

Plan communal de mobilité de Villers-la-Ville Phase 3 : Plan d'actions

Commune de Villers-la-Ville

Rapport final

(Approuvé par le Conseil communal)



Novembre 2021

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 321 12 14

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

traject@traject.be www.traject.be

BTW-TVA : BE 0448 394 475

Auteurs :

Jonathan Haynes

Astrid Dujeu

Gaëlle Duffieux

Table des matières

1. Introduction.....	6	3.2.4 Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer	22
1.1 Préambule	6	3.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité. 23	
1.2 Structure	6	3.3.1 Améliorer l'accessibilité des points d'arrêts des lignes structurantes.....	23
2. Schémas directeurs des déplacements	7	3.3.2 Améliorer le confort et la sécurité des PANG et arrêts de bus	26
2.1 Préambule	7	3.3.3 Améliorer l'offre en transports publics	28
2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ?	7	3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture	32
2.1.2 Quid pour Villers-la-Ville ?	7	3.4.1 Valoriser, développer et améliorer l'offre des autres modes de déplacement, en ce compris les services de mobilité	32
2.2 Echelle supra-communale.....	7	3.4.2 Spécialiser le réseau routier.....	36
2.3 Echelles communale et des centres	8	3.4.3 Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité.....	39
3. Plan d'actions	11	3.4.4 Veiller à un développement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement.....	40
3.1 Favoriser la marche.....	11	3.4.5 Améliorer l'accessibilité multimodale de l'Abbaye de Villers-la-Ville (et gérer le trafic automobile induit).....	41
3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages	11	3.5 Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal	42
3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages	14	3.5.1 Appliquer un régime de vitesse cohérent et faire respecter celui-ci	42
3.2 Favoriser l'utilisation du vélo	17	3.5.2 Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route .	46
3.2.1 Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal... ..	17	3.6 Améliorer la mobilité scolaire	48
3.2.2 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles voisins	19	3.6.1 Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles..	48
3.2.3 Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal	20		

3.6.2 Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires.....	48
3.6.3 Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école.....	50
3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles	51
3.7 Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite	53
3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages.....	53
3.7.2 Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics.....	54
3.7.3 Informer sur les services de transport (adaptés) existants	54
3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	55
3.8.1 Limiter les nuisances liées au trafic de transit.....	55
3.8.2 Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages	55
3.9 Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal	56
3.9.1 Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public.....	56
4. Programme d'actions.....	57
4.1 Préambule	57
4.2 Tableau de bord	57
5. Indicateurs	63
5.1 Préambule	63

5.2 Indicateurs de réalisation	64
5.3 Indicateurs d'impact	69

1. Introduction

1.1 Préambule

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de Villers-la-Ville. Après le diagnostic de la situation existante (phase 1), et la définition des objectifs (phase 2), les mesures à prendre afin d'atteindre ces objectifs sont à présent définies (phase 3).

1.2 Structure

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

- Schémas directeurs des déplacements : ce chapitre définit l'organisation souhaitée des déplacements, ainsi que la manière dont devraient se structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
- Plan d'actions : celui-ci détermine pour chacune des thématiques abordées (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à prendre afin d'atteindre les objectifs définis en seconde phase, et se base sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement ;
- Programme d'actions : il s'agit de planifier dans le temps la mise en œuvre des actions déterminées précédemment, ainsi que d'identifier les actions prioritaires. Ce chapitre identifiera

¹ Service Public de Wallonie (2014), « Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale ».

également les principaux acteurs concernés, la Commune n'étant en effet pas la seule qui peut agir en vue d'améliorer mobilité et sécurité routière sur son territoire ;

- Indicateurs : enfin, dans un dernier temps, de multiples indicateurs sont définis permettant l'évaluation des progrès réalisés. Ces indicateurs sont de deux types :
 - Indicateurs d'impact (II) : ce sont des indicateurs généraux, qui permettent de mesurer l'évolution et les tendances en matière de comportements et de procéder à une évaluation des politiques. Par exemple : les charges de trafic, le nombre de cyclistes, le nombre de piétons...
 - Indicateurs de réalisation (IR) : il s'agit d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les fiches actions des PCM [...] »¹. Par exemple : longueur du réseau cyclable aménagé, longueur des zones résidentielles et de rencontre...
Ceux-ci seront à leur tour subdivisés en deux catégories :
 - indicateurs de réalisation – infrastructure ;
 - indicateurs de réalisation – sensibilisation/information ;

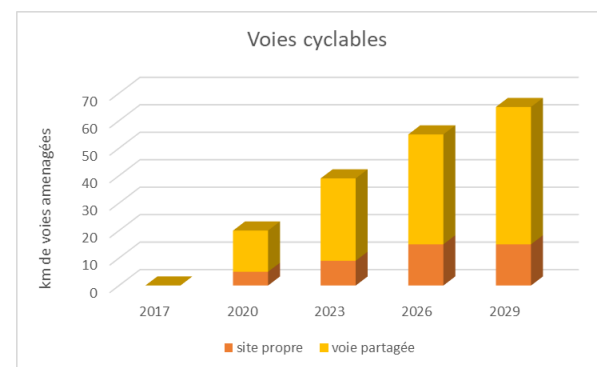


Figure 1 : Exemple d'indicateur de réalisation

2. Schémas directeurs des déplacements

2.1 Préambule

2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ?

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

2.1.2 Quid pour Villers-la-Ville ?

Pour Villers-la-Ville, un schéma directeur est défini à trois échelles spatiales :

- Supra-communale : pour les déplacements en lien avec les autres territoires, que ce soit pour les déplacements vers ceux-ci (Nivelles, Ottignies-Louvain-La-Neuve, Namur, etc.) ou depuis ceux-ci (territoires voisins) ;
- Communale : pour les déplacements effectués au sein même de la commune (entre les villages) ;
- Centres : pour les déplacements réalisés au sein des villages.

2.2 Echelle supra-communale

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

- Autour du réseau de transport public structuré autour :
 - De l'axe ferroviaire Charleroi-Sud – Ottignies desservant les PANG de Villers et Tilly via des relations S et P ;
 - D'un axe bus ouest-est (E05, L568) qui dessert principalement les villages de Marbais et Sart-Dames-Avelines, et assure des connexions avec les pôles de Nivelles, Fleurus et Namur.

Et de la ligne de bus 51 – récemment venue renforcer cette offre structurante – qui permet de relier tous les villages de l'entité (Sart-Dames-Avelines exceptée) au pôle de Louvain-la-Neuve ; et assure une connexion avec les axes structurants mentionnés ci-avant.

Outre les PANG de Villers-la-Ville et Tilly, certains arrêts de bus constituent également des pôles d'échange qu'il conviendra de renforcer et valoriser.

Ce réseau structurant est complété et éventuellement développé (spécifiquement si le potentiel est rencontré) par un réseau de transport public secondaire assurant des liaisons avec des pôles de moindre importance (et pouvant également jouer un rôle à l'échelle communale).

- Autour du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal, en particulier pour les déplacements vers les pôles proches, et les autres territoires voisins dans une moindre mesure. Ce réseau existant partiellement doit être complété et sécurisé.

Il s'articulera autour des axes régionaux structurants d'une part, qui assurent des liaisons vers Nivelles et Namur pour la N93, et Court-Saint-Etienne et Ottignies-Louvain-la-Neuve pour la

N275. Il s'appuiera d'autre part sur les voies de collecte pour les liaisons vers la périphérie proche, certaines étant reprises dans le réseau Points-Nœuds.

- Autour du covoiturage et des services de transport qui doivent être développés et promus ;
- Autour du réseau routier primaire (N93) et de liaison (N275) pour les déplacements en voiture.

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

2.3 Echelles communale et des centres

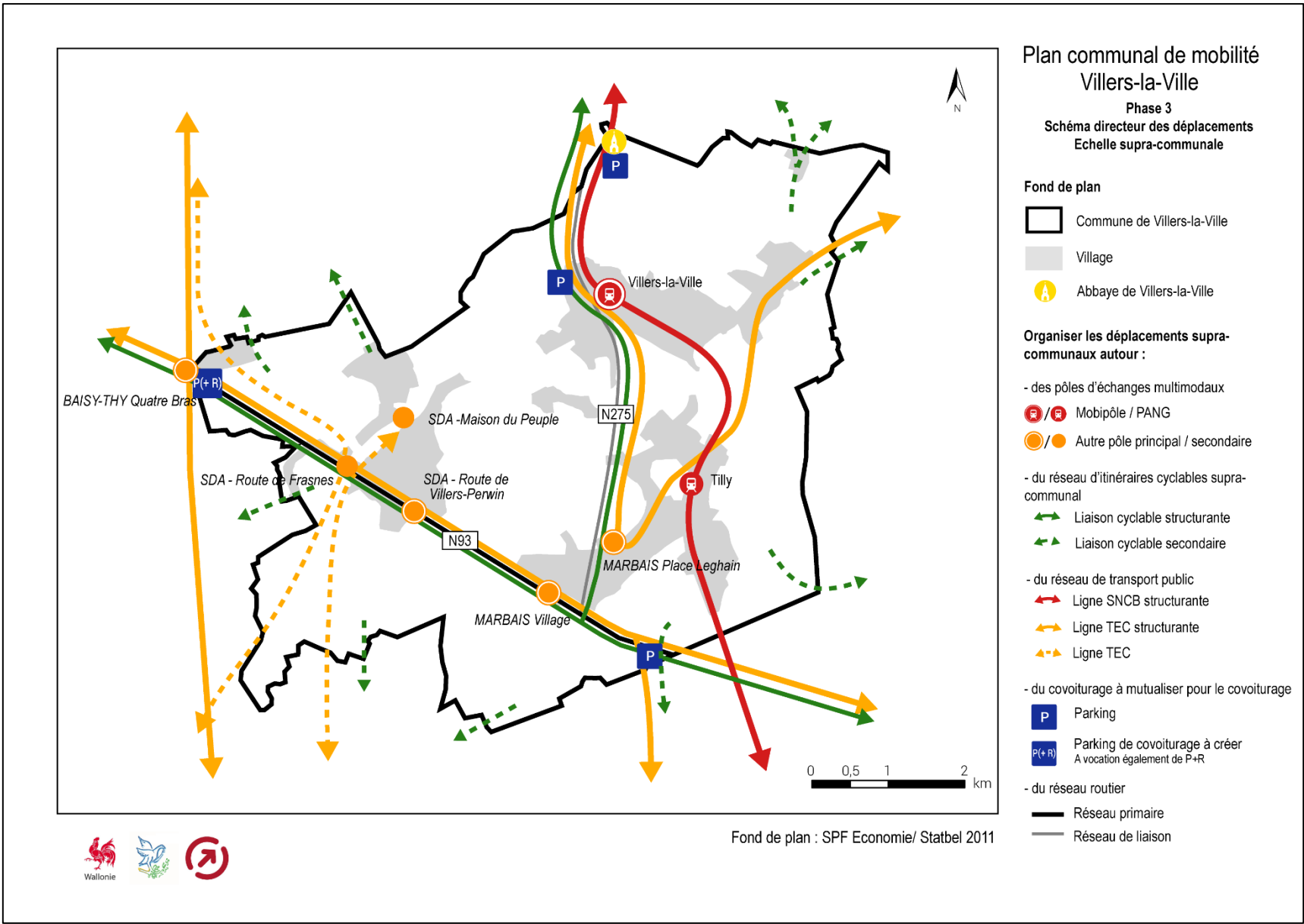
A l'échelle communale, les déplacements seront organisés, en ce qui concerne les déplacements entre les villages :

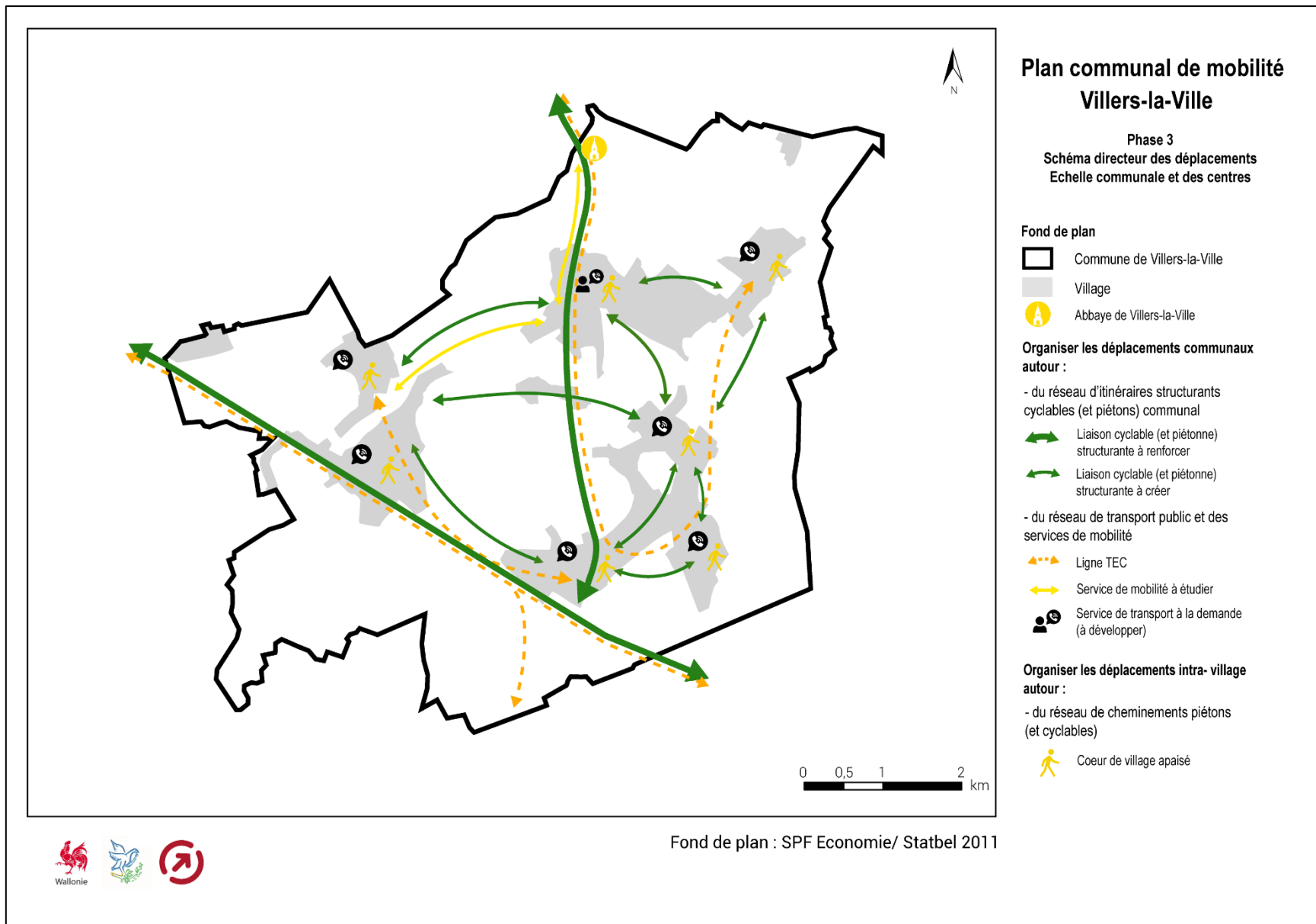
- Autour du réseau d'itinéraires cyclables (et piétons) communal à développer ;
- Autour du réseau de transport public qui permet de relier une grande partie des villages entre eux ;
- Autour du réseau des voies de collecte, en complément des voies des réseaux primaire et de liaison, pour les déplacements en voiture.

En ce qui concerne les déplacements au sein des villages :

- Autour du réseau de cheminements piétons (, de micromobilité et cyclables) à améliorer et développer.

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





3. Plan d'actions

3.1 Favoriser la marche

3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages

Le village constitue l'échelle de déplacement du piéton par excellence, c'est pourquoi l'amélioration des conditions de déplacement des piétons au sein des villages constitue l'un des principaux objectifs de ce Plan Communal de Mobilité.

A cet égard deux principaux axes de travail sont envisagés et présentés ci-après :

- Le développement de zones apaisées (zones 30, zones résidentielles et de rencontre, etc.) ;
- L'amélioration des cheminements et infrastructures pour les piétons, en ce compris la gestion du stationnement.

Par ailleurs, il s'agira également de maîtriser le trafic de transit automobile, un point qui est abordé à la section relative à l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire communal.

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

En priorité dans les cœurs de villages

Développer des zones apaisées constitue l'une des mesures phares en vue d'améliorer les conditions, et plus précisément le confort et la sécurité de déplacement des piétons. Les piétons sont en effet d'autant moins vulnérables que la vitesse pratiquée par les automobilistes est réduite. A titre indicatif, la probabilité d'être tué est de 5 à 15 % si le piéton

se fait percuter par un véhicule circulant à 30 km/h. Elle grimpe à 45-60 % si cette vitesse est de 50 km/h et à 100 % à partir de 70 km/h.

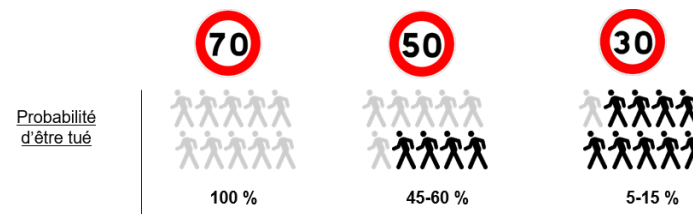


Figure 2 : Probabilité d'être tué en fonction de la vitesse

Actuellement, les zones 30 sont présentes aux abords des écoles et au niveau de l'Abbaye. Le développement de telles zones pourrait se faire en cœur de village – là où l'activité est généralement la plus importante – et/ou à terme s'étendre au réseau de desserte locale – ce qui le cas échéant contribuerait à la spécialisation du réseau routier (cf. section 3.4.1, page 32).

Outre via le développement de zones 30, d'autres formes de zones apaisées pourraient voir le jour. La mise en place de zones de rencontre (ou résidentielles), voire de zones piétonnes, conférerait une place davantage centrale aux piétons dans des lieux qui leur sont avant tout destinés.



Le centre du village de Villers constitue un bon exemple de zone qui gagnerait à être davantage apaisée. On y trouve en effet une école, quelques commerces, ainsi que les arrêts de bus desservis par la nouvelle ligne 51 du TEC, qui relie Villers-la-Ville à Louvain-la-Neuve à raison de 9 bus par jour par sens. De la sorte, la zone 30 existante pourrait être quelque peu étendue et englobée notamment la première

portion de la rue de Sart, ce qui permettrait en outre la mise en valeur de l'espace vert qui entoure l'église de Villers. En complément, la rue Jules Tarlier pourrait être mise en zone de rencontre – conférant une place plus importante aux piétons – et constituer (en partie) une rue scolaire durant les heures d'entrée et de sortie d'école. Le cas échéant, cette mesure nécessitera un réaménagement ponctuel des lieux et notamment le renforcement de la visibilité de la zone 30 sur la N275 (cf. fiche 1.1.a).

Les autres cœurs de village gagneraient également à être apaisés via la mise en place de zones 30 (Sart-Dames-Avelines, Tilly, Mellery, Marbais et Marbisoux). Au sein du village de Marbais, la zone 30 d'abords d'école pourrait être étendue de part et d'autre de chacune des branches du carrefour du 1830 et une zone de rencontre développée sur les voies aux abords de l'église.

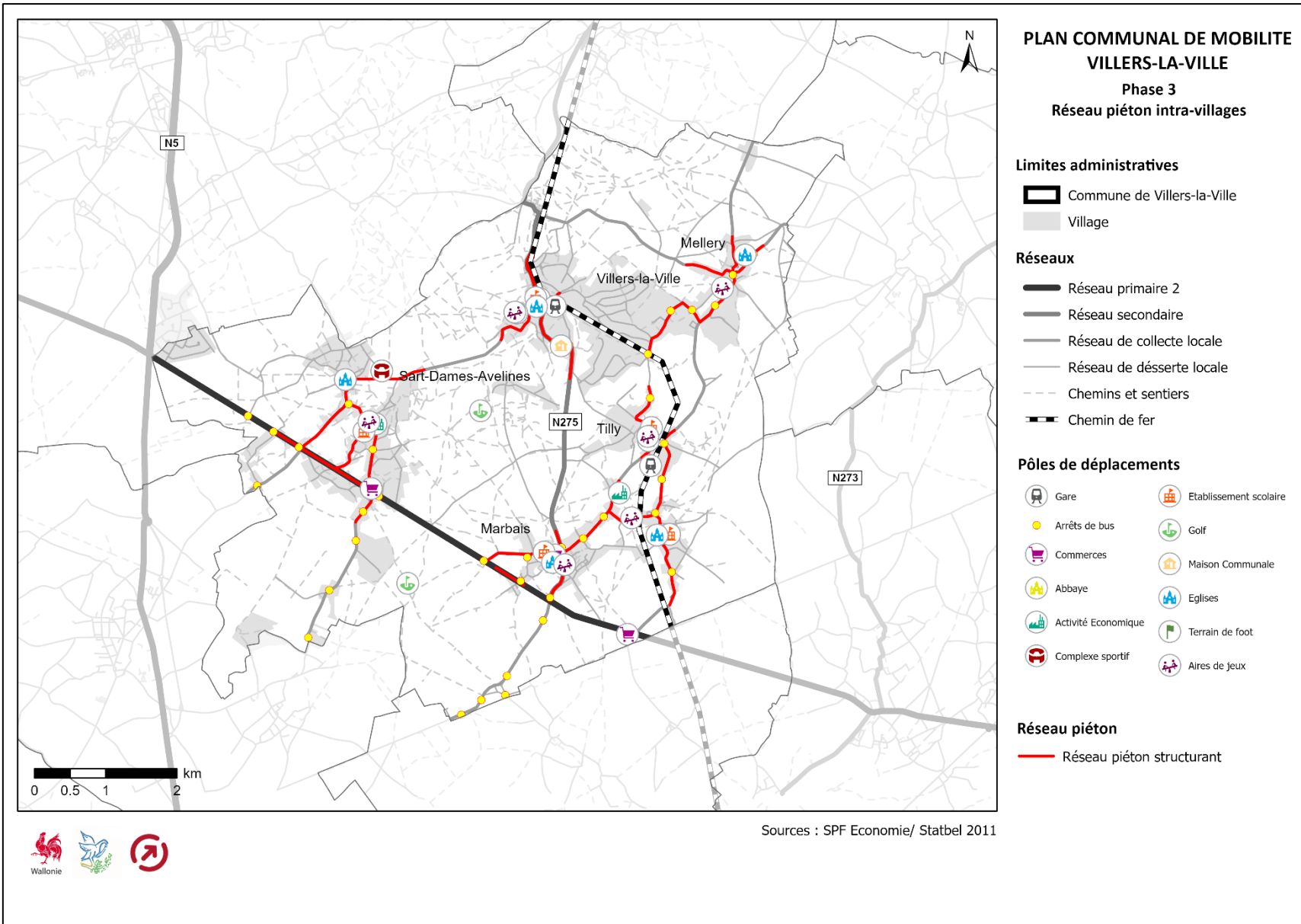
Action 1.1.b. Poursuivre la mise en place d'un réseau piéton structurant au sein des villages

En parallèle du développement de zones apaisées il y a lieu d'améliorer la qualité des cheminements piétons, en particulier aux abords des pôles de déplacements (écoles, commerces, arrêts de bus, points d'arrêts SNCB...) et le long des principaux axes de circulation menant à ces pôles. Ces axes sont repris sur la carte ci-dessous.

Sur chacun de ces axes, les piétons doivent pouvoir circuler sur un espace de dimension confortable et présentant un revêtement de qualité. A cet égard, la première phase d'étude avait mis en évidence qu'une grande partie de ces axes étaient déjà dotés de trottoirs. Il conviendra de compléter les chaînons manquants ; à savoir les tronçons qui sont encore dépourvus d'infrastructure et/ou n'offrent pas des conditions de déplacement confortables. Les tronçons concernés sont repris dans la fiche 1.1.b.

De manière générale à plus long terme, la qualité des cheminements piétons doit être améliorée à l'échelle de l'ensemble des villages. Outre l'amélioration du revêtement des trottoirs (ex : Place communale à Mellery) ou l'élargissement de ceux-ci (ex : rue de Priesmont) à certains endroits, il conviendra également de revoir la gestion du stationnement où cela s'avère nécessaire, de sorte à supprimer (dans la mesure du possible) les places qui sont organisées sur le trottoir (ex : place Leghain à Marbais), ou encore prendre des mesures pour lutter contre le stationnement sauvage sur le trottoir (ex : devant la pharmacie de la rue G. Linet à SDA), en le protégeant de potelets ou barrières par exemple. Ces mesures doivent être prises en particulier là où le stationnement est possible sur la chaussée.

A noter que lors de tout réaménagement de voirie et/ou réfection de trottoir, une attention particulière devra être portée aux personnes à mobilité réduite de sorte que les nouveaux aménagements/revêtements leur soient accessibles (cf. section 3.7.1).



Action 1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles

Par ailleurs, les différents villages sont sillonnés de sentiers et venelles qui permettent des raccourcis précieux à l'abri des tumultes du trafic. Il est recommandé de les valoriser, éventuellement de les réhabiliter, et d'entretenir ceux-ci. Cela signifie concrètement de les faire connaître du grand public et de garantir leur accessibilité (aussi pour les personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible). La priorité devra être donnée aux sentiers et venelles qui se trouvent dans un rayon de 500m autour de pôles de déplacements et qui offrent une connexion intéressante. Etant donné le nombre et la fréquence des déplacements qu'ils génèrent, les écoles et points d'arrêts SNCB seront traités en priorité. Le sentier qui permet de rejoindre la halte ferroviaire de Tilly depuis la rue du Bosquet, ou encore celui qui permet de rejoindre l'école de Tilly depuis l'église de la rue t'Serclaes constituent de parfaits exemples à cet égard. Cette démarche serait par ailleurs en totale cohérence avec celle entreprise par le GAL, qui réalise des « outils d'accessibilité » mettant en évidence les différents réseaux de mobilité disponibles autour des pôles de déplacements, en ce compris les sentiers.

Dans le cadre de l'élaboration de nouveaux projets, il est également souhaité de développer ce réseau de sentiers et venelles (cf. section 3.4.4, p.40).



Chemin reliant la rue t'Serclaes
à la rue du Culot (Tilly)

3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages

Action 1.2. Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci

Parallèlement à la rédaction du présent PCM, un réseau d'itinéraires piétons entre les villages a été défini et balisé par la Commune en collaboration avec l'asbl Tous à Pied. Ce réseau a été défini de sorte à emprunter le plus possible les chemins et sentiers qui sillonnent le territoire communal. Ce réseau est repris en vert clair sur la carte ci-dessous.

Des liaisons complémentaires à ce réseau sont ici proposées (vert foncé) afin de le rendre le plus attractif possible pour les déplacements dits utiles entre les villages et avec les pôles de déplacements situés en-dehors de ceux-ci. A noter que l'objectif d'améliorer les conditions de déplacements des piétons entre les villages est un objectif secondaire dans le cadre de ce PCM, étant donné les distances généralement plus importantes à parcourir, et donc moins propices aux déplacements utilitaires à pied.

Le réseau défini par la Commune a déjà été balisé. Il s'agira désormais de s'assurer du bon entretien de ce dernier afin de garantir un certain niveau de praticabilité durant un maximum de périodes de l'année. Un parrainage des sentiers et chemins pourrait être mis sur pied à cet effet, avec pour but d'aider la Commune à garantir ce niveau de praticabilité. Quant aux liaisons complémentaires empruntant le réseau viaire, il s'agira d'y offrir des conditions de déplacement confortables et sécurisées pour les piétons (trottoirs, zones apaisées...).

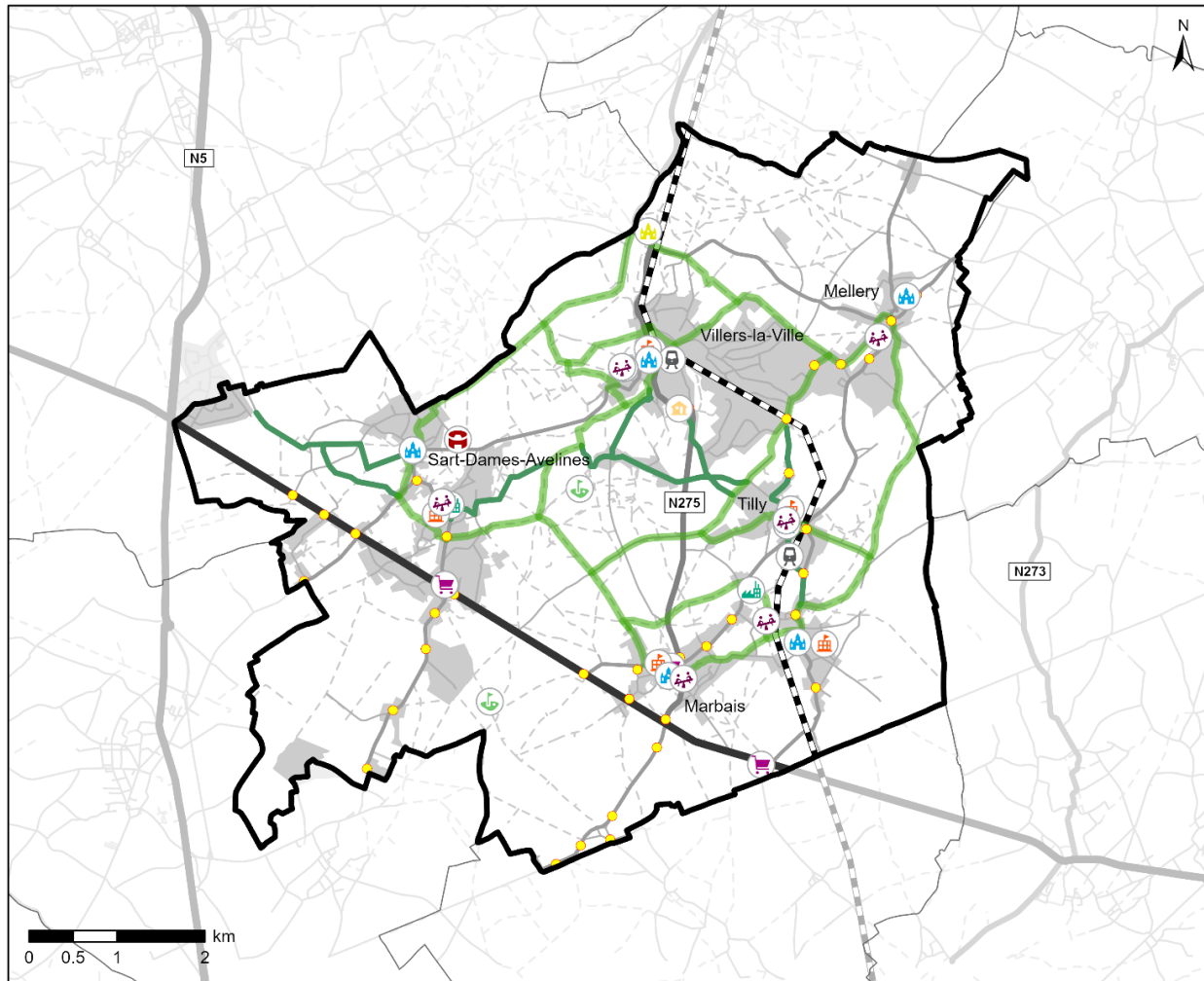
La réalisation d'une cartographie des (multiples) sentiers et chemins parcourant le territoire communal contribuera à valoriser ceux-ci et à inciter les citoyens à se déplacer à pied au sein de la commune. Nombreuses sont en effet les personnes qui n'ont généralement pas

connaissance de ceux-ci ou des connexions qu'ils permettent. Cette carte reprendra en particulier le réseau inter-villages, ainsi que le type de voiries empruntées par ce réseau. D'autres éléments pourraient également figurer sur cette carte, dont les principaux pôles générateurs de déplacements.

Action 1.3. Organiser des actions/événements de sensibilisation

En parallèle, la Commune organisera des événements/actions de sensibilisation (marches gourmandes, activités didactiques dans le cadre de la semaine des sentiers, articles dans le bulletin communal, etc.), dont quelques exemples sont présentés dans la fiche action 1.3. La sensibilisation est en effet un élément important en vue d'inciter au changement de comportement, raison pour laquelle elle concernera pratiquement l'ensemble des chapitres couverts par le présent Plan Communal de Mobilité. Comme le mentionne le dossier CeMathèque relatif à la marche à pied, il est important de rappeler la pertinence et l'efficacité de ce mode de déplacement, de nombreuses personnes surestimant souvent le temps nécessaire pour se déplacer entre deux lieux.

La Commune pourrait également se faire le relais d'événements organisés par d'autres sur le territoire communal, notamment par le Syndicat d'Initiative et sa Commission des Chemins et Sentiers.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VILLERS-LA-VILLE
Phase 3
Réseau piéton inter-villages**

Limites administratives

- Village
- Commune de Villers-la-Ville

Réseaux

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de collecte locale
- Réseau de desserte locale
- Chemins et sentiers
- Chemin de fer

Pôles de déplacements

- | | |
|---------------------|------------------------|
| Gare | Etablissement scolaire |
| Arrêts de bus | Golf |
| Commerces | Maison Communale |
| Abbaye | Eglises |
| Activité Economique | Terrain de foot |
| Complexe sportif | Aires de jeux |

Réseau piéton

- Réseau déjà balisé
- Liaison complémentaire

Sources : SPF Economie/ Statbel 2011



3.2 Favoriser l'utilisation du vélo

3.2.1 Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Action 2.1. Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables communal

Bien que le précédent PCM élaboré pour la commune de Villers-la-Ville ait émis des recommandations pour la mise en œuvre d'un réseau cyclable à l'échelle du territoire, aucun n'est aujourd'hui défini, aménagé et balisé. La mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables communal constitue l'une des actions phares de ce plan communal de mobilité.

Définition du réseau cyclable

La première étape consiste en la définition du réseau cyclable communal (pour les déplacements dits « utiles »), un exercice qui a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du présent PCM au cours d'un atelier participatif réalisé en présence de membres du GRACQ local, d'autres cyclistes quotidiens issus de l'entité, ainsi que des représentants de la Commune.

Sont ressortis les éléments suivants en vue de définir le réseau cyclable :

- La liaison prioritaire des cœurs de village entre eux ;
- L'inclusion dans le réseau des pôles majeurs situés en dehors des villages (en particulier le complexe sportif) ;
- Le passage du réseau par :
 - Des itinéraires directs – éventuellement moins confortables/sécurisés – pour les cyclistes aguerris ;
 - Le développement d'une liaison plus confortable/sécurisée – éventuellement moins directe – pour les cyclistes moins aguerris (ex : rue de Sart vs. rue des Quatre Chênes) ;

Par ailleurs, de manière secondaire, les liaisons cyclables devront intégrer les différents pôles de déplacement présents au sein des villages tels que les PANG de Villers-la-Ville et de Tilly, les écoles, les commerces, l'Abbaye, la maison des jeunes de Mellery ...

Il est également ressorti des échanges la volonté d'un réseau empruntant autant que possible le Réseau Point Nœud déjà établi sur la commune, dans un objectif de mutualisation des aménagements et des coûts. Il doit par ailleurs emprunter au maximum des voiries locales (dans la mesure où celles-ci n'imposent pas un trop grand détour par rapport à un itinéraire plus direct sur une voie plus fréquentée) afin d'assurer sécurité et confort pour le cycliste.

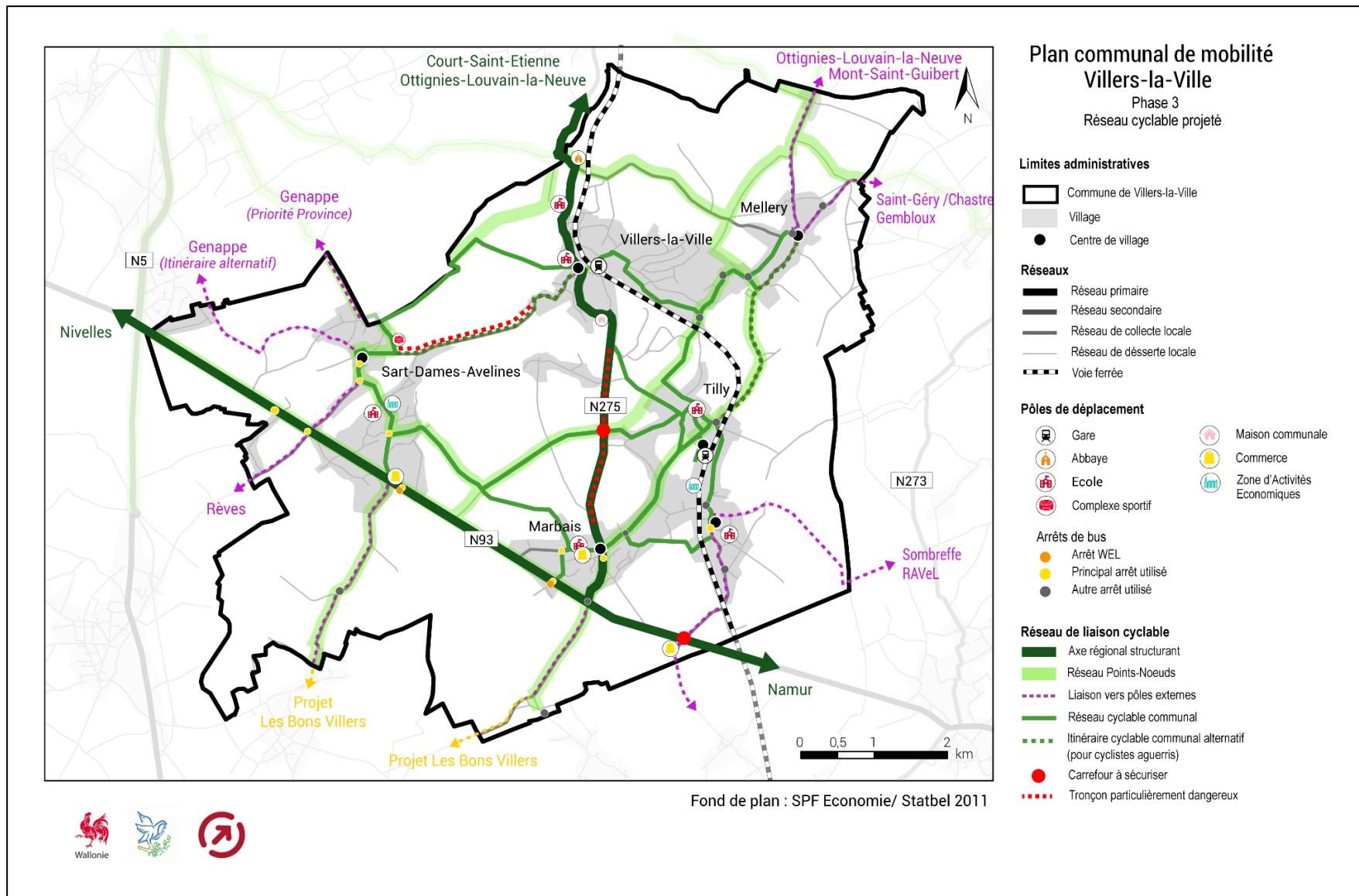
La carte ci-après reprend le réseau cyclable communal proposé.

Aménagement du réseau cyclable

Ce réseau théorique devra ensuite être rendu cyclable. Actuellement, et du fait en particulier qu'une partie du réseau envisagé emprunte le réseau Points-Nœuds, celui-ci est déjà en partie aménagé. D'autres aménagements sont également prévus prochainement.

Il s'agira donc essentiellement de rendre cyclable le reste du réseau. Les éventuels aménagements à réaliser dépendront entre autres de l'importance du trafic automobile et de la vitesse de circulation pratiquée par les automobilistes. Des recommandations sont faites à cet égard dans la fiche qui se rapporte à la création du réseau d'itinéraires cyclables communal, afin de déterminer l'aménagement le plus adéquat pour chacune des voiries (cf. fiche 2.1.). Dans certains cas, est recommandée la mise en chemin réservé de certains tronçons.

Il s'agira également d'améliorer la cyclabilité des itinéraires existants, dont les aménagements ne sont pas toujours les plus adéquats (cf. fiche 2.1. pour plus de détails).



Il faudra garder à l'esprit la volonté, appuyée lors de l'atelier participatif, de créer un réseau cyclable communal favorable aux déplacements utiles avec un tracé le plus efficace possible, accessible à tous les profils cyclistes et empruntables par tous types de vélo (le vélo tout chemin demeurant la référence), en assurant confort et sécurité.

Cet atelier a également permis de souligner la présence de certains points noirs sur le réseau envisagé qu'il y aura lieu de sécuriser/améliorer :

- Outre la N275 (en particulier dans sa portion entre Marbais et Villers-la-Ville), la rue du Sart a été pointée comme principal point noir du fait de la vitesse élevée des automobilistes, de la configuration accidentée de la voirie, l'absence d'infrastructure pour les cyclistes combinée à un bas-côté actuellement en mauvais état – une cycliste s'étant par ailleurs faite percuter récemment sur cette voirie ;
- Le très mauvais état de certains chemins (et la nécessité de les aménager de sorte à favoriser le passage des cyclistes mais pas des voitures)

Balisage et entretien du réseau

Le balisage du réseau cyclable constitue un élément essentiel en vue d'aiguiller le cycliste dans son déplacement, mais aussi en vue de promouvoir celui-ci. Un balisage des futurs itinéraires cyclables devra ainsi être réalisé. Une attention particulière sera toutefois portée à la cohérence et complémentarité de celui-ci vis-à-vis du balisage des autres réseaux (itinéraires régionaux, réseaux points-nœuds).

Enfin, il est également essentiel d'entretenir le réseau une fois celui-ci mis en place afin de garantir sa viabilité.

SUL

En complément, et en vue de faciliter les déplacements à vélo sur le territoire, la Commune (en collaboration avec la Région) s'assurera de la faisabilité de mise en sens unique limité de voiries qui ne le seraient pas encore.

3.2.2 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles voisins

Action 2.2. Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux

Quotidiennement de nombreux déplacements sont effectués entre Villers-la-Ville et les pôles voisins (Ottignies-Louvain-la-Neuve, Nivelles, Genappe, etc.). Bien que ces pôles soient pour la plupart situés à une distance supérieure à la limite généralement jugée acceptable pour les déplacements utiles à vélo (7 km), il y a lieu d'offrir une connexion qui soit dans la mesure du possible sécurisée, agréable et rapide avec ces pôles – d'autant que le développement du vélo à assistance électrique permet plus aisément un déplacement à vélo sur des distances plus importantes et qu'il s'agit d'une volonté également traduite par les participants présents à l'atelier participatif dont question ci-avant.

Au cours de cet atelier, les liaisons à réaliser ont été identifiées (cf. carte ci-avant). Certaines de ces liaisons existent totalement ou partiellement. Il s'agira donc d'une part d'améliorer la qualité des itinéraires existants (ex : piste en dolomie vers Villers-Perwin) et d'aménager les chainons manquants (ex : piste sur la N93 entre Sart-Dames-Avelines et Baisy-Thy) ; et d'autres part de réaliser les liaisons manquantes. La fiche projet relative à cette action reprend les principales recommandations à cet égard (cf. fiche 2.2.).

Compte tenu du caractère supra-communal de celles-ci, cela nécessitera également de collaborer avec les communes voisines, et notamment avec Genappe et Les Bons Villers – ce qui pourrait être facilité au travers du GAL des Pays des Bras.

3.2.3 Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal

Action 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) sur le territoire communal

Tout comme les automobilistes, les cyclistes ont besoin de dispositifs de stationnement en suffisance et adéquats pour stationner leur engin de déplacement. Le diagnostic a pointé la présence de dispositifs sur le territoire communal à proximité de quelques pôles de déplacements (PANG, Abbaye, complexe sportif, commerces), dispositifs qui n'étaient toutefois pas toujours les plus optimaux.

Il est dès lors envisagé :

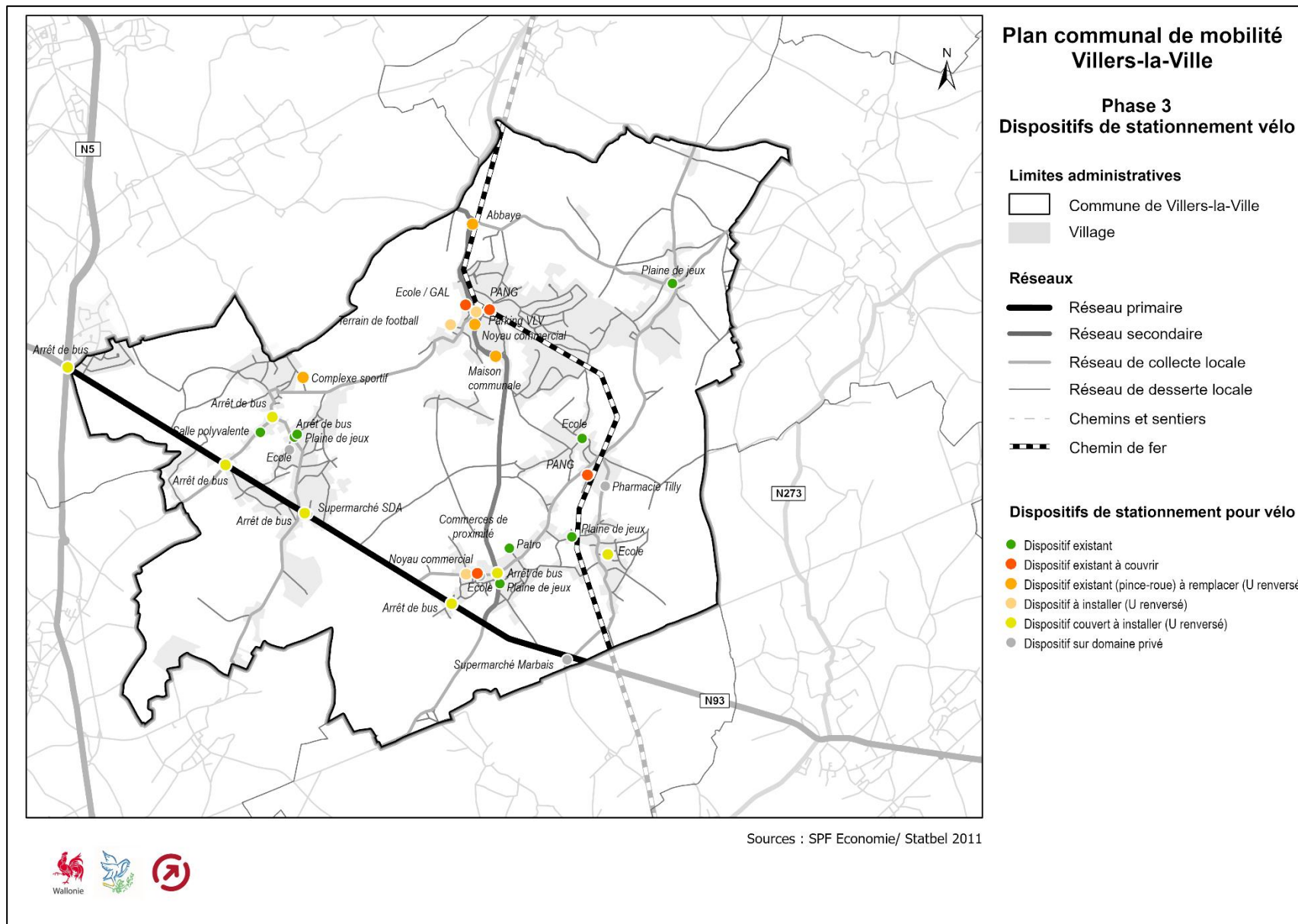
- D'améliorer l'offre en stationnement existante, par la mise en place de dispositifs permettant une fixation sécurisée du vélo, et qui soit adaptés au type de stationnement (courte, moyenne, longue durée). Pour exemple, les dispositifs disponibles aux PANG de Tilly et Villers-la-Ville seront au minimum couverts, et quelques boxes fermées seront idéalement mises à disposition ;
- D'étendre l'offre actuelle à tous les principaux pôles de déplacements qui se trouvent dans l'entité (école, plaines de jeux, etc.). L'offre pourrait également être étendue au niveau des arrêts de bus jugés pertinents. Actuellement, un seul arrêt

possède un dispositif de stationnement pour vélos, représentant de fait un frein à la multimodalité.

A noter qu'en cours d'élaboration du présent PCM, et en collaboration avec le GAL Pays des 4 Bras, la Commune a procédé à l'installation de nouveaux emplacements vélos, créant 38 nouvelles places pour les vélos sur le territoire – et répondant de la sorte en partie à la présente recommandation.

Les dispositifs qui seront mis à disposition devront donc permettre une fixation sécurisée du vélo, et être adaptés au type de stationnement (courte, moyenne, longue durée). Des recommandations sont également faites en vue de tenir compte à l'avenir des besoins induits par les nouvelles formes de vélos (vélos cargos, etc.), et engins de micromobilité.

Enfin, au regard de l'évolution positive des vélos à assistance électrique, il est également recommandé la mise en valeur du dispositif de rechargement situé au niveau du parking de l'Abbaye, et éventuellement de développer cette offre à d'autres endroits sur la commune jugés pertinents (ex : PANG de Tilly ou Villers-la-Ville, complexe sportif, etc.).



3.2.4 Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer

Outre par le développement et l'amélioration des infrastructures existantes, le développement de la pratique cyclable passera par des actions de sensibilisation, la formation et l'information des citoyens. Plusieurs actions ont récemment été entreprises en ce sens (opérations de sensibilisation, découverte du Réseau Points-Nœuds à vélo, mise à disposition de vélos à assistance électrique et prime à l'achat, promotion sur le site internet et bulletin communal etc.). Ces actions doivent être poursuivies et de nouvelles doivent être mises en place en vue de développer la pratique du vélo sur le territoire communal, dont le potentiel n'est pas négligeable. Parmi celles-ci, l'élaboration d'une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes, ou encore le développement des services à destination des cyclistes.

Action 2.4.a. Poursuivre les campagnes d'information, formation et de sensibilisation des citoyens, et la facilitation de l'acquisition de vélos

Dans l'élan de ce qu'elle réalise depuis plusieurs années, la Commune poursuivra ses actions d'information, de formation et de sensibilisation des citoyens à la pratique du vélo, en y incluant les nouvelles formes de micromobilité (trottinettes, monowheel, etc.).

Par exemple, des actions comme le test de vélos tel qu'organisé par la Commune en septembre 2019 à l'occasion de la semaine de la mobilité, pourraient être de nouveau entreprises afin de faire découvrir aux habitants différents modèles et les dernières évolutions en matière de mobilité durable (vélos à assistance électrique, speed pédélec, engins de micromobilité...). Ces actions pourraient être répétées plusieurs fois par an, éventuellement en collaboration avec le GRACQ villersois.



Journée du vélo organisée par la Commune dans le cadre de la semaine de la mobilité, septembre 2019

Le présent PCM préconise également de maintenir dans les années à venir l'octroi de la prime communale à l'achat d'un vélo à assistance électrique à ses ressortissants. Prime qui pourrait éventuellement être étendue à d'autres formes de vélos (vélo-cargo, etc.), aux engins de déplacements (trottinettes, etc.), et/ou à l'achat de matériel spécifique (sièges enfants, ...).

Actions 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes

En vue de faciliter les déplacements à vélo des citoyens, il sera également nécessaire de développer les services à destination des cyclistes.

Actuellement, aucun point vélo ne permet aux Villersois de faire réparer son vélo, d'avoir un point relais en matière d'information, de formation, etc. Un tel service pourrait donc être développé. Ce service pourrait par exemple prendre la forme d'une maison du vélo développée en partenariat avec les communes du GAL Pays des 4 Bras. Des bornes de gonflage (voire de réparation) en libre-service pour vélos pourraient également être mises à disposition des citoyens.



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

3.3.1 Améliorer l'accessibilité des points d'arrêts des lignes structurantes

Renforcer l'accessibilité à pied et à vélo des (principaux) points d'arrêts des lignes structurantes...

La Stratégie Régionale de Mobilité, adoptée par le Gouvernement wallon en mai 2019 a pour but de mettre en œuvre la Vision Fast 2030, qui vise une réduction de la part modale de la voiture et à l'inverse une augmentation des parts modales du vélo et des transports publics. L'un des moyens développés dans la SRM pour y arriver réside dans l'interconnexion des différents réseaux de mobilité :

- La connexion des pôles wallons entre eux est assurée par un réseau de transport public structurant ;
- De même que les différentes communes du territoire wallon aux pôles ;
- En revanche, la connexion des territoires ruraux au réseau de TP structurant est assurée par la création de liaisons cyclistes et piétonnes de qualité.

A l'échelle de Villers-la-Ville, la ligne ferroviaire 140 reliant la commune à Charleroi et Ottignies, les lignes de bus 568, Express 5² et la nouvelle ligne 51 permettant de relier la commune à Nivelles, Namur et Louvain-La-Neuve, jouent ce rôle de lignes structurantes. Il s'agira dès lors de rendre leurs (principaux) points d'arrêts accessibles à pied et à vélo (et autres engins de micromobilité) pour le plus grand nombre.

² Nouveau nom donné à la ligne WEL 05.

Accessibilité des PANG de Villers-la-Ville et Tilly

Le diagnostic de la situation existante avait mis en évidence que les deux PANG desservant le territoire communal se trouvent à moins de 15' à pied ou à vélo de la majorité des villages (seul le village de Sart-Dames-Avelines s'en trouve plus éloigné). Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo de ces deux PANG s'avère dès lors primordial pour renforcer leur attractivité.

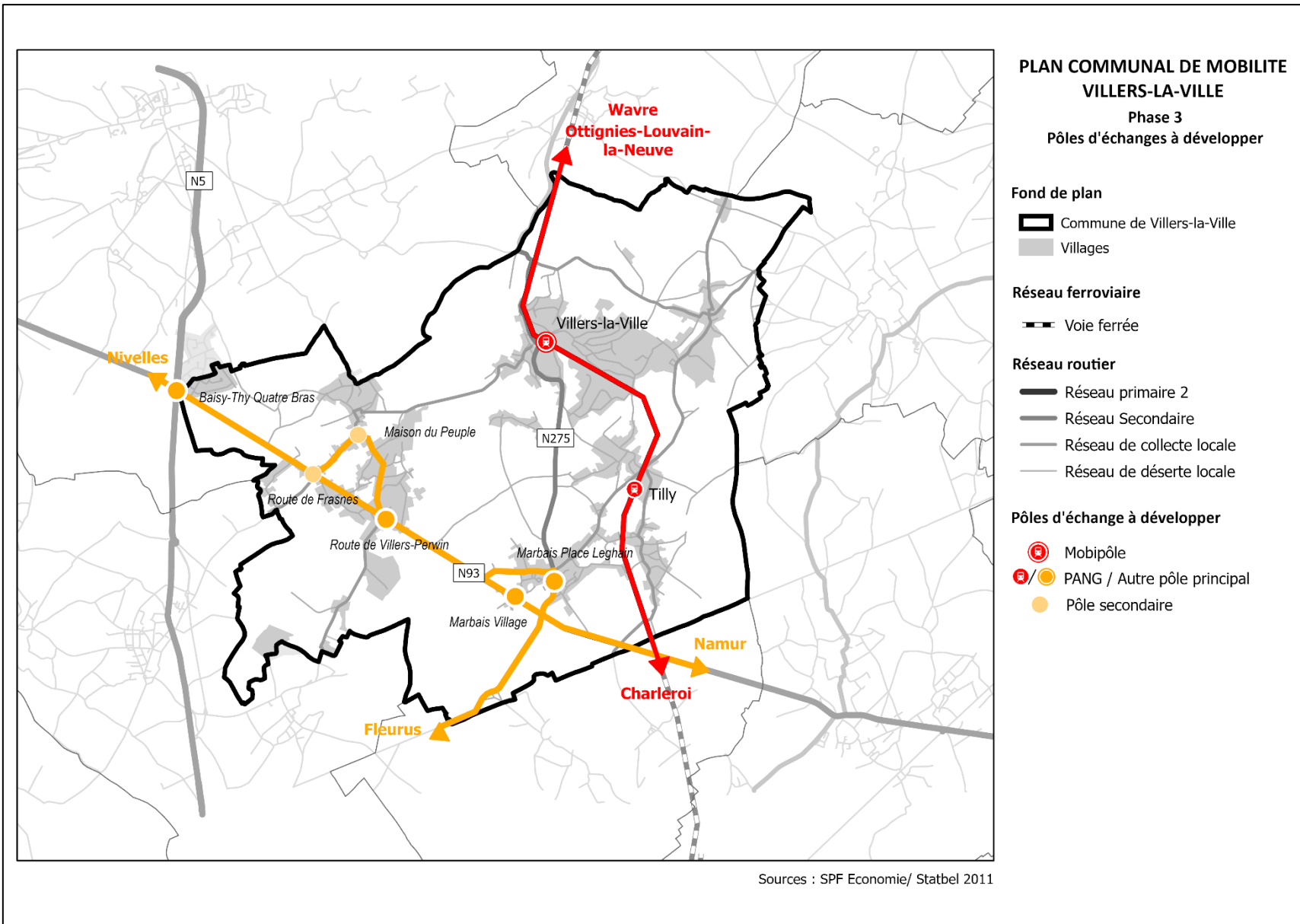
A cet égard, les axes viaires sur lesquels se trouvent ces points d'arrêts ont été identifiés comme structurants pour les piétons à l'échelle des villages (cf. section 3.1.1 p.11). Ceci implique que la circulation des piétons vers ces points d'arrêt sera améliorée (si nécessaire) de manière prioritaire au sein des deux villages où ils se trouvent, en ce compris pour les personnes à mobilité réduite. Cela signifie également que les sentiers et chemins menant vers ces pôles devront être valorisés en priorité (cf. sections 3.1.1 et 3.1.2 ; p.11 et p.14).

A plus petite échelle, les liaisons cyclables entre les villages doivent permettre de relier l'ensemble des villages à ces PANG. Tous deux ont d'ailleurs été intégrés au réseau cyclable communal défini dans le cadre de ce PCM.

Accessibilité des (principaux) arrêts de bus

En ce qui concerne les arrêts de bus, l'ensemble de ceux situés en agglomération sont repris sur les axes piétons identifiés comme structurants à l'échelle des villages – et qui doivent être rendus à terme confortables pour les piétons (si ce n'est pas encore le cas). Par ailleurs, pour rappel, l'idée étant également de rendre l'ensemble des villages « marchables ».

Concernant l'accessibilité à vélo, le réseau cyclable proposé préalablement a été défini de manière à desservir les arrêts identifiés



Différents types de services et d'équipements devront y être offerts selon le type de pôle concerné. Pour exemple chacun de ces pôles devront au minimum être munis d'un plan de réseau multimodal, d'une offre en stationnement vélo, ..., alors que le mobipole pourrait comprendre des services tels qu'un point relais pour la distribution de colis, une maison de la mobilité/du vélo, etc. Plus de détail à la fiche action 3.1.a.

Il s'agit également d'endroits qui doivent être rendus (en priorité) confortables et sécurisés.

3.3.2 Améliorer le confort et la sécurité des PANG et arrêts de bus

Action 3.2. Rendre les points d'arrêts confortables, accessibles et sécurisés

En vue d'encourager à une plus grande utilisation des transports publics sur le territoire communal, mais aussi pour des raisons de sécurité routière, le PCM fixe également l'objectif d'améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des PANG et arrêts de bus présents sur le territoire.

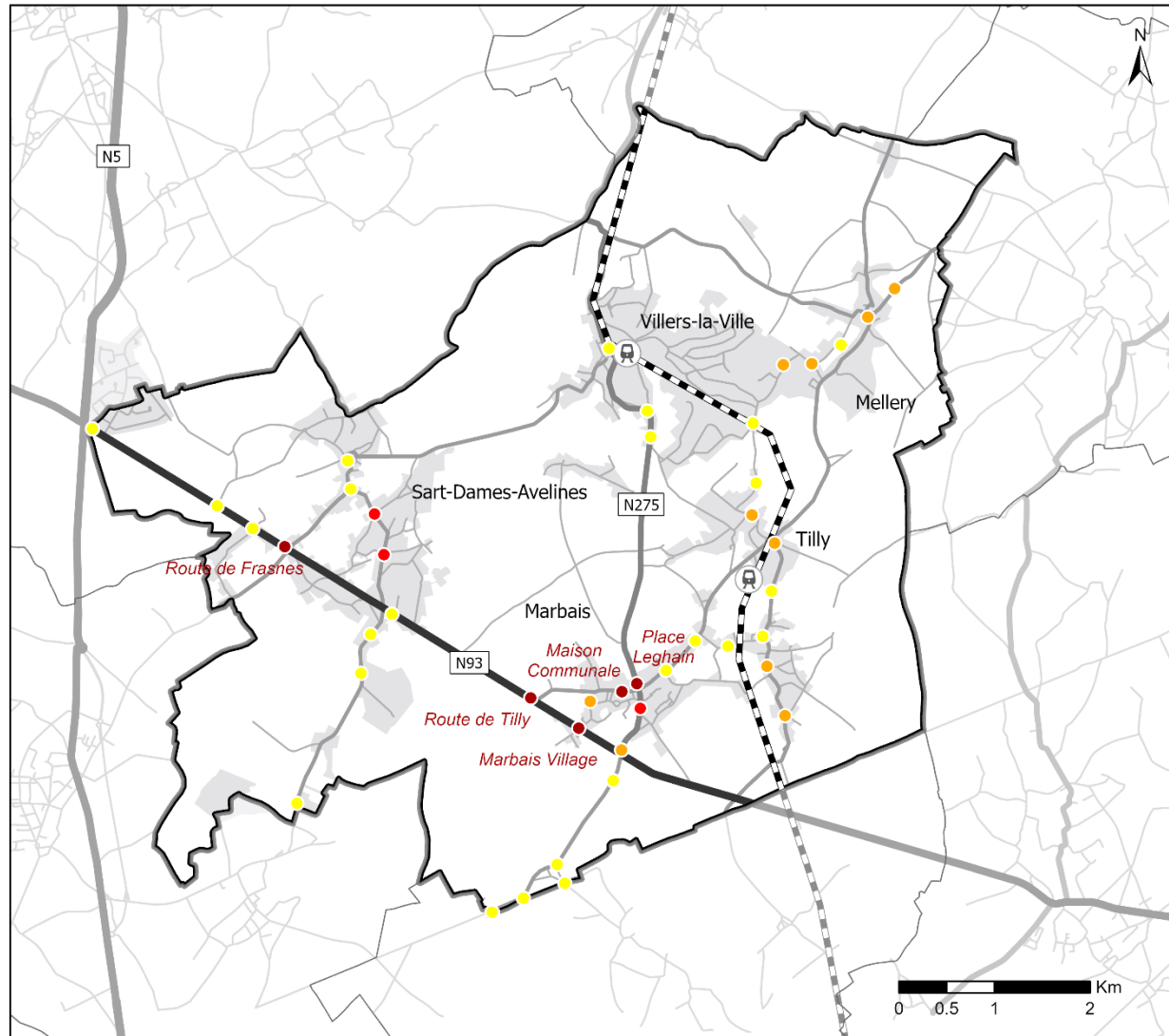
En ce qui concerne les points d'arrêt non gardés SNCB (PANG), le diagnostic de la situation existante a montré que le confort des infrastructures d'attente n'était pas optimal (capacité des abris limitée, revêtement des quais dégradé). Il s'agira de les rendre plus confortables en vue de les rendre plus attrayants, et par la même occasion, de les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite (largeur des trottoirs qui y mènent, abaissement des trottoirs au droit des traversées...).

En ce qui concerne les arrêts de bus, les mesures à prendre vont dépendre du degré d'utilisation (potentiel) des arrêts. De manière générale, chacun des arrêts de bus doit à terme disposer d'une zone d'attente confortable pour les voyageurs, et doit être rendu accessible aux personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible (en

particulier les arrêts les plus fréquentés). Il s'agit également de sécuriser les traversées piétonnes au droit des arrêts de bus situés le long des principaux axes de circulation (N93, N275) ; et d'équiper d'abribus et de plans les arrêts les plus fréquentés qui n'en disposeraient pas encore.

Par ailleurs, des choix sont également à opérer en ce qui concerne les arrêts de bus sur lesquels agir en priorité. Le budget des aménagements à réaliser et des équipements à placer peut s'avérer en effet relativement coûteux. La priorité devra donc être donnée aux arrêts les plus fréquentés, à ceux qui sont voués à devenir des pôles d'échange, et/ou à ceux qui sont les plus insécurisants. La carte ci-après, dresse la liste des arrêts à réaménager de manière prioritaire. A noter qu'au gré des réaménagements de voiries prévus par ailleurs, cet ordre de priorité pourrait être modifié.

Dans une autre mesure, tant la SNCB que le TEC veilleront à offrir à leurs clientèles un matériel de transport de qualité, ce qui n'est pas toujours le cas (et adapté aux personnes à mobilité réduite).



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VILLERS-LA-VILLE**

Phase 3

Arrêts de bus à (ré-)aménager

Fond de plan

- Commune de Villers-la-Ville
- Village

Réseau ferroviaire

- Arrêt ferroviaire
- Voie ferrée

Réseau routier

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de collecte locale
- Réseau de déserte locale

Ordre de priorité des arrêts de bus à réaménager

- Priorité 1 (court terme)
- Priorité 2 (moyen terme)
- Priorité 3 (à long terme)
- Priorité 4 (à plus long terme)

3.3.3 Améliorer l'offre en transports publics

Un renforcement de l'offre déjà prévu/réalisé par l'AOT et l'OTW

Développement d'une nouvelle ligne de bus entre Villers-la-Ville et Louvain-la-Neuve (L51)

Au cours de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, l'offre en bus s'est vue renforcée par la création d'une nouvelle ligne de bus entre Villers-la-Ville et Louvain-la-Neuve (L51). Celle-ci démarre de l'Abbaye et fait arrêt à la gare de Villers-la-Ville, Marbais, Tilly, et Mellery avant de poursuivre en direction de Villeroux, Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve (cf. carte ci-après). Cette offre permet :

- Une connexion de l'Abbaye et du PANG de Villers-la-Ville, non desservis jusqu'il y a peu, depuis la majorité des villages de l'entité, ainsi que depuis certains villages voisins ;
- Une connexion entre les différents villages de l'entité eux-mêmes ;
- Une connexion vers Mont-Saint-Guibert (école des Hayeffes) et Louvain-la-Neuve ;

Cette ligne de bus circule du lundi au samedi, à raison de 9 trajets/jour/sens (dont 7 jusqu'à Louvain-la-Neuve), et constitue donc une offre structurante à l'échelle du territoire communal.

A noter que dans le cadre de ce redéploiement de l'offre de transport autour de Gembloux et Louvain-la-Neuve, la ligne de bus 27 (Marbais – Chastre – Gembloux) a été raccourcie et ne dessert plus le territoire villersois. Celle-ci est limitée à Chastre, raison pour laquelle il est important de garantir une correspondance efficace entre cette ligne et la nouvelle ligne 51.

Toujours dans ce cadre, la ligne 28 (Mellery – Marbais – Court-Saint-Etienne), dont la fréquence de passage n'était que d'un bus par semaine

(mardi), a été supprimée. Cette ligne était fréquentée hebdomadairement par trois Villersois.

Elargissement de l'offre Express 05 Nivelles-Namur

Depuis le 1^{er} octobre 2020, la ligne de bus E-05 (ex-WEL) a été rendue davantage accessible par la suppression prévue de l'obligation de réservation préalable et de la tarification spécifique (et non intégrée au reste du réseau TEC). Par ailleurs, sa fréquence de passage a également été renforcée, rendant donc cette ligne davantage intéressante et pour un panel plus large de personnes.

Une extension de l'amplitude de desserte et de la fréquence de passage de la ligne S61

Dans le cadre de son Plan de Transport 2020-2023, la SNCB prévoit d'étendre quelque peu l'amplitude de desserte de la ligne S61, ainsi que d'assurer une relation cadencée horaire le week-end (au lieu de toutes les 2 heures).

En revanche, l'option d'un doublement de la fréquence de la ligne entre Charleroi-Sud et Ottignies n'a pas été retenue, au profit de la mise en service d'une relation IC Charleroi-Sud – Fleurus – Ottignies – Wavre – Louvain. A cet égard, pourrait être étudié l'intérêt et la pertinence d'un arrêt IC à hauteur du PANG de Villers-la-Ville en vue du développement de l'accessibilité multimodale de l'Abbaye de Villers-la-Ville (cf. section 3.4.5, p. 41).

Action 3.3. Renforcer et éventuellement développer l'offre existante

Renforcer l'offre vers Genappe et le pôle BA-Waterloo, et évaluer les possibilités de connexions entre Sart-Dames-Avelines et VLV

Le développement de l'offre tel que décrit ci-avant permettra de rencontrer de multiples besoins et demandes identifiés en première phase d'étude (connexion ou renforcement des connexions vers l'école des Hayeffes à Mont-Saint-Guibert, Louvain-la-Neuve, PANG de Villers-la-Ville et Tilly, entre les villages de l'entité).

Certaines connexions font encore défaut, notamment celle entre Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville, une demande déjà sollicitée lors de l'élaboration du premier Plan Communal de Mobilité, et dont le potentiel de fréquentation existe. La connexion vers Genappe, Waterloo, et Braine-l'Alleud dans une moindre mesure pourrait également être améliorée, car les liaisons actuelles sont relativement peu efficaces, et donc peu attractives.

A ces différents égards, il est proposé :

- **D'améliorer les connexions existantes vers Genappe et le pôle de Braine-l'Alleud - Waterloo en :**
 - Améliorant les correspondances entre les lignes de bus 568 et 365 à hauteur du carrefour des 4 Bras de Baisy-Thy. La ligne 365 offre en effet des possibilités de liaisons vers Genappe, Waterloo, et Braine-l'Alleud dans une moindre mesure, pôles où se rendent les Villersois, notamment pour y travailler. Les correspondances entre cette ligne et la ligne 568 qui constitue une ligne majeure sur le territoire communal n'est toutefois pas garantie, rendant dès lors cette première très peu attractive ;
 - En repensant la ligne 365, afin d'accroître son efficacité, tel que recommandé dans l'étude relative au réseau structurant de transport public en Brabant wallon (2019) ;

- En créant un arrêt supplémentaire sur la ligne E-05 à hauteur des 4 Bras de Baisy-Thy.

En complément, le carrefour des 4 Bras de Baisy-Thy est amené à devenir un réel pôle d'échange multimodal (cf. ci-avant). Une attention devra être portée au confort d'attente des utilisateurs des transports publics à cet égard, les arrêts pourraient se voir munis de dispositifs de stationnement pour vélo, et une petite aire de covoiturage/P+R développée (cf. par ailleurs).

Par ailleurs, il s'avèrerait également intéressant de développer l'accessibilité du parc d'activité économique de Braine-l'Alleud, dans lequel travaillent des milliers de personnes, et notamment des villersois.

- **D'étudier la possibilité d'une nouvelle liaison locale en bus (SDA-VLV-Genappe) ...**

Celle-ci connecterait Sart-Dames-Avelines au PANG de Villers-la-Ville, mais aussi l'Abbaye de Villers-la-Ville et Genappe. Elle présenterait de multiples avantages :

- Une connexion entre Sart-Dames-Avelines et le PANG de Villers-la-Ville, vers lequel se rendent quotidiennement en semaine une trentaine à quarantaine de Sartois – trajet qu'ils font actuellement en voiture pour la plupart ;
- Le renforcement de la connexion entre les axes de transport public structurants, à savoir le chemin de fer d'une part et le réseau bus d'autre part (dont nombre de lignes desservent Sart-Dames-Avelines) ;
- Une connexion entre les villages de Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville qui comprennent chacun divers pôles de déplacements (complexe sportif, administration communale, écoles, commerces et services) ;
- Un renforcement de la desserte de l'Abbaye de Villers-la-Ville, en complément de la desserte offerte par la nouvelle ligne de

bus 51. Renforcement de la desserte entre l'Abbaye et le PANG de Villers-la-Ville, connexion de l'Abbaye depuis d'autres villages de l'entité et des environs ;

- Un renforcement de la liaison vers Genappe, commune vers laquelle se déplacent de nombreux Villersois, et dont l'attractivité devrait encore s'accroître à l'avenir à la suite de l'ouverture de deux écoles secondaires dans le centre de Genappe. Cette liaison rencontrerait le projet initialement envisagé par le TEC de desserte de ces nouvelles écoles. Elle offrirait ou renforcerait en outre la connexion entre le centre de Genappe et les hameaux de la Croisette et de Baisy-Thy (sis sur l'entité de Genappe).

A partir de Sart-Dames-Aveline, cette liaison pourrait éventuellement être prolongée, par exemple vers Rêves et son école secondaire – en complément et/ou remplacement partiel de la ligne 366 (Baisy-Thy-Genappe-Rêves) et/ou 60 (Jumet – Villers-Perwin). En fonction des pôles qu'elle relie, cette ligne pourrait à court terme être uniquement développée durant les heures de pointe et d'entrées/sorties d'écoles.

- **... ou de redéfinir le terminus de la ligne 51**

Autre option à envisager, celle de redéfinir le terminus de la ligne 51 à Sart-Dames-Avelines en lieu et place de l'Abbaye - éventuellement uniquement à certaines heures précises. Les horaires de la ligne 51 semblent en effet davantage adaptés au rythme des trajets pendulaires et scolaires durant la semaine.

D'autres options sont également à envisager en vue de connecter ces deux pôles communaux (SDA et VLV), et sont proposées dans le chapitre suivant (facilitation du covoiturage entre les habitants, extension du Bonvibus au territoire de Villers-la-Ville, mise en place d'une navette qui pourrait éventuellement être étendue/combinée avec celle à envisager pour connecter l'Abbaye à la gare de Villers-la-Ville, ... ; cf. ci-après). Comparativement à un service de navette, la ligne de bus locale présenterait l'avantage d'une desserte plus large que la/les seules

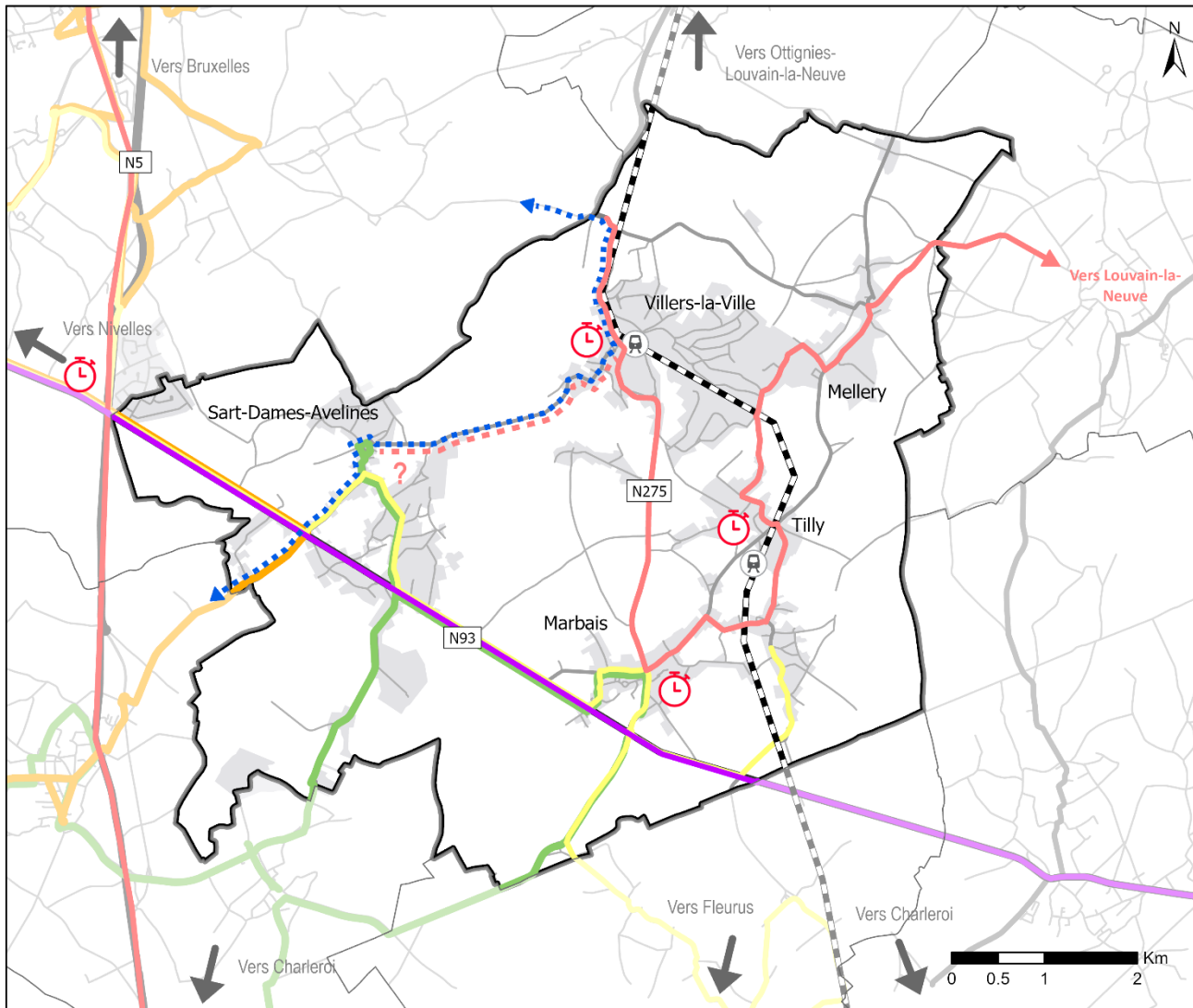
connexions intra-communale(s). A l'inverse, elle serait de fréquence plus limitée étant donnée la longueur plus importante du trajet.

Veiller à la bonne correspondance entre les différentes lignes de transport public

Les correspondances constituent des points critiques de la chaîne de transport, raison pour laquelle il est important de garantir celles-ci. Pour les villersois, cela concerne :

- L'intermodalité train-train, en particulier en gare d'Ottignies pour les liaisons avec Bruxelles (et ce d'autant plus que la relation S entre Bruxelles et Ottignies prévoyait initialement une extension jusqu'à Villers-la-Ville) ;
- L'intermodalité train-bus, entre la ligne S61 et la nouvelle ligne de bus 51 ;
- L'intermodalité bus-bus, en particulier entre les lignes suivantes :
 - L568 - L51 (Marbais – Place Leghain) ;
 - L568/E05 – L365 (Baisy-Thy – Quatre Bras) ;
 - L51 – L27 (Gentignes).

Par ailleurs, une attention particulière sera également apportée à l'horaire de la ligne 51 eu égard à son rôle de liaison vers Louvain-la-Neuve et Mont-Saint-Guibert, et notamment eu égard aux horaires de l'école des Hayeffes (qui constitue l'un des principaux pôles desservis par cette ligne).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE VILLERS-LA-VILLE

Phase 3

Réseau de transport public projeté

Fond de plan

- Commune de Villers-la-Ville
- Village

Réseau ferroviaire

- Arrêt ferroviaire
- Voie ferrée

Réseau routier

- Réseau primaire 2
- Réseau Secondaire
- Réseau de collecte locale
- Réseau de déserte locale

Réseau de bus existant

- 568 Nivelles - Marbais - Fleurus
- E05 Nivelles - Namur (offre récemment renforcée)
- 51 Villers-la-Ville - Louvain-la-Neuve (nouvelle ligne créée)

...à réétudier

- 365 Charleroi - Bruxelles
- 366* Baisy Thy - Genappe - Rèves
- 60* Jumet Madeleine - Villers-Perwin Trois Tilleuls

* A réétudier en particulier si création de la ligne

Réseau de bus à développer

- 51 Terminus à délocaliser
- Ligne à étudier
- Principale correspondance à assurer



3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture

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

Parallèlement aux actions de promotion et de sensibilisation (cf. ci-après), il est essentiel de développer et d'améliorer l'offre en transport afin de proposer des alternatives à la voiture individuelle. Diverses actions ont déjà été proposées ci-avant (cf. section 3.1 à 3.3). La présente section s'attachera elle, à exposer les autres services de mobilité potentiels à implémenter/promouvoir sur le territoire, ceux-ci représentant une composante essentielle de la mobilité en milieu (semi) rural, pour compléter au mieux les propositions précédemment formulées.

Action 4.1.a. Faire connaître les services de mobilité partagée existants

Plusieurs services de mobilité partagée entre particuliers ont été développés sur la commune, offrant la possibilité de partager un trajet (covoiturage) ou un véhicule (autopartage) entre les habitants d'un même quartier ou d'une même zone géographique. Néanmoins, ces initiatives restent souvent méconnues des citoyens. Il sera alors important de porter à leur connaissance l'existence de tels services.

Au niveau de l'autopartage, Cozywheels, Wibee, et Getaround sont les plateformes existantes à Villers-la-Ville proposant un partage de véhicules entre particuliers. Concernant le covoiturage, un réseau a été créé en Wallonie (ainsi qu'en Région de Bruxelles-Capitale) : ComOn. En parallèle, des parkings de covoiturage sont continuellement développés sur le territoire wallon.

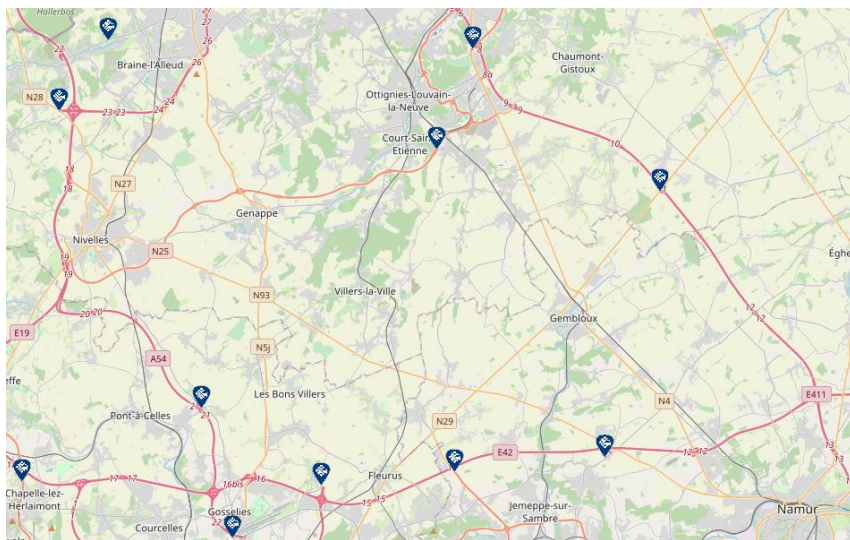


Source : Getaround.com & Cozywheels.be

Par ailleurs, la plateforme de covoiturage VaPourLaPlanete- Covoiturage a été développée sur le territoire villersois par le Comité d'Action pour la Défense de l'Environnement à Villers-la-Ville (CADEV). Il est important que la Commune donne plus de visibilité à ce type d'initiative, et participe à sa promotion auprès des habitants.

Il en est de même pour les quelques aires de covoiturage situées dans les environs de Villers-la-Ville, même si celles-ci présentent un intérêt qui peut s'avérer limité pour les villersois. L'aire de covoiturage de Beurieux, le long de la N25, présente une position assez stratégique

pour relier la commune à Bruxelles (et se situe à 12 minutes en voiture depuis le centre de Villers-la-Ville mais n'est pas facilement accessible en transport en commun). A une échelle plus large, d'autres aires de covoiturage pourraient trouver un intérêt pour les villersois, notamment celles présentes au niveau de l'échangeur autoroutier de Spy, de celui de Ligny, ou encore de Liberchies.



Source : WalOnMap

Action 4.1.b. Développer/renforcer les services de mobilité
Développer/renforcer les services de transport à la demande

Avant de développer de nouveaux services de mobilité, les services existants pourraient voir leur offre renforcée. En ce qui concerne le **Villibus** par exemple, l'extension de l'amplitude horaire la semaine, et plus particulièrement en fin de journée, ainsi que le développement de l'offre le week-end pourraient être envisagés. Pour rappel, ce service est uniquement accessible en semaine, de 8h à 16h30, à tout Villersois en

difficulté sociale, ne disposant pas de solution de transport, et ce, pour effectuer un déplacement à caractère social (courses, rendez-vous médicaux...).

Une solution alternative, ou complémentaire, serait de mettre en place une **Centrale des Moins Mobiles (CMM)** sur le territoire communal, dont l'objectif est similaire à celui du Villibus (celui de permettre aux personnes moins mobiles de se déplacer). La Centrale des Moins Mobiles offre ainsi un service complémentaire en élargissant les motifs de déplacement qui ne sont pas restrictifs, ainsi que l'amplitude horaire. A titre indicatif, dans la commune de Frasnes-lez-Anvaing, certains chauffeurs effectuent des courses jusqu'à 22h, ainsi que le week-end. Cette CMM dispose de 6 chauffeurs et 30 bénéficiaires. Plus proches de Villers-la-Ville, les communes de Court-Saint-Etienne, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Chastre et Sombreffe ont toutes mis sur pied une CMM.



Un autre service qui pourrait être développé, avec comme objectif toujours de réduire le recours à (ou la possession d') un véhicule privé, serait la **mise à disposition des citoyens par la Commune de sa flotte de véhicules** le week-end et/ou en soirée. Il s'agit d'un système largement pratiqué en Région flamande.



Source : www.autodelen.net

A plus long terme, le développement de nouveaux services devra s'étudier eu égard à l'adhésion ou non à la **Centrale Locale de Mobilité** (et aux services qui y seraient développés) qui devrait voir le jour à l'échelle de la province. Ce type d'initiative – co-financée par la Région – permet à la fois de faire profiter la population d'une commune des initiatives de mobilité mises en place ailleurs, et inversement ; et permet le développement de nouveaux services qui peuvent parfois s'avérer difficile à mettre en place par une seule Commune. Dans la province du Brabant wallon, c'est l'asbl CAP BW qui devrait jouer ce rôle à l'avenir, en étendant son panel de services à tous les modes de déplacement (et plus seulement au déplacement des PMR).



Vous habitez le Brabant wallon et vous éprouvez des difficultés à vous déplacer ?

Vous cherchez un service adapté à vos besoins ?

APPELEZ GRATUITEMENT LE 0800/17.420

Nous trouverons l'opérateur qui correspond à vos besoins !

www.capbw.be - info@capbw.be

CAP BW C'EST AUSSI ...

- Formation chauffeur pour personnes à mobilité réduite,
- Mise en location d'un véhicule adapté pour personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, des réflexions sont à mener concernant d'éventuels services spécifiques à mettre en place sur le territoire communal en vue de connecter spécialement les villages de **Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville** (et en particulier sa gare/mobipole) d'une part, et entre Villers-la-Ville et l'**Abbaye** d'autre part (en complément ou remplacement de la connexion actuelle via la ligne 51) ; des services qui pourraient être éventuellement combinés au cours de la journée en fonction des besoins, et qui doivent se focaliser avant tout sur les moments clés

(notamment durant les heures de pointe concernant la connexion entre Sart et le mobipole de Villers-la-Ville). A cet égard, des réflexions concernant l'extension du Bonvibus sur les territoires de Genappe et Villers-la-Ville – service de transport public existant sur la commune des Bons Villers – sont en cours et devront envisager une potentielle utilisation de ce service pour les liaisons mentionnées. Il pourrait notamment être utilisé le week-end pour les connexions avec l'Abbaye, et en fin (et début) de journée pour les liaisons avec Sart-Dames-Avelines.

A court terme, le covoiturage entre les habitants de Sart-Dames-Avelines doit être facilité, de même que le partage d'un trajet à vélo (ou via d'autres formes de micromobilité) et/ou la mise en place d'un vélo-bus ; et la connexion cyclable entre ces deux lieux constituée une priorité pour la Commune.

Créer des aires de covoiturage

En ce qui concerne le covoiturage, la Commune pourrait offrir quelques aires de stationnement à cet effet sur son territoire. Ceux-ci seraient développés le long des axes routiers structurants, à savoir le long de la N93, de la N275, et au croisement de la N93 avec la N5 (en collaboration avec la Commune de Genappe et la Région). Pour les deux premiers emplacements, des partenariats public-privé pourraient être mis sur pied de sorte à mutualiser les parkings de commerces qui sont sous-exploités la semaine (ex : Colruyt et Dema), de même que celui de l'Abbaye de Villers-la-Ville, ou encore du parking situé rue de Marbaix à Sart-Dames-Avelines. A noter que les quelques places de stationnement qui seraient créées au Carrefour des 4 Bras de Baisy-Thy pourraient également servir de P+R. Elles permettraient ainsi aux habitants de la commune de rejoindre rapidement la ligne de bus structurante 365a, qui dessert Braine-l'Alleud et Waterloo. Cette possibilité serait particulièrement

intéressante pour les habitants des villages de Villers, Mellery et Tilly, qui ne disposent d'aucune connexion en bus avec cette ligne.

Mettre à disposition des bornes de recharges électriques

En cohérence avec la Stratégie Régionale de Mobilité, les bornes de recharges électriques doivent être déployées en quelques points clés du territoire villersois. Outre sur les parking de la rue de Marbais (= mobipole) et de l'administration communale, ces dispositifs pourraient être déployés au droit des pôles d'échanges principaux, et notamment au PANG de Tilly, et à l'arrêt de bus Baisy-Thy – Quatre Bras amené à disposer d'un parking de covoiturage / P+R.

La SRM préconise que ces bornes de recharges soient alimentées via des unités de production d'énergie renouvelable (photovoltaïque, éolien).



Source : SPW, SRM (2020)

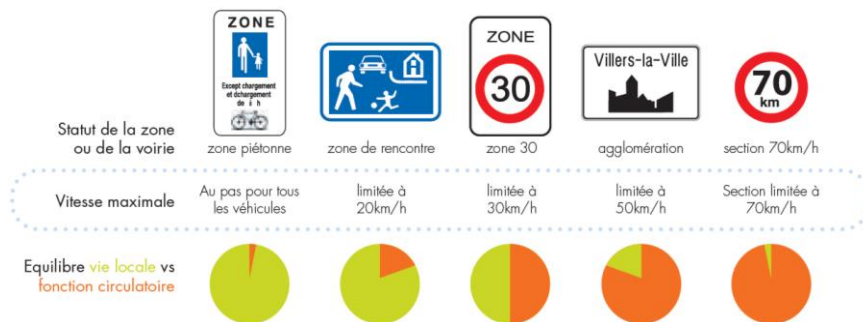
3.4.2 Spécialiser le réseau routier

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

La spécialisation du réseau routier consiste à rendre compatible la fonction de la voirie (qui dépend de son niveau hiérarchique) et son usage. Elle doit permettre un usage plus adéquat de la voirie en fonction du rôle joué par celle-ci, et contribue de ce fait indirectement à un usage plus rationnel de la voiture. Accorder davantage de place et de considération aux modes actifs sur les voiries desservant les cœurs de villages par exemple favorisera le recours à ces modes de déplacement.

La manière de partager et d'aménager les espaces publics constitue l'un des principaux éléments qui concourt à cette spécialisation. Ainsi, au plus la voirie a une fonction de séjour conséquente au plus la place accordée aux cyclistes et piétons devra l'être (cas des voies de desserte locale) et, à l'inverse, au plus la fonction de circulation sera importante au plus l'espace accordé à l'automobile le sera (cas des autoroutes et des voies des réseaux primaires).

Le régime de vitesse est un autre élément qui participe à la spécialisation du réseau routier, avec des limites de vitesse qui seront moindres sur les voies de niveaux hiérarchiques inférieurs (50, 30, voire 20 km/h), et qui seront plus élevées sur des voies de niveaux hiérarchiques supérieurs (70, 90, voire 120 km/h).



C'est notamment dans ce but qu'il est proposé :

- De mettre en chemin réservé les voies de desserte locale dans leurs portions situées hors agglomération, en particulier celles dont la largeur < 3m et/ou parcourues par un itinéraire piéton et/ou cyclable ; cf. section 3.1 et 3.2.1), et ce moyennant le respect des conditions de mise en place ;
- De développer des zones 30 (ou autres zones apaisées) dans les centres, et sur le réseau de desserte locale situé en agglomération ;
- D'à terme, tendre vers une vitesse de circulation de maximum 70 km/h sur le réseau de collecte locale (hors agglomération). Avec un abaissement à court terme sur les axes repris dans le(s) réseau(x) cyclables, spécifiquement si aucun aménagement ne permet une circulation séparée et confortable des cyclistes dans chacun des sens de circulation, particulièrement rue de Sart. Elle se fera à plus long terme sur les autres axes tenant compte également d'une éventuelle modification du code de la route en ce sens.

Le tableau ci-après reprend pour chaque catégorie de voiries les principaux éléments clés sur lesquels devront se baser les gestionnaires de voiries afin de spécialiser celles-ci. A noter que ces éléments vont également dépendre de la situation en agglomération ou hors agglomération de celles-ci. Un détail est repris dans la fiche action s'y rapportant.

La carte, subséquente au tableau, reprend la hiérarchie du réseau routier défini dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, et permet par conséquent de savoir à quelle catégorie appartient chacune des voiries desservant le territoire communal.

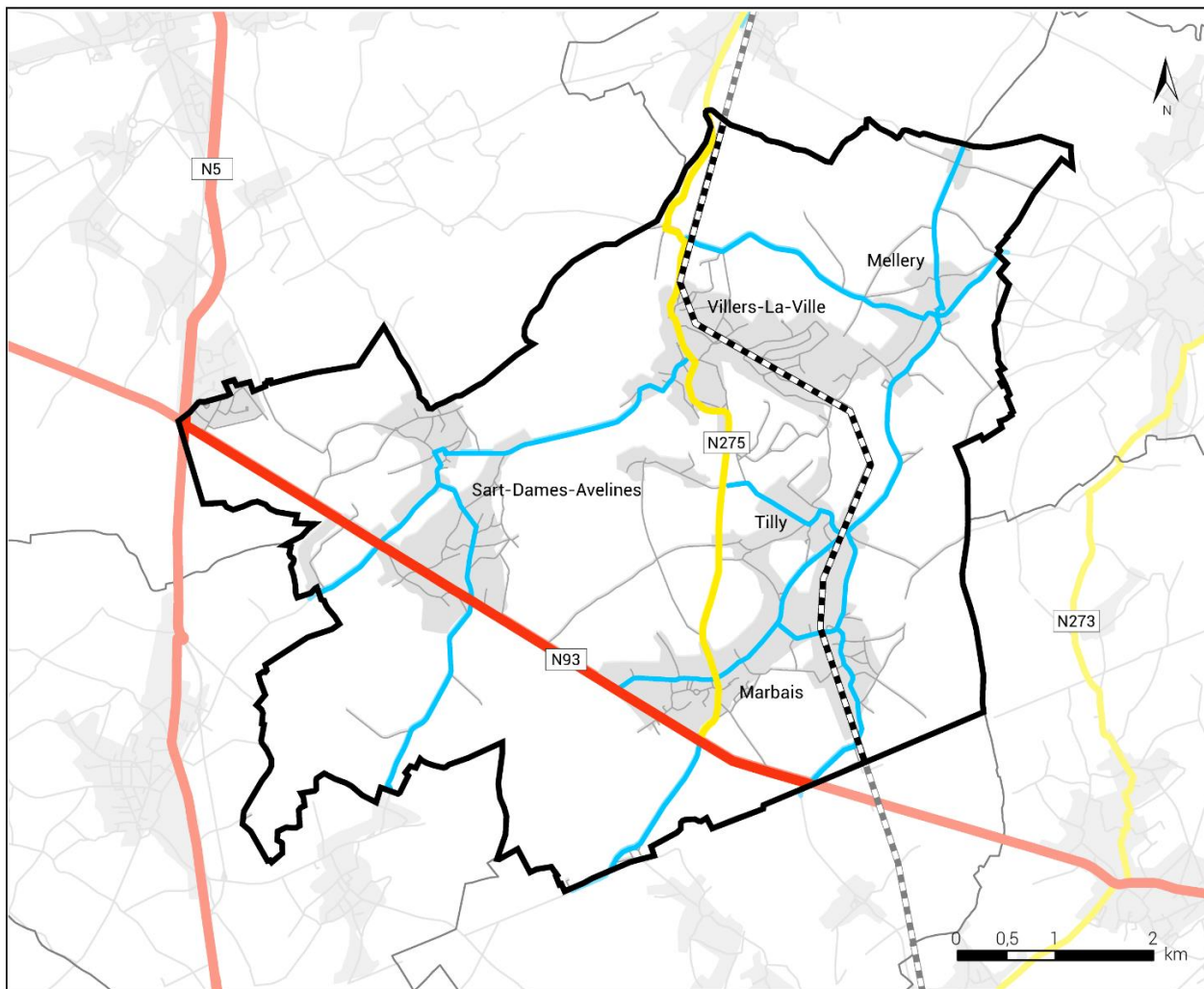
La Commune se référera au tableau précédent dans le cadre de la planification de travaux en voirie sur son territoire. Elle s'y référera également dans le cadre de toute nouvelle demande de permis voirie, où elle pourrait imposer notamment la création d'une zone 30 ou résidentielle si cette demande a trait à une voie de desserte locale.

Tableau 1 : Eléments de spécialisation du réseau routier à Villers-la-Ville

	Echelle Régionale			Echelle locale					
	Autoroute et Primaire 1	Réseau primaire 2		Réseau de liaison	Réseau de collecte locale			Réseau de desserte locale	
		Hors agglo.	En agglo. ou zone urba.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.
Fonction	/	Transport >> Accessibilité		Transport ≈ Accessibilité	Accessibilité > Transport			Accessibilité >>> Transport	
Régime de vitesse (km/h)	/	90 (-70)	70- 50	90-70	50(-30*)	90-70****	50(-30)	(70-) 30 /chemin réservé	50 – 30 - 20
Division en bande de circulation	/	Oui		En fonction du contexte	Pas spécifiquement			Non	
Stationnement	/	Non	Hors chaussée	Non	Hors(/sur chaussée)	Non	Sur la chaussée	Non	Sur la chaussée
Cheminement piéton	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Mixité**	Mixité ***
Cheminement cycliste	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation phys./visuelle	Séparation phys./visuelle	Séparation visuelle/Mixité	Mixité**	Mixité
Arrêt transport public	/	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemin réservé ou circulation automobile à vitesse réduite/ *** Mixité si mise en zone résidentielle ou de rencontre

**** Ce vers quoi il faut tendre à terme (en fonction également de l'évolution du code de la route)



**Plan communal de mobilité
Villers-la-Ville**
Phase 3
Réseau routier

Limites administratives

- Commune de Villers-La-Ville
- Village

Réseau ferroviaire

- Voie ferrée

Réseau routier

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

Remarque : En cas de réalisation d'un contournement (Abbaye), tel qu'envisagé par la Région wallonne, celui-ci sera repris dans le réseau local en lieu et place de l'actuelle voirie.

Fond de plan : SPF Economie/ Statbel 2011



Outre en matière de limitation de vitesse, les principales actions à mettre en place afin de spécialiser le réseau routier ont donc trait au partage de l'espace voirie.

Hormis les voies de desserte locale, si elles sont mises en chemins réservés, en zones résidentielles ou de rencontre, et/ou pour des raisons d'étroitesse, les voiries devront comporter des trottoirs ou autres cheminements spécifiques pour les piétons (en agglomération). En ce qui concerne les aménagements cyclables, plus la voirie aura une fonction de transport conséquente, au plus les cyclistes devront être séparés de la circulation automobile. Il est également recommandé que les zones d'arrêts de bus soient situées en voirie si elles se trouvent en agglomération (en ce compris le long des principaux axes de circulation) et qu'elles ne soient situées hors voirie qu'hors agglomération le long des axes des réseaux primaire 2 (N93), et de liaison (N537, N526). Il s'agira aussi de garantir au maximum la fonction de transport sur les voiries principales.

Enfin, une attention spécifique devra également être portée à la signalétique de jalonnement. Celle-ci doit être pensée de manière à inviter les véhicules automobiles à utiliser le réseau adéquat. Il y aura lieu de porter une attention particulière à cet égard à la signalétique de l'Abbaye de Villers-la-Ville en fonction des mesures prises en matière de gestion du trafic et de stationnement (cf. ci-après).

3.4.3 Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité

Favoriser un usage plus rationnel de la voiture individuelle impliquera la valorisation et l'incitation à l'usage d'autres formes de déplacement, telles que la marche à pied ou le vélo pour les distances les plus courtes, et le bus ou le train pour les trajets les plus longs. Diverses propositions ont déjà été formulées précédemment. Cette section viendra ainsi compléter ces propositions, et s'appuiera notamment sur

le développement et l'amélioration des informations relayées par les différents outils de communication de la Commune, sur l'organisation d'actions de sensibilisation à l'utilisation d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle, et de porter à la connaissance des citoyens les différents services de mobilité partagée existants.

Action 4.3.a. Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité

La Commune dédie actuellement sur son site internet une place importante à la mobilité et aux actions menées sur le territoire. Cette page pourrait néanmoins être complétée, en renseignant notamment les autres services disponibles pour les habitants – tels que les plateformes d'autopartage entre habitants (Getaround, Cozywheels) et de covoiturage (VaPourLaPlanete – Covoiturage). Le site internet pourrait également promouvoir les actions entreprises par le GAL Pays des 4 Bras, qui organise régulièrement des événements en lien avec la mobilité (séance d'information sur Cozywheels, accompagnement à la création de groupes d'autopartage...).

Action 4.3.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus durables)

Au-delà du site internet de la Commune, et en complément des actions de sensibilisation menées en matière de déplacements à pied et à vélo, la Commune poursuivra l'organisation d'événements et d'actions de sensibilisation qui viseront à promouvoir et inciter à l'utilisation d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. L'objectif étant de faire connaître le panel de solutions offertes (et de mettre en évidence leur bienfaits) de sorte que chacun puisse faire le choix du mode le plus adapté à son déplacement. Il s'agira aussi d'accompagner les citoyens.



Ces actions pourraient prendre la forme de (demi-) journées de sensibilisation, de publication d'articles dans le bulletin communal, etc.

L'accompagnement des citoyens est un aspect essentiel en vue d'inciter au changement des habitudes de déplacement. De plus en plus de Communes organisent des actions de sensibilisation à cet égard et peuvent constituer des sources d'inspiration pour Villers-la-Ville

3.4.4 Veiller à un développement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement

Action 4.4. Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité lors de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal

Dans la lignée des grandes orientations fixées par la Stratégie Régionale de Mobilité, la Commune veillera, dans la mesure du possible, à ce que l'aménagement de son territoire limite les besoins en déplacements.

Comme évoqué dans la phase diagnostic de cette étude, la Commune de Villers-la-Ville dispose d'importantes réserves foncières réparties sur l'ensemble de son territoire. Ces espaces, majoritairement repris dans des Zones d'Aménagement Communal Concerté (ZACC), présentent un fort potentiel d'urbanisation, certains faisant actuellement déjà l'objet de projets d'aménagement.

L'urbanisation de ces ZACC devra se faire de manière réfléchie et cohérente, de manière à limiter le plus possible la dépendance à la voiture des futurs habitants. Ainsi, priorité sera donnée à l'urbanisation des réserves foncières qui sont situées dans la continuité du tissu urbain existant, et de préférence, proches des pôles de déplacements (écoles, commerces...), ainsi que celles qui ont la meilleure accessibilité (à pied, à vélo ou en transports en commun).

Enfin, le choix du mode de déplacement s'effectue en premier lieu à son point de départ, raison pour laquelle il est très important que chacun puisse disposer des meilleures conditions et de l'offre en mobilité la plus large possible. A cet égard, la Commune veillera à ce que ces aspects soient pris en compte lors de tout projet immobilier qui sera implanté sur le territoire communal, qu'il soit public ou privé. Il s'agira notamment de s'assurer de la qualité des cheminements et connexions avec les réseaux piétons et cyclables existants, ainsi que vers les arrêts de transport public les plus proches. Il s'agira également de s'assurer de la mise en place de dispositifs de stationnement pour vélos en suffisance et adaptés à l'ensemble des besoins. Il s'avèrera enfin opportun d'avertir les nouveaux habitants sur les différentes offres de mobilité existantes sur le territoire.



Source : Vademecum permis d'urbanisation – Région wallonne

3.4.5 Améliorer l'accessibilité multimodale de l'Abbaye de Villers-la-Ville (et gérer le trafic automobile induit)

Parallèlement à la réalisation du présent PCM, une étude a été coordonnée par le bureau d'études Traject, en collaboration avec un ensemble d'acteurs (le SPW Mobilité et Infrastructures, la Commune, l'AWAP, le CGT...), afin de proposer des mesures pour améliorer la gestion de la mobilité aux abords du site de l'Abbaye.

Pour rappel, différents enjeux sont à noter en termes de mobilité au niveau du site : enjeux en matière d'accessibilité multimodale, de circulation et de stationnement automobile, de gestion du charroi lourd et de convivialité et sécurité piétonne.

A ce titre, l'amélioration de l'accessibilité multimodale du site a été identifiée comme prioritaire de manière consensuelle. Il s'agira notamment d'améliorer :

- L'accessibilité piétonne : optimisation des cheminements piétons depuis le site jusqu'à la gare ;
- L'accessibilité à vélo : améliorer et renforcer l'accessibilité cyclable aux alentours du site ;
- L'accessibilité en transport en commun : éventuel renforcement de l'offre du TEC (ligne 51), potentielle mise en place d'un service de navette permettant la connexion entre l'Abbaye et la gare, etc ;
- La sensibilisation et la communication sur l'accessibilité multimodale du site.

L'amélioration de l'offre en stationnement est également un point sur lequel agir. Des zones au nord devront notamment être aménagées afin de mieux organiser l'offre existante mais aussi de l'étendre.

En ce qui concerne la gestion de la circulation et du charroi lourd, différentes pistes ont été explorées.

Ces pistes se déclinent à travers trois scénarios, repris ci-dessous :

- Un premier scénario a été proposé, prenant appui sur le projet piéton envisagé par la Région, celui-ci visant d'une part à sécuriser les arcades de l'Abbaye mais aussi d'autre part, à veiller à la sécurisation et à la convivialité de la traversée des ruines pour les piétons. Il incluait la mise en place de portiques en amont des arcades, renforcé par un abaissement de la voirie et un élargissement des trottoirs ;
- Un second scénario a été envisagé, reprenant le projet de réaménagement de la zone comme précité, auquel s'ajoute la mise en place de feux de circulation afin de réguler le trafic automobile ;
- Enfin, un troisième et dernier scénario a été étudié sur base d'une proposition de la Région reprenant la création d'un contournement au niveau de l'Abbaye, visant à fluidifier le trafic automobile en offrant un passage alternatif à la traversée des ruines, et ainsi plus de sécurité aux abords immédiats de l'Abbaye. Ce scénario permettant également de protéger les arcades, ainsi qu'un accès aux zones de stationnement pour les autocars.

Au moment de la rédaction du présent document, aucune décision n'a été prise quant au scénario à privilégier.

3.5 Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal

Bien que Villers-la-Ville ne soit pas une commune plus accidentogène que les autres, et qu'une tendance à la baisse du nombre d'accidents est observée sur les dix dernières années, améliorer la sécurité routière constitue l'un des objectifs fixés par le PCM. Il s'agira d'une part de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et, d'autre part, d'appliquer un régime de vitesse approprié et de faire respecter celui-ci.

La présente section définit les actions proposées en vue d'atteindre ces objectifs, dont la sécurisation des lieux accidentogènes, la redéfinition de certaines entrées d'agglomération, ou encore la prise de mesures supplémentaires visant à faire respecter les limitations de vitesse.

A noter que les questions de sécurisation des itinéraires piétons, cyclables, des zones d'attente d'arrêts de transport public et des abords d'écoles, sont respectivement traitées aux chapitres « Favoriser la marche » (p.11), « Favoriser l'utilisation du vélo » (p.17), « Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité » (p.23), et « Améliorer la mobilité scolaire » (p.48).

3.5.1 Appliquer un régime de vitesse cohérent et faire respecter celui-ci

Le chapitre précédent traitant de la spécialisation du réseau routier a donné un premier aperçu du régime de vitesse proposé. Les chapitres relatifs à l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs ont également traité de ce point.

Il est proposé :

- Le développement de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre/résidentielle), en particulier dans les cœurs de villages, en sus ou en extension de celles existantes ;



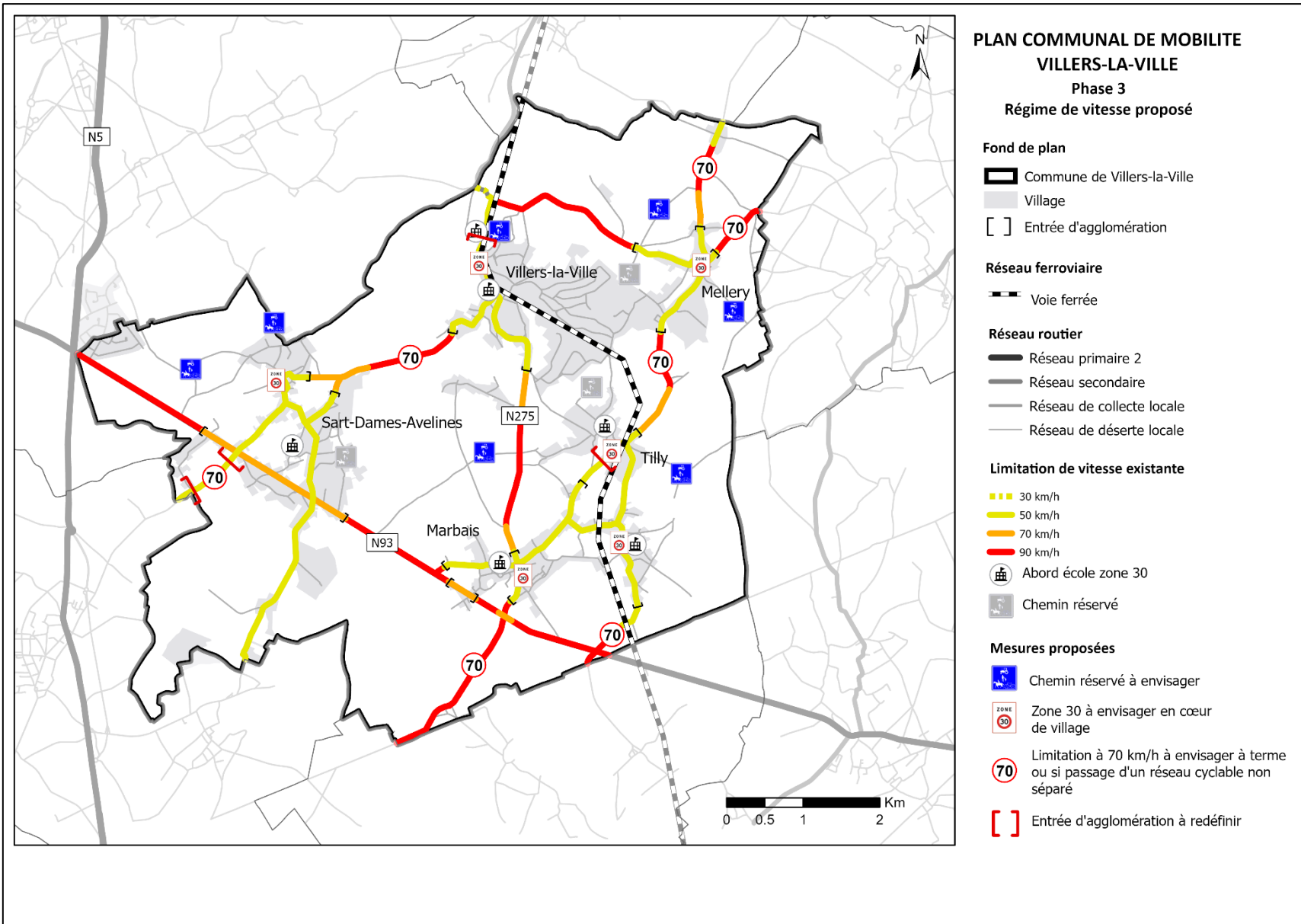
- La mise en chemin réservé des voies de desserte locale (hors agglomération), à tout le moins celles dont la largeur est ≤ 3 mètres et/ou qui sont parcourues par un itinéraire cyclable (ou piéton), et moyennant le respect des conditions de mise en œuvre ;



- D'à terme, tendre vers une vitesse de circulation de maximum 70 km/h sur le réseau de collecte locale (hors agglomération), en complément des mesures déjà prises rue Hanzée et rue Adj. Kumps. L'abaissement de cette vitesse pourrait se faire à court terme sur les axes repris dans le(s) réseau(x) cyclables, spécifiquement si aucun aménagement ne permet une circulation séparée et confortable des cyclistes dans chacun des sens de circulation, particulièrement rue de Sart. Elle se fera à plus long terme sur les autres axes tenant compte également d'une éventuelle modification du code de la route en ce sens.



La carte ci-après reprend les vitesses de circulation proposées, et intègre la redéfinition de certaines limites d'agglomérations (cf. ci-après).



Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer l'ensemble de celles-ci

La lisibilité des entrées d'agglomérations (et de traversées de zones urbanisées) est un élément essentiel en vue d'y faire respecter les limites de vitesse. Cette lisibilité passera d'abord par la bonne localisation des entrées/sorties d'agglomération, certains panneaux F1 ont en effet été identifiés trop en amont des agglomérations qu'ils annoncent (rue de la Drève à Tilly, N275 à Villers, route de Frasnes à Sart-Dames-Avelines). A court terme, il conviendra de revoir la localisation de ces derniers (cf. carte ci-avant).

Il conviendra ensuite de créer des effets de porte au droit de l'ensemble des entrées d'agglomérations (et de traversées de zones urbanisées) – en particulier celles situées sur les réseaux primaires, secondaires et de collecte locale – afin de les mettre davantage en évidence et d'inciter les automobilistes à lever le pied à leur approche. En effet, actuellement, seule une partie des entrées d'agglomération ou de zones urbanisées est marquée.

Par ordre de priorité :

- **Sur la N93** : en traversée de la zone urbanisée de « petit Marbais » ;
- **Sur la N275** : entrées d'agglomération de Marbais (en provenance de Villers) et de Villers-la-Ville (en provenance de Court-Saint-Etienne) ;
- **Sur le réseau de collecte locale.**

L'ensemble des lieux concernés sont repris sur la carte ci-après.

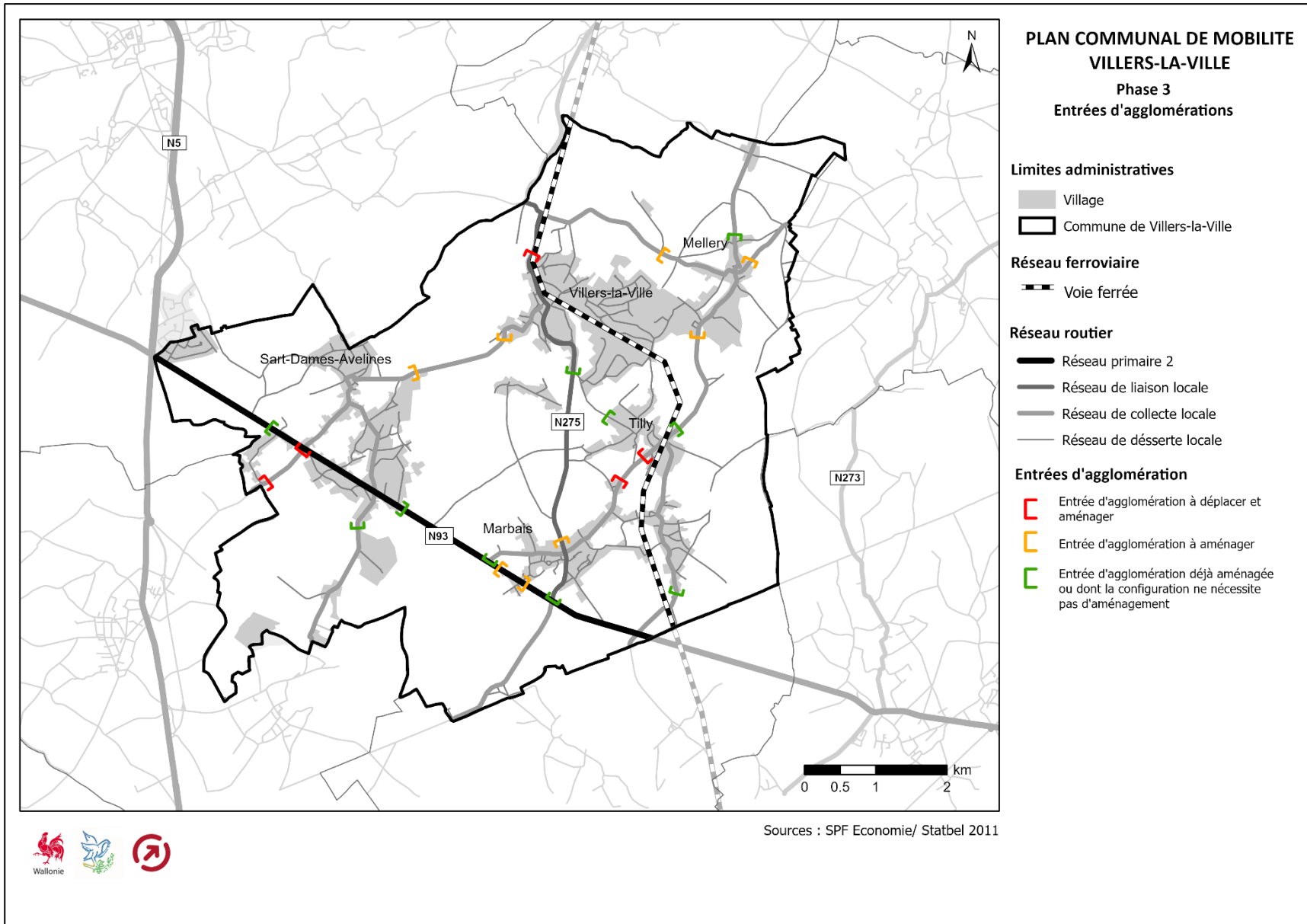
Action 5.1. b. Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse

La première phase d'étude a mis en évidence des cas préoccupants d'excès de vitesse, aussi bien en agglomération qu'hors agglomération. Outre le fait que cela génère des problèmes d'insécurité, cela n'incite pas non plus la population à se déplacer à vélo ou à pied sur le territoire. De multiples mesures ont pourtant été prises par la Commune (et la Région) en vue de faire respecter les limites de vitesse en vigueur ; signaux de rappel, radars préventifs, rétrécissements de voiries, etc. Il conviendra de poursuivre les efforts en ce sens.

En vue de faire face aux problèmes de vitesse, la stratégie générale recommandée est la suivante :

- Dans un premier temps, de bien informer sur la limite de vitesse à ne pas dépasser et de sensibiliser les automobilistes au respect de celle-ci. Au vu des mesures déjà prises en ce sens, il s'agira surtout de :
 - **De renforcer et compléter la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et des abords d'écoles**, tel que recommandé par ailleurs (cf. actions 5.1.a. et 6.1.).
 - D'envisager, **un rappel ponctuel des limites de vitesse** sur les artères principales et/ou aux endroits critiques (par exemple rue G. Linet à Sart-Dames-Avelines).

En complément, au vu de l'importance relative des problèmes d'excès de vitesse sur le territoire communal, une vaste **campagne de sensibilisation** doit être envisagée, éventuellement avec l'appui de la zone de police et/ou d'association de sensibilisation en matière de sécurité routière (ex : PEVR). Cette mesure pourrait s'envisager à une échelle plus large que la Commune.



- Un second axe sur lequel devront continuer à agir les gestionnaires de voiries **est l'environnement et le partage de l'espace public**, qui sont autant d'éléments qui vont directement influencer le comportement de l'automobiliste (et le sentiment de sécurité des autres usagers). Les espaces de circulation automobile seront réduits à leur strict minimum et à l'inverse, au sein des agglomérations, ceux dédiés aux piétons et aux cyclistes augmentés ;
- Enfin, et en dernier recours ou de manière temporaire, des aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives devront être envisagés si des problèmes de vitesse existent ou persistent. Les cas échéants, les choix des aménagements devront être étudiés au cas par cas, idéalement en collaboration avec les riverains directement concernés.

Au vu des vitesses mesurées sur certains axes, des **contrôles de vitesse et la mise en place de radars répressifs** doivent être envisagés, notamment sur la N75 (entre Villers-la-Ville et Marbais, et rue de la Jouerie) et rue Gustave Linet, voire également sur la rue de Thébais.

Préalablement à la prise de mesures, le gestionnaire de voirie veillera à s'assurer du non-respect des limites de vitesse et/ou de la pertinence des limites de vitesse imposées.

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

La vitesse faisant globalement partie des causes d'accidents, les mesures définies ci-avant contribueront à réduire tant le nombre que la gravité des accidents de la route. Tant la Commune que la Région (en tant que gestionnaire de voirie) attacheront donc une attention particulière à ces mesures. La conduite sous l'influence d'alcool et de drogue, ou encore la distraction au volant (par exemple en cas d'utilisation de son téléphone portable) sont d'autres facteurs qui sont également la cause d'accidents et notamment d'accidents mortels. La Zone de police veillera donc à poursuivre son travail de sensibilisation et de contrôle en vue de réduire les risques qui y sont liés.

Dès lors, dans le cadre de la présente section, l'action spécifique suivante est donc recommandée : sécurisation des lieux accidentogènes.

Action 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes

Sur le territoire communal, plusieurs zones ont été identifiées comme présentant un caractère accidentogène. Il y aura donc lieux de les sécuriser.

Sur le réseau régional...

Le **carrefour formé entre la N93 et la rue Catalogne** constitue sans conteste le lieu prioritaire à sécuriser, du fait qu'il enregistre chaque année plusieurs accidents. Celui-ci est d'ailleurs repris dans le Plan Infrastructures 2020-2026 et devrait donc être réaménagé dans les prochaines années.

Le carrefour formé entre la **N275, la rue Priesmont et la Place François Leghain**, est un autre lieu sur lequel il est nécessaire d'agir

en vue d'y améliorer la sécurité routière pour l'ensemble des usagers de la route. Sur ce même axe, il s'avèrerait utile de réfléchir à une amélioration de la sécurité au droit du carrefour formé avec la rue du Chatelet et la rue des Savoyards.

En bordure du territoire communal, le **carrefour N93/N5** constitue également un lieu à sécuriser. Celui-ci est également repris dans le Plan Infrastructures 2020-2026. Est prévue la réalisation d'un giratoire.

La **N93 en traversée de Sart-Dames-Avelines** constitue aussi une zone accidentogène. Récemment la Région a réaménagé cette traversée en vue de la sécuriser davantage. Les déviements de voirie placés, s'ils induisent un ralentissement effectif des véhicules en mouvement, mériteraient toutefois d'être rendus plus visibles car en période nocturne ils sont assez peu visibles et peuvent surprendre.

A noter par ailleurs que le fait de faire respecter les limites de vitesses sur la N93 et la N275 contribuera à faciliter la traversée/l'insertion des véhicules sur ces dernières depuis les branches secondaires. La réduction récente de la limite de vitesse à 70 km/h sur la N275 est également de nature à faciliter et sécuriser ces mouvements (à partir du moment où elle est/sera respectée).

Une attention particulière devra également être portée aux carrefours traversés par les réseaux cyclables et/ou piétons, spécifiquement à celui formé entre la N275, la rue de Rigenée et la rue de Dreumont (cf. action 2.1).

...et sur le réseau communal

Différents lieux mériteraient également une attention particulière :

- La rue de Sart en fait partie. Sur cette voie reprise dans le réseau cyclable communal, est proposée la réduction de la limite de vitesse à 70 km/h³ et la mise en place de luminaires de sorte à renforcer la visibilité de cet axe traversant une zone boisée. En vue de marquer l'itinéraire cyclable, la réalisation d'une bande de cyclable suggérée constitue la solution la plus opportune à court terme ;
- Différents carrefours présentent un caractère accidentogène du fait de leur configuration, qui présente de larges zones de conflit. C'est le cas du carrefour formé par la Place Communale et les rues Adjudant Kumps, de l'Abbaye et de Thébais à Mellery, ainsi que celui formé par les rues Catalogne et de la Croix à Marbisoux, pour lesquels des propositions de réaménagement sont faites dans la fiche action s'y rapportant. Le carrefour formé entre la rue de Chassart et la rue Haute pourrait également être repensé.

Il y aura par ailleurs lieu de sécuriser progressivement l'ensemble des carrefours sur le territoire communal, et particulièrement ceux qui sont repris dans les réseaux piétons et cyclables (cf. sections 3.1 et 3.2.1).

³ Une réduction plus conséquente de la vitesse s'avère peu pertinente au vue de la longueur de cet axe et de son environnement.

3.6 Améliorer la mobilité scolaire

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

Action 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'école (et créer une zone de confort)

Les abords d'écoles sont des lieux particulièrement sensibles du fait de la présence d'enfants qui constituent des publics vulnérables et du fait que ceux-ci ne perçoivent pas toujours les dangers (et risques associés). Si la totalité des établissements scolaires présents sur le territoire communal sont déjà dotés de dispositifs les annonçant aux automobilistes, cette visibilité pourrait encore être renforcée.

Outre la signalisation réglementaire (signaux F4+A23), chaque école est aujourd'hui annoncée par le crayon jaune fluo (sauf celle de Marbisoux, munie d'un totem surplombé d'une main). Cette uniformité à travers le territoire participe de la mise en évidence de ces écoles.

Cette mise en évidence pourrait être davantage renforcée par la mise en place d'un mobilier urbain attirant l'attention aux abords des écoles. A nouveau, il s'avérera judicieux d'utiliser un « langage commun » aux abords de chacune des écoles, c'est-à-dire un même mobilier – en vue d'inciter plus spontanément les automobilistes (et autres usagers de la route) à lever le pied. A ce jour, trois écoles sont dotées d'un mobilier urbain vert foncé qui bien que contribuant à sécuriser le déplacement des piétons, n'attire pas assez



l'attention. Il pourrait donc être repeint et généralisé à l'ensemble des écoles.

Complémentairement, la reproduction au sol du signal zone 30 ou A23 (« Endroit spécialement fréquenté par des enfants ») pourrait également être utilisée à cet effet. Ce marquage est actuellement présent au droit des deux écoles qui se trouvent sur ou à proximité directe de voies de circulation plus importantes (Marbais et Villers). Il pourrait être également reproduit sur les voies de desserte qui accueillent les autres écoles.

La mise en place d'une zone de confort au droit de l'entrée/sortie d'école permet également de renforcer la sécurité. Il s'agit d'établir un périmètre dans lequel le stationnement est notamment interdit, généralement protégé de barrières, et comportant éventuellement des bancs permettant aux parents d'attendre patiemment leur(s) enfant(s).



La zone d'attente et de dépose aménagée aux abords de l'établissement scolaire de Bercheux (à Vaux-sur-Sûre) est un exemple à suivre à cet égard.

3.6.2 Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires

L'amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des établissements scolaires passera notamment par l'amélioration des conditions de déplacements des piétons et cyclistes au sein des villages. Plusieurs actions ont été proposées en ce sens précédemment (cf. chapitres relatifs à la marche et au vélo), dont celle de développer un réseau

cyclable à l'échelle communale qui desservira notamment les écoles de l'entité.

Deux mesures spécifiques sont ici proposées et décrites ci-après :

- Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords des écoles, et sécuriser les traversées piétonnes à proximité des entrées/sorties d'écoles ;
- Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité/au sein des établissements scolaires ; et sécuriser leurs accès depuis les environs proches.

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords des écoles

En vue d'améliorer l'accessibilité piétonne des écoles et d'inciter les enfants (et leurs parents) à venir à pied à l'école il est nécessaire d'offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords de celles-ci. Cela signifie que, sauf cas exceptionnel, les voiries disposeront de trottoirs confortables (et protégés) aux abords de chacun des établissements scolaires et que toutes les mesures seront prises en vue de lutter contre le stationnement sauvage.

Au sein du territoire communal, la plupart des écoles disposent de trottoirs à leurs abords (seule celle de Villers en est dépourvue). S'ils ne sont de manière générale pas très larges (<1,5m), ceux-ci sont tous revêtus en dur et en bon état. Certains de ces trottoirs sont cependant sujets à un stationnement sauvage qui entrave la bonne circulation des piétons et mène à des situations dangereuses. C'est principalement le cas pour les écoles de Tilly, Marbisoux et Marbais dans une certaine mesure (rue du Berceau). Il y aura donc lieu de prendre les mesures nécessaires en vue d'éviter ce stationnement sauvage (cf. ci-après).

Ainsi, c'est principalement aux abords de l'école de Villers que des efforts devront être consentis en vue d'améliorer le confort et la sécurité des piétons. La rue Jules Tarlier devrait se voir doter d'au minimum un trottoir sur l'un des deux côtés de la chaussée (étant donné l'étroitesse de la voirie).

La mise en place d'une rue scolaire pourrait également être envisagée au droit de certaines écoles. Un appel à intérêt pourrait être lancé auprès des écoles afin d'identifier celles qui seraient intéressées de rendre leurs abords (quasi-) uniquement accessibles aux modes actifs durant les périodes d'entrées et sorties des classes. La mise en place d'une rue scolaire serait particulièrement intéressante pour l'école de Villers (et est par ailleurs recommandée), qui est la seule dont les abords directs sont dépourvus de trottoirs. Le fait qu'il s'agisse d'une voie de desserte locale et la présence d'un grand parking à proximité (par ailleurs déjà mis à la disposition des parents et relié à l'école par une petite ruelle piétonne) sont des conditions qui faciliteraient l'organisation d'une rue scolaire.

Enfin, le diagnostic de la situation existante avait montré que les passages pour piétons à proximité des écoles étaient idéalement placés. Il conviendra de les entretenir de manière à ce qu'ils soient bien visibles pour les automobilistes. A cet égard, le passage pour piéton présent sur la rue Général Mellier, et qui permet de rejoindre l'école de Tilly depuis l'arrêt de bus mériterait un rafraîchissement de son marquage. Quant au passage pour piéton permettant la traversée de l'avenue Arsène Tournay (N275) à proximité de l'école de Villers-la-Ville doit être davantage mis en évidence.

Action 6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Bien que le vélo soit un mode de déplacement très (/trop) peu utilisé par les écoliers pour se rendre à l'école, il est nécessaire d'à la fois développer l'offre en dispositifs de stationnement pour vélos au sein/aux

abords des écoles (et ce tant en quantité qu'en qualité) que d'améliorer l'accès à vélo des écoles. L'objectif étant à la fois d'offrir des conditions de stationnement et d'accès plus confortables pour les cyclistes actuels, et d'encourager et d'inciter d'autres enfants/parents à faire de même.

Jusqu'il y a peu, seule l'école de Sart-Dames-Avelines disposait d'un dispositif de stationnement permettant aux enfants de stationner leur vélo. Ce dispositif (pince-roue) n'est toutefois pas des plus adéquats (car il ne permet pas d'attacher et fixer adéquatement les vélos). Il s'agira donc de remplacer celui-ci par des dispositifs de type U renversés. Depuis peu, l'école de Marbais et de Villers-la-Ville ont également été équipées, et des dispositifs se trouvent à proximité de l'école de Tilly. Il s'agira à terme d'étendre cette offre en fonction des besoins, ainsi que de couvrir les espaces mis à disposition. Il y aura également lieu de prévoir des dispositifs de stationnement pour vélos cargos. L'école de Marbisoux pourrait également se voir équipé de l'un ou l'autre dispositif.

Par ailleurs, l'accès à vélo des écoles devra être amélioré, et il y aura lieu d'intégrer les éventuels aménagements avec les réflexions menées par ailleurs en matière de sécurité et visibilité des abords d'école (cf. action 6.1) et d'amélioration de l'accessibilité piétonne de ceux-ci (cf. action 6.2.a).



Photos par Gilles Bolland

3.6.3 Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école

Inciter et sensibiliser sont des éléments essentiels en vue de parvenir à de meilleures habitudes de déplacements et plus de sécurité routière aux abords des écoles, et les enfants sont un public cible privilégié à cet égard. Depuis 2013, de nombreuses actions ont été entreprises afin d'éveiller les élèves des différentes écoles de la commune (Ecole au bout des pieds, Stopi, Optimove, Pédibus à Tilly...). Ces actions doivent être pérennisées et d'autres pourraient encore être développées (ex : Brevet du Cycliste).

Des actions visant à inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives doivent également être mises sur pied, et il est important d'impliquer et de sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant.

Action 6.3.a. Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

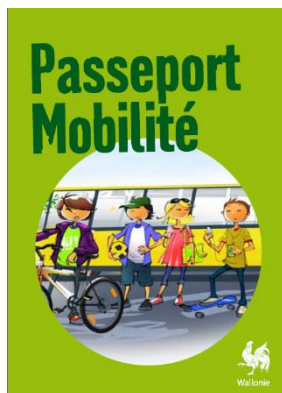
Les directeurs d'écoles et le corps enseignant sont des relais précieux, voire nécessaires, en vue d'opérer un changement dans les habitudes de déplacements des enfants. Il est donc primordial de les impliquer et de les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité scolaire. A ce titre, la Commune pourrait organiser annuellement une réunion avec les directeurs d'écoles (et/ou les personnes qui auraient la charge de la mobilité). Cette réunion serait également l'occasion d'échanger sur les problématiques de mobilité de chacune des écoles.

Il serait également intéressant qu'un membre de chacune des écoles suive la formation et devienne le référent « Education Mobilité et Sécurité



routière » (EMSR) de son école – formation qui en une journée familiarise avec la mobilité et la sécurité routière à pied, à vélo et en voiture des écoliers, fait découvrir les outils et animations à disposition, ainsi que des cas de bonnes pratiques et pistes d'exploitation. A titre indicatif, il existe déjà plus de 200 référents EMSR en Région wallonne.

Action 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »



La Commune continuera à faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants en se procurant et en mettant des outils pédagogiques à disposition des écoles (jeux, livres, etc.). Elle épaulera en outre les écoles dans l'organisation et la participation à des évènements éducatifs et de sensibilisation, tels que le « Brevet du Cycliste » (formation à la conduite à vélo dans la circulation, dispensée aux enfants de 5^{ème} et 6^{ème} primaire).

Action 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives



Pédibus de l'école de Tilly

Enfin, la Commune continuera à inciter et accompagner les écoles et associations de parents dans la mise en place d'alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école. Le pédibus tel qu'il fonctionne à Tilly pourrait être transposé à d'autres écoles de l'entité. Les écoles villersois se prêtent en effet assez bien à l'organisation de rangs scolaires ; pour rappel, au moins un tiers des élèves de chaque école provient du village-même où est implanté l'établissement. Le vélo-

bus constitue un autre type de rang scolaire, mais plutôt pour les classes supérieures de l'enseignement primaire.

3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles

Les périodes d'entrée et de sortie des classes sont souvent chaotiques aux abords des écoles. De nombreux parents viennent conduire ou rechercher leur(s) enfant(s) en voiture, et pour diverses (mauvaises) raisons, certains stationnent leur véhicule sur les trottoirs, en double file, etc., rendant les



abords des écoles particulièrement dangereux. La première phase a mis en évidence qu'aux abords de plusieurs écoles de l'entité la question du stationnement est particulièrement problématique (stationnement sauvage sur le trottoir à Tilly et Marbisoux, utilisation du parking en dépose-minute à Marbais créant des files jusque sur la chaussée, absence d'accotement à Villers multipliant les risques d'accidents entre piétons et automobilistes qui manœuvrent pour se stationner).

Il y a donc lieu de maîtriser au mieux cette problématique afin de sécuriser les abords des écoles, tout en permettant aux parents qui n'ont pas d'autres alternatives, de stationner leur véhicule dans de bonnes conditions. Dans un premier temps, il est recommandé d'agir sur la demande afin de réduire celle-ci, en améliorant et incitant les enfants (et surtout leurs parents) à utiliser dans la mesure du possible d'autres modes de déplacement. C'est notamment l'objet des actions 6.2 et 6.3 (cf. ci-avant). Ensuite, il y a lieu d'agir sur l'offre, en gérant le stationnement aux abords des écoles :

- En veillant au respect de la réglementation en matière de stationnement et d'arrêt (pas sur les trottoirs, etc.) ;
- En offrant la possibilité aux parents se déplaçant en voiture de stationner leur véhicule à proximité des écoles (mais pas devant la porte d'entrée !).

Le détail de ces actions est repris à la fiche action 6.4. Des pistes de solution sont spécifiquement proposées pour les écoles de Marbais, Villers-la-Ville et Tilly.

3.7 Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent 30 à 35 % de la population, soit une part relativement conséquente⁴. C'est une des raisons pour laquelle il est important de leur accorder une attention toute particulière, et que l'un des objectifs de ce Plan Communal de Mobilité consiste à améliorer leur mobilité.

Plusieurs actions présentées préalablement abordent déjà cet aspect et sont approfondies dans le cadre du présent chapitre. Outre l'amélioration des conditions de déplacement au sein des villages, les mesures à prendre visent également à améliorer l'accessibilité des arrêts et lignes de transport en commun, ainsi qu'à informer sur les services de transport adaptés existants.



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

⁴ En effet, outre les personnes à déficience visuelle et les personnes se déplaçant en chaise roulante, celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant

3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages

Action 7.1. Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics

De façon générale, l'espace public du territoire villersois reste peu adapté aux déplacements des personnes à mobilité réduite. Bien que les aménagements les plus récents témoignent d'une volonté de prendre en considération les besoins de ces personnes, une grande part n'y répond pas encore (étroitesse des trottoirs, mauvais état, absence d'abaissement de trottoirs et de dalles podotactiles aux passages pour piétons et arrêts de bus...).

Les efforts doivent donc se poursuivre afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) au sein des villages. Ainsi, lors de tout aménagement ou réaménagement d'espaces publics, et en particulier de trottoirs et de traversées piétonnes, les gestionnaires de voiries devront tenir compte des besoins PMR. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Ils présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou disposant d'une largeur insuffisante. Un parent se déplaçant avec ses enfants se sentira davantage en insécurité s'il doit marcher sur la chaussée, etc.

Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à ceux-ci au gré des aménagements qui seront réalisés, et ce, en priorité sur les axes identifiés comme structurants à l'échelle des villages (cf. section 3.1.1, p.11).

des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont en effet également reprises sous le vocable « personnes à mobilité réduite ».

3.7.2 Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics

Action 7.2.a. Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

En ce qui concerne les PANG, des efforts devront être consentis pour les rendre accessibles pour les personnes à mobilité réduite. Quelques dispositifs ont déjà été installés (rampes d'accès aux quais à Tilly, dalles podotactiles à Villers), mais des actions supplémentaires doivent être entreprises afin de vraiment les rendre accessibles pour les PMR (revêtement des quais, accessibilité des rampes d'accès), et ce, également depuis les rues avoisinantes (largeur des trottoirs, abaissement au droit des passages pour piétons).

En ce qui concerne les arrêts de bus, ceux-ci devront progressivement être rendus accessibles aux PMR au gré de leur aménagement, en particulier les arrêts les plus fréquentés, et/ou les arrêts identifiés comme pôles de change (cf. section 3.3.1, p.23), et/ou ceux desservis par une ligne de bus rendue accessible aux PMR (cf. ci-après).

Cela signifie notamment que le revêtement de l'arrêt sera stable, dur, non glissant et sans relief, d'une largeur suffisante ou encore que des dalles podotactiles seront présentes en tête de quai.

Par ailleurs, le gestionnaire de voirie s'assurera de la bonne accessibilité des arrêts concernés depuis leurs environs proches, notamment depuis/vers les éventuelles places de parking situées à proximité, ou depuis/vers les pôles de déplacements environnants.



Source : O.T.W.

Action 7.2.b. Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR

Outre les arrêts de bus, il est également important de rendre les bus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Hormis la ligne 51 qui est équipée pour recevoir des personnes en fauteuil roulant, il est proposé



que les lignes 568 et/ou 51 soient exploitées en priorité par de tels bus, étant donné le rôle structurant qu'elles jouent à l'échelle de Villers-la-Ville (liaisons régulières avec Nivelles, Namur, Fleurus et Louvain-la-Neuve).

Ces bus disposeront notamment d'une plateforme spacieuse pour accueillir les personnes voiturées, de sièges aisément accessibles et réservés prioritairement aux PMR, etc.

Source : O.T.W.

3.7.3 Informer sur les services de transport (adaptés) existants

Action 7.3 Informer sur les services de transport existants

Plusieurs services de transport sont offerts aux personnes à mobilité réduite à l'échelle provinciale :

- L'asbl Mobilité en Brabant wallon ;
- L'asbl Altéo, en partenariat avec la Mutualité chrétienne ;
- L'initiative CAP BW, qui officiera en tant que Centrale Locale de Mobilité ;
- Des sociétés privées (telles que la société B.Car.Save dont le bureau se trouve à Wavre).

Il s'agira d'informer la population de leur existence.

3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Cette section est consacrée à définir les mesures qui viseront à améliorer la qualité dans les villages. Inciter et accompagner les citoyens et autres usagers à utiliser autant que possible les modes de déplacement autres que la voiture (individuelle) et un usage plus rationnel de celle-ci contribuera fortement à améliorer cette qualité de vie. Dans le même ordre d'idée, cela passera également par une diminution du trafic de transit au sein des villages – à tout le moins les nuisances liées à celui-ci – et par l'amélioration des espaces publics. La maîtrise de la vitesse de circulation automobile et le développement de zones dites apaisées (zones 30, résidentielles, de rencontre, etc.), tels que préconisés par ailleurs, contribueront également à améliorer la qualité de vie sur le territoire en rendant les cœurs de villages plus attractifs et conviviaux.

3.8.1 Limiter les nuisances liées au trafic de transit

Diverses voiries communales font l'objet d'un trafic de transit supra-communal. Il s'agit en particulier de l'axe formé par les rues Catalogne-Bosquet-Gentissart-Thébaïs-Kumps d'une part, et celui formé par les rues Frasnès-Linet-Sart(-Frasnès) d'autre part. Globalement l'attrait de ces axes s'explique par les connexions intéressantes qu'ils permettent à la fois à l'échelle communale mais aussi à l'échelle supra-communale – attrait qui reste néanmoins limité.

La signalétique directionnelle existante n'étant pas le fait de ce transit, aucune mesure spécifique n'est à prendre à cet égard, si ce n'est peut-être de renseigner au droit du carrefour N93/Linet l'itinéraire pour rejoindre l'Abbaye de Villers-la-Ville via la N275 ; et inversement. Ce transit étant le fait de « connaisseurs de la région » et de simulateurs d'itinéraires (Google Maps, Waze...), pour lesquels la Commune a peu de leviers, il s'agira surtout de tenter de réduire davantage les nuisances liées au trafic de transit sur ces axes, que le transit lui-même..

Les nuisances générées par ce trafic de transit sont induites par deux facteurs :

- La vitesse, qui est source de bruit et d'insécurité pour les autres usagers de la route ;
- Des charges élevées de trafic, également source de bruit et d'inconfort pour les cyclistes et piétons.

Afin de minimiser ces nuisances, la Commune veillera dès lors à faire respecter les limites de vitesse, et plus idéalement à développer des zones apaisées (cf. action 1.1.a.) au sein des villages d'une part, obligeant les automobilistes à ralentir (et rendant de facto l'itinéraire de transit moins attrayant). Elle veillera d'autre part à offrir des cheminements cyclables et piétons de qualité (cf. actions 1.1.b. et 2.1) sur ces itinéraires où les charges de trafic sont plus élevées que sur les autres voies du réseau communal.

3.8.2 Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité

Le présent PCM ambitionne par ailleurs le réaménagement des places publiques situées en cœur de village en vue d'en faire des espaces de rencontre de qualité. Parmi les espaces à réaménager en priorité, le centre de Mellery (cf. action 5.2.a.) et celui de Villers (cf. action 6.2.a.). Une proposition est également esquissée pour la place de Marbisoux.

3.9 Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal

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

Action 9.1. Tenir compte du charroi agricole lors d'aménagement d'espace public

De nombreuses activités agricoles sont présentes à Villers-la-Ville et génèrent des déplacements effectués par du charroi lourd. Si celui-ci doit être prioritairement orienté vers les axes de circulation plus importants dès que cela est possible, il n'en demeure pas moins que les voies de desserte doivent leur rester accessibles (en tout cas celles qui mènent aux différentes exploitations). Ainsi, tout réaménagement de voirie ou d'espace public devra tenir compte des besoins des véhicules agricoles. Il est ainsi recommandé de consulter les agriculteurs lors de tout réaménagement prévu, au même titre que les habitants des environs, tel que recommandé par ailleurs.

4. Programme d'actions

4.1 Préambule

Chacune des 35 actions proposées dans le présent Plan Communal de Mobilité, fait l'objet d'une fiche action jointe en annexe, reprenant :

- L'objectif poursuivi ;
- Le(s) lieu(x) concerné(s) ;
- Le degré de priorité :
Celui-ci va de 1 (prioritaire) à 3 (moins prioritaire) ;
- La période de mise en œuvre envisagée :
Trois périodes principales sont distinguées :
 - Court terme (≤ 3 ans)
 - Moyen terme (≤ 5 ans)
 - Long terme (≤ 10 ans)
- Les acteurs concernés ;
- Une estimation du budget et des sources de financement potentielles :
Les catégories suivantes sont définies :
 - € (≤ 2.500 €)
 - €€ (≤ 10.000 €)
 - €€€ (≤ 50.000 €)
 - €€€€ (≤ 100.000 €)
 - €€€€€ (> 100.000 €)
- Une description détaillée de l'action

4.2 Tableau de bord

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

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

La légende du tableau concernant le terme de mise en œuvre est la suivante : C : court terme ; M : moyen terme ; L : long-terme ; AC : Action continue ; AP : Mise en œuvre progressive.

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	OTW	Police
1. FAVORISER LA MARCHÉ							
1.1. Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages							
1.1.a.	Développer des zones "apaisées"						
	Cœurs des villages	1	AP	-	x	x	
1.1.b.	Offrir des cheminements piétons de qualité						
	Axes structurants prioritaires	1	C-M	€€€€€	x	x	(x)
	Axes structurants secondaires	2	L	€€€€€	x	x	(x)
1.1.c.	Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles						
	Sentiers et venelle se situant dans un rayon de 500m de pôles de déplacements	1	AC	€(€€€€)	x	x	
	Autres sentiers et venelles	2	AC	€(€€€€)	x		
1.2. Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages							
1.2	Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci						
	Balisage des itinéraires complémentaires, cartographie du réseau et entretien	3	C	€€	x	x	
	Aménagement des tronçons non praticables	3	L	€€€€(€)	x	x	
1.3. Organiser des actions/événements de sensibilisation							
1.3.b	Organiser des actions/événements de sensibilisation						
		2	AC	€	x		
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO							
2.1. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune							
2.1.	Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal						
	Liaisons entre villages	1	AP	€€€€(€)	x	x	
	Liaisons au sein des villages	2	AP	€€€€(€)	x	x	

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	OTW	Police
2.2. Sécuriser et compléter les itinéraires cyclables supra-communaux							
2.2	Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins						
	N93 Liaison SDA - Baisy-Thy (et amélioration traversée territoire communal)	1	C-M	€€€€€	x	x	
	N275 Liaison VLV-Abbaye (et carrefour Bois d'Hez)	1	C-M	€€€€€	x	x	
	Liaison vers MSG/LLN/Chastre/Gembloux depuis Mellery et vers LBV (via Chassart)	1	C-M	€€€€€	x	x	
	N93 Liaison vers Sombreffe	2/3	M-L	€€€€€	x	x	
	Liaison vers Genappe, Rèves, LBV, Fleurus, Sombreffe	2/3	M-L	€€€€€	x	x	
2.3. Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal							
2.3	Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)		1	C	€€€(€)	x	x x
2.4. Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer							
2.4.a.	Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo		2	AC	€	x	
2.4.b.	Développer les services à destination des cyclistes		3	AP	€(€€€€€)	x	
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE							
3.1 Améliorer l'accessibilité des points d'arrêts des lignes structurantes							
3.1	Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public						
	Equipement minimum recommandé	1	C	€(€€€€)	x	x	x
	Autres actions	1	M-L	€(€€€€)	x	x	x
3.2. Améliorer le confort et la sécurité des PANG et arrêts de bus							
3.2.	Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles (et sécurisés)		1 à 4	AP	€€€€€	x	x x
3.3. Améliorer l'offre en transports publics							
3.3.	Renforcer et éventuellement développer l'offre existante		2	C	-	x	x x

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	OTW	Police
4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE							
4.1. Valoriser, développer et améliorer l'offre des autres modes de déplacement, en ce compris les services de mobilité							
4.1.a.	Faire connaître les services de mobilité partagée existants	1	AC	€	x		
4.1.b.	Développer/ renforcer les services de mobilité						
	Développement taxi social ou CMM, aires de covoiturage, services spécifiques pour les déplacements entre SDA et VLV	1	C	-	x	x	
	Mise à disposition des véhicules communaux, bornes de recharge électrique	2	C-M	-	x	x	
4.2. Spécialiser le réseau routier							
4.2	Spécialiser le réseau routier	1	AP	-	x		
4.3. Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité							
4.3.a	Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité	2	AC	€	x		
4.3.b	Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	2	AC	€	x		
4.4. Veiller à un développement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement							
4.4	Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal	1	AC	-	x		
5. Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal							
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci							
5.1.a.	Redéfinir certaines entrées d'agglomérations et marquer celles-ci						
	Redéfinition des entrées d'agglomérations non idéalement localisées	1	C	€€€(€)	x	x	x
	Aménagement de l'ensemble des entrées d'agglomérations/ traversées de zones urbanisées sur le réseau principal (N93), sur le réseau de liaison locale (N275), et sur le réseau collecteur	1	C	€€€(€)	x	x	x
	Autres entrées d'agglomération	2	M-L	€€€(€)	x	x	x

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
5.1.b.	Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse							
	Lieux problématiques	1	C	€(€€€€)	x	x	(x)	(x)
	Autres lieux	2	M	€(€€€€)	x	x	(x)	(x)
5.2. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route								
5.2.a.	Sécuriser les carrefours accidentogènes							
	Carrefour N93/ Catalogne (et N93/N5) et rue de Sart	1	C	€(€€€)	x	x	(x)	(x)
	N93 en traversée de Sart-Dames-Avelines	2	C	€(€€€)	x	x	(x)	(x)
	Autres lieux accidentogènes	2/3	M-L	€(€€€)	x	x	(x)	(x)
6. Améliorer la mobilité scolaire								
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles								
6.1.	Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort							
	Mobilier urbain	2	M	€€(€)	x	x		
6.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires								
6.2.a.	Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles	1	AP	€€(€€€)	x	x		
6.2.b.	Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles							
	Etablissements primaires	1	C	€€(€€)	x	x		
	Etablissement maternel	2	M	€€(€€)	x	x		
6.3. Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école								
6.3.a.	Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant	1	AC	€/an	x			
6.3.b.	Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"	2	AC	€/an	x			
6.3.c.	Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	2	AC	€(€€)/an	x	(x)		(x)
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles								

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
6.4.	Gérer le stationnement aux abords d'école							
	Etablissements les plus problématiques	1	C	€(€€€€)	x	(x)		x
	Autres établissements scolaires	2	M-L	€(€€€€)	x	(x)		x
7. Améliorer la mobilité des PMR								
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages								
7.1	Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics	1	AC	-	x	x		
7.2. Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics								
7.2.a	Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR							
	Accessibilité PANG	2	M	€€€€(€)	x	x	x	
	Accessibilité arrêts de bus	2	AP	€€€€(€)	x	x	x	
7.2.b	Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR	2	M - L	€€€€€			x	
7.3. Informer sur les services de transport (adaptés) existants								
7.3.	Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	1	C	€/an	x			
8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal								
8.2. Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages								
8.2.	Réaménager progressivement les places publiques dans les villages	3	AP	€€€€	x	x	(x)	
9. Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal								
9.1. Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public								
9.1	Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public	3	AC	-	x	x		

5. Indicateurs

5.1 Préambule

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

- Indicateurs de réalisation (IR) :

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

- Les indicateurs relatifs aux infrastructures (IR-infra.), tel que le nombre de voies aménagées pour les cyclistes, etc. ;
- Les indicateurs relatifs aux mesures de sensibilisation, d'information, etc. (IR-sens.), tel que le nombre d'actions de sensibilisation en faveur de la marche et de la pratique du vélo, etc.

- Indicateurs d'impact (II) :

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

5.2 Indicateurs de réalisation

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030	
1. FAVORISER LA MARCHÉ					
1.1. Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages					
1.1.a.	Développer des zones "apaisées"	# de zones apaisées réalisées (zones 30, zones résidentielles)	infrastructure	Pas de cible spécifique	
		km de voies de desserte mises en zone 30 ou résidentielle	infrastructure		
1.1.b.	Offrir des cheminements piétons de qualité	# de voies équipées de trottoirs dont la largeur >1,5m	infrastructure		Pas de cible spécifique
		km de trottoirs (>1,5m)	infrastructure		
1.1.c.	Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles	# de sentiers/venelles valorisées	infrastructure	Pas de cible spécifique	
		km de sentiers/venelles valorisées	infrastructure		
1.2. Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages					
1.2	Valoriser le réseau d'itinéraires piétons entre les villages et compléter celui-ci	# de liaisons inter-villages réalisées	infrastructure	Pas de cible spécifique	
		km de chemins et sentiers repris dans le réseau et (rendus) accessibles	infrastructure		
1.3. Organiser des actions/événements de sensibilisation					
1.3.b	Organiser des actions/événements de sensibilisation	# d'actions organisées en faveur des piétons	incitation	≥ 1/an	
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO					
2.1. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune					
2.1.	Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal	# de liaisons inter-villages réalisés	infrastructure	Liaisons entre villages	
		km de voiries aménagées pour les cyclistes	infrastructure		
		# balises installées	infrastructure		

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
2.2. Sécuriser et compléter les itinéraires cyclables supra-communaux				
2.2	Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins	# d'itinéraires de liaisons réalisés en partenariat avec les Communes voisines	infrastructure	Liaisons SDA-Baisy-Thy (N93), VLV-Abbaye (N275), vers MSG, LLN, Chastre, Gembloux depuis Mellery et vers LBV via Chassart, vers Sombreffe, Genappe, Rèves, LBV, Fleurus, Sombreffe
2.3. Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal				
2.3.	Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)	# de dispositifs de stationnement pour vélos (couverts, non couverts, boxes)	infrastructure	Réalisation totale
2.4. Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer				
2.4.a.	Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo	# d'actions organisées en faveur du vélo	incitation	≥ 1/an
2.4.b.	Développer les services à destination des cyclistes	# de services à destination des cyclistes	infrastructure	Pas de cible spécifique
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE				
3.1. Améliorer l'accessibilité des points d'arrêts des lignes structurantes				
3.1	Développer les services et équipements aux (principaux) arrêts de transport public	# de services de mobilité à la gare	infrastructure	Pas de cible spécifique
3.2. Améliorer le confort et la sécurité des PANG et arrêts de bus				
3.2.	Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles (et sécurisés)	# d'arrêts disposant d'un quai confortable (avec abri)	infrastructure	Réalisation pour les arrêts prioritaires
3.3. Améliorer l'offre en transport public				
3.3.	Renforcer et éventuellement développer l'offre existante	# de connexions renforcées/améliorées	incitation/infrastructure	Connexion avec Genappe, Braine-l'Alleud-Waterloo, SDA-VLV

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE				
4.1. Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, en ce compris les services de mobilité				
4.1.a.	Faire connaître les services de mobilité partagée existants	# d'actions organisées en faveur du covoiturage	incitation	≥ 1/an
4.1.b.	Développer/renforcer les services de mobilité	adhésion à la centrale locale de mobilité	incitation	Réalisation totale
4.2. Spécialiser le réseau routier				
4.2.	Spécialiser le réseau routier	-	-	-
4.3. Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité				
4.3.a	Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité	# de mises à jour par an de l'onglet mobilité du site internet communal	incitation	Mise à jour ≥ 4/an
4.3.b.	Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	# d'actions/ d'évènements de sensibilisation organisés (conférences, tests engins, de micromobilité...)	incitation	≥ 1/an
4.4. Veiller à un développement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement				
4.4.	Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal	% des projets analysés sous l'angle de la mobilité et intégrant des services de mobilité	infrastructure	Réalisation totale
5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL				
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci				
5.1.a.	Redéfinir certaines entrées d'agglomérations et marquer celles-ci	# d'entrées d'agglomérations/zones urbanisées aménagées	infrastructure	Réalisation totale
5.1.b.	Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse	# d'actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesse	incitation	≥ 1/an
5.2. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route				
5.2.a.	Sécuriser les carrefours accidentogènes	# de carrefours réaménagés	infrastructure	Réalisation totale

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE				
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles				
6.1.	Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort	# d'écoles disposant de panneaux de signalisation spécifiques (A23, "Ralentis,...")	infrastructure	Réalisation totale
		# d'abords d'école équipés de mobilier urbain visibles (barrières, etc.)	infrastructure	
		# d'écoles disposant d'une zone de confort	infrastructure	
6.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires				
6.2.a.	Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles	# d'écoles disposant de trottoirs confortables et sécurisés de part et d'autre de leur entrée	infrastructure	Pas de cible spécifique
		# d'écoles équipées de traversées sécurisées à leurs abords	infrastructure	Réalisation totale
		# rues scolaires	infrastructure	Pas de cible spécifique
6.2.b.	Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles	# écoles équipées de dispositifs de stationnement pour vélos de type arceaux (non-couverts, couverts)	infrastructure	Réalisation totale
		# d'aménagements cyclables réalisés (aux abords des écoles)	infrastructure	Pas de cible spécifique
6.3. Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école				
6.3.a.	Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant	# d'écoles disposant d'une personne du corps enseignant ayant suivi la formation EMSR	incitation	1/école
		# réunions organisées avec le corps enseignant	incitation	≥ 1/an
6.3.b.	Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"	# d'outils pédagogiques mis à disposition des écoles	incitation	Pas de cible spécifique
		# d'actions organisées avec les écoles	incitation	≥ 1/an
6.3.c.	Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	# d'actions réalisées en faveur de la mise en place d'alternatives	incitation	≥ 1/an
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles				
6.4.	Gérer le stationnement aux abords d'école	# de mesures prises en vue de gérer le stationnement aux abords d'écoles	incitation	Pas de cible spécifique

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
7. AMELIORER LA MOBILITE DES PMR				
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages				
7.1.	Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics	% de trottoirs accessibles	infrastructure	Pas de cible spécifique
		% des traversées accessibles	infrastructure	
7.2. Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics				
7.2.a	Rendre les PANG et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR	# de quais rendus accessibles pour les PMR	infrastructure	Pas de cible spécifique
		# d'arrêts "PMR-conformes" et "PMR-praticables"	infrastructure	Réalisation pour les arrêts prioritaires
7.2.b.	Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR	# de bus "PMR-accessibles"	infrastructure	Réalisation totale
7.3. Informer sur les services de transport (adaptés) existants				
7.3.	Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	# d'actions informant sur les services adaptés	incitation	≥ 1/an
8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL				
8.2. Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages				
8.2.	Réaménager progressivement les places publiques dans les villages	# d'espaces publics aménagés	infrastructure	Pas de cible spécifique
9. TENIR COMPTE DES ACTIVITES AGRICOLES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL				
9.1. Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public				
9.1.	Prendre en compte le charroi agricole lors de tout aménagement d'espace public	# projets impliquant la consultation des agriculteurs	infrastructure	Réalisation totale

5.3 Indicateurs d'impact

INDICATEURS D'IMPACT	via enquête existante	via enquête/ mesures à réaliser
Parts-modales		
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-travail	Enquête SPFMT	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-école	Enquête SPW	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements personnel maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements travailleurs parc d'activité économique	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements complexe sportif	-	x
Flux		
Nombre de piétons sur le réseau de sentiers et chemins	-	x
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable communal	-	x
Charge de trafic sur le réseau routier communal (voies de collecte et de desserte)	EIE	x
Flux/part de poids lourds sur les voiries communales	-	x
Taux d'utilisation des équipements		
Taux d'utilisation des dispositifs de stationnement pour vélos (écoles, TP, autres)	-	x
Taux de fréquentation des arrêts de bus	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement T.E.C.	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement SNCB	SNCB	-
Taux d'utilisation du service de voitures partagées (si mis sur pied)	-	x
Accidentologie		
Nombre d'accidents de la route (mortels, avec blessés, sans blessés)	Zone de police	-
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	Zone de police	x
Incitants		
Nombre de personnes ayant recours à la prime-vélo/micromobilité (si poursuivie)	-	x