





**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](mailto: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**

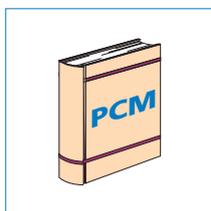
# **PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE NIVELLES**

## **RAPPORT DE SYNTHÈSE**

**DECEMBRE 2002**

## SOMMAIRE

Figure



### Le contexte du PCM

1



### Le diagnostic

2

3

4

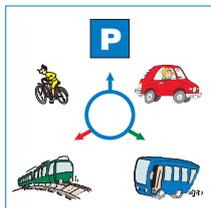
5

6



### Les objectifs et les contraintes

7



### Le concept multimodal

8



### Les actions détaillées

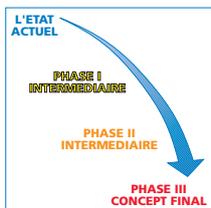
9

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

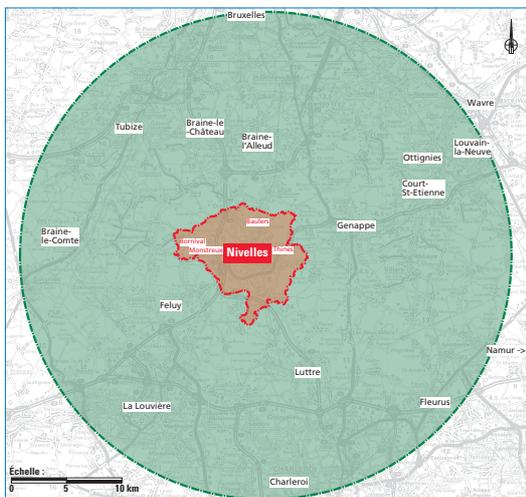
La concertation avec tous les acteurs concernés (MET, TEC, SNCB, SRWT, associations, comités de quartier, ...) à toutes les étapes de l'étude constitue un gage de réussite du PCM, notamment au niveau de son acceptation par le plus grand nombre.

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, ...)

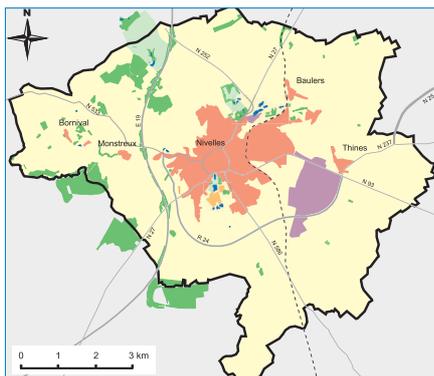
**Périmètre local**

- 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

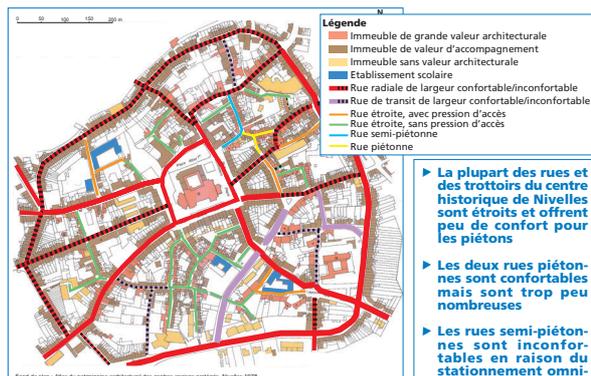


**Légende**

- 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



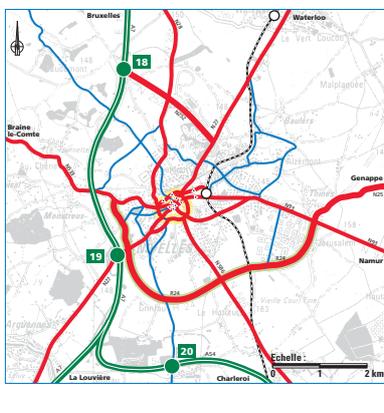
**Légende**

- 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

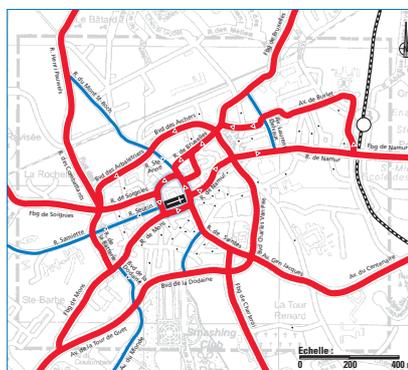


- ▶ Un réseau routier principal très radio-concentrique
- ▶ Un réseau autoroutier protégeant bien la ville du grand transit et offrant une bonne accessibilité à la ville, avec 3 échangeurs à moins de 5km du centre-ville
- ▶ La présence d'un ring (2x2 voies) sur la moitié sud de la ville
- ▶ Un boulevard 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

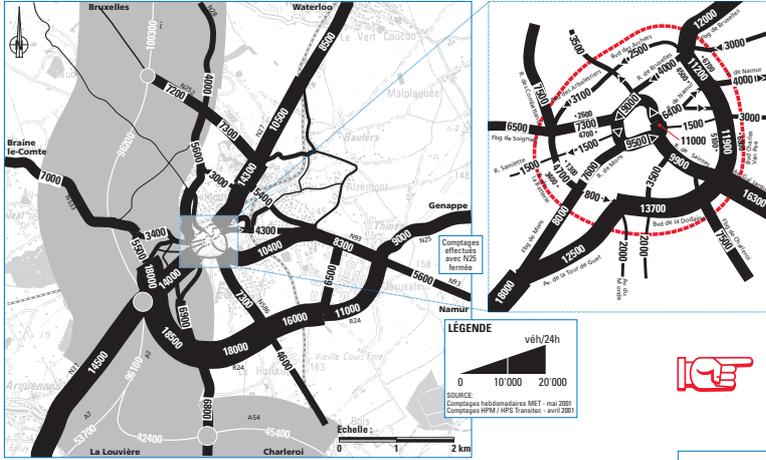


- ▶ Un plan de circulation du centre-ville très "sens unique" lié notamment au gabarit réduit de certaines voies
- ▶ Un boulevard de ceinture du centre-ville hétérogène avec certains tronçons à sens unique (Bvd des Archers, Bvd des Arbalétriers)
- ▶ Des axes structurants convergent vers le "maxi-giratoire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

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

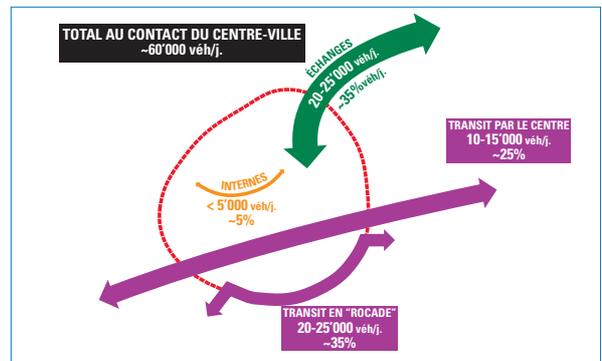
## ...PUIS BIEN IDENTIFIER LES POINTS POSITIFS ET LES DYSFONCTIONNEMENTS

### LE TRAFIC AUTOMOBILE



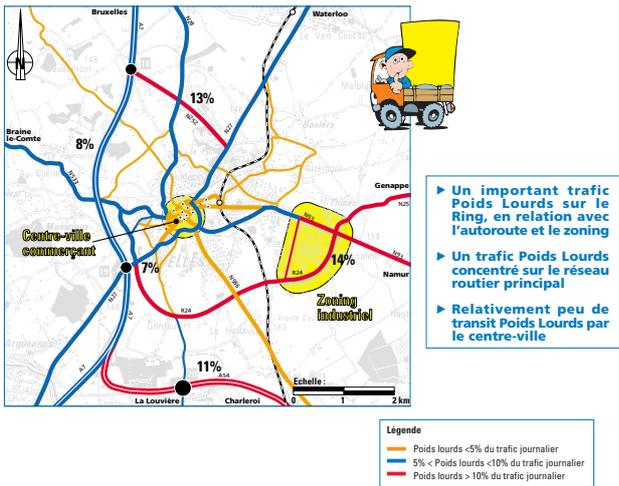
- ▶ Un trafic très important sur le réseau autoroutier, avec près de 100'000 véh/j sur l'A7 au droit de Nivelles
- ▶ Un trafic dense sur la majeure partie des axes principaux, avec des charges allant de 4'000 véh/j (Rue de Namur) à près de 18'000 véh/j (Chaussée de Mons)
- ▶ Un trafic important dans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

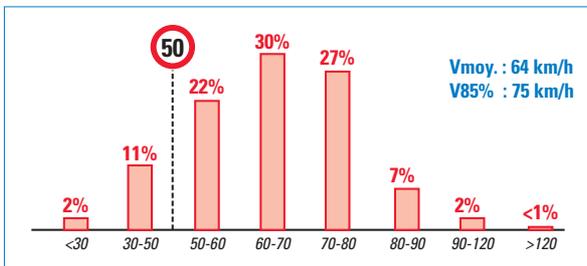


- ▶ Un important trafic Poids Lourds sur le Ring, en relation avec l'autoroute et le zoning
- ▶ Un trafic Poids Lourds concentré sur le réseau routier principal
- ▶ Relativement peu de transit Poids Lourds par le centre-ville

Légende  
 Orange Poids lourds <math>< 5\%</math> du trafic journalier  
 Jaune 5% <math>< 10\%</math> du trafic journalier  
 Rouge Poids lourds > 10% du trafic journalier

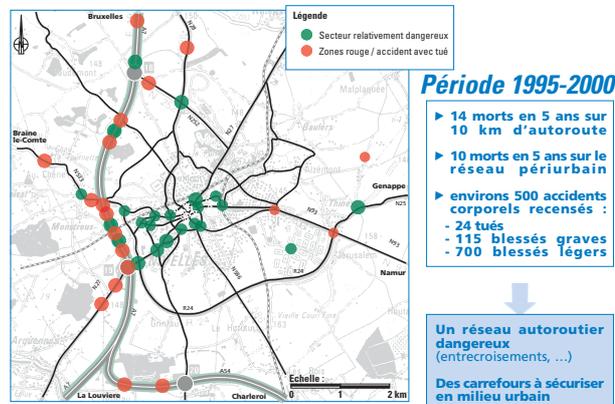
### BEAUCOUP TROP VITE...

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)

### ...ET BIEN SÛR, DES ACCIDENTS !!!



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

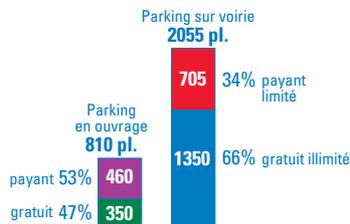
Un réseau autoroutier dangereux (entrecroisements, ...) Des carrefours à sécuriser en milieu urbain

**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

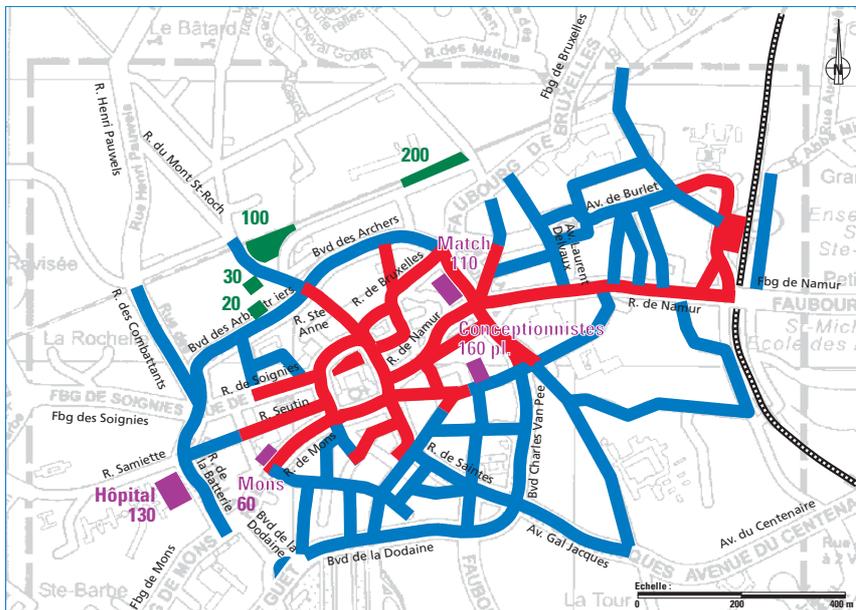
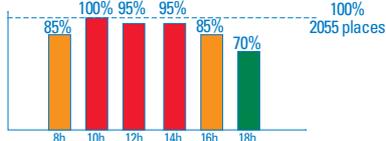
► Une offre généreuse mais le stationnement en ouvrage est peu attractif

#### 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

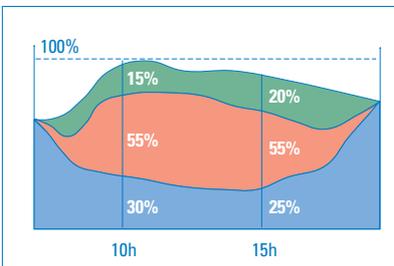
3 à 4 véh./jour/place sur les places gratuites  
5 à 8 véh./jour/place sur les places payantes  
► Rotation moyenne pour un centre-ville aussi commerçant avec 4,6 véh./jour/place en moyenne sur le centre-ville



#### 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

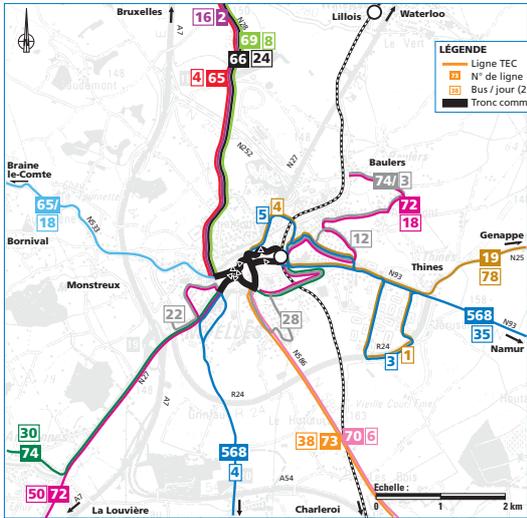
► Faute de trouver de la place, ils ne représentent que 15 à 20% des usagers à 10h et 15h. Ils ne consomment que 20% des places x heures offertes

## LES ÉLÉMENTS CLÉ À RETENIR

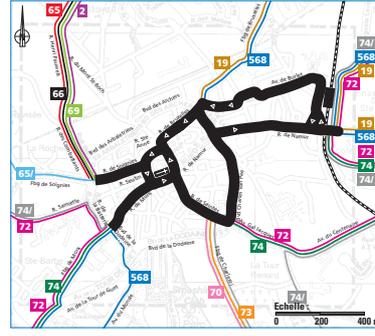
- Offre généreuse, mais peu dynamique
- Forte pression des résidents
- Trop d'usagers de longue durée pour un centre-ville commerçant
- Important stationnement illégal quant au "paiement" (absence de contrôle)

## VOUS AVEZ DIT TRANSPORTS PUBLICS ?

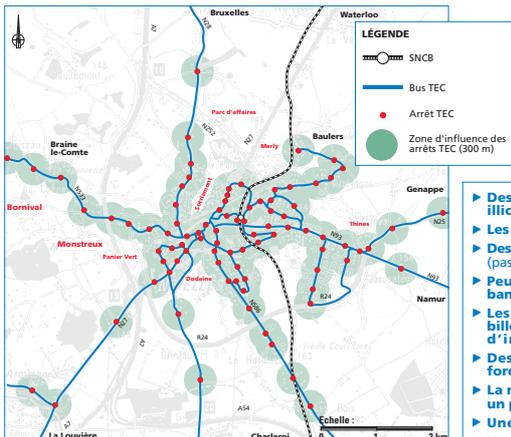
### 👉 QUELLE SITUATION POUR LES TEC EN VILLE ...



- ▶ 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

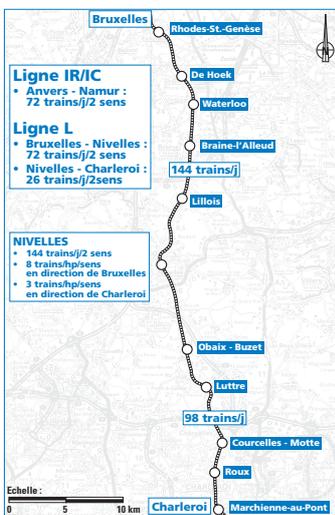


- ▶ Une bonne couverture de la ville, avec toutefois quelques quartiers non desservis : Parc de la Dodaine - Thines - Parc d'affaires Nivelles-Nord - Panier Vert - Bornival - Sotriamont - Monstreux - Merly
- ▶ Un trafic bus important au centre-ville, avec près de 185 bus/j sur la Grand Place et près 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

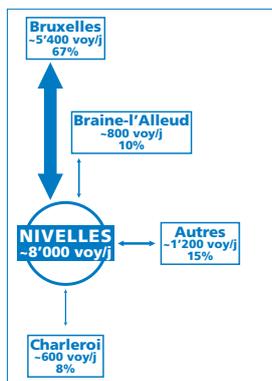
- ▶ Des arrêts bus souvent "squattés" par du stationnement illégitime
- ▶ Les bus ont des difficultés à entrer et sortir de leurs arrêts
- ▶ Des usagers ayant des difficultés à monter dans les véhicules (pas de trottoir surélevé)
- ▶ Peu d'arrêts bus de la ville sont équipés d'abri-bus et de bancs
- ▶ 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



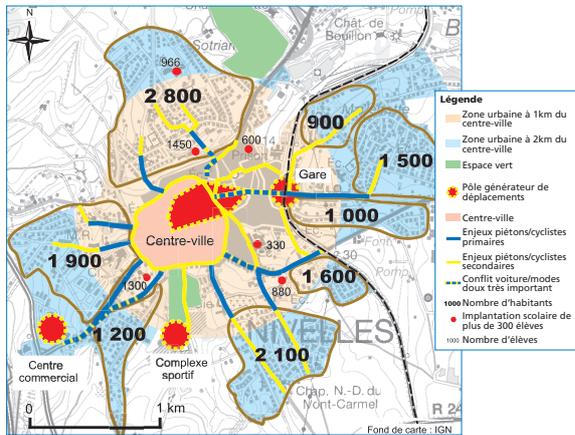
- LA DEMANDE :**
- ▶ Près de 8'000 montées/descentes par jour à la gare de Nivelles
  - ▶ La grande partie des usagers est en relation avec Bruxelles (2/3 des voyageurs)
  - ▶ Moins de 15% des usagers SNCB sont des scolaires et étudiants

**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...

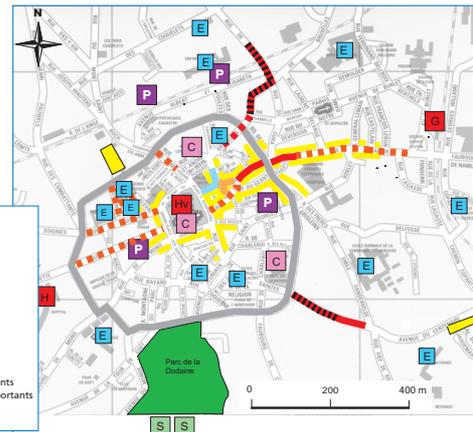


- ▶ Une morphologie urbaine favorable aux modes doux, une grande partie de la zone urbaine étant située à 2km du centre-ville
- ▶ Un fort potentiel de demande de la part des modes doux dû à l'importance des établissements scolaires et des quartiers d'habitation
- ▶ De nombreux conflits voitures/modes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

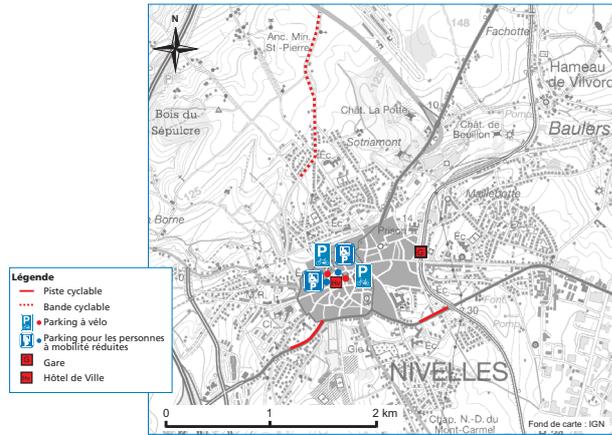


#### ... AINSI QU'EN PREMIERE COURONNE ET AU CENTRE-VILLE

- ▶ 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)

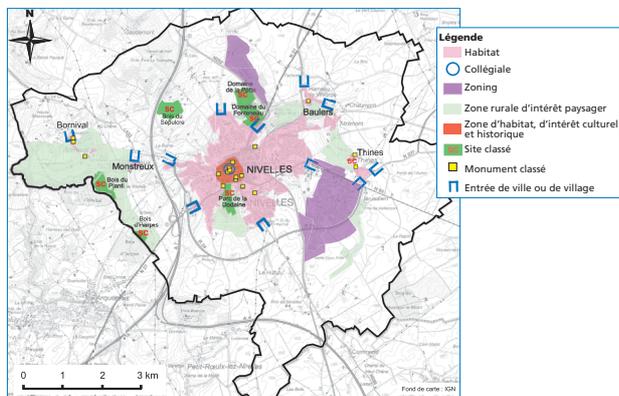


- ▶ Très peu d'aménagements existent pour les cyclistes :
  - deux parkings à vélos situés près de l'Hôtel de Ville, mais aucun près des écoles ou de la gare
  - deux tronçons de piste cyclable menant vers le centre-ville, mais s'interrompant avant les boulevards de ceinture
  - une bande cyclable sur 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 ?

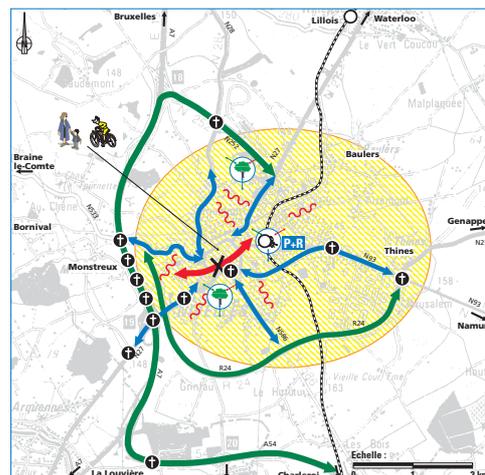
### OBJECTIFS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'URBANISME



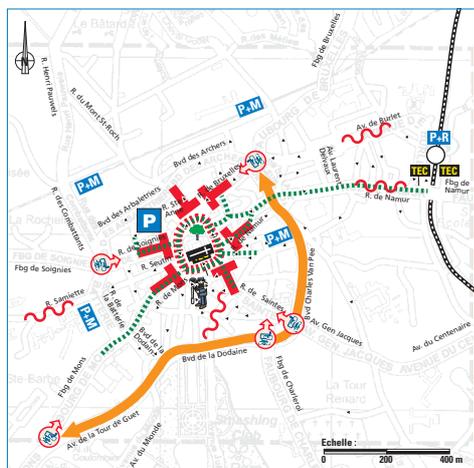
- ▶ Densifier si nécessaire l'habitat dans les zones d'habitat existantes en vue de freiner l'étalement urbain
- ▶ Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique, architectural, environnemental et paysager de la commune
- ▶ Améliorer la qualité des espaces publics en les rendant plus conviviaux, 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**



## ... ET VOILÀ LES PROPOSITIONS CONCRÈTES !

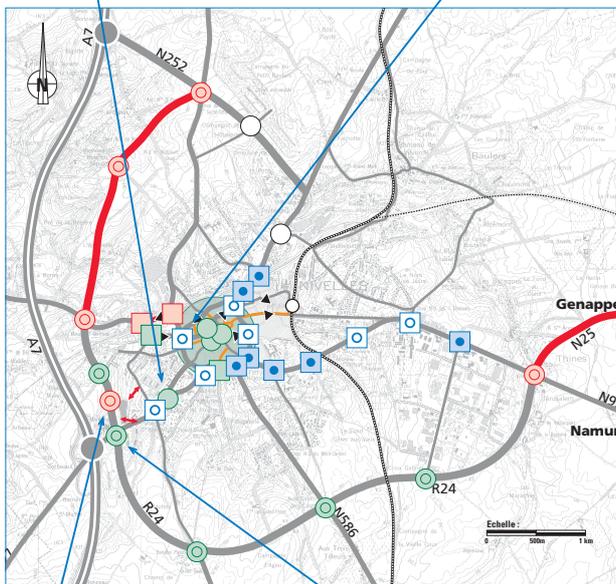
### MESURES EN MATIÈRE DE CIRCULATION À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION



Carrefour Chaussée de Mons - Av. de la Tour de Guet

#### À COURT-MOYEN TERME (2002-2012)

- ▶ **AMELIORER LA FLUIDITE DU TRAFIC SUR LE RING**
  - Aménager les giratoires avec deux voies à l'anneau, deux voies d'entrée depuis le Ring et deux voies de sortie sur le Ring
- ▶ **AMELIORER LA SECURITE ET LE CONFORT DES CARREFOURS PROBLEMATIQUES**
  - Equiper les carrefours de feux (Vieux chemin de Wavre, Avenue du Monde, Rue Ste-Barbe)
  - Aménager un carrefour giratoire (Faubourg de Mons)
- ▶ **AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCES AU SECTEUR DU SHOPPING**
  - Aménager un accès au parking depuis la Chaussée de Mons
  - Aménager un giratoire sur le Ring pour simplifier les accès et soulager le giratoire du Shopping
  - Aménager un accès secondaire depuis la Rue Ste-Barbe
- ▶ **AMELIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LE FAUBOURG DE SOIGNIES**
  - Aménager une nouvelle voirie à sens unique sur l'emprise SNCB
  - Mettre en sens unique le Faubourg de Soignies
  - Equiper de feux le carrefour Batterie - Soignies
- ▶ **DIMINUTION DU TRAFIC AUTOUR DE LA COLLEGIALE**
  - Piétoniser la Rue de Namur et le barreau Est de la Collégiale
  - Inverser le sens de circulation de la Rue St-Georges et équiper le carrefour St-Georges de feux
  - Aménager la Grand Place pour permettre un double sens de circulation sur les barreaux Sud et Ouest et les accès au stationnement
- ▶ **AMELIORER LA SECURITE ET LE CONFORT DES PIETONS RUE DE SOTRIAMONT**
  - Mise en sens unique de l'axe et reprogrammation des feux
- ▶ **MAÎTRISER LES VITESSES ET LE TRANSIT PARASITE DANS LES QUARTIERS D'HABITATION**
  - Mettre en place des mesures de gestion (zone 30, ...) et des aménagements de modération de trafic

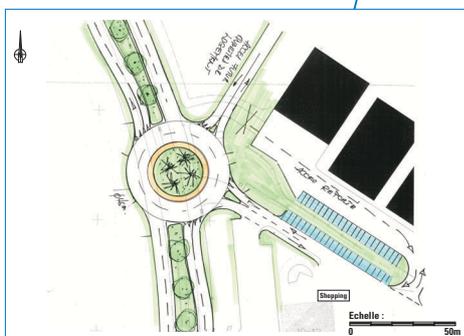


Carrefour Rue de la Batterie - Boulevard des Arbalétriers

#### À MOYEN-LONG TERME (2012-2022)

- ▶ **AMELIORER LE RÔLE JOUE PAR LE RING**
  - Aménager le prolongement du Ring Nord Ouest, de la N25 et des carrefours de raccord
- ▶ **ASSURER LA FLUIDITE DU TRAFIC, LA SECURITE ET LE CONFORT DES USAGERS**
  - Equiper les carrefours de feux ou adapter la programmation des carrefours régulés
  - Aménager les carrefours (giratoires, présélections ...)
- ▶ **DIMINUTION DU TRAFIC DE TRANSIT AU CENTRE-VILLE**
  - Mettre en place le plan de circulation au centre-ville
  - Adapter les carrefours des Boulevards (aménagement et exploitation)
  - Aménager la Grand Place pour permettre les accès au stationnement et la circulation des bus
- ▶ **AMELIORER LA SECURITE ET LE CONFORT DES MODES DOUX**
  - Aménagement d'itinéraires piétons et cyclables
- ▶ **MAÎTRISER LES VITESSES ET LE TRANSIT PARASITE DANS LES QUARTIERS D'HABITATION**
  - Mettre en place des mesures de gestion (zone 30, ...) et des aménagements de modération de trafic

- Légende:
- Carrefour non régulé
  - Carrefour régulé
  - Carrefour giratoire
  - Aménagement de carrefour existant
  - Création de nouveau carrefour
  - Adaptation de la régulation existante
  - Equipement d'un carrefour de feux
  - Création de nouvelle voirie/accès
  - Aménagement pour les modes doux



Giratoire pour le nouvel accès au Shopping



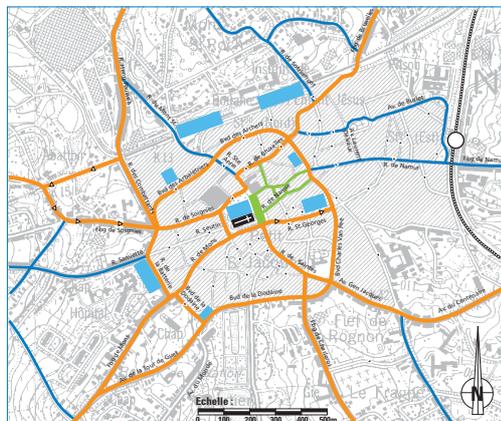
Giratoire du Shopping

**DES MESURES POUR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ (PAR LE MODE ADÉQUAT !), POUR UNE MEILLEURE SÉCURITÉ, POUR UNE MEILLEURE LISIBILITÉ, ...**

... ET, EN DETAILLANT :

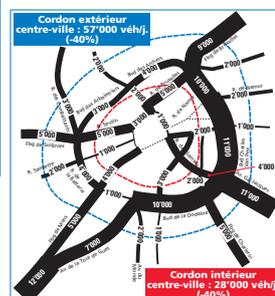
## PLAN DE CIRCULATION PROPOSÉ AU CENTRE-VILLE ...

... EN PREMIERE ÉTAPE



- ▶ Piétonisation de la Rue de Namur et de la Rue du Géant avec la circulation autorisée des bus et des livraisons
- ▶ Piétonisation du parvis de la Collégiale (barreau Est de la Grand Place)
- ▶ Mise à double sens des barreaux Sud et Est de la Grand Place
- ▶ Modification du sens de circulation de la Rue des Vieilles Prisons et de la Rue St-Georges pour permettre l'exutoire du bus de la Rue de Saintes et du parking des Conceptionnistes
- ▶ Aménagement de trois giratoires aux carrefours de la Grand Place permettant notamment l'accès aux aires de stationnement

### D'IMPORTANTES DIMINUTIONS DE TRAFIC (À COMPARER AVEC LA PLANCHE 9)



Carrefour Boulevard Dodaine - Av. du Monde

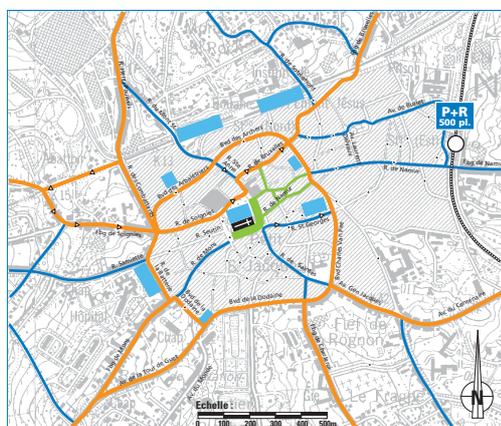


Grand Place



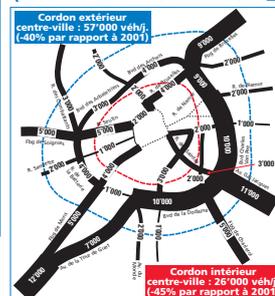
- Légende :
- Réseau secondaire
  - Réseau collecteur
  - Réseau piétonnier
  - Parking principal
  - Sens unique actuel
  - Sens unique modifié
  - Ligne SNCB

... EN DEUXIEME ÉTAPE



- ▶ Piétonisation du barreau Sud de la Grand Place avec la circulation autorisée des bus et des livraisons
- ▶ Inversion du sens de circulation du barreau Nord de la Grand Place (Ouest-Est) pour offrir le retour à l'axe Archers - Arbalétriers
- ▶ Modification du sens de circulation de la Rue Ste-Anne pour permettre l'accès au parking de la Place Albert 1er au trafic venant de l'Est
- ▶ Modification du sens de circulation de la Rue de Bruxelles pour permettre au trafic de ressortir du centre-ville en direction de l'Est
- ▶ Aménagement de la partie Ouest de la Grand Place pour permettre l'accès au parking de la Place Albert 1er depuis la Rue de Mons, tout en limitant les possibilités de transit Rue de Mons - Rue de Bruxelles

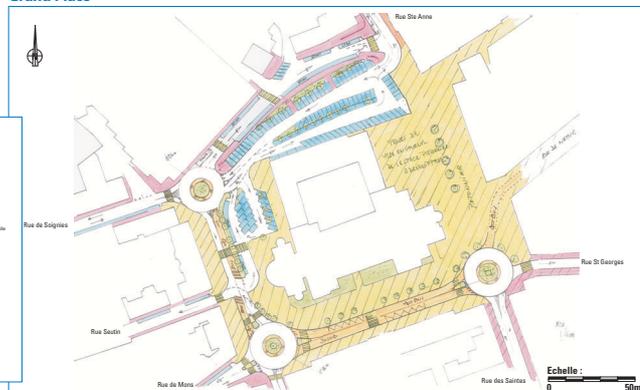
### EFFETS SUR LES CHARGES DE TRAFIC : (À COMPARER AVEC LA PLANCHE 9)



Carrefour Boulevard Fleur de Lys - Rue de Bruxelles



Grand Place



UN CENTRE-VILLE SOULAGÉ DE LA PART DE TRAFIC LA PLUS PÉNALISANTE (LE TRANSIT). UN CENTRE-VILLE LIBÉRÉ, OXYGÉNÉ, EMBELLI, ...BREF , ACCUEILLANT ET CONVIVIAL

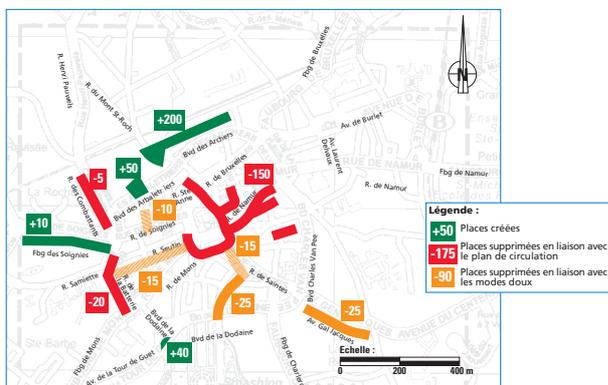
## UN PROBLÈME CHAUD, CHAUD, CHAUD ... À RÉSOUDRE ENSEMBLE...

### LA POLITIQUE DU STATIONNEMENT À METTRE PROGRESSIVEMENT EN OEUVRE POUR LE MOYEN TERME (2012)

#### LES MESURES PROPOSÉES ...

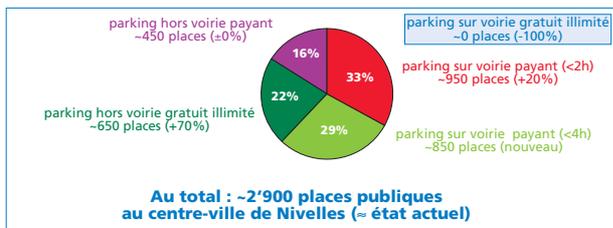
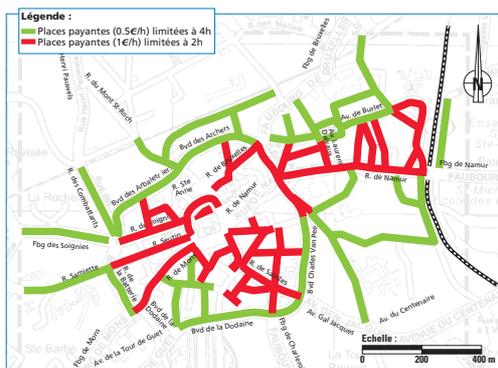
##### OFFRE QUANTITATIVE (nombre de places) :

- ▶ Suppression de places sur voirie, liée à la mise en place du plan de circulation du centre-ville
- ▶ Suppression de places sur voirie, liée à la mise en place d'itinéraires modes doux au centre-ville
- ▶ Création de places hors voirie gratuites illimitées (Dodaine, Sotriamont, St-Roch, Arbalétriers, ...)



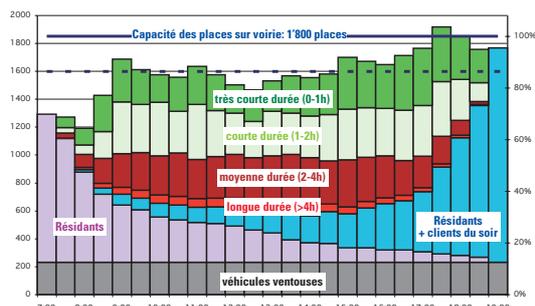
##### OFFRE QUALITATIVE (gestion des places) :

- ▶ Suppression des places gratuites illimitées sur voirie et élargissement des zones payantes (Rue Samiette, Fbg Soignies, Av. Albert et Elisabeth, Boulevards, secteur Gare,...) au centre-ville
- ▶ Création de deux classes de tarification:  
1€/h - maximum 2h dans l'hypercentre  
0.5€/h - maximum 4h en périphérie de l'hypercentre

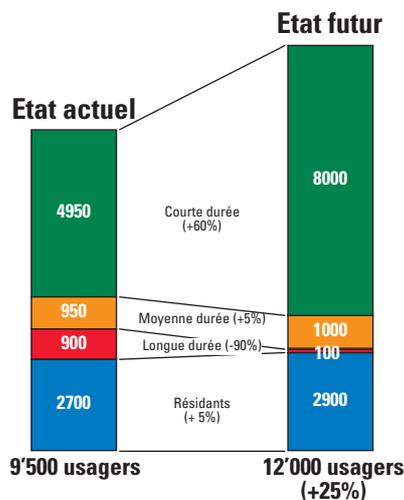


#### ... ET LES EFFETS ATTENDUS

##### QUELS USAGERS ET QUAND ?



##### POTENTIEL D'USAGERS AVEC LA NOUVELLE GESTION DES PLACES



▶ Très forte diminution des usagers de longue durée pour lesquels une alternative est offerte en périphérie du centre-ville avec les P+M (-650 places) et les parkings hors voirie payants (~450 places)

▶ La suppression de places sur voirie au centre-ville est compensée par la modification de la gestion des places restantes (<2h, <4h), qui offre un potentiel important d'accueil d'usagers de courte et moyenne durées

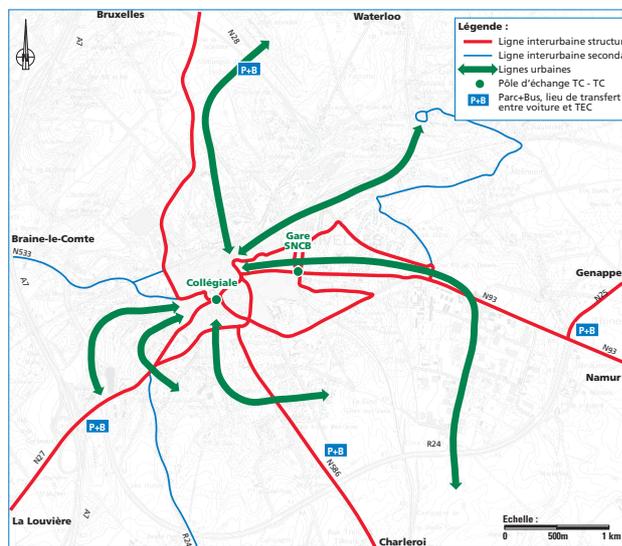
▶ Un abonnement permet aux résidents du centre-ville d'avoir accès aux places payantes sur voirie proches de leur lieu d'habitation

**UNE OPTIMALISATION DE L'USAGE DU STATIONNEMENT SUR VOIRIE PERMETTANT DE SATISFAIRE LES BESOINS DES RESIDANTS ET DES COMMERCANTS...  
... TOUT EN RECUPERANT DE PRECIEUX ESPACES AU CENTRE-VILLE POUR AMELIORER LA QUALITE DES AMENAGEMENTS URBAINS**

## UN ESPRIT COLLECTIF... AUSSI DANS LES TRANSPORTS !

**LES TEC, UN RÔLE ESSENTIEL POUR LES DÉPLACEMENTS DE COURTE ET MOYENNE DISTANCES...**

### STRUCTURE GÉNÉRALE DU RÉSEAU



### Un réseau interurbain structurant :

- ▶ Avec de bonnes fréquences toute la journée (au maximum toutes les 30' aux heures de pointe et toutes les heures en heures creuses)
- ▶ Reliant les principaux pôles voisins avec Nivelles
- ▶ Desservant les principaux pôles générateurs de Nivelles (habitat, scolaires, commerces, ...)
- ▶ Offrant des itinéraires simplifiés pour une meilleure lisibilité

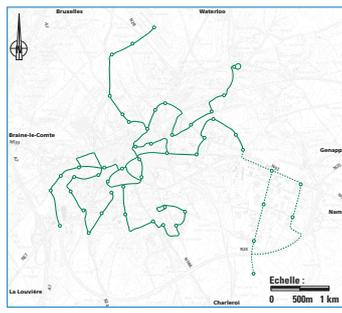
### Un réseau interurbain secondaire :

- ▶ avec au minimum 1 bus/h aux heures de pointe et 1 bus / 2h aux heures creuses
- ▶ reliant les pôles secondaires voisins avec Nivelles
- ▶ desserte des pôles générateurs secondaires de Nivelles (habitat, scolaires, commerces, ...)

### Un réseau urbain :

- ▶ offrant de bonnes fréquences toute la journée (2 bus/h aux heures de pointe et en heures creuses)
- ▶ desservant les principaux pôles générateurs de Nivelles (habitat, scolaires, commerces, ...) non desservis par les réseaux interurbains
- ▶ un réseau en étoile (6 branches) centré sur la Collégiale (correspondances)
- ▶ un matériel roulant adapté au contexte urbain contraint (type midi-bus)

### PROPOSITIONS D'ITINÉRAIRES POUR LE RÉSEAU URBAIN :



#### Les 6 branches :

##### Les branches Est et Nord :

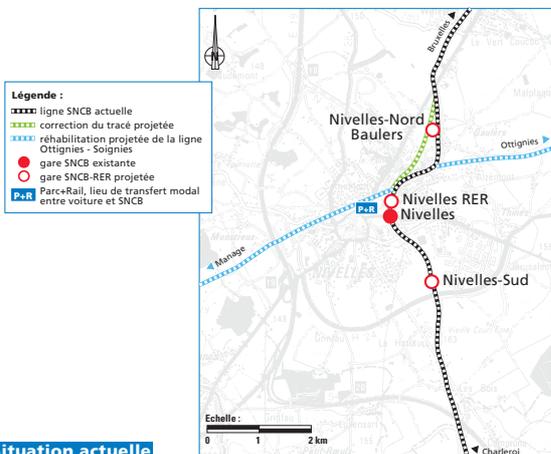
- ▶ Sotriamont - Petit Baulers - Parc d'affaires Nord
- ▶ Wiggins - Gare RER - Maillebotte - Baulers
- ▶ Gare SNCB - Maillebotte - Zoning (aux heures de pointe)

##### Les branches Sud et Ouest :

- ▶ Panier Vert - Shopping
- ▶ Ste-Barbe - Av. du Monde
- ▶ Parc de la Dodaine - Cité des 4 Vents

**... ET L'APPORT INDISPENSABLE DE LA SNCB POUR LES PARCOURS LONGS**

### LES ENJEUX DE LA DESERTE FERROVIAIRE



#### Situation actuelle

- ▶ Une gare SNCB en bordure du centre-ville avec une accessibilité multimodale relativement problématique
- ▶ Des conditions d'accueil en amélioration (réaménagement des parkings et des arrêts bus), mais une capacité limitée pour le P+R (~260 places)

#### Situation à court - moyen terme

- ▶ Amélioration des conditions et des capacités d'accueil des usagers :
  - création de P+R
  - itinéraire modes doux entre le centre-ville et la gare
  - ...

#### Situation à moyen - long terme

- ▶ Nivelles sera rattachée au réseau RER bruxellois
- ▶ Aménagement d'une gare secondaire ?
  - à Baulers en profitant des travaux de correction du tracé ?
  - à proximité du Ring Sud ?
  - en prolongement de la gare actuelle ?
- ▶ Préservation des emprises de la ligne Ottignies - Nivelles en vue de sa possible réhabilitation

### DEUX IMPLANTATIONS ENVISAGÉES DE LA GARE RER

#### Gare RER à Baulers

- ▶ Gare excentrée située au Nord de Nivelles, à proximité de Baulers et du Parc d'affaires Nord, mais ne favorisant pas les échanges avec la ville
- ▶ Bonne accessibilité automobile, grâce notamment au futur prolongement du Ring Nord
- ▶ Variante n'excluant pas pour autant la desserte RER de la gare centrale de Nivelles

- Gare principalement vouée à l'accueil des navetteurs s'y rendant en voiture
- Pôle local potentiel avec la proximité d'habitations et d'emplois (Parc d'affaires Nord)

#### Gare RER à Nivelles centre

- ▶ Gare centrale située en prolongement de la gare SNCB de Nivelles, à proximité de nombreux commerces et habitations et desservie par de nombreuses lignes de bus
- ▶ Accessibilité automobile délicate, même en améliorant les conditions de circulation sous le pont SNCB

- Gare autant vouée à l'accueil des navetteurs s'y rendant en voiture que de la clientèle locale s'y rendant à pied, en bus ou à vélo
- Renforcement du rôle du pôle de la Gare centrale de Nivelles

**LE CHOIX DÉFINITIF DE L'EMPLACEMENT DE LA GARE RER DE NIVELLES ET L'EXAMEN DES POSSIBILITÉS D'AMÉNAGER UN DOUBLEMENT DES VOIES JUSQU'À LA GARE SNCB ACTUELLE DEVRONT FAIRE L'OBJET D'UNE CONCERTATION ENTRE LA SNCB, LA VILLE DE NIVELLES ET LES RIVERAINS CONCERNÉS PAR LE PROJET**

**LA CORRECTION DE LA COURBE DE BAULERS EST INDEPENDANTE DE L'EMPLACEMENT DE LA FUTURE GARE RER DE NIVELLES**

**TEC ET SNCB SONT DES PARTENAIRES DE TOUTE PREMIÈRE IMPORTANCE POUR NOUS AIDER À ATTEINDRE NOS OBJECTIFS, POSONS SUR EUX UN NOUVEAU REGARD !**

## ET POUR LE DESSERT : LES MESURES PROPOSÉES POUR LES MODES DOUX

### PROPOSITION POUR LE RÉSEAU CYCLISTE



#### RÉSEAU CYCLISTE

2 types de réseaux : utilitaire et réseau socio-récréatif complétant le réseau utilitaire

##### 1a) Réseau utilitaire dans le centre de Nivelles

— Un axe principal Est-Ouest reliant la gare au centre-ville et un axe Nord-Sud entre le parc de la Dodaine et les quartiers Nord

— 1b) Réseau utilitaire hors du centre de Nivelles complétant les deux axes susmentionnés et constitué de deux types d'itinéraires

— Itinéraires rapides pour cyclistes quotidiens pour lesquels le facteur "temps" est essentiel, ce qui implique les chemins les plus directs possible

— Itinéraires complémentaires

##### 2) Réseau socio-récréatif

— Itinéraires du réseau socio-récréatif

#### PRIORITÉS DE MISE EN OEUVRE

○ 1) Sécuriser les carrefours et les endroits dangereux

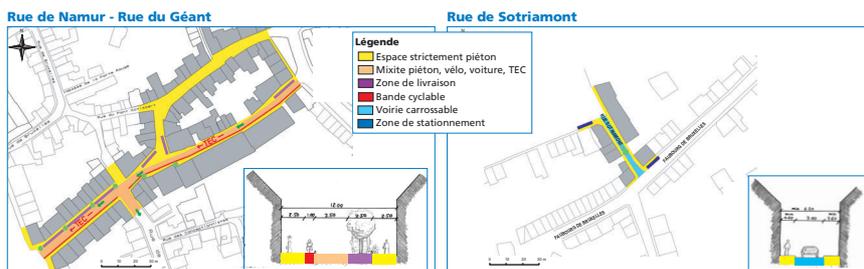
— Réaliser les 2 axes du centre-ville

○ 2) Réseau cycliste reliant les villages et les quartiers périphériques entre eux et au centre de Nivelles dans un rayon de 5 km autour de celui-ci

3) Poursuivre le réseau cycliste vers les communes environnantes, en commençant par les axes ayant le plus grand potentiel

### UNE PLACE PLUS IMPORTANTE, PLUS CONFORTABLE ET PLUS CONVIVIALE POUR LES PIÉTONS ET LES PMR

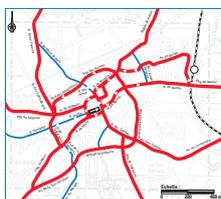
- Trafic "calmé"
- Trottoirs élargis et réaménagés
- Espace public récupéré et embelli
- Meilleure prise en compte aux feux
- Jalonnement
- ...



## DEMANDEZ LE PROGRAMME !

UNE DEMARCHE ADAPTATIVE

#### L'ETAT ACTUEL



**PHASE I  
COURT TERME  
~2002 - 2007**

- Plan de circulation du centre-ville phase I (piétonisation Rue de Namur et Rue du Géant, aménagement de la Grand Place, ...)
- Amélioration des conditions de sécurité et de circulation des points noirs du réseau (Ring, Accès Shopping, Ste-Barbe, ...)
- Hiérarchisation du réseau bus
- Aménagements en faveur des modes doux (Sotriamont, ...)

#### LES ETAPES INTERMÉDIAIRES



**PHASE II  
MOYEN TERME  
~2007 - 2012**

- Mise en place de la politique de stationnement
- Plan de circulation du centre-ville phase II (piétonisation partielle de la Grand Place, ...)
- Aménagements en faveur des modes doux (Namur, Ste-Anne, ...)

#### LE CONCEPT GENERAL



- Prolongement du Ring Nord-Ouest
- Aménagement de la gare RER
- Aménagement d'un P+R à la gare

UN PETIT PEU DE MARCHÉ, MONTER DANS UN BUS PERFORMANT, ALLER A VELO, ... BEAUCOUP LE FONT DÉJÀ ET S'APERÇOIVENT COMBIEN CE CHANGEMENT D'HABITUDE DANS LEUR MOBILITÉ QUOTIDIENNE EST BIEN MODESTE EN COMPARAISON DE L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LEUR VILLE. POURQUOI PAS VOUS ?