



Actualisation du Plan communal de mobilité d'Yvoir

Phase 1 et 2 : Diagnostic et objectifs

Juin 2018



ICEDD

espaces mobilités



Commune d'Yvoir





Table des matières

1. Introduction	10
1.1 Contexte d'établissement du plan communal de mobilité	10
1.2 Généralités en matière de mobilité	10
1.3 Vision régionale	11
1.4 Définition et objectifs d'un PCM	11
1.5 Une philosophie à développer et à partager	12
1.6 La plus-value d'un PCM	12
1.7 Structure du territoire communal	13
2. Territoire et mobilité	15
2.1 Introduction	15
2.2 Contexte socio-démographique	15
2.3 Contexte socio-économique	18
2.3.1 Niveau socio-économique	18
2.3.2 Commerces	18
2.3.3 Etablissements scolaires	19
2.3.4 CHU Mont-Godinne	19
2.3.5 Carrières	19
2.4 Déplacements domicile – travail	20
2.4.1 Taux de motorisation des ménages	20
2.4.2 Déplacements professionnels depuis Yvoir	20
2.4.1 Déplacements professionnels vers Yvoir	21
2.5 Evolution du contexte	22



3. Mobilité active.....	27
3.1 Espaces publics et mobilité piétonne.....	27
3.1.1 Enjeux généraux.....	27
3.1.2 Espaces publics.....	27
3.1.3 Abords des écoles.....	28
3.1.4 Réseau de mobilité douce.....	29
3.2 Mobilité cyclable.....	31
3.2.1 Enjeux.....	31
3.2.2 Réseau cyclable.....	31
3.3 Projets.....	33
3.3.1 Liaison douce entre Gedinne et la RAVeL.....	33
3.3.2 Projet du Vicigal.....	34
3.3.3 Réseau cyclable à points-nœuds.....	34
3.4 Synthèse.....	35
3.5 Objectifs.....	36
4. Transports en commun.....	37
4.1 Transport ferroviaire.....	37
4.1.1 Gares.....	37
4.1.2 Offre.....	41
4.1.3 Demande.....	41
4.1.4 Attractivités des gares à l'échelle communale.....	42
4.1.5 Passages à niveaux.....	44



4.2	Transport urbain.....	44
4.2.1	Offre.....	44
4.2.2	Demande.....	45
4.2.3	Aménagement des principaux arrêts.....	54
4.3	Attractivité des transports en commun.....	55
4.4	Intermodalité.....	56
4.5	Objectifs.....	56
5.	Services de mobilité.....	57
5.1	Covoiturage.....	57
5.1.1	Contexte en Région wallonne.....	57
5.1.2	Application au territoire d'Yvoir.....	57
5.1.3	Objectifs.....	58
5.2	Voitures partagées.....	58
5.2.1	Enjeux.....	58
5.2.2	Autopartage en station.....	59
5.2.3	Autopartage entre particuliers.....	59
5.2.4	Objectifs.....	59
5.3	Transports à la demande.....	60
5.3.1	Enjeux.....	60
5.3.2	Application au territoire d'Yvoir.....	60
5.3.3	Objectifs.....	60



6. Réseau routier.....	61
6.1 Circulation automobile.....	61
6.1.1 Structure du réseau routier.....	61
6.1.2 Régime de vitesse.....	61
6.1.1 Densité du trafic.....	62
6.2 Circulation des poids lourds.....	64
6.2.1 Introduction.....	64
6.2.2 Contexte général.....	65
6.2.3 Constats en matière de mobilité.....	66
6.2.1 Pistes envisagées.....	66
6.3 Site du CHU Mont-Godinne.....	69
6.3.1 Généralités.....	69
6.3.2 Accessibilité.....	69
6.3.3 Projet de la route de l'emploi.....	70
6.4 Sécurité routière.....	70
6.5 Les entrées et traversées de villages.....	71
6.5.1 Introduction.....	71
6.5.2 Enjeux et dispositifs.....	71
6.5.3 Application au territoire d'Yvoir.....	73
6.5.4 Fiche-projet PCDR.....	74
6.6 Identification des axes et carrefours problématiques.....	76
6.7 Objectifs.....	77



7. Stationnement.....	78
7.1 Enjeux.....	78
7.2 Stationnement dans le centre d'Yvoir.....	78
7.2.1 Généralités.....	78
7.2.2 Offre en stationnement.....	79
7.2.3 Demande en stationnement.....	80
7.2.4 Stationnement des vélos.....	83
7.3 Stationnement aux gares.....	83
7.3.1 Gare d'Yvoir.....	83
7.3.2 Gare de Godinne.....	84
7.4 Stationnement dans les villages.....	85
7.5 Parking de covoiturage.....	85
7.6 Objectifs.....	85
8. Communication et gouvernance.....	86
8.1 Site Internet.....	86
8.2 Réseaux sociaux.....	86
8.3 Objectifs.....	86



PARTIE A : Diagnostic et objectifs





1. Introduction

1.1 Contexte d'établissement du plan communal de mobilité

Le présent plan communal de mobilité (PCM ci-après) constitue une actualisation du PCM datant de 2002. Cette actualisation s'inscrit dans la volonté de faire face aux nouveaux enjeux, notamment en matière de planification et de développement territorial. En parallèle, les habitudes de déplacements des différents acteurs du territoire (habitants, élèves, clients, travailleurs, agriculteurs, etc.) se complexifient et évoluent quantitativement, ce qui soulève des problématiques à résoudre et de nouveaux défis à relever. Le PCM présente de grands enjeux relatifs à la préservation de la qualité de vie des habitants tout en développant la commune et en renforçant son attractivité. Cette étude s'inscrit donc avant tout dans un projet de territoire.

Le contenu du PCM est fixé par le cahier spécial des charges n° O2.01.01-16N54 intitulé « Désignation d'un auteur de projet chargé d'actualiser le Plan Communal de mobilité d'Yvoir ».

1.2 Généralités en matière de mobilité

En Wallonie, comme à l'échelle mondiale, la situation actuelle en termes de mobilité n'est plus tenable. A titre illustratif, citons notamment, au regard des trois critères du développement durable :

- > En matière **environnementale** : les problèmes de pollution et de bruit ;
- > En matière **sociale** : la problématique des accidents, avec toutes les conséquences pour les personnes concernées, ainsi que la faible qualité des espaces publics, accaparés par les transports ;

- > En matière **économique** : les pertes de temps (... et donc d'argent) liées aux bouchons, aux problèmes de progression des transports collectifs, à l'augmentation du coût du transport pour les ménages, etc.

En cause, un phénomène du recours accru à l'usage de la voiture qui "s'auto-alimente", et ceci à trois niveaux :

- > Le fonctionnement des **transports publics** : trop longtemps, les transports publics ont été "prisonniers" des embouteillages créés, notamment aux heures de pointe, par une présence excessive de l'automobile. La conséquence a donc souvent été de décourager l'utilisateur et de le pousser à se déplacer en voiture, dans laquelle les conditions d'attente sont nettement plus confortables. Le trafic supplémentaire a contribué à accroître encore la "pénibilité" de la progression des transports publics, incitant d'autres usagers à abandonner ceux-ci et à choisir l'automobile ... et ainsi de suite ;
- > L'étalement de l'**habitat** : la présence de trop de véhicules en ville dégrade le niveau de qualité de vie (pollution de l'air, bruit, sécurité, qualité des espaces publics, ...). De nombreuses personnes ont donc pris la décision de s'établir en milieu périurbain ou à la campagne, dans des zones qui, la plupart du temps, ne peuvent être desservies de manière efficace par les transports publics et qui impliquent donc la nécessité de se déplacer en voiture vers la ville où l'on a ses activités, la rendant encore moins accueillante ... et ainsi de suite ;
- > La dispersion de l'**emploi** et de certains de commerces : une accessibilité de qualité aux secteurs d'emploi et de certains types de commerces est aussi une exigence légitime des responsables économiques. Les conditions rencontrées en ville les incitent fréquemment à se délocaliser, généralement le long de grands



axes routiers constituant le seul lien entre leur entreprise et les clients ou travailleurs, accroissant ainsi également le recours à la voiture ... et ainsi de suite.

1.3 Vision régionale ¹.

Avant de descendre à l'échelle communale, il est utile d'aborder la vision régionale en matière de mobilité à l'horizon 2030. Ce plan vision FAST (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal) a pour but de réduire l'encombrement sur les routes wallonnes. Il vise à combiner, pour chaque déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité avec un objectif ambitieux visant à réduire de manière drastique les déplacements en voiture.

Les objectifs fixés par la vision FAST en matière de parts modales sont particulièrement ambitieux. En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique.

2017

Marche 3%
Vélo 1%
Bus 4%
Train 9%
Voiture 83%
Partage voiture : charge moyenne 1.3

2030

Marche 5%
Vélo 5%
Bus 10%
Train 15%
Voiture 60%
Partage voiture : charge moyenne 1.8

Figure 1 : Objectifs fixés par la vision FAST 2030 en matière de parts modales
(source : SPW-DGO3)

¹ Source : <http://www.wallonie.be/fr/actualites/fast-vision-de-la-mobilite-wallonne-dici-2030>

1.4 Définition et objectifs d'un PCM

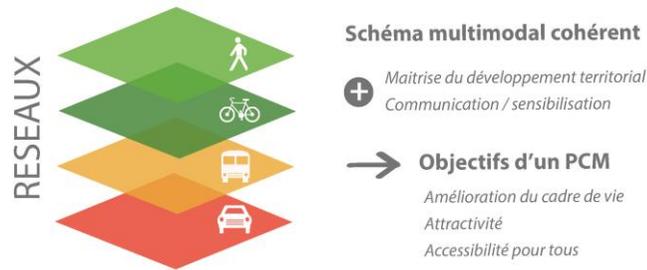
Le PCM est un outil de planification est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune.

Afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes, le PCM se déroule en trois phases :

- > Phase 1 : état des lieux du développement territorial et en matière de mobilité ;
- > Phase 2 : définition des objectifs et options stratégiques ;
- > Phase 3 : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions avec notamment des fiches action spécifiques.

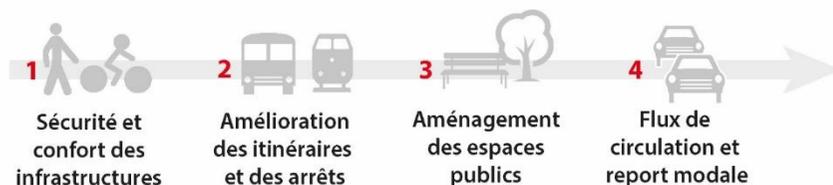


Les analyses réalisées portent sur les différents modes de transports en ce compris le stationnement (piétons, cyclistes, transports en commun, voitures, poids lourds, ...) ainsi que sur les pôles d'activités tels que les centres urbains, les écoles, les pôles d'activités économiques, culturelles ou encore touristiques. L'objectif étant d'élaborer un schéma multimodal cohérent en tenant compte des évolutions territoriales et comportementales. L'accessibilité pour tous, l'attractivité et l'amélioration du cadre de vie sont de objectifs finaux à poursuivre.



En accord avec les exigences du cahier des charges, et comme pratiqué avec succès dans le cadre d'autres missions, les analyses et le plan d'actions se baseront sur le principe "STOP", ciblant en priorité les piétons, puis les cyclistes, suivi des transports publics et enfin des flux routiers selon 4 étapes :

- > Intégrer les enjeux de sécurisation et d'amélioration du confort des piétons et des cyclistes ;
- > Considérer les améliorations requises pour les transports collectifs (itinéraires, arrêts) ;
- > Analyser les recommandations en termes d'aménagement - exploitation des espaces publics ;
- > Définir les emprises et donc la capacité résiduelle pour les flux routiers et la confronter aux projets d'alternatives envisagés : reports modaux sur les cheminements cyclo-pédestres et les axes de transports collectifs structurants.



1.5 Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées afin de créer une dynamique pluridisciplinaire cohérente. A titre d'exemple, le **PCDR d'Yvoir** (Plan Communal de Développement Rural) avait déjà initié plusieurs pistes en la matière.

Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long-terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets en valorisant les atouts des communes.

1.6 La plus-value d'un PCM

- > **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux. Une approche supra-communale



est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.

- > **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...);
- > **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité** (Commune, Région, TEC, SNCB,...) afin d'arriver à des projets transversaux concertés ;
- > Utiliser ce plan de mobilité comme **outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

1.7 Structure du territoire communal

La commune d'Yvoir est localisée sur la province de Namur, à environ 20 km de la Capitale wallonne. Le territoire est bordé à l'ouest la vallée de Meuse et la voirie régionale N92 reliant Dinant à Namur à l'ouest et à l'est par l'autoroute E411 (sortie n°19 Huy – Yvoir – Spontin). Le territoire est marqué par la vallée du Bocq et par le relief marqué en sortie de cette vallée.

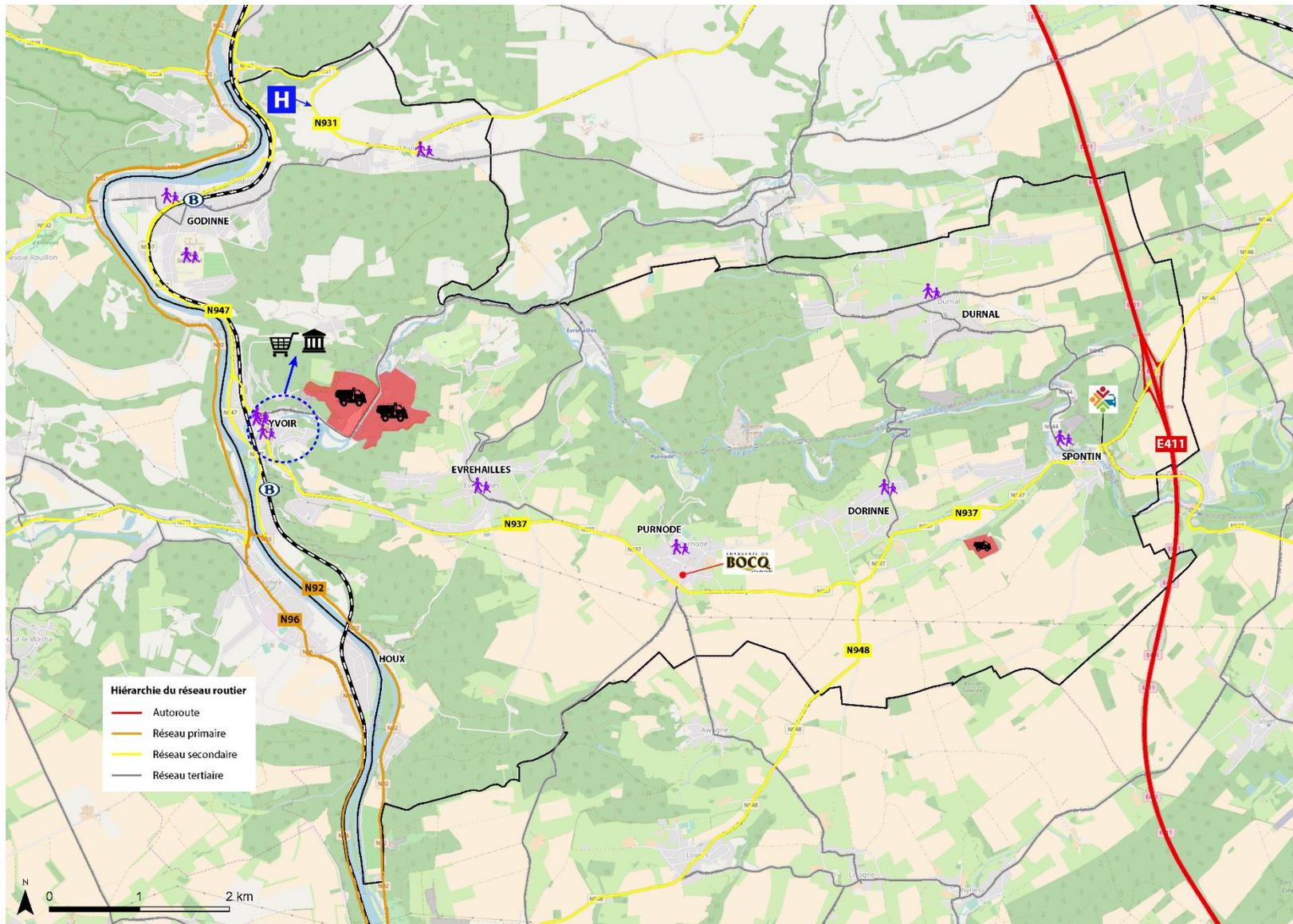


Figure 2 : Structure du réseau routier et principaux générateurs de déplacements (source : Openstreetmap)



2. Territoire et mobilité

2.1 Introduction

Avant de dresser un constat sur les réseaux de transports à l'échelle du périmètre, il est logique de poser la question en termes de déplacements : quelles sont les mouvements observés ? Pour quels motifs ? Par quels moyens ?

Les statistiques en la matière sont malheureusement peu développées, ce qui pousse davantage à comprendre la mobilité par le territoire : où sont les pôles d'emplois, les commerces, les écoles ? Où se situent les villages, les centralités, les pôles de transports ? Quel est l'ampleur de leur rayonnement ? Telle est la priorité de ce chapitre introductif. Dresser un portrait rapide du territoire, permettant d'appréhender la mobilité dans un contexte spatial particulier.

2.2 Contexte socio-démographique

Au 1^{er} janvier 2017, le territoire communal comptait 9.115 habitants, soit une densité de population de 160 hab./km², contre 69 hab./km² dans l'agglomération de Dinant, 134 hab./km² en province de Namur et 215 hab./km² en Région wallonne. Au cours de ces 25 dernières années, la population d'Yvoir ont augmenté de près de 30% alors que cette augmentation est de 18% pour l'arrondissement de Dinant, de 16% en province de Namur et 11% en Région wallonne. La part des catégories « moins de 20 ans » a diminué de 4% et celle des « 60 ans et plus » a augmenté de 1%. D'après les estimations réalisées par le SPF économie - DG Statistique, d'ici à 2035, une augmentation de plus de 11% est attendue, soit de l'ordre de 1.000 habitants supplémentaires.

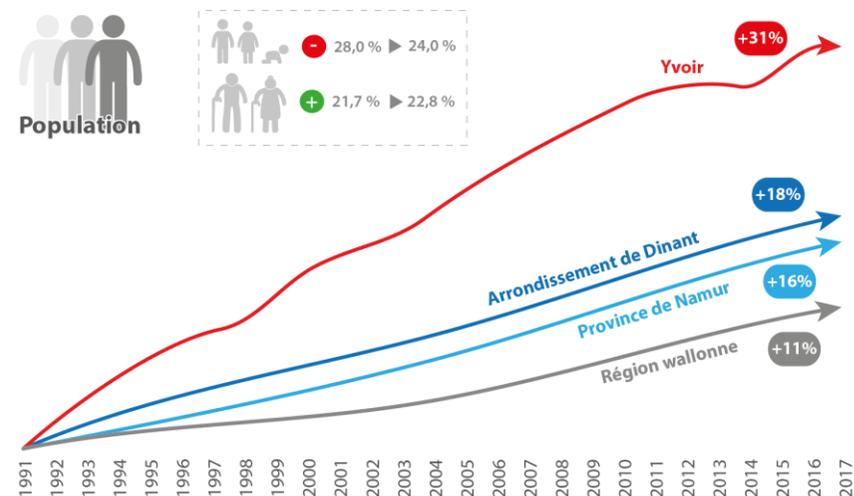


Figure 3 : Evolution de la population d'Yvoir entre 1991 et 2017 (source : IWEPS)

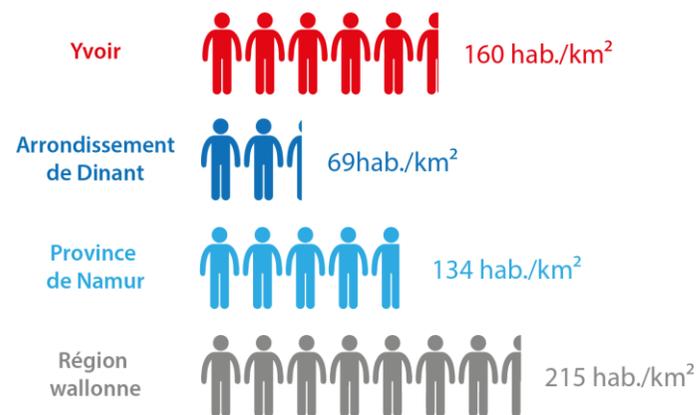


Figure 4 : Comparaison de la densité de population d'Yvoir avec les entités administratives supérieures (source : IWEPS, 2017)

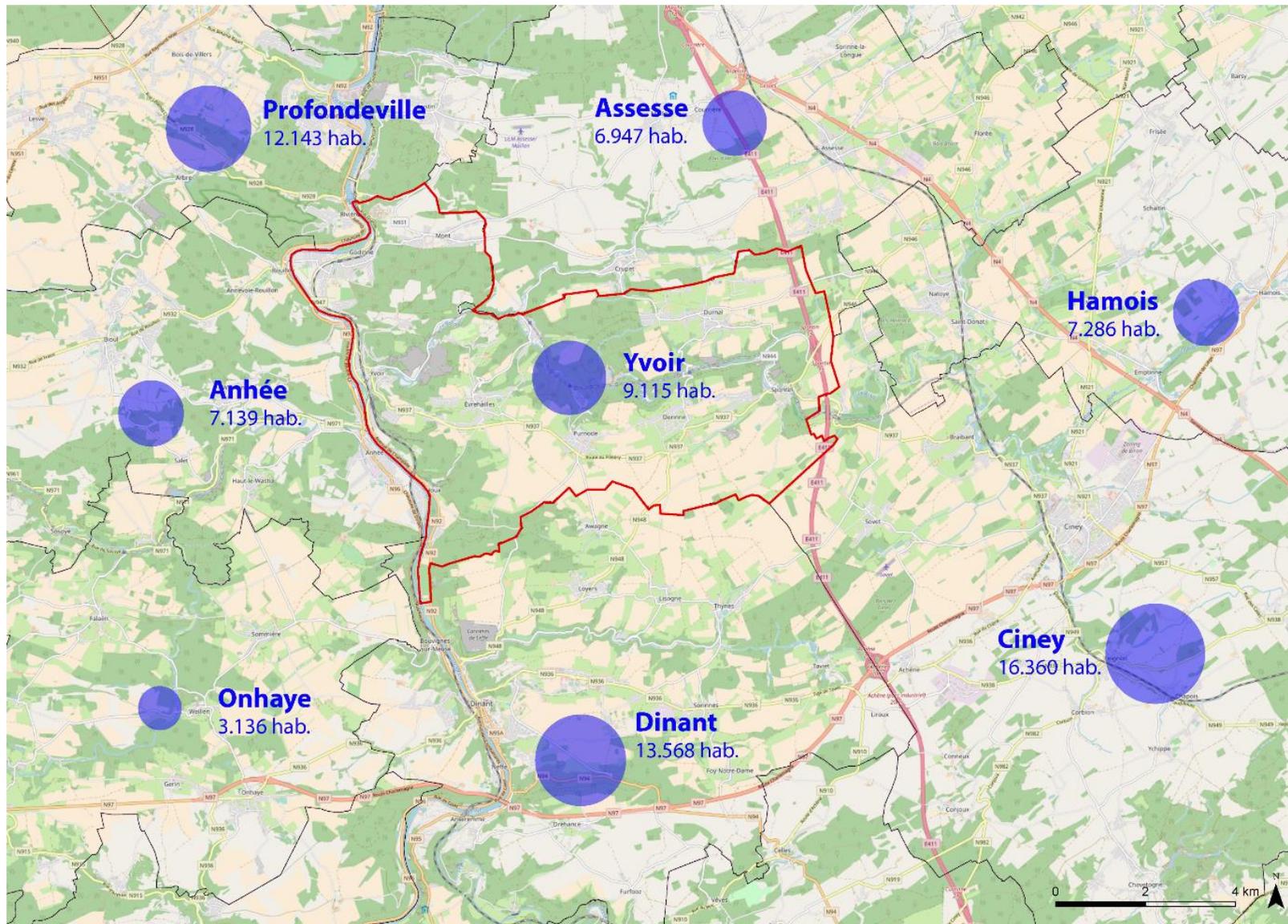


Figure 5 : Population de la commune d'Yvoir et des communes limitrophes (source : IWEPS, 2017)

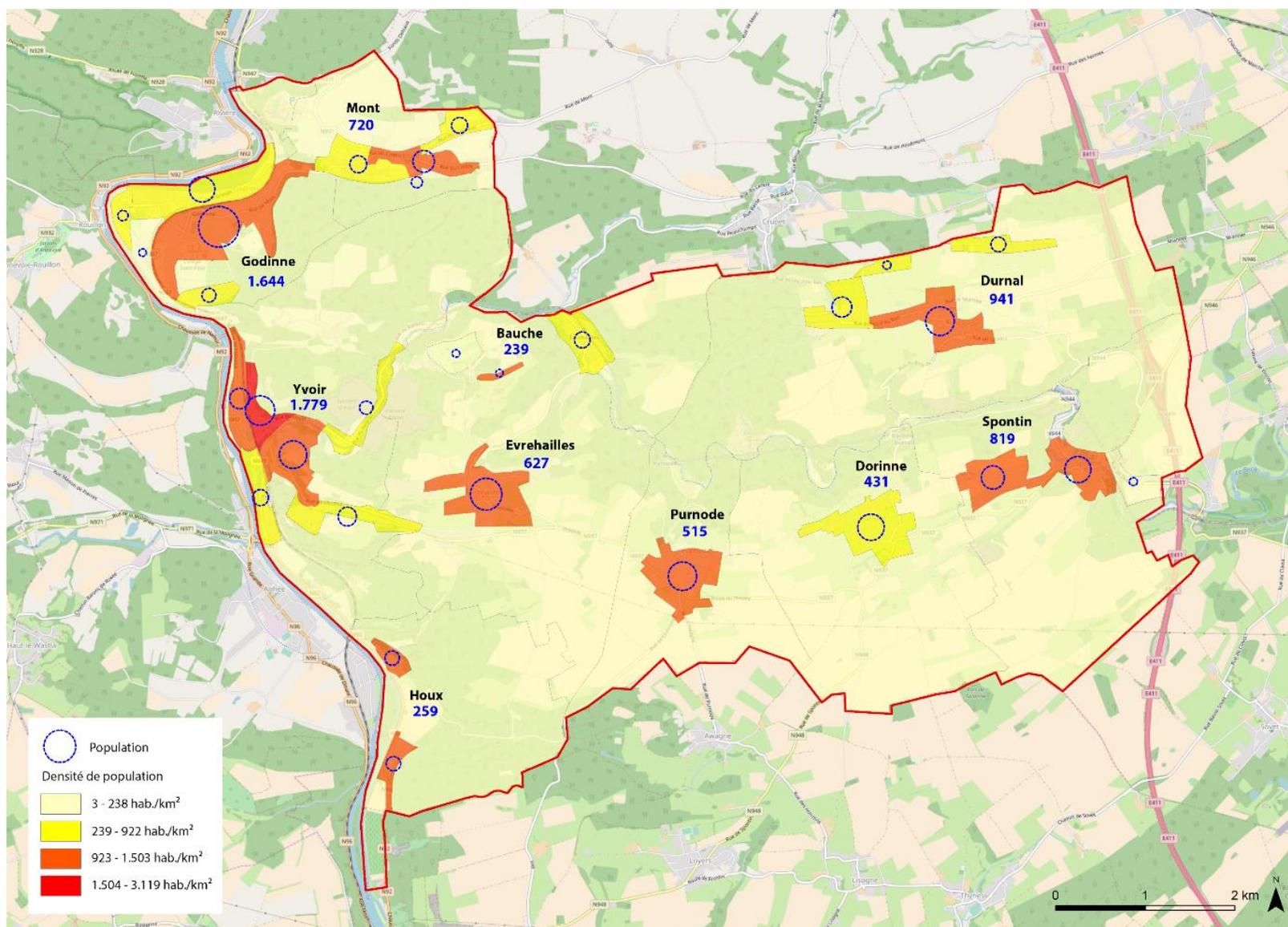


Figure 6 : Densité de population par secteur statistique (source : IWEPS, 2015)



La commune d'Yvoir est issu de la fusion 6 anciennes communes que sont : Yvoir (Yvoir, Evrehailles et Houx), Godinne (Godinne et Mont), Purnode, Dorinne, Durnal et Spontin. Les différents villages, au nombre de 10, compte chacun entre 250 et 1.800 habitants. De manière générale, l'habitat est relativement concentré dans les villages laissant une part importante aux zones agricoles et forestières. Les 2 principaux villages, Godinne et Yvoir, sont localisés dans la vallée de la Meuse et jouissent d'une bonne accessibilité en transports en communal grâce à la présence des gares SNCB. Les autres villages sont assez dispersés de part et d'autre de la vallée, à environ 1 à 2 km du Bocq.

2.3 Contexte socio-économique

2.3.1 Niveau socio-économique

D'après la classification socio-économique établie par Belfius, la commune d'Yvoir est reprise dans les communes résidentielles en zones péri-urbaines.



Figure 7 : Comparaison du revenu médian d'Yvoir avec les entités administratives supérieures (source : IWEPS, 2014)

En 2014, le revenu médian de la commune, à savoir 25,2 k€/an (soit 25.200 €) était nettement supérieur à la moyenne régionale de 22,2 k€/an. En 2016, le taux de chômage y était de 9,2% contre 11,7% en Région wallonne.

2.3.2 Commerces

La commune d'Yvoir compte des commerces de proximité (boulangerie, pharmacie, coiffeur, librairie, banque, alimentation, etc.) et des établissements horeca en grande partie localisés dans le centre d'Yvoir.



Photo 1 : Boulangerie dans le centre d'Yvoir (avril 2018)



Photo 2 : Magasin de vélo dans le centre d'Yvoir (avril 2018)



Photo 3 : Coiffeur dans le centre d'Yvoir (avril 2018)



Photo 4 : Bijouterie dans le centre d'Yvoir (avril 2018)

D'après le Schéma Régional de Développement Commercial (SRDC), les habitants d'Yvoir sont situés :

- > Dans le bassin de consommation de Dinant pour les achats alimentaires ;
- > Dans les bassins de consommation de Namur, Dinant et Ciney pour les achats semi-courants légers (vêtements, loisirs,...) ;



- > Dans les bassins de consommation de Dinant et Ciney pour les achats semi-courants lourds (équipement de la maison, électroménagers et bricolage).

2.3.3 Etablissements scolaires

La commune d'Yvoir compte 7 écoles communales et 5 autres écoles. Il s'agit pour l'essentiels d'établissements accueillant simultanément des élèves maternelles et primaires. Godinne compte également une école secondaire, le Collège de Godinne-Burnot.

Tableau 1 : Etablissements scolaires d'Yvoir

Gestion	Ecole	Maternelle	Primaire	Secondaire
Ecoles communales	Dorinne (pl. du Centenaire)		X	
	Durnal (rue de Mianoye)	X	X	
	Godinne (rue du Pont)	X	X	
	Mont (rue du Centre)	X	X	
	Purnode (rue des Ecoles)	X	X	
	Spontin (rue Hêtre Pourpre)	X	X	
	Yvoir (place du Monument)	X	X	
Autres écoles	Collège de Godinne-Burnot			X
	Evrehailles (rue Sauvegarde)	X	X	
	Mont (rue du Fraichaux)	X		
	Yvoir (rue Tachet des Combes)	X	X	
	Yvoir (rue Tachet des Combes)	X	X	

2.3.4 CHU Mont-Godinne

Le Centre Hospitalier Universitaire de Mont-Godinne constitue une des principaux pôles d'emploi de la région. Il emploie aujourd'hui près de 2.000 travailleurs dont environ 40% sont présents simultanément. Il présente une situation géographique excentrée par rapport à la fonction urbaine induisant un recours plus faible aux transports en commun mais une facilité de stationnement pour le personnel et les patients.



Figure 8 : Vue aérienne du site du CHU Mont-Godinne
(source : SPW-Orthophotoplan 2016)

2.3.5 Carrières

Le territoire communal compte 3 carrières dont les carrières « Haut-le-Wastia » situées sur les hauteurs d'Yvoir, le long de la rue du Redeau et la carrière du trou des Chats à Dorinne. Ces activités engendrent une part importante de charroi dont il sera plus spécifiquement question dans la partie du rapport consacrée aux poids lourds.



Figure 9 : Vue aérienne des carrières de la rue du Redeau (source : SPW – Orthophotoplan 2016)



Photo 5 : Carrière de la rue du Redeau (avril 2018)

2.4 Déplacements domicile – travail

2.4.1 Taux de motorisation des ménages

Avant d'aborder la thématique des déplacements, il est utile d'analyser le taux de motorisation des ménages d'Yvoir et de ses communes limitrophes. A noter que ce taux est sous-estimé dans la mesure où il ne prend que les voitures privées en considération et non les véhicules de société et de fonction.

Il ressort que les ménages d'Yvoir disposent en moyenne de 1,24 véhicule par ménage, soit une valeur équivalente à la moyenne régionale de 1,22.

Les communes limitrophes présentent des taux similaires à l'exception de Dinant et Ciney dont les taux sont de respectivement 1,01 et 1,09 véhicule par ménage. Ce taux plus faible s'explique par une meilleure accessibilité en transports en commune et une concentration d'emplois, commerces et services.

Nombre moyen de véhicules privés par ménage



Figure 10 : Taux de motorisation d'Yvoir et de ses communes limitrophes (source : IWEPS, 2017)

2.4.2 Déplacements professionnels depuis Yvoir

Parmi les 3.800 travailleurs que compte Yvoir, 76% travaillent en province de Namur et 9% à Bruxelles. L'arrondissement de Dinant (communes d'Yvoir, Dinant, Ciney, ...) attirent 46% des travailleurs et celui de Namur 29%. Les communes les plus attractives sont Yvoir, Namur, Dinant, Bruxelles, Ciney, Anhée, Charleroi et Profondeville.



2.4.1 Déplacements professionnels vers Yvoir

Les travailleurs d'Yvoir (~3.300) proviennent majoritairement de la province de Namur (91%) et plus spécifiquement des communes de l'arrondissement de Dinant (58%) et Namur (31%). Ce sont les habitants d'Yvoir, Namur, Dinant, Profondeville, Anhée et Assesse qui sont les plus nombreux.

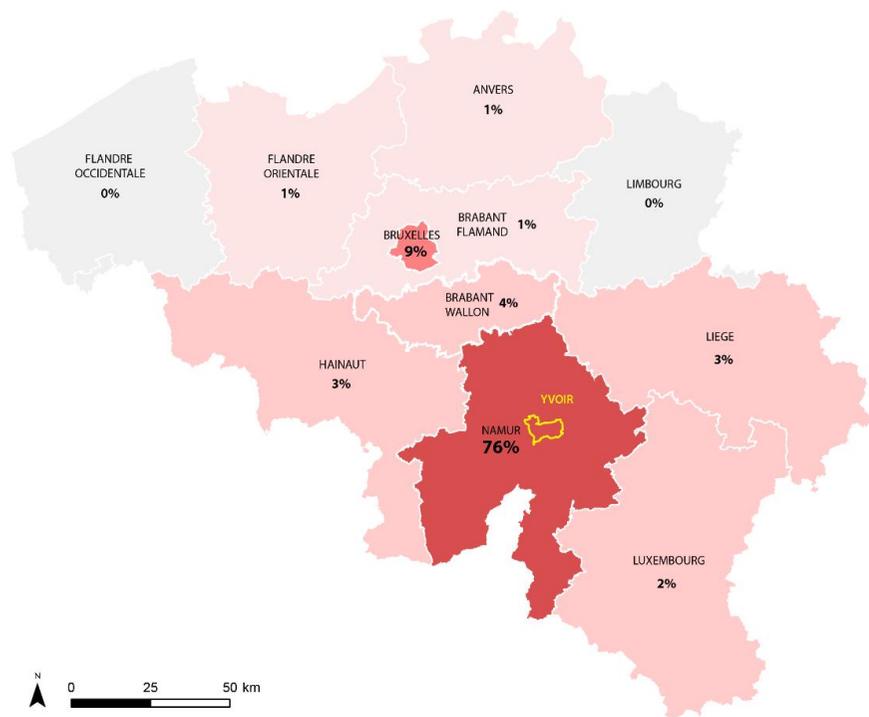


Figure 11 : Destination des déplacements professionnels depuis Yvoir – analyse par province (source : Census 2011)

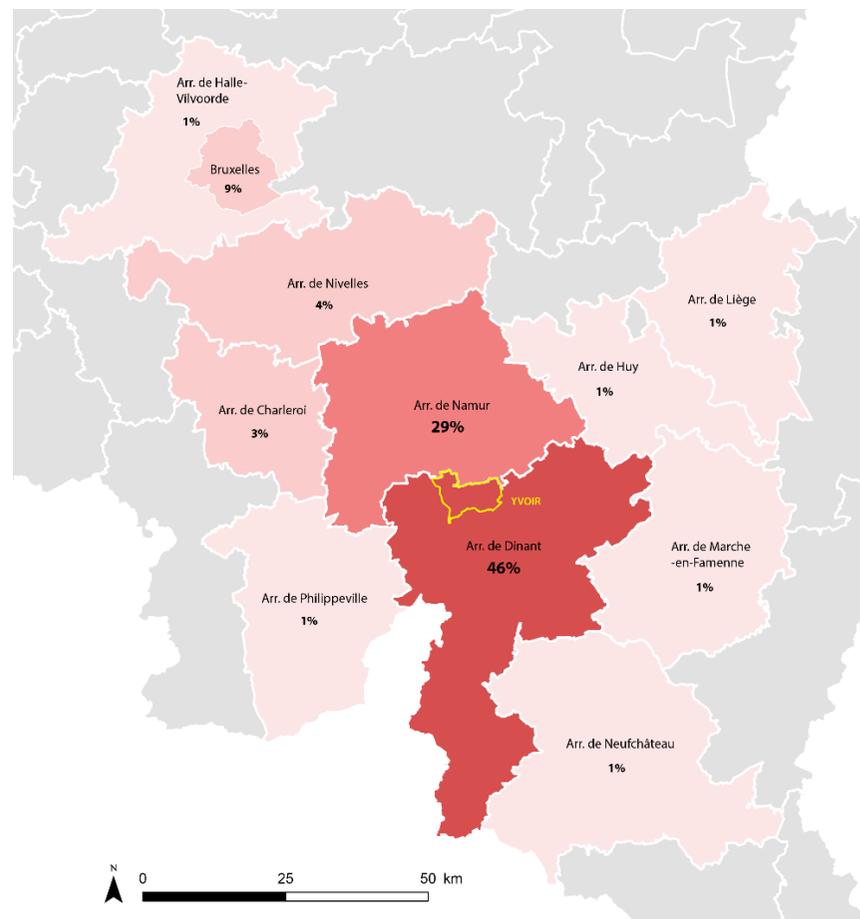


Figure 12 : Destination des déplacements professionnels depuis Yvoir – analyse par arrondissement (source : Census 2011)

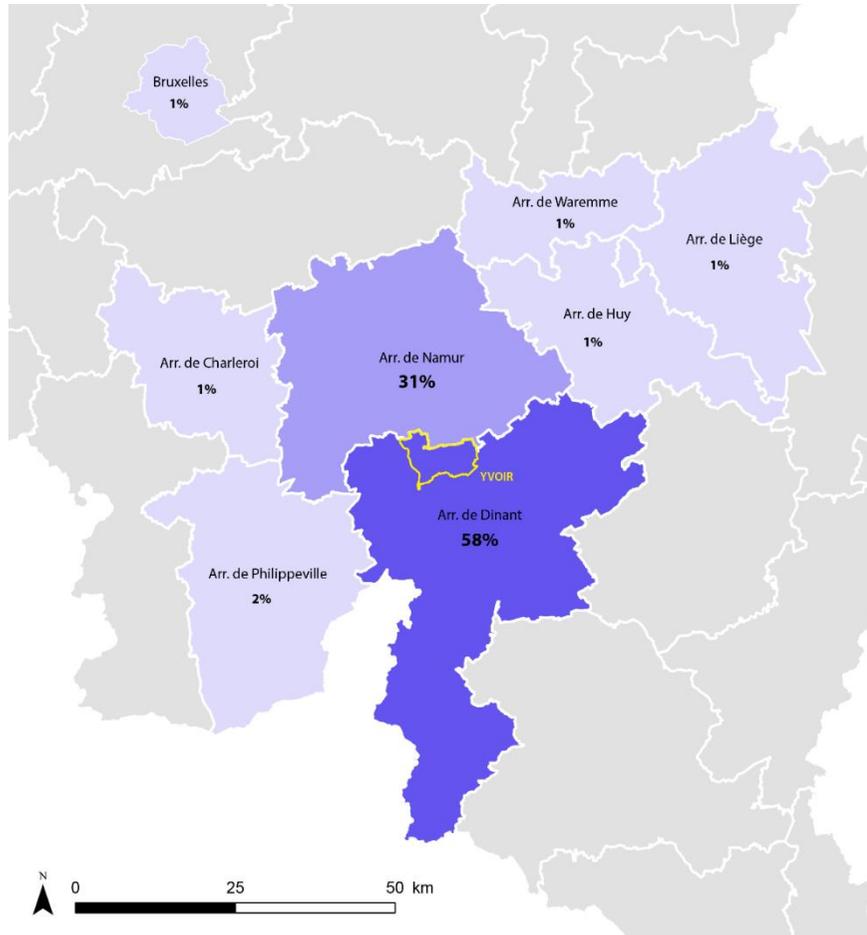


Figure 13 : Origine des déplacements professionnels vers Yvoir – analyse par arrondissement (source : Censur 2011)

2.5 Evolution du contexte

Avant d'entamer l'analyse des différentes thématiques, il est important de prendre connaissance, tant pour la phase de diagnostic que pour la phase d'actions, des projets en cours de réflexion ou de mise en œuvre qui sont susceptibles d'avoir une influence sur la mobilité à l'échelle communale ou locale. Ces projets sont localisés sur les figures suivantes et certains sont détaillés dans les chapitres concernés (mobilité, piétonne, stationnement, etc.)

Ces projets sont de différents types : résidentiels (maisons, appartements, maison de repos), sportifs, socio-culturels (maison de village, salle polyvalente) ou encore économiques (parc d'activités).

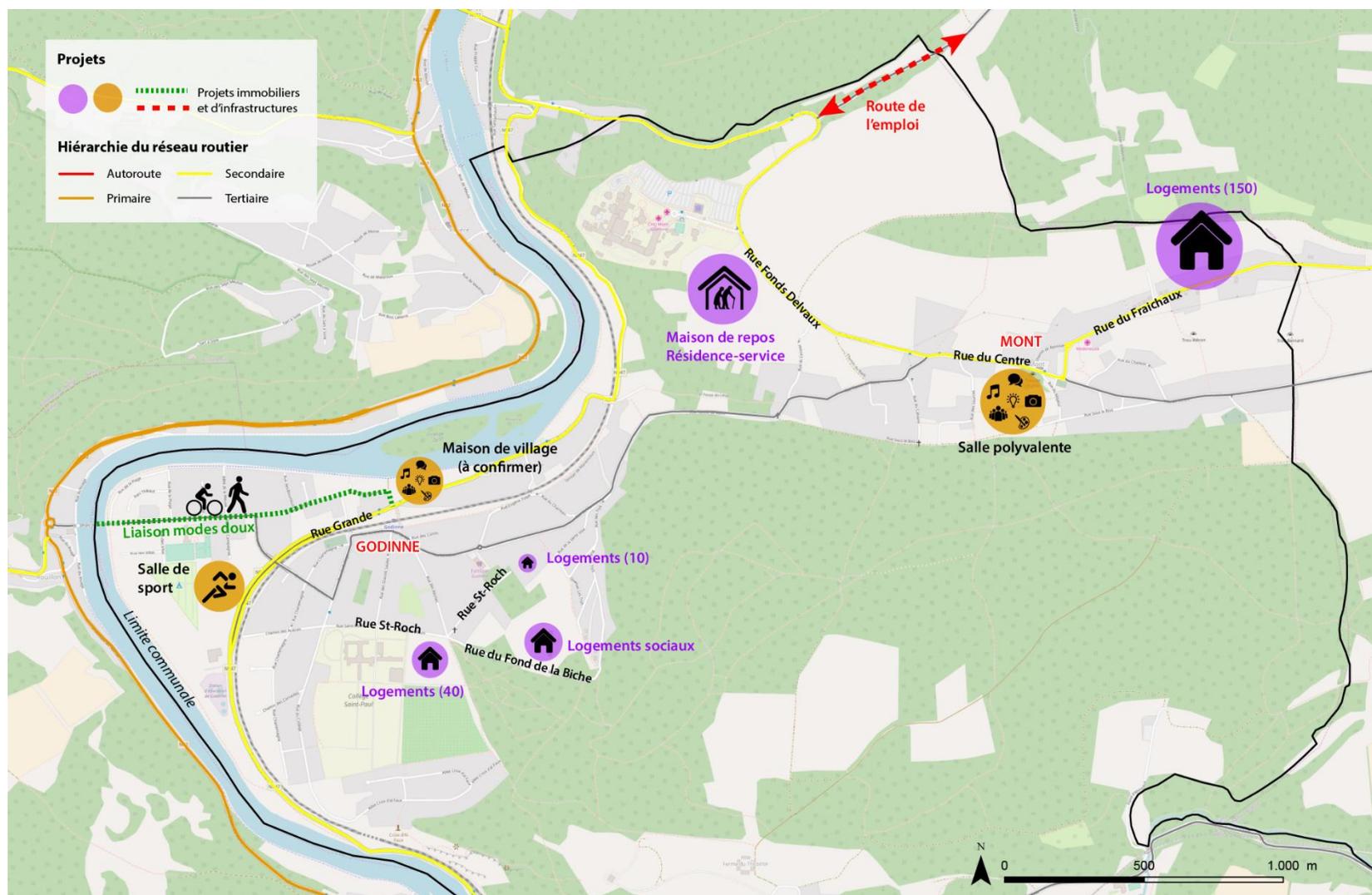


Figure 14 : Projets situés dans les villages de Godinne et Mont (sources : Openstreetmap et Commune)

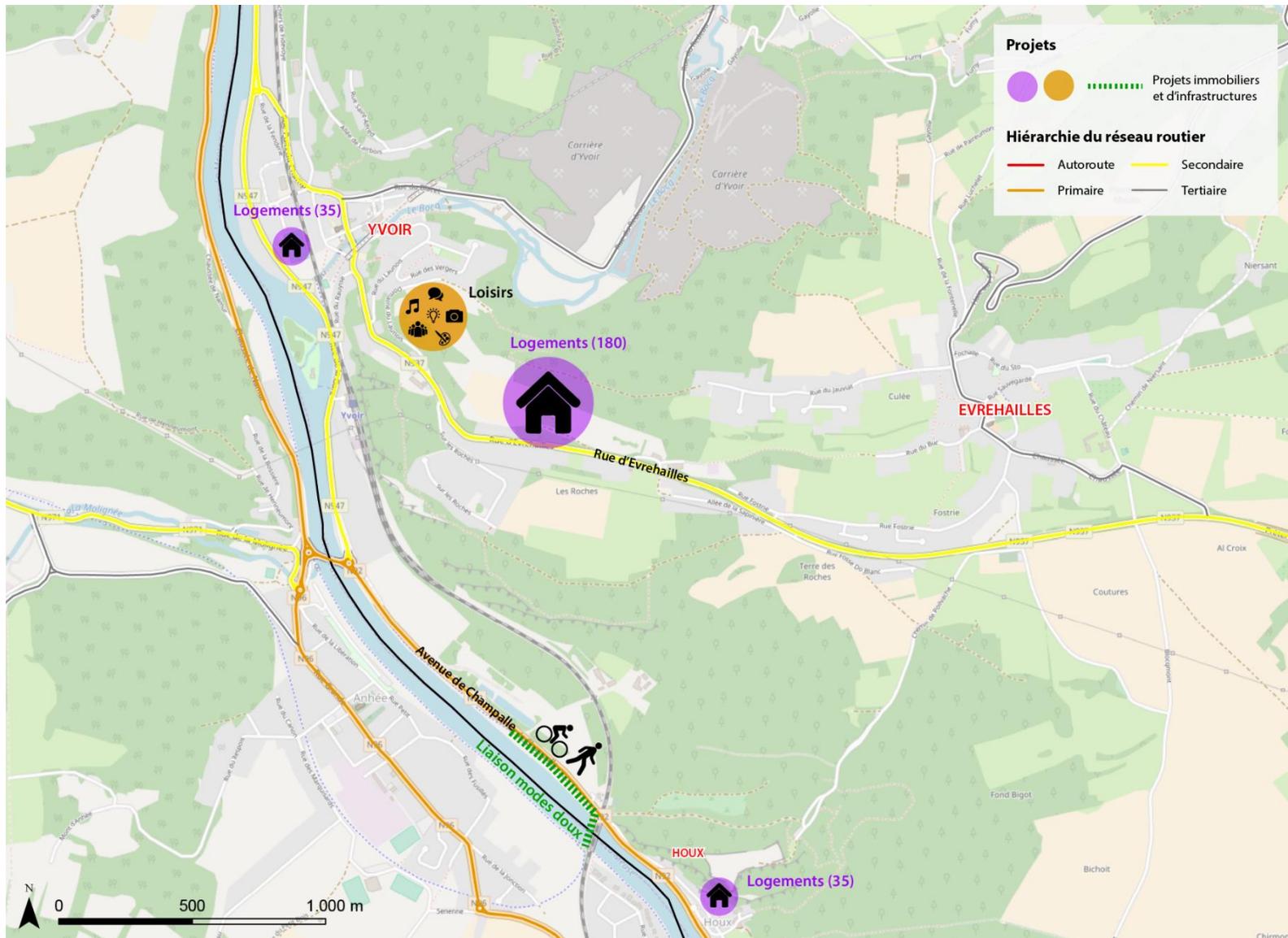


Figure 15 : Projets situés dans les villages d'Yvoir, Houx et Evrehailles (sources : Openstreetmap et Commune)

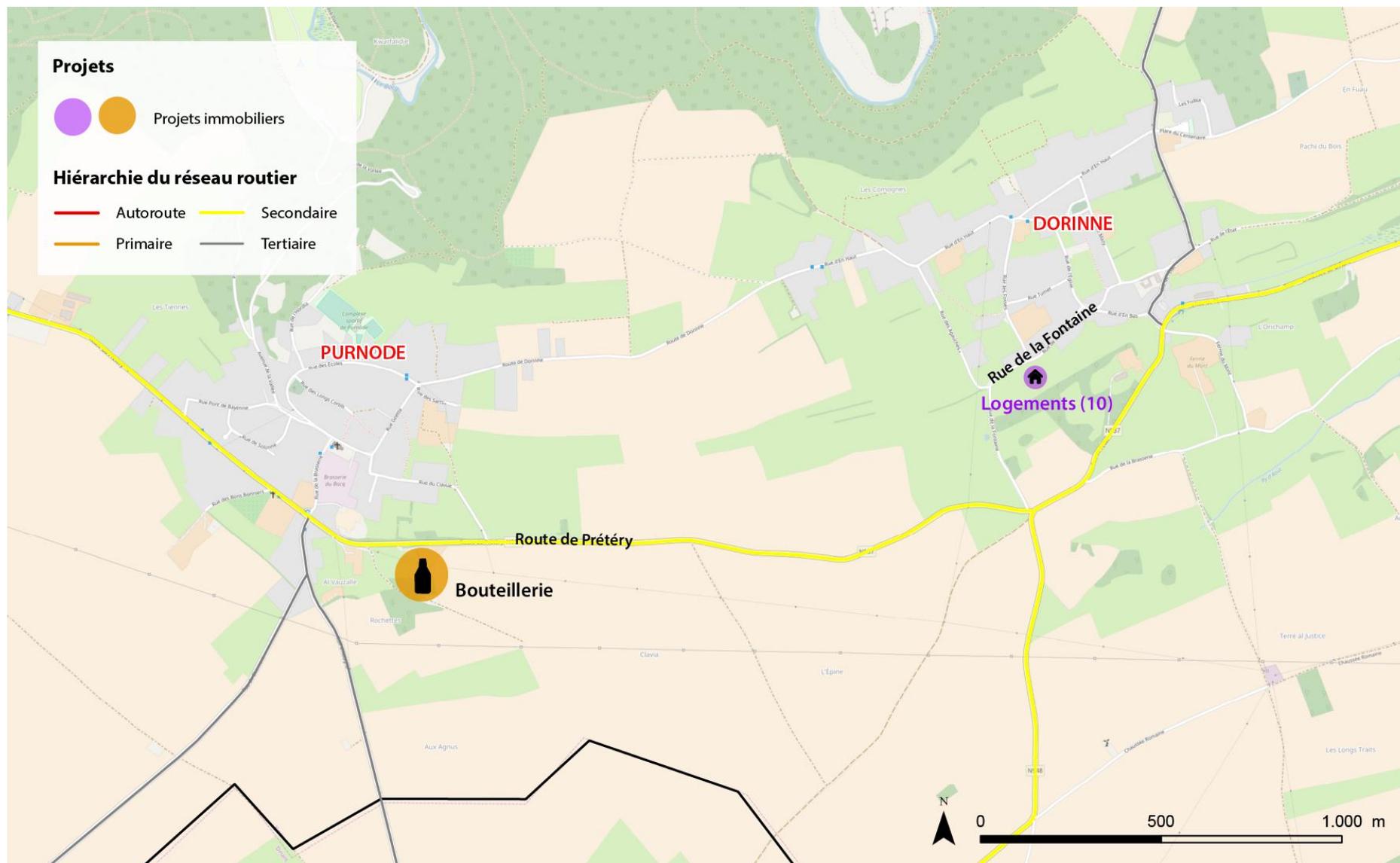


Figure 16 : Projets situés dans les villages de Purnode et Dorinne (sources : Openstreetmap et Commune)

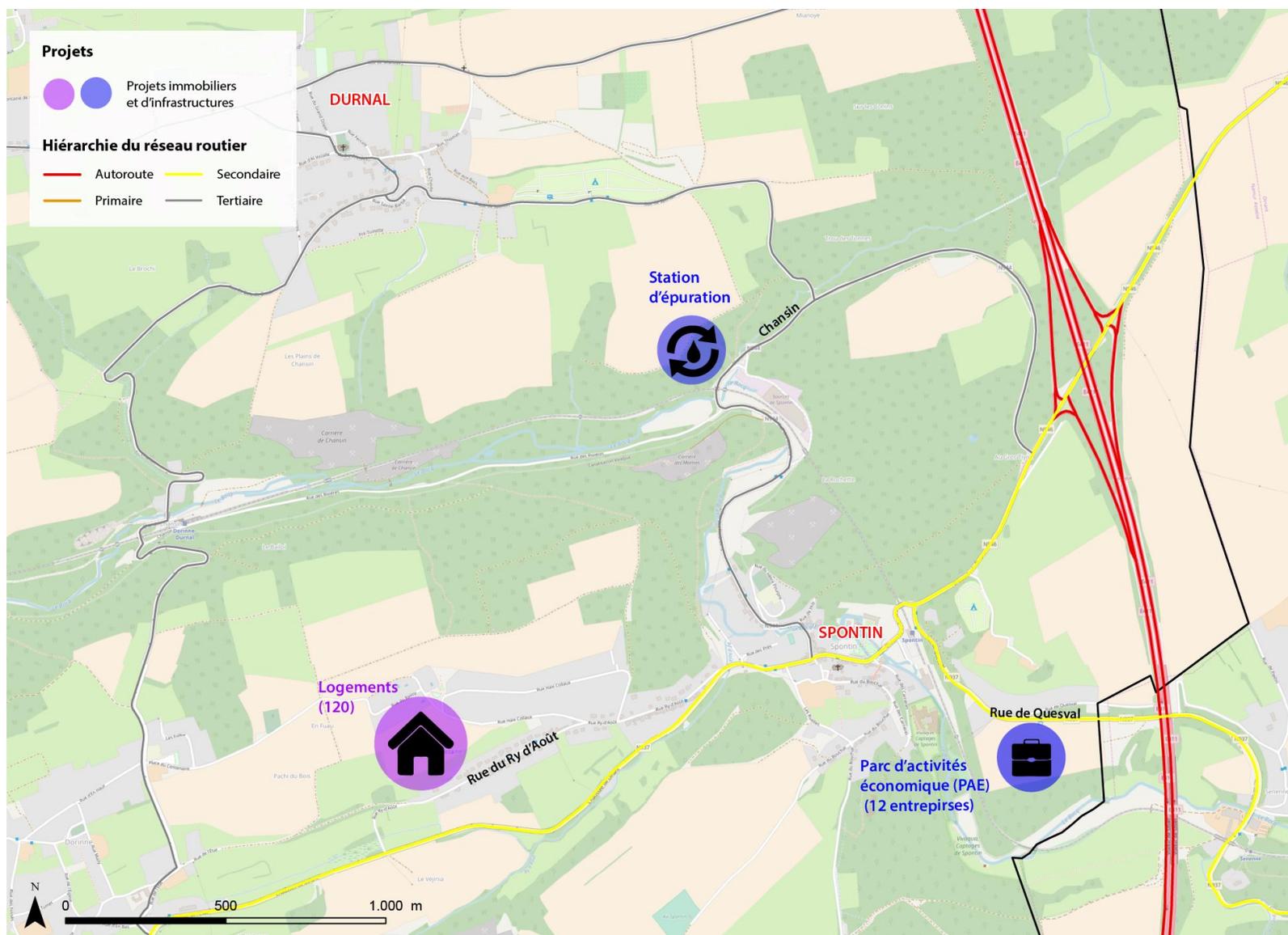


Figure 17 : Projets situés dans les villages de Durnal et Spontin (sources : Openstreetmap et Commune)

3. Mobilité active

3.1 Espaces publics et mobilité piétonne

3.1.1 Enjeux généraux

La mobilité piétonne revêt une importance considérable, tant en matière de nombre d'usagers qu'en indicateur de l'animation et de l'attractivité du territoire.

En matière de demande, les flux pédestres sur la commune se manifestent dans le centre (noyau commercial et de services), et plus localement dans les villages aux abords des écoles et de certains arrêts de bus.

Les déplacements pédestres font face à de nombreuses difficultés. Outre les franchissements difficiles des voiries régionales, le principal problème est l'omniprésence des véhicules motorisés au centre-ville, qui nuit à la qualité des déplacements piétons avec :

- > Des flux motorisés, générant des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des situations d'insécurité ;
- > Du stationnement (autorisé ou illicite) envahissant fortement l'espace public, qui limite la visibilité des traversées piétonnes, qui empiète sur les trottoirs.

Plus globalement, nous retiendrons que la mise en place d'un réseau piéton et PMR maillé, confortable et attractif est hautement nécessaire. Un réseau structurant est donc proposé. Composé de liaisons fortement fréquentées, il devra faire l'objet d'interventions répondants aux normes d'accessibilité.

3.1.2 Espaces publics

La commune d'Yvoir dispose d'espaces publics de qualité permettant une circulation aisée et confortable des piétons et offrant des espaces de loisirs et de détente pour les habitants et visiteurs. C'est notamment le cas dans le centre d'Yvoir, aux abords de l'administration communale ou à Spontin, dans le parc du Château.



Photo 6 : Administration communale d'Yvoir (avril 2018)



Photo 7 : Plaine de jeux du centre d'Yvoir (avril 2018)



Photo 8 : Parc du Château de Spontin

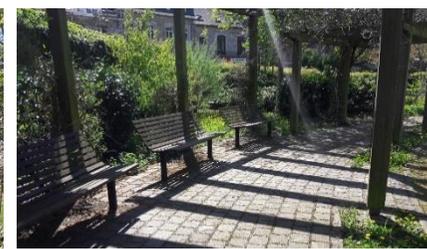


Photo 9 : Parc du Château de Spontin

Certains espaces publics, qui mériteraient un traitement spécifique en faveur des modes doux, sont davantage consacrés à la circulation et/ou au stationnement. La cohabitation des différents modes y est difficile et un meilleur équilibre pourrait mieux s'y prêter. Néanmoins, l'étroitesse de certains espaces et la configuration du réseau routier constituent souvent un frein à ces aménagements visant à rendre l'espace aux piétons.



Photo 10 : Place des Combattants à Yvoir (avril 2018)



Photo 11 : Carrefour « Combattants / Blacet / Tachet-des-Combes » (avril 2018)

Outre les espaces publics, une attention particulièrement doit être portée à la continuité des itinéraires piétons entre certains pôles piétons. L'absence de continuité entre le centre de Spontin et la gare qui constitue un point d'intérêt touristique. Le chemin de fer du Bocq permet aux touristes de découvrir les charmes de la vallée.



Photo 12 : Trottoir de la chaussée de Dinant à hauteur du parc du Château (avril 2018)



Photo 13 : Chaussée de Dinant entre le parc du Château et la gare (avril 2018)

3.1.3 Abords des écoles

Pour rappel, la commune d'Yvoir dispose d'une dizaine d'écoles (maternelle et/ou primaire) et une école secondaire implantée à Godinne.

i. Ecoles primaires et maternelles

De manière générale, outre la zone 30 obligatoire, divers aménagements de type ralentisseurs, traversées piétonnes, zones de stationnement,... y sont présents afin d'améliorer le confort et la sécurité des parents et enfants. Cependant, l'é étroitesse des voiries dans les villages limite la place pour certains aménagements mais la faiblesse des flux de circulation contrebalance ce point faible.

ii. Ecole secondaire

Outre les enfants qui sont accompagné en voiture, une partie des élèves du Collège viennent à pied ou en transports en commun. Quelques centaines de mètres séparent la gare de Godinne au Collège (7 – 8 min à pied) et l'arrêt de bus est distant d'environ 200 m de l'entrée du site. Les flux piétons associés à l'école concernent principalement la rue du Collège, la rue Saint-Roch et la rue des Grands Saules. Il ressort que les voiries entourant l'école ne disposent pas des infrastructures nécessaires pour assurer la continuité des itinéraires principaux et, par conséquent, le confort et la sécurité des piétons.



Photo 14 : Rue du Collège à hauteur du Collège (avril 2018)



Photo 15 : Rue Saint-Roch à hauteur du Collège (avril 2018)

3.1.4 Réseau de mobilité douce

La commune d'Yvoir dispose d'un réseau de mobilité douce qui a été inauguré fin 2012. Des cartes du réseau sont disposées à plusieurs endroits du territoire, notamment devant l'administration communale.

Extrait du site Internet de la commune

Au printemps 2011, la Commune d'Yvoir a été retenue par le Ministre Henry (aux côtés de deux autres communes de Wallonie) comme commune-pilote pour l'élaboration d'un réseau de mobilité douce utilisant au maximum les sentiers et chemins vicinaux. [...] Ce réseau doit permettre à terme des liaisons douces (piétons et vélos seulement) et sécurisées à l'intérieur et entre les villages de l'entité. La commune d'Yvoir a bénéficié de subsides à hauteur de 75 % du coût de toutes les études préliminaires à la matérialisation du réseau. La convention de collaboration dans ce sens entre l'ASBL Sentiers.be et la Commune a été signée en 2011. L'ASBL a joué dans ce projet en quelque sorte le rôle de bureau d'études en mobilité douce.

Le relevé complet réalisé par Sentiers.be est repris sur la figure suivante. Chacun des sentiers répertoriés est notamment caractérisé par la nomenclature suivante :

- > Chemin : Terre et herbe / Empierré / En dur / Pavé
- > Sentier : Terre et herbe / Empierré / En dur / Pavé
- > Tronçon impraticable
- > Tronçon non trouvé sur le terrain

L'objectif poursuivi était de relier les pôles piétons identifiés tels que les villages, les écoles, les commerces et services, le CHU Mont-Godinne, etc. Deux rôles principales identifiées pour ce réseau : un rôle fonctionnel pour les habitants et un rôle de loisirs et touristiques pour les habitants et visiteurs.



Photo 16 : Carte du réseau de mobilité douce placée devant l'administration communale (avril 2018)

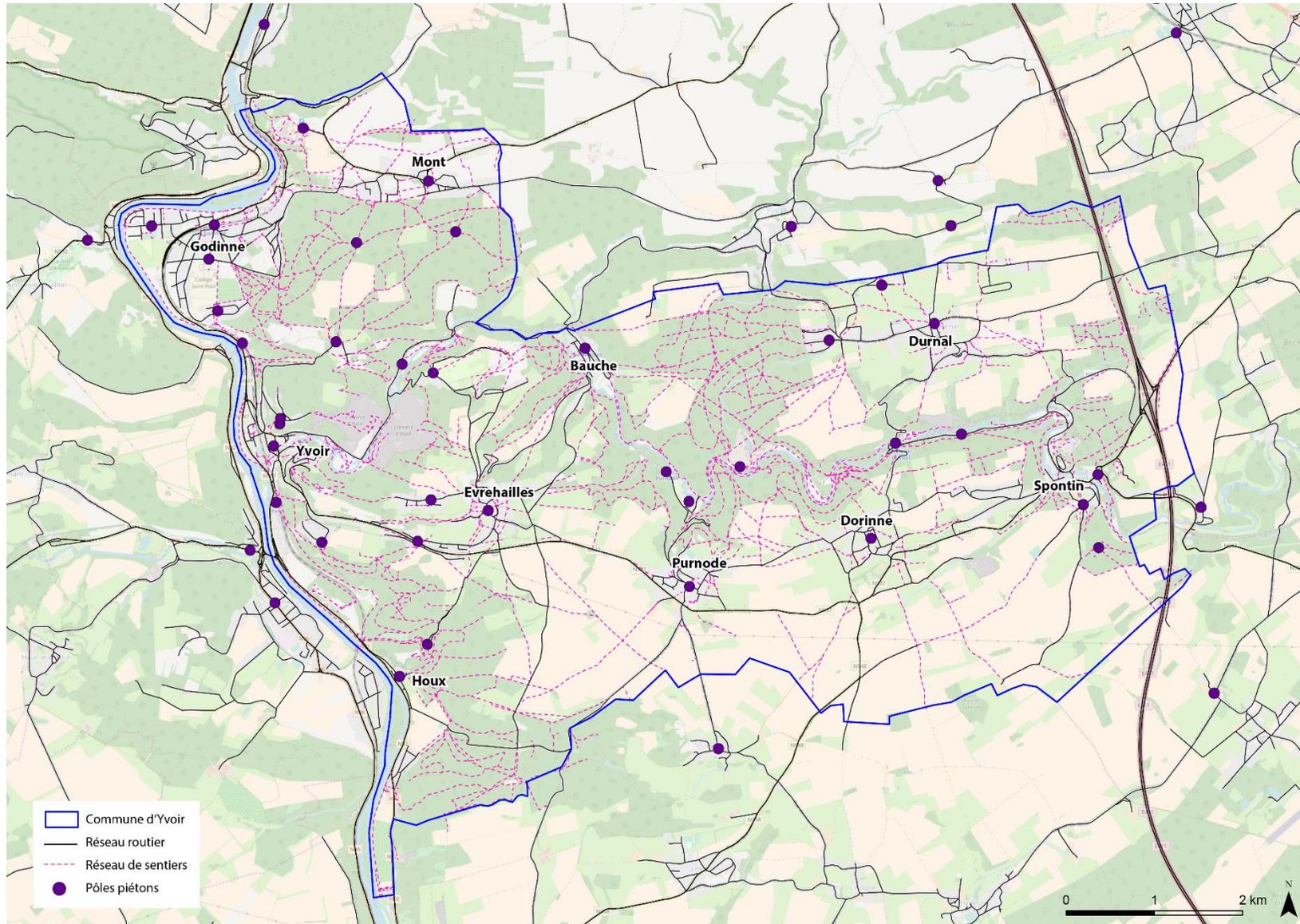


Figure 18 : Réseau de sentiers répertoriés sur le territoire communal (source : openstreetmap et sentiers.be 2012)



3.2 Mobilité cyclable

3.2.1 Enjeux

Le territoire communal est vaste, il convient donc de rappeler que le vélo est particulièrement attractif :

- > Comme mode de déplacement principal, pour des déplacements "courtes distances" d'environ 3 km ;
- > Comme mode de déplacement complémentaire aux modes motorisés (train, bus), pour des déplacements plus longs ;
- > Comme activité de loisir et de valorisation du territoire, également important en matière de santé publique et de retombées économiques.

Le vélo doit bénéficier d'une offre cohérente sur le territoire. D'une part, la continuité des aménagements assure une sécurité des cyclistes. Les interruptions d'infrastructures sont en effet particulièrement accidentogènes. D'autre part, seule une cohérence dans la vision peut créer un effet d'appel, et attirer de nouveaux cyclistes. La conception de lignes directrices pour le vélo à l'échelle communale a donc tout son sens, et est particulièrement porteuse au sein du périmètre d'étude, où des solutions de mobilité durables et abordables sont souhaitées.

L'amélioration des conditions de déplacements des vélos, tout comme celle des piétons, est essentielle à la réussite du concept de mobilité durable que la commune doit développer.

3.2.2 Réseau cyclable

Le principal atout du territoire communal est la présence, dans la vallée de la Meuse, du **RAVeL** qui relie Namur au nord à Dinant au sud. Néanmoins, de par son positionnement en limite ouest de la commune (côté Anhée) permet de restreindre son utilisation par les habitants des villages autres que Yvoir, Godinne et Houx situés dans la vallée.

La principale faiblesse d'Yvoir est le **relief très marqué** qui rend les liaisons inter-villages et la connexion à la vallée du Bocq particulièrement difficiles. Par ailleurs, pour des raisons de sécurité lié au trafic et notamment le passage des camions, certaines liaisons sont dangereuses.



Photo 17 : Bord de Meuse à hauteur de Godinne (avril 2018)

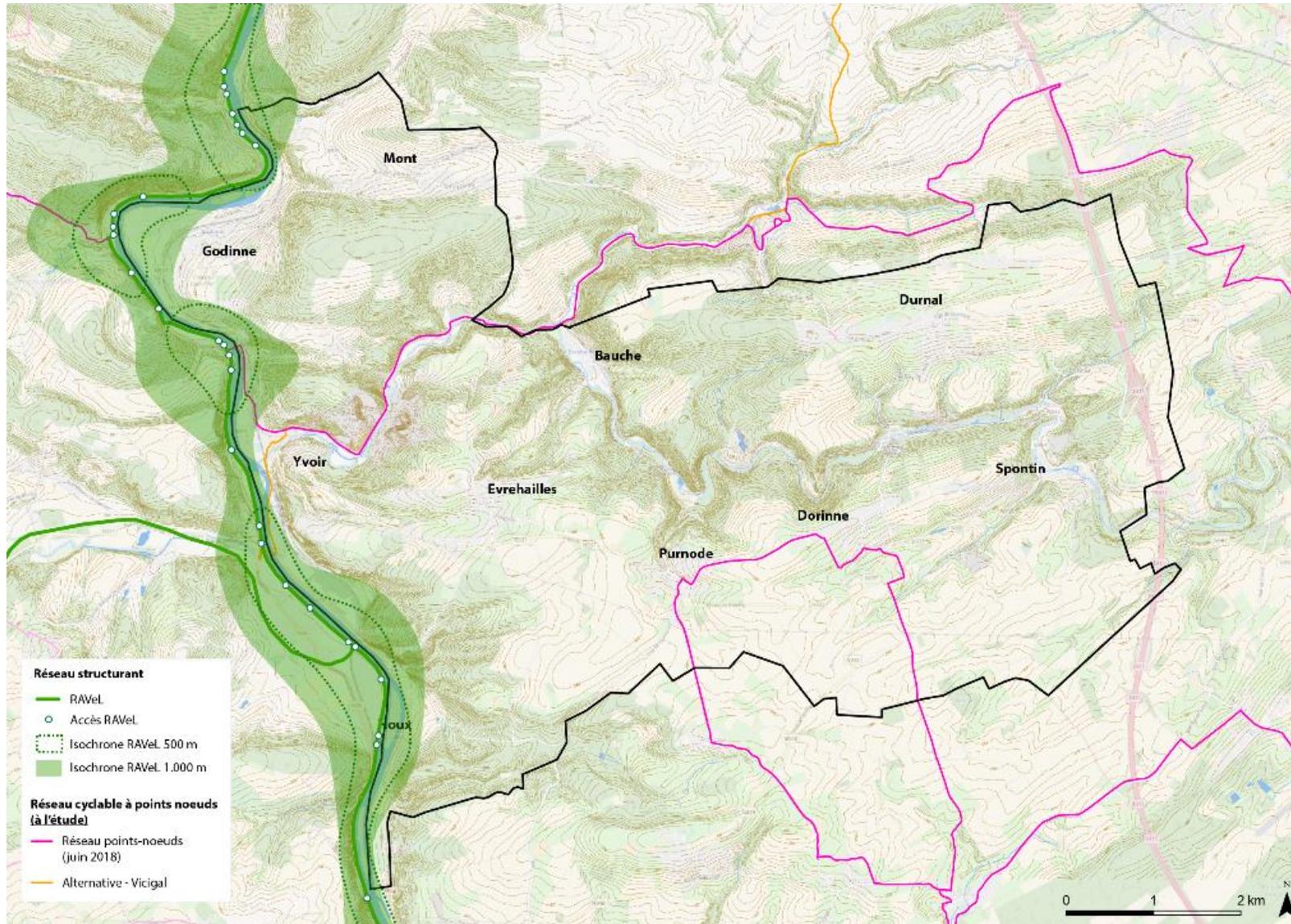


Figure 19 : Infrastructures cyclables à Yvoir (source : Openstreetmap)



Dans ce contexte, il est essentiel d'aborder le thème du **vélo à assistance électrique** (VAE) et son essor depuis ces quelques années. Aujourd'hui, 40% des vélos vendus sont des VAE qui permettent de s'affranchir d'un relief plus marqué, d'élargir les profils d'utilisateurs du vélo et de parcourir de plus grandes distances. Avec une vitesse de 20 km/h, ce type de vélo permet de parcourir environ 10 km en environ 30 minutes.

Les avantages du vélo sont bien connus. IL s'agit d'un mode de transport économique, bon pour la santé et l'environnement et qui offre des temps de parcours stable. Parmi les inconvénients, citons la sécurité du stationnement, le relief et la météo. D'après des statistiques de cyclistes quotidiens (trajets domicile-travail), il pleut moins de 10% du trajet.

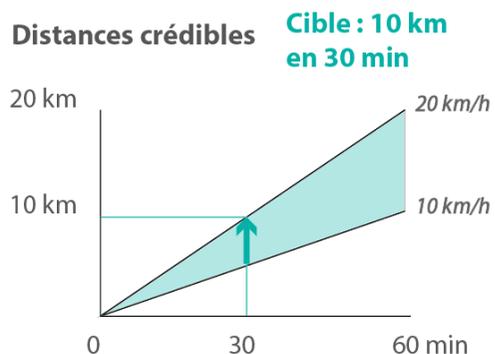


Figure 20 : Distance / temps en VAE

En matière d'**aménagement**, il est intéressant de mentionner la récente liaison modes doux entre le CHU Mont-Godinne et le village de Mont. Bien que celle-ci soit assez étroite, elle permet de sécuriser le déplacement des piétons et cyclistes.



Photo 18 : Liaison modes doux entre le CHU et le village de Mont (avril 2018)

3.3 Projets

3.3.1 Liaison douce entre Gedinne et la RAVeL

Suite à un appel à projet de mobilité douce en 2017, la commune d'Yvoir a été retenue pour le financement (à raison de 75%) par le SPW d'une nouvelle liaison douce visant à relier la gare de Godinne au RAVeL yvoirien grâce à un kilomètre de piste cyclo-pédestre. La connexion au niveau de la Meuse s'effectuera par le nouveau pont de Rouillon-Godinne. Cette liaison est donc prévue à court terme (fin 2019 – début 2020).

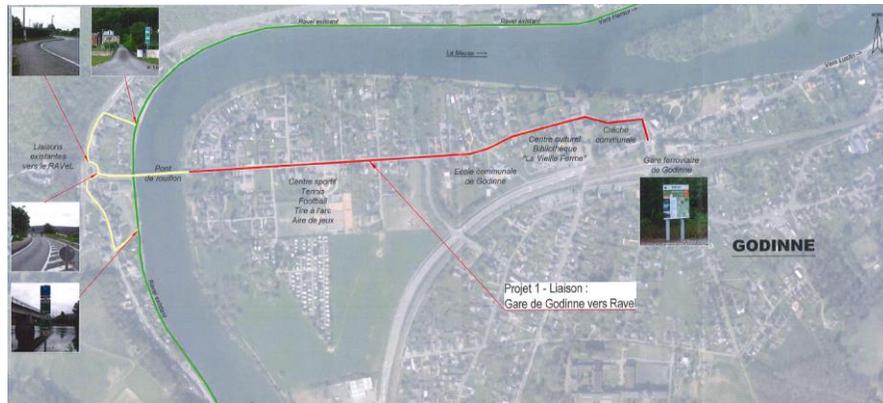


Figure 21 : Tracé de la liaison douce entre la gare de Godinne et le RAVeL (source : Commune d'Yvoir)

3.3.2 Projet du Vicigal

Le projet du Vicigal, à l'initiative du GAL Tiges et Chavées, vise à créer une liaison douce intercommunale entre Yvoir et Huy.

Les objectifs poursuivis sont les suivants² :

- > Créer une dorsale de mobilité douce et touristique sur le territoire (voie verte), s'inspirant du tracé de l'ancien vicinal reliant l'actuelle gare SCNB de Courrière au village de Perwez, en passant au cœur des villages de Gesves et Ohéy, et s'intégrant dans le grand réseau RAVeL :
- > Assurer des liaisons vers Huy et vers Yvoir (via Crupet) pour rejoindre les Ravel de la Meuse, et vers Hamois, en passant par Assesse, pour rejoindre le Ravel Ciney-Huy
- > Sensibiliser les habitants du territoire à la mobilité douce.

² Source : GAL Tiges et Chavées

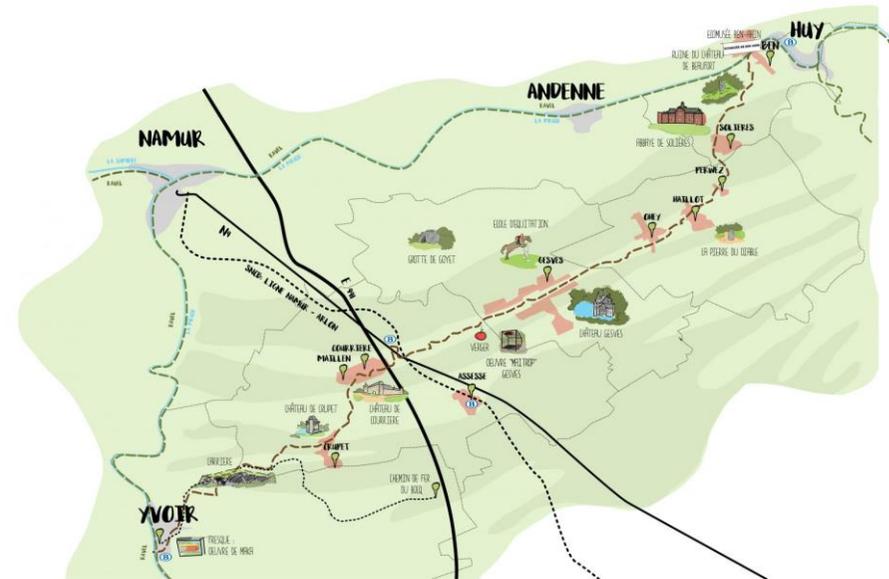


Figure 22 : Projet Vicigal (source : GAL Tiges et Chavées)

3.3.3 Réseau cyclable à points-nœuds

Un réseau cyclable à points-nœuds est un réseau cyclable à vocation essentiellement touristique destiné à un large public (sportif, famille, etc.). Il est composé de nœuds portant tous un numéro et d'un maillage plus ou moins fin selon les régions. Chaque maille (entre 2 points) fait de l'ordre de 5 à 8 km et les boucles de 20 à 30 km. Les principaux critères de sélection du réseau sont la sécurité, le confort, la pente et l'intérêt paysager et touristique.

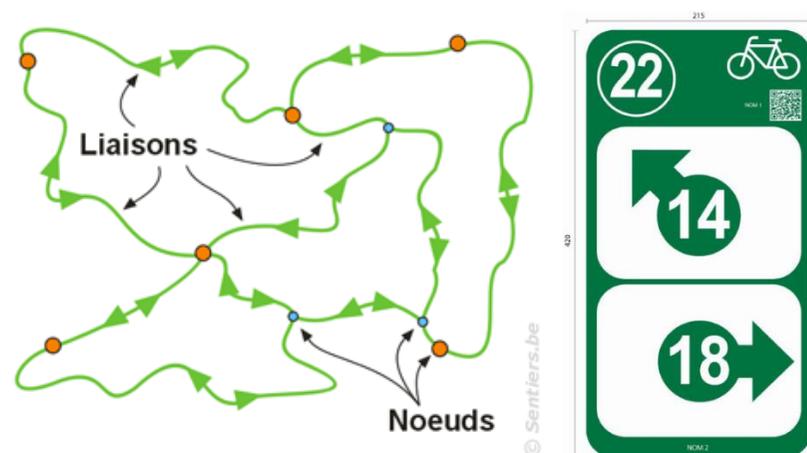


Figure 23 : Principe du réseau cyclable à points-nœuds et modèle du panneau de balisage (source : Sentiers.be)

A ce jour, l'entièreté de la Région flamande est couverte et la couverture wallonne se poursuit. En région wallonne, plusieurs réseaux sont déjà opérationnels : la Wallonie picarde, la Famenne, Pays de Chimay et l'Entre-Sambre-et-Meuse, la Province du Brabant wallon et la région de la Basse Meuse en province de Liège. Des études sont en cours au niveau des zones non couvertes (provinces de Namur, province de Luxembourg...).

L'étude d'élaboration du réseau sur les provinces de Namur et de Luxembourg est actuellement en cours de finalisation par l'ICEDD. Le tracé du réseau à Yvoir est repris sur la carte des infrastructures cyclables ci-avant. La pente, qui était une des critères des sélection, a constitué un frein au développement du réseau selon un axe nord-sud. Les autres critères pris en considération étaient la sécurité, le confort, l'intérêt paysager et touristique.

A ce jour, l'échéance de mise en œuvre du réseau sur cette partie du territoire n'est pas encore connue.

3.4 Synthèse

Le tableau ci-dessous résume la situation en matière de mobilité douce sous la forme d'une matrice AFOM mettant en évidence d'un part les facteurs internes (atouts et faiblesses) et les facteurs externes (opportunités et contraintes).

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> > Présence du RAVeL le long de la Meuse (pas du côté d'Yvoir) > Présence de nombreux sentiers et d'un réseau de mobilité douce (2012) > Présence de la gare et d'écoles dans la vallée de la Meuse 	<ul style="list-style-type: none"> > Positionnement du RAVeL uniquement en limite ouest de la commune > Sécurité des voiries inter-villages > Relief très marqué constituant un frein pour les modes doux
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> > Appel à projet mobilité douce 2017 > Projet Vicigal > Réseau cyclable à points-nœuds 	Néant

Tableau 2 : Matrice AFOM relative à la mobilité douce



3.5 Objectifs

D'une manière générale, l'objectif est de renforcer l'avantage compétitif de la marche et du vélo, en les rendant plus sûres et plus agréables. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

- > Renforcer le réseau structurant et prioriser les points noirs ;
- > Créer des cheminements qualitatifs autour des pôles (écoles, administration, commerces, etc.) ;
- > Valoriser l'espace public en proposant des aménagements qualitatifs autour des pôles (écoles, administration, commerces, etc.) ;
- > Optimiser la marche à pied aux nœuds d'échange en veillant notamment à la continuité des cheminements vers les arrêts principaux de transports en commun ;
- > Faire de tout aménagement piéton un espace accessible à tous, tenant compte du principe d'accessibilité universelle ;
- > Inciter les habitants, travailleurs, parents et enfants à la pratique de la marche et du vélo par des campagnes de sensibilisation, la mise en place d'initiatives et l'organisation d'événements (ex. : pédibus, formation via la cellule « Education Mobilité et Sécurité Routière du SPW, etc.).

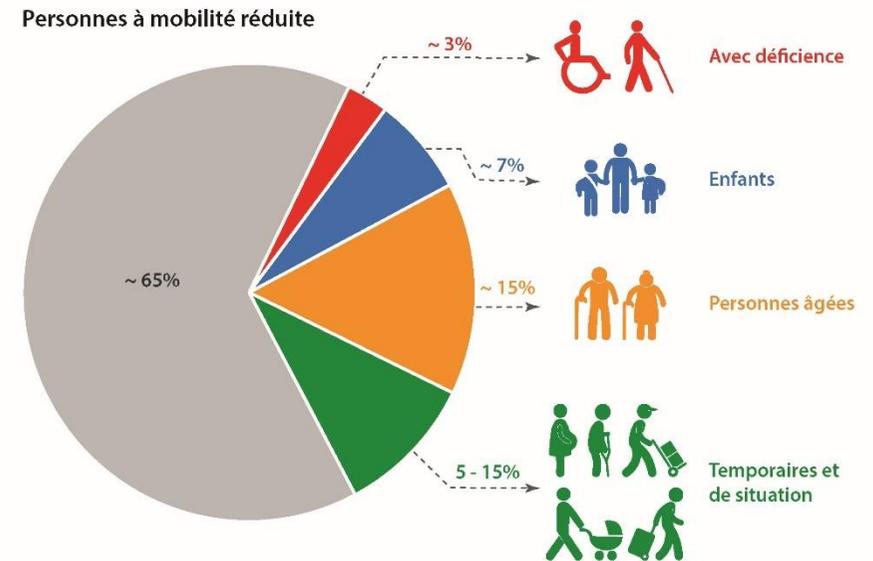


Figure 24 : Répartition des personnes à mobilité réduite par type
(source : Plain-Pied asbl)



4. Transports en commun

4.1 Transport ferroviaire

4.1.1 Gares

i. Localisation

La commune d'Yvoir compte 2 gares SNCB sur son territoire, toutes deux localisés dans la vallée de la Meuse, sur la ligne 154 reliant Namur à Dinant.

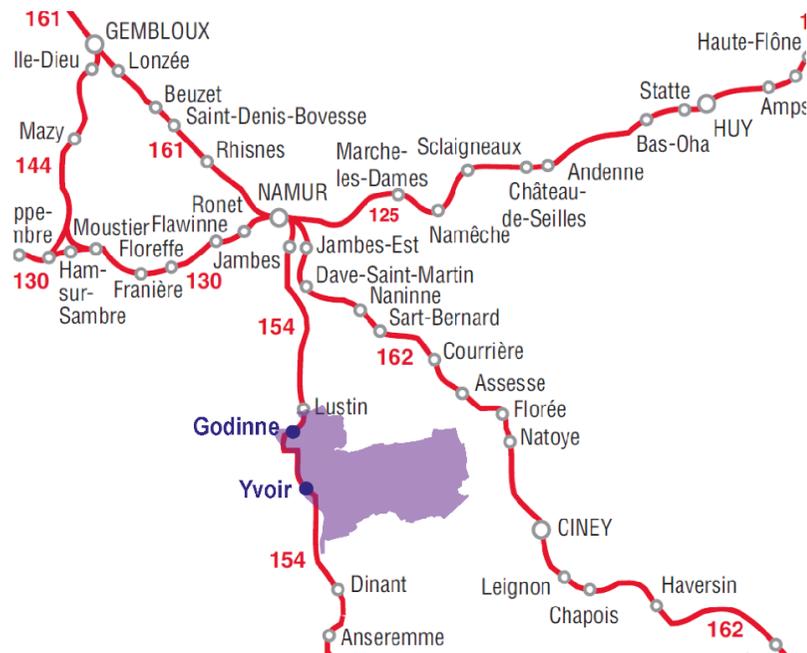


Figure 25 : Localisation des gares de Godinne et Yvoir sur le réseau ferroviaire (source : SNCB)

ii. Gare de Godinne

Positionnée en limite ouest du territoire communal, la gare de Godinne est accessible en voiture depuis la N947, l'axe routier structurant de la vallée. Pour les modes doux, deux accès sont possibles, la N947 peu adapté en matière de sécurité et la rue du Pachis au sud. La connexion entre les 2 voies s'effectue

- > via le passage souterrain à l'est : bien qu'en bon état et éclairé, sa longueur et la hauteur limite engendre un sentiment d'insécurité ;
- > via le passage sur les voies dont la traversée est régulée par des feux et un signal sonore (pas de barrière).

La thématique du parking est plus spécifiquement abordée dans le chapitre consacré au stationnement.



Figure 26 : Localisation de la gare de Godinne (source : Openstreetmap)



Photo 19 : Gare de Godinne (avril 2018)



Photo 20 : Entrée du passage souterrain (avril 2018)



Photo 21 : Passage modes doux sur les voies (avril 2018)



Photo 22 : Passage souterrain (avril 2018)



Photo 23 : N947 à hauteur de la gare (avril 2018)



Photo 24 : Rue du Prieuré vers la rue du Pont et le RAVeL (avril 2018)

Pour rappel, une piste cyclo-pédestre va prochainement être aménagée sur la rue du Prieuré et la rue du Pont dans le but de connecter la gare de Godinne avec le RAVeL (côté Anhée) via le nouveau pont de Rouillon.

La gare de Godinne devrait faire l'objet d'un réaménagement global dont la création d'un passage sous-voies sécurisé et d'une zone de stationnement dans le triangle actuellement arboré entre la gare, la rue Grande et la voie 1.

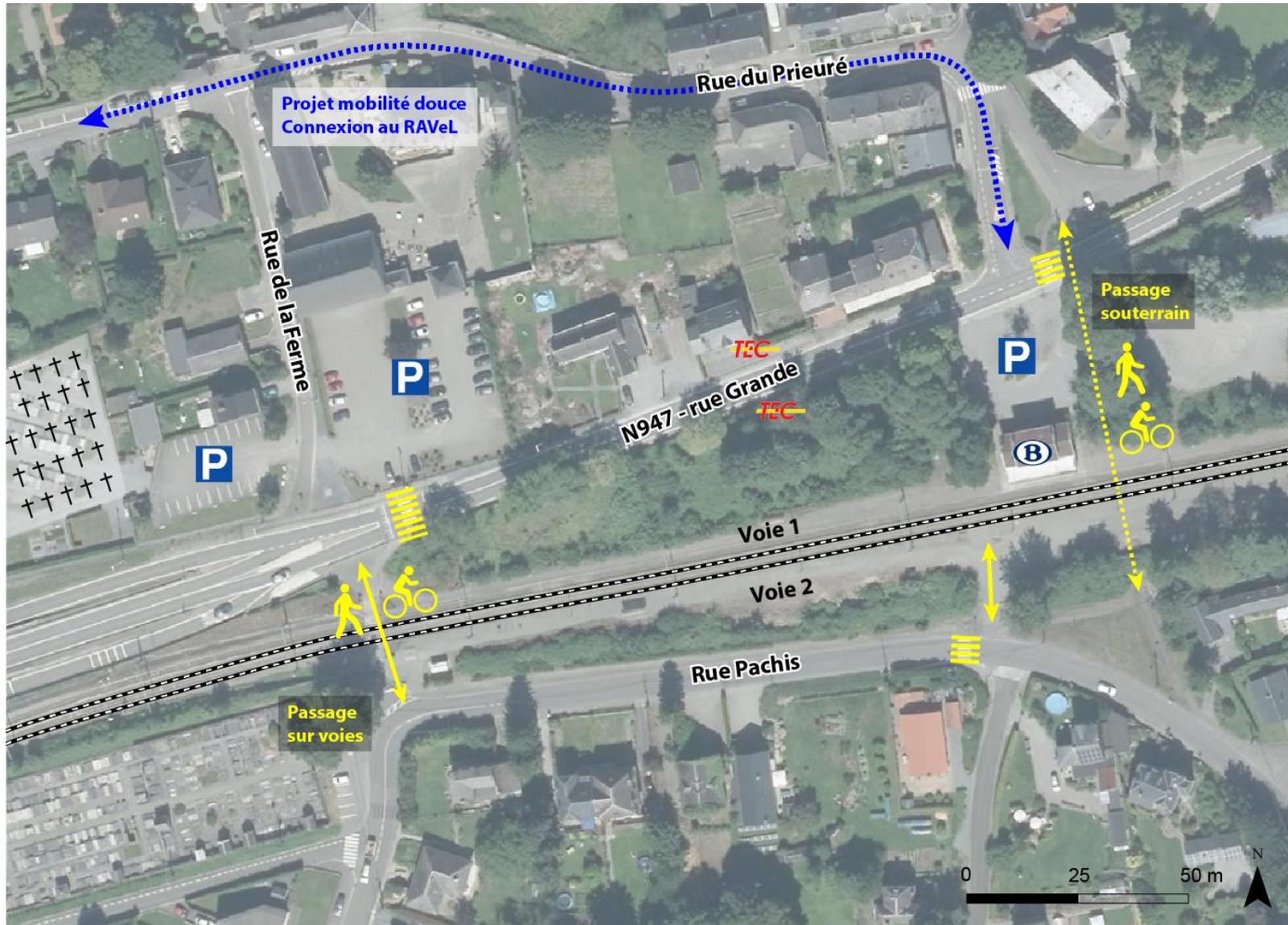


Figure 27 : Accessibilité locale de la gare de Godinne (source : SPW-Orthophotoplan 2016)



iii. Gare d'Yvoir

La gare d'Yvoir est uniquement accessible depuis la N947, axe peu sécurisant pour les modes doux. Le passage d'une voie à l'autre s'effectue sur les voies en présence de feux sonores. En provenance de la gare, l'insertion sur la N947 est rendue difficile par le manque de visibilité vers l'ouest.

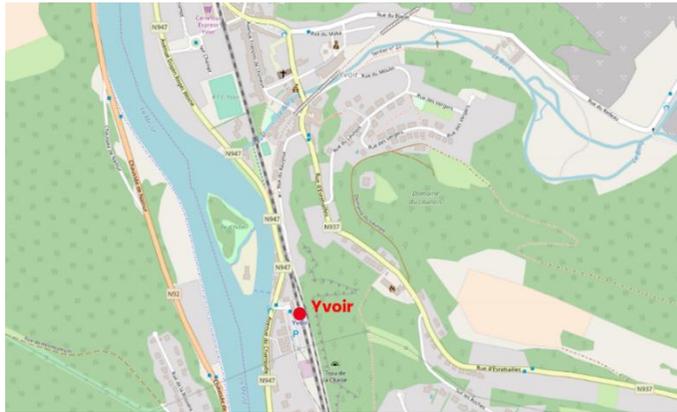


Figure 28 : Localisation de la gare d'Yvoir (source : Openstreetmap)



Photo 25 : Carrefour « Gare – N947 » (avril 2018)



Photo 26 : Accès à la gare d'Yvoir depuis la N947 (avril 2018)



Photo 27 : gare d'Yvoir (avril 2018)



Photo 28 : voies de la gare d'Yvoir (avril 2018)



Photo 29 : Parking de la gare d'Yvoir (avril 2018)

Des travaux d'aménagement devraient également être entamés à la gare d'Yvoir avec la création d'un passage sous-voies, la mise en conformité des quais et le réaménagement du parking.

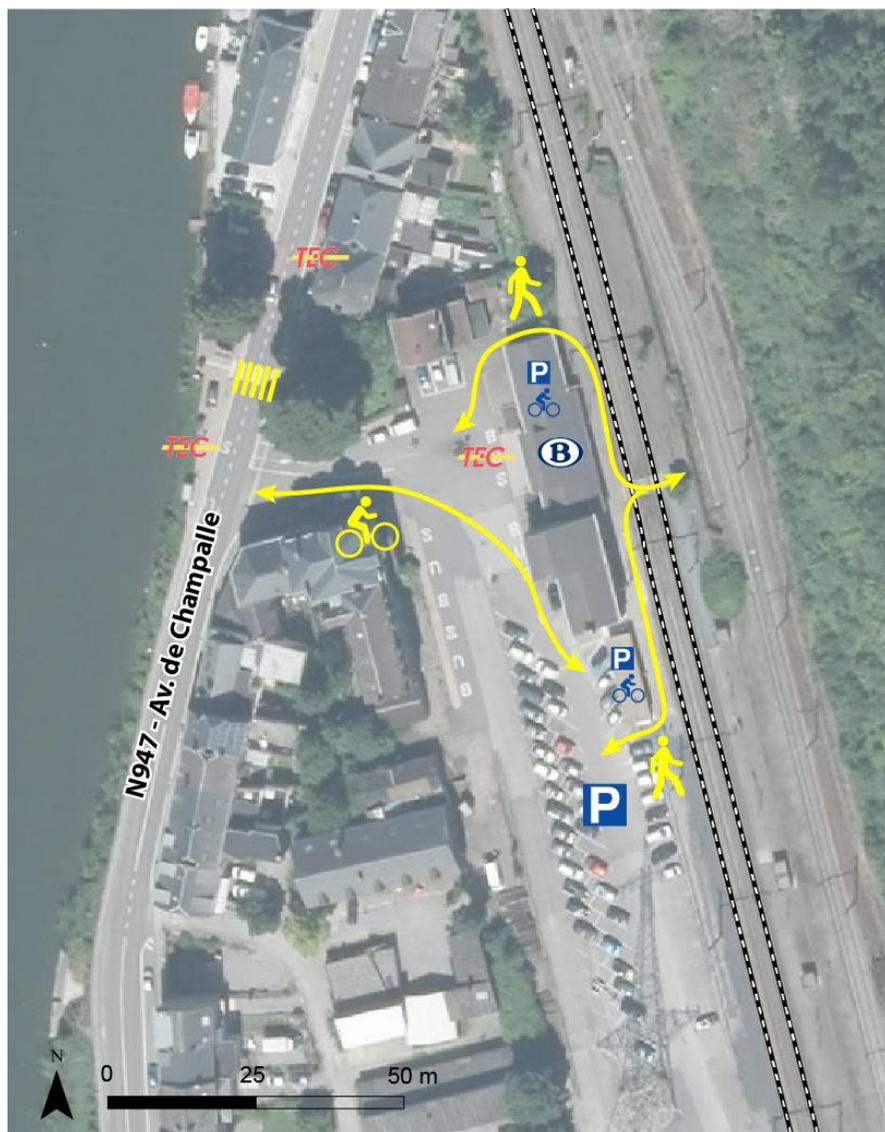


Figure 29 : Accessibilité locale de la gare d'Yvoir (source : SPW-Orthophotoplan 2016)

4.1.2 Offre

Pour rappel, les gares d'Yvoir et de Godinne sont localisées sur la ligne 154 reliant Namur à Dinant. En semaine, 32 trains par jour circulent dans chaque sens contre 25 trains le week-end. Outre une fréquence de passage correcte, le temps de parcours s'avère compétitif, à condition d'habiter à proximité de la gare.

Tableau 3 : Fréquence de passage des trains de la ligne 154 en gare de Godinne et Yvoir (source : SNCB)

Liaison	Nombre de passages par jour et par sens		Temps de parcours
	Semaine	Week-end	
Yvoir – Namur	32	25	22 min
Namur – Yvoir	32	25	18 min
Yvoir – Dinant	32	25	7 min
Dinant – Yvoir	32	25	12 min

4.1.3 Demande

L'estimation de la demande repose sur des comptages effectués en 2015 dans la plupart des gares belges. Le nombre moyen de montées est de l'ordre de 500 par jour en semaine pour Yvoir et 450 pour Godinne. Cette fréquentation diminue de moitié, voire plus, durant le week-end. Il n'y a pas de différence significative entre le samedi et le dimanche.

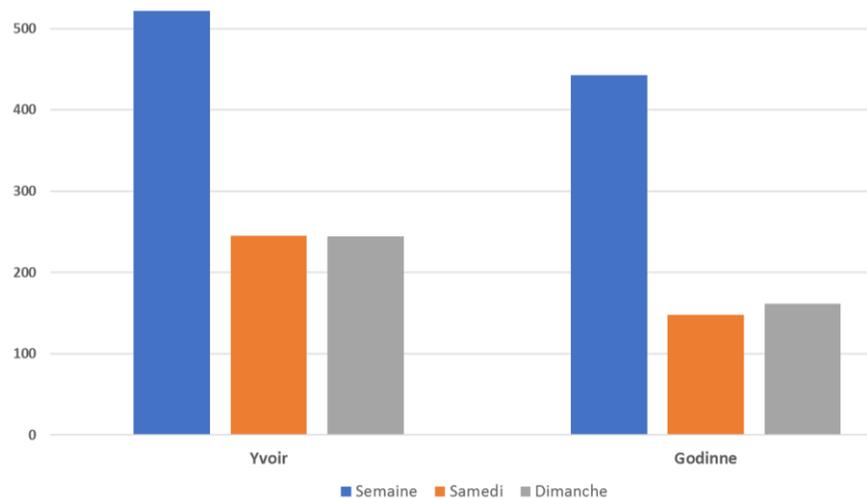


Figure 30 : Nombre moyen de montées par jour

4.1.4 Attractivités des gares à l'échelle communale

Dans le but de juger de l'attractivité des gares de Godinne et Yvoir à l'échelle communale, les zones accessibles dans un rayon de 5 km et de 10 km ont été définies.

Il est important de noter que, au moment de la rédaction du présent rapport, la base de données cartographiques permettant l'analyse d'accessibilité (Openstreetmap) considérait que le pont de Godinne était toujours fermé, sa réouverture datant du mois de mai 2018. Il en découle une zone d'accessibilité plus restreinte à l'ouest de la vallée, n'ayant pas d'incidences sur les réflexions communales.

Accessibilité 5 km

- > Environ 13.000 habitants sont situés à moins de 5 km de la gare d'Yvoir ou de Godinne
 - 6.000 habitants d'Yvoir (soit 65% de la population totale)
 - 7.000 habitants des autres communes
- > Environ 4.000 habitants situés à moins de 5 km de la gare d'Yvoir et de Godinne

Accessibilité 10 km

- > Environ 41.000 habitants situés à moins de 10 km de la gare d'Yvoir ou de Godinne
 - 8.000 habitants d'Yvoir (soit 88% de la population totale)
 - 33.000 habitants des autres communes
- > Environ 10.000 habitants situés à moins de 10 km de la gare d'Yvoir et de Godinne

Il ressort de cette analyse que le territoire d'Yvoir est séparé en 2 et que les gares ne sont réellement attractives pour les villages situés à l'ouest et plus particulièrement dans la vallée de la Meuse. Les villages situés à l'est sont davantage orientés vers le réseau routier avec la présence de l'autoroute E411.

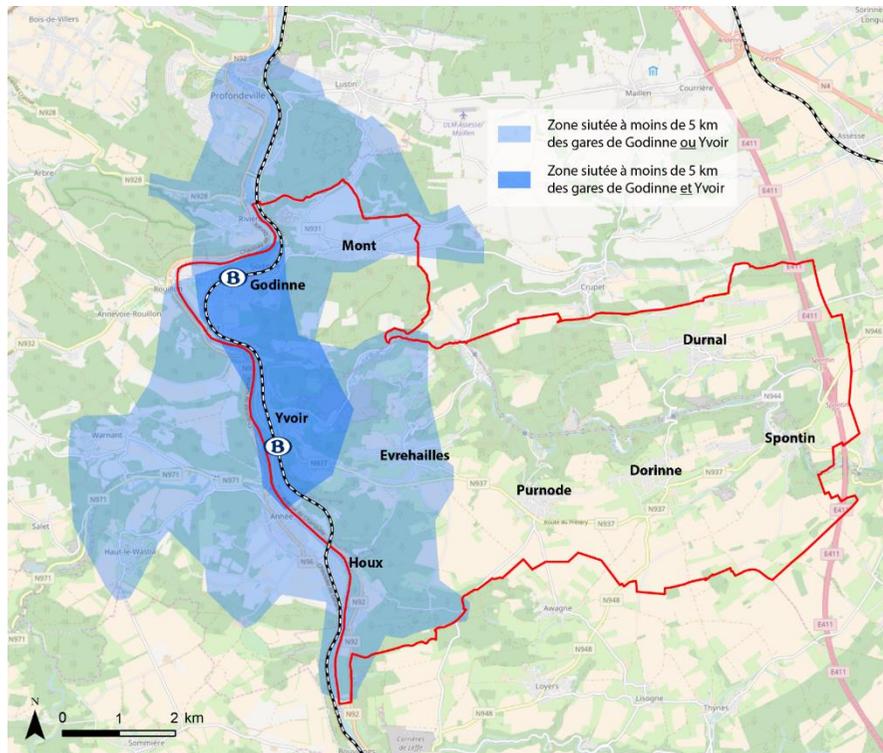


Figure 31 : Zone d'accessibilité de 5 km autour des gares de Godinne et Yvoir
(source : Openstreetmap)

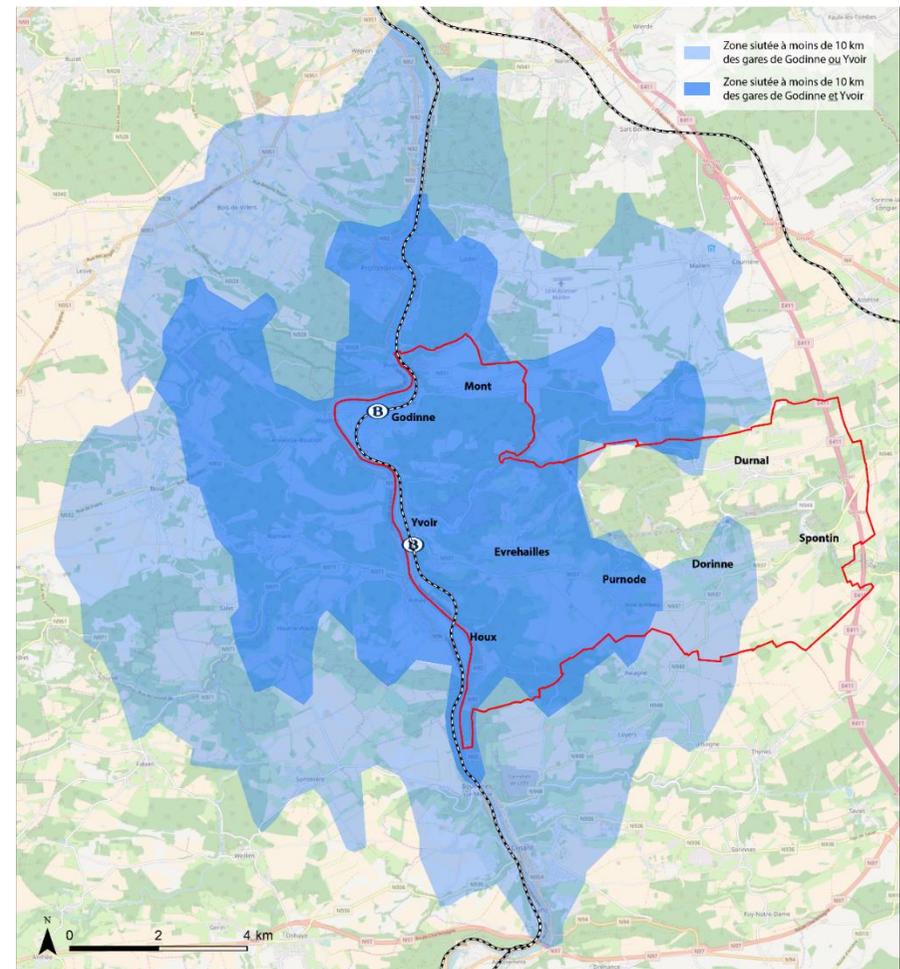


Figure 32 : Zone d'accessibilité de 10 km autour des gares de Godinne et Yvoir
(source : Openstreetmap)



4.1.5 Passages à niveaux

La commune d'Yvoir compte 2 passages à niveau, le premier sur la rue de Rauysse à Yvoir et le second sur la rue Eugène Ysaye à Godinne.

D'après les informations fournies par Infrabel, le passage à niveau de la rue de Rauysse est techniquement impossible à supprimer. De plus, ce passage est la connexion piétonne la plus directe entre le centre et la gare. Enfin, sa suppression engendrerait un trop long détour en cas d'inaccessibilité du pont de la rue de la Fenderie au nord. Le tunnel sur l'axe Sur Champ est limité à 2 m de haut.



Figure 33 : Localisation du passage à niveau de la rue de Rauysse à Yvoir
(source : Openstreetmap)

Au niveau de la rue Eugène Ysaye, une proposition de suppression du passage a été faite à la commune il y a quelques années mais il a été refusé par cette dernière. Cette connexion a en effet été jugée importante pour les habitants et l'itinéraire alternatif trop long en cas d'inaccessibilité du pont du chemin des Meuniers.

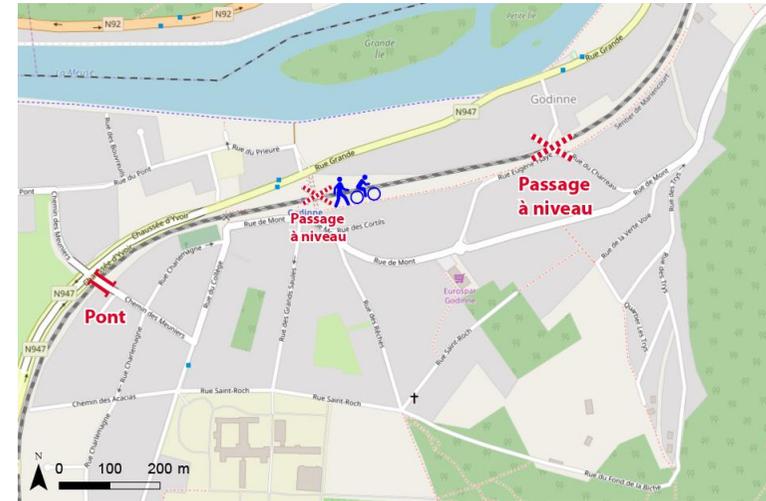


Figure 34 : Localisation du passage à niveau de la rue Eugène Ysaye à Yvoir
(source : Openstreetmap)

4.2 Transport urbain

4.2.1 Offre

La commune d'Yvoir est desservie par 6 lignes de bus dont les fréquences de passage par jour et par sens sont reprises dans le tableau suivant. La ligne 4 reliant Namur au CHU Mont-Godinne constitue la ligne forte avec une fréquence de passage de 25 bus par sens, tant la semaine que le week-end. Elle constitue une alternative à la voiture pour le centre hospitalier.



La ligne 433 est la ligne structurante parcourant la vallée de la Meuse et établissant la connexion entre Namur et Dinant. La fréquence de passage est moyenne avec environ 1 bus par heure. Les autres lignes desservent les autres villages de la commune, disposent d'une fréquence de passage faible, voire très faible.

Tableau 4 : Fréquence des lignes de bus desservant la commune d'Yvoir (source : TEC)

Ligne de bus	Fréquence journalière par sens	
	Semaine	Week-end
4 NAMUR – MONT-GODINNE CHU	25	26
433 NAMUR – MONT / DINANT	9 à 13*	8 à 10
128 CINEY – DURNAL – YVOIR	7	5
129 CINEY – DORINNE – YVOIR	6	5
130 CINEY – THYNES – LOYERS	1	/
131 DINANT – THYNES – SPONTIN	1	/

* A Mont, seulement 1 bus sur 2

A noter que parallèlement à l'offre, un service de navette est mis à disposition des patients, des visiteurs et des membres du personnel du CHU visant à assurer la liaison Lustin gare-CHU et vice-versa à chaque arrivée ou départ de train à Lustin. Ce service est uniquement disponible en semaine à raison de 18 départs par jour (entre 1 et 2/h).

4.2.2 Demande

i. Nombre de montées par arrêt

L'estimation de la demande repose sur des données de fréquentation des arrêts fournies par le TEC. Il s'agit du nombre moyen de montées par jour sur base des statistiques de septembre 2017 (soit 21 jours ouvrables et 9 jours de week-end).

Tableau 5 : Nombre moyen de montées par arrêt en semaine en septembre 2017 (source : TEC)

Arrêts	Nombre moyen de montées par jour
	Semaine
YVOIR Gare SNCB	67
MONT CHU	36
YVOIR Notre-Dame de Lourdes	20
EVREHAILLES Eglise	20
YVOIR Sur Champpt	18
DORINNE Place communale	17
DURNAL Route de Herleuvaux	16
YVOIR Place	15
DURNAL Place	14
DURNAL Baty	12
SPONTIN Rue du Ry d'Août	12
YVOIR Sacré-Cœur	12
PURNODE Centre	12
SPONTIN Centre	11



Tableau 6 : Nombre moyen de montées par arrêt
le week-end en septembre 2017 (source : TEC)

Arrêts	Nombre moyen de montées par jour
Week-end	
Mont (CHU)	11
Yvoir, Gare SNCB	8
Yvoir, Sur Champst	8

Sur les 52 arrêts que compte le territoire communal, les 10 arrêts les plus fréquentés totalisent plus de 60% des montées en semaine. Les arrêts de la gare d'Yvoir (lignes 128, 129 et 433) et du CHU (ligne 4) qui sont les plus fréquentées. Le bus n'est que faiblement utilisé le week-end malgré une fréquence ce passage similaire aux jours ouvrables pour les 2 lignes structurantes.

Il est important de préciser qu'il s'agit de la photographie de la fréquentation à un moment donné et que, par ailleurs, en l'absence de validation de l'ordre de 15% des utilisateurs, la fréquentation est généralement sous-estimée.

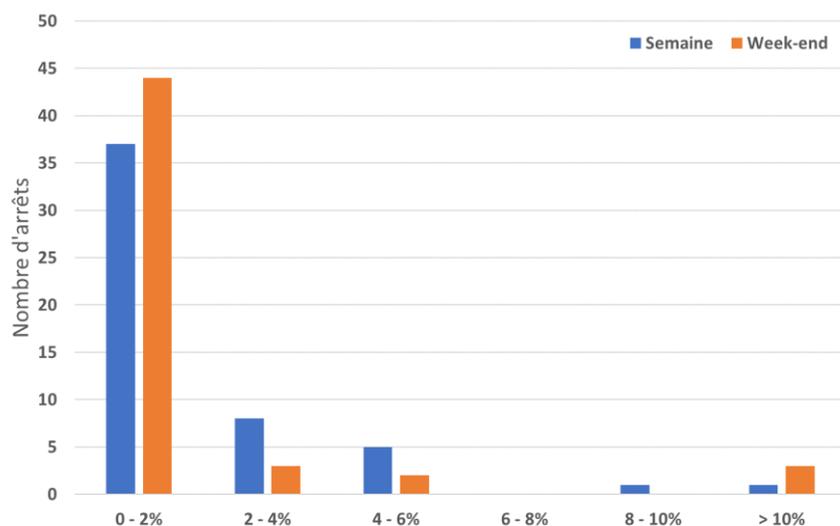


Figure 35 : Répartition des arrêts en fonction de leur fréquentation journalière en semaine et le week-end (source : TEC, octobre 2017)

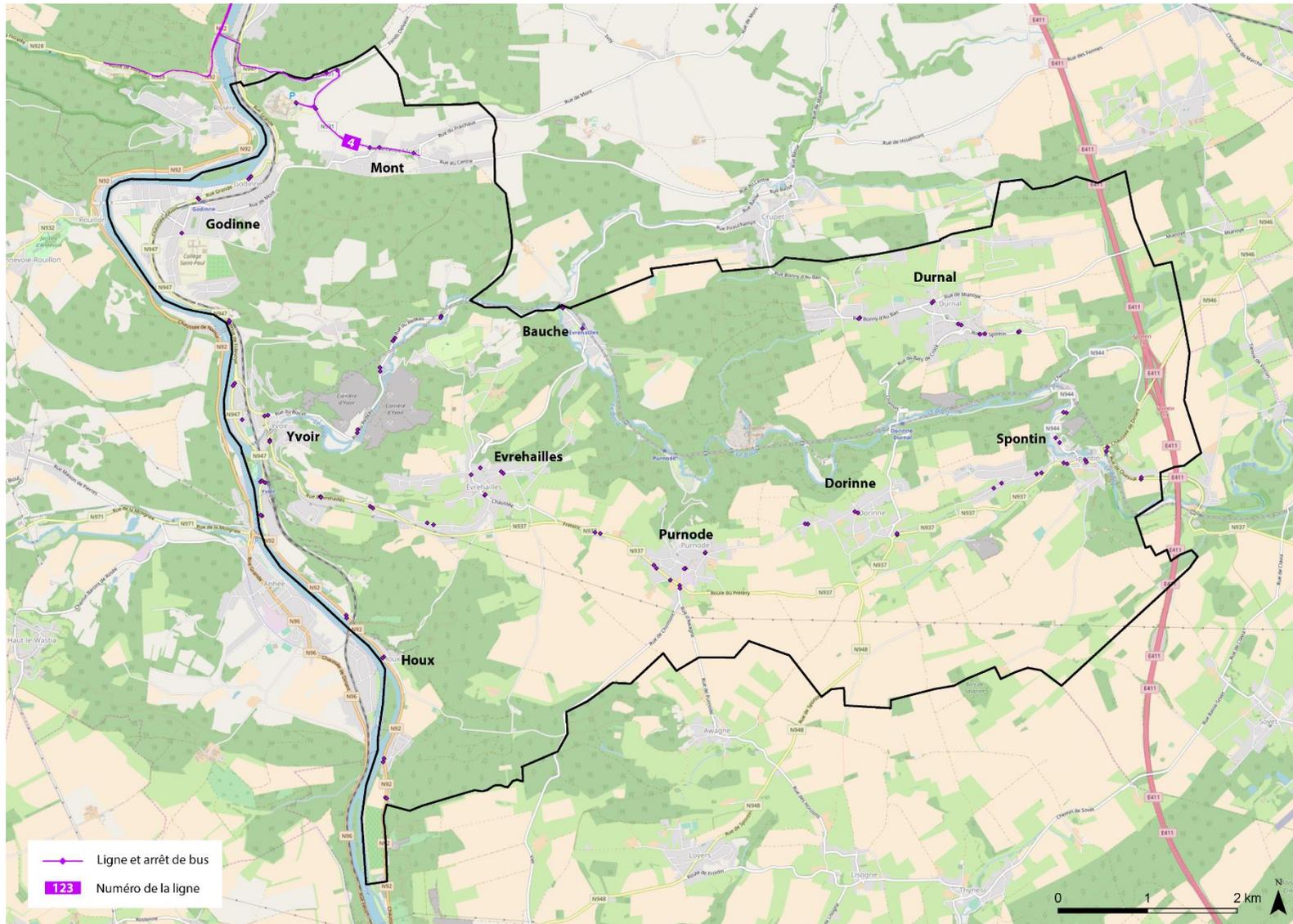


Figure 36 : Itinéraire de la ligne de bus 4 « NAMUR - MONT-GODINNE CHU » (sources : Openstreetmap et TEC)

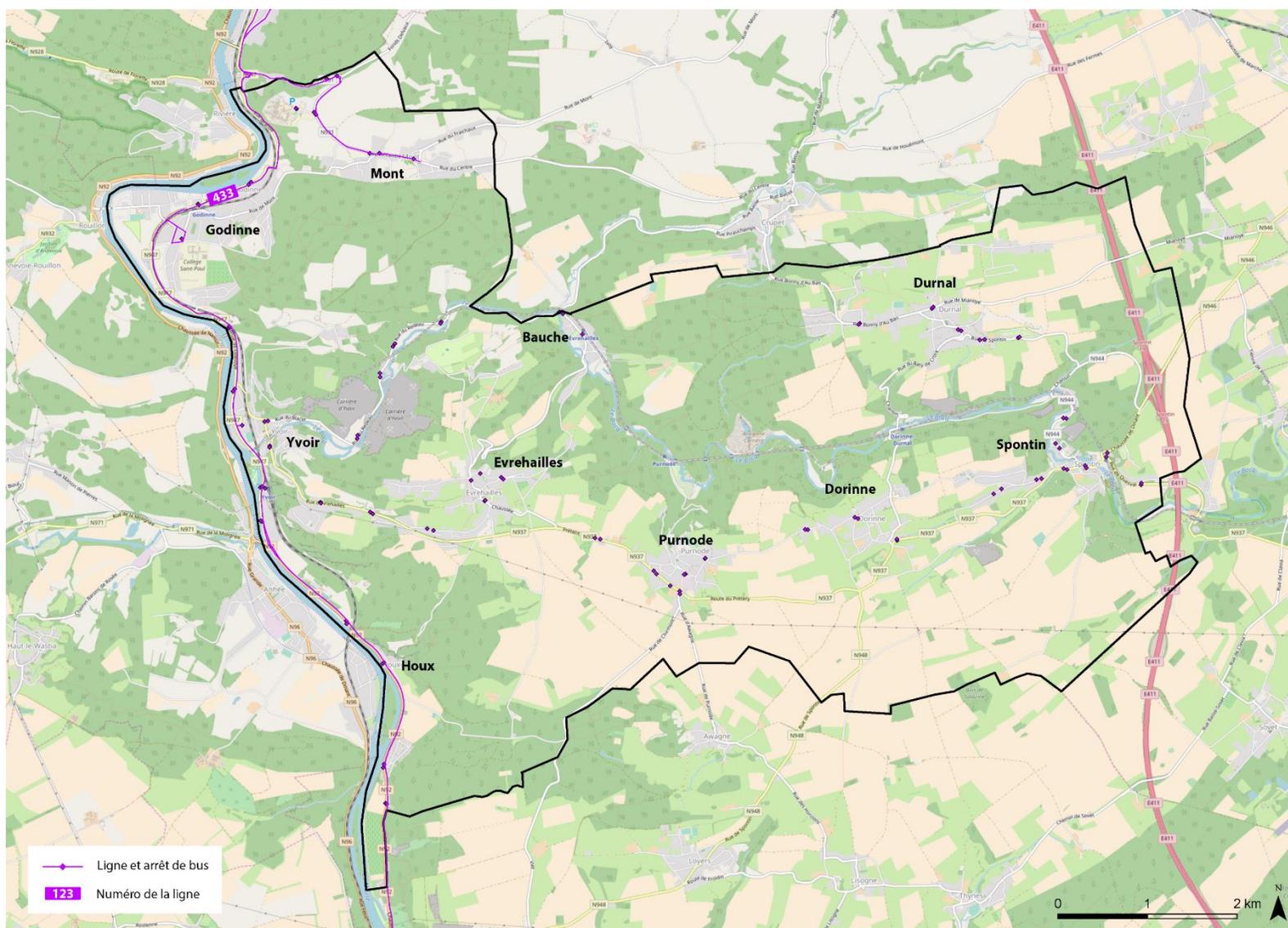


Figure 37 : Itinéraire de la ligne de bus 433 « NAMUR – MONT / DINANT » (sources : Openstreetmap et TEC)



Figure 38 : Itinéraire de la ligne de bus 128 « CINEY – DURNAL – YVOIR » (sources : Openstreetmap et TEC)

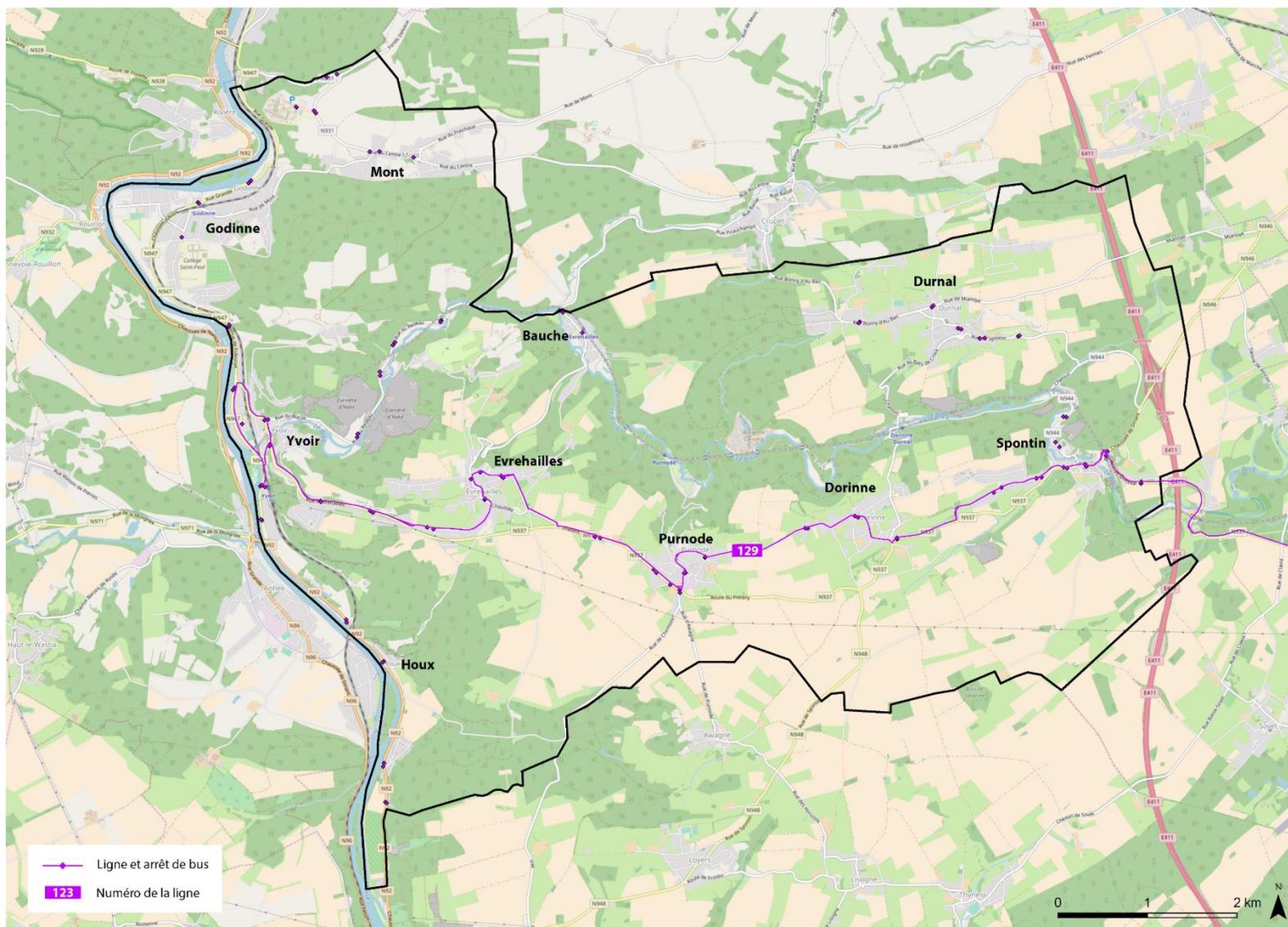


Figure 39 : Itinéraire de la ligne de bus 129 « CINEY – DORINNE – YVOIR » (sources : Openstreetmap et TEC)

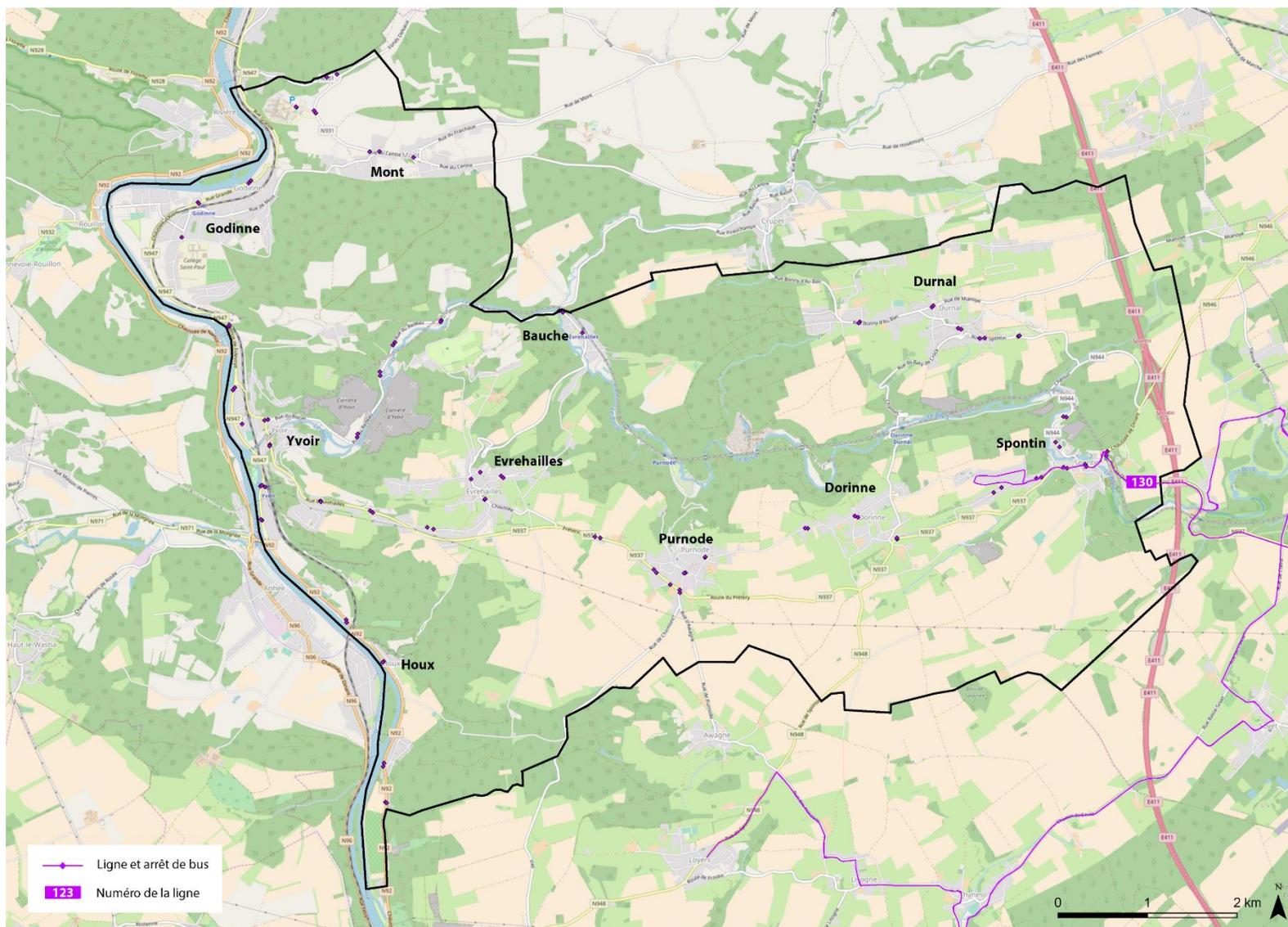


Figure 40 : Itinéraire de la ligne de bus 130 « CINEY – THYNES – LOYERS » (sources : Openstreetmap et TEC)

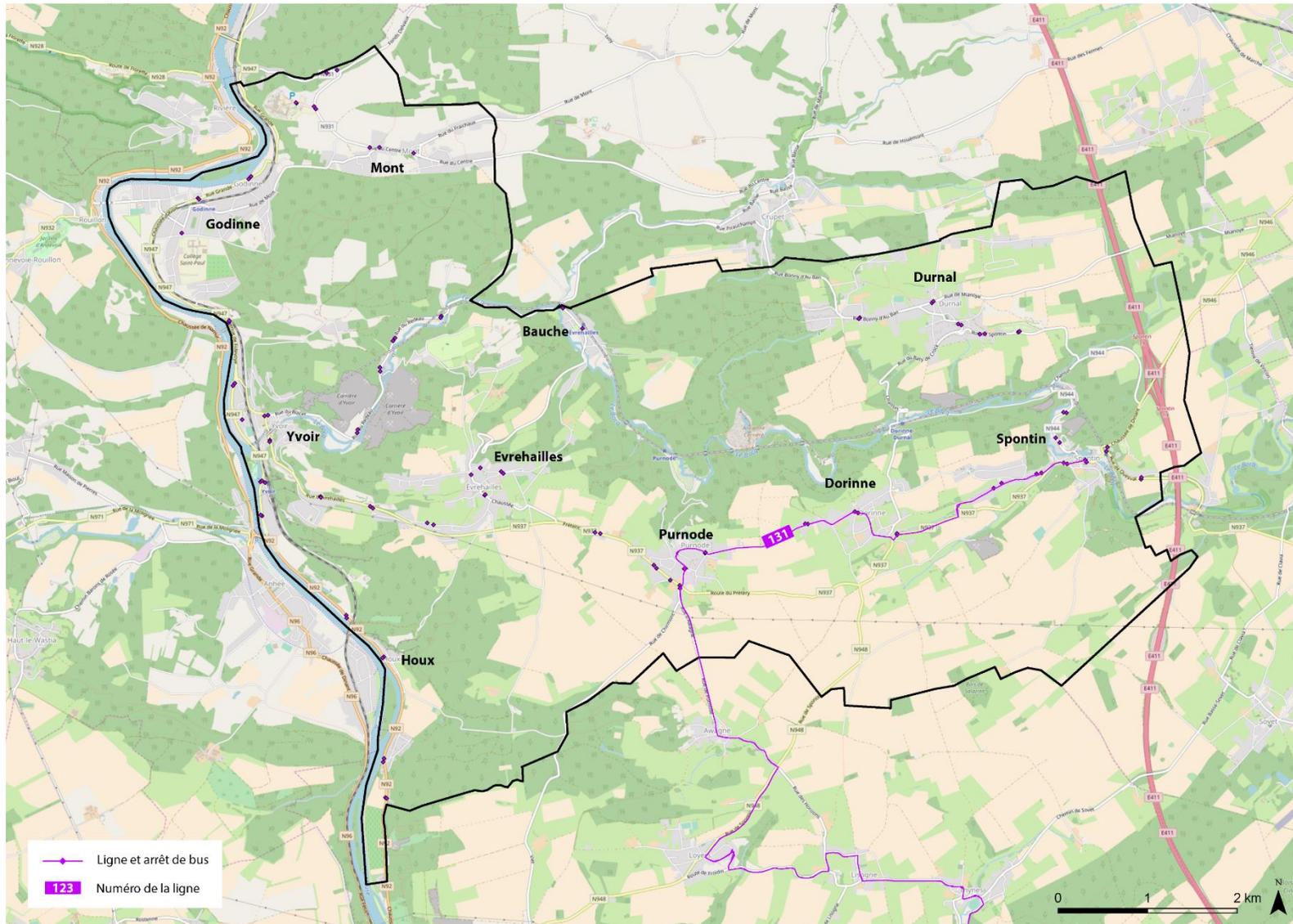


Figure 41 : Itinéraire de la ligne de bus 131 « DINANT – THYNES – SPONTIN » (sources : Openstreetmap et TEC)

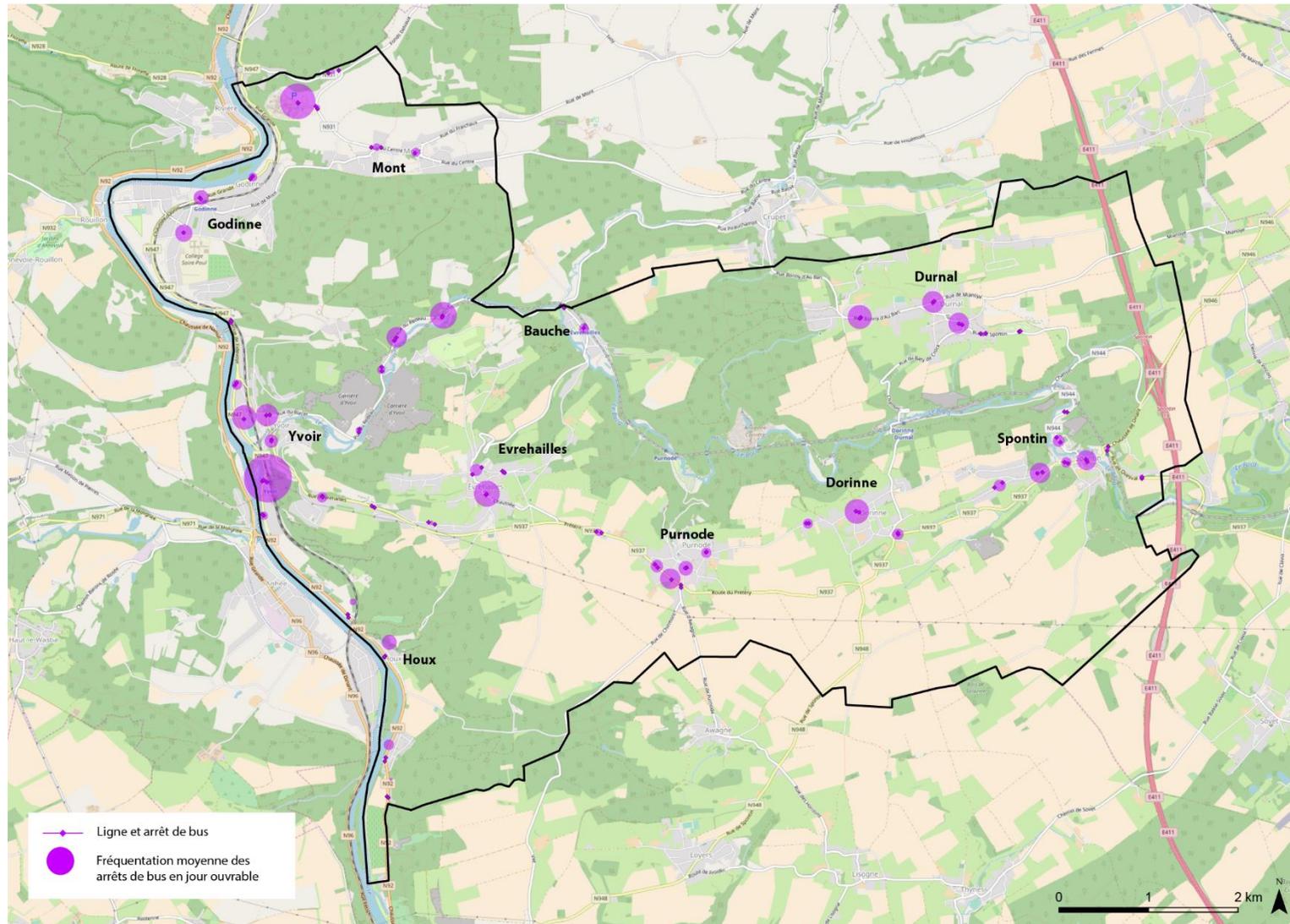


Figure 42 : Fréquentation moyenne journalière des arrêts de bus toute ligne confondues (sources : Openstreetmap et TEC)

4.2.3 Aménagement des principaux arrêts

En matière d'aménagement, d'accessibilité et de sécurité, il est important de mettre la priorité sur les lieux les plus fréquentés. Une attention particulière doit être portée sur les arrêts de bus comptabilisant le plus de montées.

Yvoir – Gare SNCB

Le point d'arrêt situé côté gare n'est aménagé qu'avec de simples marquages au sol. L'arrêt situé le long de la N947, côté Meuse, est équipé d'un abribus et de quelques sièges. Les aménagements peuvent être qualifiés s'assez sommaires pour l'arrêt de bus principal de la commune.



Photo 30 : Arrêt « Yvoir Gare » (avril 2018)



Photo 31 : Arrêt « Yvoir Gare » (avril 2018)

Mont – CHU

Cet arrêt est uniquement desservi par la ligne 4. Il est localisé sur le site même du CHU. Il dispose des aménagements utiles pour assurer le confort et la sécurité des usagers.



Figure 43 : Vue aérienne de l'arrêt « Mont – CHU » sur le site de l'hôpital (source : SPW-orthophotoplan 2016)

YVOIR – Notre-Dame de Lourdes

L'arrêt est situé le long de la rue du Redeau reliant Yvoir à Crupet. Aucun aménagement spécifique n'y prend place et la continuité piétonne vers l'Institut n'est pas assurée.



Photo 32 : Arrêt « Yvoir – Notre-Dame de Lourdes » (source : Google, photo 2009)

Evrehailles – Eglise

Implanté sur le une voirie de village, l'étroitesse de la route contraint la qualité des aménagements. L'arrêt est néanmoins équipé d'un abribus avec quelques sièges d'un côté de la voirie. C'est principalement l'absence de trottoirs qui fait défaut au niveau de cet arrêt.



Photo 33 : Arrêts « Evrehailles – Eglise »
(avril 2018)



Photo 34 : Arrêts « Evrehailles – Eglise »
(avril 2018)

Arrêt Yvoir – Sur-Champt

Cet arrêt est situé au niveau du rond-point et tous les aménagements sont présents pour assurer le confort et la sécurité des usagers.



Photo 35 : Arrêt « Yvoir – Sur-Champt »
(avril 2018)

4.3 Attractivité des transports en commun

Dans le but d'estimer l'attractivité des transports en commun par rapport à la voiture pour les différents villages de la commune, les temps de parcours moyens vers Namur et vers Dinant ont été comparés.

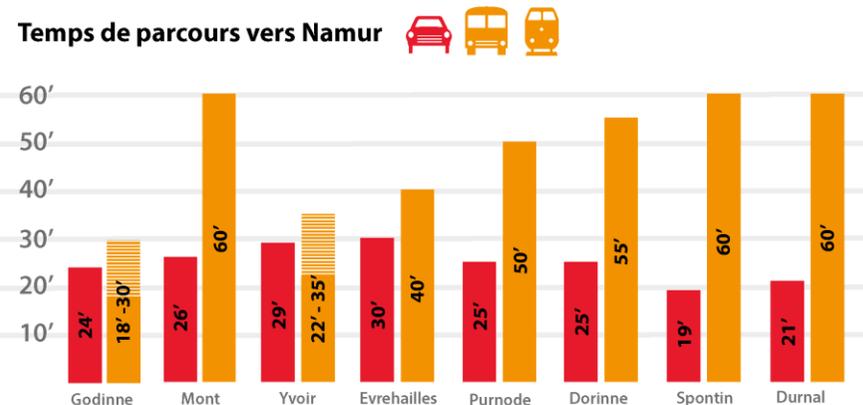


Figure 44 : Temps de parcours entre les villages d'Yvoir et Namur (source : Google)

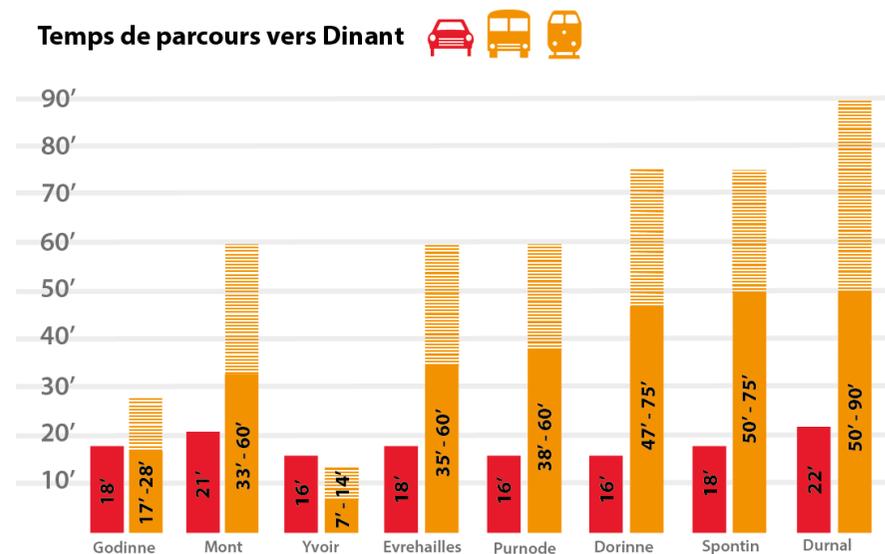


Figure 45 : Temps de parcours entre les villages d'Yvoir et Dinant (source : Google)



Il ressort de l'analyse que, comme déjà mis en évidence précédemment, les transports en commun s'avèrent attractifs uniquement pour les villages situés dans la vallée de la Meuse et qui ont un accès aisé aux gares de Godinne et Yvoir et aux lignes de bus 4 et 433. Pour les autres villages, le temps de parcours en transports en commun est près de 2 à 3 fois plus élevé.

4.4 Intermodalité

Afin de favoriser l'utilisation du vélo, il est indispensable de réfléchir en termes d'intermodalité avec les transports en commun. Etant donné la structure du territoire et la concentration de l'offre structurant dans la vallée de la Meuse, cette thématique mérite d'être approfondie. A noter que, dans le cadre du plan wallon d'investissement 2019-2014, la région wallonne souhaite promouvoir la création d'une centaine de plateformes ou unités multimodales dans des endroits judicieusement choisis et de les connecter au réseau de transport et aux pôles d'activités.

Ces plateformes offriront divers services et permettront l'échange modal, avec des parkings notamment de co-voiturage, des abris vélo sécurisés, des arrêts de bus, ou des accès aux gares mais également avec des services divers tels que des lignes de bus rapides nouvelles de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) avec un service performant (confort, wi-fi, numérique, etc.), des espaces de co-working parfaitement connectés, des offres de titres services, éventuellement de l'horeca, des locations de vélos, des stations de recharges en lien avec la stratégie « post diesel » (électrique, gaz, etc.), des véhicules partagés, etc...

4.5 Objectifs

Les objectifs du PCM en matière de transports publics sont fortement dépendants des opérateurs publics et des contraintes budgétaires dans le domaine. Le PCM se doit donc de travailler sur des éléments réalistes en accord avec la politique du plan réseau TEC 2020.

- > Pour la circulation des bus, le PCM s'inscrit dans les objectifs définis par le groupe TEC qui est d'améliorer la performance des bus par une augmentation de la vitesse commerciale et une réorganisation de l'offre si cela s'avère pertinent et réaliste
- > Amélioration de la localisation et de l'aménagement de certains arrêts suite à une priorisation de ceux-ci ainsi que hiérarchiser les priorités pour les arrêts équipés PMR.
- > Communiquer sur l'offre en transport public. La commune doit se doter d'outils de communication destinés à informer ses citoyens sur les atouts du transport public et sur l'évolution des services. Le site Web de la commune et les nouvelles technologies doivent permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public.
- > Envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques. Différents types de services ou de Transports à la Demande (TAD) adaptés au contexte rural existent que ce soit sous forme d'initiatives communales ou intercommunales avec un appui pour certaines de la part du TEC.



5. Services de mobilité

5.1 Covoiturage

5.1.1 Contexte en Région wallonne

Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008.

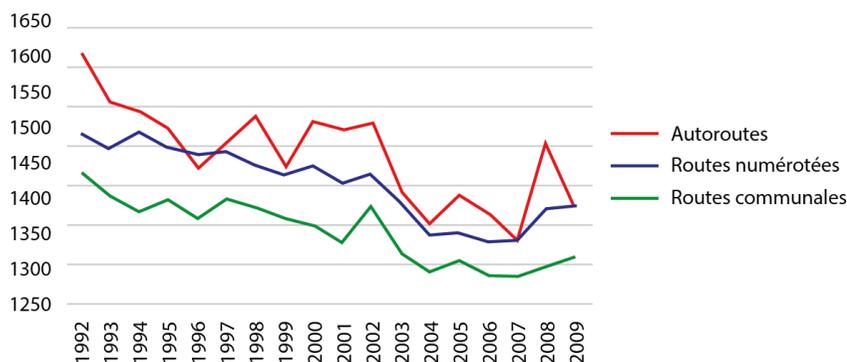


Figure 46 : Taux d'occupation moyen des voitures sur le réseau routier wallon (source : SPF Mobilité & Transports)

Les communes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.

Pour rappel, selon la nouvelle vision de la mobilité en Région wallonne, la vision FAST 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal), la part de covoiturage devra considérablement augmenter pour atteindre les objectifs ambitieux fixés en matière de transfert modal.

2017

Marche 3%
Vélo 1%
Bus 4%
Train 9 %
Voiture 83 %
Partage voiture : charge moyenne 1.3

2030

Marche 5%
Vélo 5%
Bus 10 %
Train 15 %
Voiture 60 %
Partage voiture : charge moyenne 1.8

Figure 47 : Objectif fixé par la vision FAST 2030 en matière de parts modales (source : SPW-DGO3)

5.1.2 Application au territoire d'Yvoir

Le territoire d'Yvoir compte 2 zones de co-voiturage d'une capacité totale d'environ 20 emplacements localisées à proximité de la sortie « Spontin » de l'autoroute E411 (voir chapitre « stationnement ») qui sont, d'après l'administration communal, la plupart du temps à saturation.

L'implantation de l'autoroute en bordure « est » de la commune constitue un contexte favorable à la pratique du covoiturage, d'autant plus que l'offre actuelle en transport en communal pour la partie « est » du territoire ne s'avère pas concurrentiel en termes de temps de parcours.



Malgré l'offre attractive du train et en bus (via la ligne 4) dans la vallée de la Meuse, la potentialité d'aménagement d'un parking de covoiturage n'est pas à exclure.

5.1.3 Objectifs

Les lieux pertinents pour aménager ou formaliser une infrastructure structurante pour le covoiturage se situent principalement à proximité de l'E411 et, dans une moindre mesure, dans la vallée de la Meuse. Il s'agit donc d'équipements d'intérêt régional plutôt que communal.

L'aménagement de parkings de covoiturage est cependant également un des meilleurs vecteurs de communication pour assurer la promotion de ce mode de transport car ces parkings sont très visibles et légitiment d'une certaine manière la pratique.

Les objectifs du PCM seront donc :

- > Evaluer les possibilités et la pertinence de création de petites infrastructures locales de stationnement en des endroits stratégiques du réseau routier, tout en privilégiant les solutions de mutualisation, à travers des partenariats avec le privé ou les services publics. En effet, les coûts de construction de parkings sont très importants alors que de nombreux parkings existants sont vides ou très peu utilisés en journée et peuvent accueillir les covoitureurs dans de bonnes conditions ;
- > Promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distances avec, par exemple, le covoiturage « dynamique » ;
- > Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise ;
- > Promouvoir et intégrer les plateformes de covoiturage existantes.

5.2 Voitures partagées

5.2.1 Enjeux

Considérant qu'une voiture particulière passe en moyenne plus de 95 % du temps en stationnement, le partage d'une même voiture entre plusieurs usagers permet d'optimiser son utilisation. D'après les analyses, une voiture partagée peut remplacer jusqu'à 9 voitures particulières.

Le développement de l'autopartage permet de relever plusieurs défis importants :

- > Réduire les dépenses des ménages
- > Donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires
- > Agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public
- > Faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public
- > Optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise
- > Réduire les espaces de stationnement en voirie

L'autopartage se développe en tout cas depuis une dizaine d'années en Belgique et commence à prendre de l'ampleur en Région Wallonne.

L'autopartage peut se présenter sous différentes formes. Les formes les plus pertinentes à l'heure actuelle pour une commune comme Yvoir est le développement de voitures en station (CAMBIO, ZEN CAR,) et l'autopartage entre particulier.



5.2.2 Autopartage en station

Le réseau le plus développé en région Wallonne est le réseau CAMBIO.

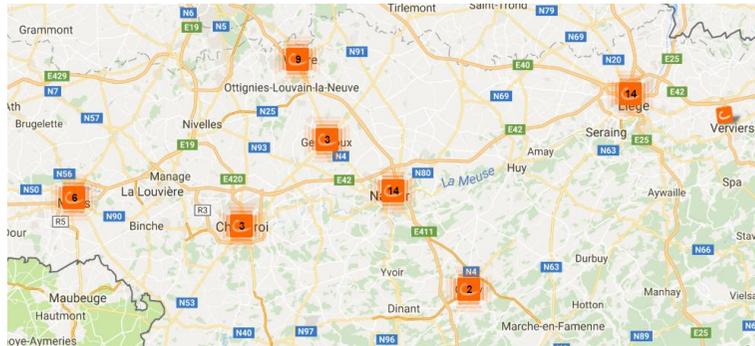


Figure 48 : Localisation des stations Cambio (source : Cambio)

Si le développement se fait principalement en milieu urbain, de nombreuses petites villes ou communes périurbaines commencent également à s'équiper.

- > Ciney : 15'000 habitants : 2 stations
- > Gembloux : 24 000 habitants : 2 stations
- > Arlon : 28'000 habitants : 2 stations

Sur base de ces constats, il est considéré que l'implantation de stations CAMBIO n'est pas prioritaire à Yvoir.

5.2.3 Autopartage entre particuliers

Si l'autopartage institutionnel n'est pas le plus pertinent à Yvoir, la Commune doit prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée d'acteurs majeurs tels que CarAmigo, CozyCar, Wibee, Drivy, et d'autres peut être à venir.

- > Potentiel important pour des personnes isolées en milieu rural ou périurbain :
- > La promotion de ces plateformes doit faire partie intégrante de la stratégie mobilité.



Figure 49 : Exemple d'initiative en matière d'autopartage entre particulier

5.2.4 Objectifs

L'objectif poursuivi en matière d'autopartage et de sensibiliser les habitants aux mobilités alternatives de manière à susciter des initiatives de la part des particuliers.



5.3 Transports à la demande

5.3.1 Enjeux

Même quand elle est hiérarchisée, une offre de transport par bus répond difficilement aux besoins de déplacements diffus. Cette situation affecte principalement les personnes non motorisées, les personnes âgées, les personnes en situation de précarité sociale et économique, les enfants et adolescents et les personnes à mobilité réduite.

Afin de permettre à ces personnes de se déplacer, de nombreuses initiatives de mobilité rurale alternative (en abrégé IMRA) se sont mises en place en complément des solutions de transport en commun. Ces initiatives offrent des services aussi variés que la mise à disposition de minibus, la location de scooter, l'accès au permis de conduire, le transport à la demande, l'organisation du covoiturage... Ces initiatives sont pour la plupart ciblées sur une situation, une commune ou une catégorie de personnes en particulier. Le TEC lui-même a mis en place différents services complémentaires aux lignes régulières en collaboration avec les communes, tels que les Proxibus, et récemment le Flexitec.

Plus d'infos sur :

<http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/mobilite-rurale>

5.3.2 Application au territoire d'Yvoir

En mars 2009, le CPAS d'Yvoir a mis en place un service de **taxi social**. Ce système de transport à la demande fonctionne uniquement avec un groupe de bénévoles qui regroupe de l'ordre d'une trentaine de personnes aujourd'hui. En 2017, 800 courses ont été enregistrées, soit une moyenne de 3 courses par jour.

Extrait du règlement

- > *Objectif : mettre à la disposition du lundi au vendredi entre 8h et 16h30 un véhicule avec chauffeur pour effectuer des trajets*
- > *Accessible aux habitants de l'entité d'Yvoir qui ne disposent pas d'un véhicule et/ou rencontrent des problèmes de mobilité*
- > *Pour différents motifs (soins de santé, démarches administratives, rendre visite à un proche hospitalisé ou en maison de repos, effectuer des courses, ...) pas pour le transport régulier*
- > *Prioritairement au sein de l'entité et ne peuvent en aucun cas dépasser les limites de la province de Namur*
- > *Indemnité kilométrique de 0,30 € au départ du domicile de l'utilisateur (min 1,00 €) + délai d'attente et coût du stationnement*

Par ailleurs depuis 2017, Les autorités communales d'Yvoir ont pris la décision d'être partenaire financier de la centrale de mobilité locale « MOBILISUD » dont l'objectif principal est de permettre aux personnes des zones rurales de se déplacer plus facilement au quotidien, en leur donnant des infos sur tout ce qui existe en mobilité dans leur commune et répondre à toute demande de déplacement grâce à son service de transport avec des bénévoles. Les communes actuellement couvertes sont Beauraing, Dinant, Hastière, Houyet, Onhaye, Yvoir et Vresse s/Semois.

5.3.3 Objectifs

En matière de transports à la demande, il y a lieu d'envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques ainsi qu'une coordination des services existants sur le territoire. Sans compter que le CHU de Godinne organise également son propre service de transport avec bénévoles et finance une navette entre la gare de Lustin et le CHU.

6. Réseau routier

6.1 Circulation automobile

6.1.1 Structure du réseau routier

Le territoire communal totalise 172,5 km de réseau routier revêtu dont 79% sont des voiries communales contre 88% pour la moyenne wallonne. La densité du réseau braivois est de 3 km/km², contre 3,3 km/km² pour la moyenne régionale.

La commune est bordée ou traversée par les axes structurants suivants :

- > L'**autoroute E411** qui relie Bruxelles au nord au Luxembourg au sud borde la limite « est » du territoire. Ce dernier est desservi par la sortie n°19 « Huy – Yvoir – Spontin » ;
- > L'axe **N947 / N92** est l'itinéraire de la vallée de la Meuse, côté « est ». Il relie Namur au nord à Dinant au sud, en passant par Godinne, Yvoir et Houx. En agglomération, la vitesse autorisée est de 70 ou 50 km/h ;
- > La **N937** est la voirie structurant à l'échelle communale car elle permet de relier la vallée à l'ouest et l'autoroute à l'est en desservant les villages d'Evrehailles, Purnode, Dorinne et Spontin. Hors agglomération, la vitesse est limitée à 90 km/h alors qu'en traversée de village, elle est de 70km/h à Purnode et Dorinne et 50 km/h à Yvoir et Spontin ;
- > La N931 est la voirie régionale qui relie la vallée de la Meuse à la sortie « Courrière » de l'E411 en passage par les villages de Lustin et Maillen. Elle offre une desserte du CHU Mont-Godinne ;

- > La N948 relie la N937 à hauteur de Dorinne à la vallée de la Meuse en passant par Loyers et la carrière de Leffe.



Photo 36 : N947 à hauteur de la gare de Godinne (avril 2018)



Photo 37 : N397 à hauteur de la rue du Ry d'Août à Spontin (avril 2018)

6.1.2 Régime de vitesse

i. Généralités

La question des vitesses peut être analysée selon :

- > L'angle réglementaire avec les limitations de vitesses réglementaires, indiquées aux automobilistes par la signalisation verticale et parfois, des marquages au sol complémentaires ;
- > L'angle comportemental, liée à l'environnement (présence de bâtiments en bordure de voirie, densité du tissu urbain) et les aménagements de chaussée (largeur, courbures et pentes). Ces différents "signaux" peuvent en effet générer des comportements de non-respect des limitations réglementaires par les automobilistes.



ii. Les vitesses autorisées

En matière de limitation de vitesse, les constats sont les suivants :

- > Sur les voiries régionales, la vitesse est globalement limitée à 90 km/h, à l'exception de la traversée des agglomérations où elle est réduite à 70 ou 50 km/h ;
- > La vitesse en agglomération est fixée à 50km/h et à 30 km/h aux abords des écoles conformément au code de la route.

iii. Les vitesses pratiquées

Des vitesses excessives pratiquées sont indéniablement source d'insécurité, tant pour les véhicules motorisés que pour les modes doux. De manière à objectiver les problèmes de vitesse répertoriés par les autorités communales et par les habitants, des analyses de la vitesse ont été réalisées sur une série de voiries en 2015 et 2018. Les résultats de ces relevés sont résumés dans le tableau ci-après. La majorité de ces relevés duraient entre 15 et 17 jours.

Le tableau met en évidence (en rouge) les voiries pour lesquelles un problème significatif de vitesse a été relevé. L'analyse repose sur la comparaison de la V85 (=vitesse respectée par 85% des véhicules) et la vitesse maximale autorisée. Par exemple, dans une zone limitée à 50 km/h, une V85 à 60 km/h est considérée comme problématique. Le lien entre les excès de vitesse et la présence de ralentisseurs permet de juger de l'efficacité de ceux-ci.

Si cela s'avère nécessaire dans la suite de l'analyse, des contrôles de vitesses pourront être pratiqués sur d'autres voiries.

6.1.1 Densité du trafic

Outre de très légers ralentissements dans les traversées de villages, notamment Yvoir et Purnode, les données Google trafic ne mettent pas en avant de zones problématiques en matière de fluidité des flux de circulation.

Sur la commune d'Yvoir, c'est le trafic de poids lourds qui est particulièrement problématique et les contraintes que cela occasionne pour les riverains et les modes doux. Cette thématique est plus spécifiquement abordée ci-après.

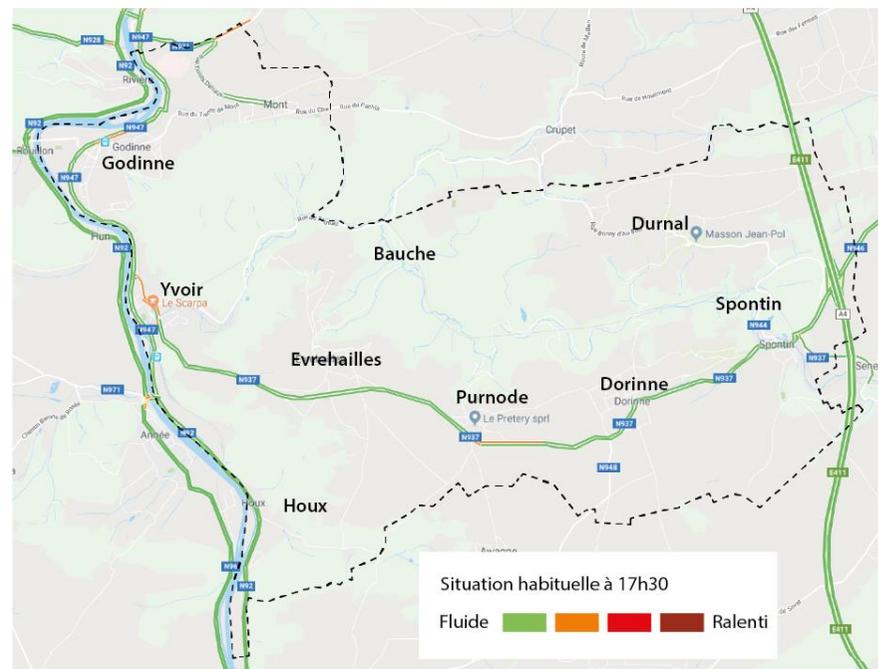


Figure 50 : Fluidité du trafic habituel à 17h30 (source : Google)



Tableau 7 : Contrôles de vitesse effectués par la commune d'Yvoir en 2016 et 2018

Localité	Voirie	Statut	Date	Durée (en jours)	Ralentisseurs	Véhicules	Véhicules/jour	V aut.	V85	Excès
Dorinne	Route de Dorinne	Communale	juil-16	16 jours	Non	3.862	241	50 km/h	64 km/h	53%
Dorinne	Rue d'En-Haut 65	Communale	juin-16	16 jours	Non	2.240	140	50 km/h	55 km/h	25%
Durnal	Bonny d'Au Ban 43	Communale	juin-16	15 jours	Oui	5.075	338	50 km/h	45 km/h	4%
Durnal	Rue de Mianoye	Communale	mai-16	15 jours	Oui	4.121	275	50 km/h	69 km/h	66%
Durnal	Rue de Spontin	Communale	juin-16	16 jours	Non	7.204	450	50 km/h	68 km/h	69%
Evrehailles	Rue Fostrie 15	Communale	janv-16	16 jours	Oui	8.914	557	50 km/h	52 km/h	19%
Evrehailles	Rue Fostrie 62	Communale	oct-16	16 jours	Oui	3.512	220	50 km/h	45 km/h	4%
Godinne	Chemin des Meuniers 15	Communale	sept-16	16 jours	Non	18.263	1.141	50 km/h	45 km/h	4%
Godinne	Rue du Collège 50	Communale	juin-16	17 jours	Oui	17.001	1.000	50 km/h	53 km/h	21%
Godinne	Rue du Collège 91	Communale	mai-16	15 jours	Oui	1.014	68	50 km/h	51 km/h	17%
Godinne	Rue Grande 20	Régionale	janv-16	16 jours	Non	8.914	557	50 km/h	52 km/h	19%
Godinne	Rue Grande 35	Régionale	juin-16	17 jours	Non	16.957	997	50 km/h	59 km/h	42%
Mont	Rue du Centre 85	Communale	oct-15	16 jours	Oui	21.625	1.352	50 km/h	52 km/h	19%
Purnode	Route de Pretery 14	Régionale	juin-16	16 jours	Non	11.954	747	70 km/h	77 km/h	30%
Purnode	Route de Pretery - Brasserie	Régionale	oct-15	16 jours	Non	15.313	957	70 km/h	66 km/h	6%
Spontin	Chaussée de Dinant - Ry d'Août	Régionale	oct-15	17 jours	Non	17977	1.057	50 km/h	63 km/h	58%
Spontin	Rue de Quesval 10	Régionale	juin-16	16 jours	Non	11954	747	70 km/h	77 km/h	30%
Spontin	Rue du Ry d'Août 72	Communale	juil-16	16 jours	Oui	2018	126	50 km/h	49 km/h	12%
Yvoir	Avenue Doyen Woine	Régionale	janv-16	17 jours	Non	19945	1.173	70 km/h	60 km/h	2%
Yvior	Rue du Blacet	Communale	mars-18	16 jours	Non	14686	918	50 km/h	41 km/h	1%
Yvoir	Rue Puits du Champ	Communale	mars-18	9 jours	Non	12129	1.348	50 km/h	49 km/h	10%



6.2 Circulation des poids lourds

6.2.1 Introduction

Parallèlement au présent PCM, une **étude relative au charroi lourd dans le triangle « Meuse – N4 – N97 »** est en cours de réalisation pour le Bureau Economique de la Province (BEP). Cette étude est réalisée par 3 bureaux.



Les **objectifs** poursuivis sont les suivants :

- > Analyser les déplacements de marchandises de façon globale ;
- > Évaluer les mesures déjà prises ;
- > Proposer des mesures en matière d'organisation de circulation, de sécurisation de traversées de villages, afin de maîtriser les effets négatifs du trafic de poids lourds ;
- > Évaluer les reports modaux vers le fluvial et le ferroviaire.

La phase de diagnostic est à présent terminée et les principaux éléments de cette première phase sont résumés ci-après, plus particulièrement pour le territoire d'Yvoir.

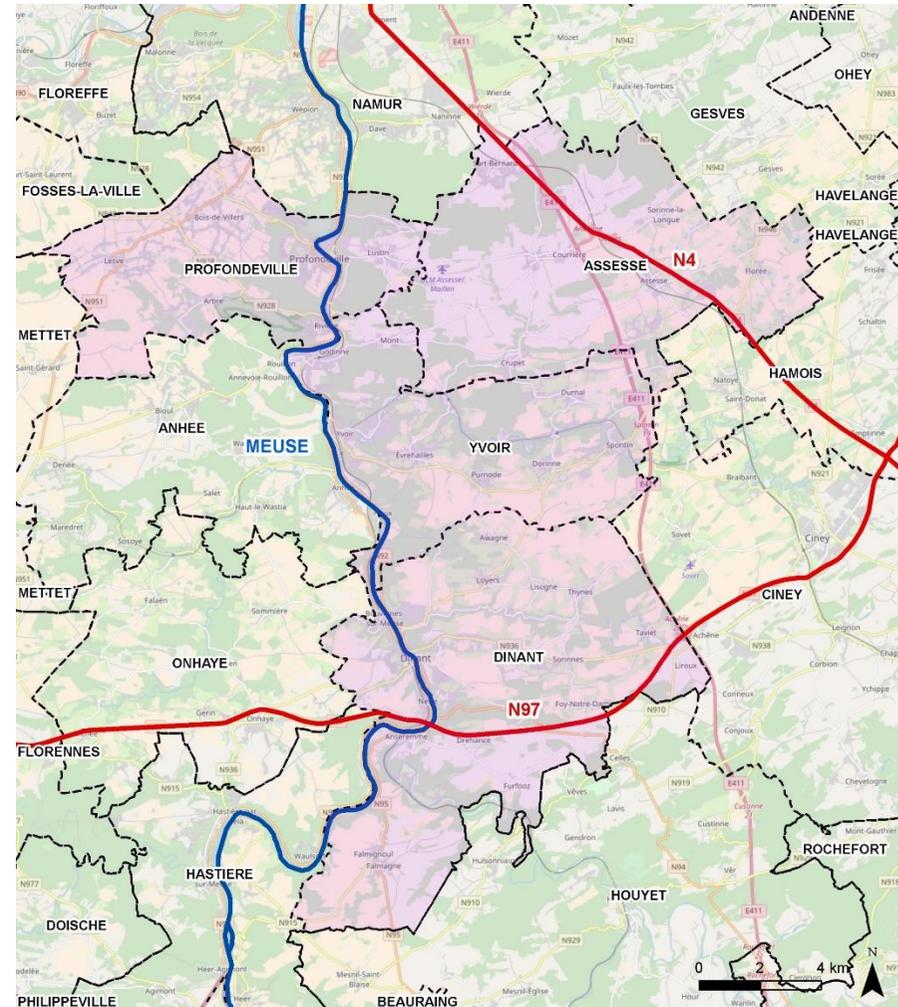


Figure 51 : Aire d'étude pour le charroi lourds (source : Openstreetmap)

6.2.2 Contexte général

La zone d'étude formé par ce triangle compte 4 carrières « industrielles » pour une production totale d'environ 1,7 Mt/an, soit environ 3% de la production belge (© FedieX 2016). La capacité de production maximale a été estimée à environ 2,2 Mt/an. La réserve de production est de 10 à plus de 20 ans sur la base légale (permis d'environnement actuels) et de 20 à plus de 200 ans sur la base géologique (variable selon la carrière). Il s'agit donc d'une activité importante appelée à perdurer. Le choix du transport du produit extrait est fonction des infrastructures de transport à proximité, des volumes à transports, des distances à parcourir et des coûts du produit et du transport.



Photo 38 : Carrière vue du ciel

Le transport routier a un faible coût fixe mais qui croît de manière plus importante avec le volume et la distance contrairement à la voie d'eau et au rail qui ont des coûts fixes plus élevés mais s'avèrent plus intéressants pour les longues distances et les volumes importants.

Aujourd'hui, pour les 4 carrières prises en considération, 92 % des trajets en sortie de carrière s'effectuent par la route, ensuite ce sont entre 51 et 63% de la suite du trajet qui poursuivent sur le même mode de transport. La voie d'eau constitue une part importante mais s'accompagne d'un complément routier pouvant aller jusqu'à 30 km.

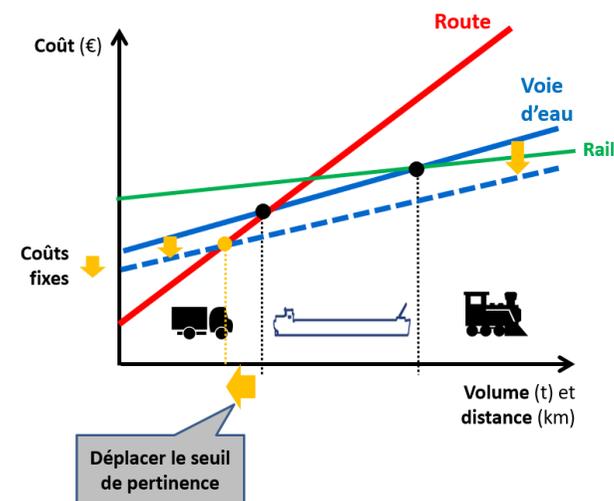


Figure 52 : Choix du moyen de transport en fonction du volume, de la distance et des coûts (source : Transitec, ICEDD et Mathieu Nicaise Consultant)

Tableau 8 : Part des différents modes de transport pour les transports des produits (source : carrières)

Mode de transport	4 carrières (zone d'étude)
Route – en sortie carrière	92 %
Route – sur le maillon principal	51 à 63 %
Voie d'eau	33 à 45 % (+routier de 3 à ... 32 km)
Fer	3 à 4 % (+routier de 20 à... 80 km)



6.2.3 Constats en matière de mobilité

Le territoire d'Yvoir est impacté par l'activité des carrières de Secy et Haut-le-Wastia dont deux tiers du trafic routier empruntent la N937 vers l'autoroute (soit environ 30.000 poids-lourds par an) et traversent les villages d'Evrehailles (relativement épargné), Purnode, Dorinne et Spontin. L'activité de carrière de Leffe implanté sur la commune de Dinant a également un impact très important sur la circulation des poids-lourds à Yvoir. En effet, près de 50.000 poids-lourds par an rejoignent l'autoroute E411 via la N937 et les villages de Dorinne et Spontin. Outre l'importante fréquence de passage, notons que l'étroitesse des voiries et les pentes sont problématiques. Des problèmes de vitesse sont notamment relevés dans la traversée de Purnode. Ces passages fréquents sont source d'insécurité et de nuisance (vibrations, bruits et pollutions).

6.2.1 Pistes envisagées

A ce stade, plusieurs pistes ont été envisagées pour améliorer les impacts liés à l'activité des carrières :

- > A court terme, il faut agir sur la régulation de la vitesse de circulation des camions, avec par exemple la pose de radar, le rétrécissement de chaussée, etc.
- > Les mesures à long terme sont pour l'essentiel des infrastructures routières. Les mesures envisagées à ce stade sont les suivantes :
 - Connexion entre la carrière de Leffe et la vallée de la Meuse. Celui-ci a été envisagé par l'exploitant de la carrière. L'absence de riverains est un point positif mais l'itinéraire est étroit et pentu nécessitant des aménagements routiers techniquement acceptable mais dont le coût sera élevé. Cet itinéraire est à cheval sur les communes de Dinant et d'Yvoir ;

- Connexion entre les carrières Secy et Haut-le-Wastia et la N937 dans le but d'éviter le passage dans le centre d'Yvoir. La question est de savoir si, en raison de la pente, cette connexion est techniquement réalisable ;
- Connexion entre la N948 (route de Spontin) et l'air d'autoroute de Salazine. A ce stade, différents tracés ont été envisagés. Cette liaison permettrait de fortement soulager Dorinne et Spontin mais le coût de réalisation est élevé ;
- La quatrième piste envisagée serait l'utilisation de bande transporteurs entre la carrière de Leffe et la Meuse dans le but de favoriser le transport fluvial des matériaux. Le tracé envisagé passe dans une zone naturelle et une zone d'intérêt paysager au plan de secteur.



Figure 53 : Exemple de bandes transporteurs

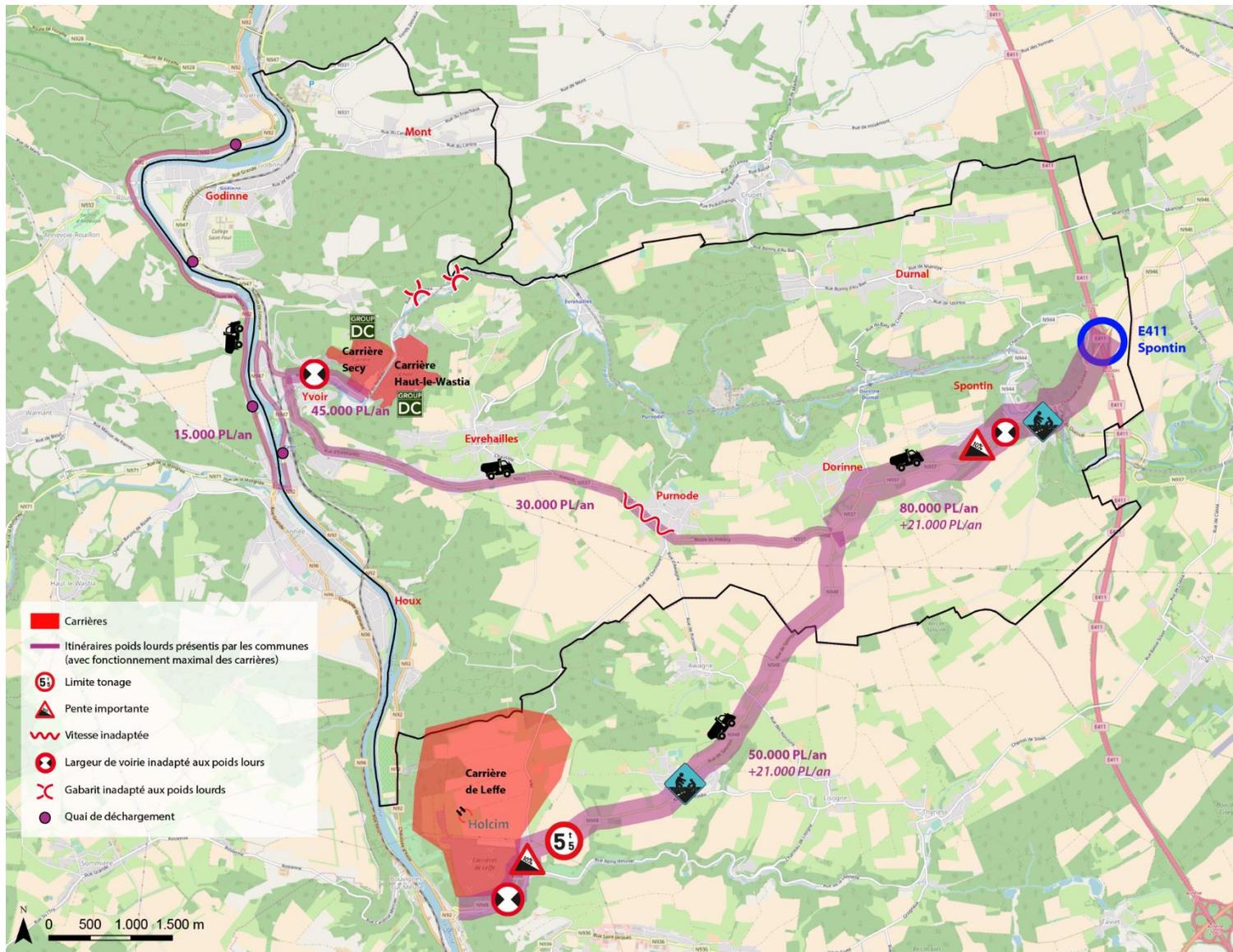


Figure 54 : Impacts des carrières sur les circulations des poids-lourds à Yvoir (sources : Openstreetmap et carrières)



6.3 Site du CHU Mont-Godinne

6.3.1 Généralités

Pour rappel, le CHU Mont-Godinne constitue le principal pôle d'emplois de la commune avec près de 2.000 travailleurs (dont 40% en présence simultanée), environ 60 admissions par jour, 40 passages aux urgences et 750 consultations.

6.3.2 Accessibilité

i. En voiture

En raison de la position excentrée par rapport au tissu urbain et la zone d'attractivité de l'hôpital, la voiture reste le mode de déplacement privilégié des travailleurs, patients et visiteurs.

Deux axes principaux sont identifiés en matière d'accessibilité routière : la vallée de la Meuse d'une part et l'autoroute E411 et la N4 d'autre part. Depuis la partie « est » du territoire, plusieurs itinéraires d'accès au temps de parcours comparables sont possibles mais traversent inévitablement un ou plusieurs villages :

- > Maillen et Lustin :
- > Maillen, Ivoy et Mont :
- > Assesse, Crupet et Mont

ii. En transports en commun

L'accessibilité en transport en commun est principalement assurée par :

- > La gare de Lustin située à environ 2 km du CHU et située sur la ligne 154 reliant Namur à Dinant

- > La ligne de bus 4 « Namur – Mont-Godinne CHU » dont la fréquence de passage est de 25 bus/jour/sens)

Depuis la gare de Lustin, il est possible de rejoindre le site hospitalier via la ligne de bus 4 ou à pied (voir point ci-après).

Pour rappel, le CHU de Godinne organise également son propre service de transport avec bénévoles et finance une navette entre la gare de Lustin et le CHU.

iii. A pied ou à vélo

Le relatif isolement du centre hospitalier des zones urbaines et de la gare de Lustin et le manque d'infrastructures sécurisées ne favorisent pas l'utilisation du vélo et de la marche.

- > Depuis la gare de Lustin, il est possible de rejoindre l'hôpital via un sentier reliant la N947 au parking du CHU. Sur les 1.800 m d'itinéraire, environ 500 m sont situés sur un sentier au revêtement moyennement adapté. Outre la distance et la qualité du cheminement, la pente constitue également un frein à l'utilisation de cet itinéraire. La pente moyenne sur l'itinéraire total de d'environ 5% et sur la portion de sentier, elle atteint plus de 10%. Il s'agit cependant de l'itinéraire le plus adapté en termes de sécurité.
- > Depuis le village de Mont, une piste pour les modes doux a récemment été aménagée. Bien que relativement étroite, elle permet une liaison sécurisée entre le village et l'hôpital. Une signalétique indiquant qu'il s'agit d'une zone partagée pour les piétons et cyclistes pourrait être ajoutée.



Photo 39 : Liaison modes doux entre le CHU Mont-Godinne et le village de Mont (avril 2018)



Photo 40 : Exemple de signalétique namuroise (source : Namur-cent-detours)

6.3.3 Projet de la route de l'emploi

La plan infrastructure 2016-2019 prévoit la construction d'une nouvelle voirie d'accès au CHU Mont-Godinne depuis l'autoroute E411 (dite la route de l'emploi) dont le tracé précis n'est, à ce stade, pas connu. Ce projet a refait surface en ce début 2018.



Figure 56 : Extrait d'un article du VLAN du 21/02/2018

6.4 Sécurité routière

D'après les statistiques disponibles à l'échelle communale, le nombre d'accident a été relativement constant avec de l'ordre de 25 accidents par an. Une nette diminution a été observée en 2016. Chaque année 2 à 6 blessés graves ont été dénombrés. Le dernier accident mortel remonte à 2013. A ce stade, aucune information n'est disponible quant à la localisation de ces accidents.

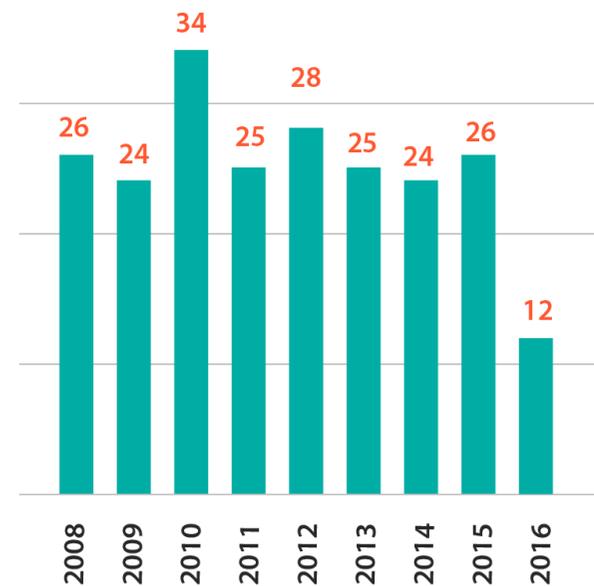


Figure 57 : Evolution du nombre d'accident à Yvoir entre 2008 et 2016 (source : IWEPS - SPF économie - Statbel)

6.5 Les entrées et traversées de villages

6.5.1 Introduction

Bien que les différents villages soient relativement épargnés par le phénomène de transit, si ce n'est le long des voiries régionales, la vitesse excessive pratiquée sur certaines voiries locales et/ou inter-village et le peu de place laissés aux modes doux engendrent de l'inconfort et de l'insécurité pour ces derniers.

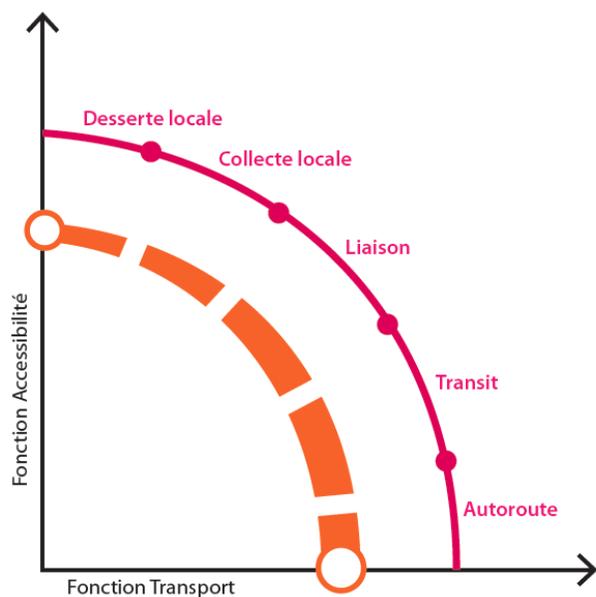


Figure 58 : Lien entre les fonctions de transport et d'accessibilité
(source : SPW-DGO2 – CeMathèque n°42, juin 2016)

6.5.2 Enjeux et dispositifs

En juin 2016, la gestion de la vitesse et donc de la sécurité a été spécifiquement abordées dans une publication du SPW-DGO2 (CeMathèque n°42) : « Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ? ». Un résumé des éléments abordés est réalisé ci-après.

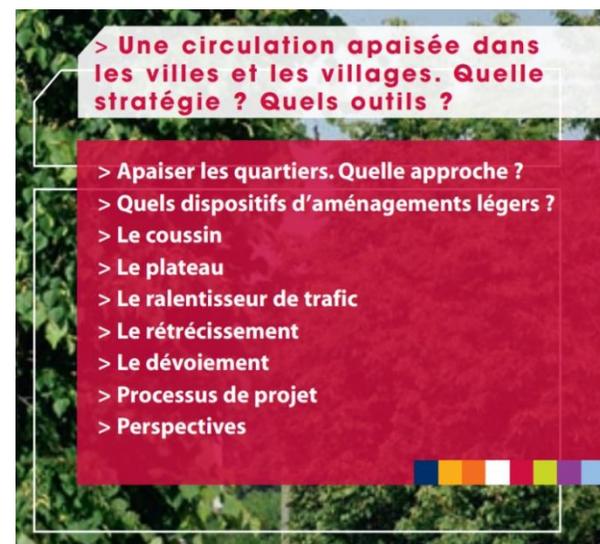


Figure 59 : Extrait de la page de garde de la Cémathèque n°42
(source : SPW-DGO2)

Les principaux enjeux de cette thématique sont les suivants :

- > La convivialité – la qualité des lieux ;
- > La sécurité routière ;
- > Le bruit urbain ;
- > Le trafic et la capacité de la voirie.



Les principes d'applications sont les suivants :

- > L'optimisation de la largeur des bandes de circulation ;
- > Un partage de la voirie plus favorable aux piétons et aux cyclistes, voire aux transports en commun ;
- > Le rétrécissement des perspectives visuelles ;
- > L'implantation d'éléments verticaux, de mobilier urbain, d'aménagements paysagers ;
- > La création de dévoiements et/ou de rétrécissements locaux de la chaussée.

Les outils disponibles sont les suivants :

- > Deux grandes catégories d'outils sont utilisées :
 - Dispositifs avec décrochements verticaux : surélévation locale de la voirie (coussin, plateau et ralentisseur) ;
 - Dispositifs avec décrochements horizontaux : modification du profil en travers de la voirie (rétrécissement ponctuel et dévoiement). Ils sont parfois couplés avec des aménagements verticaux des ilots et des aménagements paysagers, d'avancées de trottoirs, etc. ;
- > Des interventions plus légères peuvent aussi être utilisées :
 - Des revêtements différenciés, des marquages, des couleurs, des textures différentes... mais ceux sont à utiliser avec parcimonie afin de ne pas entraver la compréhension de l'espace public ;
 - Des plantations constituent éléments qualitatifs mais il faut veiller à l'entretien ;
- > Les radars préventifs et répressifs.

A noter que le stationnement en voirie constitue également un moyen de faire ralentir les véhicules.



Photo 41 : Coussin berlinois et rétrécissement (source : SPW-DGO2)



Photo 42 : Plateau (source : SPW-DGO2)



Photo 43 : Ralentisseurs – dos d'âne (source : SPW-DGO2)



Photo 44 : Rétrécissement (source : SPW-DGO2)

Dans le choix d'un dispositif, il est important de garder les éléments suivants :

- > Chaque aménagement présente des avantages et des inconvénients (coût, entretien, contraintes pour les véhicules, etc.) ;
- > Le choix est dépendant du contexte d'utilisation (type de voirie, flux de circulation, largeur, itinéraire bus, etc.) ;
- > Des normes fixent les dimensions et le positionnement de ces aménagements.



6.5.3 Application au territoire d'Yvoir

Des dispositifs visant à faire ralentir les véhicules ont été répertoriés :

- > Aux abords des écoles
- > En entrée de villages / agglomération
- > Sur certains axes spécifiques (rue du Mont, route de Dorinne...)



Photo 45 : Rue du Centre à Mont
(avril 2018)



Photo 46 : Rue du Prieuré à Godinne
(avril 2018)



Photo 47 : Chaussée d'Yvoir à Godinne
(avril 2018)

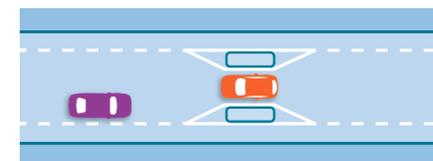


Photo 48 : Rue Fostrie à Evrehailles
(avril 2018)

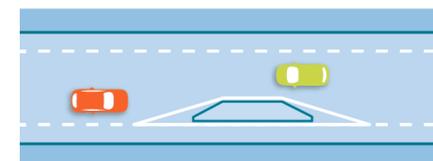
Ce sont pour l'essentiel des dispositifs de type rétrécissement, avec ou sans surélévation verticale qui sont mis en place dans les différents villages. Il existe trois types de rétrécissement.

Ce type d'aménagement est recommandé si le trafic est limité mais pas trop faible dans quel cas il est inefficace.

Rétrécissement simple axial



Rétrécissement simple latéral



Rétrécissement double

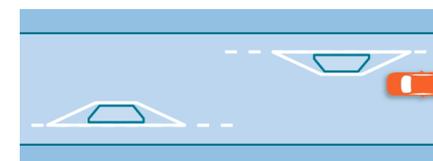


Figure 60 : Type de rétrécissement (source : SPW - DGO2 - CeMathèque 42 - juin 2016)

Certaines entrées d'agglomération / de village sont simplement marquées par un simple panneau, principalement le long des axes principaux de circulation.



Figure 61 : Rue de Mont, entre Godinne et Mont (avril 2018)



Figure 62 : Rue de Spontin à Durnal (avril 2018)

6.5.4 Fiche-projet PCDR

La commune d'Yvoir est engagée depuis quelques années dans une Opération de Développement Rural (ODR) qui consiste en un ensemble coordonné d'actions de développement, d'aménagement et de réaménagement entreprises en milieu rural par une commune. Ces opérations ont comme but la revitalisation et la restauration de la commune, dans le respect de ses caractères propres et de manière à améliorer les conditions de vie de ses habitants au point de vue économique, social, culturel.

Le Programme Communal de Développement Rural (PCDR) a été initié en 2008 et réalisé entre 2009 et 2012. Aujourd'hui, une série de projets a déjà été mise en œuvre mais des actions en lien avec la mobilité doivent encore être menées.

Parmi ces actions, citons plus spécifiquement la fiche-projet n°1.2 intitulée « Portes de village – Aménagement avec dispositif de limitation de vitesse ». Les lieux identifiés par le PCDR sont repris sur la carte suivante.

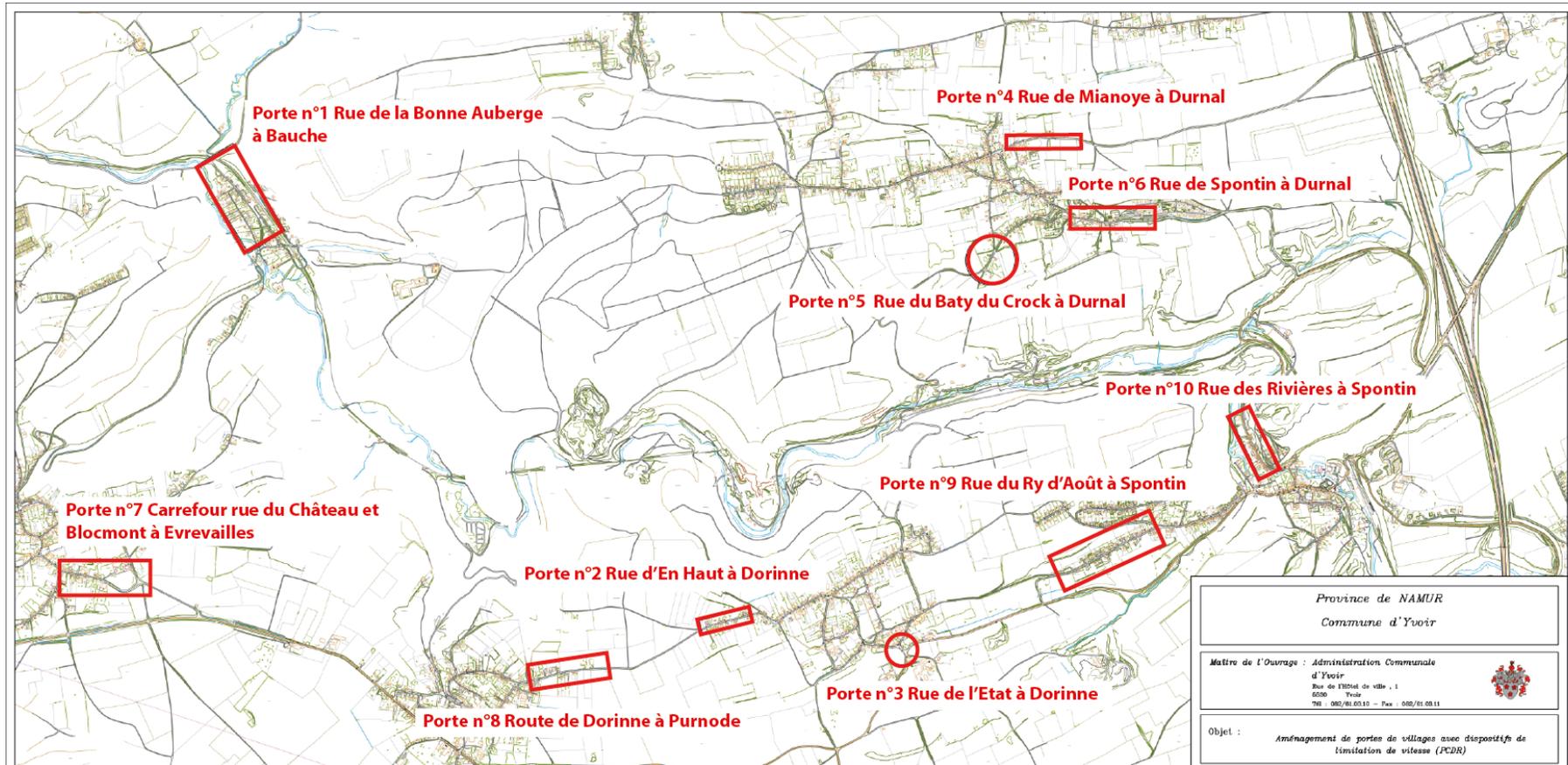


Figure 63 : Identification des portes de village à aménager par le PCDR (source : BECI, 2017)



6.6 Identification des axes et carrefours problématiques

Certains axes et carrefours du territoire communal sont qualifiés de problématiques car présentent des failles en matière de sécurité : vitesse pratiquée élevée, insécurité des modes doux, manque de visibilité, ...

L'objectif du présent point n'est pas de faire un relevé exhaustif de ces points noirs déjà effectués dans le pré-diagnostic établi par la commune préalablement au début de ce PCM. Dans la phase 3 de l'étude, ces points feront l'objet de propositions concrètes, pouvant aller jusqu'à l'esquisse de principe pour certains.

A titre d'exemple, deux endroits considérés comme problématiques sont décrits ci-après.

Exemple 1 : Carrefour « N937 – Ry d'Août »

La N937, chaussée de Dinant à hauteur de Dorinne et Spontin, est l'axe principal de circulation d'Yvoir entre l'est et l'ouest.



Figure 64 : Carrefours « Chaussée de Dinant / N937 – Ry d'Août »
(source : Openstreetmap)

En raison des vitesses pratiquées, de la présence de nombreux poids-lourds, du manque de visibilité en provenance de la rue Ry d'Août, la largeur du carrefour induisant des trajectoires inappropriées... ces carrefours ont été pointés dans les lieux problématiques.



Photo 49 : Carrefour « N937 – Ry d'Août » - côté Spontin (avril 2018)



Photo 50 : Carrefour « N937 – Ry d'Août » - côté Dorinne (avril 2018)

Au niveau de l'intersection côté Spontin, la présence de quelques commerces/services (place du jeu de balle) engendrent des conflits supplémentaires en matière de circulation.

Il est également important de garder à l'esprit le développement résidentiel prévu d'une capacité de 120 logements qui va venir renforcer les conflits potentiels. La réflexion en matière de circulation doit être menée à l'échelle du village.

Exemple 2 : Rue Grande et abords du Collège à Godinne

La N947, rue Grande à hauteur de Godinne, est l'axe principal de circulation d'Yvoir dans la vallée de la Meuse. Sa principale faiblesse est l'insécurité des modes doux et plus spécifiquement des cyclistes. La réflexion en matière de liaison cyclable doit être menée à l'échelle des villages et de la commune. En effet, en raison de l'emprise nécessaire pour effectuer des aménagements conformes, l'aménagement de la N947 ne semble pas être la solution la plus adéquate.



Concernant les abords du Collège, la circulation associée à l'établissement scolaire n'est pas considérée comme problématique dans la mesure où les voitures entrent dans l'enceinte pour y déposer les enfants. La lisibilité du carrefour au niveau de l'accès (croisement entre la rue du Collège et la rue Saint-Roch) pourrait être améliorée. Le principal élément qui pose question est la continuité des itinéraires piétons vers les transports en commun et la faible place laissée aux déplacements de ces derniers.

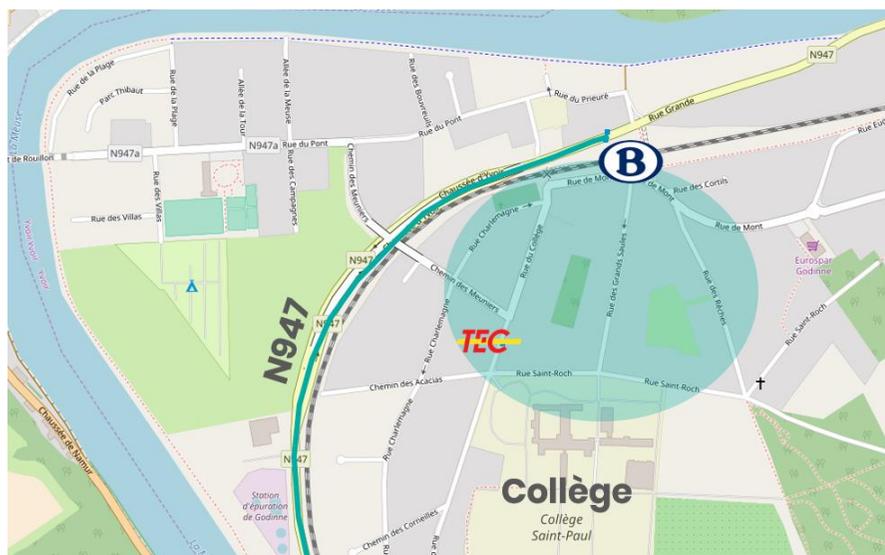


Figure 65 : N937 à hauteur de Godinne et abords du Collège
(source : Openstreetmap)

6.7 Objectifs

Les objectifs poursuivis en matière de réseau routier sont les suivants :

- > Affiner la hiérarchie du réseau routier et valider les régimes de vitesse en lien avec la structure du réseau ;
- > Valider les schémas de circulation ;
- > Assurer la pacification de la circulation en maîtrisant les vitesses sur le réseau structurant et en marquant plus distinctement, par des aménagements, les entrées de village (effet de « porte ») ;
- > Améliorer la sécurité des carrefours et points noirs du réseau :
 - Voirie large permettant des vitesses élevées ;
 - Manque de visibilité (configuration du lieu, éclairage,...) ;
 - Voirie pas adaptée pour concilier les différents types d'utilisateur : voiture, camion, vélo... ;
- > Repenser l'infrastructure routière non plus uniquement comme un socle pour la circulation de véhicules motorisés mais comme un espace à partager entre plusieurs usagers : cyclistes, piétons, transports publics, etc. ;
- > Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière ;
- > Mener une réflexion spécifique sur la thématique des poids lourds.

7. Stationnement

7.1 Enjeux

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie, dans la mesure où la densité du tissu commercial est relativement modérée (commune résidentielle) et où le stationnement résidant est pris en charge en grande partie hors-voirie (garages, zone de recul).

Les « problèmes » concernant l'offre de stationnement sont essentiellement rencontrés au centre d'Yvoir car c'est là que se concentrent les activités économiques, sociales, administratives dans lesquelles la population doit se rendre pour ses besoins quotidiens ou plus ponctuels.

7.2 Stationnement dans le centre d'Yvoir

7.2.1 Généralités

Le centre d'Yvoir est un pôle générateur de déplacements qui concentre divers services tels que l'administration communale, les commerces, les services de proximité, les écoles, ... Cette concentration a un impact sur la demande en stationnement sur le centre ou à proximité immédiate de celui-ci.

L'offre en stationnement doit pouvoir répondre aux besoins des différents types d'utilisateurs (riverains, parents, clients, touristes, travailleurs, etc.). Il faut également pouvoir tirer parti de la temporalité de ces demandes qui peuvent être complémentaires.



Figure 66 : Caricature de l'offre et la demande en stationnement en ville (source : Kroll)



7.2.2 Offre en stationnement

L'offre en stationnement dans le centre d'Yvoir s'effectue en voirie ou dans des proches de stationnement. Au total, ce sont 160 emplacements qui ont été répertoriés à moins de 5 minutes de l'administration communale. Deux poches en stationnement, sur Champs et Puits du Champ (après la poste), offre une capacité respective de 27 et 20 emplacements à environ 6 minutes à pied de l'administration communale. L'offre globale est donc de 203 emplacements.

Le stationnement est gratuit et illimité dans le temps, à l'exception de quelques emplacements sur la place des Combattants où il est limité à 60 minutes.



Photo 51 : Place des Combattants (avril 2018)

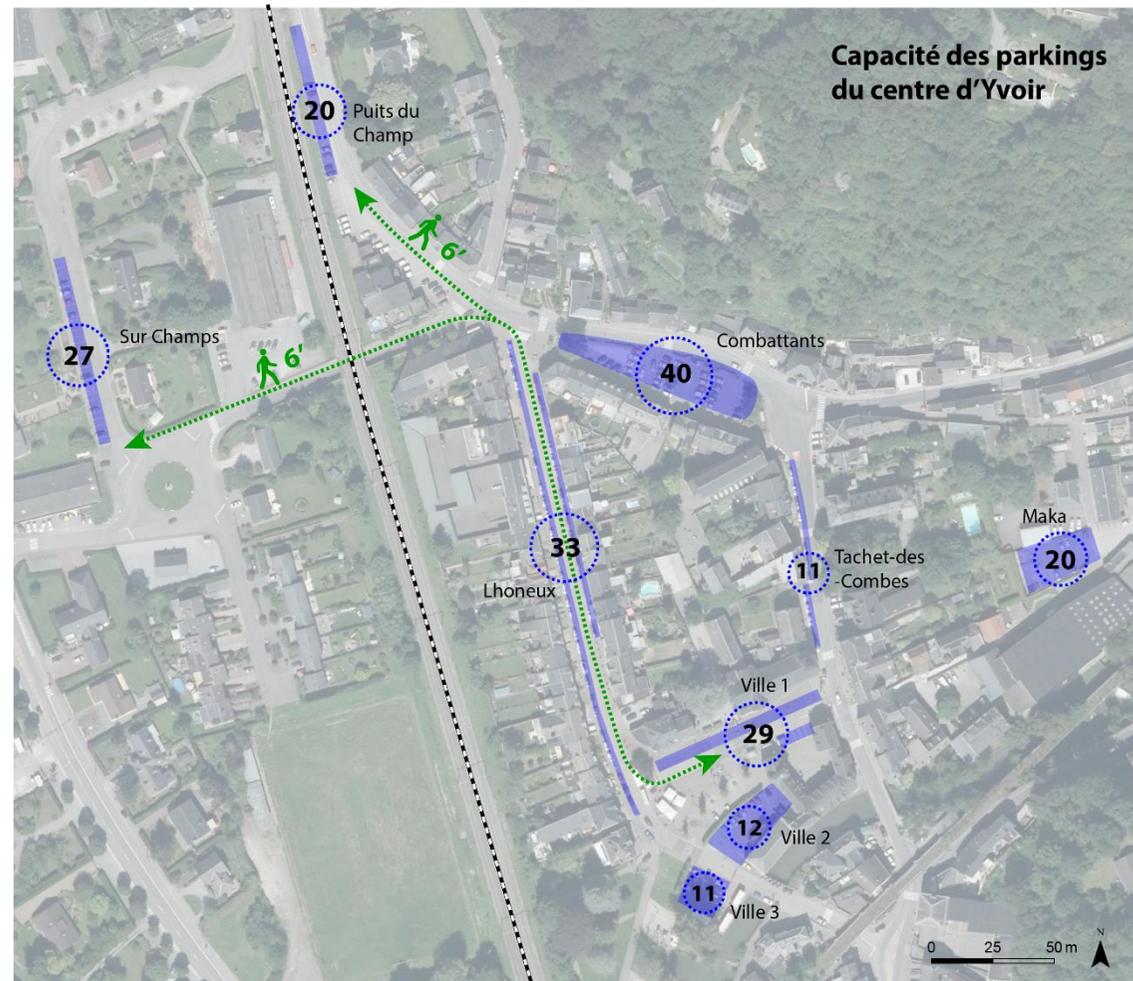


Figure 67 : Offre en stationnement dans le centre d'Yvoir
(source : SPW – Orthophotoplan 2016 – ICEDD 2018)



Photo 52 : Avenue F. de Lhoneux
(avril 2018)



Photo 53 : Rue de l'Hôtel de Ville
(avril 2018)



Photo 54 : Sur Champ (avril 2018)



Photo 55 : Parking Maka (avril 2018)

7.2.3 Demande en stationnement

i. Méthodologie

De manière à objectiver la demande en stationnement, un relevé de l'occupation a été effectué le mardi 15 mai 2018 :

- > Entre 6h00 et 7h00 de manière à estimer la demande en stationnement des riverains ;
- > Entre 15h et 16h00 de manière à prendre en compte le pic de fréquentation lié aux différentes fonctions.

Ce relevé unique ne prétend pas être représentatif de toutes les situations mais permet d'avoir une première vue objective du fonctionnement des zones de stationnement dans le centre.

$$\text{Taux d'occupation des parkings} = \frac{\text{Nombre de véhicules stationnés}}{\text{Nombre d'emplacements publics (non réservés)}}$$

Le taux d'occupation est simplement le ratio entre le nombre de véhicules stationnés et le nombre d'emplacements publics (non réservés). Les emplacements devant les emplacements de garage, même s'ils sont occupés, ne sont pas pris en considération (ni dans l'offre, ni dans la demande) car ils ne peuvent être utilisés par tous.



Il est globalement considéré que :

- > Il n'y a pas de problème en-deçà de 80%
- > Il y a une bonne adéquation entre l'offre et la demande entre 80% et 90%
- > La situation devient problématique au-delà de 90%.



ii. Occupation entre 6h – 7h

Le taux d'occupation global est faible puisqu'il est inférieur à 50%. Sur les 203 emplacements disponibles, 119 étaient libre à ce moment de la journée. La pression la plus importante est observée le long des axes résidentiels : avenue François de Lhoneux et place des Combattants.

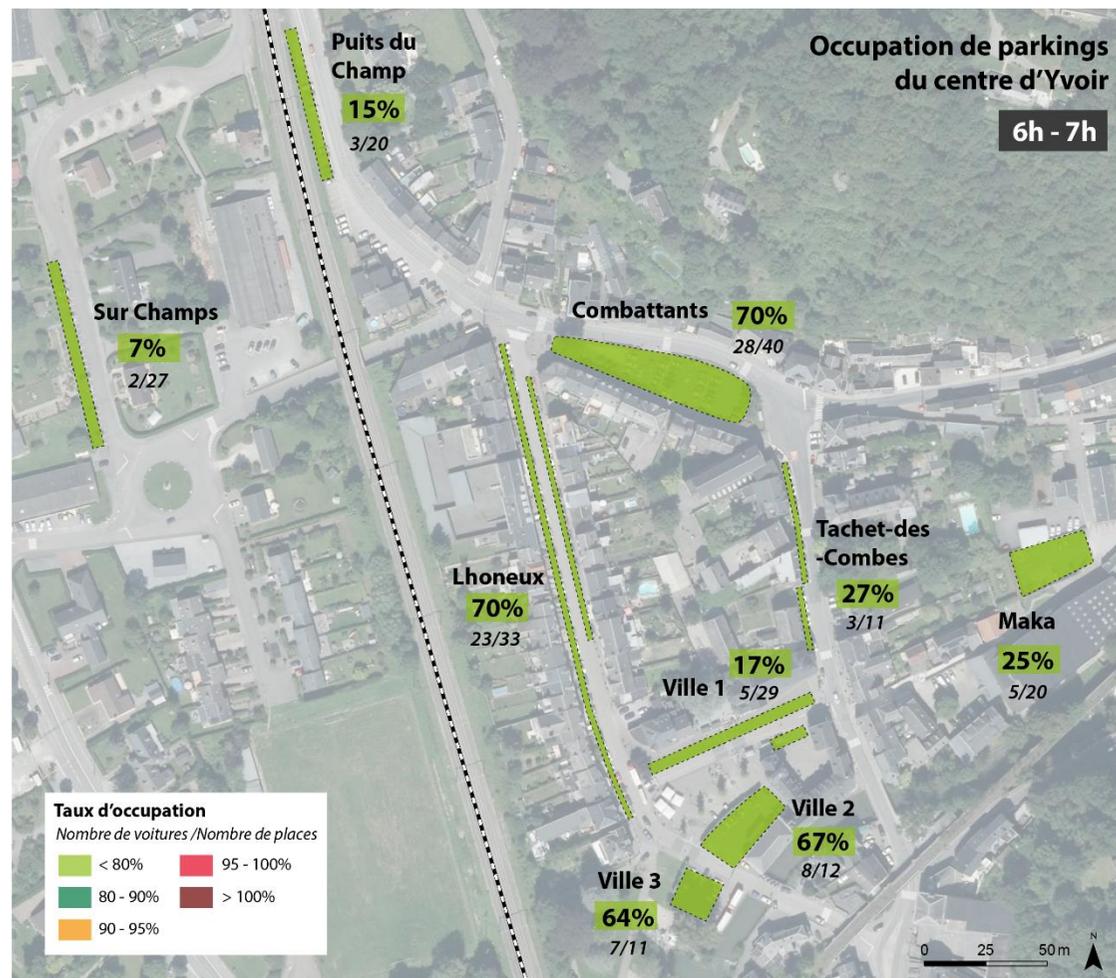
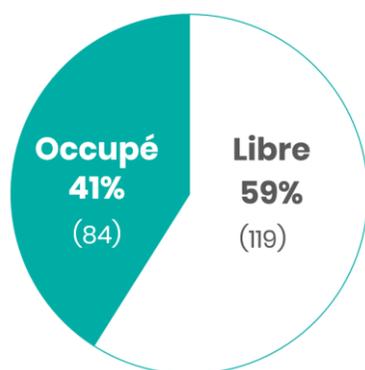


Figure 68 : Taux d'occupation des parkings du centre d'Yvoir le mardi 15 mai 2018 entre 6h et 7h (source : SPW-Orthophotoplan 2016 et ICEDD)



iii. Occupation entre 15h et 16h

Durant l'après-midi, l'occupation est logiquement plus importante avec la présence simultanée des travailleurs, d'une partie des riverains, des clients des commerces, des parents pour les écoles ... Le taux d'occupation global reste néanmoins acceptable puisque de l'ordre de 70%. On observe une pression plus importante sur les parkings jouxtant l'administration communale révélant la demande en stationnement des travailleurs du centre. Les parkings plus éloignés sont quant à eux clairement sous-exploités.

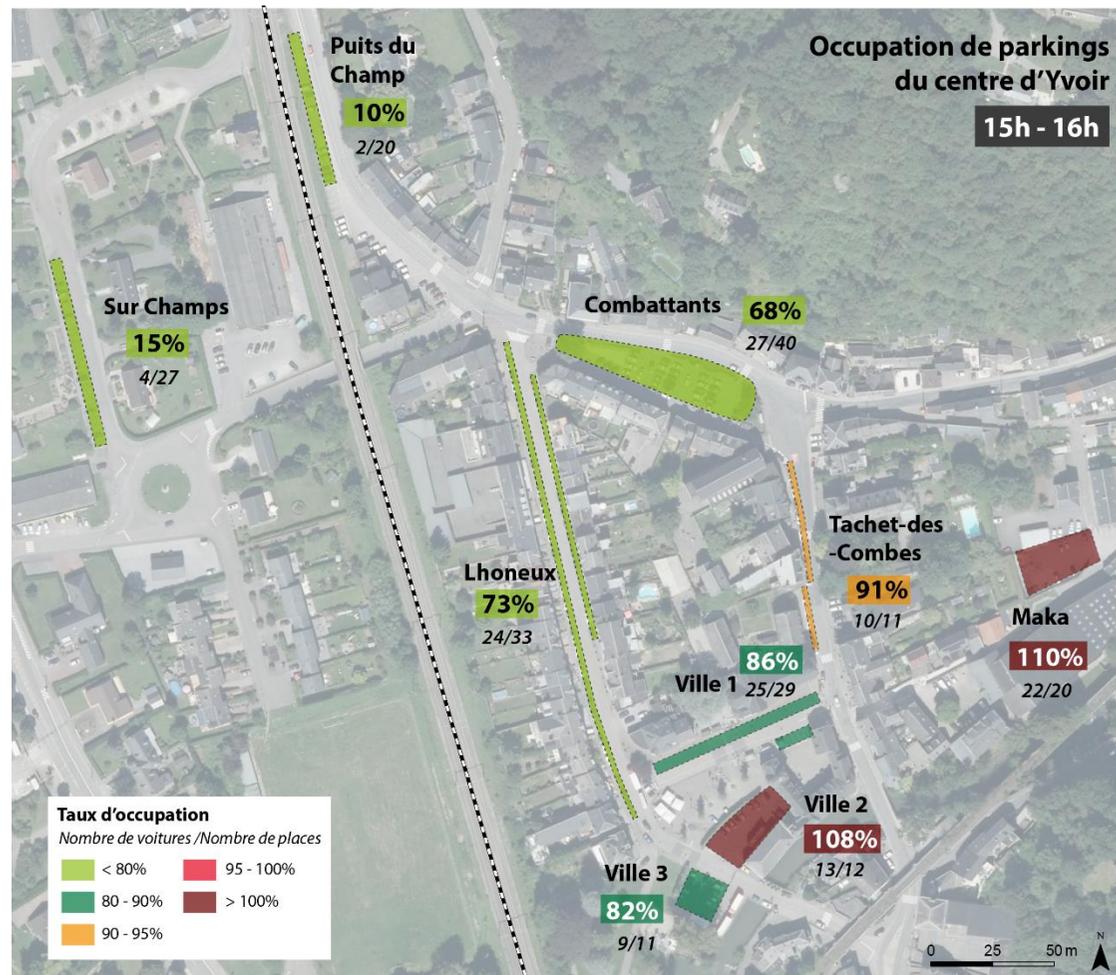
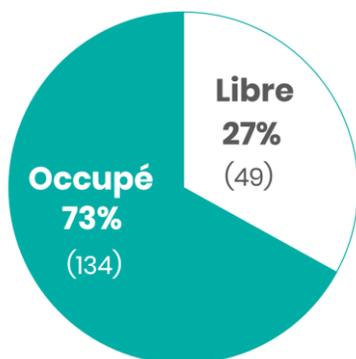


Figure 69 : Taux d'occupation des parkings du centre d'Yvoir le mardi 15 mai 2018 entre 15h et 16h (source : SPW-Orthophotoplan 2016 et ICEDD)



7.2.4 Stationnement des vélos

Deux zones de stationnement pour les vélos, plus spécifiquement des arceaux, ont été répertoriées dans le centre d'Yvoir. La première devant l'administration communale et la seconde près du centre sportif du Maka. Il s'agit d'infrastructures destinées à du stationnement de courte durée. Par ailleurs, les employés de l'administration communale ont la possibilité de placer leur vélo à l'intérieur afin de la mettre à l'abri et en sécurité durant la journée.



Photo 56 : Arceau vélo devant l'administration communale (avril 2018)



Photo 57 : Arceau vélo devant le hall sportif du Maka (avril 2018)

7.3 Stationnement aux gares

7.3.1 Gare d'Yvoir

i. Voitures

Pour rappel, la gare d'Yvoir est implantée le long de la N497 et un grand parking gratuit de 80 places est localisé le long des voies. Ce parking est à saturation et le moindre espace libre est sollicité (en ce compris l'espace sous le pylône électrique).



Photo 58 : Parking de la gare d'Yvoir (avril 2018)



Photo 59 : Parking de la gare d'Yvoir (avril 2018)

D'après un rapport de la DGO2 (Direction du transport de personnes) relatif à la ligne de bus 129, la saturation du parking engendre des difficultés de manœuvres pour les bus.

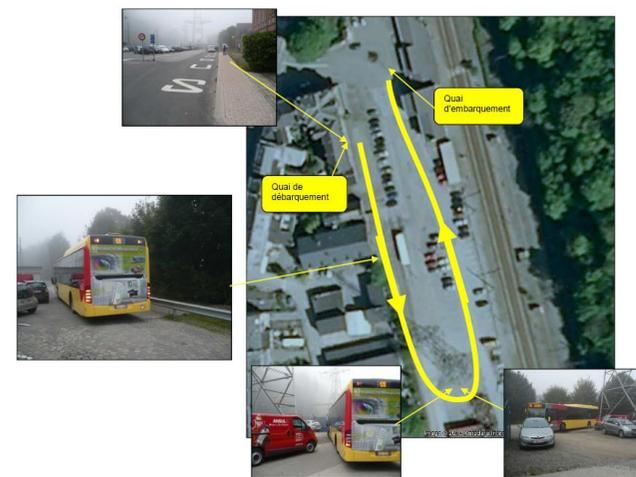


Figure 70 : Extrait du rapport de la DGO2 relatif à la ligne 129 (source : SPW-DGO2, novembre 2013)



ii. Vélos

Deux possibilités d'offrent aux cyclistes : le stationnement à l'intérieur du bâtiment pour lequel la demande dépasse l'offre et le stationnement à l'extérieur où une dizaine d'emplacements (en parking couverts) sont aménagés.



Photo 60 = Stationnement vélo à la gare d'Yvoir (avril 2018)

7.3.2 Gare de Godinne

i. Voitures

Pour rappel, la gare de Godinne est implantée le long de la N947 et un petit parking gratuit d'environ 30 emplacements prend place à l'avant. Celui-ci n'est pas suffisamment grand pour répondre à la demande. Les navetteurs ont la possibilité de stationner sur les parkings situés rue de la Ferme, accessible depuis le rue du Prieuré. Ces parkings sont nettement moins utilisés.



Photo 61 : Parking devant la gare de Godinne (avril 2018)



Photo 62 : Parking de la rue de la Ferme (avril 2018)

Il est important de rappeler que la gare de Godinne fait l'objet d'un projet global de réaménagement incluant la création d'une nouvelle poche de stationnement entre la N957 et le chemin de fer.

ii. Vélos

La gare de Godinne compte 2 zones de stationnement pour les vélos sur chacune des voies totalisant une vingtaine d'emplacements. L'une est couverte et l'autre non.



Photo 63 : Stationnement vélo en voie 2 (avril 2018)



Photo 64 : Stationnement vélo en voie 1 (avril 2018)



7.4 Stationnement dans les villages

Des problèmes de stationnement peuvent se poser dans les villages, dus notamment à l'étroitesse des voiries et au manque d'emplacements. Les automobilistes se stationnent donc régulièrement sur les trottoirs au détriment du cheminement piéton ou de manière anarchique sur les voiries créant des problèmes de sécurité routière.



Photo 65 : Stationnement à Spontin
(avril 2018)



Photo 66 : Stationnement à Spontin
(avril 2018)

7.5 Parking de covoiturage

La commune d'Yvoir compte 2 zones de co-voiturage d'environ 10 places chacune localisées à proximité de la sortie « Spontin » de l'autoroute E411. La première zone est implantée le long de la chaussée de Dinant et la seconde sur le parking de la gare de Spontin. En raison d'une localisation stratégique d'une part et de faiblesse de l'offre d'autre part, l'offre ne permet pas de répondre à la demande et ces zones sont souvent saturées.

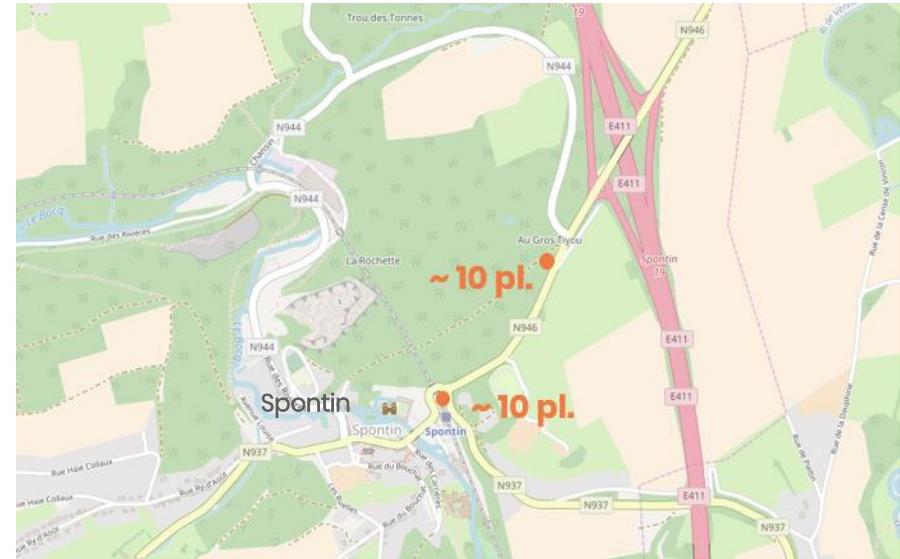


Figure 71 : Localisation des parkings de Covoiturage

7.6 Objectifs

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie. Seuls quelques secteurs sont concernés par un enjeu de stationnement, à savoir le centre d'Yvoir, les gares d'Yvoir et de Godinne et certaines voiries des autres villages.

Les objectifs en matière de stationnement sont les suivants :

- > Définir une politique de stationnement pour le centre d'Yvoir et les gares de Godinne et Yvoir ;
- > Evaluer l'opportunité de développer les zones de covoiturage ;
- > Développer l'offre en stationnement pour les vélos ;
- > Prendre des mesures pour éviter le stationnement intempestif notamment aux abords des gares et des écoles.



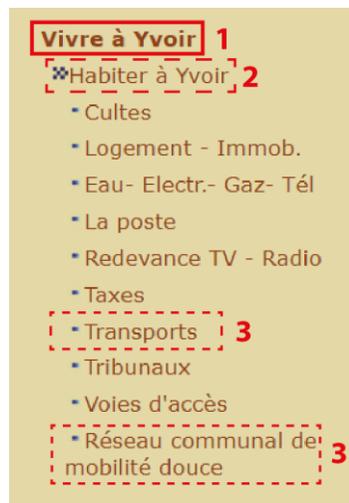
8. Communication et gouvernance

8.1 Site Internet

La commune d'Yvoir dispose d'un site Internet abordant différentes thématiques. La thématique de la mobilité n'y est pas spécifiquement reprise dans les services communaux. Il faut aller dans l'onglet « Vivre à Yvoir » et ensuite « Habiter à Yvoir » pour atteindre 2 onglets en lien avec la mobilité, à savoir l'onglet « Transports » et « Réseau communal de mobilité douce ».

L'onglet « transport » aborde la thématique du transport à la demande et de l'accessibilité communale en transports en commun.

L'onglet « Réseau communal de mobilité douce » retrace l'historique de la conception du réseau de mobilité récemment mis en place.



8.2 Réseaux sociaux

La commune n'est pas spécifiquement présente sur les réseaux sociaux, que ce soit sur Facebook, LinkedIn ou Twitter. Elle y est cependant représentée par certains élus communaux.

8.3 Objectifs

- > La mobilité est une thématique généralement gérée par de nombreux acteurs que sont les services d'urbanisme, des travaux publics, le CPAS ou la police mais généralement sans vision d'ensemble et surtout sans ambition partagée ;
- > Un plan de mobilité est donc l'occasion de créer une synergie entre les différents services et commissions
- > Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM ;
- > Développer des outils de communication multimodaux et permettre une interactivité avec la population ;
- > Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, les zones de police, la Province et la Région ;
- > Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux.



Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable asbl

Boulevard Frère Orban 4
B-5000 NAMUR
081 25 04 80
www.icedd.be
icedd@icedd.be

N° registre de commerce : sans objet
N° TVA : BE0407.573.214
Représenté par : Gauthier Keutgen, Secrétaire Général
N° de compte bancaire : 523-0420834-26
IBAN : BE59 5230 4208 3426
BIC TRIOBEBB