

**RENOVATION D'UNE FRICHE INDUSTRIELLE
AVENUE DE LA FAIENCERIE A JEMAPPES**

ETUDE DE MOBILITE

**RAPPORT TECHNIQUE
25 MARS 2021**

Table des matières

1	Introduction	3
2	Analyse contextuelle.....	4
2.1	Localisation du site	4
2.2	Structure du réseau viaire	6
2.3	Voiries proches du site	7
2.4	Accessibilité cyclopedestre.....	9
2.5	Charge de trafic	9
2.6	Schéma d'accessibilité et de mobilité	12
2.7	Synthèse.....	14
3	Impact du projet	15
3.1	Programme d'urbanisation	15
3.2	Statistiques de mobilité.....	16
3.3	Déplacements générés par le projet.....	20
3.4	Charge trafic supplémentaire	20
3.5	Stationnements.....	21
4	Conclusions	22

1 INTRODUCTION

La présente étude vise à évaluer l'impact en termes de mobilité du projet de reconversion d'une friche située avenue de la Faïencerie à Jemappes.

Le projet est implanté à l'angle de l'avenue de la Faïencerie et de la rue des Représentants. Il couvre une superficie de +/- 73 ares et comprend la construction de six bâtiments implantés dans un parc urbain. Le site est ceinturé par un mur de clôture qui est conservé sur une partie du périmètre. L'intérieur du site est réservé aux piétons et cyclistes.

L'accès au parkings souterrains est réalisé depuis l'avenue de la Faïencerie en limite Nord-Ouest du site. C'est le seul accès réservé aux voitures.

Un axe de circulation est créé au milieu du site. Cet axe orienté Nord-Sud permet une liaison directe entre l'avenue de la Faïencerie et la partie Sud de la rue des Représentants. Cet axe est exclusivement réservé aux modes doux.

Le programme comprend

- 54 appartements
- Un parking souterrain de 46 emplacements de stationnement
- Un parking en surface à l'entrée du site de 8 emplacements de stationnement
- Un parking vélo situé au rez-de-chaussée, d'une capacité de 80 places.



2 ANALYSE CONTEXTUELLE

2.1 LOCALISATION DU SITE

Le site est localisé au Nord de l'agglomération de Jemappes à +/- 400 mètres de la Grand-Place et à +/- 600 mètres de la gare de Jemappes.

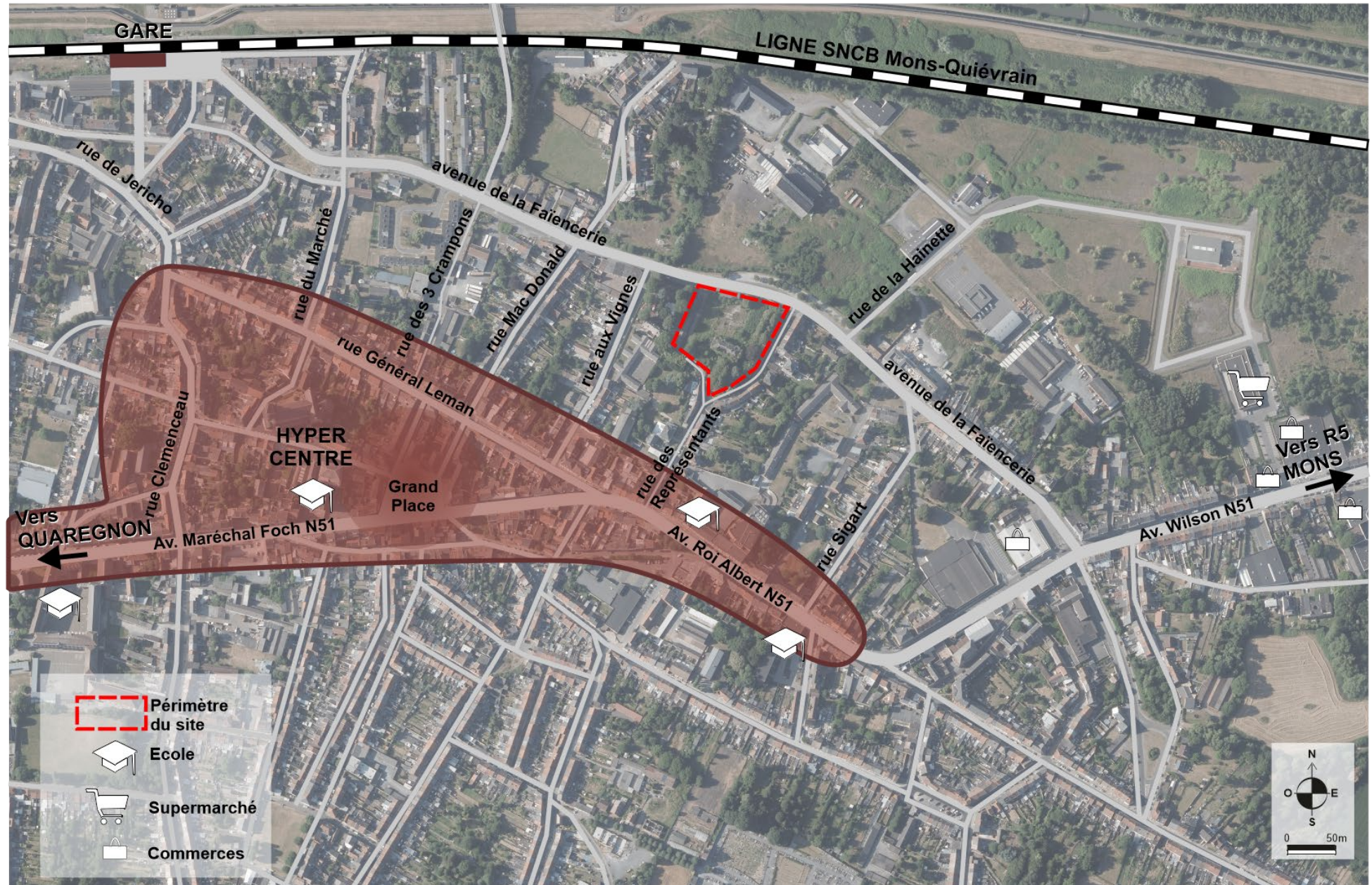
L'hypercentre de Jemappes s'organise le long de la RN51 (avenue Roi Albert) et dans les rues bordant la Grand-Place. Il dispose de nombreux équipements et commerces de proximité, ainsi que de plusieurs écoles primaires, secondaires et de promotion sociale.

L'avenue de la Faïencerie constitue la frange périphérique de l'agglomération urbaine, limitée au Nord par une succession de barrières physiques : la voie ferrée, la Haine et l'autoroute. La gare se trouve située de ce fait en périphérie du noyau urbain et reliée à ce dernier par la rue de Jéricho et l'avenue de la Faïencerie, qui en constitue l'accès principal.

Une zone d'activité économique se développe au Nord-Est de l'avenue de la Faïencerie, le long de la rue de la Hainette. Elle accueille plusieurs entreprises artisanales et/ou commerciales, ainsi qu'un supermarché (Aldi).

On pointera également la présence d'une zone commerciale à l'entrée de l'agglomération, le long de l'avenue Wilson. Cette zone accueille de nombreuses enseignes à vocation régionales (Média Markt, Brico, Maison du Monde...) ainsi qu'un supermarché Colruyt.

LOCALISATION



2.2 STRUCTURE DU RESEAU VIAIRE

Le réseau routier à grand gabarit est constitué par l'autoroute E19 (Bruxelles-Paris) – E42 (Liège-Tournai) qui passe au Nord de l'agglomération de Jemappes, ainsi que par le contournement de Mons (R5) qui passe à l'Est de l'agglomération jemappienne, entre les noyaux urbains de Jemappes et de Mons.

Le réseau routier régional est structuré par la RN 51. Axe historique reliant Mons à Quiévrain, la RN 51 constitue l'épine dorsale du Borinage, en traversant les agglomérations de Jemappes, Quaregnon, Hornu et Boussu. L'accès au réseau autoroutier est réalisé depuis la RN 51 à la sortie de Jemappes via l'échangeur avec le R5.

La RN 51 est un axe fortement urbanisé, aujourd'hui doublé par la RN 550 – l'axiale boraine – implantée plus au sud et à l'écart des zones habitées, et qui assure le trafic de transit ainsi que la desserte Sud du Borinage.

Les liaisons Nord-Sud sont assurées par le R5 à l'Est et par la RN 545 – chaussée de l'Espérance – à l'Ouest.

Au sein de l'agglomération de Jemappes, le réseau viaire se structure autour de la RN 51 (avenue Wilson – avenue Roi Albert – avenue Maréchal Foch). La route régionale traverse l'agglomération d'Est en Ouest et assure les liaisons à l'échelle régionale. Elle collecte le trafic provenant des voiries secondaires et permet la connexion vers Mons et le R5 à l'Est et vers Quaregnon et le Borinage à l'Ouest.

L'avenue de la Faïencerie constitue une voirie de distribution à l'échelle du noyau urbain. En doublant la RN 51 dans la partie Nord de Jemappes, elle offre un accès direct vers la gare et constitue une voie de collecte secondaire pour le Nord de l'agglomération, permettant un by-pass partiel de la RN 51. Le carrefour de l'avenue de la Faïencerie et de la RN 51 est géré par des feux lumineux.

Plusieurs carrefours de la RN 51 sont également gérés par des feux lumineux : l'embranchement au R5, l'entrée de la zone commerciale de l'avenue Wilson et, de l'autre côté de Jemappes, le carrefour avec la RN 545.

Les autres voiries à proximité du site revêtent un caractère local. C'est notamment le cas pour les différentes voiries permettant de rejoindre le centre de Jemappes.



2.3 VOIRIES PROCHES DU SITE

L'accès principal au site est réalisé via l'avenue de la Faïencerie. La voirie permet de contourner le centre-ville et offre un accès direct à la RN 51 d'un côté et à la gare et à la place de Jéricho de l'autre côté.

Il s'agit d'une voirie bénéficiant d'une largeur confortable, et comprenant deux sens de circulation. Des dispositifs ralentisseurs sont placés à intervalles réguliers dans la rue. Ces dispositifs sont constitués d'un îlot central séparant les sens de circulation, associé à des coussins berlinois disposés de part et d'autre.

La voirie est pourvue de trottoirs de chaque côté, qui assurent un cheminement piéton continu jusqu'à la gare. La largeur des trottoirs est cependant réduite et leur revêtement parfois dégradé. Une zone d'accotement subsiste entre le trottoir et les fronts bâtis. Cette zone est soit engazonnée, soit utilisée pour le stationnement privé devant les habitations.

La largeur de chaussée permet l'identification d'une bande réservée aux vélos de chaque côté de la voirie. Cette piste cyclable établie en chaussée est matérialisée par un marquage au sol.



Avenue de la Faïencerie

La rue des Représentants longe les limites Est et Sud du site. Il s'agit d'une petite voirie locale établie en sens unique depuis la RN 51 jusqu'à l'avenue de la Faïencerie.

La largeur de la chaussée permet le stationnement en long en voirie d'un côté de la rue.

La rue des Représentants est pourvue de trottoirs des deux côtés face aux habitations, sauf le long du mur d'enceinte du site, où il subsiste un accotement engazonné.

Plusieurs rues secondaires assurent la connexion entre le centre-ville et la rue de la Faïencerie : rue Sigart, rue aux Vignes, rue Mac Donald, rue des Trois Crampons, rue du Marché... Ces voiries présentent généralement une largeur réduite et sont établies à sens unique. Elles présentent un caractère très local, voire confidentiel.



rue des Représentants - partie sud depuis la RN51



rue des Représentants - partie nord longeant le site



rue aux vignes depuis l'avenue de la Faïencerie

2.4 ACCESSIBILITE CYCLOPEDESTRE

Le site bénéficie d'une bonne accessibilité.

Le centre de Jemappes est situé à +/- 500 mètres. L'ensemble des fonctions urbaines (commerces, écoles, services...) est donc facilement accessible à pied.

La gare de Jemappes est située à 650 mètres du site. Elle offre une liaison directe vers Mons et l'ensemble du réseau ferré avec une quarantaine de trains par jour.

Le site est également desservi par le réseau TEC et en particulier par

- La ligne 25 Blaregnies - Frameries - Jemappes – Ghlin
- La ligne 19 Mons - Cibly - Cuesmes - Jemappes

2.5 CHARGE DE TRAFIC

La RN 51 subit une charge de trafic très importante, de l'ordre de 18.000 véhicules/jour¹, qui montre l'importance de la voirie dans la structure du réseau routier de la région.

Si la RN 550 a permis de doubler la RN 51 en offrant un second axe de distribution du territoire borain, elle n'a pas entièrement supplanté sa fonction. La charge de trafic sur la RN 550 avoisine également les 18.000 à 20.000 véhicules/jour.

Des comptages ont par ailleurs été réalisés aux différents carrefours autour du site afin de déterminer la charge de trafic actuelle sur ces voiries.

Ces comptages ont été réalisés le 23 octobre 2020 à l'heure de pointe du matin, entre 7h30 et 8h30 de manière à être représentatifs de la

¹ Chiffres issus du *Schéma d'accessibilité et de mobilité sur le territoire « Cœur de Hainaut, Centre d'énergies »*, Idea – avril 2015

charge de trafic la plus intense. Les résultats de ces comptages sont repris dans les schémas ci-après.

Les chiffres montrent une charge trafic intense sur l'axe principal que constitue la RN 51, avec de l'ordre de 400 à 550 véhicules/heure dans chaque sens de circulation.

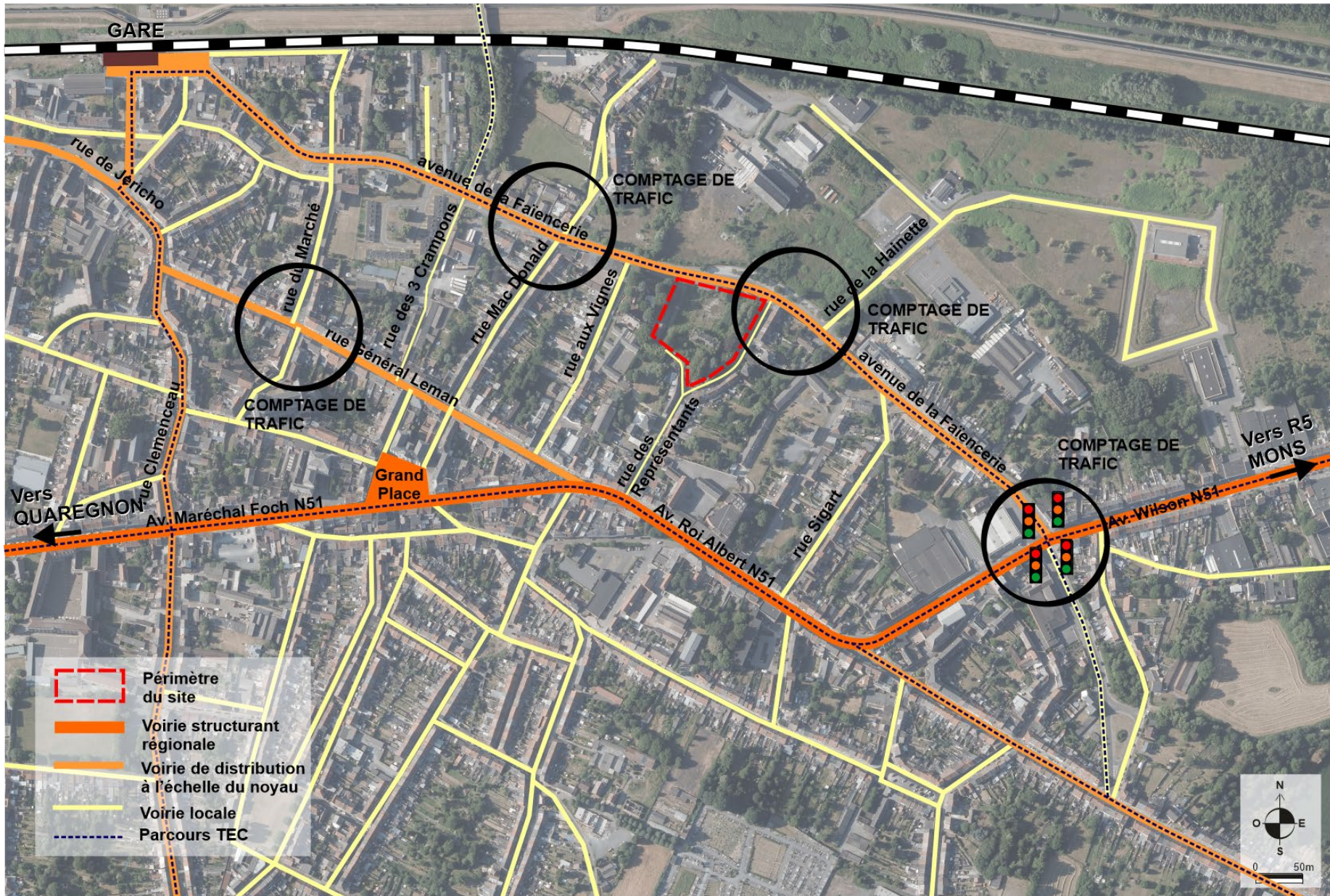
On constate que le trafic se répartit dans les deux sens de circulation, tant vers Mons et le réseau autoroutier que vers Quaregnon et le Borinage.

Au carrefour de la RN 51 et de la rue de la Faïencerie, la circulation est réglée par des feux lumineux. La charge de trafic est donc directement liée à la capacité de ce carrefour. A l'heure de pointe du matin, on observe des files d'attente d'une dizaine de voitures lorsque le feu est rouge. Néanmoins, aucun allongement de file n'a été observé et aucune voiture ne doit attendre deux phases successives des feux pour traverser le carrefour.

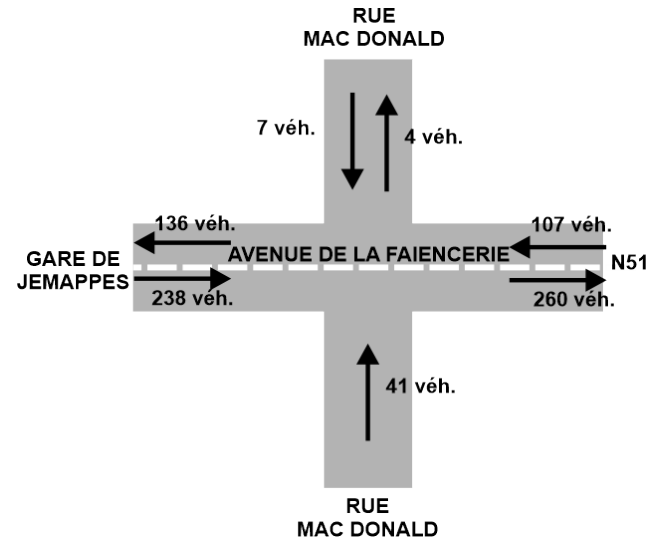
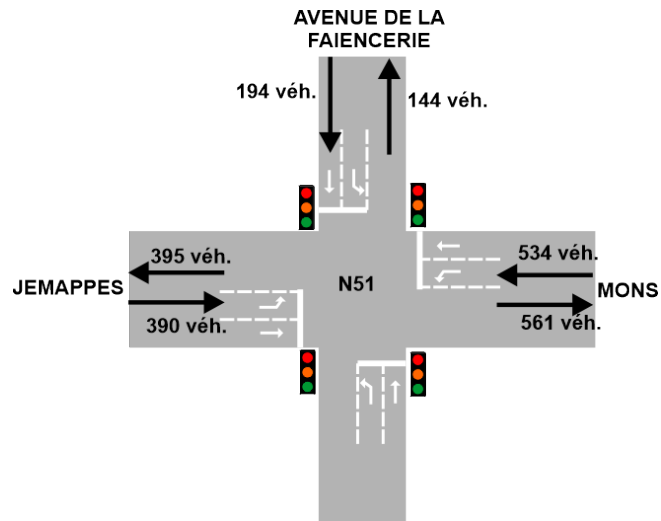
La circulation est donc dense, mais ne dépasse le seuil de saturation de l'axe RN 51.

L'avenue de la Faïencerie enregistre une charge de trafic de l'ordre de 150 à 250 véhicules/heure dans chaque sens de circulation, tandis que dans les rues à caractère plus local le trafic dépasse rarement les 50 véhicules/heure.

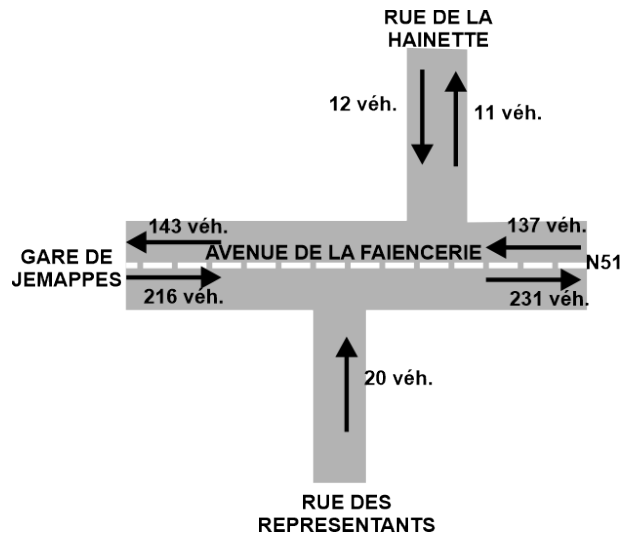
La charge de trafic dans l'avenue dans la Faïencerie montre le rôle de voirie de distribution que joue cet axe, qui permet d'éviter la traversée du centre de Jemappes durant les heures de pointe.



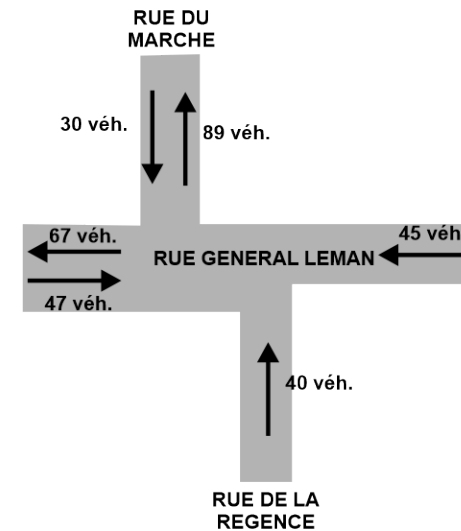
Carrefour avenue de la Faïencerie – RN51



Carrefour avenue de la Faïencerie – rue des Représentants



Carrefour rue Général Leman – rue du Marché

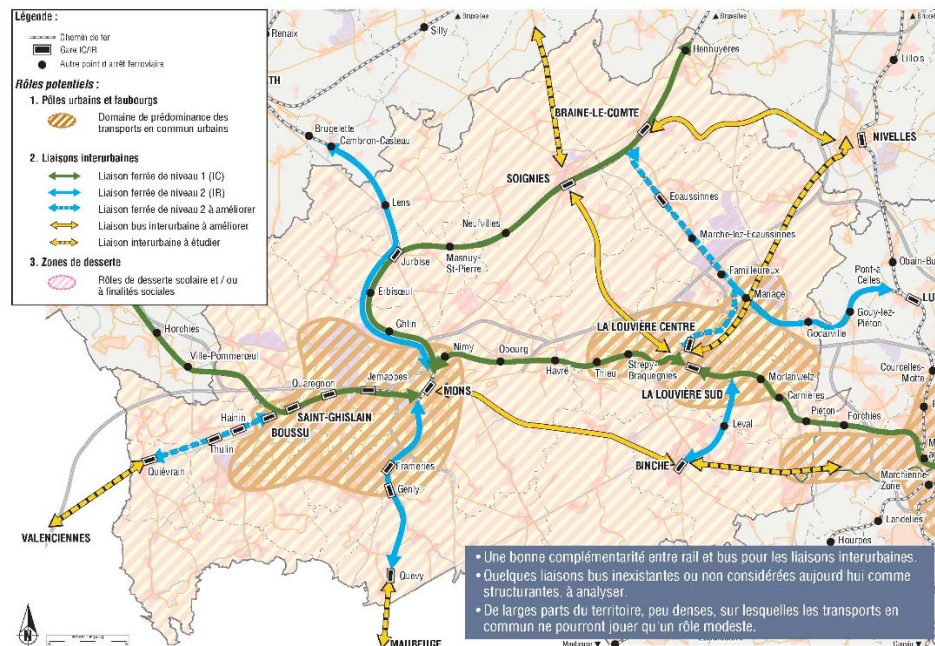


Carrefour avenue de la Faïencerie – rue Mac Donald

2.6 SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE

Le Plan communal de mobilité de la ville de Mons est en cours d'élaboration. Néanmoins, l'intercommunale IDEA a déjà mené une étude de mobilité à l'échelle de la région du Centre et du Borinage. Cette étude élaborée en collaboration avec le bureau Transitec a conduit à un rapport de synthèse publié en avril 2015. Nous reprenons ci-dessous les éléments pertinents en rapport avec la mobilité du bassin de Mons.

Le schéma d'accessibilité et de mobilité pour le Cœur du Hainaut – SAM – met en évidence la relation entre Mons et son bassin de vie, essentiellement constitué par la zone urbaine du Borinage. La structure du réseau ferré de déplacements est principalement orientée Est-Ouest, depuis Mons jusqu'à Boussu.



Enjeux pour les transports en commun – potentiels et liaisons interurbaines – SAM rapport phase 1 p. 57

Voie ferrée

La desserte de la zone est principalement assurée par la ligne Mons – Saint-Ghislain - Quiévrain, véritable épine dorsale pour la partie Nord du Borinage. Les différentes gares assurent une bonne desserte en direction de Mons.

Le rapport pointe cependant des niveaux de fréquentation bas, voire très bas en comparaison d'autres secteurs de Wallonie et compte tenu de l'importance de la population du Cœur du Hainaut.

Cette faible utilisation du réseau ferré peut s'expliquer en partie par un niveau de fluidité encore relativement satisfaisant sur le réseau routier, l'effet de saturation joue alors encore peu sur le choix modal.

Un autre facteur est également pointé : la structure urbaine aux abords des gares. C'est en effet dans un rayon de 8 à 10 minutes à pied de la gare que se trouve le potentiel maximal d'utilisation du train. Or, un nombre important de ces quartiers sont peu densément habités ou présentent un cadre dégradé. Parfois, comme à Jemappes, les voies ferrées constituent une barrière et les gares ne fonctionnent qu'à 180° en ne drainant une population que sur une partie du territoire.

Le rapport conclut sur

- L'importance de mettre en place des politiques qui permettront de valoriser au mieux l'offre ferroviaire : système de rabattement (bus, parkings vélo, P+R) pour augmenter la zone d'attractivité des gares,
- La nécessité de mener une politique d'aménagement du territoire qui accompagne l'offre ferrée : densification des abords des gares, aménagement des espaces publics, reconversion des bâtiments de gare...

On constate donc que le projet étudié s'inscrit dans cette démarche, en densifiant et en rénovant des terrains qui occupent une position stratégique par rapport aux enjeux d'accessibilité du réseau ferré.

Transports en commun : le bus à haut niveau de service

Le SAM pointe le rapport défavorable des lignes actuelles de bus par rapport à l'utilisation de la voiture. Plusieurs facteurs contribuent à augmenter la durée des déplacements en bus et rendent ces derniers peu attractifs :

- Tracé des lignes qui comprennent de nombreux détours visant à desservir l'ensemble des quartiers ;
- Nombres importants de points d'arrêt qui ralentissent le parcours ;
- Insertion du bus dans le trafic automobile, qui subit les ralentissements de circulation aux heures de pointe.

De ces constats est né le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) qui devrait à l'avenir drainer l'ensemble du bassin de mobilité de Mons-Borinage. Le projet est en cours d'étude et devrait voir le jour dans les années futures. Cette ligne de bus assurera une liaison directe entre Boussu, Saint-Ghislain et Mons en empruntant la RN 51.

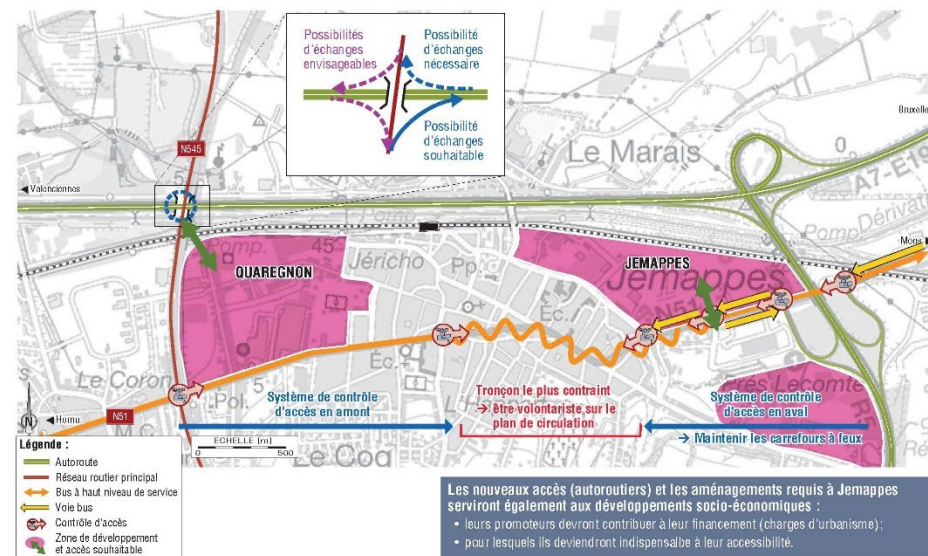
Le BHNS vise à améliorer l'offre actuelle en proposant

- Un confort amélioré au travers de quais réaménagés et de véhicules plus confortables ;
- Une fréquence de passage accrue, similaire à celle d'un réseau urbain ;
- Une vitesse commerciale élevée.

Ce dernier point devrait être atteint par l'aménagement d'un site propre pour le BHNS lorsque la largeur de la RN 51 le permet, et la gestion intelligente des feux de circulation donnant la priorité au BHNS sur les tronçons où le bus sera intégré à la circulation automobile.

La traversée de Jemappes constitue un point sensible, compte tenu de la largeur disponible le long de la RN 51 et de la charge de trafic actuelle de la voirie. Plusieurs solutions sont proposées dans le SAM, notamment la création d'un nouvel échangeur sur la E42 en connexion avec la RN 545 (chaussée de l'Espérance). Il s'agit cependant de propositions qui n'ont pas encore été validées.

Quoi qu'il en soit, la mise en œuvre du BHNS entraînera une diminution de la charge de trafic sur la RN 51 en traversée de Jemappes, soit par un report modal vers les transports en commun, soit par un report du trafic automobile vers la RN 550 ou vers l'autoroute consécutif à la diminution de la capacité de la RN 51.



BHNS Mons-Borinage – Secteur 3 – Affinage des enjeux dans la traversée de Jemappes – SAM rapport phase 2 p. 127

Réseau routier

Le rapport met en évidence l'importance du trafic Est-Ouest, qui se répartit sur les trois axes principaux : l'autoroute, la RN 51 et la RN 550.

Il pointe la saturation de la RN 51, qui accueille de l'ordre de 18.000 véhicules/jour et le niveau de trafic très élevé de l'autoroute entre Mons et Saint-Ghislain (80.000 véhicules/jour). En revanche, les charges de trafic sur la RN 550 sont parfois moins importantes que sur la RN 51 alors que l'axiale boraine présente une capacité supérieure et devait jouer un rôle de délestage par rapport à la RN 51. On observe donc une incohérence entre la hiérarchie du réseau et les charges de trafic enregistrées.

Le SAM fait des propositions visant à un report modal vers les transports en commun, à une meilleure répartition et une gestion améliorée du trafic sur les différents axes. Il propose notamment la réalisation d'un nouvel échangeur entre l'autoroute et la RN 545. Cette dernière jouerait un rôle plus important de connexion Nord-Sud entre les différents axes : RN 550, RN 51, E42 et RN 50 plus au Nord.

En ce qui concerne Jemappes, on retiendra que toutes les propositions concourent à une réduction de la charge de trafic sur la RN 51 dans la traversée de l'agglomération.

2.7 SYNTHÈSE

L'analyse contextuelle montre la localisation stratégique du projet en matière de mobilité.

D'une part, le site est s'intègre au noyau urbain de Jemappes et bénéficie de nombreux services et commerces à moins de dix minutes à pied. Il est également proche de la gare de Jemappes.

D'autre part, Jemappes se situe sur un axe important en matière de transports en commun. La voie ferrée offre un accès direct vers Mons et la mise en service du bus à haut niveau de performance offrira une liaison rapide et régulière vers le centre-ville.

On notera également que l'avenue de la Faïencerie permet facilement de rejoindre la RN 51, sans traverser le centre de l'agglomération jemappienne.

3 IMPACT DU PROJET

3.1 PROGRAMME D'URBANISATION

Le programme comprend

- La construction de 54 appartements répartis en différents immeubles sur le site :
 - 13 appartements 1CH
 - 29 appartements 2CH
 - 12 appartements 3CH
- La construction de 54 emplacements de stationnement répartis comme suit :
 - 46 emplacements de stationnement privés en sous-sol
 - 8 emplacements de stationnement destinés aux visiteurs implantés en surface à l'entrée du site.

L'ensemble du site est réservé aux circulations cyclopédestres. Un axe de liaison est créé au travers du site entre l'avenue de la Faïencerie et la partie Sud de la rue des Représentants.

Le seul accès ouvert aux voitures est situé le long de l'avenue de la Faïencerie. Il comprend un petit parking en plein air et la rampe d'accès aux parkings souterrains.

Les parkings souterrains sont implantés partiellement sous les premiers immeubles et sous le parc collectif. Les accès piétonniers à ces parkings sont assurés par des escaliers accessibles depuis le parc collectif.

Un local destiné au stationnement des vélos est réalisé dans le parc collectif. Ce local permet d'accueillir 80 vélos et est accessible depuis la rue des Représentants.

Sur base du nombre de logements et des typologies prévues, la population attendue sur site peut être estimée comme suit :

Nombre de logements	Public cible	Personnes par logement
Appartement 1 chambre		
13	50% Jeunes "starters", seuls ou en couple	1 à 2
	50% Personnes âgées, principalement seules	1
Appartement 2 chambres		
29	33% Personnes seules ou en couple	1 à 2
	33% Familles monoparentales	2
	33% Couples avec enfant	2 à 3
Appartement 3 chambres		
12	50% Couples 30 à 65 ans	1 à 2
	50% Couples avec enfants	3 à 4

Au total, l'urbanisation du site représente une population potentielle de quelques 105 personnes.

3.2 STATISTIQUES DE MOBILITE

Les statistiques de mobilité utilisées dans le cadre de la présente étude se basent sur l'enquête Monitor réalisée en 2017 par le service public fédéral mobilité et transports.

Nombre de déplacements quotidiens

L'enquête révèle que le belge effectue en moyenne 2,2 déplacements par jour. La durée moyenne d'un déplacement est de 27 minutes et la distance moyenne parcourue par trajet est de 16 kilomètres.

Le nombre moyen de déplacements varie en fonction des jours de la semaine.

Les déplacements sont plus importants durant les jours ouvrables où les activités professionnelles et scolaires se conjuguent. La moyenne atteint alors 2,38 déplacements/jour.

Les jours de congés scolaires, le nombre de déplacements diminue de 7% pour atteindre une moyenne de 2,2 déplacements/jour.

Les week-ends et les jours fériés, le nombre de déplacements diminue de 27% pour atteindre une moyenne de 1,74 déplacements/jour.

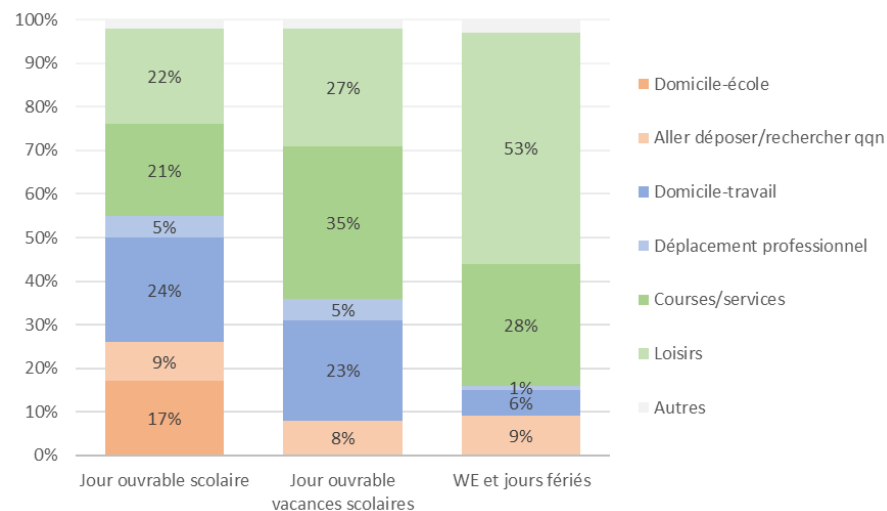
Motifs des déplacements

Les motifs de déplacements sont variés et se répartissent entre les trajets liés aux activités professionnelles et scolaires, mais également ceux liés à l'accès aux commerces et services ainsi qu'aux loisirs.

Les jours ouvrables, les trajets domicile-travail et les trajets domicile-école représentent plus de 40% des déplacements. Ces déplacements se concentrent principalement aux périodes de pointe le matin et le soir.

Les déplacements vers les commerces et les services et les déplacements liés aux loisirs représentent également plus de 40% des déplacements quotidiens. Ils se répartissent cependant de façon plus uniforme durant la journée.

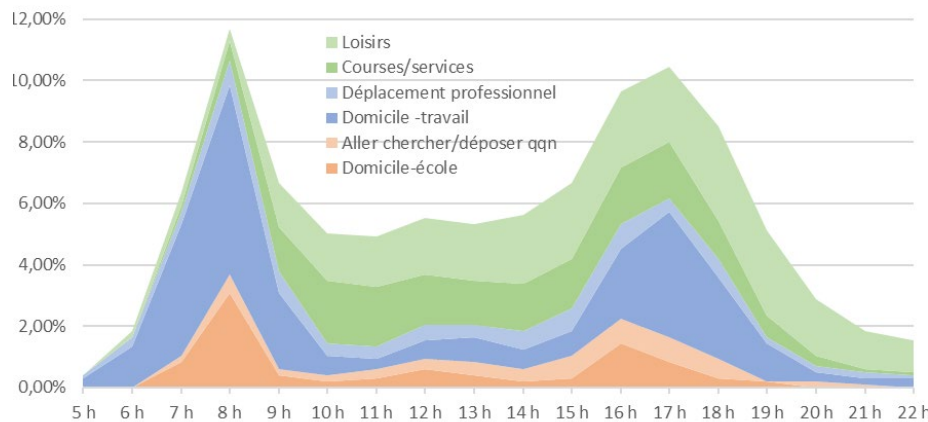
Le graphique ci-après montre la répartition des différents motifs de déplacement en fonction du jour de la semaine considéré.



Motifs de déplacement en fonction du jour de la semaine (en nombre de déplacements)

Sources : enquête Monitor

Le graphique ci-après montre la répartition des déplacements au cours de la journée (en minutes totales de déplacement) en fonction du motif de déplacement pour un jour ouvrable scolaire.



Répartition des déplacements durant un jour ouvrable en fonction du motif

Sources : enquête Monitor

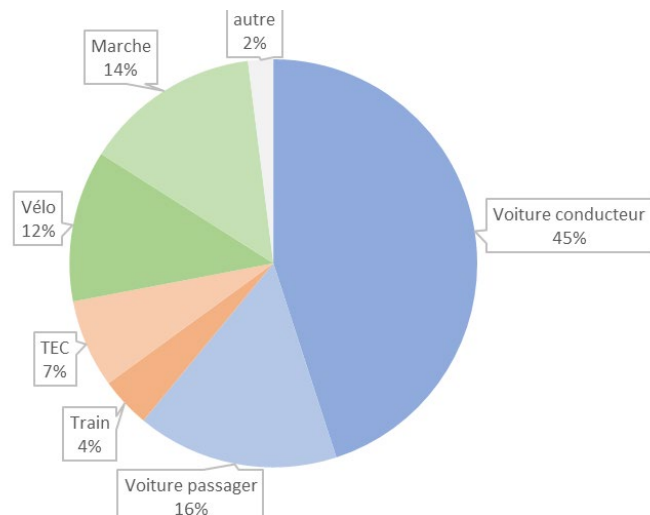
La période de pointe du matin est comprise entre 7h et 9h et présente une pointe vers 8h qui totalise 11,7% des déplacements quotidiens.

La période de pointe du soir est plus longue. Elle s'étend de 15h à 19h avec une pointe vers 17h qui représente 10,5% des déplacements quotidiens.

Les déplacements liés aux courses, services et loisirs se répartissent de façon régulière durant la journée. Quasiment inexistantes durant la période de pointe du matin, ils s'étalent sur l'ensemble de la journée et contribuent à la pointe du soir.

Mode de déplacements

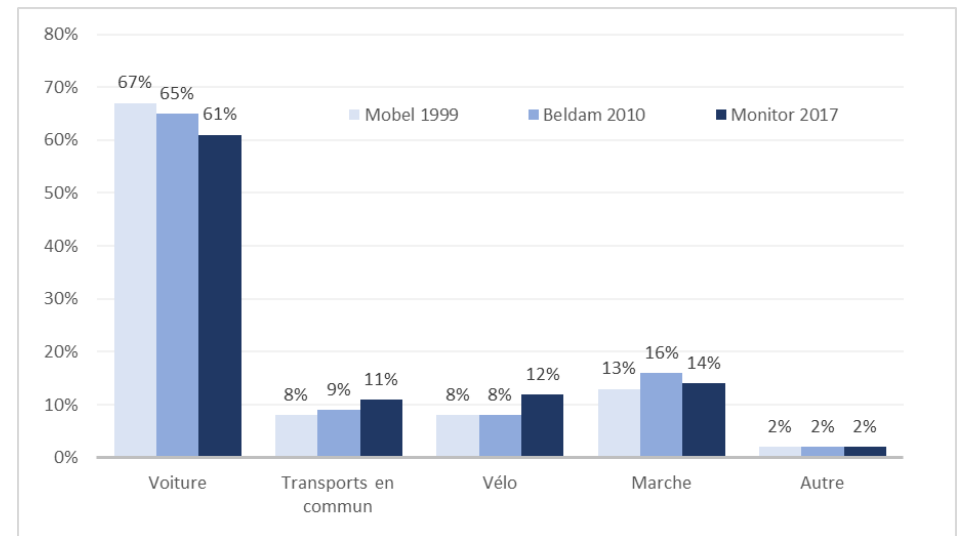
Selon l'enquête Monitor de 2017, la voiture constitue le mode de déplacement le plus utilisé puisqu'elle représente 61% des déplacements quotidiens (conducteurs et passagers cumulés).



Part modale des déplacements (en nombre de déplacements – moyenne belge)
Sources : enquête Monitor

Les déplacements non motorisés (marche, vélo) représentent un quart des déplacements, tandis que l'utilisation des transports en commun représente 13% des déplacements².

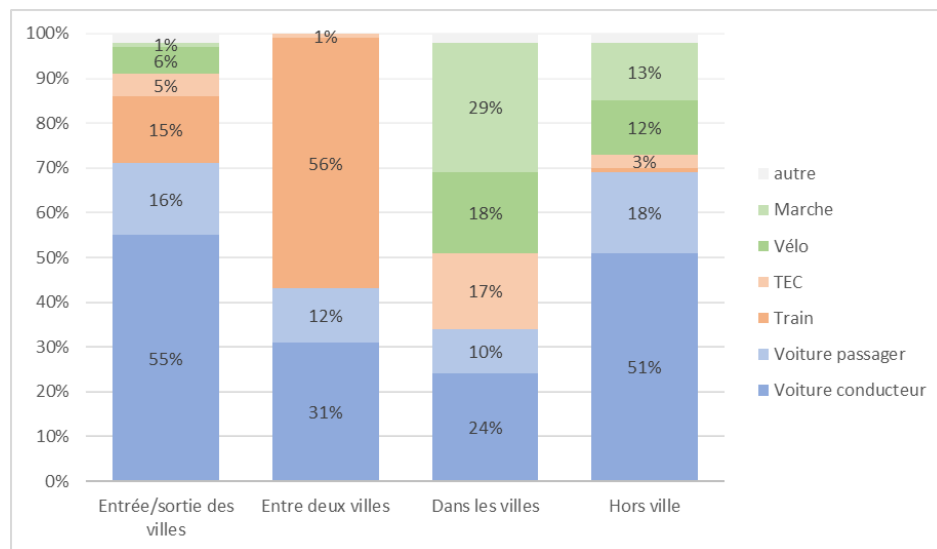
La part de la voiture dans les déplacements tend progressivement à se réduire, comme le montre la comparaison avec les enquêtes de mobilité réalisées précédemment (enquête Mobel de 1999, enquête Beldam de 2010). Cette évolution reste cependant timide, avec une diminution de 6% de la part de la voiture en presque 20 ans.



Evolution de la part modale des déplacements 1999-2017 (en nombre de déplacements)
Sources : enquête Monitor

² La catégorie « autre » comprend les motos, camions, taxi, bus privé, voitures sans permis, scooters électriques...

Le mode de déplacement est influencé par la situation en contexte urbain ou rural. Les différents modes de déplacement sont repris dans le graphique ci-après en fonction du contexte dans lequel s'opèrent ces déplacements³.



Part modale des déplacements en fonction du contexte

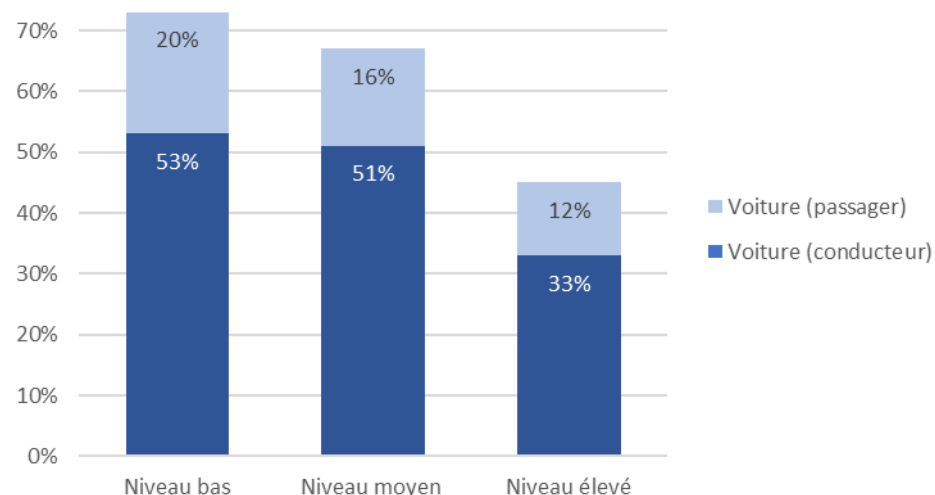
Sources : enquête Monitor

On constate de grandes différences entre les différents contextes. Ainsi, en contexte rural, les déplacements en voiture représentent 69% des trajets (passagers et conducteurs cumulés). Cette proportion atteint même 71% aux entrées des villes où les déplacements sont principalement constitués par les navetteurs habitant en milieu rural et ayant des activités en ville.

A l'inverse en milieu urbain, la part la plus importante des déplacements est effectuée à pied ou à vélo. La mobilité douce représente ainsi 47% des trajets en ville, alors que la voiture n'en représente que 34%.

³ Dans l'enquête Monitor, la catégorie ville correspond à la catégorie 1 de la classification européenne du degré d'urbanisation (DEGURBA) et comprend pour la région wallonne Charleroi, Mons, Liège et Namur.

De même, la part modale de la voiture est fortement influencée par le niveau d'accessibilité aux transports en commun comme le montre le graphique ci-dessous.



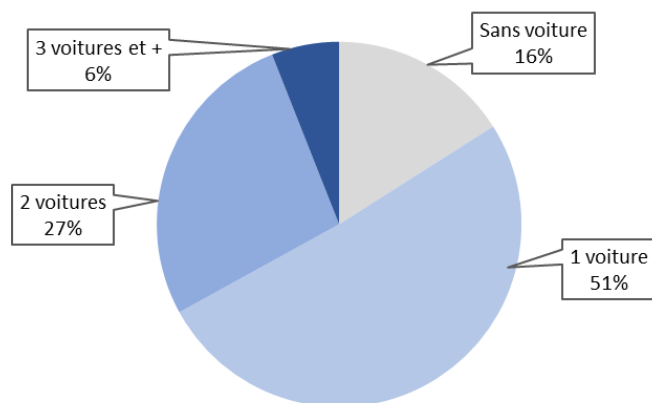
Part modale des déplacements en voiture en fonction du niveau d'accessibilité des transports en commun

Sources : enquête Monitor

On constate qu'une bonne accessibilité aux transports en commun permet de réduire de 20% la part des déplacements motorisés.

Les véhicules au sein des ménages

En Région Wallonne, le nombre moyen de voitures par ménage s'élève à 1,2 voitures/ménage. Cette moyenne masque cependant une répartition qui n'est pas uniforme, comme le montre le graphique ci-dessous.



Moyenne du nombre de voiture par ménage

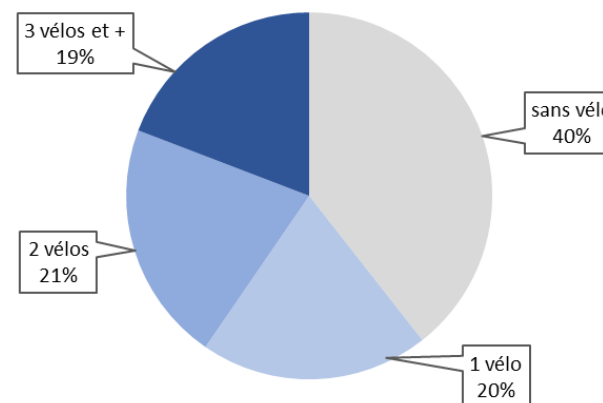
Sources : enquête Monitor

Le nombre de voiture par ménage est influencé par la taille de ce dernier. Ainsi, cette moyenne est inférieure à 1 pour les personnes isolées, elle passe à 1,18 pour les ménages sans enfant, à 1,45 pour les ménages avec un enfant et à 1,53 pour les ménages avec deux enfants.

La moyenne est également influencée par le niveau d'accessibilité aux transports en commun. Ainsi si le niveau d'accessibilité est bas, la moyenne est 1,46 véhicule/ménage. Elle passe à 1,33 en cas d'accessibilité moyenne et à 0,94 en cas d'accessibilité élevée.

En matière de mobilité douce, on notera que les ménages wallons possèdent en moyenne 0,9 vélos/ménage et 0,1 vélo à assistance électrique. C'est nettement moins qu'en Flandre où la moyenne est de 1,9 vélo/ménage.

La répartition est la suivante pour les vélos sans assistance électrique :



Moyenne du nombre de vélos par ménage

Sources : enquête Monitor

3.3 DEPLACEMENTS GENERES PAR LE PROJET

En appliquant les chiffres des statistiques de mobilité au projet étudié, il est possible d'estimer les déplacements liés à ce dernier.

Nombre de logements prévus	54 logements
Population attendue dans le projet	105 personnes
Nombre de déplacements journaliers tous motifs et tous modes de déplacement confondus	231 déplacements

La répartition modale de ces déplacements est reprise dans le tableau ci-dessous, en prenant en compte la moyenne générale et la moyenne observée en milieu urbain.

Mode de déplacement	Nombres de déplacements	
	Moyenne générale	Moyenne en milieu urbain
Voitures (conducteur)	104	55
Voitures (passager)	37	23
Transports en commun	25	40
Marche / vélo	60	108
Autres	5	5

Compte tenu de la localisation du projet, la répartition des déplacements liés à celui-ci devrait se situer entre la moyenne régionale et la moyenne en milieu urbain.

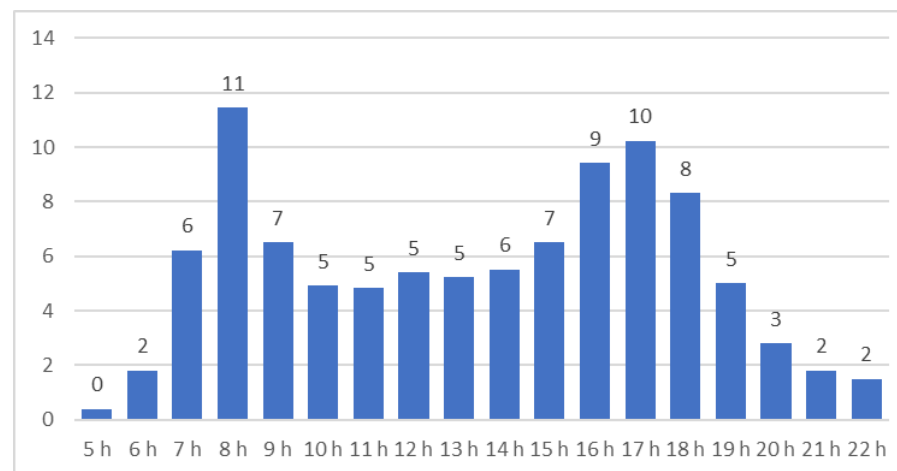
3.4 CHARGE TRAFIC SUPPLEMENTAIRE

Pour estimer la charge de trafic engendrée par le projet, les déplacements « voiture passager » ne sont pas pris en considération, puisqu'un passager d'une voiture ne génère pas de trafic supplémentaire comparé à celui comptabilisé dans les déplacements « voiture conducteur ».

La répartition modale étant fonction de l'accessibilité aux transports en commun, le nombre de déplacements motorisés engendrés par le projet serait de 76 déplacements/jour en considérant une accessibilité élevée et de 118 déplacements/jour en considérant une accessibilité moyenne.

Le site jouissant d'une bonne localisation par rapport aux services et aux transports en commun (proximité de la gare, réseau TEC actuel et futur BHNS), les déplacements motorisés seront réduits et s'approcheront de la fourchette basse. Néanmoins, par mesure de précaution, nous considérerons une moyenne entre une localisation bénéficiant d'une bonne accessibilité et une localisation bénéficiant d'une accessibilité moyenne, soit de l'ordre de 98 déplacements motorisés par jour.

Sur base de la répartition des déplacements au cours de la journée, la répartition du trafic complémentaire est la suivante :



Répartition du trafic engendré par le projet

On constate que durant les heures creuses de la journée, le trafic engendré par le projet s'élève à 5 véhicules/heure, soit en moyenne une voiture toutes les 12 minutes. Ce trafic peut dès lors être considéré comme négligeable.

Durant les heures de pointe du matin (7h-9h) et du soir (16h-18h), le trafic engendré par le projet atteint une moyenne de 8 à 9 véhicules/heure, avec un pic de 11 véhicules/heure vers 8h et de 10 véhicules/heure vers 17h. Ce trafic correspond à une voiture toutes les 5 à 6 minutes et reste négligeable.

Pour rappel, les charges de trafic actuelles durant l'heure de pointe du matin sont de l'ordre de

- 300 à 350 véhicules/heure dans l'avenue de la Faïencerie
- 800 à 1000 véhicules/heure sur la RN51

L'impact du projet sur le trafic dans l'avenue de la Faïencerie représente donc moins de 3% du trafic actuel et reste négligeable.

3.5 STATIONNEMENTS

Le projet prévoit un ratio d'un emplacement de stationnement privé par logement sur le site.

L'avenue de la Faïencerie offre également une capacité importante de stationnement public en voirie, notamment pour les visiteurs. Le stationnement y est organisé alternativement d'un côté et de l'autre de la voirie. Dix places sont disponibles face au site et l'on dénombre une soixante de places supplémentaires sur un linéaire de 200 mètres de part et d'autre du site.

Si la moyenne régionale est de 1,2 voiture par ménage, cette moyenne devrait être plus faible ici. D'une part, la moyenne observée dans les zones bénéficiant d'un bon accès aux transports en commun est de 0,98 véhicule/ménage. D'autre part, avec un quart des logements étant constitué d'appartements une chambre, le projet accueillera des ménages de petite taille, voire des personnes isolées pour lesquelles la moyenne est inférieure à un véhicule par ménage.

L'offre en stationnement paraît dès lors adaptée au public cible du projet. Elle permet de répondre aux besoins du projet sans reporter la demande sur le stationnement public et tout en évitant de créer une suroffre qui favoriserait de manière excessive l'utilisation de la voiture.

4 CONCLUSIONS

Le projet étudié affiche clairement une volonté de favoriser la mobilité douce : le site est exclusivement aménagé en espaces cyclopédestres et l'essentiel des parkings est reporté en sous-sol. Seuls quelques emplacements sont prévus en surface afin de permettre l'accueil des visiteurs.

Les parkings vélos sont largement dimensionnés et sont facilement accessibles. Ils offrent un réel avantage pour une utilisation au quotidien, avantage renforcé par la présence d'une piste cyclable dans l'avenue de la Faiencerie.

Le site bénéficie également d'une localisation avantageuse en matière de mobilité, à moins de 400 mètres du cœur de l'agglomération jemappienne, qui dispose de nombreux services et commerces.

La desserte en transports en commun est particulièrement bonne, avec une gare à 600 mètres qui offre une liaison directe vers Mons et le futur bus à haut niveau de performance qui constituera un élément structurant de la mobilité à l'échelle de la région Mons-Borinage.

L'implantation du projet au sein de la zone urbaine constitue donc une opportunité dans une perspective de mobilité durable.

Par ailleurs, la circulation automobile engendrée par le projet a été estimée à moins de 100 mouvements/jour et à une moyenne de 8-9 véhicules/heure aux heures de pointe. Il s'agit d'un trafic faible, qui reste négligeable et tout à fait acceptable pour le réseau viaire actuel.