

**PCM de Péruwelz - compte-rendu de la réunion de consultation relative aux  
phases 1 "diagnostic" et 2 "objectifs" du 11 mars 2009**

**1. Introduction par Madame l'Echevine V. WAROUX**

**2. Présentation par P. TACHERON (Transitec) et F. UYTTEBROUCK ( Cooparch)**

(voir rapport de synthèse disponible sur le site internet  
: <http://www.peruwelz.be/fr/officiel/index.php?page=444>)

**3. Echange de questions-réponses:**

**Q.** Pourquoi, sur la N60, a-t-on placé un rond-point à quelques mètres seulement d'un passage à niveau ?

**R.** Cela représente en effet un problème, accentué par le fait qu'un arrêt de gare est situé à proximité. La SNCB n'ayant pas les moyens d'identifier au préalable si le train qui arrive est un IC ou un IR, le passage à niveau est systématiquement fermé lors de l'annonce d'un train même si celui s'arrête en gare. Le passage à niveau peut alors être fermé plus de 5 minutes ce qui, compte-tenu de la charge de trafic crée des blocages. La piste d'un tunnel ne pourrait convenir qu'aux voitures vu la courte distance disponible pour le dénivelé. Elle sera affinée en phase 3 du PCM.

**Q.** Pourquoi le contournement est-il si peu fréquenté ?

**R.** Le contournement actuel n'assure pas une bonne continuité d'itinéraire. Condez-Sur-Escaut vient, cette semaine, de manifester son intention d'étudier le contournement côté français.

**Q.** Quand y'a-t-il lieu de mettre en place un bus communal ou un bus PMR ? Maintenant ou après le PCM ?

**R.** Inutile d'attendre le PCM pour cela mais cela représente un coût d'exploitation non négligeable.

**Q.** Péruwelz possède 2 grandes écoles que sont l'Athénée et Saint-Charles. Beaucoup de français les fréquentent, cependant les bus venant de France s'arrêtent à la frontière.

**R.** Un des enjeux du PCM sera de renforcer les liens Bon-Secours - Péruwelz.

**Q.** Les rues de Péruwelz sont parfois étroites, comme l'avenue de la Basilique. Comment sécuriser les cyclistes ?

**R.** On ne peut reculer le front bâti mais des solutions existent. Les trottoirs pourraient avoir une section plus large par endroit (minimum 1m50), et on ne doit pas généraliser les pistes cyclables. Parfois effectivement, il y a lieu de prévoir une piste cyclable aux endroits particulièrement dangereux. Et dans les cas où on n'est pas en mesure de récupérer de l'espace, alors la solution consiste à faire diminuer la vitesse. De manière générale, tout reste à faire.

**Q.** Le bus à la demande est-il une solution envisageable pour le transport dans les villages ?

**R.** Il existe beaucoup d'exemples différents. A la demande, bus taxi,... mais cela coûte 5 à 10x plus cher qu'une ligne régulière ! Dans ces cas, en général, les TEC paient le bus et la commune paie le chauffeur. Cependant les recettes liées à la vente des tickets ne couvrent qu'environ 30% des coûts d'exploitation. La commune de Bassenge par exemple exploite un proxibus depuis 15 ans, il est rentré dans les usages. Toutefois, la réussite de ces solutions ne se décrète pas.

**Q.** Pouvez-vous développer ce qu'est un plan de déplacement scolaire ?

**R.** La particularité en Communauté française est le libre choix de l'établissement scolaire. En corollaire, les établissements scolaires doivent atteindre une taille critique pour être « compétitifs ». Cela implique un nombre d'élèves hors de proportion par rapport à la taille de la ville, élèves qui proviennent de tout horizon. Par ce fait, il est très difficile d'organiser un ramassage scolaire. Une étude détaillée menée à Wavre a montré qu'en heures de pointe, un véhicule sur trois est lié à l'activité scolaire. Il faudrait donc parvenir à remplir les voitures davantage ou permettre à davantage d'enfants d'aller à l'école à pied ou à vélo. En Flandres par exemple, 25 à 30% des élèves vont à l'école en vélo, en Wallonie, ils sont moins de 5%. Cela ne pourra se faire sans une politique proactive, notamment de la part des établissements scolaires. Un plan de déplacement scolaire en cours étudie cette question.

**Q.** Quid de la valorisation des sentiers ?

**R.** Il s'agit d'un patrimoine incorporable au réseau actuel mais il ne s'agit pas de les employer pour mettre le vélo sur des voies parallèles et ainsi laisser la place aux voitures. Ils peuvent toutefois constituer un itinéraire de liaison entre les villages ou entre les villages et Péruwelz. Il sera nécessaire de sécuriser leur emploi, et peut-être de créer de petit tronçons manquants.

**Q.** Des enquêtes scolaires ont déjà été menées notamment à Saint-Charles. Les conclusions étaient que les infrastructures rendaient très difficile l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école. Le Quai Paray Vieille Poste par exemple : n'a pas de pistes cyclables, pas de trottoir et les voitures y roulent très vite, la rue des Basses Wattines est très étroite et les voitures y circulent vite également.

**R.** La solution n'est pas la piste cyclable partout, il faut diminuer les vitesses. La région wallonne favorise le vélo. Elle a publié un "guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables" et fournira à fin 2009 une "boîte à idées" pour assister les communes dans la mise en œuvre de leurs PCM.

**Q.** On va diminuer le nombre de places de stationnement rue Pont-à-la-Faulx, rue Albert 1<sup>er</sup> et diviser par deux le nombre de stationnement sur la Grand'Place. Où se trouveront les nouveaux parkings, à quelle distance du centre ?

**R.** L'objectif est de garder les places utiles aux clients des commerces et d'en optimiser la rotation dans le centre. Les usagers séjournant 4h ou plus (employés des commerces p. ex.), peuvent admettre d'effectuer 400 ou 500 mètres à pied. Les places de stationnements seront donc réparties de cette façon. Par ailleurs, les reports se feront en cascade, les usagers de longue durée stationnant sur la Grand'Place et dans les rues commerçantes (Albert 1<sup>er</sup>, Pont-à-la-Faulx, Basilique) seront reportés dans les rues adjacentes, tandis que les usagers de longue durée qui stationnent dans ces rues adjacentes seront reportés en "cascade" un peu plus loin, toujours dans la limite des 400 à 500 mètres.

**Q.** Pourquoi refaire la Grand'Place réaménagée il y a 5 ans, alors que l'aménagement des rues Albert 1<sup>er</sup> Pont-à-la-Faulx et leurs trottoirs sont plus urgents ?

**R.** L'aménagement ne se limitera pas à la Grand'Place, il concernera également une partie de la rue Albert 1<sup>er</sup>, et une partie de la rue Pont-à-la-Faulx. Mais ce n'est pas le PCM qui en décide. La ville de Péruwelz a eu la grande chance d'être retenue parmi les projets du fonds européens Feder. Le hasard fait coïncider le déroulement des deux projets, ce qui représente une opportunité à saisir.

**Q.** Des comptages ont-ils été réalisés le jour du marché ?

**R.** Non, il s'agit d'un cas particulier bien que se déroulant 1x/semaine.

**Q.** Les gens se plaignent de ne pas pouvoir stationner, pourquoi ne fait-on pas respecter la zone bleue de la Grand'Place ?

**R.** Le stationnement a été dépenalisé en Belgique il y a quelques années et on en essaie encore les plâtres en termes de réglementation/contrôle<sup>1</sup>. Dans les projets futurs, il sera indispensable de contrôler le stationnement de courte durée pour assurer la rotation. Mais celui-ci ne ressort plus forcément de la Police. La solution pourrait passer par une redevance et les modalités d'application seront affinées en phase 3 du PCM, en tenant compte des dernières évolutions de la réglementation.

**Q.** Qu'envisage-t-on pour limiter le flux de camions qui n'ont rien à faire à Péruwelz ?

**R.** La limitation du tonnage en centre-ville est déjà d'application pour les poids lourds de plus de 15 tonnes. Le problème est notamment lié à l'emploi du GPS. Les routiers ne regardent plus systématiquement les panneaux et se fient trop à leur GPS, conçu pour la voiture, donc pas adapté à leurs contraintes de gabarit, tonnage, etc. La région wallonne est en train d'étudier la question pour offrir une solution GPS plus appropriée aux poids lourds.

**Q.** La rue de Sondeville souffre du bruit et de la vitesse excessive, la zone 30 n'est pas respectée.

**R.** Ce genre de situation est clairement un des enjeux du PCM, il existe une panoplie de solution. Les chicanes n'ont pas d'efficacité si le flux est principalement orienté vers la même direction. En ce qui concerne les ralentisseurs de type seuils/plateaux, ils obligent les automobilistes à ralentir mais créent du bruit et des vibrations. Un arbitrage est donc à faire entre le confort et la sécurité.

**Suites de l'étude :**

A la fin de la présente consultation publique, soit dès la fin mars, une synthèse des remarques sera établie et les enjeux du PCM seront recadrés, s'il y a lieu. Après les vacances de Pâques, les réflexions de la phase 3 de recherche de solutions démarreront.

Vous serez tenus informés de l'avancement du PCM via le bulletin et le site internet communal.

Merci de votre attention.

---

<sup>1</sup> NDLR : à titre d'exemple, à fin décembre 2008, le SPF Mobilité et Transports a publié une loi corrigeant une ambiguïté relative à l'accès au fichier DIV des immatriculations.