



EN COLLABORATION AVEC :



**SERVICE PUBLIC DE WALLONIE  
DIRECTION DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE**

**COMMUNE DE REBECQ**

## PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE REBECQ

PHASE 1 : ANALYSE – DIAGNOSTIC

PHASE 2 : OBJECTIFS

**RAPPORT TECHNIQUE PROVISOIRE N°2**

**RECUEIL DES FIGURES ET ANNEXES PRESENTES EN COMITE TECHNIQUE N°2 DU 20 NOVEMBRE 2008**

DECEMBRE 2008

0863/JD/TA/GM/at

## LISTE DES FIGURES

### Figure n°

Les figures indiqués en **gras** ont été présentées au Comité technique n°2 du 20 novembre 2008 et sont jointes au présent document.

Les autres figures ont déjà été livrées en accompagnement du PV du CT n°1 du 18 septembre 2008.

## PHASE 1 – ANALYSE ET DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

### 1.1 INTRODUCTION

#### 1.1.1 **Planning de l'étude – durée de 8 mois**

#### 1.1.2 Périmètres d'étude proposés

### 1.2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

#### 1.2.1 Localisation de Rebecq

#### 1.2.2 Caractéristiques socio-économiques de la population (1/3)

#### 1.2.3 Caractéristiques socio-économiques de la population (2/3)

#### 1.2.4 Caractéristiques socio-économiques de la population (3/3)

#### 1.2.5 Analyse des migrations domicile-travail

#### 1.2.6 Analyse des migrations domicile-école

#### 1.2.7 Affectations du plan de secteur

#### 1.2.8 Une occupation du sol de plus en plus diffuse

#### 1.2.9 Localisation des administrations, services, commerces, industries et équipements

#### 1.2.10 Localisation des établissements scolaires

#### 1.2.11 **Localisation des populations par secteur statistique (données 2006)**



### **1.3 DEPLACEMENTS AUTOMOBILES**

- 1.3.1 Hiérarchie du réseau routier actuel à l'échelle régionale – Etat 2008
- 1.3.2 Hiérarchie du réseau routier actuel à l'échelle du centre de Rebecq – Etat 2008
- 1.3.3 Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM – 24h) – Etat octobre 2008
- 1.3.4 Structure du trafic automobile à l'échelle du centre de Rebecq – Etat octobre 2008
- 1.3.5 Analyse des vitesses pratiquées et de l'accidentologie – Etat 2008**

### **1.4 STATIONNEMENT**

- 1.4.1 Offre en stationnement public à l'échelle des centres Rebecq et de Quenast – Etat 2008**
- 1.4.2 Occupation diurne de l'offre de stationnement public à l'échelle des centres Rebecq et de Quenast – Etat 2008**

### **1.5 TRANSPORTS COLLECTIFS**

- 1.5.1 Offre ferroviaire du réseau SNCB – Etat novembre 2008 (jours ouvrables)**
- 1.5.2 Réseau et offre de bus sur la commune de Rebecq – Etat octobre 2008**
- 1.5.3 Flux de voyageurs TEC de/vers la commune de Rebecq – Etat 2008 (jours ouvrables)**

### **1.6 TRAFIC MARCHANDISES**

A livrer ultérieurement



**1.7 MODES DOUX**

**1.7.1 Modes doux : tableaux diagnostic**

**1.7.2 Modes doux : tableaux diagnostic**

**1.7.3 Modes doux : diagnostic des distances inter-villages**

**1.8 MOBILITE SCOLAIRE**

**1.8.1 Sur le chemin de l'école : enquête (mai-juin 2008)**

**2. PHASE 2 – DESCRIPTION DES PROJETS ET DEFINITION DES OBJECTIFS**

**2.1 IDENTIFICATION DES CONTRAINTES ET DES PROJETS**

A livrer ultérieurement

**2.2 OBJECTIFS PROPOSES**

**2.2.1 Proposition d'objectifs à l'échelle de la commune**



## **LISTE DES ANNEXES**

### **Annexe n°**

#### **1. PHASE 1 – ANALYSE ET DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE**

##### **1.1 INTRODUCTION**

##### **1.2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE**

##### **1.3 DEPLACEMENTS AUTOMOBILES**

1.3.1 Hiérarchie du réseau routier actuel à l'échelle communale – Etat 2008

1.3.2 Analyse du trafic en relation avec l'A8 : rôle des échangeurs – Etat octobre 2008

1.3.3 Capacités utilisées aux heures de pointe sur les carrefours structurants – Etat octobre 2008

##### **1.4 STATIONNEMENT**

1.4.1 **Occupation nocturne de l'offre de stationnement public à l'échelle des centres de Rebecq et de Quenast – Etat 2008**

Pour le groupement de bureaux d'études :

TRANSITEC  
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron

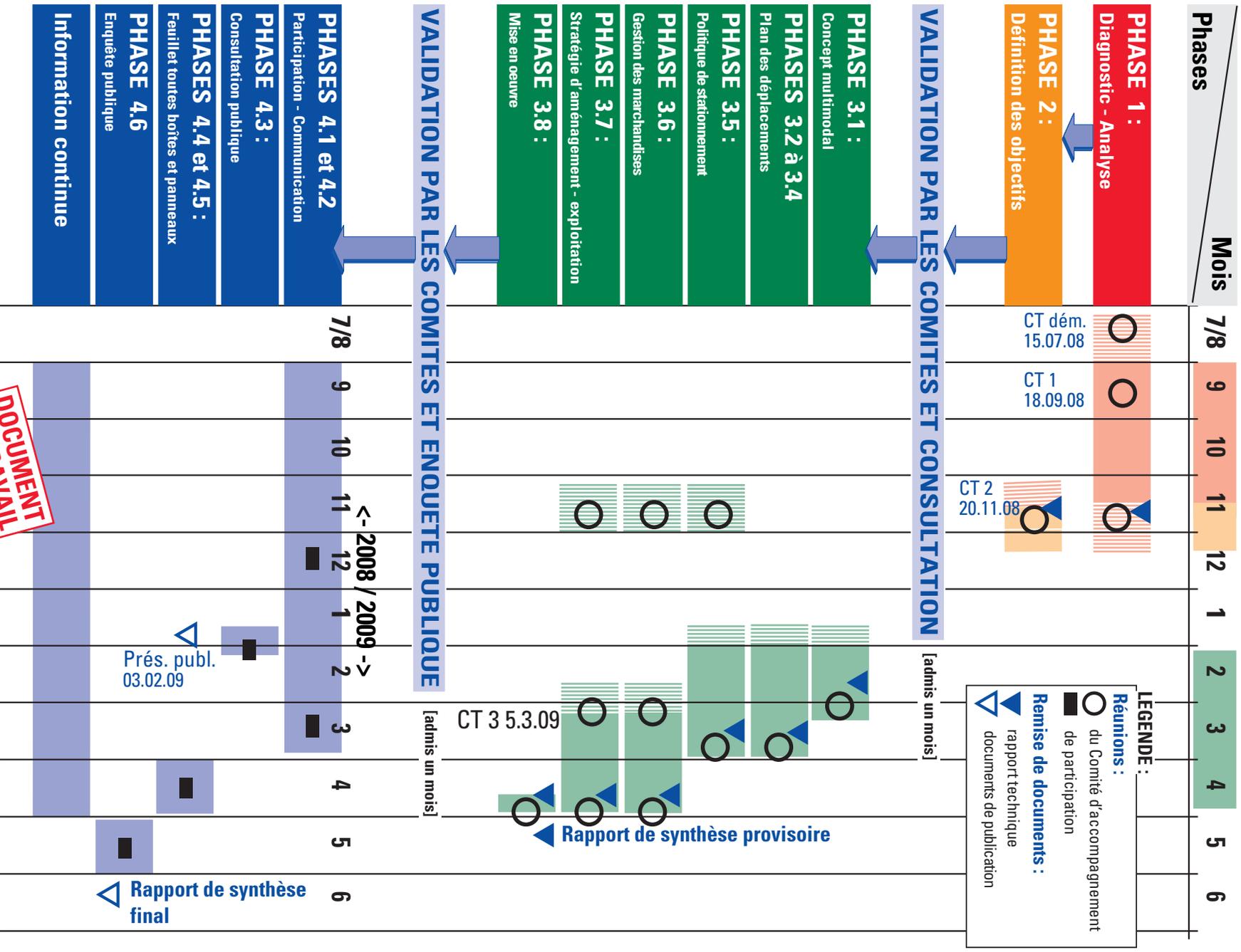
G. Masquelier

Namur, le 5 décembre 2008  
0863/JD/TA/GM/at

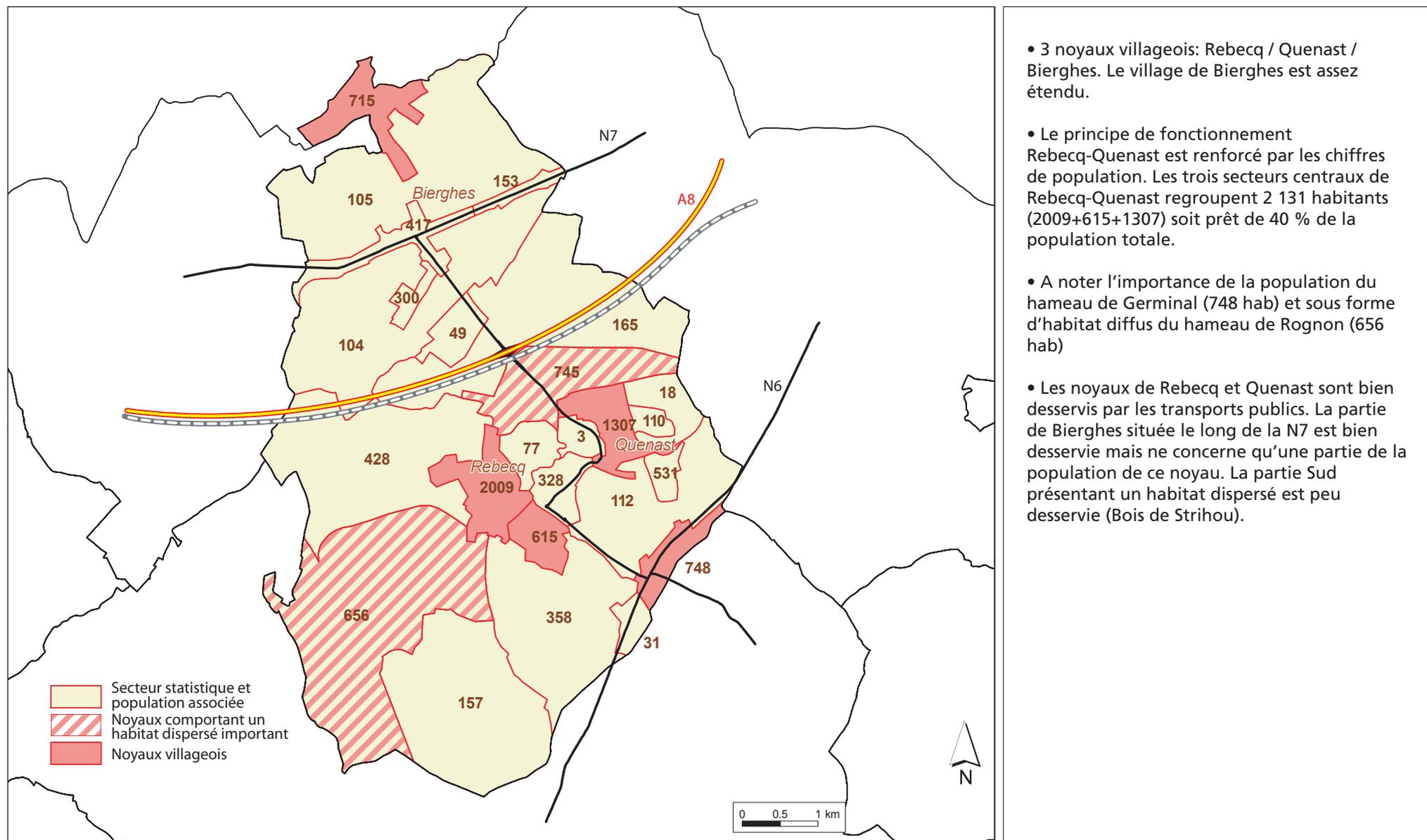


# Planning de l'étude - durée de 8 mois

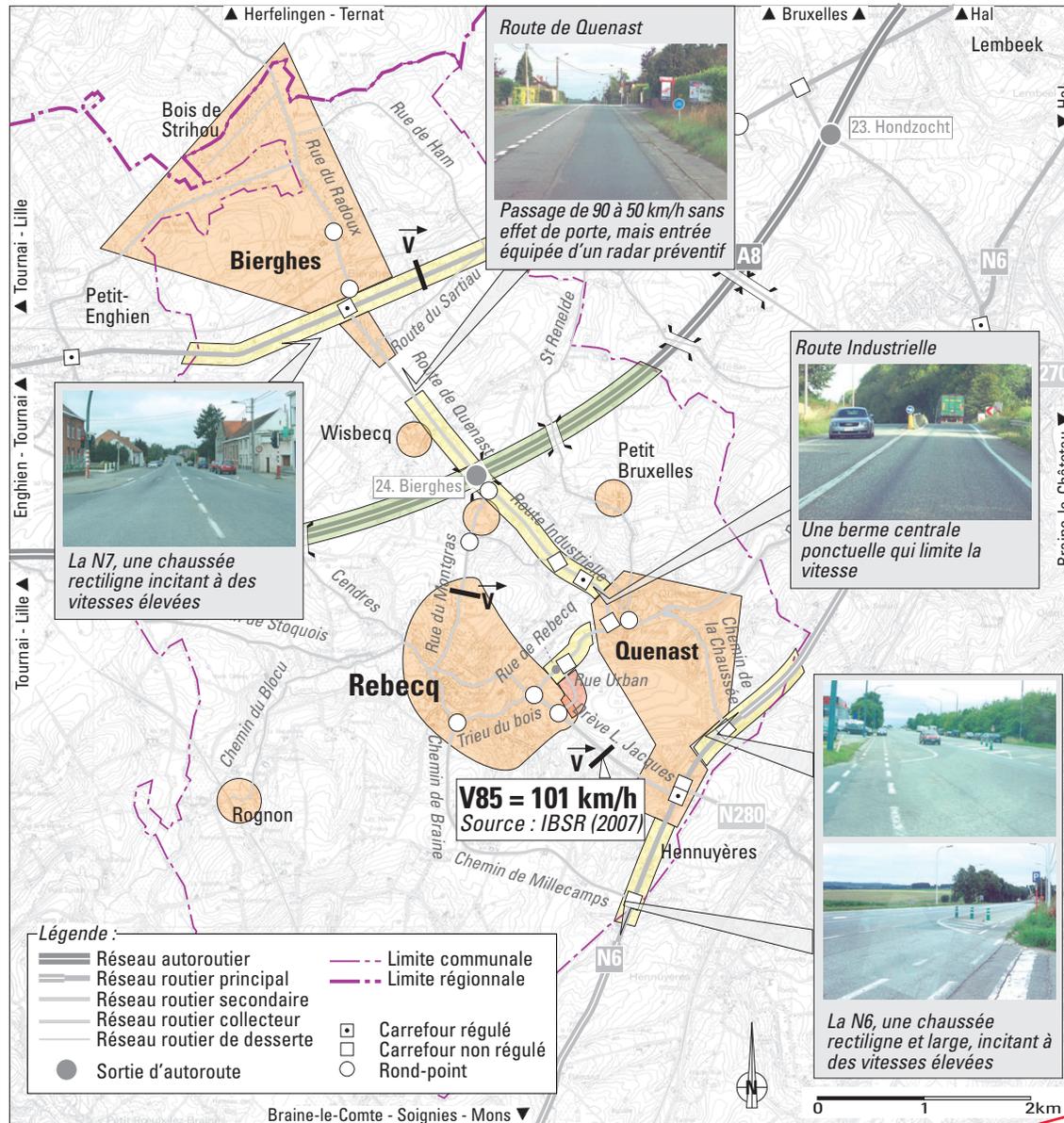
\* Les bureaux d'étude ne maîtrisent pas les délais nécessaires à la prise de décisions par le comité de pilotage



# Localisation des population par secteur statistique (données 2006)



# Analyse des vitesses pratiquées et de l'accidentologie - Etat 2008



## Accidentologie :

► En attente de données de la police

## Vitesses ; régimes actuels :

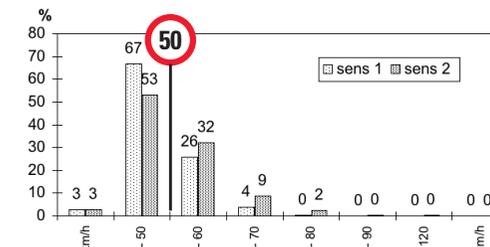


► **Une réglementation des vitesses dont les transitions ne se font pas toujours par palier, comme par exemple :**

- à Bierghes (voir photo)
- rue du Montgras

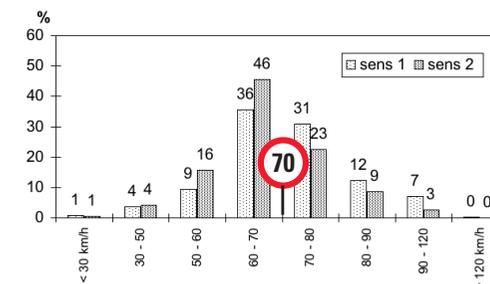
## Vitesses pratiquées :

### Rue du Montgras :



► **37% des usagers sont en infraction, en entrée Nord de Rebecq, à hauteur du château !**

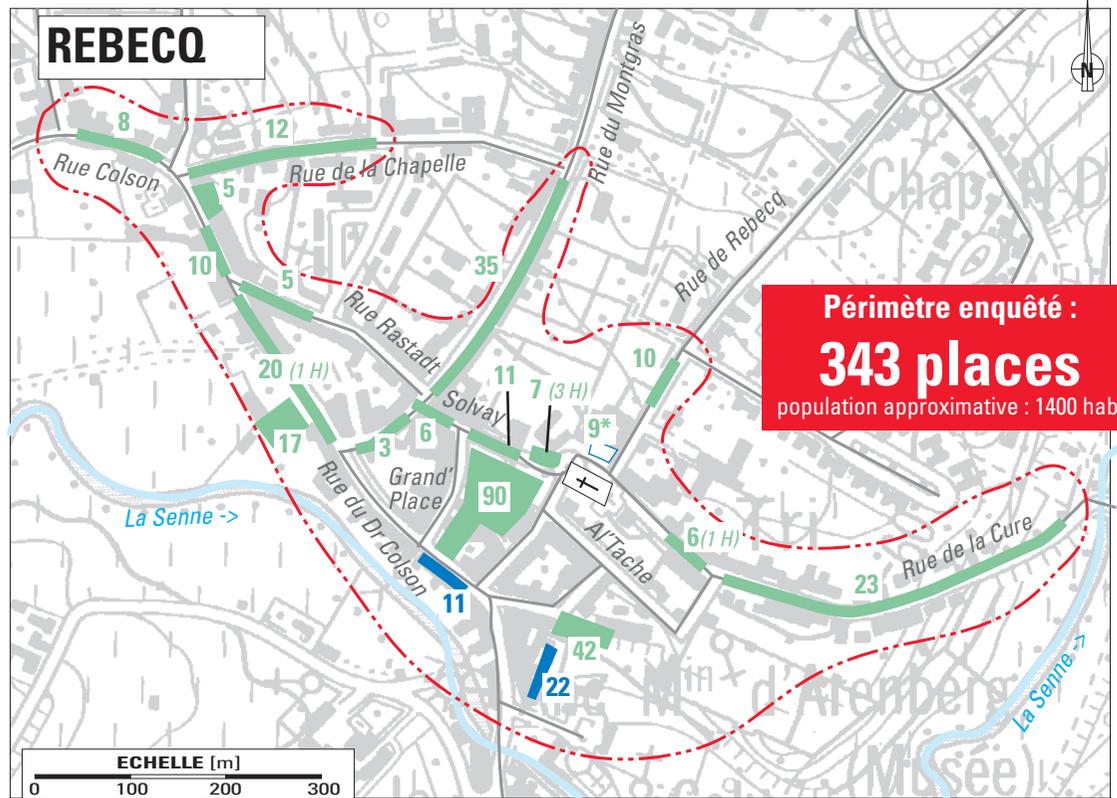
### N7 :



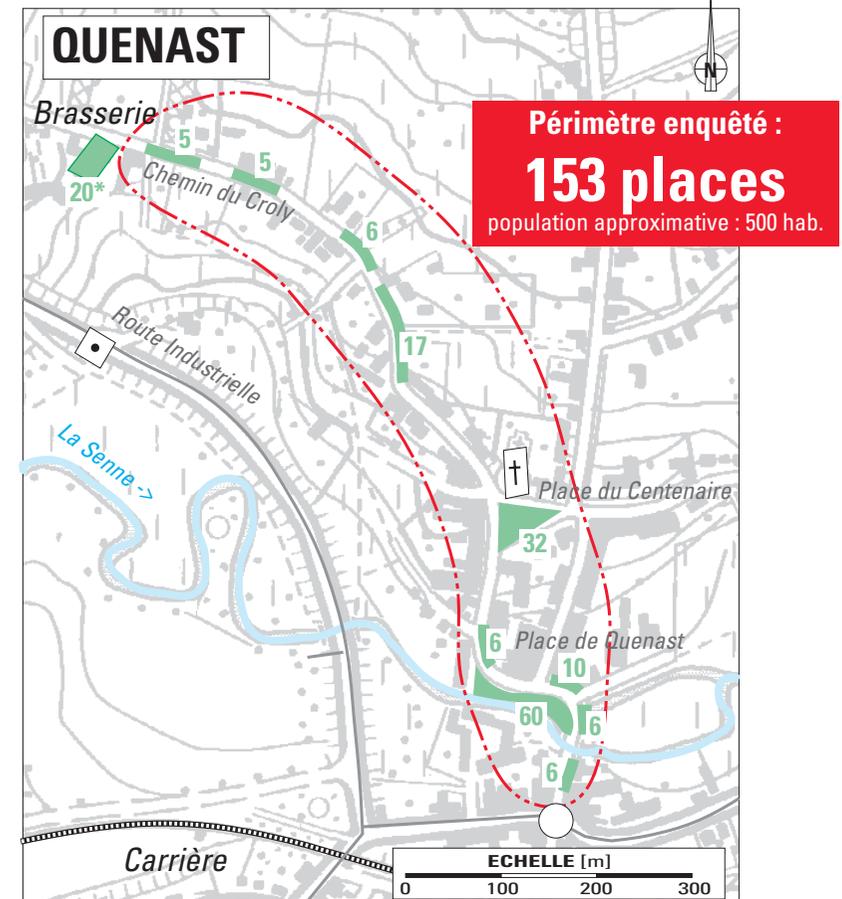
► **50% des usagers sont en infraction, en entrée Nord de Bierghes !**

Sources mesures de vitesse : SPW - octobre 2008  
IBSR - 2007

# Offre en stationnement public - à l'échelle des centres de Rebecq et de Quenast - État 2008



\* Places réservées au personnel communal de 7h30 à 17h  
**7 (3 H) = 7 places dont 3 places réservées aux personnes à mobilité réduite**



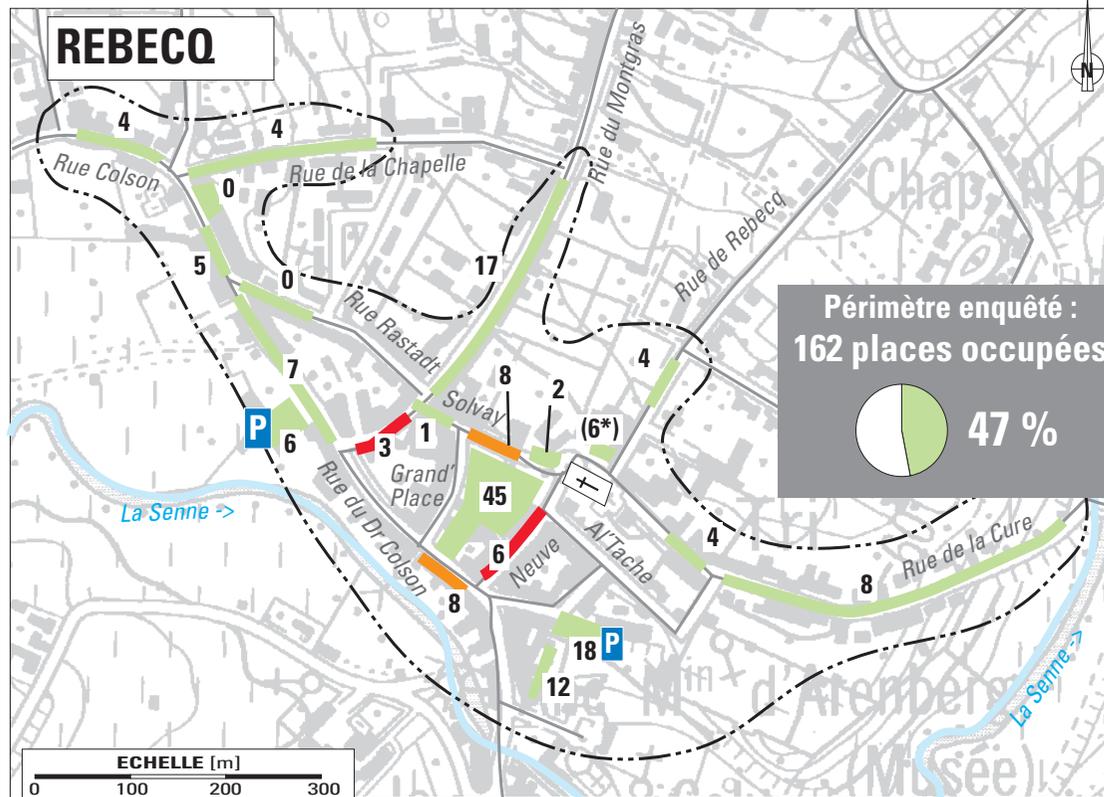
\* Places réservées à la brasserie

- ▶ 496 places publiques dans les périmètres enquêtés
- ▶ Toutes les places sont gratuites
- ▶ 33 places sont limitées à 2 heures maximum (disque), soit ~10% des places, rue du Dr Colson et sur le parking du CPAS à Rebecq
- ▶ 5 d'entre elles sont réservées aux handicapés
- ▶ Aucune place n'est réservée aux livraisons

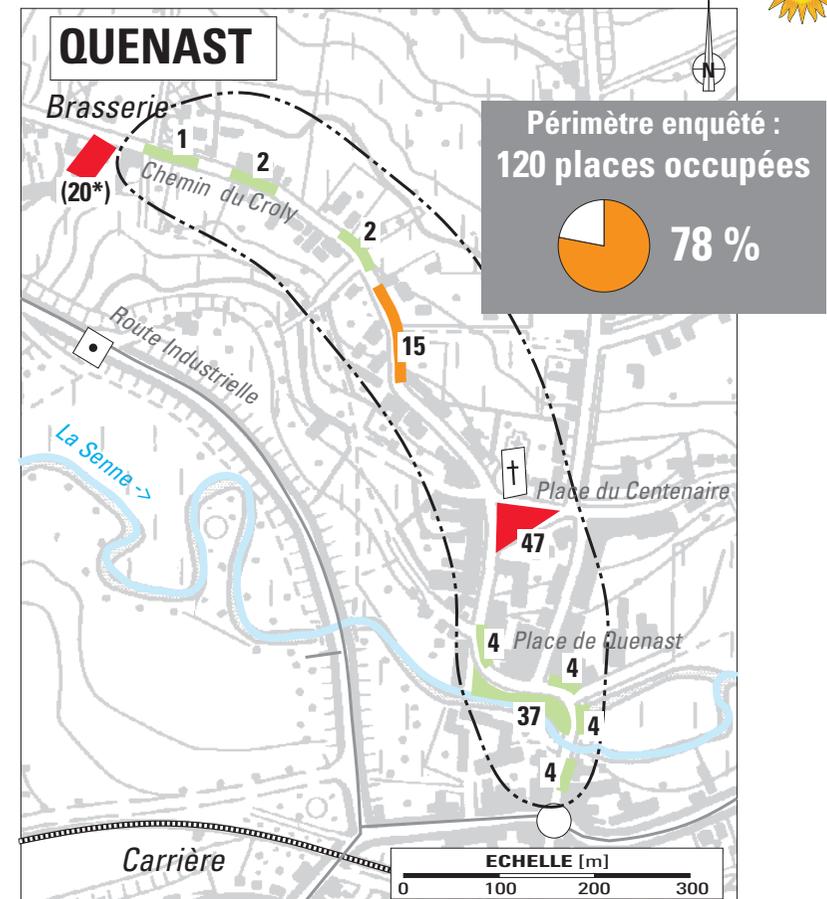
Légende :

- Places illimitées dans le temps
- Places limitées à 2h (disque de zone bleue)

# Occupation diurne de l'offre en stationnement public (10h) - à l'échelle des centres de Rebecq et de Quenast - État 2008



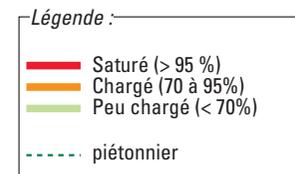
\* Places réservées au personnel communal de 7h30 à 17h



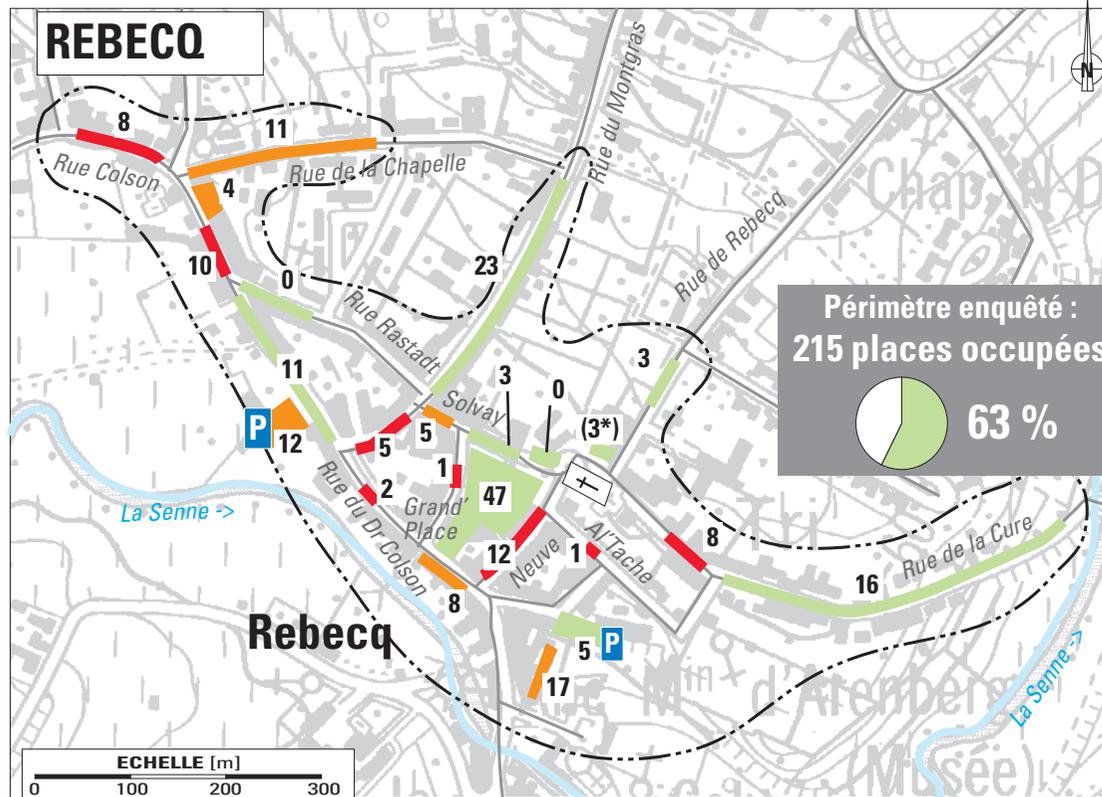
\* Places réservées à la brasserie

▶ En journée, de grandes réserves de capacité à Rebecq, liées aux travaux vraisemblablement

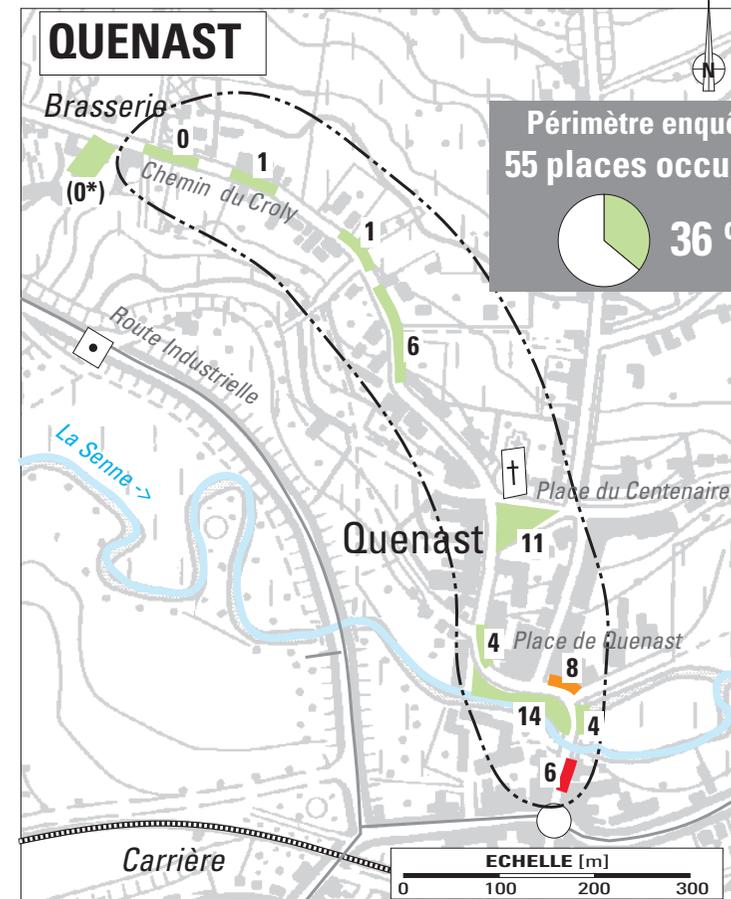
▶ Enjeux du stationnement à affiner avec la Commune et les acteurs locaux (commerçants notamment)



# Occupation nocturne de l'offre en stationnement public (22h) - à l'échelle des centres de Rebecq et de Quenast - État 2008



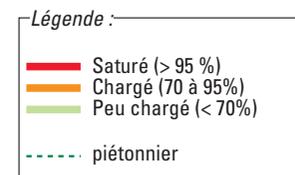
\* Places réservées au personnel communal de 7h30 à 17h



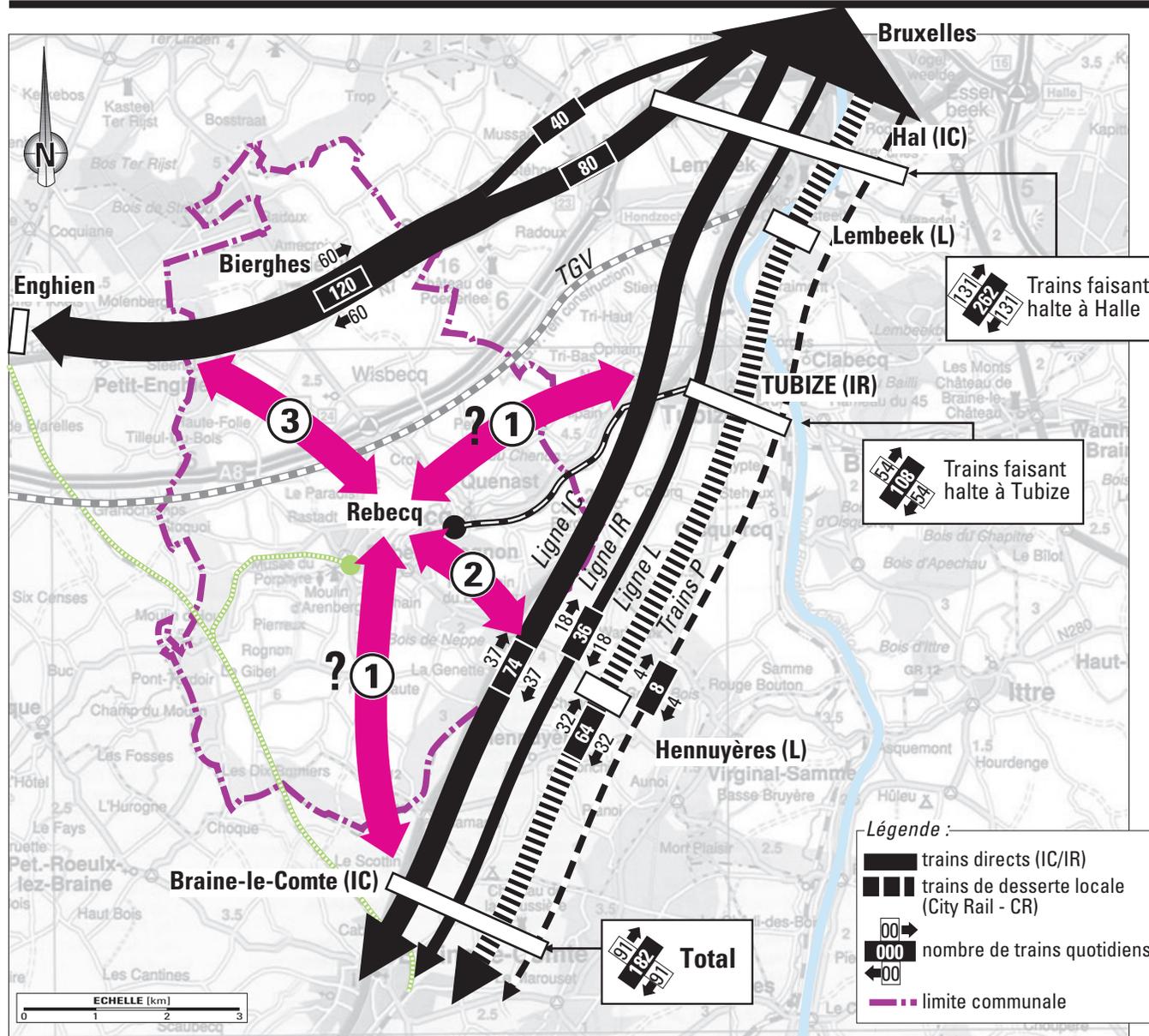
\* Places réservées à la brasserie

▶ De nuit, de grandes réserves de capacité à Rebecq et à Quenast globalement

▶ De nombreuses rues sont occupées par du stationnement illicite... alors que la Grand'Place dispose d'une quarantaine de places libres, à valoriser



# Offre ferroviaire du réseau SNCB - Etat novembre 2008 (jours ouvrables)



**Il n'y a pas de gare dans la commune**

**La commune de Rebecq est traversée par :**

-  - La ligne Lille-Enghien-Bruxelles sur laquelle se greffait le point d'arrêt de Bierghes, aujourd'hui désaffecté
-  - la ligne TGV Lille-Bruxelles-Midi
-  - une ligne marchandise Tubize - Quenast
-  - l'assiette d'une ligne SNCB désaffectée qui reliait Braine-le-Comte à Rebecq (voir le chapitre "modes doux")

**En terme de desserte pour les voyageurs :**

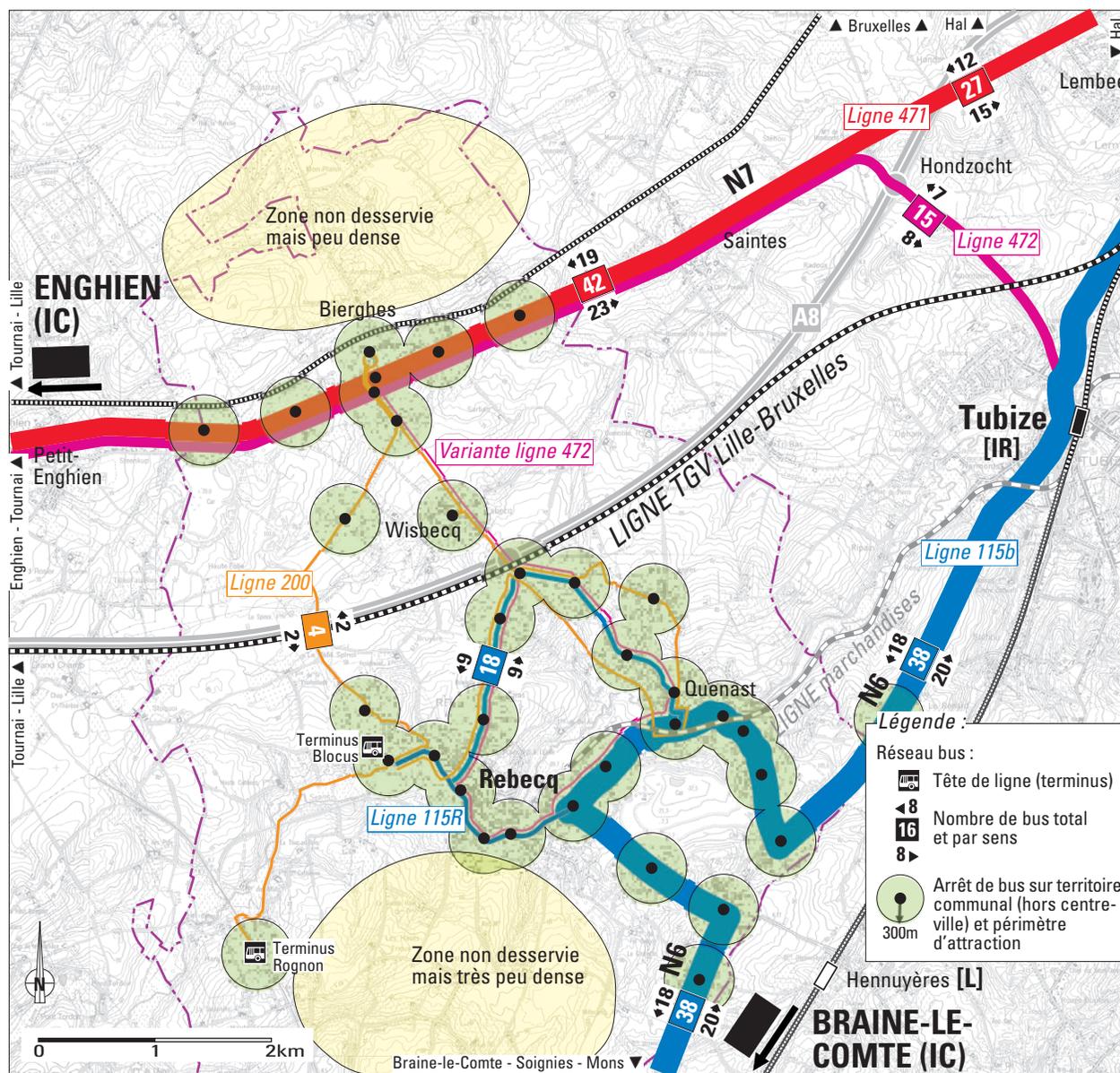
**Les gares principales pour la commune de Rebecq sont les gares :**

-  • IR de Tubize, avec jusqu'à 5 trains/h/sens de/vers Bruxelles
-  • IC de Braine-le-Comte, avec jusqu'à 6 trains/h/sens de/vers Bruxelles, mais plus éloignée et à contre-courant
-  **Le point d'arrêt le plus proche est celui d'Hennuyères à environ 3 km, desservi par 2 trains omnibus par heure et par sens de/vers Tubize et Braine-le-Comte**
-  **La gare IC d'Enghien est la plus proche de Bierghes, à 5 km, avec 3 à 6 trains par heure et par sens de/vers Bruxelles et Ath**

**Données voyageurs SNCB à analyser**

Accès en bus aux gares SNCB : voir figure 1.5.2

# Réseau et offre de bus sur la commune de Rebecq – Etat octobre 2008



**La commune de Rebecq est desservie par 3 lignes régionales et 2 lignes locales :**

- La ligne 471 relie Enghien (écoles, gare IC) à Hal (gare IC) avec **27 bus/jour** (2 bus/h de pointe/sens, 1 bus/h creuse/sens)
- La ligne 472 relie Enghien (écoles, gare IC) à Tubize (écoles, gare IR) avec une variante scolaire via une boucle à Rebecq/Quenast avec **15 bus/jour** (dont 2 par sens à Rebecq-Quenast)
- La ligne 115b relie Soignies et Braine-le-Comte (écoles, gare IC) à Tubize (écoles, gare IR) et Hal (gare IC) avec **27 bus/jour** (2 bus/h de pointe/sens, 1 bus/h creuse/sens)
- La ligne 115R, Rebecq – Quenast, renfort local de la ligne 115b, circule uniquement en semaine (du lundi au vendredi), avec **18 bus/jour** (2 bus/h de pointe/sens, 1 bus/h creuse/sens)... mais cette appellation "115R" va disparaître au profit du 115b

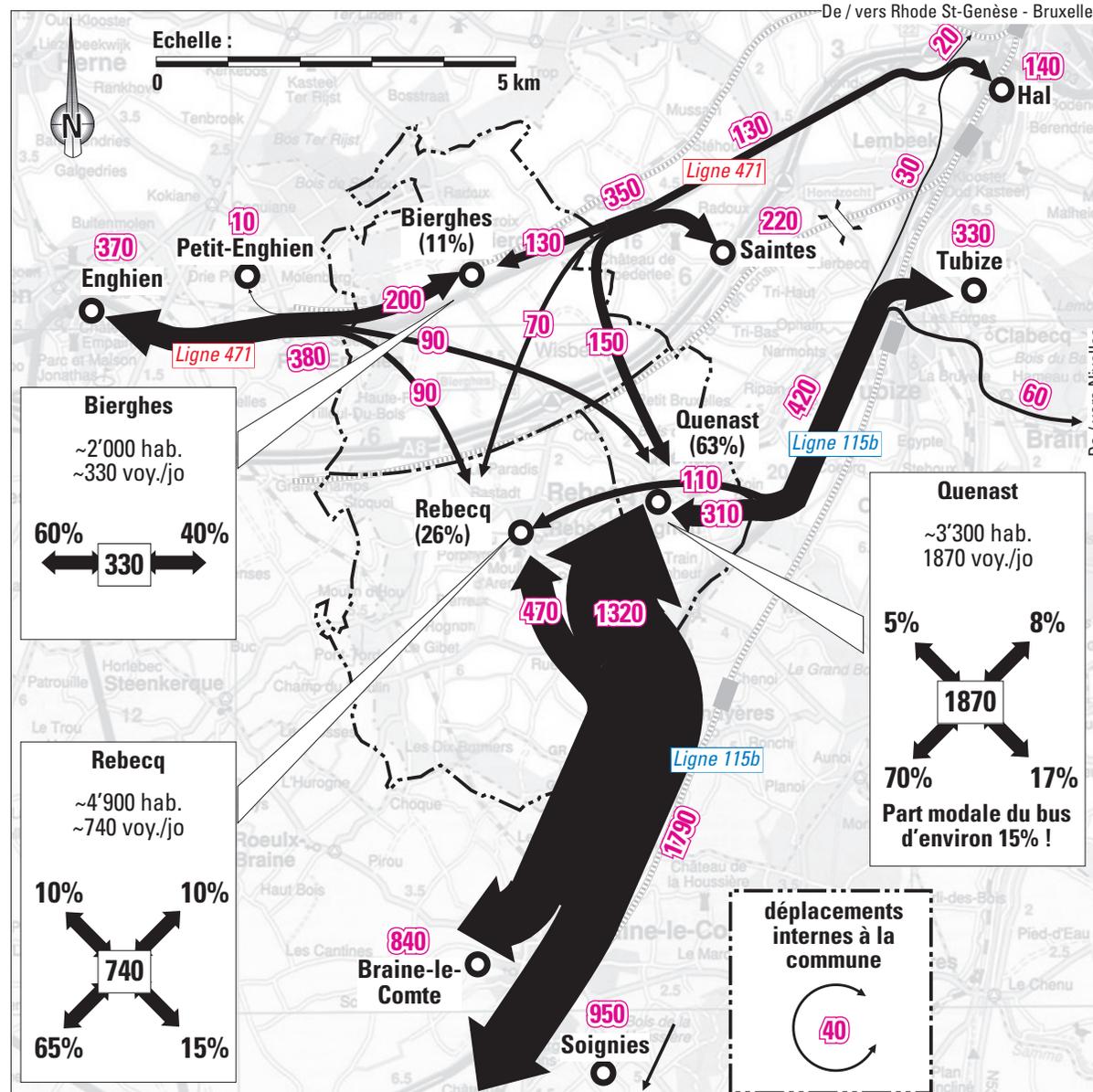
Le tracé de la ligne 115b va être revu dès la fin des travaux du centre de Rebecq (Rue Dr. Colson)

- La ligne 200, bus local en service depuis mi-2008, relie tous les villages de la commune (Rebecq, Rognon, Quenast, Wisbecq et Bierghes), uniquement en semaine (du lundi au vendredi) avec **4 bus/jour** (2 bus/sens, le matin uniquement)

**Globalement, les bus desservent bien la plupart des zones urbanisées, mais avec un lien tenu entre Bierghes et Rebecq-Quenast**

**Pas de liaison avec le (futur) point d'arrêt RER le plus proche, celui d'Hennuyères**

# Flux de voyageurs TEC de / vers la commune de Rebecq - Etat 2008 (jours ouvrables)



**Légende :**

**Zones tarifaires TEC :**

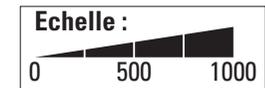
- Principale centralité de chaque zone TEC
- ⬡ Délimitation de la commune, composée de 3 zones TEC : "Rebecq", "Quenast" et "Bierghes"

**Flux des voyageurs par jour et par ligne**

**330** Nombre de voyageurs par jour ouvrable en relation avec la commune de Rebecq

**Hypothèses :**

- 600 dépl./ an / abonnement annuel
- 50 dépl./ mois / abonnement mensuel
- 1 jour ouvrable = valeur annuelle / 220
- répartition des voyageurs avec billets



- ▶ **Au total, 3'000 déplacements sont effectués en échange et en interne avec la commune de Rebecq, soit une part modale d'environ 7%**
- ▶ **La ligne 115b est la plus fréquentée et représente 3/4 des voyageurs et 60% en liaison avec Braine-le-Comte et Soignies**
- ▶ **Les destinations principales sont clairement Soignies (~1/3) et Braine-le-Comte (~1/4) (400 à 500 personnes x 2 dépl./jo)**
- ▶ **Les habitants de Bierghes sont orientés de/vers Enghien et Saintes**
- ▶ **Les déplacements internes à la commune sont très limités (environ 20 personnes x 2 dépl./jo)**

**Sources :**

- Statistiques TEC 2007 (abonnements annuels, mensuels, billets et cartes) :
- abonnements combinés TEC/SNCB non compris
  - seuls les flux >10 pers./jour sont représentés

# Modes doux : tableaux diagnostic

## Rappel - Principe de base - Ejeux PCM volet mode doux

Permettre aux cyclistes et piétons de mieux se déplacer sur le territoire de la commune

Augmenter l'usage des modes doux comme alternative à la voiture

→ Favoriser les déplacements quotidiens en définissant des itinéraires cyclables et piétons

→ aménager et/ou réaménager des tronçons du réseau pour les rendre praticables pour les vélos et les piétons (accessibilité améliorée, déplacement facilité, sécurité assurée, ...)

## Méthode

1. Analyse terrain pour mesurer la faisabilité d'un renforcement "mode doux". Est-ce possible ?

2. Quels sont les endroits praticables ? Pour se rendre où, et comment ?

→ Analyse des points de départ et d'arrivée de cheminements doux

→ Analyse des itinéraires

→ ...

# Modes doux : tableaux diagnostic

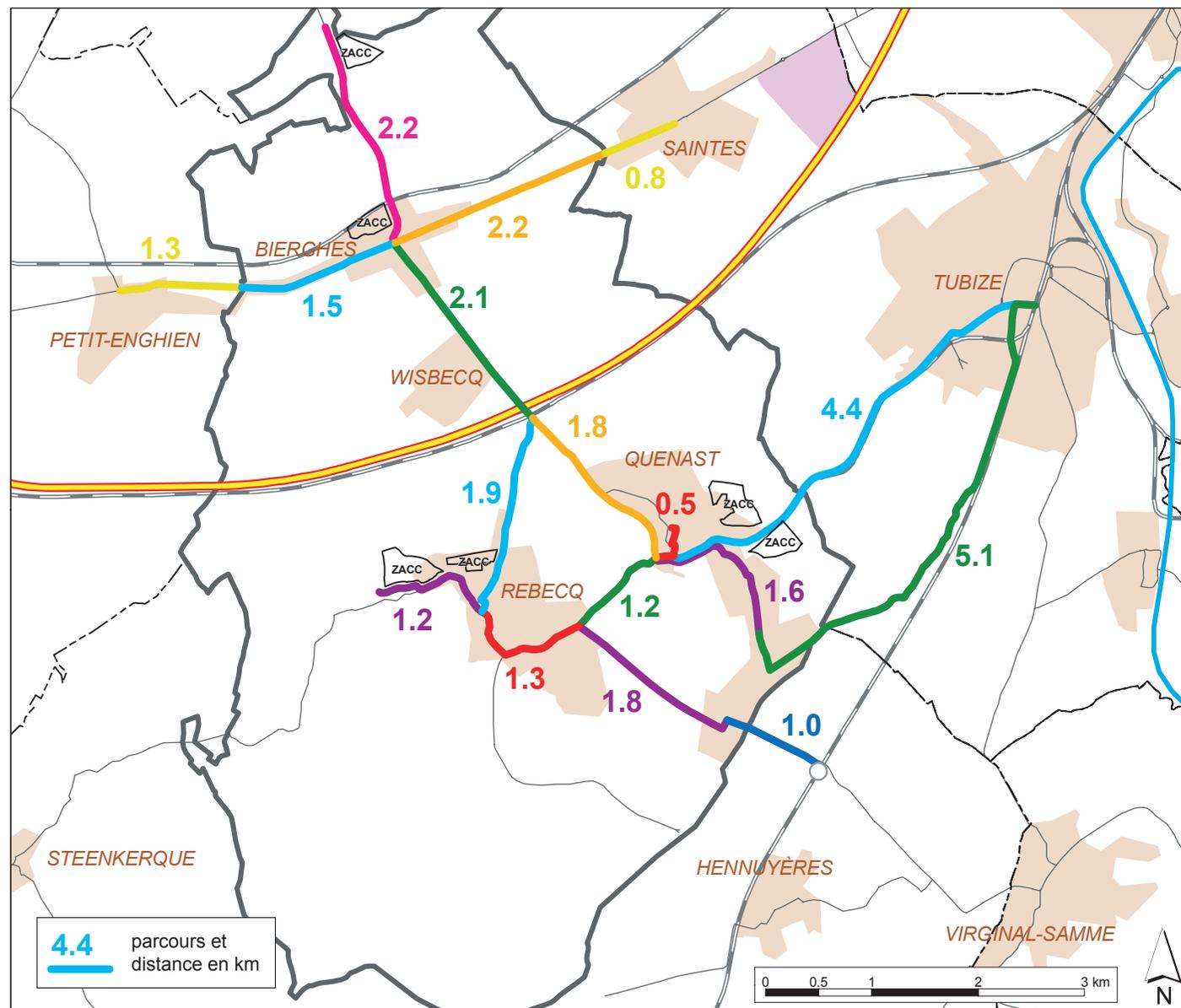
## Diagnostic par thématiques

Caractéristiques générales	Infrastructure et aménagements existants	Fonctionnement	Aménagement du territoire, espace public	Intermodalité
Taille : commune de grande taille (3 900 ha).	Beaucoup d'aménagements ont été réalisés (abords d'école, trottoirs réaménagés, proxybus, passerelle, ...), mais existence de discontinuités, d'obstacles ou de zones dangereuses	Intra: distance entre villages (voir cartes). Renforcer le rôle de Rebecq, village centre (au moyen d'une bonne connexion mode doux). Connexion Rebecq-Quenast. Distance trop importante Rebecq-Bierghes)	ZACC et devenir p/r aux espaces à bâtir	bus: enjeux: rôle important du vélo du fait de l'habitat dispersé. Range vélo. 2 emplacements - boxes vélos
Habitat: rural - dispersé	Voiries: 3 niveaux N6 et N7, Rue de Bierghes & Drève Léon Jacques, les autres )	Extra: connexion vers gare d'Hennuyères, vers Tubize ? (figure PCM Tubize)	Espace public. Place communale (devant la maison communale), tennis, maison des jeunes et nouveau hall omnisport	train: rôle de la gare d'Hennuyères - distance dissuasive
Population : 10 255 hab	Pistes cyclables: sur N6 et N7 (partiel), Drève Léon Jacques, Route de Quenast, Rue du Radoux, Rue du Montgras	Ecoles: écoles fondamentales uniquement (cf. présentation figure 1.2.14).		
Relief : vallonné mais praticable	Réseau de sentier: très important - rôle à jouer - appropriation par les habitants Rebecq-Quenast ? (voir carte)	Autres pôles générateurs de trafic: la future piscine (loin)		

→ Définition des échelles d'intervention

→ Début des discussions avec les acteurs de la mobilité douce

# Modes doux : diagnostic des distances inter-villages



- Distance Rebecq-Quenast par la route de Rebecq :  $1.3+1.2+0.5 = 2$  km, distance praticable à vélo et à pied. Le parcours est non sécurisé à vélo (nombreux poids lourds). Recherche si alternative possible via un sentier le long de la Senne.

- Distance Rebecq-Wisbecq-Bierghes par la rue du Montgras et la route de Quenast :  $1.9+2.1 = 4$  km, distance trop importante à vélo et à pied. Même chose de Quenast à Bierghes.

- L'implantation de la future piscine à côté du vélodrome se trouve à environ 4.1 km du centre de Rebecq ce qui est assez éloigné (+pente non négligeable). Existe-t-il une possibilité d'utiliser à moyen terme la route d'exploitation de la carrière qui la contourne et qui présente l'avantage d'être plus directe et de rester sur le même niveau?

- Dans le cadre du PCM de Tubize, l'une des propositions vise à aménager un cheminement cyclable et piéton le long du Coeurq jusqu'à la future piscine (distance 5.1 km)

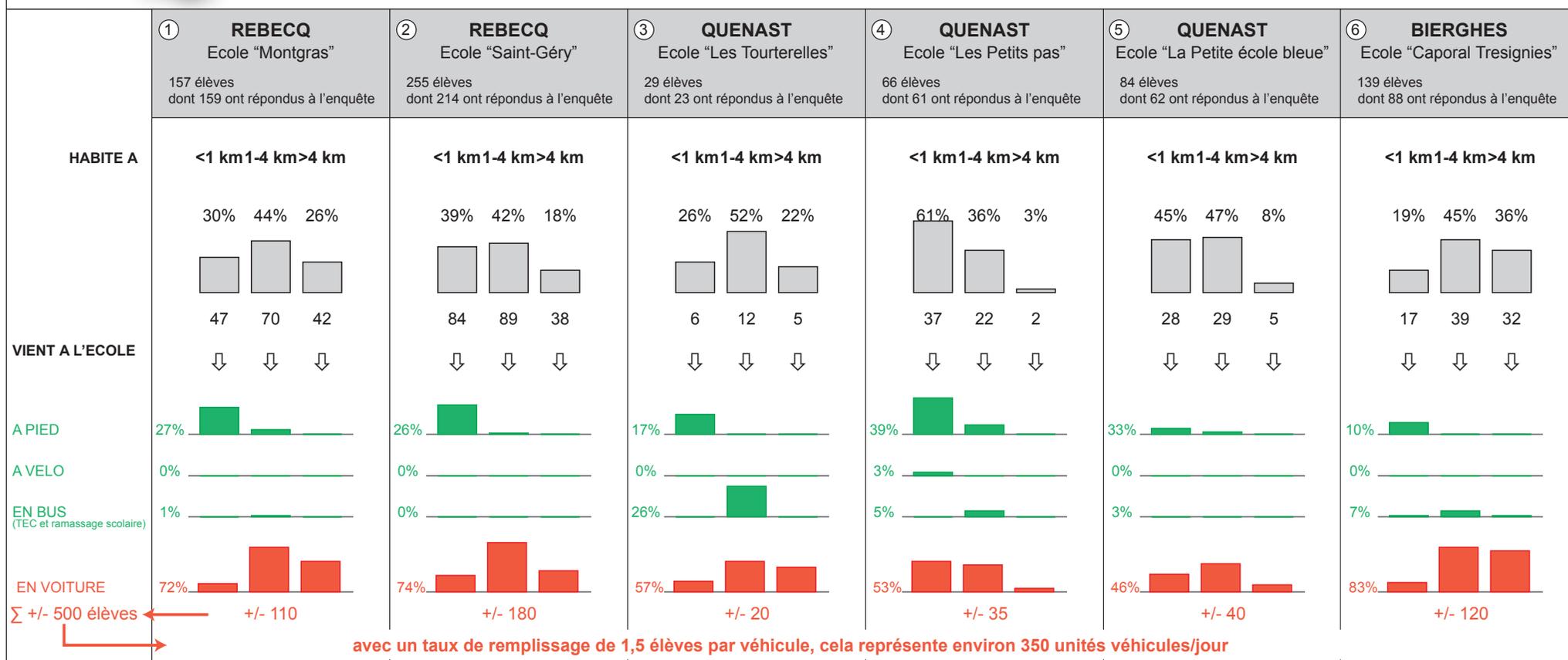
**Les distances entre Rebecq et Quenast permettent d'envisager un fonctionnement « mode doux » commun à ces deux villages. Par contre, vis-à-vis de Bierghes et Wisbecq, il y a lieu de les considérer comme un autre ensemble.**

# Sur le chemin de l'école : enquête (mai-juin 2008)

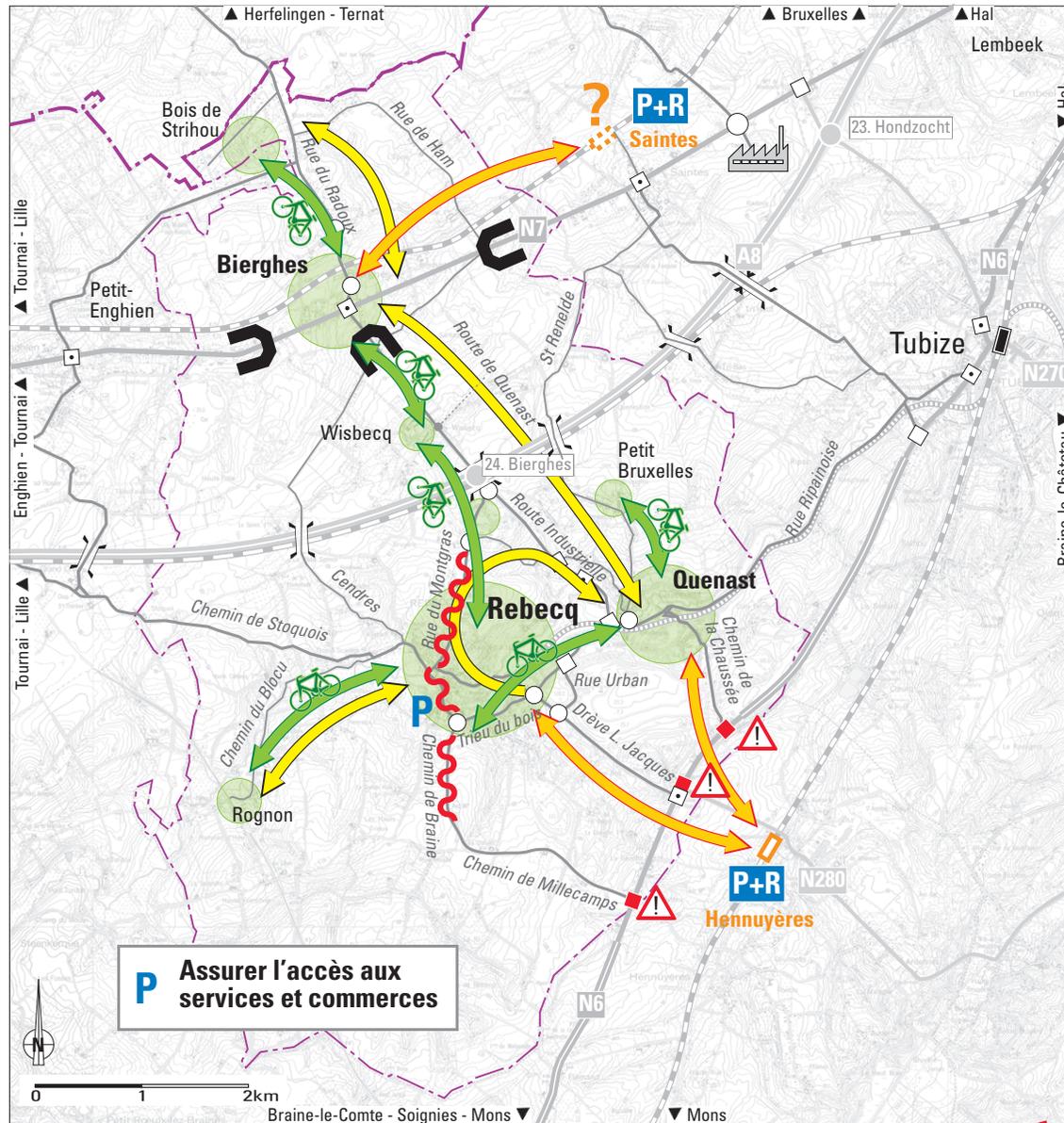


Les chiffres de l'enquête sur les modes de déplacement pour rejoindre l'école confirme les caractéristiques générales liées aux écoles fondamentales (gardiennes et primaires) à savoir :

un faible usage de la marche à pied et encore moins du vélo, expliqué en grande partie par le jeune âge des élèves. Le transport en bus (TEC et ramassage scolaire) est lui aussi très peu utilisé. L'usage de la voiture s'explique largement par la faible autonomie des élèves jusqu'à la cinquième primaire. La sécurisation des cheminements vers les écoles et la promotion des déplacements en bus constitue un enjeu pour diminuer l'importance des trajets en voiture. Les distances à parcourir ne sont en effet jamais très importantes comme l'illustre les données ci-dessous (il s'agit d'écoles de villages touchant des enfants venant des alentours directs à moins de 4km).



# Propositions d'objectifs à l'échelle de la commune



## Objectifs en termes de circulation automobile



-  **Assainir les carrefours de la N6**  
(sécurité routière)
-  **Maîtriser le transit en traversée de Rebecq**
-  **Maîtriser la croissance des flux**
-  **Effets de porte à créer sur la N7**

## Objectifs en termes de transports en commun



-  **Valoriser la halte d'Hennuyères**
-  **Projet de halte à Saintes ?**
-  **Renforcer la desserte de Rebecq**
-  **Renforcer les liens Nord-Sud en interne (pérenniser ?)**

## Objectifs en termes de modes doux



-  **Sécuriser et valoriser les cheminements modes doux**  
(autour des écoles notamment)
-  **Renforcer les liens cyclables entre villages**