



RÉGION WALLONNE

**MINISTÈRE WALLON
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS**

D.G.3
Direction Générale des Transports
I.G.31
Division de la programmation et de
la coordination des transports
D.311
Direction des études et de la
programmation des transports

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE

**BEAUVECHAIN
CHAUMONT-GISTOUX
GREZ-DOICEAU
INCOURT**

Rapport de phase 2
- Objectifs -

Mars 2004

Etude réalisée en collaboration avec



1 INTRODUCTION

La Région Wallonne, en collaboration avec les communes de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt, la SNCB et les TEC, a confié aux bureaux d'études AGORA, ISIS et V.O. Communication la conception et la rédaction du **plan intercommunal de mobilité** des quatre communes.

Ce plan ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic, le présent document cadre **les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude**.

Nous présentons ici les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitées s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité ne doit-elle être considérée comme un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants ?



2 STRUCTURE – HIERARCHIE DES OBJECTIFS

En matière de déplacements, la problématique n'est plus, comme dans les années 70, d'écouler plus de trafic (motorisé) dans un espace limité, mais plutôt de prendre en considération les différents aspects liés à la mobilité et à la vie sociale, afin de les concilier.

Les objectifs propres au plan de mobilité ne peuvent que s'inscrire dans une **politique générale de développement des territoires**, qui a elle-même des objectifs plus larges. La réflexion est donc organisée sous forme de système objectif, c'est-à-dire de structure ordonnée de relation « but ⇔ moyen » intégrant tous les objectifs. Dans ce système, un objectif d'un niveau déterminé est le moyen de satisfaire les objectifs supérieurs, et explicite le but à atteindre pour ceux du niveau inférieur.

Les objectifs sont hiérarchisés de la façon suivante dans la présente étude :

- Les **objectifs généraux** qui sont les bases pour que la ville continue son développement social et économique ;
- Les **objectifs géographiques** qui sont différenciés suivant l'échelle qui est étudiée ;
- Les **objectifs sectoriels** qui expriment une action par rapport aux modes de déplacement.

BUTS



MOYENS > Objectifs généraux (de mobilité et autres)



MOYENS > Objectifs opérationnels (de mobilité)

Géographiques



Sectoriels

3 LES OBJECTIFS GENERAUX

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

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

3.1 Améliorer la qualité de vie

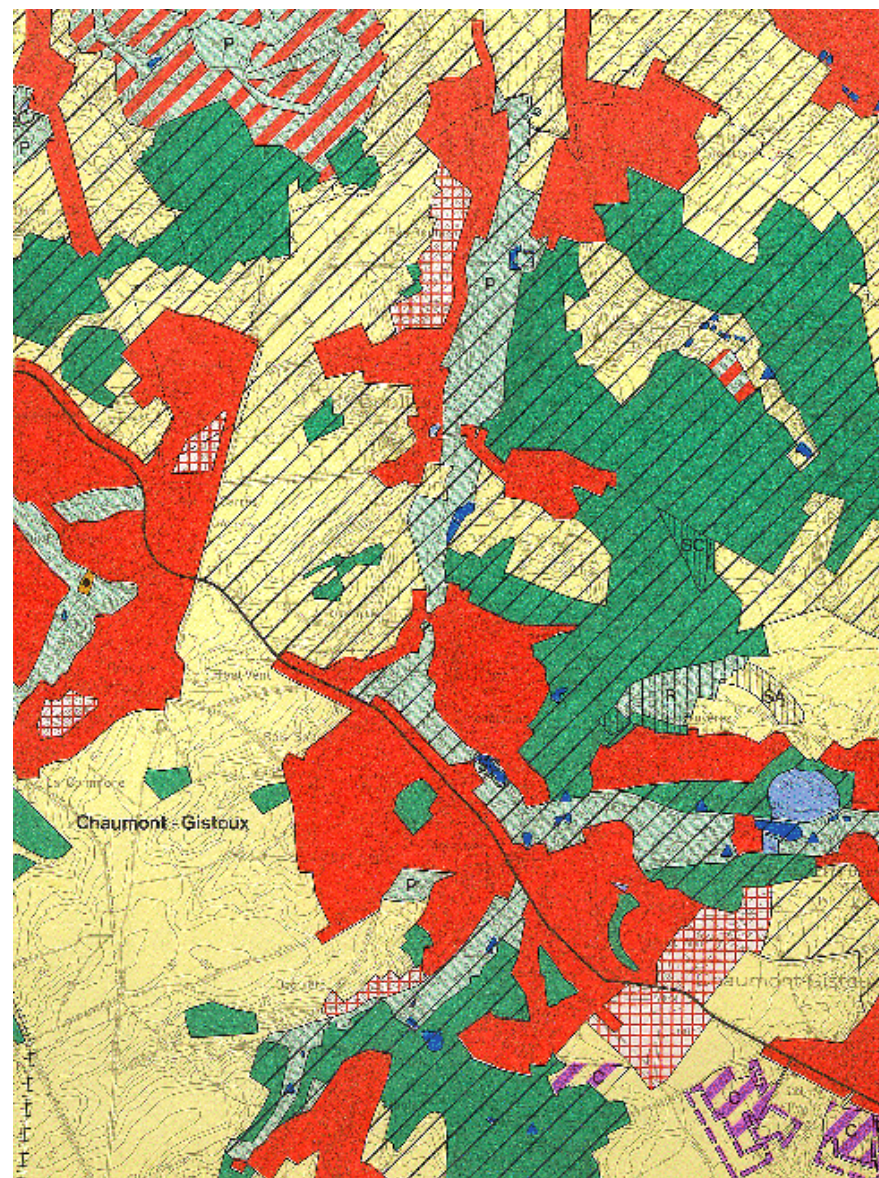
- ... en réduisant l'insécurité routière ;
- ... en rééquilibrant la place des différents modes dans l'espace public ;
- ... en maîtrisant le trafic automobile.

3.2 Assurer la mobilité et l'accessibilité de tous

- Améliorer la **sécurité** (objective et subjective) des déplacements :
 - faire diminuer le nombre et la gravité des victimes,
 - faire reculer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues ;
- Promouvoir une **mobilité durable** pour toute la collectivité ;
- Infléchir la part des déplacements en voiture et **promouvoir les modes alternatifs** : marche, vélo, bus, train, ... ;
- Offrir une **bonne accessibilité** des pôles et équipements, pour tous et par tous les modes de déplacement ;
- Résorber activement les difficultés de déplacement des **personnes à mobilité réduite** lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics ;
- Lever les barrières existantes.

3.3 Renforcer la structure spatiale

- Eviter l'augmentation des distances des trajets ;
- Limiter les besoins de motorisation des ménages ;
- Favoriser les projets aux abords des pôles d'échanges.



4 LES OBJECTIFS GEOGRAPHIQUES

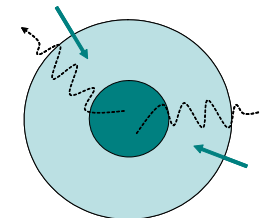
4.1 A l'échelle régionale

4.1.1 Harmoniser les projets et les politiques de mobilité avec les régions voisines

- Hiérarchiser le réseau de voirie afin de déterminer les fonctions des différents axes :
 - Axes absorbant le grand transit : E411 et E40
 - Transrégional « Brabant Wallon » : la N25
 - Voirie de distribution du trafic à l'intérieur de la zone d'étude : N25, N29, N243, N91, N240,...
 - Voirie de desserte locale
- Amplifier et encourager les transports publics sur les liaisons transrégionales:
 - Intermodalité à organiser

4.1.2 Maîtriser le trafic routier sur le territoire des quatre communes

- Hiérarchiser le réseau afin d'améliorer sa lisibilité
- Déterminer le rôle et la structure du maillage du réseau de distribution de la circulation
- Éviter les interventions ponctuelles au profit d'un traitement par axe
- Déterminer la stratégie de circulation sur l'ensemble des nœuds (carrefours) du réseau
- Étudier les impacts des différents contournements en projet.
- Améliorer la signalétique et le jalonnement.



4.1.3 Sécuriser les axes de trafic importants

- Diminuer les vitesses dans les zones urbanisées, particulièrement à l'entrée de chaque entité sur les axes de distribution de trafic ;
- Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de quartier ;
- Créer des effets de portes afin d'identifier le territoire traversé.

4.1.4 Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multimodalité

- Favoriser l'accueil des voyageurs aux haltes
- Etoffer l'offre là où la demande le justifie

4.1.5 Développer l'utilisation du vélo par une meilleure cohérence du réseau d'itinéraires cyclables et une bonne offre de stationnement vélo

- Créer les **chaînes manquants** pour établir un réseau maillé à l'échelle des 4 communes, dans une stratégie de concrétisation d'un réseau de base entre les principaux pôles de la commune et en connexion avec les communes voisines , bénéficiant d'un rôle mixte loisirs – utilitaire.
- Favoriser une complémentarité très attractive avec les bus et le chemin de fer
- Assurer l'**entretien régulier** de l'infrastructure cyclable.
- Créer des parcs de **stationnement vélo** aux endroits stratégiques de la zone d'étude : rues commerçantes, écoles, gares, arrêts TEC important ...
- Mettre en place une **signalisation** spécifique
- Profiter de toute occasion qui se présente avec les acteurs présents sur le territoire communal pour développer une nouvelle **stratégie d'incitation** à l'utilisation de ce mode de transport (écoles tout particulièrement)



4.1.6 Encourager l'utilisation de la marche, valoriser les réseaux de promenades pédestres et équestres

- En cohérence et en complément au réseau vélo ci-dessus, étoffer un réseau maillé à l'échelle des 4 communes, dans une stratégie de continuité d'itinéraires mixtes loisirs – utilitaire joignant les pôles de la commune et les sites de promenade et en connexion avec les communes voisines.
- Assurer l'entretien régulier de l'infrastructure de chemins.



4.1.7 Initier à la mobilité

INITIER...	A LA MOBILITE
une sensibilisation, une éducation, une information, une communication	Vers ... et avec le citoyen

4.2 A l'échelle des centres et villages

4.2.1 Améliorer le cadre de vie des riverains des zones habitées

- Assurer et encadrer leur besoin en stationnement ;
- Créer des zones à circulation minimum (zone 30, zones résidentielles,...) ;
- Maîtriser le trafic et la vitesse des autres zones.



4.2.2 Redistribuer progressivement l'espace public entre les différents modes de déplacement

- Poursuivre, le long de toutes les voiries en agglomération, les efforts visant à accorder une **place suffisante / une cohabitation harmonieuse** de tous les usagers, que ce soit par :
 - la modération du trafic / le retraitement qualitatif des espaces publics (spécialement dans le centre des agglomérations)
 - la mise en place / le bon entretien de voies destinées à ces usagers,
 - la bonne commodité des traversées privilégiées ;
- Accorder une attention prioritaire à la situation de ces usagers le long des axes structurants (voiries régionales) ;
- Améliorer la **continuité et la qualité des cheminements piétonniers** ;
- Récupération de l'espace public dans les centres urbains en faveur des piétons et des PMR ;
-
- Accorder une grande attention à tous les **détails de réalisation** afin de tenir compte des besoins et contraintes de l'ensemble des usagers ;
- Accorder une attention particulière aux “ **effets des coupure** ” dans le territoire.



4.2.3 Inciter à une meilleure utilisation de l'espace public

- Intégrer les nouveaux projets ;
- Organiser, en concertation, le trafic de marchandises (sites carrières, autres flux réguliers de poids lourds) ;
- Organiser et structurer les espaces de stationnement ;
- Le cas échéant, prévoir des mesures de gestion du stationnement, comme favoriser le stationnement de courte durée dans les zones commerçantes.

4.2.4 Optimiser le stationnement

- Endiguer le stationnement sauvage ;
- Organiser les espaces ;
- Mieux utiliser les potentiels existants ;
- Améliorer la signalisation.

5 LES OBJECTIFS SECTORIELS

5.1 LE RAIL

- Renforcer l'exploitation des services sur le réseau classique sur les lignes 161 et 139.
- Sécuriser l'exploitation actuelle.
- Intégrer les apports des projets de redéploiement du rail (RER, EuroCap Rail, etc.).
- Renforcer l'accessibilité et l'intermodalité aux haltes de la L139 ainsi qu'au futur P&R de LLN.



5.2 LES BUS

- Maintenir et renforcer en fonction des besoins les axes bus forts.
- Améliorer les **conditions d'accueil, de correspondance et d'attente** à de nombreux arrêts.
- Envisager des dessertes complétant l'offre scolaire dans les villages éloignés des axes fortement desservis, sous la forme de services à la demande ou de toute autre variante de desserte.
- Renforcer la complémentarité avec les chemins de fer.
- Envisager des points de collecte P+bus, vélo+bus.
- Intégrer à l'offre une desserte calibrée pour les zonings périphériques (LLN, Tienen) et autres pôles d'emploi (base aérienne, PDE ?).
- Encourager l'optimalité de la gare bus de Hamme-Mille.

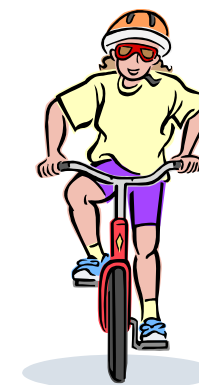
5.3 L'INTERMODALITE

- Aménager des parcs-relais aux échangeurs autoroutiers, incluant une possibilité de stationnement pour les vélos, et servant le cas échéant également d'arrêt Rapidobus.
- Améliorer la qualité de certains parkings automobiles aux haltes SNCB, et y réaliser du stationnement vélo.
- Tenir compte des besoins de correspondances bus-bus et bus-train et de la lisibilité pour l'utilisateur

5.4 LES DEPLACEMENTS NON MOTORISES

5.4.1 Développer le vélo

- Développer un **réseau cyclable** de base entre les centres et les villages.
- Relier ce réseau aux pôles voisins importants (e.a. Ravel de Jodoigne)
- Sécuriser les **chemins de remembrement** en y limitant le trafic de fuite.
- Poursuivre l'installation d'équipements de **stationnement de bicyclettes**.
- Favoriser une **complémentarité** très attractive **vélo-train** et **vélo-bus** (cheminements d'accès et stationnement).
- Prévoir des aménagements cyclables, au minimum dans les zones habitées et dans les courtes sections intermédiaires.
- Réaliser un gros entretien de rattrapage sur les pistes cyclables existantes
- Assurer l'entretien régulier des pistes cyclables
- Profiter de toute occasion pour développer une nouvelle stratégie d'incitation à l'utilisation de ce mode



5.4.2 Redistribuer l'espace public

- Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes, avec des **itinéraires continus, confortables, sûrs, directs et attractifs**
- Développer dans le cœur des villages un retraitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité.
- Mettre en place des interventions visant à accorder une place suffisante / une **cohabitation harmonieuse de tous les usagers**.
- Accorder une grande attention à tous les détails de réalisation afin qu'ils tiennent compte de l'ensemble des usagers, y compris des **personnes à mobilité réduite**.
- Prise en compte des **circulations agricoles**.

6 LA COMMUNICATION

LA COMMUNICATION N'EST PAS UN OBJECTIF MAIS UN DEVOIR

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

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

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

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

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



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

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