



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

Ville de La Louvière

■ Actualisation du Plan Communal de Mobilité de la Ville de La Louvière

RAPPORT DE SYNTHÈSE – PHASES 1 : DIAGNOSTIC ET 2 : OBJECTIFS

Décembre 2017

Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
9839_100-rap-bvl-PCM_LL_ph1-2_Diag_objectifs.docx	1	12.06.2013	-	Pierre Tacheron	Niels Antoine	Bruno Van Loveren
9839_100-rap-bvl-2-PCM_LL_ph1-2_Diag_objectifs-corr.docx	2	12.12.2017	Corrections de la Ville	Pierre Tacheron	Pierre Tacheron	Laure Robin

PREAMBULE

Le présent rapport constitue la synthèse des phases 1 et 2 d'actualisation du Plan Communal de Mobilité – PCM – de La Louvière :

Phase 1 : Analyse et diagnostic de la situation actuelle ;

Phase 2 : Identification des contraintes et proposition d'objectifs.

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.

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
1.1 Données socio-économiques	8
1.1.1 Pôles générateurs de déplacements	8
1.1.2 Population et emploi	9
1.1.3 Population scolaire	11
1.2 Circulation automobile	13
1.2.1 Hiérarchie du réseau routier	13
1.2.2 Charges de trafic	15
1.2.3 Capacités utilisées des carrefours structurants	19
1.2.4 Accidentologie	21
1.3 Transports en commun	23
1.3.1 Réseau ferré	23
1.3.2 Réseau de bus urbain et interurbain	25
1.4 Modes doux	27
1.4.1 Réseau cyclable	27
1.4.2 Piétons et personnes à mobilité réduite	27
1.5 Stationnement	29
1.5.1 Offre et gestion du stationnement	29
1.5.2 Occupation du stationnement public	32
1.6 Marchandises	32
2.1 Les projets	34
2.1.1 Les projets d'aménagement et d'urbanisme	34
2.1.2 Les projets de voiries et de transports en commun	36
2.2 Actualisation des objectifs	37
2.2.1 Proposition d'objectifs pour le centre de La Louvière	37
2.2.2 Proposition d'objectifs pour le suivi du PCM	41



Liste des figures

1. PHASE 1 – ACTUALISATION DU DIAGNOSTIC

1.1 Données socio-économiques

Figure 1.1.1 Population et emploi par quartier – Etat 2011 actualisé

Figure 1.1.2 Population scolaire – Etat 2011 actualisé

1.2 Circulation automobile

Figure 1.2.1 Hiérarchie du réseau routier à l'échelle communale – Etat 2010

Figure 1.2.2 Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM 24h) à l'échelle communal – Etat 2010

Figure 1.2.3 Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM 24h) à l'échelle du centre-ville – Etat 2010

Figure 1.2.4 Capacités utilisées aux carrefours et en sections – Etat 2010

Figure 1.2.5 Analyse de l'accidentologie à l'échelle communale – Evolution entre 2003 et 2010

1.3 Transports en commun

Figure 1.3.1 Offre et demande sur le réseau SNCB – Etat 2010

Figure 1.3.2 Fréquences sur le réseau de bus urbains et interurbains – Etat 2010

Figure 1.3.3 Performances du réseau de bus par bassin versant – Etat 2010

1.4 Modes actifs

Pas de figure

1.5 Stationnement

Figure 1.5.1 Offre et occupation du stationnement public au centre-ville – Etat 2007

1.6 Mobilité scolaire

Figure 1.6.1 Synthèse du diagnostic



2. PHASE 2 – ACTUALISATION DES OBJECTIFS

Figure 2.1 Projets de développement à l'échelle communale – Etat 2010

Figure 2.2.1 Propositions d'objectifs à l'échelle du centre-ville

Figure 2.2.2 Synthèse des objectifs



0. Introduction

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) de la ville de La Louvière a été établi en 2002. Une série de mesures, visant à promouvoir une mobilité plus durable y sont proposées, à savoir :

- une réorganisation complète des circulations au centre-ville de La Louvière, afin d'y limiter le trafic de transit, et qui a abouti au réaménagement actuel du centre-ville ;
- la mise en œuvre d'une politique de stationnement permettant de favoriser les riverains et les usagers de courte durée ;
- la définition d'itinéraires structurants pour le réseau de bus ainsi que des mesures permettant d'améliorer les vitesses commerciales et la régularité ;

Toutefois, une part importante de ces mesures, en particulier les modifications du plan de circulation, était conditionnée à la réalisation du contournement Ouest qui doit prendre en charge les trafics qui traversent aujourd'hui le centre de La Louvière.

La mise en œuvre de ce contournement a été retardée de plusieurs années et, dans ce délai, une large part des mesures proposées n'ont pas pu être mises en œuvre.

En 2013, l'aménagement du contournement Ouest a démarré, permettant d'envisager la mise en œuvre des mesures qui avaient été proposées par le PCM de 2002. En parallèle, un projet structurant pour le centre-ville de La Louvière, le projet Boch a émergé. Ce projet comprend un centre commercial, des salles de cinémas, des logements et s'inscrit également dans le cadre d'un réaménagement de la gare de La Louvière-Centre.

Par ailleurs le tronçon du Métrobus entre le centre de La Louvière et Houdeng est en cours de mise en œuvre. Il permettra une nette amélioration de la



qualité de l'offre de transports en commun entre ces deux principaux pôles de l'entité¹.

Dans ce contexte, les autorités communales et régionales ont souhaité lancer une étude d'actualisation partielle du PCM de La Louvière, portant plus précisément sur le centre-ville, dont les objectifs sont :

- évaluer les effets sur la mobilité des différents grands projets à La Louvière ;
- au regard de ces nouveaux éléments, vérifier la pertinence des mesures proposées en 2002 qui n'ont pas encore été mises en œuvre ;
- définir les mesures alternatives et/ou complémentaires qui permettront d'assurer un fonctionnement satisfaisant des déplacements à La Louvière, dans une optique d'amélioration de la qualité de vie et de maîtrise des nuisances environnementales ;
- accompagner les mutations du centre-ville et les dynamiques économiques pressenties avec le projet Boch.

¹ à relever que les aménagements en cours sont moins volontaristes que les propositions initiales du PCM ou de l'étude d'insertion du Métrobus en 2005



1. Phase 1 – Actualisation du diagnostic

1.1 Données socio-économiques

Un diagnostic socio-économique complet a été réalisé dans le cadre du diagnostic du PCM, en 2001. Malgré l'ancienneté de ces données, une actualisation complète est difficilement envisageable, puisqu'une part importante n'est plus mise à jour depuis le recensement de 2001.

L'effort d'actualisation a donc été ciblé sur une série de données essentielles.

1.1.1 Pôles générateurs de déplacements

Les grands pôles générateurs de déplacements à l'échelle de La Louvière sont dans l'ensemble les mêmes que ceux qui avaient été identifiés en 2001. Il n'y a pas eu de création de pôles entièrement nouveaux, comme des zones d'activités ou des équipements structurants.

Par contre, certains des pôles se sont fortement développés (Garocentre), d'autres ont au contraire perdu en importance (site industriel Duferco), entraînant une modification parfois importante des déplacements générés.

Au centre de La Louvière, dans le périmètre d'étude de l'actualisation du PCM, les pôles générateurs peuvent être distingués en deux catégories : les pôles périphériques et les pôles centraux, imbriqués dans le tissu urbain, à savoir :

- les grandes polarités commerciales : le centre-ville de La Louvière, et les grandes zones commerciales périphériques, situées le long des axes routiers structurants : N535, N27, débouché de l'A501 ;
- les hôpitaux de Tivoli et de Jolimont qui sont des pôles de déplacements majeurs, dont l'accessibilité n'est pas optimale (nécessité de traverser des zones urbanisées en relation avec l'autoroute E42) ;
- les grands pôles scolaires, dont plusieurs établissements de plus de 1'000 élèves. Ces établissements sont situés au centre-ville et génèrent des problèmes de mobilité importants : concentration de la dépose-reprise aux hyper-pointes scolaires, stationnement illicite,... (voir section 1.1.3 ci-après).



1.1.2 Population et emploi

Fig. 1.1.1 La Louvière comptait 77'500 habitants en 2007, au démarrage de la présente actualisation. L'évolution par rapport aux données utilisées pour le PCM (76'600 habitants) est donc faible : un peu plus d'1% d'augmentation par an. Au premier janvier 2017, La Louvière comptait 80'919 habitants.

Le centre-ville de La Louvière compte lui environ 22'000 habitants, **soit moins de 30% de la population totale de la commune.**

La Louvière est donc une commune où la population est largement dispersée sur l'ensemble du territoire communal, avec un centre-ville relativement petit. Les autres pôles structurants qui peuvent être identifiés sont :

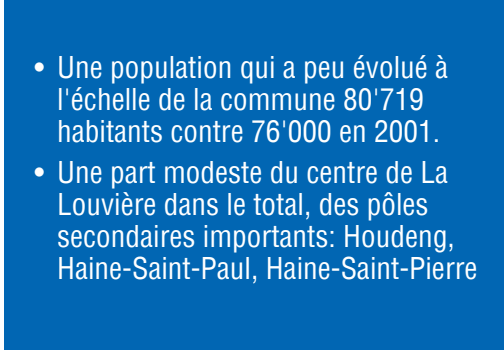
- Houdeng : 14'000 habitants ;
- Strépy-Maurage-Boussoit : 14'000 habitants ;
- Haine-Saint-Paul, Haine-Saint-Pierre, Trivières : 16'000 habitants.

Seuls les secteurs de la commune situés au Nord de l'E42 sont faiblement peuplés.

Cet éparpillement est souvent plutôt défavorable à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, avec :

- des distances à parcourir entre les pôles qui dépassent la zone de pertinence de la marche à pied (mais pas du vélo) ;
- des flux dispersés, difficiles à capter par des lignes de transports en commun.

Figure n°1.1.1





1.1.3 Population scolaire

Fig. 1.1.2 La population scolaire à La Louvière s'élève à 17'500 élèves. 12'000 (près de 70%) de ces élèves se rendent dans des établissements situés au centre de La Louvière.

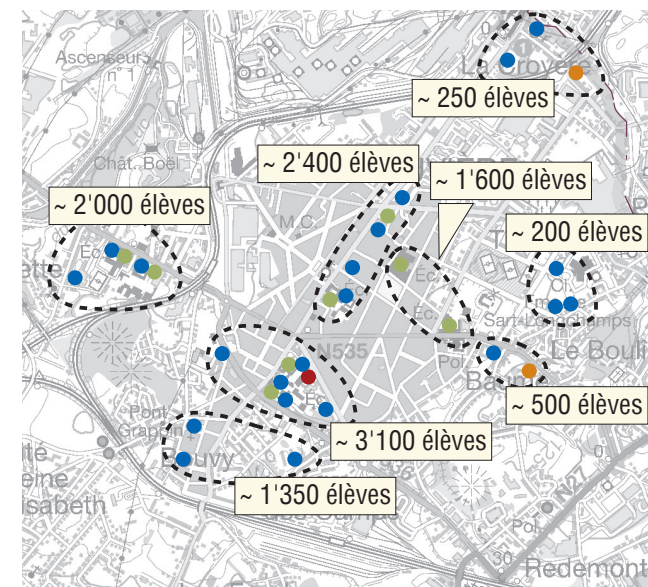
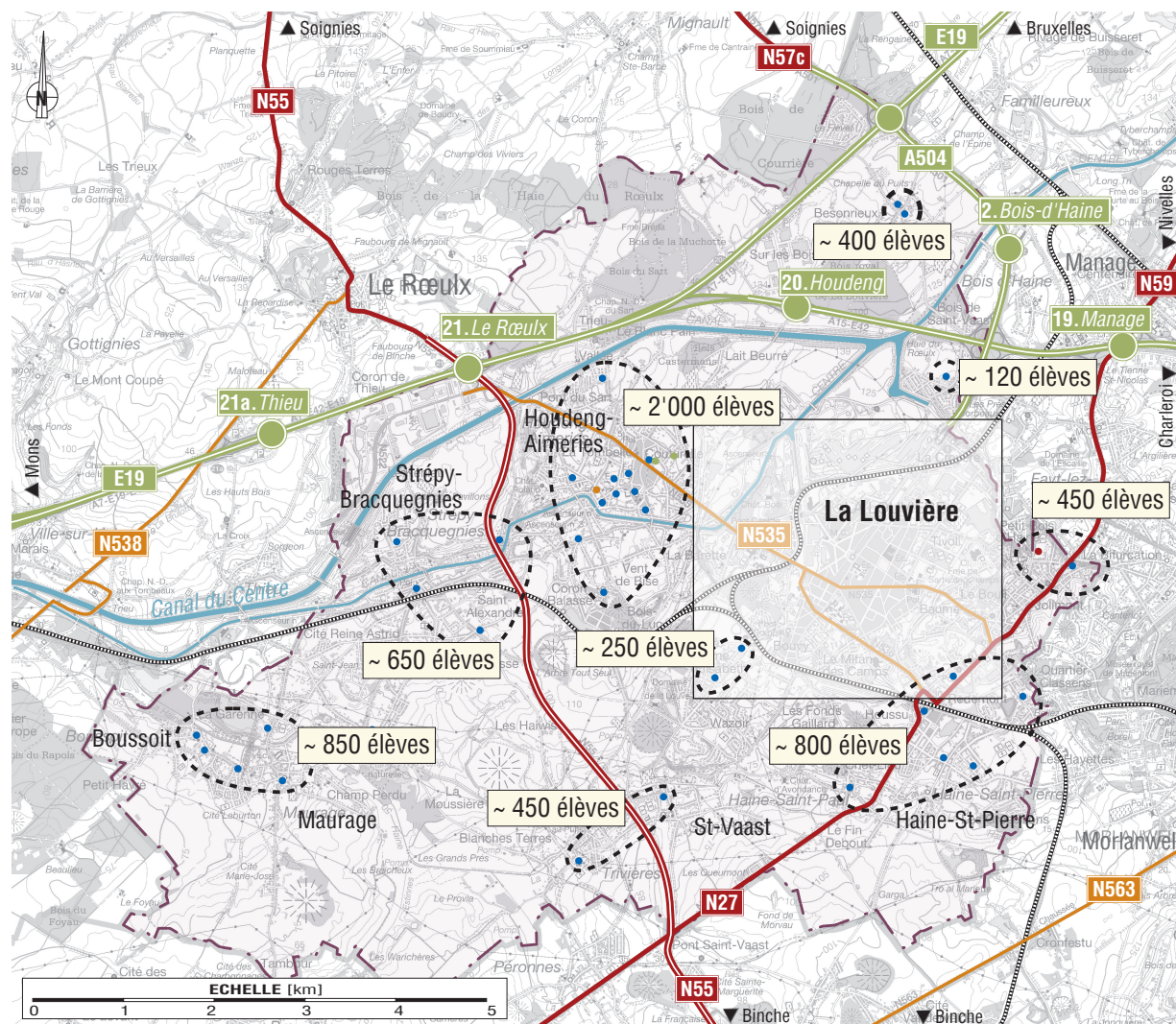
La concentration des établissements scolaires au centre de La Louvière implique des volumes de déplacements importants entre le centre et les autres pôles de la commune.

Les déplacements scolaires représentent une part conséquente des déplacements en particulier aux heures de pointe, à la fois sur le réseau routier et sur le réseau de bus. La localisation des établissements scolaires, les plus importants, à proximité de points critiques du réseau, rend la question des déplacements scolaires encore plus problématique qu'ailleurs :

- carrefour de l'Olive entre la N536 et la rue de Bouvy ;
- carrefour des Rivaux, entre la N535 et la rue des Rivaux, la rue de la Grande Louvière, qui va être aménagé dans le cadre du Métrobus ;
- rue du Temple - avenue de Wallonie, dans le secteur le plus central, en cours de réaménagement.

Population scolaire - Etat 2001 actualisé

Figure n°1.1.2



**Une population scolaire d'environ 17'500 élèves
12'000 concentrés dans le centre
de La Louvière**

**17 établissements de plus de 300 élèves, dont 4
de plus de 1'000 élèves concentrés dans le même
secteur**

Légende :

- Ecole maternelle ou primaire
- Ecole secondaire
- Ecole supérieure
- Ecole spéciale

Sources : données PCM de La Louvière, Transitec - Cooparch, 2001



1.2 Circulation automobile

1.2.1 Hiérarchie du réseau routier

Fig. 1.2.1 A l'échelle de la commune élargie, le réseau routier structurant desservant La Louvière forme un triangle, constitué de :

- l'autoroute E42 au Nord. L'A501 constitue le lien entre l'E42 et le centre de La Louvière ;
- les N27 et N55 à l'Est et l'Ouest respectivement.

Ces axes sont reliés entre eux par la N535, dédoublée par la N536, axes Est-Ouest qui traversent Houdeng et le centre de La Louvière. Le contournement (R54) assure quant à lui la liaison entre l'A501 et le centre-ville.

Dans l'attente de la finalisation du contournement Ouest, le lien entre le centre de La Louvière et l'A501 se fait par l'axe Wallonie-Conreur, qui traverse le centre-ville. Cet axe joue donc un rôle particulièrement critique dans l'organisation des flux à l'échelle de la commune, ce qui se traduit par des charges de trafic trop élevées (voir ci-après) et des nuisances importantes pour les habitants.

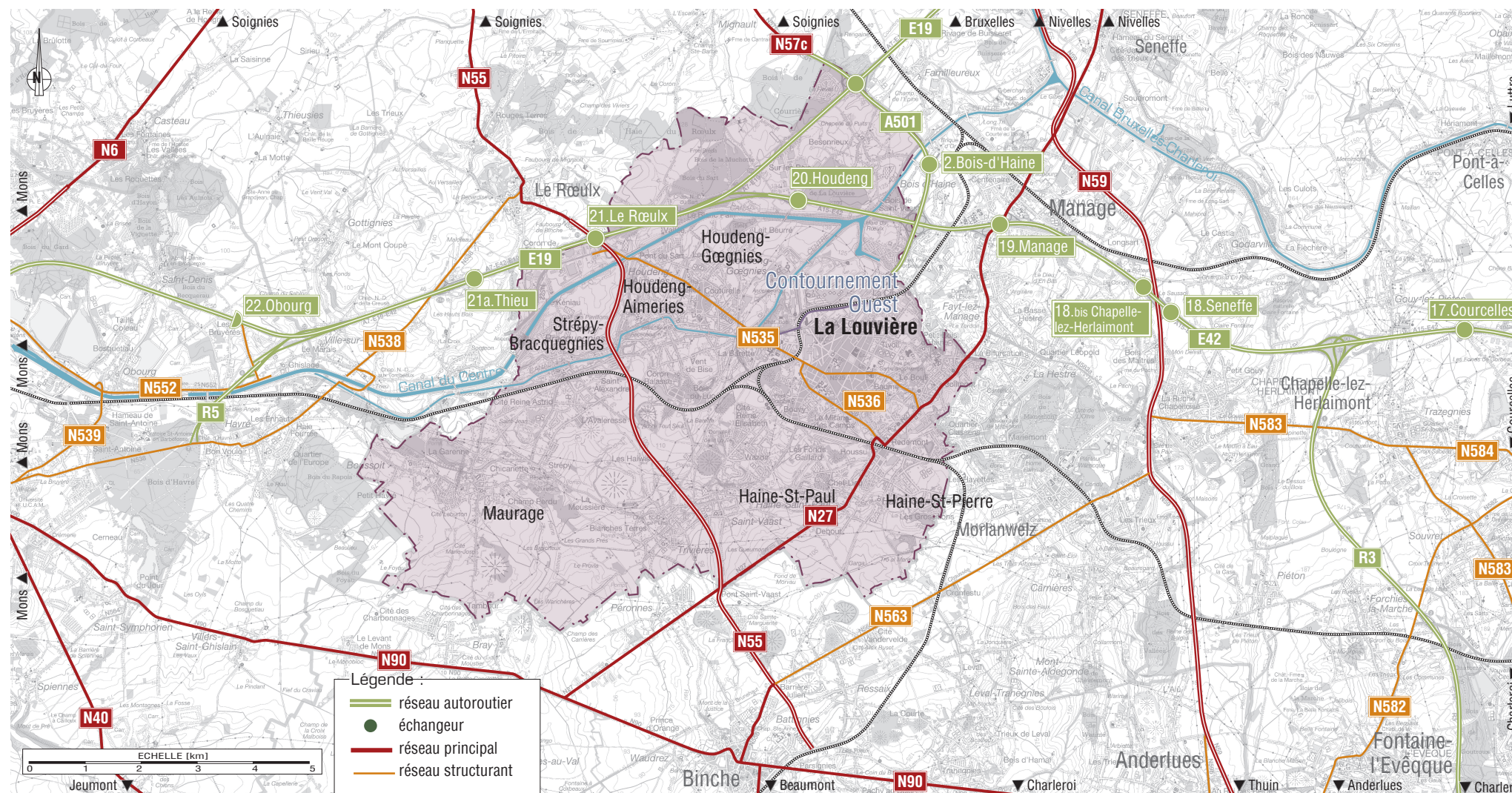
A l'échelle du centre-ville, les seuls axes structurants sont donc la N535 (rue Guyaux-rue du Hamoir) qui traverse le centre-ville en Est-Ouest, et la N536, qui contourne le centre par le Sud et permet notamment l'accès à la gare de La Louvière Sud ou aux secteurs de la commune situés au Sud des voies de chemin de fer.

Les autres voiries du centre-ville présentent souvent des profils similaires, étroits, et sont généralement peu adaptées pour supporter des charges de trafic importantes.

Les aménagements réalisés au centre-ville visent d'ailleurs à renforcer le caractère urbain de ces voiries, en favorisant la qualité des espaces et le confort pour les modes actifs.

■ Hiérarchie du réseau routier à l'échelle communale - Etat 2010

Figure n°1.2.1





1.2.2 Charges de trafic

Fig. 1.2.2 Les données de trafic ont été actualisées par une série de comptages automatiques en section, ainsi que par des comptages directionnels aux carrefours aux heures de pointe.

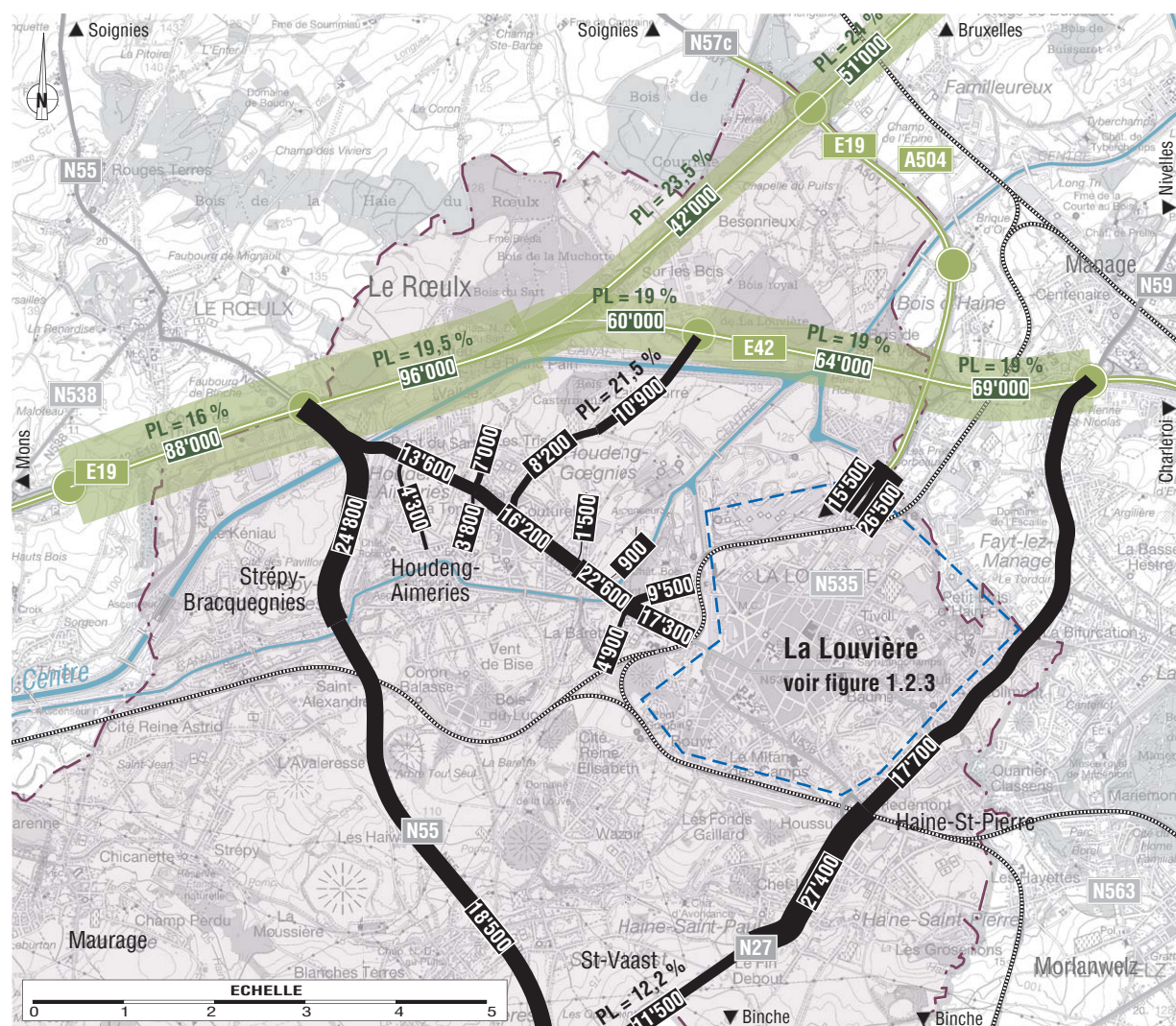
Les évolutions constatées avec la situation de 2001 sont parfois importantes.

A l'échelle communale :

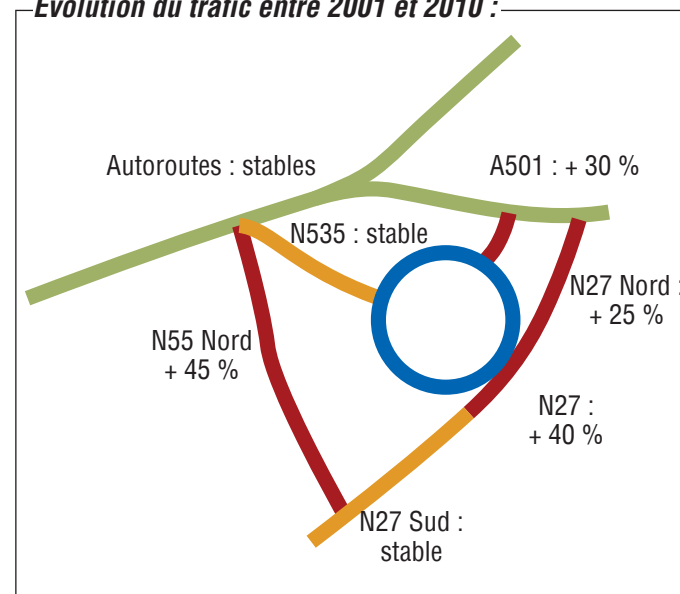
- le trafic est globalement stable sur l'E42 et l'E19, mais il a augmenté de 30% sur l'A501 ;
- le trafic a augmenté de 40% sur la N27 (entre l'E42 et la N536). Une partie de cette augmentation est vraisemblablement liée aux travaux dans le centre-ville et à la recherche d'itinéraires de substitution. Malgré tout, l'objectif exprimé dans le PCM de maîtriser et de modérer le trafic sur cet axe n'a donc pas été atteint, aucune mesure n'ayant concrètement été mise en œuvre ;
- le trafic a augmenté dans des proportions encore plus importantes (+ 45%) sur la N55. Pour un axe à deux fois deux voies dénivelé, soit l'équivalent d'une autoroute, la N55 reste globalement sous-utilisée et présente des réserves de capacité très importantes ;
- le trafic est par contre stable sur la N535, axe utilisé pour le Métrobus. Les accès au centre-ville de La Louvière depuis les autoroutes se sont donc nettement renforcés par le Nord, mais pas par l'Ouest.

Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM 24) à l'échelle de la commune - Etat 2010

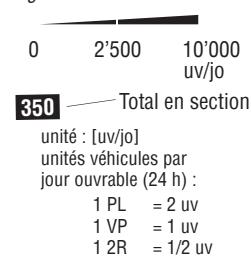
Figure n°1.2.2



Evolution du trafic entre 2001 et 2010 :



Légende :



— Autoroute
● Echangeur autoroutier

Sources : Comptages automatiques :
SPW DG01-21, 2009 et 2010
PCM de La Louvière, Transitec - Cooparch, 2001



Fig. 1.2.3 A l'échelle du centre-ville de La Louvière, l'évolution du trafic a d'abord été menée sous la forme d'une analyse au "cordon" (ligne fictive qui entoure le centre-ville). En effet, en raison des travaux en cours au moment du diagnostic, les données sur les différentes voiries étaient peu représentatives. Une approche plus globale a donc été privilégiée pour évaluer comment le trafic automobile avait évolué à l'échelle du centre-ville.

Au total, plus de 140'000 véhicules entrent et sortent chaque jour du centre-ville de La Louvière. Cela représente une légère hausse par rapport à la situation de 2001 (133'000 uv/jo), correspondant à une augmentation faible de +0,7%/an.

Sur une période de 10 ans, cette valeur reste nettement inférieure à l'augmentation moyenne du trafic sur le réseau routier en Belgique (1,5% à 2%/an).

La distribution du trafic en lien avec le centre-ville a sensiblement évolué, avec :

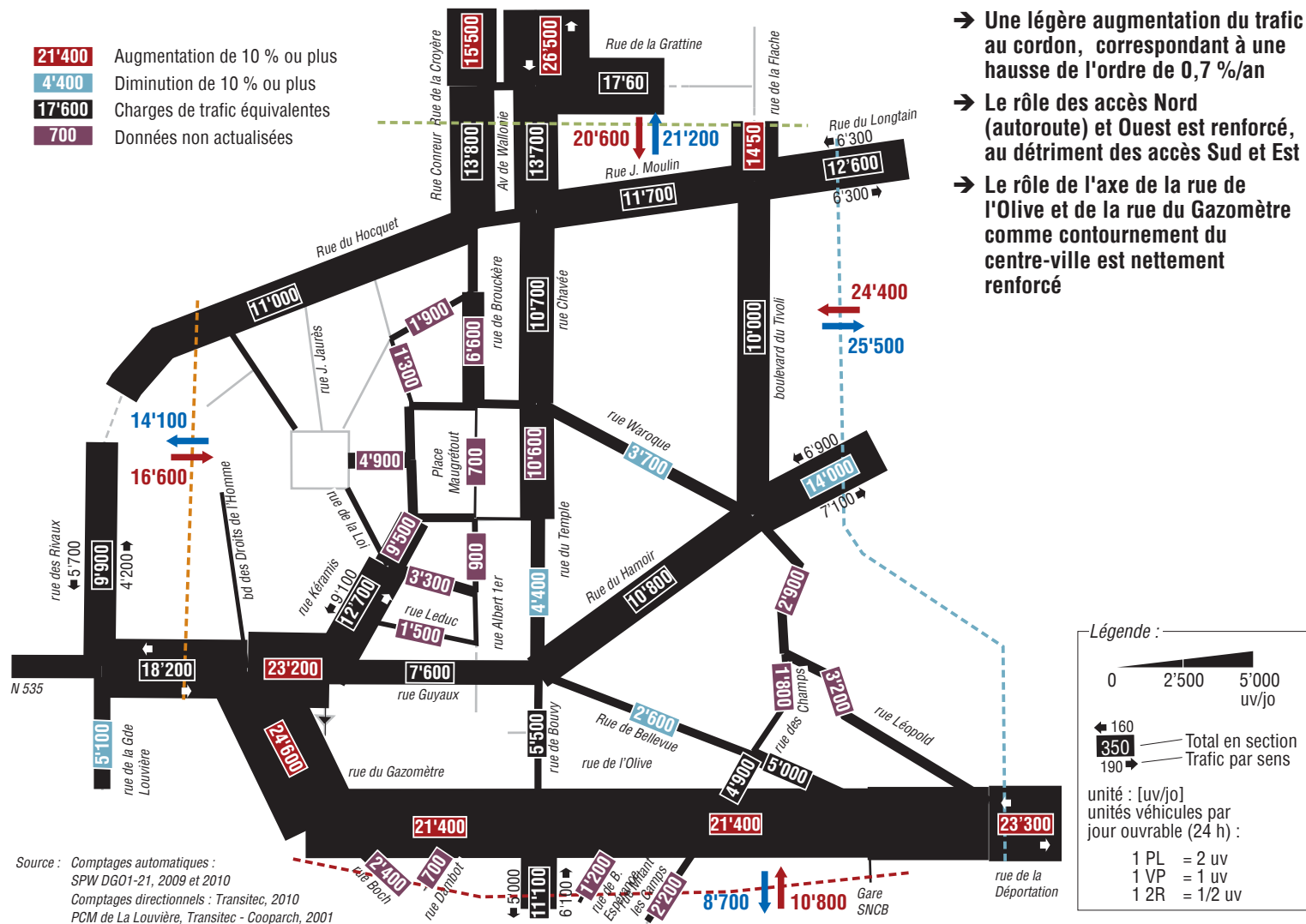
- une augmentation des flux sur les accès Nord (+ 9'400 uv/jo) et Ouest (+ 3'200 uv/jo) ;
- une diminution des flux sur les accès Est (- 3'500 uv/jo) et Sud (- 800 uv/jo).

Sur les voiries pour lesquelles les charges de trafic ont pu être actualisées, les volumes de circulation restent trop élevés pour un contexte de centre-ville : 10'000 à 12'000 uv/jo sur l'axe Wallonie-Conreur, jusqu'à plus de 20'000 uv/jo sur les rues du Gazomètre et de l'Olive.

Le constat reste donc inchangé par rapport à 2001. En l'absence de mise en œuvre des mesures recommandées dans le PCM, le niveau de trafic au centre-ville s'est maintenu, voire a légèrement augmenté.

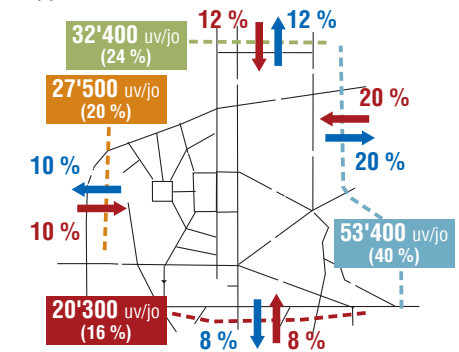
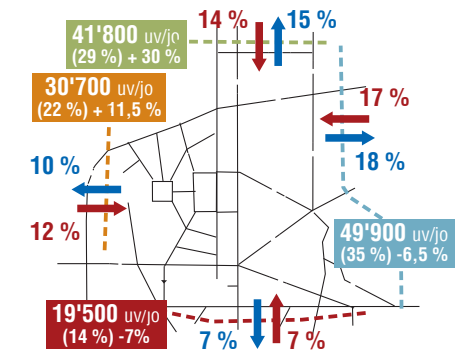
Si le contournement Ouest a permis d'absorber une partie de ce trafic, la nécessité de mettre en œuvre des mesures volontaristes qui permettront de limiter les flux automobiles en accès au centre de La Louvière reste donc toujours d'actualité.

Figure n°1.2.3



- ➔ Une légère augmentation du trafic au cordon, correspondant à une hausse de l'ordre de 0,7 %/an
- ➔ Le rôle des accès Nord (autoroute) et Ouest est renforcé, au détriment des accès Sud et Est
- ➔ Le rôle de l'axe de la rue de l'Olive et de la rue du Gazomètre comme contournement du centre-ville est nettement renforcé

Rappel de la situation de 2001

Etat 2010



1.2.3 Capacités utilisées des carrefours structurants

Fig. 1.2.4 Ces charges de trafic importantes entraînent des phénomènes de saturation du réseau routier, parfois très importants.

On peut noter en particulier **la saturation quasi-systématique aux heures de pointes des carrefours qui permettent d'accéder au centre-ville** :

- carrefours Wallonie-Conreur-Grattine au Nord, en lien avec l'autoroute ;
- carrefour des Rivaux sur la N535 à l'Ouest ;
- carrefour de l'Olive au Sud ;
- double carrefour Wallonie-Moulin-Hocquet-Conreur, qui permet les liaisons avec l'Est (secteur des hôpitaux, Jolimont).

Le contournement Ouest est compris à l'intérieur de la zone délimitée par les trois premiers carrefours. Il n'apporte donc pas nécessairement de soulagement sur ces carrefours et donc sur la capacité des accès au centre-ville. Quant au 4ème carrefour (Wallonie-Moulin-Hocquet-Conreur), il est fortement soulagé depuis la mise en fonction du contournement ouest puisque les charges de trafic y ont fortement diminué pour certains mouvements.

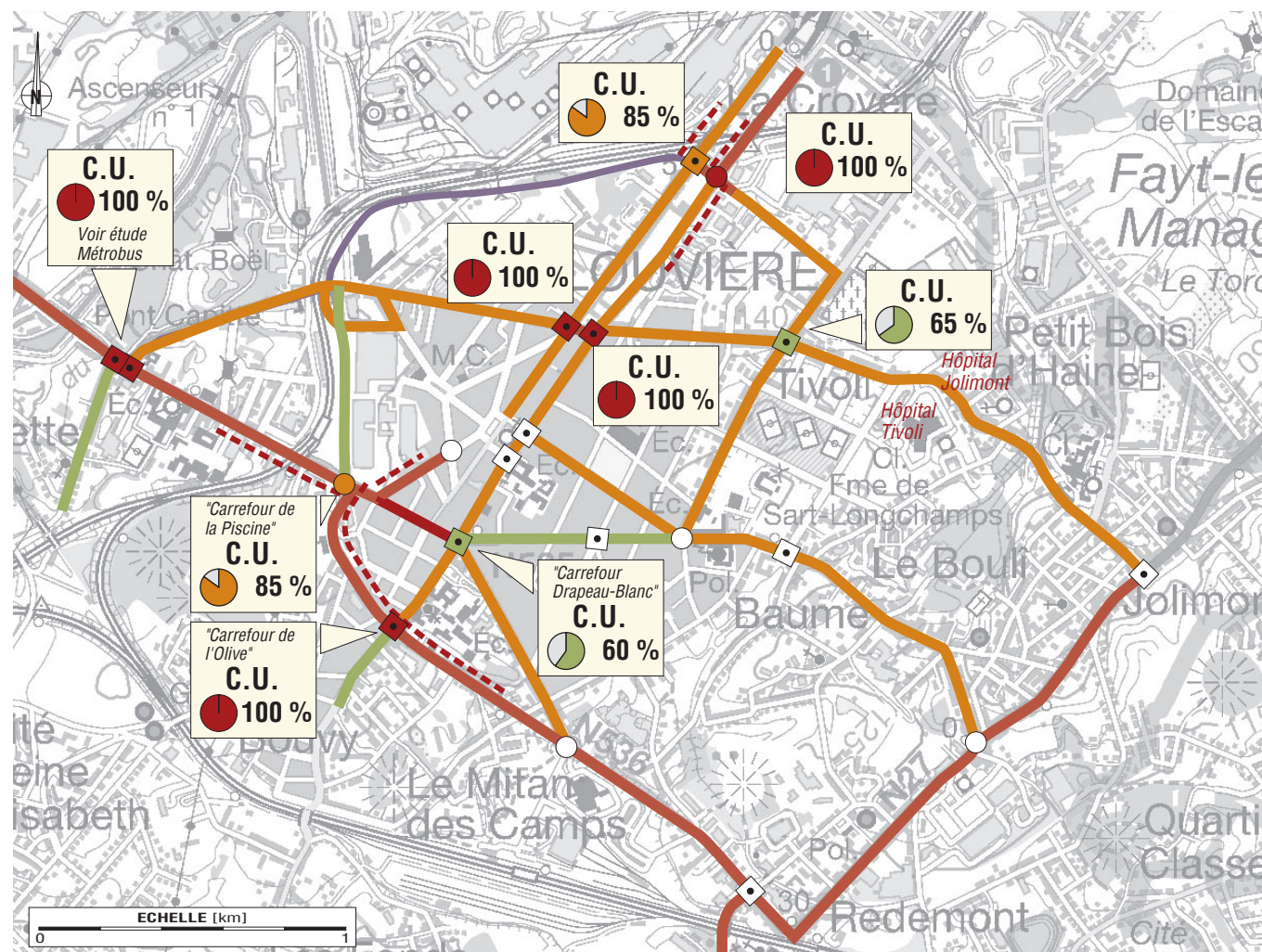
Il faudra donc agir sur la quantité globale de trafic qui entre et sort du centre de La Louvière, via une politique volontariste de report modal. Une action ciblée sur les carrefours ne contribuera pas à résoudre complètement les problèmes de saturation, ne pouvant au mieux que faciliter l'accès au centre-ville, où l'écoulement du trafic est forcément limité (contraintes d'espace, mixité des fonctions).

La nécessité d'une approche globale à l'échelle du centre-ville est renforcée par le fait que les niveaux de trafic observés sont parfois aujourd'hui déjà très proches des charges maximales admissibles en section. Ces charges sont évaluées entre 4'000 à 5'000 uv/jo par voie pour une voirie de centre-ville et jusqu'à 10'000 uv/jo par voie pour une voirie de type boulevard de contournement. Or, sur la rue Kéramis, la rue du Gazomètre, la rue Sylvain Guyaux, ces niveaux sont atteints voire dépassés.

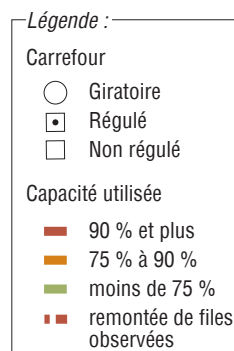
Ce constat ne signifie pas pour autant que le fonctionnement de certains carrefours ne doit pas être amélioré. Mais cela doit être réalisé dans l'optique de favoriser en priorité les modes alternatifs à la voiture (notamment les transports en commun). Dans un contexte de centre-ville, la fluidité du trafic ne peut pas être un but en soi, l'enjeu doit surtout être de limiter les effets de la saturation sur les autres modes de déplacement et sur la qualité de vie des habitants.

■ Capacités utilisées aux carrefours et en section - Etat 2010

Figure n°1.2.4



- Une saturation des carrefours d'accès au centre-ville :
 - Wallonie-Conreur-Grattine au Nord
 - Rivaux à l'Ouest
 - Olive au Sud
 - Wallonie-Conreur-Moulin à l'Est
- Des charges de trafic sur certains tronçons qui dépassent les capacités en section des voiries.





1.2.4 Accidentologie

Fig. 1.2.5 Une analyse de l'accidentologie a été réalisée sur la base des recensements d'accidents de la zone de Police de La Louvière entre 2003 et 2009.

Plus de 260 accidents ont été recensés pour la zone de Police de La Louvière en 2009. Ces accidents ont engendrés 324 blessés, dont 24 blessés graves, et deux accidents mortels.

Entre 2003 et 2009, le nombre d'accidents est globalement stable, passant de 257 à 262. Par contre, la gravité des accidents augmente, le nombre de blessés passant de 284 à 324 (+14%) et celui des blessés graves de 15 à 24 (+60%). Ces statistiques n'incluent pas les accidents sur le réseau autoroutier.

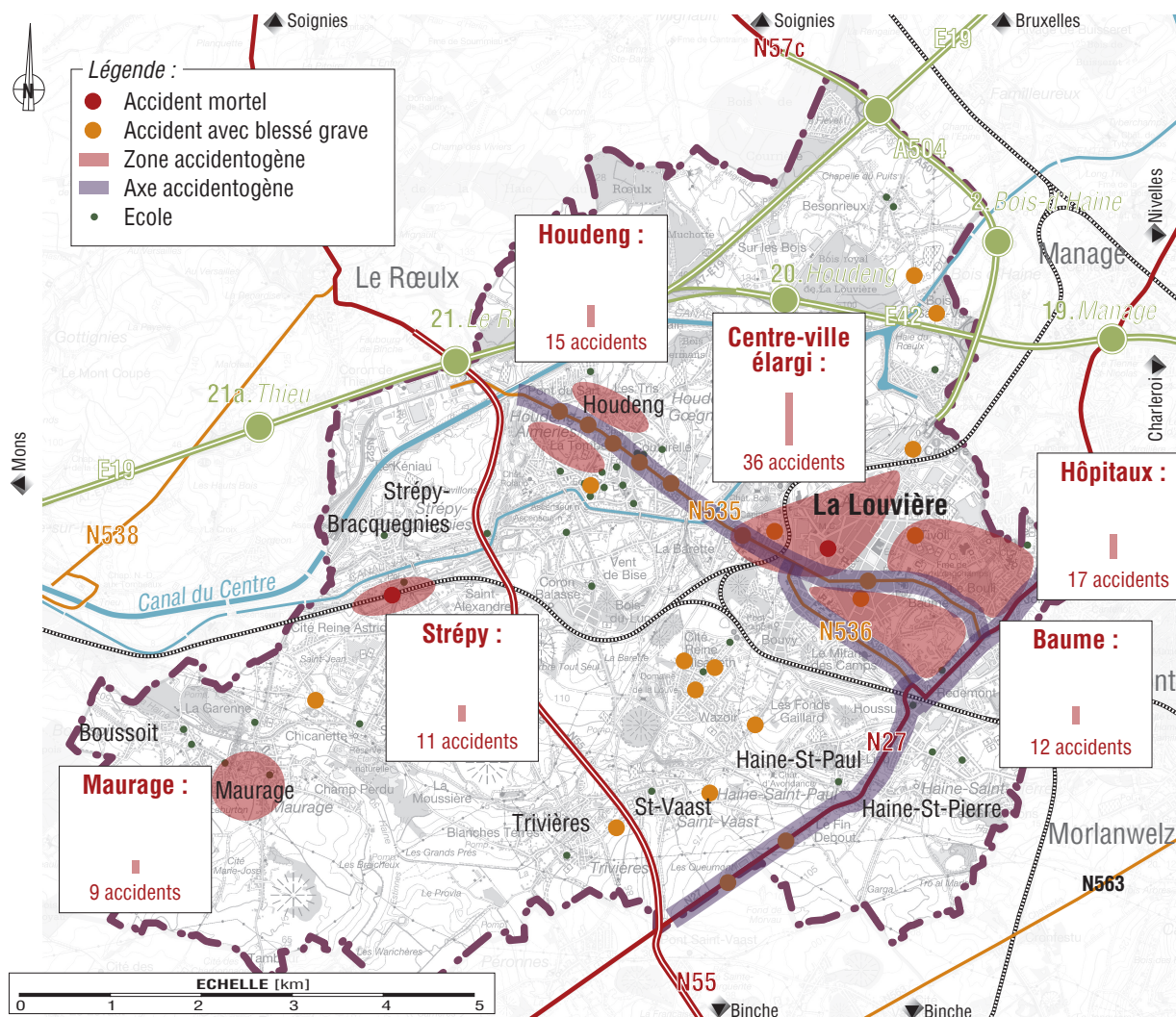
Les axes où les volumes sont les plus importants de trafic concentrent logiquement une part importante des accidents : N27, N535. On ne relève donc pas d'endroits particuliers qui soient accidentogènes (en termes d'aménagement).

Par contre, il faut noter la part importante d'accidents graves qui se produisent dans les zones urbanisées denses, et la forte surreprésentation des usagers dits "faibles" dans les victimes d'accidents de la route : le tiers des blessés graves sont des piétons.

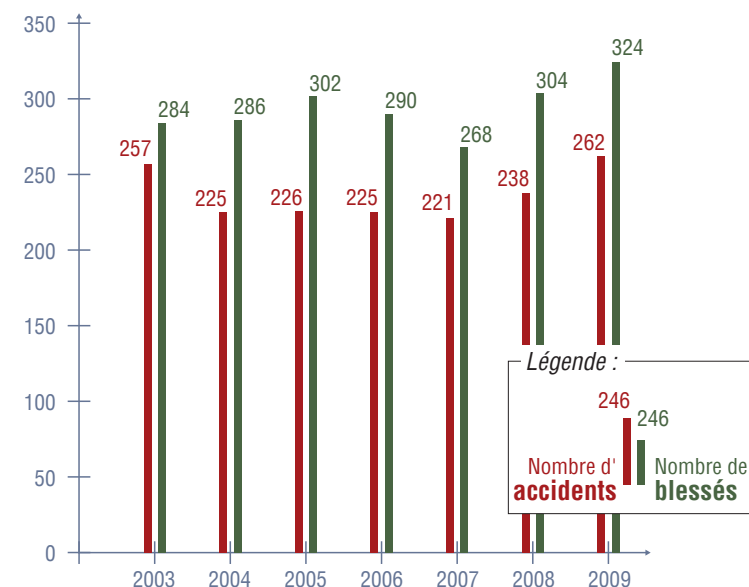
L'augmentation de la gravité des accidents de la route et la part importante qui se produisent en zone urbanisée indique **un enjeu majeur pour La Louvière de maîtrise des vitesses et d'amélioration des aménagements en faveur des piétons.**

■ Analyse de l'accidentologie à l'échelle communale - Evolution entre 2003 et 2009

Figure n°1.2.5



Evolution de l'accidentologie entre 2003 et 2009*



- Le nombre d'accidents est stable et le nombre de blessés augmente
- Les accidents, y compris les accidents graves, se concentrent sur les grands axes (N535, N27), mais aussi dans les zones urbanisées

➔ Nécessité de mettre en place des mesures de modération volontaristes.

* Seuls les accidents impliquant des dommages corporels sont répertoriés
Source : Police de La Louvière



1.3 Transports en commun

1.3.1 Réseau ferré

Fig. 1.3.1 La Louvière possède la particularité d'avoir deux gares importantes :

- la Louvière-Centre, sur la ligne Binche-Bruxelles ;
- la Louvière-Sud, sur la dorsale Wallonne, mais qui est également desservie par les trains de la ligne Binche-Bruxelles.

A l'exception de quelques trains aux heures de pointe, tous les trains qui desservent La Louvière-Centre desservent également à La Louvière-Sud.

Trois grandes lignes desservent les gares de La Louvière, sans modification importante par rapport à la situation relevée en 2001 :

- les lignes de la dorsale wallonne : IC Tournai – Liège (75 trains par jour) et IR Mons – Jambes (38 trains par jour), qui passent uniquement par La Louvière-Sud ;
- la ligne La Louvière-Sud – Luttre (38 trains par jour), qui dessert les deux gares ;
- la ligne Binche – Bruxelles – Ottignies (38 trains par jour), qui dessert les deux gares.

La Louvière possède également un troisième point d'arrêt ferroviaire à Bracquengnies, desservi uniquement par les trains omnibus entre Mons et Charleroi-Sud (1 train par heure et par sens).

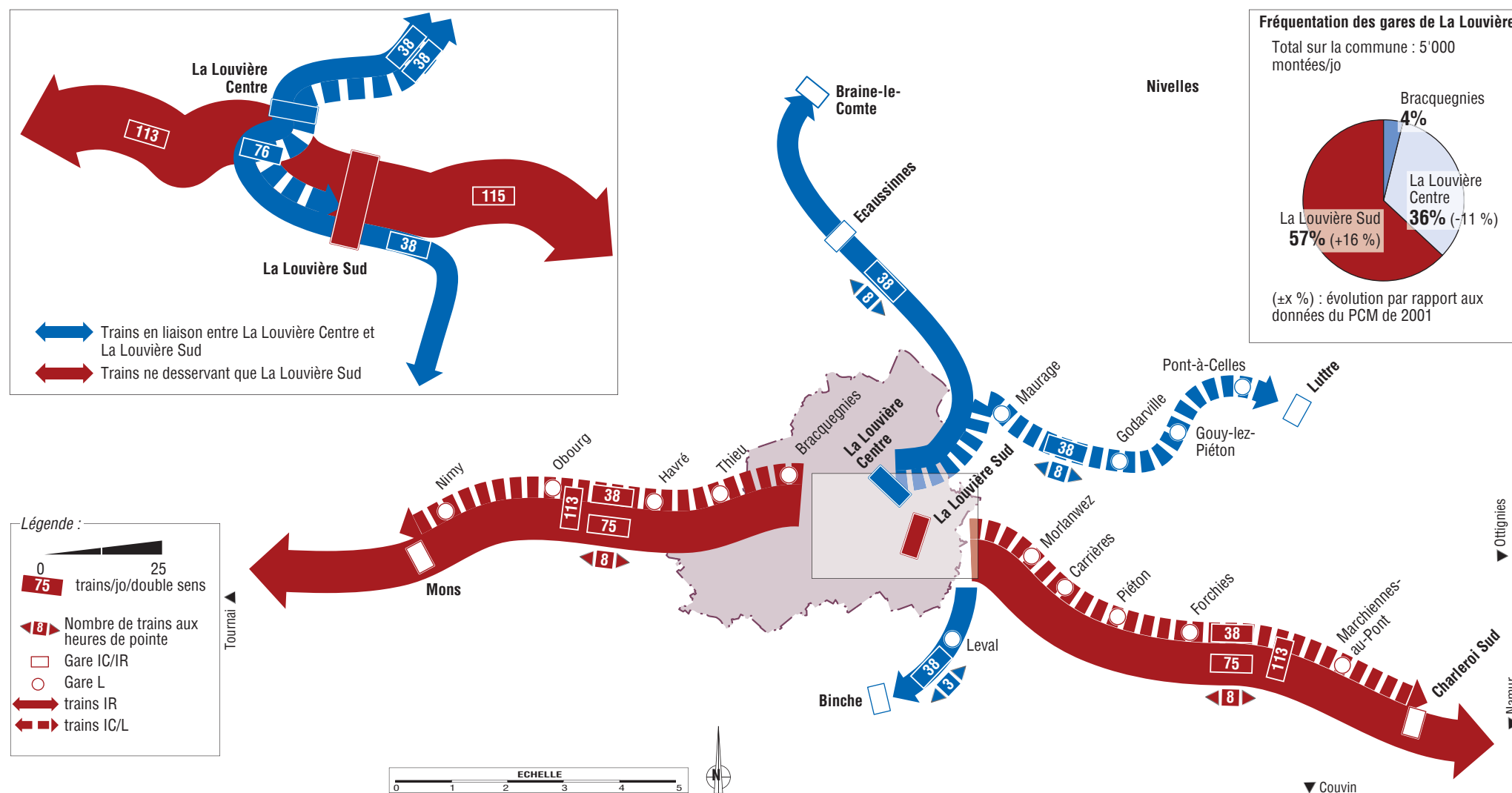
Si l'offre a peu évolué par rapport à 2001, ce n'est pas le cas de la fréquentation :

- avec 2'960 montées par jour en 2010, la gare de La Louvière affiche une croissance relativement forte dans l'absolu (+ 16%), mais limitée quand elle est comparée à l'augmentation de la fréquentation du réseau ferré belge dans son ensemble sur la même période, qui est de l'ordre de 50% ;
- par contre, avec 1'350 montées par jour, la fréquentation de La Louvière-Centre connaît une diminution marquée (- 35%). Dans un contexte de forte augmentation de la fréquentation du réseau ferré, cette baisse pose véritablement question sur le fonctionnement de la gare. Si les aménagements vieillissant de la gare peuvent expliquer sa baisse d'attractivité de la gare, il faut aussi noter que la diminution de l'activité de Duferco et la fermeture complète du site Boch ont aussi eu un impact négatif.



■ Offre et demande sur le réseau SNCB - Etat 2010

Figure n°1.3.1





1.3.2 Réseau de bus urbain et interurbain

Fig. 1.3.2 La Louvière est desservie par quatorze lignes de bus, urbaines et interurbaines. Par rapport à la situation de 2001, une nouvelle ligne La Louvière-Sud – Garocentre (ligne 40) a été créée. Elle remplace la ligne 39 qui a été supprimée.

En dehors de ce changement, la structure de l'offre est restée identique, à savoir :

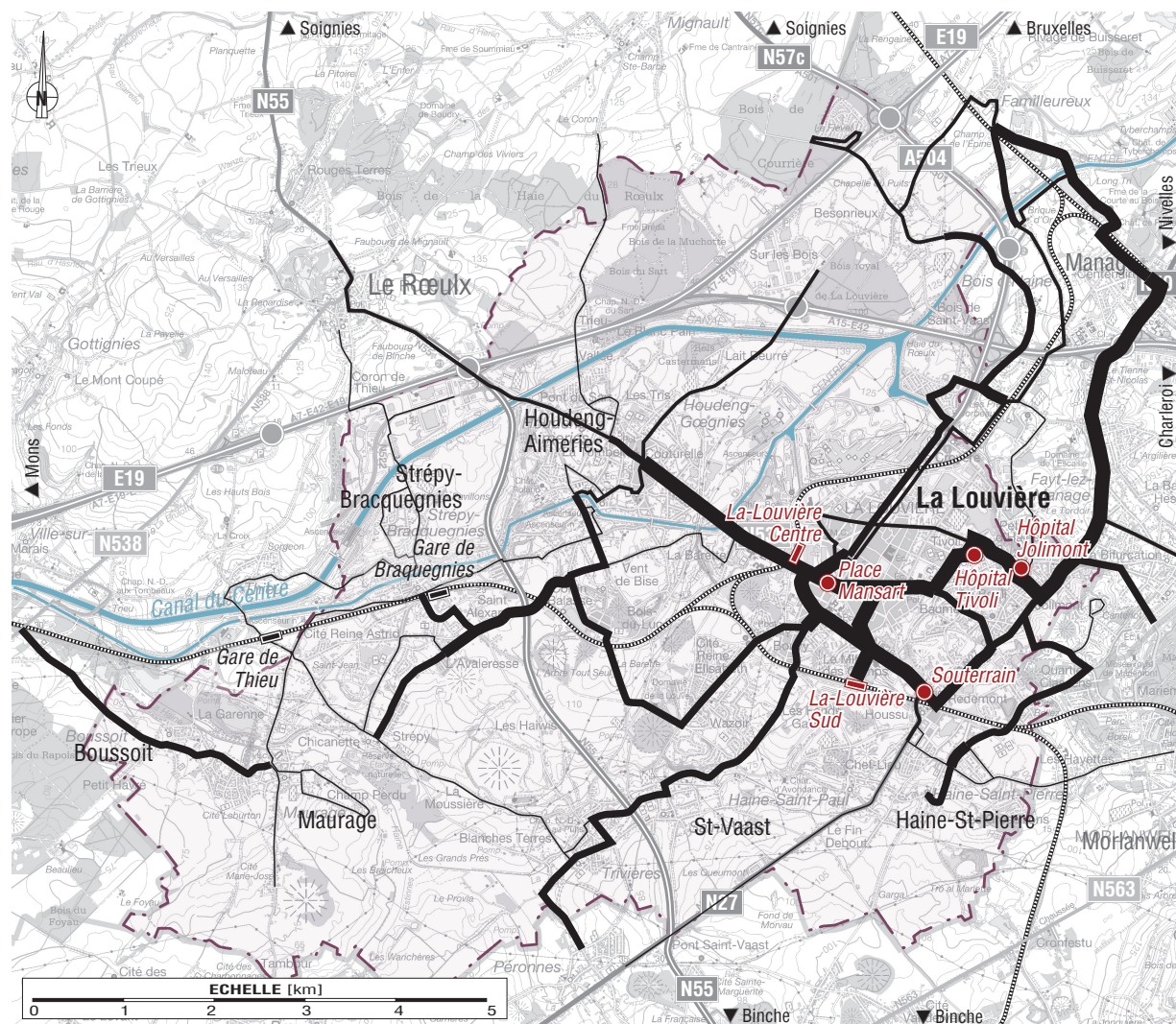
- un axe fort Houdeng – La Louvière – Hôpitaux, desservi par plusieurs lignes : le cumul de ces lignes permet d'y atteindre une fréquentation à l'heure de pointe supérieure à quatre bus par heure et par sens. Il s'agit de l'axe sur lequel se met en place le Métrobus, qui permettra d'améliorer les performances en termes de vitesse commerciale et de fiabilité des horaires ;
- une branche qui bifurque de l'axe principal en lien avec la gare de La Louvière-Sud. Le renforcement de la desserte bus de cette gare constitue le changement principal par rapport à la situation de 2001 ;
- autour de ces axes structurants, des branches qui assurent les liaisons avec les autres pôles, à l'intérieur comme à l'extérieur de la commune (Haine-Saint-Paul, Haine-Saint-Pierre, Morlanwelz, Saint-Vaast, Maurage, etc...), avec des lignes qui ont une offre limitée (1 bus par heure par sens).

Dans l'ensemble, le réseau de bus se caractérise en dehors de l'axe structurant de la N535 par une grande complexité des itinéraires : multiplication des branches, et des variantes d'itinéraires, terminus différents selon l'heure, etc,... qui nuit fortement à la bonne compréhension du réseau.

Cette complexité est renforcée encore par la multiplication des "pôles bus" pouvant être utilisés indifféremment comme terminus ou comme point de correspondances : Place Mansart, Gares de La Louvière-Centre et La Louvière-Sud, Souterrain, Hôpitaux de Tivoli et de Jolimont.

■ Fréquences sur le réseau de bus urbain et interurbain - Etat 2010

Figure n°1.3.2



- Un axe Est-Ouest structurant, entre Houdeng et Jolimont via le centre-ville de La Louvière.
- Un dédoublement de cet axe au niveau du centre de La Louvière en lien avec le Sud.
- Des lignes complémentaires en lien avec les autres villages de la commune.
- Ces lignes sont très complexes et peu lisibles pour l'utilisateur potentiel : multiplicité des variantes, des terminus partiels,...

Légende :

Fréquence de desserte (double sens) par jour :

- Moins de 30 bus
- 30 à 50 bus
- 50 à 80 bus
- 80 à 120 bus
- Plus de 120 bus

● Pôle principal du réseau bus

Equivalent heure de pointe :

- Moins de 1 bus/sens
- 1 à 2 bus/sens
- 2 à 3 bus/sens
- 3 à 4 bus/sens
- Plus de 4 bus/sens



Fig. 1.3.3 Pour les liaisons entre le centre de La Louvière et les autres pôles, une analyse peut être menée par bassin versant :

- versant Sud : offre cadencée, fréquence intéressante et temps de parcours compétitif par rapport à la voiture pour rejoindre le centre de La Louvière. C'est le secteur sur lequel il y a le moins d'enjeux d'amélioration ;
- versant Ouest : offre peu lisible et fréquence faible. Les itinéraires sont complexes, ce qui a pour effet d'allonger les temps de parcours ;
- versant Nord-Ouest : l'axe fort Métrobus est clairement identifié, il permettra d'améliorer les performances des lignes ;
- versant Nord : itinéraires complexes, peu lisible. De plus, les bus sont souvent englués dans les embouteillages de la rue Conreur ou l'avenue de Wallonie.

A l'échelle de l'actualisation du PCM, les enjeux sur le réseau de bus sont :

- une hiérarchisation et une définition du rôle des pôles de correspondances sur le réseau ;
- la définition des mesures à mettre en œuvre sur l'axe Métrobus à l'Est du carrefour des Rivaux ;
- l'organisation des itinéraires des lignes de bus, en faveur d'un réseau plus lisible et plus attractif.

1.4 Modes doux

1.4.1 Réseau cyclable

Le réseau cyclable existant en 2001 n'était constitué que du RAVeL, situé sur les chemins de halage le long des canaux. Depuis lors et en particulier avec la mise en place d'une cellule mobilité, le réseau s'est fortement développé :

- création de nouveaux itinéraires cyclables, et mise en place de SUL ;
- sas vélos aux carrefours ;
- développement du stationnement vélo.

Chaque année, la Ville de La Louvière réalise des travaux en vue de développer ce mode de transport, et ce, dans le cadre du projet Wallonie Cyclable.

1.4.2 Piétons et personnes à mobilité réduite

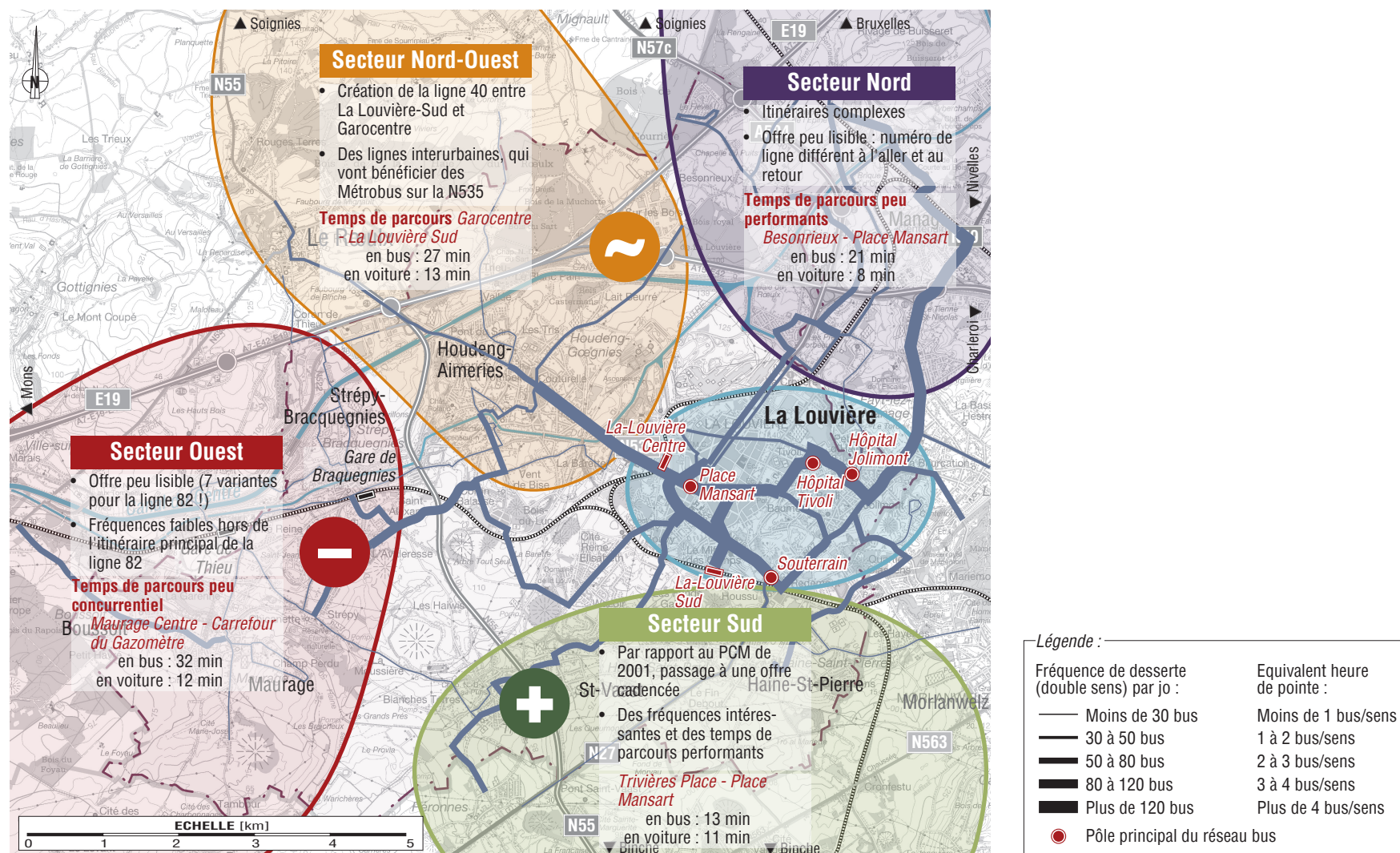
L'espace piétonnier à La Louvière se résume à une courte portion de la rue Albert 1er. Toutefois, avec les travaux de réaménagement au centre de La Louvière, l'ensemble du secteur sera mieux adapté à la circulation des piétons et personnes à mobilité réduite, largeur des trottoirs, inflexion de bordures, etc...

Plusieurs des problèmes relevés par le PCM en 2001 restent d'actualité :

- sécurité des itinéraires piétons en lien avec les écoles à améliorer ;
- encombrement des trottoirs, notamment par du stationnement ;
- qualité des aménagements hors du centre-ville où presque aucune traversée piétonne n'est conforme aux normes d'aménagement : abaissement des trottoirs, visibilité,....

■ Performances du réseau de bus par bassin versant - Etat 2010

Figure n°1.3.3





1.5 Stationnement

1.5.1 Offre et gestion du stationnement

Offre de stationnement public

Fig. 1.5.1 Le nombre de places publiques de stationnement dans le secteur commerçant et administratif a légèrement baissé, passant de 1'100 à 1'000 (soit une baisse de 9%). Suite à la réalisation des aménagements prévus au centre-ville, le nombre de places disponibles a encore diminué : suppression du stationnement en surface sur la place Maugrétout (90 places), élargissement des trottoirs, etc...

En dehors de la zone réaménagée, l'offre de stationnement a peu évolué. De plus, certaines des mesures prévues dans le PCM et dans l'étude d'aménagement du centre-ville n'ont pas été mises en œuvre, comme la suppression du stationnement sur la rue Guyaux.

L'étude du centre-ville prévoyait un dimensionnement de l'offre en stationnement limité en première étape à 1'890 places. La suppression de 100 places supplémentaires était recommandée dans un second temps, pour ramener l'offre à 1'790 places. Ce dimensionnement ne correspondait toutefois qu'à la satisfaction de la demande actuelle et n'incluait pas de mesures volontaristes pour accompagner par exemple le Métrobus.

Le niveau d'offre actuel à La Louvière reste encore supérieur aux 1'890 places recommandées en 2008 en première étape.

Or, le projet Boch comprend la création d'une offre de stationnement public supplémentaire considérable, de plus de 1'000 places, soit près de 40% de l'offre actuelle.

Vu les enjeux de report modal identifiés dans le volet circulation automobile, une réflexion globale sur le stationnement à La Louvière est donc indispensable.

Le stationnement est en effet un facteur déterminant dans le choix modal. Les études montrent que les personnes qui ont l'assurance de trouver une place de stationnement à leur destination choisissent d'utiliser leur voiture dans plus de 90% des cas. Cette proportion tombe en dessous de 50% quand la disponibilité d'une place de stationnement n'est plus garantie.

Gestion du stationnement public

Evolution importante par rapport à 2001, une politique de réglementation du stationnement a été mise en place au centre de La Louvière, avec trois types de réglementation : une zone payante, des emplacements SHOP&GO et une zone bleue.

La zone payante, dans le secteur central, couvre environ 850 places. Deux types de gestion sont à distinguer. :

- la zone rouge : stationnement limité à deux heures, avec un tarif linéaire² d'un euro par heure, alors qu'un tarif progressif serait préférable pour les usagers de courte durée (< 1h30) ;
- la zone verte : stationnement limité à trois heures, avec un tarif linéaire de 0,90 euros par heure, alors qu'un tarif dégressif serait favorable aux usagers de moyenne durée (< 3 heures).

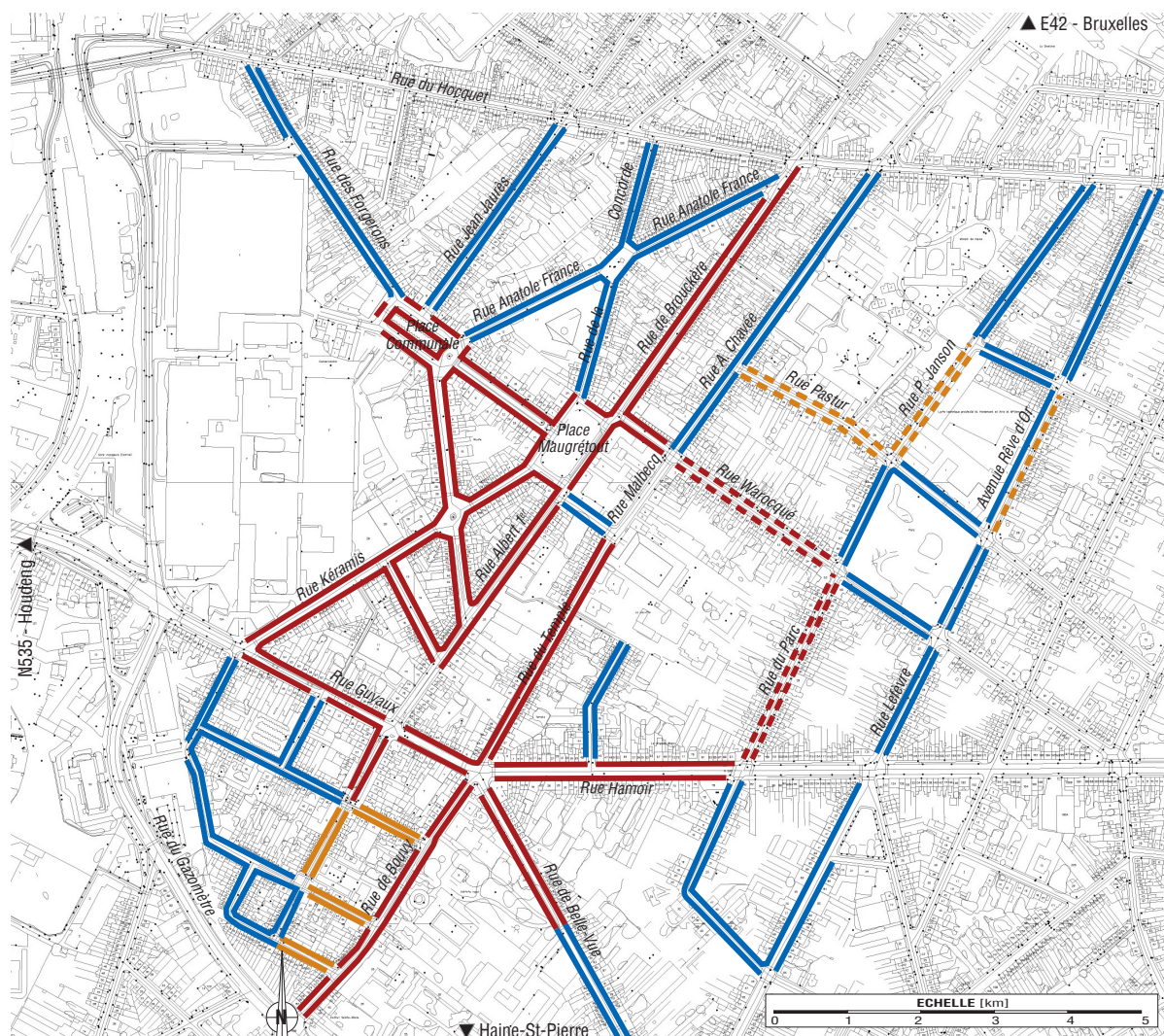
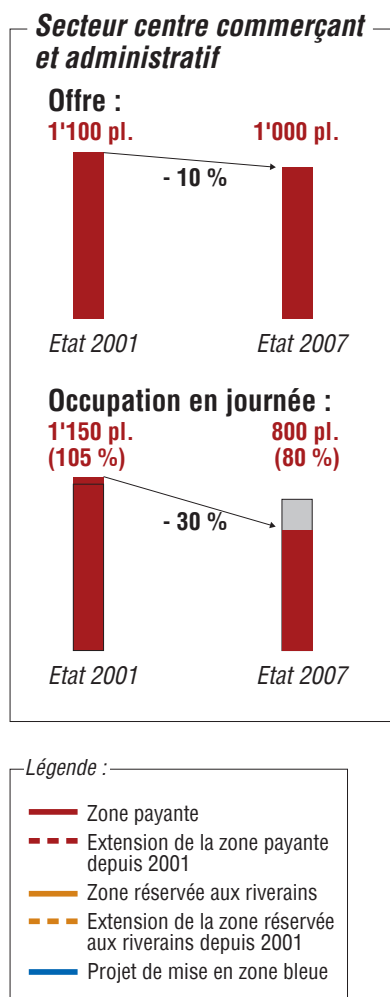
² Le tarif par unité de temps est constant quelle que soit la durée de stationnement



Dans les deux cas, la réglementation est applicable du lundi au samedi, de 9h à 18h30. Dans le cadre de la redynamisation du centre-ville de La Louvière, des places de stationnement SHOP & GO ont vu le jour courant 2017. Ces 48 emplacements permettent aux clients de trouver facilement une place pour leurs achats « minute » tels qu'un passage à la banque, à la pharmacie, à la Poste, etc. Sur ces emplacements, le stationnement est gratuit pendant 30 minutes.

■ Offre et occupation du stationnement public au centre-ville - Etat 2007

Figure n°1.5.1





A partir de 2010, la ville de La Louvière a progressivement mis en place des zones bleues dans les secteurs qui entourent la zone payante. Le stationnement y est gratuit mais limité à 2h (avec disque), du lundi au samedi entre 9h et 18h.

Un total de plus de 1'350 places sont aujourd'hui en zone bleue.

Plusieurs types de cartes sont disponibles pour permettre à certaines catégories d'usagers de s'affranchir de la réglementation sur le stationnement :

- les cartes communales de stationnement ;
- les cartes "riverain" : deux cartes maximum par foyer, la première est gratuite, la seconde coûte 25€ par an.

Les cartes de stationnement sont valables soit dans les zones payantes, soit dans les zones bleues, soit dans les 2 cas dans certains cas.

1.5.2 Occupation du stationnement public

Les données utilisées sont issues d'enquêtes de la Gestion centre-ville de La Louvière qui ne concernent que l'occupation diurne du stationnement public (relevés réalisés en 2007).

Le taux d'occupation moyen relevé à l'échelle du centre-ville est de 80%, contre 105% en 2001. Cette diminution du taux d'occupation est le résultat de la mise en place de la politique de stationnement et de son application plus stricte, qui permet de favoriser la rotation et de s'assurer qu'il y a des places disponibles pour les clients des commerces.

Pas de données AMCV disponibles

1.6 Marchandises

Fig. 1.6.1 Comme évoqué dans le chapitre 1.1.1 ci-dessus, même s'il existe à La Louvière de gros générateurs de flux de marchandises (Garocentre, Duferco,...), ceux-ci ont un impact relativement minime sur l'ensemble du réseau routier.

L'enjeu principal sur les marchandises concerne avant tout les livraisons au centre-ville. Il n'existe, en effet, actuellement qu'une seule zone pour l'ensemble du secteur commercial. Les livraisons se font donc sur des emplacements de stationnement quand elles ne sont pas faites en double-file ou sur le trottoir.

L'actualisation du PCM visera donc à évaluer les besoins en zones de livraisons à proposer, de leur localisation et à définir un mode de gestion le plus approprié.

■ Synthèse du diagnostic

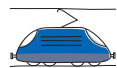
Figure n°1.6.1



Circulation automobile

- un trafic en forte augmentation sur la N55 et la N27
- des flux de transit qui traversent toujours le centre-ville en l'absence du contournement
- conséquence des flux importants, des carrefours qui saturent aux heures de pointe :
 - accès Nord (autoroute),
 - rond-point du Gazomètre,
 - carrefour de l'Olive

Transports en commun



Chemin de fer

- la gare de La Louvière-Centre est en nette perte de vitesse
- la gare de La Louvière-Sud est éloignée du centre et isolée de l'urbanisation
- la qualité des liaisons avec Bruxelles est peu satisfaisante : fréquence, régularité, confort



Réseau bus

- la progression des bus est fortement gênée par la circulation automobile
- un manque de lisibilité et de hiérarchisation des lignes et des pôles de correspondances



Stationnement

- une occupation en baisse offrant ainsi des réserves de capacité pour l'accueil des clients et visiteurs dans le centre-ville
- multitude de parkings gratuits temporaires pour les usagers de longue durée



Modes doux

- un développement régulier du réseau cyclable (Wallonie Cyclable)
- des aménagements pour les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) nettement améliorés au cœur par les aménagements récents, à renforcer sur sa périphérie



Marchandises

- un développement des activités logistiques continu (Garocentre, plate-forme multimodale,...)
- une absence de zones de livraison dans le centre-ville



2. Phase 2 – Actualisation des objectifs

La définition des objectifs nécessite au préalable d'identifier les projets existants, en termes de mobilité comme en termes de développements urbanistiques, afin de cerner au mieux la situation future.

2.1 Les projets

2.1.1 Les projets d'aménagement et d'urbanisme

Fig. 2.1 Au niveau du centre-ville ou de ces environs immédiats, différents projets sont connus :

- le projet Boch. Il s'agit du principal projet structurant à l'échelle de la commune : 34'000 m² de surfaces commerciales, des logements et des cinémas ;
- le projet "La Closière", opération d'urbanisation entre la rue des Rivaux et les voies de chemin de fer ;
- l'extension de l'hôpital de Jolimont et de l'hôpital de Tivoli ;
- l'urbanisation des terrains entre la gare de La Louvière-Sud et la rue du Gazomètre ;
- l'urbanisation du site "Pardonche" ;
- le réaménagement du site "Bocage-CCC" dans le cadre de la programmation Feder (2014-2020).

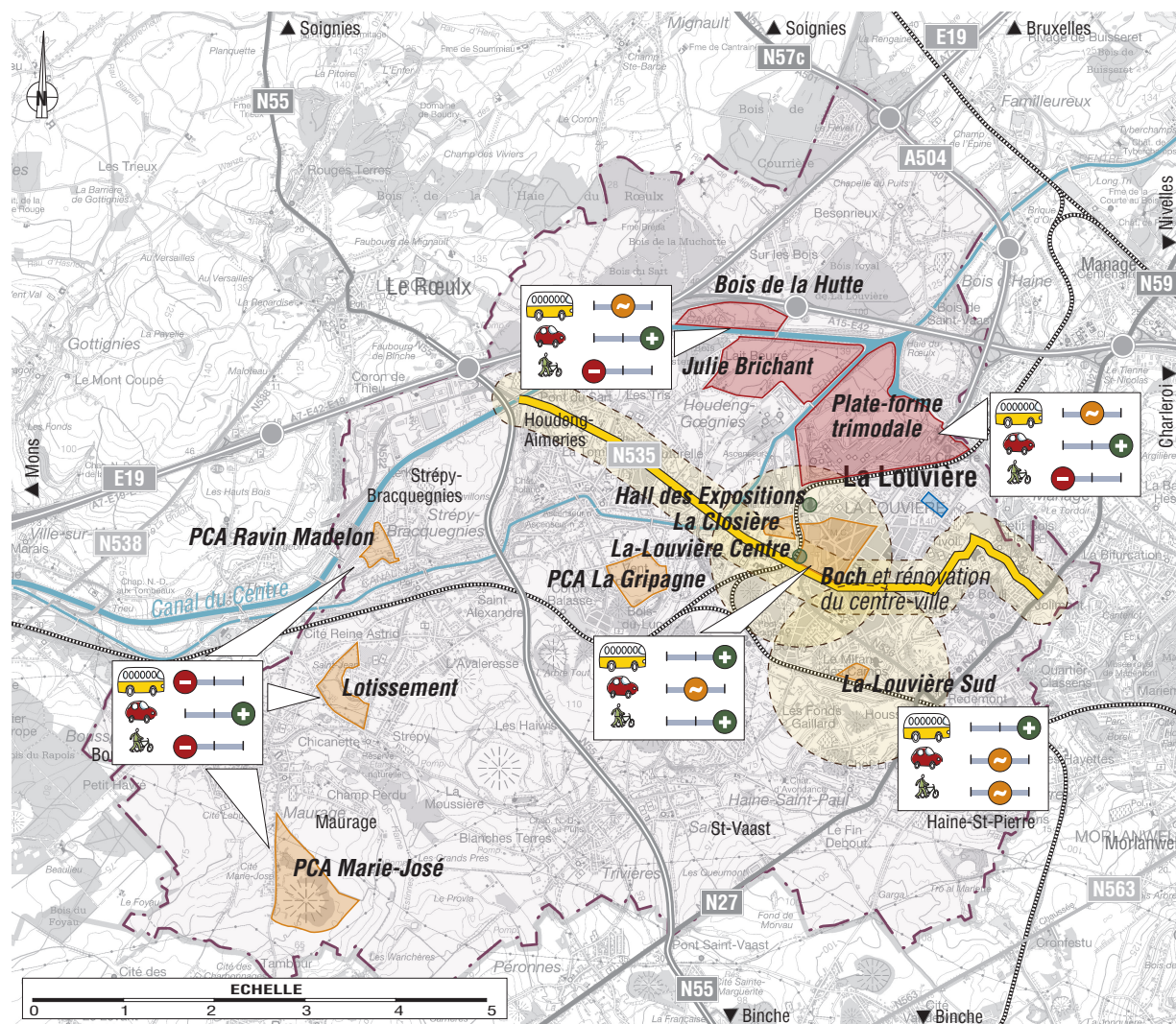
Le PCA de la Grattine, qui prévoyait 15'000 m² de surface commerciale en face du Cora, n'est lui plus d'actualité.

Ailleurs sur le territoire communal les projets suivants sont à relever :

- l'extension du Garocentre au Sud de l'E42 (PCA «Julie Brichaut») ;
- le développement des activités logistiques autour du canal : plate-forme tri-modale au Nord du site Duferco ;
- quelques projets de développement non structurants en périphérie du tissu urbain existant, la priorité de la Ville est plutôt aujourd'hui à l'urbanisation des zones plus denses, mieux desservies par les transports en commun.

Projets de développement à l'échelle communale (2010 - 2016)

Figure n°2.1



Des projets structurants au centre-ville, qui présentent un fort potentiel d'accès par les modes alternatifs à la voiture, à exploiter.

Légende :

- Habitat/mixte
- Zone d'activités
- Zone commerciale
- Développement ponctuel
- Axe du Métrobus
- Aire d'influence du métrobus (300 m de rayon) et des gares (1 km de rayon)

Potentiel d'utilisation du mode pour l'accès au site de développement

Faible Moyen Fort

- Transport en commun
- Véhicule particulier
- Modes actifs



2.1.2 Les projets de voiries et de transports en commun

Projets relatifs aux transports en commun

Le réseau de Métrobus est en cours de mise en œuvre sur son tronçon Ouest, entre Houdeng et le centre de La Louvière. En effet, le tronçon compris entre la rue Joseph I et la rue de la Ronce a déjà été aménagé. Le tronçon compris entre la rue de la Ronce et le Pont Capitte/rue Guyaux n'a, par contre, pas encore été mis en œuvre.

Les autres projets structurants qui peuvent être cités pour les transports en commun sont :

- l'aménagement d'une gare des bus à la gare de La Louvière-Sud. L'offre en bus qui dessert la gare a été fortement renforcée et l'espace disponible pour les passagers comme pour les bus (temps de régulation) est devenu insuffisant ;
- le repositionnement des arrêts de la gare de La Louvière-Centre, en lien avec le projet de réaménagement du boulevard des Droits de l'Homme (création d'une contre-allée).

Projets à caractère routier

Le contournement Ouest est réalisé. Aucun autre projet structurant directement en lien avec le centre-ville n'est aujourd'hui programmé. Il existe une emprise réservée pour un contournement Est entre la rue de l'Olive (au niveau du rond-point avec le boulevard du Roi Baudouin) et l'avenue Max Buset, mais aucun projet concret n'est actuellement défini, contrairement au 1er tronçon du contournement Est assurant la liaison entre le réseau autoroutier et le secteur des hôpitaux, projet retenu dans le cadre de la programmation Feder (2014-2020).

En dehors du centre-ville, les principaux projets d'aménagement de voiries concernent les accès à la plate-forme trimodale, entre le canal du Centre et l'E42.

Projets d'infrastructures cyclables

La Louvière fait partie des communes retenues dans le cadre du programme "Wallonie Cyclable". A ce titre, un programme d'investissement est défini jusqu'en 2016 pour la réalisation d'infrastructures cyclables dans l'ensemble de la commune, comprenant également l'implantation de stationnement pour les vélos.



2.2 Actualisation des objectifs

Les objectifs de l'actualisation du PCM portent sur le centre-ville de La Louvière. En préalable, le rappel de certains grands objectifs du PCM de 2002 qui restent pertinent s'impose :

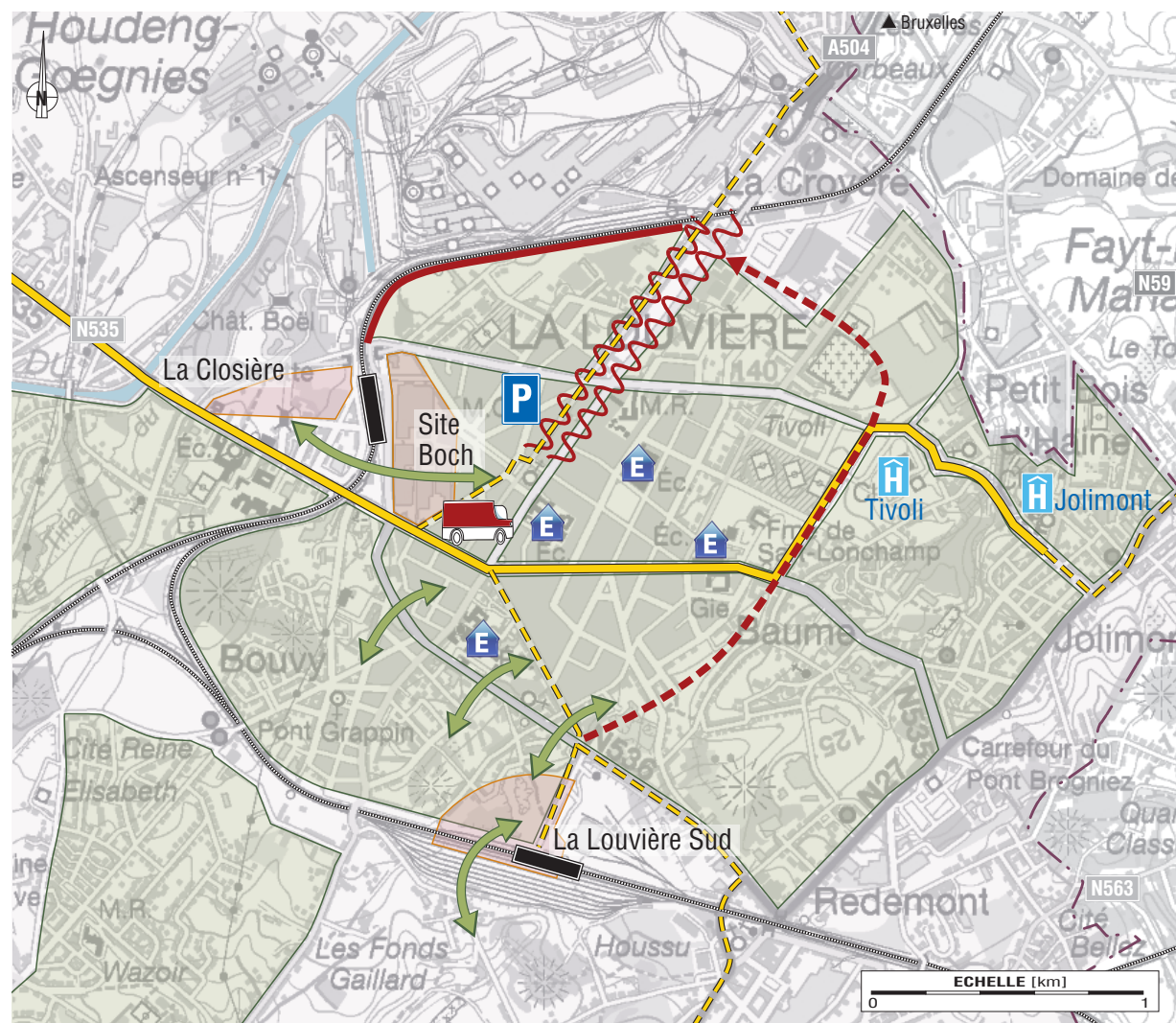
- maîtriser les vitesses dans les villages, notamment via l'aménagement "d'effets de porte" qui marquent la transition entre la zone urbaine et la zone interurbaine ;
- améliorer les conditions d'attente au niveau des arrêts de bus ;
- développer des axes forts pour les transports en commun, notamment en lien avec l'Est et le Nord (2^{ème} ligne du Métrobus) ;
- réaliser des liaisons cyclables confortables entre les différents pôles de la commune.

2.2.1 Proposition d'objectifs pour le centre de La Louvière

Fig. 2.2.1 Sur la base de l'actualisation du diagnostic et surtout compte tenu du projet Boch, il est capital de mettre en place pour le centre-ville de La Louvière une politique volontariste de mobilité au bénéfice de l'utilisation des modes alternatifs.

■ Propositions d'objectifs à l'échelle du centre-ville

Figure n°2.2.1



- Maîtriser la circulation au centre-ville en valorisant le contournement Ouest et en matérialisant le contournement est.
- Ailleurs, créer des zones de circulation apaisées qui permettent de sécuriser les déplacements piétons et cyclistes.
- Renforcer les liaisons structurantes en transports en commun en lien avec l'Est et le Nord.
- Développer une politique de déplacements scolaires.
- Favoriser les perméabilités piétonnes et cyclistes avec les quartiers périphériques au niveau des gares.

Légende :

- Zone apaisée
- Contournement Ouest
- Contournement Est
- Modération de trafic
- Métrobus
- Axes bus à développer
- Perméabilité piétonne et cycliste
- Projet de développement



Fig. 2.2.2 Pour pouvoir atteindre cet objectif global, une série d'objectifs ont été définis pour chaque mode de déplacements.

Circulation automobile :

- valoriser au maximum le contournement Ouest pour soulager le centre-ville ;
- maîtriser les vitesses dans les quartiers pour favoriser au maximum un usage partagé de la voirie ;

Transports en commun :

- améliorer les performances et l'attractivité du réseau de bus : vitesses commerciales, régularité, lisibilité du réseau ;
- hiérarchiser et définir le rôle des différents pôles bus aujourd'hui répartis sur la commune, améliorer leur fonctionnement ;
- améliorer les liaisons entre le centre-ville et les gares, particulièrement La Louvière-Sud ;
- revaloriser la gare de La Louvière-Centre comme étant une porte d'entrée au centre-ville depuis l'extérieur, pas simplement une gare de rabattement pour les louviérois qui se rendent dans d'autres communes.

■ Synthèse des objectifs

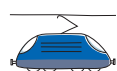
Figure n°2.2.2



Circulation automobile

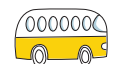
- modérer le trafic sur la N27
- accompagner l'ouverture du contournement Ouest :
 - modération dans le centre-ville
 - dissuasion du transit
- créer un contournement à l'est de l'entité
- hors des grands axes, créer des zones de circulation apaisée

Transports en commun



Chemin de fer

- augmenter la fréquentation de la gare du centre, l'intégrer dans le fonctionnement urbain au travers du projet en cours d'élaboration sur le site Boch
- renforcer le rôle de la gare Sud



Réseau bus

- créer d'autres axes structurants d'accès au centre-ville
- en lien avec ces axes et celui du Métrobus, développer des parkings de dissuasion
- hiérarchiser et renforcer les pôles de correspondance gare



Marchandises

- développer des aires de livraison au centre-ville



Stationnement

- valoriser les complémentarités entre l'offre publique et le projet Boch
- favoriser le stationnement des usagers des commerces, des navetteurs et des riverains



Modes doux

- poursuivre le développement du réseau cyclable : itinéraires, stationnement, lien avec le réseau régional et celui des communes voisines
- renforcer la lisibilité du réseau
- offrir des services en lien avec l'usage du vélo : points-vélos
- établir un schéma directeur piétons



Mobilité scolaire

- développer une démarche dans le but de modifier les comportements de mobilité scolaire
- utiliser cette démarche comme un levier pour favoriser dans toute la Commune une mobilité plus durable



Suivi du PCM - Observatoire de la Mobilité

- créer des indications de suivi de la mobilité, outils de suivi et d'aide à la décision



Stationnement :

- définir une politique de stationnement qui soit un véritable levier de report modal ;
- garantir une accessibilité au centre-ville pour les clients des commerces et les usagers des services ;
- garantir des disponibilités suffisantes pour assurer le stationnement des riverains ;
- évaluer le potentiel de création de parkings-relais, en lien avec l'offre bus ;
- assurer le bon fonctionnement des livraisons.

Modes actifs (piétons, vélos) :

- renforcer la place des modes actifs (pour le centre-ville, en priorité le piéton) dans l'espace public ;
- poursuivre le développement des infrastructures cyclables ;
- poursuivre le développement des services destinés aux cyclistes (stationnement, petites réparations,...) ;
- lancer une démarche de plans de déplacements scolaires, favorisant l'utilisation de la marche et du vélo pour les accès aux écoles ;
- poursuivre la mise en conformité aux normes PMR des itinéraires piétons, au-delà du périmètre de réaménagement du centre-ville.

2.2.2 Proposition d'objectifs pour le suivi du PCM

L'actualisation du diagnostic a permis de montrer la faible part des mesures proposées dans le PCM qui ont été réellement mises en œuvre. En conséquence, les objectifs définis en 2001 n'ont dans l'ensemble pas été remplis.

Le PCM doit être un véritable outil de pilotage de la politique de mobilité et pas une simple liste de mesures. Les objectifs du PCM doivent donc également être de :

- développer une "culture de l'évaluation", qui doit être intégrée à la réalisation même des mesures (mesures quantitatives, réalisation d'état "avant/après",...);
- définir une série d'indicateurs à mettre à jour à intervalles réguliers qui permettent d'évaluer les effets des mesures mises en place et qui permettent de réorienter l'action publique le cas échéant ;
- donner les moyens, humains et techniques, au service mobilité de la commune pour réaliser cette évaluation de la mise en œuvre du PCM.

La déclinaison en mesures concrètes de ces objectifs constitue la phase 3 de l'actualisation du PCM, qui fait l'objet d'un rapport séparé.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

N. Antoine
Chef de projet

B. Van Loveren
Ingénieur d'études

Namur, le 12 juin 2013