



RÉGION WALLONNE

MINISTÈRE WALLON
DE L'EQUIPEMENT
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 final phase 3

Juin 2005



SOMMAIRE

Introduction

L'échelle supra-communale

Introduction

1. Hiérarchisation et organisation des déplacements
2. Transports en commun
3. Modes doux
4. Marchandises
5. Services en mobilité
6. Signalisation

Fiches d'aménagements types

L'échelle communale

Beauvechain

- Hiérarchisation
- Modes doux
- Esquisses d'aménagements

Chaumont-Gistoux

- Hiérarchisation
- Modes doux
- Esquisses d'aménagements

Grez-Doiceau

- Hiérarchisation
- Modes doux
- Esquisses d'aménagements

Incourt

- Hiérarchisation
- Modes doux
- Esquisses d'aménagements

INTRODUCTION

Dans un système hautement complexe comme la ville et le territoire urbain, dominé par des enjeux humains et des processus économiques, les déplacements jouent un rôle très important, mais qui doivent se voir assigner leur juste place, relative à chaque contexte politique, social et économique. En effet, si les déplacements déterminent largement certaines fonctions urbaines et économiques, il ne faut jamais perdre de vue qu'ils sont d'abord un outil, et qu'ils doivent s'inscrire dans une stratégie bien plus large pour la commune ou l'agglomération.

Ainsi, l'ensemble des responsables de la mobilité, tant régionaux que communaux, a souhaité mener une réflexion sur l'organisation de la mobilité d'un territoire regroupant 4 communes (Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt) afin que le développement de ce « bassin de vie » ne soit pas handicapé par une mobilité chaotique non maîtrisée.

La Région Wallonne en collaboration avec ces 4 communes, les TEC et la SNCB a confié aux bureaux d'études AGORA, ISIS et VO Communication l'étude d'un plan intercommunal de mobilité qui 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.

Cette étude se décompose en 3 phases:

La phase 1 a été approuvée en novembre 2003.

En mars-avril 2004 a eu lieu la phase d'enquête publique auprès de la population concernant cette première étape du rapport.

La phase 2, synthétisant les objectifs aux échelles supra-communales et communales a été approuvée pour la partie supra-communale à l'été 2004, et pour la partie communale, en décembre 2004.

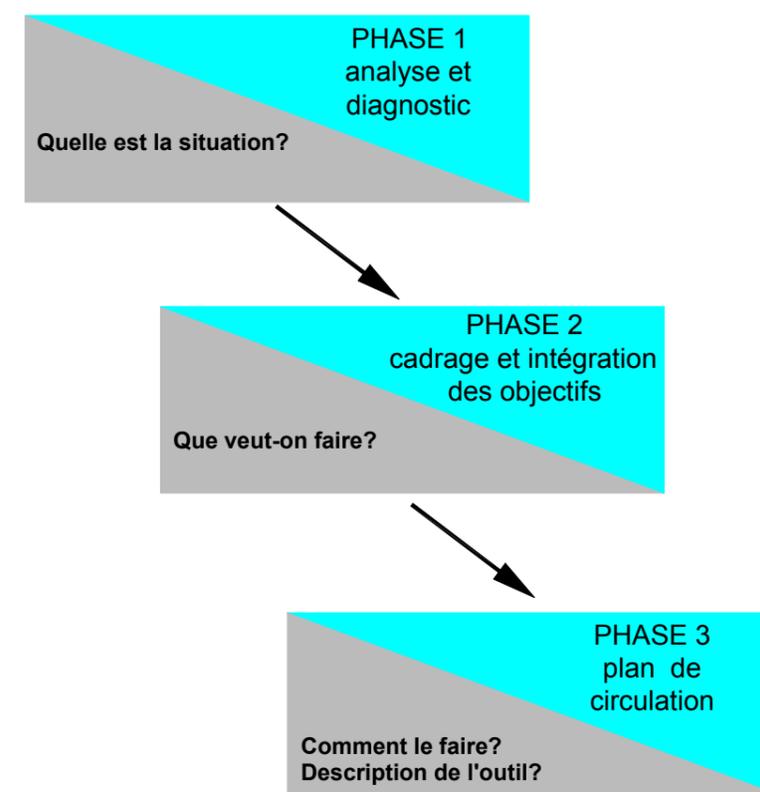
La première étape de la troisième phase fut, à partir des constats établis dans le diagnostic et de la formulation des objectifs, de proposer une nouvelle hiérarchisation des voiries.

Ensuite, les bureaux d'études ont mené une réflexion sur l'ensemble des modes de transport afin de proposer une nouvelle politique de mobilité pour le territoire des 4 communes, tant pour les liaisons vers les régions voisines que les liaisons et déplacements internes.

Les différentes étapes de cette phase furent débattues lors de plusieurs réunions du Comité Technique de l'étude et de nombreuses réunions bilatérales entre AGORA/ ISIS et les différents techniciens des services concernés (MET, TEC, communes,...). Par conséquent, le contenu de ce document est le fruit de la réflexion technique des bureaux d'études confrontée aux connaissances des contextes locaux des différents acteurs communaux et régionaux.

Ce document constitue le support technique de la phase 3 du Plan Intercommunal de Mobilité de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt). Il se décompose de la façon suivante :

1. La première partie décrit les propositions d'organisation des déplacements de l'ensemble des modes à l'échelle de la zone d'étude,
2. La deuxième détaille les propositions au niveau de chaque commune.



Notes

L'ECHELLE SUPRA-COMMUNALE



INTRODUCTION

Comme dans les autres pays industrialisés, on observe, en Belgique une progression très importante de la voiture au détriment des autres modes de transport, en particulier les transports en commun, le vélo et la marche à pied. Ceci peut être expliqué :

- d'une part par le **confort** et la grande **autonomie** qu'apporte la voiture (souplesse dans l'organisation des déplacements) ;
- d'autre part par l'**éloignement** progressif des lieux de résidence par rapport aux lieux d'activité professionnelle.

Le parc automobile a explosé ces dernières décennies et le taux de **motorisation** (nombre de véhicules pour 100 habitants) ne cesse de croître (1979 : 29%, 1991 : 38%, extrapolation 2010 : 50% !).

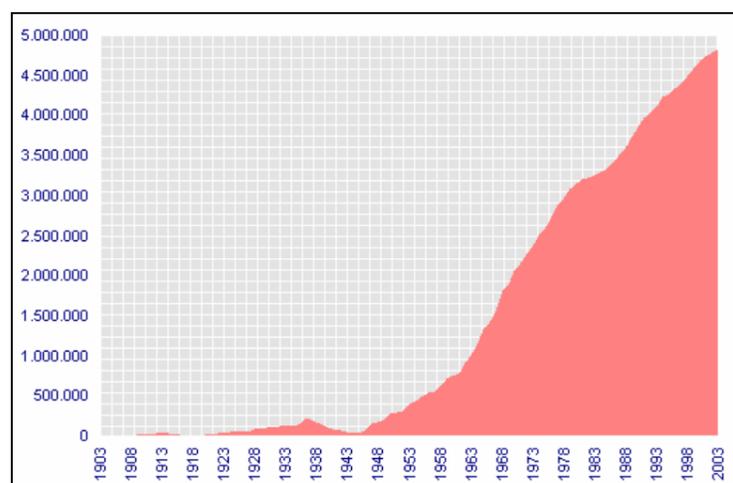


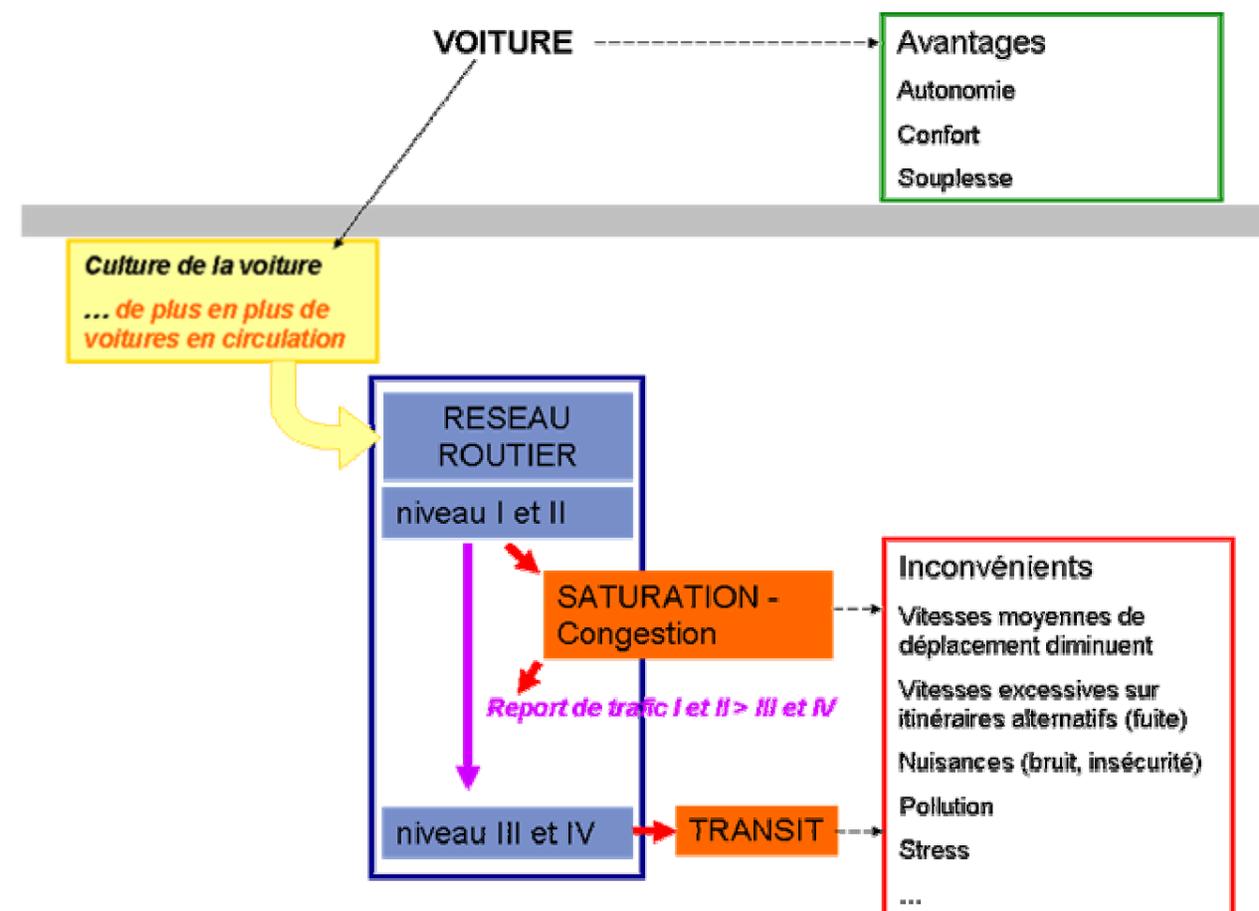
Fig.1 – Evolution du parc automobile en Belgique (1903 – 2003)
Nombre de véhicules privés
Source : INS et SPF Mobilité et transports

Cependant, les déplacements en voiture deviennent de moins en moins efficaces.

La **saturation** du réseau routier occasionné par le développement du trafic automobile restreint de plus en plus la mobilité, essentiellement en milieu urbain. Et l'on assiste encore à l'heure actuelle à une croissance de la demande de déplacements en automobile. Aussi, la **vitesse** moyenne des déplacements (tant en voiture qu'en bus) chute inexorablement, et – a fortiori – la **durée** moyenne des trajets ne cesse quant à elle d'augmenter. La fiabilité d'un horaire devient de plus en plus aléatoire, tant pour le transport de marchandises que pour les déplacements de personnes.

Afin d'atteindre leur lieu de travail, nombre d'automobilistes évitent les zones du réseau qui sont saturées, et utilisent des itinéraires alternatifs sur le réseau secondaire (**trafic de fuite**). Ces itinéraires étant moins directs, les conducteurs y pratiquent bien souvent des **vitesse excessives** (notamment sur les chemins de remembrement). Le territoire intercommunal du présent PICM n'échappe pas à ce phénomène.

Les **transports en commun, le vélo, la marche, le co-voiturage, etc...** constituent une solution alternative permettant de soulager le réseau routier et avoir dès lors une mobilité plus efficace.



Un des objectifs principaux du Plan de Mobilité est donc de **renforcer l'attractivité des transports publics**. A cette fin, il est possible d'améliorer les services :

- en augmentant les **fréquences** ;
- en augmentant les **vitesses commerciales** ;
- en réduisant les **temps de correspondance**, et en les rendant plus **fiables**,

... et de rencontrer, par la même, les attentes des usagers des transports publics, à savoir :

- 1 **régularité / fiabilité**
- 2 **rapidité**
- 3 **confort**

Ayant un service de transports publics plus efficace, il est alors possible de proposer une alternative forte aux « classiques » déplacements en voiture (et en particulier aux déplacements D/T).

En ce qui concerne **le vélo et la marche**, des mesures permettant de renforcer l'attractivité de ces modes, pour des déplacements courts ou combinés avec les transports publics, sont proposées. Le but est d'offrir aux usagers, existants et potentiels, des itinéraires offrant un bon niveau de sécurité, de confort et d'agrément, tout en n'imposant pas de détours.

Les **autres mesures**, type co-voiturage, transport à la demande, plans de déplacements d'entreprises ou scolaires, sont aussi développés.

Le schéma ci-dessous présente les **chaînes de transports classiques pour les déplacements Domicile – Travail**. Un système de transports en commun efficace, associé à l'utilisation de la marche et du vélo, peut devenir concurrentiel à la seule utilisation de la voiture personnelle...

Il existe une volonté certaine dans le chef des opérateurs TC de proposer un tel service et de contribuer de cette façon à la mise en place d'une politique de **mobilité durable**.

Cependant, une contrainte majeure à la mise en place d'une telle politique est le budget restreint alloué aux transports publics. Le transport public reste en effet le **parent pauvre** dans les financements en matière de mobilité.

