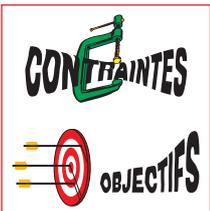
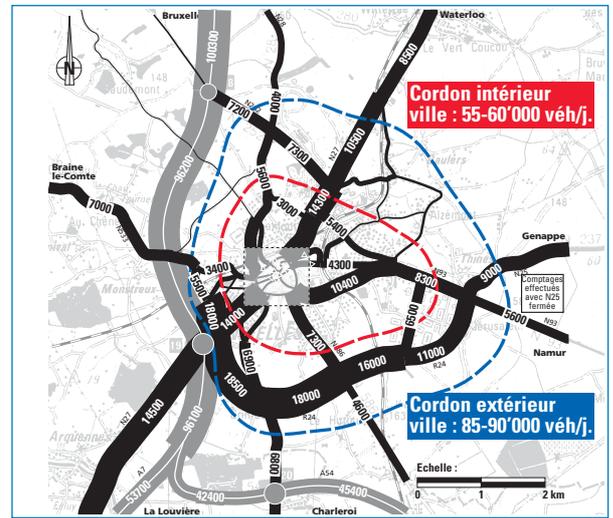
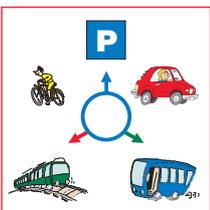
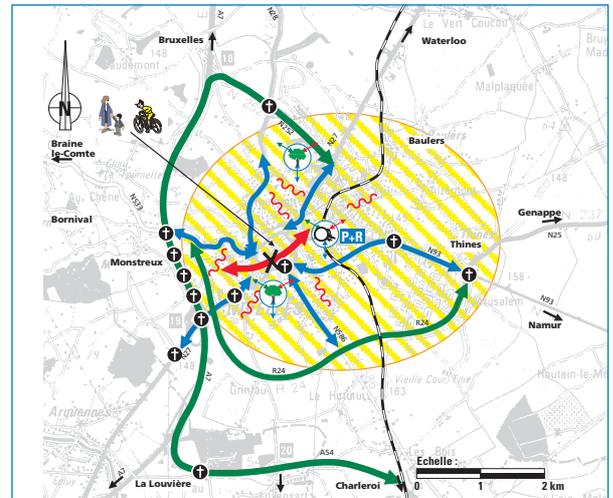




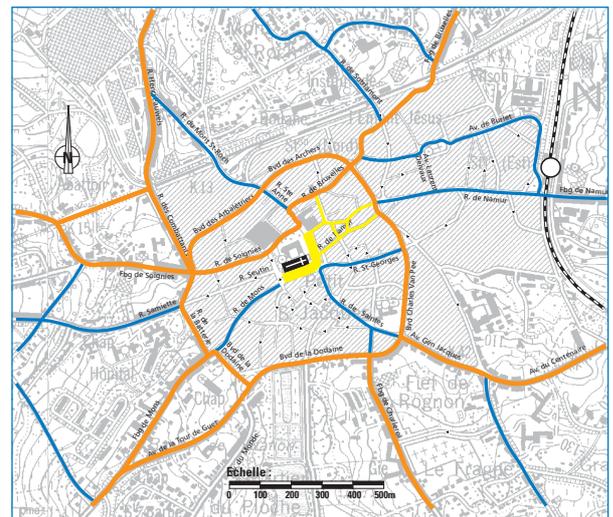
1. Le diagnostic



2. Les objectifs et les contraintes



3. Le Plan des déplacements





TRANSITEC
INGÉNIEURS - CONSEILS

14, Rue de la Monnaie
B-5000 NAMUR

Téléph. : 0032 (0) 81 22 45 66

Téléfax : 0032 (0) 81 22 45 68

E-mail : namur@transitec.net

COOPARCH - R.U.



En collaboration avec



RÉGION WALLONNE

mobilité
en wallonie
direction générale
des transports

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



VILLE DE NIVELLES

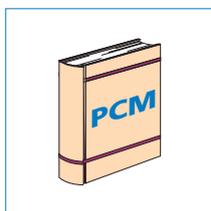
PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE NIVELLES

RAPPORT DE SYNTHÈSE

DECEMBRE 2002

SOMMAIRE

Figure



Le contexte du PCM

1



Le diagnostic

2

3

4

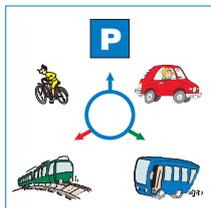
5

6



Les objectifs et les contraintes

7



Le concept multimodal

8



Les actions détaillées

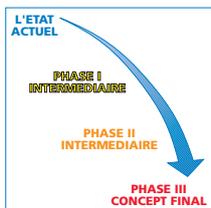
9

10

11

12

13



La mise en oeuvre

13

Ce rapport de synthèse reprend les principaux éléments de l'étude du Plan communal de mobilité - PCM de Nivelles. Pour obtenir des informations plus détaillées, il est conseillé de se référer aux trois rapports techniques qui ont été réalisés:

- Phase I: Analyse - diagnostic / Rapport technique N°1 / Août 2001
- Phase II: Contraintes - objectifs / Rapport technique N°2 / Décembre 2001
- Phase III: Plan de déplacements / Rapport technique N°3 / Juillet 2002

LE CONSTAT...

Les problèmes de déplacements à Nivelles devenant chaque jour un peu plus contraignants, les autorités communales ont compris la cruciale nécessité d'avoir un bon outil de gestion de la mobilité.

Dès 1999, la Région wallonne a sollicité les communes, afin qu'elles signent la "charte de mobilité". Celle-ci définit les contours d'une mobilité durable obéissant à trois grands principes:

- l'évidence que la politique du "tout à la voiture" est révolue et qu'il faut privilégier les transports en commun et les modes de déplacements doux (vélos, marche, ...);
- la participation et la concertation de tous les acteurs concernés, pour une vision globale des problèmes;
- la communication avec la population, laquelle doit être impérativement informée et consultée.

Dans cette perspective, le Collège des Bourgmestres et Echevins a sollicité le Ministre Daras (mobilité et énergie), afin d'obtenir une subvention pour la réalisation du Plan Communal de Mobilité - PCM.

En mai 2000, Nivelles a été sélectionnée parmi une vingtaine d'autres communes wallonnes pour la réalisation de son PCM.

Le montant global de l'étude se monte à 185'820 € TVAC, dont 71,1% à charge de la Région wallonne (132'140 € TVAC) et 28,9% à charge de la ville de Nivelles (53'680 € TVAC).

Le 14 mars 2001 l'étude a officiellement démarré et est arrivée à son terme en juin 2002.

QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Le Plan Communal de Mobilité - PCM est un outil prospectif de planification de la mobilité des personnes et des marchandises au sein de l'entité communale, qui se base sur la concertation des acteurs de la mobilité et sur la prise en compte de tous les modes de déplacements (transports individuels, transports collectifs, piétons, deux roues, personnes à mobilité réduite...).

Le Plan Communal de Mobilité est également un outil opérationnel, définissant un échéancier de mesures à mettre en place pour l'application de l'organisation multimodale des déplacements définie.

Le but premier du PCM est donc d'essayer de rassembler tous les acteurs autour d'un projet, afin d'obtenir un consensus et que des réalisations concrètes sur le terrain soient plus aisées.

Le PCM est un outil très efficace pour la décision communale. Jusqu'ici, les réponses en matière de mobilité étaient apportées de manière ponctuelle, sans vision globale, ce qui entraînait de nombreux désagréments.

Enfin, il permet une programmation des investissements, tant sur les voiries communales que sur d'autres voiries, afin de planifier au mieux les travaux à entreprendre, par exemple dans le cadre du plan triennal.

L'un des principaux buts du PCM est d'essayer de définir une politique durable de mobilité au sein de l'entité communale. Il s'agit de privilégier une mobilité en harmonie avec la protection de l'environnement, tant en termes de choix du mode de déplacement que d'infrastructures. De façon très précise, le PCM devra essayer de lutter contre toutes les nuisances relatives à la mobilité : nuisances sonores et pollution de l'air, exclusion sociale de la mobilité, perte énergétique, insécurité routière,

LES ÉTAPES DANS L'ÉTUDE DU PCM

LES 4 PHASES PRINCIPALES DU PCM :



1) L'analyse et le diagnostic :

- récolter les données de base
- comprendre le fonctionnement actuel des déplacements
- mettre en évidence les enjeux, les points positifs et les problèmes



3) Les propositions :

- de circulation, d'accessibilité (voitures, bus, camions, vélos, piétons, ...)
- de stationnement (des résidents, des clients, des navetteurs)
- d'aménagement de l'espace public (carrefours, rues, passages piétons, ...)
- de fonctionnement des carrefours (giratoires, feux lumineux, ...)
- ...



2) La définition des objectifs :

- proposer des tendances de gestion voulues, souhaitables, possibles, de la mobilité à 10-15 ans



4) La concrétisation des mesures préconisées

- par la Ville de Nivelles
- par le MET
- par la SRWT et les TEC
- par la SNCB
- ...

Établi par les bureaux :



COOPARCH - R.I.U.



En collaboration étroite et continue avec un Comité d'accompagnement constitué des décideurs politiques (Commune et Région Wallonne) et techniques (MET, SNCB, TEC, SRWT, ...) et chargé d'avaliser les différentes phases et propositions

LA PARTICIPATION DE LA POPULATION

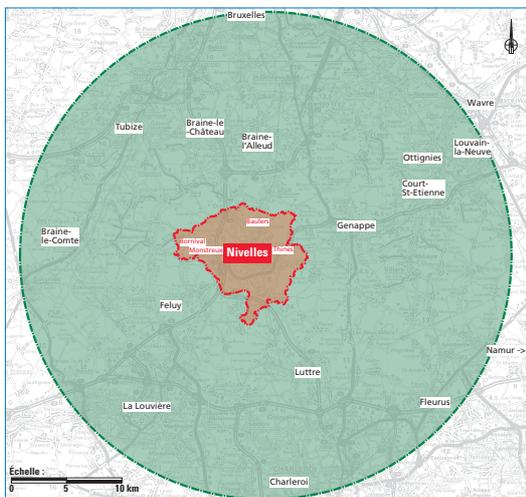
La concertation avec tous les acteurs concernés (MET, TEC, SNCB, SRWT, associations, comités de quartier, ...) à toutes les étapes de l'étude constitue un gage de réussite du PCM, notamment au niveau de son acceptation par le plus grand nombre.

En s'inscrivant dans la logique du PCM, la commune s'est engagée aussi dans une certaine transparence par rapport à la démarche suivie et aux choix effectués. Tout au long de l'étude, des réunions citoyennes, une consultation publique et une enquête publique ont été organisées. Il s'agit d'un volet essentiel pour une bonne acceptation des changements et projets proposés à la population.

Ainsi, le PCM est un outil de référence reconnu par tous, qui offre des réponses claires aux questions des citoyens.

D'ABORD PLANTER LE DÉCOR...

👉 PÉRIMÈTRES ET BUTS DE L'ÉTUDE



Périmètre régional

- Enjeux des liaisons régionales en véhicules particuliers et en transports collectifs avec les principaux pôles voisins (Bruxelles, Charleroi, Ottignies, Genappe, ...)

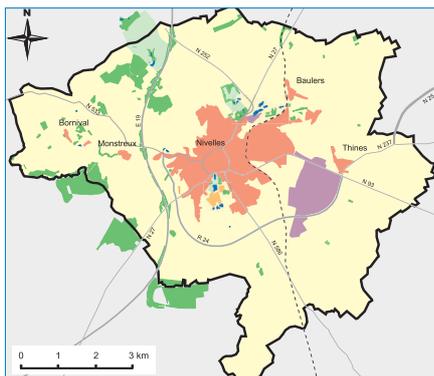
Périmètre local

- Enjeux des liaisons internes, de l'accessibilité et du transit en véhicules particuliers, en transports collectifs et en modes doux
- Enjeux d'aménagement du territoire (développements, tourisme,...)
- Enjeux de qualité de vie (sécurité, nuisances,...)

Buts de l'étude:

- Améliorer l'accessibilité multimodale aux différents secteurs de Nivelles, le centre-ville notamment
- Améliorer les conditions de déplacements (confort, sécurité) pour l'ensemble des usagers, au centre-ville notamment
- Assurer l'intégration du Plan Communal de Mobilité dans les schémas et plans existants

👉 OCCUPATION ACTUELLE DU SOL

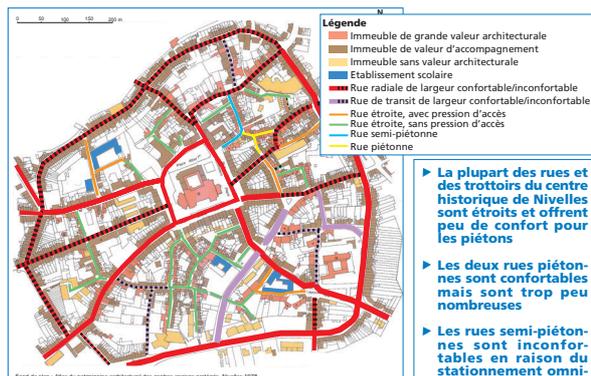


Légende

- Habitat
- Commerce
- Complexe sportif
- Entreprise
- Zone agricole
- Route principale ou secondaire
- Bois
- Parc / pelouse
- Etang
- Chemin de fer
- Autoroute

- ▶ Une zone urbaine tentaculaire en position centrale et quatre noyaux villageois entourés de zones agricoles
- ▶ Une importante zone industrielle à l'Est de la ville
- ▶ La présence d'espaces verts en bordure des zones habitées et aux limites de la commune

👉 TYPOLOGIE DES RUES AU CENTRE-VILLE



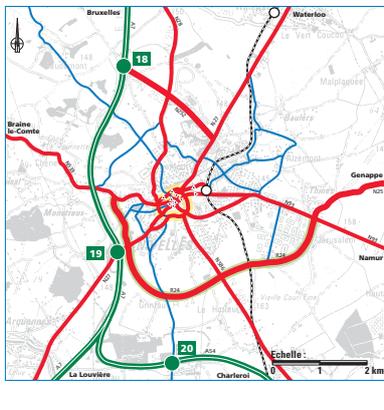
Légende

- Immeuble de grande valeur architecturale
- Immeuble de valeur d'accompagnement
- Immeuble sans valeur architecturale
- Etablissement scolaire
- Rue radiale de largeur confortable/inconfortable
- Rue de transit de largeur confortable/inconfortable
- Rue étroite, avec pression d'accès
- Rue étroite, sans pression d'accès
- Rue semi-piétonne
- Rue piétonne

- ▶ La plupart des rues et des trottoirs du centre historique de Nivelles sont étroits et offrent peu de confort pour les piétons
- ▶ Les deux rues piétonnes sont confortables mais sont trop peu nombreuses
- ▶ Les rues semi-piétonnes sont inconfortables en raison du stationnement omniprésent des véhicules

👉 HIÉRARCHISATION ACTUELLE (2001)...

... AU NIVEAU DE L'AGGLOMÉRATION

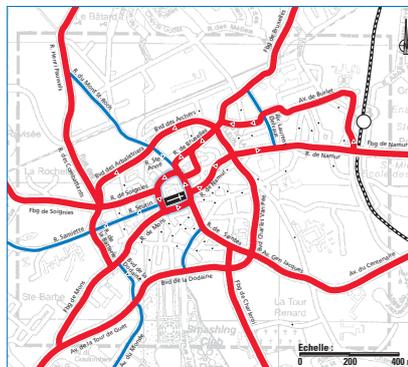


- ▶ Un réseau routier principal très radio-concentrique
- ▶ Un réseau autoroutier protégeant bien la ville du grand transit et offrant une bonne accessibilité à la ville, avec 3 échangeurs à moins de 5km du centre-ville
- ▶ La présence d'un ring (2x2 voies) sur la moitié sud de la ville
- ▶ Un boulevard de ceinture du centre-ville hétérogène (tronçons à sens unique)
- ▶ Des itinéraires de transit passant par le centre-ville (Grand Place)

Légende

- Réseau autoroutier
- Réseau principal
- Réseau collecteur
- SNCB
- Sens unique

... AU NIVEAU DU CENTRE-VILLE



- ▶ Un plan de circulation du centre-ville très "sens unique" lié notamment au gabarit réduit de certaines voies
- ▶ Un boulevard de ceinture du centre-ville hétérogène avec certains tronçons à sens unique (Bvd des Archers, Bvd des Arbalétriers)
- ▶ Des axes structurants convergent vers le "maxi-giratoire de la Collégiale"

UNE COMMUNE AUX CARACTÉRISTIQUES TRÈS DIVERSIFIÉES, DOTÉE D'UN IMPORTANT POTENTIEL D'AMÉLIORATION