PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE JODOIGNE

PHASE 2

DÉFINITION DES OBJECTIFS

PROJET DE DOCUMENT

79 avenue Van Volxem 1190 Bruxelles – T. 02 779 13 55 — www.agora-urba.be

Ont participé à la rédaction de ce document :

- ***Paul Plak*** – *Administrateur– Directeur de Projets*
- ***Irene Tedde*** – *Chargée d'études*

Avenue Van Volxem, 79 - 1190 Forest - Van Volxemlaan, 79 - 1190 Vorst
agora@agora-urba.be - www.agora-urba.eu

Table des matières

1 Introduction ---- 5

1.1 Avant-propos ---- 5

1.2 Enjeux identifiés ---- 6

1.2.1 Gérer le développement économique et urbain du territoire ---- 6
1.2.2 Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à l'usage de la voiture ---- 6
1.2.3 Augmenter la part modale des transports en commun ---- 7
1.2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie ---- 8

2 Objectifs ---- 9

2.1 Principes et objectifs supra-communaux ---- 9

2.1.1 Le principe STOP ---- 9
2.1.2 Vision FAST ---- 9

2.2 Les réseaux et schéma intermodal ---- 10

2.2.1 Circulation piétonne ---- 10
2.2.2 Circulation à vélo ---- 11
2.2.3 Réseau de transports en commun ---- 12
2.2.3.1 Réseau TEC ---- 12
2.2.4 Réseau routier ---- 13

2.3 Les volets thématiques ---- 14

2.3.1 Stationnement ---- 14
2.3.2 Mobilité scolaire ---- 14
2.3.3 Transport de marchandises ---- 15
2.3.4 Amélioration de la qualité de vie dans les centres ---- 15
2.3.5 Services de mobilité ---- 15

3 Stratégie de mobilité : Passer du diagnostic à l'action ---- 16

3.1 Stratégie de mobilité à l'échelle communale ---- 16

3.1.1 Schéma stratégique de continuité urbaine ---- 16
3.1.2 Schéma stratégique de transports en commun et intermodalité ---- 18
3.1.3 Schéma d'organisation du réseau routier ---- 20

3.2 Stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville ---- 22

4 La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir ---- 23

5 Annexe : concordance des phases de l'étude ---- 25

Table des illustrations

Figure 1. Schéma stratégique de continuité urbaine *17*
Figure 2. Schéma stratégique de transports en commun et intermodalité *19*
Figure 3. Schéma d'organisation du réseau routier *21*
Figure 4. Schéma stratégique de mobilité à l'échelle du centre-ville *22*

1 Introduction

1.1 Avant-propos

La commune de Jodoigne a confié au bureau d'étude AGORA la conception et la rédaction du **Plan Communal de Mobilité**. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic**, le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude : c'est la phase 2 de ce PCM.**

Les propositions et fiches projets réalisées lors de la phase 3 devront répondre à ces objectifs. Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain. Dès lors, ne confondons pas les objectifs avec les fiches projets et propositions qui seront étayées en phase 3 de l'étude.

Le tableau ci-après montre les 3 différentes phases du PCM :

Phase 1 : Diagnostic de Mobilité :	Un diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a été dressé et des enjeux spécifiques émanant du pré-diagnostic ont été analysés en détail. Pour cela, un certain nombre de données ont été récoltées (comptages routiers, enquête de stationnement, statistiques, etc…) et des analyses plutôt qualitatives ont été menées.
Phase 2 : Objectifs	Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude**.** Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.
Phase 3 : Plan d'actions	Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PCM. Il comporte trois parties : • L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ; • Les propositions concernant les volets thématiques ; • La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre.

Pour chaque mode de déplacement, les objectifs se déclinent sous forme d'**objectifs généraux**, lesquels doivent dicter les préceptes de tout nouveau projet d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques à celle de la rue, de la commune, et du territoire impacté en dehors de Jodoigne par les déplacements générés par celle-ci. Viennent ensuite des **objectifs plus précis menant à des actions**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.

Les objectifs spécifiques pour les différents réseau et thématiques sont accompagnés **d'indicateurs** qui permettent l'évaluation des résultats (IR) ou d'impact (II). Cela constitue un cadre d'orientation pour le plan d'actions, qui pourra faire usage de ces indicateurs à différentes échelles spatiales (à l'échelle communal, du quartier, etc.) de façon à traduire le niveau d'ambition de chaque objectif sous forme d'une valeur cible à atteindre.

1.2 Enjeux identifiés

1.2.1 Gérer le développement économique et urbain du territoire

Le développement économique et urbain du territoire apportera des évolutions au niveau du nombre et du profil des déplacements, évolutions qu'il faudra anticiper.

Le nouveau **hall sportif polyvalent** de Jodoigne, qui sera construit au nord-est du centre-ville entre la rue de Piétrain et la N29 chaussée de Tirlemont, aura une surface d'environ 12 hectares et une nouvelle voirie sera construite afin de connecter le site à la N29 au nord et à la rue de Piétrain au sud ; il s'agit d'un des principaux projets à venir à Jodoigne et il représente un grand pôle générateur de déplacements, qui aura bien évidement des impacts au niveau de la mobilité.

Il faudra réfléchir à la **desserte en transport en commun** ainsi qu'à **l'intermodalité transport en commun – vélo** : la présence de la ligne du RAVeL à l'ouest du projet permet une importante connexion cyclo-piétonne nord-sud et le projet du centre sportif prévoit un prolongement d'un sentier existant afin de garantir une liaison entre le site du projet et le RAVeL.

Plusieurs **projets de logement** sont prévus dans le territoire communal ; parmi eux, la ZACC dit « de la Maladrerie » à l'ouest du centre-ville prévoit entre 650 et 750 logements à terme, ce qui implique la nécessité d'étudier le trafic généré ainsi que l'accessibilité vers le site de façon de définir les principales lignes d'orientation en matière de mobilité.

À ce propos, le futur **contournement de Jodoigne** a comme objectif celui de désengorger le centre-ville, notamment le carrefour dit « du Cheval Blanc », entre la N29 et la N240 ; ce contournement représente une liaison entre le zoning économique des Trois Fontaines et la ZACC de la Maladrerie. Compte tenu de la coupure de plusieurs routes cyclables par la nouvelle voirie de contournement, une étude concernant la sécurisation des modes actifs est à effectuer, ainsi que l'analyse des connexions vers les axes transversaux.

1.2.2 Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à l'usage de la voiture

Il faut **promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité** en favorisant autant que possible les modes actifs dans le cadre d'une commune mixte. Le vélo, dont l'utilisation a actuellement encore une vocation majoritairement récréative, doit devenir un **moyen de locomotion quotidien,** comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture.

Jodoigne bénéficie du passage du **RAVeL** qui garantit une bonne connexion nord-sud au sein de la commune ; cependant on observe des **discontinuités** à niveau d'aménagements cyclables pour ce qui concerne la zone du centre-ville de Jodoigne et il manque véritablement une connexion vers l'est ; pour ce qui concerne la connexion vers l'ouest, des améliorations sont à étudier afin de renforcer les liaisons déjà ébauchées dans le réseau points-nœuds.

Pour améliorer l'accessibilité cyclo-piétonne, il faut prendre en compte la présence de **sentiers, chemins et venelles** à ouvrir ou à réaménager, notamment à partir des tronçons où des itinéraires cyclables sont déjà existants : le sentiment de sécurité en parcourant un trajet à vélo est essentiel afin d'encourager les habitants à utiliser ce mode de transport dans les trajets quotidiens. À ce propos, il faut garantir une continuité du réseau cyclable aussi après la réalisation du contournement.

Bien que certains pôles générateurs de déplacements disposent déjà de quelques places de parking vélo, il est très important de garantir des infrastructures de stationnement afin de favoriser l'intermodalité avec le transport en commun.

Il faut également **inciter les déplacements de proximité à pied**, tout en tenant compte des PMR.

À l'heure actuelle, la part modale de la marche à Jodoigne est inférieure à celle de la Wallonie (2,3% contre 3,1%).

Les déplacements courts ont des bénéfices très importants pour la santé individuelle et publique, sur les possibilités de contact social intergénérationnels. Le bilan environnemental est également très favorable.

Une **politique de sensibilisation et d'incitation à l'usage du vélo ou du vélo électrique** s'avère nécessaire pour développer plus rapidement l'utilisation de ce mode de transport ; la formation des enfants au brevet du cycliste, l'aide à l'achat d'un vélo ou vélo électrique sont des initiatives qui permettent de lever les obstacles.

1.2.3 Augmenter la part modale des transports en commun

La recherche d'une mobilité durable passe inévitablement par des **transports publics attractifs** en étant notamment **compétitif sur les temps de parcours, la facilité, la régularité et la fiabilité** vers les pôles principaux (scolaires – travail) par rapport aux transports automobiles.

La commune de Jodoigne est dans l'ensemble **bien équipée** en ce qui concerne les transports publics ; malgré l'absence d'une gare SNCB, elle bénéficie d'un réseau TEC assez étendu et qui dessert toutes les zones agglomérées au sein du territoire communal. Le réseau De Lijn dessert la partie nord-est de la commune, ce qui garantit une connexion vers la région Flamande. Toutefois, il s'avère important d'initier un dialogue avec les différents acteurs afin d'**adapter les horaires** des bus reliant une gare SNCB afin d'encourager l'intermodalité bus-train. Il faudra également anticiper les besoins en transport en commun des projets futurs.

Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC constitue une priorité pour encourager l'usage des transports en commun et pour une politique plus globale en faveur de l'environnement et d'inclusion de toute personne, ayant un handicap ou non.

La société TEC prévoit un certain nombre de modifications au sein du réseau desservant la commune de Jodoigne avec le but d'améliorer l'amplitude horaire, d'étendre le réseau, d'améliorer les vitesses commerciales des autobus et d'offrir un service de plus en plus efficient.

Enfin, la possibilité de **combiner différents modes de transport** est essentielle, car favoriser l'intermodalité permet l'optimisation du système de transports.

Un transport à la demande sera nécessaire notamment en zone rurale où les bus réguliers ne sont pas un service adéquat au cours de la journée (car surdimensionnés par rapport à la demande diffuse). Il faut donc une offre différente pour que les personnes ne pouvant pas se déplacer en autonomie aient une alternative pour rejoindre le centre-ville et les équipements, les marchés etc.

1.2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie

Organiser la circulation automobile sur ce territoire possédant un réseau de voiries importantes est essentiel afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants (trafic sur des axes appropriés, limitation des nuisances sonores, qualité de l'espace public, …).

Dans le contexte de Jodoigne, même si le réseau routier est plutôt bien organisé d'un point de vue de la hiérarchie viaire, il faudra réadapter le gabarit de certaines voiries et réfléchir au statut des collecteurs de quartier. À certains endroits on constate un manque du respect de la hiérarchie viaire, notamment pour ce qui concerne des tronçons utilisés comme raccourci.

Le futur contournement doit être étudié phase par phase de façon de considérer son impact à long-terme ; à ce propos, il faut bien éviter que cette nouvelle voirie représente une coupure pour ce qui concerne les piétons et les cyclistes : une **perméabilité** est toujours à garder. Il faut par ailleurs identifier les points de contacts souhaitables, et les besoins de croisement sans échange entre le contournement et les réseaux croisés.

Il faudra aussi prendre en compte **les besoins des nouveaux projets** dans l'organisation du réseau, en étudiant une desserte efficace et cohérente avec l'ensemble du réseau existant.

La gestion de la circulation automobile ne peut pas être détachée des enjeux liés au **stationnement**. Le diagnostic montre un grand contraste entre la pression du stationnement en centre-ville et dans les poches de stationnement existantes à proximité immédiate de ceci. Une politique de stationnement visant la **réorganisation de l'offre dans les quartiers**, et la gestion du stationnement à l'échelle du centre-ville, permettrait de rationaliser l'usage de l'espace public et de réduire les nuisances associées au stationnement, telles que la circulation automobile à la recherche de places de parcage ainsi que l'insécurité et le manque d'accessibilité ressentis par les usagers faibles et les automobilistes eux-mêmes.

Les **enjeux liés à la reprise et dépose scolaire** sont à bien étudier afin de trouver une solution aux problèmes d'embouteillages observés en ce contexte ; Jodoigne compte un nombre assez élevé d'établissements scolaires et plusieurs élevés ont une origine extérieure à la commune, ce qui implique un haut taux de voiture aux heures d'entrée et sortie. À partir de l'analyse des enquêtes scolaires, on remarque une parte modale de voiture assez élevée aussi pour les élèves allant à l'école depuis une distance aisément parcourable à pied ou à vélo : il faut encore prendre en compte la nécessité de **sécuriser les trajets modes actifs** afin qu'ils puissent devenir des itinéraires à utiliser pour les déplacements quotidiens en changeant les comportements de façon structurelle.

2 Objectifs

2.1 Principes et objectifs supra-communaux

2.1.1 Le principe STOP

Le principe STOP, définit un ordre de priorité pour les différents modes de transport. En effet, en premier lieu, il sera prêté attention aux piétons (***S****tappers*), ensuite aux cyclistes (***T****rappers*), puis aux transports publics (***O****penbaar vervoer*) et enfin aux transports privés (***P****rivé-vervoer*).

L'application du principe STOP, d'application en Régions flamande et bruxelloise, est requise au cahier de charges et introduit une nouvelle hiérarchie dans la manière de planifier la politique de mobilité (objectifs et moyens) et donc de traiter les différents modes de transport. Nous retrouvons cette hiérarchisation dans les objectifs chiffrés de la vision FAST.

2.1.2 Vision FAST

La vision de la mobilité Wallonne à l'horizon 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal – FAST) préconise des objectifs chiffrés en ce qui concerne la part modale des différents modes de transport auxquelles le PCM doit s'accommoder.

Il s'agit d'objectifs très ambitieux pour la réduction de l'usage de la voiture et l'utilisation de modes de déplacement alternatifs. Dans ce contexte, le PCM doit faire preuve d'ambition et créativité pour tendre vers ces objectifs et dès lors mettre les modes actifs et le transport en commun dans le centre du débat, comme préconisé par le principe STOP, même quand il s'agit de réaménager un carrefour ou de créer une nouvelle liaison routière.

Mode de transport	Objectif FAST– part modale	
	2017	2030
Marche	3 %	5 %
Vélo	1 %	5 %
Bus	4 %	10 %
Train	9 %	15 %
Voiture	83 %	60 %
Partage de voiture (charge moyenne)	1.3	1.8

2.2 Les réseaux et schéma intermodal

2.2.1 Circulation piétonne

L'objectif général est de développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons et renforcer la perméabilité piétonne dans le centre-ville. Pour cela, les objectifs sont les suivants :

Objectif	Indicateur
Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons en adaptant progressivement l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), à partir du réseau piéton structurant	Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton (IR)
Garantir un cheminement continu d'un coté au moins de la voirie, avec des revêtements confortables pour tous les usagers	Nombre de voiries / nombre de voiries accessibles au moins d'un côté (IR)
Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes (IR) Nombre de traversées piétonnes éclairées / Total des traversées piétonnes (IR) ; Nombre d'accidents (II) Nombre de victimes piétons (II)
Promouvoir les itinéraires de loisir et adapter une partie ou des tronçons de ceux-ci pour les déplacements quotidiens, en ouvrant où possible des chemins et en développent un réseau piéton confortable	Longueur des itinéraires de loisir (IR)
Améliorer la perméabilité piétonne, notamment en centre-ville	Rayon d'influence autour des principaux pôles de déplacement (II)

2.2.2 Circulation à vélo

L'objectif général est de développer la pratique du vélo en tant que mode alternatif à la voiture pour les plages de distance adaptées.

Autrement dit, développer un vrai réseau cyclable et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (trottoirs étroits, obstacles, revêtements abîmés, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables, …).

Objectif	Indicateur
Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien afin de relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, et autres activités	Longueur des aménagements cyclables (IR)
Améliorer la perméabilité du réseau cyclable, notamment en ouvrant des SUL où c'est techniquement possible et des nouveaux chemins réservés	Nombre de SUL / Nombre de sens uniques (IR) Longueur des chemins réservés (IR)
Favoriser les déplacements à vélo en marquant des zones avancées aux feux, les aires à circulation mixte ou le tourne à droite / tout droit au feu rouge (panneaux B22 / B23)	Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux (IR) Panneaux B22/B23 / Nombre des carrefours à feux (IR)
Installer et entretenir des équipements de parcage des vélos aux lieux importants, à savoir près des bâtiments publics (administrations, écoles, commerces, …) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité	Nombre d'emplacements de stationnement vélo (IR) Nombre de sites de stationnement vélo (IR)
Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo : • Pour les jeunes (ramassage scolaire à vélo, brevets du cycliste, etc…) • Pour les trajets vers les commerces et services locaux • Promotion du vélo à assistance électrique pour certains trajets et distances plus longues	Nombre de services ou d'actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo (IR)

2.2.3 Réseau de transports en commun

L'objectif général est de faciliter les conditions de circulation des transports en commun, d'améliorer la qualité d'accueil et l'intermodalité des arrêts de bus (parcage vélo, quais accessibles aux PMR, abris, signalétique), et d'étudier l'amélioration ou l'ouverture de certaines correspondances, notamment vers les pôles principaux et pour pouvoir rejoindre une gare SNCB proche.

2.2.3.1 RÉSEAU TEC

Les marges de manœuvre d'un plan communal en ce qui concerne l'amélioration des différents réseaux TEC sont faibles. Néanmoins, le PCM préconise les objectifs suivants :

Objectif	Indicateur
Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC	Nombre d'arrêts accessibles / Nombre total d'arrêts (IR)
Favoriser l'intermodalité bus-vélo, notamment aux arrêts avec un grand nombre de montées par jour	Nombre d'arrêts disposant de parking vélo/ Nombre total d'arrêts (IR)
Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail	Nombre de montées-descentes aux arrêts (II)
Réaménager les endroits qui causent des problèmes à niveau de vitesse commerciale des autobus, notamment la sortie du dépôt bus, et aménager certains arrêts en voirie afin de gagner du temps	Néant
Étudier une façon d'avoir des horaires des bus TEC permettant de rejoindre les gares SNCB proches en favorisant les correspondances	Nombre de correspondances bus-train/jour (IR)

2.2.4 Réseau routier

L'objectif général est d'assurer l'accessibilité des bassins de vie et d'emploi de la commune, commerces, et équipements tout en limitant au maximum les nuisances associées au transport individuel**.**

Objectif	Indicateur
Modérer la vitesse / harmoniser la limitation de vitesse en évitant des changements multiples sur des petits tronçons de voirie	Vitesse V85 sur l'axe (II)
Anticiper les effets induits, en termes de flux de circulation supplémentaire, des projets	Nombre d'EVP entrant-sortant de la zone (II)
Renforcer l'importance du contournement-sud en tant que voirie structurante	Nombre d'EVP sur l'axe / jour
Sécuriser les carrefours problématiques	Nombre d'accidents (II) Nombre de victimes (II)
Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire	Néant
Limiter la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier	Nombre de poids lourds/jour sur l'axe (II)

2.3 Les volets thématiques

2.3.1 Stationnement

Élément de base à étudier dans le cadre d'un PCM, l'organisation de la demande en stationnement doit permettre de **combiner les concepts de cadre de vie et d'accessibilité**.

Objectif	Indicateur
Diminuer la pression du stationnement sur la Grand' Place en augmentant la rotation du stationnement, et en libérant de l'espace pour les piétons	Nombre d'emplacements règlementés dans la Grand' Place (IR) Taux d'occupation dans la Grand 'Place (II) Taux de rotation dans la Grand 'Place (II)
Réorganiser l'offre de stationnement dans le centre-ville et inciter le stationnement dans les poches de stationnement proches du centre	Taux d'occupation dans les poches de stationnement proches du centre (II)
Réorganiser le stationnement aux abords des écoles et réfléchir à la dépose-minute	Nombre de places de parking dédiées à la dépose-minute (IR)
Réorganiser le stationnement à l'échelle de la commune	Néant

2.3.2 Mobilité scolaire

La diminution de l'usage de la voiture et la sécurisation des abords des écoles constituent les objectifs généraux qui peuvent être subdivisés dans des objectifs plus spécifiques :

Objectif	Indicateur
Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes en matière de mobilité, promouvoir l'utilisation des **modes actifs**	Brevet du cycliste – nombre de classes concernées (II) Brevet du cycliste – nombre de participants (II) Semaine de la mobilité – nombre d'activités organisées (IR)
Améliorer l'accessibilité **modes actifs** des abords d'école	En lien avec indicateurs « réseau modes actifs »
Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture	En lien avec indicateurs « réseau routier »
Valoriser et signaler les parkings proches aux écoles, créer des zones de dépose-minute	En lien avec indicateurs « stationnement »

2.3.3 Transport de marchandises

L'objectif général est de limiter au maximum le trafic poids lourds routier et dès lors organiser les trajets des poids lourds pour utiliser les itinéraires les plus efficaces et causant le moins de nuisances.

Pour cela, les objectifs sont les suivants :

Objectif	Indicateur
Décharger la N29 et la N240 du trafic de poids lourds, notamment avec la réalisation du contournement	Nombre de PL sur ces tronçons / jour (II)
Limiter la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier	Nombre de PL sur chaque tronçon / jour (II)

2.3.4 Amélioration de la qualité de vie dans les centres

L'amélioration de la qualité de vie dans les centres constitue en soi un objectif qui peut être décliné dans des objectifs spécifiques :

Objectif	Indicateur
Promouvoir la création de zones 30 et / ou zones de rencontre de façon à améliorer le cadre de vie et la cohabitation des différents modes de transport dans les lieux centraux (Places, ancien cœur de ville, abords des écoles, etc…)	Longueur des zones 30 (IR) Longueur des zones résidentielles et de rencontre (IR)
Atténuer les discontinuités existantes entre les différents bassins de vie	Néant

2.3.5 Services de mobilité

Objectif	Indicateur
Favoriser le covoiturage et les connexions vers le futur parking de covoiturage à Hélécine	Covoiturage – nombre de parkings
Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre –service, etc…)	Service de réparations de vélos – nombre de réparations / an (IR) Autopartage – nombre d'adhérents (II)
Pérenniser les services de mobilité pour les personnes isolées et PMR	Néant
Valoriser la gare d'autobus comme "point multimodal"	Néant

3 Stratégie de mobilité : Passer du diagnostic à l'action

Tenant compte des enjeux identifiés lors de la phase 1 du PCM et des objectifs définis auparavant, c'est arrivé le moment de définir une stratégie de mise en œuvre qui trace les lignes d'orientation pour les actions qui seront menées lors de la phase 3 du PCM.

Cette stratégie a été réalisée pour deux échelles spatiales différentes : l'échelle communale et l'échelle du centre-ville, étant donné le grand nombre d'enjeux y situés et la concentration d'habitat et pôles générateurs de déplacement.

3.1 Stratégie de mobilité à l'échelle communale

À l'échelle communale nous avons définie trois axes d'action stratégique :

- Le **schéma stratégique de continuité urbaine**, qui définit les lignes d'orientation au niveau des réseaux modes actifs et de cohésion territorial et qui prendre en considération les besoins en déplacements vers les principaux pôles d'attraction ;
- Le **schéma stratégique de transports en commun et intermodalité**, qui prendre en considération les possibilités de développement au niveau supra-communal et les besoins en matière d'accessibilité des arrêts bus et des majeurs pôles générateurs de déplacements ;
- Le **schéma d'organisation du réseau routier**, qui reprend les principales réflexions à mener au niveau du réaménagement des certains carrefours et tronçons de voirie jugés problématiques, ainsi que sur la circulation automobile à l'échelle des quartiers et de la commune.

3.1.1 Schéma stratégique de continuité urbaine

Ce schéma se décline dans des actions concrètes en faveur de modes actifs :

- Valorisation des venelles, **chemins et sentiers**, en adaptant certains tronçons pour les déplacements quotidiens ;
- Réaménagement de **trottoirs et traversées piétonnes**, à partir du réseau piéton structurant, en garantissant un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie, avec des revêtements confortables aussi pour les PMR ;
- **Atténuer les coupures** existantes notamment en identifiant les chainons prioritaires à aménager ;
- Ouverture des **SUL** et chemins réservés, en améliorant la perméabilité du réseau cyclable afin de constituer un réseau cyclable continu à partir des itinéraires cyclables existants ;
- Création d'une vraie **infrastructure cyclable** permettant de se déplacer au sein du territoire communal en empruntant des itinéraires confortables pour les déplacements au quotidien et pas juste de loisir ; à ce propos, la circulation à vélo dans le centre de Jodoigne sera essentielle, car la ligne de RAVeL traversant la commune ne représente pas un itinéraire utilisable au quotidien pour tous les besoins, car impliquant souvent un détour;
- Une liaison cyclable entre le RAVeL et le CEPES doit être étudiée pour pouvoir rejoindre le centre-ville ;
- Installer des équipements de **parcage vélo** aux principaux pôles attractifs et d'intermodalité ;Favoriser l'**intermodalité** aux arrêts TEC pertinents et au futur parking de covoiturage d'Hélécine.

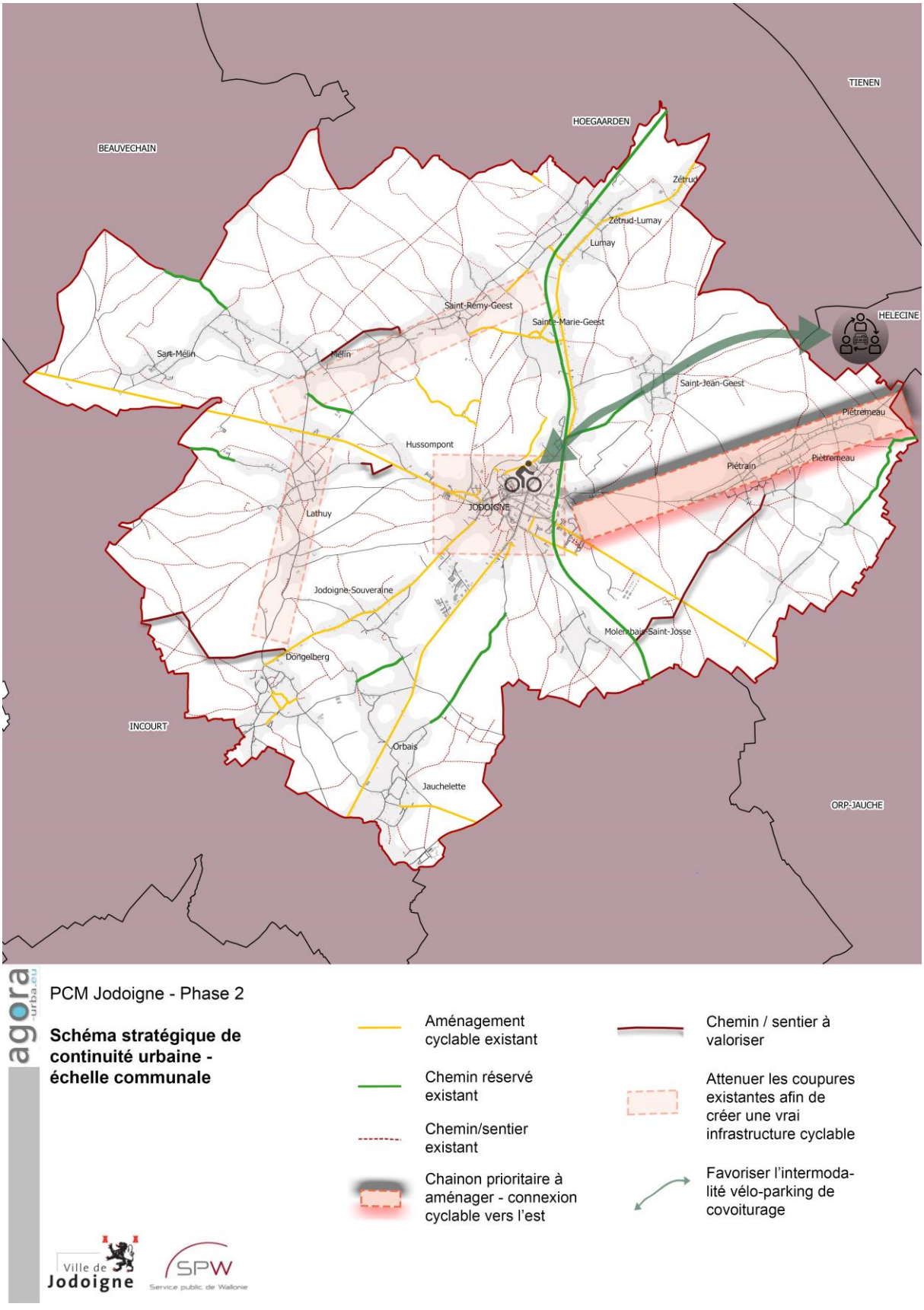

Figure 1. Schéma stratégique de continuité urbaine

3.1.2 Schéma stratégique de transports en commun et intermodalité

Ce schéma se décline dans des actions concrètes en faveur du transport en commun, de l'intermodalité bus / parking de covoiturage -vélo ainsi que des services de mobilité :

- Identifier les **arrêts TEC à réaménager** d'un point de vue de leur accessibilité ;
- Identifier les arrêts TEC à réaménager d'un point de vue de l'**intermodalité bus-vélo**, à partir des arrêts avec un grand nombre de montées / jour ;
- Étudier les **besoins futurs en transport en commun**, notamment pour ce qui concerne les futurs projets (nouveau hall sportif, ZACC de la Maladrerie, etc.) ;
- Participer à la discussion sur la **desserte future en transport en commun**, tenant compte des objectifs planifiés par la TEC ;
- Étudier une **nouvelle configuration au niveau de la sortie de la gare** d'autobus ;
- Identifier les **arrêts à aménager en voirie** afin de gagner du temps sur les vitesses commerciales des autobus ;
- Proposer des modifications aux horaires afin de pouvoir garantir des **correspondances aux gares SNCB** proches (Tirlemont et Ezemaal).

La réinsertion des bus dans la voirie aux arrêts est un enjeu très important à considérer ; l'arrêt en chaussée reste toujours la meilleure option à ce propos, elle permet de réduire les vitesses pratiquées au droit des arrêts et facilite énormément la bonne intégration des arrêts accessibles à tous en augmentant significativement l'espace disponible en trottoir.

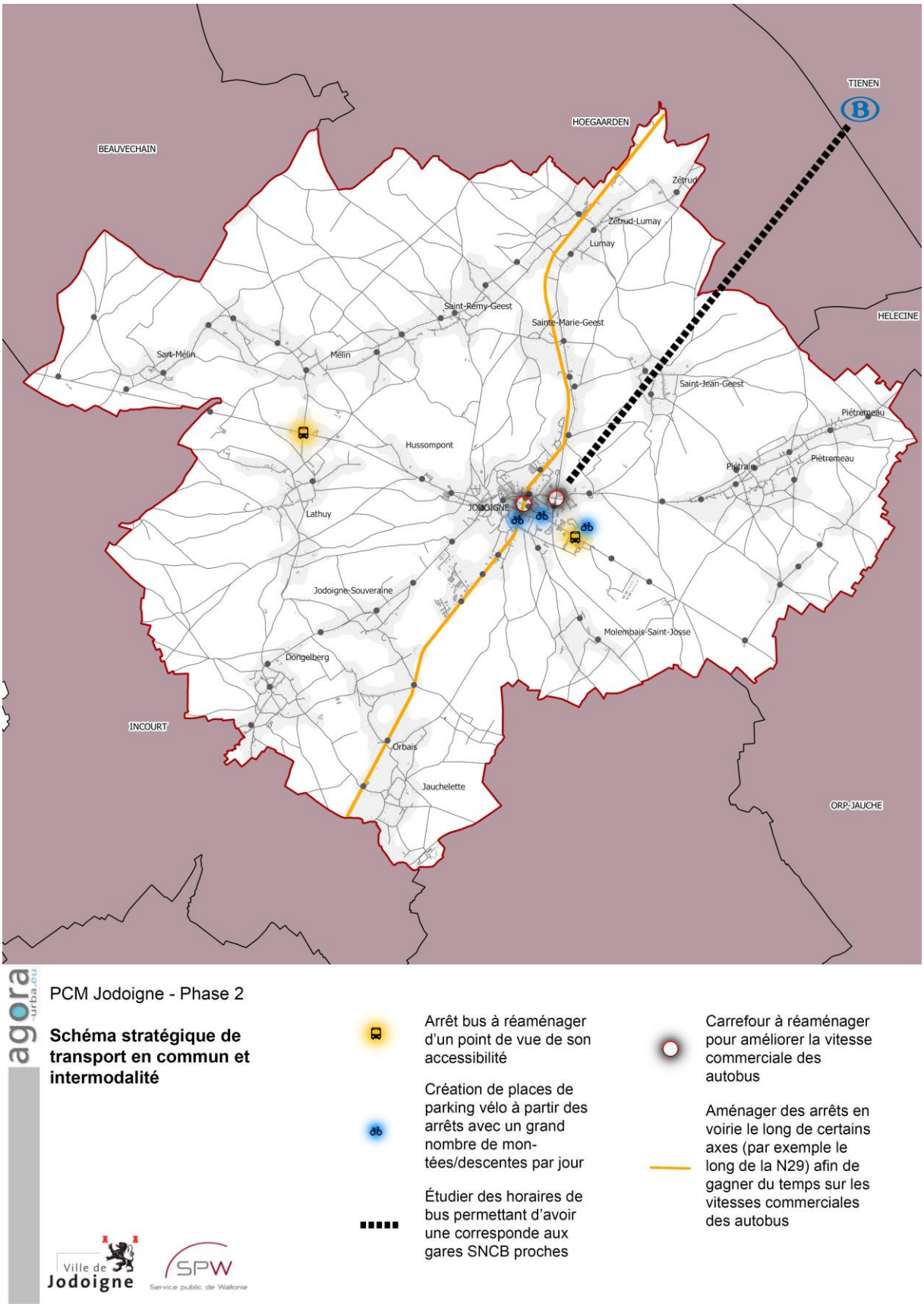

Figure 2. Schéma stratégique de transports en commun et intermodalité

3.1.3 Schéma d'organisation du réseau routier

Les projets futurs prévus à Jodoigne, notamment la création de la voirie de contournement et la réalisation du futur hall sportif qui implique la construction d'une nouvelle voirie, constituent une opportunité pour la réorganisation du réseau routier. Dans ce contexte nous préconisons les actions suivantes :

- Étudier la pertinence de **nouvelles liaisons routières** à niveau du futur hall sportif et du contournement ;
- Revoir la hiérarchie du réseau routier, notamment après la réalisation du contournement ;
- Harmoniser la **limitation de vitesse** en évitant les changements multiples sur des petits tronçons de voirie ;
- Étudier la **desserte des nouveaux projets** en anticipant les effets induits en termes de flux de circulation supplémentaire.

En ce qui concerne la sécurisation des carrefours et des quartiers :

- Étudier les possibilités de **réaménagement de carrefours** et tronçons jugés problématiques ;
- Étudier des mesures visant **réduire les nuisances** de la circulation automobile dans les quartiers du centre-ville ;
- **Adapter le gabarit de certaines voiries** tenant compte de la hiérarchie viaire.

La réalisation du futur contournement sera partielle dans un premier temps et il s'agit d'un projet à réaliser phase par phase à court, moyen et long-terme ; l'impact sur la hiérarchisation du réseau routier est à analyser et étudier étape par étape pendant toute l'évolution.

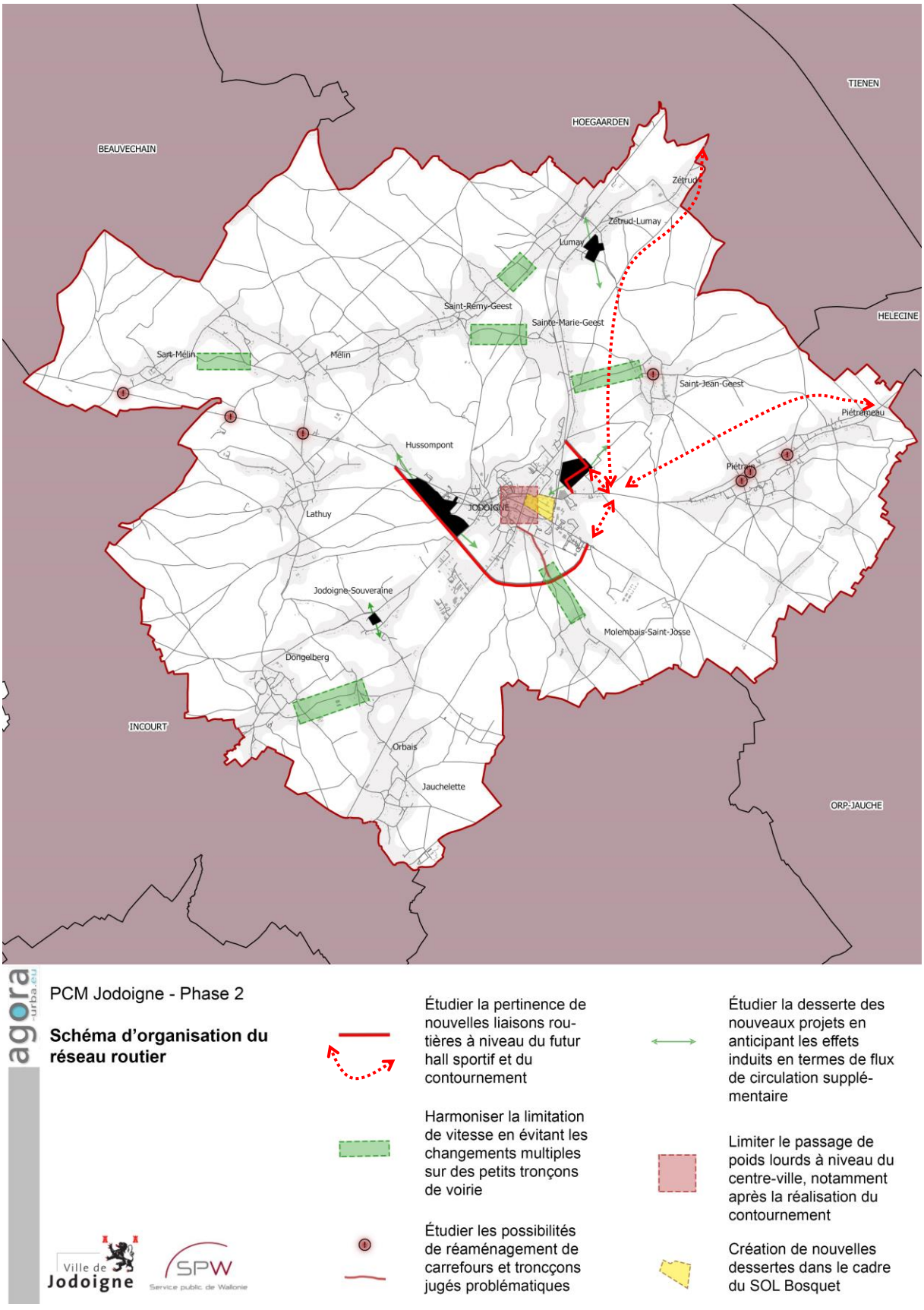

Figure 3. Schéma d'organisation du réseau routier

3.2 Stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville

Dans la définition de la stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville, nous gardons la cohérence avec la stratégie à l'échelle communale. Dans ce contexte, les actions concrètes portent :

- L'ouverture des SUL, afin d'améliorer la perméabilité du réseau cyclable, notamment à partir des endroits où un itinéraire du réseau à points-nœuds passe ;
- Améliorer l'accessibilité piétonne de façon à atténuer les coupures à partir du réseau piéton structurant ;
- Réorganiser l'offre et la gestion du stationnement ;
- Diminuer la pression du stationnement dans tout le centre historique et l'hypercentre, et notamment sur la Grand' Place, en augmentant la rotation du stationnement et en libérant de l'espace pour les piétons, notamment en incitant le stationnement dans les poches proches du centre-ville.

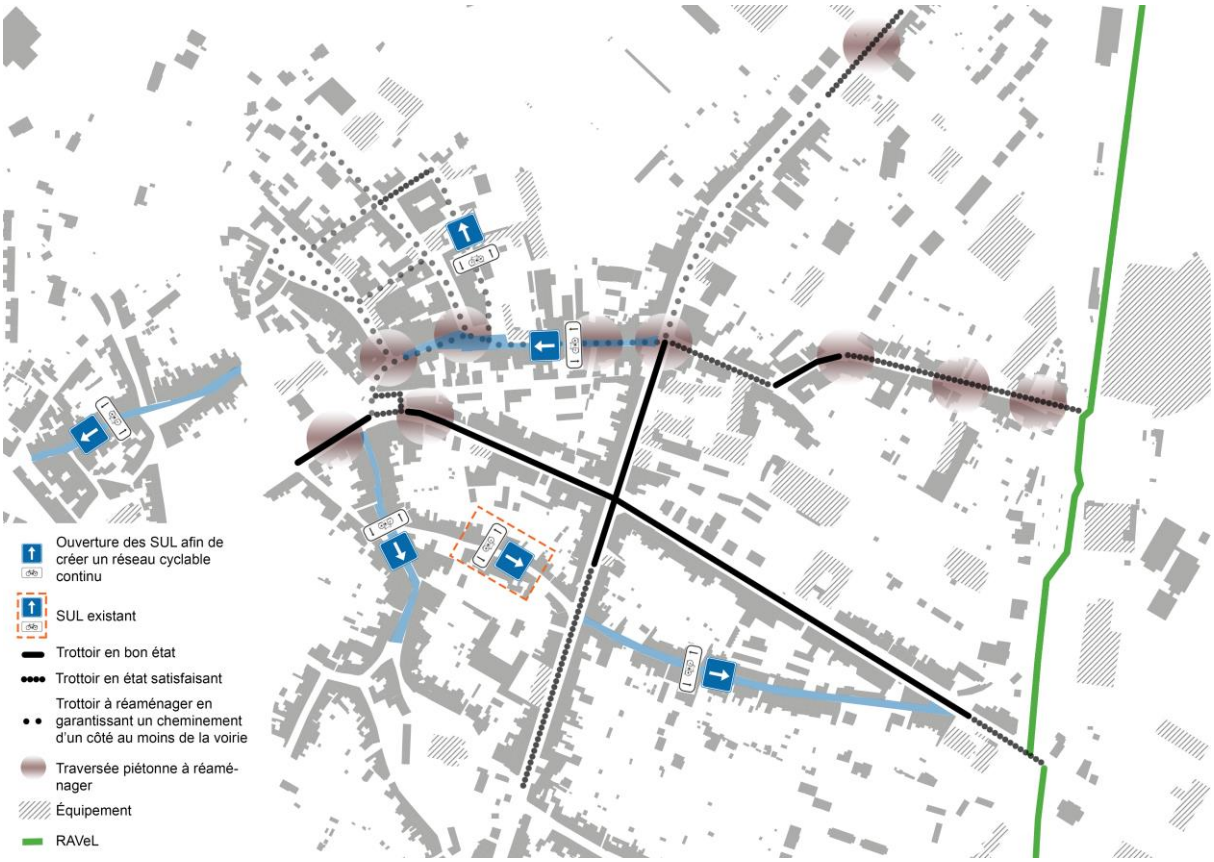

Figure 4. Schéma stratégique de mobilité à l'échelle du centre-ville

4 La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer, de la sensibiliser,** voire de l'éduquer pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Elle vise également à favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Cette politique de communication s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :

- Toutes boîtes ;
- Réunions publiques à chaque étape décisive ;
- Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :

- De l'importance de la mobilité scolaire dans la problématique ;
- De l'effet d'entraînement sur les parents ;
- De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme ;
- De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une prise d'habitude à l'usage de ce mode (faire passer le brevet des cyclistes dans le cadre de la vie scolaire) ;
- 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'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, …).

La phase 3 précisera le principe et l'utilité de ses outils.

5 Annexe : concordance des phases de l'étude

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Réseau piéton	Mauvais état de certains trottoirs (largeur, revêtement, dalles podotactiles, etc.)	Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons en adaptant progressivement l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), à partir du réseau piéton structurant	- Réseau piéton structurant - Traversées piétonnes à réaménager
		Garantir un cheminement continu d'un coté au moins de la voirie, avec des revêtements confortables pour tous les usagers	
		Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	
	Existence de nombreux chemins, sentiers et venelles	Promouvoir les itinéraires de loisir et adapter une partie ou des tronçons de ceux-ci pour les déplacements quotidiens, en ouvrant où possible des chemins et en développent un réseau piéton confortable	- Chemins et venelles à réouvrir/réaménager pour les déplacements modes actifs
		Améliorer la perméabilité piétonne, notamment en centre-ville	

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Réseau cyclable	Plusieurs itinéraires à points-noeuds qui traversent la commune ne disposent pas d'aménagement cyclable	Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien afin de relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, et autres activités	- Réseau cyclable proposé et stationnement vélo
	Discontinuité du réseau cyclable notamment à niveau du centre-ville et manque de liaisons vers les villages au sein de la commune		
	Manque de connexion cyclable vers l'est		
	L'intersection du RAVeL avec les voiries principales est dangereuse	Favoriser les déplacements à vélo en marquant des zones avancées aux feux, les aires à circulation mixte ou le tourne à droite / tout droit au feu rouge (panneaux B22 / B23)	
	Certains équipements manquent de parkings vélo	Installer et entretenir des équipements de parcage des vélos aux lieux importants, à savoir près des bâtiments publics (administrations, écoles, commerces, ...) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité	
	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo : • Pour les jeunes (ramassage scolaire à vélo, brevets du cycliste, etc...) ; • Pour les trajets vers les commerces et services locaux • Promotion du vélo à assistance électrique pour certains trajets et distances plus longues		
	Absence de SUL	Améliorer la perméabilité du réseau cyclable, notamment en ouvrant des SUL où c'est techniquement possible et des nouveaux chemins réservés	- SUL à ouvrir

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Transports en commun (TEC)	Problèmes d'accessibilité de certains arrêts TEC et aménagements insuffisants à certains arrêts	Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC	- Arrêts TEC à réaménager
	Manque de stationnement vélo aux arrêts TEC	Favoriser l'intermodalité bus-vélo, notamment aux arrêts avec un grand nombre de montées par jour	
	Difficulté en sortie de la gare d'autobus pour les bus (perte de priorité qui cause des ralentissements notamment aux heures de pointe)	Réaménager les endroits qui causent des problèmes à niveau de vitesse commerciale des autobus, notamment la sortie du dépôt bus, et aménager certains arrêts en voirie afin de gagner du temps	- Réaménagement de la sortie de la gare d'autobus - Arrêts en voirie
	Problèmes de correspondance entre bus TEC et gares SNCB desservies hors territoire communal	Étudier une façon d'avoir des horaires des bus TEC permettant de rejoindre les gares SNCB proches en favorisant les correspondances	- Propositions d'adaptation des horaires TEC

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Volet routier	À certains endroits le hiérarchie du réseau routier n'est pas respectée	Modérer la vitesse / harmoniser la limitation de vitesse en évitant des changements multiples sur des petits tronçons de voirie	- Réseau routier proposé (hiérarchie) - Limitations de vitesse
		Sécuriser les carrefours problématiques	
	Des problèmes de visibilité et sécurité ont été observés le long de la chaussée de Wavre, de la rue Longue, de la N29 et de la rue Soldat Larivière	Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire	
	Trafic important dans le centre-ville de Jodoigne	Renforcer l'importance du contournement-sud en tant que voirie structurante	
	Projets à venir: - logement; - nouveau pôle sportif.	Anticiper les effets induits, en termes de flux de circulation supplémentaire, des projets	- Accessibilité nouveau pôle sportif

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Stationnement	Stationnement de longue durée sur la Grand-Place trop important	Diminuer la pression du stationnement sur la Grand'Place en augmentant la rotation du stationnement, et en libérant de l'espace pour les piétons	- Organisation du stationnement public sur voirie et hors voirie (inclus véhicules livraison et stationnement poids lourds)
	Existence de poches de parking disposant de capacité disponible à proximité du centre-ville	Réorganiser l'offre de stationnement dans le centre-ville et inciter le stationnement dans les poches de stationnement proches du centre	
		Réorganiser le stationnement à l'échelle de la commune	
	Problèmes de stationnement aux abords des écoles aux heures de pointe scolaire	Réorganiser le stationnement aux abords des écoles et réfléchir à la dépose-minute	

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Mobilité scolaire	Taux élevé de mode principal "voiture" pour se rendre à l'école	Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes en matière de mobilité, promouvoir l'utilisation des modes actifs	- Sensibilisation et promotion de la mobilité alternative
		Améliorer l'accessibilité modes actifs des abords d'école	
	Problèmes de circulation et de stationnement aux abords des écoles	Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture	
	Problèmes d'accessibilité piétonne	Valoriser et signaler les parkings proches aux écoles, créer des zones de dépose-minute	

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Transport de marchandises	Importante circulation de poids lourds sur la N29 et sur la N240 et dans certains villages	Décharger la N29 et la N240 du trafic de poids lourds, notamment avec la réalisation du contournement	- Transport de marchandises (itinéraires conseillés, signalisation relative aux itinéraires)
		Limiter la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier	
Amélioration de la qualité de vie dans les centres	Plusieurs demandes d'installation de zones 30, absence de zones de rencontre	Promouvoir la création de zones 30 et / ou zones de rencontre de façon à améliorer le cadre de vie et la cohabitation des différents modes de transport dans les lieux centraux (Places, ancien cœur de ville, abords des écoles, etc…)	- Zones apaisées proposées (zones piétonnes, zones 30, zones 20, espaces de rencontre)
		Atténuer les discontinuités existantes entre les différents bassins de vie	

DU DIAGNOSTIC AUX ACTIONS CONCRÈTES

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Services de mobilité	Inexistence de parkings de covoiturage et de systèmes d'autopartage	Favoriser le covoiturage et les connexions vers le futur parking de covoiturage à Hélécine	- Fiche action "Services de Mobilité"
		Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre-service, etc…)	
		Valoriser la gare d'autobus comme "point multimodal"	
		Pérenniser les services de mobilité pour les personnes isolées et PMR	
Gestion de la demande	Mobilité généré par les nouveaux projets de logement	Objectifs de report modal (Vision de la mobilité Wallonne à l'horizon 2030 - FAST)	- Fiche action "Recommandations à suivre pour les nouveau projets"