

Plan Communal de Mobilité de Pont-à-Celles

Phase 1

Situation existante

Rapport de diagnostic

Table des matières

0	INTRODUCTION	7
1	POSITION AU SEIN DU RÉSEAU RÉGIONAL	7
2	CADRE URBAIN	7
2.1	Structure de la commune	7
2.2	Les barrières physiques	7
2.3	Population	8
2.4	Emploi	11
2.5	Activités commerciales	11
2.6	Développement résidentiel ces dernières années	11
2.7	Projets d'aménagement du territoire	11
3	LA STRUCTURE VIAIRE COMMUNALE	11
4	CIRCULATION AUTOMOBILE	12
4.1	Trafic régional	12
4.1.1	Définition des points de comptage	12
4.1.2	Généralités	12
4.1.3	Les flux le matin	13
4.1.4	Les flux le soir	14
4.1.5	Conclusions	15
4.2	Trafic local	15
4.3	Les poids lourds	16
5	TRANSPORTS PUBLICS	16
5.1	Le chemin de fer	16
5.2	Les services des TEC	17
5.2.1	Desserte	17
5.2.2	Fréquences	17
5.2.3	Nombre d'utilisateurs	17
5.2.4	Confort des arrêts TEC	19
5.2.5	Le transport scolaire	19
6	INTERMODALITÉ	20

7	DÉPLACEMENTS À PIED	20
7.1	Les pôles	20
7.2	Liaisons piétonnes	20
7.3	Itinéraires de promenade	20
7.4	Mobilité des PMR	20
8	DÉPLACEMENTS À VÉLO	21
8.1	Situation générale	21
8.2	Aménagements cyclables	21
8.3	Équipements pour les vélos	21
9	ÉCOLES	22
9.1	Localisation	22
9.2	Population	22
9.3	Aménagement des abords d'écoles	22
9.4	Enquête dans les écoles primaires	22
9.5	Enquête dans les écoles secondaires	26
9.5.1	Fréquentation des écoles secondaires proches de l'entité	26
10	STATIONNEMENT	27
10.1	Méthodologie	27
10.2	A la gare de Luttre	27
10.3	A la Place Communale de Pont-à-Celles	27
10.4	A Obaix-Buzet	27
10.4.1	Occupation de jour	27
10.4.2	Occupation de nuit	28
10.5	A Thiméon-centre	28
10.6	Ailleurs dans la commune	28
11	LES TRAVAUX EN COURS OU PROJETÉS	29
12	CONCERTATION AVEC LES HABITANTS	29
13	SYNTHÈSE	29

14	ANNEXES	30
14.1	Circulation des poids lourds	30
14.2	Enseignement primaire	32
14.3	Enseignement secondaire - réponses des écoles contactées	34

Liste des tableaux

<i>Tableau 1 - Evolution démographique - données INS et registre national</i>	10
<i>Tableau 2 - Ventes d'abonnements par le TEC BW dans l'entité de Pont-à-Celles</i>	17
<i>Tableau 3 - Vente de billets et carte TEC BW</i>	17
<i>Tableau 4 - Fréquentation TEC Hainaut</i>	18
<i>Tableau 5 - Ventes d'abonnements par le TEC Charleroi dans l'entité de Pont-à-Celles et à destination</i>	18
<i>Tableau 6 - Ventes de billets par le TEC Charleroi</i>	19
<i>Tableau 7 - Taux de réponse selon les écoles</i>	22
<i>Tableau 8 - Mode de transport des élèves le matin</i>	23
<i>Tableau 9 - Provenance des élèves</i>	24
<i>Tableau 10 - habitudes des parents qui conduisent leur enfant en voiture</i>	25
<i>Tableau 11 - Motifs de choix de la voiture</i>	25
<i>Tableau 12 - Problèmes signalés par les parents</i>	26
<i>Tableau 13 - Parents et enfants qui ont des souhaits pour le trajet vers l'école</i>	26
<i>Tableau 14 - Fréquentation des écoles secondaires (détails par école voir annexes)</i>	26
<i>Tableau 15 - Stationnement à Obaix-Buzet</i>	27
<i>Tableau 16 - Stationnement à Thiméon</i>	28
<i>Tableau 17 - Problèmes signalés par les élèves sur le chemin de l'école</i>	32

Liste des cartes (voir cahier séparé)

	Carte	Intitulé	Rapport Mai 2001	Addendum Juin 2001
1	0 a	Noms de rues	X	
2	1 a	Pont-à-Celles dans le réseau régional	X	
3	1 b	Navette entrante	X	
4	1 c	Navette sortante	X	
5	2 a	Ruptures Urbaines – Barrières	(X)	X
6	2 b	Évolution de la population		X
7	2 c	Équipements et Pôles	(X)	X
8	3 a	Perception spatiale	(X)	X
9	3 b	By night	(X)	X
10	3 d	Insécurité routière	(X)	X
11	4 a	Charges de trafic régionales	X	
12	4 a.1	Trafic régional heure de pointe du matin		X
13	4 a.2	Trafic régional heure de pointe du soir		X
14	4 b	Trafic local heure de pointe du matin	X	
15	4 c	Trafic local heure de pointe du soir	X	
16	4 d	Charges journalières du trafic local	X	
17	5 a	Liaisons cadencées SNCB	X	
18	5 b	Destinations et titres de transport	X	
19	5 c	Gare de départ	X	
20	5 d	Origine des navetteurs	X	
21	5 e	Transports en Commun 1 TEC	X	
22	5 f	Transport scolaire	X	
23	7 a	Continuité de trottoirs	(X)	X
24	8 a	Equipments vélo		X
25	10 a	Stationnement de jour (Pont-à-Celles)	X	
26	10 b	Stationnement de nuit (Pont-à-Celles)	X	
27	10 c	Stationnement Obaix-Buzet		X
28	10 d	Stationnement Thiméon		X
29	11 a	Travaux en cours – Projets	(X)	X

(X) carte remplacée

X carte à jour

0 Introduction

Le présent rapport présente les compléments au rapport de diagnostic de la phase 1 du PCM de Pont-à-Celles.

Ensemble avec le rapport provisoire du 14 mai 2001, il forme le rapport final de phase1.

Le document reprend ci-après les entêtes de tous les chapitres et sous-chapitres du rapport du 14 mai 2001, permettant une référence aisée à ce document. Toutefois, seuls les textes ayant subi une modification, mise à jour ou un complément sont repris ici.

1 Position au sein du réseau régional

2 Cadre urbain

2.1 Structure de la commune

2.2 Les barrières physiques

Voir carte 2.a avec les limitations de passage poids lourds.

2.3 Population

Après avoir connu une certaine désaffection entre 1981 et 1991, passant de 15 444 à 15 381 habitants (chiffres INS), Pont-à-Celles a connu une nouvelle augmentation de sa population à 16081 en 2000 (chiffres registre national).

Dans les années '80, ce sont surtout les villages d'Obaix, Buzet, Liberchies et Viesville qui avaient souffert de la désaffection. En effet, Obaix Buscaille perdait 121 habitants, Buzet Centre 135, Liberchies Centre 42, Thiméon Communes-Estiennes 86, Azebois 36, Viesville dans son ensemble 274.

Cette évolution, que nous n'avons pas cartographiée car peu représentative de la situation actuelle, est significative d'une rénovation d'habitats ruraux anciens, et d'une décroissance de la taille des ménages à cette époque. Il est toutefois important de la signaler, dans la mesure où elle a pu influencer des décisions antérieures, notamment la fermeture d'équipements publics et de commerces dans les villages (cf. la halte SNCB d'Obaix-Buzet).

Déjà entre 1981 et 1991, un renouveau de l'habitat était sensible à Pont-à-Celles, dans les secteurs de Fichaux (+52) Hériamont (+8) et Station (+134), et dans les villages de Rosseignies (+80), Luttre Pachi-Couche (+40) et Thiméon centre (+86).

Sur la fin des années '90, alors que la population restait globalement stable à Pont-à-Celles, Viesville et Thiméon, les villages d'Obaix, Buzet et Liberchies ont retrouvé un véritable essor, notamment grâce à l'établissement de résidents travaillant à Bruxelles et dans le Brabant wallon.

Par ordre d'importance, les nouveaux établissements ont permis de voir des accroissements importants de population entre 1991 et 2000 à (voir carte 2.b) :

- | | | |
|-----------------------------|----------------|----------|
| • Obaix-Buscaille : | +273 habitants | (+121%) |
| • Buzet Centre : | +156 habitants | (+25%) |
| • Rosseignies : | +151 habitants | (+34%) |
| • Buzet les Bois : | +145 habitants | (+112%) |
| • Luttre Pachi-Couche : | +76 habitants | (+12%) |
| • Buzet Fromiée : | +62 habitants | (+260 %) |
| • Liberchies-centre : | +60 habitants | (+12%) |
| • Pont-à-Celles Bourbesée : | +56 habitants | (+91%) |
| • Buzet Commune : | +44 habitants | (+25%) |

Cette évolution démographique suit une évolution assez générale en Belgique, en particulier dans la zone d'influence de Bruxelles, qui s'étend toujours plus, avec des navetteurs qui s'imposent des trajets toujours plus longs, afin de pouvoir profiter d'une localisation à la campagne et des tarifs fonciers abordables. Elle a tout de même été particulièrement forte dans le nord de l'entité communale de Pont-à-Celles.

Population totale

PONT-A-CELLES

A A PONT-A-CELLES

A00- A00-PONT-A-CELLES-CENTRE TRAULEE

A011 A011 BORNEAU

A02- A02-FICHAUX

A09- A09-CANAL SUD-HAB. DISP.

A11- A11-HERIAMONT-MAILLEMONT

A122 A122 BOIS LOUE

A191 A191 CANAL NORD-HAB. DISP.

A210 A210 STATION

A280 A280 LARMOULIN

A29- A29-LA CHAUSSEE

B B OBAIX

B00- B00-OBAIX-CENTRE

B01- B01-BUSCAILLE

B091 B091 OBAIX-HABIT. DISP.

B10- B10-ROSSEIGNIES-CENTRE

B19- B19-ROSSEIGNIES-HABIT. DISP.

C C BUZET

C000 C000 BUZET-CENTRE

C082 C082 COMMUNE

C091 C091 LES BOIS

C19- C19-FROMIEE

D D LUTTRE

D00- D00-LUTTRE-CENTRE

D010 D010 PACHI COUCHE

D082 D082 BOIS LOUE

D091 D091 LUTTRE-HABIT. DISPERS.

D10- D10-LIBERCHIES-CENTRE

D112 D112 LIBERCHIES VERS LUTTRE

D181 D181 LIBERCHIES-HABIT. DISP. NORD

D190 D190 BRUNEHOUT

D20- D20-L'ESPINETTE-BAUDOU

Part des 0-14 ans		
1991	2000	Croissance
19,0%	19,9%	289

Population totale				
1981	Croissance	1991	Croissance	2000
15444	-63	15381	700	16081

19,2%	19,3%	3
17,3%	18,9%	9
17,8%	19,2%	7
19,0%	18,2%	-9
19,8%	22,5%	9
23,5%	18,1%	-23
27,9%	19,9%	-19
19,7%	24,8%	17
19,0%	20,2%	3
18,3%	21,5%	18
22,1%	19,1%	-9

5249	152	5401	-13	5388
1160	-28	1132	-45	1087
1464	-70	1394	-63	1331
823	52	875	-11	864
121	-5	116	26	142
438	86	524	30	554
171	12	183	-22	161
31	30	61	56	117
297	134	431	-11	420
446	-64	382	27	409
298	5	303	0	303

19,4%	22,4%	133
17,9%	21,2%	18
16,4%	21,7%	71
40,0%	0,0%	-2
21,7%	24,6%	50
35,7%	8,3%	-4

1161	-28	1133	442	1575
430	17	447	16	463
346	-121	225	273	498
9	-4	5	4	9
362	80	442	151	593
14	0	14	-2	12

18,1%	23,1%	141
17,5%	20,4%	50
16,8%	27,6%	31
20,2%	29,6%	55
33,3%	15,1%	5

1089	-139	950	407	1357
759	-135	624	156	780
180	-7	173	44	217
116	13	129	145	274
34	-10	24	62	86

19,2%	19,0%	16
17,8%	17,2%	-7
20,9%	19,2%	4
20,0%	0,0%	-1
0,0%	0,0%	0
19,0%	21,8%	27
20,0%	19,9%	2
50,0%	50,0%	0
18,9%	17,5%	-3
19,9%	19,4%	-6

3153	9	3162	128	3290
1129	-13	1116	-1	1115
581	40	621	76	697
5	0	5	0	5
8	-7	1	2	3
536	-42	494	60	554
120	10	130	11	141
4	0	4	0	4
165	-6	159	-5	154
605	27	632	-15	617

2.4 Emploi

2.5 Activités commerciales

2.6 Développement résidentiel ces dernières années

2.7 Projets d'aménagement du territoire

3 La structure viaire communale

4 Circulation automobile

Les diagrammes de comptages directionnels détaillés seront fournis sous forme d'annexe technique séparé au MET et à la Commune de Pont-à-Celles, et ce tant pour les relevés du trafic régional que pour le trafic local. En effet, ces données détaillées peuvent servir de référence, mais n'ont pas beaucoup d'utilité pour la compréhension globale de la mobilité. L'auteur de projet fournira des précisions sur demande sur ces relevés détaillés.

4.1 Trafic régional

4.1.1 Définition des points de comptage

Les comptages ont été effectués par le MET D.122 aux points suivants :

- Les trois échangeurs autoroutiers desservant la commune (Petit-Roeulx et Luttre - Liberchies sur l'A54, Courcelles - Gouy-lez-Piéton sur l'A15-E42) ;
- La route provinciale N 586 Nivelles – Gosselies, à son intersection avec le ring de Nivelles R24, et à hauteur du carrefour avec la rue de Liberchies.

Les comptages ont été complétés par des pointages effectués par les auteurs de projet aux points suivants (hors comptages du trafic « local ») :

- La route provinciale N 586 Nivelles – Gosselies, à hauteur du carrefour avec la rue de Liberchies, pour estimer les volumes directionnels non comptabilisés par boucles automatiques par le MET ;
- Le carrefour à Gouy-lez-Piéton, au point de séparation des flux de l'autoroute de Wallonie (Rue de la Fontaine de la Justice) en direction de Gouy (rue de Luttre) et de Pont-à-Celles (rue du Fichaux).

4.1.2 Généralités

Les comptages effectués confirment la distribution du trafic routier de Pont-à-Celles vers les trois échangeurs voisins, qui reprennent chacun un volume d'échanges de l'ordre de 850 à 1050 véhicules le matin et de 650 à 950 véhicules le soir.

La proximité immédiate du croisement A54 – E42 fait que la traversée de l'entité de Pont-à-Celles pour rejoindre directement un échangeur particulier n'est en général pas utile ou nécessaire. Le détour par l'autoroute sera généralement amplement justifié par le gain de temps et de « confort » de trajet obtenu par rapport à une traversée de l'agglomération, qui implique une attention plus soutenue et divers ralentissements.

4.1.3 Les flux le matin

Par ordre d'importance pour le trafic originaire de Pont-à-Celles, le rôle des échangeurs peut-être décrit comme suit (voir carte 4.a.1) :

4.1.3.1 **L'échangeur n° 21 Luttre-Liberchies de l'A54**

L'accès fonctionne le matin principalement comme un point de départ vers des destinations d'emploi extérieures à la commune, principalement en direction du Sud (Charleroi, autoroute de Wallonie), avec 410 mouvements environ (220 depuis Luttre, 190 depuis Liberchies et la route provinciale N586).

Vers le Nord (Nivelles et Bruxelles), le trafic est de 175 départs environ, un peu plus de la moitié provenant de Luttre – Pont-à-Celles, le reste de Liberchies et de la chaussée de Nivelles.

Les arrivées concernent 260 véhicules environ, dont la moitié du Sud vers Luttre (gare SNCB et pôles locaux), et un tiers environ du Sud vers Liberchies et la chaussée de Nivelles.

Très peu de trafic est en provenance du Nord (40 véhicules environ), ce qui est logique si on assume que le trafic de type P+R vers Bruxelles via la gare de Luttre issu du Nord de l'entité se reportera soit sur les voiries locales internes à la commune, soit tendra à rejoindre la gare de Nivelles.

4.1.3.2 **Le carrefour N586 # rue de Liberchies**

Les mouvements directionnels relevés indiquent que la rue de Liberchies et l'accès à l'A54 drainent les principaux mouvements. Il y a beaucoup d'arrivées depuis Fromiée (Nord, ± 130), Liberchies et Frasnes (Est, ± 130), et un peu moins depuis Thiméon (Sud, ± 80).

On relève aussi un flux assez fort de 100 véhicules environ de l'A54 / Luttre vers le Nord (par exemple vers Rèves), et de près de 70 véhicules vers Liberchies et Frasnes.

Ce carrefour est indubitablement un point de distribution du trafic vers et en provenance de l'autoroute.

4.1.3.3 **L'échangeur n° 20 Petit-Roeulx de l'A54**

Si les flux totaux y sont assez importants (910 véhicules), le plus grand nombre des mouvements concerne les arrivées à Nivelles (260 depuis Charleroi, 180 depuis Bruxelles).

On relève également 340 départs vers Charleroi, dont l'origine n'a semble-t-il pas été déterminée par les boucles de comptage placées, et attribuée par défaut moitié-moitié pour Nivelles et Petit-Roeulx/Rosseignies. Il est vraisemblable que la part provenant de Nivelles soit plus importante (mouvement naturel pour rejoindre Charleroi).

Les départs vers Bruxelles depuis Petit-Roeulx/Rosseignies sont au nombre de 130, et inexistantes depuis Nivelles (autres accès plus favorables).

4.1.3.4 L'échangeur n° 17 Gouy-lez-Piéton / Courcelles de l'E42

C'est l'échangeur avec le volume le plus important des trois (1060 mouvements), mais 600 concernent Courcelles et 350 Gouy-lez-Piéton. 40 % des échanges concernent la direction de Mons et du Ring R3 Ouest, 60 % la direction de Namur, Liège et Charleroi.

Les arrivées depuis Mons vers Gouy et Pont-à-Celles concernent 90 véhicules, 55 proviennent également de la direction de Namur. Les mouvements locaux entre Gouy et Courcelles font environ 60 dans chaque sens.

4.1.3.5 Le carrefour de Gouy-lez-Piéton

Les flux à ce carrefour montrent 340 échanges avec la rue du Fichaux menant à Pont-à-Celles. 120 à 130 mouvements sont des départs de Pont-à-Celles vers l'autoroute, 90 environ concernent des arrivées sur ce même trajet.

Les échanges entre Gouy et l'autoroute sont majoritaires, mais on relève également environ 90 arrivées de Gouy vers Pont-à-Celles, qui peuvent être dues aux arrivées vers les écoles de Pont-à-Celles, ou bien à destination du P+R de la gare de Luttre.

4.1.3.6 La jonction entre la N586 et le ring R24 de Nivelles

Le carrefour est contraint par les forts mouvements de contournement de Nivelles, surtout dans le sens Ouest-Est (1150 véhicules), d'ailleurs on y observe régulièrement de la congestion entre 8h et 8h30. Ceci réduit les possibilités d'insertion depuis Pont-à-Celles.

La route provinciale N586 collecte bien entendu un trafic ne provenant pas de Pont-à-Celles, mais aussi de Rèves et Frasnes. Environ 400 véhicules rejoignent le ring R24 par la N586 à la pointe du matin. La moitié environ poursuit vers Nivelles, un bon tiers repart vers la N25 et le Brabant wallon, 1/6^e environ repart vers l'ouest via le R24.

Cette répartition indique plutôt des mouvements relativement locaux (zone Nord du Canal ⇔ Nivelles).

La différence avec les véhicules comptabilisés au carrefour N586 # rue de Liberchies indique également que de nombreux échanges ont eu lieu sur la N586 vers Rèves, Commune et Buzet notamment.

4.1.4 Les flux le soir

Les flux relevés le soir (voir carte 4.a.2) confirment l'organisation des circulations telle que décrite pour la situation de la pointe du matin. Le volume total des échanges est plus faible en raison de l'étalement de la pointe du soir. Nous ferons seulement les observations suivantes quant aux particularités :

4.1.4.1 L'échangeur n° 21 Luttre-Liberchies de l'A54

L'orientation « Sud » de l'échangeur se confirme le soir, il y a aussi plus d'échanges interlocaux avec Charleroi et Liberchies.

4.1.4.2 Le carrefour N586 # rue de Liberchies

Le phénomène de distribution du trafic entre l'autoroute et les trois directions de Thiméon, Liberchies/Frasnes et Fromiée/ Rèves est confirmé.

4.1.4.3 L'échangeur n° 20 Petit-Roeulx de l'A54

Outre les échanges Nivelles Charleroi, largement majoritaires, on constate des retours assez importants dans le sens Bruxelles – Petit Roeulx/Rosseignies (170 environ).

4.1.4.4 L'échangeur n° 17 Gouy-lez-Piéton / Courcelles de l'E42

A part un nombre plus élevé de retour depuis la direction Namur vers Gouy-lez-Piéton et Pont-à-Celles, et un nombre de départs plus faibles depuis Courcelles en direction de Namur, la situation est sensiblement la même que le matin.

4.1.4.5 Le carrefour de Gouy-lez-Piéton

Non comptabilisé le soir, les volumes vers Pont-à-Celles ne le justifiant pas.

4.1.4.6 La jonction entre la N586 et le ring R24 de Nivelles

Données non transmises par le MET, volumes peu importants également.

4.1.5 Conclusions

Le raccordement des flux de trafic de Pont-à-Celles au réseau régional semble largement satisfaisant. Les contraintes observées ne concernent pas le réseau principal et les échangeurs autoroutiers.

Les carrefours contraignants relevés sont peu structurants pour la commune : lors des séances de concertation avec les habitants, il avait été question de longues attentes à Gosselies à la jonction entre la rue Latérale du canal et la N582 (rue de la Ferté). La traversée du centre de Gosselies au départ des rues Vandervelde (N586 à Thiméon) ou de l'avenue d'Azebois est également assez pénible.

Dans aucun de ces cas, il ne s'agit d'itinéraires à privilégier pour l'accessibilité de la commune. En effet, nous ne voyons aucun intérêt à ce que les automobilistes traversent Viesville et Thiméon pour rejoindre l'agglomération carolorégienne.

L'autre contrainte observée est celle du croisement de la route provinciale N586 avec le R24 à Nivelles (heure de pointe du matin uniquement en direction de Nivelles). Elle concerne également un phénomène assez marginal pour l'entité de Pont-à-Celles.

4.2 Trafic local

Voir rapports antérieurs.

4.3 Les poids lourds

Les contacts avec les services communaux nous ont renseigné cinq entreprises avec un trafic poids lourds régulier à prendre en compte :

Nous avons pris contact avec les entreprises situées sur le territoire de l'entité afin de connaître les volumes de trafic, les itinéraires et les éventuels problèmes / souhaits des sociétés.

Il ressort de ces contacts que :

- Les itinéraires choisis tendent à rejoindre au plus vite les autoroutes ;
- Le charroi est relativement faible, sauf pour J.W.Trans (25 sorties et 25 retours tous les jours) ;
- seul le croisement difficile à la rue de Liberchies est ressenti comme un problème.

Les compléments d'information et détails par société sont repris en annexe.

Pour la société FIXOLIT, les camions éprouvent parfois des difficultés d'orientation à Thiméon.

D'une manière générale, l'on observe des poids lourds effectuant des parcours via le centre de Pont-à-Celles, sans passer par la rue de Ronquières, parce que certaines cartes routières mentionnent toujours une hauteur limitée sous le pont SNCB au-dessus du canal et le l'axe Ronquières – Case du Bois (carte Michelin entre autres). La commune prendra contact avec les auteurs des cartes pour faire rectifier la mention.

Les ponts SNCB à Obaix et Buzet comportent presque tous des gabarits limités. Il y aura sans doute lieu de préparer des itinéraires et de les reprendre dans le plan de signalisation.

5 Transports Publics

5.1 Le chemin de fer

5.2 Les services des TEC

5.2.1 Desserte

5.2.2 Fréquences

5.2.3 Nombre d'utilisateurs

5.2.3.1 **TEC Brabant wallon**

Les données fournies par les TEC du Brabant wallon et du Hainaut permettent de chiffrer l'utilisation des services:

La forte majorité de la clientèle est scolaire. Les jeunes de moins de 25 ans représentent plus de 95 % des abonnés annuels qui constituent la majorité de la clientèle.

Sur les lignes 70, 73 et 568, la clientèle provient surtout d'Obaix-Buzet et les destinations principales sont Nivelles et Rêves (collège)

Tableau 2 - Ventes d'abonnements par le TEC BW dans l'entité de Pont-à-Celles¹

Type	abonnements annuels			abonnements mensuels		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Lynx (< 25 ans)	44	47	47	80	128	134
Open (25-60 ans)	0	0	0	8	6	0
Alto (> 60 ans)	2	1	0	10	11	11
total	46	48	47	98	145	145
% de Lynx	96%	98%	100%	82%	88%	92%

ventes de billets et cartes selon la ligne			
ligne	1998	1999	2000
568	3064	468	474
70	4.604	4.900	4.664
73	4.428	5.076	4.198
total	12.096	10.444	9.336
ventes de billets et cartes selon la zone			
zone	1998	1999	2000
Luttre	352	120	34
Pont-à-Celles	3.054	472	542
Obaix-Buzet	8.690	9.852	8.560
total	12.096	10.444	9.136

Tableau 3 - Vente de billets et carte TEC BW

Suite à un changement d'itinéraire, la baisse de fréquentation entre 1998 et 1999 sur la ligne 568 est à considérer comme normale.

¹ Nombre de cartes-mères : chiffres/50 = nombre de cartes mensuelles + 12x abonnements annuels

5.2.3.2 TEC Hainaut

Tableau 4 - Fréquentation TEC Hainaut

TEC Hainaut - ligne 167 - données 1999.		dont Lynx
nombre d'abonnés au départ de Luttre/Pont-à-Celles	21	17
nombre d'abonnés à destination de Luttre/ Pont-à-Celles	106	84
nombre de billets vendus en 2000	1271	

Sur la ligne 167, la clientèle de Pont-à-Celles est peu nombreuse et on constate une demande à destination de la commune relativement plus importante (élèves surtout).

5.2.3.3 TEC Charleroi

Tableau 5 - Ventes d'abonnements par le TEC Charleroi dans l'entité de Pont-à-Celles et à destination

abonnés du TEC Charleroi (2000)			
au départ de Pont-à-Celles		vers Pont-à-Celles	
Lynx (< 25 ans)	97	Lynx (< 25 ans)	109
Open (>26 ans)	5	Open (>26 ans)	2
total	102	total	111
lieu de résidence		lieu de résidence	
	Nbre		Nbre
Luttre	29	Trazegnies	31
Viesville	27	Gouy	20
PàC	20	Luttre	18
Thiméon	12	Souvret	10
Buzet	6	PàC	8
Obaix	4	Buzet	5
Liberchies	3	Courcelles	5
Rêves	1	Viesville	5
total	102	Obaix	4
		Goutroux	2
destination		Gosselies	1
zone	Nbre	Thiméon	1
7101	21	?	1
7102	6	total	111
7109	4		
7110	31		
7141	14		
7166	26		
total	102		
7101	Charleroi-centre/Dampremy		
7102	Jumet/Roux/Lodelinsart/Goutroux/		
7109	Courcelles		
7110	Wanzeignes/Gosselies/Ransart/Epigny		
7141	Pont-à-Celles		
7166	Rêves		

Tableau 6 - Ventes de billets par le TEC Charleroi

LIGNE		7050	7051	7064	7065	7066	7950	7951	Total lignes 50-51
JANVIER	voyageurs billets	196	221	33	13	6	38	0	455
	voyageurs cartes	240	302	36	31	4	70	0	612
FÉVRIER	voyageurs billets	238	248	22	34	6	90	1	577
	voyageurs cartes	254	362	63	56	7	116	0	732
MARS	voyageurs billets	258	210	33	46	4	85	0	553
	voyageurs cartes	237	344	57	35	2	82	0	663
AVRIL	voyageurs billets	175	151	14	11	2	42	0	368
	voyageurs cartes	208	337	43	26	1	62	0	607
MAI	voyageurs billets	223	176	35	19	6	127	0	526
	voyageurs cartes	251	417	42	52	4	98	0	766
JUIN	voyageurs billets	301	202	21	12	0	26	3	532
	voyageurs cartes	317	332	50	11	2	23	5	677
NOVEMBRE	voyageurs billets	245	159	40	11	2	87	7	498
	voyageurs cartes	242	287	85	34	13	105	6	640
DÉCEMBRE	voyageurs billets	314	180	20	14	0	66	0	560
	voyageurs cartes	267	341	50	22	5	64	4	676
(*) Grève totale du 25 septembre 2000 au 30 octobre 2000 inclus									

Les lignes 50 et 51 sont nettement plus fréquentées que les autres. On y dénombre entre 25 et 45 clients par jour avec carte ou billet sur le territoire de Pont-à-Celles.

5.2.4 Confort des arrêts TEC

5.2.5 Le transport scolaire

6 Intermodalité

7 Déplacements à pied

7.1 Les pôles

7.2 Liaisons piétonnes

La carte 7.a des déplacements piétons a été mise à jour.

7.3 Itinéraires de promenade

7.4 Mobilité des PMR

8 Déplacements à vélo

8.1 Situation générale

8.2 Aménagements cyclables

8.3 Équipements pour les vélos

La carte des équipements et itinéraires vélos a été complétée, voir carte 8.a.

Elle reprend entre autres les pistes cyclables existantes et les sens uniques limités.

Nous y avons également repris dans les équipements vélo les chemins agricoles réservés à l'usage agricole et aux cyclistes, à l'initiative de la Commune. Ces chemins forment deux zones assez étendues, au nord et au sud de Pont-à-Celles. Une interconnexion avec Les Bons Villers est en préparation.

Nous remarquons que ce type de zone est de plus en plus demandé dans les communes rurales de Wallonie. Sans cette limitation aux seuls véhicules agricoles, les chemins de remembrement sont de plus en plus fréquemment utilisés comme itinéraires bis par des automobilistes circulant à grande vitesse, ce qui insécurise fortement les déplacements à pied et à vélo, sans réelle nécessité pour l'organisation des déplacements en automobile.

Pont-à-Celles se démarque dès lors en commune pionnière dans ce domaine, ayant déjà réalisé ces zones dont la mise en œuvre est proposée ailleurs en Wallonie. L'interconnexion entre les différentes communes permettrait également de créer un réseau sécurisé continu sur l'ensemble de la Wallonie, tout au moins sur ses plateaux agricoles de la Hesbaye au Tournaisis. Ce réseau serait ainsi réalisé complémentirement au RAVeL, à un coût sensiblement moins élevé (seulement la signalisation, pratiquement pas de coûts d'infrastructure), ce qui permettrait une mise en œuvre beaucoup plus rapide.

9 Écoles

9.1 Localisation

9.2 Population

9.3 Aménagement des abords d'écoles

9.4 Enquête dans les écoles primaires

Une enquête a été réalisée dans toutes les écoles primaires à l'aide d'un formulaire remis aux élèves de 3^{ème} à 6^{ème} primaire.².

Les objectifs sont de connaître :

- La provenance des élèves ;
- Leur mode de transport habituel ;
- Les problèmes rencontrés et les attentes des parents ;
- Les souhaits éventuels des enfants.

Tableau 7-Taux de réponse selon les écoles

école	réponses	Nbr élèves	Taux de réponse (%)
ND de Cells	42	84	50
Éc de Luttre	97	107	91
Éc d'Obaix	73	89	82
Éc de Viesville	37	45	82
Éc de Pont-à-Celles centre	58	91	64
Ec Viesville-Thiméon	28	38	74
Saint-François	21	27	78
Total	356	481	74

² Le questionnaire figure en annexe.

Tableau 8 - Mode de transport des élèves le matin

mode	ND de Celle	éc. comm. de Luttre	éc. comm. d'Obaix	éc. comm. de Viesville	éc. comm. de PàC	Ec. Viesville-Thiméon	St François	Total
à pied, seul	4	4	3	0	3	4		18
à pied, avec d'autres	5	4	1		1	1		12
à pied avec adulte	9	9	2	1	5	1	4	31
à vélo	2	1	1	6	0	0		10
avec bus scolaire	3	7	1	1	6	2		20
avec bus TEC	4	7	13	5	7	6		42
en voiture	13	47	44	11	28	11	14	168
variable	1	18	8	10	8	3	3	51
Total	41	97	73	34	58	28	21	352
en % par école								
mode	ND de Celle	éc. comm. de Luttre	éc. comm. d'Obaix	éc. comm. de Viesville	éc. comm. de PàC	Ec. Viesville-Thiméon	St François	Total
à pied, seul	10	4	4	0	5	14	0	5
à pied, avec d'autres	12	4	1	0	2	4	0	3
à pied avec adulte	22	9	3	3	9	4	19	9
à vélo	5	1	1	18	0	0	0	3
avec bus scolaire	7	7	1	3	10	7	0	6
avec bus TEC	10	7	18	15	12	21	0	12
en voiture	32	48	60	32	48	39	67	48
variable	2	19	11	29	14	11	14	14
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Au total 48 % des élèves vont à l'école en voiture

17 % vont à pied, seul ou accompagné

18 % vont en transport public (bus scolaire ou TEC)

3 % vont à vélo.

École	Village	Nb
ND de Celle	Courcelles	2
	Luttre	2
	Pont-à-Celles	35
	Thiméon	1
	Viesville	2
École de Luttre	Courcelles	1
	Frasnes-lez-Gosselies	1
	Gosselies	1
	Liberchies	10
	Luttre	63
	Pont-à-Celles	8
	Rèves	1
	Thiméon	2
	Trazegnies	1
	Viesville	7

École	Village	Nb
École d'Obaix	Buzet	13
	Courcelles	2
	Gerpennes	1
	Les Bons Villers	1
	Liberchies	2
	Obaix	18
	Pont-à-Celles	23
	Rosseignies	6
	Trazegnies	4
	Viesville	3
École de Viesville	Courcelles	1
	Gouy-lez-Piéton	1
	Montignies s/s	1
	Thiméon	4
	Trazegnies	1
	Viesville	26
École de Pont-à-Celles centre	Buzet	1
	Chapelle-lez-Herlaimont	1
	Courcelles	2
	Gouy-lez-Piéton	3
	Jumet	1
	Liberchies	2
	Luttre	4
	Monceau s/Sambre	1
	Obaix	2
	Pont-à-Celles	35
	Souvret	2
	Thiméon	2
École de Pont-à-Celles centre (suite)	Trazegnies	1
	Courcelles	1
	Gosselies	2
Ec. Viesville-Thiméon	Liberchies	2
	Luttre	1
	Pont-à-Celles	1
	Thiméon	15
	Thiméon	2
	Viesville	4
	Buzet	5
	Luttre	1
Saint-François	Obaix	10
	Pont-à-Celles	5

Tableau 9 Provenance des élèves

Le domicile d'origine des élèves suit globalement le découpage morphologique de la commune : les communes au Sud de l'entité alimentent également les écoles de Luttre, Viesville, Thiméon et Pont-à-Celles.

Le tableau ci après présente les habitudes des parents qui conduisent leur enfant en voiture.

Tableau 10 - habitudes des parents qui conduisent leur enfant en voiture

	N	%
dépose en allant au travail	94	48%
fait l'aller-retour uniquement pour conduire l'enfant	48	24%
combine le trajet avec d'autres motifs	13	7%
amène en même temps d'autres enfants à l'école	27	14%
variable	14	7%
total	196	100%

La moitié des parents qui conduisent leur enfant en voiture le font en allant au travail. Une situation qu'il est difficile de modifier tant que les parents ont besoin de leur voiture pour aller au travail. Il reste probable que les parents font un détour pour déposer les enfants à l'école (donc des km spécialement pour cela) et que les horaires des parents ne sont pas nécessairement les meilleurs pour les enfants (garderie avant la classe).

Un quart des parents font l'aller-retour en voiture spécialement pour déposer leur enfant à l'école.

Les autres parents combinent ou pas le trajet avec d'autres motifs de déplacement, selon les jours.

Les facteurs de choix de la voiture sont les suivants (les parents pouvaient en citer maximum trois)

Tableau 11 - Motifs de choix de la voiture

Ecole	distance	insécurité routière	insécurité sociale	âge de l'enfant	conduit d'autres enfants	Total
ND de Celle	5	6	6	6	1	24
Ecole de Luttre	23	13	22	19	11	88
Ecole d'Obaix	23	17	16	19	9	84
Ecole de Viesville	7	5	7	5	5	29
Ecole de PàC centre	15	10	9	12	6	52
Ec. Viesville-Thiméon	11	3	3	5	2	24
Saint-François	5	5	7	4	4	25
Total	89	59	70	70	38	326

Le facteur le plus cité est la distance, puis l'âge de l'enfant et l'insécurité sociale (risque d'agression). Puis vient l'insécurité routière. Seuls 38% des parents conduisent plusieurs enfants à l'école.

22 % des parents déclarent que leur enfant rencontre des problèmes sur le chemin de l'école. Voir le détail en annexe.

école	Nbre d'élèves	rencontrent problèmes
ND de Celle	42	14
Ecole de Luttre	97	22
Ecole d'Obaix	73	14
Ecole de Viesville	37	5
Ecole de Pont-à-Celles centre	58	11
Ec. Viesville-Thiméon	28	2
Saint-François	21	11
	356	79

Tableau 12 - Problèmes signalés par les parents

19 % des parents et 23 % des élèves ont des souhaits pour le trajet vers l'école:

Tableau 13 - Parents et enfants qui ont des souhaits pour le trajet vers l'école

	Nbre d'élèves	parents qui ont des souhaits	enfants qui ont des souhaits
ND de Celle	42	10	19
Ecole de Luttre	97	16	20
Ecole d'Obaix	73	11	19
Ecole de Viesville	37	3	3
Ecole de Pont-à-Celles centre	58	18	13
Ec. Viesville-Thiméon	28	2	2
Saint-François	21	8	5
	356	68	81

9.5 Enquête dans les écoles secondaires

9.5.1 Fréquentation des écoles secondaires proches de l'entité

Sur la base d'une enquête par téléphone auprès des principaux établissements scolaires situés dans les communes entourant Pont-à-Celles, le nombre de jeunes qui quittent la commune chaque matin se présente de la façon suivante :

Tableau 14 - Fréquentation des écoles secondaires (détails par école voir annexes)

destination	Nivelles (*)	Rêves	Courcelles	Gosselies (**)
origine				
Obaix-Buzet Rosseignies	83	29		4
Luttre-PàC	158	53	6	96
Viesville Thiméon Liberchies	12	17	5	142

(*) sans compter Athénée de Nivelles (données non reçues)

(**) sans compter Athénée Royal (données non reçues)

Les données pourront être fournies début juillet, selon les deux athénées

10 Stationnement

10.1 Méthodologie

10.2 A la gare de Luttre

10.3 A la Place Communale de Pont-à-Celles

10.4 A Obaix-Buzet

Les rues centrales des deux villages ont fait l'objet d'un relevé complémentaire de l'occupation du stationnement. Les rues suivantes y ont été reprises :

- Rue du Village à Obaix
- Rue de la Station à Obaix et Buzet
- Rue Léopold III, rue Reine Astrid et place Alber 1^{er} à Buzet.

Tableau 15 - Stationnement à Obaix-Buzet

OBAIX	offre	Situation jour	%	Situation nuit	%	Cadre réglementaire
rue du Village	+/- 55places	+/- 25 véhicules	45%	+/- 50 véhicules	90%	Stationnement autorisé d'un seul côté
BUZET						
Rue Léopold III						
Entre place Albert et église	+/-30	+/-5	16%	+/-3	10%	Stationnement alternatif
Entre église et rue de la Station	+/-25	+/-7	28%	+/-17	68%	Stationnement alternatif
Station entre Léopold III et gare	+/-15	+/-3	20%	+/-8	53%	Stationnement alternatif
Station > courbe	+/-15	+/-11	73%	+/-10	66%	

10.4.1 Occupation de jour

Les résultats montrent les charges suivantes :

- 60% à la rue du Village à Obaix,
- 75% à la rue de la Station à Obaix et Buzet
- 30% ou inférieur ailleurs dans ces villages

Nous ne relevons donc pas de problèmes sérieux en journée.

10.4.2 Occupation de nuit

Les résultats montrent les charges suivantes :

- 95% à la rue du Village à Obaix,
- 65% à la rue de la Station à Obaix et Buzet
- 70% à la rue Léopold III à Buzet
- 20% ou inférieur ailleurs dans les villages

Il existe une saturation certaine à la rue du Village à Obaix, considérant qu'au-delà de 90%, il y a risque de stationnement illicite. Il faudrait envisager des mesures d'accompagnement pour éviter ce risque.

10.5 A Thiméon-centre

Les rues du Vignoble et Jules Destrée ont fait l'objet d'un relevé complémentaire de l'occupation du stationnement pendant les heures de visite du home pour personnes âgées.

Nos relevés, effectués un après-midi de semaine à 14 heures, indiquent un taux d'occupation global de 80%. On peut dès lors assumer qu'il y a régulièrement des jours de plus haute fréquentation, où le taux d'occupation atteint ou dépasse les 100%. C'est déjà le cas pour certains secteurs proches de l'entrée.

Thiméon voir carte 10.d	offre	14h00		
Place Communale	30	22	73%	Pas d'infraction
Home	9	9	100%	
	6 non organisées	6	100%	

Tableau 16 - Stationnement à Thiméon

Il est évident que la capacité d'accueil du parking du home est insuffisante par rapport à la demande. Il est probable qu'une part importante de cette demande émane du personnel, cependant que des emplacements sont disponibles derrière l'église en voirie

Il faudrait envisager des mesures d'accompagnement pour éviter le risque de stationnement illicite ou anarchique. Vu que le problème semble être causé par des visiteurs ou par des membres du personnel, on peut envisager de les reporter vers d'autres emplacements de stationnement à proximité, moyennant une signalisation adéquate et un contrôle accru dans les rues surchargées..

10.6 Ailleurs dans la commune

11 Les travaux en cours ou projetés

12 Concertation avec les habitants

13 Synthèse

14 Annexes

14.1 Circulation des poids lourds

1. APAC (contact : Mr Ganhy 071/84.49.64)

- (secteurs textile et imprimerie)
- Adresse : rue de la Liberté,
- ❑ **Nombre de véhicules: 2**
 - 1 camion de 3.5 T
 - 1 pick-up
- ❑ **Sorties** : variable selon les clients :
Soit stand-by, soit 3 à 4 sorties/jour, soit 2 sorties/jour (répartition entre matin et soir). Il n'y a pas de variations saisonnières.
- ❑ **Itinéraires empruntés : 2**
 - Vers Courcelles : via la rue de l'Arsenal, rue de l'Eglise, rue des Écoles, rue St-Antoine vers Gouy-lez-Piéton et l'autoroute E42.
 - Vers Bruxelles et/ou Charleroi : via la rue Léonard, rue du Pont-Neuf, rue de Liberchies et l'autoroute A54.
- ❑ **Lieux problématiques** : la rue de Liberchies (difficultés de croisement).

2. SIBIL (contact : Mr Sibil) 071/84.41.97)

(transport de céréales et d'engrais)

Adresse : rue du Fichaux

- ❑ **Nombre de véhicules:** 5 camions remorques de 44 T.
- ❑ **Sorties** :
 - départ le matin des 5 camions vers 7h30 vers les dépôts de Piétons Anderlues et de Frasnes-les-Gosselies et repartent vers Bxl, Gand, Anvers, Gand et la Hollande. Retour vers 16h30.
 - Les camions reviennent parfois semi vides, parfois vides.
- ❑ **Itinéraires empruntés** : vont rejoindre les 2 autoroutes
 - A Gouy-lez-Piétons : via la rue St-Antoine.
 - A Luttre : via le pont de PAC, la rue Case du Bois, la rue de Ronquières et la rue de Liberchies.
- ❑ **Lieux problématiques** : la rue de Liberchies (!?)

3. MOREAU (contact : Mr DRUINE) 071/84.91.00)

(vente et réparation de machines agricoles. Ils font construire leurs machines par une société à Bruges qui s'occupe elle-même de les transporter jusqu'à Pont-à-Celles).

Adresse : rue du St-Antoine 84

- ❑ **Nombre de véhicules en vente:** Shom-room de +/- 400m² avec 20 à 40.véhicules vendus sur l'ensemble de la période active. Font 1 à 2 livraison/semaine.
- ❑ **Sorties** : activité saisonnière :
 - D'octobre à mars-avril= 0
 - D'avril à septembre= beaucoup plus d'activité
- ❑ **Itinéraires empruntés** :
 - Les fournisseurs : autoroute E42 à Gouy-lez-Piéton, via la rue St-Antoine.
 - Les clients (des agriculteurs): qui viennent pour des réparations. Ils sont situés sur un rayon de 25 à 30 km (itinéraires variés).
- ❑ **Lieux problématiques** : néant

4. FIXOLIT (contact : Mme Rubert) 071/25.87.90)

(fax : 071/25.87.98) responsable absent → à contacter fin juin

5. J.W. TRANS (contact : Mr JURION) 0486/43.26.01 (et le 071/46.22.52)

(double activité : transport + terrassement et vente de produits pétroliers).

Adresse :

- transport et terrassement : rue du St-Antoine 47 ;
- Vente de produits pétroliers (Station Service Jurion) : rue du Pont, 5.
- ❑ **Nombre de véhicules (+/- 25 de 44 à 70 t) :**
- ❑ **Sorties** :

Chaque jour, les 25 camions partent le matin et reviennent le soir (pour les deux activités confondues).
- ❑ **Itinéraires empruntés** :
 - Terrassement : actuellement situés rue St-Antoine, ils vont rejoindre l'autoroute à Gouy. Mais vont bientôt déménager à côté de la gare de Luttre (au bout du PK). Emprunteront donc la rue de Luttre, la rue Léonard et la rue de Liberchies pour rejoindre l'autoroute.
- ❑ **Lieux problématiques** : néant

14.2 Enseignement primaire

Tableau 17 - Problèmes signalés par les élèves sur le chemin de l'école

Ecole	Problème
ND de Celle	4 rues à traverser
ND de Celle	arsenal-wauters
ND de Celle	athénée royal
ND de Celle	autoroute du pont vers ???
ND de Celle	circulation poids lourds (sur trottoirs)
ND de Celle	crfour rue de trazenies
ND de Celle	devant écoles: voitures sur trottoir
ND de Celle	insécurité rue de l'église
ND de Celle	pour traverser
ND de Celle	rue case du bois - vitesse voitures; mauvaise visibilité rue de l'église; voitures sur trottoir (dext)
ND de Celle	sens interdit rue ND des grâces pas respecté
ND de Celle	trafic
ND de Celle	vélos roulant sur trottoir
ND de Celle	voitures sur trottoirs (athénée)
Ecole de Luttre	carrefour obaix/theys dangereux
Ecole de Luttre	carrefour quévy/pachy
Ecole de Luttre	cartable trop lourd
Ecole de Luttre	en face du monument rue du commerce
Ecole de Luttre	la passerelle - traverser route de l'autre côté du canal
Ecole de Luttre	manœuvre bus ?
Ecole de Luttre	manque de trottoirs
Ecole de Luttre	pas de ceinture dans le bus
Ecole de Luttre	pas de ligne piétonne rue picolome
Ecole de Luttre	pas de passages piéton (cheval blanc/leonard), ni piste cycl
Ecole de Luttre	pas de piste cyclable
Ecole de Luttre	pas de trottoir rue bériot
Ecole de Luttre	pas d'endroit à l'école pour déposer son vélo
Ecole de Luttre	passage piéton hauteur boulangerie jean henry
Ecole de Luttre	passages piétons dangereux - voitures sur trottoirs
Ecole de Luttre	rue de liberchies + bretelles autoroute
Ecole de Luttre	stationnement anarchique à la sortie de l'école
Ecole de Luttre	traverser la rue aux abords de l'école
Ecole de Luttre	traverser marronnier fortis
Ecole de Luttre	vitesse voiture
Ecole de Luttre	vitesse rue escarvée
Ecole d'Obaix	angoissée par le vol d'enfants
Ecole d'Obaix	cimetière non éclairé
Ecole d'Obaix	le pont
Ecole d'Obaix	manque de passages piéton rue launoy
Ecole d'Obaix	non respect sens unique
Ecole d'Obaix	parents pressés roulent trop vite
Ecole d'Obaix	parents roulent vite
Ecole d'Obaix	pas de trottoir
Ecole d'Obaix	pas de trottoir ni piste cycl à Obaix
Ecole d'Obaix	pas de trottoir rue de la station (pont cf)

Ecole	Problème
Ecole d'Obaix	tournant en face de l'ex-garage toyota : escalier occupant toute la largeur du trottoir
Ecole d'Obaix	trottoirs encombrés-traversée dans virage
Ecole d'Obaix	vitesse voitures + non respect code route
Ecole d'Obaix	voitures stationnent sur passage piéton devant grille école
Ecole de Viesville	insécurité
Ecole de Viesville	les voitures ne respectent pas priorité droite rue hopital
Ecole de Viesville	passage clouté - vitesse voitures
Ecole de Viesville	trafic
Ecole de Viesville	voitures roulent trop vite rue albert ler
Ecole de Pont-à-Celles centre	bus TEC (grèves)
Ecole de Pont-à-Celles centre	carrefour sans signalisation
Ecole de Pont-à-Celles centre	circulation dense rue de l'église
Ecole de Pont-à-Celles centre	difficile de traverser
Ecole de Pont-à-Celles centre	non respect des piétons - chemin impraticable abords école
Ecole de Pont-à-Celles centre	pas de siganlisation carrefour Arsenal
Ecole de Pont-à-Celles centre	pas de trottoirs, voitures roulent trop vite, routes dégradées
Ecole de Pont-à-Celles centre	pour traverser
Ecole de Pont-à-Celles centre	rue célestin freinet
Ecole de Pont-à-Celles centre	trajet le long du canal très dangereux
Ecole de Pont-à-Celles centre	traverser la rue de l'arsenal
Ec. Viesville-Thiméon	bacs sur chaussée dangereux
Ec. Viesville-Thiméon	trottoirs étroits rue d'azebois
Saint-François	circulation
Saint-François	dangers inhérents à la circulation routière
Saint-François	état des trottoirs, traverser est dangereux
Saint-François	pas de trottoir rue de calvaire
Saint-François	pas de trottoir rue du calvaire
Saint-François	trottoir sous pont chemin de fer
Saint-François	trottoirs encombrés de voitures
Saint-François	trottoirs quasi inexistant sous pont chemin de fer
Saint-François	voitures sur trottoir rue du village
Saint-François	voitures sur trottoirs

14.3 Enseignement secondaire - réponses des écoles contactées

14.3.1.1 Nivelles :

- Enfant Jésus : 067/89.38.00

(+/- 800 élèves au total)

Obaix	11
Buzet	8
Luttre	1
Pont-à-Celles	14
TOTAL	34

- Collège Sainte Gertrude : 067/21.12.60

(1 111 élèves au total)

Buzet	9
Luttre	4
Obaix	17
Pont-à-Celles	21
TOTAL	51

- Ecole du Sacré Coeur: 067/21.95.73

(+/- 620 élèves au total. Ils n'ont pas fourni le détail)

TOTAL	41
--------------	-----------

- Athénée : 067/21.24.58

(+/- 900 élèves au total.

Ne peuvent fournir actuellement de chiffres Rappel en juillet).

- Arts et Métiers Provincial (IPAM): 067/21.31.26

(+/- 600 élèves au total).

Obaix	6
Buzet	2
Luttre	13
Thiméon	5
Pont-à-Celles	32
Viesville	3
TOTAL	61

➤ Enseignement Technique Provincial (IPET) : 067/21.61.66

(+/- 925 élèves au total)

Obaix	4
Buzet	6
Luttre	8
Thiméon	3
Pont-à-Celles	44
Liberchies	1
TOTAL	65

Rêves :

➤ Collège Sainte-Marie de Rêves : 071/84.45.16 (Monsieur Vivier)

(328 élèves au total)

Obaix	19
Buzet	10
Luttre	31
Thiméon	5
Pont-à-Celles	22
Liberchies	9
Viesville	3
TOTAL	99

Courcelles :

➤ Enseignement Professionnel Secondaire inférieur : 071/46.99.45

(164 élèves au total).

Luttre	1
Thiméon	2
Pont-à-Celles	5
Viesville	3
TOTAL	11

Gosselies :

- Athénée Royal : 071/35.55.49
- enverront dès que c'est fait (délai : attendre plus ou moins 15 juin).

- Collège Saint-Michel : 071/35.36.74

(+/- 800 élèves au total)

Obaix	
Buzet	
Luttre	9
Thiméon	21
Rosseignies	1
Pont-à-Celles	12
Liberchies	7
Viesville	16
TOTAL	66

- Institut Sainte-Anne : 071/25.82.20 Contact : Madame Gilles

(1 057 élèves au total)

Buzet	1
Luttre	20
Thiméon	21
Pont-à-Celles	33
Viesville	14
TOTAL	89

- Gosselies Providence Humanités : 071/35.27.48

(=Institut de la Providence : 1 250 élèves au total)

Obaix	2
Pont-à-Celles	22
Thiméon	32
Viesville	31
TOTAL	87