



EN COLLABORATION AVEC :



**SERVICE PUBLIC DE WALLONIE – DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE**



**COMMUNE DE REBECQ**

# **PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE REBECQ**

## **PHASE 3 : PROPOSITIONS**

**Rapport n° 3 : synthèse modifiée suite à l'enquête publique**

JUIN 2010

0863/JD/TA/BV/at

## TABLE DES MATIERES

*Les modifications apportées suite à l'enquête publique peuvent être repérées dans la table des matières, la liste des figures ainsi que dans le texte grâce à des astérisques \*, dans la marge droite de la page.*

### Page n°

<b>3. PHASE 3 – PROPOSITIONS</b> .....	<b>1</b>	
3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS – A L'HORIZON 2020 .....	1	
3.1.1 Considérations générales à l'échelle de l'Ouest du Brabant wallon.....	1	
3.1.2 Recherche d'itinéraires alternatifs à la drève Léon Jacques.....	4	
3.1.3 Principes directeurs en termes de mobilité pour la Commune de Rebecq .....	8	
3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES .....	10	
3.2.1 Enjeux en termes d'organisation des circulations.....	10	
3.2.2 Enjeux spécifiques au village de Rebecq.....	10	
3.2.3 Recommandations pour la rue de la Cure.....	11	
3.2.4 Recommandations pour la rue du Dr Colson .....	12	
3.2.5 Synthèse des recommandations en termes de circulation à Rebecq .....	13	
3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN .....	15	
3.3.1 Propositions d'amélioration des liaisons avec Rebecq en transports en commun .....	15	
3.3.2 Desserte de Rebecq par les transports en commun .....	17	*



3.4	PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX .....	19	
3.4.1	Principes de prise en compte des modes doux .....	19	
3.4.2	Critères d'élaboration d'un réseau pour les modes doux.....	20	
3.4.3	Réseau cyclable à l'échelle inter-communale .....	21	
3.4.4	Schéma cyclable et piéton de la commune de Rebecq .....	21	
3.4.5	Itinéraires : détails de chaque branche du réseau.....	25	*
3.4.6	Stationnement pour les vélos.....	29	
3.4.7	Promotion du vélo.....	31	
3.4.8	Promotion de la marche-à-pied et intégration des personnes à mobilité réduite .....	32	
3.5	PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT .....	33	
3.5.1	Enjeux en termes de parkings d'échanges, à l'échelle intercommunale .....	33	
3.5.2	Politique de stationnement à l'échelle communale.....	34	
3.6	PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES .....	38	
3.7	PHASE 3.7 – STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS .....	44	
3.7.1	Mesures préconisées pour le secteur stratégique de la N6.....	44	
3.7.2	Mesures préconisées à l'échangeur avec l'A8 de Bierghes.....	50	
3.8	PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES .....	51	
3.9	PHASE 3.9 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE.....	53	
3.9.1	Mesures prioritaires et mesures liées.....	53	
3.9.2	Autres outils de mise en oeuvre.....	57	



## LISTE DES FIGURES

### Figure n°

#### **3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENT – A L'HORIZON 2020**

- 3.1.1 Fermeture de la drève Léon Jacques : identification des éléments fixes et variables et des enjeux
- 3.1.2 Recherche et analyse d'alternatives à la drève L. Jacques pour relier la N6 et l'A8 – à l'échelle intercommunale
- 3.1.3 Schéma directeur d'organisation des déplacements à l'horizon 2020

#### **3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES**

- 3.2.1 Synthèse des propositions relatives au réseau de voiries du village de Rebecq

#### **3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN**

- 3.3.1 Potentiels d'alternatives à la voiture : enjeux pour les transports en commun à l'échelle intercommunale
- 3.3.2 Enjeux de desserte du territoire communal par les transports collectifs

#### **3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN MODES DOUX**

- 3.4.1 Réseau cyclable à l'échelle intercommunale
- 3.4.2 Réseau cyclable et piéton – vue générale
- 3.4.3 Réseau cyclable et piéton – secteurs d'études et typologie des aménagements
- 3.4.4 Rebecq : Secteur 1 – Liaison Rebecq – Quenast (réhabilitation d'un sentier et passage inférieur) \*

#### **3.5 PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT**

- 3.5.1 Potentiels d'évolution de l'offre en stationnement à l'échelle de Rebecq
- 3.5.2 Politique de stationnement proposé dans l'axe commerçant rues du Dr Colson et du Pont
- 3.5.3 *Report des usagers de la zone bleue et de la rue du Dr Colson – potentiels de valorisation des parkings alternatifs (figure corrigée le 3.11.09 : suppression du parking du CPAS, déjà compté dans celui du centre administratif)*



### **3.6 PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES**

- 3.6.1 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – synthèse et propositions
- 3.6.2 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – synthèse et propositions
- 3.6.3 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – synthèse et propositions
- 3.6.4 Sécurité et mobilité aux abords des écoles – synthèse et propositions

### **3.7 PHASE 3.7 – STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS**

- 3.7.1 Etat actuel du réseau de voirie et des accès à la N6
- 3.7.2 Principes d'aménagement et d'accès à la N6 – Propositions en première étape à court terme (2010-2014)
- 3.7.3 Principes d'aménagement et d'accès à la N6 – Propositions en deuxième étape à moyen terme (> 2015)

### **3.8 PHASE 3.8 – PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

- 3.8.1 Recherche et analyse de variantes d'accès à la carrière pour les flux actuellement en relation avec la N6 et l'Ittre

### **3.9 PHASE 3.9 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE**

- 3.9.1 Tableau de bord pour la mise en œuvre
- 3.9.2 Mesures à réaliser à court terme (2010-2014)
- 3.9.3 Mesures d'accompagnement à réaliser à la fermeture de la drève Léon Jacques (> 2015)

## **PREAMBULE**

**Le présent rapport n° 3 s'inscrit dans la continuité des précédents rapports de synthèse n°1 et 2, rédigés en janvier 2009 et portant sur les phases 1 – "Diagnostic de la situation actuelle" et 2 – "Objectifs". C'est pourquoi il débute au chapitre 3 – "Propositions".**

Il est destiné aux Autorités et aux Services techniques régionaux et communaux qui seront responsables de son application. Il est également consultable dans le cadre de la consultation publique relative au Plan de mobilité, du 1<sup>er</sup> décembre 2009 au 31 janvier 2010.

Les annexes techniques mentionnées sont intégrées dans un quatrième dossier, séparé, à destination des Services techniques régionaux et communaux qui seront en charge de l'application du PCM.



### **3. PHASE 3 – PROPOSITIONS**

L'objectif d'un PCM est de répondre aux problèmes actuels ainsi qu'aux enjeux à moyen-long termes, liés au développement de la Commune et de son voisinage. Ceci doit pouvoir se faire par la mise en œuvre de propositions à court terme (dans les deux à trois ans) et à moyen terme (environ cinq à dix ans), sans bloquer des mesures structurantes indispensables à plus long terme.

De plus, les mesures proposées pour chaque mode dans le cadre d'un PCM doivent tenir compte des contraintes et enjeux liés aux autres modes et/ou à l'aménagement du territoire communal.

C'est pourquoi la recherche de propositions passe par l'établissement préalable d'un schéma directeur multimodal d'organisation des déplacements, à l'horizon de mise en œuvre du PCM, soit 2020 environ.

#### **3.1 PHASE 3.1 – SCHEMA DIRECTEUR D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS – A L'HORIZON 2020**

##### **3.1.1 Considérations générales à l'échelle de l'Ouest du Brabant wallon**

Les mesures structurantes pour Rebecq portent sur :

- des propositions de valorisation du RER, avec la réouverture de points d'arrêts sur la ligne Enghien-Hal (à Bierghes et/ou à Saintes) et la création de P+R à Saintes et à Hennyères ;
- la recherche d'une infrastructure routière alternative à la drève Léon Jacques, qui sera coupée dans un délai de dix à douze ans par l'extension vers le Sud des carrières de Quenast.



Ann. 3.1.1 Les analyses menées par Transitec et l'ICEDD pour les PCM de Rebecq, de Tubize, de Braine-le-Château et d'Ittre révèlent que la création  
et 3.1.2 d'infrastructure(s) routière(s) est inéluctable pour :

- répondre aux besoins nouveaux évalués à + 20'000 à + 25'000 unités véhicules par jour ouvrable (uv/jo<sup>1</sup>) sur les flux Est-Ouest, dus aux ambitieux développements en cours d'études (ZAEM "les Saintes" à Tubize, SRA "des Forges" à Tubize,...), planifiés (Sablière à Braine-le-Château/Ittre, zones à bâtir, ZACC,...) ou en cours de réalisation ("Vue sur le Hain" à Braine-le-Château, "Fabelta" à Tubize,...) ;
- assainir des traversées de villages inadaptées aux forts flux de transit qui les encombrent (8'000 à 10'000 uv/jo sur la N270 à Braine-le-Château, 3'000 à 4'000 uv/jo sur la N280 à Ittre, 8'000 à 10'000 uv/jo sur la rue de Nivelles à Tubize,...).
- servir d'alternative à la drève Leon Jacques à Rebecq (liaison N6 – A8).

Comme le diagnostic l'a montré, l'offre en bus est déjà bonne et bien fréquentée à Rebecq. A l'échelle du Brabant Wallon Ouest, en complément et en cohérence avec les demandes en déplacements pressenties, il est recommandé d'instaurer une ligne de type Rapidobus entre Tubize – Braine-le-Château – Ittre et Braine-l'Alleud.

Ann. 3.1.3 Toutefois, pour répondre aux attentes fortes et légitimes liées aux développements et assainissements de traversées de villages précités, les transports en commun ne suffiront pas. En effet, l'ampleur des flux évoqués est comparable à la capacité de transport qu'offriraient un tram ou deux lignes de bus bien chargées. Tandis que le contexte péri-urbain et rural des zones concernées, même en considérant les potentiels d'urbanisation, ne présentera pas la densité requise pour envisager de telles offres de transports en commun.

---

<sup>1</sup> 1 camion = 2 unités véhicules, 1 voiture = 1 unité véhicule, 1 deux roues = 0,5 unité véhicule



Deux approches sont possibles en termes de développement d'infrastructures routières :

- Ann. 3.1.4 • scénario 1 : l'aménagement de plusieurs voiries locales, constituées notamment de la mise en tunnel de l'A8 en traversée de Hal, des contournements Nord et / ou Sud de Tubize (voir PCM de Tubize), d'une route de desserte de la Sablière, servant de contournement de Braine-le-Château et d'Ittre (voir PCM de Braine-le-Château et d'Ittre) ;
- Ann 3.1.5 • scénario 2 : ou l'aménagement d'une seule voirie de type RGG (route à grand gabarit), soit une "Collectrice du Brabant Wallon Ouest", à une à deux voies par sens entre l'A8 et le R0, limitée à 70 km/h pour :
- en minimiser les incidences (pollution, bruit) ;
  - en faciliter l'insertion, par des contraintes géométriques moins fortes (pentes, rayons de courbure) ;
  - en maximiser les effets en termes d'assainissement des traversées existantes et de desserte des potentiels de développements attendus, par la création de plusieurs accès (carrières de Quenast – N6, Virginal, Oisquercq – Tubize, Ittre – Braine-le-Château, Sablière,...), à affiner.

Quelle que soit la variante retenue, il est indispensable de prévoir des mesures d'accompagnement fortes et très volontaristes sur les itinéraires parallèles. Il est en effet crucial que les reports de trafic rencontrés soient maximaux, pour préserver et redonner de la qualité de vie dans les villages et quartiers, actuellement fortement impactés par les flux de transit.

De plus, le dimensionnement de cette voirie doit répondre au strict cumul de ces reports de trafic et des flux générés par les projets précités, pour ne pas créer un appel de trafic ingérable à l'échelle du contournement de Bruxelles. Sa réalisation pourrait ainsi devoir se faire par étape, en renforçant progressivement la capacité offerte, en adéquation avec la mise en œuvre des développements pressentis.

L'analyse de ces variantes et de leurs conséquences doit donc se faire à l'échelle de la Province et de ses connexions avec les provinces voisines, en Flandres comme en Wallonie, dans le cadre du Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon, en cours d'étude.



### 3.1.2 Recherche d'itinéraires alternatifs à la drève Léon Jacques

Fig. 3.1.1 et Ann. 3.1.6 Les flux d'échanges avec Rebecq empruntant la drève Léon Jacques peuvent être reportés sur le réseau existant sans générer de problèmes de capacité ou de sécurité routière :

- les environ 3'000 à 4'000 uv/jo entre la N6 et Rebecq emprunteront naturellement l'itinéraire des chemins de Millecamps et de Braine ;
- les environ 500 à 1'000 uv/jo entre la N6 et Quenast emprunteront naturellement l'itinéraire du chemin de la Chaussée.

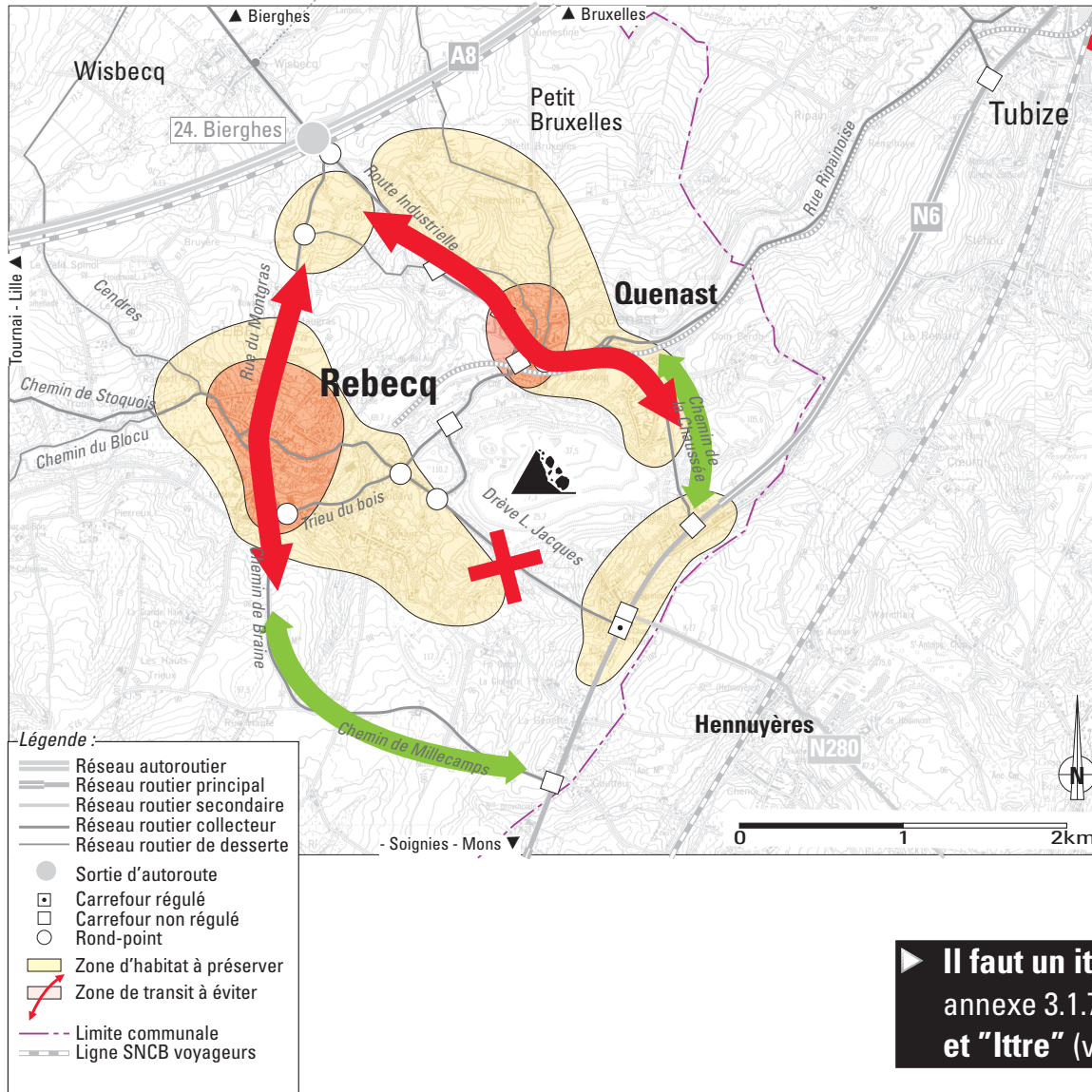
Le trafic de transit entre l'A8 et la N6 sur l'axe "route industrielle – drève Léon Jacques" est évalué à environ 4'000 uv/jo. Les voiries communales ne pourront pas et ne devront en aucun cas assumer ces flux de transit, en raison des risques que cela impliquerait en termes de sécurité routière et de leurs gabarits inadaptés aux poids lourds,...

Ann. 3.1.7 Une première recherche d'itinéraires permettant de créer une nouvelle voirie alternative a été menée à l'échelle communale. Elle montre que, compte tenu des contraintes de pentes et d'emprises notamment, seule la création d'un contournement Sud-Ouest des carrières de Quenast peut être envisagée. Reliant le chemin de Millecamps à l'axe rue Urban – rue de Rebecq – route Industrielle, cette variante n'est toutefois pas suffisamment attractive pour concurrencer l'itinéraire passant par le village de Rebecq. Tant en termes de distance que de temps de parcours, en particulier en raison du passage à niveau dissuasif, le risque est grand que les usagers transitent par le cœur de Rebecq entre la N6 et l'A8.

Cette variante ne doit donc être envisagée que comme "solution de repli".



# Fermeture de la drève Léon Jacques : identification des éléments fixes et variables et des enjeux



**Contraintes :**

- Fermeture de la drève Léon Jacques prévue pour permettre l'extension de l'exploitation des carrières de Quenast vers le Sud (horizon 2020 environ)

**Objectifs :**

- préserver les accès à Rebecq et Quenast, en liaison avec la N6
- préserver la liaison entre l'A8 et la N6

**Rôles des itinéraires alternatifs existants :**

	Chemin de Millecamps	Chemin de la Chaussée
Accès aux centres de Rebecq et de Quenast	+	+
Raccordement à la N6	+	+
Adapté aux flux A8-N6	-	-
Adapté aux flux de la carrière vers la N6 Sud et vers Ittre et le canal	+	-

- ➔ Le chemin de Millecamps est à valoriser pour préserver l'accès à Rebecq
- ➔ Le chemin de la Chaussée est à valoriser pour préserver l'accès à Quenast

**Il faut un itinéraire alternatif pour le transit A8-N6 (voir figure 3.1.2 et annexe 3.1.7) et pour les flux des carrières en relation avec la "N6" et "Ittre" (voir chapitre 3.8)**

Fig. 3.1.2 Une deuxième recherche d'itinéraires alternatifs a été menée à une échelle intercommunale. Elle montre que :

- les voiries existantes au Sud-Ouest sont soit trop éloignées (par la N55 entre la N6 à Soignies et l'A8 à Enghien), soit contraires aux objectifs du PCM de Tubize et présentent une capacité insuffisante (par la chaussée d'Hondzocht à Tubize ou par la N6 via Lembeek jusqu'à Hal) ;
- un contournement de Rebecq par le Sud-Ouest s'avère infaisable en raison des contraintes d'emprises, de topographie et des difficultés de raccordement à l'A8 (la ligne de TGV étant accolée à l'autoroute).

Ann. 3.1.8

Des études plus détaillées devront être menées pour confronter les deux solutions alternatives crédibles à l'échelle intercommunale, soit :

- un contournement Nord-Est de Quenast, dont le raccordement à l'A8 devrait se faire par le nouvel échangeur projeté sur le pont de la rue des Frères Verkleeren, prévu pour desservir la future zone d'activités économiques mixtes des "Saintes II" (voir PCM de Tubize). Son prolongement vers l'Est pourrait matérialiser la "Collectrice du Brabant Wallon Ouest", telle que décrite dans le scénario 2 évoqué au chapitre 3.1 du présent rapport ;
- ou un contournement Sud-Ouest de Tubize, tel qu'envisagé à Tubize et dont le prolongement vers l'Est pourrait également servir de contournement Sud-Est de Tubize, en desservant les projets d'urbanisation de Stéhoux et du site des Forges de Clabecq (voir le PCM de Tubize).

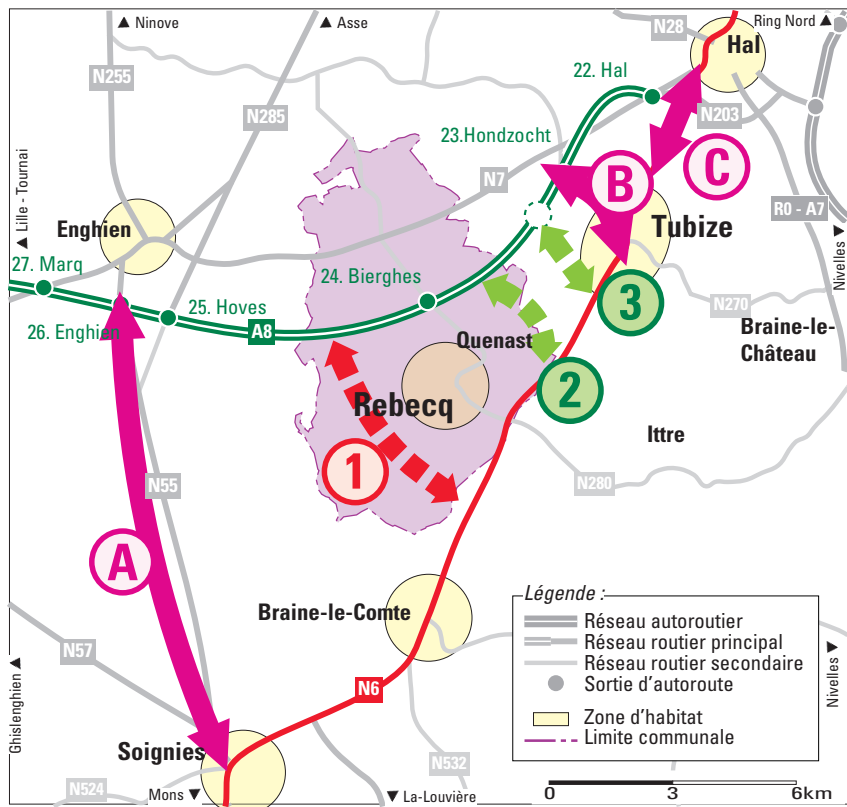


# Recherche et analyse d'alternatives à la Drève L. Jacques pour relier la N6 et l'A8 - à l'échelle intercommunale

► Les voiries alternatives existantes ne sont pas crédibles pour y reporter les ~ 4'000 à 5'000 uv/jo en transit entre la N6 et l'A8 (voir annexe 3.1.6)

- (A) via la N55 : **détour irréaliste**
- (B)(C) via la N6 et la chaussée d'Hondzocht ou via Leembeek : **incompatible avec le plan de mobilité de Tubize et capacité résiduelle insuffisante**

► Il faudra recréer une voirie de minimum une voie par sens (soit 12 à 15'000 uv/jo de capacité)



1	2	3
<b>Contournement Sud-Ouest de Rebecq</b> (voir annexe 3.1.8)	<b>Contournement Nord-Est de Quenast</b> (voir annexe 3.1.9)	<b>Contournement Sud-Ouest de Tubize</b> (voir annexe 3.1.10)
Longueur : ~ 3'200 m' Coût : ~ 8 à 9 Mio € (voir annexe 3.1.11)	Longueur : ~ 3'400 m' Coût : ~ 7 à 8 Mio €	Longueur : ~ 2'700 m' Coût : ~ 5 à 6 Mio €
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Attractif pour les flux provenant de la N6 au Sud</li> <li>⚠ Risque d'appel de trafic via Rebecq vers Bierghes</li> <li>- Insertion délicate (urbanisation, pente)</li> <li>- Raccordement à l'A8 difficile (emprises existantes insuffisantes pour loger un échangeur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Attractif pour les flux provenant de la N6 au Sud</li> <li>+ Insertion moins problématique</li> <li>+ Bonne complémentarité avec les besoins de Tubize</li> <li>+ Bonne complémentarité avec les besoins de Tubize</li> <li>- Raccordement à l'A8 difficile (emprises existantes insuffisantes pour loger un échangeur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Attractif pour les flux provenant de la N6 au Sud</li> <li>+ Bonne complémentarité avec les besoins de Tubize</li> <li>+ Bonne complémentarité avec la ZAEM Saintes II</li> <li>- Insertion délicate (urbanisation, pente)</li> </ul>
<b>NON RECOMMANDE</b>	<p>► <b>Etudes de faisabilité de génie civil à réaliser, variantes à confronter au scénario 2 de la "Collectrice du Brabant Wallon ouest"</b></p>	

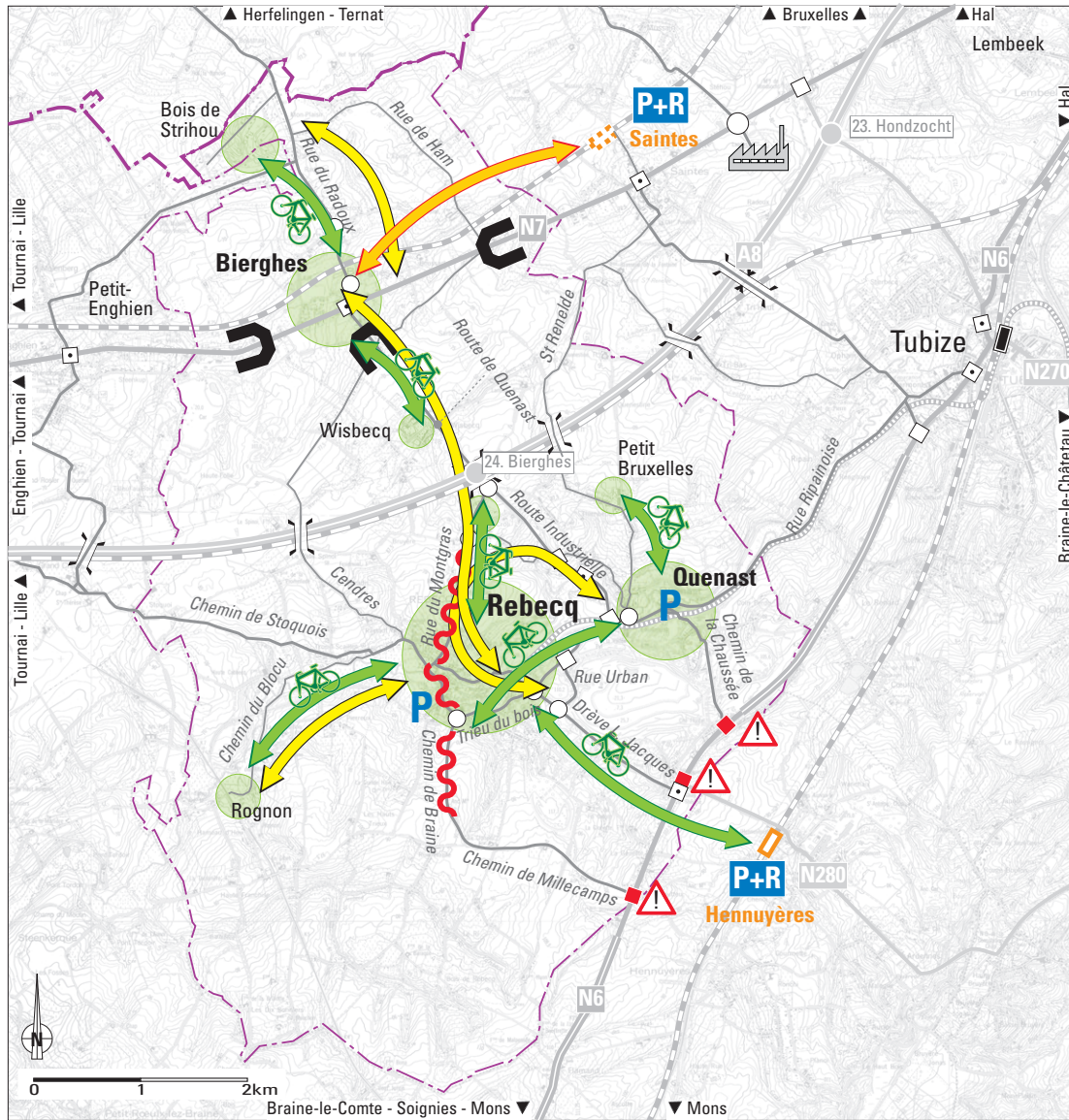
### 3.1.3 Principes directeurs en termes de mobilité pour la Commune de Rebecq

Fig 3.1.3 Sur la base des phases 1 de diagnostic et 2 des objectifs, soumises à la consultation publique en janvier – février 2009, les principes directeurs en termes de transports sont :

- une maîtrise indispensable des flux automobiles et de leur croissance, qui devra être obtenue par la mise en œuvre de mesures telles que :
  - le développement volontariste et sensible des alternatives à la voiture (Proxibus, nouveaux points d'arrêt RER sur la ligne Enghien-Hal, parkings-relais à Hennuyères et à Saintes,...) ;
  - le développement d'un réseau structurant pour les modes doux (liaison forte par la vallée de la Senne entre Rebecq et Quenast, élargissement de trottoirs, aménagement de pistes et bandes cyclables, sécurisation des traversées,...) ;
  - une gestion volontariste des flux automobiles, les limitant à la capacité admissible aux traversées des villages de la Commune, visant à protéger celles-ci des phénomènes de transit ;
- des mesures de sécurisation des axes structurants (N6, N7).








# Schéma directeur d'organisation des déplacements à l'horizon 2020







## Principes en termes de circulation automobile



-  **Assainir les carrefours de la N6**  
(sécurité routière)
-  **Maîtriser le transit en traversée de Rebecq**
-  **Maîtriser la croissance des flux automobiles et poids lourds**
-  **Créer des effets de porte sur la N7 et la route de Quenast**
-  **Assurer l'accès aux services et commerces**

## Principes en termes de transports en commun



-  **Valoriser la future halte RER d'Henuyères**
-  **Réouvrir une halte RER à Saintes, avec P+R**  
(à affiner)
-  **Renforcer la desserte en bus de Rebecq**
-  **Renforcer les liens Nord-Sud par le Proxibus**

## Principes en termes de modes doux



-  **Sécuriser et valoriser les cheminements modes doux**  
(sur le chemin et aux abords des écoles notamment)
-  **Renforcer les liens cyclables entre villages**

## **3.2 PHASE 3.2 – PLAN DES DEPLACEMENTS MOTORISES**

### **3.2.1 Enjeux en termes d'organisation des circulations**

Un PCM ne peut pas traiter l'ensemble des voiries communales. En concertation avec les Autorités communales et régionales, le PCM focalise donc sur le village de Rebecq, qui concentre les enjeux structurants.

La démarche suivie pour Rebecq pourra être transposée par les services techniques communaux à Quenast, ou Bierghes, par exemple.

### **3.2.2 Enjeux spécifiques au village de Rebecq**

Ann 3.2.1 Plusieurs rues et secteurs, récemment aménagés pour certains, ne peuvent faire l'objet d'aménagements spécifiques (rue du Dr Colson, accès et stationnement au nouveau centre administratif...). Des marges de manœuvre sont toutefois envisageables en termes :

- de circulation dans la rue de la Cure ;
- de valorisation du chemin du Beau Site, à prolonger éventuellement en relation avec Rognon au Nord, en alternative à l'étroitesse de la rue du Dr Colson.

Ann 3.2.2 Une analyse systématique voirie par voirie révèle que la circulation est contrainte sur plusieurs sections ponctuelles de faible largeur (rue du Docteur Colson, pont de la Senne, rue de la Cure). L'hypercentre, qui regroupe les secteurs les plus sensibles (habitat, écoles), présente des rues généralement étroites. Leur configuration nécessite d'y maîtriser le trafic automobile (ampleur des flux, vitesses pratiquées, besoins en stationnement...), afin de préserver les fonctions du centre et d'y privilégier les modes doux.



### 3.2.3 Recommandations pour la rue de la Cure

- Ann 3.2.3 La rue de la Cure présente en son extrémité Ouest un passage très étroit. De plus, le faible gabarit de l'ensemble de la rue ne rend pas possible sa mise à double sens, tout en préservant le stationnement. Or, sa fonction résidentielle impose la conservation du stationnement. La circulation doit être adaptée et deux variantes ont été analysées :
- Ann. 3.2.4
- sa mise en sens unique permettrait de supprimer les problèmes dus aux croisements des flux, mais elle pénaliserait trop fortement l'accessibilité des riverains et inciterait les usagers à rouler plus vite. Cette option n'est donc pas recommandée ;
  - pour préserver le stationnement tout en conservant une circulation locale, à double sens, il y a donc lieu d'organiser les croisements. Des zones devront être délimitées à cette fin, entre les tronçons dévolus au stationnement, où la circulation se fera sur une voie à sens alterné. Ces zones seront matérialisées par le stationnement, ce qui entraînera une légère diminution de l'offre. Cette réduction s'avère inéluctable pour garantir le passage des véhicules de secours en cas de besoin (pompiers, ambulances,...). De plus, de nombreuses places de stationnement alternatives sont disponibles à moins de 300 mètres de la rue de la Cure (voir chapitre 3.5 "politique du stationnement" ci-après).





### 3.2.4 Recommandations pour la rue du Dr Colson

Actuellement, l'étroitesse de la rue du Dr Colson rend difficile le croisement des bus et poids lourds avec les autres véhicules.

En concertation avec le TEC, la Commune a dans un premier temps envisagé d'implanter des feux pour gérer la circulation par des sens alternés. Mais les seules zones envisageables pour le stockage des files d'attentes seraient trop éloignées (au Pont et au niveau de la rue Montgras). Il faudrait alors six feux pour gérer les intersections entre ces zones de stockage. Compte tenu du coût et de la lourdeur d'exploitation d'un tel dispositif, il est prématuré de l'envisager après seulement quelques semaines d'exploitation de la traversée du centre récemment réaménagé.

La commune analyse donc avec le TEC la possibilité de limiter le passage des bus à grand gabarit de la ligne 115 aux pointes scolaires. Hors des heures scolaires, la ligne 115 relierait Quenast et Rebecq directement par la rue Trieu du Bois et le Proxibus prendrait le relais sur l'axe rue du Dr Colson – Montgras.

Le prolongement du chemin du Beau Site vers Rognon au Nord est une alternative envisagée, à étudier. Elle permettrait d'améliorer la circulation au centre de Rebecq, en instaurant un bouclage à sens unique du chemin du Beau Site et de la rue du Dr Colson. A nouveau, compte tenu de l'ampleur d'une telle solution, elle s'avère prématurée. Elle fera l'objet d'études plus détaillées ultérieurement (faisabilité, coûts, incidences,...), si elle s'avère incontournable.

A court terme, la commune procédera à des ajustements, notamment par l'instauration d'une zone 30 et d'une interdiction aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes (hormis les bus et livraisons).



### 3.2.5 Synthèse des recommandations en termes de circulation à Rebecq

A court terme, deux types d'optimisations sont retenus :

Fig. 3.2.1

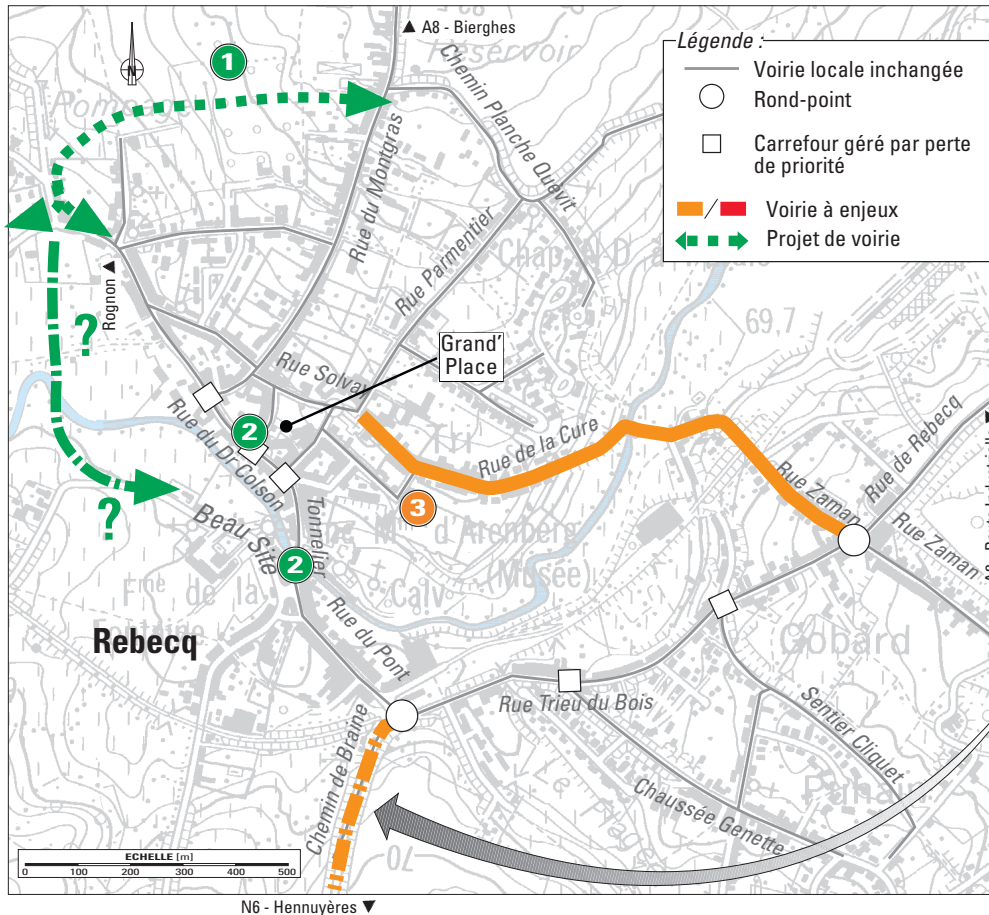
- l'aménagement d'une voirie communale dans le cadre de la zone d'aménagement communal concerté – ZACC "Rastad", qui permettra de limiter les flux venant de la rue du Montgras en relation avec Rognon et passant par l'hypercentre ;
- l'axe étroit des rues du Dr Colson et du Pont sera interdit aux poids lourds, bus et livraisons exceptés, et mis en zone 30.

A moyen-long terme, des pistes à suivre devront être affinées, telles que :

- la valorisation des chemins de Braine et Millecamps pour l'accès à Rebecq depuis la N6, en alternative à la fermeture de la drève Léon Jacques ;
- un dédoublement de l'axe étroit des rues du Dr Colson et du Pont par le prolongement du chemin du Beau Site, qui permettrait de mettre la circulation à sens unique au cœur de Rebecq, mais dont la faisabilité doit être étudiée.



# Synthèse des propositions relatives au réseau de voiries du village de Rebecq



## Mesures ponctuelles à court terme :

- 1 Le projet de voirie en traversée de la ZACC Rastad soulagera la rue de Montgras et répartira mieux les accès au village de/vers le Nord
- 2 La réouverture de la rue du Dr Colson et de la rue du Pont est trop récente pour en tirer tous les enseignements requis en termes d'exploitation. Compte tenu des contraintes de largeur, en première étape, l'axe des rues du Dr Colson et du Pont sera interdit aux poids-lourds, excepté bus et circulation locale
- 3 La mise à sens unique de la rue de la Cure implique trop de contraintes (détours, vitesse...) par rapport à l'ampleur des problèmes. Mieux délimiter les emplacements de stationnement modérera la trafic et facilitera les croisements

## A plus long terme (~ 2018-2020, à confirmer) :

- La coupure de la drève Léon Jacques nécessitera une valorisation du chemin de Braine et du chemin de Millecamps en continuité, pour préserver les liaisons entre le village de Rebecq et la N6.
- En prévision du projet de bouclage plus régulier des bus de la ligne 115 par Montgras, étudier la faisabilité de dédoubler cet axe en prolongeant le chemin du Beau Site jusque dans le secteur de la place des bus, à Rognon (à sens unique).

### 3.3 PHASE 3.3 – PLAN DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

#### 3.3.1 Propositions d'amélioration des liaisons avec Rebecq en transports en commun

Fig. 3.3.1 Le diagnostic a confirmé l'importance de la région de Bruxelles comme pôle d'emploi et scolaire. Les gares ferroviaires les plus attractives pour Rebecq sont celles de Braine-le-Comte et de Tubize. Rebecq et Quenast bénéficient d'une bonne liaison avec ces gares grâce aux bus de la ligne 115, desservie par une quarantaine de bus par jour ouvrable (b/jo) et qui s'avère donc compétitive par rapport à la voiture. Elle permettra de palier à la faible offre de P+R existante et projetée à Braine-le-Comte et Tubize, limitant les capacités de rabattement en voiture sur le rail.

Les gares ferroviaires les plus attractives pour Bierghes sont Enghien et Tubize, pour lesquelles le Nord de la commune dispose également d'une bonne liaison grâce à la ligne de bus n° 471.

D'une façon générale, en ce qui concerne la mise en place de liaisons bus avec les points d'arrêts du futur RER, il convient de rappeler la différence sensible d'attractivité avec une gare IC, en particulier pour les points d'arrêts situés hors d'un pôle urbain d'une certaine importance. Il est difficilement envisageable, en particulier dans le contexte budgétaire actuel, de prévoir des déviations de lignes existantes ou des créations de lignes nouvelles pour assurer des liaisons qui sont peu fréquentées en dehors des heures de pointes.

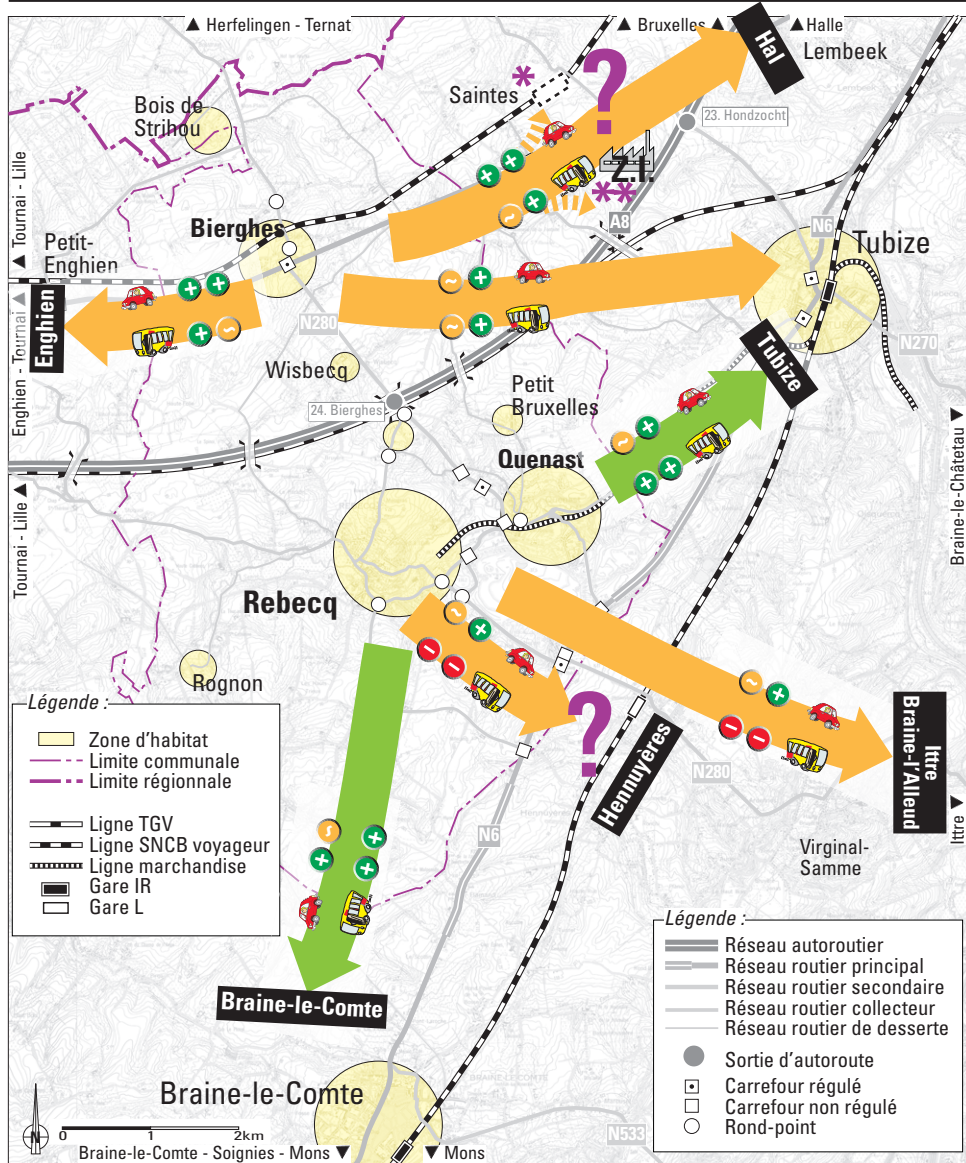
★

Pour compléter ces accès au rail, il est recommandé :

- Ann.3.3.1 • de réouvrir un point d'arrêt RER à Bierghes et/ou à Saintes. Celui de Saintes pourrait être traité de la même manière que celui de Silly, avec une desserte par les trains IC et/ou IR en heures de pointes et l'aménagement d'un P+R. Comme le PCM de Tubize l'a montré, ce site est en effet idéalement placé en termes d'attrait par rapport aux files rencontrées sur l'A8 ;
- Ann.3.3.2 • d'aménager un P+R à Hennuyères. A relever qu'une analyse du potentiel de fréquentation du point d'arrêt RER d'Hennuyères révèle qu'elle est insuffisante pour justifier d'y dévier la ligne de bus n° 115 (moins de 200 passagers potentiellement rabattus en bus par jour), en regard des plus de 1'500 passagers déjà présents dans les bus en relation avec Soignies et Braine-le-Comte. Le rabattement de Rebecq et de Quenast sur le point d'arrêt d'Hennuyères sera donc limité à la voiture et aux vélos (voir chapitre 3.4 "plan pour les déplacements en modes doux" ci-après).



# Potentiels d'alternatives à la voiture : enjeux pour les transports en commun à l'échelle intercommunale



## Pour les liaisons entre Rebecq et les pôles extérieurs

Potentiel TC : bon → ; moyen → ; insuffisant →

- l'accès bus à la gare d'Enghien est bon, mais ils ne peuvent pas concurrencer automobile en temps de parcours (A8 + N7)
- l'accès bus aux gares IR de Tubize et IC de Braine-le-Comte est déjà bon et peu perfectible
- en lien avec Braine-l'Alleud - Ittre, des temps de parcours en bus dissuasifs. Compte tenu des contraintes de correspondances, il y a peu de potentiel

### ➔ En lien avec les projets du RER :

- dévier les lignes de Hal et/ou de Tubize en lien avec :
  - \* la création d'un point d'arrêt RER à Saintes ? ➔ Voir annexe 3.3.1
  - \*\* ou la desserte de la ZI de Saintes ? ➔ Voir annexe 3.3.1
- développer une liaison bus en rabattement de / vers le point d'arrêt d'Hennuyères ? ➔ Voir annexe 3.3.2

## Pour la desserte de Rebecq

- demande concentrée sur Rebecq et Quenast, facilitant une desserte régulière (ligne 115)
- desserte des autres secteurs faible, limitée à des échanges Quenast-Rebecq, mais offrant peu de liens avec le reste du territoire communal ➔ Voir figure 3.3.2

### 3.3.2 Desserte de Rebecq par les transports en commun

Fig 3.3.2 Pour assurer la desserte des zones les plus denses de la commune, il est proposé de préserver l'itinéraire de la ligne n°115b Quenast – Montgras – Rebecq, durant les heures de pointe. Compte tenu des difficultés de croisement sur l'axe des rues du Dr Colson et du Pont, les bus seront maintenus hors heures de pointes sur l'itinéraire plus direct entre Quenast et Rebecq par la rue Trieu du Bois. Le Proxibus prendra le relais dans l'axe des rues du Dr Colson et du Pont vers la rue du Montgras, avec une correspondance à l'ancienne gare de Rebecq.

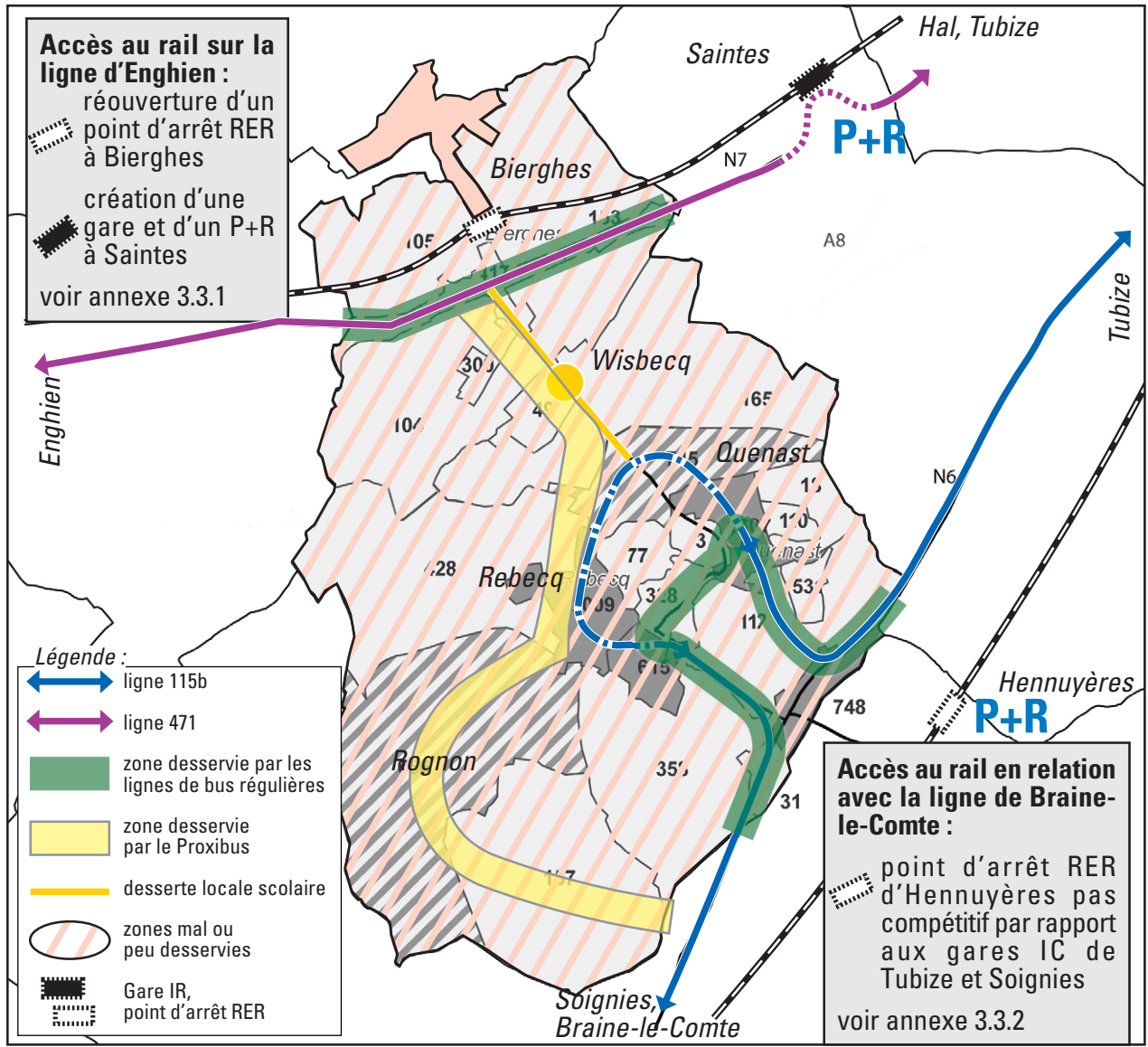
Certaines zones restent isolées des lignes de bus régulières, telles que :

- le Bois de Strihou, où la faible demande ne justifie pas d'y développer ou d'y dévier une desserte de type " ligne de bus régulière". Sa desserte par le Proxibus est à envisager ;
- les zones rurales, dont la desserte doit être poursuivie comme actuellement sous la forme d'un rabattement vers les lignes régulières, à l'aide du Proxibus.

Il est également proposé que suite au déménagement des bâtiments administratifs, l'arrêt de bus "Hospice" soit rétabli, pour permettre un accès aisé à la Maison Communale. \*



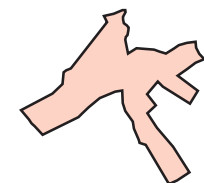
# Enjeux de desserte du territoire communal par les transports collectifs



Déjà une bonne offre sur Bierghes avec la ligne 471 et sur Quenast - Rebecq avec la ligne 115b, à optimiser par :

- une déviation du 471 en rabattement sur le rail en cas d'ouverture d'une gare ou d'un point d'arrêt à Saintes
- la déviation de la ligne 115 par la rue du Montgras est envisagée aux heures de pointe

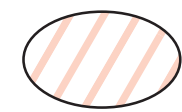
**Deux types de zones pas ou peu desservies :**



**Bois de Strihou :**

- Secteur isolé, ne pouvant pas justifier la création d'une ligne de bus régulière
- Pas de possibilité de rebrousser chemin pour permettre la déviation d'une ligne de bus régulière existante

**A desservir par le Proxibus, demande à affiner avec les habitants concernés**



**Zones rurales :**

- Très peu denses, ne justifiant pas de desserte par une ligne de bus régulière
- Projet de desserte scolaire de Rognon à l'étude par le TEC.

**Poursuivre les optimisations du Proxibus**

### **3.4 PHASE 3.4 – PLAN DES DEPLACEMENTS DES MODES DOUX**

#### **3.4.1 Principes de prise en compte des modes doux**

Le cahier des charges des PCM prévoit de développer la mobilité piétonne et cycliste. L'objectif est de permettre à ces catégories d'usagers de mieux se déplacer sur le territoire de la commune et d'augmenter l'usage des modes doux comme alternative à la voiture. Pour ce faire, il faut :

- favoriser les déplacements quotidiens, en définissant des itinéraires cyclables et piétons ;
- aménager et/ou réaménager des tronçons du réseau, pour les rendre praticables pour les vélos et les piétons.

Dans le cadre des PCM, l'attention n'est pas portée sur les itinéraires de loisir, mais sur des liaisons d'attrait quotidien. La priorité est donnée aux dessertes des commerces et des services (poste, maison communale, centre sportif, etc.), aux écoles, aux liaisons inter-villages et au rabattement vers les pôles de mobilité (arrêts de bus, gares ferroviaires).

Plus que le nombre total de kilomètres aménagés, c'est la continuité des itinéraires qui importe. C'est cette cohérence qui offre aux usagers la possibilité de se déplacer de manière sûre. La prise en compte des cyclistes sur des tronçons isolés, au coup par coup, ne suffit pas. Un segment de voirie ne constitue qu'un élément d'itinéraire.

Autre aspect important : la priorité donnée à certains trajets plutôt que d'autres. Pour lier deux cœurs de villages, par exemple, il s'agit de choisir l'itinéraire le plus direct, en évitant les segments de voiries jugés dangereux, ou en les sécurisant si aucune alternative efficace ne se présente.

Comme dans les autres chapitres du PCM, ces principes se développent sous forme d'outils d'aide à la décision, permettant aux élus et aux services techniques de disposer d'un cadre général, sur lequel ils pourront baser leurs priorités d'aménagements.



### 3.4.2 Critères d'élaboration d'un réseau pour les modes doux

Le développement de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement passe par la constitution d'un réseau continu couvrant la commune et se prolongeant sur les entités voisines. La mise au point de ce réseau repose sur cinq principes, énumérés dans le tableau ci-dessous.

Itinéraire sécurisé	Itinéraire cohérent	Sans détours inutiles	Itinéraire attractif	Itinéraire confortable
Plus le trafic et la vitesse des automobiles sont élevés, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voirie	Continuité du réseau cyclable, pas de maillon manquant sous prétexte d'impossibilité d'aménagement de certains tronçons	Le plus court est le mieux, sauf si le trajet serait trop contraint par des dénivelés, des charges de trafic ou des problèmes de sécurité	Accéder à la rue principale, relier des pôles d'animation, sportifs, culturels ou commerciaux, par un jalonnement performant et compréhensible par tous	Aménager une surface de roulement plane, veiller au choix du bon revêtement, limiter l'exposition au bruit, au vent, aux poids lourds

La mise en œuvre concrète consiste généralement à établir une cohérence entre les aménagements existants issus de divers contextes (RAVeL, pistes cyclables sur voiries régionales, aménagements locaux, etc.), tout en définissant de nouveaux objectifs (itinéraires à créer).

L'initiative du réseau cyclable procède donc d'une réelle volonté politique de coordination et de concertation dans le temps.



### 3.4.3 Réseau cyclable à l'échelle inter-communale

Fig.3.4.1 Afin d'éviter un regard trop centré sur la commune, il convient d'analyser le réseau cyclable à l'échelle des entités voisines. De cette manière, il est possible d'avoir un aperçu des itinéraires cyclables proposés aux alentours de Rebecq. Le maillage cyclable représenté<sup>2</sup> illustre ce qui, à terme, fera office de liaisons continues et sécurisées au sein et entre les différentes communes.

A cette échelle, Rebecq doit pouvoir matérialiser des itinéraires sécurisés vers Tubize et sa gare SNCB :

- premièrement, depuis Quenast via la rue Ripainoise ;
- deuxièmement, depuis la cité Floréal via la rue d'Hennuyères. Il faut également veiller à permettre une liaison vers le point d'arrêt RER d'Hennuyères via la drève Léon Jacques et la rue du Grand Péril.

### 3.4.4 Schéma cyclable et piéton de la commune de Rebecq

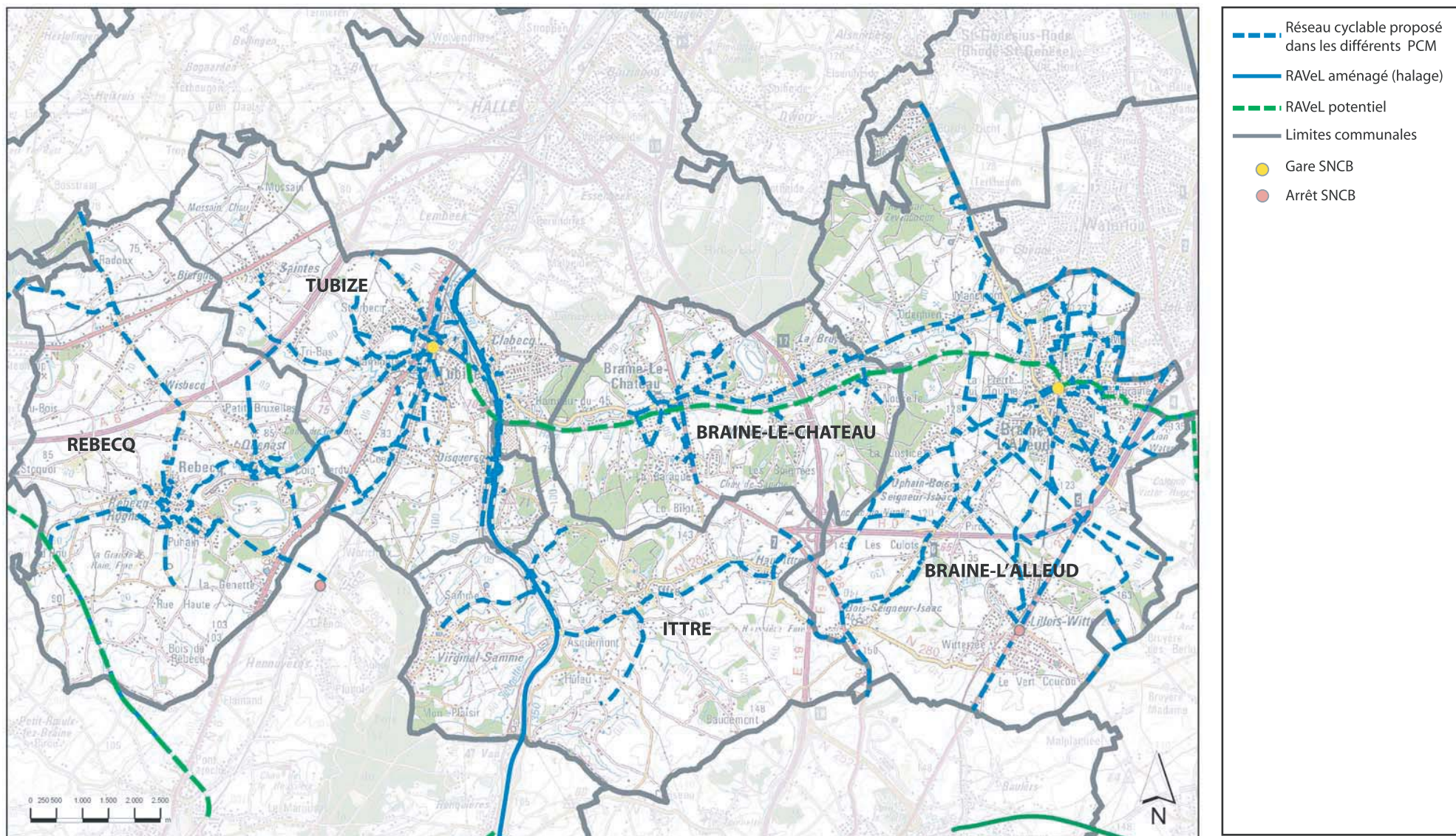
Fig. 3.4.2 Dans le cadre du PCM, un réseau d'itinéraires cyclables et piétons est proposé. Il représente, à l'échelle de la commune, l'ossature des déplacements doux. Le principe de ce réseau est de permettre de rejoindre à pied et à vélo le centre de Rebecq et de faciliter les liaisons inter-villages. Sur la carte, on distingue l'ensemble des branches constituant le projet de réseau cyclable. Il s'articule autour et à partir des villages de Rebecq, Quenast et Bierghes.

Chacune des branches emprunte soit des tronçons de voiries, soit des chemins existant ou encore des chemins à recréer. C'est le cas par exemple de l'axe 1, reliant Rebecq à Quenast en longeant la Senne. A cet endroit le sentier, quoique figurant à l'atlas, n'existe plus sur le terrain.

<sup>2</sup> Source : ICEDD et Transitec (Tubize, Rebecq, Ittre, Braine-le-Château), Egis et Agora (Braine-l'Alleud).

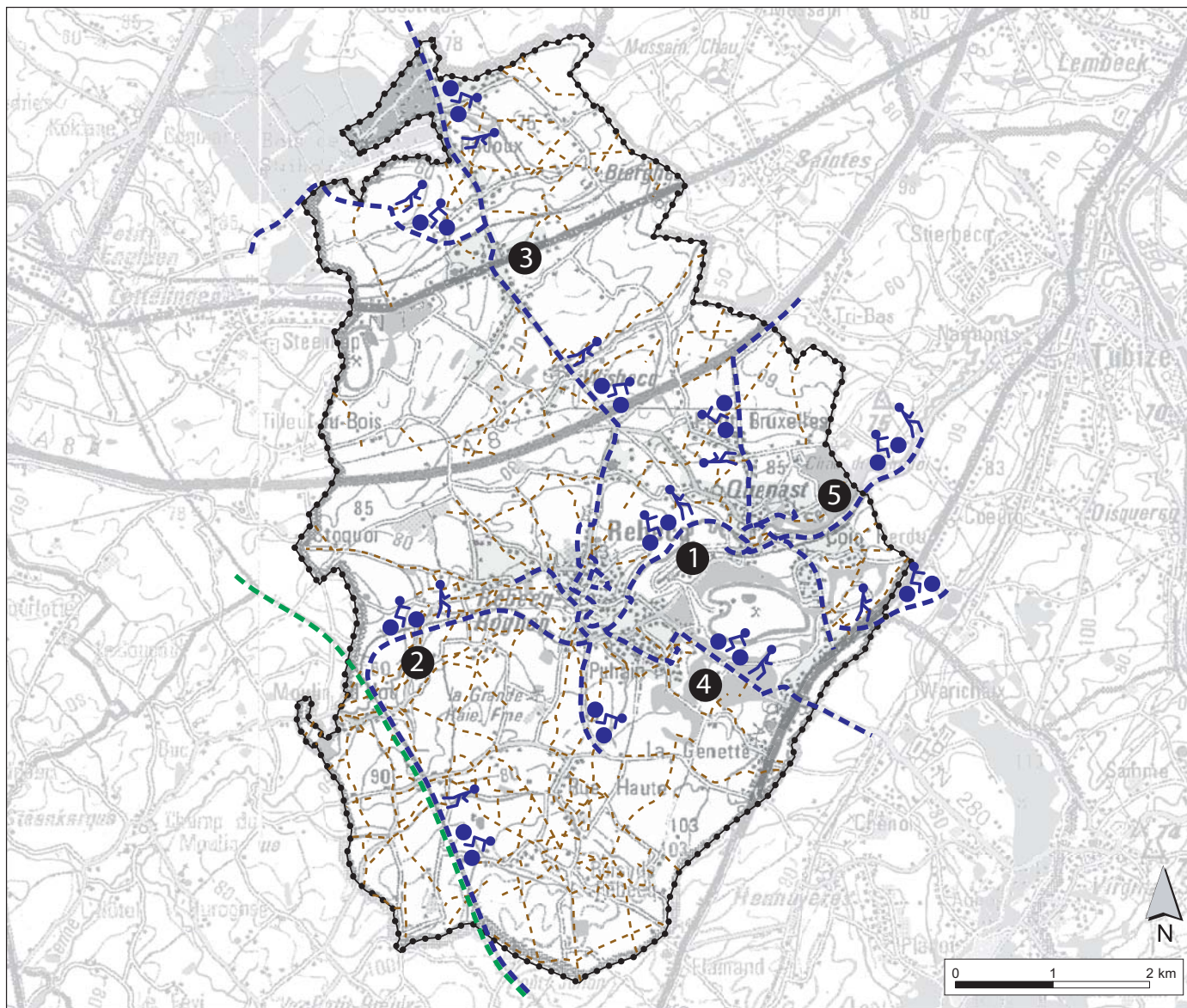


# Réseau cyclable à l'échelle inter-communale





# Réseau cyclable et piéton - vue générale



LE RESEAU REGIONAL

--- RAVeL potentiel

LE RESEAU COMMUNAL

 Itinéraire cyclable et/ou piéton

--- Sentier

■ Agglomération

- 1 La Liaison Rebecq-Quenast le long de la Senne en réaménageant un ancien sentier vicinal.
- 2 L'itinéraire Rebecq - Rognon, et sa continuation sur l'ancienne ligne du chemin de fer (L123).
- 3 Un cheminement vers Wisbecq empruntant la rue du Montgras et continuation vers Bierghes.
- 4 Le passage par la chaussée de la Genette et la drève Léon-Jacques pour rejoindre le quartier Germinal et l'arrêt d'Hennuyères.
- 5 Itinéraire le long de la rue Ripainoise pour rejoindre la gare de Tubize.

Fond de plan : IGN 1/100 000.



**Fig. 3.4.2 Les principaux axes s'articulent sur :**

- la liaison Rebecq - Quenast le long de la Senne, en aménageant un ancien sentier vicinal ;
- l'itinéraire Rebecq - Rognon et son prolongement sur l'ancienne ligne du chemin de fer (L123) vers Braine-le-Compte ;
- un cheminement vers Wisbecq, empruntant la rue du Montgras et continuant vers Bierghes, ainsi qu'Enghien ;
- le passage par la chaussée de la Genette et la drève Léon-Jacques, pour rejoindre le quartier Germinal et l'arrêt d'Hennuyères ;
- l'itinéraire le long de la rue Ripainoise, pour rejoindre la gare de Tubize.

**Les autres branches du réseau :**

A ces axes principaux s'ajoutent diverses liaisons, comme celle permettant de rejoindre Quenast à la piscine ou l'itinéraire par la rue Quenestine, menant au quartier du Try-bas de la commune de Tubize.

Les itinéraires sélectionnés ne représentent pas de manière exhaustive les endroits où l'on pourra rouler à vélo. En effet, le cycliste n'a pas systématiquement besoin de suivre des circuits pré-établis lors de ses déplacements quotidiens au sein de la commune. Par contre, il a besoin de sécurité le long des liaisons définies comme structurantes, comme formulé pour les axes décrits ci-dessus.

Dès lors, comment peut-on traiter l'aspect cyclable au sein des multiples zones résidentielles de la commune ? Il est évident que, pour drainer ces quartiers, il faut permettre un rabattement sur les axes vélos majeurs, dans le but d'assurer une continuité au réseau. Prenant la forme d'un maillage, ce dernier fournira une accessibilité vélo à la majorité de la population.

En pratique, ce concept se traduit par trois modes d'action :

- choisir les voiries à traiter : itinéraires desservant les quartiers et liant les villages ;
- parcourir et analyser le réseau de manière exhaustive ;
- formuler la nécessité et le type d'aménagement.

Les aménagements proposés sur les branches étudiées suggéreront, à terme, certains choix de passages et attireront l'attention des conducteurs sur la présence de cyclistes.



### 3.4.5 Itinéraires : détails de chaque branche du réseau

Fig.3.4.3 Le volet modes doux du PCM est détaillé selon sept périmètre (voir annexes 3.4.3 à 3.4.8). Ci-dessous figurent des exemples relatifs à chacun de ces périmètres :

Fig.3.4.4 **Secteur 1** : Rebecq – Quenast (cf supra pour la description et figure 3.4.4).

#### **Secteur 2** : Bierghes :

A terme, il y aura lieu d'appliquer à la rue du Radou le même type d'aménagement que celui réalisé en Flandres (Bosstraat). La configuration est similaire, mais le revêtement différent (rouge), ainsi que le filet d'eau, placent la piste cyclable à un meilleur niveau de sécurité/visibilité. Ceci permettra d'assurer la continuité de la piste cyclable via des traversées cyclables et ce, des deux côtés.

#### **Secteur 3** : Wisbecq :

La route de Quenast présente une longue ligne droite en pente, stimulant la vitesse, facteur d'insécurité pour les vélos. Un meilleur marquage et un meilleur entretien sont nécessaires. Par ailleurs, seule une séparation physique peut réellement sécuriser le cycliste dans ce contexte. La Route Industrielle, quant à elle, ne figure pas dans le réseau structurant puisque faisant l'objet d'un trafic lourd encore plus important, et que la rue de Thiembecq et le Chemin du Croly s'avèrent des alternatives plus sécurisantes pour rejoindre Quenast depuis Wisbecq. \*

#### **Secteur 4** : Rebecq Centre :

Dotée d'un cheminement séparé de la chaussée (trottoir partagé de type D10), la rue du Montgras permet déjà une liaison sécurisée entre Wisbecq et Rebecq. La place étant restreinte sur la voirie, il y a lieu de préciser l'usage d'une piste cyclable bilatérale, avec traversée en traits discontinus de part et d'autre.

#### **Secteur 5** : Rebecq Sud :

Fig.3.4.4 Dans le cadre de la réhabilitation du sentier liant Rebecq à Quenast (détaillé dans la figure 3.4.4), le PCM prévoit un signal de type F99b, indiquant l'itinéraire cyclo-pédestre en site propre, en lien avec la rampe d'accès aux terrains de loisirs.

Il existe deux amorces liant la rue Trieu du Bois vers le Sentier Cliquet. Même si cette rue ne nécessite pas d'être "calmée" ou sécurisée, un aménagement vélo permettrait d'inciter son usage pour rejoindre le "Sentier Tout Blanc", puis la rue Zaman. En cas de nouvelle voirie sur base du "Sentier Tout Blanc", il faudra y intégrer un aménagement vélo.





# Rebecq : Secteur 1 - Liaison Rebecq Quenast (réhabilitation d'un sentier et passage inférieur)

## Situation existante

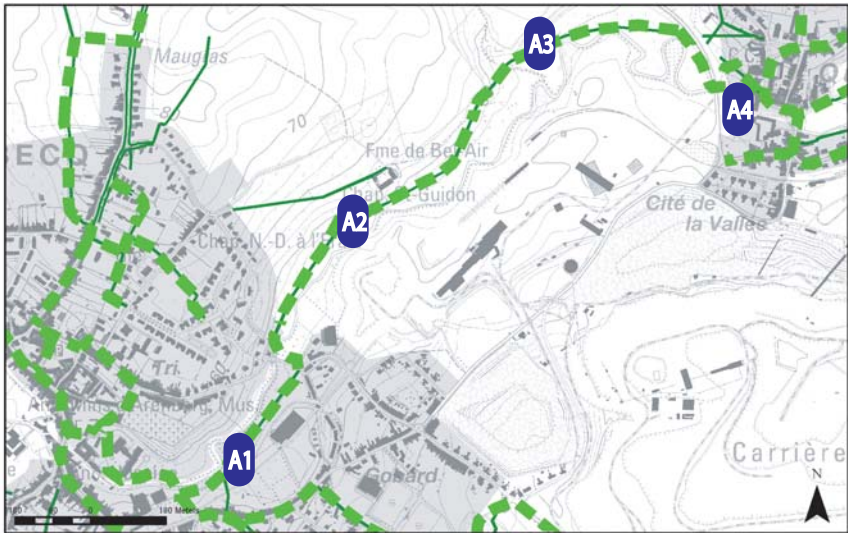


## Proposition

Mise en place d'un passage cyclo-pédestre sous le pont. L'aménagement consiste en une dalle inondable, accompagnée d'escaliers pour franchir les dénivelés, d'éclairage et d'un garde-fou.

Cette infrastructure relativement lourde, permet néanmoins de régler un "point noir" d'une liaison structurante, en site propre.

## Exemple : Spy



### A1



### A2



### A3



### A4



A terme, en remplacement des pistes cyclables marquées le long de la Drève Léon-Jacques, l'itinéraire cyclable structurant passera par la Chaussée de la Genette (pour laquelle le PCM prévoit des mesures de modération de la vitesse), et non le Chemin des Millecamps/Chemin de Braine. Le principal aménagement sera de limiter le danger en traversée de la N6 pour rejoindre la rue de la Belle Vue. Quant à un aménagement entre Genette et Urban, il réside dans le potentiel d'utilisation du sentier Tout-Blanc. Par ailleurs, la liaison modes doux entre Rebecq et le hameau de la rue Haute, chemin du Gibet, etc. se fait par la rue du Marais à Scailles. \*

**Secteur 6 : Quenast Sud :**

Dans l'optique d'une liaison avec Tubize via les rues de la Station et Ripainoise, un cheminement cyclable devra être créé vers le trottoir existant (à placer en signal D10) .

**Secteur 7 : Quenast Nord :**

Dans une optique de réhabilitation du sentier permettant de lier Rebecq à Quenast, prévoir un signal F99a indiquant un itinéraire cyclo-pédestre en site propre, à hauteur de la rue du Croly.



### 3.4.6 Stationnement pour les vélos

L'un des principaux freins à l'utilisation du vélo est le vol ou la crainte du vol. A défaut d'aménagements adaptés, l'utilisation de ce mode de transport est ainsi souvent contrainte par l'impossibilité de se garer à proximité du lieu de destination. La mise en place de stationnements sécurisés permettra de résoudre ces problèmes récurrents et ainsi d'encourager l'usage du vélo. Pour mener à bien cette réflexion, il faut analyser de manière conjointe l'aspect de la localisation et celui du type d'infrastructure, en y ajoutant le paramètre de la durée de stationnement pressentie. Ainsi, différents cas de figures sont envisageables en fonction des lieux d'implantations.

Le besoin de sécurité varie selon le contexte et la durée du stationnement. Stationner son vélo dans une ruelle sombre durant une journée ne provoque pas le même besoin de sécurité que sur une place piétonne pour un quart d'heure.




Pour du stationnement de courte durée, il ne faut pas toujours choisir le matériel le plus imposant. Un parc-vélo simple mais bien placé peut suffire, la sécurité étant assurée par le concept de "contrôle social". Le principe est de choisir un stationnement qui soit visible par un commerçant (coiffeur, pharmacie), des personnes effectuant leur service (vigile de supermarché) ou encore depuis une terrasse de café.

En matière de stationnement sur espace public, deux situations sont à distinguer :

- le stationnement sur la chaussée, en remplacement d'emplacements de voiture, présente l'avantage de ne pas réduire les espaces destinés aux piétons et affirme la place du vélo dans la ville. En choisissant la dernière case juste avant un passage piéton, on améliore la visibilité de ce dernier ;
- le stationnement sur une place, doit tenir compte des cheminements piétons, accès riverains et pompiers, des livraisons et du mobilier urbain. L'aménager avec soin et en harmonie avec le bâti est nécessaire. Il peut être lié à infrastructure existante (ex : cabine téléphonique), afin de limiter la multiplication du mobilier urbain.

Dans les cas de lieux de travail, parking-relais, etc. la durée de stationnement est généralement longue, dans des contextes pas toujours sécurisants (ex : arrière du parking d'une gare peu fréquentée). Le type d'infrastructure à préconiser est un abri fermé, en évitant de le positionner en bout de terrain ou au fond d'un parking. Il faut également éviter que ces abris ne masquent les vélos, toujours dans l'optique de "contrôle social".



Arceaux	Stationnement collectif fermé	Boxs individuels
		
<p>Le stationnement en "U renversés", peu coûteux, est applicable pour stationner durant une courte durée, dans des lieux fort fréquentés.</p>	<p>Protection totale du vélo dans une pièce à accès réservé. Utiliser des parois transparentes de préférence.</p>	<p>Offre une protection totale du vélo, mais consomme plus d'espace et est relativement coûteux. Recourir à cet aménagement pour du stationnement de longue durée en des lieux à faible contrôle social.</p>

### 3.4.7 Promotion du vélo

De plus en plus de communes, de villes, adoptent des réseaux cyclables dans le cadre d'études de planification de type PCM, créent des bandes cyclables, mettent en places des zones 30, des parcs vélos... Tout semble prêt pour accueillir des cyclistes en très grand nombre. Pourtant, force est de constater que la part modale du vélo reste faible en Wallonie.

Si les "points noirs" rencontrés par les cyclistes peuvent être solutionnés par des interventions techniques, il faudra que d'avantages d'éléments soient réunis pour gagner en nombre d'utilisateurs. Un de ces éléments réside dans la poursuite de la communication autour du vélo, généralement à l'initiative des associations et relayées par les médias ainsi que le bouche à oreille. Un autre aspect, incontournable, est celui de l'intermodalité. Comment espérer un développement des trajets cyclistes quotidiens, jugés inacceptable au-delà de 5 km, sans permettre et encourager le rabattement vers d'autres modes de transports ?

A l'échelle communale, communiquer autour du vélo repose sur deux principes : faire connaître la "politique vélo" de la commune et gagner ainsi des parts modales pour ce mode de déplacement. Ces deux objectifs de fond se développent selon deux modes d'action distincts, bien que pouvant être menés conjointement :

- mettre en valeur les aménagements projetés et existants. En effet, la mise en place d'éléments concrets doit être accompagnée d'information pour gagner en efficacité (Où s'arrête la piste cyclable ? Qu'impliquent les bandes cyclables suggérées ? Prévoit-on d'en placer à d'autres endroits ? etc.) ;
- sensibiliser, éduquer, former à la pratique du vélo. Cette démarche se mène indépendamment des aménagements existants, dans une optique d'améliorer l'image du vélo en général. Si l'on veut atteindre des modifications de comportement, et ainsi augmenter l'usage du vélo, il faut passer par une modification des représentations négatives que l'on peut avoir de la pratique cyclable (insécurité, crainte du vol, etc).



### 3.4.8 Promotion de la marche-à-pied et intégration des personnes à mobilité réduite

Une fois le véhicule garé, le bus arrivé à son arrêt, l'individu devient piéton pour arriver à son lieu de destination. Dès lors, l'objectif est d'insister sur la marche comme moyen de déplacement le plus adapté à l'environnement urbain. Marcher un peu plus, sur des distances un peu plus longues, peut être considéré comme une conséquence négative d'une faible offre en stationnement.

Or, c'est la considération inverse qu'il faut adopter : rendre le centre urbain attractif aux piétons et personnes à mobilité réduite - PMR est un objectif de sécurité et de qualité de vie. Cela se traduit par des aménagements, qui doivent également accompagner la politique de stationnement. Ainsi, on acceptera plus facilement de garer son véhicule à 300 mètres du centre, si un cheminement confortable et sécurisant est mis en place.

Les objectifs concrets visent :

- à augmenter l'offre en stationnement pour les PMR ;
- à poursuivre un réseau de cheminements piétons composés d'itinéraires continus, à l'image du sentier Maugras ;
- le centre de Rebecq, suite à des aménagements récents, bénéficie d'aménagements encourageants pour la mobilité douce, bien que certaines sections souffrent de largeurs réduites par des potelets. Le PCM recommande de poursuivre ce type d'aménagement d'espaces publics (sur la Grand-Place notamment), en veillant à une continuité et un bon entretien des cheminements pour PMR.

Il y a lieu également de relever que les bureaux d'études mettent à disposition des Services techniques régionaux et communaux en charge de la mise en œuvre du PCM une "boîte à idées", qui leur permet de disposer :

- d'une méthodologie de mise en œuvre ;
- de notions de dimensionnement (modération, stationnement, ...) ;
- de conseils en matière de parage, modération, cheminements piétons et deux-roues, PMR, etc ... ;
- d'illustrations des outils qu'ils pourront mettre en œuvre.





### **3.5 PHASE 3.5 – POLITIQUE DU STATIONNEMENT**

#### **3.5.1 Enjeux en termes de parkings d'échanges, à l'échelle intercommunale**

Une réflexion à l'échelle des communes de Braine-le-Comte, d'Enghien, d'Ittre, de Rebecq et de Tubize a été menée en matière de P+R ferroviaires.

Le PCM de Tubize montre que les possibilités d'extension de P+R y sont limitées, compte tenu de la densité aux abords de la gare, ainsi que des projets d'urbanisation des sites de Fabelta Nord et de Brenta. La situation est similaire à Hal. Pour l'accès au rail en voiture au Nord-Ouest de Rebecq (Bierghes), il est donc proposé de valoriser :

- soit un P+R au point d'arrêt à réouvrir à Saintes ;
- soit, si possible, les parkings prévus dans le projet de la Zone d'Activités Economiques Mixtes – ZAEM des Saintes II (dans le triangle A8 – TGV – chaussée d'Hondzocht). Ce parking serait relié par une navette bus aux lignes ferroviaires d'Enghien (point d'arrêt à Saintes) et de Tubize, également utile aux employés et visiteurs de la ZAEM.

Comme évoqué ci-dessus, les navetteurs en relation avec le Sud-Est de l'A8 (Rebecq, Quenast), seront dirigés vers les P+R de Braine-le-Comte et d'Hennuyères, en cours d'étude par la SNCB.



### 3.5.2 Politique de stationnement à l'échelle communale

A l'échelle communale, les enjeux de stationnement se focalisent essentiellement au cœur du village de Rebecq.

Fig. 3.5.1 Plusieurs paramètres influencent l'offre actuelle, notamment :

- les réaménagements récents (rues du Dr Colson et du Pont) et projetés (Grand'Place), qui réduisent légèrement l'offre dans ces secteurs importants pour l'accès à Rebecq ;
- la largeur de la rue du Dr Colson, entre la rue du Montgras et la rue de la Chapelle, où les bus ne peuvent pas se croiser si le stationnement est maintenu. Il est donc proposé de l'interdire en journée ;
- la largeur de la rue de la Cure, entre la Grand'Place et le coude avant la Senne, où la délimitation des emplacements de stationnement pour matérialiser les zones de croisements fera perdre quelques emplacements (voir chapitre 3.2 ci-avant).

Fig. 3.5.2 L'axe commerçant des rues du Dr Colson et du Pont ne présente pas une offre suffisante en nombre de places pour satisfaire toutes les demandes de stationnement. Pour préserver la fonction économique, il est nécessaire d'en limiter l'accès aux clients et visiteurs des commerces et services.

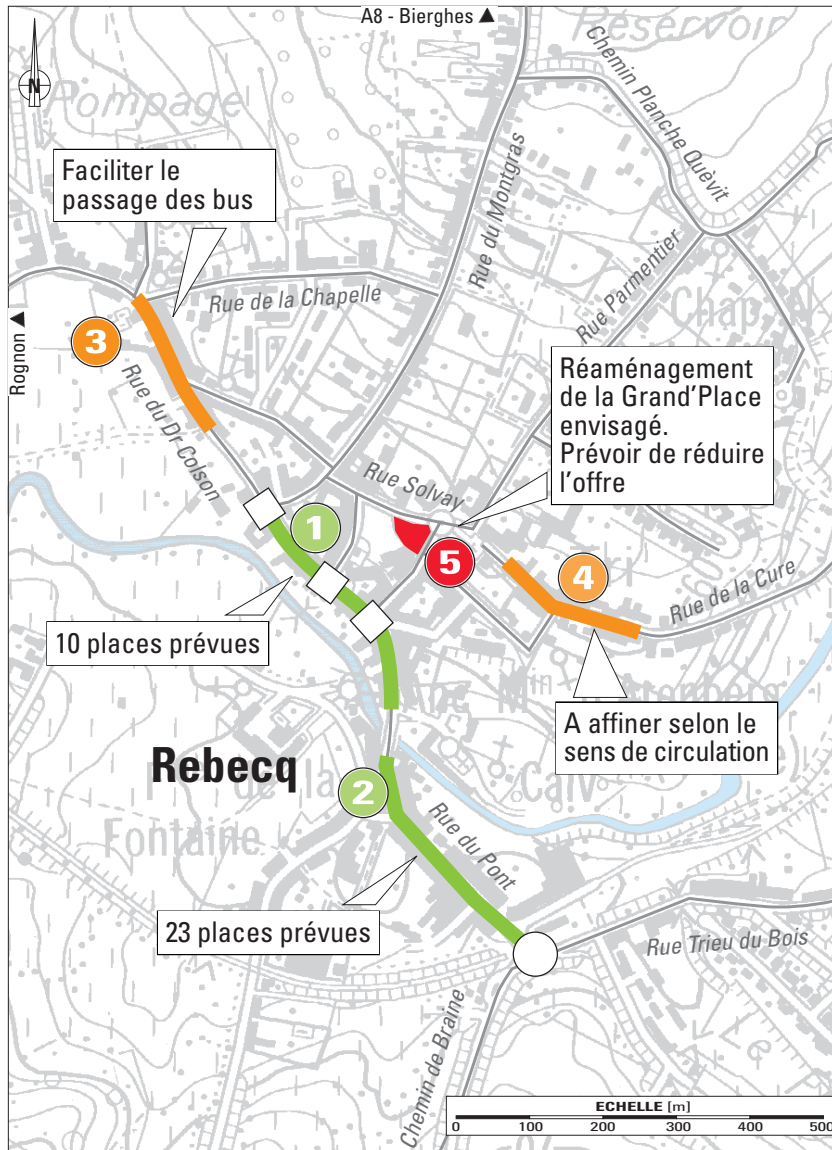
Ann.3.5.1 et 3.5.2 Ce contrôle de l'usage passe par une limitation de la durée de stationnement autorisée. Pour une commune comme Rebecq, la mise en œuvre d'horodateurs n'est pas conseillée. C'est donc l'instauration d'une zone bleue qui est recommandée, limitée à 3 heures de durée de stationnement.

Ann. 3.5.3 Dans la rue du Dr Colson, le nombre limité de places de stationnement ne permet d'accueillir que les clients et visiteurs. Dans la rue du Pont en revanche, il serait envisageable d'y ajouter les résidents, moyennant la délivrance de cartes riverains.

Fig. 3.5.3 La zone bleue ainsi proposée s'accompagnera inévitablement de reports des usagers de longue durée et des riverains, évalués à 25 à 30 véhicules. A moins de 300 mètres de la zone bleue, près de 280 places non réglementées sont disponibles en cumulant les parkings de la Grand'Place, du CPAS, du centre administratif et de la gare. Occupés par moins de 180 véhicules, ces secteurs totalisent une réserve de plus de 90 places. La capacité d'accueil aux abords immédiats de la zone bleue projetée est ainsi trois fois supérieure aux reports attendus, qui ne poseront donc aucun problème.



## Potentiels d'évolution de l'offre en stationnement à l'échelle de Rebecq



### ➔ Offre actuelle de 350 places

#### Offre après travaux :

- ① **Rue du Docteur Colson** : 10 places entre Montgras et la Senne
- ② **Rue du Pont** : 23 places (dont une pour handicapé), entre la Senne et le plateau de la Gare

➔ **Une offre limitée, inférieure à la demande, nécessitant d'en réglementer l'usage**

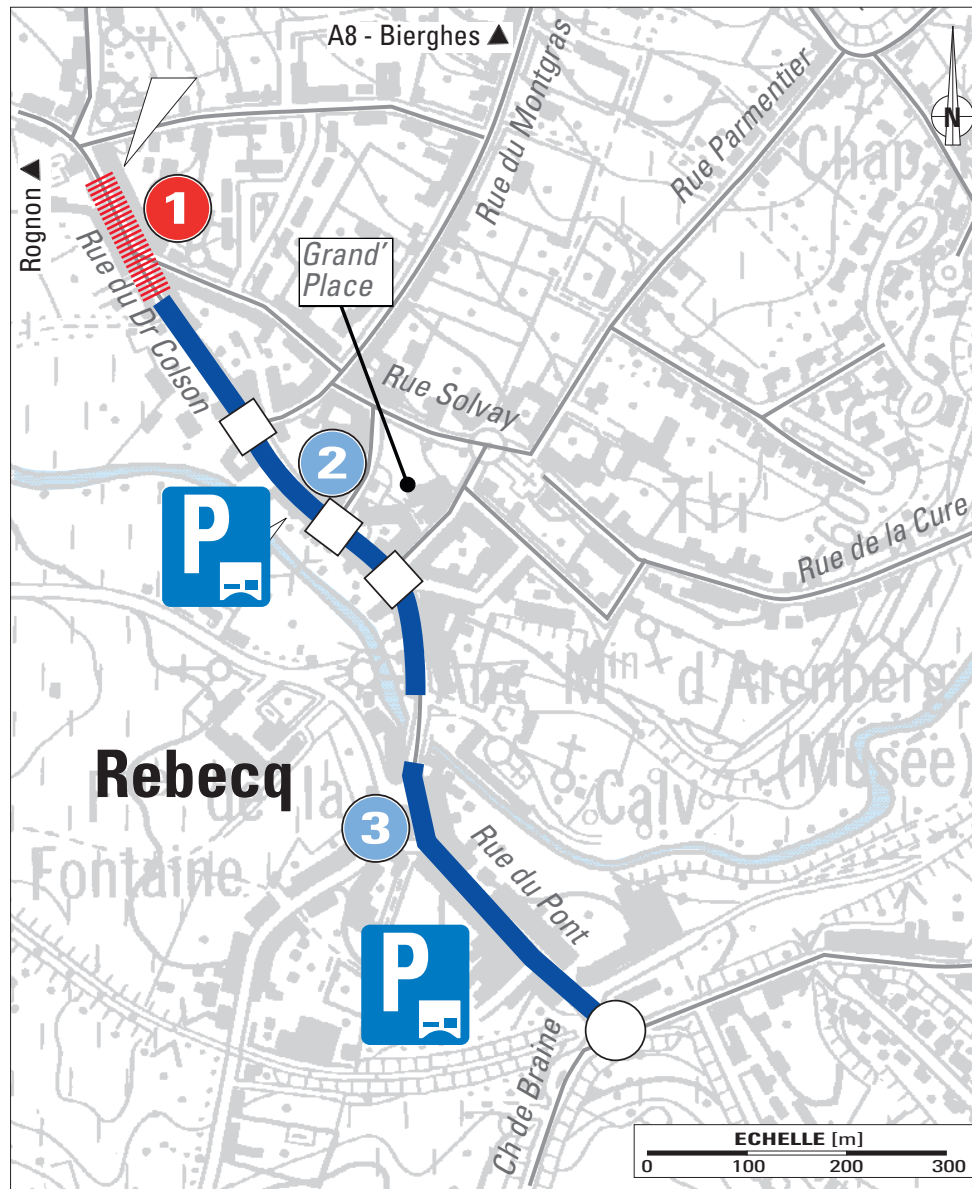
#### Propositions ponctuelles :

- ③ **Rue du Docteur Colson** : stationnement à vocation résidentielle, mais dans un tronçon étroit emprunté par les bus :
  - ➔ étudier les possibilités d'aménager des places au carrefour de la rue de la Chapelle (entériner un usage déjà effectif)
  - ➔ interdire le stationnement en jours ouvrables entre 7h30 et 18h30
- ④ **Rue de la Cure** : stationnement à vocation résidentielle, circulation locale :
  - ➔ maintien du double sens et d'une partie de l'offre en stationnement, à délimiter pour faciliter les croisements (voir la boîte à idées pour les modalités de mise en oeuvre de stationnement alterné)

#### Réaffectations nécessaires :

- ⑤ **Grand'Place** : réaménagement projeté par la commune : réduction de l'offre à 83 places, soit une réduction de 10 à 15% de l'offre actuelle
- ➔ **suppression envisageable d'une dizaine de places**

# Politique de stationnement proposée dans l'axe commerçant rues du Dr Colson et du Pont



**1 Rue du Docteur Colson Nord - contrainte des bus : ~ 15 pl**

Stationnement interdit de 7H30 à 18H30

**2 Rue du Docteur Colson Sud - Secteur commerçant : ~ 50 pl**



Réglementation favorisant les clients :  
- durée limitée à 3h00 (zone bleue)

**3 Rue du Pont - Secteur mixte : ~ 25 places**



- durée limitée à 3h00 (zone bleue)  
- avec carte riverains

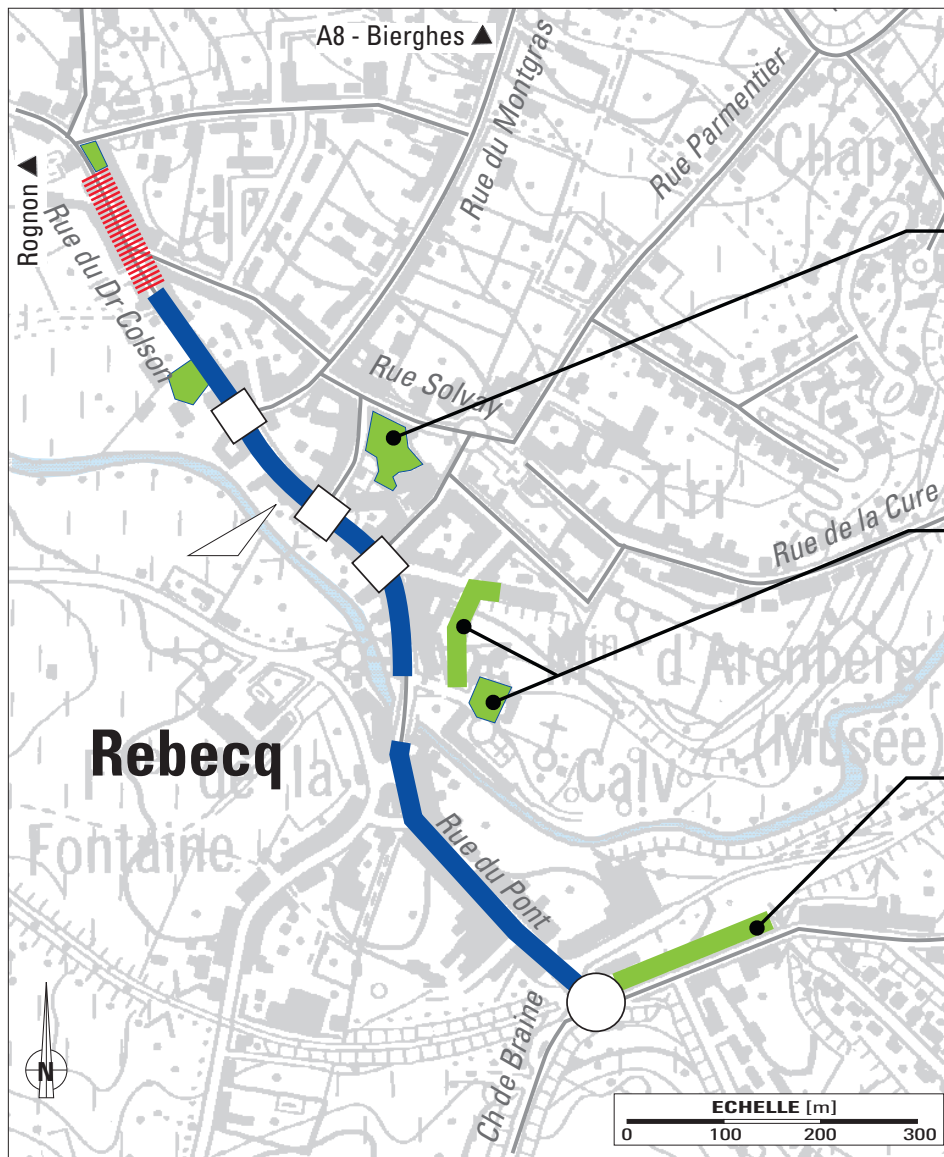
➔ Environ 80 places en zone bleue sur 350 places, soit moins d'un quart de l'offre à réglementer

25 à 30 usagers non satisfaits (voir alternatives figure 3.5.3)

Etat actuel*		Scénario	
100% d'occupation à 10h	Hyp.: ~ 15 % CD (<2h) (15 usagers)	90% d'occupation à 10h	10%
	Hyp.: ~ 20 % MD (<4h) (20 usagers)		Hyp.: ~ 30 % CD (<2h) (20 à 25 usagers)
	Hyp.: ~ 35 % LD (>4h) (30 à 35 usagers)		Hyp.: ~ 30 % MD (<4h) (25 à 30 usagers)
	Hyp.: ~ 30 % résidents (30 usagers)		Hyp.: ~ 30 % résidents (25 à 30 usagers)

\*pas d'enquête car travaux, hypothèses établies par extrapolation de rues similaires dans d'autres communes

# Report des usagers de la zone bleue et de la rue du Dr Colson - potentiels de valorisation des parkings alternatifs



OFFRE	OCCUPATION	RESERVES DISPONIBLES
<b>Réaménagement parking Grand'Place</b> 80 à 85 places	80-85%	➔ 15 à 20 places
<b>Parking centre administratif - CPAS</b> 70 places	85%	➔ 10 places
<b>Parking de la gare</b> 60 places	30%	➔ 40 places
<b>Bilan de l'offre disponible :</b> ~ 210 à 215 places non réglementées, moins ~ 150 déjà occupées		<b>Au total :</b> > <b>60</b> places encore disponibles
<b>Des places disponibles en quantité suffisante dans les différents parkings du centre pour pouvoir accueillir les 25 à 30 usagers non satisfaits de la nouvelle zone bleue et de la rue du Dr Colson</b>		

### 3.6 PHASE 3.6 – PLAN DES DEPLACEMENTS SCOLAIRES

La commune de Rebecq compte six écoles d'enseignement fondamental sur son territoire : une école à Bierghes, deux écoles au centre de Rebecq, et trois à Quenast. Les élèves en âge d'étudier en secondaire migrent principalement vers Enghien, Soignies, Braine-le-Compte ou encore Bruxelles. Les écoles de la commune totalisent environ 700 élèves au quotidien, ce qui représente des enjeux en matière de mobilité locale.

Les chiffres de l'enquête sur les modes de déplacement pour rejoindre les écoles du territoire communal révèlent un faible usage de la marche à pied et encore moins du vélo, expliqué en grande partie par le jeune âge des élèves, lié aux caractéristiques générales des écoles, fondamentales (gardiennes et primaires). Le transport en bus (TEC et ramassage scolaire) est lui aussi très peu utilisé. L'usage de la voiture s'explique largement par la faible autonomie des élèves jusqu'à la cinquième primaire. La sécurisation des cheminements vers les écoles et la promotion des déplacements en bus constitue un enjeu pour diminuer l'importance des trajets en voiture. Les distances à parcourir ne sont en effet jamais très importantes, puisqu'il s'agit d'écoles de villages touchant des enfants venant des alentours directs, distants de moins de 4 kilomètres.

- Fig. 3.6.1 L'école de "Bierghes" jouit d'une bonne accessibilité : pourtant proche de la chaussée d'Enghien, l'école se situe le long d'une parallèle à l'axe principal permettant le transit vers le Nord de la commune. A ce titre, elle est donc relativement à l'abri d'une circulation de vitesse élevée. Des places de parkings sont disposées devant l'école et trois des quatre rues rencontrant le rond-point sont équipées de traversées piétonnes. Néanmoins, certaines améliorations peuvent être mises en œuvre. Soulignons l'inexistence de trottoirs pour rejoindre la chaussée d'Enghien et l'ancien marquage encore visible pouvant mener à des confusions.
- Fig. 3.6.2 L'école "Ruelle" à Rebecq bénéficie d'une localisation à l'abri du trafic et d'un accès au parking relativement sécurisant. La mise en places de bornes fermant l'accès aux voitures depuis la rue de la Cure permettrait d'exclure les risques liés à la cohabitation des voitures, piétons et vélos (la ruelle est en Sens Unique Limité - SUL).

Excepté un espace de dépose-minute à créer, l'école "Les Petits-Pas" à Quenast, jouit d'un espace de stationnement sur la Place du Centenaire et d'un cheminement sécurisé par un APS.



# Sécurité et mobilité aux abords des écoles - synthèse et propositions



Bierghes - Ecole communale - Rue Caporal Tresignies : 139 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne

**Aménagement piéton/cyclable :** Pas de trottoir pour rejoindre l'axe de la chaussée d'Enghien **1**

**Stationnement dépose minute :** OK

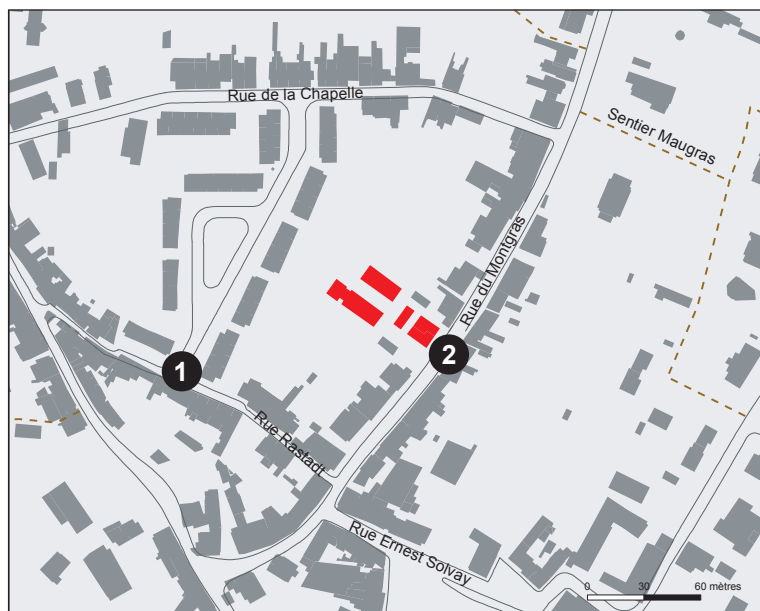
**Stationnement cheminement piéton :** Places de parking et trottoir le long de la chaussée **2**

**Range vélos :** OK

**Zones 30 :** OK

**Opération :** Brevet de cycliste, journée vélo

**Ramassage scolaire :** /



Rebecq - Ecole communale Montgras - Rue du Montgras : 157 élèves

**Appréciation générale :** Mauvaise

**Aménagement piéton/cyclable :** Les vélos roulent sur les trottoirs, chutes au croisement Rastadt/Croix du feu à cause des poteaux en bois et du mauvais état de la chaussée. **1**

**Stationnement dépose minute :** A créer devant l'école **2**

**Stationnement cheminement piéton :** Accès à l'arrière pour les voitures, rue Rastadt pour les piétons

**Range vélos :** OK

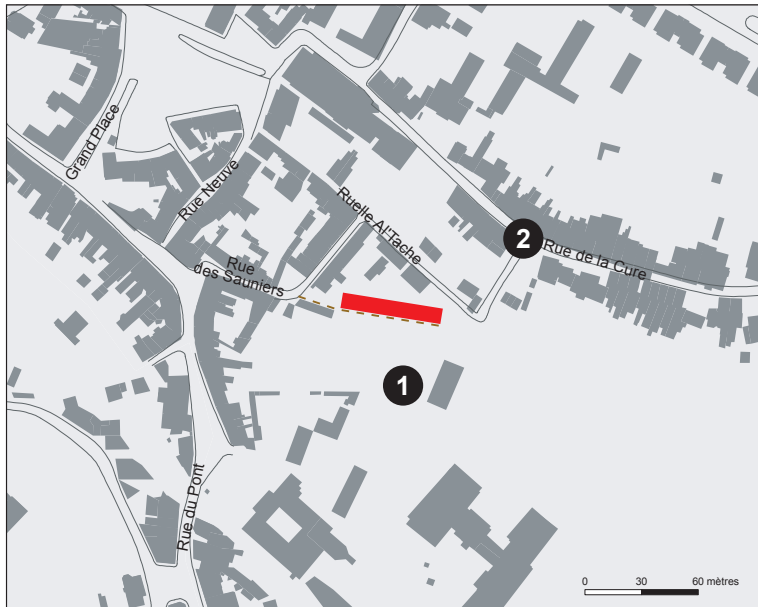
**Zones 30 :** Plateau existant. Places de parkings masquent l'entrée de l'école **2**

**Opération :** Brevet du cycliste (5ème) et journée vélo (3-4-5-6ème), piste sécurité au vélodrome.

**Ramassage scolaire :** /



# Sécurité et mobilité aux abords des écoles - synthèse et propositions



Rebecq - Ecole communale Ruelle - Ruelle Al'Tache

**Appréciation générale :** Bonne

**Aménagement piéton/cyclable :** L'école est dans une ruelle, pas d'aménagements majeurs nécessaires

**Stationnement dépose minute :** /

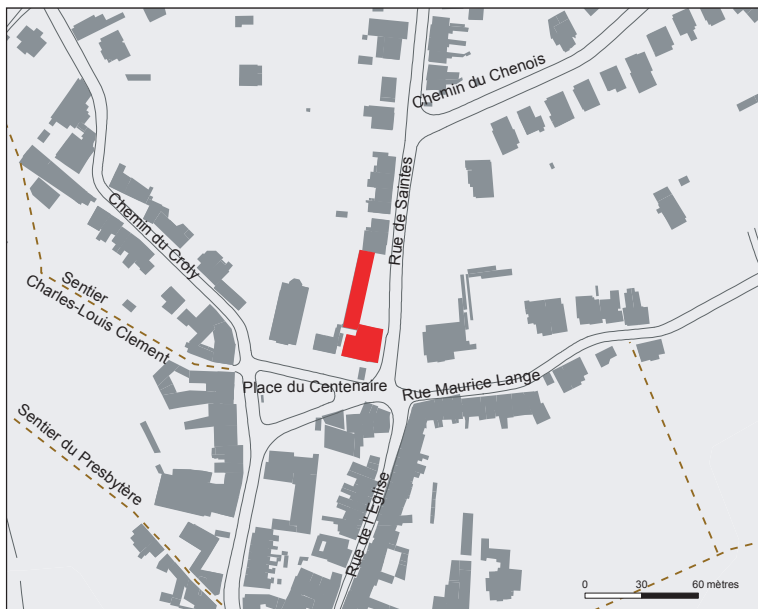
**Stationnement cheminement piéton :** Cheminement aménagé pour garderie. Trajet par l'escalier serait utilisé par les parents si le trottoir faisait le tour du parking **1**

**Range vélos :** OK

**Zones 30 :** Projet de bornes fermant l'accès voiture **2**

**Opération :** Brevet du cycliste

**Ramassage scolaire :** /



Quenast- Ecole communale Les petits Pas - Rue de Saintes : 66 élèves

**Appréciation générale :** Bonne

**Aménagement piéton/cyclable :** Ok, présence d'un APS Place du Centenaire

**Stationnement dépose minute :** Espace insuffisant devant l'école, et peu utile d'en créer sur la Place

**Stationnement cheminement piéton :** OK

**Range vélos :** OK

**Zones 30 :** OK

**Opération :** Brevet du cycliste

**Ramassage scolaire :** Pas de possibilité d'arrêt de bus : celui-ci s'arrête face à l'entrée.

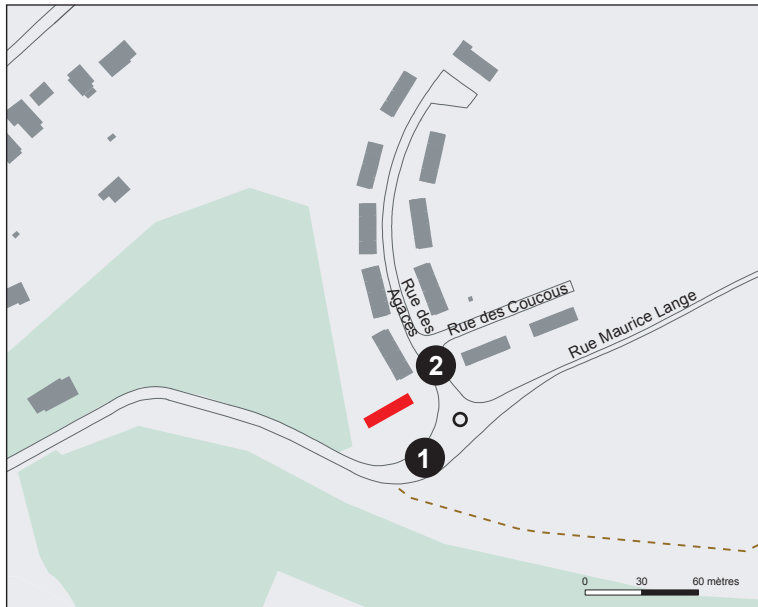
Fig. 3.6.3 L'école "Les Tourterelles", rue Maurice Lange à Quenast, bénéficie d'un large espace qui n'est pas hiérarchisé. Il faut mettre en place des marquages au sol permettant de délimiter des places de stationnement, de dépose-minute, ainsi qu'une traversée piétonne. La signalisation zone 30 devrait être renforcée, afin de marquer véritablement le contexte routier d'abord d'écoles.

La "Petite école Bleue", à la Cité Germinal, nécessite un marquage de l'espace de stationnement face à l'école, ainsi qu'une traversée piétonne permettant d'y accéder de manière sécurisée. Un passage piéton est également nécessaire rue des Frères Demaret, au terme du cheminement piéton venant de l'école.

Fig. 3.6.4 A Rebecq, l'école du Saint-Gery présente la particularité de fonctionner sur un dispositif transitoire (goulot de rétrécissement, circulation alternée et demi-lunes sécurisant les cheminements vers la place communale). Mis à part le changement de priorité du passage alterné, cet aménagement deviendra permanent.



# Sécurité et mobilité aux abords des écoles - synthèse et propositions



Quenast - Les Tourterelles - Rue Maurice Lange : 29 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne

**Aménagement piéton/cyclable :** Pas de trottoir côté champs (à aménager) donc stationnement illégal côté école **1**

**Stationnement dépose minute :** L'espace est suffisant pour créer un espace spécifique

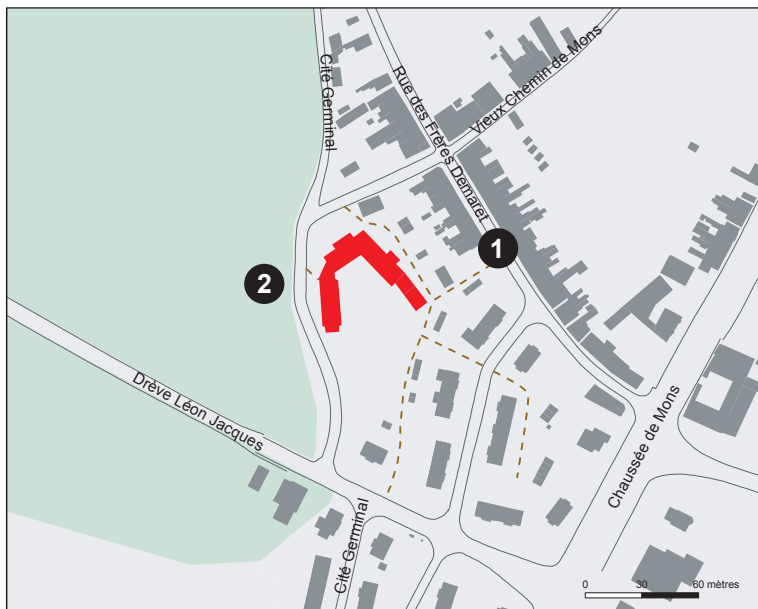
**Stationnement cheminement piéton :** Espace disponible pour quelques emplacements. **1**  
Un passage piéton doit alors sécuriser la traversée

**Range vélos :** A créer

**Zones 30 :** Placer ralentisseurs et panneaux zone 30 **2**

**Opération :** Brevet du cycliste, journée vélo

**Ramassage scolaire :** Les bus déposent les enfants au grillage. Cet arrêt n'est pas signalé



Quenast - La Petite Ecole Bleue - Cité Germinal : 84 élèves

**Appréciation générale :** Moyenne

**Aménagement piéton/cyclable :** Nombreux accès par sentiers aménagés. Souhait d'un passage piéton rue des Frères Demaret. **1**

**Stationnement, dépose minute et cheminement piéton :** Marquer au sol les places de parking, des emplacements pour dépose minute, ainsi qu'une traversée piétonne **2**

**Range vélos :** OK

**Zones 30 :** Pas de ralentisseurs et de panneaux zone 30

**Opération :** Brevet du cycliste

**Ramassage scolaire :** Les bus déposent les enfants devant le grillage arrière, pas de circulation.



# Sécurité et mobilité aux abords des écoles - synthèse et propositions



Rebecq - Saint Gery - Rue Parmentier : 255 élèves

**Appréciation générale :** Bonne

**Aménagement piéton/cyclable :** Trottoirs en cours de réalisation. APS efficace.

**Stationnement dépose minute :** Pas nécessaire

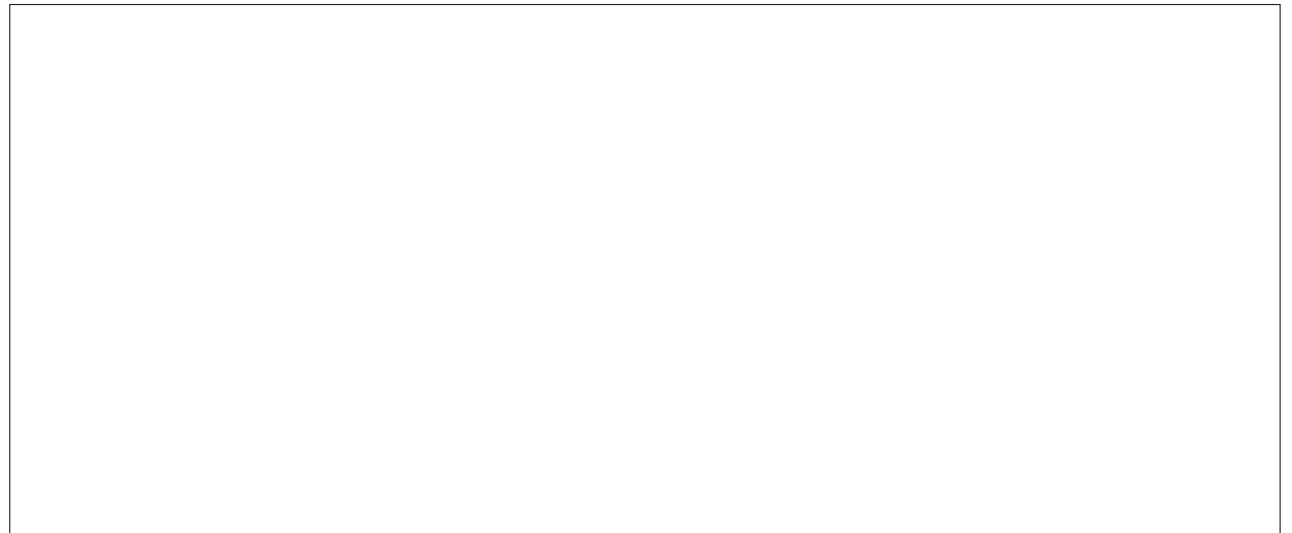
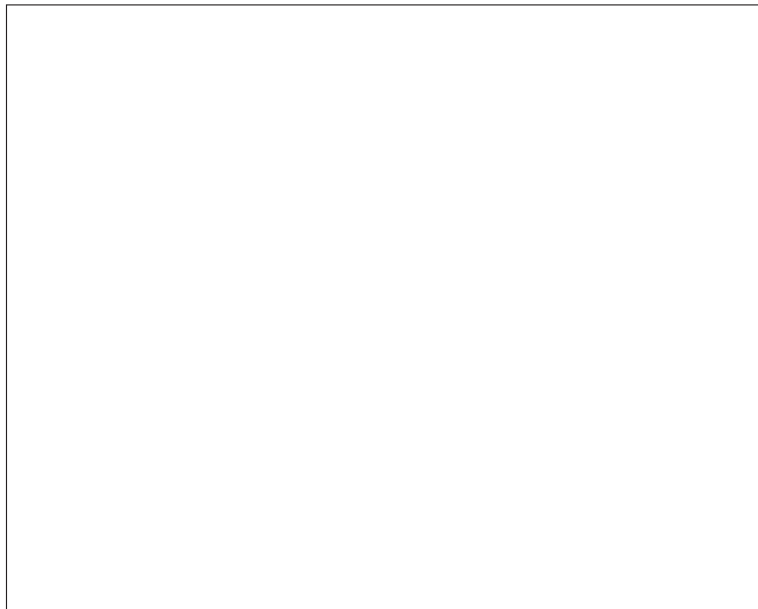
**Stationnement cheminement piéton :** Place communale, parking gendarmerie **1**

**Range vélos :** OK

**Zones 30 :** Fermeture temporaire du bas de la rue et passage alterné prioritaire le reste du temps. A terme, changer le sens de la priorité **2**

**Opération :** Brevet du cycliste et sensibilisation aux comportements adéquats

**Ramassage scolaire :** Les bus déposent les enfants au grillage. Cet arrêt n'est pas signalé



### 3.7 PHASE 3.7 – STRATEGIE D'AMENAGEMENT ET D'EXPLOITATION DES CARREFOURS STRUCTURANTS

#### 3.7.1 Mesures préconisées pour le secteur stratégique de la N6

La N6, principal axe traversant la commune, permet de relier Rebecq à Tubize au Nord et à Braine-le-Comte au Sud. Cet axe traverse une zone urbanisée sur le territoire communal, avec de nombreuses entrées charretières, souvent peu sécurisées. Or, le caractère rectiligne et la largeur importante de la voirie incitent à des vitesses élevées, pénalisant les traversées piétonnes et l'insertion des véhicules des riverains.

Ann. 3.7.1 Sur les deux kilomètres de la N6, on recense 40 à 50 accès peu ou pas sécurisés, présentant :

- à 3.7.3
- des difficultés variables selon le type de manœuvres (tourne-à-droite et tourne-à-gauche d'entrée ou de sortie), comme précisé dans les annexes 3.7.2 et 3.7.3 ;
  - des enjeux essentiellement sur les tourne-à-gauche en sortie des parcelles riveraines vers la N6.

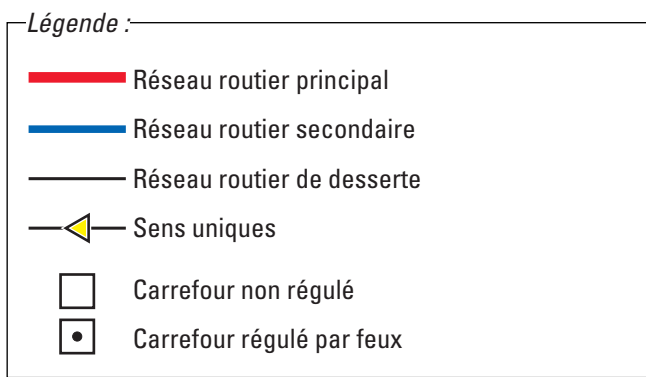
Fig 3.7.1 Certains carrefours plus importants sont à traiter spécifiquement :

- la connexion entre la N6 et la N280, carrefour dit "du Grand Péril" ;
- en entrée de la zone urbanisée : les raccordements des chemins de Millecamps au Sud et de la Chaussée au Nord.

Pour les autres carrefours, il s'agit d'envisager d'en interdire les tourne-à-gauche d'insertion vers la N6, en rabattant ces mouvements sur les carrefours plus structurants, lorsqu'ils sont aménagés en rond-point.



# Etat actuel du réseau de voirie et des accès à la N6



➡ **3 carrefours stratégiques :** □

- Chemin Millecamps / N6
- Rue du Grand Péril / N6
- Chemin de la Chaussée / N6

➡ **Le carrefour de la Drève Léon Jacques avec la N6 est stratégique à court terme et moyen terme, mais sera déclassé à long terme (> 10 ans), donc y limiter les investissements** □●

➡ **Une douzaine d'accès locaux et plus de 40 accès riverains sur moins de 2 km, impossibles à tous sécuriser**

Fig 3.7.2 A court terme, il est prévu les améliorations suivantes :

- gérer par des feux le carrefour avec la N280 du "Grand Péril" (voir les détails ci-après) ;
- marquer des effets de porte aux entrées de la zone urbaine, par des îlots aux carrefours avec les chemins de Millecamps et de la Chaussée.
- traiter la N6 pour en réduire la largeur et l'impression de corridor fluide, afin d'en augmenter la sécurité (éviter les dépassements et permettre les manœuvres de tourne-à-gauche en deux temps) ;
- sécuriser les tournes-à-gauche en relation avec les accès riverains, grâce à une voie centrale de stockage aménagée ;
- modérer le trafic dans les voiries locales par des aménagements.

Fig 3.7.3 A moyen-long terme, des mesures complémentaires seront requises pour conforter les premières dispositions prises à court terme :

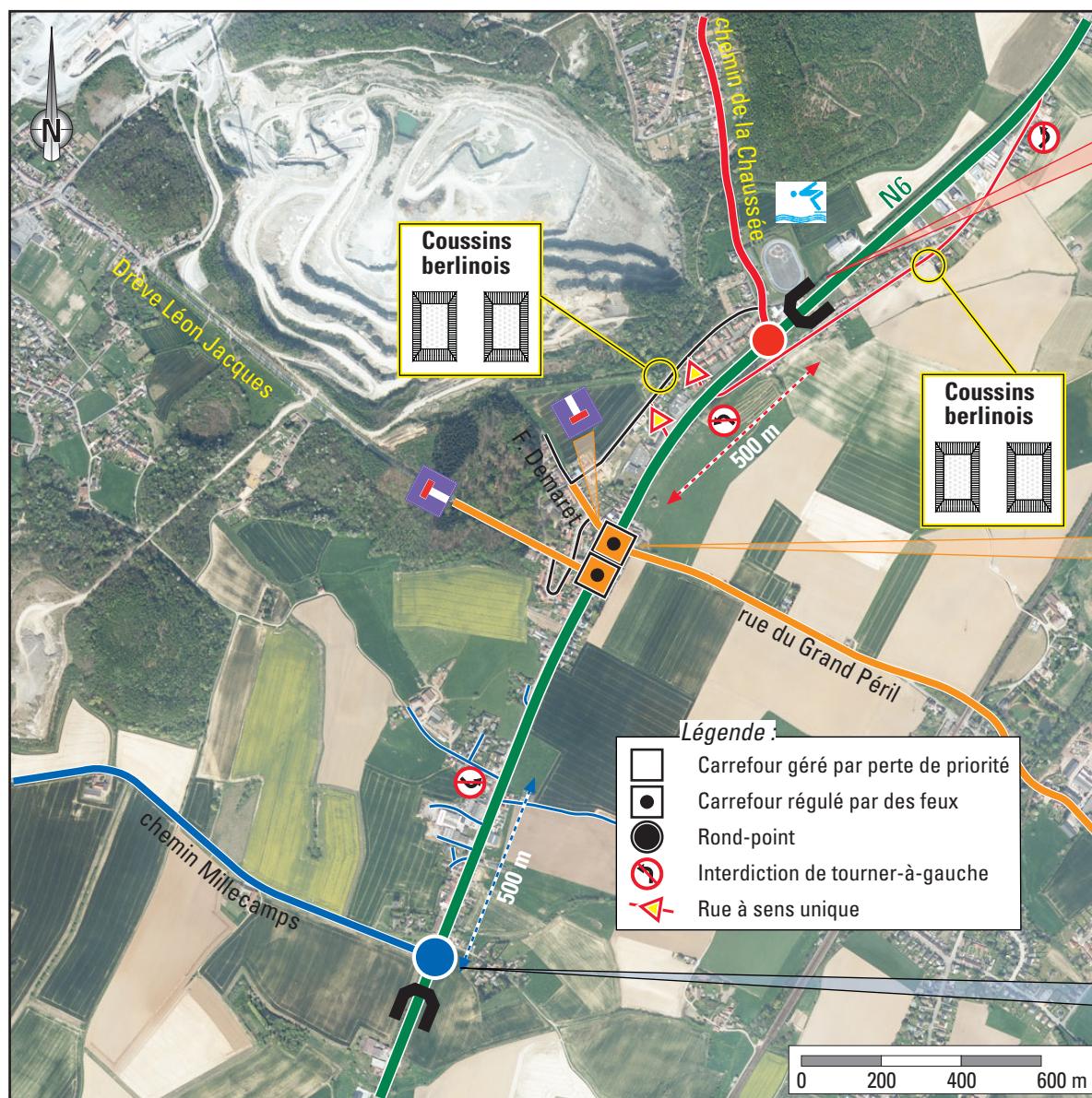
- la drève Léon Jacques sera fermée, donc les deux carrefours du secteur central devront être adaptés (rue du Grand Péril et drève Léon Jacques). Contrairement à la situation existante, le carrefour N6/rue du Grand Péril deviendra le plus structurant des deux, donc une reprogrammation des feux s'imposera ;
- au Nord, l'ouverture de la piscine intercommunale renforcera les échanges au carrefour de la rue de la Chaussée. Un aménagement de type rond-point devrait être envisagé ;
- au Sud, 3'000 à 4'000 uv/jo d'échanges avec Rebecq se reporteront de la drève Léon Jacques sur le chemin de Millecamps. L'exploitation de ce carrefour par de simples pertes de priorité ne suffira pas à en assurer la capacité et la sécurité. Un rond-point devra être aménagé, permettant également de sécuriser les débouchés des riverains de la N6 (en heures de pointe, plutôt que de tenter un tourne-à-gauche dangereux, ils pourront sortir en tourne-à-droite et rebrousser chemin vers Tubize grâce au rond-point).







# Principes d'aménagement et d'accès à la N6 - Propositions en deuxième étape à moyen terme (> 2015)



➔ L'entrée Nord du secteur urbanisé sera déjà sécurisée par les aménagements projetés à court terme rue de la Chaussée. Prévoir de l'équiper d'un rond-point, en fonction de la croissance des flux attendue avec le contournement Nord-Est de Rebecq et dus aux développements en amont (voir PCM de Braine-le-Comte)

➔ La coupure de la Drève Léon Jacques en réduit sensiblement les flux arrivant dans le carrefour à feux de la N6

➔ Possibilité de reprogrammer les phases de feux pour maximiser la capacité d'échanges avec la rue du Grand Péril (accès au P+R d'Hennuyères), ainsi qu'en traversée sur la N6, dans la perspective des reports de trafic attendus avec le contournement Nord-Est de Rebecq et dus aux développements en amont (voir PCM de Braine-le-Comte)

➔ La fermeture de la Drève Léon Jacques aura pour conséquences des reports de trafic sur le chemin de Millecamps, nécessitant l'aménagement d'un rond-point à son raccordement avec la N6, pour :

- sécuriser et assurer la capacité du carrefour
- créer un effet de porte en entrée Sud du secteur urbanisé
- sécuriser les multiples accès riverains alentours (qui pourront ainsi tirer parti du rond-point pour des rebroussements plutôt que d'effectuer certains tourne-à-gauche dangereux)

Ann 3.7.4 Le carrefour du Grand Péril nécessite un réaménagement. A minima, il faut canaliser les flux et séparer leurs trajectoires par des îlots, à aménager. Si possible dès le court terme, compte tenu des charges trop élevées pour en maintenir l'exploitation par de simples pertes de priorité, une régulation par feux doit être envisagée.

Les quatre voies constituant le carrefour du Grand Péril ont des fonctions et des charges différentes :

- les trois branches de la N6 au Nord et au Sud, ainsi que de la rue du Grand Péril jouent des rôles importants de liaisons intercommunales et accueillent un trafic fort, de l'ordre de 10'000 à 15'000 uv/jo ;
- tandis que la rue des Frères Demaret a une fonction de desserte locale. Le débouché de la rue des Frères Demaret sur ce carrefour important est contraignant en termes de capacité, puisqu'il nécessite une phase et des aménagements de tourne-à-gauche spécifiques, pour une centaine de véhicules quotidiens. Or, le carrefour devra disposer de réserves de capacité à l'avenir, pour pouvoir écouler la croissance des flux attendue (voir notamment le PCM de Braine-le-Comte). La réduction de ces contraintes est donc essentielle pour optimiser le carrefour. Deux variantes ont été envisagées :
  - la mise à sens unique sortant de la rue des Frères Demaret permettrait de ne pas aménager de présélection d'entrée pour le tourne-à-gauche venant de Braine-le-Comte, en plein cœur du carrefour et d'optimiser la capacité d'écoulement des véhicules sur la N6. Mais elle conserve toujours une phase spécifique pour permettre aux véhicules de sortir de la rue des Frères Demaret. Elle n'est donc pas recommandée ;
  - la mise en cul de sac de la rue est donc proposée, en coupant son raccordement à la N6, sur l'exemple de la rue du Caporal de Trésignies, à Bierghes. Cette variante permet de reporter les flux minoritaires sur les feux de la drève Léon Jacques, via la rue de la Cité Germinal et de supprimer sur le carrefour tout trafic lié à la rue des Frères Demaret, donc d'en maximiser la capacité et la fluidité.



### 3.7.2 Mesures préconisées à l'échangeur avec l'A8 de Bierghes

Deux types de problèmes sont rencontrés à l'échangeur de Bierghes :

- sur l'A8, les longueurs des voiries d'accélération et de décélération sont trop courtes pour assurer la sécurité des manœuvres d'entrée et de sortie de l'autoroute. Elles devront être corrigées, en commençant par la voie d'entrée vers l'A8 Nord, la plus préoccupante du fait de l'important charroi des carrières et de la vitesse limitée des poids lourds, s'insérant sur l'A8 au bout d'une longue rampe ;
- les raccordements des bretelles de sortie de l'A8 sur l'axe rue de Bierghes – route Industrielle. Du fait de la proximité des ponts de l'A8 et du TGV, les manœuvres de tourne-à-gauche se font sur de courtes distances, avec des contraintes de visibilité réduite. Il est donc recommandé de sécuriser les échanges au carrefour Nord, en y aménageant un rond-point similaire à celui créé au Sud. Ainsi, les tournes-à-gauche depuis les bretelles seront sécurisés (grâce au rond-point Nord pour celui venant d'Haut-Ittre – Tubize et en le contraignant à tourner-à-droite puis à rebrousser via le rond-point Sud pour les flux plus limité de la bretelle venant d'Ath).



### 3.8 PLAN POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Grâce aux axes routiers structurants (A8, N6, N7), la commune est relativement bien préservée des flux routiers de marchandises. La carrière de Bierghes présente des flux plus limités que celles de Quenast, avec des conditions d'accès aux axes structurants satisfaisantes.

Les enjeux focalisent donc essentiellement sur les carrières de Quenast.

Ann 3.8.1 Actuellement déjà, plusieurs modes de transports sont utilisés pour acheminer le charroi des carrières de Quenast :

- le train : ce mode transporte environ 13 % de la production. Il est difficile de le valoriser plus qu'actuellement, car il est deux fois plus coûteux que la route et est confronté à des problèmes d'exploitation (fermetures du passage à niveaux, traversée en diagonale de la gare de Tubize très contraignante, capacité de la gare de composition des trains de Quenast) ;
- le bateau : ce mode transporte 23 %. Il offre une possibilité d'accroissement des tonnages transportés d'environ + 100'000 tonnes par an, soit environ 5% des flux existants ;
- avec les deux tiers du charroi, les poids lourds restent le mode le plus utilisé pour transporter la production des carrières. Les deux tiers de ce charroi empruntent la route industrielle en relation avec l'A8 au Nord et sont donc peu problématiques. Leurs conditions d'insertion sur l'A8 devront toutefois être assainies, car les voies d'accélération et de décélération sont trop courtes. Les autres poids lourds empruntent la N6, vers Ittre notamment pour un transbordement sur le Canal.

Fig 3.8.1 Le flux actuel utilisant la drève Léon Jacques devra être reporté sur d'autres voiries :

- les poids lourds en direction de Maubeuge et Valenciennes peuvent passer par l'A8, car le détour est minime et le trafic concerné est faible ;
- il y aura en revanche lieu de maintenir un accès à la N6 depuis les carrières, en relation avec le Canal à Ittre notamment. Cet accès pourra se faire soit par le contournement recommandé au chapitre 3.1.2, soit par une rampe d'accès spécifique (directement à la N6 ou via le chemin de Millecamps).



# Recherche et analyse de variantes d'accès aux carrières pour les flux actuellement en relation avec la N6 et Ittre

Pour rappel, la coupure de la drève Léon Jacques influera sur deux types de flux :

**Les poids lourds en lien avec la N6**  
 (~7 poids lourds par jour vers le Sud et ~20 vers le Nord)

**Les poids lourds vers le canal à Ittre**  
 (~70 poids lourds par jour, voir annexe 3.8.1)

Solution "que N6"

Solution "mixte"

Solution "que Canal"

**Variante A : accès à la N6 via l'A8**

**Variante B : préserver l'accès à la N6 par une rampe à aménager entre les carrières et la N6 ou le ch. de Millecamps**

**Variante C : reporter les flux sur le rail vers le canal à Clabecq**

**Itinéraire : route industrielle + A8 via Bierghes**

- + Préserve les traversées de Braine-le-Comte et de Tubize
- L'A8 est peu attractive pour Maubeuge et Valenciennes (détour trop important via Tournai)

► De facto, les poids lourds vers le Sud quitteront l'A8 à Enghien, voire Hoves, pour rejoindre la N6 à Soignies, via la N55

**ADMISSIBLE**  
 vu le faible nombre de poids lourds concernés

► Les poids lourds vers le Nord seront sur l'A8 et pourront rejoindre l'Est via la traversée de Hal, assainie prochainement

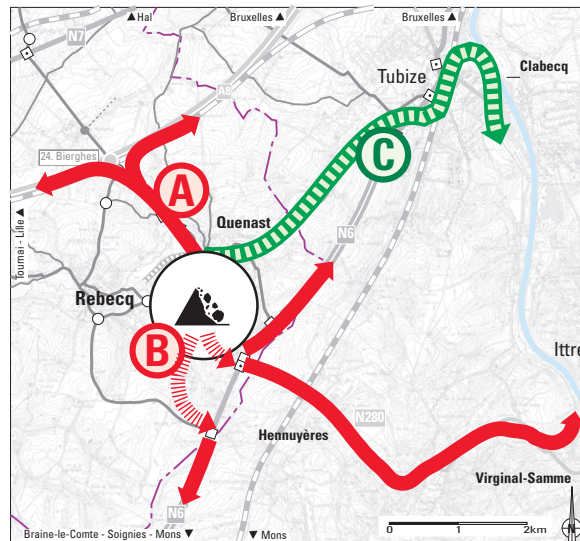
**LOGIQUE**  
 en terme de hiérarchie

- + Peu de chamboulement
- ? Faisabilité à vérifier : fort dénivelé entre le fond de la carrière et le niveau de la N6
- ? Poids lourds "N6" à peser avant leur sortie

**À AFFINER**  
 avec la carrière

- + Reports modaux
- + Traversée de Virginal soulagée
- coût du transbordement par rail deux fois plus élevé que par route
- Disponibilité insuffisante de sillons ferroviaires pour traverser en diagonale la gare de Tubize
- ~ Capacité limitée de la gare de composition des trains à Quenast

**Variante non réaliste**



### 3.9 PHASE 3.9 – MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

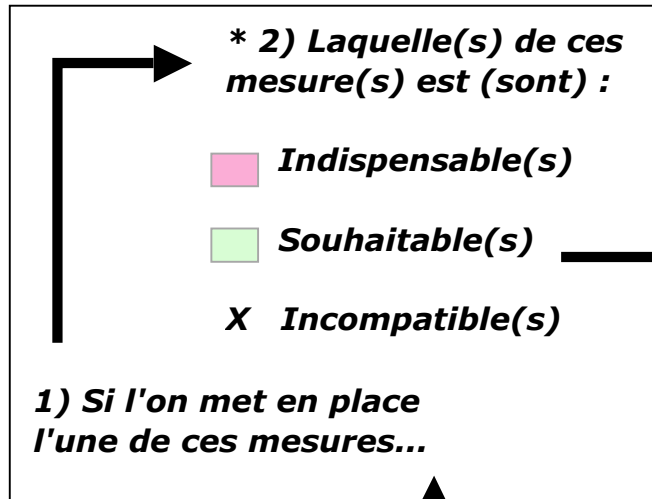
#### 3.9.1 Mesures prioritaires et mesures liées

Fig.3.9.1 La mise en oeuvre du Plan Communal de Mobilité est rendue ardue par la nécessité de coordonner les nombreux services techniques et les différentes ressources budgétaires concernées.

Pour faciliter la coordination des services communaux et régionaux, un premier outil est proposé sous la forme d'un tableau de bord de la mise en oeuvre du PCM. Ce tableau :

- met en évidence les interdépendances entre les familles de propositions, selon qu'elles doivent être mises en place simultanément (mesures indispensables), afin de garantir leur bon fonctionnement ou qu'il est souhaitable de les réaliser concomitamment, afin de renforcer leurs effets ;
- précise quelles sont les figures ou annexes qui présentent chaque mesure ;
- identifie les acteurs concernés par leur mise en oeuvre ;
- évalue sommairement l'ampleur des mesures à réaliser, selon une classification en fonction de l'estimation de leur ordre de grandeur de coût de réalisation ;
- précise les indicateurs clés et les objectifs visés, par mesure.





**A l'échelle de la Commune élargie :**

- CE1 Collectrice du Brabant Wallon Ouest
- CE2 Contournement sud-ouest carrière Quenast
- CE3 Mise en œuvre du RER
- CE4 Point d'arrêt et P+R ligne Enghien-Hal
- CE5 P+R à Hennuyères
- CE6 Bouclage de la ligne TEC n° 115b

**A l'échelle de la Commune :**

- C1 Fermeture de la Drève Léon Jacques
- C2 Aménagement du carrefour du Grand Péril
- C3 Maîtrise des vitesses sur la N6
- C4 Maîtrise des vitesses sur la N7
- C5 Sécurisation de l'échangeur de Bierghes
- C6 Desserte locale par le Proxibus optimisée
- C7 Liaison cyclable Rebecq-Quenast (Senne)
- C8 Cheminements MDx arrêt RER Hennuyères
- C9 Valorisation du chemin de Millecamps

**A l'échelle du village de Rebecq :**

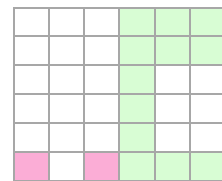
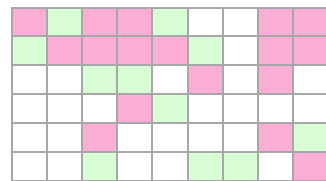
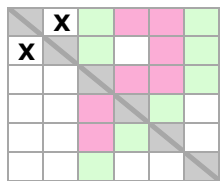
- R1 Mise en place d'une zone bleue (Colson-Pont)
- R2 Ordonner le stationnement rue de la Cure
- R3 Suppressions stationnement rue du Dr Colson
- R4 Valorisation des déplacements modes doux
- R5 Ouverture de la voirie de la ZACC Rastad
- R6 Dédoublement rue Dr Colson, via ch. Beau Site

Contexte

N° mes. Libellé mesure

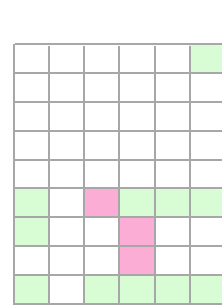
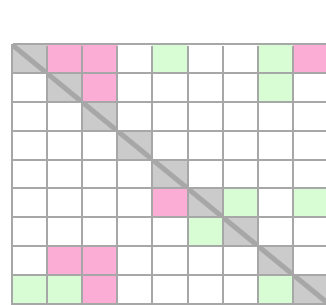
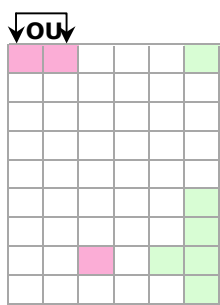
**A l'échelle de la Commune élargie :**

- CE1 Collectrice du Brabant Wallon Ouest
- CE2 Contournement sud-ouest carrière Quenast
- CE3 Mise en œuvre du RER
- CE4 Point d'arrêt et P+R ligne Enghien-Hal
- CE5 P+R à Hennuyères
- CE6 Bouclage de la ligne TEC n° 115b



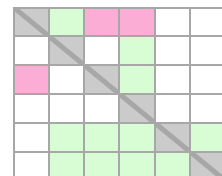
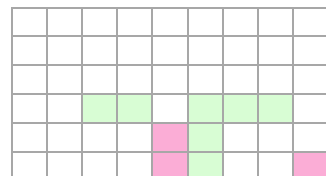
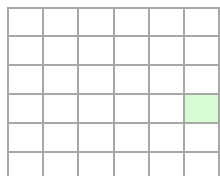
**A l'échelle de la Commune :**

- C1 Fermeture de la Drève Léon Jacques
- C2 Aménagement du carrefour du Grand Péril
- C3 Maîtrise des vitesses sur la N6
- C4 Maîtrise des vitesses sur la N7
- C5 Sécurisation de l'échangeur de Bierghes
- C6 Desserte locale par le Proxibus optimisée
- C7 Liaison cyclable Rebecq-Quenast (Senne)
- C8 Cheminements MDx arrêt RER Hennuyères
- C9 Valorisation du chemin de Millecamps



**A l'échelle du village de Rebecq :**

- R1 Mise en place d'une zone bleue (Colson-Pont)
- R2 Ordonner le stationnement rue de la Cure
- R3 Suppressions stationnement rue du Dr Colson
- R4 Valorisation des déplacements modes doux
- R5 Ouverture de la voirie de la ZACC Rastad
- R6 Dédoublement rue Dr Colson, via ch. Beau Site



**Principes de mise en oeuvre :**

Esq. / Fig.	Gestion.	coût	Priorité	Indicateurs	Objectifs visés
ann 3.1.5	SPW	~ 45 Mio €	MT-LT	Flux route industrielle	- 5'000 uv/jo
ann 3.1.8	Rebecq	5 à 6 Mio €	MT-LT	Flux route industrielle	- 5'000 uv/jo
/	SNCB	/	MT	/	
ann 3.3.1	SNCB	€€€	MT-LT	Stationnement futur P+R	min 400 places
/	SNCB	€€€	CT	Stationnement futur P+R	min 200 places
fig 3.3.2	TEC	€	CT	Desserte	40 bus/jo
fig 3.1.1	Rebecq	€	MT-LT	/	
ann 3.7.4	SPW	€€	CT	feux	/
fig 3.7.2	SPW	€€	CT	V85	< 70
bte idées	SPW	€	CT	V85	< 50
bte idées	SPW	€€€	CT-MT	accidentologie	cf police
fig 3.3.2	Rebecq	/	CT	passagers	500 voyageurs / semaine
fig 3.4.4	Rebecq	€€	CT-MT	Kms aménagés	2 à 3 kms
ann 3.4.7	Rebecq	€€	MT	Kms aménagés	3 à 4 kms
fig 3.7.2	Rebecq	€€	MT-LT	Flux automobiles	+ 3'000 à + 4'000 uv/jo
fig 3.5.2	Rebecq	€	CT	Taux rotation/occupation	Tx rotation 8, tx occup max 85%
ann 3.2.4	Rebecq	€	CT	Stat. Illicite	Circulation fluide; aucun stat illicite
fig 3.5.2	Rebecq	€	CT-MT	Stat. Illicite	Circulation fluide; aucun stat illicite
fig 3.4.2	Rebecq	€€	CT-MT	Kms aménagés	
fig 3.2.1	Rebecq	/	CT-MT	Aménagements voirie	700 à 800 mètres
fig 3.2.1	Rebecq	~ 0,7 Mio €	MT-LT	Aménagements voirie	700 à 800 mètres

€€€ > 100'000 € TTC CT = court terme 2010-2014  
 €€ > 20'000 < 100'000 MT = moyen terme > 2015  
 € < 20'000 LT = long terme > 2020

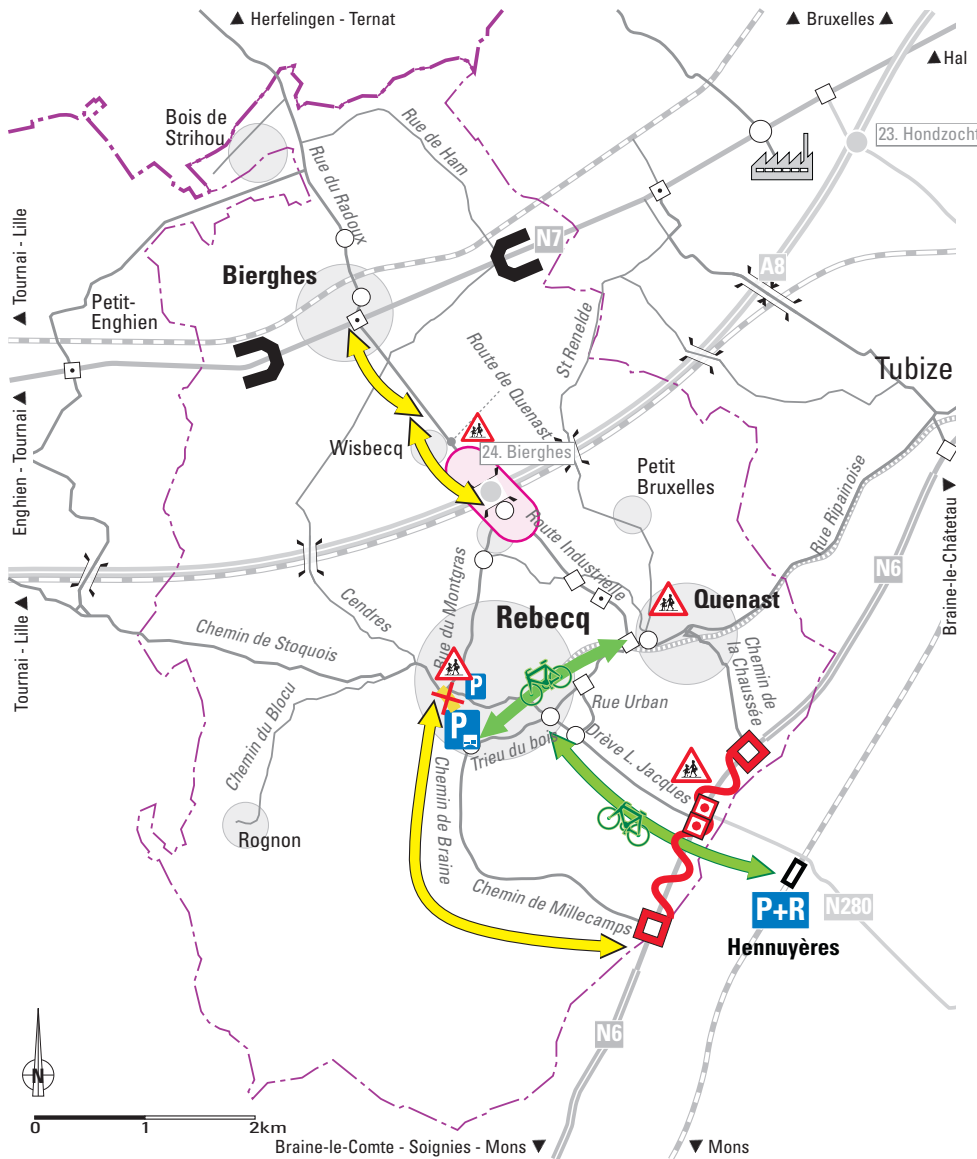
\* **Mesure(s) "2" directement liée(s) à la mesure "1" de référence**, si d'autres mesures d'accompagnement sont liées à la mesure "2", elles ne figurent pas dans la ligne de la mesure "1"

Fig.3.9.2 Les premières mesures à prévoir à court terme sont :

- la maîtrise des vitesses pratiquées sur les grands axes et en traversées de villages et de zones urbanisées, grâce à :
  - des aménagements en entrée des zones urbanisées de la N6 et de la N7 ;
  - des aménagements sur chaussée, visant à réduire le caractère rectiligne des routes nationales et à sécuriser les insertions des accès riverains ;
  - l'aménagement d'un carrefour à feux au croisement de la N6 avec la rue du Grand Péril ;
  - la sécurisation de l'échangeur de Bierghes avec l'A8 ;
- en termes de stationnement, il s'agit :
  - d'instaurer une zone bleue rue du Dr Colson et rue du Pont ;
  - de supprimer une dizaine de places au nord de la rue du Dr Colson, tronçon étroit où le croisement des bus est difficile ;
  - d'instaurer un stationnement alterné rue de la Cure, pour limiter le stationnement illicite et faciliter les croisements des flux de circulation ;
- en termes de transports en commun, il est recommandé :
  - d'optimiser la desserte Proxibus, afin qu'elle complète, hors des heures de pointe, la desserte de la ligne 115b par la rue du Montgras ;
  - d'aménager un parc relais au point d'arrêt d'Hennuyères ;
- en matière de modes doux, le PCM recommande :
  - de relier les centres des villages de Rebecq et Quenast, par un aménagement le long de la Senne, moins contraignant en termes de pentes ;
  - de sécuriser les abords des écoles ;
  - d'améliorer le cheminement vers le point d'arrêt d'Hennuyères.



# Mesures à réaliser à court terme (2010 - 2014)



## Circulations automobiles

### Maîtriser les vitesses pratiquées et sécuriser la N6 :

- par des aménagements en entrée de la zone urbanisée (chemin de la Chaussée au Nord, chemin de Millecamps au Sud)
- par des contrôles (radar), pour maîtriser les vitesses
- par des aménagements sur chaussée (rétrécissement des voies, marquage)
- par des feux au carrefour du Grand Péril

### Créer des effets de porte sur la N7 à Bierghes

### Sécuriser l'échangeur avec l'A8 (rond-point au Nord-Ouest, rebussements)

## Politique du stationnement

### Rue du Docteur Colson, suppression du stationnement gênant pour permettre le croisement avec les bus

### Ordonner le stationnement rue de la Cure (marquage, aménagements)

### Mise en place d'une zone bleue au centre (rues du Dr Colson et du Pont)

## Transports en commun

### Optimiser la desserte locale par le Proxibus

### Aménager un parc relais à la gare d'Hennuyères

## Modes doux (piétons, deux roues et PMR)

### Améliorer les cheminements cyclistes vers le point d'arrêt d'Hennuyères

### Aménager une liaison modes doux le long de la Senne

### Sécuriser les abords d'écoles

Fig.3.9.3 Les mesures à envisager à plus long terme, suite à la fermeture de la drève Léon Jacques, s'inscrivent dans une échelle plus large :

- contourner le centre de Rebecq par la création d'une route collectrice du Brabant Wallon Ouest, permettant de relier les différentes communes aux grands axes autoroutiers à l'Ouest (A8) et à l'Est (R0, A7) ;
- à défaut, si cette collectrice n'est pas opérationnelle, il sera nécessaire de créer soit :
  - un tronçon reliant la N6 à l'A8, pouvant faire office de premier barreau de la future collectrice, et permettant de reporter le transit empruntant aujourd'hui la drève Léon Jacques, pour éviter ainsi que les véhicules voulant rejoindre l'A8 se retrouvent sur les voies locales des centres des villages de Rebecq et Quenast ;
  - soit une voirie locale de contournement Sud-Ouest des carrières, permettant de se substituer à la drève Léon Jacques et de rejoindre la N6 au niveau du carrefour du chemin de Millecamps.

En parallèle à ces créations de voirie, le réseau routier des villages devra perdre son attractivité pour les véhicules de transit, afin d'assurer son rôle de desserte locale. Ainsi, des aménagements visant à contraindre les vitesses, à maîtriser la circulation automobile (notamment pour favoriser les modes doux) devront s'établir pour éviter qu'à terme, des usagers viennent à réutiliser ces voiries locales comme itinéraires de transit.

### 3.9.2 Autres outils de mise en oeuvre

Une étude aussi importante, en analyse – diagnostic, en propositions à court – moyen terme, en échanges, ... ne saurait se terminer par la seule édition d'un rapport final de synthèse. Les recommandations complémentaires suivantes doivent donc être considérées.

#### **Constitution d'un Comité de suivi de la mise en place du Plan Communal de Mobilité.**

Il importe en effet d'en assurer le suivi par les différents acteurs concernés, qu'ils participent (même partiellement) ou non au financement des différentes mesures. Ce suivi devrait être assuré aussi bien par les techniciens que, à fréquence moindre, par les décideurs.

Tout au long de l'étude du PCM, un consensus a toujours été recherché et a pu être trouvé entre les différents acteurs. Les études de détail et la mise en oeuvre des propositions devront également consacrer une large part à la poursuite de cette recherche de consensus. Cette recherche devra être menée aussi bien au niveau des acteurs concernés par l'étude du PCM que par les acteurs de la vie locale (associations, commerçants, groupes de travail du PCM, autres organisations, ...).



# Mesures d'accompagnement à réaliser à la fermeture de la Drève Léon Jacques (> 2015)





## Circulations automobiles

- 1** Collectrice du Brabant Wallon Ouest ou, au minimum :
  - 2** - soit le premier tronçon de la liaison entre l'A8 et la N6
  - 3** - soit une voirie locale de contournement Sud-Ouest de la carrière
- 4** Dédoublement de la rue du Docteur Colson, par la valorisation du chemin du Beau Site (à sens unique)
- Valoriser le chemin de Millecamps et en sécuriser le raccordement à la N6

## Transports en commun

- P+R** Réouverture de points d'arrêts à Bierghes et/ou à Saintes, avec un grand P+R à Saintes

## Modes doux (piétons, deux-roues et PMR)

-  Poursuivre le déploiement du réseau cyclo-pédestre
-  Poursuivre la sécurisation des cheminements et des abords d'écoles

## **Suivi des orientations du Plan Communal de Mobilité**

Il est aussi utile de rappeler que le PCM et ses outils doivent être considérés comme des guides pour l'évolution de la Commune à court – moyen terme et non comme des projets figés. Ils doivent rester souples dans leur application, au gré des évolutions des différentes contraintes et objectifs.

## **Constitution d'un observatoire du Plan Communal de Mobilité**

Enfin, la mise en œuvre du PCM doit pouvoir être suivie, au niveau de ses effets sur la demande, sur le comportement des usagers, ...

Il est proposé de mettre en place un "Observatoire du PCM", organisme central qui collectera régulièrement (tous les 5 ans par exemple) les données statistiques des différents partenaires (offre et demande en matière de stationnement, charges de trafic automobiles, fréquentation des réseaux ferroviaires – SNCB et bus – TEC), dans le but de les comparer notamment aux hypothèses d'évolution du PCM. Cet Observatoire pourra s'inspirer de l'étude pilote menée sur 4 villes en Wallonie. Il devra également collaborer avec l'Observatoire Régional de la Mobilité.

Les Autorités régionales et communales pourront ainsi vérifier que la mise en œuvre est conforme aux objectifs du PCM, voire réorienter les mesures si besoin.

Enfin, les Autorités devront éviter de tomber dans l'un des "pièges" de la mise en œuvre de toute l'étude de planification. Il est en effet courant que certains modes de déplacement bénéficient d'une attention, de budgets et de priorités plus fortes (la voiture, par exemple). Or, il faut assurer une mise en place coordonnée et parallèle des diverses mesures proposées pour chaque mode. Pour répondre à la croissance régulière de la demande, il est impératif que chaque mode remplisse son rôle (le rail, le bus, la voiture, la marche à pied et les deux-roues) !

Sur la base de ces dernières recommandations, il appartient désormais aux Autorités, avec l'aide de leurs techniciens et l'appui des acteurs locaux et des résidents, d'assurer la concrétisation du Plan Communal de Mobilité de Rebecq.

Pour le groupement de bureaux d'études

**TRANSITEC**  
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron

B. Van Loveren

Namur, le 30 juin 2010

0863/JD/TA/BV/at

