

Plan Communal de Mobilité de Beauvechain



Phase 2 : Enjeux et objectifs



Service public de Wallonie

Direction Générale opérationnelle

Mobilité & Voies Hydrauliques

Département de la Stratégie de la Mobilité

Direction de la Planification de la Mobilité

TABLE DES MATIÈRES

- 1. Introduction p3
- Introduction
- 2. Enjeux généraux p5
- Enjeux généraux

- 3. Objectifs par mode de déplacement p8
- 3.1 Piéton p9
 - Enjeux piétons – conclusion phase 1
 - Objectifs piétons
 - Volet piéton : indicateurs
- 3.2 Vélo p15
 - Enjeux vélo – conclusion phase 1
 - Objectifs vélo
 - Réseau cyclable projeté
 - Volet vélo : indicateurs
- 3.3 Transport en commun p21
 - Enjeux transports en commun conclusion phase 1
 - Objectifs transports en commun
 - Volet transport en commun : indicateurs
- 3.4 Mobilité scolaire p26
 - Enjeux mobilité scolaire – conclusion phase 1
 - Objectifs mobilité scolaire
 - Volet mobilité scolaire : indicateurs
- 3.5 Transport privé p31
 - Enjeux transport privé - conclusion phase 1
 - Objectifs transport privé
 - Volet voitures privées : indicateurs
- 3.6 Stationnement p36
 - Enjeux stationnement – conclusion phase 1
 - Objectifs stationnement
 - Volet stationnement : indicateurs
- 3.7 Transport de marchandise p40
 - Enjeux transport marchandise – conclusion p1 –
 - Objectif transport marchandise
 - Volet transport de marchandises : indicateurs
- 3.8 Communication p44
 - Enjeux – communication
 - Objectifs communication
 - Volet communication : indicateurs
- 3.9 Autres p49
 - Enjeux – conclusion p1 – autres
 - Objectifs autres
 - Volet autres : indicateurs

- 4. Conclusion p53

1. INTRODUCTION

➤ PCM - Plan Communal de Mobilité

- La commune de Beauvechain a confié au bureau d'étude AGORA l'actualisation du **Plan Communal de Mobilité** avec approfondissement du volet « modes actifs ». Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une nouvelle dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement, et ce pour la période d'une dizaine d'années à venir.
- Ce PCM fait suite au plan intercommunal antérieur (PICM), il s'agira donc d'établir une continuité et un renforcement des enjeux et objectifs du PICM précédent éclairé par les nouveaux enjeux supracommunaux.
- Un PCM se déroule en trois phases :

Phase 1 : Diagnostic de Mobilité	Diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale. Diverses données ont été récoltées.
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'actions, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre ;

2. ENJEUX GÉNÉRAUX

➤ FAST – STOP

Au cours du PCM deux principes sont suivis:

- Principe STOP : marche – vélo – transports publics – transport privé
De l'utilisateur le plus faible et moins polluant, au plus fort et apportant plus de nuisances
- Vision FAST : fluidité – accessibilité – sécurité – santé – transfert modal
Répondre aux engagements de la Région wallonne qui subventionne et coordonne l'étude



	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
TOTAL	100	95

Réduire les
besoins en
déplacement de
5%
→ COWORKING

Maintenir un caractère rural.

Beauvechain est une commune relativement rurale en pleine extension avec divers projets de logement à Hamme-Mille, dans le cœur de village de Tourinnes-La-Grosse, de développement économique à Beauvechain, ainsi que l'extension de la base aérienne.

Une population en constante augmentation

Beauvechain connaît un dynamisme démographique notable depuis plus de 20 ans. Le SPF Économie anticipe par ailleurs une hausse de 14,3% de la population, soit plus de 8.000 habitants, à l'horizon 2034, sur base des statistiques antérieures.

La base aérienne : un pôle d'emploi important

La moitié des travailleurs entrants sont à destination de la base aérienne.

Jouer sur ses possibilités de multimodalités

La gare des bus de Hamme-Mille, idéalement située sur le territoire communal, permet de rejoindre Tirlemont, Jodoigne, Wavre, Louvain ainsi que Bruxelles.

3. OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT

3.1 PIÉTON

ENJEUX PIÉTONS – CONCLUSION PHASE 1

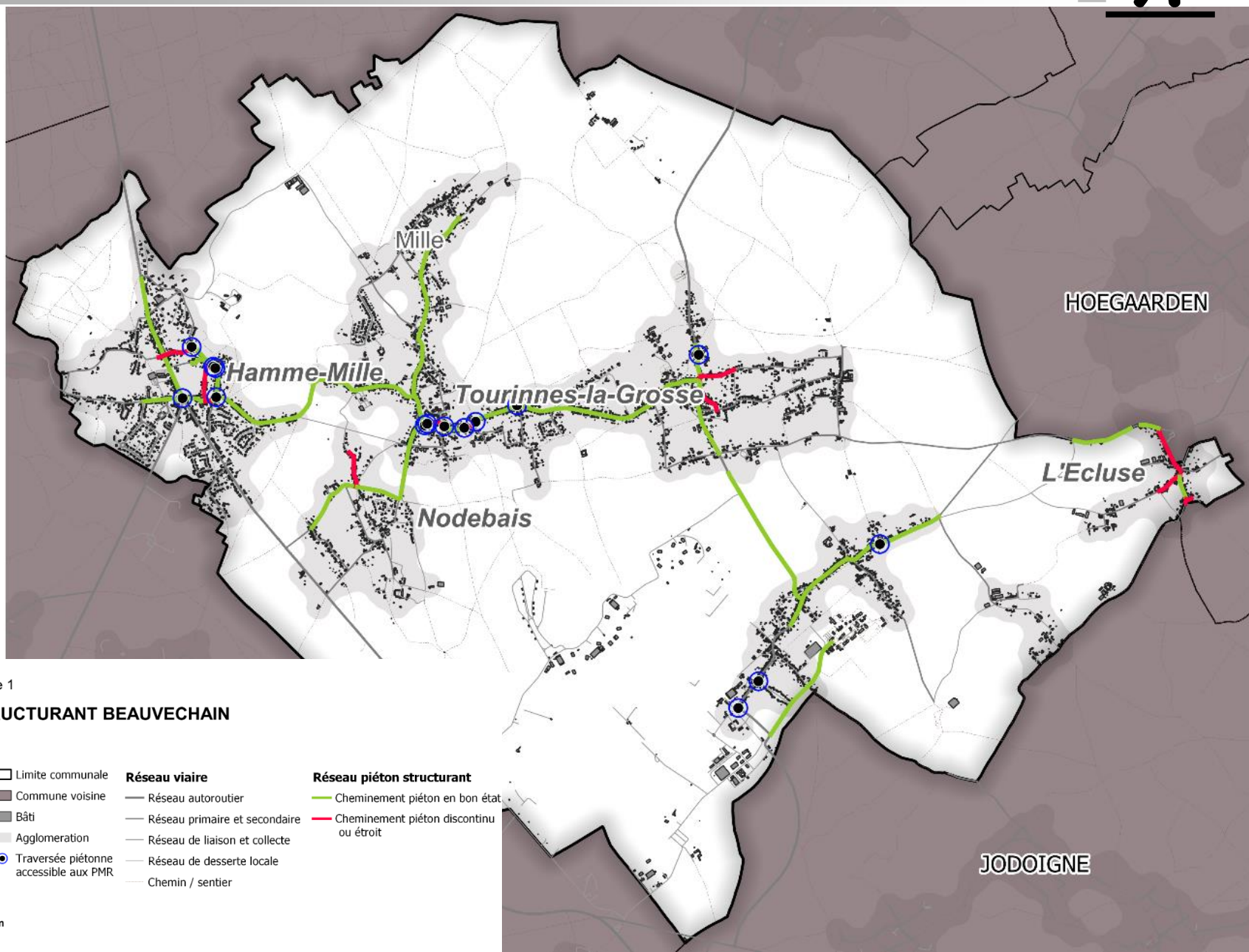


- ✗ **Beauvechain souhaite développer plus particulièrement les modes actifs au quotidien : piétons et micromobilité.**
- ✗ Les déplacements piétons sont observés principalement dans Hamme-Mille où se concentrent les commerces et les pôles générateurs de déplacement. Les liaisons inter-villages sont souvent trop longues pour pouvoir les effectuer à pied régulièrement.
- ✗ Dans les villages, les accotements le long des habitations sont souvent occupés par des véhicules obligeant le piéton à marcher sur la route. Des solutions seront proposées suivant la localisation de l'accotement : cœur de village, abords d'école, proximité d'un passage pour piétons, ...
- ✗ Ce constat est particulièrement contraignant pour les PMR. De plus, les traversées ne sont pas accessibles car les dalles podotactiles et/ou les inflexions de trottoir ne sont pas mises en œuvre.
- ✗ Les trottoirs sont même totalement absents dans certains quartiers résidentiels.
- ✗ Néanmoins, de bons exemples d'aménagement existent déjà sur le territoire de Beauvechain et les efforts entrepris doivent donc être maintenus
- ✗ Enjeu = Au sein des noyaux d'habitats, créer des liaisons agréables et sécurisées entre pôles générateurs de déplacements.

CONCLUSION PHASE 1



Commune de Beauvechain



PCM BEAUVECHAIN - Phase 1

RESEAU PIETON STRUCTURANT BEAUVECHAIN



BEAUVECHAIN



- Limite communale
- Commune voisine
- Bâti
- Agglomération
- Traversée piétonne accessible aux PMR

Réseau viaire

- Réseau autoroutier
- Réseau primaire et secondaire
- Réseau de liaison et collecte
- Réseau de desserte locale
- Chemin / sentier

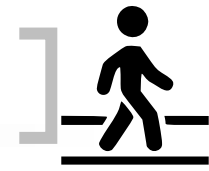
Réseau piéton structurant

- Cheminement piéton en bon état
- Cheminement piéton discontinu ou étroit

0 1 2 km



- ✕ Investir dans les cheminements piétons sur le réseau structurant, entre les pôles, lieux de vies et arrêts bus.
 - ✕ 1: où ils sont absents
 - ✕ 2: où ils sont en mauvais état
- ✕ Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie;
- ✕ Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes;
- ✕ Rendre accessible l'espace public pour tous (PMR);
- ✕ Dégager le stationnement des trottoirs;
- ✕ Réflexion pour des espaces partagés dans les cœurs de village, les zones résidentielles où le gabarit de voirie est étroit;



Indicateurs de résultat

- Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton
- Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes
- Nombre de piétons sur l'axe X/jour
- Nombres des traversées piétonnes aux arrêts bus
- Nombre de voiries équipées au moins d'un côté
- Nombre de victimes piétons de la route

Indicateurs d'impact

- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité PMR
- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité aux arrêts TEC

3.2 VÉLO



- ✗ **Beauvechain a misé sur la mobilité cyclable depuis plusieurs années !**
- ✗ La majorité des voiries communales sont soit équipées d'une piste cyclable, soit d'un trottoir mixte piétons / cyclistes, ou intègrent les cyclistes dans la circulation moyennant certains aménagements de sécurisation ou de confort. Peu de signalisation ou balisage à l'attention des cyclistes ;
- ✗ La RN91 est équipée d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la voirie séparée du trafic par une bordure demi-lune depuis le carrefour de Hamme-Mille jusqu'au point-nœud 23 puis est aménagée en site propre.
- ✗ Sur la N25 depuis le carrefour de Hamme-Mille vers Grez-Doiceau, un très important chaînon de près de 3 km est manquant entre les communes de Beauvechain et de Grez-Doiceau pour rejoindre la piste cyclable en site propre à proximité du complexe sportif de Grez-Doiceau.
- ✗ L'axe central de la commune (rues de Tourinnes, Grand Brou, de Beauvechain, de la Nethen, de l'Eglise-Saint-Sulpice) qui relie les noyaux villageois n'est pas propice aux déplacements vélo : étroitesse, sinuosité avec angles morts, densité de trafic local, nombreux carrefours,
- ✗ On constate une très faible part modale du vélo dans la commune. La topographie peut être un frein mais, l'expansion du marché du vélo électrique réduit fortement cette difficulté.
- ✗ Enjeu = aménager les chaînons manquants et sécuriser les voiries structurantes

Valeur cible : atteindre les 5 % la valeur modale du vélo en développant les pôles multimodaux et donc les déplacements domicile-haltes SNCB proches

RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



PCM BEAUVECHAIN - Phase 1

RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



BEAUVECHAIN



Réseau cyclable existant

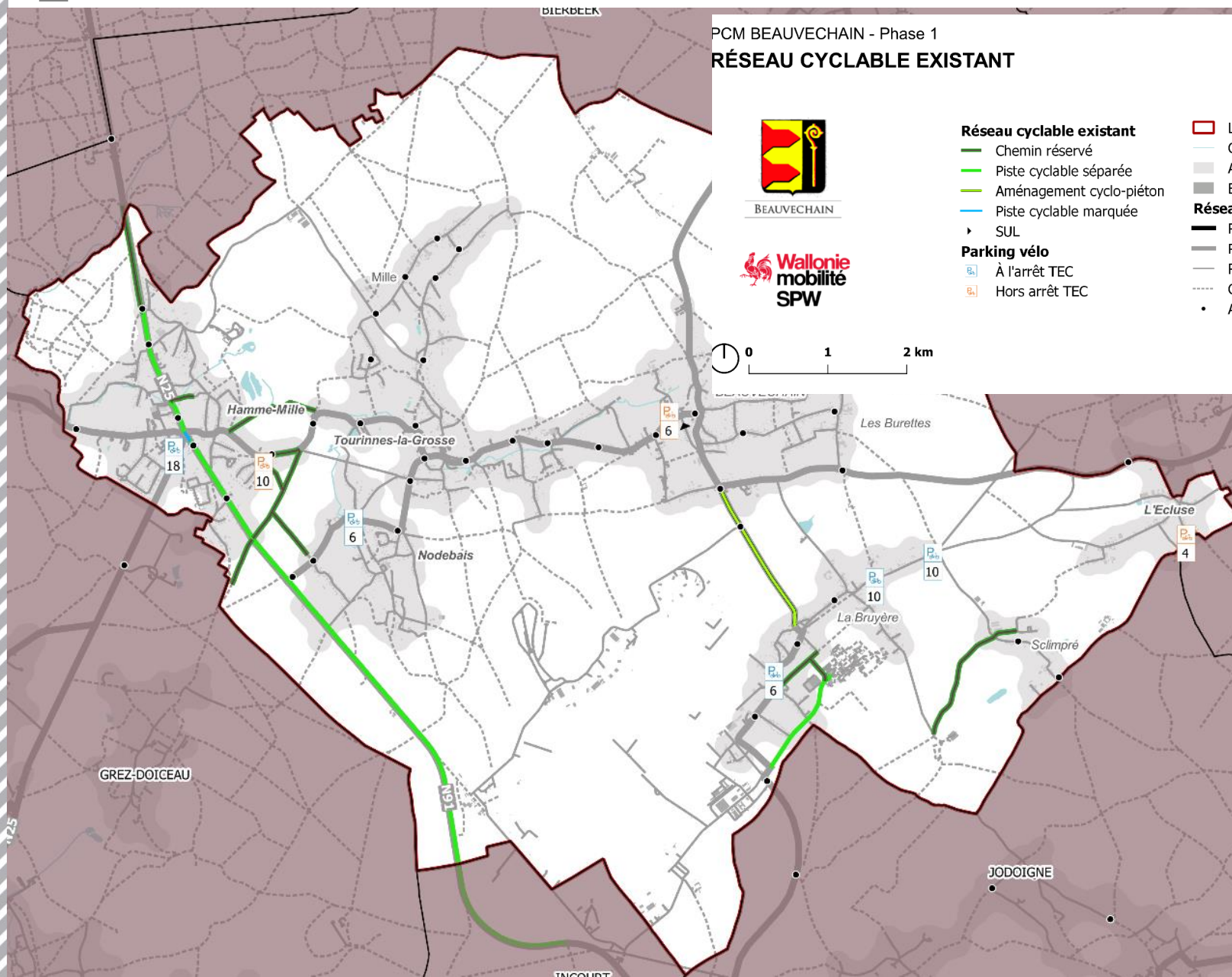
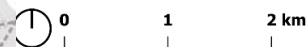
- Chemin réservé
- Piste cyclable séparée
- Aménagement cyclo-piéton
- Piste cyclable marquée
- SUL

Parking vélo

- À l'arrêt TEC
- Hors arrêt TEC

Réseau Viaire

- Limite communale
- Cours d'eau
- Agglomération
- Bâti
- Réseau autoroutier
- Réseau routier structurant
- Réseau de collecte et desserte locale
- Chemin / sentier
- Arrêt TEC ou De Lijn



RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



PCM BEAUCHEMIN - Phase 1

RÉSEAU À POINT-NOEUDS & ITINÉRAIRES DE LA MAISON DU TOURISME HESBAY-BRABANÇONNE



BEAUCHEMIN

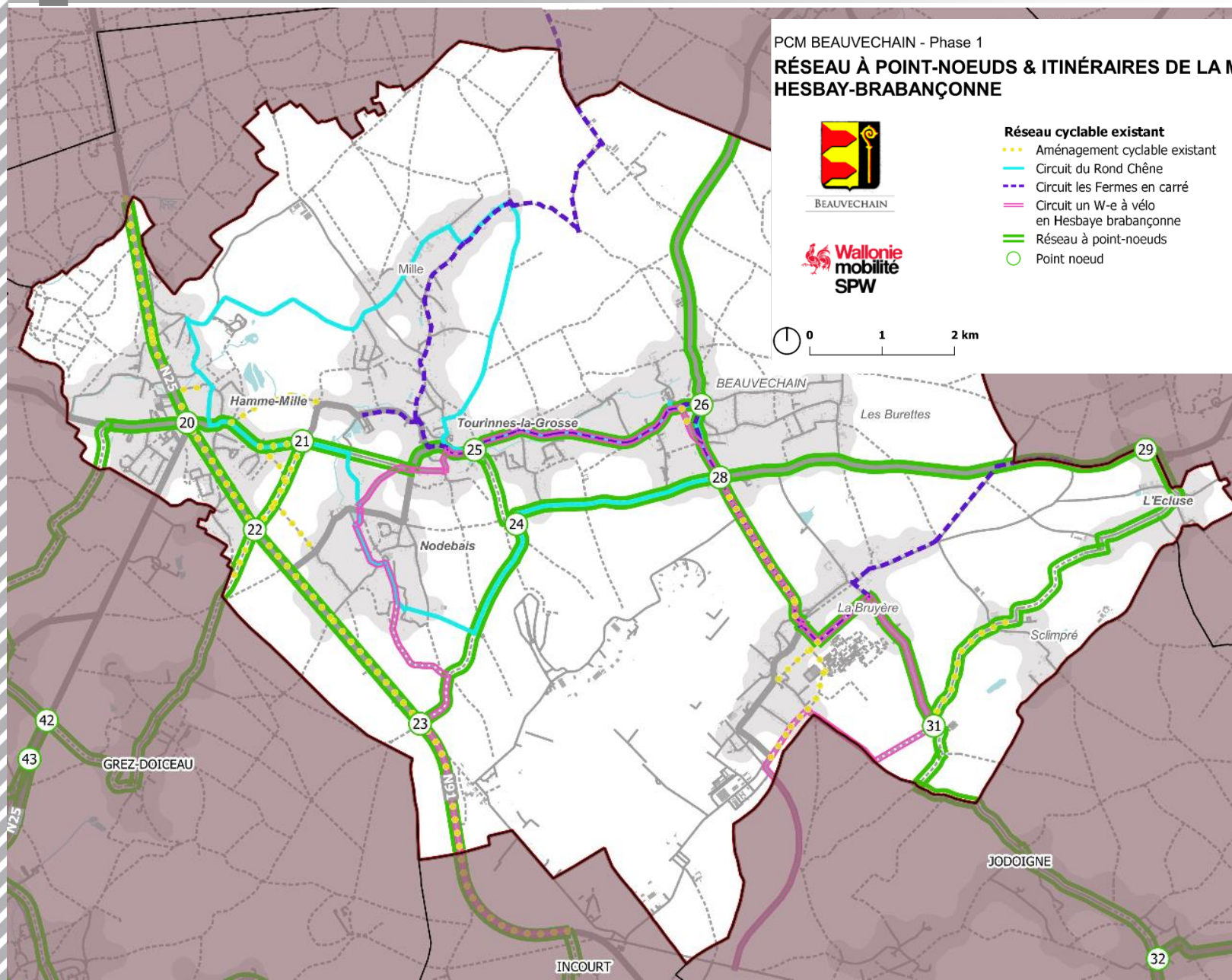
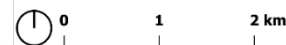


Réseau cyclable existant

- Aménagement cyclable existant
- Circuit du Rond Chêne
- Circuit les Fermes en carré
- Circuit un W-e à vélo en Hesbaye brabançonne
- Réseau à point-nœuds
- Point nœud

Réseau Viaire

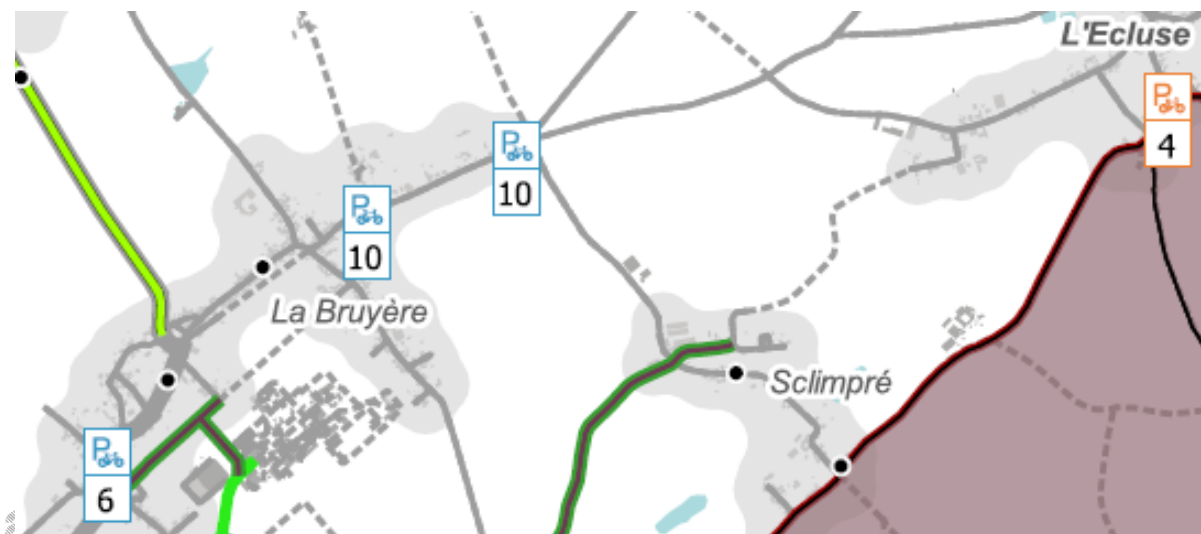
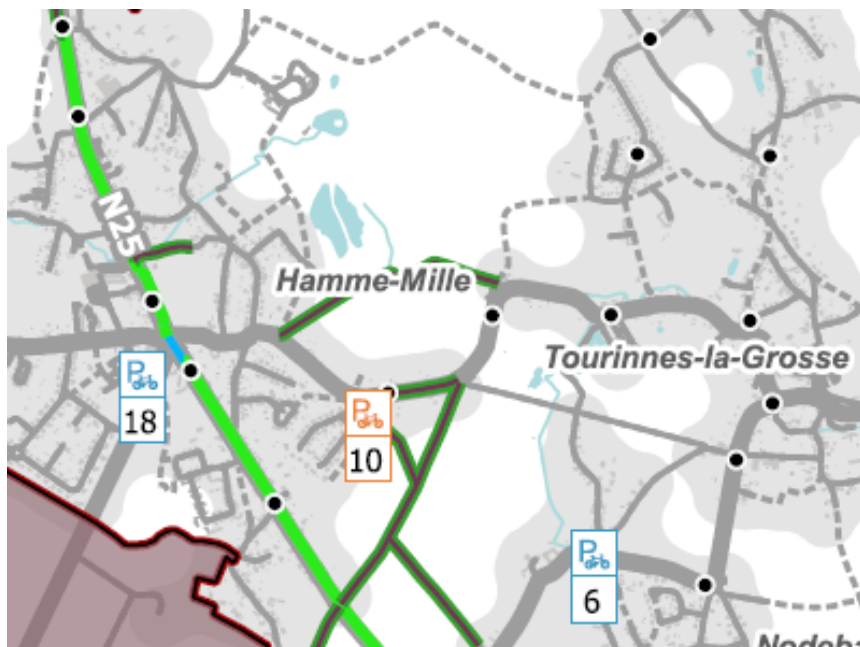
- Réseau autoroutier
- Réseau routier structurant
- Réseau de collecte et desserte locale
- Chemin / sentier
- Limite communale
- Cours d'eau
- Agglomération
- Bâti



RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



Commune de Beauvechain



Parking vélo



À l'arrêt TEC



Hors arrêt TEC



- ✖ Développer le vélo, aussi bien pour les déplacements au quotidien que pour les loisirs.
- ✖ Compléter le réseau cyclable structurant et le connecter au supra-communal.
 - ✖ Relier Beauvechain au réseau de la région flamande (et aux autres communes limitrophes).
 - ✖ Liaisons attractives des itinéraires confortables, sûrs, directs et entretenus.
 - ✖ Relier les différents grands pôles générateurs de déplacements.
 - ✖ Relier les villages entre eux.
- ✖ Priorisation des interventions.
- ✖ Installation et entretien des équipements de parcage vélos. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité.
- ✖ Sensibilisation, information et encouragement de la pratique du vélo (semaine de la mobilité, prime à l'achat d'un vélo, testing de VAE organisé par la Commune,...).



Indicateurs de résultat

- Longueur des aménagements cyclables (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne)
- Nombre de SUL / Nombre de sens uniques
- Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour
- Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées ; e.a. aux parkings de co-voiturage
- Nombre de vélos VAE achetés ou nombre de primes offertes à l'achat d'un vélo
- Nombre de box vélos installés (arceau, box sécurisé, ...)

Indicateurs d'impacts

- + Sécurisation des modes actifs
- + Promotion du vélo au quotidien
- + Connexion des pôles majeurs
- Passage sur voirie avec vitesses élèves/haute densité de trafic
- Equipements mal utilisés, vols, vandalisme

3.3 *TRANSPORT EN COMMUN*

ENJEUX TRANSPORTS EN COMMUN CONCLUSION PHASE 1



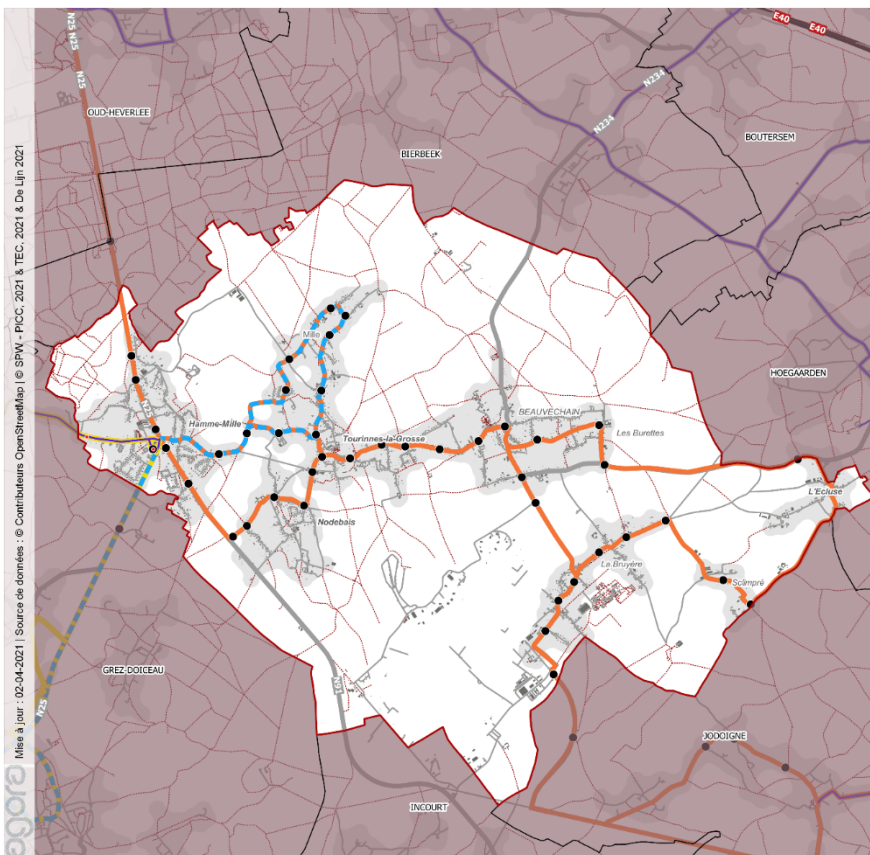
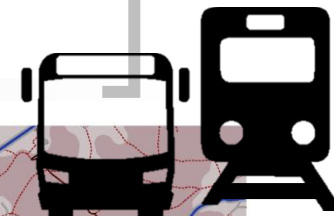
- ✗ Il n'y a pas de gare de train sur Beauvechain. Plusieurs points d'arrêts ferroviaires sont situés entre 8 et 20 km de la commune;
- ✗ Relativement bonne desserte TEC, avec une gare de bus localisée à Hamme-Mille (croisement des 3 lignes de bus). Toutefois les correspondances entre les lignes sont jugées mauvaises un temps d'attente trop long (>de 15').
- ✗ Tous les villages sont desservis par les bus, équipements et écoles inclus.
- ✗ Arrêts transports en commun sous-équipés (parfois juste le panneau de signalisation de l'arrêt implanté sur accotement engazonné) .
- ✗ Faible part modale du bus aussi.
- ✗ Enjeu = améliorer l'attractivité du bus en réalisant des aménagements adéquats, et en adaptant le service à la demande potentielle.
- ✗ Enjeu = Connexion sous forme de pôle multimodal

Valeur cible : Atteindre les 25 % de part modale des TP en renforçant l'usage du chemin de fer

ENJEUX TRANSPORTS EN COMMUN CONCLUSION PHASE 1



Commune de Beauvechain



PCM BEAUVECHAIN - Phase 1

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF - ITINÉRAIRES DES LIGNES DE BUS

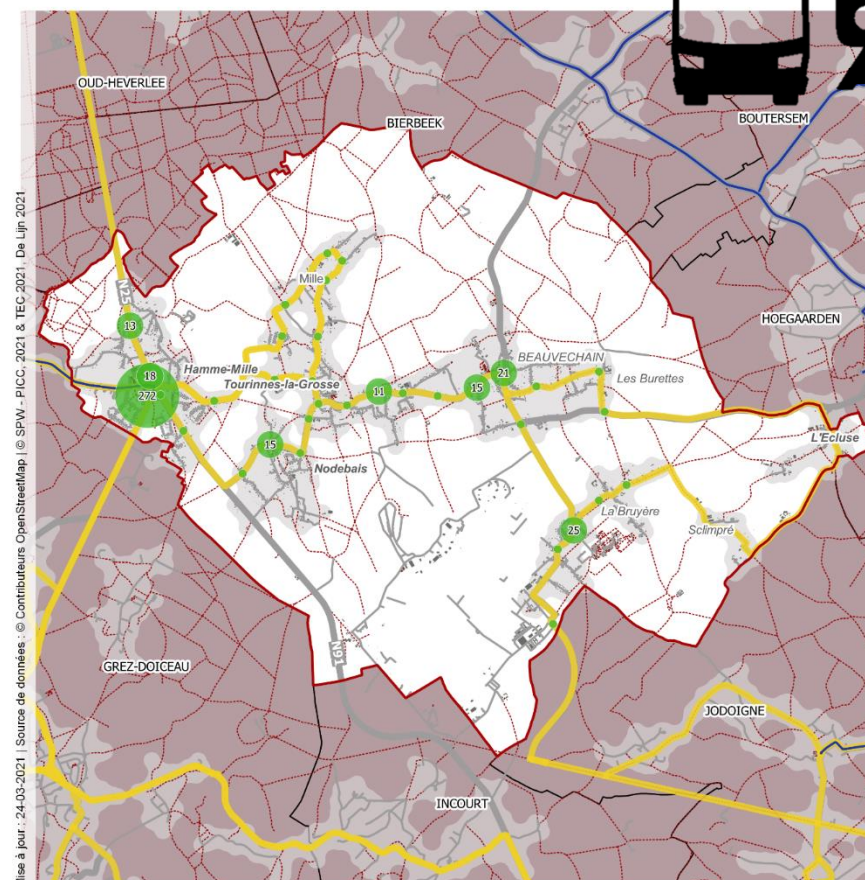
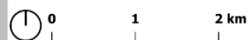


Lignes TEC
 6
 18
 32
Ligne De Lijn
 344

• Arrêt De Lijn
 • Arrêt TEC
 [Red outline] Limite communale
 [Grey fill] Bâti
 [Light grey fill] Agglomération

Réseau viaire

— Réseau autoroutier
 — Réseau routier structurant
 — Réseau de collecte et desserte locale
 — Chemin / sentier



PCM Beauvechain - Phase 1

FRÉQUENTATION DES ARRÊTS TEC - Nombre de montées le mardi 06.10.2020



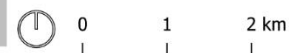
Montées aux arrêts TEC

• 1 - 10
 • 10 - 100
 • 100 - 272

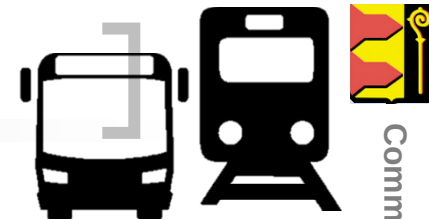
— Ligne De Lijn
 — Ligne TEC

Réseau viaire

— Réseau autoroutier
 — Réseau routier structurant
 — Réseau de collecte et desserte locale
 — Chemin / sentier
 [Red outline] Limite communale
 [Grey fill] Bâti
 [Light grey fill] Agglomération

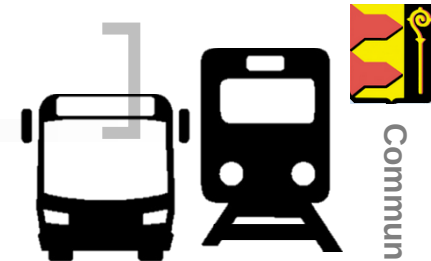


OBJECTIFS TRANSPORTS EN COMMUN



Commune de Beauvechain

- ✕ Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC
- ✕ Amélioration des correspondances (révision du réseau TEC Est BW pour 2024)
- ✕ Identifier les arrêts de bus à aménager
- ✕ Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilités (OCBM).
- ✕ Promouvoir le transport en commun pour les déplacements au quotidien.



Indicateurs de résultats

- Nombre de montées-descentes aux arrêts TEC & SNCB
- Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR
- Mise en place de lignes avec des bus à haut niveau de service (BHNS)
- Nombre d'appels pour du transport à la demande pour les rabattements
- Nombre d'abonnements 24-65 ans
- Nombre de Mobipôles et infrastructures adaptées (abris, bancs, horaires, ...)

Indicateurs d'impacts

- + Report modal
- + Mobilité de base pour les non-motorisés
- + Axes routiers moins fréquentés
- Zones périphériques moins facile à desservir

3.4 MOBILITÉ SCOLAIRE

ENJEUX MOBILITÉ SCOLAIRE – CONCLUSION PHASE 1



- ✗ 5 établissements fondamentaux : primaires et maternelles et 2 crèches.
- ✗ Présence généralisée de zone 30, différents totems, mobilier urbain coloré, potelets pour empêcher stationnement.
- ✗ Manque d'aménagement pour faire respecter la zone 30 sur les voiries régionales.
- ✗ Enquête scolaire obsolète.
- ✗ Les écoles sont à proximité des arrêts de bus.
- ✗ Embouteillages et incivilités aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie.
- ✗ Si présence de possibilités de stationnement aux abords des écoles, la gestion n'est pas structurée.
- ✗ Insécurité pour les piétons et cheminement non accessible par les personnes à mobilité réduite (PMR).
- ✗ Manque d'infrastructure cyclable à proximité des écoles.
- ✗ Enjeu = Sécuriser les abords d'écoles pour favoriser les déplacements piétons et vélos.

ENJEUX MOBILITÉ SCOLAIRE – CONCLUSION PHASE 1



Commune de Beauvechain

PCM BEAUVECHAIN - Phase 1

ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES



BEAUVECHAIN



Types d'établissements

-  Ecole maternelle / primaire
-  Crèche / Milieu d'accueil non conventionné
-  Ecole de danse
-  Ecole de musique

 Limite communale

 Agglomération

Réseau viaire

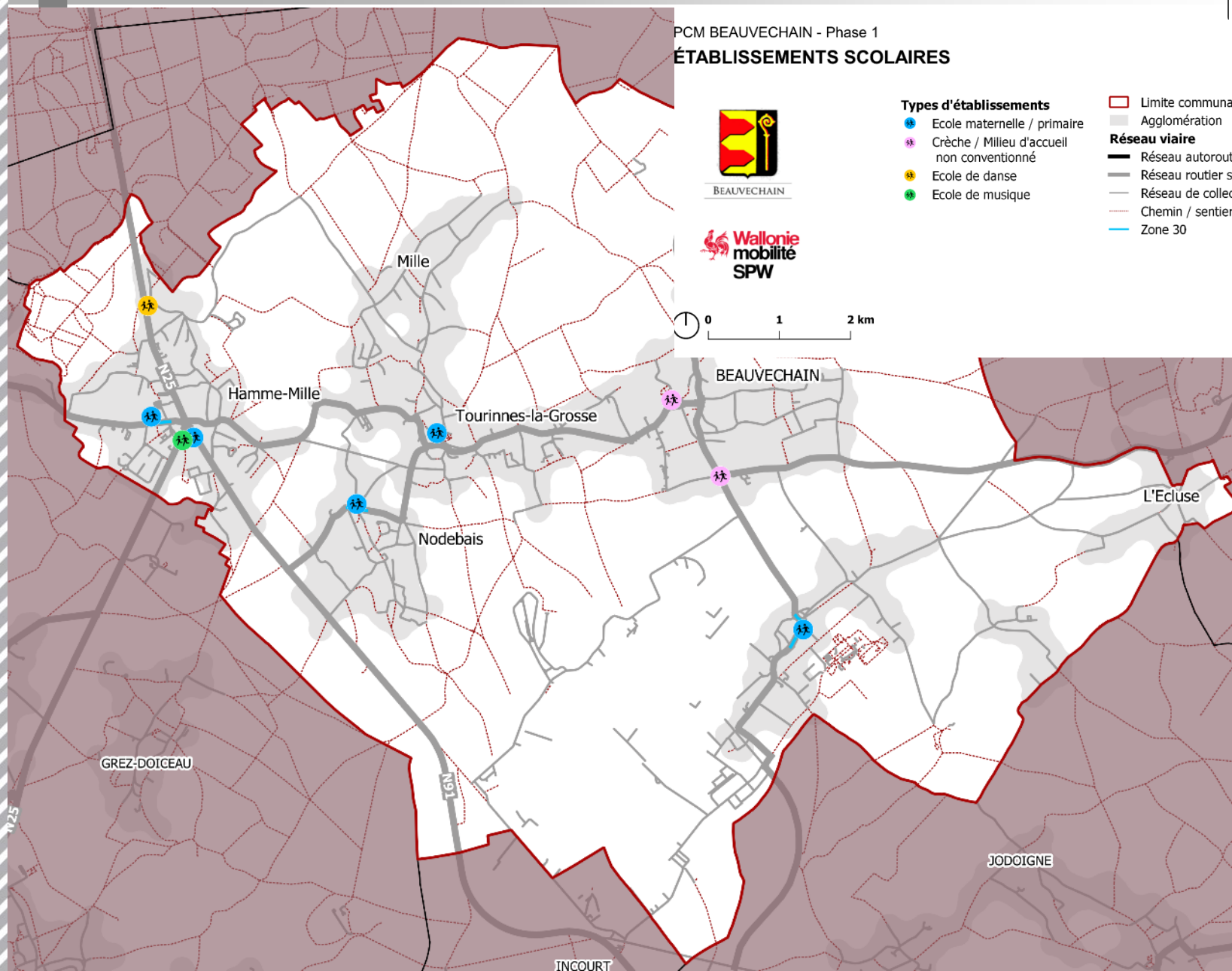
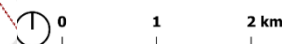
 Réseau autoroutier

 Réseau routier structurant

 Réseau de collecte et desserte locale

 Chemin / sentier

 Zone 30



OBJECTIFS MOBILITÉ SCOLAIRE



- ✕ Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école.
- ✕ Sensibiliser les parents à un changement d'habitudes : ne plus déposer systématiquement les enfants devant l'entrée de l'école en voiture. Inciter le plus possible à l'usage des modes actifs (particulièrement pour 10-12ans).
- ✕ Il faut des trottoirs de qualité et un réseau cyclable aménagé pour rejoindre les écoles.
- ✕ Protéger les écoles situées sur les axes primaires et secondaires des vitesses excessives et des nuisances de la voiture :
 - ✕ Mener une réflexion sur la délimitation des zones de sécurité scolaire,
 - ✕ Sécuriser les voiries par des moyens supplémentaires
- ✕ Développer les outils de communications propres à la mobilité scolaire.
- ✕ Inciter les élèves à passer aux modes actifs via des challenges de mobilité

Valeur cible : sans valeur indicative de départ, réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école en améliorant le réseau piéton et vélo aux abords des écoles



Indicateurs de résultats

- Nombre d'emplacements vélos implantés dans l'école
- Nombre d'emplacements occupés
- Longueur de trottoirs aménagés autour des écoles
- Implantation d'une aire de Kiss and Ride
- Nombre de rues scolaires
- Nombre de classes ayant assisté au brevet cyclable
- Nombre de pédibus organisés
- Répartition modale pour les déplacements maison/école
- Nombre de plans de déplacement scolaire

Indicateurs d'impacts

- + Encourager la pratique du vélo pour les 10-12 ans
- + Réduction des nuisances de la voiture aux abords des écoles
- + Enfants en meilleure santé
- + Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées

3.5 *TRANSPORT PRIVÉ*

ENJEUX TRANSPORT PRIVÉ - CONCLUSION PHASE 1



- ✕ Le réseau structurant de Beauvechain est composé de 2 routes principales ; il s'agit de deux routes régionales qui se croisent dans l'entité de Hamme-Mille :
 - ✕ La N91, reliant Namur à Leuven et terminant son trajet à Hamme-Mille pour fusionner avec la N25 .
 - ✕ La N25, reliant Leuven à Nivelles, véritable dorsale du Brabant wallon, cette régionale dessert Wavre, Louvain-la-Neuve (croisement N4), Genappe (croisement N5), et Nivelles ; elle sert de liaison entre la E40, la E411, la E19 et l'A54.
- ✕ Le carrefour N25-N91 a toujours suscité beaucoup de réflexions quant à son reprofilage pour en améliorer la fluidité du trafic.
- ✕ Une liaison secondaire, nord-sud, qui traverse le centre de Beauvechain et relie la N240 (Jodoigne – Grez-Doiceau) à la E40 et la N3 (Tirlemont – Louvain)
- ✕ Deux carrefours conçus dans les années '60 demandent à être redessinés :
 - ✕ Rue de l'Eglise St Sulpice – avenue des Combattants
 - ✕ Rue du Broux – avenue des Combattants
- ✕ Un réseau de liaison et de collecte constitués des petites voiries étroites et sinueuses.
- ✕ Vitesses cohérentes avec la hiérarchie du réseau routier, écoles en zones 30.
- ✕ Nombre d'accidents en baisse
- ✕ Enjeu = faire coexister les véhicules motorisés et les modes actifs

Valeurs cibles : sans valeur indicative de départ, réduire de 15% la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école et dans les déplacements quotidiens au sein de la commune au profit de la marche et du vélo

ENJEUX TRANSPORT PRIVÉ - CONCLUSION PHASE 1



Commune de Beauvechain

PCM BEAUVECHAIN - Phase 1

LIMITATION DE VITESSE

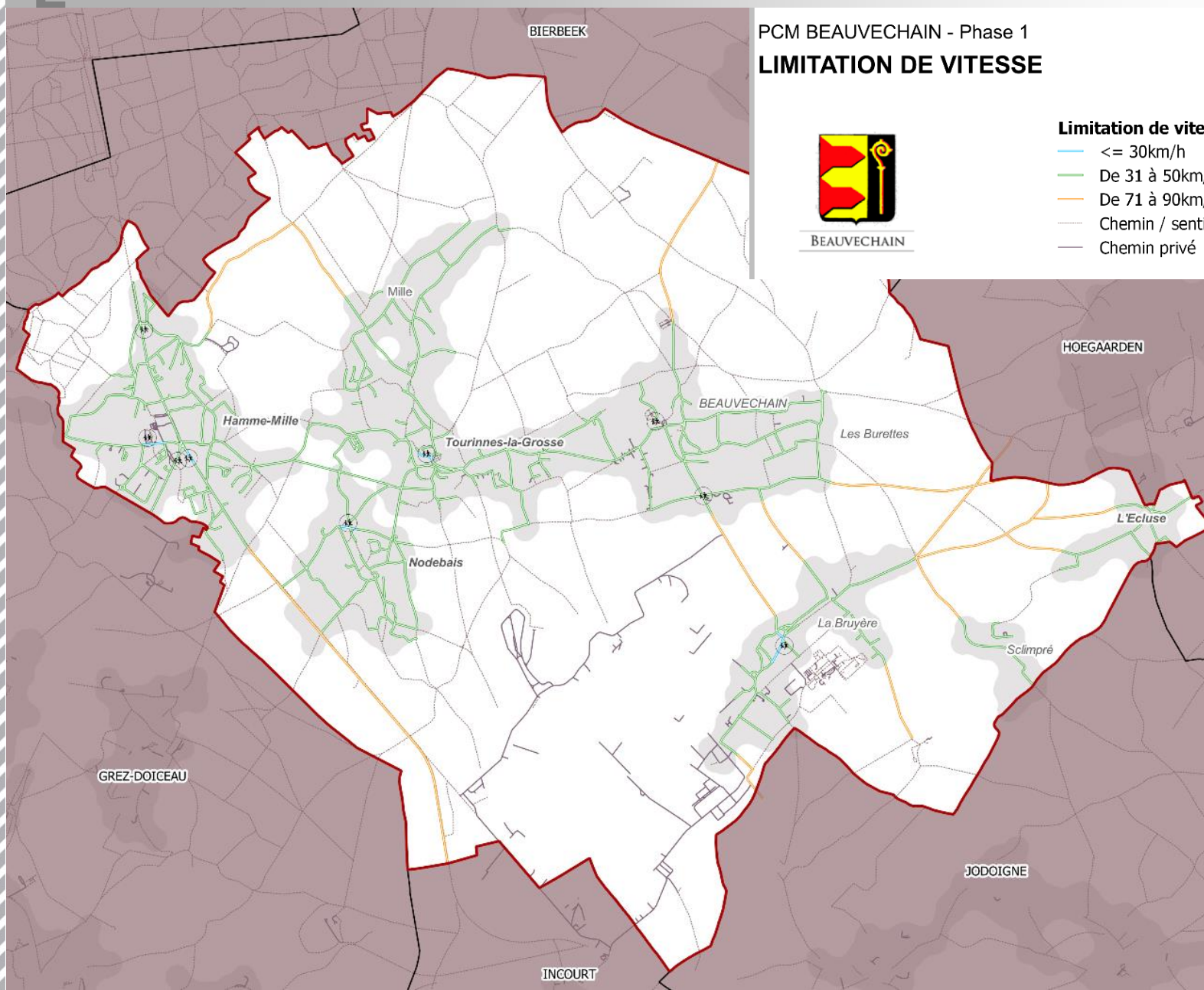


BEAUVECHAIN

Limitation de vitesse

- <= 30km/h
- De 31 à 50km/h
- De 71 à 90km/h
- Chemin / sentier
- Chemin privé

- Limite communale
- École
- Cours d'eau
- Agglomération





- ✕ Transfert modal de la voiture individuelle vers autres modes (voitures partagées, TP, vélo...)
- ✕ Développer une vision stratégique sur les vitesses pour apaiser le trafic et la qualité de vie. Modérer graduellement la vitesse. Sécuriser les axes problématiques.
- ✕ Poursuivre des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou 20 (en parallèle des objectifs piéton).

Pour rappel :

La Commune s'engage à ne pas placer des ralentisseurs type plateau, dos d'âne ou coussins berlinois à proximité des maisons, consciente qu'outre leur efficacité indéniable pour le trafic, ils sont source de vibrations et nuisances sonores. Propos repris du journal communal de juillet 2019 – n° 25

Indicateurs de résultat

- Nombre d'excès de vitesse
- Rapport modal voiture/mobilité alternative dans les déplacements domicile/travail
- Nombre de zones 30, 20 km/h
- Nombre d'accidents

Indicateurs d'impact

- + Qualité de l'air
- + Décongestion des voiries aux heures de pointe
- + Amélioration du cadre de vie
- + Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées
- + Niveau du bruit

3.6 *STATIONNEMENT*

ENJEUX STATIONNEMENT – CONCLUSION PHASE 1



- ✕ Aucun dysfonctionnement majeur n'a été établi dans le pré diagnostic ni constaté dans le diagnostic
- ✕ La Commune n'a pas souhaité approfondir cette donnée dans le cadre du PCM.

3.7 *TRANSPORT DE MARCHANDISES*

ENJEUX – CONCLUSION P1 – TRANSPORT MARCHANDISES



- ✗ La Commune n'a pas souhaité approfondir cette donnée dans le cadre du PCM.
- ✗ Les données Viapass confirment que le trafic de marchandises n'impacte pas le territoire de Beauvechain

3.8 *COMMUNICATION*



× Constats:

- × Site internet : il y a un onglet dédié à la mobilité sur le site Internet. Et des sous-répertoires informent aussi bien sur le brevet du cycliste, les aides pour le transport adapté, des rappels du code de la route. D'autres sont encore en attente d'être alimentés.
- × Page Facebook : La commune possède une page. Celle-ci communique assez régulièrement.
- × Bulletin communal : est également un outil pour mettre en avant la mobilité et communiquer sur les différents modes de transports auprès de personnes plus âgées qui ne sont pas connectées (Ils sont également consultables sur le site internet).
- × Les habitants ne sont pas toujours au courant des différents modes de transport disponibles pour se déplacer. L'offre TEC est particulièrement compliquée à comprendre de manière globale. Le site internet de Beauvechain héberge sur son site les horaires des 3 lignes de bus qui traversent Beauvechain mais ne sont malheureusement pas à jour.
- × Les populations plus jeunes utilisent les applications de mobilité, planificateurs d'itinéraire en ligne. Les plus âgés préfèrent rechercher l'information via internet.

La commune a un rôle à jouer dans la communication sur les nouveaux modes de déplacements si elle veut réussir la mise en place de cette intermodalité.

OBJECTIFS COMMUNICATION



- ✕ Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser la population, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.
- ✕ Spécialiser le media de communication en fonction du public visé. Certains outils, comme le journal communal, doivent être pensés bien à l'avance tandis que d'autres, comme les réseaux sociaux, peuvent être très rapides. Cibler le public des enfants et adolescents via les écoles.
- ✕ Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Favoriser l'interaction entre la population, les acteurs locaux, le bureau d'études et les autorités communales (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs).
- ✕ Continuer à alimenter le site Internet de la Commune avec des conseils en matière de mobilité active.
- ✕ Fournir les horaires à jour et promouvoir des services des transports en commun.
- ✕ Signaler l'équipement de tous les établissements publics en matière de stationnement (vélo, offre en stationnement VP à proximité).
- ✕ Utiliser et promouvoir les applications digitales dédiées à la mobilité.
- ✕ Former les enseignants et le personnel communal.
- ✕ Organiser des actions auprès du grand public, dans les écoles...
- ✕ Développer des pédibus et vélobus de manière durable.



Indicateurs de résultat

- Nombre d'appels auprès d'une centrale de mobilité
- Nombre de visites du site Internet, la page Facebook
- Autopartage : nombre d'adhérents
- Usage des parkings de co-voiturage
- Nombre d'enfants utilisant le pédibus, le vélobus

Indicateurs d'impact

- + Optimisation et amélioration de la performance des infrastructures
- + Réduction des impacts environnementaux (diminution de la pollution et de l'émission des gaz à effet de serre)
- + Optimisation de l'utilisation du réseau par des échanges de données en temps réel

3.9 AUTRES



× Partage de mobilité :

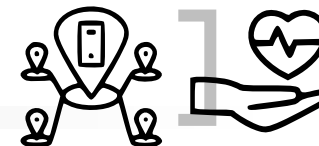
- × Pas d'auto-partage Cambio.
- × Aucun opérateur de vélos / trottinettes partagé(e)s privés
- × Pas de parking de covoiturage organisé. Quelques initiatives privées aux entrées de la E40 et sur le parking des grandes surfaces à Hamme-Mille.
- × Une convention de collaboration entre la commune de Beauvechain et l'ASBL Mobilité en Brabant wallon a été conclue dans le cadre du Plan de Cohésion sociale.

× Qualité de vie :

- × Le nombre d'accidents en baisse depuis 2014.
- × La géométrie de certains tronçons de voirie et de certains carrefours pourrait induire des comportements inappropriés de la part des automobilistes.
- × Cohabitation difficile entre les différents modes de transport sur des axes principaux trop étroits et sinueux.
- × Ecoles situées sur des axes primaires et secondaires (école Caritas)

× Gestion de l'aménagement du territoire :

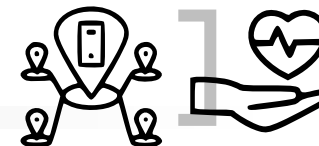
- × Un vaste projet mixte (Ludaphar) est en cours de procédure de demande de permis à Hamme-Mille.
- × Le projet de 17 logements à Tourinnes-la-Grosse
- × Le projet en cours d'étude à la Bruyère.
- × Le développement de la base aérienne est appelée à accueillir d'autres départements militaires et par conséquent d'augmenter son personnel de 1.200 à 1.500 travailleurs sur le site



- × Partage de mobilité:
 - × Favoriser le covoiturage. Campagne d'information sur les possibilités existantes.
 - × Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, covoiturage, covoiturage scolaire et extrascolaire, etc...)
 - × Réflexion et étude Cambio sur la commune (gare des bus).

- × Qualité de vie:
 - × Promouvoir la création de zones 30 ou zones de rencontre afin d'améliorer le cadre de vie et la cohabitation des différents modes de transport dans les lieux centraux (places, centres, abords d'école, etc.).
 - × Réfléchir sur les limitations de vitesses et vérifier les entrées d'agglomérations.
 - × Partager plus équitablement l'espace entre les différentes fonctions et végétalisation
 - × Limiter le trafic de transit dans les rues avec école.

- × Gestion de la demande:
 - × Penser à la mobilité de ces futures zones que ce soit à l'échelle micro (stationnement, connexion aux réseaux, revêtement...) ou macro (comment se rendre aux différents pôles). Intégrer la future demande et viser les objectifs de Fast 2030.



Indicateurs de résultat

Indicateurs d'impact

Ce volet étant une vision transversale des autres volets, les indicateurs cités précédemment (et particulièrement les indicateurs de communication) sont valables pour ce dernier volet.

L'important, ici, est de faire partager ces indicateurs pour que tout acteur de la Commune participe de près ou de loin à la mise en œuvre de ce plan de mobilité.

4. CONCLUSION

- Les grands enjeux de la commune en rapport avec le PCM sont:
 - **Une meilleure cohabitation entre les différents modes de transport sur les axes primaires et secondaires, étudier les alternatives pour le réseau des modes actifs**
 - **Augmenter l'offre en stationnement sécurisé pour les cyclistes**
 - **Augmenter les possibilités de multimodalités :**
 - Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC
 - Amélioration des correspondances
 - Identifier les arrêts de bus à aménager
 - **Améliorer la mobilité à proximité des écoles et proposer les modes de transport alternatifs sécurisés aux élèves en âge d'être autonome, organiser des pedibus, vélobus pour les plus petits**
 - **Sécuriser certains carrefours sur les axes primaires et secondaires**
- La commune fait donc face à de nombreux défis en matière de mobilité. Une priorisation du travail de la phase 3, ainsi que du travail de la commune dans les années à venir sera probablement nécessaire afin de concentrer ses forces.
- Pour différentes thématiques nous avons synthétisé les conclusions de la phase 1, pour ensuite définir des objectifs cohérents. Ceux-ci se basent sur les objectifs régionaux mais sont adaptés au contexte local de la commune. Cette phase permet de cadrer les pistes d'actions de la phase 3.
- Les différents objectifs vont permettre de créer des fiches actions lors de la Phase 3.

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
 Réseau piéton	Déplacements piétons dans le centre et dans le cœur des villages	Accorder plus de place aux piétons	Fiche 1:
	Manque d'investissements récents	Investir dans les cheminements piétons. Rénover et améliorer les cheminements piétons entre les pôles d'attraction	Fiche 2:
	Trottoirs mauvais état et parfois absent dans les cœurs de village	Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie	Fiche 3:
	Etroitesse et obstacles sur certains trottoirs	Rendre les trottoirs agréables pour encourager la marche. Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	
	Trottoirs non accessibles aux PMR	Intégrer l'accessibilité des PMR dans chaque nouveau projet d'espace public et de rénovation	Fiche 4:
	De bons exemples d'aménagement existent déjà sur le territoire de Beauvechain	Réfléchir à aller plus loin avec des espaces partagés dans les cœurs de village	Fiche 5 :

Exemple pour p3

 Réseau Vélo	Réseau communal à compléter	Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au supra-communal. Amélioration perméabilité du réseau
	Alternatives à étudier où la cohabitation n'est pas possible à cause de l'étroitesse de l'espace public	Proposition d'aménagements sur ce réseau communal et priorisation
	Existence de quelques racks vélo	Réflexion localisation, nombre et qualité des stationnements aux pôles générateur de déplacement mais aussi dans les quartiers avec de nombreux logements sans garage. Investissement dans des parkings de qualité et en quantité
	Très faible part modale du vélo dans la commune	Développer le vélo pour les déplacements au quotidien et les loisirs. Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo. Communiquer sur les déplacements à vélo et VAE vers les communes limitrophes

CONCLUSION



Transports en commun (TEC)

Pas de gare ferroviaire dans Beauvechain mais plusieurs points d'arrêts ferroviaires sont situés entre 8 et 20 km de la commune

Faciliter le rabattement des modes actifs à ces points d'arrêts

Grande partie de la population proche d'un arrêt de bus et tous les villages sont desservis

Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC existants

Mauvaise correspondance entre les 3 lignes de bus (temps d'attente long).

Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilités (OCBM).

Majorité d'abonnements annuels pour la tranche 12-24 ans.

Comprendre pourquoi les 25-64 ans ne prennent pas le bus

 Volet routier	Le réseau structurant de Beauvechain est composé de 2 routes principales ; il s'agit de deux routes régionales qui se croisent dans l'entité de Hamme-Mille	Modérer la vitesse. Sécuriser les carrefours problématiques
	Une liaison secondaire, nord-sud, qui traverse le centre de Beauvechain et relie la N240 (Jodoigne – Grez-Doiceau) à la E40 et la N3 (Tirlemont – Louvain)	Le carrefour N25-N91 a toujours suscité beaucoup de réflexions quant à son reprofilage pour en améliorer la fluidité du trafic
	Un réseau de liaison et de collecte constitués des petites voiries étroites et sinueuses	Carrefours à réaménager en vue d'une meilleure sécurisation
		Améliorer la cohabitation des différents modes de transport



Mobilité scolaire

5 établissements fondamentaux . Enquête scolaire de 2010.

Objectiver les parts modales du déplacement domicile-école via un questionnaire actualisé à transmettre aux parents

Embouteillages et incivilités aux abords des écoles pendant les heures d'arrivée et de sortie. Si stationnement auto aux abords des écoles : non structuré

Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes. Promouvoir l'utilisation des modes actifs sur les distances courtes.

Développer les outils de communications propres à la mobilité scolaire. Inciter les élèves aux modes actifs via des challenges

Insécurité pour les piétons et inaccessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Prévoir des trottoirs de qualité (min 1,50 m) dans un rayon de 1 km / traversées accessibles par les PMR

Manque d'infrastructure cyclable à proximité des écoles

Prévoir des infrastructures cyclables de qualité, ainsi que stationnement sécurisé au sein des écoles

Présence de zones 30 et de mobilier urbain, mais manque d'aménagement pour faire respecter zone 30 sur voirie régionale

Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture

CONCLUSION



 Communication	Habitants pas toujours bien informés.	Communiquer sur les possibilités de mobilité dans la commune. Informer et sensibiliser des tenants et aboutissants de la mobilité. Expliquer l'intermodalité
	En fonction de l'âge les personnes n'utilisent pas les même mediums de communication	Spécialiser le media de communication en fonction du public visé
	Sur le site de la commune pas d'onglet dédié à la mobilité. Certaines informations sont données mais le site pourrait être étoffé / information éparse	Vérifier l'actualisation du site, et alimenter l'onglet mobilité
	La commune possède une page Facebook. Celle-ci communique assez régulièrement	Y concentrer les informations court terme
	Il existe un journal communal	Créer une rubrique mobilité permanente
	Aller plus loin	Favoriser une participation active à la mobilité, travailler avec les services des transports en commun... Former les enseignants et le personnel communal, organiser des actions auprès du grand public

CONCLUSION



 Amélioration de la qualité de vie dans les centres	Cohabitation difficile entre les différents modes de transport sur des axes principaux trop étroits et sinueux	S'il n'est pas possible de trouver une solution, étudier un itinéraire alternatif.
	Axe principal dans le centre d'Hamme-Mille pas toujours agréable pour la circulation piétonne et cyclable	Partage plus équitable de l'espace entre les différentes parts modales
	Trafic de transit sur des rues avec écoles	Limiter ce trafic de transit dans les rues avec école
 Services de mobilité	Pas de parking de covoiturage. Pas de Cambio	Favoriser le covoiturage
	Collaboration entre la commune de Beauvechain et l'ASBL Mobilité en Brabant wallon	Renforcer ses liens et communiquer les services qu'ils proposent
	Aller plus loin	Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micromobilité en libre-service, etc...)
 Gestion de la demande	Mobilité générée par les futurs projets de la Commune	Etudier la mobilité de ces futures zones. Intégrer la future demande et viser les objectifs de 2030