

Plan Communal de Mobilité de Pont-à-Celles

Esquisses

Liste des esquisses

6.1	Introduction	3
6.2	Carrefour Lisbet	4
6.3	Carrefour de Liberchies	6
6.4	Rue du Village à Obaix	8
6.5	Carrefour rue du Pont – rue des Ecoles	10
6.6	Rue de Ronquières – rue du Commerce	12
6.7	Abords de l'école de la rue G. Theys	14
6.8	Tunnel sous voies à Luttre	16
6.9	Itinéraires cyclables vers et dans Pont-à-Celles	18
6.10	Rue de Trazegnies	22
6.11	rue de l'Arsenal – rue Wauters	24
6.12	Passerelle d'Hérialmont	26
6.13	Avenue d'Azebois - Rue Joly – rue Ste Famille à Viesville	28
6.14	Carrefour rue Dubois – rue Albert 1er à Viesville	30
6.15	Place de Viesville	32

6.1 Introduction

L'objet de ce chapitre est de présenter à l'aide de schémas et croquis comment mettre en œuvre les propositions en matière d'infrastructure.

Les esquisses sont dessinées sur les fonds de plans PICC mis à notre disposition par la Commune et quelques mesurages sur le terrain permettent de garantir la précision suffisante pour montrer la faisabilité des propositions. Il s'agit d'esquisses d'intention.

Avant de passer à la réalisation des aménagements proposés, des plans plus précis devront généralement être établis, sur la base de levés de géomètre.

Les endroits pour lesquels sont dessinées des esquisses ont été choisis par le Collège et l'administration communale sur la base d'une première proposition de notre part.

6.2 Carrefour Lisbet

Situation

Le carrefour se situe sur la route provinciale; il permet les liaisons entre Obaix-Buzet et Frasnes (Rêves), outre les départs vers Nivelles et Gosselies.

Le carrefour, réputé dangereux, pose des problèmes de mauvaise perception à distance lorsqu'on s'en approche depuis les voies secondaires (on perçoit mal la route provinciale; voir photo 1) et de visibilité insuffisante au débouché des voies secondaires dans le carrefour.

Objectifs

- Améliorer les perceptions à distance depuis les voies secondaires
- Augmenter la visibilité vers Nivelles au débouché de la route de Frasnes
- Modérer les vitesses, notamment pour les conducteurs virant à droite de la route provinciale vers Buzet.
- Améliorer la sécurité des piétons, compte tenu de l'arrêt de bus proche.

Mesures

- Ilots directionnels construits sur les voies secondaires pour améliorer la perception à distance et canaliser les voitures dans le carrefour.
- Léger déport de la route provinciale vers le sud pour augmenter la visibilité vers Nivelles (masquée par la maison).
- Resserrement du débouché côté Buzet
- Aménagement de trottoirs et de traversées piétonnes vers les arrêts de bus.

1



2

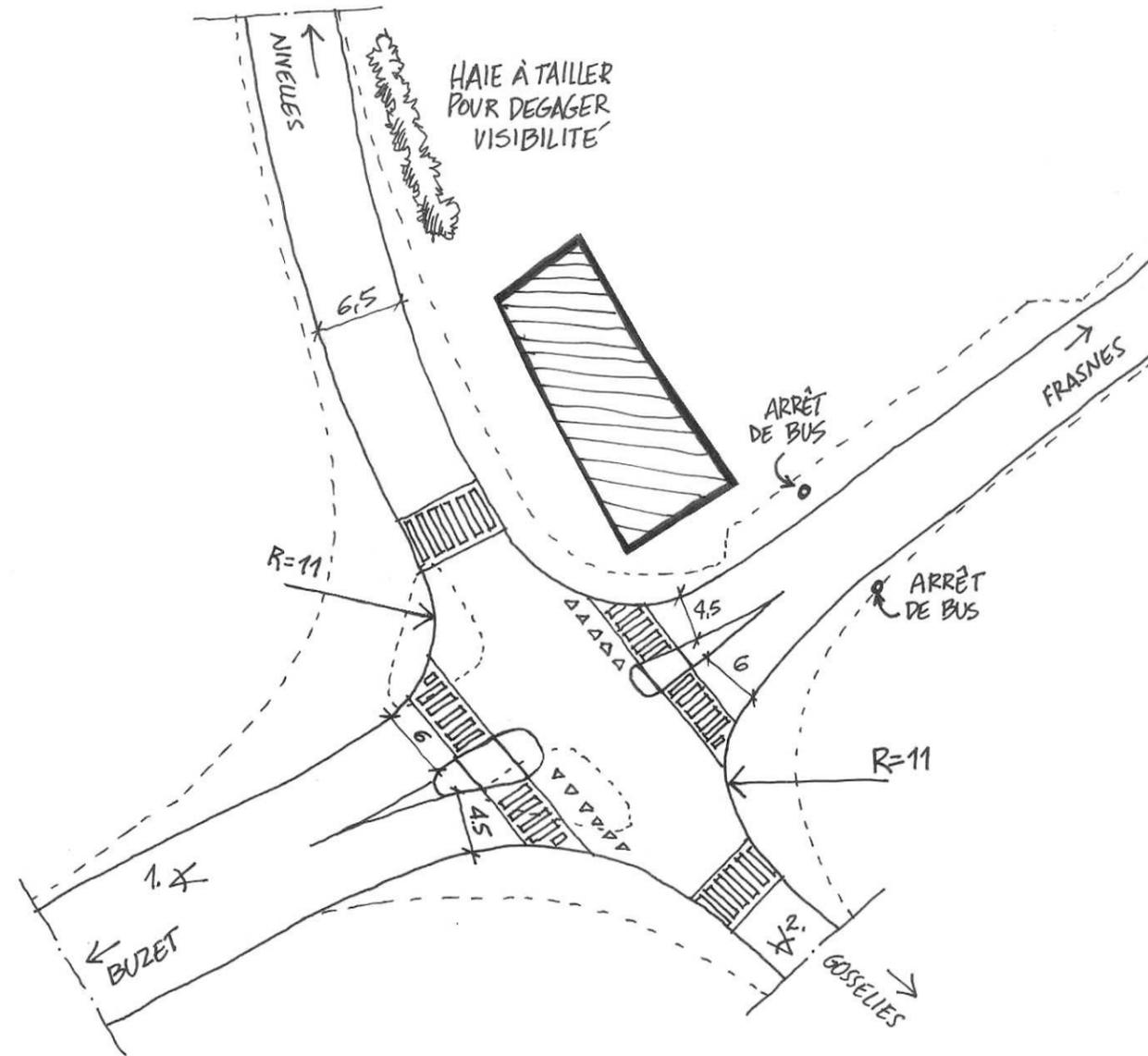


3



4





6.3 Carrefour de Liberchies

Situation

Carrefour de la route provinciale avec la rue de Liberchies qui permet d'un côté d'accéder à l'A 54 et au centre de Luttre et, de l'autre, de prendre la route vers Les Bons Villers.

Le carrefour est très vaste et les vitesses assez élevées sur la route provinciale ; les voitures ne sont pas du tout guidées et les manœuvres sont donc dangereuses, surtout lorsqu'on débouche des voies secondaires.

Objectifs

- Augmenter la sécurité des usagers ;
- Modérer les vitesses
- Renforcer l'image de ce carrefour comme porte d'accès vers Luttre Pont-à-Celles ;
- Sécuriser le franchissement de la chaussée par les cyclistes (liaison cyclable vers les Bons Villers)-
- Permettre le passage des transports exceptionnels sur la route provinciale (convois de 60 t, route de catégorie 2).

Mesures

- Aménagement d'un rond-point avec anneau central partiellement franchissable ;
- Pistes cyclables de chaque côté de la rue de Liberchies (voir coupe) interrompue 20 m avant le rond-point pour permettre aux cyclistes de se réinsérer dans la circulation (bout de bande cyclable sur élargissement de la chaussée pour la réinsertion mais pas jusqu'au rond-point !)
- Aménagement d'une piste cyclable à double sens le long de la route provinciale, côté sud.

1

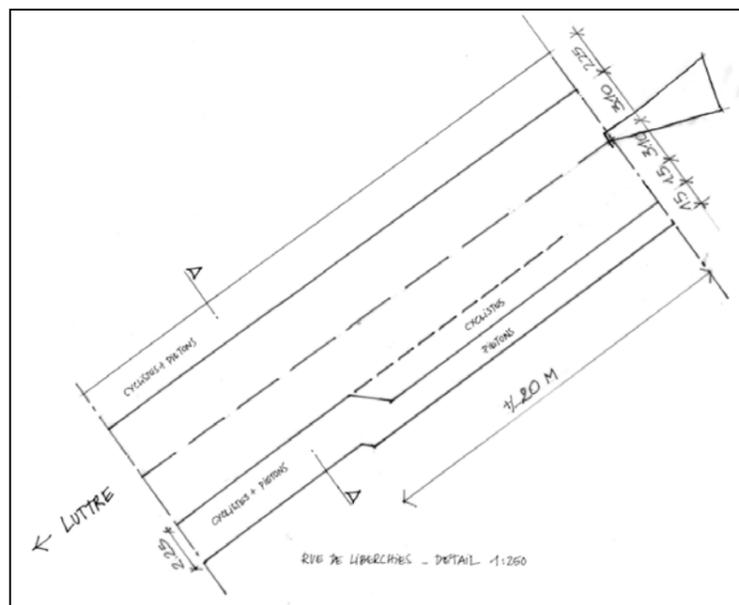
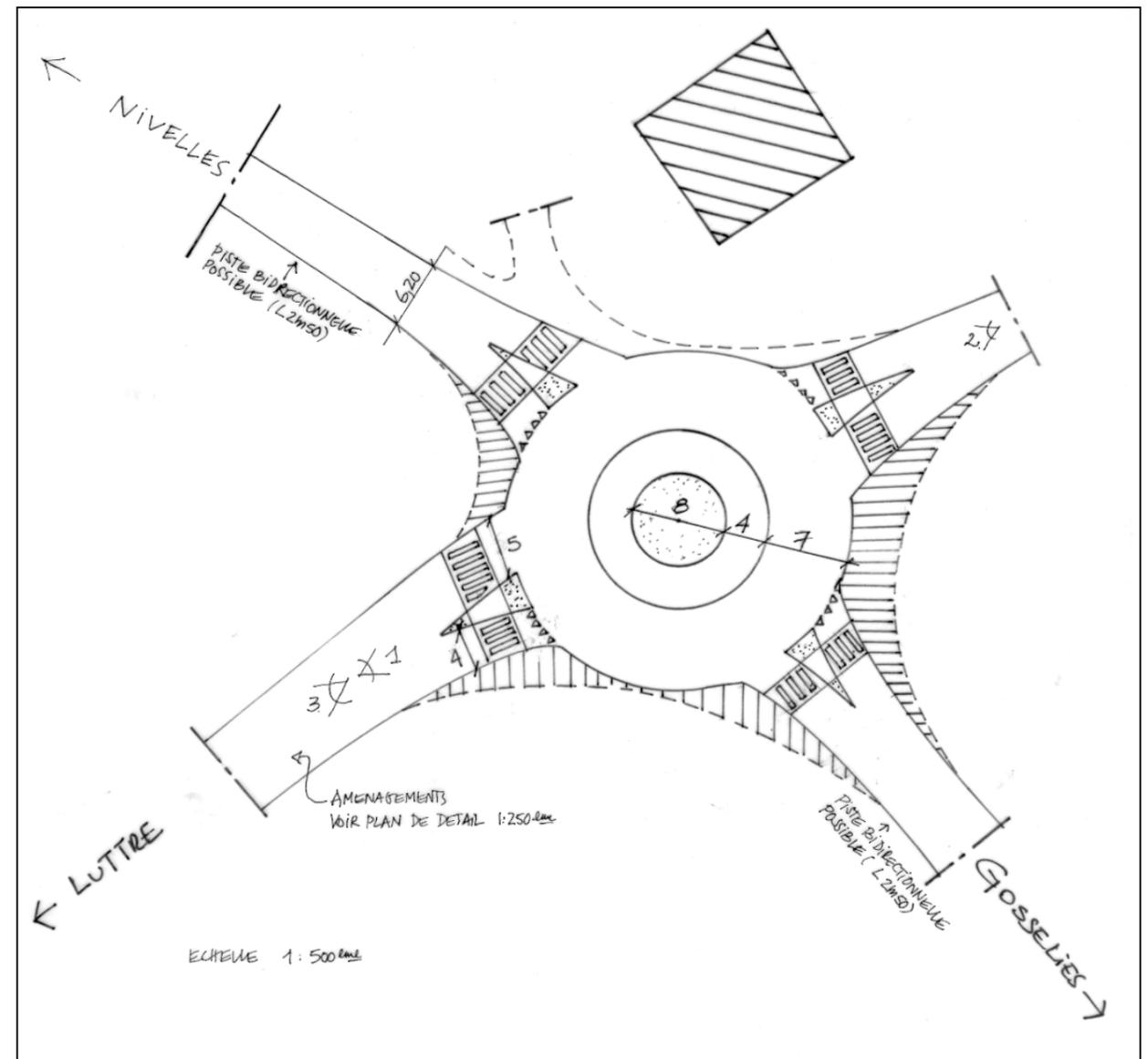
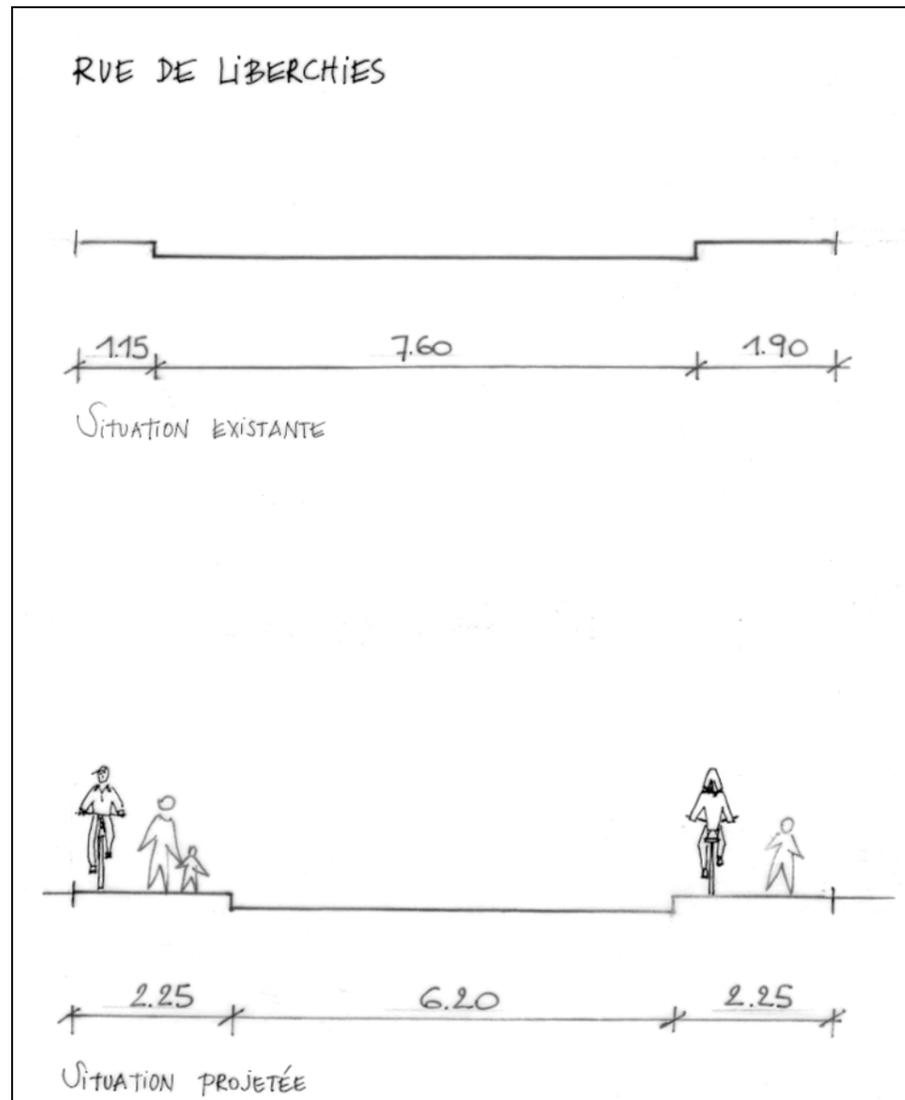


2



3





6.4 Rue du Village à Obaix

Situation

La rue du Village, prolongée par la rue de la Station et la rue Léopold III, dessert les villages d'Obaix et de Buzet et elle les relie à la rue de Bourbezée, voie de liaison avec Pont-à-Celles et Luttre.

La rue est bordée de maisons anciennes généralement sans garage, implantées de façon irrégulière et souvent flanquées de perrons (voir photos).

Le stationnement des voitures, autorisé d'un seul côté de la chaussée, mais pratiqué localement sur le trottoir (photo) pose problème pour le cheminement des piétons.

Les riverains souhaiteraient jouir de plus de places, surtout en soirée. Il devient impossible de garer chaque voiture devant la maison mais il reste de la place à moins de 150 m.

Il a été suggéré de mettre la rue à sens unique.

Objectifs

- Gagner de l'espace de stationnement.
- Modérer les vitesses en journée
- Améliorer les cheminements piétons.

Mesures

- La mise à sens unique ne semble pas une bonne solution: la chaussée ne permet pas le stationnement de voitures des deux côtés (voir coupe 1). Le stationnement se fera donc partiellement sur le trottoir, et ce principalement aux endroits où il se pratique actuellement (là où l'espace est plus large entre façade et bord de rue).
La mise à sens unique se traduirait d'autre part par un report du trafic inverse sur les rues des Deux Chapelles et des Couturelles qui constituent un détour considérable (allongement des trajets, notamment pour les habitants eux-mêmes de la rue du Village).
Le stationnement en journée étant clairsemé (voir photos), la mise à sens unique se traduirait fort probablement par une augmentation des vitesses, non souhaitable.
- Nous préconisons le maintien de la situation actuelle, du moins à moyen terme, c'est-à-dire tant que la chaussée ne doit pas être refaite. Au moment d'une réfection de la voirie une autre approche est possible (ci-dessous).
- La rue du Village et sa prolongation vers Buzet devrait être mise en Zone 30.

Remarques

- La rue du Village pourrait être réaménagée totalement, de façade à façade, en intégrant dans le projet les perrons et seuils que l'on modifierait localement pour préserver un (si pas deux) cheminement piéton accessible aux personnes avec landau ou à mobilité réduite.
On supprimerait les bordures de délimitation actuelle des trottoirs. On créerait pour les voitures un passage moins rectiligne, moins clairement défini (en jouant sur la disposition des places de stationnement et sur les matériaux) de façon à attirer l'attention des conducteurs sur le statut mixte séjour-mobilité de la rue. Cela permettrait dessiner des cheminements non pas rectilignes mais continus et planes pour les piétons.
Un tel projet permettrait d'améliorer la situation du point de vue des vitesses automobiles, des cheminements piétons et de la qualité de l'espace rue mais pas de gagner un nombre significatif de places de parking. La place devant l'école offre une réserve de stationnement à distance acceptable.

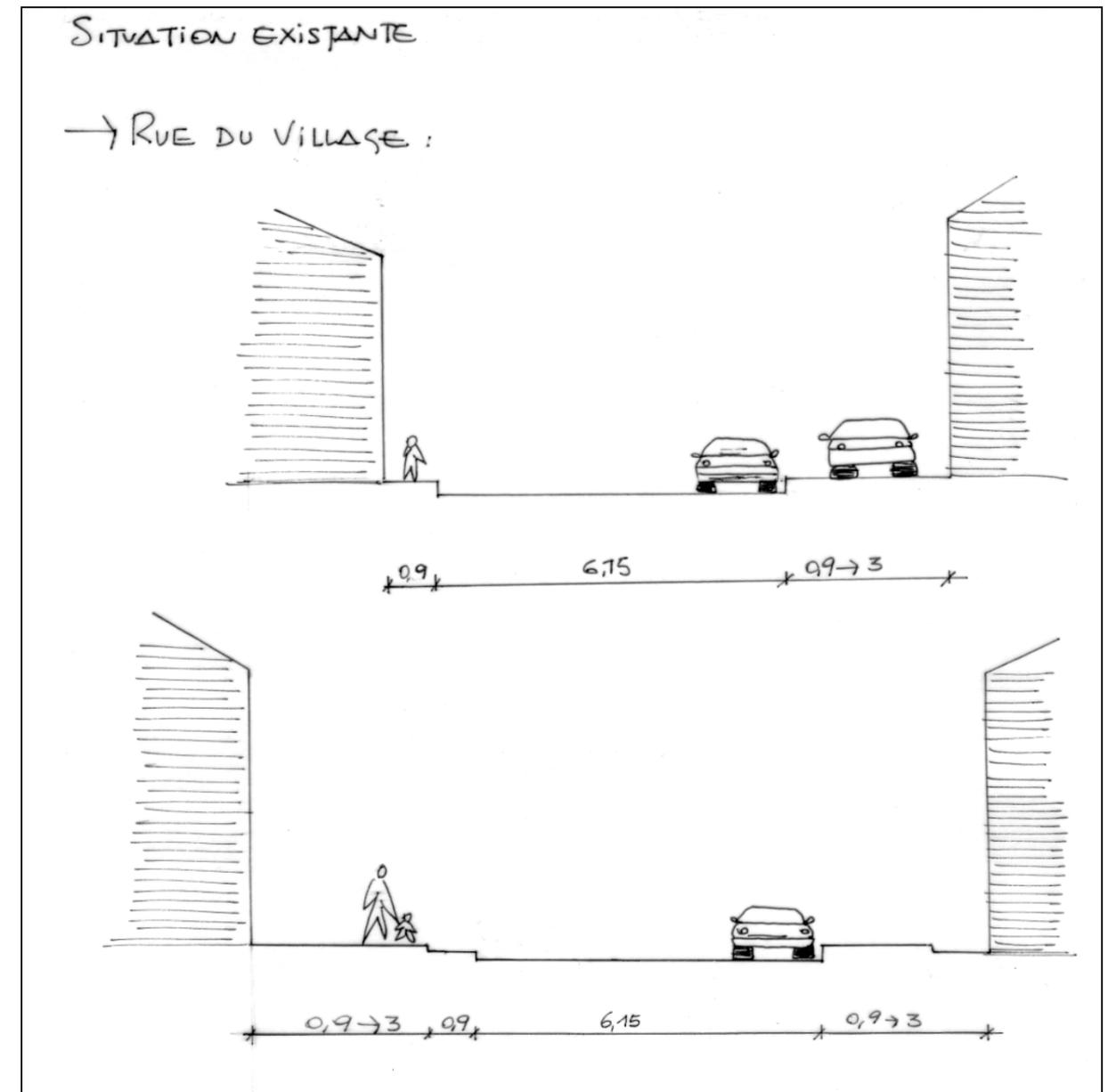
1



2



3



6.5 Carrefour rue du Pont – rue des Ecoles

Situation

Ce carrefour marque l'entrée dans le centre de Pont-à-Celles lorsqu'on vient du nord de l'entité. Il connaît une circulation équilibrée sur les trois branches. Son aménagement actuel est assez compliqué et peu lisible (îlots permettant le passage des deux côtés, ...).

Les vitesses sont assez élevées dans le sens place du Fichaux > Place de Pont-à-Celles.

Les piétons ne savent pas trop comment traverser ce carrefour, notamment pour aller vers le canal .

Objectifs

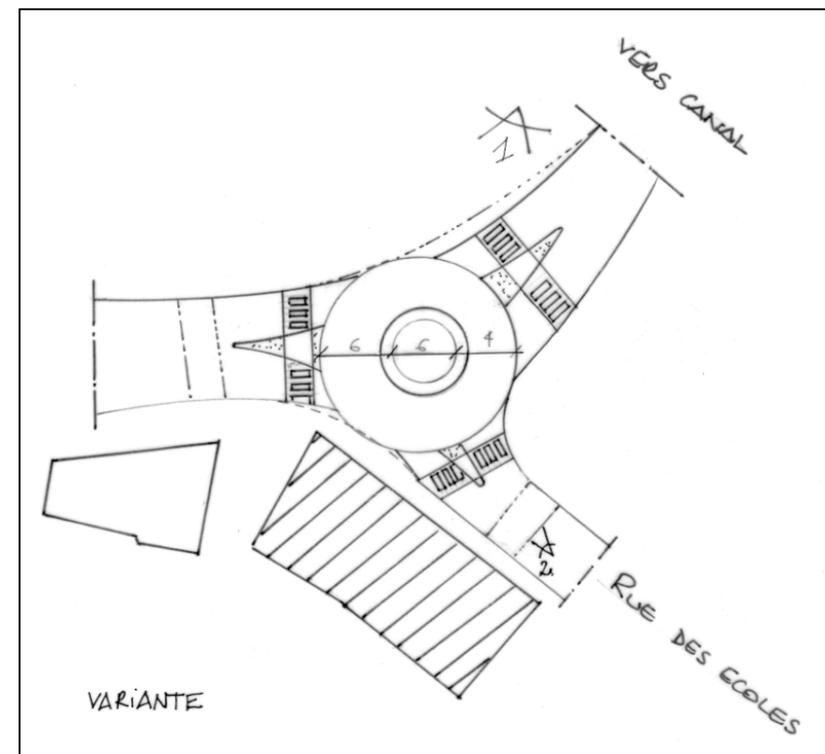
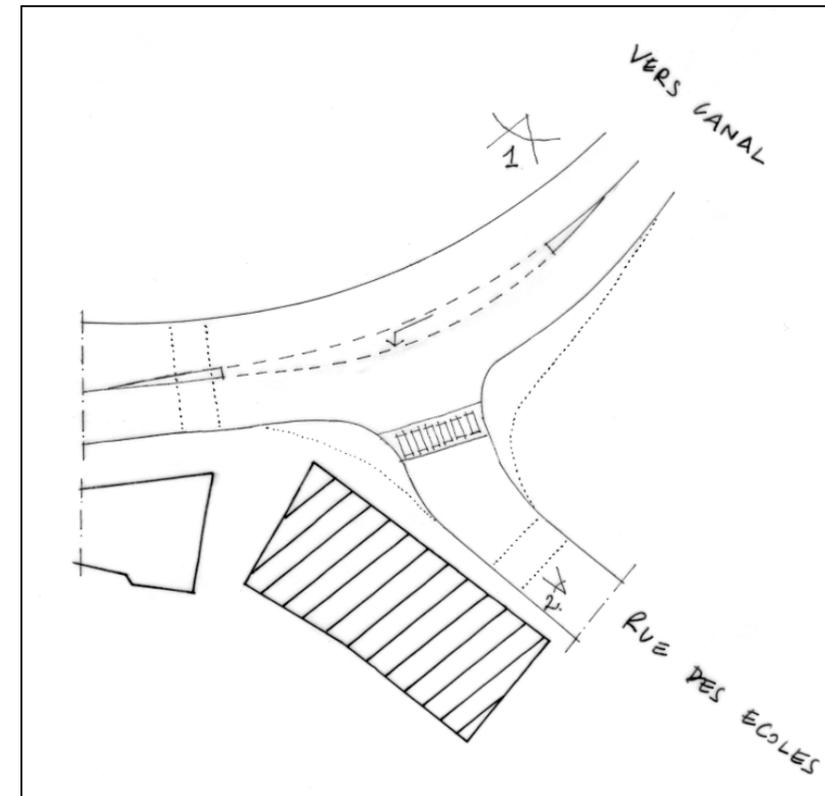
- simplifier le carrefour
- guider mieux les voitures
- modérer les vitesses

Mesures

- deux propositions : soit le resserrement du débouché de la rue des Ecoles, soit l'aménagement d'un rond-point avec anneau partiellement franchissable
- traversées piétonnes

Remarques

- Travaux à réaliser lors de la réfection du pont sur le canal si la coordination est possible.
- Le rond-point offre l'avantage de modérer les vitesses dans toutes les directions et se justifie par le fait que les voies sont de même niveau hiérarchique, le rond-point constituant une entrée dans Pont-à-Celles pour les conducteurs venant du pont sur le canal. Mais l'aménagement est plus coûteux. Le resserrement du carrefour aura peu d'effet sur la vitesse des voitures suivant la rue du Pont. Et l'aménagement de traversées piétonnes se met moins bien parce qu'il y a une bande centrale de tourne-à-gauche.



1



2

6.6 Rue de Ronquières – rue du Commerce

Situation

La rue de Ronquières est axe de liaison entre l'Est et l'Ouest de la commune, voie permettant de délester le trafic de l'axe Eglise – Arsenal

Objectifs

- Souligner le virage de la rue de Ronquières – rue du Commerce ;
- Améliorer la visibilité au débouché de la rue Ste Anne;
- Sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes vers le chemin de halage et la passerelle sur le canal (chemin vers la gare et le supermarché);
- Améliorer l'esthétique de ce lieu à l'aspect assez délaissé

Mesures

- Resserrement du virage, permettant en même temps d'augmenter la visibilité depuis la rue Ste Anne et de réduire les traversées piétonnes;
- Plantations pour boucher le fond de perspective de la rue de Ronquières, souligner le virage et agrémenter la zone d'accueil du piéton/cycliste en bordure du canal;
- Resserrement de la voie d'accès au chemin de halage et au terrain de football ; passage pour piétons avec visibilité améliorée ;
- Modification de l'escalier vers passerelle pour le rendre plus confortable;
- Remplacement du garde-corps de la passerelle pour qu'il réponde aux normes de sécurité (1.20 m au lieu de 0.9 m et certains éléments cassés ou manquants sont à remplacer). En profiter pour y intégrer un éclairage.

Remarques

- La mise en œuvre peut être faite pour ce carrefour uniquement mais gagnerait à s'intégrer dans la réfection de la rue du Commerce, en très mauvais état.
- La passerelle reste très haute à franchir. Une nouvelle passerelle, au tablier moins épais permettrait de gagner 8 marches environ, en gardant le même tirant d'air. Donc gain de confort et de sécurité.
- Une nouvelle passerelle permettrait d'avoir des rampes acceptables pour pousser un vélo, caddie ou landau

1



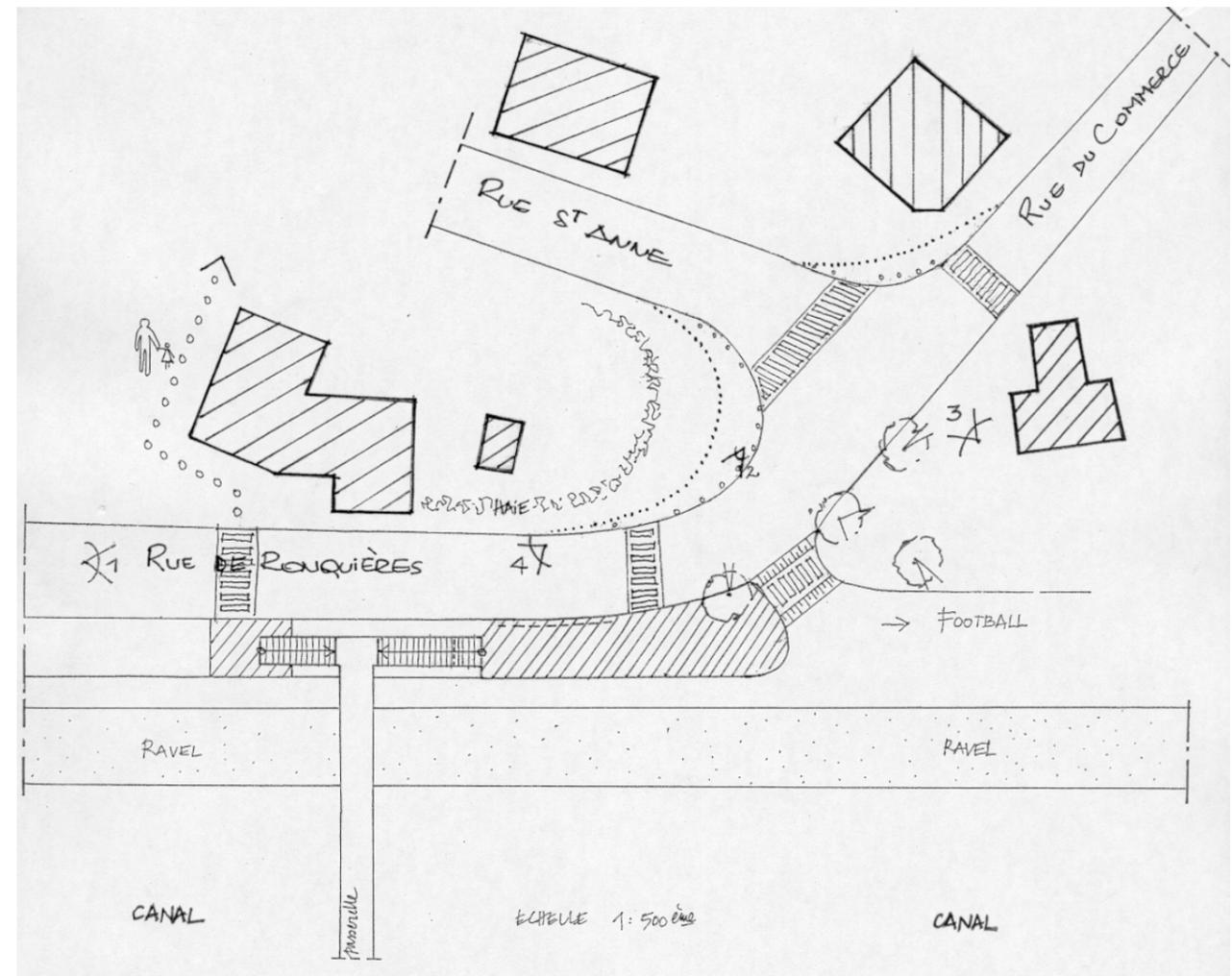
2



3



4



6.7 Abords de l'école de la rue G. Theys

Situation

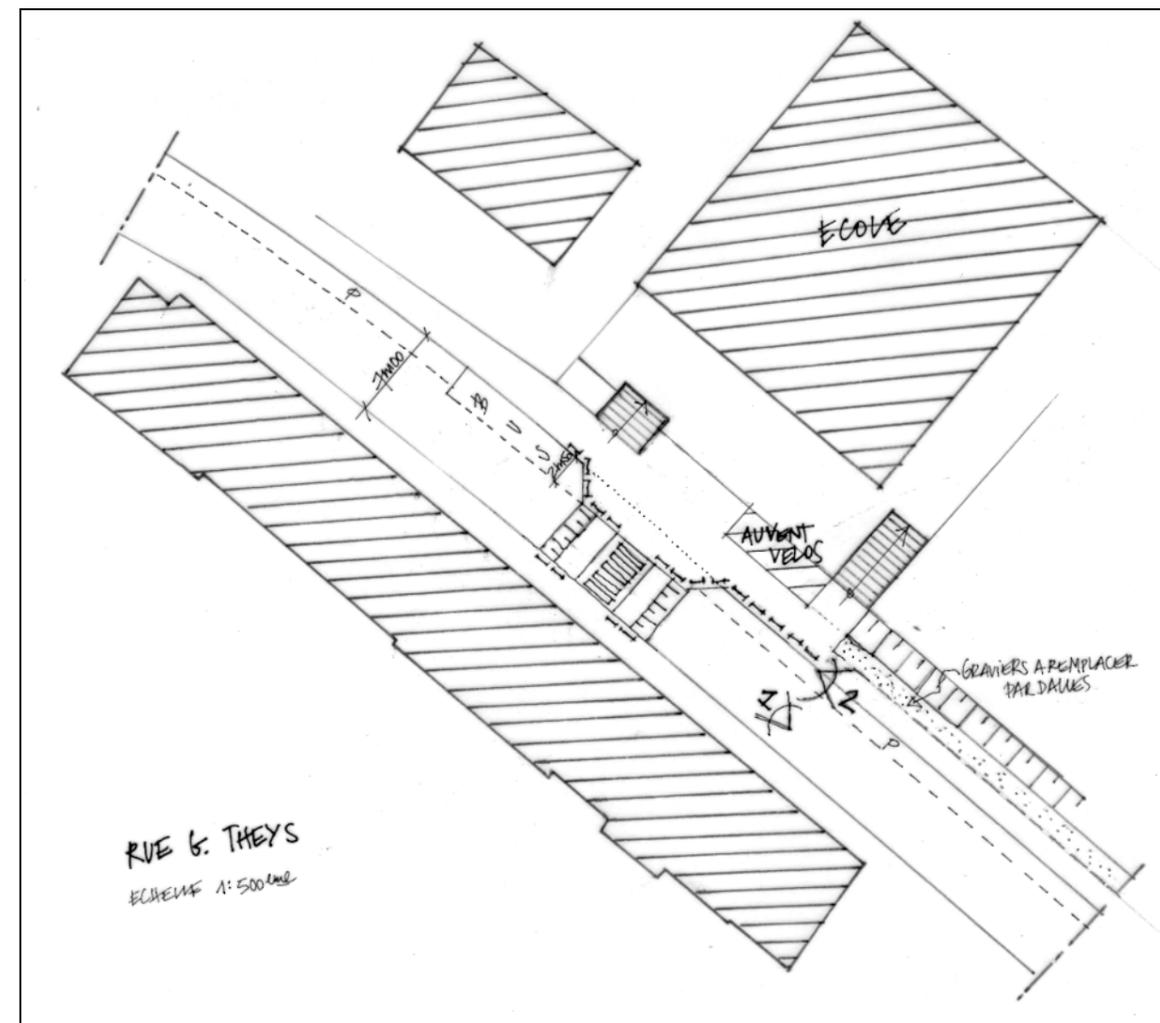
La rue G. Theys connaît une circulation assez locale. La chaussée est large et rectiligne. Aucun aménagement spécifique n'entoure l'école.

Objectifs

- mettre en évidence l'école
- modérer la vitesse aux abords de l'entrée de l'école
- favoriser les trajets à vélo vers l'école

Mesures

- élargissement du trottoir en face de l'école et plateau surélevé sur lequel est installé un passage pour piétons.
- Barrières au bord du trottoir en face des volées d'escaliers
- Prolongement du trottoir "en dur" jusqu'au carrefour de la rue des Combattants et passage pour piétons à ce carrefour.
- Construction d'un auvent pour le rangement des vélos. (les dénivelées pour atteindre les cours de récréation en poussant les vélos sont trop importantes).



1



2

6.8 Tunnel sous voies à Luttre

Situation

Le tunnel pour piétons situés dans l'axe de la rue Wauters procure une liaison directe à la gare, la Poste, le supermarché, etc... en évitant un détour de 400 m par la rue de Pont-à-Celles et le pont sur le chemin de fer.

Le tunnel est fort utilisé mais il est peu confortable (escaliers raides, visibilité réduite, ...) et inaccessible aux personnes avec caddie ou landau.

Objectifs

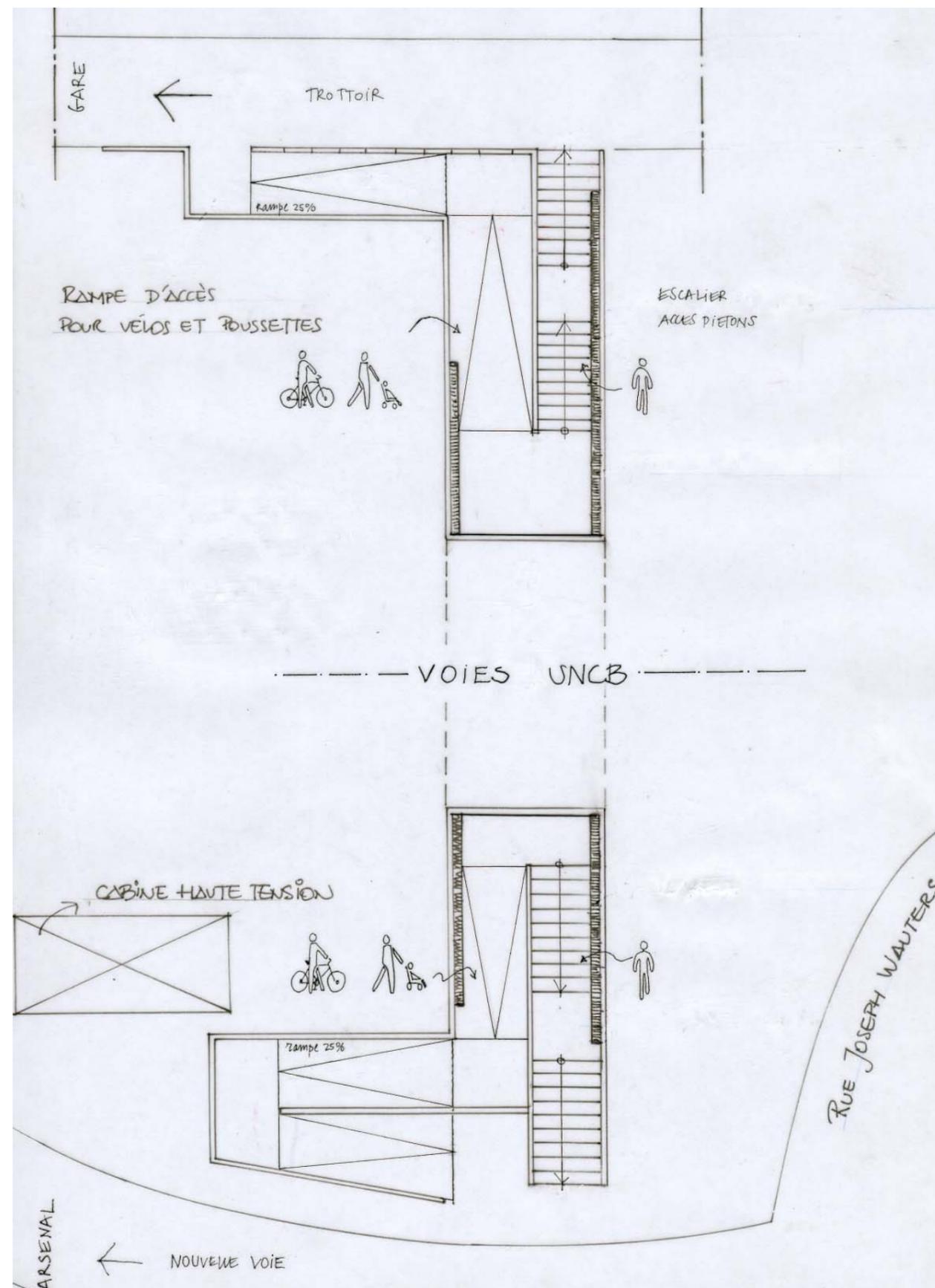
- permettre le passage des personnes avec caddie ou landau.
- Adoucir autant que possible les volées d'escaliers et adapter les mains courantes aux personnes mal voyantes.
- Dégager la visibilité au débouché de part et d'autre

Mesures

- Nous proposons des modifications assez légères, c'est-à-dire sans modifier la structure et en laissant en place les gaines de canalisations longeant le passage souterrain.
- Escalier plus étroit mais mieux balancé, donc confortable.
- Escalier côté gare : 18 marches de 32 x 15,3 cm au lieu de 15 marches de 28 x 18,5 cm.
- Escalier côté rue Wauters: 22 marches de 32 x 15,5 cm au lieu de 19 marches de 28 x 18 cm.
- Ouverture de l'espace côté gare et aménagement d'une rampe permettant de pousser un vélo, landau ou caddie.
- Ouverture côté rue Wauters et aménagement d'une rampe permettant de pousser un vélo, landau ou caddie

Remarques

- Côté gare, la rampe peut être allongée parallèlement au trottoir, jusqu'à obtenir une pente de 5 % praticable par les rue
Mais côté rue Wauters, la situation est actuellement bloquée par la cabine électrique (et la voie d'accès à la CAPAC).
- Il nous semble urgent de remplacer les rampes (mains courantes) côté rue Wauters par de plus longues, débouchant en haut de l'escalier.
- D'autres travaux d'amélioration du confort et de l'esthétique sont évidemment possibles (peinture, éclairage plus puissant, ...) mais non cruciaux.
- L'aménagement du passage sous voie nous semble nettement prioritaire par rapport à l'aménagement du trottoir longeant le chemin de fer.





6.9 Itinéraires cyclables vers et dans Pont-à-Celles

Situation

Le plan de la page suivante indique les liaisons cyclables prioritaires à instaurer pour favoriser les déplacements à vélo vers le centre de Pont-à-Celles, notamment vers les écoles. Les autres liaisons proposées sont décrites au chapitre 5 Plan Vélo.

Le réseau cyclable prioritaire comporte une liaison entre Obaix-Buzet et la Place de Pont-à-Celles par la rue Bourbezée (photos 1 et 2). Cet itinéraire offre l'avantage d'emprunter un axe bordé d'habitations dont le réaménagement répond également à un objectif de modération des vitesses auto. L'itinéraire franchit le canal par la passerelle de la Case du Bois plutôt que par le pont routier: l'itinéraire emprunte ainsi le chemin de moindre pente et le franchissement du canal s'effectue à l'abri du trafic.

La case du Bois correspond également au point de départ de la promenade de la vallée du Buzet (projet) qui proposera un itinéraire champêtre vers Obaix et Buzet.

Le parking de la Case du Bois est proposé comme parking d'accueil pour les personnes qui se rendent en voiture à Pont-à-Celles ou qui prennent le train à la gare de Pont-à-Celles. La mise en valeur et la sécurisation du franchissement du canal à cet endroit se justifie pour les piétons et les cyclistes.

A partir de la rue Thirionet, un chemin à aménager dans le talus du chemin de fer (photo 3) permet de rejoindre les rues parallèles à l'axe plus circulé des rues de l'Eglise et de l'Arsenal. De là il est possible de rejoindre l'axe principal et les écoles en bordure par différentes rues dans lesquelles des SUL sont déjà ou pourront être instaurés.

La rue du Gazomètre est la dernière rue qui permet de rejoindre la rue de l'Arsenal, en attendant l'aménagement du site l'Arsenal qui permettra de prolonger la liaison jusqu'à la rue Wauters (permettant d'emprunter le passage sous voies vers la gare de Luttre).

La connexion avec la rue de Trazegnies est importante également (photo 4). La rue de Trazegnies est mise à sens unique sauf pour les cyclistes (SUL), de façon à permettre la desserte à vélo du quartier des Clos et de la rue des Champs.

De la rue de Trazegnies, une connexion à double sens pour les cyclistes (SUL) est possible par le Clos des Champs et le chemin (photo 5) qui passe derrière l'Athénée, rejoignant la rue de l'Eglise.

Objectif

Créer un réseau confortable, comportant des liaisons assez directes mais surtout très sûres pour les cyclistes peu expérimentés.

Mesures

- rue Bourbezée: piste cyclable D9 de chaque côté de la route en rétrécissant la chaussée. L'espace permet de réaliser l'aménagement dans l'emprise publique; donc sans exproprier (voir esquisse).
- Rue Case du Bois: plateau surélevé en face de la passerelle pour modérer les vitesses et protéger la traversée des piétons et cyclistes (voir esquisse).
- Entre la rue Thirionet et la rue Ferrer: chemin à aménager en mordant un peu dans le talus de chemin de fer (revêtement en cendrée).
- Rues perpendiculaires à la rue de l'Arsenal: SUL matérialisés par simple marquage d'un bout de piste cyclable aux carrefours.
- Clos Chantraine (chemin derrière l'athénée) : élargir à 2,5 m entre clôtures et revêtir de cendrées ou gravier stabilisé.

1



2



3

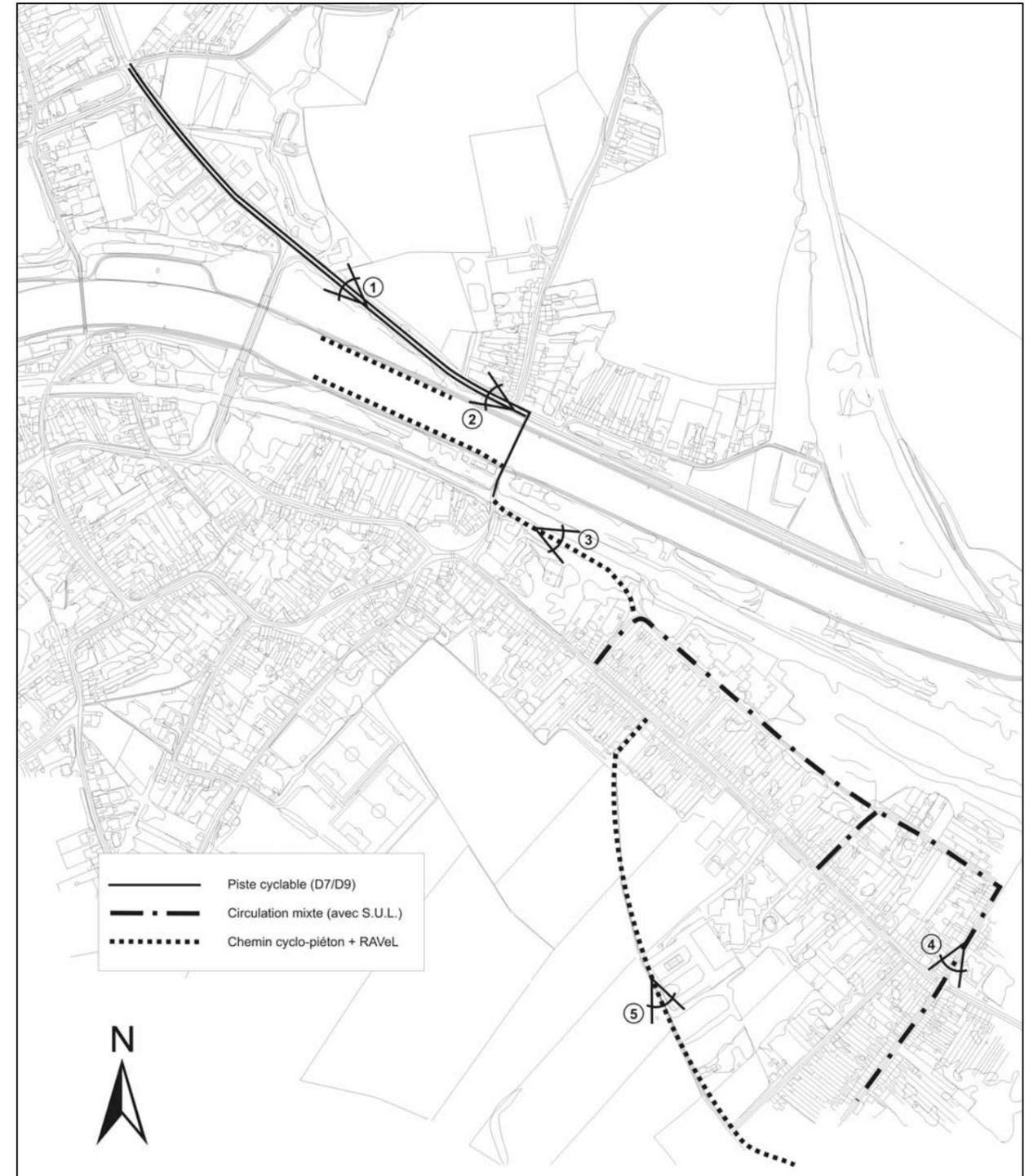
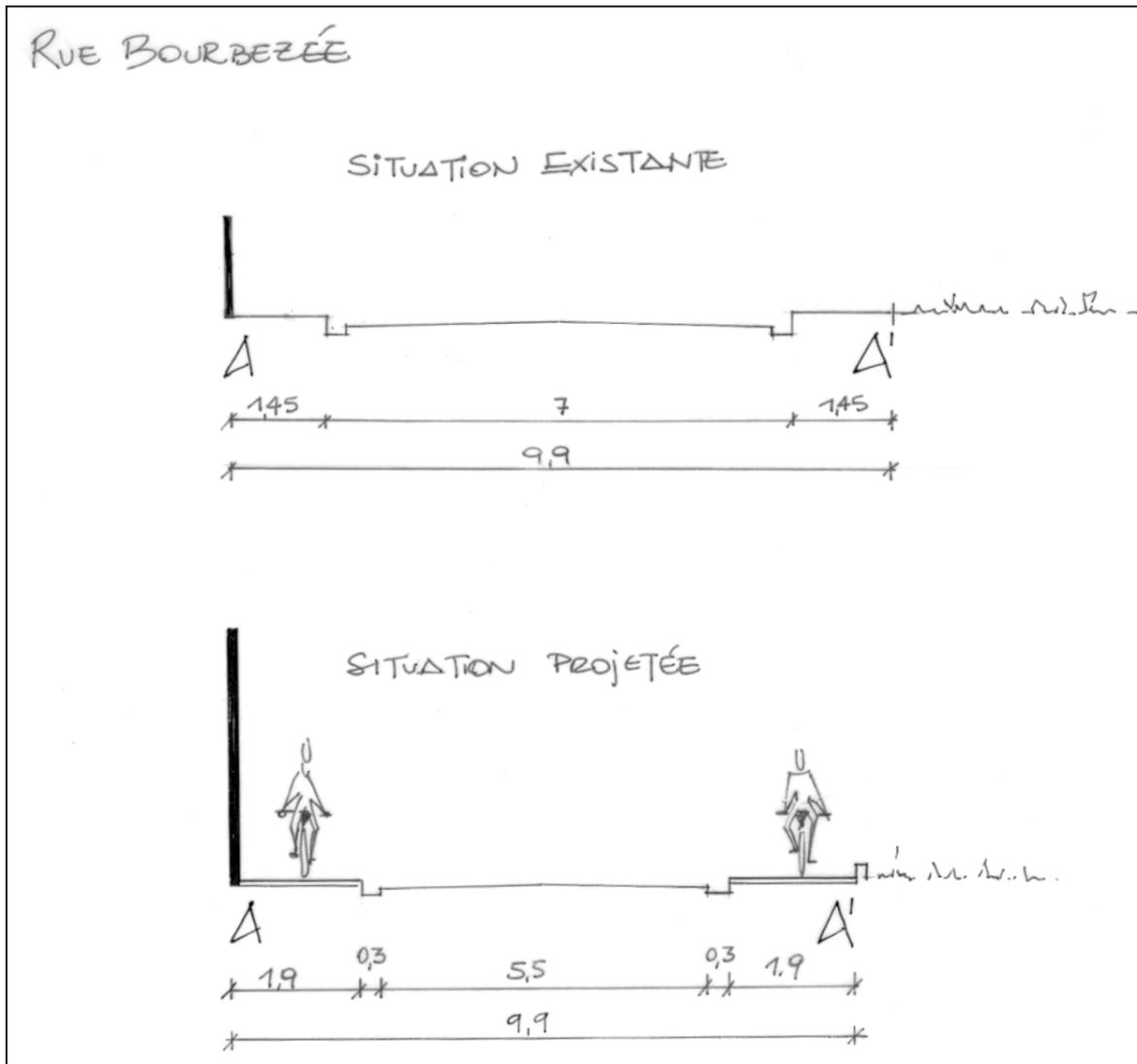


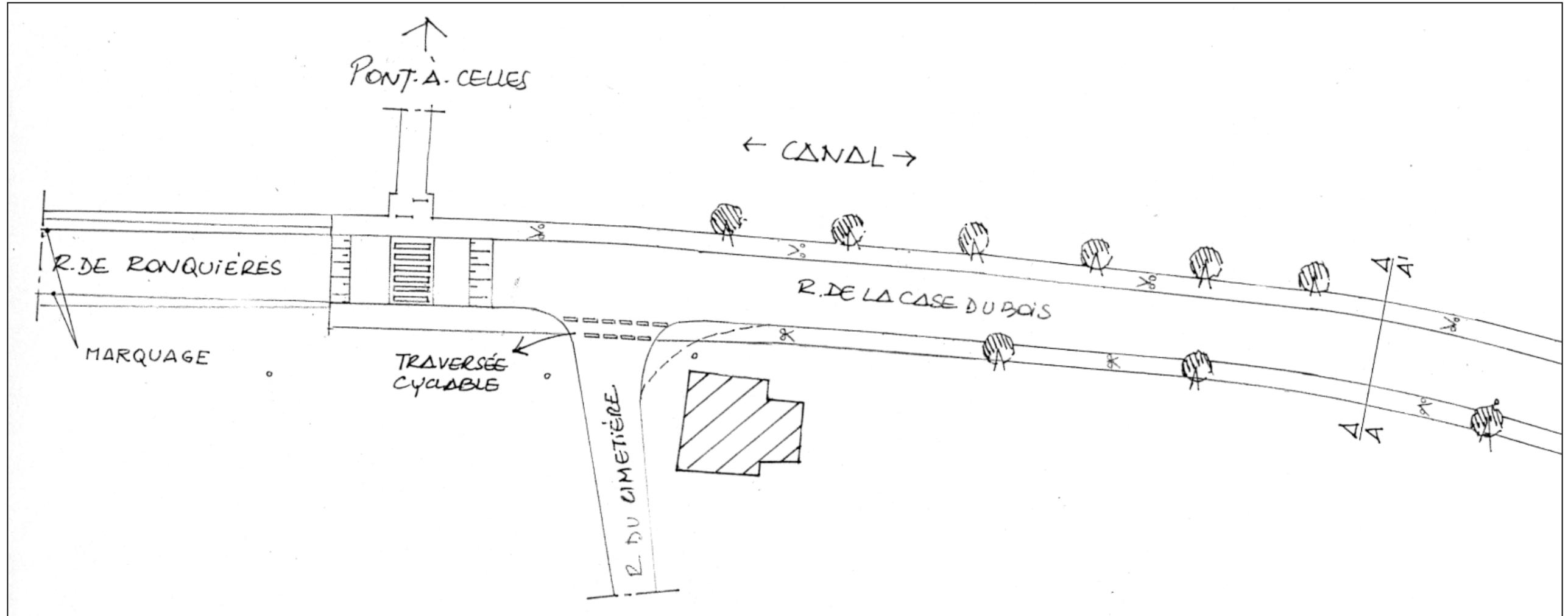


4



5





6.10 Rue de Trazegnies

Situation

Cette voie de liaison entre Gouy et Luttre est surtout empruntée par les habitants du quartier de la rue des Champs. On peut craindre une augmentation du trafic, notamment vers la gare de Luttre. Pour ce trajet de navetteurs, l'itinéraire par la rue de Trazegnies est logique (mais en très mauvais état actuellement), plus logique que de passer par la rue Saint Antoine et de traverser le centre de Pont-à-Celles.

La rue de Trazegnies comporte des trottoirs peu praticables actuellement (trottoirs étroits comportant de nombreux seuils devant les maisons) et la chaussée étroite rend le croisement des voitures difficile, entre les voitures en stationnement.

Objectifs

- assurer la fluidité de la circulation malgré l'augmentation du nombre de voitures en stationnement.;
- maintenir la modération des vitesses;
- améliorer les cheminements piétons (trottoirs)

Mesures

- mise à sens unique (sauf cyclistes) depuis la rue des Champs vers la rue de l'Arsenal. La circulation en sens inverse s'effectue par la rue Chantraine, largement bordée de garages (ceux des maisons de la rue de Trazegnies);
- Plateau surélevé pour marquer l'entrée dans la zone densément bâtie et modérer la vitesse auto.
- Rue des Champs à sens unique, sauf cyclistes, pour leur permettre de rejoindre l'athénée et la rue de l'Eglise à l'écart du trafic.
- Stationnement alterné par section pour modérer les vitesses. Le changement peut se faire à l'endroit du chemin piéton vers la cité.
- Oreille de trottoir à l'extrémité vers la rue de l'Arsenal pour empêcher le stationnement trop près du coin;
- Rectification du trottoir de la rue de l'Arsenal pour dégager le trottoir et la visibilité vers Luttre.

Remarques

- Lors d'une réfection de cette rue, nous suggérons d'élargir de 50 cm le trottoir le plus habité, ce qui laisserait encore une largeur de chaussée de 3 m (au lieu de 3.50 m actuellement).

1

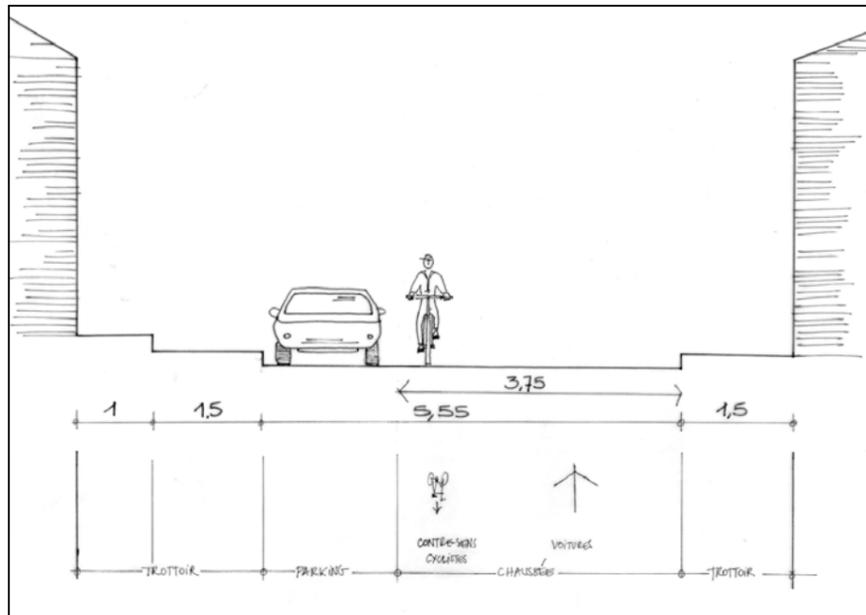
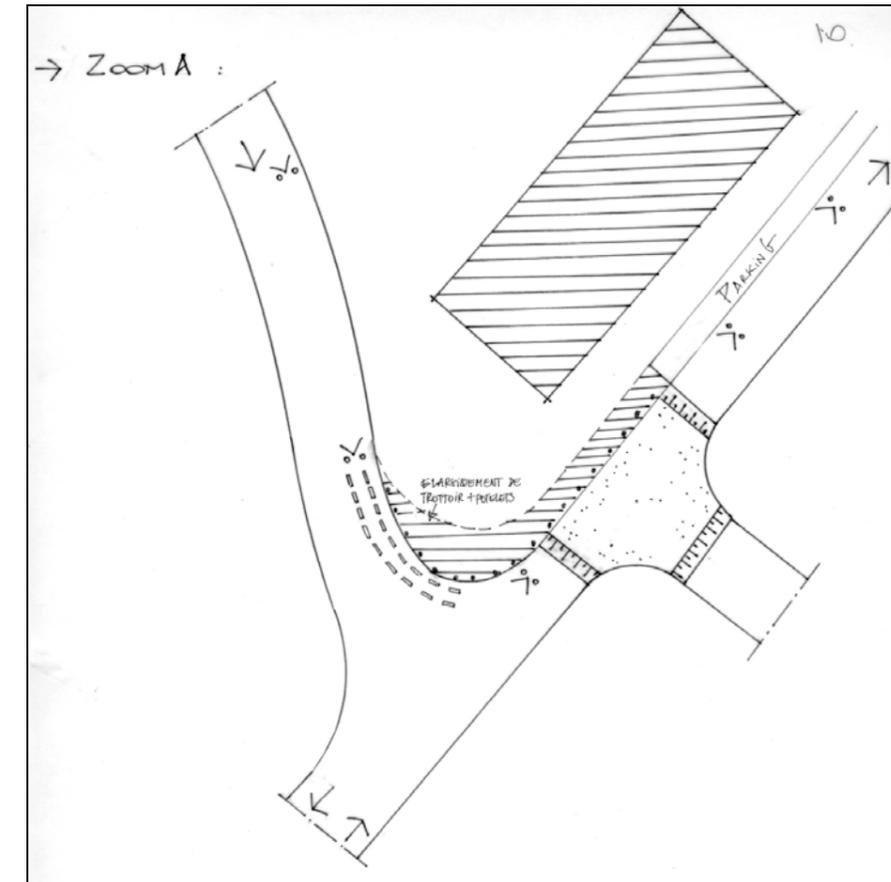
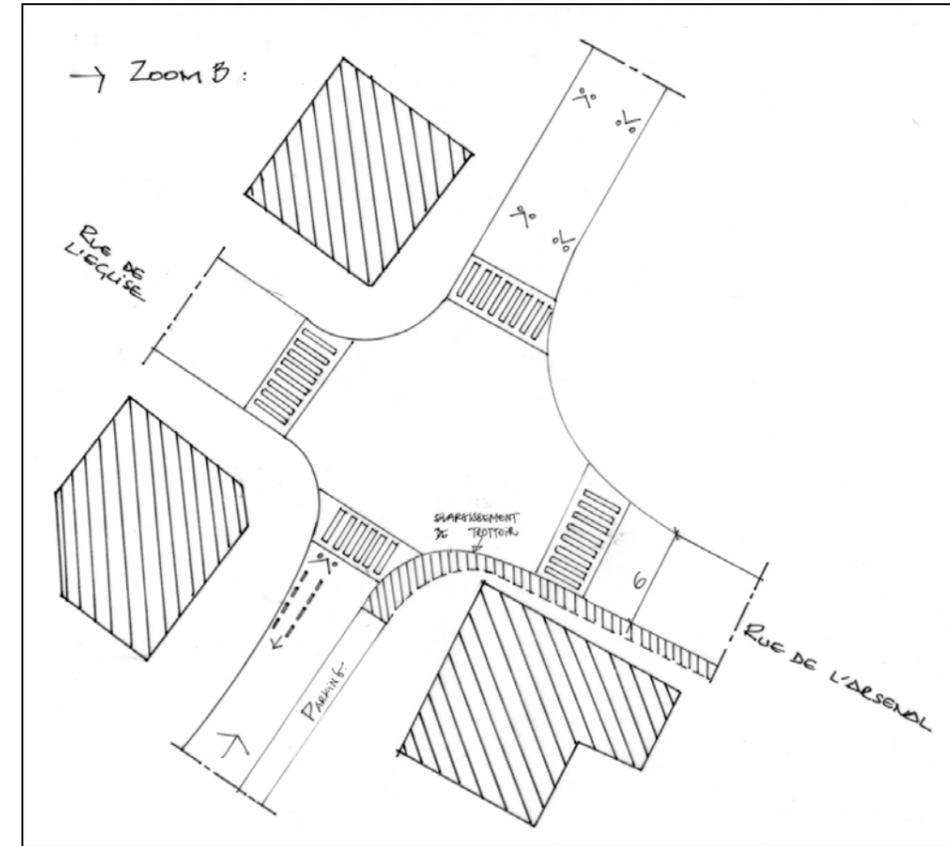
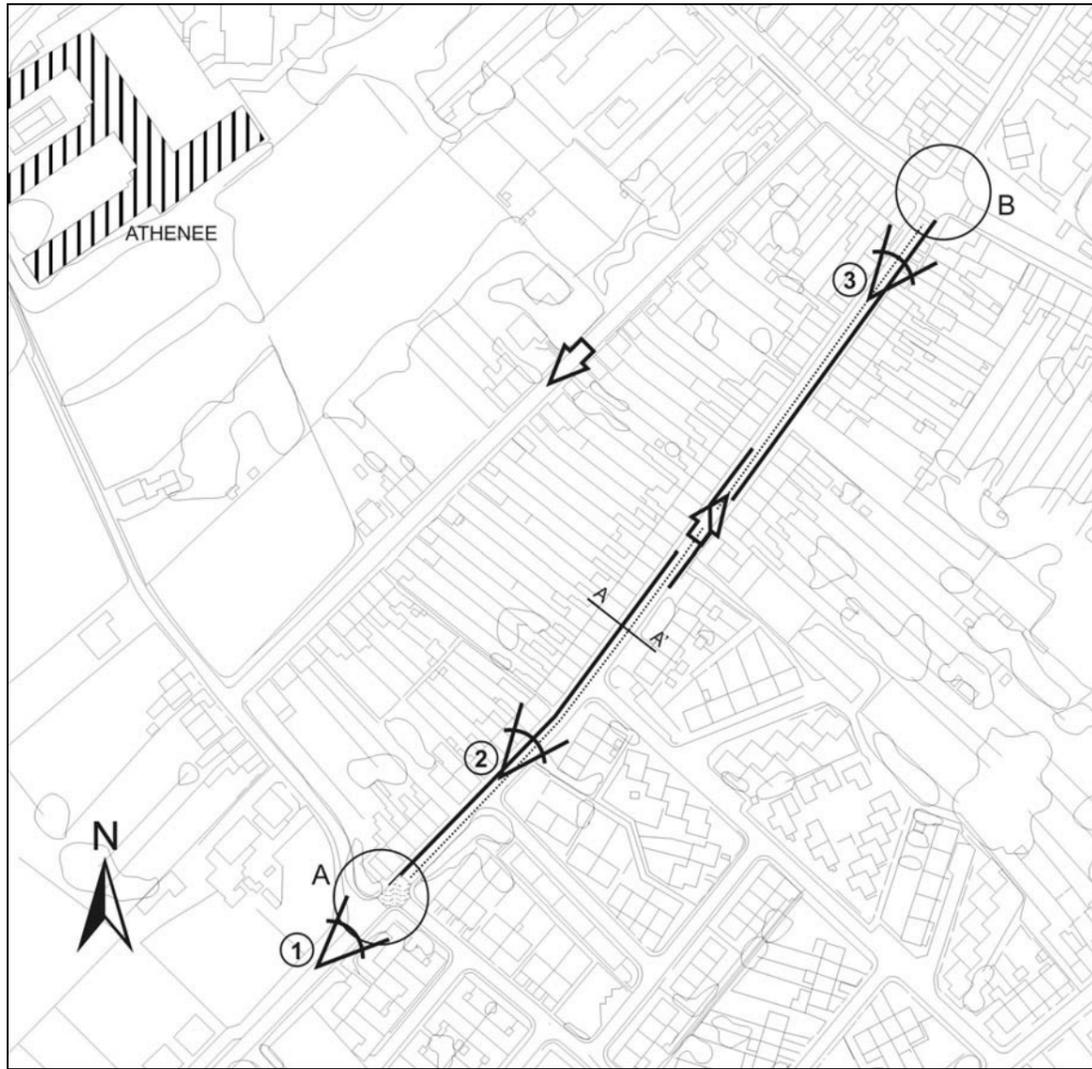


2



3





6.11 rue de l'Arsenal – rue Wauters

Situation

La rue de l'Arsenal comporte une chaussée d'une largeur variant entre 6,90 m et 7,15 m, bordée de trottoirs d'une largeur de 1,25 m à 1,85 m.

Le trottoir côté sud (le plus habité) comporte à certains endroits des seuils qui compliquent le cheminement des piétons.

Le stationnement s'effectue sur la chaussée, du côté des maisons, ce qui laisse une largeur de 5 m environ pour le croisement des voitures et poids lourds (autobus réguliers notamment).

Objectifs

- Modérer les vitesses des voitures aux heures creuses ;
- Améliorer les cheminements piétons ;
- Embellir la rue.

1



rue J. Wauters

2



Rue de l'Arsenal

3



6.12 Passerelle d'Hériamont

Situation

La passerelle est accessible aux piétons et cyclistes et permet de relier la Place du Fichaux puis le centre de Pont-à-Celles à partir du quartier d' Hériamont.

(Pour ce qui concerne la liaison entre Obaix et Pont-à-Celles, l'itinéraire par la rue Bourbezée et la passerelle de la Case du Bois présente des avantages de pente et de sécurité routière (moyennant l'aménagement des pistes cyclables proposées au point 0).

La passerelle permet également d'accéder au chemin de halage (RAVeL) et permet le bouclage des promenades empruntant une rive puis l'autre du canal.

Objectifs

- Permettre les liaisons entre la passerelle et les deux voies RAVeL
- Améliorer le confort des piétons et cyclistes (revêtement lisse)

Mesures

- Aménager deux chemins asphaltés reliant la rue des Quatre Chemins au quai de halage sur la rive droite du canal.
- Remplacer les gros graviers de la rampe existant en rive gauche par un revêtement lisse (asphalte préférable)

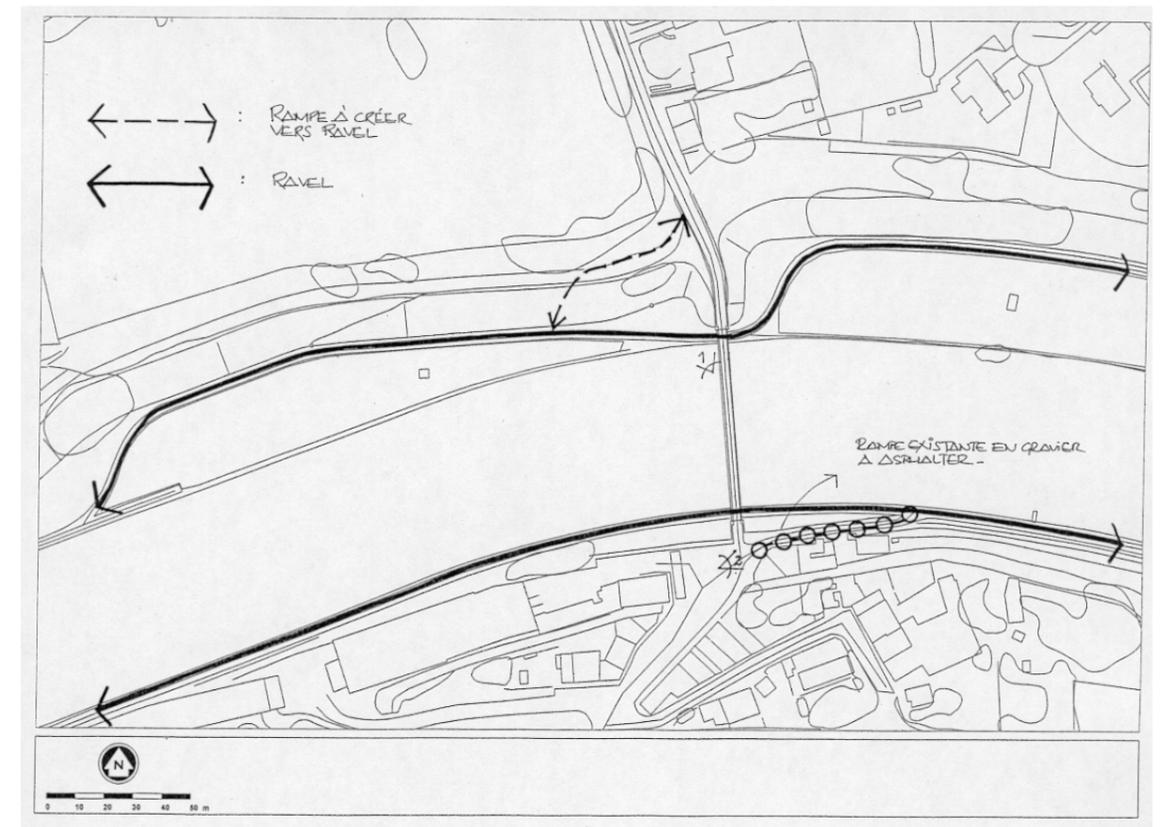


1



2

3



6.13 Avenue d'Azebois - Rue Joly – rue Ste Famille à Viesville

Situation

Cet voie de liaison entre Viesville et Gosselies connaît une circulation relativement intense et rapide. Le tracé de la route n'est pas très clair à certains carrefours, notamment de nuit ou par temps de brouillard. Au carrefour de la rue Dubois, les voitures se répartissent entre deux itinéraires vers le centre de Viesville, soit par la rue Ste Famille, soit par les rues Dubois et Albert 1^{er}, itinéraire emprunté par les bus du TEC..

Objectifs

- renforcer la lisibilité de l'itinéraire et la hiérarchie des voiries aux différents carrefours Souligner l'itinéraire de liaison vers le centre de Viesville par la rue Ste Famille;
- Souligner le virage au carrefour de la rue du Clerc en venant de Gosselies (perception visuelle);
- Idem au carrefour de la rue Dubois mais en tenant compte du passage des bus dans la rue Dubois;
- Simplifier le carrefour Dubois – Clerc.

Mesures

- resserrement du débouché de la rue du Clerc, voie strictement locale, pour souligner le virage de la rue Dubois à cet endroit (photo 1) et et modérer la vitesse de ceux qui sortent de ce quartier..Rue du Clerc fermée au débouché dans la rue Dubois par un massif de végétation (cul-de-sac) pour simplifier les mouvements et souligner le virage (perception visuelle en venant de Viesville);
-
- Resserrement du débouché de la rue Dubois pour éviter les virages à la corde et corriger la perspective visuelle (photos 2 et 3). Ilots partiellement franchissables pour girations poids lourds.
- Plantation d'un massif végétal qui referme le débouché de la rue du Clerc dans la rue Dubois. La rue du Clerc est transformée en cul-de-sac.

Remarques

- Le carrefour de la rue Dubois pourrait être traité en plateau surélevé pour modérer les vitesses (proximité d'un arrêt de bus; nombreux écoliers)

1

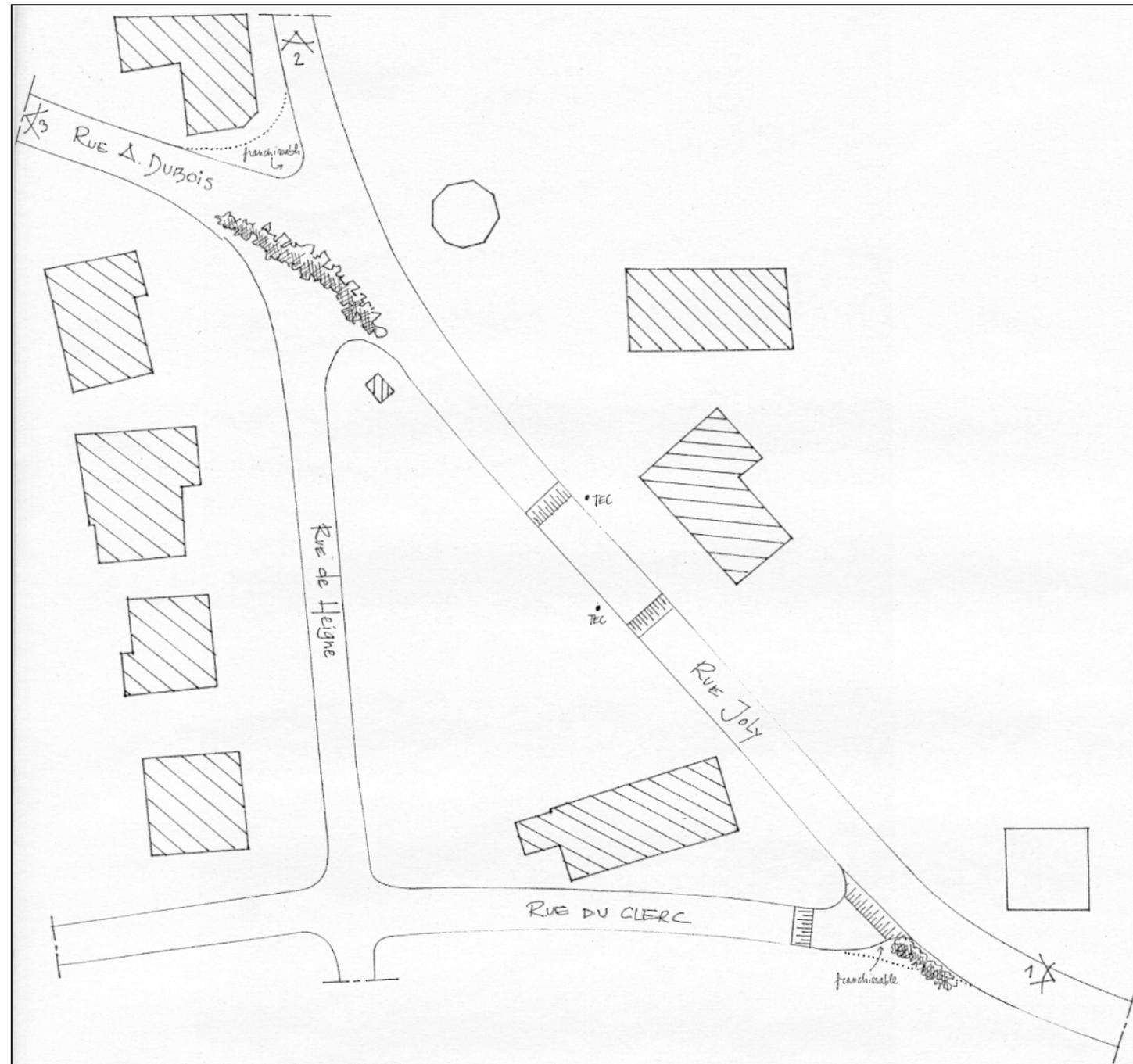


2



3





6.14 Carrefour rue Dubois – rue Albert 1er à Viesville

Situation

Il s'agit d'un petit carrefour coincé entre des maisons mais très sollicité puisque l'axe rue des Grands Sarts - rue Albert 1^{er} relie Charleroi à Viesville.

Les bus du TEC empruntent ce carrefour (voir schéma).

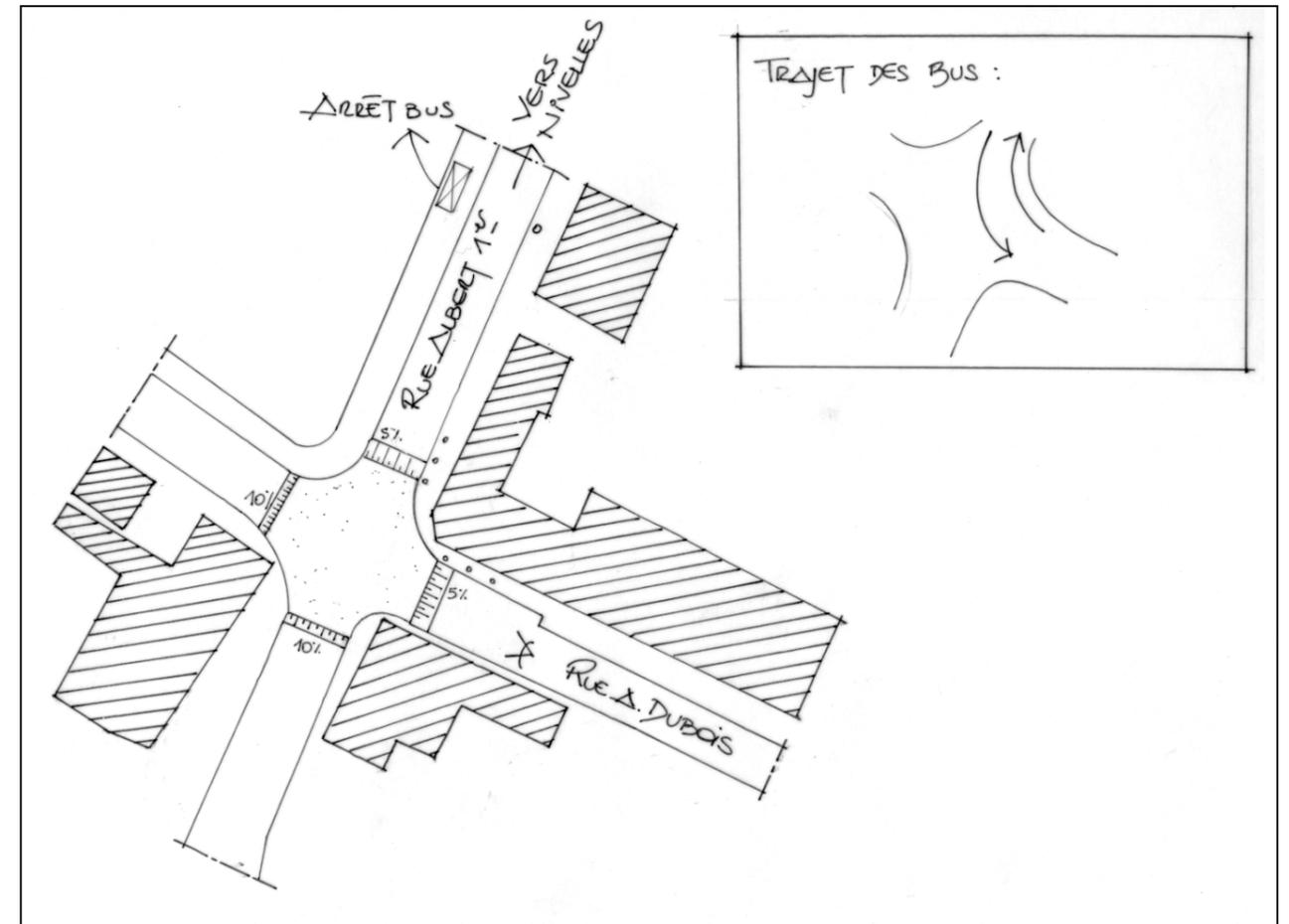
Objectifs

- mettre en évidence ce carrefour peu perceptible à distance, selon les voies d'approche;
- Modérer les vitesses;
- Améliorer un tant soit peu le confort des piétons.

Mesures

- Plateau surélevé, avec des rampes plus douces sur le trajet du bus TEC (5 %) que sur les autres voies (10 %)
- Traitement de façade à façade
- Remplacement des blocs anti stationnement par des potelets intégrés dans le projet.
- Vérification de l'éclairage. Un éclairage contrasté par rapport aux sections de rues permet de mettre le carrefour en évidence la nuit.

1



6.15 Place de Viesville

Situation

Place de village, bordée de la rue principale, voie de liaison entre Viesville et Luttre

Objectifs

- Délimiter mieux le bord de la Place par rapport à la rue du Vieux Château;
- Eviter les virages à la corde dans l'axe Vivier-Vieux Château et modérer les vitesses.
- Sécuriser les piétons qui longent la Place par rapport aux voitures qui s'y engagent ou en sortent; faciliter la traversée de la rue du Vivier;
- Créer un cheminement piéton sécurisant dans la rue Vieux Château.

Mesures

- Aménager à court terme en attendant le réaménagement complet de la Place.
- Création d'un trottoir dans la rue du Vieux Château;
- Fermeture de la Place entre le Monument et le côté Nord à l'aide de bornes;
- L'entrée/sortie de la Place s'effectue entre le monument et le côté sud, où bonne visibilité;
- Déplacement du passage pour piétons, rue du Vivier.

Remarques

- La fermeture partielle de la Place est peu coûteuse, donc proposée à court terme, en attendant le réaménagement complet de la Place (cf. projet dessiné par M. Troussart).

3



1



2

