

Plan Communal de Mobilité de Pont-à-Celles

Phase 2

Options - Compléments

Table des matières

0	INTRODUCTION	4
1	LOCALISATION DES ZONES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	5
1.1	Préliminaires théoriques	5
1.1.1	Aspects aménagement du territoire	5
1.1.2	Aspects mobilité	6
1.2	Le zoning des Hauts Pays	6
1.2.1	Situation et affectation envisagées	6
1.2.2	Estimation de la circulation générée par le projet de zoning	7
1.2.3	Détermination des itinéraires d'accès	8
1.2.4	Autres modes de déplacement	9
1.2.5	Alternatives	9
1.2.6	Conclusions	10
1.3	L'extension de l'habitat	12
2	ACCESSIBILITÉ SUD DE PONT-À-CELLES	13
2.1	Faut-il une liaison sud ?	13
2.2	Annexe photo	14
2.2.1	Les rues perpendiculaires à l'axe Arsenal – Eglise – Ecoles	14
2.2.2	les rues parallèles à l'axe Arsenal – Eglise - Ecoles	16
2.3	Conclusions	19
2.3.1	Effets concernant le quartier	19
2.3.2	Effets concernant l'axe Arsenal – Eglise – Ecoles	20
3	ANNEXE	22
3.1	Evaluation de la semaine de la mobilité à Vedrin	22

0 Introduction

En complément au rapport d'options déposé le 1^{er} septembre et discuté lors du Comité d'Accompagnement du 5 septembre 2001, le C.A. a exprimé le désir de recevoir des auteurs de projet les éléments suivants :

- en raison de la réactualisation du débat sur les zones de développement économique de la région de Charleroi et en particulier du zoning des Hauts Pays, le C.A. a souhaité des éléments de réflexion sur les conséquences de leur localisation en matière de mobilité sur le territoire de Pont-à-Celles ainsi que dans le contexte régional ;
- une réflexion plus aboutie sur l'accessibilité routière de Pont-à-Celles par le Sud, en définissant mieux les possibilités offertes par le réseau de voiries actuel, éventuellement assorti de nouvelles liaisons ou liaisons améliorées.

Ces deux points font l'objet du présent document de complément.

1 Localisation des zones de développement économique

1.1 Préliminaires théoriques

1.1.1 Aspects aménagement du territoire

Rappelons brièvement la disposition du SDER¹ qui invite à « *freiner la délocalisation de certaines activités polarisatrices* », justement pour réaliser les objectifs de « *renforcer l'attractivité des villes touchées par la désurbanisation* » et « *renforcer le rôle moteur des pôles urbains et ruraux* ». L'intérêt à ne pas réaliser inconsidérément des zones urbanisées est multiple :

- La rareté du sol, et dans le cas du zoning des Hauts Pays, il s'agit de sol agricole de bonne qualité ;
- La difficulté de recycler des terres urbanisées, par conséquent la décision d'implantation d'un zoning a des effets irréversibles ;
- L'influence sur la mobilité des personnes et des marchandises, et les dépenses énergétiques et la pollution qui lui sont associées.

Un bon aménagement du territoire et les affectations du sol doivent être décidées sur base d'une série de principes de précaution. Ces principes sont (parmi d'autres) :

- L'usage parcimonieux du sol ;
- Le regroupement de zones de nuisances ;
- Le maintien de la structuration de l'activité agricole et du paysage ;
- Le maintien du tissu rural ou urbain ;
- Le rassemblement dans une même zone d'équipements similaires se renforçant mutuellement pour former des pôles scientifiques ou de pointe dans un même secteur.

Rappelons également dans ce cadre l'article 46 du CWATUP², qui spécifie que « *l'inscription d'une nouvelle zone d'urbanisation est attenante à une autre zone destinée à l'urbanisation* », ce qui forme l'une des précisions majeures de la disposition, assez vague, de l'usage parcimonieux du sol.

¹ Schéma de Développement de l'Espace Régional de la Wallonie

² Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine

1.1.2 Aspects mobilité

L'influence de la localisation des activités sur les flux de trafic est évidente. Les zones d'activité créent des emplois, génèrent des visiteurs et des flux de marchandises.

Aussi nous semble-t-il opportun de définir une série de critères en matière de gestion de la mobilité, permettant d'évaluer au moins brièvement les incidences de l'implantation des zones d'activités proposées à Pont-à-Celles.

Nous retiendrons :

- Accessibilité routière :
 - gabarit des voiries d'accès ;
 - longueur des parcours depuis / vers le réseau à grand gabarit ;
 - frais d'infrastructure induits ;
- Transports en commun : possibilité de desserte ;
- Rail : possibilité de raccordement ferré industriel ;
- Voie d'eau : possibilité d'y recourir ;
- Nuisances engendrées : parcours générés à travers des zones d'habitat (bruit, sécurité, pollution).

1.2 Le zoning des Hauts Pays

1.2.1 Situation et affectation envisagées

Ce zoning proposé par l'intercommunale IGRETEC serait situé entièrement sur le territoire de Pont-à-Celles. Il serait localisé entre l'autoroute A54 et la ligne de chemin de fer L124 Luttre – Nivelles, et occuperait l'essentiel de l'espace aujourd'hui agricole entre Luttre et Obaix-Buzet (voir carte 4).

Il s'agirait d'une zone de 180 ha environ, désignée comme zone d'activités mixte (et donc « généraliste »). Les activités susceptibles de s'y implanter sont³ :

1. Les activités et installations d'artisanat : il s'agit des entreprises où la main d'œuvre est prépondérante, sans exclure l'usage des machines ; ainsi notamment, un atelier de menuiserie ou encore une petite entreprise de construction.
2. Les activités et installations de services : il s'agit des entreprises du secteur tertiaire privé ou public dépassant ou non l'intérêt du voisinage.

³ Source : *Affectation d'espace à l'activité économique – rapport I phase I, Deloitte & Touche Management solutions SA (rapport au Gouvernement wallon) – avril 2001*

3. Les activités ou installations de distribution : il s'agit essentiellement des grossistes.
4. Les activités et installations de recherche : il s'agit des institutions ou entreprises, privées ou publiques, consacrant l'essentiel de leurs activités à la recherche ou à l'expérimentation.
5. Les activités et installation de petite industrie : il s'agit d'entreprises mettant essentiellement en œuvre des matières premières, dont les nuisances environnementales sont peu importantes.

1.2.2 Estimation de la circulation générée par le projet de zoning

Avec un profil d'activités mixtes aussi varié que décrit ci-dessus, il est particulièrement malaisé de déterminer avec une marge de précision raisonnable le nombre d'emplois et le nombre de circulations que ce projet peut générer.

Les quelques chiffres que nous avons pu obtenir pour des zones d'activités économiques mixtes dans la province du Luxembourg donnaient des valeurs variant entre 0,8 et 2,8 emplois à l'hectare.

Dans l'hypothèse d'un développement du zoning à 100% de sa capacité et d'activités relativement denses en emplois (taux de 3 emplois à l'hectare, vision optimiste pour l'horizon 2010 – 2015 par exemple), nous aurions ainsi 540 emplois au sein du zoning. Certaines affectations plus denses, dans le cas où elles pourraient être attirées au zoning des Hauts Pays, pourraient quelque peu faire monter ce chiffre, mais il n'est pas vraisemblable que le nombre d'emplois dépasse un jour les 1000 emplois.

Avec un développement partiel (option parfaitement réaliste, en prenant pour référence le zoning des Isnes à Gembloux-Spy, lequel après 20 ans est encore loin d'un usage intensif malgré une localisation en bordure de l'autoroute de Wallonie et à un carrefour de routes régionales), on arrivera vraisemblablement à un nombre d'emplois pouvant tourner aux alentours de 200 – 300.

Prenons pour hypothèse un taux d'usage de la voiture de 90%, un nombre de visiteurs égal à 6% du personnel présent, et un taux d'occupation des véhicules de 1,2, nous arrivons à la circulation générée suivante :

		Emploi moyen	Emploi fort
emplois		250	540
visiteurs	6%	15	32
total personnes		265	572
véhicules	1,2 pers. / véh.	221	477
arrivées heure de pointe du matin	60%	133	286
départs heure de pointe du soir	50%	66	143

Tableau 1 - Estimation du trafic généré par le zoning des Hauts Pays

A ces flux de personnes, il convient d'ajouter les transports de marchandises. Il est particulièrement hasardeux de se lancer dans une prévision, tant celle-ci est dépendante des activités des entreprises qui se développeraient sur le site.

Quelle que soit l'intensité, il est certain que le passage de poids lourds est beaucoup plus gênant pour les riverains qu'une circulation automobile modérée, telle que nous la prévoyons ci-dessus.

Il n'est donc pas particulièrement important à ce stade de notre réflexion⁴ de dire s'il s'agira de 50, 100 ou 200 camions par jour, puisque dans tous les cas un tel passage constitue une nuisance pour les zones d'habitat qui seraient traversées.

Notons également que l'origine des flux de circulation vers le zoning devrait être assez dispersée. Il n'y a pas beaucoup de raisons de penser que le personnel travaillant sur le zoning proviendrait principalement de Pont-à-Celles ou des communes limitrophes. Les logiques de fonctionnement d'entreprise sont aujourd'hui plus souvent fonction d'une couverture nationale ou internationale, et les employés et travailleurs se recrutent dans un rayon relativement large.

1.2.3 Détermination des itinéraires d'accès

Le zoning se situerait en bordure de l'autoroute A54, mais en dehors d'une zone desservie par un échangeur. L'échangeur le plus proche serait celui de Luttre-Liberchies.

Le parcours le plus logique (voir carte 5) serait de rejoindre la route provinciale, de suivre celle-ci par le nord à travers Fromiée, et de rejoindre le zoning par le pont au-dessus de l'A54 à l'extrême nord de la zone. La distance totale de cet itinéraire de l'échangeur est de 3.5 km. Ajoutant à cela l'étendue du zoning lui-même, le parcours moyen serait de l'ordre de 5 km.

Comme il serait également possible de rejoindre le centre du zoning par les petites rues de Luttre en 2,5 km à peine, on se doute qu'il y aurait assez rapidement un trafic parasite à travers la localité.

Pour les autres directions d'accès, que ce soit depuis Rosseignies, Obaix-Buzet ou Pont-à-Celles, il semble évident qu'une part du trafic traversera forcément Luttre, la rue du Cimetière ou de l'Objou, ou encore Obaix-Buzet pour rejoindre le site.

Sans adaptation de l'infrastructure ou de mesures fortes de gestion (interdiction pure et simple de certains tracés), on va probablement vers divers problèmes de nuisances dues au trafic dans les rues de ces villages.

Étant donné le peu de franchissements existants de l'autoroute d'une part, et de la ligne de chemin de fer d'autre part, la question du renforcement de l'infrastructure se doit d'être posée.

L'idéal serait de disposer d'un nouvel échangeur, mais la proximité de celui de Luttre-Liberchies est telle que l'on a du mal à le valoriser pour d'autres destinations. On peut théoriquement envisager un contournement de Luttre par le nord, donnant accès à la zone du canal et à la gare, mais cela implique des ouvrages d'art supplémentaires pour franchir le canal en enjambant vraisemblablement la rue de Ronquières. Ce sont des travaux importants.

Les faibles prévision de trafic générés par le zoning, même si on y ajoute le trafic vers le P+R de la gare venant de l'extérieur de l'entité (100 à 200 voitures au plus), rendent la justification de cette nouvelle infrastructure assez aléatoire.

⁴ Nous laissons ce type d'analyse pour l'étude d'incidences qui devrait le cas échéant avoir lieu.

1.2.4 Autres modes de déplacement

1.2.4.1 A pied ou à vélo

Le zoning des Hauts Pays est situé à au moins 1 km de la gare de Luttre par l'itinéraire le plus court (y compris la passerelle avec escaliers de Luttre), la distance moyenne serait donc de l'ordre de 2,5 km, ce semble dissuasif à pied.

A vélo, si la distance est acceptable, il y a les pentes pour rejoindre le plateau, et le détour pour éviter les escaliers de la passerelle.

La situation ne serait acceptable que pour certains habitants de Luttre, ou d'Obaix - Buzet, en fonction de la localisation précise de leur entreprise.

1.2.4.2 En transports en commun

L'accès par le train sera dépendant des trajets à pied ou à vélo décrits ci-dessus. Sauf cas exceptionnels, le train sera peu employé pour rejoindre le site.

Une navette bus est envisageable, mais du fait de la faible prévision de demande, elle serait difficile à rentabiliser. Avec un potentiel de 500 emplois et un taux d'usage de la voiture de 90%, on pourrait capter 50 voyageurs sur le bus. C'est juste suffisant pour un à deux bus le matin et un à deux bus le soir, et ne constitue pas un service attractif. Même dans le cas d'un développement fort du zoning à 1000 emplois, on n'a pas une demande suffisante pour un service régulier toute la journée.

Détourner un parcours de bus existant par le site n'est également pas attractif (10 minutes de « pénalité » pour les autres voyageurs), et il n'y a pas de ligne qui pourrait d'évidence se prêter à un ajustement d'itinéraire.

1.2.4.3 Raccordement ferré

Bien que ce ne soit pas techniquement impossible, le site se prête mal à la réalisation d'un raccordement ferré marchandises, en raison du relief et de la différence de niveau entre le Haut Pays et la ligne 124.

1.2.4.4 Usage de la voie d'eau

Il n'y a aucun contact avec la voie d'eau. Les transferts nécessiteraient au minimum un transbordement par camions (pour lesquels il n'y a pas d'infrastructure routière existante valable entre les Hauts Pays et le canal), ou une infrastructure spécifique (oléoduc / gazoduc / bande de transport). La relative proximité du canal (1 km) n'est donc pas valorisable.

1.2.5 Alternatives

A titre de comparaison, nous avons également évalué un site alternatif (avec quelques variantes, voir carte 4) à proximité immédiate de l'échangeur de Courcelles / Gouy-lez-Piéton. Ce site serait principalement situé sur le territoire de Courcelles, mais pourrait également comprendre des terrains sur le territoire de Pont-à-Celles.

Nous avons porté les critères définis ci-dessus en tableau, et examiné sommairement de manière qualitative dans quelle mesure ce site alternatif et le

site des Hauts Pays répondent aux exigences en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

Notre démarche ne va pas jusqu'à envisager tous les aspects d'un site alternatif, notre objet n'étant que d'indiquer si le site des Hauts Pays présente bien un véritable intérêt pour la Région wallonne ou pour la commune de Pont-à-Celles.

Il s'agit bien d'une analyse ultra-simplifiée, qui n'a pas la prétention d'analyser toutes les données du problème, en particulier les données économiques.

Toutefois, on voit bien que les sites de Courcelles - Gouy offrent un meilleur potentiel, ainsi que de multiples possibilités de phasage des investissements.

Le tableau montre clairement qu'il y a lieu de réfléchir très sérieusement à ne pas réaliser le zoning des Hauts Pays qui réalise un score pitoyable sur toute une série de critères simples en matière de mobilité ou d'aménagement du territoire.

Son seul intérêt semble être de pouvoir offrir des terrains relativement peu chers et faciles à viabiliser. Sa localisation au milieu de nulle part ne devrait pas inspirer beaucoup d'investisseurs.

1.2.6 Conclusions

Du point de vue de la mobilité, le site des Hauts Pays n'est pas un site intéressant sans faire de gros investissements d'infrastructure routière (nouvel échangeur).

Même dans le cas où ces investissements sont faits, le site va sensiblement à l'encontre de plusieurs objectifs régionaux en matière de mobilité et d'aménagement du territoire, et répond mal aux besoins potentiels.

Les sites alternatifs proposés par Espaces-Mobilités & AGORA répondent en tout mieux à une série de critères de base, tant en matière de mobilité qu'en aménagement du territoire.

Il existe probablement une demande réduite pour des terrains d'activités à Pont-à-Celles, mais les besoins locaux pourraient sans doute être rencontrés par des zones beaucoup plus réduites à proximité immédiate de l'échangeur de Luttre-Liberchies.

	Critères	Haut Pays	alternative Gouy-lez-Piéton
Critères aménagement du territoire	L'usage parcimonieux du sol	NON	MIEUX (attendant à d'autres zones urbanisées)
	Le regroupement de zones de nuisances	NON	MIEUX (zone d'entreprise existante, équipements Electrabel,...)
	Le maintien de la structuration de l'activité agricole et du paysage	NON	MIEUX (attendant à d'autres zones urbanisées)
	Le maintien du tissu rural ou urbain	NON	MIEUX (attendant à d'autres zones urbanisées)
	Le rassemblement dans une même zone d'équipements similaires se renforçant mutuellement pour former des pôles scientifiques ou de pointe dans un même secteur	NON	OUI (renforcement de la zone de Courcelles-Nord)
Critères mobilité	Gabarit des voiries d'accès	Mauvais, sauf route provinciale	Bon (adaptations envisageables)
	Longueur des parcours depuis / vers le réseau à grand gabarit	Mauvais / Moyen	Bon
	Frais d'infrastructure induits	Mauvais	Bon (adaptations légères envisageables)
	Possibilité de raccordement ferré industriel	Mauvais	Mauvais (Envisageable mais coûteux)
	Possibilité de desserte train	Mauvais	Mauvais (Envisageable mais coûteux)
	Possibilité de desserte bus	Faible	Moyenne à bonne (service Luttre - Gouy - La Louvière pourrait desservir sans trop de difficultés)
	Possibilité de recourir à la voie d'eau	Mauvais	Mauvais
	Nuisances engendrées : parcours générés à travers des zones d'habitat (bruit, sécurité, pollution).	Risque évident de nuisances à Luttre et Obaix-Buzet, peut-être contrôlable et gérable	Peu de nuisances, permet d'améliorer la situation à Gouy en reprenant un min contournement du sud-est du village sur une voirie desservant le zoning.

Tableau 2 - Comparaison des Hauts Pays et d'un site alternatif

1.3 L'extension de l'habitat

Sans aller jusqu'à définir des priorités véritables ou faire une étude fouillée, nous avons également voulu indiquer quelques zones susceptibles d'être reprises au futur plan de secteur comme zone d'extension d'habitat.

Les options définies en matière de mobilité visent en effet à encourager l'usage des transports en commun et du train en particulier.

C'est pourquoi nous préconiserions de densifier les zones proches des haltes SNCB, situées dans un rayon de 500 ou de 1000 m autour des haltes SNCB, et de la gare IC/IR de Luttre en particulier.

Le projet de l'Arsenal répond déjà à cette considération.

D'autres sites à Luttre, à Pont-à-Celles et à Obaix répondent aussi à cette recommandation. Dans la mesure où il n'y a pas de contre-indications relatives à d'autres aspects d'aménagement du territoire, nous recommanderions leur inclusion au plan de secteur et au schéma de structure comme zones d'extension de l'habitat.

2 Accessibilité sud de Pont-à-Celles

2.1 Faut-il une liaison sud ?

Les liaisons entre Pont-à-Celles et Luttre sont fort dépendantes de l'axe continu que forment les rues de l'Arsenal, rue de l'Eglise et rue des Ecoles. Cet axe a déjà été dédoublé au nord du canal par la rue de la Case du Bois et la rue de Ronquières. Mais comme celles-ci sont situées au-delà du canal et du chemin de fer, elles n'interviennent pas sur la circulation interquartiers entre Luttre-gare et Pont-à-Celles.

Si un blocage surgit sur l'axe Arsenal – Eglise – Ecoles, l'automobiliste ne dispose que de peu d'échappatoires. Tenant compte de la future fermeture du pont sur le canal à Pont-à-Celles, l'axe sud apparaît comme relativement fragile.

L'option de le dédoubler par le sud mérite donc un examen sérieux.

Sur la carte topographique, il est assez tentant de tracer un axe cernant les noyaux habités de Pont-à-Celles, et incluant également la zone d'extension d'habitat entre l'Athénée Royal et le terrain de football. L'idée d'un réseau en forme peigne, alimenté par la rue de Trazegnies est séduisante sur le papier. Mais le terrain pose plusieurs problèmes.

1. Le relief est prononcé. Nous avons non seulement la pente douce vers la vallée du Piéton et du canal, mais celle-ci est entaillée par 5 ruisseaux successifs. Les pentes ne sont pas insurmontables, mais on ne peut envisager un axe bien linéaire, et on est amené à réfléchir pour chaque section.
2. Pour éviter de voir exproprier des parcelles construites, les itinéraires potentiels doivent assez bien s'écarter de certaines zones habitées. La zone circonscrite devient ainsi bien plus de importante que les terrains destinés à l'extension de l'habitat. Si par contre on tente de coller au tissu bâti, on se retrouve parfois à traverser des quartiers habités bien tranquilles.
3. Il n'y a pas de point de contact évident permettant de se raccorder à une voirie menant à l'axe Arsenal – Eglise – Ecoles, et qui aurait un gabarit suffisant que pour accueillir un trafic plus important.
4. Si l'on tente de valoriser des éléments existants de l'infrastructure parallèles à l'axe « AEE », ils n'ont ni une véritable continuité, ni un gabarit permettant de reprendre une circulation conséquente.

Le reportage photographique qui suit illustre ces faibles gabarits de voirie et le caractère tranquille des voiries en question.

2.2 Annexe photo

2.2.1 Les rues perpendiculaires à l'axe Arsenal – Eglise – Ecoles

La rue de Trazegnies

Réf n° 1 carte 6



Hors de l'agglomération de Pont-à-Celles, elle ne dispose que d'un profil de 3,60 m de large, son revêtement pavé est en très mauvais état.

En faire un axe de circulation requiert de lourds investissements, tant à Pont-à-Celles qu'à Gouy-lez-Piéton (Courcelles).



A hauteur de la rue des Champs, la largeur n'est toujours que de 5,40 m entre bordures.

Le stationnement, bien nécessaire aux habitants, interdit tout croisement de deux véhicules. Il faut donc circuler à tour de rôle et se croiser dans les espaces vacants.



Les trottoirs sont raisonnablement larges, parfois jusqu'à 1,80 m, ce qui n'est pas un luxe dans un quartier dense avec une population d'enfants.

Cette largeur n'est pas maintenue partout, et un élargissement de la chaussée à 7,50 m amènerait à une situation inconfortable (90 cm), sans vraiment offrir une largeur de croisement confortable en chaussée, surtout en cas de croisement d'un poids lourd.

La rue Chantraine

Réf n° 2 carte 6



Sans disposer de la même continuité de parcours que la rue de Trazegnies, la rue Chantraine n'est pas plus large, et ne dispose pas de trottoirs continus.

La rue de l'Yser

Réf n° 3 carte 6



Le profil de 5,40 m est y est aussi généralisé, mais les trottoirs n'excèdent pas 1,60 m.

On ne peut donc élargir sans aller en deçà des exigences minimum pour les piétons.

Rue Raymond Brigode

Réf n° 4 carte 6



Même constat.

En outre, on voit bien sur la photo l'impact du passage ou du stationnement d'un véhicule lourd (largeur de 2,55 m pour une bande de roulement de 2,70 m).

En plus des habitants du quartier, il y a une école et une place qui seraient perturbées par un trafic plus important.

2.2.2 les rues parallèles à l'axe Arsenal – Eglise - Ecoles

Rue Centrale

Réf n° 5 carte 6



La rue Centrale, qui pourrait potentiellement jouer un rôle de raccord est-ouest n'a pas un gabarit plus ample que les rues ci-dessus.

Elle n'a pas non plus des trottoirs surdimensionnés : 2 m d'un côté, mais 80 cm de l'autre.



Nous y voyons également trois manières de stationner sur le trottoir, de gauche à droite :

- 4 roues
- 2 roues
- ½ roue

Si dans une rue au trafic assez calme que pour marcher sur la rue, les automobilistes laissent déjà leur voiture sur le trottoir, que feront-ils si la rue est fréquentée ?

La Rue des Champs

Réf n° 6 carte 6



L'entrée de la rue, aux trottoirs de 1,30 m. Le signal le dit :

ils jouent !



Ensuite, la rue devient un chemin de terre...



...ou prend un profil vraiment rural...



... d'à peine 3,50 m de largeur.

Chemins pour une liaison sud ?

Réf n° 7 et 8 carte 6



Depuis la rue Saint-Antoine...



... on peut rejoindre la rue de Gouy, et à l'angle avec la rue de Courcelles et de la rue Notre-Dame des Grâces,...



... et repartir par un petit chemin vers la rue de Trazegnies, via un itinéraire à créer. Mais est-ce vraiment une bonne idée que d'amener du trafic dans ce quartier calme ?

2.3 Conclusions

2.3.1 Effets concernant le quartier

Le réseau de voiries des quartiers sud de Pont-à-Celles ne dispose pas d'axes susceptibles de reprendre un trafic conséquent,

- ni dans le sens parallèle à la vallée (axe Arsenal – Eglise – Ecoles) ;
- ni dans les directions perpendiculaires.

Le problème vient de la combinaison des facteurs suivants :

- largeur insuffisante de la chaussée pour le croisement de deux véhicules en cas de stationnement longitudinal, même d'un seul côté ;
- besoins de stationnement résidentiel ;
- trottoirs ne pouvant pas être réduits, compte tenu de la densité d'habitat et des largeurs généralement disponibles ;
- nécessité d'une qualité de vie et d'une sécurité routière adéquate.

D'un strict point de vue « circulation automobile », il est possible de mettre des rues à sens unique pour éviter le problème des croisements difficiles entre véhicules. Nous pensons que c'est un pis-aller.

- Une telle décision induirait des circulations en « circuit », l'allongement du parcours pour rejoindre son domicile sera de nature à augmenter le trafic dans les rues affectées.
- L'allongement des parcours et l'absence de circulation en sens inverse produirait une augmentation des vitesses pratiquées, qui irait à l'encontre de la qualité de vie et la sécurité routière dans le quartier. Il nous semble que ces objectifs sont plus importants qu'une relative amélioration de l'accessibilité automobile des quartiers sud.
- L'environnement mis en place avec les sens uniques irait également à l'encontre de la possibilité de créer un réseau de circulations douces (piétons et cyclistes) au sein de ce quartier, en réduisant le nombre d'espaces tranquillisés.

2.3.2 Effets concernant l'axe Arsenal – Eglise – Ecoles

Face à ces éléments, revenons aux considérations qui ont induit les premières réflexions sur ce thème de l'accessibilité sud.

a) Il serait souhaitable de disposer d'une meilleure accessibilité routière du site de l'Arsenal, pour faciliter les conditions de son redéveloppement (attractivité pour des entreprises).

b) L'axe Arsenal – Eglise – Ecoles est relativement dépendant d'un gabarit certes réduit, mais tout de même suffisamment ample que pour autoriser le croisement de deux véhicules sur l'entièreté de son parcours. Les difficultés évoquées sur cet axe interviennent principalement si un élément externe crée un hiatus supplémentaire, par exemple :

- véhicule mal stationné, livraison, véhicule en panne ;
- bus à son arrêt ;
- travaux ;
- accident, incendie, rupture de conduite ou autre incident.

S'ils génèrent une attente et un énervement qui peuvent être désagréables, ces incidents ont un effet dissuasif sur la circulation automobile de transit, et induisent ce trafic à emprunter l'autre rive du canal, moins affectée car moins densément bâtie en général.

Nous avons lors du diagnostic indiqué que la capacité de l'axe n'était pas en cause, il n'y a pas nécessité de dédoublement.

f

Il reste une argumentation valable pour essayer tout de même de remédier à la « fragilité » de l'axe « AEE » : pendant la reconstruction du pont sur le canal, il est effectivement envisageable qu'un incident majeur entre Pont-à-Celles et Luttre crée une impossibilité de circuler entre les deux localités sans faire un grand détour par Gouy et Courcelles.

Moyennant un minimum de planification, on devrait pouvoir éviter qu'il n'y ait des travaux simultanément sur l'axe « AEE ». Du reste, il est toujours possible, moyennant des mesures de police, de détourner la circulation temporairement d'une part par les rues Chantraine / Trazegnies / Yser / Borneau / Champs et/ou Centrale, et d'autre part via Gazomètre / Ferrer ou encore Colline / Courcelles / Trazegnies en cas de nécessité absolue. Au besoin, des sens uniques valables quelques jours peuvent être mis en place. Ces déviations temporaires gêneront également les quartiers traversés, mais beaucoup moins qu'une modification permanente des circulations.

f

A contrario, si l'on accepte l'idée de la création d'une sorte de boulevard sud, le trafic que se reporterait sur ce nouvel axe créerait un soulagement pour l'axe « AEE ». Cet effet serait positif si on pouvait être sûr qu'il s'agisse d'un effet permanent.

La pratique nous indique toutefois que le report de trafic d'un axe sur un autre aboutit assez souvent à un « appel d'air » sur l'axe soulagé, qui retrouve assez rapidement son trafic initial, car plus de personnes décident alors d'utiliser leur

voiture alors qu'ils ne le faisaient pas auparavant (soit qu'ils utilisaient un autre mode, soit qu'ils ne se déplaçaient pas).

Il y a donc un risque important, en tentant de soulager l'axe « AEE », de ne réaliser aucun de ses objectifs, tout en dégradant la qualité de vie du quartier de la Cité de l'Yser.

f

Nous proposons dès lors de limiter les options de mise en place d'éléments de « dédoublement » par le sud à la stricte desserte de nouveaux quartiers d'habitat, et de ne pas inciter à développer une accessibilité routière des quartiers existants par ce côté de Pont-à-Celles, et de recourir au besoin à des déviations temporaires.

3 Annexe

3.1 Evaluation de la semaine de la mobilité à Vedrin

A titre d'information sur une des options que les auteurs de projet proposent à la décision du Collège de Pont-à-Celles et du Comité d'Accompagnement du PCM, à savoir les mesures d'encouragement à la marche et au vélo pour se rendre à l'école, nous joignons le rapport suivant qui nous est parvenu tout récemment sur l'expérience de Vedrin dans ce domaine.

Evaluation de la semaine de la mobilité 2001 à l'école primaire de Vedrin

La semaine de la mobilité vient de se terminer à l'école primaire de la Communauté française de Vedrin, et nous pouvons tirer un premier bilan de cette expérience intéressante.

Pour les rangs à vélo

Environ 20 enfants se sont rendus à l'école à vélo (contre 5 en temps normal). Il y avait quatre circuits de ramassage organisés le matin et l'après-midi et ceci presque tous les jours (avec un adulte pour cinq enfants). Certains enfants plus âgés ont été seuls à vélo, comme ils en avaient déjà l'habitude. Les catégories d'âge des participants allaient de la 2ème à la 6ème primaire. Seuls des parents et le prof de gym encadraient les enfants. On pourrait imaginer que d'autres enseignants ou Vedrinois nous épaulent à l'avenir.

Il n'y a pas eu de problème de discipline ni d'accidents graves (juste une petite chute). Toutefois la ponctualité doit encore être affinée avec le temps. Nous n'avons hélas pas pu organiser de séances d'exercices dans la cour de l'école avant la semaine (à cause de la pluie). Mais cela reviendra avec le beau temps !

Le casque était obligatoire et a été porté par les enfants. Les vélos étaient en bon état. Le

matériel donné par la Région wallonne s'est avéré utile. Bizarrement certains enfants refusent l'idée d'un porte-bagages (mais peut-être changeront-ils d'avis avec l'expérience ?). Il est en tout cas idéal pour porter une mallette fort lourde par ailleurs. Et puis c'est dommage de voir les parents suivre en voiture avec le cartable... Ce n'est vraiment pas le but visé par les trajets à vélo !

Certains jeunes enfants doivent encore s'aguerrir un peu mais si on ne leur donne pas l'occasion de rouler tous les jours, ça ne pourra pas évoluer favorablement !

Après un petit tour de table, les enfants qui ont participé se sont révélés **unanimentement enthousiastes** et souhaitent continuer à aller à l'école à vélo.

Ils trouvent (entre autres) que :

- on se fait des copains sur le chemin de l'école
- le vélo ne pollue pas (!)
- c'est gai de voyager en groupe

Vedrin ne présente pas un gros trafic automobile et, malgré un relief vallonné, se prête relativement bien au vélo. Le RAVEL et une multitude de petits sentiers nous aident aussi à gagner le

centre depuis Saint-Servais, Daussoix ou Cognelée.

Une campagne de persuasion auprès des adultes pourrait-elle porter encore plus de fruits ? On devrait certainement pouvoir faire mieux l'an prochain. Le problème est en fait surtout de trouver des adultes motivés, pas vraiment de convaincre les enfants...

Pour les rangs à pied

Environ 20 enfants se sont rendus à l'école à pied (dans les ramassages organisés, mais beaucoup plus à pied seuls ou avec un parent).

De nombreux parents nous ont exprimé leur soutien, mais certains ont du prendre congé pour accompagner réellement les enfants... faute de volontaires en suffisance.

Sans doute ceux qui peuvent aller à l'école à pied le font-ils déjà ? Seuls quelques-uns acceptent de prendre facilement les enfants des autres sur leur chemin (c'est surtout la peur de s'engager régulièrement qui semble bloquer les parents, pas tellement le danger d'aller à pied !).

Après la semaine

Nous avons proposé de continuer les ramassages scolaires **à pied et à vélo un jour par semaine durant l'année scolaire** (sauf intempéries majeures bien sûr). La plupart des accompagnateurs vélo de notre semaine de la mobilité ont été d'accord de continuer à encadrer les enfants. D'autres jours ou parcours pourraient s'ajouter à la liste si des volontaires se présentent.

Nous allons proposer à nouveau une **semaine de mobilité complète au printemps 2002** (et peut-être tous les semestres si l'idée rallie toujours autant de suffrages)

Nous allons aussi essayer d'organiser régulièrement à l'école des activités pour permettre aux enfants de se déplacer plus

sûrement sur nos routes (**parcours d'habileté, initiation à la sécurité routière**, etc).

Nous avons enfin mis sur pied, dans le cadre de l'association des parents, une **cellule "mobilité"** pour discuter de tous les problèmes liés aux déplacements de nos enfants vers l'école (organisation de ramassages, infrastructures à réaliser autour de l'école pour sécuriser les abords, etc).

Tout ceci indique que la semaine de la mobilité 2001 fera une longue carrière à Vedrin. On l'espère en tout cas.

Luc Goffinet

39 rue Gustave Guidet, 5020 Vedrin

081/213694