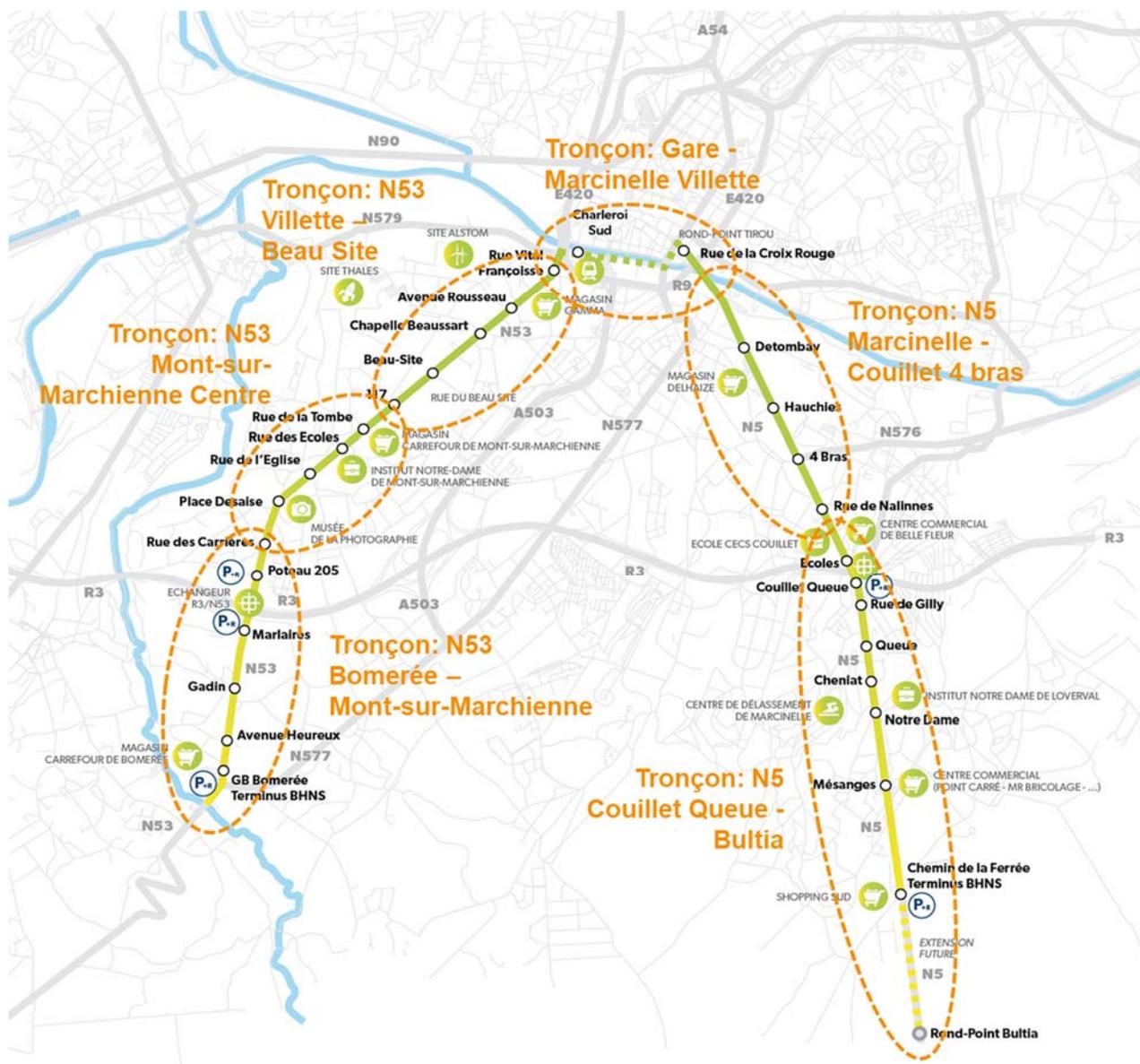


Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) à Charleroi :

RAPPORT DE LA CONCERTATION AVEC LES HABITANTS ET USAGERS



Décembre 2019

Table des matières

I.	CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	4
II.	RAPPORT DES 6 GROUPES DE TRAVAIL	6
A.	RÉFLEXIONS GÉNÉRALES	6
1.	L'OFFRE TEC	6
2.	LA GESTION DU CHANTIER	7
3.	DES ALTERNATIVES AU TRACÉ DU BHNS	7
4.	LA PROCÉDURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET SUITE DE LA CONCERTATION	8
5.	DIVERS	8
B.	SUR LA N53	9
1.	LE RÉAMÉNAGEMENT DES PLACES DU CENTRE DE MONT-SUR-MARCHIENNE	9
2.	L'ÉVOLUTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE MONT-SUR-MARCHIENNE	9
3.	LES ABORDS DE L'ÉCOLE DES SŒURS DE LA PROVIDENCE	10
4.	LA MISE À SENS UNIQUE ENTRE LA RUE DU BEAU SITE ET LA RUE EMILE ROUSSEAU	11
5.	LE STATIONNEMENT PUBLIC LE LONG DE LA N53	12
6.	LES PARKINGS DE PERSUASION SUR LA N53	12
7.	LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS	13
8.	LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	13
9.	AUTRES ASPECTS LIÉS AUX AMÉNAGEMENTS PRÉVUS SUR LA N53	13
10.	LA CIRCULATION DE TRANSIT DANS LES QUARTIERS AUTOUR DE LA N53	14
11.	LES AMÉNAGEMENTS DANS LES QUARTIERS AUTOUR DE LA N53	15
C.	SUR LA N5	16
1.	LE STATIONNEMENT PUBLIC LE LONG DE LA N5	16
2.	LA GESTION DU ROND-POINT DE COUILLET-QUEUE	17
3.	LA GESTION DES AUTRES RONDS-POINTS LE LONG DE L'AXE	17
4.	LES ABORDS DE L'ÉCOLE DE NOTRE-DAME DE LOVERVAL	17
5.	LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS ET PMR	18
6.	LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	18
7.	LA PROLONGATION DU BHNS JUSQU'AU BULTIA	19
8.	LE TRANSIT DE CAMIONS SUR LA N5	19
9.	L'ACCESSIBILITÉ ET LA CIRCULATION DE TRANSIT DANS LES QUARTIERS AUTOUR DE LA N5	19
10.	DIVERS	20
D.	A L'ARRIÈRE DE LA GARE/ RUE DE LA VILLETTE ET A 503	20
	QUESTIONS DE CLARIFICATION DU PROJET ABORDÉES AU COURS DES RÉUNIONS	21
1.	BHNS ET NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN	21
2.	LES PARKINGS DE PERSUASION (PARCS-RELAIS – P+R)	22
3.	LES ENQUÊTES DE STATIONNEMENT	24
4.	LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	24

5. LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS	25
6. LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS SUR LA N53	25
7. LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS SUR LA N5	27
8. LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS DERRIÈRE LA GARE	28
9. LE CHANTIER	29
10. DIVERS	30
<u>PERSONNES AYANT PARTICIPÉ AUX GROUPES DE TRAVAIL</u>	31

I. Contexte et objectifs de la concertation

Les aménagements prévus pour le BHNS seront soumis à enquête publique début 2020. C'est la procédure légale qui permet à tout citoyen de s'exprimer sur le projet.

Parallèlement, la Ville de Charleroi a souhaité mettre en place une démarche de concertation spécifique avec les habitants et les usagers des axes concernés par le BHNS et des quartiers voisins, à la fois pour alimenter l'avis qu'elle devra remettre dans le cadre de l'enquête publique, mais aussi pour anticiper dès à présent les mesures à prendre sur les voiries communales, pour intégrer au mieux le projet dans son environnement.

Organisés et animés par un modérateur neutre et indépendant, les groupes de travail avaient pour but de :

- favoriser l'accès à l'information en analysant finement les aménagements prévus ;
- donner les moyens à tous les acteurs d'être entendus ;
- croiser les regards sur le projet et ses enjeux ;
- élargir la réflexion aux impacts du projet sur les voiries et quartiers voisins ;
- identifier collectivement des problèmes et des pistes d'amélioration.



6 réunions ont été organisées entre le 21 octobre et le 25 novembre pour détailler chacun des tronçons du projet.

Des groupes de 15 personnes maximum ont été constitués, sur base d'un appel à candidatures. La composition des groupes était variée : habitants, riverains, personnes ayant une activité professionnelle (commerces, bureaux, professions libérales...) sur les axes impactés par le BHNS et membres de comités ou d'associations ; hommes et femmes ; jeunes et moins jeunes...

Ont également participé aux réunions :

- la Ville de Charleroi (échevin de la Mobilité et son équipe), porteuse de la démarche de concertation, pouvant apporter des informations concernant les voiries communales et intéressée d'entendre en direct le contenu des débats ;
- les porteurs du projet de BHNS (TEC et SPW) pour expliquer les détails des aménagements prévus, répondre aux questions sur le projet et être à l'écoute des différentes remarques et propositions émises ;
- les animateurs-modérateurs (Espace Environnement et ICEDD), garants de la bonne conduite des réunions, du dialogue et du rapportage.

Pour chaque groupe de travail, les aménagements prévus sur un tronçon particulier du projet de BHNS ont été détaillés, sur base des plans provisoires établis par les porteurs du projet.

N.B. : Ces plans seront ensuite retravaillés et ne seront diffusés qu'au moment de l'introduction de la demande de permis d'urbanisme. En attendant le projet finalisé, de nombreuses informations sont disponibles sur le site Internet du projet : <https://bhnscharleroi.be>, en particulier des visuels 3D et des réponses à de nombreuses questions posées sur le projet.



La majeure partie des rencontres a été consacrée à l'échange de points de vue entre les participants et au relevé d'éléments du projet qui posent problème et de pistes d'amélioration à analyser. Les différents modes de déplacements ont été envisagés : piétons, cyclistes, PMR, autobus, voitures individuelles, camions... à la fois sur l'axe du BHNS, mais aussi dans les quartiers voisins.



Le présent document rend compte des éléments abordés dans les 6 groupes de travail, en les regroupant thématique par thématique. Ces éléments seront communiqués aux porteurs du projet et aux autorités des communes concernées par le projet de BHNS.

Complémentairement, une liste de mesures d'accompagnement sera soumise à la Commission technique de mobilité de la Ville de Charleroi.

Il est important de préciser que cette démarche volontaire de concertation n'a pas de valeur légale et qu'elle ne se substitue pas à la procédure d'enquête publique. Les nombreuses idées et propositions émises par les groupes seront analysées, retravaillées et confrontées à différents paramètres et contraintes (techniques, administratives, financières, réglementaires, temporelles...) et au final, les autorités communales gardent le pouvoir de décision sur les mesures qui seront mises en place.



II. Rapport des 6 groupes de travail

Cette partie du rapport reprend les différentes remarques, réflexions et suggestions émises par les participants au cours des réunions. Elles sont réorganisées axe par axe et thématique par thématique, pour faciliter la lecture et l'analyse qui en sera faite ultérieurement par les communes et les porteurs du projet.

Les questions de clarification concernant les aménagements projetés sont reprises en fin de document.

A. Réflexions générales

1. L'offre TEC



Idées et suggestions :

- a) Au-delà d'une offre de BHNS au sud de Charleroi, une réflexion globale sur la **mobilité à l'échelle de la métropole** doit être menée de manière cohérente, incluant la problématique de la circulation automobile, de transit de poids lourds, en incluant les différents modes comme les voies d'eau, les voies ferroviaires, etc.
- b) Parallèlement à la mise en place du BHNS, il serait utile de prévoir des **incitants pour l'usage du bus** :
 - Il pourrait s'agir par exemple de la création de nouvelles **fiches d'accessibilité** pour les lieux qui drainent des visiteurs, comme le Musée de la photographie, ou de l'instauration d'un billet combiné (musée+TEC)...
 - Il faudrait proposer un **tarif unique train / tram / bus**, un abonnement unique, à l'instar de ce qui existe à Bruxelles...
 - Prévoir la **gratuité** des transports en commun ou au moins des abonnements attractifs.
 - Proposer aux gens des abonnements gratuits s'ils abandonnent une de leurs voitures.
 - Proposer la **gratuité du BHNS** au moins **au début**, pour inciter les gens à le tester et à comprendre le principe et le service, comme ce fut le cas à Amiens.
- c) On constate une diminution des permis de conduire chez les jeunes, c'est positif. En ce qui concerne les changements de mobilité au niveau des jeunes, et en particulier l'utilisation de **voitures partagées**, il serait utile d'inciter à ce type de comportement. Il existe différentes solutions, il faut leur donner de l'offre, des connexions. Le projet de BHNS pourrait aussi intégrer ce type de solutions novatrices.
- d) Globalement, les efforts sont concentrés sur la desserte vers Charleroi, avec des lignes concentriques. Il manque de connexions vers et entre les quartiers, ainsi que vers les villages autour des axes structurants. On devrait créer des **lignes transversales**, à l'image du citybus, qui feraient des liens vers les axes structurants.
- e) Sur la N53, les bus circulent actuellement assez bien. Est-ce vraiment nécessaire de leur prévoir une bande en site propre ? **Renforcer la fréquence** apporterait déjà une bonne amélioration de la desserte.

2. La gestion du chantier



Remarques et points d'attention :

- a) La durée et l'organisation des travaux posent questions. Comment le chantier sera **conciliable avec la vie des commerces** du périmètre ?
- b) De manière générale, il convient d'organiser au mieux la **communication vers les riverains et les commerçants** avant et durant toutes les phases du chantier, sur le planning, l'avancement (et retards éventuels) des travaux et les contraintes générées par le chantier, le plus précisément possible.
- c) Il faudra bien **anticiper les itinéraires de déviation** pendant les travaux, pour éviter que ce ne soit le chaos.



Idées et suggestions :

- d) Pour l'organisation du chantier, il sera utile d'avoir un **point de contact** auprès des riverains ; organiser la présence de **coordinateurs par zones**, de manière à assurer la bonne accessibilité ; trouver la bonne organisation avec les gestionnaires pour que ça aille le plus vite. Cela dans l'intérêt de tous.
- e) Les parkings-relais **P+R pourraient être réalisés en premier**, pour permettre déjà d'accueillir du stationnement alternatif pour les zones qui seront en chantier.
- f) Pendant les travaux, prévoir des **itinéraires vélo alternatifs**, pour éviter de circuler dans les zones en chantier.
- g) La **sécurisation des cheminements piétons** pendant les travaux doit être bien prise en considération.
- h) Envisager d'installer un **réseau de chaleur urbaine**, puisqu'il y aura une intervention coordonnée des impétrants.
- i) Elargir la réflexion de l'installation de la **fibres optique aux quartiers voisins**, dans les contacts de coordination avec Proximus.
- j) Il devrait y avoir une garantie financière (engagement politique) de **compenser entièrement les pertes** de revenus et d'emplois consécutives au chantier.

3. Des alternatives au tracé du BHNS



Idées et suggestions :

- a) On pourrait envisager de faire faire une **boucle au BHNS**, qui circulerait dans un seul sens, partant de la gare du Sud vers Bomerée par la N53 et revenant par l'avenue Mascaux (ou inversement). Cela permettrait de faciliter l'intégration d'un site propre bus sur les deux chaussées.
- b) La desserte en transports en commun vers Charleroi pourrait également être optimisée en **renforçant l'offre de trains et en rouvrant les arrêts SNCB** « Bomerée », « Montigny-le-Tilleul Carrière », « Mont-sur-Marchienne Zone » et « Marchienne Est ». Cette offre pourrait également bénéficier aux habitants venant de Montigny-le-Tilleul et Marchienne-au-Pont.

- c) Le tracé actuellement prévu jusque Ma Campagne sur la N5 pourrait être **prolongé dès aujourd'hui jusqu'au Bultia**, à hauteur du Bertransart, voire au-delà, un terrain étant disponible pour du parking en face du Colruyt de Gerpennes.
- d) Au centre du Pont de Philippeville, en venant de Couillet, il y a une **ancienne trémie** qui aurait pu être réutilisée pour faire passer le BHNS jusqu'à la gare.

4. La procédure d'enquête publique et suite de la concertation



Remarques et points d'attention :

- a) Il est important que la date de dépôt des demandes de permis n'entraîne **pas une enquête publique pendant les fêtes ou les congés scolaires**, qui entraverait l'accès à l'information pour les citoyens et leur capacité à réagir au projet.



Idées et suggestions :

- b) Il est important que le rapport de concertation soit transmis aux **communes limitrophes** impactées par le projet de BHNS (Gerpennes, Ham-sur-Heure/Nalinnes et Montigny-le-Tilleul).
- c) Un participant souhaite réorganiser une/des réunion(s) après diffusion du rapport.

5. Divers



Idées et suggestions :

- a) Au niveau des carrefours à feu, prévoir des **feux intelligents et synchronisés**, comme en Suède : ils créent une onde de vert lorsqu'on respecte les limites de vitesse, mais passent au rouge si on roule trop vite.
- b) Les jours de **collecte des immondices**, les camions poubelle sont gênants aux heures de pointe du matin. Il faudrait adapter les horaires de collecte sur les axes principaux.
- c) D'une manière générale, une attention particulière doit être portée à la **signalisation** et à bien indiquer les itinéraires par lesquels on souhaite que les voitures passent.
- d) Il faudrait aussi revoir toute la **signalétique** vers les lieux culturels et équipements publics.
- e) Il faut veiller à bien prévoir **l'entretien des plantations** prévues. Il faut éviter les arbres qui créent des problèmes de sécurité en automne, lorsqu'il y a beaucoup de feuilles mortes.
- f) Aider ou inciter (financièrement) les commerçants à profiter des travaux pour améliorer **l'accessibilité de leur commerce aux PMR** (rampe à la place d'un escalier, par ex.).

B. Sur la N53

1. Le réaménagement des places du centre de Mont-sur-Marchienne



Remarques et points d'attention :

- a) Le projet de réaménagement de la place des Essarts a été réalisé sans **concertation avec le Musée** de la photo et la Fédération Wallonie-Bruxelles. C'est d'autant plus regrettable que le projet prévoit des aménagements sur des parcelles qui appartiennent et sont gérées et entretenues depuis longtemps par le Musée, en particulier l'espace situé devant l'entrée du Musée, avec les boulevards. Le réaménagement de la place doit être pensé en raccord et pas en suppression avec ce qui existe.
- b) Veiller à garantir **l'accessibilité PMR** au Musée, ainsi que l'accès voitures et camions à l'arrière du Musée.



Idées et suggestions :

- c) Le réaménagement des places de Mont-sur-Marchienne pour libérer de l'espace de qualité pour autre chose que du stationnement est intéressant, mais le projet actuel est améliorable :
 - L'espace proposé est **trop minéral**, c'est moche un grand espace pavé.
 - Il n'y a pas vraiment de réflexion sur **l'usage futur des 3 places** et actuellement, peu d'événements ou d'activités justifient que l'on dégage les 3 espaces à la fois. Il faudrait mieux spécifier à quoi ils doivent ou pourraient servir.
 - En termes **d'événements** qui demandent de l'espace public, il y a surtout la foire et 2 brocantes par an, qui occupent la place Desaise, et les Apéros Paul Pastur, dans le parc du Musée de la Photo. Cela ne nécessite pas une réduction aussi drastique du stationnement par rapport aux autres usages possibles.
 - Il faut **privilégier la place Desaise**, qui est historique et centrale, pour aménager un **espace multifonctionnel** de qualité et qui pourrait s'adapter lors d'événements en supprimant temporairement une partie de l'offre de stationnement. On peut s'inspirer de la place près du Musée de la photo d'Anvers, où le stationnement est supprimé lorsqu'il y a des événements particuliers, mais possible le reste du temps.
 - A une certaine époque, l'installation d'un **kiosque** place Desaise avait été envisagée.

2. L'évolution du stationnement dans le centre de Mont-sur-Marchienne



Remarques et points d'attention :

- a) Il serait utile de **préciser les chiffres** de diminution de l'offre de stationnement dans le centre de Mont-sur-Marchienne, places et voirie comprises.
- b) Le nombre de places de stationnement restant **tient-il bien compte des besoins** pour les patients des nombreux cabinets médicaux situés place Desaise, du public du centre sportif et de sa cafétéria et des clients du Louis Delhaize ?
- c) Les choix réalisés en matière de stationnement privilégient l'accessibilité aux commerces (stationnement de courte durée, plus grande rotation sur les places maintenues) et aux

riverains, mais visent à entraver le stationnement longue durée, pour le reporter vers les P+R. Cette diminution aura un impact important surtout pour les **personnes qui travaillent** dans le centre de Mont-sur-Marchienne : enseignants des écoles, employés du Musée de la photo, professions libérales, commerçants...

- Qu'est-il prévu pour eux, qui ont parfois de lourdes charges à porter ?
- Quel va être **l'impact dans les rues voisines**, si ces personnes vont s'y stationner toute la journée ?

- d) Rien ne semble prévu pour le **stationnement des cars**, alors qu'il y en a régulièrement pour le centre sportif et le Musée de la photo.
- e) Il faut aussi prévoir des solutions pour les **livraisons** dans les commerces, ainsi qu'au Musée de la photo. Actuellement, la plupart des camions se garent sur la bande centrale pour effectuer leurs livraisons, sauf pour le mazout.
- f) La politique de stationnement « zone bleue » ou toute autre zone réglementée est préjudiciable aux **riverains** qui ont plus de 2 voitures dans le ménage.



Idées et suggestions :

- g) Installer un **parking souterrain** à l'emplacement de l'actuel parking du centre sportif, qui permettrait de doubler l'offre à cet endroit.
- h) Prévoir un ou des emplacements pour des **voitures partagées** (type Cambio) dans le réaménagement des places.
- i) Prévoir des zones de stationnements élargies à certains endroits pour les **livraisons**.
- j) Mener un dialogue avec les gestionnaires du **parking du Carrefour Market** pour pouvoir utiliser le parking pour les riverains et les travailleurs.
- k) Il serait utile que les **riverains**, et pas seulement les commerçants, soient **consultés** dans le cadre de l'instauration de nouvelles zones bleues.

3. Les abords de l'école des Sœurs de la Providence



Remarques et points d'attention :

- a) La suppression du feu au carrefour avec la rue du Château risque d'augmenter **l'insécurité devant l'école**. Même si un aménagement en plateau améliorera la visibilité de l'entrée de l'école, est-ce que cela sera suffisant en termes de sécurité ? C'est un carrefour qui est fort accidentogène actuellement.
- b) Il est regrettable qu'aucun **contact préalable** n'ait été pris avec la direction de l'école concernant les aménagements qui sont prévus autour, alors qu'il s'agit d'une institution qui draine 400 élèves et qui emploie de nombreuses personnes.



Idées et suggestions :

- c) Réaliser un **passage souterrain** ou une **passerelle** pour la traversée devant l'école.
- d) Envisager la création d'une **zone 30** et la sécurisation des abords de l'école en concertation directe avec celle-ci. Installer des **potelets** pour protéger l'espace trottoir devant l'école.

4. La mise à sens unique entre la rue du Beau Site et la rue Emile Rousseaux



Remarques et points d'attention :

- a) De nombreux arguments plaident **contre la mise à sens unique** de ce tronçon :
- La mise à sens unique soulage le seul tronçon de la N53 qui n'en a pas besoin.
 - La bande de bus est justifiée dans le sens montant mais pas dans le sens descendant.
 - Le sens unique va générer un trafic important dans la rue du Beau Site, qui n'a pas pour vocation d'accueillir autant de circulation.
 - Il va aussi créer du trafic supplémentaire dans les autres rues du quartier, pour pouvoir accéder au bas de l'avenue Paul Pastur. Comment y accéderait-on ? Quels seront les itinéraires alternatifs préconisés et quel sera l'impact sur les rues du quartier ?
 - Les détours engendrés par le sens unique peuvent aller jusqu'à 2km et généreront une perte de temps et de la pollution supplémentaire.
 - Le sens unique va priver un tas de commerces et entreprises de leur visibilité du jour au lendemain. Actuellement, +/- 225 personnes travaillent sur cette portion de la N53.
 - Autour de la place de la Villette, il y a une église, une école et des commerces. Le projet de mise à sens unique risque d'enclaver le quartier et de le rendre inaccessible.
 - C'est beaucoup de complications juste pour libérer 800 m.
 - Ce projet de sens unique est une aberration totale.
- b) Par ailleurs, la problématique du trafic dans le quartier est fortement liée à **l'accessibilité au R9 et à la gare** :
- L'actuel engorgement du quartier est principalement dû à la saturation du trafic sur la A503 à l'entrée du R9 et c'est comme ça tous les matins depuis 30 ans.
 - Le nouvel échangeur ne risque-t-il pas d'engorger encore plus l'entrée du R9 ?



Idées et suggestions :

- c) **Supprimer le sens unique.**
- d) Organiser une **phase test** de la mise à sens unique avant de la rendre définitive, pour évaluer l'impact réel sur l'évolution du trafic sur la N53 et dans les rues autour.
- e) Réserver le tronçon des 800 m à la **circulation locale** gérable avec des caméras et de radars dans les quartiers, en verbalisant les véhicules de transit (N.B. : attention aux impacts d'un tel système sur la vie privée).
- f) Se contenter de **2 bandes (une par sens) sur tout l'axe N53**. L'ensemble des véhicules motorisés seraient alors sur la même bande, les voitures comme les bus. Les bus auraient leurs arrêts en chaussée. Dans ce cas, le sens unique serait supprimé. Si la largeur le permet, du parking pourrait être aménagé en zone centrale. Là où il y a un arrêt de bus, il conviendrait d'empêcher le dépassement des bus à l'aide de dispositifs spécifiques.
- g) Instaurer un **sens unique non permanent**, uniquement aux heures de pointe via une signalisation « intelligente ».

5. Le stationnement public le long de la N53



Remarques et points d'attention :

- a) Il y a des **erreurs d'emplacements de stationnement** devant des entrées de magasins ou autres bâtiments, notamment :
 - Au niveau du parking de Proximus (n° 59).
 - A côté du 188, il y a les cabinets médicaux dont l'accès n'est pas repris.
 - Au niveau du Basic Fit (accès et sécurisation de la sortie du parking) et du garage Audi (où prévoir aussi le cas des livraisons).
- b) La diminution des places de stationnements à certains endroits de l'avenue Pastur va fortement pénaliser les **riverains** qui ne disposent pas de garage.
- c) La diminution du nombre de places le long de la N53 entre la rue du Beau Site et l'avenue Albert 1^{er} va créer des problèmes pour le stationnement des employés du Business center, qui sont pour la plupart des consultants qui utilisent une voiture pour leurs nombreux déplacements professionnels.



Idées et suggestions :

- d) Augmenter le **parking prévu sur le site Decock** à plus de 30 places.
- e) Organiser le **stationnement plutôt en épi** dans la zone côté pair en face de chez Axa (n° 361), pour augmenter le nombre de places.

6. Les parkings de persuasion sur la N53



Idées et suggestions :

- a) Organiser un **dépose minute** dans le P+R de Bomerée.
- b) Au niveau du P+R localisé à proximité du R3, veiller à bien **sécuriser** l'endroit et empêcher **l'accès à la carrière** en contrebas. Lorsqu'il fait chaud, il peut y avoir jusque 150 personnes près du plan d'eau, alors que l'endroit est dangereux et interdit. Il faut éviter que le parking ne suscite un effet d'appel.
- c) Au P+R du R3, il y aurait besoin de **stationnement pour les cars**, pour accueillir les départs des classes vertes ainsi que le stationnement des cars du public accédant au Musée de la photo.
- d) Il serait utile que les commerçants occupent les P+R pour éviter qu'ils ne monopolisent les places à proximité des commerces. Comment faire en sorte que les commerçants soient les premiers à montrer l'exemple ? Il faut réfléchir à des **incitants pour les commerçants et autres travailleurs** du centre de Mont-sur-Marchienne.

7. Les aménagements piétons



Remarques et points d'attention :

- a) Les **arrêts** vers Bomerée à **proximité de la rue du Beau Site et de la rue du Mayeuri** se trouvent sur un îlot en zone centrale. Est-ce suffisamment sécurisant pour les usagers du bus ?



Idées et suggestions :

- b) L'aménagement du carrefour au niveau de la rue Vital Françoisse et de la rue de la Villette semble améliorer la sécurité des circulations piétonnes, avec les arrêts de bus en zone centrale protégée. Mais il **manque un passage piétons** pour rejoindre le côté pair du bas de l'avenue Pastur.
- c) Ajouter un passage piétons à hauteur de la banque BNP (+/- n° 68), car il y a un long tronçon sans passage prévu pour les piétons.
- d) Le passage piéton sur la N53 à hauteur de la rue du Beau Site pourrait être **déplacé en aval de la rue du Beau Site**, il serait alors soumis à moins de circulation.
- e) A certains endroits où les piétons sont peu nombreux, il n'est sans doute pas utile de prévoir des trottoirs surdimensionnés. Notamment entre la rue du Beau Site et la rue du Mayeuri, des **trottoirs de 1m50 semblent suffisants**.
- f) Un **trottoir traversant** pourrait être intéressant au niveau de la rue Julient Dulait.

8. Les aménagements cyclables



Idées et suggestions :

- a) Au niveau de l'échangeur avec le R3, les **pistes cyclo-piétonnes** sont situées hors du rond-point. Mais les traversées des entrées et sorties du R3 paraissent dangereuses pour les cyclistes et les piétons qui les emprunteront. Il faudra bien veiller à les **sécuriser** et à ralentir la vitesse des véhicules. -> faire des plateaux ? Ou s'inspirer des aménagements réalisés au Roelux, où un passage dénivelé a été réalisé pour le RAVeL...
- b) Prévoir des **stationnements pour les vélos** (sécurisés, voire couverts, y compris sur les places publiques) et inciter les commerçants à installer des anneaux pour pouvoir accrocher les vélos devant chez eux pour leurs clients.
- c) Prévoir de bonnes **liaisons cyclables entre la N53 et la gare**, en faisant la jonction avec le futur axe cyclable prévu le long de la A503, via la place de la Constitution notamment.

9. Autres aspects liés aux aménagements prévus sur la N53



Remarques et points d'attention :

- a) Le remplacement du **mobilier urbain** dans le centre de Mont-sur-Marchienne doit être compatible avec la sonorisation et les illuminations (à Noël, notamment) installées par les commerçants.

- b) Il faut s'assurer que l'aménagement au niveau du petit centre commercial avec le Carrefour Market et le Trafic permette **l'accessibilité aux camions de livraison**.
- c) Actuellement, des **camions** (souvent de très gros semi-remorques venant de Nexans) remontent la N53, puis tournent à gauche dans la rue du Beau Site. Cette manœuvre ne semble plus réalisable avec les aménagements projetés.
- d) Le bas de l'avenue Paul Pastur, au niveau de La Villette, est **sensible à des problèmes d'égouttage et d'évacuation des eaux**. Il faut en tenir compte.



Idées et suggestions :

- e) Limiter la vitesse à 30km/h sur toute la N53 pour avoir un effet dissuasif sur le trafic de transit.

10. La circulation de transit dans les quartiers autour de la N53



Remarques et points d'attention :

- a) Les 3 carrefours à feux successifs + le passage à niveau sur la N53 à Bomerée génèrent des bouchons importants sur la N53, **entre le R3 et Bomerée**, principalement entre 16h et 18h. Les rues autour (rue du Gallois, rue Alphonse Heueux, rue Germaine Dewandre, rue de la Mardrouille, rue du Longtry, mais aussi la rue du Cimetière et la rue Séraphin Antoine...) subissent alors un trafic de transit important.
- b) A la **rue du Mayeuri**, il y a du transit matin et soir. La présence du centre d'accueil de jour pour enfants autistes (Le Corto) génère des déposes et reprises d'enfants et aussi des besoins de stationnement pour les éducateurs. Il semblerait qu'il y ait un projet d'extension du centre. Cette rue connaît aussi des problèmes de vitesse.
- c) Les rues situées **autour de la A503 et à l'arrière de la gare** reçoivent un important trafic de transit en heure de pointe du matin (7h15-9h), vers la gare, l'accès au R9 depuis la rue Paul Janson et plus globalement vers le centre-ville. Il s'agit principalement des :
 - rue du Cherbois et du Basson, depuis la rue des Hiercheuses ;
 - rue Nestor Bal, rue des Closières, rue du Beau Site, rue des Grogères, rue Falleur et Schmidt, rue des Francs, rue Dulait ;
 - rue du Bierchamps, rue Sabatier.
- d) La **rue Paul Janson** sera-t-elle adaptée pour une augmentation de la circulation suite à la création du nouveau rond-point ?



Idées et suggestions :

- e) Passer la **rue du Mayeuri** en sens unique descendant.
- f) Organiser la **circulation du quartier de l'avenue de la Paix** en instaurant des sens uniques : vers le sud pour l'avenue de la Paix et vers le nord pour l'avenue Albert 1^{er}.
- g) Dans l'hypothèse de la mise à sens unique, il faudra bien **signaler les itinéraires** à emprunter. Dès l'amont, inciter le transit à emprunter le R3 et l'A503 ou l'avenue Mascaux, et bien différencier des flux qui vont vers les commerces.

11. Les aménagements dans les quartiers autour de la N53



Remarques et points d'attention :

- a) Veiller à **l'accessibilité et à la sécurité pour les écoles**, notamment à la rue Adolphe Max et la rue de l'Eglise. Adapter la politique de stationnement aux abords des écoles.
- b) A l'entrée de la rue Vital Françoisse depuis la rue Chapelle Beaussart, le gabarit ne permet pas le **croisement des véhicules**.
- c) La **rue Chapelle Beaussart** est assez étroite et les riverains stationnent actuellement le long de la voirie. La sécurité et le confort des piétons doit pouvoir être compatible avec de l'offre de stationnement pour les riverains.
- d) Le réaménagement de l'entrée de la rue du Beau Site tel que dessiné sur les plans rend particulièrement difficile **l'accès à l'habitation située au n° 1** de la rue du Beau Site.
- e) Le carrefour entre l'avenue Albert 1^{er} et la rue du Beau Site est accidentogène : il y a souvent des accrochages avec des véhicules venant de l'avenue Albert 1^{er}.
- f) Garder à l'esprit qu'il y a des **cars scolaires** qui prennent en charge des enfants matin et soir à la rue du Beau Site.
- g) Il y a déjà actuellement une grosse **pression pour le stationnement** dans le quartier du Beau Site, notamment sur les avenues de la Paix, Albert 1^{er}, Elisabeth, Astrid, jusqu'à la rue du Beau Site et la rue des Grogères. Et ce problème de stationnement risque encore de s'accroître avec la réalisation de nouveaux projets immobiliers.
- h) Dans la **rue des Grogères**, il y a beaucoup de stationnement « parasite » car elle est en bordure de la zone où le stationnement est réglementé.
- i) Le stationnement pour les riverains est également compliqué pendant la journée rue Opperman, rue des Bans et rue des Monts.



Idées et suggestions :

- j) Réaliser des aménagements de sécurisation et de réduction de la vitesse (Zone 30 ?) à la **rue du Beau Site** et renforcer la structure de la route.
- k) Sécuriser les abords de **l'école des Bateliers**.
- l) Réaliser des aménagements de sécurisation et de réduction de la vitesse à la **rue du Mayeuri**. Sécuriser les abords du centre orthogénique « Le Corto ».
- m) Améliorer les cheminements piétons dans la **rue Chapelle Beaussart et la rue du Mayeuri**.
- n) Réserver le stationnement de la **rue des Grogères** uniquement pour les riverains.
- o) Améliorer **l'information pour les clients** des commerces dans la zone blanche au niveau du stationnement réglementé et prévoir quelques places « Shop & Go » (30 minutes de stationnement) à proximité des commerces.

C. Sur la N5

1. Le stationnement public le long de la N5



Remarques et points d'attention :

- a) Globalement, l'offre de stationnement en voirie est drastiquement diminuée. Sur certains sous-tronçons, elle devient même inexistante, comme sur la chaussée de Philippeville montant du rond-point de Couillet-Queue vers Loverval, jusqu'au carrefour avec la rue Jean Jaurès. Une série de commerces de proximité, point poste, ou de matériel spécifique et encombrant seront fortement impactés. Des solutions doivent être proposées pour le **stationnement des riverains, des clients et des livraisons**. Certaines livraisons se font déjà sur une bande de circulation. Même remarque en cas de déménagement, de travaux (ex. : conteneur).
- b) Plusieurs **stationnements PMR** sont aménagés le long de l'axe de la N5 pour des riverains. Que va-t-il advenir de ces stationnements ? Quelles solutions alternatives seront proposées aux personnes qui en ont fait la demande spécifique ? Une analyse spécifique sera faite sur la question des emplacements PMR pour préciser comment les intégrer dans le projet. Cependant, les règlements complémentaires de police ne sont pas délivrés ad vitam eternam. La Police examinera les nouveaux plans.
- c) Les **maisons médicales et cabinets médicaux** demandent une attention particulière étant donné la patientèle vulnérable qui les fréquente, PMR et personnes malades souvent acheminées jusque là. Des poches de stationnements, de stationnements PMR et des Kiss & Ride doivent être envisagés à proximité. La mobilité des médecins qui doivent être prêts à partir en urgence est également une préoccupation.



Idées et suggestions :

- d) Des **poches de parkings** possibles sur certaines parcelles doivent être identifiées et aménagées (ex. : ancien Brantano). Sur le bas de la N5, plusieurs lieux sont cités : rue Pierre Baily, au marché vespéral rue Destrée, en face de l'esplanade René Magritte et au parking en face du Lidl.
- e) Les parkings déjà identifiés doivent être **optimisés** pour répondre à la demande des riverains et des clients, notamment le parking de la rue du Vivier et le terrain du SPW en face de l'ING. Les places prévues sur ce terrain pourraient être doublées.
- f) On pourrait envisager une **bande bus dynamique**, notamment en descendant vers le rond-point de Couillet Queue, à l'instar de ce qui fonctionne à Namur, chaussée de Waterloo (bande bus de 7 à 9h et le reste du temps en stationnement en zone bleue). Cela éviterait que le projet ne soit trop pénalisant pour les tronçons commerçants par manque d'offres de stationnement.
- g) Il faut éviter le parking ventouse, on peut prévoir des **zones de « Shop & Go »**. Il faudra gérer le stationnement.

2. La gestion du rond-point de Couillet-Queue



Remarques et points d'attention :

- a) Ce rond-point est **très dangereux**, très fréquenté et saturé de camions.
- b) Actuellement, il y a un problème de **synchronisation des feux devant l'ING**, mauvaise temporisation. La situation était beaucoup moins dangereuse pour la traversée des piétons avant les derniers changements de réglage de feux.



Idées et suggestions :

- c) La traversée piétonne en sortie du rond-point vers Loverval, prévue sans feu mais sécurisée avec traversée en deux temps, sera très dangereuse. Les voitures s'élancent en sortant du rond-point. La **traversée piétonne** devrait être **sécurisée par des feux**.
- d) Les voitures sortant du R3 arrivent à grande vitesse. On pourrait prévoir de réduire la **vitesse à 30km/h** dans et aux abords du rond-point, notamment à la rue de l'Amérique.

3. La gestion des autres ronds-points le long de l'axe



Idées et suggestions :

- a) On pourrait **tirer la bande bus en site propre jusque dans le giratoire**. Cette bande bus faciliterait l'entrée dans le giratoire des voitures venant des rues latérales.
- b) Le système de gestion des **ronds-points hollandais** est très performant, avec sélection de la bande de direction en amont du rond-point. Ce modèle pourrait être reproduit sur plusieurs ronds-points.

4. Les abords de l'école de Notre-Dame de Loverval



Remarques et points d'attention :

- a) Les **zones de Kiss & Ride** ne paraissent pas suffisantes, tant dans la montée qu'en descendant vers Charleroi, malgré le réaménagement des parkings interdisant l'accès aux camions.



Idées et suggestions :

- b) Dans la descente vers Charleroi, une zone pourrait accueillir une **autre zone de Kiss & Ride** au-delà de l'arrêt de bus devant la sortie de l'école.

5. Les aménagements piétons et PMR



Idées et suggestions :

- a) De manière générale, le long de l'axe, les **traversées piétonnes** doivent être sécurisées, idéalement par des feux, avec des éclairages spécifiques.
- b) A la rue Jean Jaurès, une **école communale** est installée au milieu de cette rue très fréquentée. L'accessibilité piétonne des rues avoisinantes et à hauteur de la chaussée de Philippeville doit être renforcée.
- c) Pour l'accessibilité du **bassin de natation** via le BHNS, il serait judicieux d'améliorer les liaisons piétonnes depuis les arrêts BHNS à proximité.
- d) A Couillet, en face de la **maison médicale**, un garde-corps protégeant les piétons peut être envisagé autour de la traversée piétonne.
- e) En divers endroits, les aménagements prévus entrent en conflit avec les accès privatifs :
 - Le trottoir devant le 284c est une zone de recul privée. Le commerçant souhaite y garder ses emplacements de stationnement.
 - A la rue Pierre Baily, le passage pour piétons aboutit sur l'entrée de garage du n° 222.
- f) Des demandes émergent pour améliorer le **confort d'usage des PMR** :
 - Sonoriser les feux aux carrefours à l'attention des malvoyants.
 - Il manque des dalles podotactiles (PMR) aux traversées face au n° 388 et n° 373.

6. Les aménagements cyclables



Idées et suggestions :

- a) Comme il n'y a pas d'aménagements cyclables sur la N5 sur différents tronçons, notamment montant vers Loverval à partir du rond-point de Couillet-Queue, il serait utile de proposer des **itinéraires alternatifs** de circulation apaisés, comme la rue Jules Destrée à Marcinelle et la rue de la Cité Jardin à Couillet.
- b) Un cheminement cyclable doit être possible via la rue du Tunnel vers le rond-point du Cheniat et l'allée du grand Cheniat.
- c) Dans la mesure du possible, en respectant les conditions de sécurité des cyclistes, les sens uniques doivent pouvoir être empruntés par les vélos dans les deux sens (**SUL**), comme la rue de l'Amérique.
- d) En sortie de la rue Jean Jaurès, il n'y a pas de traversée cyclable. Cela doit être possible moyennant un îlot élargi. Aussi, la rue Jean Jaurès devrait passer en SUL.

7. La prolongation du BHNS jusqu'au Bultia



Idées et suggestions :

- a) Le BHNS pourrait être prolongé jusqu'au Bultia pour irriguer le centre commercial existant et éloigner encore le trafic des navetteurs en installant le **parking de persuasion au-delà du Bultia**, à hauteur de Bertransart, voire au lieu-dit du Grand Cerf.
- b) Etant donné le trafic important de 40.000 véhicules/j. entre le Bultia et Ma Campagne qui empêche d'y installer un site propre pour les bus, on pourrait imaginer de réaliser ces **sites propres bus en approche des giratoires** uniquement.

8. Le transit de camions sur la N5



Remarques et points d'attention :

- a) Le transit de camions sur la N5 est actuellement un véritable problème que l'abandon du projet de trident ne risque pas d'arranger. Il faudrait **dévier une partie de ce trafic** de transit bien en amont, avant l'entonnoir de Ma Campagne.

9. L'accessibilité et la circulation de transit dans les quartiers autour de la N5



Remarques et points d'attention :

- a) De nombreux quartiers le long de l'axe sont impactés par du **trafic de fuites** des automobilistes qui quittent la N5, comme à la rue de la Ferrée à Nalinnes. Les aménagements présents visent à casser ces flux, parfois au détriment de la circulation locale. C'est le cas notamment de la mise à sens unique de la rue Notre-Dame de Grâce qui va modifier les accès au quartier environnant par les rues Charon et du Village.
- b) La rue de Nalinnes devra être protégée du trafic de fuite qui existe déjà. L'école du Transvaal y est implantée. La Police est également demandeuse.



Idées et suggestions :

- c) La mise à sens unique (SUL) permettrait dans certaines rues de retrouver du potentiel de **stationnement**, notamment à la rue de Loverval.
- d) Une mise à sens unique partielle (SUL) de la **rue du Tunnel** sur le segment proche de la N5 permettant les entrées et empêchant les sorties est également proposée. Quelques places de stationnement seraient récupérées.
- e) En été, le long des lacs, un sens unique est mis en place à partir de juin pour fluidifier l'accès et les départs du bassin de natation du **centre de délasserment**. Ce sens unique devrait être inversé moyennant autorisation de la commune de Gerpinnes.

10. Divers



Remarques et points d'attention :

- a) A hauteur de la rue Pierre Baily, la problématique du **réseau d'égouttage** préoccupe les riverains. Des analyses sont en cours et doivent étudier ce point spécifique.

D. A l'arrière de la gare/ rue de la Villette et A 503



Remarques et points d'attention :

- a) En venant du nouveau rond-point sous la A503, l'entrée (tourne à gauche) dans la **rue de la Villette** risque d'être compliquée, avec l'augmentation de la charge de trafic à cet endroit.
- b) Il y a un risque d'augmentation du trafic **rue Libioule, rue des Francs et rue Janson** de la part des gens qui veulent reprendre la A503 après avoir déposé des gens à la rue de la Villette.



Idées et suggestions :

- c) **Réduire la vitesse** des voitures pour sécuriser les déplacements piétons à la rue de la Villette (zone 30 ?).
- d) Il faudra prévoir suffisamment de **stationnement « dépose et reprise »** à l'arrière de la gare, y compris pour les PMR et les taxis, vu la suppression de l'accès aux voitures à l'avant de la gare.
- e) **Sécuriser les déplacements piétons et vélos** le long de la A503, entre la rue de la Belle-Vue et la gare, y compris l'éclairage, la présence policière... pour éviter le sentiment d'insécurité qui prédomine à certains endroits actuellement, si on veut encourager la marche et le vélo comme modes de déplacements.
- f) Sécuriser et améliorer le confort des **déplacements piétons au niveau du pont Saint Roch** entre le bout de l'avenue Meurée et la rue de l'Ecluse.

Questions de clarification du projet abordées au cours des réunions

Cette partie du rapport reprend la majeure partie des questions de clarification qui ont été posées par les participants, ainsi que les réponses succinctes qui y ont été apportées.

Beaucoup d'autres informations et précisions figurent sur le site Internet, dans la partie « Vos questions » : <https://bhnscharleroi.be/vos-questions/>

1. BHNS et nouvelle offre de transports en commun

Mon abonnement TEC classique restera-t-il valable sur la ligne BHNS ?

Oui

Comment seront aménagés les quais des arrêts du BHNS ? Comment le bus sera-t-il adapté pour les personnes en chaise roulante ?

Les véhicules qui seront utilisés sur la ligne BHNS seront adaptés aux PMR.

Les quais bus présenteront des bordures de 16 cm de hauteur, ce qui est un peu plus haut que les bordures de trottoirs classiques. Ils feront 2m40 de largeur, pour permettre de déployer la lame pour PMR. Ils présentent une inflexion pour assurer la jonction avec les trottoirs environnants de moindre hauteur. Aucun dévoiement de la trajectoire du bus qui roule dans sa voie ne sera nécessaire pour que le bus s'arrête le long du quai.

Le BHNS sera-t-il accessible aux vélos et trottinettes ?

Les vélos pliants et les trottinettes sont autorisés dans les bus. Les grands vélos ne le sont pas. Une proposition est de prévoir le rabattement (chemins piétons – vélos) le long de l'axe. Il y aura des arrêts nœuds où du stationnement vélos sécurisé sera prévu.

Quel sera le temps de parcours du bus entre Bomerée et la gare de Charleroi Sud ? Y a-t-il une réelle plus-value à la desserte actuelle ?

Le temps de parcours entre Bomerée et la gare sera de 13 minutes. L'objectif n'est pas tant de gagner du temps, mais plutôt de stabiliser et fiabiliser le temps de parcours général.

La localisation des arrêts de bus actuels sera-t-elle modifiée ?

L'inter-distance actuelle entre les arrêts est assez bonne (+/- 400m). La localisation actuelle des arrêts est maintenue à peu de choses près.

Y aura-t-il d'autres bus que le BHNS qui circuleront avenue Paul Pastur ?

La ligne 71, qui suit le même trajet que le BHNS, devrait disparaître et les autres lignes vont être retravaillées. C'est en cours de réflexion.

Pourquoi ne pas avoir installé la voie bus de manière centrale ?

Les voies bus centrales nécessitent la mise en place de quais au centre de la chaussée (zones d'attente aux arrêts), ce qui engendrera une traversée systématique des piétons pour y accéder. Lorsque les bus circulent latéralement, les quais se trouvent sur les trottoirs. Ce qui nécessite une moindre emprise.

Les bandes réservées aux bus seront-elles accessibles aux bus scolaires, aux taxis et aux véhicules prioritaires ?

Les véhicules prioritaires peuvent toujours circuler sur les bandes réservées aux bus. Pour les autres véhicules, ces aspects ne sont pas encore définis.

Le BHNS n'a de sens que s'il va jusqu'au Bultia, au-delà de Ma Campagne. Pourquoi ne pas prolonger le BHNS jusque-là ?

Le projet actuellement étudié n'est qu'une étape et, dans une vision à moyen et long terme, le BHNS pourra être étendu sur la N5. Toutefois, actuellement, les 2 raisons principales qui nécessitent de limiter le BHNS au lieu-dit Ma Campagnes sont les suivantes :

- **Raisons techniques** : actuellement, les charges de trafic automobile présentes en amont du giratoire Ma Campagne sont trop importantes pour pouvoir retirer une bande de circulation voitures au profit des bus dans chaque sens. Cela contribuerait à augmenter davantage les difficultés de trafic déjà bien présentes actuellement aux abords du site du Bultia, lesquelles ne permettent pas d'envisager un BHNS sans site propre (il prendrait trop de retard). La solution pour poursuivre le BHNS serait donc de diminuer ces charges de trafic, soit en créant de nouvelles voiries (projet routier actuellement en cours d'étude d'incidences mais contesté par certains) ou de reporter ce trafic sur d'autres voiries régionales plus au sud de Gerpinnes. Cela soulève toutefois d'autres difficultés (traversées de zones urbaines non prévues pour un trafic plus intense). Sans la diminution de ces charges de trafic, le projet n'est donc pas viable sur ce barreau. Un autre élément important est l'installation de parcs-relais en bout de ligne du tracé du BHNS (principe : l'automobiliste quitte sa voiture et termine son trajet dans un bus). Il apparaît, après examen des lieux, que l'environnement du Bultia est fortement bâti (présence de plusieurs centres commerciaux) et ne permet plus l'installation d'un parc-relais en lien avec le BHNS. Ce parc-relais est donc alors à installer encore plus en amont, aux environs du centre sportif de Bertransart, par exemple, voire au-delà. Toutefois, les conditions de circulation sont déjà actuellement très difficiles sur ce tronçon. Or, pour que le BHNS soit performant et attractif et puisse avoir des temps de parcours fiables, des aménagements complémentaires, type voies bus en lien avec ce P+R sont indispensables à son bon fonctionnement. Le gabarit routier ne le permet toutefois pas, comme expliqué au paragraphe précédent. L'installation de ce P+R en amont du Bultia sort de plus du périmètre de l'étude commandée par le Gouvernement wallon à ce stade.
- **Raisons budgétaires** : actuellement, les budgets alloués par le Gouvernement, tant en études qu'en aménagements et en exploitation, ne permettent pas d'étendre le BHNS au-delà du site de Ma Campagne.

2. Les parkings de persuasion (parcs-relais – P+R)

Comment ont été dimensionnés les parkings-relais ?

Ils visent à capter 2 % du trafic entrant en heure de pointe du matin. Le processus sera ensuite réévalué. La possibilité d'augmenter la capacité sera envisagée dans un second temps.

Quelle sera la capacité des parkings-relais au niveau de la N53 ?

80 places à Bomerée, 150 au niveau du R3 et une autre poche de 20 places à la rue de l'Eau d'Heure, soit un total de 250 places.

Comment les parkings-relais seront équipés et sécurisés ?

Les parkings seront éclairés, surveillés par caméras et progressivement équipés de contrôle d'accès. Il y aura du stationnement pour les vélos. Les parkings seront gratuits pour les personnes munies d'un titre de transport validé. Ils sont principalement destinés aux navetteurs.

Les parkings-relais seront-ils accessibles pour le covoiturage et aux gens qui ne prennent pas le bus ?

Dans un premier temps, il n'y aura pas de contrôle d'accès, les covoitureurs pourront occuper les P+R en l'absence de pression particulière. Lorsque l'occupation du parking prendra de l'ampleur, il sera réglementé et le covoiturage réorienté.

Seront-ils équipés de bornes de recharge pour les véhicules électriques ?

Le sujet est actuellement à l'étude et des contacts avec ORES sont en cours pour prévoir l'alimentation. La RCA (Régie Communale Autonome de Charleroi) est également intéressée de gérer ce type d'emplacements.

Seront-ils accessibles aux PMR ?

Oui

Pourquoi P+R de Bomerée est-il situé au-delà du carrefour à feu, bien après le début des bouchons du matin en venant de Gozée ?

L'affectation au plan de secteur du site évoqué, en amont du carrefour à feu, à l'est de la N53, ne permet pas de l'envisager.

Par ailleurs, la solution du P+ R à hauteur du parking du Carrefour permet une mutualisation des espaces de stationnement et une moindre artificialisation des terres.

Comment fonctionneront les entrées-sorties du parking de persuasion situé sous le ring à hauteur du rond-point de Couillet Queue ?

Les différents accès seront situés rue de l'Armée française, un autre depuis le giratoire et une sortie sera possible via les rues Joseph Wauters ou de l'Armée française.

Quel est le bilan des parkings P+R sur Charleroi ?

A l'heure actuelle, plusieurs parkings-relais ont été réalisés en lien avec le métro, mais leur utilisation n'est pas encore optimale. Et il y a eu peu de publicité autour de leur installation.

Pour évaluer le dispositif, il convient de tenir compte de l'ensemble des mesures de stationnement sur un territoire. Cela touche à une politique globale de mobilité. Tant que beaucoup d'espaces de stationnement existent en centre-ville, il est illusoire d'imaginer un bon fonctionnement des P+R. Au centre-ville, la machine est lancée, de plus en plus de zones sont gérées par horodateurs.

3. Les enquêtes de stationnement

Comment les enquêtes de stationnement ont-elles été faites ?

Deux types d'enquêtes ont été faites. Les données du premier type d'enquête permettent de préciser le type d'occupants (riverains, visiteurs des commerces ou usagers pendulaires). L'autre enquête permet de mesurer la rotation de l'offre.

Seront-elles rendues publiques ?

Oui, elles seront jointes au permis.

4. Les aménagements cyclables

Il n'y a pas de cyclistes, pourquoi leur fait-on des aménagements ?

On a pu constater dans des expériences précédentes que lorsque des aménagements existent pour les cyclistes, on attire ce type d'usagers. Pour mettre en œuvre la vision FAST (perspective de 5 % de deux roues d'ici 2030), il convient de prévoir des aménagements.

Pourquoi ne pas avoir prévu un autre itinéraire pour les cyclistes, en dehors du réseau routier structurant ?

La volonté est de laisser les cyclistes sur l'axe et de favoriser leur circulation.

Le partage de la voie bus avec vélo, ça existe ? Mélanger les bus et les vélos, est-ce pertinent ? Sécurisant ?

Par expérience, les bandes bus déjà existantes à Charleroi sont ouvertes aux cyclistes et le GRACQ est satisfait de la situation. La fréquence sur la voie bus est moindre que sur la bande VP, ce qui rend la cohabitation plus aisée.

Quelle sera la largeur pour les bandes bus accessibles aux vélos ? Comment se comportera un bus qui se trouvera derrière un vélo ?

Les cyclistes pourront emprunter les voies bus, sauf quand les bus sont en bande centrale isolée.

Les voies bus accessibles aux cyclistes font 3m25. Le dépassement sera possible en quittant le couloir bus, en empruntant le couloir de l'autre sens, le temps du dépassement.

Quelle est la dimension des cheminements vélos dans le centre de Mont-sur-Marchienne ?

90 cm pour le marquage suggéré (pictogrammes + bande colorée) avec une zone tampon séparant les cheminements des cyclistes pour les ouvertures de portière.

Y aura-t-il des parkings vélos prévus aux arrêts ? Où seront-ils localisés ? Seront-ils sécurisés ?

Pas systématiquement, mais à certains arrêts oui. Les emplacements définitifs ne sont pas encore déterminés et pourront l'être après l'enquête publique, sur base des besoins exprimés par les citoyens.

5. Les aménagements piétons

Les passages pour piétons seront-ils éclairés de manière spécifique ?

Au droit des carrefours, c'est l'ensemble du carrefour qui sera éclairé. Pour les traversées en section courante, le principe est de les éclairer de manière spécifique.

L'ensemble de l'éclairage sera refait, avec de nouveaux poteaux, moins hauts, plus urbains, qui seront implantés en-dehors des cheminements piétons. L'éclairage sera moins énergivore et en fonction de leur localisation, les poteaux seront à sécurité passive.

Le long de la chaussée de Philippeville, à Couillet, il y a peu de piétons. Pourquoi aménager des trottoirs aussi larges ?

Elargir les trottoirs et redonner plus d'espace aux piétons fait partie du projet. Bien souvent, les trottoirs ne sont pas suffisants pour rendre la circulation des modes actifs confortable et sécurisée (y compris encombrement par du mobilier urbain, poteaux d'éclairage, seuils débordants des habitations...).

6. Les aménagements prévus sur la N53

Comment fonctionnera le carrefour en forme d'os au-dessus du R3 ?

Les véhicules bénéficieront d'une bande dans chaque sens et circuleront selon une configuration d'un grand giratoire allongé (un rond-point en forme d'os, couvrant le pont au-dessus du R3).

Les bus circuleront dans les deux sens en voie centrale et des feux de signalisation leur donneront la priorité de passage dans le giratoire.

Les vélos circuleront hors chaussée, en site propre à l'extérieur du giratoire, ils seront déviés au niveau des entrées et sorties du R3.

Comment fera-t-on pour remonter vers Mont-sur-Marchienne lorsqu'on vient de la rue Julien Dulait ?

Le mouvement de tourne-à-gauche a été supprimé en venant de la rue Julien Dulait, mais l'aménagement du carrefour avec la rue de la Villette facilitera la manœuvre de demi-tour, pour pouvoir remonter la N53.

Pourquoi ne pas avoir prévu de rond-point au carrefour de Bomerée ?

Un rond-point n'a pas la même vocation qu'un carrefour à feu. Le rond-point ne permet pas de donner la priorité à certains axes en faisant l'effet d'un robinet, ni d'intégrer le problème de la sécurisation du passage à niveau.

Pourquoi avoir fait disparaître les îlots centraux ?

L'espace central a été enlevé pour augmenter le confort des modes actifs (piétons et vélos) latéralement. En règle générale, on veille à élargir les trottoirs et à diminuer la largeur de la voie de circulation pour inciter à diminuer la vitesse des véhicules.

Quelle va être l'évolution réelle du nombre de places de stationnement sur le tronçon ?

Une évaluation globale du stationnement a été faite. Pour récupérer de l'espace pour des espaces publics de qualité, il est prévu de diminuer l'offre de stationnement en voirie. L'espace public ainsi récupéré est redistribué aux autres modes.

Aujourd'hui, sur l'axe N53, il y a 840 places et on en retrouve 506 dans le projet (en dehors des 250 places des P+R). Plus précisément :

- de la rue de la Tombe à la Place Communale, on passe de 362 à 237 places ;
- sur les places du centre de Mont-sur-Marchienne, on passe de 130 à 88 places de stationnement.

Actuellement, le stationnement public en voirie est non géré, on peut y laisser son véhicule toute la journée. Avec la mise en œuvre du projet, l'enjeu est de privilégier le parcage des riverains et les usagers « courte durée » (clients des commerces, services...). Ces zones seront gérées par la Régie communale autonome (RCA) qui veillera à faire respecter les durées de parcage qui seront autorisées dans un nouveau plan de stationnement, prévoyant de nouvelles zones bleues.

Y aura-t-il des places réservées aux PMR ?

Il y aura des places réservées, mais elles ne sont pas encore identifiées, l'analyse actuelle doit être affinée. Les emplacements de stationnement PMR sont une compétence de la police locale et doivent faire l'objet d'une procédure légale validée par la tutelle régionale de la sécurité routière.

Les nouvelles poches de parking au niveau de l'avenue Albert 1^{er} et du site Decock seront-elles payantes ? A qui seront-elles accessibles ? Seront-elles soumises au même règlement que le stationnement dans les voiries autour (zone blanche) ?

Il s'agira de poches de stationnement public, gérées de la même façon que le stationnement public en voirie (zone de stationnement réglementée).

Comment fonctionnera le dépose minute devant l'école des sœurs ?

Les places sur le plateau devant l'école seront gérées en zone de stationnement courte durée, à adapter en fonction de la politique de stationnement souhaitée par la Ville.

Pourquoi avoir déplacé l'arrêt à proximité de l'école ?

L'arrêt a été déplacé de l'autre côté de la rue Jules Destrée, face à l'arrêt situé dans le sens Bomerée-Charleroi. A cet endroit, juste avant le plateau de l'école, on peut mettre des bordures de 16 cm, plus confortables pour tous les usagers et en particulier pour les PMR.

Pourquoi l'arrêt près de la rue du Beau Site est-il déplacé ?

Comme il y avait des entrées de garage au niveau de l'arrêt actuel, il n'était pas possible d'avoir des bordures de 16 cm nécessaires au droit des arrêts, le quai a donc été légèrement déporté pour accueillir les PMR.

Le projet BHNS est-il lié au projet du nouvel échangeur sur la A503 ?

Le nouvel échangeur va faciliter l'usage de la A503, en orientant le trafic qui va vers la gare par la A503 au lieu de la N53. Il améliorera l'accès au quartier Villette et à la gare et soulagera le

trafic sur la N53. Le projet de BHNS en bénéficiera. Le permis pour le nouvel échangeur a déjà été octroyé.

7. Les aménagements prévus sur la N5

Qu'est-ce qui va changer dans les environs de l'Institut Notre-Dame de Loverval ?

Le carrefour entre la chaussée de Philippeville avec l'Allée des Templiers, l'Allée Notre-Dame de Grâce et l'école génère des problèmes de sécurité. L'école s'est impliquée, notamment en changeant l'entrée de l'établissement pour les voitures. Ce qui a permis de dégager des solutions plus sécuritaires. On recrée un accès en entrée-sortie sous le couvert d'un feu. Allée ND de Grâce, les voitures ne pourront plus tourner à gauche car un petit tronçon va passer à sens unique, pour éviter le trafic de transit constaté actuellement (gens qui tournent à gauche vers Charleroi).

Que va-t-il advenir des camions qui viennent le vendredi soir et restent les week-ends garés le long de la chaussée ?

Les camions qui se garent ici ne le pourront plus car la largeur de la zone de stationnement sera portée à 2 mètres à proximité de l'école. Une zone résiduelle pourra subsister pour le stationnement des camions.

Qu'est-il prévu pour les vélos en face de l'IND ?

Ils circuleront sur la bande bus jusqu'au carrefour avec la rue du Village et là, compte tenu du peu de flux cyclo-piétons et du réaménagement récent, on pourrait avoir de la mixité piétonne avec les cyclistes.

Sur le rond-point de Couillet Queue, les traversées piétonnes ne devraient-elles pas être gérées par des feux ?

La zone de roulement du rond-point est fortement réduite, ce qui va inévitablement limiter la vitesse dans le rond-point et à sa sortie. La traversée est sécurisée par les bandes bus et les arrêts à proximité et par des îlots-refuges dans la traversée. Les longueurs de traversées seront réduites. Il faudra traverser 1 ou 2 bandes (dont 1 voie bus, moins fréquentée). Comme il n'y a qu'une seule bande de voitures à traverser, au niveau du giratoire, il n'y aura pas de feu. Un audit de sécurité routière a validé les plans tels qu'envisagés.

Quelle est la place réservée aux vélos dans le giratoire de Mr Bricolage ?

Ils sont sur le pourtour, en mixité avec les piétons.

Au carrefour de la place de la Queue, la traversée des piétons ne sera toujours pas couverte par des feux ?

Non, mais un îlot est prévu pour sécuriser la traversée en 2 temps.

Dans la montée de la N5 après le rond-point de Couillet Queue, pourquoi ne prévoit-on pas des trottoirs comme à Waterloo, où les cyclistes sont avec les piétons sur le trottoir ?

Des trottoirs partagés sont prévus après la rue du Tunnel. Avant ça, pour éviter de supprimer le stationnement, cette solution n'est pas possible. Comme l'assiette de voirie est plus étroite, on n'a pas l'espace pour partager le trottoir avec les cyclistes.

Les voitures qui sortent de la rue des Marronniers ne pourront plus aller vers Charleroi en tourne-à-gauche ?

Effectivement, ils pourront aller vers Charleroi plus loin en rebroussant au niveau du giratoire, ou emprunter plutôt l'allée des Lacs, dont les mouvements seront réglés par feux.

Pourquoi avoir fermé l'accès à certaines rues, comme la rue des Hauchies et la rue du Transvaal ?

La fermeture rue des Hauchies et rue du Transvaal a été proposée pour couper l'accès à certaines rues souffrant de problèmes de transit. Elle permet la création d'une placette et de recréer de nouvelles zones de parking.

Le parking de 67 places à destination des riverains à proximité du rond-point de Couillet-Queue sera-t-il sécurisé ?

Oui, à l'aide de barrières, de caméras et d'éclairage.

Sur le tronçon Marcinelle – Couillet 4 Bras de la N5, l'interruption des zones centrales plantées ne risque-t-elle pas d'être utilisée pour les demi-tours ?

L'interruption des zones centrales plantées est dévolue aux mouvements de tourne-à-gauche pour accéder aux fonctions riveraines.

Sur le bas de la N5, tronçon vers Charleroi, la plantation des arbres est-elle obligatoire au milieu de la chaussée ?

L'objectif est de végétaliser la zone. Par une approche paysagère, dans une perspective de redonner vie à cet axe très, trop routier. Des îlots plantés ont été privilégiés. Il y a peu d'endroits où il est possible de planter en trottoir.

Dans l'axe principal, peut-on éviter les arbres pour ne pas perdre les feuilles en automne ?

Il y aura des arbres pour respecter la volonté de la Ville de verduriser les boulevards urbains. Des paysagistes ont fait des propositions d'espèces indigènes, mélangées.

8. Les aménagements prévus derrière la gare

Y aura-t-il des zones de dépose-minute derrière la gare ?

Oui, l'accès voiture à l'avant de la gare ne sera plus possible et le stationnement à la rue de la Villette sera réorganisé pour favoriser la rotation des voitures qui déposent ou reprennent des usagers du train. Aujourd'hui, le stationnement est de 2h maximum, il va passer à 30 minutes, pour une cinquantaine de places.

Où l'arrêt Flixbus sera-t-il déplacé ?

L'arrêt sera situé sur la rue de la Villette, le long du domaine SNCB, entre la sortie du tunnel de la gare et le carrefour avec la N53.

9. Le chantier

La durée et l'organisation des travaux posent questions. Comment le chantier sera conciliable avec la vie des commerces du périmètre ?

On ne va pas ouvrir tout le tronçon en un coup. A la Chaussée de Bruxelles, le chantier a duré 3 ans, il est resté ouvert sur toute la longueur. On ne veut plus organiser des chantiers de la sorte. Les travaux seront gérés par tronçons successifs, une section à la fois, demi-chaussée par demi-chaussée de façon à toujours conserver le trafic dans les deux sens. Toute section entamée sera finalisée entièrement avant d'entamer la suivante. Des itinéraires de déviation seront organisés par phases et des mesures prises pour limiter les désagréments pour les riverains directement impactés par les travaux en cours. Un travail de concertation avec les impétrants est déjà en cours depuis plus d'un an et demi pour assurer une coordination optimale et n'ouvrir la voirie qu'une seule fois. L'entrepreneur en charge des travaux routiers mettra à disposition des impétrants les tranchées nécessaires au déplacement et remplacement des réseaux concernés. De cette façon, la coordination sera plus aisée, des économies seront réalisées et les temps morts minimisés.

Une concertation avec des représentants des commerçants et des habitants et la police pour l'intégration du chantier dans les quartiers touchés par les travaux est prévue. Une première concertation aura lieu avant la réalisation du cahier des charges pour les entrepreneurs, de façon à pouvoir y intégrer au mieux les mesures ad hoc en termes de circulation, accès aux parcelles, services de secours, cheminement des piétons et stationnement des riverains. Il faudra bien définir les sections dès le départ.

Pendant le chantier, des personnes relais auront un dialogue régulier avec le représentant du maître de l'ouvrage, en préparation des réunions de suivi du chantier avec l'entrepreneur. De cette manière, si des problèmes majeurs apparaissent, un circuit court permettra d'y remédier au mieux et le plus rapidement possible.

Il n'en reste pas moins que toute rénovation de voirie implique des nuisances. Si on veille à les minimiser le plus possible, il faut garder à l'esprit que plus on impose de contraintes à l'entrepreneur, plus les travaux dureront : il faut donc trouver un juste milieu.

L'égouttage sera-t-il refait sur tous les tronçons ?

Pour le moment, on fait des curages et des inspections caméra pour analyser la qualité de l'égouttage et voir précisément dans quelle mesure il convient d'intervenir.

La fibre optique est bien prévue ?

Oui.

Pendant les travaux, la sortie du R3 sera-t-elle fermée ?

En principe non, sauf très ponctuellement.

Y aura-t-il des compensations financières pour les commerçants impactés par le chantier ?

Un fonds spécial est prévu à cet effet. Les informations seront précisées sur le site du BHNS.

10. Divers

Si un recours est introduit sur la N53 ou la N5, est-ce que cela bloque les aménagements de l'autre axe ?

Non, deux demandes de permis distinctes seront introduites.

Maitrisez-vous l'ensemble des emprises nécessaires au projet ?

Des acquisitions d'emprises devront être faites. Les plans sont prêts et les propriétaires des parcelles concernées seront prévenus avant le dépôt de la demande de permis.

Quel est le budget alloué au projet ?

Un budget de 50 millions d'euros est prévu pour l'aménagement des voiries et des parkings de délestage. Ensuite, un budget annuel de 1,6 millions d'euros pour l'exploitation du BHNS.

S'il n'y a pas de BHNS, il n'y aura pas de budget alloué pour refaire la chaussée ?

En effet.

Comment circuleront les pompiers et services d'urgence suite aux réaménagements prévus ?

Ils circuleront comme ils le font actuellement. La présence des voies bus devrait faciliter leur circulation.

Quels sont les matériaux projetés ? Et quelle sera la structure de route pour veiller à la solidité de la voirie compte tenu de l'augmentation de la charge du trafic attendue ?

Les bandes bus seront en béton clair, plus résistant aux ornières et les voies de circulation voiture seront asphaltées. Les trottoirs et les zones de stationnement seront en pavés klinkers (mieux en période de canicule et pour les interventions ultérieures des impétrants).

Quelle sera la vitesse prévue dans les zones d'aménagement du BHNS ?

En zone d'agglomération, c'est le 50km/h qui est de vigueur, hors agglomération, ce sera 70km/h. Des zones 30km/h sont prévues aux abords des écoles.

Les voiries latérales seront-elles réaménagées ?

Les jonctions avec les voiries latérales seront réalisées dans le cadre du projet. Des aménagements complémentaires pourront être réalisés par les communes.

Personnes ayant participé aux groupes de travail

Ont participé à une ou plusieurs réunions des groupes de travail :

- ANTOINE Jean-Marc
- BADAN Sébastien
- BAUDUIN Marc
- BELUFFI Sandra
- BELVEDERE Santo
- BERWART Colette
- BOUNITON Bruno
- BOUNITON Julie
- BRICLET Lydie
- BURTON Christophe
- CALEMBERT Michel
- CANONNE Xavier
- CAYPHAS Philippe
- CECCARINI Loretta
- CHAPELLE Nadège
- COLICIS Ingrid
- COOREVITS Koen
- CORONA Letizia
- DAUE Pierre
- DAYEZ Etienne
- DE BAILLIE Myriam
- DE COSTER Madeleine
- DE RUYVER Jocelyne
- DELALIEUX Christian
- DELLA PENNA Myrienne
- DELVA Gilbert
- DENIL Marc
- DETHIER Guy
- DEVALLEE Thérèse
- DOMBRECHT Bernard
- DOUCY Jacques
- DUTERME Simon
- FAYT Isabelle
- FINET Jean-Claude
- GESNOT Vincent
- GILSON Mireille
- HAYE Laurent
- HEIMANN Juliette
- HUWART Pascale
- IGNACE Myriam
- KAISIN Michel
- KEPPERS André
- LAMBOT Claude
- LATOUR Karine
- LEGROS Vincent
- LERAT Philippe
- LESOIL Thierry
- MANTOAN Roberto
- MARTIN Michel
- MISONNE Céline
- NDAYISHIMIYE Jeannette
- NIHOUL Luc
- NOËL Géraldine
- NOYON Nicolas
- PATTYN Céline
- PELGRIMS Alain
- PIGEOLET Sylviane
- PISU Eric
- ROCHET Jean-Francois
- SANTIN Alizée
- SANTIN Gianni
- SCHREUER Marie Paule
- SEZUBA RUKIRA Adrien
- SPIETTE Geoffroy
- STEVIGNY Catherine
- STRUYS Aurélie
- TAILLER Yvon
- ULENS Denis
- VAN WATERMEULEN Denis
- VANDERGRAESEN Patrick
- VIGNERON Gérard
- VITRY Robert
- WAUTELET Philippe
- ZIANI Cécilia

Le présent rapport se veut le plus fidèle possible aux débats et idées émises dans les 6 groupes de travail. Il n'a toutefois pas fait l'objet d'une validation de la part des participants.

Des compléments de réflexions et des questions ont été reçus en-dehors des réunions. Ils ne sont pas intégralement repris dans le rapport, mais portés à connaissance des porteurs du projet et de la Ville pour alimenter les réflexions sur l'évolution du projet et les mesures d'accompagnement.