

Table des matières

1	Introduction	3
2	Organisation des voiries et circulations	5
2.1	Hiérarchie des voiries	5
2.2	Régimes de vitesses	6
2.3	Caractérisation de ces réseaux	7
2.3.1	Voiries de niveau régional	7
2.3.2	La route provinciale	7
2.3.3	Le réseau communal principal	7
2.3.4	Le réseau communal secondaire	8
2.3.5	Le réseau de desserte locale	8
2.4	Mesures d'accompagnement de l'organisation des circulations	9
2.4.1	Mise à sens unique des rues de Trazegnies et Chantraîne	10
2.4.2	Profil de la rue de Trazegnies vers Gouy-lez-Piéton	13
2.4.3	Liaison entre La rue de l'Arsenal et la rue du Pont Neuf.	14
3	Transports en commun	17
3.1	Chemin de fer	17
3.1.1	Complément d'enquête	17
3.1.2	Propositions d'actions	23
3.2	Bus	28
3.2.1	Service de bus à la demande	28
3.2.2	Aménagements au réseau de lignes	32
4	Mobilité piétonne	33
4.1	Remise en état des trottoirs ou accotements	33
4.2	Protéger les trottoirs du stationnement gênant	33
4.3	Les passerelles et le passage sous voies	34
4.4	Penser PMR	34
5	Plan vélo	37
5.1	Introduction	37
5.2	Itinéraires cyclables	37
5.2.1	Itinéraire n° 1 : Liaison entre Luttre et Rèves (Les Bons Villers)	38
5.2.2	Itinéraire n° 2 : Liaison entre Luttre et Frasnes-lez-Gosselies	38
5.2.3	Itinéraire n° 3 : Liaison entre Pont-à-Celles et Buzet.	39
5.2.4	Itinéraire n° 4 : Liaison entre Obaix-Buzet et Sart-à-Reves	40
5.2.5	Itinéraire n° 5 : Liaison entre le halage du canal (Luttre), Viesville, Thiméon et Mellet.	41
5.2.6	Itinéraire n° 6 : Liaison entre Rosseignies et Obaix (Gare)	42
5.2.7	Chemins de remembrement	43
5.3	Parkings pour vélos	43
5.4	Ramassage scolaire à vélo	44
5.4.1	Ramassage scolaire à vélo vers les écoles	44

5.5	Autres actions de promotion du vélo	45
5.5.1	Police à vélo	45
5.5.2	Budget Vélo	45
6	Esquisses d'aménagement	47
7	Plan de stationnement	49
7.1	Gare de Luttre	49
7.1.1	Aspects quantitatifs	49
7.1.2	Aspects qualitatifs	49
7.2	Centre de Pont-à-Celles	50
7.3	Rue du village à Obaix	50
7.4	Stationnement des poids lourds	50
8	Plan de signalisation	53
8.1	Signalisation générale	53
8.1.1	Préambule	53
8.1.2	Objectifs et méthodologie	53
8.1.3	Signalisation directionnelle primaire	54
8.1.4	Signalisation directionnelle secondaire	55
8.2	Signalisation destinée aux poids-lourds ;	57
8.3	Itinéraires cyclables	58
9	Mesures d'accompagnement	61
9.1	Cellule communale de mobilité	61
9.2	Suivi du PCM	62
9.3	Co-voiturage	62
9.4	Plan de déplacement d'entreprise pour le personnel communal	62
9.5	Campagnes pour la convivialité routière	63
10	Programmation des interventions	65
10.1	Priorités, synergies et conditions préalables	65
10.1.1	Fermeture du pont sur le canal	65
10.1.2	La zone d'activités économiques à Viesville	66
10.1.3	Croissance de l'habitat	67
11	Annexes	71
11.1	Formulaire d'enquête SNCB	71
11.2	Tableaux des résultats enquête SNCB	72
11.2.1	Profil des répondants à l'enquête	72
11.2.2	Demandes de relations	73
11.2.3	Demande week-end et mode utilisé par les répondants	74

1 Introduction

Le présent document présente les mesures à prendre dans les prochaines années pour mettre en œuvre les options définies au cours de la phase 2 de l'étude, en vue du développement durable de la mobilité dans l'entité de Pont-à-Celles.

Les mesures relèvent de la compétence de différentes instances (Commune, MET, TEC, SNCB, ...) et le rôle de chacune sera proposé dans le tableau des priorités en fin de rapport.

La mise en œuvre du PCM dépendra également de l'attitude et du rôle plus ou moins proactif des différentes associations ou institutions présentes dans l'entité : écoles et associations de parents, association des commerçants, entreprises, associations culturelles et sportives, ...

En définitive, les habitants eux-mêmes et les personnes qui travaillent à Pont-à-Celles seront des acteurs essentiels de la mise en œuvre du PCM. En acceptant de remettre en question leurs habitudes de mobilité et de chercher à adopter pour chaque déplacement le comportement le plus durable (de la même manière qu'ils s'intéressent de plus en plus à la protection de l'environnement) ils seront les moteurs du changement. L'information de la population sur les questions de mobilité jouera un rôle décisif.

Différents lieux existent pour réfléchir ensemble à l'avenir de la mobilité dans l'entité, dans l'optique d'un développement durable: Conseil communal, CCAT, CLDR, écoles, associations diverses, ... Le présent rapport vise à guider les choix et suggérer les actions à mettre en œuvre en matière de mobilité.

Page intentionnellement vide

2 Organisation des voiries et circulations

2.1 Hiérarchie des voiries

La hiérarchie proposée pour le réseau de voiries de la commune de Pont-à-Celles sera organisée comme suit (voir carte 2.1) :

- Réseau autoroutier RGG1 : il comporte trois accès, donnant directement accès au réseau de voiries communales. Un nouvel accès est envisagé à hauteur de la rue de Thiméon, à mi-distance entre les deux villages de Thiméon et Viesville, pour la connexion d'une zone de développement économique, envisagée à proximité.
- Réseau routier régional (N5) : cette route est périphérique à la commune, mais joue toujours un rôle d'accès au village de Thiméon par la chaussée de Fleurus.
- Réseau provincial : ce réseau est constitué de la N 586, traversant la commune du Nord au Sud en reliant Nivelles à Gosselies. Sa fonction supra communale est fort réduite, car elle ne fait plus que dédoubler l'autoroute A54 Charleroi Nivelles. Toutefois, elle reste un axe de convois exceptionnels, classe 2, H $\geq$ 5m, charge entre 44 et 60 tonnes, et elle contribue à épargner le passage de véhicules en transit à travers la commune. Seul le village de Thiméon est encore traversé, la route y bénéficie localement du statut de zone 30, et dispose par ailleurs de divers éléments de modération des vitesses.
- Réseau communal principal : il est constitué des rues donnant accès au réseau autoroutier et aux villes et villages voisins de Gouy-lez-Piéton, de Seneffe, de Nivelles, de Frasnes et de Gosselies. Il comprend également les grandes voiries inter villages :
 - Rosseignies – Obaix (rue des Quarante Bonniers) ;
 - Obaix-Buzet – Taillée voie
 - Obaix-Buzet – Pont-à-Celles (rue Bourbezée)
 - Pont-à-Celles – Luttre (rues Case du Bois et de Ronquières, rue du Commerce)
 - Luttre – gare SNCB (rues Roosevelt – Léonard et du Pont-Neuf)
 - Luttre – Liberchies (rue de Liberchies, rue Neuve)

- Luttre – Viesville – Gosselies
- Viesville – Thiméon – Mellet (rue de Thiméon, chaussée de Fleurus).
- Réseau communal secondaire : il s'agit de voiries reliant ou traversant différents quartiers de l'entité, et jouant le rôle de collecteurs de trafic, acheminant celui-ci vers le réseau principal et le réseau régional. Sont compris dans cette catégorie :
 - A Obaix-Buzet : l'axe central de ces villages, composé de la rue du Village, rue de la Station, rue Léopold, rue Reine Astrid, rue Escaille, rue Général Daloze, et également de la rue des deux Chapelles et la rue Saint-Joseph
 - À Pont-à-Celles : l'axe Eglise – Ecoles – Arsenal, la rue du Moulin, de la Colline et Place du Marais, la rue de la Liberté, la rue de la Chaussée, la rue de l'Ecluse, et la rue de Trazegines + rue Chantraîne.
 - À Viesville : Rue Albert 1^{er}, rue des Grands Sarts, Route de Courcelles et rue Dubois.
- Réseau de voiries de desserte locale : toutes les autres voiries. Celles-ci ont pour principal objet de permettre l'accessibilité aux parcelles riveraines, et d'autoriser le passage à travers un quartier bien circonscrit vers une rue voisine.

2.2 Régimes de vitesses

Il importe de manière générale de créer une bonne adéquation entre les régimes de vitesses autorisées et les espaces traversés, et de marquer les transitions par des effets de porte.

Le régime de vitesses de **90 km/h** sera réservé aux grandes voiries intervillages et aux parties dégagées de la route provinciale N 586.

La vitesse de **70 km/h** sera appliquée sur le même réseau à l'approche des carrefours, et dans les quelques zones faiblement habitées, à l'extérieur des agglomérations.

La vitesse de **50 km/h** sera bien entendu appliquée dans toutes les agglomérations, et à tous les carrefours du réseau externe aux agglomérations qui présentent un certain danger (visibilité réduite, ...). Cette vitesse peut-être aussi d'application pour protéger un lieu de traversée de piétons, cyclistes ou cavaliers. La présignalisation de ces lieux doit être suffisante et éventuellement renforcée par une zone de transition et un effet de porte.

La vitesse de **30 km/h** devrait devenir graduellement la règle générale au sein des quartiers d'habitat, à l'approche des écoles, et dans tous les lieux fort fréquentés par les piétons et cyclistes.

L'aménagement des zones de transition devra autant que possible comporter des éléments renforçant la transition d'une vitesse à l'autre, que ce soient des dispositifs physiques ralentisseurs ou un effet visuel.

2.3 Caractérisation de ces réseaux

2.3.1 Voiries de niveau régional

Étant donné sa relative indépendance par rapport à l'habitat local, ce réseau ne doit pas être défini plus avant dans ses caractéristiques, les qualifications régionales courantes suffisent amplement.

2.3.2 La route provinciale

Cette route est dans le cadre de Pont-à-Celles à définir comme faisant partie du réseau communal principal, avec les fonctions supplémentaires suivantes :

- Transit intercommunal nord-sud
- Passage de convois exceptionnels

Un gabarit de 6 à 7 m entre bordures, avec une bande de circulation dans chaque sens est à appliquer. Les sections traversant les agglomérations devraient rester relativement étroites, 6,30 m étant suffisant pour le croisement de bus et de poids lourds. Des dispositifs visant à faire respecter la limite de 50 km/h y sont les bienvenus, ainsi que la traversée du centre de Thiméon en zone 30 km/h.

En agglomération, la voirie devrait ressembler à une rue, avec un éclairage et un mobilier adaptés, sans marquage axial (sauf éventuellement dans des passages difficiles).

Hors agglomération, un marquage de guidage (bord fictif de la chaussée, marquage axial) est recommandé, notamment comme aide à la circulation dans l'obscurité et dans le brouillard.

Les carrefours doivent être bien visibles et imposer une vitesse limitée ; deux aménagements sont suggérés pour le carrefour Lisbet et pour le croisement rue de Liberchies # rue Neuve (voir chapitre 7 – esquisses).

Dans la mesure des possibilités budgétaires, un tel axe gagnerait à être équipé de pistes cyclables hors chaussée en dehors des agglomérations, là où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h. Toutefois, il ne s'agit pas d'un axe cyclable fort fréquenté, et il n'y a pas lieu de faire de cette recommandation une priorité.

2.3.3 Le réseau communal principal

Un gabarit de 5,50 à 6,60 m entre bordures est à appliquer avec la circulation à double sens. Les sections à sens unique devraient garder un espace circulaire de l'ordre de 3,20 à 3,60 m, le reste de l'espace pouvant être occupé par du stationnement, ou des oreilles de trottoir à intervalles régulier.

Les sections traversant les agglomérations devraient rester relativement étroites, 6,30 m étant suffisant pour le croisement de bus et de poids lourds. Des dispositifs visant à faire respecter la limite de 50 (ou de 30 km/h) y sont les

bienvenus, ainsi que la traversée du cœur de Pont-à-Celles et de certains villages en zone 30 km/h.

En agglomération, la voirie devrait ressembler à une rue, avec un éclairage et un mobilier adaptés, sans marquage axial (sauf pour des passages difficiles éventuellement). Des mesures de modération des vitesses doivent faire partie de l'environnement standard, afin d'inciter au respect des limitations en vigueur.

Hors agglomération, un marquage de guidage est recommandé (bord fictif de la chaussée, mais sans marquage axial¹), notamment comme aide à la circulation dans l'obscurité et dans le brouillard. Ceci est particulièrement nécessaire sur la chaussée de Petit-Roeulx.

Dans les sections hors agglomération où il comporte un itinéraire cyclable, un tel axe devrait être équipé de pistes cyclables hors chaussée. Si la largeur et la conformation ne l'autorisent pas, on peut recourir à un marquage de continuités cyclables au moyen de logos, couleurs, etc.

Ce réseau doit assurer une certaine fluidité de circulation, sans pour autant négliger les besoins de l'habitat riverain.

2.3.4 Le réseau communal secondaire

Ce réseau doit faire primer les besoins de l'habitat riverain et des activités sociales sur la fonction de circulation. Il doit maintenir un minimum de fluidité, afin de garder intact son rôle de collecteur de trafic et de liaison entre les quartiers.

Un gabarit de 5,00 à 6,00 m entre bordures est à appliquer avec la circulation à double sens. Les sections à sens unique devraient garder un espace circulaire de l'ordre de 3,00 à 3,30 m, le reste de l'espace pouvant être occupé par du stationnement, ou des oreilles de trottoir à intervalles réguliers. En cas de passage de bus régulier, ces valeurs peuvent être revues légèrement à la hausse (6,30 m). La même considération est valable pour le passage de véhicules agricoles.

Des dispositifs visant à faire respecter la limite de 50 km/h y sont systématiquement recommandés, ainsi que la traversée du cœur des villages en zone 30 km/h.

En agglomération, la voirie doit ressembler à une rue, avec un éclairage et un mobilier adaptés, sans marquage axial.

Hors agglomération (cas de la rue de Trazegnies), un marquage de guidage visuel (bord fictif de la chaussée, mais sans marquage axial) est recommandé, notamment comme aide à la circulation dans l'obscurité et dans le brouillard.

Les itinéraires cyclables devraient principalement être réalisés par intégration des cyclistes sur la chaussée, en assurant une modération des vitesses suffisante. On peut au besoin recourir à un marquage de continuités cyclables au moyen de logos, couleurs, etc.

2.3.5 Le réseau de desserte locale

Les besoins de l'habitat riverain et des activités sociales doivent toujours primer sur la fonction de circulation. Ces voiries doivent assurer une accessibilité raisonnable à toutes les parcelles riveraines. C'est le lieu d'aménagement de

¹ Excepté rue de Ronquières / rue Case au Bois, qui joue le rôle d'un axe d'accueil au transit et comporte plusieurs « pièges » dans sa perspective, notamment au droit du pont du chemin de fer.

Zones 30 ou de Zones résidentielles (20 km/h et priorité absolue aux piétons, pas de distinction entre trottoirs et chaussée).

Les gabarits peuvent y être très réduits, pour autant que le croisement des voitures reste possible à intervalles réguliers. En cas de passage régulier de véhicules agricoles, si aucun autre itinéraire n'est raisonnablement envisageable, les gabarits doivent être adaptés.

Des dispositifs visant à faire respecter la limite de 30 km/h y sont systématiquement recommandés, sauf rares exceptions à 50 km/h ou sections hors agglomération sans le moindre habitat.

Les marquages routiers sont à y proscrire.

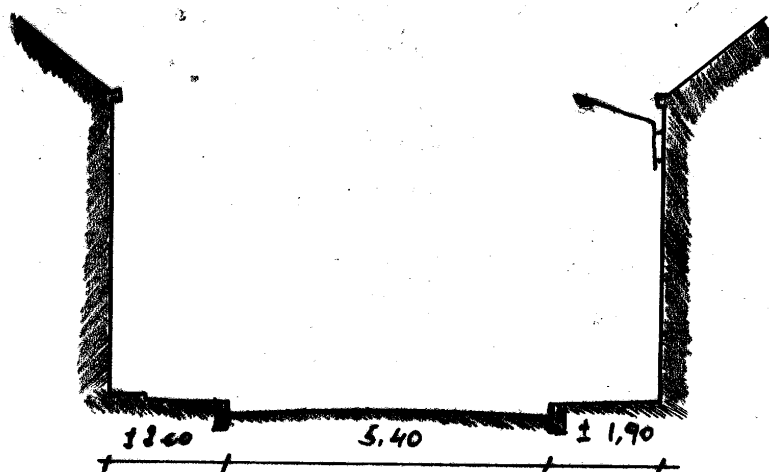
Les itinéraires cyclables devraient principalement être réalisés par intégration des cyclistes sur la chaussée, en assurant une modération suffisante des vitesses. On peut au besoin recourir à un marquage de continuités cyclables au moyen de logos, couleurs, par exemple en cas de sens unique limités (SUL), croisement d'un itinéraire scolaire, etc.

2.4 Mesures d'accompagnement de l'organisation des circulations

Nous donnons ci-après quelques commentaires quant à l'organisation spatiale et aux gabarits de circulation, en quelques lieux bien identifiés de la commune.

2.4.1 Mise à sens unique des rues de Trazegnies et Chantraîne

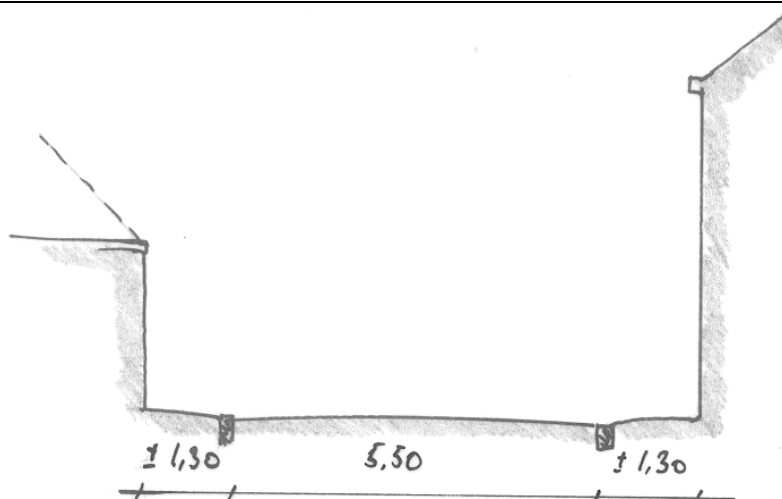
Rue de Trazegnies : Profil entre la rue de l'Arsenal et la rue Chantraîne



Le profil moyen de la chaussée est de 5,40m avec un stationnement organisé du côté pair.

Les trottoirs ont des largeurs variables de +/-2.00m, la praticabilité en en est toutefois régulièrement réduite à +/-1.00m, compte tenu des « perrons » existants devant certaines bâtisses.

La demande de stationnement est relativement importante en soirée et est organisée du côté pair (soit côté gauche regard vers périphérie). En perspective d'une mise à sens unique de la rue de Trazegnies, le stationnement serait maintenu du même côté. Lors de travaux de réfection, le profil de la chaussée serait légèrement réduit. Voir chapitre 7, esquisses d'aménagement.

Rue Chantraîne (section parallèle à la rue de Trazegnies)

La section carrossable de la chaussée, réalisée en dalles de béton, fait +/-5.50m de largeur. Les trottoirs, de part et d'autre de la chaussée, ont des largeurs variables avec un minimum moyen de +/- 1.30. La qualité des revêtements est de moyenne à mauvaise.

Le côté situé vers la rue de Trazegnies est essentiellement constitué de box de garages, qui sont en fait les fonds de parcelles des habitations sises rue de Trazegnies.

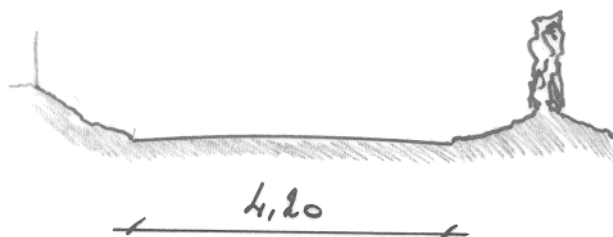
Le stationnement n'est pas organisé et s'effectue de part et d'autre de la voirie. Selon les cas, les véhicules stationnés le sont :

- entièrement sur la chaussée ;
- partiellement sur la chaussée (2 roues) ;
- entièrement sur le trottoir, situation favorisée par la faible hauteur de bordure.

La demande de stationnement est assez faible, compte tenu d'une part de la présence des box de garages, et d'autre part, du fait que les habitations situées en vis-à-vis possèdent des allées privées permettant le stationnement hors voirie.

En perspective d'une circulation en boucle avec mise à sens unique de la rue, le stationnement sera préférentiellement organisé du côté de l'habitat riverain.

Rue Chantraîne (section perpendiculaire à la rue de Trazegnies).



Réalisée en asphalte, cette section de la rue Chantraîne présente une largeur moyenne de +/- 4,20 m. Elle se caractérise, côté Trazegnies, par l'absence de trottoirs et/ou d'accotements. Après la section courbe, quelques habitations en retrait de l'alignement de la voirie offrent des dégagements plus importants, utilisés pour le stationnement des véhicules. La largeur libre praticable est donc de +/- 4,20 m sur toute cette section.

En perspective d'une mise à sens unique de la rue Chantraîne une bande cyclable serait réalisée en amont du carrefour de la rue de Trazegnies, permettant son usage en sens unique limité.

Voir chapitre 7 pour la description de l'aménagement au carrefour avec la rue de Trazegnies.

2.4.2 Profil de la rue de Trazegnies vers Gouy-lez-Piéton

Le premier profil en venant de Pont-à-Celles et en direction de Gouy-lez-Piéton se définit comme suit : (d'Ouest en Est)

- Un trottoir de +/-120m
- La chaussée en asphalte de +/-5.30m ;
- Une aire de stationnement en asphalte de +/- 2.00m ;
- Un trottoir en gravier de +/-1.20m de large.

L'éclairage public se compose de mats disposés sur le trottoir.

Ce profil serait globalement maintenu avec le nouveau rôle collecteur de la voirie.



La seconde section se définit par une largeur de voirie de +/-5.30m. Les trottoirs (ou accotements) sont assez disparates ; tantôt engazonnés, tantôt asphaltés et régulièrement utilisés comme aires de stationnement, leurs largeurs moyennes est variable (1.20 à 2.00m).

Ici également l'éclairage public est constitué de mats placés du côté Est de la chaussée.



La troisième section, hors agglomération, diffère fondamentalement des précédentes.

Elle est composée d'accotements bilatéraux engazonnés larges de +/-0,90m, et d'une chaussée pavée de 4,20 m de largeur.

Revêtue de pavés et de faible largeur, cette section ne permet pas de pratiquer des vitesses excessives, et particulièrement en cas de croisements de véhicules.

Lors de sa réfection, il n'est pas obligatoire d'augmenter sa largeur, pour autant que le principe des accotements franchissables soit maintenu, pour utilisation lors du croisement de deux poids lourds ou d'une voiture avec un véhicule agricole très large.

A très court terme, il faut remplacer la signalisation avertissant le conducteur de la dégradation extrême de la chaussée sur le territoire de Courcelles. (Des signaux d'avertissement manquent à la sortie de Pont-à-Celles). En cas d'accident (dégâts à un véhicule) la responsabilité de la Commune pourrait être engagée.



2.4.3 Liaison entre La rue de l'Arsenal et la rue du Pont Neuf.

N.B. : la rue Roosevelt est actuellement fermée à la circulation pour cause de chantier

Profil de la rue Jean Wauters

A double sens de circulation.

En portant le regard en direction de la rue de l'Arsenal, le profil de la rue Jean Wauters comporte successivement un trottoir d'une largeur de +/- 1.50 m, d'une chaussée asphaltée de +/- 7.00 m et d'un trottoir de +/- 1.80 m. Le stationnement y est organisé du côté gauche, ce qui laisse une largeur praticable théoriquement équivalente à +/- 5.10 m). Cette faible largeur contribue à limiter naturellement la vitesse des usagers.

Cette section de rue autorise peu d'améliorations dans sa conformation spatiale, et joue un rôle de circulation secondaire. Elle est aussi une rue menant directement à la gare. Il est donc important d'y obtenir une modération suffisante des vitesses, et de bien protéger les trottoirs.



Rue J. Wauters (le long du chemin de fer)

A double sens de circulation.

Le profil de la voirie s'établit comme suit, au départ du chemin de fer on trouve un trottoir de +/- 1.00m de largeur, ensuite la partie carrossable de la chaussée d'une largeur de 7.00m, et enfin un trottoir d'une largeur variable avec un minimum de 1.00m.

La rue J. Wauters n'appelle pas d'intervention à court terme. En ce qui concerne le cheminement des piétons, le trottoir côté chemin de fer est étroit et son élargissement nécessiterait des travaux de reprise du talus du chemin de fer. Cela pour une liaison piétonne qui nous semble nettement moins urgente à améliorer que le tunnel sous voies reliant la rue Wauters à la gare.



Le pont du chemin de fer

A double sens de circulation.

Il se caractérise par une largeur carrossable de 5.00m et des trottoirs de 0.95m. Le croisement des véhicules lourds ne s'y fait pas aisément et les bordures pratiquement inexistantes sont régulièrement franchies par les poids lourds et les voitures en cas de croisement.

La solution pour les piétons est soit de reconstruire un pont plus large, soit de créer une passerelle parallèle pour les piétons, côté gare. Les deux solutions sont très coûteuses et nettement moins prioritaires que l'amélioration du tunnel sous voies (visant notamment à le rendre praticable par les personnes avec landau ou caddie. Voir esquisse au chapitre 7)

**La rue de Pont-à-Celles**

A double sens de circulation.

Son profil, au départ du côté « chemin de fer » se décline en un trottoir de +/-1,40 m, d'une largeur de chaussée carrossable de 7,00 m et d'un trottoir de +/- 3,00 m dont seuls 1,50 m sont praticables compte tenu de la présence des seuils de porte.

Le trottoir côté chemin de fer, même étroit, doit être entretenu pour procurer une liaison convenable entre la zone de stationnement et la gare.



La rue Léonard

La rue est à sens unique actuellement, en direction de la rue du Pont-Neuf. La circulation en sens inverse s'effectue par la rue du Cheval Blanc et la rue Roosevelt. La fonction de circulation de ces rues est importante : voies d'accès (ou de départ) de la gare de Luttre et accès également à Pont-à-Celles depuis l'A 54.

La question de la mise à double sens de cette rue a été posée.

La rue comporte une chaussée de 6 m à peine, bordée de trottoirs d'1,50 à 1,75 m.

La largeur et la densité de trafic (avec bus TEC) ne permettent donc pas de mettre la circulation à double sens sans interdire le stationnement (du moins entre 6h et 18h).

L'impact du trafic à double sens serait important pour les riverains, compte tenu de l'étroitesse de la rue et de l'état ancien de la chaussée.

La mise à double sens créerait par contre un itinéraire plus lisible et logique vers Pont-à-Celles et permettrait de délester les rues du Cheval Blanc et Roosevelt de tout le trafic vers la gare et vers Pont-à-Celles.

La mise à double sens permettrait aux véhicules d'urgence (pompiers notamment) d'accéder plus rapidement à Pont-à-Celles. Ce n'est pas une raison suffisante à notre avis pour mettre la rue à double sens parce que les rares interventions d'urgence peuvent se faire en passant à contresens dans cette rue qui n'est pas longue.



L'autre possibilité de créer un itinéraire assez lisible vers la gare et Pont-à-Celles était de créer une nouvelle voirie à travers le parking du supermarché. La délivrance du permis d'urbanisme pour l'aménagement du parking était un « coup parti » au moment du début de l'étude du PCM.

Nous préconisons de laisser la rue à sens unique mais de permettre aux cyclistes de l'emprunter dans les deux sens (SUL).

Le nombre de garages est respectivement égal à 5 pour le côté droit et 7 pour le côté gauche. La mise à double sens nécessiterait la suppression du stationnement dont on a vu en situation existante (carte 10.a) qu'il était relativement important de jour comme de nuit avec des taux d'occupation compris entre 50 et 89%.

La rue du Cheval Blanc

A sens unique en direction de la gare

Regard porté vers le canal, elle comporte un trottoir de +/-2.00m, une voie carrossable de 5.40m et un second trottoir de +/-2.60m.

Le stationnement y est autorisé du côté droit, ce qui paraît logique compte tenu du nombre d'entrées de garages.

(8 côté gauche, y compris l'accès au dépôt communal, et 7 du côté opposé.



3 Transports en commun

3.1 Chemin de fer

3.1.1 Complément d'enquête

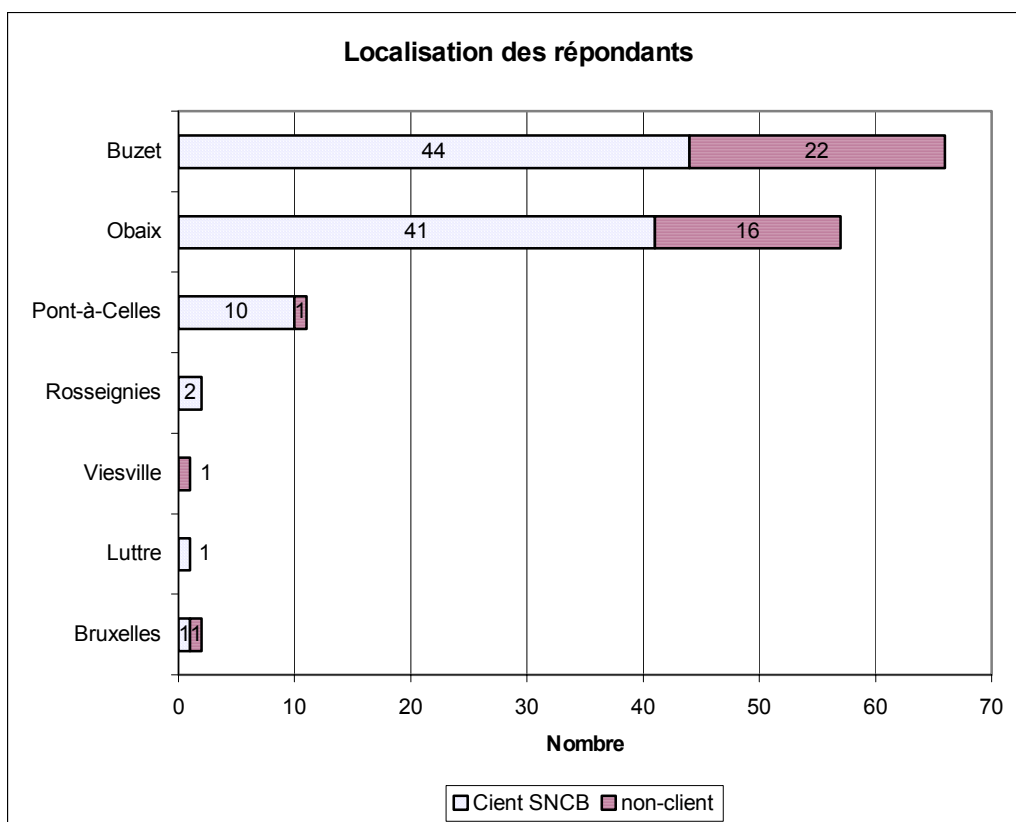
Afin d'obtenir une évaluation plus fine de la demande des habitants de la commune de Pont-à-Celles, notamment au regard :

- des objectifs d'amélioration de la desserte à Obaix-Buzet ;
- des objectifs de meilleures correspondance vers Namur ;
- de la gestion des services SNCB en général,

Les auteurs de projet ont proposé et réalisé une mini enquête au travers d'un questionnaire publié par le périodique communal.

La validité scientifique de cette enquête n'est pas comparable avec une véritable enquête de marché, mais elle donne tout de même des indications quant aux axes de demande des usagers et usagers potentiels.

Le questionnaire de l'enquête et les tableaux de dépouillement sont disponibles en annexe. Nous passerons ci-après les résultats en revue, question par question, combinant parfois les résultats sous forme de tableaux croisés.



Nous avons ainsi scindé les réponses selon qu'il s'agit d'usagers actuels de la SNCB ou non, et selon l'origine géographique des déplacements (gare de départ annoncée) en deux groupes :

- Obaix-Buzet – Rosseignies
- Pont-à-Celles – Luttre – Viesville

Deux réponses signalent comme gare de départ Bruxelles, comme elles sont toutes deux à destination d'Obaix-Buzet, nous les avons regroupées avec la demande de cette localité.

Nous remarquons également qu'il y a un fort lien entre le nombre de répondants et les localités concernées par l'amélioration des services ferroviaires : Obaix et Buzet se démarquent fortement avec 57 et 66 réponses (dont 38 de non usagers du rail), Pont-à-Celles suit avec 11 réponses. Les autres villages de l'entité n'interviennent que très peu, ce qui dénote que les répondants ont généralement bien compris l'intérêt du questionnaire à résoudre des déficiences dans le service actuel.

Nombre de réponses et potentiel du reste de la famille en nombre d'usagers

140 réponses ont été reçues², 41 de non usagers et 99 d'usagers actuels de la SNCB, soit une part de l'ordre de 70% d'usagers actuels. La plupart sont en relation avec la halte d'Obaix-Buzet (127), et une minorité (13) est relative à Pont-à-Celles et Luttre.

Pour évaluer le potentiel de voyageurs, on peut ajouter au nombre de répondants 108 membres adultes et 70 enfants de la famille intéressés. Le poids relatif de chacune des catégories semble indépendant du fait d'être ou non usager de la SNCB, ou bien de la localisation de départ mentionnée.

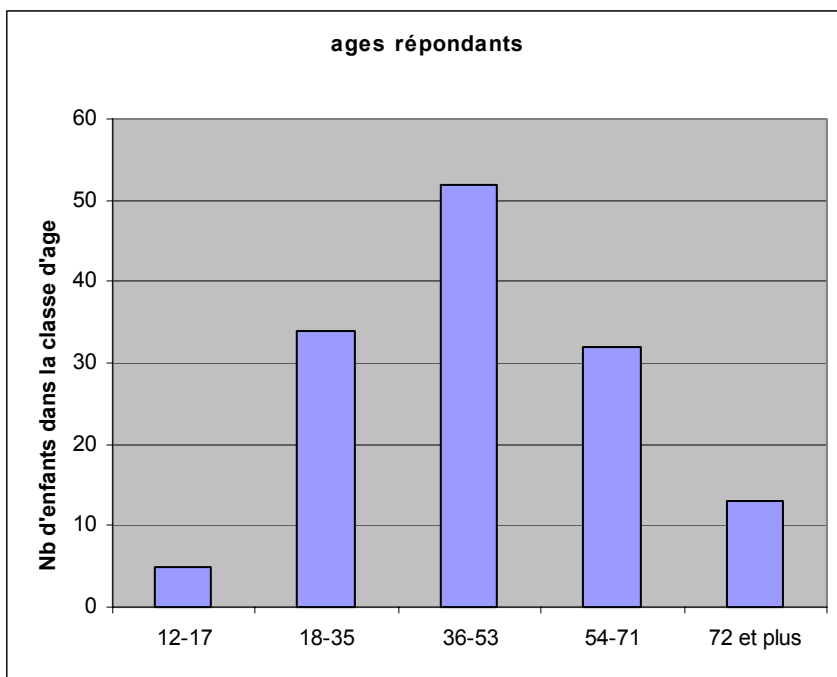
Nous arrivons ainsi à un total de 318 usagers et usagers potentiels annoncés par l'enquête.

Age des répondants et des enfants déclarés comme « intéressés »

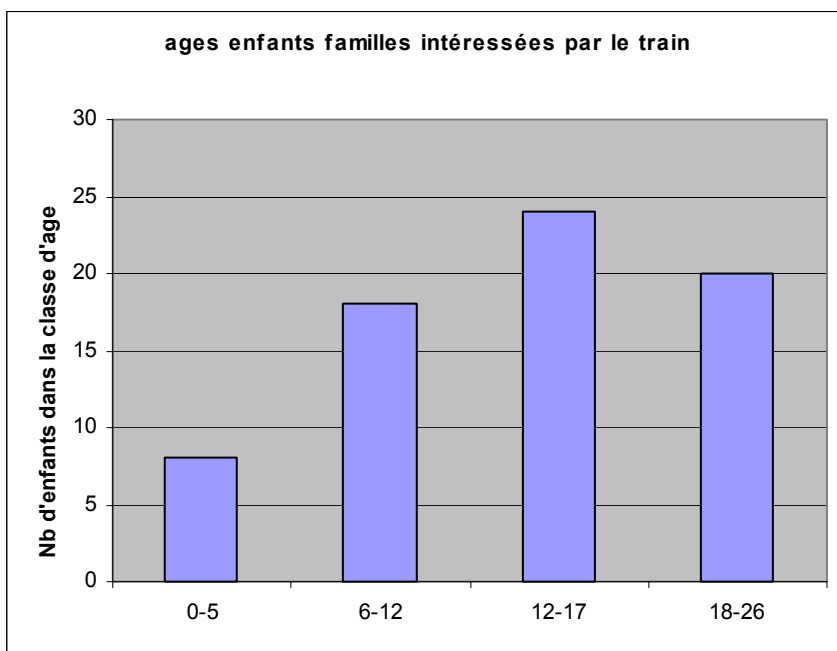
Parmi les 140 répondants, 136 ont déclaré leur âge. Leur répartition en classes de multiples de 18 ans donne le graphique suivant.

La part d'adultes actifs est prépondérante. Les 65 et plus se montent à 28, soit 21% des répondants.

² Quelques réponses semblent être identiques, on pourrait limiter le nombre de répondants à 138, mais nous avons préféré garder les résultats tels quels, la précision relative des données n'étant pas telle que cet élément fausse véritablement les résultats.



Pour les enfants/étudiants déclarés intéressés, la répartition en classes d'âge de multiples de 6 ans donne le graphique suivant.



Sur 70 enfants dont les âges sont recensés, la majorité se situe dans la catégorie de l'école secondaire, suivie de près par ceux dont l'âge correspond à l'enseignement supérieur ou universitaire.

Le potentiel de croissance future avec les 0-5 et 6-12 ans est de 26 enfants.

Intérêt pour les problématiques de desserte

98% des répondants se disent intéressés par l'augmentation de la fréquence des trains à Obaix-Buzet. En fait, seul 1 usager (sur 88) SNCB du secteur Obaix-Buzet et 2 usagers (sur 11) du secteur Luttre – Pont-à-Celles ne le sont pas. Les non usagers y sont tous favorables. A part une demande explicitement défavorable (usager au départ de Luttre ne souhaitant pas voir son temps de parcours allongé par une halte supplémentaire), nous avons une demande quasi unanime des habitants.

Pour l'amélioration des correspondances vers Namur des trains de Pont-à-Celles et Gouy-lez-Piéton, seuls 20% se déclarent intéressés. Il s'agit de 4 usagers + 1 non usager de ce secteur, et de 13 usagers et 10 non usagers d'Obaix-Buzet. Cette demande rencontre toutefois les souhaits de +/- 40% des répondants du secteur de Pont-à-Celles, mais les nombres en chiffres absolus sont tellement faibles que l'on ne peut pas en tirer de conclusions fermes. On peut penser que les quelques personnes confrontées quotidiennement à la difficulté de correspondance vers Namur se sont exprimées, mais qu'une large part de la population de Pont-à-Celles n'est pas au courant de ce problème.

Mode de déplacement actuel

Pour la comptabilisation, lorsque deux modes étaient repris, le nombre a été considéré comme égal à ½ usager par mode déclaré.

Parmi les répondants, le mode de déplacement actuellement utilisé est :

- **La voiture** dans 35% des cas (à Obaix-Buzet, 50% des non usagers SNCB et 33% des usagers) ;
- **Le train** dans également 35% des cas³ ;
- **Le bus** dans 5% des cas ;
- Les deux-roues dans un cas (%) ;
- 24% de non réponse.

On peut en conclure que, pour autant que le service offert par la SNCB réponde effectivement aux attentes des voyageurs potentiels, on pourrait aller jusqu'à doubler la part de marché actuelle de la SNCB, atteinte aujourd'hui avec les seuls trains « P », si l'on arrive à capter tous les automobilistes intéressés par le train.

³ à noter que 12 répondants ayant déclaré ne pas être usagers répondent que leur trajet actuel s'effectue en train, on peut interpréter cela comme une confusion entre souhait et situation actuelle, due à un manque de clarté du questionnaire. Il se peut également qu'ils aient dissocié leur trajet actuel de leur demande réelle (trajets à d'autres heures) ou le fait qu'ils effectuent aussi des déplacements occasionnels par chemin de fer.

Quantification des relations demandées

Pour arriver à une détermination de la demande que pourrait rencontrer une amélioration de la desserte, nous avons calculé un nombre de relations fictif au moyen de la formule

Fréquence de déplacement AR par semaine (x 4,5) ou par mois (x 1)

divisé par

le nombre de destinations évoquées

Nous avons exprimé ces résultats dans les tableaux en annexe comme nombre de relations par mois, et pour une lecture plus aisée, en nombre de relations par jour (= nb par mois / 20).

Les résultats sont les suivants⁴ :

1. 64 relations AR/jour sont souhaitées entre Obaix-Buzet et Bruxelles, dont 53 existantes et 11 nouveaux usagers. 4,7 relations existantes sont souhaitées entre Luttre et Bruxelles (secteur Luttre – Pont-à-Celles).
2. 16 relations AR/jour sont souhaitées entre Obaix-Buzet et Nivelles / Braine l'Alleud ou Waterloo, dont 7 nouvelles.
3. 16 relations AR/jour sont souhaitées vers Charleroi, dont près de 15 au départ d'Obaix-Buzet, parmi lesquelles 7 nouvelles.
4. 6 relations AR/jour sont souhaitées en direction de Namur et Liège, dont 2 nouvelles au départ d'Obaix-Buzet, 1 à 2 existantes au départ d'Obaix-Buzet, et 2 à 3 existantes au départ de Pont-à-Celles / Luttre.
5. 1 relation AR/jour est souhaitée entre Obaix-Buzet et Luttre, et 1,4 en sens inverse. Ceci indique qu'une desserte en heures creuses serait effectivement valorisée pour certains déplacements locaux internes à la commune.
6. Les relations vers d'autres localités⁵ (nécessitant une ou plusieurs correspondances) seraient de l'ordre de 4 à 5 AR/jour, dont +/- 3 existantes et 1 à 2 nouvelles.

Nous remarquerons que la méthodologie utilisée sous-estime probablement des destinations plus ou moins fréquentes (Namur, Nivelles) et surestime des destinations occasionnelles (Ostende), ce qui a pour effet que les chiffres

⁴ tous les répondants n'ont pas donné une réponse à cette question, le nombre à prendre en comparaison est donc de 114,1 relations par jour souhaitées (et non de 140).

⁵ ces destinations sont : Halle, Leuven, Oostende, Tournai, Tubize, 3x « toutes directions », et une destination non identifiée.

présentés ici ne sont certes pas à qualifier « d'optimistes » pour ce qui est de l'usage potentiel dans les relations régulières.

Desserte le week-end

Un des problèmes signalés est l'absence quasi totale⁶ de desserte ferroviaire à Obaix-Buzet le week-end. La demande répertoriée par l'enquête se répartit comme suit.

- 54 répondants, dont 45 usagers et 9 non usagers, affirment vouloir faire régulièrement le trajet aller-retour le samedi ;
- 39 répondants, dont 31 usagers et 8 non usagers, affirment vouloir faire régulièrement le trajet aller-retour le dimanche.

Le questionnaire ne permet pas de préciser explicitement la gare de départ souhaitée, mais il est assez évident que cette demande concerne Obaix-Buzet, puisqu'une offre régulière existe à Luttre et Pont-à-Celles.

Remarques qualitatives

Les remarques qualitatives exprimées peuvent se répartir en quatre grands groupes :

- améliorations de service en termes de desserte et de fréquence
- amélioration de certaines correspondances
- demandes relatives aux bus
- améliorations du confort et de la qualité en général.

A AMÉLIORATIONS DE SERVICE EN TERMES DE DESSERTE ET DE FRÉQUENCE

En résumé, les demandes sont les suivantes :

- desserte cadencée toutes les heures à Obaix-Buzet
- amplitude horaire plus large (7-22h, souvent l'accent est mis sur la soirée ou sur le midi)
- desserte le week-end à Obaix-Buzet.

⁶ Sauf train de 01h00 de Bruxelles – Charleroi, desservant tous les arrêts de la ligne le samedi soir, et le train P de 23h49 de Charleroi à Bruxelles-Nord le samedi et dimanche soir

B AMÉLIORATION DE CERTAINES CORRESPONDANCES

- Bruxelles-Charleroi → Charleroi-Mons
- Meilleures correspondances à Nivelles (ce qui correspond en fait à la confirmation de la demande de plus de relations entre Nivelles et Obaix-Buzet)

C DEMANDES RELATIVES AUX BUS

- Bus aux horaires scolaires vers Nivelles
- Plus de bus entre Nivelles et Obaix

D AMÉLIORATIONS DU CONFORT ET DE LA QUALITÉ EN GÉNÉRAL

- information / affichage des horaires sur chaque quai
- amélioration confort attente des voyageurs, entretien des abris
- annonce des trains par haut-parleur
- ponctualité / régularité
- propreté

3.1.2 Propositions d'actions

Des divers éléments de diagnostic et options concernant les services de la SNCB, nous retiendrons les propositions décrites ci-après :

Desserte de la halte d'Obaix-Buzet en semaine

Il y a une assez large unanimité sur l'utilité de mieux desservir la halte d'Obaix-Buzet. Il est malaisé de donner une appréciation quantitative fine du nombre de voyageurs supplémentaires que l'on pourrait capter. Étant donné l'augmentation et le rajeunissement de la population à Obaix-Buzet, le potentiel exprimé de demandes vers Bruxelles, vers Nivelles, mais aussi vers Charleroi et Namur, on peut toutefois imaginer qu'une augmentation de la desserte générerait une hausse du nombre de voyageurs se situant entre 35 et 100 « nouveaux » voyageurs (soit une hausse de 35 à 100% de la fréquentation).

Les moyens identifiés pour réaliser ce changement sont de deux ordres :

1. **Arrêt supplémentaire de l' IR 33xx Essen – Bruxelles – Luttre – Charleroi – Namur – Jambes – (Dinant)⁷** : cette option est réalisable en théorie compte tenu de l'horaire, avec un arrêt relativement long à Charleroi-Sud (de 5 à 8 minutes) pour couplage / découplage de certaines rames. Si l'opération de couplage découplage peut-être supprimée⁸, on aurait une marge suffisante dans l'horaire que pour desservir Obaix-Buzet. Toutefois, Obaix-Buzet ne serait pas la seule halte candidate à une meilleure desserte par l' IR, et il n'est pas certain que l'on donne la priorité à Obaix-Buzet par rapport à d'autres demandes (Waterloo ou Uccle par exemple). Cette option présente donc pour la SNCB un certain nombre de difficultés, dont il n'est pas certain qu'elles puissent être résolues. Son avantage est de rencontrer très largement la demande en déplacements exprimée, tant vers Nivelles et Bruxelles que vers Charleroi et Namur.
2. **Allongement du parcours des trains L Bruxelles-Nivelles jusqu'à Luttre.** Cette option dépend du temps disponible à Nivelles pour le retournement de la rame. Si ce temps est de l'ordre d'une heure⁹, un parcours aller-retour jusqu'à Luttre avec halte à Obaix-Buzet ne générerait pas beaucoup de frais supplémentaires (rames et personnel déjà affectés). Ce service permettrait une excellente correspondance¹⁰ avec l'IC Bruxelles-Charleroi à Nivelles. Par contre cette solution introduit un temps de correspondance assez long vers Charleroi, Namur (+/- 20 min) et raterait tout juste celle avec La Louvière (assurée avec l'IC qui précéderait le L, mais donc mauvaise pour les relations entre Obaix-Buzet et Pont-à-Celles).

Il est bien entendu qu'il s'agit ici de propositions du bureau d'études, à évaluer par la SNCB, et dont la faisabilité pratique et budgétaire reste à établir.

En termes de qualité de service, la proposition n° 1 rencontre quasi totalement les demandes des habitants, mais elle semble plus difficile à réaliser. La proposition n° 2 est une réponse convenant surtout pour les demandes de relations vers Nivelles et Bruxelles, mais requiert une assez longue correspondance vers Charleroi et Namur.

⁷ la desserte de Dinant serait ajoutée à partir du 15 juin 2002

⁸ ceci est dépendant du matériel roulant disponible, et du coût éventuel résultant de la circulation avec des trains systématiquement plus longs

⁹ L'horaire prévoit 2 minutes aujourd'hui, mais il faut vérifier qu'il s'agit bien de la même rame qui repart, ou bien s'il y a deux rames distinctes. Si aucune rame n'est en attente pendant une heure à Nivelles, on devrait ajouter une rame en service pour réaliser l'amélioration souhaitée.

¹⁰ environ 5 minutes de correspondance à Nivelles, 10 à 11 minutes de trajet Nivelles – Luttre avec arrêt à Obaix-Buzet, et un temps d'arrêt à Luttre pour le rebroussement de l'ordre de 26 minutes

Desserte de la halte d'Obaix-Buzet le week-end

Pour la desserte le week-end, il n'existe pas de solution simple à mettre en œuvre. Le seul train opérant en régime cadencé le week-end est l'IC Charleroi-Sud – Bruxelles. Il faut soit le « dégrader » en IR, soit instaurer un nouveau service L entre Luttre et Nivelles. Aucune de ces options ne peut être considérée comme une intervention légère. La dégradation de service pour l'IC entre Charleroi et Bruxelles est difficilement défendable, et la mise en place d'un service L régulier rien que pour Obaix-Buzet¹¹ coûterait fort cher pour le potentiel de clientèle qu'il y aurait le week-end.

La seule option serait de prolonger également le train L Bruxelles-Nivelles jusqu'à Luttre. Vu le temps de changement de front à Nivelles de 10 minutes, ceci implique certainement le recours à une rame et un conducteur supplémentaire sur l'ensemble de la journée. Le nombre de voyageurs à capter à Obaix-Buzet le week-end pour justifier cette dépense devrait être appréciable. Sa faisabilité n'est donc pas acquise.

Meilleure correspondance entre Pont-à-Celles et Namur

Le train L de La Louvière, Manage, Gouy-lez-Piéton et Pont-à-Celles arrive à Luttre juste après le départ de l'IR vers Namur. Ce train L poursuit vers Charleroi, mais la correspondance vers Namur requiert une attente de 26 minutes, ce qui porte le temps de parcours à 1 h 16 minutes. Avec correspondance à Luttre avec l'IR, le temps de parcours serait réduit de 20 minutes environ.

La demande de plusieurs utilisateurs porte sur l'adaptation des horaires, en avançant l'horaire du train L et/ou en retardant le passage à Luttre du train IR vers Namur.

Pour vérifier si cette demande tient la route face aux contraintes de correspondances de la SNCB à d'autres gares pour cette liaison, nous avons vérifié à toutes les gares permettant un transfert de train à train.

- A la Louvière Sud, la contrainte est de 7 min, correspondance avec Mons ;
- A Manage, la contrainte est de 11 min, correspondance avec Ecaussinnes, Braine-le-Comte, Tubize (puis Bruxelles – Turnhout) ;
- A Charleroi-Sud, il n'y a aucune vraie correspondance (le premier train en partance est justement celui vers Namur, attente de 26 minutes).

En théorie, on pourrait donc avancer le L de 2 minutes, ce qui est insuffisant.

S'il y a un arrêt supplémentaire à Obaix-Buzet pour l'IR, le passage de celui à Luttre pourrait être retardé de quatre minutes environ (avec les réserves déjà exprimées ci-dessus concernant le couplage/découplage à Charleroi-Sud qui devrait être éliminé).

¹¹ il existe déjà des services L entre Charleroi et Luttre, ainsi qu'entre Nivelles et Bruxelles. Un nouveau service n'offrirait une desserte améliorée que pour Obaix-Buzet..

Ces deux modifications combinées permettraient **en théorie** de trouver tout juste le temps nécessaire pour la correspondance à Luttre (4 min environ).

Toutefois, nous réservons notre opinion sur la faisabilité de cette adaptation horaire, car elle est dépendante de sérieuses conditions :

1. elle est dépendante de la possibilité d'un arrêt supplémentaire de l'IR entre Bruxelles et Luttre (à Obaix-Buzet ou ailleurs) pour retarder ce train à son arrivée à Luttre, et de la suppression de l'opération d'accouplement/découplage à Charleroi-Sud¹².
2. Elle réduit les temps de correspondance à la Louvière et à Manage, ce qui réduit leur fiabilité en cas de léger retard.
3. Les 4 minutes sont bien limitées pour un transfert à Luttre dans le sens Pont-à-Celles → Namur, car il y a nécessairement changement de quai et passage par le tunnel sous voies.

Pour les transports en commun, les considérations de régularité et fiabilité sont très importantes, plus importantes même que le temps de parcours ou la vitesse moyenne.¹³ Avec ce changement, nous réduirions sensiblement la garantie d'une correspondance réussie Pont-à-Celles → Mons à La Louvière Sud (de 7 à 5 minutes = réduction de la fiabilité de 28 % au moins), tout en n'offrant qu'une correspondance relativement aléatoire à Luttre (4 min est en dessous de la limite de sécurité, qui se situe en pratique à 6 ou 7 minutes).¹⁴ On risque dès lors de faire pire que bien, et en tout cas de donner des sueurs froides quotidiennes aux usagers qui souhaitent cette correspondance.

Nous pensons dès lors ne pas pouvoir faire de cette éventuelle modification horaire une recommandation dans le cadre du PCM de Pont-à-Celles, le résultat étant aléatoire. Un test pratique par la SNCB¹⁵ pendant par exemple six mois (entre deux changements d'horaires) pourrait établir si la fiabilité des diverses correspondances reste suffisante.

Amélioration des conditions d'attente

Aux haltes de Pont-à-Celles et Obaix-Buzet, les conditions d'accueil et d'attente des voyageurs doivent être améliorées, à savoir :

- information / affichage des horaires sur chaque quai
- amélioration du confort d'attente des voyageurs, entretien des abris
- annonce des trains par haut-parleur

¹² elle-même dépendante de la disponibilité de matériel roulant et d'autres facteurs relatifs au coût d'exploitation de ce parcours

¹³ Les transports en commun doivent permettre à l'usager d'arriver à destination à l'heure prévue. Si la correspondance est ratée de temps à autre, la gêne occasionnée à l'usager, qui perd en général une demi-heure à une heure est très forte (rendez-vous raté, etc.).

¹⁴ 6 ou 7 minutes = 5 minutes de retard + temps pour un sprint de train à train

¹⁵ à effectuer simultanément par exemple avec un test de desserte à Obaix-Buzet par l'IR

- propreté

Ces demandes des voyageurs font partie des objectifs globaux de la SNCB sur la rénovation de ses points d'arrêt. Aucun calendrier ne nous a toutefois été communiqué pour ces améliorations.

A la gare de Luttre, l'amélioration principale porte sur la réalisation du parking et de l'aménagement des abords de la gare. Cet aménagement fait partie des « coups partis », et est largement prioritaire.

A titre secondaire, l'amélioration de l'aspect et du confort de la gare (bâtiment, passage souterrain et quais) est à envisager.

Dans le cadre d'une politique plus large de la SNCB, l'accueil des PMR est à organiser à notre avis à la gare de Luttre, laquelle dispose tout de même d'un statut IC, bien que cette demande aille au-delà de la des intentions actuelles de la SNCB (prise en compte de cette demande à Nivelles et Charleroi-Sud seulement).

Autres équipements aux gares et haltes

L'installation de parkings pour vélos sécurisés contre le vol est un outil indispensable pour attirer des usagers qui viendraient à vélo plutôt qu'en voiture (ou à pied pour gagner du temps). Le parking pour vélos de la gare de Luttre devrait être restauré dans le cadre de l'aménagement du parking de la gare. Il devrait se trouver à proximité immédiate de l'entrée de la gare ou d'un accès au quai n° 1.

A la halte de Pont-à-Celles, le parking pour vélos devrait accompagner l'aménagement de la liaison cyclable entre Obaix-Buzet et Pont-à-Celles. Une solution est peut-être de l'installer dans un garage ou sur un terrain privé proche de la gare, si un propriétaire peut assurer un certain contrôle anti vol (à voir avec l'un ou l'autre riverain).

A la halte d'Obaix-Buzet, le parking pour vélos devrait en tout cas accompagner l'augmentation de la fréquence des trains. Il répondrait toutefois déjà actuellement à une demande observée (vélos accrochés à la clôture) ou potentielle, compte tenu de la distance cyclable de la plupart des maisons des deux villages (des distances un peu longues à pied sont très vite parcourues à vélo). La recherche d'une protection contre le vol pourrait se faire selon la même démarche que pour Pont-à-Celles.

Partant du constat que la halte est un point d'attente et d'arrivée dans l'entité, la présence d'une boîte aux lettres et d'une cabine téléphonique est appréciée par les usagers. La suppression de la boîte aux lettres de la halte d'Obaix a, par exemple, été remarquée et regrettée par les habitants.

3.2 Bus

3.2.1 Service de bus à la demande

Hors des services réguliers déjà présents, et qui desservent surtout le Sud de l'entité, Pont-à-Celles requiert plutôt un service de desserte permettant de rencontrer une demande de mobilité diffuse et à la carte entre les divers villages de la commune.

Il faut rencontrer dans une certaine les besoins des non motorisés, leur permettant de se rendre par leurs propres moyens à la Maison Communale, au marché, à la Poste, etc.

La demande est quantitativement insuffisante pour justifier un service de bus réguliers. Les services réguliers relativement peu fréquents, comme c'est le cas dans les zones rurales, répondent par ailleurs assez mal aux attentes des habitants. Il faut donc chercher à offrir un service "collant" mieux à la demande, notamment en créant des synergies entre des services ou besoins existants, en les rassemblant en une seule organisation associant différents partenaires.

Pour Pont-à-Celles, les opportunités identifiées sont :

1. la navette Luttre SNCB – Gosselies aéroport (site des laboratoires) ;
2. combinaison avec la desserte par le TEC-Charleroi de Gosselies aéroport ;
3. la desserte « à la demande » entre Rosseignies, Obaix-Buzet d'une part et Pont-à-Celles et Luttre d'autre part ;
4. la desserte de Liberchies ;
5. des synergies possibles avec les communes environnantes (notamment Les Bons Villers).

Complémentarité avec navette ULB – aéroport de Gosselies

Actuellement, l'ULB organise à ses frais un système de navette entre la gare de Luttre et ses laboratoires situés à Gosselies – aéroport. En vertu d'accords liés aux contrats de travail, la navette transporte des chercheurs, sous forme de trois services le matin, un service à midi, et trois services le soir. Elle n'est en fait utilisée que pour quatre à six personnes par voyage. Le bus est affrété auprès d'une compagnie privée d'autocars.

La plupart des chercheurs provenant de la Région bruxelloise, le départ depuis Luttre est aujourd'hui privilégié car offrant le meilleur temps de parcours, mais il existe également une demande pour rejoindre Charleroi Sud, permettant un meilleur accès depuis les pôles wallons (Namur, Tamines, Mons, Tournai).

Desserte TEC de l'aéroport

La zone de l'aéroport souffre en quelque sorte d'un certain handicap du fait de l'organisation urbanistique de ce type de terrains. Les bâtiments industriels sont assez étendus, et souvent séparés de la route d'accès par de vastes zones de parkings ou d'espaces tampons de verdure. La distance pédestre à parcourir pour rejoindre un arrêt de bus atteint dès lors très vite les 250 à 400m. Pour être attractif, le service bus doit compenser ce handicap par un trajet rapide vers la destination finale.

Une enquête effectuée par IGRETEC au sein des entreprises indique qu'un bon tiers se montre intéressée par une desserte bus.

Le TEC opère aujourd'hui avec succès un service express sur la ligne 68, laquelle relie l'aéroport à Charleroi-Sud sans arrêts intermédiaires (passage par l'autoroute A54).

Il est envisageable de fusionner la ligne actuelle 68 avec un service se poursuivant vers Luttre SNCB par un trajet direct par l'autoroute, toutefois la demande risque d'être bien insuffisante pour une desserte régulière.

Desserte à la demande de l'entité de Pont-à-Celles

A l'échelle géographique de Pont-à-Celles, la demande identifiée (et non rencontrée aujourd'hui par les TEC) est celle de déplacements en heures creuses entre les villages et les pôles locaux.

Etant donné les faibles volumes de passagers à transporter, cette desserte peut prendre la forme d'un bus avec une ossature de parcours et d'horaires fixes, mais pouvant accepter certaines variantes, et qui n'aurait pas une grande densité de service en termes de fréquence. On peut ainsi envisager de privilégier le service certains jours de semaine (jour de marché par exemple).

Les services actuellement en cours à Froidchapelle peuvent à cet égard servir d'exemple.

Proposition d'organisation 1

Si l'on calque l'organisation sur l'exemple de Froidchapelle, et tenant compte des synergies avec la navette ULB, on pourrait envisager l'organisation de l'exploitation comme suit :

- Deux bus achetés par le TEC Charleroi et mis à disposition de la commune (ou des communes) partenaire, et de l'ULB : investissement de l'ordre de 300.000 € (12 MBEF) pour les TEC.
- Quatre chauffeurs émanant du personnel des communes concernées, l'ULB pouvant participer à ces charges au prorata du kilométrage parcouru. Ce sont par exemple des chauffeurs d'engins du service des travaux, etc. Ceci permet de valoriser le temps des chauffeurs à d'autres tâches communales lorsqu'il n'y a pas de service bus, et de réduire ainsi la charge pour les communes

participantes.¹⁶ Les TEC assureraient la formation et les examens de conduite des chauffeurs. Investissements pour la ou les commune(s) et l'ULB à déterminer en fonction du nombre de parcours.

- Les entretiens légers à charge des communes concernées, l'ULB pouvant participer à ces charges au prorata du kilométrage parcouru.
- Hors heures navettes ULB, les bus pourraient être utilisés pour une desserte des villages (un passage vers 10 heures pour l'aller, un passage vers 12h pour le retour par exemple, éventuellement une seconde boucle l'après-midi), ou bien des services scolaires (vers la piscine, etc.).

L'inclusion de communes voisines au projet permettrait de mieux répartir les coûts d'exploitation (chaque commune partenaire pouvant réduire sa participation à deux chauffeurs par exemple).

En option, il est possible de prévoir un service d'appel téléphonique ou via internet qui permet de remplacer des parcours +/- réguliers par un véritable service porte à porte à la demande. Les frais d'investissement et d'organisation pour un système centralisé d'appel et de programmation sont plus élevés, mais ils peuvent être compensés par des économies en nombres de km, tout en offrant une qualité de service supérieure. L'idéal en la matière serait de disposer d'un centre d'appel à une échelle géographique plus large, servant pour plusieurs services à la demande (à l'échelle de la province par exemple). Ce type de service fonctionne déjà à l'étranger (Publicar dans les cantons de Vaud et Neuchâtel en Suisse, par exemple) et il est en passe de devenir réalité pour le TEC Luxembourg. La Région wallonne et le MET Transports D.311 / D.321 devront veiller à tenir la commune de Pont-à-Celles au courant des développements, et inviter celle-ci à se rallier à de futurs systèmes mis en place.

Proposition de tracé et de zone de desserte

La mise en œuvre d'un tel service se justifie principalement dans le nord de la commune de Pont-à-Celles (Rosseignies – Obaix-Buzet), mais peut également couvrir d'autres villages et hameaux (Liberchies et La Chaussée par exemple).

Si l'extension vers d'autres communes est choisie, des pistes de développement sont la desserte d'une part de Frasnes – Villers-Perwin – Mellet – Fleurus (gare SNCB vers Ottignies), et d'autre part vers Seneffe ou Petit-Roeulx.

Conclusion et recommandations

Nous recommandons d'étudier la faisabilité pratique et financière d'un service de bus qui remplirait les rôles suivants :

- Navette ULB aéroport et Luttre entre 7 et 9 h, à midi, et entre 16 et 18 h.

¹⁶ en cas de maladie d'un chauffeur, il faut bien entendu que le service travaux délègue un autre chauffeur et réorganise son travail.

- En heures creuses, à disposition de la commune (ou des communes) pour transports d'élèves (en heure de classe), et boucles de desserte des villages sans desserte régulière des TEC.
- Ce service pourrait faciliter les déplacements vers Luttre et Pont-à-Celles (et retour) mais également permettre d'aller prendre le train à Luttre ou le bus de la ligne 50-51 vers Charleroi ou encore le bus de la ligne 73 vers Nivelles ou Fleurus à l'arrêt Lisbet. Ces deux lignes régulières du TEC ont de bonnes fréquences (1 bus/h environ).
- Formule d'organisation calquée sur l'exemple de Froidchapelle à court terme. A moyen terme évolution possible vers un système de bus à la demande comme il existe à Libramont (Telbus) ou comme il sera probablement instauré en juillet 2003 dans toute la province du Luxembourg (suivre l'évolution du projet du TEC Luxembourg).

La desserte des villages de l'entité en soirée et durant le week-end doit être envisagée également car la mobilité des ménages et des jeunes ne s'arrête pas le week-end. Au contraire. Et l'absence de mobilité peut avoir des conséquences sociales graves (isolement social, endettement pour l'achat d'une voiture, ...). Un tel service n'est envisageable qu'à l'aide d'un service à la demande.

Les principaux avantages d'un système de bus à la demande sont les suivants :

- Permettre à des ménages sans voiture et aux jeunes de se déplacer dans l'entité et la région pour les loisirs, les achats, les visites familiales, ...
- Permettre d'aller prendre le train à Obaix ou à Luttre.
- Permettre aux jeunes de sortir le soir et de rentrer chez eux sans voiture (problématique du retour après dancing).
- Permettre aux ménages de vivre sans voiture (revendre la voiture qui ne roule "que le week-end").
- Permettre le transport de personnes à mobilité réduite (les petits bus étant équipés à cet effet).
- Offrir un service convivial de porte à porte en supprimant les trajets à vide et rationalisant les itinéraires selon les demandes.
- Réduire les incidences environnementales (moindre consommation de diesel par km, moins de bruit et de vibrations).

3.2.2 Aménagements au réseau de lignes

Prolongation de certains services de Luttre à Pont-à-Celles

On peut envisager la prolongation de certains services des bus 65 Gosselies – Luttre et 50/51, pour autant qu'une demande ciblée soit identifiée (par exemple renfort à certaines heures de sortie scolaire, jours de marché).

Il serait intéressant dans ce cas de disposer d'un espace de demi-tour aisé à Pont-à-Celles, par exemple en aménageant une partie de la place des Marais. Notamment les jours de marché, l'espace est un peu étriqué pour un demi-tour aisé.

Desserte directe Gosselies – Thiméon – Viesville – Luttre SNCB

Si le village de Liberchies dispose par ailleurs d'une desserte suffisante (bus à la demande + services en ligne aux heures scolaires), il est envisageable de supprimer la boucle des parcours des lignes 65 et 50/51 par Liberchies. On pourrait alors à nouveau desservir directement Luttre au départ de Viesville, avec un gain de temps de parcours de l'ordre de cinq minutes pour les habitants de Gosselies, Thiméon et Viesville.

Cette amélioration n'est toutefois envisageable qu'à la condition que, grâce aux initiatives prises par ailleurs, la desserte de Liberchies soit suffisante pour y supprimer la desserte régulière.

Meilleures fréquences entre le nord de la commune et Nivelles

Les liaisons TEC entre le nord de l'entité et Nivelles visent à répondre à la demande des écoliers, pas des travailleurs se rendant à Nivelles ou Bruxelles (arrivée trop tardive à la gare de Nivelles pour être au lieu de travail à Bruxelles avant 9h). La satisfaction de la demande des écoliers à Nivelles n'est que partielle puisque très rigide : aucun service de retour à midi pendant les examens, par exemple. Si la fréquence des trains ne peut être augmentée à la halte d'Obaix-Buzet (ce qui serait la meilleure solution du point de vue de la demande des habitants du nord de la commune) nous préconisons d'augmenter la fréquence de la liaison TEC. La faible « rentabilité » possible de la ligne est sans nul doute la traversée d'une zone très peu dense entre Rosseignies et Nivelles.

Une autre mesure (faisable à l'aide du bus à la demande) est de transporter des personnes de l'entité jusqu'à l'arrêt Lisbet où elles peuvent prendre un bus (bonne fréquence) vers Nivelles ou Fleurus et de les ramener de cet arrêt à leur domicile. La communication par GSM avec le chauffeur du bus permettrait la chose ; une publicité pour ce service permettrait d'en tester l'intérêt. Par rapport au chemin de fer, cette solution se ferait dans le cadre des tarifs TEC.

4 Mobilité piétonne

Les actions principales à mettre en œuvre dans l'entité sont les suivantes:

4.1 Remise en état des trottoirs ou accotements

Bon nombre de trottoirs sont en mauvais état et/ ou peu praticables par mauvais temps (cendrée ou terre battue). Nous les avons cartographiés durant la phase 1 de l'étude.

Les sections prioritaires à améliorer ou remettre en état sont celles qui:

- Sont les plus utilisées
- Représentent les itinéraires vers les écoles, les commerces, les arrêts de bus (surtout les lignes les plus fréquentes vers le Sud de l'entité) et les gares ou haltes SNCB.
- Longent les voiries à vitesses élevées.

4.2 Protéger les trottoirs du stationnement gênant

Après réfection il est de bonne gestion de placer des dispositifs évitant que les trottoirs ne soient défoncés par le stationnement.

Effectuer des contrôles réguliers du stationnement interdit témoigne aussi de la volonté de la commune de promouvoir les déplacements à pied, de protéger les usagers faibles, jeunes ou seniors, valides ou moins valides. L'enquête dans les écoles a montré que bon nombre de parents ne laissent pas leur enfant aller à pied à l'école parce que les trottoirs sont peu praticables et les traversées dangereuses.

Le contrôle des voitures garées sur les trottoirs dans la rue des Ecoles, par exemple, ne mettra pas réellement les conducteurs dans l'embarras parce que des places sont disponibles à moins de 200 mètres; cela pourra induire le comportement souhaité par tous ceux qui empruntent cette rue à pied. Les trottoirs étant larges (recoins des maisons), il n'est pas exclus d'ailleurs de délimiter quelques cases de stationnement mais on veillera à préserver un cheminement continu d'une largeur de 1,5 m.

Le meilleur dispositif anti stationnement est le potelet d'une hauteur approximative de 80 cm (éviter les éléments de bordure et autres dispositifs bas sur lesquels les piétons peuvent trébucher.

4.3 Les passerelles et le passage sous voies

Les passerelles le passage sous voies de la gare de Luttre sont des liaisons à la fois fort utilisées (points de passage obligés) et insécurisantes (isolement, vertige,...).

Il nous semble prioritaire d'améliorer l'équipement de la passerelle sur le canal à Luttre (rambardes en très mauvais état et pas assez hautes, manque d'éclairage) et de placer des mains courantes convenables aux escaliers du passage sous voies près de la gare de Luttre.

Les mesures suivantes nous semblent devoir être prises à moyen terme, dans l'optique d'améliorer des liaisons piétonnes importantes.

- Améliorer le passage sous voies (voir esquisses) pour le rendre plu sécurisant et praticables par les personnes avec landau ou caddie.
- Améliorer les volées d'escaliers de la passerelle de Luttre (voir esquisse) pour réduire la pénibilité du franchissement. Envisager aussi avec les Voies hydrauliques le remplacement de cette passerelle par une autre, plus légère et donc moins haute, bien que respectant le même tirant d'air.
- Aménager les liaisons entre la passerelle d'Hériamont et les chemins de halage (voir esquisse) pour permettre la liaison à pied ou à vélo avec le centre de Pont-à-Celles.

4.4 Penser PMR

L'aménagement des espaces publics doit tenir compte systématiquement des problèmes que rencontrent les chaisards.

Les points principaux sont :

- Le traitement des bordures de trottoirs et filets d'eau a
- La largeur disponible entre obstacles (mobiliier urbain, véhicules en stationnement, poubelles et containers, terrasses HORECA.
- La qualité du revêtement (les gros pavés et le gravier posent problème)

La prise en compte des malvoyants pose d'autres types de problèmes, parfois contradictoires. Les concepteurs de voiries cherchent encore les solutions les plus appropriées, répondant aux besoins et résistant dans le temps.

Les mesures concrètes proposées sont les suivantes:

- Se documenter sur les problèmes et solutions (voir bibliographie)
- Examiner chaque projet d'espace public (projet neuf ou entretien) sous l'angle des PMR
- Développer un partenariat avec un PMR une association locale ou l'association spécialisée Plain Pied pour localiser les problèmes et rechercher les solutions et définir des priorités..
- Le travail devra porter également sur les entrées des bâtiments publics qui, bien souvent à Pont-à-Celles ne sont pas accessibles aux PMR.

La désignation d'un membre de la cellule Mobilité proposée au chapitre 9.1 permettrait de ne pas perdre de vue les PMR dans tous les projets urbains.

La prise en compte des PMR dans l'aménagement des espaces publics et des bâtiments accessibles au public doit devenir une règle pour les services communaux, les concessionnaires de voirie et le secteur privé (commerçants, HORECA, banques, ...).

Page intentionnellement vide

5 Plan vélo

5.1 Introduction

L'une des options retenues est de développer un réseau d'itinéraires, permettant de circuler à vélo dans de bonnes conditions de sécurité, rapidité et confort. Ce réseau aura bien entendu une vocation scolaire, mais il est constitué de manière à permettre des liaisons entre tous les villages de l'entité de Pont-à-Celles, ainsi que des liaisons vers quelques pôles voisins (Rèves, Frasnes). Il est également interconnecté avec le RAVeL (halage du canal Bruxelles-Charleroi).

Le plan vélo est cohérent avec la hiérarchie routière définie, et évite autant que possible la création de pistes cyclables séparées, en recourant à des itinéraires sur des voiries locales, sur des chemins de remembrement.

Dans certains cas, comme à la rue Bourbezée, nous optons par contre pour l'aménagement de pistes cyclables séparées, justement pour répondre à plusieurs objectifs parallèles :

- assurer un espace plus sécurisant pour piétons et cyclistes, au lieu des larges accotements aujourd'hui non aménagés ;
- créer une réduction visuelle et physique de la chaussée, pour modérer les vitesses ;
- assurer une liaison cyclable par le cheminement le plus plat et le plus court entre Obaix et Pont-à-Celles ;
- desservir au mieux les zones de population.

5.2 Itinéraires cyclables

Les itinéraires décrits ci-après sont représentés sur la carte n° 5.1 (Phase 3 projet). Dans le chapitre 7 "esquisses", on trouvera les propositions relatives au centre de Pont-à-Celles.

Un itinéraire cyclable peut comporter des sections autonomes par rapport au trafic (le RAVeL par exemple), des sections en bordure de route, sans que les cyclistes ne soient mêlés au trafic (trop intense ou rapide) et des sections où les cyclistes sont sur la chaussée, les conditions de vitesse automobile leur garantissant un confort et une sécurité satisfaisants.

L'essentiel pour le cycliste est de trouver un itinéraire continu (sans traversées ou sections impraticables), direct et demandant le moindre effort physique.

5.2.1 Itinéraire n° 1 : Liaison entre Luttre et Rèves (Les Bons Villers)

Départ : rue Quévry à Luttre

Section 1.1

Montée douce vers la rue Pestelin (dernière section pavée !) ,avant de rejoindre la rue de la Marache.

Section 1.2

Sortie de Luttre et passage sous l'A54 (section asphaltée) ;

Arrivée à la chaussée de Nivelles par la rue Fromée (prolongation de la rue de la Marache) ;

Section 1.3

Section de +/-75m sur la chaussée de Nivelles en direction de Gosselies (asphalte), l'assiette de la voirie est trop étroite pour accueillir une piste cyclable sans autres aménagements. Le pont sur la Rampe trop étroit, requiert un élargissement ou bien une passerelle latérale.

Traversée de la chaussée, à sécuriser, pour rejoindre la rue Bâti Notre-Dame (côte légère sur +/-150m, bon revêtement asphalté).

La traversée de la chaussée nécessite une intervention légère destinée à informer les automobilistes de la présence des cyclistes devant traverser. Une signalisation de police (type A25) est indiquée de part et d'autre de la traversée.

Section 1.4

Chemin tranquille à travers champs (léger dénivelé) sur un revêtement de dalles de béton (bon état) pour rejoindre la rue du Grand Blocus, qui mène à la place de Rèves.

Commentaire

Très bon itinéraire, ne nécessitant qu'un aménagement destiné à assurer la traversée de la chaussée de Nivelles.

5.2.2 Itinéraire n° 2 : Liaison entre Luttre et Frasnes-lez-Gosselies

Départ : rue Quévry à Luttre

Section 2.1

Montée de la rue Quévry vers la rue Pestelin.

Section 2.2

Très bonne liaison jusqu'à l'A54 (revêtement en asphalte).

Section 2.3

Chemin de terre longeant l'autoroute (mauvaise praticabilité pour les cyclistes) jusqu'à la rue de Liberchies. Cette section nécessite la pose d'un revêtement en dur pour être praticable par les cyclistes.

La connexion de cet itinéraire avec l'échangeur nécessite également un aménagement. Nous préconisons de faire circuler les cyclistes de part et d'autre de la rue de Liberchies pour franchir l'autoroute (ils roulent donc à droite et sont mieux perçus par les autres conducteurs) et rejoindre le rond-point projeté (rue de Liberchies/ chaussée de Nivelles). On se reportera aux esquisses présentées au chapitre 7 « carrefour de Liberchies ».

L'option d'une piste cyclable bi-directionnelle d'un seul côté et d'un trottoir de l'autre côté n'est pas retenue, parce qu'elle rend le raccordement au rond-point envisagé plus difficile, et qu'elle insécurise fortement les cyclistes qui devraient circuler à contresens à hauteur de l'échangeur de Luttre-Liberchies (risque d'accident 12 x plus élevé pour les cyclistes à contresens)¹⁷

Section 2.4

L'itinéraire se poursuit par la rue Neuve jusqu'à la chaussée de Nivelles. La traversée de la chaussée de Nivelles doit faire l'objet d'un aménagement visant d'une part à resserrer le carrefour, et d'autre part à veiller à l'organisation de traversées pour les piétons et les cyclistes. La réalisation d'un rond-point est proposée à ce carrefour (voir chapitre 7)

Section 2.5

La section de la rue Neuve jusqu'à Liberchies ne constitue pas une priorité d'aménagement, compte tenu du caractère plus local de cette voirie, toutefois la réalisation de marquages au sol est indiquée.

Commentaire

Cet itinéraire nécessite des interventions plus lourdes visant à améliorer la praticabilité de la section 2.3, visant également à assurer la sécurité lors de la traversée de l'échangeur, ainsi que celle de la chaussée de Nivelles.

5.2.3 Itinéraire n° 3 : Liaison entre Pont-à-Celles et Buzet.

Cet itinéraire emprunte la rue de Bourbezée jusqu'au carrefour de la rue Maillemont. Cette section nécessite la réalisation de piste D9 de part et d'autre de la chaussée. Des terrassements des talus seront nécessaires pour obtenir la largeur de passage nécessaire sur une courte section à hauteur de la rue Maillemont.

La rue de Maillemont permet de rejoindre la place d'Obaix.

En direction de la gare de Buzet, au lieu d'emprunter la rue Maillemont, l'itinéraire se poursuit par la rue du Village pour rejoindre la rue des Couturelles en direction

¹⁷ étude Université de Lund (Suède), citée dans le code de bonne pratique des aménagements cyclables, MET 2000

de la rue de la Station. Cet itinéraire dessert en effet la rue la plus habitée du village.

En complément de cet itinéraire, la promenade « cyclo-pédestre » de la vallée de Buzet créera également une liaison entre Pont-à-Celles et Obaix-Buzet, mais à l'écart de toute habitation (itinéraire de promenade plutôt que pour les trajets quotidiens que le PCM veut encourager).

5.2.4 Itinéraire n° 4 : Liaison entre Obaix-Buzet et Sart-à-Reves

Départ rue de la Buscaille.

Section 4.1

La rue Corbison, dont le revêtement est de mauvaise qualité (pierraille), nécessiterait la pose d'un revêtement en dur.

Section 4.2

Bifurcation vers le pont de l'A54 (chemin de pierraille et terre) pas très confortable nécessitant également un revêtement en dur.

Section 4.3

A l'approche du pont, le revêtement en asphalté offre de bonnes conditions de déplacements, et ce jusqu'à la chaussée de Nivelles. La traversée de la chaussée doit être aménagée pour assurer la sécurité des piétons et cyclistes. Une signalisation de type A25 sur la chaussée, et des triangles sur pointe B1 sur l'itinéraire cyclable devraient suffire, vu la faible densité du trafic.

La suite de l'itinéraire se situe sur le territoire des Bons Villers, les principes sont toutefois encore détaillés dans le cadre de ce PCM, afin d'assurer la cohérence de l'itinéraire, même si la commune de Pont-à-Celles ne peut plus intervenir directement.

Section 4.4

Bonnes conditions de déplacements pour cette section qui mène à un embranchement permettant de rejoindre Sart-à-Rèves (Section 4.5), par la rue Sart-Bas qui permet de rejoindre la rue Sart-Haut (prolongement de la rue de Bruxelles).

Il est également possible de rejoindre Rèves (section 4.6), par la rue Revioux qui aboutit à la rue Saint-Anne), ou par la rue Luthéal qui débouche rue de Bruxelles et permet de prolonger vers Houtain le Val.

Cet itinéraire ne nécessite pas d'intervention lourde. Il est toutefois indiqué de réaliser un asphaltage au niveau des sections 4.1 et 4.2. Au départ de Sart-à-Rèves, le réseau des chemins de remembrement permet de prolonger l'itinéraire en direction de Houtain.

5.2.5 Itinéraire n° 5 : Liaison entre le halage du canal (Luttre), Viesville, Thiméon et Mellet.

Départ : passerelle de Luttre

Section 5.1

Le chemin de halage réalisé en dalles de béton offre un début d'itinéraire agréable. Signalons l'absence d'éclairage le long du canal. L'itinéraire suit le canal jusqu'à hauteur du ruisseau le Tintia.

Section n°5.2

Parallèlement au Tintia, il reste à trouver un itinéraire permettant de rejoindre la rue du Bois de l'Espèche à Viesville. Il faudra probablement aménager complètement un nouveau chemin, sur une distance de +/- 400 m.

Section 5.3

L'itinéraire traverse ensuite Viesville pour rejoindre la rue des Arbalestiers et se diriger vers la rue du Château d'eau. Le passage sous l'A54 se fait au débouché de la rue de Mons, pour rejoindre le centre de Thiméon. Cette section ne justifie pas d'aménagement particulier.

Section n° 5.4

Une piste cyclable serait à aménager le long de la route provinciale, en direction de Liberchies, pour rejoindre un chemin parallèle à la chaussée Brunehaut¹⁸. Cet itinéraire n'offre actuellement pas une praticabilité suffisante pour être emprunté par les cyclistes, mais il est en fait le tracé le plus performant pour rejoindre la traversée sous la nationale 5, permettant en effet d'éviter d'avoir à rejoindre la chaussée de Brunehaut.

L'aménagement de cette section requiert une intervention lourde avec réalisation de revêtement en dur et idéalement la pose d'un éclairage.

Cette section présente toutefois deux alternatives qu'il nous faut considérer.

Une première alternative serait de trouver / créer un chemin parallèle au Tintia au départ de la rue des Chauffours, mais elle semble plus difficile à réaliser.

Une seconde alternative envisageable¹⁹ à moindre frais serait d'emprunter la chaussée Brunehaut.

Au départ de la chaussée de Nivelles, l'itinéraire emprunterait la chaussée de Brunehaut (asphaltée sur la presque totalité de sa section), afin de rejoindre le chemin des Potiers, également asphalté, pour enfin arriver au croisement de la rue de Thiméon. Là, le tunnel sous la nationale 5 permet de rejoindre Mellet.

Enfin, le réseau des chemins de remembrement pourrait être exploité en vue de prolonger cet itinéraire vers Villers et Marbais. Un tel prolongement nécessiterait toutefois d'organiser une traversée de la N5.

¹⁸ La chaussée Brunehaut est coupée à hauteur de son croisement avec la N5, et ne constitue donc pas un itinéraire continu.

¹⁹ Cette proposition d'itinéraire nous est suggérée par M. Bette du Service Voyer de la province du Hainaut, Inspection générale.

Section 5.5

Au départ de Thiméon, il est également possible de rejoindre la nationale 5 en empruntant la chaussée de Fleurus. Le passage par la chaussée de Fleurus n'est toutefois envisageable pour les cyclistes, que moyennant une intervention lourde telle que la réalisation d'une piste cyclable parallèle, ou au moins la réfection du revêtement pavé. Mais cette seule réfection entraînerait vraisemblablement une cohabitation difficile avec la circulation automobile, en raison des vitesses plus élevées qui y seraient pratiquées.

Section 5.6

Passé la chaussée de Fleurus, cette section asphaltée rejoint en longeant la nationale 5, le tunnel qui en permet le franchissement.

Commentaire

Cet itinéraire nécessite la réalisation d'une liaison en dur entre le chemin de Halage et la rue du Bois de l'Espèche.

La traversée de Viesville n'appelle pas d'intervention particulière, mais passé l'A54, éviter la chaussée de Fleurus nécessite la viabilisation de la section 5.4 pour rejoindre le passage sous la nationale 5.

L'alternative serait d'aménager la chaussée de Fleurus, ou encore de créer un nouveau chemin parallèle au Tintia.

5.2.6 Itinéraire n° 6 : Liaison entre Rosseignies et Obaix (Gare)

Détail de la liaison entre la rue des Quarante Bonniers et la gare d'Obaix-Buzet

Section 6.1

La rue des Quarante Bonniers présente un bon confort d'utilisation qui est toutefois altéré par une circulation rapide. La rénovation de la piste cyclable est nécessaire.

Section 6.2

Au carrefour formé par la rue des Quarante Bonniers et la rue des Couturelles, on remonte cette dernière jusqu'à la rue de la Station, qui mène à la gare.

Ici également, compte tenu des vitesses pratiquées, la réalisation de pistes cyclables est indiquée.

Section 6.3

L'aménagement de ce chemin qui au départ de la rue des Quarante Bonniers permettrait de rejoindre la rue de la Station par un trajet plus court, ce qui offrirait un meilleur confort pour le cycliste qui de la sorte éviterait le passage d'une section importante le long la rue des Quarante Bonniers (inconfort relatif dû au bruit et souffle des véhicules). La distance à parcourir s'en trouverait également sensiblement réduite.

Cet aménagement implique la pose d'un revêtement en dur que devrait idéalement compléter un éclairage adéquat.

Section 6.4

Cette section est en fait un cheminement piéton asphalté interdit aux 2 roues, ce qui s'explique par la faible largeur de la liaison. Permettre l'usage de ce cheminement aux cyclistes nécessiterait donc un élargissement significatif du chemin existant, ce qui ne pourrait vraisemblablement s'effectuer sans avoir à procéder à quelques expropriations.

Commentaires

La liaison entre Rosseignies et la gare de Buzet nécessite des interventions lourdes. Il serait utile de confirmer la faisabilité de la section 6.3 qui permet de raccourcir la distance et le dénivelé, et qui permet au cycliste de ne pas être confronté au trafic de la rue des Quarante Bonniers. Cette liaison se justifie surtout si la desserte ferroviaire de la halte d'Obaix-Buzet est améliorée.

5.2.7 Chemins de remembrement

La carte n° 5.2 reprend également les différents chemins aménagés et /ou à l'étude, s'offrant également comme autant d'itinéraires (ou sections d'itinéraires) accessibles aux cyclistes et plus globalement, destinés aux modes de déplacements lents.

On remarquera que certains d'entre eux s'inscrivent soit en alternative, soit en complément des itinéraires cyclables proposés, cependant que d'autres sections permettent des liaisons plus ponctuelles qui ne sont pas nécessairement dans la continuité des itinéraires proposés.

S'agissant des chemins susceptibles de compléter ou d'offrir une variante intéressante par rapport aux itinéraires proposés, il serait utile que les aménagements programmés offrent les qualités requises pour ce mode de déplacement, en terme de revêtement notamment, et ce afin de rencontrer les objectifs recherchés, soit la promotion de l'usage du vélo pour les déplacements de courtes distances entre les diverses entités de la commune.

Nous recommandons que l'aménagement des chemins de remembrement soit organisé selon un phasage précis, tenant compte des propositions d'itinéraires cyclables évoqués, et ce notamment en ce qui concerne des sections programmées qui soit, complètent, soit dédoublent avantageusement celles-ci, dans un but évident d'assurer une continuité des différents itinéraires proposés.

5.3 Parkings pour vélos

Au bout du trajet, le cycliste doit trouver un parking où garer son vélo en sécurité. Le type de parking dépend de la durée de stationnement.

Les meilleurs râteliers sont ceux qui permettent de cadenasser le cadre et la roue avant. Ils sont placés près des commerces et services ou encore dans les cours des écoles.

On les placera de préférence:

- dans un endroit bien visible (contrôle social)
- en dehors du cheminement piéton
- à proximité immédiate de l'entrée piétonne des bâtiments (les cyclistes ne font pas un long trajet à pied entre le parking et leur destination)

Pour le stationnement de longue durée, dans un endroit non surveillé (gares et arrêts de bus) il faut prévoir des boxes à vélos, payants ou non, ou au moins un enclos fermé à clef.

5.4 Ramassage scolaire à vélo

5.4.1 Ramassage scolaire à vélo vers les écoles

La mise en place d'un ramassage scolaire à vélo apparaît comme un outil prioritaire pour encourager la pratique du vélo. Il semble être le moyen idéal pour amorcer l'intérêt des habitants pour la pratique du vélo. Il peut être mis en œuvre à Pont-à-Celles sur plusieurs itinéraires, avant même la réalisation d'itinéraires cyclables, l'encadrement du groupe assurant une sécurité suffisante aux jeunes.

Qu'est-ce que c'est et pourquoi ?

C'est accompagner les élèves candidats à vélo à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont ceux de la 4ème à la 6ème primaire. Les élèves du secondaire sont souvent intéressés par le trajet à vélo mais ils n'aiment pas être accompagnés et n'adhèrent pas facilement au système.

Le principe est de permettre aux enfants qui le souhaitent d'aller à vélo à l'école en répondant aux objections habituelles des parents, liées aux dangers que le trajet présente.

Les avantages du ramassage scolaire à vélo sont les suivants:

Rouler à vélo respecte l'environnement; les jeunes qui ont pratiqué le vélo quotidiennement gardent cet acquis toute leur vie;

- Les enfants acquièrent la maîtrise du vélo et une bonne connaissance du trafic;
- Les enfants font l'apprentissage de l'autonomie pour leurs déplacements;
- Le ramassage scolaire réduit le trafic et l'insécurité aux abords des écoles;
- Le groupe de cyclistes est plus visible et respecté par les automobilistes; un groupe d'enfants suscite d'ailleurs la sympathie des automobilistes.

L'organisation d'un ramassage scolaire se fait en fonction des adresses des jeunes intéressés.

Pour mettre en place ce service, la Commune devrait :

- Constituer un petit groupe de travail qui déterminera comment mettre le service en œuvre (tâche de la cellule Mobilité proposée au chap 9.1 ?)
- Se procurer et lire la brochure de Pro Vélo, publiée par la Région Wallonne
- Voir qui peut s'occuper de la mise en place du système et de l'accompagnement des élèves. Un policier ? du personnel ALE ? des bénévoles (parents ou autres)
- Informer les élèves et leurs parents sur le projet et rassembler les inscriptions
- Elaborer les itinéraires sur carte et fixer les points de rendez-vous
- Organiser une séance de formation des enfants concernant le déplacement à vélo en groupe;
- Lancer le système peu après la rentrée si possible

L'asbl Pro Vélo peut apporter une aide précieuse pour informer et sensibiliser les écoles, organiser concrètement le projet et assurer la formation des enfants et accompagnateurs.

5.5 Autres actions de promotion du vélo

5.5.1 Police à vélo

En prévoyant des patrouilles à vélo, on peut mieux rencontrer certains besoins pour des interventions de proximité. L'isolement créé par la voiture de patrouille est rompu, et le contact avec les habitants est plus aisé.

Un autre avantage est que la police à vélo rencontre les mêmes problèmes que les autres cyclistes, et est donc mieux à même de les signaler (par exemple au service des travaux), et ainsi d'améliorer les conditions de circulation de tous les cyclistes de la commune.

Différentes initiatives de démonstration (fonctionnaires à vélo, policiers à vélo, ...), de sécurisation (ramassage scolaire, cours pour adultes hésitants) et de promotion (gravure anti vol, atelier d'entretien, contrôle technique) sont des mesures possibles et utiles pour encourager la pratique du vélo. A cela s'ajoutent les initiatives que peuvent prendre les employeurs (remboursement à 6 F/km notamment) ainsi que les associations sportives et touristiques. L'instauration d'une fête du vélo peut permettre de faire éclore des initiatives diverses (voir l'expérience de la Commune de Wanze par exemple).

5.5.2 Budget Vélo

Une manière d'assurer une continuité dans les actions en faveur du vélo est d'inscrire un montant ad hoc au budget communal, de l'ordre de 1 à 2 % du montant des travaux de voiries.

Page intentionnellement vide

6 Esquisses d'aménagement

Voir le dossier séparé de format A3.

Page intentionnellement vide

7 Plan de stationnement

Les besoins en matière de stationnement à Pont-à-Celles ne sont bien entendu pas ceux d'une grande ville. Il est donc exclu d'y définir une politique de stationnement avec de sévères réglementations de durée, du stationnement payant à grande échelle, des zones avec cartes riverains, etc.

Il existe toutefois des besoins ciblés, sur lesquels une certaine gestion est souhaitable. Les lieux où une problématique du stationnement doit être évoquée sont décrits ci-après.

7.1 Gare de Luttre

7.1.1 Aspects quantitatifs

L'aménagement des abords de la gare et du parking prévu dans les plans de la SRWT portera le nombre de places payantes et enregistrées de 126 à 215. Cet apport est le bienvenu.

La demande relevée dans les rues avoisinantes de la gare pourrait bien être supérieure à ces quelque 90 places supplémentaires. Il est aussi possible qu'aujourd'hui, certains usagers potentiels soient rebutés par la difficulté à trouver des places, et que la demande soit effectivement encore plus élevée. Il faut également tenir compte d'usagers occasionnels, qui ne souhaitent pas prendre un abonnement.

Il conviendra d'évaluer la situation une fois les travaux du P+R et ceux de la rue Roosevelt terminés. S'il apparaît que la pression du stationnement dans les rues avoisinantes baisse suffisamment pour que des places restent disponibles pendant la journée pour les riverains et clients des quelques commerces (Poste, ...), on considérera que l'offre est suffisante. Par contre, s'il reste du stationnement sauvage ou gênant, il faudra envisager d'augmenter à nouveau la capacité du parking de la gare. Lors de la phase de diagnostic, nous avons suggéré une extension allant jusqu'à 200 places supplémentaires à l'aménagement de la SRWT. S'il se confirme que la demande est aussi importante, il faudra rapidement prévoir une nouvelle extension du parking. Il faudrait envisager alors de déménager le parc à conteneurs, de manière à libérer les espaces les plus proches de la gare.

7.1.2 Aspects qualitatifs

L'essentiel de la demande à la gare de Luttre est bien entendu du stationnement long terme. Mais il y aura une demande de type « kiss & ride », qui doit pouvoir disposer d'emplacements proches de l'entrée de la gare. Il convient que ces emplacements ne soient pas utilisés pour du stationnement dépassant l'attente de l'arrivée du train, et ne soient donc pas utilisés impunément pour y laisser sa voiture toute la journée. De même, les espaces destinés aux bus doivent absolument rester libres, ainsi que les espaces réservés aux piétons. Un certain contrôle policier sera donc nécessaire dès la mise en service du nouveau parking (induire les bonnes habitudes, puis les "entretenir" par des contrôles occasionnels).

Si le parking de la gare est payant, il faudra couvrir les rues proches par une zone bleue pour obliger pratiquement les navetteurs à utiliser le parking.

Le parking de la SRWT ne dispose pas d'espace piéton réservé pour rejoindre la gare à pied. A moyen terme, la voie ferrée en tiroir qui subsiste avant le quai n° 1 est à supprimer, on pourra alors donner un accès direct au quai.

7.2 Centre de Pont-à-Celles

Le parking de la place communale répond bien à la demande au centre de Pont-à-Celles. Pourtant, on constate encore une part de stationnement illicite dans les environs immédiats (rue de l'Église par exemple), alors qu'il existe une offre suffisante à la place du Marais.

Une certaine sensibilisation des habitants au respect des zones de stationnement autorisées et au respect des trottoirs, assortie à un minimum de contrôle policier, nous semble suffisante pour gérer les problèmes.

Nous relevons que c'est justement l'indiscipline de stationnement qui souvent est la cause des problèmes de fluidité sur l'axe Arsenal – Église – Écoles, et qu'une action à l'encontre d'un comportement devenu anodin permettrait de réduire de manière sensible les problèmes de congestion signalés au centre de Pont-à-Celles.

Nous recommandons également de promouvoir l'utilisation du parking de la rue du Bois Loué, de l'autre côté du canal, accessible par la passerelle piétonne. Le placement de signaux au carrefour Case du Bois # Bois Loué indiquant "P gare et centre de Pont-à-Celles" ou "P gare et maison communale") augmenterait l'utilisation (déjà constatée) de ce parking par les visiteurs du centre et par les quelques navetteurs prenant le train à la gare de Pont-à-Celles.

7.3 Rue du village à Obaix

Comme mentionné dans les esquisses d'aménagement, il n'y a pas de solution simple à la forte demande de stationnement dans cette rue. La densité d'habitat et le manque de garages privés ou d'espaces hors voirie font qu'il est illusoire de vouloir assurer à chacun un espace de stationnement devant son domicile.

Même avec un réaménagement complet de façade à façade de la rue, on ne peut trouver que quelques emplacements de plus, alors que l'on voudra certainement aussi assurer de bonnes conditions de séjour et de circulation pour les piétons.

Il existe des possibilités de stationnement à 150 m environ, et bien que ce ne soit pas habituel en dehors des villes moyennes à grandes, il s'agit d'une distance tout à fait acceptable dans la plupart des cas. Si nécessaire, la commune peut réserver des places aux personnes à mobilité réduite qui devraient avoir un espace garanti près des chez elles.

7.4 Stationnement des poids lourds

Le diagnostic et les différentes rencontres avec les habitants ont révélé une croissance latente du stationnement de poids lourds au sein de quartiers d'habitat. Il s'agit d'une problématique que l'on retrouve de manière générale au sein de la Région wallonne (et en dehors).

Une solution complète de ce problème ne pourra voir le jour qu'avec la collaboration des autorités régionales. Les besoins de sécurisation du chargement des camions, les exigences de flexibilité auxquelles doivent répondre les transporteurs routiers font que les chauffeurs « emportent leur véhicule » à la maison, pour pouvoir partir au plus vite le moment venu. La fermeture des autoroutes françaises entre le samedi et le dimanche à 22h n'est pas étrangère au phénomène.

Dans le cadre du PCM de Pont-à-Celles, nous préconisons une approche des problèmes au cas par cas, visant à rechercher avec le transporteur un emplacement plus adéquat pour garer son camion durant la nuit et le week-end. Si la simple concertation ne suffit pas, l'outil réglementaire dont dispose la commune est d'établir une interdiction de stationnement des poids lourds dans la rue ou section de rue en question, voire d'instaurer une interdiction zonale, couvrant tout un quartier ou toute une agglomération. Des communes ont procédé de la sorte, avec succès (Courtrai notamment). En coordination avec les développements que la Région wallonne apportera à cette question, la commune pourrait établir quelques stationnements poids lourds en des endroits jouissant de préférence d'un bon contrôle social. Il s'agit de les signaler comme tels et de les promouvoir auprès des intéressés. Les localisations envisageables sont :

- Une aire de stationnement à proximité de l'échangeur de Luttre-Liberchies ;
- Le parking de la gare, entre 18 h et 06 h, ainsi que les week-ends ;
- Les zones d'entreprises proches, comme celle de Courcelles, ou bien la future zone d'activités de Viesville.

Autant que possible, on exploitera des espaces ayant déjà une autre utilité pendant la journée, comme parking d'entreprise, parking de covoiturage, etc.

Page intentionnellement vide

8 Plan de signalisation

8.1 Signalisation générale

8.1.1 Préambule

La mise en œuvre de la signalisation doit/devra se faire conformément à l'Arrêté Royal et à l'Arrêté Ministériel du 1^{ier} février 1991 relatif à la signalisation des lieux et établissements d'intérêt général ou à vocation touristique.

Il n'est pas inutile de rappeler ici que l'arrêté ministériel stipule ce qui suit en son article 3.2.24 « regroupement des panneaux » :

L'arrêté ministériel fixe les possibilités de regroupement des signaux par famille F29 à F 33b d'une part, F34a à F37 d'autre part et détermine en outre un ordre de priorité dans le placement de ces signaux.

Il est évident que les **destinations générales doivent être privilégiées vis-à-vis de destinations « locales »** et au sein de ces dernières, ce sont les destinations d'intérêt général qui doivent prévaloir (F34a et F34b.1 et2).

8.1.2 Objectifs et méthodologie

L'objectif de ce chapitre consiste en une évaluation de la signalisation directionnelle existante. Le cas échéant, des propositions d'améliorations ont été formulées.

Cette évaluation a été réalisée en plusieurs étapes :

1. Dans un premier temps, un **relevé de la signalisation directionnelle** existante sur le terrain a été réalisé afin de garantir une base de travail réaliste. L'ensemble des mâts a ainsi été répertorié et reporté sur la carte n°8.1.2.
2. Sur base de ce relevé, une **évaluation** a ensuite été effectuée **afin de vérifier la continuité et la logique des itinéraires** au départ non seulement des différentes entités communales, mais également des principaux axes de circulation en permettant l'accès. L'objectif recherché consiste, *d'une part*, à vérifier l'adéquation entre la hiérarchie des voiries et les itinéraires proposés, *et d'autre part*, à s'assurer de la continuité des itinéraires renseignés.
3. Au vu de cette évaluation, des **propositions d'amélioration** ont été formulées en vue soit de compléter un itinéraire soit d'en modifier le trajet.

Cette évaluation a été faite à 2 niveaux :

1. Au niveau de la **signalisation directionnelle primaire**
(concerne le fléchage à destination des pôles de niveau hiérarchique supérieur).
2. Au niveau de la **signalisation directionnelle secondaire**
(concerne le fléchage à destination de pôles locaux/intra-communaux).

8.1.3 Signalisation directionnelle primaire

Il résulte de cette analyse que les itinéraires reliant les différentes communes sont globalement bien fléchés et ce dans le respect de la hiérarchie des voiries.

Quelques omissions ont toutefois été relevées et une légère modification d'itinéraire est proposée.

Nous reprenons dans le tableau ci-dessous la liste des indications qui, nous semble-t-il, complèteraient/amélioreraient judicieusement le dispositif de signalisation directionnelle existant : voir également carte n°8.1.3

N°	Commune	Localisation	Lieu d'implantation	Signalisation à ajouter/modifier	Type de panneau
1	Petit Roeulx-Lez-Nivelles	Echangeur de Petit Roeulx / rue du Marais	rue du Marais	Obaix Buzet	F29 F29
2	Rosseignies	Rue du Petit Roeulx / rue de Seneffe	Rue de Seneffe	Flécher Seneffe	F29
3	Obaix	Rue des Quarante Bonniers / rue des Couturelles	Rue des Quarante Bonniers	Flécher A54 et Nivelles	F39 F31
4	Pont-à-Celles	Rue du Pont/rue Jean Govaerts	Rue du Pont	Flécher Pont-à-Celles	F29
5	Pont-à-Celles	Rue de l'Arsenal / rue de J. Wauters	rue de J. Wauters	Flécher A54	F31
6	Liberchies	Rue de Liberchies / chaussée de Nivelles	Rue de Liberchies	Flécher Gosselies via A54 et supprimer le fléchage existant par la N586	F31
7	Thiméon	Rue de Thiméon / rue J. Destrée	rue J. Destrée	Flécher Thiméon, Gosselies, A54-Luttre	F29 F29 F31
8	Gouy-lez-piéton	Rue de la Flechère	Rue de la Flechère	Flécher Pont-à-Celles E42	F29 F31

N°	Commune	Localisation	Lieu d'implantation	Signalisation à ajouter/modifier	Type de panneau
9	Luttre	Chaussée de Bruxelles / rue de Liberchies	Chaussée de Bruxelles	Flécher Buzet direction Nivelles	F29
10	Buzet	Chaussée de Bruxelles / rue Général Daloze	Chaussée de Bruxelles	Flécher Buzet	F29
11	Gouy-lez-Piéton	E42	Est de l'échangeur	Préavis : Roux, Trazegnies, Courcelles, Gouy-Lez-Piéton, Pont-à-Celles	F25

Pour le n°6, carrefour formé par la rue de Liberchies et la chaussée de Nivelles, nous pensons qu'il serait opportun de renseigner « Gosselies » par l'A54 plutôt que par la N586. Ainsi, on limiterait la traversée de Thiméon au seul trafic local. Le cas échéant, il sera nécessaire d'adapter les signaux de préavis de type F25 et ou F27 en conséquence.

8.1.4 Signalisation directionnelle secondaire

Ce type de signalisation ne concerne que les pôles à l'intérieur des différentes entités communales. Selon une logique allant du général au particulier, il s'entend que ces pôles communaux ne soient renseignés que via une signalisation de proximité.

Ainsi, il n'est pas opportun de flécher un pôle local qui se situerait au centre de Pont-à-Celles au départ de l'A54 par exemple, dès lors que la direction Pont-à-Celles est renseignée à cet endroit.

Nous reprenons ci-après les modifications proposées pour la signalisation dite « secondaire » (voir également carte n° 8.1.4)

N°	Commune	Localisation	Lieu d'implantation	Signalisation à ajouter/modifier	Type de panneau
A	Gouy-lez-Piéton	Rue de Luttre/rue de la Fontaine de Justice	Rue de Luttre	Message directionnel « Athénée de Pont-à-Celles ». Ce message a un caractère local qui le place dans la catégorie signalisation directionnelle secondaire. Sa présence à Gouy-lez-Piéton n'est donc pas justifiée	F34a
B	Pont-à-Celles	Rue de la Case du Bois/rue du Pont Neuf	Rue du Pont Neuf	Flécher « Maison de la Laïcité » vers Pont Neuf et flécher « gare SNCB Luttre » vers rue de la Case du Bois	F34a F34a+add S15

N°	Commune	Localisation	Lieu d'implantation	Signalisation à ajouter/modifier	Type de panneau
C	Pont-à-Celles	Rue Wauters/rue de l'Arsenal	Rue Wauters	Flécher : Gare SNCB ; Parc Conteneurs ; Hall Omnisport ; Salle Polyvalente	F34 + add S15 F34a
C1	Pont-à-Celles	Rue de l'Arsenal/rue Wauters	Rue de l'Arsenal	Flécher : Maison Communale ; Police ; Bibliothèque ; Athénée Royale de Pont-à-Celles vers centre Pont-à-Celles.	F34a
D	Luttre	Rue du Pont Neuf/rue de l'Escavée	Rue du Pont-Neuf	Gare Parc Conteneurs Hall Omnisport	F34a + add S15
E	Luttre	Place de la Liberté	Rue de l'Escavée	Gare	F34a + add S15
F	Pont-à-Celles	Place Communale	Rue des Ecoles	Athénée Royale de Pont-à-Celles	F34
G	Luttre	Rue Roosevelt/rue de la Gare	Rue de la Gare	Gare> Parc Conteneurs> Hall Omnisport> + < Autres directions	F34
H	Pont-à-Celles	Rue des Ecoles/rue du Pont	Rue des Ecoles	Maison Communale ; Police ; Terrain football	F34
I	Pont-à-Celles	Place Communale/rue Notre Dame de Grâce	Rue Notre Dame de Grâce	Terrain football	F34
J	Pont-à-Celles	rue Notre Dame de Grâce/rue des Manchettes	Rue Notre Dame de Grâce	Terrain football	F34

Remarque : La signalisation devant être uniforme, il conviendra de remplacer les panneaux non conformes. A titre d'exemple, remplacer les F33 par des F34a.

En outre, il conviendrait de mettre en place une signalisation de proximité à destination du CPAS et de la Police Fédérale à l'entrée de Pont-à Celles.

En situation existante, nous relevons la présence d'une série de panneaux directionnels ayant un caractère très local (par exemple, restaurant, camping, terrain de football), et disposés de manière non continue. Nous n'estimons toutefois pas nécessaire d'élargir le fléchage de ces pôles, compte tenu de leur caractère local d'une part, et du souci de simplifier tant que faire se peut la lisibilité des informations d'ordre directionnelle d'autre part.

Enfin, la maison communale n'est pas fléchée, mais sa localisation au centre de Pont-à-Celles (à côté de la place communale), ne nécessite pas une signalisation spécifique. Comme déjà indiqué, la signalisation doit idéalement être réduite au strict nécessaire afin d'offrir une bonne lisibilité.

Un contrôle devra aussi d'exercer sur les signaux posés par des tiers, qui peut être la source de signalisations confuses et surabondantes (voir photos).



8.2 Signalisation destinée aux poids-lourds :

Il n'apparaît pas strictement nécessaire de prévoir un itinéraire spécifique pour les poids lourds. La signalisation existante (et complétée suivant nos indications ci-dessus) est suffisamment explicite et indique l'itinéraire à suivre pour rejoindre une localité, évitant chaque fois qu'il est possible, la traversée d'une autre localité. En d'autres termes, les destinations sont généralement renseignées au départ de grands axes. Les poids lourds n'ont donc aucune raison de traverser des localités, excepté si c'est une destination en soi. (Exemple : Buzet est fléché au départ de la N 586 et il n'est donc pas nécessaire de traverser Obaix pour s'y rendre).

Il serait toutefois utile de signaler les limitations de hauteurs des points de passage sous chemin de fer par une signalisation de police de type C29 (message d'interdiction pour les véhicules dont la hauteur est supérieure à la valeur indiquée sur le panneau), auquel il faudra adjoindre un panneau additionnel renseignant la distance séparant l'obstacle, et ce suffisamment en amont afin que les véhicules visés par l'interdiction ne s'engagent pas inutilement vers ces « obstacles ». Il faudra donc veiller à placer ce type de signalisation de police en amont de tout embranchement menant vers les points de passage dont la hauteur est limitée, de sorte de permettre aux poids lourds un itinéraire alternatif, leur évitant ainsi d'avoir à s'engager inutilement, ce qui occasionnerait des nuisances pour les riverains.

On notera que les différents ponts de chemin de fer comportent déjà ce type de signalisation, mais elle est ordinairement placée à proximité immédiate de l'obstacle.

Nous recommandons dès lors le placement des signaux C29 + distance de préavis aux endroits suivants :

- Rue Taillée-Voie, à son accès depuis la chaussée de Nivelles N 586 ;
- Rue du Moulin à Vent à Obaix, depuis ses deux accès ;
- Rue du Village à Obaix, au carrefour avec la rue des Couturelles, + répétition à la rue des deux Chapelles ;
- Rue Léopold III à Buzet, à hauteur de la rue Saint-Joseph ;
- Rue du Cheval Blanc, à son embranchement Sud depuis la rue du Pont-Neuf / rue Léonard.

Cette signalisation est à compléter par quelques signaux F29 + logo camion aux endroits suivants :

- Signal F29 « Buzet f » au carrefour avec plateau Couturelles – Quarante Bonniers – Deux-Chapelles, redirigeant les poids lourds à Buzet via la rue Saint-Joseph ;
- Signal F29 « Buzet f » à l'entrée Nord de la rue Saint-Joseph ;
- Signal F29 « Obaix f » à l'entrée Sud de la rue Saint-Joseph (au centre de Buzet).

Par ailleurs, nous rappelons que les cartes Michelin comportent une erreur concernant la limitation en hauteur du pont de chemin de fer à la rue de Ronquières. La hauteur limitée de 3,60 m n'est plus d'actualité. Cette mention peut inciter certains conducteurs de poids lourds à passer par le centre de Pont-à-Celles plutôt que par la rue de Ronquières, ce qui est contraire aux objectifs et à la hiérarchie de voiries souhaitée. Il importe de vérifier que la société Michelin a bien reçu les indications corrigées de la commune de Pont-à-Celles et a modifié ses cartes en conséquence.

8.3 Itinéraires cyclables

Nous renvoyons le lecteur au chapitre « plan vélo » pour la description des itinéraires proposés. Nous n'entrerons pas ici dans le détail d'une signalisation spécifique pour les différents itinéraires, nous contentant d'aborder les lignes directrices devant prévaloir à une bonne signalisation.

Suivant les arrêtés de 1991, les itinéraires cyclables doivent être signalés par les panneaux F34b1 et F34b2.

Toutefois, une signalisation de type « parcours touristique » pourrait utilement compléter la signalisation réglementaire. Au-delà de son aspect strictement fonctionnel (indication d'une direction), ce type d'indication représente également « l'image » d'une commune en tant qu'outil contribuant directement à la découverte de son patrimoine.

Suivant les arrêtés du 17.10.2001, les itinéraires cyclables doivent être signalés par les panneaux F34c1 et F34c2 (identiques aux précédents, mais de couleur brune « pôles touristiques »).

Principe de signalisation

- Fléchage des itinéraires préférentiellement au départ/vers des axes équipés de pistes cyclables.
- Assurer la continuité de l'itinéraire aux différents croisements rencontrés.
- Renseigner la distance de l'itinéraire (distance en km).

Page intentionnellement vide

9 Mesures d'accompagnement

Il ne suffit pas de faire rouler des trains ou des bus supplémentaires, de créer des itinéraires cyclables, de placer des potelets anti stationnement pour induire les changements d'habitudes de mobilité que la Commune vise (cfr déclaration de majorité pour 2001-2006).

Il devient de plus en plus évident que l'usage des divers modes de transport est tributaire de la perception qu'en a le grand public. Cette perception n'est pas figée dans le temps ni dans l'espace. Il reste par exemple des communes où l'usage du vélo est plus élevé qu'ailleurs. Par exemple, à Florenville, le vélo était utilisé par 6,65% des élèves vers l'école en 1991 (données INS), contre 1,65% à Pont-à-Celles. Les chiffres pour la marche à pied montrent également de telles disparités (33 % contre 18%).

Les mentalités du public évoluent, et peuvent être influencées par des campagnes appropriées de promotion.

Nous pensons que Pont-à-Celles peut se profiler, si elle le désire, comme une commune wallonne d'avant-garde en matière de politique de déplacements. Nous pensons concrètement à plusieurs projets; leur réalisation demande davantage d'imagination et de communication avec la population que de moyens financiers..

9.1 Cellule communale de mobilité

L'information et la sensibilisation de la population ou de certains groupes cibles en particulier sont nécessaires. Pour cela quantité d'actions sont possibles mais elles nécessitent de l'énergie et une approche concertée de la part des différents services communaux et d'autres partenaires (écoles, services jeunesse, commerçants, ...).

Pour mettre en œuvre progressivement le PCM et, de façon plus générale, faire progresser la mobilité dans le sens d'un développement durable de l'entité, il nous semble indispensable de poursuivre la concertation entre les services communaux, de même qu'avec les acteurs extérieurs à la commune.

Mesures proposée : mise en place d'une cellule communale de Mobilité, fonctionnant avec les ressources humaines de la Commune et quelques collaborations extérieures éventuelles.

Cette cellule se chargera de développer des actions de communication envers la population en exploitant les outils dont la Commune dispose (journal communal, quotidiens, sites web, ...). La cellule Mobilité s'occupera de rassembler et faire diffuser les informations utiles auprès de la population (dates d'animations sur le thème de la mobilité, annonce des travaux de voirie, des modifications des horaires du TEC et de la SNCB; résultats des actions de contrôle de la police, relais des campagnes de l'IBSR; infos sur l'organisation du déneigement, etc...).

La cellule Mobilité développera également des initiatives très diverses qui impliqueront progressivement toute la population et lui montrer combien la Commune s'occupe de sa mobilité.

La cellule Mobilité assurera également le suivi de différents petits problèmes d'infrastructure (carrefours masqués par la végétation, signaux qui entravent la visibilité, trous dans le revêtement dangereux pour les deux-roues) tels que ceux signalés lors des réunions de concertation avec la population (voir au chap 12 du rapport de la phase 1).

Une manière de soutenir le travail de la cellule Mobilité serait peut-être de lui allouer un budget de fonctionnement, tout en lui demandant un rapport annuel sur les objectifs fixés en début d'année et les résultats atteints.

9.2 Suivi du PCM

Un plan communal de mobilité est en fin de compte un document, mais n'est pas une fin en soi. Sa véritable finalité est de guider les réalisations de la commune de Pont-à-Celles et de ses divers partenaires en matière de mobilité.

Cette finalité ne peut se concevoir si le document du PCM reste sur les étagères ou dans les tiroirs. On n'obtiendra pas non plus les meilleurs résultats si chaque intervenant consulte seul son exemplaire pour prendre des décisions relatives à « ses » voiries ou « son » mode de transport.

Il importe que le comité d'accompagnement de l'étude poursuive ses réunions par la suite sous la forme d'un comité de suivi, et que les contacts interdisciplinaires se poursuivent. Les décisions à prendre sur le terrain pourront parfois s'écarter de la lettre des principes énoncés dans l'étude. L'esprit d'intégration des diverses demandes de mobilité, et la priorité à accorder à des solutions durables et réfléchies doit subsister.

9.3 Co-voiturage

Le co-voiturage peut-être organisé et stimulé à Pont-à-Celles pour les déplacements à destination de Bruxelles principalement, mais aussi pour des destinations wallonnes tels que Namur, Charleroi, Mons,...

Les points de regroupement recommandés sont les échangeurs des autoroutes, en priorité les échangeurs de Luttre-Liberchies (A54) et de Courcelles – Gouy-lez-Piéton (E42), sur le territoire de Courcelles. L'échangeur de Petit-Roeulx ne dispose d'aucun centre d'activité ou d'habitat à proximité; il est donc moins indiqué, vu l'absence totale de contrôle social.

9.4 Plan de déplacement d'entreprise pour le personnel communal

Il s'agit de motiver les employés communaux qui le peuvent et qui le désirent à utiliser un autre mode de transport que la voiture vers le lieu de travail. Ceci peut-être la marche, le vélo, le bus ou le train, le co-voiturage avec un proche ou un collègue. L'important n'est pas de requérir une renoncement intégral à l'usage de la voiture, mais d'ouvrir le choix du mode de déplacement à la réflexion, et d'opter pour des alternatives si c'est raisonnablement envisageable en termes de distance à parcourir et des requis de l'horaire de la journée.

9.5 Campagnes pour la convivialité routière

Des campagnes d'information par le journal communal, associées à la présence de la police avec un stand lors d'événements, de la location de radars affichant la vitesse pratiquée par les automobilistes, etc. permet de rappeler aux habitants combien ils ont à gagner en qualité de vie pour eux-mêmes et en sécurité pour les enfants notamment à adopter un comportement convivial et respectueux des autres usagers lorsqu'ils circulent dans leur propre commune. On peut ainsi se fixer des objectifs chiffrés de 0 accidents dans un virage reconnu comme dangereux aujourd'hui (mais que tous les habitants connaissent et où ils pourraient être plus prudents).

Page intentionnellement vide

10 Programmation des interventions

Le tableau des priorités et mesures afférentes établit la liste des interventions à programmer ces prochaines années, sur un horizon d'une bonne dizaine d'années.

Pont-à-Celles a la chance de ne pas souffrir de problèmes de mobilité particulièrement aigus, demandant des interventions d'urgence. La commune doit toutefois se préparer à affronter quelques échéances telles que :

- La fermeture pour reconstruction du pont sur le canal à Pont-à-Celles ;
- L'éventuel établissement d'une zone d'activités économiques (ZAE) entre Viesville et Luttre, et l'aménagement d'un échangeur à proximité, à la rue de Thiméon à Viesville ;
- La croissance de l'habitat à Obaix-Buzet et à Pont-à-Celles.

Les mesures présentées ci-après visent permettre à la commune d'avoir à l'égard de ces événements une attitude proactive sur le plan de la mobilité, plutôt que d'en subir les conséquences de façon passive.

10.1 Priorités, synergies et conditions préalables

Nous passerons sur les travaux de la rue Roosevelt, qui sont actuellement en cours, et qui n'entrent plus dans la planification.

De même l'aménagement des abords et du parking P+R de la gare de Luttre est considéré comme un acquis.²⁰

10.1.1 Fermeture du pont sur le canal

La fermeture et reconstruction du pont sur le canal à Pont-à-Celles demande quant à elle une véritable préparation. Il faut avant tout mettre l'accent sur la préparation des mesures alternatives de mobilité, qui permettront d'éviter certains trajets en voiture entre le nord de la commune et le centre de Pont-à-Celles. Ces opportunités sont :

- La valorisation de la zone de stationnement de la rue du Bois Loué, côté nord du canal, face à la passerelle menant à la Place communale de Pont-à-Celles. Pour assurer la sécurité

²⁰ La Commune devrait toutefois surveiller l'évolution de l'occupation du parking et demander son extension avant que les voitures des navetteurs ne saturent à nouveau les rues du quartier. L'autre mesure à mettre en œuvre est l'aménagement d'un parking sécurisé pour les vélos. Deux points abordés ailleurs dans ce rapport.

des utilisateurs de ce parking et des cyclistes arrivant de ce côté, il faudrait aménager la traversée de la rue de Ronquières près de la passerelle;

- La mise en œuvre, au moins avec un revêtement et un marquage provisoire des itinéraires cyclables et piétons à Pont-à-Celles ; ainsi il doit être possible d'ouvrir rapidement les sens uniques de la rue Célestin Freinet et de la rue Ferrer aux cyclistes ; un cheminement conduisant directement de la rue Freinet au passage à niveau de Pont-à-Celles est aussi à envisager (voir esquisses).
- La réalisation d'un itinéraire cyclable entre Obaix et Pont-à-Celles ; si l'aménagement de la rue Bourbezée avec pistes cyclables ne peut être envisagé rapidement (comme c'est très probable), il faut envisager un itinéraire alternatif, par exemple par la rue du Cimetière et des Mottes..

Une publicité pour ces aménagements doit être envisagée suffisamment tôt, pour que les habitants puissent s'y préparer en temps utile. L'action exprimerait à la population le fait que la Commune s'occupe de la mobilité et s'efforce de minimiser les incidences des travaux inévitables.

Egalement, il convient d'éviter que des travaux aient lieu simultanément dans les secteurs qui subiront le report du trafic, à savoir :

- La rue Léonard ;
- L'avenue de la gare à Luttre ;
- La rue de Liberchies ;
- La place du Fichaux.

Par contre, le réaménagement du carrefour de la rue des Ecoles pourrait être effectué simultanément ou dans la foulée, pour peu que l'emprise des deux chantiers puisse être organisée (même si l'aménagement de ce carrefour n'est pas à considérer comme une priorité).

10.1.2 La zone d'activités économiques à Viesville

Nous ne pouvons considérer cette option de développement régional comme un acquis certain. Il reste des étapes administratives à franchir, et il y aura vraisemblablement un délai de deux à trois ans voire plus avant de voir les premières réalisations de ce développement.

L'incidence sur les volumes de circulation est potentiellement assez importante. Nous avons déjà relevé qu'il existe un risque potentiel de voir les habitants du Nord de Gosselies rejoindre ce nouvel échangeur plutôt que de percoler à travers leur propre agglomération. La quiétude des villages de Thiméon et Viesville est ainsi menacée.

C'est pourquoi les travaux de modération du trafic et des vitesses devraient être planifiés dans ces villages, et plus particulièrement à Viesville, qui ne dispose que

de peu de réalisations dans ce domaine, à la différence de Thiméon. Les dossiers à préparer sont notamment les suivants :

- La place des Combattants à Viesville ;
- Le carrefour d'Azebois – Joly – Sainte famille ;
- La rue Sainte-Famille (modération des vitesses);
- La modération des vitesses à la rue de Luttre et la rue Piccolomé ;
- Un éventuel aménagement du carrefour rue de Thiméon / chaussée de Nivelles (N 586) à Thiméon.

Il nous semble que ces aménagements de voiries peuvent être envisagés comme des mesures d'accompagnement de l'installation de la zone d'activités de Viesville, à financer par les promoteurs de ce projet économique.

10.1.3 Croissance de l'habitat

La croissance de l'habitat est également un paramètre dont on peut assurer le suivi et la planification avec les outils d'urbanisme (schéma de structure et règlement d'urbanisme, permis de construire et de lotir, etc.)

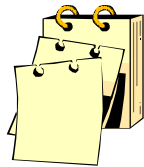
Comme préparation dans ce domaine, nous voyons principalement la sécurisation des quartiers d'habitat et de certaines voiries collectrices de trafic. Nous pensons concrètement à :

- La modération des vitesses à la rue des Grandes Genettes à Obaix-Buzet (face lotissements rue de May) ;
- La mise en œuvre en phases successives de zones 30 dans les quartiers d'habitat et aux abords des écoles ;
- La conception des nouveaux lotissements en Zones 30. Les nouveaux quartiers résidentiels devraient systématiquement être conçus en tant que zones 30, avec les effets de porte aux entrées, les largeurs de chaussée adéquates, les brise vitesses et –surtout- un tracé non rectiligne mais "brisé" des rues. La conception du réseau doit intégrer dès le départ les cheminements piétons et cyclistes, de façon à leur donner les itinéraires logiques et attrayants vers les pôles de déplacement (arrêts de transport public notamment). Cela ne coûte pratiquement rien au moment du lotissement et peut constituer une plus-value des terrains.
- La mise en œuvre de l'amélioration de la rue de Trazegnies (également et surtout sur le territoire de Courcelles, et simultanément la protection renforcée (mise en zone 30) du quartier de la cité de l'Yser et de la rue De Brigade.

Une attention particulière est à apporter aux développements à réaliser sur le site de l'Arsenal. Ce projet n'a pas encore atteint une maturité telle que l'on puisse planifier des interventions précises.

Le volume de l'habitat (+/- 100 logements) et des activités sur le site, tel que fixé par le Plan Communal d'Aménagement, n'est pas de nature à induire une évolution drastique des volumes de trafic à accueillir sur les voiries collectrices (axe Arsenal – Église – Écoles, rue de Trazegnies). Par ailleurs, la localisation toute proche de la gare incite à chercher à y implanter un habitat tenant compte de ce paramètre d'accessibilité (moins de garages, voitures partagées proposées d'emblée dans le prix de location).

TABLEAU DES PRIORITES ET MESURES LIEES

								
Interventions	Localité	N° esquisse	Priorité immédiate	A planifier et réaliser à court terme (2002-2005)	A planifier et réaliser à moyen terme (2006-2008)	A réaliser selon les opportunités	Contraintes	Acteurs autres que Pont-à-Celles

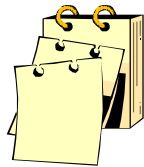
Aménagements et équipements voiries

1	Carrefour Lisbet	Buzet	1		2			Province
2	Carrefour Lisbet - arrêts de bus	Buzet	-		2			SRWT + TEC
3	Carrefour Pastur	Buzet	-			4		
4	Carrefour de Taillée Voie N586 (visibilité, limitation de vitesse)	Buzet	-	1				Province
5	Pont de Taillée Voie	Buzet	-			4		
6	Modération Grandes Genettes / rue du May	Buzet	-		2			
7	Rue du Village	Obaix	3			3		
8	Carrefour Couturelle / Village	Obaix	-			3		
9	Chemin piétons-vélos entre quartier May et halte SNCB d'Obaix-Buzet	Obaix - Buzet	-		2			?
10	Carrefour de Liberchies	Liberchies	2		2			Province
11	Carrefour Ronquières / Commerce / Sainte Anne	Luttre	5		2		Réfection de la rue du commerce nécessaire pour passage poids lourds	
12	Abords Ecole G. Theys	Luttre	6		2			
13	Rue Léonard	Luttre	-			3	pas simultanément avec fermeture du pont du canal à Pont-à-Celles	
14	Avenue de la gare	Luttre	-			3	pas simultanément avec fermeture du pont du canal à Pont-à-Celles	
15	Parking et abords de la gare	Luttre	-	1				SRWT
16	Rue Roosevelt	Luttre	-	...en cours...				
17	Modération Rue de Liberchies	Luttre	-			3	pas simultanément avec fermeture du pont du canal à Pont-à-Celles	
18	Carrefour Pont / Ecoles	Pont-à-Celles	4			4	possibilité de réalisation simultanée avec travaux du pont, mais pas une exigence	
19	Rue de Trazegnies	Pont-à-Celles	9			4	en fonction du projet Arsenal	
20	Carrefour Arsenal Wauters + passage sous voies	Pont-à-Celles	10			3	en fonction du projet Arsenal	
21	Réfection pont du canal à Pont-à-Celles	Pont-à-Celles	-	1				MET DG2 (voies navigables)
22	Jonction Case Du Bois / Bois Loué / Cimetière / passerelle Pont-à-Celles	Pont-à-Celles	-	1			absolument avant les travaux du pont, au moins un aménagement provisoire	
23	Place du Fichaux	Pont-à-Celles	-			4	pas simultanément avec fermeture du pont du canal à Pont-à-Celles	
24	Halte SNCB de Pont-à-Celles (confort et P vélos)	Pont-à-Celles	-		1			SNCB
25	Carrefour Azebois - Joly - Sainte Famille	Viesville	12		2		préférentiellement avant l'ouverture (éventuelle) de l'échangeur Viesville/ZAE	
26	Carrefour Dubois - Albert 1er	Viesville	13		2		préférentiellement avant l'ouverture (éventuelle) de l'échangeur Viesville/ZAE	
27	Place des Combattants	Viesville	14		2		préférentiellement avant l'ouverture (éventuelle) de l'échangeur Viesville/ZAE	
28	Modération rue Sainte Famille	Viesville	-		2		préférentiellement avant l'ouverture (éventuelle) de l'échangeur Viesville/ZAE	
29	Raccordement autoroute et ZAE	Thiméon	-			4	avant l'ouverture de la zones d'activités	MET D,142

Mise en œuvre de zones 30

30	Tous quartiers d'habitat, abords d'écoles		-		2	3	4	phases de mise en œuvre progressive	
----	---	--	---	--	---	---	---	-------------------------------------	--

TABLEAU DES PRIORITES ET MESURES LIEES

 Interventions	Localité	N° esquisse	Priorité immédiate	A planifier et réaliser à court terme (2002-2005)	A planifier et réaliser à moyen terme (2006-2008)	A réaliser selon les opportunités	 Contraintes	Acteurs autres que Pont-à-Celles
--	----------	-------------	--------------------	---	---	-----------------------------------	--	----------------------------------

Itinéraires cyclables + P vélos

31	Itinéraires cyclables Pont-à-Celles	Pont-à-Celles	8	1	2			préférentiellement avant les travaux du pont, amélioration ensuite	
32	Luttre - Rèves (les Bons Villers)		-				4		
33	Luttre - Frasnes-lez-Gosselies (Les Bons Villers)		-				4		
34	Pont-à-Celles - Obaix - Buzet		-	1	2			préférentiellement avant les travaux du pont, amélioration ensuite	
35	Obaix-Buzet - Sart-à-Rèves		-				4		
36	Luttre - canal - Viesville - Thiméon		-			3			
37	Rosseignies - Obaix halte SNCB		-			3		devrait être réalisé +/- simultanément avec le renforcement du service de trains	
38	Halte d'Obaix-Buzet // P vélos	Obaix - Buzet	-		2				SNCB
39	Gare de Luttre // P vélos	Luttre	-	1					SNCB
40	Halte de Pont-à-Celles // P vélos	Pont-à-Celles	-		2				SNCB
41	Passerelle d'Hériamont	Pont-à-Celles	11	1	2				MET DG2 (voies navigables)

Piétons

42	Réfection trottoirs et protection stationnement	Luttre	-	1	2	3	4	mise en œuvre progressive et planifiée	
43	Tunnel sous voies	Luttre	7	1	2			amélioration provisoire urgente, à compléter par la suite	SNCB
44	Passerelle de Luttre	Luttre	5	1	2			sécurisation urgente, réfection à programmer	MET DG2 (voies navigables)

11 Annexes

11.1 Formulaire d'enquête SNCB

ENQUETE

Prendriez-vous le train si... ?

Dans le cadre du Plan communal de Mobilité, le collège échevinal se propose d'essayer d'augmenter le nombre de trains qui feraient arrêt à la halte d'Obaix-Buzet. Ceci offrirait un train par heure permettant de rejoindre :

- Nivelles en 6 minutes
- Braine l'Alleud en 15 minutes
- Bruxelles-Midi en 27 minutes
- Le quartier européen en 46 minutes
- Charleroi-sud en 17 minutes
- Namur en 57 minutes.

Nous aimerions chiffrer le nombre de clients potentiels à la gare d'Obaix-Buzet

Nous souhaitons aussi améliorer les correspondances à Luttre pour les trajets de Pont-à-Celles vers Namur (et retour).

Nous vous demandons donc de compléter le formulaire ci-dessous et de l'envoyer ou le déposer à l'administration communale le plus rapidement possible.

Si plusieurs personnes de votre famille sont intéressées par ces mesures, complétez un questionnaire par personne (photocopie) ou précisez la situation dans la dernière ligne à compléter.

Participez à cette enquête, pour votre mobilité d'aujourd'hui ou de demain et pour l'amélioration de la qualité de vie dans notre commune.

Formulaire en annexe.

a compléter et à envoyer ou à déposer à l'administration communale



Je soussigné,

habitant rue N° à

☐ serait très intéressé par l'augmentation de la fréquence des trains à la gare d'Obaix-Buzet ;

☐ serait très intéressé par une correspondance vers Namur des trains venant de Pont-à-Celles et Gouy.

Je suis* ne suis pas* client habituel de la SNCB actuellement.

Pour les clients actuels :

Je prends actuellement le train à

Je prendrais le train jusqu'à (gare de destination)

Je ferais le trajet aller-retour¹ fois par semaine / mois*

Je fais actuellement ce trajet (indiquer comment)

Je ferais* ne ferais pas* le trajet aller-retour régulièrement le samedi

Je ferais* ne ferais pas* le trajet aller-retour régulièrement le dimanche

Autres souhaits concernant les chemins de fer :

.....

.....

D'autres membres de ma famille seraient intéressés comme moi, à savoir : (indiquer le nombre d'adultes et/ou d'enfants/étudiants).

..... adultes et enfants/étudiants, âgés de ans.

Mon âge actuel est deans.

Signature,

¹ indiquer le nombre de fois

* biffer les mentions inutiles

11.2 Tableaux des résultats enquête SNCB

11.2.1 Profil des répondants à l'enquête

Localité	Obaix-Buzet Rosseignies						Pont-à-Celles Viesville Luttre						TOTAL GENERAL		
	non-usagers		usagers sncb		TOTAL		non-usagers		usagers sncb		TOTAL				
nb réponses	39,0	39%	88,0	47%	127,0	44%		2,0		11,0	37%	13,0	41%	140,0	44%
potentiel du reste de la famille : nb d'usagers															
autres membres de la famille intéressés (adultes)	36,0	36%	61,0	33%	97,0	34%				11,0	37%	11,0	34%	108,0	34%
autres membres de la famille intéressés(enfants)	24,0	24%	38,0	20%	62,0	22%				8,0	27%	8,0	25%	70,0	22%
TOTAL répondants + intéressés	99,0		187,0		286,0			2,0		30,0		32,0		318,0	

Nb d'usagers avec un intérêt pour														
Localité	Obaix-Buzet Rosseignies						Pont-à-Celles Viesville Luttre						TOTAL GENERAL	
augmentation des fréquences à Obaix-Buzet	39,0	100%	87,0	99%	126,0	99%	2,0	100%	9,0	82%	11,0	85%	137,0	98%
correspondance vers Namur (train venant de P-à-Celles et Gouy)	10,0	26%	13,0	15%	23,0	18%	1,0	50%	4,0	36%	5,0	38%	28,0	20%
Client habituel Sncb	0,0	0%	88,0	100%	88,0	69%	0,0	0%	10,0	91%	10,0	77%	98,0	70%

11.2.2 Demandes de relations ²¹

Nombre de relations AR <u>par mois</u> annoncées par les usagers "Prendrais le train à destination de" : ²²													
Localité	Obaix-Buzet Rosseignies						Pont-à-Celles Viesville Luttre						TOTAL GENERAL
	non-usagers		usagers sncb		TOTAL		non-usagers		usagers sncb		TOTAL		
Bruxelles	220,5	37%	1062,5	72%	1283,0	62%			94,5	52%	94,5	46%	1377,5 60%
Nivelles, Braine, Waterloo	141,8	24%	178,0	12%	319,8	15%							319,8 14%
Charleroi	136,0	23%	158,1	11%	294,1	14%			31,5	17%	31,5	15%	325,6 14%
Namur / Liège	42,8	7%	30,1	2%	72,8	4%			49,5	27%	49,5	24%	122,3 5%
reste entité de Pont-à-Celles	18,0	3%			18,0	1%	27,0	100%			27,0	13%	45,0 2%
autres	31,5	5%	54,8	4%	86,3	4%			5,0	3%	5,0	2%	91,3 4%
TOTAL	590,5	100%	1483,5	100%	2074,0	100%	27,0	100%	180,5	100%	207,5	100%	2281,5 100%

Nombre de relations AR <u>par jour</u> annoncées par les usagers "Prendrais le train à destination de" : ²³													
Localité	Obaix-Buzet Rosseignies						Pont-à-Celles Viesville Luttre						TOTAL GENERAL
	non-usagers		usagers sncb		TOTAL		non-usagers		usagers sncb		TOTAL		
Bruxelles	11,0	17%	53,1	83%	64,2				4,7	100%	4,7		68,9 60%
Nivelles, Braine, Waterloo	7,1	44%	8,9	56%	16,0								16,0 14%
Charleroi	6,8	46%	7,9	54%	14,7				1,6	100%	1,6		16,3 14%
Namur / Liège	2,1	59%	1,5	41%	3,6				2,5	100%	2,5		6,1 5%
reste entité de Pont-à-Celles	0,9	100%			0,9		1,4	100%			1,4		2,3 2%
autres	1,6	36%	2,7	64%	4,3				0,3	100%	0,3		4,6 4%
TOTAL	29,5	28%	74,2	72%	103,7		1,4	13%	9,0	87%	10,4		114,1 100%

²¹ Les deux tableaux ont des quantités identiques, seules les unités diffèrent (déplacements AR par mois / déplacements AR par jour)

²² Pourcentages relatifs au total des relations AR par mois

²³ Pourcentages relatifs aux parts non usagers / usagers SNCB

11.2.3 Demande week-end et mode utilisé par les répondants

Nombre répondants annonçant : "ferais trajet aller-retour régulièrement le" :													
Localité	Obaix-Buzet Rosseignies						Pont-à-Celles Viesville Luttre						TOTAL GENERAL
	non-usagers		usagers sncb		TOTAL		non-usagers		usagers sncb		TOTAL		
samedi	9,0		45,0		54,0				2,0		2,0		56,0
dimanche	8,0		31,0		39,0				2,0		2,0		41,0

Mode utilisé actuellement par les répondants													
Localité	Obaix-Buzet Rosseignies						Pont-à-Celles Viesville Luttre						TOTAL GENERAL
	non-usagers		usagers sncb		TOTAL		non-usagers		usagers sncb		TOTAL		
voiture	19,5	50%	29	33%	48,5	38%			0,5	5%	0,5	4%	49,0 35%
train	12	31%	30	34%	42,0	33%	2	100%	4,5	41%	6,5	50%	48,5 35%
bus	2,5	6%	5	6%	7,5	6%							7,5 5%
2 roues	0	0%	1	1%	1,0	1%							1,0 1%
non communiqué	5	13%	23	26%	28,0	22%			6	55%	6,0	46%	34,0 24%
TOTAL	39,0	100%	88,0	100%	127,0	100%	2,0	100%	11,0	100%	13,0	100%	140,0 100%