

PCM D'ANDERLUES



PHASE 2 – DÉFINITION DES OBJECTIFS

agora

Version	Date	Description	Ref. interne	Directeur de projet	Chef de projet
02	19.08.2024	Type de rapport : Rapport phase 2	5153_rapport_phase2_	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul PLAK** – Directeur de projet
- **Brigitte LORIDAN** – Cheffe de projet
- **Matteo HINANT** – Chef de projets adjoint



Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles
Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75
<http://www.agora-urba.be>

TABLE DES MATIÈRES

1	ENJEUX	5
	Enjeux Stratégiques	5
1.1.1	Une offre de transports en commun qui ne rencontre pas une grande demande	6
1.1.2	Une commune en périphérie	6
1.1.3	Diminuer une part modale de la voiture écrasante	7
1.1.4	Améliorer la situation des abords d'écoles	7
1.1.5	Penser multimodal	7
2	OBJECTIFS	8
2.1	objectifs Socio-économiques et territoriaux	8
2.1.1	Indicateurs de réalisation	8
2.1.2	Indicateurs d'impact	8
2.2	Piétons	9
2.2.1	Objectifs	9
2.2.2	Valeur cible	9
2.2.3	Actions à mener	9
2.2.4	Indicateurs de réalisation	9
2.2.5	indicateurs d'impact	9
2.3	Vélo	10
2.3.1	Objectifs :	10
2.3.2	Valeur cible	10
2.3.3	Actions à mener	10
2.3.4	Indicateurs de réalisation	10
2.3.5	Indicateurs d'impact	10
2.4	Transports en commun	11
2.4.1	Objectifs	11
2.4.2	Valeur cible	11
2.4.3	Actions à mener	11
2.4.4	Indicateurs de réalisation	12
2.4.5	Indicateurs d'impact	12
2.5	Intermodalité	12
2.5.1	Objectifs	12
2.5.2	Valeur cible	12
2.5.3	Actions à mener	12
2.5.4	Indicateurs de réalisation	12
2.5.5	Indicateurs d'impact	13
2.6	Transport de marchandises	13
2.6.1	Objectif	13
2.6.2	Actions à mener	13
2.6.3	Indicateurs de réalisation	13
2.6.4	Indicateurs d'impact ;	13
2.7	Mobilité scolaire	14
2.7.1	Objectifs	14
2.7.2	Valeur cible	14
2.7.3	Actions à mener	14
2.7.4	Indicateurs de réalisation	15
2.7.5	Indicateurs d'impact	15

2.8	Voiture particulière	15
2.8.1	Objectifs	15
2.8.2	Valeur cible	15
2.8.3	Actions à mener	15
2.8.4	Indicateurs de réalisation	16
2.8.5	Indicateurs d'impact	16
2.9	Stationnement	16
2.9.1	Objectifs :	16
2.9.2	Actions à mener	16
2.9.3	Indicateurs de réalisation	17
2.10	Offre	17
2.10.1	Objectifs :	17
2.10.2	Actions à mener	17
2.10.3	Indicateurs de réalisation	18
2.11	Demande	18
2.11.1	Objectifs :	18
2.11.2	Action à mener	18
2.11.3	Indicateurs de réalisation	19
2.11.4	Indicateurs d'impact	19
2.12	Amélioration de la qualité de vie	19
2.12.1	Objectifs :	19
2.12.2	Actions à mener	19
2.12.3	Indicateurs de réalisation	20
2.12.4	Indicateurs d'impact	20
3	SYNTHÈSE DES ENJEUX	21

Carte de synthèse des enjeux

1 ENJEUX

Les enjeux sont les conclusions établies dans la phase 1 à la suite du diagnostic de la situation existante.

ENJEUX STRATÉGIQUES

- **Le présent PCM se doit de correspondre aux enjeux établis par les documents d'orientation déjà approuvés tels que :**
 - Le décret relatif à la mobilité durable du 1er avril 2004 qui a inclus le principe STOP en novembre 2022 ;
 - La vision FAST 2030 issue de la Politique de Mobilité régionale wallonne ;
 - Le PMCM de Charleroi Métropole approuvé sous conditions en mai 2024.
- **Améliorer l'accessibilité de la commune et de ses pôles :**
 - Améliorer les cheminements piétons dans le centre de la commune notamment pour ce qui est de la largeur et l'agencement des trottoirs ;
 - Veiller à améliorer les cheminements piétons en particulier sur le réseau piéton structurant en priorisant les sections les plus problématiques ;
 - Analyser l'impact des différents projets immobiliers sur le réseau routier et réfléchir à la façon de diminuer la part modale de la voiture privée ;
 - Affiner la hiérarchie du réseau routier pour apaiser les quartiers résidentiels.
- **Développer le vélo en profitant d'opportunités exogènes**
 - Utiliser le RAVeL, la chaussée de Thuin et le futur aménagement de la N90 comme le squelette d'un futur réseau cyclable régional ;
 - Développer le stationnement vélo à proximité des pôles générateurs de déplacement et des principaux arrêts de transport en commun pour assurer le rabattement de ces derniers ;
 - Poursuivre la promotion du vélo (notamment via le site de la Commune) ;
 - Promouvoir les brevets du cycliste dans les écoles et tenter d'assurer un suivi pour lancer une pratique régulière ;
 - Assurer la sécurité dans les centres de villages et quartiers résidentiels denses au moyen de différents outils tels que la création de zone 30, d'espaces partagés ; la mise en place de coussins berlinois ou de rétrécissements de la voirie qui permettent de faire passer les vélos en sécurité et sans les ralentir, la mise en place de SUL (sens unique limité), etc. ;
- **Favoriser la mixité entre modes actifs et automobilistes dans le centre-ville.**

- **Faciliter les conditions de circulation des transports en commun ainsi que leur accessibilité.**
 - Développer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus majeurs et des stations du métro de la commune (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique, trottoir d'accès, passage piéton...) ;
 - Modérer les problèmes de stationnement rencontrés sur le territoire de la commune ;
 - Profiter de la présence d'une offre de transports importante, notamment pour ce qui est du métro ;
 - Garantir une meilleure information concernant les offres de la société TEC, ainsi qu'une meilleure lisibilité sur les différentes options de tickets ou abonnements ;
 - Anticiper les conséquences des restructurations de l'offre de transports TEC liée à la mise en application du PMCM ;
 - Anticiper, au profit de la Commune, les conséquences du projet Zebrarena et des infrastructures de mobilité prévues pour les divers événements à venir ;
 - Anticiper l'impact des évolutions des offres de mobilité alternative (RAVeL, réaménagement de la N90) sur les potentialités de connexion avec les gares SNCB.
- **Offrir une vision cohérente de hiérarchisation viaire afin de lutter contre le trafic de fuite**
 - Continuer le travail de déclassement des anciennes voiries régionales qui se retrouvent dans le giron de la Commune par le biais d'aménagements adaptés au trafic souhaité ;
 - Lutter contre le trafic de fuite (notamment à hauteur de la rue à Dettes) afin de limiter les nuisances dans les zones habitées ;
 - Anticiper les évolutions attendues du contexte de la mobilité dans la région (e.a. la future liaison de la N54).
- **Préparer la Commune à son développement**
 - Anderlues est une des seules communes de la métropole qui devrait voir sa population augmenter sensiblement à l'horizon 2030 et donc concevoir des aménagements qui incluent la multimodalité d'aujourd'hui et de demain ;
 - La Commune reçoit un nombre important de demandes de constructions et doit faire correspondre ses besoins de développement avec ses impératifs de mobilité et donc se fixer un panel d'outils permettant d'avoir une vision cohérente de ses ambitions en matière de développement territorial en lien avec la mobilité.

1.1.1 UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN QUI NE RENCONTRE PAS UNE GRANDE DEMANDE

La commune bénéficie de la présence du métro (lignes 1 et 2) ainsi que de nombreuses lignes de bus qui s'organisent dans des pôles facilement identifiables et dans des zones à fort potentiel de déplacement.

1.1.2 UNE COMMUNE EN PÉRIPHÉRIE

La Commune se trouve en périphérie de la métropole de Charleroi, son organisation morphologique suit les axes majeurs de communication. La Commune est l'une des seules dans la métropole qui verra sa population augmenter à l'horizon 2035.

1.1.3 DIMINUER UNE PART MODALE DE LA VOITURE ÉCRASANTE

Près de 90% des déplacements s'effectuent en voiture. Ce taux particulièrement haut s'explique notamment par des raisons structurelles ; les modes actifs ne bénéficient actuellement pas de beaucoup d'infrastructures de qualité à l'exception du RAVeL qui est en cours de finalisation.

1.1.4 AMÉLIORER LA SITUATION DES ABORDS D'ÉCOLES

Les écoles sont souvent concentrées dans des zones géographiques relativement denses ce qui crée des problèmes de circulation à l'entrée et à la sortie des écoles. Ces déplacements sont précisément localisés et définis dans le temps; ce qui est un atout pour trouver des pistes de solutions. Les solutions passeront par une amélioration des infrastructures des modes actifs et aussi par des changements de comportement.

1.1.5 PENSER MULTIMODAL

L'évolution attendue de la population et les changements induits par la mise en œuvre du PMCM invitent à adapter le mode de développement de la commune au profit d'autres modes de déplacement que le tout à la voiture.

2 OBJECTIFS

2.1 OBJECTIFS SOCIO-ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX

Assurer l'accessibilité des territoires, c'est améliorer les accès aux pôles générateurs de déplacement tels que les écoles, entreprises, commerces, ... cela nécessite de réduire les points de congestion générés par un trafic de transit non désiré et de promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture pour essentiellement les habitants de la commune.

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Urbanisation géographiquement éparpillée	Dépendance à la voiture pour les trajets	Développer les alternatives
Urbanisation concentrée sur les axes de circulation		Encourager le développement du VAE
Relief accidenté pour le vélo musculaire		Développer une vision transversale de la mobilité
Pôles générateurs de déplacement concentrés sur les grands axes		
ZACC pas encore développées	Maîtrise de l'urbanisation	Développer des charges d'urbanisme adaptées à la croissance attendue
Peu de documents d'orientation à l'échelle communale		Gérer la croissance selon les déplacements
Documents d'orientation au niveau métropolitain et régional		
Croissance attendue de la population		
Développement de nombreux projets immobiliers	Maîtriser la mobilité issue des nouveaux projets	Promouvoir les mobilités alternatives

2.1.1 INDICATEURS DE RÉALISATION¹

Les indicateurs de réalisation sont des indicateurs qui mesurent le suivi des interventions et les concrétisations des fiches actions.

- Taux de motorisation des habitants de la commune – voir statistiques de l'IWEPS.
- Nombre de permis d'urbanisme octroyés qui incluent des locaux pour vélo.

2.1.2 INDICATEURS D'IMPACT

Les indicateurs d'impact mesurent l'évolution des comportements et l'évaluation des politiques.

- Part modale des déplacements domicile-travail – voir les recensements (10 ans) et enquêtes Monitor (3 ans) du SPF.

¹ Des mêmes indicateurs sont valables pour plusieurs thématiques

2.2 PIÉTONS

Le réseau piéton dans la commune souffre de discontinuités et d'un problème de lisibilité.

2.2.1 OBJECTIFS

- ✓ Concentrer les aménagements des cheminements piétons suivant un réseau structurant préétabli ;
- ✓ Sécuriser les cheminements ;
- ✓ Motiver les habitants à marcher.

2.2.2 VALEUR CIBLE

Atteindre une part modale de la marche de **2%** comme le préconise le PMCM.

2.2.3 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Réseau piéton en manque de continuité	Concentrer les efforts d'aménagement des cheminements piétons suivant un réseau structurant préétabli	- Etablir un réseau structurant piéton entre les pôles générateurs de déplacement - A partir du réseau établi dans la fiche action, rénover et améliorer les cheminements piétons - Informer, promouvoir, sensibiliser
Beaucoup de traversées inaccessibles pour les PMR	Sécuriser les cheminements piétons et traversées piétonnes	- Mettre aux normes les traversées à proximité des pôles générateurs de déplacement en priorité - Prendre en compte les PMR lors de nouveaux aménagements (obligation GRU - art 414)
Un stationnement qui entrave la circulation des piétons et PMR	Réguler et organiser le stationnement des voitures	- Supprimer le stationnement des voitures sur les trottoirs pour garantir un cheminement continu et sécurisé des piétons - Désigner les places de stationnement voitures et les rendre visibles - Privilégier les cheminements piétons par rapport aux autres usages de l'espace public - Mettre en place des espaces partagés lorsque la séparation des modes n'est pas possible au profit des piétons
Un réseau piéton non adapté à l'arrivée de nouveaux projets	Se préparer aux changements à venir	- Densifier l'habitat dans les zones bien équipées - Améliorer les cheminements depuis et vers les futurs projets sous forme de charges d'urbanisme

2.2.4 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre de traversées piétonnes conformes aux normes PMR – cartographie évolutive à partir d'un inventaire des traversées des carrefours le long du réseau structurant piéton ;
- Nombre de Mobipoints/Mobipôles et leurs accès correctement équipés pour les piétons – évaluation PIMACI.

2.2.5 INDICATEURS D'IMPACT

- Part modale des piétons dans des déplacements domicile-travail – voir enquêtes Monitor du SPF tous les 3 ans ;
- Flux de piétons aux abords du Mobipôle/Mobipoint majeurs de la Commune – comptages manuels réguliers avant et après aménagements.

2.3 VÉLO

Le réseau cyclable dans la commune souffre d'un manque d'infrastructures cyclables.

Le RAVeL peut agir comme une véritable colonne vertébrale et connecter les différents cœurs urbanisés du territoire.

2.3.1 OBJECTIFS :

- ✓ Établir un réseau structurant cyclable primaire et secondaire sur lequel on va concentrer les efforts d'aménagements pour desservir les pôles générateurs de déplacement. – en concertation avec Fontaine-l'Évêque et le SPW pour la N90 pour relier Anderlues aux pôles scolaires ;
- ✓ Sécuriser les cheminements cyclables existants et projetés;
- ✓ Motiver les habitants à pratiquer le vélo au quotidien.

2.3.2 VALEUR CIBLE

Atteindre une part modale du vélo de **6%** comme le préconise le PMCM.

2.3.3 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Réseau cyclable facilement identifiable mais pas assez d'aménagements dédiés	Augmentation de la part modale du vélo	Sécuriser les cheminements cyclables
Faible offre de stationnement pour vélos		Développer des infrastructures vélo
		Intégrer le réseau et les infrastructures communales dans les orientations régionales e.a. long de la N90
Faible offre de stationnement vélo	Augmenter l'offre de stationnement pour vélo	Mettre en place des infrastructures de stationnement vélo sécurisées auprès des pôles générateurs de déplacement
Très faible part modale du vélo	Motiver les habitants à pratiquer le vélo au quotidien pour augmenter la part modale du vélo	- Faire la promotion des infrastructures existantes (RAVeL par exemple) et de celles qui vont émerger (piste cyclable chaussée de Thuin) - Sensibiliser et communiquer à la pratique du vélo

2.3.4 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Kilomètres de voiries du réseau structurant préétabli aménagés et/ou adaptés pour les cyclistes (tout type d'aménagements compris) – cartographie évolutive à partir de l'inventaire du diagnostic – carte établie dans les phases 3 - shapefiles Qgis ou uMap ;
- Nombre de pôles générateurs de déplacement équipés d'infrastructure de stationnement vélo.

2.3.5 INDICATEURS D'IMPACT

- Part modale des déplacements domicile-travail dans les recensements fédéraux ;
- Part modale des déplacements domicile-travail de l'enquête Monitor- juillet 2022 et suivantes.

2.4 TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau de transports en commun est basé sur les bus et le métro, il est relativement développé mais souffre d'un problème de fréquentation.

Le redéveloppement du réseau de bus de la métropole du grand Charleroi est une opportunité pour redéployer les transports en commun et concurrencer la voiture personnelle.

2.4.1 OBJECTIFS

- ✓ Mieux détailler ce qui est prévu à court, moyen et long terme;
- ✓ Bien aménager les arrêts et stations pour améliorer le confort des temps d'attente ;
- ✓ Promouvoir l'usage des transports en commun en lien avec les gares ferroviaires .

2.4.2 VALEUR CIBLE

Au vu de l'émergence d'une nouvelle offre de transports en commun, la part modale cible sera de **10%** comme le préconise le PMCM, cependant, la valeur cible de 15% pour le train paraît difficile à atteindre au vu de l'absence de gare SNCB sur le territoire de la commune.

2.4.3 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Les habitants d'Anderlues travaillent dans les communes limitrophes dont certaines sont accessibles par métro	Dépendance à la voiture pour la plupart des trajets	Promouvoir les alternatives dont les transports en commun et le métro
Ceux qui viennent travailler à Anderlues viennent de communes limitrophes dont certaines accessibles par métro		
84% des déplacements domicile-travail se font en voiture		
Près de 1000 travailleurs vivent et travaillent dans la commune		Développer une vision transversale de la mobilité
Développement de nombreux projets immobiliers	Maîtriser la mobilité issue des nouveaux projets	Promouvoir les mobilités alternatives notamment dans les zones à haut niveau de service en transports en commun
Gares assez éloignées, seulement Charleroi et Marchienne-au-Pont sont attractives	Augmentation de la part modale des transports en commun	Promouvoir le train, cependant il existe peu de leviers communaux
Réseaux de bus et métro couvrent assez bien la commune		Activer la notion de Mobipôle
Manque d'une ligne structurante entre Binche et Anderlues		Sécuriser les arrêts de métro
Utilisation relativement faible des transports en commun		Développer l'intermodalité
Mobipôles potentiels sont en cours d'aménagement		Agir dans les OCBM pour mettre en avant les priorités de la commune (par ex : ligne express entre Mons et Anderlues en passant par Binche)
Insécurité dans le réseau de métro qui freine son utilisation		Améliorer la communication

2.4.4 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre de montées aux arrêts (données TEC annuelles traitées par le service SPW-Carto) ;

2.4.5 INDICATEURS D'IMPACT

- Part modale des TP dans les déplacements domicile-travail du recensement fédéraux et enquête Monitor du SPW + enquête Monitor tous les 3 ans ;
- Diminution de la part modale des voitures sur la chaussée de Thuin et/ou rue à Dettes (comptage par caméras type Telraam).

2.5 INTERMODALITÉ

Cette thématique reprend évidemment toutes les autres.

2.5.1 OBJECTIFS

- ✓ Favoriser l'intermodalité en permettant des changements de modes faciles et confortables. Pour ce faire, il est important d'avoir une vision holistique sur les défis de mobilité.

2.5.2 VALEUR CIBLE

Voir celle des Transports en commun couplée à celle des modes actifs.

2.5.3 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Les modes alternatifs à la voiture sont méconnus	Favoriser les modes actifs et transport en commun	- Aménager les ruptures de charge en Mobipoints et Mobipôles : gares de train sur les autres communes (OCBM), stations de tram, arrêts de bus - Faire la promotion des transports en commun au travers du confort et l'équipement des gares, stations, et arrêts
Les 24-65 ans boudent l'usage des transports en commun	Motiver les actifs à se déplacer en transports en commun	- Promouvoir le développement du métro et de nouvelles offres de transport par bus
Les opérateurs de transport en commun doivent se coordonner	Favoriser les échanges et intermodalité entre les services publics existants	- Participer aux réunions de l'OCBM - Encourager l'existence d'un CityPass sur toute la zone et/ou titres de transport combinés - Encourager la coordination des horaires et fréquences au service des usagers.

2.5.4 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre de Mobipoints/Mobipôles répondant aux critères PIMACI ;

2.5.5 INDICATEURS D'IMPACT

- Statistiques de fréquentations des lignes TEC

2.6 TRANSPORT DE MARCHANDISES

Bien qu'aucun problème particulier n'ait été relevé, l'organisation du trafic poids-lourds doit rester un élément central afin de permettre le respect de la hiérarchisation des voiries telle que définie.

2.6.1 OBJECTIF

- ✓ Maintenir le trafic des poids lourds sur les voiries adaptées à ce charroi ;
- ✓ Eviter le trafic des poids lourds dans les quartiers à apaiser.

2.6.2 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Aucun problème particulier n'a été identifié à Anderlues	Organiser le transport de marchandise	- Interdire les poids lourds sur certaines voiries - Etablir un fléchage des itinéraires sur les voiries indiquées - Aménager les entrées de quartiers pour décourager les traversées des poids lourds (rétrécissement – trottoirs traversants) - Mettre en place des contrôles - Développer une offre de stationnement pour les camions

2.6.3 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Mise à jour de la carte indiquant des axes interdits aux PL de la fiche action réalisée dans la phase 3

2.6.4 INDICATEURS D'IMPACT ;

- Comptages dans des endroits clé de la commune – équipement de caméras type Telraam ;
- Nombre de PV dressés par la zone de Police.

2.7 MOBILITÉ SCOLAIRE

Il a été constaté que les abords d'école sont tous congestionnés aux heures d'entrée et sortie des écoles, cependant en dehors des jours scolaires, il n'y a plus de problèmes.

2.7.1 OBJECTIFS

- ✓ Assurer la sécurité des modes actifs aux abords des écoles ;
- ✓ Modifier les comportements pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école ;
- ✓ Augmenter les parts modales des modes actifs dans les déplacements domicile-école.

2.7.2 VALEUR CIBLE

C'est au niveau des actions menées au niveau scolaire que l'on pourra améliorer les parts modales des déplacements à pied, à vélo et en bus au vu des distances à parcourir et du contexte de changements de comportement des futures générations lié à l'actualité telle que le réchauffement climatique, la pollution, la surconsommation,

Voir les valeurs cibles précédentes.

2.7.3 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Les abords d'école ne sont pas toujours aménagés pour les piétons et les cheminements sont entravés par les voitures mal garées	Assurer la sécurité des modes actifs aux abords des écoles	- Voir les thématiques piétons et vélos
Une part très réduite des élèves empruntent des modes actifs ou les transports en commun pour se rendre à l'école.	Modifier les comportements pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école	- Encourager à l'autonomie des enfants pour rejoindre leur école selon leur âge - Encourager les pédibus et vélobus - Motiver le personnel enseignant à suivre les formations EMSR - Motiver les enseignants à la pratique du co-voiturage - Favoriser le bus pour les écoles secondaires - Promouvoir le co-voiturage entre parents
Embouteillages et incivilités aux abords des écoles lors des déposes et reprises scolaires et insécurité pour les modes actifs.	Adapter la mobilité à cette réalité	- Signaler les poches de stationnement existantes à proximité des écoles ; - Aménager des Kiss and Ride là où c'est possible et sensibiliser les parents à leur bon usage ; - Mutualiser les parkings des grands magasins pour les parents aux heures d'entrée et sortie d'école ; - Informer et motiver les parents à stationner dans des poches de parking dispersées et plus éloignées et terminer à pied ; - Aménager des cheminements piétons et cyclables aux abords des écoles suivant la carte des réseaux piétons et cyclistes - Contrôler et verbaliser les mauvais comportements

2.7.4 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre d'écoles ayant un référent mobilité dans l'équipe éducative.

2.7.5 INDICATEURS D'IMPACT

- Taux d'occupation des infrastructures de stationnement vélo dans les écoles : comptages réguliers en fonction de la météo et des saisons ;

2.8 VOITURE PARTICULIÈRE

La Commune, au vu de l'aménagement de son territoire est très dépendante des voitures. Bien que le but de ce PCM soit de privilégier les alternatives à la voiture personnelle, celle-ci restera le mode de transport dominant dans le territoire.

2.8.1 OBJECTIFS

- ✓ Maîtriser le réseau viaire dans son ensemble afin d'éviter le trafic indésiré dans les quartiers résidentiels et permettre la cohabitation entre tous les modes ;
- ✓ Adapter le gabarit des voiries à leur fonction désirée ;
- ✓ Encourager la pratique des modes actifs pour les courts déplacements.

2.8.2 VALEUR CIBLE

Réduction de la part modale de la voiture en fonction de l'augmentation des parts modales des piétons, cyclistes et transport en commun, la valeur cible du PMCM pour les communes de première couronne s'élève à **67%**

2.8.3 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Hiérarchie viaire assez cohérente avec la situation observée	Sécurisation et mise en cohérence du réseau viaire et de sa hiérarchie	Hiérarchie viaire actuelle à revoir pour déclasser la N59b
Vitesses excessives à certains endroits de la commune		Renforcer la N90 en aménagements sécurisés pour les modes actifs
Projets en cours de sécurisation de certaines voiries		Mettre en place des radars et de mesures de police
		Aménager les voiries selon leur hiérarchie dans le réseau viaire
		Sécuriser le réseau viaire

Trafic de fuite observé à plusieurs endroits		Dissuader le trafic de fuite par des aménagements adaptés
Encore trop d'accidents		Suivre les études à plus grande échelle notamment la RN54 (étude envisagée par le PMCM)

2.8.4 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre d'excès de vitesse enregistrés par les services de Police via les PV – statistiques Police ;
- Nombre de rues aménagées en zone 30 et espace partagé – inventaire à mettre à jour – outil Qgis ou uMap ;

2.8.5 INDICATEURS D'IMPACT

- Parts modales des déplacements domicile-travail du recensement fédéral tous les 10 ans ;

2.9 STATIONNEMENT

La commune souffre d'une pression sur le parking, ce qui pose des problèmes quant à la circulation notamment sur la N90 où les manœuvres de stationnement entraînent des ralentissements. On peut aussi relever l'organisation morphologique du bâti avec de nombreuses rues composées de maisons mitoyennes ne possédant pas de garages. Cependant, une augmentation de l'offre en stationnement risquerait d'avoir pour effet un appel d'air et donc une augmentation de la pression automobile.

2.9.1 OBJECTIFS :

- ✓ Maintenir une offre de stationnement en espace public adaptée à la demande ;
- ✓ Assurer du stationnement en site privé pour les futurs projets immobiliers en fonction de l'offre en mobilité de la zone concernée ;
- ✓ Optimiser l'espace public en stationnement tout en respectant le principe STOP.

2.9.2 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Stationnement sur les trottoirs notamment aux abords des écoles ce qui a pour conséquence de compliquer les cheminements des piétons et PMR.	Aménager des poches de stationnement avec un équipement adapté et cohérent	Mutualisation des parkings des grandes surfaces.
		Réorganiser le stationnement sur la chaussée dans les cœurs de village par un équipement adapté
		Placer de poteaux et bordure haute pour décourager le stationnement sauvage sur les trottoirs
		Privilégier le stationnement longitudinal
Pression sur l'offre de stationnement	Eviter le phénomène de voiture tampon	- Pratiquer des mini zones bleues très locales aux abords des commerces nécessitant une grande rotation pour satisfaire la demande ; - Encourager les déplacements courts en modes actifs

Beaucoup de stationnement en voirie	Privilégier le stationnement hors-voirie	- Mettre en place un document communal sur le calcul des places de stationnement privées à prévoir dans tout projet immobilier nécessitant permis d'urbanisme
-------------------------------------	--	---

2.9.3 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre de places de stationnement publiques et taux d'occupation ;
- Nombre des places de stationnement dédiées au co-voiturage et taux d'occupation (chiffres éventuels des autres communes);
- Nombre de PV pour non-respect des zones bleues.

2.10 OFFRE

Afin de baisser la part modale de la voiture individuelle, il faut diversifier l'offre de modes de transports et du stationnement à proximité des stations et la faire connaître.

2.10.1 OBJECTIFS :

- ✓ Diversifier les services publics de mobilité en veillant à ce qu'ils répondent aux besoins de la population ;
- ✓ Informer la population sur chaque nouveau service ou aménagement réalisé à son attention en utilisant tous les modes de communication adaptés au public cible ;
- ✓ Permettre l'émergence de nouvelles offres de mobilité (émergence de partenaires privés; - usage d'applications en ligne en lien avec la mobilité (co-voiturage, stationnement, horaires, intermodalité, ...)

2.10.2 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Une offre de mobilité pas encore connue.	Diversifier les services publics de mobilité en veillant à ce qu'ils répondent aux besoins de la population	- S'informer sur des services existants dans d'autres communes, les tester et les intégrer s'ils sont probants
	Communiquer sur les offres de mobilité	- Faire l'inventaire des dispositifs de communication existants et les alimenter régulièrement d'une rubrique MOBILITE (site internet, page Facebook, Instagram,) - Mettre en évidence l'offre de stationnement vélo et communiquer sur celle-ci quand elle sera opérationnelle à l'aide de cartes et d'articles promotionnels - Placer des panneaux de signalisation destinés aux cyclistes et piétons - Créer des places de covoiturage publiques en liaison avec les lignes TEC à proximité des arrêts et stations
	Permettre l'émergence de nouvelles offres de mobilité	- Promouvoir les applications de carsharing - Relayer les informations des sites comme ceux du Gracq, Tous à Pied, Atingo, - Offrir une prime communale à l'achat d'un vélo - Faire la promotion et renforcer les offres de taxi social
		- Maintenir le contrat avec MobilEsem qui peut servir de relai

2.10.3 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre de visite des sites internet, page Facebook ;
- Taux d'occupation des places de co-voiturage.
- Nombre d'appels auprès de MobilEsem

2.11 DEMANDE

Afin de permettre un développement durable du territoire, il est important d'anticiper l'urbanisation et donc d'anticiper la demande potentielle associée à ces nouveaux logements et équipements mais aussi anticiper les changements de comportement spontanés des habitants.

2.11.1 OBJECTIFS :

- ✓ Maitriser la mobilité engendrée par les nouveaux projets immobiliers ;
- ✓ Organiser les services administratifs communaux pour réceptionner les demandes et les traiter ;
- ✓ Associer les habitants et associations citoyennes à la gestion quotidienne de la Commune en matière de mobilité.

2.11.2 ACTION À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Un territoire étalé avec une urbanisation importante	Organiser l'urbanisation autour des centres	- Maitriser l'équipement en stationnement privé de tous les projets immobiliers nécessitant permis - Maitriser la croissance de la population et les modes de déplacements pour assurer l'accessibilité du territoire - Densifier les noyaux d'habitat là où l'offre multimodale est la plus diversifiée - Privilégier la mixité de fonctions afin de favoriser les déplacements courts
	Assurer une planification territoriale maîtrisée	- Coordonner toutes les compétences dans une Commune pour harmoniser la gestion du territoire (enseignement, travaux, affaires sociales, urbanisme, mobilité)
	Associer les habitants pour qu'ils adhèrent aux projets	- Organiser des réunions de concertation, des comités d'accompagnement ou de suivi(PIMACI) pour permettre aux habitants de participer à la gestion de la Commune

2.11.3 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre de permis/an octroyés avec l'avis du responsable mobilité ;
- Nombre de réunions des divers comités de suivi PIWACY, PIMACI

2.11.4 INDICATEURS D'IMPACT

- Existence d'une locale Gracq, ProVélo, Tous à Pied, ...

2.12 AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE

Pour améliorer la qualité de vie dans le territoire, il est important d'aménager l'espace public pour le faire correspondre à sa fonction en apaisant la circulation et en sécurisant les usagers.

2.12.1 OBJECTIFS :

- ✓ Délimiter tous les quartiers où il faut assurer un apaisement : zone résidentielle, zone de rencontre ;
- ✓ Coordonner les limitations de vitesse de toutes les voiries suivant leur fonction ;
- ✓ Suggérer des exemples d'aménagements de voiries avec des dispositifs ralentisseurs de vitesse ou dissuasifs comme exemples à multiplier partout où ces dispositifs sont jugés nécessaires.

2.12.2 ACTIONS À MENER

Problématique(s)	Enjeu(x)	Objectif(s)
Une hiérarchie viaire qui entraîne une circulation trop importante dans de nombreux points.	Délimiter tous les quartiers où il faut assurer un apaisement	- Etablir une carte des vitesses sur tout le territoire pour bien visualiser la vision stratégique de cette gestion - Lister les dispositifs d'aménagements adaptés pour apaiser la circulation là où les modes actifs doivent avoir la priorité
	Coordonner les limitations de vitesse de toutes les voiries suivant leur fonction ;	- Outre mettre des panneaux de limitation de vitesse, réaliser les aménagements ponctuels avec les outils stratégiques d'orientation du PCM - Penser global pour agir local
	Suggérer des exemples d'aménagements de voiries avec des dispositifs ralentisseurs de vitesse ou dissuasifs comme exemples à multiplier partout où ces dispositifs sont jugés nécessaires.	- Etablir des esquisses de principe de divers types d'aménagement qui ont pour vocation d'apaiser le trafic au profit des usagers actifs - S'en inspirer pour tout aménagement ultérieur afin d'uniformiser les dispositifs

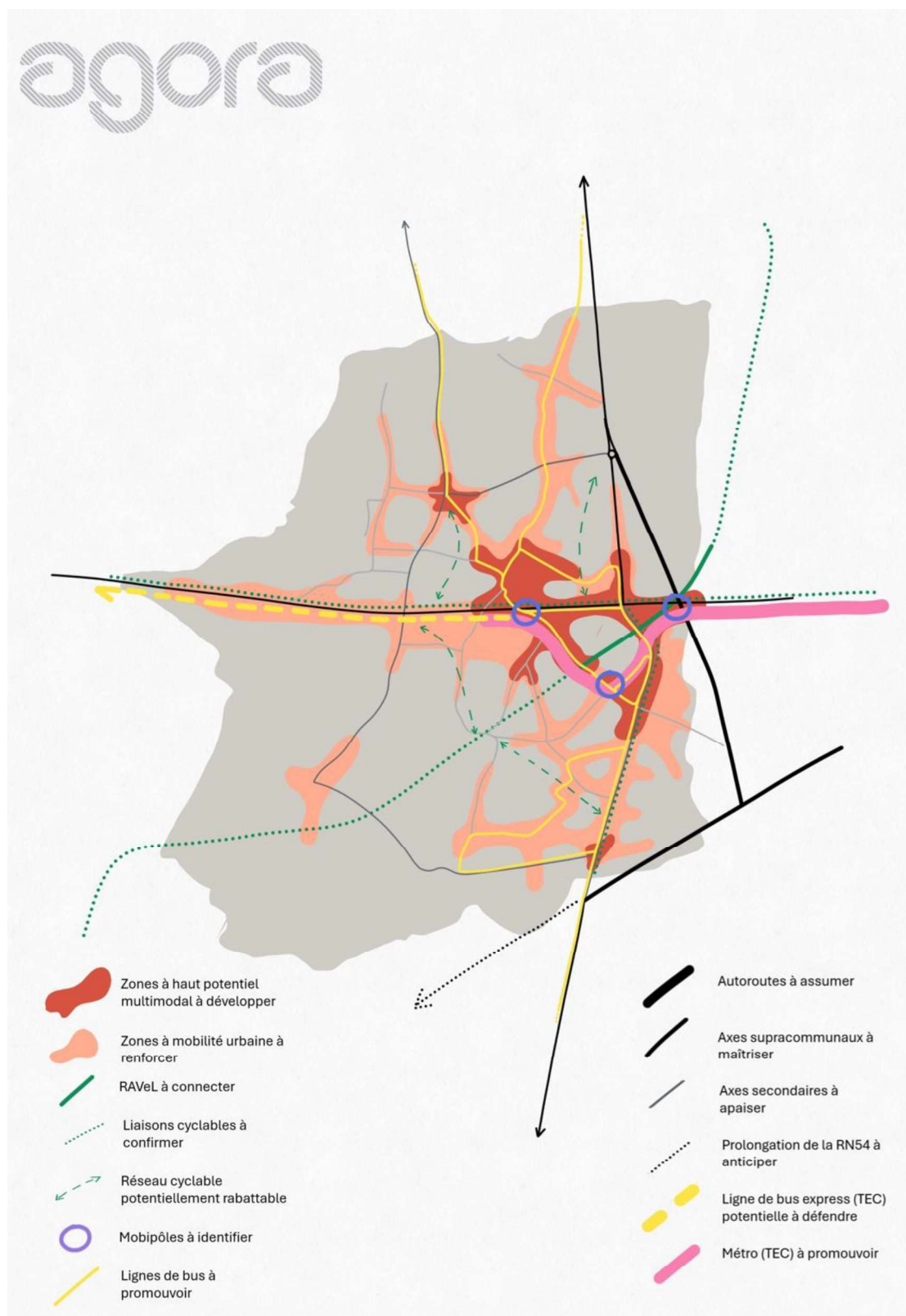
2.12.3 INDICATEURS DE RÉALISATION

- Nombre de dispositifs ralentisseurs placés/an : trottoir traversant, plateau, ... ;
- Nombre d'esquisses du PCM exécutées ;
- Nombre d'esquisses du PCM ayant servi à d'autres réalisations d'aménagements.

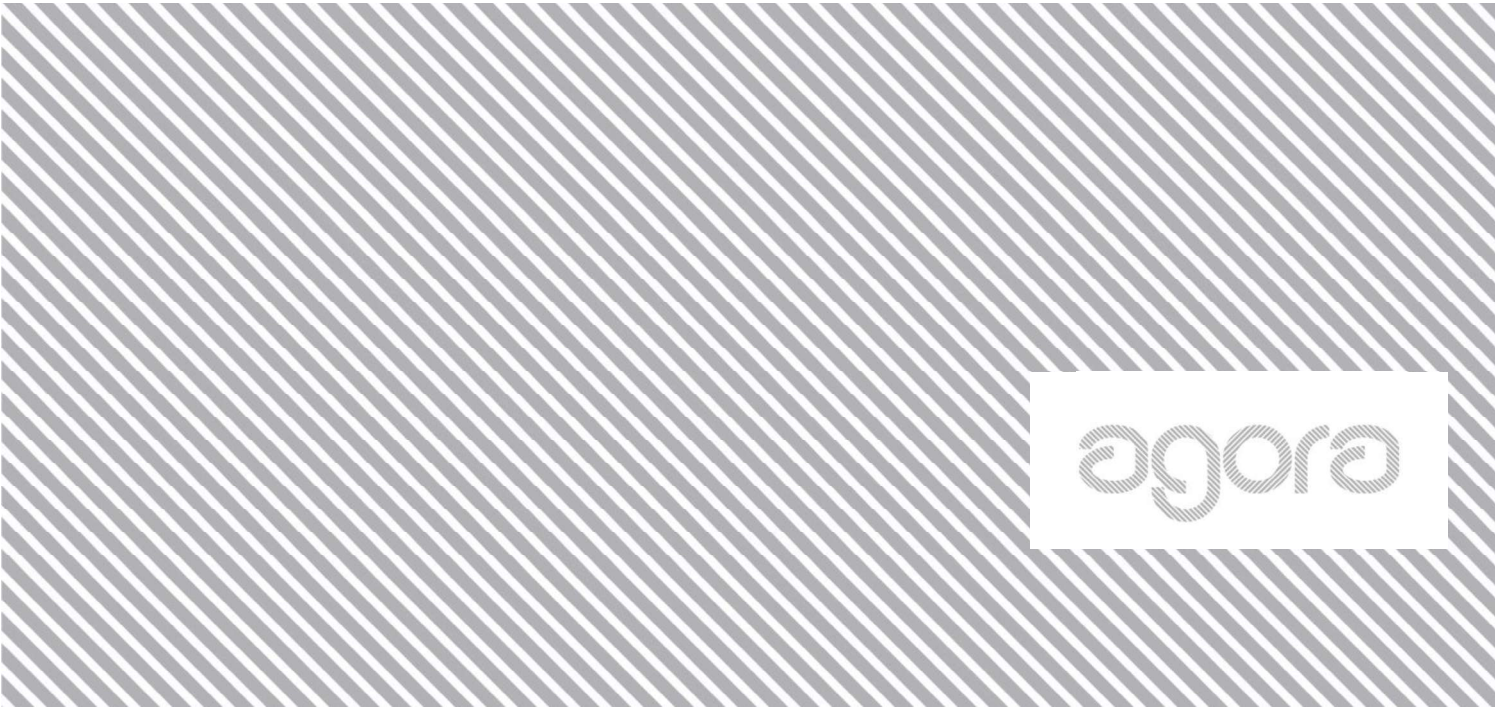
2.12.4 INDICATEURS D'IMPACT

- Nombre d'habitants/ha dans les noyaux d'habitat ;
- Appréciation des habitants à la suite des aménagements réalisés.

3 SYNTHÈSE DES ENJEUX



Page laissée vide intentionnellement



agora