



Plan communal de mobilité de Leuze-en-Hainaut Phase 2 : Définition des objectifs

Ville de Leuze-en-Hainaut

Rapport final

(approuvé par le Conseil communal)



Octobre 2019

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 321 12 44

Charles De Kerchovelaan 17c | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be

BTW-TVA: BE 0448 394 475

Auteurs :
Jonathan Haynes
Astrid Dujeu



Table des matières

1. Introduction	5
1.1 Préambule	5
1.2 Objectifs régionaux en matière de mobilité	6
1.2.1 Projet de Schéma de Développement du Territoire wallon (SDT)6	
1.2.2 Politique et Stratégie Régionale de Mobilité.....	6
1.2.3 Le Schéma d'accessibilité et de mobilité de la Wallonie picarde	8
1.3 Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité.....	9
2. Objectifs du PCM de Leuze-en-Hainaut	10
2.1 Favoriser la marche	10
2.2 Favoriser l'utilisation du vélo.....	11
2.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité	12
2.4 Encourager un usage rationnel de la voiture.....	14
2.5 Rendre la commune plus « Safe »	15
2.6 Améliorer la mobilité scolaire.....	16
2.7 Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite	17
2.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	18
3. Synthèse et priorité des objectifs	19

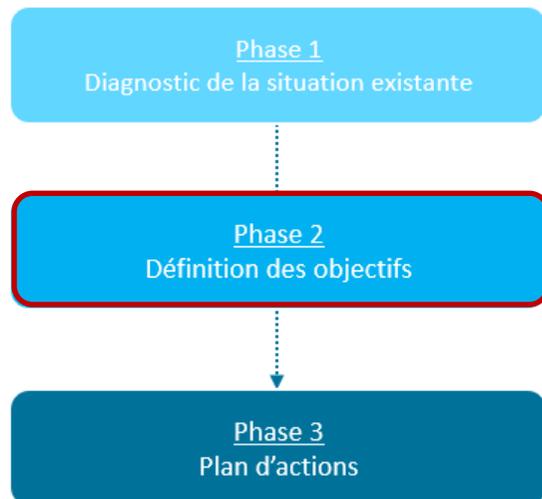




1. Introduction

1.1 Préambule

Le présent document se rapporte à la seconde phase du Plan Communal de Mobilité de Leuze-en-Hainaut, qui s'attache à définir les objectifs poursuivis par celui-ci.



Les objectifs développent la situation souhaitée à moyen et long termes en matière de déplacements des personnes et des marchandises, d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, de mobilité, de sécurité routière et de qualité de vie.

Ces objectifs sont établis :

- Dans le respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire, en particulier du (projet de) Schéma de Développement Territorial (SDT), de la vision FAST et de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ;
- En adéquation avec le schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde ;
- En étroite collaboration avec la Ville, dont la volonté est :
 - De faciliter les déplacements entre les villages et avec le centre urbain ;
 - D'améliorer son accessibilité multimodale et son attractivité d'une part, sa qualité de vie et sa convivialité d'autre part ;
 - D'améliorer la qualité de vie et la convivialité dans les cœurs de villages ;
 - D'améliorer la sécurité routière.
- Sur base du diagnostic de la situation existante qui a notamment mis en évidence un centre-ville et des villages pas toujours des plus confortables et agréables pour les piétons, des conditions de déplacements pas optimales pour les cyclistes, une accessibilité multimodale et une intermodalité à améliorer à la gare de Leuze, une absence de bus le week-end, un accroissement du nombre d'accidents avec dégât corporel, des cas préoccupants d'excès de vitesse dans les villages, des espaces publics en cœur de villages pas des plus conviviaux, etc. ;

Le degré de priorité de chaque objectif est défini sur base des constats faits en première partie d'étude et en étroite collaboration avec la Ville et la Région. Il est également fixé sur base du principe STOP selon lequel l'attention est d'abord portée aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer), et finalement aux transports privés (Privé-vervoer).



1.2 Objectifs régionaux en matière de mobilité

1.2.1 Projet de Schéma de Développement du Territoire wallon (SDT)

Maitriser la mobilité, soutenir les modes de transport plus durables, organiser la complémentarité des modes de déplacement, développer des espaces publics de qualité, conviviaux, et sûrs

Pour rappel, parmi les défis que souhaite relever la Wallonie – et retranscrits dans le projet de SDT – celui de maitriser la mobilité, plus particulièrement de maitriser et de favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle en développant des transports en commun performants et attractifs (vers les pôles wallons et principaux pôles wallons d'enseignement et d'emplois), en développant un réseau maillé d'itinéraires cyclables structurés, en privilégiant et/ou renforçant le déploiement de mobilités collectives ou partagées.

Autre objectif fixé par le projet de SDT, celui d'organiser la complémentarité des modes de transport notamment par le développement des points de connexion intermodaux – tels que la gare de Leuze – ou en optimisant la continuité des chaînes de déplacements.

Le projet de SDT ambitionne enfin le développement d'espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs. Lors de chaque réaménagement/création d'espaces publics, les aménagements tenant compte des modes actifs sont à privilégier. Parallèlement, il ajoute que le trafic doit être apaisé au sein des villes et des villages, et les infrastructures routières ne peuvent constituer des obstacles aux déplacements des cyclistes et des piétons (en ce comprises les personnes à mobilité réduite).

1.2.2 Politique et Stratégie Régionale de Mobilité

Fluidité-Accessibilité-Sécurité-Santé-Transfert modal (FAST)

Pour rappel également, fin 2017, le gouvernement a approuvé la « Vision FAST – Mobilité 2030 » dont les objectifs sont « *de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et aux services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. [...] Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé.* ».

A travers sa vision FAST, la Région ambitionne d'atteindre les répartitions modales suivantes (en km parcourus) à l'horizon 2030.

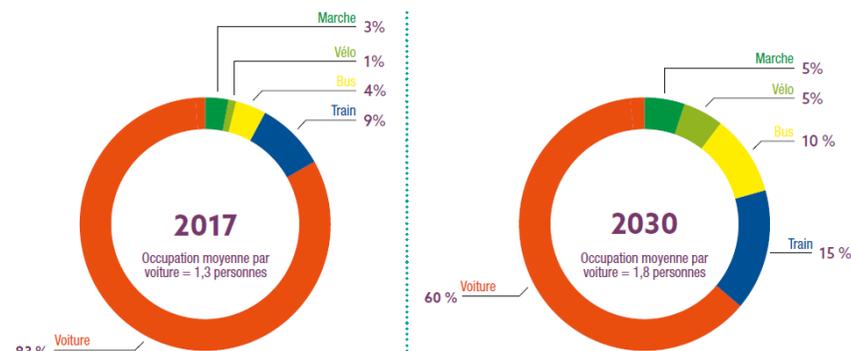


Figure 1 : Objectifs de répartition modale pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030



Organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé, optimiser la continuité de la chaîne de déplacement, doubler l'offre de solutions de mobilité, accompagner les citoyens et les acteurs de la société

La Stratégie Régionale de Mobilité (2019), décrit les orientations stratégiques qu'il convient de poursuivre pour atteindre les objectifs fixés dans la Vision FAST 2030. Parmi les 10 grandes orientations stratégiques définies :

- Celle visant à organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé. Celui-ci est articulé autour d'une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles (Tournai, Ath, Péruwelz, etc.) et toutes les communes. Pour permettre aux personnes issues des territoires ruraux d'accéder au réseau structurant, la SRM ambitionne la création de liaisons cyclistes et piétonnes de qualité, et régulièrement entretenues. La SRM ajoutera qu'en complément des autres solutions de mobilité, le développement d'une offre de taxis locaux pourra s'avérer nécessaire ;
- Celle visant à optimiser la continuité de la chaîne de déplacement par la création de mobipôles – à savoir des lieux d'échanges modaux sur le réseau structurant vers lesquels convergeront les différentes liaisons et services [...], qui rendront possible l'accès des habitants des zones reculées au réseau structurant. Chaque commune devra disposer d'un tel lieu ;
- Celle visant à doubler l'offre de solutions de mobilité. A cet égard La SRM définit de nombreuses actions visant à développer les offres de solutions de mobilité, en vue de favoriser la marche à pied, le vélo, les engins de micro-mobilité, les transports publics, le partage de véhicules ou encore d'accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage. Parmi ces actions, celles visant à multiplier les zones de rencontre aux

abords des principaux lieux de vie, l'aménagement d'infrastructure visant à renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes, le développement de l'offre de voitures partagées dans les zones urbaines, etc. ;

Celle visant à accompagner les citoyens et les acteurs de la société. Il s'agira d'inciter et sensibiliser les citoyens et autres acteurs de la société à une autre mobilité, mais aussi à aménager la société pour limiter et lisser la demande en renforçant notamment l'attractivité des villes et centres de villages par des choix de localisation intelligente des activités, ou en pacifiant les quartiers d'habitation.

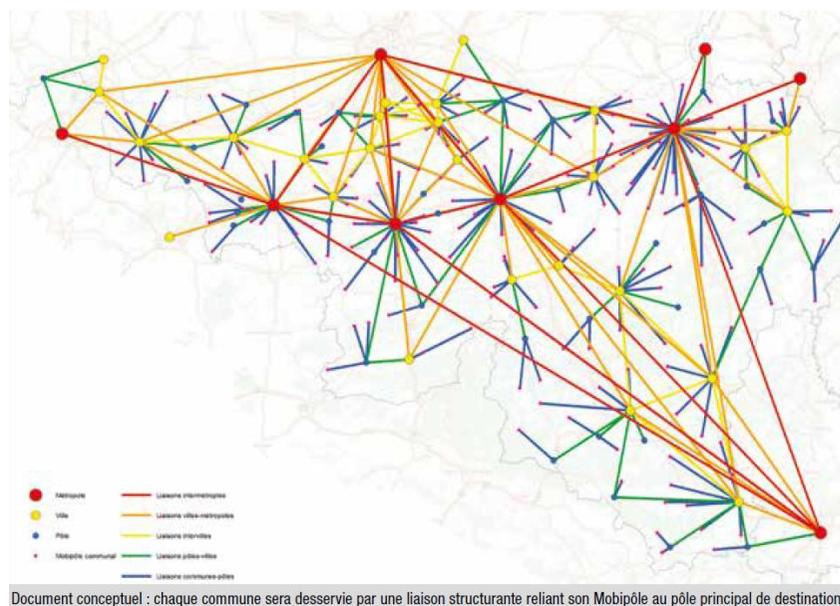


Figure 2 : Concept de l'organisation de l'accessibilité par un réseau hiérarchisé – source : SRM (2019)



1.2.3 Le Schéma d'accessibilité et de mobilité de la Wallonie picarde

Leuze, local de rabattement, située sur le corridor Renaix-Leuze-Péruwelz-Valenciennes

A une échelle plus locale, le Schéma d'accessibilité et de mobilité pour la Wallonie picarde avait entre autres pour objectif de « *définir une politique globale de déplacements sur l'ensemble de la Wallonie picarde, répondant mieux aux besoins des habitants tout en proposant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle* ».

Dans ce cadre, ce schéma a défini un concept d'organisation du territoire pour chacun des réseaux de transports :

- En ce qui concerne les modes actifs (plus spécifiquement le vélo), le réseau s'organise autour du RAVeL et d'infrastructures cyclables implantées le long des voies régionales.
- En ce qui concerne le réseau de transport public celui-ci est structuré autour du réseau train et du réseau TC routier structurant inter-pôles dont l'objectif est de relier les principaux pôles de la Wallonie picarde et d'assurer le lien vers les pôles d'échanges des réseaux des régions voisines. Un des corridors identifiés est la « transversale Nord-Sud » qui relie et dessert Renaix, Leuze, Péruwelz et Valenciennes. L'un des objectifs de ce corridor est de procurer la possibilité de desservir les grandes zones d'activités de Leuze et de Péruwelz, tout en offrant des dessertes pour les pôles extérieurs que sont Renaix et Valenciennes.

Par ailleurs le réseau routier local a vocation de rabattre la population vers les pôles urbains tels que Leuze, notamment pour avoir accès au réseau de transport public supérieur qui donnera accès à un plus vaste territoire. Dès lors, ces lignes ont des configurations radiales par rapport aux principaux pôles urbains et des itinéraires qui s'adaptent à l'occupation du territoire de la Wallonie picarde.

L'offre de niche permettra la desserte de territoires peu denses, de zones d'activités, et de pôles touristiques (en complémentarité du réseau ferré).

Le schéma d'accessibilité et de mobilité de Wallonie picarde ambitionne par ailleurs d'assurer une bonne attractivité et accessibilité des pôles d'échanges (et donc de la gare de Leuze) et améliorer l'intermodalité et la mobilité liée aux parcs d'activité économique, et notamment du parcs d'activité de Leuze-Europe.

Les objectifs du présent Plan Communal de Mobilité seront donc définis dans le respect de ces objectifs régionaux visant en particulier à maîtriser la mobilité en organisant l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé, en optimisant la continuité de la chaîne de déplacement, en développant l'offre de solutions de mobilité... Ceux-ci visent également l'amélioration de la qualité des espaces publics ou encore l'amélioration de la sécurité routière.



1.3 Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité

Pour rappel, le Plan Communal de Mobilité est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune.

Ses objectifs consistent en l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire communal.

En matière d'accessibilité et de mobilité, l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit :

- être multimodal et hiérarchisé ;
- offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activité, en favorisant la mixité des fonctions.

En matière de sécurité routière, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

En matière de qualité du cadre de vie, le PCM vise à améliorer la convivialité des espaces publics, y favoriser le développement d'activités dites « de séjour » (vie locale) et diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique...).

Sur base des constats faits dans le diagnostic de la situation existante (phase 1), le présent Plan Communal de Mobilité va donc répondre à chacun de ces points en vue d'améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire communal de Leuze-en-Hainaut.



2. Objectifs du PCM de Leuze-en-Hainaut

2.1 Favoriser la marche

Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain (priorité 1)

Le centre urbain concentre la moitié de la population leuquoise, de nombreux services et équipements, comporte une zone commerciale, et abrite la gare de Leuze qui attire quotidiennement plus de 2.000 personnes. Les déplacements à pied y sont donc nombreux.

La première phase du PCM a mis en évidence que si les espaces publics sont en général dotés d'infrastructures pour les piétons, ceux-ci ne sont pas toujours de bonne qualité et le confort des piétons également rendu inconfortable par le nombre de véhicules automobiles circulant au sein de ce centre urbain. Un des objectifs prioritaires de ce PCM consistera donc à y améliorer les conditions de déplacement pour les piétons, en particulier le long des deux axes identifiés comme structurants, à savoir l'itinéraire « commercial » (qui relie la gare au commissariat de police en passant par la Grand Place et la place du Jeu de Balle) et l'itinéraire « scolaire – économique – commercial » (qui relie la gare à la zone d'activité économique). L'amélioration des conditions de déplacements passera également par une optimisation de la gestion du stationnement en centre-ville.

Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages (priorité 1)

Offrir de bonnes conditions de déplacement pour les piétons au sein des villages constitue un second objectif poursuivi par le PCM. Bien que le

nombre de déplacements y soit moindre, la marche doit être le mode privilégié pour les trajets au sein de ces entités qui constituent l'échelle des déplacements piétons par excellence. Pour ce faire, il est nécessaire de lui offrir des conditions de déplacement sûres et confortables, ce qui est loin d'être le cas actuellement (peu d'infrastructures et/ou vitesses de circulation autorisées ou pratiquées n'incitant pas à se déplacer à pied). La priorité sera donnée aux villages les plus générateurs de déplacements, à savoir Pipaix, Tourpes, Blicquy, Grandmetz, Thieulain, et Chapelle-à-Wattines, qui comportent notamment des établissements scolaires ; et aux réseaux structurants qui auront été définis à l'échelle de chacun de ces villages.

Par ailleurs, les sentiers et venelles offrant de précieux raccourcis doivent être mieux exploités et valorisés.

Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (priorité 3)

Dans une moindre mesure, il s'agira aussi d'améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages et le centre urbain d'une part, et entre les villages entre eux d'autre part. Un réseau structurant sera créé à l'échelle de la commune de sorte à permettre aux Leuquois de se déplacer à pied sur l'ensemble du territoire. Celui-ci s'appuiera sur les nombreux sentiers et chemins qui doivent être valorisés.

Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied (priorité 2)

Afin d'encourager la marche à pied, la Ville se donne également pour objectif de promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied, par exemple via la réalisation de campagnes/journées de sensibilisation, la création de cartes de sentiers/itinéraires piétons, etc.



2.2 Favoriser l'utilisation du vélo

Développer un réseau d'itinéraires cyclables « communal » (priorité 1)

En matière cyclable, la première priorité sera celle de développer un réseau d'itinéraires cyclables à l'échelle du territoire communal, afin de permettre des déplacements à vélo entre les villages et le centre de Leuze, ainsi qu'entre les villages eux-mêmes. La première phase du PCM a montré le potentiel important que représente le vélo pour les déplacements au sein de la commune, à condition d'offrir aux cyclistes un réseau d'itinéraires confortables et sécurisés. Ce réseau devra donc être développé et maillé de telle sorte à desservir les principaux pôles de déplacements présents sur le territoire (gare, écoles, complexe sportif, piscine, administration communale, zone commerciale, centre pénitencier, parcs d'activité économique, etc.). Il devra s'appuyer sur les réseaux cyclables supra-communaux qui devront par ailleurs être complétés et sécurisés (cf. ci-après). Il devra lui-même être adapté et sécurisé à la pratique cyclable. Une attention particulière devra notamment être portée à la sécurisation des traversées des principaux axes de circulation (N7, N60).

Compléter et sécuriser les réseaux cyclables supra-communaux (priorité 1)

Les différents réseaux d'itinéraires cyclables supra-communaux desservant Leuze-en-Hainaut permettent potentiellement des déplacements à vélo vers les pôles voisins (Tournai, Ath, Renaix, Frasnes-lez-Anvaing), mais aussi sur le territoire communal dans une moindre mesure. La première phase du PCM a toutefois mis en évidence que ces réseaux n'étaient pas toujours adaptés à la pratique cyclable, présentaient des problèmes de sécurité et/ou des chaînons manquants. Il s'agira donc de compléter, adapter et sécuriser ces réseaux afin de les rendre praticables, confortables et sécurisés pour les cyclistes. La priorité à accorder sera d'autant plus importante que le potentiel pour les

déplacements utiles à vélo le sera. Une attention particulière devra notamment être apportée à la liaison cyclable entre Peruwelz, Leuze et Frasnes-lez-Anvaing à cet égard.

Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal (priorité 2)

Tout comme les automobilistes, les cyclistes ont besoin de dispositifs de stationnement en suffisance et adéquats pour stationner leur engin de déplacement. Si nombre de dispositifs sont déjà présents dans le centre urbain, ceux-ci doivent encore être multipliés dans cette zone densément peuplée qui accueille de nombreux pôles de déplacements.

Dans les villages, il s'agira de développer une offre actuellement quasi-inexistante. En outre, les quelques dispositifs présents ne sont pas idéaux car ils ne permettent pas une fixation optimale du vélo et devront idéalement être remplacés.

L'objectif est donc de développer l'offre en stationnement pour les cyclistes à l'échelle du territoire communal, aussi bien dans le centre urbain que dans les villages.

Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer (priorité 2)

Autre objectif poursuivi par la Ville, celui de continuer à promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à vélo. Divers démarches ont été (récemment) prises en ce sens (opérations de sensibilisation, formations dans les écoles, etc.) et devront être poursuivies. D'autres actions pourraient être menées telles que la réalisation d'une carte cyclable communale, la mise en place d'une maison du vélo, ou encore l'élaboration d'un Plan de Déplacements Scolaires pour chaque établissement scolaire.



2.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité

Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à hauteur de la gare de Leuze-en-Hainaut (priorité 1)

La gare de Leuze, située en marge du centre urbain, constitue l'arrêt de transport public de loin le plus fréquenté sur le territoire communal. Plus de 2.000 personnes s'y rendent quotidiennement pour y prendre le train et 270 personnes fréquentent la gare des bus. Bien qu'idéalement localisée et accessible via différents modes de transport dont le bus, l'accessibilité multimodale de cette zone doit être renforcée en particulier pour les modes actifs. La première phase a notamment montré que si la gare était située à distance de marche pour nombre de Leuzois, les infrastructures piétonnes dans le centre et les environs de la gare ne sont toutefois pas toujours des plus confortables et/ou de bonne qualité. Elle a également mis en exergue que l'accessibilité à vélo de la gare est loin d'être optimale, alors que celle-ci se trouve à distance cyclable (≤ 15 min) de la majorité des villages.

La Ville se fixe donc pour objectif d'améliorer l'accessibilité multimodale de ce lieu, mais aussi d'y faciliter/renforcer l'intermodalité en particulier entre les modes vélos – bus – train, en adéquation avec les objectifs développés au niveau supra-communal. Pour rappel, la Stratégie Régionale de Mobilité vise à optimiser la chaîne de déplacements, notamment par la création de mobipôles au sein de chaque commune, que pourrait/devrait constituer la gare de Leuze. Quant au Schéma d'Accessibilité et de Mobilité pour la Wallonie picarde, il ambitionnait d'assurer une bonne attractivité des pôles d'échanges (dont la gare de Leuze) qui doivent entre autres disposer d'accès facilités et rapprochés des lignes de bus en correspondance pour plus de confort et une meilleure visibilité, d'aménagements complémentaires pour les autres modes (cheminements piétons, dépose-minute, vélos, taxis), d'offre de services complémentaires (gardiennage, location de vélos), etc.

Renforcer l'axe bus Péruwelz – Leuze-en-Hainaut – Renaix (priorité 2)

L'axe bus entre Péruwelz, Leuze-en-Hainaut et Renaix est identifié par le Schéma d'Accessibilité et de Mobilité pour la Wallonie picarde comme un axe de transport public structurant avec pour vocation celle de procurer la possibilité de desservir les grandes zones d'activités de Leuze et de Péruwelz, tout en offrant des dessertes pour les pôles extérieurs que sont Renaix et Valenciennes. Actuellement, cet axe ne joue pas encore pleinement son rôle et des insatisfactions par rapport au manque de liaisons entre Renaix, Leuze-en-Hainaut et Péruwelz sont rapportées. La demande entre Péruwelz et Leuze-en-Hainaut est en outre amenée à s'accroître à la suite du développement économique attendu sur cette première (projet POLARIS), et de manière plus générale entre les différents pôles précités à la suite de la croissance de la population sur les différents territoires.

Il s'agira donc de renforcer cet axe bus permettant des connexions nord-sud complémentaires à l'axe ferroviaire orienté ouest-est. Parmi les pistes à envisager, la desserte par le nouveau service WEL (Wallonia Easy Line), la mise en place d'un Rapidus entre Péruwelz et Leuze-en-Hainaut tel que prévu dans le PCM de Péruwelz, et/ou la mise en place d'horaires cadencés sur les lignes de bus régulières existantes.

Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus (priorité 1)

En vue d'encourager à une plus grande utilisation du mode bus sur le territoire communal, mais aussi pour des raisons de sécurité routière, le PCM fixe également l'objectif d'améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité multimodale des arrêts de bus présents sur le territoire, la priorité étant donnée aux arrêts les plus fréquentés, et à ceux qui présentent actuellement le plus de problèmes de sécurité et de confort (tel l'arrêt « Willaupuis – chemin de Tourpes » sis le long de la N60). Le diagnostic de la situation existante a en effet pointé le manque



d'équipement et de confort de nombreux arrêts de bus, voire des problèmes de sécurité routière pour les usagers patientant aux arrêts.

Faciliter l'intermodalité bus/vélo (priorité 3)

Bien que secondaire par rapport aux éléments repris ci-avant, un autre but poursuivi est celui de favoriser l'intermodalité entre le vélo et le bus, afin de faciliter le recours au transport public. Cela signifie offrir la possibilité d'un stationnement vélo (adéquat) au droit des arrêts de bus – spécifiquement de ceux pour lesquels des besoins sont identifiés et ceux présentant un bon potentiel vélo/bus – et garantir une bonne accessibilité à vélo de ces arrêts.



2.4 Encourager un usage rationnel de la voiture

Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, en ce compris les services de mobilité (priorité 1)

Actuellement, une grande partie des déplacements effectués sur le territoire communal se fait en voiture, avec pour répercussions des effets néfastes sur la qualité de vie, l'environnement, etc. Encourager un usage plus rationnel de l'automobile est de ce fait l'un des buts poursuivis par le PCM qui s'inscrit pleinement dans ceux fixés aux échelles supra-communales. Le projet de Schéma de Développement du Territoire ambitionne de maîtriser la mobilité et plus particulièrement de maîtriser et favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. Dans le cadre de sa vision FAST, le Gouvernement wallon s'est également fixé l'objectif de faire passer la part modale de la voiture de 83 % à 60 % à l'horizon 2030.

Atteindre cet objectif passera par le développement et l'amélioration des autres modes de transport, en ce compris des services de mobilité. Outre les points développés ci-avant relatifs aux modes actifs et au transport public, il s'agira également d'évaluer dans quelle mesure de nouveaux services doivent et peuvent être développés (tels que par exemple la mise en place de systèmes de vélos ou voitures partagées) et les services existants améliorés (par exemple via une extension du service procuré par le taxi social).

Si ceci doit être réfléchi de manière globale, il y a lieu d'également porter une attention particulière aux deux zones spécifiques que sont le centre urbain de Leuze et le parc d'activité économique de Leuze-Europe étant donné les enjeux qu'ils représentent en matière de déplacements.

Spécialiser le réseau routier (priorité 1)

Encourager un usage plus rationnel de l'automobile passera également (indirectement) par la spécialisation du réseau routier, qui consiste à accorder l'aménagement de la voirie avec la fonction jouée par celle-ci. Accorder davantage de place et de considération aux modes actifs sur les voiries desservant les cœurs de villages par exemple favorisera le recours à ces modes de transport.

Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité (priorité 2)

Mettre en exergue l'ensemble des possibilités offertes pour se déplacer et promouvoir les bienfaits des autres modes de déplacement que la voiture (individuelle) incite également à un usage plus rationnel de la voiture. Diverses mesures ont déjà été prises en ce sens. Le site internet communal accorde depuis peu une large place aux différents modes de déplacement offerts sur le territoire communal. Celui devrait encore être complété et développé et reprendre notamment les services de mobilité offerts à la population (taxi social, transport scolaire, etc.). D'autres actions pourraient être développées telles que l'organisation de journées de sensibilisation, la publication d'articles dans le bulletin communal, etc.

Favoriser un usage rationnel dans le cadre de nouveaux projets de développement (priorité 1)

Le choix du mode de transport s'effectue en premier lieu à son point de départ, raison pour laquelle il est très important que chacun puisse disposer des meilleures conditions et de l'offre en transport la plus large possible. La Ville se fixe dès lors l'objectif de porter une attention particulière à cet aspect lors des projets de développement à venir sur le territoire communal, qu'ils soient publics ou privés, par exemple via l'imposition de mettre à disposition des espaces de stationnement pour vélos de qualité, adéquat et en nombre suffisant.



2.5 Rendre la commune plus « Safe »

Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route (priorité 1)

Même si Leuze-en-Hainaut ne fait pas partie des communes les plus accidentogènes, une augmentation du nombre d'accidents de la route est à noter ces cinq dernières années. En outre, les proportions d'accidents avec blessé(s) grave(s) ou mortels sont assez élevées (et supérieures aux moyennes provinciales). Les voies régionales et les carrefours formés par celles-ci, ou avec au moins l'une de celles-ci, ressortent comme étant les plus sujettes à ce genre d'événements. L'un des objectifs du présent PCM sera de réduire le nombre et la gravité de ces accidents. Une attention particulière sera ainsi portée aux voies régionales de circulation, et aux carrefours les plus accidentogènes (N7/N526/Vieux Pont, N60/N537, etc.).

Appliquer un régime de vitesse de circulation cohérent et faire respecter celui-ci (priorité 1)

Le diagnostic de la situation existante a mis en évidence que la limite de vitesse autorisée manque parfois de cohérence à l'échelle du territoire communal, avec des limites de vitesse différentes pour des voiries au profil similaire par exemple. L'ambition du PCM est de proposer un régime cohérent permettant une meilleure lisibilité et adaptation des vitesses pratiquées par les automobilistes.

Par ailleurs, le manque généralisé du respect de la vitesse maximale autorisée s'avère inquiétant en certains cœurs de village (ex : av. de la Libération, rue Huissignies, rue de la Forge). Il s'agira d'apporter une réponse spécifique pour les endroits les plus problématiques. De manière générale, il s'agira de faire respecter les limites de vitesse imposées, notamment par le biais d'une plus grande mise en évidence des entrées d'agglomération.

Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles (priorité 1)

Ce point est abordé ci-après (cf. ci-après).



2.6 Améliorer la mobilité scolaire

Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles (priorité 1)

Les abords d'écoles, en particulier celles situées le long de voies communales de circulation, sont actuellement peu visibles. Le mobilier présent aux abords de ces écoles ne contribue notamment pas beaucoup à renforcer leur visibilité du fait de la sobriété des matériaux choisis. L'un des objectifs du PCM consistera à renforcer la visibilité des établissements scolaires, avec pour corollaire d'améliorer la sécurité aux abords de ceux-ci.

Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires (priorité 1)

Le diagnostic a mis en évidence qu'une part non négligeable des élèves de l'entité se rendait à l'école à pied et en bus/train (pour les plus âgés). Très peu sont ceux par contre qui se rendent à l'école à vélo. En parallèle, le diagnostic a pointé la globalement mauvaise (ou pas toujours bonne) qualité des infrastructures piétonnes et cyclables aux abords des établissements scolaires et plus largement des villages ou du centre urbain. Le diagnostic a aussi mis en évidence que les arrêts de bus présents à proximité des écoles, notamment ceux qui étaient les plus fréquentés par les enfants, n'étaient pas toujours adaptés à leur fréquentation et pas souvent de qualité. En vue d'offrir une accessibilité à pied, à vélo et en transport public plus optimale aux enfants se déplaçant déjà via ce mode de transport, mais également en vue d'inciter davantage d'enfant à recourir à ces modes, le présent Plan Communal ambitionne d'améliorer l'accessibilité multimodale de chacune des écoles de l'entité.

Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de transport que la voiture pour se rendre à l'école (priorité 2)

Le mode de déplacement des enfants conditionnant souvent leur mode de déplacement dans le futur, les inciter à se déplacer avec les modes actifs constitue un autre objectif du PCM. Le Brevet du Cycliste a été dispensé courant de l'année scolaire 2018-2019 dans les écoles de l'entité auprès des élèves de 5^{ème} et 6^{ème} primaire. Une nouvelle session de formation est programmée pour l'année 2020-2021. Certaines écoles ont également entrepris une formation à la pratique du vélo dès la maternelle. Il s'agit donc de continuer à sensibiliser, former, et inciter les enfants à l'usage d'autres modes de transport que la voiture pour se rendre à l'école, et à développer les actions en ce sens.

Maitriser au mieux le stationnement aux abords des écoles (priorité 2)

Les périodes d'entrée et de sortie d'écoles constituent souvent des périodes critiques en matière de stationnement. En cause, des besoins en stationnement de courte durée conséquents qui ne sont pas toujours rencontrés (aux abords immédiats des écoles) entraînant stationnement sauvage et comportements dangereux aux abords des établissements scolaires. Aux abords de l'établissement du Centre Educatif Saint-Pierre sis à Tour-Saint-Pierre - accueillant le plus grand nombre d'élèves sur le territoire communal (1.705) – le problème s'y pose de manière plus accrue qu'ailleurs. D'autres écoles de l'entité sont également concernées. Le présent PCM ambitionne dès lors de maitriser au mieux cette problématique, avec une attention toute particulière pour le cas du Centre Educatif Saint-Pierre.



2.7 Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite

Améliorer les conditions de déplacement des PMR le long des itinéraires structurants du centre urbain (priorité 1)

Le diagnostic a montré que les deux itinéraires structurants du centre urbain n'étaient pas praticables de bout en bout par une personne à mobilité réduite seule. Il conviendra de réaménager en priorité les cheminements et traversées piétons le long de ces itinéraires.

Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des agglomérations (priorité 2)

Dans un deuxième temps, il conviendra de rendre progressivement l'ensemble des agglomérations accessibles aux personnes à mobilité réduite, au gré des réaménagements de voiries prévus.

Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics (priorité 2)

Si des efforts ont déjà été entrepris au niveau de la gare pour la rendre plus accessible aux personnes à mobilité réduite, ceux-ci devront être intensifiés en vue, par exemple, de faciliter l'accès aux quais à ces personnes. Par ailleurs, la plupart des arrêts de bus étant peu aménagés et équipés, l'accès à ces derniers pour les PMR est rendu dans la majorité des cas très compliqué. La phase 3 du présent PCM s'attellera à identifier les arrêts à rendre accessibles aux PMR en priorité. Globalement, il s'agira donc d'améliorer l'accessibilité PMR des transports publics.

Informier sur les services de transport existants (priorité 1)

Divers services de transport sont prévus pour les personnes à mobilité réduite tels que le taxi social du CPAS de Leuze-en-Hainaut ou le service Handicap-car organisé en partenariat avec le TEC. L'objectif sera de

s'assurer que la plus grande partie de la population en connaissent l'existence et le fonctionnement.



2.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Rendre les cœurs de ville et de villages plus attractifs et conviviaux (priorité 1)

Actuellement, le centre-ville est globalement peu convivial et agréable, que ce soit pour les résidents, les personnes qui s'y déplacent (à pied, à vélo, etc.), les chalands, etc. La densité de trafic et l'espace dédié au stationnement notamment impactent sur la qualité de celui-ci. Le flux de trafic, en particulier le long des principaux axes de circulation, est autant nuisible pour les personnes qui s'y déplacent (à pied, à vélo, etc.) que pour les personnes qui y résident. Il en est de même pour l'espace dédié à la voiture, qui réduit parfois à peau de chagrin celui disponible pour la circulation des piétons et autres modes actifs (ou de micro-mobilité), mais aussi pour d'autres usages (terrasses, étals, etc.).

Quant aux espaces présents dans les cœurs de villages, ceux-ci sont également peu conviviaux, et ne sont actuellement pas conçus comme espaces de rencontre pour les villageois, mais comme de vastes carrefours automobiles ; qui de plus sont peu structurés et lisibles, ce qui les rend particulièrement dangereux.

A l'instar de ce que projetait le PCDR (pour les villages), et dans la lignée des objectifs régionaux, le PCM vise à rendre les cœurs des villages et le centre-ville plus attractifs et conviviaux que ce soit pour les résidents, ou les personnes qui s'y déplacent. Si dans le centre-ville une optimisation de la gestion du parking est notamment nécessaire à cet égard, les mesures à prendre veilleront à garantir une bonne accessibilité et viabilité des commerces et autres activités présentes dans le centre.



Figure 3 : Projet de réaménagement de la Grand-Place –
Source : grandplaceleuze.be

Limiter le trafic de transit des poids lourds dans les villages (et le cœur de ville) (priorité 2)

Le trafic de poids lourds nuit également à la qualité et convivialité des espaces urbanisés qu'il traverse, encore davantage que les véhicules automobiles. Raison pour laquelle limiter le trafic de transit de ces poids lourds ou à tout le moins limiter les nuisances générées par celui-ci constitue un autre objectif de ce PCM ; en particulier dans les villages impactés (Blicquy, Chapelle-à-Oie, Chapelle-à-Wattines, Grandmetz).

Il s'agira également d'harmoniser les restrictions de circulation sur le territoire.



3. Synthèse et priorité des objectifs

Le tableau ci-après synthétise les objectifs définis dans le cadre de ce plan communal de mobilité et les degrés de priorité associés.

Numéro	Objectif	Priorité
1.	Favoriser la marche	
1.1.	Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain	1
1.2.	Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages	1
1.3.	Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages	3
1.3.	Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied	2
2.	Favoriser l'utilisation du vélo	
2.1.	Développer un réseau d'itinéraires cyclables « communal »	1
2.2.	Compléter et sécuriser les réseaux cyclables supra-communaux	1
2.3.	Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal	2
2.4.	Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer	2



Numéro	Objectif	Priorité
3.	Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité	
3.1.	Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à hauteur de la gare de Leuze-en-Hainaut	1
3.2.	Renforcer l'axe bus Péruwelz – Leuze-en-Hainaut – Renaix	2
3.3.	Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus	1
3.4.	Faciliter l'intermodalité bus/vélo	3
4.	Encourager un usage rationnel de la voiture	
4.1.	Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, en ce compris les services de mobilité	1
4.2.	Spécialiser le réseau routier	1
4.3.	Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité	2
4.4.	Favoriser un usage rationnel dans le cadre de nouveaux projets de développement	1
5.	Rendre la commune plus « safe »	
5.1.	Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route	1
5.2.	Appliquer un régime de vitesse de circulation cohérent et faire respecter celui-ci	1
6.	Améliorer la mobilité scolaire	
6.1.	Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles	1
6.2.	Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires	1
6.3.	Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école	2
6.4.	Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords des écoles	2



Numéro	Objectif	Priorité
7.	Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite	
7.1.	Améliorer les conditions de déplacement des PMR le long des itinéraires structurants du centre urbain	1
7.1.	Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des agglomérations	2
7.2.	Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics	2
7.3.	Informier sur les services de transport existants	1
8.	Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	
8.1.	Rendre les cœurs de ville et de villages plus attractifs et conviviaux	1
8.2.	Limiter le trafic de transit des poids lourds dans les villages (et le cœur de ville)	2

