



Service Public de Wallonie – Département de la Stratégie de la Mobilité



Ville de La Louvière

■ Actualisation du PCM de la ville de La Louvière

RAPPORT DE SYNTHÈSE – PHASE 3 : PROPOSITIONS – DOSSIER D'ANNEXES TECHNIQUES

Juin 2013

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
9839_100-rap-bvl-PCM_LL_ph3-doss_annexes.docx	1	12.06.2013	-	P.Tacheron	N. Antoine	B. Van Loveren

PREAMBULE

Le présent rapport constitue un recueil des annexes de la phase 3 des propositions, établies dans le cadre de l'actualisation du Plan Communal de Mobilité – PCM – de La Louvière.

Ce dossier séparé n'est pas soumis à enquête publique et est destiné exclusivement aux Services techniques régionaux et communaux qui seront en charge de l'application du PCM.

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
3 boulevard Frère Orban
BE-5000 NAMUR
T +32 81 22 45 66 F +32 81 22 45 68
namur@transitec.net
www.transitec.net





Liste des annexes

Phase 3.1 Actualisation du concept multimodal d'organisation des déplacements

Annexe 3.1.1 Pistes d'amélioration du fonctionnement de l'accès Nord

Annexe 3.1.2 Variantes de gestion des carrefours
"Contournement/Croyère/Wallonie/Grattine/Conreur"

Annexe 3.1.3 Insertion du contournement Est dans le tissu urbain : recherches

Annexe 3.1.4 Insertion d'une nouvelle liaison Ouest dans le tissu urbain : recherches

Annexe 3.1.5 Traversée du Canal du Centre : recherches

Annexe 3.1.6 Contournement de La Louvière : propositions

Phase 3.2 Actualisation du plan des déplacements automobiles

Pas d'annexes

Phase 3.3 Actualisation du plan des transports en commun

Annexe 3.3.1 Carrefour de la Piscine : gestion des arrêts de bus rue G. Boël

Annexe 3.3.2 Niveau de la desserte suite aux modifications proposées

Phase 3.4 Actualisation du plan de déplacements des modes actifs

Pas d'annexes

Phase 3.5 Actualisation de la politique du stationnement

Annexe 3.5.1 Stationnement à la gare de La Louvière Centre : perspectives à court terme

Annexe 3.5.2 Stationnement à la gare de La Louvière Centre : estimation de l'offre et de la demande

Annexe 3.5.3 Stationnement à la gare de La Louvière Sud : pistes à suivre

Annexe 3.5.4 Implantation de P+Bus – Identification des zones de pertinence

Annexe 3.5.5 Implantation de P+Bus – Localisation et dimensionnement indicatifs

Annexe 3.5.6 Estimation de la demande en stationnement au centre-ville

Phase 3.6 Actualisation du plan des déplacements scolaires

Pas d'annexes

Phase 3.7 Actualisation de la stratégie d'exploitation et d'aménagement des carrefours structurants

Pas d'annexes

Phase 3.8 Plan de gestion des marchandises

Annexe 3.8.1 Gestion des livraisons en centre-ville – évaluation des besoins

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

N. Antoine
Chef de projet

B. Van Loveren
Ingénieur d'étude

Namur, le 12 juin 2013



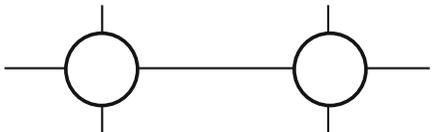
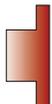
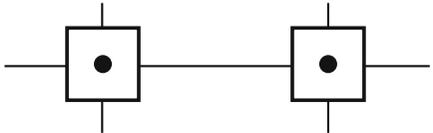
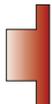
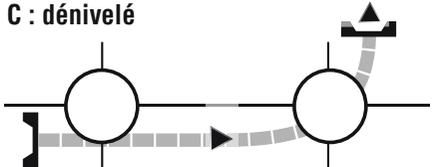
Phase 3.1 Actualisation du concept multimodal d'organisation des déplacements

■ Pistes d'amélioration du fonctionnement de l'accès Nord

Annexe n°3.1.1

Objectifs	Pistes	Enjeux / Conséquences
A. Augmentation de l'offre	A1 2 Voies en sortie de ville sur le contournement	Gestion des carrefours à revoir
	A2 Réaliser le contournement Est	Les variantes de tracé Nord par la rue de la Grattine sont éliminées
	A3 Pas de coupure du centre-ville	Contraire aux objectifs  Variante écartée
B. Absorption de la demande	B1 Aménagement de P+R	Report insuffisant par rapport aux enjeux
C. Diminution de la demande	C1 Revoir les caractéristiques du projet Boch	<ul style="list-style-type: none"> → Offre de stationnement → Surfaces commerciales → Typologie des commerces
	C1 Diminuer le stationnement à la gare du Centre	L'offre est à reporter sur la gare du Sud

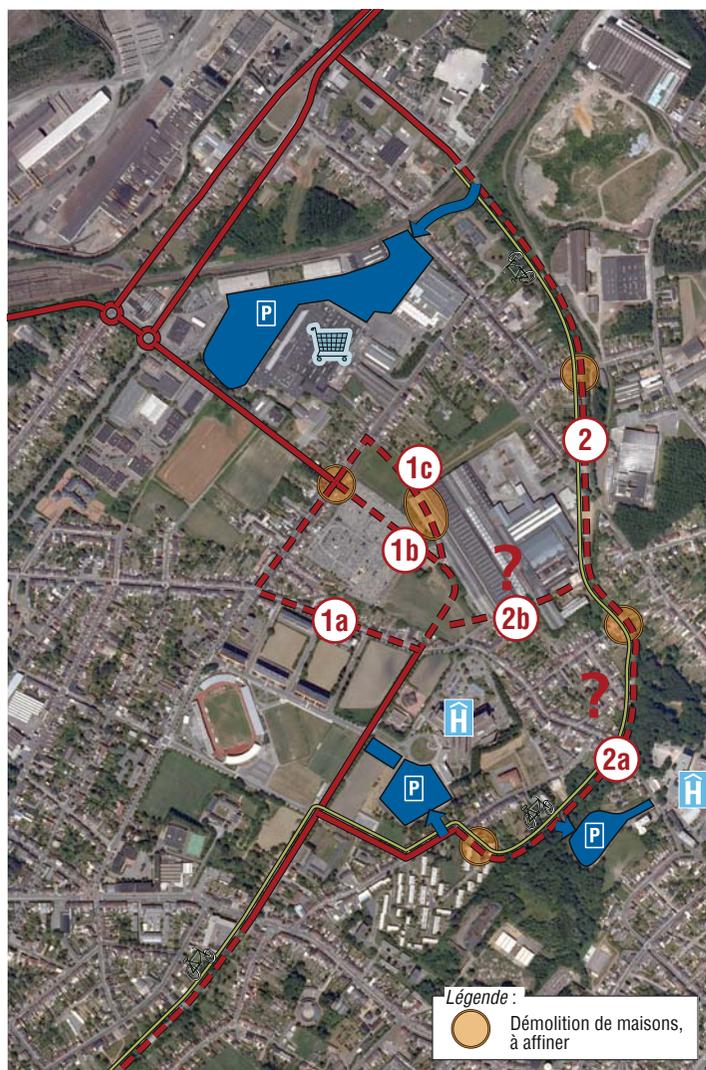
■ Variantes de gestion des carrefours "Contournement/Croyère/Wallonie/Grattine/Conreur" Annexe n°3.1.2

Variantes de gestion des carrefours :	Variantes de gestion des carrefours :
<p>Variante A : ronds-points</p> 	<ul style="list-style-type: none"> + Aménagement existant - Capacité insuffisante (C.U. >>> 120%) Autoblocages <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  Variante écartée </div>
<p>Variante B : feux tricolores</p> 	<ul style="list-style-type: none"> + Possibilité de contrôle des flux + Possibilité d'intégration d'autres usagers - Capacité insuffisante (C.U. >>> 120%) Autoblocages <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  Variante écartée </div>
<p>Variante C : dénivelé</p> 	<ul style="list-style-type: none"> + Capacité suffisante ~ Faisabilité à valider - Coût - Délai de réalisation - Insertion urbanistique <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">  Variante envisageable </div>

→ Pas de solution locale pleinement satisfaisante.

■ Insertion du contournement Est dans le tissu urbain : recherches

Annexe n°3.1.3



Relevé des contraintes et opportunités

Variante 1 : petit contournement

Sous variante 1a

- ⊖ Utilisation de voiries existantes déjà fortement congestionnées et urbanisées

Sous variante 1b

- + Tronçon de voirie en site propre
- ⊖ Expropriation et démolition d'habitations rue de la Flache
- ⊖ Traversée d'un cimetière

Sous variante 1c

- ⊖ Expropriation d'une partie du laminoir
- ⊖ Tracé en baïonnette via un tronçon habité de la rue de la Flache

→ Conclusion : pas de tracé optimal

Variante 2 : grand contournement

- + Voirie principalement en site propre
- + Emprises disponibles (friches industrielles, ferroviaires, ...)
- + Connexion aux parkings des hôpitaux et du Cora
- + Possibilité d'aménager des pistes cyclables ou une "voie verte" le long de la nouvelle voirie
- + Connexion directe à la sortie de l'autoroute A504, en amont du goulet d'étranglement urbanisé
- ⊖ Expropriation de plusieurs maisons, et de nombreux terrains

Sous-variante 2a

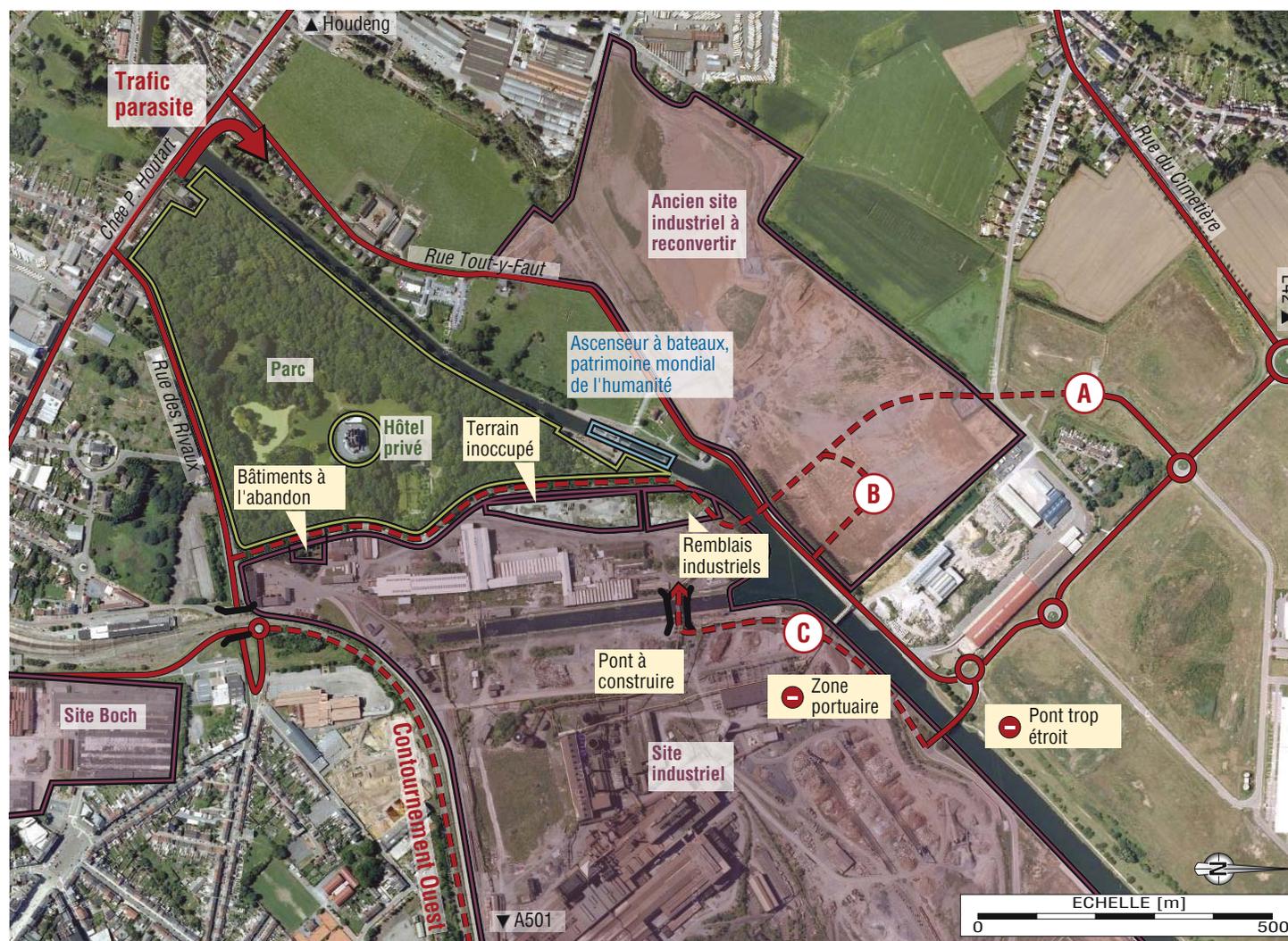
Sous-variante 2b

- ? Fonction du laminoir à vérifier

→ Conclusion : faisabilité technique à approfondir

■ Insertion d'une nouvelle liaison Ouest dans le tissu urbain : recherches

Annexe n°3.1.4

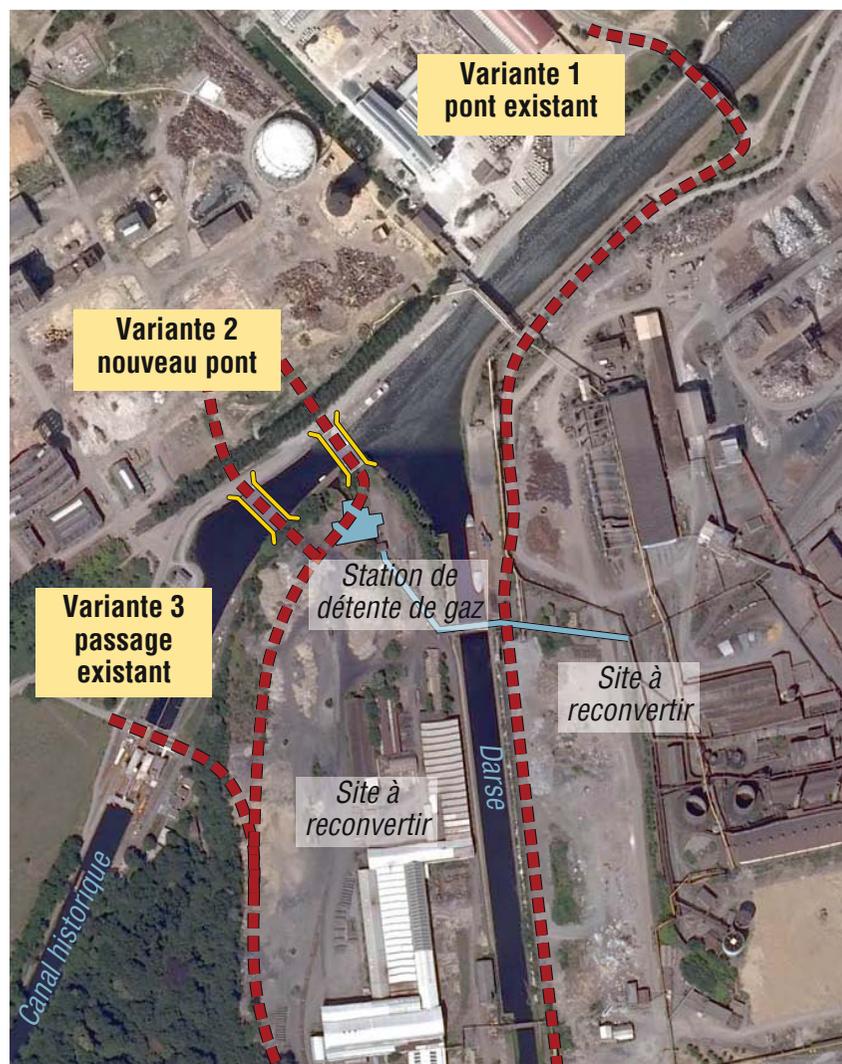


→ La variante A est plus intéressante en terme de lisibilité et de structuration du territoire

Voir analyse plus détaillée de la traversée du canal du centre (annexe 3.1.5)

■ Traversée du Canal du Centre : recherches

Annexe n°3.1.5



Variante 1 : pont existant

- ⊖ Traversée du site industriel (partie toujours en activité, plate-forme multimodale, ...)
- ⊖ Traversée d'une voie ferrée industrielle
- ⊖ Soit gabarit du pont existant inadapté pour le trafic prévu
- ⊖ Soit pont existant à démanteler et à reconstruire



A maintenir pour le charroi industriel

Variante 2 : nouveau pont

- ⊖ Ouvrage d'art aérien, soit :
 - ⊖ - éloigné de l'ascenseur à bateaux, mais surcoût induit par la modification de la station de détente du gaz
 - ⊖ - proche de l'ascenseur à bateaux, mais problème d'intégration paysagère et patrimoniale
- ⊖ Coût



Non recommandé

Variante 3 : passage existant sous l'ascenseur à bateaux

- + Valorisation d'un passage existant
- + Coût réduit, mise en œuvre rapide de la voirie de liaison
- ⊕ Traversée d'un site classé, mais :
 - trafic limité (maximum 6'000 uv/jo) compatible avec le lieu
 - valorisation d'un ouvrage remarquable comme porte d'entrée de la ville
- ⊕ Gabararit limité à 4m (gabarit légal)

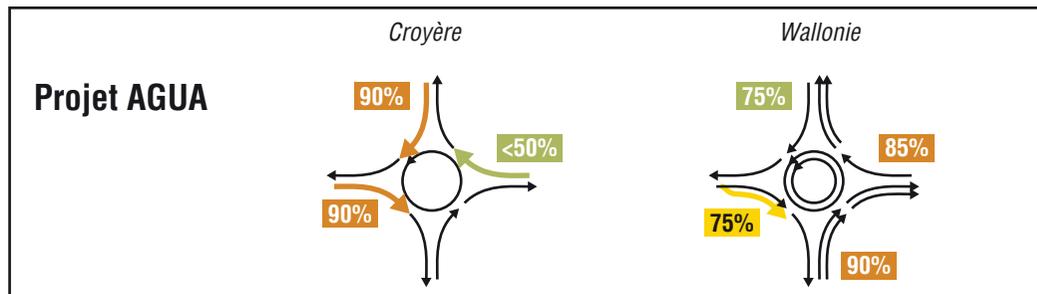
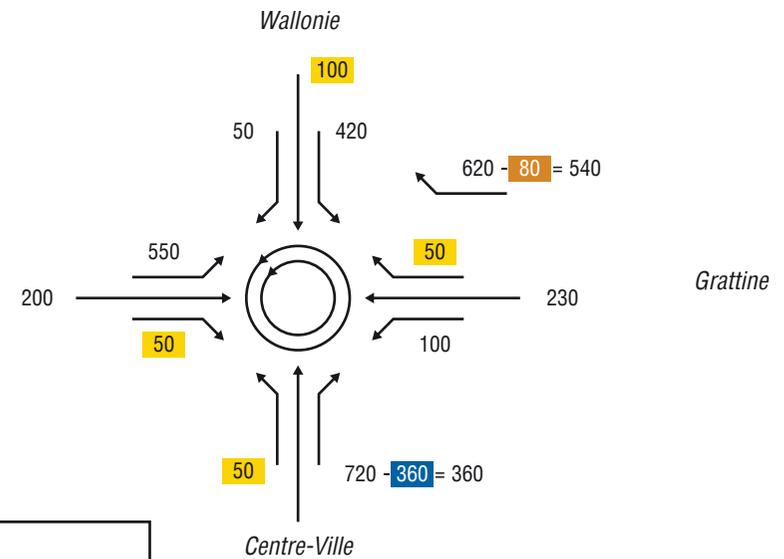
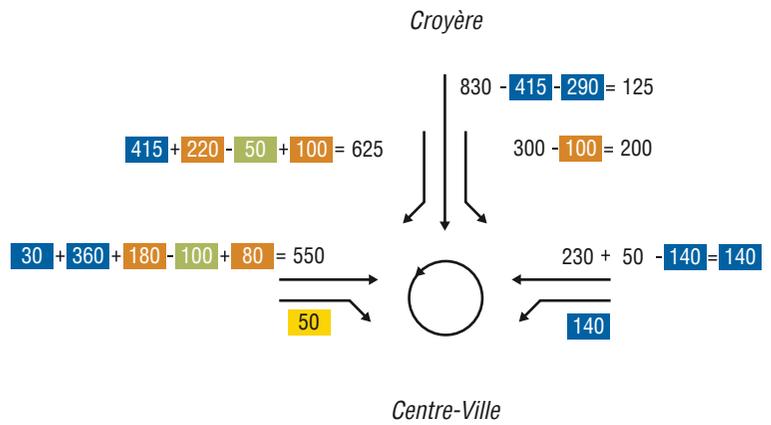


Recommandé en tant qu'accès pour le trafic léger
(à investiguer sous forme de certificat de patrimoine)

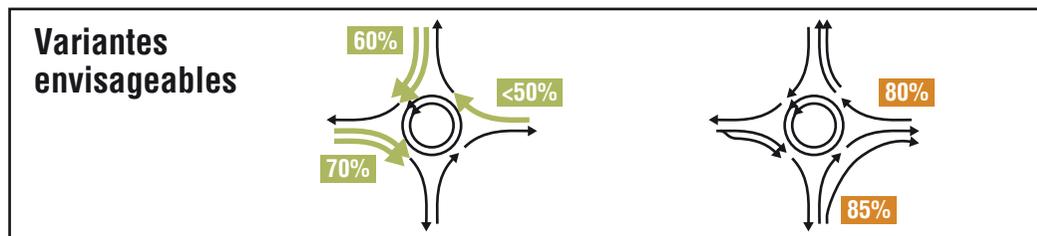


■ Contournement de La Louvière : propositions

Annexe n°3.1.6



- Légende :
- Report de trafic lié au PCM (HPS)
 - Trafic généré par le projet Boch (HPS)
 - Réduction de trafic liée à la nouvelle voirie OUEST (HPS)
 - Valeur non déterminante



L'heure de pointe du soir - HPS est la période déterminante pour le dimensionnement des carrefours en raison de l'importance des fonctions commerciales



Phase 3.2 Actualisation du plan des déplacements automobiles

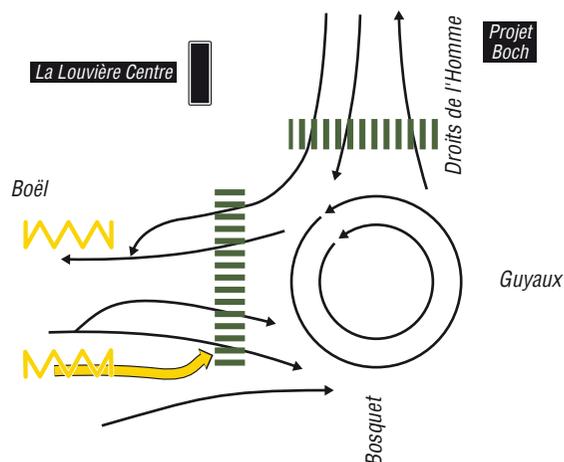


Phase 3.3 Actualisation du plan des transports en commun

■ Carrefour de la Piscine : gestion des arrêts du bus rue G. Boël

Annexe n°3.3.1

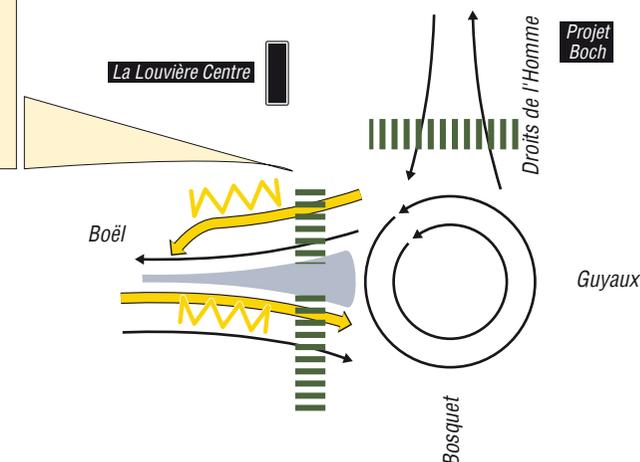
Fonctionnement actuel



- Franchissement difficile du giratoire pour les bus : insertion dans la circulation automobile
- Accès difficile à l'arrêt en sortie de ville (cisaillement)
- Traversées piétonnes trop longues

Fonctionnement recommandé

Suppression du by-pass Droits-de-l'Homme - Boël, voie réservée au bus pour accéder à l'arrêt

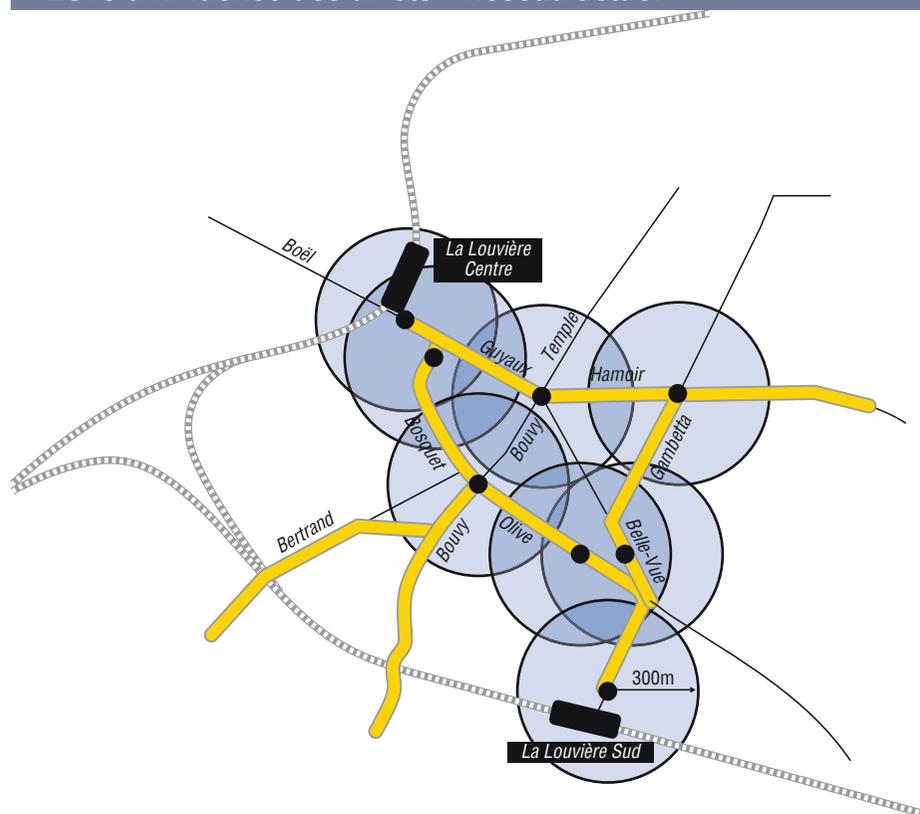


- Site propre bus central sur la rue Boël, conformément aux recommandations de l'étude Métrobus
- Quai d'embarquement/débarquement entre la voie bus et la circulation automobile
- Amélioration des conditions de franchissement du carrefour pour les bus
- Traversées piétonnes nettement sécurisées : une voie à traverser dans chaque direction

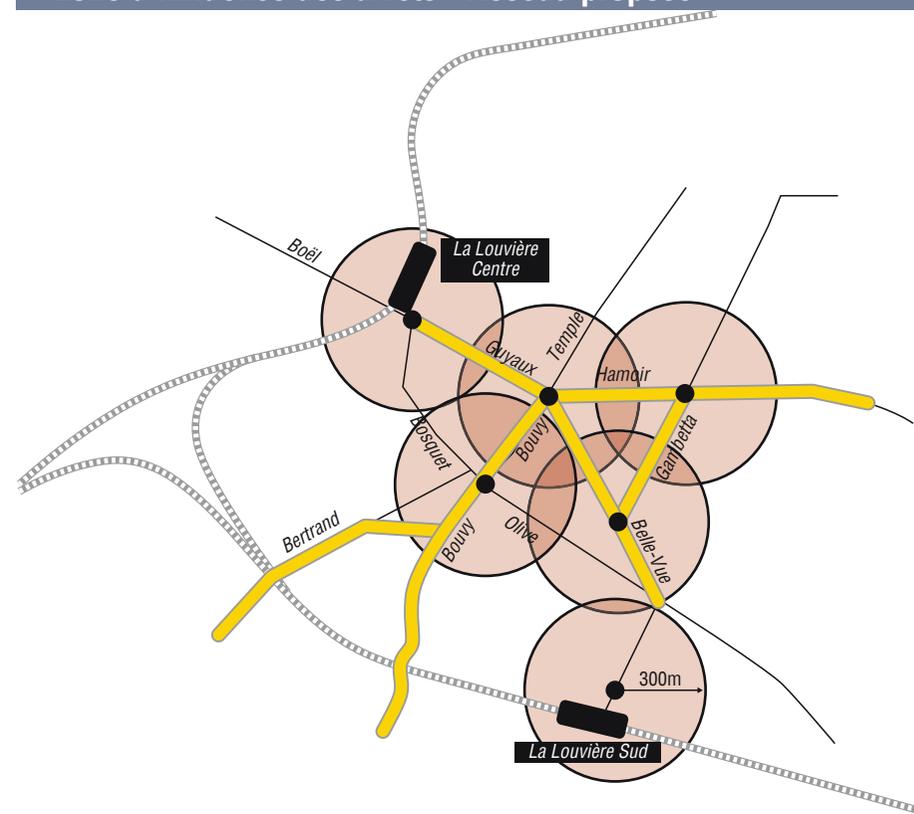
■ Niveau de desserte suite aux modifications proposées

Annexe n°3.3.2

Zone d'influence des arrêts - Réseau actuel



Zone d'influence des arrêts - Réseau proposé



Pas de modification des zones desservies, sauf rue de l'Olive (suppression de l'arrêt Ladéroute), compensée par une meilleure desserte de la rue de Belle-Vue



Phase 3.4 Actualisation du plan des déplacements de modes actifs

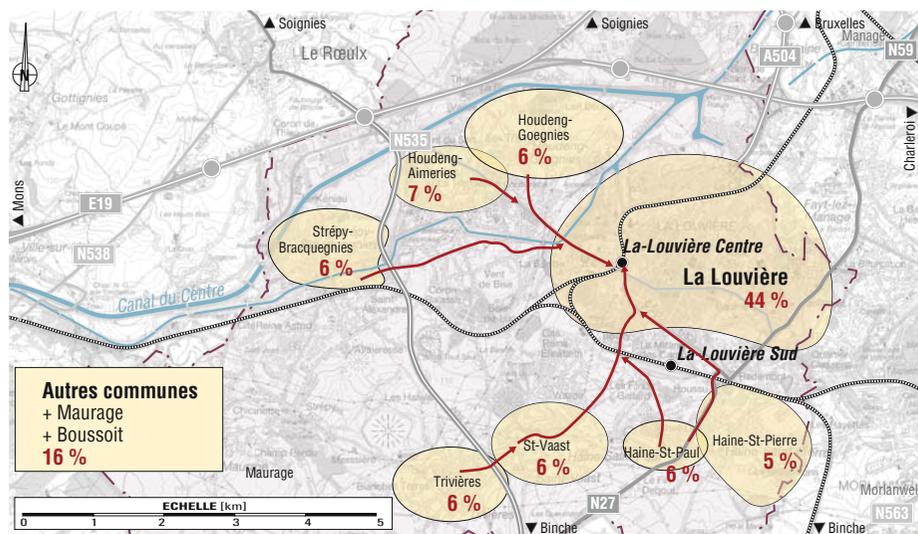


Phase 3.5 Actualisation de la politique du stationnement

■ Stationnement à la gare de La Louvière Centre : perspectives à court terme

Annexe n°3.5.1

Situation actuelle - origine actuelle des usagers de la gare



Malgré la proximité du centre-ville, la proportion de navetteurs SNCB laissant leur voiture la journée à la gare est paradoxalement plus importante à La Louvière Centre qu'à La Louvière Sud. Cette situation s'explique par la destination principale (Bruxelles) et par le motif du déplacement (travail), mais aussi par la structure du réseau de la ville.

AU MOINS 20 % DES NAVETTEURS HABITENT, À VOL D'OISEAU, PLUS PRÈS DE LA LOUVIÈRE SUD, MAIS PRÉFÈRENT SE RENDRE À LA GARE DU CENTRE

Situation projetée

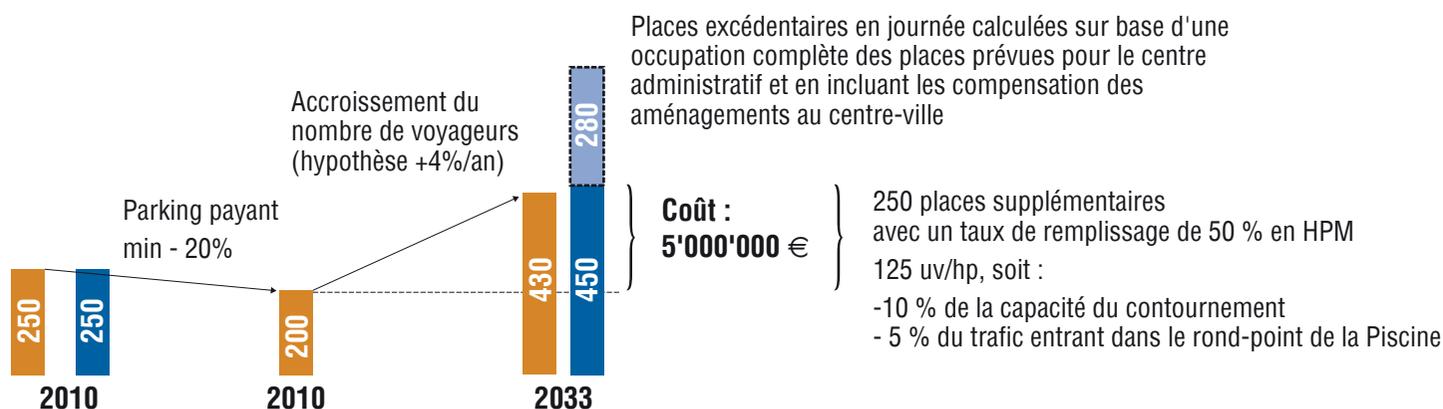
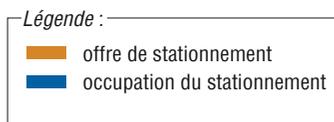
Avec la construction du parking et l'instauration d'un abonnement payant pour les navetteurs, spontanément une partie des usagers va se rabattre, soit vers les rues à l'Ouest de la gare du Centre, soit vers la gare du Sud (même offre en train en relation avec Bruxelles)

Les conséquences seront, à court terme :

- Une diminution du nombre de montées/descentes à la gare du Centre
- Des plaintes de la part des riverains
- Une saturation du parking de la gare du Sud
- Un accroissement supplémentaire du volume de places de parking mises à disposition au centre-ville, en contradiction avec les objectifs de développement du Métrobus et réduction de la congestion

■ Stationnement à la gare de La Louvière Centre : estimation de l'offre et de la demande

Annexe n°3.5.2

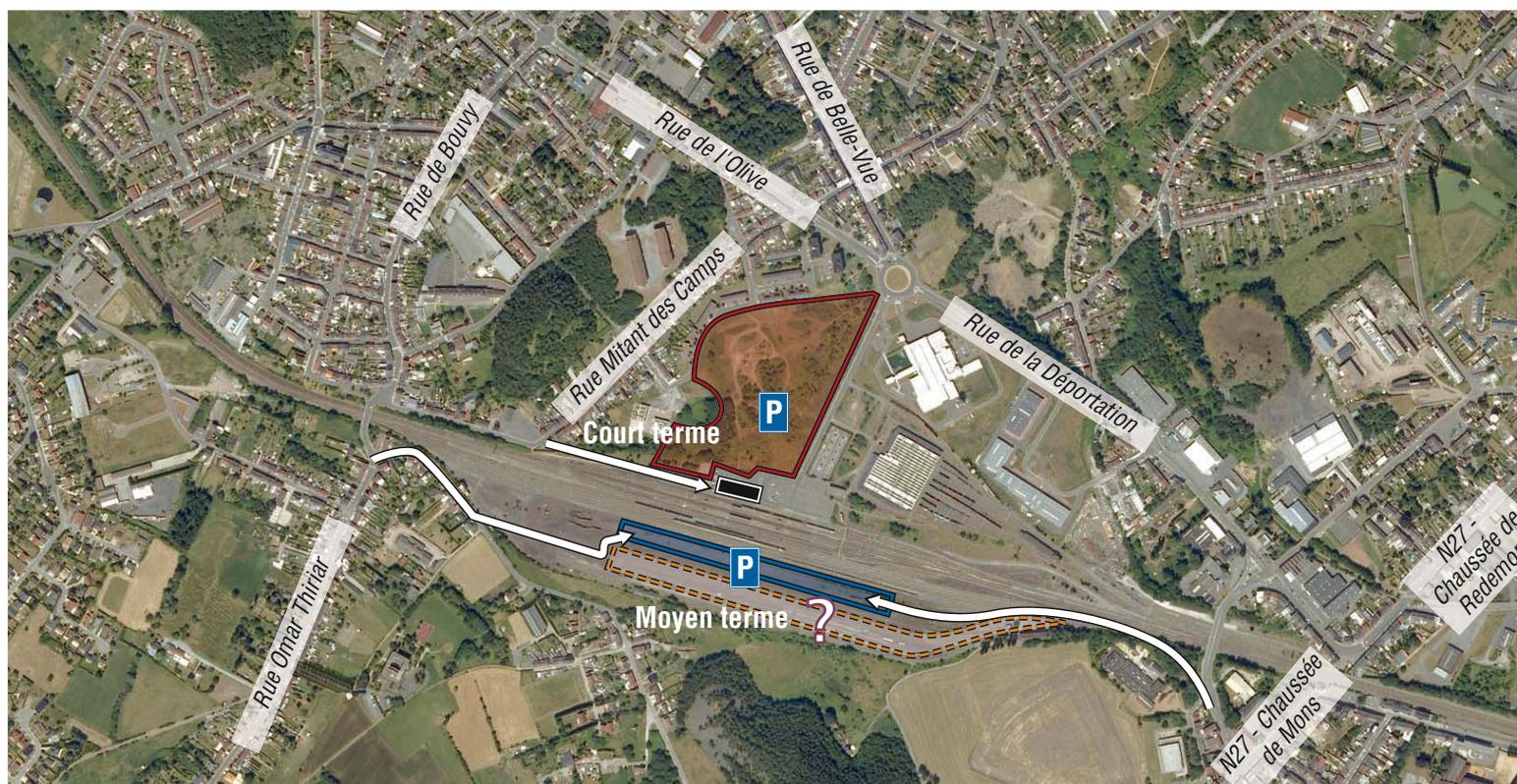


- En cumulant les hypothèses les plus favorables, la demande estimée reste en dessous du nombre de places que la SNCB-Holding souhaite financer et, est largement inférieure au solde de places disponibles en semaine (complémentarité des demandes en stationnement)
- Le trafic supplémentaire que génèrera le parking de la gare contribuera à aggraver la saturation du rond-point de la Piscine

→ Vu l'absence de réserves de capacité sur l'axe rue de l'Olive - rue du Gazomètre, il est préférable de déplacer les investissements en P+R à la gare du Sud et de limiter le nombre de places accessibles aux navetteurs à celle du Centre

■ Stationnement à la gare de La Louvière Sud : pistes à suivre

Annexe n°3.5.3



A court terme

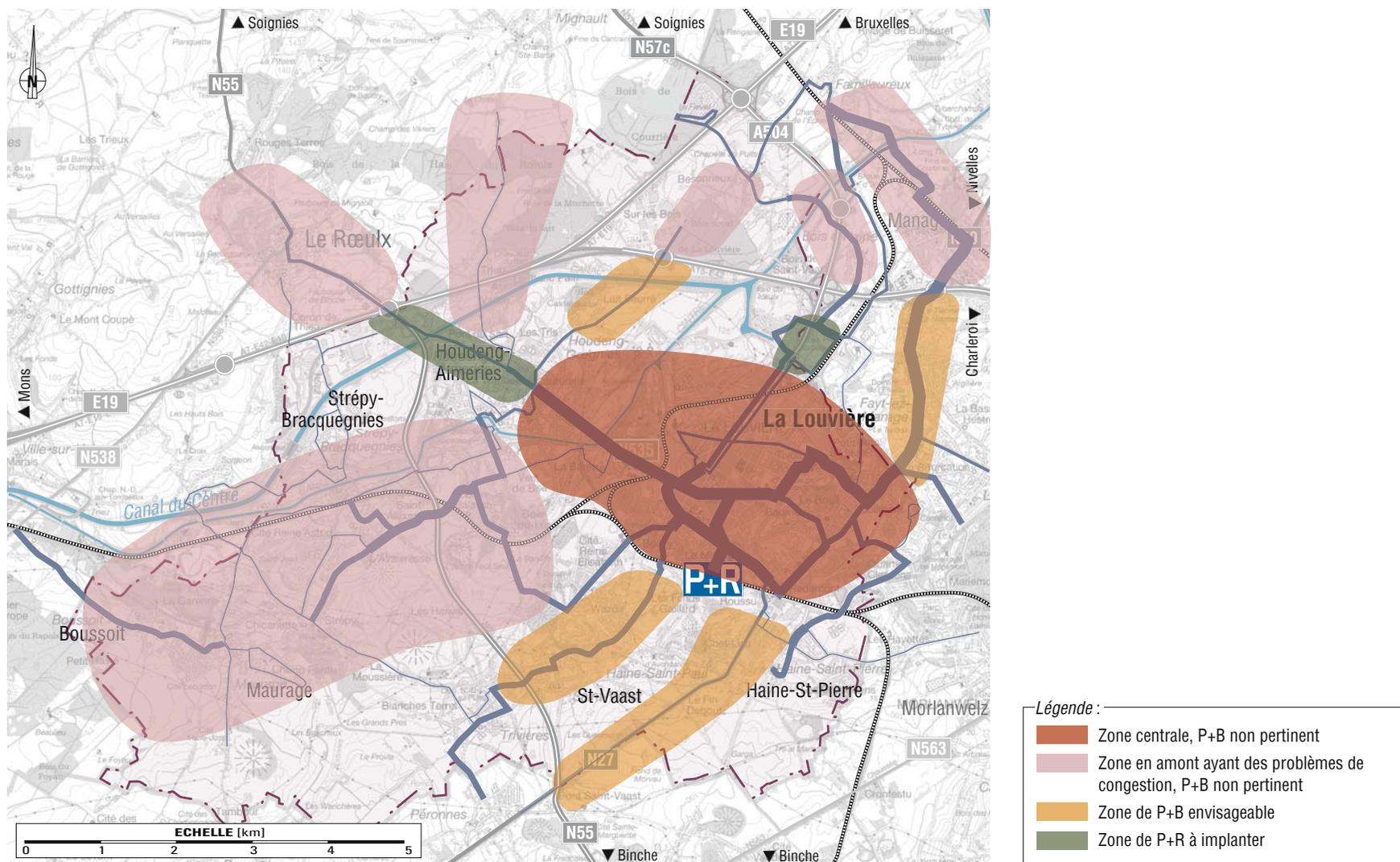
- Création d'une voirie de liaison entre la rue Mitant des Camps et la gare du Sud
- Extension provisoire du parking existant sur les terrains en friche
- Réservation des emprises nécessaires pour l'accès à un P+R à l'arrière de la gare

A terme

- Aménagement d'un parking à l'arrière de la gare, connecté à la rue Omar Thiriar et à la N27
- Mutualisation des parking à réaliser dans le cadre de l'urbanisation des terrains au Nord de la gare (riverains en soirée, navetteurs en journée)

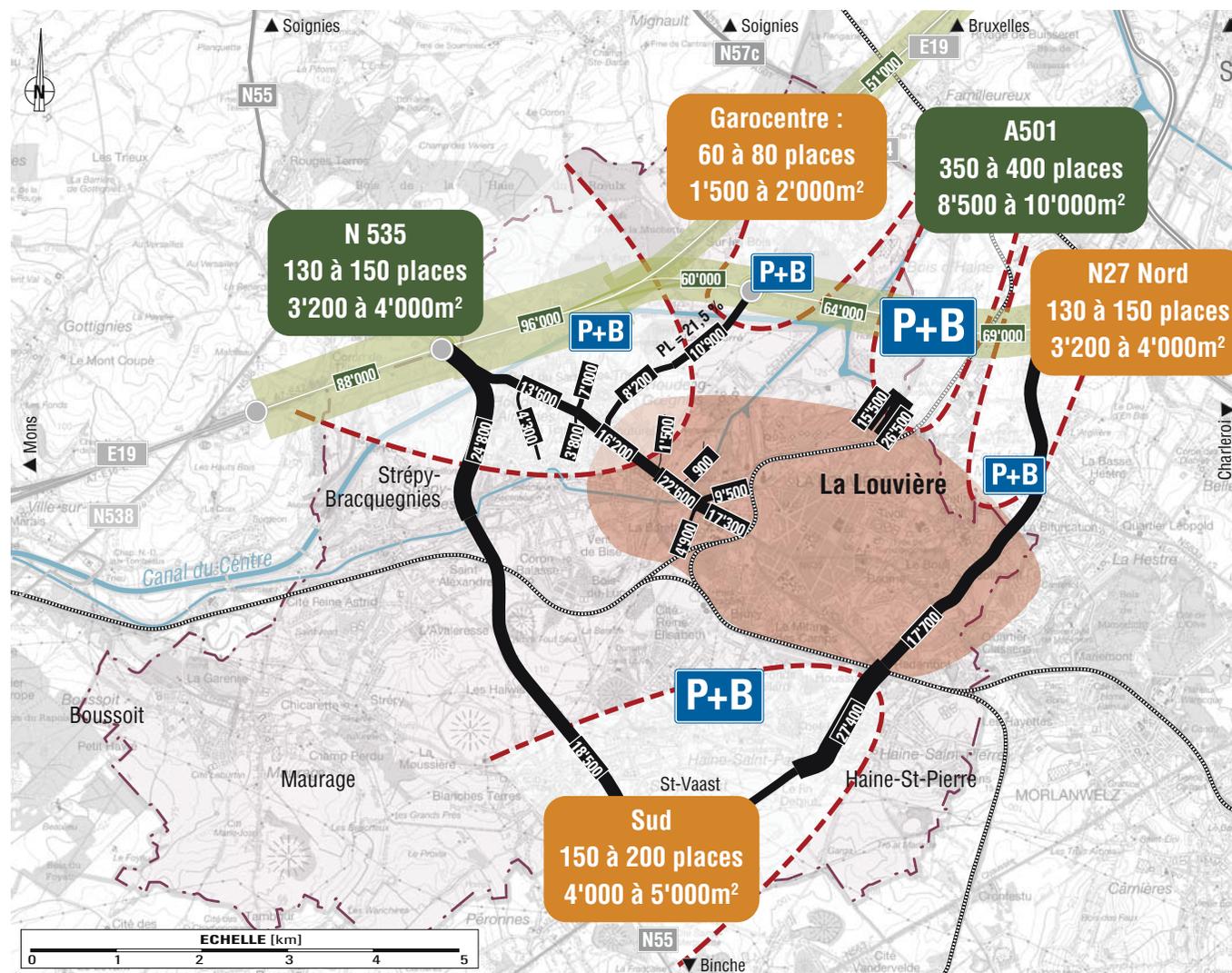
■ Implantation de P+Bus – Identification des zones de pertinence

Annexe n°3.5.4



■ Implantation de P+Bus – Localisation et dimensionnement indicatifs

Annexe n°3.5.5



- 500 à 550 places à créer en premier étape
- à plus long terme, un total de 800 à 1'000 places sont envisageables



■ Estimation de la demande en stationnement au centre-ville

Annexe n°3.5.6

	Scénario "Fil de l'eau"	Scénario "Volontariste"
Centre-ville	1'600 pl.	1'450 pl. Report de 10 % de la demande sur : - Métrobus - autres mesures
Centre administratif	106 pl.	80 pl. 20 à 30 % de report grâce à un PDE, mesures incitatives
Bureaux et hôtels 3'900 m ² + 90 chambres	Bureaux : 1,6 pl./ 100 m ² = 65 pl. 155 pl. Hôtel : 1 pl./ ch = 90 pl.	Bureaux : 0,8 pl./ 100 m ² = 32 pl. 80 pl. Hôtel : 0,5 pl./ ch = 45 pl.
Gare du Centre Admis Fréquentation 3'000 montées (+ 65 %)	Part modale VP : 10 - 15 % 350 pl. 1,1 personne/voiture	Part modale VP : 5 - 7 % 150 pl. 1,1 personne/voiture
Centre-commercial 30'000 m ² SV	~ 950 pl.	600 pl.
	TOTAL : environ 3'150 places	TOTAL : environ 2'350 places



Phase 3.6 Actualisation du plan des déplacements scolaires



Phase 3.7 Actualisation de la stratégie d'exploitation des carrefours structurants



Phase 3.8 Plan de gestion des marchandises

Gestion des livraisons en centre-ville - évaluation des besoins

Annexe n°3.8.1



Typologie des commerces :

- Alimentation
- Equipement de la personne
- Equipement de la maison
- Divers, loisirs
- Services à caractère commercial
- Combustibles, ...
- Grande surface
- Hygiène, beauté, santé
- HoReCa
- Autre

Alimentation : **19**
 Equipement de la personne : **75**
 Equipement de la maison : **19**
 Divers, loisirs : **20**
 Services à caractère commercial : **31**
 Combustibles, ... : **1**
 Grande surface : **2**
 Hygiène, beauté, santé : **22**
 HoReCa : **34**
Total : 223 établissements dans le périmètre