion (manœuvre difficiles) qui est problématique.

- La commune de Morlanwelz envisage des mesures pour diminuer les nuisances subies par le voisinage de la Zone Sainte-Henriette, avec comme pistes un accès direct à la RN59 voire à la Chaussée de Bascoup au nord.
- Enfin, les travaux d'agrandissement des Ateliers Infrabel de Bascoup ont généré un important charroi dans les rues du Chemin de fer et Haute Chaussée à Chapelle au cours de l'année 2015. Mais par la suite, une fois le bâtiment livré, le site devrait rester majoritairement approvisionné par le train. Les accès routiers au site seront par ailleurs reconfigurés et l'accès principal (entrée et sortie) du charroi, estimé à 5/10 camions par jour, se fera rue de Haute Chaussée, depuis la N59, sans impact donc sur les rues résidentielles de la cité sociale



7.3 Objectifs

7.3.1 Itinéraires Poids-Lourds et limitation de tonnage

L'objectif à poursuivre pour réduire les nuisances liées à la circulation des poids-lourds est de canaliser la circulation de ces derniers sur les axes adaptés, principalement les axes autoroutiers et les voiries régionales.

Pour cela, les communes disposent des différents outils :

- outils réglementaires avec les arrêtés de circulation accompagnés de l'installation de panneaux de limitation ou interdiction d'accès



C21. Accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.



C23. Accès interdit aux conducteurs de véhicules destinés ou utilisés au transport de choses.



C24a. Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses



C25. Accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une longueur supérieure à celle indiquée.

- outils physiques : aménagements dissuasifs pour la circulation des poids-lourds (chicanes, coussins berlinois, etc.)
- outils de management de la mobilité avec accompagnement vers les bonnes pratiques : exemple de Charte du Charroi des Carrières, adopté en mai 2004 dans la Vallée de l'Ourthe pour diminuer les désagréments liés aux carrières



CHARTRE DU CHARROI DES CARRIERES

VERSION ADOPTÉE LE 21 MAI 2004

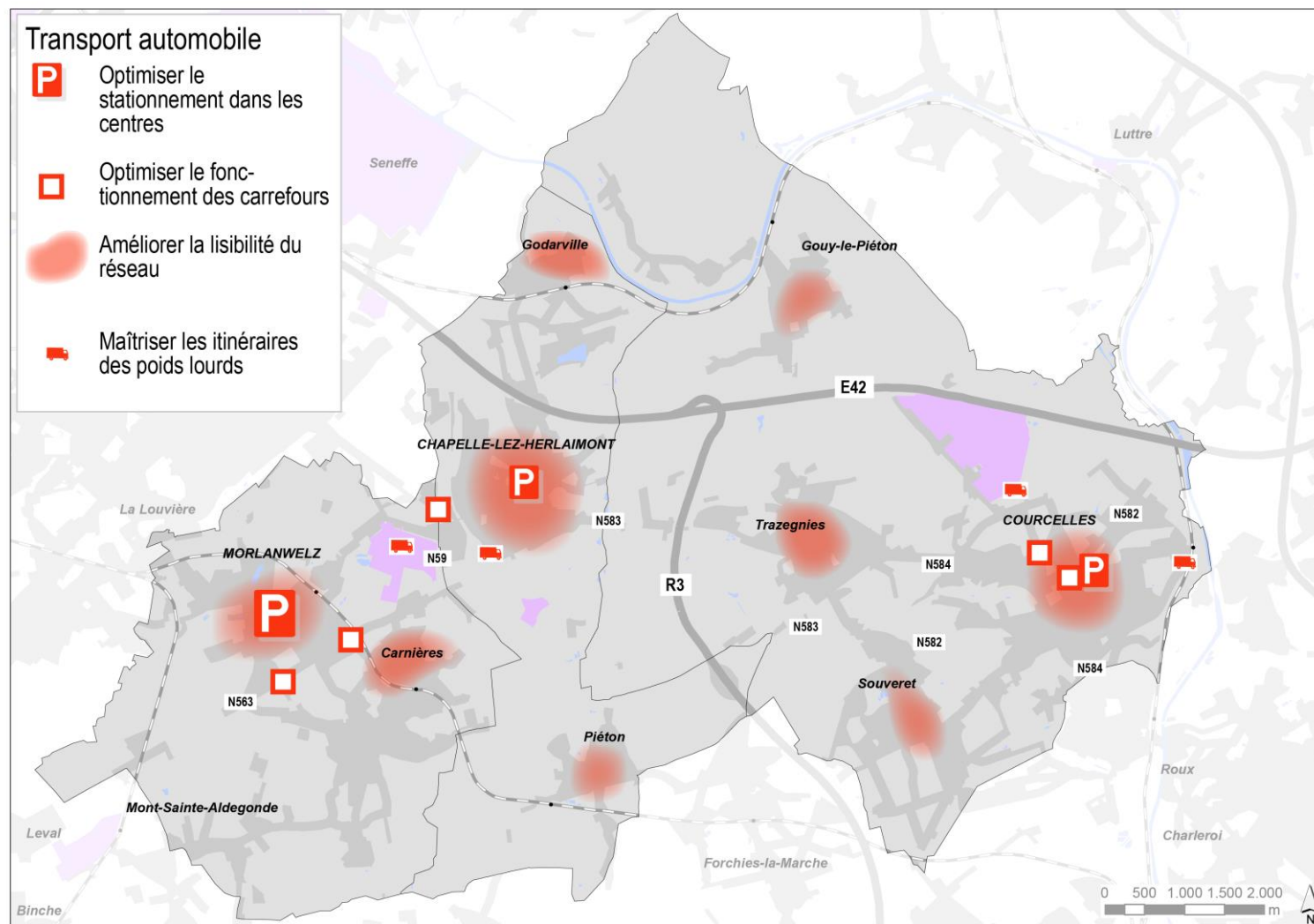
- outils "facilitateurs" avec par exemple la mise en place d'un jalonnement des équipements générateurs de flux poids-lourds,

7.3.2 Réseau routier

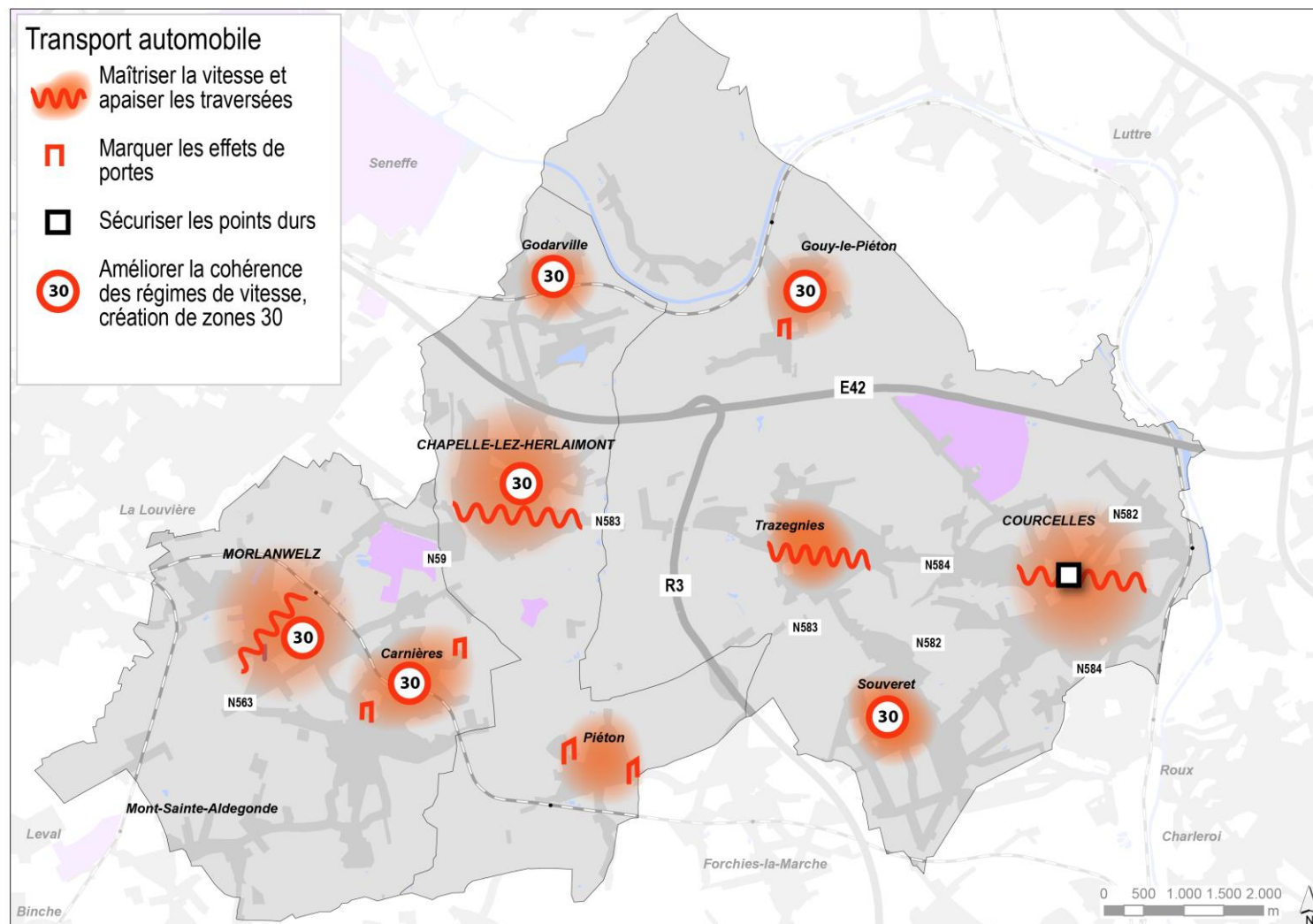
Au niveau du réseau routier, le PiCM doit permettre de résoudre les différents enjeux soulevés précédemment :

- affiner la hiérarchie du réseau routier à l'échelon local et plus particulièrement améliorer la lisibilité du réseau viaire pour les centres des anciennes communes (Gouy-lez-Piéton, Godarville, Carnières, Piéton notamment)
- gérer les quelques "poids durs" identifiés en matière de circulation et de congestion (conflits dans les mouvements tournants à certains carrefours à Morlanwelz et Courcelles principalement)
- définir ou redéfinir des itinéraires poids-lourds et repenser en ce sens la signalétique d'interdiction de circulation ainsi que la signalétique directionnelle
- maîtriser les vitesses sur les principaux axes intercommunaux à commencer par les RN583 N584
- faciliter cette maîtrise des vitesses par un travail d'harmonisation des différents régimes de vitesses sur ce même axe
- assurer la pacification de la circulation (vers la "ville lente"...) par le développement de zones 30 et zones 20 (ou "zones" de rencontre) et marquer plus distinctement, par des aménagements, les entrées et sorties des sections de communes (effet de "porte").
- enfin repenser l'infrastructure routière non plus uniquement comme un socle pour la circulation de véhicules motorisés mais comme un espace à partager entre plusieurs usagers : cyclistes, piétons, transports publics, etc.).

Objectifs routiers (1/2°)



Objectifs routiers (2/2)°



8 Stationnement

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie, dans la mesure où la densité du tissu commercial est relativement modérée (communes résidentielles) et où le stationnement résidant est pris en charge en grande partie hors-voirie (garages, zone de recul)

Seuls quelques secteurs sont concernés par une problématique de stationnement, particulièrement au niveau des centres-villes et dans certaines rues villageoises au profil très étroit.

8.1 Les centres

Les problèmes concernant l'offre de stationnement sont essentiellement rencontrés au centre des communes du PICM car c'est là que se concentrent les activités économiques, sociales, administratives dans lesquelles la population doit se rendre pour ses besoins quotidiens ou plus ponctuels.

8.1.1 Offre

Nous avons effectué un état des lieux pour les centres de chaque commune en répertoriant les espaces de stationnement et leur capacité. Certains éléments sont récurrents :

- Stationnement en accotement fort présent
- Stationnement sauvage et non formalisé en de nombreux endroits
- Gestion de la rotation sur certains secteurs par des zones bleues, limitées à 30 minutes pour certains emplacements
- Un contrôle des infractions très aléatoire



Morlanwelz

L'offre de stationnement dans le centre se répartit entre les espaces en voirie et les nombreux parkings hors voirie. Le stationnement en voirie est utilisé par des résidents et par énormément de navetteurs rejoignant surtout les nombreuses écoles. Cela amène une pression importante en journée, particulièrement aux heures d'entrée et de sortie des écoles, et cannibalise une place très importante dans l'espaces public ce qui est problématique en vue des projets de rénovation urbaine.

Offre en voirie

711 places en voirie

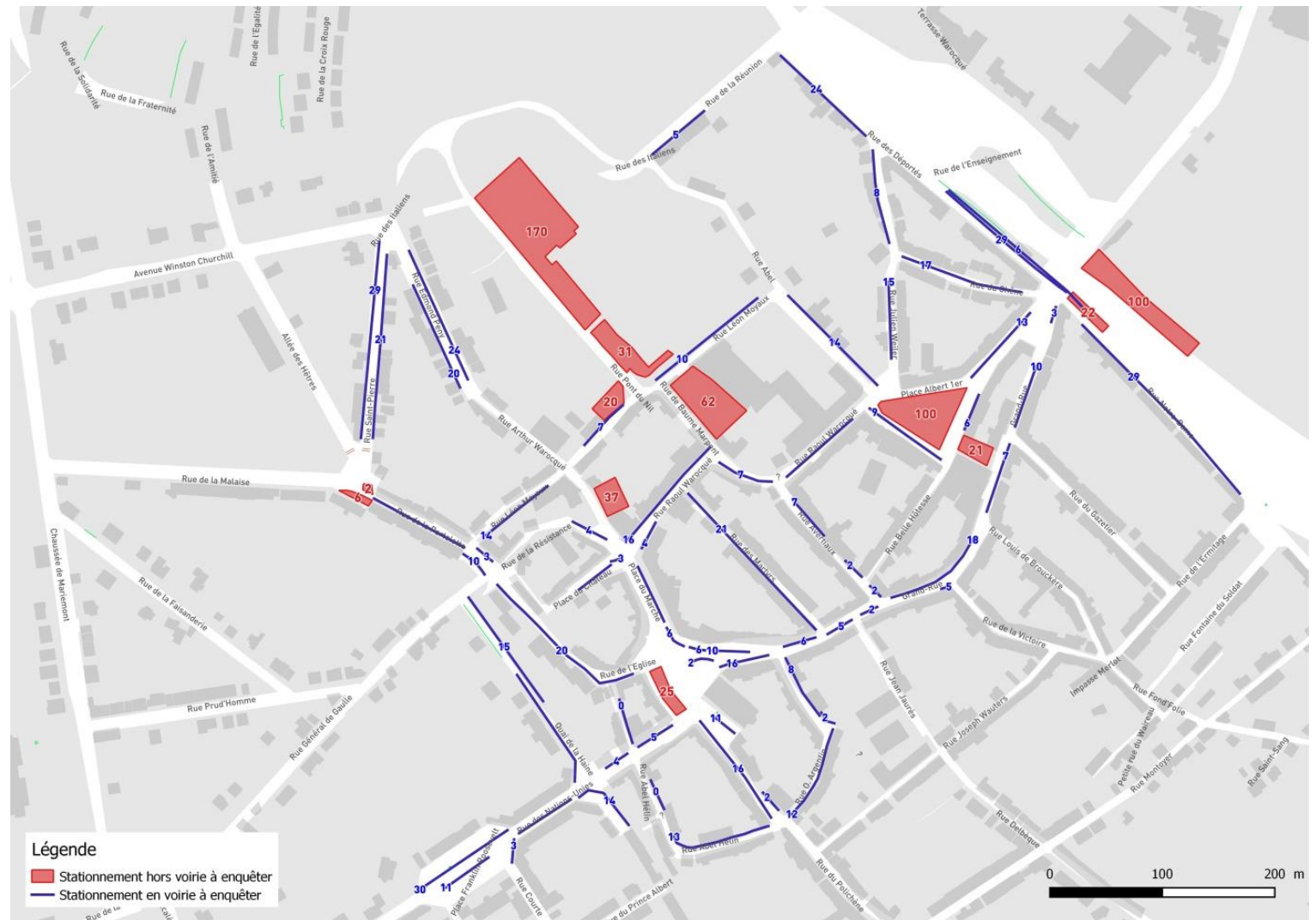
23 places PMR

0 zone de livraison

Offre hors voirie

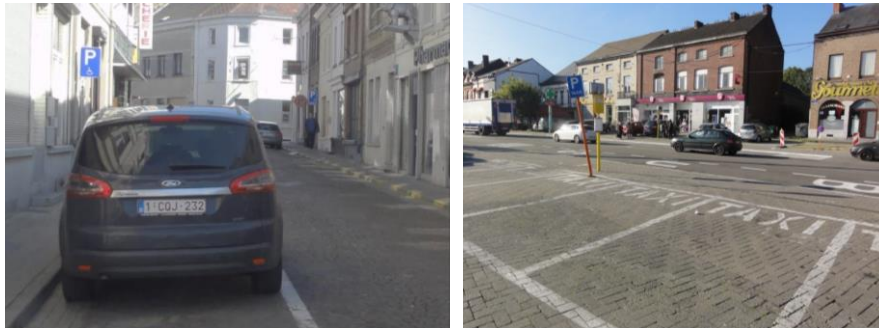
8 poches totalisant 600 places dont 250 publiques

194 accès garage



Emplacements réservés

- Des emplacements réservés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont présents de façon régulière au niveau des pôles
- De nombreux emplacements taxis existent sur la place de Courcelles tout en étant peu utilisés.
- Les zones de livraison sont peu présentes au niveau des pôles commerciaux et sont peu respectées.
- Les Kiss&Ride (zone de dépose) sont mis en places aux abords de certaines écoles.



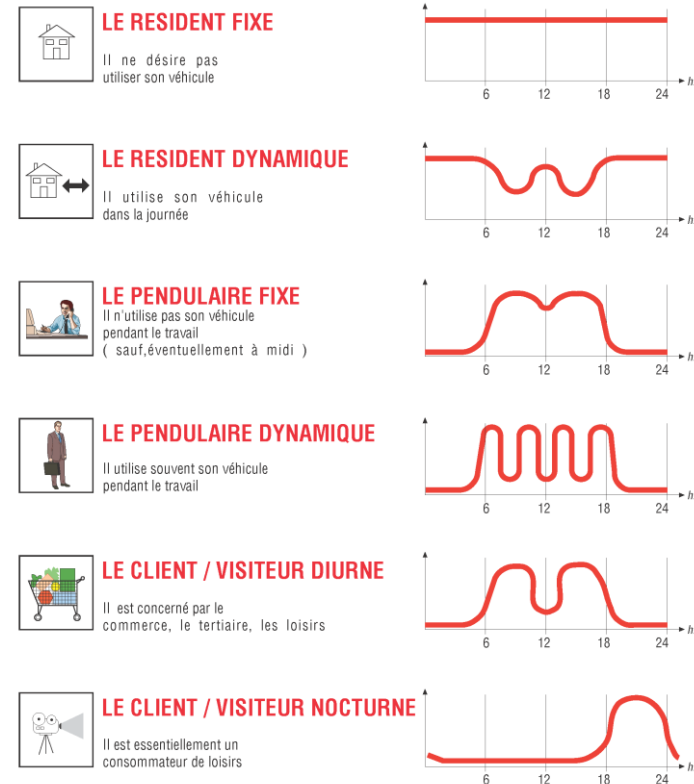
8.1.2 Analyse de l'occupation

Le nombre de voitures stationné a été quantifié dans les 3 centres à deux moments clefs de la journée afin d'objectiver l'occupation.

Les comptages ont été organisés un jeudi (4 février) qui est un jour représentatif de la semaine :

- entre 5h30 et 7h00 pour estimer le stationnement riverain
- entre 10h et 12h pour analyser l'impact des clients ou navetteurs sur le secteur

On distingue en effet plusieurs types d'utilisateurs, en matière de stationnement avec des spécificités en matière d'horaire et de durée.



Sur les communes périurbaines qui correspondent à notre périmètre, on rencontrera au niveau de l'occupation en voirie principalement 3 types d'utilisateurs :

- Résidents
- Pendulaire fixe (navetteur)
- Client/visiteur diurne

Chapelle-Lez-Herlaimont :

En journée, la pression du stationnement augmente significativement dans le quartier particulièrement au niveau de la place de l'Hôtel de Ville et sur tout l'axe commerçant de la rue d Gouy comportant peu de stationnement.



A noter que les poches de stationnement rue Wauters ou place de l'Eglise sont à nouveau peu exploitées. Cela s'explique notamment par un manque de lisibilité et de jalonnement.

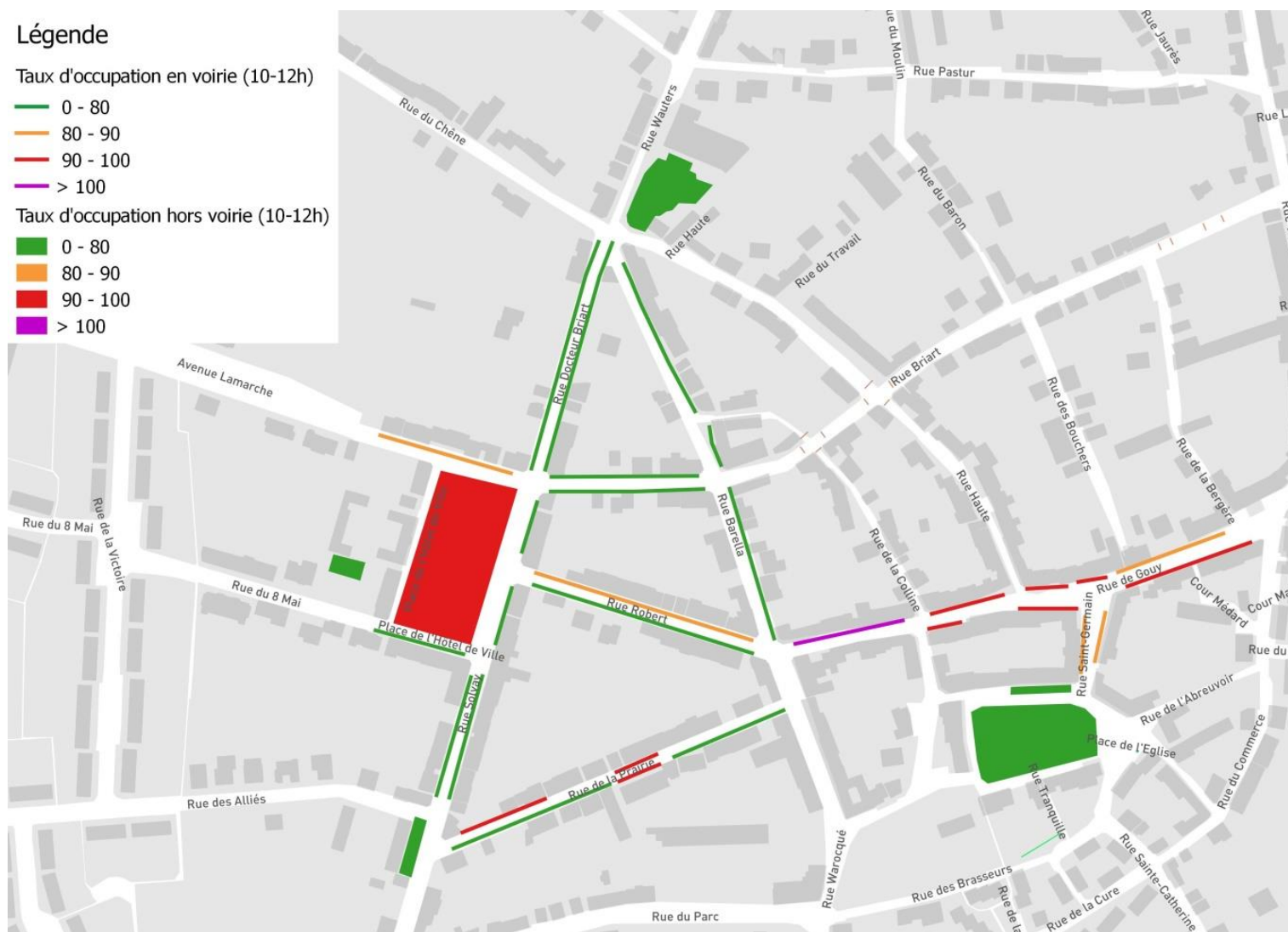
Légende

Taux d'occupation en voirie (10-12h)

- 0 - 80
- 80 - 90
- 90 - 100
- > 100

Taux d'occupation hors voirie (10-12h)

- 0 - 80
- 80 - 90
- 90 - 100
- > 100



Morlanwelz

Le stationnement riverain de nuit montre une occupation très variée d'une rue à l'autre mais avec un taux de saturation assez élevé de manière générale.

Les poches de parking situées au niveau des places ou des écoles sont par contre fort peu utilisées.

Les riverains se garent dans leur rue ou au plus proche quitte à se stationner de manière anarchique ou sur des zones interdites ce qui mène à de la sursaturation dans plusieurs rues (Grand'Rue,...).



Grand'Rue



8.2 Les villages

Des problèmes de stationnement peuvent se poser dans les villages, dus notamment à l'étroitesse des voiries et au manque d'emplacements. Les automobilistes se stationnent donc régulièrement sur les trottoirs au détriment du cheminement piéton ou de manière anarchique sur les voiries créant des problèmes de sécurité routière.



Pieton



Gouy-lez-Pieton



Godarville

La non utilisation des garages est également un problème récurrent en région wallonne tout comme la transformation des garages en autre affectation tout en maintenant l'interdiction de stationner

Garage : fini de s'y garer (05/10/2011)

[Recommander](#) [Soyez le premier de vos amis à recommander ça.](#)



© BELGA

La première raison avancée par les automobilistes pour expliquer la non-utilisation de leur garage est la "nonchalance"

BRUXELLES Quatre Belges sur dix qui disposent d'un garage personnel ne l'utilisent pas pour garer leur voiture, selon une enquête menée par Touring et évoquée mercredi dans les quotidiens de Sud Presse et Het Laatste Nieuws.

"En moyenne, nous recevons entre 5 et 10 appels de nos membres chaque mois pour se plaindre qu'ils ne trouvent plus d'emplacements dans la rue à cause de leurs voisins qui ne se garent pas chez eux. Nos interlocuteurs veulent notamment savoir si on ne peut pas modifier le code de la route pour obliger les gens à utiliser leur propre garage", explique Danny Smagghe de Touring.

La première raison avancée par les automobilistes pour expliquer la non-utilisation de leur garage est la "nonchalance". "Le soir, les automobilistes ne veulent plus faire l'effort d'ouvrir leur porte et de faire les manoeuvres pour se garer", précise M. Smagghe.

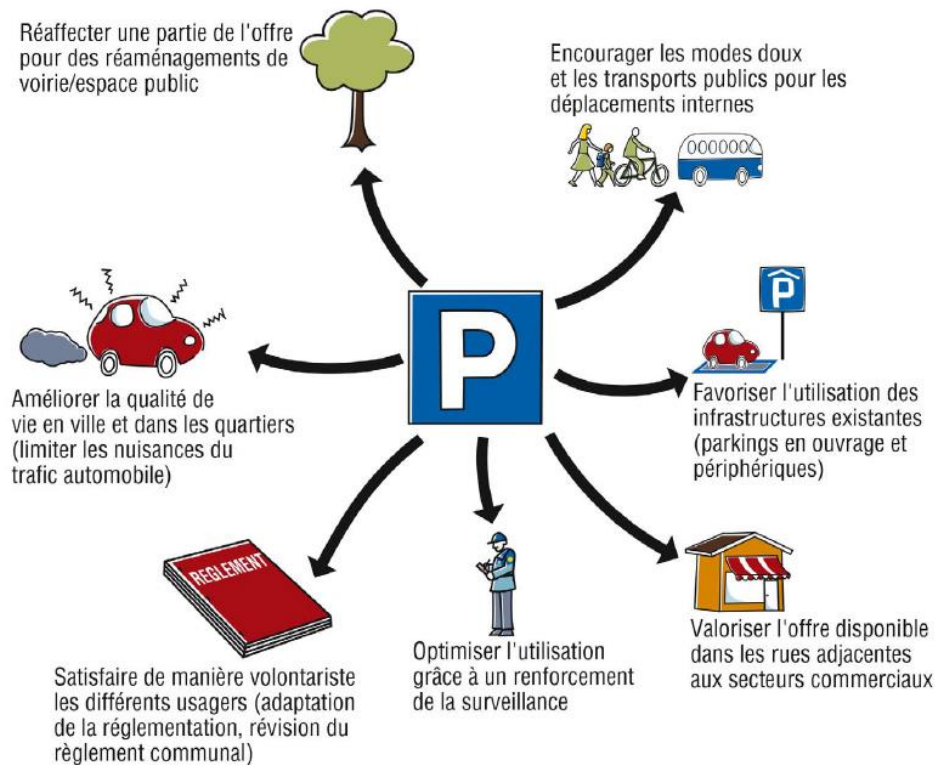
Parmi les autres raisons figurent aussi la taille des voitures actuelles qui ne rentrent plus dans les anciens garages ou l'utilisation du garage comme lieu de stockage et de rangement.

© La Dernière Heure 2011

8.3 Objectifs

■ Mettre en œuvre une politique de stationnement dans les centres

Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour agir sur les comportements de mobilité mais également pour récupérer de l'espace public.

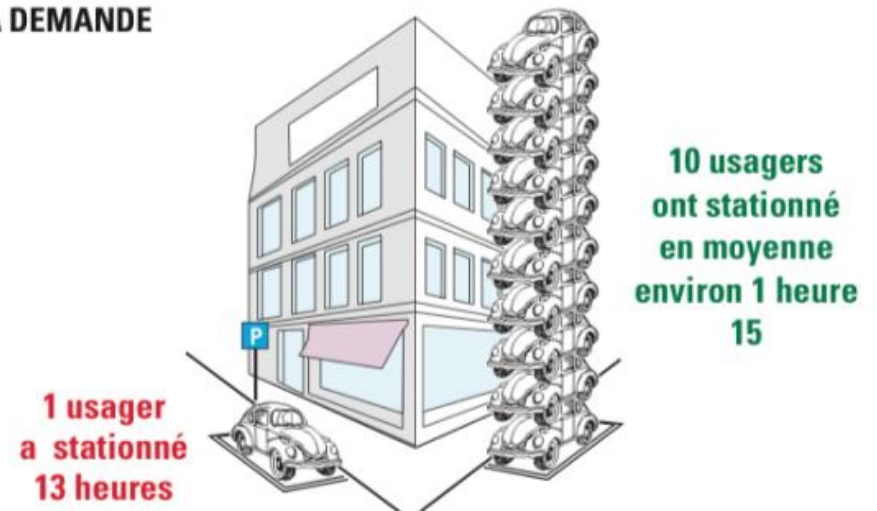


Les enjeux d'une politique de gestion du stationnement

Les enjeux de cette politique de stationnement varient par contre d'un centre à l'autre

- Chapelle-lez-Herlaimont : Favoriser la rotation sur l'axe commerçant et faciliter le stationnement riverain
- Courcelles : Améliorer l'accès aux commerces en valorisant les parkings disponibles et en libérant de l'espace public pour les piétons
- Morlanwelz : Gérer les navetteurs et libérer de l'espace afin de valoriser l'espace public dans le cadre de la rénovation urbaine

LA DEMANDE



- **Gestion et création d'emplacements réservés** et particulièrement les Kiss & Ride et zones de livraisons

Les livraisons aux commerces et entreprises peuvent générer des nuisances tant pour les piétons et les cyclistes que pour la progression du transport public. En effet, en l'absence d'aires de livraison bien localisées et en nombre suffisant, les livreurs sont contraints de stationner en double file ou sur les trottoirs.



- **Politique de gestion du stationnement dans les villages** afin d'améliorer la sécurité routière et les cheminements modes doux en luttant contre le stationnement sauvage et/ou anarchique.
- **Agir sur les besoins en stationnement liés aux nouveaux développements**

Le développement de nouvelles zones d'habitat est l'occasion à ne pas manquer pour revoir les normes de stationnement liées aux logements et encourager les citoyens à éviter le recours systématique à la voiture, surtout pour les courtes distances.

- **Communiquer sur la politique de stationnement**

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante de sa destination finale. Il est dès lors primordial de communiquer efficacement sur le stationnement afin de mettre en avant les avantages d'une politique de stationnement tant pour les habitants que pour les clients des commerces et les autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, transport public)



Se garer en centre-ville,
c'est possible !



9 Les écoles

Les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité sur le territoire d'une commune, particulièrement à l'heure de pointe. Ainsi, lors de toute réflexion sur la problématique de la mobilité, il devient nécessaire de prendre en compte ces déplacements et d'intégrer à cette réflexion une dimension 'mobilité scolaire'.

Dans la dynamique du démarrage de l'étude du plan de mobilité, certaines écoles ont accepté de réaliser fin 2015 une enquête auprès des parents d'élèves, selon le canevas proposé par la SPW.

Le SPW a traité les enquêtes et produit un rapport par école qui est mis à disposition de l'école et des communes. Le rapport comprend une synthèse des résultats ainsi qu'une représentation cartographique du lieu de résidence des élèves en fonction de leur mode de déplacement.

Ce document est donc avant tout un outil qui leur permet de diagnostiquer les comportements de mobilité de leurs élèves et d'agir en conséquence. Cela peut se traduire notamment par la mise en place de plans de déplacement scolaire où l'établissement s'engage à améliorer la sécurité aux abords d'écoles, à conscientiser les parents et les professeurs pour limiter l'usage de la voiture comme mode de déplacement et à sensibiliser les élèves à la mobilité durable en général.

Dans le cadre du PICM, nous pourrions récupérer les informations principales, à savoir celles qui permettent de connaître le choix modal des parents ou élèves selon le type d'enseignement et la localisation de l'établissement.

9.1 Enquêtes scolaires

En attente

- Quartier en transition (La Ruche) : Le quartier de logements sociaux est vécu actuellement comme enclavé et peu valorisé. Un projet a donc été mis en place qui comprend des projets de logements et de loisirs, ou encore des projets de Velonelle et d'équipements.



Une connexion du quartier au RAVeL est également prévue.

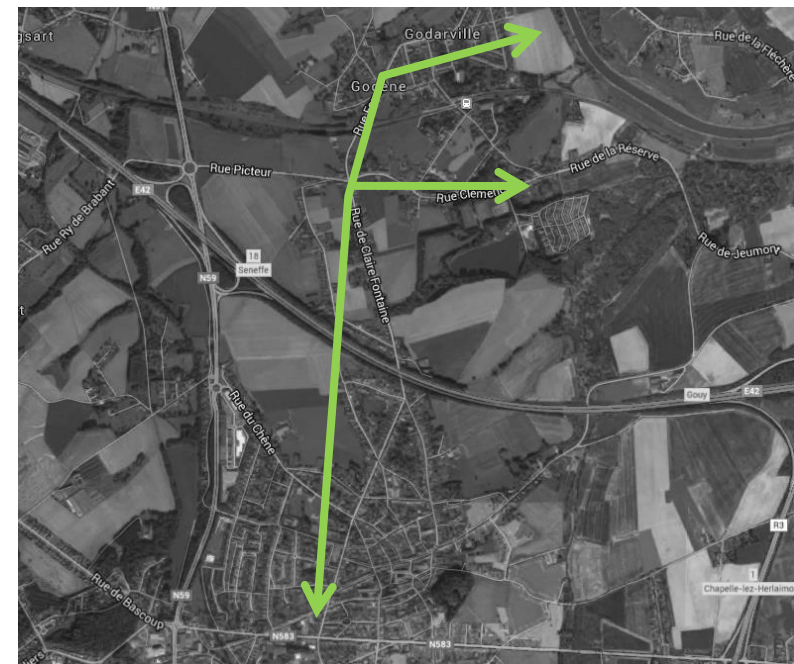


Objectifs :

- Accompagnement des projets en cours afin d'avoir une organisation des déplacements cohérente, surtout au niveau piéton et vélo
- Evaluation du schéma de circulation sur le pourtour de la place
- Organiser et sécuriser les abords de l'école suite à son déménagement

B Liaison modes doux Godarville – Chapelle – Piéton

- Dans un premier temps, il est important de permettre aux modes doux de pouvoir relier Godarville au centre de Chapelle.



Cette liaison a pour but

- de faciliter les déplacements depuis Godarville et son quartier en transition vers les administrations, équipements et commerces du centre de Chapelle
- de permettre un itinéraire récréatif depuis Chapelle vers Godarville et rejoindre notamment le centre de délassément ou le RAVeL

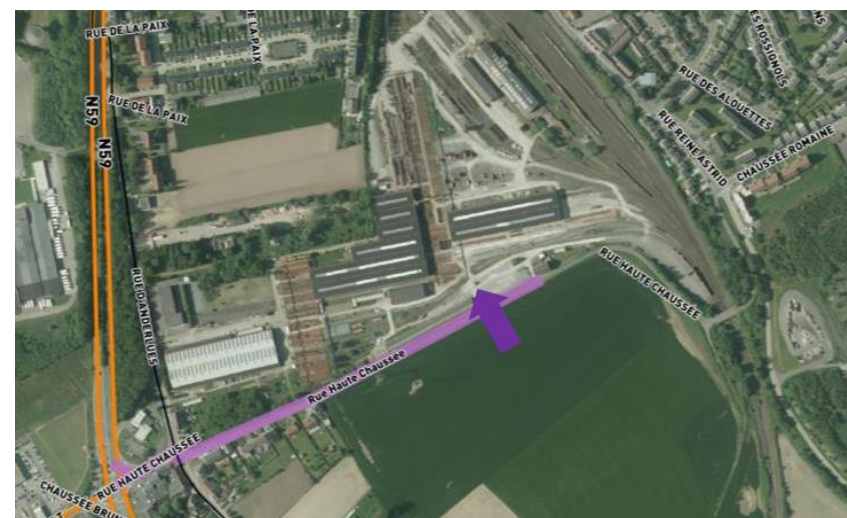
Dans un deuxième temps une liaison permettant de relier le village de Piéton au centre de Chapelle sera envisagée .

C Zone de l'atelier Bascoup



Deux éléments :

- Modernisation de l'atelier Bascoup : Bascoup s'étend sur 20 hectares et occupe près de 250 personnes. Sa modernisation vient de commencer. L'objectif est de démolir plusieurs bâtiments vétustes et de construire deux nouveaux halls industriels → Un accès privilégié par le sud du site est envisagé



- Nouvelle implantation du service des travaux de la Commune sur la chaussée Romaine à proximité

Quid des impacts de la circulation au niveau de la rue Chemine de Fer, de la rue Haute Chaussée et de la chaussée Romaine ?

→ L'objectif est donc d'évaluer les incidences de ces projets au niveau du trafic de transit voiture et poids-lourd

D Centre de Chapelle – N583

Comme souvent, le centre de la commune regroupe une série de problèmes liés au partage de l'espace entre les différents modes de transport et à l'accessibilité de ses équipements et commerces :

- Stationnement sauvage créant des problèmes de sécurité routière et envahissant les cheminements piétons. **Voir le chapitre 8**
 - dans la rue commerçante (rue de Gouy) et pour les riverains la nuit
 - Stationnement anarchique aux abords de la place
- Schéma de circulation peu lisible
- L'accessibilité des modes doux est très peu valorisée



Objectifs :

- Valorisation de la place de l'Hôtel de ville
- Accessibilité de la rue commerçante et amélioration des cheminements piétons
- Optimiser la gestion du stationnement dans le centre
- Hiérarchisation du réseau routier
- Schémas de circulation à envisager pour libérer de l'espace en voirie tout en maîtrisant la vitesse des véhicules et en évitant de trop grands détours pour les riverains

E Village de Piéton

Piéton est un village comprenant des ruelles très étroites avec beaucoup de dénivelés. Les principaux enjeux :

- Problème de lisibilité et de hiérarchie du réseau viaire
- Espace public peu qualitatif avec notamment la place Omar Musch
- Problèmes ponctuels de stationnement (boulangerie)
- Projet de lotissement à la gare de Piéton avec des enjeux en matière d'accessibilité et de stationnement



Objectifs :

- Hiérarchiser les voiries au mieux / envisager la mise en place de Schémas de circulation.
- Zones de stationnement à délimiter au niveau de certaines zones problématiques
- Évaluer les impacts des projets au niveau de la gare de Piéton

F Secteur du zoning commercial



- Déménagement de la crèche dans le Clos du bois du Chêne qui peut créer des problèmes d'accès et de stationnement dans le secteur.



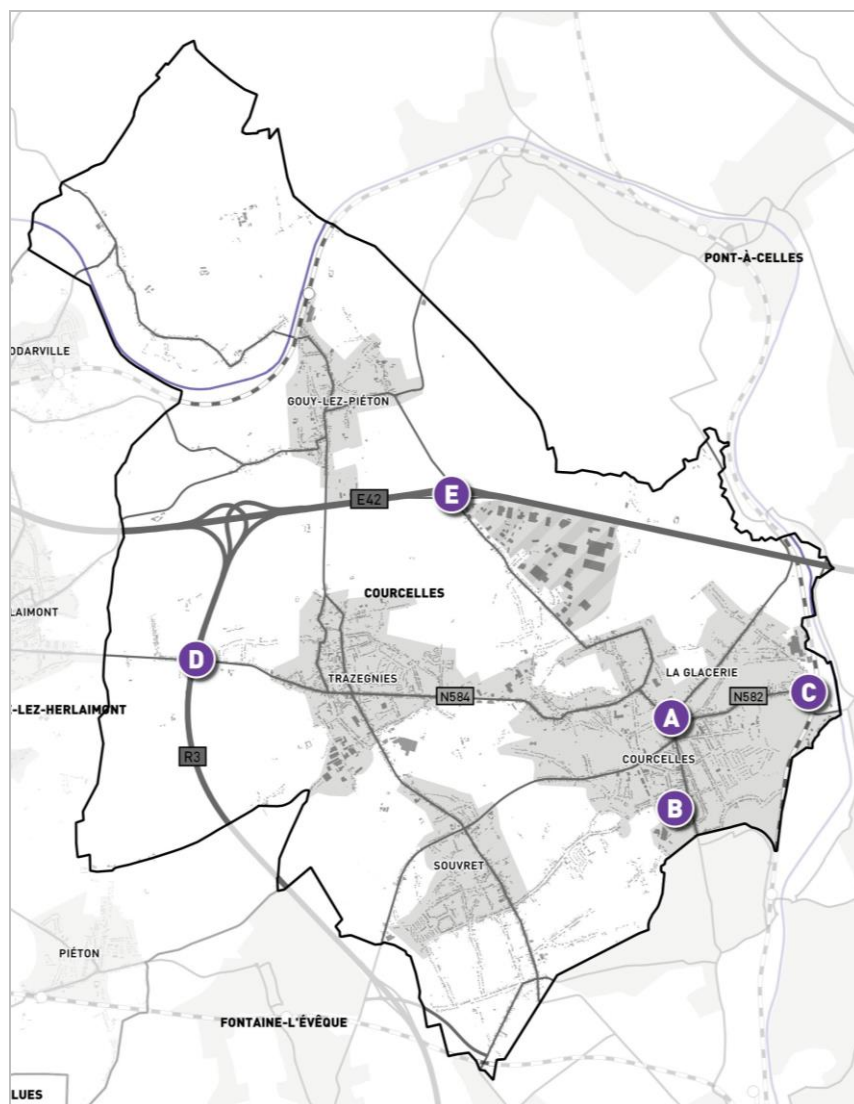
- Présence de covoiturage spontané au niveau du parking du zoning commercial

Objectifs :

- Organiser les abords de la crèche : stationnement et accessibilité
- Évaluer les possibilités pour officialiser l'accueil et le guidage des covoitureurs sur le site commercial



10.2 Courcelles



A Centre de Courcelles

Plusieurs enjeux sont concentrés dans le centre de Courcelles

■ La place communale et ses abords

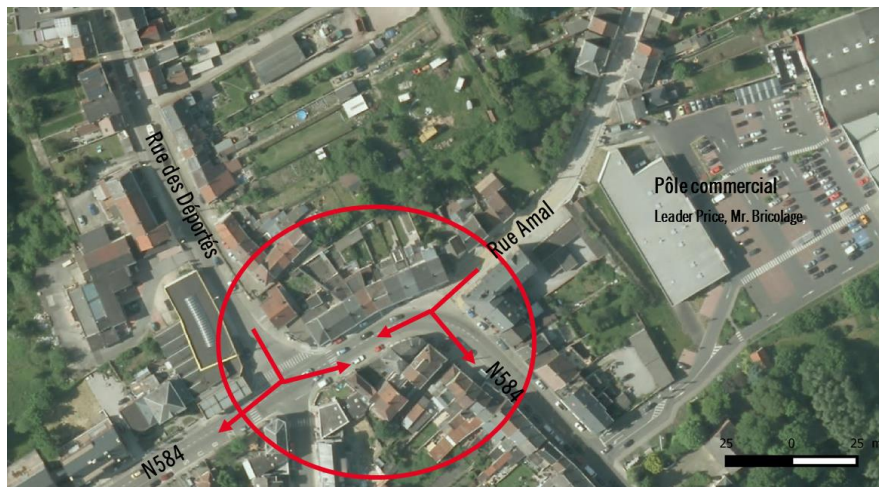
- Stationnement envahissant
- Faible qualité de l'espace public
- Cheminements doux très difficiles
- Arrêts TEC peu valorisés
- Déménagement à terme de l'école actuellement sur la place et des développements immobiliers en perspective
- Carrefour Churchill # G. de Gaule problématique avec des remontées de file importantes en heure de pointe



Objectifs :

- Améliorer l'accès aux commerces pour tous les modes de déplacements
- Valoriser la place et ses abords en organisant et supprimant du stationnement
- Optimiser la gestion du stationnement : valorisation des poches, adapter la réglementation,...
- Fluidifier le carrefour : suppression de certains mouvements, gestion à l'aide de feux

- **Deux carrefours problématiques**, au niveau des débouchés des rues Amal et des Déportés, se succèdent dans la traversée de Courcelles vers Trazegnies



- Problèmes d'insertion sur la N584 qui génèrent des files
- Pente incitant la vitesse et ne permettant pas une bonne visibilité
- Sortie du pôle commercial perturbé



Rue Monnoyer # rue Hamal

Rue du 28 juin # avenue Jaures

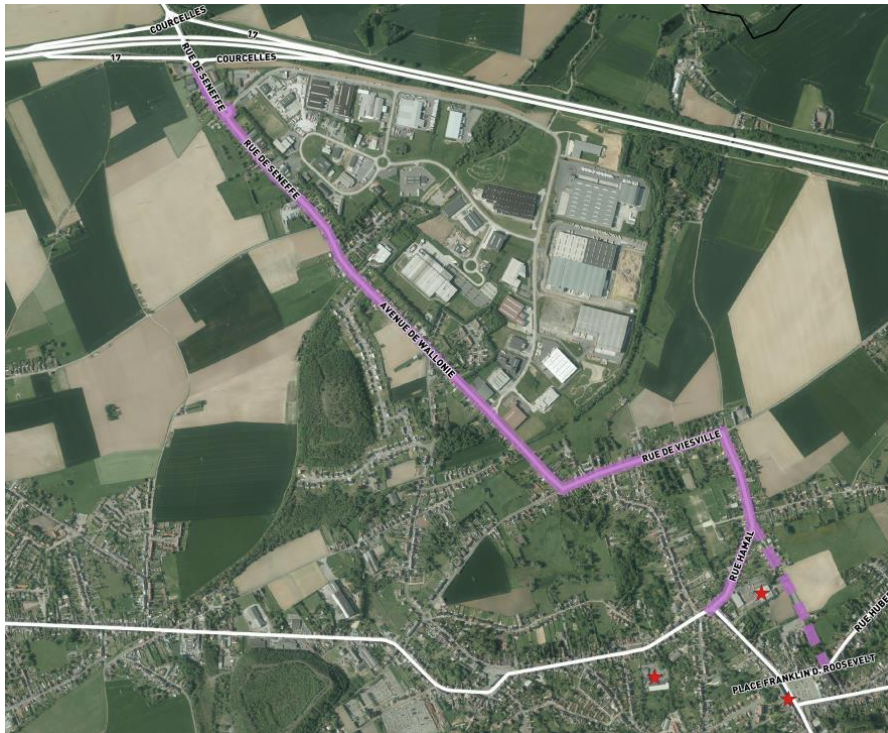
Objectifs :

- Envisager des aménagements et/ou des méthodes de gestion afin d'améliorer ces carrefours
- Possibilité d'un nouveau schéma de circulation ?

■ **Les Poids-Lourds** dans le centre

Circulation difficile des poids lourds dans le centre de Courcelles, en lien avec les centres commerciaux du centre. La Commune envisage la possibilité d'une création de voirie entre la rue Basse et la rue Bronchain pour faciliter l'accessibilité depuis l'autoroute en évitant la rue Hamal.





Objectifs :

- Déterminer les impacts du projet et envisager des alternatives
- Evaluer la possibilité d'un nouveau schéma de circulation qui aurait un impact sur tout le centre
- Mise en place d'itinéraires privilégiés pour les Poids-Lourds accompagné d'un jalonnement et de limitation de tonnage

**Ecole du Trieu des Agneaux**

L'école connaît les problèmes classiques de congestion et de sécurité routière aux heures d'entrée et de sortie de l'école. Comme souvent les zones de dépose sont difficiles à organiser dans une rue résidentielle et le stationnement anarchique crée des difficultés au niveau de la circulation routière et surtout au niveau de la sécurité notamment des piétons.

De plus l'école est constituée de deux implantations avec un transfert des élèves d'une implantation à l'autre à l'aide d'une navette, ce qui participe à cette situation conflictuelle.



Objectifs :

- Organiser et sécuriser les abords
- Mise en place d'un PDS et sensibilisation des différents acteurs
- Gérer le stationnement, notamment celui des professeurs

C Gare – zone industrielle



- Accès problématique à la gare pour les piétons et PMR



- Aménagement sommaire des abords de la gare et organisation du stationnement peu optimisé



- Aucune infrastructure pour les cyclistes
- Vitesse très élevée rue Churchill qui ajoute un sentiment d'insécurité aux abords de la gare
- Circulation importante de poids- lourds dans la rue de la Glacière qui apporte beaucoup de nuisances (sécurité routières, nuisance sonore,...). La rue de la Glacière est une voirie très résidentielle avec des caractéristiques qui ne sont pas compatibles avec un tel charroi : beaucoup de stationnements des 2 côtés de la voirie, dénivelé très prononcé, largeur limitée,...



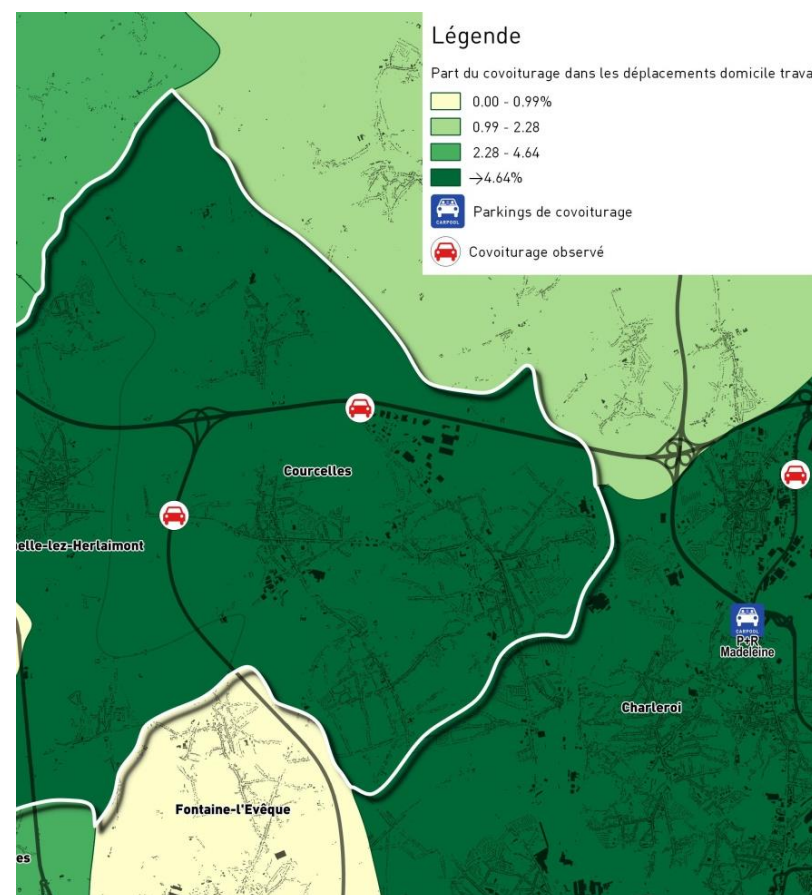
Objectifs :

- Evaluation des solutions possibles pour limiter le charroi dans la rue de la Glacerie :
 - nouvelle voirie le long des voies envisageable ?
 - Limitation tonnage
 - Initier une concertation avec les différents acteurs de la Glacerie
- Aménagement des abords de la gare et du parking :
 - Equipements pour les cyclistes
 - Redéfinition de l'espace et organisation du stationnement
 - Faciliter les cheminements piéton et PMR

D E Echangeurs R3 et du zoning de Courcelles

Le covoiturage se développe de plus en plus en région wallonne et les infrastructures pour les accueillir étant rares, le stationnement sauvage se développe fortement près des nœuds autoroutiers. **Voir chapitre 6**

C'est le cas sur la commune de Courcelles où on observe du covoiturage sous l'échangeur du R3 à Trazegnies et au niveau du zoning à l'échangeur de l'E42.



Objectifs :

- Gérer le stationnement sauvage
- Sécuriser les manœuvres pour se stationner et les déplacements piétons aux abords de ces zones
- Etudier la possibilité d'officialiser des zones de stationnement plus adaptées

10.3 Morlanwelz



A Chaussée de Brunehaut

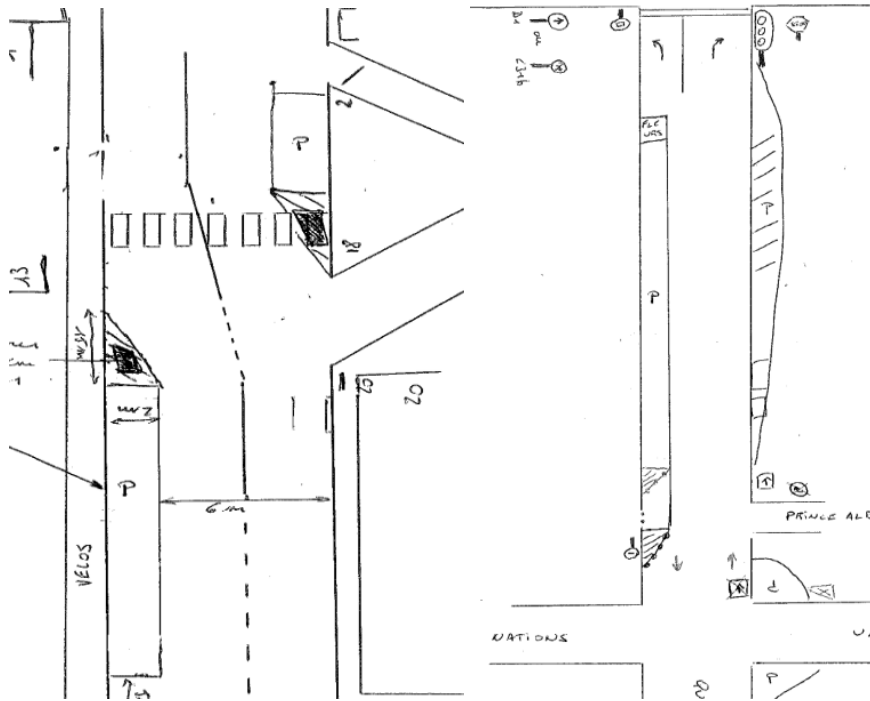
La chaussée de Brunehaut traverse toute la commune en la coupant en deux et constitue une véritable barrière physique entre le Centre de Morlanwelz et les villages au sud.

Cette chaussée est une voirie très rectiligne avec un large gabarit, et de nombreux croisements → problématiques de sécurité routière

- Traversées piétonnes et cyclistes problématiques
- Vitesse et densité de trafic importante
- Enjeux de partage de l'espace et d'organisation du stationnement



Un projet de réaménagement est déjà en cours d'étude par le CeM de la commune avec le soutien du SPW.

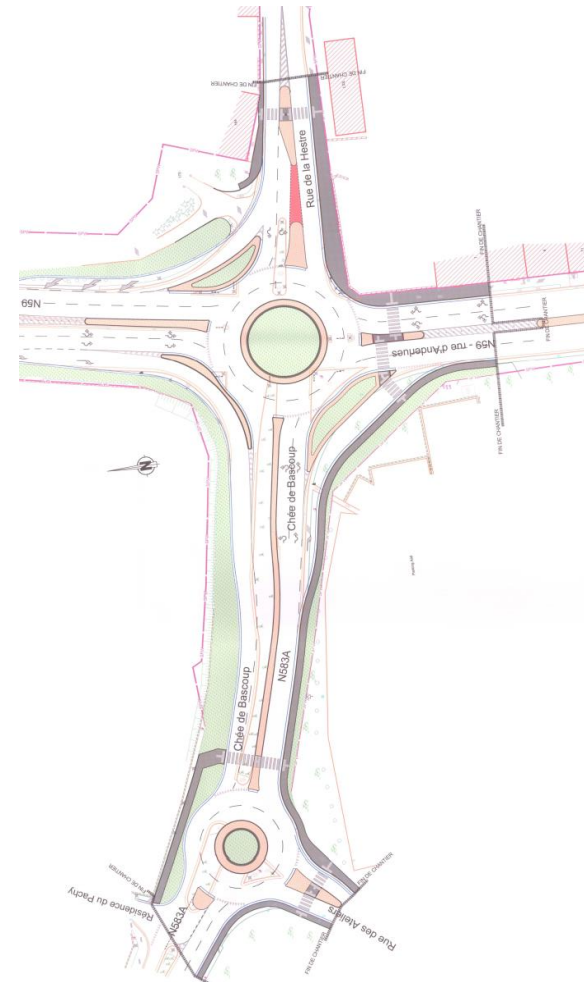


Objectifs :

- Accompagnement par les BE dans la finalisation des projets d'aménagement de sécurité routière
- Marquer les entrée de ville depuis la rue Brunehaut
- Améliorer la perméabilité de la chaussée pour les modes doux

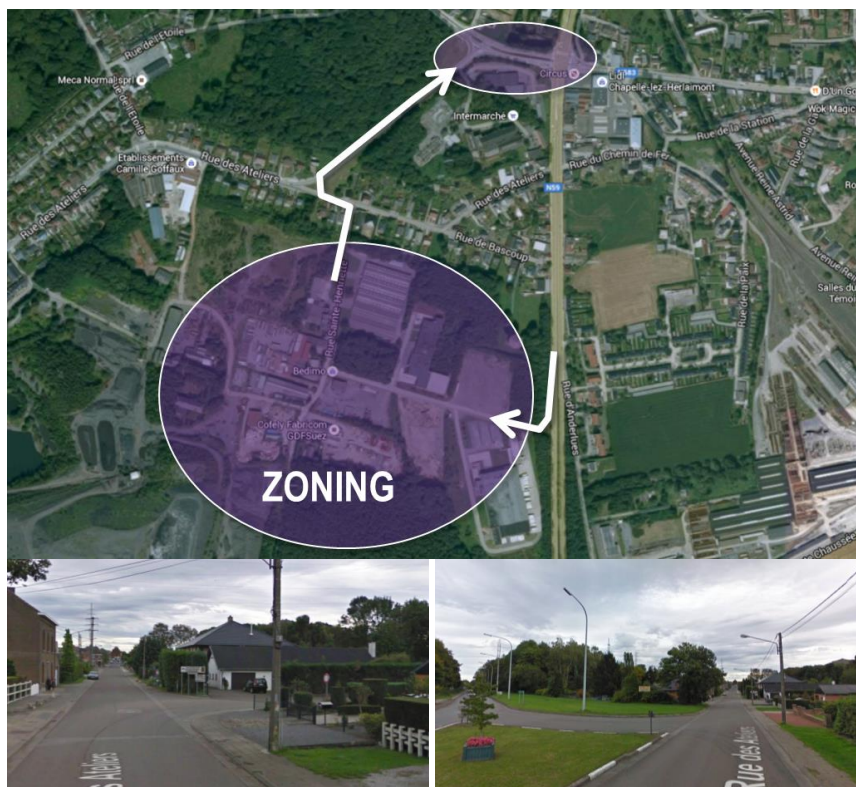
B Carrefour Marie-Laguerre

L'aménagement du carrefour est un coup parti : PU déposé et début des travaux printemps 2016 L'aménagement consistera en 2 rond-points avec un flux Nord/Sud privilégié sur la N59



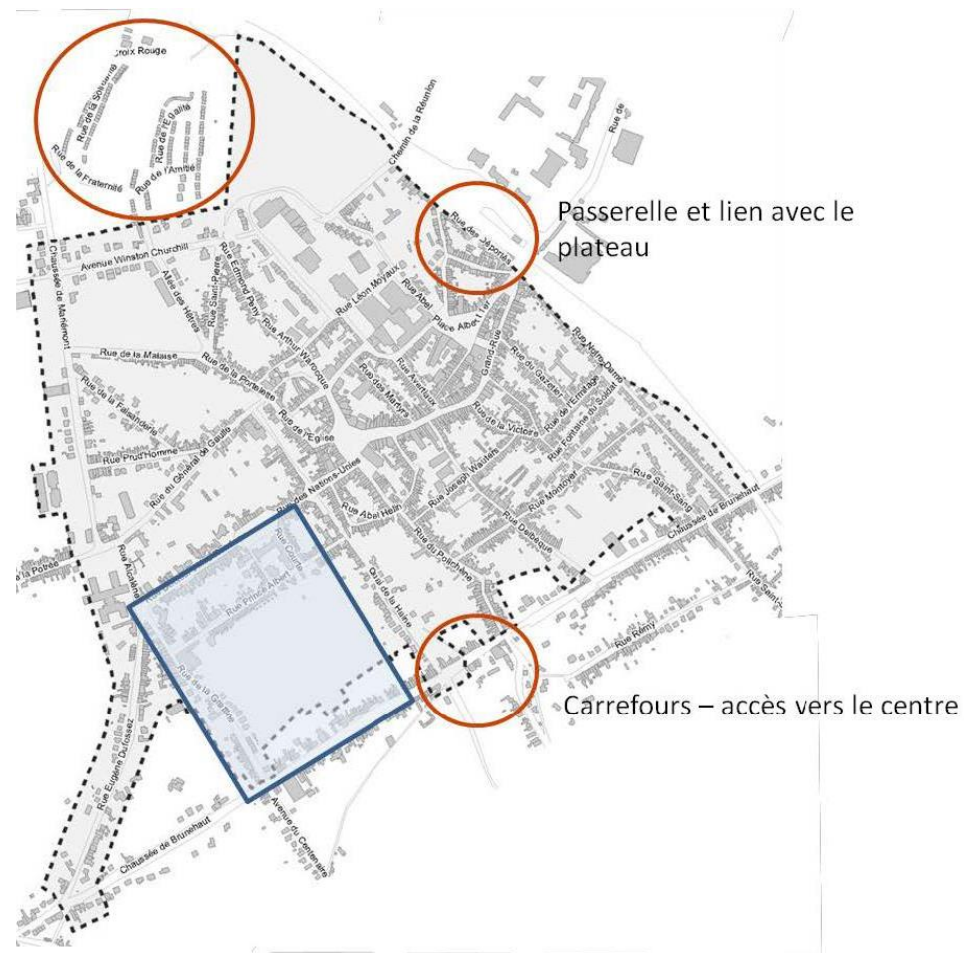
Suite à ces aménagements se posent encore certaines inquiétudes à analyser :

- Incidence sur l'accessibilité du plateau de Warocqué qui connaît déjà actuellement des problèmes en raison d'une circulation importante aux heures d'entrées et sortie des nombreuses écoles
- Enjeux au niveau de l'accessibilité du zoning : enclavement du zoning et nuisances importantes au niveau de la rue des Ateliers. De plus le site Sainte-Henriette pourrait connaître de nouveaux développements.



Centre de Morlanwelz

La gestion des déplacements multimodaux dans centre de Morlanwelz constitue l'enjeu majeur de la commune au vue de l'importance du pôle scolaire et des ambitions de la rénovation urbaine.



Périmètre de la rénovation urbaine (source :JNC)

Le centre avec ses rues étroites et ses navetteurs connaît effectivement de nombreuses difficultés :

- Problématique de stationnement (*Voir chapitre 8*)
 - Forte demande en journée, particulièrement par des usagers extérieurs à la commune
 - Manque de rotation aux abords des commerces
 - Problème de respect de la réglementation
 - Faible lisibilité de la réglementation
 - Stationnement anarchique sur les places et aux abords de la gare



- Problématique de circulation et de transit
 - Croisements difficiles avec les bus, notamment rue Raoul Warocqué, rue Notre Dame,...
 - Congestion lors des hyperpointes aux heures d'entrée et de sortie des écoles
 - Certains espaces sont peu lisibles pour l'automobiliste ou comporte un fort dénivelé
- Cheminements modes doux
 - Infrastructures cyclables quasiment inexistantes
 - Cheminements piéton de qualité très variable
 - Liaisons vers la gare et le plateau Warocqué peu évidentes



Objectifs :

- Optimiser la gestion du stationnement : Poche à valoriser, réglementation accrue,...
- Schéma de circulation à élaborer conjointement au projet de rénovation urbaine
- Optimiser les abords de la gare
- Faciliter les liaisons entre le centre et le plateau Warocqué
- Amélioration de l'espace public pour les modes doux
- Valoriser les Place Albert 1er et Place du Marché



E Plateau Warocqué

Le plateau Warocqué qui est géré par la province est composé d'un grand pôle scolaire ainsi que d'internats.



Le site comporte de nombreux enjeux à aborder avec les instances provinciales afin d'évaluer les marges de manœuvre :

- Organisation des zone de dépose et du stationnement qui pour le moment est assez désordonné

- Projet de la Province de créer une nouvelle sortie sur le site vers le Nord-Ouest qui aura des conséquences sur le schéma de circulation et sur la gestion des accès
- Conséquences du nouveau plan TEC 2020 pour la desserte bus du site
- Amélioration des déposes TEC que ce soit au niveau des arrêts ou des cheminements vers le site.
- Faciliter les liaisons vers la gare et le centre de Morlanwelz
- Développement de Plans de Déplacement Scolaire (PDS)

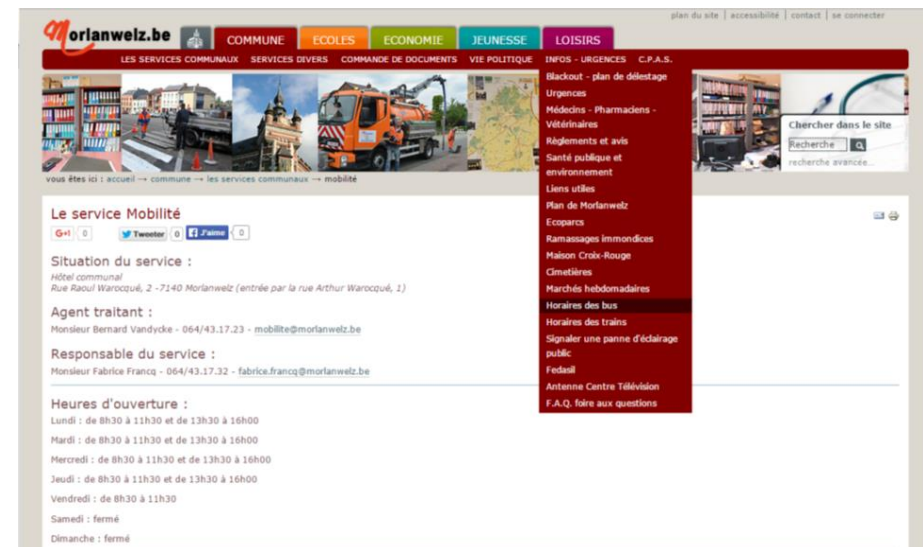
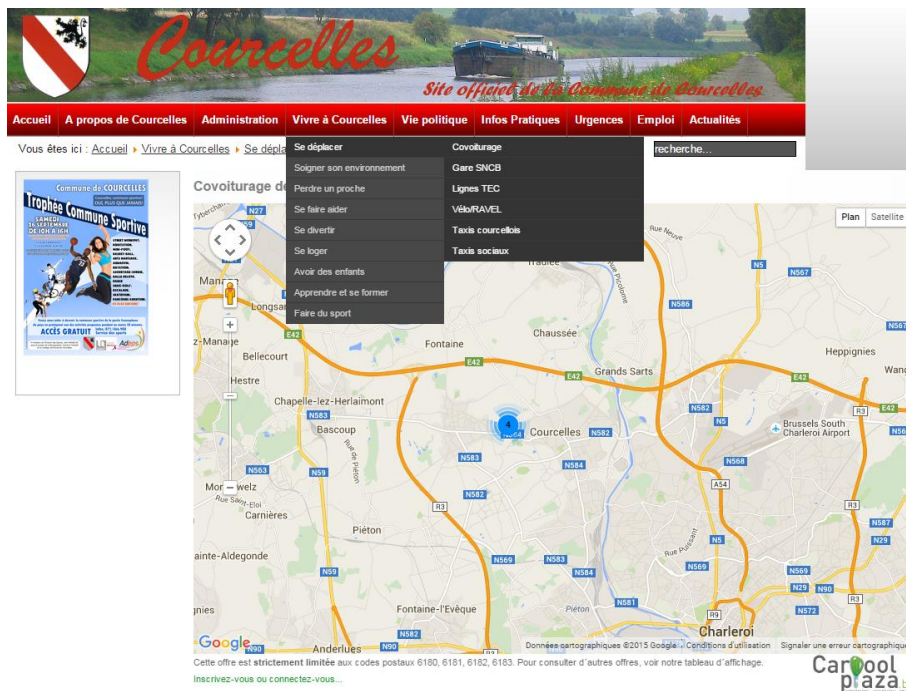


11 Communication et gouvernance

11.1 Sites web

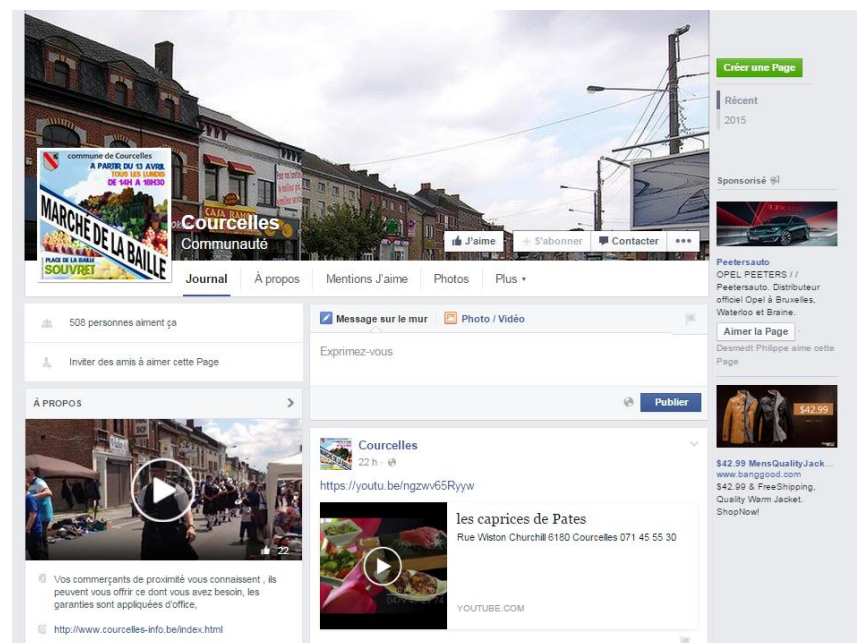
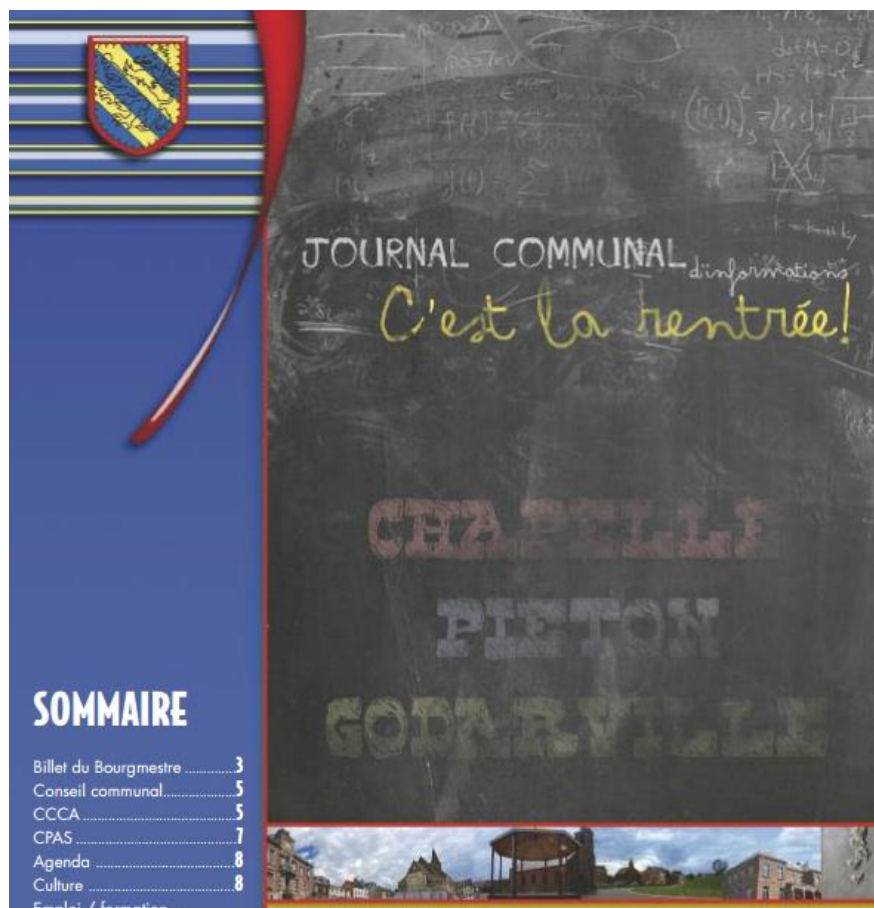
Chaque commune a développé des sites web avec des onglets mobilités plus ou moins facile à trouver selon les cas pour le citoyen.

Les infos sont très variables, disparates ou inexistantes que ce soit au niveau des différents modes de transport, du stationnement ou de la sécurité routière. Ces sites web sont donc une première source d'information mais encore insuffisante dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité efficace.



11.2 Réseaux sociaux et journaux

Un point positif est que les communes, en plus de leur journal communal traditionnel, se sont lancées dans une communication à travers les réseaux sociaux. L'utilisation de ces nouveaux outils (Facebook, Twitter,...) permet de toucher un public plus jeune et permet une information plus dynamique et interactive.



11.3 Autorité et commissions

La mobilité est une thématique généralement gérée par de nombreux acteurs que sont les services d'urbanisme, des travaux publics ou la police mais généralement sans vision d'ensemble et surtout sans ambition partagée.

Un plan de mobilité est donc l'occasion de créer une synergie entre les différents services, communes et commissions.

Les commissions existantes qui traitent de mobilité sont principalement les CCATM.

11.4 Objectifs

- Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM
- Développer des outils de communication multimodaux et permettre une interactivité avec la population
- Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, les zones de police, la Province et la Région
- Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

