



Atelier Mobilité - Rebecq

Réunion du 4 décembre 2001 - ancienne gare

ECOLO-REBECQ

Secrétariat
René Mahy
Rue Neuve 15
067 63 67 54

Présents : Luc Schoukens, Eric Brenard, Michel Eghels, Anne Cerato, Paul Van Cappellen, Claude Machgeels, René Mahy, Claudine Liénard, Martine Baudin, Xavier De Rijck, Tim Kairet, Mme X

Animation : Luc Schoukens; secrétariat : Martine Baudin

Différents participants ont préparé des contributions à la réflexion, suivant les objectifs donnés à cette réunion : les pôles d'attraction d'une part, et les points noirs et/ou les réussites d'autre part, sur le territoire de l'entité. Deux notes sont jointes.

Outre ces documents, le tour de table inventorise encore d'autres problèmes ou points à signaler, tels que, notamment :

1. remarques générales

- L'administration communale ne consulte que l'OCR (Office de Circulation Routière) qui donne des avis sur la signalisation et le respect des réglementations, et rarement l'IBSR (Institut Belge de Sécurité Routière) qui s'occupe de la sécurité sur les axes de circulation.
- Vu dans son ensemble du Nord au Sud, l'entité de Rebecq est coupée en "tranches" horizontales par les routes nationales, l'autoroute, la rivière, avec très peu de passages d'une "tranche" à l'autre.
- Les lignes blanches collées sur le sol sont très dangereuses car elles deviennent glissantes pour les deux roues quand il pleut (mais il semble ne pas y en avoir à Rebecq).
- Beaucoup de panneaux de circulation manquent, et il y a par ailleurs un excès de signalisation qui rend celle-ci illisible
- Rebecq évoluant de plus en plus vers une fonction de village-dortoir, les déplacements entrée/sortie de l'entité sont très importants.
- Il faut créer des liens entre les déplacements internes à la commune et les déplacements vers l'extérieur de l'entité

2. dans les centres villageois

- problèmes posés par les travaux sur la voie publique qui traînent, et entraînent de ce fait des nuisances dans des rues environnantes.
- Rue du Montgras les voitures se garent sur les trottoirs impunément, car les emplacements de parking semblent trop étroits, et la voirie est elle-même étroite.
- Rue Trieu du Bois, les nouveaux aménagements (parkings dessinés au sol en alternance à gauche et à droite de la voirie) dont l'objectif annoncé est de réduire la vitesse des voitures qui descendent la rue, rendent le croisement difficile, surtout pour les bus et camions, et ont induit beaucoup de parkings sauvages; il manque une signalisation adéquate de ces zones de stationnement (bacs à fleurs etc...), et l'alternance est trop "serrée".

3. dans les quartiers ruraux

- Beaucoup de chemins sont inondés car les fossés ne sont pas entretenus correctement, et sont alors impraticables à pied, et difficiles à vélo; il faut que les chemins soient attractifs tout comme devraient l'être les transports en commun, pour entraîner leur plus grande utilisation.
- Le tonnage et la largeur des camions sont inadaptés aux chemins, et démolissent les bords des revêtements.
- les engins agricoles amènent beaucoup de boue et ne font que grandir, alors que les chemins ne changent pas.
- À Rognon, la population résidante a doublé et les chemins sont restés les mêmes; il faudrait y prévoir des lieux de croisement (cf *passing cross* en Ecosse).
- A Rognon, une fois l'an, lors du rallye de BLC, les spectateurs représentent un réel danger... à foncer dans les chemins, même fermés à la circulation
- Beaucoup de rues et chemins sont mal entretenus dans les parties agricoles de l'entité
- Difficultés particulières dues à un habitat très dispersé, car il induit le recours quasi obligé à une voiture dans certains quartiers de l'entité.
- Il y a des déficiences de l'éclairage public dans certaines zones habitées.

4. transports en commun

- Il y a une demande de réouverture de la gare SNCB de Bierghes (fermée en 1984); elle se trouve maintenant sur la ligne n° 26 qui est une préfiguration de RER entre Malines et Grammont (de Halle à Vilvoorde 3 trains par heure à 63 BEF, de Malines à Grammont un train par heure)
- À Rognon, il n'y a plus aucun transport en commun, et c'est le seul quartier dans ce cas-là (quoique Wisbecq-centre ?...)
- En matière de train, le rapport-temps avec la voiture doit rester favorable pour induire sa plus grande utilisation, ce qui est rare avec les ruptures de charge imposées quand on part de Rebecq; il faut donc être très attentif au type d'offres faites en matière de transports en commun.
- Il y a globalement plus de problèmes avec les bus qu'avec les trains.

Pour la suite du travail :

1. Objectif : avoir une idée des flux de déplacements
 - se renseigner auprès des écoles de Rebecq pour savoir d'où viennent leurs élèves (nombre d'élèves par rue, dans l'anonymat) et leurs enseignants; la même chose pour les crèches;
Martine : via la COPALOC; Anne : l'Ecole St-Géry via l'association des parents, et la crèche libre; Luc pour l'Ecole St-Louis et les crèches communales (via le CPAS).
 - connaître le nombre d'élèves rebecquois dans les établissements d'enseignement secondaire des villes voisines. Eric : Ecole Normale de BLC; Xavier : Ecoles St-Gabriel à BLC et St-Augustin à Enghien; Chantal (lui demander) : Athénée d'Enghien
Tim : les comptages faits par la police, et le nombre d'accidents avec leurs localisation
2. Porter sur des cartes de l'entité :
 - les parcours des bus TEC (Luc et Michel)
 - les lieux d'attraction quotidienne (Martine)
 - les sentiers et parcours piétonnier praticables (René)
3. Améliorer la représentativité du groupe, en ayant notamment des habitants de Quenast et Wisbecq, des représentants de l'ACAR; prévoir une annonce dans *Les Brèves Communales* un peu à l'avance.
4. Obtenir un fond de carte IGN (Martine) sans les courbes de niveaux, sur support informatique.

<p>Prochaine réunion : le mardi 5 février 2002 à 19h30 dans le foyer du Centre Culturel à Quenast</p>
--