Rencontre des Experts de la Mobilité 2018

Ville de Ottignies Louvain-La-Neuve

Sandra Mertens

Table des matières

« D'un projet pilote vers une réelle dynamique cyclable sur l'ensemble du territoire »

- Présentation
- Introduction
- Plan Wallonie Cyclable et le projet du PCC
- Plan Wallonie Cyclable, le bilan des aménagements
- Jusqu'à la rue cyclable…
- Et après le Plan Wallonie Cyclable

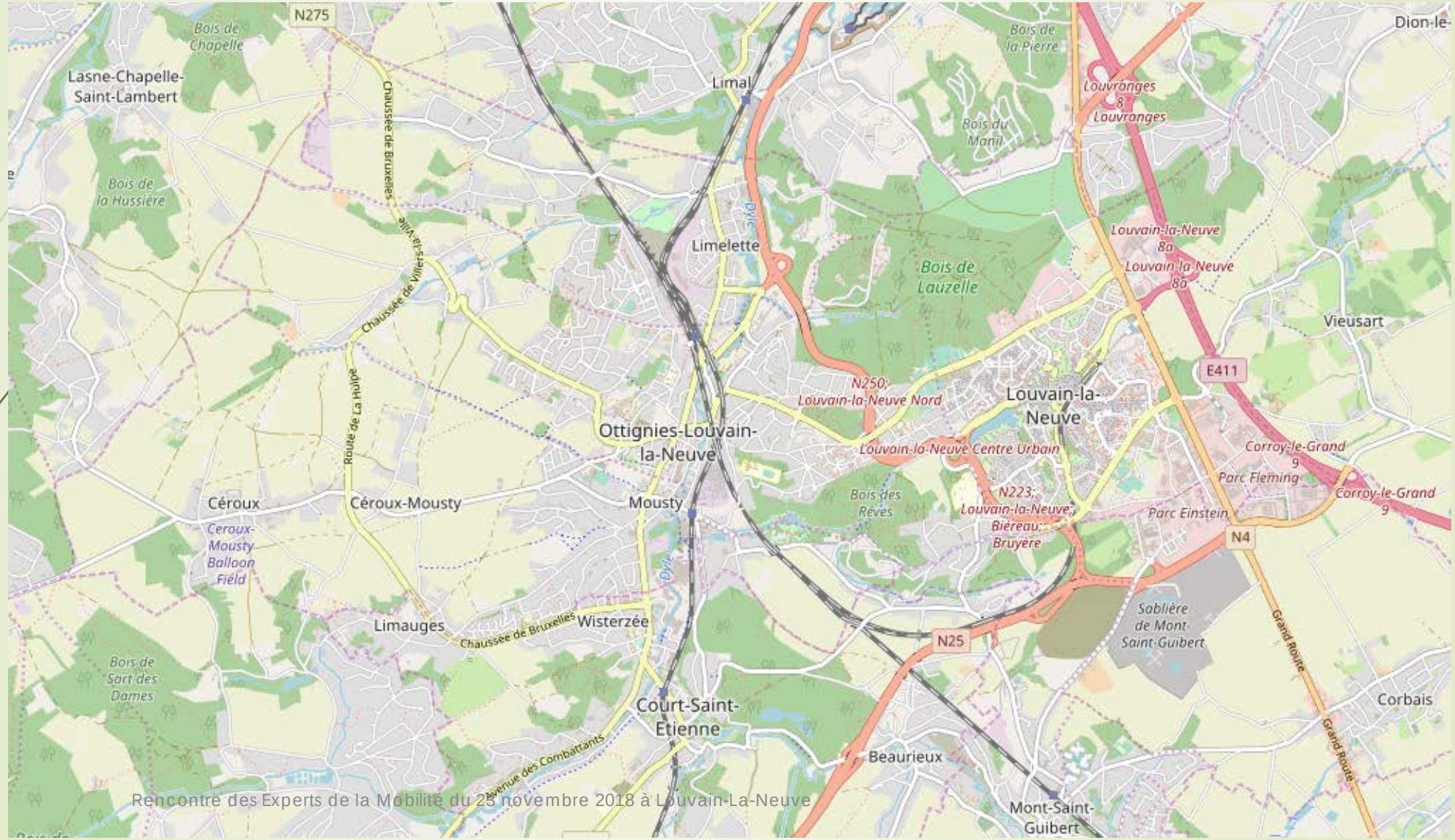
Présentation

Présentation du territoire

© cartographie de la province du BW

© cartographie de la province du BW

Présentation du territoire



© cartographie WalOnMap

Présentation du territoire

- Au Nord de Région Wallonne,
- Province du Brabant Wallon,
- Situé au centre du triangle formé par Bruxelles - Namur – Charleroi,
- 3 397 Hectares,
- 31 000 Habitants, plus un nombre non négligeable d'étudiants
- Deux territoires bien différents
  - La Vallée de la Dyle et ses versants → Ottignies
  - Le plateau Est → Louvain-la-Neuve
- Pôles d'emplois importants université, clinique, parcs scientifiques, commerces,...

Présentation du service

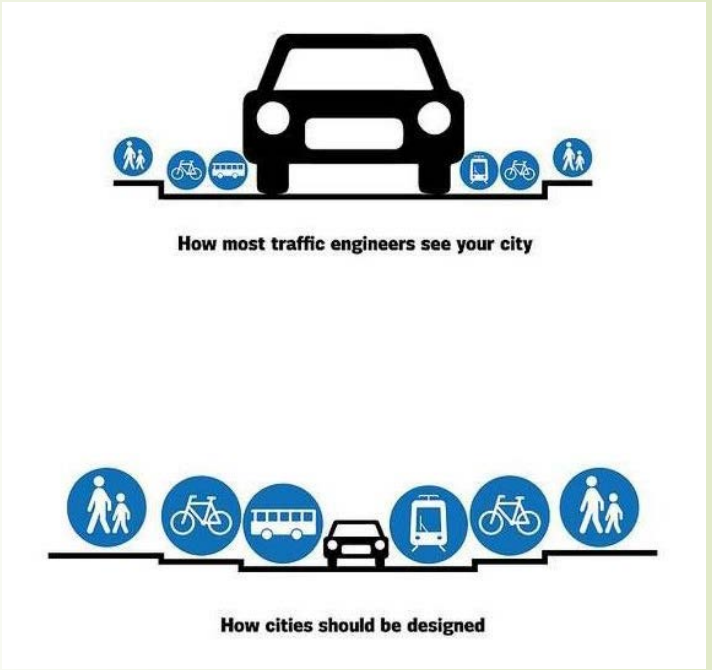
- Au sein de l'administration communale
  - le service mobilité est un service à part entière,
  - **4 Cem** forment l'équipe mobilité qui sont répartis dans les services mobilité, cartographie et bureau d'études,
  - La mobilité est **une matière transversale** entre d'autres services de la ville, (travaux, environnement, aménagement du territoire, urbanisme, police…)
  - La mobilité est un **objectif stratégique**,

Introduction

Introduction

- Le constat de congestion de la circulation ne date pas d'hier
- Les conséquences multiples des problèmes de mobilité en terme d'environnement, d'économie, de santé,... sont **ENORMES**

Introduction



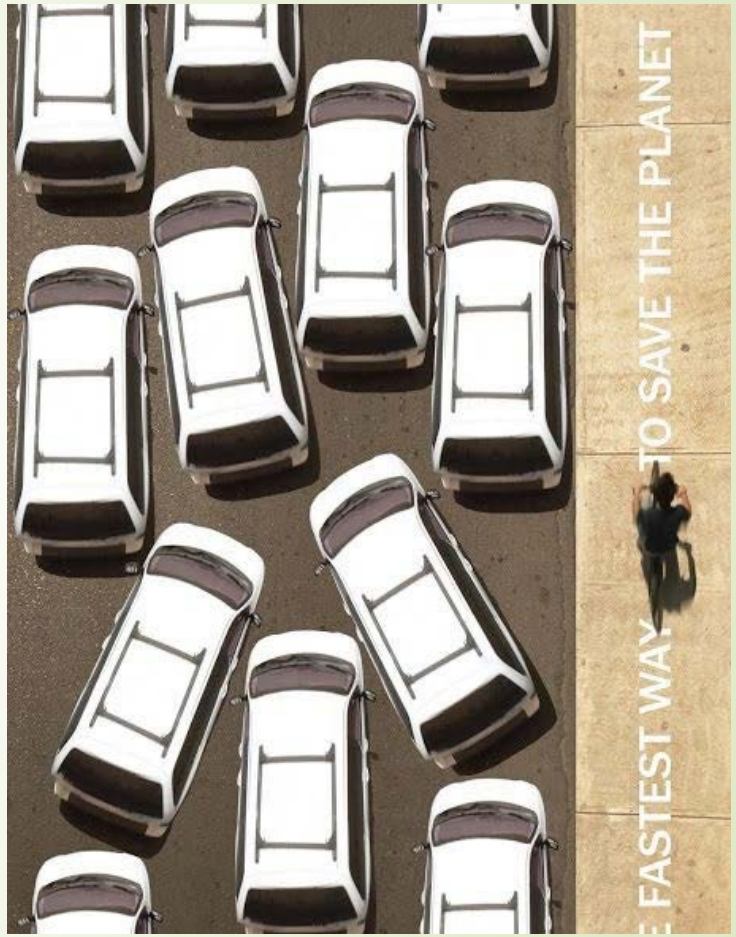
- Devant plus d'un demi siècle d'investissement essentiellement consacrer à la voiture, **proposer une ALTERNATIVE n'est pas chose aisée.**
- Il faut changer les comportements, les usages, les mentalités,....

  Et aller vers une nouvelle **CULTURE DU DEPLACEMENT.**

Introduction, le vélo

- Il y a 20 ans, le vélo est associé au loisir et au tourisme, **création du RAVeL.**

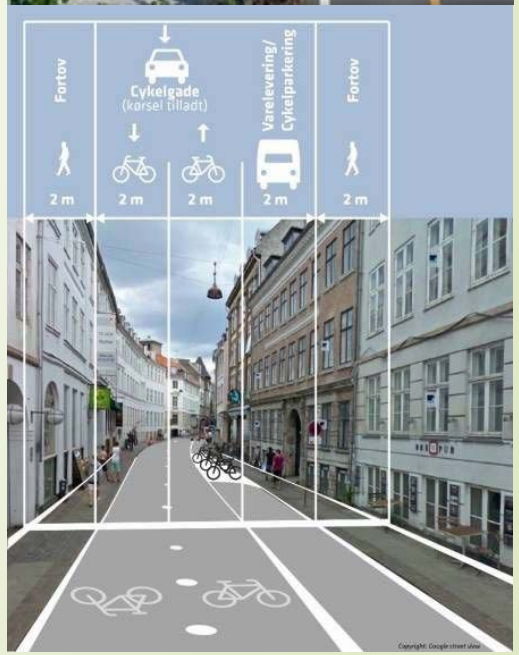
- Aujourd'hui, la démarche est plus globale et vise à concilier le vélo tourisme et le vélo quotidien mais créer un itinéraire cyclable sécurisé dans nos espaces publics existants est une chose **complexe**,



Introduction, le vélo

- Croire comme dans les années 90, qu'il suffit de placer des **marquages en forme de chevron le long de la bande de circulation** destinée à la voiture pour créer un aménagement cyclable est une erreur. C'est juste une jolie intention.

- Afin de promouvoir le déplacement en vélo, Il est nécessaire d'envisager nos voiries comme **des espaces partagés entre les différents usagers.** Et cela ne peut se faire sans mesures d'accompagnement visant la gestion des accès à la ville aux différents véhicules, du stationnement, la promotion d'une multi-modalité concrète et efficace,....

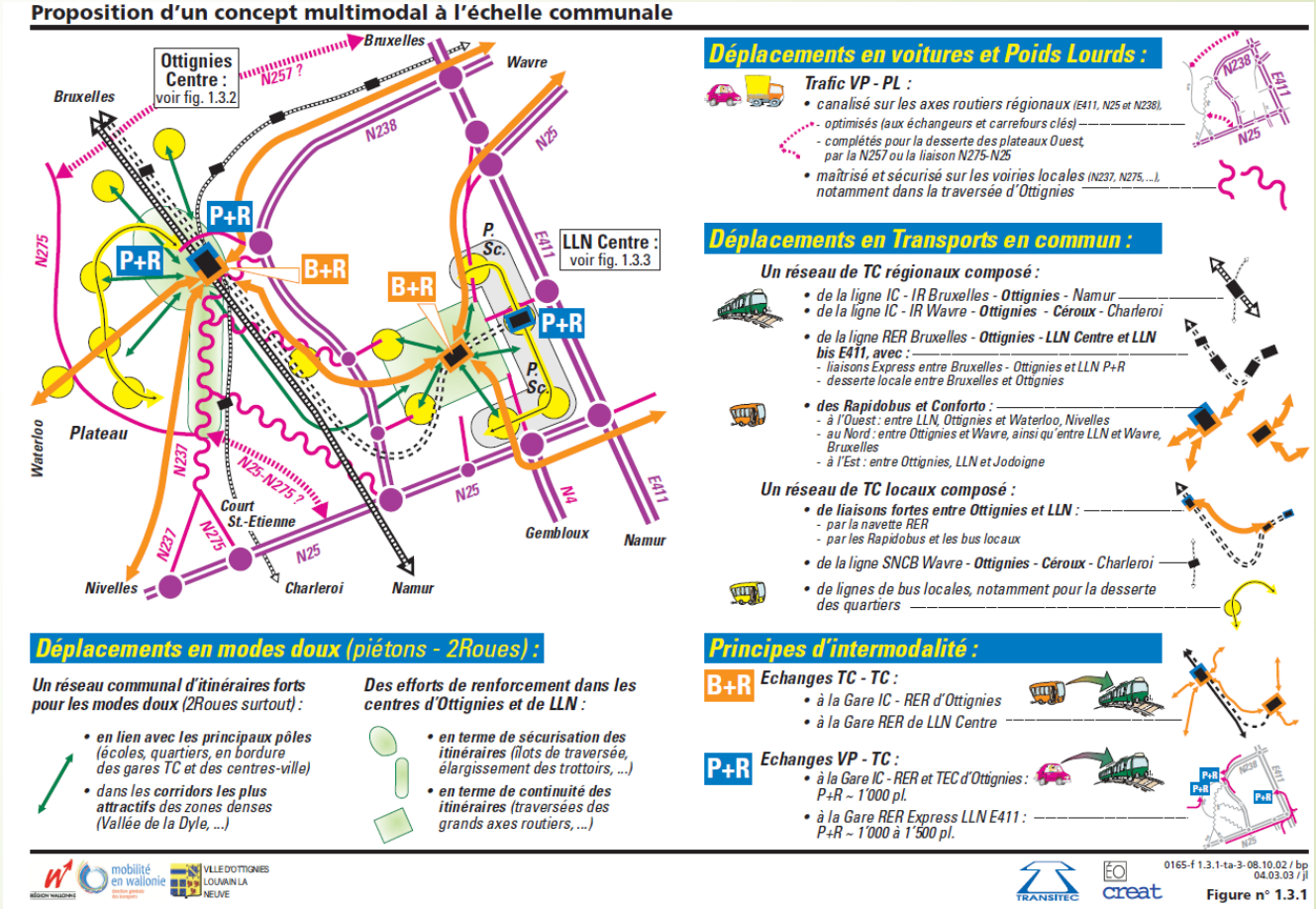


Introduction, le vélo

- Nous sommes tous d'accord,...

Introduction, la démarche de la Ville

- Un premier pas vers une démarche globale de mobilité
- **Le PCM 2002**



Introduction, la démarche de la Ville

- Le PCM 2002 et « les modes doux »

Déplacements en modes doux (piétons - 2Roues) :

Un réseau communal d'itinéraires forts pour les modes doux (2Roues surtout) :

- **en lien avec les principaux pôles** (écoles, quartiers, en bordure des gares TC et des centres-ville)
- dans les **corridors les plus attractifs** des zones denses (Vallée de la Dyle, ...)

Des efforts de renforcement dans les centres d'Ottignies et de LLN :

- **en terme de sécurisation des itinéraires** (îlots de traversée, élargissement des trottoirs, ...)
- **en terme de continuité des itinéraires** (traversées des grands axes routiers, ...)

- De belles intentions mais comment les rendre opérationnelles ?
- **Le Plan Wallonie Cyclable, une opportunité de concrétisation.**

Plan Wallonie Cyclable

PWC, introduction

Enjeux de la Région,

- Développer significativement la pratique du vélo au quotidien,
- Identifier les meilleures stratégies pour augmenter le nombre de cyclistes quotidiens et occasionnels,
- Développer une image positive, moderne et dynamique du vélo en ville comme à la campagne.

- **En 2010, vu la complémentarité des politiques développées à la ville, Ottignies Louvain-La-Neuve a introduit sa candidature.**

PCC, introduction

Et pour la Ville,

- Le PCC a précisé et renforcé l'approche esquissée dans le cadre du PCM sur le point de la mobilité cyclable.
- Le PCC a défini **la politique cyclable** dans une approche intégrée et participative (groupe de travail, commission communale vélo et coordinateur vélo) avec un niveau élevé d'expertise.
- Le PCC a pour objectif principal **l'amélioration de la cyclabilité de la ville.**

PCC, introduction

- L'amélioration de la cyclabilité de la ville à l'horizon 2020 est basée sur :
  - Une coordination régulière avec les différents acteurs,
  - Une coordination avec les autres politiques (santé, environnement, éducation,...),
  - L'établissement d'un plan spécifique d'investissements pour les déplacements vélos sur le long terme,
  - Une évaluation régulière des résultats,

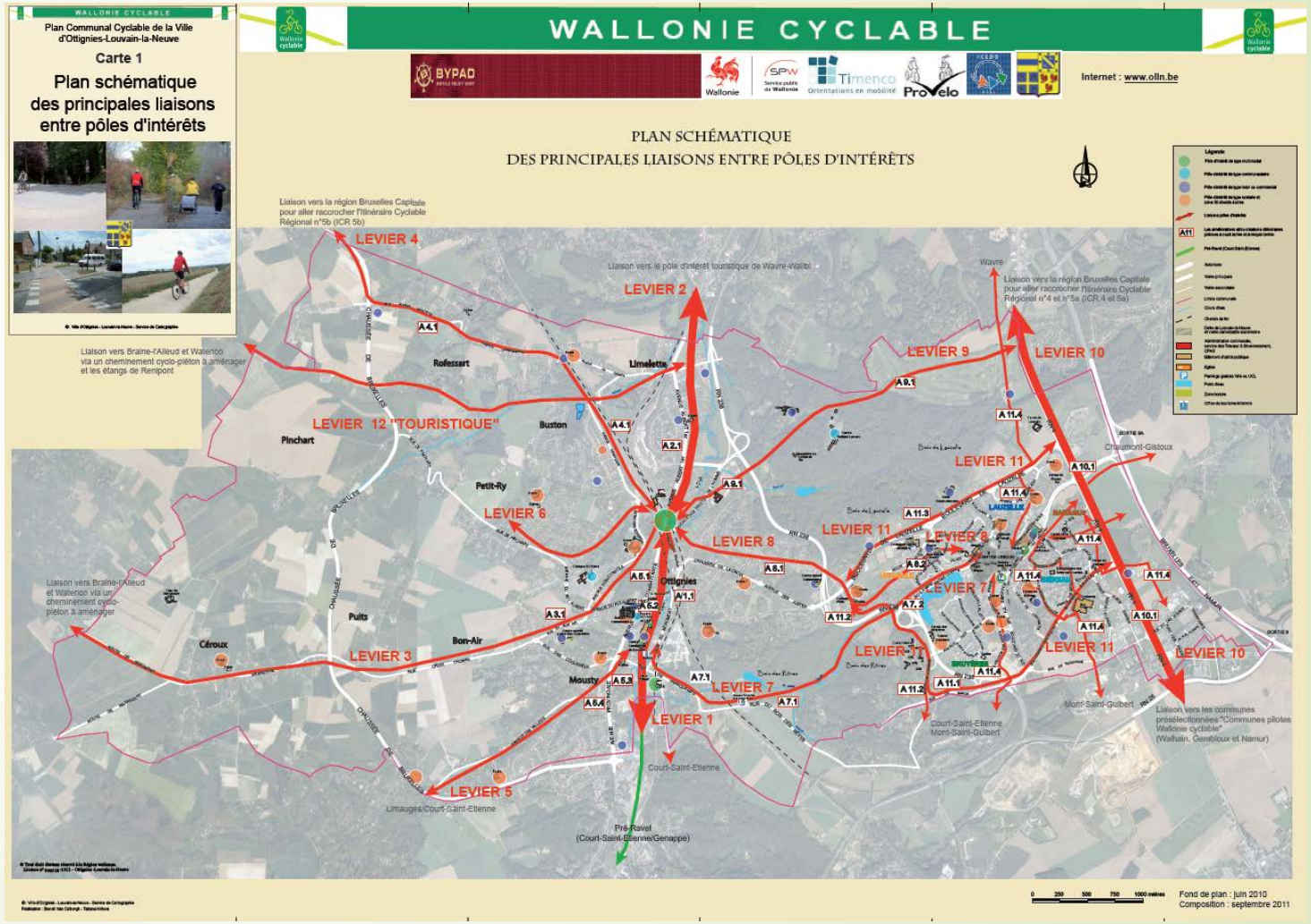
PCC, l'étude

- Le PCC de la Ville de OLLN c'est **4 CHAMPS D'ACTIONS**
  - **Aménagement,**
  - **Stationnement,**
  - **Communication,**
  - **Politique cyclable,**

PCC, l'étude

- Le Champ d'action Aménagement,
  - Définition **d'axes principaux structurants** sur l'ensemble du territoire où des aménagements spécifiques vélos sont à entretenir, à améliorer, ou à créer,
  - Définition **d'itinéraires de proximité** à l'intérieur des quartiers,
  - Définition de **mesures générales types,** (entretien, continuité chevron et signalisation, abaissement de bordures, éclairage,….),
- **Avec la création à terme d'un vrai réseau de déplacements cyclables.**

PCC, l'étude


WALLONIE CYCLABLE
Plan Communal Cyclable de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve
Carte 1
Plan schématique des principales liaisons entre pôles d'intérêts
WALLONIE CYCLABLE
Internet : www.olln.be
PLAN SCHÉMATIQUE
DES PRINCIPALES LIAISONS ENTRE PÔLES D'INTÉRÊTS
LEVIER 1
LEVIER 2
LEVIER 3
LEVIER 4
LEVIER 5
LEVIER 6
LEVIER 7
LEVIER 8
LEVIER 9
LEVIER 10
LEVIER 11
LEVIER 12 "TOURISTIQUE"
Ottignies
Louvain-la-Neuve
Court-Saint-Etienne
Limauges/Court-Saint-Etienne
Pré-Ravel (Court-Saint-Etienne/Genappe)
Céroux
Mousty
Bon-Air
Puits
Pinchart
Buston
Rofessart
Limelette
Petit-Ry
Chaumont-Gistoux
Mont-Saint-Guibert
Wavre
Liaison vers la région Bruxelles Capitale pour aller raccrocher l'itinéraire Cyclable Régional n°5b (ICR 5b)
Liaison vers le pôle d'intérêt touristique de Wavre-Walibi
Liaison vers la région Bruxelles Capitale pour aller raccrocher l'itinéraire Cyclable Régional n°4 et n°5a (ICR 4 et 5a)
Liaison vers Braine-l'Alleud et Waterloo via un cheminement cyclo-piéton à aménager et les étangs de Renipont
Liaison vers Braine-l'Alleud et Waterloo via un cheminement cyclo-piéton à aménager
Liaison vers les communes présélectionnées "Communes pilotes Wallonie cyclable" (Walhain, Gembloux et Namur)
Fond de plan : juin 2010
Composition : septembre 2011

PCC, les moyens

- Pour permettre la réalisation de projets, il faut **des moyens financiers** et c'est fort compliqué au regard des difficultés financières de nos administrations locales et des nombreuses réponses attendues devant les problématiques variées et croissantes de notre société,

- Mais pas que….

Il faut aussi **des moyens humains, et organisationnels** afin de coordonner le suivi, la mise en œuvre, l'adaptation, l'évaluation,...

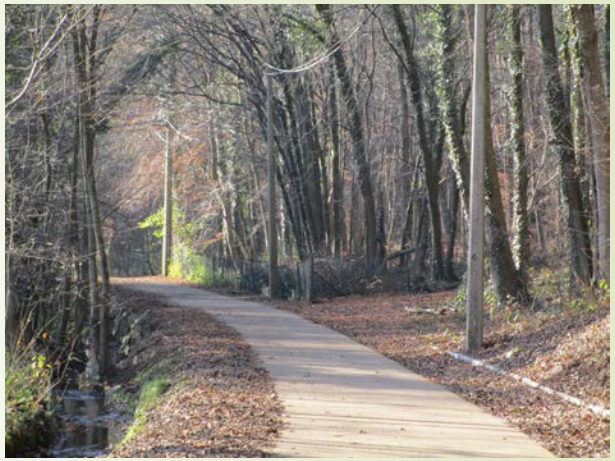
PWC
le bilan des aménagements

PWC, réalisations 2011-2012-2013-2014

- **Infrastructures :** rue du Bon Air, rue Berthet, rue du Ry, Berge de la Dyle, rue du Bois des Rêves, rue de la Malaise, rue A. Hardy et rue Haute.
- **Mesure complémentaires marquages, stationnements, achat de vélos, communications,…**

Année	Postes concernés	Montant total	Part communale
2011	infrastructure	394 361,08	98 607,08
	mesures complémentaires	11 219,89	4 485,64
2012	infrastructure	335 181,02	91 409,00
	mesures complémentaires	8 858,38	2 612,55
2013	infrastructure	512 030,47	99 291,10
	mesures complémentaires	22 786,00	13 908,50
2014	infrastructure	510 575,48	342 076,04
	mesures complémentaires	0,00	0,00
Total		1 795 012,32	659 389,91

PWC, réalisations 2011-2012-2013-2014



PWC, le bilan pour la ville de OLLN

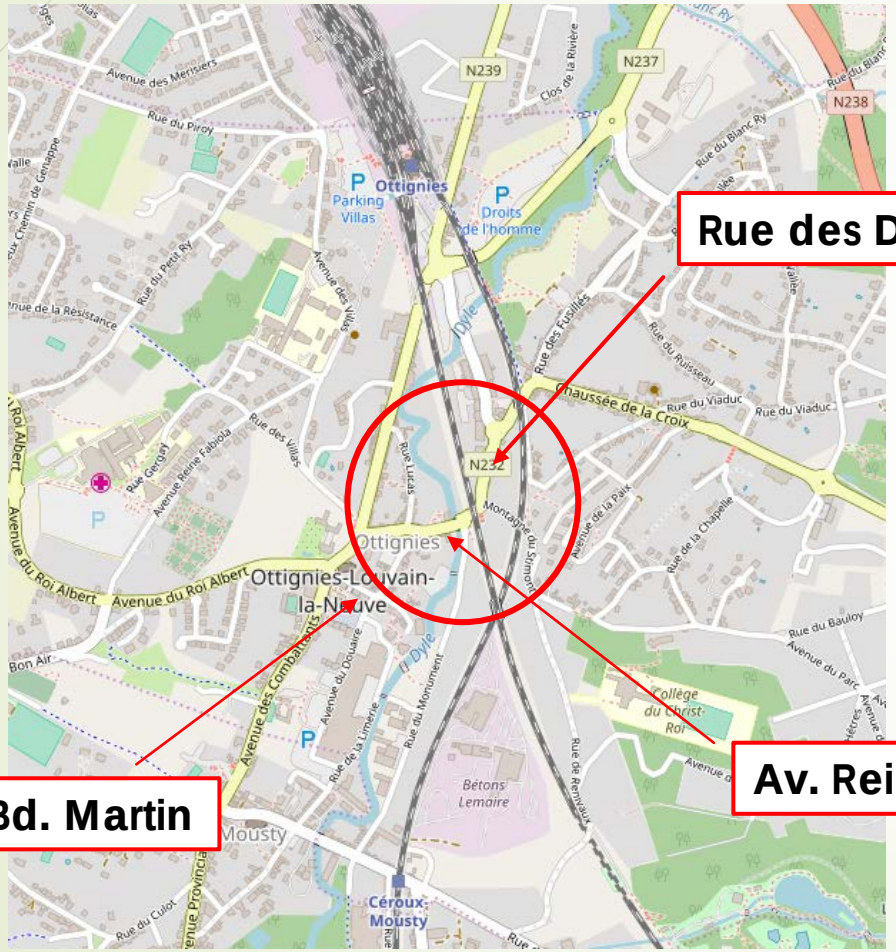
+25KM D'AMENAGEMENT LINEAIRE POUR LES VELOS

+30% CYCLISTES

Aménagements linéaires en KM	PREVU 2020	PREVU 2013	REALISE 2015	Liste des Aménagements
Voies vertes (réservées - type F99a/b/c) (hors chemins agricoles avec signalisation F 99)	**15,00**	**7,00**	**4,95**	Rue du Viaduc (300 m : 80m F99 + 200m résidentielle), Rue du Morimont (550 m), Tour du lac (1700 m),Avenue des Combattants (500 m), Chemin 45 (400 m), Rue de Moriensart (300 m), Berges de Dyle (350 m), Arthur Hardy (800 m) **Chemin des veneurs, Cheminement entre points nœuds 29/27, Drève des Volontaires, sentier de l'Athénée,...**
Pistes cyclables séparées uni-directionnelles	**6,70**	**3,00**	**0,70**	Rue du Bois des Rêves (700 m)
Pistes cyclables séparées bi-directionnelles	**5,00**	**4,80**	**3,10**	Rn 239 - Avenue Albert 1er (1300 m) **Rue Croix Thomas, rue du Monument,...**
Pistes cyclables marquées	**0,00**	**0,00**	**0,80**	Avenue provinciale (800 m x2)
Bandes cyclables suggérées	**11,00**	**8,90**	**6,90**	Rue de MSt Guibert (150m x2), Rue de Namur (400 m), Rue de Franquenies (200 m x2, Rue du Blanc Ry (200 m), Rue de la Station (400 m x2), Avenue des vallées (1650 m), Avenue de Jassans (800 m), Rue du Buston (300 m x2), Rue Haulotte + jonction Lambermont (800 m), Bel Horizon (600 m), Rue Invasion (600 m), Rue du Culot (800 m), Avenue Demolder (carrefours)
Pistes cyclo-piétonnes (type D9 et D10)	**0,00**	**0,00**	**1,15**	Rue du Bon air (550 m), rue de Franquenies (200 m x2), Rue de Namur (400 m)
Rues cyclables	**0,00**	**0,00**	**1,17**	Rue du Ry (70 m), Rue de Malaise (500 m), Avenue Reine Astrid + Rue des Deux Ponts (600 m rue cyclable)
Sens unique limité (SUL)	**0,30**	**0,30**	**0,30**	Rue Berthet (300m – zone 30)
Zone 30/zone résidentielle (Linéaire sans type d'aménagement identifié vélo)	**0,00**	**0,00**	**6,05**	Chemin de Lauzelle (700 m – ralentisseurs de trafic),Rue Haute (600 m – Z résidentielle), Rue Chapelle (550 m - ZR), N4 (2200 m bande bus accessible), Boulevard de Lauzelle (2000 m + confort et sécurité pour les usagers)
Total des KM	**38**	**24**	**25**	**en vert dossiers en cours d'étude**

Jusqu’à la rue cyclable…

Jusqu'à la rue cyclable…



Rue des Deux Ponts

Bd. Martin

Av. Reine Astrid

Jusqu'à la rue cyclable…

- **Rue des Deux Ponts,** **Etat des lieux,**
  - Voirie en centre de ville,
  - Dimensions limitées et trafic important des bus,

  Il faut faire des choix (trottoir, stationnement,…)
  - Située sur le tronçon 2 du levier 1 du PCC,

  Axe structurant entre la gare et le Sud de la ville par le fond de vallée

Jusqu'à la rue cyclable…

- **Rue des Deux Ponts,**

Le projet en 2011

Création du zone 30kM/h

- Trottoirs élargis,
- Traitement des zones de croisement,
- Traitement des traversées,
- Aménagement des zones de stationnement,
- Création d'un cheminement cyclable suggéré,

Jusqu'à la rue cyclable…

- **Rue des Deux Ponts,** **Le projet entre 2011 et 2017**

Evolution du projet vers **des solutions plus volontaristes** en faveur des cyclistes.

Jusqu'à la rue cyclable…

- **Rue des Deux Ponts,** **Le projet en 2017**

  Création d'une rue cyclable

  - Trottoirs élargis,
  - Traitement des zones de croisement,
  - Traitement des traversées,
  - Suppression des zones de stationnement en voirie au profit du confort de la circulation des bus,
  - Formalisation de la rue cyclable, (revêtement différencié, marquage, signalisation,…)

Et après le PWC

Et après le PWC…

- **Le dossier de la rue des Deux Ponts illustre la politique cyclable de la ville, son adaptation aux évolutions en cours (technique, juridique, mode de financement,…) et sa poursuite au-delà du projet PWC.**
  - Par la poursuite **des objectifs clairement énoncés** dans le PCC,
  - **Par la recherche de moyens de financement**, ce dossier n'a pas fait l'objet d'une subvention PWC mais d'un Plan Trottoir,
  - Par un suivi et une coordination **des acteurs attentifs** à la mise en œuvre des ambitions du projet au-delà du projet initial,
  - Par **une évaluation annuelle** de la progression des objectifs,
  - …

Et après le PWC

- Ce travail d'études, de réalisations, d'évaluation,...a abouti au développement **d'une réelle politique cyclable globale sur le territoire de la ville** et le développement d'une culture cyclable intégrant la pratique du vélo dans la vision générale du développement durable de la ville.
- Cette démarche légitimée au sein des nombreux acteurs concernés permet de donner **les moyens humains, organisationnels et financiers** pour en assurer la mise en œuvre et le suivi efficace.
- Ceci dans **une coordination transversale constructives** des différents acteurs politiques, administratifs, privés aboutissant à un réel partenariat.

Merci de votre attention

Sandra Mertens sandra.mertens@olln.be

Responsable du Bureau d'études voiries de la Ville d'Ottignies Louvain-La-Neuve