



## Plan intercommunal de mobilité des communes de Lincen, Hélécin, Orp-Jauche et Ramillies

### Ph 2 - Objectifs



21 janvier 2009

espaces mobilités 

agora





# Table des matières

<b>1. Objectifs généraux .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Les objectifs par mode de déplacement .....</b>	<b>6</b>
2.1 Modes doux .....	6
2.1.1 Niveau intra-communal .....	6
2.2 Les transports publics .....	7
2.2.1 Les TEC .....	7
2.2.1.1 Niveau supra-communal.....	7
2.2.1.2 Niveau intra-communal.....	7
2.2.2 La SNCB .....	8
2.2.2.1 Niveau supra-communal.....	8
2.3 Transports privés .....	9
2.3.1 Trafic routier .....	9
2.3.1.1 Niveau supra-communal.....	9
2.3.1.2 Niveau intra-communal.....	9
2.3.2 Stationnement.....	10
2.3.2.1 Niveau supra-communal.....	10
2.3.2.2 Niveau intra-communal.....	10
2.3.3 Sécurité.....	10
2.3.3.1 Niveau intra-communal.....	10
<b>3. La communication n'est pas un objectif mais un devoir .....</b>	<b>11</b>



# 1. Objectifs généraux

Les objectifs généraux doivent se retrouver dans l'ensemble des études qui sont menées sur le territoire communal. Ils dépassent largement le cadre de la mobilité et sont généralement développés dans les schémas de structure ou de développement rural.

Le Plan Inter Communal de Mobilité doit contribuer à renforcer ces objectifs de projets de territoire en minimisant le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes alternatifs, les plus respectueux de l'espace public afin que la commune s'engage dans une démarche de développement durable et d'amélioration de leur cadre de vie.

## **Améliorer l'accessibilité**

- **Organiser un système de déplacement cohérent**

- Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population
- Assurer l'accessibilité pour tous les lieux fortement fréquentés
- Favoriser autant que possible les modes doux, le transport en public et l'intermodalité
- Faciliter les déplacements « utiles » par les modes routiers
- Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité
- Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics

## **Améliorer la sécurité routière**

- **Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route**

- Améliorer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues

## **Améliorer la qualité du cadre de vie**

- **Convivialité des espaces publics dans les noyaux agglomérés**

- Favoriser la revitalisation du centre des villages
- Diminuer les nuisances sonores et de l'air et contenir la consommation d'énergie
- Réduire l'insécurité routière

## **Contenir le développement territorial afin de maîtriser les effets induits sur la mobilité (demande de mobilité, dépendance modale)**

- Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage ou d'extension directes des zones agglomérées existantes
- Assurer une cohésion de chaque entité agglomérée
- Les connecter entre elles par des liens autant que possible multimodaux

**Initier une sensibilisation, une éducation, une information, une communication, et une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux.**

## 2. Les objectifs par mode de déplacement

### 2.1 Modes doux

#### 2.1.1 Niveau intra-communal

- Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes, avec **des itinéraires confortables, sûrs, directs et attractifs**, pour relier en priorité les villages et les pôles d'activité majeurs de la commune (écoles, administration communale, centre culturel, zone d'activités économiques, commerces...).
- Améliorer plus particulièrement les aménagements autour des écoles pointées dans le diagnostic pour assurer la sécurité des écoliers aux abords.
- Examiner prioritairement les problèmes dans quelques **carrefours problématiques, et autres points noirs**, tels que les accès aux haltes de bus, les trottoirs inexistantes ou sous dimensionnés le long de voiries fort fréquentées, au niveau des échangeurs autoroutiers,...
- Lutter contre le **stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal).
- Poursuivre toutes initiatives associées à la **mise en valeur des sentiers** et à leur intégration dans un **réseau maillé et continu** de cheminements piétons.
- Développer dans les cœurs des villages un **traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité**.
- Accorder une grande attention à tous les **détails de réalisation** afin qu'ils tiennent comptes de l'ensemble des usagers, y compris des **personnes à mobilité réduite**.
- Développer un **réseau cyclable** de base entre les centres et les villages.
- Prévoir l'installation d'**équipements de stationnement de vélos** pour les places et bâtiments publics (administration publique, écoles, centre culturel, commerces,...), ainsi qu'aux niveaux des pôles multimodaux et des transports publics.
- Favoriser une **complémentarité attractive vélo-bus et vélo-train** (cheminement d'accès et stationnement).
- Assurer l'**entretien régulier des pistes cyclables**.
- Profiter de toute occasion pour développer une nouvelle **stratégie d'incitation à l'utilisation des modes doux**.

## 2.2 Les transports publics

### 2.2.1 Les TEC

#### 2.2.1.1 Niveau supra-communal

- **Rechercher une certaine clarification de l'offre dans l'espace et le temps**, sous forme de catégories de services bien distinctes, quitte à les mettre en service sélectivement dans le temps en fonction de la clientèle potentielle :
  - Lignes urbaines
  - Lignes rapides
  - Lignes généralistes
  - Services scolaires
  - Services intra-communal / de rabattement / à la demande (y compris pour les PMR) notamment vers les centres des communes.
- **Articuler le réseau sur les lignes fortes et ou rapides vers les centres régionaux**
- **Favoriser l'intermodalité avec le chemin de fer au niveau des points d'arrêt sur les communes de la zone d'étude.**
- **Améliorer les liaisons de transports en commun supra-communales**

#### 2.2.1.2 Niveau intra-communal

- **Augmenter l'offre générale en heure creuse**, à l'heure actuelle assez faible.
- **Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente** aux arrêts de bus de l'ensemble du territoire communal.
- **Améliorer les liaisons inter-village en bus.**
- Envisager **des dessertes complétant l'offre actuelle** dans les villages moins bien desservis pour rejoindre les pôles majeurs de la commune (sous la forme de services à la demande type taxi social ou toute autre variante de desserte par exemple).
- Réduire autant que possible **le temps de parcours en bus**, afin d'être concurrentiel à la voiture.
- Réfléchir à **la desserte la plus appropriée de parties de territoires peu denses** et parfois très mal desservis.

## 2.2.2 La SNCB

### 2.2.2.1 Niveau supra-communal

- Renforcer tant que possible **le rôle de la ligne de chemin de fer**
- Renforcer **l'accessibilité et l'intermodalité aux haltes** de gare.
- Renforcer **le potentiel d'accueil en mobilité douce**.
- Favoriser **l'attractivité des arrêts et de leurs accès**, notamment pédestres, avec par exemple un accès dénivelé aux quais.



## 2.3 Transports privés

### 2.3.1 Trafic routier

#### 2.3.1.1 Niveau supra-communal

- **Guidage** efficace et adapté **des flux de circulation routière selon la hiérarchie viaire** mise en œuvre dans le présent PICM (surtout pour éviter le trafic de transit des poids lourds).
- **Limiter** (et en tout cas ne pas accroître) **les nuisances du trafic lourd** lié aux différents pôles d'activité de la commune existants et futurs.

#### 2.3.1.2 Niveau intra-communal

- **Hiérarchiser le réseau** afin d'améliorer sa lisibilité, notamment en définissant les voiries communales de desserte inter-village.
- **Adapter les carrefours et le réseau routier** à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses prescrits.
- Maîtriser le **trafic de transit de poids lourds**.
- **Améliorer la lisibilité de la signalétique** et le jalonnement.
- **Maîtriser les vitesses**, tout particulièrement en entrée et au centre des noyaux urbains.
- **Créer des « effets de porte »** afin d'identifier le territoire traversé.
- **Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de village et de quartier**.

## 2.3.2 Stationnement

### 2.3.2.1 Niveau supra-communal

- **Développer le covoiturage** au sein du territoire du PICM en mettant notamment en œuvre des parkings relais et proposer autant que possible des solutions compatibles avec les transports publics.

### 2.3.2.2 Niveau intra-communal

- **Coordonner, faciliter et signaler les accès aux stationnements existants** ainsi que leur usage, en relation avec un réseau de déplacements à pied sécurisé.
- Organiser **le stationnement** au centre des villages et aux abords des pôles d'activités majeurs de la commune, **dans une optique d'accessibilité générale de tous les modes**.
- Lutter contre le **stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal).

## 2.3.3 Sécurité

### 2.3.3.1 Niveau intra-communal

- Sécuriser les axes de trafic important
  - **Maîtriser les vitesses** du trafic hors agglomération
  - **Sécuriser les carrefours et sections accidentogènes** : adaptation de la vitesse ; sécuriser les accès au réseau régional...

### 3. La communication n'est pas un objectif mais un devoir

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer**, de la **sensibiliser**, voire de **l'éduquer** pour qu'elle en comprenne les arcanes et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Cette valorisation s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :

- Toutes boîtes,
- Action ramassage scolaire à vélo durant la semaine de la mobilité,
- Réunions publiques début octobre,
- Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :

- De l'importance de la **mobilité scolaire** dans la problématique,
- De l'effet d'entraînement sur les parents,
- De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme,
- De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de ce mode.
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, cavaliers,...).

