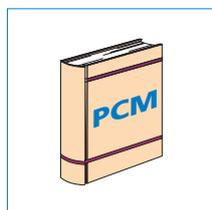


SOMMAIRE

Figure



Le contexte du PCM

1



Le diagnostic

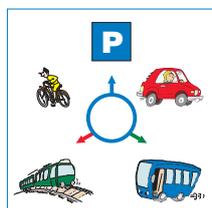
2

3



Les objectifs et les contraintes

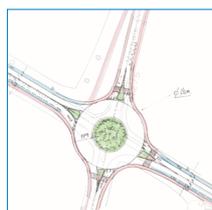
4



Le concept multimodal

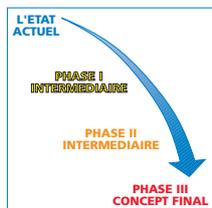
5

6



Les actions détaillées

7



La mise en oeuvre

8

Ce rapport de synthèse reprend les principaux éléments de l'étude du Plan communal de mobilité - PCM de Villers-la-Ville. 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 / Septembre 2001
- Phase III: Plan de déplacements / Rapport technique N°3 / Mars 2002



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE VILLERS-LA-VILLE

RAPPORT DE SYNTHÈSE

SEPTEMBRE 2002

INTRODUCTION

Les problèmes de déplacements à Villers-la-Ville 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 Bourgmestre 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, Villers-la-Ville 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 87'886 € TVAC, dont 78% à charge de la Région wallonne (68'589 € TVAC) et 22% à charge de la Commune de Villers-la-Ville (19'297 € TVAC).

Le 15 février 2001 l'étude a officiellement démarré et est arrivée à son terme en mai 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 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 communication :

- ciblée, par associations et acteurs de la vie locale :
 - des habitants
 - des commerçants
 - des représentants d'écoles
- large, auprès de la population
 - à l'issue des phases 1 et 2, puis de la phase 3

Etabli 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.

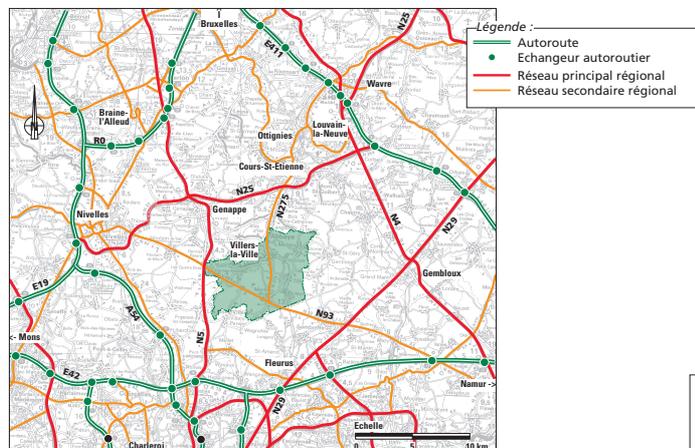
En s'inscrivant dans la logique du PCM, la commune s'est engagée aussi dans une certaine transparence par rapport à la démarche suivie et aux choix effectués. Tout au long de l'étude, des réunions citoyennes, une consultation publique et une enquête publique ont été organisées. Il s'agit d'un volet essentiel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

LE CONTEXTE GÉNÉRAL

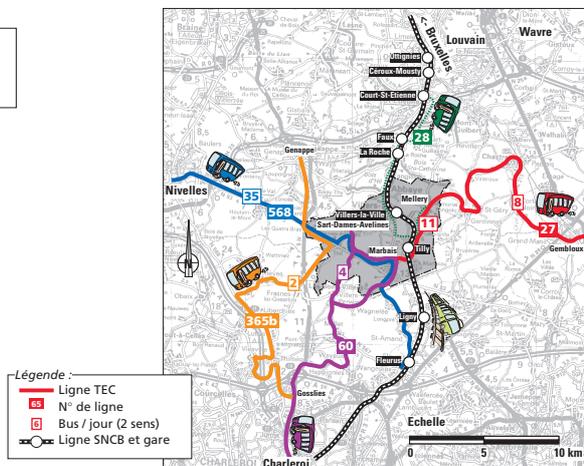
LIAISONS DE VILLERS-LA-VILLE AVEC LA RÉGION

LE RÉSEAU ROUTIER



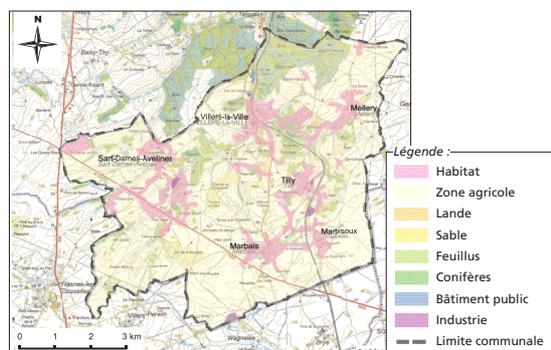
- Un réseau autoroutier dense (E411, E42, E19, R0, A54) et des nationales importantes (N5, N25, N4) protégeant bien Villers-la-Ville du grand transit et offrant des liaisons de qualité vers les principaux pôles régionaux voisins
- Une commune traversée par deux axes régionaux secondaires :
 - la N93 en Est-Ouest (Namur - Nivelles)
 - la N275 en Nord-Sud

LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS



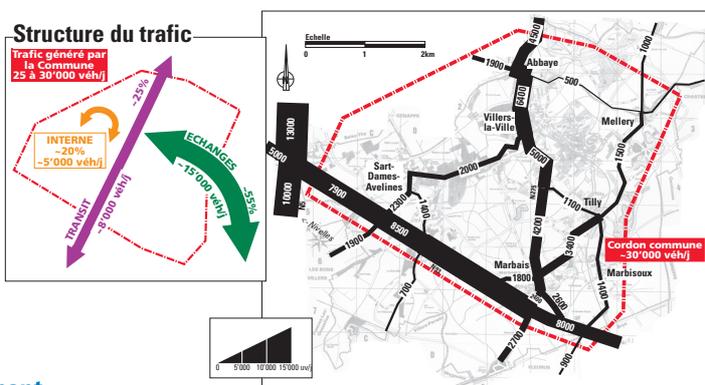
- Une offre TEC très faible, aussi bien en interne qu'en échange, hormis la liaison avec Nivelles, mais qui ne dessert que Marbais et Sart-Dames-Avelines
- Une offre TEC adaptée principalement aux besoins des usagers scolaires
- Une bonne offre SNCB avec un horaire cadencé, mais des correspondances pas toujours assurées aux gares de Charleroi et Ottignies, rendant le rail peu attractif pour les navetteurs

ASPECT SOCIO-ÉCONOMIQUE



- Une commune à caractère agricole encore dominant composée de 6 villages
 - ~ 9'000 habitants
 - ~ 1'500 emplois
 - ~ 950 scolaires
- Un site touristique d'importance, le site des ruines de l'Abbaye de Villers-la-Ville
- Absence de commerces de proximité et dispersion des services générant de nombreux déplacements locaux

CHARGES DE TRAFIC 2001



- Un faible trafic en traversée des villages (2 à 6'500 véh/j)
- Un faible transit Nord-Sud (~2'000 véh/j) représentant moins de ~25% du trafic traversant l'Abbaye
- La N93 est tout particulièrement dangereuse, avec des carrefours peu sécurisés et un mélange d'usagers: voitures aux vitesses élevées, trafic agricole lent, trafic PL, 2-roues, ...

QUELQUES ASPECTS PARTICULIERS



• Un sentiment d'insécurité



• Des abords d'école peu adaptés (et des parents peu disciplinés...)

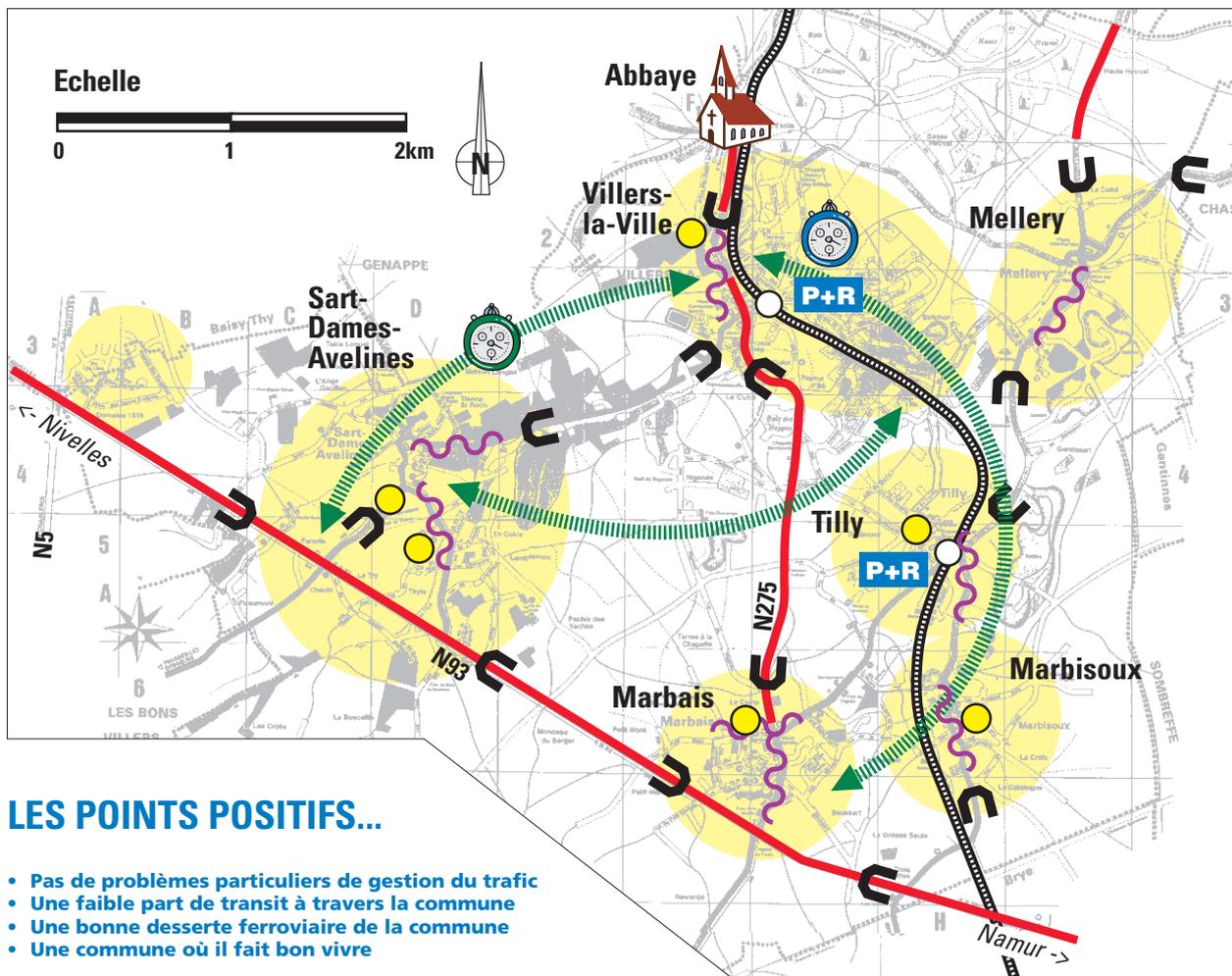


• Peu de problèmes de stationnement (excepté lors d'événements à l'Abbaye)



• Des conditions parfois précaires pour les usagers des transports publics

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DÉPLACEMENTS



LES POINTS POSITIFS...

- Pas de problèmes particuliers de gestion du trafic
- Une faible part de transit à travers la commune
- Une bonne desserte ferroviaire de la commune
- Une commune où il fait bon vivre



... ET LES POINTS NÉGATIFS



LE TRAFIC

- Un réseau routier principal peu sécurisant
- Des problèmes de vitesse en traversée de localité



LES TEC

- Un manque de liaisons internes en bus
- Des horaires peu adaptés



LA SNCB

- Un manque d'intermodalité aux gares SNCB (parkings pour navetteurs)
- Des fréquences cadencées, mais des correspondances pas toujours assurées



LES MODES DOUX

- Des conditions de déplacements peu favorables aux modes doux dans les villages
- Des aménagements d'accès aux écoles peu sécurisés
- Un manque d'aménagements adéquats pour les personnes à mobilité réduite



L'ESPACE PUBLIC

- Un site historique fortement perturbé par la circulation
- Des portes d'agglomération peu marquées