



TRAJECT

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – LES BONS VILLERS

## PHASE 3 – RAPPORT FINAL EN VUE DE L'ADOPTION PAR LE CONSEIL COMMUNAL

Mars 2023



Wallonie



# TABLE DES MATIÈRES

## 1. Introduction

## 2. Schémas directeurs des déplacements

Echelle supra-communale

Echelle communale

## 3. Plan d'actions

A. Favoriser la marche

B. Favoriser l'utilisation du vélo

C. Favoriser l'usage des transport en commun et l'intermodalité

D. Encourager un usage rationnel de la voiture

E. Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal

F. Améliorer la mobilité scolaire

G. Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite

H. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

I. Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal

## 4. Programme d'actions

Préambule

Tableau de bord

## 5. Indicateurs

Préambule

Indicateurs de réalisation

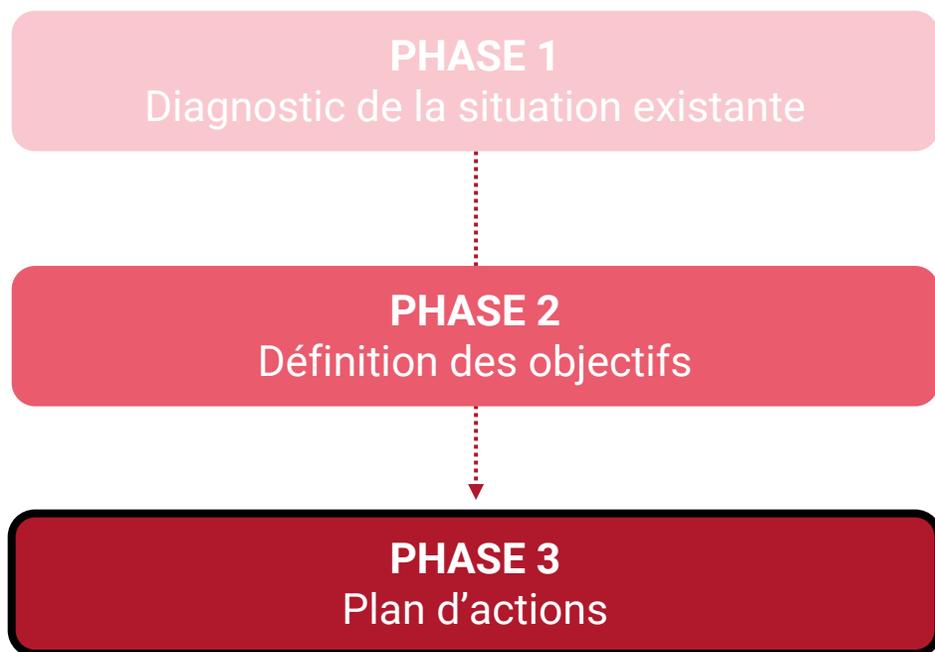
Indicateurs d'impacts

## 6. Annexes

# I. INTRODUCTION

# STRUCTURE

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité des Bons Villers, qui s'attache à **définir les mesures à prendre pour atteindre les objectifs définis dans la phase précédente.**



Après cette partie introductive, cette troisième phase aborde les quatre chapitres suivants :

1. **Schémas directeurs des déplacements** : ce chapitre définit l'organisation souhaitée des déplacements, ainsi que la manière dont devraient se structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
2. **Plan d'actions** : celui-ci définit pour chaque thématique (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à entreprendre afin d'atteindre les objectifs fixés en seconde phase, en se basant notamment sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement.
3. **Programme d'actions** : il s'agit d'avoir une vue synthétique de l'ensemble des actions et de planifier dans le temps leur mise en œuvre, ainsi que d'identifier celles comme étant prioritaires.

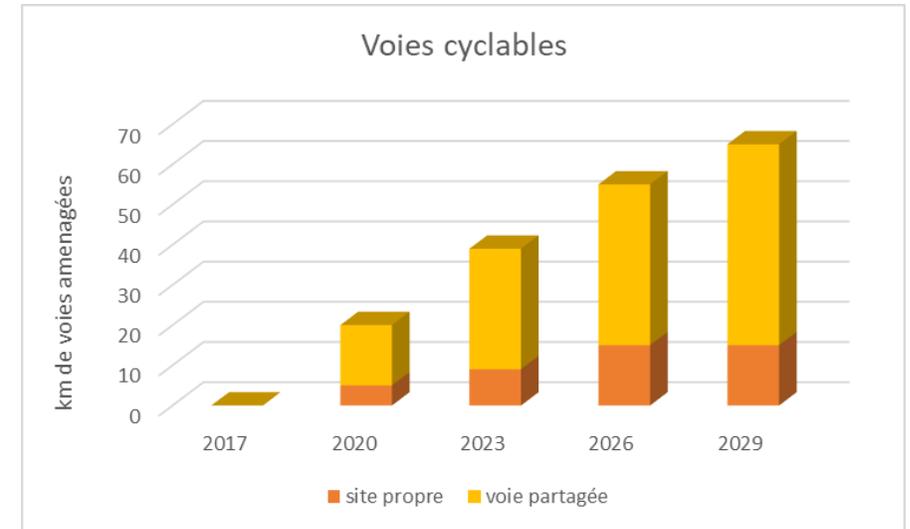
# STRUCTURE

4. **Indicateurs** : enfin, dans un dernier temps, de multiples indicateurs sont définis qui permettront l'évaluation des progrès réalisés. Ces indicateurs sont de deux types :

a. **Indicateurs d'impact (II)** : ce sont des indicateurs généraux, qui permettent de mesurer l'évolution et les tendances en matière de comportements et de procéder à une évaluation des politiques. Par exemple : le nombre de piétons, le nombre de cyclistes, la fréquentation des arrêts de bus...

a. **Indicateurs de réalisation (IR)** : il s'agit d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les fiches actions du PCM. Par exemple : longueur du réseau cyclable aménagé, longueur des zones résidentielles et de rencontre... Ceux-ci seront à leur tour subdivisés en deux catégories :

- indicateurs de réalisation – infrastructure ;
- indicateurs de réalisation – sensibilisation/information.



Un exemple d'indicateur de réalisation

## **II. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS**

# DÉFINITION.

## QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS ?

Le schéma directeur des déplacements **définit l'organisation souhaitée des déplacements**, ainsi que la manière dont devraient **se structurer les différents réseaux de transport** sur le territoire communal à l'horizon d'une dizaine d'années. Il s'agit de définir une **vision d'ensemble globale et cohérente** en matière de mobilité dans la commune.

## QUID POUR LES BONS VILLERS ?

Pour Les Bons Villers, un schéma directeur est défini à deux échelles spatiales :

- **Supra-communale** : pour les déplacements en lien avec les autres territoires et pôles voisins (Charleroi, Nivelles, Fleurus, ...) mais aussi à plus grande échelle (Bruxelles, ...);
- **Communale** : pour les déplacements effectués au sein même de la commune (entre les villages de l'entité et au sein même des villages);

# ECHELLE SUPRA-COMMUNALE.

A l'échelle supra-communale, les déplacements devront s'organiser :

1. Autour du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal, en particulier pour les déplacements à destination des pôles à proximité, et dans une moindre mesure, vers les pôles plus éloignés. Le réseau existant devant par ailleurs être complété et sécurisé.

Il se déploiera d'une part autour des **axes régionaux structurants**, dont les connexions vers Charleroi (et son aéroport) et Genappe (et Bruxelles à plus grande échelle) sont assurées par la N5, par la N567 pour Fleurus et la N93 pour Nivelles.

Il s'appuiera d'autre part sur les voies de collecte pour les liaisons vers les zones périphériques proches, certaines étant déjà reprises dans le **réseau Points-Nœuds**.

2. Autour du réseau de transport public structuré autour du réseau de bus :

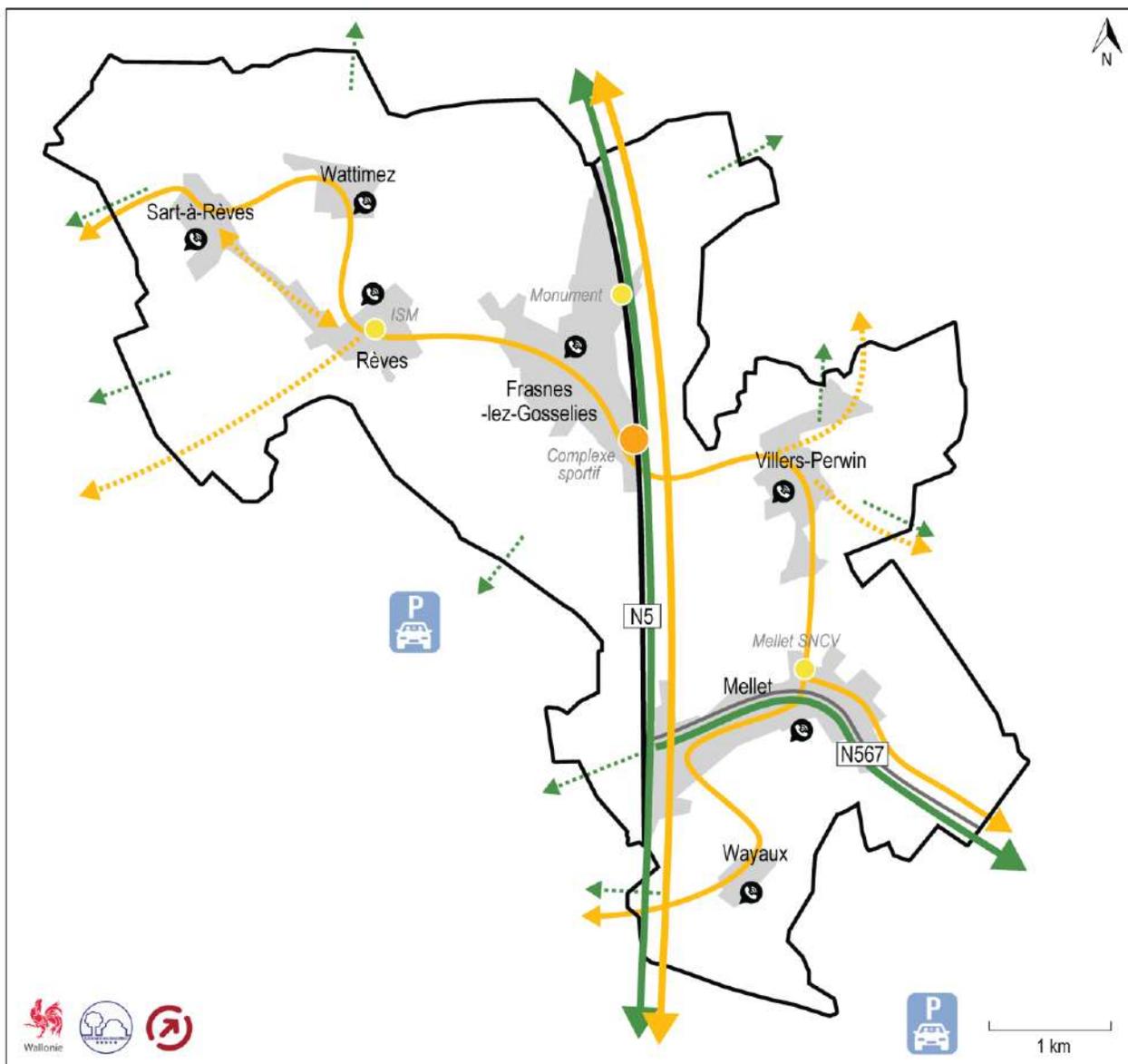
- Avec **un axe nord-sud** Bruxelles-Charleroi (actuellement via les lignes 365A et 60), devant être renforcé;
- Un **axe est-ouest** Nivelles-Fleurus (via la ligne 73);
- Et un réseau de transport public plus secondaire, assurant notamment la connexion vers la gare de Luttre (66) à Pont-à-Celles, et devant être renforcée.

3. Autour du covoiturage et des services de transport à la demande, qui doivent être développés et promus ;

4. Autour du réseau routier primaire 2 (N5), et de liaison (N567, N568, N586) pour les déplacements en voiture.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale est présenté ci-après.

# CARTE 1 – ÉCHELLE SUPRA-COMMUNALE.



## Plan Communal de Mobilité Les Bons Villers

Phase 3

Schéma directeur des déplacements  
Echelle supra-communale

### Limites administratives

- Commune Les Bons Villers
- Noyau d'habitat

### Organiser les déplacements supra-communaux autour :

- Des pôles d'échange multimodaux
  - Mobipôle
  - Pôle intermodal
- Du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal
  - Liaison cyclable structurante
  - Liaison cyclable secondaire
- Du réseau de transport public et des services de mobilité
  - Ligne TEC structurante
  - Ligne TEC
  - Service de transport à la demande (à développer)
- Du parking pour le covoiturage
  - Parking de covoiturage à valoriser
- Du réseau routier
  - Réseau primaire
  - Réseau de liaison

# ECHELLE COMMUNALE.

A l'échelle communale, concernant les déplacements inter-villages, ils s'articuleront autour :

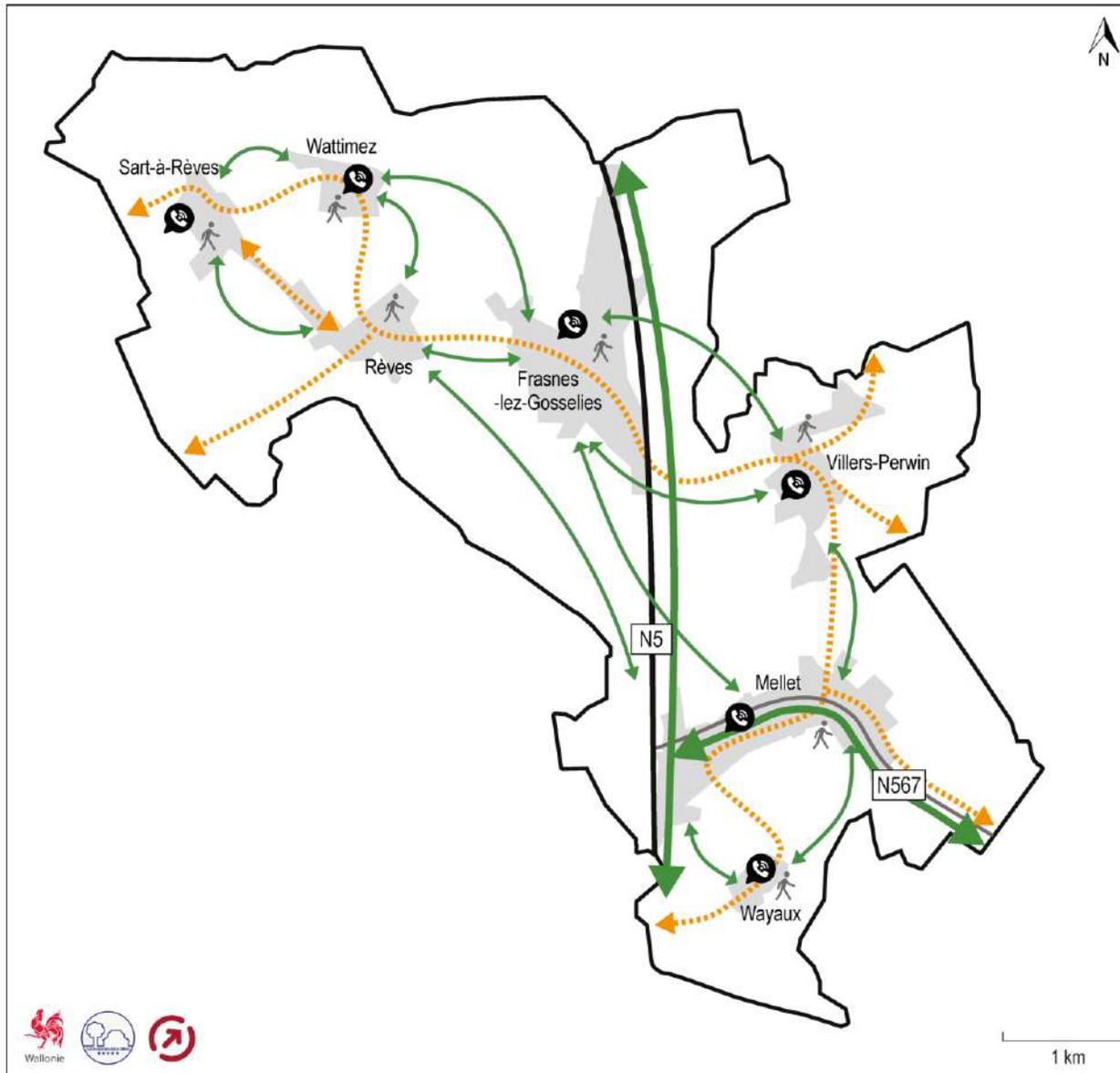
- Du réseau d'itinéraires cyclables (et piétons) communal à développer ;
- Du réseau de transport public qui permet notamment de relier les villages entre eux ;
- Du réseau de transport(s) à la demande à (éventuellement) renforcer;
- Du réseau des voies de collecte, en complément des voies des réseaux primaire et de liaison, pour les déplacements en voiture.

Concernant les déplacements intra-villages, ils s'organiseront autour :

- Du réseau de cheminements piétons (de micromobilité et cyclables) à améliorer et développer.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle communale est présenté ci-après.

# CARTE 2 – ÉCHELLE COMMUNALE.



## Plan Communal de Mobilité Les Bons Villers

### Phase 3 Schéma directeur des déplacements Echelle communale

#### Limites administratives

- Commune Les Bons Villers
- Noyau d'habitat

#### Organiser les déplacements communaux autour :

- du réseau d'itinéraires structurants cyclables (et piétons)
  - Liaison cyclable (et piétonne) structurante à renforcer
  - Liaison cyclable (et piétonne) structurante à créer
- du réseau de transport public et des services de mobilité
  - Ligne TEC
  - Service de transport à la demande (à développer)

#### Organiser les déplacements intra-village autour :

- du réseau de cheminements piétons (et cyclables)
  - Coeur de village apaisé

# III. PLAN D' ACTIONS

# FEUILLE DE ROUTE POUR INTERPRÉTER LE PLAN D'ACTION

## DEGRÉ DE PRIORITÉ

 Priorité 1

 Priorité 2

 Priorité 3

## BUDGET

 < 5000 €

 5000 à 50 000€

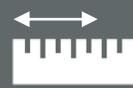
 > 50 000€



Coût humain

## ÉCHÉANCE

 Court terme : <3 ans

 Moyen terme : 3 - 5 ans

 Long terme : 5 - 10 ans

 Très long terme : >10 ans  
(Soit au-delà de la durée de vie du PCM)

 Action continue

# A. FAVORISER LA MARCHE

---

## Objectif



- ▶ Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages

# ▶ AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES PIÉTONS AU SEIN DES VILLAGES

Peu coûteuse, non polluante, riche en bienfaits pour la santé, la marche est le mode de déplacement **le plus accessible**.

Elle est néanmoins souvent délaissée au profit des modes de déplacements motorisés, bien qu'elle permette d'atteindre certains lieux de façon toute aussi rapide et efficace. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle elle représente le mode de déplacement idéal à l'échelle du village.

Ainsi, les différents services de proximité disséminés dans les villages des Bons Villers (commerces, écoles, administration communale, etc.) donnent à la marche toute son importance à cette échelle. Bien que certaines liaisons piétonnes répondent actuellement aux critères de confort des déplacements piétons, la majorité d'entre elles ne sont pas particulièrement accueillantes.

C'est pourquoi l'amélioration des conditions de déplacement des piétons au sein des villages bonvillersois représente l'un des principaux objectifs de ce Plan Communal de Mobilité.

A ce titre, plusieurs actions sont proposées : le développement de zones apaisées, d'un réseau piéton structurant, mais aussi la valorisation (voire réhabilitation) des sentiers et ruelles, et enfin l'organisation d'actions/ événements de sensibilisation.

## ACTIONS PROPOSÉES

- A.1** Développer des zones apaisées
- A.2** Développer un réseau piéton structurant
- A.3** Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et ruelles
- A.4** Organiser des actions/ événements de sensibilisation



# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

### Qu'est ce qu'une zone apaisée ?

Il s'agit de zones dans lesquelles la vitesse de circulation est réduite ( $\leq 30$  km/h). On distingue les principales zones suivantes :

#### Zone piétonne



L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons. Certains véhicules peuvent toutefois y accéder, de même que les cyclistes si la réglementation le prévoit.

#### Zone de rencontre et zone résidentielle



Dans les zones de rencontre et zones résidentielles, la vitesse est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont également autorisés.

[Pour en savoir plus](#)

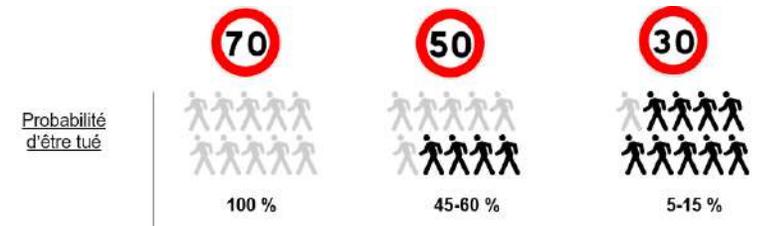
#### Zone 30



Zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

[Pour en savoir plus](#)

Les zones apaisées constituent une mesure phare pour l'amélioration des conditions de déplacement des piétons, et plus spécifiquement leur confort et leur sécurité. En effet, la vitesse de circulation des automobilistes est étroitement corrélée à la vulnérabilité des piétons, puisque cette dernière augmente lorsque la vitesse pratiquée par les automobilistes augmente également. En atteste la figure ci-dessous.



Probabilité de mortalité selon la vitesse pratiquée

Actuellement, des zones 30 existent aux abords des écoles. Une telle zone est également en phase test au niveau du centre de Frasnes-lez-Gosselies. L'ambition du PCM est de développer les zones apaisées, en particulier dans les cœurs de villages, mais aussi dans les quartiers résidentiels de l'entité desservis par des voies de desserte locale de circulation.

# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## LE CAS DU CENTRE DE FRASNES-LEZ-GOSSELIES

Le centre de Frasnes-lez-Gosselies bénéficie actuellement d'une zone 30 en phase test. Il s'agira de **rendre cette zone permanente**, via son **aménagement** afin d'apaiser la circulation.

Extrait de la [Séurothèque](#) – Les grands principes d'aménagement

« L'accès à la zone 30 doit être **clairement reconnaissable** par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. L'ensemble de la zone est aménagé de façon **cohérente** avec la limitation de vitesse .

Il convient de **prévoir un minimum d'aménagements** :

- Aménagements d'entrée : dispositif surélevé, installation d'un/ de coussin(s), un trottoir traversant, une réduction de la largeur de la chaussée, une chicane, une différence de revêtement, etc.
  - Dans les artères roulantes, il est recommandé de répéter des aménagements réducteurs de vitesse à une fréquence suffisante (maximum 75m) afin que la limitation de la vitesse à 30 km/h soit respectée.
- Différents végétaux peuvent accompagner l'aménagement
- Il est conseillé de tendre vers un principe d'aménagement uniforme sur le territoire d'une même commune.



Accès à une zone 30 avec trottoir traversant

Source : Séurothèque



Accès à une zone 30 avec coloration du revêtement

Source : Séurothèque



Accès à une zone 30 avec changement de revêtement

Source : Séurothèque

# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## LE CAS DU CENTRE DE FRASNES-LEZ-GOSSELIES

A titre d'exemple, la visibilité de l'entrée de la zone 30 du centre de Frasnes-lez-Gosselies, au niveau de la rue Jean-Baptiste Loriaux devra être renforcée.

En parallèle, des mesures devront être prises afin de faire respecter cette zone 30. En effet, comme évoqué en phase 1, la V85\* y est de 50 km/h et près de 90% des automobilistes y circulent à une vitesse supérieure à 30 km/h.



Zone 30 rue Jean-Baptiste Loriaux

Source : Traject



Accès au complexe sportif/ mobipole  
rue Jean-Baptiste Loriaux

Source : Traject

Par ailleurs, une extension pourrait être envisagée au niveau de la rue Vanbeneden, devant notamment faire l'objet de travaux de réaménagement. Une extension supplémentaire de cette zone pourrait également être réalisée rue **Albert 1<sup>er</sup>**, cette artère menant du centre à l'arrêt de bus Monument (un des arrêts les plus fréquentés de la commune).

En parallèle, une **zone résidentielle** pourra être entreprise rue de la Sainte et rue de l'Encloitre, rues étroites desservant notamment le château de Dobbeleer et la crèche « le Château des Marmots ».

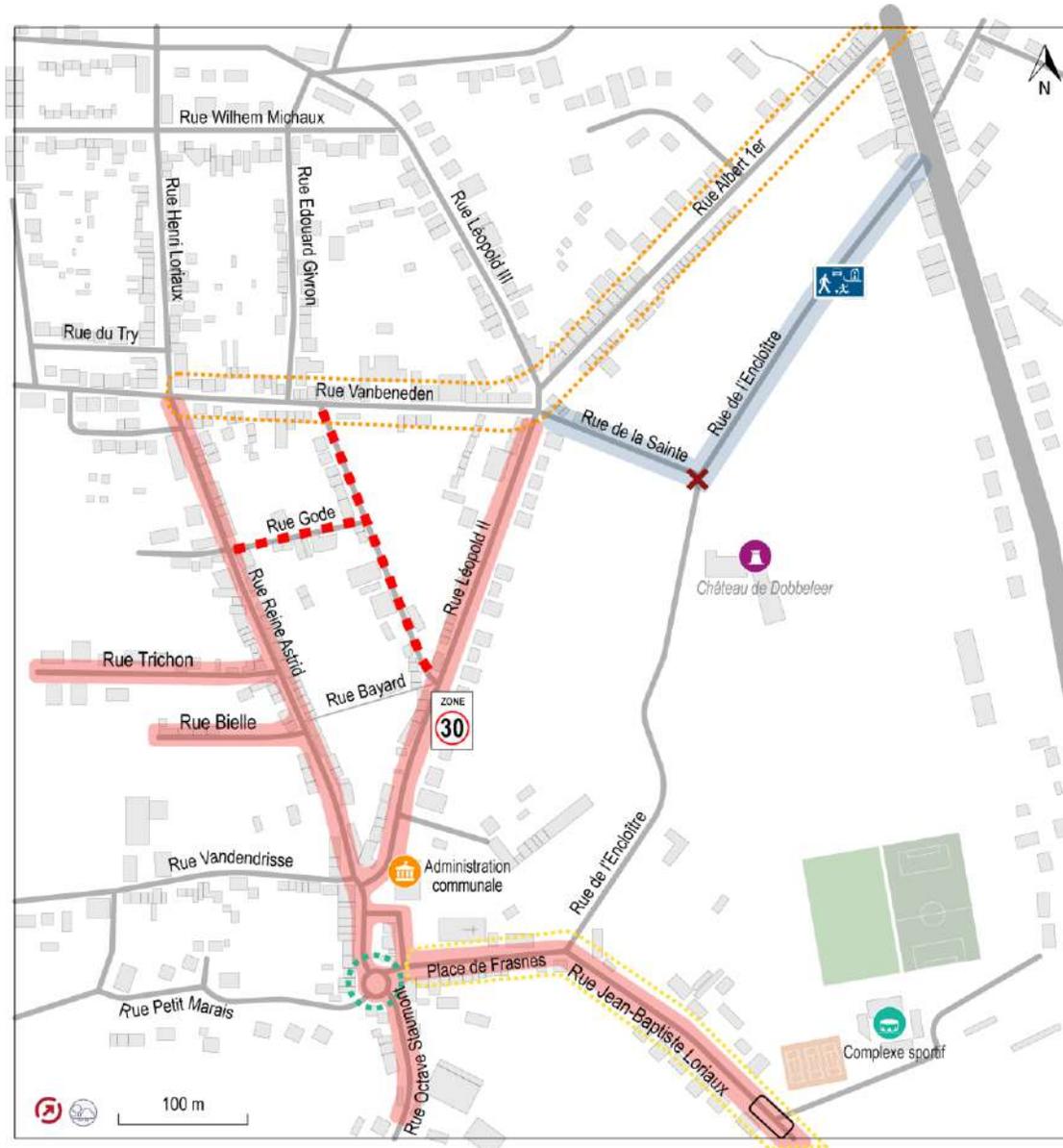
A plus long terme, les réflexions déjà menées pour le réaménagement de l'axe JB Loriaux devant le complexe sportif pourront également intégrer le rond-point situé devant l'administration, notamment pour une meilleure intégration des cyclistes (cf. schéma page suivante).

Le **statut** des rues Gode et Blanchart en zone 30 pourra quant à lui être **clarifié**.

Enfin, à plus long terme, il pourra s'agir de **généraliser la zone 30** en développant **un village zone 30** au sein duquel seules quelques voiries pourraient être menues à 50 km/h.

# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## LE CAS DU CENTRE DE FRASNES-LEZ-GOSSELIES



### PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

#### PHASE 3

Proposition d'extensions et/ou ajustements  
de la zone 30 du centre de Frasnes-lez-Gosselies

✗ Impasse

Zone apaisée

Existante

Zone 30

Projet et proposition à court terme

☐ Réflexion pour le réaménagement de la voirie

☐ Intégration du rond-point dans les réflexions de réaménagement de la voirie JB Loriaux

Propositions à court/moyen terme

☐ Extension de la zone 30

■ Statut zone 30 à définir

☐ Zone résidentielle

☐ Aménagement entrée de zone 30 au niveau du complexe sportif

# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## AUTRES CŒURS DE VILLAGE

Du fait de la présence d'une école au sein ou à proximité des centres de Rèves, Mellet, Wayaux et Villers-Perwin, l'ensemble de ces cœurs de villages **sont déjà couverts (partiellement) par une zone 30**. A l'instar du centre de Frasnes, il est proposé **d'étendre ces zones 30 à d'autres endroits**.

Des propositions d'extensions sont ici formulées pour les villages de Villers-Perwin (cf. page 21) et Wayaux (cf. page 22).

Ces extensions pourront être discutées avec la population bonvillersoise, à l'instar de la Commune de Fernelmont qui entreprend actuellement la définition de zones 30 sur son territoire, en collaboration avec le bureau Traject.



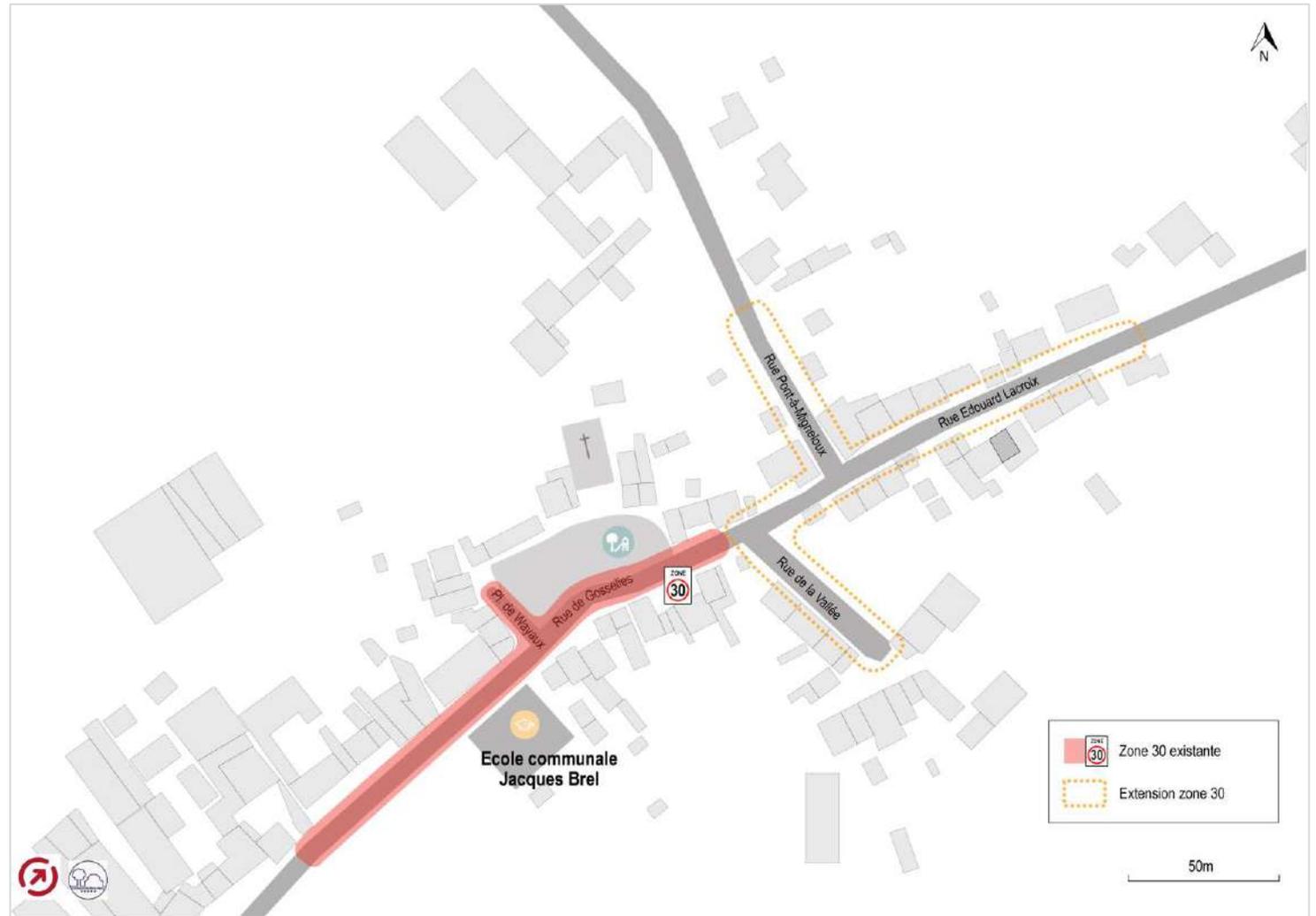
# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## LE CAS DE WAYAUX

A Wayaux, la zone pourrait s'étirer le long de la rue Edouard Lacroix sur une cinquantaine de mètres, celle-ci étant favorable à une zone 30 au regard de son étroitesse. La zone pourrait également englober la petite rue sans issue qu'est la rue de la Vallée.

De la même façon, les cinquante premiers mètres de la rue Pont-à-Migneloux pourraient être intégrés à la zone 30, ceux-ci couvrant une zone urbanisée.

Au vu du rôle local joué par l'ensemble du réseau de voirie desservant ce village, une extension à l'ensemble du village pourrait même être envisagée.



# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## LE CAS DE MELLET

Le village de Mellet comporte trois zones 30 en lien avec la présence de l'école du Vieux Château (rue Alphonse Helsen et rue d'en Dessous) et des Mirabelles (rue Ernest Solvay). La zone rue E. Solvay pourrait être étirée de sorte à rejoindre celle de la rue A. Helsen, englobant au passage la rue Gaspard (voie sans issue), ainsi que la rue G. Wautot.

Une zone 30 abords d'école pourrait être développée au niveau de la rue des Prés, en lien avec l'école du Vieux-Château.

La zone 30 rue E. Solvay est notamment marquée par la présence d'un revêtement différencié ainsi qu'un rétrécissement de chaussée (côté ouest). Ces aménagements devront utilement, (conformément aux recommandations de la [Sécurithèque](#)), être appliqués au niveau des extensions apportées.



# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

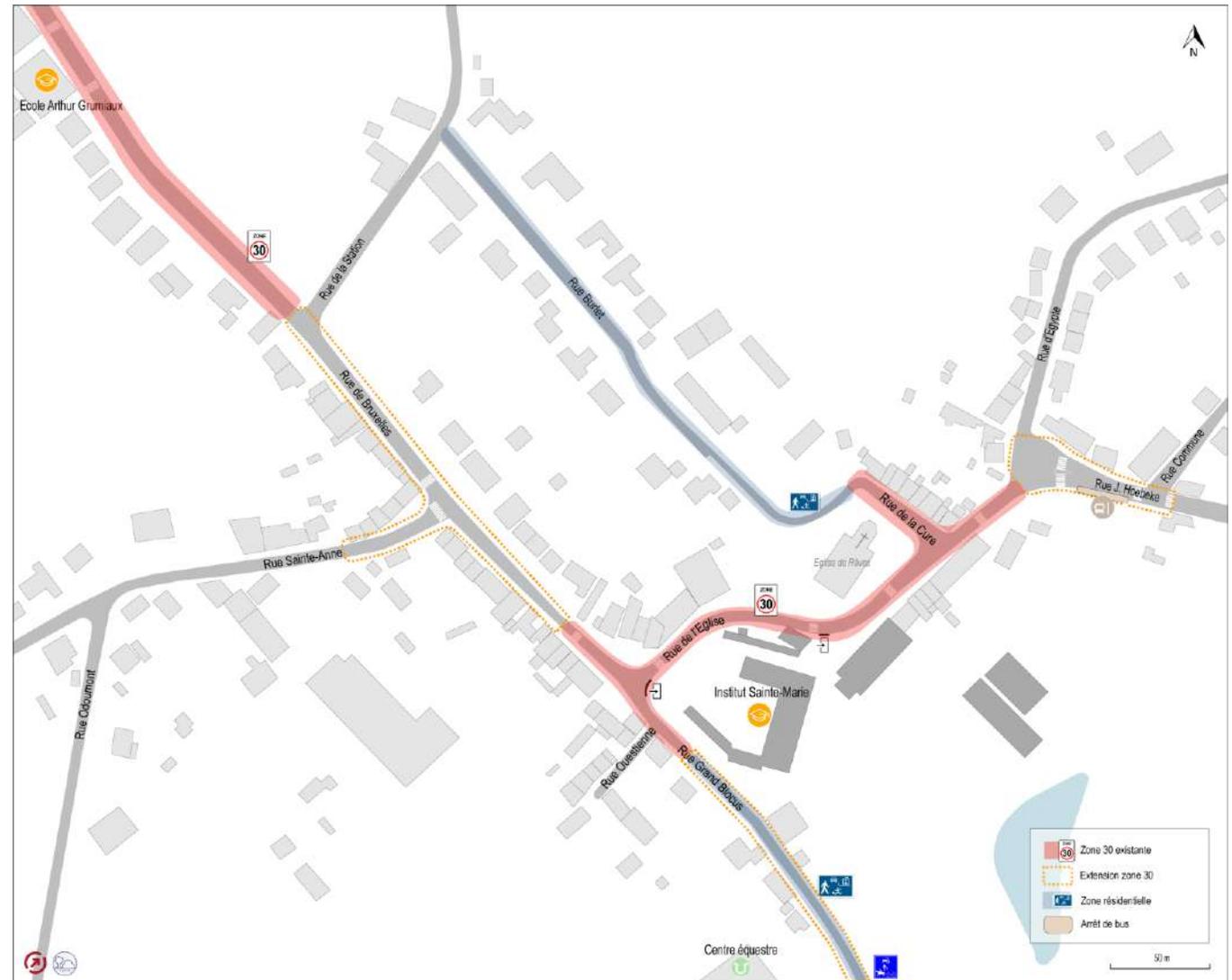
## LE CAS DE RÈVES

La zone 30 existante au niveau de l'ISM pourrait être étendue rue Jules Hoebeke, jusqu'au carrefour formé avec la rue Commune de sorte à englober la traversée piétonne et l'arrêt de bus, fréquenté par de nombreux élèves (44% des élèves du secondaire prennent quotidiennement le bus pour venir à l'école, soit environ 300 élèves).

Il s'agira également d'étendre la zone 30 au niveau de la rue de Bruxelles, de sorte à connecter les deux zones 30 abords d'école, et ainsi créer une zone 30 d'un seul tenant, en englobant le début de la rue Sainte-Anne, lieu empruntés par certains parents pour déposer leur(s) enfant(s).

La rue Burlet et la rue Grand Blocus pourront à long terme devenir des zones résidentielles (voie en impasse, profil étroit).

Rèves pourrait devenir à termes un village zone 30.



# A.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



Offrir plus de confort et de convivialité pour les déplacements des piétons en développant des zones apaisées au sein des villages

### Lieux concernés



Centre des villages

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- Le Service Public de Wallonie (SPW)
- OTW
- Zone de police

### Priorité



### Temporalité



Action progressive

### Budget



Selon les aménagements réalisés et selon le nombre de zones apaisées réalisées

### Financement



- Fonds propres de la Commune
- SPW
- Subsidés SPW

### Actions liées



- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- E.2 Prendre des mesures nécessaires en vue d'inciter le respect des limitations de vitesse
- D.8 Spécialiser le réseau routier

# A.2 DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Parallèlement au développement de zones apaisées, il s'agira d'améliorer les conditions de déplacements des piétons en priorité le long du réseau piéton structurant, repris notamment au niveau des abords des pôles de déplacements (écoles, arrêts de bus, administration communale, etc.).

Deux types d'axes pour ce réseau sont définis:

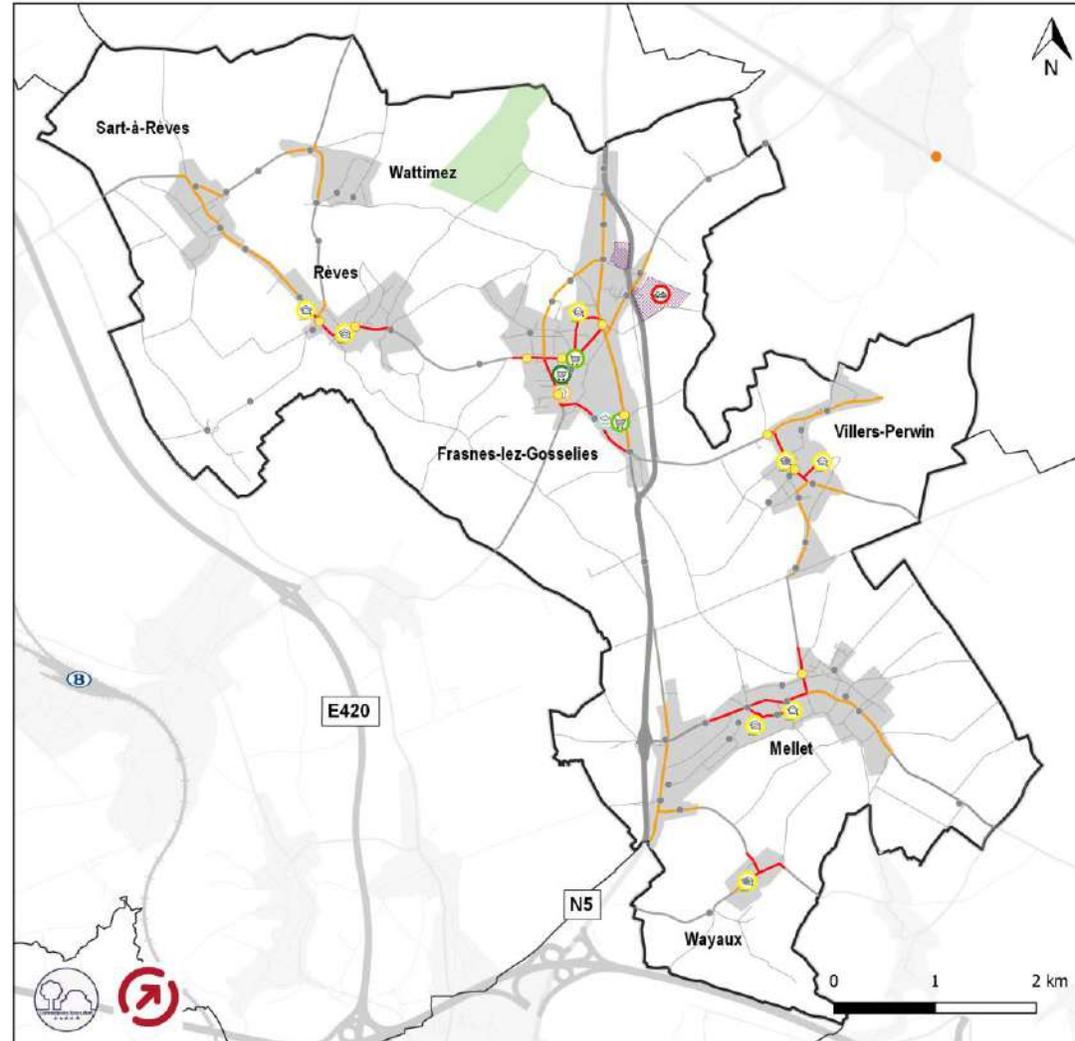
- **Axes prioritaires** : situé au cœur des villages, le long des axes principaux de circulation et à proximité des principaux pôles de déplacements dont les écoles

*Rue de l'Eglise, portion de la rue Jules Hoebeke à Rèves, rues Reine Atrid...*

- **Axes secondaires** : concernent les axes avec moins de pôles de déplacements et une circulation moins importante.

*Rue Sart-Haut, rue Henri Loriaux, rue de Fleurus...*

Les connexions piétonnes inter villages pourront également être utilement complétées, notamment entre les villages proches (exemple : Wattimez et Rèves).



### PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

#### PHASE 3 Réseau piéton intra-villages

#### Limites administratives

- ▭ Commune Les Bons Villers
- ▭ Noyau d'habitat

#### Réseaux

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau de liaison
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale

#### Pôles de déplacements

- (B) Gare de Luttre
- Arrêt de bus parmi le plus fréquenté
- Autre arrêt de bus
- 🏫 Ecole
- 🏠 Maison communale
- 🛒 Commerce
- 🏊 Complexe sportif
- 🏎 Brussels South Karting
- 🏘 Parc d'activité économique
- 🌳 Terrain de golf

#### Réseau piéton structurant

- Prioritaire
- Secondaire

# A.2 DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

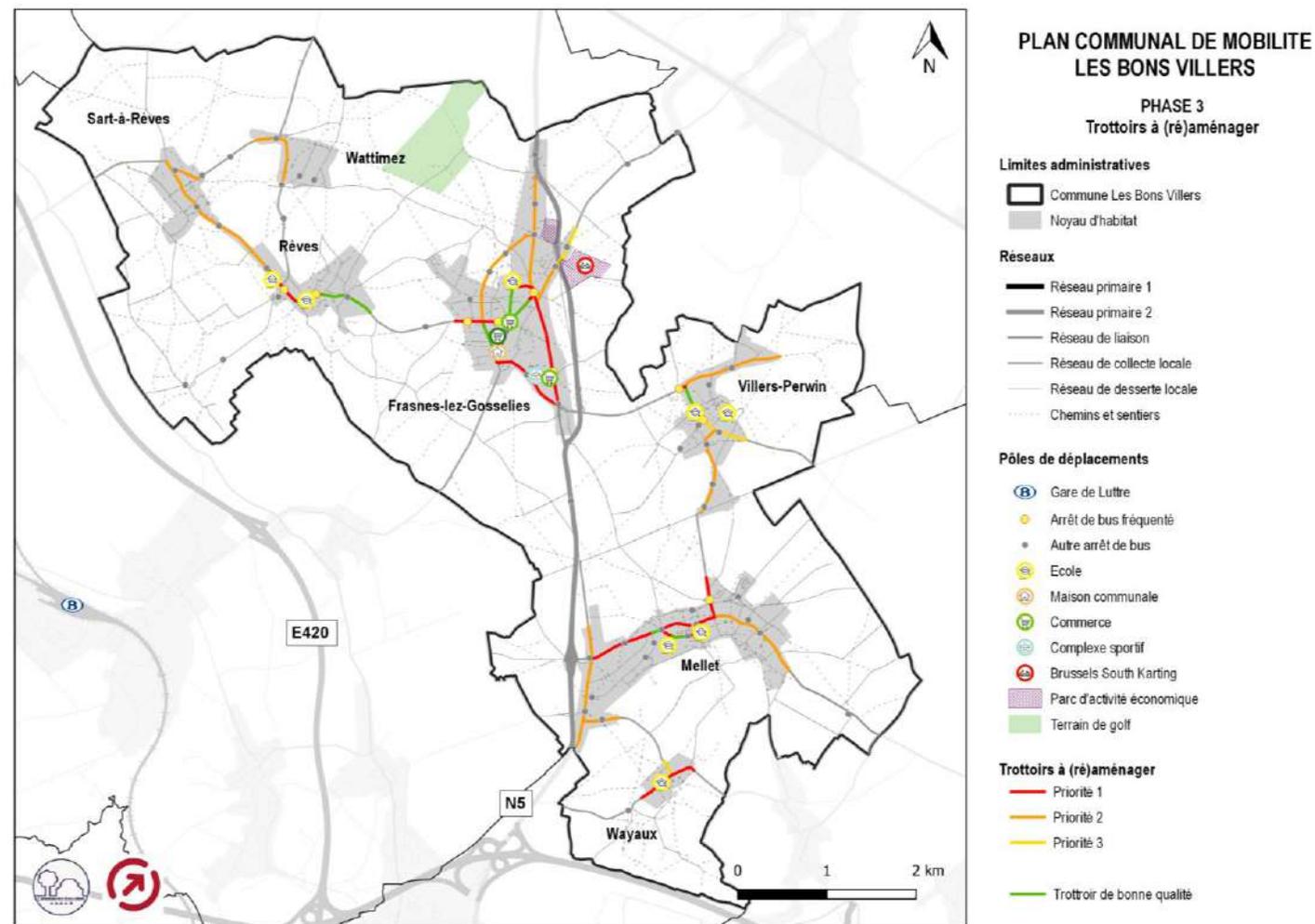
Il s'agira donc d'assurer la bonne qualité des cheminements piétons le long des axes structurants identifiés précédemment.

En l'absence de zones partagées, il est important de veiller à la continuité des itinéraires, notamment via des trottoirs d'une largeur suffisante, avec un revêtement adapté (notamment pour les PMR), en empêchant également le stationnement sauvage sur les espaces dédiés aux piétons ... En effet, les phases précédentes de cette étude ont montré que les cheminements piétons sont parfois réduits au profit du stationnement. Il sera donc parfois nécessaire de diminuer l'emprise du stationnement au profit des cheminements piétons.

A noter que lors de tout réaménagement de voirie et/ou réfection de trottoir, une attention particulière devra être portée aux personnes à mobilité réduite de sorte que les nouveaux aménagements leurs soient accessibles.

Des priorités ont ainsi été établies pour le réaménagement des trottoirs, au regard de deux critères :

- l'état actuel du trottoir
- Le degré de priorité de la liaison sur le réseau structurant (cf. carte page précédente)



# A.2 DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Créer et rendre les cheminements piétons confortables et de qualité

### Lieux concernés



- Cf. carte ci-avant

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- (OTW, Atingo, Tous à Pied)

### Priorité



### Temporalité



Tronçons :

- Priorité 1 : < 3 ans
- Priorité 2 : 3 – 5 ans
- Priorité 3 : 5 – 10 ans

### Budget



### Financement



- Fonds propres Commune
- Service Public de Wallonie (SPW)
- Subsidés SPW

### Actions liées



- G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

# A.3 VALORISER, ÉVENTUELLEMENT RÉHABILITER (ET ENTRETENIR) LES SENTIERS ET RUELLES

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Actuellement, nombre de sentiers et venelles offrent d'intéressantes liaisons sur la commune au sein des villages (par exemple : sentier Delcouture), à l'abri de la circulation automobile.

Il s'agira donc en priorité de poursuivre leur valorisation, notamment via la signalétique, de veiller à leur bon entretien et éventuellement d'en réhabiliter de nouveaux. Cela signifie concrètement de s'assurer qu'ils sont connus du grand public et de garantir leur accessibilité (aussi pour les personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible). Dans le cadre de nouveaux projets, il est également souhaité de développer ce réseau de liaisons.

A l'instar des liaisons piétonnes au sein des villages, un ensemble de chemins réservés, signalés par le panneau F99, parcourent le territoire et permettent notamment de relier les villages entre eux (chemin des Prés de Saint-Jean, chemin de l'Escavée, ...). De la même manière, il s'agira de les valoriser et d'assurer au maximum leur entretien et praticabilité.



Source : Traject

Sentier Delcouture



Source : Traject

Ruelle Lenoir

# A.3 VALORISER, ÉVENTUELLEMENT RÉHABILITER (ET ENTRETENIR) LES SENTIERS ET RUELLES

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Valoriser et faire connaître les sentiers et ruelles en vue d'encourager la marche à pied

## Lieux concernés



- L'ensemble des sentiers et ruelles desservant les villages

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers

## Priorité



## Temporalité



- Action continue
- Priorité 1 : sentiers et ruelles situés dans un rayon de 500m d'un pôle de déplacement
- Priorité 2 : autres sentiers et ruelles

## Budget



## Financement



- Fonds propres de la Commune
- SPW
- Subsidés SPW

## Actions liées



- A2 Développer un réseau piéton structurant
- A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation

## A.4 ORGANISER DES ACTIONS/ÉVÈNEMENTS DE SENSIBILISATION

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

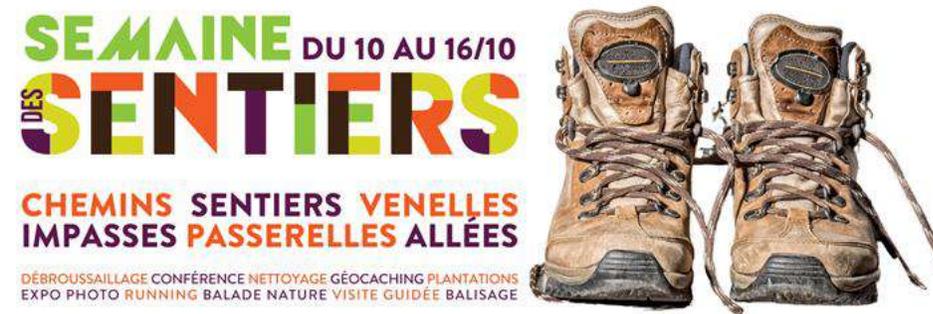
La Commune devra poursuivre et renforcer les actions de sensibilisation en faveur de la marche. La pertinence et l'intérêt de ce mode de déplacement peuvent être des informations sur lesquelles communiquer. La présence de chemins et sentiers clés sur le territoire, pouvant offrir des raccourcis sur les trajets du quotidien, sont également des éléments sur lesquels il faut communiquer.

Des informations seront transmises via le site internet, le bulletin communal, les réseaux sociaux mais aussi lors d'évènements organisés autour de cette thématique. La Commune peut aussi se faire le relai d'évènements organisés par d'autres acteurs.

Quelques exemples :

- Infographie sur les bienfaits de la marche;
- Organisation d'évènements ludiques (marches découvertes du réseau et des liaisons, marches gourmandes, courses d'orientation...)
- Organisation d'évènements didactiques autour de la marche à pied, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité, semaine du développement durable...

Les actions entreprises pourront être mutualisées avec d'autres actions en faveur du vélo.



**La Semaine des Sentiers, pilotée par Tous A Pied**

Source : tousapied.be

# A.4 ORGANISER DES ACTIONS/ÉVÈNEMENTS DE SENSIBILISATION

## DESCRIPTION GÉNÉRALE



Campagne de communication en faveur de la marche  
Bruxelles Mobilité (2021)



Marche exploratoire organisée par Tous à pied à Jemappes - Tous à pied (2021)



Appel à candidature pour remporter le label de Commune pédestre et le prix de la basket d'or  
Source : [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)

# A.4 ORGANISER DES ACTIONS/ÉVÈNEMENTS DE SENSIBILISATION

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied

### Lieux concernés



/

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- Autres acteurs en lien avec le territoire (ex : Tous à Pied)

### Priorité



### Temporalité



- Action continue

### Budget



/ an

### Financement



- Fonds propres Commune (et/ou acteurs concernés)
- Subsidies SPW

### Actions liées



- D.2 Développer et renforcer les outils de communication
- D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable

## B. FAVORISER L'UTILISATION DU VÉLO

---

### Objectifs



- ▶ **Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire**
- ▶ **Compléter et sécuriser les connexions cyclables supra-communales**
- ▶ **Améliorer et développer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal**
- ▶ **Offrir des services aux citoyens afin de favoriser la pratique du vélo**

## ► AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Certains aménagements ont déjà été réalisés en faveur de la pratique cyclable aux Bons Villers (piste cyclable rue J. Hoebeke, rue O. Staumont, rue de La Chapelle, ...).

Toutefois, il n'existe pas encore de réel réseau cyclable à l'échelle communale. Les aménagements manquent parfois de cohérence et les conditions de déplacement des cyclistes sont encore loin d'être optimales (revêtement endommagé, mauvais entretien, aménagement dans un seul sens). Il s'agira donc de définir un réseau cyclable communal, qui fera ensuite l'objet d'aménagements de qualité.

A cela devra être ajouté, un balisage clair et efficace, permettant à chacun d'utiliser facilement un vélo tant pour les déplacements utilitaires que de loisirs (bien souvent réalisés avec un vélo « de ville » et non un vélo tout terrain).

Il sera également primordial pour garantir la bonne utilisation du futur réseau d'entretenir de manière très régulière les aménagements.

### **Note :**

La Commune a été sélectionnée dans le cadre du Projet Wallonie Cyclable 2.0. A cet égard, un ensemble d'actions ont été définies, auxquelles se référera utilement le présent document.

### **ACTIONS PROPOSÉES**

#### **B.1 Développer un réseau cyclable communal**



# B.1 DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Dans un premier temps, il s'agit de **définir** le réseau cyclable sur la commune. Cet exercice a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du présent PCM, à l'occasion d'un atelier participatif dédié à cette thématique et réunissant des acteurs du territoire (des représentants de la Commune, la zone de police, le GAL, la CCATM, etc.). Ces choix d'itinéraires pourront faire l'objet d'ajustements éventuels selon les échanges menés avec les Communes voisines et les opportunités rencontrées. Il s'avérerait également intéressant de questionner les enfants et parents afin de connaître leurs freins à la pratique cyclable.

Plusieurs points ont été soulevés en vue de définir ce réseau cyclable :

- L'importance **de relier les pôles sur la commune** : les écoles et le complexe sportif en priorité 1, la maison communale et les commerces en priorité 2 et les PAE et le terrain de golf en priorité 3;
- Le réseau devra également **desservir l'arrêt de bus principal de chaque village**, tel que défini par le TEC;
- Ce réseau devra emprunter des itinéraires directs – éventuellement moins confortables/ sécurisés – pour les cyclistes aguerris. Des liaisons plus confortables/ sécurisées – éventuellement moins directes – seront développées pour les cyclistes moins aguerris (via des chemins réservés notamment).
- Le réseau devra être rendu cyclable dans les deux sens de circulation des voiries;

- Mais aussi de **relier les pôles extérieurs** (gare de Luttre et Fleurus prioritairement, métro de Gosselies, Nivelles et Charleroi... (cf action B.2 « aménager les chainons manquants et les liaisons avec les pôles voisins »)

Il s'agira également de mutualiser les aménagements et les coûts, en empruntant autant que possible le Réseau Points-Nœuds et autres infrastructures déjà présentes sur le territoire. Il doit par ailleurs emprunter au maximum des voiries locales (dans la mesure où celles-ci n'imposent pas un trop grand détour) afin d'assurer sécurité et confort pour le cycliste.

Une carte du réseau cyclable projeté est proposée ci-après.

Ce réseau théorique devra être rendu cyclable par des **aménagements, qui devront aussi faire l'objet d'un entretien continu**. Ces aménagements dépendront entre autres de l'importance du trafic automobile et de la vitesse de circulation pratiquée.

Documents de référence :

- [Sécurothèque - Quel aménagement cyclable choisir](#)
- [Sécurothèque - Dimensions des aménagements cyclables](#)

# B.1 DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

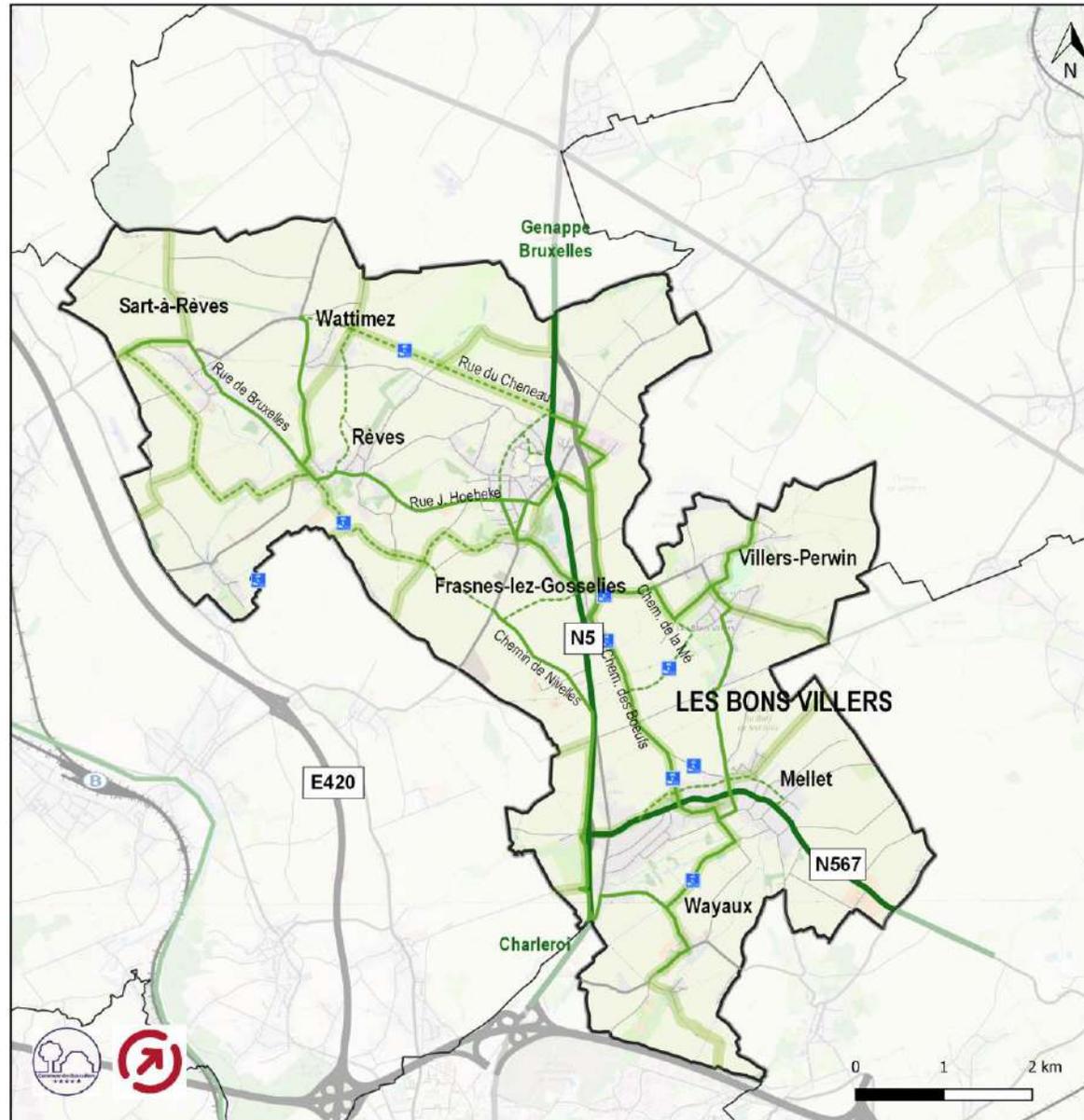
## DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'aménagement de ce réseau se fera progressivement. A court terme, doit être évalué la possibilité de mise en chemins réservés de certains tronçons de liaisons, notamment sur les chemins de remembrement suivant :

- Chemin de Nivelles;
- Chemin de la Mé;
- Chemin du Saucy;
- Chemin des Prés des Fostys;
- Chemin du Moulin Druet;
- Chemin du Moulin A. Quoisse.

Néanmoins, certaines connexions se révèlent davantage prioritaires, notamment celle entre les différents villages (Mellet, Villers-Perwin, Rêves) et Frasnes-lez-Gosselies (commerces, pôles multimodal) ou encore entre Mellet et Rêves (Institut Sainte-Marie).

# B.1 DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE  
LES BONS VILLERS  
PHASE 3  
Réseau cyclable projeté**

**Limites administratives**

Commune Les Bons Villers

**Réseau routier**

Réseau primaire 1

Réseau primaire 2

Réseau de liaison locale

Réseau de collecte locale

Réseau de desserte locale

Chemin réservé

**Réseau cyclable**

**Projeté**

Réseau cyclable communal

Itinéraire cyclable communal alternatif

**Autre**

Axe régional structurant

Réseau Points Noeux

# B.1 DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

## BALISAGE

Les itinéraires qui auront été aménagés devront ensuite être **balisés**.

Conformément aux recommandations formulées dans l'audit de la politique cyclable des Bons Villers, il s'agira de veiller à la cohérence et la complémentarité de celui-ci vis-à-vis du balisage des autres réseaux (régionaux...), voire de mutualiser ces balisages.

Le balisage reprendra idéalement les lieux qu'ils permettent d'atteindre et les distances à parcourir/ le temps nécessaire à vélo pour atteindre ces lieux. Une attention particulière sera toutefois portée

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.

# B.1 DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

## EN UN COUP D'OEIL

### Objectifs



- 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

### Lieux concernés



- Ensemble du territoire communal

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- GRACQ

### Priorité



### Temporalité



- Aménagement et balisage de la moitié des liaisons à moyen terme

### Budget



### Financement



- Fonds propres Commune
- SPW
- Subsidés SPW
- Province du Hainaut (Réseau Points-Noeuds)

### Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- B.2 Aménager les chaînons manquants et les liaisons avec les pôles voisins

## ► COMPLÉTER ET SÉCURISER LES CONNEXIONS CYCLABLES SUPRA-COMMUNALES

Quotidiennement, de nombreux déplacements sont opérés entre Les Bons Villers et ses pôles voisins (Pont-à-Celles et la gare de Luttre, Nivelles, Charleroi et l'aéroport, Fleurus, etc.).

Bien que plus éloignés, ces pôles peuvent toutefois être (rapidement) atteint en vélo classique et/ou vélo à assistance électrique. Il est donc opportun de développer une connexion cyclable sécurisée, confortable et rapide vers ces pôles.

Certaines liaisons existent (liaison vers le nord le long de la N5), d'autres sont en projet (en traversée de Frasnes-lez-Gosselies le long de l'ancienne N5) ou bien restent à prévoir.

Il s'agira donc de développer les chaînons manquants et d'améliorer les connexions qui ne répondent pas aujourd'hui aux critères de sécurité et de confort attendus.

### ACTIONS PROPOSÉES

#### B.2 Aménager les chaînons manquants et les liaisons avec les pôles voisins



## B.2 AMÉNAGER LES CHAINONS MANQUANTS ET LES LIAISONS AVEC LES PÔLES VOISINS

Au cours de l'atelier vélo, un ensemble de liaisons cyclables supra-communales à développer ont été identifiées.

Au regard de leur nombre et du coût que cela représente, ces aménagements seront échelonnés dans le temps, en fonction de leur degré de priorité :

### Priorité 1 :

- Aménagement cyclable le long de la N5, identifiée comme voirie à haut potentiel cyclable par le SDCW;
- Connexions vers Pont-à-Celles et Luttre;
- Connexions vers Charleroi (Gosselies);
- Connexion vers l'aéroport de Charleroi;

### Priorité 2 :

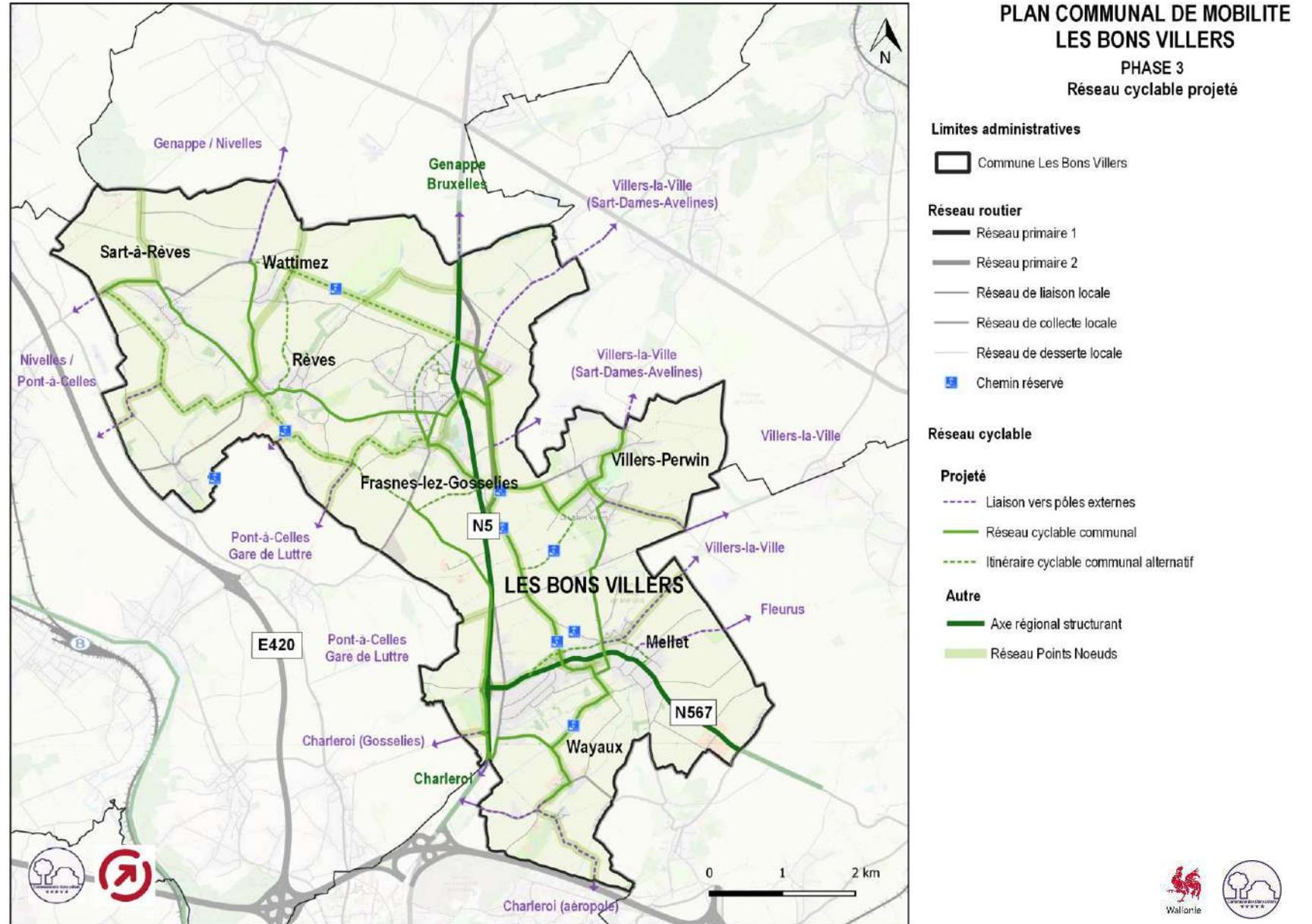
- Connexions vers Villers-la-Ville – Sart-Dames-Avelines;

### Priorité 3 :

- Connexions vers Nivelles/ Pont-à-Celles;
- Connexions vers Villers-la-Ville / Fleurus

Compte tenu du caractère supra-communal de ces liaisons, cela nécessitera également de collaborer avec les communes voisines, et notamment avec Pont-à-Celles, Charleroi et Villers-la-Ville (ce qui pourrait être facilité au travers du GAL Pays des 4 Bras).

# B.2 AMÉNAGER LES CHAINONS MANQUANTS ET LES LIAISONS AVEC LES PÔLES VOISINS



# B.2 AMÉNAGER LES CHAINONS MANQUANTS ET LES LIAISONS AVEC LES PÔLES VOISINS

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements vers l'extérieur plus sûres et confortables pour les cyclistes

## Lieux concernés



- Itinéraires de liaison cyclable avec les territoires et pôles voisins

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- Province du Hainaut
- Communes voisines
- SPW
- GRACQ

## Priorité



## Temporalité



Démarche auprès des différentes communes voisines concernées à court terme

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune
- Communes voisines
- Province du Hainaut
- SPW

## Actions liées



B.1 Développer un réseau cyclable communal

# ▶ AMÉLIORER ET DÉVELOPPER LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

La phase de diagnostic a révélé la présence d'une offre en stationnement vélo répartie sur l'ensemble du territoire, preuve d'une réelle volonté d'agir en faveur des déplacements à vélo. Néanmoins, cette offre n'est pas toujours de qualité et/ou suffisante.

Ainsi, la priorité sera d'abord donnée à l'amélioration de cette offre existante, puis de son extension aux lieux stratégiques identifiés.

En effet, le stationnement est une composante primordiale de la politique cyclable, celui-ci permettant aux cyclistes d'une part, de stationner leur vélo et de leur garantir d'autre part, de retrouver ce dernier à leur retour.

## ACTIONS PROPOSÉES

- B.3** Améliorer les dispositifs de stationnement vélo sur le territoire
- B.4** Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) sur la commune



# B.3 AMÉLIORER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT VÉLO SUR LE TERRITOIRE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Plusieurs dispositifs parmi ceux existants sur le territoire sont de type « pince-roue ». Permettant une attache uniquement au niveau de la roue, ces dispositifs ne permettent pas un stationnement sécurisé. Également, ils ne sont pas optimaux en matière de stabilité du vélo une fois celui-ci stationné, et peuvent endommager le vélo lors d'un éventuel accrochage/ perte d'équilibre.

Ces dispositifs devront donc idéalement être remplacés.

Un ensemble de références est présenté à la page 45, permettant d'illustrer les différents types de stationnement adapté selon les usages.



Dispositif présent à l'entrée de l'école du Vieux Château à Mellet

Source : Traject



Dispositif à l'entrée de l'administration communale

Source : Traject



Dispositif du GAL Pays des 4 Bras devant l'église de Rèves

Source : Traject

# B.3 AMÉLIORER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT VÉLO SUR LE TERRITOIRE

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes

## Lieux concernés



- L'ensemble du territoire, en particulier les pôles de déplacements (nœuds de transport, écoles, complexe sportif, etc.)

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- OTW
- GRACQ
- Commerçants...

## Priorité



## Temporalité



- A court terme (< 3 ans)

## Budget



## Financement



- Fonds propres de la Commune
- Subside du SPW
- Subvention de l'OTW

## Actions liées



- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) sur la commune
- B.5 Développer des services à destination des cyclistes
- B.6 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo

# B.4 MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) SUR LA COMMUNE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

En parallèle, il s'agira d'étendre l'offre en stationnement vélo afin de systématiser la présence d'infrastructures de qualité aux abords des pôles de déplacements (écoles, nœuds intermodaux, cœurs de villages, équipements publics, commerces...).

Au regard du développement récent de l'usage du vélo électrique, et du potentiel de la commune, il sera également nécessaire de prévoir l'installation d'une (voire plusieurs) bornes de recharge électrique au niveau du futur mobipole.

Il s'agira également d'évaluer la pertinence de développer des dispositifs de stationnement pour des vélos spéciaux tels que les vélos cargos par exemple.

La Commune pourra utilement se référer à son audit de politique cyclable à ces différents égards.

### Le développement de l'offre doit se faire selon les principes suivants :

- Réaliser la zone de stationnement **au plus près de l'entrée, sans toutefois gêner les cheminements piétons**
- **Adapter l'offre de stationnement à l'usage** qui en sera fait (courte, moyenne ou longue durée)
- Privilégier les infrastructures de types **U inversés**
- **Signaler** les espaces de stationnement de manière à les rendre visibles depuis la voie publique

# B.4 MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) SUR LA COMMUNE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE



### Stationnement courte durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Installés au plus près de l'entrée du lieu concerné
- Éventuellement couvert



Source : Traject

Piscine à Lago Weide, Courtrai



Source : Traject

Espace public, Liège



### Stationnement moyenne durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Couvert



Source : Traject

Principal arrêt de bus à Jodoigne



### Stationnement longue durée

- Dispositif sécurisé fermé avec accès individuel (cadenas, code, etc.)
- Couvert



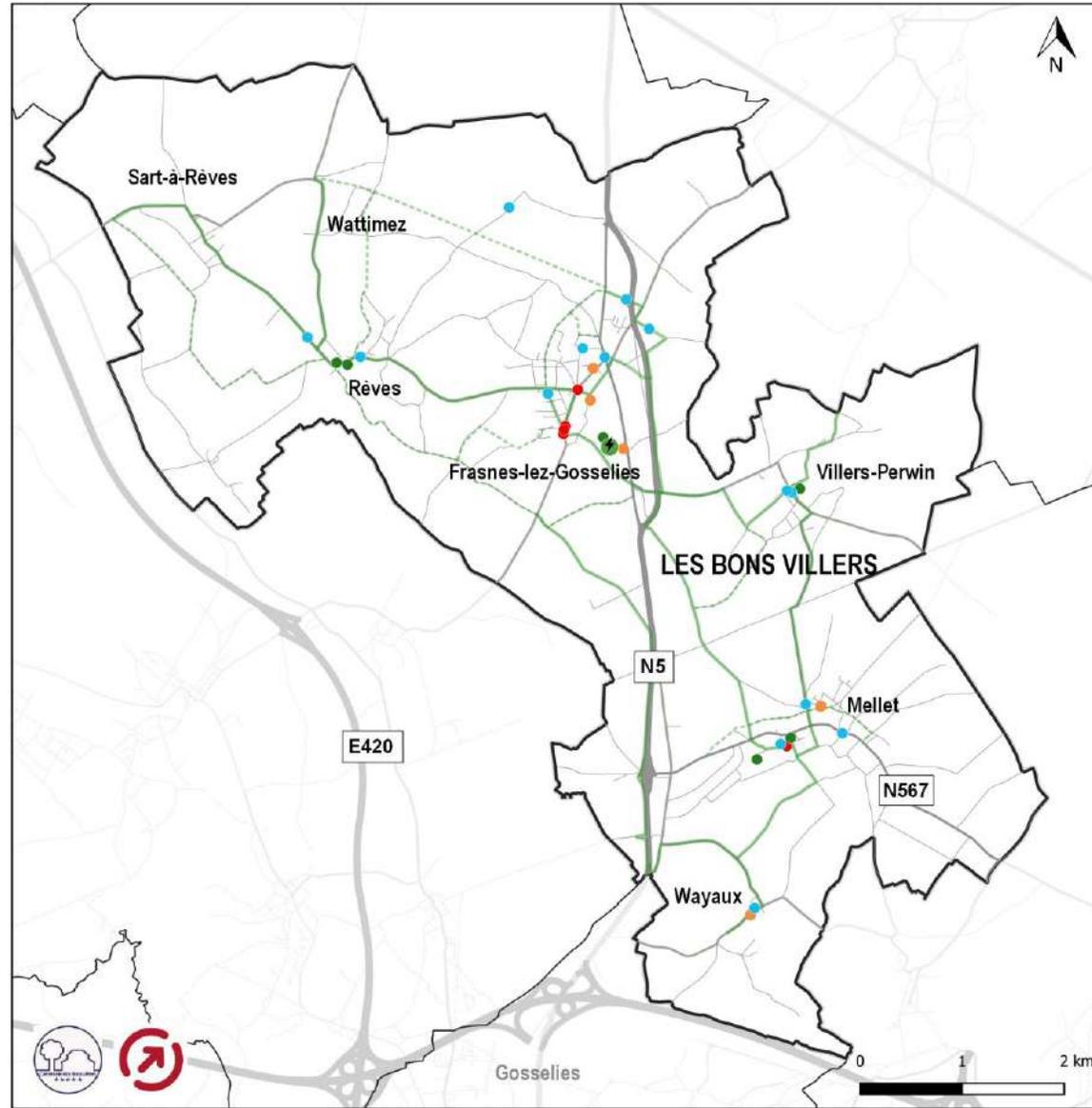
Source : Traject



Source : Commune de Schaerbeek

Principal arrêt de bus à Jodoigne Box vélo – espace public à Schaerbeek

# B.4 MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES



## PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

### PHASE 3 Dispositifs de stationnement vélo

#### Limites administratives

Commune Les Bons Villers

#### Réseau cyclable

Réseau cyclable communal  
 Itinéraire cyclable alternatif

#### Dispositif de stationnement vélo

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Existant</b></li> <li>Réves <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eglise de Réves</li> <li>- ISM</li> </ul> </li> <li>Frasnés-lez-Gosselies <ul style="list-style-type: none"> <li>- Complexe sportif</li> </ul> </li> <li>Villers-Perwin <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cercle</li> </ul> </li> <li>Mellet <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bibliothèque/ Poste</li> <li>- Boulangerie Bourgeois</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Existant à couvrir</b></li> <li>Frasnés-lez-Gosselies <ul style="list-style-type: none"> <li>- Belfus (privé)</li> <li>- Crèche Les Marmots</li> <li>- Dultraize (privé)</li> </ul> </li> <li>Mellet <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maison des jeunes</li> </ul> </li> <li>Wayaux <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecole</li> </ul> </li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Existant (pince-roue) à remplacer (U inversé)</b></li> <li>Frasnés-lez-Gosselies <ul style="list-style-type: none"> <li>- Administration communale (x2)</li> <li>- Boulangerie Scamp</li> </ul> </li> <li>Mellet <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecole (privé)</li> </ul> </li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>A créer</b></li> <li>Réves <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecole maternelle (A. Grumiaux)</li> <li>- ISM</li> </ul> </li> <li>Frasnés-lez-Gosselies <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grot de Pierpoint</li> <li>- PAE</li> <li>- Arrêt Monument</li> <li>- Ecole Les Bons Villers</li> <li>- Pharmacie</li> </ul> </li> <li>Villers-Perwin <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecole</li> <li>- Place du Village</li> </ul> </li> <li>Mellet <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêt SNCV</li> <li>- Commerce alimentation générale</li> <li>- Ecole Les Mirabelles</li> </ul> </li> <li>Wayaux <ul style="list-style-type: none"> <li>- Centre de village</li> </ul> </li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li> <b>Borne de recharge à créer</b></li> <li>Frasnés-lez-Gosselies <ul style="list-style-type: none"> <li>- Complexe sportif</li> </ul> </li> </ul>   |   |

# B.4 MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES

## FOCUS ÉCOLES

En matière de déploiement de l'offre, la priorité sera tout d'abord donnée aux **établissements scolaires** des niveaux primaire et secondaire, dont les élèves sont (en partie) en âge de se déplacer de façon autonome à vélo. Il s'agit donc de leur offrir les meilleures conditions possibles de stationnement. De la même façon, des dispositifs seront installés à destination des enseignants et des élèves (éventuellement de façon séparée).

Par ailleurs, certains élèves sont accompagnés de leurs parents. Il s'agira donc également d'offrir aux parents la possibilité de se stationner temporairement à proximité de l'école (dispositifs couverts ou non).

[Voir partie mobilité scolaire.](#)



Source : altinnova.com



Source : istock

Établissement scolaire	Niveau	Dispositif vélo existant	Mesures à minima
Institut Sainte-Marie - Rèves	<b>Primaire et secondaire</b>	1 dans l'enceinte + 3 U inversés à l'extérieur devant l'église (GAL)	Étendre l'offre en stationnement accessible aux élèves et professeurs (cf. partie mobilité scolaire)
Ecole fondamentale autonome - Frasnès-lez-Gosselies	Maternelle et <b>primaire</b>	/	Installer quelques dispositifs de stationnement
Ecole du Vieux Château - Mellet	<b>Primaire</b>	Pinces-roue devant la grille de l'école au bas des marches	Remplacer les pincés-roue par des U-inversés. Déplacer le dispositif de sorte qu'il soit plain-pied
Ecole J. Brel - Wayaux	Maternelle et <b>primaire</b>	3 U inversés (GAL) dans la cours d'entrée de l'école	Couvrir les dispositifs
Ecole A. Grumiaux - Villers-Perwin	<b>Primaire</b>	/	Prévoir quelques U inversés selon les besoins identifiés, couverts
Ecole Les Mirabelles - Mellet	Maternelle	/	Prévoir d'abord 3 U inversés, couverts
Ecole A. Grumiaux - Rèves	Maternelle	/	Prévoir d'abord 3 U inversés, couverts
Ecole Saint Martin - Villers-Perwin	Maternelle	/	Prévoir d'abord 3 U inversés, couverts

# B.4 MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes

## Lieux concernés



- Ensemble du territoire, au niveau des pôles de déplacements majeurs

## Acteurs concernés



- Commune des Villers
- SPW
- OTW
- GRACQ
- (Commerçants)
- ...

## Priorité



## Temporalité



- A court terme (< 3 ans)

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune
- Subside SPW
- Subvention OTW

## Actions liées



- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- B.3 Améliorer les dispositifs de stationnement vélo sur le territoire
- B.5 Développer des services à destination des cyclistes
- B.6 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo

## ▶ OFFRIR DES SERVICES AUX CITOYENS AFIN DE FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO

Outre le développement et l'amélioration de l'infrastructure cyclable existante, toute bonne politique cyclable s'accompagne d'une sensibilisation, formation et information des citoyens sur la pratique cyclable.

A cet égard, la Commune des Bons Villers a été sélectionnée par le projet Wallonie Cyclable 2.0 et a réalisé un audit de sa politique cyclable. Dans ce cadre, un ensemble d'actions ont été recommandées, dont certaines seront reprises ici. Il s'agira principalement de la poursuite et du renforcement des actions déjà engagées sur le territoire en faveur du vélo.

### ACTIONS PROPOSÉES

- B.5** Développer des services à destination des cyclistes
- B.6** Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo



# B.5 DÉVELOPPER DES SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

En vue d'inciter les citoyens à se déplacer, il sera nécessaire de développer les services à destination des cyclistes :

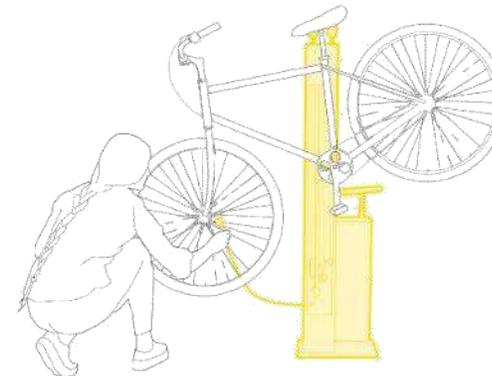
- Actuellement, il n'existe pas **d'endroit spécifique sur la commune** dédié au vélo, où il est possible d'effectuer des petites réparations, avec la possibilité de relayer de l'information ou de dispenser d'éventuelles formations tel qu'entrepris par l'ASBL Le Maillon par exemple, sur la commune voisine de Genappe. Une réflexion pourrait être menée sur le développement d'un partenariat avec une ASBL de ce type : un local pourrait être ponctuellement mis à disposition de cette ASBL pour effectuer une permanence lors de laquelle tout un chacun pourrait venir faire réparer son vélo, etc.

Ce point vélo pourrait être situé au niveau du complexe sportif, destiné à endosser prochainement le rôle de mobipôle.

- La commune pourrait également proposer le test de différents types de vélos (sur une plus longue durée que lors de la Semaine de la Mobilité) de manière à offrir aux citoyens intéressés ou encore sceptiques, la possibilité d'essayer un vélo sur leur trajet domicile-travail.

- Il serait également intéressant de mettre à disposition des bonvillersois une (ou plusieurs) borne(s) de réparation en libre-service, aux endroits stratégiques tels que le complexe sportif.
- Afin de connaître les freins à la pratique cyclable et d'identifier notamment les points noirs sur le territoire, il pourra être intéressant de questionner les enfants et leurs parents à travers une enquête accessible par tous par exemple.

La Commune pourra utilement se référer à l'audit de sa politique cyclable réalisé au cours de l'année 2022.



**Schéma de principe d'une borne de réparation**

Source : Renovas

# B.5 DÉVELOPPER DES SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Inciter les citoyens à se déplacer à vélo en proposant des services facilitant leurs déplacements et la pratique cyclable

### Lieux concernés



/

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- Gracq

### Priorité



### Temporalité



Action progressive

### Budget



Variable, en fonction des actions entreprises

### Financement



- Fonds propres Commune
- Subsidés/ partenaires éventuels

### Actions liées



Ensemble des actions relatives au vélo

# B.6 POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DU VÉLO

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Commune doit poursuivre et renforcer ses actions de sensibilisation et de promotion de la pratique cyclable, et ce auprès de tous les publics.

Actuellement, la pratique du vélo relève davantage du loisir que de l'utilitaire, et les campagnes de communication sont majoritairement concentrées autour de la Semaine de la Mobilité.

Voici une liste non exhaustive de différentes actions et campagnes qui pourraient être menées :

- Développer un onglet spécifique à la pratique cyclable sur le site internet;
- Poursuivre l'utilisation de différents canaux de communication et diversifier les supports (vidéos, infographies...) pour la promotion du vélo;
- Organiser des évènements permettant de découvrir le futur réseau communal / le réseau points-nœuds;
- Communiquer auprès des travailleurs pour développer la pratique utilitaire du vélo sur la commune, en réalisant un guide spécifique rassemblant toutes les informations sur la pratique cyclable aux Bons-Villers (les temps de parcours à vélo jusqu'aux pôles importants à proximité, les infrastructures existantes, les modalités de la prime régionale à l'achat d'un vélo, etc.);
- Développer des actions dans les établissements scolaires tout au long de l'année, et adaptées au profil des élèves;
- ...

# B.6 POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DU VÉLO

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Ces actions s'attacheront à poursuivre le dynamisme déjà entrepris par le **GAL Pays des 4 Bras** (ex : programme « Ça roule ma poule! »,...).

Pour rappel, les actions de sensibilisation et de promotion du vélo peuvent être mutualisées aux autres actions organisées en faveur de la marche par exemple.



Rendez-vous sur [www.paysdes4bras.be/roulemapoule](http://www.paysdes4bras.be/roulemapoule)

**Programme « Ça roule ma poule! »**

Source : GAL Pays des 4 Bras



**Exemple de communication réalisée sur le territoire de Walhain**

Source : Traject



**Atelier vélo organisé à Villers-la-Ville à l'occasion de la bourse aux vélos**

Source : Traject

# B.6 POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DU VÉLO

## PROJET CONVIBIKE

A travers une approche solidaire, la Commune s'est lancée dans un projet permettant la promotion de la pratique cyclable et ses bienfaits. Le projet « Convibike » vise en effet à recréer du lien social intergénérationnel avec les aînées des maisons de repos de la commune, des personnes isolées ou personnes à mobilité réduite en proposant des promenades en vélo triporteur électrique sur le territoire, piloté par des bénévoles ou jeunes personnes des mouvements de jeunesse.

Il s'agira donc de poursuivre et encourager ce projet, pouvant être source d'inspiration pour d'autres communes également.



**Modèle « Fun2Go » électrique**  
Source : Vanelo Concept



**Projet Convibike**  
Source : Vanelo Concept

# B.6 POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DU VÉLO

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Promouvoir le vélo en vue de favoriser son utilisation

## Lieux concernés



## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- GRACQ
- Etablissements scolaires
- ...

## Priorité



## Temporalité



- Action continue

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune

## Actions liées



- Ensemble des actions relatives au vélo
- D.2 Développer et renforcer les outils de communication
- D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable

## C. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITÉ

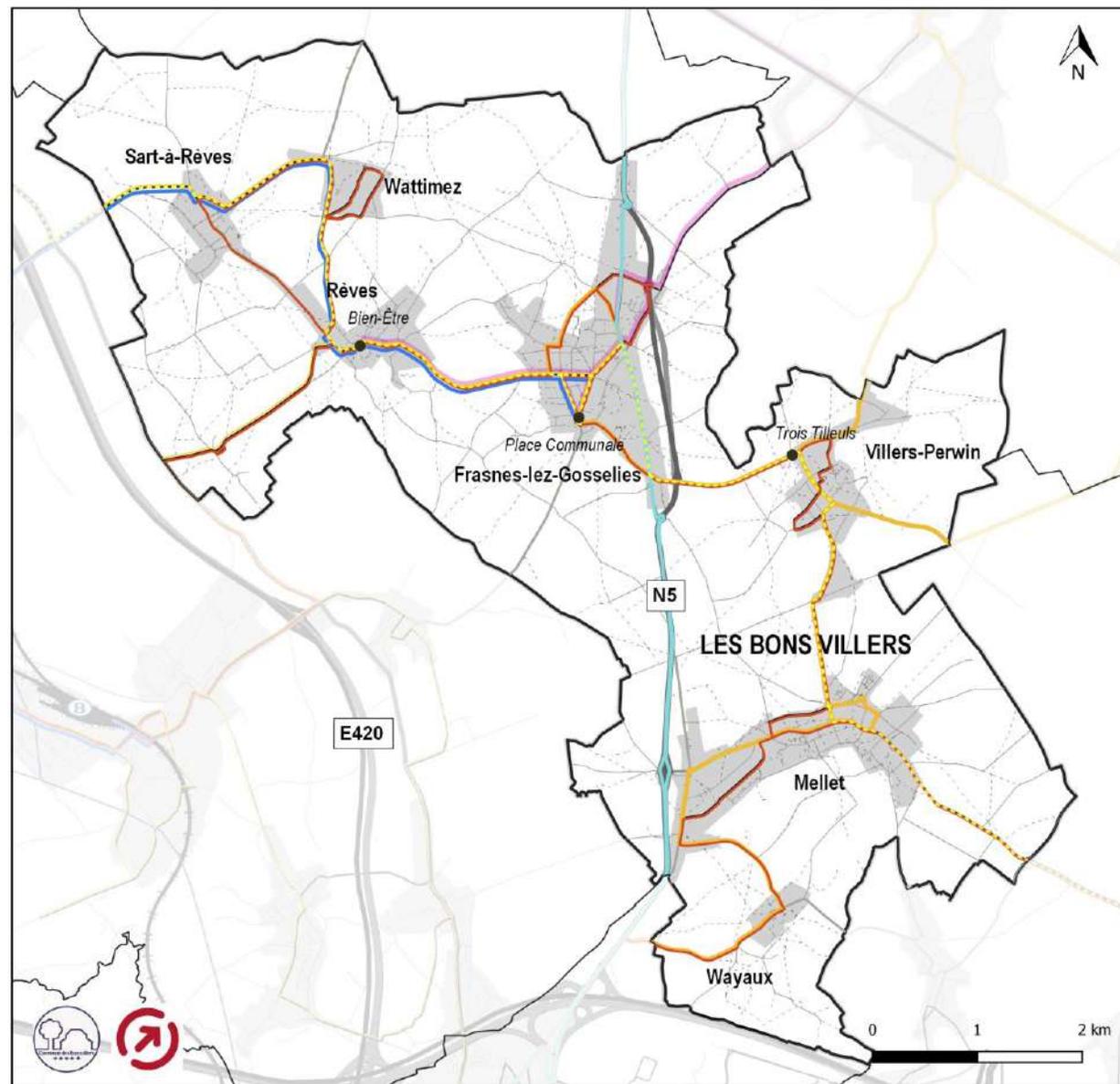
---



### Objectifs

- ▶ Améliorer l'offre en transport public  
Améliorer le confort et la sécurité des arrêts de bus
- ▶ Renforcer l'intermodalité et les services aux principaux arrêts de transports publics

# RAPPEL DE L'OFFRE EXISTANTE EN TRANSPORT PUBLIC



## PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

### PHASE 1 Réseau de transport public

#### Limites administratives

- Commune Les Bons Villers
- Noyau d'habitat

#### Réseau ferroviaire

- Voie ferrée

#### Réseau routier

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale

#### Lignes de transport

##### Ligne structurante principale

- 60 Jumet (Madeleine) - Villers-Perwin (Trois Tilleuls)
- 73 Nivelles - Réves - Fleurus
- 365A Bruxelles - Jumet

##### Ligne secondaire

- 64 Gosselies - Pont-à-Celles - Obaix-Buzet - Réves
- 66 Frasnes-lez-Gosselies - Réves - Pont-à-Celles
- 366 Baisy-Thy - Genappe - Réves

##### Ligne de services de mobilité locale flexible

- LBV Bonvibus
- Terminus

## ▶ AMÉLIORER L'OFFRE EN TRANSPORT PUBLIC

L'Autorité Organisatrice des Transport (AOT), en collaboration avec l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW – TEC), procède à un redéploiement progressif de son offre sur le territoire wallon. Concernant la zone de redéploiement dite du « Plateau Nord de Charleroi », qui intègre la Commune des Bons Villers, le redéploiement est en cours de réflexion - un réseau cible a notamment été proposé\*. Il s'agira pour la Commune des Bons Villers d'identifier dans quelle mesure ce réseau répond aux points d'amélioration souhaités et de pointer les éventuels autres besoins identifiés en vue d'améliorer l'offre de transport public sur le territoire.

Par ailleurs, et en l'attente du redéploiement de cette offre, une amélioration continue des services actuellement proposés sera poursuivie et l'offre éventuellement ajustée (à la marge) en vue de répondre aux besoins.

\* = réseau structurant de transport public

### ACTIONS PROPOSÉES

- C.1** Informer l'AOT/OTW des points d'amélioration souhaités de l'offre de transport public sur le territoire
- C.2** Etablir les démarches auprès de l'AOT et de l'OTW en vue d'une amélioration continue des services existants



# C.1 INFORMER L'AOT/OTW DES POINTS D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC SUR LE TERRITOIRE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

En vue d'alimenter les réflexions en cours sur le redéploiement de l'offre en transport public dans la zone, la Commune informera l'AOT/OTW des points d'amélioration souhaités, en particulier ceux identifiés dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, et identifiera dans quelle mesure le réseau cible défini pour le Plateau nord de Charleroi répond à ces points d'amélioration.

### Lignes « express » en lien avec Charleroi

Si la Commune bénéficie actuellement d'une relativement bonne desserte par les transports publics, les liaisons présentent toutefois des temps de parcours particulièrement longs. La Commune ne dispose en effet pas de ligne express/ à haut niveau de service sur son territoire. Le développement d'une telle offre pourrait s'envisager pour les connexions avec le territoire carolo et notamment avec le réseau métro-léger de Charleroi.

Dans la lignée de ce qui a été proposée dans le PCM de Villers-la-Ville et à l'instar de ce qui a été réalisé par exemple entre Bastogne et Libramont, **le dédoublement de la ligne 365A** (express et à desserte plus locale) doit être envisagé.

Le cas échéant, elle desservirait le mobipôle identifié sur le territoire qui, étant situé à Frasnes-les-Gosselies, présenterait une position centrale à l'échelle communale. La proximité relative des parcs d'activités économique présents sur l'entité en ferait également un atout.

→ **Le réseau cible proposé par l'étude de redéploiement prévoit la redéfinition de la ligne 365A à la fois en termes de service (horaire cadencé, principe d'un arrêt par localité) et d'itinéraire (desserte limitée à Waterloo, et non plus à Bruxelles).**

Cette redéfinition répond en grande partie aux besoins identifiés. En termes d'itinéraire, le fait de prévoir le terminus à Waterloo pourrait toutefois impacter (fortement) sur le temps de trajet des bonvillersois (et autres usagers du TEC) se rendant à Bruxelles.

# C.1 INFORMER L'AOT/OTW DES POINTS D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC SUR LE TERRITOIRE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

### Renforcement de l'offre en dehors des périodes scolaires

Actuellement, seules les lignes 365a et 60 circulent lors des périodes de vacances scolaires et le samedi, mais avec des fréquences moindres. A ce titre, doit être étudiée la possibilité et la pertinence :

- D'augmenter la fréquence de circulation de ces lignes, mais aussi et surtout d'également offrir un service le dimanche ;
- De faire circuler les autres lignes, et en particulier **la ligne 73 (Nivelles – Rêves - Fleurus), également en dehors des périodes scolaires.**

→ Le réseau cible proposé par l'étude de redéploiement ambitieuse d'atteindre le niveau de service suivant pour la ligne 73 :

- **En semaine : 1 bus/h/sens entre 06h et 20h**
- **En semaine scolaire : renfort de 1 bus de Fleurus vers Rêves e Nivelles le matin, et au retour de Rêves et Nivelles le soir**
- **Le samedi: 1 bus/h/sens entre 7h et 19h**
- **Le dimanche : 1 bus toutes les 2 heures entre 09h et 19h**

Cette ambition répond donc en (grande) partie aux besoins identifiés.

En revanche, il est prévu de supprimer la ligne 60 qui est l'une des seules lignes à circuler lors des périodes de vacances scolaires et le samedi.

# C.1 INFORMER L'AOT/OTW DES POINTS D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC SUR LE TERRITOIRE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

### Connexion avec les gares et le métro-léger de Charleroi

La proximité du territoire avec les gares voisines (Luttre, Fleurus, Nivelles) et le réseau du métro-léger de Charleroi (Gosselies) implique une compétitivité peu évidente avec d'autres modes de transport, notamment avec la voiture, d'autant plus si l'on veut desservir le plus de villages possible. Il n'en demeure pas moins que ces connexions doivent être garanties au mieux. A l'heure actuelle, l'ensemble de ces nœuds de transport public sont accessibles en bus depuis le territoire.

Au vu de la moindre connexion avec le territoire, une meilleure desserte de la gare de Luttre doit être envisagée. **Une prolongation (plus régulière) des lignes 64 et/ou 66**, au minimum jusqu'à Frasnes-lez-Gosselies (mobipole) est à considérer à ce titre.

Les gares de Fleurus, Nivelles et le réseau métro sont accessibles via des lignes de bus disposant de fréquences assez régulières parcourant quasiment l'ensemble des villages de l'entité.

Une amélioration sensible des connexions (plus compétitives) ne pourra se faire que via une refonte globale du réseau, qui à l'inverse pourrait impacter la desserte des villages (connexions plus directes, mais moins de points d'arrêt ou plus éloignés).

### Connexion avec l'Aéropôle de Charleroi

L'Aéropôle de Charleroi constitue un pôle d'emplois majeur dans la Région. Plusieurs centaines de bonvillersois y travaillent d'ailleurs. Actuellement, la ligne 365 A qui dessert le territoire communal s'arrête en périphérie de cette zone sans toutefois garantir une desserte optimale de celle-ci. Des réflexions doivent être menées en vue d'identifier les possibilités d'**amélioration de la desserte de ce parc d'activités** (que ce soit pour les bonsvillersois, mais aussi depuis et vers les autres territoires).

En parallèle, le présent Plan Communal de Mobilité ambitionne l'amélioration des connexions cyclables entre le territoire communal et cette vaste zone d'activités.

# C.1 INFORMER L'AOT/OTW DES POINTS D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC SUR LE TERRITOIRE

## EN UN COUP D'OEIL

### Objectifs



- Améliorer l'offre en transport public en vue de favoriser l'usage des transports en commun

### Lieux concernés



/

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- AOT/OTW
- (SPW)

### Priorité



### Temporalité



Très court terme (< 3 ans)

### Budget



L'action en tant que telle n'engendrera pas de coût.

Le coût lié à l'amélioration de l'offre dépendra des améliorations effectuées

### Financement



SPW (pour ce qui est de l'amélioration de l'offre)

### Actions liées



C.2 Etablir les démarches auprès de l'AOT et de l'OTW en vue d'une amélioration continue des services existants

# C.2 ETABLIR LES DÉMARCHES AUPRÈS DE L'AOT ET DE L'OTW EN VUE D'UNE AMÉLIORATION CONTINUE DES SERVICES EXISTANTS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Bien qu'étant opérateur de transport, l'OTW n'est pas toujours au courant de l'ensemble des dysfonctionnements et points d'amélioration que celui-ci pourrait apporter en vue d'une meilleure qualité de service. Au contraire, la Commune et les acteurs locaux (écoles, entreprises, zone de police) sont souvent en première ligne à ce sujet, sans que pour autant les informations ne soient remontées à l'OTW (voire à l'AOT).

La demande en transport public évolue notamment continuellement, ce qui nécessite dans certains cas une légère adaptation de l'offre. Par exemple, pour correspondre au mieux aux horaires d'entrée et/ou de sortie d'école.

A cet égard, il est important que la Commune :

- Dans un premier temps, récolte les informations à faire remonter. Des échanges réguliers avec les acteurs locaux, dont les écoles sont importants à ce sujet ([cf. actions F4 et F5 de la partie mobilité scolaire](#)).

Elle doit aussi donner la possibilité à ces acteurs et aux citoyens de transmettre leurs remarques, et faire connaître cette possibilité (cf. action D.2).

- Dans un deuxième temps, d'établir les démarches auprès de l'OTW (et de l'AOT) en vue de faire connaître les dysfonctionnement et points d'amélioration.

Les échanges effectués dans le cadre du présent PCM ont d'ailleurs permis de porter à connaissance de l'OTW des problématiques liées à la dépose et reprise des écoliers à hauteur de l'Institut Sainte-Marie pour lesquelles des propositions sont faites par ailleurs ([cf. action H.2 – Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité](#)).

# C.2 ETABLIR LES DÉMARCHES AUPRÈS DE L'AOT ET DE L'OTW EN VUE D'UNE AMÉLIORATION CONTINUE DES SERVICES EXISTANTS

EN UN COUP D'OEIL

## Objectifs



Améliorer l'offre en transport public en vue de favoriser l'usage des transports en commun

## Lieux concernés



/

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- (OTW / AOT-SPW)

## Priorité



## Temporalité



Continuellement

## Budget



L'action en tant que telle n'engendrera pas de coût.

## Financement



/

## Actions liées



C.1 Informer l'AOT des points d'amélioration souhaités de l'offre de transport public sur le territoire

## ► AMÉLIORER LE CONFORT ET LA SÉCURITÉ DES ARRÊTS DE BUS

Afin d'encourager l'utilisation des transports publics et l'intermodalité sur le territoire, mais aussi pour des raisons de sécurité routière, il est important de veiller à la bonne qualité des infrastructures d'accueil des arrêts de bus bonvillersois.

Si les principaux arrêts de bus sont déjà de façon générale équipés et de bonne qualité (zone d'attente en dur, abri, banc, poteau, etc.), il conviendra d'assurer leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (dalle podotactile, accès plain-pied au bus depuis l'arrêt, etc.).

Il s'agira ensuite de porter une attention à l'ensemble des arrêts du territoire en aménageant les arrêts de bus moins fréquentés.

### ACTIONS PROPOSÉES

**C.3** Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles et sécurisés



# C.3 RENDRE LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Sur la Commune des Bons Villers, les arrêts de bus les plus fréquentés sont globalement tous bien équipés et dotés d'une zone d'attente en dur, avec un abri dans au moins une des deux directions, un poteau, etc. Toutefois, ils ne sont pas toujours accessibles par les personnes à mobilité réduite.

Il conviendra en outre, de réaménager progressivement les arrêts de bus moins fréquentés, dont la zone d'attente est aujourd'hui particulièrement peu accessible, inconfortable, voire insécurisante : zone d'attente absente ou sur un accotement meuble, absence d'abri, ... (arrêts Sart-à-Rèves en pavés, Rèves Gare sur l'accotement enherbé, etc.).

Ainsi, il s'agira de veiller aux critères suivants :

- Présence d'une zone d'attente avec un revêtement en dur, non glissant, d'une longueur minimum de 20m et d'une largeur minimum de 1.5m;
- Un maximum d'arrêts (en particulier les arrêts les plus fréquentés) doivent être dotés d'un abri, d'un banc ou d'un dispositif permettant l'appui;
- Les arrêts situés le long des principaux axes de circulation, où la vitesse pratiquée est élevée (comme la N5 et ancienne N5, N567) devront idéalement être équipés de garde-corps afin de garantir la sécurité des voyageurs;
- Tous les arrêts devront être accessibles aux PMR (dalles podotactiles, abaissement des trottoirs aux abords, ...);
- Présence de dispositif de stationnement vélos aux arrêts les plus fréquentés.

# C.3 RENDRE LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

### Priorité 1 (court terme) :

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

- Les arrêts les plus fréquentés (> 20 montées/jour), particulièrement inconfortables, tels que « Monuments » à Frasnes-lez-Gosselies et « SNCV » à Mellet et ceux repris en tant que pôles d'échanges à développer (cf. action 3.A);
- A noter, que l'arrêt de Rêves Bien-Être constitue un arrêt confortable, mais au vue de sa très forte fréquentation, doit être équipé d'un abri pour les usagers;
- 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 par exemple de l'arrêt Grand Champ le long de la N5, «Pierpont » sur l'ancienne N5, « Sentier de l'Empereur » (*Mobipole, passage de la future ligne Express*).

### Priorité 2 (moyen terme) :

Ensuite, il s'agira des autres arrêts un peu moins fréquentés (<20 montées/j) mais situés le long des axes principaux. Il s'agit par exemple de l'arrêt « Sart-à-Rêves » ou bien encore « Le Try » à Frasnes.

### Priorité 3 (long terme) :

Il conviendra ensuite d'améliorer les conditions d'attente au droit des autres arrêts moins fréquentés, situés le long des axes de desserte locale, tel que l'arrêt « Bureau des Postes » à Villers-Perwin. Également, il s'agira des arrêts plus fréquentés mais déjà confortables qu'il faudra continuer d'améliorer (ex: arrêt « Le Tilleul » à Frasnes-lez-Gosselies.

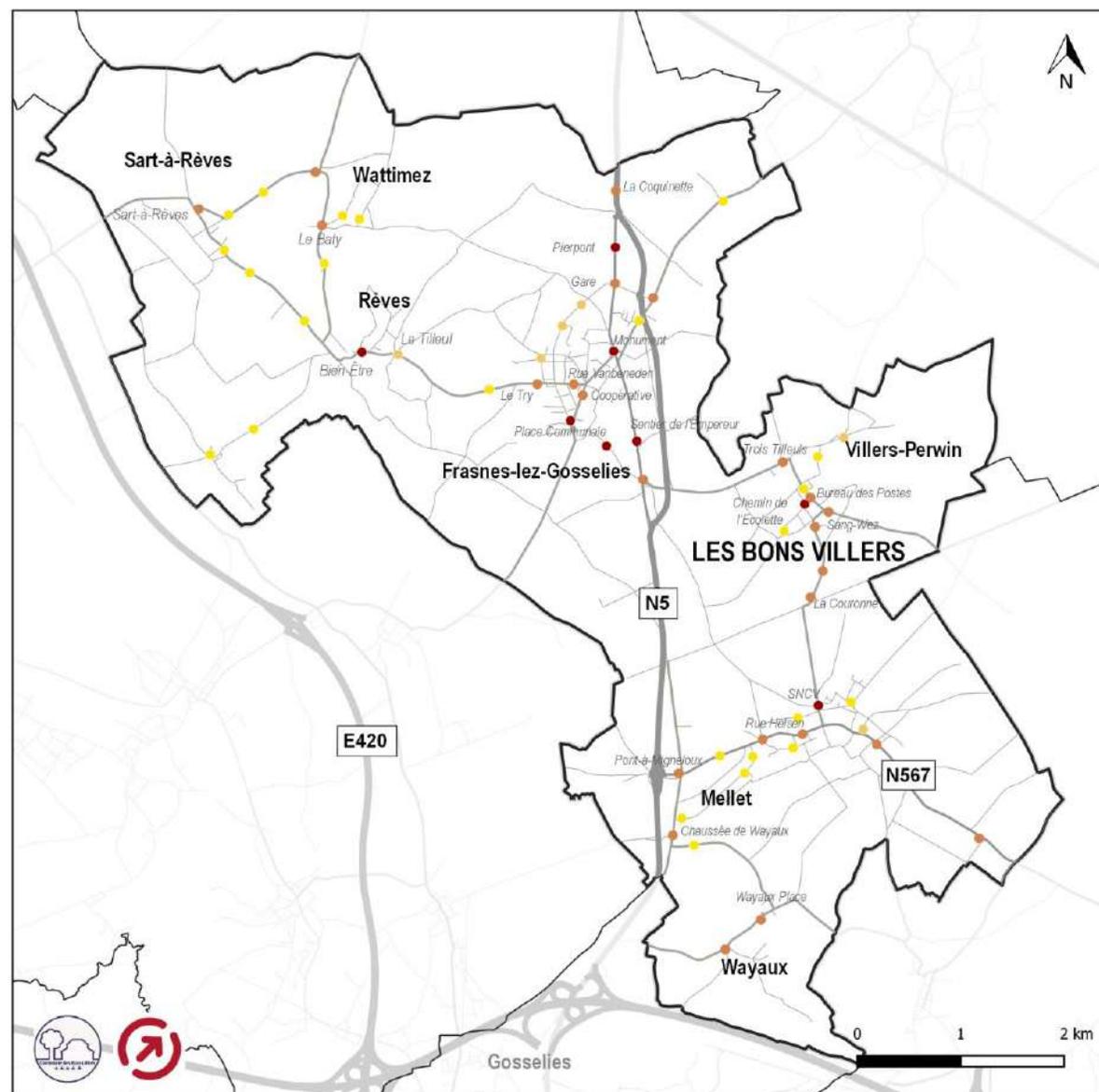
### Arrêts à requestionner

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 pourrait alors être réalisée aux arrêts concernés (afin de confirmer ou non leur non-utilisation).

De façon générale, le réaménagement des arrêts de bus se fera également par opportunité, en fonction des projets de réaménagements de voirie par exemple.

# C.3 RENDRE LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE



### PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

PHASE 3  
Arrêts de bus à (ré-)aménager

#### Limites administratives

 Commune Les Bons Villers

#### Réseau routier

 Réseau primaire 1  
 Réseau primaire 2  
 Réseau de liaison locale  
 Réseau de collecte locale  
 Réseau de desserte locale

#### Ordre de priorité des arrêts de bus à réaménager

 P1 (court terme)  
 P2 (moyen terme)  
 P3 (long terme)  
 A questionner



# C.3 RENDRE LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Favoriser l'usage des transports en commun en offrant de bonnes conditions de déplacement (et d'attente) aux usagers

## Lieux concernés



- Ensemble des arrêts de bus présents sur le territoire communal

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- OTW
- SPW

## Priorité



Variable selon les points d'arrêt (cf. carte ci-avant)

## Temporalité



Mise en œuvre progressive

Arrêts de priorité 1 à court terme

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune
- OTW
- SPW

## Actions liées



- C.5 Faire des principaux arrêts de transport public, des pôles d'échanges multimodaux
- G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

# ► RENFORCER L'INTERMODALITÉ ET LES SERVICES AUX PRINCIPAUX ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC

En parallèle de l'amélioration de l'accessibilité, du confort et de la sécurité piétonne et cyclable des (principaux) arrêts de transport public, il s'agira de développer les services et équipements, afin d'en faire des pôles d'échanges multimodaux attractifs.

Deux types de pôles sont définis pour Les Bons Villers:

- **Le « mobipôle »** : Ce concept défini par la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) renvoie à « *des lieux, des « hubs », où convergeront différentes offres et infrastructures de mobilité. Les usagers y bénéficieront d'une offre quantitative, qualitative et performante. Celle-ci pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local* ». La SRM indique qu'un tel lieu doit être défini au sein de chaque commune.

Au sein de la commune, c'est le **pôle du complexe sportif** qui est amené à jouer le rôle de mobipôle.

- **Les pôles d'échanges principaux** : À l'instar des mobipôles, ces pôles jouent un rôle clé sur le territoire dans la mesure où plusieurs offres de transport structurante y convergent.

Ainsi, les arrêts Rêves Bien-Être, Frasnes Monument, Mellet SNCV sont repris en tant que tel car tous desservis par des lignes structurantes avec un nombre de voyageurs le plus important et sont intégrés au futur réseau cyclable communal.

## ACTIONS PROPOSÉES

**C4** Faire du complexe sportif un mobipôle

**C.5** Rendre les principaux pôles d'échange intermodaux





# C.4 FAIRE DU COMPLEXE SPORTIF UN MOBIPOLE

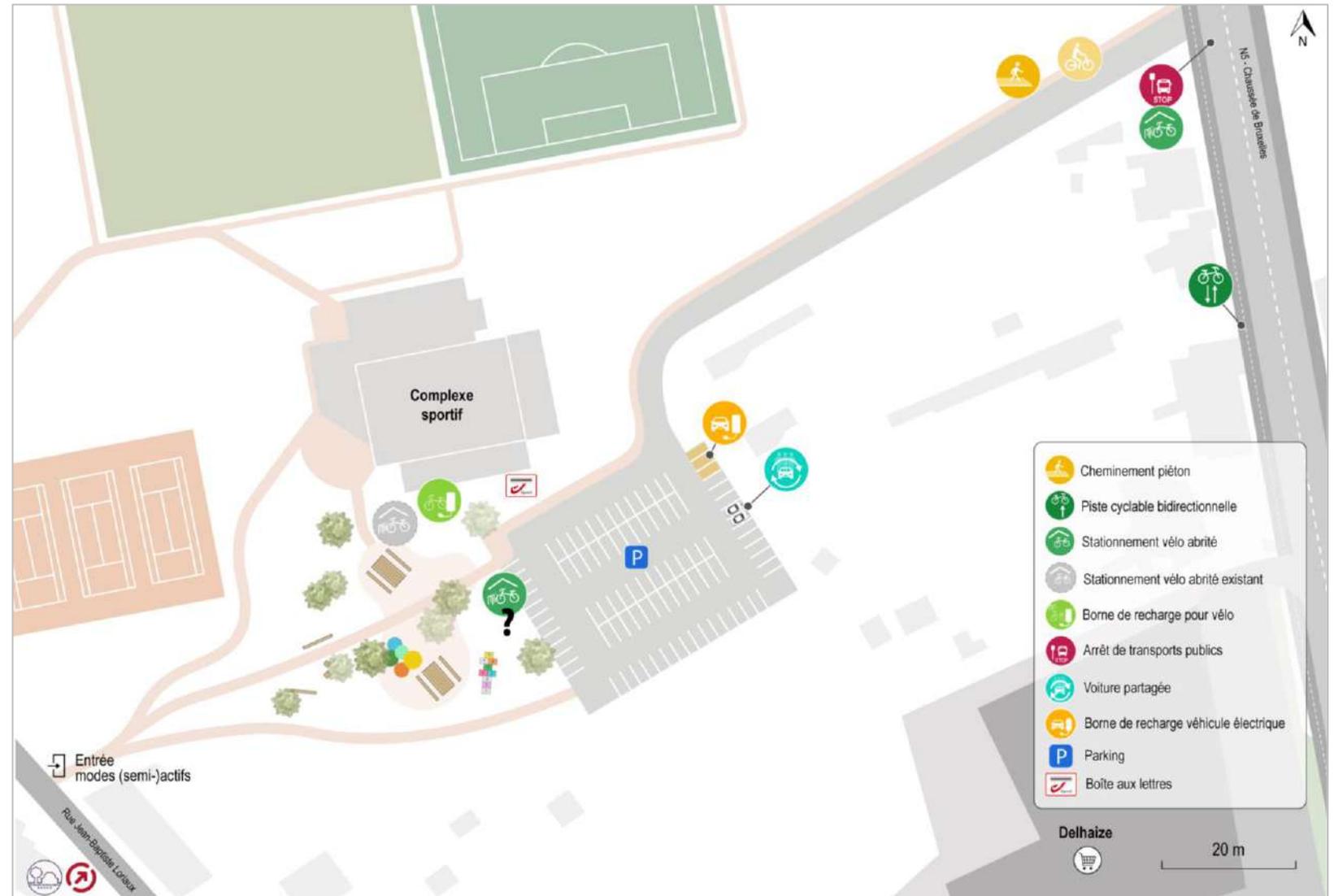
## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Afin de satisfaire aux exigences de la Région wallonne, le mobipole du complexe sportif devra donc proposer toute une série de fonctionnalités, et notamment des cheminements piétons confortables, un parking pour vélos couvert, une borne de réparation pour vélos, une zone de stationnement pour automobiles, un plan du quartier, etc.

Si le complexe sportif est amené à devenir un mobipole de taille S, il devra également se doter de services tels que boîte aux lettres, casiers pour colis, bancs, etc.

L'esquisse ci-contre s'attache à proposer un ensemble d'idées de réalisations, et ne constitue donc pas un plan d'exécution.

Elle intègre notamment l'idée envisagée par la Commune d'avoir une entrée uniquement pour les modes actifs à hauteur de la rue Jean-Baptiste Loriaux, la création d'un cheminement pour les piétons depuis la chaussée de Bruxelles, des bornes de recharge pour véhicules électriques et vélos à assistance électrique, un service de voitures partagées, etc.



# C.4 FAIRE DU COMPLEXE SPORTIF UN MOBIPOLE

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Faciliter la multimodalité sur le territoire en offrant aux usagers un panel de solutions de mobilité, identifiables en un point spécifique

### Lieux concernés



- Mobipole du complexe sportif

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- OTW

### Priorité



### Temporalité



Moyen terme

### Budget



### Financement



- Fonds propres Commune
- SPW / OTW
- Subsidés SPW
- Partenaires éventuels

### Actions liées



B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre et les villages  
B.5 Développer des services à destination des cyclistes  
C.5 Rendre les principaux pôles d'échange multimodaux  
D.1 Développer et valoriser les services de transport à la demande et adhérer à la centrale locale de mobilité

## C.5 RENDRE LES PRINCIPAUX PÔLES D'ÉCHANGE INTERMODAUX

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

Aujourd'hui, les arrêts de bus Rèves Bien-Être, Frasnes Monument et Mellet SNCV représentent les pôles où s'effectuent la majorité des échanges sur le territoire.

Afin de promouvoir l'intermodalité et faciliter ainsi l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, il s'agira de veiller à l'accessibilité de ces pôles d'échanges par d'autres modes de transport. De ce fait, pour des transferts bus-vélo, il est recommandé d'équiper ces arrêts de bus en dispositifs de stationnement vélo sécurisés de courte à longue durée (cf. action B.4 « [Multiplier les dispositifs de stationnement \(adéquats\) sur la commune](#) »), d'autant que ces arrêts sont situés sur le réseau cyclable communal projeté.

Ces pôles qui présentent un potentiel de polarisation, pourront également être agrémentés d'autres services renforçant leur rôle de nœuds intermodal et leur attractivité. A titre d'exemple, il pourra s'agir d'un point colis, d'une borne de réparation pour les vélos, d'un service de voitures partagées (cf. partie suivante « encourager un usage rationnel de la voiture »), etc.



Point relais Bpost

Source : Bpost



Un exemple de borne de réparation à Herve

Source : Traject

# C.5 RENDRE LES PRINCIPAUX PÔLES D'ÉCHANGE INTERMODAUX

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Faciliter l'intermodalité sur le territoire et favoriser l'usage des transports en commun

### Lieux concernés



- Mobipole du complexe sportif, Mellet SNCV, Frasnes Monument, Rêve Bien-Être

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- OTW

### Priorité



### Temporalité



Mobipole : court terme  
Autres pôles : moyen terme

### Budget



### Financement



- SPW / OTW
- Fonds propres Commune

### Actions liées



B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre et les villages  
B.5 Développer des services à destination des cyclistes  
G.1 Tenir compte des besoins des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

## D. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

---

### Objectifs

- ▶ Valoriser, développer et améliorer l'offre des autres modes de déplacement, en ce compris les services de mobilité
- ▶ Poursuivre et développer la promotion, la communication et la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité
- ▶ Accompagner les citoyens pour une autre mobilité
- ▶ Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement
- ▶ Spécialiser le réseau routier



# ▶ VALORISER, DÉVELOPPER ET AMÉLIORER L'OFFRE DES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENT, EN CE COMPRIS LES SERVICES DE MOBILITÉ

Afin de répondre aux objectifs de report modal fixé par le Gouvernement wallon, il s'agira d'encourager un usage (plus) rationnel de la voiture et l'utilisation d'autres modes de déplacement.

Parallèlement aux actions de sensibilisation et de promotion mentionnées ci-avant, il s'agira de développer et d'améliorer les services de mobilité, en adhérant notamment à l'Agence Locale de Mobilité de Charleroi-Métropole dont Les Bons Villers dépendrait.

En effet, ces services constituent une composante essentielle de la mobilité, particulièrement en milieu (semi) rural, pour compléter aux mieux les alternatives de transport à la voiture individuelle.

## ACTIONS PROPOSÉES

- D.1** Développer et valoriser les services de transport à la demande et adhérer à la centrale locale de mobilité

# D.1 DÉVELOPPER ET VALORISER LES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE ET ADHÉRER À LA CENTRALE LOCALE DE MOBILITÉ

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Une réflexion est actuellement engagée pour l'adhésion de la Commune des Bons Villers à **la Agence Locale de Mobilité de Charleroi Métropole**. Cette dernière a pour mission le recensement de toutes les initiatives en matière de mobilité sur son territoire, de les faire connaître, d'en faire émerger de nouvelles et de venir en aide aux personnes rencontrant des difficultés pour réaliser leurs déplacements. Adhérer à cette agence permettrait d'apporter une réponse adaptée et au plus proche des besoins des citoyens.

En parallèle, un service de **taxi social** est proposé sur la commune à toutes les personnes en difficulté sociale. Il sera important de continuer à garantir ce service, voire de l'élargir, en permettant par exemple aux bénéficiaires d'en profiter également en fin de semaine et/ou en soirée. En parallèle, l'implantation d'un *Mobitwin Desk* pourra être évaluée. Ce service, à l'initiative de Mpact, fonctionne grâce à un réseau de bénévoles qui véhiculent les personnes demandeuses. [Plus d'informations](#)

D'autres services sont proposés sur la commune, tel que le service indépendant de location de taxi avec chauffeur **Le Petit Taxi** à Mellet. Celui-ci propose des trajets de courts à longues distances, avec un service de navette vers l'aéroport. Il y aura donc lieu de souligner et mettre en avant cette initiative.

Le service du **Bonvibus** sera poursuivi.

Il serait également important, en cohérence avec la stratégie régionale de mobilité, que la commune propose sur son territoire des **bornes de recharge électriques**, car il n'en existe pour le moment aucune. A ce titre, la commune peut s'inspirer du Cémathèque n°49 publié en 2019 par le SPW : « *Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement?* ».

# D.1 DÉVELOPPER ET VALORISER LES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE ET ADHÉRER À LA CENTRALE LOCALE DE MOBILITÉ

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Bien qu'il s'agisse d'une Commune de petite taille, une réflexion pourra être engagée quant à la mise en place d'un **service de véhicules partagés** sur la commune, à l'instar de sa voisine Genappe où le système a déjà suscité l'adhésion et fait ses preuves.

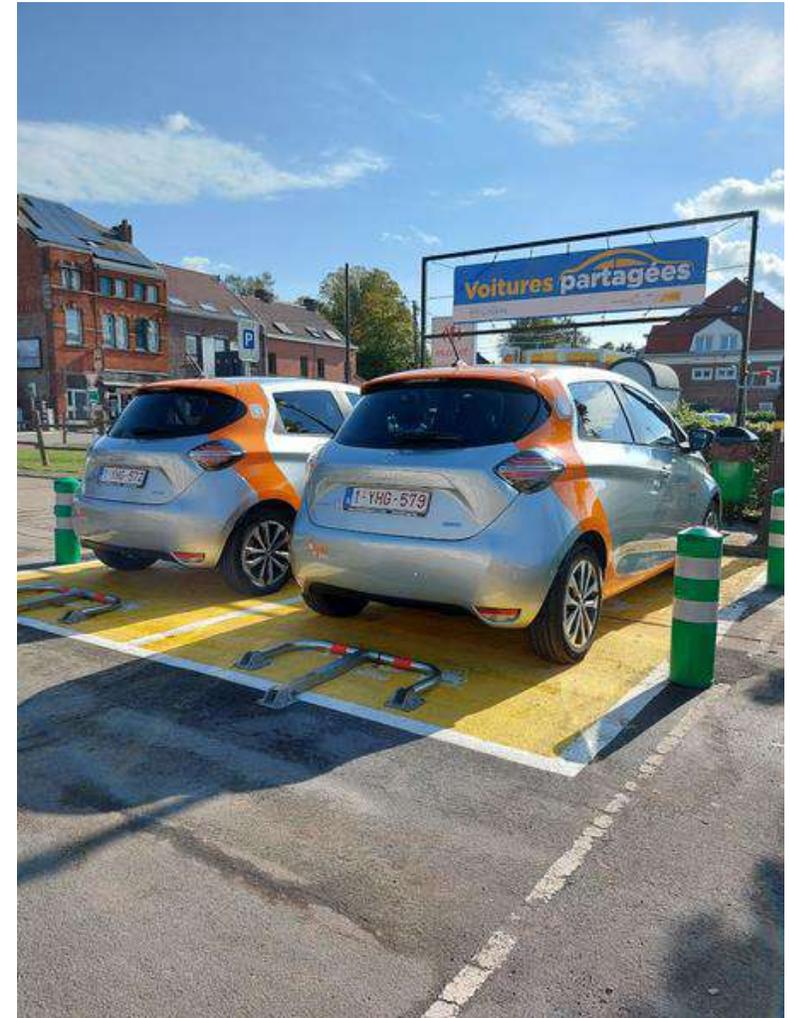
En effet, après un sondage auprès de sa population, la commune de Genappe s'est dotée à l'automne 2020 de deux véhicules électriques partagés dans son centre urbain. Ces véhicules sont destinés aussi bien aux citoyens qu'au personnel communal pendant ses heures de service. Le système est entièrement géré par la plateforme « **Automotorshare** » et toutes les modalités (réservation, ouverture du véhicule, etc.) peut également être réalisé via l'application mobile.

*En termes de coûts :*

- Pour la Commune : les deux véhicules coûtent 650€/mois (400€ pour le premier, 250€ pour le second). Ce montant fluctue toutefois en fonction du succès rencontré : plus le véhicule est plébiscité, plus le coût pour la Commune diminue jusqu'à arriver à un coût nul.
- Pour les utilisateurs : la location d'un véhicule revient à 4€/ heure de location, auxquels se rajoutent 20 cts/km parcouru. Les véhicules sont utilisés gratuitement par le personnel communal pour les déplacements de service.

Ces véhicules sont aujourd'hui utilisés en moyenne une dizaine de fois par jour.

[Plus d'information ici](#)



**Voitures partagées à Genappe**  
Source : Commune de Genappe

# D.1 DÉVELOPPER ET VALORISER LES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE ET ADHÉRER À LA CENTRALE LOCALE DE MOBILITÉ

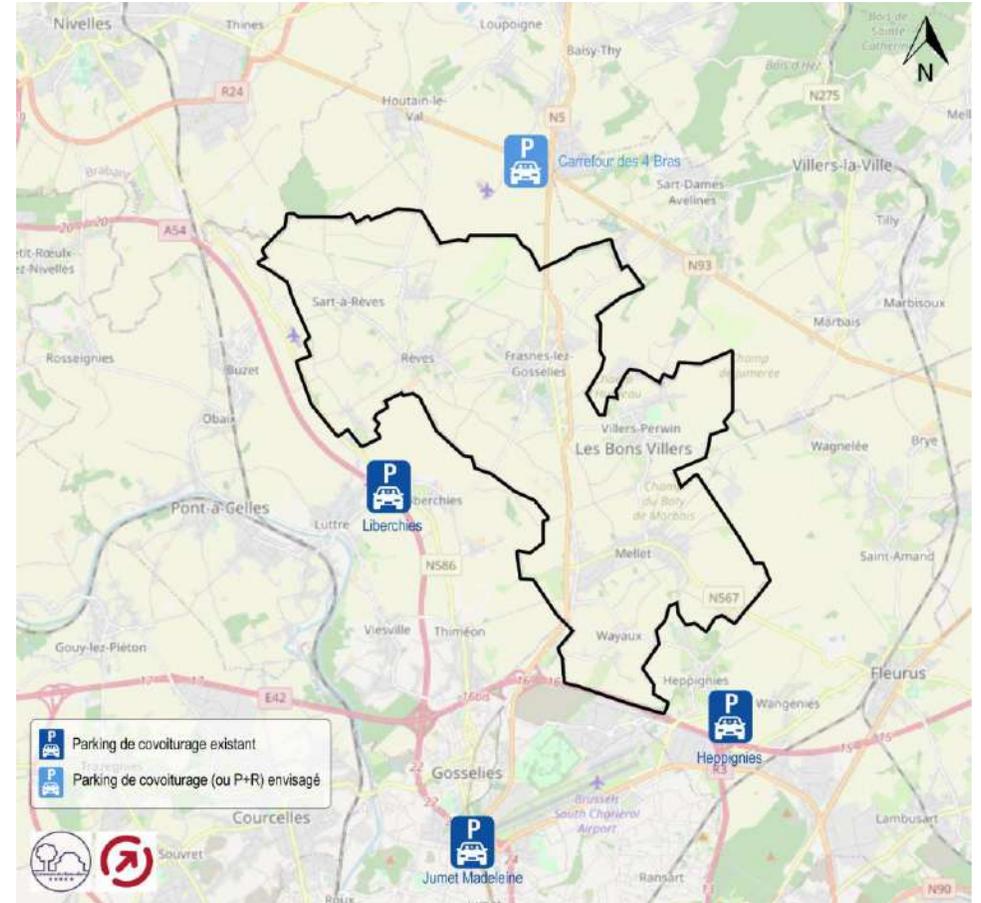
## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Enfin, plusieurs aires de covoiturage existent aux alentours proches des Bons Villers, situées au niveau d'axes de circulation stratégiques (le long de la E420, au croisement E420/N5 et E42). Il s'agira donc de communiquer sur leur existence (et de mieux les signaler).

La création d'un (petit) parking de covoiturage sur le territoire des Bons Villers peut également être envisagée, celui-ci pouvant stratégiquement être situé à hauteur du mobipole (cf. action [C.4 « Faire du complexe sportif un mobipole »](#)).

En outre, plus au nord des Bons Villers, est envisagée la création de quelques places de stationnement au niveau du carrefour des 4 Bras de Baisy-Thy pouvant servir de P+R et de parking de covoiturage, afin de faciliter les déplacements des habitants des Bons Villers se dirigeant vers Bruxelles ou Namur.

Des réflexions en la matière seront menées dans le cadre du Plan de Mobilité de Charleroi Métropole dont fait partie la Commune, qui pourrait aboutir au renforcement et/ou à la nécessité de cette offre sur le territoire et ses alentours. Le cas échéant, il y aura lieu de renseigner également celle-ci.



Aires de covoiturage aux alentours des Bons Villers

Source : Traject - Walonmap

# D.1 DÉVELOPPER ET VALORISER LES SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE ET ADHÉRER À LA CENTRALE LOCALE DE MOBILITÉ

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Développer les solutions de mobilité en vue de rationaliser l'utilisation de la voiture individuelle

## Lieux concernés



/

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers

## Priorité



## Temporalité



- Court-moyen terme

## Budget



- Selon les actions mises en place

## Financement



- Fonds propres Commune

## Actions liées



- /

# ► POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LA PROMOTION, LA COMMUNICATION ET LA SENSIBILISATION POUR INCITER À UNE AUTRE MOBILITÉ

Bien que des actions soient déjà entreprises par la Commune, la promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle devra être poursuivie et renforcée. La phase de diagnostic a révélé qu'une majorité des déplacements réalisés sur la commune se font en voiture.

Une promotion de l'offre existante sur le territoire ainsi qu'une promotion des bienfaits des modes actifs incitent à un usage plus rationnel de la voiture.

## ACTIONS PROPOSÉES

- D.2** Développer et renforcer les outils de communication
- D.3** Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable



# D.2 DÉVELOPPER ET RENFORCER LES OUTILS DE COMMUNICATION

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

A titre d'exemple, et comme déjà mentionné dans la phase de diagnostic, **le site internet de la Commune** pourrait être complété par un ensemble d'informations **relatives à la mobilité** :

- La présence de cheminements piétons;
- Les différentes connexions et projets cyclables;
- Les possibilités en matière de stationnement vélo;
- L'offre en transport public;
- Les services (prochainement) disponibles au niveau du mobipôle;
- Les services de la Centrale Locale de Mobilité de Charleroi Métropole et autres services de transport à la demande disponibles sur la commune;
- Les éventuelles futures bornes de recharge électriques...

Toutes les **campagnes de communication et les actions de sensibilisation** devront également avoir leur place sur l'onglet mobilité, et dans l'agenda communal.

La mise à jour très régulière de ces informations est également un élément clef pour la bonne connaissance et utilisation de ces services.

# D.2 DÉVELOPPER ET RENFORCER LES OUTILS DE COMMUNICATION

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Cadre de vie & Mobilité > Mobilité > Je me déplace

### JE ME DÉPLACE

f t g+

EN TRAIN

A VÉLO

A PIED

EN BUS

EN VOITURE

JE SUIS PMR

DEMANDE D'AMÉNAGEMENT

EN COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

GUIDE DE LA MOBILITÉ SCOLAIRE

GUIDE DE LA MOBILITÉ DU TRAVAILLEUR

A titre d'exemple, la Ville de Leuze-en-Hainaut dispose sur son site d'un volet « Mobilité » très développé, qui reprend les différentes solutions de mobilité présentes sur le territoire communal et donne des conseils sur les meilleures façons de se déplacer.

Cadre de vie & Mobilité > Mobilité > Je me déplace > A vélo

### A VÉLO

f t g+

A VÉLO DANS LE BUS OU DANS LE TRAIN

AMÉNAGEMENTS

PRIMES À L'ACHAT DE VÉLOS

SE DÉPLACER À VÉLO

SÉCURITÉ ET ÉQUIPEMENT

SOYEZ VISIBLES !

VÉLOS ÉLECTRIQUES

Source : site internet de la Commune de Leuze-en-Hainaut

# D.2 DÉVELOPPER ET RENFORCER LES OUTILS DE COMMUNICATION

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Informer la population sur les moyens de déplacements existants en vue d'un usage plus rationnel de la voiture

## Lieux concernés



## Acteurs concernés



- Commune des Villers

## Priorité



## Temporalité



- Action continue

## Budget



## Financement



- Fonds propre Commune

## Actions liées



- D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable
- G.3 Informer la population sur les services de transport (adaptés) existants

# D.3 POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET PROMOTION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

De façon complémentaire aux actions menées pour encourager les déplacements à pied et à vélo, et des informations diffusées sur le site internet communal, il y aura lieu de poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. L'objectif étant de porter à la connaissance des habitants l'offre en solutions disponibles sur le territoire, de souligner leurs bienfaits et leur efficacité dans certaines situations, de façon à inciter un transfert modal.

A ce titre, le GAL Pays des 4 Bras a d'ores et déjà entrepris de nombreuses actions en ce sens. En guise d'exemple, l'agenda « *Roule ma poule* » : ce programme propose une vingtaine d'activités à « roulettes », avec l'ambition de sensibiliser et promouvoir ces modes de transport au plus grand nombre.

Il s'agira donc de poursuivre et renforcer ces actions, et plus particulièrement d'assurer leur **continuité** dans le cas où le GAL ne serait pas renouvelé à l'issue de sa période d'activité liée aux subsides du programme LEADER.

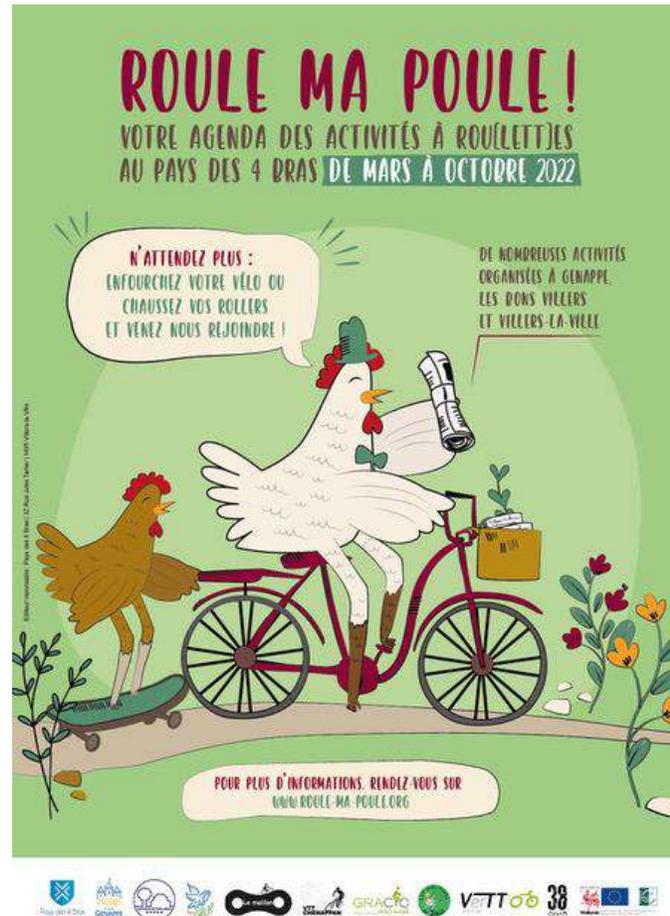
Ces actions peuvent avoir lieu au moment de la semaine européenne de la mobilité (comme déjà entrepris par la Commune au cours des dernières années : quizz en ligne, balades à vélo, ateliers de réparation vélo, etc.), mais aussi à d'autres périodes telle qu'à l'arrivée du printemps, période particulièrement propice à la pratique cyclable.

Ces évènements peuvent être diffusés via :

- La rédaction d'articles dans le bulletin communal
- La création d'une newsletter dédiée, à laquelle il serait possible de s'abonner à partir du site internet communal;
- La création d'une brochure à destination des habitants mais aussi des nouveaux arrivants et éventuels touristes.

# D.3 POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET PROMOTION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE

## EXEMPLE



Agenda « ça roule ma poule » du GAL  
Pays des 4 Bras

Source : GAL Pays des 4 Bras



Une initiative du GAL  
Pays des 4 Bras  
avec le soutien de



Accompagnement groupe d'autopartage du GAL  
Source : GAL Pays des 4 Bras

# D.3 POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET PROMOTION EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Sensibiliser, inciter et accompagner la population à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

### Lieux concernés



- /

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- Associations et acteurs locaux
- Fournisseurs de services

### Priorité



### Temporalité



- Continue

### Budget



### Financement



- Fonds propres Commune

### Actions liées



- A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation
- B.6 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo
- D.2 Développer et renforcer les outils de communication
- F.4 Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

## ► ACCOMPAGNER LES CITOYENS POUR UNE AUTRE MOBILITÉ

En parallèle aux actions et campagnes de promotion et de sensibilisation, des dispositifs d'accompagnement au changement à destination de l'ensemble de la population bonvillersoise devront être mis en place par la Commune.

En vue de multiplier les leviers d'action et les partenariats susceptibles d'avoir un impact sur la mobilité quotidienne, des actions spécifiques seront engagées à destination par exemple des travailleurs des PAE et de l'administration communale.

### ACTIONS PROPOSÉES

- D.4** Développer des dispositifs d'accompagnement pour les citoyens
- D.5** Réaliser un plan d'actions ambitieux pour l'administration communale
- D.6** Inciter et accompagner les PAE dans l'élaboration d'un plan de déplacements

# D.4 DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Afin d'encourager les bonvillersois à changer leurs habitudes de déplacement, il est nécessaire de prévoir des dispositifs d'accompagnement et de découverte de nouvelles formes de mobilité.

### Plusieurs exemples :

- Organiser des séances de formation à l'utilisation de l'offre de mobilité disponible sur le territoire ;
- Organiser des événements tel que « 2 mois, 2 roues », comme déjà entrepris par la Commune de Seneffe. Cet événement, en partenariat avec l'ASBL Pro Vélo, propose le test d'un vélo à assistance électrique pendant 2 mois. L'idée est de permettre aux personnes intéressées d'essayer l'emploi d'un vélo dans des conditions réelles. L'idée étant de pouvoir décider à l'issue de la période d'essai si l'achat d'un VAE est profitable pour leurs déplacements quotidiens.



Source : Seneffe

# D.4 DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

De façon moins prioritaire :

- Au niveau de l'autopartage, poursuivre le développement du covoiturage. Au cours des dernières années, le GAL Pays des 4 Bras a notamment fait la promotion du car sharing entre voisins, en portant à la connaissance le service Cozy car : ce système permet aux habitants de mettre leur véhicule personnel à la disposition des habitants d'un même quartier ou d'une même zone géographique. Fonctionnant sur le même système, un véhicule a récemment été mis en autopartage à Mellet, via la plateforme [wibee](#). Il s'agira de porter à la connaissance des habitants ce service encore trop peu emprunté.
- Concernant le covoiturage : un groupe Facebook public existe aux Bons Villers, permettant à tout un chacun de renseigner le trajet qu'il projette, ou d'en effectuer la demande.

Néanmoins, l'ensemble de ces initiatives restent encore trop peu connues des citoyens. Il sera alors opportun de porter à leur connaissance l'existence de tels services.



# D.4 DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Offrir aux citoyens des outils pour les accompagner vers une nouvelle mobilité

## Lieux concernés



## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers

## Priorité



Actions relatives aux formations et événements



Actions relatives à l'autopartage et au covoiturage

## Temporalité



Continue

## Budget



€/an

## Financement



- Fonds propres Commune

## Actions liées



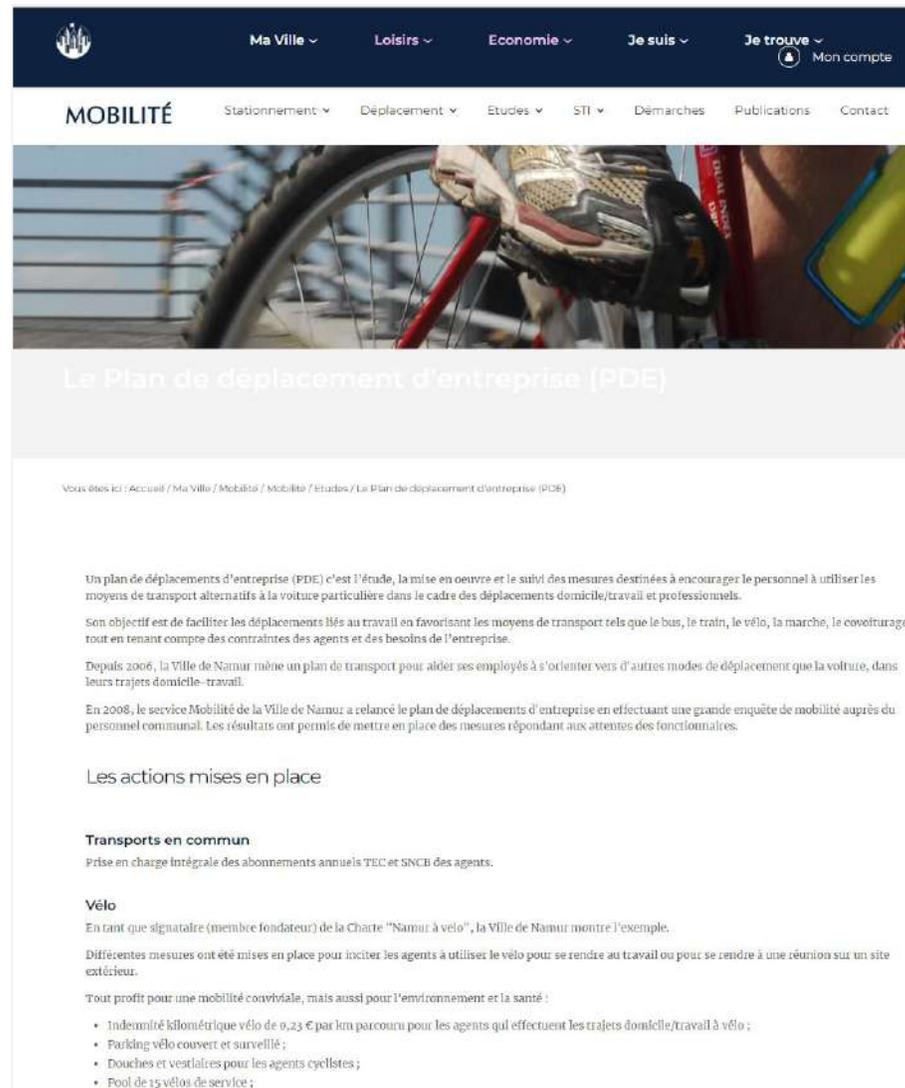
D.1 Développer et valoriser les services de transport à la demande et adhérer à la centrale locale de mobilité

# D.5 RÉALISER UN PLAN D'ACTION AMBITIEUX POUR L'ADMINISTRATION COMMUNALE

Avec ses 110 travailleurs, l'administration communale des Bons Villers doit réaliser une enquête mobilité dans le cadre du diagnostic fédéral. Cette enquête, réalisée à intervalle de 3 ans, permet la collecte de données en matière de déplacements des employés.

Il s'agira donc de profiter de cette enquête pour (re)définir un plan d'actions ambitieux pour l'administration communale, en reprenant des actions ciblées pour initier chez le personnel un transfert de la voiture individuelle vers des modes plus durables.

La Commune pourra notamment s'inspirer de l'exemple de la Ville de Namur, déjà lancée dans cette démarche depuis 2006.



MOBILITÉ Stationnement Déplacement Etudes STI Démarches Publications Contact

## Le Plan de déplacement d'entreprise (PDE)

Vous êtes ici : Accueil / Ma Ville / Mobilité / Mobilité / Etudes / Le Plan de déplacement d'entreprise (PDE)

Un plan de déplacements d'entreprise (PDE) c'est l'étude, la mise en oeuvre et le suivi des mesures destinées à encourager le personnel à utiliser les moyens de transport alternatifs à la voiture particulière dans le cadre des déplacements domicile/travail et professionnels.

Son objectif est de faciliter les déplacements liés au travail en favorisant les moyens de transport tels que le bus, le train, le vélo, la marche, le covoiturage, tout en tenant compte des contraintes des agents et des besoins de l'entreprise.

Depuis 2006, la Ville de Namur mène un plan de transport pour aider ses employés à s'orienter vers d'autres modes de déplacement que la voiture, dans leurs trajets domicile-travail.

En 2008, le service Mobilité de la Ville de Namur a relancé le plan de déplacements d'entreprise en effectuant une grande enquête de mobilité auprès du personnel communal. Les résultats ont permis de mettre en place des mesures répondant aux attentes des fonctionnaires.

### Les actions mises en place

#### Transports en commun

Prise en charge intégrale des abonnements annuels TEC et SNCB des agents.

#### Vélo

En tant que signataire (membre fondateur) de la Charte "Namur à vélo", la Ville de Namur montre l'exemple.

Différentes mesures ont été mises en place pour inciter les agents à utiliser le vélo pour se rendre au travail ou pour se rendre à une réunion sur un site extérieur.

Tout profite pour une mobilité conviviale, mais aussi pour l'environnement et la santé :

- Indemnité kilométrique vélo de 0,23 € par km parcouru pour les agents qui effectuent les trajets domicile/travail à vélo ;
- Parking vélo couvert et surveillé ;
- Douches et vestiaires pour les agents cyclistes ;
- Pool de 15 vélos de service ;

Extrait du PDE de la Ville de Namur  
Source : Ville de Namur

# D.5 RÉALISER UN PLAN D'ACTION AMBITIEUX POUR L'ADMINISTRATION COMMUNALE

## Objectifs



- Sensibiliser les travailleurs aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et initier un transfert modal

## Lieux concernés



- Administration Communale des Bons Villers

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- Personnel communal (OTW, SPW)

## Priorité



## Temporalité



Tous les 3 ans

## Budget



## Financement



- Commune des Bons Villers

## Actions liées



- B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement pour vélos
- B.5. Développer des services à destinations des cyclistes
- D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable

## D.6 INSTAURER UNE DYNAMIQUE D'ÉCHANGE AVEC LES PAE

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

Comme déjà énoncé en phase de diagnostic, 1/3 des personnes travaillant aux Bons Villers habitent la Commune. Parmi les pourvoyeurs d'emplois, les deux petits PAE situés au nord de Frasnes-lez-Gosselies concentrent la majorité des postes de la commune (soit plus d'une centaine).

Ainsi, il serait intéressant **d'échanger avec ce public cible** pour développer des actions spécifiques adaptées à leur mobilité. Au vu de la petite ampleur de ces parcs, il ne s'agit toutefois pas d'une action prioritaire.

A titre d'exemple, plusieurs actions pourraient être entreprises à l'issue de ces échanges : *création d'un groupe d'ambassadeurs mobilité pour chaque PAE, réalisation d'un plan de déplacements à l'échelle des PAE, amélioration de l'accessibilité multimodale des PAE, etc.*

#### L'exemple de la Commune de Leuze-en-Hainaut

A Leuze-en-Hainaut, un « *Guide de la mobilité du travailleur* » a été développé à destination des travailleurs de la commune (voir ci-contre).

Également, la Commune travaille à l'élaboration d'un plan de mobilité de zoning d'activité, soit un plan de déplacements en entreprise à l'échelle d'un zoning.



# D.6 INCITER ET ACCOMPAGNER LES PAE DANS L'ÉLABORATION D'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Améliorer l'accessibilité multimodale des PAE et sensibiliser les travailleurs aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

## Lieux concernés



- PAE des Bons Villers

## Acteurs concernés



- Les entreprises des PAE
- Commune des Bons Villers
- (OTW/SPW)

## Priorité



## Temporalité



Court terme (< 3 ans)

## Budget



## Financement



- Entreprises du PAE
- Commune des Bons Villers
- SPW
- OTW

## Actions liées



- B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement pour vélos
- B.5. Développer des services à destinations des cyclistes

# ▶ VEILLER À UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE COHÉRENT, ET À LA PRISE EN COMPTE DES ASPECTS MOBILITÉ LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET DE DÉVELOPPEMENT

La Commune des Bons Villers dispose d'importantes réserves foncières sur son territoire, sur lesquelles des projets sont amenés à voir le jour (plusieurs projets d'habitations sont actuellement en cours, notamment à Frasnes-lez-Gosselies).

A cet égard, il sera important de veiller systématiquement aux aspects de mobilité.

## ACTIONS PROPOSÉES

- D.7** Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité lors de tout nouveau projet immobilier

# D.7 ASSURER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN COHÉRENT ET VEILLER AUX ASPECTS DE MOBILITÉ LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET IMMOBILIER

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Commune devra attacher une importance particulière à la prise en compte des aspects de mobilité dans le cadre des futurs projets urbains/ immobiliers, qu'il s'agisse de projets à l'initiative de la Commune elle-même, ou bien de projets privés pour lesquels elle devra penser à ces aspects dans l'avis qu'elle remet et le permis qu'elle délivre.

Pour ce faire, la commune peut s'inspirer de différents guides de référence :

- [Référentiel quartiers nouveaux, SPW](#)
- [Stationnement vélo et projet immobilier – Bonnes pratiques, Cémathèque n°46, SPW \(2018\)](#)
- [Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?, Cémathèque n°41, SPW \(2015\)](#)

Des principes de base doivent s'appliquer lors de tout nouveau projet :

- Donner la priorité aux modes actifs : leurs déplacements doivent être facilités au maximum grâce à des espaces publics leur donnant la priorité ;
- Faciliter les liaisons avec les réseaux piétons et cyclables environnants, mais aussi l'offre de transport en commun : les projets ne doivent pas être isolés ;
- Prévoir des infrastructures de stationnement pour les vélos de qualité et adaptées aux différents usages ;
- Maitriser la place de la voiture et gérer le stationnement ;
- Garantir l'accessibilité de tous : prendre en compte dès l'origine du projet les besoins des personnes à mobilité réduite.

# D.7 ASSURER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN COHÉRENT ET VEILLER AUX ASPECTS DE MOBILITÉ LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET IMMOBILIER

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Favoriser un usage rationnel de la voiture en aménageant le territoire (et les nouveaux logements) pour réduire la dépendance à cette dernière

## Lieux concernés



- Ensemble du territoire communal

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers

## Priorité



## Temporalité



- Action continue

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune

## Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- D.8 Spécialiser le réseau routier
- G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

## ► SPÉCIALISER LE RÉSEAU ROUTIER

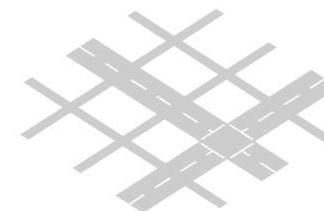
La spécialisation du réseau routier doit permettre à la structure de la voirie de répondre à son rôle au sein du réseau, conformément à son niveau hiérarchique. Elle permet par exemple d'accorder davantage d'importance aux modes actifs lorsque la fonction de séjour prime sur l'axe en question.

Le régime de vitesse joue également un rôle primordial dans cette spécialisation.

Dédier davantage d'espace et de considération aux modes actifs sur les voiries de dessertes en cœur de village notamment, favorisera leur pratique.

### ACTIONS PROPOSÉES

#### D.8 Spécialiser le réseau routier

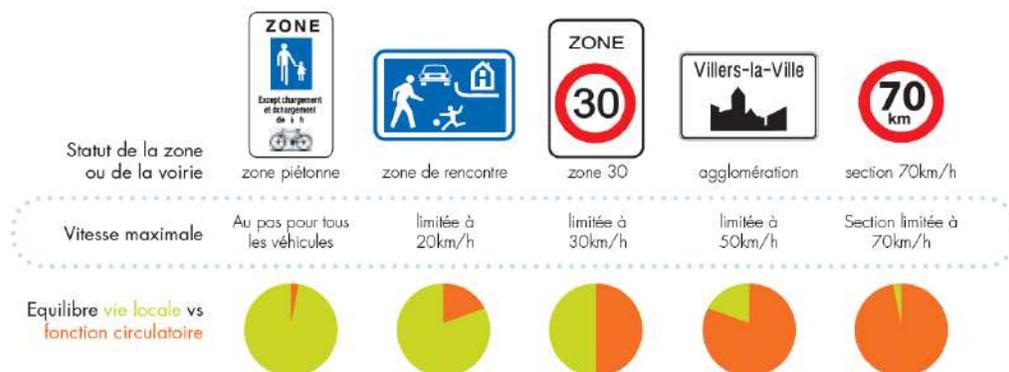


# D.8 SPÉCIALISER LE RÉSEAU ROUTIER

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'aménagement de l'espace public et l'espace voué à chaque mode constitue l'un des principaux critères concourant à cette spécialisation du réseau. Ainsi, plus la voirie présente une fonction de séjour, plus l'espace dédié aux piétons et cyclistes doit être importante (voies de desserte locale). A l'inverse, au plus la fonction de circulation prime, au plus l'espace accordé à l'automobile sera prégnant (autoroutes, réseaux primaires).

La vitesse de circulation constitue un second élément concourant à la spécialisation du réseau routier. Au plus la voirie se classe dans le haut de la hiérarchie du réseau, au plus les limitations de vitesses seront élevées (70, 90 voire 120 km/h). Par conséquent, les voiries de niveaux hiérarchiques inférieurs seront limitées à des vitesses moins élevées (50, 30 voire 20 km/h).



Pour ces raisons, et en adéquation avec les autres actions prévues par le présent Plan Communal de Mobilité, il est proposé le **développement de zones apaisées** (de type zone 30 notamment), dans les centres, et sur le réseau de desserte locale en agglomération (cf. action A.1), ainsi que de **chemins réservés**.

En matière de partage de l'espace public, la place des piétons et des cyclistes dépendra donc de la fonction de la voirie au regard des différents réseaux de transport. Concernant les zones d'arrêt de transport public, il est recommandé :

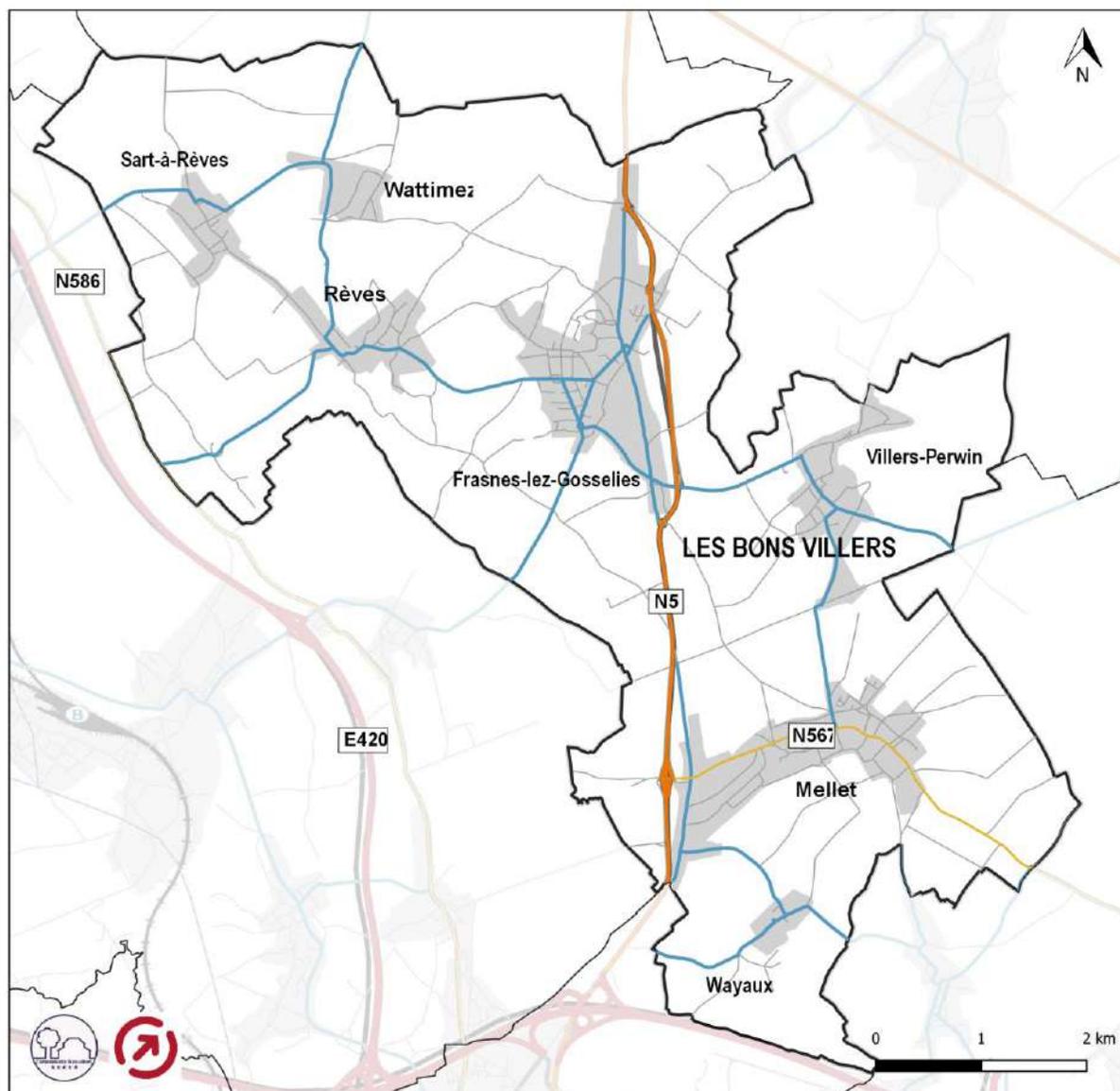
- En agglomération : localisation en voirie (y compris le long des principaux axes de circulation);
- Hors agglomération : hors voirie (le long des réseaux primaires 2 (N5), et de liaison (N567)).

Enfin, la signalétique de jalonnement constituera également un point d'attention. Celle-ci doit permettre à chaque véhicule automobile d'emprunter le réseau lui étant dédié.

La Commune et la Région veilleront donc à bien prendre en considération ces éléments lors de tout aménagement du réseau routier.

# D.8 SPÉCIALISER LE RÉSEAU ROUTIER

## DESCRIPTION GÉNÉRALE



### PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

PHASE 3  
Réseau routier

#### Limites administratives

- Commune Les Bons Villers
- Noyau d'habitat

#### Réseau ferroviaire

- Voie ferrée

#### Réseau routier

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau de liaison
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale

# D.8 SPÉCIALISER LE RÉSEAU ROUTIER

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Encourager un usage plus adéquat de la voirie et un usage plus rationnel de la voiture via la spécialisation du réseau routier

### Lieux concernés



- Ensemble du réseau routier

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW

### Priorité



### Temporalité



- Action progressive (en fonction notamment des opportunités de réaménagement)

### Budget



- /

### Financement

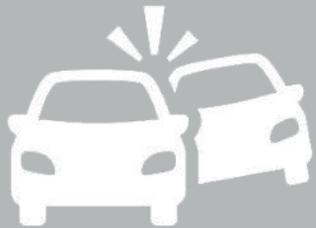


- /

### Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- B.2 Aménager les liaisons cyclables supra-communales
- C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles, sécurisés



## E. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

---

### **Objectifs**

- ▶ Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route

## ► RÉDUIRE LE NOMBRE ET LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

De façon globale, **la vitesse** est un des facteurs principaux d'accidents de la route. Ainsi, les mesures proposées ci-après contribueront à la réduction du nombre mais aussi de la gravité des accidents. A cet égard, **aussi bien la Commune que la Région** devront porter une attention particulière à ces mesures sur les axes dont chacune est responsable.

En sus de la vitesse de circulation, **la conduite sous l'influence d'alcool et de drogue**, mais aussi **la distraction** au volant sont également des causes majeures d'accidents de la route, dont des accidents mortels. Ainsi, la zone de police veillera à la poursuite de ses actions de sensibilisation et de contrôle afin de tendre vers une réduction de ces risques.

Enfin, il s'agira de sécuriser les carrefours accidentogènes présents sur le territoire.

### ACTIONS PROPOSÉES

- E.1** Redéfinir certaines entrées d'agglomération et poursuivre la bonne démarche déjà entreprise pour marquer l'ensemble de celles-ci
- E.2** Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse
- E.3** Sécuriser les lieux accidentogènes

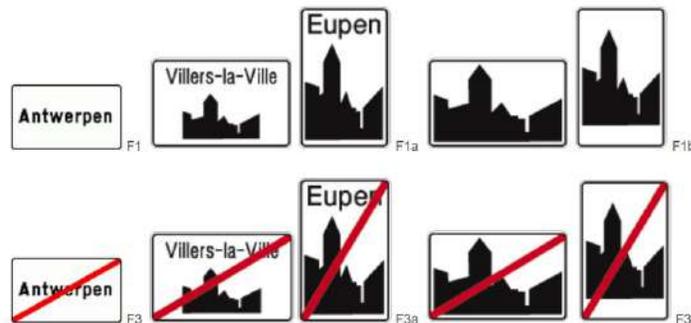


# E.1 REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

La **lisibilité des entrées d'agglomération** est un élément essentiel pour le respect des limitations de vitesse. En effet, elle permet aux usagers de distinguer clairement la frontière entre un environnement rural et un environnement plus urbain.

Cette lisibilité se matérialise en premier lieu par la bonne localisation du signal F1 d'entrée d'agglomération. A ce titre, le signal placé à l'entrée de Frasnes-lez-Gosselies (rue J. Hoebeke) n'est pas localisé idéalement (situé très en amont de la zone urbanisée en lien avec la présence d'une habitation isolée à l'entrée du village). Il s'agira donc de le placer à l'endroit le plus indiqué, accompagné éventuellement d'un panneau de limitation de vitesse à 50 km/h placé en amont (cf. [Cémathèque n°42 « Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ? »](#)).



Signaux d'indication  
commencement/fin  
d'une agglomération  
Source : Code de la route

Dans un second temps, il y aura lieu de s'assurer que l'ensemble des entrées d'agglomérations soit marqué par des **effets de porte**, contribuant au ralentissement des véhicules. Actuellement, sur le territoire des Bons Villers, un grand nombre d'entrées s'accompagnent déjà d'un effet de porte, via un aménagement incitant l'automobiliste à ralentir à l'approche de la zone urbanisée (rétrécissement, ralentisseur de trafic, etc.). Il s'agira donc de **généraliser** ces aménagements sur l'ensemble du territoire (ex : entrées de Wayaux).

Par ordre de priorité :

- Sur le réseau **primaire** : le long de la N567 (en partie déjà réalisé);
- Sur le réseau de **collecte locale** : rue de Sart-Dames-Avelines, chaussée de Bruxelles (ancienne N5), ...
- Sur le réseau de **desserte locale**.

# E.1 REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

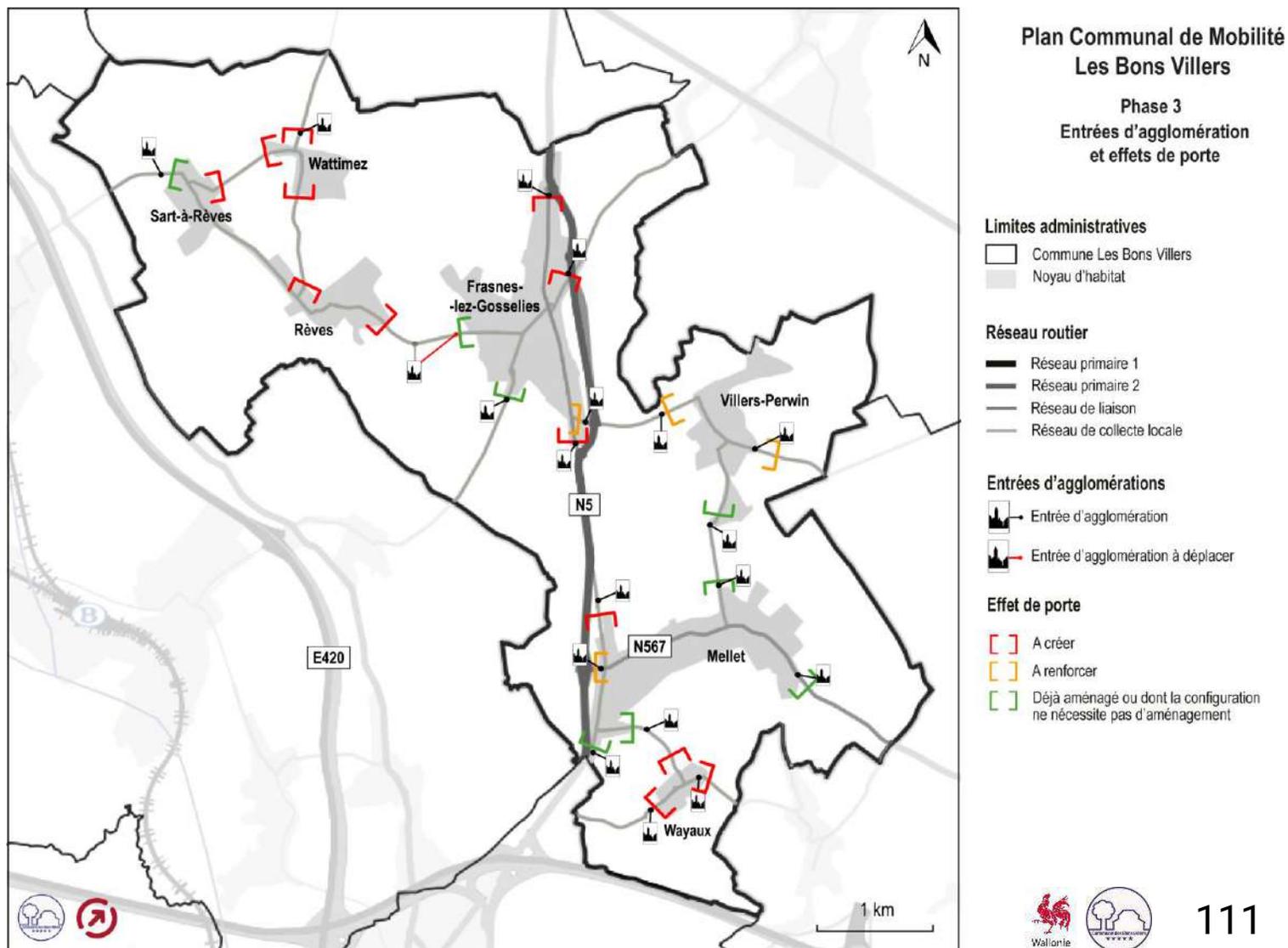
Un ensemble d'entrées d'agglomération est d'ores et déjà aménagé en conséquence et ne nécessite pas d'intervention (ex : entrée sud de Frasnes-lez-Gosselies, entrée ouest de Sart-à-Rèves etc.).

D'autres nécessitent un renforcement (rue de la Chapelle par exemple, cf. [page suivante](#)).

Plusieurs autres entrées d'agglomération devront quant à elles faire l'objet d'une création d'un effet de porte (entrée nord de Frasnes-lez-Gosselies, entrées de Wayaux, etc.).

Enfin, une particularité a été observée au niveau de Rêves, cette agglomération comprenant les entités de Rêves, Sart-à-Rêves et Wattimez.

Distantes de plusieurs centaines de mètres, des effets de porte devront être aménagés en amont de chaque entrée d'entité afin d'inciter les automobilistes à ralentir pour respecter la limitation de vitesse qui incombe aux zones urbaines (cf. carte ci-après).



# E.1 REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI

## RUE DE LA CHAPELLE

La rue de la Chapelle comporte actuellement un effet de porte matérialisé par un rétrécissement de chaque côté de la chaussée.

Cet aménagement se situant sur un axe secondaire, avec une plus faible probabilité de croiser un véhicule en sens opposé, n'incite pas l'automobiliste à modifier sa vitesse et à ralentir à l'approche du village, mais plutôt à maintenir son régime en adoptant une trajectoire rectiligne.

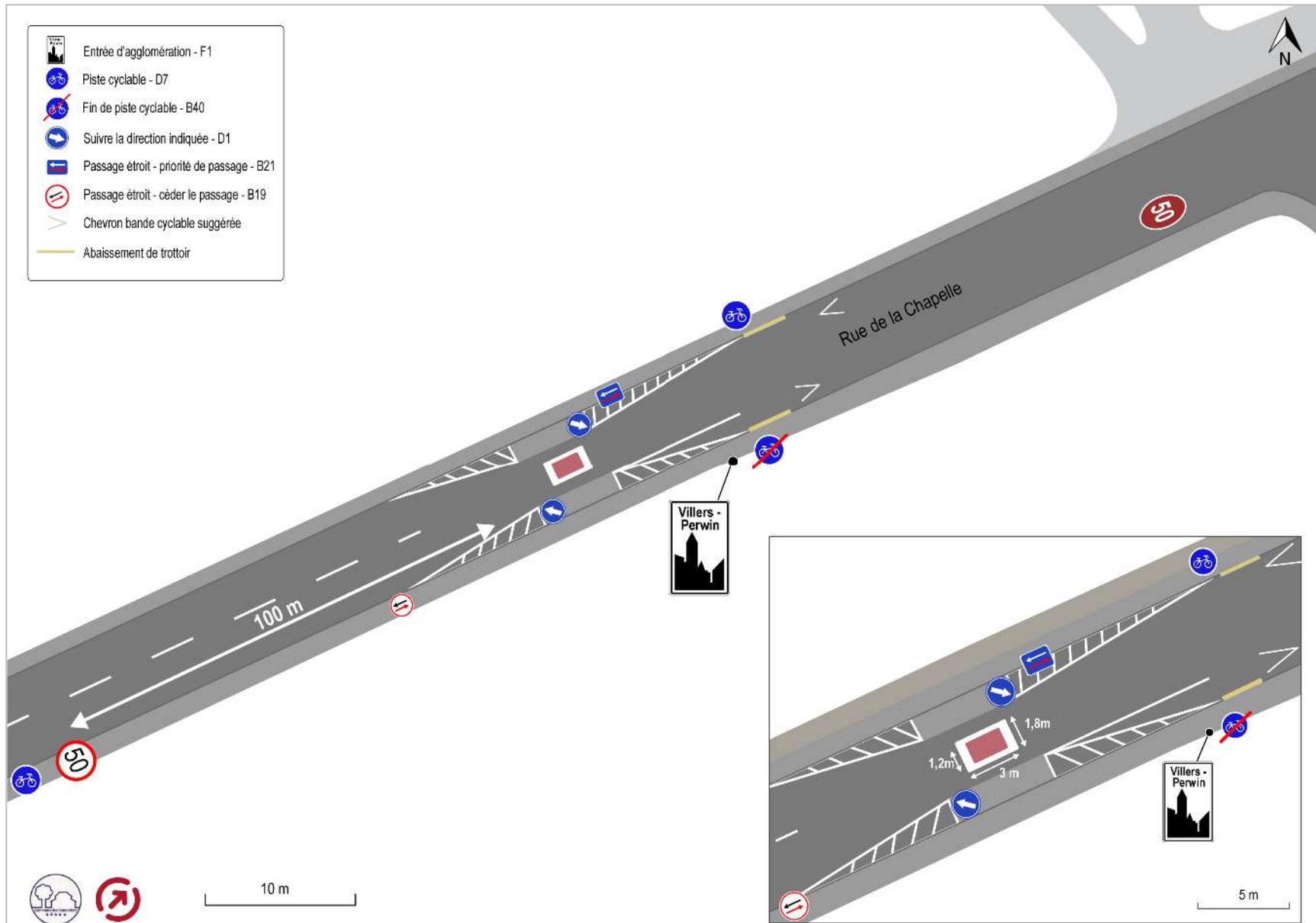
Ainsi, cet effet de porte devra être **renforcé**, par exemple via l'implémentation d'un **coussin berlinois** (cf. esquisse ci-après). Le cas échéant, un panneau de limitation 50 km/h devra être installé 100m en amont de cet aménagement. Le signal F1 pourra être reporté à hauteur de l'aménagement réducteur de vitesse, marquant ainsi l'entrée d'agglomération.

Il s'agira de veiller à l'aménagement de **dispositif(s) adapté(s)** à chaque zone d'implantation (configuration de la zone, environnement proche, etc.) de sorte à répondre aux besoins identifiés sans occasionner des effets indésirables (type nuisances sonores pour les riverains par exemple).

[Plus d'infos](#)

# E.1 REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI

## RUE DE LA CHAPELLE



# E.1 REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Inciter les automobilistes à respecter les limites de vitesse et à lever le pied à l'approche des entrées d'agglomération et au sein de celles-ci, en vue de plus de sécurité routière

## Lieux concernés



- Ensemble des entrées de villages et d'agglomération (et traversées de zones urbanisées)

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- (Zone de police)

## Priorité



## Temporalité



- Redéfinition des entrées d'agglomération à (très) court terme
- Aménagement des effets de porte selon la hiérarchie du réseau

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune (voies communales)
- SPW (voies régionales)

## Actions liées



- B. 1 Développer un réseau cyclable communal
- D.8 Spécialiser le réseau routier
- E.2 Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse

# E.2 PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES EN VUE D'INCITER ET DE FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

La phase de diagnostic a mis en évidence un ensemble d'axes où d'importants excès de vitesse sont pratiqués (chaussée de Bruxelles, rue Jean-Baptiste Loriaux, rue Sart-Dames-Avelines, etc.).

Au-delà du sentiment d'insécurité que cela génère, cela n'encourage pas la population à se déplacer à pied ou à vélo sur le territoire. Un ensemble de mesures ont déjà été prises du côté de la Commune afin de faire respecter les limitations de vitesse (radar préventif, rétrécissements de voiries, etc.). Il conviendra donc de poursuivre ces démarches dans le temps.

Face aux problèmes de vitesse, la **stratégie générale** recommandée est la suivante :

**1) Bien informer sur la limitation de vitesse** appliquée et sensibiliser les automobilistes à son respect. Au vu des mesures déjà prises en ce sens, il s'agira surtout de :

- De renforcer et compléter la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et des abords d'écoles, tel que recommandé par ailleurs (cf. parties 5 et 6);

- D'envisager, un rappel ponctuel des limites de vitesse sur les artères principales et/ou aux endroits critiques (chaussée de Bruxelles (ancienne N5), avenue Stassart, etc.).

En complément, au vu des importants excès de vitesse sur la commune, il y aura lieu de mener **une vaste campagne de sensibilisation**, éventuellement avec la collaboration 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.



Campagne de sensibilisation de Bruxelles Mobilité  
Source : Bruxelles Mobilité

# E.2 PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES EN VUE D'INCITER ET DE FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

2) Poursuivre les actions des gestionnaires de voiries **sur l'environnement et le partage de l'espace public** : les espaces de circulation seront réduits autant que possible au profit des modes actifs au sein des agglomérations;

3) Après une campagne de mesure des vitesses, si les excès de vitesse persistent, en dernier recours ou de façon temporaire, des **aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives** devront être considérées. Pour rappel, ces aménagement réducteurs de vitesse devront être implantés en tenant compte de tous les usagers, et notamment des cyclistes.

Au regard des vitesses mesurées le long de certains axes, des contrôles de vitesse avec un radar répressif doivent être envisagées, plus particulièrement rue Jean-Baptiste Loriaux, chaussée de Bruxelles, rue Sart-Dames-Avelines, rue de Fleurus, avenue de Stassart (dont les V85 dépassent de 10 à 20 km/h la limitation de vitesse imposée) (cf. relevé de vitesse détaillé du rapport phase 1, page 61).

En complément, la Commune pourra également se doter d'un ensemble de radars préventifs à placer sur le territoire communal afin d'inciter l'utilisateur à ralentir.

# E.2 PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES EN VUE D'INCITER ET DE FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route

## Lieux concernés



- Ensemble du réseau routier, spécifiquement aux endroits où les limites de vitesse sont dépassées

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- Zone de police
- OTW

## Priorité



## Temporalité



Court terme (< 3 ans) et continue

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune (voies communales)
- SPW (voies régionales)

## Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- E.1 Redéfinir certaines entrées d'agglomération et poursuivre la bonne démarche déjà entreprise pour marquer l'ensemble de celles-ci
- D.8. Spécialiser le réseau routier
- E.3 Sécuriser les lieux accidentogènes

## E.3 SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

En dehors des problèmes d'excès de vitesse (cf. action [E.2 Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse](#)), la commune ne recense pas de points noirs sur son territoire à hauteur de carrefours et autres intersections.

Toutefois, il y aura lieu d'améliorer la configuration de certains carrefours identifiés comme potentiellement accidentogènes, en lien avec leur configuration et/ ou large zone de conflit. Le carrefour formé par la rue de la Chapelle et la rue du Warchais peut être cité à titre d'exemple.

La Commune et la Région, sur chacune des voiries qu'elles gèrent, rendront progressivement l'ensemble des carrefours le moins accidentogène possible. A ce titre, la zone de conflit devra être réduite au maximum, et le carrefour rendu le plus compact possible.

Afin de ne pas empêcher la bonne circulation des poids lourds au niveau des carrefours repris sur le tracé qui leur est autorisé, il pourrait s'avérer opportun de travailler avec des aménagements semi-franchissables.



Carrefour rue de la Chapelle / rue du Warchais

Source : Traject

# E.3 SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route

### Lieux concernés



- Lieux accidentogènes

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- Zone de police
- OTW

### Priorité



### Temporalité



- Progressive, en fonction des besoins et opportunités

### Budget



- Dépendra des aménagements nécessaires

### Financement



- Fonds propres Commune (voiries communales)
- Subsidés SPW
- SPW (voiries régionales)

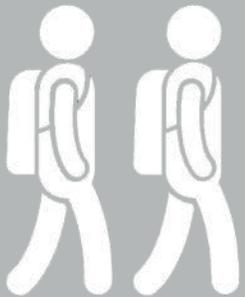
### Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- D.8 Spécialiser le réseau routier

## F. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

---



### Objectifs

- ▶ Améliorer la visibilité et la sécurité des abords d'école
- ▶ Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles  
Maîtriser au mieux le stationnement aux abords des écoles
- ▶ Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école

## ► AMÉLIORER LA VISIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

La Commune des Bons Villers compte sur son territoire **8 établissements scolaires**, regroupant un peu plus de **2000 élèves**.

Il s'agit d'un public jeune, qui a tendance à sous-estimer les risques et dangers liés à la proximité des véhicules motorisés. Les abords d'école, particulièrement fréquentés aux heures d'entrée et de sortie de classe, constituent donc des lieux particulièrement sensibles et exigent donc la plus grande visibilité possible afin d'inciter les automobilistes à adapter leur conduite.

Des efforts sont déjà entrepris en ce sens, il s'agira donc de poursuivre cette démarche.

### ACTIONS PROPOSÉES

- F.1 Renforcer la visibilité des abords d'écoles (et créer une zone de confort)**



# F.1 RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES (ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT)

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

La totalité des établissements scolaires bonvillersois est dotée de dispositifs de **signalisation** à destination des automobilistes, ainsi que d'une vraie **identité visuelle uniforme** à l'échelle du territoire (personnage jaune fluorescent la nuit au niveau des traversées piétonnes, crayon jaune fluorescent en amont de l'école, dispositif surélevé...). Il y aura donc lieu de **poursuivre les efforts** entrepris en ce sens.

Et ce, particulièrement sur **l'aspect visuel et ludique** des aménagements. A titre d'exemple, lors de l'élaboration du diagnostic en 2021, l'école Arthur Grumiaux à Villers-Perwin était la seule école à se démarquer avec ses **barrières colorées** permettant de rendre les abords de l'école plus visibles, plus sécurisés mais aussi plus accueillants en signifiant via une palette de couleurs lumineuses la présence d'enfants. Ce repère coloré a ainsi été reproduit au niveau de nombreux établissements. Cette signalisation pourra être poursuivie et renforcée au niveau d'établissements plus discrets dans le paysage en raison de leur localisation (ex : école des Mirabelles à Mellet).

Cette signalisation pourra également être complétée par d'autres éléments **tel que le recommande la Région** (cf. page suivante).



Abords de l'école Arthur Grumiaux à Villers-Perwin  
Source : Traject



Abords de l'école maternelle Arthur Grumiaux à Rèves  
Source : Traject



Abords de l'école Les Bons Villers à Frasnes-lez-Gosselies  
Source : Traject

# F.1 RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES (ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT)

## SIGNALISATION AUX ABORDS DES ÉCOLES

A titre d'information, un nouveau marquage des écoles wallonnes est recommandé par la Région, avec des carrés colorés. Ce marquage se divise en 3 zones identifiées au sol :

- **La zone d'entrée** : « L'objectif est de signifier l'entrée dans la zone de l'école et de rappeler la signalisation verticale existante. Ce message sera exprimé par un marquage au sol constitué d'une double ligne blanche encadrant le marquage du signal. »
- **La zone de rappel** : « L'objectif est de maintenir l'attention des conducteurs le long du tronçon. Cette zone de rappel sera signifiée par un marquage de carrés colorés espacés et disposés de manière aléatoire. »
- **La zone d'éveil** : « L'objectif est de signifier la proximité immédiate de l'accès à l'école ou du passage piéton. Elle sera matérialisée par un marquage dense de carrés colorés disposés de manière aléatoire. »

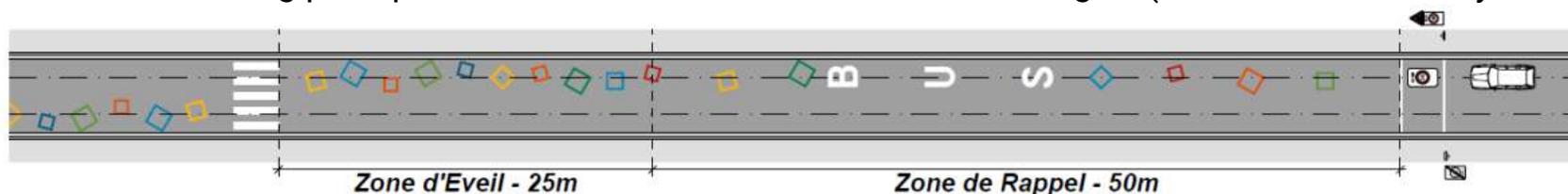
Ce marquage a été matérialisé pour la première fois à l'école de Barvaux-en-Condroz. Les Communes qui le souhaiteront pourront bénéficier de ce renforcement de la sécurité aux abords des écoles avec la réalisation des travaux courant 2023, subsidiés à 80% par la région sur les voiries communales, et entièrement pris en charge sur les voiries régionales.

[Pour en savoir plus](#)



Source : Région Wallonne, 2022

La Commune devra donc s'inscrire dans cette lignée pour l'ensemble de ses écoles. La priorité sera néanmoins donnée aux établissements situés le long principaux axes de circulation desservant les villages (écoles de Rèves, Wayaux, etc.).



# F.1 RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES (ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT)

## BONNES PRATIQUES – ZONE DE CONFORT

Au-delà des enjeux de signalisation et de marquage précédemment évoqués, il s'agit de créer une zone de confort aux abords de l'école, qui se matérialise par un parvis. Ce dernier peut souvent être créé en supprimant ou redistribuant des places de stationnement (cf. action [F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles](#)). Le parvis doit être suffisamment grand pour remplir sa fonction d'accueil et répondre à une diversité d'usages : lieu d'attente, de rencontre, de socialisation, de jeux... Pour ce faire, différents éléments peuvent s'y trouver :

- Des bancs installés en face de l'entrée pour les parents ;
- Une zone d'attente couverte (préau) ;
- Des éléments ludiques (bancs en gradins, piste de course, terrain de jeu polyvalent...)
- Du stationnement vélo ;
- De la végétation (arbres, bacs à fleurs...)

L'aménagement d'un parvis d'école est un projet qu'il peut être intéressant de mener en co-création avec les élèves de l'école : imagination du parvis, construction de mobilier, etc.

Ainsi une zone de confort est envisageable aux abords de :

- L'école du **Vieux-Château à Mellet**, sur la seconde partie du

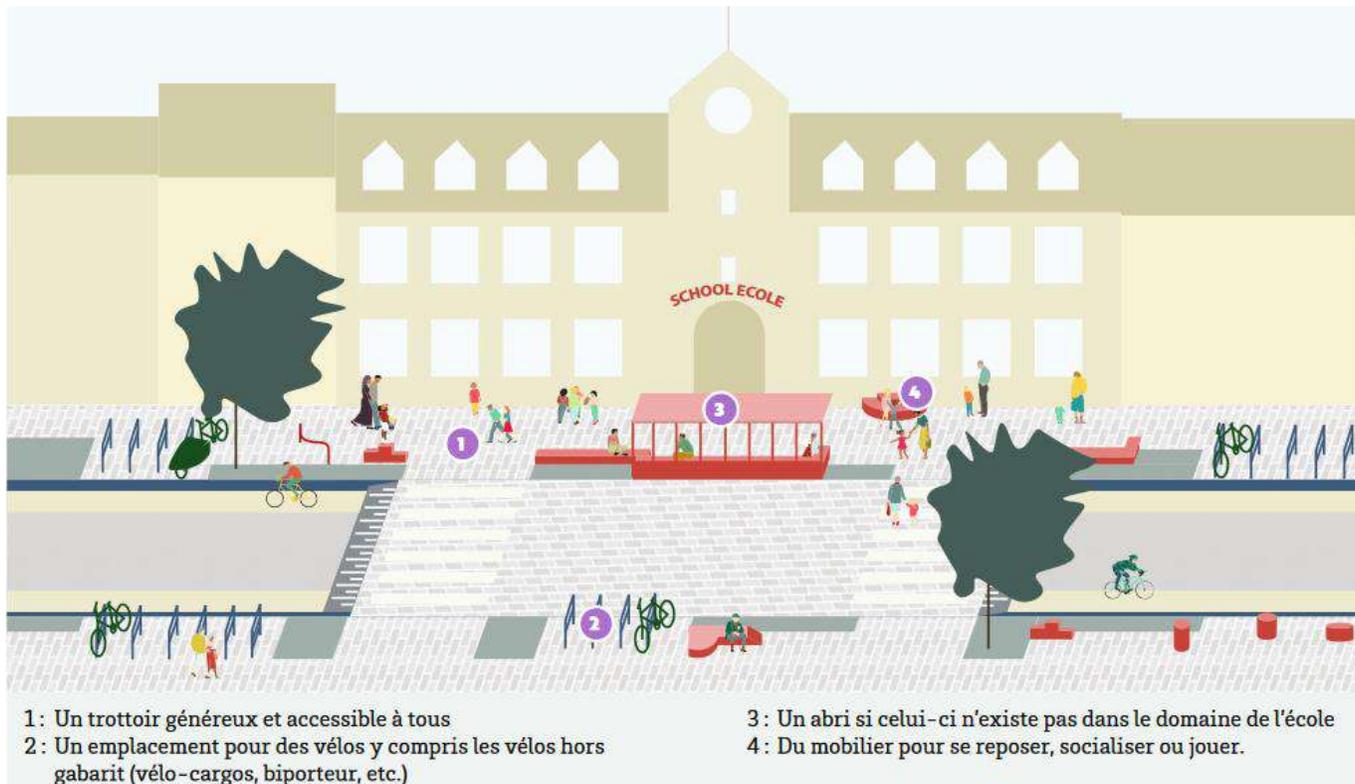
cheminement menant de la rue d'En Dessous à l'entrée;

- L'école des **Mirabelles de Mellet**;
- L'école **A. Grumiaux à Rèves**, en déplaçant le stationnement devant l'entrée immédiate de l'école;
- L'**Institut Sainte-Marie à Rèves**, au niveau des deux entrées (cf. esquisse [H.1 Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité](#)).

Plus d'informations sont également disponibles dans le guide « [Réinventer les abords d'écoles](#) » de Perspective.brussels.

# F.1 RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES (ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT)

## BONNES PRATIQUES



Source : « [Réinventer les abords d'écoles](#) », perspective.brussels (Juin 2022)



↑ À l'école primaire Scheut à Anderlecht, des bacs potagers installés devant l'école ont remplacé les voitures.  
© Suède36



↑ Exemple d'un auvent installé dans l'espace public à Molenbeek-Saint-Jean.  
© Suède36



↑ Maison des Cultures, rue Belgrade, Saint-Gilles  
© Suède36

# F.1 RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLES (ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT)

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Mettre en avant les abords d'école au moyen d'aménagements spécifiques et d'une identité propre de manière à attirer l'attention et inciter à ralentir à l'approche des écoles

## Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW (voiries régionales)

## Priorité



## Temporalité



- Renforcer la visibilité : court terme
- Créer une zone de confort : moyen terme

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune
- SPW (voiries régionales)
- Subsidés SPW

## Actions liées



D.8 Spécialiser le réseau routier  
E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse  
F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements à pied et à vélo aux abords des écoles  
F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles

## ► AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

Afin d'encourager le recours à d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle pour se rendre à l'école, il est important d'améliorer l'accessibilité multimodale de ces dernières, et plus particulièrement pour les modes actifs et les transports publics.

Une attention sera donc portée au développement de cheminements piétons confortables et sécurisés. En effet, de nombreuses voiries communales où se situent des établissements scolaires ne sont pas toujours équipées de trottoirs ou ceux-ci sont très étroits (rue Zéphirin Flandre reliant l'arrêt de bus Monument à l'école des Bons Villers à Frasnes, abords de l'école A. Grumiaux rue de Bruxelles, rue Haute à Villers-Perwin aux abords de l'école Saint-Martin, etc.).

En parallèle, il s'agira de veiller à l'équipement des établissements scolaires en dispositifs de stationnement vélos de qualité et autres équipements favorables à la pratique cyclable. Il s'agira également de prêter attention aux cheminements cyclables desservant ces établissements.

### ACTIONS PROPOSÉES

#### F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements à pied et à vélo aux abords des écoles



# F.2 SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO AUX ABORDS DES ÉCOLES

## RAPPEL – PARTS MODALES

D'après une enquête lancée en 2021 auprès des élèves, 1% des élèves du fondamental se rendraient à l'école en vélo et 17% à pied. Pour le secondaire la part du vélo est sensiblement la même, celle de la marche diminue à 5%.

Il est donc nécessaire de faciliter l'accès aux établissements scolaires pour les piétons et cyclistes, d'autant plus au regard du potentiel de report modal.

*Un contexte en effet favorable...*

D'après cette même enquête :

- **Niveau fondamental** : 76% des élèves se rendent à l'école en voiture. Or, 60% des élèves du fondamental habitent la commune et résident dans le village où se situe leur école. Près de la moitié des élèves habitent à moins de 3 km, et plus d'1/4 d'entre eux sont à moins d'un kilomètre de l'école;
- **Niveau secondaire** : 50% des étudiants se rendent actuellement à l'Institut Sainte-Marie en voiture. Une petite partie d'entre eux habite à moins de 3 km (8%). Ces étudiants constituent ainsi les cibles prioritaires pour un transfert modal.

Parmi les étudiants résidant à une plus grande distance, bien que le potentiel de report modal soit plus faible, il est probable qu'une partie habite à distance cyclable de leur école. Par ailleurs, il est également probable qu'une partie d'entre eux puisse y accéder en bus, à l'instar de nombreux autres étudiants (44% d'entre eux viennent en bus, ce qui est en soit est déjà très positif et souligne la qualité de la desserte via ce mode de transport).

*En résumé ...*

Il existe donc un potentiel important au niveau des élèves du fondamental concernant la marche et le vélo. Le potentiel pour les élèves du secondaire est plus modéré, mais des actions doivent toutefois être entreprises pour améliorer les parts modales.

# F.2 SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO AUX ABORDS DES ÉCOLES

## DÉPLACEMENTS PIÉTONS – RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

### Trottoirs

- Idéalement, une largeur de 2,5 m minimum (si stationnement longitudinal) et 2 m (si pas de stationnement) aux abords d'écoles (rayon de 50m);
- Une continuité garantie le long du réseau structurant en premier au sein du village, permettant en particulier la connexion avec les arrêts de bus les plus proches, mais aussi les poches de stationnement;
- Des mesures et aménagement contre le stationnement sauvage à proximité des écoles (et de manière plus générale sur l'ensemble du territoire).

### Traversées piétonnes

- Légèrement décalées par rapport à l'accès à l'école ;
- Eclairées ;
- Une dimension suffisante pour accueillir le flux de piétons et être visibles par les automobilistes, soit une largeur de 3m minimum ;
- Guider les piétons vers la traversée la plus proche au moyen de barrières le long du trottoir de manière à canaliser les flux et protéger les piétons de la circulation automobile.

Le type d'aménagement et les mesures à prendre pour sécuriser les passages pour piétons vont également dépendre du type de voirie sur laquelle se trouve l'école. La Commune sera responsable de l'aménagement des traversées piétonnes sur les voiries communales, et la Région sur les voiries régionales.

L'institut Sainte-Marie (cf. esquisse p. 168) et l'école **A. Grumiaux à Rèves**, l'école des **Bons Villers à Frasnes**, l'école **Saint-Martin à Villers-Perwin** et l'école des **Mirabelles à Mellet** devront particulièrement faire l'objet d'une attention à ces égards.



Abords de l'école maternelle Arthur Grumiaux à Rèves

Source : Traject



Abords de l'Institut Sainte-Marie à Rèves

Source : Traject



Rue Zéphirin Flandre à Frasnes

Source : Trajet

# F.2 SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO AUX ABORDS DES ÉCOLES

## DÉPLACEMENTS PIÉTONS – BONNES PRATIQUES

### « Les chemins de l'écolier »

A titre d'exemple, l'ASBL Tous à Pied mène dans certaines écoles le projet « Chemins de l'écolier ». Ce projet est subsidié par la Région wallonne et s'adresse aux écoles primaires, plus particulièrement aux classes de la 4<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> primaire.

Le projet se déroule sur un an, et l'objectif est de faciliter les déplacements à pied vers l'école concernée. Après une série d'animations réalisées par Tous à Pied dans la classe, les élèves réfléchissent ensemble aux solutions qui pourraient être mises en œuvre autour de leur école pour favoriser les déplacements à pied vers l'école. Une période est ensuite consacrée à tester les solutions proposées, qui sont ensuite évaluées dans le but d'être pérennisées.

Quelques exemples de solutions mises en œuvres : pédibus, balisage d'un ou plusieurs itinéraires sécurisés permettant de rejoindre l'école, création de points « dépose-minute » sécurisés, situés à moins de un kilomètre de l'école, proposition d'aménagements permettant de sécuriser les abords de l'école...

Cette initiative a notamment servi d'inspiration aux réflexions menées pour le réaménagement du cœur de Rêves (cf. [esquisse réaménagement du cœur de Rêves](#)), et pourra également services pour les autres établissements scolaires.

[Pour en savoir plus](#)



Source : Tous à pied

# F.2 SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO AUX ABORDS DES ÉCOLES

## DÉPLACEMENTS PIÉTONS – BONNES PRATIQUES

### Une zone résidentielle dans la rue Haute ?

A l'instar d'une rue scolaire (cf. ci-après), la mise en place d'une zone résidentielle peut dans les cas adéquats faciliter les déplacements des modes actifs. Une telle zone doit notamment être envisagée sur la rue Haute afin d'accorder plus d'espaces aux modes actifs aux abords de l'école maternelle Saint-Martin. Pour rappel, cette rue étroite est dotée d'un trottoir que d'un seul côté de la rue, celui-ci étant lui-même très étroit (<1m).

#### Concept de la zone résidentielle :

- Il s'agit d'une zone où la fonction d'habitat est prépondérante;
- Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique; les jeux y sont également autorisés;
- Les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner; au besoin, ils doivent s'arrêter;
- La vitesse est limitée à 20 km/h;
- Le stationnement est interdit sauf :
  - Aux emplacements délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre P
  - Aux endroits où un signal routier l'autorise.
- Les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.

[Plus d'informations](#)



Rue Haute, menant à l'école Saint-Martin à Villers-Perwin

Source: Googlemaps



Exemple d'une zone résidentielle à Viroinval

Source: Traject

# F.2 SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO AUX ABORDS DES ÉCOLES

## DÉPLACEMENTS À VÉLO – BONNES PRATIQUES

Se déplacer à vélo quotidiennement notamment pour se rendre à l'école, nécessite d'emporter avec soit un équipement adapté à la pratique cyclable mais aussi à la météo (casque, sacoches, vêtements de pluie/ de change, etc.).

Ainsi, au-delà de l'attention à porter à l'offre en stationnement nécessaire (action [B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement \(adéquats\) dans le centre et les villages](#)) et aux cheminements cyclables aux abords d'école (action [B.1 Développer un réseau cyclable communal](#)), les établissements devront faciliter les déplacements à vélo de leurs élèves en leur donnant la possibilité de stocker leur matériel dans des casiers sécurisés, près de leur vélo.

### ***L'Institut Sainte-Marie à équiper en priorité ...***

Au regard de son potentiel particulièrement important (750 écoliers de niveau secondaire), et au-delà du renforcement de son offre en stationnement, l'institut pourra être équipé de casiers à proximité des zones de stationnement pour le rangement du matériel lié au déplacement à vélo.



Exemple de casier mis à la disposition des employés d'un immeuble de bureaux

Source: Traject

# F.2 SÉCURISER ET FACILITER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO AUX ABORDS DES ÉCOLES

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



Améliorer l'accessibilité piétonne et cyclable des écoles en offrant des conditions de déplacements optimales et des équipements adaptés

## Lieux concernés



Ensemble des écoles du territoire

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW

## Priorité



## Temporalité



Moyen terme

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune
- SPW
- Subsidés SPW

## Actions liées



A.2 Développer un réseau piéton structurant  
B.1 Développer un réseau cyclable communal  
F.1 Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort  
F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles  
G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement  
H.2 – Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité

## ► MAITRISER AU MIEUX LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

Aux heures d'entrée et de sortie des classes, les abords des établissements scolaires deviennent des zones de circulation dense, où se mêlent de nombreux flux de façon plus ou moins chaotique. De nombreux parents conduisent ou récupèrent leur(s) enfant(s) à l'école en voiture, se stationnent au gré de l'espace disponible, souvent au plus près de l'accès à l'école (trottoirs, double file, etc.), rendant leurs abords particulièrement dangereux (conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes lors de manœuvre par exemple).

Les observations de terrain ont permis de souligner cette problématique aux abords de plusieurs établissements scolaires comme par exemple l'Institut Sainte-Marie (stationnement en double file, dans le tournant, sur les trottoirs), l'école A. Grumiaux de Villers-Perwin (stationnement en voirie au plus près de l'entrée), etc.

### ACTIONS PROPOSÉES

#### F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles

## F.3 GÉRER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

Dans un premier temps, il est recommandé d'agir sur la demande afin de la réduire, en améliorant et incitant les enfants (et leurs parents) à utiliser dans la mesure du possible des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. C'est notamment l'objet des actions [F.4](#) et [F.5](#) ci-après.

Dans un second temps, il y a lieu d'agir sur l'offre, en gérant le stationnement aux abords des écoles :

- En veillant au respect de la réglementation en matière de stationnement et d'arrêt (pas sur les trottoirs, etc.) ;
- En aménageant une zone de confort devant l'école (cf. action [F.1 Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort](#) )
- En offrant la possibilité aux parents se déplaçant en voiture de stationner leur véhicule à proximité des écoles, tout en interdisant le stationnement à moins de 50m de l'entrée de l'école ;

A titre d'exemple, les écoles communales de Seneffe ont participé à la campagne « Roule pas sur mon doudou » : chaque élève a été invité à apporter son doudou et à le déposer sur le bord du trottoir afin de sensibiliser les parents au stationnement sauvage sur les cheminements dédiés aux piétons.



Campagne de sensibilisation « Roule pas sur mon doudou » à Seneffe

Source: L'Avenir

## F.3 GÉRER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

A ce titre, l'école des Bons Villers à Frasnes-lez-Gosselies devra faire l'objet d'une gestion du stationnement à ces abords. En effet, les véhicules devront se stationner de sorte à ne plus obstruer les cheminements piétons, notamment ceux en direction de l'arrêt Monument rue Zéphirin Flandre.

Des échanges devront ainsi être menés entre la Commune et l'école, celle-ci étant gestionnaire de l'espace où se stationnent actuellement les voitures, afin de reconsidérer l'organisation du stationnement aux abords de l'école (la zone surlignée ci-dessous en vert, devant être utilisée à cette fin).



Stationnement automobile aux abords de l'école des Bons Villers à Frasnes

Source: Traject

Au niveau de l'Institut Sainte-Marie, le stationnement devra également faire l'objet d'une attention particulière (cf. partie [H. Améliorer la Qualité de vie sur le territoire communal](#)).



Stationnement automobile aux abords de l'Institut Sainte-Marie à Rèves

Source: Traject

## F.3 GÉRER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

### DESCRIPTION GÉNÉRALE

#### L'exemple de la rue scolaire

La mise en place d'une **rue scolaire** pourrait être envisagée au droit de certaines écoles. Cette démarche pourrait être lancée via un appel à intérêt auprès des établissements scolaires afin d'identifier lesquels seraient intéressés.

#### Concept de rue scolaire :

Fermeture temporaire d'une rue desservant un établissement scolaire, à la circulation automobile aux heures d'entrée et de sortie de classe. Seul l'accès à pied ou à vélo est possible.

#### [Sécurothèque - La rue scolaire](#)

**En complément** à la zone résidentielle, ou tout du moins à **plus court terme**, une rue scolaire pourrait être organisée au niveau de la rue Haute pour l'école maternelle Saint-Martin à Villers-Perwin.

La rue scolaire permettrait de pallier l'étréitesse de l'espace accordé aux modes actifs, et le stationnement automobile aux portes de l'école, sans espace dédié aux piétons.

Située sur une voirie de desserte locale, et à moins de 5 minutes à pied d'une poche de stationnement (place Commandant Bultot), cette école réunie donc un ensemble de critères favorables à son instauration (cf. esquisse page suivante).



Abords de l'école Saint-Martin à Villers-Perwin  
Source : Traject



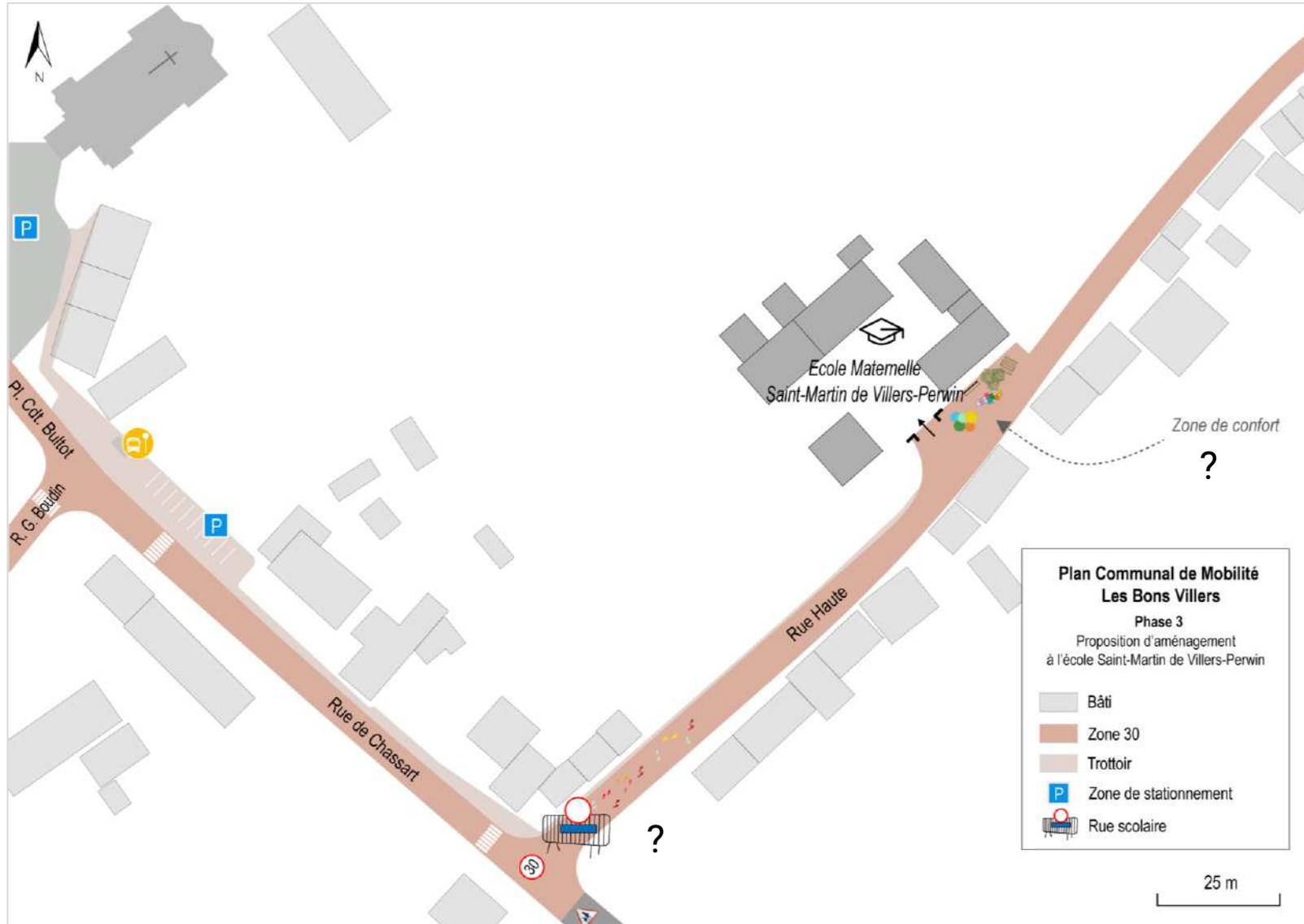
Stationnement disponible place Commandant Bultot  
Source : Traject



Exemple d'une rue scolaire  
Source : Commune d'Etterbeek

# F.3 GÉRER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

## RUE SCOLAIRE – ÉCOLE SAINT-MARTIN À VILLERS-PERWIN



# F.3 GÉRER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Améliorer la sécurité aux abords des écoles et inciter élèves et parents à se rendre à l'école avec un mode de transport plus durable

### Lieux concernés



- A. Grumiaux – Rèves
- ISM – Rèves
- Les Bons Villers à Frasnes
- Les Mirabelles à Mellet
- Ecoles de Villers-Perwin
- École de Wayaux

### Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- Écoles
- SPW

### Priorité



### Temporalité



Court terme

### Budget

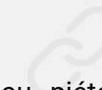


### Financement



- Fonds propres Commune
- SPW
- (École)

### Actions liées



- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- F.1 Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort
- F.2 sécuriser et faciliter les déplacements à pied et à vélo aux abords des écoles
- H.2 – Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité

# ▶ CONTINUER À SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DE MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS À LA VOITURE POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

L'incitation et la sensibilisation sont essentielles pour induire de nouvelles habitudes de déplacement, avec des modes de transport plus durables, et davantage de sécurité routière aux abords des écoles.

A ce titre, des actions sont déjà mises en place dans certaines écoles, et plus particulièrement dans l'école A. Grumiaux de Villers-Perwin où un référent EMSR initie une vraie dynamique en matière de mobilité (Brevet du Piéton, jeux, participation challenge sécurité routière, etc.). Ces actions doivent être pérennisées et étendues à l'ensemble des établissements scolaires du territoire, d'autres pourraient être développées (Brevet du Cycliste, pédibus/vélobus...).

Par ailleurs, la mise en place d'alternatives doit également être mise sur pied, et il est important d'impliquer et de sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant.

## ACTIONS PROPOSÉES

- F.4** Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »
- F.5** Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives



# F.4 FACILITER LA SENSIBILISATION ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS AUX THÉMATIQUES « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Commune encouragera la sensibilisation et l'éducation du public scolaire tout au long de l'année. Un accent plus particulier pourrait être apporté au moment de la semaine de la mobilité en septembre, qui correspond à la rentrée des classes et qui peut être une bonne opportunité pour prendre des habitudes de mobilité plus durable dès le début de l'année !

A ce titre, elle poursuivra la dynamique déjà entreprise :

- La commune encourage en effet d'ores et déjà le challenge « Journée de la Sécurité Routière » réalisé par la zone de police Brunau sur les communes de son secteur;
- Elle continuera à inciter activement à la mise en place d'un référent EMSR dans chaque établissement scolaire (aujourd'hui un référent est présent à l'école de A. Grumiaux de Villers-Perwin);

Il s'agira également d'étendre cette dynamique à d'autres actions.

La Région wallonne met à disposition une grande [diversité de ressources](#) (outils pédagogiques, brochures, posters...) pour aborder la thématique de la mobilité avec les élèves dans les écoles. La Commune pourra se faire le relai de ses supports entre la région et les établissements scolaires.

A titre d'exemple, la Région wallonne a édité cette année un [livret spécial](#) à destination des écoles avec des idées d'action pour la semaine de la mobilité 2022 qui portera sur le vélo dans tous ses états, et dont les écoles pourront s'inspirer.



Source : Wallonie Mobilité

# F.4 FACILITER LA SENSIBILISATION ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS AUX THÉMATIQUES « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

A l'instar de la Commune de Leuze-en-Hainaut, un guide de la mobilité scolaire pourrait également être éditée. Ainsi, suite à la réalisation de son plan communal de mobilité, la Commune de Leuze-en-Hainaut a élaboré un guide de la mobilité scolaire. Cette brochure d'une dizaine de pages, élaboré avec le concours du service mobilité de la Commune, met en lumière les alternatives possibles à la voiture pour les trajets domicile-école, comme la marche, le pédibus, le vélo, le vélobus, les transports en commun, le covoiturage... ce guide a été distribué auprès de l'ensemble des élèves scolarisés sur le territoire communal. Il s'est accompagné d'une formation théorique (dont le Code de la route) et pratique. La Commune des Bons Villers pourra s'inspirer de cette initiatives pour sensibiliser et éduquer les élèves à la mobilité et les aspects de sécurité routière

Parmi les autres actions que pourraient entreprendre la Commune :

- Inciter et accompagner les écoles dans l'organisation et la participation à des évènements éducatifs et de sensibilisation, tel que le Brevet du Cycliste, formant les enfants de 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> primaire à la conduite à vélo dans la circulation.
- Par ailleurs, les Bons Villers bénéficie de la proximité du circuit d'éducation à la sécurité routière de la province à Nivelles, permettant aux enfants de se familiariser avec le code de la route et la conduite à vélo. La Commune pourra donc encourager la réalisation d'activités scolaires autour du vélo au niveau de cette infrastructure située non loin du territoire bonvillersois.



**Guide de la mobilité scolaire**

Source : Commune de Leuze-en-Hainaut



**Éducation à la sécurité routière à l'école A. Grumiaux - Villers-Perwin**

Source : DH

# F.4 FACILITER LA SENSIBILISATION ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS AUX THÉMATIQUES « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Promouvoir auprès des élèves et des étudiants des alternatives à la voiture individuelle en développant des actions de sensibilisation

## Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW

## Priorité



## Temporalité



Action continue

## Budget



## Financement



/

## Actions liées



- A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation
- B.6 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo
- D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable

# F.5 INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D'ALTERNATIVES

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Enfin, la Commune incitera et accompagnera les écoles et associations de parents pour la mise en place d'alternatives à la voiture pour les trajets domicile-école.

A ce titre, la mise en œuvre de pédibus doit être envisagée au niveau de chaque établissement scolaire. Ce système permet d'accompagner les enfants à pied vers l'école sous la responsabilité d'adultes formés, à l'image d'un ramassage scolaire. La fréquence du Pédibus est déterminée en fonction de l'école et des participants. Selon les besoins identifiés et la disponibilité des accompagnateurs, le Pédibus peut être organisé un jour par semaine, certains jours uniquement, ou tous les jours de la semaine.

Parmi les 60% des élèves de la Commune des Bons Villers venant de la Commune, 30% résident à moins de 3 km de leur établissement scolaire (*enquête mobilité, 2021*), ce qui représente un potentiel très intéressant pour la mise en place d'une telle initiative.

Il existe également un [guide de démarrage](#) pour les acteurs souhaitant développer des vélobus sur leur territoire. A l'instar des pédibus, il existe une liste des communes ayant développé ce système.

En parallèle, il serait pertinent d'organiser ponctuellement des réunions avec les directeurs d'écoles, pour aborder la question de la mobilité et coordonner les différentes actions.



Source : [mobilite.wallonie.be](http://mobilite.wallonie.be)

# F.5 INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D'ALTERNATIVES

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Garantir sur le territoire communal un écosystème favorable au développement d'alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école

## Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW
- Personnel éducatif des établissements, parents, ...

## Priorité



## Temporalité



Action continue

## Budget



## Financement



- /

## Actions liées



F.1 Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort  
F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements aux abords des écoles



## G. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

---

### Objectifs

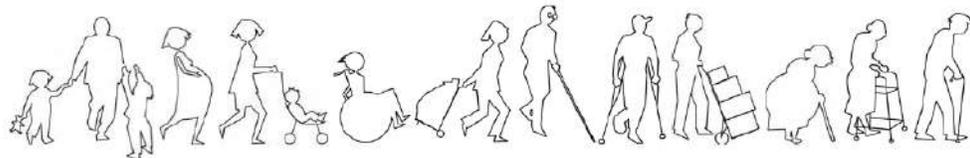
- ▶ Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages
- ▶ Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics
- ▶ Informer sur les services de transport (adaptés) existants

# ► AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES PMR SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

30 à 35 % de la population présente une mobilité réduite, de façon permanente ou temporaire, soit une part non négligeable. En effet, au-delà des personnes à déficience visuelle et des personnes en fauteuil roulant, celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont également reprises sous le vocable « personnes à mobilité réduite ».

Il est donc primordial de prendre en compte ces personnes dans l'élaboration de ce Plan Communal de Mobilité.

Plusieurs actions présentées préalablement abordent déjà cet aspect et sont approfondies dans le présent chapitre.



*On est tous, un jour ou l'autre, une personne à mobilité réduite*

## ACTION PROPOSÉE

### G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

# G.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

## RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

De façon globale, afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) sur le territoire, les gestionnaires de voiries tiendront compte des besoins de ces derniers lors de tout aménagement ou réaménagement d'espace public, et en particulier de trottoirs et de traversées piétonnes en cœur de village. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Elles présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou trop étroit, comme un parent pourra se sentir en insécurité en marchant sur la chaussée.

Comme détaillé dans la première partie, à l'action [A.2 Développer un réseau piéton structurant](#), la Commune devra dans un premier temps concentrer ses efforts sur le réseau piéton structurant identifié (voir carte p.25).

A court terme, et en attendant un tel réaménagement de ces voiries (si celui-ci n'est pas prévu à court terme), il y aura lieu de prendre les mesures qui peuvent être rapidement et aisément réalisées (déplacement de poteaux, abaissement de trottoirs,

mise en place de dalles podotactiles, etc.).

En parallèle, la Commune veillera à lutter contre les potentiels obstacles présents sur les cheminements piétons (stationnement sauvage sur les trottoirs, poteaux, panneaux d'affichage, etc.), et ce de façon prioritaire le long de son réseau structurant (abords des pôles de déplacements, cœur de village).

# G.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

## RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

En attendant les lignes guides de la Sécuriothèque pour les aménagements piétons et l'accessibilité PMR, il y aura lieu de se référer au [Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous](#).

Guide de **bonnes pratiques** pour l'aménagement de **cheminements piétons accessibles à tous**

➔ Éléments théoriques



The collage consists of four small images: 1. A person in a wheelchair on a sidewalk. 2. A person with a cane walking on a sidewalk. 3. A close-up of feet walking on a tactile paving surface. 4. A group of elderly people walking on a sidewalk.



Abaissement et dalles podotactiles

# G.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Garantir de bonnes conditions de déplacements pour tous les bonvillersois quel que soit leur âge et leurs conditions physiques

## Lieux concernés



- Ensemble es cheminements piétons au sein des agglomérations, et particulièrement les axes piétons structurants

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW

## Priorité



## Temporalité



Action continue

## Budget



- Selon les adaptations/ améliorations à apporter

## Financement



- Fonds propres Commune
- SPW
- Subsidés SPW

## Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- H.2 Repenser les espaces publics dans le centre et les cœurs de village

## ► AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PMR DES TRANSPORTS PUBLICS

La Commune compte sur son territoire un ensemble d'arrêts de bus devant être accessibles à tous.

Il est donc important que ces infrastructures et services de transport garantissent de bonnes conditions de déplacement pour tout un chacun. Cela concerne à la fois l'aménagement des arrêts de bus mais aussi les bus eux-mêmes.

La priorité étant accordée aux arrêts les plus fréquentés.

### ACTIONS PROPOSÉES

- G.2** Rendre les (principaux) arrêts de transport public et les bus accessibles aux PMR



# G.2 – RENDRE LES (PRINCIPAUX) ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC ACCESSIBLES AUX PMR

## RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Concernant les arrêts de bus de la commune, des efforts devront être consentis pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite, et ce de façon prioritaire pour les principaux arrêts. A noter, qu'au moins un arrêt accessible aux PMR doit être présent dans chaque village.

Des dispositifs existent déjà au droit de certains arrêts (dalles podotactiles à l'arrêt Rêve Bien-Être, Sentier de l'Empereur à Frasnes, ...). Néanmoins, d'autres arrêts tout autant fréquentés sont dépourvus de tels équipements (Monument à Frasnes, SNCV à Mellet). Il s'agira donc de les rendre progressivement accessibles aux PMR, en donnant la priorité aux arrêts les plus fréquentés mais aussi selon les opportunités rencontrées. En effet, à chaque fois que des travaux seront effectués au niveau d'un arrêt de bus, ceux-ci devront être rendus accessibles aux PMR.

De manière générale, cela signifie un arrêt à hauteur du bus pour un accès de plain-pied, avec un revêtement stable, non glissant et sans relief, et d'une largeur suffisante, avec des dalles podotactiles. Par ailleurs, le gestionnaire de voirie s'assurera de la bonne accessibilité des arrêts concernés depuis leurs environs proches, notamment depuis/vers les éventuelles places de parking situées à proximité, ou depuis/vers les pôles de déplacements environnants.



# G.2 – RENDRE LES (PRINCIPAUX) ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC ACCESSIBLES AUX PMR

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Rendre les transports publics accessibles au plus grand nombre

## Lieux concernés



- Principaux arrêts de bus

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers
- SPW

## Priorité



## Temporalité



Action progressive (et en fonction des opportunités)

## Budget



## Financement



- Les aménagements et équipements sont à charge de l'OTW

## Actions liées



C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés et accessibles

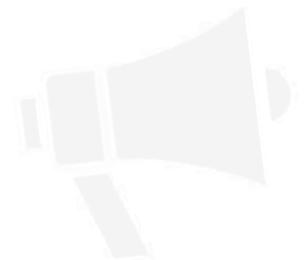
## ► INFORMER SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

Divers services de mobilité sont mis à la disposition des habitants, ceux-ci leur permettant de faciliter leur déplacement, incluant des services de transport adaptés aux personnes à mobilité réduite (ex : ASBL En route, service « porte à porte du TEC, etc).

Il s'agira donc continuer à faire connaître ces services à la population.

### ACTION PROPOSÉE

- G.3** Informer la population sur les services de transport (adaptés) existants



# G.3 INFORMER LA POPULATION SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'ASBL [En route](#) propose à la population bonvillersoise un service de transport adapté aux personnes à mobilité réduite. Ce service est disponible en semaine et le week-end, sur réservation. Il peut s'agir de déplacement pour se rendre à son lieu de travail, à des rendez-vous médicaux ou effectuer une autre sortie (visite à de la famille, etc.).

A cela s'ajoute [le service PMR porte-à-porte du TEC](#).

Les habitants peuvent également faire appel au [taxi social](#). En 2019, 160 inscriptions au taxi social ont été réalisées, et près de

400 courses ont mobilisé 2 chauffeurs.

Il s'agira de **faire connaître ces services auprès de la population**, voire **d'encourager le développement d'autres services** dans le cadre du développement de la centrale locale de mobilité de Charleroi Métropole et de l'adhésion des Bons Villers à un tel organisme.

A titre d'exemple, le GAL Culturalité (Hesbaye brabançonne) a édité un [guide](#) spécifiquement dédié au transport adapté (voir ci-dessous).



Service de l'Asbl « En route »  
Source : <https://asbl-en-route.be/>

### Les services PMR porte-à-porte

Vous êtes dans l'incapacité d'utiliser nos lignes régulières ?  
Le TEC et les associations de votre région vous accompagnent !

#### Le service PMR porte-à-porte, c'est quoi ?

Un service de proximité, à la demande, réservé aux voyageurs à mobilité réduite (temporaire ou permanente).

Source : le TEC



# G.3 INFORMER LA POPULATION SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

EN UN COUP D'ŒIL

## Objectifs



- Faire connaître les différents services de mobilité existants aux personnes à mobilité réduite

## Lieux concernés



/

## Acteurs concernés



- Commune des Bons Villers

## Priorité



## Temporalité



Action continue

## Budget



## Financement



/

## Actions liées



D.1 Développer et valoriser les services de transport à la demande et adhérer à la centrale locale de mobilité  
D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable

## H. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

---



### Objectifs

- ▶ Limiter les nuisances liées au trafic de transit
- ▶ Rendre les espaces publics en cœur de village plus conviviaux

## ► LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT

Comme relevé dans la phase 1, la commune subit un trafic de transit de poids lourds sur son territoire, notamment en lien avec les commerces situés au centre de Frasnes-lez-Gosselies (supermarché alimentaire, boucherie, etc.).

Ainsi, un ensemble de voiries sont notamment empruntées par des camions de livraison, dont la rue Jean-Baptiste Loriaux, où se situera le futur mobipôle de la commune.

Des mesures sont donc formulées afin de limiter les nuisances liées à ce trafic de transit et garantir la sécurité et la qualité de vie des riverains.

### ACTIONS PROPOSÉES

- H.1** Limiter les nuisances liées au trafic de transit de poids lourds



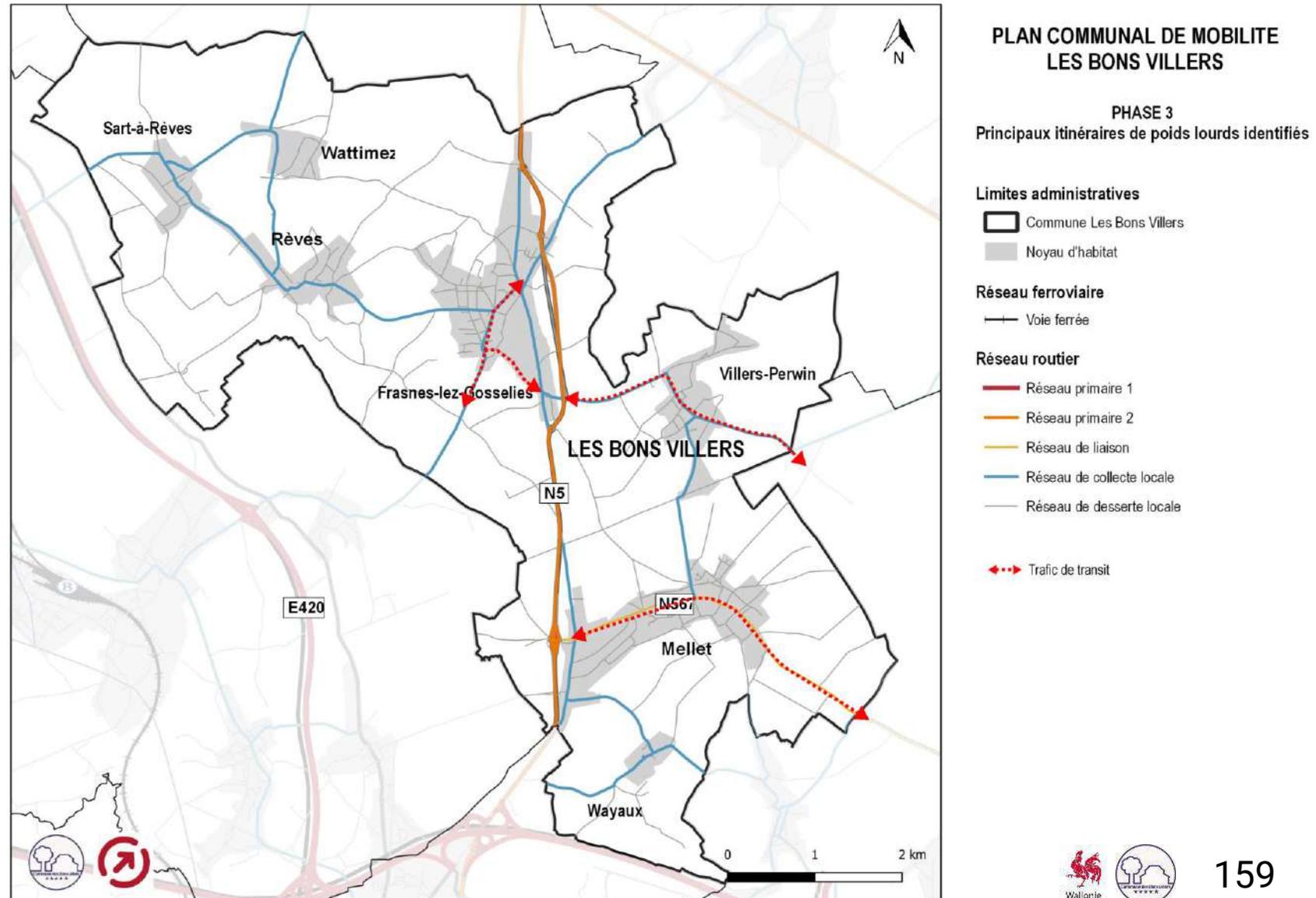
# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

Trois principaux endroits de la commune font l'objet d'un trafic de transit de poids lourds.

La N567 accueille de nombreux poids lourds, notamment en lien avec la présence de la carrière à Fleurus. Néanmoins, ce trafic est lié à son statut régional (et voie de liaison), qui est donc plus à même de l'accueillir.

Villers-Perwin est également traversé par des poids lourds, de même que Frasnes-lez-Gosselies et notamment l'axe Jean-Baptiste Loriaux, qui a fait l'objet d'une analyse plus approfondie (cf. page suivante).



# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

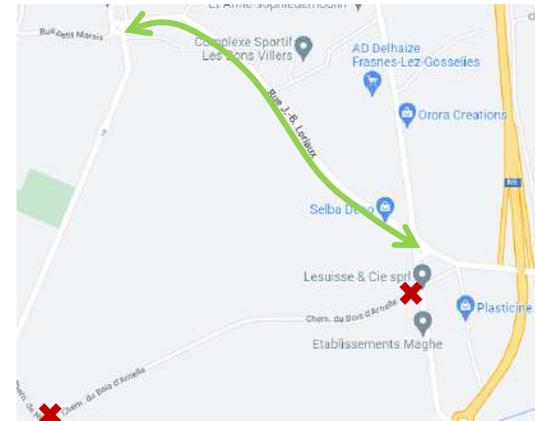
## LE CAS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE LORIAUX

Des camions de livraisons ont été observés dans la rue Jean-Baptiste Loriaux, principalement à destination du Delhaize situé le long de l'ancienne N5, occasionnant diverses nuisances pour les riverains (sonores, pollution, etc.).

Plusieurs scénarios sont ainsi comparés en vue de gérer ce trafic de transit :

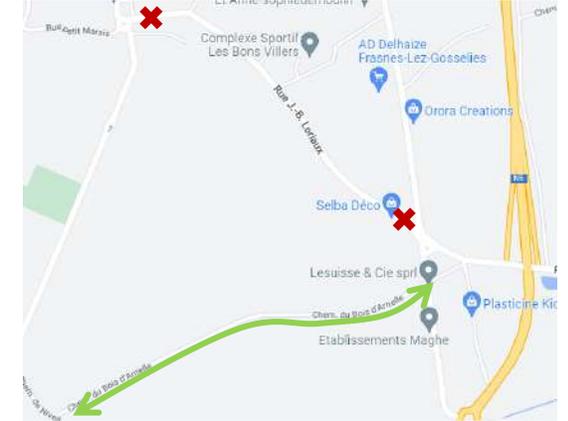
- **Scénario 1** : Maintenir la situation actuelle (poids lourds interdit à la circulation chemin du Bois d'Arnelle, passage par Jean-Baptiste Loriaux);
- **Scénario 2** : Couper l'accès de la rue Jean-Baptiste Loriaux et ouvrir le chemin du Bois d'Arnelle aux poids lourds;
- **Scénario 3** : Couper la rue Jean-Baptiste Loriaux (en plus du chemin du Bois d'Arnelle tel qu'actuellement) à la circulation des poids lourds, impliquant l'utilisation des principaux axes de circulation par les poids lourds.

Une analyse des avantages et inconvénients est dressée page suivante.



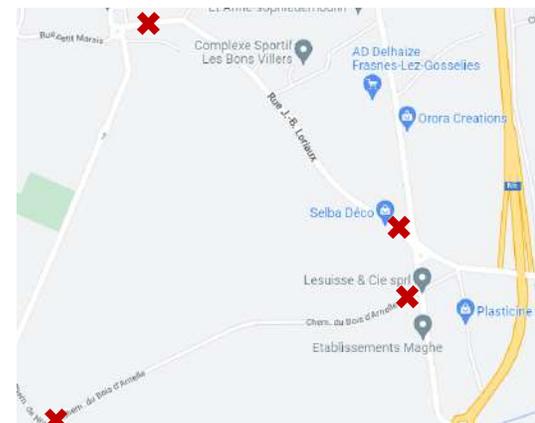
**Scénario 1**

Source fond de plan : Googlemaps



**Scénario 2**

Source fond de plan : Googlemaps



**Scénario 3**

Source fond de plan : Googlemaps

# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## LE CAS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE LORIAUX



Situation actuelle – Scénario 1

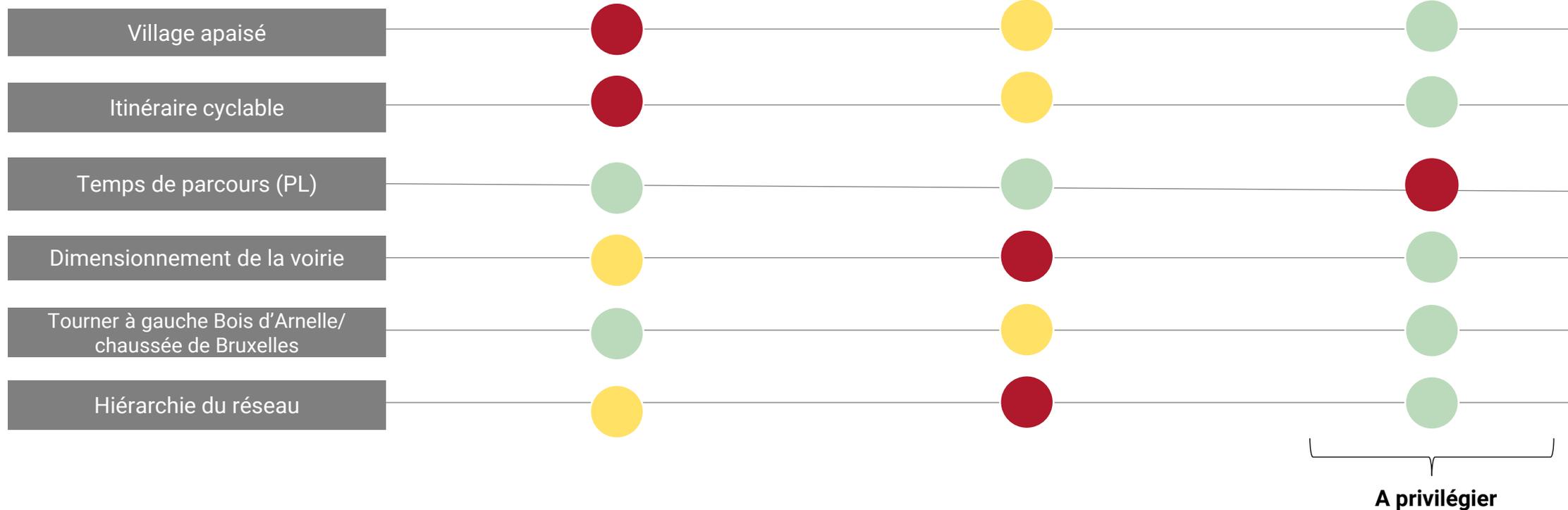
Coupure bois d'Arnelle aux PL  
> passage par JB Loriaux

Scénario 2

Coupure JB Loriaux et  
ouverture Bois d'Arnelle aux PL

Scénario 3

Coupure Bois d'Arnelle + JB  
Loriaux aux PL



# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## LE CAS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE LORIAUX

Le **scénario 1**, soit la **situation actuelle**, provoque comme déjà mentionné ci-avant, des nuisances et empêche la l'apaisement du village et plus particulièrement celui de cet axe desservant le futur mobipole. Il crée aussi une situation inconfortable pour les déplacements des cyclistes or ce tronçon est repris dans le réseau cyclable communal. Enfin, cet axe de desserte locale n'est pas destiné à accueillir un tel trafic, ce dernier devant être reporté sur les axes principaux.

Néanmoins, la situation actuelle présente l'avantage d'offrir un temps de parcours compétitif (pour les poids lourds devant se rendre dans le village). De même que le dimensionnement de la voirie de Jean-Baptiste Loriaux permet aux poids lourds de circuler aisément. Enfin, aucun problème de tourner à gauche ne se pose dans la configuration actuelle contrairement à la proposition reprise dans le scénario 2 à hauteur du croisement Bois d'Arnelle/Bruxelles (cf. ci-après).

Le **scénario 2** permet d'apaiser d'un côté la rue Jean-Baptiste Loriaux tel que souhaité, mais reporte les nuisances le long du chemin du Bois d'Arnelle où quelques habitations sont à noter. La sécurité des modes actifs est donc assurée du côté de Jean-Baptiste Loriaux, mais pas au niveau du Bois d'Arnelle reprise comme itinéraire alternatif dans le réseau cyclable communal. Le temps de parcours des poids

reste sensiblement le même qu'actuellement, donc compétitif mais ne respecte pas pour autant la hiérarchie du réseau routier, le chemin du Bois d'Arnelle étant également un axe de desserte locale non dimensionné pour la circulation de camions, avec une vraie problématique du tourner à gauche en sortie de chemin au niveau de la chaussée de Bruxelles.

Le **scénario 3** présente plus d'avantages dans le sens où une coupure aux poids lourds de la rue Jean-Baptiste Loriaux et du chemin du Bois d'Arnelle permettrait d'apaiser le village et d'accorder plus de sécurité et de confort aux cyclistes (et autres modes actifs). Les questions liées au dimensionnement de la voirie, au tourner à gauche et à la hiérarchie du réseau ne se poseraient alors pas. Le principal inconvénient réside dans le détour imposé aux poids et le temps supplémentaire nécessaire pour atteindre leur destination via le réseau autoroutier.

**Il s'agit du scénario à privilégier.**

Dans le cas où le scénario 3 serait effectivement privilégié, plusieurs sous-scénarios ont été élaborés ci-après **concernant la circulation des voitures.**

# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## LE CAS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE LORIAUX

### FOCUS SCÉNARIO 3



**Scénario 1**  
Bois d'Arnelle + JB Loriaux interdits aux PL



**Situation actuelle - Sous-scénario 1**  
JB Loriaux et Bois d'Arnelle ouverts aux voitures

**Sous-scénario 2**  
Coupure JB Loriaux et Bois d'Arnelle autorisé aux voitures

**Sous-scénario 3**  
JB Loriaux autorisé + Bois d'Arnelle interdits aux voitures

Village apaisé



Itinéraire cyclable



Temps de parcours (voitures)



Dimensionnement de la voirie



Tourner à gauche Bois d'Arnelle/chaussée de Bruxelles



Hierarchie du réseau



A envisager



A envisager



# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## LE CAS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE LORIAUX

Ainsi, dans le cas du **sous-scénario 1** (soit la situation actuelle pour les voitures), avec les deux axes concernés ouverts aux voitures, le village n'est pas totalement apaisé puisque subsiste un potentiel trafic de transit automobile, mais celui-ci se répartit sur chaque axe, et non pas sur un seul comme cela est le cas dans les deux autres sous-scénarios. Une approche similaire peut être faite en ce qui concerne l'impact sur le réseau cyclable (projeté) dans la mesure où les deux voies concernées sont parcourues par ce réseau. Par ailleurs, ce scénario n'entraîne pas de détour des véhicules et n'engendre à l'heure actuelle pas de problématique au niveau du tourner à gauche au niveau de la chaussée de Bruxelles.

Néanmoins, le chemin du bois d'Arnelle n'est actuellement pas dimensionné pour permettre aux véhicules de se croiser, cet axe étant par ailleurs un axe de desserte locale (la hiérarchie n'est ainsi pas respectée).

Le **sous-scénario 2**, qui coupe l'accès aux voitures de la rue Jean-Baptiste Loriaux et l'autorise chemin du Bois d'Arnelle, offre le plus d'inconvénients. En effet, il entraîne un report du trafic sur les autres voiries du village, allant donc à l'encontre de la stratégie d'apaisement du village.

L'ensemble des autres critères n'est également pas optimal : la situation est non idéale pour les cyclistes qui circuleront dans un trafic plus dense au niveau du chemin du Bois d'Arnelle, le temps de parcours de véhicules motorisés (habitants du village notamment) est rallongé, le chemin du bois d'Arnelle n'est pas dimensionné pour accueillir ce flux, et la problématique du tourner à gauche au niveau de la rue de Bruxelles se posera réellement.

Le **sous-scénario 3** présente un ensemble d'avantages en gardant la rue Jean-Baptiste ouverte aux voitures et le chemin du bois d'Arnelle fermé : temps de parcours compétitif, bon dimensionnement de la voirie, pas de réel problème de tourner à gauche et de respect de la hiérarchie du réseau routier.

Subsiste toutefois **une problématique pouvant primer sur le reste** : l'axe Jean-Baptiste Loriaux recevra, en plus de son trafic habituel, celui du chemin du Bois d'Arnelle. Ce qui n'est pas réellement souhaitable, puisque cette rue dessert le futur mobipole et fait dans ce cadre-là l'objet de vrais projets d'apaisement du trafic afin de favoriser les déplacements des modes actifs.

**Les sous-scénarios 1 et 3 sont ceux à envisager, le second n'étant pas souhaitable au regard des inconvénients qu'il comporte.**

# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## LE CAS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE LORIAUX - CONCLUSION

Par conséquent, la fermeture de la rue Jean-Baptiste Loriaux et du chemin du Bois d'Arnelle constitue le scénario à privilégier (apaisement du village, plus de sécurité pour les modes actifs, etc.). Les poids lourds devront alors passer par les axes de transports principaux prévus à cet effet. L'inconvénient principal réside dans le détour occasionné pour les poids lourds.

Un point d'attention concerne toutefois l'accès à l'entreprise de biométhanisation rue Octove Staumont, dans la mesure où l'accès à cette entreprise se ferait selon ce scénario via la route de Frasnes et le village de Liberchies. Des échanges devront être entrepris avec la Commune de Pont-à-Celles. Une autre option consisterait à englober la rue de Staumont dans la zone interdite au transit de poids-lourds (dans ce cas les véhicules à destination de l'entreprise seraient autorisés à accéder à l'entreprise aussi bien par Pont-à-Celles que par le chemin du Bois d'Arnelle, tel qu'actuellement en tant que desserte locale).

Concernant la circulation des voitures, deux scénarios sont à envisager :

- Leur laisser l'accès aussi bien à la rue Jean-Baptiste Loriaux qu'au chemin du Bois d'Arnelle (tel qu'actuellement) ;
- Ou leur couper l'accès au chemin du Bois d'Arnelle.

# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE COMMUNAL

A l'échelle de la commune, le flux de poids en transit devra **être orienté le long des axes dédiés à cet effet**, soit la N5 et la N567 dans une moindre mesure pour le territoire des Bons Villers.

Certains pôles au sein du territoire **nécessitent néanmoins un accès poids lourds** (Delhaize, PAE, entreprise de biométhane). Il s'agira de prendre en compte leur bonne desserte dans le plan de circulation destiné aux poids lourds (cf. carte ci-après).

A ce titre, une **signalétique verticale** devra être implémentée afin d'orienter les poids lourds vers les bons axes, et des échanges avec les pôles générateurs de poids lourds devront être menés afin d'assurer la bonne compréhension et réussite des mesures. Il sera également nécessaire de concerter et de se coordonner avec les Communes voisines.

En parallèle, une signalétique interdisant l'accès de certains axes (cf. ci-après) devra être **développée et harmonisée** avec celle existante.

# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS



## PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

### PHASE 3 Plan de circulation des poids lourds

#### Fond de plan

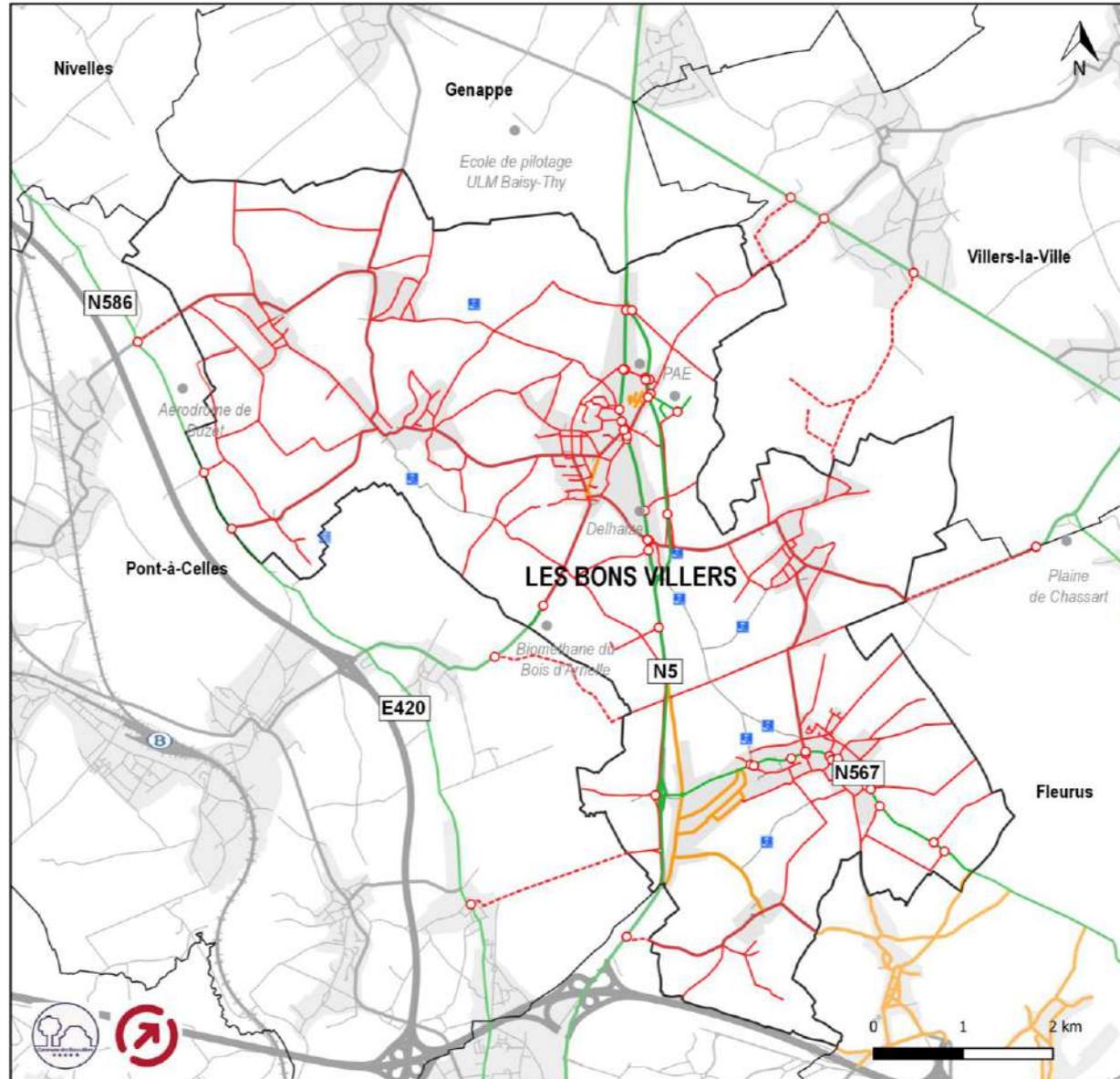
- Commune Les Bons Villers
- Noyau d'habitat
- Voie ferrée
- Chemin réservé
- Pôle nécessitant la desserte de PL

#### Circulation des poids lourds

- Axe autorisé aux PL



# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS



## PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LES BONS VILLERS

### PHASE 3 Plan de circulation des poids lourds

#### Fond de plan

- Commune Les Bons Villers
- Noyau d'habitat
- Voie ferrée
- Chemin réservé
- Pôle nécessitant la desserte de PL

#### Circulation des poids lourds

- Axe autorisé aux PL
- Axe à interdire aux PL (territoire communal)
- - - Axe à interdire aux PL (communes voisines)
- Axe déjà interdit aux PL
- Panneau interdiction PL à implanter

# H.1 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE TRANSIT DE POIDS LOURDS

## LE CAS DE LA RUE JEAN-BAPTISTE LORIAUX

### Objectifs



- Limiter les nuisances liées au trafic de transit pour apaiser les cœurs de villages et garantir la sécurité et la qualité de vie des riverains

### Lieux concernés



- Cœur de village

### Acteurs concernés



- SPW
- Commune de Les Bons Villers
- Zone de police
- Communes voisines

### Priorité



### Temporalité



- Court-moyen terme

### Budget



### Financement



- SPW
- Fonds propres Commune

### Actions liées



I.1 – Tenir compte du charroi agricole lors d'aménagement d'espace public

## ► RENDRE LES ESPACES PUBLICS EN CŒUR DE VILLAGE PLUS CONVIVIAUX

Toutes les actions décrites ci-avant vont concourir à l'amélioration des conditions de vie sur le territoire communal. Pour compléter et terminer, il s'agira ici de veiller à garantir des espaces publics de qualité dans les cœurs de village.

### ACTIONS PROPOSÉES

- H.2** Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité



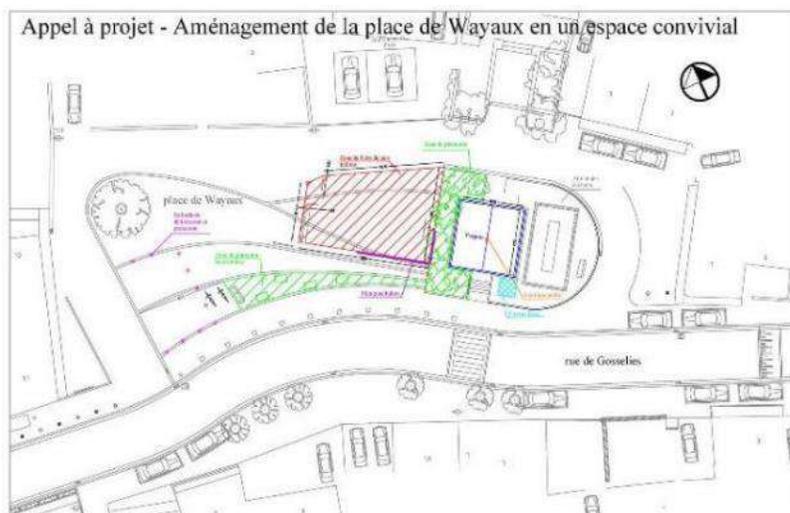
## H.2 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Le PCM ambitionne le réaménagement progressif des places publiques situées en cœur de village en vue d'en faire des espaces de rencontre de qualité.

Un tel projet a déjà été lancé en ce sens en 2021, au niveau de la place de Wayaux, pour son réaménagement en un espace public convivial. Au programme : une aire de jeux et de sport, des zones de plantations, le balisage du cheminement piéton, le marquage du stationnement auto avec des places dédiées aux PMR, etc.

Par ailleurs, des réflexions sur le cœur de village de Rèves ont été menées dans le cadre du PCM (cf. ci-après).



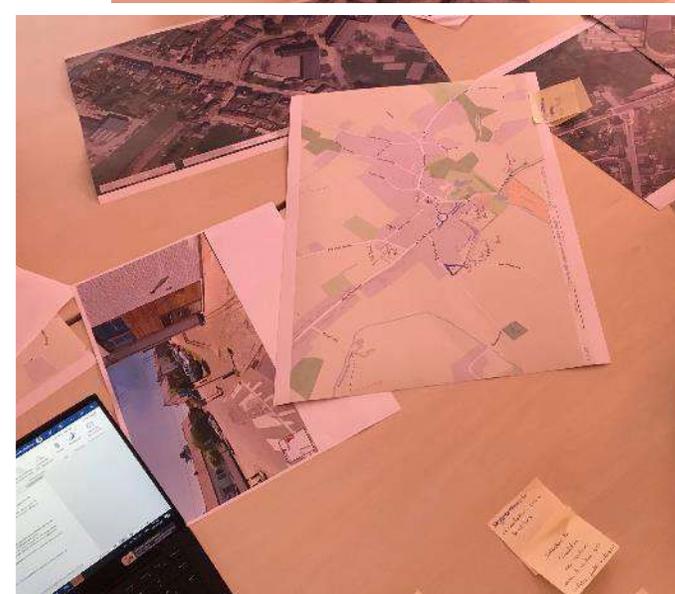
Source : Telesambre, avril 2021

## H.2 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

### CŒUR DE RÊVES

Un atelier de participation a permis de réunir autour de la table l'Institut Sainte-Marie, la Commune, la zone de police, le TEC, et un membre de la CCATM en vue de réfléchir à l'amélioration de la qualité de l'espace public et des conditions de circulation de l'ensemble des modes (en particulier des modes actifs, et des transports publics) autour du cœur de village de Rêves, organisé principalement autour du pôle d'importance qu'est l'Institut Sainte-Marie, et des déplacements qu'il génère.

Le fruit de ces réflexions est repris ci-après.



Atelier « Cœur de Rêves »  
Source : Traject

# H.2 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

## CŒUR DE RÊVES

### Qualité des espaces publics

La place de Rêves devra faire l'objet d'un réaménagement afin d'accorder plus d'espaces aux modes actifs et plus particulièrement aux écoliers et parents se rendant à l'ISM. Ce réaménagement se voudra complémentaire au projet cœur de village autour de l'église de Rêves, et s'inscrira plus largement dans l'ambition de réduire la part modale de la voiture.

### Le stationnement

Le stationnement vélo sera renforcé au niveau de l'ISM, avec des dispositifs de type U inversés, couverts idéalement.

Concernant le stationnement automobile, il s'agira de:

- Réduire en premier lieu les besoins en matière de stationnement en lien avec les activités scolaires;
- Limiter la circulation automobile dans le cœur de Rêves via la création de zone(s) de stationnement en entrée de village (rue Revioux, rue du Cadeau, rue Odoumont...) avec la création de cheminements piétons sécurisés à destination de l'ISM (cf. [action F.2 sécuriser et faciliter les déplacements à pied et à vélo aux abords des écoles](#)). Comme recommandé dans la partie « Mobilité scolaire », cette mesure pourra être accompagnée par la mise en place d'un pédibus depuis ces zones jusqu'à

l'établissement.

Idéalement, cette mesure devra s'accompagner (à terme) d'une réduction de l'offre en stationnement dans le centre.

Au niveau de la rue Grand Blocus, dans l'attente de création des zones de stationnement en entrée de village, des places pourraient être créées à court terme le long de la façade de l'ISM avec une aire de retournement au bout de la rue (peu avant le centre équestre), celle-ci se trouvant sur l'emprise de l'ISM.

Compte tenu du déplacement du poteau TEC du côté de l'ISM en face de l'église (cf. ci-après), des places de stationnement courte durée pourront être implémentées, destinées aux parent(s) déposant leurs enfant(s) (cf. ci-après).



Rue Grand Blocus  
Source : Traject

# H.2 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

## CŒUR DE RÊVES

### Les cheminements piétons

A l'heure actuelle, deux points importants ont été relevés à ce sujet.

- Le partage non idéal de l'entrée nord de l'ISM (accès du niveau secondaire) entre les étudiants et des véhicules (notamment des professeurs);
- Le manque d'espace pour les modes actifs au niveau de la place de Rêves, où se trouve notamment l'entrée sud de l'ISM (niveau primaire), et plus globalement le manque de qualité de l'espace public à l'échelle du carrefour, souvent encombré de véhicules aux heures de dépose et récupération des écoliers. A ce titre, la suppression de l'a

Il s'agira donc premièrement, de ne pas abandonner les réflexions entreprises quant à l'aménagement d'une sortie pour les véhicules motorisés à l'arrière de l'ISM, donnant sur la rue Jules Hoebeke et de mener à bien sa mise en œuvre dès que cela sera faisable. L'idée étant de séparer physiquement l'entrée piétonne de l'école de celle des véhicules motorisés.

### Les arrêts de transport public

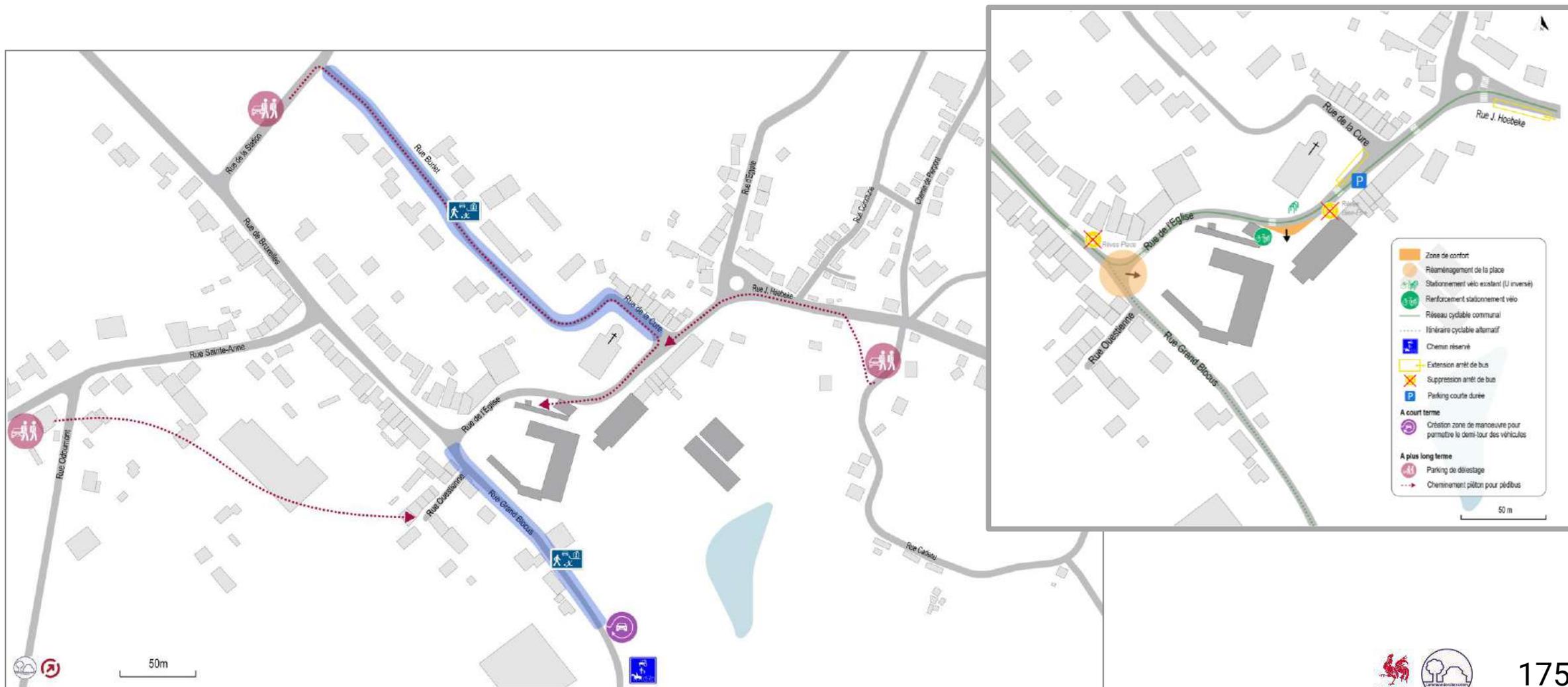
Les différents arrêts présents au niveau de l'ISM devront être revus. En effet, l'arrêt de bus « Rêves Bien-Être » situé rue Jules Hoebeke a plus récemment fait l'objet d'un réaménagement, faisant de lui un arrêt de qualité.

Ainsi, le poteau TEC situé en face de l'église, du côté de l'ISM, sera supprimé et fusionné à celui rue J. Hoebeke. De la même façon, le poteau de l'arrêt « Rêves Place » situé plus en aval de l'ISM, sera supprimé et fusionné à celui situé plus en amont, en face de l'ISM du côté de l'église, celui-ci étant de meilleure qualité et plus visible.

Pour faciliter le stationnement des bus, le quai de l'arrêt « Rêves Bien-Être » rue J. Hoebeke sera étendu afin de favoriser le stationnement de deux bus l'un derrière l'autre. Un abri pourra être utilement ajouté pour le confort des usagers, au regard de sa fréquentation (251 montées/j en semaine).

# H.2 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

INSTITUT SAINTE-MARIE - ESQUISSE



# H.2 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

INSTITUT SAINTE-MARIE - ESQUISSE

## Objectifs



- Créer des espaces de rencontre de qualité

## Lieux concernés



- Cœurs de village

## Acteurs concernés



- Commune des Villers Bons
- SPW
- OTW

## Priorité



## Temporalité



Action progressive

## Budget



## Financement



- Fonds propres Commune
- SPW

## Actions liées



- A.1 – Développer des zones apaisées
- A.2 – Réseau piéton structurant
- B.1 – Réseau cyclable
- C.3 – Arrêts de transport public
- I.1 – Tenir compte du charroi agricole lors d'aménagement d'espace public

# I. TENIR COMPTE DES ACTIVITÉS AGRICOLES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

---



## Objectifs

- ▶ Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public

## ► PRENDRE EN COMPTE LE CHARROI AGRICOLE LORS DE TOUT AMÉNAGEMENT D'ESPACE PUBLIC

La Commune des Bons Villers abrite une activité agricole importante, générant des déplacements effectués par du charroi lourd. Bien que celui-ci doit être orienté autant que possible sur les axes de transports principaux, il n'en demeure pas moins qu'il doit parfois emprunter le réseau de desserte locale. Ainsi, il s'agira de veiller à la bonne prise en compte de ce charroi dans les aménagements d'espaces publics afin qu'ils lui soient accessibles.

### ACTIONS PROPOSÉES

- I.1 Tenir compte du charroi agricole lors d'aménagement d'espace public



# I.1 – TENIR COMPTE DU CHARROI AGRICOLE LORS D'AMÉNAGEMENT D'ESPACE PUBLIC

## RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Comme évoqué, il sera nécessaire de prendre en compte le charroi agricole dans les projets de réaménagement d'espaces publics pour garantir la bonne accessibilité des voies de desserte locales (tout du moins celles qui mènent aux différentes exploitations).

Ainsi, tout réaménagement de voirie ou d'espace public devra tenir compte des contraintes des engins agricoles. Il est ainsi recommandé de consulter les agriculteurs lors de tout réaménagement prévu, au même titre que les habitants des environs, tel que recommandé par ailleurs.

# I.1 – TENIR COMPTE DU CHARROI AGRICOLE LORS D'AMÉNAGEMENT D'ESPACE PUBLIC

## EN UN COUP D'ŒIL

### Objectifs



- Permettre aux agriculteurs de circuler sur le territoire pour exercer leur activité

### Lieux concernés



- Tout le territoire communal

### Acteurs concernés



- Commune des Villers
- SPW

### Priorité



### Temporalité



Action continue

### Budget



- /

### Financement



- Fonds propres Commune
- SPW

### Actions liées



- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- E.1 Redéfinir certaines entrées d'agglomération et poursuivre la bonne démarche déjà entreprise pour marquer l'ensemble de celles-ci
- E.3 Sécuriser les lieux accidentogènes
- H.2 Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité

# **IV. PROGRAMME D' ACTIONS**

# PROGRAMME D' ACTIONS

Le tableau, repris ci-après, fait la synthèse des actions et reprend pour chacune l'intitulé, le degré de priorité, la période de mise en œuvre, le budget estimé, et les principaux acteurs concernés.

Il servira de guide pour le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité.

La légende du tableau concernant le terme de mise en œuvre est la suivante :

- C : court terme ;
- M : moyen terme ;
- L : long-terme ;
- AC : Action continue ;
- AP : Mise en œuvre progressive.

# PROGRAMME D' ACTIONS

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	OTW	Police
<b>A. FAVORISER LA MARCHÉ</b>							
Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages							
<b>A.1 Développer des zones apaisées</b>	1	AP		x	x	x	x
<b>A.2 Développer un réseau piéton structurant</b>							
Tronçon priorité 1	1	C	€€€	x	x	x	
Tronçon priorité 2		M					
Tronçon priorité 3		L					
<b>A.3 Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et ruelles</b>	2	AC	€	x			
<b>A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation</b>	2	AC	€/an	x			
<b>B. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO</b>							
Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire							
<b>B.1 Développer un réseau cyclable communal</b>	1	M	€€€	x	x		
Aménagement et balisage de la moitié des liaisons		M					
Compléter et sécuriser les connexions cyclables supra-communales							
<b>B.2 Aménager les chainons manquants et les liaisons avec les pôles voisins</b>	1	C	€€€	x	x		
Améliorer et développer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal							
<b>B.3 Améliorer les dispositifs de stationnement vélo sur le territoire</b>	1	C	€€	x	x	x	
<b>B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) sur la commune</b>	2	C	€€	x	x	x	
Offrir des services aux citoyens afin de favoriser la pratique du vélo							
<b>B.5 Développer des services à destination des cyclistes</b>	2	AP		x			
<b>B.6 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo</b>	2	AC		x			

# PROGRAMME D' ACTIONS

## C. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE

Améliorer l'offre en transport public

<b>C.1 Informer l'AOT/OTW des points d'amélioration souhaités de l'offre de transport public sur le territoire</b>	1	C		x	x	x	
<b>C.2 Etablir les démarches auprès de l'AOT et de l'OTW en vue d'une amélioration continue des services existants</b>	1	AC		x	x	x	
Améliorer le confort et la sécurité des arrêts de bus							
<b>C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles</b>	2	AP	€€€	x	x	x	
Arrêts de priorité 1		C					
Renforcer l'intermodalité et les services aux principaux arrêts de transports publics							
<b>C.4 Faire du complexe sportif un mobipôle</b>	1	M	€€€	x	x	x	
<b>C.5 Rendre les principaux pôles d'échange intermodaux</b>	1	C - M	€€€	x	x	x	

## D. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

Valoriser, développer et améliorer l'offre des autres modes de déplacement, en ce compris les services de mobilité

<b>D.1 Développer et valoriser les services de transport à la demande et adhérer à la centrale locale de mobilité</b>	2	C-M		x			
Poursuivre et développer la promotion, la communication et la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité							
<b>D.2 Développer et renforcer les outils de communication</b>	1	AC		x			
<b>D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable</b>	1	AC		x			
Accompagner les citoyens pour une autre mobilité							
<b>D.4 Développer des dispositifs d'accompagnement pour les citoyens</b>		AC	€/an	x			
Actions relatives aux formations et événements	2						
Actions relatives à l'autopartage et au covoiturage	3						
<b>D.5 Réaliser un plan d'actions ambitieux pour l'administration communale</b>	2	AC (3 ans)		x	x	x	
<b>D.6 Instaurer une dynamique d'échange avec les PAE</b>	3	C		x	x	x	
Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement							
<b>D.7 Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier</b>	1	AC	-	x			
Spécialiser le réseau routier							
<b>D.8 Spécialiser le réseau routier</b>	1	AP		x	x		

# PROGRAMME D' ACTIONS

## E. Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal

Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route

<b>E.1 Redéfinir certaines entrées d'agglomération et poursuivre la bonne démarche déjà entreprise pour marquer l'ensemble de celles-ci</b>	1	AP	€€€	x	x		x
Redéfinition des entrées d'agglomération		C					
<b>E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse</b>	1	C	€	x	x	x	x
<b>E.3 Sécuriser les zones accidentogènes</b>	2	AP		x	x	x	x

## F. Améliorer la mobilité scolaire

Améliorer la visibilité et la sécurité des abords d'écoles

<b>F.1 Renforcer la visibilité des abords d'école (et créer une zone de confort)</b>	2		€€	x	x		
Renforcer la visibilité		C					
Créer une zone de confort		M					
Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles							
<b>F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements à pied et à vélo aux abords des écoles</b>	1	M	€€	x	x		
Maitriser au mieux le stationnement aux abords des écoles							
<b>F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles</b>	1	C	€€	x	x		
Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école							
<b>F.4 Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »</b>	2	AC	-	x	x		
<b>F.5 Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives</b>	2	AC	-	x	x		

# PROGRAMME D' ACTIONS

<b>G. Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite</b>							
Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages							
<b>G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement</b>	1	AC	~	x	x		
Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics							
<b>G.2 Rendre les (principaux) arrêts de transport public et les bus accessibles aux PMR</b>	2	AP	€€	x	x		
Informé sur les services de transport (adaptés) existants							
<b>G.3 Informer la population sur les services de transport (adaptés) existants</b>	2	AC	-	x			
<b>H. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal</b>							
Limiter les nuisances liées au trafic de transit							
<b>H.1 Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds</b>	2	C-M	€€	x	x		x
Rendre les espaces publics en cœur de village plus conviviaux							
<b>H.2 Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité</b>	2	AP	€€€	x	x	x	
<b>I. Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal</b>							
Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public							
<b>I.1 Tenir compte du charroi agricole lors d'aménagement d'espace public</b>	3	AC		x	x		

# V. INDICATEURS

# INDICATEURS

Afin de pouvoir évaluer l'évolution de la politique menée par la Commune à la suite de la mise en œuvre de son Plan Communal de Mobilité, de pouvoir disposer d'un « observatoire » de la mobilité, d'évaluer les tendances en termes de comportements de déplacement, et l'impact de la mise en œuvre des actions définies, a été définie une série d'indicateurs.

Ces indicateurs sont de deux types :

- **Indicateurs de réalisation (IR) :**

Ceux-ci permettent d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les actions. Ceux-ci ont été subdivisés en deux catégories :

- Les indicateurs relatifs aux infrastructures (IR-infra.), tel que le nombre de voies aménagées pour les cyclistes, etc. ;
- Les indicateurs relatifs aux mesures de sensibilisation, d'information, etc. (IR-sens.), tel que le nombre d'actions de

sensibilisation en faveur de la marche et de la pratique du vélo, etc.

- **Indicateurs d'impact (II) :**

Ceux-ci permettent de mesurer l'évolution des comportements des déplacements (ex : nombre de cyclistes utilisant tel itinéraire du réseau cyclable, nombre de piétons se rendant à la maison communale, etc.)

# INDICATEURS DE RÉALISATION.

ACTION	INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
<b>A. FAVORISER LA MARCHE</b>			
Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages			
<b>A.1 Développer des zones apaisées</b>	# de zones apaisées réalisées (zones 30, zones résidentielles) km de voies de desserte mises en zone 30 ou résidentielle	infrastructure	Réalisation totale dans tous les cœurs de villages
<b>A.2 Développer un réseau piéton structurant</b>	# de voies équipées de trottoirs dont la largeur >1,5m km de trottoirs (>1,5m) # de liaisons inter-villages/centre réalisées	infrastructure infrastructure infrastructure	
<b>A.3 Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et ruelles</b>	# de sentiers/ruelles accessibles km de sentiers/ruelles accessibles	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
<b>A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation</b>	# d'actions/ événements organisés en faveur des piétons	incitation	≥ 3/an
<b>B. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO</b>			
Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire			
<b>B.1 Développer un réseau cyclable communal</b>	# de liaisons inter-villages réalisées km de voiries aménagées pour les cyclistes # balises installées	infrastructure infrastructure infrastructure	Réalisation totale
Compléter et sécuriser les connexions cyclables supra-communales			
<b>B.2 Aménager les chaînons manquants et les liaisons avec les pôles voisins</b>	# d'itinéraires de liaisons réalisés en partenariat avec les Communes voisines	infrastructure	Connexions priorité 1 et 2
Améliorer et développer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal			
<b>B.3 Améliorer les dispositifs de stationnement vélo sur le territoire</b>	# de dispositifs de stationnement pour vélos (couverts, non couverts, boxes)	infrastructure	Réalisation totale
<b>B.4 Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) sur la commune</b>		infrastructure	
Offrir des services aux citoyens afin de favoriser la pratique du vélo			
<b>B.5 Développer des services à destination des cyclistes</b>	# de services à destination des cyclistes	infrastructure	Pas de cible spécifique
<b>B.6 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo</b>	# d'actions organisées en faveur du vélo	incitation	≥ 3/an

# INDICATEURS DE RÉALISATION.

C. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE			
Améliorer l'offre en transport public			
C.1 Informer l'AOT/OTW des points d'amélioration souhaités de l'offre de transport public sur le territoire	# de fois que l'AOT a été sollicitée	Incitation	Pas de cible spécifique
C.2 Etablir les démarches auprès de l'AOT et de l'OTW en vue d'une amélioration continue des services existants	# de démarches effectuées	Incitation	
Améliorer le confort et la sécurité des arrêts de bus			
C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles	# d'arrêts disposant d'un quai confortable (avec abri)	Infrastructure	Réalisation pour les arrêts prioritaires
Renforcer l'intermodalité et les services aux principaux arrêts de transports publics			
C.4 Faire du complexe sportif un mobipôle	Réalisation du mobipole	Infrastructure	Réalisation totale
C.5 Rendre les principaux pôles d'échange intermodaux	# de lieux d'échanges transformés en pôle d'échange intermodaux	Infrastructure	Réalisation totale
D. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE			
Valoriser, développer et améliorer l'offre des autres modes de déplacement, en ce compris les services de mobilité			
D.1 Développer et valoriser les services de transport à la demande et adhérer à la centrale locale de mobilité	# de services développés et valorisés	Incitation	Pas de cible spécifique
D.2 Développer et renforcer les outils de communication	# de mises à jour par an de l'onglet mobilité du site internet communal (et de l'application mobile)		Pas de cible spécifique
Poursuivre et développer la promotion, la communication et la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité			
D.3 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion en matière de mobilité durable	# d'actions mises en place en matière de mobilité durable	incitation	Mise à jour ≥ 2/an
Accompagner les citoyens pour une autre mobilité			
D.4 Développer des dispositifs d'accompagnement pour les citoyens	# dispositifs d'accompagnement mis en place	incitation	≥ 1/an
D.5 Réaliser un plan d'actions ambitieux pour l'administration communale	# d'objectifs atteints		Pas de cible spécifique
D.6 Instaurer une dynamique d'échange avec les PAE	# d'actions/événements de sensibilisation organisés (conférences, test engins de micromobilité...)	incitation	≥ 2/an
	# de services à destination des travailleurs du PAE	infrastructure	Pas de cible spécifique
Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement			
D.7 Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier	% des projets intégrant des services de mobilité	infrastructure	Réalisation totale
Spécialiser le réseau routier			
D.8 Spécialiser le réseau routier	-	-	

# INDICATEURS DE RÉALISATION.

E. Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal			
Assurer une bonne lisibilité et un respect des limites de vitesse de circulation			
E.1 Redéfinir certaines entrées d'agglomération et poursuivre la bonne démarche déjà entreprise pour marquer l'ensemble de celles-ci	# d'entrées d'agglomération marquées sur tout le réseau (sauf axes de desserte locale)	Infrastructure	Réalisation totale
E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse	# de mesures de la vitesse pratiquée (aux endroits potentiellement accidentogènes ou sur base de signalement de citoyens)	incitation	Pas de cible spécifique
E.3 Sécuriser les zones accidentogènes	% d'actions prises en fonction des excès constatés	Incitation/ infrastructure	Pas de cible spécifique
	# de zones réaménagées	infrastructure	Pas de cible spécifique
F. Améliorer la mobilité scolaire			
Améliorer la visibilité, la sécurité et l'accessibilité multimodale des abords d'écoles			
F.1 Renforcer la visibilité des abords d'école (et créer une zone de confort)	# d'écoles disposant de marquage coloré spécifique # d'abords d'école équipés de mobilier urbain coloré (barrières, etc.) # d'écoles disposant d'une zone de confort	infrastructure	Réalisation totale
Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles			
F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements à pied et à vélo aux abords des écoles	# d'écoles disposant de trottoirs confortables et sécurisés de part et d'autre de leur entrée # d'écoles équipées de traversées sécurisées à leurs abords # rues scolaires # écoles équipées de dispositifs de stationnement pour vélos de type arceaux (non-couverts, couverts) # d'aménagements cyclables réalisés (aux abords des écoles)	infrastructure	Réalisation totale Réalisation totale Pas de cible spécifique Réalisation totale Pas de cible spécifique
Maîtriser au mieux le stationnement aux abords des écoles			
F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles	# de mesures prises en vue de gérer le stationnement aux abords d'écoles	incitation	Pas de cible spécifique
Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école			
F.4 Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »	# d'outils pédagogiques mis à disposition des écoles # d'actions organisées avec les écoles	incitation incitation	Pas de cible spécifique ≥ 3/an
F.5 Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	# d'actions réalisées en faveur de la mise en place d'alternatives	incitation	≥ 3/an

# INDICATEURS DE RÉALISATION.

<b>G. Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite</b>			
Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages			
<b>G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement</b>	% de trottoirs accessibles % des traversées accessibles	infrastructure	Réalisation totale
Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics			
<b>G.2 Rendre les (principaux) arrêts de transport public et les bus accessibles aux PMR</b>	# de quais rendus accessibles pour les PMR # d'arrêts "PMR-conformes" et "PMR-praticables"	infrastructure	Réalisation pour les arrêts prioritaires
Informez sur les services de transport (adaptés) existants			
<b>G.3 Informer la population sur les services de transport (adaptés) existants</b>	# d'actions informant sur les services adaptés	incitation	≥ 2/an
<b>H. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal</b>			
Limiter les nuisances liées au trafic de transit			
<b>H.1 Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds</b>	# mise en place d'une signalétique directionnelle verticale # de campagnes de contrôles effectuées par la Police # de mesures prises pour empêcher le trafic de transit des poids lourds (zone interdite aux PL)	infrastructure incitation infrastructure/incitation	Réalisation totale ≥ 2/an Pas de cible spécifique
Rendre les espaces publics en cœur de village plus conviviaux			
<b>H.2 Repenser les espaces publics dans les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité</b>	# d'espaces publics aménagés	infrastructure	Pas de cible spécifique
<b>I. Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal</b>			
Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public			
<b>I.1 Tenir compte du charroi agricole lors d'aménagement d'espace public</b>	# projets impliquant la consultation des agriculteurs	infrastructure	Réalisation totale

# INDICATEURS D'IMPACT.

INDICATEURS D'IMPACT	via enquête existante	via enquête/ mesures à réaliser
<b>Parts-modales</b>		
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-travail	Enquête SPFMT	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-école	Enquête SPW	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements personnel administration communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs administration communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements travailleurs Parc d'Activité Economique (PAE)	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements complexe sportif (mobipole)	-	x
<b>Flux</b>		
Nombre de piétons sur les axes structurants (rue Reine Astrid, rue Léopold II, ...)	-	x
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable communal	-	x
Charge de trafic sur le réseau routier communal (voies de collecte et de desserte)	EIE	x
Flux/part de poids lourds sur les voiries communales	-	x
<b>Taux d'utilisation des équipements</b>		
Taux d'utilisation des dispositifs de stationnement pour vélos (écoles, TP, autres)	-	x
Taux de fréquentation des arrêts de bus	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement T.E.C.	T.E.C.	-
Taux d'utilisation du service de voitures partagées (si mis en œuvre)	-	x
<b>Accidentologie</b>		
Nombre d'accidents de la route (mortels, avec blessés, sans blessés)	Zone de police	-
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	Zone de police	x
<b>Incitants</b>		
Nombre de participants aux actions de mise en œuvre	-	x
Nombre de participants aux tests (si mis en œuvre)	-	x



**JONATHAN HAYNES**

[jha@traject.be](mailto:jha@traject.be)



**GAËLLE DUFFIEUX**

[gaelle@traject.be](mailto:gaelle@traject.be)



# VI. ANNEXES

# C.4 FAIRE DU COMPLEXE SPORTIF UN MOBIPOLE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

	Pôle S	Pôle XS
<b>Mobilité active (piétons et cyclistes)</b>		
Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site pour l'accès immédiat		
Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif		
Cheminements internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé		
Aménagement « 100% PMR proof » sur le site		
Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation		
Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêts (POI) aux alentours avec mention de la distance/ temps de parcours de marche		
Vélos partagés (électriques ou non) station-based		
Vélo cargo électriques partagés station-based		
Parking vélo couvert (rampe d'accès si nécessaire)		
Parking vélo sécurisé		
Parking vélo gardé		
Drop off zone pour vélos en free-floating		
Drop-off zone pour trottinettes partagées		
Bornes de recharge électrique vélo ou casiers avec prises		
Réparation vélo : self-service		
Réparation vélo : par mécanicien		
Information politique cyclable		
Itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat		
Signalisation et balisage vers les POI aux alentours		

**Prioritaire**

**Recommandé**

Optionnel

Non nécessaire

Source : circulaire du Gouvernement wallon relative au PIMACI 2022-2024 (18/02/2022)



# C.4 FAIRE DU COMPLEXE SPORTIF UN MOBIPOLE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

	Pôle S	Pôle XS
<b>Mobilité collective (transport public, covoiturage, transport à la demande...)</b>		
Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif	Prioritaire	Optionnel
Arrêts bien couverts (météo) de qualité, spacieux, agréables et sécurisés	Prioritaire	Optionnel
Arrêts en avancée de trottoir pour permettre la circulation des piétons	Prioritaire	Optionnel
Abris avec sièges et éclairage nocturne	Prioritaire	Optionnel
Information réseau et horaire en temps réel (écran digital)	Prioritaire	Optionnel
Information réseau et horaire physique (plans lignes, réseau, quartier, services...)	Prioritaire	Optionnel
Vente de titres de transport : distributeur	Prioritaire	Optionnel
Vente de titres de transport : guichet	Optionnel	Optionnel
Signalisation et balisage vers les quais	Optionnel	Optionnel
Salle d'attente agréable (chauffée, couverte, ...)	Prioritaire	Optionnel
<b>Véhicule individuel motorisé</b>		
Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif	Prioritaire	Prioritaire
Drop-off zone pour scooters partagés	Prioritaire	Prioritaire
Voitures partagées station-based	Prioritaire	Optionnel
Utilitaires partagés station-based	Optionnel	Optionnel
Station de recharge électrique rapide de voiture	Optionnel	Optionnel
Zone dépose minute (kiss&ride) incluant des places de courte durée d'usagers du transport public, de covoiturage ou de transport à la demande	Optionnel	Optionnel
Arrêt pour taxis	Optionnel	Optionnel
Parking de covoiturage	Prioritaire	Prioritaire
P+R (parking + transport public)	Optionnel	Optionnel

**Prioritaire**

**Recommandé**

**Optionnel**

**Non nécessaire**

Source : circulaire du Gouvernement wallon relative au PIMACI 2022-2024 (18/02/2022)



# C.4 FAIRE DU COMPLEXE SPORTIF UN MOBIPOLE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

	Pôle S	Pôle XS
<b>Espace public</b>		
Aménagements adaptés aux spécificités du quartier		
Intégration de plantations (arbres, plantes, fleurs ...)		
Bancs (plusieurs types d'assises)		
Éclairage intelligent : sécurisant et valorisant pour les lieux		
Lieux pour s'abriter (pluie, vent, soleil ...) en plus de l'abri TP éventuel		
Abris favorisant la biodiversité		
Installation d'une source d'énergie durable pour l'alimentation électrique (éventuellement autonome) du site (arrêt bus, abri vélo, éclairage, bornes de recharge, ...)		
Zone de détente		
Espace pique-nique public		
Poubelles		
Fontaine à eau		
Installation sanitaire publique (h/f/x/PMR)		
Espace à langer		
Horloge		
Wifi gratuit		
Multiplicité des usages des espaces publics (événements, marchés...)		

**Prioritaire**

**Recommandé**

Optionnel

Non nécessaire

Source : circulaire du Gouvernement wallon relative au PIMACI 2022-2024 (18/02/2022)

# C.4 FAIRE DU COMPLEXE SPORTIF UN MOBIPOLE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

	Pôle S	Pôle XS
<b>Services et logistique</b>		
Consignes (casiers sécurisés et fonctionnels)		
Hub logistique (de proximité)		
Commerces de proximité (petite restauration, café, terrasse, supérette, librairie, pharmacie, titres-services, pressing...)		
Marchés (produits locaux, artisanaux ...)		
Espaces de coworking + salle de réunion		
Prises (recharge GSM, tablette ...)		
Crèche, accueil petite-enfance		
Point poste		
Boite aux lettres		
Casiers pour colis (éventuellement intégrés aux gares ou abris)		
Distributeur d'argent liquide		
Services publics (point police, point administration, point santé, défibrillateur, ...)		
<b>Culture et loisirs</b>		
Informations locales, culturelles, pédagogiques et touristiques		
Espace permettant d'accueillir des activités citoyennes, temporaires ou non ...		
Espace ou salle polyvalente susceptible de fonctionner en soirée		
Infrastructures de loisirs (jeux pour enfants, skate-park, street workout ...)		

**Prioritaire**

**Recommandé**

**Optionnel**

**Non nécessaire**

Source : circulaire du  
Gouvernement wallon  
relative au PIMACI 2022-  
2024 (18/02/2022)

# C.4 FAIRE DU COMPLEXE SPORTIF UN MOBIPOLE

## DESCRIPTION GÉNÉRALE

	Pôle S	Pôle XS
<b>Branding</b>		
Point d’ancrage (totem)		
Point d’ancrage (totem) digital		
Écrans d’information		
Plan du quartier		
QR code infos		

**Prioritaire**

**Recommandé**

Optionnel

Non nécessaire

Source : circulaire du  
Gouvernement wallon  
relative au PIMACI 2022-  
2024 (18/02/2022)