




**Fiche 15 : Mesures d'accompagnement pour le projet de lotissement au Pavé Saint-Joseph** 

### Contexte Actuel

Dans le contexte actuel, il s'avère que la grande majorité des activités commerciales, administratives et scolaires de Genappe se situe au nord du RAVeL. S'y trouvent l'Espace 2000, chef-lieu de l'administration communale, la principale rue commerçante (rues de Charleroi et de Bruxelles), les diverses grandes surfaces, la plupart des installations sportives ainsi que la majorité des écoles. Si la circulation dans le centre semble encore limitée pour le moment, l'augmentation du nombre d'immatriculations (+ 154% de voitures neuves entre 2008 et 2010, voir. Rapport Phase 1, pp. 16), la compétitivité très faible des transports en commun et les futurs développements que va encore connaître le centre **risquent fortement de contribuer à l'engorgement progressif du centre.**

Il est également raisonnable de penser qu'une augmentation du nombre de logements suite aux différents projets (Sucreries, Pavé St Joseph) ait un impact non négligeable sur la mobilité au sein même de la ville de Genappe. La création du nouvel éco-quartier (partie du Pavé Saint-Joseph) impliquerait, d'après le Rapport Urbanistique et Environnemental (RUE), la création d'environ 250 logements entre les axes de la Chaussée de Charleroi, du Pavé St-Joseph et de la Route du Sucre.

## Diagnostic

### Comptages actuels

Dans le rapport du RUE délivré par le bureau AUPA, on présente tout d'abord des données de comptages en situation existante entre (1) le pavé Saint-Joseph et la Chaussée de Charleroi, (2) le pavé Saint-Joseph et la Route du Sucre ainsi que (3) la RN°5 et la rue de Villers-la-Ville (voir. RUE pp. 55-56) (voir ci-dessous).

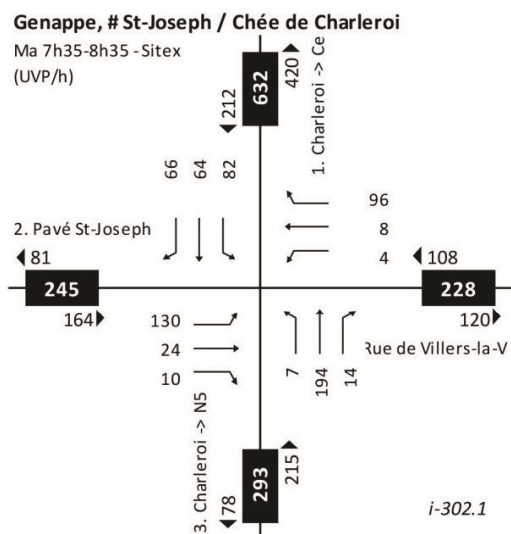


Figure 1 : Comptage Carrefour Pavé St-Joseph et Ch. de Charleroi

Source : Rapport Urbanistique et Environnemental, ZACC de Loupoigne, AUPA (2014)

On peut constater d'après le profil de la rue que le Pavé Saint-Joseph n'est, en situation existante, qu'une voie de transit, ne desservant que très peu d'habitations avec un passage d'environ

250 véhicules en heure de pointe, principalement en direction de la Chaussée de Charleroi (2/3 des véhicules). Il est intéressant de remarquer que, pour l'instant, plus de 80% de ceux-ci se dirigent ensuite vers le centre de la localité. Ensuite, toujours d'après les comptages, il est également utile de souligner la sous-utilisation de la Route du Sucre, alors que celle-ci pourrait donner un accès direct à la RN°5.

### Répartition Nord Sud

A l'heure actuelle, lorsqu'on analyse les chiffres de déplacements domicile-travail des habitants de Genappe (voir Figure 2), on remarque qu'environ 90% d'entre eux doivent partir vers le Nord (Centre de Genappe, Bruxelles et Brabant Wallon), alors qu'à peu près 10% travaillent plutôt dans le Sud (Namur, Villers...).

	Travailleurs	A partir du Pavé St-Joseph
Bruxelles	1265	NORD
Genappe	628	90% NORD - 10% SUD
Nivelles	418	60% NORD - 40% SUD
OLLN	301	NORD
Braine	231	NORD
Wavre	230	NORD
Waterloo	149	NORD
Rixensart	97	NORD
Lasne	71	NORD
La Hulpe	61	NORD
Namur	55	SUD
Court St-E	46	NORD
Villers	31	SUD
TOTAL	3267	NORD
TOTAL	316	SUD

Figure 2 : Répartition Nord/Sud des déplacements domicile-travail des travailleurs salariés de Genappe



Si l'on ajoute à cela que la plupart des commerces, écoles et bâtiments administratifs se trouvent au Nord du site de la ZACC de Loupoigne, il paraît raisonnable de penser que la majorité des déplacements converge vers le Nord de la commune.

## Incidences du projet

### Répartition Modale

D'après le RUE, les nouveaux habitants de l'éco-quartier sont estimés à 750 et engendrerait jusqu'à 1706 déplacements par jour, en semaine et quelques 1570 pendant les week-ends. Même si cette hypothèse paraît crédible, nous préférons nous baser sur les résultats de l'étude MOBEL, qui feraient monter ces chiffres jusqu'à respectivement 2175 et 1990 déplacements par jour (voir explication Figure 4).

- **A court terme**

Même si on estime que les nouveaux habitants d'un éco-quartier seront déjà sensibilisés aux modes de transports alternatifs, il paraît difficile de croire à un vrai report modal à court-terme au vu de la situation existante -actuellement ce sont 89% des trajets qui sont effectués à l'aide d'un véhicule particulier-, et de l'offre des modes alternatifs en place à l'heure actuelle.

D'après nos estimations et malgré la très grande proximité du RAVeL, il paraît plus probable que les modes doux représentent aux alentours de 5% des déplacements et que les trajets en bus représentent également 5% des trajets sur base de l'offre existante des transports en commun. Comme on peut le voir dans la Figure 3 ci-dessous, 84% des trajets se feraient alors en voiture particulière et 2% via d'autres moyens de transport (moto,

transport organisé par l'employeur etc.). Le train ne desservant pas la commune de Genappe, les 11,9% de trajets existants effectués en train ont été réparti entre les différents modes.

Mode de déplacement principal	Répartition modale attendue				
	Wallonie (d'après l'ERMM)	Situation existante	Situation projetée		
			%	Déplacements/jour (la semaine)	Déplacements/jour (le week-end)
Modes doux (marche + vélo)	6,8%	1,8%	5,0%	109	100
Bus	3,3%	3,2%	5,0%	109	100
Train	6,3%	11,9%	-		
Voiture conducteur	72,2%	78,0%	84,0%	1827	1672
Voiture passager	9,2%	2,7%	4,0%	87	80
Autres (motos, transport organisé par l'employeur, etc.)	2,2%	1,6%	2,0%	44	40

Figure 3 : Répartition modale projetée

- **A moyen/long terme**

Si des mesures sont prises pour développer les transports alternatifs à la voiture individuelle, telles que certaines préconisées par le PCM, les parts modales prévues dans le RUE pourraient être atteinte à moyen/long terme.

Mode de déplacement principal	Tableau 7. Répartition modale attendue				
	Wallonie (d'après l'ERMM)	Site de projet (d'après les cartes de la CPDT)	Site de projet (d'après nos hypothèses)		
			%	Déplacements/jour (la semaine)	Déplacements/jour (le week-end)
Modes doux (marche + vélo)	6,8 %	Entre 4 % et 6,3 %	13,00%	222	204
Bus	3,3 %	Entre 3,8 % et 5 %	11,87%	202	186
Train	6,3 %	Entre 2,5 % et 3 %	0%	0	0
Voiture conducteur	72,2 %	-	63,73%	1087	1001
Voiture passager	9,2 %	-	9,20%	157	144
Autres (motos, transport organisé par l'employeur...)	2,2 %	-	2,20%	38	35

Source : RUE ZACC de Loupoigne(2014)



## Charge de trafic envisagé

En prenant les chiffres de la Figure 3 et au vu de la future implantation de l'éco-quartier et de son accès unique via le Pavé Saint-Joseph, il paraît justifié de prévoir une augmentation d'environ 89,5% du trafic aux heures de pointe comparé à la situation existante. Comme expliqué ci-dessus, à peu près 90% du trafic supplémentaire risque de se diriger vers le carrefour n°1 (entre le Pavé Saint-Joseph et la Ch. de Charleoi), y augmentant le trafic de près de 28,2% dont quelques 80% irait directement vers le centre si aucune mesure n'est prise afin d'éviter cela.

Comptages projetés aux carrefours			
Direction	Situation existante	Situation projetée	
	Nombre de véhicules	Nombre de véhicules	Changement %
Pavé Saint Joseph	245	464	89,5%
Carrefour n°1	700	897	28,2%
Carrefour n°2	333	355	6,6%

Figure 4 : Comptages projetés

Dans la Figure 4 nous prenons le nombre projeté de nouveaux habitants (750), fois un coefficient (2,9) de déplacement (2175/j). Ce coefficient a été mesuré sur base des chiffres publiés dans l'étude MOBEL où 74,1% des Wallons sont mobiles et se déplacent à raison de 3,9 déplacements par jour (en moyenne,  $0,741 \times 3,9 = 2,9$  déplacements par personne par jour). Nous confrontons le nombre de déplacements au pourcentage modal projeté du véhicule particulier (84%) et au coefficient de report de trafic sur l'heure de point (12%).

## Objectifs des mesures d'accompagnements

Au vu des chiffres projetés ci-dessus, il paraît évident que la future transformation du site de l'ancienne sucrerie risque de donner beaucoup plus d'ampleur à la charge de trafic. Ceci souligne l'importance de mettre en place rapidement des mesures d'accompagnement en amont des nombreux projets de lotissement.

### Protéger le centre

Comme on peut le déduire des Figures 3 et 4 et des comptages en situation existante, l'implantation du nouveau lotissement apporterait près de 37,5% de trafic en plus vers le centre de Genappe et prendra beaucoup plus d'ampleur avec les futurs projets. Même s'il est raisonnable de penser qu'une bonne partie du nouveau trafic emprunte la rue de Villers-la-Ville afin de rejoindre la RN°5, l'impact sur le centre risque d'être à terme conséquent et risque de générer de sérieuses nuisances aux heures de pointe, pénalisant les services de bus ainsi que les déplacements à pied et à vélo.

### Protéger la rue de Villers-la-Ville

Comme précisé ci-dessus, il est tout à fait réaliste de penser qu'une partie des nouveaux habitants risque de se diriger vers la RN°5 en passant par la rue de Villers-la-Ville. Si dans un premier temps l'impact du lotissement Pavé-Saint-Joseph ne sera pas conséquent, les futurs projets risquent de fortement dégrader la situation. Il faut donc réfléchir en amont à des aménagements éventuels en complément à ceux déjà en place, en cas d'augmentation trop importante du trafic dans cette rue.



## Actions à mener pour répondre aux enjeux

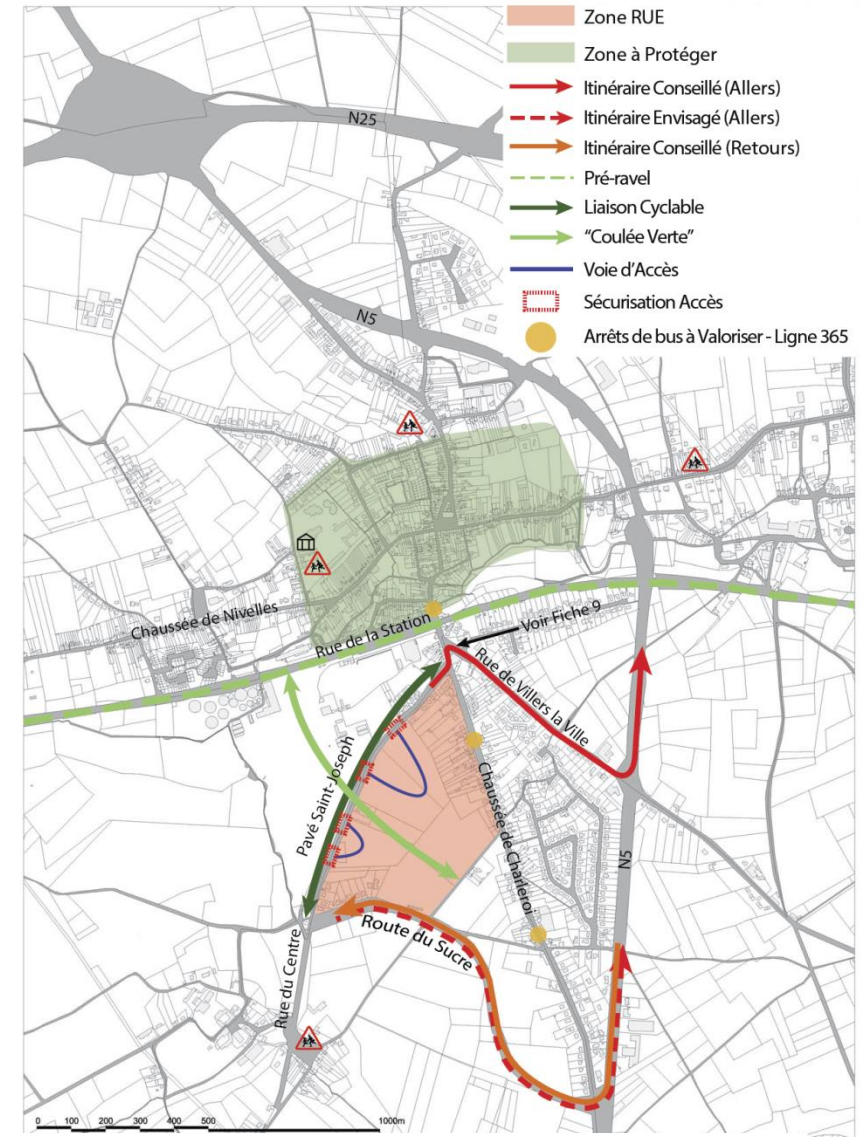
### Propositions déjà formulées

A long-terme, afin de répondre aux enjeux et afin d'atteindre les objectifs du nouvel éco-quartier au Pavé Saint-Joseph il paraît important de mettre en place rapidement les propositions déjà formulées dans le rapport de la Phase 3 du PCM. Telles que :

- Le renforcement des transports en commun sur l'axe Nord-Sud (augmentation de l'offre de la ligne de bus 365a)
- Le développement d'un réseau cyclable structurant dans le centre de Genappe
- La mise en place d'un schéma de circulation et de stationnement pour le centre de Genappe
- Le réaménagement du carrefour entre la Ch. de Charleroi et de la rue de Villers-la-Ville

### Schéma d'accessibilité du lotissement

Au-delà de ces mesures, il s'agirait, à court-terme, d'inciter les gens à emprunter la rue de Villers-la-Ville peu urbanisée plutôt qu'à traverser le centre de Genappe. A long-terme, avec pour point de mire le futur aménagement de l'ancienne sucrerie, il est fondamental de sensibiliser les gens à suivre un schéma spécifique pour leurs déplacements. Comme repris sur la Carte 1, afin d'éviter d'important problèmes de congestion dans le centre du village et dans la rue de Villers-la-Ville, il est important d'inciter les habitants à emprunter cette dernière uniquement lors de leurs trajets allers, c'est-à-dire en sortant du Pavé Saint-Joseph.



Carte 1 : Schéma d'accessibilité de la zone du Pavé Saint-Joseph



Pour le chemin du retour, il est évident que la Route du Sucre offre une desserte idéale du nouveau lotissement, dès lors qu'elle offre une capacité résiduelle importante. Cette sensibilisation doit être effectuée par une communication spécifique et une signalisation adaptée.

De plus, il est nécessaire de bien prendre en compte la sécurisation des différents accès au lotissement. Des aménagements adaptés et/ou une signalisation claire permettraient une bonne gestion de la vitesse du trafic à ces endroits.

Nous avons considéré la mise en sens unique de la rue de Villers-la-Ville (vers RN°5), mais celle-ci ne nous paraît pas pertinente, sinon à long-terme, puisqu'elle pénaliserait fortement les habitants de la rue et réduirait l'accessibilité vers le centre depuis Baisy-Thy (prolongement de la rue Longchamps). Si d'aventures des problèmes devaient se poser dans la rue nous pensons que des aménagements spécifiques, complémentaires aux aménagements actuels, doivent être mis en place afin de protéger celle-ci.

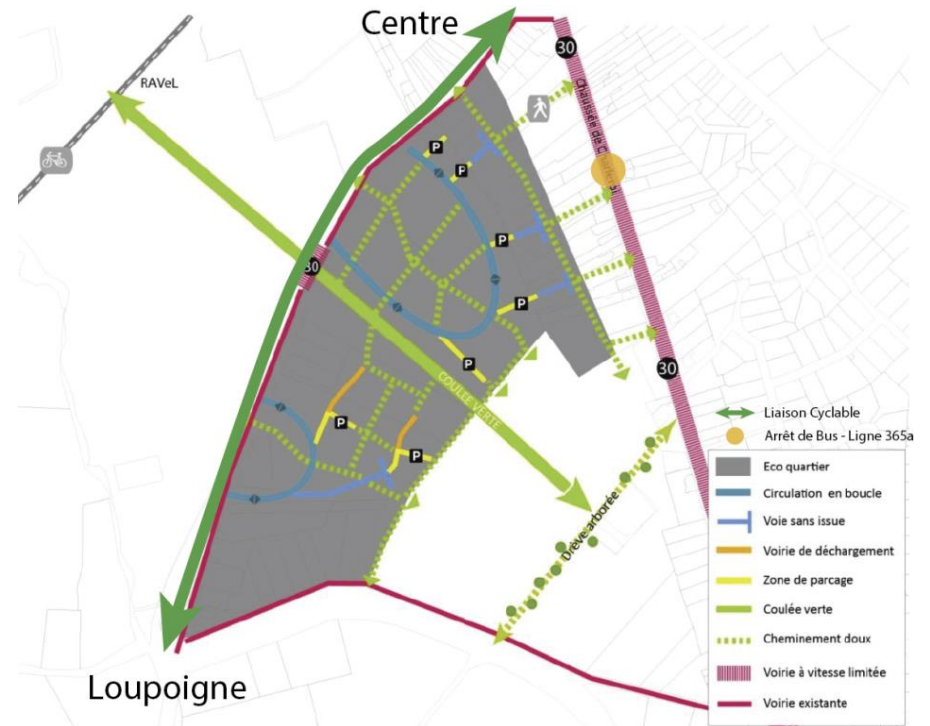
### Valorisation des arrêts de bus à proximité

Comme indiqué sur la Carte 1, il est important de valoriser les arrêts de bus de la ligne 365a qui se trouvent sur la Ch. de Charleroi, et principalement ceux à hauteur du n°40 ainsi que celui à proximité de la rue de la Station.

### Aménagement de liaisons cyclables

La création du nouveau lotissement permet également d'insister sur la nécessité de promouvoir les liaisons cyclables fortes entre

les différents villages et spécifiquement celle du Pavé Saint-Joseph comme suggérée dans la Fiche 14 – Liaisons Cyclables.



Carte 2 : Liaisons cyclables

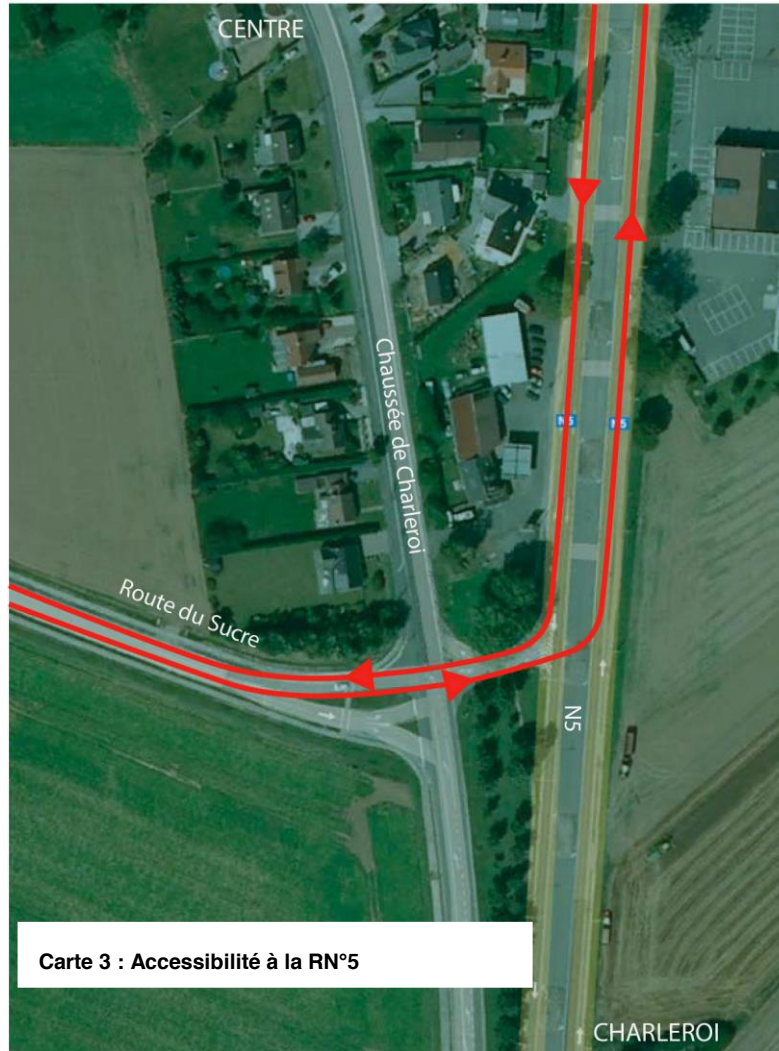
Comme on peut le voir sur la Carte 2, cette liaison est tout à fait justifiée et vient parfaitement compléter la « Coulée Verte » décrite dans le RUE (création d'une véritable croix cyclable).

### Accessibilité à la RN°5

A moyen terme, il paraît essentiel que la commune et le SPW envisagent un accès direct et à double sens à la RN°5 via la Route du Sucre, qui permettrait la protection à la fois du centre et de la



rue de Villers-la-Ville en empruntant une rue à grand gabarit sous-utilisée. Cet accès peut être envisagé comme mesure d'accompagnement des futurs projets de l'ancienne sucrerie et ce de plusieurs manières (carrefour, carrefour à feux, rond-point...).



Carte 3 : Accessibilité à la RN°5

## Partenaires

- Le SPW
- La Commune
- Le TEC
- Les promoteurs immobiliers