

Plan Communal de Mobilité de Pont-à-Celles

Phase 1

Situation existante

Rapport de diagnostic

Table des matières

0	INTRODUCTION	8
1	POSITION AU SEIN DU RÉSEAU RÉGIONAL	9
1.1	Les réseaux de déplacement	9
1.2	Les relations économiques	10
1.2.1	Déplacements des navetteurs vers Pont-à-Celles	10
1.2.2	Déplacements à destination de Pont-à-Celles	12
2	CADRE URBAIN	14
2.1	Structure de la commune	14
2.2	Les barrières physiques	14
2.3	Population	16
2.4	Emploi	19
2.5	Activités commerciales	19
2.6	Développement résidentiel ces dernières années	20
2.7	Projets d'aménagement du territoire	21
2.7.1	Site de l'Arsenal	21
2.7.2	Autres projets	22
3	LA STRUCTURE VIAIRE COMMUNALE	23
3.1	Structure du réseau communal	23
3.2	Perception spatiale	23
3.3	La commune la nuit	24
3.4	Signalisation directionnelle	25
3.5	Insécurité routière	25
4	CIRCULATION AUTOMOBILE	28
4.1	Trafic régional	28
4.2	Trafic local	28
4.2.1	Le réseau	28
4.2.2	Diagrammes des charges	29

5	TRANSPORTS PUBLICS	32
5.1	Le chemin de fer	32
5.1.1	Nombre de voyageurs et relations	32
5.1.2	Correspondances intéressantes	33
5.1.3	Description de la demande	34
5.2	Les services des TEC	37
5.2.1	Desserte	37
5.2.2	Fréquences	38
5.3	Nombre d'utilisateurs	40
5.4	Confort des arrêts des TEC	41
5.5	Le transport scolaire	42
6	INTERMODALITÉ	44
6.1	A la gare de Luttre	44
6.1.1	Correspondances train-bus	44
6.1.2	Taxi	45
6.1.3	Kiss and Ride	45
6.1.4	Vélo – train	46
6.2	A la gare d'Obaix-Buzet	46
6.3	Ailleurs	46
7	DÉPLACEMENTS À PIED	47
7.1	Les pôles	47
7.2	Liaisons piétonnes	47
7.3	Itinéraires de promenade	49
7.4	Mobilité des PMR	49
7.4.1	Accessibilité des bâtiments publics	49
7.4.2	Accessibilité des gares et haltes de chemin de fer	50
8	DÉPLACEMENTS À VÉLO	51
8.1	Situation générale	51
8.2	Aménagements cyclables	51
8.3	Equipements pour les vélos	52
9	ECOLES	53
9.1	Localisation	53
9.2	Population	53

9.3	Aménagement des abords d'écoles	54
9.4	Enquête dans les écoles primaires	54
9.5	Enquête auprès des élèves du secondaire	55
10	STATIONNEMENT	56
10.1	Méthodologie	56
10.2	A la gare de Luttre	56
10.2.1	Le stationnement en journée	56
10.2.2	Le stationnement en soirée	57
10.2.3	Le projet de réaménagement du parking et de la gare bus de Luttre (SRWT)	58
10.3	A la Place communale de Pont-à-Celles	58
10.4	Ailleurs dans la commune	59
11	LES TRAVAUX EN COURS OU PROJETÉS	61
12	CONCERTATION AVEC LES HABITANTS	62
12.1	Organisation de la consultation	62
12.2	Réunion 1 de concertation habitants du 24 avril 2001.	62
12.2.1	Remarques des habitants :	62
12.2.2	Points noirs soulevés par les habitants :	64
12.3	Réunion 2 de concertation habitants du 25 avril 2001.	65
12.3.1	Remarques générales :	65
12.3.2	Points noirs soulevés par les habitants :	65
12.4	Réunion 3 de concertation habitants du 26 avril 2001.	67
12.4.1	Remarques générales :	67
12.4.2	Points particuliers soulevés par les habitants :	67
13	SYNTHÈSE : ATOUTS ET FAIBLESSES	70
14	ANNEXES	72

Liste des tableaux

Tableau 1 - Mode de déplacement des navetteurs vers Pont-à-Celles. _____	10
Tableau 2 - Origine des personnes employées à Pont-à-Celles. _____	11
Tableau 3 - Mode de déplacement des anvettes entrantes _____	12
Tableau 4 - Destinations des actifs résidents de Pont-à-Celles _____	13
Tableau 5 - Évolution de la population (données INS et service population) _____	17
Tableau 6 - Répartition des professions présentes à Pont-à-Celles _____	19
Tableau 7 - Liste des commerces répertoriés dans le guide communal _____	20
Tableau 8 - Accidents avec lésions corporelles _____	25
Tableau 9 - Localisation des accidents de la route _____	26
Tableau 10 - Répartition des victimes par type d'usager _____	27
Tableau 11 - Nombre de trains et voyageurs SNCB _____	32
Tableau 12 - Fréquences de passage des services de bus TEC _____	38
Tableau 13 - Correspondances train - bus à la gare de Luttre le soir _____	44
Tableau 14 - Correspondances train-train vers Pont-à-Celles _____	45

Liste des figures

Figure 1 - Mode de transport des personnes employées ou élèves à Pont-à-Celles. _____	11
Figure 2 - Evolution de la population _____	16
Figure 3 - Pyramide des âges 1991-1999 _____	18
Figure 4 - Répartition géographique des permis d'urbanisme _____	21

Liste des cartes (voir cahier séparé)

	<i>Carte</i>	<i>Intitulé</i>
1	0 a	Noms de rues
2	1 a	Pont-à-Celles dans le réseau régional
3	1 b	Navette entrante
4	1 c	Navette sortante
5	2 a	Ruptures Urbaines – Barrières
6	2 b	Équipements et Pôles
7	3 a	Perception spatiale
8	3 b	By night
9	3 d	Insécurité routière
10	4 a	Charges de trafic régionales
11	4 b	Trafic pointe du matin
12	4 c	Trafic pointe du soir
13	4 d	Charges journalières de trafic
14	5 a	Liaisons cadencées SNCB
15	5 b	Destinations et titres de transport
16	5 c	Gare de départ
17	5 d	Origine des navetteurs
18	5 e	Transports en Commun 1 TEC
19	5 f	Transport scolaire
20	7 a	Cheminements piétons
	8 A	Equipements vélo
21	7 b	Continuité de trottoirs
22	10 a	Carte du stationnement
23	11 a	Travaux en cours – Projets

0 Introduction

L'objet du présent rapport est de présenter l'état de la situation en matière de mobilité à Pont-à-Celles.

Nous présentons le rapport comme « provisoire » parce que nous avons adopté une démarche itérative qui nous amènera à compléter la description de la situation en fonction des besoins, selon les objectifs globaux qui seront adoptés au cours de la phase suivante de l'étude. Comme signalé à certains endroits du rapport, des données sont en cours de collecte actuellement; elles seront intégrées dans le rapport final.

Le rapport comporte une description allant du général au particulier, passant de la position de la commune au sein de la Région wallonne au fonctionnement interne de l'entité. Les différents modes de transport sont envisagés successivement mais certains chapitres « transversaux » correspondent à des thèmes particuliers (les écoles par exemple, ou encore les acquis des réunions de concertation avec les habitants).

Le rapport se fonde sur plusieurs recherches ayant précédé notre travail, telles que le schéma de structure, l'audit de sécurité routière de l'IBSR, le plan communal de développement rural, le projet de PCA pour le site de l'Arsenal, etc. Le présent travail effectue la synthèse des aspects mobilités déplacements, tout en les complétant avec toute une série de relevés qualitatifs et quantitatifs sur le terrain.

Un cahier de cartes est associé au présent rapport. Elles permettent d'obtenir rapidement une vision synthétique des problématiques abordées, et illustrent ou complètent les données reprises ici.

1 Position au sein du réseau régional

1.1 Les réseaux de déplacement

Pont-à-Celles se situe à la croisée de deux grands axes autoroutiers (voir carte 1.a) :

- **L'autoroute de Wallonie (A15 – E42)**, se prolongeant vers Paris et Cologne de part et d'autre du territoire belge ;
- **L'autoroute A54 Bruxelles-Nivelles-Charleroi**, appelée à se développer sous la forme d'un axe international Rotterdam – Anvers – Bruxelles – Charleroi – Reims – Lyon –Marseille (E420) avec l'amélioration de la N5 au Sud de Charleroi.

La commune bénéficie également de l'apport des axes suivants :

- **La Nationale 5 Charleroi – Waterloo – Bruxelles**, dont le rôle est aujourd'hui devenu un cordon collecteur des circulations du nord de Charleroi vers le Brabant wallon ;
- **La route provinciale N586 Gosselies – Nivelles**, laquelle, depuis qu'elle a été dédoublée par l'autoroute, n'assure plus qu'un rôle collecteur des circulations interlocales entre Gosselies, Pont-à-Celles, Les Bons Villers et Nivelles.

En matière de transports en commun, Pont-à-Celles a reçu un rôle majeur de **gare IC/IR sur la ligne 124 Charleroi – Bruxelles**, et dispose également de services réguliers cadencés entre Charleroi et La Louvière par la ligne 117.

Enfin, il faut mentionner le **canal Charleroi-Bruxelles** qui effectue une large boucle au sein de la commune dans la vallée du Piéton. En l'absence de véritables infrastructures portuaires ou de débarquements vers des zones d'activités ou d'industrie, le canal au gabarit de 1350 tonnes ne génère pas d'interactions majeures avec les déplacements au sein de la commune, si ce n'est l'effet de rupture dont il faudra tenir compte.

En raison de la présence de ces grands axes, la commune de Pont-à-Celles reste remarquablement à l'abri des grands flux de transit routier. Les problèmes sont dès lors plutôt de type local.

1.2 Les relations économiques

Les données principales relatives à ce paragraphe proviennent des statistiques INS de 1991. Vu l'ancienneté des données, nous effectuerons un survol rapide des principales caractéristiques identifiées.

1.2.1 Déplacements des navetteurs vers Pont-à-Celles

Tableau 1- Mode de déplacement des navetteurs vers Pont-à-Celles.

	Organisé par l'employeur/l'école	Auto(passager)	Auto(conducteur)	Train	Bus/Tram/Métro	Moto/Scooter	Vélo/Vélomoteur	Exclusivement à pied	Moyen de transport inconnu	Population scolaire / Actifs se déplaçant
scolaire	80	326	0	43	127	0	20	353	84	1033
travail	37	92	604	162	35	5	49	143	70	1197
total	117	418	604	205	162	5	69	496	154	2230
scolaire	7,7%	31,6%	0,0%	4,2%	12,3%	0,0%	1,9%	34,2%	8,1%	100,0%
travail	3,1%	7,7%	50,5%	13,5%	2,9%	0,4%	4,1%	11,9%	5,8%	100,0%
total	5,2%	18,7%	27,1%	9,2%	7,3%	0,2%	3,1%	22,2%	6,9%	100,0%

Les éléments les plus marquants sont :

- recours à la marche à pied pour 1/3 des déplacements scolaires : il faudra vérifier l'évolution via les enquêtes au sein des écoles ;
- usage insignifiant du vélo et/ou vélomoteur ;
- bus usité pour 1/8^e des déplacements scolaires, peu pour le travail ; par contre pour le train, ces proportions s'inversent ;
- la voiture (en tant que conducteur) sert pour la moitié des déplacements vers le travail, et pour un tiers des déplacements scolaires (en tant que passager) ;
- le transport scolaire accueille une part appréciable des déplacements (7,7 %).

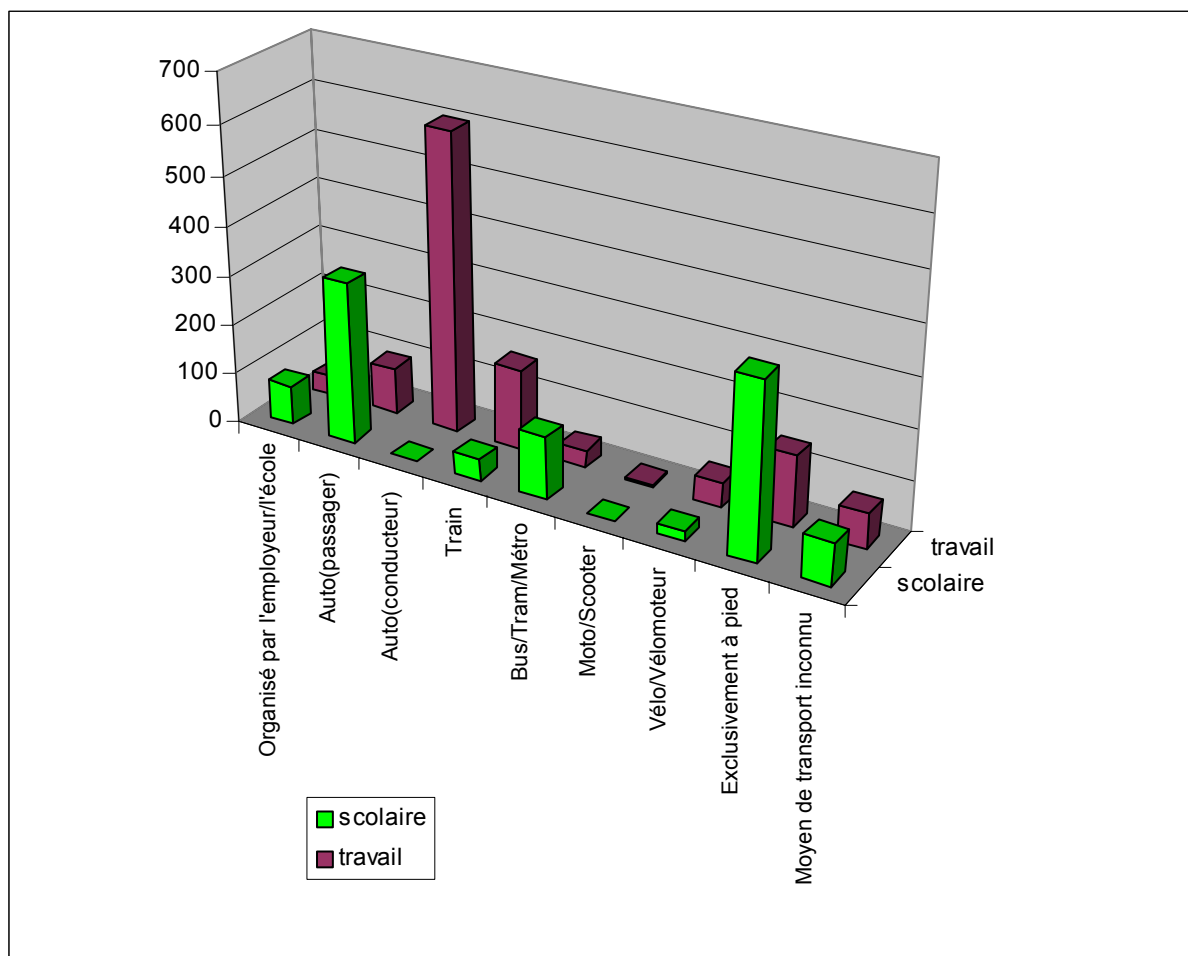


Figure 1 - Mode de transport des personnes employées ou élèves à Pont-à-Celles.

Nous avons également porté en carte l'origine des personnes employées à Pont-à-Celles (voir Carte 1.b – navette entrante - actifs). On peut y voir que l'origine des navetteurs est surtout localisée dans la région proche, avec quelques ramifications vers les zones plus éloignées du Hainaut où les emplois sont plus rares (Botte du Hainaut, Borinage) ou bien avec une population importante.

Tableau 2 - Origine des personnes employées à Pont-à-Celles.

PONT-A-CELLES	1109	63,5%
ARR. CHARLEROI	378	21,6%
ARR. THUIN	80	4,6%
ARR. NIVELLES	55	3,1%
ARR. SOIGNIES	39	2,2%
ARR. PHILIPPEVILLE	35	2,0%
ARR. NAMUR	13	0,7%
ARR. BRUXELLES-CAPITALE	11	0,6%
ARR. MONS	10	0,6%
AUTRES	17	1,0%
TOTAL	1747	100,0%

1.2.2 Déplacements à destination de Pont-à-Celles

Pont-à-Celles voit une mobilité interne de près de 1100 personnes. Ensuite les gros pôles d'emploi sont Charleroi (ville 1490, reste de l'arrondissement 346), Bruxelles (782), le Brabant wallon (686).

Détaillés par localité, les chiffres montrent une forte prédominance des relations sur l'axe ferroviaire Bruxelles – Charleroi, et au sein de Bruxelles vers les communes proches de la Jonction Nord-Midi (carte 1.c).

La navette entrante suit globalement les mêmes caractéristiques que la navette sortante pour ce qui est du choix du mode de transport (N.B. les déplacements internes à Pont-à-Celles sont repris dans les deux tableaux).

Tableau 3 - Mode de déplacement des anvettes entrantes

	Organisé par l'employeur/l'école	Auto(passager)	Auto(conducteur)	Train	Bus/Tram/Métro	Moto/Scooter	Vélo/Véломoteur	Exclusivement à pied	Moyen de transport inconnu	Population scolaire / Actifs se déplaçant
scolaire	203	1094	74	372	326	3	48	540	244	2904
travail	39	428	2853	852	89	19	106	187	315	4888
TOTAL	242	1522	2927	1224	415	22	154	727	559	7792
scolaire	7,0%	37,7%	2,5%	12,8%	11,2%	0,1%	1,7%	18,6%	8,4%	100,0%
travail	0,8%	8,8%	58,4%	17,4%	1,8%	0,4%	2,2%	3,8%	6,4%	100,0%
TOTAL	3,1%	19,5%	37,6%	15,7%	5,3%	0,3%	2,0%	9,3%	7,2%	100,0%

Par rapport à la navette entrante, on constate les nuances suivantes :

- Plus faible recours à la marche à pied ;
- Le recours au train est beaucoup plus important, tant pour l'école que pour le travail ;
- Le recours à la voiture est également plus important.

Tableau 4 - Destinations des actifs résidents de Pont-à-Celles

PONT-A-CELLES	1109	23,5%
ARR. CHARLEROI	1836	38,8%
ARR. BRUXELLES-CAPITALE	782	16,5%
ARR. NIVELLES	686	14,5%
ARR. SOIGNIES	80	1,7%
ARR. HAL-VILVORDE	69	1,5%
ARR. NAMUR	60	1,3%
ARR. MONS	29	0,6%
ARR. THUIN	29	0,6%
AUTRES	48	1,0%
TOTAL	4728	100,0%

Les distances de déplacement sont souvent plus importantes. On doit s'attendre à ce qu'entre 1991 et 2001 cet effet soit devenu encore beaucoup plus fort, et que dès lors le recours au train et à la voiture aient encore augmenté.

2 Cadre urbain

2.1 Structure de la commune

La commune présente une zone dense au centre, résultant de la fusion des deux noyaux de Luttre et Pont-à-Celles, et des villages assez clairement circonscrits comme Liberchies, Rosseignies Viesville et Thiméon,.

Les villages d'Obaix et Buzet ont connu un fort développement ces 20 dernières années, si bien que leurs zones bâties tendent à se rejoindre.

Obaix est relié à Pont-à-Celles par les rues Jean Goovaerts et Bourbezée, voie large construite par le Ministère des Travaux publics à l'époque des travaux de construction du canal et, depuis lors, bordée d'habitations.

Luttre connaît un développement urbain le long de la route de raccordement à l'autoroute (rue de Liberchies): habitat mais aussi commerces de moyenne surface (garage, Lidl, ...).

Le village de Thiméon est relié à Gosselies par une urbanisation quasi continue le long de la rue Vandervelde; la frontière communale n'apparaît pas clairement.

Morphologiquement, le territoire peut être divisé en trois parties :

- Le plateau Nord (Obaix, Buzet, Rosseignies), plutôt orienté vers le Brabant et Nivelles ;
- La zone centrale de la vallée du Piéton, traversée par le canal Bruxelles-Charleroi et la voie ferrée Charleroi – Manage (Pont-à-Celles et Luttre) ;
- Le plateau Sud attenant à Gosselies, traversé par la vallée du Tintia (Viesville et Thiméon).

2.2 Les barrières physiques

La commune est marquée par quatre barrières physiques qui sont :

- Le canal de Charleroi qui effectue une boucle dans le sud de l'entité ;
- Les lignes de chemin de fer qui convergent à Luttre ;
- L'autoroute A54.

A ces barrières s'ajoute le relief particulièrement prononcé dans la partie sud de l'entité (vallées du Piéton et du Tintia)

Le canal est franchissable à trois endroits pour les conducteurs (Ecluse de Viesville, ponts de Luttre et Pont-à-Celles). A cela s'ajoutent trois passerelles pour piétons (Hériamont, Pont-à-Celles, Luttre) .

La ligne de chemin de fer 124 dont la longueur est de 10 km sur le territoire de Pont-à-Celles est franchissable en 11 endroits (+ 1 passage souterrain). La ligne 117 entre Luttre et la limite communale de Gouy, soit sur une distance de 4,5 km, est franchissable en deux endroits (+ la passerelle piétons de Hériamont). A noter toutefois que les passages sur ou sous les ponts de chemin de fer sont chaque fois des lieux d'insécurité pour les piétons.

L'écluse de Viesville, lieu de franchissement du canal et du chemin de fer est un endroit particulièrement peu agréable et peu sûr, en voiture, à vélo ou à pied : endroit isolé de tout dont l'aménagement laisse beaucoup à désirer.

L'autoroute A54 n'a pas supprimé de voie majeure de liaison entre les villages de l'entité mais elle constitue sans doute une barrière mentale qui isole les villages de Thiméon et Liberchies du reste de l'entité.

L'autoroute A15 se situe à la limite sud de l'entité ; elle ne perturbe pas les liaisons internes à la commune.

Le relief ménage des espaces verts non constructibles dans le sud de l'entité; il conditionne également les déplacements à pied ou à vélo qui sont par exemple difficiles entre les villages de Thiméon ou Viesville et le reste de l'entité. Les liaisons sont plus faciles avec Gosselies (descente pour aller mais montée pour le retour!).

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 15 964 en 2000 (chiffres service population).

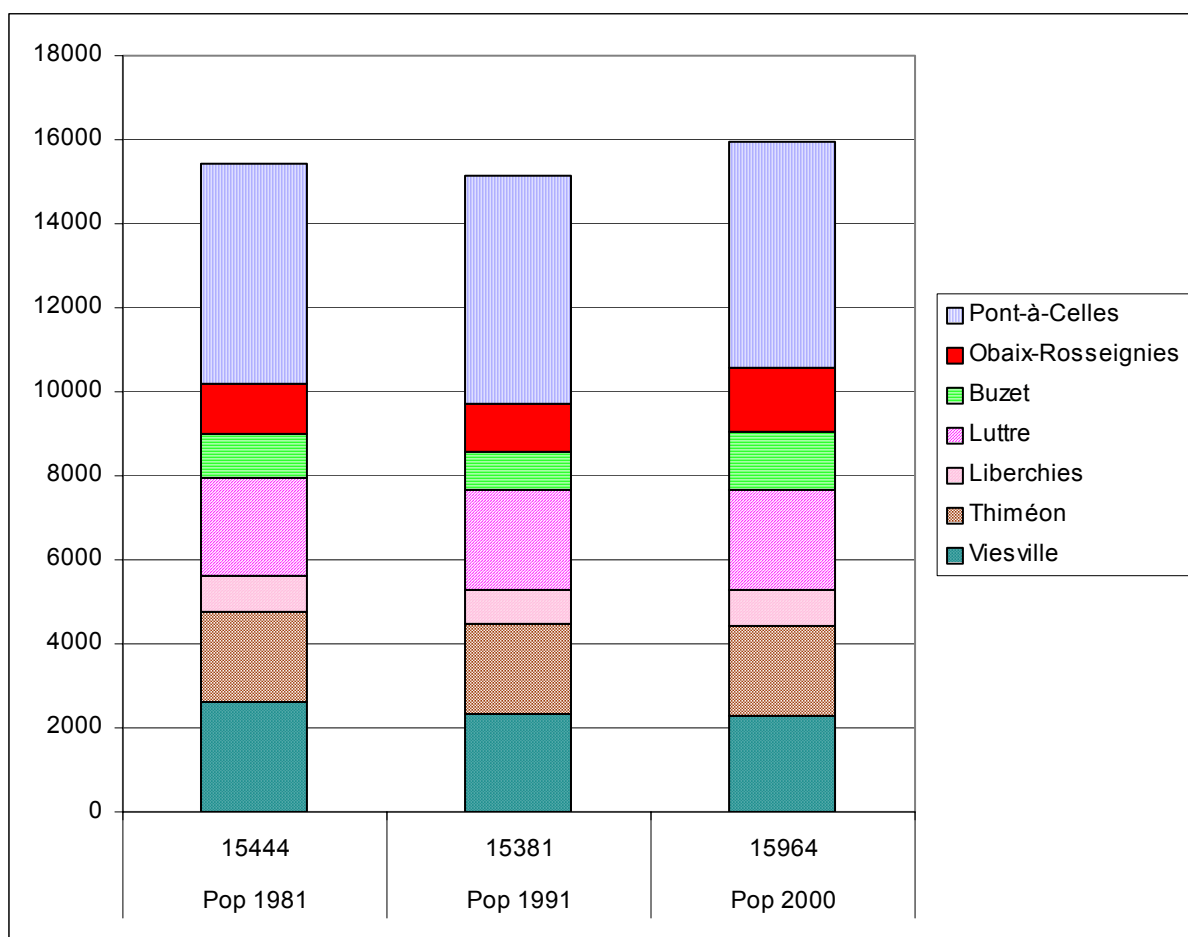


Figure 2 - Evolution de la population

Dans les années '80, c'était surtout les villages d'Obaix, Buzet, Liberchies et Viesville qui avaient souffert de la désaffection, déjà quelque peu compensée par la croissance de Rosseignies. Sur la fin des années '90, Obaix, Buzet et Liberchies ont retrouvé un véritable essor, notamment grâce à l'établissement de résidents travaillant à Bruxelles et dans le Brabant wallon.

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 tout en maintenant des tarifs fonciers abordables.

Les anciennes communes de Luttre et Pont-à-Celles ont trouvé également des réserves foncières permettant d'accueillir de nouveaux arrivants, compensant ainsi la réduction « naturelle » de la taille des ménages.

	Pop 1981	Pop 1991	Pop 2000
Pont-à-Celles	5249	5401	5410
Obaix-Rosseignies	1161	1133	1514
Buzet	1089	950	1360
Luttre	2328	2375	2388
Liberchies	825	787	849
Thiméon	2175	2154	2174
Viesville	2603	2329	2269

Tableau 5 - Évolution de la population (données INS et service population)

Pour les années à venir, on doit s'attendre à la poursuite de cette évolution pendant quelque temps encore. Ces nouveaux arrivants amènent un rajeunissement de la population, visible surtout dans les classes d'âge de 25 à 45 ans et de 0 à 15 ans.

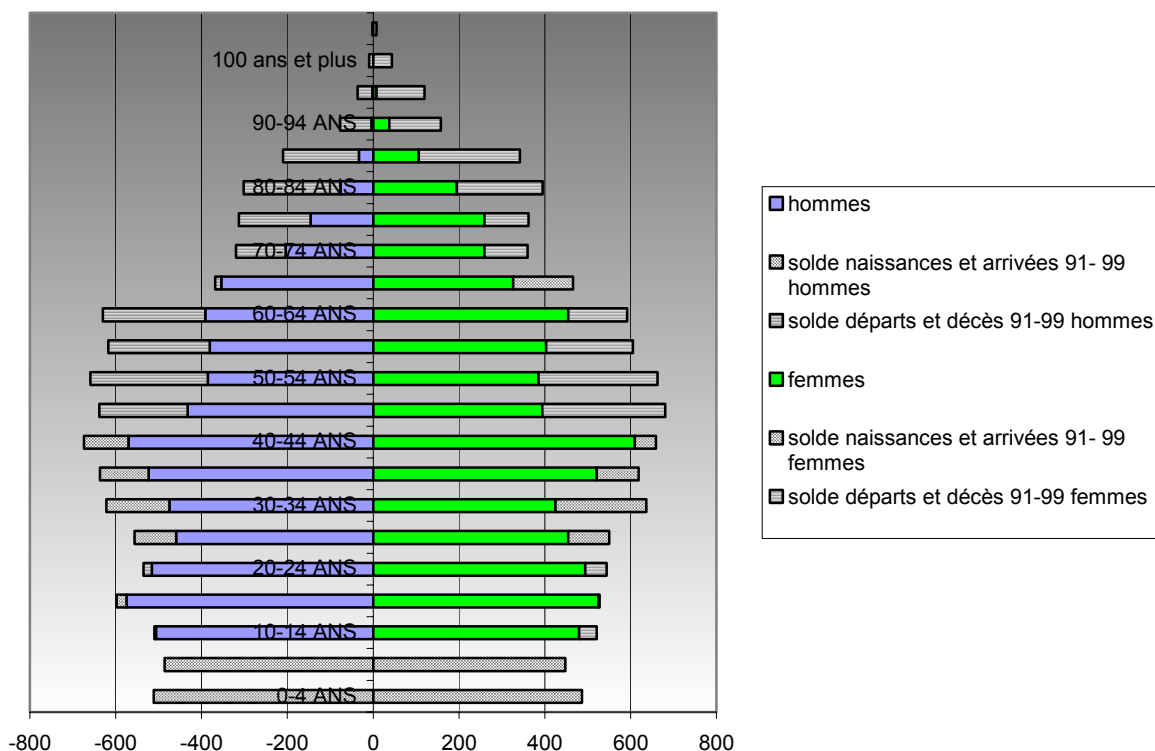


Figure 3 - Pyramide des âges 1991-1999

La pyramide des âges ci-dessus illustre cette évolution. Il s'agit de la pyramide de 1991, décalée de 10 ans, et superposée à la pyramide de 1999 (sans décalage). Ceci signifie, que dans la figure, les zones « pleines » (hommes à gauche et femmes à droite) proches de l'axe central représentent le nombre d'habitants présents **aujourd'hui et il y a 10 ans** (c'est pourquoi cette zone « pleine » n'existe pas pour les 0 à 10 ans). Tenant compte d'une légère approximation d'un an, les enfants du groupe d'âge 0-4 ans sont donc passés de 1991 à 1999 dans le groupe des enfants de 10-14 ans, etc.

On peut ainsi voir quelles classes d'âge ont évolué positivement par rapport à une situation théorique de « maintien sur place » de la population de 1991. Ce sont les zones quadrillées aux extrémités des barres de groupes d'âge.

Il faut toutefois se souvenir qu'il s'agit d'une figure théorique, où seules les aires « hommes » / « femmes » et « solde naissance et arrivées » correspondent à la population existant en réalité en 1999.

Les zones hachurées en rouge ou orange de « solde départs et décès » sont fictives (il n'y a en fait quasiment pas de population de plus de 95 ans à Pont-à-Celles) et indiquent seulement la taille qu'aurait atteint la population entre 1991 et 1999 *si aucun habitant n'était décédé ou n'avait quitté la commune*.

On constate clairement sur la figure l'apparition du groupe d'âge de 25 à 45 ans (et bien entendu de tous les enfants de moins de 10 ans).

Selon les statistiques de 1991, qui ne voient que l'ébauche des développements récents, les enfants de 0-14 ans sont surtout sur-représentés dans certains secteurs de Pont-à-Celles (Hairiamont, Bois Loué, La Chaussée), à Obaix et Rosseignies, à Buzet Les Bois, à Luttre Pachy-Couché et Liberchies Rue Neuve, à Viesville Grands Sarts-Joly et dans le quartier Sainte-Famille.

2.4 Emploi

Selon les statistiques INS, Pont-à-Celles recelait en 1991 1747 emplois, dont 1109 occupés par des résidents de la commune.

Tableau 6 - Répartition des professions présentes à Pont-à-Celles

Artisan, travailleur dans l'Industrie	506	29,0%
Profession scientifique ou libérale	226	12,9%
Employé de bureau	190	10,9%
Agriculteur, pêcheur ou bûcheron	141	8,1%
Travailleur des serv., sports ou activités récréatives	138	7,9%
Commerçant, personnel commercial ou vendeur	129	7,4%
Profession dans transports ou communications	122	7,0%
Technicien	108	6,2%
Chef d'entreprise, directeur, cadre supérieur	75	4,3%
Militaire de carrière	3	0,2%
Profession inconnue	109	6,2%
Total de la population active occupée	1747	100,0%

2.5 Activités commerciales

La commune de Pont-à-Celles dispose de commerces et d'équipements couvrant les premières nécessités dans la plupart de ses villages, sauf à Rosseignies.

Lors de la concertation, les habitants ont mis en évidence la fermeture de l'agence postale à Obaix-Buzet, ce qui pose problème aux personnes devant recourir aux transports en commun, depuis la fermeture en journée du point d'arrêt SNCB.

	Alimentation	Banques	Assurances	Poste	Boucherie	Boulangerie	Cafés/tavernes	Coiffeurs	Librairies	Restaurants	Pharmacies	Parc à conteneurs	Total
Pont-à-Celles	4	6	2	1	3	2	3	6	2		3		32
Luttre	2	3	4	1		2	6	6	1	2	2	1	30
Thiméon	4		1		2		1	2	1	1	1		13
Buzet	2		1		1		2	2	1	1			10
Viesville	1		2			3		2	1		1		10
Obaix	1		2			1	1	1			1		7
Liberchies	1					1	1		1				4
Rosseignies													
Total	15	9	12	2	6	9	14	19	7	4	8	1	106

Tableau 7 - Liste des commerces répertoriés dans le guide communal

Parmi les pôles il convient de mentionner également le marché du jeudi matin à Pont-à-Celles et ceux du mercredi à Courcelles et du samedi à Nivelles, plus grands que celui de Pont-à-Celles.

La carte 2.b des pôles urbains recense également les écoles et les équipements publics (maisons de village, maison communale, etc.). Tous les villages disposent au moins d'une école fondamentale.

L'athénée Royal est le seul établissement secondaire. Pour l'enseignement libre, les élèves doivent se rendre à Rêves, Gosselies ou encore ailleurs dans la région.

2.6 Développement résidentiel ces dernières années

Après un ralentissement de la croissance dans les années '80 (-0,41% entre 1981 et 1991 – chiffres INS), la commune a vu une reprise entre 1991 et 1999, (+4,60%). L'augmentation de la population est due à l'arrivée d'habitants des catégories d'âge 250 à 45 ans, avec de jeunes enfants).

La liste des permis d'urbanisme délivrés de 1997 à 2000 confirme ces grandes tendances. 151 permis ont été délivrés, concernant dans leur très grande majorité des habitations individuelles. La localisation a surtout évolué vers le nord de l'entité, Obaix et Buzet prenant en compte une plus grande part des développements, comme on peut le voir dans la figure suivante.

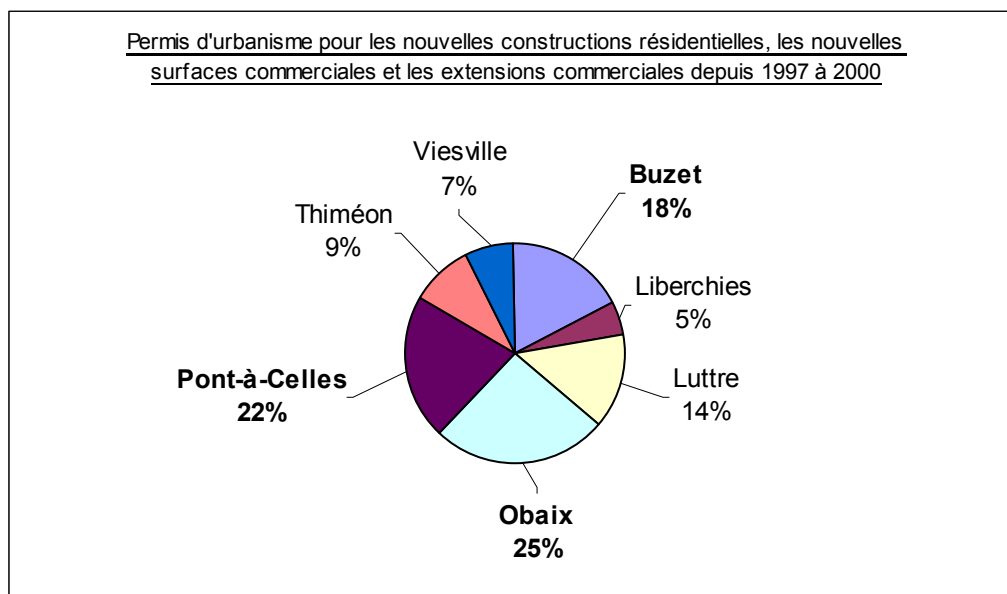


Figure 4 - Répartition géographique des permis d'urbanisme

Pendant la même période, 134 nouveaux lots ont été enregistrés, dont la grande majorité se situent à Pont-à-Celles (53) et Obaix (41). Les permis de lotir suivent une répartition analogue : 8 sur 27 à Obaix, et 7 sur 27 à Pont-à-Celles.

2.7 Projets d'aménagement du territoire

2.7.1 Site de l'Arsenal

Le projet le plus marquant en matière d'aménagement du territoire à Pont-à-Celles est sans contexte celui de la nouvelle affectation du **site de l'Arsenal** (ancien ateliers SNCB). Ce site fait l'objet d'un Plan Communal d'Aménagement dérogatoire au Plan de Secteur, en cours d'approbation.

Ce plan prévoit globalement les affectations suivantes :

- Services publics et équipements communautaires (5,22 ha) pour la gare SNCB (site des vies électrifiées), le centre sportif et le parc à conteneurs ;
- Zone d'activité économique (7,27 ha) mixte faisant tampon entre la gare et l'aire d'habitat de Pont-à-Celles
- Zone d'habitat (12,5 ha) le long de la rue de l'Arsenal, avec une petite aire d'espaces verts (0,36 ha) sur les talus entre le site et la rue.

Le site pourrait dès lors héberger 80 à 100 logements, et une série de petites entreprises (à envisager comme un vivier de développement de nouvelles activités à relativement petite échelle).

A proximité de la gare, la SNCB implanterait son centre de logistique. Le prolongement du tunnel sous-voies de la gare (ou bien une passerelle) est envisagé jusqu'à cet endroit, où seraient aménagés un parking pour le personnel du centre de logistique et un parking de +/- 30 emplacements pour les navetteurs.

A plus long terme, une voirie en direction de la rue Wauters pourrait être aménagée au départ de cet axe piéton, mais cette option n'est envisagée qu'en cas de départ des ateliers Jouret (ateliers protégés avec une centaine d'emplois environ).

Le site serait desservi par une voirie située entre la zone d'activités et les voies SNCB, partant de la rue Wauters, et rejoignant le portail principal du site à la rue de l'Arsenal. Elle serait complétée par une voirie de type local (zone 30 ou zone résidentielle) desservant spécifiquement la zone d'habitat.

Les bâtiments des ateliers eux-mêmes seraient partiellement rénovés et reconvertis en équipements sportifs ou socio-culturels pour la Commune. Il existe un projet d'y créer un centre pour la mobilité dans le cadre du développement touristique du Pays de Gemiacum. Le projet comprend d'ailleurs l'inclusion de cheminements piétons et cyclistes reliant le site au RAVeL (halage, lignes 119 Châtelet – Charleroi – Gosselies – Luttre et Luttre – Trazegnies – Piéton).

Le développement du site répond bien aux nécessités de développement local. Toutefois la desserte routière du site pose question. Il est évident que l'accessibilité poids-lourds du site n'est pas optimale. Ni la rue de l'Arsenal (et le passage par le quartier de la gare de Luttre), ni la rue de Trazegnies (étroite et densément bâtie, ensuite en très mauvais état), ni la traversée du centre de Pont-à-Celles ne fournissent un axe d'accès exempt de difficultés. Les activités du site devront tenir compte de ce fait, aucune solution évidente n'étant disponible.

2.7.2 Autres projets

Il y a peu de projets concrets susceptibles d'influencer la mobilité à Pont-à-Celles. Pour être exhaustifs, mentionnons tout de même le projet IGRETEC d'une zone d'activités sise au Nord de la sortie d'autoroute Luttre-Liberchies (entre l'autoroute et la route provinciale N 586). De l'avis des services de l'aménagement du territoire, ce projet aurait peu de chances d'aboutir, ne s'inscrivant pas dans la stratégie de localisation des pôles d'activités telle que définies dans le SDER (schéma de développement de l'espace régional).

A proximité de la gare de Luttre, la zone comprise entre le canal et les voies de chemin de fer est également partiellement en zone d'activités économiques. La conformation du terrain, rehaussé de six mètres par rapport au canal et à la voirie d'accès créée depuis la gare, n'autorise pas de développements à très grande échelle. L'entreprise de distribution de charbon localisée au-delà du parking de la gare utilise de terrain de manière peu intense. Elle est actuellement encore approvisionnée par chemin de fer, la distribution s'effectuant par camion. L'extension de ses activités n'est pas envisagée actuellement.

3 La structure viaire communale

3.1 Structure du réseau communal

Les voies principales qui desservent la commune la relient aux autoroutes A15 et A54. Elles assurent en même temps les liaisons entre les noyaux habités.

La commune compte plus de 200 km de voiries communales, dont 50 environ de voies "de grande communication"

La route provinciale reliant Nivelles à Charleroi a sans doute perdu de son importance depuis son dédoublement par l'autoroute A54. Elle fonctionne toutefois comme voie de liaison entre les villages de Viesville et Thiméon et l'agglomération carolorégienne.

Les voies de liaison entre les villages sont assez faciles à identifier (pour un conducteur non habitué); sauf dans le sud de l'entité où elles sont plus tortueuses (relief) et moins hiérarchisées.

La liaison entre Luttre et Viesville est assurée naturellement par la rue Picolomée, située sur la rive droite du canal. L'autre liaison, possible par les rues de la Liberté, ... et du Viaduc sur la rive gauche, est peu utilisée, étant donné le relief.

3.2 Perception spatiale

La carte 3.a exprime l'aspect visuel des voies qui structurent le territoire communal, selon qu'elles sont bordées ou non de constructions continues ou discontinues.

Les routes encaissées entre talus et les fortes pentes sont mentionnées également (cela concerne la partie sud de l'entité).

Les points de vues intéressants se situent dans le sud de l'entité et au lieu-dit de L'Objou où on domine la vallée du Buzet.

La route provinciale traverse les hameaux de Commune et de Fromiée ainsi que le village de Thiméon. La route a subi un lifting à Thiméon dans le but de modérer les vitesses des conducteurs dans l'agglomération. Les traversées des hameaux sont par contre encore très roulantes et « non traitées » de façon à induire un comportement calme des conducteurs.

Les entrées dans les villages de Viesville et Thiméon ne sont pas bien perceptibles lorsqu'on remonte de Gosselies.

Le village de Liberchies est par contre bien perceptible, qu'on l'approche par le nord (dispositifs brise vitesses bien réussis) ou par le sud-est (belle rue des

Quarante Bonniers bordée de chaque côté d'une remarquable rangée de 200 tilleuls environ.

3.3 La commune la nuit

La carte 3.b présente l'équipement d'éclairage qui jalonne les routes et rues de l'entité. On y voit apparaître les sections éclairées, les types d'éclairage et de supports.

Les rues bordées d'habitations de l'entité sont toutes éclairées. Des sections non construites de voies importantes de liaison ne sont pas éclairées :

- Rue des quarante Bonniers
- Contournement de Buzet
- Rue de Ronquières
- Les abords de l'écluse de Viesville (endroit très désagréable la nuit)
- Une section de la route reliant Viesville et Thiméon.

Le type d'éclairage le plus fréquent comporte une lampe diffusant une lumière de teinte blanche montée sur poteau électrique avec câbles aériens (ce qui est fréquent en Wallonie mais peu esthétique !).

Les endroits "sympa" la nuit sont des lieux réaménagés récemment, à savoir

- La Place communale de Pont-à-Celles
- à Liberchies, les abords de l'église, du musée et de l'école ;
- à Rosseignies les abords des plateaux brise vitesses ;
- on peut mentionner aussi la chaussée de Nivelles dans la descente de Thiméon où les « yeux de chat » guident efficacement les conducteurs.

Il faut mentionner ici le très mauvais éclairage des trois gares :

- Manque d'éclairage à Obaix et Pont-à-Celles
- Éclairage rafistolé et misérable à la gare de Luttre où la Place, le parking SNCB et l'accès au centre sportif comportent de nombreuses zones d'ombre.

3.4 Signalisation directionnelle

Le relevé de la signalisation directionnelle a été effectué. Tous les panneaux relevés seront représentés sur une carte informatisée, en prévoyant une couche spécifique pour chacune des destinations.

Nous pourrons ainsi par la suite afficher la signalisation en place pour chacune des destinations pour laquelle il existe des panneaux. En affichant les destinations une par une, nous pourrons voir les éventuelles lacunes dans la signalisation de l'un ou l'autre itinéraire.

Cette étape du diagnostic sera présentée conjointement avec le plan de signalisation. Lorsque la hiérarchie des voiries aurait été établie, il sera pertinent de vérifier si la signalisation est bien conforme à la hiérarchie choisie dans le cadre du schéma de circulation.

3.5 Insécurité routière

On entend par insécurité objective celle qui se traduit effectivement par des accidents. L'insécurité subjective correspond à un sentiment d'insécurité éprouvé par les personnes en un endroit déterminé.

Nous avons exploité les données statistiques disponibles, relatives aux accidents avec lésions corporelles et nous avons cartographié également les endroits qui nous semblent poser problème (insécurité subjective). Notre avis s'est enrichi de celui de différentes personnes rencontrées, notamment lors des réunions de concertation avec les habitants (voir carte 3.c).

Les tableaux ci-dessous présentent les statistiques d'accidents avec lésions corporelles constatés par la police et la gendarmerie en 1998 et 99.¹

Tableau 8 - Accidents avec lésions corporelles

accidents avec	1998	1999
tués	1	3
blessés graves	14	16
blessés légers	48	35
total	63	54

¹ Source : INS; données 2000 non disponibles encore.

Tableau 9 - Localisation des accidents de la route

1998	sur A15	sur A54	sur N 586	sur réseau communal	total
accidents avec tués	1			0	1
blessés graves	3	5	2	4	14
blessés légers	9	14	2	23	48
total	13	19	4	27	63
total acci graves	4	5	2	4	15

1999	sur A15	sur A54	sur N 586	sur réseau communal	total
accidents avec tués	1	1		1	3
blessés graves	4	8	1	3	16
blessés légers	9	9	3	14	35
total	14	18	4	18	54
total acci graves	5	9	1	4	19

La majorité des accidents graves (c'est-à-dire avec tués ou blessés graves) se produit sur le réseau autoroutier.

Le réseau communal ne comporte pas de point noir (où les accidents avec blessés sont fréquents).

La commune connaît peu d'accidents graves. Le tableau ci-dessous indique que les accidents impliquent peu de piétons et concernent souvent des conducteurs de voiture (parfois de moto ou cyclo) qui perdent le contrôle de leur véhicule et percutent un obstacle hors chaussée. La raison probable de ces accidents est probablement la vitesse, phénomène constaté par ailleurs sur les routes où les accidents se produisent.

La répartition des victimes selon le type d'usager est la suivante:

Tableau 10 - Répartition des victimes par type d'usager

1998		conducteurs ou passagers de				
	piétons	vélo	cyclo	moto	voiture	autre
Tués	0	0	0	0	1	0
Blessés graves	1	0	2	1	10	1
blessés légers	3	0	2	4	51	6
total	4	0	4	5	62	7

1999		conducteurs ou passagers de				
	piétons	vélo	cyclo	moto	voiture	autre
tués	0	0	0	0	2	1
blessés graves	0	0	1	1	20	1
blessés légers	1	2	3	1	40	20
total	1	2	4	2	62	22

4 Circulation automobile

4.1 Trafic régional

À la date de remise du présent rapport, les comptages de trafic effectués par le MET sont encore en cours. Nous ne pouvons dès lors apporter des précisions quant au trafic répertorié aux échangeurs autoroutiers, ou bien sur la voirie provinciale N 586.

Les comptages ont été demandés 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.

En complément, nous avons demandé d'obtenir des chiffres pour l'intersection Mellet – Thiméon de la N 5, et plus globalement pour les échanges autoroutiers entre l'A54, la N5 et l'autoroute de Wallonie.

Le fait de ne pas disposer aujourd'hui de ces chiffres de comptages récents n'est pas très ennuyeux, parce que nous avons fait précédemment le constat que la problématique de circulation routière était surtout locale, puisque les autoroutes et la N 5 reprennent quasiment tout ce que l'on pourrait qualifier de trafic de transit.

Comme diagramme des charges, nous faisons référence à la carte 4.a, qui reprend des chiffres émanant des recensements annuels de la circulation, ce qui permet tout de même d'établir les ordres de grandeur.

4.2 Trafic local

4.2.1 Le réseau

Bien que composé d'un réseau de rues dont le gabarit n'est pas vraiment identique, le calibrage des voiries en termes de bandes de circulation peut être considéré comme relativement homogène sur l'ensemble du réseau communal et provincial. Il s'agit toujours de voiries à une bande de circulation dans chaque sens. Dans le cas des quelques sens uniques existants, il existe toujours un circuit recréant de fait les relations à 2 x 1 bande sur deux axes dissociés (exemple Roosevelt – Léonard ou Saint-Antoine – Moulin).

Du fait de la présence de l'habitat et du stationnement, le passage est parfois plus étroit, et les circulations doivent s'effectuer en alternance dès qu'il y a un obstacle, que ce soit un véhicule à l'arrêt en double-file, un bus en attente ou bien un rétrécissement ponctuel.

4.2.2 Diagrammes des charges

4.2.2.1 **Matin (carte 4.b)**

Contrairement au cliché qui voudrait que la gare de Luttre génère un fort appel de trafic automobile, nous constatons tout d'abord que le flux sortant de Luttre et Pont-à-Celles vers l'autoroute par la rue de Liberchies (320 evp/h) est plus important que le flux entrant (180 evp/h).

Le carrefour avec la rue Piccolomé n'apporte pas des flux très importants (116 entrées et 71 sorties). Les relations en direction de Pont-à-Celles et la gare de Luttre prédominent d'ailleurs largement par rapport aux échanges avec la rue de Liberchies et l'autoroute.

Au carrefour avec la rue Quévry, les flux dominants se dirigent vers le Pont-Neuf, tout en croisant un flux sortant assez important (130 evp/h) provenant du bas de Luttre ou de la rue de Ronquières. En fait la charge de la rue de Ronquières est seulement de 100 véhicules en direction de l'ouest, et de quelque 160 véhicules dans l'autre sens, dont 130 environ se rendent manifestement vers l'autoroute A54.

Après le pont sur le canal, la majorité des conducteurs choisit de passer par le parking « Champion » (près des deux tiers) pour rejoindre la rue Roosevelt. De ce fait, les mouvements à la rue du Cheval Blanc sont assez limités (100 evp/h). Si on ferme le passage par le parking, il devrait passer à 260 evp/h environ, ce qui serait bien sûr beaucoup plus pénalisant pour les riverains.

Au débouché de la rue Roosevelt, la circulation se répartit environ moitié/moitié vers la gare et vers Pont-à-Celles. En outre, sur les 190 evp se dirigeant vers la gare, 115 environ ressortent aussitôt ce qui montre que le « Kiss & Ride » est plus important encore que le « Park & Ride ».

Au carrefour de la rue Wauters avec les rues de l'Arsenal et de la Liberté, le flux dominant suit la direction prioritaire. La rue de la Liberté n'apporte qu'un flux relativement léger (60 evp/h dans chaque sens), presque entièrement en relation avec le centre de Pont-à-Celles.

La rue de l'Arsenal reçoit ensuite un apport modéré des rues du quartier « Bois Renaud » (solde de 70 evp/h supplémentaires, dont 40 vers Luttre). Le carrefour avec Trazegnies / Gazomètre voit également des échanges du même ordre de grandeur.

Les mouvements à la place Communale n'ont pas été comptabilisés en raison des travaux place du Marais. Globalement, tout l'axe Ecoles / Eglise / Arsenal accueille environ 400 evp/h, ce qui n'est pas exceptionnellement élevé, mais pas

non plus négligeable si l'on tient compte de l'étroitesse générale, de l'habitat continu en façade alignée sur le trottoir et du stationnement dans cet axe. En raison de cet espace contraint, on ne relève pas non plus beaucoup de vitesses excessives.

Le carrefour en « T » rue des Ecoles / rue du pont présente un équilibre quasi parfait de tous ses flux entrants en sortants, qui sont tous de l'ordre de 180 à 220 evp/h. Ceci montre en quelque sorte que l'accessibilité générale de la commune depuis trois directions générales, correspondant à des poids de population et à la desserte par trois échangeurs autoroutiers distincts, fonctionne correctement.

L'image du carrefour sur l'autre rive du canal confirme ce constat. Ici ce sont les mouvements de rive à rive, et en particulier les mouvements vers et depuis Obaix-Buzet qui dominent. Les relations en « tangente » par l'axe Ronquières / case du Bois sont plus faibles (230 evp/h deux sens confondus) que ceux de la rue Govaerts (390 evp/h), mais ils reprennent tout de même 3/8^e de la demande de trafic est-ouest (pour 5/8^e sur l'axe Ecoles – Eglise – Arsenal). Si cette liaison n'existait pas nous assisterions à un blocage complet du centre de Pont-à-Celles, où la capacité effective est

Tenant compte de l'éclatement en deux sens uniques, la charge globale de la rue Saint-Antoine / rue du Moulin – rue Abbé Fiévez est également d'environ 200 véhicules dans chaque sens.

4.2.2.2 Soir (carte 4.c)

Dans les grandes lignes, les charges de trafic constatées à l'heure de pointe du matin restent valables pour tout le centre de Pont-à-Celles, à une ou deux dizaines de véhicules près. Nous nous contenterons dès lors de compléter la description ci-dessus pour illustrer des différences significatives, quand il y en a.

Tout d'abord, le report de trafic sur l'axe Ronquières – Case du Bois est plus important (320 au lieu de 230 evp/h). Ceci résulte semble-t-il d'une demande un peu plus élevée (trajets vers équipements ou magasins s'ajoutant à ceux depuis l'école et le travail), ce qui renforce l'utilité de recourir au « contournement » le long du canal.

La situation le soir est évidemment sensiblement différente de celle du matin à la gare de Luttre : les véhicules venant reprendre des voyageurs sont au nombre de 100 environ, alors qu'ils sont au total près de 220 à quitter la gare.

Sur le Pont-Neuf, nous constatons un flux de 640 evp/h (au lieu de 525 le matin), avec un équilibre relatif des deux directions : en entrée 305 evp/h et 345 en sortie.

Au carrefour Escavée / Quévry / Pont-Neuf, si le flux dominant reste toujours celui vers Liberchies et l'A54, les flux vers Obaix-Buzet via la rue du Commerce et la rue de Ronquières prennent une ampleur beaucoup plus importante, de même que les flux de « tangente » entre le secteur Pont-à-Celles – Bourbezée (nord du canal) et Viesville.

Les activités locales en fin d'après-midi couplées aux flux travail-domicile ou école domicile, plus les sorties de la gare expliquent cette relative effervescence.

A la rue de Liberchies, si les sorties de véhicules vers l'autoroute et Liberchies restent proches du nombre de 300 relevé le matin, les retours depuis l'A54 sont sensiblement plus nombreux que le matin (290 pour 180 evp/h).

Pour les éventuelles opérations de calibrage relatives à l'aménagement éventuel de carrefours, ce sera donc l'heure de pointe du soir qui devra être considérée comme déterminante.

4.2.2.3 Charges journalières (carte 4.d)

Avec de 4 à 6000 evp/jour sur les principales voiries communales, il semble évident que le problème principal ne soit pas celui de la capacité des voiries, qui est largement suffisante même pour des flux beaucoup plus importants.

La question principale sera vraisemblablement la question de la cohabitation du trafic avec l'habitat et les autres fonctions riveraines.

Dans ce contexte, la question de savoir si un report plus important de la circulation sur l'axe Ronquières / case du Bois au Nord du canal est possible reste à l'ordre du jour. Par contre, comme tous les pôles se situent au sud du canal, il paraît impossible de « vider » sensiblement l'artère majeur de la commune qu'est l'axe Ecoles – Eglise – Arsenal.

Plutôt que de se focaliser sur les charges de trafic, il semble que l'étude des objectifs du PCM doive s'orienter vers les aspects qualitatifs de l'accueil de cette circulation automobile, et des possibilités de renforcer le recours à d'autres modes de déplacement.

5 Transports publics

5.1 Le chemin de fer

5.1.1 Nombre de voyageurs et relations

Pont-à-Celles dispose de trois points d'arrêts SNCB :

- Luttre, gare IC/IR ;
- Pont-à-Celles, point d'arrêt simple sans équipement particulier (passage à niveau à proximité) ;
- Obaix-Buzet, point d'arrêt simple avec passage sous-voies.

Gare	Semaine		Samedi		Dimanche	
	Trains	Voyageurs ²	Trains	Voyageurs	Trains	Voyageurs
Luttre	69	1879	28	459	28	270
Pont-à-Celles	22	222	8	51	8	24
Obaix-Buzet	11	124	1	1	1	0

Tableau 11 - Nombre de trains et voyageurs SNCB

5.1.1.1 Obaix-Buzet

Le faible nombre de voyageurs à Obaix-Buzet s'explique par la desserte, réduite depuis 1988 aux seuls trains de pointe. Les trains circulent surtout aux heures scolaires, avec quelques trains de navetteurs à destination de Bruxelles en plus. Le week-end, seul le dernier train de minuit dessert la halte.

L'amplitude de service est très réduite à Obaix-Buzet : dernier départ vers Bruxelles à 18h17 et dernier retour possible à 18h42 (départ de Nivelles à 18h36 ou de Bruxelles à 18h09). En outre, le service est complètement interrompu entre 8h43 et 16h16, sauf pour un seul train de pointe le mercredi midi.

² Comptages visuels SNCB de 1999, nombre de voyageurs embarqués

5.1.1.2 Pont-à-Celles

Pont-à-Celles dispose d'un service horaire « L » ou « omnibus » entre Charleroi et La Louvière, complété par deux trains de pointe vers Mons et un vers La Louvière.

5.1.1.3 Luttre

Luttre, quant-à-elle, bénéficie d'une desserte appréciable, avec sur la ligne 124 Charleroi Bruxelles :

- un IC Charleroi-Sud – Bruxelles Jonction – Antwerpen-Centraal ;
- un IR Jambes – Namur – Charleroi-Sud – Bruxelles Jonction – Antwerpen-Centraal – Essen ;
- divers trains de pointe entre Charleroi et Bruxelles, dont deux desservent Bruxelles-Luxembourg et Schuman via la ligne 26.

Luttre voit également s'arrêter tous les trains desservant Pont-à-Celles sur la ligne 117 Charleroi – Manage – La Louvière.

L'offre de trains est donc particulièrement intéressante, ce qui se traduit par un rôle de gare P+R, qui s'est renforcé depuis que les trains IC ne desservent plus Marchienne-au-Pont.

La carte 5.a représente les diverses liaisons cadencées desservant les trois gares de Pont-à-Celles, ainsi que le nombre de passages par jour (semaine et week-end) pour chacun des types de services « IC », « IR », « L » et « P ». Le tracé du réseau en correspondance est également représenté.

A mentionner également, le passage en saison touristique les week-ends d'un train « T » permettant de rejoindre Blankenberge en 1h53. De l'avis des responsables de la SNCB, Luttre ne constitue pas une gare où la demande de type touristique donne de bons résultats.

5.1.2 Correspondances intéressantes

La gare de **Nivelles** permet des correspondances vers des trains « L » entre Nivelles et Bruxelles, mais cette possibilité ne devrait rencontrer qu'une assez faible demande.

A **Braine-l'Alleud**, il est également possible de changer de train vers un service « L » régulier desservant Uccle par la ligne 26, puis Etterbeek, Bruxelles-Luxembourg, Schuman par la ligne 161, puis Bockstael, Jette, Grand-Bigard, Denderleeuw et Alost par la ligne 50. Ceci pourrait constituer une alternative intéressante pour les navetteurs à destination de l'ULB et du quartier européen, ou encore du Nord-Ouest de Bruxelles.

Comme il s'agit d'une relation cadencée, susceptible de compléter les trains de pointe passant déjà en partie par ce parcours, cette correspondance a été reportée explicitement sur la carte 5.a, afin d'illustrer la desserte plus complète du territoire Bruxellois qui en résulte. Il est probable que l'intérêt de cette correspondance soit encore méconnu des usagers.

A **Charleroi**, les correspondances sont bonnes vers :

- Thuin et Erquelinnes (6 minutes) ;
- Charleroi-Ouest, Fleurus et Ottignies (8 minutes) ;
- Tamines et Namur (7 minutes de IC à IC) au départ de Luttre ;

Par contre, les correspondances sont souvent mauvaises depuis Pont-à-Celles (25 à 40 minutes d'attente à Charleroi, selon les destinations). Comme le train de Pont-à-Celles vers Charleroi arrive à Luttre juste après le départ de l'IR Bruxelles – Charleroi – Namur, les usagers de Pont-à-Celles sont forcés de venir prendre leur train à Luttre pour disposer d'une relation performante au-delà de Charleroi.

Les haltes de la ligne 118 Charleroi – La Louvière via Piéton peuvent être rejointes par une correspondance à La Louvière Sud ou Marchienne-au-Pont. Le temps de correspondance et de parcours total reste assez long, compte tenu de la proximité géographique. Pour rejoindre Mons, le résultat est globalement meilleur, mais il faut opter selon l'heure pour une correspondance à Marchienne ou à La Louvière Sud, ce qui complique la démarche du voyageur.

Une correspondance de 10 minutes à Manage permet de rejoindre le train IR menant à Braine-le-Comte, Tubize et Halle, ou encore à Soignies et Jurbise après changement à Braine-le-Comte.

Pour ce qui est des correspondances vers la côte, en semaine elles sont assez moyennes (20 minutes). Les week-ends, elles ne peuvent être évaluées correctement aujourd'hui, en raison des travaux entre Bruxelles-Midi et Denderleeuw, le service actuel n'étant pas représentatif.

5.1.3 Description de la demande

5.1.3.1 **Aspects méthodologiques**

Les statistiques de la SNCB en matière de vente de titres de transport permettent d'apprécier le volume de déplacements vers diverses destinations, et de donner une idée de la motivation des déplacements. En éclatant les billets en catégorie de type « travail » ou usuel (cartes « trajet », « administration » et « railflex »), ou de type « scolaire » (cartes « scolaire » ou « campus »).

Les tableaux fournis permettent aussi des recoupements avec la commune d'origine, la gare de départ et la gare de destination.

5.1.3.2 Destinations (carte 5.b)

La carte 5.b des ventes de titres de transport par destination montre que les destination principales sont :

- Zone de Bruxelles (60,2 %), principalement pour des déplacements de type « travail » ou usuel (95 %) ;
- Nivelles (13,5 %) : 15 % travail, 85 % scolaire ;
- Zone de Charleroi (13,3 %) : 63 % travail, 37 % scolaire ;
- Braine-l'Alleud (3,6 %) : 92 % travail, 8 % scolaire ;
- Zone Namur (2,1 %) : 48 % travail, 52 % scolaire
- Zone La Louvière (1,5 %) : 9% travail 91 % scolaire ;
- Zone Mons (1,5 %) : 30 % travail, 70 % scolaire ;
- Autres destination (4,3 %) : nombre de voyages beaucoup moins importants.

On perçoit également que, sauf quelques exceptions, seule la desserte par train direct répond à la demande.

5.1.3.3 Gare de départ (carte 5.c)

Même si le rôle de Pont-à-Celles dans le transport ferroviaire semble a priori relativement faible (un tiers des Pont-à-Cellois seulement voyage via cette halte). Dès que l'on quitte la zone du code postal 6230, tous les voyageurs se rendent à Luttre. La carte 5.c montre quelle part ce point d'arrêt prend dans les diverses destinations.

On constate que la part des départs depuis Pont-à-Celles est plus forte (environ 1/3 des voyages recensés à Luttre et Pont-à-Celles) sur la ligne 117, qui dessert cette halte, que sur la 124 (avec correspondance requise à Luttre), ce qui n'est pas autrement surprenant.

Toutefois, la part à Nivelles, dont on connaît la vocation « scolaire », est de plus du quart. On peut l'expliquer par le fait que les jeunes se rendant dans les écoles secondaires ne sont pas motorisés, et sont donc dépendants du train ou d'un autre transport public.

Pourtant, même si la part relative des départs via Pont-à-Celles décroît avec l'éloignement de la destination, le volume global des trajets depuis cette halte vers Bruxelles, mais aussi Namur et Braine-l'Alleud est loin d'être négligeable.

Apparemment, la correspondance rapide entre l'IC Bruxelles-Luttre et le « L » Luttre – La Louvière séduit pas mal d'usagers. Elle permet également d'éviter à une partie des voyageurs de se déplacer en voiture à Luttre, et d'y entreposer sa

voiture toute la journée, ce qui a un impact positif sur les besoins en stationnement et la charge de trafic aux heures de pointe.

5.1.3.4 Origine (carte 5.d)

L'origine des navetteurs prenant le train à Luttre ou Pont-à-Celles est en premier lieu locale. La répartition des domiciles des voyageurs est suivant les données fournies par la SNCB comme suit :

- Pont-à-Celles (code postal 6230) : 55,8 %
- Luttre-Liberchies (code postal 6238) : 23,9 %
- Gosselies : 5,2%
- Les Bons Villers : 4,3%
- Trazegnies et Souvret : 2,7 %
- Charleroi (surtout Jumet, Ransart, Lodelinsart, Roux, etc.) : 2.5 %
- Gouy-lez-Piéton : 1,7%
- Courcelles : 1,7%
- Fleurus : 0,5 %
- Autres : 1,7 %

La majorité des déplacements est à finalité de « travail » ou utilitaire (billets « trajet »), mais un tiers des déplacements ferroviaires à Pont-à-Celles concernent une finalité scolaire ; de même, à Luttre/Liberchies, cette part représente un quart des billets, à Trazegnies 1/5^e aux Bons Villers et à Gosselies environ 1/6^e.

On peut tirer quelques conclusions importantes de ces données :

1. La toute grande majorité des voyageurs (79 %) relève de **déplacements de proximité**, issus de la commune même, ou de ses abords directs (Gosselies, Courcelles/Trazegnies, Les Bons Villers, etc. = 18 %)
2. Au plus cette proximité géographique est grande, au plus fort est le rôle « scolaire » des chemins de fer. Ceci vaut aussi pour l'éloignement des destinations.
3. Bien que spectaculaire en termes de grands trajets, le rôle de la gare en structure d'accueil pour des origines lointaines (botte du Hainaut), qui s'explique aisément par l'absence de desserte TC performante dans cette région, ne constitue qu'un tout petit fragment des voyageurs (moins de 2%). Il y a dès lors encore un énorme potentiel à capter.

Ces données, issues de la pratique de la vente de titres de transport, montre à quel point il est difficile de capter les automobilistes vers le chemin de fer, même par une politique de P+R un tant soit peu active.

La majeure part des automobilistes se rendant sur le parking de la gare de Luttre est vraisemblablement issue de Pont-à-Celles même (ou des entités urbaines et villageoises proches), et pourrait raisonnablement, si on ne tient compte que de la distance, envisager un autre mode de transport pour se rendre à la gare.

5.2 Les services des TEC

La carte 5.e présente les itinéraires des lignes de bus qui parcourent le territoire et la fréquence de desserte des arrêts (par différentes lignes éventuellement).

5.2.1 Desserte

Les trois sociétés TEC qui desservent la commune relient chacune une partie de l'entité à un centre plus important :

- Le TEC Brabant Wallon relie Obaix-Buzet et Rosseignies à Nivelles ;
- Le TEC Hainaut relie Pont-à-Celles (et la gare de Luttre) à La Louvière ;
- Le TEC Charleroi relie Viesville, Thiméon, Liberchies, Luttre et – à une moindre fréquence- Pont-à-Celles à Charleroi.

Cette situation fait que les liaisons internes à la commune pour les trajets « quotidiens » sont mauvaises. Les déplacements entre Obaix, Buzet ou Rosseignies et le centre de Pont-à-Celles (services et commerces) deviennent des expéditions. Et les possibilités de trajets entre Viesville ou Thiméon et Pont-à-Celles sont limitées par le terminus de nombreux bus à la gare de Luttre.

La desserte la plus fréquente est celle du TEC Charleroi; elle est la seule qui fonctionne le dimanche.

Les villages du nord de l'entité, à l'urbanisation relativement récente, sont moins bien desservis que le centre et le sud dont le développement récent s'étend en bordure de voies de grande communication desservies par les TEC (rue de Liberchies, chaussée de Nivelles).

Les lignes les plus fréquentes sont :

- la ligne 50-51 doublée partiellement par la ligne 65 qui relie la commune à Charleroi selon un itinéraire en boucle ;
- la ligne 73 Fleurus Nivelles qui ne dessert pratiquement pas l'entité ;
- la ligne 167 Luttre-La Louvière.

Les horaires sont basés sur les déplacements pendulaires des étudiants (surtout) et des travailleurs. En dehors de ces périodes de la journée les services sont

rares ou absents, selon les lignes. Les jours non scolaires, la desserte est nettement moins fréquente qu'en période scolaire.

Le soir, les derniers bus qui desservent l'entité circulent vers 18 heures. Seule la ligne 50-51-65 est desservie jusque vers 21 heures.

Le crochet en boucle que font les lignes qui parcourent la chaussée de Nivelles entre Gosselies et Liberchies pour desservir Viesville mérite une attention particulière: ce crochet est la seule desserte de Viesville mais il réduit la performance des liaisons entre Gosselies et Luttre.

5.2.2 Fréquences

Tableau 12 - Fréquences de passage des services de bus TEC

	Ligne	Direction	Jour scolaire	Congé scolaire	Samedi	Dimanche	dernier départ
TEC Hainaut	167	La Louvière/Chapelle/Luttre					
		La Louvière-Luttre gare	5	2	0	0	16h31
		Luttre gare - La Louvière	6	2	0	0	18h08
TEC Brabant Wallon	70	Luttre/Obaix-Buzet/Nivelles gare					
		Luttre gare / Obaix-Buzet	1 *	0	0	0	8h52
		Obaix-Buzet / Luttre gare	3	0	0	0	8h22
		Obaix-Buzet / Nivelles gare	3	0	1	0	14h05
	(73)	Nivelles / Obaix-Buzet	3	0	1	0	15h38
		Nivelles gare / Fleurus					
		Nivelles/Fleurus	19	16	8	0	20h42
		Fleurus/Nivelles	21	19	9	0	21h33
	568	Rossegny/Nivelles/Fleurus					
		Rossegny/Nivelles gare	2	1	0	0	7h30
TEC Charleroi	365b	Gosselies Calvaire/Genappe					
		Luttre gare / Genappe	1	0	0	0	7h50
		Rêves/Luttre	1	0	0	0	15h44
	64/66	Rêves:Luttre/Gosselies	1	0	0	0	12h10
		Luttre/ PàC / Obaix-Buzet / Frasnes-lez-Gosselies					
		66 Frasnes / Luttre gare	2	0	0	0	15h36
	64	Luttre gare / Frasnes	2	0	0	0	15h40
		50/51/65 Charleroi / Luttre / Charleroi					
		Charleroi/Gosselies/Luttre gare/PàC A	13	7	7	7	19h41
		Charleroi/Gosselies/Luttre gare	+16	+7	+7	+7	17h50
		Charleroi/Trazegnies/PàC/Luttre/Goss	11	7	7	7	18h48
		Trazegnies/Luttre/Gosselies	+15	+7	+7	+7	20h45

* + 1 le jeudi (marché)

Le tableau ci-dessus indique les fréquences des différentes lignes, en semaine (jour scolaire ou de vacances) et le week-end.

- La ligne 70 offre trois liaisons matinales entre Obaix-Buzet et la gare de Luttre le matin (avec des temps d'attente du train de 6 à 15 minutes). Elle n'offre pas de service pour le retour le soir (on revient en train). Elle offre trois liaisons avec Nivelles, à condition de rentrer vers 15 heures. Une liaison supplémentaire entre Luttre et Obaix-Buzet fonctionne le jeudi matin, pour le marché de Pont-à-Celles.
- La ligne 73 est beaucoup plus fréquente mais ne dessert pratiquement pas l'entité.
- La ligne 568 offre deux liaisons le matin entre Rosseignies et Nivelles avec deux retours possibles avant 17h40.
- La ligne 167 propose 5 liaisons vers La Louvière (la ligne est beaucoup plus fréquente entre Godarville et La Louvière), à condition de rentrer avant 18h.
- La ligne 365b n'offre qu'une liaison par jour entre Luttre et Rêves (école).
- Les lignes 64/66 offrent deux liaisons par jour (heures d'école)
- Les lignes 50/51 et 65 offrent la desserte la plus fréquente. Les données sur la fréquentation indiqueront si le tracé en boucle présente un intérêt pour les habitants. Les autobus venant de Gosselies et pouvant desservir (ils ne le font pas tous) Thiméon, Viesville et Liberchies ont souvent leur terminus à Luttre : seuls 13 bus sur les 29 bus quotidiens desservent également Pont-à-Celles.
- La boucle de Viesville n'est pas desservie à chaque passage: elle est desservie 19 fois par jour, soit à une cadence d'1 bus / heure, plus quelques bus aux heures scolaires, soit 13 liaisons par jour entre Viesville et Pont-à-Celles auxquelles s'ajoutent 5 liaisons limitées à la gare de Luttre. Les samedis et dimanches la desserte de ces deux villages est réduite à 7 passages/jour.

5.3 Nombre d'utilisateurs

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)

Ventes d'abonnements par le TEC BW dans l'entité de Pont-à-Celles

Type	abonnements annuels			abonnements mensuels		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Lynx (< 25 ans)	26 400	28 200	28 000	4 000	6 400	6 700
Open (25-60 ans)	0	0	0	400	300	0
Alto (> 60 ans)	1 200	600	550	500	550	0
total	27 600	28 800	28 550	4 900	7 250	6 700
% de Lynx	96%	98%	98%	82%	88%	100%

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

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).

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	

(A compléter avec les données du TEC Charleroi)

5.4 Confort des arrêts des TEC

Le tableau ci-dessous décrit la qualité d'un certain nombre d'arrêts de bus de l'entité, probablement les plus fréquentés, compte tenu de leur localisation.

Arrêt (*)	Ligne	Direction	Type (**)	Etat de l'abri	Banc	Horaire	Poubelle	Trottoir	Sécurité subjective	Confort global
1	568	Nivelles	P	correct	Non	Oui	Non	En gravier	Passage rapide de voitures	+/-
		Nivelles	P	correct	Non	Oui	Non	Non (talus Herbeux)		+/-
2	64/66	Frasnes-lez-Gosselies	A	Oui	Non	Oui	Non	Non	Vitesse	-
		Luttre	P	correct	Non	Oui	Non	Non	Vitesse	-
3	64/66	Frasnes-lez-Gosselies	P	correct	Non	Oui	Non	Oui	Vitesse	+/-
		Luttre	P	correct	Non	Oui	Non	Talus gazon	Vitesse	+/-
4	50/64/365b	Luttre	A	Correct	Non	Oui	Oui	Oui en asphalte	Vitesse	+/-
5	50/64/167	Luttre	A+P	Correct	Oui	Oui	Oui	Oui	Vitesse modérée	+
6	64	Luttre	P	Correct	Non	Oui	Non	Oui	Vitesse moyenne	+
7	50/65/365b	Luttre	P	Correct	Non	Oui	Non	Oui	Vitesse moyenne	+
8	50/65/365b	Luttre	A	Moyen	Oui	Oui	Non	Oui	Vitesse moyenne	+/-
9	50/65/365b	Luttre	P	Correct	Non	Oui	Non	Oui	Vitesse moyenne	+

(*) Voir localisation sur la carte 5.e

(**) P : simple poteau indicateur

A : abri

Le "confort global de l'arrêt" est une synthèse assez subjective du sentiment que peut éprouver la personne qui attend le bus, lié à la fois à l'équipement de l'arrêt et à son environnement (exposition au trafic, esthétique des abords, ...).

L'aménagement des arrêts n'est certes pas catastrophique (les horaires sont affichés et lisibles partout par exemple) mais des améliorations sont possibles. Certains arrêts ne comportent pas d'abri; beaucoup ne permettent pas aux personnes qui attendent de s'asseoir; à certains endroits les clients attendent ou débarquent du bus dans l'herbe. L'amélioration de la situation demandera une approche pragmatique, visant à la fois l'amélioration du confort des clients et la réduction du vandalisme.



Route de Frasnès près du carrefour Lisbet



À Rosseignies



À Viesville



Pont-à-Celles, devant l'athénée

Différents types d'arrêts

5.5 Le transport scolaire

La carte 5f indique les deux itinéraires des minibus scolaires. Ce service de ramassage scolaire dessert toutes les écoles de l'entité, à l'exception des deux écoles maternelles de Hérimont et de Rosseignies. La capacité des minibus est de 26 places + chauffeur.

La longueur des circuits est de 32 et 36 km respectivement.

Le nombre d'élèves qui recourent à ce transport payant est le suivant :

	matin	soir
Parcours A	43	50
Parcours B	31	37

L'intérêt de développer le service pour réduire le transport des élèves en voiture sera évalué sur base des résultats de l'enquête dans les écoles (voir chap 9).

Les chauffeurs de ces minibus nous ont fait part de leurs avis sur les endroits dangereux de leur itinéraire. Ils sont repris sur la carte 3.d « Insécurité routière ».

Un problème spécifique évoqué se situe près de l'école située dans la rue des écoles, rue fort passante où le bus ne dispose pas d'un emplacement à l'abri du trafic.

6 Intermodalité

6.1 A la gare de Luttre

6.1.1 Correspondances train-bus

Les correspondances entre bus et train à Luttre sont assez bonnes pour le départ le matin, sauf en ce qui concerne les lignes TEC venant de Pont-à-Celles et Buzet. Il vaut mieux prendre le train.

Pour le retour le soir, les correspondances sont assez bonnes et le système ARIBUS permet d'assurer les correspondances lorsque les trains sont un peu en retard: les bus attendent devant la gare et quittent avec un retard ne pouvant toutefois excéder 10 minutes. La faiblesse du système ARIBUS est toutefois sa commande manuelle (et non automatique) par le personnel de la gare. L'éventuel oubli d'informer les chauffeurs de bus d'un retard ou au contraire d'un rattrapage du retard annoncé d'un train peut faire que des clients ratent un bus ou attendent inutilement à bord d'un bus bloqué au départ.

Tableau 13 - Correspondances train - bus à la gare de Luttre le soir

provenance	arrivée train	destination	ligne	départ bus	temps transfert	
Bruxelles central	17:02	Pont-à-Celles	167	17:04	0:02	
Bruxelles central	17:12	Gosselies	51-65	17:17	0:05	
Bruxelles central	17:43	Gosselies	51-65	17:45	0:02	
Bruxelles central	17:51	Pont-à-Celles	167	18:08	0:17	
Bruxelles central	18:13	Gosselies	51-65	18:17	0:04	
Bruxelles central	18:41	Gosselies	51-65	18:45	0:04	
Bruxelles central	18:41	Trazegnies	50	18:45	0:04	
Bruxelles central	19:41	Gosselies	51-65	19:45	0:04	
Bruxelles sud	17:12	Trazegnies	50	17:42	0:30	
Charleroi Sud	16:46	Pont-à-Celles		17:04	0:18	pas de corresp train!
Charleroi Sud	17:10	Gosselies	51-65	17:17	0:07	
Charleroi Sud	17:42	Gosselies	51-65	17:45	0:03	
Charleroi Sud	17:42	Trazegnies	50	17:42	0:00	
Charleroi Sud	17:47	Pont-à-Celles	167	18:08	0:21	train à 17h48 !
Charleroi Sud	18:12	Gosselies	51-65	18:17	0:05	
Charleroi Sud	18:42	Gosselies	51-65	18:45	0:03	
Charleroi Sud	19:42	Gosselies	51-65	19:45	0:03	

Tableau 14 - Correspondances train-train vers Pont-à-Celles

provenance	arrivée train	départ train	temps transfert
Bruxelles central	17:12	17:22	0:10
Bruxelles central	18:41	18:45	0:04
Bruxelles central	19:41	19:45	0:04

Indépendamment des questions de correspondance, l'accueil des voyageurs à la gare laisse beaucoup à désirer:

- Environnement très négligé
- Information lacunaire sur les horaires
- Envahissement de la place par les voitures, espaces publics d'accès dévalorisés pour les piétons.
- Téléphone à monnaie présent dans la salle des guichets (mais pas de conversation privée possible).

6.1.2 Taxi

Nous n'avons pas relevé la présence régulière de taxis, ou de service de taxi appelable à la demande. C'est un peu dommage, dans la mesure où l'usage modéré du taxi, en cas de défaillance des transports en commun ou de contrainte familiale particulière par exemple, permet de s'assurer à bon compte d'un complément de mobilité et donc de fiabiliser le recours aux transports en commun. Pour un usage réduit, c'est en tout cas beaucoup moins coûteux que même la seule assurance d'un second véhicule familial.

Selon les déclarations d'un habitant, des gens viendraient Courcelles en taxi (nous n'avons pas d'informations quant à une quelconque régularité)

6.1.3 Kiss and Ride

Les comptages de trafic indiquent que chaque soir environ 100 véhicules se rendent à la gare (et en repartent vraisemblablement pour la plupart aussitôt). Le matin, ce sont quelque 110 véhicules qui quittent la gare, dont on peut émettre l'hypothèse qu'ils y ont déposé quelqu'un.

Le « kiss & ride » serait ainsi à peu près aussi répandu que le « park & ride ».

6.1.4 Vélo – train

Un abri pour vélos (20 emplacements) est assez bien situé du point de vue de l'accès aux quais mais il n'offre pas de bonnes garanties vis-à-vis du vol, ce qui peut suffire pour dissuader des cyclistes d'y laisser leur vélo pour la journée.

6.2 A la gare d'Obaix-Buzet

La gare comporte un parking de 20 pl. environ de part et d'autre des voies, qui servent en partie aux riverains de la gare, mais sont également employés comme espace d'attente pour reprendre des navetteurs ou comme espace P+R (à très petite échelle, en raison des limitations actuelles de l'accessibilité en train).

Nous avons constaté que la halte est employée comme espace « kiss & ride ».

Nous avons relevé au moins un vélo sur place, attaché à une des barrières du passage sous voies.

Nous ne pensons pas qu'il soit utile de développer l'offre automobile à cet endroit. Par contre, il serait utile d'y établir une dizaine de stationnements vélo protégés (de type arceau de fixation), à établir de chaque côté des voies pour éviter des contraintes de trajet inutiles, et éventuellement assortis d'une toiture contre les intempéries.

6.3 Ailleurs

On n'observe pas de phénomène de covoiturage à l'échangeur de Luttre, ni à celui de Petit-Roeulx, ou encore à celui de Courcelles (voitures stationnant pendant la journée).

On n'observe pas non plus de vélos garés aux arrêts de bus.

7 Déplacements à pied

7.1 Les pôles

Voir carte 2.b.

Les principaux pôles de déplacements à pied se situent à Luttre et Pont-à-Celles : écoles, gares, administration communale, CPAS, commerces et services, ...

La gare d'Obaix-Buzet, les écoles et les maisons de village réparties dans les villages sont les autres pôles importants pour les déplacements quotidiens.

7.2 Liaisons piétonnes

La carte 7.a présente la qualité des cheminements piétons reliant les pôles de déplacement piétons.

La carte indique:

- La présence de trottoir (=surélevé) ou d'accotement (=de plain-pied)
- La largeur (>1.50 m, comprise entre 0.90 m et 1.5 m ou < 0.90 m))
- L'état du revêtement (praticable ou pas)
- La présence d'obstacles (voitures en stationnement, bacs à plantes, ...)

L'axe le plus fréquenté par les piétons pour les trajets quotidiens, à savoir Ecole-Eglise-Arsenal présente des trottoirs très convenables du côté de Pont-à-Celles (hormis l'envahissement par le stationnement) mais qui deviennent assez pénibles à proximité de l'Arsenal car plus étroits, plus encombrés de stationnement, éléments auxquels s'ajoute le relief plus prononcé.

La rue de la gare est très inconfortable à pied : trottoir impraticable, vu le stationnement ; très grandes largeurs à traverser alors que la circulation est importante et rapide aux heures des trains de navetteurs.

Le stationnement sur les trottoirs s'observe en de nombreux endroits ; il est plus ou moins gênant pour les piétons selon la largeur disponible évidemment mais il force les piétons à des cheminements en zigzag peu agréables, parfois impossibles (landau, caddie, fauteuil roulant).

En plusieurs endroits de l'entité, les voitures se garent sur les trottoirs et entravent le passage des piétons. C'est le cas notamment

- dans la rue de Liberchies, au centre de Luttre;
- dans la rue de la station à Obaix,
- à Rosseignies,
- à Thiméon, dans la descente de la chaussée de Nivelles, dans la rue Baty de Mélonsart et dans la rue d'Azebois;
- au centre de Viesville.

Les trottoirs sont parfois fort étroits, comme à Obaix-Buzet, ou discontinus, comme à Rosseignies.

Le PCDR comporte une série de propositions d'aménagements de trottoirs dans les villages.

Les franchissements du chemin de fer posent souvent problème : les trottoirs en bordure des routes sont souvent très étroits, voire inexistantes alors que le contact visuel entre conducteurs et piétons est – par définition presque- impossible.

Le passage souterrain près de la gare est peu avenant, en raison principalement de l'état des escaliers et des débouchés de part et d'autre.

Les franchissements du canal sont meilleurs, sauf en ce qui concerne la passerelle de Luttre, très haute et flanquée de grandes volées d'escaliers peu agréables et sécurisantes pour les piétons. Les débouchés en voirie sont également peu agréables.

Les accès au chemin de halage sont souvent mal aménagés alors que cette infrastructure se prête bien pour des trajets quotidiens et de loisirs.



Passerelle de Luttre

7.3 Itinéraires de promenade

En ce qui concerne les promenades à pied, la commune présente de nombreuses possibilités.

Des associations organisent des promenades à pied (Nature et Terroir ; club des marcheurs de Liberchies notamment) et se soucient du balisage et de la remise en état des chemins permettant de beaux circuits dans les campagnes environnantes.

La carte 7b indique les itinéraires balisés pour les piétons, les VTT et les cavaliers.

L'étude de Philippe Pieters (mémoire de fin d'études) comporte un relevé méticuleux de ces chemins ainsi que des propositions de réalisation d'itinéraires de promenade.

7.4 Mobilité des PMR

7.4.1 Accessibilité des bâtiments publics

De façon générale, les personnes à mobilité réduite éprouvent bien des difficultés à se déplacer dans la commune.

Mises à part quelques mesures prises dans le cadre de réaménagements récents d'espaces publics, la commune et ses équipements sont pas ou peu accessibles aux personnes en chaise roulante.

La liste ci-dessous donne un aperçu de nos relevés:

Lieu « public »	Accessible aux PMR en fauteuil ?
Maison communale	Partiellement (pas la salle des mariages ni les salles du conseil et du collège situées à l'étage)
écoles	Généralement pas : marches d'escalier, pente trop forte, chemin en gravier, ... Emplacement réservé 2 voitures à l'école d'Obaix)
églises	Non accessibles (marches)
CPAS	Oui (mais situé trop à l'écart ; voir chap \$\$)
Gare de Luttre	Hall des guichets inaccessible (marches)
Poste	Non : escalier et forte pente

Homes pour personnes âgées	2 sur 3 sont accessibles (entrée de plein pied)
Bordures de trottoir	Rarement abaissées ou abaissées mais profil dangereux pour fauteuil roulant (ex : place de Pont-à-Celles)
Supermarché Champion	Accessible et caddies spéciaux pour fauteuils roulants

7.4.2 Accessibilité des gares et haltes de chemin de fer

Aucun service spécifique n'est prévu pour l'accès par des personnes à mobilité réduite aux arrêts situés sur la commune.

Cette situation est compréhensible pour les points d'arrêts simples de Pont-à-Celles et d'Obaix-Buzet, où on peut difficilement imaginer un service d'accueil en l'absence de personnel.

Toutefois, il semble bien que de petites adaptations puissent tout de même faciliter l'accès :

- Revêtement en dur et largeur libre d'accès au quai supérieure à 1.50 m à Pont-à-Celles ;
- Abaissement des bordures de trottoir face aux accès au passage inférieur et aux quais à Obaix-Buzet.

Plus généralement, il faudrait que la SNCB généralise une hauteur de quai et adapte progressivement son réseau et son matériel roulant, plutôt que l'actuelle situation hybride de quais hauts et quais bas coexistant même dans une seule gare.

Pour Luttre, il est moins compréhensible qu'un service d'accueil ne soit pas organisé. Luttre a le statut de gare IC, et a repris le rôle dévolu à Marchienne-au-Pont pour l'ouest de Charleroi. La SNCB justifie l'absence de prise en charge des PMR à Luttre par le fait que la gare se situe exactement à mi-chemin entre deux gares où ce service est assuré (Charleroi-Sud et Nivelles), tout en étant encore (tout juste) à l'intérieur du rayon de couverture de 20 km.

On peut admettre le raisonnement, mais il est évident que les normes définies restent assez pauvres, et reviennent en fait à décourager l'usage du réseau SNCB par les PMR en voitures. Nous plaiderions pour que la SNCB prévoie un accès PMR à toutes les gares IC, y compris à Luttre, et fasse les adaptations nécessaires.

8 Déplacements à vélo

8.1 Situation générale

La pratique du vélo est très peu courante dans l'entité pour les déplacements quotidiens. Le cyclisme fait par contre partie des activités de loisirs des habitants (cyclotourisme et balades en solo ou en famille).

Des clubs cyclotouristes existent dans cinq villages de l'entité (Pont-à-Celles, Luttre, Obaix, Buzet et Viesville). Des associations comme Nature et Terroir ou Promovélo s'occupent également de l'organisation d'activités destinées qui touchent un public plus large.

Le relief est une donnée importante dans le sud de l'entité. Exemple: les trajets entre Viesville ou Thiméon et Luttre impliquent de gravir de sérieuses côtes.

Les cyclistes effectuent par contre des trajets entre Viesville et Thiméon ou entre ces villages et Gosselies (mais montée au retour!).

Dans le reste de l'entité, la pratique du vélo ne pose pas de problème d'ordre physique mais la circulation assez rapide ou dense sur des routes de liaison (dépourvues de pistes cyclables) a certainement un effet dissuasif.

8.2 Aménagements cyclables

Les pistes cyclables sont peu nombreuses et généralement trop étroites ou en très mauvais état.

Les pistes cyclables qui présentent un intérêt (moyennant remise en état ou restructuration) sont celles qui ont une certaine longueur. Elles sont mentionnées sur la carte 7a, à savoir :

- La piste qui longe la rue des Quarante Bonniers reliant Rosseignies à Obaix
- La piste qui longe la rue de Bois-Saint-Joseph remontant de Buzet vers Nivelles
- La piste longeant la rue de Liberchies, qui n'a pas été valorisée lors des travaux récents.

Les autres pistes cyclables sont plutôt utilisées comme trottoirs, et sont localement encombrées de voitures en stationnement.

Les aménagements cyclables manquent donc de la continuité nécessaire pour constituer des infrastructures intéressantes pour les cyclistes.

Le franchissement du canal est possible à différents endroits mais la passerelle de Luttre, impraticable parce que haute et flanquée d'escaliers raides, serait un point de passage apprécié par les cyclistes comme par les piétons.

Les accès au chemin de halage sont peu nombreux et peu avenants (près des passerelles par exemple) alors que cette infrastructure constitue un vecteur important pour les déplacements quotidiens et de loisirs, à l'abri du trafic.

La commune a instauré des sens uniques limités dans des rues de Pont-à-Celles et Viesville pour permettre aux cyclistes de suivre le trajet le plus direct et le plus sûr. D'autres SUL sont en projet. Les aménagements réalisés ne posent effectivement pas de problème de sécurité (pas d'accidents); ils témoignent de l'approche volontariste de la commune en matière de mobilité et sont des initiatives dont nous chercherons les prolongements et outils de valorisation dans les phases suivantes de notre étude.

8.3 Equipements pour les vélos

Les équipements pour le parage des vélos sont généralement absents aux pôles de déplacement (écoles, commerces, ...). La gare de Luttre comporte un abri pouvant abriter de la pluie une vingtaine de vélos. Nous y avons trouvé 5 ou 6 vélos (à revoir lorsque le temps sera meilleur !). L'abri est situé à proximité de l'accès aux quais, ce qui est une bonne chose, mais il ne présente pas de sécurité vis-à-vis du vol ou du vandalisme, ce qui peut dissuader d'y garer son vélo pour toute la journée.

On trouve un râtelier sur la Place communale de Pont-à-Celles récemment réaménagée (mais le mobilier est malheureusement plus joli qu'adéquat pour les vélos !).

9 Ecoles

9.1 Localisation

La carte 2b localise les écoles maternelles, primaires et secondaire (un seul établissement, à savoir l'athénée).

On compte sur le territoire de l'entité :

- 4 écoles communales réparties en 13 implantations (maternelles et primaire)
- 2 écoles libres (maternelles et primaires)
- 1 école de la Communauté française (primaire et secondaire)

Les écoles maternelles et primaires sont bien réparties dans les villages.

9.2 Population

La population des écoles primaires est la suivante, par ordre décroissant :

<i>implantation des écoles primaires</i>	<i>adresse</i>	<i>élèves en maternelle</i>	<i>élèves en primaires</i>	<i>Total</i>
Ec communale de Luttre	Rue Theys	90	166	256
Athénée - section préparatoire	rue de l'Eglise	0	100	100
Ecole communale de Pont-à-Celles centre	Rue C. Freinet	101	141	242
Ec. Notre-Dame de Celle à P-à-C.	Rue de l'Eglise	72	141	213
Ec communale d'Obaix centre	Rue du Village	36	125	161
Ec. Communale de Viesville	Rue Wolf	69	65	134
Ec. Communale de Thiméon	Place Nachez	64	68	132
Ec communale d'Obaix (Bois Renaud)	Rue Brigode	26	66	92
Ec communale d'Obaix (Rosseignies)	Rue de Petit-Roeulx	38	19	57
Ec St François à Obaix	Rue du Village	16	37	53
Total		512	928	1440

L'athénée comporte 650 élèves en secondaire. Il semble que l'athénée draine des jeunes provenant principalement de Pont-à-Celles mais également de Courcelles, Manage et Chapelle-lez-Herlaimont.

9.3 Aménagement des abords d'écoles

Mises à part les écoles situées sur l'axe Ecole-Eglise-Arsenal qui connaît une circulation relativement importante, les écoles ne se situent pas sur des axes à trafic important. Des aménagements ont été réalisés près de plusieurs bâtiments scolaires mais la convivialité des abords d'écoles pourrait être renforcée, notamment en procurant plus de place aux élèves, parents et professeurs près de l'entrée (par exemple en réorganisant le stationnement).



Ecole d'Obaix



Ecole rue Célestin Freinet

L'école située dans la rue Célestin Freinet mérite une intervention prioritaire (absence de revêtement dur, flaques d'eau, envahissement des voitures devant la cour des élèves, ...).

Des propositions plus fines seront faites ultérieurement, notamment sur la base des informations recueillies par l'enquête auprès des élèves et parents.

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.³

Les objectifs sont de connaître :

- La provenance des élèves ;
- Leur mode de transport habituel ;

³ Le questionnaire figure en annexe.

- Les problèmes rencontrés et les attentes des parents ;
- Les souhaits éventuels des enfants.

Le dépouillement de l'enquête est en cours.

9.5 Enquête auprès des élèves du secondaire

Une enquête du même type est en cours auprès des élèves du secondaire à l'athénée. Le questionnaire s'adresse dans ce cas-ci aux jeunes eux-mêmes et porte sur l'ensemble des déplacements qu'ils effectuent, pour aller à l'école et pour leurs loisirs.

L'enquête lancée auprès des élèves de l'athénée ⁴ permettra de préciser

- leur provenance
- leur mode de transport habituel pour aller à l'école et pour leurs déplacements quotidiens
- leur satisfaction et leurs propositions pour le trajet domicile-école et pour leurs autres déplacements quotidiens.

Les réponses donneront une idée des besoins des jeunes qui habitent Pont-à-Celles, du moins lorsqu'ils sont très centrés sur Pont-à-Celles puisqu'ils en fréquentent l'athénée.

Bon nombre de jeunes habitant les villages d'Obaix, Buzet et Rosseignies vont à l'école à Nivelles.

De même, les jeunes habitant Viesville ou Thiméon fréquentent souvent les établissements de Rêves, Gosselies ou encore Courcelles.

Les écoles de Manage et La Louvière semblent également être des destinations fréquentes.

La collecte de données auprès des gros établissements scolaires des environs de Pont-à-Celles est en cours. Elle devrait permettre de cerner mieux les migrations quotidiennes des jeunes de Pont-à-Celles, en vue de déterminer si des améliorations sont souhaitables.

⁴ Le questionnaire utilisé figure en annexe.

10 Stationnement

10.1 Méthodologie

Des relevés d'occupation de stationnement ont été réalisés en journée (un mardi entre 10h00 et 12h00), mais également de nuit, entre 22h00 et 24h00. Section par section, l'offre de stationnement légale pour l'entièreté de la zone d'étude a été relevée. L'occupation a été déterminée de jour comme de nuit, considérant d'une part le stationnement autorisé, et d'autre part le stationnement illicite, illustrant une certaine demande.

Ces relevés doivent permettre d'identifier les zones où la demande de stationnement est supérieure à l'offre. L'objectif est d'identifier les problèmes en journée (quartier de la gare, rue principale, place communale ..), mais également de quantifier la demande de stationnement en voirie émanant des riverains (relevés de nuit). La zone d'investigation recouvre l'entité de Pont-à-Celles (zone centrale), et s'étend jusqu'à la gare de Luttre.

La carte 10.a reprend les sections où l'offre de stationnement n'était pas en adéquation avec la demande. Nous considérons que la pression du stationnement devient critique lorsqu'un taux supérieur ou égal à 90% est atteint pour une section. Les taux d'occupation supérieurs à 100% sont quant à eux révélateurs de stationnement en infraction.

10.2 A la gare de Luttre

10.2.1 Le stationnement en journée

Les abords immédiats de la gare apparaissent sans conteste comme étant la zone la plus critique en termes de stationnement. La demande y est manifestement supérieure à l'offre et ce non seulement à proximité immédiate de la gare, mais également sur les voiries adjacentes. Ainsi, des taux d'occupation supérieurs à 100% sont relevés sur :

- l'avenue de la gare ;
- l'avenue Roosevelt ;
- la rue de Pont-à-Celles (côté gare).

Simultanément, le parking de la gare (payant), atteint les 98%, tandis que le parking du centre sportif est à saturation, alors qu'aucune manifestation n'avait lieu à ce moment de la journée.

On relève également, un taux d'occupation de 94% à la rue Joseph Wauters, ce qui s'explique aisément par la présence du tunnel reliant cette voirie à l'avenue de la Gare.

Si l'on ne considère que l'avenue de la gare, le parking de la gare et le centre sportif (y compris la portion de voirie en cul de sac connectée à l'avenue de la gare), on relève pour une offre légale de stationnement équivalente à quelque 270 emplacements, une demande de +/-275 emplacements.

L'importante demande de stationnement relevée dans les rues avoisinantes laisse augurer d'une demande bien supérieure émanant essentiellement des navetteurs.

La zone de la gare est donc clairement identifiée comme étant critique, où l'offre apparaît nettement insuffisante par rapport à la demande.

Le problème est d'autant plus marquant que nous nous trouvons confrontés à du stationnement de longue durée, ce qui est particulièrement pénalisant pour les riverains proches.

10.2.2 Le stationnement en soirée

Les relevés effectués la nuit ont pour objectif d'identifier la demande de stationnement émanant des seuls riverains. Ceci permet également de mieux interpréter les résultats de jour. Les riverains, surtout s'ils n'ont pas un emploi les amenant à se déplacer à l'extérieur de la commune, sont potentiellement demandeurs d'un emplacement de jour comme de nuit.

La nuit, l'offre de stationnement est largement suffisante. Globalement, les taux d'occupation s'avèrent assez faibles à l'exception toutefois de quelques rares sections où la demande est quelque peu plus importante.

On relève notamment un taux d'occupation équivalent à +/-83% pour la rue Joseph Wauters.

Également proche de la gare, la rue E.Léonard affichait un taux de +/-60%, qui témoigne de la demande des riverains.

Une attention devra donc être portée par rapport à ces sections, toutes deux situées proche de la gare et par conséquent sujettes aujourd'hui à une forte demande diurne de longue durée.

10.2.3 Le projet de réaménagement du parking et de la gare bus de Luttre (SRWT)

Le projet d'aménagement propose la réalisation de quelque 273 emplacements, y compris le parking du centre sportif qui comporte 29 emplacements.

La capacité du parking de la gare (zone actuellement payante) s'en trouve donc nettement accrue, passant de +/-126 emplacements à +/-215 emplacements. 29 emplacements, dont l'objectif est probablement d'en faire du stationnement court terme (attente en vue d'une reprise de navetteurs, achat d'un billet ou abonnement) sont aménagés devant et à proximité immédiate de la gare, et nous relevons également la présence d'une zone de stationnement, au droit de l'entrée principale de la gare, destinée aux taxis.

La réalisation du projet accroît significativement l'offre de stationnement et particulièrement la capacité d'accueil du parking SNCB. Mais ces 90 emplacements supplémentaires paraissent bien maigres par rapport à la demande de stationnement de longue durée mise en évidence sur les voiries adjacentes au site de la gare.

Compte tenu, d'une part, de cette demande, et d'autre part du développement attendu du trafic de voyageur à long terme, il faut s'interroger sur la situation future. Dès lors, ne serait-il pas opportun d'envisager dès à présent une zone tampon ou une extension, le long du faisceau de voies SNCB existant, qui permettrait d'accroître encore la capacité du parking de la gare.

On peut aussi s'interroger sur la nécessité de maintenir parallèlement au parking une voirie d'accès vers le parc à conteneurs. Dans la mesure où le parking de la gare n'est pas fermé par des barrières, la circulation vers le parc à conteneurs pourrait également s'effectuer par les espaces de circulation du parking lui-même, permettant de récupérer de l'espace supplémentaire pour les stationnements.

Comme il est important dans le cadre d'infrastructures P+R de réduire autant que possible la distance à effectuer à pied pour rejoindre la gare, il faut sur l'opportunité de maintenir la localisation du parc à conteneurs à cet endroit à moyen et long terme.

A notre avis, il faut dès à présent envisager d'offrir une capacité totale de l'ordre de 400 à 500 places de stationnement, tout en réalisant sans attendre l'infrastructure plus limitée qui est proposée aujourd'hui.

10.3 A la Place communale de Pont-à-Celles

Seconde zone identifiée comme « difficile », le **parking de la place communale** avoisine un taux d'occupation de 100%. A l'époque du relevé, bien que les emplacements autorisés n'y étaient pas entièrement occupés, quelques véhicules en infraction portaient le total d'emplacements occupés à +/-48, soit l'équivalent de la totalité de l'offre.

Contrairement au parking de la gare, nous sommes ici en présence d'un parking qui connaît une relative rotation, laquelle s'explique par la présence de quelques commerces et/ou services comme l'hôtel communal. Dans un tel contexte de stationnement avec une demande de courte durée, il est normal qu'un certain nombre de places reste vacant, pour assurer la rotation des véhicules.

Rue des Écoles, dans sa section comprise au droit de la maison communale, on relève à cette époque un taux d'occupation avoisinant les 100%. On constate également du stationnement sur les trottoirs, devant les commerces et la Maison Communale.

Le **parking de la Maison Communale** est également à la limite de la saturation.

Sans atteindre la situation que connaît le quartier de la gare, les abords de la place communale sont ponctuellement sujets à des situations proches de la saturation. Une rotation relativement élevée permet toutefois de satisfaire la demande. Il convient cependant d'interpréter ces résultats avec une certaine prudence, compte tenu de l'actuel chantier en cours face à la place communale (place du Marais). Il est en effet probable que le chantier induise un report des stationnement vers la place. Enfin, **rue de l'Église**, on relève quelques véhicules en infraction. Il s'agit dans la plupart des cas d'utilisateurs qui prennent un emplacement de courte durée.

10.4 Ailleurs dans la commune

Ponctuellement, certaines voiries connaissent également d'importants taux d'occupation de stationnement. On citera parmi-elles :

- **la rue de l'Arsenal** à Pont-à-Celles avec +/-80% (section comprise entre la rue du Gazomètre et la rue Borneau) ;
- **la rue G.Theys** à Luttre avec +/- 80% ;
- **la rue Pachy-Couché** à Luttre avec +/-157% (capacité légale de 7 emplacements, et stationnement illicite de 4 véhicules).

Il s'agit de rues où la densité d'habitat est apparemment relativement élevée, en relation avec l'espace disponible en rue pour la circulation et le stationnement.

Concernant la **gare d'Obaix-Buzet**, il est intéressant qu'elle dispose de part et d'autre d'une vingtaine d'emplacements, qui servent en partie aux riverains de la gare, mais sont également employés comme espace d'attente pour reprendre des navetteurs ou comme espace P+R (à très petite échelle, en raison des limitations actuelles de l'accessibilité en train).

Nous ne pensons pas qu'il soit utile de développer l'offre automobile à cet endroit. Par contre, il serait utile d'y établir une dizaine de stationnements vélo protégés (de type arceau de fixation), éventuellement assortis d'une toiture contre les intempéries.

Le **parking du supermarché « champion »** : Le parking de ce centre commercial ne semble pas susciter l'intérêt des navetteurs se rendant à la gare, comme l'atteste la position des véhicules y prenant un emplacement. L'occupation en journée n'excède pas les 40%, et les usagers se placent près de l'entrée du magasin. Les emplacements les plus proches de la gare ne sont pas ou peu utilisés.

11 Les travaux en cours ou projetés

La carte 11a présente les travaux de voirie qui sont inscrits au plan triennal 2001-2003.

Il s'agit souvent de travaux de réfection de trottoirs ou d'aménagements localisés de sécurité.

12 Concertation avec les habitants

12.1 Organisation de la consultation

Trois réunions ont eu lieu dans le courant du mois d'avril. Elles se sont tenues dans trois salles communales distinctes, afin de rencontrer spécialement les habitants du nord, du centre puis du sud de l'entité mais tous les habitants étaient les bienvenus aux trois réunions.

Après une présentation par les autorités communales, le programme comportait une présentation de ce qu'est un PCM et une présentation des premières cartes thématiques établies, l'essentiel étant de permettre aux habitants de s'exprimer sur les problèmes de mobilité des habitants.

Les séances ont rassemblé un nombre assez limité de personnes, malgré l'annonce faite dans le journal local.

Nous reprenons ci-après les points soulevés lors de chaque réunion.

12.2 Réunion 1 de concertation habitants du 24 avril 2001.

LIEU : MAISON DE VILLAGE DE BUZET - **PARTICIPANTS:** 14

12.2.1 Remarques des habitants :

A HALTE SNCB OBAIX-BUZET :

- fermeture du point d'arrêt depuis 1988, hors trains de pointe spécifiques ;
- Tarif préférentiel 65 ans à partir de 9h00, or dernier train à 8h44 !
- Suppression de la boîte aux lettres car plus assez utilisée car...(effet d'entraînement)

B CHEMINS DE FER EN GÉNÉRAL:

- Projet de terminus RER à Nivelles Zoning? Pourquoi pas à Luttre?
- Saturation du parking de Luttre

C BUS TEC

- fréquences bus insuffisantes; vers Nivelles et vers Pont-à-Celles
- revoir la desserte d'Obaix
- en période d'examens scolaires, pas de bus pour rentrer de Nivelles vers midi.
- Bus de plus petite taille (de Nivelles à Buzet) ;
- 70 devrait faire boucle plutôt que U

D ÉCOLES :

- Tenir compte de l'attraction du Collège de Rêves, Athénée de Gosselies, écoles de Nivelles et la Louvière ;

E DÉPLACEMENTS INTERNES :

- Parcours piétons difficiles, notamment entre la gare d'Obaix/Buzet et Pont-à-Celles-Centre (trottoirs absents ou mal entretenus ; cheminement discontinu, donc besoin de changer 7 fois de trottoir!);
- Voitures garées sur les trottoirs;
- Piste cyclable : uniquement sur le tronçon depuis le cimetière vers Nivelles ;
- Contournement de Buzet : vitesses excessives signalées, surtout au droit de la rue de May ;
- Inconfort des passerelles sur le canal.

F ENVIRONNEMENT :

- Bruit de l'autoroute dans le quartier résidentiel de Buzet à la limite de rue Paul Pastur.
- Problème des gros poids lourds dans les villages (limiter le tonnage à 10 t ?)
- Déneigement : développer l'information des habitants sur le programme de déneigement.

12.2.2 Points noirs soulevés par les habitants :

4. Jonction Taillée voie/route Provinciale : encombrement de panneaux de signalisation ;
5. Sens Nivelles-Gosselies : limitation 70 mal placée (juste après le carrefour)
6. Suggestion de l'avancer sur 100 mètres et avant le tournant ;
7. Premier pont de chemin en venant de Nivelles : virage dangereux (étroitesse + manque de visibilité);
8. Hameau des Bois : vers terrain de foot : excès de vitesse et priorité de droite non perceptible. Une maison empêche de voir le carrefour.
9. Suggestion de tracer une ligne blanche sur 200 mètres pour empêcher le dépassement près du carrefour ;
10. Carrefour rue Paul Pastur : suggestion d'interdire le stationnement car problème de visibilité et le lieu devient fréquenté par des enfants;
11. Rue des Grandes Ginettes : Limitation 50 non respectée ;
12. Tronçon voirie entre terrain de foot et x des « Quarante Bonniers » ;
13. Accès à Rosseignies, via la route de Petit-Roeulx : mauvais état de la chaussée et mauvaise perception par temps de brouillard. Suggestion de souligner les bords ou l'axe de la route par ligne blanche ;
14. Rue des Grands Sarts à Viesville (pente);
15. Quatre Bras de Liberchies et carrefour Lisbet (manque de visibilité): 2 carrefours à aménager (suggestion de ronds-points);

12.3 Réunion 2 de concertation habitants du 25 avril 2001.

LIEU : MAISON COMMUNALE DE PONT-A-CELLES - PARTICIPANTS :

12.3.1 Remarques générales :

1. Demande d'un meilleur suivi des chantiers pour en limiter la durée, et d'une meilleure info des habitants
2. Inquiétude au sujet des travaux projetés à Luttre (coordination)
3. Quid Ravel?
4. transport public :
 - Correspondances entre trains à Pont-à-Celles et ceux à Luttre : à améliorer (constat toutefois d'une amélioration depuis 10 ans : 2 correspondances/h)).
 - Exemple : Pont-à-Celles-Namur (trop juste :1 minute) ou changement à Charleroi (avec perte de temps de 25 min)
 - Correspondances bus TEC/ à la gare à améliorer. Exemple : Le soir, le train de Charleroi arrive à '40 et les bus partent à '32.
 - Saturation du parking de la gare de Luttre et envahissement des abords du centre sportif. Augmentation constatée lors de la suppression de l'arrêt des trains IC à Marchienne ou IR à Courcelles et, puis après les grèves du TEC en 2000.
 - Vitesse excessive des conducteurs TEC.

12.3.2 Points noirs soulevés par les habitants :

A RUE DE LIBERCHIES :

Aménagements trop contraignants car

- axe de pénétration majeur de Luttre/Pont-à-Celles ;
- concentration fonctions commerciales qui attirent voitures et poids lourds (supermarché, garage,...) ;
- passage de lignes de bus ;

Suggestion de souligner les bords fictifs par peinture blanche.

B RUE ROOSEVELT:

- parking « Champion » sert de voie de transit ;
- riverains gênés par le stationnement lié à la gare ;
- passage de poids lourds (fissures dans les façades) ;
- vérifier le guidage des voitures au débouché près de la gare.

C RUE LÉONARD :

- étroitesse de la voirie et des trottoirs ;
- non respect du sens interdit ;
- passage de poids lourds entre 5 h et 6 h30 (+ fissures dans les façades);
- demande d'autoriser les cyclistes dans les deux sens

D PARKING GARE DE LUTTRE :

stationnement de poids lourds (y sont-ils autorisés ?).

E AXE ÉCOLE/ÉGLISE/ARSENAL:

- Pourquoi rendu prioritaire ?
- Vitesses excessives ;
- Carrefour Wauters/Arsenal : mauvaise signalisation directionnelle.

F AXE WAUTERS/LÉONARD/PONT NEUF :

- vitesses excessives.

12.4 Réunion 3 de concertation habitants du 26 avril 2001.

LIEU : ECOLE DE VIESVILLE - PARTICIPANTS :

12.4.1 Remarques générales :

1. Manque d'informations sur les TEC en général (ex. : modifications d'horaires non communiquées) ;
2. Problème de correspondances TEC à Gosselies Calvaire pour aller à Charleroi ;
3. Absence d'effets de portes aux entrées de Viesville et Thiméon ;
4. Absence de parcours piétons et cyclistes; liaison Viesville Thiméon se pratique à vélo; Viesville-Gosselies aussi mais dangereux ;
5. File d'attente à l'écluse de Courcelles (carrefour avec la N 582 Gosselies – A54 – Courcelles, très fréquentée) ;
6. Voiries en mauvais état ;
7. Quelques trottoirs à statut de piste cyclable (subsides ad hoc à une certaine époque). Voitures garées dessus ;
8. Préserver la qualité du cadre rural, comme image du village, attrait pour les habitants.

12.4.2 Points particuliers soulevés par les habitants :

A VIESVILLE :

1. Axe entre Luttre et Gosselies :rue Picolome/rue de Luttre/rue du Vieux Château/rue Sainte Famille/avenue d'Azebois:
 - ◇ trafic de transit ;
 - ◇ Absence de trottoirs alors que beaucoup de marcheurs ;
 - ◇ Vitesse excessive ;
 - ◇ Problème de priorité de droite ;

2. Place des Combattants : sortie de la place : sentiment d'être sur une voirie à grande circulation. Aucun marquage au sol pour assurer et la sécurité des piétons ;
3. Parking salle polyvalente + école : bondé le dimanche matin (Père Samuel) ;
4. Rue des Grands Sarts et Rue de Luttre : problèmes de parking ;
5. Rue de Luttre : ressentie comme artère dangereuse; pas de trottoir à hauteur « Etang des Trieux » ;
6. Rues fort étroites : de l'Espèche, Godron ,des Lanciers : à transformer en zone 30 ?
7. Aménager un demi-tour au bout de la rue de l'Espèche.

B THIMÉON :

1. Traversée de Thiméon (Chaussée de Nivelles jusqu'à la rue Vandervelde). Efficacité des aménagements??? (cf. chicanes qui augmentent les risques d'accidents).

Problèmes :

- ◇ vitesse excessive ;
- ◇ chaussée trop large.

2. rue Bâti de Mélonsart :

- ◇ rue résidentielle et piétonne ;
- ◇ utilisée comme raccourci vers rue des Bruyères à Gosselies, engendrant transit, vitesse, pollution (bruit notamment) ;
- ◇ Suggestion : la rendre à sens unique ou créer des aires de croisement.

3. Parking hôpital de Gosselies utilisé comme raccourci
4. Rue des Marlares : en ligne droite, donc vitesse.
5. « Tour de Thiméon » : vitesse.

C LUTTRE :

1. Rue de Liberchies:
 - ✧ Efficacité du dispositif? (pas de véritables ralentisseurs) ;
 - ✧ Piste cyclable interrompue au pont sur l'autoroute.
2. Difficultés pour accéder à la gare de Luttre le matin.
3. Gare de Luttre :
 - ✧ Grille horaire bus/train laisse à désirer ;
 - ✧ Des gens viennent en taxi de Courcelles pour prendre le train ;
 - ✧ Organiser des navettes pour réduire le nombre de voitures à la gare?
4. Square Abbé Paternotte : parking

13 Synthèse : atouts et faiblesses

Il nous semble que les points principaux à intégrer dans la réflexion sur la mobilité à Pont-à-Celles et sur la gestion de son développement sont les suivants:

1. Les services et équipements de l'entité sont concentrés dans le centre, alors que l'habitat se développe surtout au nord et au sud de l'entité, orienté respectivement vers Nivelles-Bruxelles ou Charleroi. Quel sera le rôle futur du centre de Pont-à-Celles? Le développement du site de l'arsenal pourra jouer un rôle.
2. Cette question pose notamment celle des liaisons internes à l'entité par les transports publics, ceux-ci étant actuellement orientés vers Nivelles, Charleroi et La Louvière.
3. Quelles alternatives sont envisageables pour réduire l'usage de la voiture pour les migrations quotidiennes domicile-travail et domicile-école qui sortent de la commune? RER, covoiturage, nouvelles lignes TEC ?
4. Quelles solutions appliquer pour réduire l'usage de la voiture pour les trajets vers les écoles primaires de l'entité (répondre au souhait exprimé par les enfants)?
5. La gare de Luttre est un pôle important d'intermodalité qui fait l'objet de plans d'aménagement et de projets proches. Ce doit être l'occasion d'améliorer sensiblement la situation pour les différentes catégories d'usagers.
6. On voit que le rôle de la gare de Luttre joue surtout par rapport à des zones d'habitat proches. Peut-on améliorer la collecte de ces usagers par des transports en commun, ou bien peut-on stimuler l'usage de la bicyclette pour se rendre à la gare ?
7. Le recours à l'intermodalité P+R semble encore peu développé pour les usagers issus de la botte du Hainaut au du reste de l'agglomération carolorégienne. Quelle capacité d'accueil automobile faut-il effectivement prévoir ?
8. Les trottoirs sont généralement corrects mais ils sont envahis par le stationnement en différents endroits. Quels critères adopter pour définir ce qui est inacceptable et renforcer les contrôles?
9. Les cyclistes sont rares (sauf les cyclotouristes) et les équipements peu attrayants. Le potentiel de pratique du cyclisme pour les trajets quotidiens est pourtant évident dans le centre et le nord de l'entité. Quels publics viser pour amorcer le

mouvement? Quels aménagements et quelles actions de promotion mettre en œuvre?

10. Quid du RAVeL et du chemin de halage comme vecteurs de mobilité douce?
11. Des personnes non motorisées dépendent de l'aide du CPAS, d'associations ou de bénévoles pour leurs déplacements quotidiens. Leur mobilité peut-elle être améliorée par une gestion plus efficace des demande individuelle?
12. L'accès à Pont-à-Celles depuis Courcelles restera-t-il ce qu'il est actuellement? Ou bien une nouvelle liaison doit-elle être créée , notamment pour la desserte de l'arsenal (rue de Trazegnies ou autre).
13. En l'absence de problèmes cruciaux de capacité routière, la démarche se voudra surtout qualitative.
 - ✧ Quelles mesures proposer pour corriger les carrefours dangereux et modérer les vitesses à certains endroits ?
 - ✧ Comment renforcer la perception visuelle des limites d'agglomération pour induire un comportement "convivial" des automobilistes?
 - ✧ Quelle hiérarchie et quelles priorités instaurer?

14 Annexes

Formulaires d'enquête au sein des écoles

- Enquête écoles primaires
- Enquête Athénée Royal