

Plan Communal de Mobilité de Pont-à-Celles

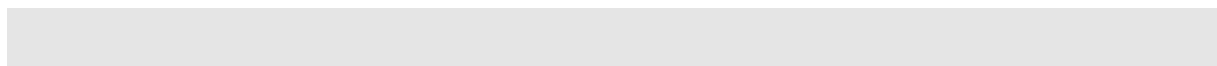
Phase 2

Options

Table des matières

0	INTRODUCTION	4
1	DÉPLACEMENTS VERS L'EXTÉRIEUR DE L'ENTITÉ	7
1.1	Favoriser l'utilisation du train (ligne 124)	7
1.1.1	Améliorer l'intermodalité à la gare de Luttre	7
1.1.2	Rétablir une desserte régulière de la halte d'Obaix-Buzet.	8
1.1.3	Etablir une liaison TEC entre Rosseignies et la halte d'Obaix-Buzet (\$et éventuellement supprimer celle entre Rosseignies et Nivelles ?)	8
1.1.4	Valoriser la halte de Pont-à-Celles comme point de connexion avec Luttre et comme point d'embarquement pour les habitants locaux	9
1.2	Favoriser le covoiturage vers Nivelles, Bruxelles, Charleroi, Namur.	9
1.3	Rue de Trazegnies	9
1.4	Guider les conducteurs (signalisation)	10
1.4.1	Adapter la signalisation sur les autoroutes	10
1.4.2	Guider le trafic par l'axe rue de Ronquières – Case du Bois.	10
1.4.3	Guider les poids lourds	10
1.4.4	Signaler les pôles d'intérêt général	10
1.5	Brancher l'entité sur le réseau RAVeL	10
1.6	Brancher l'entité sur les pistes cyclables extérieures	11
2	DÉPLACEMENTS DANS L'ENTITÉ	12
2.1	Faciliter les déplacements dans l'entité, sans voiture.	12
2.1.1	Liaison cyclo-piétonne entre Pont-à-Celles et Luttre, parallèle au chemin de fer.	12
2.1.2	Liaison cyclo-piétonne entre Obaix-Buzet et Pont-à-Celles	12
2.1.3	Liaison cyclo-piétonne Bois Loué – Pont-à-Celles.	12
2.1.4	Liaison cyclo-piétonne halte d'Obaix-Buzet / quartier Grandes Genettes	12
2.1.5	Liaison cyclable Rosseignies-Obaix	12
2.1.6	Liaison Thiméon – Viesville - Luttre	12
2.1.7	Liaison cyclable (Frasnes) – Liberchies – Luttre	13
2.2	Renforcer les transports en commun locaux	13
2.2.1	Liaison TEC (Rosseignies) – Obaix-Buzet – Pont-à-Celles	13
2.2.2	Prolonger certaines liaisons TEC Gosselies – Luttre jusqu'à Pont-à-Celles	13
3	EQUILIBRER L'USAGE DE L'ESPACE DANS LES CENTRES	14
3.1	Rendre l'axe Eglise-Arsenal plus convivial	14
3.2	Poursuivre le réaménagement des traversées de villages	14
3.3	Villages et quartiers en zone 30	14

3.4	Assurer la continuité des cheminements piétons _____	14
3.5	Equiper les écoles et gares de parkings pour vélos _____	14
3.6	Délimiter et prioriser les zones de stationnement : court terme à proximité immédiate, long terme à 100 m _____	15
3.7	Définir des zones de stationnement de poids lourds _____	15
3.8	Prendre une série de mesures localisées pour résoudre des problèmes de sécurité ou d'inconfort. _____	15
4	SITE DE L'ARSENAL _____	16
5	INFORMER LES HABITANTS - COMMUNIQUER _____	17



0 Introduction

Le diagnostic résumé

Pont-à-Celles ne connaît pas de problème crucial et urgent de mobilité:

- L'entité se situe à l'écart des grands axes de trafic et ne subit pas de trafic de transit extrêmement perturbant ;
- Pas de très grave problème localisé de sécurité routière ;
- Pas de phénomènes de congestion;
- Pas de nuisances lourdes liées à une exploitation localisée (entreprise,...)

Pont-à-Celles connaît par contre une diversité de problèmes qui affectent différemment les habitants mais portent atteinte à la qualité de la vie dans l'entité et participent à cette sorte d'image actuelle de la modernité qui comporte bien des gaspillages, des injustices sociales et des atteintes à l'environnement.

- Vitesse excessive des voitures en différents endroits, principale cause des accidents dans l'entité ;
- Stationnement anarchique, entravant les cheminements piétons ;
- Utilisation habituelle de la voiture pour les trajets vers l'extérieur de l'entité, alors que la ligne de chemin de fer 124 dessert les principales destinations ;
- Utilisation habituelle de la voiture pour des trajets courts qui devraient pouvoir se faire à pied ou à vélo (écoles, gares, centre administratif, ...) ;
- Inadéquation de l'offre TEC pour les déplacements non scolaires ;
- Manque de mobilité pour ceux qui n'ont pas de voiture ;
- Difficultés parfois extrêmes pour les personnes handicapées, parfois dès le franchissement du pas de leur porte.

■ *Que faire ? Quelques réflexions sur le PCM*

Les déplacements quotidiens d'un habitant et les modes de transport qu'il utilise sont influencés par trois familles d'éléments :

- Ses besoins, en fonction de son âge, de ses activités, de son handicap éventuel, ...
- Les possibilités qui lui sont offertes : infrastructures adéquates, modes de transport dont il dispose, qualité et coût des différents modes... (A noter que les possibilités disponibles peuvent elles-mêmes susciter ou freiner les déplacements)
- Son cadre de référence socio-culturel : a-t-il pratiqué les transports en commun, est-il conscient des nuisances et pollutions de l'automobile, aime-t-il la marche ou le vélo, est-il fana d'automobile ?

Pour chaque habitant, les besoins peuvent varier dans le temps (semaine/week-end; enfant / adulte / senior, lieu de travail, composition du ménage, ...).

La gestion communale de la mobilité doit donc répondre à une demande diversifiée présente dans chaque village ou quartier, avec toutefois des expressions fortes qui en résultent: flux importants de circulation sur certaines routes, manques de sécurité localisés, suppression du stationnement, ...

La gestion communale de la mobilité consiste à offrir, développer et entretenir les possibilités de mobilité, de façon à

- satisfaire au mieux les besoins des habitants
- induire une évolution durable de la mobilité, avec tout ce que cette notion peut signifier en termes d'**environnement** (économies des ressources naturelles non renouvelables, qualité de l'air, bruit,...) et de **bien-être social** (droit à la mobilité, sécurité routière, ...). L'autorité publique doit en quelque sorte répondre aux demandes des habitants (et de tous ceux qui se déplacent sur son territoire) en veillant à l'**intérêt collectif**, ce que ne font pas nécessairement les individus. Elle peut aussi conscientiser ses habitants aux avantages des modes respectueux de l'environnement et de la qualité de vie, et mener des **campagnes de sensibilisation** à une conduite prudente et responsable.

Les pouvoirs des autorités communales et régionales en matière d'aménagement du territoire leurs permettent également d'intervenir en amont de la mobilité: le lieu d'implantation d'un quartier d'habitat ou d'un centre commercial, la largeur des nouvelles voies publiques et leur tracé sont quelques exemples de décisions initiales qui auront des conséquences lourdes sur les besoins de mobilité des habitants et sur les possibilités d'y répondre. Le PCM comportera notamment des options pour l'aménagement du site de l'Arsenal, élément très important du développement du centre de l'entité.

Les options

Les options sont présentées sous cinq titres :

1. Déplacements entre Pont-à-Celles et l'extérieur
2. Déplacements dans l'entité
3. Mobilité locale, dans le village ou le quartier
4. Le site de l'Arsenal
5. L'information et sensibilisation des habitants

1 Déplacements vers l'extérieur de l'entité

Pour Pont-à-Celles, étant donné que la navette sortante est nettement plus importante que la navette entrante, on peut quasiment considérer les relations avec l'extérieur sous l'angle des déplacements sortants.

En termes de déplacements entrants, on doit surtout tenir compte du rôle de la gare de Luttre pour les communes environnantes.

L'accueil des visiteurs (affaires, tourisme, famille, ...) est un autre aspect important à aborder pour les déplacements entrants. Le balisage des itinéraires (signalisation directionnelle) et l'aménagement de l'espace public dès l'entrée dans l'entité créent sans doute la première image de Pont-à-Celles dans l'esprit de celui qui y arrive pour la première fois. Il importe que l'image soit bonne !

1.1 Favoriser l'utilisation du train (ligne 124)

La majorité des habitants actifs de Pont-à-Celles travaillent à l'extérieur de l'entité et se rendent en voiture à leur travail. Les directions principales de ces déplacements sont le sud (Gosselies, Charleroi) et le nord (Nivelles et le Brabant Wallon vers Bruxelles).

Dans ces deux directions, la ligne de chemin de fer 124 peut offrir une alternative intéressante à la voiture:

- le temps de parcours vers Bruxelles est compétitif par rapport à la voiture et l'écart devrait se marquer davantage (congestion croissante des abords de Bruxelles, accès direct aux zones centrales de la ville sans nécessité de stationnement, améliorations programmées de la ligne 124).
- La gare de Luttre est facile d'accès pour les habitants de Thiméon, Viesville et Liberchies (bus TEC), et bien située pour les habitants du centre (distance faisable à pied ou à vélo). Elle forme également un pôle intéressant pour tout le nord et l'ouest du grand Charleroi.
- La halte de Obaix-Buzet est bien située pour les habitants de ces deux villages.
- La gare de Pont-à-Celles, qui permet la liaison avec celle de Luttre, a une position assez centrale pour une part importante de la population du centre de l'entité (distance acceptable à pied ou à vélo). Elle est actuellement utilisée par certains pour se rendre à la gare de Luttre (saturation du parking de Luttre).

Les options qui découlent de ces considérations sont les suivantes:

1.1.1 Améliorer l'intermodalité à la gare de Luttre

La gare de Luttre doit devenir un lieu où l'attente est confortable, que ce soit pour une correspondance bus ou le « kiss & ride ». La gare doit accueillir dans de

bonnes conditions les bus, les cyclistes et automobilistes, et offrir une capacité de stationnement suffisante et sûre, avec des cheminements piétons courts et agréables vers les quais.

Les communications à pied et à vélo vers les quartiers environnants doivent être facilitées et rendues plus confortables.

Les correspondances de train à train entre les lignes 117 (La Louvière – Manage) et 124 (Charleroi-Bruxelles) doivent tout particulièrement favoriser l'accès à la capitale, mais aussi dans la mesure du possible permettre un voyage sans perte de temps sensible en direction de Namur.

1.1.2 Rétablir une desserte régulière de la halte d'Obaix-Buzet.

La desserte d'Obaix-Buzet doit couvrir une plage horaire plus large, permettant notamment d'assurer les retours à des heures plus tardives ou au milieu de la journée.

La desserte directe devrait idéalement couvrir des liaisons vers Nivelles, Bruxelles et offrir une correspondance avec le RER, ainsi que dans l'autre sens, permettre l'accès vers Charleroi et Namur.

1.1.3 Etablir une liaison TEC entre Rosseignies et la halte d'Obaix-Buzet (\$et éventuellement supprimer celle entre Rosseignies et Nivelles ?)

Les habitants de Rosseignies sont les plus mal lotis en termes d'alternative à la voiture pour les trajets domicile-travail et domicile-école. L'exploitation d'un service TEC régulier entre Nivelles et le nord de l'entité se heurte à une difficulté d'exploitation, étant donné l'absence d'une zone d'habitat dense porteuse de clientèle entre l'entité de Pont-à-Celles et Nivelles. Petit-Roeulx et Rèves n'apportent pas un grand potentiel de clientèle non plus.

De nombreux jeunes habitant Rosseignies vont à l'école à Nivelles. Les services actuels (TEC 568) ne donnent pas entière satisfaction et sont relativement peu utilisés (beaucoup de jeunes vont à l'école en voiture).

Les écoles de Nivelles se situent à distance "piétonne" de la gare. Le train est donc un bon mode de transport pour les jeunes qui étudient à Nivelles.

Les habitants de Rosseignies partent travailler en voiture. L'établissement d'une liaison avec Obaix-Buzet (avec desserte améliorée) leur offrirait une alternative intéressante, du moins pour aller à Bruxelles.

\$ comparer temps en bus vers nivelles et en train: je ferai

1.1.4 Valoriser la halte de Pont-à-Celles comme point de connexion avec Luttre et comme point d'embarquement pour les habitants locaux

Surtout pour des correspondances vers Nivelles et Bruxelles ou des trajets directs vers Charleroi, Manage ou La Louvière, la halte de Pont-à-Celles constitue un excellent point d'embarquement. ¹.

Permettre le stationnement des voitures à proximité de la gare de Pont-à-Celles, de l'autre côté du canal (éviter les voitures ventouses sur la Place).

Accueillir piétons et cyclistes dans de bonnes conditions, et offrir des stationnements vélo sécurisés.

1.2 Favoriser le covoiturage vers Nivelles, Bruxelles, Charleroi, Namur.

Avec un taux d'occupation aujourd'hui très faible, l'automobile pourrait aisément augmenter sa capacité de transport sans surcoûts pour les pouvoirs publics.

Le covoiturage apparaît comme une alternative plausible à l'autosolisme. Sa mise en œuvre ne demande pas de grands moyens mais plutôt une action de mise en contact des navetteurs habitant le nord de l'entité et Petit-Roeulx.

En direction du sud, la pratique du covoiturage devrait être possible car on se trouve à la limite de l'agglomération de Charleroi. Ce sera d'autant plus performant que l'agglomération compte des zones d'emploi éloignées des transports en commun (Gosselies par exemple)

Outre les avantages financiers pour ceux qui le pratiquent, le covoiturage soulage les pôles de destination d'une partie du trafic et des voitures en stationnement.

Les points de regroupement peuvent être les sorties d'autoroutes (Petit-Roeulx mais problème de gardiennage et route de Liberchies près du Lidl). La sortie Gouy-Courcelles pourrait aussi accueillir des regroupements vers Namur ou Mons par exemple.

1.3 Rue de Trazegnies

La création d'une liaison majeure d'accès entre Gouy-lez-Piéton et la rue de l'Arsenal ne nous semble pas se justifier, pour les raisons suivantes :

- Le trafic prévisible induit par le projet de développement de l'Arsenal ne justifie pas la création d'une nouvelle route. Le projet Arsenal ne devrait pas induire de trafic lourd important qui causerait des nuisances dans le centre de l'entité. Et la circulation automobile induite pourra être absorbée par l'axe Ecole-Eglise-Arsenal.

¹ avec seulement 4 min de correspondance à Luttre, on peut rejoindre Bruxelles-midi en 38 minutes, C'est plus rapide que de prendre sa voiture pour aller se garer à Luttre

- Cette nouvelle route ou l'aménagement de la rue de Trazegnies constituerait en une liaison supplémentaire entre Gouy (ou l'échangeur de Courcelles) et le centre de l'entité. Les deux autres voies existantes sont loin d'être saturées (rue St- Antoine: 4.000 véh/jour environ et Chaussée-Liberrté: 1.200 véh/jour environ).
- L'augmentation du trafic dans la section étroite de la rue de Trazegnies poserait de sérieux problèmes de circulation et de cadre de vie pour les riverains. Elle exigerait probablement de supprimer tout stationnement pour permettre le croisement aisé des voitures alors que la fonction d'habitat demanderait plutôt d'élargir les trottoirs! Ce choix contribuerait donc à dévaloriser ce quartier d'habitat.
- Le seul intérêt de cette liaison serait de desservir les quartiers sud de Pont-à-Celles par le sud, mais le développement prévu de l'entité vers le sud n'étant pas particulièrement important, la nouvelle route ne contribuerait pas sensiblement à délester la rue de l'Arsenal.

1.4 Guider les conducteurs (signalisation)

1.4.1 Adapter la signalisation sur les autoroutes

Certaines adaptations seront proposées pour la signalisation placée sur les autoroutes (mentions supplémentaires de Pont-à-Celles)

1.4.2 Guider le trafic par l'axe rue de Ronquières – Case du Bois.

L'objectif sera de décharger autant que possible l'axe Eglise – Arsenal. Le trafic de poids lourds devrait être interdit sur cet axe (sauf desserte locale)

1.4.3 Guider les poids lourds

Le balisage des itinéraires pour poids lourds doit être complété à certains endroits.

1.4.4 Signaler les pôles d'intérêt général

La signalisation des quelques pôles d'intérêt général fait défaut actuellement (stade de football notamment)

1.5 Brancher l'entité sur le réseau RAVeL

Les voies RAVeL existantes ou projetées le long du canal et sur la ligne désaffectée 119 nous semblent avoir, *pour les liaisons entre Pont-à-Celles et l'extérieur*, un rôle d'itinéraire de loisirs plutôt que de vecteur de déplacements quotidiens domicile-école et domicile-travail. Ces itinéraires ont leur importance pour les loisirs.

Les itinéraires suivants nous semblent porteurs pour établir des liaisons vers les communes voisines et/ou des circuits de promenade :

- liaison Charleroi-Bruxelles via le Canal
- les antennes ferroviaires L119 Luttre/Jumet/Châtelet,

- la voie L249 Luttre – Trazegnies – Forchies – Piéton,
- la voie L131 Fleurus – Frasnes – Nivelles,
- éventuellement rendre un rôle touristique à la chaussée de Brunehaut, comme itinéraire de liaison en direction de Gembloux et de Binche

Ce réseau peut utilement encadrer et renforcer les itinéraires de promenade conçus dans le cadre des projets du Pays de Geminiacum.

1.6 Brancher l'entité sur les pistes cyclables extérieures

Des pistes cyclables (imparfaites, certes) existent en-dehors de l'entité vers Nivelles, en bordure de la route provinciale et vers Les Bons Villers. Ces routes connaissent un trafic important et rapide qui justifient la création de pistes cyclables si on veut y autoriser la circulation des cyclistes en sécurité.

La route la moins empruntée, vers Frasnes, connaît un trafic journalier de 2400 véhicules/jour, c'est au-dessus du seuil minimum pour recommander une piste cyclable séparée puisqu'on circule à plus de 50 km/h.

Les distances sont cyclables :

- Liberchies ⇔ Frasnes : 3.2 km
- Buzet (Nord) ⇔ Zoning sud Nivelles : 5 km

Cet axe cyclable renforcerait également les itinéraires conçus dans le cadre des projets du Pays de Geminiacum.

L'implication principale de cette option pour Pont-à-Celles est de réinstaurer une (ou deux) piste(s) cyclable(s) le long de la rue de Liberchies, une option à inscrire dans le cadre du réaménagement de la route en question.

Cette option a également une importance pour les déplacements dans l'entité, car la rue de Liberchies est la meilleure liaison entre Liberchies et Luttre (distance = 2 km) ou Pont-à-Celles (distance Luttre Pont-à-Celles = 2,3 km via le chemin de halage)

2 Déplacements dans l'entité

2.1 Faciliter les déplacements dans l'entité, sans voiture.

Mis à part les déplacements scolaires, les déplacements sont assez diffus vers le centre de l'entité.

Pour favoriser le recours aux modes autres que la voiture, nous préconisons de réfléchir en termes de **liaisons entre des pôles** de déplacements dans l'entité.

On peut alors discerner différentes liaisons à réaliser ou améliorer pour différentes catégories d'usagers :

2.1.1 Liaison cyclo-piétonne entre Pont-à-Celles et Luttre, parallèle au chemin de fer.

Cette liaison, à créer entre l'axe Eglise-Arsenal et le chemin de fer pour être à l'abri du trafic, permet de relier les écoles du centre, les noyaux et les gares de Luttre et de Pont-à-Celles.

2.1.2 Liaison cyclo-piétonne entre Obaix-Buzet et Pont-à-Celles

Cette liaison emprunterait des pistes cyclables à créer en bordure de la rue Bourbezée (très large) et Case du Bois puis et franchirait le canal par la passerelle cyclo-piétonne, donnant accès à la gare de Pont-à-Celles puis à la Place communale.

2.1.3 Liaison cyclo-piétonne Bois Loué – Pont-à-Celles.

Cette liaison est une section de la précédente mais elle a une signification en soi. L'option est de valoriser cet accès au centre de Pont-à-Celles et à la gare pour les habitants de la rive droite du canal et pour les personnes circulant sur le RAVeL. L'aménagement du parking au début du Bois loué participerait à ce projet pour les gens qui viennent en voiture à Pont-à-Celles.

2.1.4 Liaison cyclo-piétonne halte d'Obaix-Buzet / quartier Grandes Genettes

Paul c'est bien juste que cette liaison manque ?

2.1.5 Liaison cyclable Rosseignies-Obaix

Le chemin de la Maquette relie le village à la halte d'Obaix par un trajet de 3,5 km

2.1.6 Liaison Thiméon – Viesville - Luttre

Le chemin de halage permet de relier Pont-à-Celles à Luttre et Viesville par la Vallée du Tintia sans pentes importantes ou cohabitation dans le trafic.

2.1.7 Liaison cyclable (Frasnes) – Liberchies – Luttre

(voir paragraphe 1.6).

2.2 Renforcer les transports en commun locaux

2.2.1 Liaison TEC (Rosseignies) – Obaix-Buzet – Pont-à-Celles

Objectif : permettre l'accès aux équipements communaux sans recours à la voiture au moins 1x par semaine. Eventuellement sous forme de navette les jours de marché ?

2.2.2 Prolonger certaines liaisons TEC Gosselies – Luttre jusqu'à Pont-à-Celles

Pour les habitants de Viesville, Thiméon et Liberchies, le terminus de la ligne à Luttre est un handicap sérieux en dehors des heures de pointe, où la demande porte davantage sur les services offerts à Pont-à-Celles que sur la gare de Luttre.

3 Equilibrer l'usage de l'espace dans les centres

3.1 Rendre l'axe Eglise-Arsenal plus convivial

La concentration d'équipements et d'habitat le long de cet axe et son caractère de passage unique (pas d'alternative crédible) pour bon nombre de déplacements dans l'entité méritent que l'on lui accorde un traitement prioritaire en termes d'aménagement urbain. Les opérations déjà réalisées (trottoirs et plateaux) devraient se poursuivre en direction de Luttre: réfection des trottoirs et leur, protection du stationnement sauvage, dispositifs de modération des vitesses, traitement des arrêts de bus, renouvellement de l'éclairage, traitement paysager de la rive côté chemin de fer.

3.2 Poursuivre le réaménagement des traversées de villages

Les traversées à traiter sont celles de Rosseignies (compléments aux mesures en place), Obaix, Buzet, Thiméon et Viesville.

3.3 Villages et quartiers en zone 30

On instaurera progressivement le statut de zone 30 dans les villages et dans les quartiers centraux, hors les axes principaux qui restent des voies à 50 km/h.

3.4 Assurer la continuité des cheminements piétons

Mises à part les liaisons mentionnées plus haut, bon nombre de cheminements piétons (trottoirs ou accotements) sont très étroits, en mauvais état localement, ou encombrés par des voitures en stationnement. Les priorités d'action peuvent se définir comme suit:

- Traiter d'abord les liaisons les plus fréquentées par les piétons et les liaisons vers les écoles et arrêts de transport public ;
- Interdire le stationnement sur les trottoirs (et exercer les contrôles); placer des dispositifs anti stationnement si nécessaire ;
- Assurer l'accessibilité des PMR ;
- Installer des passages pour piétons aux endroits fréquentés et, systématiquement, sur les "chemins de l'école" et près des arrêts de bus.

3.5 Equiper les écoles et gares de parkings pour vélos

Les parkings pour vélos (bons modèles et judicieusement placés !) sont nécessaires pour inciter les gens à se déplacer à vélo. Il en faudra également dans d'autres lieux publics.

3.6 Délimiter et prioriser les zones de stationnement : court terme à proximité immédiate, long terme à 100 m

Les objectifs visés sont

- de dégager les trottoirs du stationnement anarchique (exemple: stationnement des commerçants devant leur boutique dans la rue des Ecoles) en permettant aux conducteurs de trouver une place à distance raisonnable, compte tenu de la durée de stationnement (plus la durée est courte, moins on est prêt parcourir une distance à pied);
- d'assurer la rotation des voitures des clients et visiteurs sur les places proches des commerces et services;
- de protéger les riverains de la gare de Luttre vis-à-vis des voitures ventouses des navetteurs (stationnement riverain ?)

3.7 Définir des zones de stationnement de poids lourds

Le plan de stationnement devra rechercher des zones de stationnement assurant un contrôle social minimum sans pour autant causer de gêne aux habitants riverains.

3.8 Prendre une série de mesures localisées pour résoudre des problèmes de sécurité ou d'inconfort.

Un certain nombre de carrefours posent des problèmes de sécurité. Il s'agit de carrefour principaux (quatre Bras sur la route provinciale par exemple) ou de petits carrefours évoqués par les habitants.

D'autres endroits méritent une intervention, parfois très légère, pour améliorer la situation.

4 Site de l'arsenal

Le développement du site de l'Arsenal est situé à proximité immédiate de la gare de Luttre et du centre de Pont-à-Celles. Potentiellement, le site permet donc un habitat moins dépendant de l'automobile pour les déplacements.

Du point de vue urbanistique, on pourra exploiter cette caractéristique pour réaliser un cadre de vie attractif, avec des voiries de stricte desserte locale de type zone résidentielle.

Afin de rendre ces rues les plus tranquilles possible, il est proposé d'envisager de réduire le nombre de garages privés intégrés aux logements, quitte à prévoir des stationnements centralisés à l'entrée ou à la sortie des venelles d'habitat (accessibles uniquement pour le chargement / déchargement).

Cette option permettrait également d'envisager le recours à des véhicules de type « car-sharing », lesquels permettraient de réduire les besoins en stationnement, tout en assurant une mobilité satisfaisante pour les habitants du quartier.

5 Informer – Communiquer- Démontrer

La mobilité intéresse tous les habitants, jeunes et moins jeunes! Pour les trajets quotidiens et pour les loisirs!

L'information peut viser différents objectifs:

- expliquer les initiatives prises par le pouvoir communal;
- annoncer les travaux, les contrôles de police, les promenades organisées à pied ou à vélo;...
- informer sur les horaires TEC et SNCB, sur les modifications, les nouveaux services et tarifs, les services particuliers (transport des PMR, ...)
- sensibiliser l'opinion à l'utilisation moins fréquente de la voiture dans l'entité;

La communication peut prendre différentes formes:

- Articles dans la presse locale; folders chez les commerçants, ...
- Soirées de rencontre-discussion avec un conférencier extérieur;
- Animations et stands d'info lors de manifestations;
- Jeux concours impliquant les écoles et les parents;
- Site internet, notamment pour le covoiturage ou la conduite des jeunes le week-end.
- Feuille d'info destiné aux nouveaux arrivants, les informant des services existants (lignes TEC et SNCB, horaires, garages et stations d'essence, vélocistes, coordonnées du CeM, conseils divers)
- Organisation d'un ramassage scolaire à vélo
- Organisation d'événements sur le thème de la mobilité et de l'environnement ou de la santé.
- Démonstrations (police à vélo, opérations « un mois sans voiture », ...)

Une sensibilisation efficace par les autorités régionales et communales peut permettre l'anticipation et la résolution de certains conflits potentiels, et à ce titre peut permettre des économies substantielles en matière de travaux d'infrastructure. On pourra par exemple profiter de la fermeture du pont sur le

canal à Pont-à-Celles (travaux projetés) pour mettre en place des solutions alternatives, qui pourront dans certains cas induire des changements d'habitudes définitifs.