

THEME 4 - DEPLACEMENTS ET ESPACE PUBLIC

16 Déplacements et espace public

16.1 PREAMBULE

16.1.1 Objectifs

Les **objectifs** de ce chapitre sont :

- Analyser la situation existante en matière de mobilité pour chaque mode de déplacement : transports privés, transports publics et modes doux;
- Faire un relevé des infrastructures existantes;
- Faire ressortir les points forts, les faiblesses et points noirs sur le territoire étudié, mais aussi définir quels sont les opportunités et enjeux liés à la mobilité de Rebecq.

16.1.2 Cartographie

Carte n° 11 : « Déplacements et activités économiques » échelle 1:10.000

16.1.3 Références et sources des données

Direction générale Statistique et Information économique du SPF Economie (ex-INS)
http://www.statbel.fgov.be/home_fr.asp

Site internet Carte du réseau SNCB
<http://ari.b-holding.be/root2/Folder20071209/Carte20071209.htm>

Site internet des TEC
<http://www.infotec.be>

Site internet de la commune de Rebecq
<http://www.rebecq.be>

Site internet du SPW dédié au RAVeL
<http://ravel.wallonie.be>

Site internet des sentiers de Wallonie
<http://www.sentiers.be>

Plan Communal de Mobilité de Rebecq

Site internet de la Maison du tourisme du Roman País
<http://www.tourisme-roman-pais.be/index.php/fr/sport-a-loisirs/329-les-randonnees-pedestres>

Site internet de Wallonie Bruxelles tourisme (WBT asbl)
http://www.opt.be/informations/communes___rebecq/fr/C/25123.html

Site interne de vélo RAVeL dédié aux balades en vélos en Belgique
<http://www.velo-ravel.net/>

16.2 LE RESEAU DE VOIRIES

La commune de Rebecq se situe dans la province du Brabant wallon.
Le réseau communal est composé de trois principales voiries d'envergure régionale : l'A8, la N6 et la N7, ainsi qu'une petite partie de la N280.

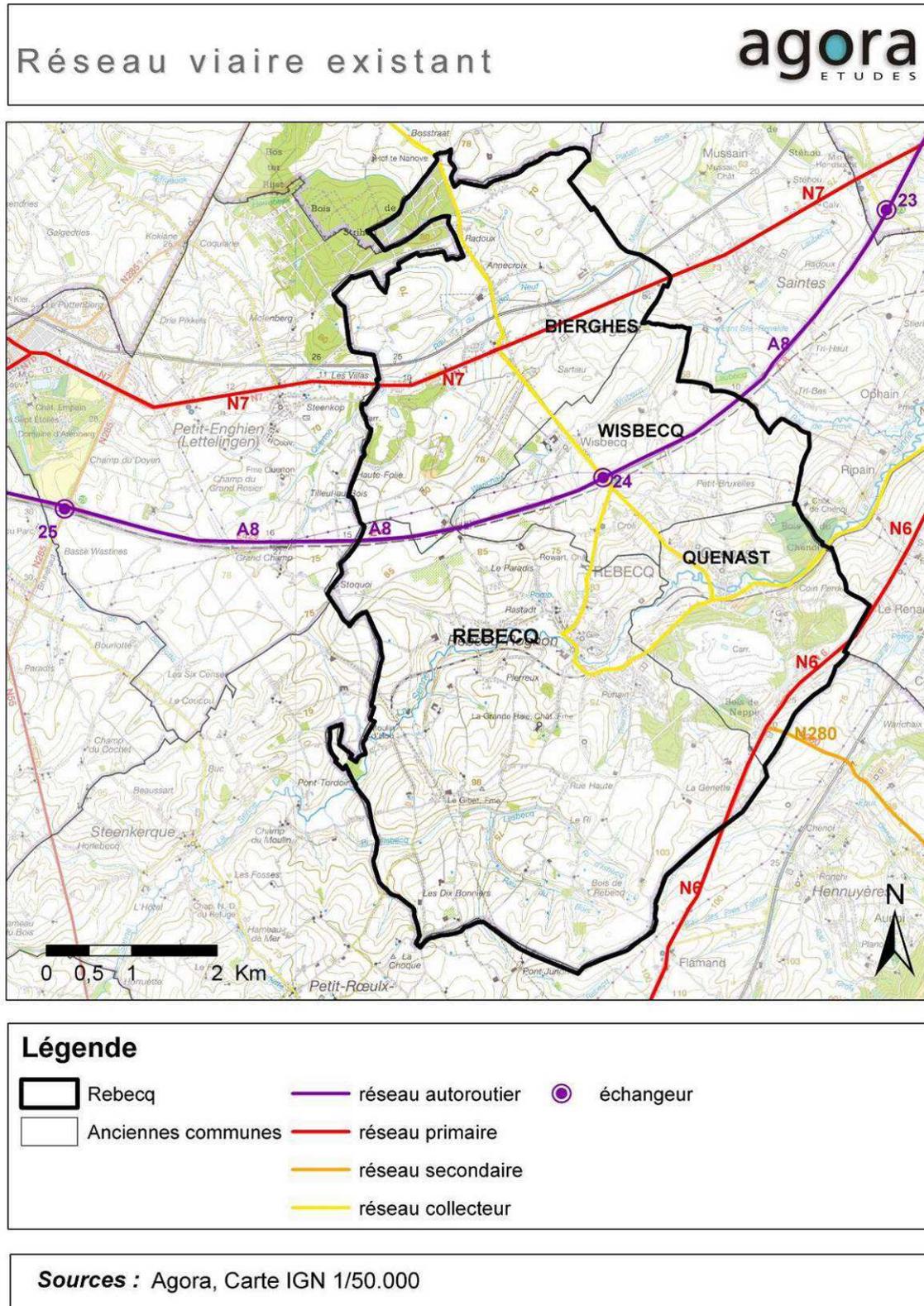


Figure 456 : Carte du réseau viaire existant

16.2.1 L'autoroute A8

De direction est-ouest, l'A8 coupe la commune en deux parties. Elle offre une bonne accessibilité vers la région bruxelloise, la région d'Ath et de Tournai avec un échangeur sur le territoire, n°24 « Quenast ».



Figure 457 : Photographie de l'A8 depuis le pont de la rue Haute Folie



Figure 458 : Photographie de l'échangeur 24 depuis la rue Sainte-Renelde

16.2.2 La N6

La N6, voirie du réseau primaire, traverse la partie sud-est du territoire, orientée nord-est/sud-ouest. Grâce à la N6, le territoire se trouve directement connecté à Bruxelles au nord, et à Mons, Soignies au sud. Elle rejoint l'A8 après la commune de Tubize.



Figure 459 : Photographie de la N6 en direction de Tubize



Figure 460 : Photographie de la N6 en direction de Soignies

16.2.3 La N7

Avec une orientation similaire à l'A8 (est-ouest), la N7, de type réseau primaire, permet de relier la commune à Hal d'un côté, puis à Ath et Tournai de l'autre. Elle double ainsi l'autoroute avec un tracé complètement parallèle à cette dernière sur Rebecq.



Figure 461 : Photographie de la N7 en direction de Hal, à l'entrée du centre de Bierghes



Figure 462 : Photographie de la N7 en direction d'Ath, avant l'entrée dans le centre de Bierghes



Figure 463 : Photographie de la N7 en direction d'Ath, au niveau du croisement avec la rue du Sartiau



Figure 464 : Photographie de la N7 en direction d'Hal, après le croisement avec la rue du Boussart

16.2.4 La N280

Située à l'extrême sud-est du territoire, une infime partie de cette voirie de réseau secondaire se trouve sur Rebecq. Cette faible emprise sur le territoire permet tout de même un accès direct à un échangeur de l'autoroute A8 allant vers Hal-Bruxelles au nord, Nivelles-La Louvière-Mons au sud.



Figure 465 : Photographie de la N280 en arrivant sur le territoire de Rebecq



Figure 466 : Photographie de la N280 en arrivant sur le territoire de Rebecq

L'ensemble du réseau régional présent sur la commune est fortement rectiligne. Les vitesses pratiquées par les automobilistes peuvent donc y être élevée, d'autant plus que ces voiries présentent des gabarits relativement larges.

16.2.5 Les voiries locales

Un petit réseau type collecteur assure les connections entre les différents villages et lieux d'urbanisation de la commune. Différentes voiries qui se succèdent forme la colonne vertébrale du réseau en partant du nord jusqu'au centre de Rebecq, avec une extension vers l'est pour accéder à Quenast.

Il comprend consécutivement du nord au sud :

- La rue du Radoux jusqu'à la N7.

Figure 467 : Photographie de la rue du Radoux, à l'entrée du centre de Bierghes, entre la voie ferrée et la N7

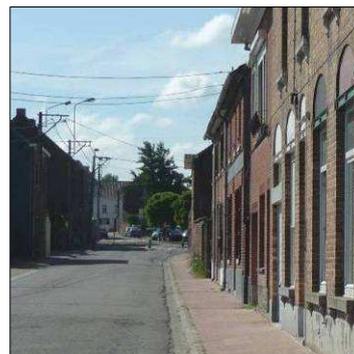




Figure 468 : Photographie de la rue du Radoux à l'extrême nord de la commune – hameau du Radoux



Figure 469 : Photographie de la rue du Radoux à l'extrême nord de la commune – hameau d'Annecroix

- La rue de Quenast puis la rue de Bierghes jusqu'à l'A8.



Figure 470 : Photographie du début de la route de Quenast après le croisement avec la N7



Figure 471 : Photographie de la fin de la route de Quenast, début de la rue de Bierghes, en direction du centre de Wisbecq

- La route industrielle jusqu'au centre de Quenast.



Figure 472 : Photographie du début de la route industrielle, au niveau de l'échangeur 24 de l'A8



Figure 473 : Photographie de la route industrielle en direction de Quenast

- La rue de la Station puis le chemin de Ripain jusqu'au bois de Chenois.

- La rue Sainte-Renelde puis la rue du Montgras de la sortie de l'A8 au centre de Rebecq.



Figure 474 : Photographie du début de la rue Sainte-Renelde depuis l'échangeur 24 de l'A8, en direction de Rebecq



Figure 475 : Photographie de la rue Sainte-Renelde en direction de Rebecq



Figure 476 : Photographie de la rue du Montgras, en direction de Rebecq



Figure 477 : Photographie du Montgras dans le centre de Rebecq, direction sud-ouest

- Les rues du Docteur Colson, du Tonnelier, du Pont, Trieu du Bois, Henri Delor et de Rebecq, du centre de Rebecq à la carrière de Quenast



Figure 478 : Photographie de la ruelle du Tonnelier, au centre de Rebecq, direction rue du Docteur Colson



Figure 479 : Photographie de la ruelle du Tonnelier, au centre de Rebecq, direction rue du Pont



*Figure 480 : Photographie de la rue du Pont
en direction de l'ancienne gare de Rebecq*

La commune de Rebecq est donc desservie par un réseau régional relativement important compte tenu de la surface du territoire, ce qui permet à la commune de bénéficier d'une bonne accessibilité depuis et vers les principaux pôles urbains voisins que sont Hal, Bruxelles, Tournai, Ath, Soignies, Mons. A l'échelle communale, le réseau régional dessert directement Bierghes, et de façon moins directe mais rapide les centres de Wisbecq, Rebecq et Quenast.

16.3 LES TRANSPORTS PRIVES

16.3.1 Parc automobiles et taux de motorisation

En 2009, le parc automobile de Rebecq totalise 6393 véhicules qui se répartissent de la manière suivante :

Type de véhicules	Nombre en 2007	Nombre en 2009	Accroissement
Voitures	4.775	4.963	3,9%
Camions	523	551	5,3%
Motos	490	541	10,4%
Tracteurs agricoles	211	216	2,3%
Tracteurs routiers	34	37	8,8%
Autobus	1	1	0%
Autres	83	84	1,2%
Total	6.117	6.393	4,5%

Figure 481 : Tableau du parc de véhicules, 2007 et 2009
(Source : SPF Economie)

Entre 2007 et 2009, le nombre de véhicules recensés sur Rebecq a connu une hausse globale de 4,5%. La plus forte progression enregistrée est celle des motos avec une augmentation de 10% en deux ans. Le nombre de voitures a, quant à lui, crû de près de 4%.

Le taux de motorisation d'une commune correspond au nombre de véhicules légers et de motos ramené au nombre d'habitants (pour cent habitants).

Taux de motorisation	2007	2009	Accroissement
Rebecq	59,6%	61,7%	3,5%
Belgique	-	51,4%	-

Figure 482 : Tableau, taux de motorisation, 2007 et 2009
(Source : SPF Economie)

A Rebecq, le taux de motorisation dépasse les 50% en 2009. Entre 2007 et 2009, ce taux a progressé de 3%, indiquant ainsi une augmentation du nombre de ménages motorisés. Il reste supérieur à la moyenne belge. Cette situation peut notamment s'expliquer en analysant les taux de mobilité des actifs. Rebecq étant une petite commune rurale, les ménages y habitant travaillent pour la plupart dans les pôles d'emplois alentours, et utilisent donc la voiture comme moyen de déplacement domicile-travail.

Cette hypothèse mérite d'être vérifiée avec une analyse du volume de circulation.

16.3.2 Volumes de circulation

16.3.2.1 Problématiques générales

La commune est traversée par plusieurs axes routiers qui lui assurent une accessibilité relativement bonne en voiture. La circulation est globalement fluide sur l'ensemble du territoire communal.

Cette bonne fluidité couplée à des largeurs de voiries parfois très importantes et des tronçons rectilignes induit souvent, sur certains axes, des vitesses trop élevées par rapport à la réglementation, alors que le surplus d'espace pourrait être mis au profit des autres modes de déplacement, comme la marche à pied et le vélo.

16.3.2.2 Analyse du trafic journalier moyen

L'analyse du trafic journalier moyen se base sur la carte des comptages du PCM (réalisés en 2008 par le SPW). Les données disponibles portent sur la plupart des axes principaux de la commune.

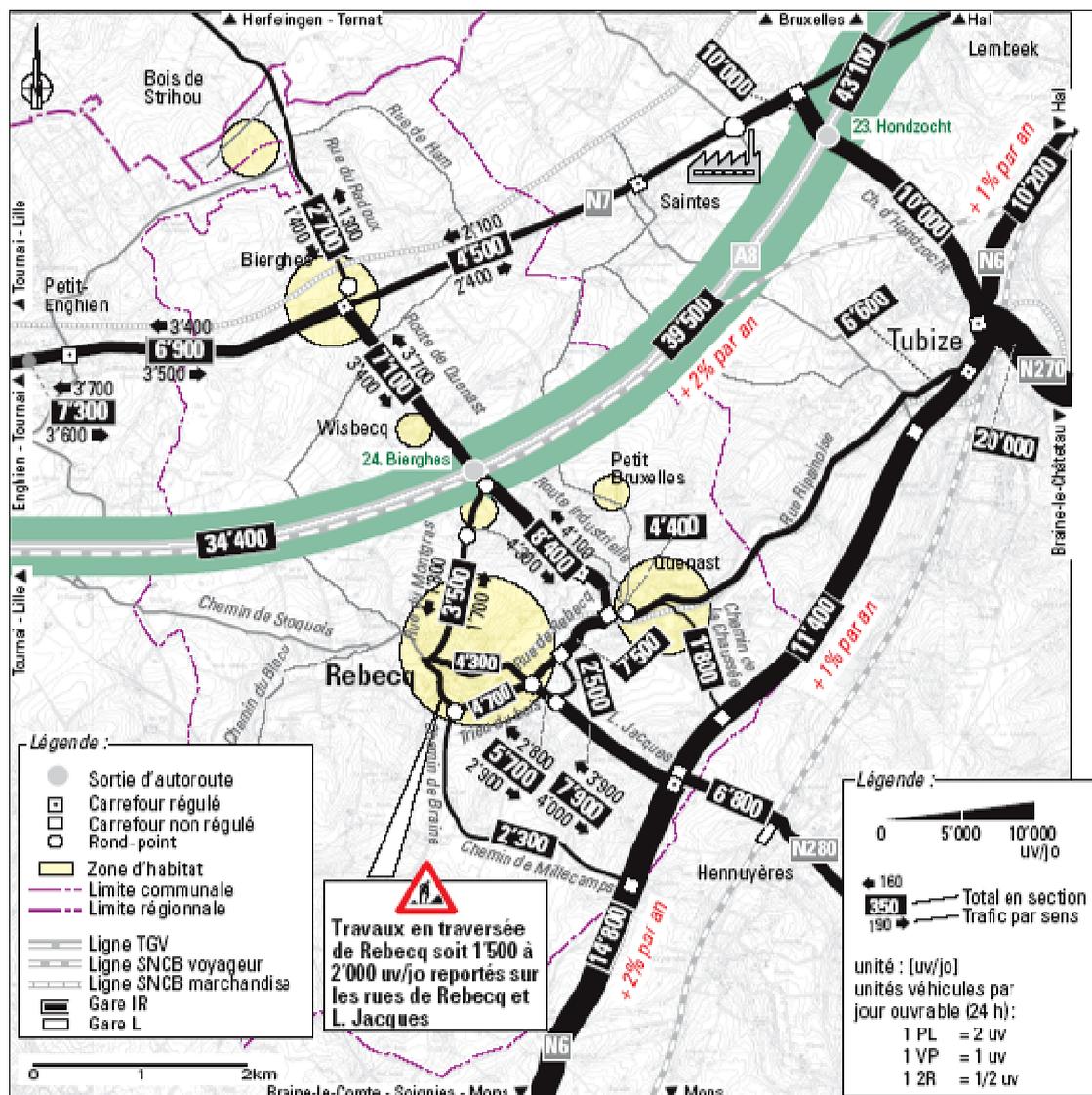


Figure 483 : Carte du trafic journalier moyen
(Source : PCM de Rebecq – figure 1.3.3)

L'autoroute A8 constitue un axe qui draine beaucoup de trafic (entre 39500 et 34400 véhicules suivant le tronçon), mais cela ne constitue pas un problème fondamental puisque ce trafic ne se répercute pas sur les voiries de niveau inférieur, situées à proximité.

La N6 est la voirie la plus fréquentée avec près de 14850 véhicules enregistrés par jour (deux sens cumulés) sur le tronçon au sud de la N280. Le tronçon situé au nord du croisement avec la N280 enregistre quant à lui 11400 véhicules/jour. Il n'y a donc qu'une petite partie qui bifurque sur le N280 ou vers Rebecq. La majorité du flux ne fait donc que traverser le territoire soit en direction de Braine-le-Comte / Soignies vers le sud, ou Tubize / Hal / Bruxelles vers le nord.

Les comptages effectués spécifiquement sur le carrefour N6/Drève Léon Jacques viennent appuyer cette réalité (voir Figure 484 : Figure du trafic au carrefour Drève Léon Jacques/N6). Même si les comptages datent de 2001 (21/06/2001), ils permettent d'avoir un ordre d'idée de la situation actuelle.

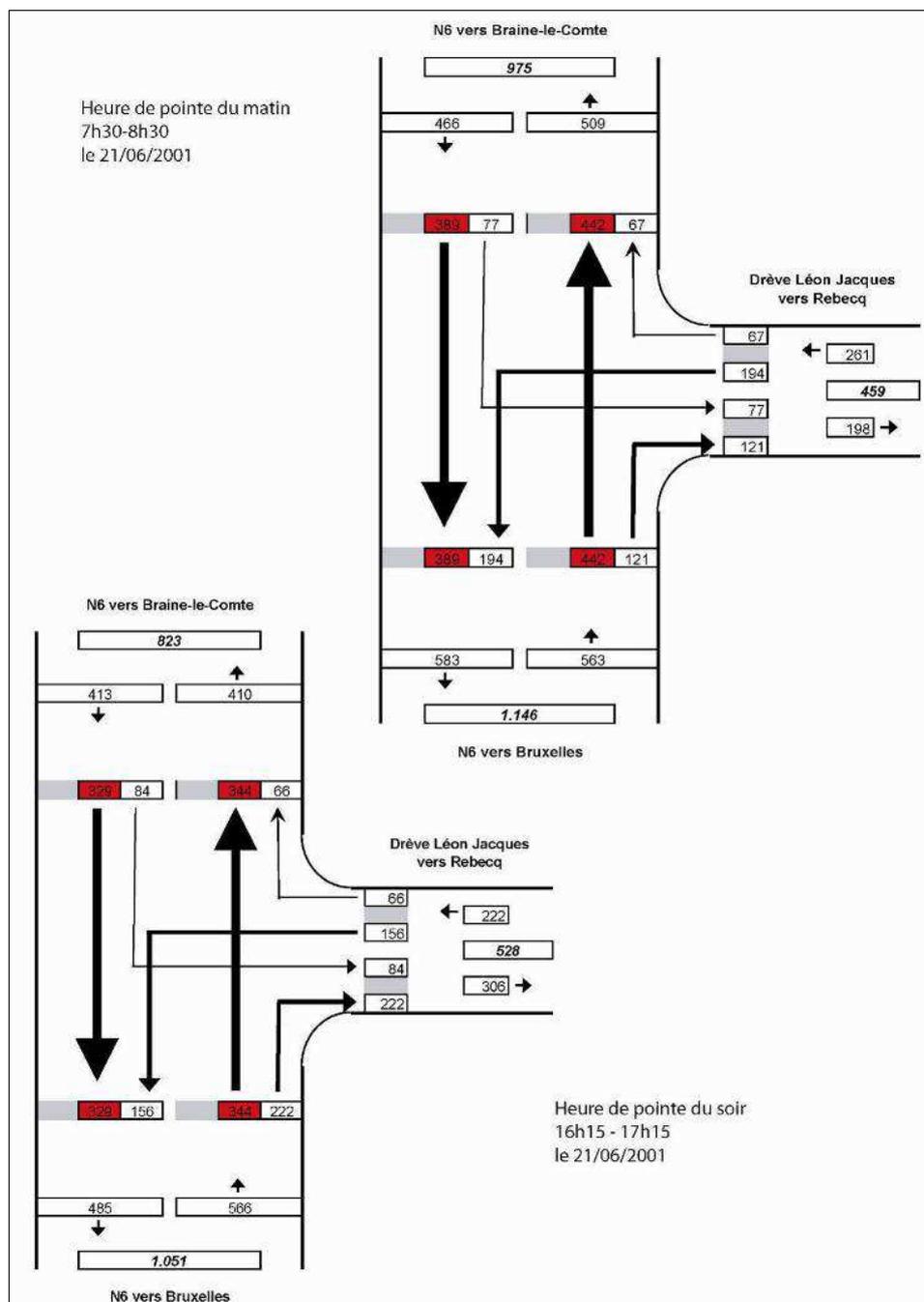


Figure 484 : Figure du trafic au carrefour Drève Léon Jacques/N6
(Source : SPW – comptages en heure de pointe du matin et du soir)

La N6 apparaît clairement comme une voirie de transit entre Braine-le-Comte ↔ Bruxelles puisque ce flux constitue la principale source du trafic.

Ces comptages mettent en exergue l'importance de la N6 en tant que voirie de liaison interrégionale permettant de relier les pôles urbains de Braine-le-Comte / Soignies à Hal / Bruxelles.

Sur la Chaussée Maïeur Habils (N7), la route de Quenast, la route Industrielle, la drève Léon Jacques, Ces comptages confirment l'importance du seul axe nord/sud en tant que colonne vertébrale du réseau. Ils mettent également en exergue la place essentielle que tiennent respectivement la drève Léon Jacques, comme voirie d'accès à la N6 et la N280, ainsi que la rue de Rebecq, comme voirie d'accès au centre de Rebecq, dans le réseau viaire à l'échelle communale.

Enfin, plus modérément, la chaussée d'Enghien (N7), la rue du Montgras, la rue du Docteur Colson puis la rue du Pont, la rue de la Cure ainsi que la rue Trieu du Bois enregistrent tout de même un trafic compris entre 3500 et 4700 véhicules/jour.

16.3.2.3 Localisation des pôles générateurs de trafic

Sur le territoire de Rebecq, les principaux pôles générateurs de trafics sont les écoles, le centre de Rebecq avec ses commerces et les différents équipements publics. (Cf. thème 5 : Equipements et services)

Le trafic poids lourds mérite une attention particulière. En effet, une part non négligeable du trafic leur est imputable, ceci avec l'exploitation des deux carrières situées sur le territoire, à Bierghes et Quenast.

16.3.3 Stationnement

Une réflexion sur le stationnement est primordiale dans le cadre d'une bonne gestion de la circulation urbaine. Un véhicule se déplaçant implique deux places de parking, une à chaque extrémité du trajet. De plus, il faut se rendre compte qu'un véhicule particulier reste stationné 90 à 95% du temps au cours d'une journée. Il est donc indéniable que les véhicules stationnés occupent une part importante de l'espace public.

L'offre de stationnement est essentiellement située sur l'ensemble du territoire, en voirie, et pour les principaux parkings, dans le centre de Rebecq.

16.3.3.1 Stationnement en voirie

Concernant le stationnement en voirie, il s'agit d'espaces de stationnement destinés soit aux riverains, soit aux activités économiques. La qualité des espaces de stationnement est très variable. Dans certaines zones résidentielles, le stationnement est très bien organisé avec une délimitation des places de façon longitudinale ou en perpendiculaire par rapport à la voirie, un revêtement différent du trottoir et de la voirie. Dans d'autres, le stationnement est autorisé sur les trottoirs car la voirie n'est pas assez large pour pouvoir le formaliser correctement. Cette organisation est néfaste pour les déplacements à pied puisque l'espace disponible pour les piétons est fortement réduit.



Figure 485 : Photographie de stationnement en voirie non réglementé, à Bierghes



Figure 486 : Photographie de stationnement en voirie, non délimité et non réglementé, rue Ernest Solvay, centre de Rebecq



Figure 487 : Photographie de stationnement délimité sur le chemin Ardoirière, à Rebecq



Figure 488 : Photographie de stationnement réglementé et délimité le long de la voirie, une impasse donnant sur la rue du Montgras, à Rebecq



Figure 489 : Photographie de stationnement réglementé et délimité à Quenast, rue du Faubourg



Figure 490 : Photographie de stationnement délimité le long de la voirie, au centre de Wisbecq



Figure 491 : Photographie de stationnement à moitié sur la voirie et sur le trottoir dans une zone résidentielle, à Quenast, rue des Coucous



Figure 492 : Photographie de stationnement à moitié sur la voirie et sur le trottoir, sentier Froidmont, à Rebecq

16.3.3.2 Stationnement dans le centre de Rebecq

Dans le centre de Rebecq, plusieurs grands espaces de stationnement sont identifiables :

- La Grand-Place, Rebecq ;
- L'ancienne gare ;
- Parking au centre de Rebecq, entre la rue du Tonnelier et la ruelle Altache ;
- Rue Trieu du Bois, à proximité de plusieurs équipements sportifs ;
- Des petites poches de stationnement rue du Montgras, rue Ernest Solvay, rue du Docteur Colson.



Figure 493 : Photographie de la Grand'Place, à Rebecq



Figure 494 : Photographie du parking de l'ancienne gare, à Rebecq



Figure 495 : Photographie du parking au centre de Rebecq, entre la rue du Tonnelier et la ruelle Altache



Figure 496 : Photographie du parking sur la rue Trieu du Bois, à proximité d'équipements sportifs, Rebecq



Figure 497 : Photographie d'une poche de stationnement, rue du Montgras, centre de Rebecq



Figure 498 : Photographie d'une poche de stationnement à durée limitée devant la maison communale, rue Ernest Solvay, à Rebecq



Figure 499 : Photographie d'une poche de stationnement, rue du Docteur Colson, à proximité des commerces, centre de Rebecq

Le PCM réalisé en 2010 a cartographié les principales offres de stationnement pour le centre de Rebecq avec leur taux d'occupation en journée. Il n'y a pas de problème de saturation au niveau du stationnement.

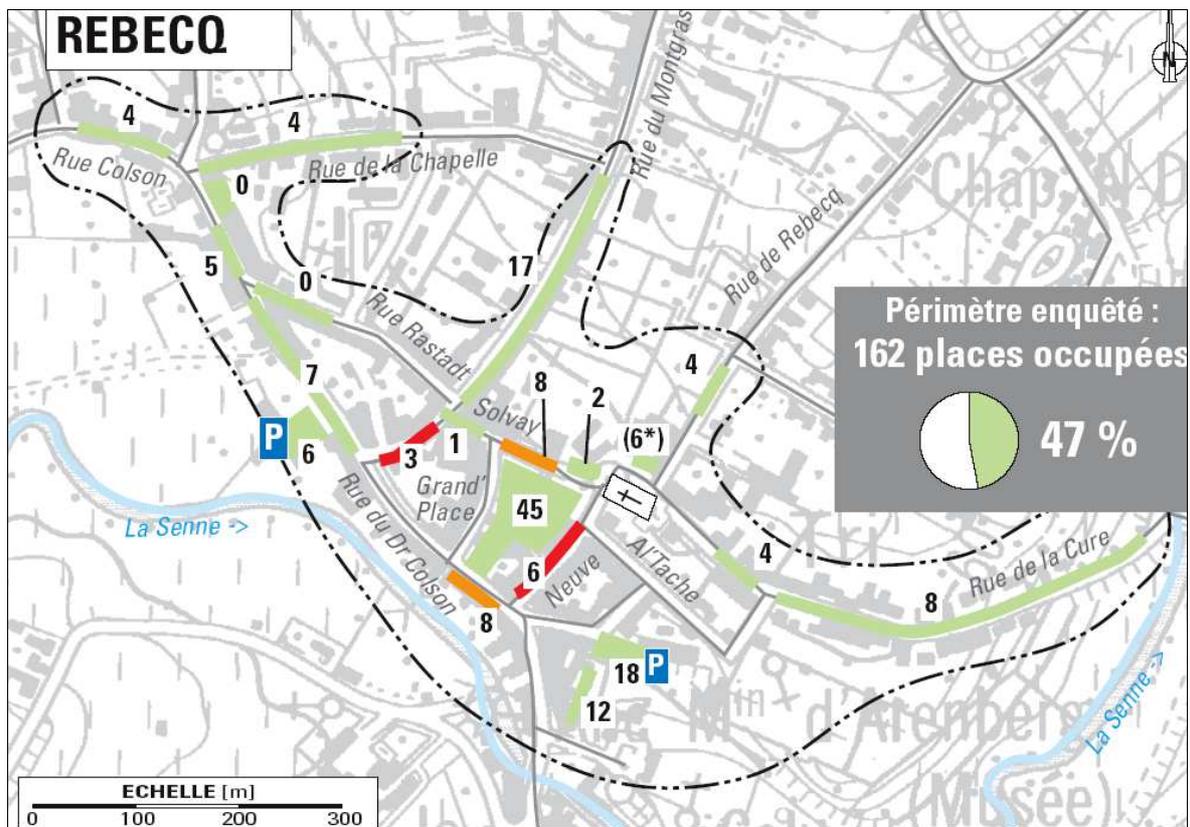


Figure 500 : Carte de l'occupation diurne de l'offre en stationnement public (10h)
(Source : PCM de Rebecq – Figure 1.4.2)

16.3.3.3 Autres offres de stationnement sur le reste du territoire

En dehors de l'offre de stationnement en voirie, de petites poches de stationnement ont été aménagées dans les différents villages de Rebecq. Il s'agit en général de places situées dans le centre des villages. Certains parkings sont liés à certains équipements comme des écoles, des équipements sportifs, des églises.



Figure 501 : Photographie de stationnement regroupé et délimité, le long de la voirie, à Bierghes



Figure 502 : Photographie de stationnement regroupé, dans une zone résidentielle, rue Duc d'Arenberg, à Bierghes



Figure 503 : Photographie de stationnement, dans le centre du village, à Bierghes



Figure 504 : Photographie de stationnement, dans le centre du village à Bierghes

Plusieurs endroits de la commune abritent des garages individuels privés. Même si ces constructions donnent un profil de rue peu esthétique, surtout en centre ville, ils permettent de réduire le stationnement en voirie non réglementé.



Figure 505 : Photographie de garages individuels, chemin Froidmont, à Rebecq



Figure 506 : Photographie de garages individuels, rue de la Cure, à Rebecq



Figure 507 : Photographie de garages individuels – Vieux Chemin de Mons, zone résidentielle située entre le N6 et la carrière, à Quenast

16.3.3.4 Stationnement illicite

Afin d'empêcher le stationnement illicite sur les trottoirs, différents dispositifs anti-stationnement sont disposés à de nombreux endroits sur la commune. Il s'agit en majorité de potelets. Ils permettent ainsi de protéger les cheminements et de garantir le confort des piétons. Ils sont notamment implantés à proximité immédiate des écoles afin d'empêcher le stationnement sauvage lors de la dépose et de la reprise des enfants. Toutefois, malgré ces dispositifs, à certains endroits, des véhicules sont

stationnés sur les trottoirs, ce qui génère une insécurité pour les piétons qui doivent marcher directement sur la voirie.



Figure 508 : Photographie de stationnement illégal, rue du Montgras, à Rebecq



Figure 509 : Photographie de stationnement illégal, à Bierghes



Figure 510 : Photographie de la rue du Pont, au centre de Rebecq



Figure 511 : Photographie de la rue du Tonnelier, au centre de Rebecq



Figure 512 : Photographie de la rue du Montgras, au centre de Rebecq



Figure 513 : Photographie de la rue Maieur Habils, N7, à Bierghes

Les potelets se retrouvent essentiellement dans les centres des villages, là où l'habitat et les activités sont les plus denses, là où les risques de stationnement illégaux sont bien plus présents.

16.3.4 Dispositifs de régulation de la vitesse de circulation

16.3.4.1 Mise en œuvre de zones 30

A Rebecq, les zones 30 sont essentiellement présentes aux abords des écoles et dans le centre de Rebecq afin de sécuriser ces espaces. Dans le centre ville de Rebecq, la mise en œuvre d'une zone 30 s'accompagne d'un aménagement de qualité visant à réduire au maximum la vitesse de circulation.

Ce type d'aménagement vise à modérer la vitesse des automobilistes afin de faciliter la cohabitation entre les différents modes de transports. La zone 30 se caractérise par une distinction des différents usagers et par des aménagements spécifiques visant à réduire la vitesse : casse-vitesse, chicane, effet de porte, etc. L'information visuelle (changement de revêtement au sol, totems, panneaux de signalisation, etc.) permet également de signaler l'entrée dans une zone 30. Ces différents dispositifs peuvent être additionnés afin d'optimiser le rôle de sécurisation de la zone 30.



Figure 514 : Photographie d'un plateau, dans le centre de Rebecq



Figure 515 : Photographie d'un revêtement de sol différent suivant les usages, potelets anti-stationnement, dans le centre de Rebecq



Figure 516 : Photographie de l'espace public sans différenciation de niveau entre la voirie et le trottoir, au centre de Rebecq



Figure 517 : Photographie d'une signalisation de couleur pour l'espace réservé aux circulations piétonne et cycliste, au centre de Rebecq



Figure 518 : Photographie d'une ruelle uniquement destinée à la circulation locale partant de la rue du Docteur Colson, au centre de Rebecq



Figure 519 : Photographie d'une réglementation du stationnement limitée à 1h, rue du Docteur Colson, à Rebecq

16.3.4.2 Mise en œuvre d'autres dispositifs de ralentissement ponctuels

Outre la zone 30 observée dans le centre de Rebecq, d'autres dispositifs de ralentissement sont visibles sur le territoire à la traversée ou à l'entrée de certains noyaux d'habitations.



Figure 520 : Photographie d'une chicane, rue du Radoux, à Bierghes



Figure 521 : Photographie d'un casse-vitesse, rue Sainte-Renelde, à Wisbecq



Figure 522 : Photographie d'un casse-vitesse signalé par un marquage et un changement de revêtement, rue Anne-Croix, à Bierghes



Figure 523 : Photographie d'une signalisation d'un quartier de vie, rue Haute Franchise, à Rebecq

16.3.5 Problématique du trafic des poids lourds

Il est possible d'observer un important trafic de poids lourds sur le territoire de Rebecq. Les comptages réalisés en 2008 par le SPW permettent de le quantifier.

Nom de la voirie	Total du trafic journalier moyen (4h-21h)	Nombre total de Poids lourds (4h-21h)	Part des camions dans le trafic journalier moyen	Nombre moyen de camion/heure (4h-21h)
Rue de Rebecq	5.182	308	5,7%	18
Drève Léon Jacques	7.035	652	8,8%	35,5
Route Industrielle	7.233	800	10,6%	47

Figure 524 : Tableau du trafic journalier poids lourds en jours ouvrables entre 4h et 21h (Source : Données SPW)

La circulation des poids lourds est essentiellement générée par l'activité de la carrière de Quenast bordée par la drève Léon Jacques et accessible depuis l'autoroute A8 par la route Industrielle et la rue de Rebecq. Ceci explique l'important trafic de poids lourds sur ces voiries qui représentent les seules possibilités de passage lorsque ces derniers souhaitent emprunter l'A8, la N6 ou la N280.



Figure 525 : Photographie de poids lourds sur la chaussée d'Enghien, N7, en direction de Tubize



Figure 526 : Photographie de poids lourds sur la chaussée de Bruxelles, N7, en direction d'Enghien/Mons

Il semblerait que les voiries observées lors du comptage ne soient pas les seules à subir le trafic de poids lourds, en témoignent les photographies ci-dessus. En effet, ces derniers sont directement liés à l'exploitation de la carrière située à l'extrémité ouest du territoire de Rebecq, sur la N7.

16.3.6 Le covoiturage

L'A8 constituant un axe drainant un important trafic, dans leur déplacement domicile-travail, beaucoup d'habitants de Rebecq l'empruntent au niveau de l'échangeur 24. L'autoroute permet d'accéder directement à Tournai d'un côté, Hal et Bruxelles de l'autre.

Afin de favoriser le covoiturage et limiter les déplacements individuels en voiture, la commune a mis en place un parking de covoiturage au niveau de cet échangeur 24.

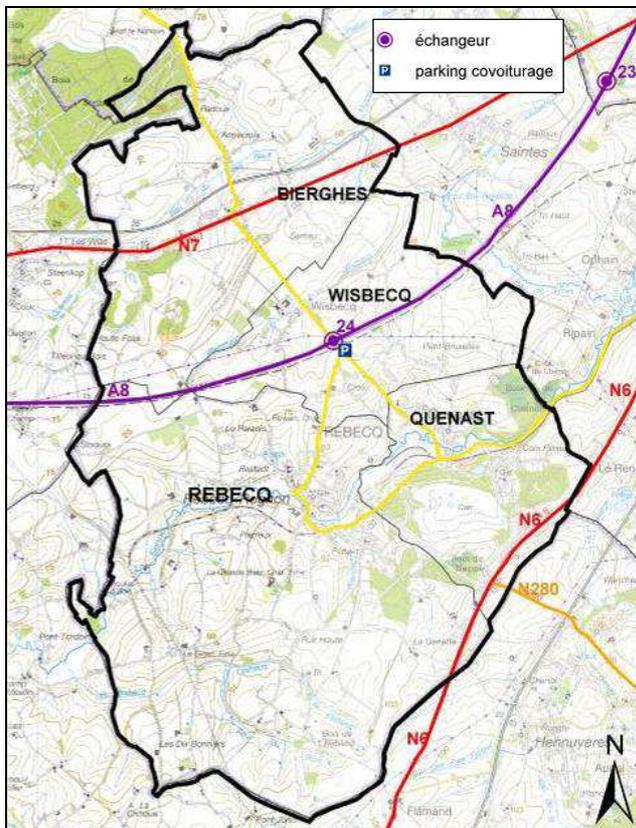


Figure 527 : Carte de la localisation du parking de covoiturage



Figure 528 : Photographie d'un panneau indiquant un site de stationnement pour le covoiturage

16.4 LES MODES DE TRANSPORTS DOUX

16.4.1 Cyclistes

16.4.1.1 Pratique du vélo

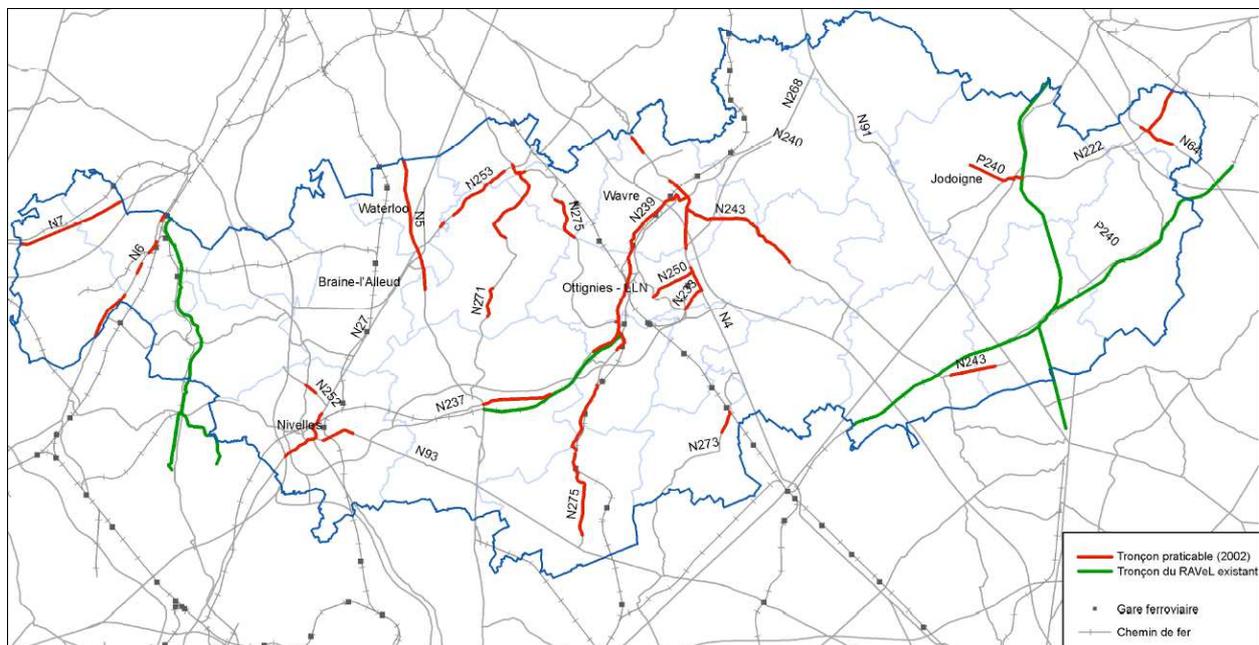
L'analyse subjective suggère que les déplacements actuellement effectués à vélo sont réalisés dans le cadre de loisirs. Les déplacements fonctionnels (domicile-travail, domicile-école,...) restent encore peu nombreux, notamment à cause de l'absence d'aménagements sécurisés.

16.4.1.2 Les aménagements cyclables en voiries

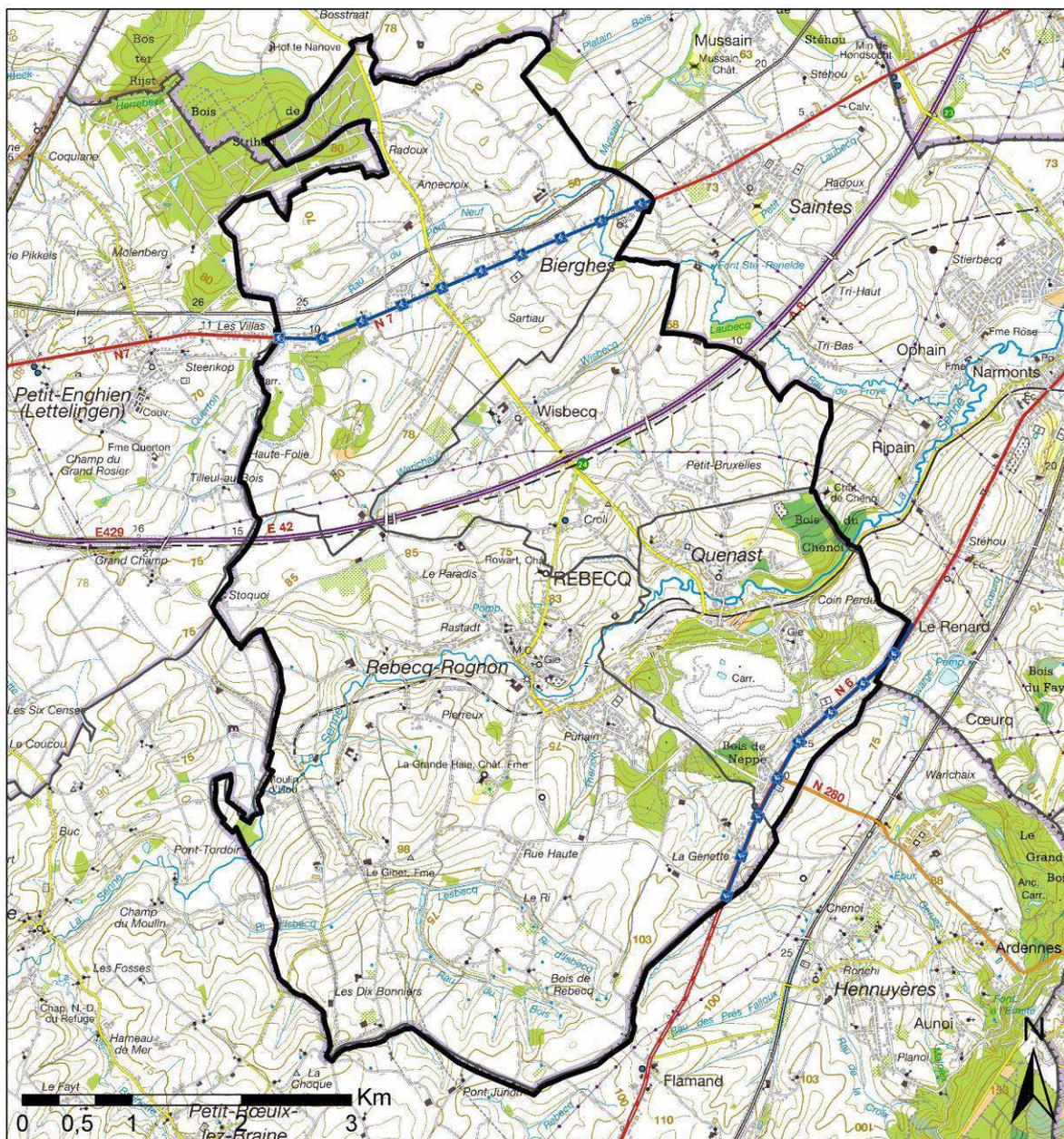
Les aménagements cyclables sur les voiries de la commune de Rebecq sont, à l'heure actuelle, peu développés.

Bien que fortement conseillé sur des axes importants, tels que les routes nationales, afin d'assurer la sécurité et le confort d'itinéraires, il faut rappeler ici qu'un itinéraire cyclable n'est pas uniquement constitué d'aménagements cyclables spécifiquement dédiés (de type piste cyclable). En effet, dans de nombreux cas, les itinéraires cyclables préférentiels prendront place le long de voiries non aménagées spécifiquement pour les cyclistes, mais qui pourront avoir fait l'objet d'autres types de mesures attractives.

Le plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon identifie les tronçons des N6 et N7 passant sur le territoire de Rebecq comme voiries praticables dans son diagnostic.



Réseau cyclable principal existant



Légende

Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon

 Réseau cyclable principal existant

Sources : Agora, Carte IGN 1/50.000

Figure 530 : Carte du réseau cyclable existant répertorié par le Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon

Il est possible d'identifier spécifiquement l'aménagement et la modération de la circulation, en vitesse et en volume (rétrécissement de la chaussée, chicane, ralentisseurs, revêtement de sols,...), particulièrement là où l'emprise limitée de la chaussée ne permet pas d'offrir à chaque mode son couloir de circulation propre (ce qui n'est pas souhaitable non plus). Il s'agira là d'interventions plus globales sur l'espace public.

Un type d'aménagements cyclables est surtout identifiable sur le territoire de Rebecq : les pistes cyclables marquées.

En ce qui concerne les aménagements cyclables séparés, une seule voirie dans le centre de Rebecq bénéficie de bornes demi-lune servant de séparateur de trafic automobile/modes doux (piétons et cyclistes).

Les pistes cyclables marquées sont matérialisées sur la chaussée soit avec deux lignes discontinues ou continues constituées. Les cyclistes disposent de leur propre bande de circulation qui est contiguë à la chaussée. Parfois, la couleur ou le matériau du revêtement diffère avec la zone de circulation des automobilistes rendant ainsi plus visible la piste cyclable.

Ces marquages se retrouvent aussi bien sur des petites voiries dans le centre que sur des voiries plus importantes aux alentours des noyaux d'habitations. Certaines zones résidentielles comptent également des pistes cyclables sur certaines voiries.



Figure 531 : Photographie d'un séparateur de trafic, système en demi-lune, rue de la Cure, à Rebecq



Figure 532 : Photographie d'une délimitation d'un espace partagé piétons/cyclistes, ruelle Altache, à Rebecq



Figure 533 : Photographie d'une piste cyclable non sécurisée, très peu visible pour les différents usagers de la voirie, rue du Radoux, à Bierghes



Figure 534 : Photographie d'un marquage d'une piste cyclable sur la rue Duc d'Arenberg, à Bierghes



Figure 535 : Photographie d'une délimitation d'une piste cyclable sur le rond-point où débouchent la route Industrielle et la rue Sainte-Renelde, au niveau de l'échangeur de l'A8, Wisbecq



Figure 536 : Photographie d'une délimitation d'une piste cyclable avec panneau de signalisation et marquage au sol, chaussée Maïeur Habils, N7, Bierghes

Il n'y a pas de SUL (sens unique limité autorisé aux cyclistes dans les deux sens) sur le territoire de Rebecq. Les SUL existent déjà depuis plus de dix ans dans de nombreuses villes belges et étrangères. L'expérience a démontré que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et que les accidents y sont moins nombreux que dans les voiries à grand trafic que le cycliste devrait souvent emprunter s'ils ne pouvaient remonter ses sens interdits.

Les contre-sens cyclables permettent aux cyclistes d'éviter des détours et parfois des routes dangereuses.

Depuis le 1^{er} juillet 2004, les sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contre-sens à conditions que la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas les 50 km/h, que la largeur libre de la voirie (hors stationnement) soit d'au moins trois mètres et qu'il n'y ait pas de raison de sécurité qui s'y oppose (ex : virage sans aucune visibilité, trop forte pente en descente...). La mise en œuvre de SUL devrait se développer sur Rebecq afin de sécuriser les déplacements cyclistes dans les zones les plus urbanisées.

16.4.1.3 Le stationnement vélo

Les espaces de stationnement destinés aux vélos sont très peu présents sur le territoire, ce qui représente un frein au développement des déplacements à vélo.

Afin de promouvoir les déplacements à vélo au sein de la commune, il conviendra donc de développer les espaces de stationnement destinés aux vélos. Ceux-ci devront être couverts et sécurisés afin d'être pleinement attractifs.



Figure 537 : Photographie de box individuels, à l'angle du chemin du Stoquois et du chemin du Blocu, à Rebecq

16.4.1.4 Promenades vélo-VTT

L'Office du Tourisme de Rebecq propose dans un document intitulé « Rebecq et ses promenades », trois circuits cycle de 19, 20 et 21 km. Ces promenades ne sont pas visibles sur le territoire, elles sont seulement tracées sur une carte disponible à l'Office du Tourisme. Ce réseau cyclable de promenades n'est pas clairement identifiable visuellement sur Rebecq.

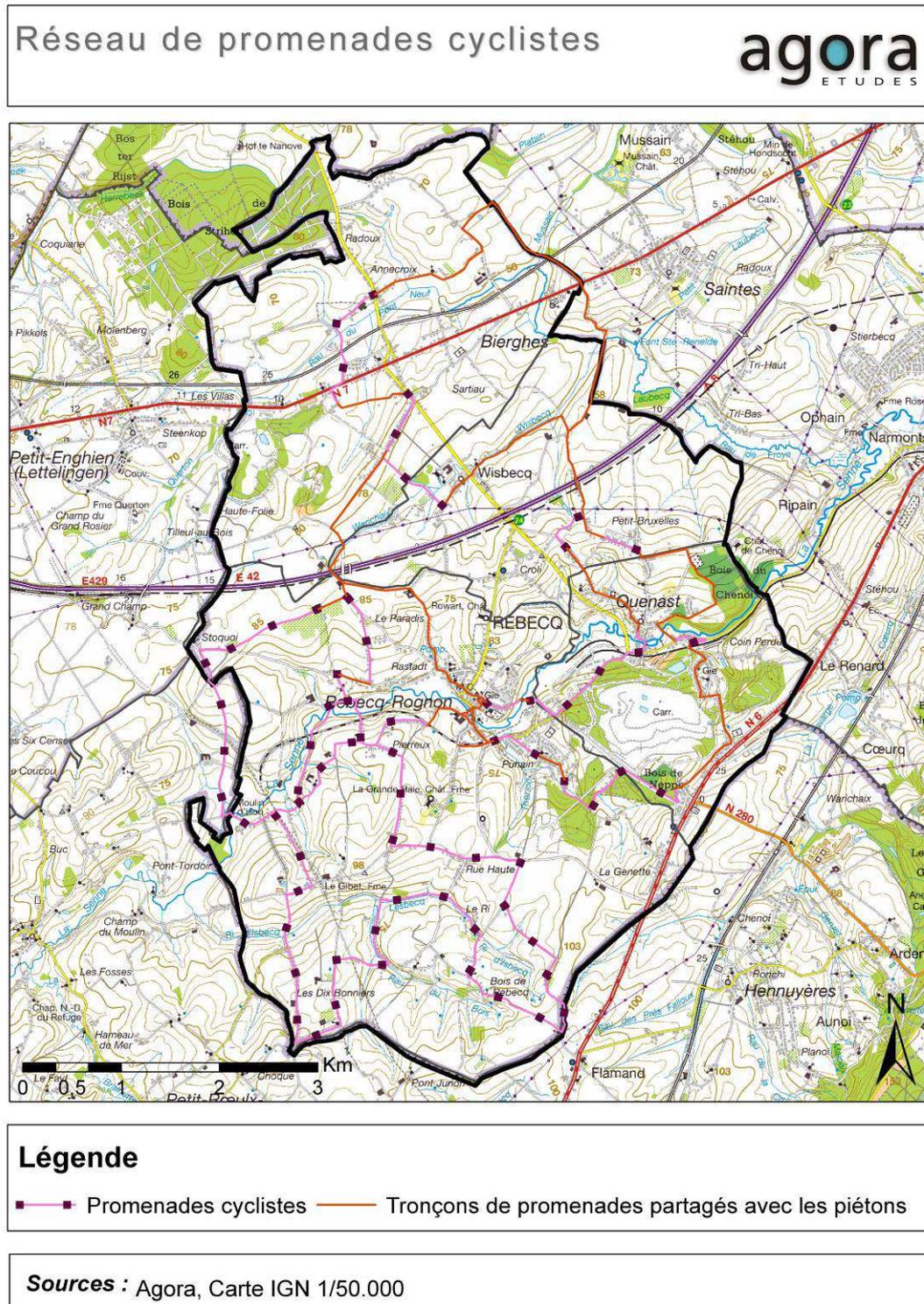


Figure 538 : Carte des promenades cyclistes proposées par l'Office du Tourisme de Rebecq

Concernant ce réseau de promenades cyclistes, un seul panneau a été observé au cœur du village de Rebecq.



Figure 539 : Photographie d'une signalisation d'un itinéraire de promenade, ruelle du Tonnelier, centre de Rebecq

La partie 1 Diagnostic du PCM de Rebecq (Juin 2010), dans l'optique de promouvoir la marche/vélo dans les déplacements quotidiens ainsi que l'intermodalité vélo/bus, présente une carte des distances sur les principaux axes de liaisons.

Le territoire de Rebecq apparaît très praticable pour les modes de déplacements doux en termes de distance. Certains grands axes sont à éviter au regard de la circulation. L'étude des chemins agricoles serait à envisager comme alternative. Les centres de Rebecq et Quenast présentent une forte capacité de mise en liaison pour les modes doux.

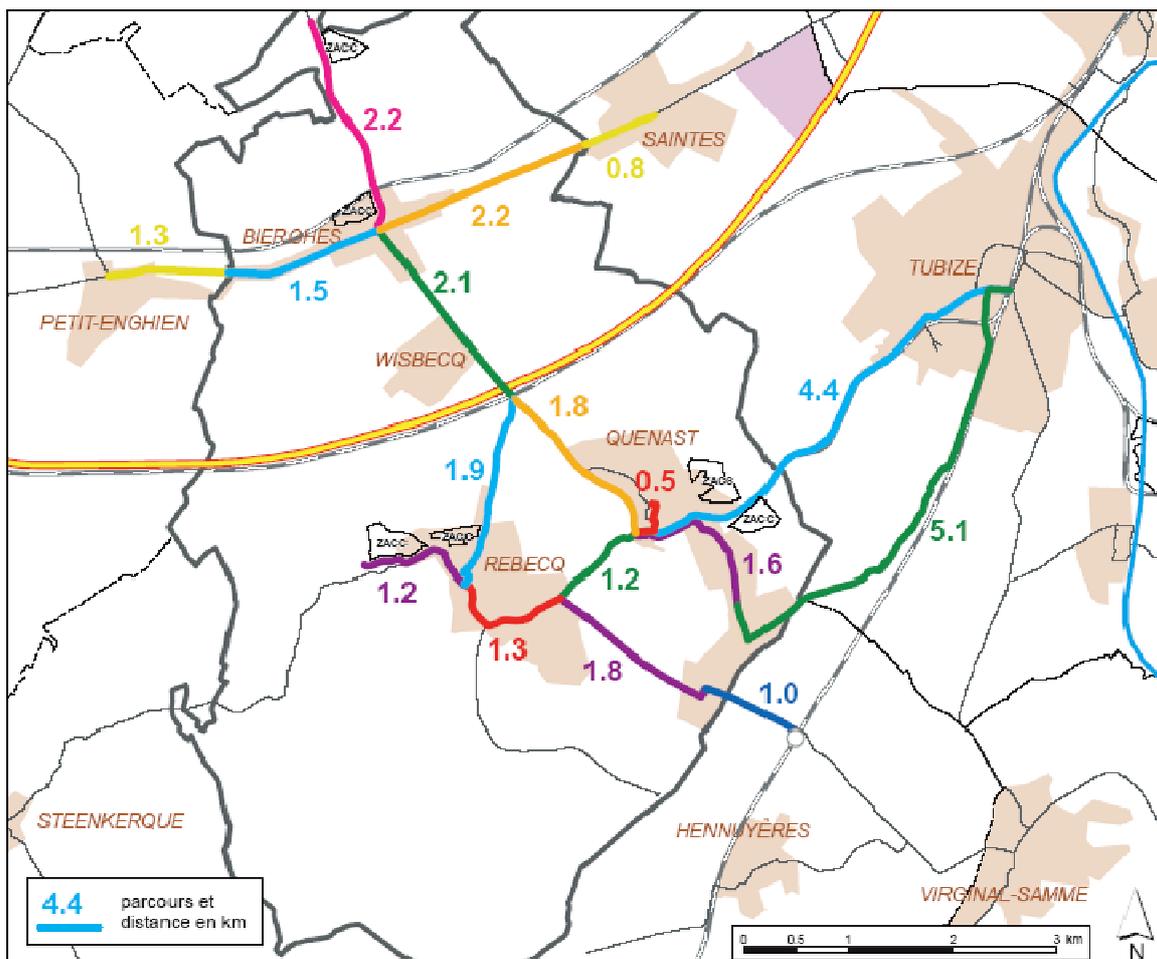


Figure 540 : Carte des distances inter-villages
(Source : Plan communal de mobilité de Rebecq – Phase 1 : diagnostic de la situation actuelle)

16.4.2 Piétons et personnes à mobilité réduites (PMR)

Il est utile de distinguer deux types de déplacements à pied : la marche utilitaire et la marche de loisir.

La marche utilitaire est principalement liée à des déplacements contraints, tels aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, les distances maximales étant alors de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Les déplacements de loisirs, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, sont développés sur la commune dont le territoire bénéficie de multiples atouts : espaces boisés, patrimoine, sources...

La marche prise comme mode de déplacement quotidien est particulièrement sensible à deux facteurs :

- **La distance à parcourir** : la vitesse moyenne d'un piéton est faible, de l'ordre de 4 à 5 km/h, soit environ 1 km en 10 à 15 minutes, ce qui correspond aux distances internes aux villages et bourgs.
- **Les conditions environnementales** : le confort des cheminements (revêtement, bruit, sécurité routière) est un élément important sur le choix de la marche comme mode de déplacement, seul ou en complément des transports en commun. L'insécurité réelle et/ou perçue sur beaucoup de voiries est là dissuasive.

16.4.2.1 Marche urbaine

Les pôles générant de nombreux déplacements piétons sont les écoles, le centre de Rebecq ainsi que les plus petits centres de Wisbecq, Quenast et Bierghes avec leurs commerces, équipements publics, église, etc.

Les trottoirs sont situés dans les centres des différents villages et les noyaux d'habitation. Sinon l'essentiel des autres rues, appartenant au réseau de desserte locale, ne possèdent pas de trottoir. Sur ces voiries, les déplacements effectués à pied ne sont donc pas sécurisés et sont exposés à la circulation automobile.

Au niveau de la praticabilité des trottoirs, il est possible de distinguer deux critères essentiels que sont d'une part leur état global (nature et état du revêtement) et d'autre part leur largeur praticable (c'est-à-dire tenant compte, outre leur largeur physique, de la présence d'obstacles, fixes ou mobiles, limitant de fait la largeur réellement utilisable).

Le principal problème rencontré par les piétons est certainement l'inconfort des cheminements, lié :

- Au manque d'espace (trottoirs trop étroits ou absents);
- A l'encombrement de l'espace disponible : mobilier urbain, voitures en stationnement, etc.
- Au manque d'entretien : trous, flaques, etc.

L'étroitesse et l'encombrement de certains trottoirs obligent les piétons à en descendre de temps en temps, augmentant ainsi leur exposition au risque d'accident, et leur incommodité.

Le second obstacle aux déplacements des piétons est celui des traversées : vitesses d'approche, visibilité, pas de possibilité de traverser en deux temps, etc.

Il est possible de distinguer trois types de trottoirs sur Rebecq :

- **Trottoir de qualité** : trottoir présentant une largeur satisfaisante (supérieure à 1,5m) et un revêtement en bon état;
- **Trottoir avec un revêtement médiocre** qui rend le cheminement piéton plus difficile (surtout s'il s'agit de personnes à mobilité réduite) : sable, graviers, etc. ;
- **Trottoir étroit ne permettant pas un cheminement agréable et sécurisé.**



Figure 541 : Photographie d'un trottoir en gravier



Figure 542 : Photographie d'un trottoir très étroit et instable, place de Wisbecq



Figure 543 : Photographie d'un trottoir étroit, ruelle Altache, Rebecq



Figure 544 : Photographie d'un trottoir étroit, rue de la Cure, à Rebecq



Figure 545 : Photographie d'un trottoir de qualité, rue des Cendres, à Rebecq



Figure 546 : Photographie d'un trottoir de qualité, chemin Froidmont, à Rebecq

Les trottoirs sont généralement de bonne qualité, bien entretenus. Certaines rues des centres sont dotées de trottoirs plutôt étroits, ce qui rend la circulation piétonne plus difficile et moins sécurisée pour tous. L'étroitesse des trottoirs trouve son explication dans l'historique de Rebecq, car ce sont souvent les rues appartenant au tissu ancien qui possèdent les trottoirs les plus étroits.

En ce qui concerne les traversées piétonnes, elles paraissent, à l'échelle communale, globalement de qualité. Plusieurs types d'aménagements permettent de faciliter et de sécuriser les traversées piétonnes :

- Le casse-vitesse. Ce type de dispositif oblige les automobilistes à ralentir à l'approche du passage-piéton, sécurisant ainsi la traversée (plus de visibilité, temps pour traverser accru, etc.). Les plateaux et les coussins berlinois rentrent dans cette catégorie;
- La signalisation. Les panneaux de signalisation indiquent la présence d'un passage piéton et force les automobilistes à être vigilants;
- Le revêtement. Le changement de revêtement permet d'accentuer la visualisation du passage piéton par les automobilistes.
- L'îlot central. Ce dispositif permet aux piétons de traverser la voirie en deux temps. Il est particulièrement recommandé sur les axes présentant un trafic automobile important.

Ces dispositifs peuvent, pour être plus efficaces, être combinés comme par exemple le casse-vitesse et le changement de revêtement.



Figure 547 : Photographie d'une traversée piétonne avec revêtement de couleur différente, route Industrielle, à Wisbecq



Figure 548 : Photographie d'une traversée piétonne en deux temps avec un îlot central, route Industrielle, à Wisbecq



Figure 549 : Photographie d'un passage piéton avec plateau, changement de revêtement et petit îlot central, rue Caporal Trésignies, à Bierghes

Il convient de rappeler qu'à certains endroits de la commune il existe du stationnement sauvage sur les trottoirs, obligeant donc les piétons à emprunter la chaussée au détriment de leur sécurité et de leur confort.

Certaines voiries de la commune ont fait l'objet d'un aménagement spécifique. Elles ont été aménagées de plain-pied soit comme une zone 30 pour les voitures soit sous forme d'un espace partagé. La voirie de plain-pied se définit comme une voirie où les espaces dédiés aux véhicules et ceux dédiés aux piétons sont au même niveau. Il n'y a pas de démarcation verticale entre ces deux espaces. Les trottoirs restent cependant isolés de l'espace de circulation par des potelets afin de garantir la sécurité des piétons, ils sont également repérables grâce à un revêtement et une couleur différente de la voirie. Ceci est le cas pour le centre de Rebecq, plus particulièrement les rues du Docteur Colson, du Tonnelier puis du Pont ainsi que certaines petites ruelles situées de part et d'autres de cet axe principal (ruelle d'Altache...). En outre, certaines ruelles sont uniquement destinées à la circulation locale.



Figure 550 : Photographie d'une ruelle uniquement destinée à la circulation locale partant de la rue du Docteur Colson, à Rebecq



Figure 551 : Photographie d'une voirie de plain-pied, rue du Docteur Colson, à Rebecq



Figure 552 : Photographie d'un espace public avec différenciation de l'espace piéton et voiture par un changement de revêtement et de couleur, Rue du Tonnelier, à Rebecq



Figure 553 : Photographie de plusieurs types de revêtements, plateau, rue du Pont, à Rebecq

16.4.2.2 Marche de loisir

L'Office du Tourisme de Rebecq dans un document intitulé « Rebecq et ses promenades », met en exergue, trois promenades pédestres à Rebecq respectivement de 5, 12 et 20 km. Ces promenades ne sont pas visibles sur le territoire, elles sont seulement tracées sur une carte disponible à l'Office du Tourisme.

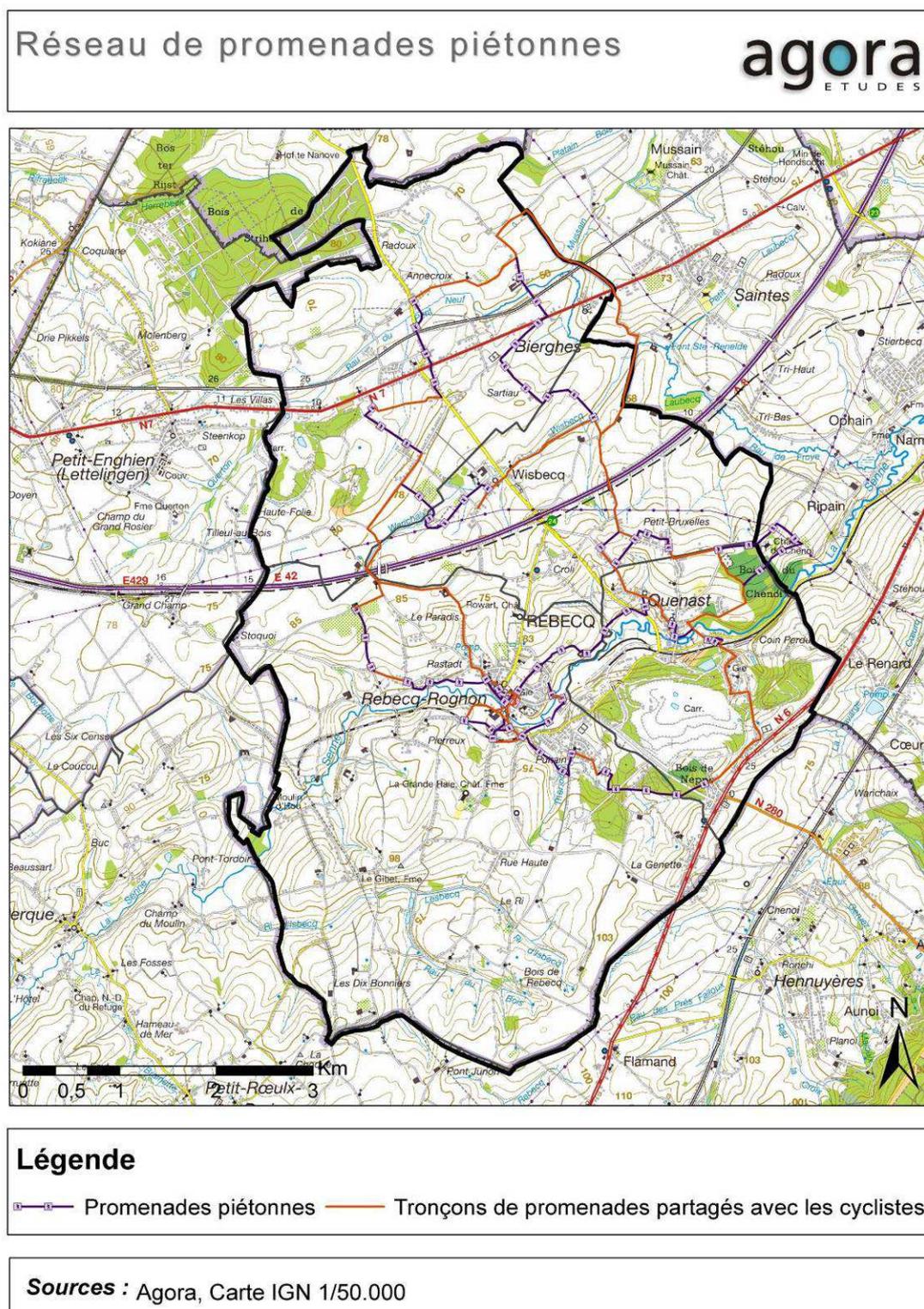


Figure 554 : Carte des promenades piétonnes proposées par l'Office du Tourisme de Rebecq

16.4.2.3 PMR (Personne à Mobilité Réduite)

Par Personne à Mobilité Réduite, il faut entendre toute personne présentant de manière temporaire ou permanente une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette définition les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou plus lourd, les malvoyants... Les personnes en chaise roulante (chaisards) ne sont donc pas du tout les seuls PMR ! Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir accéder à tous les équipements, comme tout le monde. Mais dans la réalité, cela n'est pas toujours le cas, même si des efforts sont faits, et des aménagements à leur attention sont parfois réalisés lors de travaux de rénovation.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, la problématique des PMR a été prise en considération. Elle a montré d'importantes lacunes. En effet, il est possible de dénombrer seulement quelques passages-piétons équipés de bateaux ou au même niveau que le trottoir. Il n'y a pas de dalles podotactiles. Ces aménagements doivent, par conséquent, être développés et généralisés sur l'ensemble du territoire communal, surtout en centre ville, près des commerces, équipements publics ainsi qu'aux alentours des structures pouvant accueillir des PMR, comme par exemple la maison de retraite située au centre de Rebecq. Les dispositifs sonores aux passages piétons permettant d'avertir les personnes malvoyantes doivent également être déployés.



Figure 555 : Photographie d'un passage piéton surélevé au même niveau que le trottoir, rue Caporal Trésignies, rue Charles Borremans, à Bierghes



Figure 556 : Photographie d'un passage piéton surélevé au même niveau que le trottoir, croisement drève des Partisans, rue du Montgras, à Rebecq

Les espaces de stationnement destinés aux PMR sont essentiellement présents dans le centre de Rebecq. Ailleurs, les places de stationnement réservées aux PMR deviennent rares. Il est à noter que les places de stationnement pour PMR sont sous représentées voire absentes des lieux de grandes offres de stationnement (la Grand'Place à Rebecq, l'ancienne gare de Rebecq, le parking au centre de Rebecq entre la rue du Tonnelier et la ruelle Altache, le parking sur la rue Trieu du Bois, à proximité de plusieurs équipements sportifs).



Figure 557 : Photographie d'un panneau indiquant des places de stationnement réservées aux PMR, rue du Docteur Colson, à Rebecq



Figure 558 : Photographie de places de stationnement réservées aux PMR, rue du Pont, dans le centre de Rebecq



Figure 559 : Photographie de places de stationnement réservées aux PMR, rue du Tonnelier, Rebecq

16.4.3 Les itinéraires de liaison RAVeL

Le RAVeL est un réseau de voies réservées aux usagers lents c'est-à-dire les non motorisés comme les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite. RAVeL est une appellation wallonne signifiant réseau autonome de voiries lentes. Le RAVeL prend appui sur toutes sortes de voies lentes en Région wallonne comme les chemins de service des voies hydrauliques, les anciennes lignes ferrées, les voiries régionales, les chemins de liaison... C'est en 1995 que le projet a officiellement vu le jour. Depuis, des grands itinéraires ont été créés et cartographiés ainsi que des sections par province.

Sur le territoire de Rebecq, aucun RAVeL ne passe. Il existe pourtant des anciennes lignes de voies ferrées qui pourraient être valorisées par la mise en place d'un RAVeL : notamment la L123 Braine-le-Comte – Rognon et la L115 reliant Rebecq à Braine-le-Comte. Ces anciennes voies ferrées sont issues de l'exploitation des carrières dont l'acheminement des marchandises se faisait autrefois par le chemin de fer.



Figure 560 : Photographie de l'ancienne voie ferrée L115, le long du chemin Haute Franchise



Figure 561 : Photographie d'un passage sous l'ancienne voie ferrée L115, chemin de Rebecq

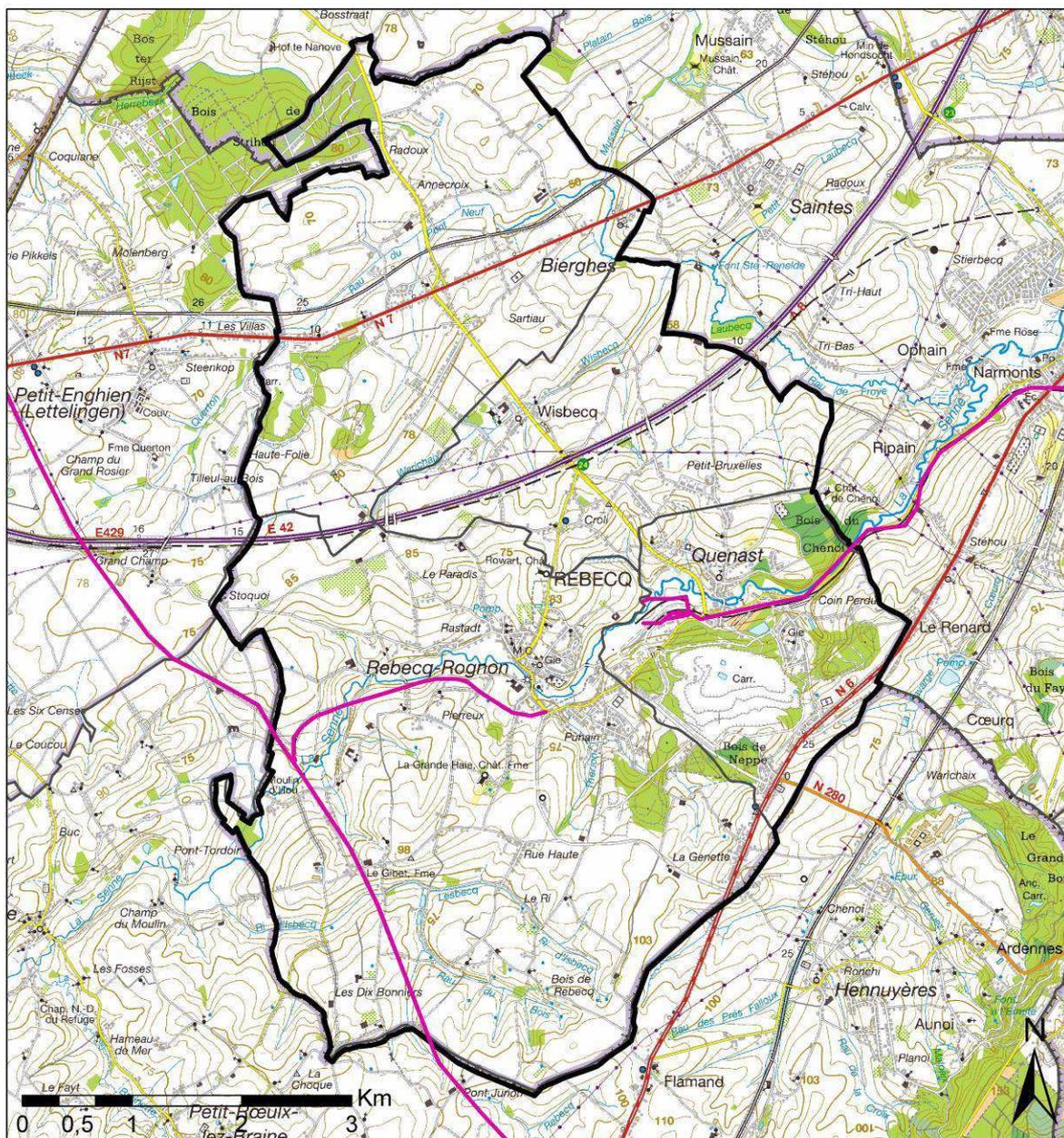


Figure 562 : Photographie de l'ancienne voie ferrée, L123



Figure 563 : Photographie d'un passage sous l'ancienne voie ferrée L123

RAVeL Potentiel



Légende

RAVeL

— RAVeL potentiel : ancienne ligne de voie ferrée

Sources : Agora, Carte IGN 1/50.000

Figure 564 : Carte des RAVeL potentiels, ancienne lignes de voies ferrées
(Source : Agora)

16.5 LES TRANSPORTS PUBLICS

16.5.1 Le TEC

16.5.1.1 Offre et services

La desserte en bus de la commune de Rebecq est assurée par les services du TEC Brabant Wallon et plus particulièrement par les lignes suivantes :

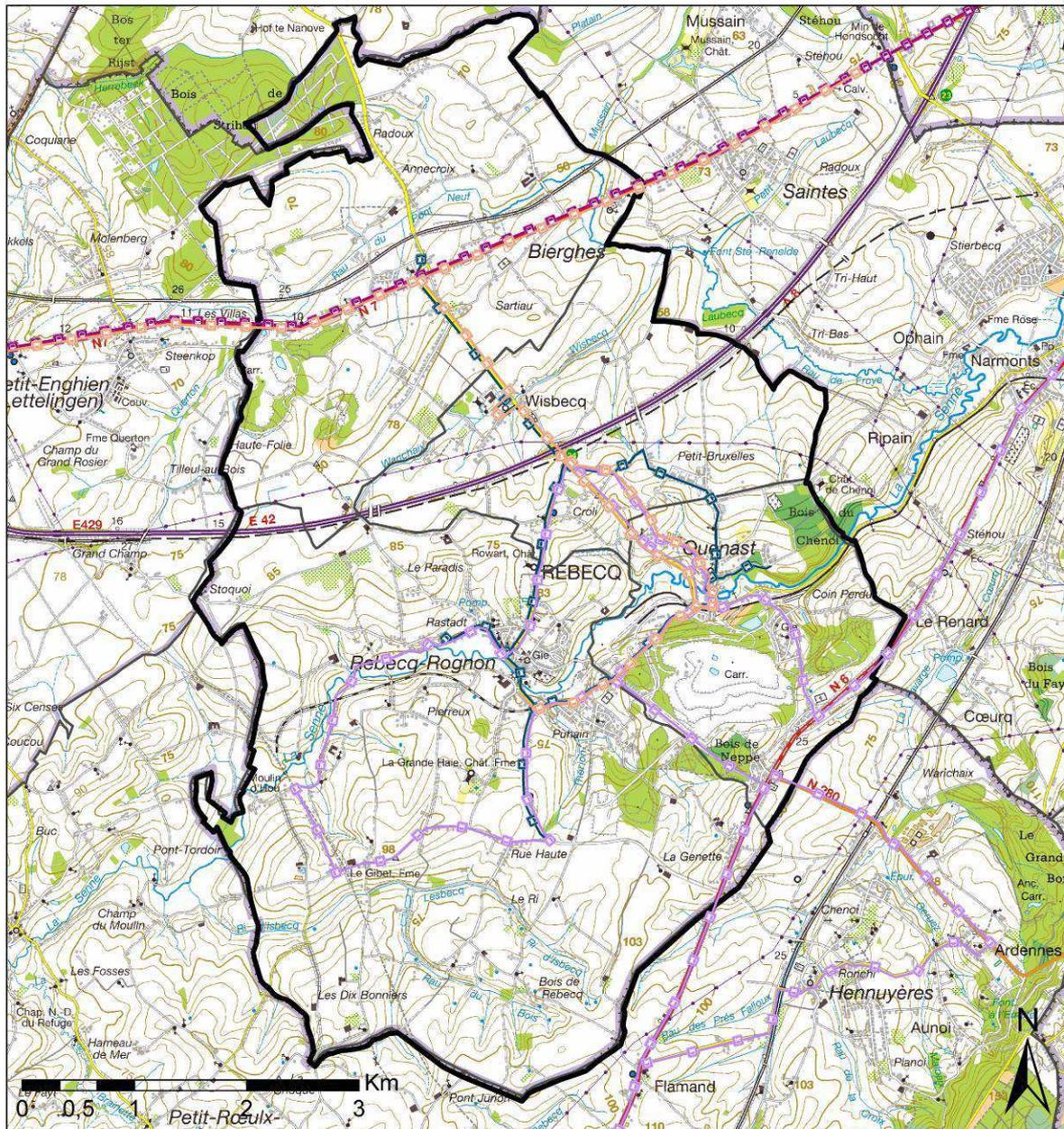
N° Ligne	Dénomination	Type de lignes	Desserte des villages
116	Braine-le-Comte ↔ Tubize - Hal	Fixe - Variantes locales	Quenast Rebecq
200	Rebecq	Proxibus	Bierghes Quenast Rebecq Wisbecq
471	Enghien ↔ Hal	Fixe	Bierghes
472	Tubize – Rebecq ↔ Enghien	Fixe – Variante locale	Bierghes Quenast Rebecq Wisbecq

Figure 565 : Tableau des lignes TEC desservant Rebecq
(Source : infotec.be)



Figure 566 : Photographie du Proxibus, rue du Pont, arrêt de l'ancienne gare, Rebecq

Lignes du réseau TEC



Légende

lignes TEC L471 L472 L116 Proxibus

Sources : Agora, Carte IGN 1/50.000

Figure 567 : Carte du réseau Tec Brabant wallon sur Rebecq
(Source : Infotec.be)

Figure 568 : Tableau de l'offre TEC et destinations
(Source : TEC)

N° Ligne	Arrêt sur le territoire communal	Fréquence par jour et par sens				Remarques
		Période scolaire	Vacances scolaires	Samedi	Dimanche	
116	Quenast : - Cité Germinal - Le Godard Rebecq : - Rue haute - Rognon - Blocus - Clos de l'Eau Quenast : - Breda - Croly - Place - Rue de Rebecq - Vélodrome	- Sens Braine-le-Comte/ Tubize : 16 à 24 - Sens Braine-le-Comte/ Tubize : 6 à 25	- Sens Braine-le-Comte/ Hal : 9 à 25 - Sens Braine-le-Comte/ Tubize : 4 à 21	7 à 16	7	- deux variantes locales qui ne circulent pas le dimanche - le mercredi, des passages supplémentaires à l'heure de midi et des passages supprimées entre 16h et 17h30 - fréquence variable suivant le sens et les arrêts
200	Rebecq - Gare - chemin du Gibet - Hospice - Blocus - Clos de l'Eau Bierghes - Pl. L. Nuttinck Wisbecq - Eglise Quenast - Petit Bruxelles - Agaces - Place - le Godard Rebecq - Gare - Hospice	6	6	/	/	- ne circule que la semaine
471	Bierghes - Rue de la Station	14	13	6	7	
472	Bierghes - Rue de la Station Variante : Bierghes - Rue de la Station Wisbecq - Eglise Quenast - Croly - Place - Le Godard Rebecq - Gare	12	7	3	/	- une variante locale qui circule uniquement les jours scolaires à raison de trois horaires/jours, un le matin, un le midi et un le soir - renforcement le mercredi en période scolaire e matin et le midi

Une ligne du réseau TEC apparaît structurante pour la mobilité du territoire. Il s'agit de la ligne 116 Braine-le-Comte ↔ Tubize - Hal. Cette ligne présente une offre intéressante par jour et par sens malgré la grande variabilité du nombre de passages selon l'arrêt. Elle permet en outre de relier les différents villages de la commune à deux pôles urbains voisins importants, à savoir Braine-le-Comte et Hal.

La ligne 471 assure une bonne fréquence de passages, malheureusement elle ne dessert qu'un seul arrêt à Bierghes, suivant uniquement le tracé de la N7. Il en est de même pour la ligne 472. Cette dernière assure une variante locale permettant de desservir un point ou deux dans les différents villages de Rebecq. Cette desserte est très sommaire, correspondant uniquement au rythme scolaire. En effet, elle ne circule ni le weekend, ni en période de vacances scolaires et assure un service de trois passages par jour (le matin, le midi, le soir) ces jours de circulation.

Enfin, la ligne de Proxibus est très efficace en termes de desserte avec un nombre important d'arrêts même si la fréquence reste moyenne par jour et par sens (6) et qu'elle ne circule pas le weekend. Par conséquent, le week-end, la desserte se réduit avec deux ou trois lignes en circulation, une fréquence et un nombre d'arrêts en diminution également.

La desserte du territoire communal se fait d'une manière relativement homogène suivant les noyaux d'habitation et les axes principaux. En effet, trois lignes sur quatre circulent dans tous les villages avec un arrêt minimum. Les autres poches d'habitation éparpillées sur le territoire et ne se trouvant pas à proximité d'un axe principal se trouvent dépourvues d'offre de transports collectifs.

A noter que le Tec offre un service de transports scolaire sur le territoire de la commune. Ce transport collectif prend en charge le déplacement des enfants vers les écoles. Ce service de transport collectif existe avec la ligne 472.

16.5.1.2 Qualité des arrêts de bus

En ce qui concerne les conditions d'accès et d'attente aux arrêts, on peut différencier plusieurs niveaux de qualité d'aménagement :

- Bon aménagement : Il s'agit d'arrêts aménagés avec un abri bus et des bancs, afin de permettre des conditions d'attente confortable. L'accès doit également être aisé et sécurisé (pour les PMR aussi), avec des traversés piétonnes et des trottoirs convenables. On trouve très peu d'arrêt de cette qualité à Rebecq.
- Aménagement moyen : il s'agit d'arrêts où le confort ou l'accessibilité n'est pas suffisante, mais où un minimum d'aménagement existe néanmoins. Ce type d'aménagements n'est pas fréquent non plus.
- Aménagements inexistantes : la majorité des arrêts de bus sur le territoire étudié sont concernés. Ils sont dépourvus d'abri et de tout confort, et l'accessibilité est mauvaise, voir même parfois dangereuse. Ils sont constitués de simples poteaux reprenant un nombre restreint d'information (horaires).



Figure 569 : Photographie d'un arrêt de bus TEC, chemin Planche Quévit, à Wisbecq



Figure 570 : Photographie d'un arrêt TEC, rue Trieu du Bois, à Rebecq

Sur certains arrêts, il y a une absence totale d'aménagement pour le confort car le voyageur doit attendre sur le trottoir et peut se sentir dans une situation d'insécurité. Les horaires de passages sont néanmoins indiqués.



Figure 571 : Photographie d'un arrêt de bus à l'ancienne gare, rue Trieu du Bois, à Rebecq



Figure 572 : Photographie d'un arrêt de bus aménagé sur le chemin de Braine, à Rebecq



Figure 573 : Photographie d'un arrêt de bus aménagé sur la chaussée Maïeur Habils, N7, à Bierghes



Figure 574 : Photographie d'un arrêt de bus aménagé, rue Bruyère, à Wisbecq

La plupart des arrêts de bonne qualité se concentrent dans les zones les plus urbanisées de la commune, c'est-à-dire dans les différents villages qui la composent. Ils se retrouvent également sur les grands axes de circulation, afin que l'attente du voyageur soit plus sécurisée. Dans les zones les moins urbanisées, les arrêts sont quasi-exclusivement indiqués par des poteaux. Il arrive également de remarquer certaine signalisation d'arrêt de façon sommaire dans le centre, sur des rues très étroites qui permettent difficilement un aménagement amélioré sans empiéter totalement sur le trottoir. Dans la plupart des cas, ces arrêts sont situés le long de la voirie, sans qu'aucun dispositif de sécurité ne soit présent. Les usagers des bus sont donc, lors de leur attente à l'arrêt, dans une situation d'insécurité.

Concernant l'arrêt du bus, très peu d'arrêts offrent un espace de stationnement au bus séparé de l'espace de circulation, ce qui accentue l'insécurité et peut gêner le trafic.

16.5.1.3 Services spécifiques pour les PMR

Depuis le 1^{er} Janvier 2011, le TEC offre un service pour PMR avec davantage de déplacement dans la province du Brabant wallon. Ce service appelé « Mobilité en Brabant wallon » propose un transport « porte-à-porte » pour les PMR. Toutefois, ce transport ne circule que du lundi au vendredi entre 7h et 19h. et le service implique une réservation obligatoire. Il ne s'agit pas d'un vrai transport à la demande, car le trajet s'effectue par zone (trois zones). Le voyageur ne peut circuler qu'à l'intérieur de sa zone.

Le territoire de Rebecq appartient à la zone 1 et une PMR utilisant ce service pourra donc se rendre à :

- Rebecq;
- Tubize;
- Braine-le-Château;
- Braine-l'Alleud;
- Waterloo;
- Nivelles;
- Ittre;
- La Hulpe;
- Rixensart;
- Lasne;
- Genappe;
- Villers-la-Ville.

Outre ces destinations possibles, le service de transport peut se déplacer vers certaines infrastructures hospitalières, indépendamment de la zone cette fois-ci. C'est le cas pour :

- Le CHIREC à Braine-l'Alleud;
- Le CHR à Tubize;
- Le CHR à Nivelles;
- La Clinique de la Forêt de Soignes à Waterloo;
- Le Champs Sainte-Anne à Ottignies;
- Le Centre William Lennox à Ottignies;
- La Clinique Saint-Pierre à Ottignies.

Enfin, des déplacements vers Ottignies, Louvain-la-Neuve et Wavre sont possibles. Ce transport spécifique pour les PMR assure une bonne flexibilité de desserte et une qualité de service assez intéressante.

16.5.2 La SNCB

De l'ancienne gare de Rebecq, il ne reste que le bâtiment ainsi qu'une ancienne locomotive à vapeur, ce lieu est un témoin du passé. Plus aucune voie ferrée ne passe par l'ancienne gare.



Figure 575 : Photographie aérienne de l'ancienne gare de Rebecq
(Source : www.googlemaps.com)



Figure 576 : Photographie de l'ancienne gare de Rebecq, rue du Pont, à Rebecq



Figure 577 : Photographie de l'ancien wagon transformé en restaurant, à Rebecq

La commune de Rebecq ne bénéficie d'aucun point d'arrêt sur son territoire. Par contre, la ligne LGV Lille – Bruxelles traverse le territoire parallèlement à l'A8. La ligne 94 Hal – Mouscron traverse également le territoire d'est en ouest dans sa partie nord.



Figure 578 : Photographie d'une vue de la voie ferrée au niveau de la rue Anne-Croix, à Bierghes



Figure 579 : Photographie d'un passage du train de la L94 au niveau de la rue Anne-Croix, à Bierghes

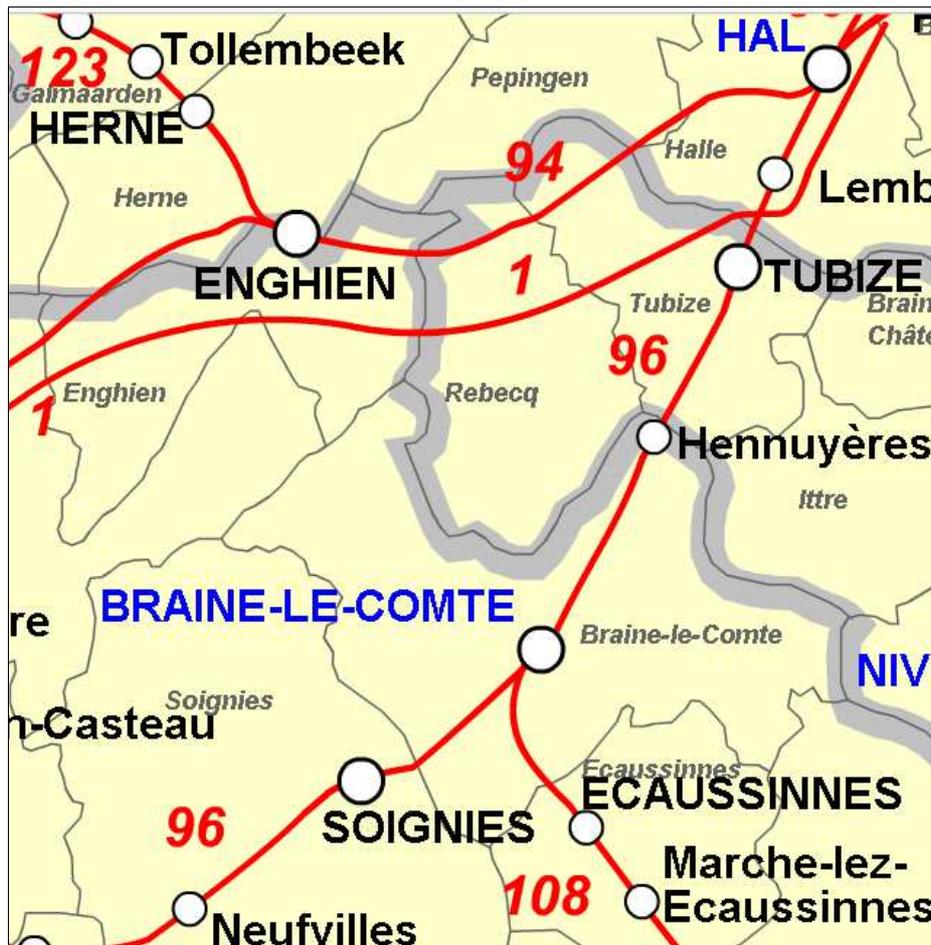


Figure 580 : Carte du réseau SNCB

(Source : <http://ari.b-holding.be/root2/Folder20071209/Carte20071209.htm>)

Ainsi, pour bénéficier des services de la SNCB, les habitants de Rebecq doivent se rendre dans une des gares les plus proches que sont Enghien, Tubize, Hennuyère, Braine-le-Comte. Des opportunités d'intermodalité sont présentes puisque chacune est desservie par au moins une ligne de bus desservant également Rebecq.

Gare	Ligne SNCB	Temps de parcours de la ligne Gare à gare	Ligne TEC desservant Rebecq et les gares	Temps de parcours des lignes TEC
Tubize	L96 Bruxelles Nord ⇄ Quévry	- Bruxelles : 38 min - Hal : 7 min - Braine-le-Comte : 8 min - Soignies : 20 min - Jurbise : 35 min - Mons : 48 min - Quévry : 1h18	L116 (arrêt gare)	18 min
			L472 (arrêt gare)	11 min
Enghien	L94 Hal ⇄ Mouscron	- Hal : 10 min - Ath : 19 min - Tournai : 41 min - Mouscron : 1h02	L472 (arrêt gare)	13 min
	L123 Enghien ⇄ Grammont	- Grammont : 19 min		
Hennuyères	L96 Bruxelles Nord ⇄ Quévry	- Bruxelles : 41 min - Hal : 11 min - Tubize : 5 min - Braine-le-Comte : 6 min - Soignies : 20 min - Jurbise : 31 min - Mons : 39 min - Quévry : 1h	L116 (arrêt Flamant)	7 min

Gare	Ligne SNCB	Temps de parcours de la ligne Gare à gare	Ligne TEC desservant Rebecq et les gares	Temps de parcours des lignes TEC
Braine-le-Comte	L96 Bruxelles Nord ⇔ Quévry	- Bruxelles : 43 min - Halle : 17 min - Soignies : 6 min - Jurbise : 17 min - Mons : 25 min - Quévry : 46 min	L116 (arrêt gare)	14 min
	L108 Braine-le-Comte ⇔ Manage/Binche	- Louvain-la-Neuve : 1h25 - Bruxelles : 30 min - La Louvière : 19 min - Binche : 37 min		

Figure 581 : Tableau des gares à proximité de Rebecq, des possibilités d'accessibilité et destination

La gare d'Hennuyères reste la plus proche en termes de distance et offre plusieurs possibilités de déplacement. De plus, elle offre un parking vélo permettant une bonne intermodalité train/ vélo.

Les gares de Hall, Braine-le-Comte, Tubize restent attractives en termes de destination car le temps de parcours est acceptable (en raison de leur proximité avec Rebecq).

En gares de Tubize, Hennuyères et Braine-le-Comte, il est possible de voyager jusqu'à Bruxelles pour un temps de parcours total variant de 30 à 43 min.

L'intermodalité bus/train peut être une opportunité, car chaque gare est desservie par au moins une ligne desservant également Rebecq.

La gare de Braine-le-Comte semble la mieux desservie avec une fréquence de cinq à six trains par heure sur la L96 et deux trains par heure sur la ligne 108.

Les gares de Tubize et Hennuyères sont moins bien desservies par la L96 avec 2 trains par heure, tout comme la gare d'Enghien avec la ligne 94. La gare d'Enghien, enfin, est desservie avec une fréquence d'un train par heure (et renforcement aux heures de pointe) par la L123.

Il semble donc évident que la gare de Braine-le-Comte soit la plus attractive en terme de possibilités de destinations, mais aussi de fréquence.

En termes de services, les différentes gares présentent des caractéristiques totalement différentes. La gare d'Hennuyères n'offre que très peu de services avec seulement des quais bas et un parking vélos. A l'inverse, les gares d'Enghien et de Braine-le-Comte disposent d'un guichet, d'un accès pour PMR, d'un parking pour handicapés, de quais bas, d'un parking vélos et voitures. Enfin, la gare de Tubize offre tout de même quelques services même s'ils sont plus restreints : un guichet, deux places de stationnement pour handicapés, des quais surélevés et bas, un escalator, un parking vélo.

Les gares pourraient représenter une alternative intéressante dans certains déplacements domicile-travail (pour aller à Hal, Ath) à condition que l'intermodalité bus/train soit effective. Pour ce qui est des pôles urbains plus éloignés comme Bruxelles, Mons, Mouscron, Tournai, Quévry, les temps de trajets sont supérieurs à 40 min, ce qui nuit à l'attractivité du train d'autant plus s'il est combiné à un transport bus, car des problèmes de correspondances peuvent intervenir.

16.6 SECURITE ROUTIERE

Le diagnostic du PCM met en exergue les différents points noirs existants sur la commune. Si la circulation paraît correctement fluide compte tenu de la capacité des voiries, certains carrefours et entrée de villages paraissent non sécurisés.

Les carrefours de la N6 avec les voiries locales notamment bénéficient d'une attention particulière, car leur organisation (sous forme de priorités) ne semble pas adaptée aux flux et à la vitesse du trafic. En outre, la transition entre certains grands axes et les voiries de desserte locale se fait parfois de façon brutale au niveau de la vitesse. Des opportunités de mise en place d'effets de portes existent afin d'améliorer les transitions notamment au carrefour de la N7 avec la /route de Quenast et sur la rue du Montgras au niveau du château d'eau de Rebecq.

Excepté ces quelques points noirs, la sécurité routière semble globalement assurée sur le reste du territoire, notamment grâce à des aménagements de sécurisation intervenant sur une voirie et/ou à un carrefour. Ils visent essentiellement à réduire la vitesse des automobilistes afin de l'adapter aux fonctions urbaines présentes (habitat, commerces, écoles, etc.). Il est ainsi possible d'identifier :

- Des plateaux;
- Des chicanes;
- Des coussins berlinois;
- Des effets de porte;
- Des changements de revêtement.

En complément de ces aménagements physiques, la mise en œuvre de « zone 30 » permet de sécuriser certains tronçons de voirie, et notamment ceux situés aux abords des écoles (cf. Mise en œuvre de zones 30).

L'ensemble de ces dispositifs peuvent être combinés afin d'être plus efficaces.



Figure 582 : Photographie d'une chicane rétrécissant la voirie, rue du Radoux, à Bierghes



Figure 583 : Photographie d'un plateau avec changement de revêtement, drève de la Chevalerie, à Bierghes



Figure 584 : Photographie d'un coussin berlinois, rue Duc d'Arenberg, à Bierghes

Afin de renforcer la sécurité aux abords des écoles, une signalisation spécifique y est présente. Elle vient mettre en exergue les aménagements présents (zones 30) et permet de sensibiliser davantage les automobilistes.



Figure 585 : Photographie d'une signalisation aux abords de l'école communale de Bierghes



Figure 586 : Photographie d'une signalisation aux abords d'une école, rue Rastadt, centre de Rebecq

16.7 ESPACES PUBLICS

Il est possible de distinguer deux principaux types d'espaces publics sur Rebecq : les espaces verdurisés et les espaces minéralisés. La répartition entre ces deux espaces est relativement équilibrée sur l'ensemble du territoire communal.

Une majorité des espaces publics du territoire communal, au sens d'espaces dédiés exclusivement aux piétons, accueille des jeux pour enfants ou des terrains de sport, qu'ils soient minéralisés ou non. Les espaces publics verdurisés peuvent également correspondre à des espaces plantés de pelouses qui se retrouvent surtout dans les lotissements résidentiels. Pour les espaces publics minéraux, il peut s'agir aussi de places équipées de boudrome ou quand ils n'ont pas d'affectation, leur rôle se réduit à un simple espace de stationnement non aménagé.



Figure 587 : Photographie d'un terrain de basket, au centre de Bierghes



Figure 588 : Photographie d'un terrain de volley, au centre de Bierghes



Figure 589 : Photographie d'un boudrome, au centre de Bierghes



Figure 590 : Photographie de la Grand'Place de Rebecq qui sert d'espace de stationnement occupé



Figure 591 : Photographie d'un espace vert non aménagé, dans une zone résidentielle, à Rebecq



Figure 592 : Photographie d'un espace public minéralisé, dans le centre de Rebecq

Le centre de Rebecq tend à devenir un espace public spécifique et de grande qualité : une zone 30 partagée a été aménagée (vue précédemment). La zone a fait l'objet d'un traitement de revêtement spécifique avec l'utilisation de matériaux différents afin de délimiter les différents espaces (stationnement, espace piéton, voitures). A proximité, se trouvent l'essentiel des commerces, écoles, équipements publics. Cependant certains points restent à améliorer afin d'en faire un véritable lieu d'espace public dédié principalement aux piétons, notamment concernant la Grand'Place qui n'est aucunement mise en valeur puisque utilisée comme parking.

Cette situation est regrettable car ce type d'espaces publics pourrait être converti en espaces de rencontre et de convivialité et être approprié par les habitants de Rebecq. La commune a d'ailleurs le projet de réaménager cette place ainsi que tout le centre ville (inscrit en zone d'équipement au Plan de secteur), afin d'améliorer la qualité de l'espace public qui passe également par une grande facilité pour les circulations piétonnes.

16.8 CONCLUSION

La commune de Rebecq est desservie par un réseau régional relativement important compte tenu de la surface du territoire, ce qui permet à la commune de bénéficier d'une bonne accessibilité depuis et vers les principaux pôles urbains voisins. A l'échelle communale, le réseau régional dessert directement Bierghes, et de façon moins directe mais rapide les centres de Wisbecq, Rebecq, Quenast.

Cette bonne connexion permet des déplacements domicile-travail plus ou moins éloignés, avec notamment une part plus importante vers la Région Bruxelles Capitale ainsi que les arrondissements de Soignies et de Nivelles. Cela a des répercussions sur le trafic, trafic qui en général, reste globalement fluide en raison de la capacité des voiries.

La N6 apparaît clairement comme une voirie de liaison interrégionale permettant de relier les pôles urbains de Braine-le-Comte / Soignies à Hal / Bruxelles, la vitesse peut donc y être élevée. Pourtant, il est à noter que les carrefours ne sont pas adaptés à la situation où une voirie de réseau primaire rencontre une voirie de réseau collecteur. Une adaptation du passage de chaque voie à ces carrefours est à envisager.

Par ailleurs, l'axe nord/sud semble être la colonne vertébrale du réseau viaire (de voiries) de Rebecq qui peut déboucher sur des centres de villages ou des noyaux d'habitation sans signalisation particulière. Une réflexion pourrait être entamée afin de créer des effets de portes pour une meilleure transition vers les zones plus urbanisées.

Enfin, la drève Léon Jacques constitue également une partie du réseau structurant. Avec le projet de sa fermeture pour l'extension de la carrière, une réflexion doit être débutée afin de reporter les flux A8 ⇔ N6 ou N280 utilisant la drève.

L'offre de stationnement semble suffisante sur le territoire, quelques espaces apparaissent même sous occupés dans le centre de Rebecq. Cet élément peut être l'opportunité de redéployer l'offre de stationnement de manière plus efficace, plus réduite et ainsi créer de véritables espaces publics dédiés uniquement aux piétons.

Plus précisément, le centre de Rebecq, déjà fortement aménagé dans le sens d'une réduction de la place de la voiture, manque parfois d'espace pour la circulation des modes doux. Pourtant, l'analyse économique fait ressortir que presque la moitié des emplois de la commune sont occupés par des habitants de Rebecq, une forte mobilité interne est donc présente. Vu le territoire, cette donnée offre un grand potentiel pour le développement des modes doux qui devraient être fortement incités avec l'aménagement d'espaces dédiés, d'un mobilier urbain dédié, de campagne de sensibilisation et de communication.

Enfin, les réseaux de transports collectifs, surtout le TEC, offrent un service suffisant au regard du contexte communal avec une desserte des principaux villages. Une ligne est fortement liée à la mobilité scolaire, car beaucoup de déplacements scolaires ont été observés vers les arrondissements de Soignies et Nivelles. Ces dessertes sont à préserver afin de faire perdurer la bonne connexion de Rebecq avec les communes des alentours.

La ligne Proxibus complète cette offre en permettant une desserte en transports collectifs entre les différents villages tous les jours à une bonne fréquence. C'est également une ligne à faire perdurer afin d'assurer une totale connexion intracommunale, voire même à étendre, car certaines zones rurales dans Rebecq sont encore en déficit de desserte au niveau des transports collectifs.

Pour le train, les habitants de Rebecq doivent se rendre dans l'une des gares des communes voisines que sont Enghien, Tubize, Hennuyères, Braine-le-Comte. Dans une optique de favoriser les modes de déplacements doux et collectifs, il est primordial d'assurer la qualité de l'accessibilité vers ces gares par une connexion bus/train garantie, des cheminements pour modes doux aménagés et visibles à l'échelle intercommunale.

17 Espace public – analyse subjective

<u>Questions</u>	
<p>Les espaces publics de votre quartier sont-ils agréables?</p> <p><input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non</p>	<p>Y-a-t-il une nécessité d'apporter une attention particulière au :</p> <p><input type="checkbox"/> mobilier, <input type="checkbox"/> revêtement du sol <input type="checkbox"/> signalétique <input type="checkbox"/> espaces verts, végétation <input type="checkbox"/> autres (précisez)</p>

Les espaces publics de votre quartier sont-ils agréables ?	Nb	% cit.
Non	88	32,4%
Oui	184	67,6%
Total	272	100%

Figure 593 : Tableau des résultats liés aux espaces publics
(NR : 24,4%)

En ce qui concerne les espaces publics de la commune, ils sont globalement perçus de façon positive par 67,6% des habitants ayant répondu.



Figure 594 : Photographie de la place de Léopold Nuttinck, à Bierghes



Figure 595 : Photographie de la Grand'Place de Rebecq

Il existe une dépendance significative entre le lieu d'habitation et l'appréciation des espaces publics⁶³. C'est dans les anciennes communes de Wisbecq-Saintes et de Quenast que les espaces publics sont le plus cités comme n'étant pas satisfaisants. A l'inverse, dans les anciennes communes de Bierghes et Rebecq-Rognon, les espaces publics sont perçus globalement positivement.

⁶³ Chi2 = 8,28, la dépendance est significative

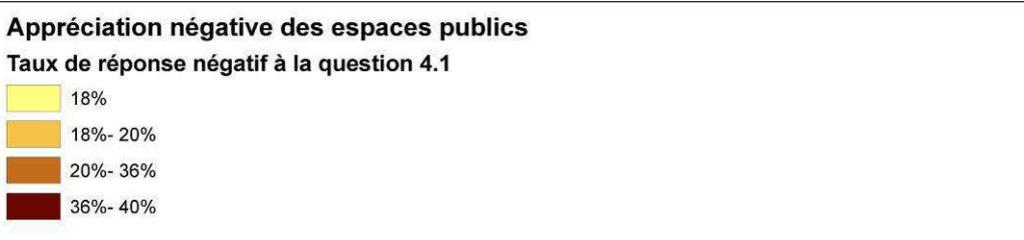
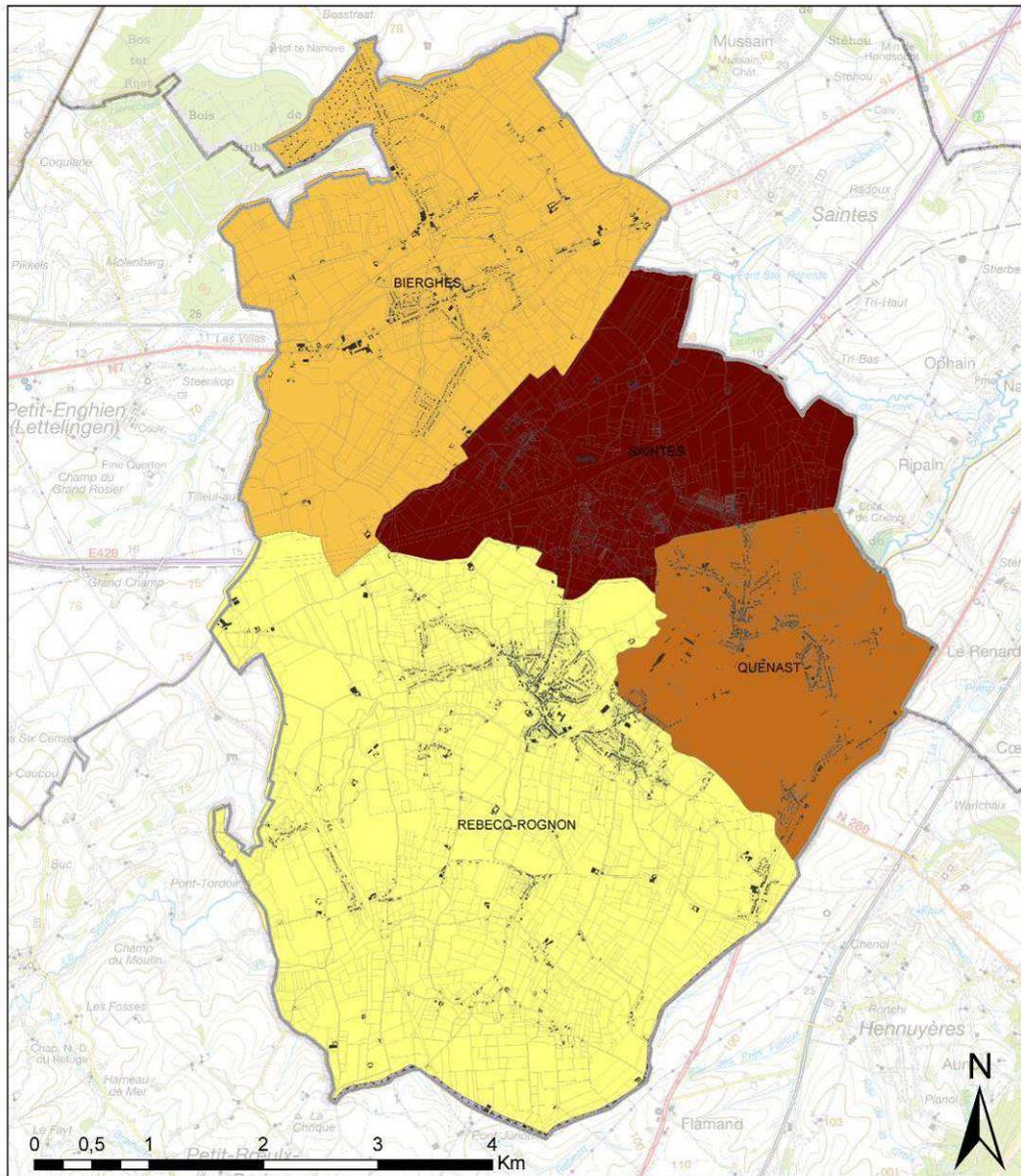


Figure 596 : Carte présentant l'appréciation de l'espace public selon les villages⁶⁴

Les espaces publics particulièrement appréciés sont les plaines de jeux, les étangs et le parc communal, les places ayant fait l'objet de réaménagements telles que celles de Bierghes et Wisbecq ainsi que les chemins de campagne.

⁶⁴ Les pourcentages sont calculés ici sur base du nombre de personnes ayant répondu au questionnaire par village.

Y-a-t-il nécessité d'apporter une attention particulière ?	Nb	% obs.
Végétation	205	56,9%
Revêtement du sol	157	43,6%
Signalétique	115	31,9%
Mobilier	96	26,7%
Autre	77	21,4%

Figure 597 : Tableau des résultats liés à la question
« Y-a-t-il nécessité d'apporter une attention particulière ? » (% obs. NR : 17,2%)

Cependant, de nombreuses personnes aimeraient voir **plus de végétation dans les espaces publics** de la commune, notamment à travers **le fleurissement des espaces et la plantation d'arbres**.

Des améliorations sont également souhaitées quant aux revêtements des espaces publics : l'« *entretien des chemins* » et « *la réhabilitation des sentiers* » sont souvent demandés. A ce titre un soin tout particulier serait à apporter à la signalétique et au balisage de ces chemins.

De manière générale, des « *aménagements des espaces publics pour les usagers faibles de la route et des Ravel* » sont demandés.

En termes de mobilier urbain, de nombreuses personnes évoquent le besoin de « *plus de bancs et de poubelles* » dans les espaces publics de la commune.

18 Tableau Atouts – Faiblesses – Opportunités - Menaces

DOMAINES	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
MOBILITE ET ESPACE PUBLIC	<p>Réseau principal → bonne accessibilité régionale. Réseaux principal et secondaire desservent l'ensemble des villages → bonne accessibilité générale des villages. Fluidité du trafic par rapport aux statuts des voiries, même avec la circulation des poids lourds.</p> <p>Mise en œuvre de zones 30 aux abords des écoles et dans le centre de Rebecq → sécurisation.</p> <p>Offre de stationnement suffisante voire en situation de sous-occupation.</p>	<p>Report du trafic sur les voiries de desserte locale lors de la fermeture de la drève Léon Jacques à venir.</p>	<p>Réalisation de contournement pour le report du trafic.</p> <p>Diminuer le stationnement pour aménager de l'espace public notamment dans le cadre du réaménagement de la Grand'Place de Rebecq.</p>	<p>Problèmes de trafic si pas de réflexion et d'aménagements pour le report des flux.</p>
		<p>Carrefours de la N6 inadaptés aux flux.</p> <p>Sur certains tronçons, pas de signalisation particulière à l'entrée des centres de villages ou noyaux d'habitations.</p>	<p>Adapter les carrefours à la circulation en termes de passage des voies.</p> <p>Effets de portes à la rue du Montgras et à l'entrée de noyaux d'habitations sur la N7.</p>	<p>Augmentation du nombre d'accidents et de la gravité des accidents si aucun aménagement n'est réalisé.</p>
	<p>Temps de parcours des trains attractifs pour les pôles à proximité (Enghien, Tubize, Hennuyères, Braine-le-Comte). Le TEC assure une bonne desserte des principaux villages.</p> <p>Un Proxibus de qualité relie les différents villages.</p>	<p>La gare à Rebecq n'est plus en fonctionnement.</p> <p>Pas de desserte TEC dans certaines zones rurales de la commune.</p>	<p>Inciter l'Intermodalité Bus/train en offrant une efficacité de connexion entre les deux modes de transports surtout avec les gares de Tubize et Braine-le-Comte.</p>	

DOMAINES	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
MOBILITE ET ESPACE PUBLIC	Trottoirs globalement de qualité dans le centre de Rebecq et le centre des villages. Forte mobilité interne des actifs.	Trottoirs absents en dehors du centre des villages. Traversées piétonnes pas toujours sécurisées sur l'ensemble du territoire communal. Aménagements destinés aux PMR sont trop peu nombreux.	Développer les circulations douces, la qualité des aménagements, leur accessibilité et leur visibilité pour les déplacements quotidiens. Aménagement de l'espace public pour PMR.	
	Pistes ou bandes cyclables le long des N6 et N7 ainsi que sur d'autres voiries du réseau collecteur. Présence de 2 boxes à vélo + d'un espace de stationnement à vélo au niveau de la Maison communale.	Aménagements cyclables trop peu nombreux. Pas de RAVeL sur le territoire communal.	Développer les aménagements cyclables de qualité.	
		Peu d'espaces publics dédiés à la convivialité et à la rencontre, regroupement dans le centre de Rebecq. Espace de jeux à Bierghes de moyenne qualité.	Créer une véritable zone piétonne de qualité dans le centre de Rebecq. Recréer des espaces publics dédiés aux rencontres et à la vie locale à la place des espaces de stationnement.	

