



Plan communal de mobilité de Villers-la-Ville Phase 2 : Définition des objectifs

Commune de Villers-la-Ville

Rapport final

(approuvé par le Conseil communal)



Juillet 2020

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

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

traject@traject.be www.traject.be

BTW-TVA : BE 0448 394 475

Auteurs :
Jonathan Haynes
Astrid Dujeu
Gaëlle Duffieux



Table des matières

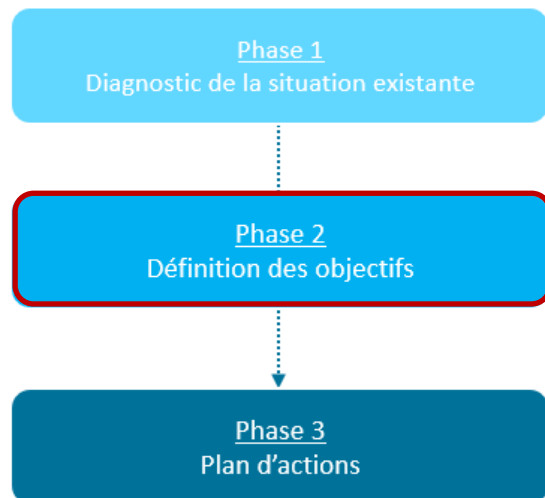
1. Introduction	4
1.1 Préambule	4
1.2 Objectifs régionaux en matière de mobilité	5
1.2.1 Schéma de Développement du Territoire wallon (SDT).....	5
1.2.2 Politique et Stratégie Régionale de Mobilité.....	5
1.3 Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité.....	8
2. Objectifs du PCM de Villers-la-Ville	9
2.1 Favoriser la marche	9
2.2 Favoriser l'utilisation du vélo.....	10
2.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité	11
2.4 Encourager un usage rationnel de la voiture.....	12
2.5 Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal.....	14
2.6 Améliorer la mobilité scolaire.....	15
2.7 Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite	16
2.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	17
2.9 Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal	18
3. Synthèse et priorité des objectifs	19



1. Introduction

1.1 Préambule

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



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

Ces objectifs sont établis :

- Dans le respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire, en particulier le Schéma de Développement Territorial (SDT), de la vision FAST et de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ;
- En étroite collaboration avec la Commune, dont la volonté est avant tout :
 - De faciliter les déplacements sur le territoire communal et depuis/vers les pôles voisins, en particulier à pied, à vélo et en transport public ;
 - D'améliorer la sécurité routière ;
 - D'améliorer la qualité de vie et la convivialité dans les cœurs de villages ;
- Sur base du diagnostic de la situation existante qui a notamment mis en évidence que les déplacements à pied ou à vélo ne sont pas toujours des plus confortables au sein des villages et entre ceux-ci, que l'entité est scindée selon deux axes de transports publics structurants, une forte utilisation de la voiture dans les habitudes de déplacements des Villersois, des espaces publics en cœur de villages pas des plus conviviaux, etc. ;

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



1.2 Objectifs régionaux en matière de mobilité

1.2.1 Schéma de Développement du Territoire wallon (SDT)

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

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

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

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

1.2.2 Politique et Stratégie Régionale de Mobilité

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

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

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

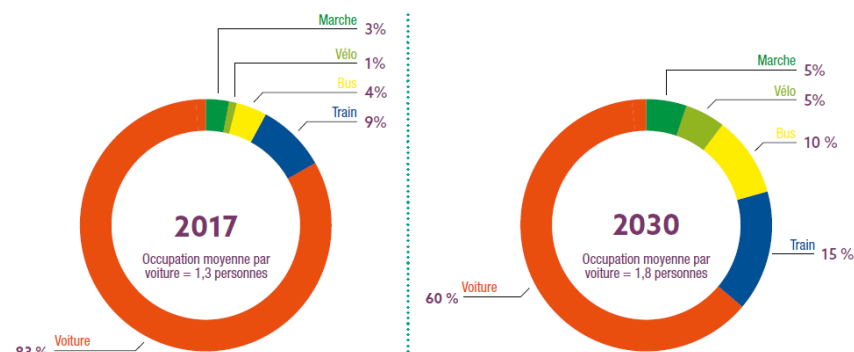


Figure 1 : Objectifs de répartition modale pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030



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

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

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

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

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

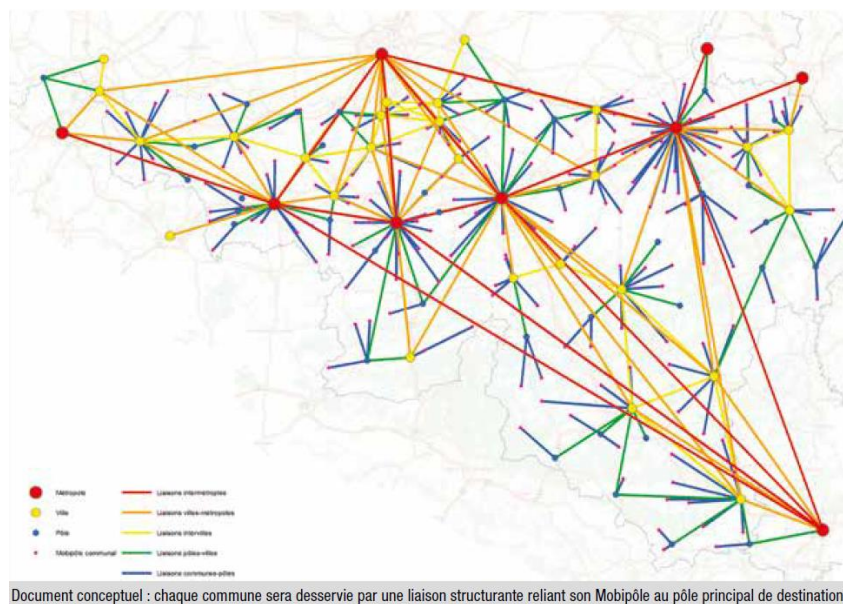


Figure 2 : Concept de l'organisation de l'accessibilité par un réseau hiérarchisé – source : SRM (2019)



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



1.3 Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité

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

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

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

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

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

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

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



2. Objectifs du PCM de Villers-la-Ville

2.1 Favoriser la marche

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

Le village constitue l'échelle de déplacement du piéton par excellence, à condition de lui offrir des conditions de déplacement sûres et confortables. Si de gros efforts ont été consentis depuis le dernier PCM (2001), certains tronçons, notamment sur des axes structurants au sein des villages, sont encore dépourvus d'infrastructure piétonne et/ou n'offrent pas un minimum de confort de déplacement pour les piétons. C'est le cas par exemple des rues Kumps à Mellery ou Hanzée à Tilly. Le diagnostic de la situation existante a aussi mis en évidence la présence de nombreux sentiers au sein des villages qui permettent de précieux raccourcis à l'abri du trafic automobile. Ces sentiers ne sont à l'heure actuelle pas toujours mis en valeur (destination pas toujours indiquée, balisage pas uniformisé ni entretenu...).

L'un des objectifs prioritaires de ce plan communal de mobilité consistera donc à améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages et en particulier à proximité des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, bâtiments administratifs, complexes sportifs, etc.). Les sentiers présents au sein des villages devront être valorisés à cet effet.

Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages et avec les pôles situés en dehors de ceux-ci (priorité 3)

En vue de favoriser la marche sur le territoire communal, dont certains sont proches l'un de l'autre (ex : Villers-la-Ville et Mellery), un second objectif consiste à améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages, afin de permettre aux Villersois de se déplacer à pied sur l'ensemble du territoire communal, spécifiquement pour leurs déplacements « utiles ». Il s'agit de créer un réseau structurant pour les piétons à l'échelle de la commune, et qui s'appuie sur les nombreux sentiers et chemins existants (à valoriser). Les pôles identifiés en-dehors de villages – que sont principalement la petite zone commerciale située le long et à proximité de la N93 à hauteur de Marbisoux et l'Abbaye de Villers-la-Ville – devront être intégrés à ce réseau. A noter que l'amélioration de l'accessibilité multimodale de cette dernière constitue toutefois un objectif en soi et sera traitée à part (cf. ci-après).

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

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



2.2 Favoriser l'utilisation du vélo

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

En matière cyclable aussi, la Commune a réalisé de nombreux aménagements ces dernières années visant à améliorer et sécuriser les déplacements des cyclistes au sein de son territoire, pas toujours de façon optimale et sans toutefois qu'un réel réseau cyclable ne soit établi à l'échelle de son territoire. Il conviendra à la fois de continuer sur cette lancée (tout en améliorant les aménagements existants), mais aussi et surtout d'établir un véritable réseau cyclable communal, qui s'attachera à desservir en priorité les principaux pôles de déplacements au sein du territoire communal. Ce réseau visera également à relier les différents villages de l'entité entre eux. La mise en place progressive de ce réseau devrait contribuer à inciter les citoyens à la pratique du vélo pour leurs déplacements dits utiles. A cet égard, une attention sera également portée à la question du balisage.

Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles voisins (priorité 2)

De nombreux déplacements sont effectués entre Villers et ses pôles voisins (Genappe, Nivelles, Ottignies). Un second objectif consistera dès lors à offrir aux cyclistes existants et potentiels des conditions de déplacement favorables pour rejoindre ces pôles à vélo. Cela passera à la fois par l'amélioration de la qualité des itinéraires existants (ex : piste en dolomie vers Villers-Perwin) et par l'aménagement de certains chaînons manquants (ex : piste sur la N93 entre Sart-Dames-Avelines et Baisy-Thy).

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

Tout comme les automobilistes, les cyclistes ont besoin de dispositifs de stationnement en suffisance et adéquats pour stationner leur engin de déplacement. Le diagnostic a pointé les quelques dispositifs existants sur le territoire communal (PANG, Abbaye, complexe sportif). Il s'agira d'étendre l'offre actuelle à tous les pôles de déplacements qui se trouvent dans l'entité. Outre le nombre de dispositifs qui doit être augmenté, la qualité de ceux-ci doit également l'être, de manière à permettre à la fois un stationnement sécurisé du vélo mais aussi un stationnement adapté en fonction des profils d'usagers (et donc de la durée de stationnement). Pour exemple, les dispositifs présents au PANG de Tilly pourraient être couverts, et quelques boxes pourraient y être implantés.

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

Autre objectif poursuivi par la Commune, celui de continuer à promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à vélo. Diverses démarches ont été (récemment) prises en ce sens (événements de sensibilisation, primes à l'achat d'un vélo à assistance électrique, etc.) et devront être poursuivies. D'autres actions pourraient être menées telles que la réalisation d'une carte cyclable communale, la mise en place d'une maison du vélo, etc. Ces mesures pourraient être prises/développées en collaboration avec le GAL du Pays des 4 Bras.



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

Améliorer l'accessibilité des points d'arrêts des lignes structurantes (priorité 1)

Villers-la-Ville est traversée par deux lignes de transport public structurantes : la ligne ferroviaire Ottignies – Charleroi qui traverse la partie orientale de la commune du nord au sud ; et les liaisons bus 568 Nivelles – Fleurus et WEL Nivelles – Namur qui desservent les villages du sud du territoire d'ouest en est. L'un des enjeux du présent PCM sera de rendre ces deux axes structurants accessibles depuis tous les villages de l'entité, via notamment le renforcement de l'accessibilité multimodale de certains points d'arrêts de ces lignes. Si les PANG de Villers et Tilly s'imposent naturellement comme points de connexion intermodale, il s'agira d'identifier les arrêts de bus les plus pertinents pour assurer ce rôle. Cet objectif est en totale adéquation avec ceux développés au niveau supra-communal. Pour rappel, la Stratégie Régionale de Mobilité vise à optimiser la chaîne de déplacement, notamment par la création de mobipôles au sein de chaque commune.

Améliorer le confort et la sécurité des PANG et arrêts de bus (priorité 2)

En vue d'encourager une plus grande utilisation des transports publics, mais aussi pour des raisons de sécurité routière, la qualité des infrastructures d'accueil des arrêts de transports en commun devra également être améliorée. Etant donné que les arrêts de bus les plus fréquentés du territoire sont déjà globalement bien équipés, il conviendra d'améliorer prioritairement la qualité des infrastructures d'attente des PANG de Villers et Tilly. Dans un second temps, il s'agira de réaménager progressivement les arrêts de bus moins fréquentés mais qui combinent des problèmes de sécurité et de confort, comme par exemple ceux qui

se trouvent sur la N93, où la vitesse de circulation autorisée est élevée (> 70 km/h).

Améliorer l'offre en transports publics (priorité 3)

Enfin, l'un des objectifs du PCM en matière de transports publics sera d'étudier la nécessité/possibilité d'augmenter l'offre en transports en commun. Cette analyse intégrera :

- La composante spatiale de l'offre (connexion bus vers Louvain-la-Neuve et Mont Saint-Guibert (école des Hayeffes notamment)). L'idée n'est toutefois pas d'offrir une connexion vers l'ensemble des pôles depuis l'ensemble des villages de l'entité, mais d'évaluer dans quelle mesure il est possible de compléter l'offre existante qui permet déjà de nombreuses connexions vers les pôles voisins (Nivelles, Namur, Charleroi, Ottignies, Wavre, etc.) en fonction des manquements et besoins identifiés ;
- Les composantes de fréquences et d'amplitude des horaires, en ce compris la question des correspondances entre les différents réseaux de transport public ; des problèmes de correspondance entre la ligne de bus 27 et le train ayant été notamment rapportés au PANG de Tilly (en fin d'après-midi, début de soirée).



2.4 Encourager un usage rationnel de la voiture

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

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

Atteindre cet objectif passera par le développement et l'amélioration des autres modes de déplacement, en ce compris des services de mobilité. Outre les points développés ci-avant relatifs aux modes actifs et au transport public, il s'agira donc d'évaluer dans quelle mesure de nouveaux services doivent et peuvent être développés (notamment des services de transport à la demande). Il s'agira également de valoriser et faire connaître les services existants et notamment ceux développés entre les particuliers (covoiturage, partage de véhicules entre particuliers).

Spécialiser le réseau routier (priorité 1)

Encourager un usage plus rationnel de l'automobile passera également (indirectement) par la spécialisation du réseau routier, qui consiste à accorder l'aménagement de la voirie avec la fonction jouée par celle-ci.

Accorder davantage de place et de considération aux modes actifs sur les voiries desservant les cœurs de villages par exemple favorisera le recours à ces modes de déplacement.

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

Mettre en exergue l'ensemble des possibilités offertes pour se déplacer et promouvoir les bienfaits des autres modes de déplacement que la voiture (individuelle) incite également à un usage plus rationnel de la voiture. Diverses mesures ont déjà été prises en ce sens, notamment via le site internet de la Commune qui accorde une large place aux différents modes de déplacement offerts sur le territoire communal (développements cyclables, ligne WEL, Villibus...). D'autres actions ont par ailleurs été organisées, telles que des événements de sensibilisation, la publication d'articles dans le bulletin communal, etc. Il conviendra de renouveler, pérenniser et développer ces actions dans le temps.

Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement (priorité 1)

Le diagnostic a mis en évidence l'existence de réserves foncières importantes. L'éventuelle urbanisation de ces dernières devra se faire au regard de l'offre de mobilité existante (ou projetée), et de manière à ce que la population qui s'y installera ait des alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer. En parallèle, lors de tout projet de développement à venir au sein de son territoire, qu'ils soient publics ou privés, la Commune portera une attention particulière aux aspects de mobilité, via l'imposition par exemple de mettre à disposition des espaces de stationnement pour vélos de qualité, adéquats et en nombre suffisant.



Améliorer l'accessibilité multimodale de l'Abbaye de Villers-la-Ville (et gérer le trafic automobile induit) (priorité 1)

Le diagnostic a montré l'accessibilité assez limitée de l'Abbaye pour les autres modes de déplacement que la voiture. Pour réduire le trafic automobile au sein du territoire communal (et sur les territoires voisins), il conviendra d'améliorer l'accessibilité multimodale de ce pôle touristique, et ce faisant, réduire l'utilisation de la voiture auprès de ses visiteurs. Afin que les retombées du renforcement de l'offre pour les modes de déplacement alternatifs à la voiture soient décuplées, il conviendra en parallèle de mettre sur pied une stratégie de communication auprès des visiteurs, afin que ceux-ci soient au courant de toutes les possibilités qui existent pour rejoindre l'Abbaye.

La voiture demeurera toutefois un mode de transport utilisée par de (nombreux) visiteurs, même si l'accessibilité multimodale se voit renforcée, en particulier lors des (grands) événements organisés en soirée. Des mesures visant à gérer au mieux les flux de circulation en lien avec l'Abbaye devront ainsi également être prévues.

La diagnostic a également mis en évidence qu'en cas de gros événements (spectacles, concerts...), les parkings de l'Abbaye ne répondaient pas à la demande, ce qui engendrait du stationnement sauvage. Le PCM aura donc également pour objectif de maîtriser au mieux ce stationnement lors de ces pics de demande.



2.5 Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal

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

Malgré une tendance à la baisse depuis plusieurs années, Villers-la-Ville enregistre environ 25 accidents chaque année. Si ce nombre n'est pas particulièrement élevé en comparaison des autres communes de la province, il convient de souligner que la proportion des accidents mortels est quant à elle assez élevée (6% contre 2% à l'échelle de la province). La N93 et les carrefours formés avec celle-ci ressortent comme étant les plus sujets à ce genre d'événements, mais d'autres voies plus locales de circulation sont aussi particulièrement accidentogènes, comme la rue de Sart. L'un des objectifs du présent PCM sera de réduire le nombre et la gravité de ces accidents. Des recommandations seront formulées en ce sens, dont certaines seront illustrées par des esquisses d'aménagement.

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

Le diagnostic de la situation existante a mis en évidence que la limite de vitesse autorisée manque de cohérence à certains endroits, comme c'est le cas par exemple avec l'entrée d'agglomération de Tilly sur la rue de la Drève. L'ambition du PCM est de proposer un régime cohérent permettant une meilleure lisibilité et adaptation des vitesses pratiquées par les automobilistes.

Par ailleurs, le manque généralisé du respect de la vitesse maximale autorisée s'avère inquiétant tant à l'intérieur des agglomérations, qu'entre celles-ci. Il s'agira d'apporter une réponse spécifique pour les endroits les plus problématiques, comme par exemple sur la N275 entre Marbais et Villers. De manière générale, il s'agira de faire respecter les

limites de vitesse imposées, notamment par le biais d'une plus grande mise en évidence des entrées d'agglomération.



2.6 Améliorer la mobilité scolaire

Améliorer la visibilité des abords d'écoles (priorité 2)

De multiples actions ont déjà été prises en vue de rendre visibles et sécurisés les abords des écoles (signaux routiers, placement de barrières et potelets, etc.). Au droit de certains établissements, cette visibilité et sécurité pourraient encore être améliorées, notamment à Villers ou Sart-Dames-Avelines, et constituent de ce fait l'un des objectifs du PCM.

Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires (priorité 1)

Cet objectif découle d'un ensemble de constats :

- Plus de 20 % des enfants viennent à l'école à pied (ou à vélo/trottinette) – quotidiennement ou ponctuellement ;
- Cette proportion pourrait s'accroître compte tenu du nombre d'enfants habitant à proximité de leur école (au moins un tiers des élèves de chaque école provient du village où se trouve l'école) ;
- Enfin, l'accessibilité à pied, et davantage encore à vélo, des établissements scolaires n'est pas toujours des plus optimales.

Améliorer l'accessibilité des écoles pour les modes actifs, sécurisera les déplacements des enfants qui les pratiquent déjà, et contribuera à « activer » le potentiel restant.

Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école (priorité 2)

Le mode de déplacement des enfants conditionnant souvent leur mode de déplacement dans le futur, les inciter à se déplacer avec les modes actifs constitue un autre objectif du PCM. Des formations à la sécurité routière ont été dispensées dans quelques écoles de l'entité, et un pédibus est mis sur pied depuis janvier 2018 à l'école de Tilly. Il s'agira de continuer à sensibiliser, former, et inciter les enfants à l'usage d'autres modes de déplacement que la voiture pour se rendre à l'école, et à développer les actions en ce sens.

Maitriser au mieux le stationnement aux abords des écoles (priorité 1)

Les périodes d'entrée et de sortie d'école constituent souvent des périodes critiques en matière de stationnement. En cause, des besoins en stationnement de courte durée conséquents qui ne sont pas toujours rencontrés (aux abords immédiats des écoles) entraînant stationnement sauvage et comportements dangereux aux abords des établissements scolaires. Malgré la mise à disposition de parkings pour les parents à proximité des écoles et la sensibilisation de ceux-ci via les panneaux Stopi, nombre d'entre eux continuent à venir se garer au plus proche de l'entrée, ce qui peut mener à des situations conflictuelles avec les piétons. Il s'agira donc de poursuivre et développer les mesures en vue de maîtriser au mieux cette problématique.



2.7 Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite

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

Malgré l'apparition de nombreux dispositifs prévus pour les PMR (principalement des dalles podotactiles), la commune n'est globalement pas encore adaptée aux déplacements des personnes à mobilité réduite. Eu égard à ce constat, l'objectif fixé en ce qui les concerne est de leur rendre progressivement la commune accessible, au gré des aménagements qui seront réalisés, de telle sorte à améliorer leurs conditions de déplacement. Priorité devra être donnée aux axes structurants, et aux abords des pôles de déplacements.

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

Les points d'arrêts non gardés SNCB de Villers et Tilly ne sont actuellement pas accessibles pour les personnes à mobilité réduite, de même que la plupart des arrêts TEC. Certains arrêts récemment réaménagés sont dotés de dalles podotactiles et d'une rampe d'accès, tel que l'arrêt Sart-Dames-Avelines Route de Villers-Perwin. Il conviendra de continuer sur cette lancée au gré des réaménagements programmés. A nouveau, priorité sera donnée aux arrêts les plus « stratégiques », au vu de leur desserte et fréquentation.

Informier sur les services de transport existants (priorité 1)

Divers services de transport existent pour les personnes à mobilité réduite tels que ceux organisés par l'asbl Mobilité en Brabant wallon en collaboration avec le TEC ou l'asbl Altéo. L'objectif sera de s'assurer que la plus grande partie de la population connaisse l'existence de ces divers services, ainsi que leur fonctionnement.



2.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Limiter les nuisances liées au trafic de transit (priorité 2)

Diverses voiries absorbent un trafic non négligeable – engendré par des locaux ou des automobilistes en transit. Il s’agit en particulier de la N93 et de la N275 – deux axes régionaux de circulation – et des deux axes communaux suivants : Frasnès-Linet-Sart et Catalogne-Bosquet-Thébais-Kumps. Réduire les nuisances induites par ce trafic (insécurité routière, bruit, etc.), voire le supprimer pour ce qui concerne les axes communaux en particulier (les axes régionaux servant entre autres à absorber le trafic en transit), est un autre but fixé par le présent plan communal de mobilité.

Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages (priorité 2)

Au cœur de la plupart des villages, la circulation automobile a pris l’ascendant sur les fonctions de rencontre et de séjour des espaces publics. Partant de ce constat, le PCM ambitionne d’améliorer la qualité et la convivialité de ces espaces, comme les abords des églises par exemple, en aménageant les lieux de manière à assurer un meilleur partage de l’espace entre les différentes fonctions.

Dans ce cadre, une réflexion sera faite quant à l’opportunité de développer des zones apaisées (zone de rencontre, zone résidentielle, zone 30) au sein des villages.



2.9 Tenir compte des activités agricoles sur le territoire communal

Prendre en compte le charroi agricole lors de tout réaménagement d'espace public (priorité 3)

De nombreuses activités agricoles sont présentes sur le territoire communal. Les réaménagements futurs de la voirie devront donc veiller à ce que les engins agricoles puissent encore y circuler. Bien qu'étant repris en tant qu'objectif à part, celui-ci constitue avant tout un objectif transversal qui devra être intégré dans toutes les réflexions relatives au réaménagement d'espaces publics.



3. Synthèse et priorité des objectifs

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

Numéro	Objectif	Priorité
1.	Favoriser la marche	
1.1.	Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages	1
1.2.	Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages et avec les pôles situés en dehors de ceux-ci	3
1.3.	Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied	2
2.	Favoriser l'utilisation du vélo	
2.1.	Développer un réseau d'itinéraires cyclables « communal »	1
2.2.	Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles voisins	2
2.3.	Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal	1
2.4.	Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer	2
3.	Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité	
3.1.	Améliorer l'accessibilité des points d'arrêts des lignes structurantes	1
3.2.	Améliorer le confort et la sécurité des PANG et arrêts de bus	2
3.3.	Améliorer l'offre en transports publics	3



Numéro	Objectif	Priorité
4.	Encourager un usage rationnel de la voiture	
4.1.	Développer et améliorer l'offre des autres modes de déplacement, en ce compris les services de mobilité	1
4.2.	Spécialiser le réseau routier	1
4.3.	Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité	2
4.4.	Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement	1
4.5.	Améliorer l'accessibilité multimodale de l'Abbaye de Villers-la-Ville (et gérer le trafic induit)	1
5.	Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal	
5.1.	Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route	1
5.2.	Appliquer un régime de vitesse de circulation cohérent et faire respecter celui-ci	1
6.	Améliorer la mobilité scolaire	
6.1.	Améliorer la visibilité des abords d'écoles	2
6.2.	Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires	1
6.3.	Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école	2
6.4.	Maîtriser au mieux le stationnement aux abords des écoles	1
7.	Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite	
7.1.	Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages	1
7.2.	Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics	2



Numéro	Objectif	Priorité
7.3.	Informer sur les services de transport existants	1
8.	Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	
8.1.	Limiter les nuisances liées au trafic de transit	2
8.2.	Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages	3
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	3

