

la CeMathèque

dossier thématique



> Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?

- > Histoire d'un concept et état des lieux
- > Charleroi
- > La Louvière
- > Liège
- > Mons
- > Mouscron
- > Namur
- > Tournai
- > Verviers
- > Comparer les politiques de mobilité urbaine
- > Quelques recommandations

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie



Charleroi : station multimodale. Source : SPW – Direction de l'Édition.

> Préambule

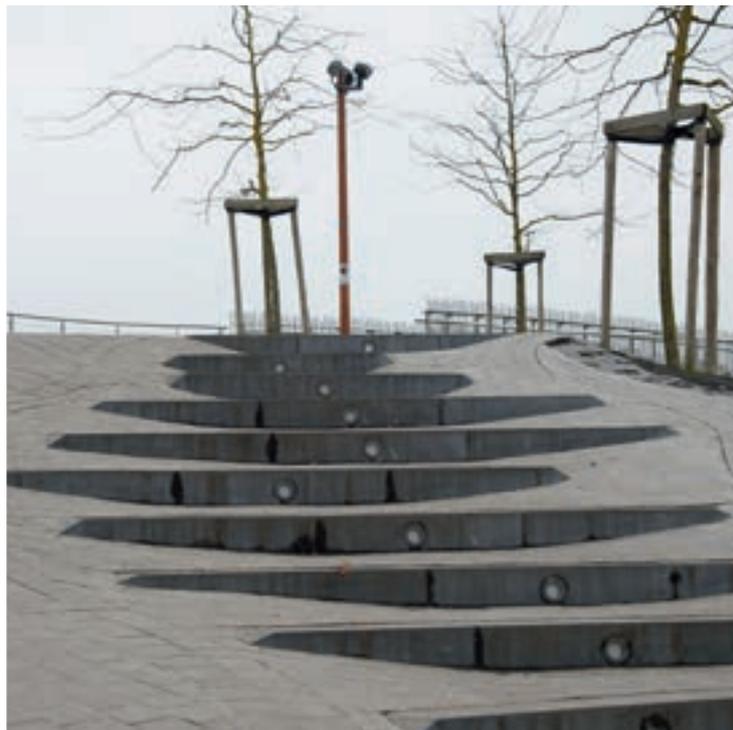
Plus de quinze années se sont écoulées depuis la conception des premiers Plans de circulation et de stationnement, dix ans déjà depuis la publication du décret sur la mobilité et l'accessibilité locales, qui finance en partie l'engagement d'un Conseiller en mobilité dans les huit grandes villes wallonnes. Aujourd'hui, certaines d'entre elles disposent déjà d'une actualisation de leur PCM alors que d'autres vont entreprendre cette démarche dans un avenir proche.

L'occasion est là de réaliser un état des lieux et un bilan du chemin parcouru, pour chaque grande ville, avec une mise en perspective des enjeux exprimés à la fin des années nonante ou au début 2000, des mesures mises en œuvre, des repositionnements nuancés, plus précis, sur certaines zones ou problématiques particulières. L'objectif de ce dossier est aussi d'apporter des éléments d'éclairage diversifiés sur certaines thématiques à la lumière des politiques menées.

Un certain recul est aujourd'hui possible, même si l'on ressent déjà la nécessité de programmer un nouveau rendez-vous un peu plus tard, dans cinq ans par exemple, pour faire état de nouvelles mesures mises en œuvre et de nouveaux résultats.

TABLE DES MATIÈRES

Histoire d'un concept et état des lieux	4
Charleroi	10
La Louvière	14
Liège	18
Mons	22
Mouscron	26
Namur	30
Tournai	34
Verviers	38
Comparer les politiques de mobilité urbaine : un exercice délicat	42
Quelques recommandations	43



Source : SPW – Direction de l'Édition.



Gérer la mobilité à l'échelon local ou supralocal a appelé de nouveaux métiers et de nouveaux outils qui développent une approche globale et transversale. Ils intègrent la complexité croissante de cette problématique et font appel à des domaines multiples et innovants. Le décret de 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales¹ octroie aux huit villes wallonnes de plus de 50 000 habitants un subside afin de contribuer au financement d'un Conseiller en mobilité.

Du Plan de circulation et de stationnement au Plan communal de mobilité

La démarche « Plan communal de mobilité » a été initiée en 1995 par la Région wallonne, dans le cadre d'expériences pilotes de « Plans de mobilité » lancés dans une dizaine de communes rurales et de « Plans de déplacement et de stationnement » initiés dans les grandes villes. Si elle s'est d'abord orientée vers un travail à l'échelle communale, c'est avec le souci d'apporter des réponses aux problèmes locaux relevés par les mandataires.

La nécessité d'une approche globale et concertée a été traduite en 1998 dans une « Charte de mobilité », que les communes ont été invitées à signer, avec le TEC et le SPW (ex-MET). Plusieurs villes ou communes, de tailles variables, ont signé ce document, citons : Namur, Charleroi, Hotton, Sambreville.

C'était un premier pas vers une prise de conscience des enjeux et des objectifs à poursuivre en matière de mobilité communale. La démarche présentait notamment comme nouveauté de rassembler autour de la table tous les intervenants concernés : les communes, les administrations régionales et fédérales, la SRWT-TEC, la SNCB. Optimisation, planification, actions durables sont ainsi au programme, comme le résultat attendu suite à l'engagement des différents signataires autour d'un certain nombre d'objectifs.

A partir de 1999, le concept de « Plan communal de mobilité » a été unifié au travers d'une appellation, d'une procédure et d'un contenu-type. En 2004, le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales a fixé les grandes lignes des outils de planification relatifs à cette problématique, y compris de la mise en œuvre des mesures qui en découlent, ainsi que de leur suivi. Ainsi, il définit le Plan communal de mobilité (PCM), à l'échelle locale et le Plan urbain de mobilité (PUM), relevant de l'échelle de l'agglomération urbaine. Ceux-ci sont destinés à « organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les

personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable »².

Le décret détermine également les objectifs à atteindre via ces deux outils. Le Plan communal de mobilité vise, en particulier :

- « l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de la commune ;
- la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement³. »

Les spécificités de l'outil PCM

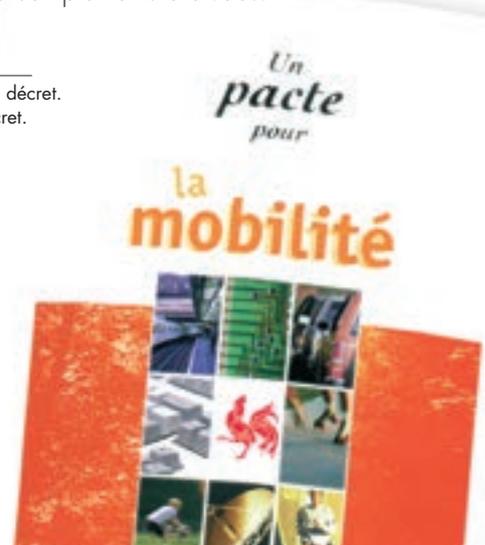
Le PCM est un outil prospectif de planification de la mobilité des personnes et des marchandises qui se base sur la prise en compte de tous les modes de déplacement.

Par rapport à d'autres outils de planification, il possède un caractère opérationnel dans la mesure où il propose un plan d'actions, une hiérarchie des interventions et un planning plus ou moins précis de mise en œuvre. En fonction des objectifs et desiderata des communes ainsi que des méthodologies des bureaux d'études, ce volet a été décliné, jusqu'il y a peu, avec plus ou moins de détails. Bon nombre de PCM comportent un ensemble de fiches actions ou fiches projets facilitant davantage encore la mise en œuvre.

Offrant une vision globale de la mobilité sur l'ensemble du territoire concerné, il constitue un outil efficace pour faciliter la décision communale. Il permet la programmation des investissements, tant sur les voiries communales que sur d'autres voiries, et donc de planifier au mieux les travaux à entreprendre.

Le PCM peut déboucher sur des situations spécifiques nécessitant des compléments d'études.

² Article 1er, 1° du décret.
³ Article 12 du décret.



¹ 1er avril 2004 – Décret du Gouvernement wallon relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004).

Un vade-mecum pour une efficacité renforcée de la démarche

Avec un recul d'une bonne dizaine d'années, il était important de réaliser une évaluation de l'outil PCM. Si celui-ci obtient une bonne note auprès des acteurs concernés, le processus a toutefois fait l'objet de quelques adaptations qui devraient accentuer l'implication des communes et des autres intervenants dès le démarrage de la démarche, le rendre plus opérationnel et améliorer son efficacité lors de la mise en œuvre. Ainsi, en 2012 un vade-mecum a été réalisé qui apporte quelques modifications.

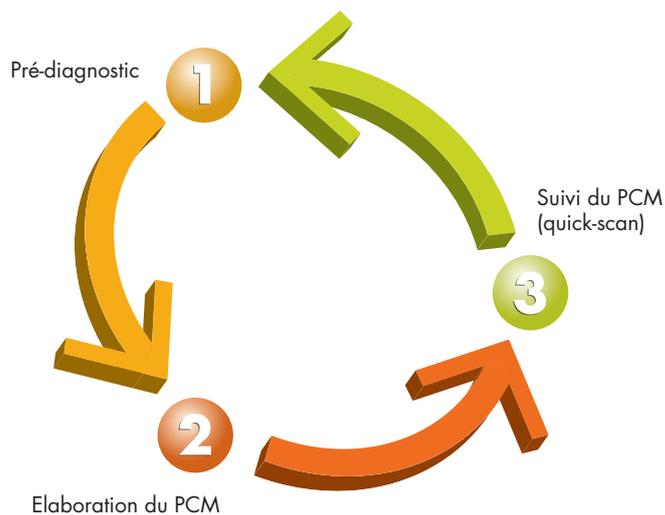
Dorénavant, le PCM comporte trois étapes :

- la première phase concerne l'élaboration d'un pré-diagnostic. Cette démarche préalable à la décision de réaliser un PCM est effectuée par la commune en partenariat avec les différents acteurs et doit constituer une base de travail solide ;
- la deuxième phase consiste en l'étude du PCM proprement dit. Celui-ci constitue une réponse aux clauses techniques particulières mises en valeur dans le pré-diagnostic susvisé et aux clauses techniques générales de tout PCM ;
- la troisième phase porte sur le processus de suivi annuel de la mise en œuvre du PCM, permettant d'évaluer son état d'avancement, la satisfaction des objectifs définis, voire, en raison de nouvelles hypothèses de travail, sa mise à jour, en réalisant régulièrement un « quick-scan ».

Chaque PCM – nouveau ou actualisé – aura défini dès le départ un certain nombre d'indicateurs¹ qui lui permettront ensuite d'effectuer un suivi et d'objectiver l'évolution de la situation au sein de la commune.

Les PCM entamés depuis 2014 s'inscrivent dans cette nouvelle optique.

¹ Cfr. la Cemathèque 38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale, Icedd pour le compte du SPW, Namur, mars 2014.



L'actualisation des PCM

Celle-ci intervient, en théorie, après une dizaine d'années et peut prendre différentes formes. Elle est susceptible de s'inscrire dans une vision globale portant sur l'ensemble du territoire, ou alors elle va approfondir des thématiques ou problématiques spécifiques : problèmes de mobilité en centre-ville et sur les boulevards principaux, questions posées suite à la réalisation de gros projets immobiliers, au déplacement d'importants générateurs de trafic, à la nécessité d'une meilleure prise en compte de la mobilité douce...

A priori, la réalisation du pré-diagnostic par la commune est de nature à cibler plus directement les problématiques à traiter et permet une plus grande efficacité de l'outil.

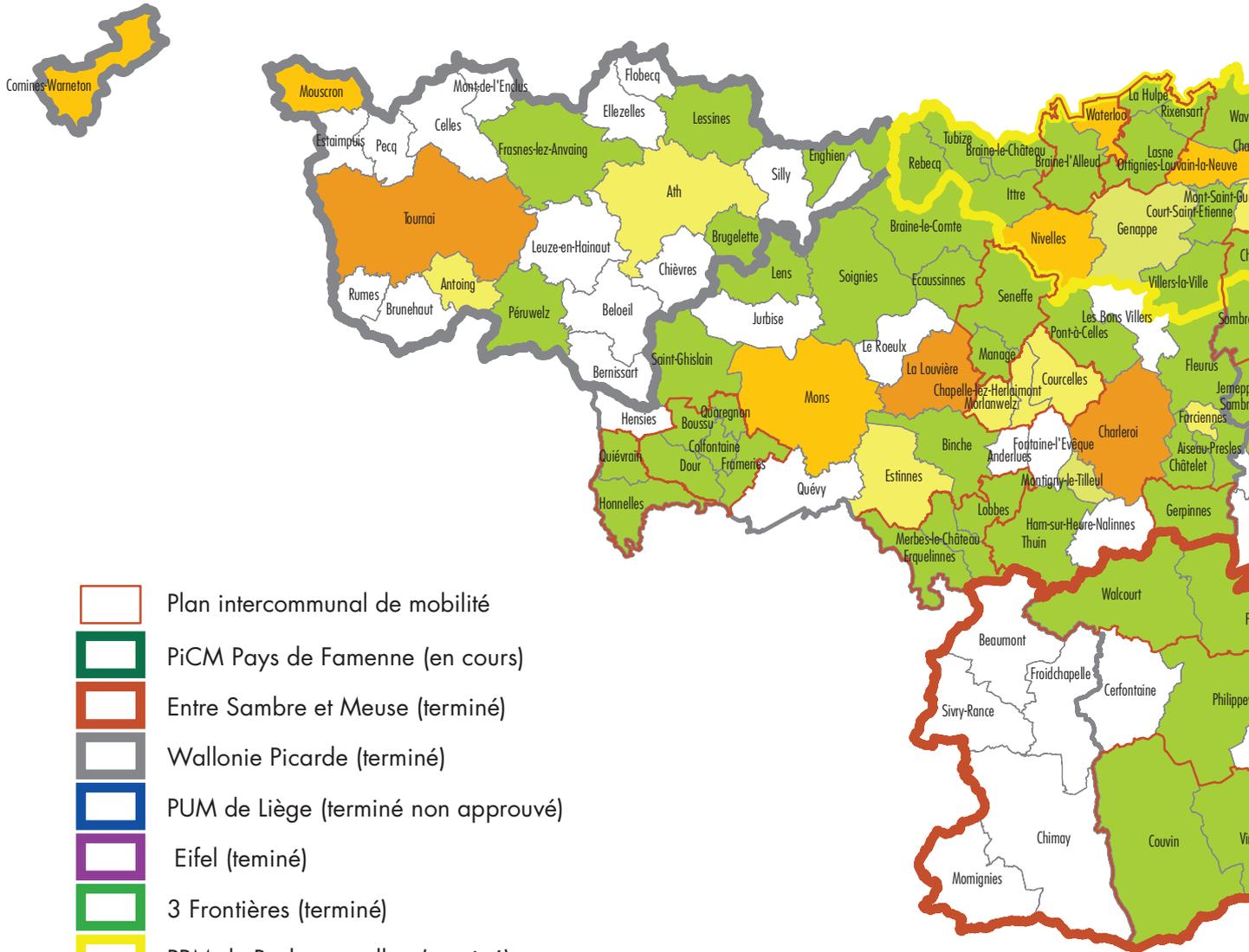
LES PCM EN CHIFFRES

Nombre de communes en Région wallonne	262
Nombre de communes disposant d'un PCM approuvé	134
Nombre de communes dont le PCM approuvé s'inscrit dans un PICM	74
Nombre de communes dont le PCM est en cours	14
Nombre de communes dont le PCM est en cours et s'inscrit dans un PICM	8
Nombre de communes dont l'étude du PCM va démarrer prochainement	6
Nombre de communes dont le PCM va démarrer prochainement et s'inscrit dans un PICM	1

Source : SPW - Direction de la Planification de la Mobilité.



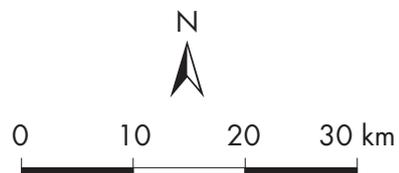
Plans communaux



-  Plan intercommunal de mobilité
-  PiCM Pays de Famenne (en cours)
-  Entre Sambre et Meuse (terminé)
-  Wallonie Picarde (terminé)
-  PUM de Liège (terminé non approuvé)
-  Eifel (terminé)
-  3 Frontières (terminé)
-  PPM du Brabant wallon (terminé)
-  Limite provinciale

PCM (Situation février 2015)

-  Néant
-  Approuvé
-  En cours
-  Demandé
-  Actualisation demandée
-  Actualisation en cours





Grandes villes wallonnes : quel constat ?

Celles-ci ont toutes réalisé leur PCM entre 1998 et 2004 : soit il y a plus de dix ans. Les résultats de ces études montrent des résultats divers : un éveil certain à la problématique, une prise de conscience des enjeux qui a permis de rassembler l'ensemble des acteurs, des niveaux de concrétisation des recommandations des PCM assez variables encore selon les villes concernées. Le PCM a aussi contribué à asseoir le rôle du CeM, comme cheville ouvrière et comme relais de la gestion de la mobilité au quotidien au sein de la ville.

Si le PCM n'a pas toujours été pris en main avec la dynamique nécessaire en raison du caractère politique de certaines mesures, et des investissements financiers nécessaires en particulier de la part de la Région wallonne, il reste une référence puisqu'il aborde l'ensemble des problématiques avec une vision globale et apporte un cadre à toute réflexion en la matière.

La plupart de ces PCM étant déjà anciens, les actualisations ont été réalisées pour quatre d'entre elles, sont programmées pour deux autres, et en demande pour les deux dernières.

Les actions mises en œuvre paraissent aujourd'hui encore trop peu nombreuses eu égard aux recommandations du PCM. Il arrive aussi qu'elles s'en écartent. Selon les communes, le PCM est un guide qui contribue à la gestion de la mobilité communale au jour le jour et/ou constitue le support d'une stratégie à concrétiser.

L'absence d'une véritable pratique de suivi quantifié, quasiment générale dans les grandes villes à ce jour, ne permet pas d'objectiver les résultats obtenus. L'utilisation d'indicateurs, aujourd'hui partie intégrante de la démarche PCM, devrait répondre à ce besoin.





Intermodalité train-tram-bus en gare de Charleroi. Source : SPW – Direction de l'Édition.

Charleroi

En chiffres

- 204 670 habitants
- 43 944 élèves (fondamental + secondaire)
- 89 316 emplois
- 102 km²
- 1 996 habitants/km²
- 32 kilomètres d'autoroutes
- 139 kilomètres de routes régionales
- 621 kilomètres de routes communales

Des enjeux majeurs en termes de transport en commun

Si le Plan communal de mobilité, approuvé en 2003, a abordé de manière générale l'ensemble des problématiques en la matière, il a surtout approfondi la réflexion quant aux mesures à mettre en œuvre pour accompagner les extensions du métro léger de Charleroi (MLC), qui portait sur la fermeture de la boucle du centre-ville et le prolongement de deux lignes. En effet, ces interventions étaient essentielles pour l'attractivité de l'offre de transport en commun carolo.

■ L'extension du métro de Charleroi

La mise en service de l'antenne nord du Métro Léger de Charleroi (MLC) en 2013 a marqué la fin de plus de quatre années de travaux qui ont considérablement amélioré le réseau de transport en commun.

L'extension de l'antenne de Gilly vers Soleilmont a permis d'étendre le réseau vers l'est. Cette station multimodale offre désormais une correspondance avec les lignes de bus desservant le sud de Gilly, Fleurus et Châtelaineau, et dispose d'un parking de persuasion (P+R) de plus de 145 places, gratuit, au service des voyageurs qui souhaitent rejoindre le centre-ville de Charleroi en transport en commun.

La clé de voûte du projet a été la fermeture de la boucle centrale en 2012. Ce chaînon manquant de 800 mètres, entre la station Parc et la gare du Sud permet dorénavant au MLC de circuler autour du centre-ville sur 4,3 kilomètres et offre 8 stations périphériques assurant une couverture complète de l'intraring.

Les actions entreprises en liaison avec ce projet ont permis de réaliser des aménagements de façade à façade sur l'antenne nord Charleroi-Gosselies ainsi qu'au centre-ville. L'esplanade de la gare du Sud a été entièrement réaménagée et constitue un véritable pôle intermodal. Les abords des écoles ont été sécurisés. Divers ouvrages d'art ont été mis en œuvre, tel l'élargissement du pont Saint-Roch qui surplombe la Sambre, ainsi que des passerelles destinées aux piétons et aux cyclistes, notamment sur l'antenne de Soleilmont.

Le réseau des bus a été réorganisé afin de rabattre les usagers vers les lignes du MLC.

Le MLC en quelques chiffres :

- 4 lignes
- 48 stations
- 49 kilomètres de voies ferrées
- 44 motrices
- 4 535 138 voyages (période janvier - août 2014)

Source : TEC.



Extension du métro de Charleroi. Source : SPW – Direction de l'Édition.



Aménagement des quais et passerelle de Sambre. Source : SPW – Direction de l'Édition.

■ Le projet Phénix

Ce projet redessine un pan de la ville basse, en face de la gare du Sud. Son financement a bénéficié de Fonds Structuraux Européens via le programme « Convergence ». Il se décline en 8 fiches pour un investissement total de plus de 50 millions d'euros. De nombreuses voiries sont concernées.

Il comporte entre autres :

- la transformation de la place de la Digue par la création d'un forum qui permet l'organisation d'événements culturels et populaires et en sous-sol un parking tandis que les voiries adjacentes sont réaménagées ;
- la redynamisation de la ville-basse par le réaménagement du Triangle (rues Desandrouin, du Moulin et de la Fenderie) en espaces piétonniers et semi-piétonniers et la démolition d'immeubles au bénéfice d'espaces ouverts ;
- l'aménagement des quais de Sambre pour leur rendre leur vocation résidentielle et de lieu de promenade et la création d'une passerelle piétonne sur la Sambre ;
- la liaison ville-basse/ville-haute pour assurer la pérennité de l'activité commerciale de la rue de la Montagne et mettre en évidence le patrimoine immobilier tout en reliant les principales implantations culturelles et touristiques des deux parties de la ville (Palais des Beaux-Arts, Maison du Tourisme, Hôtel de Ville) ;
- la création d'une plateforme d'échanges à proximité de la gare de l'Ouest accueillant le charroi lourd de livraison de marchandises avant de le dispatcher au centre-ville avec des véhicules légers.

Pour en savoir plus : www.carolophenix.be



Des projets qui appellent une vision globale et des mesures cohérentes

En parallèle aux travaux du métro, différents projets sont actuellement en cours de réalisation ou à l'étude. Ils portent en particulier sur la requalification du centre-ville, la densification des quartiers et la reconversion des friches industrielles. En termes de projets concrets, citons, dans le cadre du projet Phénix, les aménagements d'espaces publics (place de la Digue, rue de la Montagne, quais de Flandre et de Brabant), la construction d'un centre de distribution urbaine des marchandises. Sont à l'étude en centre-ville : le projet « Charleroi district créatif » qui couvre la zone nord-ouest de la ville, le masterplan de la gare du sud, la reconversion du site de Charleroi Expos, la délocalisation de deux hôpitaux (l'une étant effective et l'autre en projet).

Le projet Rive Gauche redessine complètement les environs immédiats de la place Albert 1^{er}. Il concerne la construction d'un pôle commercial d'environ 35 000 m² comportant des commerces, des logements, un hôtel, des bureaux et des parkings. La place retrouvera sa vocation d'espace citoyen et la ville basse sera rendue prioritairement aux piétons. Les travaux devraient s'achever en 2016.

Le projet de ville, décliné en plan 2015-2025, intègre les zones d'activités économiques, les quartiers et le centre-ville de Charleroi. Ces différents projets, réalisés, en cours de réalisation ou à l'étude, ont et auront un impact important en matière de mobilité au cœur de la ville qui, s'il accueille seulement 5 % de la population, concentre de nombreuses activités : emplois, commerces, écoles, et génère des flux importants à l'heure de pointe.

La mobilité conjuguée au futur

Dix ans après le premier PCM et l'achèvement du métro, une actualisation s'imposait pour développer le centre-ville dans une perspective de mobilité durable. Le périmètre intra-ring induit des déplacements courts (2 km de long – 1 km de large), ce qui signifie qu'une part non négligeable de ceux-ci peut être effectuée à pied ou à vélo, pour autant que ces déplacements soient attractifs, confortables et sûrs.

L'actualisation du PCM, réalisée à l'échelle de l'intra-muros et de ses faubourgs en 2013 et 2014, a débouché sur un ensemble de recommandations qui commencent avec la définition d'une hiérarchisation du réseau routier. Celle-ci confirme le rôle structurant de quelques voiries et détermine une vaste zone 30 pour toutes les autres rues du centre-ville.

Une gestion du stationnement à optimiser

11 500 emplacements sont actuellement accessibles au public. Parmi ceux-ci, 7 500 sont situés sur l'espace public (rues et places) dont 5 000 en voirie. La moitié est gratuite et la durée de stationnement y est illimitée. Le PCM actualisé recommande la suppression de 20 à 25 % des places en voirie (soit 1 000 à 1 200 places), l'instauration du stationnement payant sur certains axes et la mise en place de zones bleues en vue de favoriser le taux de rotation : mesure incontournable pour un centre-ville. Plus globalement une articulation de la politique de stationnement avec les transports en commun dans un rayon de 800 mètres autour des gares, de 600 mètres autour des stations du MLC et de 400 mètres autour des arrêts des autres lignes de transport en commun est préconisée.

■ La sensibilisation dans les écoles

Tant le Printemps que la Semaine de la Mobilité ont été l'occasion de sensibiliser les jeunes aux enjeux de la mobilité de demain. Prenant son bâton de pèlerin, le Conseiller en mobilité de la Ville est parti à la rencontre d'élèves de sixième primaire et de première secondaire en vue de débattre, de manière participative, des problèmes de mobilité liés aux déplacements scolaires.

Les thèmes abordés ont principalement traité du covoiturage scolaire « Schoolpool », de la sensibilisation aux cheminements piétons « L'école au bout des pieds » ainsi que des transports en commun et du métro en particulier...



Source : SPW – Direction de l'Édition.

Une politique cyclable naissante et une préoccupation quotidienne en faveur des PMR

A l'heure actuelle, la culture vélo à Charleroi est encore à ses débuts. Or le contexte est favorable. On dénombre notamment 38 kilomètres de RAVel déjà aménagés. Etant donné la superficie du centre-ville, le PCM actualisé estime que la mixité entre les vélos et les voitures constitue un bon compromis, en particulier dans un contexte de zones 30.

Un point vélo, avec atelier de réparation, a été créé en gare de Charleroi en 2014.

Le PCM actualisé s'appuie sur les six itinéraires du schéma directeur régional cyclable et définit six axes de travail : un cœur de ville 100% cyclable, la sécurisation de tous les points de franchissement des barrières naturelles et artificielles, des liaisons attractives depuis les quartiers jusqu'au cœur de ville, une offre adaptée et très sensiblement renforcée de stationnement vélo, la promotion de l'utilisation du vélo, la définition des sites de réflexion prioritaires dont la mise en œuvre des sens uniques limités.

Une attention sera développée au quotidien pour faciliter les déplacements des piétons et en particulier des PMR : choix des matériaux, planéité, rugosité, accessibilité des traversées piétonnes, suppression des

obstacles qui réduisent la largeur de passage à moins de 1,5 mètre. Les projets Phénix et Rive Gauche ont bien sûr intégré les critères qui favorisent la mobilité douce et l'accessibilité pour tous.

Un réseau de transport en commun à compléter

Il s'agit de compléter et d'optimiser l'offre fournie par le métro. Concrètement, la mise en place de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) au sud-est sur l'axe de la N5 au départ de Loverval, et au sud-ouest sur l'axe de la N53 au départ de Bomerée, devrait en terme compléter l'offre structurante en transport en commun. La création de parcs-relais est également prévue dans cette étude.

Des enjeux impliquant une vision plus large du territoire

Son nouveau plan de mobilité en poche, une politique globale en matière de mobilité va dès à présent pouvoir prendre son envol en centre-ville. La Ville souhaite encore, à cet égard, entreprendre à brève échéance un Plan urbain de mobilité ou bien compléter son Plan de mobilité actualisé en y intégrant l'ensemble des entités qui constituent la commune.

Des indicateurs de mobilité

- 60 000 uv/jo sur le petit ring R9
- 20 000 uv/jo boulevard Tirou
- 14 cyclistes par heure (7h30-8h30) blvd Tirou
- 8 270 piétons/jour rue de la Montagne les jours ouvrables
- 8 796 piétons/jour rue de la Montagne le samedi
- 55 000 déplacements bus+train/jour
- 11 500 places de stationnement publiques en intra-ring
- 14 950 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

La mobilité relève des compétences du bourgmestre et revient à la cellule mobilité, constituée à l'heure actuelle d'un CeM.

Les commissions

La commission mobilité rassemble les services d'urbanisme et d'aménagement du territoire, d'aménagement des espaces publics et la police autour de la cellule mobilité.

Le comité de suivi du PCM rassemble le cabinet du bourgmestre, les services mobilité, voirie, aménagement du territoire, police, pompiers, la Régie communale autonome et se réunit avec les instances régionales : la DGO1 et la DGO2 du SPW, la SRWT, le TEC... en moyenne trois fois par an.

Contact

vassilios.nikolaidis@charleroi.be
cellulemobilit@charleroi.be
www.charleroi.be





La Louvière : action de sensibilisation "vélo". Source : Ville de La Louvière.

La Louvière

En chiffres

- 78 895 habitants
- 16 427 élèves (fondamental + secondaire)
- 27 343 emplois
- 64 km²
- 1 236 habitants/km²
- 11 kilomètres d'autoroutes
- 31 kilomètres de routes régionales
- 327 kilomètres de routes communales

Une problématique de contournement au centre de la réflexion

Le PCM de La Louvière, approuvé en 2002, se penchait en particulier sur la problématique du contournement de la ville. En 2009, la Ville prenait acte de la décision du SPW de mettre en œuvre celui-ci, alors que l'actualisation du PCM était en cours (volets mobilité dans le centre-ville, stationnement, espace public proche des hôpitaux). Aujourd'hui le contournement est en voie de finalisation. Les travaux devraient être terminés fin 2015.

Le PCM prévoyait aussi la concrétisation du concept de « métrobus » (un peu l'ancêtre de ce que l'on nomme actuellement BHNS). Le matériel roulant est constitué de bus qui circulent sur une infrastructure comportant des bandes bus et des carrefours avec priorité au transport en commun afin d'améliorer la vitesse commerciale. L'itinéraire concerné emprunte la N535 (entrée nord-ouest), traverse le centre-ville, et se poursuit (direction sud-est). 80 % de la population louviéroise habite à une distance de moins de 500 mètres de cet axe de transport public. Des sites propres bus ont été réalisés et des priorités aux feux sont en place sur la N535. Les aménagements en centre-ville sont encore à finaliser. Les voiries communales étant étroites, la marge de manœuvre y est particulièrement limitée.



Source : SPW – Direction de l'Édition.

■ Commune pilote Wallonie cyclable

Le réseau routier s'étant développé autour du secteur industriel, il est inadapté aux charges de trafic. C'est notamment pour cette raison que la Ville développe des aménagements cyclables à partir des entrées de l'agglomération vers le centre, quelques liaisons stratégiques hors du centre et un nouveau plan de stationnement vélo. Les aménagements en cours visent la sécurisation de l'itinéraire cyclable nord-sud tout en valorisant les aménagements réalisés précédemment.

L'aménagement d'une voie verte assure désormais la liaison entre le canal du Centre et la cité sociale de la Croyère. La commune a aussi installé des nouveaux box vélos à la gare de La Louvière sud : un confort qui a tout de suite séduit les cyclistes navetteurs.

Pour améliorer la pratique du vélo, il faut aussi une communication pertinente envers les citoyens. La commune de La Louvière l'a bien compris, puisqu'elle a lancé une collaboration efficace avec un bureau d'études spécialisé en communication cyclable. Outre une approche originale qui consiste à relayer les projets vélo via des citoyens ambassadeurs, la commune diffuse désormais ses informations dans une newsletter spéciale vélo ainsi que via les réseaux sociaux.

Développer une approche transversale et multidisciplinaire est apparu comme une condition sine qua non. Les services techniques communaux sont devenus de véritables acteurs de la mise en œuvre de la politique cyclable et un « Monsieur Vélo », assure la mise en place et le suivi des actions, en association avec le Conseil consultatif vélo.



Liaison vélo "voie verte". Source : SPW – Direction de l'Édition.





La Louvière : action "Wallonie cyclable". Source : lalouviere.be.

La sensibilisation : un travail de fond

Les actions de sensibilisation sont inscrites dans une démarche intergénérationnelle et intersectorielle, dans les maisons de quartiers, les structures d'accueil pour personnes handicapées, les ASBL actives dans l'insertion professionnelle...

À La Louvière, la Semaine de la mobilité est toujours une occasion de développer de multiples activités de sensibilisation à la mobilité en tous genres. Les initiatives sont nombreuses. Les citoyens ont pu tester des vélos électriques et pliables, tandis qu'un atelier de réparation vélo et un petit déjeuner étaient offerts au personnel communal venant à pied, à vélo ou en bus.

Lors de l'action « Les Louviérois à vélos », une dizaine d'adolescents/adultes ont suivi une formation pour essayer de monter ou remonter en selle et gagner en autonomie. C'est très souvent avec une grande émotion que le pas est franchi car les barrières sont créées depuis l'enfance parfois.

De nouveaux questionnements

L'apport de fonds FEDER dans la reconversion de l'ancien site des faiences Royal Boch, important projet urbanistique de 3 km² en centre-ville, va apporter une dynamique nouvelle avec la construction de bâtiments, dont certains sont terminés tels la cité administrative et le musée de la faïence. La construction des logements et des commerces est actuellement en stand-by pour les premiers et en attente de permis pour les seconds. L'ensemble des voiries du site est réalisé et un parc a été créé.

Par ailleurs, les flux de trafic générés par les deux hôpitaux louviérois n'étant pas compatibles avec la configuration des voiries qui permettent d'y accéder, un contournement est et une voirie de délestage via le site Dufenco sont d'ores et déjà envisagés.

La politique de stationnement, découlant des recommandations du PCM, a conduit à diminuer le quota actuel de places avec la suppression d'emplacements sur les places publiques au centre-ville et en voirie : soit sur l'ensemble du périmètre de revitalisation urbaine (sauf parking souterrain). Cela a permis de créer de véritables espaces de convivialité. Des zones bleues sont également apparues en divers quartiers. La première carte riverain est gratuite et la deuxième coûte 30 €. Elle permet de stationner dans la rue du détenteur de la carte. Le personnel médical reçoit des cartes gratuites. Le stationnement fait l'objet d'une concession à un opérateur privé, dont la durée a été fixée contractuellement à 25 ans.

Encourager les agents communaux à opter pour le vélo et montrer l'exemple

La volonté de promouvoir les déplacements de service à vélo accompagne la construction de la cité administrative. La Ville dispose de 11 vélos électriques, 3 vélos pliants et 15 vélos classiques. La flotte de véhicules était dispersée dans divers bâtiments communaux mais depuis cette année elle est centralisée suite à la mise en service de la nouvelle cité administrative début 2015. Un nouvel essor de l'utilisation de ces vélos, au quotidien, devrait en découler.

Mobilité et urbanisme

La Ville de La Louvière a mis en place une collaboration inter services efficace pour gérer les charges d'urbanisme, qui contribuent au quotidien, au gré des projets, à améliorer la mobilité et l'espace public de la ville avec la création d'effets de porte, de trottoirs traversants...

Les avis mobilité, remis dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme, constituent aussi une occasion de réfléchir, en transversalité, à une meilleure vision de la rue, du quartier.

■ Des partenaires et des réseaux privilégiés

Les membres du service mobilité et réglementation routière ont pris l'habitude de rencontrer les acteurs concernés. Depuis maintenant 8 ans, le service s'est fait connaître, est apprécié et doit se réinventer au quotidien. C'est ainsi qu'au gré des nouvelles normes, de nouvelles approches, de nouvelles méthodologies, ce service tente d'expliquer sur le terrain comment mettre en œuvre certains projets. Avec le temps, l'évolution du contexte et des besoins, les avis peuvent évoluer, la façon d'y répondre aussi en raison de modifications de paramètres tels que la démographie, le taux de motorisation.

Les comportements citoyens, eux, commencent seulement à évoluer. D'autres villes ont sans doute une belle avance mais à La Louvière les efforts sont là, avec une équipe sereine par rapport à ses objectifs.

Aujourd'hui

La Louvière est la cinquième plus grande entité de la région wallonne mais seuls des pôles d'enseignement primaires et secondaires y sont présents. La Louvière est une ville sans université et sans gros pôle scolaire. Quelques établissements proposent des formations pour la population de 18 à 25 ans. Mais cette classe d'âge est donc peu présente dans la vie locale. Ce contexte est ainsi moins favorable à l'utilisation du vélo.

La Ville cherche des pistes de développement. Il s'agit de créer, d'innover, de séduire de nouveaux cyclistes, en sachant que son meilleur atout passe par des aménagements de qualité.



Boxes vélo à la gare de La Louvière. Source : lalouviere.be.

Des indicateurs de mobilité

- 72% des voiries en sens unique bénéficient du statut de SUL
- 300 abonnés à la newsletter vélo
- 840 emplacements de stationnement payant
- 1 450 emplacements de stationnement en zone bleue
- 62 382 piétons rue Albert 1er (rue piétonne) :
- 0,48 % de taux de motorisation
- 210 brevets de cycliste par an
- 4 104 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

Le service mobilité est attaché au département cadre de vie de la Ville qui comprend en outre l'urbanisme, l'environnement, le développement économique. Il est constitué de 3,5 agents techniques et administratifs pour le volet mobilité et 3,5 agents techniques et administratifs pour la réglementation routière.

Les commissions

Le conseil consultatif vélo (CCV) se réunit 3 à 4 fois par an et rassemble l'échevin, le CeM, Monsieur Vélo, le SPW, le TEC, la SNCB, la police, la Maison du tourisme et des citoyens.

Le comité de suivi du PCM réunit le service mobilité avec les instances régionales : la DGO1 et la DGO2 du SPW, la SRWT, le TEC, la police.

Contact

pgilson@lalouviere.be
mobilite@lalouviere.be
communication@lalouviere.be
www.lalouviere.be

<https://fr-fr.facebook.com/pages/La-Louvière/136450603103003>





Liège : gare des Guillemins. Source : SPW – Direction de l'Édition.

Liège

En chiffres

- 197 013 habitants
- 46 650 élèves (fondamental + secondaire)
- 104 847 emplois
- 69 km²
- 2 838 habitants/km²
- 18 kilomètres d'autoroutes
- 116 kilomètres de routes régionales
- 633 kilomètres de routes communales

Planifier la mobilité liégeoise

Liège fait partie des premières villes wallonnes qui se sont dotées d'un Plan de déplacement et de stationnement (PDS) ; document essentiellement technique, finalisé en 1999.

L'objectif de ce Plan s'inscrit d'abord dans la mise en place d'une collaboration et d'une stratégie cohérente entre tous les acteurs (Ville, SPW, SRWT, TEC, SNCB, ...), permettant une programmation concertée des investissements. Les trois objectifs stratégiques visent l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers, le renforcement de l'attractivité du pôle économique, commercial et culturel et la promotion d'une accessibilité multimodale et sécurisante pour tous les usagers.

A l'échelle de Liège, cœur d'une métropole de 600 000 habitants, les objectifs ont été adaptés aux différentes échelles urbaines (métropole, ville, hyper centre).

Sur base du PDS et faisant suite au décret sur la mobilité et l'accessibilité locales de 2004, la Ville entame alors l'adoption d'un PCM, document synthétique, non technique.

Elle initie un processus de consultation de tous les quartiers, via l'organisation de plusieurs dizaines de réunions. Quelques études et enquêtes complémentaires viennent étoffer des thématiques peu présentes dans le PDS : un plan piéton, un plan de transport des marchandises, des enquêtes sur les chalands et les flux scolaires.

Depuis les premières études de mobilité, la Ville s'est profondément modifiée sur base d'un renouveau urbain et de grands projets (gare TGV, Médiacité, liaison E25 / E40...). De plus, la démographie de la ville de Liège est en constante augmentation avec plus de 10 000 nouveaux habitants domiciliés au cours de la dernière décennie. Les zones commerciales entraînent aussi une attractivité accrue vers un hinterland dépassant largement celui de la ville. La politique touristique et les nouvelles infrastructures culturelles induisent elles aussi une augmentation de la fréquentation de la ville.

Cette évolution nécessite de réaliser un bilan sur la mise en œuvre du PCM. S'il est admis qu'une partie importante ($\pm 70\%$) des actions proposées ont été réalisées, certains points sont à adapter ou à intensifier :

- quelques années après leur mise en service (il faut attendre les changements d'habitudes), certains aménagements ou certaines actions proposées n'ont pas pleinement rencontré les objectifs attendus ;

- les plans de circulation des quartiers sont difficiles à concrétiser (phénomène Nimby) ;
- les freins et les contraintes au développement du réseau cyclable s'atténuent, mais restent présents ;
- le réseau de transport en commun ne correspond plus aux besoins de l'agglomération liégeoise.

Cette importante thématique du transport public va connaître des avancées significatives avec le PUM.

Des enjeux à l'échelle métropolitaine

En 2008, l'étude du Plan urbain de mobilité (PUM), dont le périmètre couvre les 24 communes de l'arrondissement de Liège, induit une dynamique d'agglomération, de concertation et de collaboration avec la Conférence des Bourgmestres de Liège Métropole. Le PUM posera deux constats.

Premièrement, une urbanisation « au fil de l'eau », sans gestion volontariste, accentuera drastiquement la périurbanisation de la première et de la seconde couronne. Un tel scénario serait, à terme, intenable avec une génération supplémentaire de 200 000 déplacements automobiles par jour, dont 60 % en seconde couronne. Cela correspond au trafic actuel du ring nord de Liège.

Deuxièmement, même avec une urbanisation volontariste (densité, zones d'enjeux...), l'agglomération a besoin de nouveaux outils de mobilité, avec un renforcement du réseau routier structurant autour de Liège (optimisation du ring, liaison est) et le développement d'un réseau de transport en commun structurant urbain.

■ 12 fiches-actions prioritaires

En 2004, voulant exprimer ses intentions en matière d'objectifs, la Ville décide d'y adjoindre des priorités quantifiables, à l'horizon de vie d'un PCM (estimée à 15 ans) :

- diminuer de moitié les accidents corporels de la route ;
- réduire de 20% le trafic de transit dans l'hyper centre ;
- supprimer le transit à l'intérieur des quartiers ;
- permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder au centre-ville ;
- réaliser 130 kilomètres d'itinéraires cyclables ;
- atteindre 10 % de part modale en faveur du vélo au centre-ville ;
- atteindre un taux de rotation de 8 véhicules par emplacement de stationnement dans les rues commerçantes ;
- réduire le stationnement illicite à une part négligeable ;
- aider le transport public à accroître sa fréquentation de 15 % ;
- réduire l'impact sonore de la circulation sur les grands axes urbains ;
- mettre en place de nouveaux services de déplacement.

Ces priorités sont détaillées dans 12 fiches – actions, à court, moyen et long termes.



Le tram et les prémices d'une refonte globale du réseau de transport en commun

Le PUM développe donc une vision d'agglomération en cohérence avec la hiérarchisation du réseau de transport en commun. Une première ligne de tram est proposée dans la vallée de la Meuse articulée avec plusieurs lignes de bus à haut niveau de service. Les recommandations issues du PUM ont été consolidées par les études techniques de la SRWT et des comptages exhaustifs menés par le TEC Liège.

Fort de ces bases techniques consensuelles, le Gouvernement wallon a décidé en 2009 de réaliser une ligne de tram entre Jemeppe et Herstal. En 2011, il a proposé de construire un tronçon prioritaire entre Sclessin et Coronmeuse.

En plus d'être un outil de mobilité essentiel, le tram renforce l'attractivité des quartiers qu'il traverse, favorise la réaffectation de zones désaffectées (Val Benoît par exemple) et le développement de zones à fort potentiel pour l'activité économique et le logement (l'axe Guillemins-Médiacité, Eco-quartier à Coronmeuse, Bressoux).

Le permis unique pour la construction et l'exploitation de cette première ligne de tram a été délivré et la mise en service est attendue en 2018. L'arrivée du tram va engendrer une refonte globale du réseau de transport en commun, qui nécessite l'élaboration de différents scénarios d'exploitation et d'impact sur les pôles d'échange bus/tram/train. Des études complémentaires sont menées sur les axes de bus à haut niveau de service.



Projet de tram : configuration Place Saint-Lambert.
Source : Ville de Liège.

Un plan de circulation repensé

Etant donné les emprises nécessaires à son insertion et l'objectif de dégager un site prioritaire sur la plus grande partie de son trajet pour lui garantir une bonne vitesse commerciale, le tram aura inévitablement un impact sur les flux de circulations automobiles, qui seront repensés dans un double objectif : favoriser les accès aux quartiers et diminuer le transit en incitant un report modal dans les pôles d'échanges (P+R).

Le transit devrait être réduit de 30 % en centre-ville, principalement dans l'axe de la vallée de la Meuse. Les automobilistes trouveront dans les P+R environ 2 000 places de stationnement à leur disposition.

Une politique de stationnement en mutation

Depuis dix ans, la politique de stationnement a évolué. Dans la zone payante, le nombre de places sur voirie a doublé pour atteindre +/- 4 800 places réglementées. L'objectif principal est de favoriser la rotation. Un abonnement annuel permet néanmoins de stationner sans limite dans la zone payante moyennant 600 euros par an, sans restriction de profession. Des facilités sont également accordées aux riverains (cartes gratuites à renouveler tous les trois ans, près de 2 000 places réservées pour riverains...).

Liège dispose également d'une quinzaine de parkings publics hors voirie, qui sont gérés par le secteur privé, pour un total de +/- 5 000 places. La Ville a l'intention de construire deux nouveaux parkings afin de libérer de l'espace de stationnement en voirie au profit d'aménagements urbains conviviaux.

L'arrivée du tram et son offre en parcs-relais s'accompagnera forcément d'une évolution de la politique de stationnement.

Le vélo : une préoccupation au quotidien

Depuis 2010, la Ville a engagé une conseillère en mobilité douce chargée de coordonner la politique cyclable de façon transversale en lien avec les différents départements concernés. Un premier plan vélo a été élaboré en 2010, il a été renforcé ensuite par le Plan communal cyclable et la sélection de la Ville de Liège comme Ville pilote Wallonie cyclable en 2011.

Forte de ce contexte, la Ville a créé une réelle dynamique autour de l'enjeu cyclable et a concrétisé différentes actions structurantes et stratégiques qui inscrivent le vélo comme un mode crédible et efficace de déplacements au quotidien.



Source : Ville de Liège

De nombreux aménagements cyclables ont été réalisés (boulevard de la Sauvenière, rue Ransonnet, avenue Destenay, pont de Bressoux, bandes bus ouvertes aux cyclistes, SUL ...) et d'autres sont en cours (rue de Hesbaye, quartier de Bressoux, quai de Meuse). Le tram va également permettre l'intégration d'aménagements tout le long de son tracé et en rabattement vers ses stations.

De plus, Liège a développé un service de location de 250 vélos, appelé « Vélacité ». Ceux-ci sont loués à des prix très attractifs pour un mois, un trimestre ou une année. Le parc de location va prochainement augmenter et intégrer des vélos à assistance électrique. L'offre en terme de stationnement vélo et la formation dans les écoles font également partie des actions mises en œuvre.

Il en résulte une augmentation sensible du nombre de cyclistes dans les comptages que la Ville effectue deux fois par an.

Les grands chantiers à venir

Le tram constitue un projet majeur pour l'évolution de la mobilité mais d'autres axes de travail sont actuellement en cours :

- la mise en œuvre du nouvel axe urbain pour les modes doux entre la gare TGV, les berges de Meuse (via une passerelle à jeter sur la Meuse), le parc de la Boverie, la Médiacité et la rive droite ;
- la reconversion des quais de la rive gauche de la Meuse en boulevard urbain où les circulations automobiles sont pacifiées, les accès aux quartiers facilités et les berges de Meuse réappropriées par les modes doux ;
- le développement des zones de Bressoux et d'Angleur comme zones d'intermodalité fortes aux portes nord et sud de la Ville ;
- le développement et l'extension du piétonnier.

Afin de rassembler l'ensemble de ces réflexions et de les traduire dans un seul document de planification, Liège vient d'entamer l'actualisation de son Plan communal de mobilité.

Des indicateurs de mobilité

- 235 000 unités véhicules entrants chaque jour
- 800 accidents de roulage avec blessés par an
- 290 000 déplacements d'usagers TEC en moyenne par jour
- 75 lignes de bus
- 340 sens uniques limités réservés aux cyclistes
- 51 kilomètres d'itinéraires cyclables sécurisés
- 420 traversées piétonnes adaptées aux PMR
- 2 000 places de stationnement réservées aux riverains
- 4 800 places de stationnement payantes sur voirie
- 357 brevets du cycliste par an
- 21 700 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

La compétence mobilité étant transversale, les deux CeM en charge de la mobilité sont attachés à la cellule stratégique de la Ville de Liège. Il n'existe donc pas de service mobilité en tant que tel. Au sein des services urbanisme et aménagement du territoire, aménagement des espaces publics, et de la police, une vingtaine de CeM ont été formés et apportent chacun leur expertise sur cette matière.

Les commissions

Complémentaire à la CCATM, plusieurs commissions sont organisées afin de favoriser les échanges entre institutions : commission mobilité, commission communale vélo, comité de suivi du PCM, ...

Contact

jean-francois.leblanc@liege.be
marie-claire.schmitz@liege.be
www.liege.be/mobilite





Mons : centre-ville. Source : SPW – Direction de l'Édition.

Mons

En chiffres

- 93 366 habitants
- 22 997 élèves (fondamental + secondaire)
- 43 592 emplois
- 147 km²
- 637 habitants/km²
- 27 kilomètres d'autoroutes
- 103 kilomètres de routes régionales
- 310 kilomètres de routes communales

Concilier développement de la ville et mobilité

Adopté en 2001, le Plan de déplacement et de stationnement de la Ville de Mons fait partie des premières études approuvées en la matière. A l'époque, un vaste programme de développement économique, culturel et touristique avait été initié et il convenait de le concilier avec une politique de mobilité adéquate et durable.

Le PCM avait déterminé des objectifs, déclinés ensuite en axes de travail, à l'échelle de l'entité et du centre-ville. Il s'agissait principalement :

- de renforcer le rôle du réseau autoroutier au niveau de l'accessibilité et des échanges internes au Grand-Mons ;
- d'assurer une accessibilité multimodale optimale ;
- d'améliorer la qualité de vie des riverains par une maîtrise du trafic de transit et de la vitesse des véhicules ;
- d'améliorer l'offre et la lisibilité des réseaux entre les différentes communes ;
- de définir et de mettre en valeur les entrées de la ville ;
- d'améliorer les conditions de circulation des transports en commun ;
- de mettre en place une politique de stationnement en centre-ville, qui soit favorable à la rotation.

Le bouclage du centre-ville

Le système de boucle déjà existant a été renforcé sur le terrain grâce au PCM. Il renvoie la circulation du centre-ville sur le boulevard périphérique et empêche tout trafic de transit. Les portes de la ville jouent ainsi leur rôle d'entrée-sortie. Ce plan donne satisfaction, même si, à l'occasion de travaux induisant parfois un itinéraire de traverse, certains usagers verraient bien une marche arrière... rendant au système de voirie sa perméabilité d'autrefois.

Pour accompagner cette mesure, une nouvelle signalétique va être mise en place afin de mieux guider les visiteurs. Rappelons que l'ensemble du centre-ville (intramuros) de Mons est en zone 30 depuis 1995. Sa configuration, avec ses rues étroites, sinueuses et en pente, se prête naturellement à ce statut.

La rénovation récente de certaines voiries a permis de réaliser plusieurs aménagements de plain-pied, avec suppression du stationnement, conçus comme des zones de rencontre ou des zones résidentielles. Ces zones ne bénéficient toutefois pas de ce statut car des potelets ont été installés afin de faire respecter les interdictions de stationner. Le 30 km/h y est donc toujours de mise.

■ Le centre-ville de Mons en zone 30 depuis 1995

Avec son plan radioconcentrique, sa structure médiévale, l'intramuros de Mons se prêtait particulièrement bien à sa mise en zone 30.

Considérant que le développement de la circulation automobile à Mons intramuros a entraîné une dégradation de la sécurité routière ainsi que de la qualité de vie;

Considérant que dans un périmètre où les fonctions d'habitat et d'activité locale dominante, il y a lieu de rechercher un meilleur équilibre entre la circulation motorisée et non motorisée;

Considérant que ce périmètre englobe des rues, places, centres commerciaux et complexes scolaires qui attirent quotidiennement de nombreux piétons enfants et personnes âgées;

Considérant que dans ce périmètre, les conducteurs doivent adapter leur vitesse à la présence de cette catégorie d'usagers;

Considérant qu'une vitesse réduite cause moins d'accidents et induit un comportement plus aimable vis-à-vis de la vie locale;

Considérant que le concept global est de favoriser les usagers "légers"; ..."

Extrait de la délibération du conseil communal du 25 octobre 1994.

Le boulevard de ceinture en stand-by

La recherche d'une amélioration de la circulation sur le boulevard périphérique et la volonté de limiter l'effet de coupure pour les modes doux en leur donnant un « look » de boulevard urbain, avait conduit à recommander l'instauration d'un double sens en lieu et place du sens unique existant. Celui-ci n'a jamais été mis en place : il nécessitait d'importantes modifications de l'infrastructure, spécialement aux carrefours, et des mentalités. Aujourd'hui, la circulation est relativement fluide, excepté à l'heure de pointe du soir, mais la situation est améliorable. Toutefois l'effet de coupure subsiste.

Favoriser la circulation des bus et encourager l'intermodalité

Le PCM prévoyait également une amélioration des conditions de circulation des bus et de l'offre. Petit à petit des tronçons de bandes bus en site propre ont été créés sur le boulevard périphérique ; d'autres sont en projet. A moyen terme, les bus du TEC seront en mesure de relier la Porte d'Havré, l'une des principales portes d'entrée de la ville, à la gare ; soit la moitié du ring en site propre. Sur le périphérique ouest – sud-ouest, l'espace disponible rend la création de sites propres bus plus complexe. La régulation des feux octroie la priorité aux bus lorsque c'est possible.



Mons : aménagement d'espace public dans l'intramuros.
Source : SPW – Direction de l'Édition.





Bandes de confort pour cyclistes. SPW – Direction de l'Édition.

Le stationnement à Mons

- 1 750 places payantes en voirie
- 2 grandes zones payantes 3H – 2 tarifs – 1,2 €/h ou 1 €/h
- 1 petite zone payante 40 minutes
- Parking gratuit le samedi après-midi en voirie, quelle que soit la zone
- 2 500 places gratuites de part et d'autre des petite et grande ceintures
- 2 parkings en ouvrage totalisant 425 places situés dans l'hypercentre : l'un est proche de la Grand Place et l'autre des piétons. Il s'agit de parkings rotatifs (visiteurs et abonnés)
- 1 garage collectif accessible à tous publics mais réservé aux abonnés (140 places)

Par ailleurs, un renforcement des lignes a été opéré par le TEC. Rappelons que l'intramuros de Mons est desservi par 4 lignes gratuites de midibus, dont l'optimisation est à l'heure actuelle en cours d'étude. Les bus des lignes régulières n'entrent pas dans le cœur de la ville mais circulent sur le boulevard périphérique et convergent à la gare.

Le PCM recommandait aussi la création de parcs-relais, en liaison avec la politique de stationnement. Deux P+R ont été réalisés mais l'expérience s'est achevée pour l'un d'eux. La fréquentation reste limitée parce qu'ils sont insuffisamment attractifs, le transfert vers le bus n'étant pas assez intéressant et la localisation des parkings pas idéale.

Le service de voitures partagées, Cambio, est présent avec trois stations. Celles-ci sont implantées à la gare, au sud et à l'ouest de la ville, et chacune dispose de deux véhicules.

Une nouvelle gare est en construction. Multimodale, conçue comme une passerelle, elle assurera la liaison entre le cœur historique de Mons et le site des Grands Prés, zone d'activités commerciales située à l'arrière de la gare. Elle comprendra deux parkings souterrains, une gare des bus située au même niveau que la gare ferroviaire, et côté centre-ville des installations adaptées pour les cyclistes (parkings, atelier vélos...), etc. Mons est la cinquième gare wallonne en termes de montées-descentes.

Une politique de stationnement évolutive

En dehors de quelques adaptations, la politique en matière de stationnement découle des recommandations du PCM. Dans le cadre du réaménagement de voiries, des places sont petit à petit supprimées au profit de la mobilité douce, de la convivialité et de la qualité de vie en ville. Cela concerne environ 200 à 300 emplacements.

L'entièreté du stationnement est gérée par la commune et génère 1 400 000 euros de bénéfice brut. Dix agents communaux encadrés par une inspectrice de police contrôlent la zone payante de Mons, les zones bleues de Jemappes et de plusieurs quartiers résidentiels comprenant des écoles.

Gérer l'accessibilité d'un important pôle scolaire excentré

À 2 kilomètres du centre-ville, le long d'un axe de pénétration à l'est de la ville, se trouve un important pôle scolaire regroupant une université et plusieurs hautes écoles, accueillant environ 5 000 élèves. Il s'agit du campus UCL Mons (ex-FUCAM) / HELHA.

La réalisation d'enquêtes de déplacements a été réalisée avec l'aide de la Région wallonne. Des aménagements en faveur de la circulation des vélos (dont la fréquentation est suivie par Pro Velo avec des comptages semestriels) ont été réalisés.

Des collaborations étroites ont été nouées avec le TEC Hainaut, conduisant à une adaptation des lignes et des horaires de bus afin de répondre au mieux à la demande. Des navettes spéciales permettant de rejoindre le campus depuis la gare de Mons ont été mises en place et des bus assurent la liaison entre le campus, le centre-ville et la gare.

Des actions de sensibilisation et des animations sont organisées, contribuant à façonner une image positive de la mobilité alternative, en particulier lors de la dernière Semaine de la mobilité à l'occasion de laquelle un tapis rouge a été déroulé pour les usagers du bus.

Le développement du vélo à l'ordre du jour

Longtemps décriée pour la faible qualité de ses aménagements cyclables en centre-ville, la Ville intègre aujourd'hui systématiquement la problématique des cyclistes lors de tout aménagement de voirie.

Il faut ainsi signaler l'insertion de « bandes de confort » dans certaines zones pavées de l'intramuros montois : ces bandes de béton enchâssées dans la voirie rendent le déplacement à vélo plus confortable. Ces aménagements sont assimilés à des bandes cyclables suggérées.

En 1991, le code de la route intégrait la possibilité d'ériger les rues en « SUL ». Mons a immédiatement adopté cette réglementation dans certaines rues du centre-ville dans un premier temps avant de la systématiser, chaque fois qu'elle est légalement applicable, ce qui représente 98 % des rues en sens unique du centre-ville.

Par ailleurs, la Ville tente de renforcer progressivement son maillage cyclable sur l'entité. Il est ainsi envisagé de prolonger le Ravel situé au sud du territoire en rejoignant la commune d'Estinnes. L'existence d'un Ravel au nord et d'un second au sud montre également toute l'importance de relier ces tronçons par des cheminements cyclables adaptés pour créer des itinéraires continus. Ils feront l'objet d'une attention particulière ces prochaines années.

Depuis 2015, et dans un premier temps pour une période de 3 ans, Mons, capitale européenne de la culture, proposera des vélos en location par le biais de 2 points de location : la gare, via la Maison des



cyclistes, et l'Office du tourisme. La flotte est composée de vélos classiques, de vélos à assistance électrique et de vélos pour enfants. Ce projet constituera une phase de test avant la mise en œuvre souhaitée d'un véritable système de vélos partagés, a priori géré par la Ville.

Nouveaux enjeux

Dans un avenir proche, il faudra gérer l'arrivée d'un magasin Ikea et l'extension du centre commercial des Grands Prés (+33 % de surface). Une réflexion est engagée en vue de réaliser un troisième parking en ouvrage dans le centre-ville. La situation est délicate et le défi de taille car l'intramuros de Mons souffre d'une fragilité commerciale importante avec un taux de cellules vides de 14,9 % (août 2014).

Quinze ans après le PCM, l'ordre de priorité a évolué entre autres parce que les usagers faibles sont plus entendus ; que de nouveaux projets urbanistiques ont vu le jour ou sont en cours de réalisation... Une révision globale s'impose donc avec une attention particulière à porter aux modes doux.

Des indicateurs de mobilité

- 4 lignes de bus intramuros gratuites transportant plus de 2 millions de voyageurs par an
- 300 cyclistes comptabilisés en moyenne et par jour, soit une augmentation de 40% en 6 ans
- 95% de rues en SUL en centre-ville
- 3 stations Cambio (6 voitures)
- 77 000 personnes par semaine dans le piétonnier
- 5300 places de stationnement sur l'espace public dont 1750 places payantes
- 565 emplacements de stationnement en ouvrage
- 630 brevets du cycliste par an
- 10 070 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

Le service mobilité est constitué de 3 agents techniques et administratifs pour le volet mobilité et de 3 agents techniques et administratifs, 8 ouvriers et 10 contrôleurs civils pour la gestion du stationnement. Il est intégré au sein du Département « Gestion territoriale et économique » qui comprend en outre l'urbanisme, l'environnement, le développement économique.

Les commissions

La commission vélo fonctionne depuis plus de dix ans. Le Gracq et Pro Vélo, la Ville, le SPW et le TEC-SRVT sont présents et discutent de mobilité au sens large, car c'est la seule commission qui traite de ces matières.

Contact

sebastien.gremeaux@ville.mons.be
www.mons.be





Source : SPW – Direction de l'Édition.

Mouscron

En chiffres

- 56 023 habitants
- 14 127 élèves (fondamental + secondaire)
- 23 106 emplois
- 40 km²
- 1 397 habitants/km²
- 4 kilomètres d'autoroutes
- 40 kilomètres de routes régionales
- 213 kilomètres de routes communales

La mobilité est une problématique d'avenir !

En 1999, le bourgmestre de Mouscron, persuadé du rôle fondamental de la mobilité, signe la charte de la mobilité communale et engage, fait unique en Wallonie à l'époque, une personne à temps plein, pour suivre la formation wallonne de Conseiller en mobilité et veiller à la mise en œuvre du futur Plan communal de mobilité.

C'est à ce moment qu'est créé le service mobilité qui, petit à petit, prendra de l'importance et se transformera en équipe avec l'arrivée d'autres agents communaux et de policiers, formés comme CeM. Depuis lors, les CeM et l'échevin responsable de la mobilité travaillent au quotidien, en étroite collaboration, à l'amélioration de la mobilité mouscronnoise.

L'étude du PCM commence en 2001 et se termine en 2003. Comme la majorité des PCM, il comporte trois phases : l'établissement d'un diagnostic, la détermination des objectifs généraux et spécifiques et l'élaboration du plan proprement dit. Il présente cependant la particularité de décliner sa troisième phase – mise en œuvre – sous la forme de fiches actions : ce qui n'était pas la règle à ce moment mais l'a rendu particulièrement opérationnel.

Les enjeux et les objectifs sont clairement identifiés et visent prioritairement :

- la finalisation des chaînons manquants de voirie ;
- la suppression du trafic de transit des poids lourds dans le centre de Mouscron ;
- la sécurité et la convivialité des centres des entités agglomérées ;
- la refonte du réseau des transports en commun ;
- des mesures en faveur des modes de déplacements doux ;
- l'organisation du stationnement.



Source : SPW – Direction de l'Édition

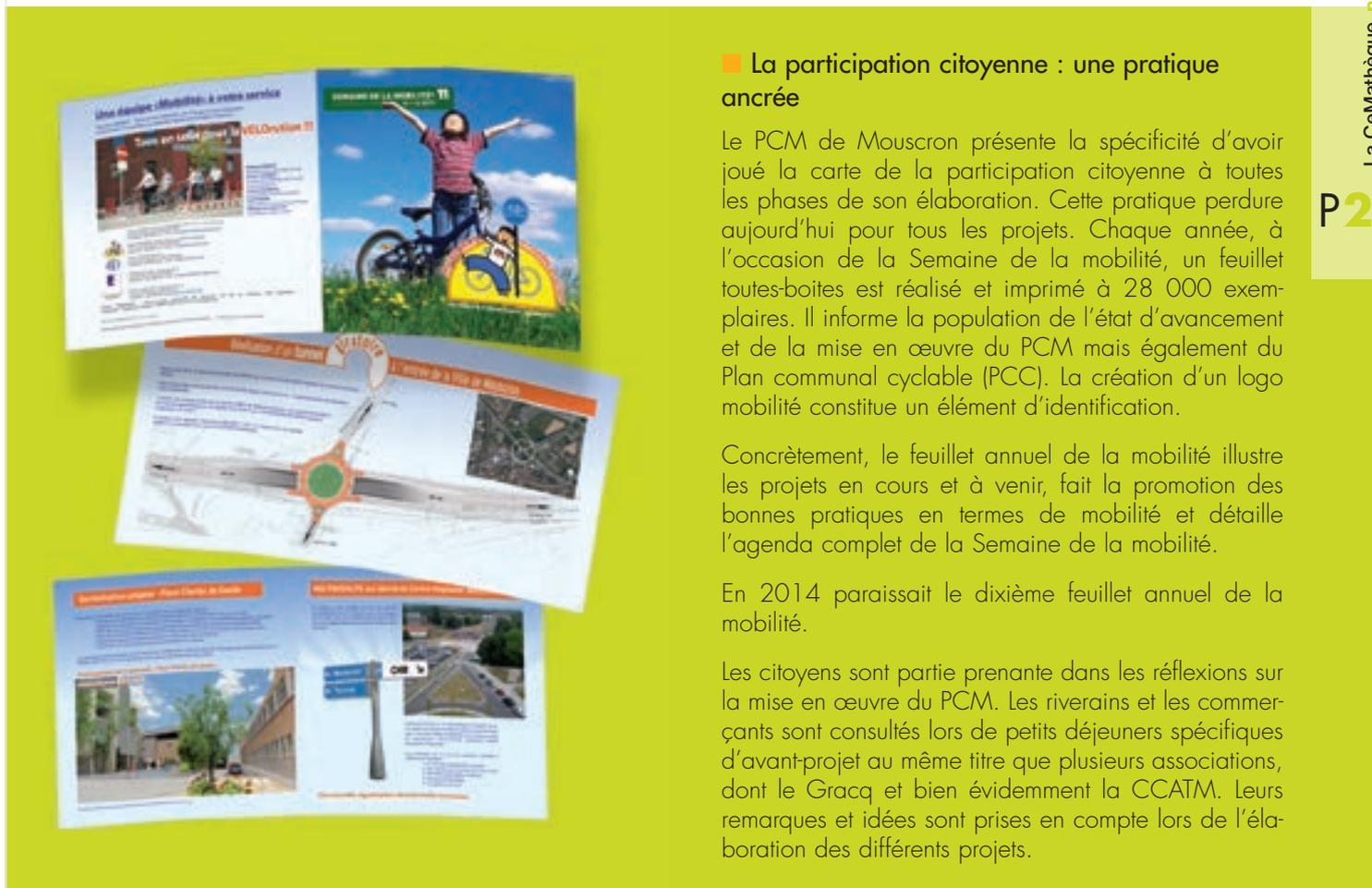
■ La participation citoyenne : une pratique ancrée

Le PCM de Mouscron présente la spécificité d'avoir joué la carte de la participation citoyenne à toutes les phases de son élaboration. Cette pratique perdure aujourd'hui pour tous les projets. Chaque année, à l'occasion de la Semaine de la mobilité, un feuillet toutes-boîtes est réalisé et imprimé à 28 000 exemplaires. Il informe la population de l'état d'avancement et de la mise en œuvre du PCM mais également du Plan communal cyclable (PCC). La création d'un logo mobilité constitue un élément d'identification.

Concrètement, le feuillet annuel de la mobilité illustre les projets en cours et à venir, fait la promotion des bonnes pratiques en termes de mobilité et détaille l'agenda complet de la Semaine de la mobilité.

En 2014 paraissait le dixième feuillet annuel de la mobilité.

Les citoyens sont partie prenante dans les réflexions sur la mise en œuvre du PCM. Les riverains et les commerçants sont consultés lors de petits déjeuners spécifiques d'avant-projet au même titre que plusieurs associations, dont le Gracq et bien évidemment la CCATM. Leurs remarques et idées sont prises en compte lors de l'élaboration des différents projets.





Source : SPW – Direction de l'Édition.

Le vélo à Mouscron : des actions et des projets

« Mouscron, commune cyclable » : c'est ce qu'on peut lire sur les totems placés en entrée de ville. Cette politique est aussi assumée sur le terrain, avec la réalisation de nombreux chantiers visant la continuité du réseau et l'entretien des installations existantes. Plusieurs aménagements ont déjà vu le jour, avec la généralisation progressive des SUL, la réalisation de plusieurs pistes cyclables, la pose d'abris pour bicyclettes et de range-vélos fixes.

Outre ces mesures relevant de l'infrastructure, des actions de promotion du vélo sont réalisées avec la diffusion de matériel (casques, éclairages, kits de réparation...), la formation des jeunes via le brevet du cycliste, l'acquisition de vélos, de vélos électriques et de deux vélos cargo, et la mise en ligne d'un site web vélo.

Des décisions ont aussi été prises pour garantir la sécurité des cyclistes grâce à un éclairage public de qualité. Et puisqu'elle ne recule devant rien, Mouscron s'attaque maintenant à la sécurisation de la chaussée du Risquons-Tout, voirie régionale fréquentée par un important trafic.

Une mise en œuvre méthodique de toutes les facettes du Plan

L'achèvement des chaînons manquants de la route de la Laine (N518) constitue un élément primordial du PCM et de sa mise en œuvre. Elle relie directement la France et son réseau à la route express (N58 – colonne vertébrale de la circulation mouscronnoise). Elle devra, à terme, reprendre tout le trafic de transit, qui actuellement se voit contraint de passer devant le pôle multimodal de la gare de Mouscron.

Les centres des villages ont fait l'objet de travaux d'aménagement prioritaires. Pour le centre de Mouscron, le projet Grand-Place a fait l'objet d'un concours dont les travaux sont prévus dans les années à venir. Celui de Luigne a été inscrit dans un périmètre de revitalisation urbaine. Des crédits d'intermodalité ont permis d'intervenir au centre de Dottignies, et la place d'Herseaux a bénéficié de crédits d'impulsion. Enfin, des « promenades urbaines » ont été aménagées dans Mouscron dans le cadre de projets Fédér.



Source : SPW – Direction de l'Édition.

Nouveaux projets – nouveaux enjeux

A Mouscron, le stationnement est gratuit et sans limitation de la durée. Or, une meilleure rotation du stationnement est souhaitable dans certaines zones à vocation commerciale. D'initiative, les commerçants se sont regroupés et suggèrent eux-mêmes la création de tronçons de zones bleues : un projet à l'examen actuellement.

Une vaste étude du type schéma directeur porte sur l'évolution des abords de la gare suite à la mise en service de la route de la Laine. Ce schéma prévoit l'aménagement d'une nouvelle gare des bus, la création d'une passerelle reliant les quartiers situés de part et d'autre des voies, mais aussi une nouvelle organisation des circulations et la sécurisation des modes doux.

Le centre-ville est également en mouvance, la nécessité de repenser les lignes du TEC en découlera. L'aménagement des portes et des carrefours d'entrée de ville est nécessaire et est étudié dans le cadre du plan commune pilote Wallonie cyclable mais aussi du schéma de structure communal.

Mouscron, approche de la gare. Situation existante et situation projetée. Source : Marie-Hélène Vanelstraete, échevinat de la Mobilité, Mouscron.



Des indicateurs de mobilité

- 542 emplacements PMR
- 34 zones bleues réglementées
- > 500 cyclistes de moyenne recensés sur 13 points de comptages.
- 83 sens uniques limités – soit 75 % des sens uniques
- 10 vélos électriques en location à la Maison du Tourisme
- 92 Points-nœuds Wallonie Picarde
- 257 brevets du cycliste par an
- 2 897 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

Le service mobilité est intégré dans le bureau d'études – division technique, et constitué de deux CeM. Cette équipe est renforcée par quatre CeM à la police et un CeM dessinateur de voirie.

Les commissions

Plusieurs groupes suivent l'évolution de la mobilité mouscronnoise : le comité d'accompagnement du PCM, la commission consultative communale vélo, et la cellule sécurité routière, sans oublier la CCATM.

La cellule sécurité routière, composée du service mobilité, du service signalisation, de la police locale, des gardiens de la Paix et de la coordinatrice de sécurité intégrale et intégrée, se réunit mensuellement en présence de l'échevine de la mobilité et de la sécurité routière. Elle traite les demandes de stationnement, d'aménagements de sécurité, de réduction de la vitesse, d'emplacements réservés aux personnes handicapées...

Contact

michael.deroubaix@mouscron.be
nathalie.blancke@mouscron.be
s.mobilite@mouscron.be
velo@mouscron.be
www.mouscron.be





Futura gare multimodale de Namur. Source : Eurogare.

Namur

Victime d'une circulation automobile anarchique

Fin des années nonante, les Namurois se plaignaient de la difficulté de circuler dans leur ville. Lorsque les visiteurs étaient invités à donner leur appréciation sur Namur, ils opposaient l'extraordinaire position géographique de la ville et son cadre idyllique à la difficulté d'y pénétrer et d'y trouver une place de stationnement.

L'efficacité des mesures prises depuis cinquante ans pour améliorer la situation était (et est toujours), chaque fois, fortement atténuée par l'augmentation du trafic routier. Pour permettre à la ville de respirer, une solution globale devait être trouvée et mise en œuvre.

La mobilité à Namur : un bon plan

C'est ainsi qu'en 1997-98 a été réalisée l'étude du Plan communal de mobilité. Ses lignes de force en matière de circulation portaient sur la suppression du transit en centre-ville afin d'y favoriser les « modes doux » (piétons et cyclistes), les transports en commun, et la qualité de vie, et de mieux utiliser les boulevards dits de ceinture. En termes de stationnement, il s'agissait de mieux partager l'espace et le temps entre les différents usagers (riverains, clients, travailleurs, livreurs...) en favorisant la rotation des véhicules en centre-ville et le stationnement de longue durée en périphérie.

En chiffres

- 110 691 habitants
- 32 061 étudiants en centre-ville (fondamental + secondaire)
- 66 306 emplois en centre-ville
- 176 km²
- 630 habitants/km²
- 25 kilomètres d'autoroutes
- 137 kilomètres de routes régionales
- 1 206 kilomètres de routes communales

Le plan de circulation a été progressivement mis en œuvre avec une importante modification en 2001, à savoir le bouclage des deux plus grands axes de circulation du centre-ville afin d'y dissuader le trafic de transit.

Le recalibrage des boulevards de pénétration, recommandé par le PCM, est aujourd'hui effectif et la signalisation depuis l'autoroute en place afin d'encourager le trafic à utiliser la bonne voie d'accès. Les boulevards de ceinture sont désormais plus opérationnels, les possibilités de création de tronçons à deux fois deux voies ayant été maximisées.

Le plan de stationnement a quant à lui été mis sur pied en 2005. Les zones horodateurs ont progressivement couvert le centre-ville namurois et quelques zones en proche périphérie (Jambes et Salzinnes). Des zones bleues (3h) ont été créées pour assurer une bonne occupation des emplacements, là où une pression importante était perceptible entre riverains, travailleurs et étudiants. Pour favoriser la rotation en hyper-centre, les tarifs sont dégressifs au fur et à mesure de l'éloignement par rapport au centre-ville.

Petit à petit, des bandes bus ainsi que des priorités aux feux ont été instaurées en divers endroits du centre-ville ainsi que dans la périphérie proche (Jambes, Bouge, Champion, La Plante...). Les bus bénéficient aussi d'un itinéraire privilégié dans le centre-ville (au carrefour dit des « Quatre Coins ») de manière à ne pas être

pénalisés par les boucles anti-transit. La réflexion pour améliorer les conditions de circulation se poursuit. La réflexion pour améliorer les conditions de circulation se poursuit.

La vie en ville, c'est aussi réorganiser la rue pour que chacun se croise et partage l'espace en toute convivialité et sécurité. En octobre 2011, le centre-ville a été instauré en zone 30 (avec création d'effets de porte) et la partie centrale, à savoir la rue et place de l'Ange, a été réaménagée en zone de rencontre avec une priorité au piéton. Dans les quartiers résidentiels, des zones 30 sont aménagées, souvent à la demande des habitants.

La Ville de Namur a été sélectionnée fin 2011 comme « Commune pilote Wallonie cyclable ». Plusieurs aménagements ont ainsi vu le jour et d'autres sont en préparation : finalisation de tous les SUL restant à aménager, cheminements cyclables sur un boulevard urbain, vers le RAVeL à Malonne, pistes bidirectionnelles, aménagement de quartiers résidentiels en « zone 30 – cyclistes admis », abaissements de bordures et autres aménagements de sécurisation ou de confort, balisage, stationnement vélos, mise en place d'un système de vélos en libre-service... L'objectif est aussi d'aménager des chaînons manquants et de réaliser une importante voie verte urbaine ou RAVeL urbain qui reliera la gare de Namur à celle de Jambes, véritable dorsale du réseau cyclable namurois.

■ Deux parcs-relais desservis par des navettes du TEC

Le parc-relais Saint-Nicolas, situé à l'entrée est de la Ville, a déjà une longue histoire. Evoqué dans les études de circulation de 1994, il a été confirmé dans le PCM et a vu sa concrétisation et sa mise en service en 2003. Malgré une excellente campagne de communication, le démarrage fut difficile. Aujourd'hui, il bénéficie d'un nouvel essor grâce à la mise en œuvre d'une politique de stationnement de longue durée plus restrictive en centre-ville.

Le parc-relais Namur Expo, inauguré en mai 2005, complète l'offre proposée à l'entrée ouest de l'agglomération et est géré de la même manière que le parc-relais Saint-Nicolas. Il accueille toutefois aussi les visiteurs du Palais des Expositions. Il vise essentiellement les travailleurs qui, après avoir stationné leur véhicule, souhaitent gagner le centre-ville, en général en bus, ou à vélo (station « Li Bia Velo »), ou à pied.

La Ville a réalisé une étude de faisabilité pour la réalisation de nouveaux parcs-relais sur son territoire et s'apprête à en construire un à Bouge, à Erpent et à Belgrade.

- Parcs-relais Saint-Nicolas : 276 places
- Parcs-relais Namur-Expo : 475 places



Namur : parking-relais à la plaine Saint-Nicolas. Source : SPW – Direction de l'Édition.



Ces interventions sont complétées par de nombreuses initiatives de promotion du vélo :

- Formation avec le brevet du cycliste : 6 classes en 2005, 30 en 2010 et 40 à l'avenir ;
- Des campagnes de sensibilisation dans les écoles (projet « Printemps de la mobilité ») ;
- Une campagne de promotion ou de sensibilisation tous publics chaque année ;
- Des primes à l'acquisition de vélos électriques ;
- Des subventions chaque année pour aider les écoles ou comités de quartier à développer des projets pour le vélo ;
- Des cartes cyclables ;
- De l'information grâce au web et à une newsletter ;
- Une bourse aux vélos d'occasion ;
- Une présence du vélo dans les grands événements et festivités ;
- Des comptages
- ...

■ Avec « Li Bia vélo » : 200 vélos en libre-service

Le système de vélos en libre-service « Li Bia Velo » veut jouer un rôle de moteur dans la remise en selle des citoyens namurois, tout en permettant la découverte touristique de la ville. Depuis son lancement en avril 2012, on dénombre plus de 171 000 locations et 1 311 abonnés de longue durée. Les personnes entre 18 et 45 ans constituent l'essentiel des utilisateurs des « Li Bia Velo », avec une légère majorité d'hommes - 60% contre 40% de femmes - (chiffres : 11/2014).

La station la plus utilisée est celle de la place de la Station, face à la gare, ce qui rencontre particulièrement bien les objectifs du système, à savoir favoriser l'intermodalité.

Les 25 stations, dont les deux dernières ont été inaugurées en octobre 2014, sont situées dans le périmètre hyper-cyclable. Celui-ci est composé du centre-ville et des zones proches situées dans la vallée, là où la dénivellation est particulièrement faible et la densité d'habitat élevée.



Namur : zone de rencontre. Source : SPW – Direction de l'Édition.

Partager l'espace public et fluidifier le trafic

A Namur, le volet mobilité de la Déclaration de politique communale du 3 décembre 2012 (DPC) pour la législature 2012-2018 est libellé comme suit : partager l'espace public et fluidifier le trafic. Le souhait de la Ville est de rester pionnière en matière de mobilité en poursuivant sa politique de partage de l'espace public, avec une attention particulière à la sécurité et au confort des usagers les plus faibles.

Le nouvel outil de gouvernance qu'est le Programme Stratégique Transversal 2013-2018 (PST) traduit en « fiches actions » divers projets clés relatifs à la mobilité et identifiés dans la DPC :

- relier les cœurs de ville avec la construction d'une passerelle cyclo-piétonne entre Namur et Jambes et d'un téléphérique entre le cœur de la ville et la citadelle ;
- participer au développement des axes de bus structurants ;
- actualiser le PCM de Namur avec un focus sur Salzinnes et poursuivre la mise en œuvre du PCM de Jambes : création d'une collectrice, suppression de passages à niveau...
- encourager les modes de déplacements doux, complémentaires aux déplacements motorisés : cheminements cyclistes (mise en œuvre du Plan communal cyclable) et piétons (réseau de mobilité douce en rive droite de Meuse) ;

- renforcer l'offre de stationnement : nouveaux P+R (Bouge, Erpent, Belgrade) et nouveaux parkings en ouvrage pour participer à l'amélioration de l'attractivité du centre-ville ;
- améliorer la sécurité et l'accessibilité des voiries : signalisation automobile, cyclable et piétonne, sécurité routière (nouvelles zones 30, entretien des voiries), accessibilité des espaces publics pour les PMR (projets structurants) ;
- renforcer le style et l'âme de la ville par un équipement urbain de qualité : modernisation des abribus en y intégrant les nouvelles technologies, etc.

D'autres fiches actions concernent la redynamisation de quartiers en souffrance du centre-ville :

- les Casernes : construction du nouveau Palais de Justice, de logements, de commerces et d'un parc public de pleine terre ;
- la Confluence : projet complet de réaménagement avec parking souterrain, modification des voiries, passerelle cyclo-piétonne, port numérique, horeca... (Fiches FEDER) ;
- le quartier de la gare : la construction de la nouvelle gare des bus au-dessus de la gare ferroviaire améliorera fortement l'intermodalité du site et participera à la revitalisation du quartier en améliorant la

convivialité des espaces publics avoisinants, tout en permettant le développement des axes de bus structurants vers Jambes et vers Belgrade, notamment. Une étude est en cours. Intitulé « Nam'in move », ce projet vise à créer un nouveau réseau bus sur base de la complémentarité d'un réseau structurant (sur les grands axes de pénétration, fréquence élevée) et d'un réseau de desserte (dans les villages, avec une fréquence plus faible), s'inspirant du schéma de structure communal.

Nouveaux projets – Actualisation du PCM en vue

Quinze ans plus tard, le PCM reste la référence. Cependant, d'études complémentaires en études complémentaires (PCM de Jambes, étude P+R, étude des espaces publics au centre-ville...) et à la lumière des projets d'ampleur susmentionnés, apparaît aujourd'hui la nécessité de reconsidérer l'ensemble des thématiques mobilité avec une vision globale dans le cadre d'une actualisation du PCM. Ce processus est en cours, en collaboration avec le SPW – Direction de la Planification de la Mobilité.

Une meilleure gestion des données mobilité (observatoire de la mobilité, intégration des données en matière de voirie, de logement et d'urbanisme, ...) est également en bonne voie de réalisation.

Des indicateurs de mobilité

- 2,3 km de rues et places piétonnes dans le centre-ville
- 10,5 km de zones 30 dans le centre-ville
- 0,7 km de zones résidentielle et de rencontre en centre-ville
- 9 stations Cambio, 18 voitures et 500 clients
- 25 stations Li Bia Velo et 200 vélos en circulation
- 100 000 passants par semaine en centre-ville
- 2 400 places de stationnement en voirie en centre-ville
- 1 700 places de stationnement dans les 5 parkings couverts du centre-ville
- 750 places de stationnement en parc-relais
- 630 brevets du cycliste par an
- 20 012 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

Le service mobilité fait partie du Département des Voies publiques. Il est constitué de sept CeM.

Une vingtaine de CeM ont été formés dans différents services communaux : ce qui crée une véritable dynamique autour de la mobilité.

Les commissions

Le comité interne de mobilité (CIM) rassemble mensuellement autour du service mobilité, la police, le bureau d'études voirie, le service voirie technique, le domaine public et sécurité, le service urbanisme, les affaires économiques...

Le comité général de suivi du PCM (CGS) réunit annuellement les partenaires institutionnels de la Ville : SPW, TEC/SRWV, SNCB...

Le comité vélo se réunit en moyenne tous les mois et joue un rôle de relais entre les services communaux, le SPW et les associations actives dans la promotion du vélo. Une assemblée générale vélo, rassemblant les adhérents à la charte « Namur, à vélo ! », se réunit chaque année depuis 2011 pour faire le point sur l'évolution du Plan communal cyclable.

Contact

catherine.noel@ville.namur.be
 mobilite@ville.namur.be
 www.ville.namur.be/mobilite





Tournai : quartier Cathédrale. Source : SPW – Direction de l'Édition.

Tournai

En chiffres

- 69 751 habitants
- 19 569 élèves (fondamental + secondaire)
- 35 411 emplois
- 213 km²
- 326 habitants/km²
- 35 kilomètres d'autoroutes
- 43 kilomètres de routes régionales
- 698 kilomètres de routes communales

Maîtriser la circulation dans les zones sensibles

Pour l'ensemble de la Ville de Tournai, les objectifs du PCM, réalisé en 2001-2004, visaient la sécurisation des zones sensibles (traversées de villages, écoles), la convivialité des espaces publics dans le cœur des villages, le développement d'un maillage d'itinéraires cyclables sécurisés, l'accueil et l'information des usagers du TEC par une meilleure lisibilité des lignes.

En centre-ville, jusqu'aux limites des faubourgs, il s'agissait de maîtriser la circulation sur les boulevards, d'adapter la régulation des carrefours à des traversées aisées pour les piétons, de sécuriser les radiales et les boulevards pour les déplacements à vélo et de favoriser la circulation des transports en commun.

En intra-muros, il fallait réorganiser la circulation de manière à maintenir le transit hors des quartiers, améliorer les conditions de déplacement des piétons et des personnes à mobilité réduite, créer des itinéraires cyclistes, assurer le stationnement des habitants, des clients et des visiteurs du centre ville.

Une mise en œuvre lente

Entre 2004 et 2010, peu de mesures ont été concrétisées. Quelques aménagements de zones 20 et 30 en centre-ville ont été réalisés et une politique de stationnement plus volontariste a été mise en place. La plupart des travaux prévus sur les routes régionales n'a pas été effectuée. La rénovation du quartier de la cathédrale, non prévue dans le PCM a démarré.

Par ailleurs, une attention particulière est portée au quotidien quant à la sécurisation des villages et des abords d'écoles.

La mobilité de Tournai doit se tourner vers l'avenir

En 2011 débute l'actualisation du PCM. Elle confirme les options du PCM initial. Les objectifs de la Ville concernent l'évaluation du plan de stationnement, l'actualisation du plan de circulation, la création de zones résidentielles et de zones 30 en centre-ville, le réaménagement des boulevards, l'élaboration d'un plan vélo, en prenant en compte de nouveaux enjeux, tels que l'élargissement de l'Escaut et des projets immobiliers importants à proximité du boulevard de ceinture : déménagement de l'école St-Luc, la ZACC Morel, le CHWVaPi (centre hospitalier), des projets d'habitat...

Les objectifs et les enjeux du PCM actualisé portent sur :

- une évaluation du nouveau plan de stationnement mis en œuvre dans le centre ville avec une proposition d'indicateurs de suivi ;
- l'actualisation du plan de circulation et de hiérarchisation des voiries du centre-ville ;
- l'amélioration et/ou la création de nouvelles traversées modes doux entre les deux rives de l'Escaut ;
- le jalonnement des parkings du centre-ville et de la périphérie en lien notamment avec la revitalisation intégrée du Cœur de Ville « Quartier Cathédrale » ;
- la mise en place d'un réseau de navettes « propres » en liaison avec les zones de stationnement, les pôles de travail et les pôles commerciaux ;
- la création et la mise en œuvre de zones de rencontres, de zones résidentielles et de zones 30 km/h dans le centre-ville, en lien notamment avec la future zone de rencontre du « Quartier Cathédrale » ;
- l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan vélo pour le centre-ville et sa périphérie ;
- le réaménagement de l'ensemble des boulevards, la sécurisation des traversées cyclopiédestres, l'intégration des grands projets qui s'établissent en périphérie des boulevards et dans le centre-ville ;
- le réaménagement des axes de pénétration vers le centre-ville en veillant plus particulièrement à améliorer l'intégration des modes doux et des transports en commun.

Poursuivre le développement du vélo

Le Plan communal cyclable et la sélection de Tournai comme « commune pilote Wallonie cyclable » en 2011 permet de mettre en œuvre et de développer le volet vélo du Plan communal de mobilité. Des aménagements ont déjà vu le jour : la matérialisation et l'aménagement des SUL du centre-ville, la mise en œuvre d'aménagements cyclables au niveau des quais de l'Escaut (Taille Pierre et Poissonsceau), le placement de 20 nouveaux arceaux vélos. Sont prévus : la mise en zone 30 du centre-ville, l'aménagement cyclable de différents axes du centre-ville et de quais de l'Escaut, la création d'une rue cyclable...

La Ville poursuit donc son projet de rendre les quais à la mobilité douce : le but est d'y développer des pistes cyclables tout en rationalisant le stationnement des voitures. En parallèle, la réflexion sur les priorités d'aménagements continue d'évoluer, tout comme les stratégies d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan de développement des contresens cyclables (SUL).

Cette première année en tant que commune pilote a permis à Tournai de mettre l'accent sur la promotion du vélo comme mode de déplacement quotidien : la remise officielle des brevets de cycliste, la participation au Beau Vélo de RAVeL, l'accueil de l'arrivée du Tour de France et l'opération « A vélo au Boulot » qui a remporté un franc succès.



Aménagement Vélo. Source : SPW – Direction de l'Édition.



Des comptages vélos sont effectués deux fois/an, en mai et en septembre, en 14 points : 9 au niveau de carrefours en entrée de ville localisés sur la ceinture des boulevards, 2 en entrée de ville au niveau des quais de l'Escaut et 3 sur les ponts du centre-ville.

Ils sont effectués de manière visuelle à l'heure de pointe du matin, sur base de la méthodologie développée par l'observatoire du vélo et avec l'aide de bénévoles du Gracq de Tournai.

Ils permettent:

- d'évaluer l'impact de la politique cyclable par des mesures de l'usage du vélo à la fois d'un point de vue spatial (différents endroits) et temporel (récurrence dans le temps) et ce de manière absolue (nombre de cyclistes) et qualitative (homme/femme/enfants-flux-équipements) ;
- d'initier/renforcer une communauté de cyclistes en incluant ceux-ci dans le processus d'évaluation et en informant sur l'évolution de la pratique du vélo ;
- de communiquer au sujet de l'évaluation de la politique cycliste vers les citoyens.

Le brevet du cycliste : déjà une longue tradition

En 2006, le brevet du cycliste concernait deux classes de cinquième primaire. Au fil des ans, le nombre de

classes a augmenté pour se stabiliser à environ 25. Ce sont ainsi 500 élèves du primaire qui passent leur brevet du cycliste chaque année. La sensibilisation des enfants constitue en effet une priorité pour la Ville.

	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Nombre d'écoles participantes	10	12	19	19	21	20	19	18
Nombre de classes participantes	13	17	23	25	26	27	24	26
Nombre d'élèves participant		361	375	533	508	520	478	488

Le stationnement en chiffres

- Nombre de places de stationnement intra-muros (avec boulevards) : +/- 7250 places & (sans boulevards) : 6690 places
- Nombre de places intra-muros en zone bleue (2h+4h) : +/- 3765 places
- Nombre de places intra-muros en zone horodateur : +/- 1535 places
- Nombre de places libres non règlementées en intra-muros (avec boulevards et sans parking Esplanade et Prison): +/- 1950 places & (sans boulevards) : +/- 1390 places

Contrôle du stationnement

Une seule et unique zone de contrôle, 7 contrôleurs. Le contrôle du stationnement s'effectue

- en zone horodateur: du lundi au vendredi de 9h00 à 12h30 et de 14h à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h30
- en zone bleue: du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h30

Horodateur

Tarif de l'unité de base: 0,50 € par ½ heure fractionnable de manière linéaire avec un minimum de 0,10 € (à l'exception de la Grand Place: 1ère heure, 0,10 € par 6 min – 2ème heure, 0,20 € par 6 min

Tarif forfaitaire par demi-journée: 15 €

Cartes communales de stationnement

- Carte riverain: maximum 4 cartes par ménage. La 1ère carte est gratuite, 50 €/an pour la 2ème, 100 €/an pour la 3ème et 200 €/an pour la 4ème. Cette carte est uniquement utilisable en zone bleue et ne peut être utilisée que pour un seul véhicule.
- Carte travailleur: disponible pour les travailleurs dont le siège d'activité se trouve en zones contrôlées. Cette carte est disponible au coût de 15 €/an et permet le stationnement en zone bleue sans aucune limitation de temps.



Source : SPW – Direction de l'Édition.

Des indicateurs de mobilité

- 70 SUL en intramuros
- 51 cyclistes en moyenne par point de comptage (7H à 9H)
- 18,5 km d'aménagements cyclables linéaires
- 13,5 km de RAVel
- 0,6 km de piétonnier
- 1,2 km de zone partagée
- 43 217 véhicules privés (parc automobile)
- 1,25 véhicule/ménage
- 478 brevets du cycliste par an
- 4 785 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

Le service mobilité est constitué de deux CeM. Il dépend de la division Urbanisme/Aménagement du Territoire.

Les commissions

La commission cycliste et la commission consultative communale vélo sont animés et gérés par les Conseillers en mobilité.

Contact

christine.bernard@tournai.be
mobilite@tournai.be
www.tournai.be





Source : SPW – Direction de l'Édition.

Verviers

En chiffres

- 56 594 habitants
- 19 150 salariés
- 15 128 élèves (fondamental + secondaire)
- 22 455 emplois
- 33 km²
- 1 711 habitants/km²
- Autoroutes : 5 kilomètres
- Routes régionales : 38 kilomètres
- Routes communales : 123 kilomètres

Gérer le trafic de transit et apaiser le centre-ville

Le plan de mobilité de Verviers, réalisé en 1996, fut le premier du genre en Wallonie. Ses objectifs étaient de développer une vision sur le devenir de la ville en matière de déplacements et en particulier de gérer le trafic de transit, de ramener les transports publics en cœur de ville et de mettre en place une politique de stationnement.

Ainsi, il visait une réorganisation profonde de la circulation, en particulier des flux est-ouest depuis les accès autoroutiers, afin d'éviter un important trafic de transit en centre-ville. Il avait également pour ambition de rendre sa place aux TEC dans la ville, en inscrivant notamment la création de sites propres au cœur de l'hypercentre pour faciliter les déplacements des bus, une nouvelle régulation de la circulation sur certains axes ainsi que l'aménagement des portes principales du centre-ville et des grands nœuds d'échange avec la périphérie.

■ Le plan de circulation

La mise en œuvre du premier PCM a débouché sur différents résultats :

- un centre ville redevenu paisible, où un trafic maîtrisé durant la plus grande partie de la journée circule de manière fluide sur la plupart des voiries (trafic centre-ville reporté sur la première et la deuxième couronne via des aménagements de ronds-points et carrefours à feux régulés) ;
- une très forte présence des transports publics et la création d'un pôle central sur la place Verte ;
- la création de 2000 m de site propre pour les bus et leur prise en compte dans plusieurs carrefours régulés ;
- une amélioration de l'exploitation de plusieurs carrefours dont, notamment, la place de la Victoire et le secteur du Palais de Justice ;
- l'embellissement des espaces publics et l'accroissement de leur convivialité (place Verte, Pont aux Lions, rond-point Marteau, Crapaurue, Porte de Heusy...)
- ...

À ces différents points s'ajoutent des mesures à mettre en place et à améliorer :

- la régulation et l'aménagement de certains carrefours clés afin d'augmenter la fluidité sur les axes principaux (via la création de giratoires, l'adaptation géométrique de carrefours à feux et la modification de la micro-régulation) ;



TEC Liège-Verviers. Source : lavenir.net.

- l'amélioration du report des poids lourds sur la deuxième couronne qui n'est pas encore optimal ;
- la suppression du transit est-ouest dans l'hypercentre ;
- la promotion des déplacements doux ainsi que son intégration dans la circulation actuelle.

Nouveaux enjeux

Afin de prendre en compte un projet de centre commercial urbain en centre-ville et un complexe commercial en première couronne, une actualisation du PCM s'imposait. Celle-ci a démarré en 2006 et s'est étalée sur plusieurs années, en raison d'enjeux majeurs et de divers changements politiques intervenus, pour se terminer en 2010. Les nouveaux enjeux portaient sur la revitalisation du centre-ville, la problématique du transit en centre-ville, toujours d'actualité, et l'alternative à y apporter en cas de fermeture d'une trémie pour faire place au centre commercial et à la nécessité de gérer les échanges entre centre-périphérie. Toutefois les conclusions du PCM posent un certain nombre de questions.

Le PCM actualisé préconise, soit de piétonner le centre-ville et de prévoir des mesures afin de reporter le transit, soit de le semi-piétonner, et ainsi de ne pas devoir réaliser des aménagements de report de transit. Les décisions prises ont mené à piétonner le centre, ce qui a apporté une plus-value et contribué à façonner une nouvelle image de marque évidente et appréciée de tous pour le centre-ville de Verviers, mais les aménagements coûteux nécessaires pour permettre

les reports de transit n'ont pas été effectués, ce qui pourrait engendrer un blocage lorsque la trémie sera fermée. Cette perspective n'est donc pas solutionnée à l'heure actuelle.

La pression urbanistique reste forte et particulièrement sur deux entités de la commune : Heusy et Petit-Rechain. Par ailleurs, le phénomène de périurbanisation reste très important sur les communes de la périphérie. Ces dernières années, le déficit de production résidentielle sur la Ville de Verviers a amené à une production de logement neuf de l'ordre de deux tiers dans les communes périphérique du bassin urbain contre un tiers difficilement atteint dans la commune centrale de Verviers. Ce phénomène tend à renforcer les besoins en termes de mobilité voiture sur l'ensemble de la région urbaine.

Enfin, le schéma de structure communal souligne l'intérêt stratégique des ZACC, principales réserves foncières de la Ville de Verviers. Elles sont soumises à l'enjeu de réduction de l'effet de périurbanisation loin du centre mais également à la nécessité de préserver la qualité de vie et la mise en place d'une mobilité urbaine ambitieuse. Entre le schéma de structure communal et le plan communal de mobilité actualisé, l'articulation n'a pas été optimale.



■ Une concession pour gérer le stationnement verviétois

Un nouveau plan de stationnement a été élaboré en 2010. Il a conduit à la mise en place d'une concession de la gestion du stationnement depuis août 2013. Celle-ci repense toutes les facettes de la matière : zonage, tarification, redevances, cartes communales de stationnement, cartes riverains, parkings structurants, jalonnement...

Sa mise en place a constitué une révolution en termes de comportements de stationnement à Verviers et a connu quelques ajustements durant les premiers mois. Ce changement, difficile à comprendre pour beaucoup de citoyens entre peu à peu dans une phase de normalisation.

Des projets de la concession sont actuellement en cours de concrétisation : rénovation et création de parkings structurants (parkings longue durée et abonnés en ville, limite intramuros), mise en place d'un jalonnement statique de l'ensemble des parkings (« la boucle des parkings »), mise en place d'une signalisation dynamique

(panneaux LED). La concession se veut vivante et donc évolue dans un dialogue permanent entre la Ville et le concessionnaire.

Petit zoom

Les riverains dans une zone réglementée. A Verviers, les riverains peuvent bénéficier d'une, voire de plusieurs, carte(s) riverain(s). Celle-ci est valable dans un quartier. Toutes les zones sont autorisées pour le stationnement riverain, excepté la zone rouge, à très haute rotation, en centre-ville. Les riverains peuvent toutefois y stationner exceptionnellement moyennant la prise d'un ticket spécial à l'horodateur. Quatre cartes sont autorisées par ménage. La première est gratuite, afin de soutenir la résidence en ville et de souligner qu'un seul véhicule par ménage y est un excellent compromis à défaut de pouvoir se passer totalement d'un véhicule. La seconde carte coûte 50 € par an, la troisième 100 € et la quatrième 200 €. De toutes les mesures prises par la concession, les réponses apportées aux riverains font partie de celles qui sont unanimement appréciées.

Le stationnement : une problématique en évolution continue

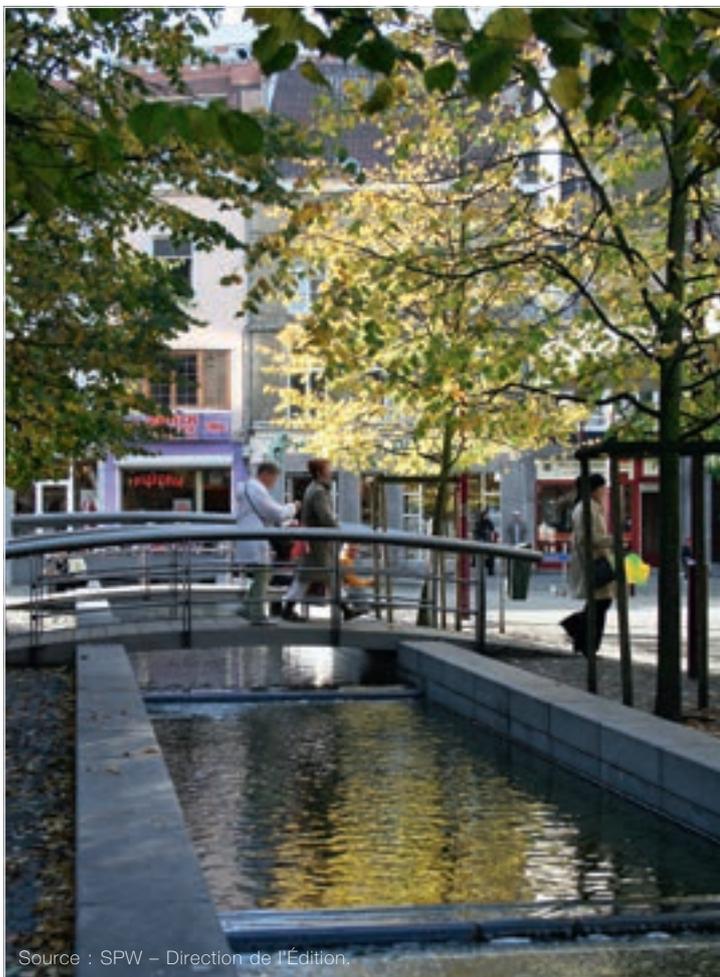
Le volet stationnement, présent dans le premier PCM, a fait l'objet d'une première mise en œuvre. Lors de l'actualisation du PCM, le stationnement a été abordé de manière insuffisante compte tenu de l'évolution des enjeux et des comportements changeants des utilisateurs en moins d'une décennie.

Quelle politique pour développer les modes doux ?

La ville mène depuis plusieurs années une politique forte de rénovation des espaces publics centraux dans une perspective d'amélioration de la convivialité pour les modes doux. Le piétonnier des rues commerçantes principales date de 2012, ce qui a quasiment triplé la part des espaces piétonnés en centre-ville. Toutefois, la piétonisation ne peut être appliquée à l'ensemble du centre-ville, c'est pourquoi la Ville entend faire valoir la mise en place de nombreux espaces partagés comme nouveaux espaces de référence, permettant toujours la présence de la voiture (excepté dans le cœur piéton), le piéton y ayant la priorité. Enfin, en termes d'aménagement neufs, c'est le plain pied qui est de mise dans la reconfiguration de ces voiries.

Verviers n'est pas, à première vue, une ville cyclable en raison de son caractère très vallonné. La Ville ne dispose pas de RAVeL structurant, bien que les quais de la Vesdre présentent peu à peu un potentiel similaire. Néanmoins, elle souhaite renforcer l'usage du vélo, notamment grâce au vélo à assistance électrique et au renforcement de cheminements structurants en site propre en fonds de vallée à proximité de la rivière et des vallons secondaires. Des projets conséquents ont été proposés dans le cadre du prochain appel à projets FEDER puisque Verviers n'a pas été retenue, à l'époque, comme commune pilote Wallonie cyclable.





Source : SPW – Direction de l'Édition.

L'avenir de la mobilité au centre des préoccupations

La problématique de la mobilité reste prépondérante. La question de l'accessibilité au centre-ville avec la venue du centre commercial fera l'objet de propositions et de décisions dans les prochains mois. En effet, le diagnostic communal vient d'être approuvé par le comité de suivi du PCM, le collège communal et la CCATM dans la perspective de l'obtention d'une seconde actualisation. Le prochain PCM devra davantage s'inscrire dans une transversalité mobilité-aménagement du territoire, s'intégrant à un projet de ville.

Enfin, l'étranglement du territoire communal verviétois, résultant d'une fusion des communes très restrictive, niant la réalité urbaine, devrait conduire à s'interroger sur la nécessité d'envisager une approche supracommunale, et peut-être d'élaborer un Plan urbain de mobilité. Les villes et les territoires wallons sont de plus en plus éclatés. Ce phénomène de périurbanisation est particulièrement perceptible dans la région de Verviers.

Des indicateurs de mobilité

- 27 963 véhicules privés, soit 0,5 voiture/habitant
- 166 km de réseau routier revêtu, soit 0,003 km/habitant
- 1 voiture partagée
- 2,5 km de chemins cyclables structurants en site propre en bord de Vesdre
- 1,5 km d'espaces partagés (zones résidentielle et de rencontre) en centre-ville
- 0,5 km de piétonnier en centre-ville
- 17 016 piétons place Verte un samedi moyen
- 216 victimes d'accidents de la circulation
- 3 636 places de stationnement réglementées
- 100% de taux d'occupation du parking de la SNCB
- 126 brevets du cycliste par an
- 4 291 montées en gares SNCB par jour

Le service mobilité

Le Conseiller en mobilité est le responsable du service technique de la gestion du territoire. Il traite de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'environnement. Le CeM est titulaire des dossiers de mobilité. Plusieurs personnes travaillent au service administratif de la mobilité.

Les commissions

La cellule mobilité est transversale. Elle est constituée du CeM communal, de l'agent technique des travaux (maintenance) en charge de la voirie, du CeM de la zone de Police Vesdre et de la responsable de la gestion centre-ville, également CeM. Elle est sollicitée par n'importe quel service communal afin de remettre un avis concerté relatif à la mobilité. Elle dispose aussi d'un pouvoir de suggestion spontanée.

Contact

gregory.mercier@verviers.be
www.verviers.be



> Comparer les politiques de mobilité urbaine : un exercice délicat !

Au terme de cette Cémathèque, il apparaît que les efforts pour caractériser la mobilité de ces 8 « grandes villes » à l'aide d'indicateurs rendant possibles des comparaisons pertinentes ne sont pas fructueux. Il s'agit pourtant là d'un élément intéressant. Les démarches et l'intérêt de chaque ville en la matière ne sont pas identiques. Cependant, les efforts, en collaboration avec tous les acteurs (villes, opérateurs de transports, SPW,...), seront poursuivis, avec l'ambition de dégager des indicateurs communs.

En guise d'exemple, la quête d'indicateurs pour les transports publics

Actuellement, les outils d'analyse fine de l'offre et de l'utilisation des transports publics sont rares et ne permettent guère de comparaisons sur des bases solides. La SNCB a publié récemment des chiffres de fréquentation de ses gares et points d'arrêts (comptages réalisés en octobre 2013). Quant au TEC, suite à la généralisation de l'usage de la carte à puce sans contact et à l'obligation de valider (TEC it easy), il disposera, dans les mois qui viennent, de chiffres très utiles sur la fréquentation de chacun de ses arrêts, même si la production de ces données nécessitera beaucoup de travail.

Pour amorcer des comparaisons entre nos huit villes, un premier exercice, basé sur les données disponibles, a été réalisé. Les résultats obtenus montrent des tendances, mais sont loin de faire le tour de la question.

La densité d'arrêts TEC par ville

La densité d'arrêts TEC observée n'est pas directement corrélée avec la densité de population ; en effet, un arrêt TEC dessert en moyenne 2 fois plus de population à La Louvière ou à Liège qu'à Tournai (ville la moins dense). Ceci montre que le réseau TEC est étendu et irrigue finement le territoire. Il ne s'agit ici toutefois que d'une image statique (nombre de points d'arrêt) qui devrait être complétée d'une analyse de l'offre de transport (nombre de bus par jour à ces arrêts) et de l'utilisation de cette offre (nombre de clients).

L'offre de bus à l'arrêt le plus desservi

En l'attente des chiffres « TEC it Easy », l'indicateur synthétique choisi est le nombre de bus à l'arrêt le plus desservi de chaque ville. (Les lignes TEC desservant fréquemment plusieurs communes, des chiffres relatifs aux kilomètres d'offre de bus par commune ne sont pas disponibles à ce jour).

Une analyse à enrichir et à approfondir

Enfin, il convient également de tenir compte des caractéristiques intrinsèques de chacune des villes. En effet, il y a peu de choses en commun entre Liège, au centre d'une région urbaine dont les limites morphologiques débordent largement le territoire communal et où le TEC transporte de très nombreux voyageurs qui ne sont pas des habitants de la Ville de Liège ; et Tournai, petit noyau urbain dense entouré, au sein même du territoire communal, d'une vingtaine de villages, et où les non tournaisiens à bord des autobus doivent être assez rares.

	ARRÊTS TEC/KM ² (2 SENS CONFONDUS)	DENSITÉ DE POPULATION (*)	RATIO NOMBRE D'ARRÊTS/HABITANT (**)	ARRÊT TEC LE PLUS DESSERVI	NOMBRE DE PASSAGES À L'ARRÊT LE PLUS DESSERVI (JOUR SCOLAIRE)
Charleroi	4,7	1996 (6,1)	(0,55)	Gare de Charleroi-Sud	901
La Louvière	2,6	1236 (3,8)	(0,49)	Place Mansart	493
Liège	6,9	2839 (8,7)	(0,56)	Gare de Liège-Guillemins	1825
Mons	1,9	637 (1,9)	(0,68)	Gare de Mons	591
Mouscron	2,4	1398 (4,3)	(0,40)	Gare de Mouscron	(***) 309
Namur	2,4	630 (1,9)	(0,89)	Gare de Namur	1050
Tournai	1,4	326 (1,0)	(1,00)	Tournai Dôme	320
Verviers	5,0	1711 (5,2)	(0,69)	Place Verte	737

(*) L'indice 1,00 est la densité de la commune la moins dense (en l'occurrence Tournai).

(**) L'indice 1,00 se rapporte à la commune qui connaît la plus faible densité d'arrêts rapportée à la densité d'habitants, qui est ici aussi Tournai.

(***) offre conjointe des TEC, de De Lijn et de Transpole.

Cohérence du PCM avec les autres outils

Rester extrêmement attentif à conserver une vision globale et à intégrer l'ensemble des problématiques gérées par les différents outils communaux : schéma de structure communal, programme communal de développement rural, schéma de développement commercial...

Travailler en équipe

Garder chacun pour soi la gestion de ses compétences propres ira à l'encontre des objectifs fixés. Services mobilité, travaux, aménagement du territoire, environnement, police... doivent travailler de concert. Plusieurs villes et communes ont ainsi formé un CeM dans plusieurs de ces services, facilitant ainsi le travail en équipe. D'autres ont mis en place une commission « mobilité » communale qui réunit tous ces acteurs.

Échanger, partager

Que ce soit au sein de la commune ou dans un cadre plus large comme celui du réseau des CeM, partager ses questions, échanger son expérience, ses réussites et ses échecs, permet de donner des arguments, de ne pas travailler dans la théorie.

Observer, observer, observer ... tant et plus !

De nombreuses données nécessaires à la réalisation des différentes étapes du PCM (depuis sa conception jusqu'à sa mise en œuvre) passent par un travail de terrain important qui est l'affaire de tous ! Bureaux d'études mais aussi techniciens communaux, régionaux, des sociétés de transport en commun ont chacun une contribution à apporter à cet égard.

Compter

A ces observations de terrain, il faut ajouter des données quantitatives (malheureusement très - trop - peu nombreuses), permettant d'objectiver et de comparer plus facilement des situations, à toutes les étapes du PCM : élaboration et suivi. Des indicateurs doivent être définis dès l'élaboration du PCM, afin de permettre la constitution d'un tableau de bord.

Concerter

De nombreuses informations ne sont pas disponibles immédiatement, de visu. A cet égard, le vécu des riverains, des commerçants, des travailleurs et des usagers est essentiel.



Consultation populaire. Source : veloactif.be.





Atelier collaboratif CeM et comptage vélos. Source : CeM et Gracq.

Informer

L'outil PCM doit faire l'objet d'une appropriation par la population immédiatement concernée par l'organisation des déplacements sur le territoire de sa commune.

Optimiser

C'est une règle élémentaire, qui résulte d'une bonne gestion. Il faut d'abord exploiter mieux ce que l'on a, avant de se lancer dans de nouveaux travaux d'infrastructures.

Être prospectif

La capacité d'un PCM et plus globalement notre capacité collective à diminuer la dépendance à la voiture est un objectif souvent avancé, mais ce n'est manifestement pas gagné. En conséquence, aux différents niveaux du PCM, depuis la décision de se lancer dans ce processus jusqu'à sa mise en œuvre et son évaluation, il importe d'être prospectif et de chercher à innover pour trouver les solutions adaptées aux défis d'une société en évolution permanente.

Souplesse de l'outil

Si le PCM est organisé à partir d'un cahier des charges-type, celui-ci doit s'adapter au contexte et aux besoins de chaque périmètre de travail afin de garantir la pertinence de l'étude et l'exploitabilité des résultats. L'instauration d'un pré-diagnostic en préalable devrait y contribuer.

Prêt pour agir ...

Le PCM est un outil de planification, c'est aussi un instrument qui débouche sur un plan d'actions. C'est pourquoi les fiches décrivant concrètement les mesures à mettre en œuvre, une synthèse et une hiérarchie des interventions projetées jouent un rôle essentiel pour faciliter la mise en œuvre. Il s'agit toutefois d'esquisses qui donnent une orientation générale, mais qui ne remplacent pas l'étude de projet.

Pilotage

Le collège communal et son échevin de la mobilité ont un rôle crucial à jouer comme porteurs du projet mobilité de la commune. Et un bon tandem échevin-CeM est essentiel pour sa mise en œuvre.

> Conclusion

Le Plan communal de mobilité jouit aujourd'hui d'une légitimité certaine. Avoir pris conscience des difficultés existantes, être sensibilisé à la nécessité de viser un rééquilibrage des différents modes de déplacement, un transfert modal et une amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie a constitué une approche nouvelle pour les communes. Avoir rassemblé autour de la table et amorcé un dialogue avec tous les acteurs institutionnels concernés représente un deuxième bénéfice. Disposer enfin d'une vision globale de la mobilité sur son territoire est un troisième atout.

Les résultats concrets sont engrangés progressivement, lorsque les mesures et les projets sont portés, puis mis en œuvre par les acteurs communaux et régionaux, mais également dès le moment où le réflexe s'est installé dans la commune et se manifeste face à tout dossier qui, de près ou de loin, touche à la mobilité et en particulier à une accessibilité multimodale des activités.

Le volontarisme, politique d'abord, à la recherche du bien commun et d'un mieux-être social, du développement économique et du respect de l'environnement, constitue le premier ingrédient pour la réussite du projet.

Il faut dégager ensuite des budgets, au sein de la commune mais aussi de la Région wallonne, qui permettent d'apporter des solutions aux problèmes relevés même si l'heure n'est pas à la richesse.

Professionalisme, ordre et méthode sont enfin au menu pour assurer le suivi des dossiers, éviter que certains projets aient tout simplement « oublié » de raisonner en termes de mobilité ou d'accessibilité, effectuer un suivi régulier de la mise en œuvre du plan et communiquer.

Ces conditions de réussite concernent bien sûr les huit grandes villes wallonnes mais aussi toute autre commune !



> Bibliographie et sources

Textes réglementaires

Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004).

Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de la mise en œuvre de plans communaux de mobilité et de déplacements scolaires (Moniteur belge du 30 juin 2004).

Ouvrages

Cémathèque n°38. **Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale**, ICEDD pour le compte du SPW, mars 2014.

Cémathèque n°27. **Le Plan communal de mobilité : un état des lieux**, ICEDD pour le compte du SPW, mai 2009.

PLU et déplacements, Certu, Lyon, 2007.

Plans de déplacements urbains, Certu, Lyon, 2006 (réédition CD-rom de l'ouvrage de 1996).

La concertation dans les PDU, Certu, Lyon, 2003.

Observatoires des plans de déplacements urbains, de la méthode aux indicateurs, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et CERTU, 2001.

Site Internet

mobilite.wallonie.be : site du Département de la Stratégie de la mobilité du SPW – Direction de l'Édition. La liste des PCM réalisés, en cours de réalisation ou en projet y est régulièrement mise à jour. La plupart des rapports des PCM et autres études complémentaires peuvent y être consultés et téléchargés.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Coordination et rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl

Avec la collaboration de

Christine BERNARD – CeM de la Ville de Tournai
Nathalie BLANCKE – CeM de la Ville de Mouscron
Michel DEROUBAIX, CeM de la Ville de Mouscron
Pascaline GILSON – CeM de la Ville de La Louvière
Sébastien GREMEAUX – CeM de la Ville de Mons
Jean-François LEBLANC – CeM de la Ville de Liège
Grégory MERCIER – CeM de la Ville de Verviers
Vassilios NIKOLAIDIS – CeM de la Ville de Charleroi
Catherine NOEL – CeM de la Ville de Namur

Photo de couverture : Verviers, piétonnier. Source :
SPW – Direction de l'Édition

Comité de lecture

Didier CASTAGNE – SPW – DGO2
Tom DE SCHUTTER – UVCW
Brigitte ERNON – SPW – DGO2
Bernadette GANY – SPW – DGO2
Pierre TACHERON – Transitec

Éditeur responsable

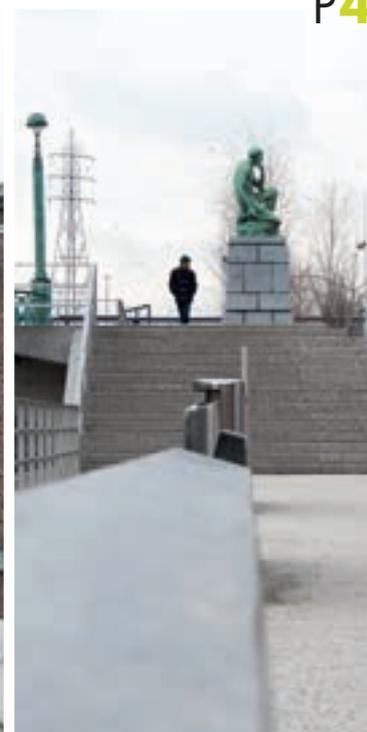
Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>



Sources : SPW – Direction de l'Édition, lameuse.be.



■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?
36. Des Crédits d'impulsion pour la mise en oeuvre des Plans communaux de mobilité
37. Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?
38. Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
39. La marche, au coeur de la mobilité
40. Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?