

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

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

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

Description concrète de l'action

Confort et accessibilité des PANG

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

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

Aménagement et équipement des arrêts de bus

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

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

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

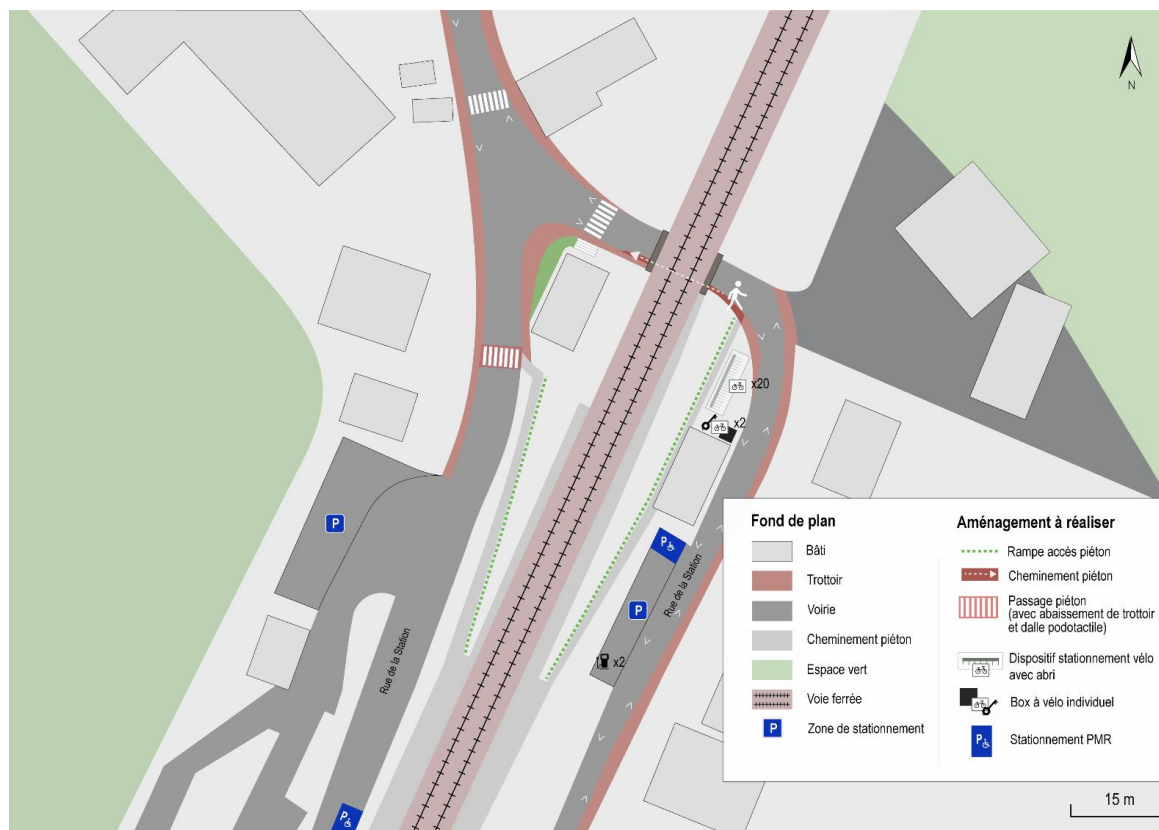
Une attention sera également portée à l'accessibilité (piétonne, à vélo) des arrêts depuis leurs abords, et en particulier aux traversées piétonne/cyclables des principales voies de circulation (N93, N275). Les éventuelles traversées piétonnes qui seront aménagées seront idéalement éclairées.

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

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

Exemple de réaménagement des abords du PANG de Tilly



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

Quels arrêts ? Quels degrés de priorité ?

Priorité 1 (à court terme)

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

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

Priorité 2 (à moyen terme)

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

Priorité 3 (à long terme)

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

Priorité 4 (à plus long terme)

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

Pour plus d'information sur l'aménagement des arrêts

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

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

