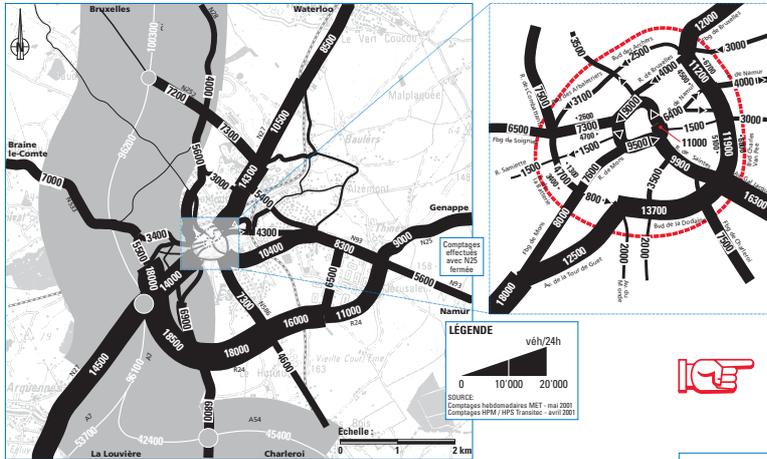


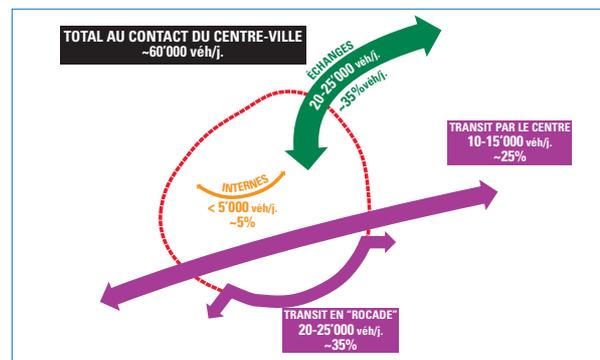
...PUIS BIEN IDENTIFIER LES POINTS POSITIFS ET LES DYSFONCTIONNEMENTS

LE TRAFIC AUTOMOBILE



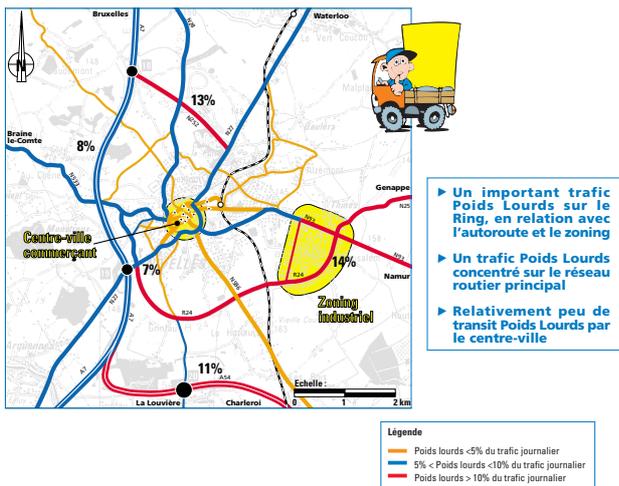
- ▶ Un trafic très important sur le réseau autoroutier, avec près de 100'000 véh/j sur l'A7 au droit de Nivelles
- ▶ Un trafic dense sur la majeure partie des axes principaux, avec des charges allant de 4'000 véh/j (Rue de Namur) à près de 18'000 véh/j (Chaussée de Mons)
- ▶ Un trafic important dans l'hypercentre, avec plus de 9'000 véh/j passant devant la Collégiale

QUEL TRAFIC AU CENTRE-VILLE?



- ▶ Au total, près de 60'000 véh/j en contact avec le centre-ville de Nivelles
- ▶ A l'échelle du centre-ville, les déplacements internes représentent une faible part du trafic (~5%)
- ▶ Le trafic d'échange (navetteurs, clients, services, loisirs,...) représente plus du tiers du trafic touchant le centre-ville
- ▶ Le transit de "Rocade" représente une partie importante du trafic en relation avec le centre-ville
- ▶ Avec 10 à 15'000 véh/j, le transit par le centre-ville est très important et il représente près de 25% des véhicules en contact avec les Boulevards

LES POIDS LOURDS

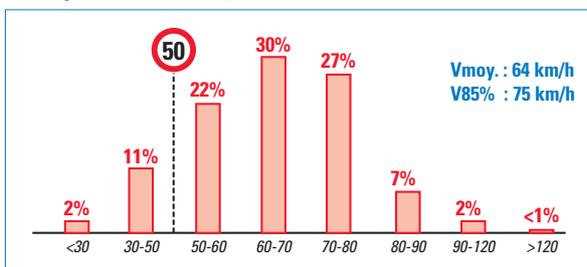


- ▶ Un important trafic Poids Lourds sur le Ring, en relation avec l'autoroute et le zoning
- ▶ Un trafic Poids Lourds concentré sur le réseau routier principal
- ▶ Relativement peu de transit Poids Lourds par le centre-ville

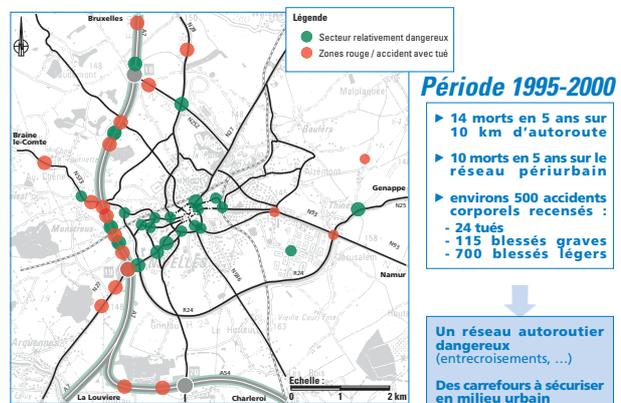
...ET BIEN SÛR, DES ACCIDENTS !!!

BEAUCOUP TROP VITE...

Exemple du Faubourg de Charleroi



- ▶ Seulement 13% des usagers respectent la limitation de vitesse !
- ▶ Une vitesse moyenne de 64 km/h
- ▶ 10% des usagers ont des vitesses très élevées (>80 km/h)



Période 1995-2000

- ▶ 14 morts en 5 ans sur 10 km d'autoroute
- ▶ 10 morts en 5 ans sur le réseau périurbain
- ▶ environ 500 accidents corporels recensés :
 - 24 tués
 - 115 blessés graves
 - 700 blessés légers

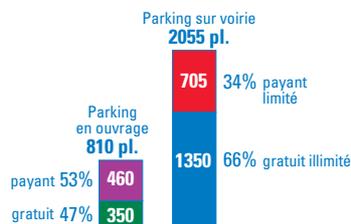
Un réseau autoroutier dangereux (entrecroisements, ...) Des carrefours à sécuriser en milieu urbain

PEU DE VOLONTARISME DANS LA HIÉRARCHISATION DES VOIRIES, DONC BEAUCOUP DE TRAFIC PARTOUT ET UNE ACCIDENTOLOGIE CONSTERNANTE !

LE DIAGNOSTIC AVANCE ...

LA DÉLICATE SITUATION DU STATIONNEMENT

Offre publique au centre-ville : 2865 places



⚠ offre de stationnement privée inconnue

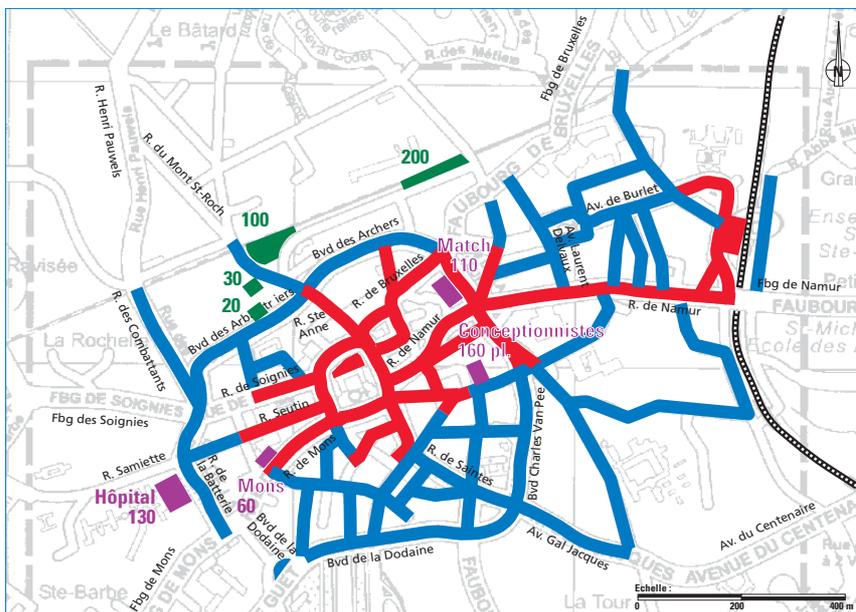
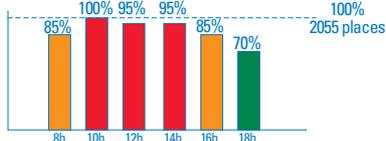
► Une offre généreuse mais le stationnement en ouvrage est peu attractif

Occupation

► En ouvrage, des places gratuites (350 places) mais peu utilisées



► Sur voirie, saturation de l'offre toute la journée. Des différences selon les secteurs avec du stationnement illégal dans l'espace au coeur du centre-ville



Rotation

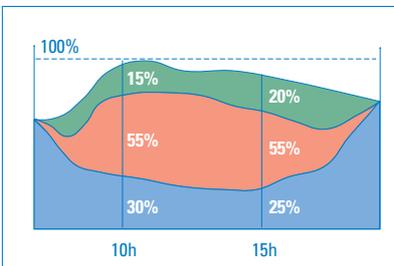
3 à 4 véh./jour/place sur les places gratuites
5 à 8 véh./jour/place sur les places payantes
► Rotation moyenne pour un centre-ville aussi commerçant avec 4,6 véh./jour/place en moyenne sur le centre-ville



Illécite

► Absence de ticket ou dépassement de la durée indiquée sur le ticket très fréquent
► 1050 usagers/jour dépassent le temps de stationnement autorisé

Structure des usagers (stationnement sur voirie)



Usagers	Consommation (h x pl.)
50%	Courte durée (<4h) 20%
20%	Longue durée (>4h) 40%
30%	Résidents 40%
9650 us.	



Résidents



Longue durée (plus de 4h00)



Courte-moyenne durée (moins de 4h00)

► Très présents en toute période... Ont-ils une alternative en stationnement privé ?

► Les longues durées sont principalement des navetteurs. Ils représentent plus de 50% des usagers à 10h00 et 15h00... Ont-ils d'autres possibilités de stationnement? Ils sont deux fois plus consommateurs d'espace, mais 2,5 fois moins nombreux que les usagers de courte durée qui sont, pour l'essentiel, des clients des commerces

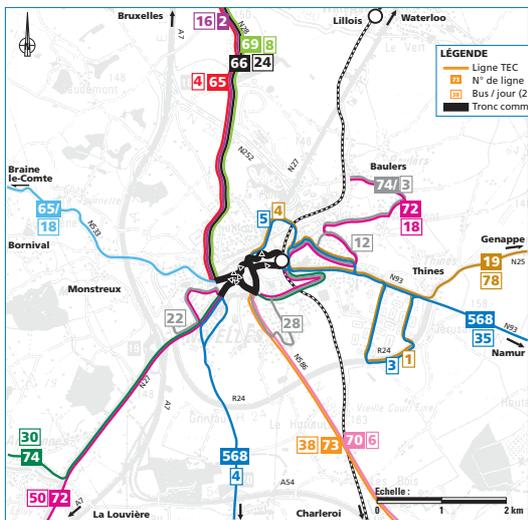
► Faute de trouver de la place, ils ne représentent que 15 à 20% des usagers à 10h et 15h. Ils ne consomment que 20% des places x heures offertes

LES ÉLÉMENTS CLÉ À RETENIR

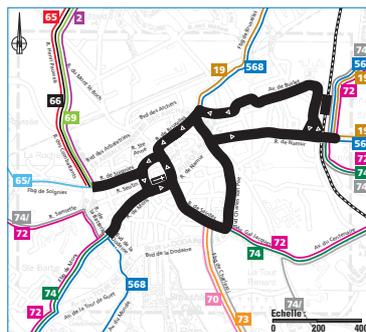
- Offre généreuse, mais peu dynamique
- Forte pression des résidents
- Trop d'usagers de longue durée pour un centre-ville commerçant
- Important stationnement illégal quant au "paiement" (absence de contrôle)

VOUS AVEZ DIT TRANSPORTS PUBLICS ?

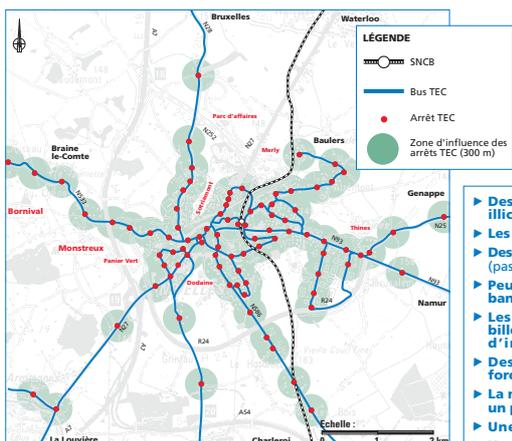
👉 QUELLE SITUATION POUR LES TEC EN VILLE ...



- ▶ Une convergence des lignes sur la Grand Place et la gare SNCB
- ▶ Un tronç commun ne pouvant emprunter la section basse de la Rue de Namur (axe très commerçant et étroit)
- ▶ Certaines lignes avec des itinéraires et des horaires variables pendant la journée (19, 72, 74/1, 78, 568) desservent les différents quartiers de la ville
- ▶ Une lisibilité peu évidente du réseau avec des lignes changeant d'itinéraire et de fréquence au cours de la journée



DESSERTE ET FRÉQUENTATION

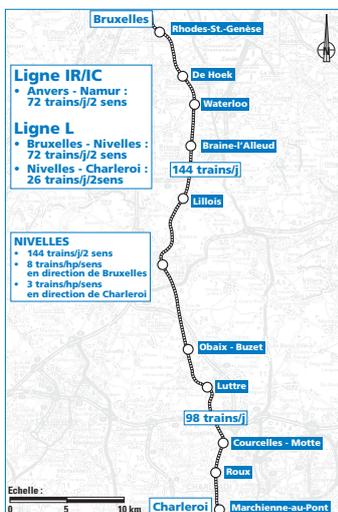


- ▶ Une bonne couverture de la ville, avec toutefois quelques quartiers non desservis : Parc de la Dodaine - Thines - Parc d'affaires Nivelles-Nord - Panier Vert - Bornival - Sotriamont - Monstreux - Merly
- ▶ Un trafic bus important au centre-ville, avec près de 185 bus/j sur la Grand Place et près de 195 bus/j à la Gare SNCB
- ▶ Près de 7'000 voy/j sur le réseau TEC en relation avec Nivelles
- ▶ Près de 400 voy/j sur les transports scolaires en départ ou à destination de Nivelles
- ▶ Plus de 75% des usagers TEC sont des scolaires et étudiants

- ▶ Des arrêts bus souvent "squattés" par du stationnement illégitime
- ▶ Les bus ont des difficultés à entrer et sortir de leurs arrêts
- ▶ Des usagers ayant des difficultés à monter dans les véhicules (pas de trottoir surélevé)
- ▶ Peu d'arrêts bus de la ville sont équipés d'abri-bus et de bancs
- ▶ Les arrêts bus ne sont pas équipés de distributeurs de billets, ce qui diminue la vitesse commerciale des bus lors d'importantes demandes en titre de transport
- ▶ Des arrêts placés là où ils gênent le moins ... et pas forcément là où ils sont les plus efficaces
- ▶ La majeure partie des arrêts bus ne sont signalés que par un panneau vertical des TEC mentionnant le N° de la ligne
- ▶ Une absence d'information au niveau des horaires
- ▶ Une relativement médiocre qualité d'accueil des usagers

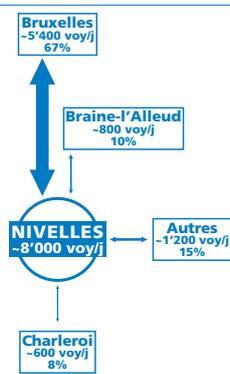


👉 ... ET POUR LA SNCB ?



L'OFFRE :

- ▶ Une offre de très bonne qualité en direction de Bruxelles, avec près de 150 trains/j (2 sens) et 1 train toutes les 7 à 8 minutes aux heures de pointe
- ▶ Une offre de qualité en direction de Charleroi, avec près de 100 trains/j (2 sens) et 1 train toutes les 20 minutes aux heures de pointe



LA DEMANDE :

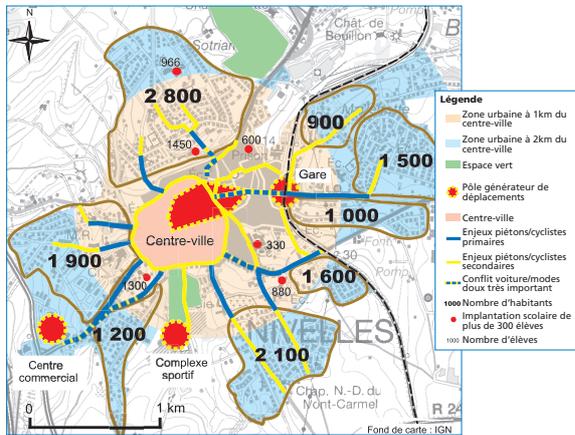
- ▶ Près de 8'000 montées/descentes par jour à la gare de Nivelles
- ▶ La grande partie des usagers est en relation avec Bruxelles (2/3 des voyageurs)
- ▶ Moins de 15% des usagers SNCB sont des scolaires et étudiants

UNE PRÉSENCE FORTE DES TRANSPORTS PUBLICS, UNE EFFICACITÉ PERFECTIBLE

N'AVONS-NOUS RIEN OUBLIÉ ?

👉 QUELLE PLACE POUR LES "MODES DOUX" ?

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS 2-ROUES ET PIÉTONS EN DEUXIEME COURONNE...

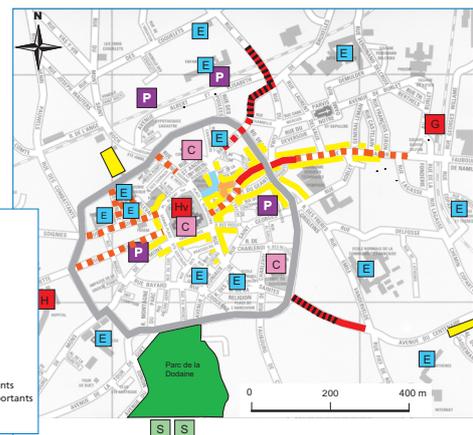


- ▶ Une morphologie urbaine favorable aux modes doux, une grande partie de la zone urbaine étant située à 2km du centre-ville
- ▶ Un fort potentiel de demande de la part des modes doux dû à l'importance des établissements scolaires et des quartiers d'habitation
- ▶ De nombreux conflits voitures/modes doux le long de certains axes menant vers le centre-ville, où les aménagements actuels défavorisent fortement piétons et vélos

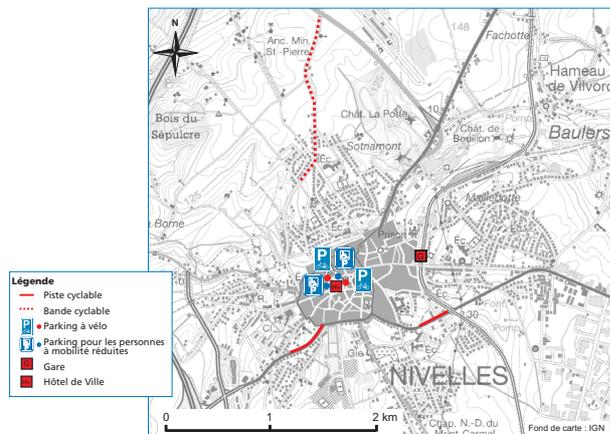


... AINSI QU'EN PREMIERE COURONNE ET AU CENTRE-VILLE

- ▶ Une forte concentration de commerces et de services à l'intérieur des boulevards de ceinture et dans les environs immédiats, ainsi que le long de l'axe Gare/Grand-Place
- ▶ Des espaces verts et des espaces publics à proximité du centre-ville
- ▶ De nombreuses rues avec conflits entre différents modes (motorisés et doux)
- ▶ Un centre-ville actuellement peu accueillant pour les piétons, mais à fortes potentialités pour ce mode de déplacement



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS, NOTAMMENT POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITES (PMR)

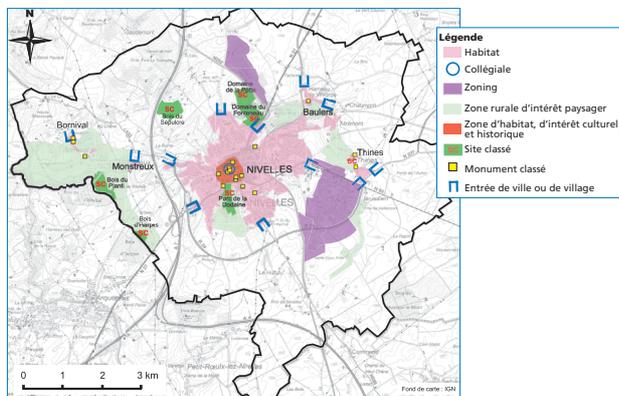


- ▶ Très peu d'aménagements existent pour les cyclistes :
 - deux parkings à vélos situés près de l'Hôtel de Ville, mais aucun près des écoles ou de la gare
 - deux tronçons de piste cyclable menant vers le centre-ville, mais s'interrompant avant les boulevards de ceinture
 - une bande cyclable sur la chaussée de Hal, au Nord des quartiers habités
- ▶ Très peu d'aménagements pour les personnes à mobilité réduite, notamment en ce qui concerne les abaissements de trottoirs, rendant les lieux publics difficiles d'accès

LE VÉLO ET LA MARCHÉ À PIED AU QUOTIDIEN, DEUX MODES DOUX DE DÉPLACEMENT QUI POURRAIENT TRÈS BIEN S'ADAPTER AU CONTEXTE, MAIS QUI SONT AUJOURD'HUI NETTEMENT SOUS-UTILISÉS

LES PROBLÈMES SONT MAINTENANT CLAIREMENT IDENTIFIÉS, QUE VOULONS-NOUS FAIRE POUR LES RÉSOUDRE ?

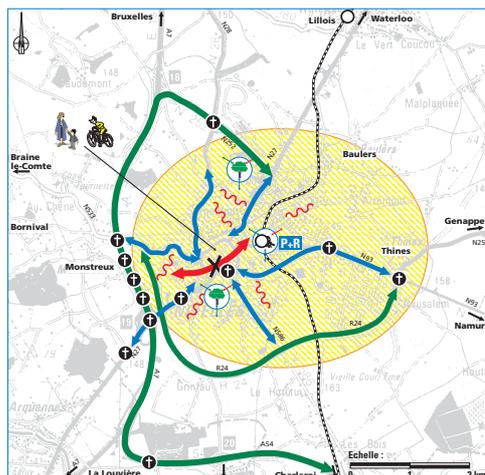
OBJECTIFS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'URBANISME



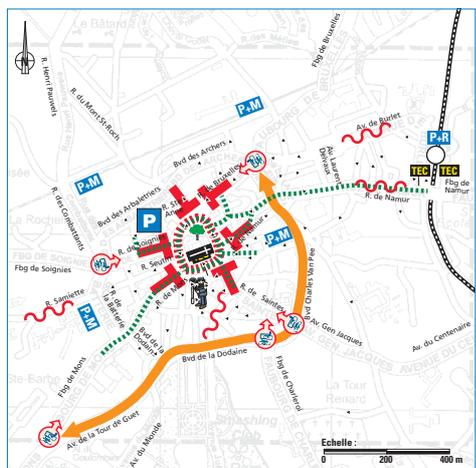
- ▶ Densifier si nécessaire l'habitat dans les zones d'habitat existantes en vue de freiner l'étalement urbain
- ▶ Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique, architectural, environnemental et paysager de la commune
- ▶ Améliorer la qualité des espaces publics en les rendant plus conviviaux, fonctionnels et sûrs, notamment en favorisant les modes doux et les personnes à mobilité réduite
- ▶ Mettre en valeur les sites et les monuments classés, particulièrement au centre de Nivelles
- ▶ Sécuriser les abords des écoles
- ▶ Mieux marquer et sécuriser les entrées de Nivelles et des villages
- ▶ Mettre en valeur l'environnement de la Collégiale

OBJECTIFS MULTIMODAUX À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

- ▶ Renforcer la desserte en transports collectifs interne de la commune
- ▶ Améliorer les conditions de circulation des bus en milieu urbain (couloir bus, priorités aux carrefours, ...)
- ▶ Améliorer l'accueil des usagers (abri-bus, emplacement des arrêts, ...)
- ▶ Améliorer l'accessibilité à la gare
- ▶ Favoriser l'intermodalité 2-R, véhicules particuliers et bus vers le train
- ▶ Renforcer le rôle de l'autoroute et du Ring pour les grands flux de transit et d'échange
- ▶ Assurer une accessibilité multimodale optimale à Nivelles par les radiales principales
- ▶ Maîtriser le transit à travers le centre-ville
- ▶ Améliorer la qualité de vie des riverains (maîtrise du trafic de transit et des vitesses)
- ▶ Sécuriser les points noirs du réseau routier
- ▶ Assurer une accessibilité multimodale aux pôles de loisirs
- ▶ Améliorer les conditions de déplacements des modes doux



OBJECTIFS MULTIMODAUX À L'ÉCHELLE DU CENTRE-VILLE



- ▶ Donner aux bus la place qu'ils méritent au centre-ville (positionnement des arrêts, accueil des usagers, lisibilité du réseau)
- ▶ Améliorer le confort et la sécurité des modes doux (itinéraires aménagés, partage de l'espace, traversées, ...)
- ▶ Maîtriser le stationnement de longue durée et favoriser celui de courte durée, notamment en faveur des clients des commerces
- ▶ Offrir des possibilités accrues de stationnement P+Marche, P+Bus et P+Rail pour les usagers de longue (navetteurs) et moyenne durée
- ▶ Récupérer de l'espace public en réduisant l'emprise du stationnement de surface
- ▶ Faire respecter les règlements de stationnement (espace, durée, paiement)
- ▶ Réduire fortement les possibilités de transit par le centre-ville
- ▶ Améliorer la qualité de vie des riverains (maîtrise du trafic de transit et des vitesses)
- ▶ Assurer une bonne exploitation des Boulevards de ceinture du centre-ville
- ▶ Maîtriser les entrées au centre-ville

GRÂCE À DES OBJECTIFS CLAIRS ET PARTAGÉS, NOUS POURRONS METTRE EN PLACE ENSEMBLE UN PLAN DE MOBILITÉ COHÉRENT, CONVIVIAL ET DURABLE