



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

Février 2018 – version finale après enquête publique

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
9839_100-rap-bvl-PCM_LL_ph3-propositions.docx	1	14.06.2013	-	P.Tacheron	N. Antoine	B. Van Loveren
9839_100-rap-bvl-2-PCM_LL_ph3-propositions.docx	2	12.12.2017	Corrections de la Ville	P.Tacheron	P.Tacheron	L. Robin
9839_100-rap-bvl-3-PCM_LL_ph3-propositions.docx	3	08.02.2018	Finalisation après enquête publique et Comité de Pilotage du 18.01.2018	P.Tacheron	P.Tacheron	L. Robin

PREAMBULE

Le présent rapport constitue la synthèse de la phase 3 des propositions, établies dans le cadre de l'actualisation du Plan Communal de Mobilité – PCM – de La Louvière. Il a fait l'objet de corrections et de compléments élaborés conjointement avec le service Mobilité de la Ville de La Louvière, ainsi qu'avec le SPW DGO2 – Direction de la Planification de la Mobilité.

Les figures les plus stratégiques approuvées sont mises en évidence au moyen d'un tampon distinctif "Approuvé".

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 à l'actualisation du Plan Communal de Mobilité.

Il est accompagné d'un recueil de figures techniques constitué sous la forme d'un dossier d'annexes (mentionnées dans le rapport), non soumis à enquête publique et 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



Table des matières

	Page
3.1 Actualisation du concept multimodal d'organisation des déplacements	8
3.2 Actualisation du plan des déplacements automobiles	24
3.2.1 Organisation générale de la circulation au centre-ville de La Louvière	24
3.2.2 Modification des circulations sur la rue S. Guyaux	26
3.3 Actualisation du plan des transports en commun	30
3.3.1 Enjeux d'amélioration de la desserte du centre élargi par les bus urbains	30
3.3.2 Principes d'accès aux gares	32
3.3.3 Mesures en faveur de la circulation des bus	38
3.4 Actualisation du plan des déplacements des modes actifs	46
3.4.1 Actualisation du plan piéton	46
3.4.2 Actualisation du plan vélo	50
3.5 Actualisation de la politique du stationnement	54
3.6 Actualisation du plan des déplacements scolaires	66
3.7 Actualisation de la stratégie d'exploitation et d'aménagement des carrefours structurants	72
3.8 Plan de gestion des marchandises	82
4.1 Nouveaux enjeux de mobilité	86
4.1.1 L'essor du VAE (Vélo à Assistance Electrique)	87
4.1.2 Restructuration des lignes TEC	89
4.1.3 Poursuivre le développement du smart parking	91
4.2 Mise en œuvre du PCM	92



Liste des figures

Phase 3.1 – Actualisation du concept multimodal d'organisation des déplacements

- Figure 3.1.1 Analyse de la structure du réseau routier louviérois
- Figure 3.1.2 Potentiels de capacités disponibles en section
- Figure 3.1.3 Entrée Nord de La Louvière : modification des enjeux par rapport au PCM de 2001
- Figure 3.1.4 Situation projetée sans adaptation du réseau routier
- Figure 3.1.5 Intérêt d'une nouvelle liaison routière à l'Ouest
- Figure 3.1.6 Intérêt d'une ceinture routière autour du centre-ville
- Figure 3.1.7 Accès aux gares de La Louvière : domaines de pertinence des différents modes de déplacement
- Figure 3.1.8 Concept d'accès aux poches de stationnement
- Figure 3.1.9 Synthèse – Concept multimodal à l'échelle du centre-ville

Phase 3.2 – Actualisation du plan des déplacements automobiles

- Figure 3.2.1 Plan de circulation au centre-ville : rappel du PCM 2001
- Figure 3.2.2 Organisation des circulations rue Guyaux
- Figure 3.2.3 Propositions de modifications des circulations dans le quartier Abelville



Phase 3.3 – Actualisation du plan des transports en commun

- Figure 3.3.1 Enjeux d'amélioration de la desserte par les bus urbains
- Figure 3.3.2 Principes d'organisation des correspondances bus-train à La Louvière-Centre
- Figure 3.3.3 Accès à la gare de La Louvière-Sud
- Figure 3.3.4 Principes proposés d'accès à la gare de La Louvière Sud
- Figure 3.3.5 Proposition de modification des itinéraires bus entre la rue de Bouvy et le centre-ville
- Figure 3.3.6 Proposition de modification des itinéraires bus entre La Louvière-Centre et La Louvière-Sud
- Figure 3.3.7 Modifications du plan de circulation nécessaires pour les nouveaux itinéraires bus - synthèse
- Figure 3.3.8 Synthèse des mesures proposées pour les transports en commun

Phase 3.4 – Actualisation du plan des déplacements des modes actifs

- Figure 3.4.1 Plan piétons – Mesures zonales/linéaires
- Figure 3.4.2 Plan piétons – Obstacles : mesures ponctuelles
- Figure 3.4.3 Plan piéton – Les traversées : mesures ponctuelles
- Figure 3.4.4 Réseau cyclable existant et projeté 2013
- Figure 3.4.5 Réseau cyclable existant et projeté 2014
- Figure 3.4.6 Réseau cyclable existant et projeté 2015

Phase 3.5 – Actualisation de la politique du stationnement

- Figure 3.5.1 Scénarios d'offre et de demande en stationnement
- Figure 3.5.2 Potentiel de réduction de l'offre de stationnement sur l'espace public
- Figure 3.5.3 Gestion du stationnement : concept proposé
- Figure 3.5.4 Proposition de gestion du stationnement public au centre-ville
- Figure 3.5.5 Proposition de zones de validité de la carte riverain



Phase 3.6 – Actualisation du plan des déplacements scolaires

Figure 3.6.1 Institut Sainte-Marie – Potentiel d'utilisation de modes alternatifs à la voiture (section primaire)

Figure 3.6.2 Institut Sainte-Marie – Potentiel d'utilisation de modes alternatifs à la voiture (section secondaire)

Figure 3.6.3 Propositions pour l'accès à l'Institut Sainte-Marie

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

Figure 3.7.1 Variantes d'exploitation du carrefour de l'Olive

Figure 3.7.2 Évaluations des variantes d'exploitation du carrefour de l'Olive

Figure 3.7.3 Variantes d'exploitation du carrefour du Drapeau Blanc

Figure 3.7.4 Carrefour de la Piscine : charges actuelles et projetées

Figure 3.7.5 Carrefour de la Piscine : exploitation (I)

Figure 3.7.6 Carrefour de la Piscine : exploitation (II)

Phase 3.8 – Plan de gestion des marchandises

Figure 3.8.1 Modes de gestion globale des livraisons

Figure 3.8.2 Propositions de localisation d'aires de livraison et de réglementation

Phase 4 – Autres enjeux et mise en oeuvre

Figure 4.1 Concept transports publics du Schéma d'Accessibilité et de Mobilité du Cœur du Hainaut, à mettre en oeuvre

Figure 4.2 Tableau de bord de la mise en œuvre du PCM de La Louvière





3. Phase 3 – Actualisation du Plan Communal de Mobilité

3.1 Actualisation du concept multimodal d'organisation des déplacements

Le concept multimodal vise à définir l'organisation souhaitée des déplacements à long terme (2025), à l'échelle de la ville de La Louvière.

L'actualisation du PCM ne porte pas sur une remise en cause du concept, mais sur des adaptations et des compléments, justifiés par la prise en compte de nouvelles données, notamment le projet Boch.

Problématique de l'accès à l'autoroute

La réalisation d'un centre commercial de grandes dimensions, avec un bassin de chalandise largement supérieur à 10 kilomètres, pose en premier lieu la question des accès au réseau autoroutier.

Fig. 3.1.1 La Louvière, en comparaison avec des villes de taille équivalente (Mons, Tournai, Namur), présente un réseau routier nettement moins dense et moins structuré. Le réseau routier à La Louvière tient presque à un seul "fil". Le contournement Ouest, seul axe structurant permettant de relier le centre de La Louvière et l'autoroute. L'autre axe en connexion avec le réseau autoroutier, la N535 est en cours de réaménagement, notamment pour donner la priorité aux transports en commun.

Fig. 3.1.2 Le contournement Ouest a permis d'augmenter la capacité automobile à hauteur du centre-ville de La Louvière, soulageant ainsi les voiries du centre. Cependant, il n'apporte pas de réserves de capacités susceptibles de soulager la rue de la Croyère et l'avenue de Wallonie, puisqu'il commence à hauteur de l'intersection entre la rue de la Croyère et la rue de la Grattine. **Ces deux axes sont donc les éléments déterminants dans l'écoulement des flux entre le centre de La Louvière et l'autoroute E42.** Or, leurs réserves de capacité actuelles sont déjà très limitées.

Fig. 3.1.3 L'étude de mobilité réalisée dans le cadre du PCA "Grattine" proposait des solutions pour améliorer les accès à l'autoroute au Nord de La Louvière. Ces propositions étaient basées sur la réalisation d'une zone commerciale rue de la Grattine, en face du centre commercial existant. Ce projet n'est plus d'actualité aujourd'hui. Par rapport à la situation prise en compte, le projet Boch :

- représente une génération de trafic nettement supérieure, malgré un positionnement plus central, donc plus favorable aux modes alternatifs à la voiture ;
- se trouve à l'Ouest du carrefour Croyère-contournement Ouest et Grattine-Wallonie plutôt qu'à l'Est, ce qui représente une différence fondamentale pour le fonctionnement de ces carrefours (en particulier, les flux en sortie de ville vers l'autoroute ne sont plus en tourne-à-droite, mais en tourne-à-gauche donc plus contraignants pour la capacité des carrefours).

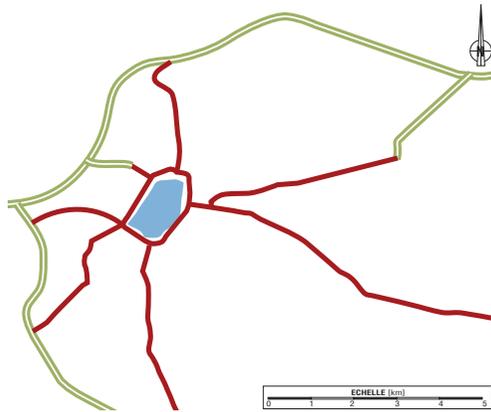
Courant 2018, une étude de faisabilité portant sur la requalification de l'entrée Nord du centre-ville va être réalisée



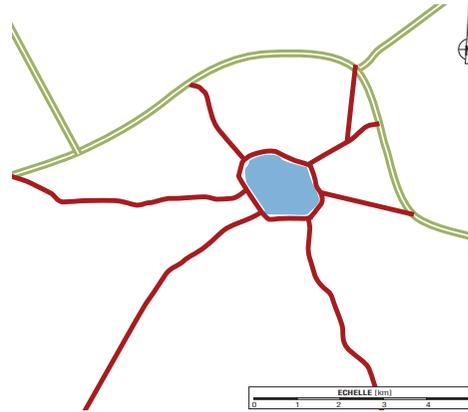
■ Analyse de la structure du réseau routier louviérois

Figure n°3.1.1

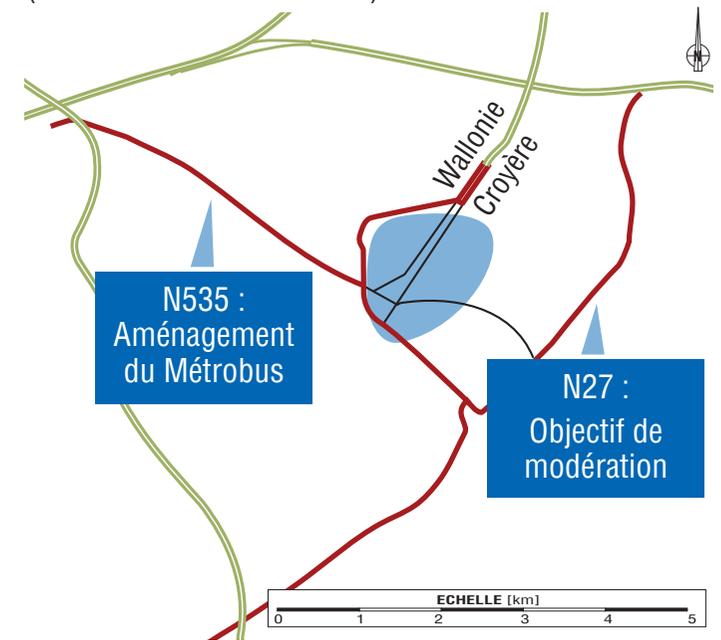
Réseau routier à **Mons** :



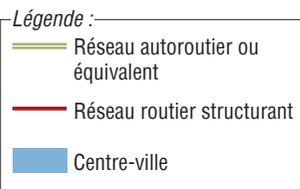
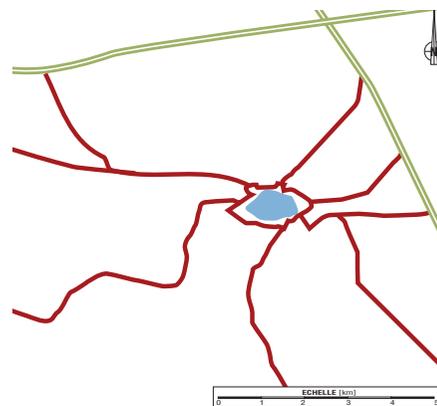
Réseau routier à **Tournai** :



Réseau routier à **La Louvière**
(avec contournement ouest) :



Réseau routier à **Namur** :

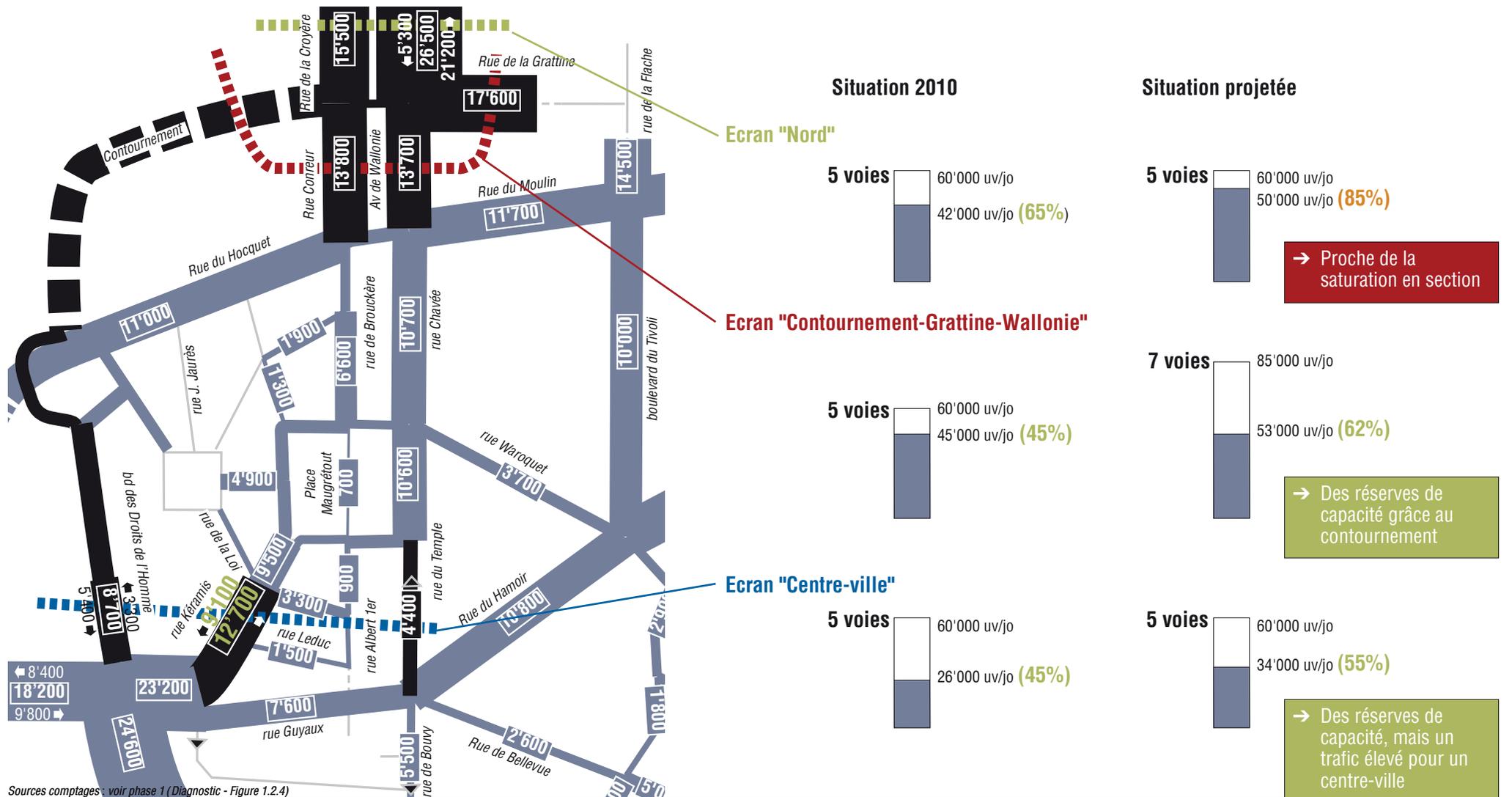


- Le réseau routier louviérois présente une structure et une hiérarchie moins claire et moins lisible que dans d'autres villes d'importance similaire.
- Les axes Croyère - Wallonie jouent un rôle déterminant dans ce réseau en tant que liaisons avec l'autoroute.



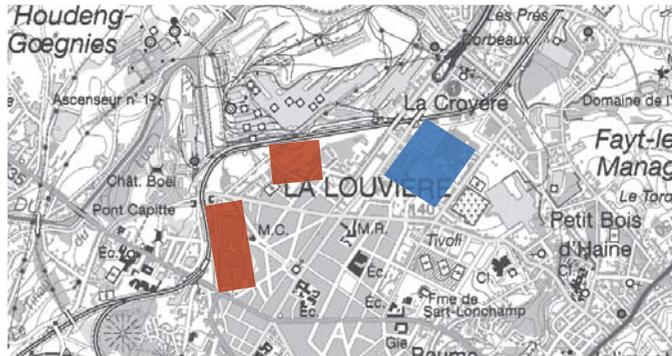
Potentiels de capacités disponibles en section

Figure n°3.1.2



■ Entrée Nord de La Louvière : modification des enjeux par rapport au PGM de 2001

Figure n°3.1.3



2010 :
BOCH

- 34'000 m2 de surfaces commerciales.
- 600 Logements.
- Cinéma.
- Extension du P+R de la gare.
- etc.

Génération de trafic
14'000 uv/jo

x2,3

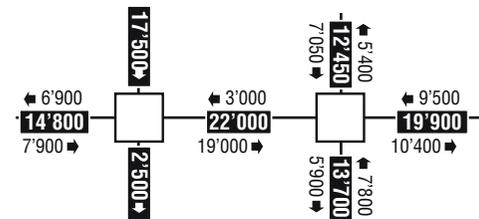
2005 :
PCA GRATTINE

- 15'000 m2 de surfaces commerciales.

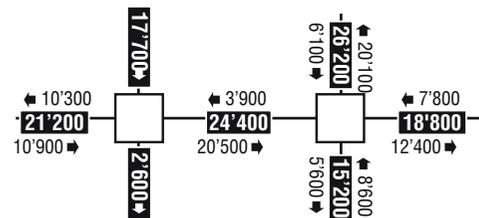
Génération de trafic
6'000 uv/jo

Charges de trafic aux carrefours Contournement Ouest / Conreur et Wallonie / Grattine :

- **Situation 2005** (trafic 2001 + PCA Grattine) :



- **Situation projetée** (trafic 2010 + Boch, Decathlon) :



Total du trafic entrant dans les carrefours :

42'700 uv/jo



48'000 uv/jo



+13%



Il en résulte que les aménagements proposés en 2005 doivent être réétudiés, sous peine de saturation complète des carrefours.

Ann. 3.1.1 Afin de parvenir à gérer cette entrée Nord de La Louvière à l'échéance de réalisation du projet Boch, différentes solutions ont été envisagées soit pour augmenter la capacité routière, soit pour diminuer les flux automobiles générés. Parmi les solutions envisagées, les effets de mesures telles qu'une politique de P+R et / ou de co-voiturage, ou l'optimisation du contournement Ouest pour que la sortie de ville se fasse sur deux voies ne seraient pas suffisants.

Ann.
3.1.2
- fig.
3.1.4

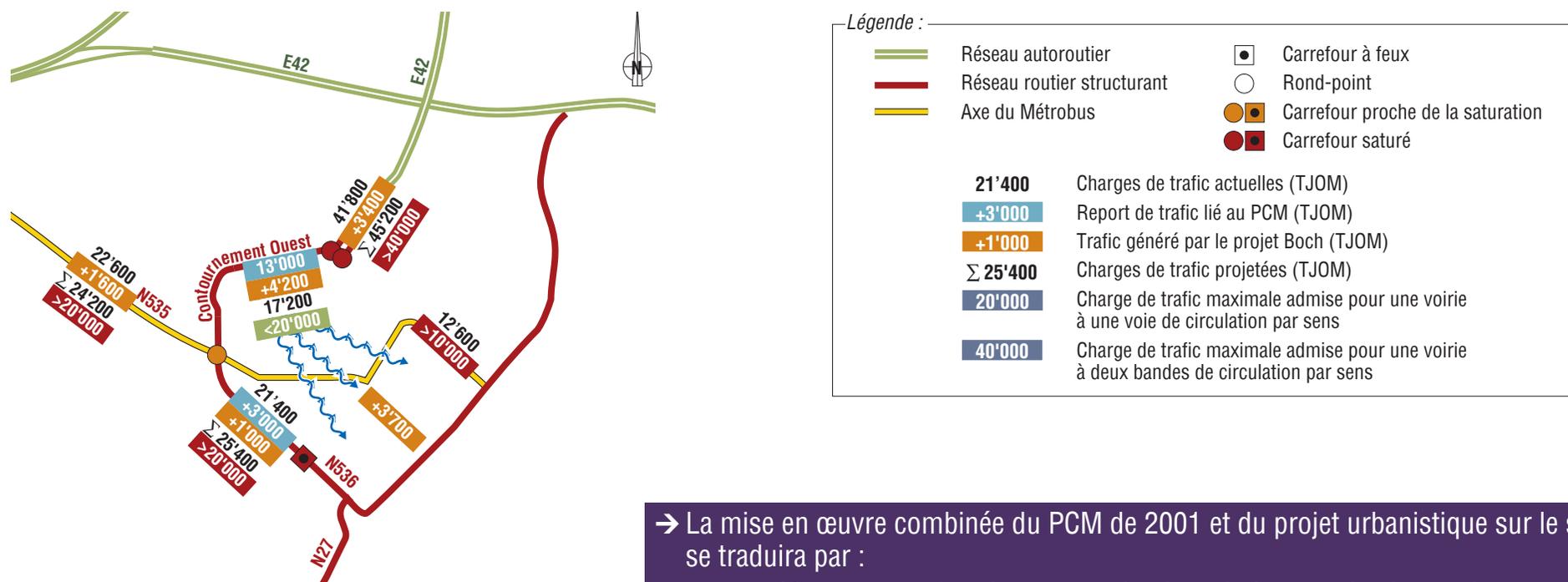
Enfin l'analyse des solutions possibles pour l'aménagement des carrefours permet de montrer **qu'aucune solution locale, liée à l'exploitation des carrefours, n'est satisfaisante au regard des enjeux de capacité.**

C'est bien la structure du réseau routier de La Louvière qui doit faire l'objet de modifications. La problématique de la saturation de l'accès Nord est beaucoup plus globale, car ses effets risquent de se faire sentir à l'échelle de tout le centre-ville, avec :

- le maintien de flux de transit par le centre, en particulier en lien avec l'Est ;
- l'aggravation des phénomènes de saturation mis en évidence par le diagnostic ;
- une perturbation de l'axe du Métrobus, qui rendrait inefficients les aménagements réalisés.

■ Situation projetée sans adaptation du réseau routier

Figure n°3.1.4



→ La mise en œuvre combinée du PCM de 2001 et du projet urbanistique sur le site Boch se traduira par :

- un dépassement des charges maximales admises sur la plupart des axes routiers structurants de la Ville, à l'exception du contournement Ouest ;
- un trafic parasite entre le centre commercial et l'Est de la zone de chalandise ;
- une amplification des phénomènes de saturation actuels, principalement le vendredi soir et le samedi après-midi ;
- une complexification du fonctionnement de l'axe du Métrobus.



Pertinence d'une nouvelle liaison avec l'autoroute E42 Ouest

Fig. 3.1.5 La première piste d'adaptation du réseau routier qui est étudiée est celle d'une nouvelle liaison à l'autoroute en relation avec l'Ouest. L'objectif serait de dédoubler l'accès Nord au centre-ville par une nouvelle liaison vers Garocentre, via les zonings industriels, et qui viendrait se brancher sur le contournement Ouest à hauteur de la rue des Rivaux.

L'opportunité de cette liaison est forte en termes de flux. Sur la base d'un report d'environ 6'000 uv/jo (hypothèse raisonnable), la nouvelle liaison permettrait en effet de soulager très sensiblement :

- les axes Ouest de l'agglomération qui jouent actuellement le rôle de liens avec Houdeng et Garocentre : rue Tout-y-Faut, rue du Cimetière ;
- les carrefours situés le long du contournement Ouest ;
- l'accès Nord actuel en lien avec l'E42.

L'analyse des reports de trafic permet de montrer que la réalisation de cette nouvelle liaison en lien avec l'Ouest permettra s'assurer un fonctionnement satisfaisant des carrefours Croyère-Contournement Ouest et Wallonie-Grattine.

Ann. 3.1.4 Si l'opportunité en termes de report de trafic est manifeste, il faut encore que les coûts et les contraintes techniques de cette nouvelle liaison vers l'Ouest la rendent réalisable à court-moyen termes. **En effet, des contraintes physiques importantes s'opposent à la réalisation d'une telle liaison :** l'emprise du site Duferco, le franchissement du canal du centre, et surtout le classement au patrimoine mondial de l'Humanité de l'ascenseur à bateaux. Par contre, le reste des voiries est déjà existant ou leur réalisation est projetée par l'IDEA dans le cadre de la réalisation du parc d'activités Magna Park.

La réalisation d'une nouvelle liaison vers l'Ouest intéresse également Duferco, car elle permet de réhabiliter des terrains actuellement en friche. Pour le franchissement du canal, différentes solutions ont été envisagées :

- le passage sous l'ascenseur à bateaux : cette solution n'est possible que pour les véhicules légers, mais acceptable au vu des flux attendus. Elle permet aussi de mettre en valeur l'ouvrage en faisant une porte d'entrée de la ville. Cette solution n'a toutefois pas les faveurs de la Région Wallonne ;
- la réalisation d'un nouvel ouvrage, en amont de l'ascenseur, sensiblement plus coûteuse, mais permettant un usage tant par les voitures que par les camions. Des études ont été réalisées par la Ville de La Louvière pour avancer sur cette option.

Au vu des gains potentiels pour toutes les parties prenantes (Ville, Région, DUFERCO) et des aménagements relativement légers restant à réaliser, la concrétisation de cette nouvelle liaison Ouest est recommandée à court terme.

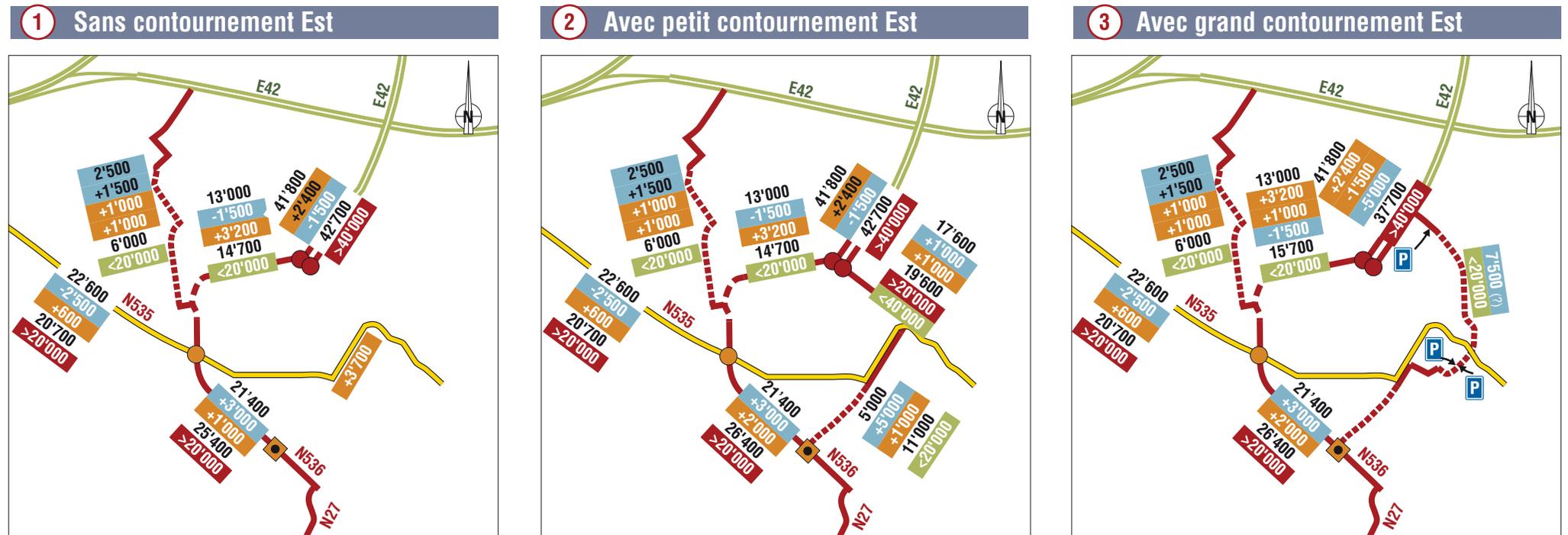
Fig. 3.1.5 Il faut noter toutefois que cette solution n'a aucun effet sur la partie Est du centre-ville (rue de la Flache, secteur des hôpitaux) ni sur la partie Sud (rue de l'Olive, rue du Gazomètre). **De plus, elle restera pertinente en cas d'aménagement d'un contournement à l'est, car :**

- comme le montre la figure 3.1.1, La Louvière concentre trop de flux sur 3 accès critiques sursaturés ;
- cette liaison est intéressante pour mieux relier le pôle d'emploi de Garocentre avec la Ville.

APPROUVÉ

■ Intérêt d'une nouvelle liaison routière à l'Ouest

Figure n°3.1.5



- ⊕ Soulagement de nombreux axes, structurants ou plus locaux, dans la partie Ouest et Nord de l'agglomération (N535, rue des Rivaux, rue de la Croyère, avenue de Wallonie, rue Tout-y-Faut, rue du Cimetière)
- ⊕ Soulagement aux heures de pointe du centre commercial des carrefours projetés le long du contournement Ouest
- 🌀 → Pas d'impact dans la partie Est de l'agglomération, c'est à dire dans la sphère d'influence du contournement Est
- Pas de soulagement de l'axe structurant Sud (N536-N27), quelque soit le type de combinaison

➡ **RECOMMANDÉ**

Légende : voir figure 3.1.4



Pertinence d'un contournement Est

Fig. 3.1.6 Les enjeux sur les secteurs Est et Sud de la ville nécessitent de réévaluer la pertinence d'un contournement Est, évoqué en 2002 dans le cadre du Plan Communal de Mobilité.

Ann. 3.1.4 La partie Sud du contournement ne devrait plus être remise en question. L'insertion dans le tissu urbain est relativement évidente et les terrains ont déjà en partie été expropriés. Pour la partie "Nord", deux grandes familles de variantes ont été prises en compte :

- un "petit contournement" ; par l'avenue Max Buset puis la rue de la Grattine ;
- un "grand contournement" ; qui implique la réalisation de nouvelles voiries pour passer entre les hôpitaux de Tivoli et de Jolimont, puis faire la liaison avec l'A501 au niveau de la rue Keuwet.

1. "Petit contournement" :

Le petit contournement s'appuie pour l'essentiel sur des voiries existantes, ce qui en limite le coût. Par contre, il s'agit aussi de son principal inconvénient, car les voiries concernées (rue de la Grattine, rue de la Flache,...) sont déjà très fortement chargées. Le potentiel de report sur ce nouveau contournement est donc fortement limité, de l'ordre de 5'000 uv/jo. De plus, en empruntant la rue de la Grattine, le "petit contournement" surcharge les carrefours stratégiques Croyère-Contournement Ouest et Wallonie-Grattine. **Pour des raisons de fonctionnalité, l'option d'un "petit contournement" doit donc être écartée.**

2. "Grand contournement" :

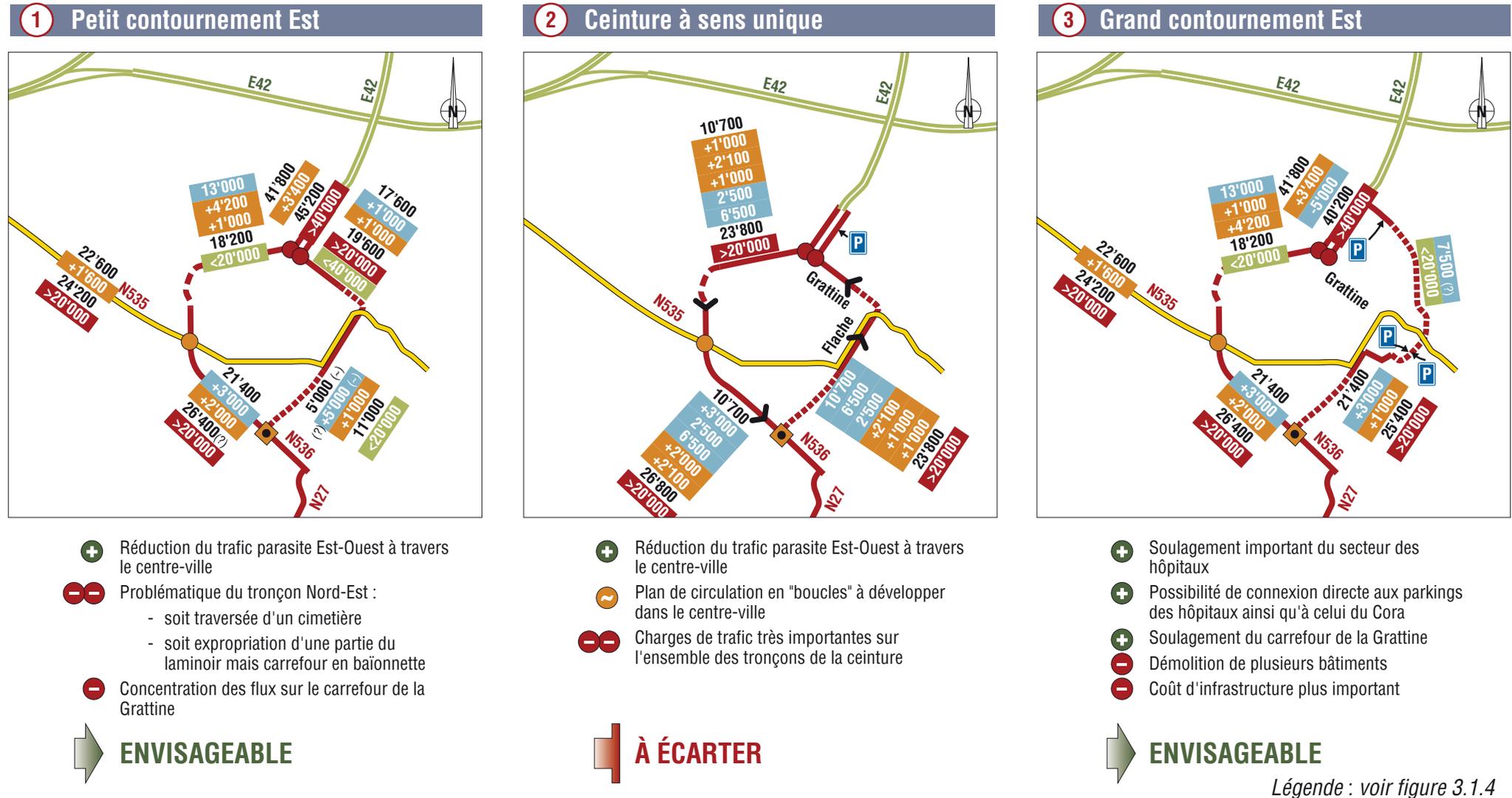
La réalisation du contournement Est dans sa variante longue représente une piste intéressante, pour :

- soulager très fortement les carrefours Wallonie – Grattine – Contournement Ouest ;
- capter les flux à l'Est du centre-ville qui empruntent les axes de la RN535 ou l'axe rue de la Flache-rue de Longtain et traversent donc les quartiers résidentiels ;
- fournir un itinéraire direct et cohérent entre le réseau autoroutier et les deux hôpitaux, grands générateurs de déplacements.

L'opportunité du "grand contournement" Est a été affinée dans une étude consacrée au secteur des hôpitaux.

■ Intérêt d'une ceinture routière autour du centre-ville

Figure n°3.1.6





Concept d'accès aux deux gares principales

Fig. 3.1.7 Le concept multimodal d'accès permet de définir les principes d'accès aux deux gares principales de La Louvière et la hiérarchie des modes qui doivent être privilégiés dans la conception de leurs accès. D'une façon générale, le but recherché est de limiter les flux automobiles traversant le centre-ville.

Les concepts d'accès proposés pour les deux gares sont donc :

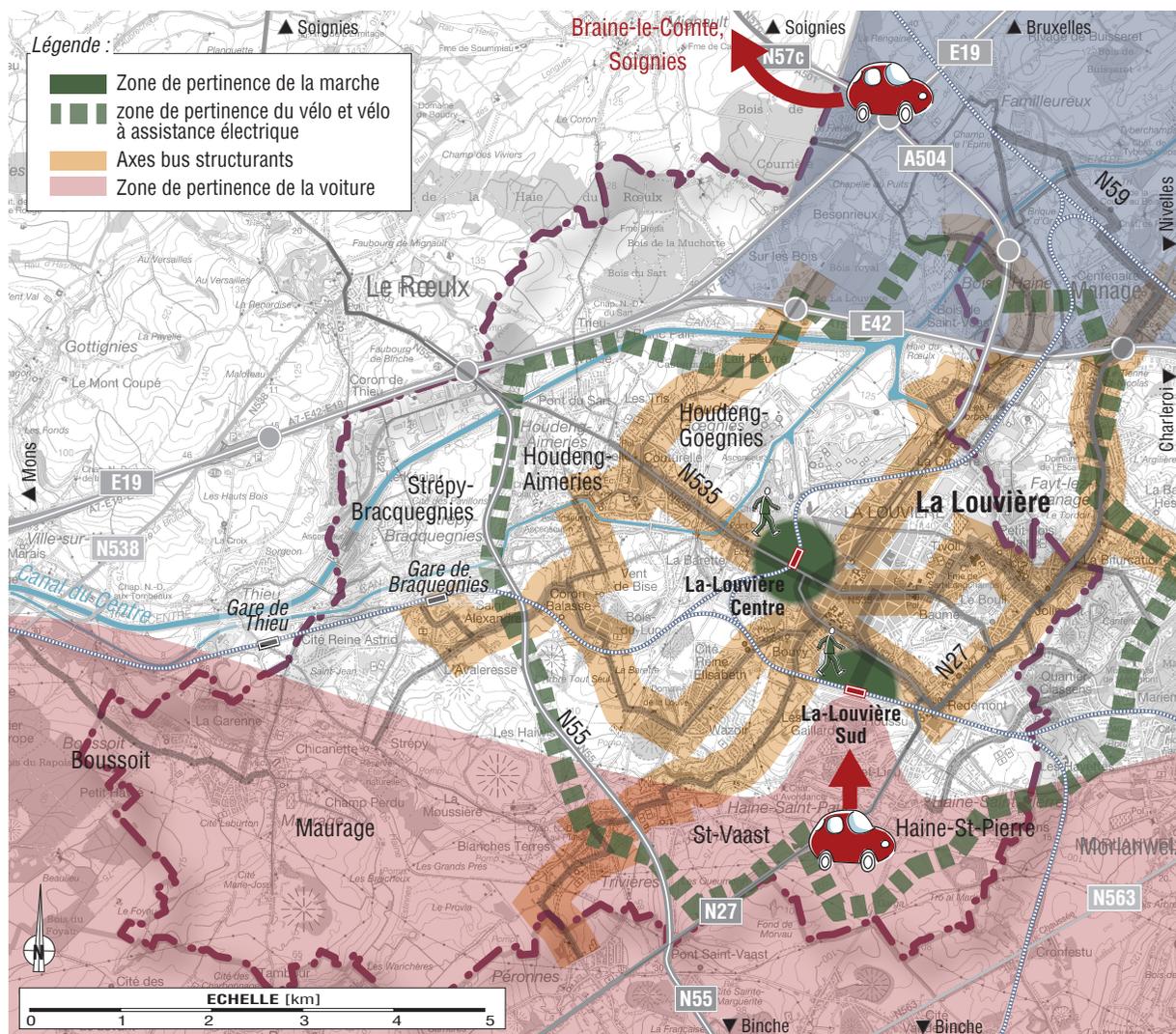
- pour la Louvière-Centre : cette gare doit effectivement être celle du centre-ville, et les modes d'accès à y privilégier doivent donc être : la marche, le vélo et les transports en commun. En raison de sa situation centrale et des limites de capacités des ronds-points situés sur le contournement Ouest à ses abords, **l'attractivité automobile de la gare doit être réduite, et l'offre de stationnement automobile doit y être limitée ;**
- pour la Louvière-Sud : l'éloignement physique de la gare par rapport aux zones urbanisées en limite l'attractivité pour y accéder par les modes actifs (piétons, deux-roues). **Dans le concept proposé, le stationnement à la gare est à relocaliser idéalement au Sud des voies, afin de limiter la circulation automobile côté Nord, actuellement saturé.** Les accès vers le Nord, et notamment en relation avec le centre-ville doivent en effet privilégier les transports en commun et les vélos.

Il y a lieu de relever que la gare d'Ans présente une configuration comparable (fréquentation, contraintes d'accès tous modes) et fait l'objet, conformément au PCM, d'une étude de liaison et de développement d'un P+R SNCB au Sud des voies.

Pour les deux gares, le périmètre d'accessibilité cyclable a été adapté en tenant compte du nouveau potentiel de rayonnement qui accompagne la croissance très significative des vélos à assistance électrique.

■ Accès aux gares de la Louvière : domaines de pertinence des différents modes de déplacement

Figure n°3.1.7

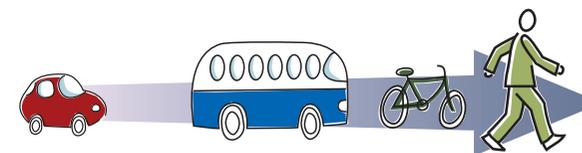


Au Nord de l'E42

- Report vers Soignies ou Braine-le-Comte pour les liaisons avec Bruxelles.
- Rabattement en voiture à dissuader pour les liaisons avec la Dorsale wallonne (traversée du centre-ville non souhaitée).

Principes d'accessibilité aux gares, modes à privilégier :

La Louvière-Centre :



La Louvière-Sud :





Concept de fonctionnement du stationnement

Fig. 3.1.8 **L'organisation générale du stationnement public à l'échelle du centre de La Louvière découle des concepts développés pour gérer la circulation automobile :**

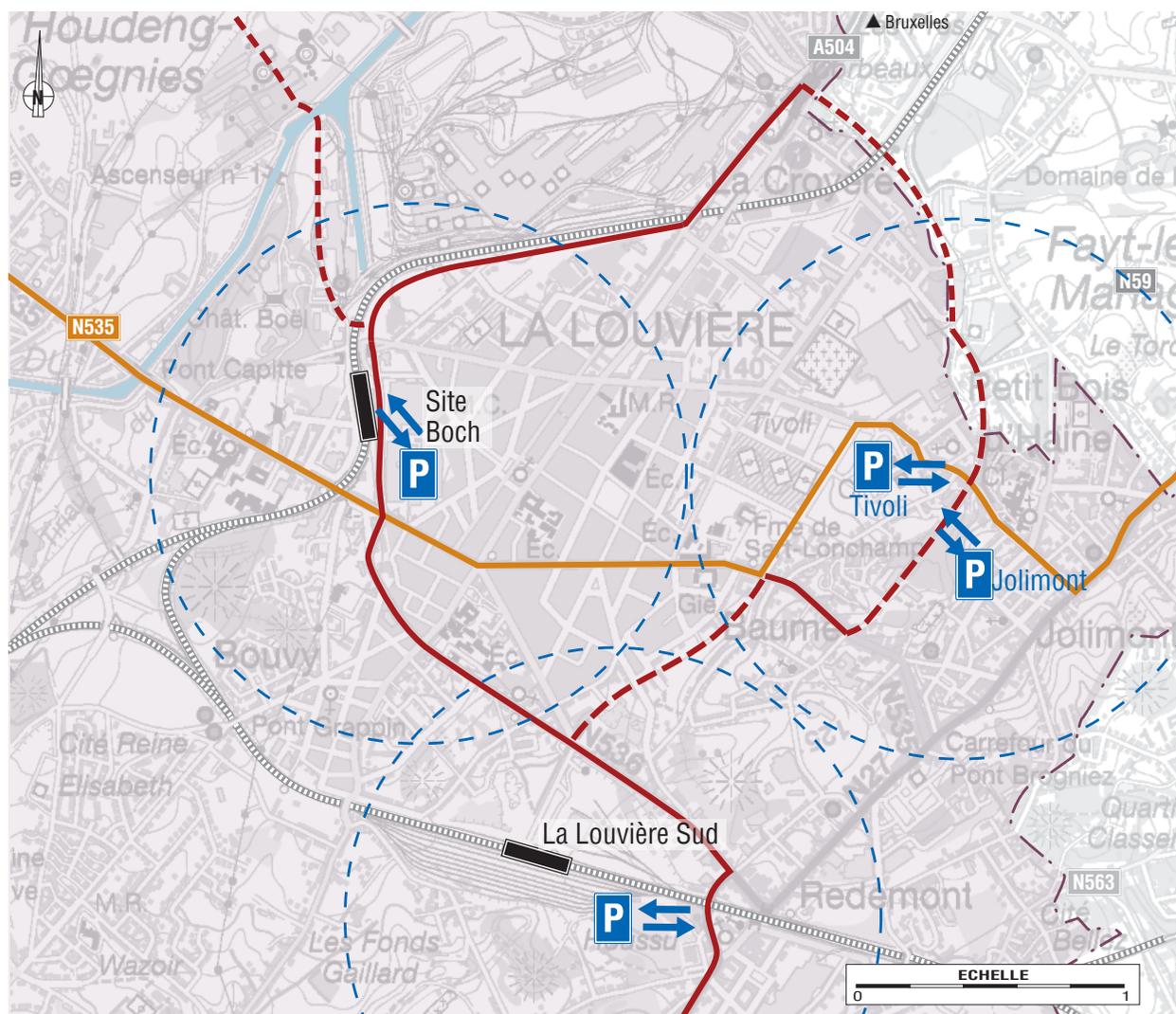
- **de grandes poches de stationnement situées en périphérie du centre-ville permettent d'accueillir les navetteurs ou les clients du centre commercial Boch** : parking du centre commercial, parkings des hôpitaux, parkings de la gare de La Louvière Sud. Ces poches de stationnement importantes sont connectées directement au réseau routier principal, ce qui permet de limiter le transit sur les voiries plus locales ;
- en complément, **la politique de stationnement sur voirie vise à privilégier les riverains, et, dans les zones où c'est pertinent : les usagers des commerces et des services** (centre de La Louvière, secteur de Jolimont,...)

Parallèlement au PCM, la Ville de La Louvière a déjà pris des mesures intéressantes sur le plan du stationnement, avec :

- un cinquantaine d'emplacements "Shop & Go !", dédiés au stationnement de très courte durée ;
- le "Plan de jalonnement des parkings" principaux du centre-ville.

■ Concept d'accès aux poches de stationnement

Figure n°3.1.8



- Des poches de stationnement en périphérie, raccordées directement aux boulevards de contournement.
- Sur voirie, privilégier le stationnement des riverains et de courte durée pour l'accès aux commerces.



Synthèse – Concept recommandé

La mise à jour du PCM porte essentiellement sur des adaptations à apporter au réseau routier, afin de répondre aux nouveaux flux générés par le projet Boch, et les projets urbanistiques et de réaménagement du centre-ville.

Fig. 3.1.9 **Pour le reste, les grands principes définis en 2001 restent d'actualité et le concept de mobilité proposé pour le centre de La Louvière s'appuie sur :**

- **une ceinture de boulevards**, qui protège le centre-ville des flux de transit et distribue les flux dans les différents quartiers ;
- **un axe de transports en commun structurant Ouest-Est** (Métrobus), qui dessert la totalité du secteur "centre-ville" ;
- **un cœur de ville favorable aux piétons et aux cyclistes ;**
- **une politique de stationnement assurant la dynamique économique.**

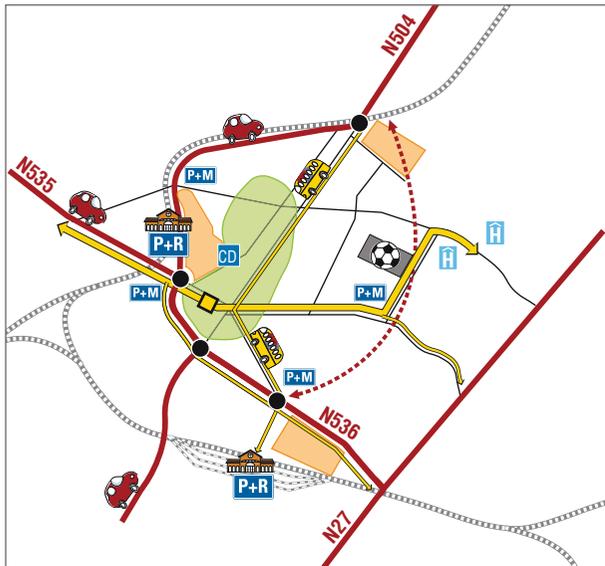


APPROUVÉ

■ Synthèse - Concept multimodal à l'échelle du centre-ville

Figure n°3.1.9

Plan communal de mobilité 2001



Etat d'avancement en 2011

En projet ou en cours de réalisation

- Un réseau de distribution qui protège le centre-ville de La Louvière (boulevards de contournement) et permet l'accessibilité aux différents secteurs de la commune
- Un réseau de voirie de desserte interne au centre-ville sécurisé pour tous les modes de déplacement
- Une desserte de l'hypercentre commerçant et des hôpitaux par le "Métrobus"
- Un réseau de lignes fortes de bus en relation avec les principaux pôles, dont les gares SNCB

Terminé, à optimiser

- Une politique de stationnement volontariste qui privilégie les usagers de courte durée dans l'hypercentre

Actualisation du PCM en 2011



Légende :

Réseau de distribution (et de contournement du centre-ville)	Principal pôle de desserte TC de l'hypercentre
Boulevard de contournement Est	"Métrobus"
Réseau de desserte interne au centre-ville	Ligne forte TC
Parking-relais P+Train	Parking-relais P+Marche
Parking courte durée	Hôpital
Gare SNCB	Hypercentre commerçant
	Site de développement (hôpital, activités culturelles, économiques)

→ Vu les objectifs fixés, la plupart des principes du PCM restent pleinement d'actualité et sont donc à concrétiser

→ Les concentrations de flux futurs, liés aux développements urbanistiques sur le site de Boch, et le manque de structure de réseau routier, nécessitent de reconsidérer :

- les connexions vers l'autoroute E42
- le rôle des gares et des P+R
- le volume de stationnement offert au centre-ville



3.2 Actualisation du plan des déplacements automobiles

3.2.1 Organisation générale de la circulation au centre-ville de La Louvière

Le PCM de 2002 avait défini une série de mesures vis-à-vis de la circulation automobile au centre-ville. Celles-ci visaient principalement à réduire le transit au centre-ville. La mise en œuvre de ces mesures reposait toutefois sur la réalisation du contournement Ouest. Celui-ci ayant connu de nombreux retards dans sa mise en œuvre finalisée en 2016, la plupart des mesures relatives au plan de circulation n'ont pas encore pu être mises en œuvre.

Fig. 3.2.1 L'aménagement du contournement Ouest étant maintenant finalisé et le concept de déplacements mis à jour en 2011 ne remettant pas en cause celui défini dix ans plus tôt (notamment en ce qui concerne la coupure des itinéraires de transit), **les modifications du plan de circulation du centre-ville définies en 2001 restent d'actualité.**

Ces mesures concernent :

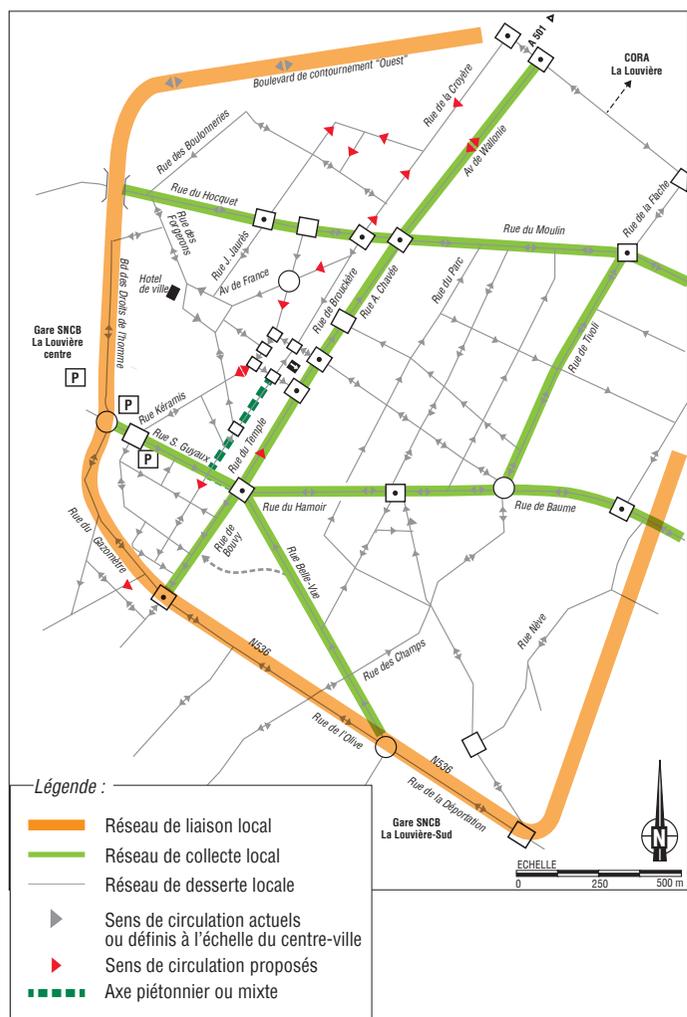
- la réorganisation des circulations dans le quartier du Hocquet sur la rue Conreur ;
- l'inversion du sens de la rue du Temple, pour dissuader le transit Nord-Sud ;
- la réorganisation des circulations dans l'hypercentre (rues Kéramis Concorde et de France) ;
- la mise à double sens partiel de la rue de Bouvy.

La mise en œuvre de ces mesures reste indispensable dans la foulée de l'ouverture du contournement Ouest, sans quoi le trafic automobile continuera à transiter à travers le centre-ville.

Plan de circulation au centre-ville : rappel du PCM 2001

Figure n°3.2.1

Propositions du plan communal de mobilité de 2001



- Piétonnisation de l'ensemble de la rue Albert 1^{er}
- Création d'une voie mixte bus + piétons sur la rue Guyaux (entre la place Mansart et le "Drapeau Blanc") pour le passage du Métrobus et supprimer le transit Ouest -> Est
- Mise à double sens de l'avenue de Wallonie
- Réorganisation des circulations dans le quartier du Hocquet et sur la rue Conreur pour dissuader le trafic de transit et favoriser l'utilisation du boulevard de contournement Ouest
- Inversion du sens unique de la rue du Temple pour dissuader le transit Sud -> Nord à travers le centre-ville
- Réorganisation des circulations dans l'hypercentre (rues Kéramis, Concorde, et de France) pour dissuader le transit Nord -> Sud
- Mise à double sens partielle de la rue de Bouvy pour favoriser l'accessibilité aux écoles

Etat d'avancement en 2011

- Réalisé partiellement
- Pas réalisé
- Réalisé
- Pas réalisé
- Pas réalisé
- Pas réalisé
- Pas réalisé

En date du 5/12/2016, le Collège décidait de marquer son accord sur les propositions suivantes :

- ne pas procéder à l'inversion des sens de circulation des rues A. France et Concorde
- ne pas procéder à l'inversion de la rue du Temple
- solliciter l'avis du TEC sur la mise à double sens bus des rues de Belle-Vue et de Bouvy

→ Le contournement Ouest n'étant opérationnel que depuis fin 2015, pratiquement aucune mesure de dissuasion du trafic n'a pu être mise en œuvre

→ Au regard des objectifs fixés, et des flux générés par les nouveaux développements urbanistiques, le plan de circulation conçu en 2001 reste pertinent



3.2.2 Modification des circulations sur la rue S. Guyaux

Dans l'étude de tracé du Métrobus (2005), la coupure de la circulation sur la rue Guyaux proposée par le PCM de 2001 avait été remise en question. En effet, par rapport à la situation de 2002, la place Mansart a été rendue piétonne et de ce fait la coupure de la circulation envisagée sur la rue Guyaux deviendrait très contraignante pour l'accessibilité du quartier "Abelville", au Sud de la rue Guyaux. La solution proposée était alors de maintenir la continuité de la circulation automobile entre la rue Kéramis et le carrefour du Drapeau Blanc dans le sens Ouest-Est, ce qui laisse la possibilité de traverser le centre-ville.

La phase 1 a montré l'ampleur des flux qui seront générés par le centre commercial Boch. **Il est donc difficilement acceptable que la rue Guyaux puisse servir d'itinéraire de sortie du centre commercial en lien avec l'Est du centre-ville.** La rue Guyaux est en effet l'une des principales artères commerçantes du centre-ville et fait partie de l'axe du Métrobus.

Fig. 3.2.2 **L'actualisation du Plan Communal de Mobilité proposait donc de maintenir le principe d'une coupure complète de la circulation automobile sur la rue Guyaux**, afin de ne pas permettre aux flux en sortie du centre commercial de transiter par cette rue. Cette coupure devait permettre aussi de maximiser l'espace qui peut être rendu aux piétons, vélos et à la circulation des bus. **La mesure recommandée était la coupure complète de la circulation automobile entre la rue Kéramis et le carrefour du Drapeau Blanc.** Il était alors possible de rendre aux piétons et aux vélos un espace cohérent comprenant la rue Albert 1^{er}, la rue Guyaux et la place Mansart, dans la continuité des aménagements du centre-ville.

Cette mesure a toutefois fait l'objet d'une opposition affirmée de la part des commerçants.

Une étude spécifique de réaménagement de la rue Guyaux sera prochainement lancée. Elle permettra d'affiner à la fois les principes d'organisation des circulations dans le secteur, ainsi que la requalification paysagère de cette rue.

Les décisions en la matière sont donc postposées dans l'attente des résultats de cette étude plus fine.

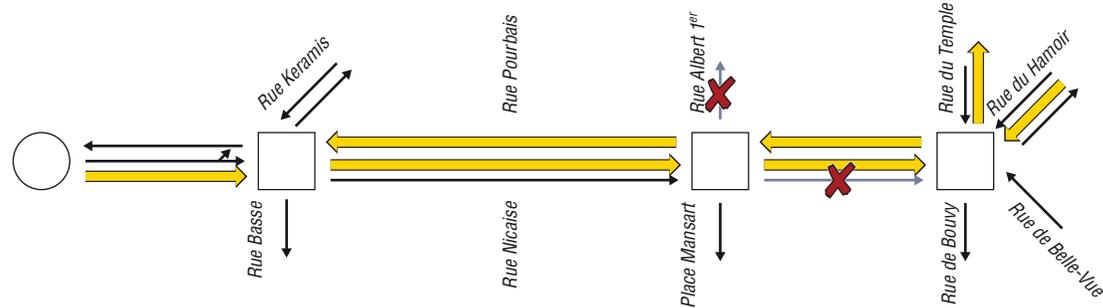
En date du 5/12/2016, le Collège décidait de maintenir la circulation automobile sur la rue Guyaux > une étude de faisabilité pour l'aménagement sur la rue Guyaux va être réalisée prochainement



■ Organisation des circulation rue Guyaux

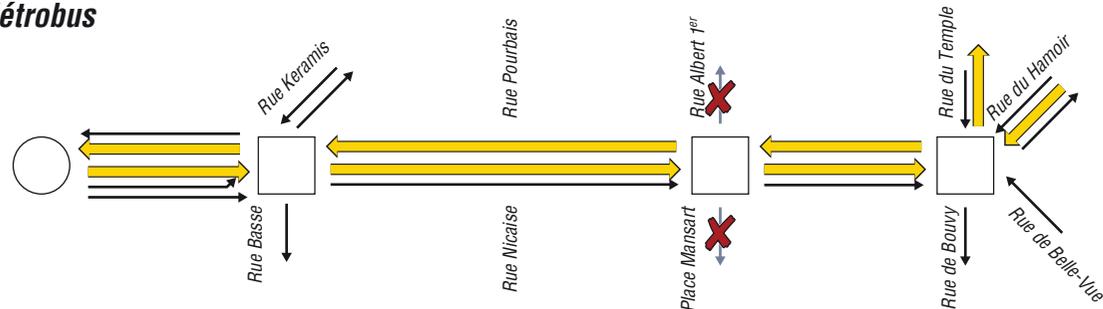
Figure n°3.2.2

Variante recommandée par le PCM (2002)



Variante recommandée dans l'étude de faisabilité du Métrobus

→ **Maintien de la circulation automobile Ouest-Est en raison de la piétonnisation de la place Mansart (accès au Quartier Abelville)**



Variante recommandée par l'Actualisation du PCM (2013)

→ **Principe d'une coupure complète maintenu**

- niveau de la coupure à définir
- plan de circulation du Quartier d'Abelville à adapter

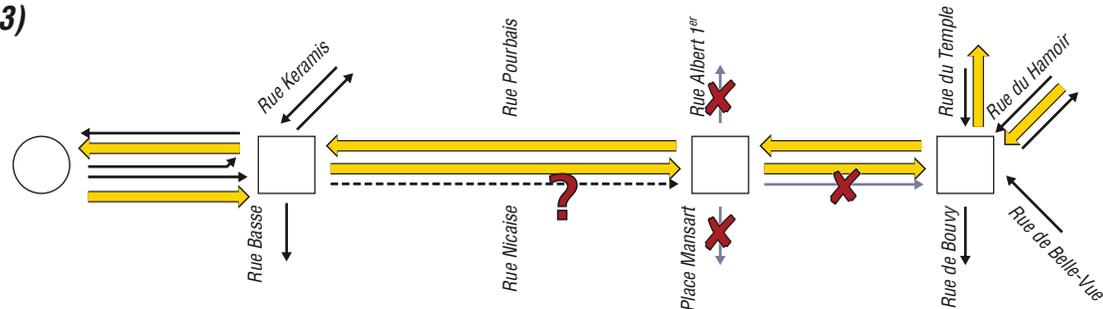




Fig. 3.2.3 En cas de maintien des préconisations du PCM, la coupure complète de la circulation automobile sur la rue S. Guyaux nécessitera des mesures d'accompagnement, en particulier pour préserver l'accessibilité du quartier "Abelville". **Les mesures proposées sont :**

- **la mise à double sens de la rue de Bouvy entre le carrefour de l'Olive et la rue du Travail**, tel que déjà proposée par le PCM en 2002 (voir également le chapitre 3.3 ci-après) ;
- **la mise en sens uniques opposés "tête-bêche" de la rue Vital Roland et de la rue des Amours**, pour éviter qu'une partie des flux qui empruntent actuellement la rue Guyaux ne se reportent dans le quartier.



3.3 Actualisation du plan des transports en commun

3.3.1 Enjeux d'amélioration de la desserte du centre élargi par les bus urbains

Fig. 3.3.1 Au niveau du réseau TEC, le diagnostic avait permis de dégager les éléments suivants :

- un concept de Métrobus qui reste encore à concrétiser à l'Est du centre-ville ;
- un important besoin de simplification des itinéraires et d'amélioration de la lisibilité du réseau de bus en lien avec Manage ;
- des mesures à mettre en œuvre au Nord du centre-ville.

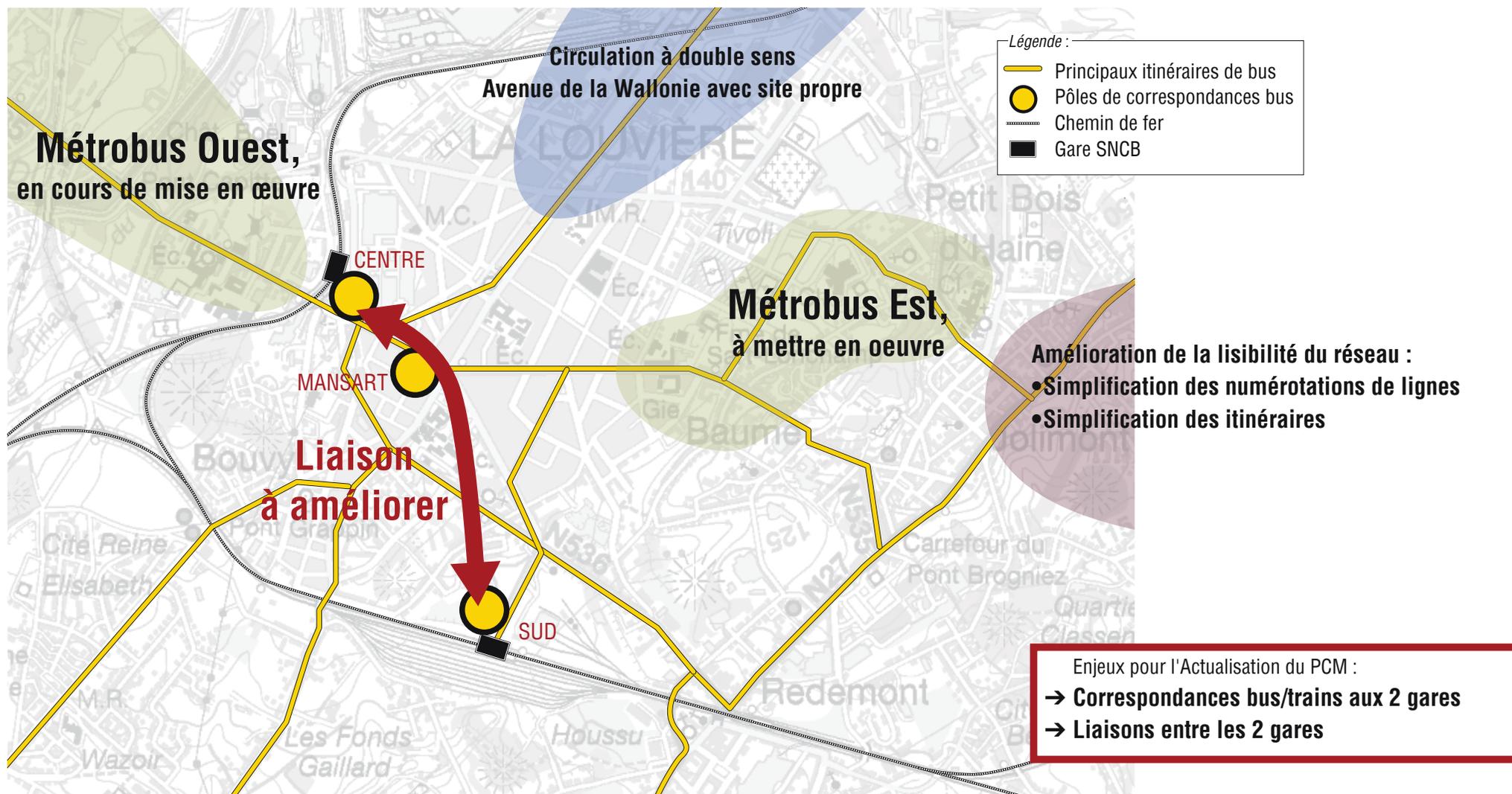
À l'échelle plus réduite du centre-ville, les enjeux concernant les bus portent avant tout sur :

- les accès aux gares et les principes de correspondance train-bus ;
- les liaisons entre les gares et le centre-ville ;
- le rôle et les principes de fonctionnement des pôles de correspondance au centre-ville.

APPROUVÉ

■ Enjeux d'amélioration de la desserte par les bus urbains

Figure n°3.3.1





3.3.2 Principes d'accès aux gares

Principes d'accès à la gare de La Louvière-Centre

Fig. 3.3.2
et
Ann.3.3.1

L'actuel bâtiment de la gare de La Louvière-Centre se trouve en retrait par rapport à la RN535, où circulent les bus qui desservent la gare. Ils font donc un détour pour assurer la correspondance avec le train, or, ce fonctionnement :

- consomme un espace important sur le parvis de la gare ;
- multiplie les arrêts de bus ;
- représente une perte de temps importante pour les usagers, sans leur offrir une réelle plus-value.

Il est donc proposé de changer le mode de fonctionnement de la desserte de la gare, en supprimant le passage par le parvis et en ne desservant que les arrêts de la rue G. Boël, distants de moins de 100 mètres de la gare.

Dans la foulée de cette mesure et de l'exploitation recommandée pour le carrefour rue du Bosquet / rue Guyaux dit "de la Piscine", une réorganisation des arrêts de la rue G. Boël s'impose :

- en direction de Houdeng, en supprimant le bipasse voiture du carrefour, pour faciliter l'accès des bus à leur arrêt;
- en direction du centre de La Louvière, en aménageant un site propre bus en position centrale et non latérale (inversion de l'aménagement actuel), tel que recommandé initialement dans l'étude Métrobus. À hauteur de l'arrêt, un quai est aménagé entre la voie bus et la voie de circulation automobile.

Les avantages de ces aménagements sont multiples, ils permettent :

- un franchissement plus aisé du carrefour "de la Piscine" pour les bus, dans les deux sens de circulation ;
- de sécuriser les traversées piétonnes, avec moins de voies de circulation à traverser (en plus de la gare, les arrêts de la rue Boël sont aussi utilisés pour accéder à la Piscine, et à terme au centre commercial Boch) ;
- l'aménagement d'une véritable porte d'entrée pour le centre-ville de La Louvière, où la priorité est désormais accordée aux piétons et aux transports en commun.

En parallèle, la mise en œuvre de ce principe d'accès nécessite d'aménager un itinéraire piéton entre le bâtiment de la gare et les arrêts de bus. Cet espace est actuellement occupé par du stationnement.

APPROUVÉ

Principes d'organisation des correspondances bus-train à La Louvière-Centre

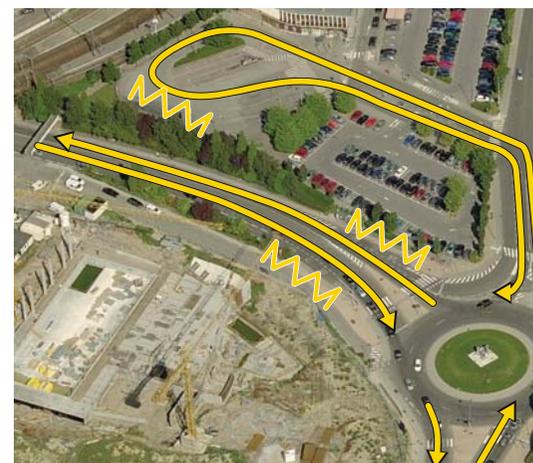
Figure n°3.3.2

Rappel des enjeux



- La gare est en retrait des voiries
- L'accès motorisé n'est possible que via le boulevard des Droits de l'Homme

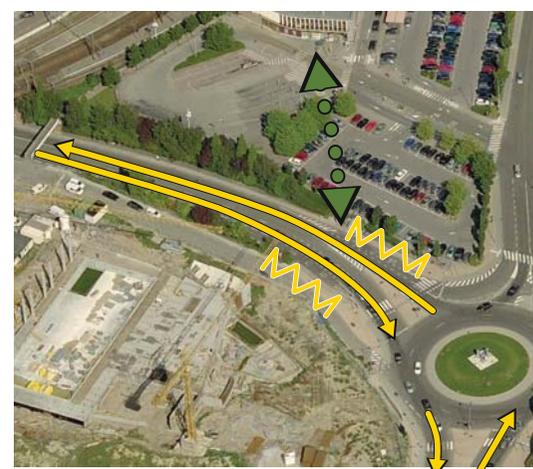
Variante 1 : Maintien de la circulation actuelle



- + • Correspondance "au plus près"
- • Arrêts doublons
- • Espace nécessaire devant la gare pour le demi-tour
- • Perte de temps

→ Variante non recommandée

Variante 2 : Arrêts rue G. Boël



- + • Simplification de l'itinéraire
- + • Gain de temps
- + • Gain d'espace sur le parvis de la gare
- ~ • Distance à franchir à pied, soit environ 150 mètres

→ Variante recommandée



Principes d'accès à la gare de La Louvière Sud

Fig. 3.3.3 L'accès à la gare de La Louvière Sud se fait en impasse par le Boulevard du Roi Baudouin. Sur le parvis de la gare, les espaces dédiés au stationnement automobile, aux arrêts de bus ou aux taxis sont peu différenciés et difficilement lisibles.

L'espace affecté aux bus est par ailleurs insuffisant au vu de l'importance de la desserte par les TEC.

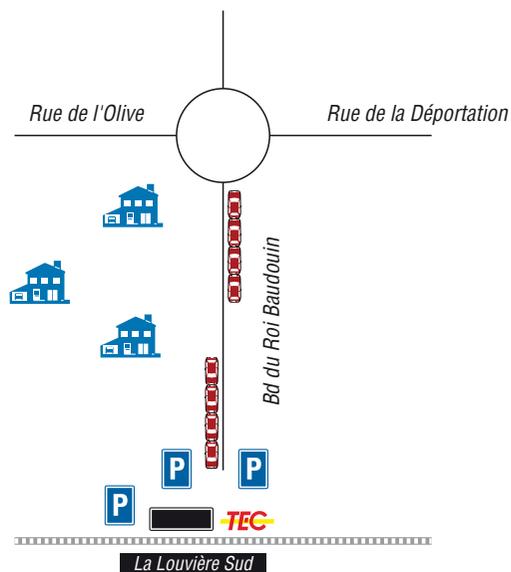
La progression des bus est également perturbée aux heures de pointe, lorsque le parking de la gare se remplit ou se vide. L'urbanisation des réserves foncières situées à l'Ouest du Boulevard du Roi Baudouin amplifiera le problème.

APPROUVÉ

Figure n°3.3.3

■ Accès à la gare de La Louvière-Sud

Etat actuel, enjeux

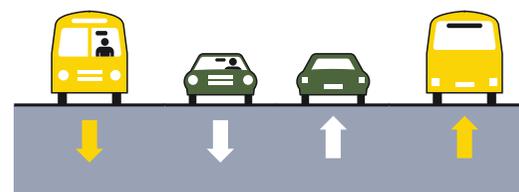


- Un accès en impasse par le boulevard Roi Baudouin
- Un espace trop limité et mal aménagé pour les bus
- Un accès difficile aux heures de pointe pour les bus, sans alternative (accès en impasse)
- Des difficultés qui vont s'accroître avec l'urbanisation des terrains à l'Ouest du boulevard Roi Baudouin

→ **Site propre bus nécessaire**

Implantation du site propre bus

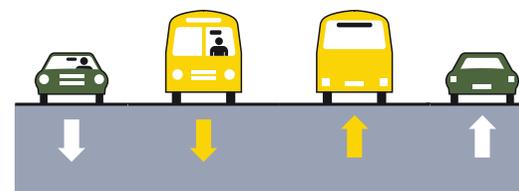
1. Site propre bus latéral



- Conflits entre la voie bus et les accès au futur quartier côté Ouest

Variante écartée

2. Site propre bus central



- Accès aux quartiers indépendant du site propre bus

Variante recommandée

NB : aucune contrainte d'emprise n'est prise en compte côté Ouest



En complément de ce site propre bus, les recommandations portent sur :

- **l'aménagement d'un système giratoire à l'extrémité Sud du boulevard du Roi Baudouin**, permettant de distribuer les flux en lien avec les parkings et le rebroussement des véhicules qui sortent du nouveau quartier. Les sorties du quartier peuvent ainsi n'être autorisées qu'en tourne-à-droite, sans franchissement du site propre bus ;
- **la réalisation d'une nouvelle voirie entre la gare et la rue J. B. Ballas le long des voies de chemin de fer**. La continuité entre cette liaison et le boulevard du Roi Baudouin ne devrait être possible que pour les bus et les cyclistes. Pour la circulation automobile, il s'agit d'offrir un accès à des espaces de dépose-minute ou de stationnement.

Fig. 3.3.4 **Il est donc proposé d'aménager un site propre pour les bus sur le Boulevard du Roi Baudouin**, dans les deux sens. Ce site propre doit idéalement être central, afin de limiter les conflits entre la circulation des bus et les accès au futur quartier.

À plus long terme, il est vivement recommandé d'implanter les espaces de stationnement automobiles au Sud des voies de chemin de fer, afin de limiter les flux sur les voiries au Nord de la gare.

La concrétisation de cette mesure implique toutefois des travaux conséquents : liaisons automobiles entre les rues Omer Thiriar à l'Ouest, la chaussée de Mons à l'Est et construction d'une passerelle ou d'un passage sous voies.

APPROUVÉ



■ Principes proposés d'accès à la gare de La Louvière Sud

Figure n°3.3.4



- Site propre bus sur le boulevard du Roi Baudouin
- Nouvelle liaison à l'Ouest en lien avec la rue de Bouvy, sans lien automobile avec le boulevard du Roi Baudouin (dissuasion de transit)
- Renforcement des P+Rail au sud des voies SNCB, avec accès à créer en relation avec la N27



3.3.3 Mesures en faveur de la circulation des bus

Les propositions pour améliorer les conditions de circulation des bus et renforcer l'attractivité du réseau touchent essentiellement aux liaisons entre les deux gares et le centre-ville.

Modification de la circulation sur la rue de Bouvy

Fig. 3.3.5 La première mesure proposée concerne les lignes entre le centre de La Louvière et les zones au Sud des voies de chemin de fer (Saint-Vaast, Trivières). Les lignes de bus qui assurent ces liaisons doivent :

- franchir le carrefour de l'Olive, largement saturé donc rendant la progression des bus difficile, malgré l'existence d'un site propre côté Ouest du carrefour ;
- faire le détour via la rue du Gazomètre, le carrefour "de la Piscine" et la rue Guyaux (secteurs également saturés aux heures de pointe), pour revenir ensuite vers le carrefour du Drapeau Blanc.

C'est pourquoi le PCM propose de permettre la circulation à double sens pour les bus sur la rue de Bouvy. Cette mesure permettra d'améliorer les liaisons en bus entre Saint-Vaast et le centre de La Louvière et au-delà, vers le secteur des hôpitaux, par exemple.

C'est une opportunité de revoir aussi complètement le fonctionnement du carrefour de l'Olive, pour résoudre les problèmes de formation de files observées aux heures de pointe, avec :

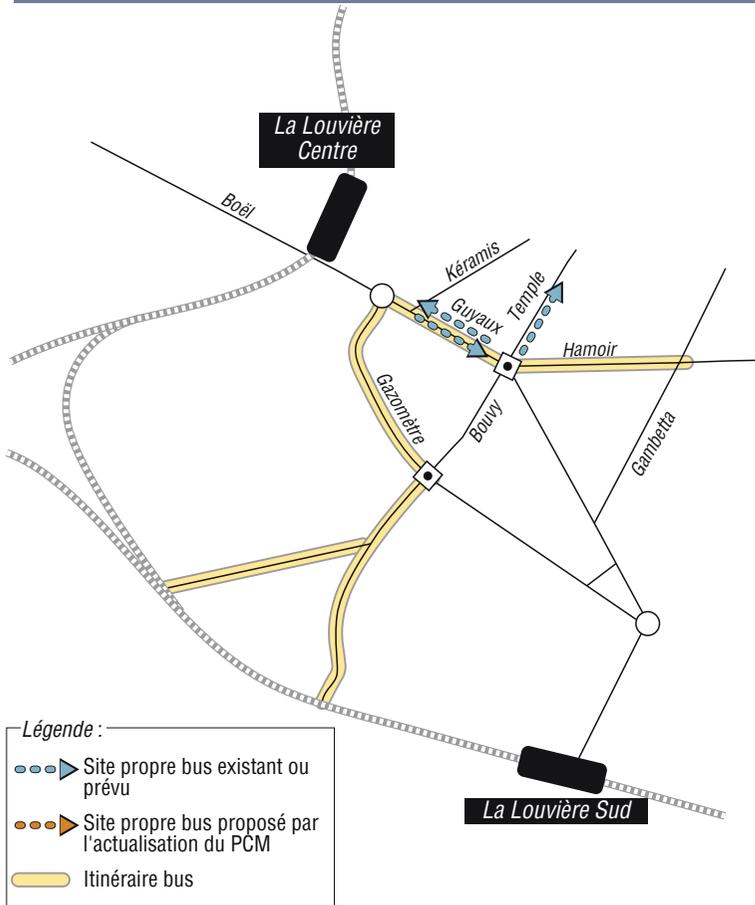
- la suppression de la manœuvre de bus en tourne-à-gauche entre la rue de Bouvy au Sud et la rue du Gazomètre ;
- supprimant la nécessité de maintenir un site propre bus sur la rue du Gazomètre. Il est alors possible d'offrir une deuxième voie de circulation pour les voitures en entrée du carrefour, ce qui augmente de façon très sensible sa capacité et bénéficiera indirectement aux conditions de progression des bus, en dégageant les files auxquelles ils sont actuellement confrontés.



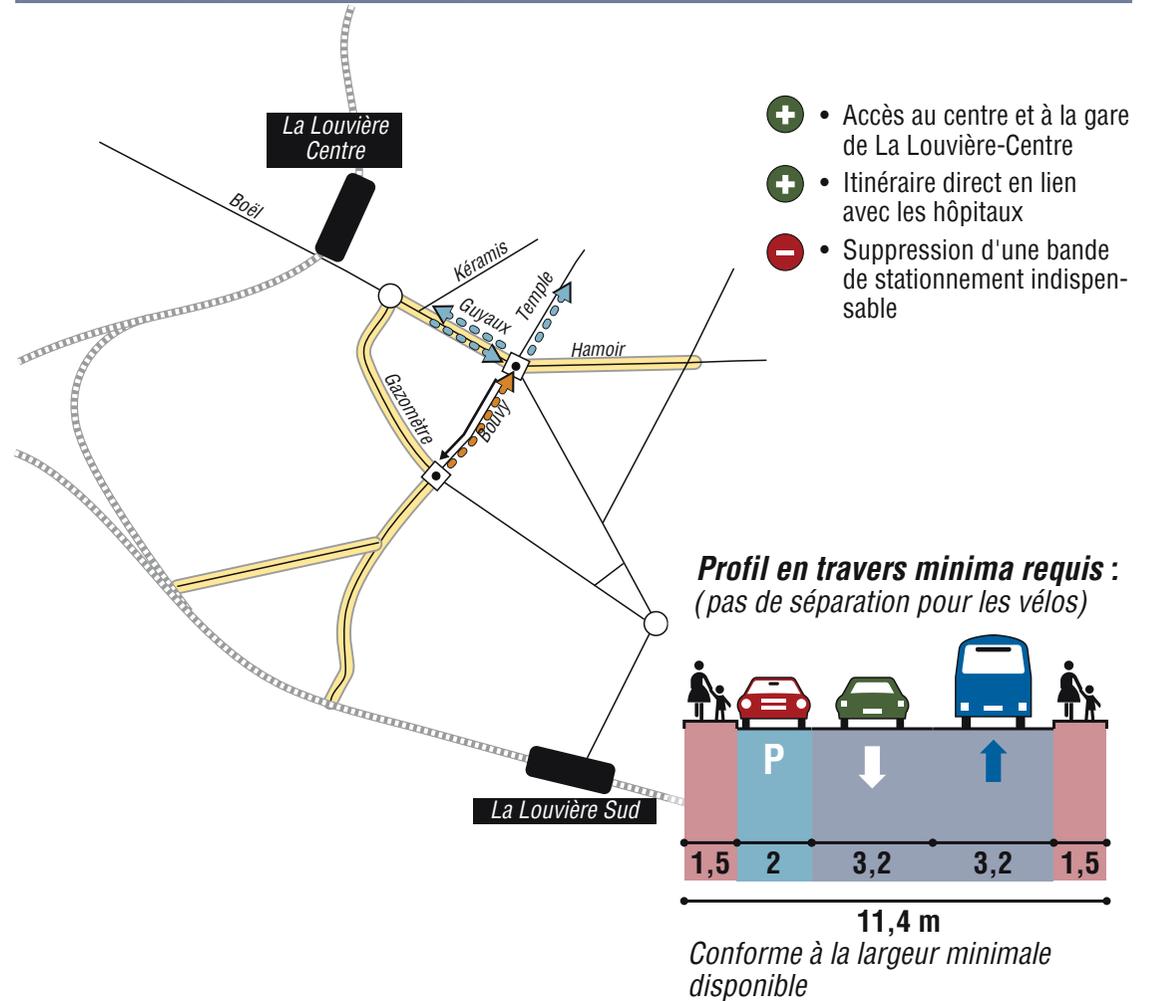
■ Proposition de modification des itinéraires bus entre la rue de Bouvy et le centre-ville

Figure n°3.3.5

Situation actuelle



Variante proposée : passage par la rue de Bouvy, avec contresens bus





Amélioration de la liaison entre les gares

La deuxième proposition concerne la liaison entre les deux gares, via le centre-ville. Actuellement, la liaison entre La Louvière Sud et La Louvière Centre se fait par deux itinéraires, par la rue du Gazomètre, ou via l'avenue Gambetta puis la N535. Aucun de ces itinéraires n'est véritablement satisfaisant :

- l'itinéraire par la rue de l'Olive et la rue du Gazomètre (emprunté par une seule ligne) contourne le centre-ville, mais ne le dessert pas ;
- le passage par l'avenue Gambetta puis la N535 représente un détour et rend l'itinéraire peu lisible.

Fig. 3.3.6 **La mesure proposée est le rétablissement de l'itinéraire "historique", avec une circulation des bus à double sens sur la rue de Belle-Vue, au moins pour la ligne qui emprunte actuellement la rue de l'Olive et la rue du Gazomètre.**

Cette mesure permet :

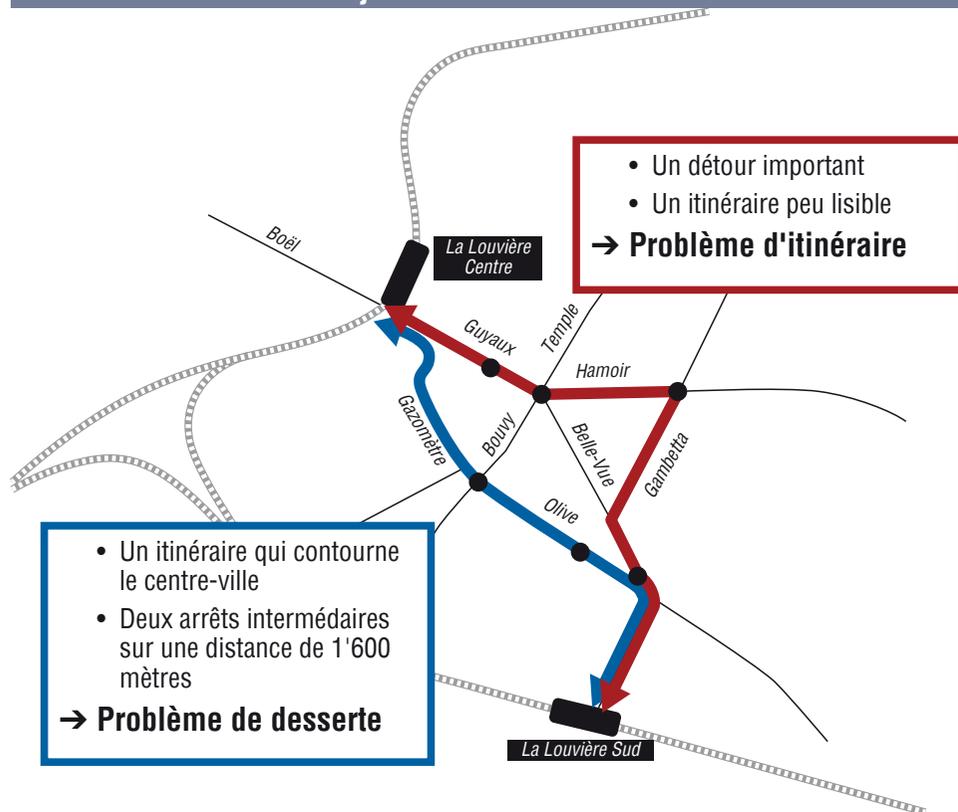
- un itinéraire plus direct et plus lisible entre la gare de La Louvière Sud, le centre-ville (rue Guyaux) et la gare de La Louvière Centre ;
- d'éviter le passage par le carrefour de l'Olive actuellement saturé. La modification des itinéraires des bus permet aussi de soulager très fortement le fonctionnement du carrefour pour la circulation automobile (voir chapitre 3.7 ci-après).

Ann. 3.3.2 La modification de l'itinéraire implique l'abandon de la desserte d'un arrêt (Ladéroute), dont la fréquentation est relativement faible. En contrepartie, la desserte sur la rue de Belle-Vue, nettement plus peuplée, et est largement renforcée.

■ Proposition de modification des itinéraires bus entre La Louvière-Centre et La Louvière-Sud

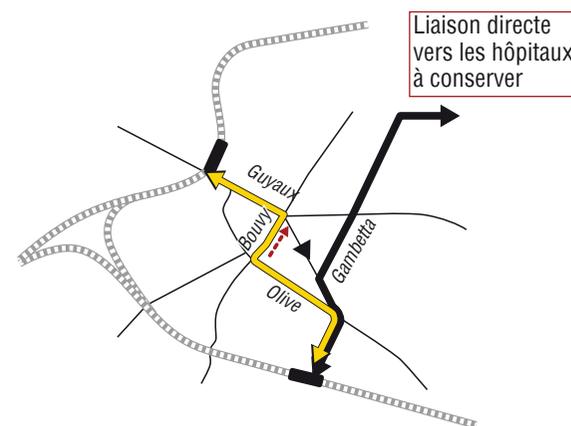
Figure n°3.3.6

Situation actuelle : enjeux



Deux itinéraires non satisfaisants

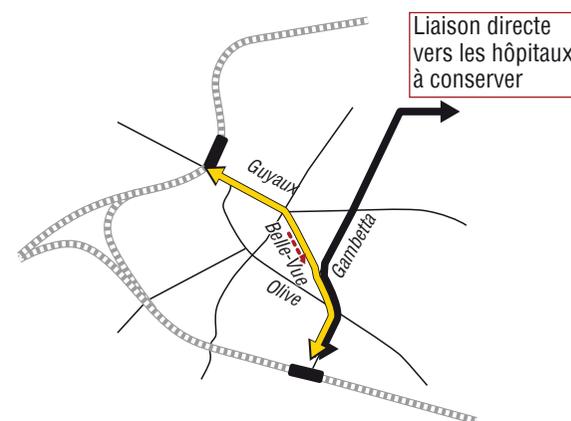
Variante 1 : Olive - Bouvy



- + • Itinéraire plus court
- + • Desserte du centre-ville
- • Contrainte sur le fonctionnement du carrefour de l'Olive

→ Variante envisageable

Variante 2 : Belle-Vue



- ++ • Itinéraire direct, au plus court
- + • Lisibilité du réseau
- + • Gains possibles sur le carrefour de l'Olive
- • Une bande de stationnement à supprimer rue de Belle-vue

→ Variante recommandée



Synthèse des mesures en faveur de la mesure en faveur des bus

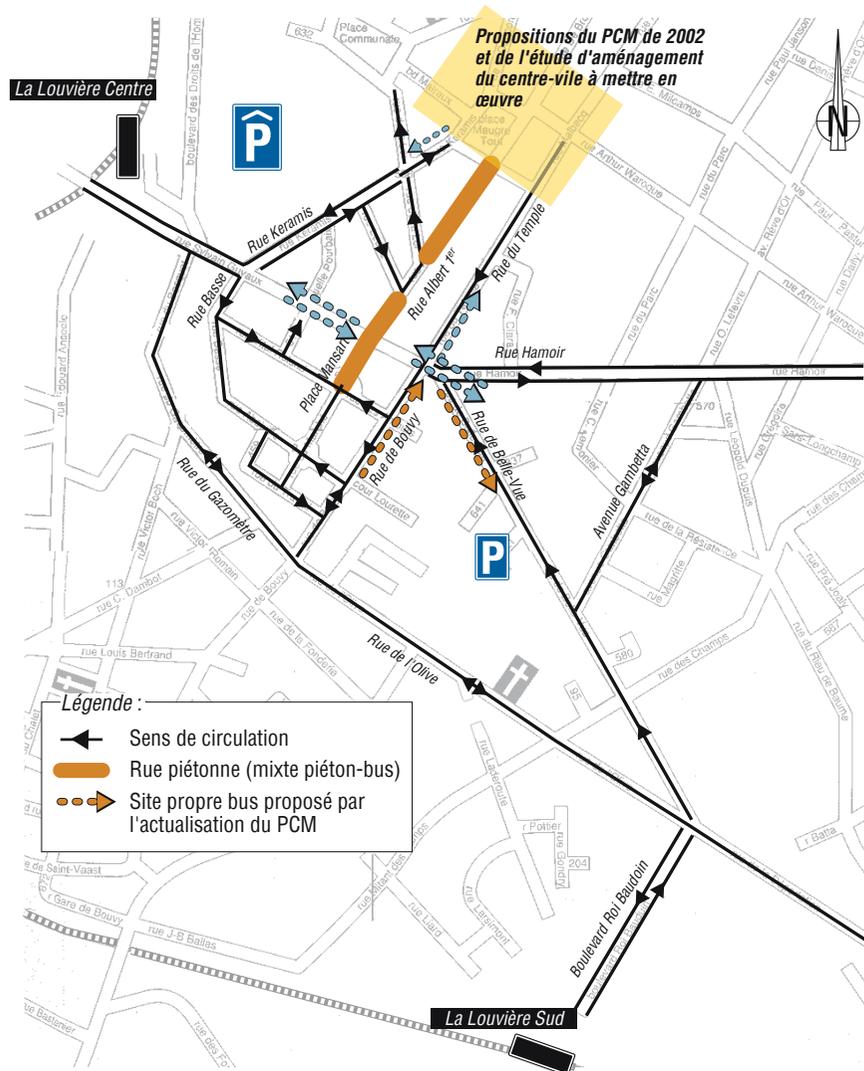
Fig. 3.3.7 Les mesures proposées pour la rue de Bouvy et la rue de Belle-Vue nécessitent des modifications du plan de circulation, avec la mise en place de sens uniques partiels, accessibles aux bus et aux cyclistes dans ces deux rues. La mise en œuvre de ces sens uniques partiels implique de revoir les profils en travers de ces deux rues, avec une suppression d'une partie du stationnement latéral. L'ampleur des suppressions est évaluée à :

- environ 30 places sur la rue de Bouvy ;
- environ 70 places sur la rue de Belle-Vue, mais dont l'occupation réelle est faible, inférieure à 50%.

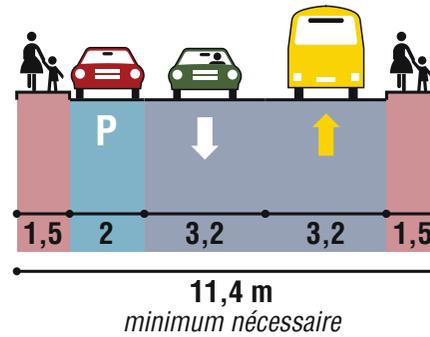
Les mesures proposées dans le cadre de la politique du stationnement (voir chapitre 3.5) permettent de rendre acceptables ces mesures, dont les effets positifs sur le réseau de bus sont considérables.

■ Modifications du plan de circulation nécessaire pour les nouveaux itinéraires bus - synthèse

Figure n°3.3.7

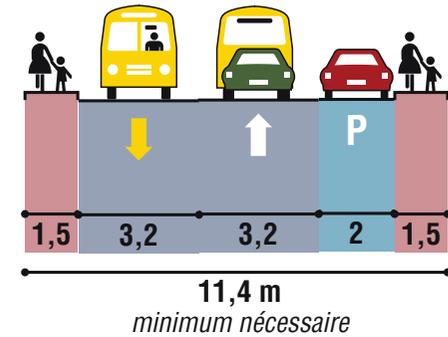


Profil en travers rue de Bouvy :



~ 35 places de stationnement à supprimer, du côté peu habité

Profil en travers requis rue Belle-Vue



~ 70 places de stationnement à supprimer, du côté le moins habité, à reporter sur le parking en poche



Fig. 3.3.8 Dans le cadre de l'actualisation du PCM, une série de sites propres bus sont proposés afin d'améliorer les vitesses commerciales. **Cependant, certains des aménagements proposés par le PCM en 2002 ou par l'étude Métrobus en 2005 ne sont pas encore réalisés à ce jour, et restent donc pleinement d'actualité, à savoir :**

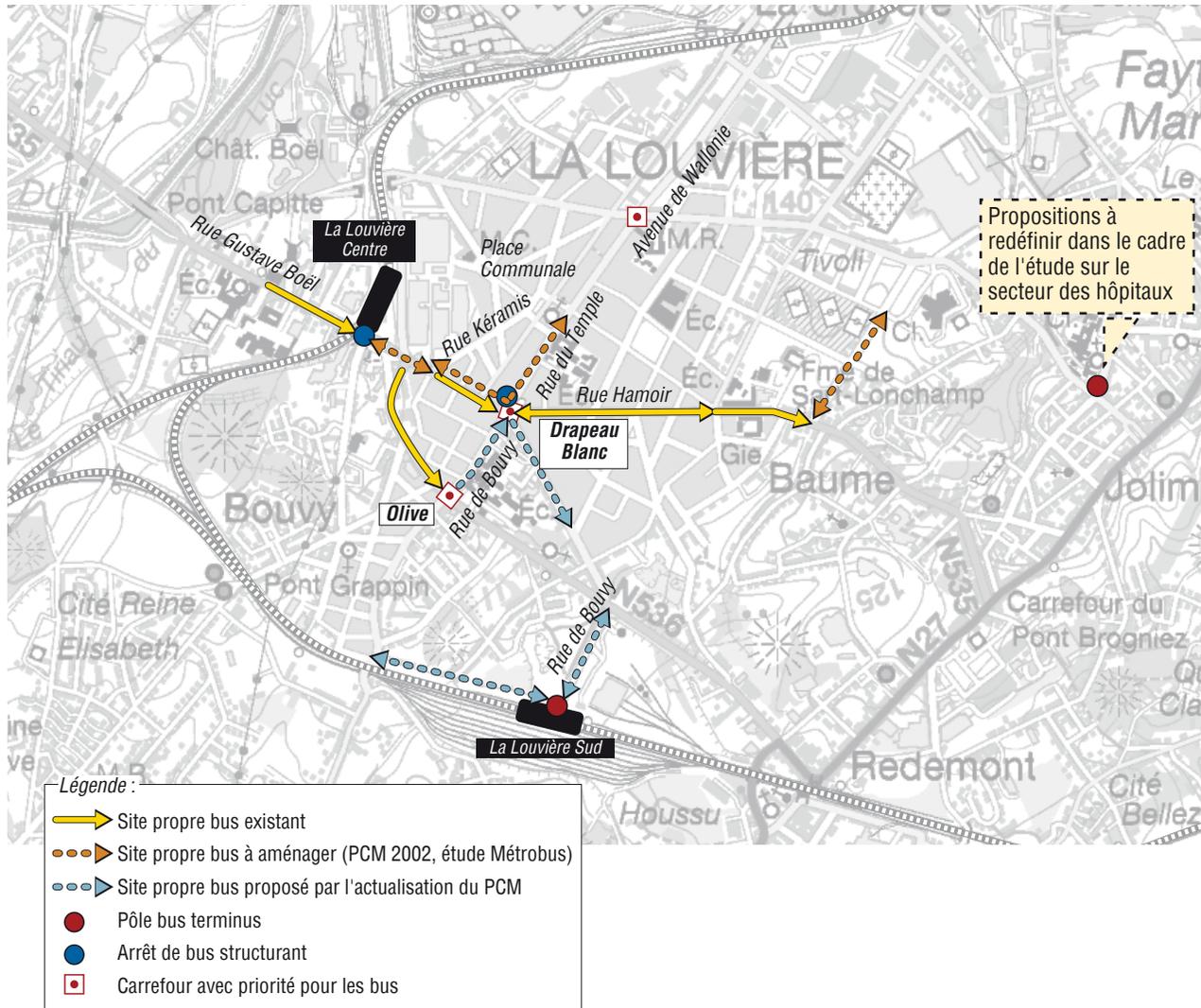
- contresens bus sur la rue du Temple ;
- contresens bus sur la rue Kéramis, entre la place Maugrétout et la place de La Louve ;
- site propre pour les bus sur l'avenue Max Buset (Métrobus Est, en lien avec les hôpitaux).

Le deuxième aspect concerne les pôles d'échange bus, leur hiérarchisation et leurs principes de fonctionnement. **Les mesures proposées visent d'abord au renforcement du rôle de trois pôles d'échanges bus au centre de La Louvière, avec des modifications partielles de leur fonctionnement :**

- la gare de La Louvière Sud, dont le rôle en tant que terminus pour les lignes de bus est renforcé ;
- la gare de La Louvière Centre, qui n'est desservie que de façon diamétrale, sans possibilité de terminus ;
- la place Mansart, avec le carrefour du Drapeau Blanc dont les 5 branches peuvent être utilisées à double sens par les bus, permettant d'offrir une flexibilité maximale pour une réorganisation des lignes de bus.

■ Synthèse des mesures proposées pour les transports en commun

Figure n°3.3.8



La Louvière Centre :

Desserte diamétrale

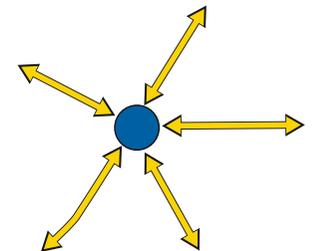
→ Pas de terminus



Drapeau Blanc :

Circulation des bus à double sens possible sur les cinq branches

→ Grande flexibilité pour une réorganisation des lignes, à approfondir hors PCM





3.4 Actualisation du plan des déplacements des modes actifs

Le volet "modes doux" se décline en deux sous-chapitres, l'un consacré aux piétons et PMR (personnes à mobilité réduite), le second aux cyclistes.

3.4.1 Actualisation du plan piéton

Un important travail d'investigation a été mené sur le terrain afin de déterminer les aménagements à réaliser pour les piétons dans la ville de La Louvière.

À relever qu'il n'y a pas lieu de distinguer les piétons des personnes à mobilité réduite (PMR). Les aménagements adaptés pour les moins valides le sont forcément pour les personnes parfaitement valides.

Fig. 3.4.1 Une planche décrit les mesures linéaires à mettre en œuvre dans l'agglomération. Celles-ci peuvent par exemple toucher à la structure même de la voirie et impliquer le déplacement d'une bordure afin d'agrandir un trottoir. D'autres nécessitent une amélioration du revêtement. Enfin, certaines ont trait au statut de la rue et aux règles qui y sont d'application comme, par exemple, la réalisation d'une zone piétonne, d'une zone de rencontre, etc...

Fig. 3.4.2 Une deuxième planche reprend les mesures ponctuelles à réaliser sur les trottoirs, telles que le déplacement d'un poteau de signalisation, l'aménagement d'une avancée de trottoir, etc...

Fig. 3.4.3 La troisième planche détaille les diverses adaptations à réaliser sur l'ensemble des traversées piétonnes de la Ville afin qu'elles soient conformes vis-à-vis des normes PMR et du Code du gestionnaire de la Voirie.

Tous ces travaux devront être exécutés conformément aux recommandations en vigueur pour des cheminements piétons sécurisants et accessibles à tous.

APPROUVÉ



■ Plan piéton - Mesures zonales/linéaires

Figure n°3.4.1

Mesures linéaires

- Trottoir à acceptable
- Voirie à recalibrer
- Trottoir à améliorer

Mesures zonales

- Zone piétonne
- Zone de rencontre

Aménagements à prévoir

- (A) Revêtement à réfectionner
- (B) Revêtement à indurer
- (C) Trottoir à élargir du côté de l'accotement
- (D) Trottoir à rehausser
- (E) Devers trop important à rectifier ponctuellement
(pose de bordures chanfreinées ou avancées ponctuelles de trottoir)
- (F) Haies à élargir et/ou plantations à supprimer
- (G) Bord du trottoir à délimiter
- (H) Stationnement autorisé sur trottoir à reporter en chaussée
- (I) Stationnement sauvage sur trottoir à reporter en chaussée moyennant délimitation du stationnement et si nécessaire îlot de protection
- (J) Stationnement en chaussée à permuter, avancées de trottoir à réaliser au niveau des obstacles ponctuels
- ↙ Côté de la voirie concernée



APPROUVÉ



■ Plan piéton - Obstacles : mesures ponctuelles

Figure n°3.4.2

- Trottoirs**
- Obstacle ponctuel à déplacer
 - Obstacle ponctuel à supprimer
 - Autre mesure
- Obstacles à déplacer**
- Unique
 - Multiples
- Types d'obstacles**
- A** Signalisation, potelet
 - B** Ressaut, filet d'eau, bordure saillante ou autre différence de niveaux à supprimer
 - C** Revêtement endommagé
 - D** Avancée de trottoir sur le stationnement pour contourner un poteau électrique ou un autre obstacle difficilement modifiable
 - E** Arbre à abattre
 - F** Arbre ou haies à élaguer
 - G** Dispositif contre le stationnement sauvage à poser
 - H** Atribus à déplacer
 - I** Ilot de végétation à démolir ou à démonter
 - J** Fosse d'arbre à supprimer



APPROUVÉ

Plan piéton - Les traversées : mesures ponctuelles

Figure n°3.4.3

Traversées piétonnes

- Traversée piétonne à créer
- Traversée piétonne à adapter
- Traversée piétonne à supprimer

Aménagements à prévoir

Outre l'abaissement des bordures et les dalles podotactiles à mettre en oeuvre

- 1 Avancée de trottoir à réaliser
- 2 Rayon de courbure à rétrécir
- 3 Traversée à déplacer vers le centre du carrefour
- 4 Signalisation F49 à poser
- 5 Plateau à réaliser
- 6 Régulation à adapter
- 7 Ilot à réaliser
- 8 Zone en asphalte coloré à réaliser
- 9 Lunette piétonne défectueuse à réparer
- 10 Ecran masquant la traversée piétonne à enlever
- 11 Dalles podotactiles à corriger ou à poser
- 12 Bordure chasse-roues à démolir
- 13 Trottoir traversant à réaliser
- 14 Filet d'eau à combler





3.4.2 Actualisation du plan vélo

La Ville de La Louvière a initié sa politique cyclable en 2006 et elle est depuis reconnue comme l'une des communes en pointe dans le domaine en Wallonie, à la fois en termes de développement du réseau cyclable et en termes de communication et de sensibilisation ("Bike to Work", brevet cycliste dans les écoles,...) La Ville fait partie des communes retenues comme pilotes dans le cadre du projet "Wallonie Cyclable".

Déjà autonome sur le sujet, dont l'état d'avancement est important, la Ville n'a pas souhaité affiner le volet cyclable dans le cadre de l'actualisation du Plan Communal de Mobilité.

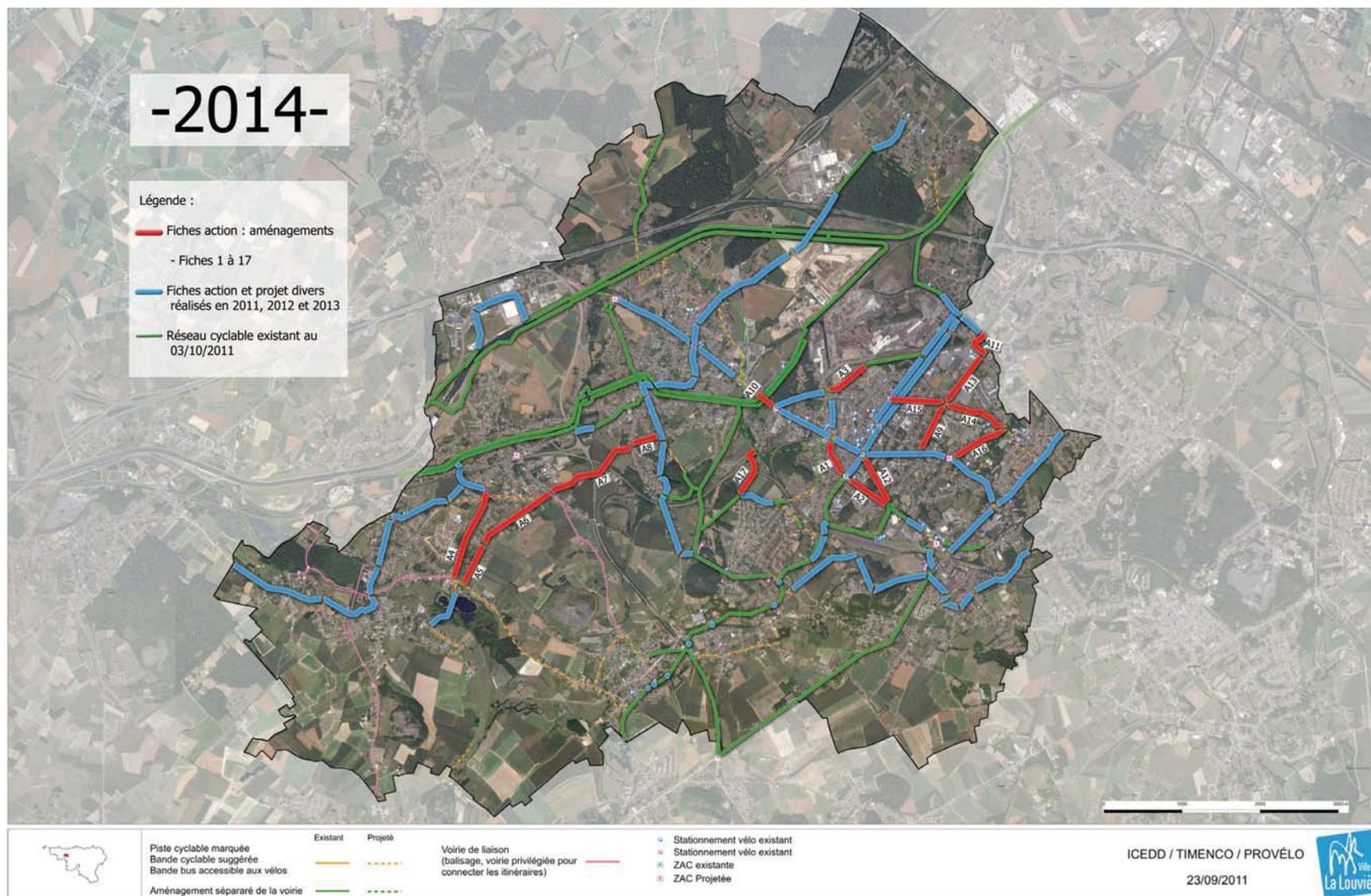
À relever que les éléments existants déjà à l'échelle du périmètre du centre-ville sont importants : aménagements cyclables, déploiement de l'offre de stationnement vélo, SUL.

Fig.
3.4.4
à
3.4.6

Afin qu'ils puissent être inscrits dans la politique globale de mobilité, les aménagements déjà planifiés par le plan vélos pour les années 2013 à 2015 sont repris dans les 3 figures suivantes.

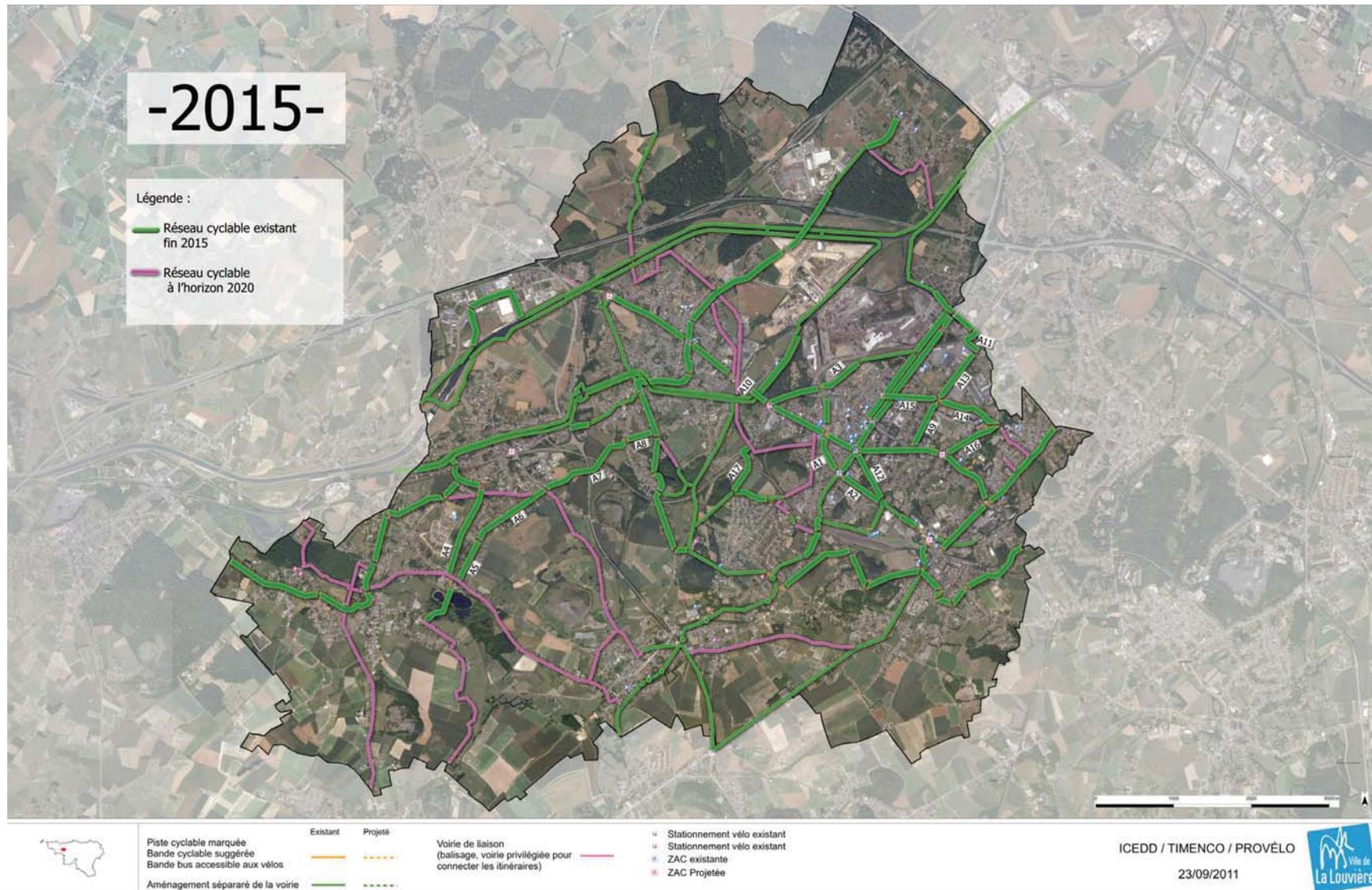
■ Réseau cyclable existant et projeté - 2014

Figure n°3.4.5



■ Réseau cyclable existant et projeté - 2015

Figure n°3.4.6





3.5 Actualisation de la politique du stationnement

La politique du stationnement en place au centre-ville de La Louvière reflète les grands principes fixés par le PCM en 2001 et par l'étude d'aménagement du centre-ville, réalisée en 2008¹. Celles-ci déterminent le niveau d'offre et les usagers à satisfaire en priorité.

Offre de stationnement public au centre-ville

Fig. 3.5.1 Pour rappel, l'étude d'aménagement du centre-ville recommandait une offre de stationnement de 1'790 places publiques à terme à l'échelle du centre-ville, pour une demande d'environ 1'600 places (soit une réserve de capacité d'environ 10 % qui permet de limiter le temps de recherche d'une place tout en évitant de surdimensionner l'offre). Cette évaluation se basait sur des hypothèses relativement peu volontaristes de report modal.

Il s'agissait plutôt d'un dimensionnement à court terme, en attendant la mise en œuvre de mesures plus conformes aux recommandations du PCM de 2001, telles que le Métrobus.

De plus, l'étude d'aménagement du centre-ville ne tenait pas compte de l'offre supplémentaire qu'allait apporter le futur centre commercial Boch. **L'offre proposée dans le projet est actuellement de 1'100 places** (soit près de 60 % de places de parkings supplémentaires au centre-ville).

Cette offre est extrêmement généreuse pour un centre commercial implanté en centre-ville, en regard des objectifs de réduction des déplacements individuels en voiture de la Wallonie (vision mobilité FAST 2030). Enfin, pour accompagner les travaux d'aménagement du centre-ville, la Ville de La Louvière a multiplié les espaces de stationnement en périphérie de celui-ci.

À terme, l'offre en stationnement public au centre-ville de La Louvière serait ainsi très largement dimensionnée, avec une offre de près de 3'100 places, pour une demande qui ne devrait pas dépasser les 2'500 véhicules le vendredi (1'600 pour le centre-ville et au maximum 900 pour le centre commercial). Or, un stationnement public surdimensionné est en contradiction avec :

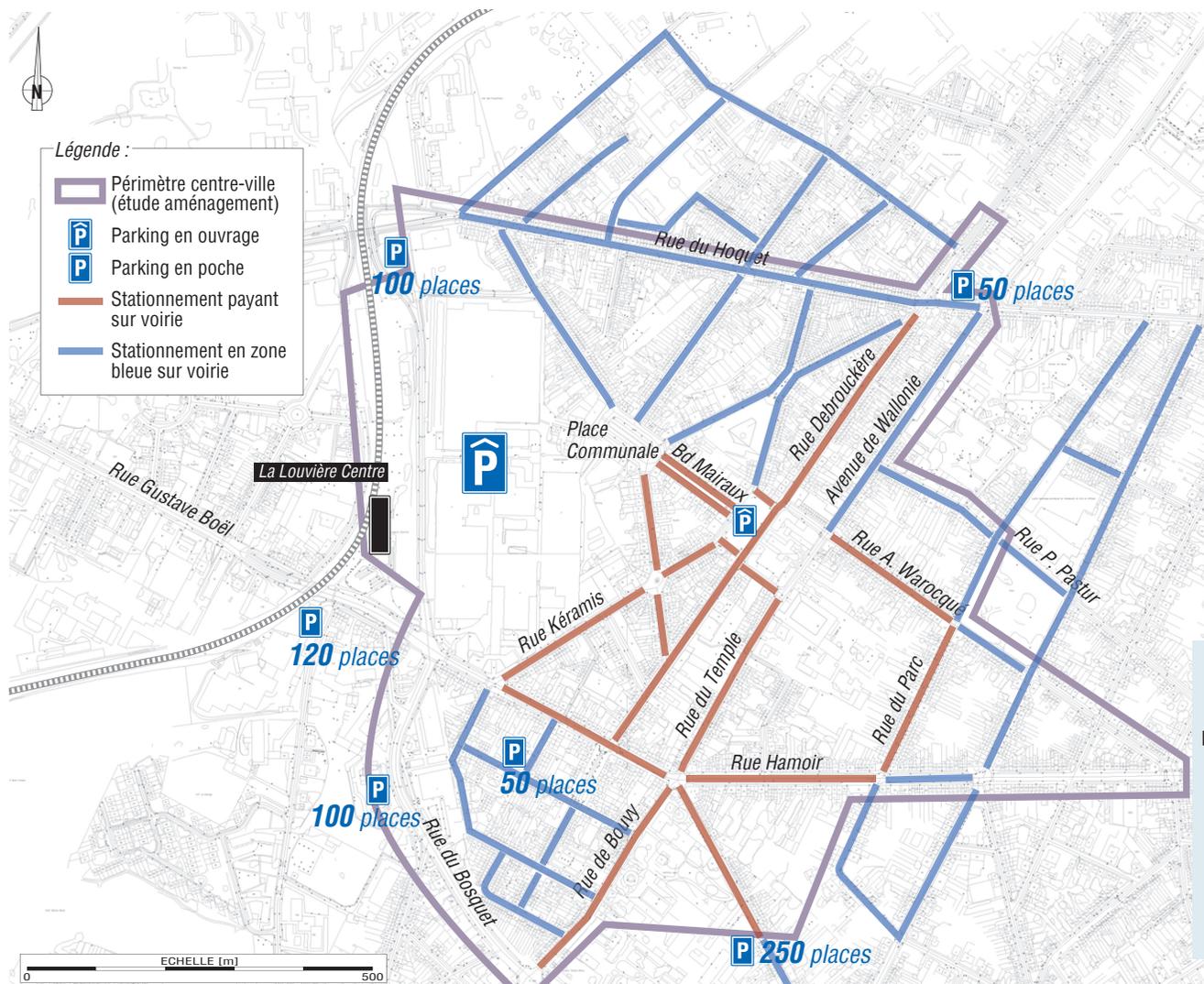
- les objectifs du PCM en termes de mobilité, avec le risque de faciliter encore d'avantage l'utilisation de la voiture, alors que les infrastructures projetées dans le cadre du contournement Ouest, du réaménagement de la N535 ou de l'actualisation du PCM ne disposent pas d'une capacité suffisante ;
- les investissements publics consentis pour l'aménagement du Métrobus.

Il appartiendra à l'étude d'incidences du projet Boch de déterminer les besoins précis en stationnement du centre commercial. Du point de vue de l'actualisation du PCM, la création de nombreux emplacements de stationnement dans un parking en ouvrage doit être l'occasion de diminuer l'offre de stationnement sur l'espace public et de pousser plus loin encore les démarches d'aménagements qualitatifs engagées depuis 2008.

¹ Ville de La Louvière – SPW, PCM, Phase III – propositions, Transitec – Cooparch – EO, août 2002

■ Scénarios d'offre et de demande en stationnement

Figure n°3.5.1



→ Plus de 500 places libres en journée, alors qu'il existe encore plus de 600 places dans les parkings en périphérie
 → Une offre sur-dimensionnée à revoir à la baisse !

	Offre de stationnement				Demande estimée
	Centre-ville	Boch	Gare	TOTAL	
Pris en compte en 2008	1'540	/	250	1'790	~ 1'600
Actuel	1'585	/	250	1'835	~ 1'600
Projeté	1'540	1'100	450	3'090	~ 2'500*

* Hors complémentarité



Fig. 3.5.2 **Afin de rétablir un rapport plus équilibré entre l'offre et la demande, la suppression de places de stationnement est proposée au profit d'autres fonctions urbaines, notamment à travers :**

- la piétonisation de la rue Albert 1^{er} (15 places supprimées) ;
- l'insertion des sites propres bus proposés au chapitre 3.3 rue de Bouvy et rue de Belle-vue (85 places) ;
- des emplacements pour les livraisons, des extensions des surfaces de terrasse, etc... (environ 50 places).

Des réflexions peuvent aussi être lancées sur la reconversion de certaines poches de stationnement et la réalisation d'opérations d'urbanisation sur ces emprises : parkings Nicaise, Nothomb, etc...



Gestion du stationnement

Fig. 3.5.3 **Des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour rendre acceptables les suppressions de stationnement envisagées sur voirie, mais aussi pour éviter que le centre commercial Boch "aspire" tous les usagers de courte durée qui fréquentent actuellement le centre-ville de La Louvière.**

Conformément au concept défini pour le stationnement, la politique de stationnement sur voirie doit permettre de satisfaire en priorité :

- les riverains ;
- les usagers de courte durée (clients des commerces et services du centre-ville).

À cette fin, la philosophie qui est proposée est la suivante :

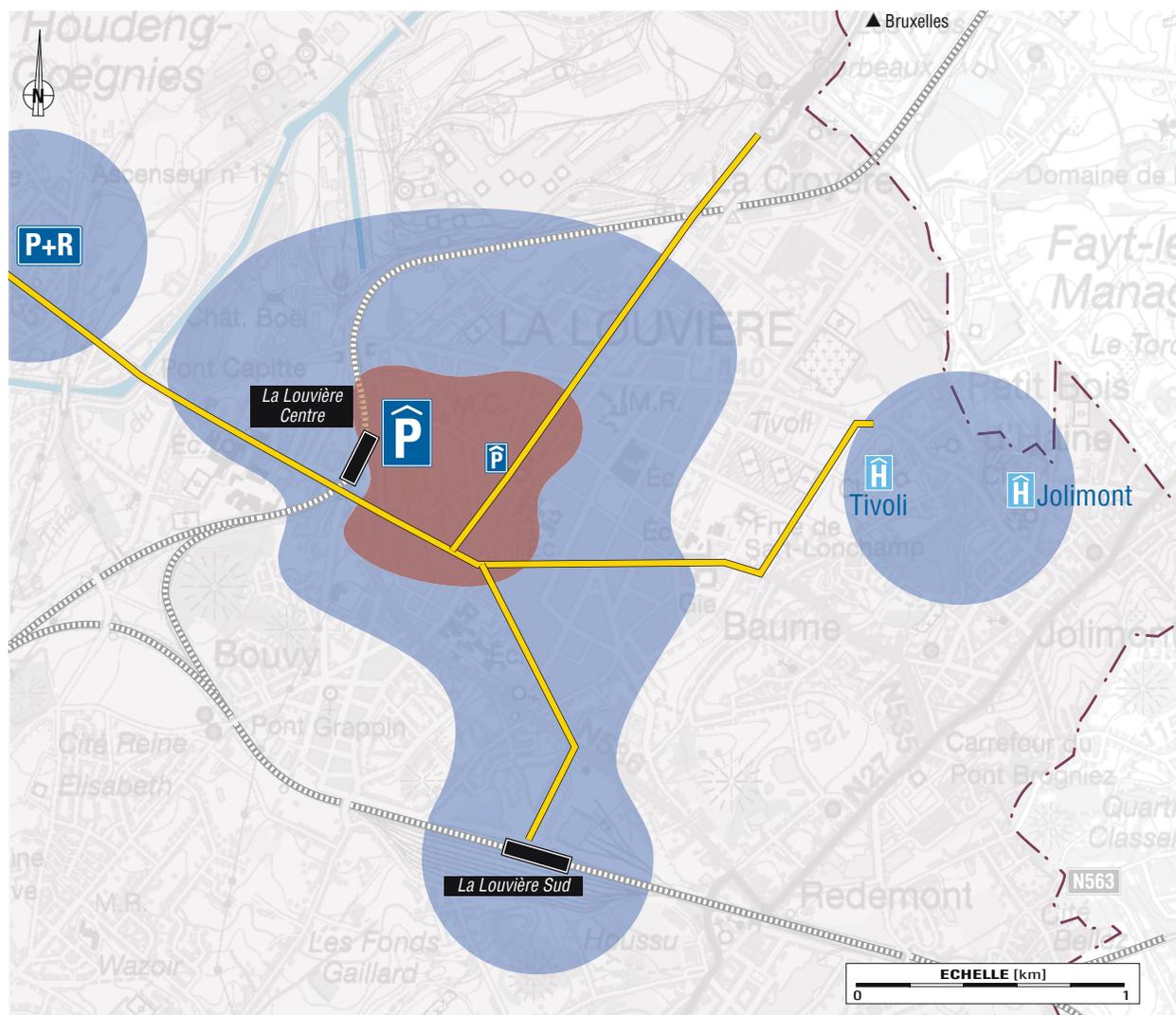
- une zone "centre commerçant", où le stationnement est payant et à durée limitée à deux heures, avec un tarif progressif ;
- une zone bleue, qui protège les zones périphériques du centre des reports d'usagers.

D'une façon générale, aucune place sur l'espace public ne doit être gratuite et à durée illimitée dans les zones d'attractions des grandes poches de stationnement (d'un rayon de 300 mètres).

APPROUVÉ

Gestion du stationnement : concept proposé

Figure n°3.5.3



- Pas de stationnement gratuit et illimité à moins de 300 mètres des parkings en ouvrage
- Des zones bleues pour limiter la présence des navetteurs sur l'espace public à proximité des pôles générateurs : gares, P+R, hôpitaux
- Une zone bleue pour limiter les effets de bords de la zone payante
- Des zones réglementées étendues et éloignées, la validité des cartes riverains est à limiter géographiquement par zone

Légende :

- Rouge = zone payante
- Bleu = zone bleue
- Jaune = Itinéraire fort bus

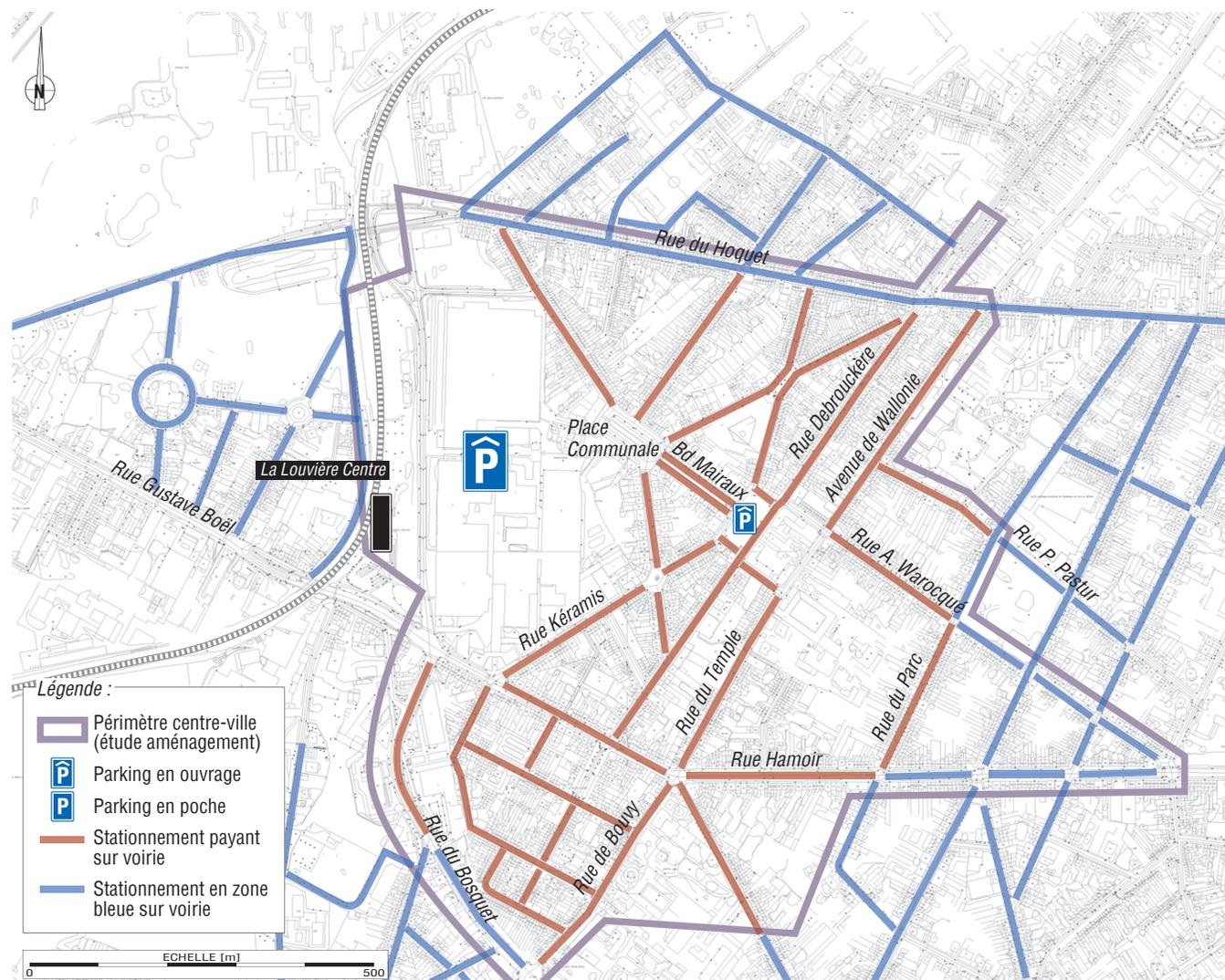


Fig. 3.5.4 **La gestion du stationnement proposée pour le centre-ville est :**

- **une zone payante plus étendue que la zone actuelle, délimitée par la rue du Hoquet au Nord, le contournement à l'Ouest, la rue du Gazomètre au Sud et la rue du Parc à l'Est.** Le stationnement y est limité à 2 heures et les cartes "riverains" sont valables (1 seule carte par ménage), ainsi que les cartes communales (distribution à maîtriser selon des critères objectifs). Le tarif du stationnement sera à adapter et doit être au minimum égal au tarif des parkings en ouvrage. De plus, il devra être progressif afin de favoriser les clients de courte durée et d'inciter ceux de moyenne durée à valoriser les parkings ;
- **une zone bleue dans tous les quartiers périphériques à la zone payante, y compris à l'Ouest du chemin de fer.** Le stationnement est limité à maximum 3 heures, les cartes riverains (une seule carte par ménage) et les cartes communales sont valables dans la zone bleue.

■ Proposition de gestion du stationnement public au centre-ville

Figure n°3.5.4



→ Une zone payante à tarif unique, élargie pour éviter le report des clients du projet Boch

- maximum 2 heures
- tarif à maintenir au moins aussi élevé que dans les ouvrages
- avec carte riverain
- avec carte communale

→ Des zones bleues en couronne autour de la zone payante, pour limiter les effets de bord et préserver les disponibilités pour les riverains :

- maximum 3 heures
- avec carte riverain
- avec carte communale



Gestion du stationnement des riverains

Fig. 3.5.5 **La politique du stationnement proposée implique de contrôler un nombre d'emplacements nettement plus important qu'aujourd'hui.** Les riverains conservent des possibilités de stationnement de proximité, grâce à un système de cartes riverains.

Vu que les zones réglementées seront étendues et distantes l'une de l'autre : centre-ville élargi, abords de la gare de La Louvière Sud, secteur des hôpitaux, abords du Métro Bus à Houdeng, il serait contre-productif de favoriser des déplacements internes en voiture grâce à la possession d'une carte riverain qui serait valable partout.

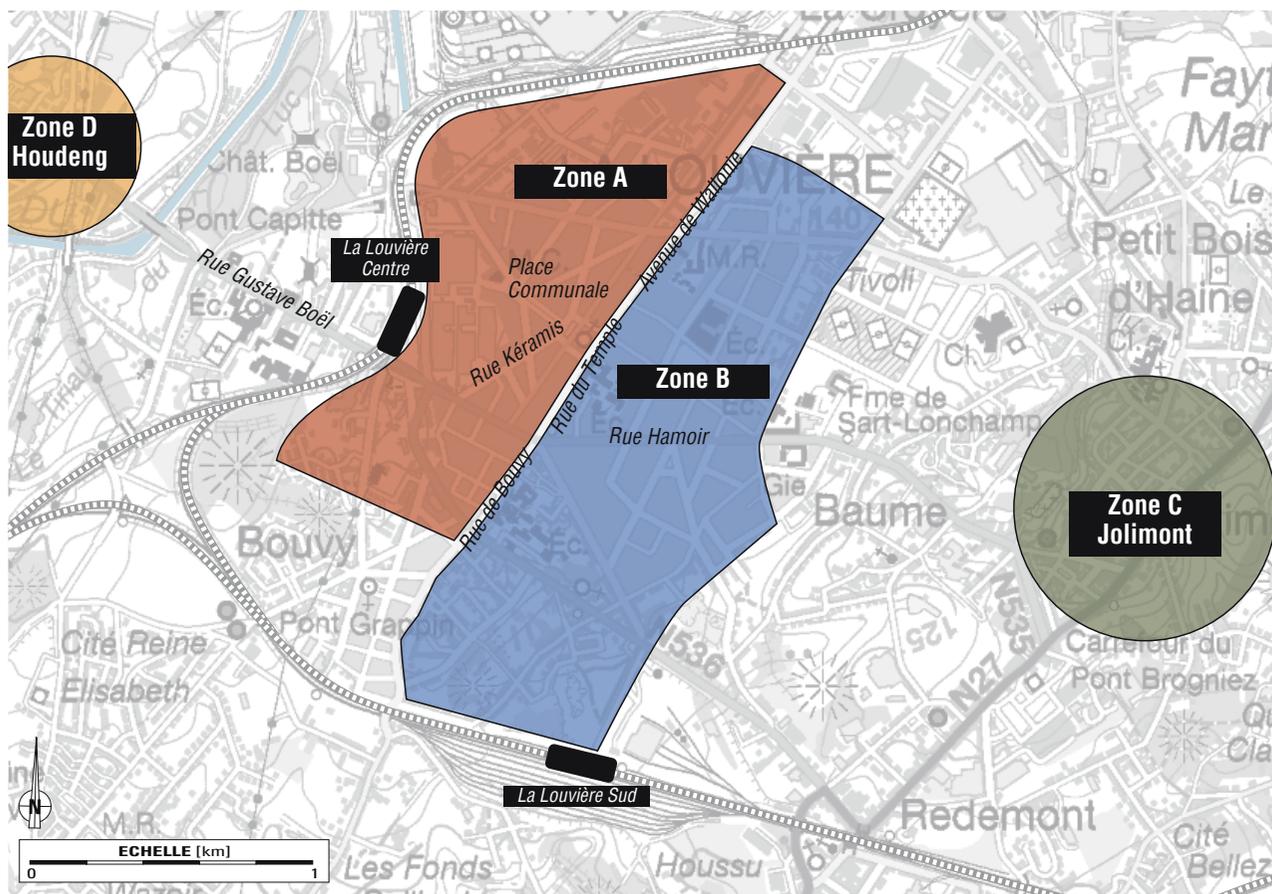
Il est donc proposé de créer un découpage du périmètre de validité des cartes riverains en différentes zones :

- deux pour le centre-ville élargi, délimitées par l'axe rue de Bouvy, rue du Temple avenue de la Wallonie ;
- une pour le secteur des hôpitaux ;
- une pour Houdeng.

La gestion par zone de validité des cartes riverains permet aussi de mieux gérer le nombre de cartes allouées en fonction du nombre de places disponibles dans les différents secteurs.

■ Proposition de zones de validité de la carte riverain

Figure n°3.5.5



→ Un découpage en zone pour :

- ne pas créer d'incitation à utiliser sa voiture pour des déplacements internes à la commune
- assurer une gestion des cartes riverains accordées en fonction du nombre de places disponibles dans chaque zone



Stationnement dans les gares

Le concept multimodal (voir chapitre 3.1) a permis de fixer les principes d'accès aux deux gares de La Louvière (le point d'arrêt de Bracquegnies n'est pas pris en compte ici).

Ann. 3.5.1 La gare de La Louvière Centre doit être la gare de centre-ville, avec des accès orientés en priorité vers les piétons, les cyclistes et les transports en commun. La capacité de stationnement automobile doit y être limitée, afin également de ne pas contribuer à surcharger le contournement Ouest. **La capacité de stationnement actuelle, de l'ordre de 250 places, est tout à fait suffisante** et le projet de 450 places pour les usagers de la SNCB envisagé initialement dans le cadre du projet Boch est largement surdimensionné. En effet, même si l'on admet que la fréquentation de la gare de La Louvière Centre reparte à la hausse, au rythme moyen de l'augmentation de la fréquentation du réseau SNCB, une demande de 450 places serait atteinte en... 2033. Dans les faits, cela reviendrait donc à augmenter la part d'usagers qui viennent à cette gare en voiture, ce qui serait incompatible avec la capacité des infrastructures routières projetées.

Les enquêtes réalisées en gare montrent par ailleurs qu'une très grande partie des usagers de la gare viennent soit du centre-ville, et pourraient donc venir par un autre mode que la voiture, soit d'entités telles que Saint-Vaast, Haine – Saint Paul et devraient aller stationner à la gare du Sud.

Ann. 3.5.2 Les enjeux de stationnement sont très différents à la gare de La Louvière Sud. La gare peut en effet jouer le rôle de pôle de rabattement sur le chemin de fer (dorsale wallonne et liaison avec Bruxelles) pour toute la zone située au Sud des voies de chemin de fer, plus dépendante de la voiture.

Comme pour la gare d'Ans, en région liégeoise, afin d'éviter que les flux en lien avec la gare n'aient à traverser la ligne de chemin de fer et ne viennent encombrer le boulevard du Roi Baudouin, **il est proposé qu'à terme, des espaces de stationnement soient aménagés au Sud des voies. Des voiries de liaison avec la N27 à l'Est et la rue de Bouvy à l'Ouest seront à réaliser.**

Ces aménagements peuvent se faire en deux étapes :

- aménagement d'un parking provisoire au Sud des voies, en complément des parkings actuels ;
- aménagement d'un parking de grandes dimensions (500 places et plus, en fonction des emprises disponibles), au Sud du faisceau de voies, qui remplacerait une grande partie des parkings actuels (réaffectables à d'autres fonctions telles qu'une densification des abords de la gare, des parkings vélos, ...).



Politique de parkings-relais en relation avec les bus

Comme Namur, La Louvière présente une taille de ville se prêtant au développement de parkings-relais de type P+Bus, dédiés aux usagers ne bénéficiant pas d'une offre de transport concurrentielle à la voiture pour l'accès à la commune. Ils pourront ainsi déposer leur voiture en amont des files d'attente automobiles aux portes de la ville, pour poursuivre leur déplacement jusqu'au centre via les transports publics.

À relever que Namur dispose actuellement de deux P+Bus totalisant 750 places et projette d'en aménager un maxi d'environ 750 places chaussée de Louvain (soit la principale entrée de ville) et deux autres, d'environ 400 à 500 places chacun.

Ann. 3.5.3 **Les recommandations en matière de P+Bus ont été élaborées en deux étapes ; à travers la recherche des zones pertinentes pour l'implantation de tels parkings, puis par l'évaluation des reports potentiels de trafic (au prorata du trafic journalier), permettant un pré-dimensionnement des besoins en P+Bus.**

Ann. 3.5.4 **Deux sites sont ressortis lors de l'analyse :**

- la N535 à Houdeng (extrémité Ouest du Métrobus), qui pourrait accueillir un P+Bus de 130 à 150 places ;
- l'A501, qui pourrait accueillir un P+Bus de grande dimension, de l'ordre de 350 à 400 places.

Ce deuxième site présente un potentiel d'autant plus intéressant que le P+Bus pourrait contribuer à soulager l'accès Nord à La Louvière, mais les emprises nécessaires sont à identifier.

D'autres sites peuvent à plus long terme également se prêter à l'implantation de P+Bus :

- l'échangeur de Garocentre, en cohérence avec le projet de nouvelle liaison routière en lien avec le centre-ville (voir figure 3.1.5) ;
- la N27 au Nord (hors territoire communal), mais qui reste moins pertinent que l'A501 ;
- la N27 au Sud, qui pourrait être reportée dans le parking de la gare de La Louvière Sud.

Il faut rappeler qu'une politique de P+Bus à l'échelle de la Ville de La Louvière nécessitera :

- une politique de stationnement extrêmement volontariste au centre-ville offre de stationnement public limitée, tarifs dissuasifs, contrôle strict,...;
- des aménagements tout aussi volontaristes en faveur des transports en commun, pour garantir des temps de parcours compétitifs entre les P+Bus et les zones centrales ;
- des mesures d'accompagnement : communication, sécurisation des parkings, etc...

Si ces conditions ne sont pas remplies, la politique de P+Bus n'a aucune chance d'aboutir et les parkings resteront inoccupés. Il sera intéressant à ce propos d'intégrer le référentiel de bonnes pratiques en termes de P+R à l'étude par le TEC Hainaut.



3.6 Actualisation du plan des déplacements scolaires

Méthodologie pour les plans de déplacement scolaires

L'objectif de l'actualisation du PCM en matière de déplacements scolaires est de fournir une méthodologie, une démarche, à appliquer pour la réalisation de plans de déplacements scolaires.

Comme le diagnostic l'a révélé, les écoles représentent des pôles générateurs de flux conséquents, avec plusieurs centaines, voire milliers d'élèves y accédant durant des périodes très courtes, de l'ordre de 15 à 20 minutes. La Louvière n'échappe ainsi pas aux problèmes récurrents rencontrés aux abords des écoles, avec des enjeux de sursaturation des voies d'accès et de sécurité routière, induits notamment par le stationnement des voitures.

Il est donc crucial, avant de parler d'aménagements de sécurité aux abords des établissements, de réduire la part trop importante de la voiture comme mode d'accès aux écoles.

Fig. 3.6.1 La méthodologie proposée s'appuie sur la géolocalisation des élèves de l'institut Ste-Marie, choisi par la Ville comme référence, sur la base du fichier d'adresses (anonymisé). **La distance du domicile des élèves par rapport à l'école permet d'évaluer les parts modales potentielles des alternatives à la voiture.** Une distinction est cependant faite entre l'enseignement primaire et le secondaire.

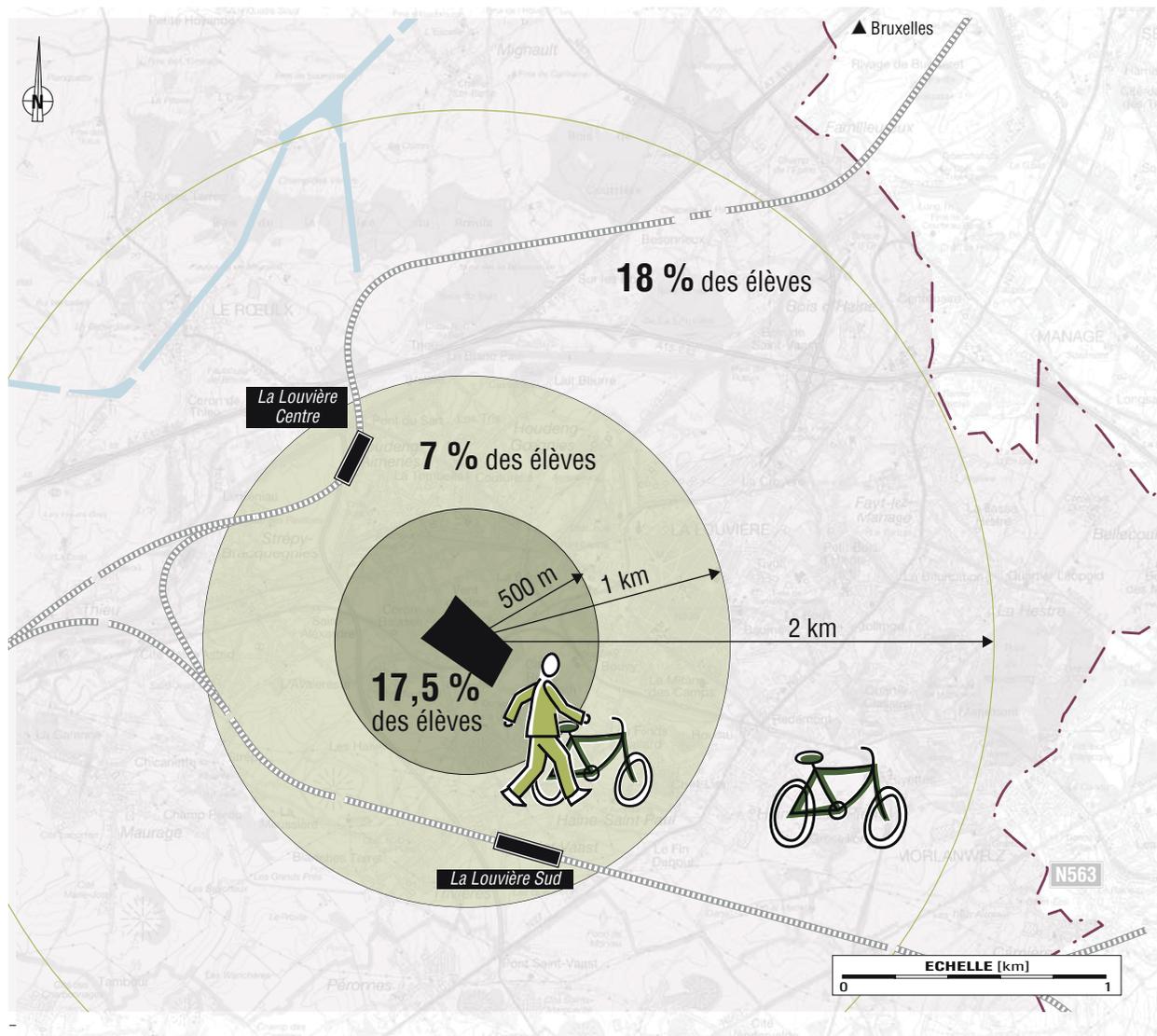
Les potentiels suivants sont considérés, pour les écoles primaires :

- les élèves qui habitent à moins de 500 mètres de leur école, qui, sauf exception, devraient s'y rendre à pied ;
- les élèves qui habitent entre 500 mètres et 800 mètres à 1 kilomètre de leur école, qui, en principe, pourraient également opter pour la marche à pied, moyennant un encadrement, de type Pedibus ;
- les élèves qui habitent entre 1 kilomètre et 2 kilomètres de leur école, susceptibles de venir à vélo.

Il est admis que les élèves du primaire n'utilisent pas les bus (à nuancer en fonction de l'âge des élèves).

■ Institut Sainte-Marie - Potentiel d'utilisation de modes alternatifs à la voiture (section primaire)

Figure n°3.6.1



Distance	Mode	Potentiel
0 à 500 m	marche	91
500 à 1'000 m	marche	38
1'000 à 2'000 m	vélo	95
Total :		224

Analyse réalisée sur un échantillon de 522 élèves
 L'utilisation du bus n'est pas prise en compte pour les élèves du primaire

- A peine plus de 40 % des élèves habitent à moins de 2 km de l'école
- Un potentiel d'utilisation de la marche qui reste important et qui peut justifier des dispositifs de ramassage à pied (Pédibus)



Fig. 3.6.2 **Pour les écoles secondaires, les potentiels considérés sont :**

- les élèves qui habitent à moins d'un kilomètre de leur école, qui représentent un potentiel important d'utilisation de la marche à pied ;
- les élèves qui habitent entre 1 et 3 kilomètres de leur école, soit un potentiel non négligeable d'utilisation du vélo ;
- les élèves qui habitent à plus de 3 kilomètres de leur école, mais à moins de 500 mètres d'un arrêt de bus : susceptibles d'utiliser le bus. Seule la desserte par une ligne directe est prise en compte (pas de correspondance).

À relever également que l'ensemble des élèves et en particulier ceux non concernés par les potentiels ci-dessus sont susceptibles de pratiquer le covoiturage, pour venir à l'école tout en diminuant le nombre de voitures qui se concentrent aux abords des établissements.

Cette évaluation des potentiels a pour but de déterminer les mesures adaptées pour chaque école :

- les cheminements piétons à aménager en priorité, la pertinence de la mise en place de Pédibus ;
- le dimensionnement de l'offre en stationnement vélo sécurisé, les itinéraires à aménager ;
- l'aménagement aux arrêts de bus, etc...

L'actualisation du Plan Communal de Mobilité peut difficilement aller plus loin que la mise en œuvre d'une démarche. L'expérience montre en effet que l'application de plans de déplacements scolaire nécessite un travail de longue durée. De surcroît, l'implication des établissements scolaires et des associations de parents d'élèves dans la démarche est indispensable pour assurer sa pérennité.

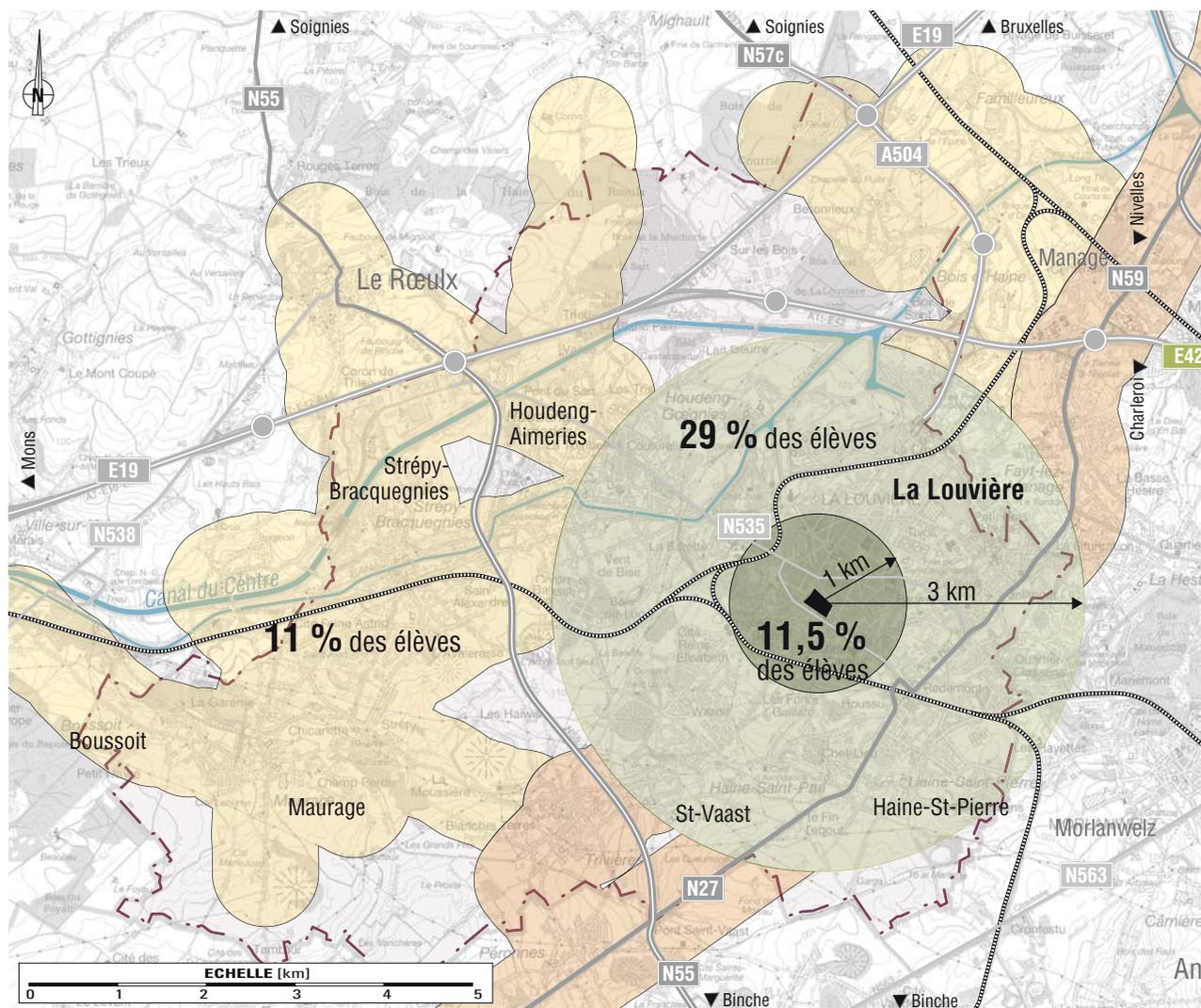
Toutefois, la démarche menée dans le cadre du PCM a été réalisée en étroite concertation avec le service de la Mobilité communal, dans une logique de transfert de compétence, afin qu'il puisse acquérir l'autonomie requise pour transposer l'approche aux écoles à enjeux.

APPROUVÉ



■ Institut Sainte-Marie - Potentiel d'utilisation de modes alternatifs à la voiture (section secondaire)

Figure n°3.6.2



Distance	Mode	Potentiel
0 à 1'000 m	marche	98
1'000 à 3'000 m	vélo	247
> 3'000 m	bus arrêt Olive arrêt pl.Mansart	95
Total :		598

Analyse réalisée sur un échantillon de 845 élèves
 Les élèves qui habitent entre 1 et 3 km ont été comptés
 comme utilisateurs potentiels du vélo et du bus

- Une alternative à la voiture plausible pour plus de 70 % des élèves
- Une utilisation potentielle importante du bus, avec des aménagements à prévoir en conséquence (dimensionnement des zones d'attente)



Exemple de mesures pour l'Institut Ste Marie

Fig. 3.6.3 L'Institut Ste Marie, situé rue de l'Olive, fait l'objet de propositions plus concrètes en raison de sa situation stratégique, sur le boulevard de contournement Sud du centre-ville et à proximité du carrefour de l'Olive.

Les mesures proposées sont :

- **la suppression de toute possibilité d'arrêt et de stationnement sur la rue de l'Olive**, pour limiter les manœuvres de véhicules, dangereuses pour les élèves et qui de plus perturbent l'écoulement du trafic sur la rue de l'Olive ;
- **le maintien d'une entrée de l'école côté Nord** (cour Pardonche), pour y reporter la dépose minute dans le cadre plus sécurisant et plus proche du quartier ;
- **l'aménagement d'un arrêt de bus sur la rue Bouvy** (desservie par les bus, voir chapitre 3.3) ;
- **l'implantation de stationnements vélos aux trois entrées de l'école.**

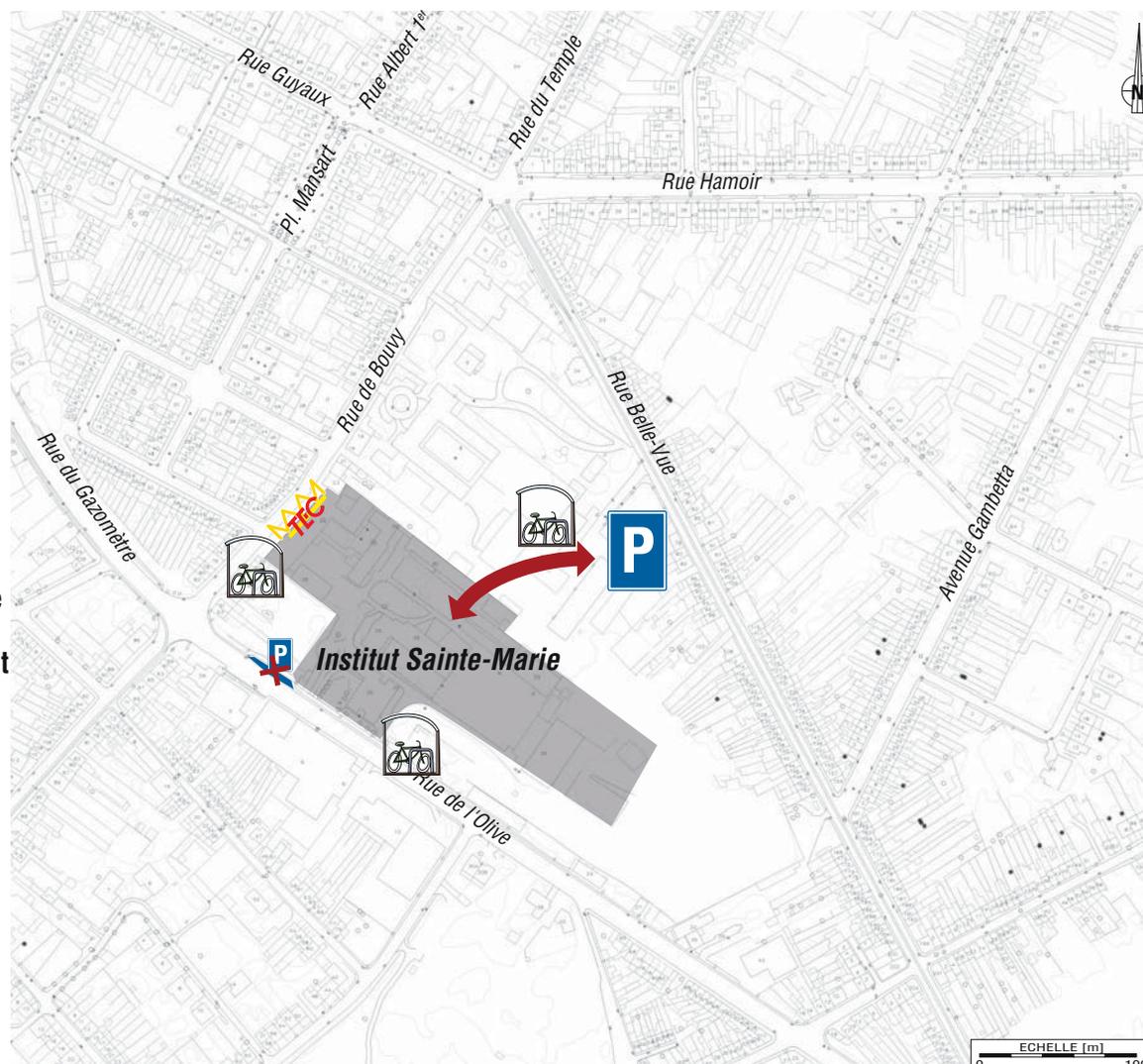
■ Propositions pour l'accès à l'Institut Sainte-Marie

Figure n°3.6.3

Suppression de toute possibilité de stationnement rue de l'Olive et élargissement des trottoirs

- manœuvres dangereuses pour les élèves à pied
- manœuvres qui perturbent le bon fonctionnement du carrefour de l'Olive
- l'offre est nettement insuffisante pour la demande (plusieurs centaines de voitures)

Arrêts de bus rue de Bouvy (voir modification des lignes de bus, chapitre 3.3), avec surlargeur de trottoir devant l'école pour accueillir les élèves



Stationnement

- la dépose et la reprise sont à orienter sur le parking Belle-Vue, à l'écart des flux de trafic de la rue de l'Olive

Accès

- une perméabilité doit être aménagée côté Nord

Stationnement vélo

- du stationnement vélo abrité et sécurisé doit être disposé à chaque accès à l'école (à l'intérieur de l'école, quand c'est possible)
- viser rapidement 140 emplacements (~ 10 % des élèves)

Accès piéton

- les flux potentiels piéton justifient une réflexion "Pédibus", à approfondir à l'échelle de la commune (signalisation, communication, etc.)



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

Les différentes mesures proposées à travers la mise à jour du Plan Communal de Mobilité nécessitent une adaptation du fonctionnement de certains carrefours structurants au centre de La Louvière. L'objet de cette phase est notamment de définir :

- le rôle de chaque carrefour ;
- les modifications à apporter au fonctionnement ;
- les mesures de priorités qui peuvent également être accordées aux transports en commun.

La question du double carrefour Wallonie-Conreur-Grattine-Contournement Ouest a déjà été abordée dans le cadre de la phase 3.1, il n'est pas repris dans ce chapitre.

Carrefour de l'Olive

Fig. 3.7.1 **La principale modification pour le carrefour de l'Olive concerne les changements proposés pour les itinéraires des bus, qui ne circuleraient plus que sur la rue de Bouvy.**

Grâce à cette modification, le site propre bus sur la rue du Gazomètre n'est plus nécessaire et il est possible d'aménager deux voies automobiles en entrée de carrefour sur la branche Ouest, ce qui représente un gain important de capacité et de réduction des files d'attente.

Variantes d'exploitation du carrefour de l'Olive

Figure n°3.7.1

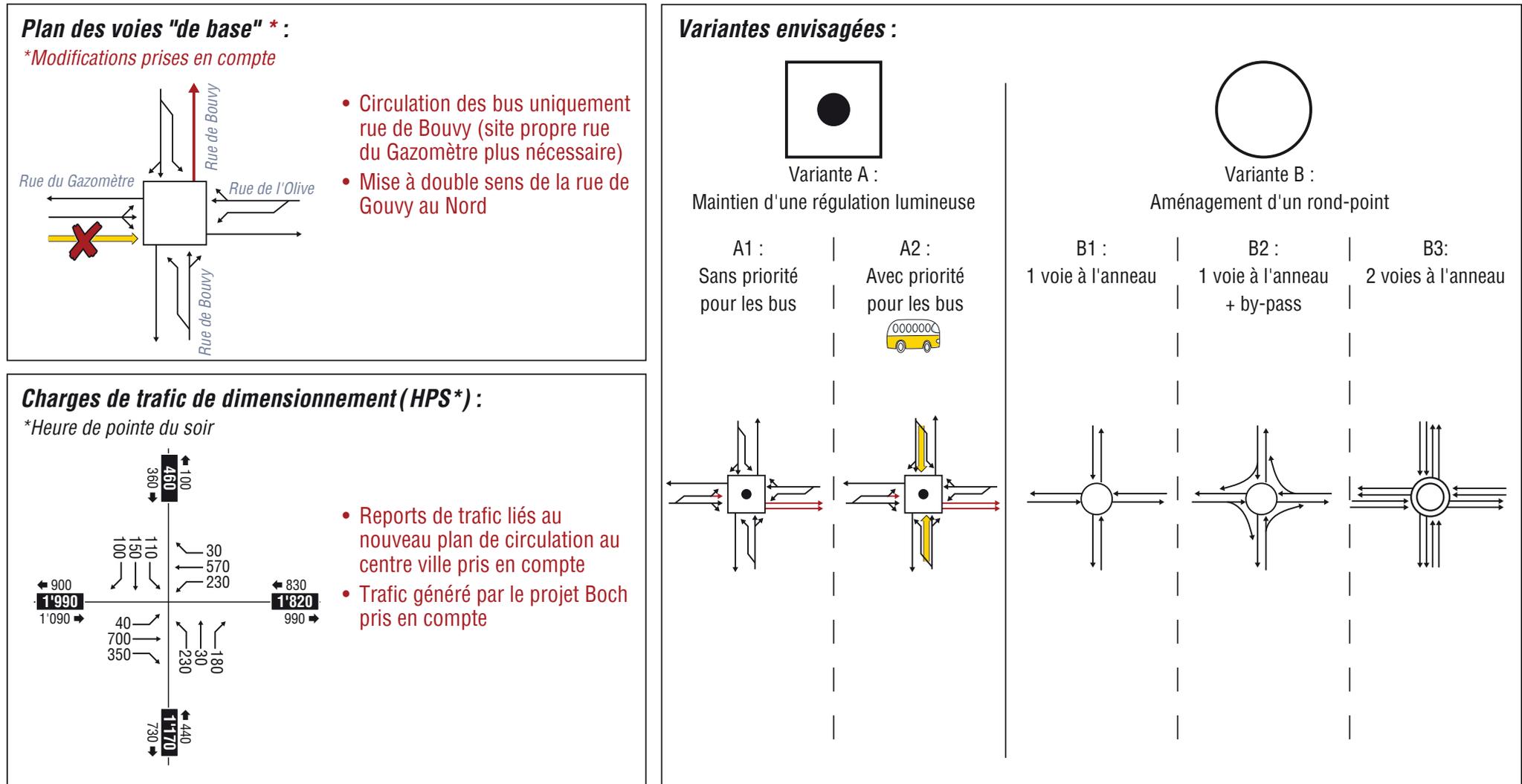




Fig. 3.7.2 **L'analyse des aménagements possibles pour le carrefour montre que l'option de l'aménagement d'un rond-point doit être écartée :**

- les variantes à une voie sont trop peu capacitaires ;
- une variante à deux voies nécessite trop d'emprise et est inadaptée à proximité d'un établissement scolaire important, avec de nombreuses traversées piétonnes.

Il est donc recommandé le maintien d'un carrefour à feux, avec un aménagement en deux étapes :

- dans un premier temps, avec peu de travaux une modification légère de la régulation : maintien de l'aménagement actuel, mais avec deux voies d'entrée sur la branche Est et deux voies en sortie sur la branche Ouest. Capacité utilisée² : 90% ;
- dans un second temps, des voies bus d'approche de carrefour sont aménagées sur la rue de Bouvy, avec prise en compte des bus dans la régulation lumineuse. Des travaux plus lourds sont nécessaires et quelques places de stationnement doivent être supprimées côté Sud du carrefour. La capacité utilisée est de 95%, mais une priorité systématique est offerte aux bus.

² Indicateur confrontant la demande (charges de trafic attendues, aux heures de pointes) à la capacité théorique d'écoulement du trafic (dépendant du nombre de voies de circulation, des mouvements offerts et du principe d'exploitation du carrefour), pour identifier son taux d'utilisation.



■ Evaluations des variantes d'exploitation du carrefour de l'Olive

Figure n°3.7.2

	A1 	A2 	B1 	B2 	B3
Capacité utilisée 	90%	95%	115%	105%	85%
Emprise, caractère urbain 					Non adapté devant les écoles
Circulation des piétons & vélos 	Sécurisée	Sécurisée	Non sécurisée	Non sécurisée	Dangereuse
Circulation des bus 	Ralentie	Fluide	Bloquée	Bloquée	Ralentie
Stationnement 	Offre maintenue	Suppression nécessaire	Offre maintenue	Offre maintenue	Suppression nécessaire
Travaux 	Très légers	Lourds	Lourds	Lourds	Expropriations nécessaires
Recommandations	 VARIANTE RECOMMANDÉE À court terme	 VARIANTE RECOMMANDÉE À long terme	 VARIANTE ÉCARTÉE	 VARIANTE ENVISAGEABLE	 VARIANTE ÉCARTÉE



Carrefour du Drapeau Blanc

Fig. 3.7.3 Différentes propositions du PCM nécessitent de revoir le fonctionnement de ce carrefour :

- la coupure de la circulation automobile sur la rue Guyaux, avec double sens pour les bus ;
- l'inversion du sens de circulation de la rue de Temple, avec contresens bus ;
- la mise en œuvre de contresens bus sur la rue de Bouvy et la rue de Belle-Vue.

À terme, le carrefour pourrait donc être franchi par des bus dans les deux sens sur chacune des cinq branches.

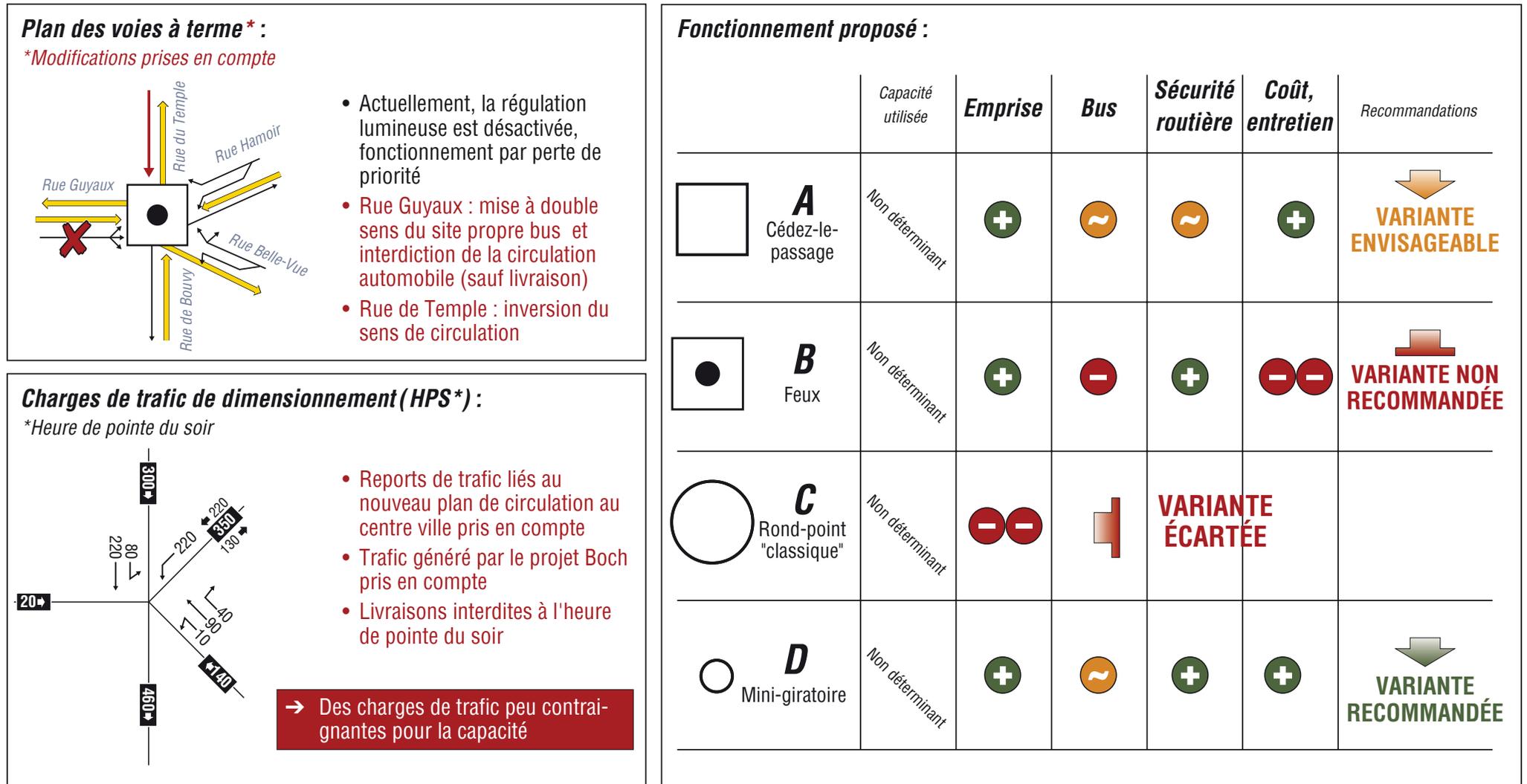
Les charges de trafic de dimensionnement, avec la coupure du trafic de la rue Guyaux, ne sont pas déterminantes. L'enjeu porte donc principalement sur la circulation des bus.

Un fonctionnement par feux n'est pas recommandé, malgré les possibilités de priorisation des bus qu'il permet : le fonctionnement serait trop complexe, et entraînerait surtout énormément de temps "perdus", vu la succession de multiple flux de faibles ampleurs, systématiquement séparés par des temps de rouge de sécurité, disproportionnés.

Il est donc recommandé, pour tenir compte des contraintes d'emprise, d'aménager un mini-giratoire, avec une lentille qui peut être franchie par les bus.

Variantes d'exploitation du carrefour du Drapeau Blanc

Figure n°3.7.3





Carrefour de la Piscine

Fig. 3.7.4 Le carrefour de la Piscine, dont le fonctionnement est déjà perturbé actuellement aux heures de pointe, le sera encore d'avantage dans le cadre de l'implantation du projet Boch et de la mise en œuvre de la totalité du contournement Ouest.

Les modifications attendues sont :

- une légère augmentation du trafic entrant dans le carrefour (42'300 uv/jo contre 41'000 actuellement) ;
- une forte modification de la répartition des flux, avec notamment une forte baisse des flux en lien avec la rue Guyaux, mais une nette augmentation des flux Nord-Sud entre la rue du Gazomètre et le contournement Ouest (report des flux qui traversent actuellement le centre-ville).

L'augmentation des flux et la modification de leur répartition entraîneront la saturation du carrefour dans son aménagement actuel, particulièrement le vendredi soir, période de pointe du centre commercial (capacité utilisée : 115%).

Fig. 3.7.5 **La modification de l'aménagement actuel, avec la création de bipses supplémentaires, ou une exploitation par des feux ne permet pas de dégager suffisamment de réserves de capacité pour assurer un fonctionnement acceptable.**

Pour rappel, un fonctionnement fluide des carrefours sur le contournement est une des conditions impératives pour assurer le report des flux de transit qui traversent actuellement le centre de La Louvière.

Fig. 3.7.6 **La seule solution qui permette d'assurer l'écoulement des flux à l'heure de pointe du soir le vendredi est celle de la dénivellation d'un des mouvements importants.**

Deux solutions ont été envisagées :

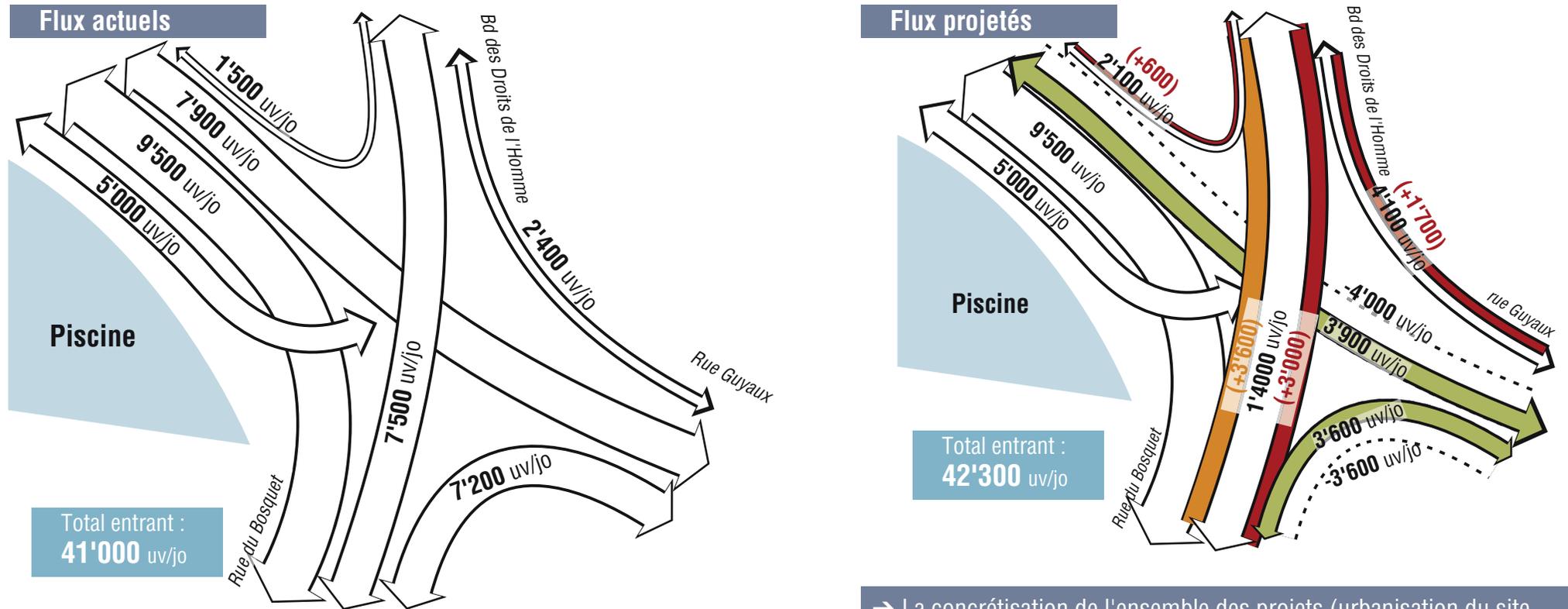
- dénivélé des mouvements d'accès au parking du centre commercial, solution qui n'est réalisable que si les parkings du centre commercial sont souterrains ;
- dénivélé du mouvement tout droit en Nord-Sud, solution plus cohérente par rapport au concept général de mobilité.

Malgré son coût élevé et son impact urbanistique, cette dernière solution est la seule réellement valable en matière de mobilité. Elle permet en effet :

- d'assurer un fonctionnement du carrefour avec des capacités utilisées équivalentes à la situation actuelle (90%) ;
- de libérer de l'espace permettant d'aménager des sites propres pour les bus sur les branches Est et Ouest du carrefour ;
- de fournir une alternative crédible aux flux qui ne pourront plus traverser le centre-ville en Nord-Sud.

Carrefour de la Piscine : charges actuelles et projetées

Figure n°3.7.4



Calibrage envisagé

Etude Métrobus



Projet Boch



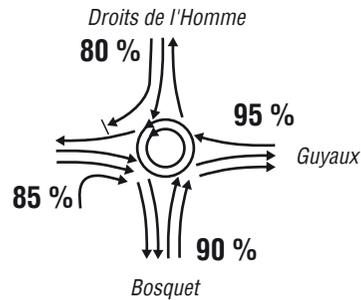
→ La concrétisation de l'ensemble des projets (urbanisation du site Boch, contournement Ouest, plan de circulation au centre-ville, sites propres bus) induit une profonde redistribution des flux, marquée notamment par :

- une légère augmentation du nombre de véhicules entrant (difficilement compatible avec un réaménagement favorable aux bus)
- un déséquilibre entre ceux-ci.

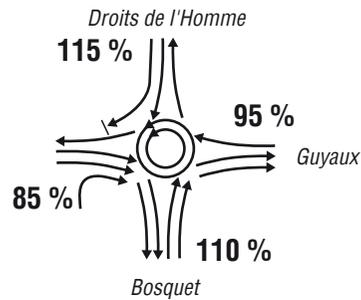


■ Carrefour de la Piscine : exploitation (I)

Figure n°3.7.5



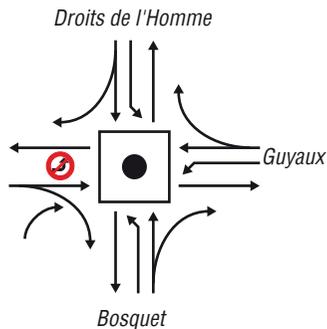
HPS : situation actuelle



HPS : situation projetée avec le rond-point actuel

- Aucune facilité accordée aux transports en commun

NON RECOMMANDE



HPS : situation projetée avec carrefour à feux

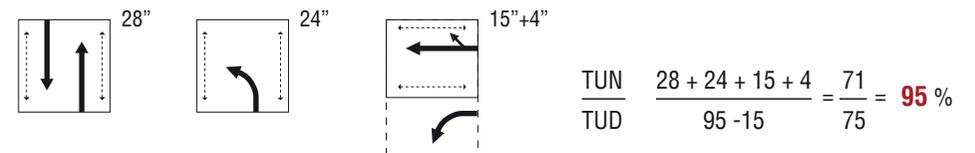
- Carrefour consommateur d'espace
- Aucune facilité accordée aux transports en commun

NON RECOMMANDE

Les capacités utilisées théoriques ne reflètent pas parfaitement la réalité en raison des effets perturbateurs du carrefour de l'Olive, de la voirie contournant la piscine et du caractère aléatoire des pointes de trafic à La Louvière.

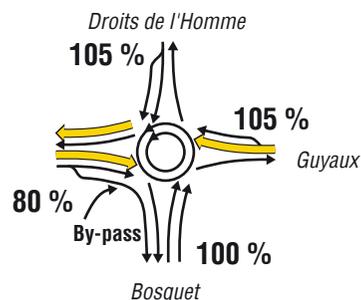
Sans adaptation du carrefour, les phénomènes de congestion actuels vont s'amplifier fortement, principalement sur la rue du Bosquet. L'accessibilité au centre-ville et au centre commercial sera réellement problématique le vendredi en fin de journée

La réalisation d'un carrefour à feux serait aussi gourmande en espace que le rond-point actuel et n'apporterait pas de solution crédible pour la pointe du vendredi soir



■ Carrefour de la Piscine : exploitation (II)

Figure n°3.7.6

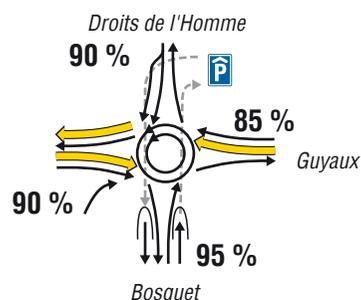


HPS : situation projetée avec le rond-point optimisé

- ⊕ Priorité accordée aux transports en commun
- ⊕ Investissement réduit



DÉCONSEILLÉ

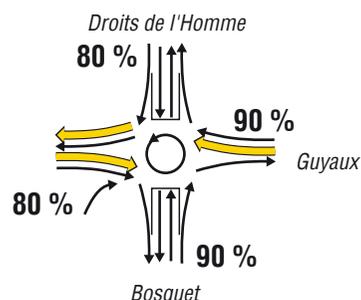


HPS : situation projetée avec trémie d'accès au centre commercial

- ⊕ Priorité accordée aux transports en commun
- ⊖ Coût essentiellement à charge du promoteur
- ⊖ Impact urbanistique



ENVISAGEABLE



HPS : situation projetée avec le rond-point actuel

- ⊕ Priorité accordée aux transports en commun
- ⊖ Réduction de l'emprise du rond-point
- ⊖ Coût, PPP envisageable
- ⊖ Impact urbanistique



RECOMMANDE

A peu de frais, permet d'améliorer la performance des bus et de renforcer un peu la capacité du rond-point actuel, mais n'offre pas de solution crédible pour la pointe du vendredi soir

Permet d'éponger les flux de trafic générés par le projet Boch et de ramener le carrefour proche de son fonctionnement actuel avec également une plus value pour les bus

Solution structurelle mais onéreuse, répondant parfaitement aux reports de trafic et augmentations de flux induits par les futurs projets à La Louvière.

Remarque : une trémie Ouest-Sud n'est pas compatible avec des sites propres bus.

La compatibilité de la trémie Nord-Sud doit également être vérifiée par rapport à l'accès au centre commercial projeté sur le boulevard des Droits de l'Homme (tourne-à-gauche, rond-point ou passage inférieur ?)



3.8 Plan de gestion des marchandises

Choix du mode de gestion des livraisons

Fig. 3.8.1 La gestion des livraisons en centre-ville est une problématique récurrente dans les centres urbains.

Différentes solutions novatrices ont été mises en œuvre dans plusieurs agglomérations pour tenter d'y apporter une solution :

- aire de livraison centralisée : aménagement d'une zone de livraison de plus grande dimension à proximité immédiate de la rue ou du quartier commerçant. Les "derniers mètres" sont ensuite assurés par des véhicules de petites dimensions ;
- centre de distribution urbaine : installation d'une plate-forme logistique en périphérie de l'agglomération, avec un système de livraison du centre-ville par des véhicules légers.

Les retours d'expérience ne sont pas toujours positifs et montrent que ces systèmes ne sont pas pertinents pour La Louvière :

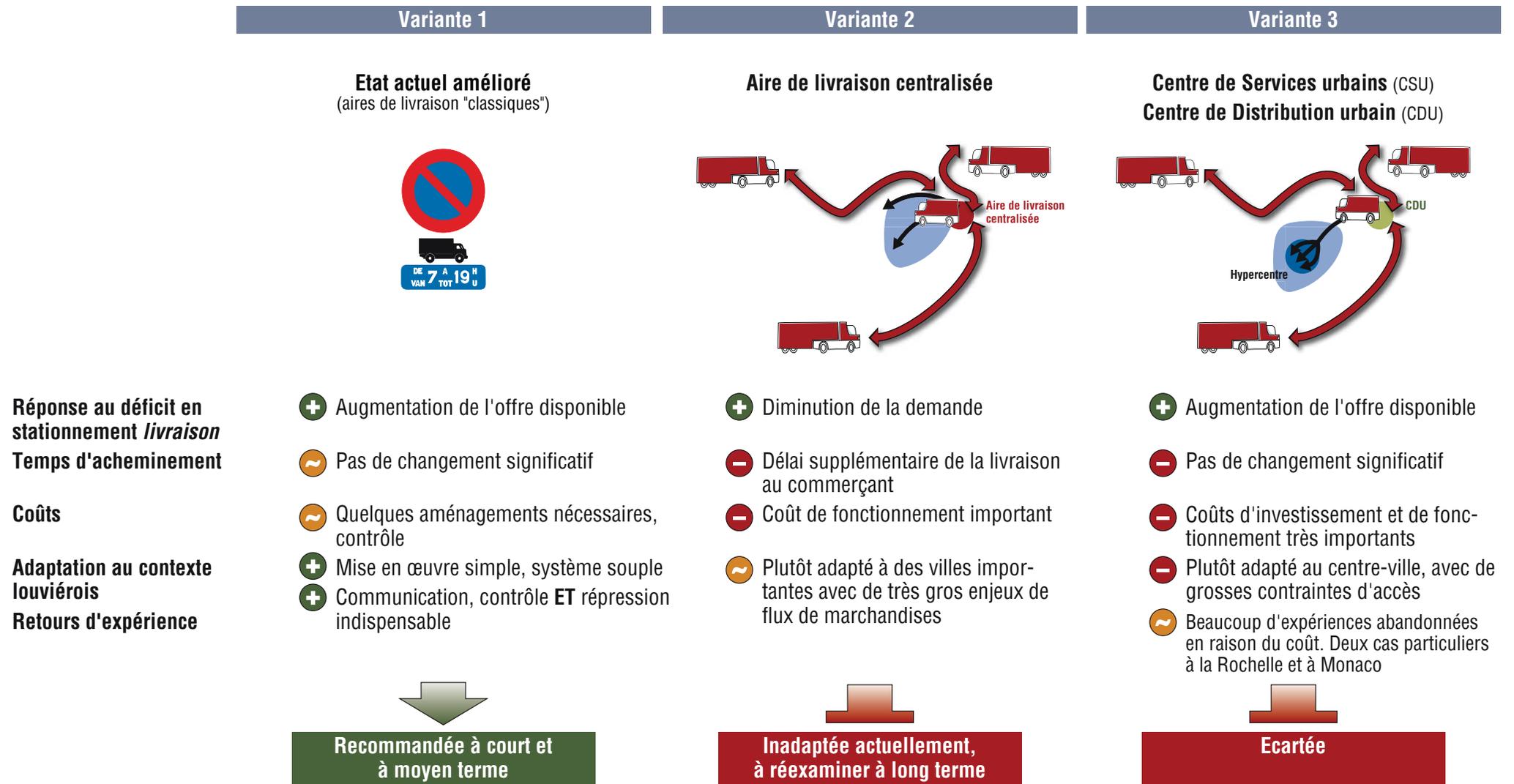
- coûts de gestion importants des systèmes (intermédiaire supplémentaire dans la chaîne de livraison) avec des conflits de financement (par la Ville, par les commerçants ?) ;
- une grande partie des livraisons échappent à ces dispositifs.

Cette approche fonctionne dans des agglomérations très importantes et / ou qui présentent des contraintes d'accès très fortes, contrairement à La Louvière.

L'actualisation du PCM recommande donc pour le centre de La Louvière un mode de gestion des livraisons "classiques", avec des aires dédiées aux livraisons pendant certaines heures sur voirie.

Modes de gestion globale des livraisons

Figure n°3.8.1





Localisation des aires de livraison

Ann. 3.8.1 L'analyse de la nature des commerces du centre-ville de La Louvière permet d'évaluer les besoins en livraison du centre commerçant : en fonction du type de commerce, la fréquence de livraisons et le type de véhicules utilisés peuvent être évalués.

Fig. 3.8.2 **Les axes commerçants principaux, rue Guyaux et rue Albert 1^{er} doivent devenir des zones piétonnes. Les livraisons seront alors possibles dans ces zones sans avoir besoin d'aménager des espaces dédiés** (livraisons à restreindre dans le temps).

Il est alors recommandé l'implantation de 3 zones de livraisons :

- une sur la place Maugrétout ;
- deux sur la rue Kéramis.

En première étape, des zones de livraisons simples, avec un contrôle, sont suffisantes. Dans un deuxième temps, si le respect des zones de livraison devient réellement problématique, un système de redevance forfaitaire dissuasive peut être envisagé, selon les modalités testées actuellement par certaines communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

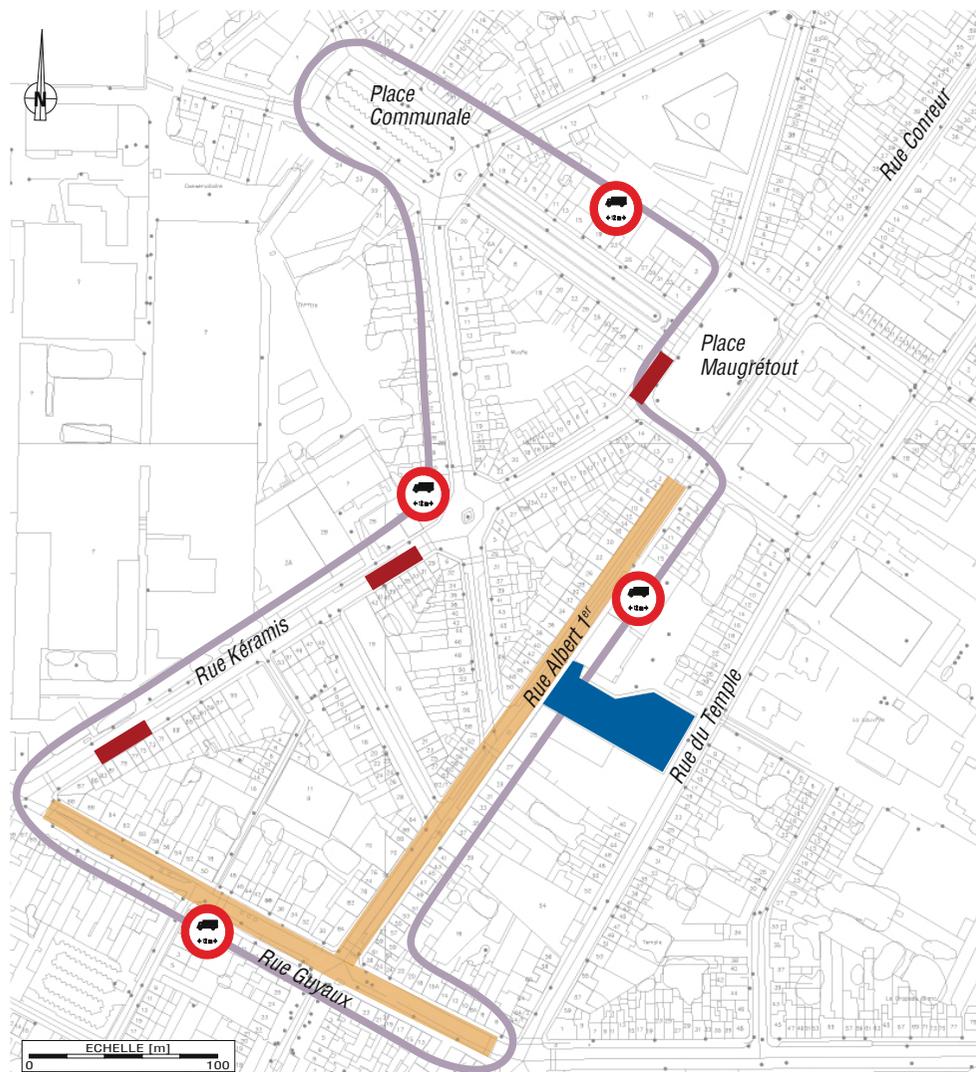
En accompagnement de la mise en œuvre des zones de livraison, il est recommandé de restreindre l'accès au centre-ville aux véhicules de moins de 12 mètres. Cette mesure permet de:

- limiter les dimensions des zones de livraisons (et donc le nombre d'emplacements de stationnement qui sont perdus) ;
- être cohérent avec les aménagements du centre-ville.

Elle a aussi l'avantage d'être beaucoup plus facile à mettre en œuvre et à contrôler qu'une restriction basée sur le poids des véhicules.

■ Propositions de localisation d'aires de livraison et de réglementation

Figure n°3.8.2



Réglementation :

Principe proposé : une réglementation **unique** pour tout le centre-ville :

- interdiction des véhicules d'une longueur supérieure à 12 mètres
- aires de livraison réservées de 8h à 18h
- livraisons autorisées rue Guyaux et rue Albert 1^{er} avant 12 heures

Contrôle :

Contrôle systématique et régulier du respect des aires de livraison

Dispositif technique (bornes) limitant l'accès des aires de livraison

➔ Disposition a minima

➔ Eventuellement à réserver à certains cas critiques (transport de fonds) en raison du coût

Légende :

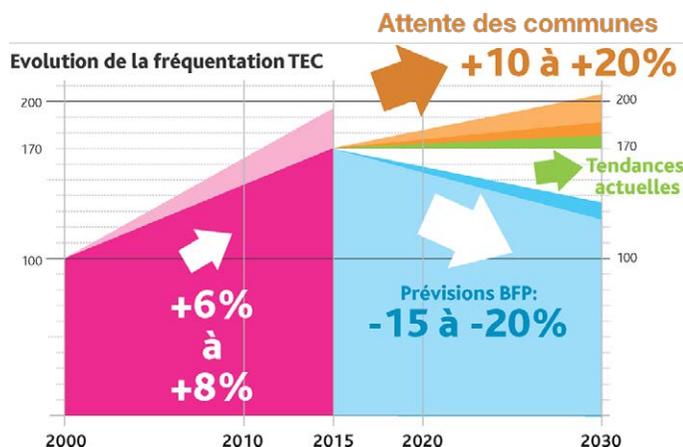
- Aire de livraison proposée
- Supermarché, grande surface
- Voirie sans circulation automobile (livraison autorisée)
- Périmètre interdit >12 m



4. Nouveaux enjeux de mobilité et mise en œuvre des propositions

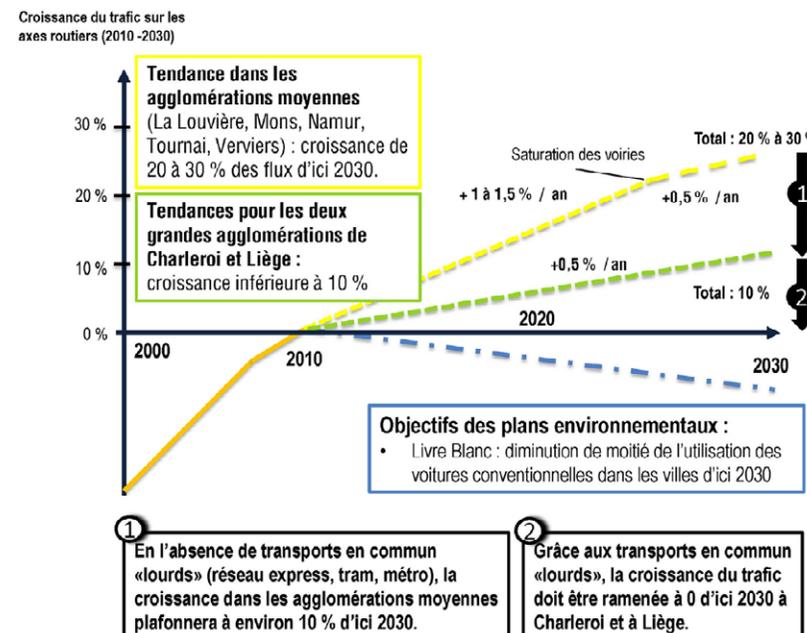
4.1 Nouveaux enjeux de mobilité

Si, ces 10 dernières années, les réseaux bus ont connu une augmentation très forte de leur clientèle, les prévisions du BFP (Bureau Fédéral du Plan) à l'horizon 2030 font craindre une "cassure" dans l'évolution de la fréquentation, à politique de mobilité inchangée :



En raison de la croissance de la congestion routière (+ 25 % d'ici 2030 !), on subirait ces prochaines années une tendance à la baisse de fréquentation. Les files rencontrées par les bus sur leur parcours entraînant une chute de la régularité de leurs horaires, ayant comme conséquence un report modal des usagers vers d'autres modes de transport, en particulier la voiture, augmentant encore plus la congestion routière dans un cercle vicieux.

Cette tendance identifiée à l'échelle fédérale est confirmée à l'échelle wallonne dans les périmètres du type de La Louvière :



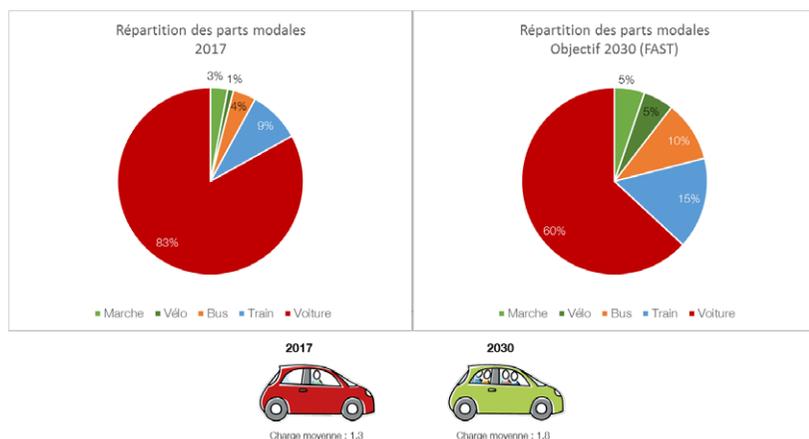
Source : projet de Schéma Régional de la Mobilité - SRM

Ces enjeux ont par ailleurs été affinés à l'échelle du Cœur du Hainaut dans le cadre du Schéma d'Accessibilité et de Mobilité – SAM, qui conforte un réel risque de saturation de La Louvière, malgré la récente inauguration du contournement ouest et le projet de contournement Est !



De plus, on observera ces prochaines années une tendance de baisse des coûts de la voiture pour les automobilistes (stagnation du coût de l'essence et diminution de la consommation des véhicules, voitures partagées, co-voiturage), qui inciteront à son utilisation, au détriment des transports en commun dont les coûts sont partout en croissance.

Cependant, la Région Wallonne s'est engagée à réduire les émissions à effet de serre, conformément aux objectifs européens (grâce au décret "Climat"). Le Gouvernement wallon a récemment approuvé sa vision FAST de mobilité 2030 (Fluidité, Accessibilité, Santé / Sécurité et Transfert Modal), visant à réduire de plus de 20 points la part modale de l'autosolisme d'ici une dizaine d'années.



C'est dans ce contexte que la Ville de La Louvière doit se positionner, afin d'améliorer les modes de déplacement durables : modes actifs – piétons – deux-roues, transports en commun, covoiturage, auto-partage, etc...

4.1.1 L'essor du VAE (Vélo à Assistance Electrique)

En 2017, un vélo acheté sur 4 était un VAE. Les VAE raccourcissent les temps de parcours par rapport à un vélo classique : 5 km se font en 10 à 15 min au lieu de 20 min en vélo. En centre-ville, la vitesse du VAE "standard" (max. 25 km/h) lui permet d'être compétitif par rapport à la voiture, en particulier dans les secteurs congestionnés où il s'avère désormais le mode le plus rapide, sans même compter le temps perdu par les automobilistes pour trouver un emplacement de stationnement.

A Namur, l'actualisation du PCM étend considérablement le réseau cyclable structurant ; initialement essentiellement constitué du RAVeL, à vocation de loisir et de tourisme. La nouvelle mouture déploie une dizaine de corridors cyclables vers l'ensemble des quartiers et villages de la Commune, pour valoriser les nouveaux potentiels du VAE.



Source : PCM de Namur - 2017

A Liège, en parallèle de la démarche d'identification des 14 axes bus structurants sur les 100 lignes desservant l'agglomération (voir chapitre 4.1.2 ci-après), l'actualisation du PCM et le PUM prévoient une douzaine de corridors cyclables en site propre permettant des déplacements rapides et sécurisés de la périphérie vers la Ville.



Les benchmarkings de villes similaires en Europe montrent que la Wallonie constitue désormais une exception, avec une part modale du vélo encore inférieure à 5 %, alors que la plupart des villes ont dépassé ce stade, que la moyenne est désormais proche de 10 %, tandis que les villes exemplaires dépassent les 20 % de déplacements à vélos.

En regard du risque d'augmentation de la congestion de + 25 % identifié par le BFP et par le SRM, il est crucial pour éviter l'immobilisation de la Ville de La Louvière que la part du vélo y atteigne 10 % !

L'analogie de "l'œuf ou de la poule" a longtemps servi de prétexte pour ne pas déployer d'infrastructures cyclables en raison d'un manque de demande; en présence d'un nombre nettement insuffisant de cyclistes sur les axes concernés.

La météo a également souvent surenchéri en Wallonie, mais les exemples flamands et néerlandais démontrent clairement qu'il ne s'agit pas d'un réel enjeu...

Il est désormais acquis que le déploiement d'un réseau structurant sécurisé constitue la clé de voûte d'une politique cyclable.

Pour réattirer des cyclistes en Ville, il est en effet crucial que la sécurité routière soit assurée depuis les faubourgs jusqu'à destination. Cette première étape cruciale lèvera le principal frein à l'essor du vélo et est déjà partiellement rencontrée par la démarche "ville cyclable de Wallonie", à laquelle La Louvière a adhéré.

A ce stade, l'enjeu est de capitaliser sur le budget mobilité dégagé par la Wallonie pour accélérer sensiblement la mise en œuvre de ces axes stratégiques.

Ainsi, l'aménagement d'un réseau cyclable compatible avec les VAE doit prendre en compte :

- la sécurité routière pour les vélos ;
- la continuité du marquage des couloirs cyclables ;
- le jalonnement lisible des itinéraires ;
- l'intermodalité aux arrêts de bus, aux gares, et aux pôles générateurs, grâce à la mise en œuvre de places de stationnement sécurisées et en nombre suffisant.

L'intégralité de la population de La Louvière verra ainsi son accessibilité au centre-ville assurée, lui permettant de consentir aux changements de comportements inéluctables pour déjouer la tendance lourde de congestion automobile esquissée en début de ce chapitre.



4.1.2 Restructuration des lignes TEC

Comme pour l'exemple de Namur, les contraintes budgétaires imposent de fiabiliser le réseau du TEC. En réponse aux ambitions "FAST 2030" de la Wallonie, il s'agira également de développer des lignes structurantes, à l'instar des réflexions en cours à Liège et à Namur.

Aussi, les enjeux en termes de transports en commun à La Louvière sont :

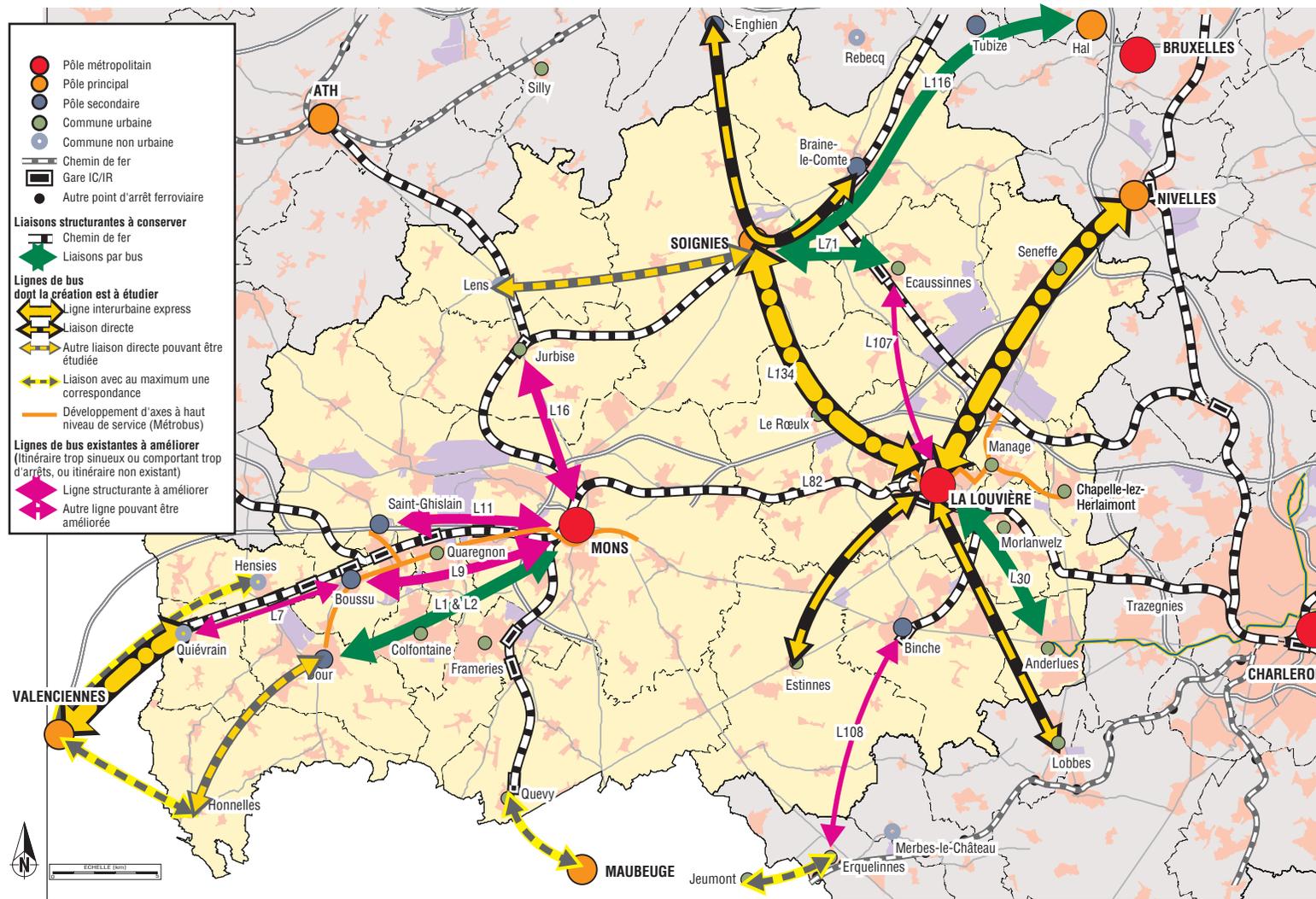
- **d'améliorer la lisibilité du réseau et restructurer les lignes pour faire apparaître leur hiérarchie.** Ainsi, Namur a mis en place la démarche participative Nam'In Move avec cet objectif. Au 1^{er} janvier 2018, les dessertes de deux faubourgs importants ont été réorganisées autour d'une première ligne structurante – la A –, des lignes de proximité, et des lignes de renforcement du réseau urbain. Un plan du réseau a également été réalisé, permettant de visualiser non seulement les lignes de bus, mais également les principaux points d'intérêts, tant au niveau intermodal que des pôles générateurs ;
- **d'augmenter la capacité des lignes structurantes, permettant de rationaliser les coûts.** Cette capacité supplémentaire permet d'offrir une capacité supplémentaire avec le même nombre de bus, lorsque la fréquence maximale des bus est atteinte (une fréquence supérieure engendrait l'effet "trains de bus" qui, en raison d'une régularité insuffisante, se suivent les uns derrière les autres) ;
- **d'améliorer les conditions d'intermodalité.** Cela passe par le développement d'une tarification commune entre les différents modes de transport, par l'installation de panneaux à message variable aux arrêts de bus, par la mise en place de parkings vélo à proximité des arrêts, par la requalification des pôles d'échanges intermodaux...



Extrait du plan du réseau TEC Namur 2018

■ Réseau de transports en commun structurant du Cœur du Hainaut

Figure n°4.1





4.1.3 Poursuivre le développement du smart parking

Plusieurs nouvelles technologies émergent en ce qui concerne le stationnement.

En matière de contrôle du stationnement, le développement des scan-car, équipées de scanners et caméras ANPR, offrent la possibilité de vérifier les droits des parkings de tous les usagers, y compris les riverains, abonnés ou personnes à mobilité réduite inscrits dans la base de données communale (via des horodateurs permettant la saisie du numéro d'immatriculation des véhicules). Ce système permet une meilleure efficacité du contrôle, avec la possibilité :

- de contrôler jusqu'à 10'000 places par jour avec seulement 3 à 4 agents mobilisés ;
- d'assurer des contrôles aléatoires dans le temps et l'espace, afin de couper court aux applications prédictives de contrôles qui s'appuient sur du crowdsourcing et permettent d'aider les usagers à éviter les amendes ;
- d'améliorer sensiblement la sécurité des agents de stationnement.

Le paiement du stationnement par les usagers connaît aussi des avancées technologiques, avec :

- le paiement par SMS / smartphone, qui permet :
 - de réduire le nombre d'horodateurs par linéaire de stationnement payant (économies considérables en termes d'investissement et de maintenance et encombrement moindre des trottoirs) ;
 - d'offrir à l'utilisateur un paiement de la durée exacte de son stationnement ;

- d'informer l'utilisateur des chantiers à venir, des accidents susceptibles de perturber son trajet de retour, des offres de parkings alternatives pour du stationnement de moyenne ou de longue durée, etc... ;
- les horodateurs peuvent également offrir des services supplémentaires, comme par exemple l'achat de titre de transport, l'affichage de plans de quartier, d'informations touristiques, l'impression de coupons promotionnels de commerces de proximité, etc...

Concernant les places d'achat-minute Shop & Go ! avec capteurs, La Louvière a récemment équipé 48 places, qui ont permis d'augmenter le taux de rotation de 14 voitures par jour (contre 11 sur une zone d'horodateur classique). Il faut toutefois s'interroger sur l'ambition quant au nombre de places concernées, en regard :

- des 110 places existantes en première phase à Mons ;
- des 230 places en cours de déploiement à Liège ;
- des plus de 500 places existantes à Courtrai.

La Ville de La Louvière pourra profiter des réflexions menées en concertation entre la Wallonie et les 8 grandes villes wallonnes en la matière, pour peaufiner le déploiement du smart parking.



4.2 Mise en œuvre du PCM

L'actualisation du PCM définit les principes d'organisation de la mobilité à l'échelle de la commune de La Louvière à l'horizon 2025. En tenant compte des mesures non réalisées du premier et qui restent d'actualité, le nombre de projets à mettre en œuvre est ambitieux. Une étude aussi importante, en analyse – diagnostic, en propositions à court – moyen terme, en échanges, ... ne saurait donc se terminer par la seule édition d'un rapport final de synthèse. : les recommandations suivantes sont formulées pour assurer un suivi dans la réalisation des mesures du PCM :

- **la constitution d'un comité de suivi du PCM** : il importe en effet d'assurer le suivi du PCM 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.

Le comité de suivi peut être à "géométrie variable", en fonction des thématiques abordées. Tout au long de l'étude d'actualisation 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 œuvre 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, ...);

- **une souplesse dans la mise en œuvre des mesures** : la mise en œuvre des mesures du PCM est nécessairement progressive. Il est donc utile de rappeler que les propositions du PCM sont des guides d'orientation à court moyen terme, et non des projets figés. Elles doivent rester souples dans leur application, au gré des évolutions du contexte, des contraintes et des objectifs.

Le tableau de bord de mise en œuvre du PCM de La Louvière présenté ci-contre permet **d'identifier les mesures principales à suivre, ainsi que** :

- la figure ou le chapitre correspondant du présent rapport de synthèse ;
- le ou les gestionnaire(s) proposé(s) ;
- des notions de coûts et de priorités de mise en œuvre ;
- des indicateurs et les valeurs cibles à atteindre pour assurer la pleine réalisation des orientations du PCM.

Il appartient aux Autorités régionales et communales de prendre le relais pour passer à la mise en œuvre du PCM.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron
Chef de projets

L. Robin
Ingénieur d'études

Namur, le 12 février 2018

