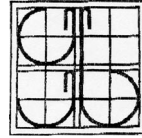




**TRANSEC**  
INGÉNIEURS - CONSEILS SA  
17, Avenue des Boveresses  
CH-1010 LAUSANNE  
Téléphone : (021) 652 55 55  
Téléfax : (021) 652 32 22

En collaboration avec

S.A. PISSART  
VAN DER STRICHT



**MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS  
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS**



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES**



**COMMUNE DE CHATELET**

# **PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE CHATELET**

## **PHASE III : PROPOSITIONS DU PCM**

### **ADDENDA AU RAPPORT TECHNIQUE**

**Juillet 2003**

**MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS**

**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES**

**VILLE DE CHATELET**

**PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ  
DE CHATELET**

**PHASE III : PROPOSITIONS**

**RAPPORT TECHNIQUE**

**ADDENDA AU RAPPORT "PHASE III : PROPOSITIONS" – MAI 2002**

**JUILLET 2003**

**0164/JD/BO/bo**

## TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
<b>0. INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>1. PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRAFIC" : RAPPEL DES MESURES RECOMMANDEES SUR LE RING DE CHATELET A COURT, MOYEN ET LONG TERMES.....</b>	<b>2</b>
1.1 RAPPEL DES OBJECTIFS SUR LE RING.....	2
1.2 MESURES RECOMMANDEES A COURT TERME .....	2
1.3 MESURES RECOMMANDEES A MOYEN-LONG TERME.....	4
1.4 SYNTHESE : PLANNING DE MISE EN OEUVRE DES MESURES PROPOSEES SUR LE RING DE CHATELET .....	6
<b>2. PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS" : PASSAGE DES BUS PROPOSE DANS LA RUE DES GRAVELLES .....</b>	<b>7</b>
<b>3. PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS" : PROLONGEMENT DU METRO DE CHARLEROI.....</b>	<b>8</b>

## LISTE DES FIGURES

### Figure n°

6.6 Ring de Châtelet - planning de mise en œuvre des mesures préconisées



## 0. INTRODUCTION

**Le présent rapport contient les compléments d'études concernant les propositions du Plan Communal de Mobilité de Châtelet, réalisés à la demande des membres du Comité d'accompagnement, suite à la réunion du 29 avril 2003.**

Le présent rapport aborde plus particulièrement :

- le **rappel des mesures recommandées sur le Ring de Châtelet** à court, moyen et long termes ;
- **l'analyse des observations formulées par les habitants de la rue des Gravelles** (suite à l'enquête publique relative au PCM), à propos du passage des bus dans cette rue, mesure recommandée dans le cadre du Plan Communal de Mobilité ;
- les éléments d'analyse lié au prolongement du métro de Charleroi.



# 1. PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRAFIC" : RAPPEL DES MESURES RECOMMANDEES SUR LE RING DE CHATELET A COURT, MOYEN ET LONG TERMES

## 1.1 RAPPEL DES OBJECTIFS SUR LE RING

Les objectifs définis pour le Ring sont les suivants□

- **limiter les flux de transit** à travers le centre-ville et sur le Ring lui-même (report sur la liaison R3 – R53 et sur le Ring R3)□
- **favoriser l'accessibilité au centre-ville de Châtelet**□
- **améliorer les conditions de circulation des transports collectifs**□
- **améliorer le confort et la sécurité des déplacements pour les piétons et les cyclistes.**

## 1.2 MESURES RECOMMANDEES A COURT TERME

Fig. 6.6 Afin de supprimer les itinéraires de court-circuit à l'intérieur du centre-ville et de valoriser l'usage de la liaison R3 – R53, **la mise à double sens des tronçons suivants est proposée à court terme**□

- **sur le boulevard périphérique** (entre l'avenue de Châtelet et la rue de Loverval)□
- **sur la rue Tienne Robau** (entre le débouché de la future liaison R3 – R53 et la place St-Roch)□

Les impacts en terme de trafic de la mise en service de la□liaison R3 – R53 et de la mise à double sens des tronçons mentionnés sont les suivants□

- forte diminution du trafic sur le boulevard périphérique, la rue d'Acoz et la rue de la Station (de - 18 à - 32 % par rapport à la situation actuelle, soit 13'000 à 18'100 véhicules / jour, suivant les sections, au lieu de 19'000 à 22'100 véhicules / jour);
- augmentation du trafic sur la rue Tienne Robau (+ 16% par rapport à la situation actuelle, soit 21'500 véhicules / jour, au lieu de 18'500 véhicules / jour ),
- un trafic de l'ordre de 11'000 uv/j sur la liaison R3 –R53.

Par ailleurs, la mise à double sens de la rue Tienne Robau permet de valoriser l'usage de la liaison R3 – R53 pour les flux de transit entre les radiales situées au Sud du centre-ville (rues de Fleurus, de Namur, des Sablières et avenue Vandervelde) et le Ring R3 de Charleroi.

Rappel des conditions de mise à double sens du boulevard périphérique:

**Un changement d'affectation des voies de circulation en section est nécessaire** (aménagement du Ring suivant un profil à 3 voies en direction de la place de la Victoire et d'une voie en direction de l'avenue de Châtelet).

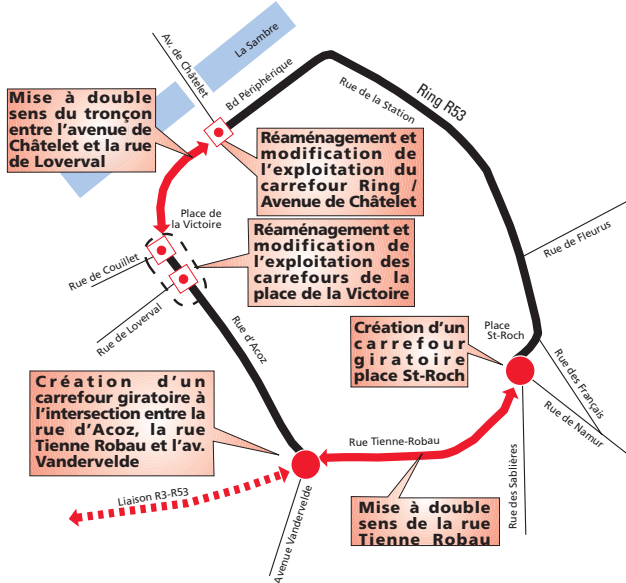


# Ring de Châtelet - planning de mise en oeuvre des mesures préconisées

## MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION RECOMMANDÉE A COURT TERME

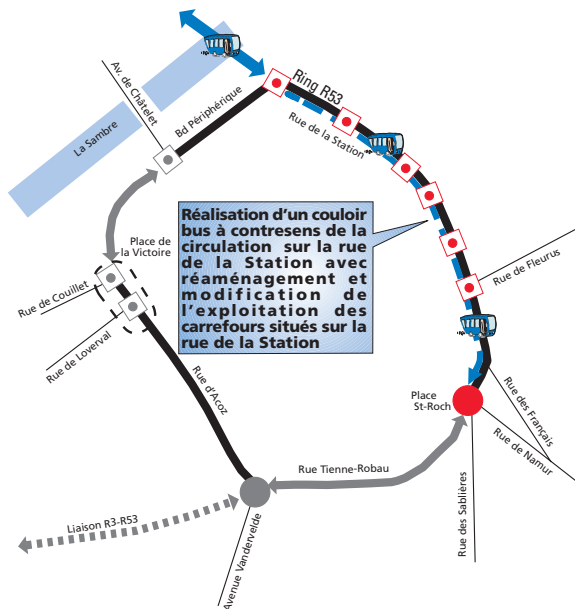
Mise à double sens du tronçon du Ring entre l'avenue de Châtelet et la rue de Loverval, afin de supprimer les flux de transit entre ces deux voies à travers le centre-ville de Châtelet

Mise à double sens de la rue Tienne Robau, entre la place St-Roch et le carrefour d'Acoz, afin de favoriser l'utilisation de la liaison R3-R53 pour le report des flux de transit "régionaux" (entre les secteurs situés au Sud et à l'Est de Châtelet et le centre de l'agglomération de Charleroi), qui empruntent actuellement le Ring de Châtelet



## AMENAGEMENTS PROPOSÉS A MOYEN-LONG TERME

Création d'un couloir bus à contresens sur la rue de la Station, entre la nouvelle passerelle mixte "bus+vélots+piétons" recommandée sur la Sambre et la Place St-Roch, afin d'améliorer les liaisons TC entre le centre-ville de Châtelet et le quartier de la gare SNCB



## MODIFICATION DES SENS DE CIRCULATION A EVALUER POUR LE LONG TERME

Mise à double sens de la rue de la Station, afin d'améliorer l'accessibilité au centre-ville et de diminuer le trafic sur l'ensemble du Ring de Châtelet



Par ailleurs, dans le cadre des mesures destinées à favoriser la circulation des bus, l'aménagement d'un couloir bus sur le boulevard périphérique, à l'approche du carrefour de la place de la Victoire, est préconisé <sup>1</sup>.

**La mise à double sens nécessite le réaménagement et la modification de la programmation du carrefour Ring / avenue de Châtelet.** En prenant en compte les charges de trafic futures, le calcul de la capacité de ce carrefour projeté a mis en évidence un fonctionnement fluide de cette intersection.

A l'autre extrémité de ce tronçon, **il convient aussi de réaménager et de modifier la programmation des deux carrefours de la place de la Victoire.** En prenant en compte les charges de trafic futures, le calcul de la capacité de ces carrefours projetés a mis en évidence une coordination nécessaire des deux carrefours, y compris en intégrant la mise à double sens du Ring jusqu'à la rue de Loverval.

Rappel des conditions de mise à double sens de la Rue Tienne Robau :

**Un changement d'affectation des voies en section est nécessaire** (aménagement du Ring suivant un profil à 2 en direction de la place St-Roch et à 1 voie, en direction de la rue d'Acoz).

La mise à double sens de la Rue Tienne Robau, liée à la mise en service de la liaison R3 – R53 nécessite de modifier complètement le **réaménagement du carrefour rue Acoz / liaison R3 - R53 / avenue Vandervelde / rue Tienne en giratoire.**

A l'autre extrémité, **l'aménagement d'un carrefour giratoire sur la place St-Roch est recommandé.** Le calcul de la capacité future (à l'heure de pointe du soir) de ce giratoire met en évidence un carrefour fluide, y compris avec la mise à double sens de la rue de Namur.

L'aménagement d'un tel giratoire permet en outre de marquer l'entrée du centre-ville de Châtelet, de favoriser l'utilisation de la rue Tienne Robau et de la liaison R3 – R53 et d'améliorer la qualité de l'espace public.

1) Plan Communal de Mobilité de Châtelet, Phase III : Propositions, Rapport technique provisoire, Mai 2002 – Transitec Ingénieurs-Conseils, Pissart – Van der Stricht, EO Design.



### 1.3 MESURES RECOMMANDEES A MOYEN-LONG TERME

La mise à double sens à moyen-long terme de la rue de la Station et du boulevard périphérique, entre la place St-Roch et l'avenue de Châtelet (deuxième phase de modification des circulations sur le Ring de Châtelet), a fait l'objet d'une analyse détaillée dans le cadre du volet "Trafic" du Plan de déplacements, notamment sur les points suivants :

- génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations sur les rues sécantes à la rue de la Station ;
- génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation des carrefours de la rue de la Station.

Cette analyse a montré que la mise à double sens de la rue de la Station nécessiterait d'importantes modifications.

Afin de mesurer plus précisément les enjeux et les impacts de cette proposition, une analyse de trois variantes d'organisation des circulations sur la rue de la Station a donc été réalisée. Ces trois variantes sont les suivantes :

- **variante 1** : maintien du sens unique Sud -> Nord actuel ;
- **variante 2** : mise à double sens ;
- **variante 3** : maintien du sens unique actuel avec aménagement d'un couloir-bus à contresens.

Ces trois variantes d'organisation des circulations sur la rue de la Station ont été évaluées selon les critères suivants :

- impacts sur le trafic et l'accessibilité au centre-ville de Châtelet ;
- impacts sur la circulation des bus ;
- impacts sur le stationnement de la rue de la Station ;
- impacts sur l'aménagement et le fonctionnement des carrefours.

La variante 1 (maintien du sens unique Sud -> Nord actuel ) n'est pas recommandée à long terme pour les raisons suivantes :

- elle assure le maintien de l'offre de stationnement actuelle à la rue de la Station ;
- elle ne nécessite pas de modification des carrefours ;
- par contre, elle ne permet ni d'améliorer l'accessibilité au centre-ville de Châtelet, ni de diminuer le trafic sur les autres tronçons du Ring ;
- enfin, **elle n'offre pas de possibilité de réorganiser le réseau TEC, notamment pour valoriser le rôle de la passerelle projetée sur la Sambre, entre la gare SNCB de Châtelet et le Ring.**





Fig. 6.6 La variante 3 (maintien du sens unique actuel avec aménagement d'un couloir-bus à contresens de la circulation ) nécessite la suppression de la moitié de l'offre de stationnement actuelle sur la rue de la Station, ainsi que d'importantes modifications des carrefours (modifications de l'aménagement et de la régulation nécessaires sur de nombreux carrefours). De plus, elle ne permet ni d'améliorer l'accessibilité au centre-ville de Châtelet, ni de diminuer le trafic sur les autres tronçons du Ring.

Par contre, elle ne nécessite pas de modification des sens de circulation sur les rues sécantes et elle offre surtout la possibilité de réorganiser le réseau TEC, avec notamment la valorisation de la passerelle projetée sur la Sambre pour la desserte du centre-ville de Châtelet.

Le maintien du sens de circulation actuel sur la rue de la Station avec aménagement d'un couloir-bus à contresens apparaît donc envisageable, compte tenu du potentiel de restructuration du réseau TEC dans le secteur.

La mise à double sens de la rue de la Station (variante 2) nécessite :

- la suppression de la moitié de l'offre de stationnement actuelle sur la rue de la Station ;
- la modification des sens de circulation sur de nombreuses rues sécantes ;
- d'importantes modifications des carrefours (modifications de l'aménagement et de la régulation nécessaires sur de nombreux carrefours).

**Par contre, de même que pour la variante 3 (maintien du sens unique actuel avec aménagement d'un couloir-bus à contresens), elle offre la possibilité de réorganiser le réseau TEC et de valoriser la passerelle projetée sur la Sambre pour la desserte du centre-ville de Châtelet. De plus, elle permet d'améliorer l'accessibilité au centre-ville de Châtelet et de diminuer le trafic sur les autres tronçons du Ring. Du point de vue technique, la variante 2 est donc préférable à terme.**

**A relever que la réalisation de la variante 3 (maintien du sens unique actuel avec aménagement d'un couloir-bus à contresens) est plus aisée à court terme et c'est donc cette variante qui a été préconisée en première étape par le Comité d'accompagnement du PCM de Châtelet.**

**En fonction des impacts (à mesurer) en terme de trafic sur les différents tronçons du Ring, liés à la mise en service de la liaison R3 – R53 et à la mise à double sens prévue du boulevard périphérique et de la rue Tienne Robau, il sera alors utile d'évaluer la mise en œuvre du double-sens de la rue de la Station (variante 2) et de comparer les effets mesurés avec les estimations figurant dans l'étude du PCM (rapport technique de la phase 3, élaboré en mai 2002).**

#### **1.4 SYNTHÈSE : PLANNING DE MISE EN OEUVRE DES MESURES PROPOSÉES SUR LE RING DE CHATELET**

**La mise à double sens du tronçon 1 du Ring** (entre la rue de Loverval et l'avenue de Châtelet) **est recommandée à court terme, afin de supprimer le trafic de transit à travers le centre-ville** (par la place de la Victoire, la rue du Déversoir et la place du Marché).

**La mise à double sens de la rue Tienne Robau, ainsi que la création de giratoires aux extrémités de ce tronçon, sont nécessaires lors de la mise en service de la liaison entre le Ring de Châtelet (R53) et le Ring de Charleroi (R3), afin de favoriser l'utilisation de cette nouvelle infrastructure routière et de limiter le trafic de transit sur le Ring de Châtelet.** Les projections réalisées dans le cadre du volet "trafic" du Plan de déplacements ont d'ailleurs démontré que cette liaison R3-R53 serait sous-utilisée et n'aurait qu'un faible impact sur la sollicitation du Ring de Châtelet, si sa mise en service ne s'accompagnait pas de modifications de l'organisation des circulations sur le Ring de Châtelet.

**La mise à double sens, à long terme, de l'ensemble de la rue de la Station doit faire l'objet d'une analyse détaillée** (notamment en ce qui concerne la régulation des carrefours), **après l'évaluation des impacts sur le Ring R53 de la mise en service de la liaison R3-R53 et de la mise à double sens des tronçons 1 et 3 du Ring R53.**

**Préalablement à cette mise à double sens de la rue de la Station, la création d'un couloir-bus à contresens sur la rue de la Station est recommandée, notamment afin de valoriser l'usage de la nouvelle passerelle mixte "bus+vélos+piétons" proposée sur la Sambre à moyen terme, afin d'améliorer la liaison entre le centre-ville et le quartier de la gare.**



## **2. PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS" : PASSAGE DES BUS PROPOSE DANS LA RUE DES GRAVELLES**

Afin d'améliorer la desserte du centre-ville de Châtelet, en particulier avec la réalisation recommandée à moyen terme d'une passerelle sur la Sambre accessible notamment au bus, le passage de lignes de bus par la rue des Gravelles a été proposé. Cette mesure permet d'offrir un itinéraire direct entre la passerelle et la place du Marché, située au cœur du centre-ville de Châtelet.

Suite à l'enquête publique du Plan communal de Mobilité, cette mesure a fait l'objet d'une opposition de la part des habitants de la rue des Gravelles. Les arguments avancés par ces derniers sont les suivants :

- "la largeur de la rue des Gravelles ne permet pas le passage de bus" ;
- "le passage des bus dans la rue des Gravelles nécessite la suppression du stationnement longitudinal, pour offrir deux voies de circulation suffisamment larges pour la circulation des bus" ;
- "le revêtement de la rue des Gravelles étant fortement dégradé, le passage des bus va accentuer la détérioration de ce dernier" ;
- "les bus vont entraîner des vibrations, qui vont gêner les riverains"
- ....

Il convient donc de préciser que le passage des bus dans la rue des Gravelles n'est proposé que dans le cadre de la mise à double sens du boulevard périphérique (entre la nouvelle passerelle et l'avenue de Châtelet), recommandée à long terme, et avec la mise en sens unique de la rue des Gravelles (dans le sens Est->Ouest), ce qui permettrait le passage des bus, en offrant des bandes de stationnement de part et d'autre de la rue (alors que le stationnement n'est actuellement autorisé que d'un côté, en alternance par quinzaine).

La mise à sens unique de la rue des Gravelles ne pénaliserait pas l'accessibilité locale pour les riverains. En effet, la mise à double sens du boulevard périphérique (et de la rue de la Station, éventuellement) permettra d'améliorer l'accessibilité à ce secteur, notamment depuis l'avenue de Châtelet (pont sur La Sambre).



### **3. PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS" : PROLONGEMENT DU METRO DE CHARLEROI**

Concernant l'extension du réseau du métro de Charleroi, le gouvernement wallon a voté, en juin 2002, des crédits pour la réalisation des travaux suivants (à l'horizon 2006-2007) :

- bouclage de la ceinture du centre-ville de Charleroi (jonction "Parc Sud") ;
- prolongement de l'antenne de Gilly jusqu'à Soleilmont ;
- extension du métro jusqu'à Gosselies, via Lodelinsart et Jumet (circulation du métro en site propre - de type tramway - sur la chaussée de Bruxelles).

Dans le cadre de l'étude du PCM, le prolongement du métro de Charleroi jusqu'à Soleilmont a été pris en compte. En effet, il permettra la réorganisation d'un certain nombre de lignes du réseau TEC desservant actuellement le quartier de Soleilmont ou empruntant la N29 depuis la commune de Fleurus.

Sur la base de l'analyse des itinéraires actuels de lignes du réseau TEC, plusieurs propositions ont ainsi été avancées dans le cadre de l'étude du PCM :

- terminus des lignes 17 et 722 à Soleilmont, afin d'éviter un trajet inutile en doublure du métro, entre Soleilmont et Gilly ;
- prolongement de la ligne 25/35 de son terminus actuel (au niveau du cimetière de Châtelineau) jusqu'à Soleilmont, ce qui permettra d'offrir une liaison rapide entre le centre de Châtelineau et le métro de Charleroi ;
- création d'un parking d'échange au niveau du terminus du métro à Soleilmont.

Par contre, le prolongement du métro de Charleroi jusqu'au centre-ville de Châtelet (initialement prévu dans les années 60 et 70), ainsi que l'exploitation de la ligne du métro desservant Montignies et Châtelineau (infrastructure construite à la fin des années 70 mais jamais exploitée) constituent des projets qui seront reportés à long terme (à un horizon de plus de 10 ans), voire jamais réalisés. A ce titre, ces projets n'ont pas été intégrés dans l'étude du PCM.

Toutefois, afin de répondre à la demande croissante de déplacements en relation avec le centre de l'agglomération de Charleroi (identifiée dans le diagnostic), le PCM propose la réalisation d'aménagements favorisant la circulation des bus en liaison avec le métro (notamment sur l'avenue de Gilly).

TRANSITEC  
Ingénieurs-Conseils SA

J.-M. Dupasquier      L. Bonnard

Lausanne, le 4 juillet 2003  
0164/JD/BO/bo

