

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE D'ESTINNES

PHASE 3 : rapport final

Octobre 2020

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	5
1.1	Une philosophie à développer et à partager	5
1.2	La plus-value d'un PCM	5
1.3	Une démarche en 3 étapes	6
2	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITE	7
2.1	Les enjeux	7
2.2	Principes généraux	8
3	MOBILITE PIETONNE	9
3.1	Les principes	9
3.2	Les propositions pour la commune	11
3.3	Les villages	11
3.4	Les sentiers	11
3.5	Tableau des actions	12
4	MOBILITÉ CYCLABLE	13
4.1	Rappel des constats	13
4.2	Enjeux et objectifs poursuivis	15
4.3	Création d'un réseau cyclable à l'échelle communale	16
4.4	Promouvoir le vélo	50
4.5	Tableau des actions	51
5	TRANSPORTS EN COMMUN	52
5.1	Desserte TEC	52
6	TRANSPORTS ALTERNATIFS	55
6.1	Les IMRA	55
6.2	Alternatives du TEC	57

7	COVOITURAGE.....	59
7.1	Contexte	59
7.2	Enjeux	59
7.3	Stratégie de développement.....	60
7.4	Les infrastructures.....	60
7.5	Promouvoir les plateformes de covoiturage	63
8	CARSHARING (AUTOPARTAGE).....	65
8.1	Enjeux	65
8.2	Autopartage entre particuliers	66
8.3	Tableau des actions	68
9	RESEAU ROUTIER	69
9.1	Structure du réseau routier	69
9.2	Dysfonctionnements identifiés	73
9.3	Régimes de vitesse	85
9.4	Circulation Poids-Lourds	96
9.5	Traitement de la RN 563	104
9.6	Traitement de l'axe RN90	125
9.7	Traitement de l'axe RN40	133
9.8	Tableau des actions	142
10	STATIONNEMENT.....	143
10.1	Les villages.....	143
11	ABORDS DE LA MAISON DE VILLAGE A VELLEREILLE.....	145
11.1	Projet de réhabilitation.....	145
11.2	Contexte	147
11.3	Plan d'action	149
12	LES ECOLES.....	158
12.1	Enjeux	158

12.2	Les leviers d'action	159
12.3	Collège Bonne Esperance.....	163
13	COMMUNICATION	176
13.1	Enjeux	176
13.2	Développer les plans des réseaux.....	177
13.3	Développer les outils numériques.....	178
13.4	Sensibiliser par des actions ciblées.....	179
13.5	Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux	180
13.6	Tableau des actions	181
14	LA GOUVERNANCE.....	182

1 Introduction

1.1 Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées par les communes afin de créer une dynamique pluridisciplinaire, cohérente et multisectorielle.

L'étude de la mobilité est une discipline transversale qui nécessite une approche intégrée des différentes composantes sociales, culturelles, économiques ou environnementales. L'objectif d'une étude de mobilité de ce type entend agir sur les comportements en matière de déplacements en vue de répondre aux impératifs du développement durable. Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

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

1.2 La plus-value d'un PCM

- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux. Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.

Chacun, naturellement, a ses propres intérêts et voit ses propres problèmes :



- **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...)

- **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB, ...)** afin d'arriver à des projets transversaux concertés
- **Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

1.3 Une démarche en 3 étapes

L'étude du PCM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes.

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

→ Ce présent rapport comprend la phases 3 de l'étude

2 Aménagement du territoire et mobilité

Les actions en matière d'aménagement du territoire font l'objet d'autres documents cadres, en particulier le Schéma de structure communale (SSC) et les plans communaux d'aménagement (PCA). L'aménagement du territoire et la mobilité sont toutefois intimement liés, de sorte qu'il est utile de rappeler ici les objectifs à poursuivre sur le territoire communal.

2.1 Les enjeux

Une périurbanisation constante et une croissance de population

Le territoire doit faire face aux défis de la périurbanisation et à une croissance continue des déplacements automobiles. La faible densité de population et l'éparpillement de l'habitat et des activités ont favorisé l'utilisation de la voiture et limitent la performance du transport public selon le cercle vicieux illustré ci-dessous

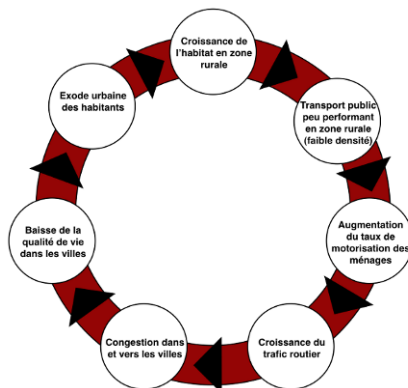


Figure 1: Cercle de la périurbanisation

Une croissance inévitable du trafic routier à court terme

Cette évolution de la population aura une incidence directe sur le trafic. Sans mesures volontaristes en faveur d'alternatives réelles à la voiture individuelle, la commune souffrira de l'augmentation du trafic.

Le stationnement, grand consommateur d'espace

L'augmentation du nombre de voitures en circulation augmente également les besoins en matière de stationnement. Bien que généralement considéré comme un droit par les habitants, le stationnement pose question aux endroits où l'espace public est limité (les centres urbains) et où on veut valoriser les alternatives à la voiture : transport public, vélo, marche.

Le cadre de vie et la sécurité routière

La croissance du trafic automobile a des répercussions très fortes sur le cadre de vie des habitants qui doivent subir un trafic plus important sur des voiries souvent peu adaptées à de tels flux et l'insécurité routière limite la pratique du vélo et de la marche.

Le vieillissement de la population

Dans la plupart des pays industrialisés, le vieillissement de la population suscite de nombreux débats sur différents sujets : organisation de la société, rapports entre les générations, croissance économique, sécurité sociale et finances publiques.

Le vieillissement de la population est dû à plusieurs facteurs dont l'allongement de l'espérance de vie. Même si celui-ci est supposé

croître moins vite qu'au cours des trente dernières années, on peut s'attendre en Région wallonne à une espérance de vie passant de 73 ans (2000) à 84 ans (2060) pour un homme et de 81 ans (2000) à 87 ans (2060) pour une femme.

D'après les perspectives démographiques, la population totale de la Région wallonne augmentera jusqu'à atteindre près de 4,4 millions de personnes en 2060. Ce qui interpelle c'est que la structure d'âge de la population est bouleversée : la part des jeunes de 0 à 14 ans diminue, de même que celle de la population dite d'âge actif de 15 à 64 ans, tandis que la part des personnes âgées de plus de 65 ans augmente considérablement. Cette évolution est due à l'arrivée à l'âge de la retraite des plusieurs générations issues du baby-boom de l'après-guerre, ainsi qu'à la baisse du taux de fécondité et à l'allongement de l'espérance de vie.

	2000	2010	2020	2030	2040	2050	2060
Région wallonne							
Population totale (en milliers)	3.339,5	3.498,4	3.726,1	3.927,6	4.083,5	4.226,9	4.376,7
0-14 (%)	18,60	17,66	17,72	17,43	16,85	16,86	16,84
15-64 (%)	64,62	65,96	63,66	61,03	59,66	59,21	58,67
65+ (%)	16,78	16,38	18,62	21,54	23,49	23,94	24,49
Âge moyen	39,3	40,4	41,2	42,2	43,2	43,5	43,7
65+ en indice (2010=100)	98	100	121	148	167	177	187
85+ en indice (2010=100)	77	100	130	134	209	270	303
Dépendance des âgés en % (65+)/((15-64))	25,97	24,83	29,25	35,30	39,37	40,43	41,74
Actifs par âgé (15-64)/(65+)	3,85	4,03	3,42	2,83	2,54	2,47	2,40

Structure d'âge de la population et indicateurs démographiques, source: Bureau fédéral du Plan

Cette évolution de la structure de la population a des répercussions fortes en matière de mobilité pour les raisons suivantes :

- Les citoyens vieillissants optent davantage pour la voiture, pour des questions de confort et de sécurité ;
- Les transports publics sont assez peu adaptés aux personnes vieillissantes (accessibilité limitée);
- Les centres urbains et villageois sont peu aménagés pour la marche en particulier des PMR.

2.2 Principes généraux

Densifier le centre et favoriser la mixité des fonctions

Localiser les zones commerciales et d'activités économiques en fonction de leur accessibilité multimodale

Rénover les espaces publics pour améliorer le cadre de vie et promouvoir les modes actifs

Profiter du développement de nouveaux quartiers pour tester d'autres habitudes en matière de déplacements

De manière générale, la commune doit développer le réflexe d'aménager les espaces publics au profit de l'ensemble des usagers et fonctions. L'époque où les aménagements de voiries sont pensés exclusivement pour une optimisation de la circulation et du stationnement des voitures privées est révolue. Les modes de transport alternatifs à la voiture ne pourront se développer qu'à condition de leur accorder une attention particulière et de soigner leurs cheminements.

3 Mobilité piétonne

3.1 Les principes

Tout déplacement comporte une part de trajet à pied. Si les cheminements sont sûrs et confortables ; on est tenté de laisser l'auto au garage, de laisser son enfant partir à pied, etc. Une fois arrivé à destination, l'automobiliste accepte facilement de marcher 100 m, voire 200 à 300 m si le parking est bien aménagé et le cheminement piéton sûr et agréable

Il s'agit donc de sécuriser et faciliter ces déplacements dans les communes et pour cela il y a plusieurs aspects à prendre en compte :

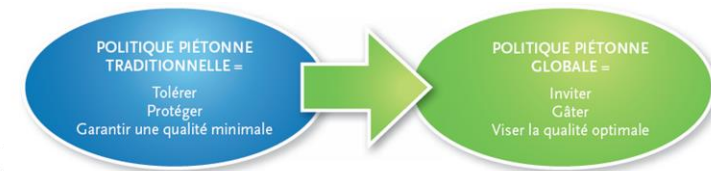
Des trottoirs confortables

Le plaisir de la marche dépend fortement de la qualité du revêtement, de la largeur libre des trottoirs, puis de l'environnement visuel et sonore.

Chiffre clé : trottoir confortable = 1,50 m

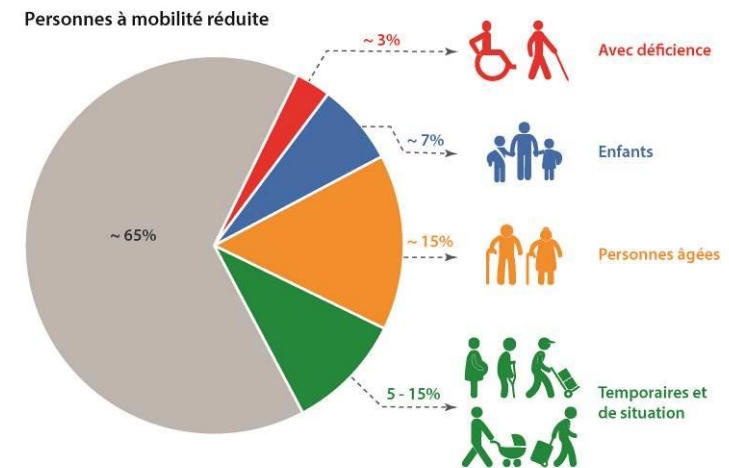
Sécuriser les traversées piétonnes, spécialement sur les voies principales et durant la nuit (éclairage).

Les points de traversée sont les points les plus critiques des cheminements à pied. La bonne visibilité des passages piétons, leur conception en fonction des vitesses automobiles, leur localisation par rapport aux cheminements logiques, les temps d'attente aux feux, l'éclairage nocturne, ... sont des éléments essentiels de l'agrément de la marche à pied.



Circuits accessibles à tous

Pour promouvoir la marche, pour les trajets quotidiens et pour la promenade, il faut proposer des circuits parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite



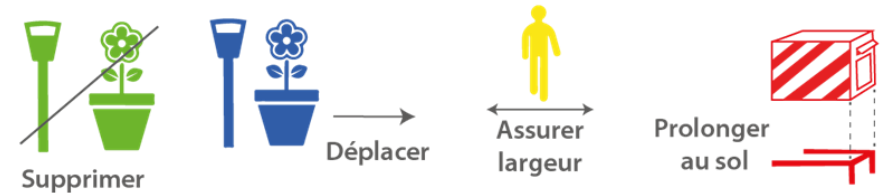
Répartition des personnes à mobilité réduite par type
(source : Plain-Pied asbl)

La problématique des PMR est cruciale dès lors que l'on estime que **35% de la population** peut être considérée comme une PMR.

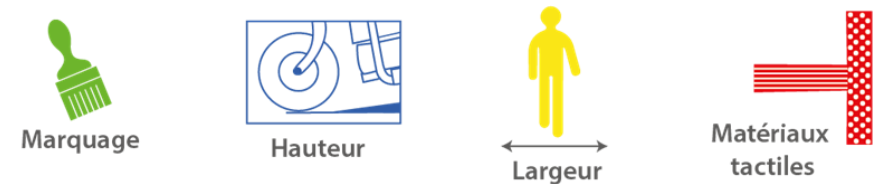
Les points principaux d'attention sont les suivants : les bordures de trottoirs, la largeur disponible, la qualité du revêtement et les accès des bâtiments publics et des services. Il faut donc adapter progressivement l'espace public pour les PMR

- La commune traitera en priorité les lieux nécessitant des adaptations rapides pour les PMR en particulier les administrations, les commerces et services de première nécessité, les écoles et les centres culturels.
- Les services de l'urbanisme acquerront les principes d'accessibilité des PMR dès l'élaboration de projets d'espaces publics ou de bâtiments.
- A terme, le centre offrira un parcours pédestre visant à faciliter les déplacements des seniors et reliant les différents lieux importants (commerces, administration, bureau de poste, centres culturels, ...). Ce parcours doit leur permettre de réaliser plus facilement des déplacements à pied et à renforcer le lien social entre les habitants.

Obstacles



Traversées



Trottoirs



3.2 Les propositions pour la commune

Un réseau structurant est donc proposé. Les propositions sont formulées selon les actions suivantes, en tenant compte des critères de qualité¹:

Des cheminements plus **confortables** ;

- Moins d'obstacles le long des cheminements ;
- Des traversées piétonnes confortables et sécurisées.

Pour les actions concrètes concernant les piétons et PMR, voir les chapitres thématiques :

- ➔ Traversée d'Estinnes par la RN563
- ➔ Structure du réseau routier
- ➔ Abords Collège Bonne Esperance
- ➔ Abords maison de village Vellereille
- ➔ Traversée de la RN90 au niveau de la rue de Bray
- ➔ Traversée de Rouveroy par la RN 40

¹ Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminement accessibles à tous, SPW, 2006
Formation « voiries accessibles », Gamah, 2013.

3.3 Les villages

Dans les villages, les déplacements à pied sont diffus. Certaines sections de rues sont toutefois plus fréquentées et demandent de prendre des mesures pour assurer la sécurité des piétons. Cela ne veut pas nécessairement dire "trottoirs" mais cela dépend de la densité de trafic, des vitesses pratiquées (à modérer éventuellement), de la visibilité (virages, situation la nuit).

Le but est de garantir premièrement une bonne accessibilité de certains lieux précis tels que les principaux arrêts TP, une salle communale ou autres endroits fréquentés.

Dans un second temps, il faut garantir des trottoirs dans les rues les plus fréquentées ou un espace partagé lorsque la densité de trafic le permet. L'idéal étant d'obtenir à long terme un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie sur tout le village.

3.4 Les sentiers

Sur la plupart des communes, les sentiers sont pour la majorité trop souvent négligés, voire abandonnés et sont régulièrement victimes de l'accaparement de propriétaires privés.

Des changements récents

La loi vicinale de 1841 a été révisée au niveau de la région wallonne et une méthodologie a été élaborée pour l'actualisation de l'atlas des chemins et sentiers vicinaux, dont la constitution remonte à la même époque. Ces atlas, qui ont rarement fait l'objet d'une mise à jour, rassemblent les actes juridiques relatifs à l'ouverture et à la fermeture de tel sentier ou chemin. Par ailleurs, l'usage de ces voiries a évolué :

certaines sont devenues carrossables, d'autres ont physiquement disparu et de nouveaux chemins ont été tracés par le passage de riverains ou de promeneurs, parfois sur un terrain public, parfois sur un terrain privé.

Une opportunité

Face aux besoins croissants en mobilité, et à la demande en loisirs (promenade, VTT...), les sentiers représentent un potentiel considérable pour favoriser la mobilité douce, qu'elle soit quotidienne ou de loisir, pour découvrir le patrimoine ou encore pour favoriser le maillage écologique.

→ La commune doit donc être attentive aux différents projets de sauvegarde des sentiers, et notamment à l'évolution de la législation. La prescription trentenaire n'aura notamment plus lieu et aidera les communes pour leur préservation.

3.5 Tableau des actions

Tableau récapitulatif des actions suite à l'enquête publique

4 Mobilité cyclable

4.1 Rappel des constats

En matière de mobilité cyclable, la commune d'Estinnes dispose d'un atout majeur avec la présence du RAVeL (au croisement des lignes 108 et 109) qui couvre une part importante de son territoire et facilite ainsi les déplacements tant au sein de la commune que vers les communes voisines (Binche, Erquelinnes et Thuin). Outre l'ossature constituée par le Ravel, le territoire communal compte quelques pistes cyclables sur les axes routiers structurants (N90 et N563) en direction de Binche ainsi que sur la rue Grégoire Jurion entourant le pôle du Collège et de l'Abbaye de Bonne Espérance. Bien que de qualité variable et demandant des améliorations, elles constituent, avec le Ravel, une base sur laquelle articuler un projet de réseau cyclable.

A ce jour, la part modale du vélo, tant pour les déplacements quotidiens que de loisirs, est très faible. Le manque flagrant d'aménagements et l'insécurité associée réduisent le potentiel de développement du vélo. La concrétisation de ce potentiel nécessite une série d'aménagements ainsi que la mise en œuvre de mesures d'accompagnement au changement des cyclistes actuels et futurs.

Le tableau ci-après résume les atouts et faiblesses du territoire en matière de réseau cyclable ainsi que les opportunités à la développer.

Tableau 1 : Atouts, faiblesses et opportunités du territoire en matière de réseau cyclable

Atouts	Faiblesses	Opportunités
- Présence du RAVeL offrant une connexion sécurisée vers les communes voisines de Binche, Erquelinnes et Thuin - Caractère rural de la commune offrant un cadre environnant agréable - Relief peu marqué	- Commune rurale avec des distances inter-villages parfois importantes où les vitesses de circulation sont souvent inadaptées à la cohabitation des véhicules motorisés et les modes doux - Territoire coupé en deux par la N563 à Estinnes - Peu d'infrastructures cyclables	- Réseau cyclable à points-nœuds (vocation davantage touristique) - PCDR (fiche action relatives aux liaisons douces) - Projet de RAVeL vers Mons - Essor du vélo à assistance électrique (VAE)

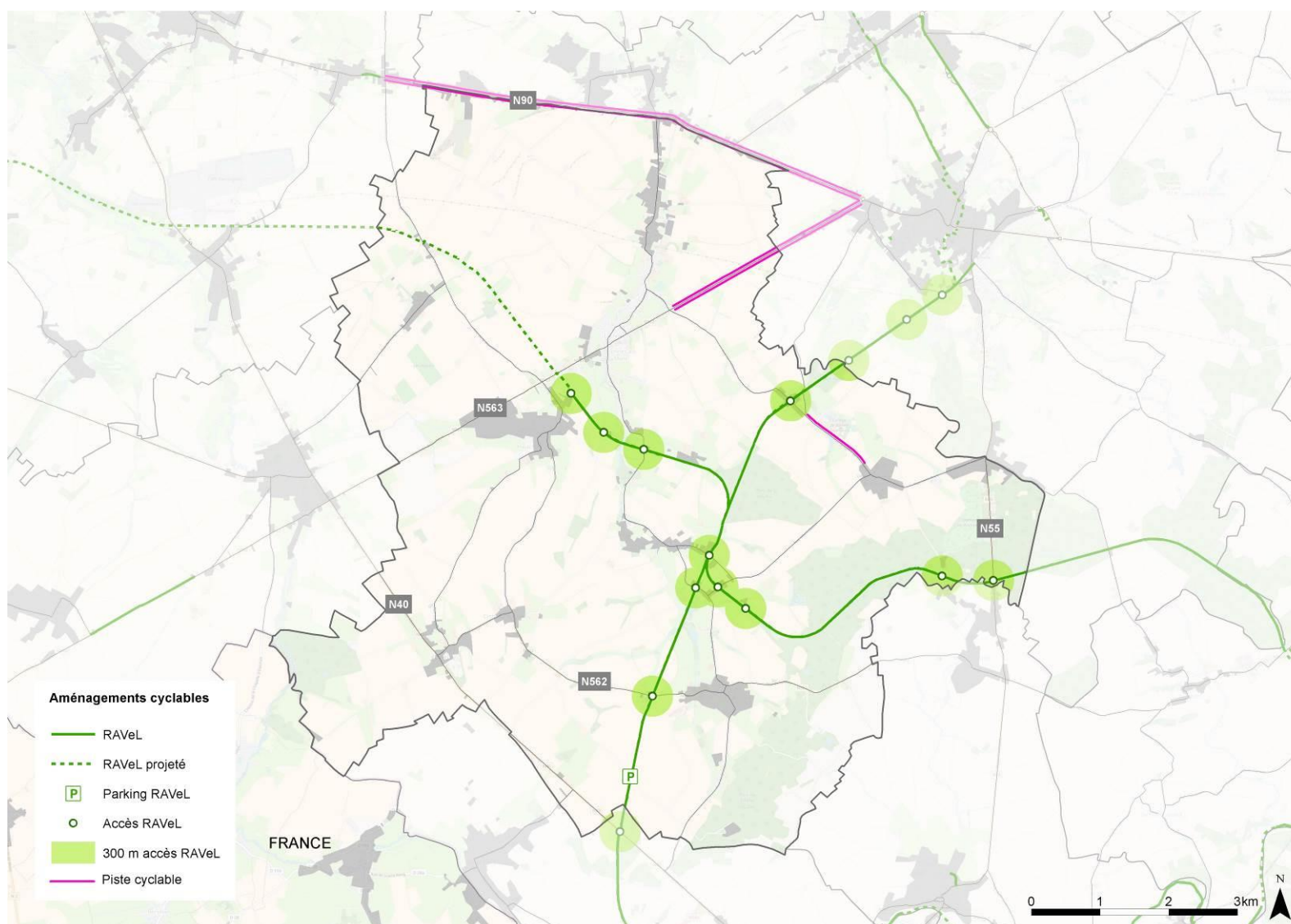


Figure 2 : Infrastructures cyclables en situation existante
(source : SPW – Openstreetmap)

4.2 Enjeux et objectifs poursuivis

Rendre l'utilisation du vélo attractif

Sur un territoire communal assez vaste (plus de 70 km² dont près de 80% de surface agricole), le vélo doit constituer une alternative crédible. D'abord, comme mode de déplacement principal pour les déplacements sur de courtes distances, ensuite, comme mode de déplacement complémentaire aux modes motorisés (train, bus, voire voiture), pour des déplacements plus longs.

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

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

Mettre en place une politique cyclable cohérente

Pour rendre un réseau cyclable attractif et performant, il est indispensable de l'articuler aux différentes échelles du territoire. L'objectif est de le rendre efficace pour tous et de répondre aux attentes d'un large panel d'utilisateurs. Il s'agit donc de concevoir le réseau en tenant compte de :

- l'échelle régionale pour les déplacements longues distances (Ravel, Véloroutes, Schéma Directeur Cyclable...) ;
- l'échelle intercommunale pour favoriser les déplacements vers les autres communes (vers Binche notamment) ;
- l'échelle communale (locale) pour faciliter les déplacements intra et/ou inter-villages.

Plus spécifiquement, la politique cyclable de la commune doit se développer en priorité autour de ces trois axes :

1. faire du centre des villages des espaces **100% cyclable**, en limitant la pression de la circulation motorisée ;
2. développer des liaisons cyclables attractives entre les **villages**, espacés d'environ 2 à 4 km, soit une distance pour laquelle le vélo est très attractif. Considérant des vitesses moyennes entre 15 et 20 km/h (en fonction des itinéraires, du type de cycliste, du type de vélo), cela correspond à des temps de parcours d'environ 10 à 15 minutes. Un temps de parcours très compétitif avec d'autres modes ;
3. permettre à tout cycliste de **stationner son vélo** de manière sécurisée, proche de son lieu de destination.

Un autre axe peut également être développé, celui **d'encourager le vélo** par le biais de promotion et d'expériences pilotes². Nul besoin d'attendre que les villages soient 100% cyclable avant de lancer de telles actions. Cependant, nous recommandons de déployer quelques mesures phares en matière d'infrastructures et de stationnement vélo avant de démarrer la promotion. La meilleure manière d'encourager le vélo est de prévoir quelques aménagements visibles et attractifs.

4.3 Création d'un réseau cyclable à l'échelle communale

4.3.1 Aspects théoriques en matière d'aménagement

Une fois le réseau cyclable défini, il convient de formuler des recommandations d'aménagement. C'est le concept de cyclabilité, qui énonce des prescriptions permettant d'atteindre un niveau de sécurité élevé, nécessaire pour que tous les cyclistes potentiels de s'engager dans la circulation.

1) Mixité ou séparation ?

La cyclabilité d'un tronçon du réseau dépend de nombreux critères : la vitesse du trafic, densité du trafic, l'intensité du trafic cycliste, type de stationnement, pente, profil, nombre et le type de carrefours. La charge et la vitesse du trafic sont les plus déterminants et permettent de définir si la mixité et la séparation physique des modes de transport est préconisée.

² Dans d'autres villes wallonnes, les opérations de « mise en selle » avec les entreprises et les écoles rencontrent un vif succès. <http://www.veloactif.be/> <http://www.bike2school.be/>

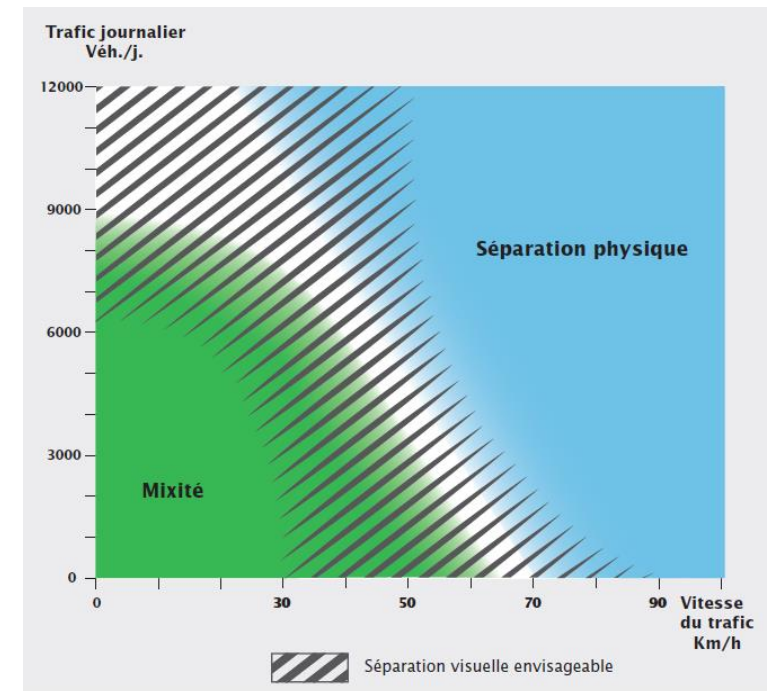


Figure 3 : Choix du type d'aménagement en fonction de la vitesse de circulation et de du trafic journalier (source : SPW)

2) Rendre les cœurs de villages « 100% cyclables »

Les voiries de desserte locale accueillent les flux cyclables sous la forme d'une mixité avec la circulation motorisée. Pour ces voiries, les fonctions de séjour et la circulation des modes actifs sont prioritaires. Dès le moment où les charges de trafic sont inférieures à 6.000 véhicules/jour et les vitesses pratiquées inférieures à 30 km/h, le concept fonctionne. Il est d'ailleurs préféré par les cyclistes, qui affirment leur place au sein de la voirie, là où les aménagements cyclables sont de toute façon impossibles à réaliser (largeur

insuffisance, stationnement en voirie, ralentisseurs...). Sur certaines voiries collectrices, qui ont un rôle un peu plus important pour la circulation motorisée, la situation est plus nuancée. Une mixité sera recommandée, pour autant que la vitesse soit modérée. Il s'agit donc de favoriser toutes les mesures (effet de porte, ralentisseurs de trafic, limitation de la vitesse, etc.) qui contribueront à apaiser la vitesse dans le cœur des villages afin de les rendre plus attractifs pour les cyclistes.

3) Modérer la vitesse

En matière de modération de la vitesse, il est recommandé d'opter pour les dispositifs ralentisseurs suivants :

- Ralentisseurs de type plateau ;
- Ralentisseurs avec by-pass pour vélo pour autant que la largeur disponible doit de minimum 1 m.



Photo 1 : Exemples de ralentisseurs adaptés aux cyclistes
(source : Presto, Modération du trafic et cyclisme)



Pour favoriser la mixité, outre les dispositifs ralentisseurs, une mesure forte en matière de sécurité serait de mettre en zone 30 les cœurs de village.

4) Aménager des Sens Uniques Limités (SUL)

Les rues à sens unique ont un impact très négatif sur les déplacements à vélo. Les cyclistes souffrent plus que les automobilistes de cette contrainte car ils doivent dépenser beaucoup d'énergie pour parcourir la distance supplémentaire, surtout dans les régions vallonnées.

Les SUL facilitent les trajets à vélo en évitant des détours ou des axes trop fréquentés et font donc partie intégrante des réseaux cyclables. Selon la réglementation, leur aménagement est obligatoire. Le refus de leur mise en place doit se justifier par des problèmes importants de sécurité (voirie trop étroite, carrefour dangereux...). Les voiries doivent comporter au moins 3 m d'espace disponible sur la route et la vitesse doit être limitée à 50 km/h.

Les SUL ne posent de problème de sécurité. Les chiffres démontrent que ces itinéraires sont plus sûrs pour les cyclistes que lorsqu'ils circulent dans le sens de la circulation générale. Cette configuration permet en effet un contact visuel entre le cycliste et l'automobiliste et une adaptation du comportement en conséquence. Lorsque le cycliste circule dans le sens de la circulation, il ne peut ni voir, ni prévoir ce que va faire la voiture qui arrive par derrière. Dans certains cas, le SUL évite aux cyclistes d'utiliser d'autres itinéraires plus dangereux.

Afin de garantir la sécurité dans les SUL, il y a quelques règles à appliquer :

- Généraliser le principe du double-sens cyclable dans toutes les rues à sens unique afin que la situation devienne plus prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route ;

- Apposer la signalisation adéquate et si possible du marquage qui contribue à rendre les SUL sécurisants.



Photo 2 : Exemples d'aménagement de SUL

5) Sécuriser les franchissements des carrefours

La création d'un réseau cyclable à l'échelle d'une commune nécessite, par endroit, le franchissement de certaines voiries structurantes rendant le franchissement du carrefour insécurisant. Il est nécessaire de prendre les mesures nécessaires pour assurer une bonne visibilité mutuelle des différents usagers et d'attirer l'attention des automobilistes par des panneaux spécifiques, ou dans le cas des itinéraires cyclables structurants tels que le RAVeL, apposer un revêtement différencié (schlammage de couleur par exemple) sur le sol.

6) Entretenir le réseau

Développer la pratique du vélo nécessite, outre la création de nouveaux aménagements cyclables, un entretien régulier des infrastructures existantes. Le manque d'entretien des pistes cyclables ou voies vertes (présence de boue, de cailloux, de branches d'arbres...) est de nature à très vite dissuader de nombreux cyclistes.

Il est donc important de mettre en place un plan global d'entretien, au sein de la commune ou en collaboration avec la Région afin de garantir des pistes cyclables propres et praticables, tout particulièrement en automne et à la sortie de l'hiver, ou lors de circonstances particulières (tempête,...). L'achat d'un matériel adapté peut également être envisagé (petit camion brosse...).

7) Baliser les itinéraires

Le fléchage directionnel a pour but d'orienter les cyclistes sur des itinéraires privilégiés et/ou aménagés afin de rejoindre les destinations importantes. Le balisage peut être identifié par un nom, un numéro et/ou une lettre, et assorti à une distance.

Il faut assurer un balisage pour les liaisons principales afin d'officialiser les itinéraires auprès des utilisateurs et pour donner une visibilité au réseau cyclable de la commune.

La mise en place de panneaux d'affichage reprenant les itinéraires communaux est un complément important.

4.3.2 Réseau cyclable d'Estinnes

Dans le cas spécifique d'Estinnes, l'objectif est d'identifier des liaisons cyclables qui, en complément avec le Ravel, offrent des connexions inter-villages efficaces et attractives tant pour les déplacements quotidiens que de loisirs. La proposition s'appuie sur les réflexions menées dans le cadre du PCDR ainsi que sur celles qui ont précédé la mise en œuvre du réseau points-nœuds.

L'analyse du territoire a mis en évidence 8 liaisons inter-villages nécessaires à la création d'un réseau cohérent à l'échelle communale. Pour chacune de ces liaisons, des itinéraires précis ont été identifiés et une subdivision par tronçons « homogènes » (T1, T2...) a été réalisée afin proposer des aménagements visant à sécuriser et rendre confortables les déplacements des modes actifs et permettre une cohabitation des différents usagers.

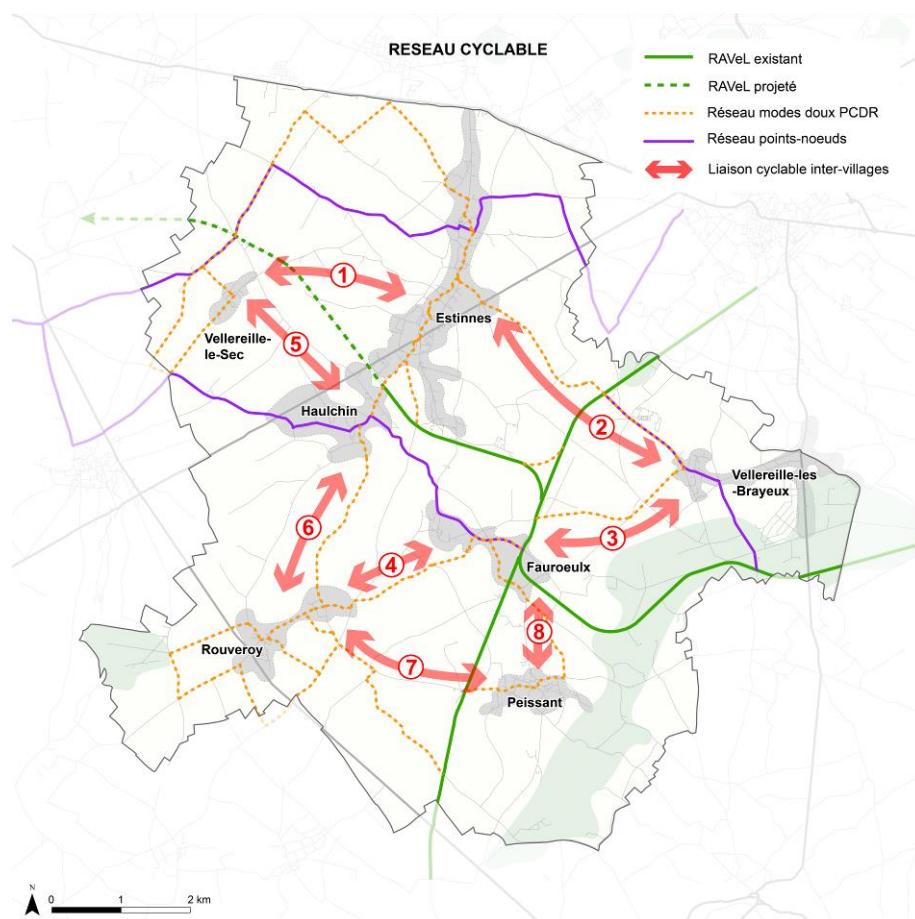


Figure 4 : Identification des liaisons cyclables inter-villages

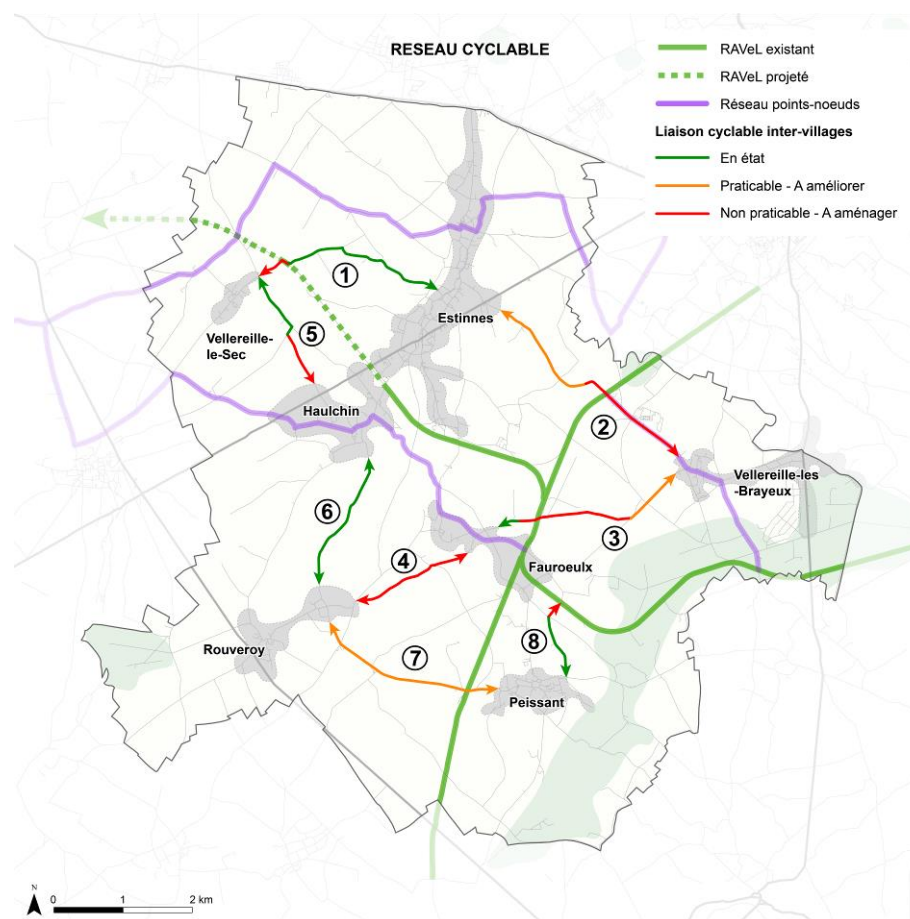
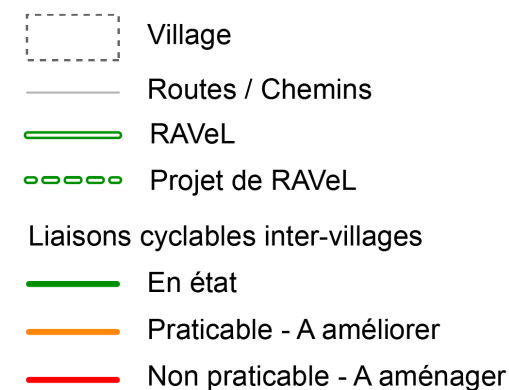
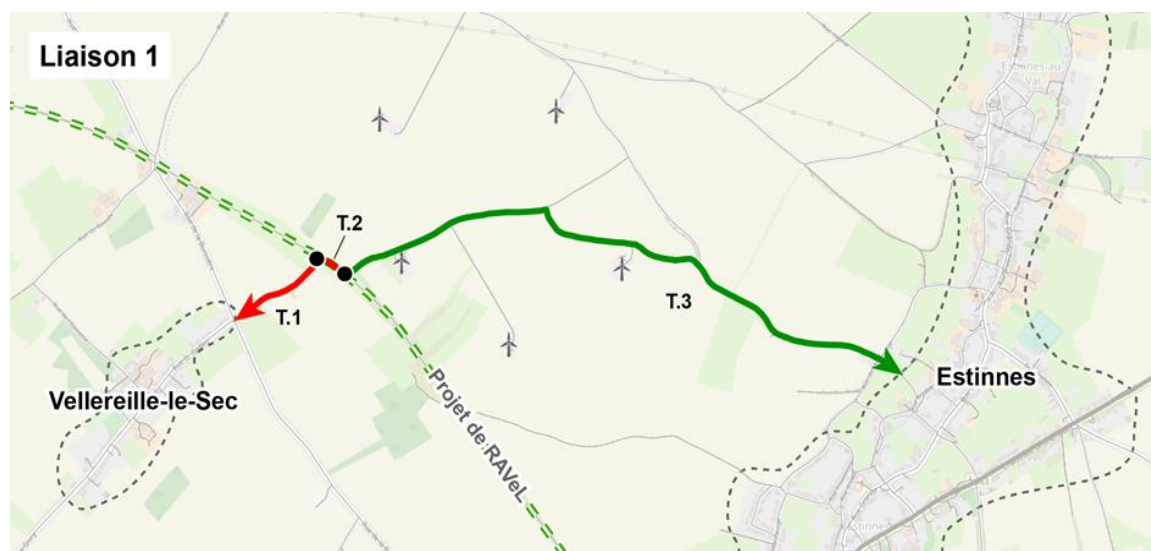


Figure 5 : Caractérisation des liaisons inter-villages

LIAISON n°1 : Vellereille-le-Sec <> EstinnesCaractéristiques

- Environnement : rural (cultures), chemins de remembrement et d'accès aux éoliennes, aucune habitation sur toute sa longueur
- Points forts : connexion au futur RAVeL, faible pente
- Points faibles : tronçons 1 et 2 à aménager entièrement
- Opportunités : liaison avec le futur RAVeL, fiche-projet PCDR sur le tronçon 1

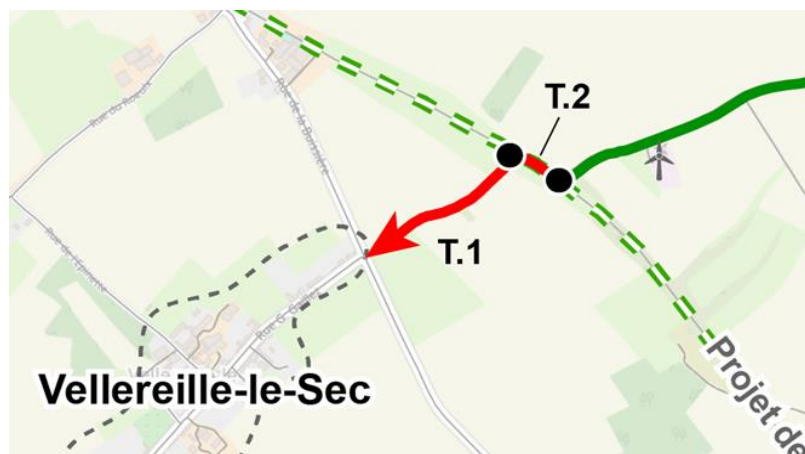
Tronçon n°1 : Croisement « Buissière / Gailliez » <> futur RAVeL L109 A

Photo 3 : Vue de l'entrée du tronçon 1 (source : google)

Caractéristiques

- Longueur : 425 m
- Revêtement : terre
- Situation de droit : chemin communal, zone agricole, proximité d'une ZACC
- Situation de fait : chemin à usage agricole

**Aménagement préconisé**

- Bi-bandes en béton (voir fiche PCDR)
- Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers



Photo 4 : Exemple de b-bande en béton (source : SPW - Question de CeM 22)

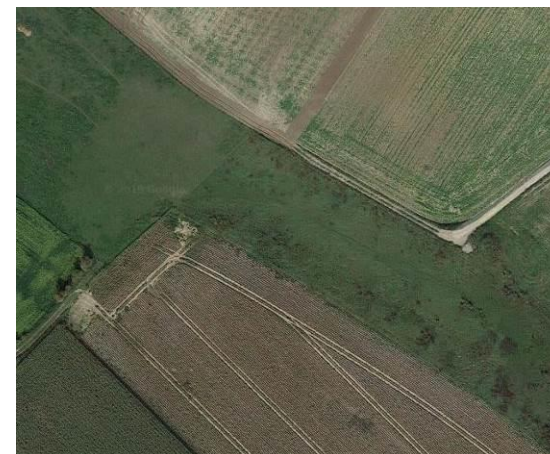
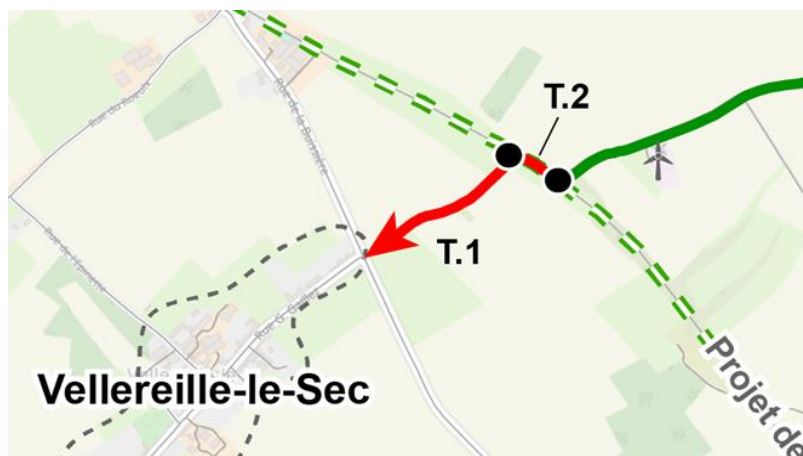
Tronçon n°2 : Portion du futur Ravel L109 A

Photo 5 : Vue aérienne du tronçon n°2 (source : Google)

Caractéristiques

- Longueur : 135 m
- Revêtement : friche herbacée (ancienne ligne 109 « Mons-Chimay »)
- Situation de droit : zone d'espace vert
- Situation de fait : friche (ligne 109)

Aménagement préconisé

- Petit tronçon du futur RAVeL vers Mons
(échéance de mise en œuvre non fixée à ce stade)



Photo 6 : Exemple de RAVeL (source : SPW)

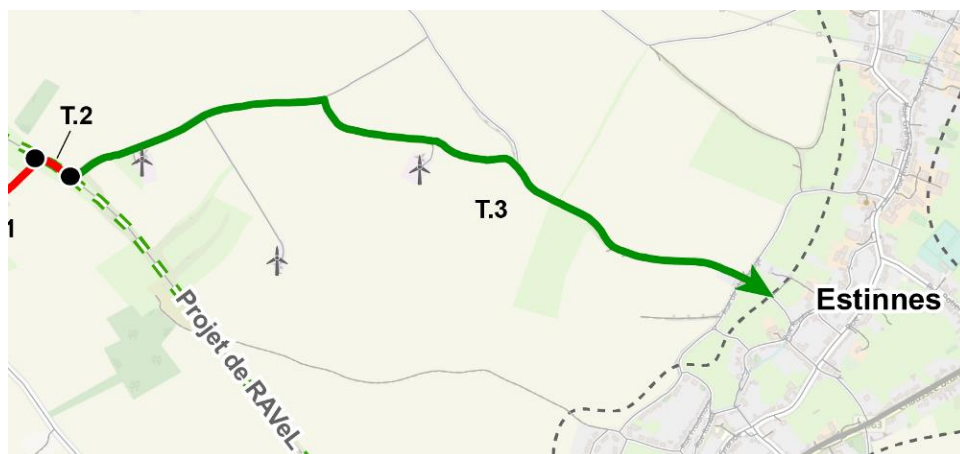
Tronçon n°3 : RAVeL L109 A <> rue Rivière

Photo 7 : Tronçon n°3 de la liaison « Vellereille-le-Sec <> Estinnes »
(source : Google)

Caractéristiques

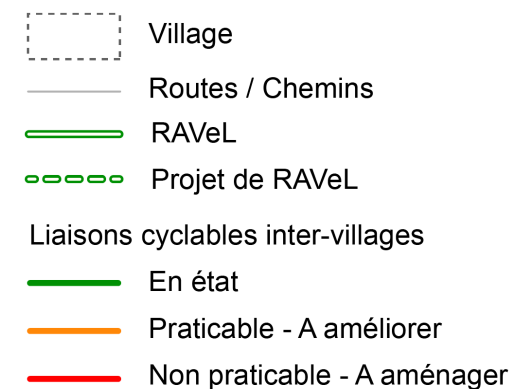
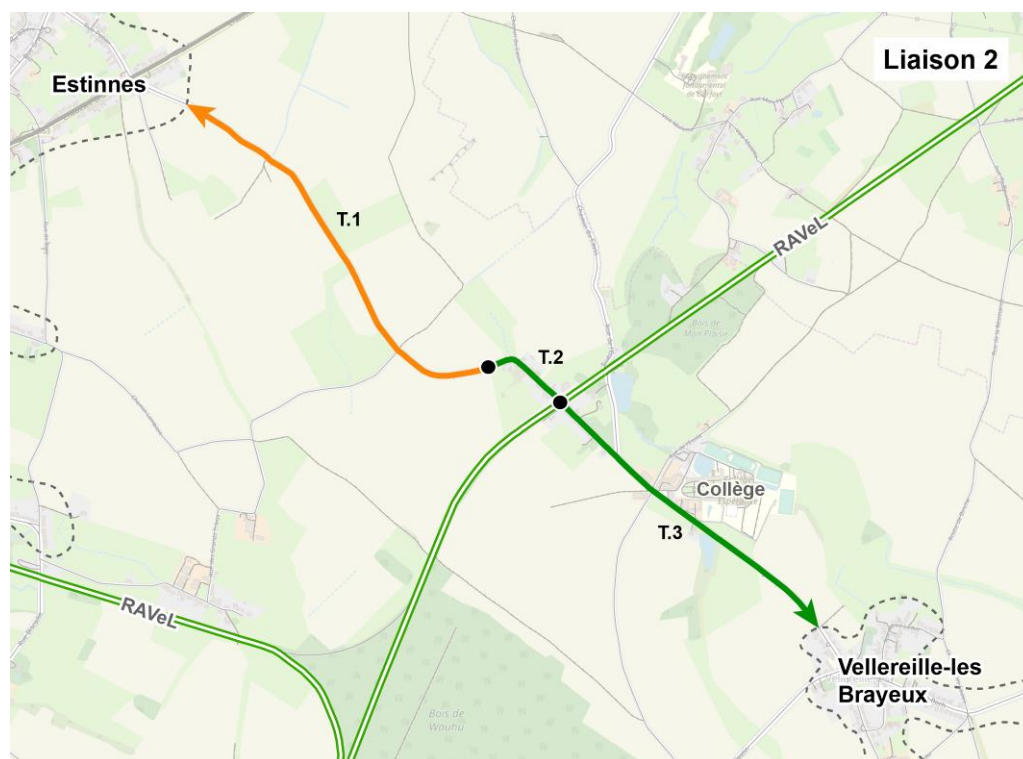
- Longueur : 2.525 m
- Revêtement : béton
- Situation de droit : zone agricole, voirie communale
- Situation de fait : usage agricole, accès pour l'entretien des éoliennes

**Aménagement préconisé**

- Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers



Photo 8 : Tronçon n°3 de la liaison Vellereille-le-Sec <> Estinnes
(source : Google)

LIAISON n°2 : Estinnes <> Vellereille-les-Brayeux**Caractéristiques**

- Environnement : majoritairement rural (cultures) avec quelques tronçons urbanisé, pôle de l'Abbaye et du Collège de Bonne Espérance
- Points positifs : Itinéraire stratégique entre Estinnes (bus) et le Collège, piste cyclable déjà existante sur la rue Grégoire Jurion entre le Collège et Vellereille-les-Brayeux, faible pente
- Points négatifs : tronçon 1 (rue de l'Abbaye) à usage mixte avec vitesses élevées observées (hors agglomération avec vitesse autorisée à 90km/h)
- Opportunités : liaison inter-village proposée par le PCDR

Tronçon n°1 : Rue de l'Abbaye

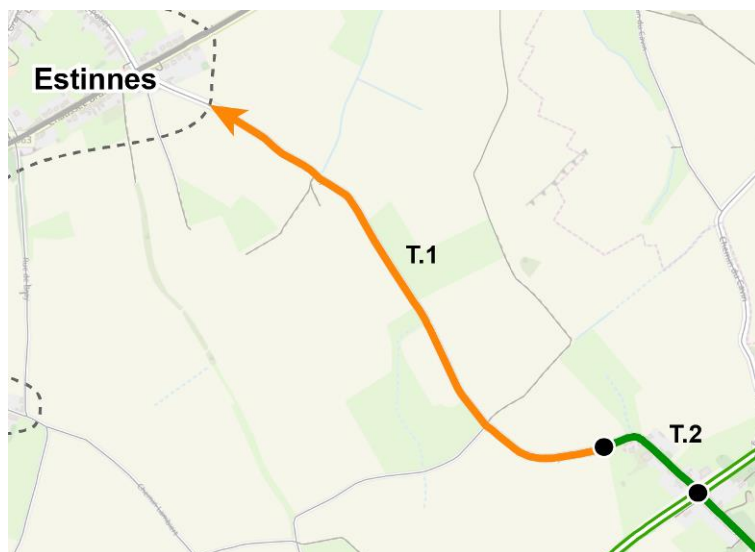


Photo 9 : Tronçon n°1 de la liaison « Estinnes <> Vellereille-les-Brayeux »

Caractéristiques

- Longueur : ~ 2.000 m
- Revêtement : béton
- Situation de droit : zone agricole, voirie communale
- Situation de fait : voirie assez étroite par endroit (~ 3 m) en béton avec quelques zones de croisement, accotements non stabilisés

Aménagements préconisés

- Piste cyclo-piétonne séparée
- Chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes



Photo 10 : Exemple de piste cyclo-piétonne sur la rue de Leumont à Wanze (source : Google)

Tronçon n°2 : Rue du Chêne <> RAVeL

Photo 11 : Tronçon 2 de la liaison
« Estinnes <> Vellereille-les-Brayeux »



Photo 12 : Intersection de la liaison avec le RAVeL

Caractéristiques

- Longueur : 300 m
- Revêtement : béton
- Situation de droit : zone d'habitat à caractère rural, voirie communale
- Situation de fait : noyau urbanisé, trafic de transit

Aménagement préconisé

- Améliorer l'effet porte à l'entrée de la zone d'habitat
- Limiter les vitesses pratiquées dans la zone d'agglomération (50 km/h)

Tronçon n°3 : Rue Grégoire Jurion

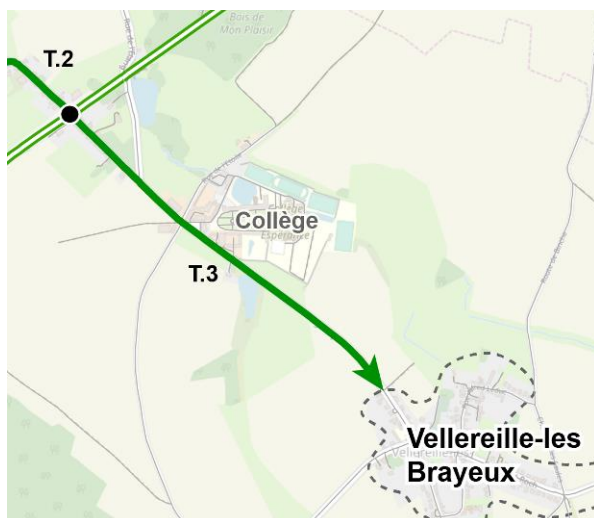


Photo 13 : Tronçon n°3 de la liaison
« Estinnes <> Vellereille-les-Brayeux »



Photo 14 : Tronçon n°3 de la liaison
« Estinnes <> Vellereille-les-Brayeux »

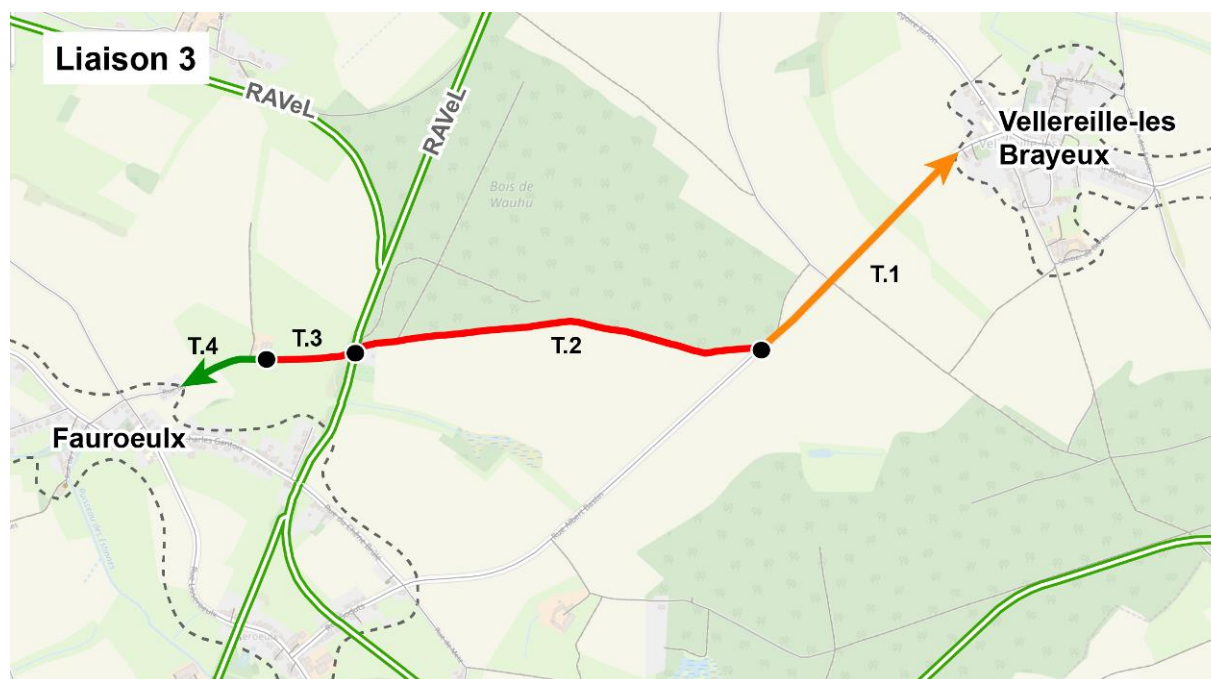
Caractéristiques

- Longueur : ~ 1.400 m
- Situation de droit : zone d'habitat à caractère rural, zone de services publics et d'équipements communautaires, zone naturelle et zone de parc, voirie communale
- Situation de fait : piste cyclable bidirectionnelle dans le premier tronçon et monodirectionnelle dans le deuxième tronçon, pas d'aménagement pour les piétons

Aménagements préconisés

- Intégrer les piétons sur la piste cyclable
→ Chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes
- Faire respecter la piste cyclable (stationnement)



LIAISON n°3 : Vellereille-les-Brayeux <> Fauroeulx

- Village
- Routes / Chemins
- RAVeL
- Projet de RAVeL
- Liaisons cyclables inter-villages
 - En état
 - Praticable - A améliorer
 - Non praticable - A aménager

**Caractéristiques**

- Environnement : campagne (cultures et pâturages) et bois
- Points positifs : liaison sécurisée vers le RAVeL (lignes 108 et 109), liaison adaptée aux modes doux sur le tronçon 2, faible pente, qualité paysagère
- Points négatifs : insécurité pour les modes doux en raison des vitesses pratiquées par les voitures sur le tronçon 1, nécessite des aménagement sur une grande partie de la liaison
- Opportunités : tronçons 1 et 2 repris dans le réseau de liaison inter-village du PCDR

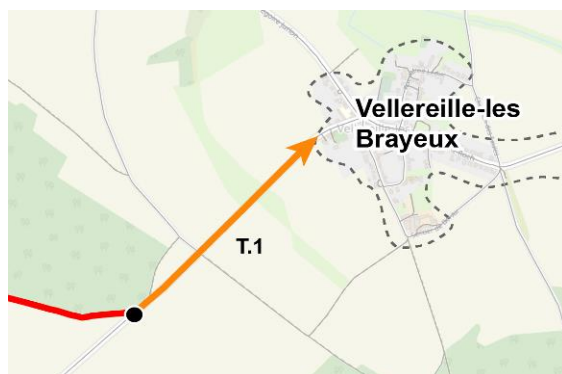
Tronçon n°1 : Rue Albert Bastin

Photo 15 : Tronçon n°1 de la liaison
« Vellereille-les-Brayeux <> Fauroeux »



Photo 16 : Tronçon n°1 de la liaison
« Vellereille-les-Brayeux <> Fauroeux »

Caractéristiques

- Distance : ~1.000 m
- Revêtement : béton
- Situation de droit : voirie communale, zone agricole
- Situation de fait : liaison inter-village

Aménagements préconisés

- Piste cyclo-piétonne
- Chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes
- Effet de porte à Vellereille-les-Brayeux



Photo 17 : Exemple de piste cyclo-piétonne sur la
rue de Leumont à Wanze (source : Google)

Tronçon n°2 : Entre la rue Albert Bastin et le RAVeL (rue de Wauhu)



Photo 18 : Tronçon n°2 de la liaison
« Vellereille-les-Brayeux <> Fauroeulx »



Photo 19 : Tronçon n°2 de la liaison
« Vellereille-les-Brayeux <> Fauroeulx »

Caractéristiques

- Longueur : 1.400 m
- Largeur : variable (de 1 à 3 m)
- Revêtement : chemin et sentier en terre
- Situation existante de droit : chemin communal ; zone agricole, zone forestière et d'intérêt paysager
- Situation existante de fait : chemin à usage agricole et sentier de promenade (balisé)



Photo 20 : Exemple de b-bande en béton
(source : SPW - Question de CeM 22)

Aménagements préconisés

- Bi-bandes en béton
- Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers

Tronçon n°3 : Rue du Bois de Wauhu

Photo 21 : Tronçon n°3 de la liaison
« Vellereille-les-Brayeux <-> Fauroeux »

Caractéristiques

- Longueur : 300 m
- Largeur : 2,5 m
- Type de revêtement : chemin en terre
- Situation de droit : voirie communale, zone agricole
- Situation de fait : chemin à usage principalement agricole et de promenade

Aménagements préconisés

- Bi-bandes en béton
 - Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers
- OU**
- Laisser en l'état si empierrement fin et absence de trous



Photo 22 : Exemple de b-bande en béton
(source : SPW - Question de CeM 22)



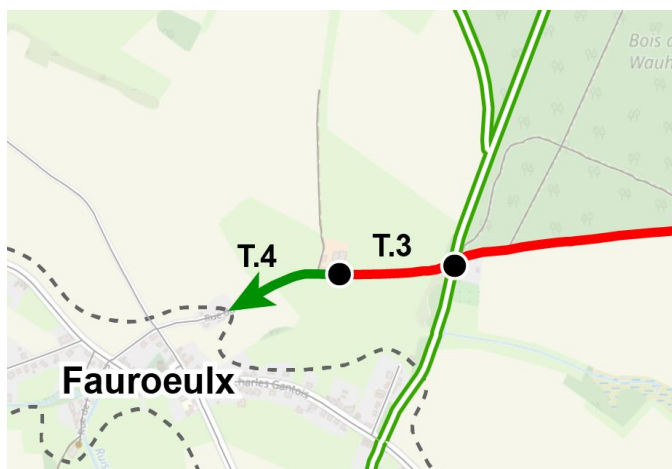
Tronçon n°4 : rue du Bois de Wauhu

Photo 23 : Tronçon n°4 de la liaison
« Vellereille-les-Brayeux <> Fauroeulx »

Caractéristiques

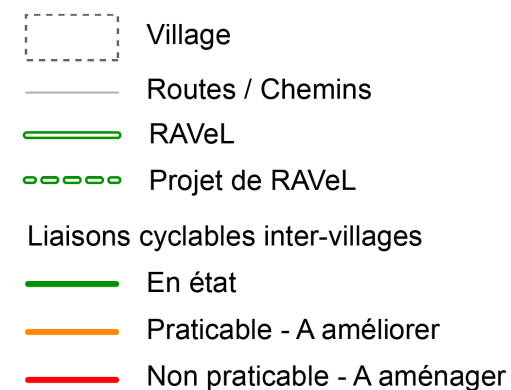
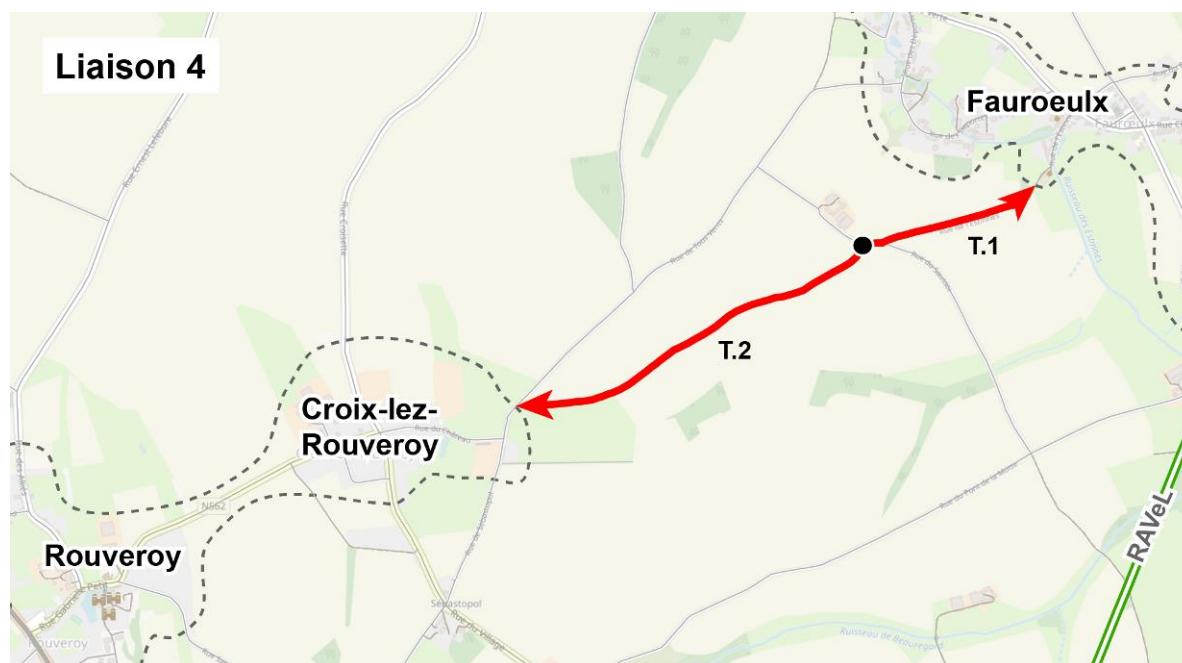
- Longueur : 500 m
- Largeur : 3,5 m
- Revêtement : confortable non-lisse (asphalte-graviers)
- Situation de droit : voirie communale, zone agricole et zone habitat à caractère rural en fin de tronçon
- Situation de fait : voirie à usage locale et agricole (accès exploitation), trafic faible

Aménagements préconisés

- Sans objet



Photo 24 : Tronçon n°4 de la liaison
« Vellereille-les-Brayeux <> Fauroeulx »

LIAISON n°4 : Fauroeulx <> Croix-lez-Rouveroy**Caractéristiques**

- Environnement : rural (cultures), site de l'ancien couvent des Sœurs d'Amiens
- Points positifs : liaison qualitative, faible pente
- Points négatifs : aménagements importants à prévoir
- Opportunités : liaison reprise dans le réseau de liaison inter-village du PCDR

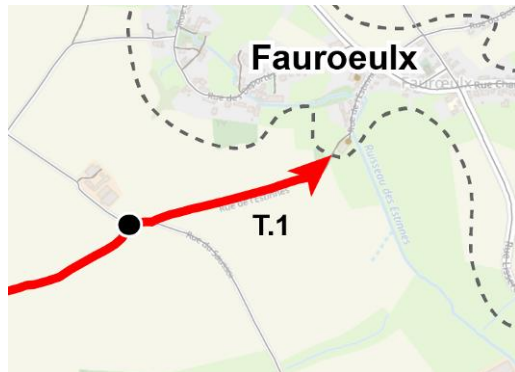
Tronçon n°1 : Rue de l'Estinnes

Photo 25 : Tronçon n°1 de la liaison
« Fauroeux <> Croix-lez-Rouveroy »



Photo 26 : Tronçon n°1 de la liaison
« Fauroeux <> Croix-lez-Rouveroy »

Caractéristiques :

- Longueur : ~ 600 m
- Largeur : ~ 3,5 m
- Revêtement : sentier / chemin en terre
- Situation de droit : chemin communal, zone agricole, zone verte et zone d'habitat à caractère rural
- Situation de fait : sentier non entretenu, non fréquenté

Aménagements préconisés :

- Piste cyclo-piétonne en dolomie
- Chemin réservé aux piétons et cyclistes



Photo 27 : Exemple de chemin en dolomie
(source : www.pussemer.be)

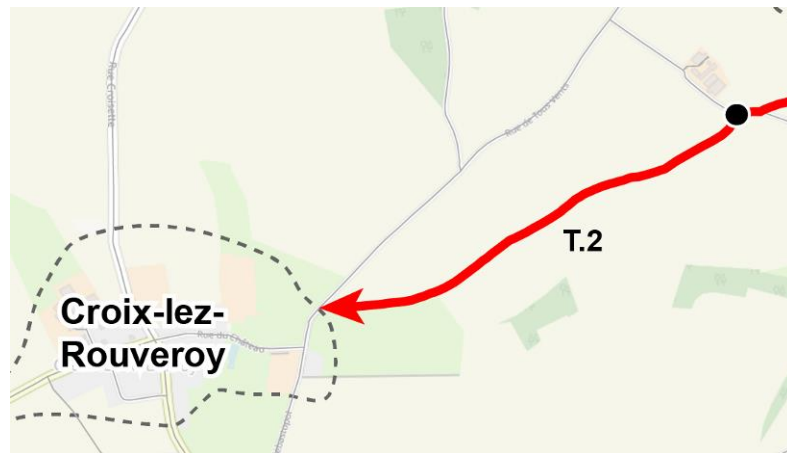
Tronçon n°2 : Entre la rue du Saussoi et le Chemin de Maubeuge

Photo 28 : Tronçon n°2 de la liaison
« Fauroeux <=> Croix-lez-Rouveroy »

Caractéristiques

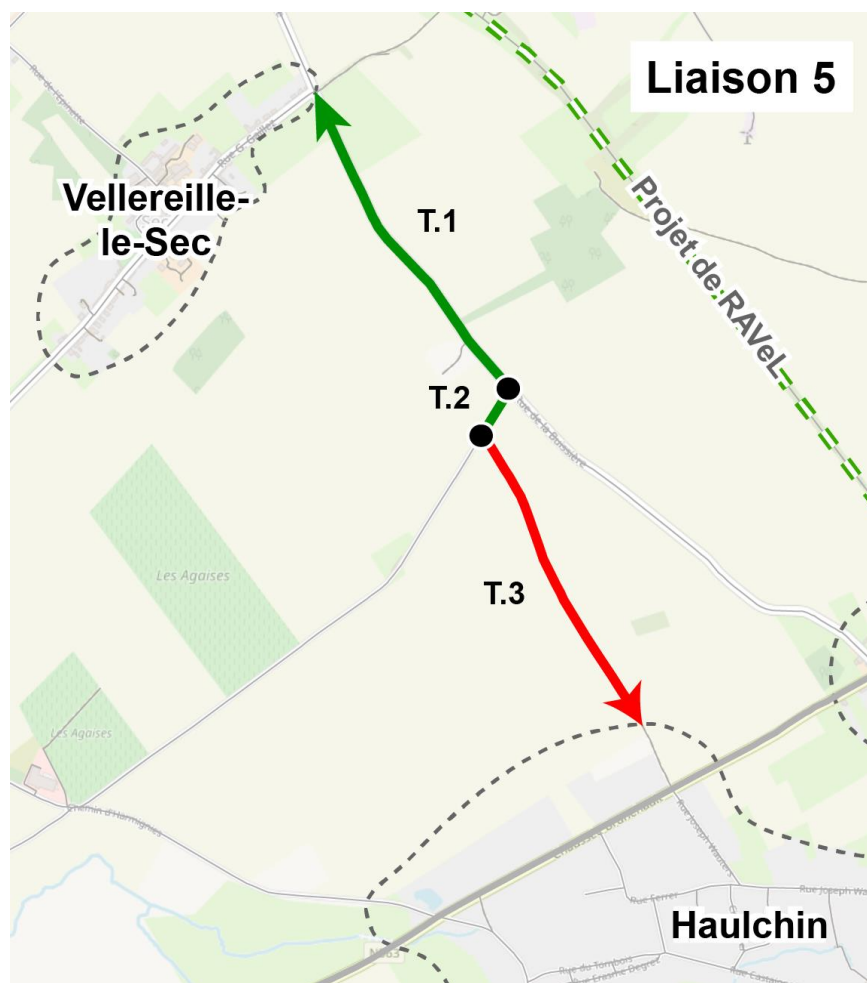
- Longueur : 1200 m
- Largeur : 2,5 m (pour le tronçon existant)
- Revêtement : chemin de terre + partie inexistante (cultivée)
- Situation de droit : chemin communale (+ atlas des voiries vicinales) ; zone agricole
- Situation de fait : chemin agricole et usage agricole

Aménagements préconisés

- Bi-bandes béton
- Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers



Photo 29 : Exemple de bi-bande en béton
(source : SPW - Question de CeM 22)

LIAISON n°5 : Vellereille-le-Sec <> Haulchin

- Village
 Routes / Chemins
 RAVeL
 Projet de RAVeL
 Liaisons cyclables inter-villages
 En état
 Praticable - A améliorer
 Non praticable - A aménager

**Caractéristiques**

- Environnement : rural (cultures et pâturages)
- Points forts : pente faible
- Points faibles : aménagement conséquent du tronçon 3
- Opportunité : RAVeL → doublon (en fonction de l'échéance)

Tronçon n°1 : rue de la Buissière

Photo 30 : Tronçon n°1 de la liaison « Vellereille-le-Sec <> Haulchin » (source : Google)

Caractéristiques

- Longueur : 900 m
- Largeur : ~ 5,5 m
- Revêtement : béton
- Situation de droit : voirie communale ; zone agricole
- Situation de fait : voirie à usage agricole + transit vers la Chaussée Brunehaut

Aménagements préconisés

- A déterminer en fonction de l'échéance du futur RAVeL

Tronçon n°2 : Portion du chemin de remembrement

Photo 31 : Tronçon n°1 de la liaison « Vellereille-le-Sec <> Haulchin » (source : Google)

Caractéristiques

- Longueur : 130 m
- Largeur : ~ 3 m
- Revêtement : béton
- Situation de droit : voirie communale ; zone agricole
- Situation de fait : chemin de remembrement, usage agricole

Aménagements préconisés

- Sans objet

Tronçon n°3 : chemin Sainte-Anne



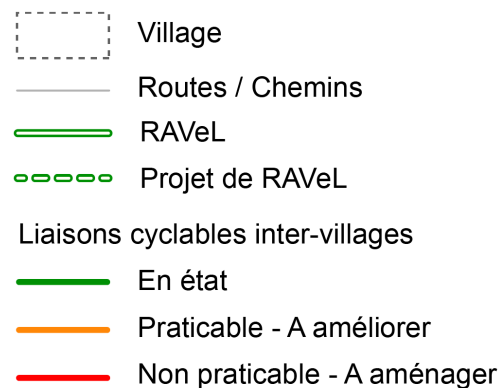
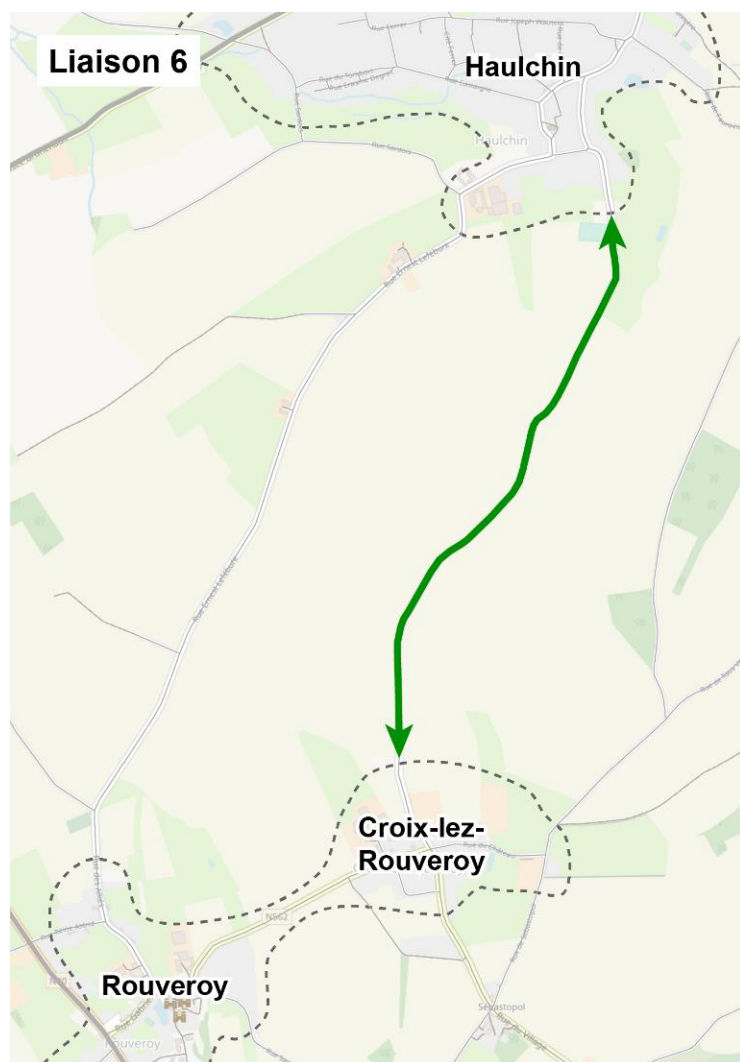
Photo 32 : Vue aérienne du tronçon n°3 de la liaison « Vellereille-le-Sec <-> Haulchin » (source : Google)

Caractéristiques

- Longueur : ~ 1.000 m
- Largeur : ~ 2,5 m
- Revêtement : chemin en terre
- Situation de droit : zone agricole, voirie communale
- Situation de fait : chemin à usage agricole

Aménagements préconisés (PCDR)

- Bi-bandes béton (sauf si RAVeL prévu à « courte échéance »)
- Sécurisation du croisement avec la chaussée Brunchault

LIAISON n°6 : Haulchin <> Croix-lez-Rouveroy / Rouveroy (rue Croisette)**Caractéristiques**

- Environnement : rural (cultures et pâturages)
- Points forts : Cadre agréable, revêtement adapté, 2 routes entre Haulchin et Rouveroy permettant de dédier un des 2 axes aux modes doux, pente faible
- Points faibles : /
- Opportunités : /



Photo 33 : Liaison n°6 : Haulchin <> Croix-lez-Rouveroy / Rouveroy (source : Google)



Photo 34 : Liaison n°6 : Haulchin <> Croix-lez-Rouveroy / Rouveroy (source : Google)

Caractéristiques

- Longueur : ~ 2200 m
- Largeur : ~ 3,30 m
- Revêtement : asphalte
- Situation de droit : voirie communale ; zone agricole au plan de secteur
- Situation de fait : voirie à usage principalement agricole

Aménagements préconisés

- Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers



LIAISON n°7 : Croix-lez-Rouveroy / Rouveroy <> Peissant (rue du Village)

- Village
 Routes / Chemins
 RAVeL
 Projet de RAVeL
 Liaisons cyclables inter-villages
 En état
 Praticable - A améliorer
 Non praticable - A aménager

**Caractéristiques**

- Environnement : rural (cultures et pâturages), portions urbanisées (entrées de villages)
- Points forts : connexion avec le RAVeL, pente faible
- Points faibles : insécurité car vitesse élevée des véhicules, aménagements importants nécessaires
- Opportunités : liaison intégrée dans le réseau inter-villages du PCDR



Photo 35 : Liaison n°7 : Croix-lez-Rouveroy / Rouveroy <> Peissant (source : Google)



Photo 36 : Liaison n°7 : Croix-lez-Rouveroy / Rouveroy <> Peissant (source : Google)

Caractéristiques

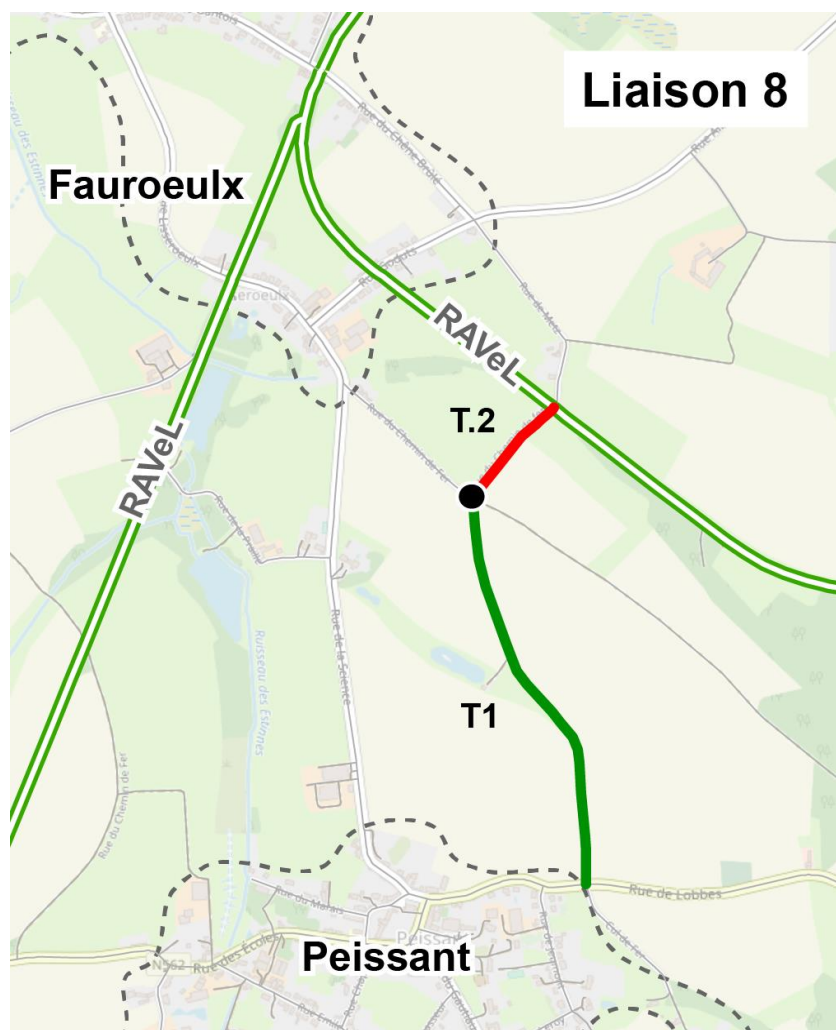
- Longueur : ~ 2.900 m
- Largeur : 6-7 m
- Revêtement : asphalte
- Situation de droit : route régionale (N562) ; zone agricole ; zone d'habitat à caractère rural au plan de secteur (portions aux entrées/sorties des villages) ; réseau secondaire
- Situation de fait : liaison inter-village à forte fréquentation et vitesses élevées (zone accidentogène)

Aménagements préconisés

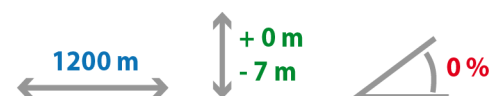
- Piste cyclo-piétonne séparée
- Chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes



Photo 37 : Exemple de piste cyclo-piétonne sur la rue de Leumont à Wanze (source : Google)

LIAISON n°8 : Peissant <> Fauroeulx (Liseroeulx)

- Village
 Routes / Chemins
 RAVeL
 Projet de RAVeL
 Liaisons cyclables inter-villages
 En état
 Praticable - A améliorer
 Non praticable - A aménager

**Caractéristiques**

- Environnement : rural (cultures et pâturages)
- Points forts : cadre agréable ; revêtement adapté, 2 routes entre Haulchin et Liseroeulx / Fauroeulx permettant de dédier un des 2 axes aux modes doux, pente faible, connexion au RAVeL
- Points faibles : /
- Opportunités : /

Tronçon n°1 : Entre N562 et la rue du Chemin de Fer

Photo 38 : Tronçon n°1 de la liaison « Peissant <> Fauroeux (Liseroeux) »

Caractéristiques

- Longueur : 1000 m
- Revêtement : béton
- Situation de droit : zone agricole, voirie communale
- Situation de fait : chemin agricole

Aménagements préconisés

- Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers



Tronçon n°2 : Rue du Chemin de Fer <> RAVeL

Photo 39 : Tronçon n°2 de la liaison « Peissant <> Fauroeux (Liseroeux) »



Photo 40 : Tronçon n°2 de la liaison « Peissant <> Fauroeux (Liseroeux) »

Caractéristiques :

- Longueur : 300 m
- Revêtement : sentier empierré
- Situation de droit : zone agricole, voirie communale
- Situation de fait : chemin accessible aux piétons

**Aménagements préconisés :**

- Chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers
- Chemin en dolomie / empierrement très fin



Photo 41 : Exemple de chemin en dolomie
(source : www.pussemier.be)

Liaisons supracommunale

Dans le cadre de l'élaboration du réseau cyclable (modes doux), il est essentiel de prendre des mesures pour améliorer les possibilités de se déplacer rapidement et en toute sécurité vers Binche qui constitue le pôle majeur d'attractivité en bordure nord-est de la commune. A ce jour, le RAVeL (ligne 108) offre déjà une belle alternative pour se déplacer jusqu'à Binche.

Pour en améliorer la desserte depuis le village de **Vellereille-les-Brayeux**, il pourrait-être intéressant d'améliorer la cyclabilité de l'axe constitué par la Route de Binche/Rue de la Résistance/Rue du Bourleau. En effet, elle constitue la voie la plus directe depuis le village pour rejoindre le RAVeL (vers Binche) et permettrait d'économiser une distance d'environ 2 km dans un cadre agréable et peu fréquenté par les automobiles.

Pour les habitants de **Estinnes-au-Val**, il est également nécessaire de proposer un itinéraire direct, confortable et agréable en évitant les principaux axes (Route de Mons et Chaussée de Brunehaut) peu attractifs car particulièrement fréquentés, bruyants et mal aménagés. Le Chemin des vaches (et Rue de l'Enfer en continuité) constituerait à ce titre un choix judicieux tant en termes d'itinéraire que d'environnement. Dans ce cas de figure, il est utile de relever que les itinéraires traversent les frontières communales et nécessitent donc une collaboration avec la commune de Binche.

4.3.3 Développer le stationnement vélo

Si l'infrastructure occupe le cœur du débat sur la mobilité cyclable, la question du stationnement demeure cruciale, tant l'absence de stationnement vélo au domicile ou au lieu de destination freine de nombreux usagers potentiels. On assiste donc aujourd'hui à une demande qui ne peut s'exprimer en l'absence d'offre crédible. Il est donc nécessaire d'augmenter l'offre, en implantant des dispositifs qui tiennent compte des besoins des cyclistes et de la configuration des lieux.

D'une manière plus générale, la commune doit gérer un plan de stationnement vélo ambitieux, composé des axes suivants :

1) Aménager des arceaux

Des stationnements vélos de taille réduite permettent aux cyclistes d'attacher leur vélo pendant de courtes périodes, à proximité de leur destination. Ce type de stationnement ne demande pas beaucoup d'espace et peut être facilement installé dans de nombreux endroits dispersés.



Photo 42 : Exemple d'arceaux pour les vélos

Les modèles en arceau sont conseillés car ils répondent à ces différents critères :

- pour le gérant de la voirie : l'arceau est facile à installer et à entretenir, solide et difficile à vandaliser, ce qui fait qu'il est peu onéreux. De plus, il existe de nombreux modèles permettant d'être en harmonie avec le mobilier urbain environnant.
- pour les cyclistes : il est pratique, stable, compatible aux différents vélos et bien sûr efficace contre le vol car il permet d'attacher à la fois le cadre et la roue avant.

2) Aménager des abris-vélos

Ces **abris-vélos** (arceaux couverts par un haut-vent) permettent de couvrir des besoins de courte durée au droit des pôles d'attractions tels que le centre-ville, les pôles sportifs et culturels...



Photo 43 : Exemple d'abri-vélo à Sombrefe

3) Local vélos

Développer des **locaux fermés** au sein des **projets immobiliers**. Des recommandations ambitieuses et précises doivent être adressées dans le cadre du permis, idéalement dès les premières réunions d'avant-projet. Sans possibilité de stationnement à domicile, peu de chances de faire décoller l'usage du vélo au sein de la commune. Un ratio d'une place par logement est un strict minimum.



Photo 44 : Exemple de local fermé pour les vélos

4) Box vélos

L'implantation de **boxs vélos**, n'est pas jugée utile dans le cas d'Estinnes. Il est généralement conseillé d'en installer aux points d'arrêts ferroviaires (5 places). Ces systèmes combinent accès collectif avec clé ou badge et sécurisation classique par cadenas, afin d'offrir une sécurité pour des besoins de longue durée.

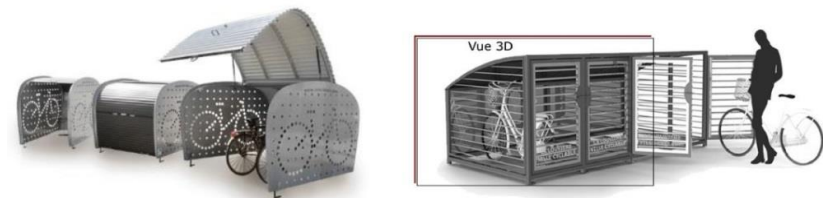


Photo 45 : Exemple de local et box dédié au stationnement des vélos

4.3.4 Développer l'usage du VAE

Le vélo dit à assistance électrique (VAE) aide l'utilisateur à démarrer, à affronter une côte ou un fort vent de face. Il faut donc toujours pédaler (contrairement au cyclomoteur) mais sans effort jusqu'à 25 km/h.

- Le VAE est un vélo et il n'y a donc pas besoin d'un permis ou d'une assurance spécifique
- Le VAE, comme le vélo, donne droit à une indemnité kilométrique dans le cadre de déplacements domicile-travail

Il est recommandé de favoriser le développement du VAE par le biais de primes. Généralement, les aides à l'achat produisent des effets très concluent ³:

- Les distances parcourues sont 2x plus importantes
- La moitié des usagers renoncent à la voiture pour les déplacements effectués en VAE
- Les bénéficiaires de l'aide achètent des vélos haut de gamme, ce qui contribue également à un haut niveau de satisfaction (autonomie de la batterie, confort) et donc d'usage accru
- Le profil d'usage est diversifié, avec une moitié de seniors, une parité homme-femme, autant de déplacements liés aux commerces qu'au travail.

³ Etude d'évaluation sur les services vélos, ADEME, 2016

Au regard des investissements effectués par les propriétaires de VAE, une offre en stationnement sécurisée doit se développer autour des pôles principaux de la commune, et notamment dans le centre d'Estinnes.

Opportunités grâce au cyclotourisme !!

Les bornes électriques

La disponibilité de points de remplissage en dehors de la maison ajoute au confort de l'utilisateur et l'encouragera à utiliser son VAE régulièrement car le risque de rouler à vide est moindre. Certains projets commencent à prendre forme en région wallonne et dans de nombreuses communes.



Dans le cadre du PCM, nous conseillons vu l'utilisation quasiment inexistante actuellement de ce genre de véhicule, de d'abord se concentrer sur la promotion du VAE via des campagnes de sensibilisation, des primes à l'achat et l'installation de stationnements adaptés. Par la suite, suivant le succès et le nombre d'utilisateurs, la question de l'installation de bornes en quelques lieux stratégiques pourra se poser. En attendant, la recharge à domicile devrait tout à fait suffire aux utilisateurs.

4.4 Promouvoir le vélo

4.4.1 Cibler les scolaires

De nombreuses possibilités existent pour éduquer au vélo dès le plus jeune âge. L'action la plus connue est « Le Brevet du Cycliste », qui offre aux enfants la perspective de devenir acteurs de leur mobilité. Encadrés par leurs enseignants et / ou les formateurs, les élèves de 5e (et 6e) primaire(s) apprennent, dans leur environnement immédiat, les bases de la conduite à vélo, en autonomie, sur un circuit connu.

D'autres actions, plus ponctuelles, peuvent avoir lieu. Chaque printemps, le concours Bike2school encourage les élèves de l'enseignement primaire et secondaire (1^{er} degré), ainsi que leurs enseignants, à utiliser le vélo pour se rendre à l'école. De nombreux prix sont à la clé pour les plus assidus. Pour participer, il suffit de s'inscrire sur Bike2school.be.

Enfin, il est indispensable de proposer aux élèves et aux professeurs une offre en stationnement d'au minimum 1 places par 20 élèves⁴. L'offre doit être en adéquation avec la demande.

4.4.2 Cibler les travailleurs

Les travailleurs doivent idéalement être ciblés dans une démarche globale de plan de déplacements, à l'échelle du parc d'activité par exemple. Cette démarche permet rapidement d'identifier le potentiel d'utilisateurs en fonction des distances parcourues, et cibler ensuite les actions adéquate (formation, stationnement, douches au sein de l'entreprise, etc.).

4.4.3 Diffusion d'une carte des liaisons cyclables

La publication d'une carte des liaisons recommandées dans les communes est utile car les "nouveaux" cyclistes ont tendance à suivre

les mêmes itinéraires qu'en voiture. Leur faire découvrir les itinéraires de moindre pente, aménagés, moins fréquentés... leur permet de découvrir rapidement les avantages du vélo.

Un plan du réseau cyclable est le meilleur moyen de promouvoir le vélo et d'exprimer l'engagement d'une ville en faveur du cyclisme. Il est conseillé de mettre en place une carte le plus rapidement possible dès que des liaisons structurantes sont praticables.

La carte doit être diffusée sur support papier mais doit être également disponible sur le site web des communes. Le financement peut se faire en incluant des espaces publicitaires. Il faut envisager aussi la mise en place de panneaux d'affichage reprenant toutes les informations pour circuler en vélo dans la commune. Il est d'abord important de communiquer sur des itinéraires forts porteurs afin d'attirer un public cible et informer sur les distances et les temps de parcours avantageux.



Photo 46 : Panneau et carte papier du réseau cyclable Pays de Famenne

⁴ Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, cahier 3 - 2007 et cahier 7 - 2013

L'organisation de promenades pour faire connaître les liaisons communales est une initiative généralement appréciée et qui peut être élaborée à l'aide de différents acteurs : ASBL, acteurs communaux, policiers, ...

4.5 Tableau des actions

Tableau récapitulatif des actions suite à l'enquête publique

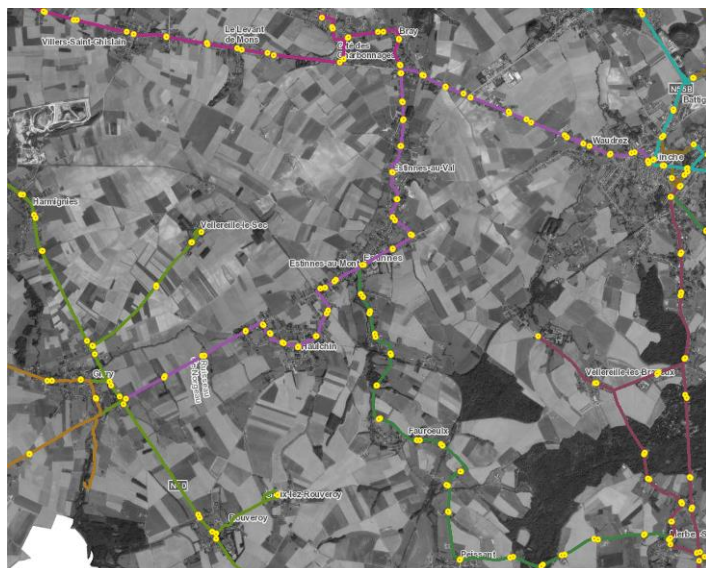
5 Transports en commun

5.1 Desserte TEC

5.1.1 Contexte

5 lignes TEC desservent actuellement la commune d'Estinnes

- 3 lignes régulières avec plusieurs passages par jour
 - 22 : Mons – Bray - Binche
 - 34 : Mons – Estinnes – Binche
 - 134 : Mons – Beaumont
- 2 lignes à vocation purement scolaire avec une prise le matin et une dépose en fin d'après-midi
 - 21 : Binche – Estinnes
 - 108 : Binche – Erquelinnes



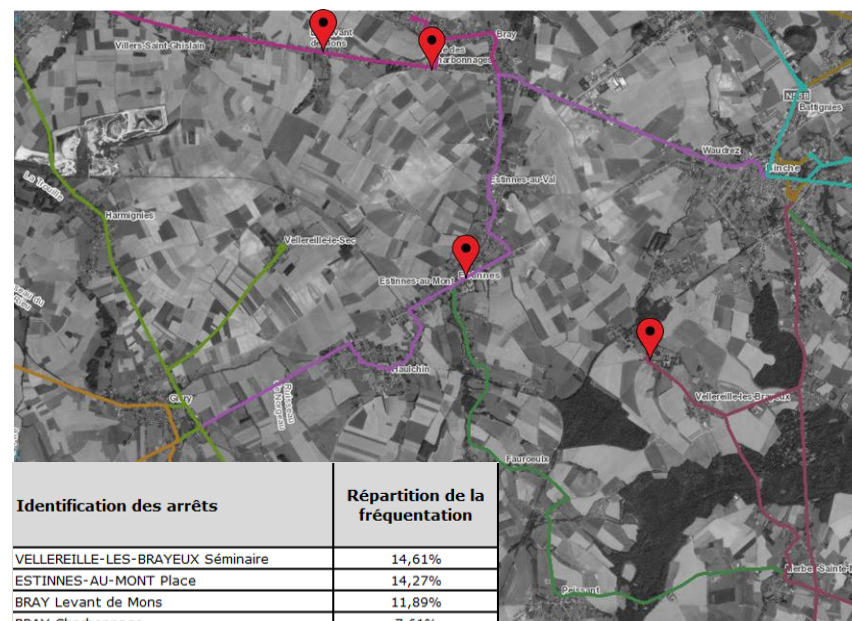
Comme le montre la carte, la majorité du territoire est donc desservi même s'il ne s'agit parfois que de lignes à faible fréquence ou des variantes de ligne.

5.1.2 Priorisation et organisation des arrêts

L'accessibilité, la sécurité et le confort des arrêts sont des éléments importants pour inciter à l'utilisation des transports en commun.

Le TEC estime le nombre de montée du lundi au vendredi, aux arrêts implantés sur la commune, de l'ordre de 1.640 ce qui peut représenter plus de 3.280 déplacements par transport en commun sur Estinnes.

4 arrêts concentrent 50% des montées



Il est donc important d'avoir un plan d'action cohérent pour la commune avec une priorisation des interventions :

- Sécurisation de certains arrêts

Voir dossiers thématiques :

- Hiérarchie viaire
- Sécurisation RN 90 et RN 40 dans les traversées de village
- Réaménagement de la chaussée de Brunehaut
- Abords du Collège Bonne Esperance

- Les aménagements destinés au confort des passagers en attente (banc, abri, auvent latéraux pour la pluie) doivent se faire progressivement avec une priorisation des arrêts

- Compte-tenu du coût que cela représente, la mise en accessibilité PMR des arrêts (bordure de quais, pentes, etc.) se fait au cas par cas, sans programmation (à l'occasion de travaux de réfection des voiries par exemple) ou selon des demandes de particuliers en situation de handicap.

5.1.3 Favoriser l'Intermodalité bus/vélo

Sur le territoire, il n'y a pas de stationnement vélo organisés en articulation avec les transports publics. La démarche doit être lancée en partenariat entre la commune, la SRWT et le TEC :



Comment obtenir une subvention pour le placement d'un abri standard ?

- La commune doit s'adresser à l'Opérateur de Transport de Wallonie pour obtenir un accord de principe sur l'implantation d'un abri
- L'opérateur transmet l'accord de principe à la SRWT
- La SRWT calcule la quote-part financière à charge de la commune (20% du montant TVAC) et rédige la convention fixant les droits et obligations des parties, qu'elle transmet ensuite à la commune concernée ;
- La commune renvoie la convention signée à la SRWT
- La commune procède au versement de sa quote-part financière
- Dès la réception de la convention signée et du versement, la SRWT commande l'abri pour voyageurs au fournisseur
- Le fournisseur prévient la SRWT, la commune et le TEC de la date du placement de l'abri
- Le fournisseur place l'abri dans un délai maximal de 50 jours ouvrables à partir de la date de la commande
- Le TEC rédige le procès-verbal de réception de l'abri pour voyageurs et le transmet aux parties
- La commune devient propriétaire de l'abri et en assure la gestion et l'entretien.

5.1.4 Suivi attentif des projets TEC

En mars 2018, le Gouvernement wallon a créé au sein du SPW Mobilité et Infrastructures, l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT) et lui a confié les missions d'organisation, de régulation et de surveillance des systèmes d'exploitation du transport public de

personnes. Dans le cadre de sa mission d'organisation, l'AOT collabore à une structuration de l'offre via :

- la traduction de la vision du Gouvernement wallon en une politique d'accessibilité en lien avec l'aménagement du territoire ;
- l'intégration du transport public dans la mobilité et l'intermodalité ;
- l'examen, la création, l'adaptation et la suppression des lignes (lignes structurantes à caractère régional, les lignes secondaires, les lignes de desserte de pointe, les lignes essentielles, etc.) ;
- la proposition des objectifs de part modale, d'émissions polluantes, de niveaux de qualité de service, de part de sous-traitance ;
- la concertation avec les parties prenantes locales
- la remise d'avis sur les demandes de financement d'offres et d'infrastructures ;
- Evalue la demande de mobilité ;
- Organise les Organes de Consultation des Bassins de Mobilité avec tous les acteurs concernés.

➔ La Commune doit rester attentive aux évolutions du réseau et être partie prenante des réflexions ou groupes de travail qui pourraient être mis en place

5.1.5 Tableau des actions

Tableau récapitulatif des actions suite à l'enquête publique

6 Transports alternatifs

La commune d'Estinnes comme tout territoire rural wallon a un besoin important d'alternatives en matière de déplacement

- Il ressort que les ménages d'Estinnes disposent en moyenne de 1,3 véhicule par ménage, soit une valeur proche de la moyenne régionale de 1,22. Les communes limitrophes présentent des taux similaires variant de 1,1, à 1,3 véhicule par ménage.
- En milieu rural et périurbain tel que la commune d'Estinnes, les services classiques de transport alternatif à la voiture comme le TEC sont très aléatoires selon les territoires et/ou périodes et ne permettent pas de répondre à tous les besoins de déplacement. Ces services de transport classique vont par ailleurs évoluer vers un renforcement des lignes fortes, structurantes et plus directes et par conséquent une baisse des dessertes dans les villages et territoires ruraux.

Tendances pour le transport public à l'avenir

Lignes structurantes
- lignes express - lignes classiques régulières

Lignes scolaires
services concentrés sur les heures de cours

Quelle solution pour la mobilité en zone rurale ?

Travailler sur l'offre de « mobilité alternative » en proposant des solutions de mobilité autres que les réseaux structurants et la voiture

individuelle. Ces offres de mobilité alternatives permettent des déplacements jusqu'à des destinations de son choix ou servent à rabattre vers les pôles TEC et SNCB.



6.1 Les IMRA

IMRA = Initiative de Mobilité Rurale Alternative

En Wallonie, l'offre de « mobilité alternative » se compose de solutions de mobilité autres que les réseaux structurants SNCB et TEC et la voiture individuelle.

- De nombreuses initiatives de mobilité rurale alternative ont vu le jour à travers les communes, asbl et divers organismes afin d'essayer de compenser certains manques et faciliter la mobilité des personnes isolées.
- Les objectifs de ces IMRA sont variés mais répondent en grande partie à des préoccupations d'insertion sociale et de développement économique.
- Le public touché est donc très divers : personnes âgées, personnes en situation de précarité sociale et économique, enfants et adolescents, PMR et plus largement tous les habitants des zones moins ou mal desservies

Rôle des IMRA

- Rabattement vers les lignes structurantes TEC – SNCB
- Liaisons directes vers certains pôles (centre et administrations, hôpitaux, ...)

6.1.1 Quelles sont les IMRA ?

En pratique il s'agit :

- De transport sur demande individuelle (parfois avec des véhicules adaptés) généralement réservé à un public-cible : des taxis sociaux, de transport médical, ainsi que les outils de gestion de ces transports à la demande
- De covoiturage et d'« autostop organisé » (de type VAP), et les outils de gestion et de coordination
- D'initiatives qui promeuvent la mobilité douce
- De transport collectif de proximité
- Par extension il s'agit également d'initiatives liées à la problématique de la recherche d'emploi et de la réinsertion :
- Mise à disposition de deux-roues, voire de voitures
- Formation au permis de conduire théorique et pratique (auto, moto) et l'apprentissage du vélo
- De formation à l'usage des transports (se repérer, lire un horaire, un tarif, un plan), production de fiches d'accessibilité multimodale
- De sensibilisation : outil de calcul des itinéraires et des coûts de transport

Mobilité individuelle

↓

Marche
Vélo
Voiture/scooter
Micro-mobilité électrique
(Formation, location, autopartage...)
Covoiturage
...

Transport collectif

↓

Proxibus
Navettes

↓

Transport à la demande
Services de transport d'intérêt général (taxis sociaux)

6.1.2 Coordination des IMRA

- De nombreux IMRA existent déjà dans les communes sous de nombreuses formes
- Beaucoup d'obstacles cependant : coûteux, peu valorisé et peu mutualisé, réservé à un public précis, redondant, insuffisant, peu tenable économiquement...

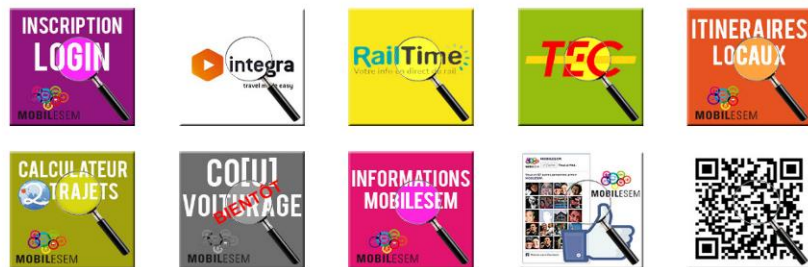
→ Importance de la mise en place de coordinations territoriales

→ Coordination au niveau régionale est en cours

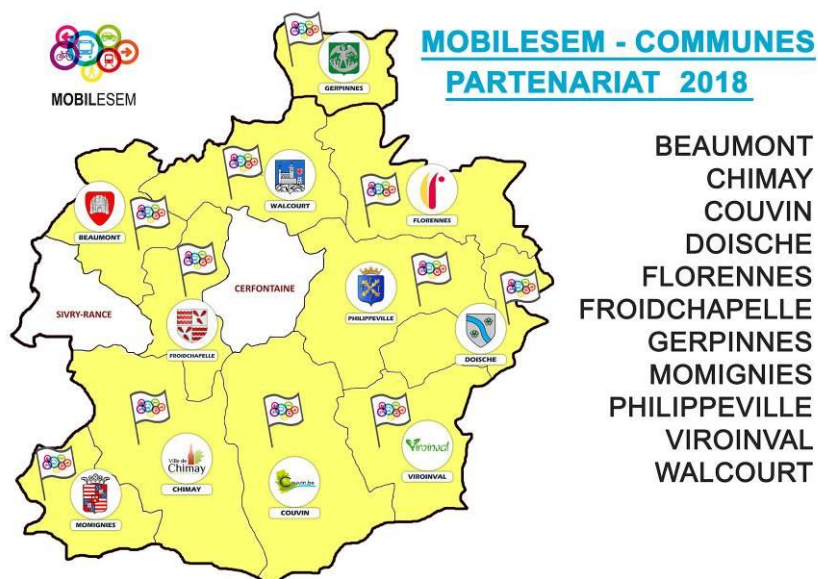
Exemple de MOBILESEM



PLATE-FORME DE MOBILITE DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE



BESOIN D'AIDE ? APPELEZ GRATUITEMENT MOBILESEM AU 0800/15230



6.2 Alternatives du TEC

Exemples d'alternatives existantes développées par le TEC

6.2.1 Proxibus

Proxibus

Situation

- o Villages non desservis par le réseau régulier

Besoin

- o Besoin de rabattement vers le centre ville et/ou le réseau structurant

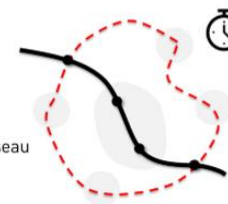
Conditions

- o Le TEC fournit le véhicule et assure la communication
- o La commune paye le chauffeur et les frais

Exploitation

- o Régulière ou Irrégulière (par exemple jour du marché, le mercredi ou le samedi pour le shopping)

- En pratique, le coût dépend fortement de l'ampleur de l'offre
- Après des tentatives individuelles, les communes se sont associées afin de diviser les coûts et toucher un public plus large



6.2.2 Telbus

TelBus

Situation

- o Villages non desservis par le réseau régulier

Besoin

- o Besoin de rabattement vers le centre ville et/ou le réseau structurant

Exploitation

- o Transport à la demande
 - Le client doit appeler et réserver une place
 - Le bus vient chercher le client devant chez lui
 - Le client est amené au point de destination défini dans un périmètre
 - Le client paye le prix d'un ticket de bus

Conditions

- o Le TEC exploite le service
- o Service très onéreux pour le TEC (coût par personne transportée pouvant atteindre 100€), ce qui a entraîné la suppression de 4 TelBus sur 7



6.2.3 FlexiTEC

FlexiTEC

Situation

- En test actuellement Chez les TEC Namur-Luxembourg

Exploitation

- Le service est opéré par la commune via les acteurs locaux du transport à la demande (taxi sociaux,...)
- Le TEC cofinance les courses FlexiTEC (+/- 60 % du coût moyen estimé), apporte un soutien logistique et en matière de communication
- Plafond d'utilisation du service par commune et par utilisateur

Utilisation

- Le client doit appeler et réserver une place 24h à l'avance
- Le bus vient chercher le client chez lui ou à un arrêt TEC
- Le client est amené au point de destination défini dans la commune
- Le client paye le prix d'un ticket de bus

■ FlexiTEC est conçu de manière à

- répondre aux besoins de déplacements diffus des personnes en milieu rural
- être complémentaire à l'offre des lignes TEC classiques (pas concurrente)
- permettre l'autonomie des opérateurs de transport

1. J'appelle (24h à l'avance)

- L'opérateur recherche la meilleure solution de déplacement
- Le cas échéant et si possible, la course FlexiTEC est réservée

2. Je voyage

- Je suis embarqué à l'adresse de mon choix *
- Je fais éventuellement de petits détours pour embarquer d'autres clients

3. J'arrive à destination

- Je suis déposé à un arrêt TEC ou SNCB
- je continue éventuellement en bus ou train

Premier bilan positif

- Taux de satisfaction très élevé des communes (Coûts maîtrisés)
- Un taux de couverture de 20% (4% pour le TelBus) pour les TEC
- 48% des personnes transportées ont + de 65 ans

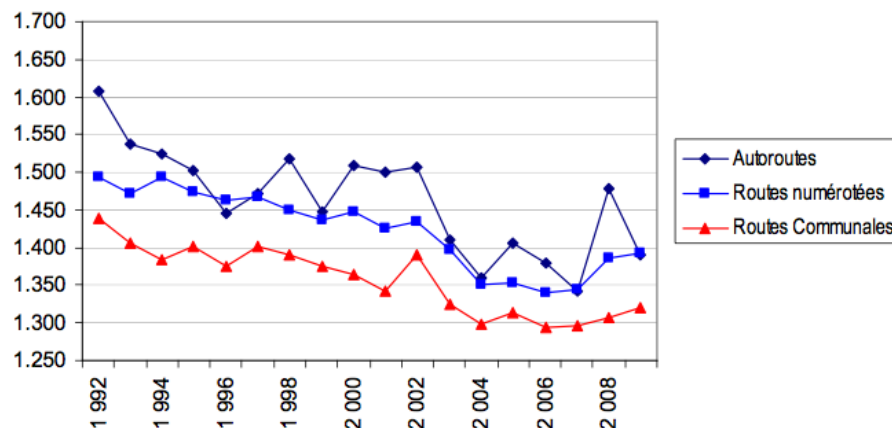
Les chiffres importants du FlexiTEC (01/2015 - 06/2016)							
Communes	nb habitants 2015	Facteur de densité	nb courses / habitants / an	Km totaux max prévu	Km totaux réellement consommés	Nb voyageurs	Km moyen par voyageur
Viroinval	6.009	3	0,04	27.040	12.170	459	26,52
Durbuy	11.326	2	0,05	33.978	17.755	1.292	13,74
Tellin	2.488	3	0,06	11.196	6.509	289	22,52
Rendeux	2.836	3	0,05	12.762	7.720	283	27,28
Havelange	5.053	3	0,04	22.738	10.886	433	25,14
Arlon	28.339	1	0,02	42.509	7.241	703	10,30
Hotton	5.729	2	0,01	17.187	1.632	60	27,20
Paliseul	5.215	3	0,01	23.467	2.060	105	19,62
Total	66.995		0,02	190.877	65.974	3.624	18,20

7 Covoiturage

7.1 Contexte

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

Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008. Les communes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.



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

Selon la nouvelle vision de la mobilité en Région wallonne, la vision FAST 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal), la part de covoiturage devra considérablement augmenter pour atteindre les objectifs ambitieux fixés en matière de transfert modal. En 2030, les personnes et les marchandises devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique.

2017

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

2030

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

7.2 Enjeux

Investir dans le covoiturage, un excellent ratio coût-efficacité

Inciter davantage les habitants à se rendre à leur travail, dans un pôle scolaire ou à un événement en covoiturage réduirait considérablement le nombre de voitures sur les routes.

Cependant les budgets accordés au covoiturage par la Région wallonne et les grandes villes sont négligeables au regard de ce qui est dépensé dans le domaine du transport public. Pourtant, plusieurs régions ont démontré l'excellent ratio coût-efficacité de mesures en faveur du covoiturage.

Le covoiturage comporte de nombreux avantages :

- Diminuer le nombre de voitures en circulation et en stationnement;
- Donner une solution aux personnes non motorisées
- Réduire le parc automobile à disposition des ménages et des entreprises ;
- Offrir des alternatives à l'autosolisme dans des zones périphériques peu ou moins accessibles en transport public.
- Augmenter l'efficacité énergétique des déplacements

7.3 Stratégie de développement

La stratégie de développement du covoiturage doit comporter les actions suivantes :

- Poursuivre le développement d'infrastructures de stationnement en des endroits stratégiques du réseau routier, tout en privilégiant les solutions de mutualisation, à travers des partenariats avec le privé ou les services publics
- Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise ;
- Communiquer sur les plateformes de covoiturage ;

7.4 Les infrastructures

Au niveau des lieux de pratiques, le territoire d'Estinnes est peu concerné au vu de sa structure routière et de sa densité. L'essentiel du

covoiturage pratiqué sur la commune est avant tout un covoiturage informel entre voisins, familles...

- Création de nouvelles structures le long de grand axes routiers ou en des points stratégiques (stationnement sauvage)
 - Terrain public
 - Cout non négligeable : 5 à 8000 euro par place
 - Long à mettre en œuvre
- Valoriser des structures existantes (projet régional comOn)
 - Parcs à conteneurs
 - Parking de salles communales
 - ...
- Mutualisation de structure existantes

Concerne des axes régionaux importants (RN 90/RN40)

Actions possibles à mener au niveau communal

7.4.1 Mutualisation d'infrastructures existantes

La création de nouveaux parkings demande cependant d'importants moyens financiers car on estime le coût d'aménagement entre 3.000€ et 5000 € par place de stationnement.

Avant d'envisager la création d'un parking, il est donc indispensable d'essayer tout d'abord de valoriser des zones de stationnement existantes. Il s'agit de projets win-win au service du développement

durable. La mutualisation des espaces de stationnement à des fins de covoiturage comporte de nombreux avantages :

- proposer des places de stationnement et des points de rendez-vous éclairés et sécurisés
- éviter de créer de toutes pièces des parkings spécifiques coûteux

Les parkings publics

Il s'agit de valoriser des zones de stationnement public peu utilisées par le placement d'une signalisation efficace et l'aménagement succinct des emplacements de stationnement (marquages, éclairage, ...) : parcs à conteneurs, anciennes zones occupées par des services techniques, parking salle communale, ... Les structures communales se situent par contre rarement le long de grand axes autoroutiers ou à proximité d'un point névralgique ce qui les rend peu visibles. Il s'agit donc surtout d'une promotion à un niveau très local

→ Importance de les intégrer dans la stratégie régionale « COMON »



Mise en place de partenariats avec le secteur privé

Un nombre important de covoitureurs utilise les parkings de grandes surfaces comme parking de covoiturage. Ces parkings sont fort appréciés des covoitureurs dès lors qu'ils bénéficient d'une infrastructure de qualité et d'un contrôle social élevé. Nombreuses sont les entreprises qui disposent d'une capacité importante de

stationnement qui est sous-utilisée la semaine et pourraient être mutualisés en vue d'offrir des espaces de stationnement à des covoitureurs.



On pense en particulier aux parkings de :

- Supermarchés qui sont dimensionnés pour la pointe du samedi et rarement pleinement utilisés les jours de semaine
- Tous types d'entreprises et parcs d'activités qui disposent d'un excédent de places de stationnement.
- Stations-services idéalement localisées par rapport au réseau routier ;
- Parcs d'attraction, lieux touristiques ou centres sportifs et culturels dont les besoins en stationnement se manifestent en soirée ou pendant les congés scolaires ;

7.4.2 Equipement des parkings

Plusieurs éléments doivent être pris en compte lors de l'aménagement d'aires de covoiturage :

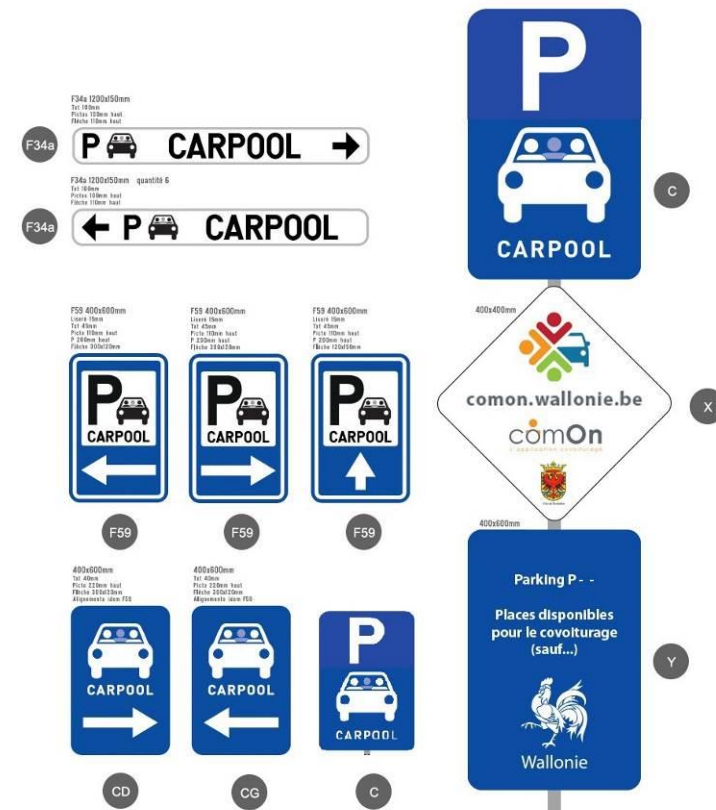
- Une accessibilité multimodale
- Un revêtement de qualité et un stationnement organisé
- Des équipements pour le confort et la sécurité
- Une signalisation cohérente

Un revêtement de qualité et un stationnement bien organisé

Un parking de covoiturage doit disposer d'un revêtement routier de qualité qui permet une circulation aisée sur le parking et le stationnement confortable du véhicule, ceci par tous types de conditions météorologiques.

Des équipements pour le confort et la sécurité

Il est recommandé de veiller au confort et à la sécurité des covoitureurs en aménageant le site avec de l'éclairage public, des zones de verdure, des poubelles (vidées régulièrement), des aubettes pour permettre aux gens d'attendre leurs partenaires.



Signalisation mise en place par la région wallonne

Une signalisation cohérente au niveau régional

Un des grands facteurs de succès des parkings de covoiturage dans les autres régions est la signalisation du parking.

7.5 Promouvoir les plateformes de covoiturage

Plusieurs plateformes de covoiturage se sont développées tant en Belgique qu'à l'étranger et connaissent un succès croissant. Le développement des nouvelles technologies permet plus facilement aux automobilistes de se regrouper en vue de covoiturer. Cependant les avantages financiers, de convivialité et de sécurité du covoiturage sont encore trop méconnus parmi les citoyens. Le rôle de la commune est entre autre de promouvoir ce mode de transport au travers du site Internet et d'actions de sensibilisation.

→ La commune ne doit pas se positionner mais promouvoir la pratique de manière générale

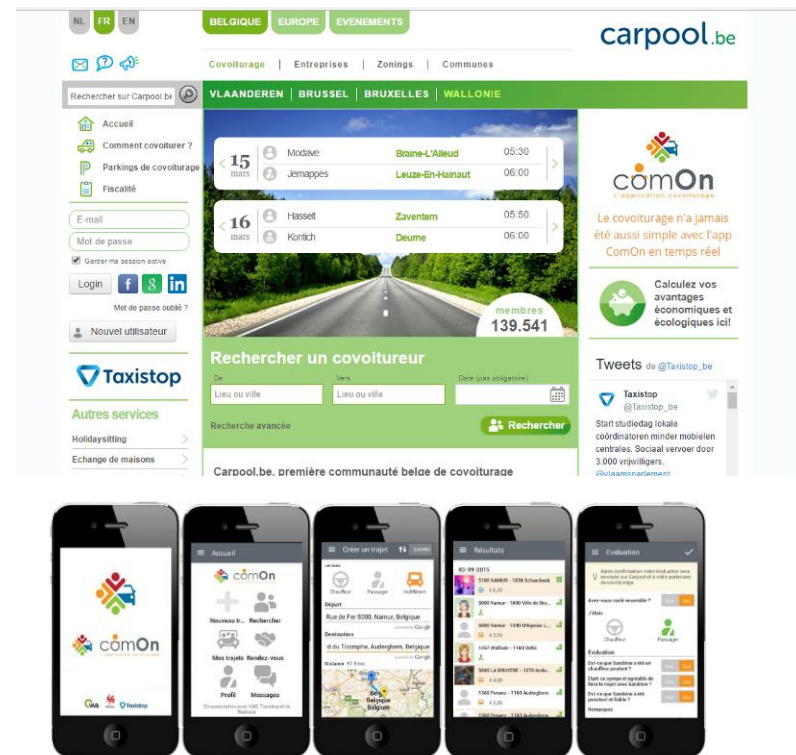
7.5.1 Acteurs traditionnels

Carpool.be (Taxistop) a développé un portail local qui permet la visibilité immédiate des covoitureurs au départ d'une commune ou d'un ensemble de communes au moyen d'une carte interactive. L'application pour les communes fonctionne de manière intégrée avec l'application classique de telle manière que les offres de covoiturage ne sont pas isolées des autres annonces de la banque de données, ce qui augmente les chances de trouver un partenaire de route (plus grande masse critique). Les citoyens qui étaient déjà inscrits auprès de Carpool.be avant la création du portail communal sont automatiquement repris dans les recherches. Ce système clé sur porte est disponible pour toutes les communes wallonnes qui le désirent mais également pour les associations. L'outil est convivial et peut s'intégrer sans contrainte sur le site internet de la commune ou de l'initiative.

Plus d'infos: <https://www.carpool.be/wallonie/covoiturage/communes/index>

→ La commune d'Estinnes est inscrite sur le portail

Carpool recense également les parkings de covoiturage mis à disposition par les autorités publiques et renseigne sur le nombre de places offertes, sur les équipements disponibles et le plan d'accès. L'inventaire pour les parkings situés sur le territoire wallon est en cours.



Application smartphone : covoiturage dynamique

7.5.2 Nouveaux acteurs

De nouvelles plateformes sont apparues et d'autres apparaîtront sûrement encore dans le futur.

BlaBlaCar notamment est présent en Belgique depuis avril 2016 → en six mois 460 000 places de covoiturage ont été proposées par des conducteurs belges.

26 trajets au départ de Libramont-Chevigny disponibles

Trier par €

Camille Z 20 ans Habitué ★ 4,7/5 - 3 avis	Demain à 16:00 Libramont-Chevigny → Reims 6800 Libramont-Chevigny, Belgique 3 Rue Guillaume de Machaut, 51100 Reims, France	12,00 € par place 3 places restantes
Baptiste B 23 ans Ambassadeur ★ 4,8/5 - 51 avis 678 amis	Demain à 16:30 Libramont-Chevigny → Reims 6800 Libramont-Chevigny, Belgique Rue Passe Demoiselles, 51100 Reims, France	8,50 € par place 3 places restantes
Hortense C 20 ans Ambassadeur ★ 4,5/5 - 57 avis	Demain à 16:30 Libramont-Chevigny → Jouxey Libramont, Libramont-Chevigny Station Service Carrefour Jouxey (Rue du Saut le Cerf), Jouxey	15,50 € par place 2 places restantes
Pierre K 22 ans Habitué ★ 5/5 - 2 avis	Demain à 17:00 Libramont-Chevigny → Thionville Libramont, 6800 Libramont-Chevigny, Belgique 57100 Thionville, France	8,50 € par place 1 place restante

☐ Conducteurs qui approuvent automatiquement (11)

8 Carsharing (autopartage)

8.1 Enjeux

Considérant qu'une voiture particulière passe en moyenne plus de 95 % du temps en stationnement, le partage d'une même voiture entre plusieurs usagers permet d'optimiser son utilisation.



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

- réduire les dépenses des ménages ;
- donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires ;
- agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public ;
- faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public ;
- optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise ;
- réduire les espaces de stationnement en voirie.

Le carsharing se développe en tout cas depuis une dizaine d'années en Belgique et commence à prendre de l'ampleur en Région Wallonne. Le réseau le plus développé est le réseau CAMBIO qui est très structurant

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



Stations CAMBIO

→ **CAMBIO** moins adapté dans un premier temps pour des communes rurales à faible densité comme Estinnes

→ Le développement de l'**autopartage entre particuliers** constitue par contre une réelle opportunité pour Estinnes

8.2 Autopartage entre particuliers

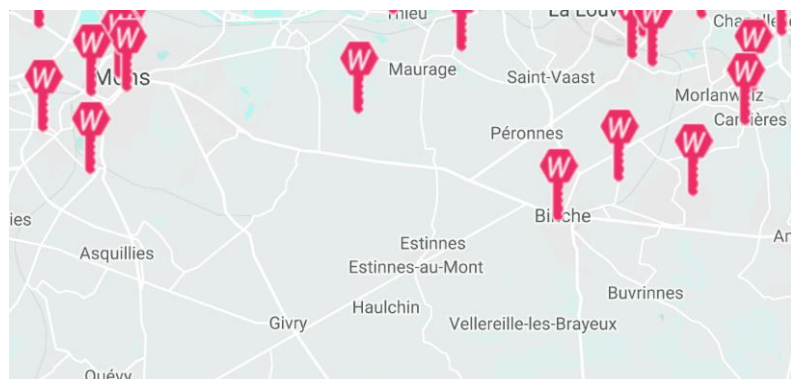
La Commune doit prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée d'acteurs majeurs tels que CarAmigo, CozyCar, Wibee, Drivy, et d'autres peut être à venir.

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

8.2.1 Les acteurs actuels

WIBEE - acteur émergent en pleine expansion :

- ➔ Partage de voitures entre voisins / connaissances
- ➔ Partenariat avec certains constructeurs
- ➔ Pose d'un boîtier sur une voiture maintenant possible



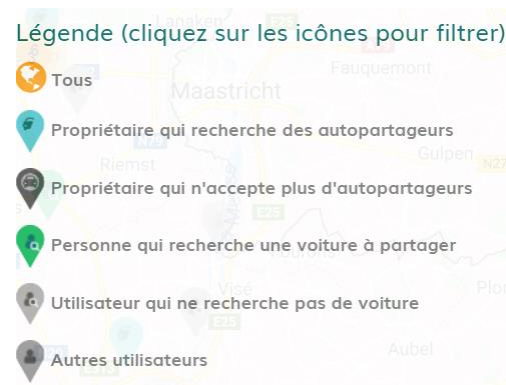
CARAMIGO

Plateforme belge pour louer sa voiture à des particuliers pour quelques heures ou quelques jours (Assurance et assistance compris)



COZYCAR

Plateforme belge mise en service par l'asbl Taxistop qui accompagne les particuliers dans l'organisation de groupes d'autopartage (conseil, assurance, etc).





DRIVY

Leader en France et en Europe, est arrivé en Belgique en juin 2016 →
Racheté par la société Getaround depuis avril 2019



Le poids du symbole

Nethys prépare son retour sur la bande FM

ANALYSE Le cordon sanitaire fête son trentième anniversaire...

La société française de partage de véhicules privés est rachetée par Getaround pour 300 millions de dollars. De quoi créer un "airbnb" mondial de la voiture partagée.

La société Drivy vient d'être rachetée par son alter ego américain Getaround pour la bagatelle de **300 millions de dollars**. L'entreprise issue de la fusion couvre désormais 300 villes aux États-Unis et en Europe. Elle acquiert au passage une présence en France, en Allemagne, en Espagne, en Autriche, en Belgique et au Royaume-Uni. "Cumulant désormais plus de cinq millions d'utilisateurs, Getaround devient la plateforme d'autopartage leader dans le monde", communique la société.

En Belgique, Drivy est moins visible que d'autres sociétés de voitures partagées, elle y est pourtant devenue en quelques années un acteur important. **Drivy compte en Belgique 1.500 véhicules dont plus de 450 à Bruxelles.**

8.2.2 Exemples de bonnes pratiques

■ Mutualisation du parc communal

Afin de renforcer l'intérêt du développement de l'autopartage et le taux d'utilisation des voitures, la commune peut également diminuer son parc automobile au profit d'un système de mutualisation de véhicules qui pourraient servir le soir et le week-end aux habitants.

OLLN a placé un boîtier sur un véhicule du service travaux

La ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a décidé de mutualiser plusieurs voitures de son propre parc automobile afin de permettre aux habitants de les louer le mercredi après-midi, en soirée et le week-end. La voiture «Wibee» est accessible via une application gratuite sur son smartphone. Celle-ci permet de réserver une voiture, de la localiser, de l'ouvrir et de la restituer à l'endroit convenu après utilisation

■ Réserve d'emplacements



Afin de valoriser l'initiative des familles d'un quartier qui ont mutualisé une voiture entre eux, Mont-Saint-Guibert a réservé un emplacement sur l'espace public

■ Promotion de l'autopartage



Organisation d'un apéro de l'autopartage à Watermael-Boitsfort

8.3 Tableau des actions

Tableau récapitulatif des actions suite à l'enquête publique

9 Réseau routier

Le territoire est encadré par un réseau routier dense et structurant pour la circulation des personnes et des marchandises.

9.1 Structure du réseau routier

Le territoire est encadré par des voiries régionales structurantes

- La RN 90 qui a le gabarit le plus important et qui relie Mons à Binche
- La RN40 qui relie Mons à l'arrondissement de Philippeville, ainsi que la frontière française
- La RN55 qui relie Binche à la RN 40 et la frontière française



RN90



RN40

Le maillage viaire du territoire est assuré par 2 voiries régionales de moindre gabarit traversant la commune et par un réseau communal

- La N562 qui relie la N40 et la N55 en traversant Rouveroy et Peissant
- La N563 qui traverse le centre de la commune en reliant la RN40 et la RN 90 est un axe historique qui supporte un trafic important et soulève de nombreux problèmes (voir chapitre ci-dessous)
- Le reste du maillage est composé de voiries communales permettant de relier les villages entre eux ou aux axes plus structurant.

9.1.1 Hiérarchisation du réseau

Le réseau de voiries est le principal vecteur des déplacements. Il structure le territoire de la commune; la plupart des espaces publics urbanisés sont des voiries ou leurs espaces attenants.

En vue d'assurer à la fois une bonne accessibilité et un environnement adéquat pour les habitants et les activités, il est important de hiérarchiser les voiries de façon cohérente, à l'échelle du territoire communal.

Le réseau autoroutier

Réseau en site propre exclusif développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur le territoire communal ne se font que par des échangeurs (pas de carrefours à niveau).

→ Pas de réseau sur le territoire

Le réseau régional de transit

Ce réseau régional permet les échanges entre les communes des environs et donne accès à l'échangeur de l'E42. Ce réseau a pour rôle de supporter une grande partie de la circulation qui traverse la commune. Il s'agit d'une route à 2x2 voies, où la vitesse réglementaire

varie régulièrement vu la configuration générale de la chaussée. Ce niveau correspond au RESI de la nomenclature wallonne.

→ Il se compose de la RN 90, de la RN 40 et de la RN55

Le réseau de liaisons intercommunales

Le réseau permet les échanges entre les différents villages de la commune et des communes voisines et donne accès aux réseaux supérieur ou l'on incite le trafic de transit. Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. La bonne organisation de ce réseau est un enjeu important car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire et en particulier avec les lignes TEC. Ce niveau est donc fortement conditionné par le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

Quelques caractéristiques importantes :

Les traversées piétonnes sont clairement identifiées et sécurisées.

Les vitesses préconisées varient entre 90 km/h et 70 km/h pour les pénétrantes et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Le 30 km/h peut être utile sur des zones à haute fréquentation piétonne ou à risques particuliers (abords d'école).

Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée en milieu urbanisé

→ Il se compose de la chaussée de Brunehaut (RN563) et de la RN562

Le réseau de collecteur communal

Cela concerne les voiries permettant de joindre les villages entre eux, de rejoindre les principaux pôles des communes et de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur.

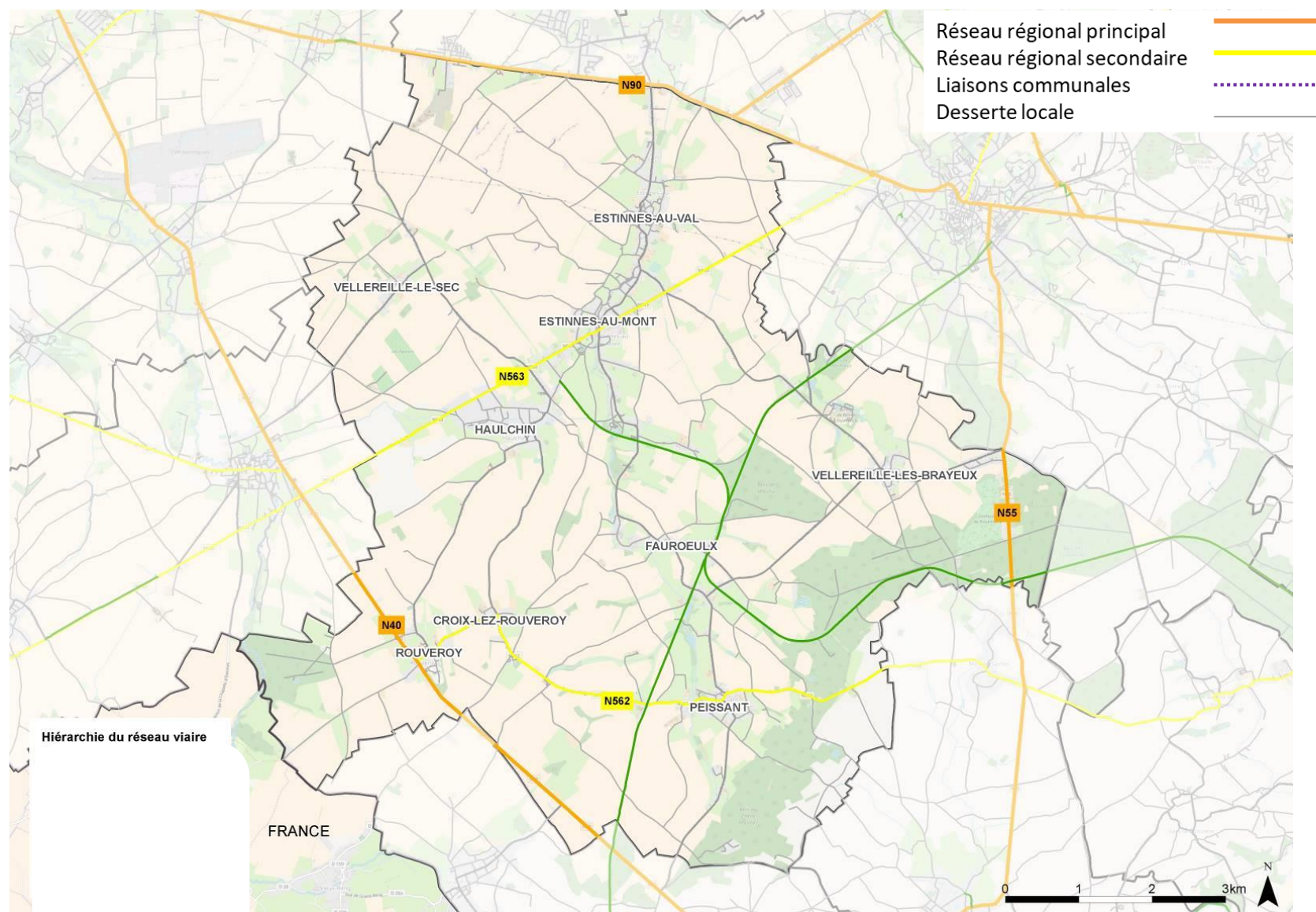
Le long de ce réseau, les besoins de l'habitat riverain et des activités doivent primer sur la fonction de circulation. Le réseau doit toutefois conserver une certaine fluidité pour remplir son rôle de collecteur de trafic et de liaison entre les villages.

Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées. Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...).

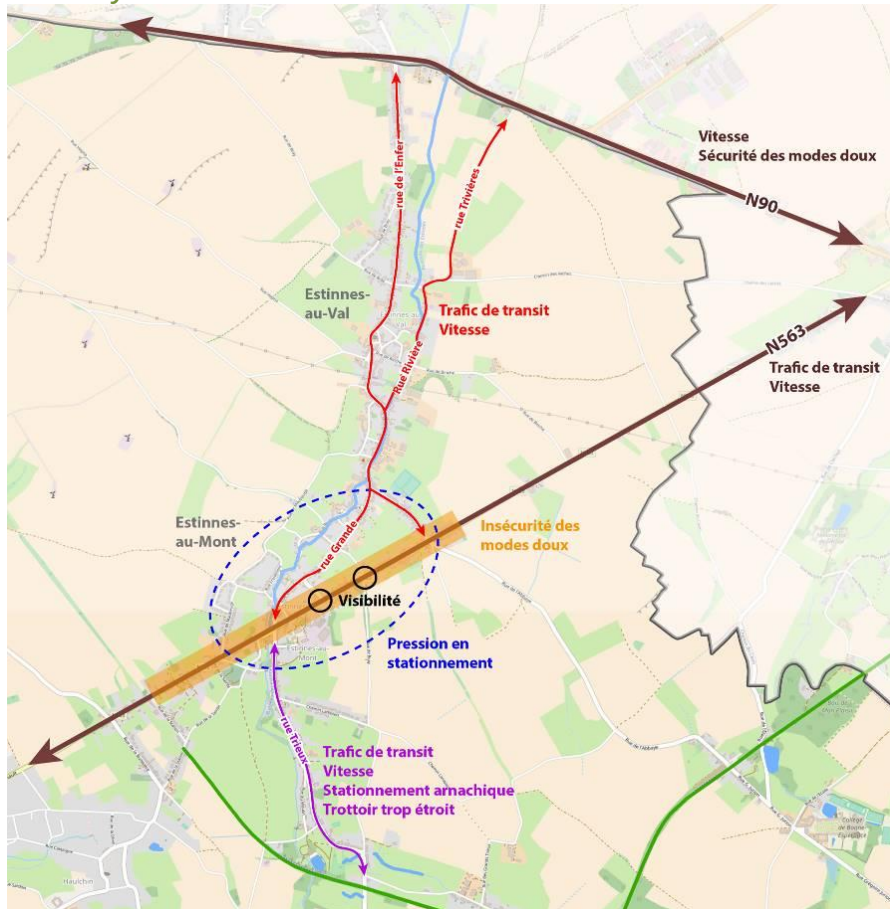
Les voiries de desserte locale

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées.

Des zones résidentielles peuvent être mise en place ainsi qu'à certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie pourront être entièrement réservées aux jeux d'enfants.



9.2 Dysfonctionnements identifiés



- Trafic de transit et vitesses élevées dans la traversée Nord– Sud d’Estinnes via la rue de Bray, , rue de Trivières, rue Grande...
- Hiérarchie et schéma de circulation en question

9.2.1 Transit nord/sud entre RN 90 et RN 563

2 axes de travail possibles :

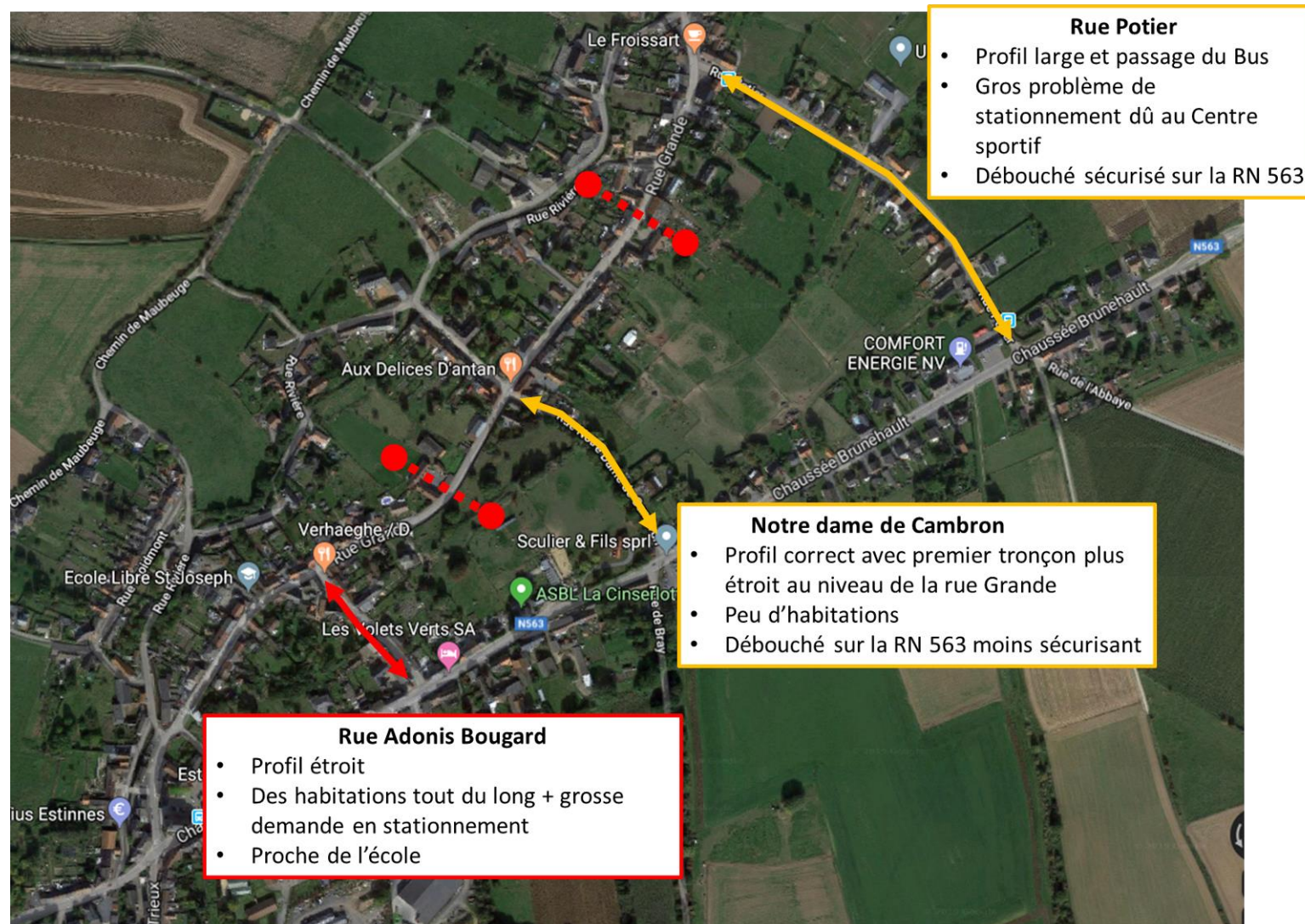
- Aménagement des voiries - trottoirs, traversées piétonnes, arrêts TEC en chaussée, formalisation du stationnements, ralentisseurs de vitesses (chicanes ou autres) :
 - Qualité de l’espace public pour les riverains
 - Affirme le coté urbanisé de ces voiries
 - Ralenti et dissuade à force le trafic de transit par son coté contraignant
- ⇒ Travailler dans la continuité de la rue de Bray
- Jouer sur les schémas de circulation afin de rendre l’itinéraire de transit moins direct, lisible et avantageux :
 - Difficilement envisageable d’appliquer un sens unique entrant ou sortant rue de Bray car cela complexifie beaucoup l’accessibilité riverain et local (école, centre) car aucune boucle cohérente n’est envisageable
 - Rue Grande à sens unique ➔ renforcé la contrainte via des voiries plus adaptées que la rue Adonis Bougard

Exemple de travail sur le schéma de circulation dans le centre

1/ sens unique actuels



2/ Quelles sont les possibilités pour rabattre le trafic sur la RN563 en amont du centre ?





3/ Possibilité de la mise à sens unique du dernier tronçon rue Grande

- Permet de contrer le trafic descendant
- Possibilité de boucle de circulation pour les riverains et circulation très locale par la rue Rivière

➔ 2 variantes envisageables

Variante 1

Trafic reporté sur rue Potier

- Maintien du double sens dans Potier
- Itinéraires Bus maintenus tel qu'actuellement
- Accessibilité facile au pôle sportif

Difficulté dans les heures d'exploitation du centre sportif : stationnement sauvage, difficulté de se croiser → peu de solution à l'heure actuelle

**Variante 2**

Boucle de circulation avec mise à sens unique de Potier et Notre Dame de Cambron

- Trafic descendant dans Potier et montant dans Notre Dame de Cambron → répartition des flux
- Itinéraire Bus splitté sur les 2 rues
- Accessibilité facile au pôle sportif
- Espace libéré pour organiser le stationnement aux abords du centre sportif



La variante 2 implique

- la modification des arrêts TEC



- Arrêts maintenus
- Arrêts supprimés
- Nouveaux Arrêts à envisager



Localisation des arrêts dans le cadre de la rénovation de la chaussée de Brunehaut

- La vérification des girations bus



- Entrée dans Notre Dame de Cambron sans difficulté pour les bus

- Sortie de la rue vers rue Grande plus complexe. La mise à sens unique permet au bus de prendre le plus extérieur possible mais il doit quand même déborder sur la bande opposée rue Grande

→ peu d'impact si le schéma de circulation proposé est mis en place car le trafic opposé au bus sera très faible (trafic purement local)

→ Giration à vérifier sur le terrain à l'aide des TEC

4/ mesures d'accompagnement

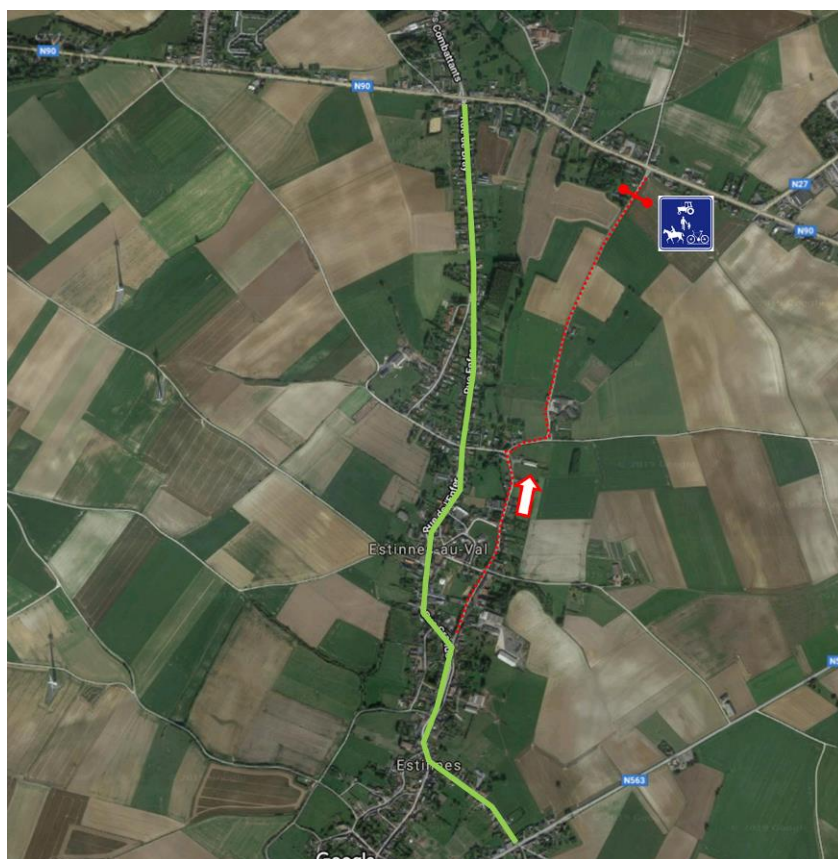
Suite à une phase test, d'autres verrous peuvent être envisagés pour contrer d'éventuels nouveaux itinéraires de transit qui pourraient apparaître malgré les détours et profils peu roulant



5/ Transit rue Rivières en provenance du chemin de remembrement

2 types de solution

- Verrou en amont à l'aide notamment de la réglementation F99C avec un **risque de rabattre plus de trafic sur la rue de Bray**
- Sens unique de la rue Rivière pour empêcher ce raccourci → boucle de circulation contraignante pour les riverains

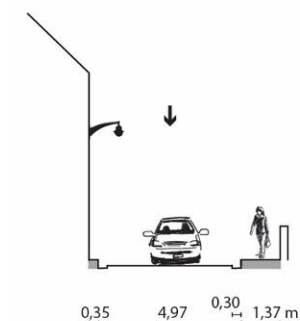


6/ Aménagement d'une zone 30 km/h cohérente sur tout un secteur (à agrandir progressivement jusque Potier)



7/ Aménagement de la rue Adonis Bougard

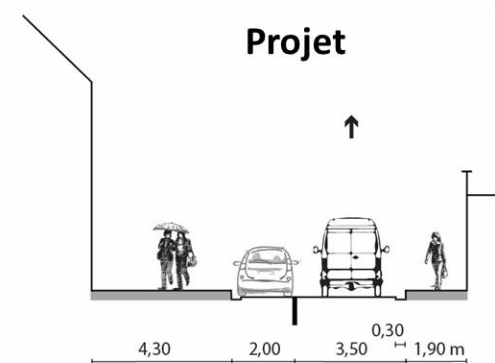
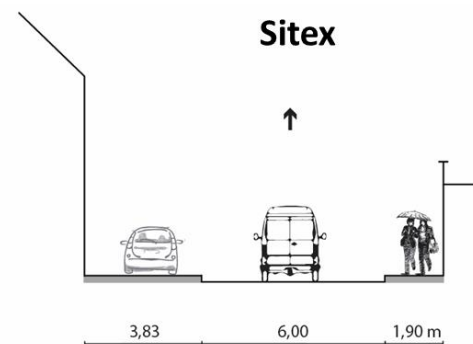
- Stationnement sur certaines sections
- Aménagement dépend du statut de la rue. Il est envisageable de prévoir une rue résidentielle zone 20 km/h de plain-pied avec marquage du stationnement



8/ Aménagement de la rue Grande



- Largeur confortable (sens unique)
- Cheminement piéton de qualité sur la grande majorité de la section
- Stationnement possible sur la majorité de la section (supprimé accotement)
- Stationnement alterné envisagé pour la vitesse
- Zone de dépose en approche de l'école ?



9.2.2 Secteur Trieux/Desnos

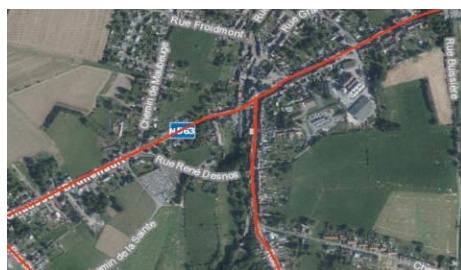
Rue des Trieux

1/ Contexte

- Liaison permettant la connexion du centre d'Estinnes à Fauroeux, Peissant ainsi qu'au recyparc



- Itinéraire du TEC : bus 21 – 3 passages par jour par sens



2/ Profil de la voirie

- Voirie double sens en forte pente aux normes TEC (min 6,50m de bande de roulage)
- 1 cheminement piéton à protéger du stationnement et à entretenir du côté droit direction Fauroeux
- Stationnement se fait essentiellement sur les accotements et zones de recul ou de garage
- Carrefour avec la chaussée de Brunehaut sera réaménagé à court terme par le SPW



3/ Gestion de la vitesse

- Carrefour avec RN 563 sera amélioré suite aux travaux du SPW (peut être avec feux)
- Mise en place de ralentisseurs adapté au trafic bus et agricole

Soit des systèmes avec 2 coussins berlinois





2/ Proposition d'un schéma de circulation light

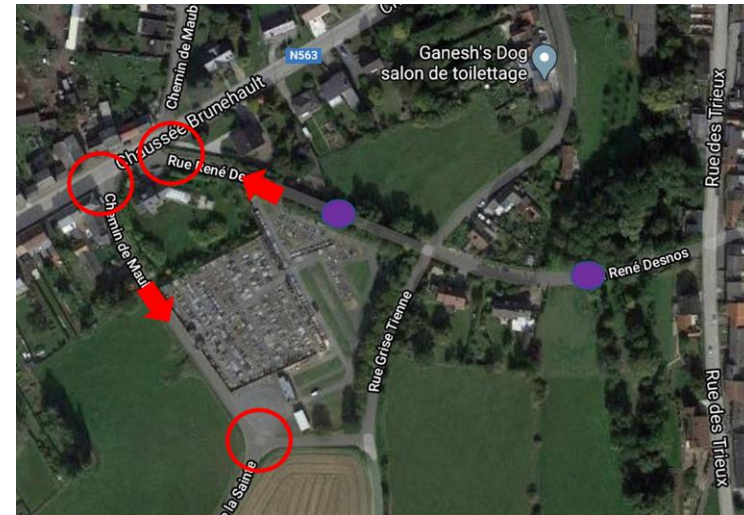
Boucle de circulation répartissant le trafic et incitant à des vitesses moindres

- Sens unique de Desnos avec sortie vers Brunehaut pour casser l'effet rampe de lancement
- Entrée via chemin de Maubeuge avec une bonne visibilité



Mesures d'accompagnement

➔ Possibilité également de ne mettre que Desnos en sens unique



○ Reconfiguration de 3 carrefours

● Mise en place de ralentisseurs + radar préventif au besoin pour limiter les vitesses, d'autant plus dans une rue à sens unique

Cela permet également de récupérer de l'espace pour les cheminements des modes actifs
➔ aménagement light dans un premier temps = marquage et potelet pour délimiter la zone



- Redresser les carrefours à amener la voiture perpendiculairement à la chaussée pour une meilleure visibilité

9.3 Régimes de vitesse

9.3.1 Traitement du réseau de voiries

Les régimes de vitesses proposés pour le réseau de voiries se basent sur les principes suivants

- 90 km/h hors agglomération
- 70 km/h en zone d'approche d'agglomération ou zone d'habitat éparse
- 50 km/h en agglomération, principalement sur les voiries communales collectrices
- 30 km/h en abords d'école et à envisager sur tout le réseau de desserte local
- 20 km/h pour les voiries en circulation locale ou trop étroites pour séparer les différents modes de transport

➔ Afin d'être respectées, les limitations doivent être le plus possible cohérentes avec les caractéristiques de la route

En agglomération

Dans les agglomérations, la vitesse est limitée en dehors de toute autre indication à 50 km à l'heure. Le panneau d'entrée d'agglomération sert donc d'indication pour la vitesse autorisée. Pour ne pas décrédibiliser cette signalisation et faire que la vitesse soit respectée, il convient de placer ces panneaux à des endroits pertinents

sans englober le périurbain ou des parties non urbanisées trop importantes.

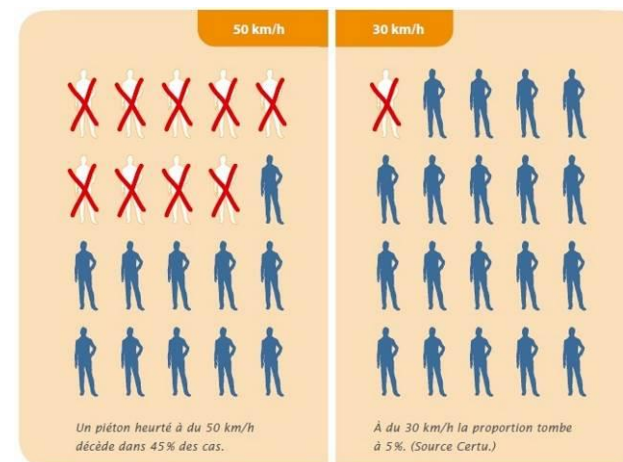
➔ La commune doit réévaluer régulièrement la pertinence de l'emplacement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération en fonction de l'évolution du tissu urbain.

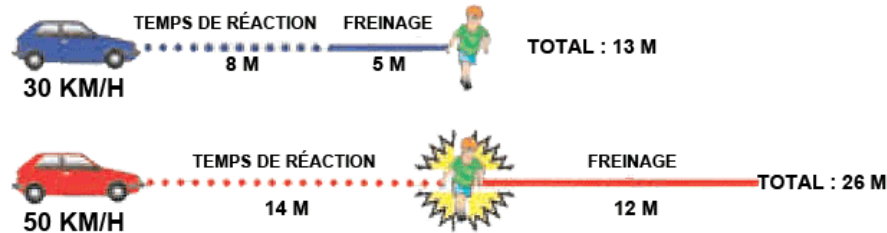
Mise en zone 30

La mise en zone 30 est préconisée comme principe pour le réseau communal, sa réalisation peut s'effectuer par étapes successives en traitant en priorité les quartiers et rues où des problèmes de vitesses récurrents sont identifiés. Les zones 30 en réduisant les écarts de vitesses entre usagers permettent aux cyclistes de circuler en sécurité, aux piétons de traverser sans danger, bref elles incitent à se déplacer agréablement sans voiture.

Utile de rappeler et d'insister sur les raisons de ce type de mesure

- ➔ Faciliter la circulation des modes doux
- ➔ Améliorer la sécurité routière

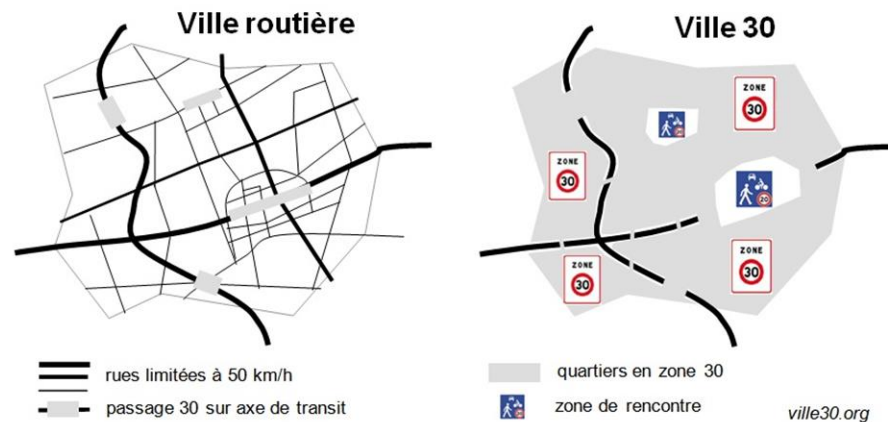




9.3.2 Village 30km/h

Le village 30 km/h est une alternative intéressante pour l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière dans les villages.

Le concept de « Ville ou Village 30 » consiste à mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30, à l'exception de rares axes routiers où la fonction de transit automobile domine.



- Cela permet une plus grande lisibilité que des sections éparses tel qu'actuellement
- Rôle important au niveau de la sensibilisation et du respect
- Ne demande pas une multitude d'aménagements dans le village, principalement aux entrées et si besoin sur les sections les plus rapides
- Demande beaucoup de communication et une signalisation efficace
- Permet le déplacement sécurisé des modes actifs dans des villages ruraux aux profils exigus



Critères de réussite et rôle de la Commune

- ➔ Il est très difficile d'imposer ce genre de concept sans approbation ou soutien des habitants du village
- ➔ Essentiel donc que la demande vienne des riverains (association de quartier, ...) et que le projet soit co-construit avec eux
- ➔ Rôle de la commune est de sensibiliser, expliquer le concept et finalement de créer la demande. Elle accompagnera ensuite la co-construction du projet
- ➔ Débuter par un village « pilote » qui fera tache d'huile par la suite sur la commune

Zone résidentielle (ou zone de rencontre) à 20km/h

Pour les endroits les moins fréquentés, des zones résidentielles 20 km/h (ou zones de rencontre) sont à envisager au cas par cas

Les "zones de rencontre" sont des types d'aménagement de voiries plus forts encore dans le sens de la convivialité. Ils demandent des moyens (travaux) plus importants, sauf lorsqu'on doit envisager une réfection complète de la voirie. Leur mise en œuvre est donc plus limitée et n'est pas généralisable. A envisager lorsque des travaux de réfection de la voirie sont nécessaires.

9.3.3 Gestion de la vitesse au sein des zones agglomérées

Au-delà des effets de porte, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie aux endroits délicats afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces ralentisseurs de vitesse, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques : petite placette, abords d'école, lisière commerciale... Les zones 30 se différencient par la répétition des aménagements et/ou leur caractère plus contraignant

Les aménagements en voirie

Il est important de séparer 2 types de voiries :

- Traversées de village, à 70 ou 50 km/h, par des voiries régionales comportant un débit important de voitures

Les marges de manœuvre sont réduites sur ces voiries structurantes :

→ Rétrécissement visuel de la voirie

- Rétrécissement par une bande centrale
- Rond-point à des intersections comportant une densité importante et de nombreux mouvements

- Traversées de village sur voirie communale ou voirie régionale à trafic peu important.

Il s'agit de réduire la vitesse à 50 voire à 30 km/h. Sur ces voiries, différents aménagements ralentisseurs peuvent être envisagés selon la localisation, le type et la densité de trafic, et le côté contraignant que l'on veut obtenir.

	Entrée Agglo	Section courante Agglo	Carrefour	Passage Bus - PL	Itinéraire vélo
Coussin berlinois	ok	ok		ok	ok
Plateau		ok	ok	ok	ok
Dos d'âne		ok			
Chicane	ok	ok		Efficacité limitée	Si Bypass
Stationnement alterné		ok		Efficacité limitée	Pas idéal
Rétrécissement latéral (avec ou sans coussin)		ok		Si densité trafic faible	Si Bypass

Les radars préventifs

Placé le long de la route, ce radar indique la vitesse à laquelle vous circulez et diffuse un message (smiley, remerciement,)

Le radar préventif est dissuasif et joue un rôle de sensibilisation auprès des automobilistes. Les expériences menées dans de nombreuses communes belges ont prouvé l'efficacité de ce type d'équipement. Le radar peut être fixe, ou mobile afin de le déplacer régulièrement sur la commune. A noter que de nombreux modèles fonctionnent à l'énergie solaire, ce qui facilite son installation.

Il existe un nouveau type de radar qui indique également à l'automobiliste l'amende dont il écoperait si le radar était répressif.

- Ils peuvent être utilisés sur tout type de voirie en entrée comme au sein des agglomérations
- En fonction de l'efficacité de ce radar préventif, le placement d'aménagements physiques ou d'un radar répressif peut être envisagé par la suite



9.3.4 Les effets de porte

Sécurisation des traversées de village et mise en place d'effets de porte.

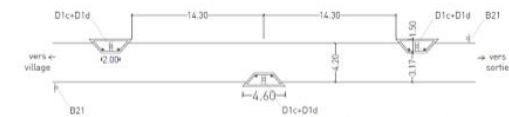
Constats

A l'exception de quelques dispositifs ralentisseurs, la majorité des entrées de village ne font l'objet d'aucun aménagement spécifique

Des mesures de modération de la vitesse ont été prises sur certains axes structurants au sein des villages

Types de ralentisseurs

- || Rétrécissement
- || Rétrécissement + potelets
- ⊗ Rétrécissement + coussin
- ⊗ Rétrécissement + coussin + potelets
- ⊗ P Rétrécissement + stationnement
- || Ilot central



Rétrécissement unilatéral et coussin

Rétrécissement bilatéral et coussin

Analyse des villages selon 3 niveaux

- Un niveau hiérarchique a été attribué à chaque entrée de village, sur base de la hiérarchie du réseau routier (niveaux 1 à 3)
- Pour chaque niveau hiérarchique, des grands principes d'aménagement ont été proposés
- L'aménagement précis de chaque entrée devra être conçu en tenant compte des particularités de l'entrée (configuration du carrefour, itinéraires cyclables, itinéraires bus, proximité école...) et des infrastructures déjà existantes

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
■ Panneau d'agglomération ■ Panneau de bienvenue de la commune (totem vertical) ■ Rétrécissement de la voirie + élément vertical (plateau ou coussin berlinois) sauf sur N40 et N90 ■ Elément vertical arboré visant à réduire la perception visuelle	■ Panneau d'agglomération ■ Panneau de bienvenue du village (totem vertical) ■ Rétrécissement de la voirie + élément vertical (plateau ou coussin berlinois) ■ Elément vertical arboré visant à réduire la perception visuelle	■ Panneau d'agglomération ■ Pas d'aménagement spécifique, sauf si des problèmes de vitesse et de sécurité sont mis en évidence

Sur la N90 :

- De 90 km/h à 70 km/h dans la zone résidentielle à hauteur de la rue de Bray à Estinnes-au-Val
- Dans les villages, passage à 50 km/h de manière à :
- Faire correspondre la limite d'agglomération avec la limite des zones résidentielles
- Etablir la jonction entre 2 poches résidentielles distantes de moins de 500 m
- Améliorer la lisibilité en matière de vitesse autorisée

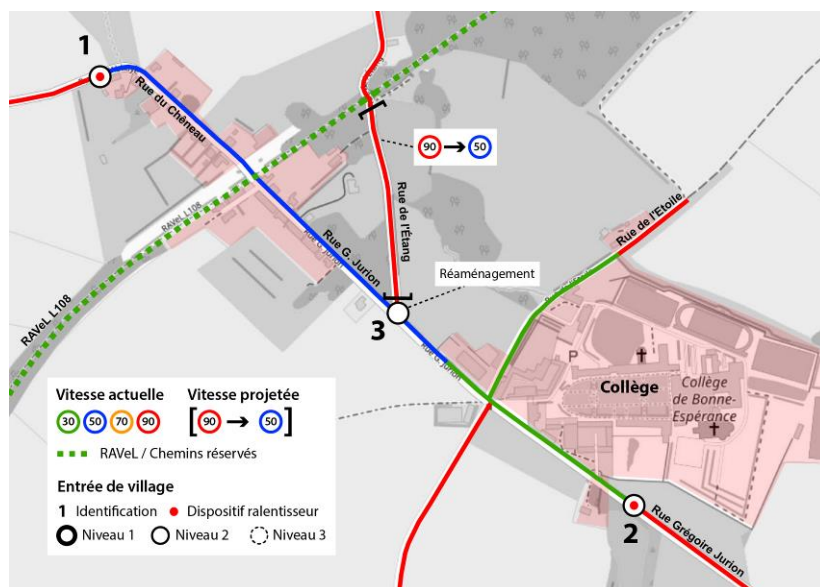
Au regard des enjeux cyclo-piétons d'une part et des caractéristiques du réseau viaire, il est essentiel de s'interroger sur la possibilité de passer les villages entièrement en zone 30 (voir chap 9.2.2)

Modifications du régime de vitesse (voir cartes / villages)

Sur la N563 :

- De 90 km/h à 70 km/h entre Haulchin et Estinnes-au-Mont
- De 70 km/h à 50 km/h dans la zone résidentielle en partie ouest d'Estinnes-au-Mont

Pôle Abbaye-Collège



1



Source : ICEDD 2019

2



Source : ICEDD 2019

2



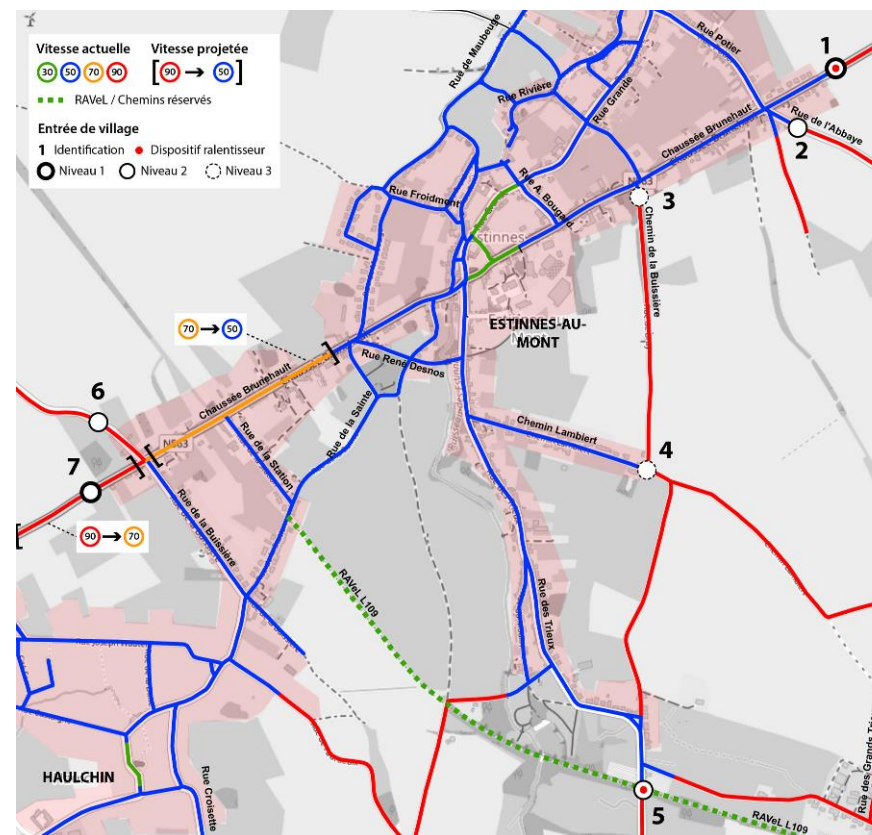
Source : ICEDD 2019

3



Source : Google 2009

Estinnes-au-Mont



1



Source : Google 2018

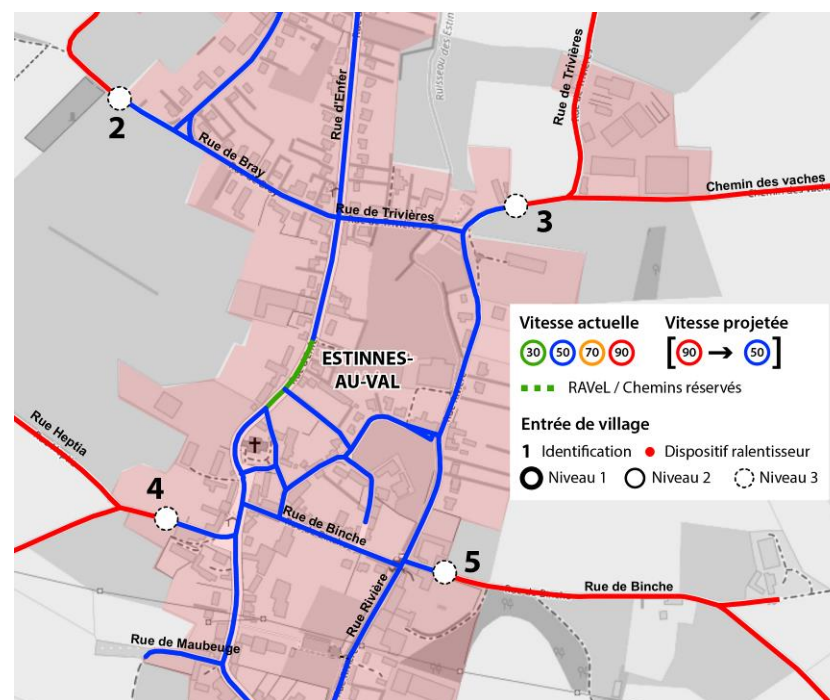
2



Source : ICEDD 2019



Estinnes-au-Val



Fauroeulx / Liseroeulx



1



Source : Google 2009

2



Source : Google 2009

3



Source : Google 2009

4



Source : ICEDD 2019

5



Source : Google 2009

6



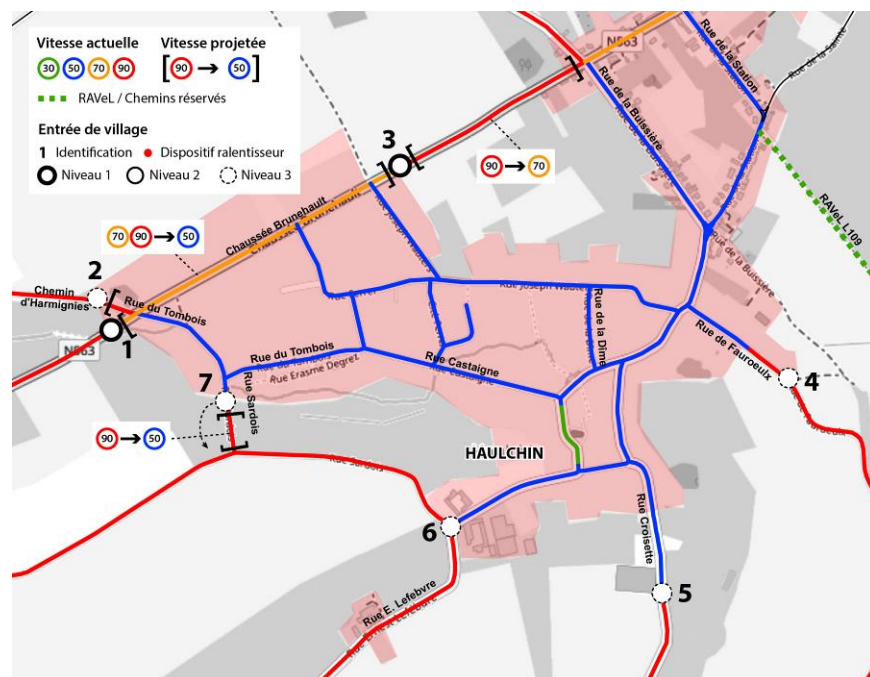
Source : ICEDD 2019

7



Source : Google 2009

Haulchin



Source : Google 2018



Source : Google 2009

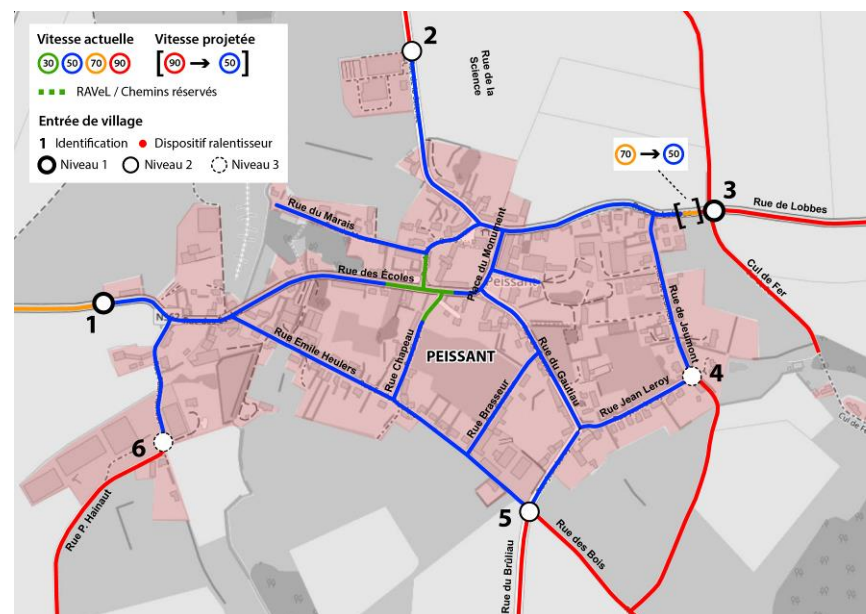


Source : Google 2018



Source : Google 2009

Peissant



Source : Google StreetView 2009



Source : Google StreetView 2009

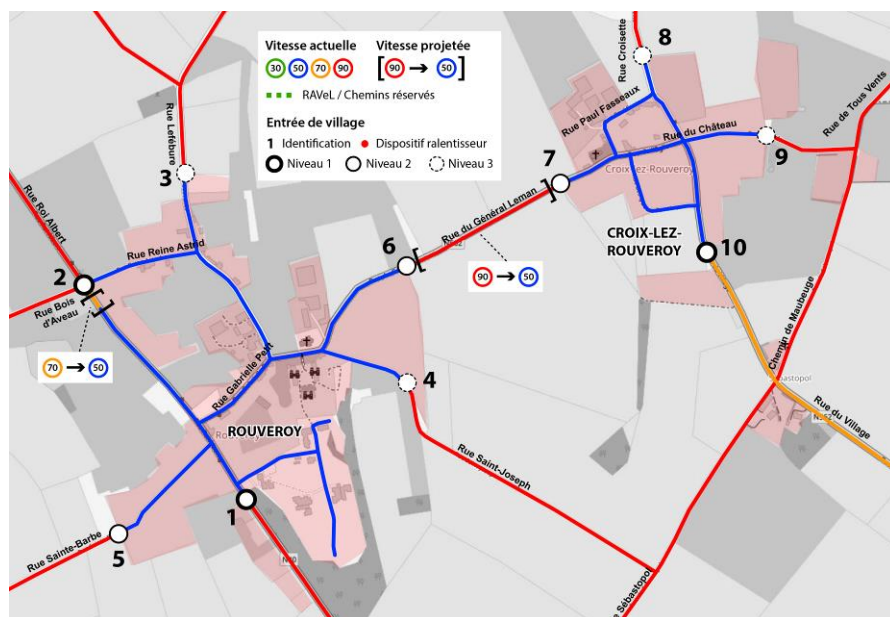


Source : Google StreetView 2009



Source : Google StreetView 2009

Rouveroy / Croix-lez-Rouveroy



5



Source : Google 2009

6



Source : Google 2009

7



Source : Google 2009

8



Source : Google 2009

Vellereille-le-Sec

1



Source : Google 2018

2



Source : Google 2018

3



Source : Google 2009

4



Source : Google 2009

1



Source : Google 2009

2

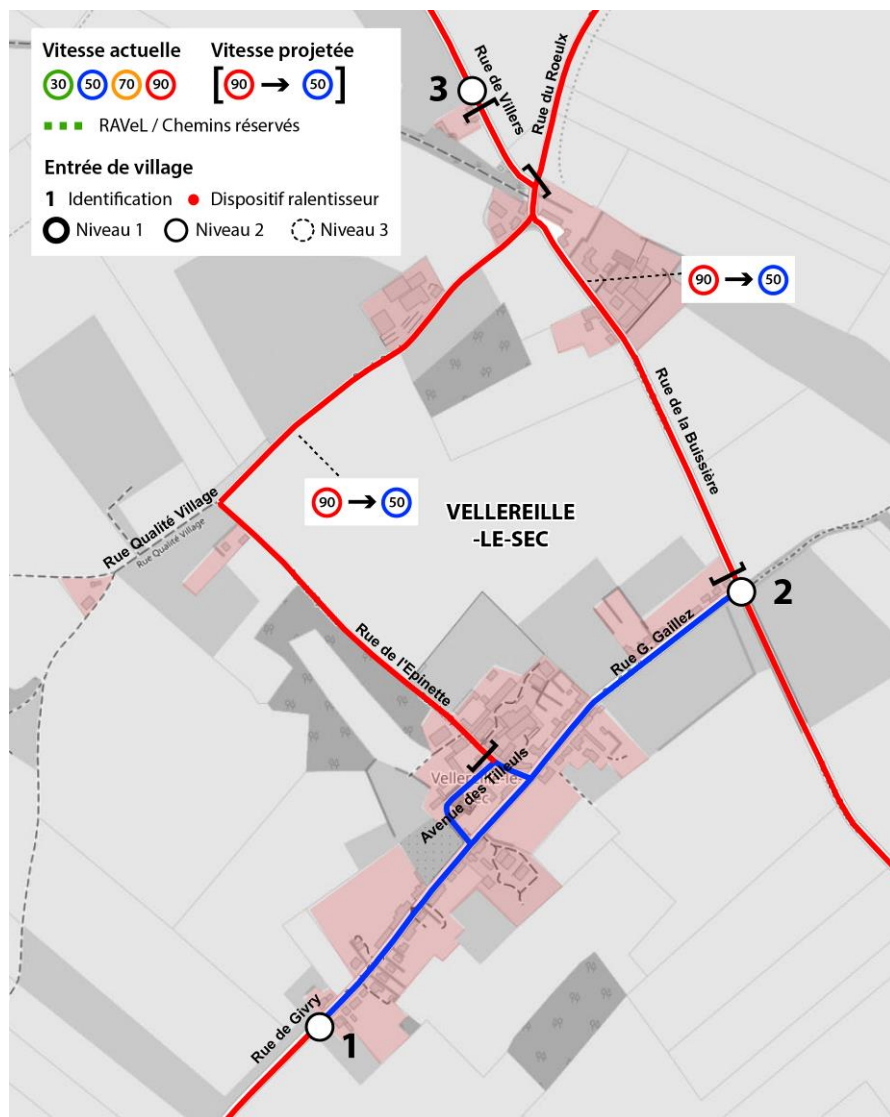


Source : Google 2009

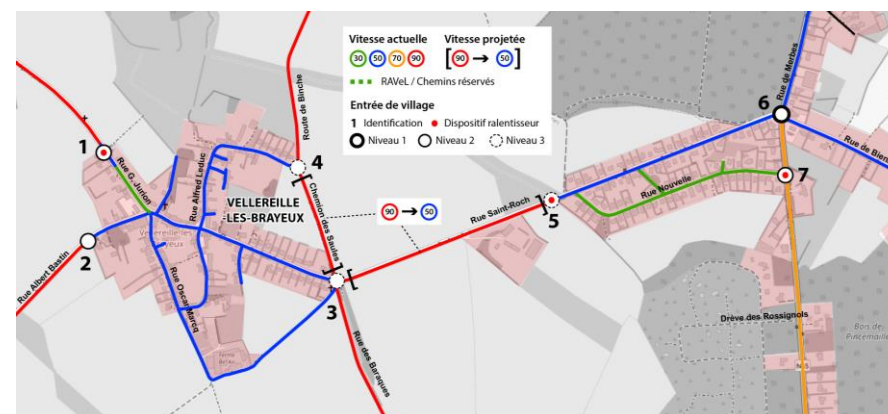
3



Source : Google 2013



Vellereille-les-Brayeux



Source : ICEDD 2019



Source : ICEDD 2019



Source : Google 2009



Source : Google 2009



Pour les actions concrètes, voir également les chapitres suivants :

- ➔ Traversée d'Estinnes par la RN563
- ➔ Abords Collège Bonne Esperance
- ➔ Abords maison de village Vellereille
- ➔ Traversée de la RN90 au niveau de la rue de Bray
- ➔ Traversée de Rouveroy par la RN 40

9.4 Circulation Poids-Lourds

L'analyse de la mobilité sur un territoire donné nécessite également de se pencher sur les flux de biens, de marchandises, de matières premières, etc. Toute ville a besoin de ces mouvements, pour fonctionner, s'alimenter, s'approvisionner, etc. Mais il est important que la circulation de ces camionnettes, camions et poids-lourds génère un minimum de nuisances :

- ➔ saturation des voiries et/ou utilisation d'axes non adaptés
- ➔ bruit lors des passages, chargements et déchargement;
- ➔ pollution
- ➔ stationnement illicite et/ou prolongé

Les poids lourds empruntent généralement le réseau routier à grand gabarit, mais la congestion des axes principaux incite certains transporteurs à privilégier des routes alternatives qui passent au travers des agglomérations. Par ailleurs, le secteur du transport routier se distingue par un taux important d'entorses aux réglementations (surcharge des camions, non-respect des temps de conduite, non-respect des législations sociales, etc.). Cela fausse la concurrence au sein du secteur, entre les modes de transport (rail, route, fer), impacte la sécurité routière et accélère l'usure du réseau routier.

Il est donc utile de définir un réseau structurant pouvant accueillir le trafic de transit et protégeant l'intérieur de la commune d'une nuisance inopportune.

9.4.1 Contexte

Estinnes compte peu de générateurs de trafic lourd et il consiste essentiellement en du trafic agricole.

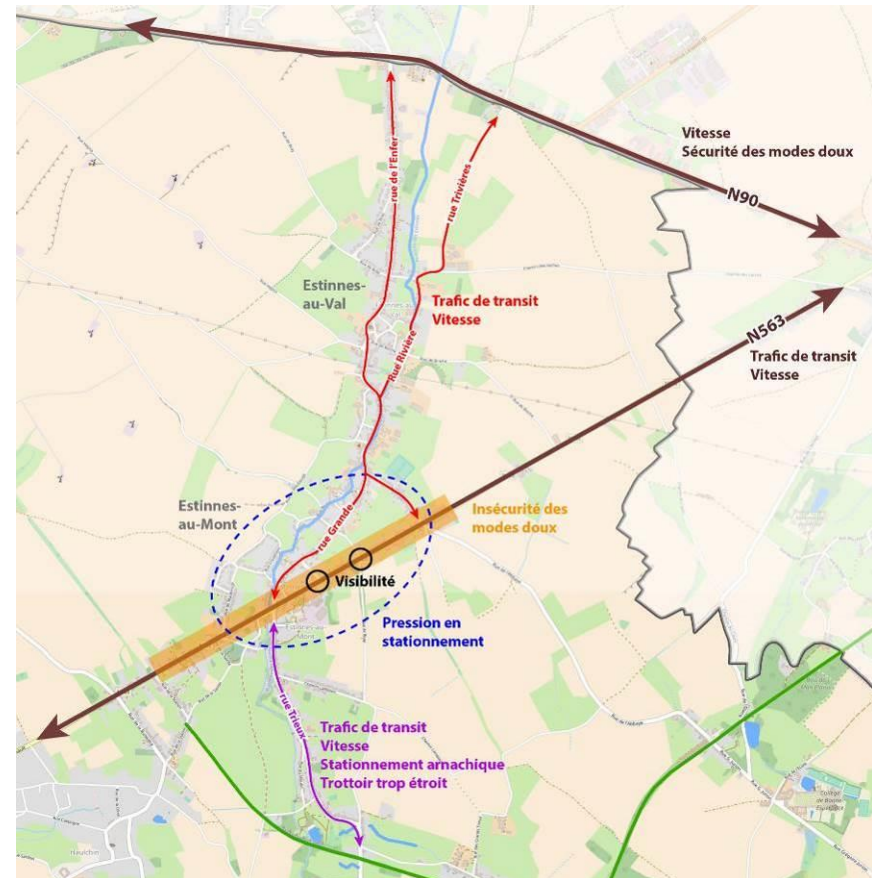
Trafic agricole

La présence de nombreux chemins agricoles permet de desservir les terres des agriculteurs. Toutefois, le charroi agricole emprunte également le réseau de voiries locales et supra-communales, traversant ainsi les centres de villages. Il en découle sur ces voiries, un charroi de véhicules agricoles diffus sur l'ensemble du territoire et particulièrement perceptible en période saisonnière et de transport vers les dépôts.

Dysfonctionnements

Des dysfonctionnements existent sur le territoire qui créent des nuisances, un sentiment d'insécurité, et compliquent les déplacements doux.

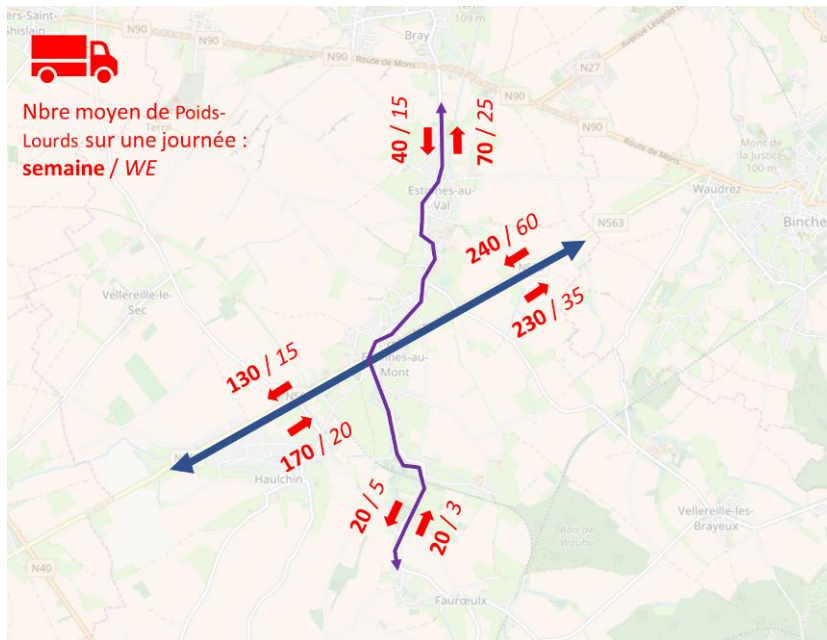
- L'axe Nord-Sud de la commune connaît de nombreux itinéraires de transit à travers Estinnes-au-Val et Estinnes-au-Mont afin de rejoindre la RN563
- Vitesses excessives
- Trafic de transit voiture et Poids Lourds sur la RN563



Des comptages ont été organisés dans le centre d'Estinnes fin 2017 (voir rapport phases 1 et 2) afin d'objectiver la densité de circulation, le nombre de Poids Lourds et les mouvements effectués au niveau du carrefour principal.

Pour les Poids Lourds (camion, charroi agricole et bus), nous pouvons mettre en avant les chiffres ci-dessous en semaine et le week-end.

⇒ Le créneau 06h -17h représente 90% du trafic poids lourd



Proportion de Poids Lourds dans le trafic

RN563

- En semaine = 4 à 6 % du trafic
- We = 1 à 2 % du trafic

Axe Nord -Sud

- En semaine = 3 % du trafic
- We = 0,5 à 1 % du trafic

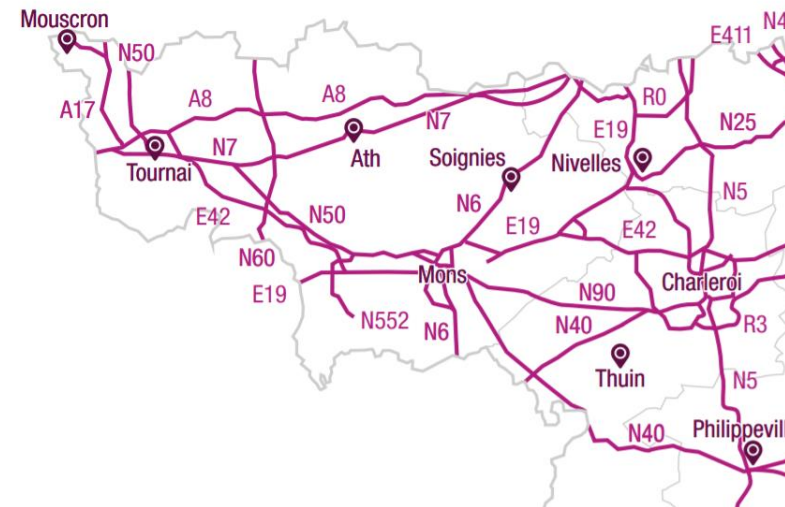
⇒ LA RN563 comporte une part importante de trafic de transit entre la RN40 et la RN90

⇒ Le trafic PL sur l'axe Nord-Sud est composé en partie d'un trafic agricole, d'une proportion de bus TEC (14 par jour par sens en semaine pour la partie nord) et d'un transit camion voulant couper au plus court (estimé entre 30 à 50% du trafic PL)

9.4.2 Le réseau poids lourd pour Estinnes

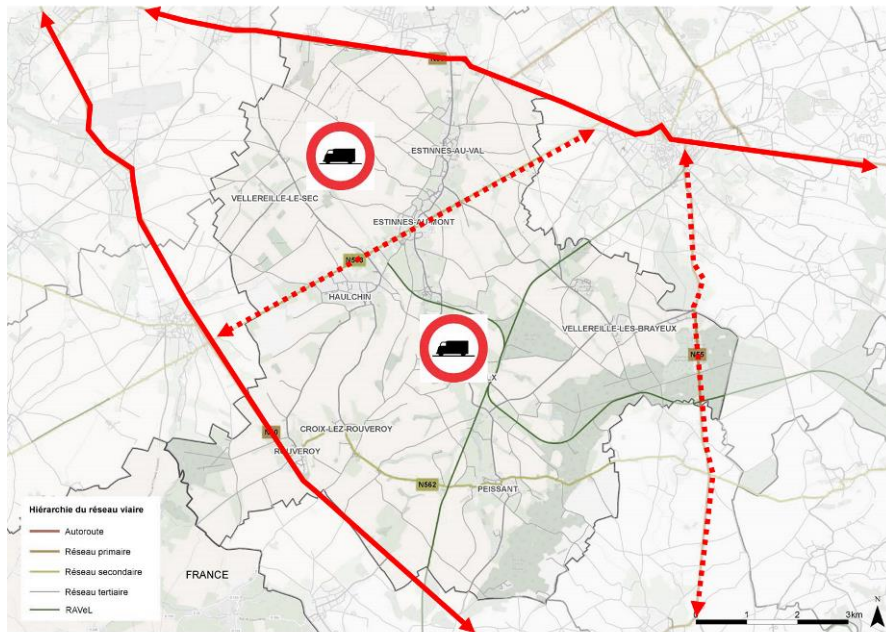
Pas de zoning ni de pôles générateurs particuliers sur Estinnes → Le réseau PL se limite donc au réseau régional excepté circulation locale

- Ci-dessous le réseau structurant soumis au prélèvement kilométrique (Viapass) qui reprend la RN40 et la RN90



La carte ci-dessous reprend donc le réseau structurant proposé pour le trafic de transit :

- ⇒ La RN 40 et la RN 90 constitue le réseau le plus structurant
- ⇒ La RN 563 et RN 55 garde actuellement un rôle de transit qui pourrait être remis en cause selon l'évolution du projet RN54 (voir page suivante)



9.4.3 Plan d'actions

Le contrôle du trafic de transit camion est un compliqué car il faut interdire un certain type de véhicule tout en sachant qu'il faut autoriser le trafic pour des livraisons locales, les bus et le charroi agricole ce qui complique fortement le contrôle.

Infrastructure	Actions à mener sur le terrain
- Evolution de la RN 54 ? - Signalétique présente et lisible - Aménagements et schéma de circulation - Cameras ANPR à plus long terme ?	- Enquête cordon - Contrôle de police ponctuel - Communication/charte

9.4.4 Infrastructure

Potentiel projet de la RN54



Une prolongation de la RN 54 est depuis longtemps envisagée entre Maubeuge et Charleroi

Si il est mis en place, cela diminuerait le transit sur Estinnes, principalement sur la RN563 et la RN55

- ⇒ Il faut cependant garder en tête que ce projet est une saga qui dure depuis longtemps et qui n'est pas terminée, et à l'issue très incertaine

dh.be

Le projet du tronçon manquant de la RN54 à nouveau bloqué

Quant au prolongement de la RN54, qui au contraire est demandé par les citoyens, le dossier était jusque-là inchangé jusqu'à ce samedi. D' ...
30 sept. 2019



lilibre.be

Paul Furlan et Rachel Sobry s'unissent pour défendre la RN54

En début de semaine, le député wallon, Julien Matagne (CDH) interpellait le Ministre sur le chaînon manquant de la RN54. Le problème: le projet ...
20 juin 2020



Mise en place d'une signalétique efficace

La commune doit précéder à la mise en place d'une signalisation spécifique pour le transport lourd et à une homogénéisation des interdictions liées au tonnage autorisé sur les différentes voiries en coordination avec les communes voisines → **principalement aux intersections avec le réseau structurant**

1/ Outils réglementaires avec les arrêtés de circulation accompagnés de l'installation de panneaux de limitation ou interdiction d'accès

Il faudra penser à limiter l'accès des camions mais pas celui des autobus et autocars qui peuvent être amenés à emprunter ces voiries pour le ramassage scolaire, par exemple (leurs itinéraires changent

régulièrement). On utilisera donc le panneau C 23, avec un panneau additionnel limitant éventuellement le tonnage et complété par "excepté desserte locale" et non pas le panneau C 21.



Panneau **C23**: accès interdit aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses.



Panneau **C21**: accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.



C24a. Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses

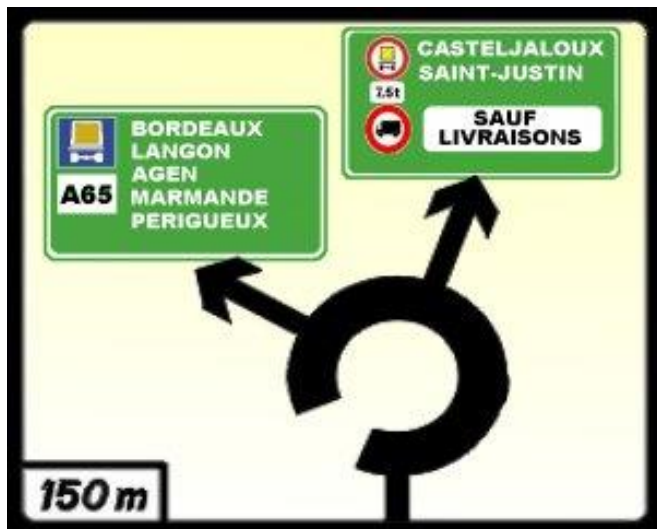


C25. Accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une longueur supérieure à celle indiquée.

2/ panneaux directionnels efficaces



Signalisation d'interdiction des poids lourds sur la RN49 à destination de Knokke-Heist



Signalisation d'interdiction des poids lourds en France

Aménagements et schémas de circulation

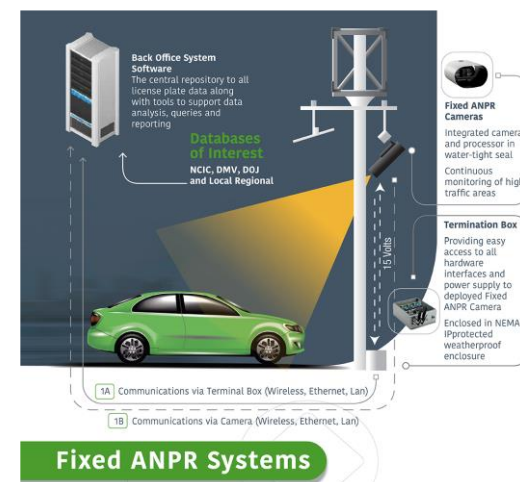
1/ Les schémas de circulation proposés en amont dans le **chapitre 9.1** afin de lutter contre le transit Nord-Sud agit également sur le sPoids-Lourds

2/ Des aménagements physiques de type ralentisseur et rétrécissement ne sont pas envisageables dans la plupart des cas à cause des circulations locale de tracteurs et bus

Caméras ANPR

L'utilisation de caméras ANPR peuvent être envisagé à plus long terme pour contrôler le trafic de transit de manière globale ou pour contrôle des zones où les véhicules sont interdits. C'est une technologie qui est actuellement en plein développement en Belgique et qui sera de plus en plus répandue dans les années qui viennent.

⇒ Caméras à Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation (ANPR) combinées à un logiciel de traitement détenant les listes de dérogations et système d'amendes



Les difficultés à court terme pour ce genre de solution :

- Action couteuse : 20 000€ par installation d'une camera (camera + pose + alimentation + connection réseau)
- Développement d'un logiciel de traitement adapté
- Délivrance et gestion des dérogations

→ C'est donc une solution à envisager à plus long terme et sur un secteur plus élargi en collaboration avec d'autres communes et en partenariat avec la province et la région.

Exemple actuel de mise en application de cameras ANPR pour le contrôle Poids-Lourds sous forme de radar tronçon



Transit de camions: les caméras fin janvier à Pepinster et Theux



9.4.5 Actions sur le terrain

Enquête cordon et actions de contrôle

Une enquête cordon est une enquête de circulation "origine-destination" qui permet d'obtenir des informations sur des déplacements routiers. Elle consiste ainsi à interviewer des chauffeurs de poids-lourds sur le déplacement qu'ils sont en train de réaliser et de les sensibiliser.

Ce type d'opération nécessite :

- Une collaboration avec la zone de police pour choisir la zone et mettre en place le système d'arrêt (barrière et signalisation)



- Des enquêteurs sur le terrain toute la journée pour interviewer les chauffeurs : « D'où venez-vous ? », « Ou allez-vous ? », « Pour quel motif ? » « Quelle est la nature de la marchandise que vous transportez ? ».
- ⇒ Permet d'objectiver le plus possible la part de transit camion et de sensibiliser les chauffeurs, voire de les verbaliser si il y a une présence policière
- ⇒ Suite au PCM, un budget pourrait être débloqué par le SPW pour la mise en place de cette enquête (budget de réserve comptages et enquêtes). Des bureaux spécialisés existent pour mener ce genre d'enquête .

Par la suite, des contrôles ponctuels avec la zone de police peuvent être menées pour verbaliser les resquilleurs

Communication et chartes

La sensibilisation des entreprises et la publication de brochures d'information à destination des transporteurs est également utile, afin de leur expliquer la démarche et de leur indiquer les itinéraires à suivre et la signalisation mise en place.

Une collaboration avec les sociétés d'édition de systèmes de navigation est également nécessaire et permettrait d'éviter dans de nombreux cas le passage de poids lourds dans les agglomérations.

Charte pour le charroi des carrières en Province de Liège

Des communes de la province de Liège se sont regroupées dès 1998 autour de la problématique du charroi des carrières. Afin de limiter les

nuisances générées par le charroi, l'idée adoptée est d'orienter les camions au plus vite vers des grands axes comme l'autoroute E25 et la route du Condroz N63. Sur base des recommandations du Plan de Mobilité, six sociétés travaillant ou transportant la pierre se sont regroupées autour d'une « Charte de Bonne Conduite des produits de carrières ». Aujourd'hui, la charte fédère 7 carriers, 14 transporteurs, 5 communes et 3 zones de police. Les engagements portent sur les surcharges, les vitesses en agglomération, les itinéraires, la propreté des voiries et les heures de chargement.

Le trafic agricole

Le trafic agricole constitue une catégorie particulière au niveau des poids lourds car celui-ci peut bien entendu circuler sans restriction sur le réseau communal pour les besoins de l'exploitation agricole.

➔ La commune peut définir, à l'aide d'une charte à rédiger avec les exploitants et agriculteurs, des itinéraires spécifiques évitant autant que possible les zones d'habitat



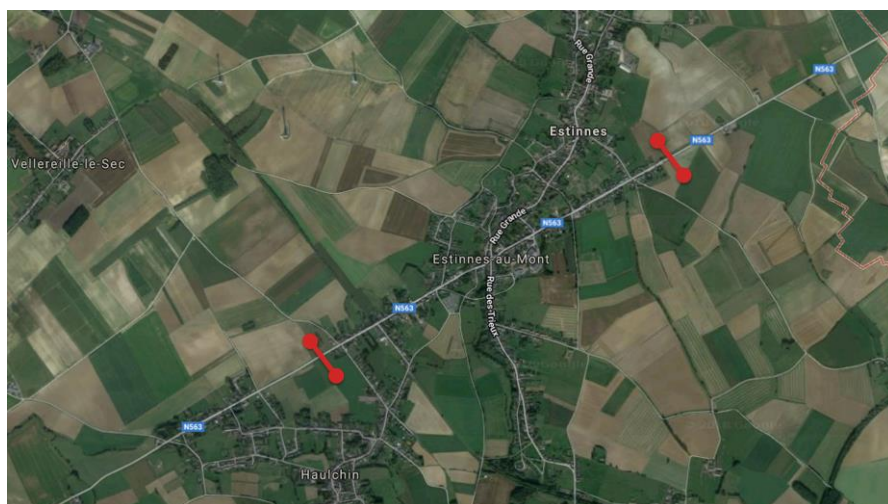
Charte du charroi des carrières en Province de Liège (Source : SPW)

9.5 Traitement de la RN 563

9.5.1 Contexte

La N563 qui traverse le centre de la commune en reliant la RN40 et la RN 90 est un axe historique qui supporte un trafic important et soulève de nombreux problèmes

- Mise en place d'un groupe de travail/suivi
- Elaboration d'une étude complète sur tout l'axe afin d'avoir des plans et profils précis en prévision de futurs aménagements
- Travail dans le cadre du PCM sur toute la section traversant le centre d'Estinnes



Flux moyens en jour ouvrable

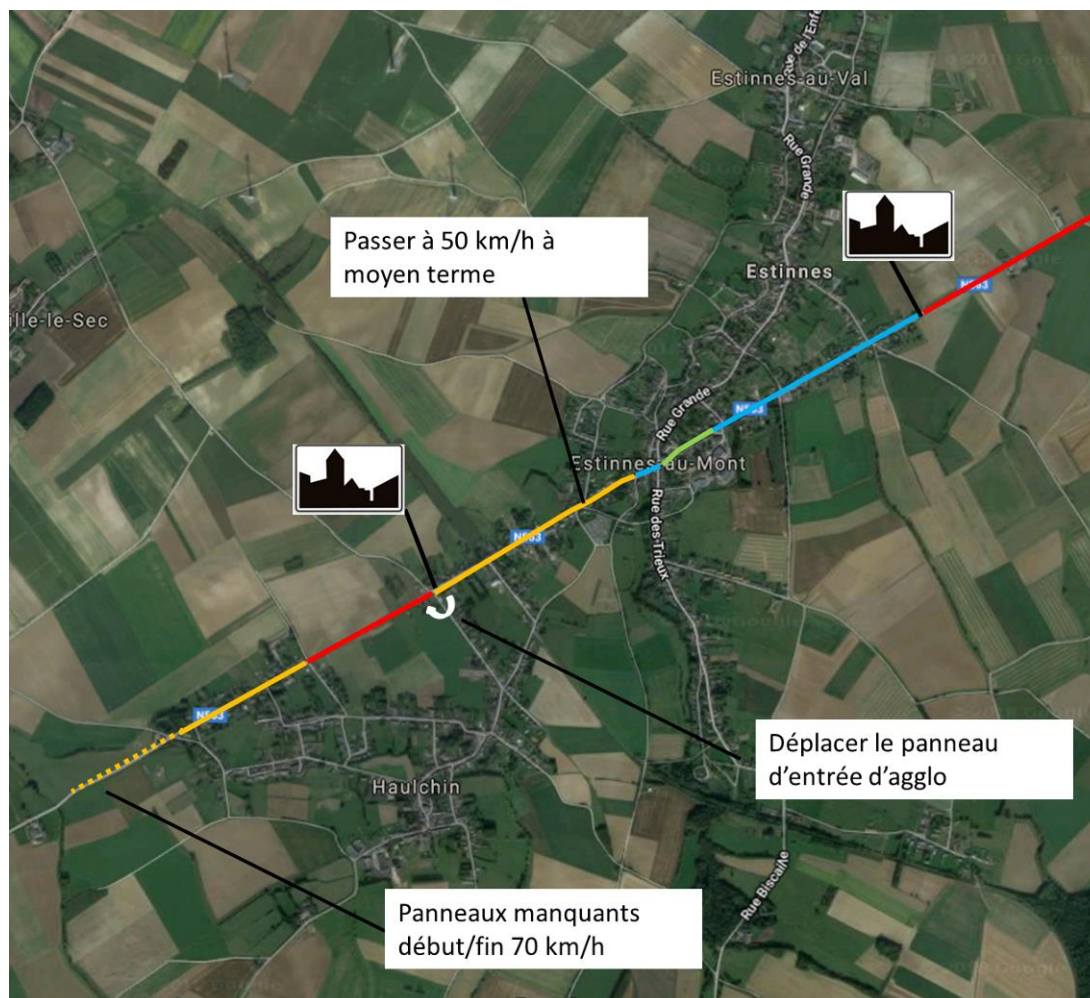
La traversée d'Estinnes supporte entre 3700 et 4700 véhicules par jour, ce qui représente une densité de circulation non négligeable mais pourtant raisonnable pour une voirie régionale de ce niveau. Les nuisances proviennent surtout du profil étroit de la voirie dans la traversée du centre et des gabarits des Poids Lourds et du charroi agricole.

Les spécificités :

- Chaussée de Brunehaut : 4 à 6% du flux sont des Poids-Lourds
- Rue des Trieux : 2 à 3% de flux sont des Poids-Lourds
- Heure de Pointe du Matin se situe entre 07h30 et 08h30
- Heure de Pointe du Soir : Flux très proches sur les horaires
 - 15h30 – 16h30
 - 15h45 – 16h45
 - 16h00 – 17h00



9.5.2 Régime de vitesse



- Effet de porte efficace en provenant de Binche
- Traversée à 50 km/h depuis le panneau d'agglomération jusqu'à la zone 30 km/h
- Zone 30 km/h débute en amont de l'administration communale jusqu'au carrefour rue des Trieux



- Suite à la zone 30, zone 50 km/h sur une petite section en forte pente avant de passer à 70 km/h
 - Délimitation peu lisible : signalisation à renforcer
 - Envisager progressivement le passage à 50 km/h de ces sections selon les projets jusqu'à la sortie d'agglomération
- Déplacer le panneau d'entrée d'agglomération en amont du carrefour avec la rue de la Buissière

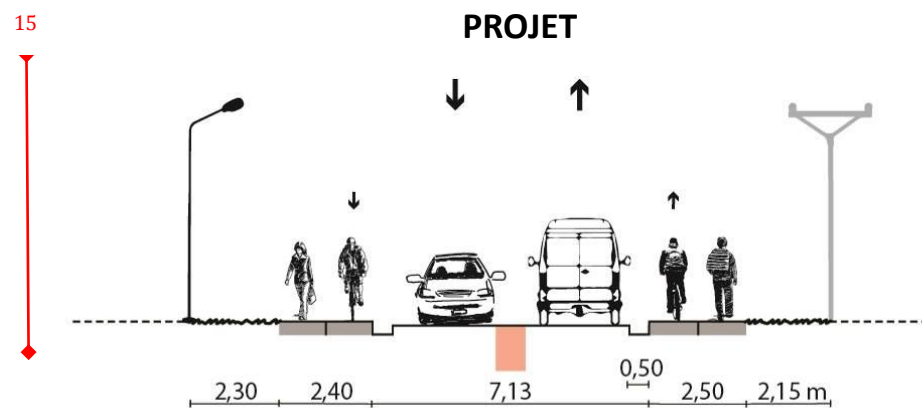
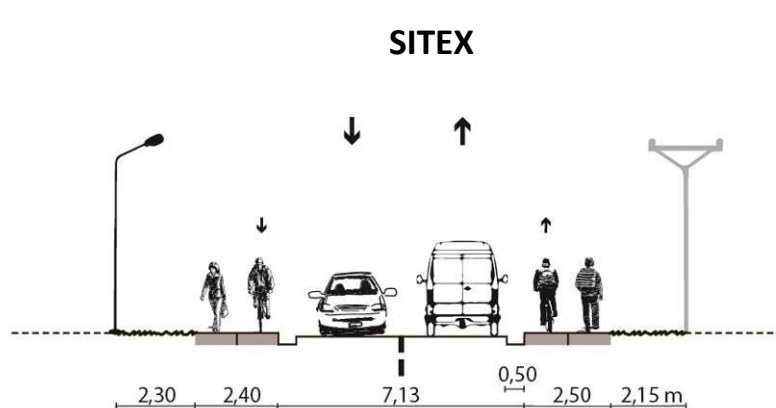
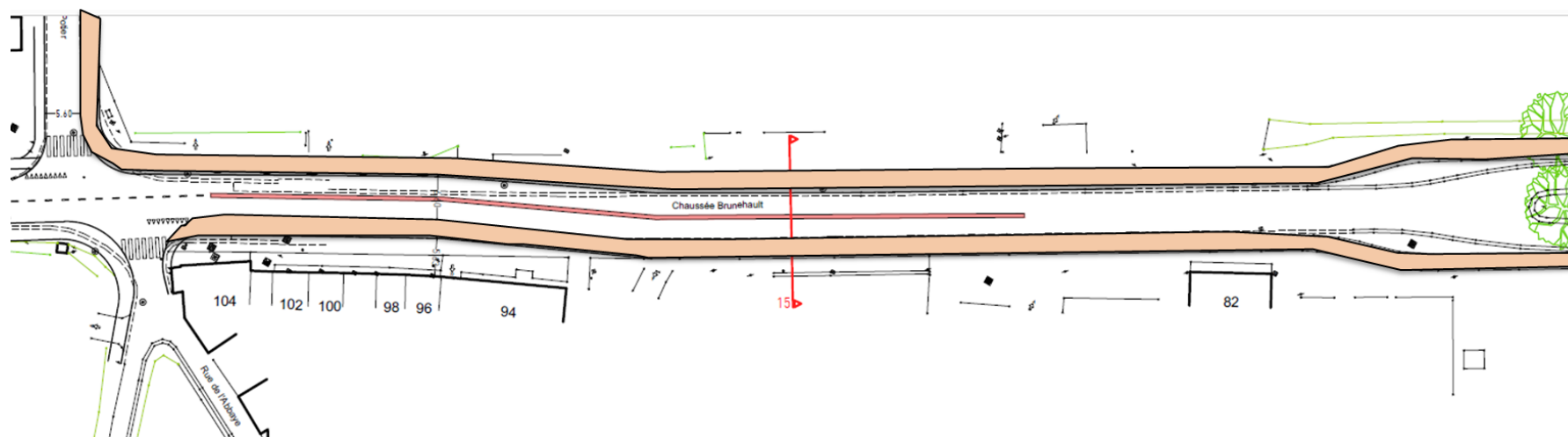
9.5.3 Plan d'action par section

1ère section



Zone Périurbaine

- Entré d'agglomération structurante
- Régime de vitesse à 50 km/h peu respecté de par la largeur de voirie et les habitations en retrait → vitesse à maîtriser
- Cheminements piétons et cyclables de qualité
- ➔ Traversées piétonnes à prévoir
- Stationnement à organiser sur le dernier tronçon en amont du carrefour



- Diminution de la largeur des bandes de circulation par un marquage d'une bande centrale
- Réorganisation du profil au débouché du carrefour avec la rue de l'Abbaye afin de le sécuriser et d'organiser le stationnement
- Rue de l'Abbaye : il faut récupérer un peu d'espace sur les accotements afin que les voitures puissent se croiser un peu en amont du carrefour.

2ème section



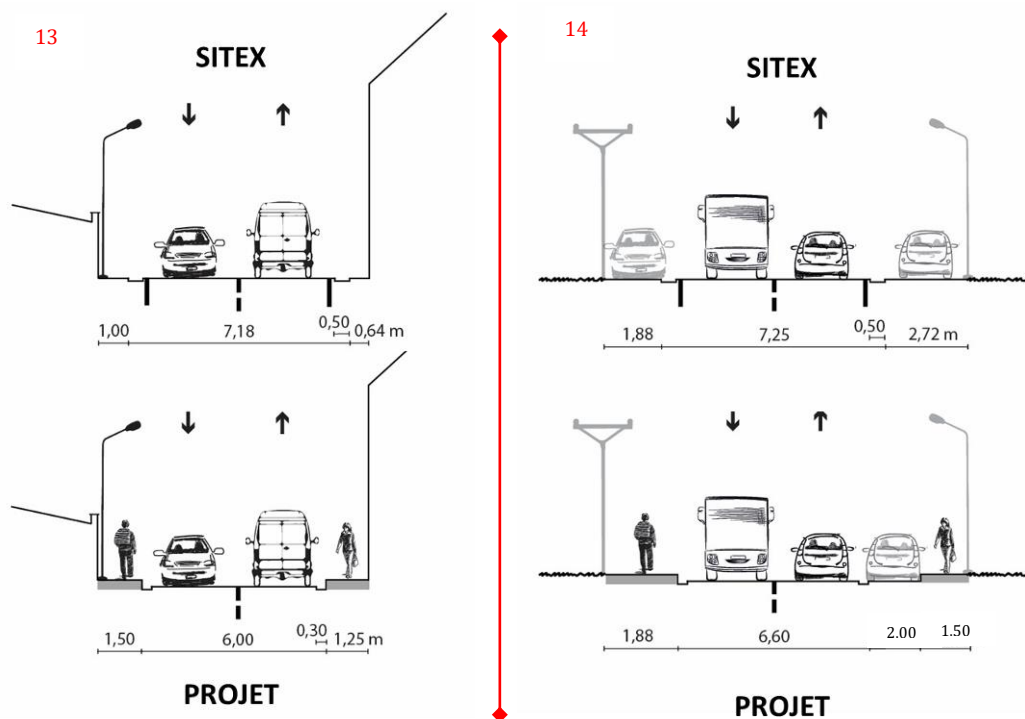
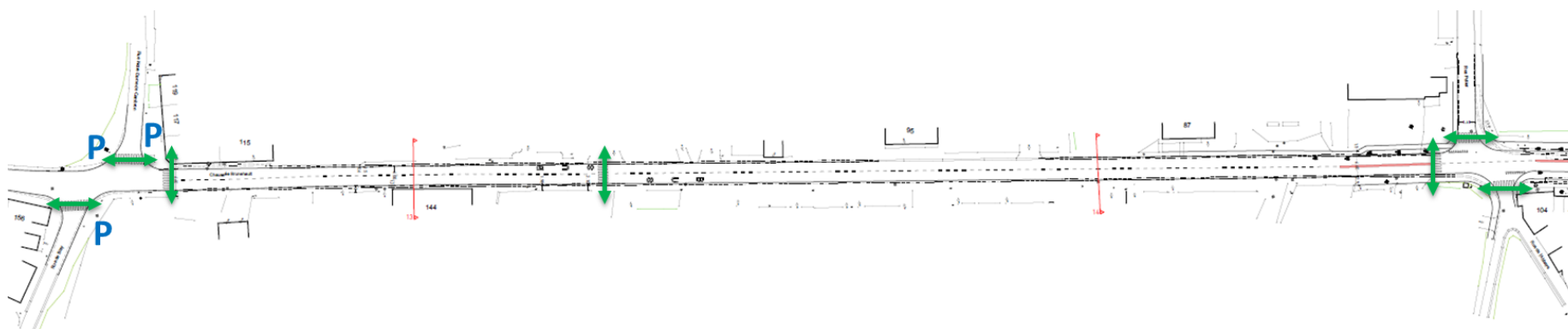
Transition zone périurbaine – zone urbaine

- Carrefour à sécuriser avec la rue de l'Abbaye vers le collège Bonne Esperance
- Accotement à aménager pour les piétons
- Formalisation et organisation du stationnement à prévoir
- Vitesse à maîtriser



3^{ème} section**Zone urbaine**

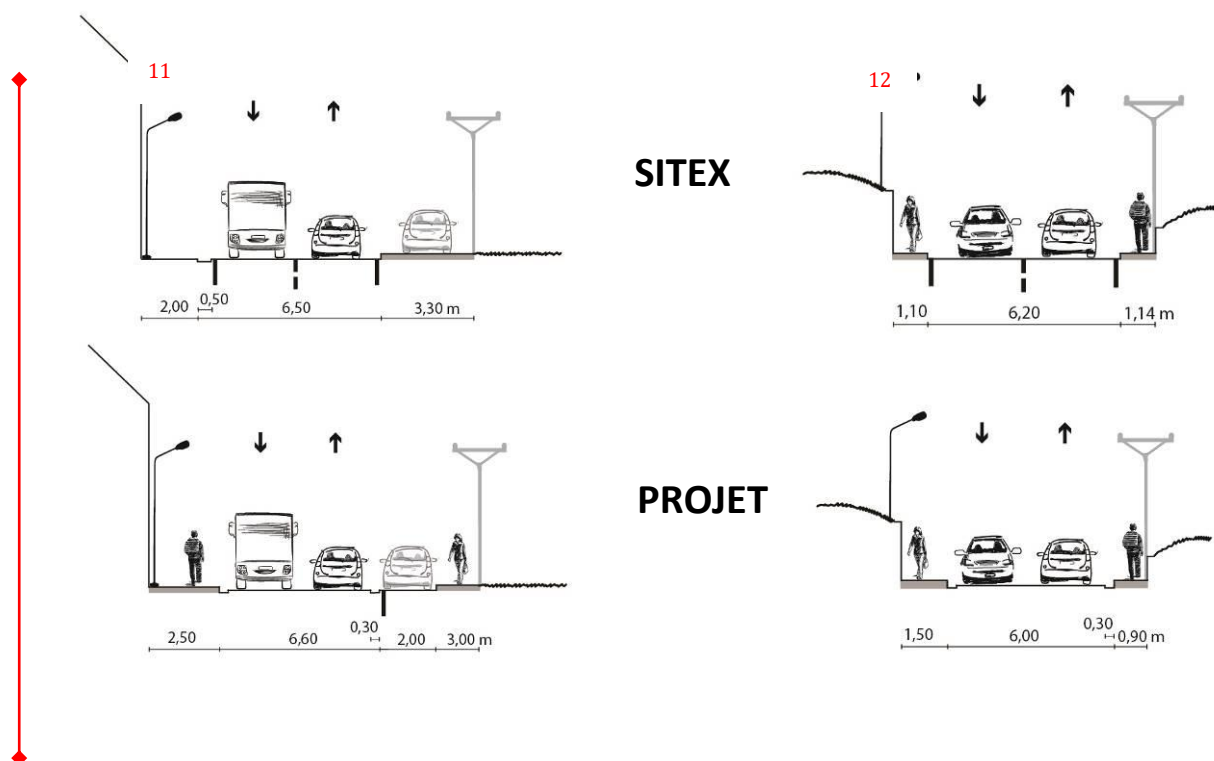
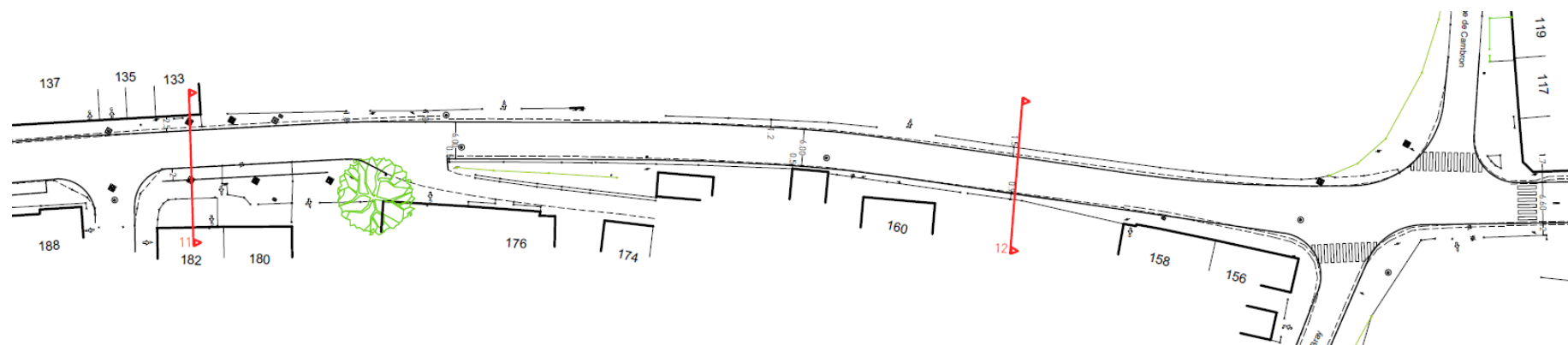
- Marge de manœuvre faible vu la largeur du profil
- Cheminement piétons à créer
- Arrêt TEC à aménager et sécuriser
- Stationnement à organiser en dehors de la chaussée



- Récupération d'espace pour les piétons : d'1.25 m minimum à 2 m selon les sections
- Traversée piétonnes prévues au niveau des carrefours et de l'arrêt TEC
- Arrêt TEC en chaussée légèrement déplacé afin de permettre une accessibilité piétonne
- Voie de circulation réduite à **6 m** sur la partie la plus étroite → possibilité de récupérer un peu de largeur sur les trottoirs au besoin pour atteindre 6,20 m
- Vélo doit rester en voirie en mixité avec la circulation → maîtrise de la vitesse à 50 km/h
- Stationnement en long à interdire → Maintenir que le stationnement en zone de recul ou sur parcelle hors chaussée, notamment au carrefour avec Notre Dame de Cambron

4^{ème} section**Marge de manœuvre faible vu la largeur de profil en voirie**

- Cheminement piéton à définir sur un profil très restreint, notamment par les murets
- Organiser le stationnement afin de libérer les accotements



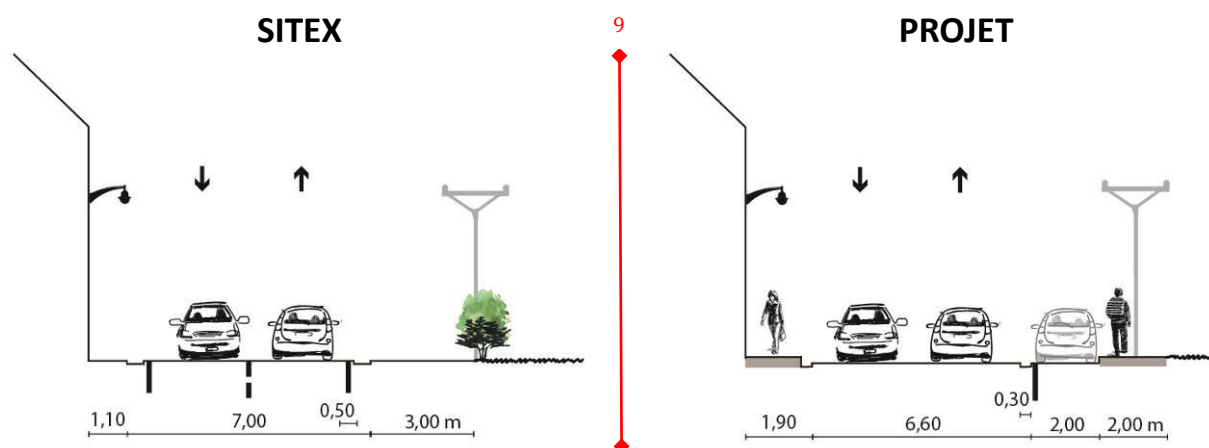
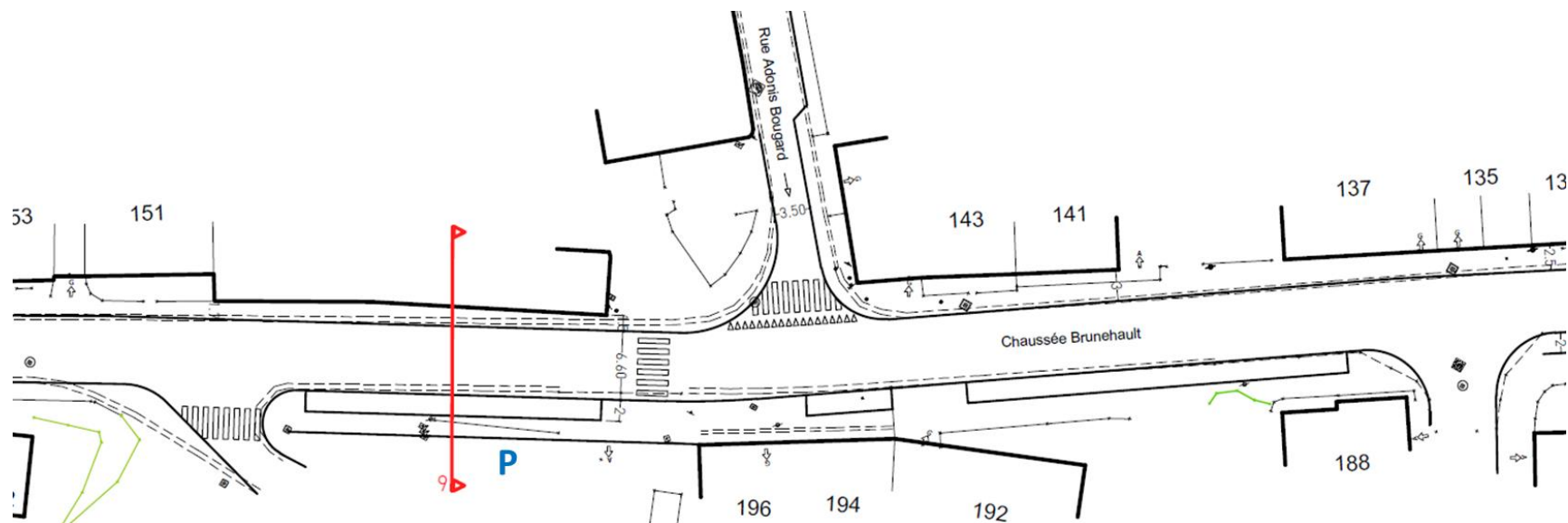
- Récupération d'espace pour les piétons en favorisant 1 coté sur la première partie afin de garantir une continuité qualitative de min 1,50m – coté gauche en direction du centre.
- Vélo doit rester en voirie en mixité avec la circulation
- Voie de circulation réduite à 6m sur les parties les plus étroites → possibilité au besoin de récupérer un peu de largeur sur les trottoirs pour sécuriser les croisements dans la courbe
- Stationnement en long à interdire sur la première partie et à formaliser sur la seconde. Organiser le stationnement en zone de recul + garages et allées
- Voirie en cul de sac à prévoir de plain-pied en zone 20 Km/h

5ème section



- Difficulté des cheminements avec les pas de porte en hauteur
- Traversées piétonnes à organiser
- Aménagement à prévoir au niveau du CPAS et de la rue Bougard, notamment dans l'organisation du stationnement
- Maximiser l'utilisation de la parcelle de l'autre côté de la rue face au CPAS





- 2 trottoirs de minimum 1,90 m
- Organisation de stationnement en long → pouvant être réduit pour faciliter l'accès à la ferme d'en face ou être utilisé par les riverains avec des contraintes horaires ou durant certaines périodes
- Traversées piétonnes au plus proche du carrefour
- Maintien des voies de circulation à 6,60 m
- Vélo en voirie avec la circulation

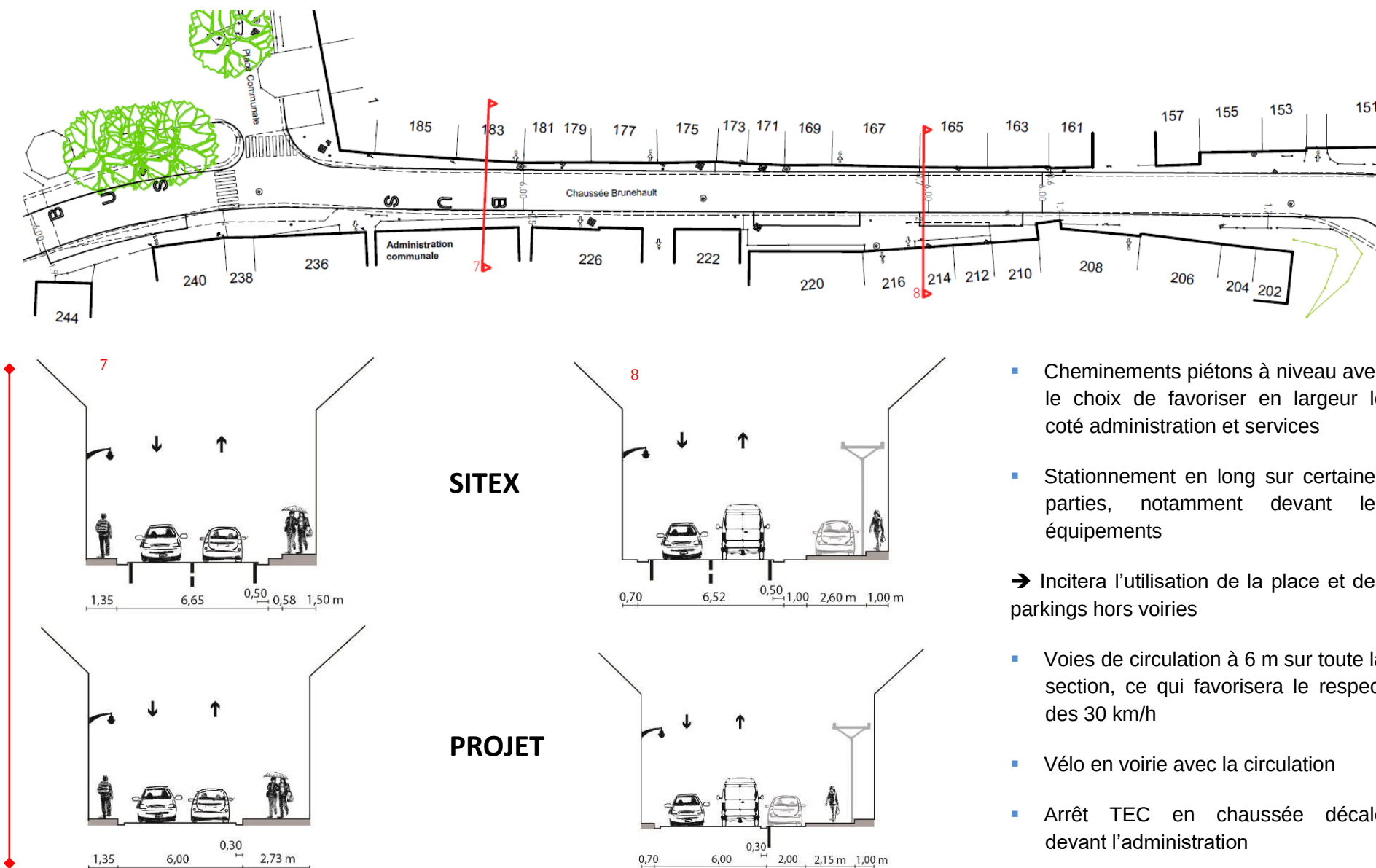
6ème section



- Zone 30 km/h pas efficace
- Stationnement empêchant tout cheminement piéton

→ Cheminements piétons à valoriser pour accéder aux différents équipements et services ainsi qu'à la place





- Cheminements piétons à niveau avec le choix de favoriser en largeur le coté administration et services
 - Stationnement en long sur certaines parties, notamment devant les équipements
- ➔ Incitera l'utilisation de la place et des parkings hors voiries
- Voies de circulation à 6 m sur toute la section, ce qui favorisera le respect des 30 km/h
 - Vélo en voirie avec la circulation
 - Arrêt TEC en chaussée décalé devant l'administration

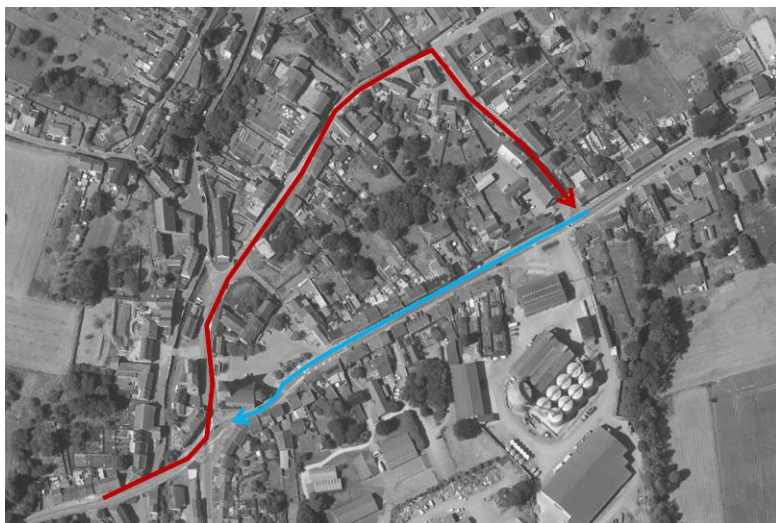
7^{ème} section

- Amélioration de l'existant envisager au niveau de la place
- Arrêts TEC à réorganiser en chaussée
- Traversée piétonne à revoir
- ⇒ Cheminement non naturel par rapport à la place/parking et les équipements/services
- Points durs au niveau de l'église avec un profil très étroit
- Vitesse importante dans la descente/ accidents



- Arrête TEC en chaussée légèrement décalé
 - Traversées piétonnes au plus près du carrefour pour relier la place et les équipements
 - Rue place communale mise en zone 20 km/h
 - Possibilité de mettre un peu de stationnement en long
 - A double sens : aucune marge d'amélioration le long de l'église
 - A sens unique : possibilité de réduire la bande de circulation à 3.50 m et récupération d'espace pour des trottoirs de min 1,50m
- ➔ En cas de non-respect des vitesses aux abords de la place, le placement d'un radar fixe est à envisager

Alternatives de mise à sens unique



Boucle de circulation

- + Sens unique existant en grande partie
- + Récupération d'espace sur la section la plus difficile
- Trafic rue Grande : Accessibilité école, nuisance riverain (Trafic lourds)
- Carrefour compliqué avec Bougard (sécurité, giration)
- Déviation TEC importante difficile à mettre en œuvre

→ **Solution peu crédible**

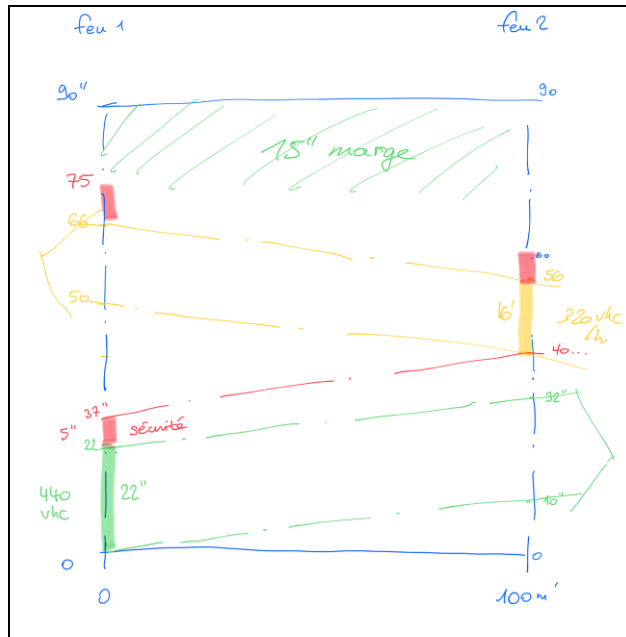


Sens unique alterné par feux

- + Récupération d'espace sur la section la plus difficile
- + Pas d'impact sur les voiries avoisinantes
- + Réduit la vitesse
- Réduit la fluidité sur RN
- Bus pris dans les files
- Gestion de l'accès des garages et parkings

→ **Solution à approfondir mais difficile à appliquer**

Première estimation de l'Impact sur la circulation du sens unique alterné par feux



L'image ci-jointe évalue la faisabilité d'une exploitation en 2 phases, une par sens, tenant compte du temps requis pour passer d'un carrefour à l'autre (100 mètres à la vitesse de 10 m/s)

Avec un cycle de feux de 90 secondes, on "gaspillerait" du temps et on allongerait la file → vaut mieux passer à un cycle de 75 secondes (2ème graphe).

Dans ce cas de figure, on n'aurait que les files de stockage par phase, calculées au 1/4 d'hyperpointe

$$\frac{440 \text{ vhc}}{48 \text{ cycles}} = 9.17 \text{ vhc/cycle}$$

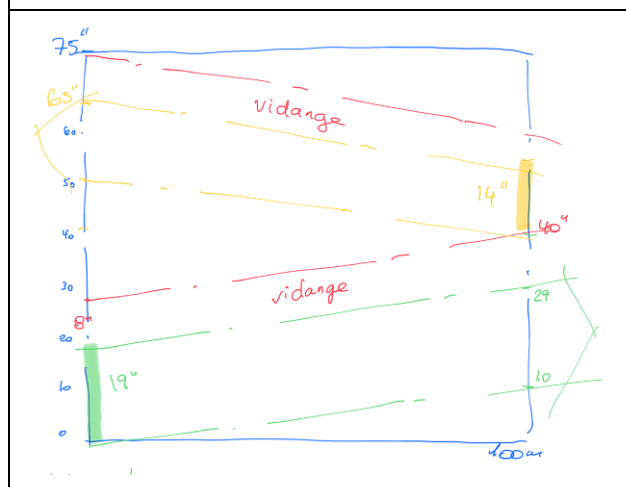
x 1,3 facteur hyperpointe
x 6 m ≈ 70 m de file

⇒ 70 m de file à envisager en hyper pointe avec ce calcul préliminaire

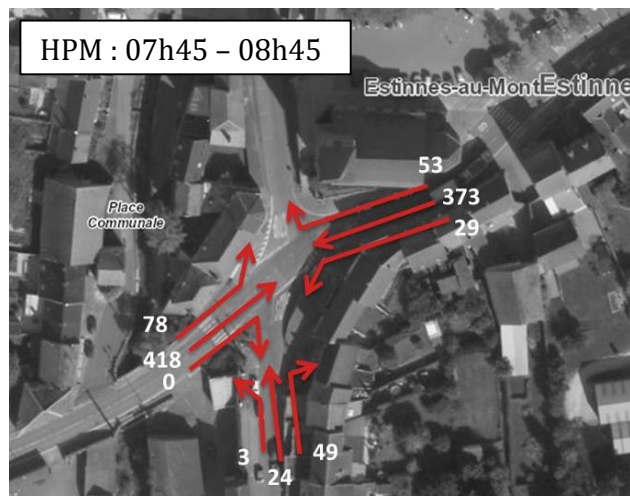
Attention qu'en l'état :

- Nous considérons que les données étaient des équivalents véhicules particuliers ne différenciant donc pas les Poids Lourds
- Nous n'incluons pas les mouvements (très faible venant de la rue des Trieux)
- De plus, ce genre d'alternats peut se révéler problématique si des vélos doivent l'emprunter. Il faut donc prévoir à minima 4m de large pour qu'ils puissent se comporter comme dans un SUL.

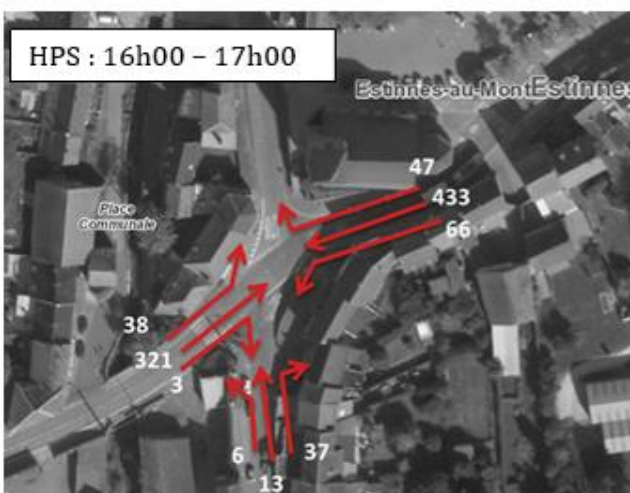
→ Des comptages plus complets et une étude complémentaire doivent être mené par le SPW pour affiner ces chiffres



Gestion du Carrefour rue des Trieux / RN563



- Amélioration des débouchés en retravaillant la configuration du carrefour malgré les dénivellées importants (voir plan précédent)
- Certains mouvements très anodins pourraient être interdit afin de simplifier les mouvements
 - TAD de Brunehaut vers Trieux
 - TAG depuis Trieux vers Brunehaut



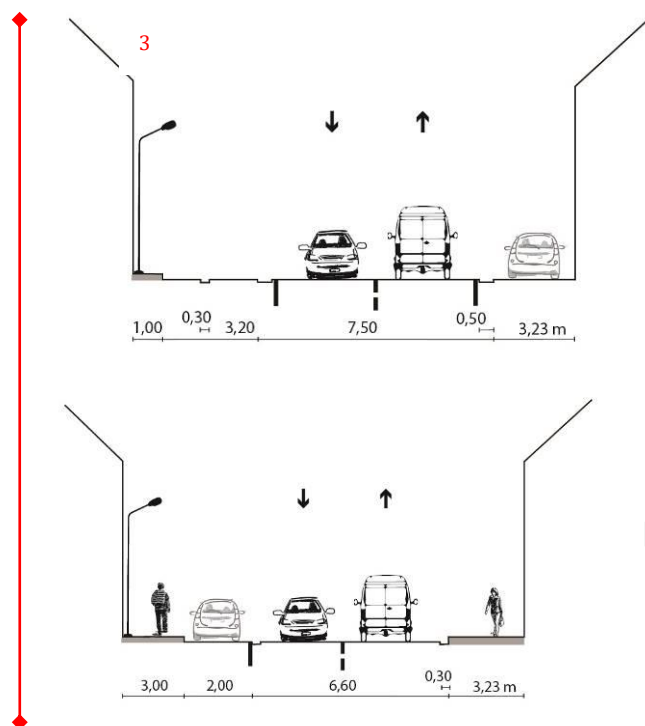
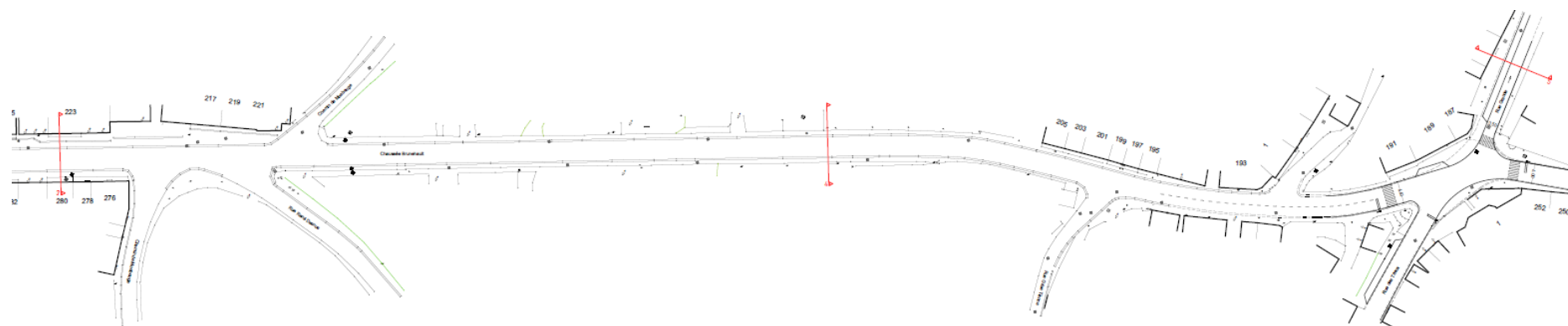
Proposition de traiter le carrefour avec des feux tricolores



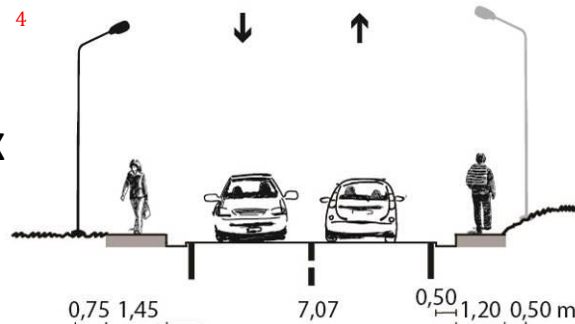
- Meilleure maîtrise des vitesses
 - Sécurisation des mouvements
- ➔ Possibilité de feux intelligents afin de réduire les temps d'attente notamment pour les bus

Dernière possibilité → utilisation d'un radar répressif afin de sécuriser la section

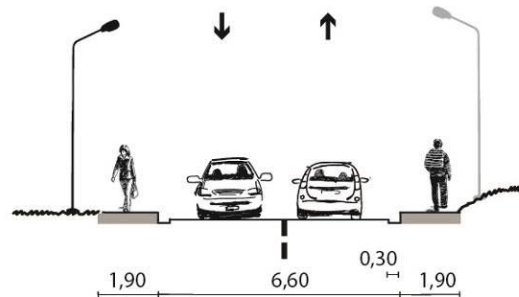
Section entre rue des Trieux et la sortie d'agglomération : Aménagements à prévoir dans un second temps



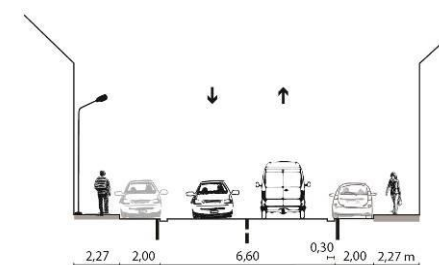
SITEX

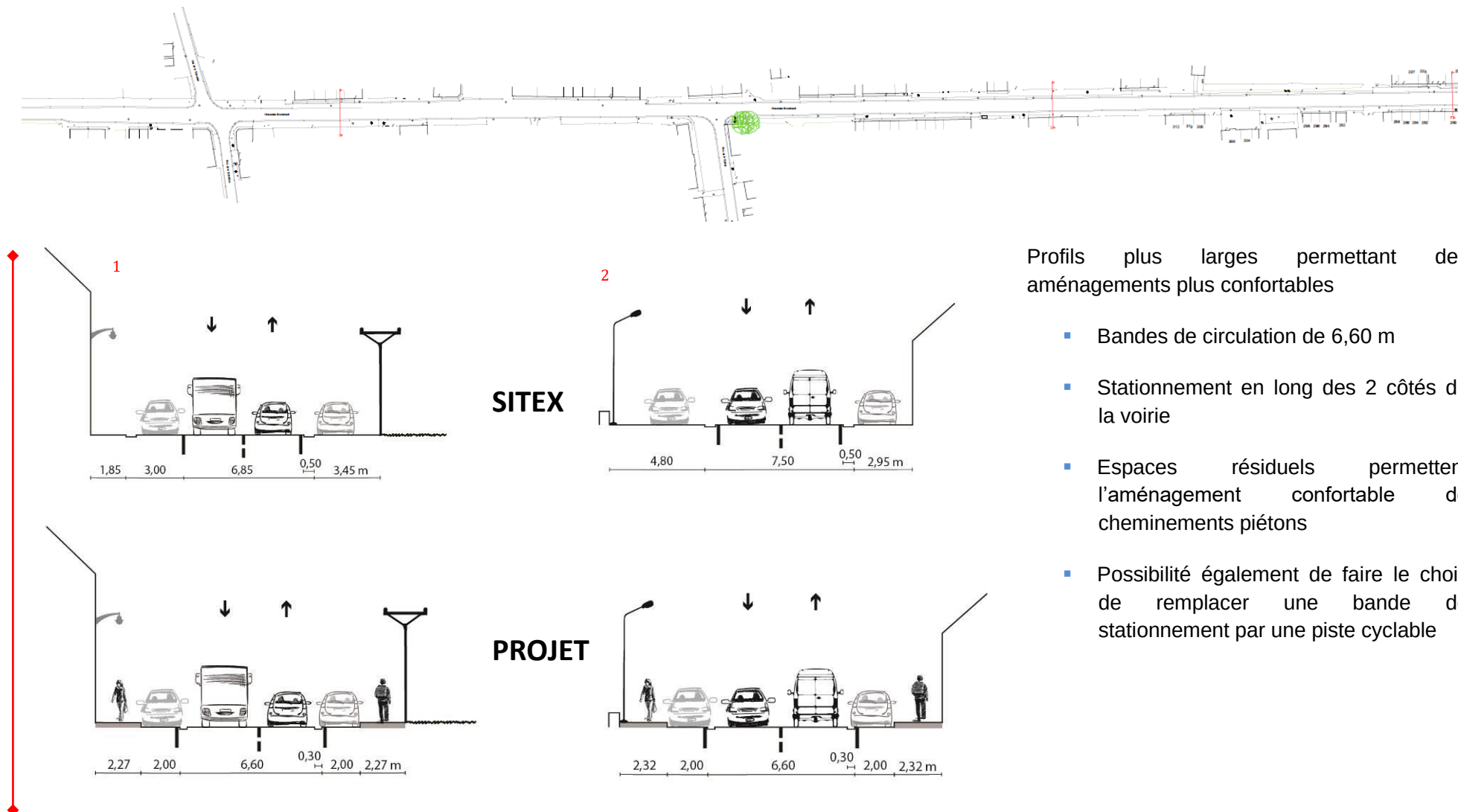


PROJET



- Aménagement des accotements pour les cheminements piétons
 - Maintien d'un minimum de 6,60 m pour les voies de circulation
 - Formalisation du stationnement en long sur la 2ème partie
- ➔ Possibilité aussi d'aménager du stationnement des 2 côtés de la voirie en réduisant les trottoirs



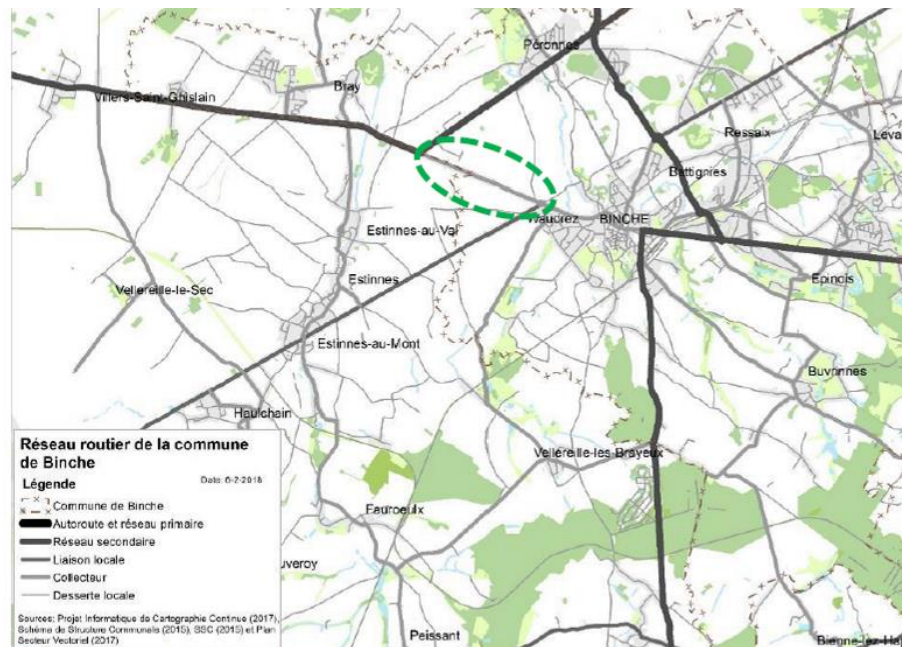


9.6 Traitement de l'axe RN90

9.6.1 Contexte

La N90 qui relie Mons à Binche en longeant la commune au Nord est un axe structurant connaissant un trafic important. Elle fait partie du réseau régional secondaire dans la Hiérarchie viaire (voir chap 9.1)

A noter que le PCM de Binche décline au niveau collecteur la section entre le carrefour Octroi de Bray et le centre de Binche.



Source : Hierarchie viaire PCM de Binche

Plusieurs problèmes ont été mis en évidence :

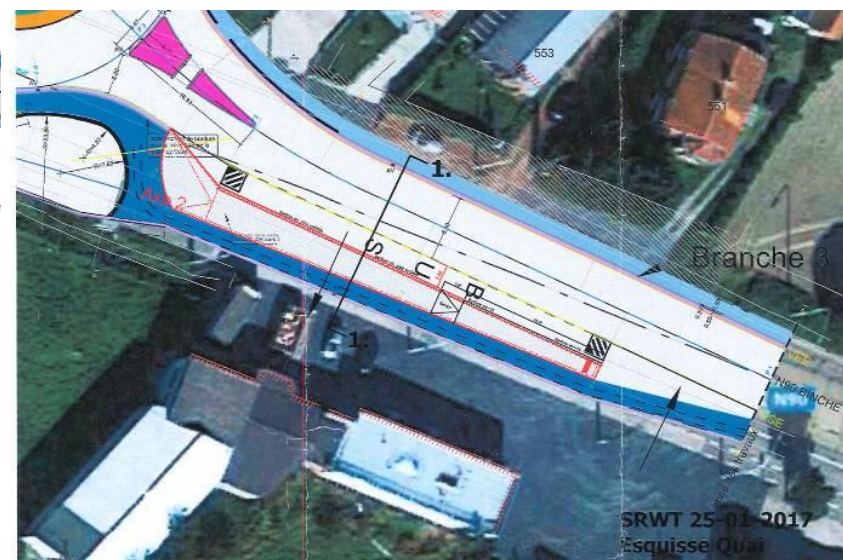
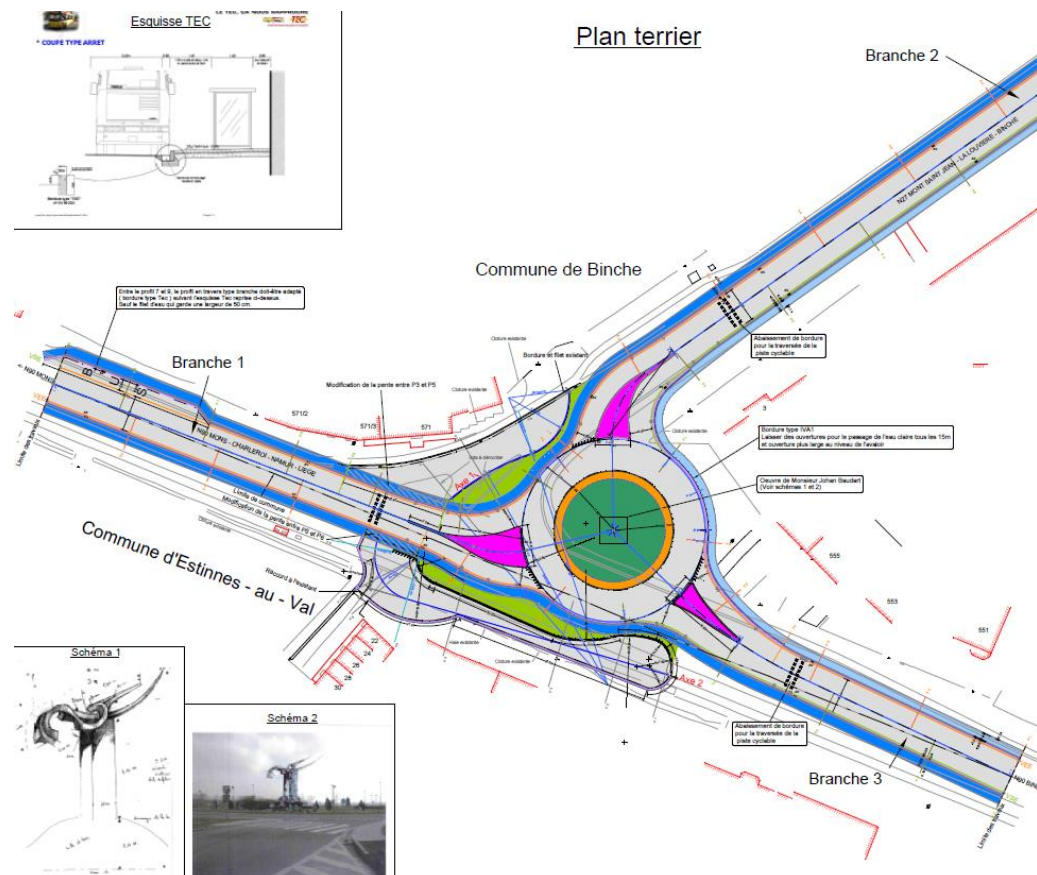
- Dangerosité du carrefour Octroi de Bray
- Vitesses peu adaptées sur les portions urbanisées
- Problème de sécurité routière et de traversées piétonnes au niveau du carrefour RN 90 # Rue des Combattants # rue de Bray

9.6.2 Carrefour Octroi de Bray

Projet en cours au niveau du SPW de l'aménagement d'un rond-point.



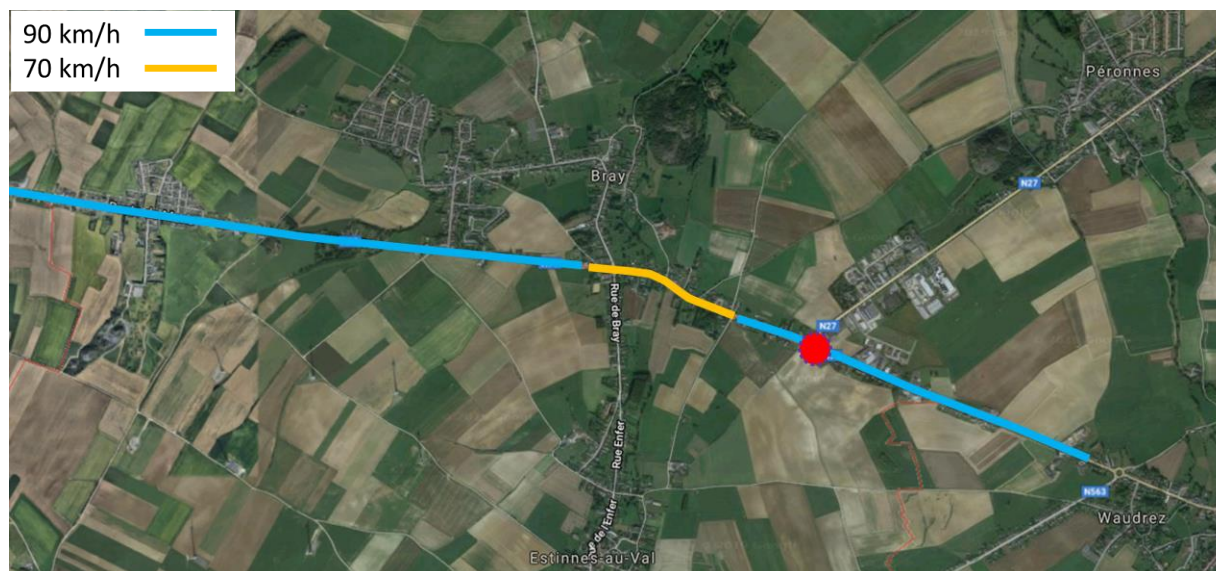
Projet de Rond-Point (Source SPW)



→ Le réaménagement d'un quai bus à proximité est également prévu

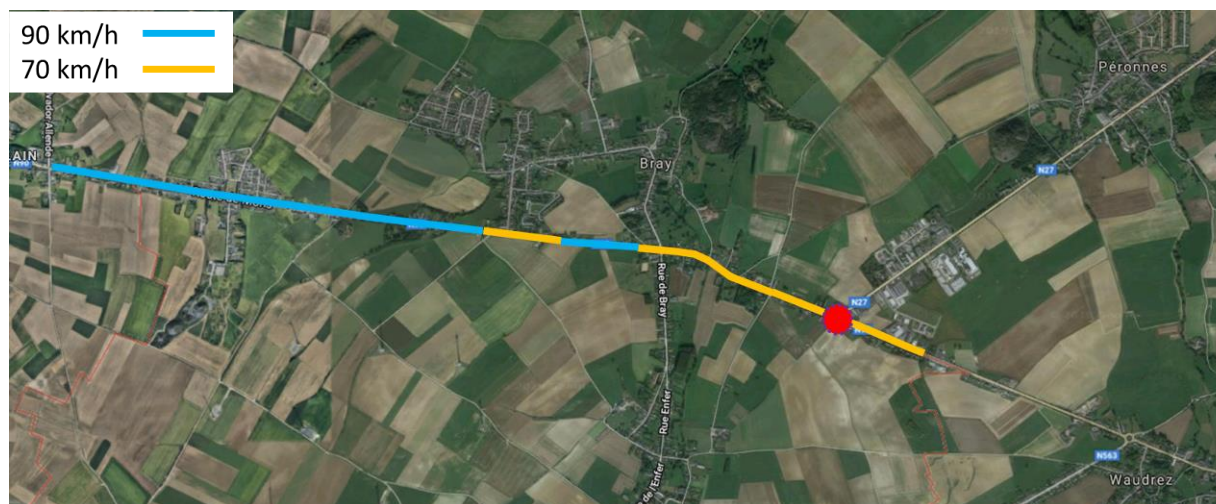
(Source : SRWT)

9.6.3 Régime de vitesse



Situation actuelle

- 90 km/h sur la grande majorité de la RN90
- 70 Km/h sur la section allant du carrefour rue des Combattants jusqu'au carrefour rue de Trivières. Vitesse peu respectée, dû notamment au profil très large et très roulant
- Rond-point en projet à Octroi de Bray



Situation projetée

Mise à 70 Km/h :

- Tronçon au niveau de la rue Achille Dellatre
- Section allant de la rue des Combattants jusqu'au rond-point Octroi de Bray et au-delà sur la partie urbanisée

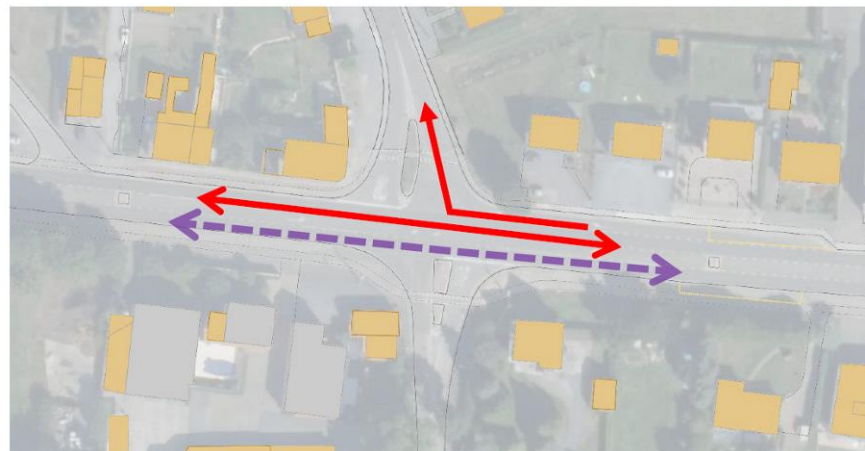
9.6.4 Carrefour RN90 # Rues des Combattants

Contexte



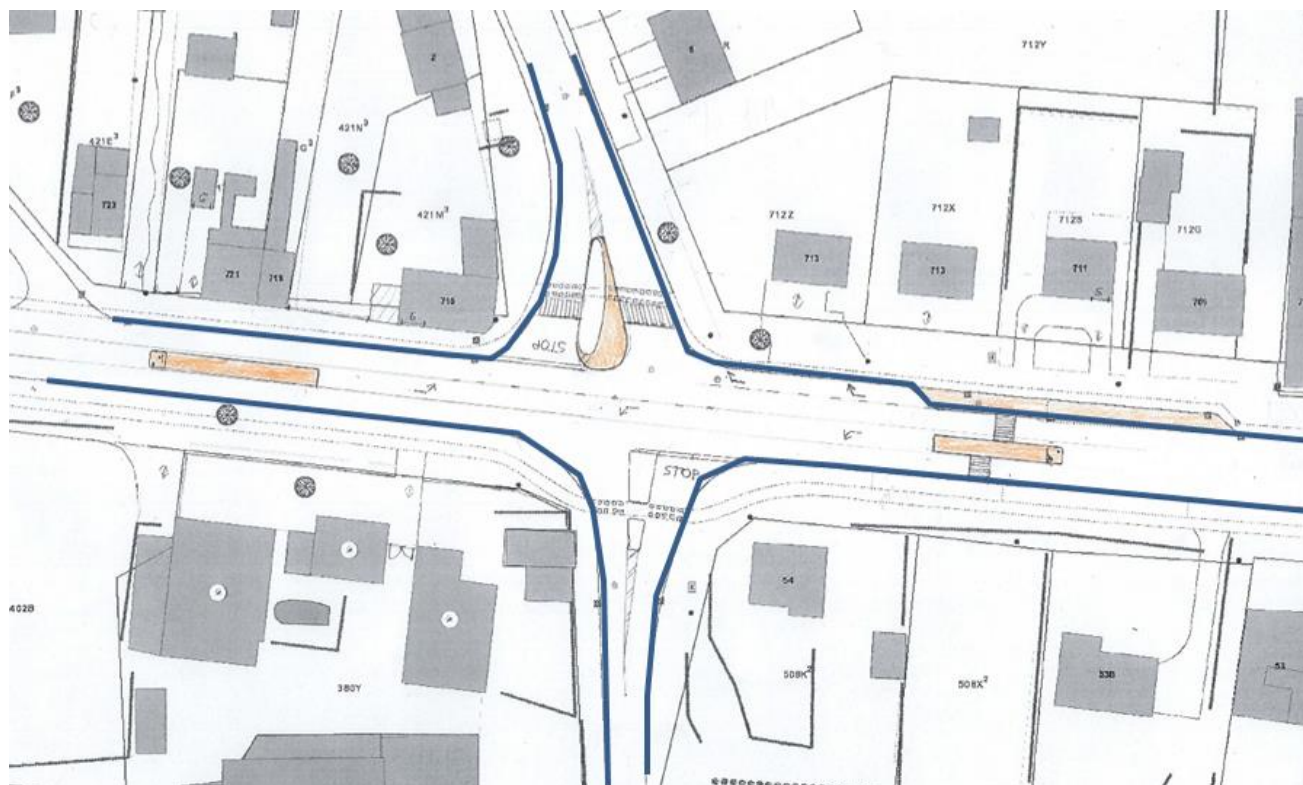
Situation

- **TP:** bus 22, 34
- **Vélo:** réseau cyclable (via pont de la croyère), unique liaison Bray-Binche!



- Vitesse importante au niveau du carrefour rendant dangereux les manœuvres de tourne
 - Traversée pour les modes doux très problématique
 - Pour rejoindre le village de Bray
 - Pour relier les 2 arrêts TEC qui permettent aux élèves une correspondance importante entre les lignes 22 et 34 reliant notamment les gares de Binche et de Mons
- ⇒ Traversée dangereuse vu les vitesses pratiquées, la largeur de la voirie à traverser et l'absence d'infrastructure piétonne

Variantes



Variante privilégiée

- Vitesse adaptée = 70 km/h
- Réaménagement de l'îlot en sortie de la rue des Combattants afin de mieux diriger les véhicules dans le carrefour
- Rétrécissement de la voirie en raccourcissant les bandes de tourne
- Îlot en dur permettant la traversée piétonne de la RN 90 en 2 fois du côté de binche → bon éclairage à prévoir au niveau de la traversée
- Îlot en dur en venant de Mons afin de rétrécir visuellement la voirie et inciter les véhicules à ralentir
 - Accompagné d'un radar « préventif » afin d'accentuer la prévention sur la vitesse
 - Traversée piétonne à envisager à terme lorsque les vitesses pratiquées seront adaptées

+	-
➤ 2 bandes à traverser pour les piétons + îlot intermédiaire ➤ Rétrécissement visuel diminuant la vitesse ➤ Amélioration des débouchés	➤ Traversée piétonne légèrement décalée ➤ Largeur de 4 bandes au carrefour



Variante PCM de Binche (Non privilégiée)

- Vitesse adaptée = 50 km/h
- Rétrécissement de la voirie à 2X1 bandes au niveau du carrefour
- Suppression des bandes de tourne
- Îlot pour sécuriser la traversée

	
➤ 2 bandes à traverser pour les piétons + îlot intermédiaire ➤ Traversée des 2 cotés du carrefour ➤ Fort Rétrécissement visuel diminuant la vitesse	➤ Aucune bande de tourne ➤ Carrefour très serré rendant les manœuvres plus compliquées ➤ Carrefour très urbain → pas en cohérence actuellement avec la capacité et le rôle d'une RN



Variante Rond-Point (non privilégiée)

Le rond-point devrait être configuré pour accueillir une circulation de transit Poids-Lourds et bus

⇒ Exemple d'un rond-point de 30 m de diamètre ci-contre

	
➤ Effet ralentisseur ➤ Facilite la traversée piétonne par rapport à la situation actuelle ➤ Insertion des véhicules plus sécurisée depuis les latérales	➤ Cout et emprise très importants ➤ Peu confortable pour les bus ➤ Accidentogène pour les modes doux, vélo et piéton, en entrée et sortie de rond-point ➤ Flux routier pas du tout équilibrée entre les différentes branches → flux fortement dominant sur la RN90 pouvant rendre difficile l'accès depuis les latérales

Renforcement des mesures le long de la N90

Renforcement des mesures le long de la N90 depuis le futur rond-point Octroi de Bray jusqu'au carrefour RN90 # Rue des Combattants afin de maintenir une vitesse maximum de 70 km/h

- ➔ En priorité réduire la largeur de la voirie par des aménagements centraux afin de maintenir un aspect visuel incitant à des vitesses plus réduites :
 - A court terme, augmenter le nombre d'îlots en dur tel qu'ils existent actuellement
 - A plus long terme, réaménagement de la voirie qui permettrait de récupérer cet espace pour d'autres utilisations (pistes cyclables, stationnement, ...)
- ➔ Radar préventif à envisager sur les sections les plus délicates



9.7 Traitement de l'axe RN40

9.7.1 Contexte

La N40 qui relie Mons à Philippeville en longeant la commune au Sud est un axe structurant traversant le village de Rouveroy. Elle fait partie du réseau régional secondaire dans la Hiérarchie viaire (voir chap 9.1)

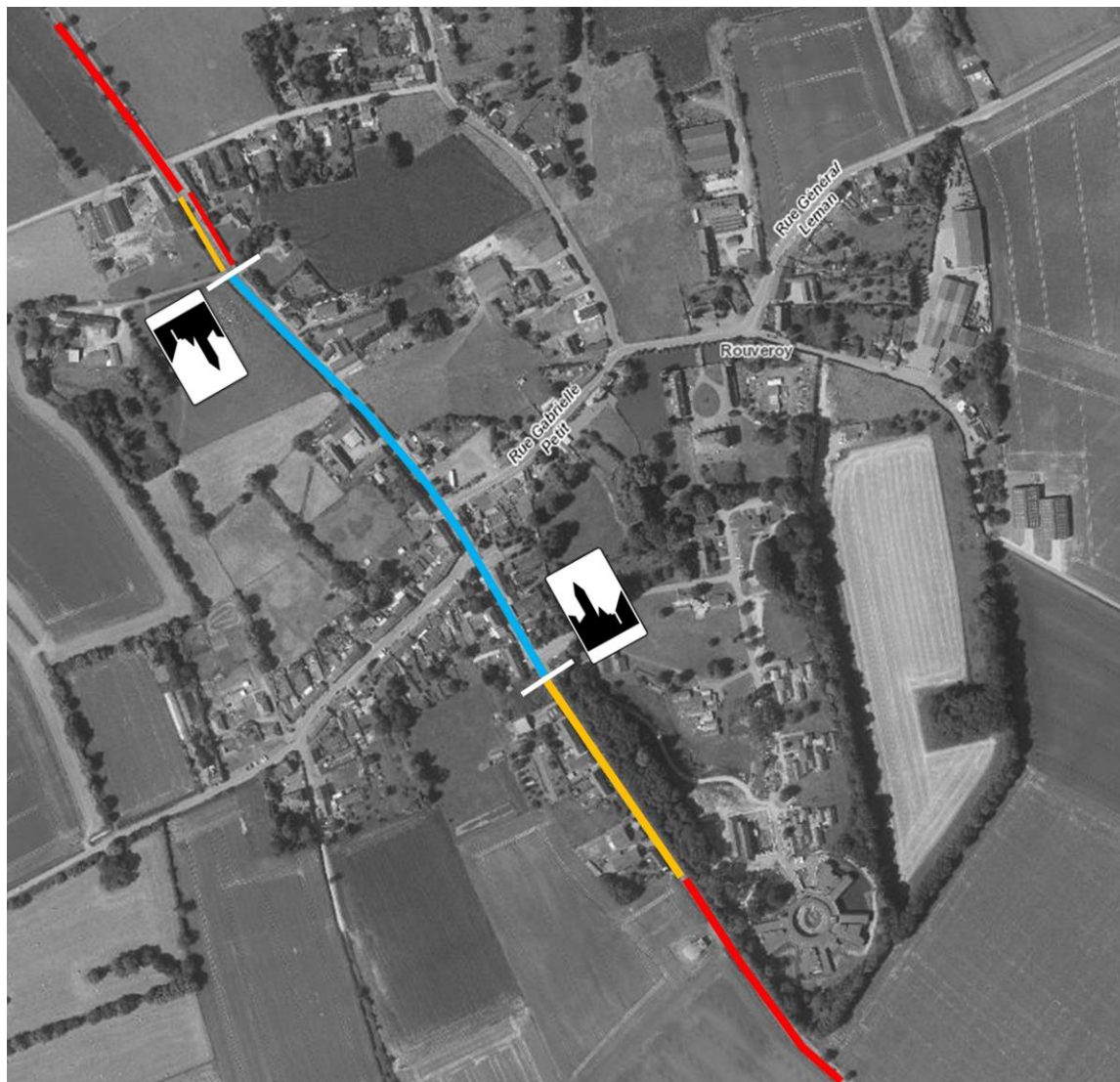


Plusieurs problèmes ont été mis en évidence dans la traversée de Rouveroy :

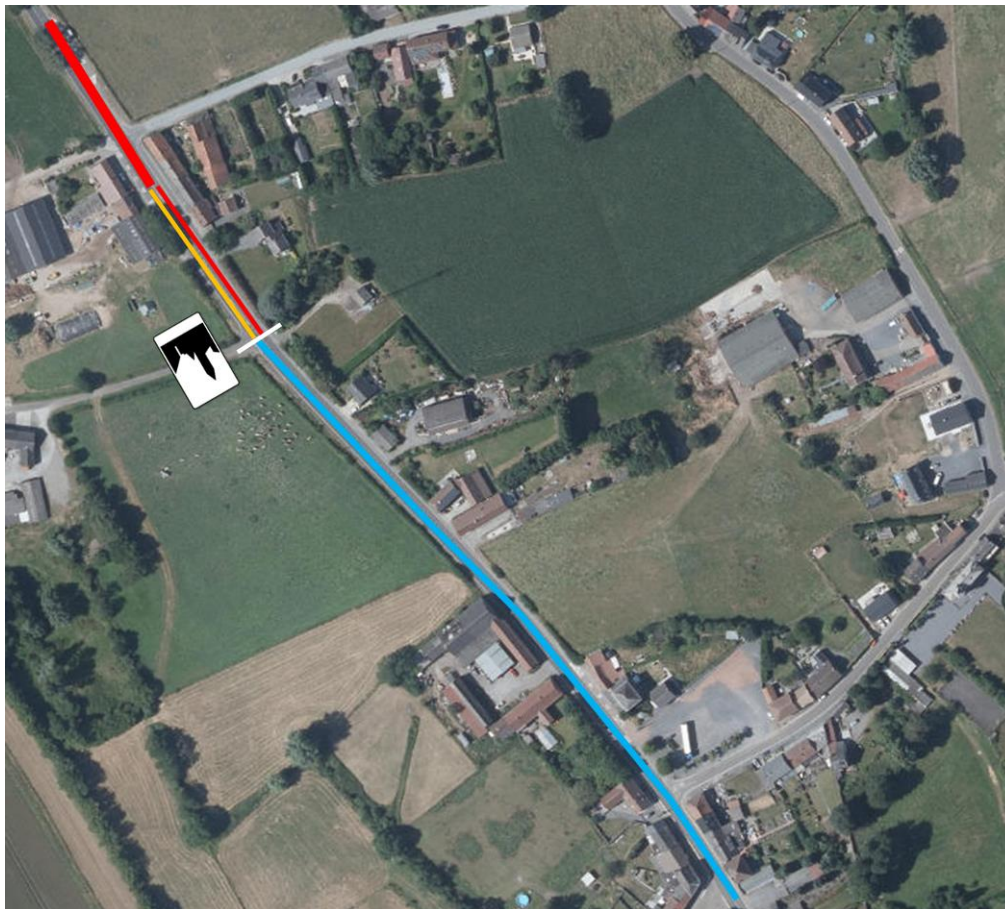


- Vitesses peu adaptées sur les portions urbanisées
- Problèmes de sécurité routière et de cheminements piétons (trottoirs et traversées)
- Carrefour avec la rue Ste Barbe à sécuriser
- Stationnement à organiser

9.7.2 Régime de vitesse actuel



Entrée sur Rouveroy en venant de Binche



90 km/h ———
70 km/h ———
50 km/h ———

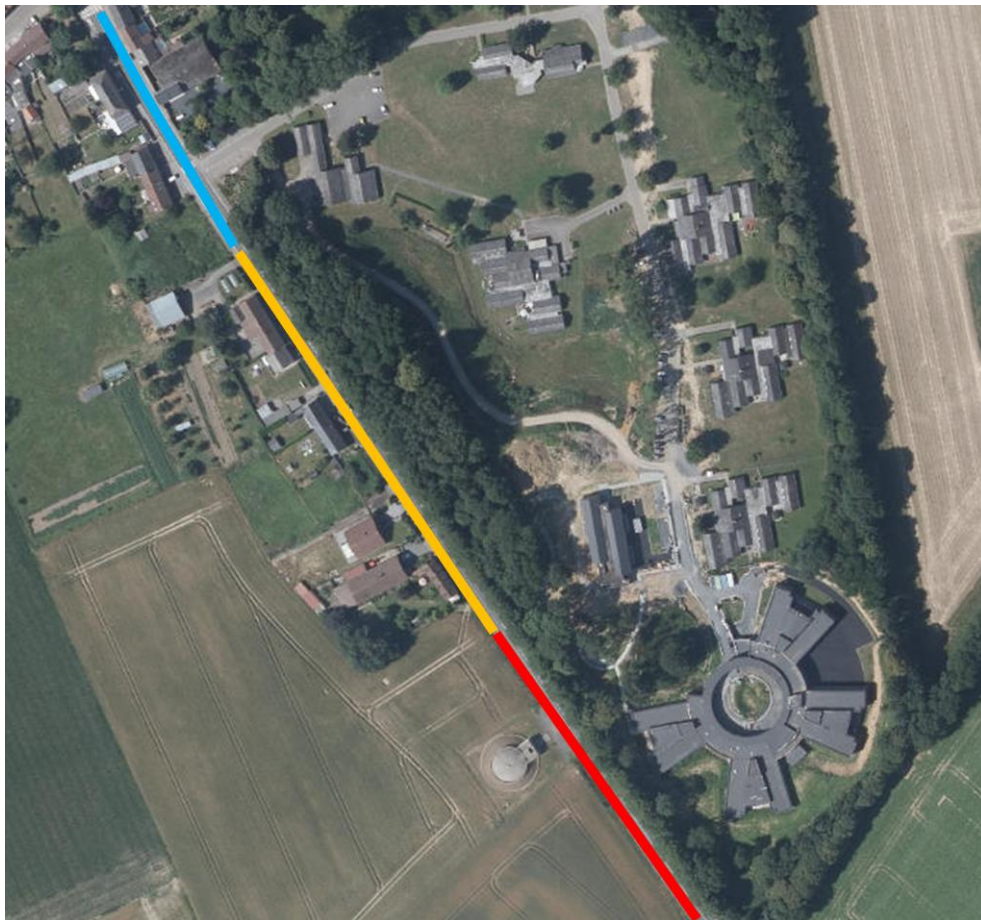
Première zone urbanisée au niveau du carrefour Reine Astrid soumise à une limite de vitesse élevée de 90 km/h sur une partie et à 70 km/h au niveau de l'arrêt TEC.



La première zone à 50 km/h, liée au panneau d'entrée d'agglomération, est très peu urbanisée avec des maisons en zone de recul → manque de cohérence car la zone est peu adaptée à l'heure actuelle pour respecter cette vitesse.



Entrée sur Rouveroy en venant d'Erquelinnes



- Entrée d'agglomération quand on arrive au cœur du village



- Zone à 70 km/h acceptable actuellement sur la zone en partie urbanisée - Mur aveugle tout du long sur le côté opposé



- 90 km/h logique hors agglomération vers Erquelinnes



9.7.3 Plan d'action

Entrée de ville en venant de Binche

Imposer le 70 km/h depuis le carrefour Reine Astrid et le maintenir dans un premier temps sur la section intermédiaire jusqu'au niveau de la ferme au centre du village, en amont de l'arrêt TEC

- ⇒ 50 km/h à envisager à plus long terme selon les développements de la zone



Zone 50 km/h prioritaire

Cœur du village, urbanisé, nécessitant une vitesse apaisée à 50 km/h afin d'améliorer la sécurité routière et les déplacements des modes doux

- ⇒ Aménager en conséquence la traversée pour différencier le cœur de village des sections hors agglomération et accentuer visuellement le côté plus urbain, plus qualitatif et inciter une baisse des vitesses.



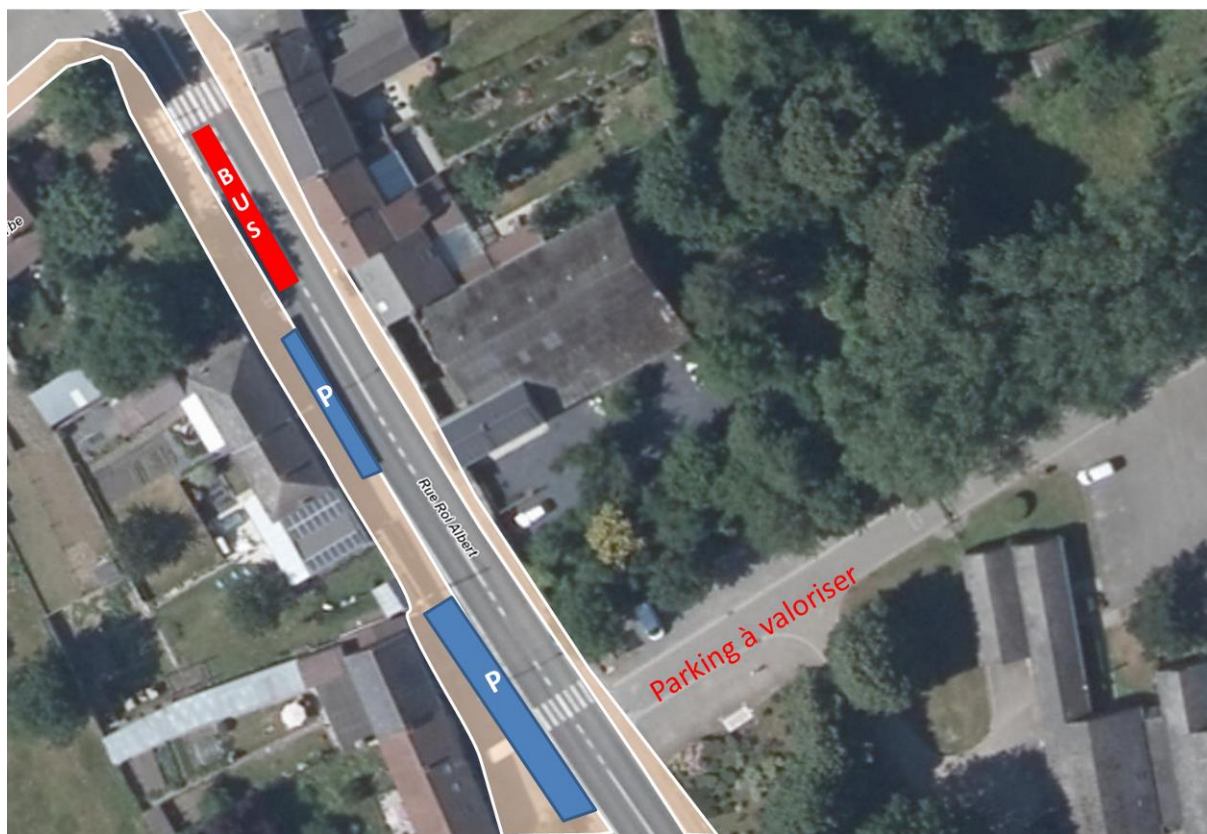


- **Stationnement sauvage à contrôler** et à rediriger sur les poches disponibles → les déplacements piétons depuis ces poches seront facilités par les cheminements sécurisés
- **Trottoirs continus** le long de l'axe et **traversées piétonnes** aux 2 carrefours
- **Carrefour avec la rue Ste Barbe** à reconfiguré afin de mieux diriger les véhicules et ralentir les vitesses



- **Mesures d'accompagnement sur la rue Ste Barbe** : gestion de la vitesse et organisation du stationnement

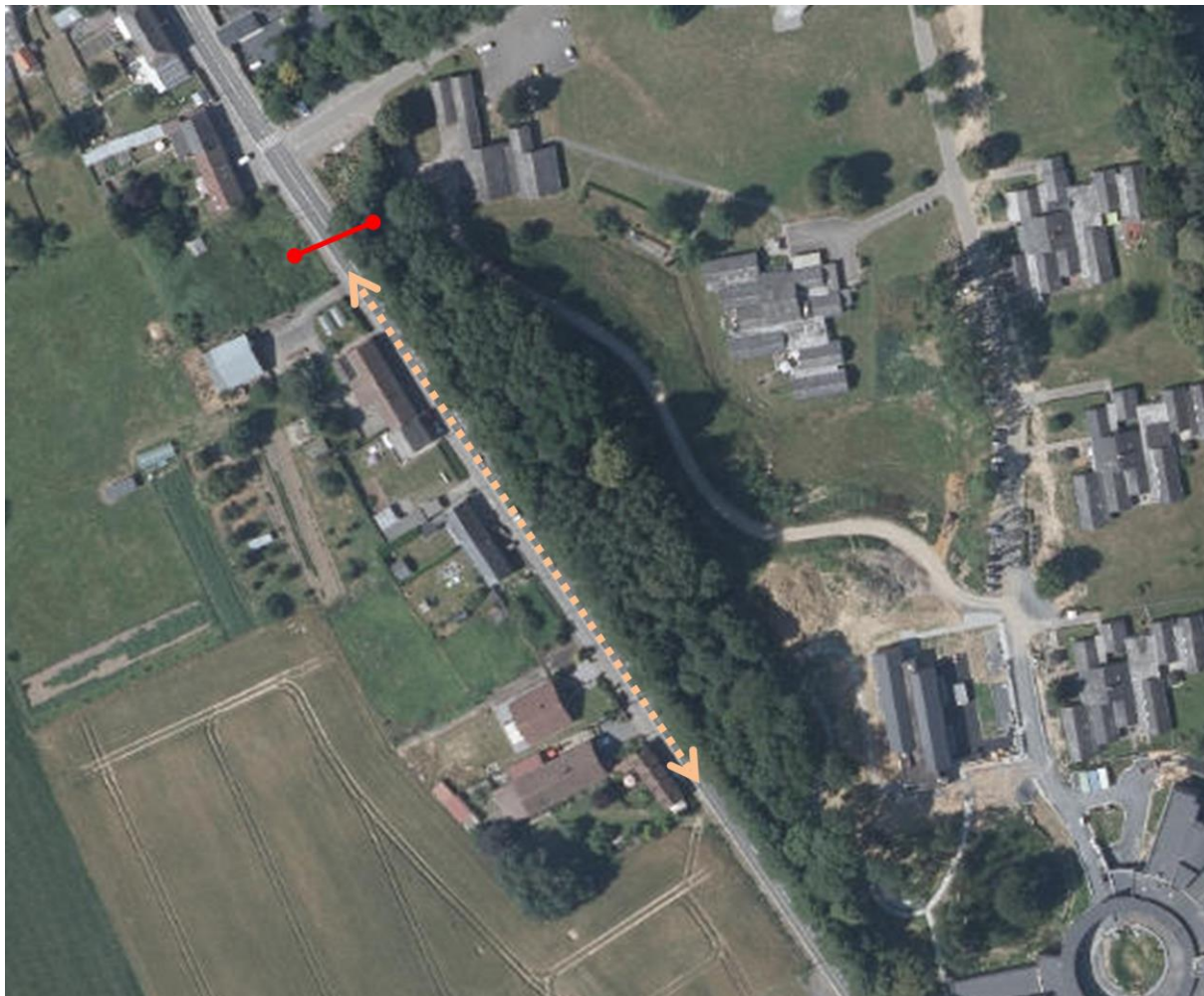




- Arrêt TEC à mettre en chaussée
- Zones de stationnement en long à formaliser suite à l'arrêt TEC + poches à valoriser
- Traversées piétonnes à maintenir



Entrée de ville en venant d'Erquelinnes



Section à aménager en second temps

Un aménagement plus qualitatif pourrait être envisagé côté habitation afin d'avoir un trottoir protégé et du stationnement en long organisé

- Cela peut s'accompagner à terme d'une limitation de vitesse réduite à 50km/h



9.8 Tableau des actions

Tableau récapitulatif des actions suite à l'enquête publique

10 Stationnement

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

Seuls quelques secteurs sont concernés par une problématique de stationnement, particulièrement au niveau du centre- et dans certaines rues villageoises au profil très étroit.

Pour les actions concrètes concernant, voir les dossiers thématiques :

- Traversée d'Estinnes par la RN563
- Abords Collège Bonne Esperance
- Abords maison de village Vellereille
- Traversée de Rouveroy par la RN 40

10.1 Les villages

Des problèmes de stationnement peuvent se poser dans les villages, dus notamment à l'énormité des voiries et au manque d'emplacements. Les automobilistes se stationnent donc régulièrement

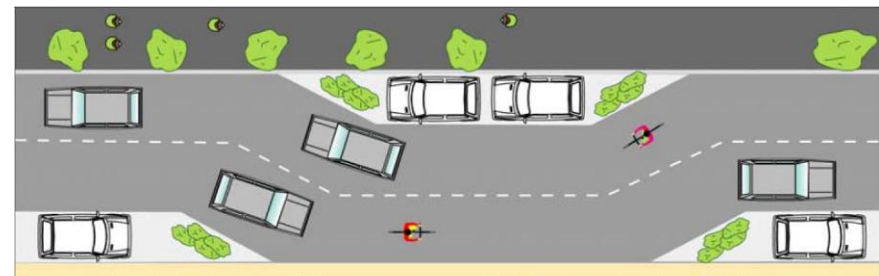
sur les trottoirs au détriment du cheminement piéton ou de manière anarchique sur les voiries créant des problèmes de sécurité routière.

Il faut donc également une politique de gestion du stationnement dans les villages afin d'améliorer la sécurité routière et les cheminements modes doux en luttant contre le stationnement sauvage et/ou anarchique.

Plusieurs mesures peuvent être prises pour améliorer la situation dans les villages.

Formalisation du stationnement afin de mieux délimiter les espaces

- Marquage au sol pour les espaces de stationnement et si besoin intégration de potelets sur les trottoirs pour protéger les cheminements piétons.
- Pour les routes ne pouvant accueillir du stationnement des deux côtés de la voirie, la mise en place de stationnement en chicane est une solution souvent pertinente. Ce type d'aménagement présente le double avantage d'organiser le stationnement et de réduire les vitesses pratiquées par les véhicules. Les distances entre les zones alternées varient en fonction du type de trafic fréquentant la voirie : voiture, bus, charroi agricole...



Source : Plan de Déplacements Urbains – Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Annexe 1 : Guide des aménagements en voirie

- Lors de réaménagements importants de voirie, il faut envisager la mise en place d'oreilles de trottoir pour faciliter les traversées piétonnes et délimiter clairement le stationnement
- La zone de plain-pied est une solution pour les voiries très locales qui par leur étroitesse ne permettent pas un partage de la voirie pour les différents modes



- Lutter contre la réaffectation de ces garages en local de rangement, chambre, salle de jeux,....
- Inciter les riverains à se garer sur les parkings de proximité existants et disponibles à des jours et/ou des heures prédéterminés : salle communale, école, complexe sportif,... quitte à marcher sur quelques centaines de mètres !

Utilisation des garages ou parkings disponibles

Sensibiliser la population sur l'utilisation des garages afin qu'ils soient utilisés à leur juste fin :

- Encourager les riverains à rentrer leur véhicule plutôt que de le stationner sur la voirie ou sur le trottoir

11 Abords de la maison de village à Vellereille

11.1 Projet de réhabilitation

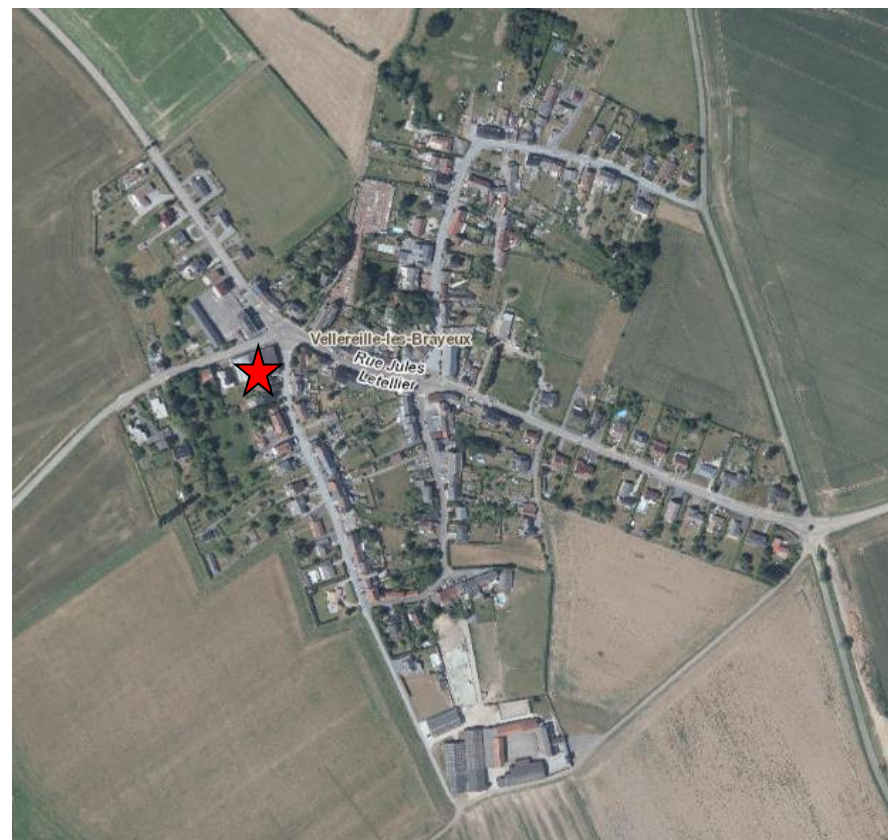
A l'origine, cette salle était un ancien garage que la commune a acquis en 1997. Depuis lors, ce garage a été aménagé en une salle de village où se déroulaient de nombreuses activités festives, sportives, culturelles ainsi que des réunions d'associations et d'écoles de toute l'entité d'Estinnes.

Cette salle est la salle la plus spacieuse de la commune d'Estinnes vu sa superficie - 570 m² pour le volume principal et 370 m² pour le volume secondaire – et, par conséquent, la seule qui puisse accueillir des manifestations ou activités importantes et plusieurs centaines de personnes.

Cependant elle ne correspondait plus du tout aux normes de sécurité (électricité, chauffage, incendie, ...) et menaçait d'être fermée sur ordre des pompiers. La Commune d'Estinnes et la Commission Locale de Développement Rural a donc décidé de développer le projet suivant de son PCDR : « Aménagement de la salle de Vellereille-les-Brayeux en Maison de village ».

Par ailleurs, le périmètre d'étude se trouve au cœur du village de Vellereille-les-Brayeux et, autour de ce rond-point, sont implantés également l'école communale, une crèche, l'église et son cimetière.

Par conséquent, le carrefour, en bordure duquel est construite la salle, a été intégré à la réflexion de réaménagement/réhabilitation de la salle communale et de ses abords (zones de stationnement).





Avant projet maison de village(source :PCDR)

11.2 Contexte

L'aménagement de l'espace public doit tenir compte des éléments prioritaires suivants :

- | | | |
|--|---------------------------------|----|
| ▪ Typologie du trafic et hiérarchie viaire | ▪ Continuité cyclable | |
| ▪ Sécurité routière (profil et vitesse) | ▪ Organisation du stationnement | du |
| ▪ Cheminements piétons et PMR cohérents | ▪ Qualité de l'espace | |
| | ▪ Pôles importants | |



Axes routiers

Village traversé par un axe routier structurant reliant la RN563 (Ch de Brunehaut) et la RN55. Cet axe est également emprunté par la ligne TEC 108 reliant le Collège de Bonne Esperance



	Axe routier structurant avec passage ponctuel des bus TEC
	Liaison routière intervillage
	Desserte purement locale
	Liaison cyclo-piétonne prioritaire

Sécurité routière

- L'axe structurant traversant le village est une voirie large et rectiligne où les vitesses pratiquées sont généralement élevées
- Le rond-point a très peu d'impact au niveau de la gestion de la circulation et comme régulateur de vitesse. L'espace occupé par le carrefour est complétement surdimensionné pour un trafic assez local et constitue au final un espace très peu qualitatif pour un centre de village.



Organisation du stationnement

- Stationnent perpendiculaire non formalisé le long de l'école
- Beaucoup de stationnement sur les trottoirs en face de l'école ou sur le pourtour de la salle communale et de l'Eglise



Cheminements piétons

Peu de continuité piétonne :

- Trottoirs occupés par du stationnement
- Traversées piétonnes peu sécurisantes

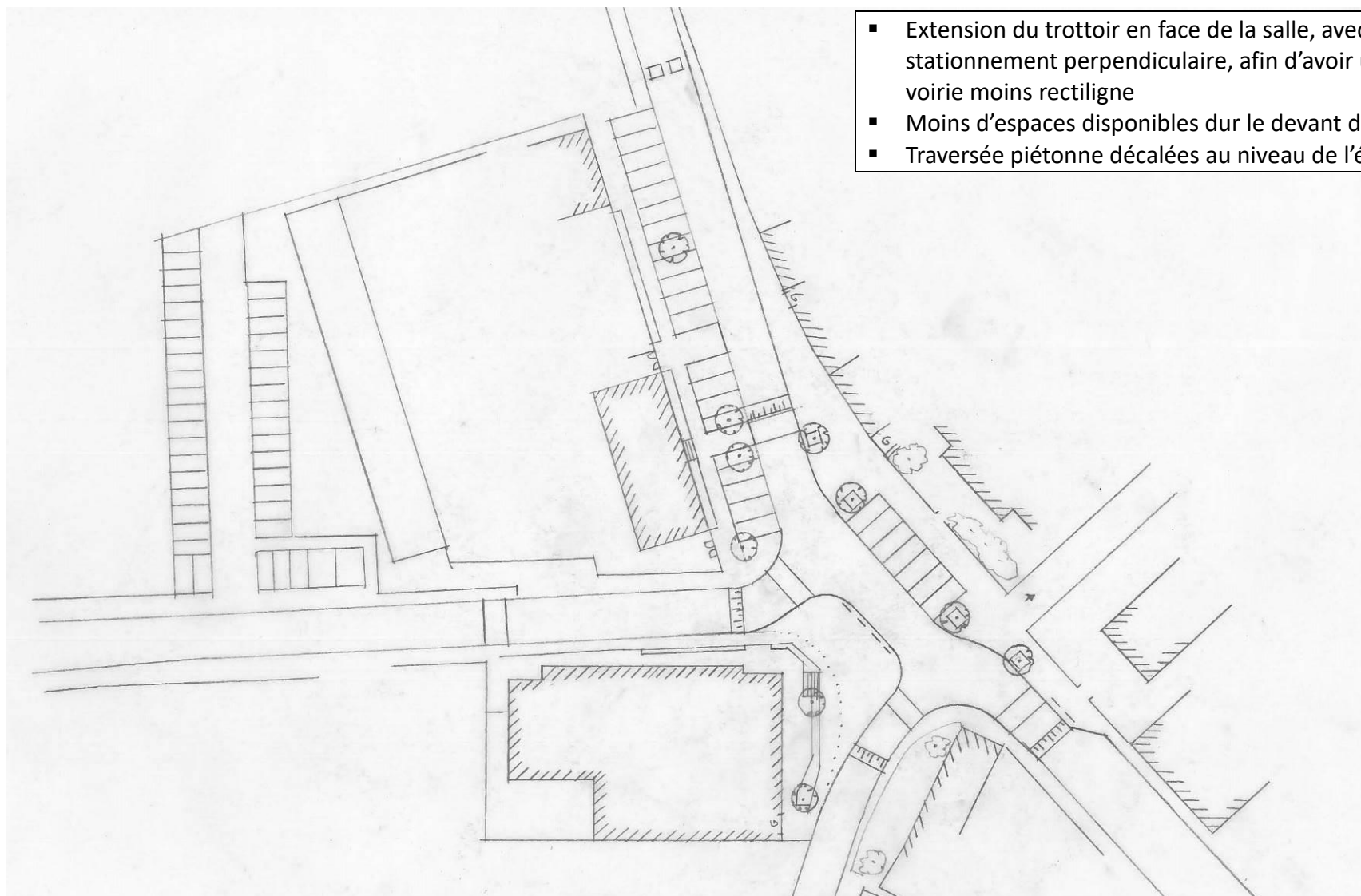
11.3 Plan d'action

11.3.1 PROJET 1 : Esquisse 1/500

- Récupération des surlargeurs et de l'espace perdu pour le rondpoint et les îlots
- Objectifs : sécuriser les déplacements, lisibilité de l'espace, amélioration qualitative de l'espace public au centre du village



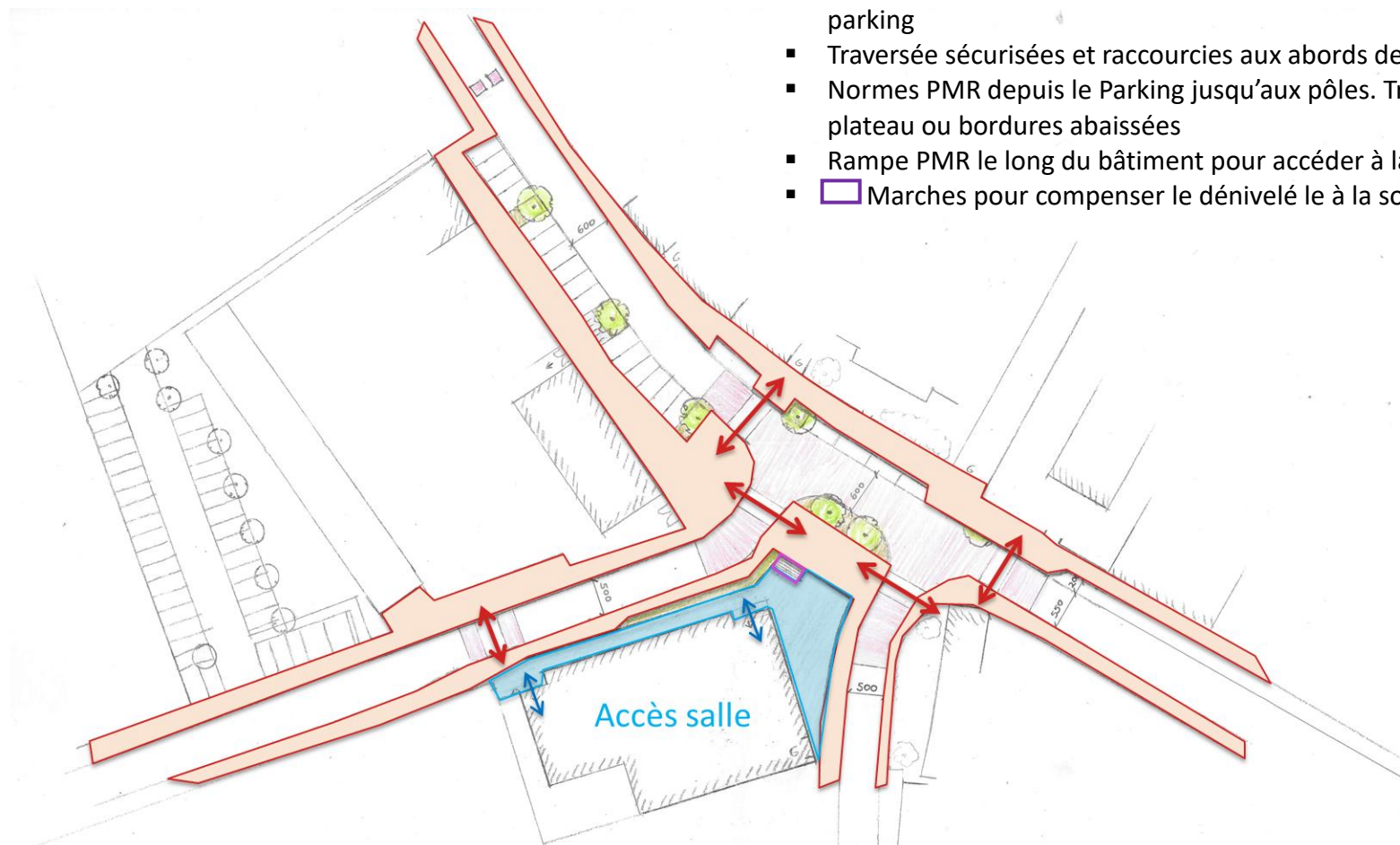
11.3.2 PROJET 2 : Esquisse 1/500



11.3.4 Modes doux

Cheminements piétons/PMR

- Maximum de largeur pour relier les différents pôles : école, salle, église, parking
- Traversée sécurisées et raccourcies aux abords des pôles et carrefours
- Normes PMR depuis le Parking jusqu'aux pôles. Traversée à hauteur en plateau ou bordures abaissées
- Rampe PMR le long du bâtiment pour accéder à la salle
-  Marches pour compenser le dénivelé le à la sortie de la salle



Accès cyclable

- Piste cyclo-piétonne depuis le Collège et RAVeL jusqu'en entrée du village
- Rabattement du vélo sur la voirie avec la circulation ralentie au niveau des coussins berlinois ou en amont en entré de village
- Parkings vélos près de la salle et au niveau de l'école

11.3.5 Espace public

- Espaces ouverts devant les différents pôles : école, salle, église
- Selon financement et ambitions : espaces arborés ou pas / choix de revêtement/ mobilier urbain....

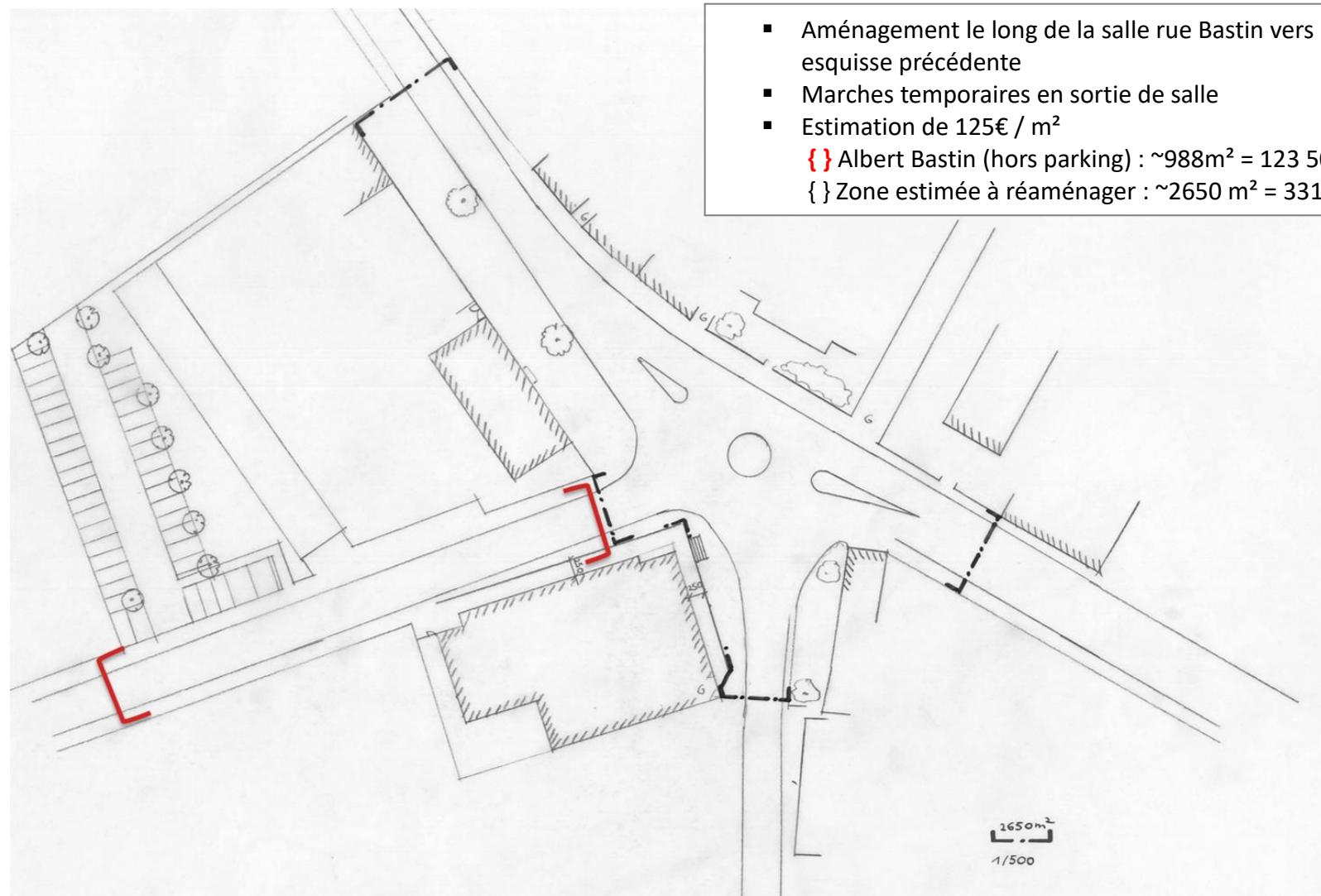


11.3.6 Stationnement

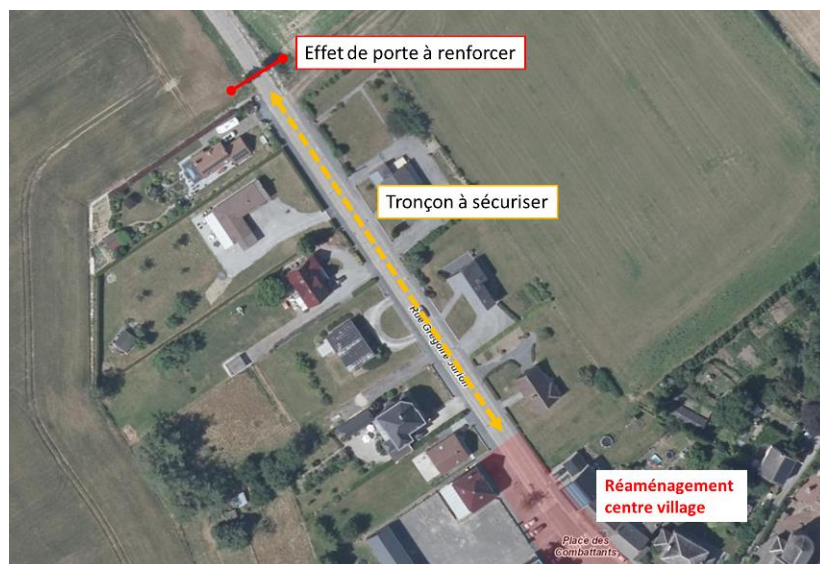


- Stationnement perpendiculaire devant l'école rue Jurion – 16 places envisagées
- Stationnement en long rue Jurion et rue Letellier afin de libérer les trottoirs
- Nouveau parking en lien avec la salle
- A plus long terme, formaliser les emplacements de stationnement rues Bastin et Marcq

11.3.7 Traitement des abords seuls de la salle



11.3.8 Entrée de village à sécuriser



1/ Effet de porte à renforcer



2 solutions :

- Accentuer le rétrécissement tout en tenant compte du passage de charroi agricole
- Mise en place d'un coussin berlinois pour renforcer l'effet

⏏ Rétrécissement

⏏ Rétrécissement + potelets

⏏ Rétrécissement + coussin

⏏ Rétrécissement + coussin + potelets



2/ Tronçon à sécuriser

Cheminements doux

Mise en place d'un revêtement permettant les déplacements piétons des deux côtés de la voirie



Pour les cyclistes 2 solutions :

- Vu la largeur des accotements et la faible densité d'utilisateur, il est envisageable d'aménager un trottoir cyclo-piéton unidirectionnel de chaque côté



- L'autre solution est de maîtriser les vitesses et de ramener les vélos sur la voirie comme dans le centre du village

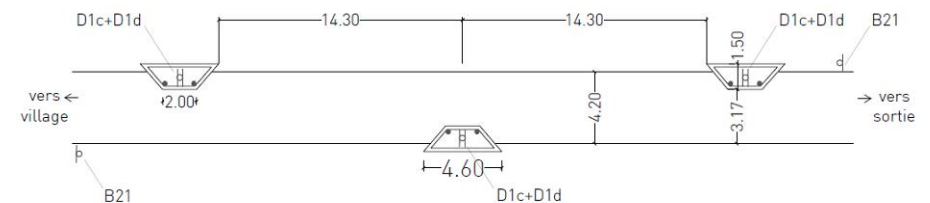
Maitriser la vitesse :

- La section est composée de maisons en recul avec allées de garage → peu pertinent de mettre du stationnement en voirie sous forme de chicane
- Mise en place d'aménagements ralentisseurs
 - Soit des coussins berlinois



- Soit des chicanes tenant compte du gabarit des véhicules (charroi agricole, bus, ...)

- ⇒ Exemple d'une triple chicane permettant le passage de bus et du charroi agricole



12 Les écoles

12.1 Enjeux

Comment aborder la mobilité dans le cadre d'une école ?

La mobilité scolaire étant concernée par tous les modes de déplacement, il est difficile d'en faire un chapitre à part entière. En effet, chaque chapitre abordé dans ce rapport a un lien direct avec la mobilité scolaire et de nombreuses actions proposées concernent directement les écoles.

Nous proposons cependant une série d'actions spécifiques à entreprendre par les écoles. Celles-ci peuvent en effet être considérées comme des acteurs de la mobilité scolaire ; Elles sont bien placées pour constater les problèmes que rencontrent les élèves, sensibiliser les élèves et leurs parents (les enfants étant des acteurs des changements de comportement des parents), prendre des initiatives pour induire des comportements plus "durables". Elles peuvent profiter de l'aide d'associations, de la commune, de la police, du TEC et d'autres partenaires pour entrer en action.

Ecoles fondamentales

Dans cette catégorie d'âge, les principaux moyens de locomotion restent la voiture et en moindre mesure la marche. Selon les statistiques régionales, une grande partie des parents déposant ou venant chercher leurs enfants n'ont d'ailleurs pas d'autres buts dans leur déplacement.

L'emploi du vélo, du ramassage scolaire ou du bus commence à apparaître, principalement pour les élèves de 5ème ou 6ème primaire.

En zone rurale, les écoles de village drainent souvent des enfants dans un rayon plus large, et pour ceux habitant à proximité, les cheminements piétons de mauvaise qualité ne permettent pas toujours les déplacements à pied. Tout cela accentue donc l'utilisation de la voiture comme moyen de locomotion.

Ecoles secondaires

La voiture est beaucoup moins employée au profit en général des transports en commun. Une partie continue également d'aller à l'école à pied mais très peu à vélo malgré une tranche d'âge plus adaptée à ce moyen de locomotion.

Les élèves de secondaire ont besoin d'une autonomie dans leurs déplacements nettement plus importante (horaires variables, indépendance vis-à-vis des parents,)

Deux objectifs principaux peuvent être mis en avant :

sécuriser les abords des écoles par des aménagements, par une gestion des différentes circulations et en réduisant le nombre de déposes en voiture
permettre des alternatives à l'autosolisme très présent dans les déplacements domicile-école

12.2 Les leviers d'action

Nous pouvons séparer les actions en 2 catégories :

Les actions qui sont typiquement des aménagements d'espaces publics

- Sécurisation des abords de l'école et de la zone de dépose
- Cheminement piéton au sein des villages
- Cheminement vélos

Les actions permettant d'encadrer, gérer et promouvoir les différents types de déplacement

Actions	Ecoles fondamentales	Ecoles secondaires
Organisation de la mobilité aux abords de l'école	ok	ok
Ramassage scolaire en bus	ok	
Ramassage scolaire à vélo	ok	
Rangs scolaire (pedibus)	ok	
Valoriser les déplacements de proximité à pied	ok	ok
Valoriser les déplacements cyclables autonomes		ok
Valoriser les déplacements en transport public et l'intermodalité		ok
Covoiturage entre parents (schoolpool)	ok	ok

12.2.1 Sécurisation des traversées et surveillance du bon fonctionnement du Kiss & Ride

La sécurisation de la traversée devant une école est importante afin de mettre en sécurité les enfants mais aussi les salariés qui y travaillent et d'éviter les accidents de la circulation dans le contexte difficile des heures d'entrée des écoles.

L'aide à la traversée et la surveillance des abords de l'école sont des initiatives de plus en plus courantes. Elles peuvent être organisées de différentes façons :

- Agents de sécurité mis en place par la commune
- Personnes bénévoles quotidiennement: parents, professeurs, retraités,...
- Des élèves (à partir des 5ème ou 6èmes primaire) volontaires à l'année selon un roulement et sous surveillance d'un responsable → ce qu'on appelle les « patrouilleurs scolaires »



Les patrouilleurs reçoivent souvent une récompense en fin d'année pour leur investissement (journée d'excursion,...)

12.2.2 Accessibilité piétonne

Le mode de déplacement idéal pour les écoles de proximité (souvent le cas pour les maternelles et primaires) est bien sûr la marche à pied. Il faut donc encourager les parents et les élèves à le faire et cela passe par la prise en compte de plusieurs éléments :

Traversées piétonnes et cheminements sécurisés aux abords de l'école

L'école peut organiser avec les élèves concernés un relevé des points délicats et en faire part à la commune qui relayera auprès des acteurs concernés.

Cheminements piétons cohérents depuis les arrêts de transport public

Cela concerne notamment les élèves de secondaire qui utilisent pour une grande majorité les transports en commun.

Rang scolaire (Pédibus)

Action à organiser avec des élèves de primaire dans un rayon inférieur à 1km. Cela demande des itinéraires où le cheminement piéton est adéquat ainsi que des accompagnateurs



Le but premier des Pédibus est de désengorger les abords des écoles mais ils ont d'autres avantages :

- L'enfant n'a pas une perception innée du danger. Le bus pédestre le conscientise aux problèmes de sécurité et aux dangers de la route. Il acquiert les bons réflexes et sera donc autonome plus rapidement.
- Le sentiment d'insécurité que les parents ressentent les oblige à conduire leur(s) enfant(s) à l'école en voiture, augmentant le nombre de voitures, et donc l'insécurité aux abords des écoles → la boucle est bouclée
- La marche est un moment privilégié à partager avec les parents et les copains
- En participant ponctuellement au Pédibus, les parents récupèrent un peu de temps le reste du temps

12.2.3 Développement de l'utilisation du vélo

Le vélo est le mode de déplacement idéal pour des déplacements de 1 à 5 km et convient très bien à des élèves de secondaire voulant un peu d'autonomie ou à des élèves de 5ème et 6ème primaire via un ramassage scolaire.

Itinéraires adaptés aux vélos

A l'adolescence, le rang à vélo devient presque superflu et les élèves sont assez autonomes pour se déplacer seuls → Ils doivent par contre trouver les itinéraires les plus adaptés à leurs déplacements.

Parking vélo disponible à l'école

Cette mesure est indispensable pour encourager la pratique du vélo.



Brevet cycliste : Initiation vélo pour les jeunes

Il a été développé par la Région avec l'aide de l'asbl Pro Velo et de l'IBSR pour les classes de 5ème et 6ème primaire

L'objectif donner les compétences nécessaires à l'enfant pour rouler en sécurité à bicyclette dans la circulation. La formation qui comprend différents stades (Code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation) est suivie d'un examen théorique et pratique des compétences et est sanctionnée par un Brevet.

Pour plus d'informations sur le Brevet du cycliste : <http://www.brevetducycliste.be>

Ramassage scolaire à vélo

Des accompagnants organisent un circuit quotidien passant à proximité de la maison des enfants cycliste. Le principe est d'accompagner les élèves candidats à vélo à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont généralement ceux de la 4ème à la 6ème primaire.

La mise en place d'un ramassage scolaire à vélo apparaît comme un outil prioritaire pour encourager la pratique du vélo. Il semble être un bon moyen pour susciter l'intérêt des habitants pour la pratique du vélo. Dès l'enfance, le vélo peut avoir toute sa place dans le quotidien des enfants.

Le fait d'être en groupe rend les vélos plus visibles pour les voitures qui sont donc plus attentives. Les enfants bénéficient donc de conseils et d'une meilleure sécurité pour faire leur apprentissage.

L'asbl Pro Velo accompagne et met à disposition des personnes désireuses de mettre en place ce système une multitude d'outils pratiques.

➔ Initiative à mener ponctuellement sous forme d'évènement



Atelier de réparation

Mise en place d'un atelier de réparation des vélos dans le cadre de l'école.

Voir l'exemple de l'école communale Clair-Vivre à Bruxelles où l'atelier vélos est mis en place par l'association des parents chaque mardi, accompagné d'un mécanicien professionnel. Tout parent, enfant ou membre de l'équipe éducatrice de l'école peut venir réparer son vélo dans un local aménagé à cet effet.

Pour renseignements : mobilite@clairvivre.be

12.2.4 Mise en place d'un Plan de Déplacements Scolaire (PDS)

Pour réaliser un plan d'action, l'école peut se faire aider par des asbl comme Green. Ces associations proposent une démarche qui débute par l'analyse des modes de déplacement des élèves (quels trajets, par quels modes, etc...) et débouche sur des propositions d'actions sur mesure.

12.2.5 Covoiturage scolaire

Le but est de solliciter les étudiants et parents d'écoliers qui viennent seuls en voiture à partager celle-ci pour se rendre à l'école.

C'est une mesure qui a un grand potentiel de développement dans les années à venir comme le covoiturage de manière générale. C'est donc un levier d'action important pour améliorer la mobilité scolaire.

Le covoiturage informel

Nombreuses sont les familles qui adoptent ce système pratique de manière informelle. Cela demande un peu d'organisation, notamment pour faire face aux changements dans les emplois du temps. Mais cela permet de simplifier les déplacements et d'établir des contacts entre parents d'élèves.

⇒ L'école ou la commune peuvent aider à faire de la publicité via le journal communal, des affiches à l'école,... ainsi qu'à mettre en place une organisation pour mettre en contact les parents

Schoolpool

Il s'agit d'un projet de covoiturage scolaire développé par l'ASBL Taxistop où les utilisateurs sont mis en contact par l'intermédiaire du site web.

12.3 Collège Bonne Espérance

12.3.1 Introduction

En raison du nombre d'élèves et de professeurs le fonctionnement du Collège génère un afflux de véhicules en circulation et en stationnement aux abords immédiats de l'établissement le matin et en milieu d'après-midi. La petite place située à l'angle des rue Grégoire Jurion et Bonne Espérance ne permet de contenir qu'une vingtaine de véhicules. La problématique du stationnement est d'autant plus importante en fin de journée scolaire car, contrairement à la dépose, le reprise s'accompagne d'un temps d'attente engendrant une plus grande saturation des zones de stationnement.

Pour rappel, des réflexions spécifiques ont été menées ces dernières années sur l'aménagement des abords de cette école sans aboutir à un projet validé.



12.3.2 Contexte



Accessibilité routière

Le Collège est desservi par une voie principale, la rue Grégoire Jurion, qui permet d'un côté de rejoindre le centre d'Estinnes et la chaussée de Brunehaut et de l'autre le village de Vellereille ainsi que la voirie régionale RN55.

Les autres routes entourant le collège sont essentiellement des chemins de remembrement.

Réseau régional principal
Réseau régional secondaire
Liaisons communales
Desserte locale



Accessibilité en transport en commun

Ligne 108 : Binche-Erquelines

Ligne purement scolaire qui fait une boucle via le collège aux heures d'entrée et de sortie (5 passages par jour)



Accessibilité à vélo

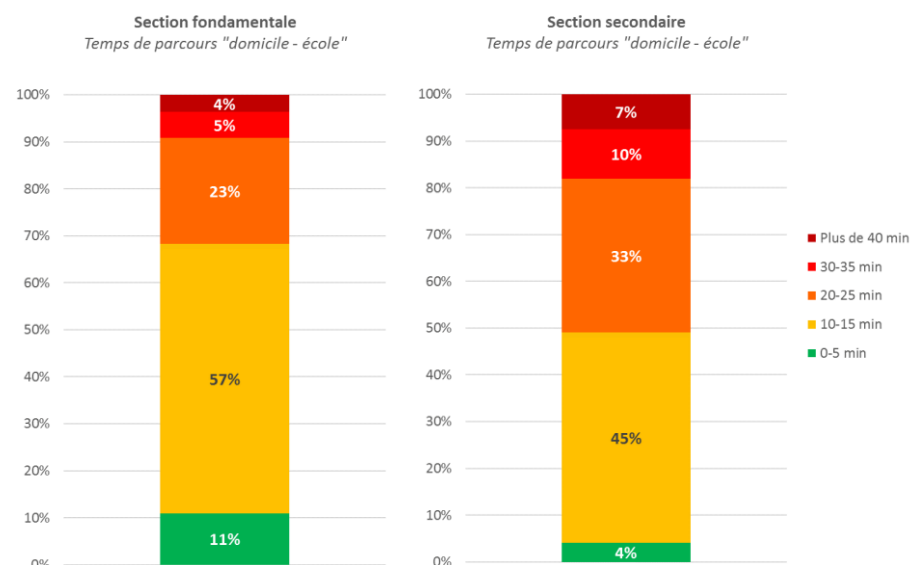
Une piste cyclable sécurisée a été aménagée rue Jurion afin de relier le RAVeL qui va à Binche et le village de Vellereille.

- Cette piste cyclable est très régulièrement occupé par du stationnement sauvage aux heures d'entrée et de sortie du Collège, ce qui la rend difficilement exploitable

12.3.3 Profil de mobilité

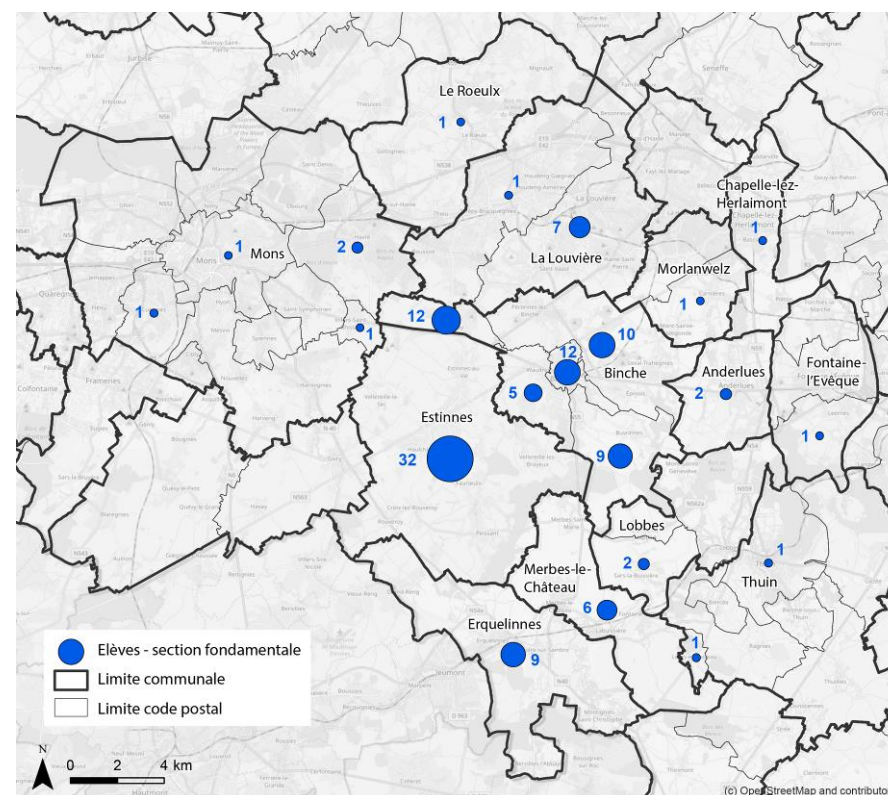
Enquête de mobilité réalisée par le SPW en 2018 auprès :

- Elèves de la section fondamentale : 112 questionnaires / 197 élèves, soit un taux de retour de 62%
- Elèves de la section secondaire : 268 questionnaires / 785 élèves, soit un taux de retour de 34%
- Professeurs : 33 questionnaires / 87 professeurs, soit un taux de retour de 38%



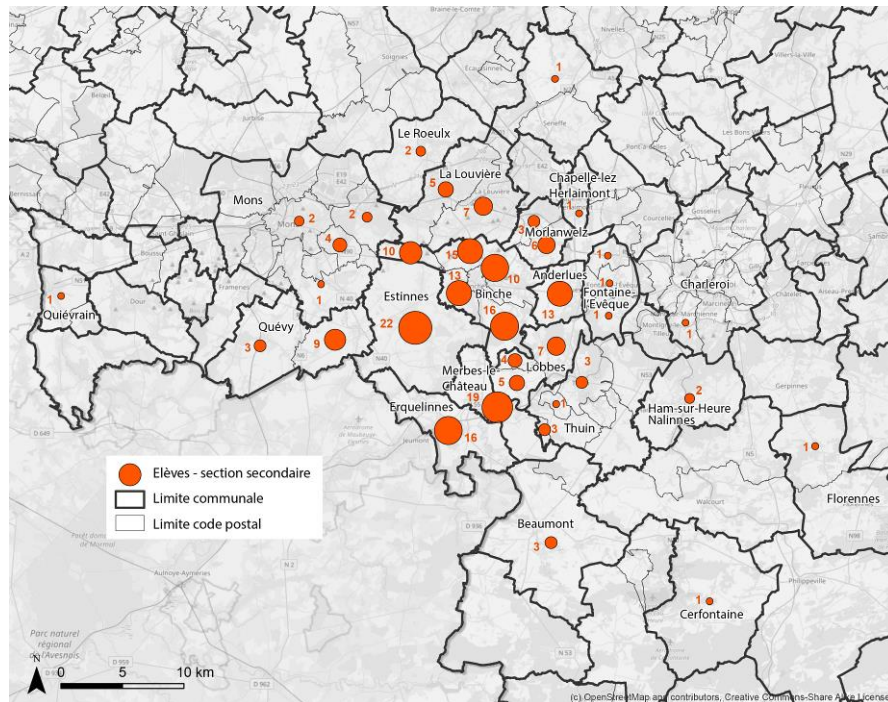
Origine des élèves du fondamental

Origines très diverses des élèves avec néanmoins ¼ des répondants qui habitent la commune.



Origine des élèves du secondaire

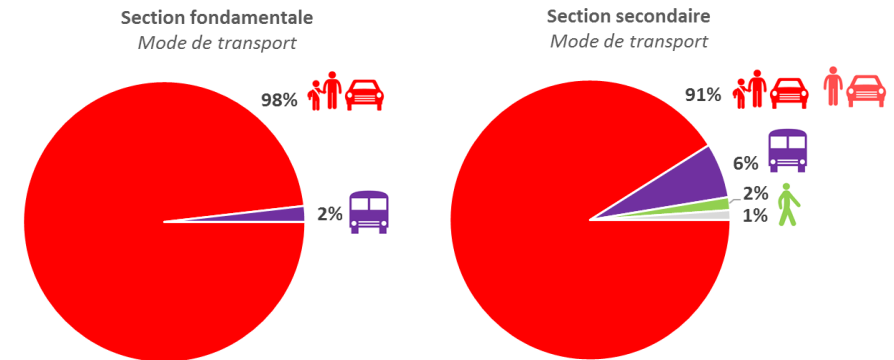
Les élèves proviennent pour la grande majorité d'en dehors de la commune, sur un territoire plus vaste que pour les fondamentales.



Parts modales des élèves

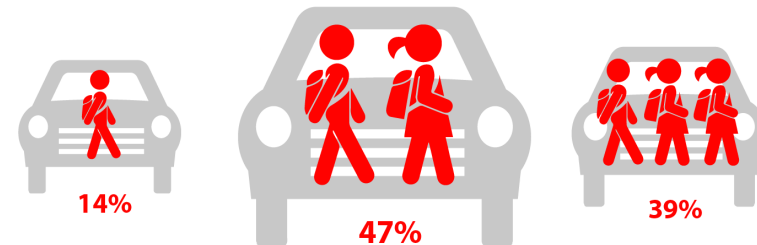
- Les déplacements pour la section fondamentale sont quasiment exclusivement faits en voiture
- Pour les secondaires, la part du transport public est un peu plus élevée (6%) mais encore très faibles par rapport aux moyennes régionales qui s'approchent des 40%

- Les déplacements à pied et à vélo sont pour le moment quasiment inexistants



→ La situation isolée du collège et l'origine très divers des élèves expliquent en grande partie ces parts modales

→ Un point positif est que l'autosolisme est plutôt faible : la pratique du covoiturage et la dépose de plusieurs enfants d'une même famille est très courant



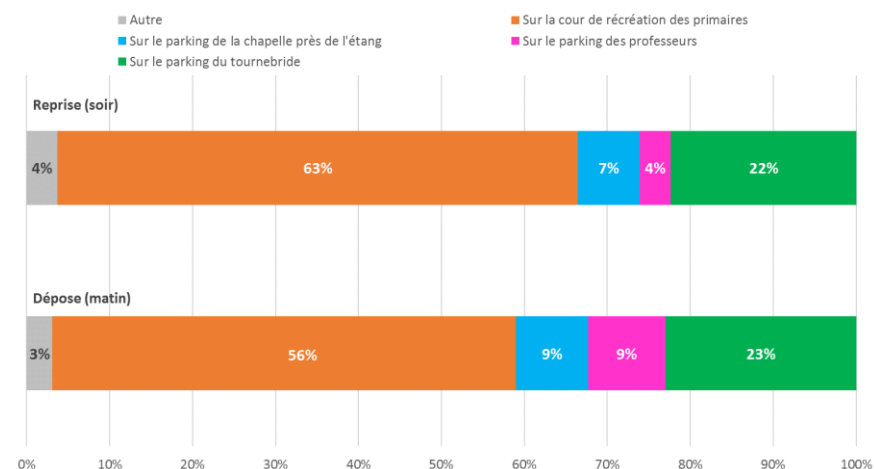
Organisation des déposes



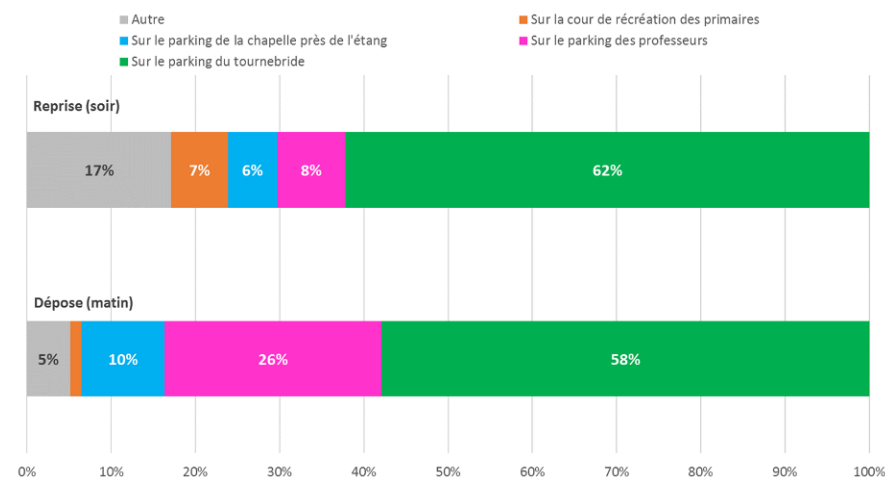
Les habitudes de dépose sont très différentes selon que les élèves soient en fondamental ou en secondaire.

- Les parents en fondamental se stationnent essentiellement à l'intérieur du site pour avoir accès à la cour de récréation et pouvoir accompagner les enfants.
- Les élèves du secondaire sont en grande partie déposés sur le parking extérieur ou en amont sur la route
- Le parking des professeurs est également utilisé régulièrement le matin pour la dépose

Section fondamentale
Zone de dépose - reprise en voiture

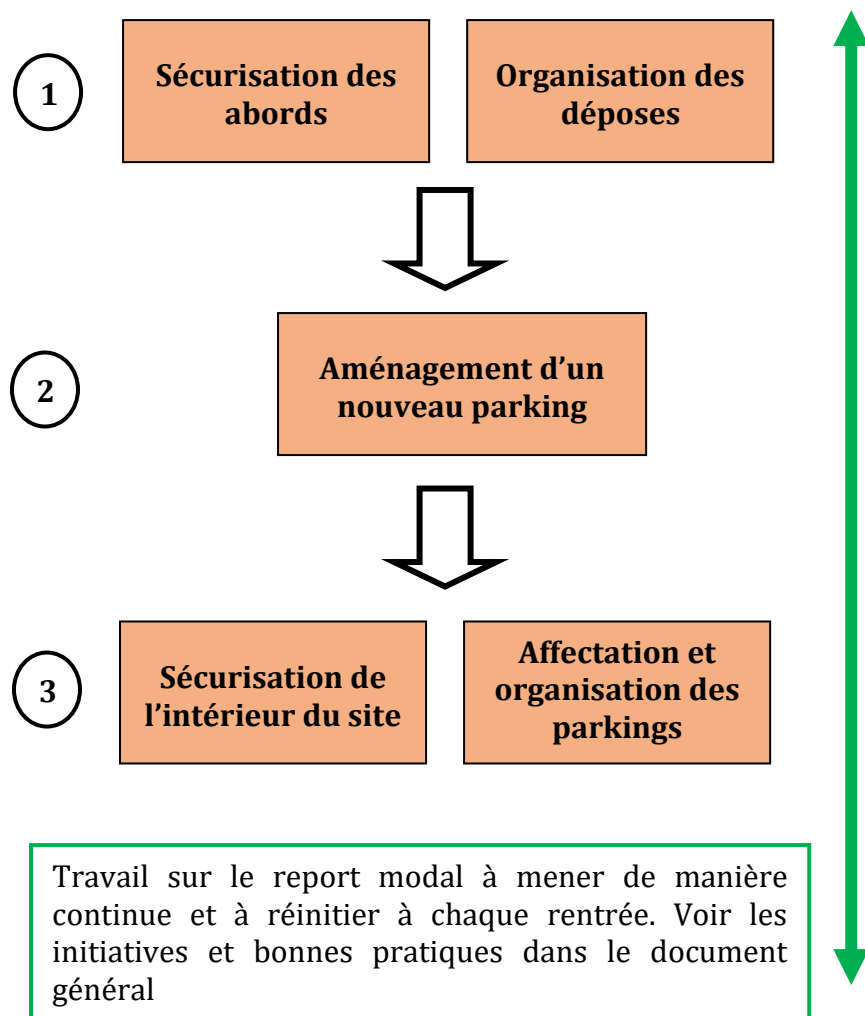


Section secondaire
Zone de dépose - reprise en voiture



12.3.4 Propositions d'action

Plan d'action en plusieurs étapes afin d'avancer progressivement sur cette thématique selon les possibilités et opportunités à court terme ou à plus long terme.



1 Sécurisation des abords

Sur les abords directs du collège, deux grandes problématiques ont été identifiées :

- Carrefour rue Jurion # rue Etoile est insécurisant pour les modes doux et pour les manœuvres voiture
- Entrées/sorties et stationnement anarchique sur le parking Tournebride qui a pour conséquence :
 - De rendre le lieu insécurisant (manœuvre, piétons,)
 - De perdre en capacité de stationnement
 - De bloquer régulièrement le bus





Sécurisation du carrefour en entrée du Collège

- Retravailler la configuration du carrefour afin de réduire son emprise et de mieux diriger les véhicules
- Traversées piétonnes et vélo permettant de rejoindre le collège
- Mise en plateau du carrefour à envisager afin de réduire les vitesses et sécuriser d'autant plus les traversées
- Ralentisseurs de vitesse en amont du carrefour (coussin berlinois)

Canaliser les mouvements sur le parking et organiser le stationnement

- Travailler sous forme de boucle en autorisant qu'une seule entrée et sortie, en maintenant de préférence le sens actuel pour le bus (position arrêt, girations, ...)
- Fermeture du parking le long de la route pour éviter les entrées /sorties anarchiques et protéger la piste cyclo-piétonne
- Redessiner les emplacements afin d'optimiser le nombre

➔ A court terme, du marquage et des plots peuvent améliorer les choses en attendant un vrai réaménagement la suite

Organisation des déposes : 2 solutions à envisager



1/ Faciliter les déposes le sur la rue Jurion le long du trottoir aménagé par la mise à sens unique temporaire de la rue et la création d'une boucle avec le chemin de remembrement.

Points à faire attention :

- Sens unique depuis Vellereille vers le Collège afin d'avoir le stationnement et trottoir du bon coté
- Démarrage du sens unique à priori à la sortie de Vellereille pour éviter des contraintes importantes pour les riverains jusqu'à l'entrée du parking Tournebride
- Le bus devra faire également la boucle → discussion à avoir avec le TEC
- Dispositif non négligeable à mettre en place quotidiennement qui demande beaucoup de communication et de sensibilisation → même démarche que pour la mise en place de rues scolaires
- Possibilité de mettre en place des panneaux à message variable qui s'enclenche durant des périodes déterminées
- Période de test à prévoir sur plusieurs semaines

Exemples de Bonne pratique

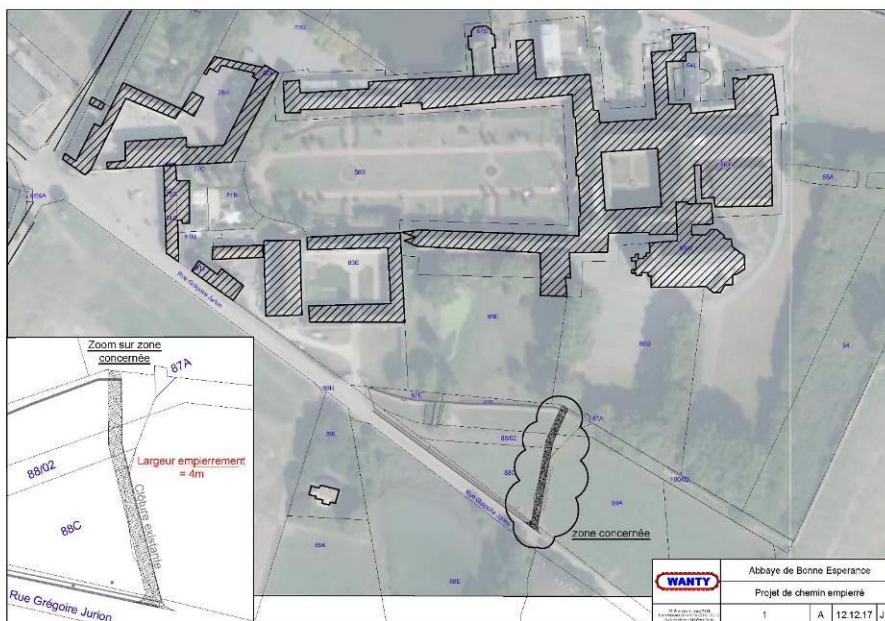
- Ecole rue des Pepinières à Brunehaut depuis 2 ans
- Phase test actuellement à Braine-l'Alleud, rue Vallée Bailly



2/ Organiser une zone de dépose sur la parcelle le long de la rue Jurion au niveau des terrains de sport et de la basilique :

- Cela demande de créer une ouverture dans le mur d'enceinte

→ **Raccourci qui peut également être utile dans le cas de la mise à sens unique de Jurion abordé ci-dessus**



- La zone de dépose nécessitera des travaux d'aménagements de la parcelle

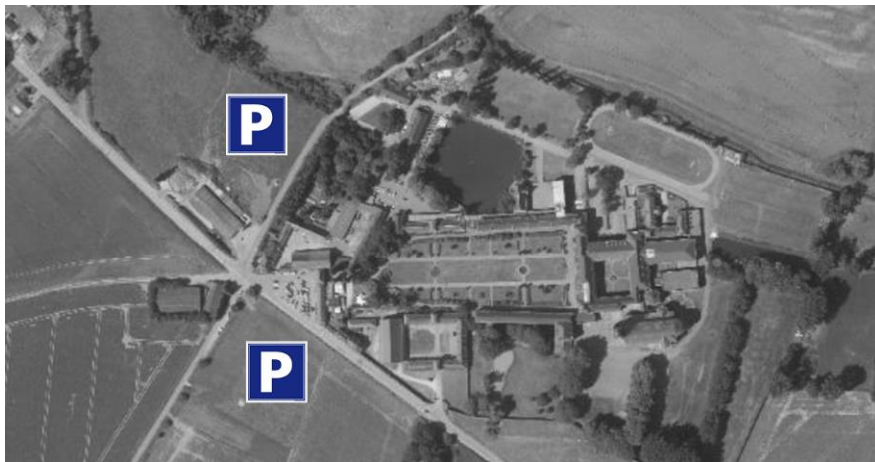
2 Aménagement d'un nouveau parking

L'aménagement d'un nouveau parking répondrait aux enjeux suivants :

- Sécurisation et piétonisation de l'intérieur du site (voir point suivant)
- Sécurisation des abords du site par une meilleure gestion des déposes et du parking Tournebride
- Gestion des flux de touriste en visite à l'abbaye de Bonne Esperance → **partenariat à mener pour un parking mutualisé pour les deux activités !**

Peu de possibilité pour la localisation de ce parking :

- Parcelle en face du site de l'autre côté de la rue Jurion
- Parcelle le long de la rue de l'Etoile mais qui connaît un dénivelé non négligeable



Possibilité également à terme de réaménager le parking Tournebride pour en faire un espace public de qualité sans stationnement !



3 Sécurisation de l'intérieur du site

Plusieurs problématiques ressortent :

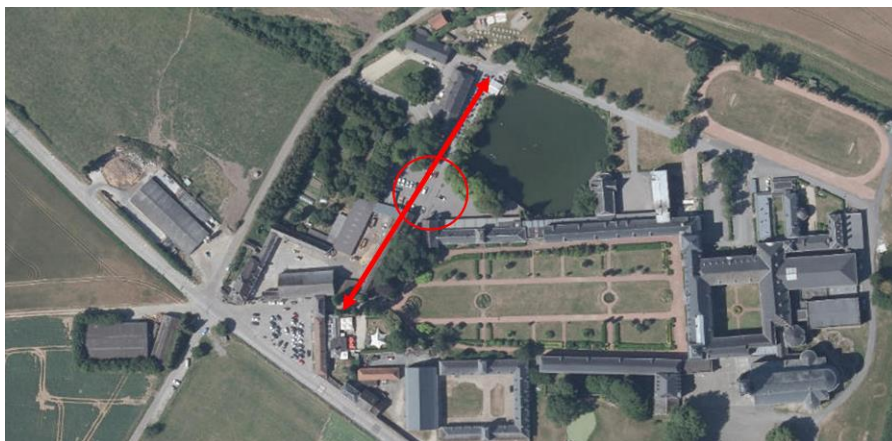
- L'entrée et les cheminements vers l'école mélangent piétons, dont beaucoup d'enfants, et les voitures



- Cour de récréation transformé en parking devant l'école fondamentale :
 - Manœuvre dangereuse sur le parking au milieu des piétons
 - Pas de traversée sécurisée
 - Pas de trottoir ou de zone d'attente correcte devant l'école et la cour de récréation

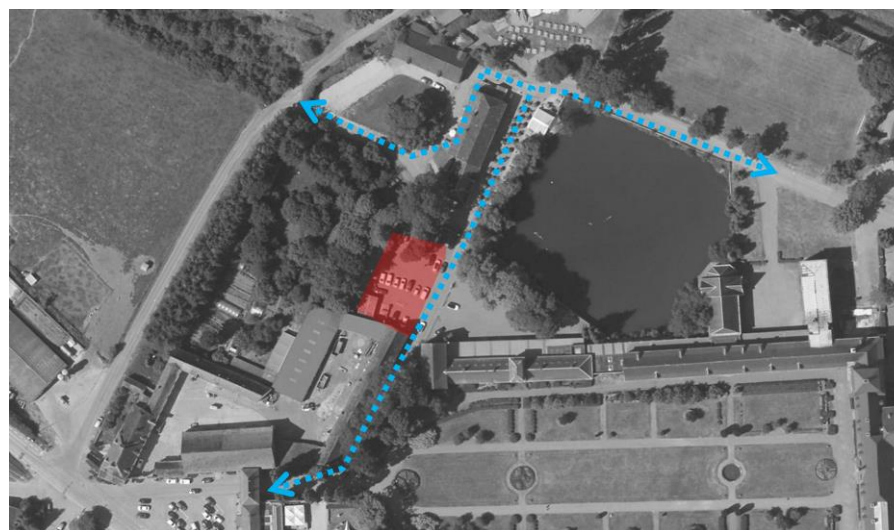


➔ Objectif de sécurisation de la traversée du site et de suppression du parking sur la cour de récréation



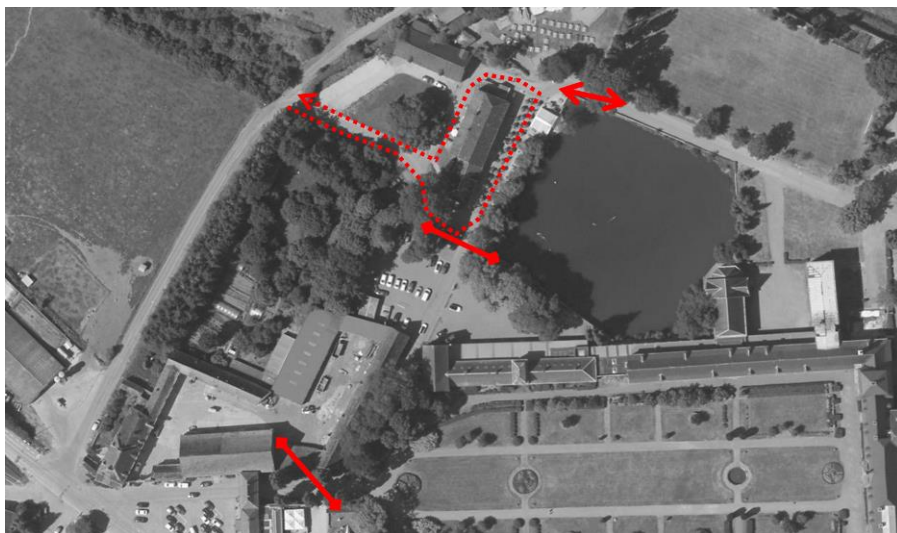
Variante light

- On supprime le parking cour de récréation compensé par du parking extérieur
- On maintient encore une entrée véhicule des véhicules
 - Soit uniquement pour l'accès au parking professeur
 - Soit pour le parking professeur et pour des déposes de type Kiss and Ride



Variante plus volontariste

- Suppression du parking cour de récréation
- Suppression complète de la traversée du site en voiture ➔ entrée principale accessible que pour les piétons
- Accessibilité au parking professeur via la rue de l'Etoile et la boucle autour du moulin



Cette variante nécessite deux mesures d'accompagnement :

- Agrandissement de l'ouverture dans le mur au niveau de la rue de l'étoile afin de permettre une circulation à double sens



- Elargissement de la rue de l'étoile sur la section rejoignant le carrefour avec la rue Jurion afin de faciliter le croisement de véhicules



Affectation et organisation des parkings

A terme, suite aux actions mises en place, il faudra optimiser la gestion des parkings en les affectant à des publics spécifiques :

- Parkings professeur
- Parking école fondamentale : au plus proche de l'entrée de l'école car les parents accompagnent souvent les enfants (Tournebride par exemple)
- Parking école secondaire
- Zone de dépose rapide K&R
- Parking mutualisé avec les activités touristiques

13 Communication

13.1 Enjeux

En matière de déplacements, les individus ont tendance à privilégier les choses qu'ils connaissent et remettent rarement en question leurs comportements. Un comportement automatique s'observe surtout chez l'individu confronté de manière régulière à une même prise de décision notamment lorsqu'il s'agit de choisir un moyen de transport pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire ses achats. Au bout d'un certain temps, la personne s'habitue au transport choisi ainsi qu'à son parcours. Son comportement devient automatique et ne sera pas modifié, à moins qu'un bouleversement soudain ne survienne (changement de profession, mariage, divorce, naissance, décès, ...) ou que les contraintes n'évoluent de façon insupportables (coût du carburant, temps du déplacement, coût ou manque de parking...). Pour modifier les habitudes de mobilité des citoyens, il est nécessaire de les informer et de les sensibiliser sur les alternatives pour se déplacer autrement. Ce processus doit être permanent car la population évolue rapidement et l'offre de transport connaît des modifications régulières et s'enrichit de nouvelles formes de mobilité.

La communication et le marketing en matière de mobilité sont, comparativement à d'autres domaines, sous-développés dans notre société (la publicité automobile étant l'exception).

La promotion d'une mobilité plus durable appelle évidemment le déploiement d'autres moyens, d'autant que nous sommes presque tous habitués à la voiture et qu'il s'agit en quelque sorte de se désintoxiquer. Pour beaucoup, les alternatives à l'autosolisme (covoiturage, transport

public, vélo, taxis collectifs) sont des modes à découvrir avant de les choisir et adopter couramment.

La commune peut mener différentes actions pour faire découvrir les alternatives à la voiture et elle peut soutenir/amplifier les actions de la Région et des sociétés de transport.

La communication est indispensable pour accompagner les autres actions mises en œuvre et décrites dans les chapitres précédents afin d'influencer l'évolution des comportements individuels vers une mobilité plus durable. Les actions de communication peuvent être très diverses. Elles seront à mettre en œuvre progressivement. La présence d'une cellule mobilité permet de faire un suivi ou de lancer des initiatives, de rassembler toutes les informations sur la mobilité locale, d'être un contact de référence pour la population, ...

Les objectifs de la communication seront les suivants :

- Informer les habitants sur les solutions alternatives à la voiture individuelle
- Expliquer la politique de mobilité (les travaux entrepris, les résultats des contrôles de vitesses, les mesures d'encouragement, les bons plans, ...)
- Cibler le public des enfants et adolescents, en raison:
 - De l'importance de la mobilité scolaire dans les communes,
 - De l'effet d'entraînement sur les parents,
 - De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme,

- De l'utilité de rendre les enfants autonomes pour leurs déplacements dans la commune (indépendance par rapport au parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de l'auto).
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobiliste après l'obtention du permis de conduire.

- valoriser les comportements "exemplaires"

13.2 Développer les plans des réseaux

Un individu qui souhaite utiliser tel ou tel moyen de transport doit être en mesure de trouver aisément les informations requises pour réaliser son déplacement. Faute d'information, l'individu se tournera plus facilement vers l'automobile qui permet une grande flexibilité et ne nécessite pas une réelle connaissance des réseaux dès lors que la démocratisation des systèmes GPS évite généralement la recherche fastidieuse du meilleur itinéraire. Bien que l'information sur les services de transport public se soient fortement améliorées au cours des dernières années notamment par la mise à disposition d'informations sur les sites de sociétés de transport public et par la création de « Maisons de la Mobilité » par le TEC, des progrès doivent être faits dans ce domaine, notamment par le recours aux nouvelles technologies de l'information.

13.2.1 Améliorer la lisibilité des réseaux de bus

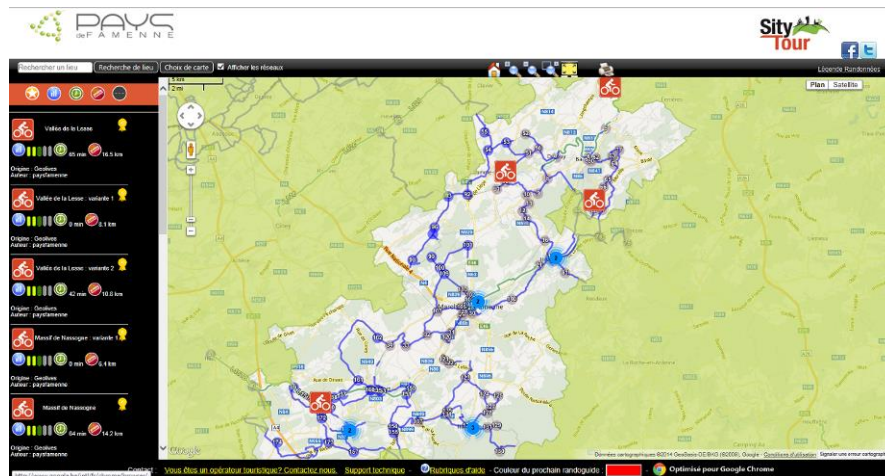
Les Communes devraient collaborer avec les TEC pour développer des plans du réseau de transport public qui dessert le territoire communal. Ces cartes doivent intégrer non seulement les itinéraires des différentes lignes et des différents opérateurs mais renseigner également sur les différentes facettes de l'intermodalité :

- offre en stationnement automobile
- offre en stationnement vélo
- accessibilité PMR
- possibilités d'acheter un titre de transport (guichets, automates de vente)
- de louer un vélo (vélociste, Bluebike, etc.)

L'acquisition par la SRWT de nouveaux outils cartographiques doit permettre d'accélérer ce processus.

13.2.2 Plan du réseau cyclable

A mesure que les aménagements cyclables seront développés sur le territoire communal, il est important d'éditer des cartes d'itinéraires cyclables tant pour les déplacements fonctionnels que pour les déplacements de loisirs. Ces cartes doivent être éditées par la commune en association avec des syndicats d'initiative et mises à disposition des citoyens sous format papier et en téléchargement sur le site de la commune.



Carte interactive de Fammene à vélo

13.3 Développer les outils numériques

13.3.1 Informations sur le site Web

Le site Web de la commune doit permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public.

L'apport des nouvelles technologies sera également présenté sur ce site, en ce compris les outils de calcul d'itinéraires multimodaux ou d'information sur les perturbations des réseaux de transport.

L'apport des nouvelles technologies sera également présenté sur ce site, en ce compris les outils de calcul d'itinéraires multimodaux ou d'information sur les perturbations des réseaux de transport. (Voir Fiche Centrale de mobilité)

13.3.2 S'ouvrir aux médias sociaux

Le recours aux médias sociaux de type Facebook et Twitter offre également des opportunités à ne pas négliger. Partant du constat que des informations pertinentes peuvent provenir des usagers eux-mêmes, il faut renforcer les systèmes leur permettant d'annoncer des problèmes sur les réseaux de transport et les intégrer afin de transmettre cette information à tous les usagers. L'esprit « wiki » a envahi la sphère des transports. L'exemple du « coyote » a démontré par exemple que les automobilistes ont su mettre de côté leur individualisme dès lors qu'ils ont perçu les avantages de rejoindre une communauté d'échanges d'information sur les contrôles de vitesse dans un premier temps et ensuite plus globalement sur l'état des conditions de circulation.

Les réseaux sociaux offrent ainsi des fonctionnalités collaboratives qui permettent d'avertir instantanément l'ensemble d'une communauté. Une participation renforcée entre les opérateurs de transport et les usagers doit être mise en place et valorisée afin de rendre le système efficace et éviter les dérives. En effet, l'utilisation des médias sociaux permet aussi des comportements moins vertueux qui doivent être canalisés pour éviter des développements opposés aux politiques mises en œuvre (avertissement sur les contrôles des tickets par exemple).

Des outils de reporting des espaces publics via Internet ou application mobile sont en développement et permettent aux autorités compétentes d'être tenues informées par les usagers eux-mêmes de dégradations survenant dans les lieux publics, les pôles d'échange et les véhicules. Ceci permet aux services techniques de réagir plus rapidement sur le terrain et de limiter les dysfonctionnements.

L'application NextRide

Depuis octobre 2012, les sites applications iOS et Android permettent de disposer des heures de passage des bus du TEC Liège à proximité d'un arrêt déterminé. Ces applications sont le résultat d'une initiative citoyenne de deux liégeois qui n'ont aucun lien avec les TEC. Elles permettent de consulter dynamiquement et selon sa localisation l'horaire des prochains bus de l'arrêt à proximité. Sur l'application mobile, il est possible de calculer le temps de parcours à pied vers cet arrêt afin de déterminer s'il est possible de prendre le prochain bus. Si oui, la couleur de fond reste verte. Dans le cas contraire, elle devient rouge.

L'application mobile de la Ville de Nivelles

La Ville de Nivelles a développé une application mobile gratuite qui permet de s'informer sur la ville, de se géolocaliser par rapport aux bâtiments et parkings publics mais aussi de transmettre des commentaires et/ou des photos de problèmes observés par les citoyens sur l'espace public afin de faciliter la prise en charge par les autorités communales. L'application diffuse également les dernières informations sur la commune et est un bon moyen d'alerter les usagers en cas de travaux, déviations de lignes de bus, création d'itinéraires cyclables, etc.



13.4 Sensibiliser par des actions ciblées

13.4.1 Organiser des événements

Une manière conviviale et collective de faire découvrir aux citoyens d'autres manières de se déplacer consiste à organiser dans la commune des événements sur la thématique de la mobilité. Ces événements peuvent s'articuler autour notamment de balades invitant la population à découvrir les aménagements cyclables (cf. Beau vélo de RAVeL) mais aussi par la création d'un village de la mobilité rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité et présentant les réseaux et les projets en cours.

13.4.2 Offrir un pack mobilité aux nouveaux habitants

Comme indiqué précédemment, la remise en question des choix de déplacements s'opère rarement en-dehors de périodes de changement important telles qu'un déménagement, un mariage, un divorce ou un décès. La commune pourrait prévoir de remettre à tous ses nouveaux habitants un pack les informant des différentes possibilités de

déplacement sur le territoire communal. La cellule mobilité serait également à disposition des habitants pour donner des conseils sur les déplacements.

13.5 Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

Le PCM définit le cadre d'actions à entreprendre au cours des dix prochaines années mais ne permet pas d'étudier en détails tous les projets et aménagements. Les Communes, les opérateurs de transport et la Région doivent s'engager dans des démarches citoyennes visant à mobiliser les habitants et/ou les associations locales pour faire émerger des idées nouvelles. Les enquêtes publiques peinent généralement à créer un réel débat et se limitent dans la grande majorité des cas à une séance d'information. Il est dès lors nécessaire d'innover pour renforcer la participation des citoyens, en particulier dans le domaine de l'aménagement des espaces publics et du transport.

Objectifs :

- Co-construire les projets avec la population
- Sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable et faire connaître les contraintes des acteurs
- Accélérer la prise de décision politique et l'acceptation publique face à certains projets

Des approches novatrices ont été testées dans certaines villes avec des résultats encourageants. Dans la majorité des cas, ces projets comportaient des budgets conséquents en communication afin tout

d'abord de faire connaître les enjeux et les objectifs de la réalisation du projet, ensuite en vue de mobiliser différents types d'acteurs : citoyens, entreprises, écoles, ...

Le recours au numérique permet d'inciter les citoyens peu enclins à se déplacer, pour des raisons physiques, matérielles, familiales ou professionnelles, à prendre malgré tout part aux processus de décisions publiques. Cette approche est complémentaire des outils de participation classiques car dans la concertation, chaque outil a ses biais et le fait d'en associer plusieurs permet de les réduire. Ce type d'outil se veut complémentaire des rencontres physiques entre les services et les citoyens et ne doit pas s'y substituer, notamment dans le cadre des grands projets.

Bonne pratique : La Toolbox Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale a conçu une « Toolbox Mobilité » une véritable boîte à outils, destinée à encourager et accompagner les citoyens à chaque phase de l'élaboration d'un projet d'espace public. Facilement accessible depuis un site internet, la Toolbox contient différents matériels d'information et de communication, pour les aider à concevoir, développer, communiquer et mettre en œuvre leur projet de mobilité pour leur quartier. Lors du premier appel à projets en juin 2012, pas moins de 17 projets ont été déposés et six projets pilotes sont actuellement en cours de réalisation. Ceux-ci sont encadrés par un Mobility Coach qui joue le rôle d'intermédiaire entre les habitants et les autorités communales pour faire émerger des projets cohérents et acceptables par tous.



Plus d'infos : <https://toolboxmobilite.irisnet.be/>

13.6 Tableau des actions

Tableau récapitulatif des actions suite à l'enquête publique

14 La gouvernance

Pour la mise en œuvre du PCM et, de façon plus générale, pour faire progresser la mobilité et l'aménagement du territoire dans le sens du développement durable, une diversité de mesures devra être mise en œuvre par la Commune, en collaboration avec la Région, le TEC, la SNCB, les écoles, le secteur économique privé, les associations, et les habitants.

- A court terme, la commune continuera à développer la **collaboration entre les services communaux**; la mobilité étant une matière transversale, les réunions régulières de travail rassemblant les différents services concernés (travaux, urbanisme, police, au minimum, + environnement, relations publiques, écoles selon les points à l'ordre du jour) permettront de coordonner les interventions, de prendre des décisions mieux fondées, de conscientiser le personnel à l'intérêt d'une approche concertée des multiples aspects de la mobilité.

⇒ L'idée est de constituer un groupe de travail réunissant l'Echevin de la Mobilité, le CeM communal, un représentant du service travaux et un représentant de la police locale. Ce petit groupe de travail se réunit à intervalles réguliers pour aborder les problèmes (petits et grands) et questions relatives à la mobilité et à la sécurité routière, et avec pour objectif global de mettre en œuvre le PCM

D'autres personnes peuvent bien sûr être concernées et invitées en fonction des réunions comme l'Echevin des travaux, le TEC, les Routes, etc.

- Pour donner à ce projet toutes ses chances d'être une réussite, la commune continuera à **former ses agents** et renforcer leurs qualifications. Les propositions de formation (CeM notamment, colloques) seront, à ce titre, des opportunités à exploiter pour développer les connaissances du personnel.
- De façon plus large, **harmoniser les politiques de mobilité** avec les communes voisines, la Province et la Région
- Veiller à la **mise en œuvre**, au **suivi** et à l'**évaluation du PCM**. Il s'agit notamment de faire chaque année le bilan de ce qui a été réalisé, en compagnie des différents acteurs de la mobilité. Le compte-rendu pourra faire l'objet d'une publication dans le journal communal.
- **Assister les entreprises et les écoles** dans la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises ou scolaires. **Montrer l'exemple** également aux citoyens en faisant un PDE des administrations communales notamment.
- Enfin, la commune continuera à **associer la CCATM** aux différents projets de mobilité qui touchent à l'avenir de la commune.