

# PIMACI

## AUDIT SIMPLIFIE

### MOBILITE ACTIVE ET INTERMODALITE

Le comité de suivi est invité à répondre aux questions suivantes et à décrire l'avancement de la commune dans les thématiques ci-dessous. Une fois complété, ce document sera transmis au SPW MI via le formulaire *ad hoc* sur le Guichet des Pouvoirs locaux.

(pour la partie cyclable, les communes qui disposent d'un audit de la politique cyclable réalisé dans le cadre du plan d'investissement PIWACY peuvent bien entendu le réutiliser)

#### 1. Gouvernance

- La formalisation des politiques de mobilité communales : piétonne, cyclable et d'échanges intermodaux en lien avec le transport public (textes, force réglementaire, cohérence entre les outils) ou supra-communale
- Existence d'un responsable en charge de la politique de mobilité active et d'intermodalité au sein de l'administration ;
- la possibilité pour les usagers de faire remonter leurs besoins auprès des autorités ;

#### 2. Besoin des personnes

- Identification des besoins et attentes des personnes se déplaçant à pied et à vélo notamment des personnes à mobilité réduite ou des enfants ainsi que les cyclistes débutants ou non aguerris ;
- Les pôles générateurs de déplacements et liaisons cyclo-piétonnes entre ces pôles ;
- Les pôles d'échanges intermodaux (connexion transport public (bus, trains) avec d'autres modes
- L'évaluation du potentiel cycliste et/ou piéton de ces liaisons ;
- L'évaluation des besoins en équipements et services à destination des cyclistes et des piétons (stationnement vélo, bancs, mobilier urbain, poubelles, éclairage, fontaines d'eau potable, toilettes publiques...);
- L'évaluation des besoins en équipements et services aux mobipôles en plus de ceux identifiés ci-dessus (point poste, signalétique, consignes, bornes de recharge,...)
- L'évaluation des besoins en mobilité partagée (voitures partagées, vélos partagés,...) aux mobipôles.

#### 3. Infrastructure et équipements

- L'identification d'un réseau piéton hiérarchisé pour les déplacements quotidiens ;
- L'identification d'un réseau cyclable hiérarchisé, destiné au déplacements quotidiens, conforme aux critères CRASC (cohérence, rapidité – caractère direct –, agrément, sécurité, confort).
- L'identification de localisation du(des) mobipôle(s)/mobipoint(s) sur le territoire, potentiellement organisés en réseau et en lien avec le transport public existant.
- Une cartographie des sentiers et liaisons piétonnes hors trafic, ainsi que des quartiers apaisés (zones de rencontre ou résidentielles, rues scolaires, zones piétonnes) ;
- Une cartographie des aménagements cyclables existants et des quartiers apaisés (zones 30, zones de rencontre...).
- Le cas échéant une cartographie du réseau de mobipoint(s)
- Une identification :
  - des flux de piétons et des itinéraires les plus fréquentés par les piétons ;

- des flux de cyclistes et des itinéraires les plus fréquentés par ceux-ci, en lien avec le potentiel cyclable des itinéraires identifiés ;
- des endroits où l'infrastructure n'est pas adaptée aux flux de piétons ;
- des endroits où l'infrastructure n'est pas adaptée à la circulation des cyclistes (sécurité routière, contrôle social, inconfort...) ;
- des endroits où l'infrastructure piétonne n'est pas accessible aux PMR ;
- des endroits insécurisants (sécurité routière ou contrôle social) pour les déplacements à pied ;
- Une priorisation des interventions nécessaires à la mise en œuvre du réseau cyclable, à commencer par les axes structurants ;
- Un inventaire du stationnement vélo (courte durée, longue durée, résidentiel, sécurisé...)
- Un inventaire des besoins au(x) mobipôle(s) (stationnement vélo, emplacement voiture partagée, aménagement de services ou de convivialité,)

## 4. Monitoring

- Niveau de mise en œuvre du réseau piéton planifié, du réseau cyclable planifié et du(des) mobipôles planifiés
- Évaluation des mesures prises et des effets escomptés ;
- Évaluation par les usagers.
- Comptage des cyclistes, et de vélos stationnés