



# Plan communal de mobilité de Leuze-en-Hainaut Phase 1 : Diagnostic de la situation existante

Ville de Leuze-en-Hainaut

## Rapport final

(approuvé par le Conseil communal)



Octobre 2019

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 321 12 14

Charles De Kerchovelaan 17c | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be [www.traject.be](http://www.traject.be)  
BTW-TVA: BE 0448 394 475

**Auteurs :**  
**Jonathan Haynes**  
**Astrid Dujeu**



## Table des matières

<b>1. Contexte général</b> .....	<b>6</b>	2.4.2 Profil de mobilité .....	25
1.1 Le Plan Communal de Mobilité .....	6	2.4.2.1 Motorisation des ménages .....	25
1.1.1 Origine et étapes préalables.....	6	2.4.2.2 Déplacements domicile – travail.....	25
1.1.2 Définition du PCM.....	7	2.4.2.3 Déplacements domicile – école.....	27
1.1.3 Etapes du PCM .....	7	2.5 Synthèse .....	28
1.1.4 Suivi du PCM .....	8	<b>3. Déplacements à pied et PMR</b> .....	<b>29</b>
1.2 Les outils de planification existants .....	9	3.1 Les cheminements piétons .....	29
1.2.1 Le projet de Schéma de Développement du territoire wallon (SDT)9		3.1.1 Dans le centre-ville.....	29
1.2.2 Politique et Stratégie Régionales de Mobilité.....	10	3.1.2 Au sein des villages.....	33
1.2.3 Le Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde 12		3.1.3 Entre les villages (et le centre).....	35
1.2.4 Les PCM sur les territoires voisins .....	14	3.2 La marche à pied comme mode de déplacement.....	37
1.2.5 Les outils de planification communaux.....	14	3.3 Les personnes à mobilité réduite (PMR).....	38
1.2.6 Les principaux éléments à retenir.....	15	3.4 Bilan et potentialités .....	39
<b>2. Territoire et population</b> .....	<b>16</b>	<b>4. Déplacements à vélo</b> .....	<b>40</b>
2.1 Situation générale .....	16	4.1 Le réseau cyclable .....	40
2.2 Typologie de la commune .....	17	4.2 Les aménagements et infrastructures.....	42
2.3 Les principaux pôles générateurs de déplacements.....	22	4.3 Les dispositifs de stationnement.....	45
2.4 Caractéristiques de la population .....	24	4.4 Les points noirs (sécurité) .....	46
2.4.1 Profil sociodémographique .....	24	4.5 L'utilisation actuelle du vélo .....	47
		4.6 Incitants, formation, sensibilisation .....	48
		4.7 Bilan et potentialités .....	49



<b>5. Transport public et intermodalité .....</b>	<b>50</b>	6.3.3 A l'échelle du centre-ville.....	67
5.1 Le mode train .....	50	6.4 L'utilisation actuelle de la voiture .....	72
5.1.1 L'offre ferroviaire.....	50	6.5 Les deux-roues motorisés.....	72
5.1.2 La demande pour le mode train.....	52	6.6 Bilan .....	72
5.2 Le mode bus.....	54	<b>7. Sécurité routière.....</b>	<b>73</b>
5.2.1 L'offre en bus .....	54	7.1 Accidentologie.....	73
5.2.1.1 Le réseau TEC Hainaut .....	54	7.1.1 Nombre d'accidents.....	73
5.2.1.2 Les arrêts de bus .....	56	7.1.2 Typologie des accidents .....	74
5.2.2 La demande bus .....	57	7.1.3 Lieux accidentogènes.....	74
5.2.2.1 Préambule .....	57	7.2 Vitesse de circulation .....	78
5.2.2.2 Fréquentation générale .....	57	7.2.1 Régimes de vitesse .....	78
5.2.2.3 Fréquentation des lignes de bus .....	57	7.2.1.1 Hors agglomération .....	78
5.2.2.4 Fréquentation des arrêts .....	58	7.2.1.2 En agglomération .....	78
5.2.3 Les « dysfonctionnements » .....	60	7.2.2 Entrées d'agglomération et effets de porte .....	80
5.3 Bilan.....	61	7.2.3 Respect des limitations de vitesse .....	80
<b>6. Circulation automobile .....</b>	<b>62</b>	7.2.3.1 Statistiques disponibles.....	80
6.1 Accessibilité automobile.....	62	7.2.3.2 Résultats des analyses .....	81
6.2 Hiérarchie du réseau viaire .....	63	7.3 Bilan .....	85
6.3 Utilisation du réseau routier et dysfonctionnements .....	65	<b>8. Charroi lourd.....</b>	<b>86</b>
6.3.1 Préambule .....	65	8.1 Pôles générateurs de trafic lourd .....	86
6.3.2 A l'échelle du territoire communal .....	65	8.1.1 Les parcs d'activité économique .....	86



8.1.2 L'activité agricole .....	87	10.3.4 Accessibilité en transport public .....	113
8.1.3 L'activité commerciale .....	87	10.3.5 Accessibilité en voiture et stationnement .....	114
8.2 Les restrictions de circulation pour les poids lourds .....	89	10.4 Bilan.....	115
8.3 Les flux et dysfonctionnements.....	89	<b>11.Services de mobilité .....</b>	<b>116</b>
8.4 Bilan.....	90	11.1 Introduction.....	116
<b>9. Stationnement.....</b>	<b>91</b>	11.2 Les services offerts à la population.....	116
9.1 Préambule .....	91	11.3 La communication .....	117
9.2 Stationnement en centre-ville.....	91	11.4 Bilan.....	117
9.2.1 Offre et gestion du stationnement .....	91	<b>12.Dynamique communale .....</b>	<b>118</b>
9.2.2 Besoin en stationnement .....	93	12.1 Evolution de la population .....	118
9.2.2.1 Evaluation des besoins de stationnement.....	93	12.2 Projets de développement.....	118
9.2.2.2 Pression en stationnement dans le centre-ville.....	94	12.3 Projets de mobilité.....	120
9.2.2.3 Degré de rotation dans le centre-ville.....	103	12.4 Projets de développement sur les territoires voisins.....	124
9.3 Bilan.....	106	12.5 Bilan.....	125
<b>10.Mobilité scolaire .....</b>	<b>107</b>		
10.1 Préambule .....	107		
10.2 La population scolaire.....	107		
10.3 La visibilité, la sécurité et l'accessibilité des écoles .....	110		
10.3.1 Visibilité des abords d'écoles.....	110		
10.3.2 Accessibilité piétonne.....	111		
10.3.3 Accessibilité à vélo.....	113		



# 1. Contexte général

## 1.1 Le Plan Communal de Mobilité

### 1.1.1 Origine et étapes préalables

#### ***Un PCM sollicité dans le cadre du Programme Communal de Développement Rural (PCDR)***

A l'instar de nombreuses autres communes wallonnes, la Ville de Leuze-en-Hainaut souhaite se doter de son Plan Communal de Mobilité en vue d'y améliorer la mobilité, l'accessibilité, et la sécurité routière sur son territoire.

Le PCM trouve en partie son origine dans le Programme Communal de Développement Rural (PCDR), élaboré en 2009, et dont l'une des fiches actions concerne la réalisation d'un tel Plan Communal de Mobilité. Parmi les enjeux identifiés, ceux d'offrir la possibilité aux habitants de se déplacer sur le territoire communal autrement qu'en voiture (individuelle), d'améliorer la sécurité routière, ou encore d'améliorer la qualité des espaces publics. A ce titre, le PCDR ambitionne notamment le développement d'un réseau de liaisons « douces » ou encore le réaménagement d'espaces publics en cœurs de villages.

Les objectifs repris dans le PCDR sont ceux d'organiser les éléments structurants de la mobilité à l'échelle communale ; de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité quotidienne ; de renforcer la sécurité des villageois ; ou encore de diminuer les nuisances dues aux déplacements.

#### ***Des démarches entreprises par la Commune en vue d'établir son PCM***

Par la suite, la Commune a entrepris les démarches en vue de pouvoir établir son Plan Communal de Mobilité. Une personne de l'Administration communale (Mme Jamart) a suivi la formation des Conseillers en Mobilité (CeM), une condition exigée par la Région wallonne en vue du bon suivi de l'élaboration de ce plan par l'Administration. La Commune a ensuite fait sa demande auprès de la Région, qui subsidie l'élaboration de cet outil stratégique à concurrence de 75%. Après un accord de principe du ministre régional en charge de la mobilité, un pré-diagnostic a été établi avec les principaux acteurs de la mobilité concernés (Commune, SPW, TEC-Hainaut, SNCB, etc.). Ce pré-diagnostic a notamment mis en évidence la nécessité :

- D'améliorer l'accessibilité multimodale et l'attractivité du centre urbain d'une part, sa qualité de vie et sa convivialité d'autre part ;
- D'améliorer la qualité de vie et la convivialité dans les cœurs de villages ;
- De faciliter les déplacements entre villages et avec le centre urbain ;
- D'améliorer la sécurité routière.

#### ***Début 2019, lancement officiel du Plan Communal de Mobilité***

En ce début d'année 2019, la Ville de Leuze-en-Hainaut a officiellement lancé le début de l'élaboration de son PCM. Elle sera accompagnée dans sa mission par le bureau d'études Traject, spécialisé en gestion de la mobilité et plans de déplacements depuis plus de 25 ans.



## 1.1.2 Définition du PCM

« Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné ».

En matière d'accessibilité et mobilité, « l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune.

Le plan doit :

- Être multimodal et hiérarchisé ;
- Offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- Favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- Contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions ».

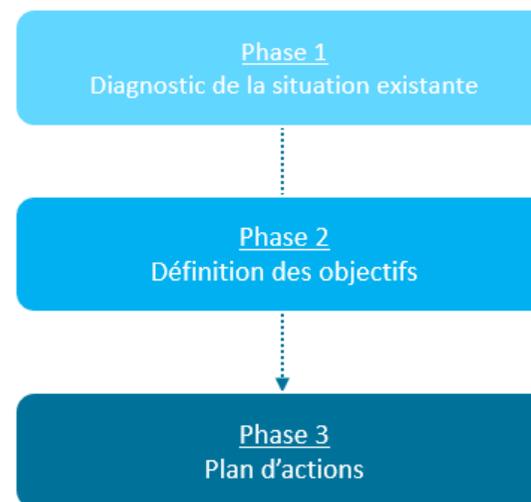
En matière de sécurité routière, « le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ».

En ce qui concerne le cadre de vie, « le PCM vise à améliorer la convivialité des espaces publics, y favoriser le développement d'activités dites « de séjour » (vie locale) et diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique, ...) ».<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Source : SPW ([www.mobilite.wallonie.be](http://www.mobilite.wallonie.be))

## 1.1.3 Etapes du PCM

Le PCM se découpe en 3 phases, synthétisées sur le schéma ci-dessous :



Le présent rapport se rapporte à la première phase du PCM.

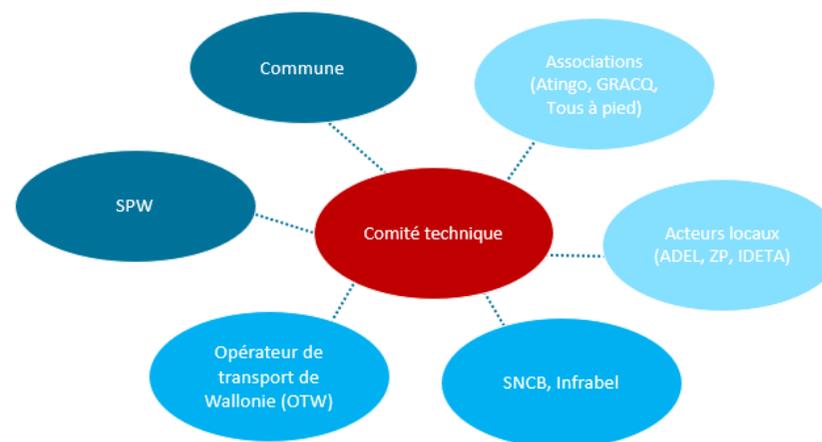


## 1.1.4 Suivi du PCM

### **Le Comité technique**

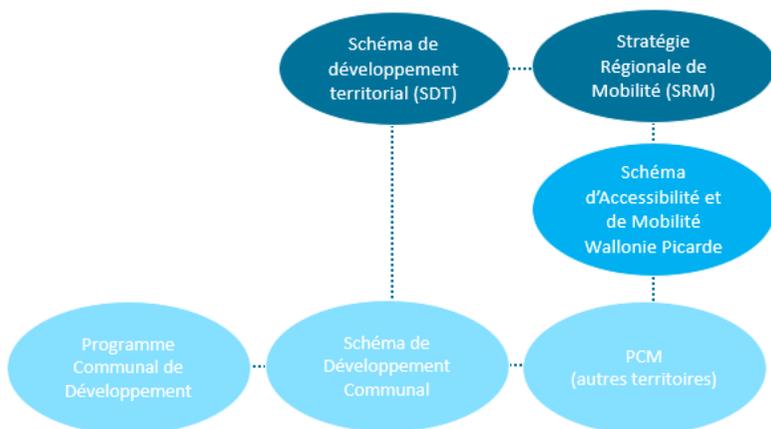
Le Comité technique assure le bon suivi de l'ensemble du Plan Communal de Mobilité. Ses membres sont partenaires en co-construction de l'élaboration du PCM. Celui-ci se compose :

- De représentants de la Commune de Leuze-en-Hainaut :
  - Du Bourgmestre, en la personne de M. Rawart ;
  - De l'Echevin de la mobilité en la personne de M. Brotcorne ;
  - Du Directeur Général, en la personne de M. Bral ;
  - De représentants des services urbanisme, travaux et signalisation en les personnes de Mme Jamart (Conseillère en mobilité), de Mme Jean, et de M. Michez ;
- De représentants du Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructure ;
- De représentants du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Energie ;
- De représentants de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ;
- De représentants de la SNCB et d'Infrabel
- De représentants d'acteurs locaux :
  - D'un représentant de l'Association des Entreprises Leuzoises (ADEL)
  - D'un représentant de la Zone de Police
  - D'un représentant d'I.D.E.T.A.
- De représentants d'associations œuvrant en faveur des modes de déplacement actifs et des personnes à mobilité réduite :
  - D'un représentant de l'asbl Atingo ;
  - D'un représentant de l'asbl Tous à pied ;
  - De représentants de l'asbl Gracq-Leuze.



## 1.2 Les outils de planification existants

Cette section présente les outils de planification et/ou les politiques existantes au niveau régional, supra-communal, et communal qui vont servir de référence pour l'établissement du présent PCM. Pour les outils les plus anciens (SDC, PCM-autres communes) seront présentés les éléments les plus pertinents dont il faudra tenir compte.



### 1.2.1 Le projet de Schéma de Développement du territoire wallon (SDT)

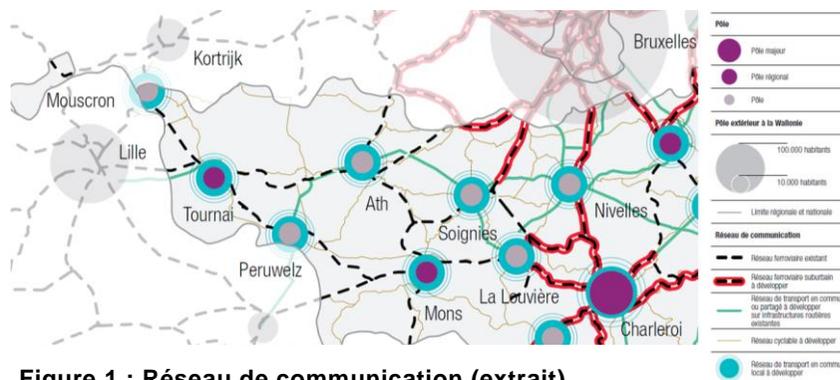
#### **Maitriser la mobilité**

Avec son projet de Schéma de Développement du Territoire adopté le 12 juillet 2018, le Gouvernement wallon entend permettre à la Wallonie d'anticiper et de répondre aux besoins futurs de sa population. Ce document, ayant valeur indicative, devra orienter les choix et les priorités en termes de développement territorial, aussi bien au niveau régional qu'au niveau local. Parmi les défis que souhaite relever la Wallonie celui de maitriser la mobilité, plus particulièrement de maitriser et de favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle, et ce dans un contexte de demande toujours plus importante de mobilité.

#### **Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande**

A ce titre, le projet de SDT entend notamment développer des transports en commun performants et attractifs. Il s'agit notamment d'assurer une connexion vers les pôles wallons (dont Tournai, Ath et Péruwelz), ainsi que vers les principaux pôles d'enseignement, d'emplois et de services. Ce document ajoute que « *Le réseau ferroviaire constitue le premier moyen de liaison entre les pôles. Et, là où les connexions ferroviaires ne sont pas établies, différents modes de déplacements peuvent être développés en fonction des spécificités locales sur les infrastructures routières existantes* ». A cet égard, une attention particulière doit être apportée à la connexion avec Péruwelz, ainsi qu'avec Renaix dans une moindre mesure.

Autre action envisagée, le développement d'un réseau maillé d'itinéraires cyclables sécurisés permettant « *de compléter la structure des réseaux de communication et d'améliorer la desserte des pôles de services, de commerces, d'enseignement et d'emplois ainsi que des sites touristiques. Le soutien de ce mode de déplacement est confirmé par la création d'autoroutes cyclables. [...]. Le RAVeL constitue la colonne vertébrale du maillage « vélo » de la Wallonie [...]. Sa promotion constitue à ce titre une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-école et domicile-travail* ».



**Figure 1 : Réseau de communication (extrait)**

Source : projet SDT (2018)



Le projet entend également privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité collectives ou partagées, via la création d'un réseau express de covoiturage (RECO), le développement de centrales de mobilité, l'encouragement de transports intelligents (smart-mobility).

### **Organiser la complémentarité des modes de déplacement**

Le projet de SDT s'est fixé pour autre objectif d'organiser la complémentarité des modes de transport, notamment par le développement des points de connexion intermodaux – telle que la gare de Leuze – ou en optimisant la continuité des chaînes de déplacements. Cette continuité « est à renforcer pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite vers et à partir des arrêts de transports en commun (gares, arrêts de bus, tram, métro) par l'organisation et l'aménagement d'itinéraires et de cheminements continus, sécurisés et de qualité ».

### **Développer des espaces publics de qualité, conviviaux, et sûrs**

Le projet de SDT stipule encore que lors de chaque réaménagement/création d'espaces publics, les aménagements tenant compte des modes actifs sont à privilégier. Il ajoute que « la lisibilité de l'aménagement des espaces publics situés à proximité des nœuds de transport en commun et des parcours entre la gare, les arrêts de bus et les centres des villes et des villages doit être assurée pour tous les usagers ».

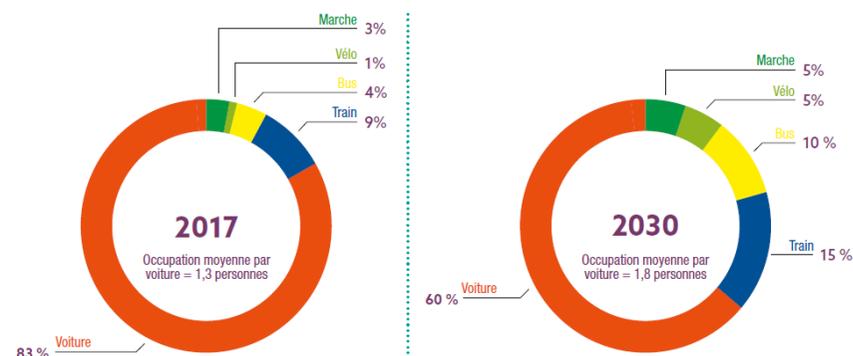
Parallèlement, le trafic doit être apaisé au sein des villes et des villages, et les infrastructures routières ne peuvent constituer des obstacles aux déplacements des cyclistes et des piétons (en ce comprises les personnes à mobilité réduite).

## 1.2.2 Politique et Stratégie Régionales de Mobilité

### **Fluidité-Accessibilité-Sécurité-Santé-Transfert modal (FAST), une vision visant à augmenter la part modale des modes actifs et durables**

Fin 2017, le Gouvernement wallon a approuvé la « Vision FAST – mobilité 2030 » traduisant sa vision de ce que devrait être la mobilité en Wallonie à l'horizon 2030 : « Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et aux services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. [...] Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé. » Cette ambition vers une transition multimodale s'applique aussi bien à la mobilité des personnes, qu'à celle des marchandises.

A travers sa vision FAST, la Région ambitionne d'atteindre les répartitions modales suivantes (en km parcourus) à l'horizon 2030.



**Figure 2 : Objectifs de répartition modale pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030**



### **Une Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) pour atteindre les objectifs fixés dans la vision FAST...**

La Stratégie Régionale de Mobilité, qui a été adoptée par le Gouvernement wallon le 9 mai 2019, décrit les orientations stratégiques qu'il convient de poursuivre pour atteindre objectifs fixés dans la Vision FAST 2030. Trois grands leviers d'actions ont été identifiés pour transformer la mobilité en Wallonie : la gouvernance (pouvoir agir), les investissements (l'offre) et l'évolution des comportements (la demande). Ces trois champs se déclinent en 10 grandes orientations stratégiques, qui regroupent un total de 35 actions plus ciblées.

### **... en organisant l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé**

En matière l'offre, la Stratégie Régionale de Mobilité ambitionne un doublement et une diversification de cette offre de mobilité. Parmi les grandes orientations fixées à cet égard, celle d'organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé. La SRM mentionne que *« cette accessibilité ne doit pas être le seul fait des transports collectifs, ce qui ne serait économiquement et environnementalement parlant pas efficace, mais par un réseau hiérarchisé englobant différents modes de déplacement. Ce réseau, composé de plusieurs niveaux hiérarchiques doit permettre de connecter la Wallonie aux pôles extérieurs, les pôles wallons entre eux, les villages aux pôles wallons, et les quartiers et agglomérations urbaines aux centres »*.

Pour ce qui concerne la connexion des pôles wallons entre eux et du territoire wallon aux pôles, la SRM stipule que la priorité sera accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes. Elle ajoute qu'une composante essentielle au bon fonctionnement de ces liaisons, est la bonne articulation entre l'offre train et l'offre bus, dont les horaires doivent permettre des correspondances efficaces.

Pour permettre aux personnes issues des territoires ruraux d'accéder au réseau structurant, il s'agira de créer des liaisons cyclistes et piétonnes de qualité, et régulièrement entretenues. Lors de tout projet de

planification, il conviendra d'identifier les liaisons à réaliser en priorité pour permettre ces connexions vers les arrêts de transports en commun stratégiques. En complément des liaisons cyclo-pédestres et pour les zones les plus reculées. La SRM ajoutera qu'en complément des autres solutions de mobilité, le développement d'une offre de taxis locaux pourra s'avérer nécessaire.

### **... en optimisant la continuité de la chaîne de déplacement par la création de mobipôles (et mobipoints)**

La multimodalité prônée pour le développement efficace de la mobilité en Wallonie d'ici 2030 nécessite la création/le renforcement de lieux vers lesquels convergent les différentes infrastructures et solutions de mobilité. A cet égard la SRM ambitionne la création de :

- Mobipôles qui « joueront ce rôle de lieux d'échanges modaux sur le réseau structurant. Vers ces Mobipôles convergeront les différentes liaisons et services [...], qui rendront possible l'accès des habitants des zones reculées au réseau structurant. Chaque commune devra disposer d'un tel lieu. Les localisations recommandées pour accueillir les Mobipôles sont : les gares ferroviaires ; les cœurs de communes/villes ; un point situé en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains ; à l'intersection de voiries structurantes régionales ;
- Mobipoints à l'échelle de l'agglomération urbaine.

### **...en doublant l'offre de solutions de mobilité**

La SRM définit de nombreuses actions visant à développer les offres de solutions de mobilité, en vue de favoriser la marche à pied, le vélo, les engins de micro-mobilité, les transports publics, le partage de véhicules ou encore d'accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage. Parmi ces actions, celles visant à multiplier les zones de rencontre aux abords des principaux lieux de vie, l'aménagement d'infrastructure visant à renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes,



le développement de l'offre de voitures partagées dans les zones urbaines, etc.

### **... en accompagnant les citoyens et les acteurs de la société**

La SRM ambitionne également d'agir sur les comportements et d'accélérer la transformation de ceux-ci (Pilier III). Il s'agira d'inciter et sensibiliser les citoyens et autres acteurs de la société à une autre mobilité, mais aussi à aménager la société pour limiter et lisser la demande en renforçant notamment l'attractivité des villes et centre de villages par des choix de localisation intelligente des activités, ou en pacifiant les quartiers d'habitation.

## 1.2.3 Le Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde

### **Définir une politique globale de déplacements pour la Wallonie picarde**

A une échelle plus locale, un Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde a été réalisé sous l'impulsion des Intercommunales IDETA et IEG en association avec la Région en 2008. Cette étude avait entre autres pour objectif de « *définir une politique globale de déplacements sur l'ensemble de la Wallonie picarde, répondant mieux aux besoins des habitants tout en proposant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle* ».

### **Un réseau cyclable organisé autour du RAVeL et des voies régionales de circulation**

Dans ce cadre, ce schéma a défini un concept d'organisation du territoire pour chacun des réseaux de transports. En ce qui concerne les modes actifs (plus spécifiquement le vélo), le réseau s'organise autour du RAVeL et d'infrastructures cyclables implantées le long des voies régionales. Celui-ci est complété de continuité hors voiries régionales (mais qui ne concernent pas Leuze-en-Hainaut). Le schéma

recommande en outre que ces différents réseaux trouvent des continuités au sein des pôles urbains via un réseau local.

Le réseau cyclable en plus d'être aménagé doit être accompagné d'une signalisation claire et unifiée. De même, les capacités d'accueil de stationnement pour vélos doivent être renforcées dans l'ensemble des pôles d'échanges, dont fait partie Leuze.

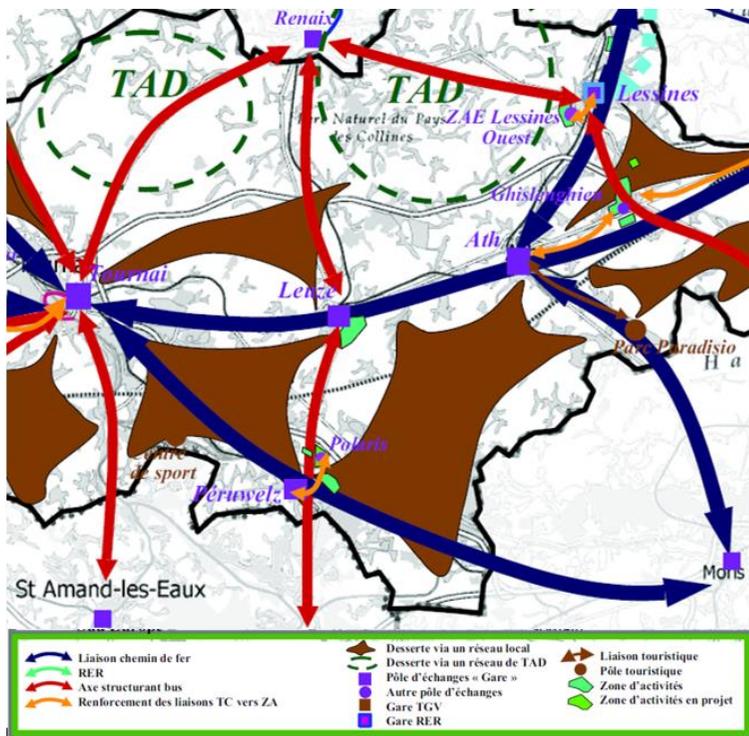
### **Le corridor Renaix-Leuze-Péruwelz-Valenciennes un axe de transport public structurant... Leuze comme pôle de rabattement pour le réseau local**

En ce qui concerne le réseau de transport public celui-ci est structuré autour :

- **Du réseau train**, et notamment de l'axe desservant Leuze-en-Hainaut ;
- **Du réseau TC routier structurant inter-pôles** dont l'objectif est également de relier les principaux pôles de la Wallonie picarde et d'assurer le lien vers les pôles d'échanges des réseaux des régions voisines. Un des corridors identifiés est la « transversale Nord-Sud » qui relie et dessert Renaix, Leuze, Péruwelz et Valenciennes. L'un des objectifs de ce corridor est de procurer la possibilité de desservir les grandes zones d'activités de Leuze et de Péruwelz, tout en offrant des dessertes pour les pôles extérieurs que sont Renaix et Valenciennes ;
- **Du réseau routier local** dont la vocation est de rabattre la population vers les pôles urbains tels que Leuze, notamment pour avoir accès au réseau de transport public supérieur qui donnera accès à un plus vaste territoire. Dès lors, ces lignes ont des configurations radiales par rapport aux principaux pôles urbains et des itinéraires qui s'adaptent à l'occupation du territoire de la Wallonie picarde ;



- De l'offre de niche qui permettra la desserte de territoires peu denses, de zones d'activités, et de pôles touristiques (en complémentarité du réseau ferré).



Le Schéma recommande également la mise en place d'une centrale de la mobilité à l'échelle de la Wallonie picarde (voire de l'Eurométropole).

### **Assurer une bonne attractivité et accessibilité des pôles d'échanges (et donc de la gare de Leuze)**

Selon le Schéma, ces pôles devront être dotés « d'accès facilités et rapprochés des lignes de bus en correspondance pour plus de confort et une meilleure visibilité ; d'aménagements complémentaires pour les autres modes (cheminements piétons, dépose-minute, vélos, taxis) ; d'adéquation des capacités des parkings de rabattement à la demande enregistrée ; d'offre de services complémentaires (gardiennage, location de vélos) ; de conditions d'attente plus satisfaisantes ».

### **Un réseau routier à sécuriser sur les axes à potentiel de croissance... dont la N60**

Le Schéma mentionne que le renforcement des zones d'activités sur l'axe Renaix – Leuze – Pérouwelz – Valenciennes devrait augmenter la demande en déplacements sur la N60. Celui-ci préconise donc de sécuriser certains tronçons de cet axe, dont la N60 en amont et aval de Leuze, ainsi que la N60d qui contourne Leuze par l'est.

### **Des actions visant à améliorer l'intermodalité, et la mobilité liée aux parcs d'activité économique et aux transports de marchandises**

Par ailleurs, le Schéma développé pour la Wallonie picarde a proposé toute une série d'actions parmi lesquelles certaines visent à améliorer la complémentarité entre tous les modes de déplacements et l'intermodalité, ainsi que la mobilité liée aux parcs d'activité économique et au transport de marchandises. Parmi celles-ci, la mise en place d'une centrale de mobilité à l'échelle de la Wallonie picarde, le développement d'un projet pilote de transport à la demande pour optimiser la desserte des zones moins denses, l'amélioration de l'accessibilité des parcs d'activité économique, ou encore la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises pour les zones d'activité économique de plus de 1.000 emplois.

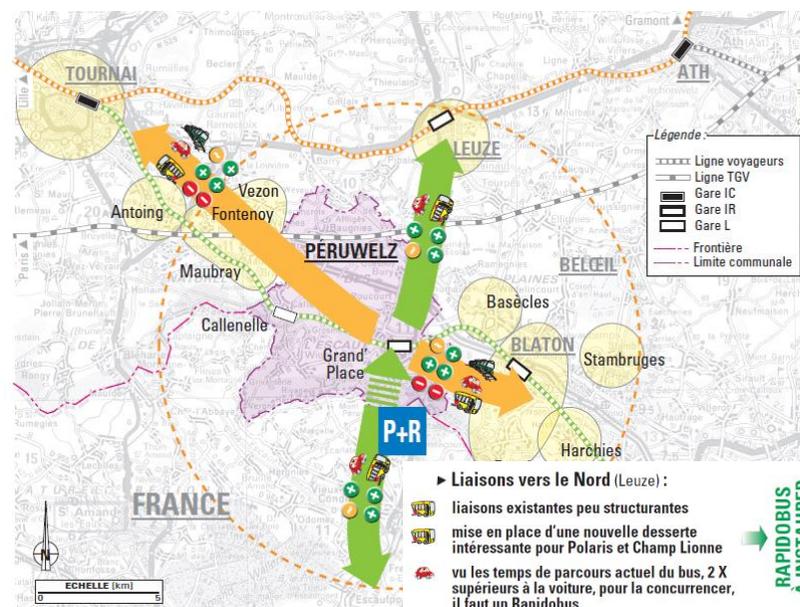


## 1.2.4 Les PCM sur les territoires voisins

***Des communes voisines dotées d'un PCM... dont Péruwelz pour laquelle la mise en place d'un Rapidobus vers Leuze était recommandée***

Les communes de Frasnes-lez-Anvaing, Tournai et Péruwelz sont toutes trois dotées d'un plan communal de mobilité. Ceux-ci datent respectivement de 2003, 2004<sup>2</sup> et 2010, et sont donc relativement anciens.

Principal élément à retenir, la proposition faite dans le cadre du PCM de Péruwelz et qui visait à instaurer une ligne de Rapidobus entre Péruwelz, ses zones d'activités et la gare de Leuze. Selon les informations transmises par la Commune de Péruwelz, cette proposition suscite toujours l'intérêt de cette Commune, d'autant qu'existe un projet de développement économique (Polaris) qui entrainera de nouveaux déplacements entre Leuze et Péruwelz.



**Figure 3 : Enjeux pour les TP à l'échelle de la commune élargie de Péruwelz – Source : PCM de Péruwelz**

Les communes voisines de Belœil et de Ath ne sont en revanche pas munies de PCM.

## 1.2.5 Les outils de planification communaux

***Un Schéma de Développement Communal (SDC) très ancien... prévoyant la mise en place d'un transport public interne***

Début des années 1990, la Ville de Leuze a adopté son Schéma de Développement Communal. En matière de circulation, les deux principales actions suivantes ont été mises en place : la création du

<sup>2</sup> Tournai a actualisé son PCM en 2015, mais celle-ci concerne spécifiquement son centre urbain.



contournement « est » afin de soulager le transit nord-sud dans le centre urbain, ainsi que l'aménagement d'un semi-piétonnier Grand'Rue.

En revanche, ce schéma ambitionnait également la mise en place d'un transport public interne, ainsi que le développement de quelques zones 30 (Pas du Mont d'Or, avenue de la Croix-Rouge, etc.), projets qui n'ont pas vu le jour.

### ***Un Programme Communal de Développement Rural (PCDR) dont plusieurs actions concernent la mobilité***

Depuis 2009, la Commune de Leuze-en-Hainaut dispose d'un Programme Communal de Développement Rural. Parmi les défis soulevés et les actions proposées, plusieurs concernent la mobilité au sens large du terme.

#### ***Cohabitation de l'habitant et de la voiture***

Le PCDR mentionne que la commune de Leuze-en-Hainaut étant traversée par un réseau de routes structurantes assez dense, dont beaucoup traversent des noyaux villageois, la problématique de l'insécurité routière liée à des vitesses excessives en traversées de villages inquiète les habitants. Un des défis poursuivis est ainsi de renforcer les lieux de rencontre, et notamment de réaménager les espaces publics des cœurs de village pour en faire de réels lieux de rencontre pour les habitants. Plusieurs fiches projets concernent le réaménagement d'espaces publics en cœur de village (Tourpes, Gallaix, Pipaix, Chapelle-à-Oie, Blicquy, Tourpes, Thieulain, Chapelle-à-Wattines). Le PCDR mentionne également qu'un travail sur la signalétique routière est en outre nécessaire pour marquer l'entrée des différentes agglomérations.

#### ***Valorisation des liaisons douces***

L'une des ambitions du PCDR étant de diminuer l'usage de la voiture sur de courtes distances, la valorisation des chemins et sentiers à l'intérieur des villages, mais aussi entre ceux-ci est proposée comme moyen de

levier, avec une réflexion sur l'entretien de ces cheminements une fois qu'ils auront été remis en état. La création de pistes cyclables figure également dans le PCDR parmi les moyens pour diminuer l'utilisation de la voiture sur de courtes distances.

#### ***Elaboration d'un Plan Communal de Mobilité***

De manière plus globale, le PCDR souhaite l'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité en vue : d'organiser les éléments structurants de la mobilité à l'échelle communale ; de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité quotidienne ; de renforcer la sécurité des villageois ; de diminuer les nuisances dues au déplacement.

### **1.2.6 Les principaux éléments à retenir**

#### **A l'échelle régionale**

- ⇒ Une volonté de maîtriser la mobilité par le soutien des modes de déplacement plus durables, l'organisation des complémentarités des modes, et le développement d'espaces publics de qualité
- ⇒ Une ambition de développer la part modale des modes actifs et des modes de déplacement plus durables

#### **A l'échelle de la Wallonie picarde**

- ⇒ Le corridor Renaix-Leuze-Péruwelz-Valenciennes, un axe de transport public structurant (à renforcer)
- ⇒ Leuze, comme pôle de rabattement pour le réseau local

#### **A l'échelle (supra-)communale**

- ⇒ Une volonté de développer un Rapidobus entre Péruwelz et Leuze
- ⇒ Un PCDR qui ambitionne le développement de liaisons « douces », la sécurisation et le réaménagement des cœurs de villages (et l'élaboration d'un PCM)
- ⇒ Un SDC qui souhaitait la mise en place d'un service de transport public interne et le développement de zones 30



## 2. Territoire et population

### 2.1 Situation générale

#### **Leuze-en-Hainaut, à proximité des pôles de Tournai, Ath, Renaix et Péruwelz**

Leuze-en-Hainaut est une commune d'un peu plus de 13.880 habitants située au nord-ouest de la province du Hainaut (arrondissement de Tournai), au sein de ladite Wallonie Picarde. Limitrophe des communes de Tournai et Ath, Leuze-en-Hainaut appartient à l'aire d'influence de ces pôles wallons, et dans une moindre mesure du petit pôle que constitue Péruwelz. Les autres communes qui l'entourent sont : Belœil (sud-est) et Frasnes-lez-Anvaing (nord).

En considérant également la ville de Renaix au nord, Leuze-en-Hainaut est donc située à proximité immédiate (< 20 km) de quatre pôles d'importance variable (Tournai en tant que pôle régional ; Ath, Renaix, et Péruwelz en tant que pôles locaux) et au cœur du losange formé par ceux-ci.

Mons est situé à 35 km, Lille et Mouscron à 45 km, et Bruxelles à 60 km.

#### **Leuze-en-Hainaut, sur la ligne de chemin de fer Bruxelles-Mouscron et à proximité des autoroutes E-429 et E-42**

Leuze-en-Hainaut dispose d'une situation privilégiée au regard des réseaux de transport structurants, toutefois essentiellement orientés selon un axe ouest-est :

- La Ville est située sur la ligne de chemin de fer Mouscron-Tournai-Ath-Bruxelles (n°94) ;
- Elle se trouve en outre à proximité (<10km) des autoroutes E-429 et E-42 – accessibles via la N60 qui traverse la commune du nord au sud.

L'autoroute E-429 prolongée par la E-19 au niveau de Hal, permet de rejoindre Bruxelles. L'autoroute E-42 (Lille-Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège), également appelée dorsale wallonne, permet une connexion routière directe avec les principales villes wallonnes.

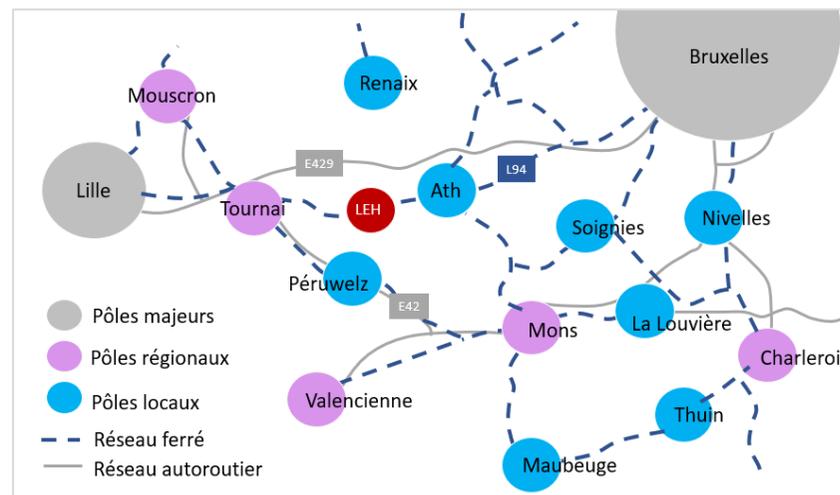


Figure 4 : Situation générale de Leuze-en-Hainaut

Leuze-en-Hainaut est également desservie par le réseau routier régional secondaire qui offre des connexions avec les pôles voisins : avec Tournai et Ath via la N7 ; avec Renaix et Péruwelz via la N60.



## 2.2 Typologie de la commune

### ***Leuze-en-Hainaut, une commune assez étendue et faiblement densément peuplée (à l'échelle de l'arrondissement)***

Avec une superficie de 73 km<sup>2</sup>, le territoire communal est relativement étendu en comparaison avec la majorité des autres communes de l'arrondissement de Tournai (moyenne de 61 km<sup>2</sup>), et de la province du Hainaut (moyenne de 54 km<sup>2</sup>). Il l'est toutefois nettement moins que les territoires voisins de Tournai (214 km<sup>2</sup>), d'Ath (127 km<sup>2</sup>), et de Frasnes-lez-Anvaing (112 km<sup>2</sup>).

Leuze-en-Hainaut présente une densité de population inférieure à la moyenne de l'arrondissement (188 hab/km<sup>2</sup> pour 242 hab/km<sup>2</sup>) ainsi qu'aux moyennes provinciale (354 hab/km<sup>2</sup>) et régionale (215 hab/km<sup>2</sup>).

### ***Leuze-en-Hainaut, une commune en croissance démographique***

Leuze-en-Hainaut a connu, en 7 ans, une croissance démographique un peu plus élevée (+2,7 %) que les autres communes de l'arrondissement de Tournai (+1,3 %) et de la province de Hainaut (+1,8 %). La commune se calcule toutefois sur la moyenne régionale (+2,7 %). Au cours des 7 dernières années, la population est ainsi passée de 13.525 à 13.886 habitants.

La figure ci-contre illustre, à titre indicatif, le taux de croissance annuel moyen de la population des différentes communes en région wallonne sur l'année 2017. Leuze-en-Hainaut fait partie des communes connaissant un taux de croissance supérieur à la moyenne régionale, à l'inverse de ses communes voisines qui ont un taux de croissance inférieur ou équivalent (Tournai, Ath et Belœil), ou voient même leur population décroître (Péruwelz et Frasnes-lez-Anvaing).

<sup>3</sup> Le solde migratoire est la différence entre la population totale et le solde naturel (naissance moins les décès). Par ailleurs, il est intéressant de distinguer le solde interne

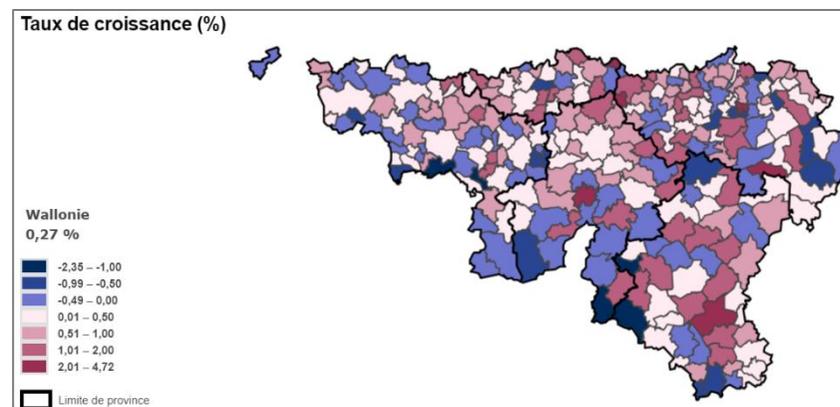


Figure 5 : Taux de croissance par commune en Wallonie  
(Source, WalStat, 2017)

Avec un taux d'accroissement naturel de population négatif, la croissance de la population à Leuze-en-Hainaut est essentiellement due à la migration (interne)<sup>3</sup>.

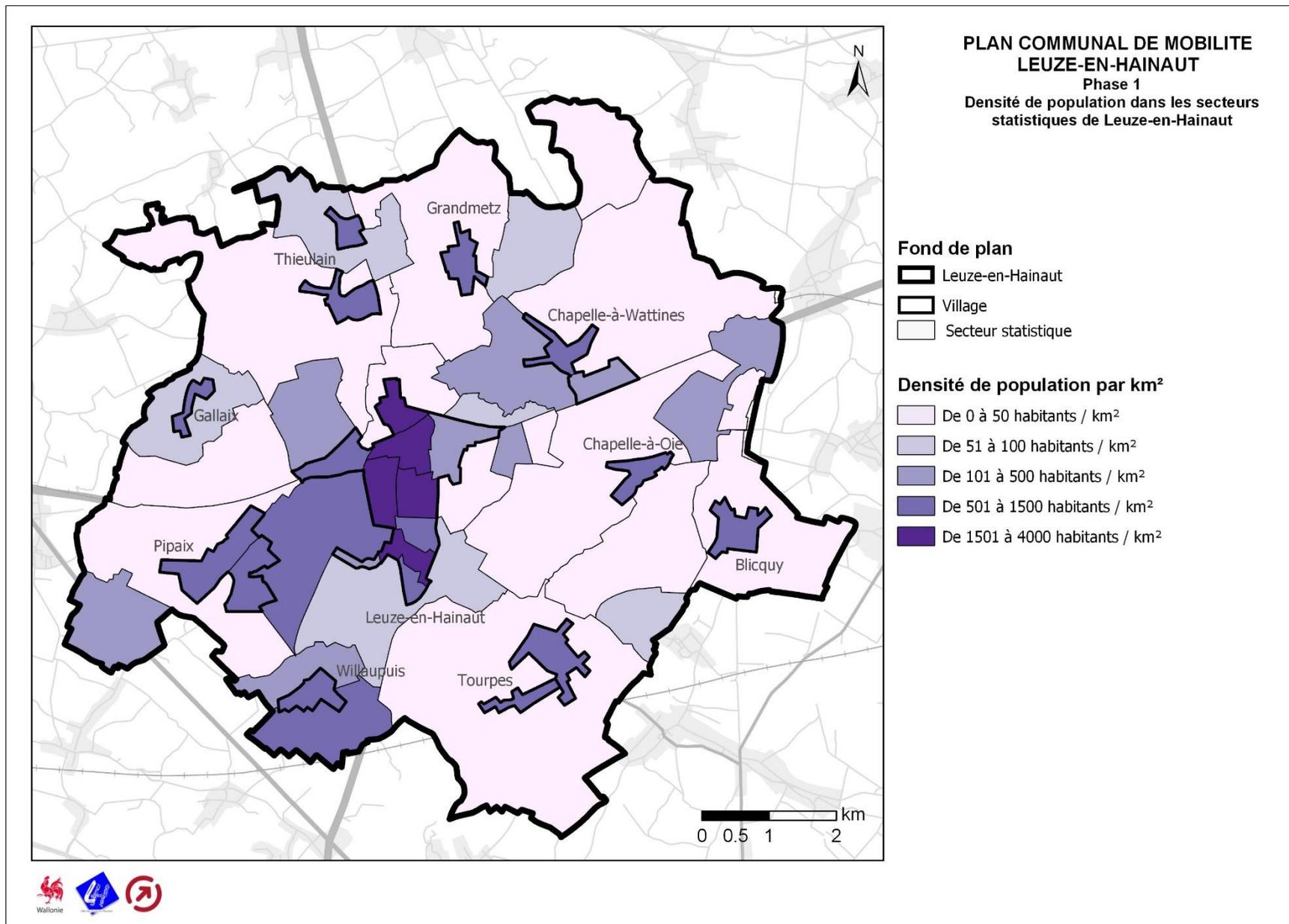
Dans les années à venir, la population devrait encore s'accroître notamment suite à la mise en œuvre du projet « Quartier Nouveau » en bordure ouest du centre urbain, engendrant de nouveau besoin en déplacements sur le territoire communal (cf. section 12.1, p.118).

### ***Leuze-en-Hainaut, une commune composée d'un petit centre urbain et de neuf villages et hameaux***

La moitié de l'effectif de la population leuzoise (6.924 ; 51 %) réside dans le centre urbain situé au cœur de la commune, alors que l'autre moitié habite l'un des 9 villages et hameaux répartis autour de ce centre urbain : Pipaix (1.570 ; 12 %), Tourpes (912 ; 7 %), Chapelle-à-Wattines (851 ; 6 %) ; Blicquy (764 ; 6 %), Thieulain (749 ; 6 %), Grandmetz (700 ; 5 %), Willaupuis (518 ; 4 %), Chapelle-à-Oie (398 ; 2 %), Gallaix (227 ; 2 %).

(mouvements à l'intérieur de la Belgique) et le solde externe (mouvements de ou vers l'étranger).





### **Un territoire essentiellement occupé par les activités agricoles**

Leuze-en-Hainaut se caractérise par la part importante de la surface de son territoire vouée et occupée par des terrains agricoles (~ 80 %). Une petite partie de son territoire est occupée par des bois et forêts (~ 5 %). Les terrains artificialisés, tels que les terrains résidentiels, terrains occupés par des bâtiments agricoles, terrains à usage industriel et artisanal, etc. ne couvrent que 9 % de la superficie totale du territoire.

A titre de comparaison, à l'échelle de la Wallonie, les terrains agricoles couvrent un peu plus de 50 % du territoire, les bois et forêts un peu moins de 30 %, les terrains artificialisés un peu moins de 10 %, et les autres types de terrains (milieu semi-naturel, terrains non cadastrés, etc.) environ 10 %.

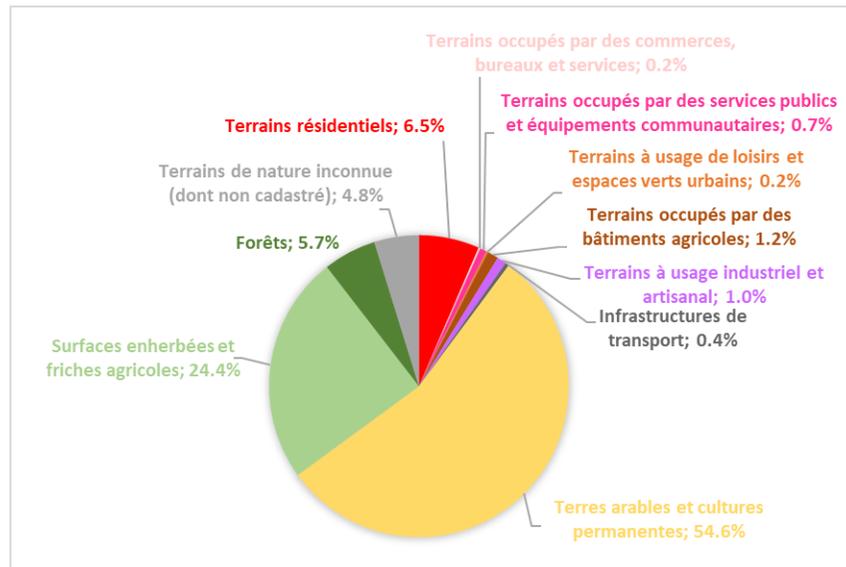
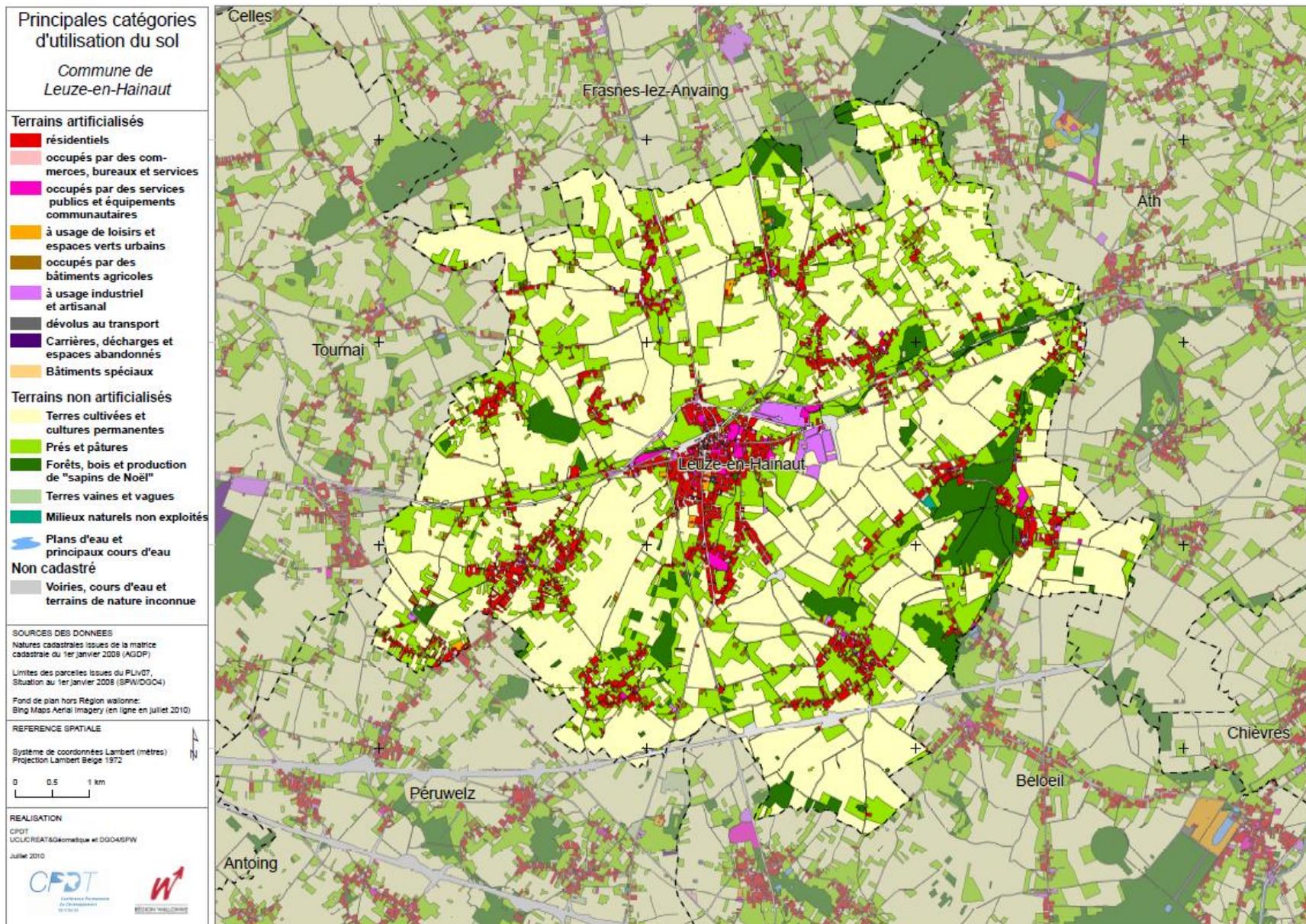


Figure 6 : Répartition de l'occupation du sol – Leuze-en-Hainaut  
(Source, IWEPS, 2018)

La carte ci-après illustre la manière dont se répartissent ces différentes affectations sur le territoire communal de Leuze-en-Hainaut.

Elle illustre bien la prépondérance des terrains agricoles (et plus particulièrement des terres cultivées et cultures permanentes), et la dissémination des villages autour du centre urbain de la commune. Elle permet également d'identifier le parc d'activité économique de Leuze-Europe (en mauve), situé le long des N7 et N60 (en gris).





### ***Leuze-en-Hainaut, une commune « rayonnant sur elle-même »***

Leuze-en-Hainaut est située à proximité immédiate de Tournai et Ath, toutes deux reprises en tant que communes rayonnant largement au-delà d'elles-mêmes et vers lesquelles se déplacent (une partie de) la population leuzoise pour divers motifs (emploi, commerce, scolarité, soins hospitalier, etc.). Sur base de cette hiérarchie urbaine établie dans le cadre de l'élaboration du diagnostic territorial de la Wallonie (CPDT, 2011), Leuze-en-Hainaut, au même titre que Péruwelz, est quant à elle reprise en tant que commune « rayonnant sur elle-même ». Cela signifie qu'elle rayonne sur un volume de population comparable à son propre poids démographique. Elle offre en effet toute une série de services et équipements, et dispose notamment d'une gare ferroviaire sur son territoire, de multiples établissements scolaires, présente une petite offre commerciale et pourvoit de l'emploi. La majorité de ces services et équipements sont essentiellement concentrés dans son centre urbain (cf. ci-après).

Les communes voisines de Belœil et Frasnes-lez-Anvaing sont pour leur part reprises en tant que communes respectivement faiblement et fortement dépendantes, et profitent notamment des services offerts par Leuze-en-Hainaut.

### ***Leuze-en-Hainaut, un pôle d'emploi local***

Leuze-en-Hainaut constitue un pôle d'emploi local. Au 30 juin 2017, la commune comptait 4.816 postes salariés et 1.117 indépendants, dont plus de 2.200 emplois concentrés dans le parc d'activité économique Leuze-Europe.

Leuze-en-Hainaut est la commune dont provient la plus grande partie des revenus nets du travail de ses habitants, devant Bruxelles, Tournai

---

<sup>4</sup> La donnée la plus récente date de 2014-2015 et s'élève à 2.812 élèves et étudiants.

et Ath... Elle constitue un pôle d'emploi local attirant sa propre population et celle des communes voisines (cf. ci-après).

### ***Leuze-en-Hainaut, un pôle d'enseignement***

La commune de Leuze-en-Hainaut dispose d'une offre en enseignement assez conséquente : 15 établissements scolaires répartis dans le centre urbain et dans 6 des 9 villages (seuls trois villages de l'entité sont dépourvus d'établissement scolaire, il s'agit des villages de Gallaix, Willaupuis et Chapelle-à-Oie). Sur ces 15 établissements, 11 sont destinés à l'enseignement maternel et/ou primaire, 1 à l'enseignement maternel, primaire et secondaire, 2 à l'enseignement secondaire, 1 à l'enseignement secondaire spécialisé, 1 à la promotion sociale (cours en journée et en soirée) et 1 à l'enseignement supérieur. Tous les établissements dispensant les enseignements secondaires et supérieurs se trouvent dans le centre urbain de Leuze, excepté l'école secondaire spécialisée qui se trouve à Blicquy.

Le nombre d'élèves et d'étudiants scolarisés dans les différents types d'établissements se trouvant dans la commune s'élève à 4.221 pour l'année 2018-2019. Comparé aux plus de 2.800<sup>4</sup> élèves et étudiants résidant à Leuze, il apparaît que les écoles de la commune de Leuze-en-Hainaut attirent des élèves au-delà des frontières communales.

### ***Leuze-en-Hainaut, un petit pôle commercial***

Avec près de 40 commerces et près de 30 établissements HoReCa, Leuze-en-Hainaut constitue également un petit pôle commercial. Ceux-ci sont concentrés dans le centre urbain de Leuze, particulièrement dans les rues rayonnant depuis la Grand-Place ; rue Emile Vandervelde, Grand'Rue, rue de Tournai, rue de Condé, et sur la Place du Jeu de Balle.



Il s'agit principalement de commerces de proximité de types : alimentation (boulangeries, boucheries...), services à caractère commercial (banques, assurances, pompes funèbres...), HoReCa, entretien de la personne (pharmacies, optique...). Sont également présents quelques commerces de type équipement de la personne (vêtement, linge personnel...), équipement de la maison et de la profession (carrelages, articles décoratifs...), magasins à rayons multiples (Bazar, etc.).

#### ***Leuze-en-Hainaut, une commune quelque peu touristique***

La commune comporte quatre brasseries et deux musées sur son territoire qui sont accessibles au public.

Un itinéraire cycliste et un itinéraire pédestre, passant tous deux par des brasseries présentes au sein de la commune ont été créés (cf. ci-après).

Leuze-en-Hainaut dispose de six établissements d'hébergement touristique qui ont comptabilisé en 2016 4.722 nuitées.

## 2.3 Les principaux pôles générateurs de déplacements

#### ***Le centre urbain, lieu de concentration de multiples pôles générateurs de déplacements***

Le centre-ville de Leuze regroupe à lui seul un nombre important de pôles de déplacements :

- La gare SNCB qui accueille plus de 2.000 voyageurs quotidiennement (en semaine) ;
- Un noyau commercial, qui s'étend autour de la Grand-Place et des rues avoisinantes ;
- Un pôle administratif et scolaire, autour de la Tour Saint-Pierre.

De nombreuses écoles, deux centres sportifs et une piscine sont aussi présents dans le centre urbain de Leuze. La prison de Leuze-en-Hainaut se trouve en périphérie du noyau urbain.

#### ***Des parcs d'activité dont le parc de Leuze-Europe, également générateurs d'un nombre conséquent de déplacements***

Les parcs d'activité, et en particulier le parc d'activité économique Leuze-Europe, constituent d'importants pôles générateurs de déplacements sur le territoire, et notamment d'un charroi lourd. Ce dernier, d'une superficie totale de plus 120 ha, est occupé par plus de 20 entreprises et occupe plus de 2.200 emplois.

#### ***D'autres activités disséminées sur le territoire occasionnant un certain nombre de déplacements***

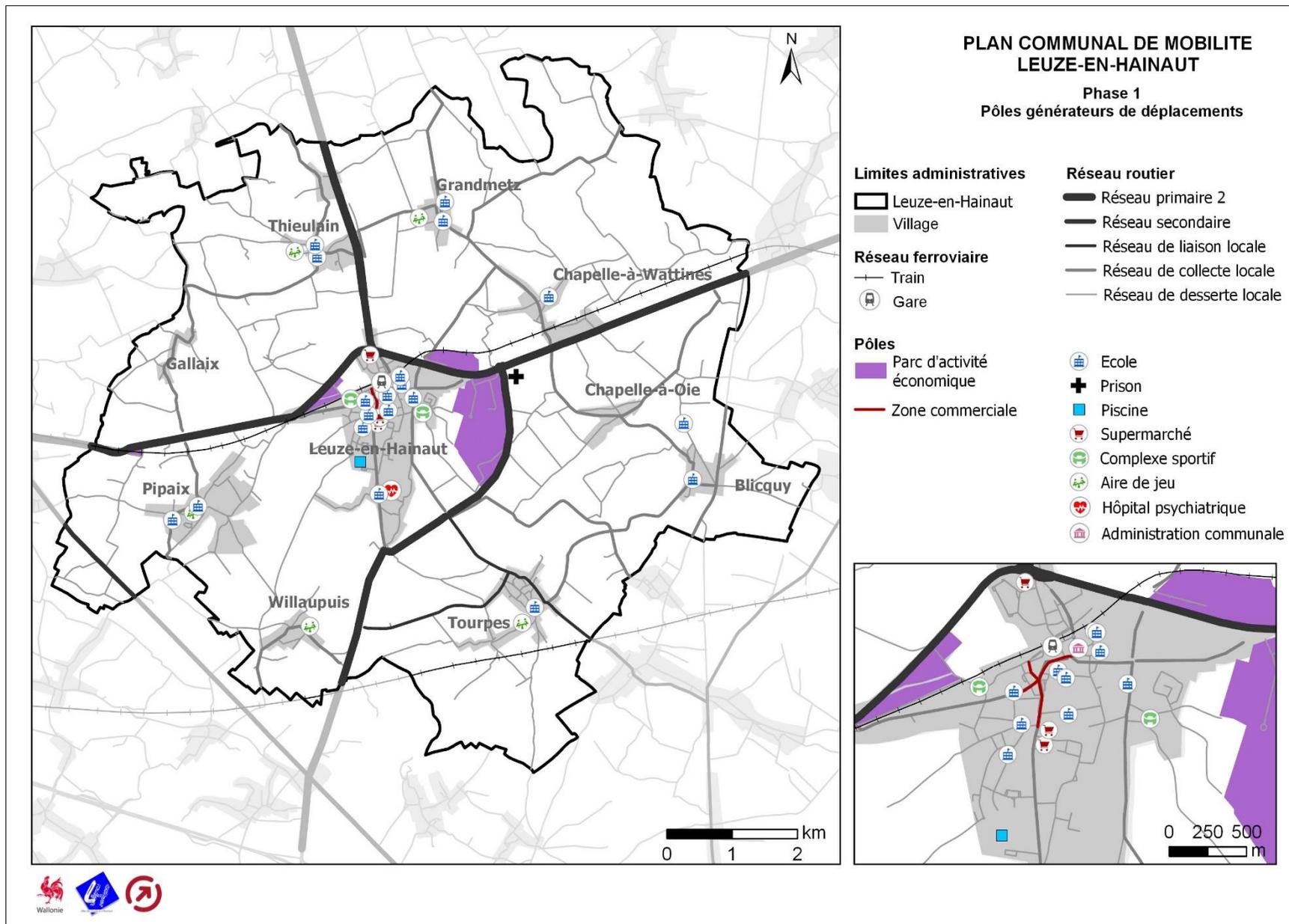
Les autres principaux pôles générateurs de déplacements au sein de la commune sont :

- Les établissements scolaires répartis dans 6 des 9 villages de l'entité ;
- Quelques activités économiques disséminées à travers l'entité ;
- Les plaines de jeux présentes dans certains villages, dans une moindre mesure.

Les activités agricoles sont également génératrices d'un flux de trafic (lourd) qui peut être conséquent à certaines périodes de l'année. Celui-ci est toutefois plus diffus.

Comme vu ci-avant, la commune comporte également plusieurs brasseries et musées qui sont ouverts au public.





## 2.4 Caractéristiques de la population

### 2.4.1 Profil sociodémographique<sup>5</sup>

#### **Une population légèrement plus âgée que la moyenne wallonne**

Avec un âge moyen de 41,8 ans, Leuze-en-Hainaut compte une population légèrement plus « âgée » que la moyenne des communes wallonnes (41,3), mais plus « jeune » que la moyenne des communes de l'arrondissement de Tournai (42,1).

Le graphique ci-après illustre les pyramides des âges comparées de Leuze-en-Hainaut et de la Région wallonne. Elle met en évidence la part plus importante de la population active âgée de 40 à 54 ans et à l'inverse la plus faible part des moins de 15 ans. Leuze-en-Hainaut se caractérise également par une part légèrement plus importante de personnes ayant 65 ans ou plus (que la moyenne wallonne).

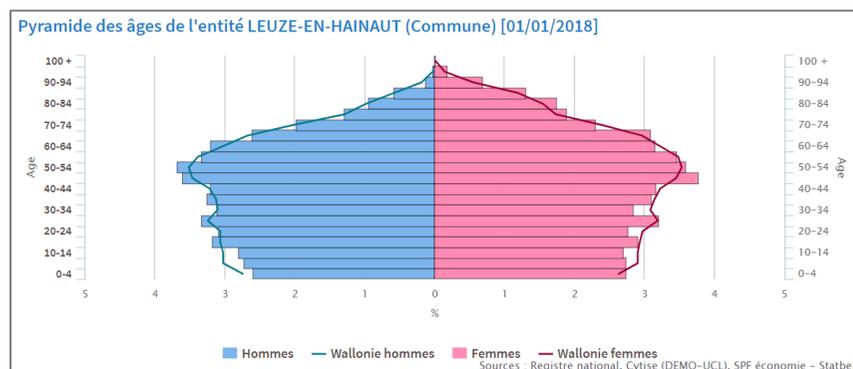


Figure 7 : Pyramides des âges comparées : Leuze-en-Hainaut et Région wallonne (source : IWEPS, 2018)

<sup>5</sup> Source de données statistiques : SFP Economie, 2016-2017.

#### **Une répartition par ménages assez classique, avec une légère sous-représentation des « personnes seules »**

La population de Leuze-en-Hainaut se répartit de manière assez classique au regard de l'arrondissement de Tournai et de la Région wallonne ; 34,2 % des ménages sont des « personnes isolées » (pour 36,4 % à l'échelle de l'arrondissement et 35,7 % à l'échelle de la région), 28,5 % sont des ménages avec enfant(s), 24,0 % des ménages sans enfant, et 11,7 % sont des familles monoparentales.

La taille moyenne des ménages est de 2,27 (hab./ménage), soit similaire à la moyenne régionale, et légèrement supérieure à la moyenne de l'arrondissement (2,23).

#### **Une population aux revenus un peu plus élevés que dans le reste de l'arrondissement (et de la région)**

Le revenu médian par déclaration (2016) de la population leuquoise (23.087 €) est un peu plus élevé que la moyenne pour l'arrondissement de Tournai (22.092 €) et que la moyenne régionale (22.320 €).

#### **Un taux de chômage plus faible que dans le reste de l'arrondissement (et de la région)**

Le taux de chômage de la population en âge de travailler (15-64 ans) est un peu plus faible à Leuze-en-Hainaut (8,2 %) que dans le reste de l'arrondissement (9,0 %), et qu'en région wallonne (10,6 %).



## 2.4.2 Profil de mobilité

### 2.4.2.1 Motorisation des ménages

**Un taux de motorisation par ménage légèrement plus élevé que les moyennes provinciale et régionale**

Avec en moyenne 1,17 véhicule/ménage, le taux de motorisation des ménages leuzois est légèrement plus élevé que ceux observés aux échelles de la province et de la région (1,14 véh. /ménage).

Il est toutefois probable que les habitants du centre urbain de Leuze disposent globalement d'un taux de motorisation moins élevé que ceux résidant dans les villages de l'entité.

### 2.4.2.2 Déplacements domicile – travail

Les déplacements quotidiens des travailleurs, entre leur domicile et leur lieu de travail, sont une composante essentielle de la mobilité. Bien qu'ils ne représentent qu'une partie des déplacements effectués par la population, ils permettent de se faire une première idée des modes de déplacements utilisés par les Leuzois pour se déplacer.

A cet égard, sont analysés ci-après les déplacements des personnes résidant et travaillant à Leuze-en-Hainaut. Ces analyses se basent sur les données issues du Censur 2011<sup>6</sup> et du diagnostic fédéral des déplacements de 2017<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Ensemble de base de données reprenant de multiples données relatives au profil socio-économique de la population belge (source : statbel.fgov.be)

<sup>7</sup> Enquête organisée tous les trois ans par le SPF Mobilité et Transports auprès des entreprises et services publics qui, en Belgique, occupent plus de 100 personnes. L'enquête porte sur les déplacements domicile-lieu de travail de leurs travailleurs.

## A. Destination et mode de déplacement des Leuzois

**Leuze, Tournai, Bruxelles et Ath comme principales pourvoyeuses d'emplois**

Bien que quelque peu anciennes, les données issues du Censur 2011 donnent une bonne idée des lieux de travail (principaux) des Leuzois. Elles informent que plus de la moitié des 5.449 Leuzois occupés travaillent dans l'arrondissement de Tournai ; 31 % à Leuze-en-Hainaut, 15 % à Tournai, 5 % dans le reste de l'arrondissement. Bruxelles et la Région flamande représentent le lieu de travail de respectivement 13 % et 6 % des Leuzois actifs ; Ath de 8 % des actifs. Les déplacements se font donc aussi bien à l'échelle communale, que vers les pôles voisins, ou vers les régions voisines.

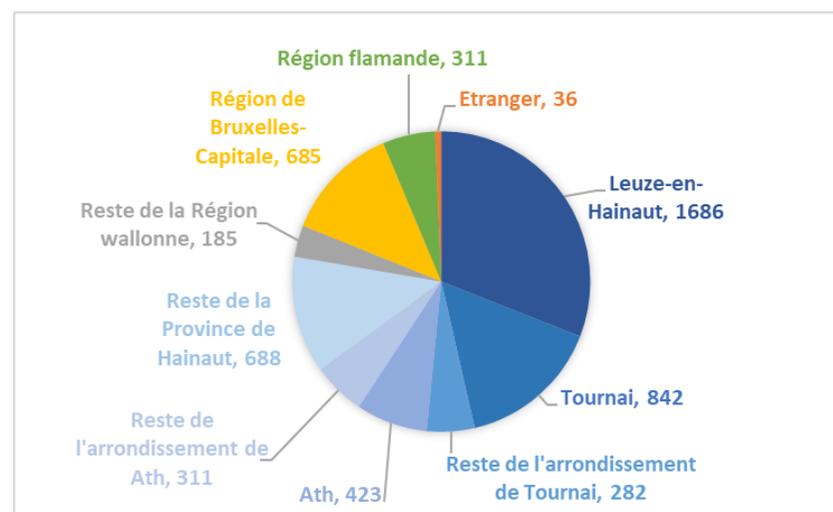


Figure 8 : Destination des travailleurs de Leuze-en-Hainaut<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Source : Population active occupée selon le sexe, le lieu de résidence et le lieu de travail. Travailleurs résidant en Belgique (demandeurs d'asile compris) au 01-01-2011 - CENSUS - 2011



### **La voiture, principal mode de transport utilisé par les Leuzois pour se rendre sur leur lieu de travail**

Les données issues du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail de 2017, et qui concernent 1.583 personnes, rapportent que la voiture est le principal mode de transport utilisé par les Leuzois<sup>9</sup> (67 %) pour se rendre sur leur lieu de travail.

Le train constitue le mode de déplacement pour 19 % des 1.583 travailleurs considérés dans le diagnostic. Viennent ensuite le covoiturage (5 %), la marche (4 %), le vélo (2 %) et la moto (1,5 %).

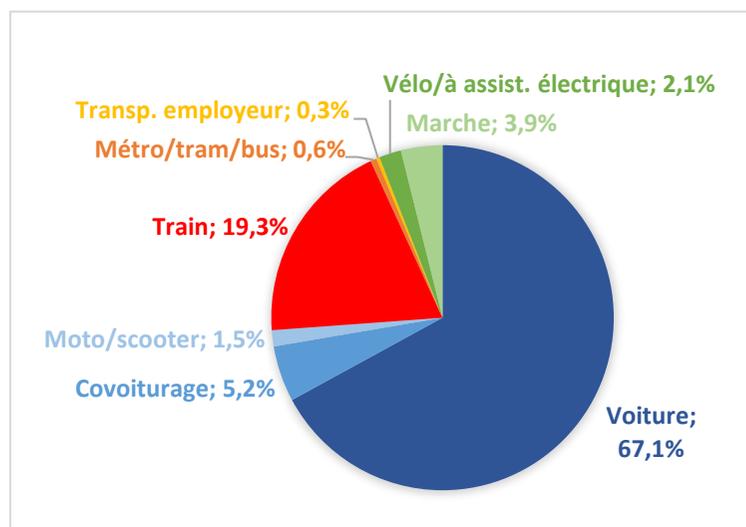


Figure 9 : Modes de déplacement des Leuzois<sup>10</sup>

La comparaison avec les résultats de 2014 met en évidence que la part de la voiture a diminué de 4 % en 3 ans, au profit de la marche et du vélo. Le bus enregistre une très légère baisse.

<sup>9</sup> Qui travaillent dans une entreprise de plus de 100 personnes.

<sup>10</sup> Source : Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail de 2014.

Un peu plus d'un cinquième des travailleurs considérés dans le diagnostic fédéral des déplacements 2017 sont originaire de Leuze-en-Hainaut (410). Parmi ceux-ci, la voiture est également le mode de transport le plus utilisé pour aller travailler, à raison de 70 %. Arrivent après la marche, avec un part modale de 14 %, et le vélo avec 7 %. Cela représente 86 personnes qui utilisent les modes actifs pour se rendre quotidiennement sur leur lieu de travail.

### **B. Déplacements des personnes travaillant à Leuze-en-Hainaut**

#### **Leuze-en-Hainaut, un pôle d'emploi local**

Plus de 40 % de la population active occupée travaillant à Leuze-en-Hainaut est originaire de la commune. Tournai, Péruwelz, Belœil, Frasnes-lez-Anvaing et Ath constituent les autres principales communes dont sont originaires les personnes travaillant à Leuze-en-Hainaut, soit les communes voisines de Leuze-en-Hainaut. Plus globalement, un peu plus de 65 % de cette population est originaire de l'arrondissement de Tournai, 19 % de celui de Ath. A ces différents égards, la commune de Leuze-en-Hainaut peut être qualifiée de pôle d'emploi local.



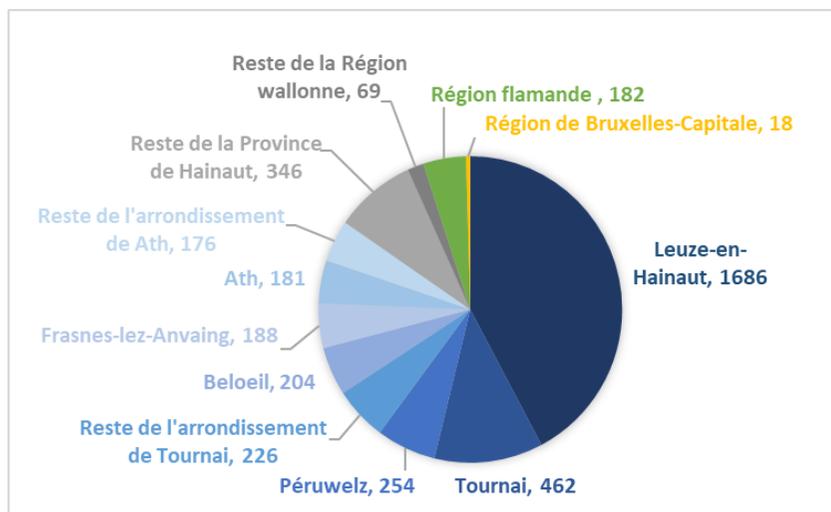


Figure 10 : Origine des travailleurs à Leuze-en-Hainaut<sup>11</sup>

**La voiture, également le principal mode de transport utilisé par les personnes travaillant à Leuze-en-Hainaut**

Le diagnostic fédéral de 2017 renseigne que la voiture constitue également le mode de transport le plus utilisé par les personnes venant travailler à Leuze-en-Hainaut (85 %), suivie de très loin par le covoiturage (5 %) qui devance la marche, le train et la moto (3 %). Le bus n'est quasiment pas utilisé par les travailleurs considérés (<1 %), arrivant après le vélo (2 %).

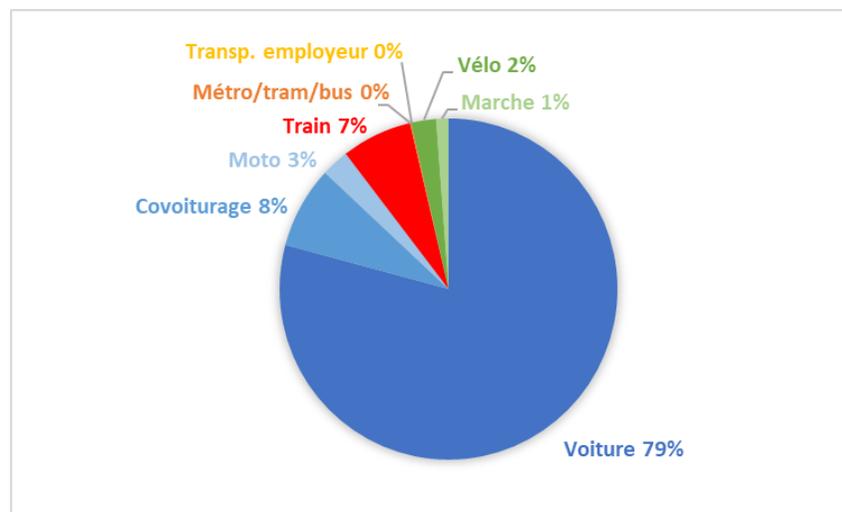


Figure 11 : Modes de déplacement des personnes travaillant à Leuze-en-Hainaut<sup>12</sup> \$

**2.4.2.3 Déplacements domicile – école**

Les déplacements domicile-école constituent une autre composante importante de la mobilité. Bien qu'il y ait peu de données disponibles concernant la répartition modale des déplacements des enfants scolarisés à Leuze-en-Hainaut, l'enquête de mobilité scolaire à laquelle ont répondu une partie des écoliers du Centre Educatif Saint-Pierre (138 enfants) donne une idée de la répartition des modes de déplacement utilisés.

<sup>11</sup> Source : Population active occupée selon le sexe, le lieu de résidence et le lieu de travail. Travailleurs résidant en Belgique (demandeurs d'asile compris) au 01-01-2011 - CENSUS - 2011

<sup>12</sup> Source : Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail de 2014.



### **La voiture, également le principal mode de déplacement utilisé par les parents pour conduire leur(s) enfant(s) à l'école**

Il ressort de cette enquête que 75 % des élèves ayant répondu viennent à l'école en voiture, 20 % à pied, 1 % en bus et 1 % à vélo (et 3 % via un autre mode).

Ces chiffres amènent à plusieurs constats :

- La marche à pied est pratiquée par nombre d'enfants pour se rendre à l'école ;
- La voiture reste un mode fortement utilisé, même lorsque les distances à parcourir sont faibles ;
- Peu d'autres modes de déplacement sont utilisés. Lors des observations de terrains, il est toutefois apparu que nombre d'enfants se rendant dans les établissements scolaires du centre de Leuze utilisaient les transports publics.

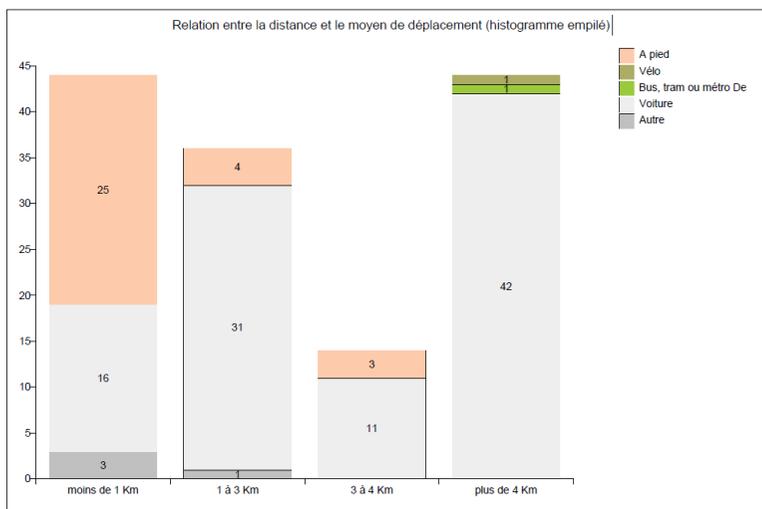


Figure 12 : Relation entre la distance et le mode de déplacement des enfants se rendant au Centre Educatif Saint-Pierre (N=138)

Source : SPW (2017)

Une analyse plus approfondie des déplacements domicile-école est réalisée au chapitre 10 « Mobilité scolaire » (p. 107 et suivantes).

## 2.5 Synthèse

### **Leuze-en-Hainaut...**

- ⇒ Une commune située à proximité des pôles de Tournai, Ath et Renaix
- ⇒ Une commune relativement étendue et faiblement densément peuplée
- ⇒ Une commune en croissance démographique
- ⇒ Une commune « rayonnant sur elle-même », impliquant des déplacements internes importants, mais aussi vers/depuis les pôles voisins (Tournai, Ath, Péruwelz) et les communes voisines dépendant de Leuze-en-Hainaut pour certains services (Belcœil, Frasnes-lez-Anvaing)
- ⇒ Un pôle d'emploi local attirant des travailleurs externes à la commune
- ⇒ Un pôle d'enseignement attirant des étudiants externes à la commune
- ⇒ Une commune qui comporte quelques sites touristiques

### **Une population...**

- ⇒ Qui dispose de revenus un peu plus élevés en moyenne que dans le reste de l'arrondissement de Tournai
- ⇒ Dont le taux de motorisation est un peu plus élevé par rapport au reste de la région

### **Des déplacements...**

- ⇒ Essentiellement effectués en voiture... mais pas seulement



## 3. Déplacements à pied et PMR

### 3.1 Les cheminements piétons

#### 3.1.1 Dans le centre-ville

***Des voies dotées d'infrastructures piétonnes, mais pas toujours de bonne qualité ni confortables...***

Le centre-ville de Leuze-en-Hainaut étant un centre urbain, la plupart des rues qui le composent sont bordées de trottoirs. La qualité de ceux-ci et le confort des déplacements y est toutefois très variable d'un endroit à l'autre : tant en ce qui concerne la qualité du revêtement, que de l'espace de circulation disponible ; certaines voies sont soumises à un fort trafic ce qui les rend peu agréables pour les piétons, alors que d'autres sont moins fréquentées par les véhicules automobiles et donc plus agréables pour ceux-ci.

Quelques exemples sont repris ci-après, tels que l'avenue de la Libération qui n'offre pas de cheminement piéton de qualité. Hormis au droit des entrées carrossables des habitations, le trottoir est composé de gravier. Une personne à mobilité réduite n'a d'autre choix que d'emprunter la piste cyclable pour se déplacer le long de cet axe fortement fréquenté par les automobilistes. Rue de l'Arbre à l'Ecaille, qui dessert un quartier résidentiel, le trottoir ne dispose pas toujours non plus d'un revêtement en dur. En revanche, le trottoir de la rue Paul Pastur est d'assez bonne qualité, quant à celui de la rue du Bois sa qualité est également assez bonne dans l'ensemble et il est en outre relativement large.



Photo 1, Photo 2, Photo 3 & Photo 4 : Av. de la Libération, rue de l'Arbre à l'Ecaille, rue Paul Pastur et rue du Bois

Globalement, le déplacement des piétons est loin d'être optimal actuellement dans le centre de Leuze :

- Large place accordée aux véhicules automobiles, comme en témoignent notamment la Grand-Place et la place du Jeu de Balle qui constituent de vastes zones de stationnement – celles-ci font toutefois l'objet d'un projet de réaménagement ;
- Certaines voiries sont sujettes à un trafic automobile important ;
- Hormis aux abords des écoles, aucune zone apaisée (zone de rencontre, zone résidentielle, zone piétonne) n'a en outre été développée. La Grand'Rue et la rue du Général Léman ont néanmoins été partiellement aménagées de plain-pied offrant de ce fait une certaine place aux piétons.



En revanche, des sentiers et venelles permettent des raccourcis précieux à l'abri de la circulation automobile. C'est le cas notamment de celle connectant la Grand-Place à la rue du Rempart.

A noter encore que les carrefours des voies principales de circulation sont dans l'ensemble équipés de passages pour piétons. Si certains trottoirs sont rabaissés, ou la chaussée surélevée en certains endroits, la plupart des bordures de trottoirs, et également au droit des passages pour piétons sont assez hautes.

### ***Des itinéraires structurants peu confortables***

Préalablement à l'élaboration du Plan Communal de Mobilité, le bureau d'études Atingo (conseiller en accessibilité piétonne) en collaboration avec la Commune, a identifié sur base de la répartition géographique des principaux pôles de déplacements deux itinéraires structurants au sein de l'agglomération urbaine, qui ont tous deux la gare de Leuze comme point de départ :

- L'itinéraire « commercial », qui relie la gare au commissariat de police en passant par la Grand-Place et la place du Jeu de Balle ;
- L'itinéraire « scolaire – économique – commercial », qui relie la gare à la zone d'activité économique.

Une analyse spécifique de la qualité des cheminements piétons de ces deux axes a été effectuée dans le cadre du présent PCM au cours du mois de mars 2019. Les résultats de cette analyse sont repris ci-après.

### **Itinéraire « commercial »**

La qualité du trottoir le long de l'itinéraire « commercial » peut être globalement résumée comme suit :

- La partie comprise entre la gare et la place du Jeu de Balle présente des trottoirs étroits et/ou encombrés, ce qui limite fortement l'espace de circulation dédié aux piétons. Cet encombrement est essentiellement le fait du stationnement organisé à moitié sur la chaussée, l'autre moitié sur l'accotement, et du fait de nombreux étals et panneaux publicitaires, ainsi que des lampadaires ;
- La partie sud de l'itinéraire, allant de la place du Jeu de Balle jusqu'au commissariat de police présente dans l'ensemble des trottoirs plus larges et de meilleure qualité que la partie nord, bien que des panneaux, lampadaires, ou dalles cassées gênent parfois le déplacement.

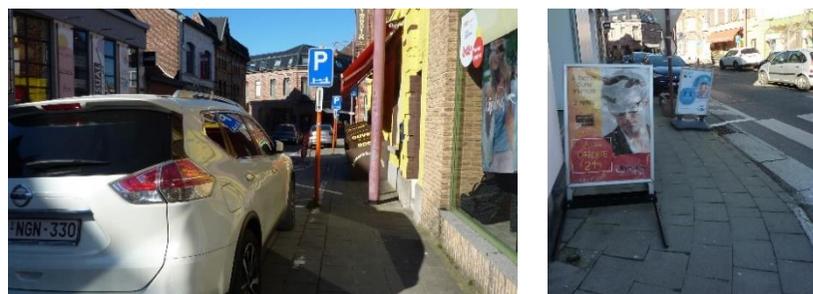
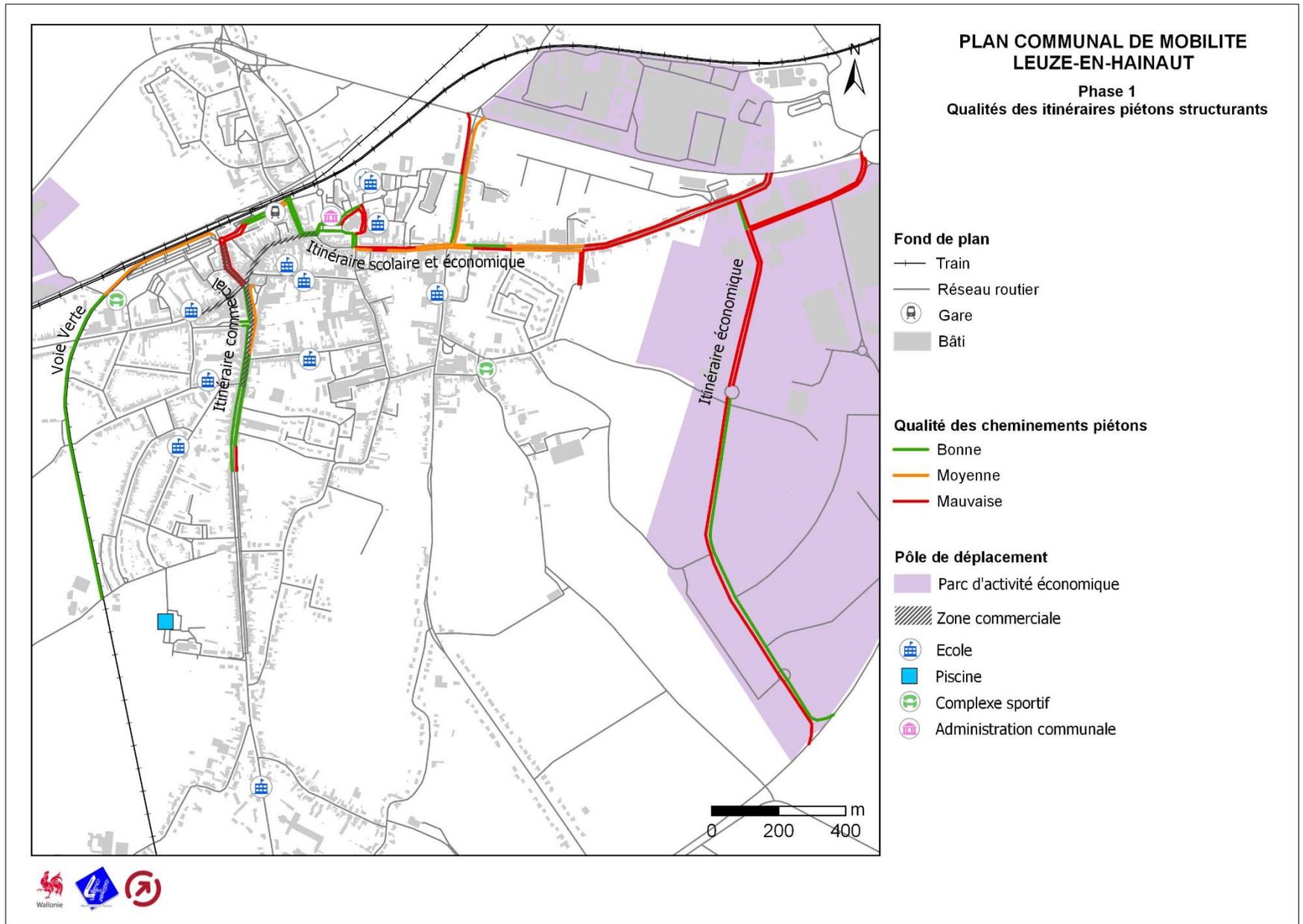


Photo 5 & Photo 6 : rue Emile Vandervelde



Photo 7 & Photo 8 : Grand-Place et rue de Condé





### Itinéraire « scolaire-économique-commercial »

Les trottoirs le long de l'itinéraire « scolaire – économique – commercial » présentent les caractéristiques suivantes :

- Depuis la gare jusqu'à l'administration communale, les trottoirs sont relativement en bon état, mais globalement assez étroits. L'aménagement partiellement de plain-pied de l'avenue Général Léman et de la Grand'Rue offre toutefois un certain confort aux piétons (en l'absence de circulation automobile) ;
- Ils sont également en bon état mais assez étroits sur le pourtour de la collégiale Saint-Pierre, disparaissant même par endroits ;
- Ils sont plus larges mais de qualité moindre entre le centre administratif et la zone d'activité économique ;
- Ils sont de qualité médiocre et assez encombrés le long du Chemin du Vieux Pont qui mène vers le Centre Educatif Saint-Pierre (trous, voitures garées sur le trottoirs panneaux de signalisation...) ;
- Ils sont très étroits ou non revêtus d'un matériau dur (enherbés, graviers...) dans la zone d'activité économique.



Photo 9 & Photo 10 : Grand'Rue et Tour Saint-Pierre



Photo 11 & Photo 12 : rue d'Ath et Chemin du Vieux Pont

Globalement, les conditions de circulation sont donc loin d'être optimales sur les deux itinéraires structurants. Celles-ci sont parfois telles que les piétons préfèrent ou sont dans l'obligation de marcher sur la chaussée. A noter qu'aucune mesure ne semble être prise lors de travaux de rénovation des trottoirs pour inviter les piétons à traverser (en un endroit adéquat) et/ou pour leur offrir un espace de contournement à l'abri de la circulation automobile.



Photo 13 & Photo 14 : gare de Leuze et avenue des Héros leuzois



### Traversées piétonnes

De manière générale, si des passages pour piétons équipent les principaux carrefours sis sur les itinéraires structurants, ceux-ci ne disposent pas d'abaissement de trottoir ni de ligne guide pour les personnes à mobilité réduite.

Une attention particulière doit être apportée en deux endroits spécifiques sis sur l'itinéraire menant de la gare à la Tour Saint-Pierre en raison du flux important de piétons qui y traversent durant les périodes d'entrées et de sorties d'école :

- D'une part, au croisement de l'avenue de la Résistance et de la Tour Saint-Pierre. Si un passage piéton équipe le carrefour, ce lieu est particulièrement peu lisible. Afin de réguler cette traversée, la police est également parfois présente ;
- D'autre part, la traversée de la rue du Seuvoir qui se fait en dehors de tout passage pour piétons. Le passage pour piétons présent dans le bas du pont est peu utilisé car pas du tout situé sur l'itinéraire naturel du piéton – ceux-ci préfèrent passer d'un côté à l'autre de la rue à hauteur du passage H. Dullier, et au droit de la gare des bus (à hauteur du n°10).



Photo 15 & Photo 16 : Piétons traversant l'av. de la Résistance et la rue du Seuvoir

### 3.1.2 Au sein des villages

#### ***Des villages globalement dépourvus d'infrastructures piétonnes (de qualité)...***

Au sein des villages, et ceci vaut pour l'ensemble de ceux-ci, très peu de voiries sont équipées de trottoirs (de qualité). Les piétons se déplacent essentiellement sur l'accotement s'il en existe, et à défaut sur la chaussée. Ceci rend le déplacement des piétons d'autant plus inconfortable que le flux de trafic est dense et/ou que la vitesse pratiquée par les automobilistes est élevée. Il est donc particulièrement peu agréable, voire insécurisant, de se déplacer à pied le long des principaux axes qui traversent les villages, tel que le long de la rue Royale (N526) ou de la Station (N537) en traversée de Tourpes, ou le long des axes appartenant au réseau de collecte tels que la rue des Longues Têtes (Grandmetz), la rue de la Gare (Pipaix), etc.



Photo 17 & Photo 18 : Rue Royale (g.) et rue de la Station (dr.)

Cette constatation vaut également pour les zones urbanisées situées hors agglomération, et même davantage encore pour celles qui sont traversées par les voies régionales de circulation sur laquelle la limite de vitesse est de 70 km/h, voire 90 km/h, à l'image de la zone située en marge du village de Chapelle-à-Wattines le long de la N7 ou celle située en marge du village de Pipaix le long de la N50. Plusieurs arrêts de bus sont également situés le long de ces axes régionaux de circulation où



les limites de vitesse maximale de circulation autorisée sont assez élevées ( $\geq 70$  km/h), et donc ces endroits particulièrement inconfortables et sensibles.

Bien que la densité de trafic y soit généralement limitée, du fait de l'absence d'infrastructures piétonnes de qualité et de la limite de vitesse imposée (50 km/h), c'est l'ensemble du réseau communal en ce compris les voies de desserte locale, qui peut être considéré comme peu accueillant pour les piétons. Ceci explique pourquoi certaines personnes se sentent en insécurité le long de voiries sur lesquelles la vitesse est respectée par (quasi) la totalité des automobilistes comme la rue d'Andricourt (Blicquy), de Brunehaut et du Château (Chapelle-à-Oie), du Vieux Moulin (Chapelle-à-Wattines), de Poncheau (Thieulain), des Alliés (Leuze), ou encore du Haut-Donjon (Pipaix).

L'absence d'infrastructures piétonnes de qualité est plus pénalisante encore pour les personnes à mobilité réduite. Une personne du village de Tourpes a d'ailleurs mentionné les difficultés qu'elle éprouvait chaque jour pour se rendre à l'école du même village.

### ***...et faisant l'objet d'un stationnement sauvage***

Il n'est en outre pas rare de voir les « espaces piétons », lorsqu'ils existent, utilisés par des véhicules en stationnement, et ce même lorsque l'espace sur la chaussée est largement suffisant pour accueillir ce stationnement, comme ici à Thieulain.



Photo 19 : Stationnement sauvage à Thieulain

### ***Des sentiers et venelles offrant de précieux raccourcis***

Plusieurs villages disposent de sentiers et chemins qui permettent de se déplacer au sein des villages à l'abri de la circulation et qui offrent pour nombre d'entre eux de précieux raccourcis. C'est le cas par exemple à Pipaix où le réseau d'itinéraires permet de lier la rue du Moulin à la rue des Fourches et d'accéder à l'arrêt de bus présent sur cette dernière.



### 3.1.3 Entre les villages (et le centre)

Bien que la marche à pied se prête moins bien que d'autres modes pour des déplacements dépassant le kilomètre, une analyse des possibilités de déplacement entre les différents villages – généralement distants de plus de 1 kilomètre – est également réalisée.

#### ***Un réseau de voiries automobiles inter-villages pas adapté pour les piétons***

Les voies automobiles connectant les différents villages de l'entité ne sont pas adaptées à la circulation piétonne en raison de l'absence d'infrastructure leur étant spécifiquement destinée (ex : trottoirs) combinée à la vitesse élevée autorisée ( $\geq 70$  km/h) et pratiquée sur ces voiries. C'est particulièrement le cas sur les voies du réseau régional (N7, N60, N50, N526, N537), mais également sur les voies du réseau communal. De rares voies ont été mises en chemin réservés, faisant d'elles des voies réservées à certaines catégories limitées d'utilisateurs (piétons, cyclistes, cavaliers, et tracteurs dans le cas présent).

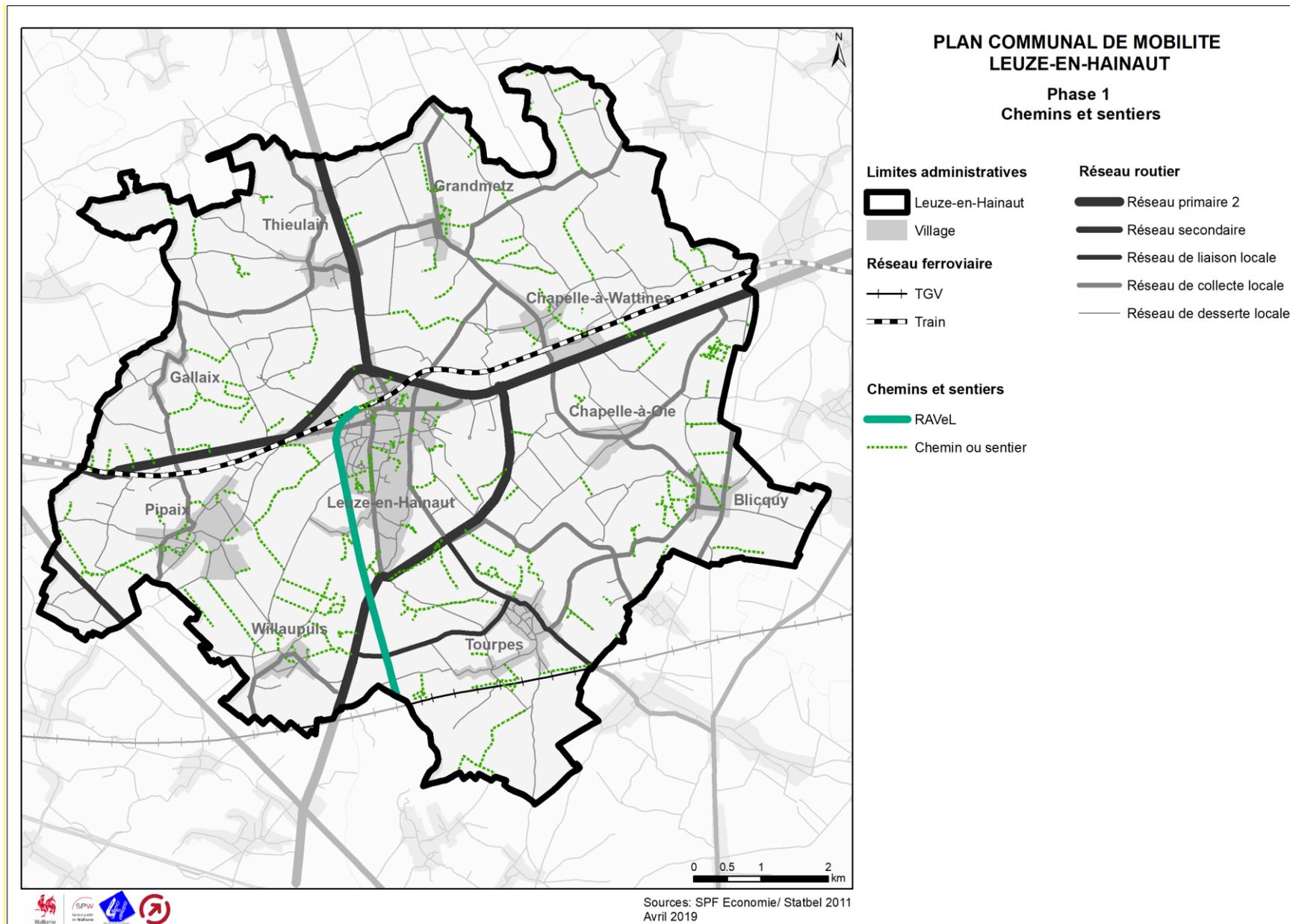
#### ***Des axes principaux de circulation difficilement franchissables***

La traversée des principaux axes de circulation (N7, N60, N60d, N50) dans leurs portions sises hors agglomération s'avère particulièrement délicate. Celle-ci est pourtant nécessaire en vue de rejoindre par exemple les arrêts de bus situés de part et d'autre de ces voiries. A hauteur de l'arrêt « Vieux Moulin » (Thieulain), il est nécessaire de traverser 2x2 bandes de circulation séparées par une berme centrale... Dans certains cas, ces axes ont coupé un sentier ou chemin sans qu'aucune mesure n'ait été prise pour les piétons (et autres modes actifs).



Photo 20 : Chemin coupé par la N60d





***Le RAVeL... mais aussi des sentiers et chemins offrant d'intéressantes alternatives pour les déplacements à pied entre les villages (et avec le centre urbain)***

Le RAVeL, qui constitue un chemin réservé aux modes de mobilité active, permet des déplacements à l'abri de la circulation automobile. Un tel chemin est présent sur près de 5 kilomètres dans la partie sud de la commune. En l'état actuel, il ne permet toutefois pas la connexion entre les villages de l'entité, celui-ci ne desservant pas directement les villages et aucune liaison piétonne de « qualité » n'étant assurée avec les villages les plus proches (Willaupuis et Tourpes). Le RAVeL offre toutefois un potentiel intéressant pour connecter ces derniers au centre de Leuze, même si les distances à parcourir à pied sont assez conséquentes.

Certains chemins et sentiers constituent également de réels atouts à cet égard et méritent d'être valorisés dont celui connectant le village de Pipaix au centre de Leuze qui constitue le meilleur exemple. La carte ci-avant illustre ce réseau de sentiers et chemins

## 3.2 La marche à pied comme mode de déplacement

***La marche, un mode de déplacement utilisé par une minorité pour se rendre au travail...***

Les statistiques issues de l'enquête des déplacements domicile-travail de 2014 – qui pour rappel ne concernent que les personnes travaillant dans les entreprises de plus de 100 personnes – rapportent qu'environ 10 personnes résidant et travaillant à Leuze-en-Hainaut se rendent à pied sur leur lieu de travail.

***... mais également pour se rendre à l'école, à la gare des trains et bus, et pour bien d'autres motifs encore***

L'enquête réalisée auprès des élèves du Centre Educatif Saint-Pierre et auprès des usagers de la SNCB rapporte qu'une partie de ceux-ci se rendent à pied dans leur école ou à la gare. Cela représente respectivement près de 25 % des élèves et 28 % des usagers SNCB, soit plus d'une personne sur quatre.

Lors des observations de terrain effectuées, il est apparu que la marche est également utilisée pour d'autres motifs de déplacement, dont celui de faire ses courses.

***La marche, comme mode de déplacement pour le loisir***

La marche est également utilisée comme mode de déplacement pour le loisir, grâce notamment aux chemins et sentiers qui sillonnent le territoire communal. Deux itinéraires de promenades empruntent d'ailleurs ceux-ci :

- La balade « Au fil des « rieux » et des « piedsintes » », itinéraire de 10km à proximité de Pipaix, qui passe par 2 des 3 brasseries présentes sur le territoire communal ;
- Une partie du chemin de Saint-Jacques de Compostelle qui traverse le nord de la commune d'est en ouest en passant par Grandmetz et Thieulain.



### 3.3 Les personnes à mobilité réduite (PMR)

#### ***Des espaces publics dans l'ensemble pas adaptés aux personnes à mobilité réduite***

A l'échelle de la commune, les espaces publics sont globalement peu adaptés aux personnes à mobilité réduite. Lorsqu'ils existent les trottoirs ne sont pas toujours en bon état, parfois étroits, ou avec des espaces fortement réduits (poteaux, étales, panneaux publicitaires). Les trottoirs ne sont pas non plus systématiquement/souvent abaissés et munis de dalles podotactiles au droit des passages pour piétons et des arrêts de bus. La maison communale n'est elle-même pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Actuellement, rares sont les voiries qui disposent de facilités pour les PMR. Aucun des deux itinéraires structurants définis conjointement par Atingo et la Commune ne pourrait être parcouru en entier par une personne à mobilité réduite tant les obstacles sont nombreux sur ceux-ci (mauvais état, encombrement des trottoirs, et bordures très hautes à hauteur des traversées constituent les principaux obstacles).



Photo 21 : Facilités pour PMR au carrefour Condé/Pastur

#### ***Des facilités pour les PMR à la gare et ponctuellement des aménagements pour ceux-ci***

La gare des trains offre un service d'assistance aux personnes à mobilité réduite (sur réservation 24h à l'avance). D'autres facilités telles qu'une rampe mobile, des quais bas et un point d'accueil sont disponibles, ainsi que des places PMR dans le parking.



Photo 22 & Photo 23 : Facilités pour PMR en gare de Leuze

#### ***Des emplacements PMR prévus à proximité des pôles de déplacements***

En de nombreux endroits, et notamment à proximité des principaux pôles de déplacements, des places de parking pour PMR sont mises à disposition, comme à la gare ou à l'administration communale.

La Commune offre également la possibilité aux personnes qui le souhaitent d'effectuer une demande pour la réalisation d'un tel emplacement à proximité de leur domicile.



Photo 24 & Photo 25 : Emplacements de parking pour PMR en gare de Leuze et à la maison communale



## 3.4 Bilan et potentialités

### **La place des piétons à Leuze-en-Hainaut**

- ⇒ Dans le centre urbain, des espaces publics dotés d'infrastructures piétonnes mais pas toujours de bonne qualité... et des itinéraires structurants peu confortables
- ⇒ Au sein des villages, des espaces publics généralement dépourvus d'infrastructure piétonne (de qualité)
- ⇒ Des sentiers et venelles offrant de précieux raccourcis aussi bien dans le centre que dans les villages
- ⇒ Un réseau de voiries inter-villages pas adapté
- ⇒ Des axes principaux de circulation difficilement franchissables
- ⇒ Le RAVeL... mais aussi des sentiers et chemins offrant d'intéressantes alternatives pour se déplacer entre les villages (et le centre urbain)
- ⇒ La marche, un mode de transport utilisé pour toute une série de motifs de déplacement
- ⇒ Des espaces publics dans l'ensemble pas adaptés aux personnes à mobilité réduite... mais des facilités à la gare et des possibilités de stationnement à proximité des principaux pôles de déplacement



## 4. Déplacements à vélo

### 4.1 Le réseau cyclable

#### ***Leuze-en-Hainaut, au croisement de deux itinéraires de liaison régionaux connectant les principaux pôles voisins***

Un Schéma Directeur Cyclable a été établi à l'échelle de la Région wallonne (2010). Ce schéma identifie les axes cyclables à aménager en priorité entre les principaux pôles wallons, et propose un maillage d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle de la Région.

La commune de Leuze-en-Hainaut n'a pas été identifiée comme l'un des principaux pôles wallons à connecter. La commune jouit toutefois d'une position particulière à la croisée de deux itinéraires de liaison régionaux reliant les quatre pôles voisins (Tournai, Ath, Renaix et Péruwelz) depuis et vers lesquels des déplacements sont effectués. Ces liaisons revêtent donc une certaine importance pour la mobilité communale :

- La liaison Tournai – Ath (axe ouest – est) n'est à l'heure actuelle pas réalisée ;
- La liaison Renaix – Péruwelz (axe nord – sud) n'est effective que dans sa portion comprise entre Leuze-en-Hainaut et Blaton, via le réseau RAVeL. Les aménagements de l'autre tronçon (entre Leuze et Frasnes-lez-Anvaing) sont prévus très prochainement.

Outre les principaux pôles et liaisons cyclables à aménager, ce schéma identifie les voiries régionales complémentaires présentant un haut potentiel cyclable. Parmi celles-ci, des portions des N7 et N60, dont certaines ont été équipées de pistes cyclables (cf. ci-après).

#### ***Leuze-en-Hainaut, un pôle local « complémentaire » également desservi par des liaisons cyclables (sous-)régionales***

Par ailleurs, un Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie Picarde (2010) a été réalisé en parallèle et en complément du schéma cyclable régional. Celui-ci vise la conception d'un réseau cyclable sous-régional à vocation utilitaire et touristique reliant les pôles touristiques et d'affaires.

Ce schéma identifie Leuze-en-Hainaut comme un « pôle local complémentaire » en raison notamment de la présence d'une gare, de parcs d'activité économique, et de brasseries. De ce fait, des liaisons cyclables complémentaires au réseau wallon desservent le territoire communal, et offrent davantage de possibilités de connexions entre l'entité et les territoires voisins. A l'échelle communale, des connexions sont possibles entre les villages et avec le centre urbain, mais sont néanmoins limitées – ce réseau n'étant pas spécifiquement adapté pour les liaisons internes.

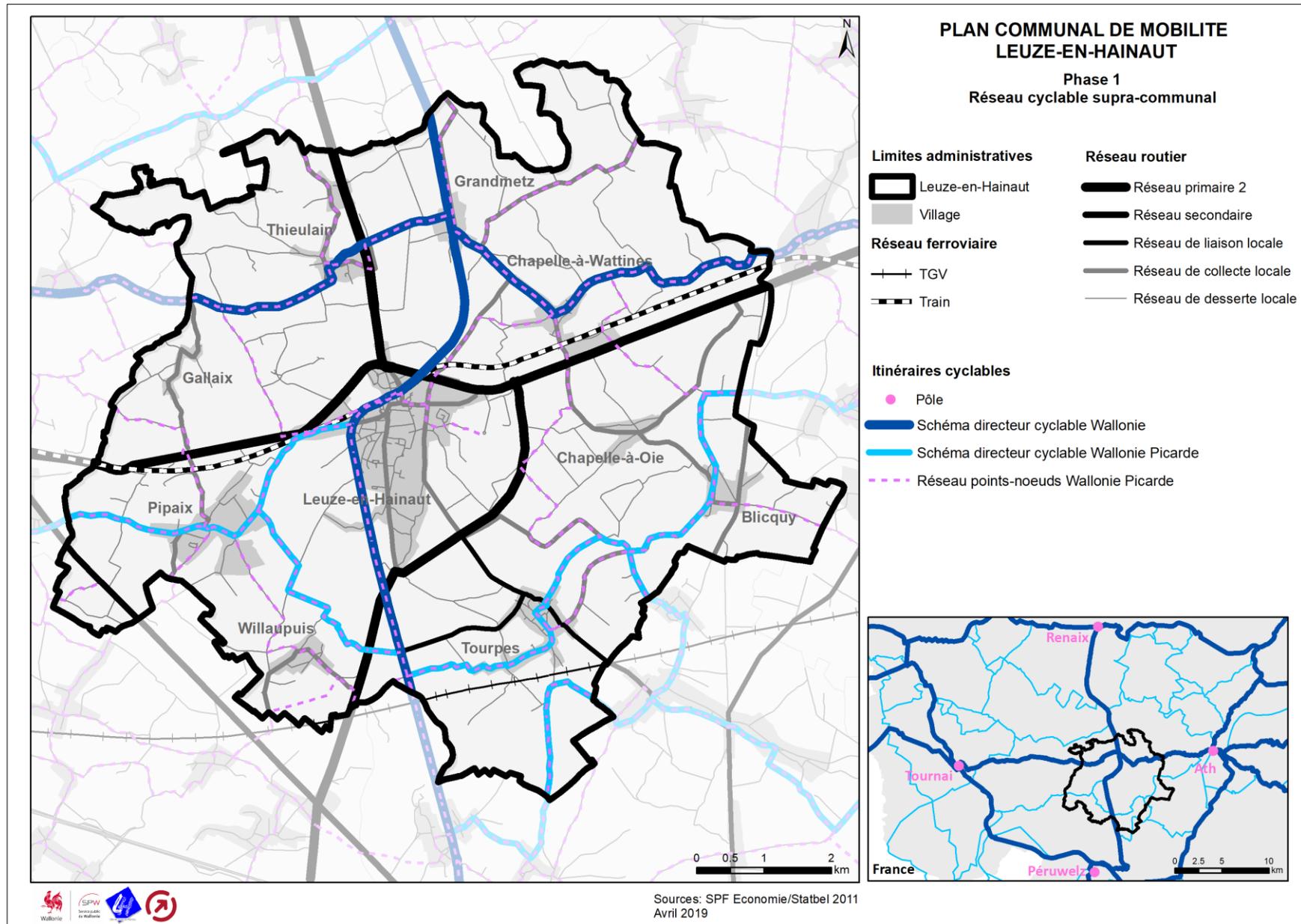
Ce réseau emprunte des routes secondaires qui, bien que moins fréquentées par les véhicules automobiles, n'ont toutefois pas (encore) été spécifiquement aménagées et/ou adaptées à la pratique cyclable « utilitaire » - certains itinéraires empruntant parfois même des routes qui ne sont pas revêtues. Il en est de même des traversées de carrefours, qui sont particulièrement insécurisantes lorsqu'il s'agit de traverser les principaux axes de circulation (N7 et N60).



**Figure 13 : Vue sur un segment du réseau cyclable de Wallonie Picarde**

Ce réseau bénéficie en revanche du balisage développé dans le cadre du Réseau Points-Noeuds (cf. ci-après).





### **Leuze-en-Hainaut, parcourue par le Réseau Points-Nœuds de la Wallonie Picarde**

Un réseau de 1.600 km d'itinéraires vélo balisés selon le système des points-nœuds a par ailleurs été développé sur le territoire de la Wallonie Picarde, et englobe donc le réseau cyclable défini dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie Picarde.



Bien qu'ayant avant tout une vocation touristique, ce réseau relie de nombreux villages de la commune et présente donc également un intérêt pour les déplacements dits utiles. Il n'a toutefois pas non plus été spécifiquement aménagé/adapté aux déplacements à vélo et les traversées des voies principales de circulation ne sont pas sécurisées. Certaines connexions sont également manquantes (ex : Chapelle-à-Oie n'est pas desservi ; pas de connexion entre Blicquy et le centre ; etc.)

A noter à titre informatif que, sur base de ce réseau points-nœuds, divers circuits touristiques ont été développés dont le circuit dit « Les brasseries authentiques de Leuze à vélo » qui sillonnent le territoire communal.

### **Pas de réseau cyclable spécifiquement défini à l'échelle de la Commune**

A l'échelle du territoire communal, aucun réseau cyclable n'a été développé, ni défini.

## 4.2 Les aménagements et infrastructures

### **Un itinéraire RAVeL... et quelques voies mises en chemin réservé**

Un itinéraire RAVeL dessert le territoire communal sur environ 5 kilomètres. Il connecte la gare et le centre urbain de Leuze à Basècles (et permet de rejoindre Belœil et Péruwelz). Cet itinéraire offre donc des possibilités de connexion entre ces deux zones à l'abri de la circulation automobile, ainsi qu'avec les villages de Tourpes et Willaupuis dans une moindre mesure.



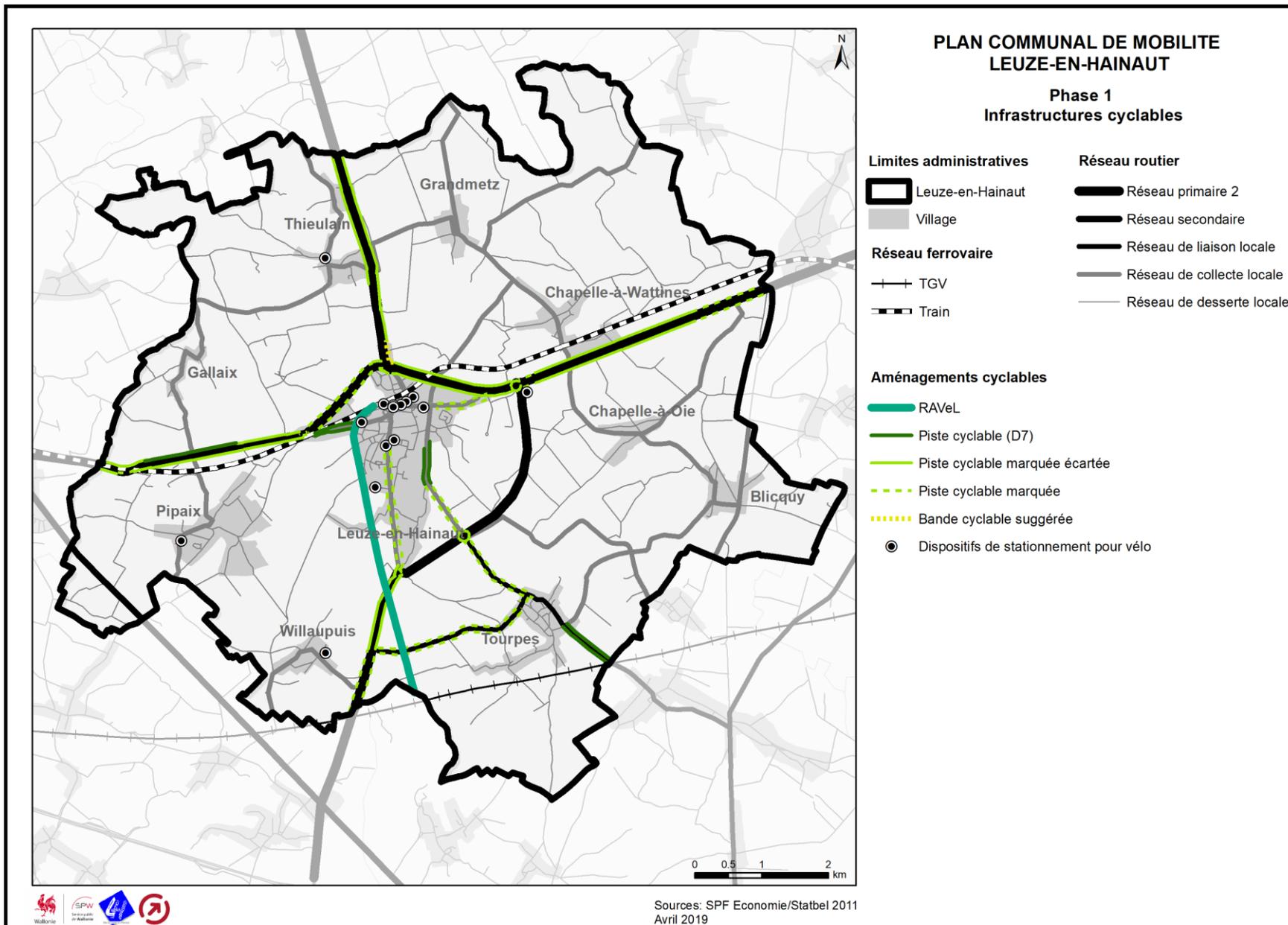
Les liaisons avec ces villages situés à moins de 2 km du RAVeL doivent toutefois être développées et/ou adaptées.

Cet itinéraire RAVeL a été aménagé sur une ancienne ligne de chemin de fer. Il n'est éclairé que dans les parties urbanisées, ce qui rend peu confortable son utilisation en période nocturne. Le passage du RAVeL au droit de chacune des traversées de voies de circulation automobile a été mis en évidence via un marquage au sol rouge – les cyclistes n'y sont toutefois pas prioritaires.

Cet itinéraire RAVeL sera prochainement prolongé dans la partie nord du territoire communal vers Frasnes-lez-Anvaing et Renaix (cf. section 12.3, p. 120).

Outre le RAVeL quelques tronçons de voiries ont été mis en chemins réservés (F99C) : le chemin du Puits Romain entre Tourpes et Chapelle-à-Oie, la rue du Faubourg entre la rue de la Forge et la rue Coron du Bois (Willaupuis), et le chemin du Petit Père reliant la rue du Couvent et la chaussée de Brunehaut (Blicquy).





**Des axes régionaux globalement pourvus d'aménagements... mais pas toujours en bon état et confortables pour les cyclistes**

Les axes régionaux qui desservent le territoire communal sont dans l'ensemble pourvus d'aménagements cyclables, et offrent aux cyclistes la possibilité d'emprunter ces axes de circulation, notamment la N7 et la N60 qui permettent de rejoindre les pôles voisins (Tournai, Ath, Péruwelz, Renaix).

Ces aménagements consistent toutefois globalement en des pistes cyclables marquées, rendant peu confortables, voire insécurisants, les déplacements le long de ces axes. En outre, ceux-ci sont par moments abîmés, leur marquage au sol effacé, ou ils sont subitement interrompus.



Photo 26 & Photo 27 : Piste cyclable marquée abîmée avec marquage effacé (N60) (g.) et itinéraire subitement interrompu (N537)

Par ailleurs, les axes régionaux – en particulier la N7 et la N60 – constituent des « barrières » dont les traversées sont particulièrement insécurisantes (cf. ci-après).

**Des mesures limitées sur les voies communales... essentiellement aux sens uniques ouverts au contre-sens cyclable**

A l'exception de l'une ou l'autre voirie (rue de Leup, ruelle du Faubourg, etc. ; et pour des raisons de sécurité), l'ensemble des sens uniques de circulation sont ouverts au contre-sens cyclable (SUL). Les cyclistes peuvent donc rouler à contre-sens dans les rues en sens unique ce qui leur permet d'emprunter des itinéraires plus courts et des voies généralement moins fréquentées. Hormis via les compléments de signaux adéquats, les SUL sont signalés via un marquage au sol réalisé en entrée et en sortie de SUL.



Photo 28 & Photo 29 : Marquage au sol en entrée et sortie de SUL

Les SUL sont pour l'essentiel concentrés dans le centre urbain. C'est aussi dans le centre que se concentrent les (autres) aménagements en faveur des cyclistes. Outre les voies régionales (N60 et N526) qui sont pourvues de pistes cyclables marquées dans leurs portions sud, l'avenue de la Libération (partiellement) et la rue des Héros Leuzois – deux autres axes de pénétration – disposent également de tels aménagements. Au droit du carrefour à feux formé entre cette dernière voirie, la rue d'Ath et la N526, des zones avancées pour cyclistes ont été implantées.



Dans le centre, le réseau, n'est toutefois pas continu, et le flux de circulation conséquent - durant les heures de pointe particulièrement – ce qui rend peu agréable le déplacement des cyclistes. En outre, hormis aux abords d'écoles, aucune zone apaisée n'y a été développée.

### ***Des aménagements (quasi-) inexistants dans les villages***

Au sein des villages, les mesures prises en faveur des cyclistes sont limitées. Hormis le long des voies régionales desservant le village de Tourpes, seule une portion très limitée de la rue des Tilleuls à Thieulain dispose d'aménagements cyclables. S'il est vrai que de tels aménagements ne doivent pas spécifiquement équiper toutes les rues du village et que la mixité des circulations doit dans de nombreux cas être privilégiée, les déplacements le long des principaux axes de circulation sont globalement peu confortables (voire dangereux) en raison notamment de la vitesse de circulation pratiquée par certains automobilistes. En outre, le cas échéant, les dispositifs placés en vue de réduire la vitesse ne prennent pas en compte les cyclistes (pas de by-pass).



Photo 30 & Photo 31 : Dispositifs ralentisseurs non adaptés aux cyclistes

### ***Pas d'itinéraires spécifiquement adaptés aux déplacements à vélo entre les villages***

Si différents itinéraires définis dans le cadre du réseau points nœuds permettent des connexions entre les villages, aucun n'a, pour rappel, été spécifiquement adapté aux déplacements à vélo.

## 4.3 Les dispositifs de stationnement

### ***Des dispositifs d'accrochage pour vélos aux abords des principaux équipements publics du centre de Leuze***

L'essentiel des équipements publics situés dans le centre de Leuze disposent de dispositifs d'accrochage pour vélo en leurs abords. C'est le cas de la maison communale, du complexe sportif, de la piscine, du centre culturel, de la police. De tels dispositifs sont également présents aux abords de la gare, de la prison, du Collège Saint-Pierre, ainsi que dans la Grand'Rue (et devant certaines grandes enseignes commerciales). Ceux-ci permettent un accrochage du cadre et de la roue avant, ce qui est idéal pour une bonne fixation du vélo. Aux endroits où le stationnement est susceptible d'être le plus long (gare, complexe sportif, piscine), les dispositifs sont en outre couverts.

Si le centre urbain propose une offre assez étoffée, celle-ci pourrait être encore développée, telle que sur la Grand-Place, sur la place du Jeu de Balle, mais aussi dans les quartiers plus résidentiels. Aucun emplacement n'est non plus présent dans le parc d'activité économique.





Photo 32 & Photo 33 : Dispositifs d'accrochage présents devant le complexe sportif LeuzArena (g.) et l'administration communale (dr.)

### **Une offre très pauvre dans les villages**

Au sein des villages, l'offre est quasi-inexistante. Seuls trois villages disposent de dispositifs de stationnement pour les cyclistes : Thieulain (plaine de jeux, église), Pipaix (école) et Willaupuis (plaine de jeux). Tous les autres villages en sont dépourvus. En outre, les dispositifs proposés ne sont pas adéquats en ce sens qu'ils ne permettent pas une bonne fixation des vélos (cf. photos ci-après).



Photo 34 & Photo 35 : Dispositifs d'accrochage présents devant la plaine de jeux de Thieulain (g.) et l'école de Pipaix (dr.)

## 4.4 Les points noirs (sécurité)

### **La traversée de la N60 et de la N7, principal point noir**

La traversée des deux axes majeurs de circulation constitue le principal point noir. Deux traversées étaient spécifiquement pointées du doigt par le Gracq et par le PCDR :

- La traversée de la N60 à hauteur de Thieulain. Une traversée cyclable y a été récemment aménagée. La signalétique verticale n'a toutefois pas encore été installée. La traversée n'est de ce fait pas toujours aisément visible et de nombreux cyclistes traversent encore sur le terre-plein réservé aux voitures ;
- La traversée de la N7 à hauteur de la Percée de la Rénovation.

Globalement, l'ensemble des traversées de ces axes régionaux sont particulièrement dangereuses, de même que de la N50 (dont la portion est toutefois limitée sur le territoire communal).



Photo 36 & Photo 37 : Les traversées de la N60 et de la N7



### ***Des conditions de déplacement pas optimales et confortables pour les cyclistes***

Si des aménagements existent – essentiellement le long des axes régionaux – les conditions de circulation sont dans l'ensemble peu confortables pour les cyclistes sur le territoire communal. D'une part, du fait du type d'aménagements présents (PCM), de leur état pas toujours bon ; et d'autre part, en raison d'un réseau communal qui n'est pas non plus des plus agréables et sécurisants pour les cyclistes (densité de trafic dans le centre, vitesse sur le reste du territoire). L'état du réseau routier n'est par ailleurs, pas toujours en bon état et parfois dangereux pour les cyclistes, comme la place de l'hôtel de Ville par exemple.

Dans son mémorandum 2018 destiné aux décideurs communaux, le Gracq mentionne que « *Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90 % et 69 % des citoyens comme un réel obstacle à l'utilisation du vélo* ».

## **4.5 L'utilisation actuelle du vélo**

### ***Le vélo, un mode de transport utilisé sur le territoire communal pour divers motifs de déplacement... mais de manière limitée***

Le vélo constitue un mode de déplacement sur le territoire communal, que ce soit pour se rendre sur son lieu de travail, à l'école, ou pour d'autres motifs (achat, pour se rendre à la gare, etc.) comme en témoignent les statistiques disponibles et les observations de terrain réalisées. Sa part modale reste toutefois limitée.



Photo 38 & Photo 39 : Cyclistes circulant dans le centre de Leuze

Selon les données issues du diagnostic fédéral des déplacements, le vélo constituerait le mode de transport d'environ 2% des personnes travaillant sur le territoire leuzois, et d'une partie infime des Leuzois qui travaillent dans les pôles voisins de Tournai et Ath. Selon l'enquête de mobilité scolaire réalisée pour le centre éducatif Saint-Pierre (établissement sis Tour Saint-Pierre), moins de 1% des écoliers utilise le vélo pour se rendre à l'école.

### ***Une attention à porter aux cyclistes... et un potentiel de développement non négligeable***

Ceci amène aux conclusions suivantes :

- D'une part, il est nécessaire de porter une attention aux cyclistes qui se déplacent déjà sur le territoire ;
- D'autre part, il existe un potentiel de développement non négligeable de la pratique du vélo à Leuze-en-Hainaut, compte tenu également de la configuration du territoire (les villages étant situés dans un rayon de 5 km autour du centre urbain).



## 4.6 Incitants, formation, sensibilisation

***Des démarches récemment effectuées en vue de former, de sensibiliser et d'inciter à la pratique du vélo...***

Quelques actions ont été entreprises récemment en vue de promouvoir le vélo :

- Le site internet communal accorde depuis peu une large place au vélo. Il donne des conseils en matière de sécurité et d'équipement, informe sur les différents types d'aménagements et la façon de les utiliser, sur les modalités d'utilisation des trains et bus à vélo, et sur les bienfaits de la pratique du vélo.



Source : [www.leuze-en-hainaut.be](http://www.leuze-en-hainaut.be)

- Sous l'impulsion du Gracq local, et avec l'aide du service mobilité de la Commune pour l'organisation, une formation au code de la route et aux déplacements en ville pour les 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> (Brevet du Cycliste) a été réalisée sur l'année 2018-2019 et sera réorganisée en 2020-2021 ;
- Une opération de sensibilisation à une autre mobilité « Au boulot autrement » à destination du personnel communal a été organisée par le service mobilité de la Commune au cours de la semaine de la mobilité 2017 ;

- La Gracq local a aussi réalisé une campagne visant à sensibiliser les cyclistes à l'importance de rouler avec un bon éclairage à l'automne 2018. A cet égard, l'association a offert des lampes LED (et des chocolats).

Par ailleurs, une commission vélo a été créée et permet dorénavant une concertation avec les cyclistes quotidiens. Dans son memorandum 2018 destiné aux décideurs communaux, le Gracq mentionne également que les cyclistes sont aujourd'hui pris en compte dans les nouveaux aménagements et prend le cas du complexe sportif de Leuzarena pour exemple.

### ***...des démarches à poursuivre et développer***

Ces démarches doivent être poursuivies et développées, et c'est également l'une des volontés du Gracq qui constitue un précieux relais à cet égard. Dans son memorandum à destination de la Commune, celui-ci invite les décideurs communaux à poursuivre en ce sens, à pérenniser l'organisation du « Brevet du cycliste » (tous les deux ans) et l'organisation de l'opération « Au boulot autrement » (et même à l'étendre à toutes les entreprises leuzoises volontaires). D'autres propositions sont également faites telles que la réalisation d'un Plan de Déplacements Scolaire pour chaque établissement scolaire communal, la publication régulière d'informations relatives aux déplacements à vélo au sein de la commune dans les différents médias communaux, etc.



## 4.7 Bilan et potentialités

### **En ce qui concerne le réseau et les infrastructures**

- ⇒ Une commune desservie par le réseau cyclable régional et sous-régional, ainsi que par le réseau points-nœuds de la Wallonie picarde...mais des réseaux pas spécifiquement adaptés/aménagés
- ⇒ Un territoire desservi par le RAVeL dans sa partie sud qui permet des connexions entre le centre urbain et Péruwelz
- ⇒ Leuze-en-Hainaut traversée par des axes régionaux globalement pourvus d'aménagements cyclables, mais demeurant peu confortables et sécurisants pour les cyclistes
- ⇒ Des mesures limitées sur les voies communales essentiellement aux sens uniques ouverts au contre-sens cyclable
- ⇒ Des aménagements (quasi-) inexistants dans les villages
- ⇒ Pas d'itinéraires spécifiquement adaptés aux déplacements à vélo entre les villages

### **En ce qui concerne le stationnement**

- ⇒ Des dispositifs de stationnement aux abords des principaux équipements situés dans le centre urbain, mais à développer
- ⇒ Une offre très pauvre dans les villages

### **En ce qui concerne les points noirs**

- ⇒ La traversée de la N7 et de la N60, principal point noir
- ⇒ Globalement, des conditions de déplacement pas optimales et confortables pour les cyclistes

### **En termes d'utilisation et de potentiel**

- ⇒ Un territoire sur lequel se déplacent (quelques) cyclistes
- ⇒ Une commune qui présente un potentiel de développement important de la pratique du vélo

### **En matière de sensibilisation et d'information**

- ⇒ Des démarches récemment effectuées en vue de former, de sensibiliser et d'inciter à la pratique du vélo



## 5. Transport public et intermodalité

### 5.1 Le mode train

#### 5.1.1 L'offre ferroviaire

##### **Leuze-en-Hainaut, desservie par le réseau ferroviaire**

Leuze-en-Hainaut constitue un point d'arrêt ferroviaire sur la ligne 94 reliant Mouscron à Bruxelles, permettant notamment un accès direct vers différents pôles dans lesquels se rendent les Leuzois, en particulier Tournai et Ath (accessibles en moins de 15' et 10' respectivement), mais aussi Mouscron (30') et la Région de Bruxelles-Capitale (50'). En comparaison de la voiture, le train offre des temps parcours compétitifs pour rejoindre ces destinations, en particulier pour les Leuzois habitant dans le centre urbain, puisqu'il faut près de 15' pour rejoindre Ath en voiture, 20' pour Tournai, 30' pour Mouscron, et plus d'1h pour rejoindre Bruxelles.

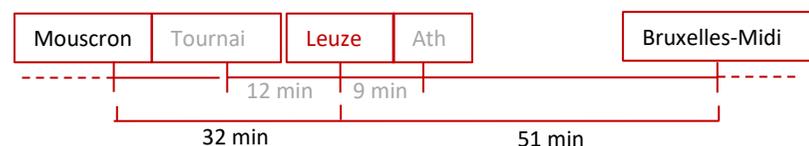


Figure 14 : Temps de parcours pour rejoindre les principales villes situées sur la ligne 94 depuis Leuze

De manière générale, la présence d'une gare ferroviaire offre la possibilité d'une connexion en train avec les principales villes wallonnes et belges. Et à l'inverse, offre la possibilité de rejoindre Leuze-en-Hainaut via ce mode de transport, ce que font de nombreuses personnes et notamment des écoliers et étudiants (cf. ci-après).

##### **Des relations IC desservant la gare de Leuze toutes les heures**

Leuze constitue une gare IC et est donc desservie par des relations « Intercity » offrant des connexions rapides et directes avec les autres principaux points d'arrêts situés sur la ligne, et selon un horaire cadencé à l'heure.

Le tableau ci-après reprend, à titre indicatif, les destinations et fréquences de passage de ces relations en gare de Leuze. En semaine, ce sont donc deux trains qui desservent chaque heure la gare. Seules les relations IC-06 circulent le week-end à raison d'un train toutes les heures.

Relation	Destination	Cadence de passage	Fréquence journalière (Semaine)		Fréquence journalière (Week-end et jours fériés)	
			Sens 1*	Sens 2**	Sens 1*	Sens 2**
IC-06	Brussels Airport - Tournai	1/heure	18/jour	18/jour	11/jour	18/jour
IC-26	Saint Nicolas - Courtrai	1/heure	14/jour	14/jour	/	/
IC	Liège Guillemins - Tournai	/	2/jour	2/jour	/	/

\*Dans le sens indiqué par « Destination » / \*\*Sens contraire



En outre, deux relations P (Pointe) desservent la gare de Leuze à 6h et 7h en semaine (en direction de Bruxelles).

**La gare de Leuze, située à deux pas du centre urbain et desservie par 4 lignes de bus**

La gare de Leuze est située en périphérie immédiate du centre urbain, à environ 250 m de la Grand-Place et 400 m du pôle administratif et scolaire. Elle est donc située à distance de marche pour bon nombre de Leuzois, et à proximité de l'essentiel des services et équipements offerts sur le territoire communal. Comme vu dans la section relative à la marche (cf. section 3.1.1, p. 29), les infrastructures piétonnes dans le centre et les environs de la gare ne sont toutefois pas toujours des plus confortables et/ou de bonne qualité. Les trottoirs de la rue Vandervelde permettant une connexion avec la Grand-Place sont par exemple en très mauvais état, et souvent envahis de véhicules en stationnement.



Photo 40 & Photo 41 : Trottoirs rue Vandervelde

La gare se situe aussi à distance cyclable ( $\leq 15'$ ) de la majorité des villages. Toutefois, pour rappel également, les conditions de circulation pour les cyclistes sont actuellement loin d'être optimales sur le territoire. Seul le tronçon de RAVeL offre un itinéraire relativement sûr et confortable (en période diurne) et permet une connexion entre la gare et Péruwelz. Les axes régionaux sont pourvus d'aménagements cyclables, mais circuler le long de ceux-ci n'est pas des plus confortables et peut

être insécurisant – en particulier pour les personnes n'ayant pas l'habitude et/ou pour les plus jeunes.

A la gare, une trentaine d'emplacements pour vélos en partie couverts sont mis à disposition des cyclistes à proximité immédiate du hall de la gare, et sont facilement accessibles et visibles. Il n'y a en revanche aucun box à vélos, ni de zone de stationnement pour les deux roues motorisées.



Photo 42 & Photo 43 : Dispositifs de stationnement mis à disposition en gare de Leuze

La gare est desservie par 4 lignes de bus (86A, 86B, 86C, 95) permettant une connexion avec pratiquement l'ensemble des villages de l'entité et les pôles voisins que sont Tournai, Renaix, Péruwelz et Blaton. Les fréquences de passages de ces lignes sont toutefois variables, et les relations offertes avec les villages de l'entité également. Pour exemple, les connexions avec Tourpes, Grandmetz, Pipaix, et Chapelle-à-Wattines, le sont avec des fréquences « correctes » (5 à 10 bus/sens/j). Elles sont en revanche très limitées avec les villages de Thieulain, Blicquy, Chapelle-à-Oie, Willaupuis (Gallaix n'est pas desservi).

Les correspondances bus-train sont essentiellement possibles durant les heures de pointe – peu de bus circulant en période creuse et aucun au-delà de 20h15 – et nécessitent parfois d'attendre plusieurs dizaines de minutes. La gare des bus est située à proximité immédiate des quais ce qui facilite l'échange entre les deux modes. En revanche, celle-ci n'est



pas pourvue d'afficheur de temps d'attente en temps réel, un outil qui facilite également cet échange. Des abris équipent les arrêts, mais sont insuffisants au vu du nombre de personnes fréquentant la gare des bus (~ 270/j). Ces arrêts ne sont pas non plus adaptés aux personnes à mobilité réduite (pas d'abaissement de trottoirs/quais bus, pas de lignes guide, etc.).

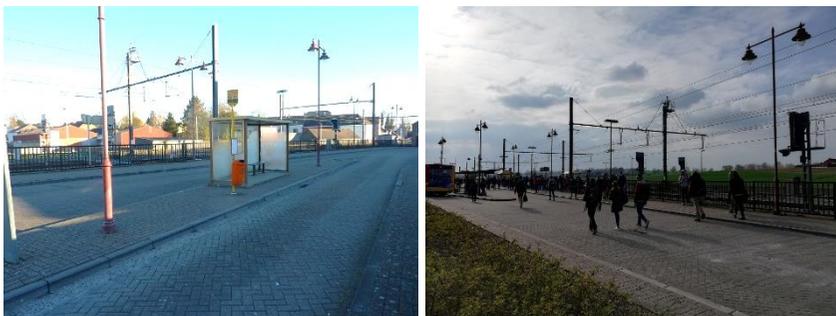


Photo 44 & Photo 45 : Gare des bus de Leuze

### ***Des facilités et services offerts, notamment pour les PMR***

La gare des trains offre un service d'assistance aux personnes à mobilité réduite (sur réservation 24 h à l'avance). D'autres facilités telles qu'une rampe mobile, des quais bas et un point d'accueil sont disponibles, ainsi que des places PMR dans le parking. L'accessibilité de la gare depuis les rues avoisinantes n'est toutefois pas adaptée, comme vu ci-avant.

Parmi les autres services et facilités offerts à la gare, un guichet ouvert tous les jours de la semaine, un distributeur de titres de transport, ou encore un parking pour véhicules automobiles d'une capacité de 307 places. Ce parking est situé à proximité immédiate de la gare le long de la rue du Pont de la Cure et nécessite donc de pénétrer dans l'agglomération urbaine pour y accéder. Ce parking est payant depuis 2015 de sorte à réserver son usage aux voyageurs SNCB.

## 5.1.2 La demande pour le mode train

### ***Plus de 2.000 montées/descentes enregistrées quotidiennement en semaine à la gare de Leuze***

Lors du dernier recensement effectué par la SNCB en 2017, ce sont 2.033 montées et descentes qui ont été enregistrées quotidiennement en semaine, 348 le samedi et 372 le dimanche. Le train est donc également utilisé comme mode de déplacement le week-end. A titre comparatif, c'est presque deux fois plus qu'en gare de Silly (1.284), mais moins qu'en gare de Tournai ou Ath.

### ***Une gare d'origine et de destination***

Si la gare de Leuze constitue avant tout une gare d'origine (= gare de départ du déplacement), elle est également utilisée dans une moindre mesure comme gare de destination par des voyageurs souhaitant se rendre à Leuze et dans ses environs. Bien que datant de 2005, les données issues de l'Atlas des gares de Wallonie permet de se faire une première idée de cette répartition :

- De l'ordre de 75 % des voyageurs l'utilisaient comme origine en vue de se rendre essentiellement dans la zone de Bruxelles, à Tournai et Ath. Dans ce premier cas, le profil des voyageurs étaient des travailleurs, alors que dans les deux autres cas il s'agissait d'avantage d'écoliers et étudiants ;
- De l'ordre de 25% des voyageurs l'utilisaient comme destination et provenaient essentiellement de Tournai, Mouscron et Ath. Il s'agissait essentiellement d'écoliers et étudiants.

### ***Une gare fréquentée par des Leuzois, mais pas seulement***

Complémentairement, une enquête a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du présent PCM auprès d'un panel de voyageurs (60) et a permis d'avoir un aperçu de l'origine des voyageurs empruntant le train en gare de Leuze. Si la majorité est issue de la commune (60%) – et principalement de Leuze – une partie non négligeable (40%) vient également de l'extérieur (Frasnes-lez-Anvaing, Renaix, Péruwelz, Barry



ou encore Vieux-Condé en France). L'attractivité de la gare s'étend donc globalement et logiquement selon un axe nord-sud.

Selon les informations transmises par la SNCB, 1.325 habitants de Leuze ont un abonnement, soit environ 10 % de la population.

### **Une prédominance de la voiture pour accéder à la gare...**

L'enquête réalisée dans le cadre du PCM a également permis de se faire une idée des modes de transport utilisés pour rejoindre la gare. La voiture est le mode de transport le plus utilisé (53 %), en particulier par les personnes venant de l'extérieur de la commune (70 %). De même, près de la moitié des habitants de la commune de Leuze-en-Hainaut (43 %) se rendant à la gare utilisent la voiture. Une partie d'entre eux s'y font déposer, d'autres y stationnent leur véhicule – outre sur le parking SNCB, également aux autres endroits réservés à cet effet (parking « navetteurs »), certains profitent aussi du parking désaffecté (ancien Lidl). Certains usagers du train ont également mentionné qu'ils se rendent parfois à Ath pour disposer du parking gratuit de la gare.

### **...un accès qui se fait également via d'autres modes de déplacement**

Parmi les autres modes de déplacement utilisés pour se rendre à la gare, la marche à pied est privilégiée par les habitants de Leuze-en-Hainaut (46 %) du fait des distances courtes à parcourir. Le bus est également utilisé, surtout par les voyageurs issus de l'extérieur de la commune (30%). Certains habitants décident également de faire appel à d'autres formes de mobilité, comme le segway qui a été mentionné par un habitant de la commune.

Enfin, et même si ce n'est pas ressorti des enquêtes, le vélo et les deux-roues motorisés sont également utilisés à cet effet, comme en témoignent les photos prises (cf. ci-avant).

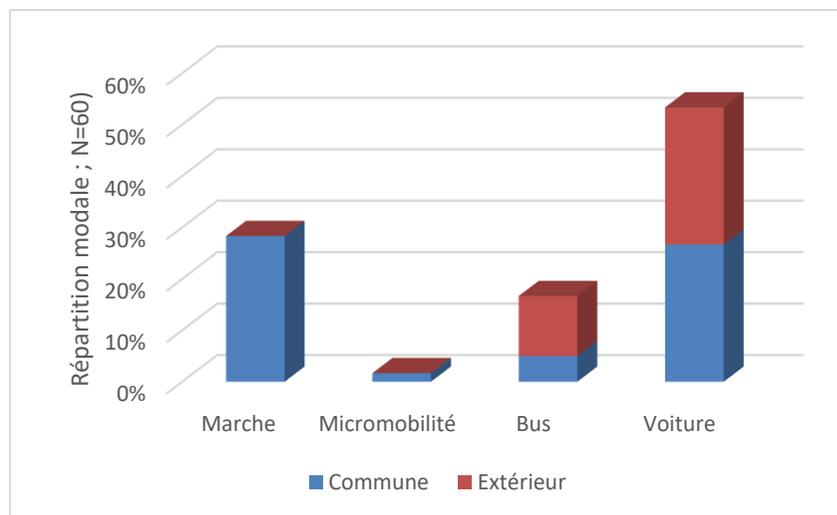


Figure 15 : Mode de déplacement utilisé par les voyageurs se rendant à la gare de Leuze-en-Hainaut – enquête réalisée auprès de 60 voyageurs par Traject (février-mars 2019)



## 5.2 Le mode bus

### 5.2.1 L'offre en bus

#### 5.2.1.1 Le réseau TEC Hainaut

##### ***Des lignes de rabattement vers le centre et la gare de Leuze... et permettant des connexions avec les pôles voisins***

Le réseau de bus de Leuze-en-Hainaut s'organise globalement en étoile autour du centre de Leuze et de sa gare, et permet une connexion avec les principaux pôles dans lesquels se rendent les habitants de la commune (Tournai, Renaix et Péruwelz) – à l'exception d'Ath qui n'est pas directement connectée au centre de Leuze via le réseau de bus mais l'est en revanche via le train.

##### ***Des villages surtout connectés au centre de Leuze***

Hormis Gallaix, tous les villages de la commune sont desservis par le réseau bus et disposent de connexions vers le centre urbain mais avec des fréquences de desserte variables (cf. ci-après). Le réseau est nettement moins adapté pour les connexions inter-villages qui ne sont globalement possibles que si les villages sont situés sur la même ligne (ex : Chapelle-à-Oie et Blicquy tous deux desservis par la ligne 86C). Depuis les villages, les connexions avec les pôles voisins sont également limitées et ne se font que vers l'un de ces pôles – à l'exception de Blicquy qui est à la fois connecté à Ath et Péruwelz mais à raison d'une fois par jour.

A noter qu'une adaptation de l'itinéraire de la ligne 86B a permis la desserte du pôle économique Leuze Europe ainsi que de la prison.

##### ***Des lignes à très faibles fréquences ... et des lignes aux multiples variantes***

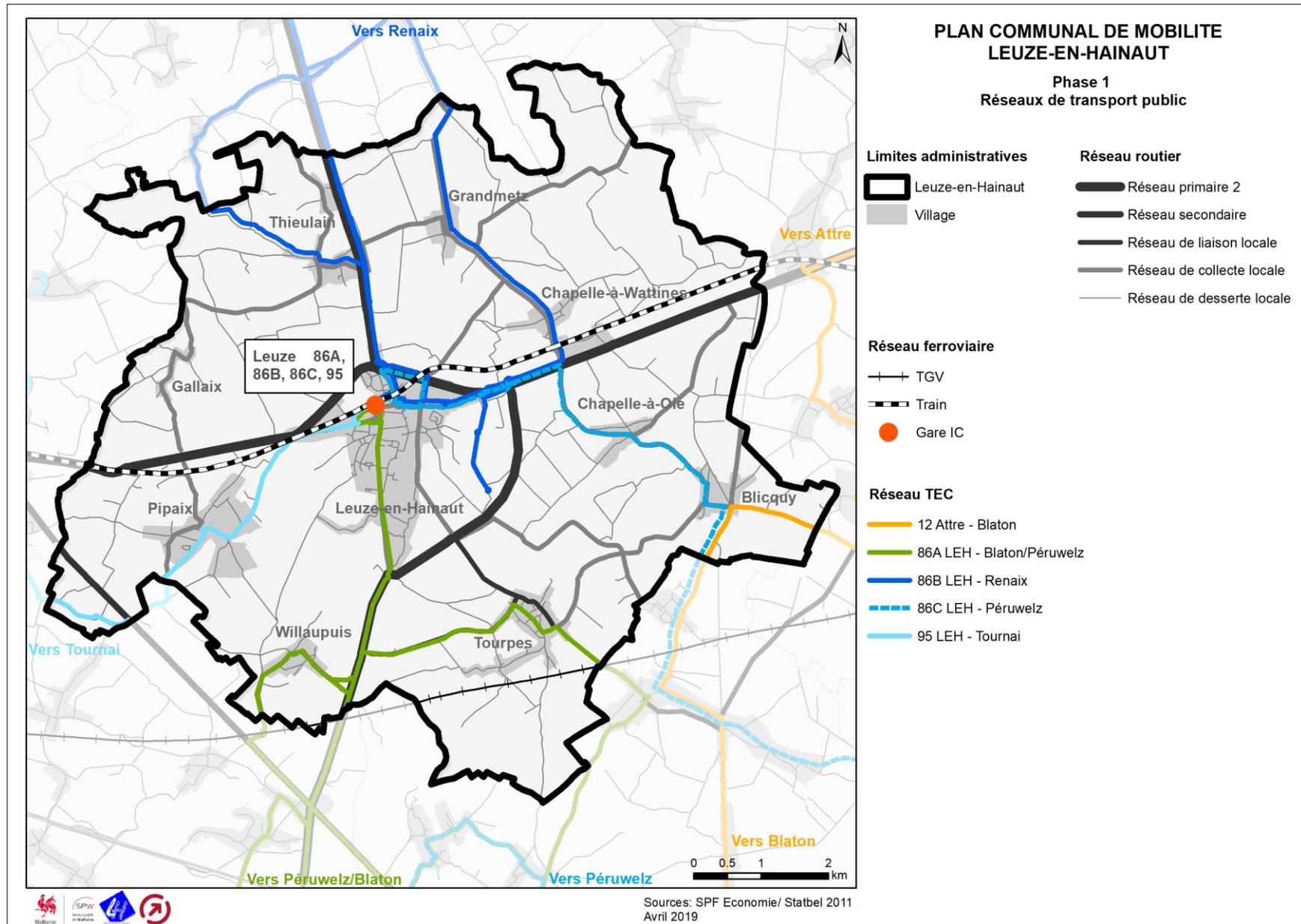
Le tableau ci-contre reprend les caractéristiques des 5 lignes de bus desservant le territoire communal.

Tableau 1 : Caractéristiques des lignes de bus – Leuze-en-Hainaut

N° ligne	Itinéraire/Direction	Fréquence de passages/sens (Semaine)		Fréquence de passages/sens (Semaine, vacances scolaires)	
		Sens 1*	Sens 2**	Sens 1*	Sens 2**
86A	Leuze-en-Hainaut – Blaton/Péruwelz	10/jour	13/jour	8/jour	11/jour
86B	Leuze-en-Hainaut – Frasnes – Renaix	11/jour	11/jour	8/jour	11/jour
86C	Leuze-en-Hainaut – Péruwelz	2/jour	4/jour	2/jour	2/jour
95	Leuze-en-Hainaut – Tournai	8/jour	10/jour	6/jour	8/jour
12	Ath – Blaton (Blicquy)	1/jour (matin)	1/jour (soir)	1/jour (midi)	1/jour (soir)

\*Dans le sens indiqué par « Itinéraire/Direction » / \*\*Sens contraire





Parmi ces lignes, deux (12, 86C) ont de très faibles fréquences de passage (tout au plus 4 bus/sens/j). Les autres lignes (86A, 86B, 95) ont des fréquences de passages plus élevées (de l'ordre de 8 à 13 bus/j/sens), avec des dessertes qui se concentrent essentiellement durant les périodes de pointe du matin et de fin de journée, et qui sont moins fréquentes durant les heures creuses en journée. Aucun bus ne circule toutefois en soirée, au-delà de 20h15.

A noter que ces dernières présentent de multiples variantes les rendant peu lisibles pour l'utilisateur lambda. Pour exemple, la ligne 86A ne présente pas moins de 4 variantes sur le territoire leuzois.

***Une offre inexistante le samedi et le dimanche, particulièrement pénalisante pour les jeunes et les personnes non motorisées***

La commune n'est desservie par aucun bus le week-end. Cette offre inexistante est particulièrement pénalisante pour les jeunes et les personnes non motorisées, spécifiquement pour ceux habitant les villages périphériques et souhaitant se rendre dans le centre urbain ou à la gare.

### 5.2.1.2 Les arrêts de bus

***Des arrêts globalement peu équipés***

La commune de Leuze-en-Hainaut compte 93 arrêts de bus sur son territoire, dont la grande majorité consiste uniquement en un poteau reprenant le nom de l'arrêt, les lignes desservies et les horaires théoriques de passages.

Une quinzaine dispose également d'abribus (et éventuellement d'une poubelle). Aucun lien n'existe toutefois directement entre le degré de fréquentation des arrêts et leur degré d'équipement. Parmi les arrêts les plus fréquentés (cf. ci-après), seul l'arrêt « gare de Leuze » dispose ainsi d'abris – qui sont en outre en nombre insuffisant vu la fréquentation de l'arrêt.



Photo 46 & Photo 47 : Arrêts « Collège-Saint-Pierre » et « Rucher »

***Des arrêts souvent inconfortables...parfois insécurisants***

Les zones d'attente de nombre d'arrêts sont peu confortables. En d'autres termes, ils ne disposent pas d'une zone d'attente munie d'un revêtement en dur, sur au minimum 2 mètres de large et une longueur d'au minimum 15 à 20 mètres. Dans certains cas, les voyageurs doivent attendre sur un accotement non meuble et/ou ne disposent pas de zone d'attente. Outre l'inconfort que cela peut représenter, cette situation peut également être insécurisante, en particulier aux endroits où les limites de vitesse maximum imposées sont élevées (> 50 km/h) et/ou le long des principales voies de circulation – tels que le long de la N60 par exemple.



Photo 48 & Photo 49 : Arrêts « Rte de Willaupuis » et « Ch. de Tourpes »



### **Des arrêts globalement pas adaptés aux personnes à mobilité réduite**

A quelques rares exceptions près, les arrêts de bus ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire comportant au minimum des dalles podotactiles, une zone d'attente confortable et accessible.



Photo 50 & Photo 51 : Arrêts « Héros Leuzois » disposant de facilités pour les personnes à mobilité réduite

## **5.2.2 La demande bus**

### **5.2.2.1 Préambule**

La direction d'exploitation du TEC Hainaut a transmis au bureau d'études Traject les statistiques relatives à la fréquentation des lignes et arrêts de bus desservant et présents sur le territoire communal de Leuze-en-Hainaut. Ces statistiques datent de septembre 2017 et permettent de se faire une bonne idée du degré d'utilisation de ces lignes et arrêts de bus.

A noter que les données se rapportent aux nombres de montées (et non de descentes).

### **5.2.2.2 Fréquentation générale**

#### ***Environ 425 montées par jour au départ de Leuze-en-Hainaut***

Durant le mois de référence (septembre 2017), ce sont en moyenne 425 montées qui ont été enregistrées chaque mardi et jeudi sur le territoire communal, et qui se font essentiellement au départ du centre urbain et de la gare de Leuze en direction de la périphérie (cf. ci-après). En moyenne 330 déplacements sont effectués en direction de la périphérie, pour 95 en direction de son centre.

A titre informatif, après Leuze (366/montées/jour), les villages qui enregistrent le plus grand nombre de montées sont Pipaix (20/jour), Tourpes (20/jour), Blicquy (6/jour), Willaupuis (5/jour) et Chapelle-à-Wattines (5/jour). A l'inverse Grandmetz (2/jour) et Chapelle-à-Oie (1/jour) sont ceux qui en enregistrent le moins. Pour rappel, le village de Gallaix n'est pas desservi.

### **5.2.2.3 Fréquentation des lignes de bus**

#### ***Les lignes 86B (Renaix) et 86A (Péruwelz) les plus fréquentées***

Le graphique ci-après reprend la fréquentation moyenne quotidienne des différentes lignes de bus au départ de Leuze. Il en ressort que :

- Ce sont les lignes 86A et 86B vers Renaix et Péruwelz qui sont les plus fréquentées, avec en moyenne plus de 100 personnes empruntant chaque jour ces lignes au départ de Leuze. Ce sont aussi les lignes qui présentent la plus grande fréquence de passages et qui sont complémentaires au réseau de train en offrant une connexion nord-sud ;
- Les lignes 86C (Péruwelz) et 95 (Tournai) sont moins fréquentées, avec en moyenne de l'ordre de 50 personnes/j. Dans le premier cas, la fréquence s'avère non négligeable dans



la mesure où il s'agit d'une ligne scolaire avec une fréquence de passages limitée (1 à 2 bus/j).

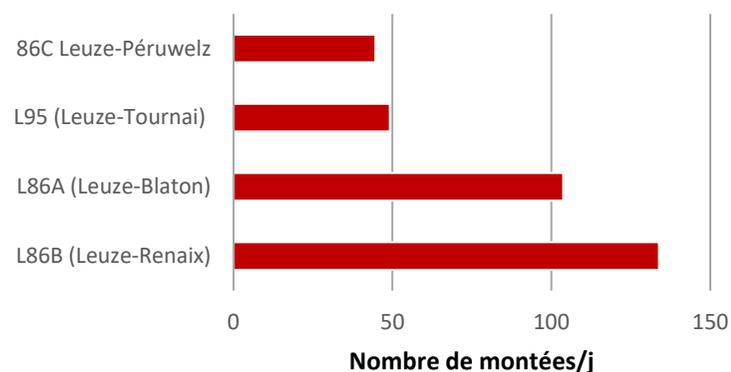


Figure 16 : Fréquentation moyenne des lignes de bus sur le territoire communal

#### 5.2.2.4 Fréquentation des arrêts

**Des montées ayant lieu à un nombre limité d'arrêts... principalement en gare de Leuze**

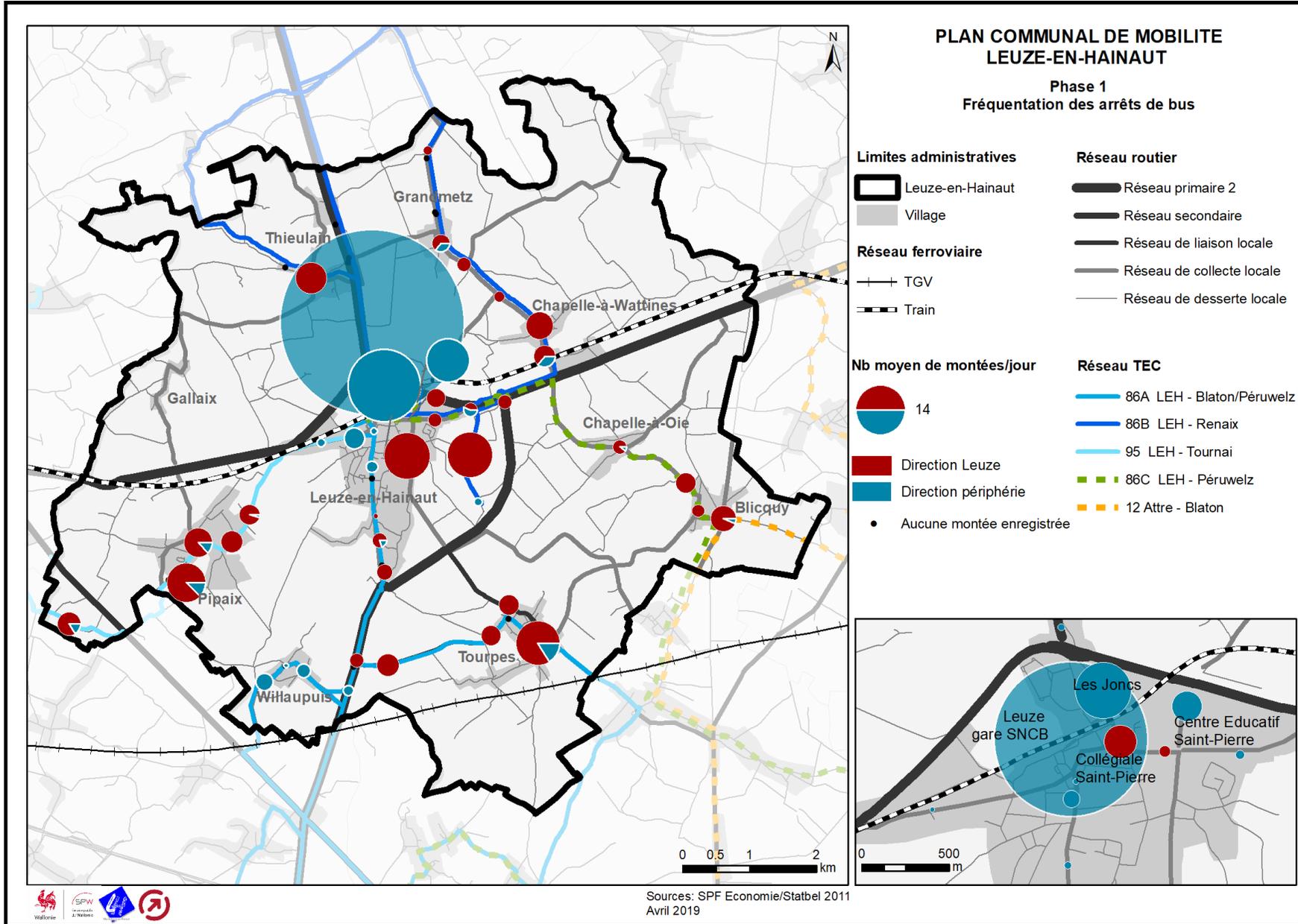
Les montées se concentrent à quelques points d'arrêts. L'arrêt bus de la gare SNCB de Leuze est de loin le plus fréquenté avec en moyenne 270 montées par jour. Pour rappel, exceptée la ligne 12, cet arrêt est desservi par l'ensemble des lignes de bus et constitue par ailleurs le point de départ/terminus de ces lignes.

Les autres arrêts les plus fréquentés sont tous situés dans le centre urbain, mais dans des proportions nettement moindres. Ils sont tous desservis par la ligne 86B, et généralement par la ligne 86C également.

Tableau 2 : Arrêts les plus fréquentés à Leuze-en-Hainaut

Nom de l'arrêt	Lignes desservies	Montées moyennes /jour direction périphérie	Montées moyennes/jour direction Leuze
LEUZE Gare SNCB	86A, 86B, 86C, 95	270	-
LEUZE Les Joncs	86B, 86C	32	0
LEUZE Collégiale St. Pierre	86B, 86C	-	16
LEUZE Rucher	86B	0	12
LEUZE Centre Educatif St. Pierre	86B, 86C	11	-





### **De nombreux arrêts peu ou pas fréquentés**

En direction de Leuze, en moyenne 40% des arrêts, et environ 60% dans la direction opposée, n'ont présenté aucune montée lors du comptage du mois de référence. Un grand nombre d'arrêts sont également très peu fréquentés.

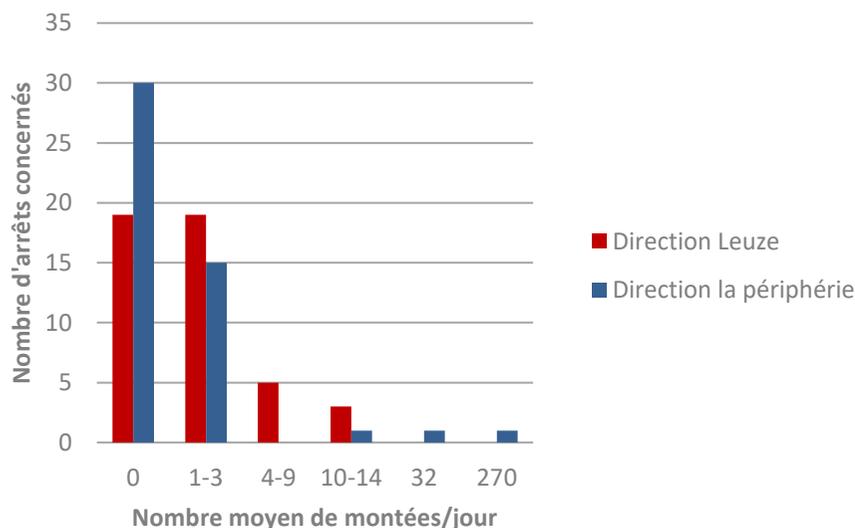


Figure 17 : Répartition du nombre de montées moyennes par jour par direction

### **Des déplacements essentiellement vers la périphérie depuis le centre... et en direction du centre depuis les villages périphériques**

Sans surprise, les déplacements se font essentiellement vers la périphérie depuis le centre de Leuze. Ils représentent la part la plus importante des déplacements – ce qui s'explique par le fait qu'ils sont également effectués par des personnes de l'extérieur de la commune.

A l'inverse, depuis les villages périphériques, les déplacements sont essentiellement effectués vers le centre urbain.

### **5.2.3 Les « dysfonctionnements »**

#### **Un itinéraire peu lisible pour rejoindre la gare de Leuze depuis la rue d'Ath**

Le TEC-Hainaut fait savoir que « *le cheminement à suivre pour accéder à la gare via la rue d'Ath et la Tour Saint-Pierre n'est pas suffisamment lisible* ». Le carrefour situé au croisement de la Tour Saint-Pierre, de l'avenue de la Résistance et de la Grand'Rue est particulièrement peu lisible (et ce pour l'ensemble des usagers de la route). Il n'est pas rare de voir des véhicules automobiles provenant de la Tour-Saint-Pierre s'engager par erreur en sens contraire dans l'avenue de la Résistance.

Durant les heures de pointe, la congestion automobile que connaît cette zone impacte en outre sur la vitesse commerciale des bus de la ligne 86B transitant par celle-ci.

Le TEC-Hainaut ajoute que « *le revêtement du sol [sis devant la maison communale] est particulièrement glissant déjà par simple temps de pluie* ».

#### **Des insatisfactions par rapport au manque de liaisons entre Renaix, Leuze-en-Hainaut et Péruwelz**

Autre point soulevé par le TEC-Hainaut, le fait qu'il « *subsiste toujours une insatisfaction locale suite au manque de liaisons par Transport en commun entre Renaix, Leuze-en-Hainaut et Péruwelz* ».

Lors des enquêtes effectuées auprès des usagers de la SNCB, plusieurs mentionnaient également la trop faible fréquence de passages des bus.



## 5.3 Bilan

### **En ce qui concerne le train**

- ⇒ Leuze-en-Hainaut desservie par des relations IC permettant des connexions avec Tournai, Ath, ou encore Bruxelles
- ⇒ La gare se situe à deux pas du centre et est desservie par 4 lignes de bus... mais une accessibilité multimodale qui doit être améliorée, en particulier pour les modes actifs
- ⇒ Une gare fortement fréquentée (> 2.000 montées/j)
- ⇒ Une gare d'origine et de destination, fréquentée à la fois par les Leuzois mais aussi des personnes externes à la commune

### **En ce qui concerne le mode bus**

- ⇒ Des lignes de rabattement vers le centre de Leuze permettant des connexions avec les pôles voisins (Tournai, Péruwelz, Renaix)
- ⇒ Des villages surtout connectés au centre de Leuze
- ⇒ Une offre inexistante le week-end, particulièrement pénalisante pour les jeunes et les personnes non motorisées
- ⇒ Environ 425 montées/jour, montées qui s'effectuent en un nombre limités d'arrêts (principalement en gare de Leuze)
- ⇒ Des arrêts globalement peu équipés, souvent inconfortables, parfois insécurisants



## 6. Circulation automobile

### 6.1 Accessibilité automobile

#### ***Leuze-en-Hainaut, connectée aux principaux pôles voisins et au réseau autoroutier via le réseau régional***

La commune de Leuze-en-Hainaut est desservie par plusieurs voies du réseau régional lui conférant une bonne accessibilité automobile tant à l'échelle locale, que régionale et même supra-régionale :

- La N7 permet une connexion avec les deux principaux pôles voisins que sont Tournai et Ath ;
- La N60 permet un accès au réseau routier (E42 – dorsale wallonne et E429 – Tournai-Bruxelles), ainsi qu'une connexion avec les autres pôles voisins que sont Renaix et Péruwelz dans une moindre mesure ;
- Les N50, N526, N537 ont un rôle de liaison à une échelle plus locale. La N50 relie Mons à la N7, la N526 relie Belœil à Leuze-en-Hainaut, et la N537 le village de Tourpes à la N60.

Depuis un peu plus d'une dizaine d'années, a été créé le contournement est du centre de Leuze par le biais de la N60d. Outre le fait de soulager le centre-ville du trafic de transit (et notamment de poids lourds), celle-ci assure également un accès au parc d'activité économique de Leuze-Europe depuis le réseau routier principal.

#### ***Un réseau communal qui permet une desserte plus fine de l'entité***

Le réseau communal, qui s'étend sur près de 220 km permet une desserte fine de l'entité, de ses villages, et de son centre. Ces voiries présentent globalement un gabarit plus faible, nombre d'entre elles sont des chemins de remembrement présentant une faible largeur.



Dans sa portion nord, entre la limite communale avec Frasnes-lez-Anvaing et Thieulain, la N60 présente un vaste gabarit et sa chaussée y est divisée en 2x2 bandes de circulation séparées par un berme centrale. Ailleurs sur le territoire communal, elle se compose de 2x1 bande de circulation.



La N7 présente 3x1 bande de circulation sur une vaste partie du territoire (du carrefour formé avec la N60 à pratiquement la limite communale avec Tournai). La bande centrale servant généralement de bande de dépassement, ou de tourne-à-gauche à hauteur des carrefours. Ailleurs elle se compose de 2x1 bande.



Les autres voies régionales présentent un plus petit gabarit. Elles sont composées de 2x1 bande de circulation automobile.



## 6.2 Hiérarchie du réseau viaire

### **Un réseau routier structuré autour des N7 et N60**

La carte en page suivante illustre la structure et la hiérarchie du réseau routier sur le territoire communal. Celui-ci s'organise logiquement autour des voies régionales de circulation :

- Autour des N7, N60 et N60d principalement. Ces voies sont reprises dans le réseau « primaire 2 » et ont pour principale fonction une connexion avec les pôles voisins (Tournai, Ath, Renaix, Péruwelz) et avec le réseau autoroutier ;
- Autour de la N50, reprise dans le réseau « secondaire » composé de voies dont la fonction de circulation reste prépondérante ;
- Dans une nettement moindre mesure, autour des N526 et N537, reprises dans le réseau de « liaison locale ». Ces voies ont davantage une fonction de liaison à l'échelle communale et intercommunale. Elles permettent également de rejoindre les principaux axes de circulation.

### **Des voies de collecte permettant la desserte des villages et leur interconnexion**

A une échelle plus locale, les voies de collecte assurent la desserte des villages « orphelins » du réseau régional depuis ce réseau, ainsi que la connexion entre ces différents villages. Elles ont donc une fonction d'accessibilité locale. C'est le cas par exemple de la rue de la Galerie (Chapelle-à-Oie), de la rue des Longues Têtes (Grandmetz), ou encore de la rue de la Longue Epine (Gallaix).

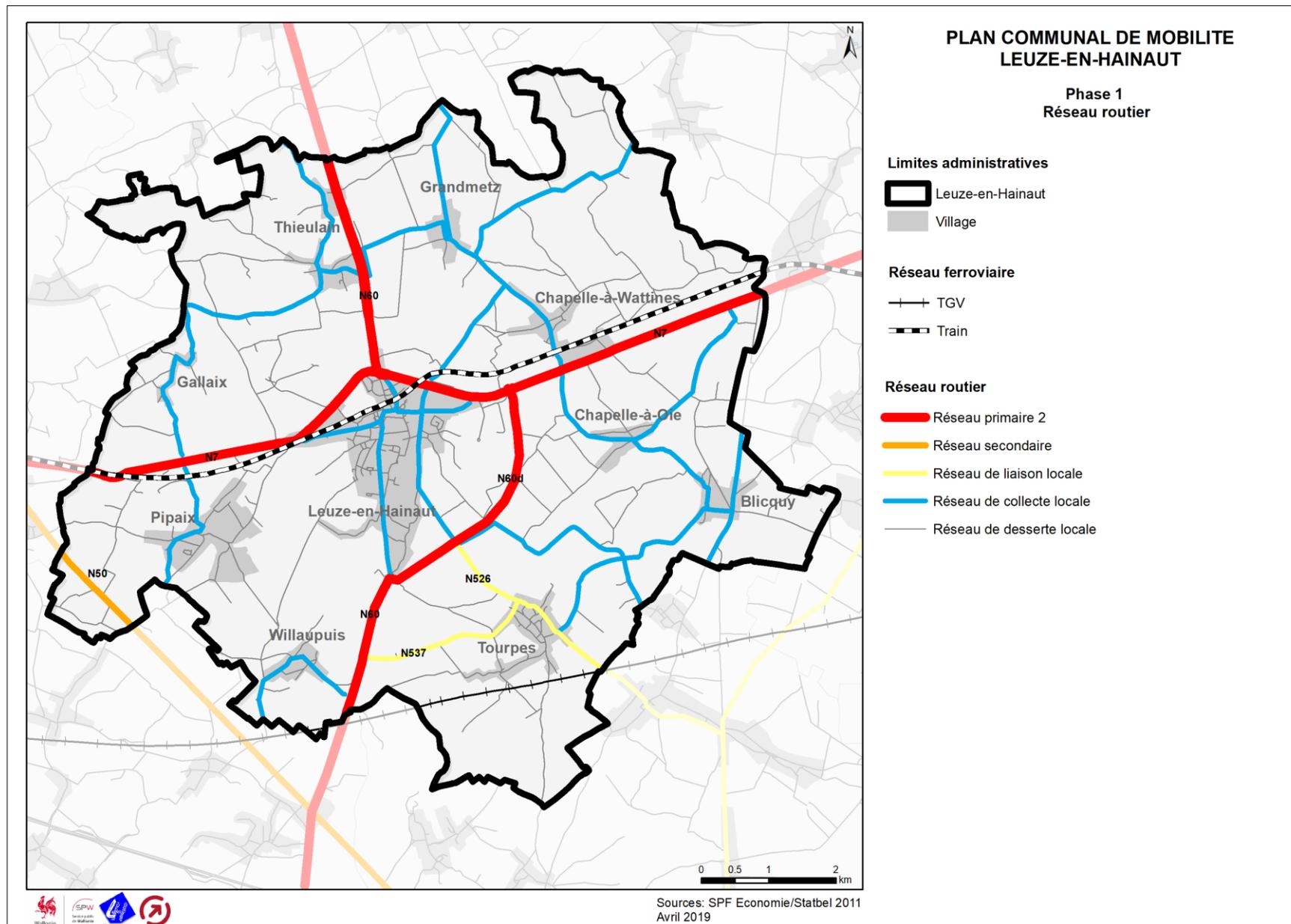
Le tableau ci-après reprend la classification de chacune des voiries desservant le territoire communal.

Echelle régionale	
Autoroutes et Réseau Primaire 1	/
Réseau Primaire 2	N7, N60, N60d
Réseau secondaire	N50
Echelle locale	
Réseau de Liaison locale	N526, N537
Réseau de Collecte locale	Coron du Bois, Haut Coron, Forge (Will.), Fourches, Moulin, Eglise, Gare (Pipaix), Longue Epine, En-bas, Pl. de Gallaix, Marais, Neuf Moulin (Gallaix), Caluyère, Warde, Poncheau (Thieulain), Longues Têtes, Grosses Têtes, Emile Fontaine, Mottes, R. Destrebecq (Grandmetz), Calvaire, Trieu, Pont de Trimont (CAW), Galerie, Village Château, Andricourt, Pont-Niquet (CAO), Mont Hérie, Couvent, Huissignies, Brunehault, Grande, Martimont, Puits Romain (Blicquy), Epi d'Or (Tourpes), Résistance, Seuvoir, Vandervelde, Grand Place, Jeu de Balle, Condé, Tournai, Libération, Loudun, Wallonie, Saint-Martin, Vieux-Pont, Gard, Ath, Héros Leuzois, Vieux Pont (Leuze)
Réseau de Desserte locale	L'ensemble des autres voiries

### **Une signalétique directionnelle pas toujours en adéquation avec la fonction souhaitée du réseau**

Par endroits, la signalétique directionnelle en place induit une utilisation du réseau routier qui n'est pas celle souhaitée. Le cas le plus marquant est l'itinéraire indiqué pour rejoindre Belœil depuis la N7 et qui implique un transit par le centre de Leuze, notamment via la rue Paul Pastur.





## 6.3 Utilisation du réseau routier et dysfonctionnements

### 6.3.1 Préambule

En vue d'évaluer la manière dont se structure le trafic, et d'évaluer le degré d'utilisation du réseau routier, ont été utilisées les statistiques de circulation suivantes :

- Les données issues des collectes réalisées par le Service Public de Wallonie sur son réseau routier (2011) ;
- Les données récoltées dans le cadre du projet de suppression des passages à niveaux (2015) ;
- Les données collectées dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour N7/N526 (2016) ;
- Les données récoltées dans le cadre du projet de réaménagement de la Grand-Place (2016).

Bien que datant parfois d'il y a plusieurs années, ces statistiques permettent de se faire une idée de la manière dont s'organise le trafic sur le territoire communal.

Ces données ont été complétées par des comptages de trafic routier réalisés dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, et ont spécifiquement concerné le centre-ville. Des analyseurs de trafic ont été placés aux entrées/sorties du centre, et un comptage directionnel a été effectué aux abords du pôle administratif et scolaire (Tour Saint-Pierre).

### 6.3.2 A l'échelle du territoire communal

#### ***Les voies régionales N7 et N60 logiquement les plus fréquentées***

La N7 et la N60 (sur pratiquement l'ensemble de son tronçon) absorbent quotidiennement plus de 10.000 véhicules/jour, et sont logiquement les voiries les plus utilisées. Sur les autres voiries régionales qui desservent la commune, la densité de trafic y est moindre : la N60d voit défiler de l'ordre de 5.000 à 7.000 véh./j, la N50 de l'ordre de 4.000 à 5.000 véh./j, la N526 environ 3.000 à 4.000 véh./j.

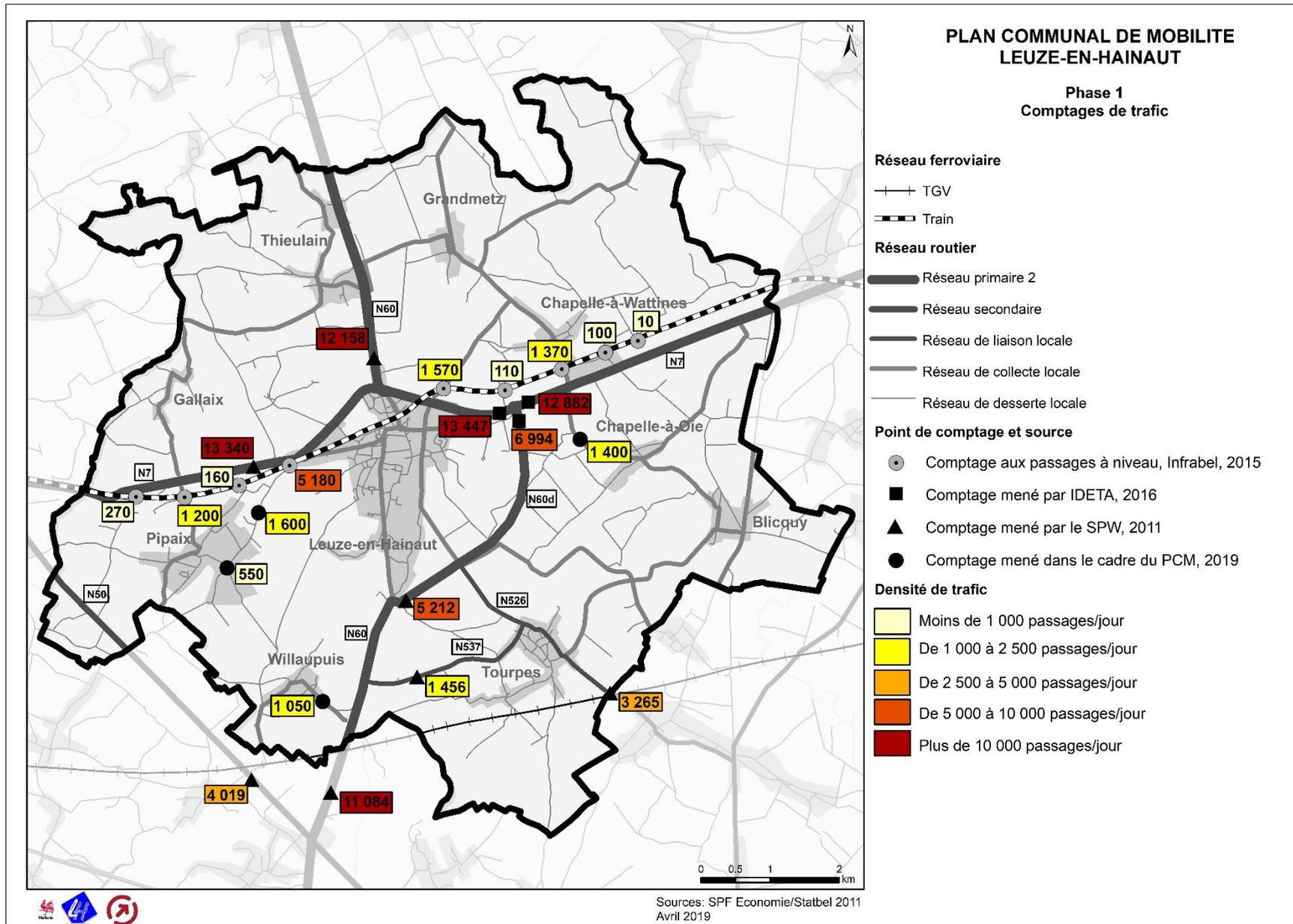
La charge de trafic enregistrée sur la N537 est similaire à celle mesurée sur les principales voies de collecte desservant les villages de l'entité, à savoir de l'ordre de 1.000 à 2.000 véhicules/j. Le trafic mesuré sur les voies de desserte locale est globalement assez faible.

#### ***Un trafic assez conséquent dans le centre***

Le centre-ville, qui concentre plusieurs pôles majeurs de déplacements (gare, noyau commercial, établissements scolaires, etc.), voit certaines de ses voiries fortement empruntées. Près de 10.000 véhicules/jour sont ainsi recensés rue de Condé (N60) à hauteur de la place du Jeu de Balle, et plus de 7.000 véhicules/jour rue du Seuvoir (N60) à hauteur de la gare de Leuze. Les voies de pénétration dans le centre sont également assez utilisées par les automobilistes, avec une densité de trafic qui varie de plus de 3.000 véhicules/jour avenue de la Wallonie (N526) à près de 7.500 véhicules/jour avenue de la Résistance (N60).

Une analyse détaillée du trafic dans le centre est effectuée ci-après.





### ***Pas de gros embarras de circulation sur les principaux axes routiers***

Globalement, les principaux axes de circulation et carrefours sont en mesure d'absorber les flux de circulation. Des files peuvent ponctuellement se former au droit des principaux carrefours durant les heures de pointe, mais aucun réel embarras de circulation n'est relevé.

De tels embarras sont davantage rencontrés dans les environs du pôle scolaire et administratif du cœur de la Commune (Tour Saint-Pierre et environs), dont une analyse détaillée est faite ci-après.

### **6.3.3 A l'échelle du centre-ville**

#### ***L'avenue de la Résistance comme principal axe de pénétration dans le centre urbain***

Parmi les 6 principales voies d'accès que comporte le centre-urbain :

- L'avenue de la Résistance constitue (de loin) la voie la plus fréquentée. Quotidiennement, près de 7.500 véhicules pénètrent ou quittent en moyenne le centre via cet axe de circulation – dont 25% durant les pointes du matin (07h45-08h45) et de fin de journée (16h45-17h45). Cela représente de l'ordre de 900 véhicules/h durant ces périodes ;
- Les autres axes de pénétration absorbent un flux de trafic moindre, compris entre 3.000 et 5.000 véhicules/j en moyenne en semaine.

#### ***L'axe Résistance-Seuvoir-Vandervelde-Condé (N60) fortement fréquenté par les automobilistes***

Cet axe de circulation, qui dessert la gare et le noyau commercial, absorbe un flux de trafic conséquent. Un jour de semaine, ce sont plus de 7.000 véhicules qui empruntent la rue de Seuvoir et près de 10.000 véhicules qui empruntent la rue de Condé (à hauteur de la place du Jeu

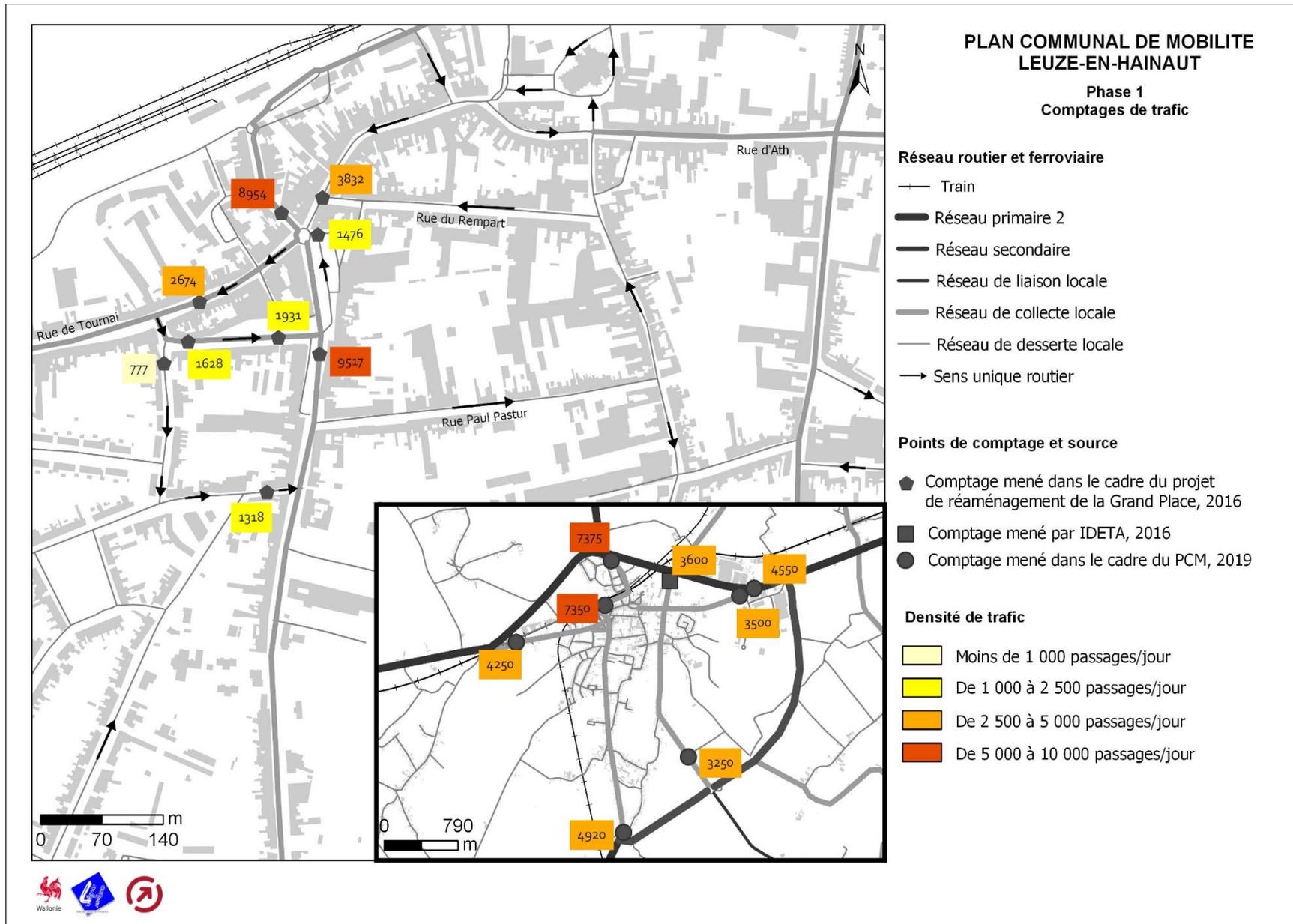
de Balle). Ce flux est donc significatif et ne contribue pas à la convivialité du centre urbain. A titre indicatif, ce sont plus de 4.000 véhicules qui circulent quotidiennement dans la Grand'Rue, une voirie commerçante fréquentée par de nombreux piétons.



Photo 52 & Photo 53 : La Grand'Rue et la rue de Seuvoir, deux voiries du centre-ville fréquentées par des milliers de véhicules quotidiennement

La carte ci-après reprend, à titre indicatif, le flux de trafic mesuré sur les artères du centre-ville. Si l'importance du flux de trafic s'explique par la concentration des activités et la plus forte population dans le centre, elle traduit également une forte utilisation de la voiture dans les divers déplacements effectués. Pour rappel, la signalisation directionnelle en place invite également à transiter par le centre, notamment pour rejoindre Belœil depuis la N7.





### ***Des embarras de circulation au niveau du pôle scolaire et administratif du cœur de la Commune***

Durant les périodes d'entrée et de sortie d'école, des embarras de circulation sont observés au niveau du pôle scolaire et administratif du cœur de la Commune :

- A hauteur de la Tour Saint-Pierre, d'une part.

En cause, le nombre important de véhicules présents dans la zone – en particulier de parents venant conduire/rechercher leur(s) enfant(s) au Centre Educatif Saint-Pierre – combiné à une demande en stationnement de proximité qui ne peut pas être rencontrée. Les voiries sont alors empruntées comme zone de dépose-minute le matin ou zone d'attente en fin d'après-midi (ou le midi le mercredi), engendrant des remontées de files qui s'étendent au-delà du carrefour formé entre la Tour Saint-Pierre, la rue d'Ath, la rue Charles Duvivier, et la rue du Gard.

A cela il faut également ajouter « l'impact » de la traversée de l'avenue de la Résistance par de nombreux écoliers/étudiants – les automobilistes devant patienter parfois de nombreuses minutes au droit de celui-ci en particulier lors de la période de sortie des écoles.

- Au niveau du chemin du Vieux Pont, d'autre part.

Cette voirie permet difficilement le croisement de deux véhicules si un véhicule est en outre stationné le long de celle-ci. Durant les périodes d'entrée et de sortie d'école, la combinaison de ce stationnement (par les parents venant conduire ou chercher leur(s) enfant(s) à l'école) et du flux de circulation occasionne de ce fait quelques embarras de trafic.



Photo 54 & Photo 55 : Remontées de files Tour Saint-Pierre (g.) et rue d'Ath (dr.) durant les heures de sortie d'école



Photo 56 & Photo 57 : Remontées de files Tour Saint-Pierre (g.) et chemin du Vieux Pont (dr.) durant les heures de sortie d'école

A noter qu'en tant que tels, les carrefours environnants sont en mesure d'absorber le flux de trafic transitant par ceux-ci.



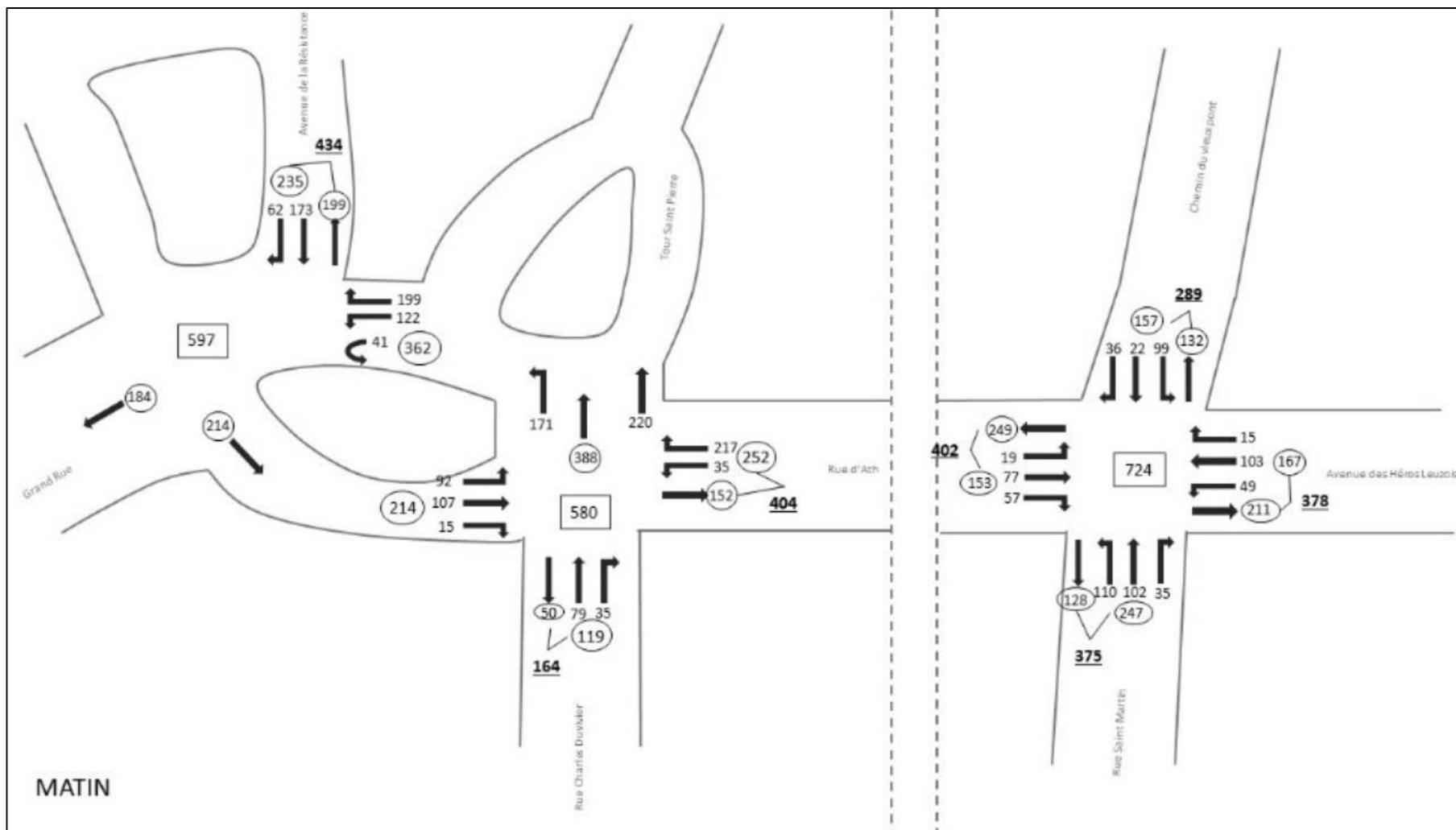


Figure 18 : Répartition du trafic durant les heures de pointe du matin aux abords de la Tour Saint-Pierre – Jeudi 14/03/2019 (08h00-09h00)



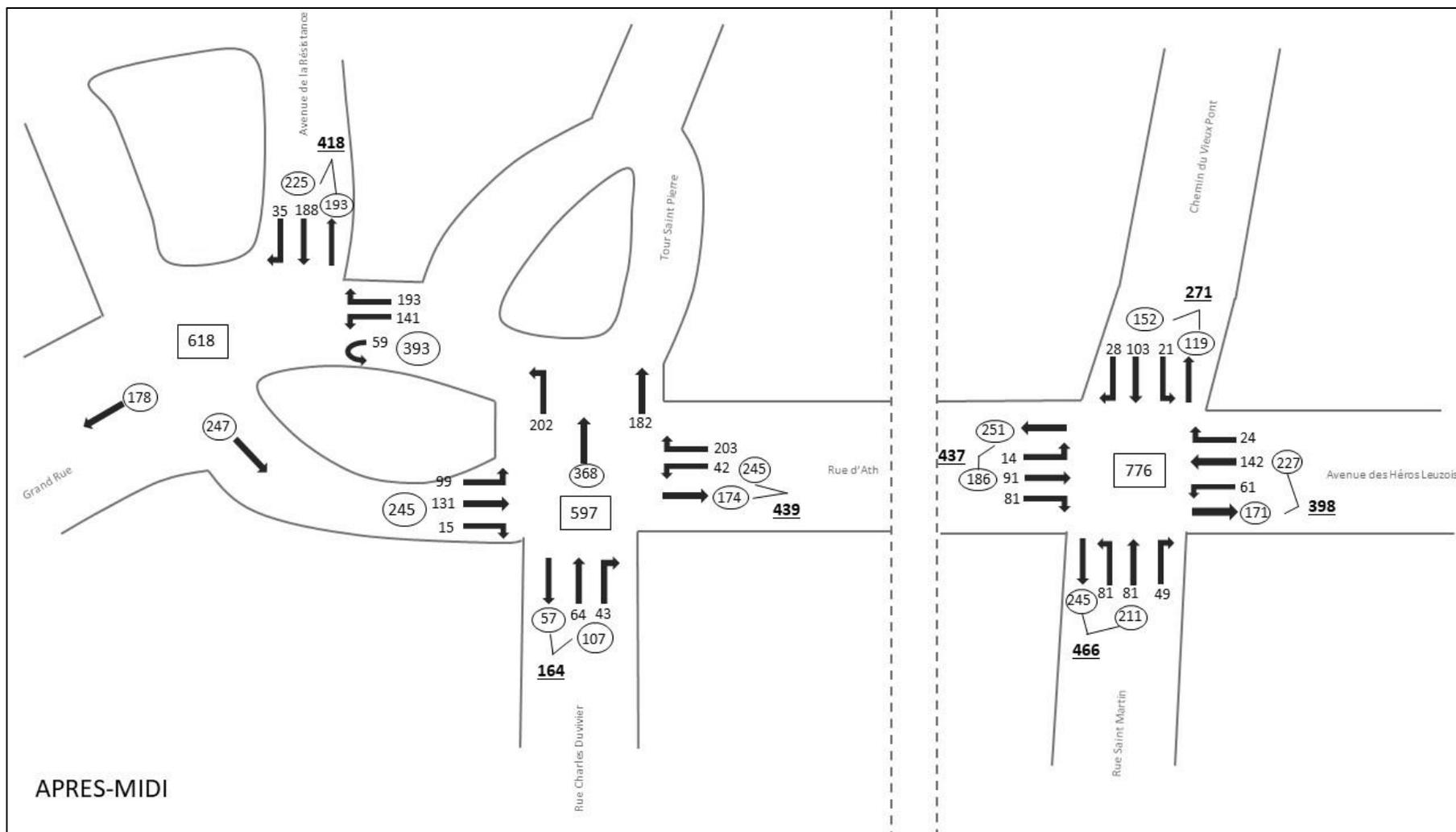


Figure 19 : Répartition du trafic durant les heures de pointe de l'après-midi aux abords de la Tour Saint-Pierre – Jeudi 14/03/2019 (15h15-16h15)



## 6.4 L'utilisation actuelle de la voiture

### ***La voiture, un mode de transport fortement utilisé***

La section relative au « Profil de mobilité » (p. 25) a montré, à travers les résultats du dernier diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (2017), que la voiture constituait le mode principal de transport utilisé aussi bien par les travailleurs leuzois que par les personnes se rendant à Leuze pour travailler. La voiture est également le principal mode de déplacement des enfants se rendant au Centre Educatif Saint-Pierre (sections maternelle et primaire), et probablement d'une grande partie des enfants se rendant dans les autres écoles de la commune.

Plus largement, il est probable que la voiture constitue le mode de transport privilégié de nombre d'habitants pour toute une série de déplacements.

## 6.5 Les deux-roues motorisés

### ***Peu d'infrastructures et de besoins recensés***

Hormis à la gare, où un espace abrité de la pluie permet le stationnement des deux-roues motorisés, les observations de terrain n'ont pas mis en évidence de besoins spécifiques pour les deux-roues motorisés.

A titre indicatif, selon les données issues du SPF Economie, le parc de motos enregistré sur le territoire de Leuze-en-Hainaut est de 545 engins, ce qui représente un taux de possession d'un peu moins de 1 moto pour 10 ménages (pour en moyenne 1 moto pour 9 ménages en Wallonie).

## 6.6 Bilan

### **En ce qui concerne le réseau**

- ⇒ Un réseau régional connectant Leuze-en-Hainaut aux principaux pôles voisins et au réseau autoroutier
- ⇒ Un réseau structuré autour des N7 et N60(d)

### **En ce qui concerne les charges de trafic et dysfonctionnements à l'échelle communale**

- ⇒ Les voies régionales N7 et N60 logiquement les plus fréquentées (> 10.000 véhicules/jour)
- ⇒ Un trafic assez dense dans le centre-ville
- ⇒ Pas de gros embarras de circulation sur les principaux axes routiers

### **En ce qui concerne les charges de trafic et dysfonctionnements à l'échelle du centre-ville**

- ⇒ L'avenue de la Résistance comme principal axe de pénétration dans le centre
- ⇒ L'axe Résistance-Seuvoir-Vandervelde-Condé fortement fréquenté par les automobilistes
- ⇒ Des embarras de circulation au niveau du pôle administratif et scolaire du cœur de ville

### **En ce qui concerne l'utilisation**

- ⇒ La voiture, un mode de transport fortement utilisé

### **En ce qui concerne les deux-roues motorisés**

- ⇒ Peu d'infrastructures et de besoins



## 7. Sécurité routière

### 7.1 Accidentologie

#### 7.1.1 Nombre d'accidents

**Un accroissement du nombre d'accidents avec dégât corporel ces cinq dernières années**

Le nombre d'accidents avec dégât corporel<sup>13</sup> enregistrés sur le territoire communal a globalement augmenté au cours des cinq dernières années passant de 39 accidents en 2013 à 55 accidents en 2017. Ce dernier est même le plus haut enregistré au cours de ces 10 dernières années.

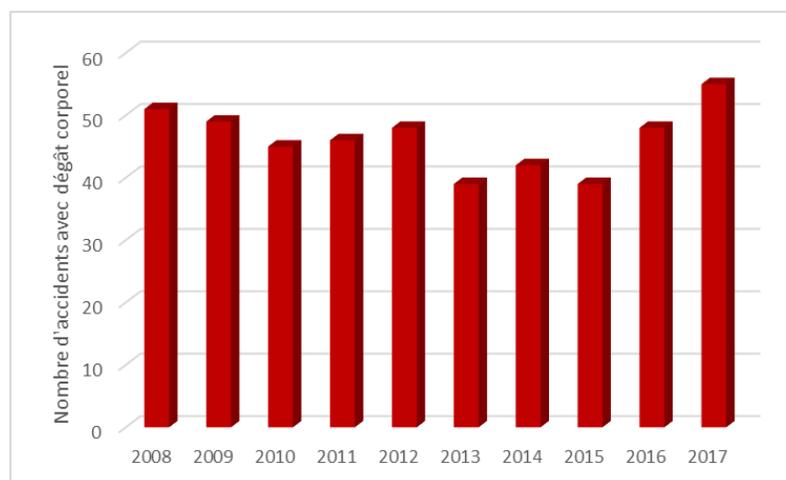


Figure 20 : Evolution du nombre d'accidents avec dégât corporel Ville de Leuze-en-Hainaut – Source : SPF Economie - Statbel

<sup>13</sup> SPF économie - DG Statistique/Statistics Belgium. Sont considérés comme « accidents, les accidents de la circulation routière impliquant au moins un véhicule qui occasionne des dommages corporels qui sont produits sur la voie publique.

#### **Une commune pas plus accidentogène que les autres territoires...**

En rapportant ce nombre d'accidents à la taille de la population, il apparaît que Leuze-en-Hainaut se classe au 24<sup>ème</sup> rang (sur 69) de la province de Hainaut, avec une moyenne de 3,2 accidents pour 1 .000 habitants par an – soit une moyenne similaire à celle de la province (3,1). Cet indicateur permet de se faire une idée du caractère accidentogène de la commune en comparaison avec les autres territoires de la province, mais doit être pris avec recul parce qu'il n'intègre pas directement la charge de trafic circulant sur le territoire.

Tableau 3 : Nombre moyen d'accidents avec dégât corporel (2013-2017)  
Source : SPF Economie – DG Statistique/Statistics Belgium

Rang	Commune	# d'accidents /1.000 habitants	# d'accidents annuels	Population
1	Silly	9,1	77	8.407
2	Momignies	8,3	44	5.309
3	FroidChapelle	6,1	24	3.953
4	Beaumont	5,9	42	7.137
5	Chimay	5,9	58	9.841
9	Tournai	4,0	275	69554
13	Belœil	3,6	51	14.032
21	Ath	3,3	95	29.164
24	<b>Leuze-en-Hainaut</b>	<b>3,2</b>	<b>45</b>	<b>13.886</b>
25	Péruwelz	3,2	54	17.113
39	Frasnes-lez-Anvaing	2,8	32	11.740
66	Thuin	1,5	22	14.671
67	Frameries	1,5	32	21.878
68	Colfontaine	1,4	28	20.762
69	Soignies	1,3	35	27.603



## 7.1.2 Typologie des accidents

**... mais près de 15 % d'accidents avec blessés graves (ou mortels)**

Parmi les près de 225 accidents avec dégât corporel recensés sur le territoire communal de 2013 à 2017, près de 15 % d'entre eux étaient des accidents avec blessés graves (ou mortels). Cette proportion est supérieure à ce qui est généralement observé à l'échelle de la province (proportion de 10 %).

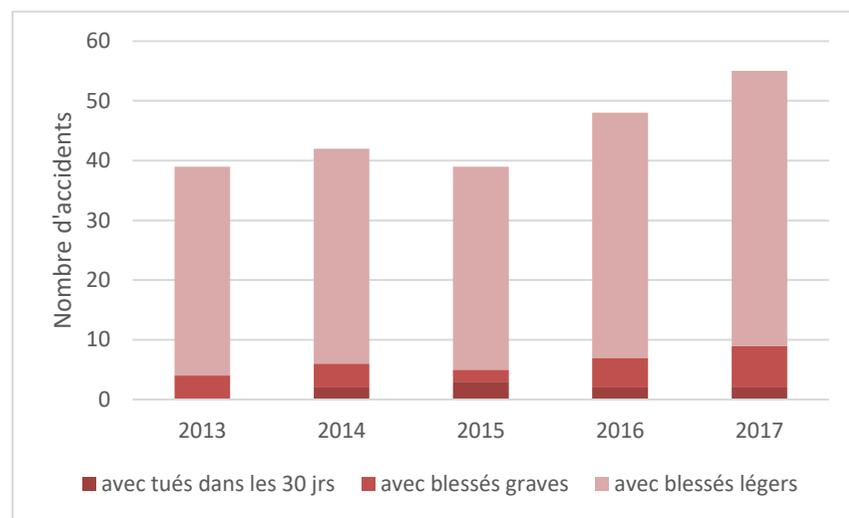


Figure 21 : Typologie d'accidents de 2013 à 2017 à Leuze-en-Hainaut  
Source : SPF Economie

**... et près de deux accidents mortels en moyenne par an**

Le nombre d'accidents ayant entraîné la mort dans les 30 jours est également sur-représenté à Leuze-en-Hainaut en comparaison du reste de la province avec en moyenne près de deux accidents mortels par an.

## 7.1.3 Lieux accidentogènes

**Les voies régionales, les plus accidentogènes**

Les statistiques d'accidents de la route transmises par la Zone de police « Belœil – Leuze » permettent de connaître avec plus ou moins de précisions la localisation des accidents avec lésions corporelles ou mortelles. Plus de 70 % de ces accidents ont lieu sur des voies régionales de circulation, qui sont aussi celles qui absorbent le plus grand flux de trafic. Ce chiffre s'élève à plus de 85 % si l'on se focalise sur les accidents avec blessés graves ou mortels.

Bien que dans une moindre mesure, le réseau communal est également le lieu d'accidents de la route, et notamment d'accidents avec blessés graves et même mortels. L'attention doit donc aussi se porter sur ce réseau.

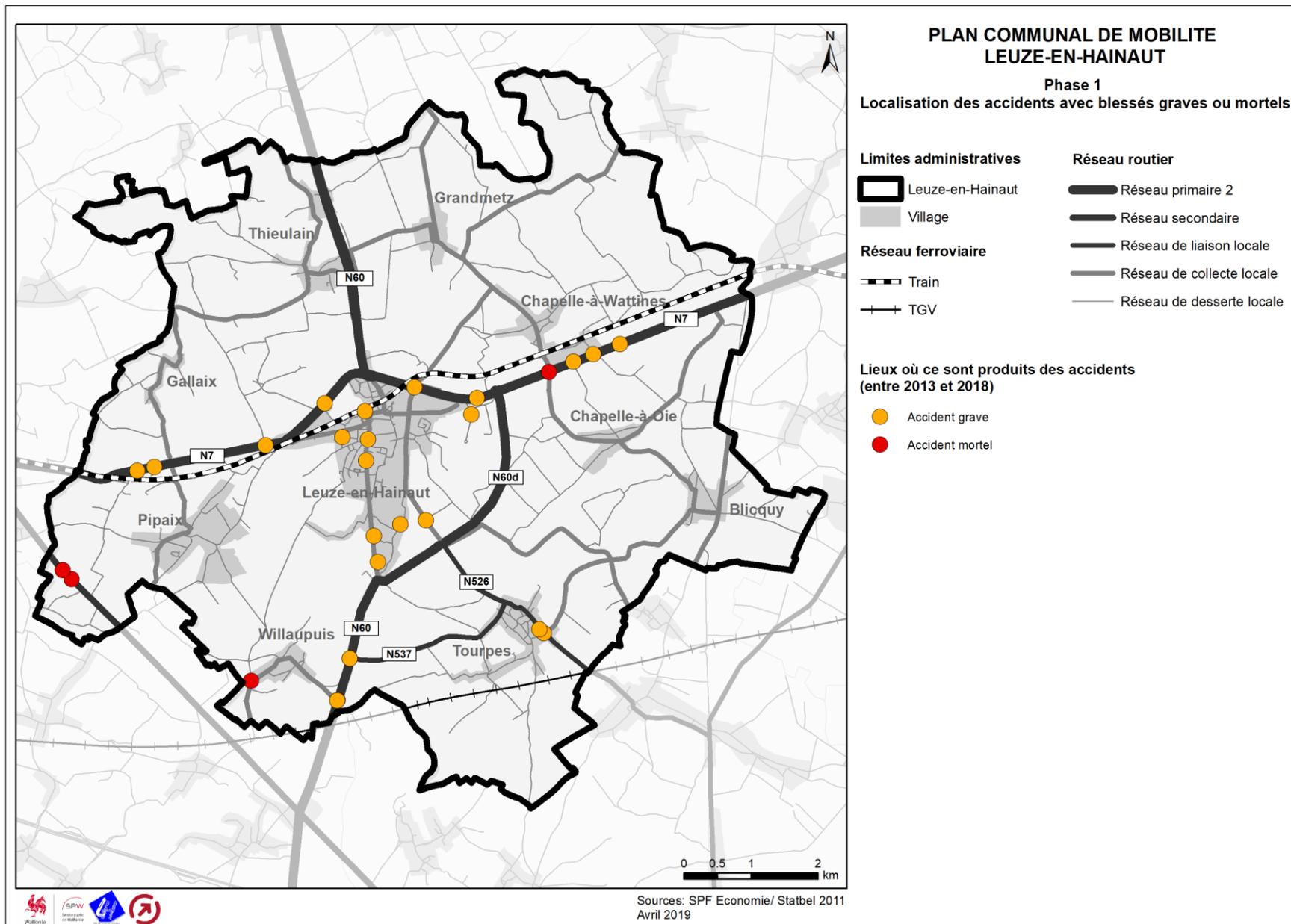
**Quelques tronçons à concentration d'accidents**

Les accidents se produisent donc essentiellement sur des voies régionales de circulation. S'il n'y a pas de réel « point noir » – c'est-à-dire à forte concentration d'accidents – quelques zones cumulent les accidents, en particulier la N7 à hauteur de Chapelle-à-Wattines, dans son contournement de Leuze, ou encore à hauteur de Pipaix ; et la N60 dans la traversée du centre-ville et à hauteur de Willaupuis.

Autre élément à souligner, la N50 dans sa traversée de Leuze-en-Hainaut qui a enregistré deux accidents mortels au cours de ces dernières années.

La carte ci-après localise les accidents avec blessés graves ou mortels survenus sur le territoire entre le 1<sup>er</sup> janvier 2013 au 31 décembre 2018.





### **Les carrefours N7/N60 et N7/N526/Vieux Pont, les plus accidentogènes**

Plusieurs carrefours, généralement formés entre ou avec des voiries régionales, ont été le lieu d'accidents avec dégât corporel. Depuis 2013, les carrefours qui ont enregistré le plus d'accidents avec dégât corporel (au moins trois) sont repris dans le tableau ci-après.

Tableau 4 : Carrefours les plus accidentogènes (2013-2018)

Source : Zone de police Belœil-Leuze

Carrefour	Gestion	# d'accidents avec blessé grave	# d'accidents avec blessé léger
<b>N7/N60</b>	Rond-point	0	6
<b>N7/N526/Vieux-Pont</b>	Feux de signalisation	2	3
<b>N60/N537</b>	Priorité (cédez-le-passage)	1	3
<b>N7/Galerie</b>	Priorité (cédez-le-passage)	0	3

Le carrefour N7/N526/Vieux Pont constitue le carrefour ayant enregistré le plus d'accidents avec blessé grave. En 2017, celui-ci a fait l'objet d'un audit par la Direction des Routes de Mons suite à l'interpellation d'IDETA soulignant le fait que ce carrefour devrait être amené à absorber un trafic encore plus conséquent à l'avenir (développement du parc d'activité économique). L'audit a mis en évidence qu'il s'agissait d'une « zone à moyen risque » et que lors des visites de terrain effectuées dans ce cadre, de très nombreux comportements problématiques ont été observés (non-respect des feux, non-respect des règles de priorité, forçage de passage, non-respect du marquage routier...). Deux options ont alors été envisagées pour ce carrefour : le maintien d'une gestion par feux de signalisation et la mise en place d'un giratoire. Celles-ci ont été présentées en juin 2017 en CPSR (Cellule Provinciale de la Sécurité Routière) qui a conclu que si ces options constituent des possibilités envisageables, le choix du mode de carrefour doit être affiné dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité.



Photo 58 : Carrefour N7/N526/Vieux-Pont

Les autres carrefours les plus accidentogènes sont :

- N7/N60 : ce carrefour est celui qui a enregistré le plus d'accidents avec dégât corporel. C'est aussi celui qui est le plus fréquenté. Situé au croisement des deux principaux axes de circulation desservant le territoire communal, ce carrefour prend la forme d'un vaste giratoire et gère plus de cinq branches de circulation ;
- N60/N537 et N7/Galerie : ceux-ci sont tous deux gérés par priorité (cédez-le-passage ou stop).

#### **Des carrefours pointés du doigt par le PCDR**

Certains carrefours ont été spécifiquement pointés du doigt dans le cadre du PCDR pour leur caractère « dangereux » en raison de la difficulté



d'insertion sur les axes régionaux qui constituent des voies prioritaires : N60/Warde (Thieulain) ; N60/Forge (Willaupuis) ; N7/Gare (Pipaix) ; carrefours avec la N526 (Tourpes). A noter que plusieurs de ces carrefours ont fait l'objet d'accidents de circulation (avec dégât corporel).

Globalement, en raison de la densité de trafic sur les axes régionaux, l'insertion sur ces voiries depuis les axes secondaires peut parfois s'avérer délicate, en particulier durant les heures de pointe, là où la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.

***Des carrefours présentant parfois de vastes zones de conflits, et des espaces publics en cœurs de villages peu lisibles et structurés***

Au sein des villages particulièrement, certains carrefours présentent (encore) de vastes zones de conflits, ce qui ne contribue pas à leur sécurité. C'est le cas par exemple de ceux formés entre la rue du Couvent et la rue du Crachet (Blicquy), entre la rue de la Gare et la rue Maréchal (Pipaix), ou encore entre la rue des Mottes et la rue Destrebecq (Grandmetz).



Photo 59 & Photo 60 : Carrefour Couvent/Crachet (Blicquy ; g.) et Mottes/Destrebecq (Grandmetz ; dr.)

A d'autres endroits, cette zone de conflit a été réduite via l'aménagement d'îlots semi-franchissables, comme par exemple au droit du carrefour Trieu/Calvaire (CAO).

A noter enfin que plusieurs espaces publics de cœur de village présentent un vaste espace de circulation (automobile), sont peu structurés et lisibles, ce qui les rend particulièrement dangereux. C'est le cas spécialement des espaces situés dans le cœur de Chapelle-à-Oie, Tourpes, Pipaix, et Blicquy dans une moindre mesure. Ceci ne contribue en outre pas à leur convivialité, ce qu'avait déjà mis en évidence le PCDR. Plusieurs fiches-projet de ce programme concernent d'ailleurs le réaménagement de ces espaces publics.



Photo 61 & Photo 62 : Carrefour Galerie/Village (Chapelle-à-Oie ; g.) et Place de Tourpes (Tourpes ; dr.)

***De nombreux passages à niveaux***

La commune comporte 9 passages à niveaux sur son territoire, des points critiques en matière de sécurité routière. Infrabel envisage d'ailleurs de supprimer ceux-ci (cf. chapitre 12. , p.118). Depuis 2002, seul 1 passage à niveau a fait l'objet d'un accident (sans dégât corporel) entre 2002 et 2014. Il s'agit du PN n°52 sis chemin du Vieux Pont.



## 7.2 Vitesse de circulation

### 7.2.1 Régimes de vitesse

#### 7.2.1.1 Hors agglomération

**Quelques tronçons de voirie hors agglomération sur lesquels la vitesse a été réduite à 70, voire 50 km/h**

Le régime de vitesse sur le réseau situé hors agglomération est assez classique avec une limite de vitesse fixée à 90 km/h. Sur quelques tronçons la limite a toutefois été abaissée à 70 km/h, voire 50 km/h en raison de la traversée de zones urbanisées, et ce tant sur le réseau communal (ex : rue de la Caluyère entre Pipaix et Thieulain, rue de la Croix de Bourgogne) que sur le réseau régional (ex : avenue des Flandres ou boulevard du Prince Régent). Cette limitation de vitesse se traduit par le placement du signal C43. Elle ne s'accompagne pas de marquage au sol, ni d'effet de porte.



Photo 63 & Photo 64 : Limitation de vitesse rue de la Croix de Bourgogne (g.) et rue de la Caluyère (dr.)

Rue de la Station (N537), la réduction de vitesse concerne l'ensemble de la voirie, et donc également ses portions situées en dehors de toute zone urbanisée. Le régime est toutefois différent et moindre dans la traversée urbanisée (50 km/h) que dans celle qui ne l'est pas (70 km/h).

Si cette réduction de vitesse hors zone urbanisée est à souligner, elle pose néanmoins la question de la cohérence avec le régime de vitesse appliqué ailleurs.

**... et à 90 km/h sur la N60 dans sa portion 2x2 bandes**

Autre cas à souligner, l'abaissement de la vitesse à 90 km/h du tronçon de la N60 dans sa portion 2X2 bandes, sis entre la limite nord de la commune et Thieulain.

**Quelques tronçons en chemins réservés**

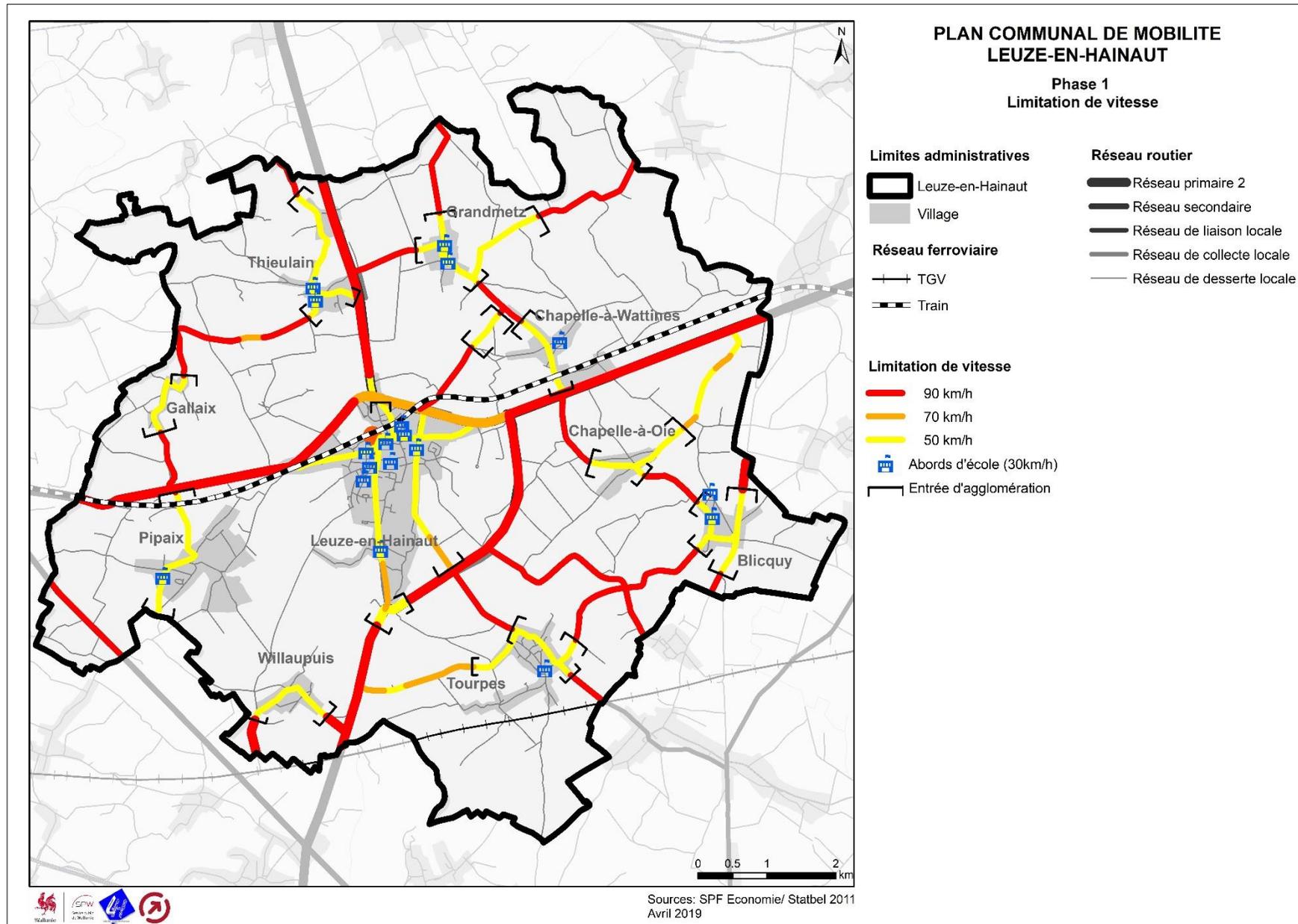
Parmi les multiples chemins de remembrement, seuls deux tronçons ont été mis en chemins réservés (F99C), ce qui implique que la vitesse de circulation y est limitée à 30 km/h.

#### 7.2.1.2 En agglomération

**Des zones 30 aux abords d'école... pas de zone apaisée**

Excepté aux abords des établissements scolaires, aucune zone apaisée (zone 30, résidentielle ou de rencontre) n'a été développée au sein des agglomérations – zones qui présentent de multiples avantages que ce soit en termes de sécurité routière, de confort de déplacement pour les modes actifs, ou encore de qualité de vie. En agglomération, la limite de vitesse est fixée à 50 km/h.





### **Une limite de vitesse « augmentée » à 70 km/h sur certains tronçons**

En raison de leur plus faible degré d'urbanisation combiné à un gabarit plus important de la voirie, certains tronçons de l'avenue de Loudun (N60), de l'avenue de la Wallonie (N526) sont limités à 70 km/h. Cette limite s'avère toutefois assez élevée compte tenu du contexte urbanisé, de la présence de pistes cyclables contiguës à la chaussée ; et pose la question de la pertinence vis-à-vis d'autres voiries au profil similaire.

## 7.2.2 Entrées d'agglomération et effets de porte

### **Des entrées d'agglomération idéalement placées...**

Une analyse de la localisation des signaux indiquant les entrées (F1) et sorties (F3) d'agglomération a été faite dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité au droit des principaux axes de circulation. Il en ressort que ceux-ci sont idéalement localisés en limite de zones urbanisées, permettant une distinction adéquate entre zones urbanisées et non urbanisées.

### **... mais (pratiquement) pas d'effet de porte**

En revanche, à quelques rares exceptions près, aucun effet de porte n'a été aménagé – aménagement qui contribue à améliorer la lisibilité des entrées d'agglomérations et qui dans certains cas sont également nécessaires en vue d'induire un ralentissement du trafic automobile.

Le PCDR avait en outre déjà mis en évidence que « *le profil de la voirie, non différenciée entre extérieur et cœur de village, banalise en effet la lecture du lieu de manière trompeuse : en entrant en cœur de village, l'automobiliste ne s'aperçoit pas qu'il entre dans un nouvel espace* ». Ce constat vaut particulièrement pour les villages.

L'ensemble de ces éléments n'incite pas les automobilistes à lever le pied, et explique en partie la grande part des automobilistes en infraction en entrée d'agglomération, comme à Grandmetz par exemple (cf. ci-après).



Photo 65 & Photo 66 : Absence d'effet de porte aux entrées de Grandmetz et de Blicquy

## 7.2.3 Respect des limitations de vitesse

### **7.2.3.1 Statistiques disponibles**

Afin de déterminer dans quelle mesure les limites de vitesses sont respectées par les automobilistes, ont été utilisées les données transmises par la Zone de police et la Ville de Leuze-en-Hainaut issues des mesures de vitesse effectuées au cours de ces trois dernières années. Celles-ci sont de deux types :

- Les mesures effectuées via des radars préventifs placés à la suite d'un sentiment (par les riverains) de non-respect de vitesse au droit de leur habitation. Elles concernent 10 lieux ;
- Les mesures effectuées via des radars répressifs dans le cadre de contrôles de police. Elles concernent plus d'une vingtaine de voiries dans la commune.



Ces mesures ont tant concerné les voies régionales que communales de circulation, et ont été effectuées tant en agglomération qu'hors agglomération.

### 7.2.3.2 Résultats des analyses

#### ***Des limites de vitesse globalement respectées sur les portions de voies régionales situées hors agglomération***

Lors des contrôles de vitesse effectués sur les principaux axes de circulation (N7, N60, N50), la grande majorité des automobilistes circulaient en-deçà de la limite maximale autorisée (90 km/h). Cette proportion s'élevait à plus de 85 % chaussée de Mons (N50), chaussée de Tournai (N7), chaussée de Péruwelz (N60), et chaussée de Bruxelles (N7). A noter que sur cette dernière, une part importante de véhicules en infraction (> 80%) a été constatée lors d'un relevé effectué en 2017 à hauteur du n°21.

Sur la N60, à hauteur de Thieulain, la part des automobilistes respectant les limites de vitesses est globalement plus faible et s'élevait à un peu moins de 75%. La configuration en 2x2 bandes de circulation de cette voie peut en partie expliquer ce moindre respect.

Tableau 5 : Part des véhicules en infraction sur le réseau régional hors agglomération – Leuze-en-Hainaut (2016-2019)

Lieux	Réf. régionale	Vitesse autorisée	Nbr véhicules contrôlés	Part de véhicules en infraction
Amourette	N60	90 km/h	1.593	27%
Ch. Bruxelles	N7	90 km/h	1.879	14%

Lieux	Réf. régionale	Vitesse autorisée	Nbr véhicules contrôlés	Part de véhicules en infraction
Ch. Mons	N50	90 km/h	701	9%
Ch. Tournai	N7	90 km/h	1.322	7%
Ch. Péruwelz	N60	90 km/h	1.019	4%

Remarque : S'agissant de statistiques issues de contrôles de police, la part des véhicules en infraction peut être sous-représentée (une partie des automobilistes étant en général « avertis » des contrôles de police en cours).

#### ***Des cas préoccupants en cœur d'agglomération/village***

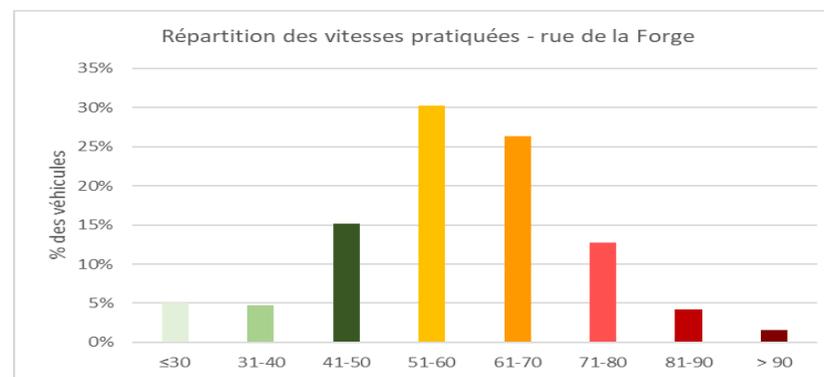
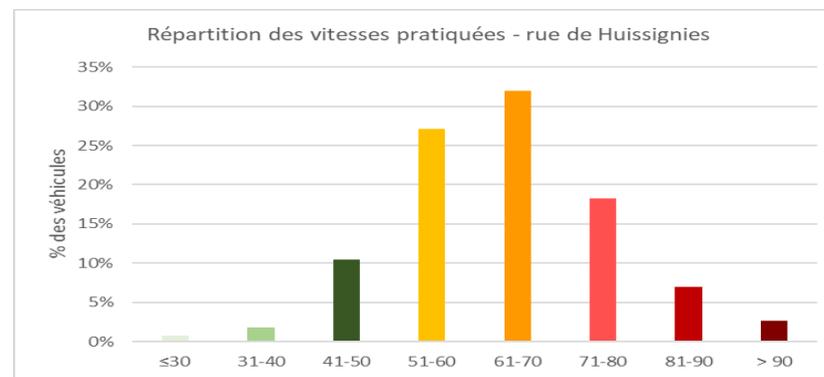
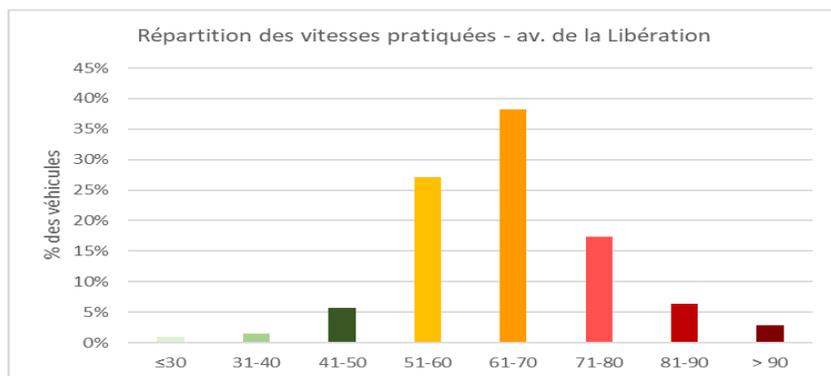
En cœur d'agglomération/village, les résultats sont variés. Certains cas peuvent être considérés comme préoccupants dans la mesure où plus de la moitié des automobilistes y circulent au-delà de la vitesse maximale autorisée – à savoir 50 km/h – et parfois nettement largement au-delà de cette limite. Dans certains cas – comme la rue de la Forge ou la rue du Trieu par exemple – le cheminement piéton bordant la chaussée est en outre inconfortable ou inexistant. Dans d'autres – comme l'avenue de la Libération – le flux de trafic est relativement conséquent et donc le nombre de véhicules circulant à des vitesses élevées relativement conséquent.

Le tableau ci-après liste ces endroits, indique pour ceux-ci la part de véhicules en infraction, et la vitesse en-deçà de laquelle circulent 85 %



des automobilistes (V85)<sup>14</sup> – lorsque les données sont disponibles. Il s'agit pour l'ensemble de voies de collecte locale (ou de niveau hiérarchique supérieur) permettant aisément une circulation à double sens. La carte qui suit localise ces endroits.

A titre informatif, est repris ci-après le détail des mesures effectuées au droit des trois lieux ayant enregistré parmi les résultats les plus alarmants, à savoir l'avenue de la Libération (Leuze), la rue d'Huissignies (Blicquy) et la rue de la Forge (Willaupuis). Sur ces voiries, les vitesses mesurées sont nettement plus élevées que celles autorisées, et dépassent parfois les 100 km/h (jusqu'à 175 km/h enregistrée av. de la Libération !).



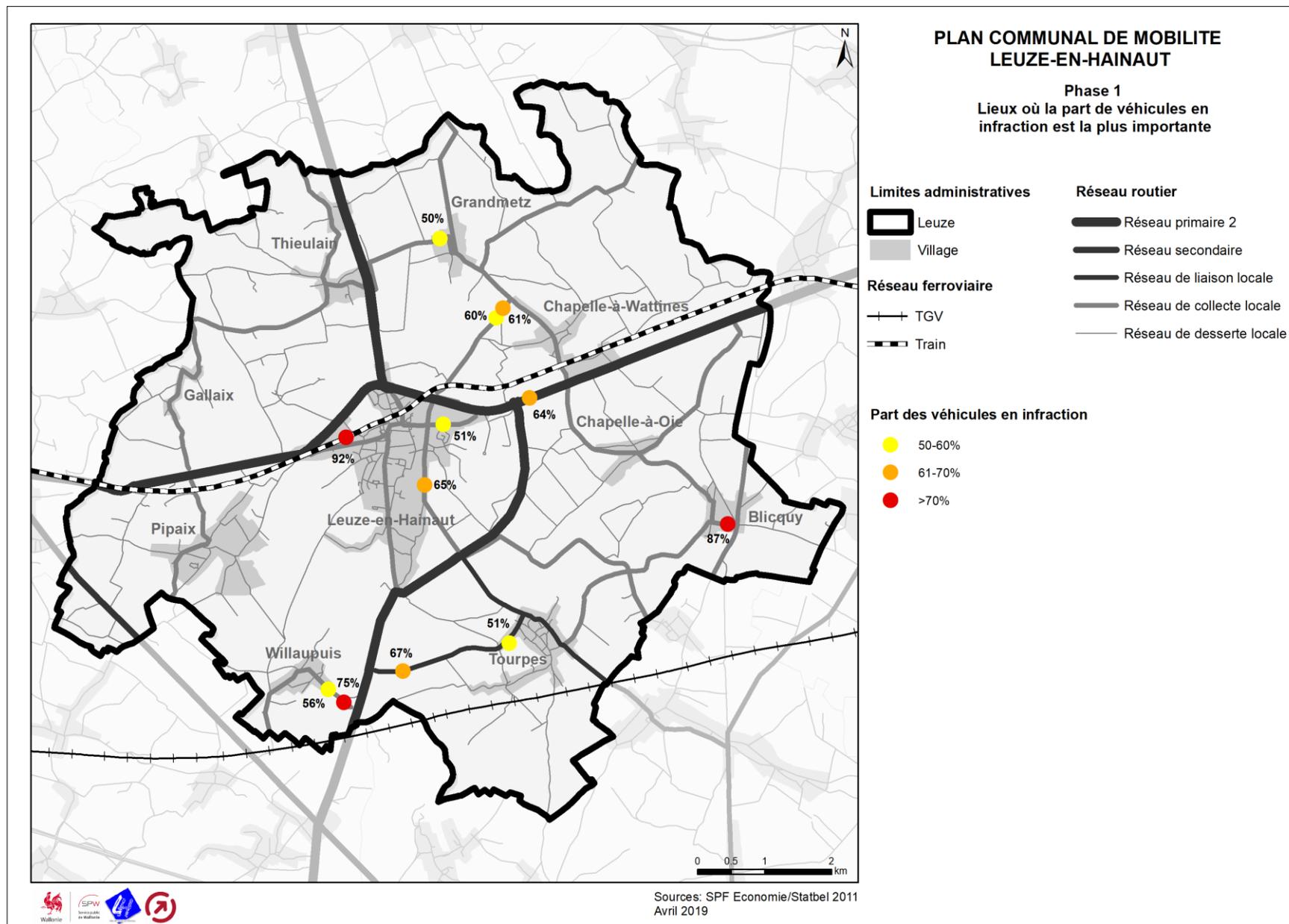
<sup>14</sup> Cette vitesse donne une bonne indication sur le degré d'adéquation entre la vitesse autorisée et celle pratiquée par les automobilistes.



Tableau 6 : Voies sur lesquelles la part de véhicules en infraction est la plus importante – Leuze-en-Hainaut (2016-2019)

Année de mesure	Source	Localité	Lieux	Vitesse autorisée	Part de véhicules en infraction	V85
2017	Ville	Leuze	Av. De la Libération	50	92%	76
2017	Ville	Blicquy	Rue Huissignies	50	87%	77
2017	ZP	Leuze	Av. de la Wallonie 45	50	76%	-
2019	Ville	Willaupuis	Rue de la Forge 11	50	75%	73
2017	ZP	Tourpes	Rue de la Station 46	50	67 %	-
2017-2018	ZP	Leuze	Av. de la Wallonie 53	50	65 %	-
2016	ZP	Leuze	Av. de l'Europe 33	50	64 %	-
2017	ZP	Chapelle-à-Wattines	Rue du Trieu 16	50	61%	-
2017	ZP	Chapelle-à-Wattines	Rue du Trieu 18	50	60%	-
2017	ZP	Willaupuis	Rue de la Forge 16	50	56 %	-
2016	ZP	Leuze	Av. Des Héros Leuzois 35	50	51%	-
2017-2018	ZP	Tourpes	Rue de la Station 18	50	51%	-
2017	ZP	Grandmetz	Rue des Longues Têtes 5	50	50 %	-





### ***D'autres lieux présentant une part de véhicules en infraction non négligeable***

Dans une moindre mesure, en sus des voies mentionnées ci-avant, d'autres enregistrent une part non négligeable de véhicules en infraction. Il s'agit de la rue du Mont Hérie (Blicquy), de la Galterie (Chapelle-à-Oie), du Loudun (Leuze), de la Mortagne (Pipaix), de Warde (Thieulain) et Royale (Tourpes). Au droit de ces voies généralement reprises dans le réseau de collecte, la part des véhicules en infraction est comprise entre 25 et 50 %

### ***Et des cas qui traduisent davantage l'inconfort que peuvent ressentir les piétons***

Dans plusieurs cas, la vitesse pratiquée par la plupart des automobilistes est respectée. Le V85 est inférieur, voire largement inférieur, à 50 km/h. Ces cas traduisent l'inconfort que peuvent ressentir les piétons circulant le long de ces voies de circulation qui sont généralement de faible dimension et dépourvues d'aménagement piéton. Il s'agit par exemple de la rue d'Andricourt (Blicquy), de Brunehaut et du Château (Chapelle-à-Oie), du Vieux Moulin (Chapelle-à-Wattines), de Poncheau (Thieulain), des Alliés (Leuze), du Haut-Donjon (Pipaix).

## 7.3 Bilan

### **En termes d'accidentologie**

- ⇒ Un accroissement du nombre d'accidents avec dégât corporel ces cinq dernières années... mais une commune pas plus accidentogène que les territoires voisins
- ⇒ Les voies régionales les plus accidentogènes
- ⇒ Les carrefours N7/N60 et N7/N526/Vieux pont enregistrant le plus d'accidents avec dégât corporel
- ⇒ Des espaces publics en cœurs de villages peu lisibles et structurés

### **En termes de vitesse de circulation**

- ⇒ Un abaissement des vitesses sur certains tronçons situés hors agglomération, et une élévation sur des tronçons situés en agglomération... des questions qui se posent en termes de cohérence
- ⇒ Pas de zone apaisée (hormis les abords d'écoles)
- ⇒ Des entrées d'agglomérations idéalement placées, mais (pratiquement) pas d'effet de porte
- ⇒ Des limites de vitesse globalement respectées sur les portions de voies régionales situées hors agglomération
- ⇒ Des cas préoccupants d'excès de vitesse en cœurs d'agglomérations/villages
- ⇒ Des cas qui traduisent l'inconfort que peuvent ressentir les piétons



## 8. Charroi lourd

### 8.1 Pôles générateurs de trafic lourd

#### 8.1.1 Les parcs d'activité économique

***Près de 150 ha de terrains destinés aux activités économiques, essentiellement concentrés dans le parc de Leuze-Europe... amené à s'étendre***

La commune de Leuze-en-Hainaut compte près de 150 ha de terrains repris en zone d'activité économique au plan de secteur :

- Près de 90 % sont concentrés dans le parc d'activité économique de Leuze-Europe qui s'étend en périphérie nord et est du centre-ville et qui comprend :
  - Le parc de Leuze Vieux-Pont (25 ha – industriel) situé le long de la N7. Celui-ci est totalement occupé et accueille notamment la société Lutosa ;
  - Le parc de Leuze-Europe I (60ha – industriel) situé le long de la N60d. Celui-ci est pratiquement totalement occupé (et ne comporte plus de parcelle disponible) ;
  - Le parc de Leuze-Europe II (45 ha – mixte) situé dans le prolongement du précédent n'est que très partiellement occupé.
- Deux zones d'activité économique (8 ha – industriel et 6 ha – mixte) sont présentes le long de la N7 en bordure nord-ouest du centre-ville ;
- Une petite zone d'activité économique (3 ha – industriel) se trouve le long de la N7 en périphérie ouest de la commune.

Ces zones, et en particulier les parcs à vocation industrielle, sont génératrices d'un trafic lourd sur le territoire communal. Parmi les

entreprises présentes au sein de ces parcs d'activité économique, Lutosa – située dans le parc de Leuze Vieux-Pont – constitue le principal et un important générateur de charroi lourd. A titre indicatif, durant l'année 2018, ce sont près de 60.000 poids lourds qui se sont ainsi rendus dans cette entreprise.

L'IDETA, gestionnaire du PAE de Leuze-Europe, envisage en outre d'étendre son parc d'activité de 30 ha à court terme. Une procédure de demande de modification de plan de secteur est en cours à cet égard. Ce parc s'étendra en marge de Leuze-Europe II (cf. carte ci-après). Cette extension induira un flux de trafic supplémentaire, et notamment de trafic lourd.

***Des parcs d'activité situés le long des principaux axes de circulation... mais à mieux signaler***

L'ensemble de ces parcs d'activité économique sont situés le long des principaux axes de circulation (N7, N60d) qui sont rapidement et aisément accessibles depuis le réseau autoroutier. Leur accessibilité routière ne nécessite pas la traversée du centre-urbain, ni de cœurs de villages.

Toutefois, la signalétique directionnelle associée à ces parcs d'activité économique – en particulier celui de Leuze-Europe – doit être complétée et revue. D'une part, une telle signalétique n'est présente qu'à proximité immédiate du parc (aucune signalétique en sortie d'autoroute par exemple). D'autre part, les signaux utilisés sont multiples comme l'illustrent les photos ci-après.





Photo 67, Photo 68 & Photo 69 : Signalétique directionnelle verticale relative aux parcs d'activité économique

### ***Quelques lieux d'activité économique présents au sein de villages***

Quelques lieux d'activité économique sont également présents en dehors de ces parcs. C'est le cas des Ateliers de Blicquy et de l'entreprise de transport Bourgeois, respectivement situés dans les villages de Blicquy et de Chapelle-à-Wattines. Leur localisation implique d'emprunter des voies locales de circulation et de traverser certains villages, ce qui n'est pas sans conséquence en termes de sécurité routière et de qualité de vie. Le premier est toutefois amené à déménager prochainement et devrait intégrer le parc d'activité économique de Leuze-Europe.

## 8.1.2 L'activité agricole

### ***Des activités agricoles générant également un charroi lourd***

Environ 80 % du territoire communal est occupé par des terrains agricoles, dont une large partie par des terrains cultivés. L'activité agro-alimentaire fortement présente engendre donc elle aussi un trafic de poids lourds sur le territoire, particulièrement en période de moisson. A titre informatif, Leuze-en-Hainaut constitue l'un des territoires qui

enregistre le plus grand parc de véhicules agricoles à l'échelle de la Wallonie.

Les fermes sont disséminées sur l'ensemble du territoire, et le flux lié à l'activité agricole donc assez diffus, et présent aussi bien sur le réseau régional, que sur le réseau communal.

Pour rappel, la société Lutosa est implantée dans le PAE de Leuze Vieux-Pont et attire, durant les mois de septembre, un charroi agricole conséquent acheminant la récolte des pommes de terre en vue de leur transformation.

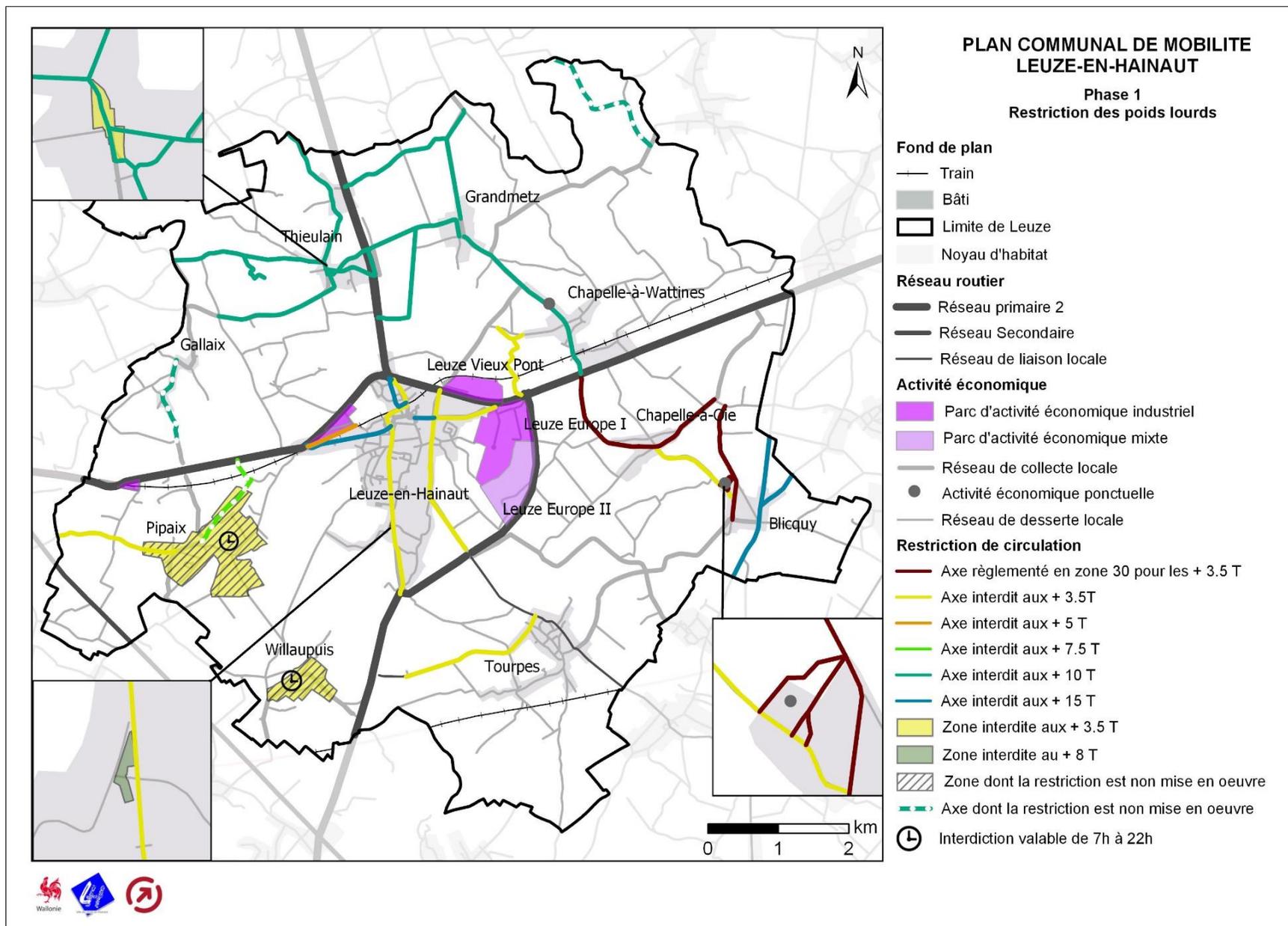
## 8.1.3 L'activité commerciale

### ***L'activité commerciale, également génératrice d'un trafic lourd***

Enfin, quelques commerces sont également générateurs d'un charroi lourd, tels que les supermarchés alimentaires, stations-service, etc. Si une partie de ceux-ci sont localisés le long des principaux axes de circulation, quelques-uns se trouvent au cœur du centre urbain. Par ailleurs, une zone d'activité commerciale est en train de se développer le long de l'avenue des Héros Leuzois, et engendre aussi un flux de poids lourds.

Le trafic lourd lié à ces commerces est toutefois assez limité comparativement aux activités précitées.





## 8.2 Les restrictions de circulation pour les poids lourds

### ***Des restrictions de circulation pour les poids lourds sur de nombreuses voiries...***

Multiplés sont les voiries qui ont fait l'objet d'un règlement complémentaire de police en vue d'interdire l'accès aux poids lourds (ou catégories de poids lourds). C'est le cas des principales voies d'accès au centre-ville de Leuze, mais aussi de nombreuses voies desservant les villages. La carte ci-après localise les différentes voiries ayant fait l'objet d'un tel règlement.

### ***... variables selon la période de mise en œuvre***

Les restrictions appliquées sont toutefois variables. Certaines voies sont ainsi interdites à la circulation des plus de 3,5T, d'autres aux plus de 5T, de 8T, de 10T ou encore de 15T.

Globalement, avant les années 1990, la restriction de circulation visait les véhicules les plus lourds dont la masse en charge était supérieure à 10 tonnes. Ensuite, certaines voies ont été interdites à des véhicules moins lourds, dont la masse en charge était également supérieure à 5, voire 3,5 tonnes. Depuis le début des années 2000, les nouvelles restrictions concernent les véhicules de plus de 3,5 tonnes.

### ***... mais avec un objectif similaire***

La mise en place de ces restrictions a dans tous les cas, l'objectif d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des différents usagers de l'espace public – que ce soit en centre-ville ou dans les villages.

## 8.3 Les flux et dysfonctionnements

### ***Un flux de trafic lourd se concentrant principalement sur les principaux axes de circulation...***

Globalement, à l'exception du charroi agricole, l'essentiel du trafic lourd (en particulier de camions) se concentre sur les voies principales de circulation et celles desservant les différents parcs d'activité économique. Les voies du centre-ville et des différents villages sont dans l'ensemble assez épargnées si ce n'est bien sûr lors des périodes de fortes activités agricoles – notamment de récoltes de pomme de terre – où certaines voies peuvent voir défiler un charroi agricole assez conséquent. Certains habitants se plaignent toutefois d'un trafic de poids lourds (camions) dans leur village, impactant la qualité de vie et le sentiment de sécurité routière au sein des villages (cf. ci-après).

A noter que depuis la mise en place du contournement, le centre s'est vu soulagé d'un trafic de transit de poids lourds, se rendant notamment à destination des parcs d'activité économique de l'entité. Actuellement, le trafic circulant dans le centre-ville est essentiellement limité aux véhicules devant s'y rendre (livraisons de marchandise) où à quelques poids lourds qui se sont égarés – d'où l'importance d'encore renforcer la signalétique verticale.

### ***... mais un flux de trafic lourd pointé du doigt dans certains villages***

Les habitants de plusieurs villages de l'est de la commune rapportent le passage d'un charroi de véhicules lourds dans leur village. Des habitants de Blicquy et Chapelle-à-Oie d'une part, et de Chapelle-à-Wattines et Grandmetz d'autre part. La présence des Ateliers de Blicquy et des Transports Bourgeois explique probablement en grande partie le charroi lourd dans ces villages. Pour rappel, les Ateliers de Blicquy sont amenés à déménager prochainement et devraient intégrer le parc d'activité économique de Leuze-Europe, et les deux premiers villages nommés se voir soulagés (d'une grande partie) de ce trafic lourd.



### ***Le chemin de Hacquemont victime d'un transit de poids lourds ne pouvant rebrousser chemin***

Une partie du charroi lourd se dirigeant vers Lutosa emprunte le chemin de Hacquemont en vue d'accéder à la seconde porte d'entrée (GATE 2) qu'ils doivent rejoindre pour venir livrer ou chercher leurs produits. Cette porte n'est toutefois pas accessible 24h/24, 7j/7. Il arrive dès lors que certains chauffeurs se pointent erronément devant cet accès. Ne pouvant pas faire demi-tour, ils n'ont d'autre choix que de poursuivre leur route sur le chemin de Hacquemont et de transiter par Chapelle-à-Wattines via un itinéraire qui n'est pas réellement adapté ; ou de faire marche arrière sur cette même voie (une manœuvre relativement dangereuse). Infrabel envisage actuellement la suppression du passage à niveau qui se trouve sur le Chemin de Hacquemont, ce qui aurait pour conséquence de supprimer le trafic de transit au sein de Chapelle-à-Wattines, mais accentuerait la problématique de la marche arrière sur cette voirie.

### ***Des comportements inadaptés en entrée et sortie du parc d'activité de Leuze-Europe***

Tant en entrée qu'en sortie du parc d'activité économique de Leuze-Europe, des automobilistes effectuent des mouvements de tourne-à-gauche (non autorisés) sur la N60d à hauteur du carrefour formé avec le chemin d'Eole ; et ce, en vue d'éviter d'allonger quelque peu leur trajet et de transiter par le rond-point N7/N60d (pour les véhicules regagnant le parc depuis Péruwelz) ou par le rond-point N7/N526 (pour les véhicules quittant le parc en direction de Renaix).

Les représentants de l'Association des Entreprises de Leuze-en-Hainaut (ADEL) soulignent toutefois que l'accès à ce parc d'activité économique nécessite d'obligatoirement emprunter le rond-point N7/N60d – emprunté par des milliers de véhicules chaque jour – impliquant outre les mouvements de tourne-à-gauche dont question ci-avant, également un transit via le chemin de Belœil.

### ***Un manque d'espace de stationnement (longue durée) pour les poids lourds***

Enfin, a été rapporté le manque d'espace de stationnement (longue durée) pour les poids lourds dans les environs – certains transporteurs n'hésitant dès lors pas à stationner leur véhicule sur le parking du parc à conteneurs (non adapté).

## **8.4 Bilan**

### **En ce qui concerne les pôles générateurs de déplacements**

- ⇒ Près de 150 ha de terrains destinés aux activités économiques, essentiellement concentrés dans le parc de Leuze-Europe... amené à s'étendre...et à mieux signaler
- ⇒ Quelques lieux d'activité économique présents au sein de villages
- ⇒ Des activités agricoles et l'activité commerciale générant également un charroi lourd

### **En ce qui concerne la restriction de circulation pour les poids lourds**

- ⇒ Des restrictions de circulation pour les poids lourds sur de nombreuses voiries, mais très hétéroclites

### **En ce qui concerne les flux et dysfonctionnement**

- ⇒ Un flux de trafic lourd se concentrant principalement sur les principaux axes de circulation..... mais un flux de trafic lourd pointé du doigt dans certains villages
- ⇒ Le chemin de Hacquemont victime d'un transit de poids lourds ne pouvant rebrousser chemin
- ⇒ Des comportements inadaptés en entrée et sortie du parc d'activité de Leuze-Europe
- ⇒ Un manque d'espace de stationnement (longue durée) pour les poids lourds



## 9. Stationnement

### 9.1 Préambule

Le présent chapitre se focalise essentiellement sur la question du stationnement en centre-ville, principale zone à enjeux en la matière. La question du stationnement aux abords des écoles et poids lourds est abordée dans les chapitres relatifs à la mobilité scolaire et au charroi lourd respectivement.

### 9.2 Stationnement en centre-ville

#### 9.2.1 Offre et gestion du stationnement

##### ***Un stationnement partiellement réglementé dans le centre-ville (en semaine)***

Depuis une quinzaine d'années, une partie du stationnement est réglementé en semaine (cf. carte-ci-après) :

- Deux zones à horodateurs couvrent le cœur du centre-ville et concernent près de 250 places :
  - Une première zone englobe la Grand-Place, la place du Jeu de Balle et quelques rues avoisinantes. Le stationnement y est payant du lundi au vendredi de 09h à 12h et de 13h30 à 18h, et le stationnement autorisé pour une durée maximale de 3h ;
  - Une seconde zone couvre la rue du Seuvoir et la rue du Pont de la Cure. Le stationnement y est également payant durant les mêmes périodes avec des possibilités de payer à la demi-journée ou à la journée.

- Deux zones bleues s'étendent autour de cette zone payante dans le but de protéger les zones plus résidentielles. Elles concernent plus de 750 places de parking. Au sein de celles-ci, le stationnement est limité à 2h (1h av. de la Résistance le long du bâtiment de l'administration communale) du lundi au vendredi de 9h à 18h, avec usage obligatoire du disque de stationnement.

En dehors de ces zones, le stationnement n'est pas réglementé. Il ne l'est pas non plus le week-end.

##### ***Des cartes communales de stationnement accessibles à certaines catégories d'usagers (et sous certaines conditions)***

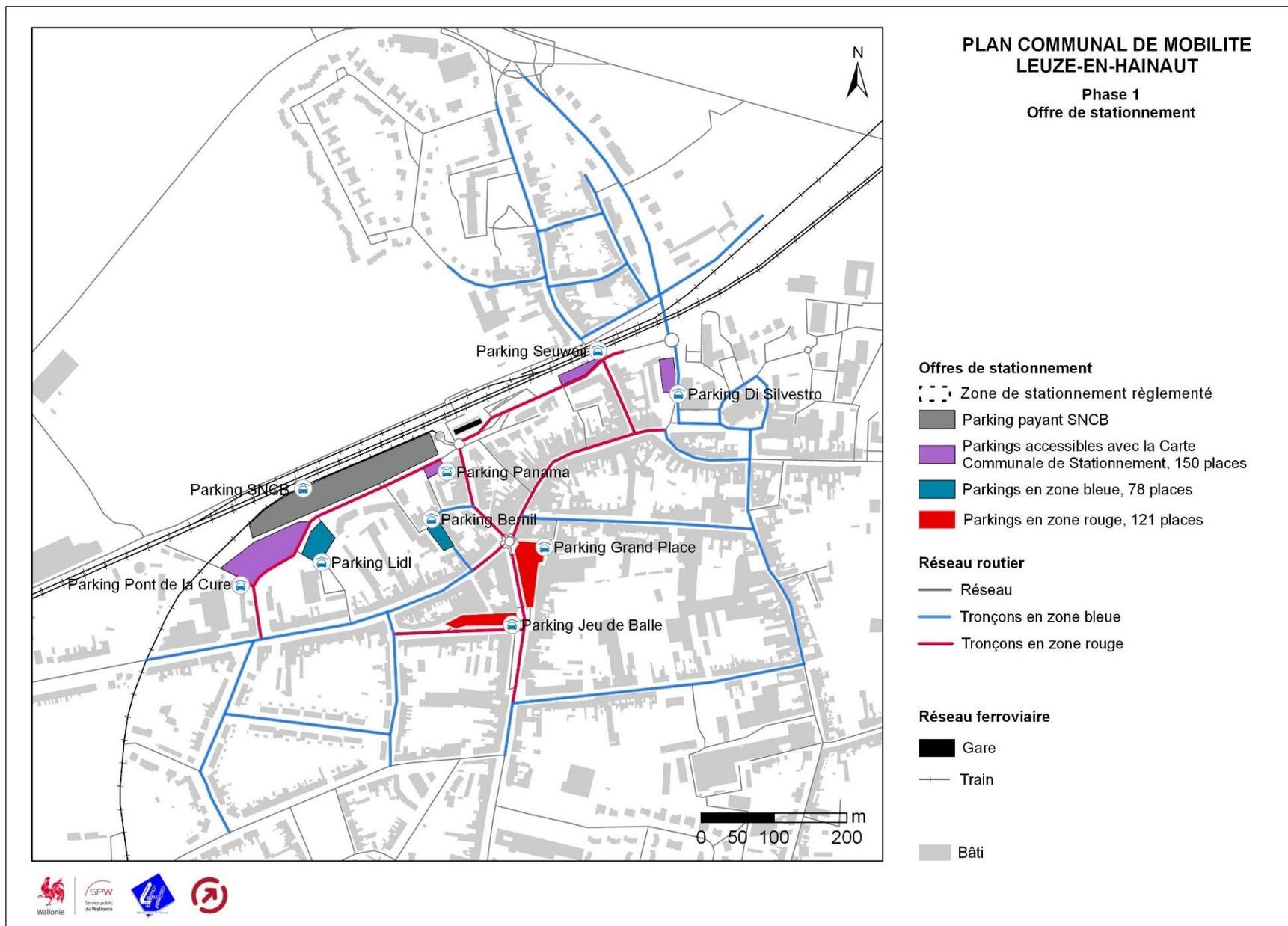
Plusieurs catégories d'usagers ont la possibilité de disposer d'une carte communale de stationnement leur donnant certaines facilités pour se stationner :

- Les riverains détenteurs d'une carte de stationnement ont la possibilité de parquer leur véhicule dans les zones réglementées le long de la rue de leur domicile ou d'une rue voisine ;
- Les commerçants et assimilés bénéficient de parkings hors voirie qui leur sont spécifiquement réservés, d'une capacité totale de 44 places (Panama, Di Silvestro). Il en est de même des navetteurs qui disposent d'un parking hors voirie de 86 places (Pont de la Cure).

Si des facilités leurs sont offertes, tant les conditions d'octroi – qui sont détaillées ci-après – que les périmètres de stationnement autorisés sont de nature à limiter la pression en stationnement en voirie dans le centre.

Au total, 367 cartes ont été délivrées au cours de l'année 2018.





### Riverains :

Conditions d'octroi : être domicilié dans la zone de stationnement réglementé. Maximum une carte de stationnement par ménage. Pas de carte si le riverain dispose d'un accès carrossable et/ou d'un garage (dont il est propriétaire ou locataire) dans le périmètre du stationnement réglementé et ce, même s'il utilise le garage à d'autres fins.

Périmètre de stationnement autorisé : la rue du domicile et une rue voisine.

Tarifs : En zone bleue, 45€ l'année ; en zone horodateurs, 100€ l'année.

### Commerçants et assimilés :

Conditions d'octroi : avoir son activité dans la zone de stationnement réglementé. Par activité, il faut entendre toute profession de type commercial ou assimilé et accueillant du public. Une seule carte est délivrée par établissement, dans la limite des places disponibles.

Périmètre de stationnement autorisé : parking Panama (17 places) + Di Silvestro (27 places)

Tarifs : 25€/mois, 45€/trimestre, 150€/année.

### Navetteurs :

Condition d'octroi : être détenteur d'un abonnement SNCB valide au moins pendant la période de validité de la carte de stationnement.

Périmètre de stationnement autorisé : parking Pont de la Cure (90 places).

Tarifs : 30€/mois, 60€/trimestre, 170€/année.

### ***Le parking SNCB payant depuis 2015***

Depuis quelques années, le parking de la SNCB (307 pl.) est payant. Les tarifs sont plus élevés que ceux permettant l'acquisition d'une carte « navetteur » délivrée par la Ville. A titre d'exemple, le tarif est de 34,7 €/mois et de 362,3 €/an. Les non-usagers du train ont également la possibilité d'accéder au parking mais à des tarifs plus élevés (ex : 69,3 €/mois).

### ***Des places de stationnement destinées à certaines catégories d'usagers et/ou limitées dans le temps***

Ponctuellement, l'une ou l'autre place de stationnement est réservée à certaines catégories d'usagers, en particulier aux personnes à mobilité réduite, mais aussi à la poste (devant le bureau de poste) ou aux riverains (ex : rue d'Ath).

A proximité de commerces et établissements publics, certains emplacements ne sont pas accessibles au stationnement durant certaines tranches horaires, mais l'arrêt y est néanmoins autorisé, tels que rue de Tournai, rue du Gard ou encore rue de la Carcauderie.

## 9.2.2 Besoin en stationnement

### 9.2.2.1 Evaluation des besoins de stationnement

Afin d'objectiver l'état réel du fonctionnement du stationnement dans le centre urbain deux types d'enquêtes ont été effectuées :

- Une enquête de rotation le jeudi 28 mars et le samedi 30 mars 2019. L'enquête a été effectuée de 06 à 20h à raison d'un relevé toutes les demi-heures au droit des zones réglementées (zones bleues et horodateurs). Cette enquête a permis de connaître à la fois la pression en stationnement dans ces zones, le taux de rotation et le profil des utilisateurs ;



- Une enquête d'occupation à l'échelle du centre urbain à 4 moments différents : le jeudi 28 mars (10h,17h), le samedi 30 mars 2019 (06h, 11h).

### 9.2.2.2 Pression en stationnement dans le centre-ville

#### Une pression moyennement élevée à l'échelle du centre-ville...

A l'échelle du centre-ville, la pression en stationnement peut être qualifiée de « moyennement élevée ». Au sein de la zone réglementée, tant durant la journée du jeudi que durant celle du samedi, le taux d'occupation global en stationnement a varié d'un peu plus de 40 % à moins de 60 %. S'il existe un besoin constant d'au minimum 420 places, la demande a été d'au maximum 570 places (sur une offre estimée à 1.000 places). Les disponibilités sont donc encore assez conséquentes.

Le jeudi, et donc la semaine, la demande est globalement plus importante que le samedi. Outre par les résidents, la pression est également induite par les nombreux navetteurs, les chalands, les personnes travaillant dans le centre urbain, les personnes venant conduire ou rechercher un proche ou leur(s) enfant(s) à l'école, à la gare, etc. Les types d'usagers des places de stationnement sont donc variés.

C'est en milieu d'après-midi, aux environs de 15h que la pression est la plus conséquente (570 pl.). Ce pic correspond à la période de sortie d'écoles, moment où les parents viennent rechercher leurs enfants.

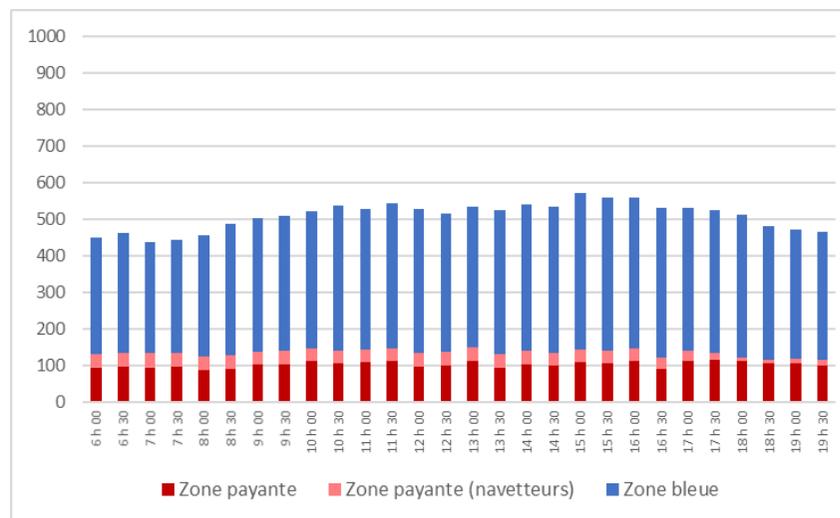


Figure 22 : Evolution de la demande en stationnement au sein de la zone réglementée – jeudi 28/03/2019

Le samedi, la demande est légèrement moindre. Les besoins générés par les usagers du rail sont nettement diminués, de même que ceux induits par les personnes travaillant dans le centre urbain et ceux liés aux établissements scolaires. A l'inverse, la demande induite par les résidents et les chalands est plus grande.

Le samedi, le pic a été observé en fin de matinée et était en partie dû à la demande générée par les portes ouvertes de l'école supérieure de la HELHa (qui a attiré 120 futurs potentiels étudiants). L'après-midi, des pics ont été observés aux alentours de 13h et 14h30 avec des demandes d'environ 500 véhicules.



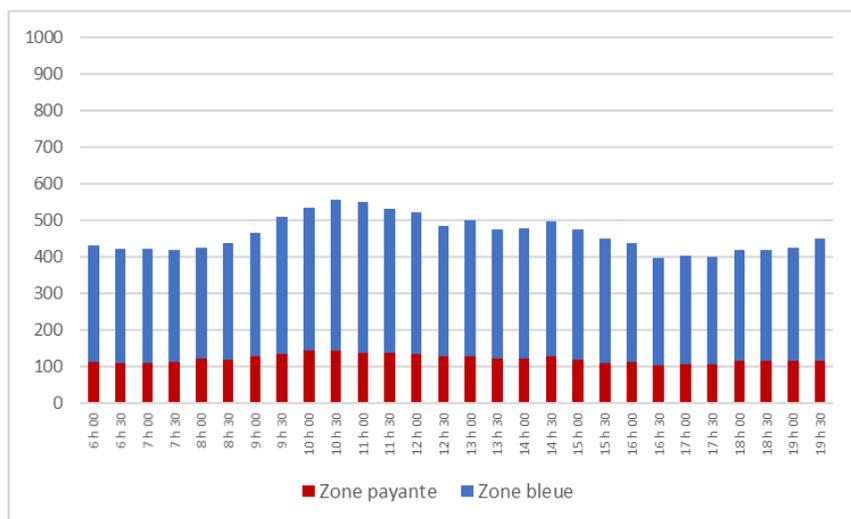


Figure 23 : Evolution de la demande en stationnement au sein de la zone réglementée – samedi 30/03/2019

### ... mais des zones soumises à plus forte pression (par moments)

Les cartes ci-après illustrent le taux d'occupation de chacune des sections de voirie du centre-ville à 4 périodes spécifiques : le jeudi à 10h et 17h représentant la pression générée en journée et fin d'après-midi en semaine ; le samedi à 06h illustrant la pression générée par les résidents en période nocturne ; le samedi à 11h illustrant la pression générée en journée ce jour-là.

Les principaux éléments à retenir sont d'une part que certaines zones connaissent une plus ou moins forte pression (par moments) :

- Les abords de la gare en journée la semaine, en raison de la demande forte induite par les navetteurs ;
- La Grand-Place connaît également une certaine pression en journée tant la semaine que le samedi, induite par les chalands

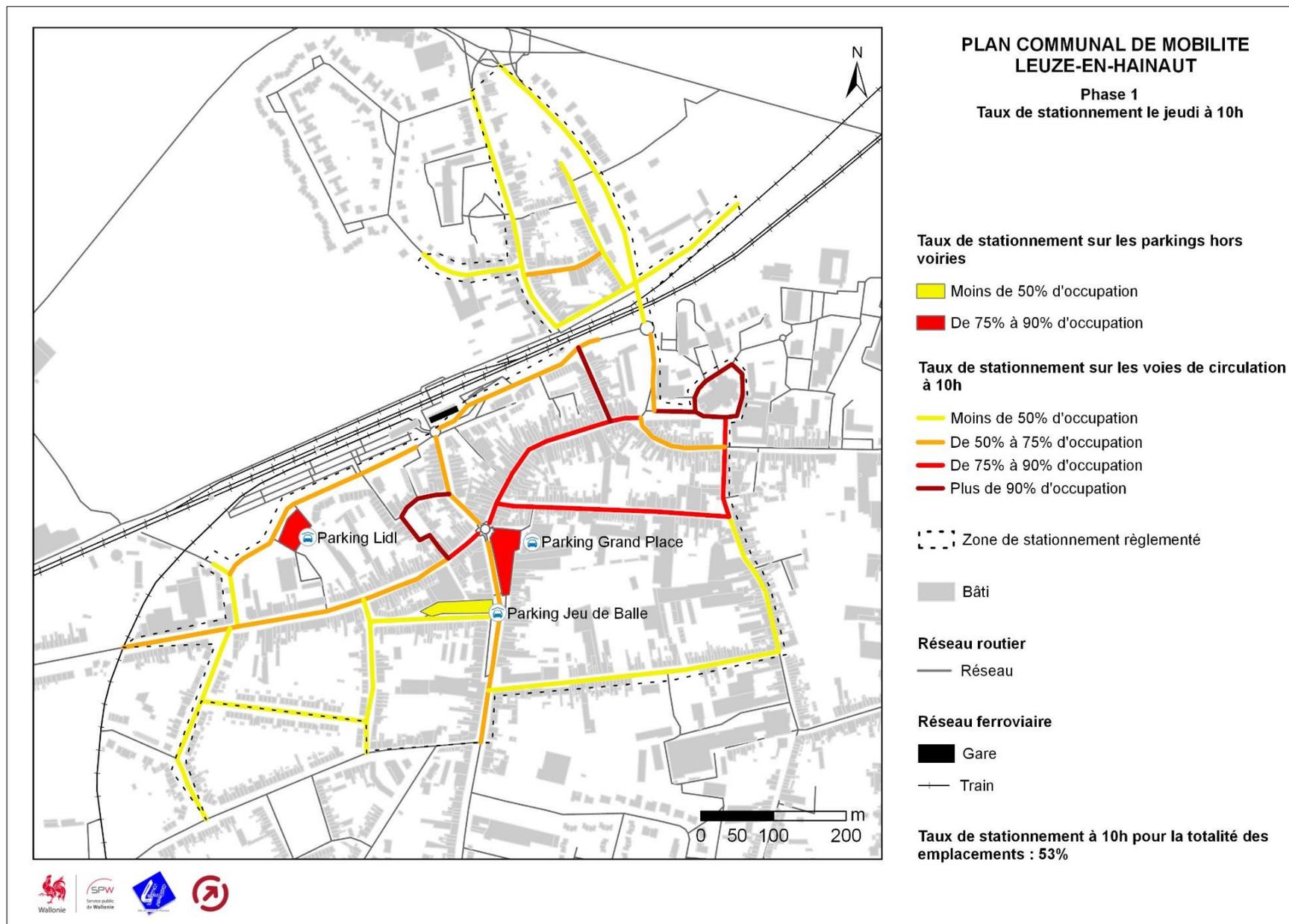
et autres visiteurs de courte durée, mais aussi par des personnes se stationnant pour une plus longue durée (cf. ci-après) ;

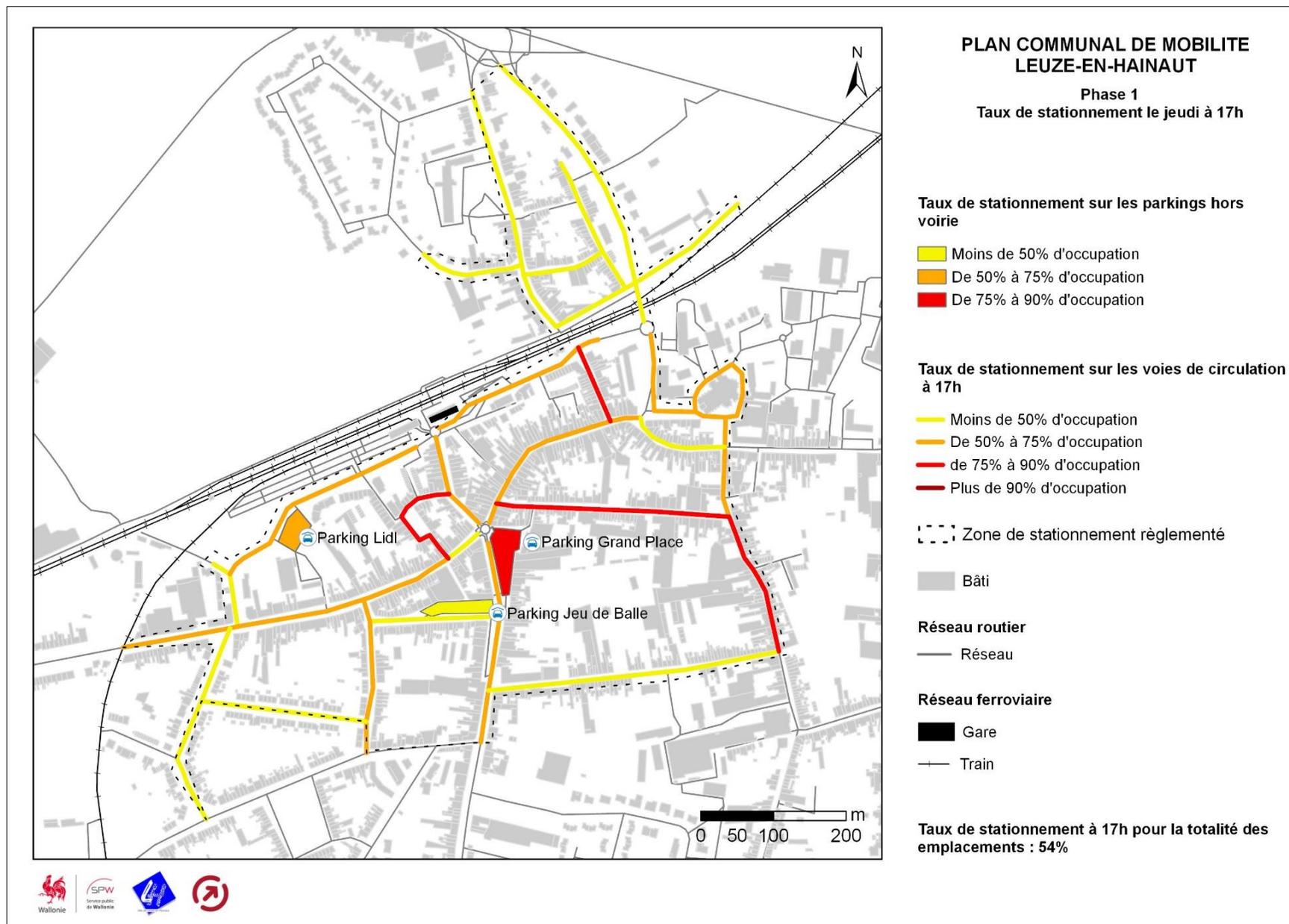
- La Grand'Rue, la rue du Rempart, la rue du Général Leman et les premiers tronçons de la rue de Tournai dont le taux d'occupation est globalement supérieur à 75 % en journée tant la semaine que le samedi. Le profil des usagers y est plus varié (résidents, chalands, etc.) ;
- Le parking sis Marais du Bernil (quasi-)exclusivement fréquenté par des résidents, et dont le taux d'occupation est continuellement supérieur à 75 %, et fréquemment supérieur à 90% ;
- La rue de la Bonneterie et la rue du Bergeant dont le taux d'occupation est particulièrement élevé en période nocturne traduisant une pression riveraine.

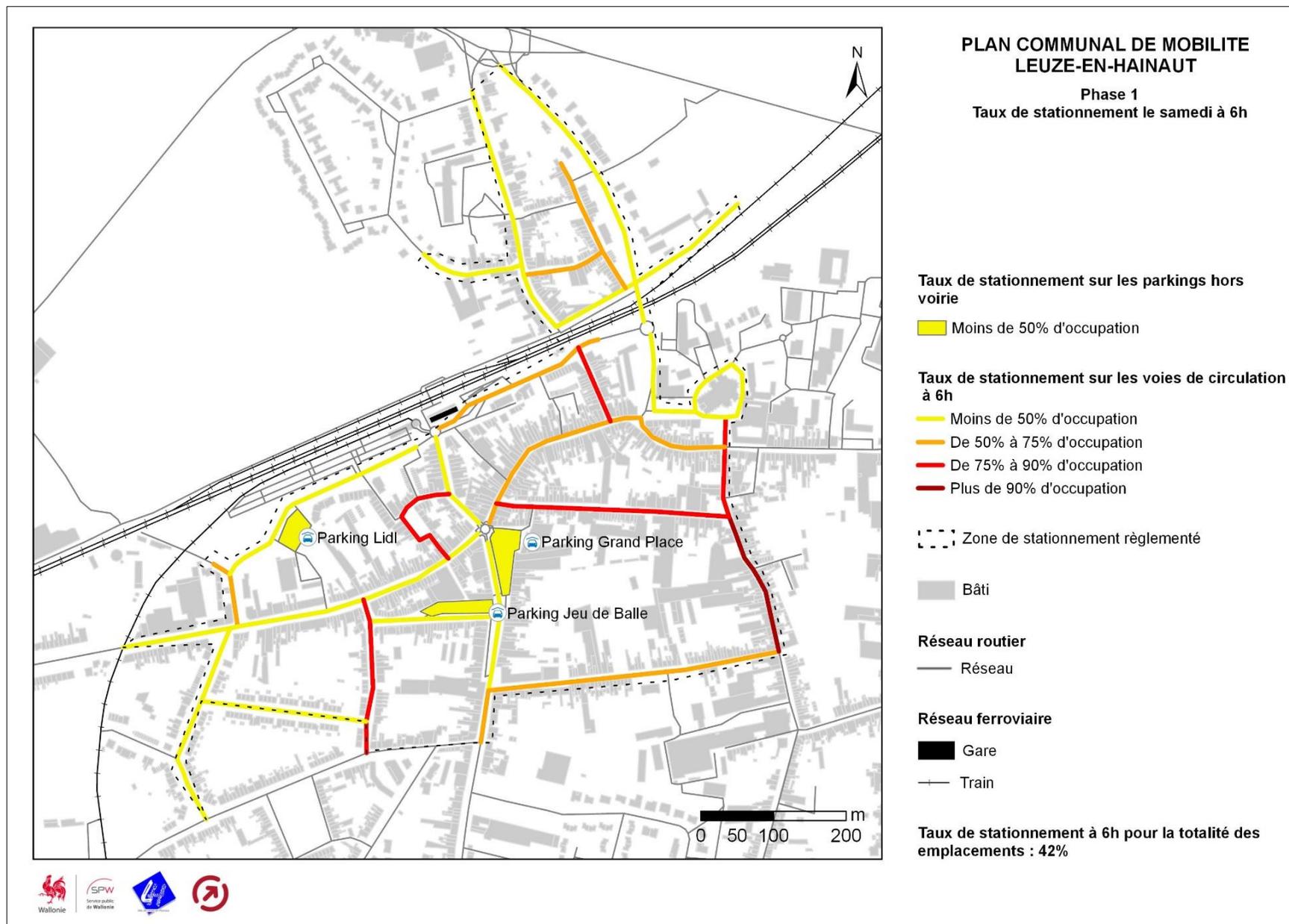
La zone située aux abords de l'administration communale peut ponctuellement connaître une forte pression en stationnement selon les événements qui se déroulent à proximité. C'est le cas notamment lors d'évènements réalisés à l'église (enterrement, mariage), ou dans les écoles par exemple (portes ouvertes, fancy-fair), ou lors des périodes d'entrée et de sortie d'école.

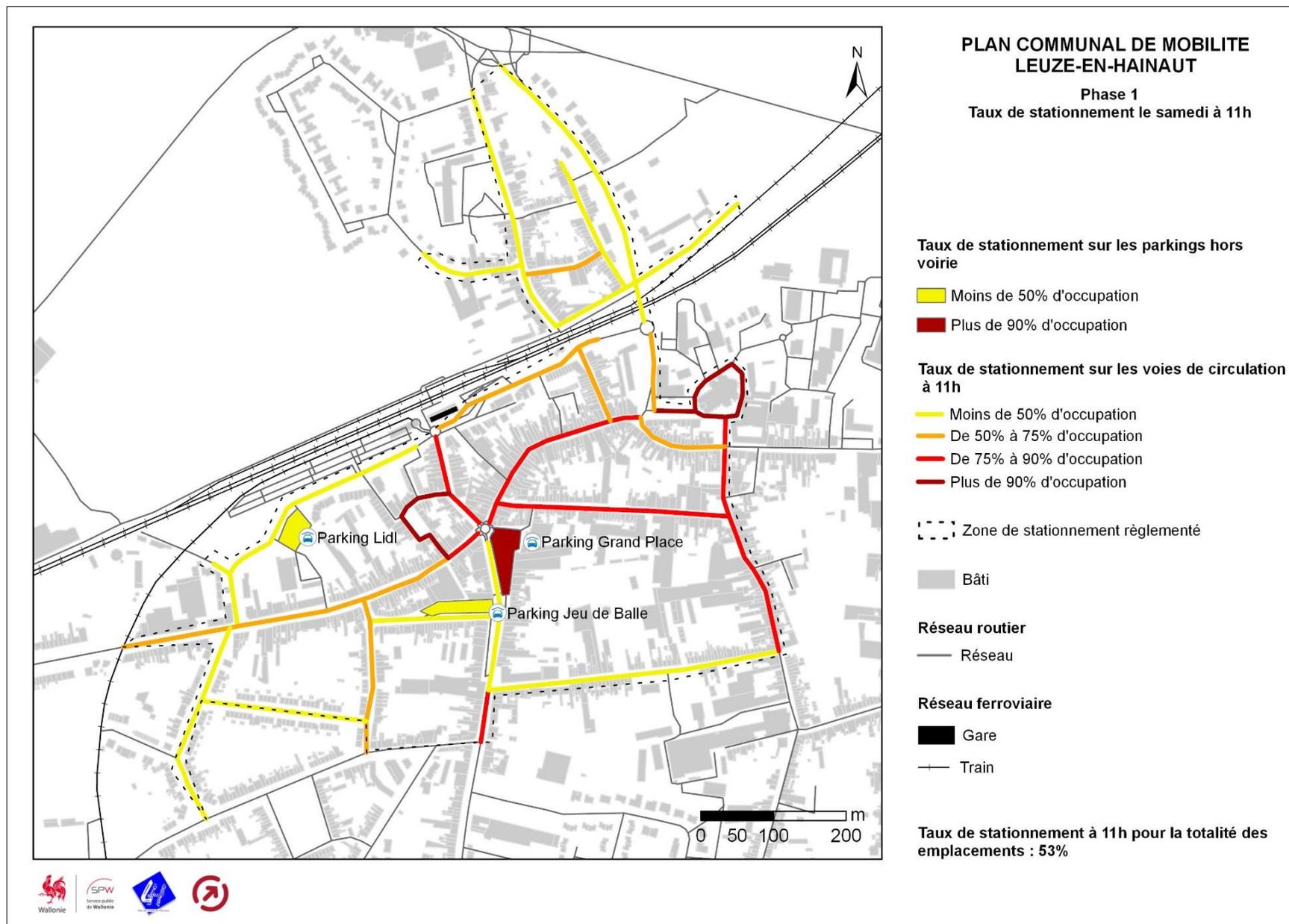
Les abords du complexe sportif peuvent également connaître une certaine pression selon les activités qui s'y déroulent. Les automobilistes stationnent très généralement leur véhicule le long de l'avenue de la Libération à hauteur du complexe sportif. Lors des relevés effectués, les places disponibles le long de cette voirie (entre la rue du Solitaire et le RAVeL) se sont avérées suffisantes pour répondre à la demande. A noter la très faible utilisation du parking du Pont de la Cure par les personnes fréquentant le complexe sportif.











Ci-après sont détaillés les cas des abords de la gare et de la Grand-Place, deux zones à enjeux en matière de stationnement.

### **... et des zones faiblement fréquentées (et protégées du stationnement longue durée)**

En revanche, le quartier sis au nord de la gare connaît une faible pression en stationnement. Cela traduit en quelque sorte l'efficacité de la zone bleue (et du système de contrôle) qui protège le quartier du stationnement des navetteurs et autres usagers de longue durée. C'est le cas également du quartier résidentiel Solitaire-Delcoigne.

Autre zone faiblement fréquentée, la place du Jeu de Balle. Malgré la fermeture du Delhaize qui peut expliquer en partie une plus faible occupation, le très faible degré d'occupation de cette place peut s'avérer surprenant compte tenu de sa situation au cœur de la zone commerciale et du taux d'occupation plus important des zones de stationnement voisines (notamment de la Grand-Place).

### **Des parkings destinés aux commerçants fortement utilisés en journée**

Pour rappel, deux parkings hors voirie sont spécifiquement destinés aux commerçants du centre-ville : le parking Di Silvestro et le parking Panama, offrant une capacité totale de 44 places.

En journée la semaine, ces parkings sont fortement utilisés et permettent de libérer de l'espace en voirie pour les autres usagers.



## ABORDS DE LA GARE

En semaine, la demande induite par les navetteurs aux abords de la gare se fait aisément ressentir. Le premier tronçon de la rue du Pont de la Cure, le parking sis à proximité de l'ancien Lidl (et le parking de l'ancien Lidl) sont ainsi fortement occupés par les usagers du train – et ce dès les premières heures de la journée jusqu'aux environs de 16h00-16h30, moment à partir duquel la pression se fait moindre.

Cela représente une occupation d'environ 120 à 140 places. Les navetteurs délaissent le parking hors voirie du « Pont de la Cure » qui leur est spécifiquement dédié – le stationnement dans les endroits précités sis en zone « horodateurs » ou zone « bleue » étant visiblement toléré par la Ville. A titre indicatif, le parking « navetteurs » du Pont de la Cure d'une capacité de 86 places a été occupé par au maximum 28 véhicules. Se pose dès lors la double question de la nécessité d'une réglementation de ces zones qui ne sont globalement occupées que par les navetteurs et de réserver un parking aux navetteurs qui est très peu occupé par ceux-ci.

A noter qu'en semaine plus de 220 navetteurs utilisent aussi le parking de la SNCB (d'une capacité de 307 places). En revanche, la rue du Seuvoir et la rue Emile Vandervelde sises en zone « horodateurs » et le long desquelles leur présence n'est pas tolérée sont logiquement délaissées par les navetteurs.

Le week-end, les besoins générés par les usagers du train sont limités ce qui traduit un très faible taux d'occupation des lieux précités (rue et parking du Pont de la Cure, parking Lidl, parking SNCB).

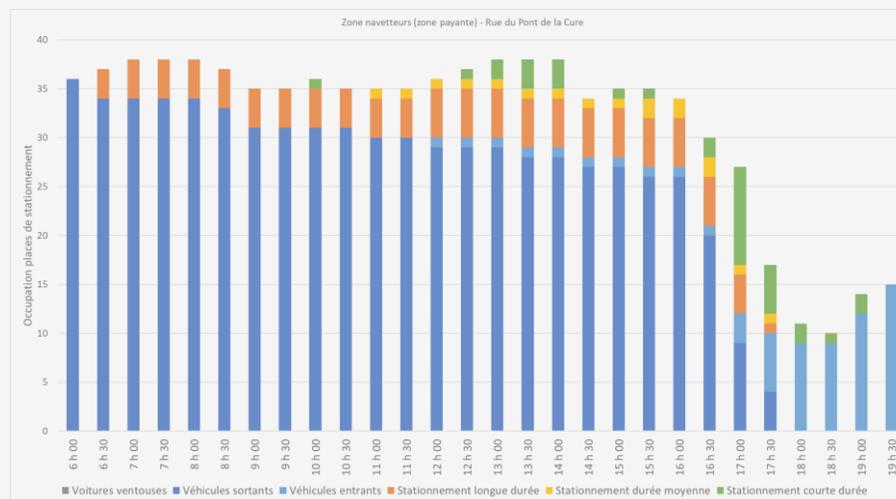


Figure 24 : Evolution de la demande en stationnement



Photo 70 & Photo 71 : Vues sur le parking sis à proximité de l'ancien Lidl (g.) et le parking SNCB (dr).



## GRAND-PLACE

Les deux graphiques ci-contre illustrent à la fois l'évolution de la demande en stationnement au cours d'une journée en semaine et le samedi, ainsi que le type d'usage des places de parking (courte, moyenne, longue durée, etc.) sur la Grand-Place.

Aussi bien en journée en semaine que le samedi, cette place connaît une certaine pression en stationnement. En semaine, plus de 70 % des places sont occupées dès 09h30 et ce jusqu'aux environs de 18h30. Le samedi, c'est également à partir de 09h30 que la demande commence à être conséquente. L'évolution est toutefois plus variable avec une pointe marquée en fin de matinée (> 90 % d'occupation) et un creux observé en début d'après-midi (~ 60 % d'occupation). En fin de journée le samedi, la demande demeure supérieure à 70% et peut s'expliquer par la présence de nombreux HoReCa dans le centre.

A noter toutefois que rares sont les moments où la demande a été de plus de 85 %, seuil à partir duquel l'adéquation entre l'offre et la demande commence à être critique. Ces moments se sont contrés entre 10h00 et 12h30 le samedi. Durant cette période, la place du Jeu de Balle était à l'inverse très peu occupée (< 50%).

En ce qui concerne le profil des utilisateurs, on observe une forte mixité entre usagers de courte, moyenne et longue durée. Cette place est en partie utilisée par des véhicules de résidents (tout au plus une vingtaine de places sur la soixantaine disponible) ; mais aussi et surtout par des chaland, et autres visiteurs. Le coefficient de rotation le plus élevé est observé dans le centre-ville (cf. ci-après) et traduit un usage pour du stationnement de courte durée, davantage encore le samedi. Le stationnement de moyenne (2 à 4h) et de longue durée (> 4h) n'est toutefois pas négligeable, notamment en semaine.

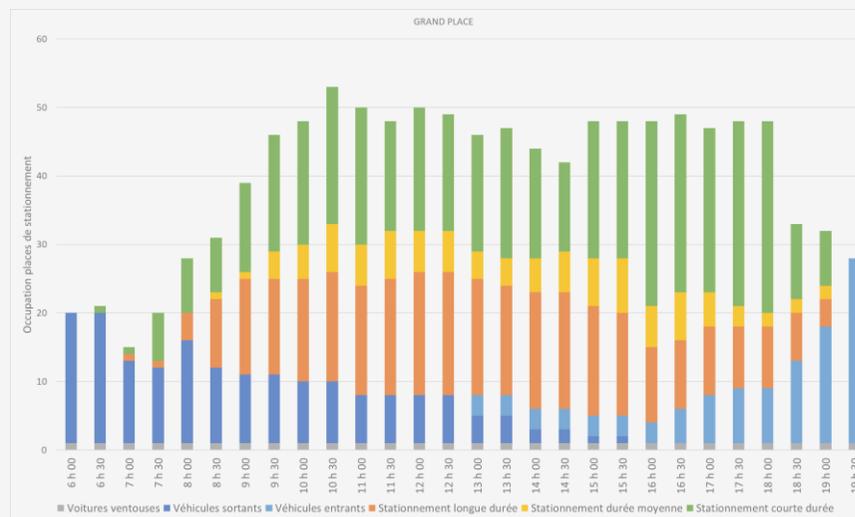


Figure 25 : Demande en stationnement sur la Grand-Place. (j. 28/03/2019)

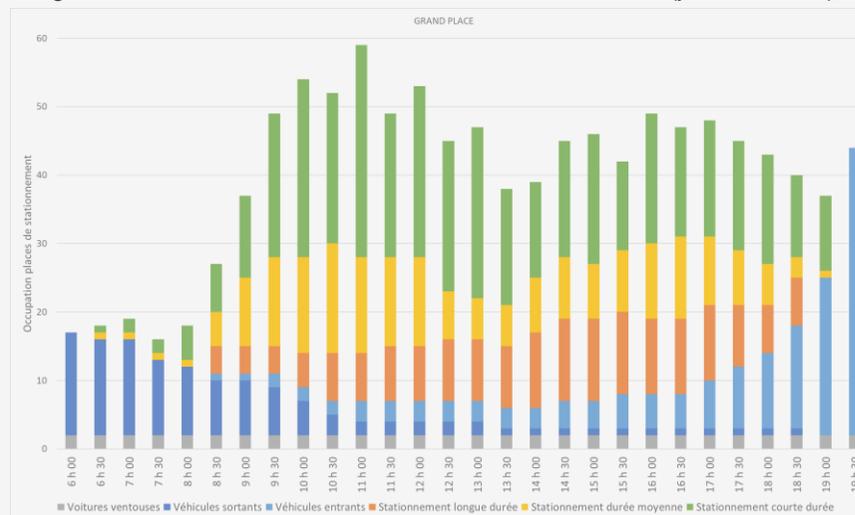


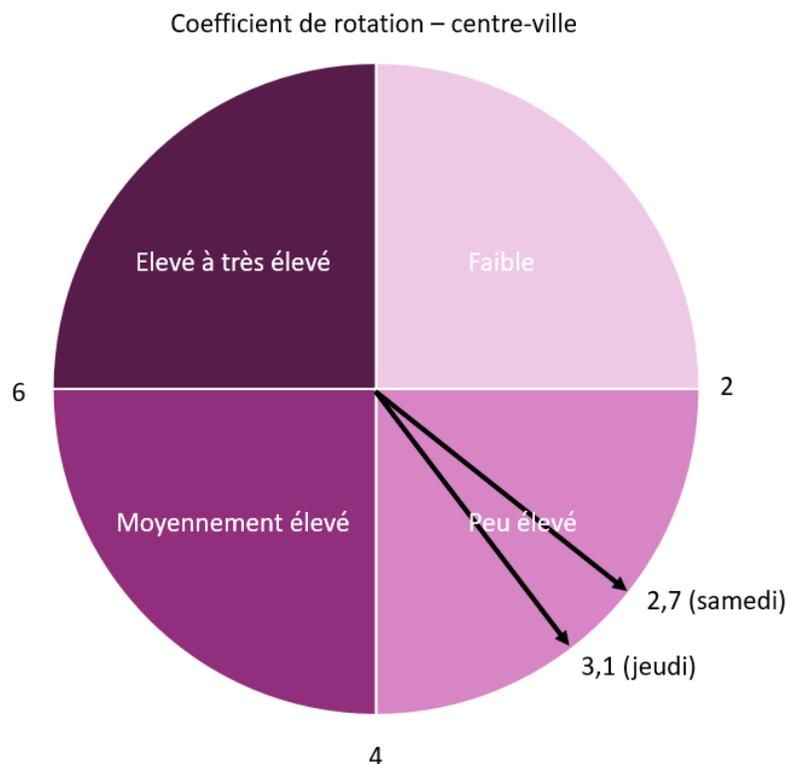
Figure 26 : Demande en stationnement sur la Grand-Place. (s. 30/03/2019)



### 9.2.2.3 Degré de rotation dans le centre-ville

Un coefficient de rotation<sup>15</sup> globalement peu élevé à l'échelle du centre-ville

A l'échelle du centre-ville, le coefficient de rotation est globalement peu élevé. Il a été de 3,1 le jeudi et 2,7 le samedi.



<sup>15</sup> Le coefficient de rotation représente le nombre de véhicules différents stationnés au cours d'une même journée sur une place de parking. Plus ce nombre est élevé, plus le coefficient l'est également. Il est donc

### La Grand-Place et les sections commerçantes enregistrant les plus hauts coefficients de rotation

La Grand-Place est la zone qui enregistre le plus grand coefficient de rotation, qui peut être qualifié d'assez élevé. Il est de respectivement 5,8 le jeudi et de 6,5 le samedi.

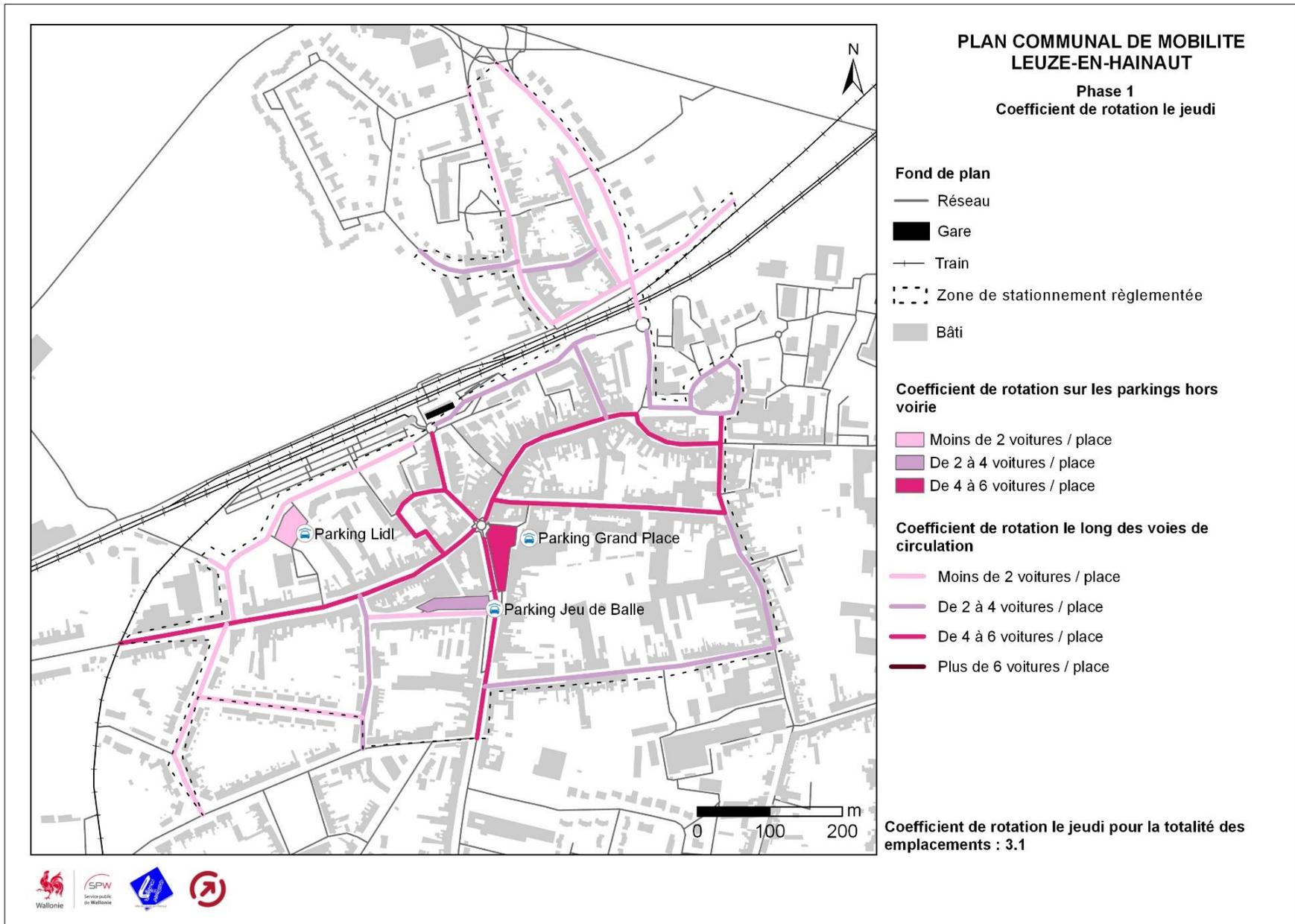
Les autres artères à caractère plus commerçant, telles que la Grand'Rue, la rue Emile Vandervelde, certaines sections de la rue de Tournai et de la rue Condé, mais aussi la rue du Gard et la rue du Rempart, sont les autres zones qui enregistrent les coefficients les plus élevés. Ceux-ci demeurent toutefois inférieurs à 6 véhicules/place, et descendent même sous la barre des 4 véhicules/place le samedi au droit de la majorité de ces voiries. Seules la rue Emile Vandervelde et la rue du Gard gardent un coefficient supérieur à 4 véhicules/place le samedi.

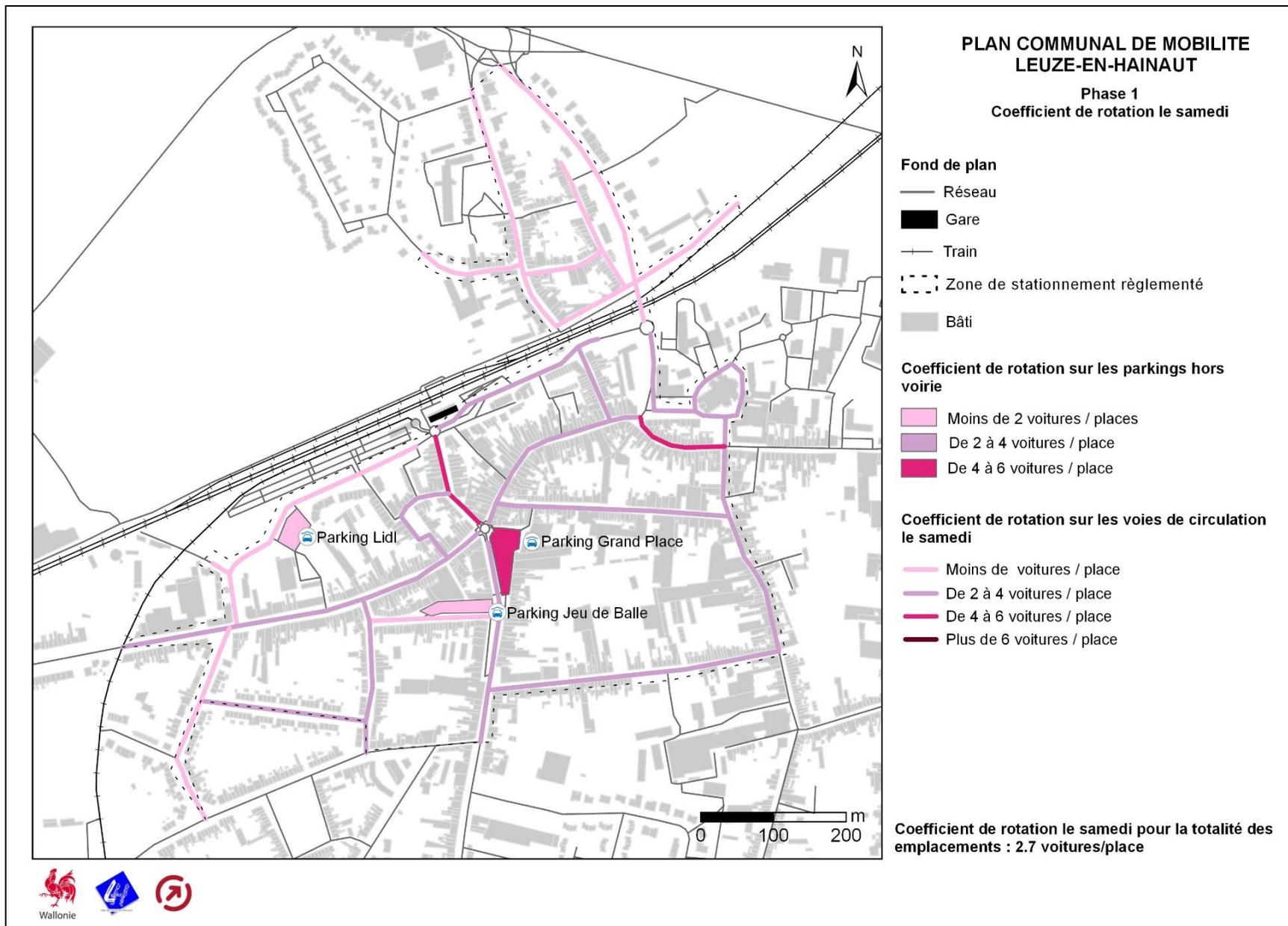
### Des lieux à très faible rotation

Certains endroits connaissent un très faible taux de rotation (< 2). C'est le cas des quartiers résidentiels situés au nord des voies de chemin de fer et s'étendant autour de la rue du Solitaire et Léon Delcoigne. C'est aussi le cas de la rue du Pont de la Cure, essentiellement fréquentée par les navetteurs la semaine et très peu occupée le samedi.

généralement plus important dans les zones commerçantes, et moins dans les zones résidentielles.







## 9.3 Bilan

### **En ce qui concerne l'offre en stationnement**

- ⇒ Une offre assez conséquente dans le centre-ville en partie réglementée
- ⇒ Des cartes communales de stationnement accessibles à certaines catégories d'usagers et sous certaines conditions... offrant des facilités mais limitant aussi la pression de ces usagers

### **En ce qui concerne la demande en stationnement**

- ⇒ Une pression moyennement élevée à l'échelle du centre-ville...
- ⇒ ... mais des zones soumises à plus forte pression par moments dont les abords de la gare et la Grand-Place
- ⇒ ... et des zones faiblement fréquentées (et protégées du stationnement longue durée)
- ⇒ Des parkings destinés aux commerçants fortement utilisés en journée
- ⇒ Un coefficient de rotation globalement peu élevé à l'échelle du centre-ville
- ⇒ La Grand-Place et les sections commerçantes enregistrant les plus hauts coefficients de rotation



# 10. Mobilité scolaire

## 10.1 Préambule

La mobilité scolaire est une composante importante de la mobilité, et particulièrement à Leuze-en-Hainaut compte tenu du nombre d'implantations scolaires présentes sur le territoire de la commune, et du nombre conséquent d'enfants se rendant dans ces écoles (> 4.000).

Il est généralement admis que le mode de déplacement actuel des enfants conditionnera leurs modes de déplacements demain. D'où l'importance de les sensibiliser dès aujourd'hui à un panel plus large de modes de déplacement, de porter une attention particulière à la qualité de l'accessibilité multimodale et à la sécurité des abords d'écoles. A ces derniers égards des observations et analyses ont été faites aux abords de chacun des établissements scolaires présents sur le territoire communal. Les résultats de ceux-ci sont présentés ci-après.

Préalablement, le présent chapitre fait un état des lieux de la population scolaire et rappelle brièvement les résultats de l'enquête de mobilité scolaire réalisée auprès des enfants des sections primaire et maternelle du Centre Educatif Saint-Pierre (implantation Tour Saint-Pierre).

## 10.2 La population scolaire

**Plus de 4.200 élèves/étudiants répartis dans 20 implantations scolaires**

Leuze-en-Hainaut compte 20 implantations scolaires couvrant de nombreux types d'enseignement (fondamental et primaire, secondaire, spécialisé, supérieur et de promotion sociale).

Les implantations scolaires se répartissent comme suit :

- 9 écoles communales d'enseignement fondamentale et/ou primaire (Leuze, Blicquy, Chapelle-à-Wattines, Grandmetz, Pipaix, Rempart, Thieulain, Tourpes, Vieux-Leuze) ;
- 2 écoles maternelles du réseau libre (Thieulain, Grandmetz)
- 1 école du réseau libre d'enseignement fondamentale, primaire et secondaire, le Centre Educatif Saint-Pierre, répartie dans 4 établissements (3 à Leuze, 1 à Pipaix) ;
- 1 athénée dispensant l'enseignement secondaire (Leuze) ;
- 2 instituts du réseau libre dispensant un enseignement spécialisé (Leuze, Blicquy) ;
- 1 institut provincial d'enseignement de promotion sociale (Leuze) ;
- 1 haute école de l'enseignement libre, la HELHa (Leuze).

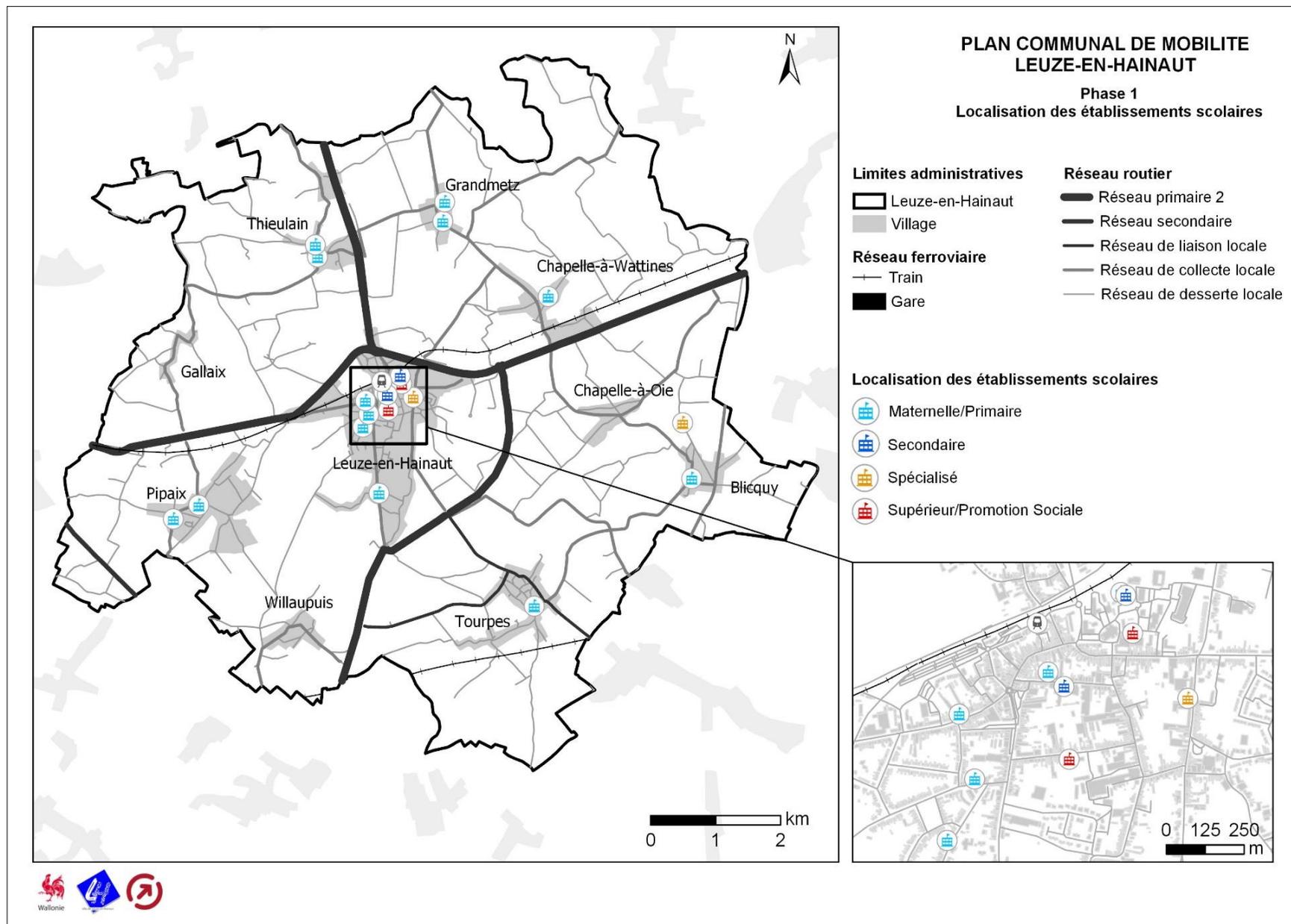
La taille des implantations est très variable. Les écoles communales accueillent de 30 à 150 enfants. Le Centre Educatif Saint-Pierre, en son implantation sise Tour Saint-Pierre, est celle qui accueille le plus d'écoliers et d'étudiants, à savoir 1.705.

Au total, ce sont plus de 4.200 élèves et étudiants qui sont inscrits dans un établissement scolaire se trouvant à Leuze-en-Hainaut, générant de nombreux déplacements en semaine auxquels il faut également ajouter ceux liés au corps enseignant. Ces élèves et étudiants se répartissent comme suit :

- 11 % en maternelle ;
- 22 % en primaire ;
- 44 % en secondaire ;
- 5 % dans l'enseignement spécialisé ;
- 4 % suivent des cours de promotion sociale ;
- 13 % suivent un cursus dans le supérieur.

La majorité des élèves sont donc des élèves âgés de 12 à 18 ans. Il n'en demeure pas moins que l'attention doit également être portée sur les autres élèves, et notamment les plus petits qui sont moins indépendants.





### **75 % de la population scolaire dans le centre urbain... la Tour Saint-Pierre comme principale zone à enjeux**

La carte ci-avant illustre la répartition des établissements scolaires sur le territoire communal. Environ 75 % de la population scolaire se concentre dans le centre de Leuze, dont une bonne partie au niveau de la Tour Saint-Pierre qui abrite les deux écoles comptant le plus d'étudiants/écoliers : le Centre Educatif Saint-Pierre (1.705) et la HeLHa (560). Cette zone, qui comporte également l'administration communale, constitue donc une zone à enjeux particulière comme vu dans le chapitre relatif à la circulation automobile. Quotidiennement, des milliers de déplacements sont effectués depuis et vers celle-ci.

Dans les villages, les établissements scolaires sont de plus petite taille (tout au plus une nonantaine d'enfants). Il n'en demeure pas moins que ceux-ci ne doivent pas être négligés pour autant.

### **Plus d'un tiers des enfants scolarisés provenant des communes voisines**

Au vu du nombre d'élèves et étudiants résidants à Leuze-en-Hainaut (2.800)<sup>16</sup> et de la population scolarisée dans la Commune (> 4.200), il ressort que plus d'un tiers d'entre eux provient des communes voisines. Cette part est d'autant plus importante que le degré de scolarité l'est également. Ainsi, selon les données de l'IWEPS, celle-ci s'élève à 11 % pour le maternel, à 16 % pour le primaire et à 41 % pour le secondaire.

Les données issues des enquêtes de mobilité réalisées auprès des écoliers et étudiant du Centre Educatif Saint-Pierre (implantation Tour Saint-Pierre) donnent un petit aperçu de l'origine des enfants et confirment les tendances de l'IWEPS. En ce qui concerne les sections primaire et maternelle environ 30% des enfants viennent des communes voisines (Belœil, Frasnes-lez-Anvaing, Péruwelz et Tournai). Pour ce qui

<sup>16</sup> La donnée la plus récente date de 2014-2015 et s'élève à 2.812 élèves et étudiants.

est du secondaire, ce sont près de 2/3 des étudiants qui ne sont pas originaires de la Commune.

### **La voiture, mais aussi la marche, les transports publics (et le vélo) comme mode de déplacement pour se rendre à l'école**

L'enquête réalisée auprès des enfants de la section primaire et maternelle du Centre Educatif Saint-Pierre rapporte que 75 % des enfants représentés dans l'enquête viennent à l'école en voiture avec leurs parents (ou famille). Ce chiffre est similaire à ceux observés à l'échelle de la Région wallonne (74 %), ainsi qu'à celui observé dans les communes similaires à Leuze-en-Hainaut en ce qui concerne la taille de la population (77 %)<sup>17</sup>. A noter la part importante d'enfants venant à plusieurs au sein d'une même voiture (~ 75 %). Il est probable que la part modale de la voiture soit également assez élevée dans les autres écoles de l'entité.

Outre en voiture, 20 % des enfants sondés viennent à pied, une part qui n'est donc pas négligeable. Les observations de terrain réalisées dans le cadre du PCM ont montré que de nombreux enfants viennent à pied également dans les autres écoles de l'entité.

Si la part modale du bus est relativement faible dans l'enquête (1%), il ressort des observations que ce mode de transport est utilisé par de nombreux enfants scolarisés dans le centre urbain, en particulier par les adolescents suivant l'enseignement secondaire.

Le vélo est en revanche assez peu utilisé (part modale de 1% dans l'enquête). Parmi les principales raisons évoquées par les parents dans l'enquête quant à la non-utilisation du vélo par leurs enfants pour se rendre à l'école, le fait que ce soit « trop dangereux » et le « manque d'aménagement ».

<sup>17</sup> Région Wallonne (2010), « Bilan générale des enquêtes de mobilité scolaire »



## 10.3 La visibilité, la sécurité et l'accessibilité des écoles

### 10.3.1 Visibilité des abords d'écoles

#### *Des écoles marquées par la présence des panneaux réglementaires*

La présence de tous les établissements scolaires est bien signalée par les panneaux F4a (zone 30) et A23 (endroits spécialement fréquentés par des enfants) rendus obligatoires par le code de la route.

En revanche, peu de panneaux/totems additionnels de type « Ralentis... tu arrives près de mon école ! », etc., venant renforcer ce signal sont à relever. L'un des directeurs d'écoles interrogés dans le cadre de ce PCM a d'ailleurs évoqué la nécessité de mettre de tels dispositifs aux abords des écoles.

De même, rares sont les écoles près desquelles la reproduction au sol du signal A23 vient renforcer le message. Et lorsqu'il est présent, la peinture s'efface dans certains cas.

#### *Un mobilier urbain assez sobre, ne renforçant que très peu la visibilité des abords d'écoles*

Le traditionnel mobilier urbain coloré de rouge et de jaune équipe les voies régionales de circulation le long (ou à proximité) desquelles sont implantées des écoles, mettant en évidence la proximité des celles-ci et la présence possible de nombreux enfants. C'est le cas chemin du Vieux



Photo 72 : Abords d'école de Blicquy



Photo 73 : Abords d'école de Chapelle-à-Wattines

Pont (Centre Educatif Saint-Pierre), rue Saint-Martin (Institut Saint-François De Sales), avenue de Loudun (école communale de Vieux-Leuze), et rue de Condé (école communale de Bon-Air sise à proximité directe, dans la rue du Bergeant) ; soit des voiries assez fortement fréquentées par les automobilistes.



Photo 74 & Photo 75 : Abords d'école de Vieux-Leuze et Centre Educatif Saint-Pierre

En revanche sur les voies communales, si des potelets, barrières, etc., équipent les écoles, la sobriété des couleurs choisies et l'absence d'uniformité entre les différents établissements ne contribuent pas à renforcer la visibilité de leurs abords.



Photo 76 & Photo 77 : Abords d'école de Chapelle-à-Wattines et de l'Ecole Fondamentale Communale de Leuze 2



## 10.3.2 Accessibilité piétonne

### ***Des trottoirs généralement présents aux abords immédiats des écoles...***

Globalement, l'ensemble des écoles présentes sur le territoire communal disposent d'un trottoir à leurs abords immédiats.

Le cas de l'Institut La Porte Ouverte est toutefois à relever. Celui-ci est dépourvu de tout aménagement pour les piétons, obligeant les étudiants à se déplacer sur la chaussée – notamment s'ils proviennent ou se dirigent vers l'arrêt de bus ou le parking automobile situé à proximité.



Photo 78 & Photo 79 : Abords de l'Institut La Porte Ouverte à Blicquy

### ***... mais dont la qualité laisse parfois à désirer***

Si des trottoirs sont présents aux abords directs de la plupart des écoles, la qualité du revêtement de ceux-ci n'est pas toujours des plus optimales.

L'exemple du Centre Educatif Saint-Pierre est assez parlant à cet égard, et doit d'autant être mis en évidence qu'il s'agit de l'école la plus fréquentée de la commune (> 1.700 élèves ; 40% de la population scolarisée à Leuze-en-Hainaut). Du côté du chemin du Vieux Pont, où se trouve un premier accès, les trottoirs voient leur espace de circulation dédiés aux piétons réduit par la présence de végétations arbustives et

de voitures stationnées sur la portion reliant le Centre Educatif à la rue d'Ath. Tandis que la portion de trottoir reliant le Centre Educatif au boulevard du Prince Régent – sur lequel se trouve l'arrêt de bus – est pour sa part non revêtu en dur, et parsemé d'obstacles (panneaux de signalisation implantés en plein milieu).



Photo 80 & Photo 81 : Trottoirs de part et d'autre du Chemin du Vieux entre la rue d'Ath et le CESP

Du côté de la Tour Saint-Pierre, le trottoir est relativement étroit (sur la portion reliant la rue d'Ath au Centre Educatif) et finit même par disparaître pour laisser place à une zone de stationnement organisé perpendiculairement au sens de la marche. Les élèves doivent donc se déplacer à l'arrière de voitures – dont le démarrage potentiel s'effectue généralement en marche arrière (et donc avec peu de visibilité) – et le long de la chaussée qui est par ailleurs peu large.

Le chapitre relatif à la circulation piétonne avait en outre mis en évidence que la traversée de l'avenue de la Résistance, empruntée par de nombreux écoliers du Centre Educatif Saint-Pierre, est problématique dans la mesure où le lieu est particulièrement peu lisible.





Photo 82 & Photo 83 : Tour-Saint-Pierre, cheminement depuis la rue d'Ath

### ***Des traversées piétonnes pas toujours optimales***

La qualité des traversées piétonnes au droit des établissements scolaires est assez variable. Les traversées situées sur voiries régionales sont éclairées, rendues visibles par un mobilier urbain, mais ne disposent pas toujours d'abaissement de trottoirs. Sur les voiries communales, celles-ci ne disposent pas d'un éclairage spécifique, et sont rarement mises en évidence.

Outre la traversée de l'avenue de la Résistance dont question ci-avant, d'autres traversées piétonnes sont pointées comme étant particulièrement peu sécurisantes ou placées à des endroits inadéquats. C'est le cas de la traversée sise devant l'école communale de Chapelle-à-Wattines. Celle-ci aboutit en partie sur la place (utilisée comme espace de stationnement) et en partie sur la zone où le trottoir est le plus étroit.

Un constat similaire peut être effectué pour la traversée sise devant l'école communale de Pipaix, où la traversée aboutit sur l'espace utilisé comme zone de stationnement. Aucun cheminement n'est prévu pour canaliser le flux des piétons depuis la traversée jusqu'à l'entrée de l'école.



Photo 84 : Abords de l'école communale de Chapelle-à-Wattines



Photo 85 : Abords de l'école communale de Pipaix

### ***Une accessibilité piétonne des écoles qui doit globalement être améliorée***

Dans l'ensemble l'accessibilité piétonne des écoles doit être améliorée. Comme vu ci-avant, si des trottoirs et traversées sont généralement présents aux abords des écoles, ceux-ci ne sont pas toujours optimaux. En outre, cette accessibilité ne doit pas se voir uniquement dans le périmètre immédiat des écoles mais aussi à une échelle plus large. Or, comme vu au chapitre relatif aux déplacements à pied, dans le centre urbain les infrastructures piétonnes ne sont pas toujours de bonne



qualité et le déplacement des piétons pas toujours des plus agréables, alors que dans les villages, les espaces publics sont en général dépourvus d'infrastructure piétonne (de qualité).

### 10.3.3 Accessibilité à vélo

#### ***Peu d'écoles disposant de dispositifs de stationnement pour vélos***

Hormis les écoles communales de Thieulain et Pipaix, aucune autre école ne dispose de dispositifs de stationnement pour vélos. En outre, le modèle de type « pince-roue » choisi n'est pas optimal (et pas recommandé) car ne permet pas d'accrocher le cadre du vélo de manière sécurisée. Les dispositifs ne sont pas non plus couverts.



Photo 86 & Photo 87 : Dispositifs de stationnement pour vélos devant l'école communale de Thieulain (g.) et le CESP Pipaix (dr.)

#### ***Des voiries peu confortables pour les déplacements à vélo***

Pour rappel, les voiries desservant la commune ne sont pas souvent des plus confortables pour les déplacements à vélo, c'est davantage encore le cas pour des enfants ou adolescents. En outre, l'anarchie qui règne aux abords de certaines écoles durant les périodes d'entrée et de sortie d'école renforce le sentiment d'insécurité, voire l'insécurité, des cyclistes aux abords des écoles. Actuellement, les écoles présentent donc une accessibilité à vélo assez mauvaise, ce qui explique en partie le nombre

peu élevé d'enfants qui se rendent à l'école à vélo, malgré le potentiel – nombre d'enfants habitant à distance cyclable de leur école. Cette raison est également pointée par tous les directeurs d'écoles interrogés, pour expliquer le nombre très faible de cyclistes parmi leurs élèves.

### 10.3.4 Accessibilité en transport public

#### ***Un bonne accessibilité en transport public des écoles situées à proximité de la gare***

Les écoles situées à proximité de la gare des trains et des bus de Leuze disposent d'une assez bonne accessibilité en transport public. Celle-ci est desservie, pour rappel, par des trains IC et quatre lignes de bus permettant un accès depuis les zones urbanisées environnantes. C'est notamment le cas des écoles secondaires et de la HELHa dont les populations scolaires sont aussi les plus à même de se rendre en transport public à l'école. D'ailleurs, nombre d'entre ces élèves/étudiants se rendent à l'école en bus ou train.

Les connexions piétonnes entre la gare et ces différentes écoles doivent toutefois être encore améliorées en vue de les rendre plus confortables et sécurisantes (cf. section 3.1.1 p. 29).

Par ailleurs, la qualité de certains arrêts de bus doit l'être également au vu de leur fréquentation. C'est le cas de l'arrêt Leuze-SNCB fréquenté par des dizaines de jeunes, mais aussi des arrêts « Collégiale Saint-Pierre » situé Tour-Saint-Pierre et « Centre Educatif Saint-Pierre » situé Chemin du Vieux Pont. Bien que le premier soit muni d'un banc, tous deux ne sont équipés que très sommairement ; pas d'abri, pas de poubelle, et pas de revêtement en dur pour l'arrêt CESP. Il en va de même pour l'arrêt « Institut technique » situé rue d'Ath. Bien que moins fréquenté, il occupe une position stratégique puisqu'il se trouve à proximité de plusieurs écoles (CESP, HELHa, Institut Saint-François de Sales) ainsi que divers pôles de déplacements (bibliothèque, centre culturel, maison de l'emploi, Forem...).



### **Un arrêt de bus à proximité des autres écoles**

Les autres écoles disposent d'une (nettement) moins bonne accessibilité en transport public. Un arrêt de bus est présent à proximité de pratiquement l'ensemble des autres établissements scolaires (< 300 mètres), mais celui-ci n'est généralement desservi que par une ligne de bus et avec des fréquences relativement faibles – ne permettant par exemple pas à un parent de venir conduire ou rechercher son/ses enfant(s) à l'école.

Trois écoles ne disposent pas d'un arrêt de bus à proximité immédiate de leur établissement : il s'agit du CESP2 rue du Bois (550m), du CESP3 rue du Moulin (600m) et de l'Institut de la Porte ouverte (650m).

### **Le transport scolaire, disponible pour une partie des enfants**

Le transport scolaire est un service de bus organisé par la Région wallonne « *en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée* »<sup>18</sup>.

Afin d'en bénéficier l'enfant doit réunir les trois conditions suivantes :

- Habiter à plus d'1km de son école ;
- Ne pas avoir la possibilité d'utiliser une ligne régulière du TEC pour se rendre à l'école ;
- Se rendre à l'école la plus proche de son domicile, parmi celles qui répondent notamment à son choix confessionnel ou non confessionnel.

---

<sup>18</sup> Source : [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)

## 10.3.5 Accessibilité en voiture et stationnement

### **Un stationnement particulièrement problématique aux abords du Centre Educatif Saint-Pierre (Tour Saint-Pierre)**

Aux abords du Centre Educatif les besoins importants en stationnement induits par l'établissement scolaire ne sont pas rencontrés. Il en résulte un stationnement sauvage en de nombreux endroits aux abords de l'école, ainsi que des embarras de circulation dans la zone durant les périodes d'entrée et de sortie d'école. Ce stationnement et ces embarras de circulation impactent aussi le déplacement des piétons et des cyclistes, notamment des enfants se rendant à l'école (cf. section 6.3.3, p.67 ; et section 10.3.2, p. 111).

### **Un stationnement sauvage aux abords d'autres établissements scolaires**

De manière générale, le stationnement aux abords des écoles est souvent problématique, et entraîne des situations dangereuses et insécurisantes pour les enfants. Outre aux abords du Centre Educatif Saint-Pierre (Tour Saint-Pierre), ce constat vaut également pour d'autres écoles présentes sur le territoire communal. C'est le cas des écoles situées le long de la rue du Rempart (Leuze), de la rue du Bois (Leuze), ou encore de la rue du Couvent (Blicquy), où des (nombreux) parents n'hésitent pas à se stationner sur le trottoir au plus près de l'entrée de l'établissement scolaire, et ce, même quand des places de stationnement sont disponibles quelques mètres plus loin.





Photo 88 & Photo 89 : Stationnement sauvage aux abords de l'école CESP 2 (Leuze) et de l'école communale (Blicquy)

Autre situation à relever, l'absence d'organisation du stationnement aux abords de certaines écoles engendrant des situations conflictuelles entre les usagers. Ce constat s'applique spécifiquement aux écoles situées en cœur de village à proximité de vastes espaces publics, comme à Pipaix ou Chapelle-à-Wattines.



Photo 90 & Photo 91 : Espace public peu lisible aux abords des écoles communales de Chapelle-à-Wattines et Pipaix

## 10.4 Bilan

### En ce qui concerne la population scolaire et son origine

- ⇒ Plus de 4.200 élèves/étudiants répartis dans 20 implantations scolaires
- ⇒ 75% de la population scolaire dans le centre urbain, la Tour-Saint-Pierre comme principale zone à enjeux
- ⇒ La voiture, mais aussi la marche, les transports publics (et le vélo) comme modes de déplacement pour se rendre à l'école

### En ce qui concerne la sécurité, la visibilité et l'accessibilité des abords d'écoles

- ⇒ Des abords d'écoles marqués par les signaux réglementaires... mais des abords d'écoles pas toujours aisément visibles
- ⇒ Des trottoirs généralement présents aux abords immédiats des écoles... mais pas toujours de bonne qualité
- ⇒ Des traversées piétonnes pas toujours optimales
- ⇒ Une accessibilité piétonne qui doit aussi être améliorée à plus large échelle
- ⇒ Très peu de dispositifs de stationnement pour vélos aux abords des écoles, et des voiries peu adaptées aux déplacements à vélo
- ⇒ Une bonne accessibilité en transport public des écoles situées à proximité de la gare
- ⇒ Un arrêt de bus situé à proximité des autres écoles mais généralement faiblement desservi
- ⇒ Le transport scolaire accessible pour une partie de la population
- ⇒ Un stationnement particulièrement problématique aux abords du Centre Educatif Saint-Pierre (Tour Saint-Pierre)
- ⇒ Un stationnement sauvage aux abords d'autres établissements
- ⇒ Une gestion du stationnement à parfaire aux abords de l'école de Vieux Leuze



# 11. Services de mobilité

## 11.1 Introduction

***Les services de mobilité, une composante de plus en plus importante de la mobilité***

Les services de mobilité sont une composante essentielle de la mobilité dans les zones rurales, mais aussi dans les zones plus urbaines. Cette section reprend les différents services aujourd'hui offerts à la population.

## 11.2 Les services offerts à la population

***Des services à destination des personnes à mobilité réduite et de personnes dans le besoin***

Plusieurs services permettent aux citoyens à mobilité réduite et/ou dans le besoin de se déplacer :

- Depuis plus de 10 ans, le CPAS de Leuze-en-Hainaut offre un service de taxi social aux personnes âgées de plus de 60 ans, aux demandeurs d'emploi, aux bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale, aux personnes à mobilité réduite ou reconnues invalides, et aux jeunes mamans. Le service est disponible du lundi au vendredi de 8h à 16h.

Ce service connaît un succès grandissant, passant de 1.635 courses en 2016 (soit plus de 30 courses/semaine), à 2.091 en 2018 (soit 40 courses/semaine). Cette tendance se confirme en 2019, avec déjà près de 725 courses sur les 15 premières semaines de l'année (soit près de 50 courses/semaine).

- Handicap-car, partenaire des TEC, offre un service de transport porte-à-porte de personnes à mobilité réduite en province de Hainaut. Le service est gratuit pour les personnes possédant un abonnement 65+, et à faible coût pour les autres personnes ;
- Des sociétés privées offrent également un service de transport pour les personnes à mobilité réduite (Transport CLL, etc.).

***Le service de transport scolaire de la Région wallonne accessible pour une partie de la population***

Ce service de transport par bus organisé par la Région wallonne a pour but « *d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée. Aussi appelé « ramassage scolaire », ce service répond donc à un besoin spécifique, lorsque la voiture, le bus TEC, le train ou la mobilité douce ne permettent pas de rejoindre son école* »<sup>19</sup>.

Les élèves doivent répondre aux trois conditions suivantes afin de pouvoir bénéficier de ce service :

- Habiter à plus d'1km de son école ;
- Ne pas avoir la possibilité d'utiliser une ligne régulière du TEC pour se rendre à l'école ;
- Se rendre à l'école la plus proche de son domicile, parmi celles qui répondent notamment à son choix confessionnel ou non confessionnel.

<sup>19</sup> Source : [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)



## 11.3 La communication

### ***Une large place accordée à la mobilité sur le site internet de la Commune...***

Le site internet de la Commune dédie, depuis cette fin d'année 2018, une large place à la mobilité et accompagne le citoyen dans ses déplacements quotidiens. Ce dernier peut trouver des informations utiles sur les déplacements à vélo, sur le stationnement, sur les déplacements en transport public par le biais des sites internet des sociétés concernées (SNCB, TEC-Hainaut). Le site informe les habitants sur les démarches à effectuer pour demander la réalisation d'un emplacement de stationnement pour PMR à proximité de son domicile.

Outre relater des informations, ce site fait également la promotion des modes actifs et de leurs bienfaits. Il permet aux citoyens d'effectuer des propositions et de formuler des demandes d'aménagements qui les aideraient dans leurs pratiques quotidiennes.

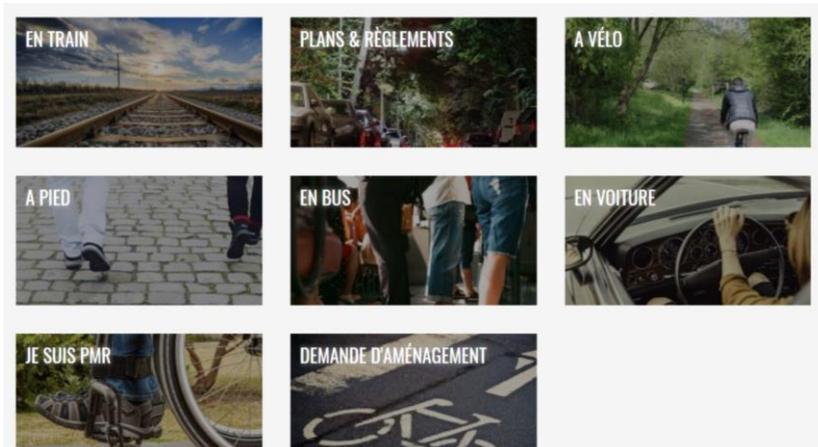


Figure 27 : Les différents sous-onglets développés dans le volet "Je me déplace" sur le site internet de la commune – Source : Commune de Leuze-en-Hainaut

### ***... un volet qui peut encore être complété et développé***

Le volet dédié à la mobilité ne renseigne en revanche pas les services de mobilité offerts au sein de la commune (Taxi social, Transport scolaire), ne liste pas les lignes de bus desservant le territoire, ne donne aucune information sur les sentiers et chemins, etc., et pourrait être complété et développé.

Certaines informations relatives aux différents types d'aménagements cyclables ne sont en outre pas totalement correctes.

## 11.4 Bilan

- ⇒ Une offre de services pour les personnes à mobilité réduite et personnes dans le besoin, et un service de transport scolaire accessible pour une partie de la population
- ⇒ Une large place accordée à la mobilité sur le site internet de la Commune... mais un volet qui peut encore être complété et développé



## 12. Dynamique communale

### 12.1 Evolution de la population

#### ***D'importantes réserves foncières au sein des ZACC***

La quasi-totalité des zones d'habitat et zones d'habitat à caractère rural au plan de secteur sont aujourd'hui urbanisées. Les réserves foncières au sein de la commune se trouvent essentiellement dans les zones d'aménagement communal concerté (ZACC). Celles-ci, cumulées, présentent une superficie assez importante et sont essentiellement concentrées au sein de l'agglomération de Leuze. Etant donné le solde naturel négatif à Leuze-en-Hainaut (cf. section 2.4.1 p. 24), la croissance de la population dans les prochaines années devrait être essentiellement le fait de l'urbanisation de ces ZACC. Au stade de la rédaction du présent Plan, seule la ZACC présente à l'ouest du noyau urbain – qui est aussi la plus vaste – faisait l'objet d'un projet d'urbanisation (cf. ci-après). Celui-ci prévoit la création de 600 à 800 logements devant accueillir de l'ordre de 1.350 à 1.800 nouveaux habitants<sup>20</sup>, ce qui représenterait un accroissement de l'effectif de population leuzois de 10 à 20 %.

### 12.2 Projets de développement

Deux projets majeurs de développement sont prévus à Leuze-en-Hainaut dans les années à venir ; un projet de développement urbain et un projet de développement économique. Ces deux projets sont à intégrer dans les réflexions du présent PCM, puisqu'ils auront une importance notable sur les futurs déplacements au sein du territoire communal. De même, divers projets sont envisagés dans le quartier Saint-Martin, et le PCDR ambitionne la création de multiples maisons de

<sup>20</sup> Estimation faite sur base de la taille moyenne des ménages actuelle à Leuze-en-Hainaut (2,27 habitants/ménage).

village et espaces communautaires dans les cœurs de villages dont il faudra également tenir compte. L'ensemble de ces projets sont succinctement décrits ci-après.

#### ***Construction d'un « Quartier Nouveau » à proximité du centre-ville***

Le projet du « Quartier Nouveau » tire ses origines du constat de l'attractivité croissante des villages de la commune au détriment de son pôle urbain. La Collège a dès lors imaginé ce projet de quartier agri-urbain, qui combinerait les avantages de la ville à ceux de la campagne, et ce, dans le but de renforcer l'attractivité du centre-ville en déclin, tout en s'inscrivant dans une politique de développement durable.



Figure 28 : Projet "Quartier Nouveau" – Source : Arcea, CA&G Architecture

Le projet prendra forme au sein de la ZACC « Bon Air » qui se trouve à l'ouest du centre de Leuze et qui est aujourd'hui essentiellement constituée de prairies, et s'étendra sur une superficie de 40ha. L'espace



au sein de ce nouveau quartier sera réparti de façon à laisser une grande place à l'agriculture, qui occupera environ 75% de l'espace. Les 600 à 800 logements prévus se situeront principalement au nord du quartier, à l'arrière de l'avenue de la Libération, et présenteront divers types de gabarits afin d'accueillir une population assez mixte. Outre les activités agricoles et le logement, le quartier abritera des équipements de proximité (crèches, commerces...), des espaces verts publics et des activités agroéconomiques. Le tout sera organisé autour de liaisons cyclopiédestres, dont la ligne du RAVeL L86, afin de privilégier les déplacements avec des modes actifs.

Ce projet de nouveau quartier, qui devrait voir le jour à moyen/long terme, devrait avoir pour conséquence d'augmenter considérablement le volume de population au centre-ville, et de facto les besoins en déplacements depuis et vers l'ouest de ce centre.

### ***Divers projets dans le quartier Saint-Martin***

Au sein du quartier Saint-Martin, divers projets devraient voir le jour, qui auront également un impact sur la mobilité.

Le premier concerne l'aménagement d'un home pour 80 personnes handicapées sur le terrain actuellement non bâti qui se trouve à l'arrière de la maison de la cohésion sociale. L'établissement devrait en principe générer 75 emplois directs et 30 emplois indirects, et donc de nombreux déplacements quotidiens vers et depuis celui-ci. Au stade de la rédaction du présent Plan, aucune demande de permis n'avait toutefois été introduite.

Par ailleurs, en lieu et place de l'ancien collège Saint-Eloi, une trentaine de maisons devraient voir le jour. Le permis de démolition a déjà été accordé au promoteur, qui doit encore affiner et faire approuver son projet.

Enfin, la Ville a comme projet d'acquérir les pâtures situées au cœur de l'îlot Saint-Martin, dans le but de (re)créer une liaison cyclo-piétonne qui permette de traverser l'îlot en longeant l'Herseau. La version actuelle du

projet envisage de relier le centre culturel et la bibliothèque de la rue d'Ath à la rue Pont Saint-Martin, ainsi qu'à la rue de la Bonneterie via l'impasse Saint-Denis. A terme, une liaison depuis la rue Saint-Martin à travers le projet Saint-Eloi devrait être créée.

### ***Extension de la zone d'activité économique***

Pour rappel, les activités économiques à Leuze-en-Hainaut sont essentiellement réparties dans le parc d'activité économique de Leuze-Europe qui s'étend en périphérie nord et est du centre-urbain et se compose de trois unités : « Leuze Vieux Pont », au nord de la N7 à proximité immédiate du croisement de cette dernière avec la N60d ; « Leuze Europe I », directement au sud-ouest de ce croisement ; et « Leuze Europe II » dans le prolongement vers le sud de Leuze Europe I. Ces trois zones hébergent ensemble plus de 20 entreprises et environ 2.200 emplois. La zone « Leuze Europe II » a encore la capacité d'accueillir une quinzaine d'entreprises.

Afin d'éviter la saturation du parc et d'anticiper les besoins des entreprises, IDETA a prévu d'étendre le PAE avec l'aménagement d'une quatrième zone, « Leuze Europe III », dans le prolongement sud-ouest de Leuze Europe II. Cette extension de 25 ha sera composée d'une zone d'activité économique industrielle de 9 ha et d'une zone d'activité économique mixte de 17 ha. A terme, « Leuze-Europe III » devrait accueillir 375 à 500 emplois. Le démarrage des travaux est prévu pour 2024, et la mise à disposition des terrains pour les entreprises est prévue pour fin 2025/début 2026.

Cette extension, combinée à l'accueil d'entreprises supplémentaires à « Leuze-Europe II » va donc augmenter considérablement le nombre de déplacements quotidiens vers et depuis ce PAE, qu'ils soient générés par les travailleurs ou l'activité elle-même – renforçant l'intérêt de prendre les mesures nécessaires en vue de bien signaler les zones d'activité économique et de garantir leur bonne accessibilité multimodale.



Par ailleurs, l'IDETA a interpellé la Région wallonne en vue de réaménager le carrefour N7/N526/Vieux Pont, un carrefour accidentogène amené à absorber un trafic encore plus conséquent à l'avenir suite au développement des activités économiques dont question ci-avant (cf. ci-après).

### ***Création de maisons de villages et d'espaces communautaires***

Le PCDR ambitionne la création de maisons de villages et d'espaces communautaires dans de nombreux cœurs de villages (Tourpes, Grandmetz, Blicquy, Gallaix, Chapelle-à-Oie, Chapelle-à-Wattines) qui vont générer des besoins en déplacements essentiellement de courte distance – renforçant dans ce cas la nécessité de porter une attention particulière à la qualité et au confort des déplacements à pied, à vélo (ou via des engins de micro-mobilité) dans les villages.

## **12.3 Projets de mobilité**

Par ailleurs, plusieurs projets d'infrastructures de transport sont prévus à court ou plus long terme sur le territoire communal, et sont à prendre en considération dans le cadre du présent plan car ils vont avoir une influence sur la mobilité communale :

- Le développement du RAVeL sur l'ancienne ligne 86 vers Frasnes-lez-Anvaing ;
- La suppression de passages à niveau (PN) ;
- La reconfiguration du carrefour N7/N526 ;
- La rénovation de la Grand-Place (et d'autres espaces publics) ;
- La création d'un nouvel espace de stationnement à proximité de la gare ;
- Le réaménagement du tronçon en impasse du chemin du Vieux Pont.

En sus, le PCDR projette la création de liaisons douces en vue de resserrer les liens villageois. Ces projets sont succinctement décrits ci-après.

### ***Développement du RAVeL sur l'ancienne ligne 86 vers Frasnes-lez-Anvaing (et Renaix)***

Actuellement, un itinéraire RAVeL connecte Basècle au centre de Leuze. Est prévu prochainement l'aménagement du tronçon desservant le nord du territoire communal entre le centre de Leuze et la limite septentrionale de la commune.

Par ailleurs, un projet prévoit l'extension de ce réseau en « Pré-RAVeL » entre la limite nord de la commune et Renaix sur une distance de 11,2 km. Dans un premier temps est concerné le tronçon entre la limite nord de Leuze-en-Hainaut et l'ancienne gare de Frasnes (3 km) pour lequel la Commune de Fransnes-lez-Anvaing a récemment lancé un appel d'offre (02/2019). Le second tronçon entre l'ancienne gare de Frasnes et le village de Dergneau, à la limite de la région flamande, sera aménagé ultérieurement.

L'ensemble de cet itinéraire devrait être opérationnel d'ici les 3 à 5 prochaines années, et constitue un atout non négligeable pour la commune, tant en ce qui concerne les déplacements au sein du territoire qu'avec les territoires situés au nord (Frasnes-lez-Anvaing, Renaix).

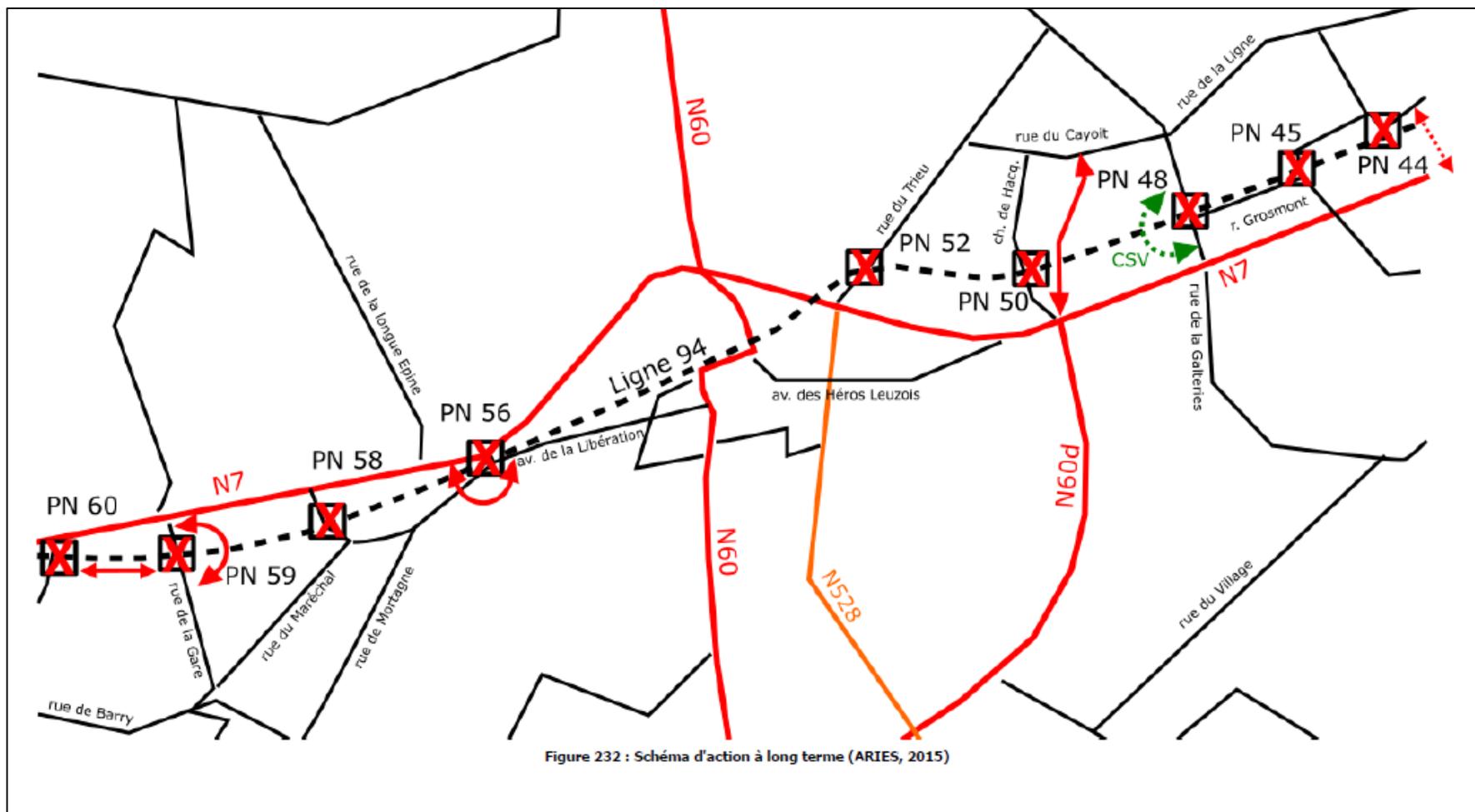
### ***Suppression des passages à niveau***

Depuis plusieurs années, Infrabel – en tant que gestionnaire de l'infrastructure et exploitant des chemins de fer belges – analyse les possibilités de suppression des passages à niveau qui sont des lieux accidentogènes.



Passage à niveau	Proposition	Mesures	Position Commune (01/2018)
<b>Court terme (dans l'année)</b>			
<b>PN 45</b>	Suppression	-	Accord, mais maintien de la structure existante
<b>PN 58</b>	Suppression	-	Accord
<b>Moyen terme (dans les 3 ans)</b>			
<b>PN 44</b>	Suppression	Création d'un accès alternatif à la prairie et au bois situés aux abords du passage à niveau.	Accord
<b>PN 60</b>	Suppression	Réalisation d'une voie de déviation vers le PN59 ou l'ouvrage d'art le substituant	Accord, moyennant voie de déviation via chemin de Barisoeul
<b>Long terme (&gt; 3 ans)</b>			
<b>PN 56</b>	Suppression	Réalisation d'un ouvrage d'art au droit de ce dernier.	Accord. La Commune a fait plusieurs propositions de mesures complémentaires retenues par Infrabel parmi lesquels la création d'un couloir sous-voie à hauteur de l'actuel PN pour la mobilité active.
<b>PN 59</b>	Suppression	Réalisation d'un ouvrage d'art au droit de ce dernier.	La Commune souhaite son maintien
<b>PN48-50-52</b>	Suppression	Réalisation d'une nouvelle route de liaison entre le giratoire de la N7 et Chapelle-à-Wattines.  Un couloir sous-voies est également prévu au droit du PN48 afin de maintenir une liaison cyclo-piétonne entre les parties nord et sud de la ligne de chemin de fer.	La Commune souhaite le maintien des PN48 et PN52.  Pour la commune, l'aménagement d'une nouvelle route de déviation n'est possible que si la rue du Coyoit est réaménagée. Elle souhaite que soit également vérifiée la faisabilité de cet aménagement eu égard aux terrains à bâtir.





Outre la sécurité routière, les autres principales raisons évoquées par Infrabel justifiant leur volonté de supprimer ces passages à niveau sont l'impact sur la vitesse commerciale des lignes de train, le coût élevé de maintenance de ces passages à niveau, ou encore les problèmes de congestion de trafic au PN.

Pour chacun des 9 passages à niveau présents sur le territoire communal une étude commanditée par Infrabel a évalué les possibilités de suppression de ceux-ci, ainsi que les mesures à prendre les cas échéants. Les solutions envisagées ont été soumises à la Commune pour avis et différents échanges ont eu lieu entre celle-ci et Infrabel. Le tableau ci-avant synthétise l'état actuel des propositions faites par Infrabel et la position de la Commune à cet égard (01/2018). Globalement Infrabel envisage la suppression de l'ensemble des passages à niveau. Si la Commune marque son accord pour la majorité d'entre elles, elle souhaite en revanche le maintien de certains passages à niveau (PN48, PN52, PN59). Elle formule également plusieurs recommandations en faveur des modes actifs (cf. tableau ci-avant).

Aucune décision définitive n'a été prise à ce stade par Infrabel, qui tiendra compte des réflexions et actions envisagées dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, en particulier celles concernant les modes actifs (réseau de liaisons inter-villages).

### **Reconfiguration du carrefour N7/N256**

Comme vu au chapitre 7.1.3, le carrefour N7/N526/Vieux Pont constitue le carrefour ayant enregistré le plus d'accidents avec blessé(s) grave(s) au sein de la commune. En 2017, celui-ci a fait l'objet d'un audit par la Direction des Routes de Mons suite à l'interpellation d'IDETA soulignant le fait que ce carrefour devrait être amené à absorber un trafic encore plus conséquent à l'avenir dû au développement du parc d'activité économique. L'audit a mis en évidence qu'il s'agissait d'une « zone à moyen risque » et que lors des visites de terrain effectuées dans ce cadre, de très nombreux comportements problématiques ont été

observés (non-respect des feux, non-respect des règles de priorité, forçage de passage, non-respect du marquage routier...). Deux options ont alors été envisagées pour ce carrefour : le maintien d'une gestion par feux de signalisation et la mise en place d'un giratoire. Celles-ci ont été présentées en juin 2017 en CPSR (Cellule Provinciale de la Sécurité Routière) qui a conclu que si ces options constituent des possibilités envisageables, le choix du mode de carrefour devra être affiné dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité.

### **Rénovation de la Grand-Place (et d'autres espaces publics)**

Depuis de nombreuses années déjà, la Commune a la volonté de réaménager la Grand-Place de Leuze, en réduisant l'espace dévolu à la voiture pour en faire un espace public plus convivial, favorisant la mobilité active. Depuis 2014 ce projet est sur la voie de la concrétisation puisqu'un budget a été alloué à cet effet par la Région, et qu'un bureau d'études a été mandaté pour réaliser la mission. Ce dernier a présenté, en septembre 2017, un premier projet à la population qui a pu émettre son avis. A la suite de cette consultation, les plans ont été quelque peu revus et adaptés.



Figure 29 : Projet de réaménagement de la Grand-Place



La version actuelle du projet prévoit la traversée de la Grand-Place en sens unique, depuis la place du Jeu de Balle jusqu'au rond-point au croisement des rues de Tournai, Vandervelde et Grand'Rue. La Place du Jeu de Balle, qui pourra être contournée comme un rond-point, accueillera l'essentiel de l'offre en places de stationnement, qui sera diminuée de 27 places sur la Grand-Place, passant de 194 à 167 emplacements. Toute la zone sera en outre mise en zone 30, afin d'assurer une meilleure cohabitation des différents modes de déplacements dans le périmètre.

A ce jour, la demande de permis unique (le projet s'étend sur voiries régionale et communales) n'a toutefois pas encore été introduite.

#### ***Création d'un nouvel espace de stationnement à proximité de la gare... pour diminuer la pression en stationnement devant LeuzArena***

La Ville projette la création d'un nouveau parking rue du Pont de la Cure, entre le parking de la SNCB et l'actuelle zone de stationnement située en marge de LeuzArena. Ce nouveau parking aura une capacité de 53 places pour les voitures (dont 2 places pour les PMR) et de quelques places pour le stationnement des motos.

Avec la création de ce parking, la Ville souhaite diminuer la pression en stationnement des navetteurs sur le parking LeuzArena, où les autorités communales voudraient voir se garer davantage de visiteurs du centre sportif, afin de diminuer la pression en stationnement induite par ceux-ci sur la rue de Tournai.

#### ***Réaménagement et prolongement du tronçon en impasse du chemin du Vieux Pont***

La Ville prévoit de réaménager et prolonger le tronçon en impasse du chemin du Vieux Pont dans le but notamment de permettre la création de garages à l'arrière des terrains des riverains concernés, afin de réduire la pression en stationnement le long du chemin du Vieux Pont. Par

ailleurs, la Ville prévoit la création de 33 emplacements de parking pour voiture le long de ce tronçon.

#### ***Création de liaisons douces et aménagement d'espaces publics***

Enfin, parmi les projets définis par le PCDR et qui doivent être pris en considération :

- La création d'un réseau de liaisons douces sur le territoire communal en vue de faciliter les déplacements à pied et à vélo entre les différents villages de la commune, et avec le centre urbain ;
- Le réaménagement d'espaces publics en cœurs de villages, en vue de les rendre plus conviviaux et d'en faire des espaces de rencontre plutôt que de passage.

## 12.4 Projets de développement sur les territoires voisins

#### ***Extension du parc d'activité économique POLARIS***

Sur les territoires communaux voisins de Péruwelz et Belœil, l'extension du parc d'activité économique Polaris pourrait aussi avoir une influence sur la mobilité au sein du territoire leuzois. Ce projet vise à étendre le parc d'activité économique sur une soixantaine d'hectares, ce qui revient à doubler sa superficie actuelle. La finalisation de l'aménagement des 50 premiers hectares est prévue pour fin 2019, la mise à disposition des 15 hectares restants est prévue pour fin 2025/début 2026. Les besoins en déplacements vers ce PAE vont donc augmenter considérablement (975-1300 emplois supplémentaires). A cet égard, la Commune de Péruwelz maintient la réflexion (initiée dans son PCM) sur la mise en place d'une ligne Rapidobus entre la gare de Leuze, et le PAE Polaris.



## 12.5 Bilan

### **En ce qui concerne l'évolution des besoins en déplacements**

- ⇒ Des besoins en déplacements qui vont sensiblement s'accroître suite à la mise en œuvre de différents projets d'envergure (Quartier Nouveau, urbanisation et extension du PAE de Leuze-Europe)

### **En ce qui concerne les projets de mobilité**

- ⇒ Différents projets qui vont avoir un impact sur la mobilité communale (développement du RAVeL, suppression de passages à niveau, rénovation de la Grand-Place, etc.)

