

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Développer des zones apaisées au sein des villages</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>4.2 Spécialiser le réseau routier</p> <p>5.1.b. Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter à respecter le régime de vitesse</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Offrir des conditions de déplacement plus confortables et plus conviviales pour les piétons en développant des zones apaisées à des endroits qui s'y prêtent</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Cœurs de villages et voies de desserte locale</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>Le budget de mise en œuvre d'une zone apaisée dépend très fortement de son type (zone 30 ou résidentielle/rencontre) et de l'aménagement à réaliser</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsidés Service Public de Wallonie
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action à mettre en œuvre progressivement</p>	

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

Description concrète de l'action

Préambule

La Commune développera des zones dites apaisées sur le territoire communal (zone 30, zone de rencontre, zone résidentielle, zone piétonne), en particulier dans les cœurs de villages. De telles zones pourraient également être développées dans les quartiers résidentiels.

Elle veillera en outre, lors de toute demande de permis d'urbanisation, de permis d'urbanisme de construction groupée, ou de toute autre demande de permis qui porterait sur la création d'une nouvelle voirie de desserte locale, à imposer que celle-ci soit aménagée en zone 30, voire en zone résidentielle (ou de rencontre).



Zones apaisées en cœur de village et dans les quartiers résidentiels

La Commune envisagera le développement de zones apaisées dans les cœurs de villages et dans les quartiers résidentiels.

En premier lieu, une vaste zone 30 pourrait voir le jour dans le centre du village de Villers. Celle-ci engloberait les abords de l'école sur la N275, la zone commerciale sur cette dernière et la partie orientale de la rue de Sart (elle démarrerait au niveau de l'église Notre Dame de la Visitation, ce qui contribuerait à mettre en valeur l'espace vert autour de cette dernière ; cfr esquisse ci-dessous).

Les autres cœurs de village sont également particulièrement propices à la mise en place de telles zones 30, notamment Sart-Dames-Avelines, Mellery, et Tilly.

Les débuts et fins des zones apaisées qui seront développées devront être clairement identifiés et identifiables, à la fois par le placement de la signalétique adéquate, et également par l'aménagement des lieux.

Tant en matière de signalisation que d'aménagement, il sera utilement fait référence à la Sécurothèque :

- [La zone 30 | SECUROTHEQUE DE WALLONIE](#)
- [La zone de rencontre / SECUROTHEQUE DE WALLONIE](#)

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées



1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.b. Poursuivre la mise en place d'un réseau piéton structurant au sein des villages

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Créer et rendre les espaces de circulation confortables pour les piétons</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>3.2. Rendre les points d'arrêts confortables, accessibles (et sécurisés) 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école 7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Améliorer (et sécuriser) les conditions de déplacement des piétons</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie (, OTW, Atingo)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Villages</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€€€ (> 100.000 €)</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u></p> <p>Priorité 1 – action à court-moyen terme (< 5 ans) : tronçons de priorité 1 Priorité 2 – action à long terme (> 5 ans) : tronçons de priorité 2 Priorité 3 – action à plus long terme : ensemble des voiries</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Subsidés Service Public de Wallonie - Service Public de Wallonie

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.b. Poursuivre la mise en place d'un réseau piéton structurant au sein des villages

Description concrète de l'action

Préambule

La Commune et la Région, chacune sur les voiries qui les concernent, rendront les espaces et itinéraires de circulation des piétons confortables et de qualité. Sauf cas exceptionnel, les espaces de circulation des piétons auront une largeur de minimum 1,5m, voire davantage dans les zones spécialement fréquentées par les piétons (axes commerçants, abords des principaux établissements publics, etc.). Ces cheminements piétons seront physiquement séparés de la circulation automobile aux endroits où la vitesse de circulation maximale autorisée ≥ 30 km/h.

Les revêtements des cheminements piétons seront de qualité. Les gestionnaires de voiries veilleront à assurer, autant que possible, la planéité des trottoirs, ainsi qu'à répondre aux critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite décrits plus en détail à la fiche 7.1. Les traversées devront également être rendues confortables pour les piétons. La création de trottoirs traversant est à envisager, en particulier le long des axes piétons structurants.

Ordre de priorité

De manière générale, les axes structurants des différents villages sont déjà équipés de trottoirs de qualité sur au moins un des deux côtés de la voirie. Certains tronçons sont cependant encore dépourvus de trottoir (ou de trottoir de qualité) des deux côtés de la chaussée. Il s'agira d'équiper progressivement ces tronçons de trottoirs de qualité.

Parmi ceux-ci, il conviendra d'aménager en priorité ceux qui desservent des pôles de déplacements ou des arrêts de bus. Ces tronçons sont en effet plus susceptibles d'accueillir des flux plus importants de piétons quotidiennement. Les 5 tronçons identifiés comme tels sont repris en « priorité 1 » sur la carte ci-dessous.

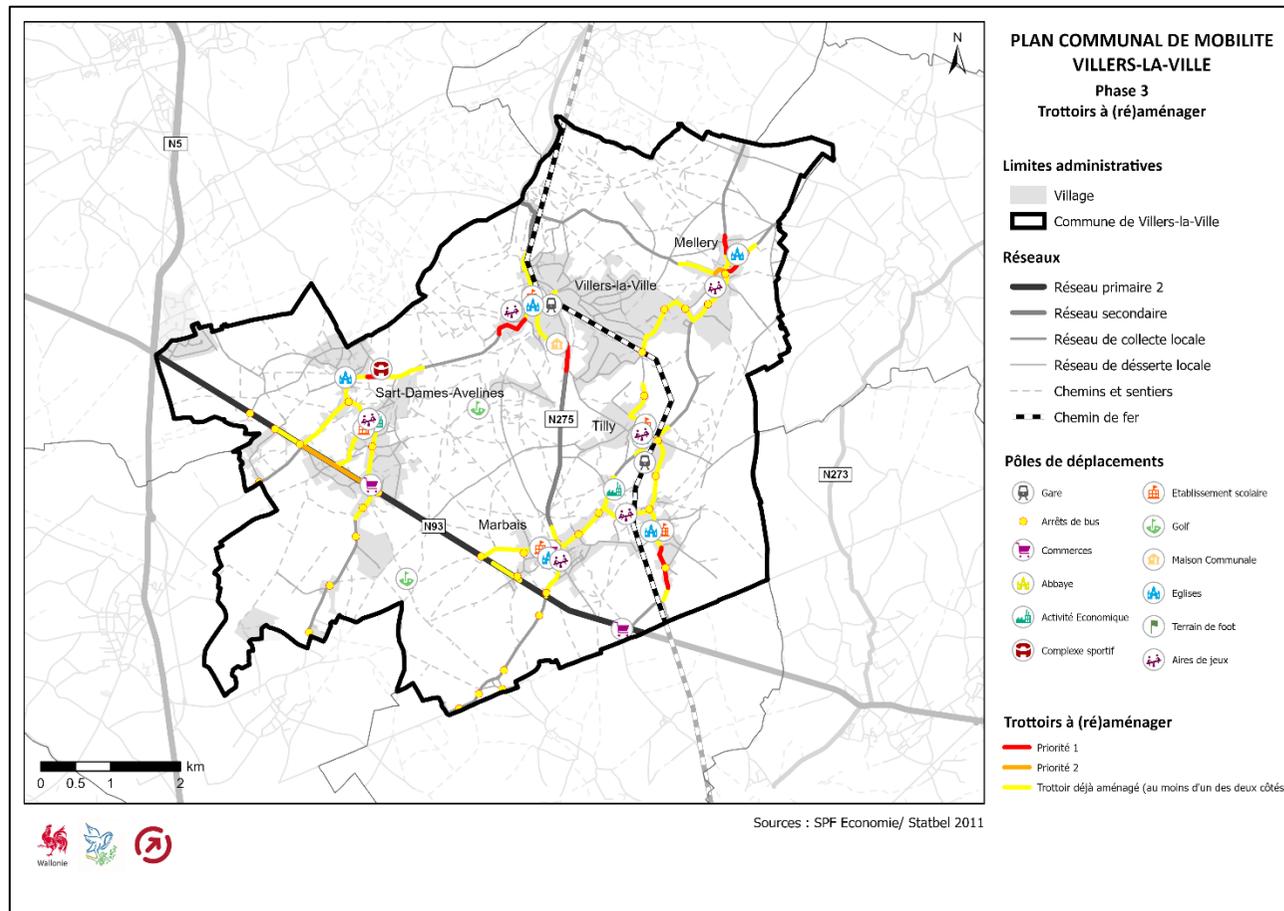
Dans un second temps, la Commune aménagera la partie manquante du trottoir de la rue de l'Abbaye à Mellery pour compléter la liaison jusqu'à la place Communale. La région quant à elle s'attachera à équiper d'un trottoir le côté sud de la N93 dans sa traversée de Sart-Dames-Avelines. Bien qu'un trottoir soit présent du côté nord, la densité de trafic est telle sur cet axe qu'il est préférable d'avoir un cheminement piéton confortable et sécurisé de chaque côté de la chaussée.

Remarque

Outre l'amélioration du revêtement des trottoirs (ex : Place communale à Mellery) ou l'élargissement de ceux-ci (ex : rue de Priesmont) à certains endroits, il conviendra également de revoir la gestion du stationnement où cela s'avère nécessaire, de sorte à supprimer (dans la mesure du possible) les places qui sont organisées sur le trottoir (ex : place Leghain à Marbais), ou encore prendre des mesures pour lutter contre le stationnement sauvage sur le trottoir (ex : devant la pharmacie de la rue G. Linet à SDA), en le protégeant de potelets ou barrières par exemple. Ces mesures doivent être prises en particulier là où le stationnement est possible sur la chaussée.

2. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité



1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles sillonnant les villages</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>1.2 Réseau piéton inter-village 1.3. Organiser des actions/événements de sensibilisation</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Valoriser et faire connaître les sentiers et venelles en vue d'encourager la pratique de la marche à pied</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>L'ensemble des sentiers et venelles sillonnant les villages</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€(€) (< 10.000 €/an) : promotion et entretien €€€€(€) (> 50.000 €) : réhabilitations éventuelles</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1 : sentiers et venelles qui se trouvent dans un rayon de 500m de pôles de déplacements Priorité 2 : autres sentiers et venelles</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Subsidés Service Public de Wallonie
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action continue</p>	

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles

Description concrète de l'action

Promotion des sentiers et venelles

La Commune fera la promotion de son réseau de sentiers et venelles qui desservent les villages. Cela pourrait se faire par le biais de son site internet communal ou de son bulletin communal. Ces chemins et sentiers pourraient être intégrés à la carte du réseau d'itinéraires piétons prévue par ailleurs. Sur le terrain, ces chemins et sentiers pourraient être rendus plus visibles via une signalétique spécifique.

Accessibilité et entretien des sentiers et venelles

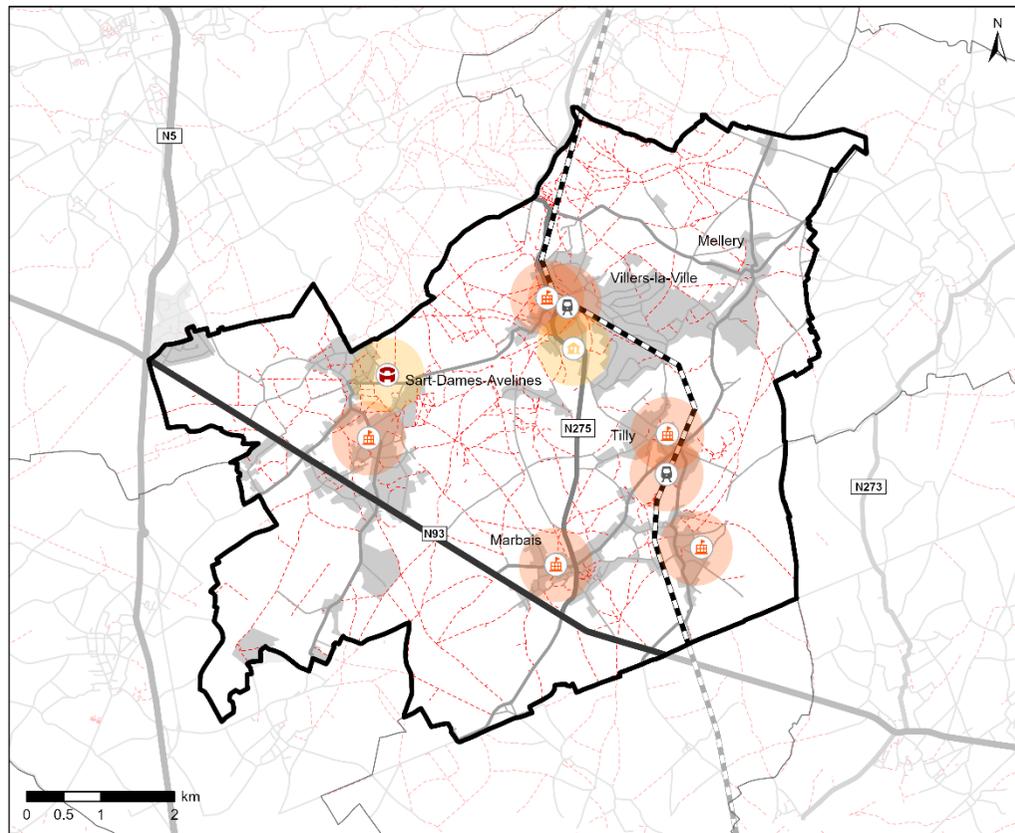
La Commune s'assurera par ailleurs de la bonne accessibilité de ces sentiers et venelles, idéalement également pour les personnes à mobilité réduite. Ceci implique aussi un entretien régulier de ceux-ci. Afin d'aider la Commune à garantir un certain niveau de qualité de ceux-ci, un réseau de parrains et marraines pourrait aussi être mis en place. Ceux-ci auraient alors pour mission de rapporter les éventuels dysfonctionnements, voire d'assister la Commune dans l'entretien de ce réseau (petits travaux d'entretien : taille, ramassage des déchets, etc.).

La priorité sera accordée aux chemins et sentiers les plus fréquentés et/ou qui présentent le plus d'intérêt ; à savoir, ceux qui se trouvent dans un rayon de 500m autour de pôles de déplacements ou de pôles d'échange secondaires (cf. fiche 3.1.a), de 500 à 800m autour de pôles d'échange principaux, et de 1km autour du mobipôle.

Ces chemins et sentiers pourraient également se voir munis de lampadaires, afin de permettre une utilisation aussi en période nocturne.

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VILLERS-LA-VILLE
Phase 3
Sentiers intra-villages**

Limites administratives

- Village
- Commune de Villers-la-Ville

Réseaux

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale
- Chemins et sentiers
- Chemin de fer

Pôles de déplacements

- PANG
- Complexe sportif
- Etablissement scolaire
- Maison Communale

Périmètre (500m) où valoriser les sentiers

- Priorité 1
- Priorité 2

Sources : SPF Economie/ Statbel 2011

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.2. Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages défini par la Commune et le compléter afin de le rendre attractif pour les déplacements dits utiles</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.1 Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Faciliter le déplacement des piétons entre les villages en vue de favoriser le recours à la marche comme mode de déplacement</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble du territoire communal</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€ (≤ 10.000 €) : Balisage des itinéraires complémentaires €€/an (≤ 10.000 €) : Entretien €€€€(€) (> 50.000 €) : Eventuels aménagements à réaliser</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 3</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Subsidés Service Public de Wallonie - Service Public de Wallonie
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action à court terme (< 3 ans) : balisage des itinéraires complémentaires, cartographie du réseau et entretien Action long terme (< 10 ans) : aménagement des tronçons non praticables</p>	

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.2. Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci

Description concrète de l'action

Préambule

L'action consiste à mettre en valeur le réseau piéton inter villages défini par la Commune en collaboration avec Tous à Pied, afin d'inciter les Villersois à se déplacer à pied, également pour les déplacements dits utiles.

Balisage des liaisons complémentaires

Le réseau défini par la Commune avec Tous à Pied emprunte majoritairement les sentiers et chemins qui sillonnent le territoire communal, ce qui est positif pour la promotion des déplacements à pied ; l'absence de trafic automobile y accroît en effet le confort et la sécurité des piétons. Toutefois, des liaisons complémentaires – dont certaines empruntant des voies plus importantes de circulation – pourraient venir renforcer l'attractivité de ce réseau pour les déplacements utilitaires. Une proposition est faite sur la carte ci-dessous à cet égard. Il serait ainsi opportun d'ajouter au balisage existant ces liaisons supplémentaires, quitte à préciser quand la liaison emprunte des voies de circulation plus importantes.

Entretien du réseau, et l'aménager si nécessaire

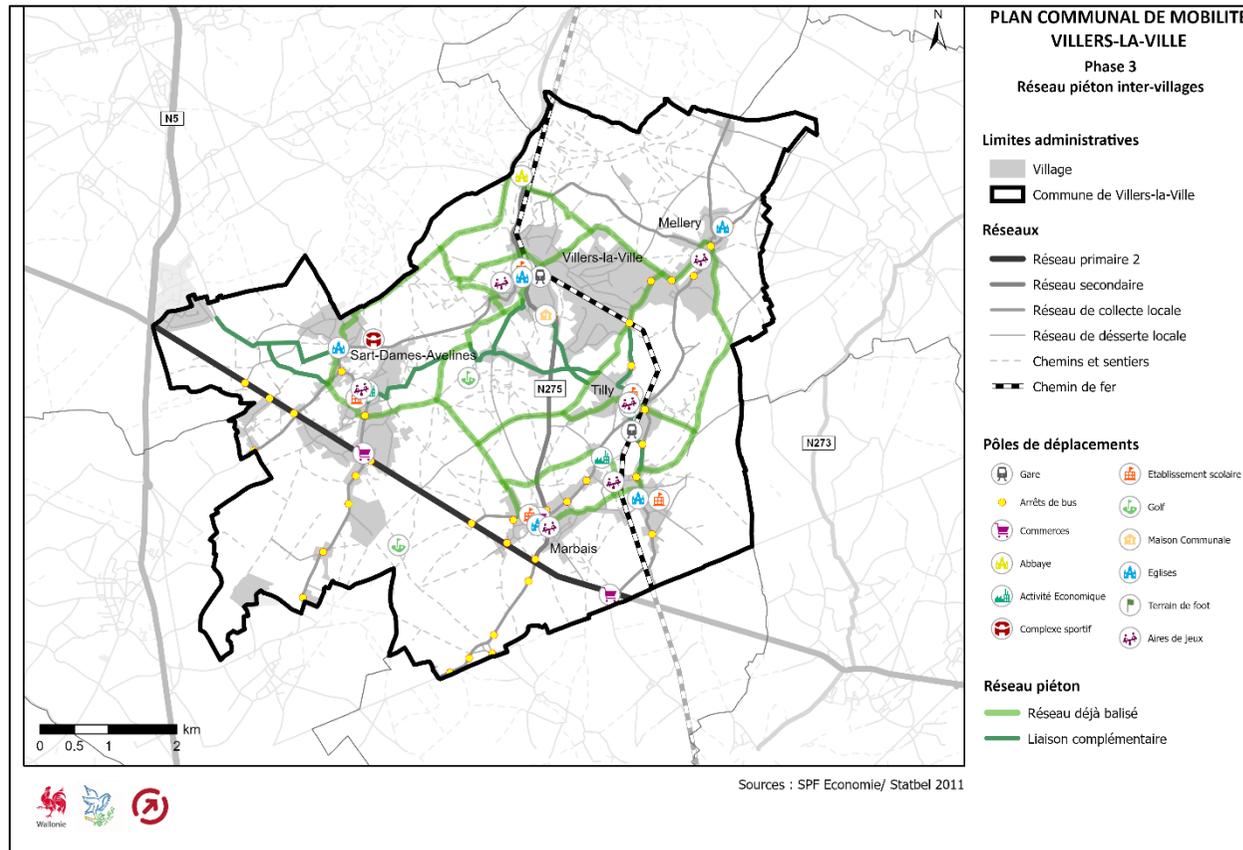
Afin que le réseau soit praticable la majeure partie de l'année, les chemins et sentiers devront être régulièrement entretenus, voire aménagés si certains d'entre eux se révélaient impraticables. Il pourrait être également envisagé de l'éclairer à certains endroits où un sentiment d'insécurité pourrait être induit par un manque de visibilité.

En ce qui concerne les liaisons sur voiries, il conviendra de les rendre confortables et sécurisées. Cela passera par l'amélioration de la qualité des trottoirs si nécessaire, voire leur création s'ils devaient être absents. Dans la mesure du possible, et au gré des aménagements, le réseau sera rendu accessible aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, il faudra sécuriser les traversées des principaux carrefours (cf. action 5.2.a).

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.2. Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci



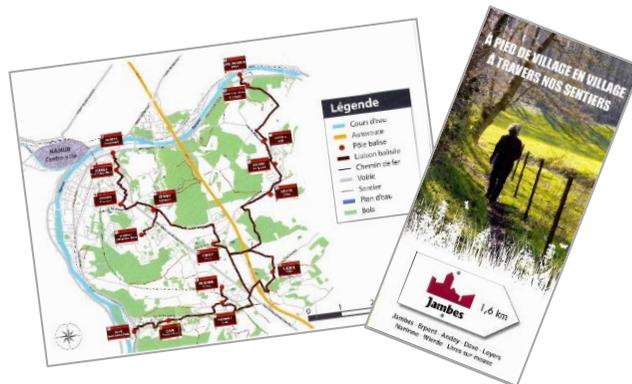
1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.2. Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci

Cartographier le réseau

La Commune cartographiera les chemins et sentiers piétons parcourant le territoire communal, en particulier le réseau inter-villages balisé sur le terrain. Cette cartographie reprendra idéalement le nom de chacun des villages, et localisera les principaux pôles de déplacements sur le territoire communal (PANG, écoles, etc.).

Cette cartographie pourrait prendre la forme d'un livret comprenant une carte générale et un détail par zone. Elle pourrait être réalisée en format papier et/ou digital.



1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.3.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Organiser des actions/événements de sensibilisation à la pratique de la marche à pied</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles</p> <p>1.2. Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci</p> <p>2.4.a. Poursuivre les campagnes d'information, formation et de sensibilisation des citoyens, et la facilitation de l'acquisition de vélos</p> <p>4.3.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Syndicat d'Initiative</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>/</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€/an (< 2.500 €/an)</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 2</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>- Fonds propres Commune</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action continue</p>	

1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.3.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation

Description concrète de l'action

La Commune poursuivra et développera ses actions de sensibilisation eu égard aux bienfaits de la marche à pied. Outre l'information qu'elle relaie sur son site internet communal, la Commune organisera annuellement des actions et événements de sensibilisation à la pratique de la marche à pied, et aux bienfaits de ce mode de déplacement, comme par exemple :

- Rédaction d'articles dans le bulletin communal ;
- Organisation d'événements ludiques, tels que marches découvertes du réseau d'itinéraires piétons communal, marches gourmandes, etc. ;
- Organisation d'événements didactiques autour du thème de la marche à pied, par exemple dans le cadre de la semaine et/ou du printemps de la mobilité, ou encore de la semaine des sentiers.

Ces actions pourraient se faire en même temps que celles relatives à la sensibilisation et à la promotion du vélo (cf. action 2.4.a.), ou de façon plus générale aux modes de déplacement (plus) durables (cf. action 4.3.b.).

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Etablir un réseau d'itinéraires cyclables communal</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.2. Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire communal et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie (, Province du Brabant wallon)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble du territoire communal</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€€(€) (≥ 50.000 €). Le budget dépendra des aménagements réalisés</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1 : Liaisons entre villages Priorité 2 : Liaisons au sein des villages</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fonds propres Commune ○ Province du Brabant wallon (itinéraires sur réseau Point-Nœuds) ○ Service Public de Wallonie ○ Subsidés Service Public de Wallonie
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Aménagement progressif</p>	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Description concrète de l'action

Préambule

L'action consiste en la réalisation d'un réseau cyclable communal pour les déplacements dits utiles, et qui soit dans la mesure du possible accessible au maximum de profils cyclistes et utilisable par tous types de vélos. Elle nécessitera l'appui de la Région pour l'aménagement et la sécurisation des voies et carrefours situés sur le réseau régional.

Définir le réseau

Dans un premier temps, la Commune définira le réseau d'itinéraires cyclables reliant les différents villages entre eux, ainsi que les principaux pôles majeurs de déplacements situés en dehors des villages (en particulier vers le complexe sportif). Le réseau inclura dans une moindre mesure les différents pôles de déplacement présents au sein des villages tels que les PANG de Villers-la-Ville et de Tilly, les écoles, les commerces, l'Abbaye, la maison des jeunes de Mellery.

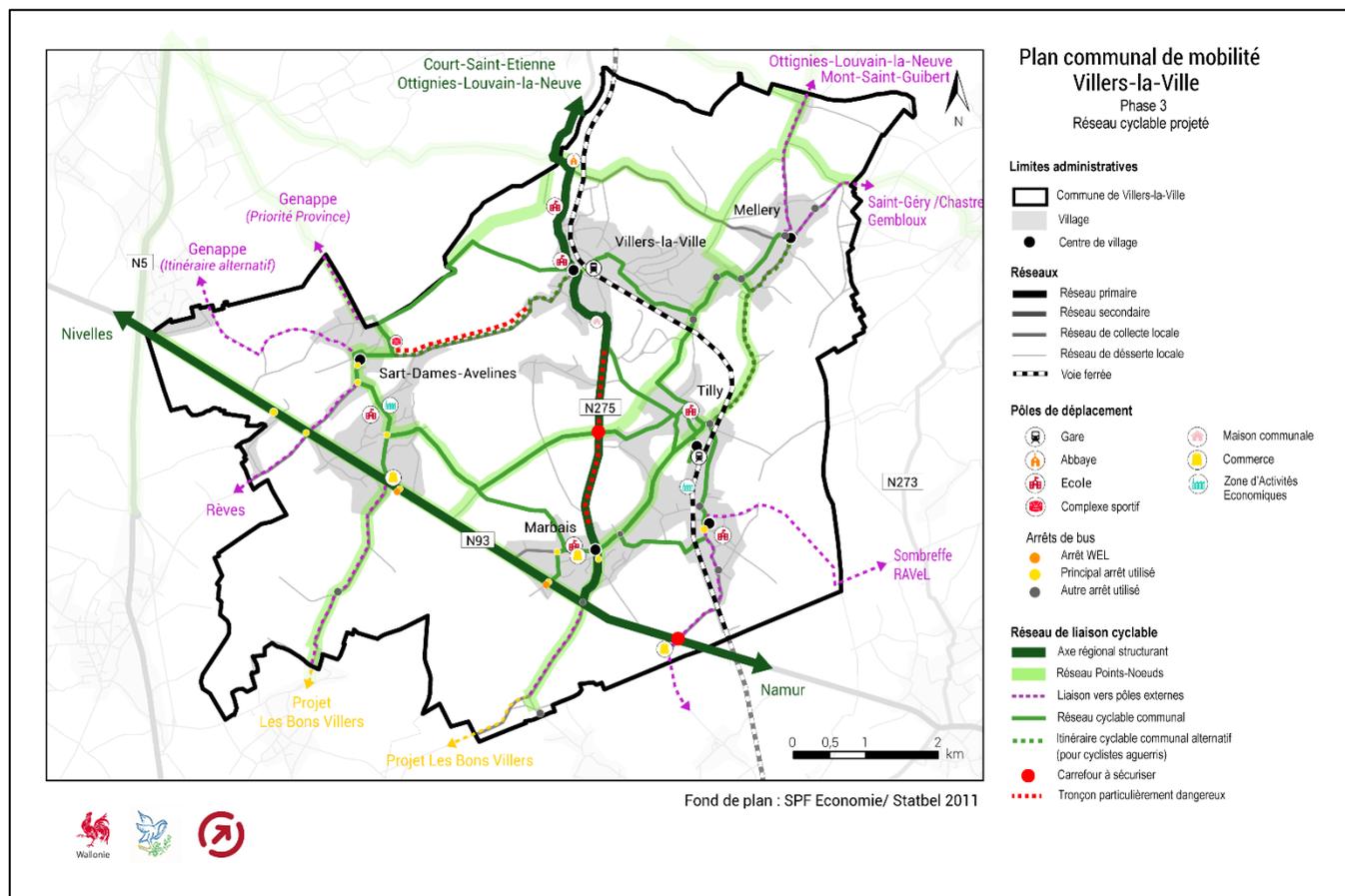
Les itinéraires seront dans la mesure du possible les plus directs possibles. Des itinéraires alternatifs moins directs mais plus confortables/sécurisés seront développés pour les cyclistes moins aguerris. Ils doivent emprunter au maximum des voiries locales (dans la mesure où celui-ci n'impose pas un trop grand détour par rapport à un itinéraire plus direct sur une voie plus fréquentée) afin d'assurer sécurité et confort pour le cycliste.

Enfin le réseau empruntera autant que possible le Réseau Point Nœud déjà établi sur la commune, dans un objectif de mutualisation des aménagements et des coûts.

Une proposition de réseau est faite ci-après.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Aménager le réseau

Améliorer la cyclabilité des liaisons déjà aménagées

Certaines liaisons sont déjà rendues cyclables. Pour certaines d'entre elles il y a toutefois lieu d'améliorer cette cyclabilité :

- **N275 (Marbais – Villers-la-Ville) :**
Le revêtement de la piste cyclable devra au strict minimum être refait. Idéalement les cyclistes devraient être davantage isolés du trafic automobile dont tant le flux (> 5.000 véh./j) que les vitesses pratiquées (V85 = 111 km/h) rendent l'aménagement existant particulièrement insécurisant pour les cyclistes :
 - Au minimum PCM de 1,3 m avec largeur de sécurité (conformément à la sécuerothèque) ;
 - Idéalement, création de pistes cyclables séparées.
- **Axe Hanzée-Gentissart (Tilly – Villers-la-Ville) :**
L'aménagement existant ne permet pas une circulation des cyclistes dans les deux sens de circulation (aménagement non conforme). Il y a lieu de repenser les aménagements existants, éventuellement en proposant un nouvel aménagement dans le sens Tilly vers Mellery.
- **Rue Priesmont (Marbais – Tilly) :**
Les carrefours à priorité de droite formés avec la rue de Priesmont intègrent un marquage au sol pour les cyclistes qu'il y a lieu de retirer (ou de ne pas renouveler puisque le marquage est pratiquement effacé). Dans ce type de carrefour le cycliste n'a pas la priorité, aucun aménagement ne doit donc lui être réservé afin de ne pas engendrer de confusion.

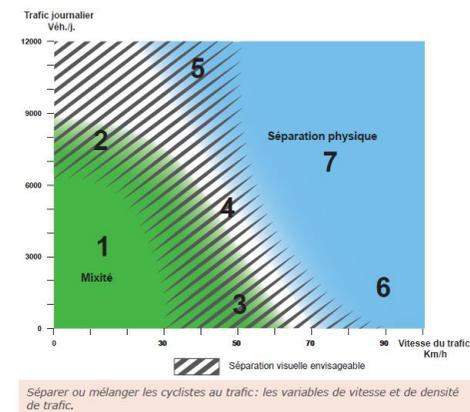
Aménager les liaisons qui ne le sont pas encore

Généralités

Ensuite, il y a lieu de définir les principes d'aménagement pour chacun des tronçons de voiries qui ne sont pas encore rendus cyclables.

A ce titre, il y a lieu de se référer à la fois aux guides de bonnes pratiques établis par la Région wallonne (incluant la grille de décision reprise ci-contre), ainsi qu'à la sécuerothèque.

A titre indicatif, les aménagements à réaliser dépendent principalement de deux facteurs : la densité et la vitesse du trafic ; et donc globalement du type de voirie et de sa situation en agglomération ou hors de celle-ci.



Séparer ou mélanger les cyclistes au trafic: les variables de vitesse et de densité de trafic.

Source: SPW

Cf. SPW (2012), « Quel aménagement cyclable choisir ? ».

Cf. Sécuerothèque de la Région wallonne (www.secuerothèque.be)

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Certains tronçons actuellement impraticables

Certains tronçons repris dans le réseau cyclable communal proposé sont actuellement impraticables compte tenu de l'état dégradé des chemins concernés (cf. carte). Il est donc nécessaire de les aménager de sorte à favoriser le passage des cyclistes, tout en évitant dans la mesure du possible un accès pour la circulation automobile.

Le cas de la rue du Sart

La rue du Sart constitue un point noir qui permet toutefois un itinéraire direct entre Sart-Dames-Avelines (et son complexe sportif) et Villers-la-Ville (et ses commerces, son PANG, etc.), raison pour laquelle elle a été intégrée à la proposition de réseau cyclable (pour les cyclistes aguerris).

Compte tenu de la configuration de la voirie (étroitesse, accotement en talus et/ou avec plantations), la création d'une piste cyclable séparée s'avère difficilement envisageable et/ou à mettre en œuvre. La mise en place d'une voie centrale banalisée – qui par ailleurs ne peut être envisagée que si elle est intégrée au code de la route – n'est pas recommandée au vu de la sinuosité et du relief de cette voirie. Principale possibilité envisageable, la mise en place de bandes cyclables suggérées dans chacun des sens de circulation combinée à une réduction de la limite de vitesse. Une limitation à 50 km/h, qui aurait permis la mise en place de dispositif ralentisseur,

semble à ce stade peu opportune vu l'environnement, le caractère rectiligne et la longueur de la voirie. Une limitation à 70 km/h semble davantage « cohérente ».

Cette solution n'offrirait toutefois pas une sécurité optimale des cyclistes et présenterait comme (unique ?) avantage le fait d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes, et potentiellement une moindre vitesse de circulation. Elle doit également être combinée avec le placement d'un éclairage afin d'améliorer la visibilité de cette voie continuellement plongée dans l'obscurité (végétation). Le marquage de la bande cyclable pourrait être également luminescent.

La sécurisation de cet axe pour les cyclistes pourrait/devrait être spécifiquement discutée avec la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie de la Région wallonne.

Un itinéraire alternatif doit être envisagé et les cyclistes orientés vers cet itinéraire.

Les carrefours

Une attention particulière devra également être portée à la sécurisation des traversées de carrefours, et en particulier de la traversée de la N275 à hauteur de la rue de Dreumont/Rigenée.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Baliser le réseau

Les itinéraires qui auront été « aménagés » seront ensuite balisés. Le balisage reprendra idéalement les lieux qu'ils permettent d'atteindre (noms des villages, des pôles de déplacements), et éventuellement les kilomètres à parcourir pour atteindre ces lieux (à la centaine de mètres près).

Une attention particulière sera toutefois portée à la cohérence et complémentarité de celui-ci vis-à-vis du balisage des autres réseaux (itinéraires régionaux, réseaux points-nœuds).

Cf. SPW (2016), « La signalisation directionnelle cyclable en Wallonie ».

Entretien du réseau

Enfin, la Commune et la Région (chacune sur le réseau qu'elle gère) s'attacheront à entretenir régulièrement le réseau de façon à permettre une circulation à vélo confortable et en toute sécurité.

SUL

En complément, et en vue de faciliter les déplacements à vélo sur le territoire, la Commune (en collaboration avec la Région) s'assurera de la faisabilité de mise en sens unique limité de voiries qui ne le seraient pas encore.

Le cas de la rue des Savoyards :

Parmi celles-ci, la rue des Savoyards, qui offrent un précieux raccourci entre Tilly et Villers-la-Ville, fait par ailleurs partie intégrante du réseau cyclable communal proposé. Actuellement, la non mise en SUL de ce tronçon s'expliquerait par la limite de vitesse autorisée sur cette voirie (> 50 km/h). Une limite de vitesse qu'il y a lieu de revoir, compte tenu du caractère urbanisé de ce tronçon de voirie, qui fait partie du noyau d'habitat s'étendant en marge de Strichon. A défaut d'une intégration dans la zone d'agglomération (F1) (qui par ailleurs n'est pas délimitée) la circulation automobile devrait y être limitée à 50 km/h (en adéquation avec la vision développée par ailleurs).

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les territoires et pôles voisins</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.1. Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables communal 5.2. Sécuriser les lieux accidentogènes</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Région wallonne, Commune de Villers-la-Ville (, Province du Brabant Wallon, Communes voisines)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Itinéraires de liaison cyclable avec les territoires et pôles voisins</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€€€ (> 100.000 €) Dépendra fortement des types d'aménagements réalisés</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u></p> <p><u>Priorité 1 (action à court-moyen terme)</u></p> <p>N93 : Liaison SDA-Baisy-Thy (et amélioration traversée territoire com.) N275 : Liaison VLV-Abbaye (et carrefour Bois D'Hez)</p> <p>Liaisons vers MSG/LLN/Chastre/Gembloux depuis Mellery et vers LBV (via Chassart)</p> <p><u>Priorité 2/3 (action à moyen-long terme)</u></p> <p>N93 : Liaison vers Sombreffe</p> <p>Liaisons vers Genappe, Rêves, Les Bons-Villers, Fleurus, Sombreffe.</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Service Public de Wallonie - Subsidés Service Public de Wallonie - Province du Brabant Wallon (itinéraires sur le réseau Points-Noeuds) - Fonds Propre Commune

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins

Description concrète de l'action

Préambule

Tant la Région que la Commune, en collaboration avec la Province du Brabant (pour les liaisons empruntant le réseau Points Nœuds), amélioreront, compléteront, créeront les itinéraires de liaison cyclable vers les territoires et pôles voisins.

La carte ci-après reprend les liaisons envisagées.

Liaisons sur voies régionales

Connexions avec Baisy-Thy/Nivelles et Sombreffe/Namur (N93)

Concernant les connexions avec Baisy-Thy/Nivelles et Sombreffe/Namur via la N93 – déjà largement aménagées pour les cyclistes – les actions consistent à :

- En priorité, **réaliser le chaînon manquant** entre Sart-Dames-Avelines et Baisy-Thy (projet en cours) et de s'assurer de la sécurité de la traversée pour les cyclistes aux 4 Bras de Baisy-Thy ;
- En parallèle, de marquer davantage (et de façon plus pérenne) les **traversées de voies secondaires**, et dans une moindre mesure de refaire le revêtement des tronçons dégradés (en particulier entre la rue Beussart et la rue de la Jouerie).
- **D'améliorer la cyclabilité du tronçon** situé entre la limite communale avec **Sombreffe** et cette agglomération – qui est actuellement relativement dangereux et inconfortables pour les cyclistes :

- Au minimum, refaire le revêtement ;
- Idéalement, séparer davantage le cheminement cycliste de la circulation automobile.

Connexions avec Court-Saint-Etienne (N275)

Une large partie de la N275 permettant une connexion avec Court-Saint-Etienne est également aménagée pour les cyclistes. En sus des recommandations faites à la fiche 2.1. concernant le tronçon entre Marbais et Villers-la-Ville, il est recommandé :

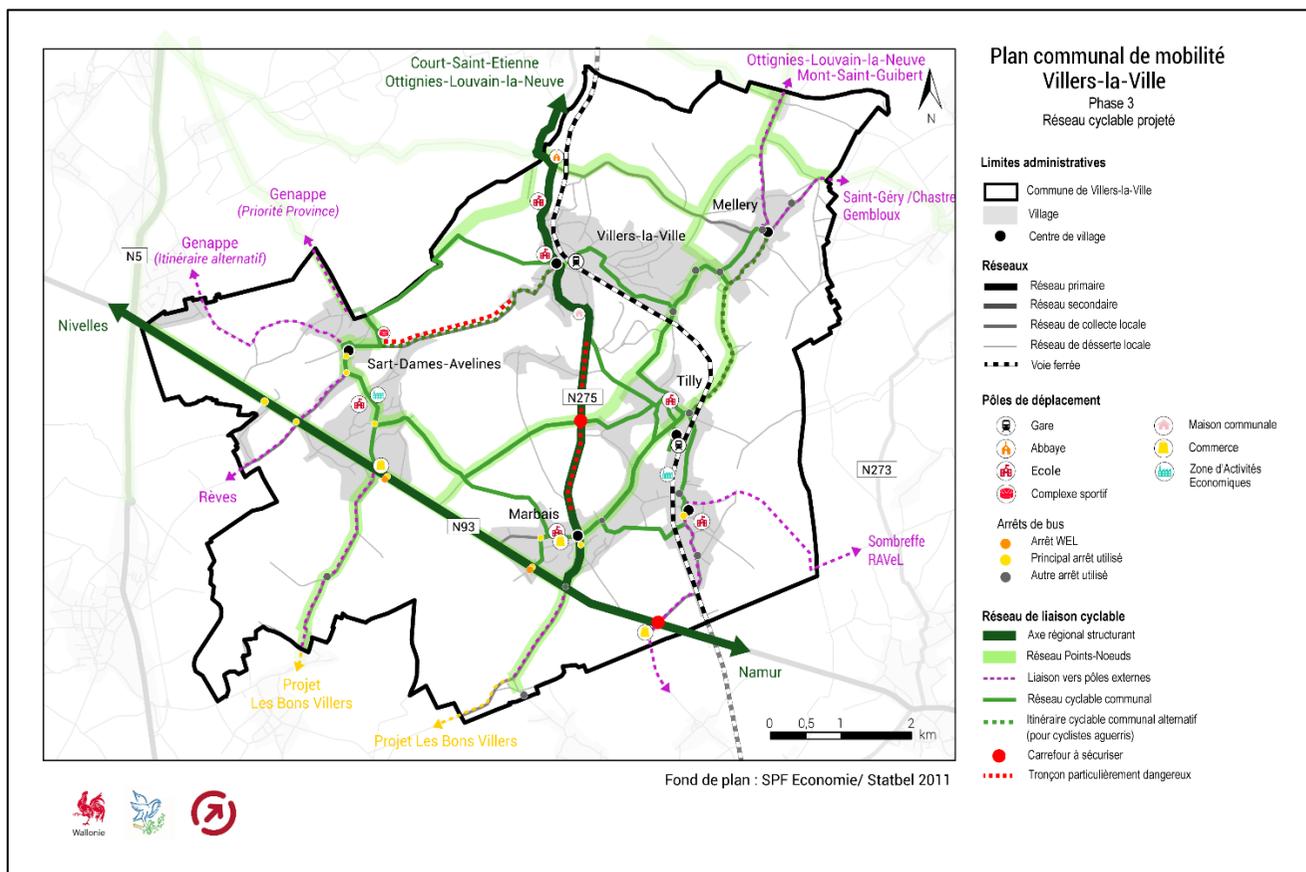
- De marquer l'itinéraire cyclable entre Villers-la-Ville et l'Abbaye (jusqu'à la piste cyclable présente le long de la N275 et permettant de rejoindre Court-Saint-Etienne) ;
- De faciliter/sécuriser la traversée du carrefour formé entre la N275 et le Bois de Hez.

Par ailleurs, afin d'offrir une meilleure qualité de déplacements, de permettre une meilleure cohabitation entre piétons et cyclistes, et aux cyclistes de choisir leur itinéraire en fonction de leur capacité dans la portion de la N275 desservant la maison communale, il est également recommandé :

- D'améliorer la cyclabilité de la piste cyclable D7 établie sur le trottoir en refaisant le revêtement dans la dernière portion de la piste, en facilitant l'accès aux différentes portions de la piste (abaissement de trottoir) ;
- D'envisager un remplacement du signal D7 par un F99. Les cyclistes les plus aguerris grimpent en effet la cote à plus de 20 km/h

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins

Liaisons sur voies communales

De façon générale, les connexions vers l'extérieur assurées par les axes communaux constituent également des itinéraires du Réseau Points-Nœuds – dont certains sont déjà en partie aménagés. Les cas échéants, leur dimensionnement et/ou la qualité de leur revêtement ne sont pas toujours optimales (voire conformes aux réglementations).

A ce titre, il est recommandé de rendre ces cheminements plus confortables et sécurisants. Là où le réseau est encore inexistant, il sera nécessaire de le compléter par des aménagements adaptés en assurant une continuité.

Connexions vers MSG/Louvain-la-Neuve et Chastre/Gembloux

Etant donné qu'elles sont déjà en (large) partie aménagées vers les pôles concernés, et qu'elles empruntent des itinéraires repris par d'autres réseaux (Points-Nœuds, liaison régionale entre pôles), les connexions vers MSG/Louvain-la-Neuve et Chastre/Gembloux sont prioritaires.

Depuis le centre de Mellery, la rue Adjudant Kumps et la rue des Vieilles Voies devront être rendues (plus) cyclables. Dans les zones sises en agglomération, cela passera à priori par la réalisation de bandes cyclables suggérées. Hors agglomération, un aménagement qui isole les cyclistes pourrait être réalisé, en particulier rue Adjudant Kumps.

Connexion vers Villers-Perwin (via Chassart)

Pour les mêmes raisons, la connexion vers les Bons-Villers constitue également une priorité. Outre la réalisation du chaînon manquant entre les pistes cyclables existantes (sur VLV et Les Bons Villers), il sera nécessaire de refaire/améliorer la qualité des revêtements des pistes existantes. Par ailleurs, la piste actuelle ne permet pas une circulation simultanée dans les deux sens, et devra donc être dédoublée (ou élargie).

Connexions avec Genappe, Rêves, Villers-Perwin (via Tout-Vent) et Sombreffe (via Chaussée Romaine)

Les connexions vers ces 3 pôles sont jugées moins prioritaires que les précédentes. Concernant la connexion vers Genappe, 2 itinéraires sont proposés : le chemin de la Vallée, constituant une connexion directe mais actuellement peu praticable, et le chemin de la Bruyère des Censes (également peu praticable). S'agissant de chemins agricoles, il s'agira de les rendre praticables pour les cyclistes, tout en veillant à ce que ces itinéraires ne deviennent pas attractifs pour les automobilistes.

Spécifiquement pour ces connexions, la Commune entamera des démarches avec les Communes voisines afin d'assurer autant que possible une continuité des itinéraires cyclables.



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Multiplier les dispositifs de stationnement pour vélos à travers la commune et mettre à disposition des dispositifs adéquats en fonction du type d'utilisation</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 3.1. Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public 6.2.b. Mettre des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie, SNCB, O.T.W. (, GAL du Pays des 4 Bras, commerçants)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>L'ensemble du territoire, en particulier les pôles de déplacements (nœuds de transport, aires de jeux, complexe sportif, écoles, etc.)</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€(€) (25.000 à 100.000 €). Le coût dépend du nombre et du type de dispositifs (100 €/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert ; 750 à 1.500 € /box)</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Subside Service Public de Wallonie - Subvention O.T.W. - SNCB - GAL
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action à mener à court terme (< 3 ans), et au gré du développement des infrastructures dans la commune</p>	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Description concrète de l'action

Généralités

Afin d'améliorer les déplacements des cyclistes sur son territoire, la Commune devra améliorer leurs conditions de stationnement. Cela passera par l'amélioration de l'offre existante d'une part, et par la poursuite du développement de cette offre à tous les principaux pôles de déplacements de l'entité d'autre part, ainsi qu'à certains arrêts de bus.

Pour tous les dispositifs qui se trouvent (ou qui seront installés) sur propriété communale, la Commune se chargera de l'achat, de la mise en place et de l'entretien des dispositifs. Si la Commune prévoit de placer des équipements le long de voiries régionales ou au droit d'arrêts de bus, la Région wallonne et l'O.T.W. seront consultés (cfr. fiche 3.1.a).

Le type d'infrastructure à prévoir pour le stationnement vélo dépendra du lieu et de la durée de stationnement. Plus la durée sera longue et plus le lieu sera isolé, plus le dispositif devra être conséquent.

Compléter l'offre existante

En ce qui concerne l'offre actuelle, une grande partie des pôles de déplacements sont déjà dotés de dispositifs de stationnement pour vélos (PANG, Abbaye, maison communale, complexe sportif, grandes surfaces, écoles...). Afin de compléter cette offre aux pôles, quelques dispositifs pourraient en outre être installés au centre des noyaux commerciaux de Villers et Marbais, à l'école de Marbisoux, et au terrain de football de Villers. En outre, les arrêts de bus identifiés comme des pôles d'échange devraient se voir à terme également équipés.

Améliorer la qualité des dispositifs existants

Nombreux parmi les dispositifs existants sont de type « pince-roue », dispositif qui ne permet pas d'attacher son vélo de manière sécurisée. Ceux-ci devront ainsi idéalement être remplacés.

Le dispositif pour stationnement de courte durée et dans un lieu assez fréquenté pour que le vol soit soumis au contrôle social, devra permettre au minimum d'accrocher le cadre et une roue du vélo. Les « arceaux » (« U renversés ») sont à ce titre recommandés. Les « pince-roue » sont par contre à proscrire car ne permettent pas l'accroche du cadre, ce qui facilite le vol, et peut abîmer la roue attachée en cas de chute du vélo. Les endroits où les vélos sont stationnés pour quelques heures voire toute une journée devront dans l'idéal être couverts (PANG, arrêts de bus, écoles...). Et si ces endroits sont isolés, une consigne à vélo serait le dispositif le plus adéquat. A noter que ces consignes pourraient en outre servir au stationnement des engins de micromobilité (monowheel, trottinette...) qui deviennent de plus en plus populaires, notamment pour se rendre à la gare.



Ci-contre, un exemple d'arceaux couverts sur le parking de covoiturage de Beurieux (Brabant wallon).

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Sécurité et convivialité

Quel que soit le type de dispositif, le parking vélo devra répondre à plusieurs critères :

- Proximité : le parking vélo doit idéalement se trouver à proximité du lieu de destination ;
- Visibilité : le parking vélo doit être aisément visible, à la fois pour le cycliste afin qu'il ne doive pas chercher où stationner son vélo, mais aussi afin de mettre en valeur l'équipement ;
- Sécurité : le parking vélo sera préférentiellement localisé dans les lieux de fort contrôle social. Les zones sombres et recoins sont donc à éviter ;
- Accessibilité : le parking vélo doit être aisément accessible depuis la chaussée. Les escaliers pour y arriver sont à éviter.

Capacité

L'offre en stationnement doit au minimum répondre à la demande actuelle, mais doit également pouvoir anticiper la demande future. Dans un premier temps, 5 à 10 arceaux dans les endroits où ils sont recommandés devraient suffire. Au droit des arrêts de bus, l'offre de base pourrait être moindre (2 à 3 emplacements).

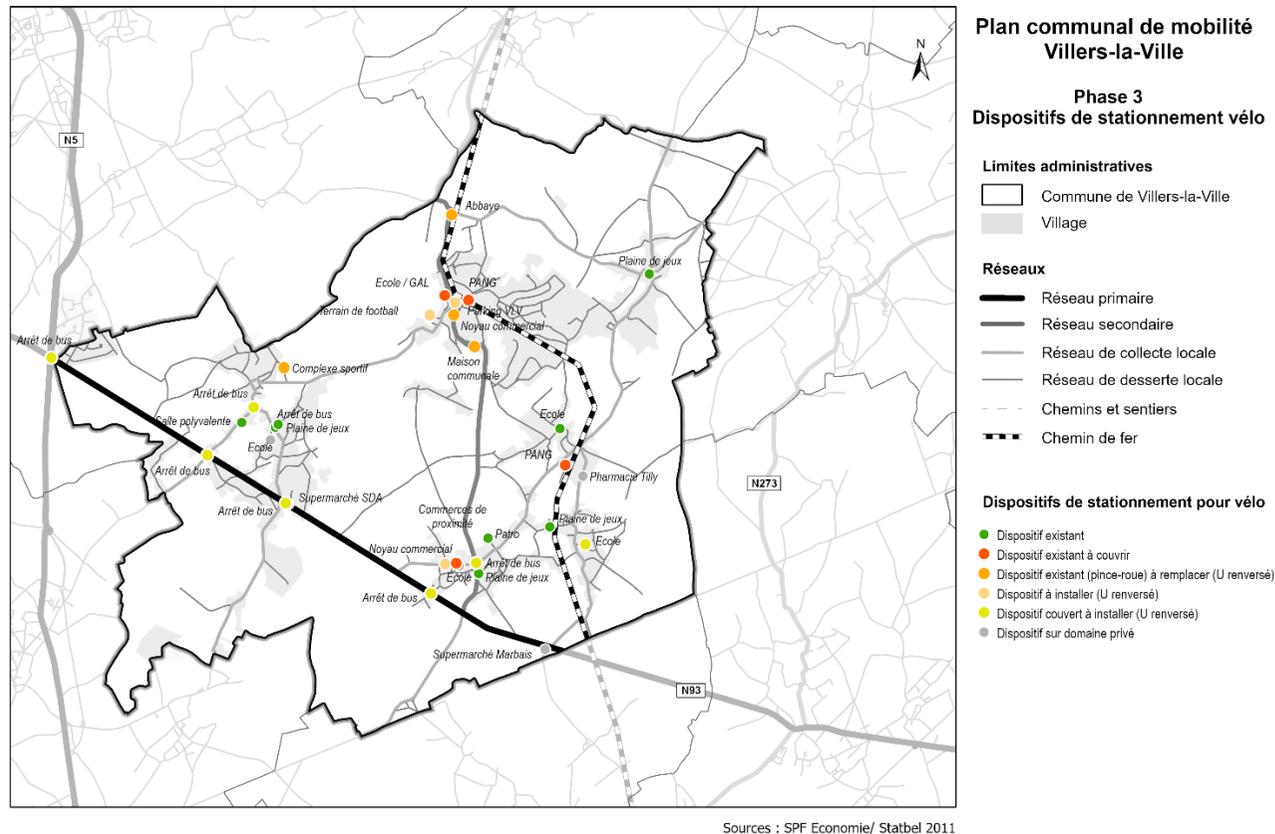
Concernant les abris fermés, l'un ou l'autre box pourrait équiper les endroits les plus isolés et où la durée de stationnement est importante (ex : éventuels parkings de covoiturage qui seraient développés).

Pour plus d'information :

- Cf. Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, Service Public de Wallonie, 2009
- Cf. Vadémécum vélo – Stationnement vélo : recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo, Service Public de la Région de Bruxelles-Capitale, 2013

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.a. Poursuivre et développer les campagnes d'information et de sensibilisation des citoyens, et la facilitation de l'acquisition de vélos

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Poursuivre les actions de sensibilisation et de promotion du vélo</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>Ensemble des actions relatives au vélo</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Promouvoir le vélo en vue de favoriser son utilisation</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville (GRACQ Villers-la-Ville)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>-</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€ (< 2.500 €/an)</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 2</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>- Fonds propres Commune</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action continue</p>	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.a. Poursuivre et développer les campagnes d'information et de sensibilisation des citoyens, et la facilitation de l'acquisition de vélos

Description concrète de l'action

La Commune poursuivra ces prochaines années les actions de sensibilisation et de promotion à l'usage du vélo.

Voici les différents canaux qui peuvent être utilisés à cet égard :

- Organisation de journées de formation à la pratique du vélo dans la circulation, à l'utilisation d'un vélo à assistance électrique...



Le Gracq dispense notamment des formations d'une demi-journée, encadrées par des moniteurs bénévoles expérimentés, accessibles aux adultes et adolescents dès 14 ans.

- Organisation d'évènements tels que balades gourmandes, balades familiales, bourses aux vélos, petits déjeuners cyclistes, etc.



L'organisation de chacun de ces évènements peut se faire en collaboration avec des associations, marchands de vélos, et autres acteurs spécialisés.

- Rédaction d'articles dans le bulletin communal, en complément des informations disponibles sur le site de la Commune, qui pourrait par ailleurs être enrichi au gré du développement des aménagements et des services.
- Maintien de la prime communale à l'achat d'un vélo à assistance électrique, et extension de celle-ci à d'autres formes de vélos et engins de micromobilité, et/ou à l'achat de matériel spécifique.



En Région wallonne, près d'une vingtaine de Communes octroient une prime à l'achat d'un tel mode de transport. A titre indicatif, celle-ci varie de 50 à 500 €.

Parmi celles-ci, à l'instar de la Province, plusieurs ont inclus les vélos classiques et engins de déplacements (Chastre, Court-Saint-Etienne, Ottignies-Louvain-la-Neuve...)

Toutes les actions décrites dans cette fiche peuvent concerner une ou idéalement plusieurs formes de vélos, tels qu'également les vélos à assistance électrique, les vélos cargos, pliables, etc. Elles pourraient également concerner les formes de micromobilité (trottinettes, monowheel...)

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Développer les services à destinations des cyclistes (et usagers de micro-mobilité)</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>3.1. Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Faciliter la pratique du vélo sur le territoire communal</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville (GRACQ Villers-la-Ville)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>-</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€(€€€€) (de > 2.500 € à > 100.000 €) en fonction des actions qui seront entreprises. A titre informatif, le cout d'une borne de réparation pour cycliste varie approximativement de 500 à 1.300 €.</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 3</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - (Subsides Service Public de Wallonie) - Partenaires éventuels
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action progressive</p>	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes

Description concrète de l'action

La Commune, éventuellement en collaboration avec d'autres partenaires, développera progressivement les services à destination des cyclistes sur son territoire.

Un point vélo pourrait ainsi voir le jour et offrir des services de réparation, information, etc., pour les cyclistes et usagers d'engins de micromobilité. Ce point pourrait être développé au niveau du mobipole de Villers-la-Ville.

D'autres services pourraient être développés, tel que des points de recharge pour vélos à assistance électrique (uniquement présents à l'Abbaye pour le moment), ou encore des bornes de recharges de gonflage (voire de réparation) en libre-service. Un système de vélos partagés pourrait également être développé à la gare de Villers-la-Ville (et par ailleurs proposé), notamment en vue de faciliter les liaisons entre la gare et l'Abbaye.



Borne de réparation en libre-service mise à disposition par la Commune d'Auderghem, source : Traject

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1. Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Développer les services et équipements aux principaux arrêts de transport public</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes 3.2. Rendre les d'arrêts de TP confortables, accessibles, sécurisés 4.5. Développer l'accessibilité multimodale de l'Abbaye de Villers-la-Ville</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Faciliter l'accessibilité et l'intermodalité, et accroître l'attractivité</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie, Infrabel-SNCB, OTW, GAL Pays des 4 Bras, Taxistop</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>PANG : Villes-la-Ville et Tilly</p> <p>Arrêts de bus : « Marbais-Place Leghain », « Marbais-Village », « SDA-Route de Perwin », « Baisy-Thy – Quatre Bras », « SDA-Route de Frasnes » et « SDA-Maison du Peuple ».</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€(€€€€)/pôle (jusqu'à 100.000 €) en fonction des services et équipements qui seront implantés</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Subsidés Services Public de Wallonie - Service Public de Wallonie - Infrabel/SNCB - OTW
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action à court terme (< 5 ans) : Equipement minimum recommandé</p> <p>Action à moyen-long terme (5 à 10 ans) : Autres actions</p>	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1. Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public

Description concrète de l'action

Préambule

L'action consiste à développer l'offre de services et d'équipements aux arrêts de transport public identifiés comme jouant un rôle clé sur le territoire communal (= pôles d'échange)

– pôles qui ont été classés en trois catégories :

- Le « **mobipole** » de Villers-la-Ville, articulé autour du PANG de Villers-la-Ville et de l'arrêt de bus « VLV-Place des Combattants ». L'offre de services et d'équipement devra y être la plus abondante ;
- Les **pôles d'échange principaux** que sont le PANG de Tilly, et les arrêts de bus « Marbais-Place Leghain », « Marbais-Village » et « SDA-Route de Perwin », « Baisy-Thy – Quatre Bras » ;
- Les **pôles d'échange secondaires** que sont les arrêts de bus « SDA-Route de Frasnes » et « SDA-Maison du Peuple ».

Services et équipements à implanter

Les services et équipements à développer dépendent du type de pôle :

- Chacun des pôles doit se voir équiper au minimum d'un plan multimodal des réseaux de transport (rayon de 500 m pour les pôles secondaires, de 500 à 800 m pour les pôles principaux et de 800 à 1000 m pour le mobipole) - action qui peut se faire en collaboration avec le GAL du Pays des 4 Bras.

Et d'infrastructure de stationnement pour les cyclistes (ce qui n'est actuellement pas le cas de nombre d'arrêts de bus). Idéalement les dispositifs pour vélo seront couverts, et des box mis à disposition aux principaux pôles d'échange.

- Les pôles d'échange principaux et le mobipole seront idéalement pourvus de borne d'achat de titre de transport. Ils offriront la possibilité d'un stationnement de courte durée à proximité, voire également d'un stationnement de plus longue durée (nécessairement pour le mobipole). Ils pourraient également se voir équiper de bornes de rechargement pour vélo (et voitures) électriques (nécessairement pour le mobipole) ;

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1. Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public

- Le mobipole pourrait se voir offrir d'autres services, tels qu'un point relais pour la distribution de colis, une maison de la mobilité/du vélo, un espace co-working, un service taxi... Il est par ailleurs proposé d'y développer un service de vélos partagés, voire également un service de navette vers l'Abbaye (et Sart-Dames-Av.)

Par ailleurs, ces services et équipements devront être accessibles à tous et au minimum conformes à la réglementation – articles 415 du GRU (CoDT).

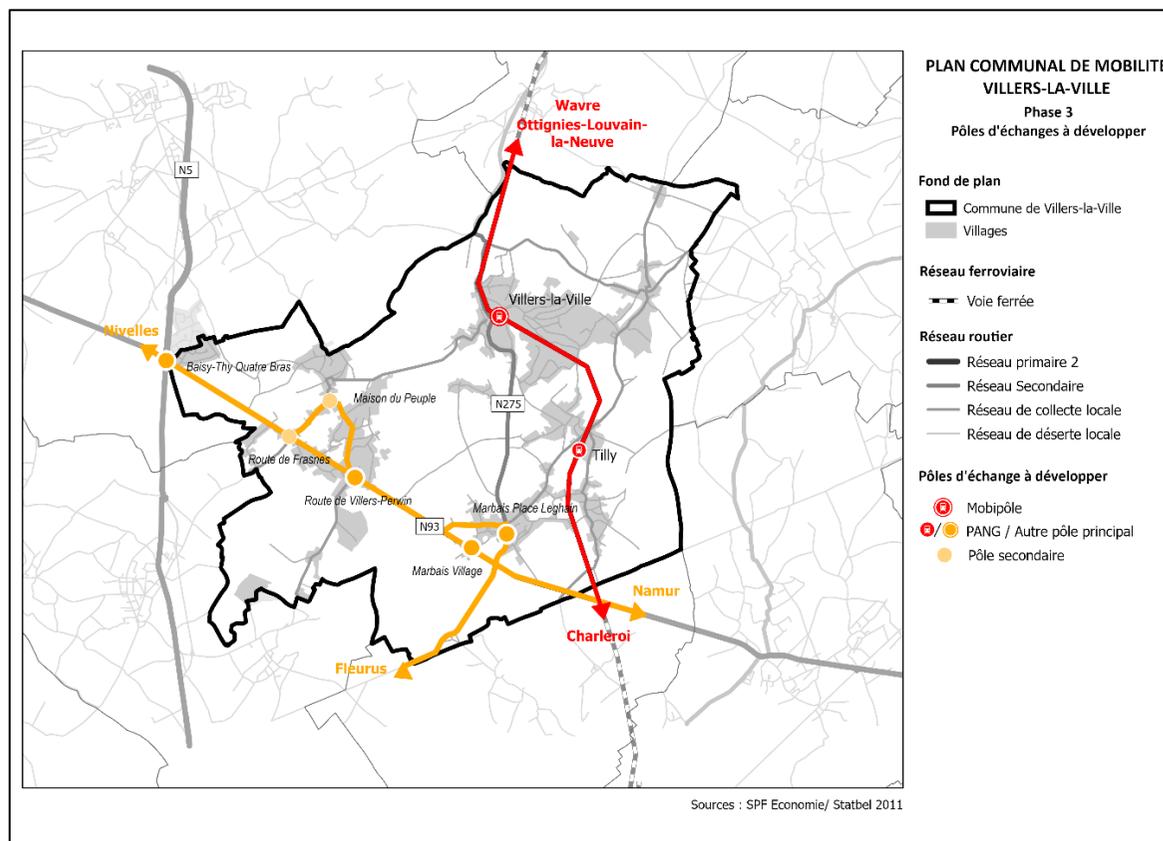


Figure 1 : Concept de Mobipôle/Mobipoint – Source : Taxistop

Afin de développer son mobipole, l'asbl Taxistop pourrait également être consulté.

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1. Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.2. Rendre les points d'arrêt confortables, accessibles (et sécurisés)

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Rendre progressivement les PANG et les arrêts de bus présents sur le territoire communal confortables, accessibles (et sécurisés)</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 7.2.a. Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Favoriser l'usage des transports en commun en offrant de bonnes conditions de déplacement (et d'attente) aux usagers</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>OTW, Service Public de Wallonie, SNCB/Infrabel, Commune de Villers-la-Ville</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble des PANG et arrêts de bus présents sur le territoire communal</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€€€ (>100.000€), raison pour laquelle il est proposé d'étaler la mesure</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Variable selon les points d'arrêt (cf. ci-après)</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - OTW - SNCB/Infrabel - Commune de Villers-la-Ville - Service Public de Wallonie
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Mise en œuvre progressive</p>	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.2. Rendre les points d'arrêt confortables, accessibles (et sécurisés)

Description concrète de l'action

Confort et accessibilité des PANG

La qualité des infrastructures d'attente des points d'arrêt non gardés SNCB se verra améliorée. Concrètement, il s'agira au minimum :

- D'augmenter la capacité des abris sur les quais, et prévoir quelques places assises (Tilly) ;
- De revêtir en dur les quais du PANG de Tilly ainsi que les rampes d'accès aux quais, et de réasphalter les quais du PANG de Villers ;
- De faire placer des mains courantes au droit des rampes d'accès aux quais (Tilly) ;
- D'assurer un abaissement du trottoir accessible aux PMR au droit des accès aux quais (Tilly).

Aménagement et équipement des arrêts de bus

L'ensemble des arrêts de bus (fréquentés) sur le territoire communal seront progressivement rendus « confortables », « sécurisés », et « accessibles ». Cela signifie concrètement que :

- Chaque arrêt sera pourvu d'une zone d'attente disposant d'un revêtement en dur, sans joint et non glissant (pavés de béton jointifs, revêtement hydrocarboné), sur une longueur d'au moins 20 mètres et une largeur d'au minimum 2,4 m (si possible ; cf. fiche 7.2.a.), ainsi que d'un poteau d'arrêt reprenant l'horaire de passage des bus ;
- Des abris, bancs ou dispositifs assis-debout, équiperont au minimum les arrêts les plus fréquentés ;
- Des garde-corps équiperont idéalement les arrêts de bus situés le long de la N93 aux endroits où la vitesse de circulation maximale autorisée est de 90 km/h, voire 70 km/h.

Par ailleurs, lors des aménagements de quais, les arrêts seront dans la mesure du possible rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

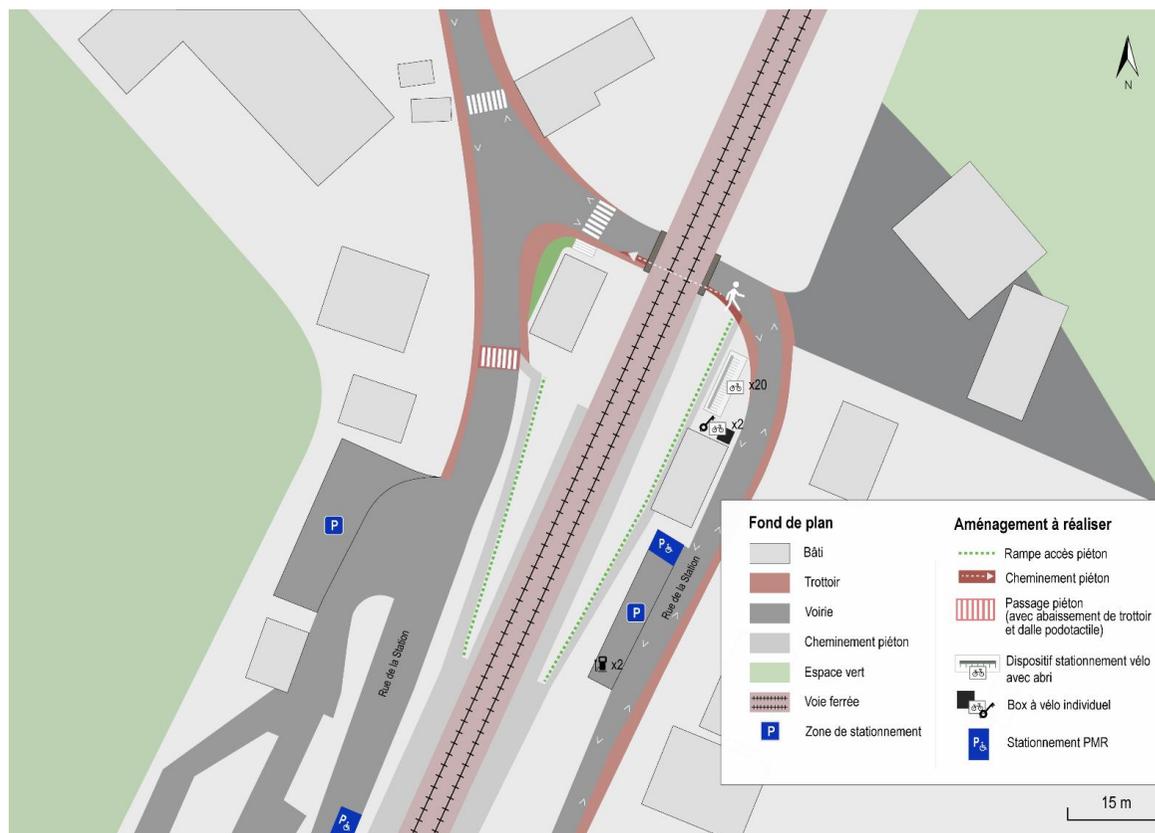
Une attention sera également portée à l'accessibilité (piétonne, à vélo) des arrêts depuis leurs abords, et en particulier aux traversées piétonne/cyclables des principales voies de circulation (N93, N275). Les éventuelles traversées piétonnes qui seront aménagées seront idéalement éclairées.

Enfin, des dispositifs de stationnement pour vélos pourraient également équiper certains arrêts de bus (cf. action 2.3).

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.2. Rendre les points d'arrêt confortables, accessibles (et sécurisés)

Exemple de réaménagement des abords du PANG de Tilly



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.2. Rendre les points d'arrêt confortables, accessibles (et sécurisés)

Quels arrêts ? Quels degrés de priorité ?

Priorité 1 (à court terme)

Les arrêts de bus à (ré-)aménager (et équiper) en priorité sont :

- Les arrêts les plus fréquentés (> 10 montées/jour) et les arrêts repris en tant que pôles d'échanges à développer (cf. action 3.1) qui sont particulièrement inconfortables, tels que « Marbais Village » et « SDA Route de Frasnes » sur le réseau régional et « Marbais Maison communale » et « Marbais Place Leghain » sur le réseau de collecte (communal) ;
- Les arrêts moins fréquentés situés le long des principaux axes de circulation et qui sont particulièrement inconfortables et situés hors agglomération (limitation de vitesse à 70 ou 90 km/h). Il s'agit pour exemple de l'arrêt « Marbais Route de Tilly » sur la N93.

Priorité 2 (à moyen terme)

Dans un second temps, il y a lieu de se concentrer sur les autres arrêts les plus fréquentés, dont l'infrastructure est plus confortable que pour les arrêts les plus fréquentés de priorité 1, mais pas encore idéale. Il s'agit des arrêts « Marbais Ferme Jouerie », « SDA Bas Jaune » et « SDA Cabine ».

Priorité 3 (à long terme)

Il conviendra ensuite d'améliorer les conditions d'attente au droit des arrêts moins fréquentés si nécessaire. Une évaluation de la fréquentation des arrêts devra ainsi être régulièrement réalisée de sorte à réaménager des arrêts qui sont effectivement fréquentés. La carte ci-dessous met en évidence les arrêts fréquentés avant l'apparition de la ligne 51. Le nombre d'arrêts fréquentés aujourd'hui a certainement augmenté depuis lors.

Priorité 4 (à plus long terme)

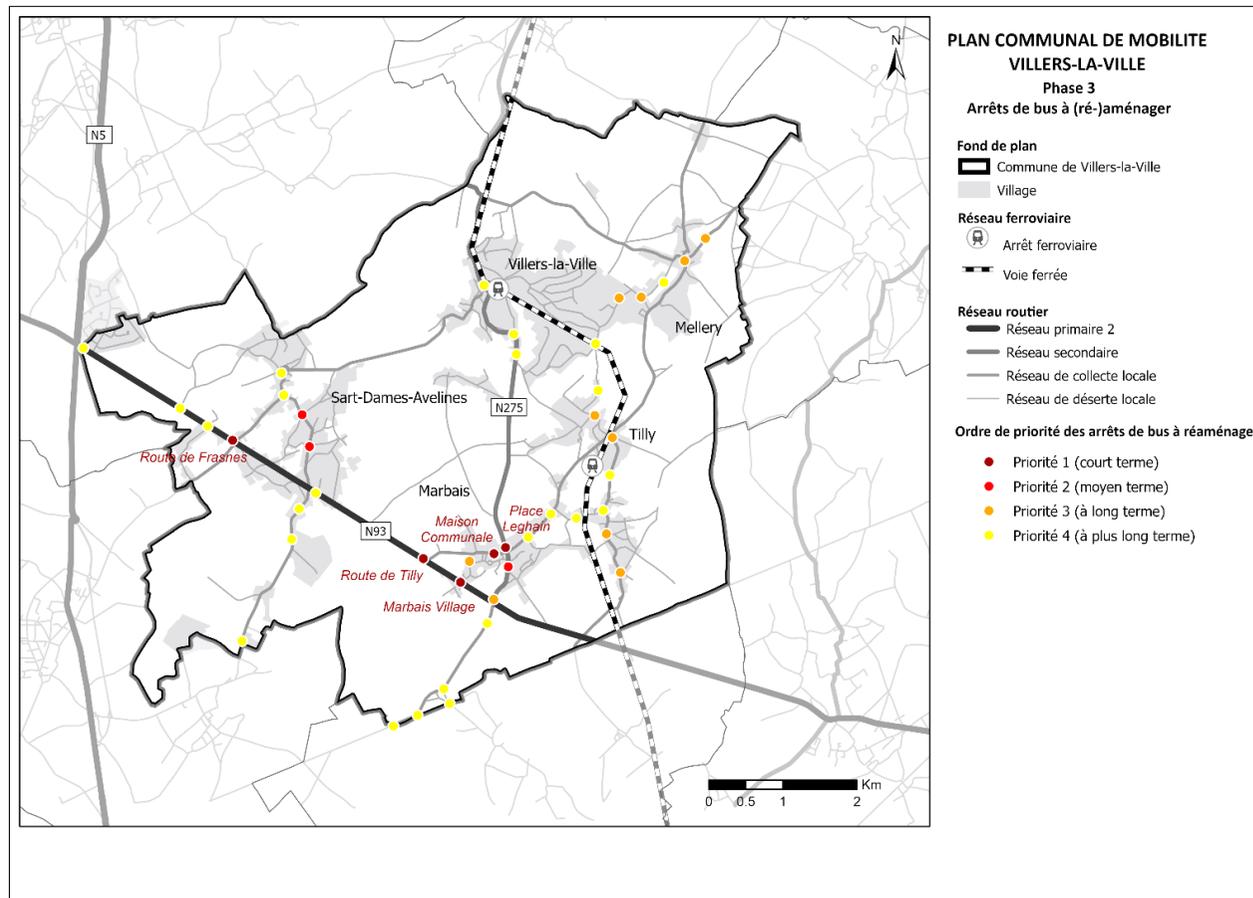
Enfin, la qualité de l'ensemble des autres arrêts de bus sera progressivement améliorée. Pour certains arrêts qui ne sont pas fréquentés depuis plusieurs années et dont l'apparence pourrait faire « mauvaise presse » à l'utilisation du bus, une réflexion pourrait être menée concernant leur suppression (du moins temporairement). Une campagne d'information devrait alors être réalisée aux arrêts concernés (afin de confirmer ou non leur non-utilisation).

Pour plus d'information sur l'aménagement des arrêts

Cf. Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, S.R.W.T., 2015

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.2. Rendre les points d'arrêt confortables, accessibles (et sécurisés)



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Renforcer et éventuellement développer l'offre existante

<p>Description de l'action</p> <p>Renforcer l'offre existante vers Genappe et le pôle Braine-l'Alleud Waterloo, étudier les possibilité de connexion entre Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville, et veiller à la bonne correspondance entre les différentes lignes de transport public</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>3.1. Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public 3.2. Rendre les points d'arrêts confortables, accessibles et sécurisés 4.1.b. Développer/renforcer les services de mobilité</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Favoriser l'usage des transports en développant l'offre de transport public</p>	<p>Acteur(s) concerné(s)</p> <p>SNCB/Infrabel, OTW, Service Public de Wallonie (AOT), Province du Brabant wallon, Commune de Villers-la-Ville, Communes voisines (Genappe, Les-Bons-Villers, ...)</p>
<p>Lieu(x) concerné(s)</p> <p>/</p>	<p>Budget (estimation)</p> <p>/</p>
<p>Degré de priorité</p> <p>Priorité 2 :</p>	<p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <p>/</p>
<p>Période de mise en œuvre</p> <p>Action à mener à court terme (< 3 ans) : étudier les différentes options envisagées</p>	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Renforcer et éventuellement développer l'offre existante

Description concrète de l'action

Connexion avec Genappe et le pôle Braine-l'Alleud - Waterloo

Les liaisons actuelles vers Genappe, Waterloo, et Braine-l'Alleud sont relativement peu efficaces, et donc peu attractives. A cet égard il est proposé les mesures suivantes :

- Améliorer les correspondances entre les lignes de bus 568 et 365 à hauteur du carrefour des 4 Bras de Baisy-Thy. La ligne 365 offre en effet des possibilités de liaisons vers Genappe, Waterloo, et Braine-l'Alleud dans une moindre mesure, pôles où se rendent les villersois, notamment pour y travailler. Les correspondances entre cette ligne et la ligne 568 qui constitue une ligne majeur sur le territoire communal n'est toutefois pas garantie, rendant dès lors cette première très peu attractive ;
- Repenser la ligne 365, afin d'accroître son efficacité, tel que recommandé dans l'étude relative au réseau structurant de transport public en Brabant wallon (2019) ;
- Créer un arrêt supplémentaire sur la ligne E-05 à hauteur des 4 Bras de Baisy-Thy.

Par ailleurs, il s'avèrerait également intéressant de développer l'accessibilité du parc d'activité économique de Braine-l'Alleud, dans lequel travaillent des milliers de personnes, et notamment des villersois.

Remarque : Une attention devra être apportée à la qualité de l'arrêt « Baisy-Thy – 4 Bras » (cf. actions 3.1 et 3.2)

Liaison entre Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville

La connexion entre Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville fait actuellement défaut. Du fait qu'une demande existe, et qu'elle était déjà sollicitée lors de l'élaboration du premier Plan Communal de Mobilité, la possibilité d'une nouvelle liaison entre ces deux pôles doit être étudiée. En vue de rendre cette liaison pertinente, il y a lieu de la prolonger, par exemple vers l'abbaye de Villers-la-Ville et Genappe (pôle d'échange multimodal supra-communal), et dans l'autre sens vers Rêves et son école secondaire, voire au-delà – en complément et/ou remplacement de la ligne 366 (Baisy-Thy-Genappe-Rêves) et/ou 60 (Jumet – Villers-Perwin). En fonction des pôles qu'elle relie, cette ligne pourrait à court terme être uniquement développée durant les heures de pointe et d'entrées/sorties d'écoles

Autre option à envisager, celle de redéfinir le terminus de la ligne 51 à Sart-Dames-Avelines en lieu et place de l'Abbaye - éventuellement uniquement à certaines heures précises. Les horaires de la ligne 51 semblent en effet davantage adaptés au rythme des trajets pendulaires et scolaires durant la semaine.

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Renforcer et éventuellement développer l'offre existante

Correspondance entre les différentes lignes de transport public

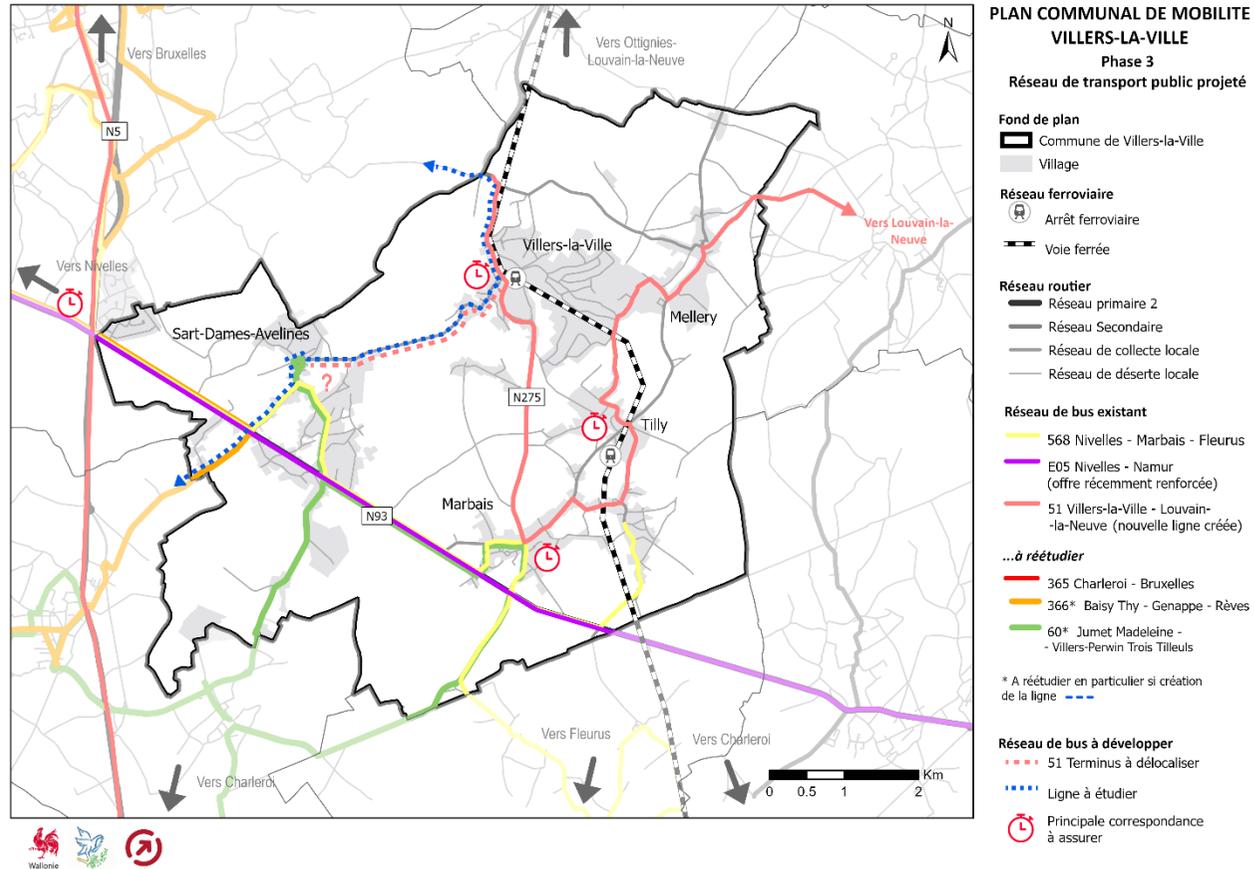
Il y a lieu de veiller au correspondance suivante :

- Intermodalité train-train, en particulier en gare d'Ottignies, en particulier pour les liaisons avec Bruxelles (et ce d'autant plus que la relation S entre Bruxelles et Ottignies prévoyait initialement une extension jusqu'à Villers-la-Ville) ;
- Intermodalité train-bus, entre la ligne S61 et la nouvelle ligne de bus 51 ;
- Intermodalité bus-bus, en particulier entre les lignes suivantes :
 - L568 - L51 (Marbais – Place Leghain) ;
 - L568/E05 – L365 (Baisy-Thy – Quatre Bras) ;
 - L51 – L27 (Gentignes).

Par ailleurs, une attention particulière sera également apportée à l'horaire de la ligne 51 eu égard à son rôle de liaison vers Louvain-la-Neuve et Mont-Saint-Guibert, et notamment eu égard aux horaires de l'école des Hayeffes (qui constitue l'un des principaux pôles desservis par cette ligne).

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Renforcer et éventuellement développer l'offre existante



4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer/renforcer les services de mobilité

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Développer/renforcer les services de mobilité</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>3.3. Renforcer et éventuellement développer l'offre de TP</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Développer les solutions de mobilité en vue d'encourager à l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture (individuelle)</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie, partenaires privés (aires de covoiturage), Taxistop (Centrale des Moins Mobiles)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>/</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>Le budget dépendra du service qui sera éventuellement développé.</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en oeuvre</u></p> <p>Priorité 1 / action à court terme (≤ 3 ans) :</p> <p>Développement taxi social ou CMM, aires de covoiturage, services spécifiques pour les déplacements entre SDA et VLV</p> <p>Priorité 2 / action à court-moyen termes (< 5 ans) : mise à disposition des véhicules communaux, bornes de recharge électrique</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

Description concrète de l'action

Développement du service de taxi social ou mise en place d'une Centrale des Moins Mobiles

En fonction des tenants et aboutissants de l'adhésion à la Centrale Locale de Mobilité et des services qui y seraient mis à disposition, la Commune étudiera la possibilité de développer son service de taxi social ou de mettre en place une centrale des Moins Mobiles. L'objectif étant d'élargir l'étendue du service, de sorte à permettre notamment des déplacements en soirée et le week-end, ainsi que pour un nombre de motifs plus conséquent.

Qu'est-ce qu'une Centrale des Moins Mobiles ?

L'objectif de la Centrale des Moins Mobiles est de faciliter les déplacements des personnes moins mobiles à bas revenus. Ce service est en effet réservé aux personnes qui ne peuvent utiliser d'autres transports (aucun transport en commun à proximité, horaires difficiles, impossibilité d'utiliser le vélo pour ce déplacement, ...). Par ailleurs, le revenu des utilisateurs de la Centrale ne peut excéder deux fois le Revenu d'Intégration Sociale, afin d'éviter de faire concurrence aux services de taxi traditionnels.

Le système se base sur un réseau de chauffeurs bénévoles, disponibles quelques jours ou quelques heures par semaine, qui prennent en charge les déplacements de personnes moins mobiles. Ceux-ci utilisent leur propre voiture et accompagnent la personne moins mobile dans ses déplacements si celle-ci en a besoin. Ils perçoivent une indemnité pour leurs frais de déplacements, celle-ci est calculée sur base des coûts réels d'une voiture. Le montant ne doit pas excéder 0,34€ par kilomètre (sans quoi il ne s'agirait plus de transport bénévole).

La CMM fait le lien entre les utilisateurs et les chauffeurs bénévoles. La centrale dispose d'une réception téléphonique qui permet d'attribuer chaque demande d'un utilisateur à un chauffeur, via un logiciel fourni par Taxisop. C'est également la centrale qui se charge de la gestion administrative (inscriptions, suivi des documents des chauffeurs, etc.).

Les exemples de Beloeil et Frasnes-lez-Anvaing

Deux communes voisines ont mise en place un tel service, en complément du service de taxi social qu'elles offraient déjà.

A Frasnes-lez-Anvaing, la CMM dispose de 6 chauffeurs et 30 bénéficiaires. Certains chauffeurs effectuent des courses en soirée et le week-end.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

Mise à disposition des véhicules communaux

La Commune pourrait également mettre à disposition de ses citoyens la flotte ou une partie de la flotte de véhicules communaux, à l'image de ce qui se fait dans de nombreuses communes flamandes.



Source : www.autodelen.net

Service spécifique pour les déplacements entre Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville (et l'Abbaye)

En fonction de la faisabilité de mise en place d'une ligne de bus locale pour connecter Sart-Dames-Avelines au mobipole de Villers-la-Ville (cf. action 3.3.), la mise en place d'une navette spécifique doit être envisagée, éventuellement en complément de celle à entrevoir entre le mobipole et l'Abbaye de Villers-la-Ville. Le cas échéant, ce service doit être développé de sorte à répondre au mieux à la demande durant les périodes clés que sont les heures de pointe du matin et de fin de journée (déplacements domicile-travail et domicile-école) pour les relations entre Sart-Dames-Aveline et le mobipole de Villers-la-Ville.

A cet égard, des réflexions concernant l'extension du Bonvibus sur les territoires de Genappe et Villers-la-Ville – service de transport public existant sur la commune des Bons Villers – sont en cours et devront envisager une potentielle utilisation de ce service pour les liaisons mentionnées. Il pourrait notamment être utilisé le week-end pour les connexions avec l'Abbaye, et en fin (et début) de journée pour les liaisons avec Sart-Dames-Avelines.

A court terme, le covoiturage entre les habitants de Sart-Dames-Avelines doit être facilité, de même que le partage d'un trajet à vélo (ou via d'autres formes de micromobilité) et/ou la mise en place d'un vélo-bus. Cela passera par exemple par l'aménagement d'un point de rassemblement (pour les départs depuis Sart-Dames-Avelines et le mobipole de Villers-la-Ville).

Aires de covoiturage

Des espaces de covoiturage seront mis à disposition, en particulier le long des axes routiers structurants (N93, N275, croisement N93/N5). A cet égard des partenariats public-privé pourraient être mis sur pied de sorte à mutualiser les parkings de commerces qui sont sous-exploités la semaine (ex : Colruyt et Dema), de même que celui de l'Abbaye de Villers-la-Ville, ou encore du parking situé rue de Marbais à Sart-Dames-Avelines. A noter que les quelques places de stationnement qui seraient créées au Carrefour des 4 Bras de Baisy-Thy pourraient également servir de P+R.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

Mise à disposition de bornes de recharge électrique

En cohérence avec la Stratégie Régionale de Mobilité, la Commune et/ou la Région développera le réseaux de bornes de recharges électriques sur le territoire communal. Outre sur les parking de la rue de Marbais (= mobipole) et de l'administration communale, ces dispositifs pourraient être déployés au droit des pôles d'échanges principaux (PANG de Tilly, arrêt de bus Baisy-Thy – Quatre Bras amené à disposer d'un parking de covoiturage / P+R, etc.). La SRM préconise que ces bornes de recharges soient alimentées via des unités de production d'énergie renouvelable (photovoltaïque, éolien).

La Commune et/ou la Région prendra utilement connaissance du dossier Cémathèque suivant :

Cf. SPW (2019), « Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ? », Cémathèque n°49





4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Spécialiser progressivement le réseau routier (notamment au gré des aménagements)</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>1.1.a. Développer des zones apaisées 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 2.1. Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2. Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux 3.3. Rendre les points d'arrêts confortables, accessibles et sécurisés</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Encourager un usage plus adéquat de la voirie et un usage plus rationnel de la voiture via la spécialisation du réseau routier</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville (,Service Public de Wallonie)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble du réseau routier</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>Sans objet</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u></p> <p>Priorité 1 : Action à mettre en œuvre progressivement</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>Sans objet</p>

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

Description concrète de l'action

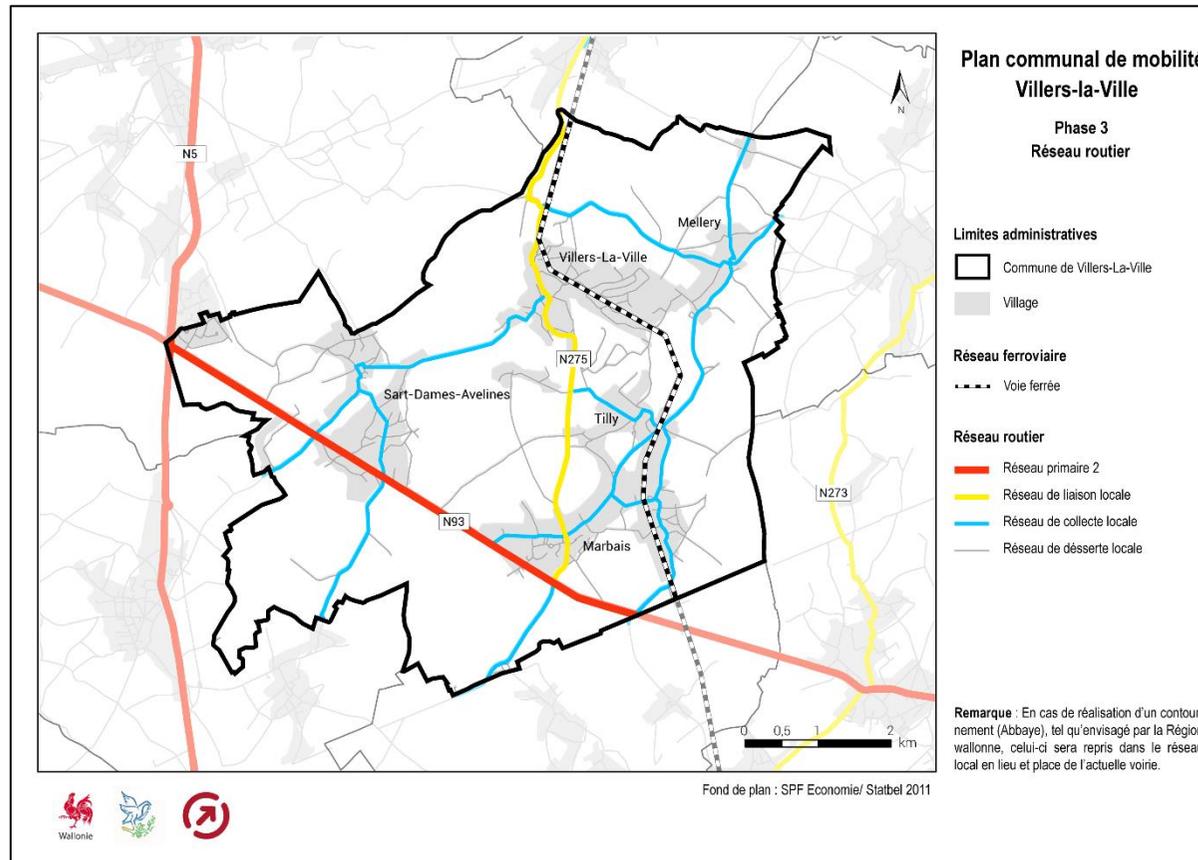
La Commune, au gré du réaménagement de son réseau viaire, aménagera et partagera l'espace public de celui-ci en fonction du niveau hiérarchique des voiries. Elle veillera également à ce que la Région en fasse de même sur le réseau régional. La carte ci-après illustre la hiérarchisation du réseau routier.

Sont ensuite définis les principes généraux d'aménagement à appliquer pour chaque catégorie de voirie, distinction étant également faite selon que la voirie se trouve en ou hors agglomération. Ceux-ci ont pour objectif d'aiguiller le gestionnaire de voiries et sont donnés à titre indicatif.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

Cartographie



4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

Principes généraux d'aménagement

Réseau primaire 2 (N93)

Il se compose de voiries dont le rôle de transport est prépondérant, et qui accueille un débit de trafic routier plus conséquent. La fluidité du trafic doit y être privilégiée dans une certaine mesure :

- La chaussée est divisée en bandes de circulation larges d'environ 3,00 à 3,50 m ;
- La mixité du trafic (véhicules motorisés vs. modes actifs) est à éviter/exclure sur ces voiries. Les piétons et les cyclistes sont donc séparés physiquement de la circulation automobile (éventuellement sous forme de pistes cyclo-piétonnes) ;
- Le stationnement s'effectue hors chaussée ;
- Les éventuels dispositifs ralentisseurs placés en agglomération sont essentiellement de type marquage au sol ou dévoiement latéral de voirie.

En agglomération, la zone d'arrêt des bus se fait idéalement sur la chaussée en vue de garantir la régularité/vitesse commerciale des lignes de bus concernées (et afin d'offrir des espaces d'attente confortables pour leurs usagers).

Réseau de liaison (N275)

Le réseau de liaison a pour fonction la connexion des centres, noyaux et pôles, à l'échelle communale et intercommunale. Ces voiries jouent tant un rôle de transport que d'accessibilité.

Sur ces voiries, une division en bande de circulation ne doit pas spécifiquement être envisagée. Au contraire, un stationnement sur la chaussée peut éventuellement être envisagé (en agglomération). En ce qui concerne le partage de l'espace entre les différents modes, si les piétons doivent être séparés physiquement de la circulation automobile (trottoirs, sauf si développement éventuel de zones de rencontre ou piétonne), une séparation visuelle (piste cyclable marquée), voire une mixité des circulations (bande cyclable suggérée) peut suffire pour ce qui est des cyclistes (en agglomération).

En agglomération, l'aménagement de la zone d'arrêt des bus s'effectue sur la chaussée.



4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

Réseau de collecte locale

Le réseau de collecte a pour objet de collecter et distribuer la circulation locale et se compose des voies assurant une desserte des villages depuis le réseau routier régional (rue Gustave Linet, rue du Sart, rue du Petit Mont, rue de la Catalogne, ...). Ces voies ont davantage un rôle d'accessibilité que de transport.

Elles présentent généralement un plus petit gabarit. La chaussée n'y est pas divisée en bandes de circulation et celle-ci accueille les zones d'arrêt des bus. En agglomération, elles accueillent également le stationnement. Localement, le croisement de deux véhicules n'y est pas toujours possible (les véhicules en stationnement pouvant d'ailleurs avoir un rôle de ralentisseurs). Si les piétons restent séparés de la circulation automobile (trottoir sauf si développement éventuel de zones de rencontre ou piétonne), l'espace de circulation automobile est partagé avec les cyclistes (une séparation physique est envisageable si l'espace est disponible). Hors agglomération, une séparation physique des cyclistes est recommandée. A défaut celle-ci est visuelle.

Réseau de desserte locale

Les voies de desserte locale ont une fonction d'accessibilité prépondérante, et une fonction de séjour marqué en agglomération. Celles-ci ne sont destinées qu'à accueillir un trafic local. La mixité des circulations doit y être privilégiée :

- Hors agglomération, est préconisée la mise en chemin réservé de ces voiries, en particulier des voies dont la largeur est $\leq 3\text{m}$ et/ou qui sont parcourus par des itinéraires cyclables (ou piétons)
- En agglomération, doit s'envisager une mise en zone 30, zone résidentielle ou de rencontre de ce réseau.

Le stationnement se fera sur la chaussée. L'espace de circulation automobile sera limité. L'automobiliste doit sentir qu'il se trouve dans un environnement local et qu'il doit rouler au pas.



4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

Le tableau ci-dessous synthétise les principes d'aménagement proposés pour chacune des catégories de voirie.

	Echelle Régionale			Echelle locale					
	Autoroute et Primaire 1	Réseau primaire 2		Réseau de liaison	Réseau de collecte locale			Réseau de desserte locale	
		Hors agglo.	En agglo. ou zone urba.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.
Fonction	/	Transport >> Accessibilité		Transport ≈ Accessibilité	Accessibilité > Transport			Accessibilité >>> Transport	
Régime de vitesse (km/h)	/	90 (-70)	70- 50	90-70	50(-30*)	90-70****	50(-30)	(70-) 30 /chemin réservé	50 – 30 - 20
Division en bande de circulation	/	Oui		En fonction du contexte	Pas spécifiquement			Non	
Stationnement	/	Non	Hors chaussée	Non	Hors(/sur chaussée)	Non	Sur la chaussée	Non	Sur la chaussée
Cheminement piéton	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Mixité**	Mixité ***
Cheminement cycliste	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation phys./visuelle	Séparation phys./visuelle	Séparation visuelle/Mixité	Mixité**	Mixité
Arrêt transport public	/	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemin réservé ou circulation automobile à vitesse réduite/ *** Mixité si mise en zone résidentielle ou de rencontre

**** Ce vers quoi il faut tendre à terme (en fonction de l'évolution du code de la route)

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>1.3.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation (en vue de promouvoir la marche)</p> <p>2.4.a. Poursuivre les campagnes d'information, formation et de sensibilisation des citoyens, et la facilitateur de l'acquisition des vélos</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Sensibiliser, inciter, et accompagner la population à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, GAL Pays des 4 Bras</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>-</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€ (≤ 2.500 €/an)</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 2</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>- Fonds propres Commune</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action continue</p>	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

Description concrète de l'action

Généralités

De manière régulière, la Commune réalisera des actions de sensibilisation et d'accompagnement de ses citoyens à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables. Ces actions se feront en complément des actions à mener en matière de déplacements à pied et à vélo.

Exemple d'actions à mettre en place

Organisation d'évènements de sensibilisation, d'information, de test (stands, ateliers)

Il peut s'agir par exemple :

- D'évènements de présentation et de test de nouvelles formes de (micro-)mobilité, telles que différents types de vélos, trottinettes (électriques), monowheel, etc. ;
- D'ateliers de présentation et de formation à l'utilisation d'applications de « mobilité » ;
- D'évènements de présentation des différentes formes d'autopartage ;
- Etc.



Ces actions pourraient éventuellement être mises en place à l'échelle de plusieurs Communes (territoire du GAL Pays des 4 Bras) et doivent être réalisées à raison d'une à deux sessions annuellement.

Elles pourraient être organisées dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, mais pas forcément/uniquement.

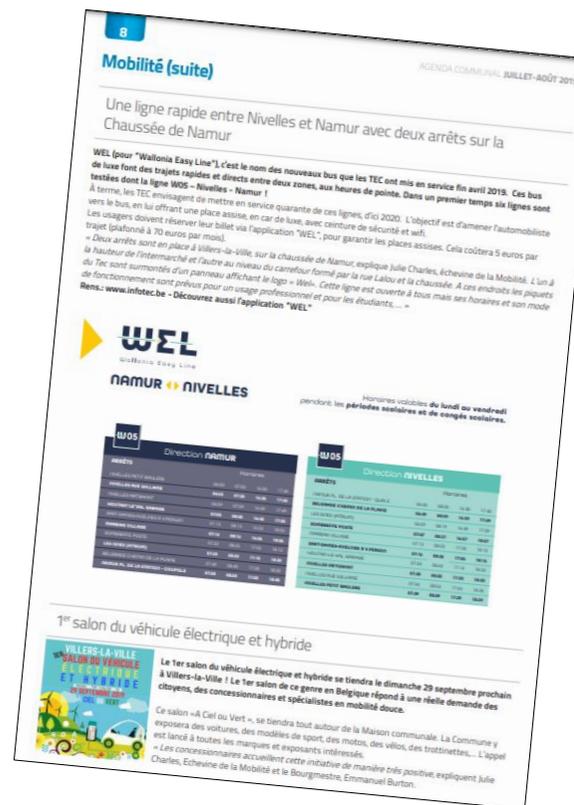
4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

Diffusion de l'information via divers canaux

Outre via le site internet communal, la Commune continuera, comme elle le fait actuellement via son bulletin communal (cf. extrait du bulletin communal de août 2019 ci-contre) à sensibiliser ses habitants via divers canaux d'informations.

Elle pourrait par exemple réaliser une brochure informative que les habitants se procureraient à l'administration communale, voire recevraient dans leur boîte aux lettres. Cette brochure pourrait également être transmise aux nouveaux résidents lors de leur inscription à la Commune.



4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.4. Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal

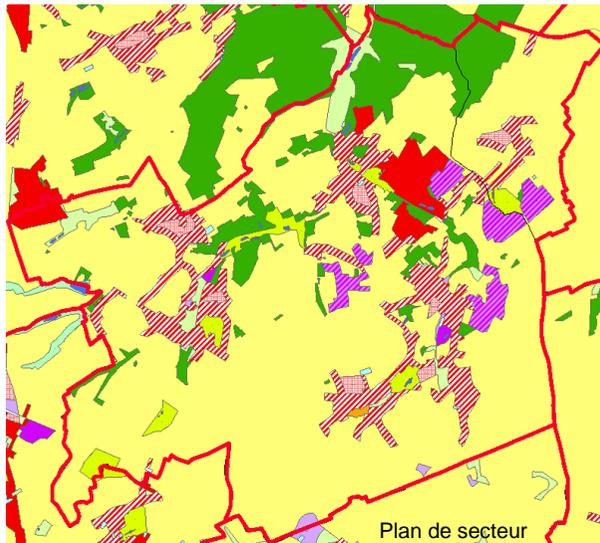
<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Assurer un développement du territoire qui limite au maximum les déplacements et optimise l'offre de mobilité existante. En parallèle, veiller à ce que les aspects mobilité soient pris en compte dans tout nouveau projet immobilier.</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>/</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Favoriser un usage rationnel de la voiture en aménageant le territoire (et les nouveaux logements) de manière à diminuer la dépendance à cette dernière</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Tout le territoire communal</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>/</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>/</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action continue</p>	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.4. Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal

Assurer un développement urbain cohérent

La Commune de Villers-la-Ville dispose d'importantes réserves foncières réparties sur l'ensemble de son territoire. Ces espaces, majoritairement repris dans des Zones d'Aménagement Communal Concerté (ZACC, quadrillé rouge sur la carte ci-dessous), présentent un fort potentiel d'urbanisation. Si de nouveaux espaces devaient être urbanisés dans les années à venir, la Commune veillera à privilégier l'urbanisation des ZACC se trouvant les plus proches des pôles de déplacements et de l'offre en mobilité alternative à la voiture, c'est-à-dire à proximité des PANG et arrêts de bus structurants. A première vue, les ZACC proches des entrées de Marbaix, Tilly, et Villers seraient les plus pertinentes à cet égard.



Veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal

La Commune attachera également une attention particulière aux aspects de mobilité de tout projet immobilier établi sur son territoire communal, de sorte à ce que celui-ci favorise, dans les limites de ses possibilités, un usage rationnel de la voiture. Quelques lignes guides tirées en partie du référentiel « Quartiers Nouveaux » sont ici données à titre indicatif.

Les projets devront notamment être conçus de manière à faciliter et favoriser le déplacement des piétons et des cyclistes. Les éventuels espaces publics qui seront créés le seront avant tout pour les modes actifs (et en cohérence avec les éléments relatifs à la spécialisation du réseau routier tel que proposés dans le présent PCM). Il s'agira également de s'assurer de la bonne connexion avec les réseaux piétons et cyclables environnants, ainsi qu'avec l'offre de transport et d'équipements publics existants ou à créer.

Des dispositifs de stationnement pour vélos en suffisance, de qualité, et adaptés à l'ensemble des besoins devront être prévus. Une offre pour les vélos cargos devra notamment être intégrée. Les espaces de stationnement pour vélos devront être aisément accessibles et idéalement localisés.

Il s'agira aussi de maîtriser la place de la voiture.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

<p>Description de l'action</p> <p>Redéfinir certaines entrées d'agglomération non idéalement localisées, et créer des effets de porte au droit de l'ensemble des entrées de villages et d'agglomérations (et des traversées de zones urbanisées)</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>5.1.b Respect des limitations de vitesse</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Inciter à un plus grand respect des limites de vitesse, inciter les automobilistes à lever le pied à l'approche des entrées d'agglomérations et au sein de celles-ci, en vue de plus de sécurité routière</p>	<p>Acteur(s) concerné(s)</p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie (, Zone de police)</p>
<p>Lieu(x) concerné(s)</p> <p>Ensemble des entrées de villages et d'agglomérations (et traversées de zones urbanisées)</p>	<p>Budget (estimation)</p> <p>€€€(€) (≤ 100.000 €). Le budget dépend du type et du nombre d'aménagements</p>
<p>Degré de priorité et période de mise en œuvre</p> <p>Priorité 1, court terme (< 3 ans) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redéfinition des entrées d'agglomérations non idéalement localisées - Aménagement de l'ensemble des entrées d'agglomérations/traversées de zones urbanisées sur le réseau principal (N93), sur le réseau de liaison locale (N275), et sur le réseau collecteur <p>Priorité 2, moyen-long terme (3-10 ans) : Autres entrées d'agglomération</p>	<p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune (aménagement voies communales) - Service Public de Wallonie (aménagement voies régionales)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

Description concrète de l'action

Redéfinir la limite de certaines entrées d'agglomération

Préalablement à l'aménagement d'une entrée/sortie d'agglomération, le gestionnaire de voirie doit s'assurer de la bonne localisation des signaux F1 et F3, marquant le début et fin d'une agglomération (cf. ci-contre).



A ce titre, la localisation de l'entrée de l'agglomération rue de la Drève (et rue du Culot) à Tilly, route de Frasnes à Sart-Dames-Avelines et sur la N275 à Villers (en provenance de Court-Saint-Etienne) doivent être revues, les signaux étant en effet placés trop en amont de la zone urbanisée.

Par ailleurs, la rue du Bosquet reliant les zones urbanisées de Tilly et Marbisoux est assimilée à l'agglomération, bien qu'elle ne soit pas urbanisée. La signalisation pourrait donc également être révisée pour plus de cohérence et pour ainsi inciter une conduite adaptée.

Enfin, doit être analysée la question de la limite éventuelle d'agglomération au niveau de l'avenue des Peupliers/rue des Savoyards, en complément de celle située rue du Tienne notamment.

Qu'est-ce qu'une agglomération et où place-t-on le signal F1 ?

« Le terme 'agglomération' est un ensemble d'habitations formant une unité et considéré indépendamment des limites administratives. Plus concrètement, l'agglomération se définit comme un ensemble de constructions dont aucune n'est séparée de la plus proche de 200 m et qui logent au moins 50 personnes. Ce milieu est caractérisé par une densité de population égale ou supérieure à un certain seuil.

Dans le domaine routier, cette densité de population se traduit par une densité d'accès au kilomètre de route ou de rue. C'est ainsi que le code du gestionnaire de voirie introduit la notion d'agglomération lorsque la route a l'aspect de la rue sous-entendant une certaine contiguïté entre les maisons. » (source, SPW – Guide de détermination des limites de vitesse).

En ce qui concerne le placement des signaux indiquant le commencement (et la fin) d'agglomération, le code du gestionnaire mentionne que :

« Ces signaux sont placés simultanément, sur toutes les voies d'accès et de sortie d'une agglomération, approximativement à l'endroit où la voie publique prend ou cesse d'avoir l'aspect d'une rue ».

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

Marquer l'ensemble des entrées et sorties d'agglomérations

A l'image de plusieurs entrées/sorties d'agglomérations déjà aménagées, les différents gestionnaires de voirie marqueront l'ensemble des entrées de villages et d'agglomérations (et des traversées de zones urbanisées). Outre via les signaux routiers adéquats (F1 et F3) ou via le changement de régime de vitesse (pour les traversées de zones urbanisées), également via la création d'effets de porte visuels et/ou physiques.

Quels dispositifs ?

Afin de garder une certaine cohérence et de créer une identité « entrée d'agglomération/traversée de zone urbanisée », il est préconisé d'utiliser des dispositifs similaires (par type de réseau) dans la mesure du possible.

Sur le réseau principal : N93 (traversée de petit Marbais)

Au minimum une bande colorée sera marquée au sol (ex : ocre), sur laquelle pourrait être reproduit le signal C43. Idéalement, un aménagement visuel complètera le dispositif et/ou celui-ci sera éventuellement couplé à un dévoiement de voirie.

Sur le réseau de liaison locale : N275 (entrée Marbais depuis VLV et entrée VLV depuis CSE)

Un dispositif similaire à celui proposé sur la N93 pourrait être implanté.

Sur le réseau de collecte locale (et le réseau de desserte locale)

Concernant les voiries du réseau collecteur – à savoir celles desservant les villages – et les voies de desserte locale, un dispositif plus contraignant doit être envisagé. Les dispositifs qui ont été installés aux entrées de l'agglomération de Tilly sur les rues de Hanzée et des Savoyards constituent de bons exemples à cet égard. Sur la première, un coussin berlinois est présent dans chaque sens de circulation. Sur la seconde, un coussin berlinois a été combiné à un rétrécissement de voirie. De tels aménagements pourraient être généralisés à l'ensemble des entrées d'agglomérations sur voiries communales.



Entrée d'agglomération de Tilly, rue des Savoyards

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

Il est par ailleurs recommandé de tenir compte des cyclistes lors de l'aménagement de tels dispositifs, en particulier sur les voies parcourues par des itinéraires cyclables (cf. exemples ci-dessous qui permettent aux cyclistes de by-passer l'obstacle).



Etant donné que certaines limites d'agglomérations sont susceptibles d'évoluer au gré de l'urbanisation des villages, il pourrait s'avérer opportun de prévoir des dispositifs temporaires pour ces cas précis.

Parmi les entrées à marquer en priorité, celle de la zone urbanisée située sur la route de Frasnes à Sart-Dames-Avelines. Celle-ci est actuellement peu marquée (urbanisation « diffuse », absence de carrefour), ce qui n'incite pas les automobilistes à modifier leur conduite. Il faudra ainsi veiller à doter cette entrée d'un de ces dispositifs marquant le passage en zone 50 km/h. Une proposition d'aménagement est ici proposée (cf. esquisse ci-contre). La route de Frasnes étant reprise en tant que liaison supra-communale dans le réseau cyclable, un by-pass pour les vélos a été prévu.

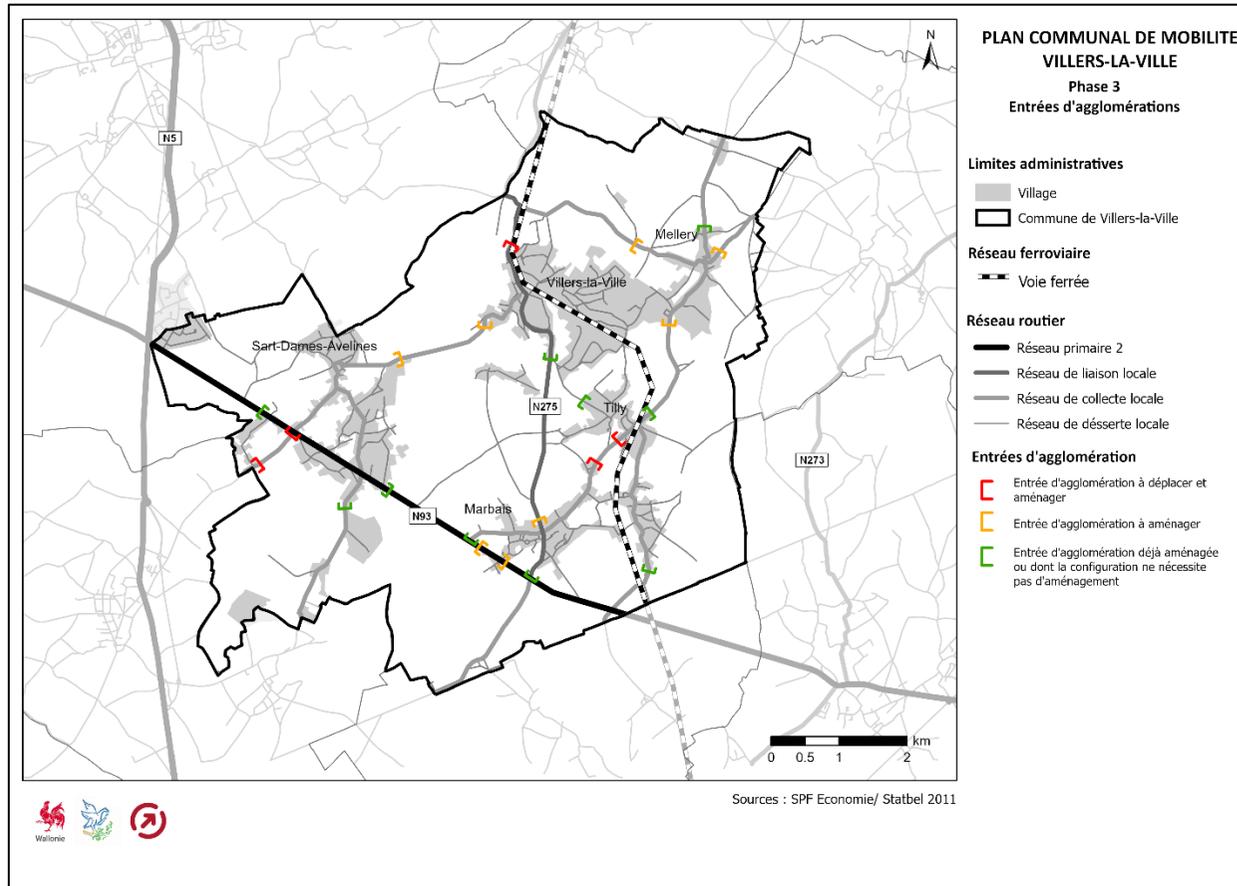


Pour plus d'information concernant les dispositifs ralentisseurs :

- **SPW (2016), « Une circulation apaisée dans les villes et les villages – Quelle stratégie ? Quels outils ? », La CeMathèque n°42, pp.48.**
- **SPRB, Bruxelles-Environnement, « Les aménagements locaux de voirie et leur influence sur le bruit routier »**

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

<p>Description de l'action</p> <p>Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>4.1. Spécialiser le réseau routier 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer l'ensemble de celles-ci 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'école (et créer une zone de confort)</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route</p>	<p>Acteur(s) concerné(s)</p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie, Zone de police (,OTW, Gracq, riverains)</p>
<p>Lieu(x) concerné(s)</p> <p>Ensemble du territoire communal, spécifiquement aux endroits où les limites de vitesse sont dépassées</p>	<p>Budget (estimation)</p> <p>€(€€€€). Le budget dépend des mesures prises.</p>
<p>Degré de priorité et période de mise en œuvre</p> <p>Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) : lieux problématiques</p> <p>Priorité 2 et action continue : autres lieux</p>	<p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune (aménagement voies communales) - Service Public de Wallonie (aménagement voies régionales)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Description concrète de l'action

La Commune, en collaboration avec la Zone de Police (et la Région pour les voiries régionales), prendra les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées, en priorité sur les voies pour lesquelles les résultats des mesures montrent d'importants problèmes d'excès de vitesse, en particulier si elles sont fortement fréquentées par des automobilistes et/ou des piétons et cyclistes (ou autres usagers vulnérables). Sur base des données disponibles, trois lieux doivent faire l'objet d'une attention toute particulière : la rue du Petit Marmeau (N275), la rue de la Jouerie (N275) et la rue Gustave Linet. L'avenue Georges Speeckaert et la rue de Thébaïs sont également des lieux où la part des véhicules en infraction est/demeure élevée.

Bien informer et sensibiliser

Vu les mesures déjà prises, il s'agira surtout :

- De renforcer et compléter la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et des abords d'écoles, telle que recommandée par ailleurs (cf. actions 5.1.a. et 6.1.) ;
- D'envisager, un rappel ponctuel des limites de vitesse sur les artères principales et/ou aux endroits critiques.

En complément, une vaste **campagne de sensibilisation** doit être envisagée, éventuellement avec l'appui de la zone de police et/ou d'association de sensibilisation en matière de sécurité routière (ex : PEVR). Cette mesure pourrait s'envisager à une échelle plus large que la Commune.

Exemple de campagne

Ci-après un bon exemple de campagne menée par l'association PEVR en collaboration avec la police auprès d'automobilistes circulant en excès de vitesse : [Campagne de sensibilisation - excès de vitesse](#)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Aménager et spécialiser le réseau routier

La Commune et la Région veilleront également **au bon aménagement de l'espace public** afin que celui-ci soit conforme à la fonction jouée par la voirie. L'environnement et la manière dont est partagé l'espace public influent en effet fortement sur le comportement des automobilistes. Ainsi, plus la voirie aura une fonction de séjour importante, plus l'espace dévolu à la circulation automobile devra être réduit à son strict minimum, et à l'inverse la place accordée aux piétons et aux cyclistes devra y être plus importante (cf. action 5.1.b).



Ci-contre un bon exemple d'aménagement d'une zone de desserte locale (Poperinge), incitant les automobilistes à rouler au pas.

Dispositifs ralentisseurs de trafic et mesures répressives

En dernier recours ou de manière temporaire, des aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives devront être envisagés si des problèmes de vitesse existent ou persistent. Les cas échéants, les choix des aménagements devront être étudiés au cas par cas, idéalement en collaboration avec les riverains directement concernés.

Au vu des vitesses mesurées des **contrôles de vitesse et/ou la mise en place de radars répressifs** doivent être envisagés à court terme sur la N75 (entre Villers-la-Ville et Marbais, et rue de la Jouerie) et la rue Gustave Linet, voire également sur la rue de Thébais.

[Pour plus d'informations sur les dispositifs ralentisseurs de vitesse](#)

- [Sécurothèque - dispositifs ralentisseurs](#)
- SPW (2016), « Une circulation apaisée dans les villes et les villages – Quelle stratégie ? Quels outils ? », La CeMathèque n°42, pp.48.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes

<p>Description de l'action</p> <p>Sécuriser les lieux accidentogènes (objectifs et subjectifs)</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>1.1.a. Développer des zones apaisées 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité ; 2.1. Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables communal 4.3. Spécialiser le réseau routier 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer l'ensemble de celles-ci 5.1.b. Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route</p>	<p>Acteur(s) concerné(s)</p> <p>Service Public de Wallonie, Commune de Villers-la-Ville (, Zone de police, O.T.W.)</p>
<p>Lieu(x) concerné(s)</p> <p>Lieux accidentogènes</p>	<p>Budget (estimation)</p> <p>€(€€€€). Le budget dépend des mesures prises.</p>
<p>Degré de priorité et période de mise en œuvre</p> <p>Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) : Carrefour N93/Catalogne (et N93/N5) et rue de Sart</p> <p>Priorité 2 et action à court terme (< 3 ans) : N93 en traversée de Sart-Dames-Avelines</p> <p>Priorité 2-3 et action à moyen-long terme (> 3 ans) : Autres lieux accidentogènes</p>	<p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune (aménagement voies communales) - Subsidés Service Public de Wallonie (aménagement voies communales si passage itinéraire cyclable, piéton) - Service Public de Wallonie (aménagement voies régionales)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes

Description concrète de l'action

La Commune et la Région sécuriseront chacune sur les voiries qu'elles gèrent les lieux accidentogènes.

Sur le réseau régional

Les lieux à sécuriser (en priorité) sont le carrefour N93/Catalogne, N275/Dreumont/Leghain et en limite du territoire villerois le carrefour N93/N5 (tous deux repris dans le Plan Infrastructures 2020-2026).

Carrefour N93/Catalogne

Le choix de l'aménagement devra être déterminé en Comité Provinciale de Sécurité Routière (CPSR). Il devra être particulièrement tenu compte :

- De la traversée de ce carrefour par
 - Un itinéraire vélo d'importance régional connectant Nivelles à Namur (N93) ;
 - Un futur itinéraire cyclable intercommunal reliant les territoires de Villers-la-Ville et de Fleurus (axes secondaires) et permettant également la desserte du pôle commercial (Colruyt-Dema)
- Du passage de la ligne de bus Express 05 – Nivelles-Namur (N93).

Carrefour N93/N5

Le Plan Infrastructure 2020-2026 y prévoit l'aménagement d'un giratoire.

Lors de cet aménagement, il y aura lieu de porter une attention particulière au fait que cette zone constitue un nœud multimodal. Ces deux axes sont repris dans différents réseaux cyclables. Ils constituent des points d'arrêt du réseau de transport public structurant (E05, L365). Il est également proposé d'agréments cette zone par une zone de stationnement pour le covoiturage et/ou de type P+R.

Carrefour N275/Priesmont/Leghain et N275/Savoyards/Dreumont

Malgré les mesures existantes, la visibilité de ce carrefour doit être renforcée, en particulier pour les automobilistes circulant sur la N275 qui doivent s'arrêter (voie non prioritaire). La mise en place d'un effet de porte en provenance de Villers-la-Ville constituera déjà une amélioration à cet égard. Il y aura par ailleurs lieu de porter une attention particulière à l'ensemble des usagers (zone fortement fréquentée par les piétons, itinéraires cyclables, arrêts de bus).

Sur ce même axe, il pourrait également s'avérer utile de réfléchir à une amélioration de la sécurité au droit du carrefour formé avec la rue du Chatelet et la rue des Savoyards. Un respect des Nouvelles limites de vitesse imposées (70km/h) serait déjà une amélioration en ce sens.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes

N93 - Traversée de Sart-Dames-Avelines

En complément des aménagements réalisés récemment en vue de sécuriser la traversée de Sart-Dames-Avelines, il est recommandé de rendre plus visibles les zones de dévoiement réalisées.

Carrefour sur réseaux cyclables

La Région attachera une attention particulière aux carrefours traversés par les réseaux cyclables, et en particulier celui formé entre la N275, la rue de Rigenée et la rue de Dreumont.

Sur le réseau communal

Rue de Sart (hors agglomération)

Sont proposés la réduction de la vitesse à 70 km/h, ainsi que le placement de luminaires de sorte à renforcer la visibilité de cet axe. En vue de marquer l'itinéraire cyclable, la réalisation de bande de cyclable suggérée (via marquage luminiscent) constitue la solution la plus opportune à court terme (cf. fiche 2.1).

La sécurisation de cet axe pour les cyclistes pourrait/devoir être spécifiquement discutée avec la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie de la Région wallonne.

Remarque : Une réduction de la vitesse à 50 km/h (qui permettrait la mise en place de dispositifs ralentisseurs) semble à ce stade peu opportune vu l'environnement, le caractère rectiligne et la longueur de la voirie.

Carrefours accidentogènes

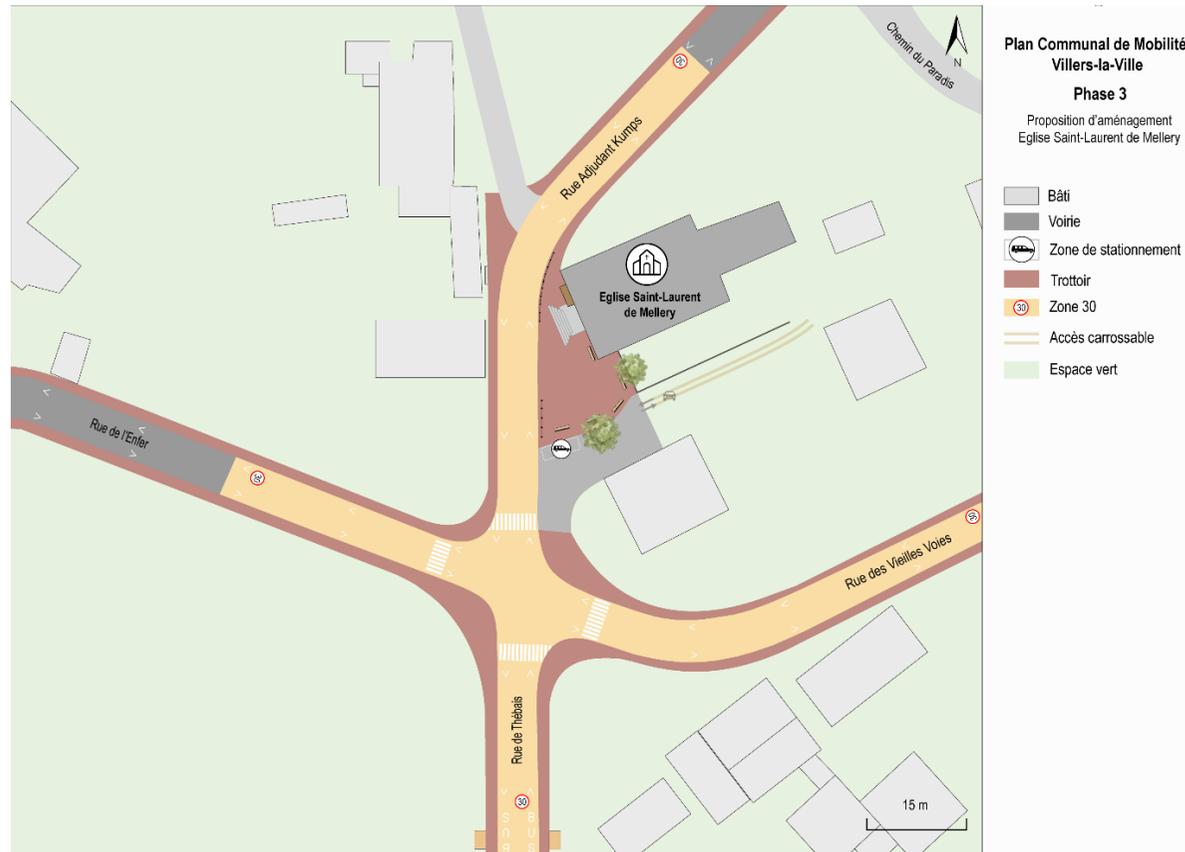
La commune réaménagera progressivement les carrefours accidentogènes, notamment ceux qui présentent de larges zones de conflit, tels que les carrefours Enfer/Thiébaix/Vieilles Voies/A. Kumps (Mellery) et Catalogne /Croix (Marbisoux) et pour lesquels des propositions de réaménagement sont ici donnés à titre illustratif.

Pour ces deux carrefours, il est recommandé de réduire les zones de conflits par le biais de l'extension des trottoirs et l'aménagement de zones semi-franchissables nécessaire à la giration des poids lourds. Les esquisses illustrent aussi le marquage des itinéraires cyclables et d'éventuels réaménagements des zones d'arrêts de bus. Concernant le carrefour de Mellery, est également matérialisée la mise en place d'une zone 30 ainsi que le réaménagement des abords de l'église en vue de rendre ce lieu plus convivial et accessible.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes

Carrefour Enfer/Thiébais/Vieilles Voies/A. Kumps (exemple de réaménagement)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes

Carrefour Catalogne/Croix (exemple de réaménagement)



6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Renforcer la visibilité des abords des écoles par l'utilisation d'un mobilier urbain attirant l'attention ; et créer une zone de confort au droit immédiat des entrées/sorties d'écoles</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords des écoles</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Renforcer l'image et rendre davantage perceptibles les abords d'écoles via l'utilisation d'un mobilier urbain attirant l'attention, en vue d'un plus grand respect des zones 30 aux abords des écoles</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble des abords d'écoles</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€(€) (≤ 50.000 €)</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u></p> <p>Priorité 2 – action à moyen terme (< 5 ans) : Mobilier urbain</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie (voie régionale, école de Villers-la-Ville)

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort

Description concrète de l'action

Renforcer la visibilité

Toutes les écoles étant déjà annoncées par les signaux réglementaires et les crayons jaune fluo (sauf l'école de Marbisoux, où le crayon est remplacé par un totem surplombé d'une main), la Commune (et la Région) renforcera la visibilité des abords d'écoles via l'utilisation d'un mobilier urbain protégeant les entrées/sorties d'écoles qui attire l'attention (garde-corps, potelets, etc.). Plusieurs écoles (Marbais, Tilly et Marbisoux) voient actuellement leurs abords protégés par des barrières vert foncé. Celles-ci pourraient être munies de couleurs plus visibles et pourraient être placées au droit des autres écoles (Sart-Dames-Avelines et Villers) de sorte à créer une réelle « identité » abords d'écoles, et d'inciter ainsi plus spontanément les automobilistes (et autres usagers de la route) à lever le pied. Pour l'école de Villers-la-Ville, il s'agira de placer un tel mobilier sur la voie régionale, et de remplacer le mobilier urbain existant ne répondant pas à ces critères de bonne visibilité (en particulier en cas de non mise en place d'une rue scolaire).



Complémentaire, la reproduction au sol du signal zone 30 ou A23 (« Endroit spécialement fréquenté par des enfants ») pourrait également être utilisée pour renforcer la visibilité des écoles, sur les voiries où de tels marquages ne sont pas encore présents (voies de desserte).

Au droit des traversées piétonnes situées aux abords d'école, des totems seront également idéalement placés pour attirer l'attention des automobilistes.

Créer une zone de confort

Afin de ne pas mettre les enfants en danger lorsque ceux-ci se rendent à / quittent l'école, ou les parents lorsqu'ils attendent leur(s) enfant(s), il est recommandé :

- D'interdire le stationnement dans un périmètre de 20 à 50 mètres aux alentours des entrées d'écoles ;
- D'aménager un espace confortable et protégé de la circulation automobile à proximité des entrées/sorties d'écoles. Cet espace pourrait être agrémenté de bancs, et être rendu convivial en le florissant par exemple. En outre, et afin de contribuer à la bonne visibilité des abords d'écoles, le mobilier urbain utilisé à cet effet sera commun à toutes les écoles.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Offrir des dispositifs de stationnement confortables et rendre « cyclables » les abords d'écoles</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.1. Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) sur le territoire communal</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Améliorer l'accessibilité cyclable des écoles en offrant des dispositifs de stationnement de qualité et en offrant des cheminements cyclables (confortables et sécurisés)</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie (, Gracq, GAL)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>L'ensemble des établissements scolaires présents sur le territoire communal</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>Dispositifs de stationnement : €€(€€) (2.500 à 100.000 €) selon le nombre et le type de dispositif (100 €/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert) Sécurisation des cheminements : €€€(€) (10.000 à 100.000 €) selon le type d'aménagement</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u></p> <p>Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) : Etablissements primaires Priorité 2 et action à plus moyen terme (< 5 ans) : Etablissement maternel</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsidés Service Public de Wallonie - (GAL)

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Description concrète de l'action

Dispositifs d'accrochage

La Commune couvrira idéalement les dispositifs de stationnement mis à disposition à proximité des écoles, et étendra continuellement l'offre en fonction de la demande. De tels dispositifs doivent également être mis à disposition à proximité de l'école de Marbisoux, même si secondaire.

Les dispositifs de stationnement de type « arceaux » remplaceront les dispositifs existants de type pinces-roues aux abords de l'école de Sart-Dames-Avelines.

Les emplacements destinés au stationnement des vélos des enfants et/ou du corps enseignant pourraient être implantés dans un local au sein même de l'enceinte des établissements scolaires. Le cas échéant, il est toutefois nécessaire de garder quelques emplacements pour les parents.

Aménagements cyclables en voirie

La Commune (et la Région) veillera à garantir un bon accès cyclable des écoles. Pour ce faire, les voiries desservant les écoles seront rendues « cyclables » et seront idéalement intégrées au réseau d'itinéraires cyclables communal (tel que recommandé par ailleurs, cf. action 2.1.).

Les aménagements à réaliser dépendent principalement du type de voirie le long desquelles sont implantés les établissements scolaires (et de leur densité de trafic ; cf. action 2.1.).

Les voiries seront au minimum équipées d'une bande cyclable suggérée*. La mise en place de pistes séparées doit s'envisager le long des voies de collecte, et davantage encore le long de la N275 (proximité de l'école de Villers-la-Ville). Pour les écoles implantées le long de voies de desserte locale, la mise en place d'une rue scolaire doit également être envisagée (cf. fiche 6.2.a). Le gestionnaire de voirie se référera également utilement aux guides repris ci-après :

Une attention particulière sera également apportée à l'accessibilité cyclable des écoles à une échelle plus large (village et entre villages dans une moindre mesure ; cf. fiche 2.1.b.).

Enfin, une attention devra être apportée à l'accessibilité des dispositifs d'accrochage depuis les cheminements cyclables.

* Sauf si ces voies sont aménagées en zone résidentielle/de rencontre

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Pour plus d'information

- Service Public de Wallonie (2009), « Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables »
- Service Public de Wallonie, IBSR, « Voie centrale banalisée »
- Service Public de Wallonie, IBSR (2012), « Les bandes cyclables suggérées »

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.3.a. Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et enseignants aux enjeux liés à la mobilité scolaire</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »</p> <p>6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Insuffler une dynamique auprès des écoles en vue d'une mobilité plus durable et plus de sécurité routière aux abords des écoles</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>-</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€/an (≤ 2.500 €/an)</p> <p>Remarque : la formation EMSR est gratuite</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>- Fonds propres Commune</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action à mener en continu</p>	

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.3.a. Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

Description concrète de l'action

La Commune aura pour tâche d'insuffler une véritable dynamique au sein des écoles autour des thématiques de la mobilité et de la sécurité routière, en incitant et impliquant les directeurs d'écoles et le corps enseignant.

Les objectifs poursuivis sont notamment :

- De sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité scolaire ;
- De présenter les outils pédagogiques, en particulier ceux que la Commune mettra à disposition des écoles (cf. fiche 6.3.b) ;
- D'exposer les différents événements auxquels les écoles pourraient prendre part, voire organiser (cf. fiche 6.3.c) ;
- De traiter de la problématique de la mobilité et de la sécurité routière des écoles en présence.

A cet effet, la Commune pourrait organiser annuellement, voire plusieurs fois par an, des réunions avec l'ensemble des directeurs d'écoles et/ou les personnes déléguées.

Par ailleurs, la Commune incitera à ce qu'un membre du corps enseignant de chacune des écoles suive la formation et devienne le référent « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) de son école. A titre informatif, les écoles avec un référent EMSR peuvent bénéficier d'un accompagnement pédagogique avec l'asbl Empreintes.

Qu'est-ce que la formation « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) ?

Il s'agit d'une formation (gratuite) d'une journée s'adressant aux enseignants et directions des écoles fondamentales de Wallonie, au cours de laquelle ils font le plein d'informations, découvrent les outils et animations EMSR à disposition, ainsi que des cas de bonnes pratiques.

In fine, le référent EMSR aura pour objectifs :

- De renforcer les capacités des élèves à se déplacer de manière autonome et responsable sur la voie publique, en tenant compte de leur sécurité et de celles des autres ;
- D'apprendre aux élèves à utiliser différents modes de déplacement, en théorie (code de la route, comportements anticipatifs...) et en pratique (exercices en milieu protégé et en situation réelle) ;
- D'exercer les élèves à opérer les choix de mobilité les plus pertinents en fonction de leurs besoins, de leur contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

Pour plus d'information sur la formation :

Cf. Portail Mobilité de la Région wallonne ([EMSR - Wallonie](#))



Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Gérer le stationnement aux abords des écoles, en veillant au respect de la réglementation et des règles de sécurité</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>6.1. Renforcer la visibilité des abords d'écoles (et créer une zone de confort)</p> <p>6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords des écoles</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Sécuriser les abords d'écoles en maîtrisant le stationnement</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Zone de Police, écoles</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble des abords d'écoles</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€(€€) > 10.000 à > 100.000 €) en fonction des mesures prises</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u></p> <p>Priorité 1 – action à moyen-long terme</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Subsidés Service Public de Wallonie

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Description concrète de l'action

Recommandations générales

La Commune, en collaboration avec la Zone de Police et les écoles, prendra les mesures nécessaires en vue de gérer au mieux la problématique du stationnement aux abords des écoles.

Respect de la réglementation et des règles de sécurité

La Commune, avec éventuellement l'aide de la Zone de Police (et des écoles), fera respecter la réglementation relative à la circulation routière et au stationnement.

A cet effet, elle pourrait mettre en place, avec les directeurs et enseignants, des actions de sensibilisation, telles que l'opération « Carton jaune », pendant laquelle ce sont les enfants qui mettent des cartons jaunes aux parents qui seraient mal garés. Au besoin, la ou les phase(s) de sensibilisation seront poursuivies par une phase de répression.



Les points du code de la route sur lesquels il y aura lieu d'être particulièrement attentifs sont les suivants :

« Article 24. Interdiction de l'arrêt et du stationnement

Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment:

1° [...] sur les trottoirs, et dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale ;

2° sur les pistes cyclables et à moins de 5 mètres de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur la piste cyclable; [...]

4° Sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages; [...]

Article 25. Interdiction de stationnement

25.1. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement:

[...] 7° lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres;

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

La mise en place d'une **rue scolaire** doit aussi être envisagée au droit de chacun des abords d'écoles. Plusieurs écoles se prêtent bien à ce type de mesure, et notamment celle de Villers-la-Ville (rue Jules Tarlier).



« Dans les rues scolaires la voie publique est réservée aux piétons et aux cycles ainsi qu'aux vélos électriques speed pedelec.

Seuls les véhicules prioritaires [...], lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire. Sauf disposition contraire du gestionnaire de voirie, il est permis de sortir de la rue scolaire avec un véhicule à moteur.

Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas.

Mesures prises dans d'autres communes

A titre informatif, la Commune de Schaerbeek (Région de Bruxelles-Capitale) a établi en septembre 2017 une nouvelle réglementation concernant les zones d'abords d'écoles. En cas de non-respect de la réglementation applicable dans cette zone – et qui concerne surtout le stationnement – une redevance forfaitaire de 100 € est appliquée.



La Commune de Mouscron (Hainaut) a quant à elle mis en place l'opération « Stationne pas sur mon Doudou ». Une opération qui vise à sensibiliser les parents et à lutter contre le stationnement sauvage. Une telle opération a été réalisée

dans d'autres communes de la province, et notamment à Seneffe.

De multiples écoles, en particulier en Région de Bruxelles-Capitale ou flamande, ont mis en place des rues scolaires avec succès. En Brabant wallon, les communes sont de plus en plus nombreuses à mettre en place un tel dispositif (Nivelles, Rixensart, ...).

Possibilité de stationnement à proximité de l'école

La Commune veillera également à ce que les parents (et enseignants) disposent de possibilités de stationnement à proximité de l'école. Qui dit possibilités et proximité ne dit toutefois pas « couvrant l'ensemble des besoins » et « devant la porte d'entrée de l'école » ! Il est en effet par ailleurs recommandé que le stationnement soit interdit dans un rayon de 20 à 50 mètres aux alentours des entrées d'écoles (cf. action 6.1.). La mise à disposition d'emplacements dans un rayon de 50 à 100 mètres est recommandée.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Recommandations spécifiques

Ecole communale de Villers-la-Ville

Encourager et faciliter les enfants (et leurs parents) à venir à pied ou à vélo

Selon l'enquête de mobilité réalisée dans le cadre de l'élaboration du présent PCM, de nombreux enfants scolarisés à Villers-la-Ville habitent dans le village ou les autres villages de l'entité ; et la majorité se font conduire en voiture. Dans un premier temps, il s'agira donc d'encourager et de faciliter la venue à pied (voire à vélo) de ces enfants et de leurs parents. Des rangs scolaires piétons (voire vélos) pourraient être mis en place à cet égard.

Mise en place d'une rue scolaire (et d'une zone de rencontre)

L'implantation de l'école communale de Villers-la-Ville et la proximité de deux vastes parkings à proximité immédiate sont autant d'éléments propices à la mise en place d'une rue scolaire aux abords de l'école. Une mesure qui est donc fortement encouragée. Une phase test devrait être mise sur pied dans un premier temps.

Des campagnes de sensibilisation et d'information seront menées auprès des parents afin de les guider et de les inciter à utiliser les parkings adéquats situés à proximité. Et la signalétique directionnelle sera renforcée à cet égard. Une attention particulière sera portée afin d'éviter tout impact sur le réseau régional (N275).

L'esquisse ci-après représente une illustration de ce que pourrait être les abords de cette école. En complément, la mise en place d'une zone de rencontre doit également y être envisagée. A défaut, un trottoir doit être aménagé le long de la rue Jules Tarlier.

Doit également être (ré-)évaluée la faisabilité de mise en SUL de tout ou d'une partie de la rue Jules Tarlier en vue de faciliter l'accès à l'école en vélo.

En parallèle, il y aura lieu de renforcer la visibilité des abords de l'école au niveau des voiries adjacentes et notamment de la N275. La traversée piétonne doit être rendue plus visible (notamment via la pose d'un candélabre et de barrières de protection colorées à l'image de ce qui se fait ailleurs sur le réseau régional).

Pour plus d'informations sur la rue scolaire :

- [Rue scolaire - Sécurothèque](#)

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Ecole communale de Villers-la-Ville (esquisse à titre illustratif)



6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Ecole communale de Marbais

Réduire les besoins en incitant et accompagnant à une autre mobilité

Tout comme pour l'école de Villers-la-Ville, il est dans un premier temps recommandé d'inciter et de faciliter l'accessibilité à pied (et à vélo de l'école) et à accompagner cette dernière dans la mise en place d'alternative. En ce qui concerne l'école communale de Marbais, il est notamment préconisé de rendre les trottoirs le long de la rue du Berceau plus accessibles en réduisant dans la mesure du possible le stationnement automobile organisé sur ceux-ci, en assurant une continuité des cheminements piétons (en particulier à hauteur de l'arrêt de bus). La traversée de cette voirie doit être rendue plus visible, par exemple via le placement d'un totem, de même que les abords de l'école pourraient l'être via une coloration plus vive du mobilier urbain (barrières). Est proposée également la création d'un trottoir côté ouest (et nord) du parking, en particulier en cas de maintien d'un second accès côté « plaine de jeux ».

En ce qui concerne l'accessibilité cyclable, le marquage de logos vélos/chevrons sur la rue du Berceau (= itinéraire cyclable) et sur la voie d'accès à l'école est recommandé.

En complément, la mise en place de rangs scolaires à pied (voire à vélo) doit ici aussi être envisagée. Le cas échéant, la Commune accompagnera l'école dans la mise en place de tels rangs scolaires.

Gérer les besoins en stationnement

La mise en place d'une gestion spécifique en fonction de la durée du stationnement pourrait s'envisager. Est proposée la création d'une zone bleue couvrant les places de stationnement situées sur la zone de parking jouxtant la rue du Berceau qui serait dès lors davantage destinée au stationnement de courte durée – reprise et dépose des enfants, accès commerces, etc. L'espace à l'arrière du CPAS serait quant à lui davantage destiné à du stationnement longue durée.

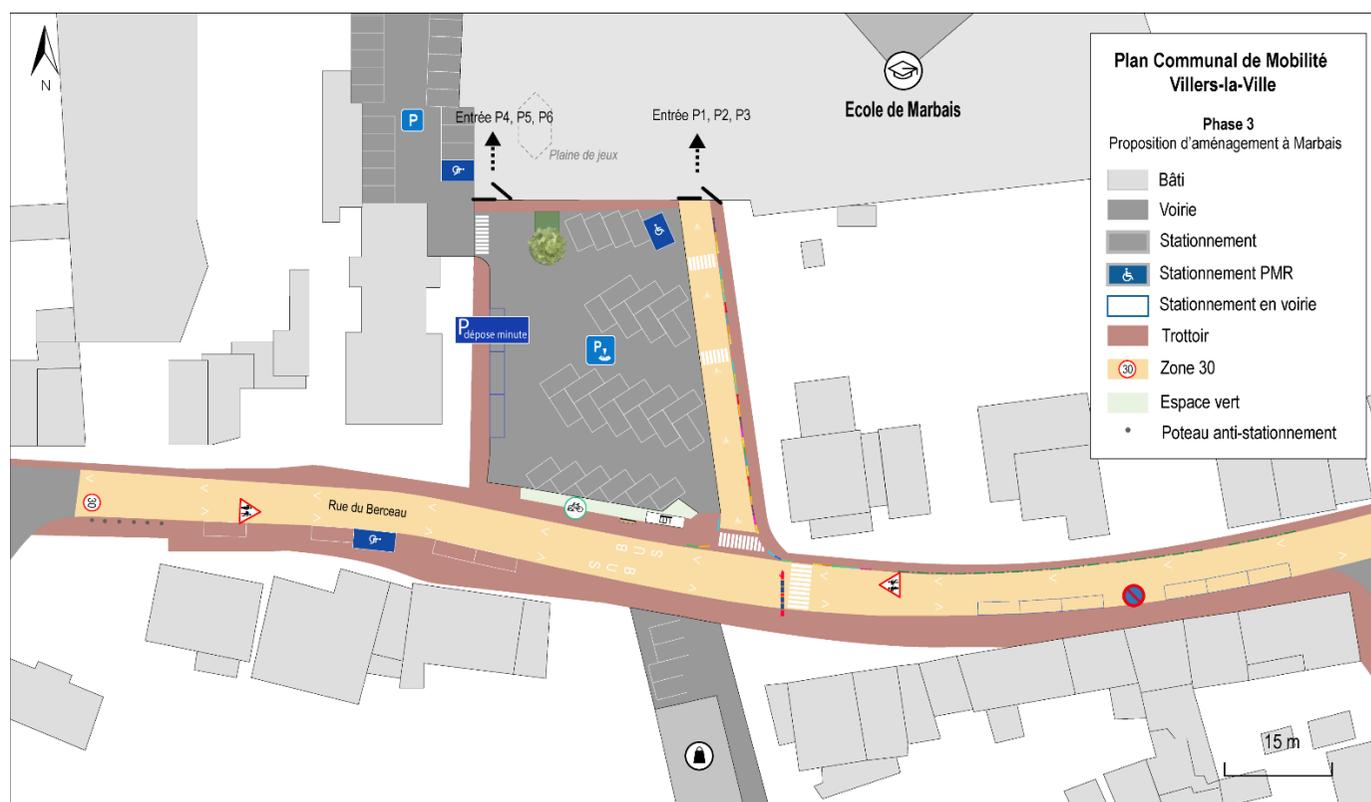
En complément, pourrait éventuellement s'envisager la mise en place d'une zone de dépose-minute, tout en gardant à l'esprit qu'une telle zone présente surtout un « intérêt » pour la dépose des enfants plus âgés (P4-P5-P6). L'esquisse ci-après inclut une telle zone de dépose-minute qui ne serait rendue le cas échéant accessible que durant les heures d'entrée d'école.

A plus long terme, pourrait s'envisager la création d'une zone de stationnement hors voirie le long de la N275, parking qui servirait également à désengorger quelque peu la rue du Berceau et la rue du Priesmont et à faciliter le déplacement des cyclistes et des transports publics sur ces voiries. Le cas échéant, une connexion avec l'école pourrait s'envisager.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Ecole communale de Marbais (esquisse à titre illustratif)



6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Ecole communale de Tilly

Réduire les besoins en incitant et accompagnant à une autre mobilité

Une nouvelle fois, il s'agit d'agir en priorité sur la demande en stationnement. Eu égard aux actions déjà mises en place à Tilly, il s'agit en priorité de pérenniser celles-ci et en particulier le pédibus dont les jours de fonctionnement ainsi que les itinéraires, pourraient être étendus.



Par ailleurs, il s'agira d'améliorer l'accessibilité à pied et à vélo de cette école. A cet égard est notamment proposé de renforcer la visibilité (et donc la sécurité) des traversées piétonnes via la pose de totems et de barrières colorées de part et d'autre de celles-ci. Il est également proposé d'étendre l'offre en stationnement pour vélos ou encore de marquer l'itinéraire cyclable menant à l'école.

Prendre les mesures en vue d'éviter tout stationnement sauvage sur les trottoirs

La Commune, en collaboration avec la zone de Police et/ou l'école, prendra des mesures en vue d'inciter les parents (et autres usagers automobilistes) à respecter les règles d'arrêt et de stationnement. Des campagnes de sensibilisation pourraient être menées à cet égard en sus de celles visant à inciter les parents à utiliser les parkings mis à disposition – dont celui situé à proximité de la plaine de jeux et qui n'est (presque) pas utilisé). A ce dernier égard, il y aura lieu d'améliorer l'accessibilité du chemin connectant ce parking à la rue du Culot.

L'objectif étant d'offrir des cheminements confortables et sécurisés pour les écoliers qui accèdent à pied à l'école.

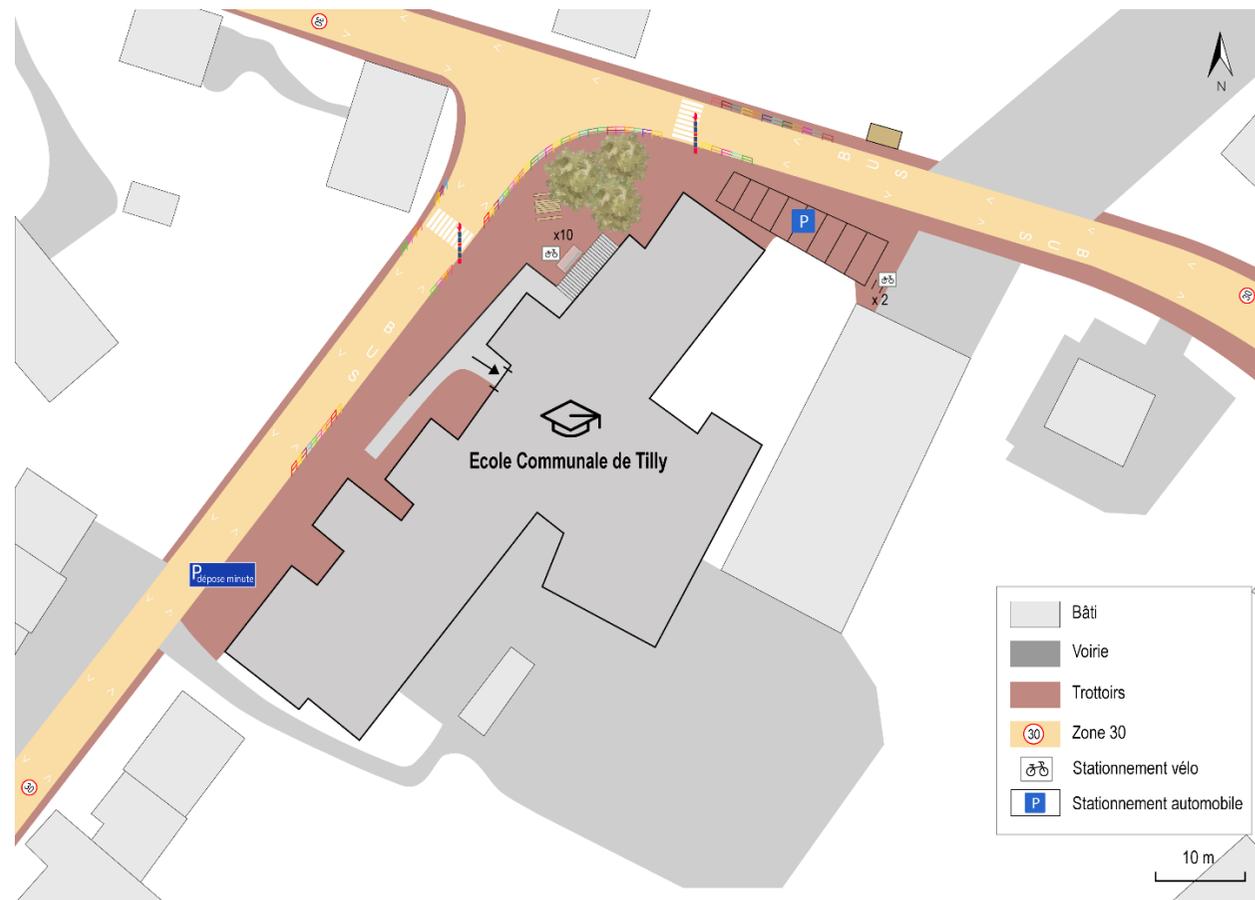
En complément, est également préconisée la mise en place de dispositif anti-stationnement (barrières colorées) aux abords immédiats de l'école (à hauteur de l'entrée/sortie principale). Il est préconisé qu'aucun stationnement ou arrêt (excepté pour le bus de l'école) ne se fasse aux abords immédiats de l'entrée/sortie d'école).

En cas de mise en place d'une zone de dépose-minute, telle qu'initialement envisagée par la Commune, il est recommandé que celle-ci ne soit pas située directement à hauteur de l'entrée/sortie mais qu'elle soit davantage reculée et localisée à un endroit permettant une circulation confortable pour les piétons (espace de largeur encore suffisant lorsque les portières sont ouvertes).

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Ecole communale de Tilly (esquisse à titre illustratif)



7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Tenir compte des besoins des PMR lors de tout (ré-)aménagement d'espace public</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 3.3. Rendre les points d'arrêts confortables, accessibles et sécurisés 7.2.a. Rendre les PANG et les arrêts de bus accessibles aux PMR 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble des espaces publics</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>Sans objet</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>Sans objet</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action continue</p>	

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.2. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Description concrète de l'action

Généralités

Lors de chaque aménagement ou réaménagement d'espace public, le gestionnaire de voirie tiendra compte des besoins des PMR, notamment lors d'aménagement ou réaménagement de trottoirs, de passages piétons, d'arrêts de bus. Il tiendra également compte des besoins des PMR lors de toute réflexion en matière de stationnement ou d'aménagement de parking.

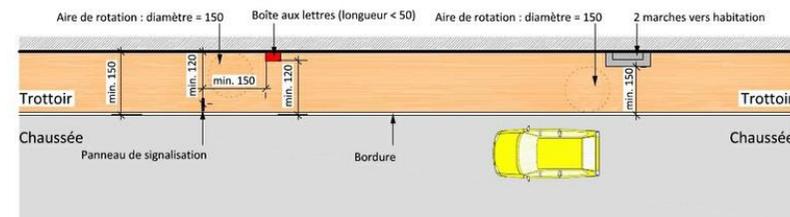
Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à ceux-ci.

Ci-après sont donnés quelques éléments dont il faut notamment tenir compte à ces différents égards. Le gestionnaire de voirie se référera utilement aux guides repris ci-après.

Les trottoirs

Les trottoirs disposent d'un revêtement stable, non meuble, sans joint, non-glissant et sans obstacle à la roue (ex : pavés de béton jointifs, asphalte). Ils présentent un dévers de 2% maximum et un libre passage de 1,5 m minimum (1,2 m sous certaines conditions). Ils ont une hauteur libre de 2,20 m minimum.

Une attention particulière sera apportée lors du placement du mobilier urbain, lampadaire, etc., afin de ne pas entraver (ou le moins possible) la circulation des piétons et de garder un libre passage le plus grand possible.



Source : Atingo

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.2. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Les traversées piétonnes

Au droit des traversées piétonnes, afin d'assurer le guidage et la sécurité des personnes qui ont une déficience visuelle, les trottoirs seront munis de dalles de repérage. Plusieurs types de dalles existent et ont des buts bien précis (orientation, éveil à la vigilance, etc.).



(a) la dalle de guidage (b) la dalle d'éveil à la vigilance (c) la dalle d'information

A hauteur de la traversée piétonne, le trottoir est idéalement de plain-pied avec la chaussée soit via une surélévation de la chaussée (traversée sur plateau), soit via une inflexion de trottoir (traversée sur voirie) selon les normes fixées par la législation.



Source : SPW

Pour plus d'informations :

- Cf. Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles, SPW, 2006
- Cf. Cahier de l'accessibilité piétonne, Vade-Mecum piétons en Région de Bruxelles-Capitale, 2014 »
- Sécurithèque de la Région wallonne
- Atingo asbl

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.2.a. Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

<p>Description de l'action</p> <p>Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 3.3. Rendre les points d'arrêts confortables, accessibles et sécurisés 7.2.b. Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal et leur faciliter l'accès aux transports publics</p>	<p>Acteur(s) concerné(s)</p> <p>OTW, SNCB, Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie, (Atingo)</p>
<p>Lieu(x) concerné(s)</p> <p>PANG et (principaux) arrêts de bus</p>	<p>Budget (estimation)</p> <p>Accessibilité gare : €€€€(€) (> 50.000 €) Accessibilité arrêt de bus : à réaliser dans le cadre du réaménagement de ceux-ci</p>
<p>Degré de priorité</p> <p>Priorité 2</p>	<p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <p>Gare : S.N.C.B.</p>
<p>Période de mise en œuvre</p> <p>Accessibilité PANG : action à moyen terme (< 5 ans) ou dans le cadre d'un éventuellement réaménagement des PANG et leurs abords Accessibilité arrêts de bus : Mise en œuvre progressive au gré des (ré)-aménagements d'arrêts</p>	<p>Arrêt de bus : O.T.W., Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie</p>

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.2.a. Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

Description concrète de l'action

Les arrêts de transport public seront progressivement rendus accessibles aux PMR, en particulier les PANG de Tilly et Villers-la-Ville et les arrêts les plus fréquentés et/ou ceux desservis par une ligne de bus rendue accessible aux PMR (cf. action 7.2.b.).

Accessibilité des PANG

Des aménagements ont déjà été opérés pour faciliter leur accès aux PMR (rampe d'accès aux quais à Tilly, dalles podotactiles à Villers). Néanmoins, d'autres actions doivent être entreprises en vue de renforcer cette accessibilité. A cet égard, un audit et un accompagnement pourrait être réalisés par une association/société spécialisée en accessibilité (ex : Atingo).

De manière générale, il est également nécessaire d'améliorer l'accessibilité des haltes ferroviaires depuis les rues avoisinantes. Une attention particulière devra donc être apportée aux PMR lors de l'éventuel réaménagement de ces PANG et/ou des axes piétons structurants menant à eux (cf. actions 1.1.b. et 3.1.)

Accessibilité arrêts de bus

Les principaux éléments à prendre en considération afin de rendre les arrêts de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite sont les suivants (le concepteur prendra également utilement connaissance du guide de bonnes pratiques réalisé par l'ex-SRWT ; cf. référence ci-après) :

- Le revêtement du quai sera stable, dur, non glissant et sans relief, sans joint (pavés de béton jointifs, revêtement hydrocarboné, etc.) ;
- Des dispositifs spécifiques (dalles podotactiles) seront placés en tête de quai, indiquant l'endroit où les personnes déficientes visuelles doivent attendre pour accéder au véhicule ;
- Une ligne d'éveil à la vigilance sera tracée le long du quai afin d'attirer l'attention des usagers sur le danger de se tenir trop près du bord du quai ;
- Le quai aura une saillie de 16 cm au niveau de sa bordure ;

Le quai aura également des dimensions suffisantes, notamment pour permettre la rotation d'une personne en chaise ou encore pour permettre à ces personnes d'utiliser l'éventuelle rampe d'accès du bus.

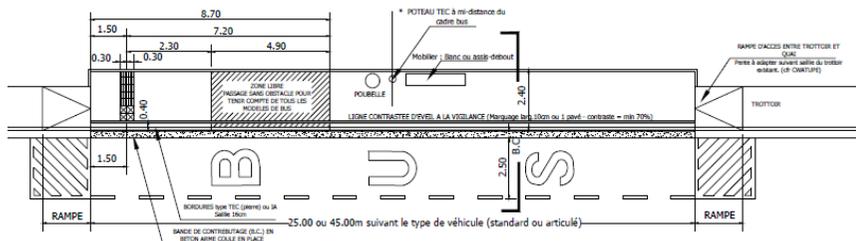
7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.2.a. Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR



Charleroi: exemple d'un aménagement PMR conforme

Arrêt PMR-conforme à Charleroi - Source : O.T.W. (Ex-SRWT) (2015)



Configuration d'un arrêt PMR-conforme - Source : O.T.W. (Ex-SRWT) (2015)

Types d'arrêts selon leur degré d'accessibilité PMR

Du fait qu'il n'est pas toujours possible de rencontrer l'ensemble des éléments, notamment en termes d'espace, trois types d'arrêts ont été définis :

- **Les arrêts « PMR Conformes »** : les personnes à mobilité réduite, voiturées ou déficientes visuelles, y sont autonomes à l'embarquement et au débarquement ;
- **Les arrêts « PMR Praticables »** : les personnes voiturées doivent y être aidées à l'embarquement et/ou au débarquement. Les personnes déficientes visuelles sont, pour leur part, autonomes ;
- **Les arrêts « PMR Impraticables »** non conformes : les personnes voiturées, même accompagnées, ne peuvent embarquer et/ou débarquer du véhicule, et les personnes déficientes visuelles n'ont pas de repère pour attendre l'autobus.



7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.2.a. Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

De façon générale, les arrêts de bus de la commune ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Il est recommandé que les arrêts suivants soient dans la mesure du possible des arrêts « PMR conformes », ceux-ci constituant les arrêts les plus fréquentés et/ou repris comme pôle d'échange à l'échelle du territoire :

- MARBAIS Ferme Jouerie
- MARBAIS Maison communale
- MARBAIS Village
- SDA Maison du Peuple
- SDA Route de Frasnes
- SDA Bas Jaune
- SDA Cabine
- SDA Route de Villers-Perwin
- SDA Chemin de Piraumont

A défaut, ils seront rendus « PMR praticables ».

Il en est de même des éventuels arrêts desservis par une ligne de bus rendue accessible aux PMR (cf. action 7.2.b.).

Pour plus d'information sur l'aménagement des arrêts

Cf. Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, S.R.W.T., 2015

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.2.b. Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Exploiter les lignes de bus structurantes avec des autobus accessibles aux PMR</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>7.2.a. Rendre les PANG et les arrêts de bus accessibles aux PMR</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal et leur faciliter l'accès aux transports publics</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>OTW (, Atingo)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Sans objet</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€€€ (> 100.000 €) en cas d'achat spécifique de nouveaux bus (qui ne se ferait pas dans le cadre d'un renouvellement de la flotte)</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 2</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>- O.T.W.</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Mise en œuvre à moyen – long terme (dans les 5 à 10 ans)</p>	

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.2.b. Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR

Description concrète de l'action

Les lignes de bus structurantes desservant (ou amenées à desservir) le territoire devront être exploitées par des bus accessibles aux personnes à mobilité réduite, cela signifie notamment :

- De disposer de planchers bas et/ou de disposer d'une rampe autorisant l'accès des PMR voiturées ;
- De disposer d'une plateforme spacieuse, idéalement en face de la porte médiane, afin d'accueillir les personnes voiturées, les personnes avec poussette, etc.
- D'informer oralement les arrêts pour les personnes déficientes visuelles ;
- D'informer via des signaux sonores et lumineux si l'arrêt auquel elles se préparent à descendre a été demandé au chauffeur.

Dans un premier temps, la ligne 568 sera rendue accessible aux PMR de façon prioritaire, celle-ci étant la plus fréquentée à l'échelle du territoire (liaisons régulières avec Nivelles et Fleurus). La Commune veillera ensuite à étendre cette action à l'ensemble des lignes structurantes desservant la Commune (E-05 qui est déjà équipée pour accueillir les personnes en fauteuil roulant, L51).



Ci-contre, une plateforme spacieuse permettant l'accueil des personnes en fauteuil roulant

Les rampes d'accès permettent aux personnes en fauteuil roulant d'accéder aux bus.



8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages

<p>Description de l'action Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité</p>	<p>Action(s) liée(s) 1.1.a. Développer des zones apaisées 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 2.1. Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) sur le territoire communal 3.3. Rendre les arrêts de TP confortables, sécurisés, et accessibles 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'école (et créer une zone de confort) 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles 7.1. Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la qualité de vie et la convivialité des espaces publics</p>	<p>Acteur(s) concerné(s) Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie (, O.T.W.)</p>
<p>Lieu(x) concerné(s) Places publiques (en cœur des villages)</p>	<p>Budget (estimation) €€€€ (> 100.000 €).</p>
<p>Degré de priorité e période de mise en oeuvre Priorité 3 – action progressive</p>	<p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Subsidés Service Public de Wallonie - Service Public de Wallonie (voies régionales) - O.T.W. (aménagement arrêts de bus)

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages

Description concrète de l'action

La Commune réaménagera progressivement les places publiques en cœur de village en vue de les rendre plus conviviales et d'en faire des espaces de rencontre pour la population, c'est-à-dire des lieux où les habitants peuvent se retrouver, discuter, etc. Cela signifie y réduire l'espace voué à la circulation automobile au profit de celui des piétons. Ces espaces seront idéalement agrémentés de bancs et autres mobiliers urbains. La circulation automobile y sera apaisée.

Parmi les espaces à réaménager en priorité, le centre de Mellery (cf. action 5.2.) et celui de Villers (cf. action 1.1.a.).

Place de Marbisoux

Autre place qui pourrait être réaménagée et rendue plus conviviale et agréable est celle de Marbisoux. Cet espace doit être repensé et mieux structuré. L'espace de circulation pour les véhicules automobile doit être réduit au profit de davantage de place pour les piétons et d'échange.

L'esquisse ci-dessous illustre un exemple d'aménagement qui pourrait être réalisé. On y voit une structure plus claire et lisible, et donc plus sécurisé, du carrefour pour l'ensemble des usagers. Elle intègre un vaste espace piétonnier au-devant de l'église agrémenté de mobilier urbain et de plantation. Elle prévoit aussi un espace de stationnement pour les cars scolaires, corbillards et véhicules de mariage côté nord de la place. Quelques places de stationnement supplémentaires sont mises à disposition et qui peuvent servir tant aux riverains du quartier, que pour les événements liés à l'église ou à la salle des fêtes. En vue d'apaiser la circulation au sein de ce cœur de village une mise en zone 30 est à envisager. Un revêtement coloré de l'espace de circulation automobile permettrait par ailleurs de contribuer à cet apaisement.

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages

Place de Marbisoux (exemple de réaménagement)



9. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 9.1. Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>S'assurer, lors de tout réaménagement de voirie ou d'espace public, que l'aménagement considéré ne portera pas préjudice au charroi agricole, de par sa conception, ou son installation à un endroit non emprunté par celui-ci</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal</p> <p>5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci</p> <p>5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes</p> <p>8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Permettre aux agriculteurs d'exercer leurs activités</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Tout le territoire communal</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>/</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 3</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>/</p>
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Action continue</p>	

9. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 9.1. Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public

Description concrète de l'action

Villers-la-Ville étant une commune rurale, il faudra veiller à ce que les aménagements futurs en matière de mobilité ne gênent pas les agriculteurs dans l'exercice de leurs activités. A cette fin, lors de toute réflexion relative à un aménagement de voirie ou d'espace public, les agriculteurs, au même titre que les habitants, devront être consultés. Ce dialogue permettra de savoir si l'endroit considéré est effectivement emprunté par des véhicules agricoles, et si oui, de quel type.

Le Cémathèque renseigné ci-dessous pourra aiguiller la Commune dans la conception des aménagements à prévoir au droit des voiries empruntées par des véhicules agricoles.

Pour plus d'informations :

- Cf. SPW (2012), « Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale », Cémathèque n°34