

ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE NIVELLES

Synthèse non technique



Adjudicateur : Ville de Nivelles

SPW

Date :

03/11/2021

Titre	Actualisation du plan communal de mobilité de la Ville de Nivelles
Adjudicateur	Ville de Nivelles - SPW
Personne de contact adjudicateur	Mme Heyvaert Mme Gany
Soumissionnaire	Tractebel (Tractebel Engineering S.A.) Avenue Simon Bolivar 34-36 - 1000 Bruxelles T +32 2 773 99 11 - info@tractebel.engie.com
Personne de contact soumissionnaire	Mme Charlotte Engelen + 32 479 55 18 71 – charlotte.engelen@tractebel.engie.com
Date	03/11/2021
Numéro de version	1
Numéro du projet	P.010563

QUALITÉ



HISTORIQUE DU DOCUMENT (la rangée supérieure constitue la version actuelle)

Version	Date	Remarques
1	31/05/2021	Première version de la synthèse non technique du PCM

RESPONSABILITE DOCUMENT

Auteur(s)	Salima Abu Jeriban, Charlotte Engelen	Date 3/11/2021
Vérificateur(s) du document	Salima Abu Jeriban, Charlotte Engelen	Date 3/11/2021

INFORMATION DU FICHIER

Nom du fichier	PCM-Nivelles-Synthèse non technique_FINAL
Dernière sauvegarde	3/11/2021

TABLE DES MATIÈRES

1. Contexte	2
2. Diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale	3
3. Objectifs du PCM	7
3.1 Méthodologie	7
3.2 Objectifs du PCM	8
3.3 Critères d'évaluation et valeurs-cibles	10
4. Plan d'actions	11
4.1 Visions stratégiques	11
4.2 Les réseaux et le schéma intermodal	12
4.3 Volets thématiques	15
4.4 Fiches détails	17

1. CONTEXTE

L'actualisation du PCM est l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité. Cette réflexion s'appuie notamment sur une analyse fine du contexte de Nivelles et par l'intégration des grands projets en cours.

Le précédent PCM de Nivelles a été approuvé à l'unanimité par le Conseil communal en janvier 2003 et nécessite aujourd'hui une actualisation. Depuis plus de 20 ans, la population nivelloise a augmenté (+ 5.001 habitants entre 2001 et 2020). Des projets de logements et immobiliers ont vu le jour, et de nouveaux sont programmés.

En 2021, le plan provincial de Mobilité du Brabant-Wallon nommé « Contrat de Développement Territorial Mobilité », identifiait Nivelles comme l'un des quatre pôles provinciaux, jouant un rôle en tant que centre administratif, commercial et d'équipement ainsi qu'un des points nœuds principaux du réseau Points-nœuds.

L'actualisation du PCM de Nivelles était donc indispensable tant pour accompagner ces changements que pour prendre en compte les changements importants de ces 20 dernières années en termes de mobilité.

L'élaboration de l'étude s'est faite en partenariat avec les membres du Comité d'Accompagnement (CA), composé des instances suivantes :

- Atingo
- CCATM de Nivelles
- Gracq de Nivelles
- INBW
- Infrabel
- Nivelles-Commerces
- Nivelles Entreprises
- Office du tourisme de Nivelles
- OTW
- Police de Nivelles
- Province du Brabant wallon
- SNCB
- SPW
- TEC
- Ville de Nivelles

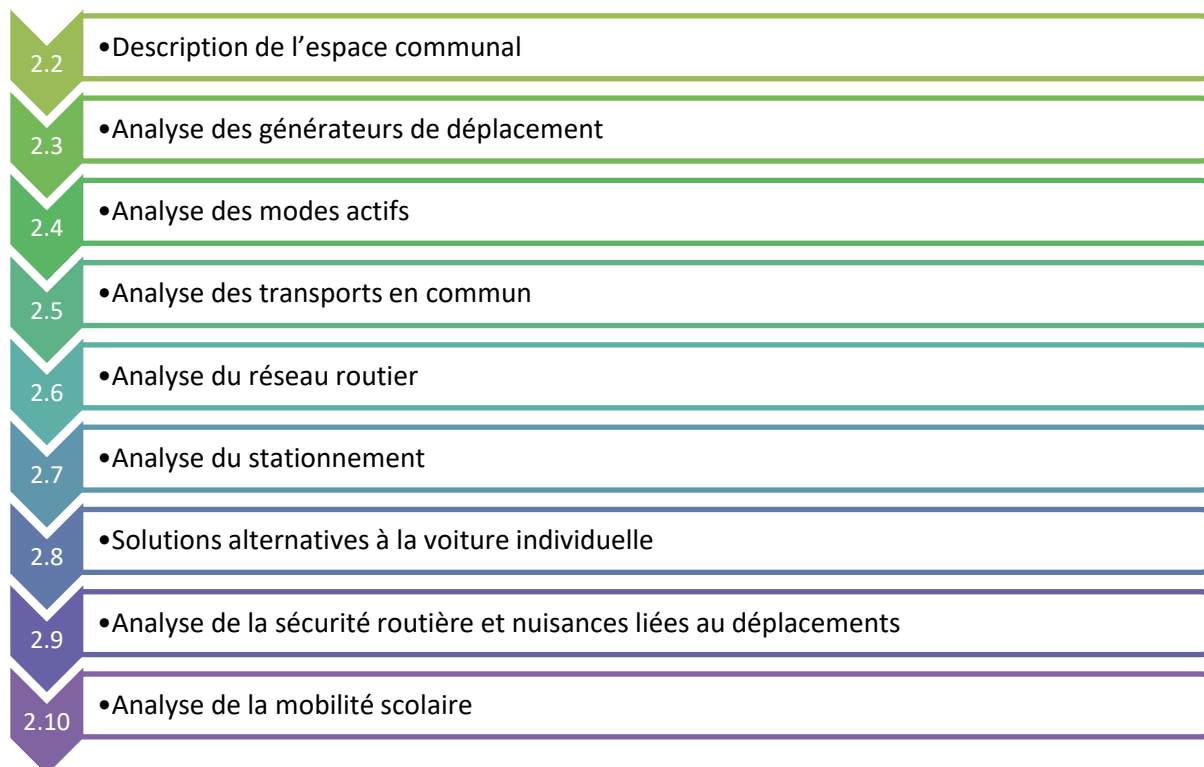
Le Plan Communal de Mobilité s'est déroulé en 3 phases :

- Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic ; approuvé par le CA et le Collège le 22 octobre 2018 et par le Collège du 24 juin 2019 (nouveau collège communal après élections)
- Phase 2 : Définition des objectifs ; approuvé par le CA et le Collège le 22 octobre 2018 et par le Collège du 24 juin 2019 (nouveau collège communal après élections)
- Phase 3 : Plan d'actions ; validé par le CA. Le nouveau collège communal, en séance du 24 juin 2019, a fixé la liste des fiches actions à étudier en phase 3

2. DIAGNOSTIC GLOBAL DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE COMMUNALE

Le diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a pour but d'offrir une vision exhaustive et objective du fonctionnement de la mobilité nivelloise et de s'assurer de l'adéquation de l'offre de mobilité avec les besoins existants et potentiels.

Le diagnostic identifie les incidences en termes d'accessibilité et de mobilité, de qualité du cadre de vie, de sécurité, et d'environnement. Le diagnostic général se compose des thématiques suivantes :



A Nivelles, l'ensemble du centre-ville est accessible en moins de 15 minutes de marche.

Un réseau de points-nœuds et un Ravel constituent déjà l'épine dorsale d'un réseau communal qui reste à définir pour assurer la continuité des cheminements piétons et cyclables dans le centre-ville et entre les villages. La rénovation des espaces publics en centre-ville, dont la Grand Place, fait plus de place aux modes actifs.

Le réseau de transport en commun couvre une grande partie de la population nivelloise. Le groupe TEC améliore au fil des années la qualité des arrêts de bus ainsi que son service de transport. De nouvelles lignes structurantes sont envisagées dans le cadre du plan de redéploiement. Toutefois, celles-ci doivent encore faire l'objet d'un arbitrage au niveau régional pour prioriser les projets.

De nombreuses voiries de Nivelles présentent un profil étroit, notamment en centre-ville. La question du partage de l'espace public est donc particulièrement importante. Dû à une forte densité du bâti et à la structure des voiries, le stationnement en voirie est proche de la saturation, particulièrement en centre-ville. Les parkings de dissuasion sont encore peu présents sur le territoire nivellois.

Des balbutiements de projets, tant privés que publics, commencent à apparaître à Nivelles pour remplacer le tout à la voiture individuelle. Il s'agit de solutions à très grand potentiel de report qu'il faut encourager. Ces solutions comprennent notamment le covoiturage, les voitures partagées et la mutualisation du stationnement.

La Ville de Nivelles comporte de nombreux projets urbanistiques. En prenant l'hypothèse que les infrastructures routières ne sont ni adaptées, ni construites, nous pouvons affirmer que le gabarit des segments de voiries sont adaptés pour les flux générés. Cependant, la capacité des carrefours n'est pas adaptée aux flux générés. Lesquels atteignent des saturations au-delà de 100%.

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les atouts et les dysfonctionnements relatifs aux réseaux de transport de chaque mode et aux enjeux en matière de stationnement, de sécurité routière et de mobilité scolaire. Le diagnostic a été établi en intégrant au mieux les préoccupations des nombreux acteurs consultés dans le cadre de son élaboration.

Enjeux généraux

- Manque de gestion des flux engendrés par les générateurs de déplacements
- Population non répartie de manière homogène
- Heure de pointe matinale très marquée
- Absence d'aménagements cyclables sur quasi toutes les voies pénétrantes régionales

Enjeux pour les modes actifs (piétons et vélos)

- Manque de continuité dans les cheminements piétons et dans les itinéraires cyclables
- Certains sens uniques non SUL
- Absence d'itinéraires cyclables communaux balisés
- Absence d'itinéraires structurants accessibles aux PMR
- Existence de barrières urbaines (chemin de fer, E19) et de déclivités
- Manque de liaison entre les villages et le centre-ville de Nivelles
- Absence d'aménagement sécurisé et d'itinéraire sur les grands axes et dans le zoning Nivelles Sud
- Manque de parking vélo adapté (U inversé) et de parking sécurisé
- Absence de budget dédié (constat datant de 2018 - entre temps, des budgets ont été débloqués, notamment via le plan Wallonie Cyclable et le PST)

Enjeux pour les transports en commun

- Ralentissement à certains carrefours sur la N27
- Desserte en TC de Bornival et Monstreux
- Problèmes de congestion sur les grands axes pénétrants au Centre ainsi que sur l'axe de la chaussée de Namur durant les heures de sorties des entreprises de Nivelles Sud
- Arrêts à encoche de la place Lalieux trop petits pour les bus articulés (constat datant de 2018, entre temps, ces arrêts ont été déplacés)
- Accroissement des perturbations de la circulation des bus liées à la congestion automobile et au stationnement - livraisons en double file (zones localisées)

Enjeux pour la circulation automobile

- Trafic de transit et itinéraires d'évitement présents sur certaines voiries locales et dans les quartiers résidentiels
- Présence de points noirs du point de vue de la sécurité – carrefours dangereux
- Manque d'aménagements physiques pour les zones 30
- Excès de vitesse sur le R24 ainsi que sur la majorité des axes pénétrants
- Centre-ville, principales pénétrantes, voiries aux abords du zoning sud et contournement sud aux abords des ronds-points saturés aux heures de pointe
- Trafic de transit sur les voiries de campagnes et au travers de Baulers et Petit Baulers
- Congestion sur le contournement sud

Enjeux pour les alternatives à la voiture individuelle

- Trop d'utilisation de la voiture individuelle
- Covoiturage peu promu auprès de différents publics-cible (parents, travailleurs)
- Développement de voitures partagées, dans le cadre de charges d'urbanisme (en cours)

Enjeux pour le stationnement

- Itinéraires vers les parkings de dissuasion pas toujours clairement jalonnés
- Manque de parkings de covoiturages aux abords des sorties d'autoroute
- Pression sur le stationnement dans les parkings de dissuasion gratuits
- Parkings désorganisés
- Avenir incertain du parking Saint-Roch (propriété de la SNCB)
- Pas de mutualisation du stationnement

3. OBJECTIFS DU PCM

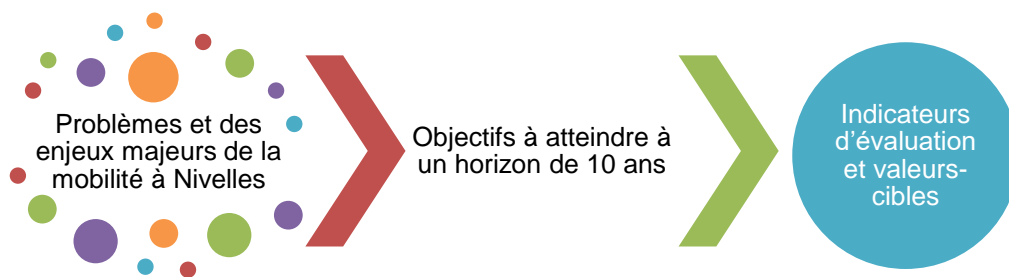
3.1 Méthodologie

Sur base du diagnostic, un ensemble d'objectifs pour le plan communal de mobilité sont sélectionnés, constituant dès lors les options de principe à poursuivre pour la suite de l'étude. Ces objectifs définissent la situation désirée à un horizon de 10 ans. Les moyens pour y parvenir et le planning de réalisation seront traités dans le cadre du plan d'actions.

Les objectifs du plan s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux suivants :

- Renforcer l'**accessibilité** des différentes parties du territoire communal - en particulier celle des lieux fortement fréquentés -, et améliorer la **mobilité** de tous les utilisateurs qui s'y déplacent, y compris les usagers faibles ;
- Améliorer la **sécurité routière** pour tous les utilisateurs des voiries, et en particulier celle des usagers faibles ;
- Améliorer la **qualité de vie** en diminuant les nuisances dues au trafic, en améliorant la qualité et la convivialité des espaces publics et en développant un maillage efficace des cheminements doux ;
- Permettre le **développement harmonieux de la commune**, en conciliant les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité.

La définition des objectifs se réalise en trois temps :



Ces objectifs s'inscrivent systématiquement dans une démarche durable, visant notamment à maîtriser la demande de mobilité, à valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture, à améliorer la sécurité de tous les usagers, ainsi que la qualité du cadre de vie et de l'environnement.

Pour ce faire, la définition des objectifs du PCM se base scrupuleusement sur le principe STOP : c'est-à-dire que pour tout objectif, la priorité sera toujours portée d'abord aux modes actifs, puis aux transports publics, et enfin seulement aux véhicules particuliers. Cette conception garantit une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la ville.

3.2 Objectifs du PCM

Les objectifs du PCM sont les suivants et sont traités dans les fiches générales et détaillées de la phase 3 :

Tous modes confondus	
<i>Accompagner le développement urbain, économique et commercial du territoire nivellois, tout en maîtrisant les impacts de ces développements sur la mobilité</i>	Accompagner le développement des nombreux projets immobiliers ; favoriser l'urbanisation des zones bénéficiant d'une bonne accessibilité, créer les conditions favorables aux développements urbains et économiques via une gestion optimale du stationnement ou des livraisons ; Développer un plan de gestion du centre-ville et notamment un plan de gestion des marchandises, etc.
<i>Renforcer les liens entre les différents pôles de la Ville</i>	Centre-ville, villages, zones d'activités, zones commerciales, etc.
<i>Concevoir un plan de circulation pour tous les modes à l'échelle de la commune</i>	Définir les principes d'organisation du réseau routier ; prendre en compte toutes les catégories d'utilisateurs ; étudier la potentialité de la création d'une zone résidentielle dans tout le quartier Saint-Jacques ; étudier l'opportunité de créer d'autres zones à allure modérée, etc.
<i>Mise en place d'un cadastre de la voirie pour permettre une politique d'entretien via un Plan de Gestion</i>	Mettre en place d'une application de gestion du réseau routier ; définir clairement une politique d'entretien « Plan de Gestion »
<i>Entreprendre un travail d'information, de sensibilisation et d'éducation pour favoriser l'évolution des mentalités</i>	Conscientiser les citoyens sur la nécessité d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme
<i>Réalisation d'un PDE au sein de l'Administration communale</i>	Réduire l'impact sur l'environnement du trafic généré et de diminuer la congestion des routes sur le territoire communal
<i>Amélioration de la sécurité aux abords des écoles et élaboration d'un PDS à l'échelle de la Commune</i>	Augmenter les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'école et rendre les élèves plus autonomes dans leurs déplacements.
Modes actifs	
Piétons et PMR	
<i>Développer le réseau des cheminements piétons</i>	Assurer la continuité en prenant en compte les normes d'accessibilité dans l'aménagement des itinéraires structurants ; assurer une liaison piétonne en toute sécurité entre les quartiers d'habitat et les pôles
Vélo	
<i>Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable régional et provincial (points nœuds) et un réseau cyclable communal structurant</i>	Relier entre elles les différentes fonctions de la commune ; aménager des cheminements sécurisés
<i>Réalisation du cheminement complet Ravel entre Seneffe et Court-Saint-Etienne</i>	Inciter la SNCB à aménager au plus vite la jonction Ravel entre la gare RER et Baulers
<i>Traiter les points noirs relevés via les rapports permanents du Gracq</i>	Informar les autorités des dangers, des préoccupations, et des demandes formulées par les cyclistes
<i>Généraliser les sens uniques limités</i>	La majorité des rues à sens unique est accessible à contresens par les cyclistes
<i>Mettre en place des infrastructures de stationnement pour les vélos</i>	Sécuriser et organiser le stationnement pour les vélos de manière coordonnée avec les itinéraires régionaux et communaux et les pôles de la Ville ; proposer des solutions de stationnement sécurisé pour les riverains
<i>Améliorer la traversée pour les cyclistes des barrières urbaines</i>	Réduire les effets barrières qui traversent la commune ; assurer la continuité des itinéraires cyclables
<i>Généralisation du brevet du cycliste dans les écoles et partenariat avec Pro-vélo pour l'initiation vélo-traffic aux adultes</i>	Mettre en place une politique vélo efficace ; se faire accompagner par des structures telles que Pro-vélo pour former les enfants dans les écoles, les citoyens et les employés des entreprises nivelloises

Transport en commun	
Bus	
Améliorer les liaisons en transport en commun entre les quartiers de la commune et la desserte des quartiers moins bien desservis actuellement	Envisager des liaisons en transports en commun directes entre les quartiers de la commune ou des fréquences plus importantes depuis les lieux de correspondance ; réaliser une analyse des possibilités d'améliorer la desserte
Scolarité en transports en commun pour tous (y compris les enfants handicapés)	Réaliser un diagnostic du transport scolaire sur la commune ; intégrer la problématique des bus scolaires ; prévoir un ramassage d'enfants scolarisés handicapés
Favoriser l'utilisation des transports publics pour rejoindre les pôles de la commune	Localiser les lieux d'activités ; faire répondre au mieux la demande de déplacement ; améliorer l'accessibilité des pôles en transport en commun
Améliorer la vitesse commerciale des véhicules de transport en commun	Etudier les points noirs identifiés dans le diagnostic
Train	
Tirer parti de la Gare de Nivelles, en favorisant l'intermodalité avec le train	L'arrivée du RER, et l'augmentation des fréquences des services doit constituer une aubaine en garantissant des conditions de circulation et de stationnement optimales, et une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport
Circulation automobile	
Assurer la lisibilité de la hiérarchie du réseau routier	Assurer une hiérarchisation cohérente et lisible du réseau routier
Lutter contre le trafic de transit et les nuisances dans les quartiers résidentiels, les voiries de campagne et le centre-ville	Mettre en place une signalisation directionnelle adaptée permettant d'orienter les automobilistes et livreurs vers les pôles par les voies du réseau primaire et d'éviter le trafic de transit ; éviter le transit des camions qui sortent à Nivelles Nord pour rejoindre le zoning Sud, et qui transitent par les quartiers résidentiels
Pacifier la circulation automobile	Pacifier le trafic sur le R24, les axes pénétrants et dans les quartiers résidentiels
Etudier l'opportunité de créer une zone 30 sur tout le territoire et augmenter la visibilité des zones 30	Adapter les aménagements en voirie pour faire respecter les limitations de vitesse ; réaliser des contrôles réguliers
Fluidification du trafic sur principales pénétrantes, voiries aux abords du zoning sud et contournement sud	Analyser des solutions infrastructurelles et organisationnelles pour fluidifier le trafic sur certaines voiries essentielles
Alternatives à la voiture individuelle	
Promouvoir les voitures partagées	Faire connaître de manière récurrente aux habitants ; continuer les initiatives déjà en cours par la Ville
Développer des alternatives à la voiture individuelle	Tirer parti du développement des modes partagés, et des possibilités offertes par les nouvelles technologies ; se positionner et communiquer
Promouvoir le covoiturage auprès de différents publics-cible (parents, travailleurs)	Plateforme de covoiturage mise en place à promouvoir et places de stationnement privilégiées à créer
Alternatives à la voiture individuelle	
Améliorer l'accessibilité des principaux arrêts de transports en commun pour les modes actifs et PMR	Assurer la pérennité et la sécurité des infrastructures pour les vélos aux principaux arrêts de transport en commun ; ainsi qu'entre les écoles et les autres pôles fortement fréquentés ; adapter les arrêts mal conçus
Stationnement	
Développer les parkings de covoiturage aux abords des autoroutes	Créer des parkings de covoiturage aux abords des sorties d'autoroutes pour éviter le stationnement sauvage
Augmenter la visibilité des parkings de dissuasion	Augmenter la visibilité des parkings de dissuasion en les balisant depuis les grands axes ; téléjalonner les parkings en affichant le nombre de places disponibles ; analyser le futur du parking Saint-Roch ou trouver des alternatives si ce dernier venait à disparaître

Faire respecter les interdictions de stationnement	Faire respecter l'interdiction de stationnement au droit des arrêts d'autobus, aux carrefours, sur les passages pour piétons et sur les emplacements réservés aux PMR ; mettre en place des mesures de contrôle
Analyser les possibilités de mutualisation du stationnement	La mutualisation du stationnement concerne le partage d'emplacements entre plusieurs catégories d'usagers qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou de la semaine.

3.3 Critères d'évaluation et valeurs-cibles

Le choix des indicateurs est guidé par :

- Leur pertinence vis-à-vis de l'objectif défini ;
- Leur fiabilité ;
- Leur simplicité de mise en œuvre au regard des informations actuellement disponibles, et si possible déjà utilisés au cours du diagnostic (Phase 1) ;
- Leur faculté à être facilement actualisés, afin de pérenniser l'objectif défini et son évaluation tout au long de la mise en œuvre du PCM ;
- Leur facilité de compréhension et d'appropriation par un large public.

Pour chaque objectif la valeur cible à atteindre à un horizon de 10 ans. Ces valeurs-cibles définissent le niveau d'ambition du PCM et ont été arrêtées par la Ville de Nivelles et sont détaillées dans le rapport de la phase 2.

Du côté régional, « le Gouvernement wallon a approuvé en 2017 la « Vision FAST – mobilité 2030 ». Ce plan Vision FAST (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal) a pour but de réduire l'encombrement sur les routes wallonnes. Il vise à combiner, pour chaque déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité avec un objectif ambitieux visant à réduire de manière drastique les déplacements en voiture. (...) Dans cet esprit, d'ici 2030, le plan prévoit de promouvoir et faciliter l'usage du vélo, du bus et du train. Quant à la voiture, l'objectif poursuivi est l'accroissement du taux de remplissage. Aujourd'hui, 3 trajets sur 4 se font avec une seule personne par voiture. Réduire cette proportion peut mettre fin aux encombrements. » (source : FAST : vision de la mobilité wallonne d'ici 2030, 8 novembre, 2017, Ministre Carlo Di Antonio)

4. PLAN D' ACTIONS

4.1 Visions stratégiques

4.1.1 Vision wallonne

Depuis 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030 qui fixe des objectifs pour la transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Le 9 mai 2019, la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM), a été à son tour adoptée par le Gouvernement. Elle définit comment les objectifs de la Vision FAST vont être atteints.

Selon le plan FAST, en Wallonie, la dispersion des fonctions (habitat, emploi, enseignement et loisirs) induit une demande telle de mobilité et de flexibilité que la plupart des déplacements personnels se fait en voiture. Étant donné cette dispersion des fonctions sur le territoire, les services publics de transport doivent opérer des choix stratégiques ciblés sur tel(s) axe(s) ou pôle(s) de transport. En deçà d'un certain seuil de fréquentation, les transports en commun deviennent coûteux économiquement et environnementalement parlant. En complément du réseau structurant, des solutions doivent être prévues pour permettre à la population des villages non desservis par le réseau structurant de rejoindre ce dernier (liaisons cyclables et piétonnes, offre taxis...).

Parmi les nouveautés à prendre en compte : les mobipôles, mobipoints, micromobilité, voitures partagées, covoiturage, réseau structurant transport en commun ...

La multimodalité repose sur la complémentarité de solutions multiples qui doivent nécessairement converger en certains lieux d'échange modaux. Ces lieux peuvent également accueillir des fonctions et équipements. Le plan FAST différencie les lieux d'échange modaux en 'mobipôles', en milieu interurbain et rural, et 'mobipoints', en milieu urbain. Selon la définition de la vision FAST, les mobipôles sont des 'hubs' où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Ils sont les points de connexion sur le réseau structurant. Les mobipoints permettent quant à eux de connecter les agglomérations urbaines. Dans un contexte plus urbain, la non-possession d'un véhicule est plus réaliste. Ces mobipoints doivent contribuer à la transition vers la voiture partagée et les déplacements doux. Ils possèdent idéalement une station de voiture partagée, une offre de mobilité douce ainsi qu'une offre de transport en commun structurante.

4.1.2 Vision communale

La vision stratégique de la Ville de Nivelles se traduit premièrement par la Déclaration de Politique Communale présentée par le Collège communal, qui couvre toute la période de la législature et présente les principaux projets que le Collège communal souhaite mener. Pour la période 2019-2024, 3 axes d'action nivellois reprennent le thème de la mobilité :

- Axe 3 – Nivelles, ville en développement durable
- Axe 4 – Nivelles, ville intelligente (Smart city)
- Axe 6 – Services à la population

Les objectifs cités dans la déclaration de politique communale (DPC) sont de favoriser d'autres manières de se déplacer et d'encourager le vélo.

Deuxième, la vision stratégique se traduit à travers le programme stratégique transversal), véritable outil à la fois de gouvernance et de transparence de l'action publique réalisé sur base de la DPC et d'un état des lieux documenté comprend 130 fiches-actions. Du point de vue de la mobilité, la Ville de Nivelles, au travers de son PST ambitionne d'être une ville qui favorise d'autres manières de se déplacer, en mettant l'accent sur les modes actifs, notamment.

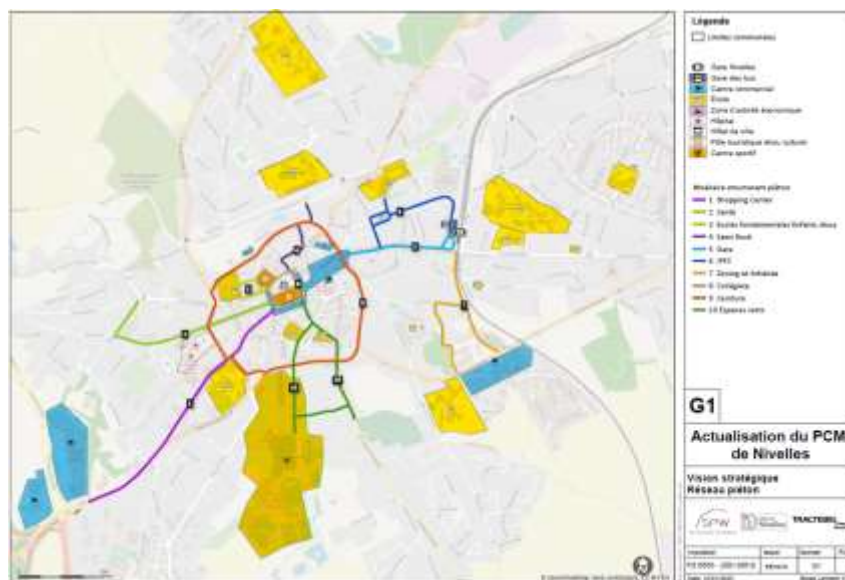
4.2 Les réseaux et le schéma intermodal

Le réseau intermodal permet d'opérationnaliser les objectifs du PCM pour chaque type de réseau de transport à un horizon de 10 ans. Les différents réseaux de transports sont analysés au regard de chaque objectif précédemment défini, et de façon intégrée afin de garantir l'intermodalité et la cohérence de toutes les actions entre elles, en articulation avec le développement territorial prévu. Cette réflexion comprend différents volets.

4.2.1 Piétons et Personnes à mobilité réduite

Cette analyse se base sur l'identification et l'analyse des principaux pôles générateurs de déplacement afin de définir un réseau de liaisons piétonnes structurantes et accessibles aux personnes à mobilité réduite. La continuité, l'accessibilité, la visibilité, la lisibilité et la qualité des cheminements sont toujours recherchées.

Une carte du réseau piéton structurant a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.



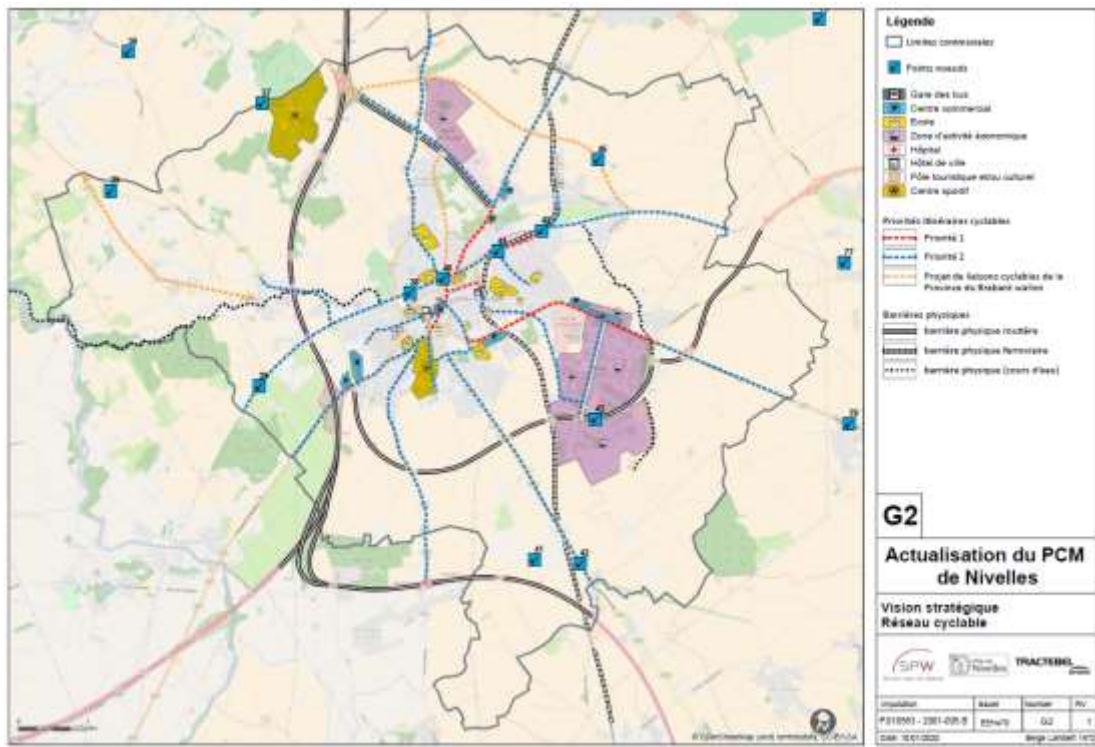
4.2.2 Réseau cyclable

Le volet cyclable s'attache à proposer l'établissement d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire communal sur base de la réflexion entamée par le Gracq Nivelles.

Tout au long de la réflexion concernant le réseau cyclable, l'attention a été portée :

- À la sécurisation des aménagements cyclables, qui constitue un élément clé des actions à entreprendre, car participant activement à la conversion des utilisateurs vers ce mode.
- Au stationnement vélo ;
- À l'usage du vélo en intermodalité avec d'autres modes de transport ;

Une carte du réseau cyclable, en ce compris le stationnement vélo, a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.



4.2.3 Transports en commun

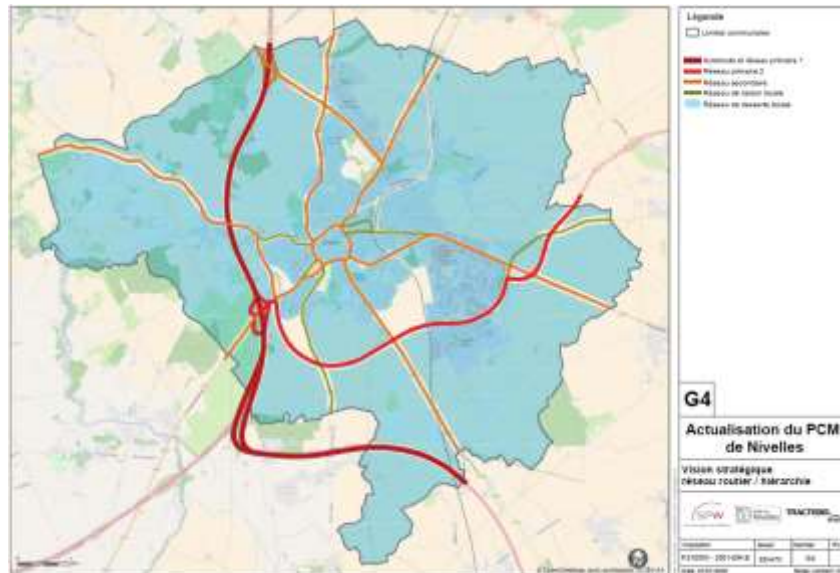
Le volet transports en commun formule un ensemble de propositions visant à rendre l'usage des transports en commun plus attractif, par une bonne adéquation entre l'offre et la demande. Il est particulièrement attentif au développement territorial de Nivelles en intégrant tous les projets ou développements en cours susceptibles de générer de nouveaux flux en origine et en destination.

Une carte du réseau de transports publics tous modes confondus avec détail de l'offre, qualité de service et représentation des pôles d'échanges a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.

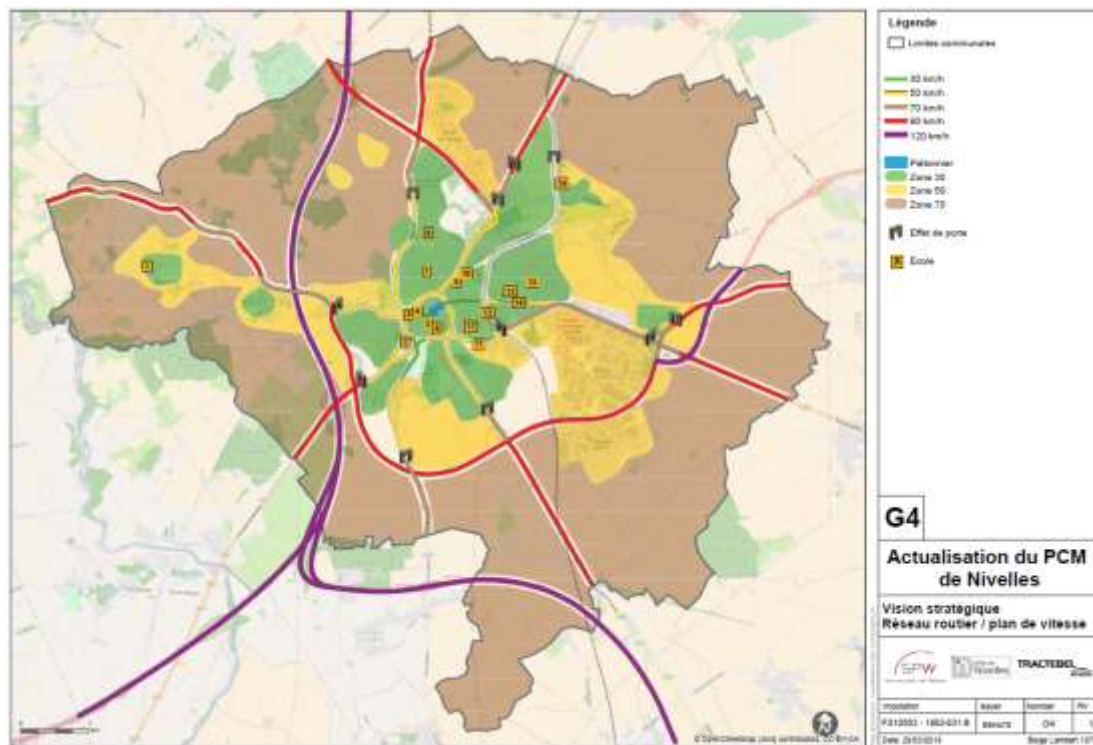


4.2.4 Réseau routier

Le volet routier élabore un plan de hiérarchisation des voiries cohérent avec les développements urbains prévus, la vision des Communes voisines et de la Région wallonne. A cet effet, une carte de la hiérarchie et du calibrage moyen du réseau routier a été produite. Les cartes et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.



Ce volet envisage également des mesures afin que cette hiérarchisation soit clairement ressentie par les usagers, notamment en termes de signalisation et de balisage ; et d'aménagements ou de limitations de vitesses, en cohérence avec les différents guides et vade-mecum existants. Une carte des limitations de vitesse à appliquer a également été produite.



Le but recherché est une optimisation globale du fonctionnement du réseau routier, en canalisant au maximum le trafic de transit sur des axes évitant le centre-ville.

4.3 Volets thématiques

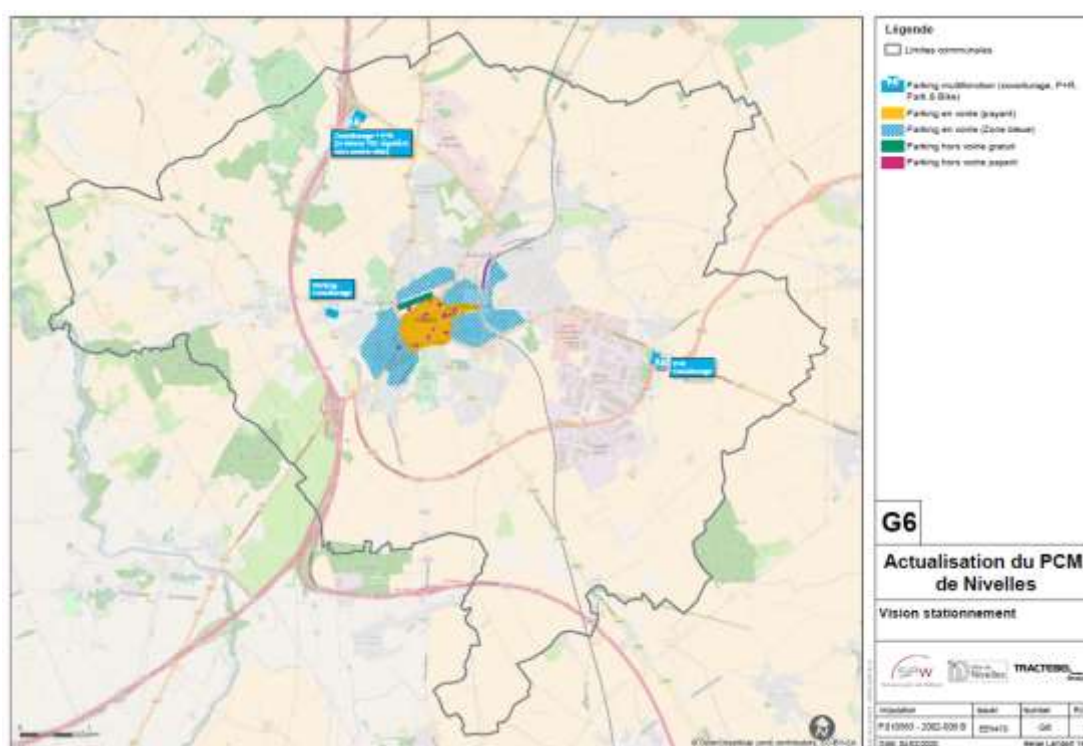
Certaines thématiques spécifiques ont fait l'objet d'une réflexion dédiée. Les différents volets thématiques qui ont été étudiés au sein du PCM de Nivelles sont repris ci-dessous.

4.3.1 Stationnement

Au cours de cette réflexion, l'attention a été portée sur:

- le stationnement en intermodalité avec le train ;
- le stationnement de dépôt et des reprises autour des établissements scolaires ;
- le stationnement des véhicules partagés (ex. : création de parkings de covoiturage) ;
- le stationnement des personnes à mobilité réduite.

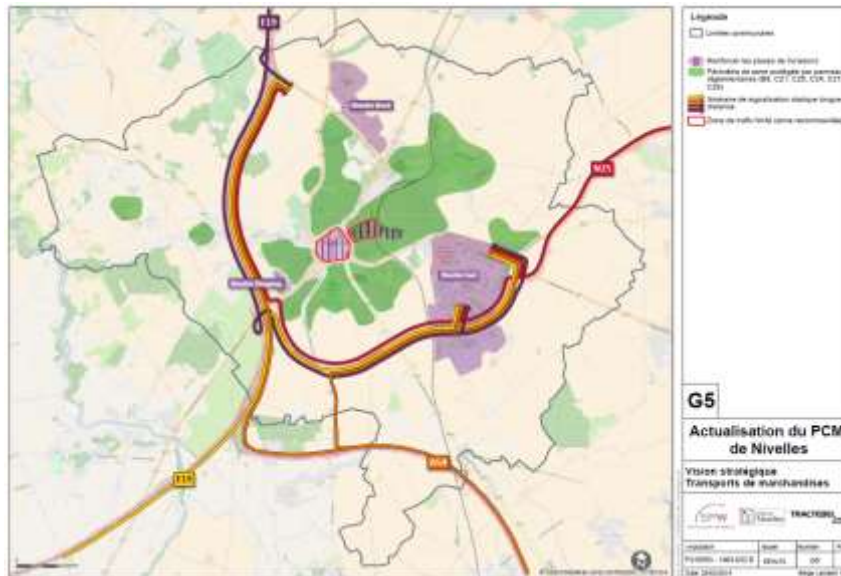
Une carte de l'organisation du stationnement public sur voirie et hors voirie a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.



4.3.2 Transport de marchandises par la route

Le volet transport de marchandises par la route définit des lignes directrices pour l'organisation du transport de marchandises en ville :

- Du point de vue des itinéraires à privilégier pour le transport de marchandises, en distinguant les différentes fonctions (transit de poids-lourds, actuellement constaté en centre-ville, et qu'il s'agira de limiter ; desserte des zones d'activités économiques ; livraisons...). Une carte représentant le transport de marchandises (itinéraires conseillés pour poids-lourds, y compris les itinéraires pour transports exceptionnels) a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.
- Du point de vue de l'organisation du transport de marchandises, et principalement des livraisons (normes urbanistiques, aménagement optimal des aires de livraison, horaires et restriction d'accès...).



4.3.3 Mobilité scolaire

L'aménagement des abords des établissements scolaires, prioritairement dans l'intra-muros et en proche périphérie du centre-ville a été analysé, afin de résoudre les dysfonctionnements constatés au cours du diagnostic.

En particulier, l'attention est portée sur :

- L'identification des cheminements dont il faut améliorer la lisibilité et le confort (y compris l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)
- Le stationnement optimal des différents modes de transport (y compris des vélos, bus scolaires, et de dépose et reprise de passagers – type « kiss and ride »).

Pour ce volet, un travail important sur la proposition de mesures non-infrastructurelles a été par ailleurs élaboré : suggestion d'actions de sensibilisation ciblées, valorisation des initiatives déjà mises en place...

4.3.4 Amélioration de la qualité de vie dans les centres

Le volet amélioration de la qualité de vie dans les centres s'attache à pacifier la circulation automobile afin d'améliorer la sécurité et le bien-être sur le territoire communal. Ce volet vise à favoriser le partage et la convivialité de l'espace public.

4.3.5 Nouveaux services de mobilité

Le volet "nouveaux services de mobilité" propose l'implémentation de nouvelles solutions concrètes pour améliorer la mobilité à Nivelles et réduire la dépendance à l'automobile individuelle pour les déplacements à, vers et depuis la Ville. Ces nouvelles solutions incluent des services partagés ou innovants (carsharing, covoiturage, voitures électriques, vélos électriques, vélos partagés, transport à la demande, transport social optimisé, rangs à pied ou à vélo vers les écoles...), en fonction de la pertinence de ces projets au vu du contexte local.

4.3.6 Développement territorial et urbanisme

Le volet développement territorial et urbanisme vise à intégrer les projets urbains en cours ou prévus à Nivelles au plan d'actions du PCM. Ainsi, tous les impacts de ces projets du point de vue de la mobilité

pourront être maîtrisés. Conformément aux orientations définies par le plan provincial de mobilité du Brabant wallon, il s'agira de mieux articuler le développement territorial autour des systèmes de transport.

4.4 Fiches détails

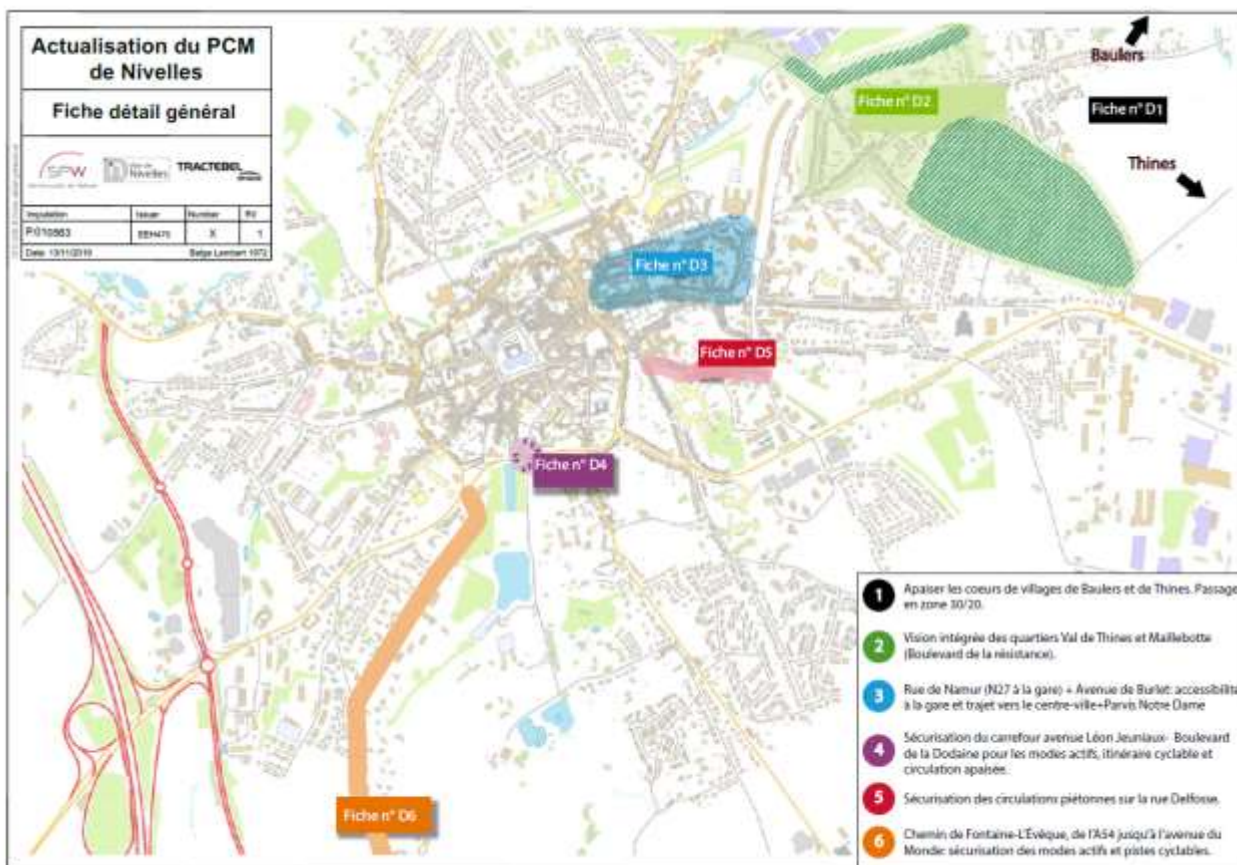
Une fois les actions définies pour les différents modes de transport (les réseaux et le schéma intermodal et les volets thématiques), il s'agit de les programmer afin d'offrir un cadre de mise en œuvre cohérent et opérationnel.

Une série de **mesures à haut impact** réparties entre les différents modes de transport a été définie. Certaines mesures sont transversales et concernent différents modes de transport simultanément.

Pour chacune de ces mesures à haut impact, un certain nombre d'actions spécifiques, regroupées sous la forme de fiches détails a été défini.

Les six fiches détails suivantes ont été réalisées. Les cartes et les fiches complètes se trouvent dans le rapport de la phase 3 :

- D1 : Apaiser les cœurs de villages de Baulers et de Thines
- D2 : Vision intégrée des quartiers Val de Thines et Maillebotte (Boulevard de la Résistance)
- D3 : Rue de Namur (N27 à la gare) + Avenue de Burllet : accessibilité à la gare et trajet vers le centre-ville + Parvis Notre Dame
- D4 : Sécurisation du carrefour avenue Léon Jeuniaux – Boulevard de la Dodaine pour les modes actifs, itinéraire cyclable et circulation apaisée
- D5 : Sécurisation des circulations piétonnes sur la rue Delfosse
- D6 : Chemin de Fontaine-L'Evêque, de l'A54 jusqu'à l'avenue du Monde : sécurisation des modes actifs



5. CONCLUSION

Le Plan Communal de Mobilité est un outil de planification de la mobilité à l'échelle d'une commune qui se base sur la concertation des acteurs locaux (citoyens, commerçants, etc.) et sur la prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements (personnes à mobilité réduite, piétons, deux roues, transports collectifs, transports individuels, etc.).

Il a été élaboré en trois phases.



Les objectifs du PCM sont de :

- Renforcer l'accessibilité des différentes parties du territoire communal - en particulier celle des lieux fortement fréquentés -, et améliorer la mobilité de tous les utilisateurs qui s'y déplacent, y compris les usagers faibles ;
- Améliorer la sécurité routière pour tous les utilisateurs des voiries, et en particulier celle des usagers faibles ;
- Améliorer la qualité de vie en diminuant les nuisances dues au trafic, en améliorant la qualité et la convivialité des espaces publics et en développant un maillage efficace des cheminements doux ;
- Permettre le développement harmonieux de la commune, en conciliant les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité.

L'actualisation du PCM a été l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité. Cette réflexion s'est notamment appuyée sur une analyse fine du contexte de Nivelles et par l'intégration des grands projets en cours.

Le Collège Communal invite la population à participer à l'enquête publique de l'actualisation du Plan Communal de Mobilité de Nivelles qui se déroulera du 10 juin au 10 juillet 2021.