

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE QUAREGNON

RAPPORT FINAL DE PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

(version approuvée en avril 2024)

brat

Bureau d'études BRAT
45 Rue Dautzenberg, 1050 Bruxelles
02/648.67.70
info@bratprojects.be



Bureau d'études IRCO srl - Division de M-tech Group

Bureau d'études IRCO
Route de Hannut, 55, 5004 Namur
081/22.60.82
irco@mtechgroup.be



TABLE DES MATIÈRES

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE -3

- 1. PRÉAMBULE
- 2. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES
- 3. STRUCTURE

II. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS -6

- 1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS
- 2. RÉSEAUX STRUCTURANTS
 - 2.1. RÉSEAU PIÉTON ET PMR
 - 2.2. RÉSEAU CYCLABLE
 - 2.3. RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS
 - 2.4. RÉSEAU MOTORISÉ

III. MESURES À HAUT IMPACT -13

IV. INDICATEURS -16

I. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

1. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

1. PRÉAMBULE

Le présent document reprend les résultats de la troisième phase du Plan Communal de Mobilité de la commune de Quaregnon, à savoir le **plan d'actions** à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions souhaitées et définies dans le PCM.

Ce plan d'actions reprend les actions et propositions concrètes à court et moyen terme pour le territoire communal et vise à être utilisé en appui des autres politiques et stratégies communales en matière de développement territorial.

Cette étape suit les deux premières phases de diagnostic et de définition d'objectifs stratégiques.

Le PCM est un outil stratégique de planification d'une mobilité durable à l'échelle communale. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la Commune. Il vise également à promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et la valorisation d'une mobilité active et multimodale. Le PCM définit des options et des actions au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes de déplacement (piéton, cyclable, de transports en commun, routier, ...) et leur articulation.

Le PCM intègre un processus d'information et de co-construction à toutes les phases de son élaboration. Il est le fruit d'une concertation et d'une coordination avec des représentants des acteurs régionaux, communaux et locaux de la mobilité.

2. EVOLUTION ET ÉTAPES PRÉALABLES

PHASE 1

Le diagnostic a mis en évidence, entre autres, l'accessibilité à améliorer entre les quartiers pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun, l'enjeu de la mobilité scolaire notamment en matière de sécurité, de stationnement et d'alternatives à la voiture individuelle, le manque d'un réseau cyclable structurant, l'amélioration des conditions de déplacements pour les piétons dans certains centres à poursuivre et accompagner sur tout le territoire, un mobipôle à développer à la gare, les régimes de vitesses à apaiser, le trafic de transit à décourager,...

PHASE 2

Les objectifs stratégiques visent à encourager en priorité les modes actifs (encourager la marche, la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite et l'utilisation du vélo) et le cadre de vie, améliorer la mobilité scolaire, encourager les déplacements en transports en commun, l'intermodalité et les services de mobilité, encourager un usage rationnel de la voiture, sécuriser les déplacements et enfin organiser le stationnement et le transport de marchandises.

Cette deuxième phase est ainsi structurée par modes de déplacements et grandes thématiques transversales.

PHASE 3

Ce rapport présente la phase finale du PCM de Quaregnon. Le rapport est accompagné d'un programme de fiches-actions.

Une série de mesures phares ont été retenues pour leur caractère pertinent, réaliste, atteignable et stratégique. Elles font partie de la colonne vertébrale de la mise en œuvre concrète de ce PCM et pourront ensuite être complétées par d'autres mesures de mobilité répondant aux objectifs fixés par la suite.

1. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

3. STRUCTURE

La phase 3 est structurée comme suit :

- ∴ **Schémas directeurs des déplacements** : Ce chapitre présente le schéma intermodal des déplacements et les réseaux structurants proposés pour les grandes catégories de mode de déplacement (piéton, cyclable, transport public et automobile).
- ∴ **Mesures à haut-impact** : 9 mesures à haut impact, réparties entre les différentes thématiques de mobilité, ont été retenues et font la base de ce plan d'actions. Chaque mesure est déclinée en plusieurs actions concrètes et spécifiques à court (1-5ans) et moyen terme (5-10ans). Chaque action fait l'objet d'une fiche-action précisant : la description de l'action, les objectifs poursuivis, la nature des actions, le type d'opération, le caractère, le délai de mise en œuvre, les ressources identifiées, les acteurs impliqués, la localisation de l'action le cas échéant ainsi que des indicateurs et des outils et références.
- ∴ **Indicateurs** (d'impacts et de réalisation) : enfin, la phase 3 définit une liste d'indicateurs qui permettront à la Commune d'assurer un suivi de l'évolution de la situation de mobilité sur son territoire et des progrès réalisés au fil du temps.
- ∴ **Tableau de bord**: il synthétise l'ensemble des fiches-actions du PCM en un tableau global. Cet outil à destination des services communaux vise l'opérationnalisation et la mise en action du plan.

II. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

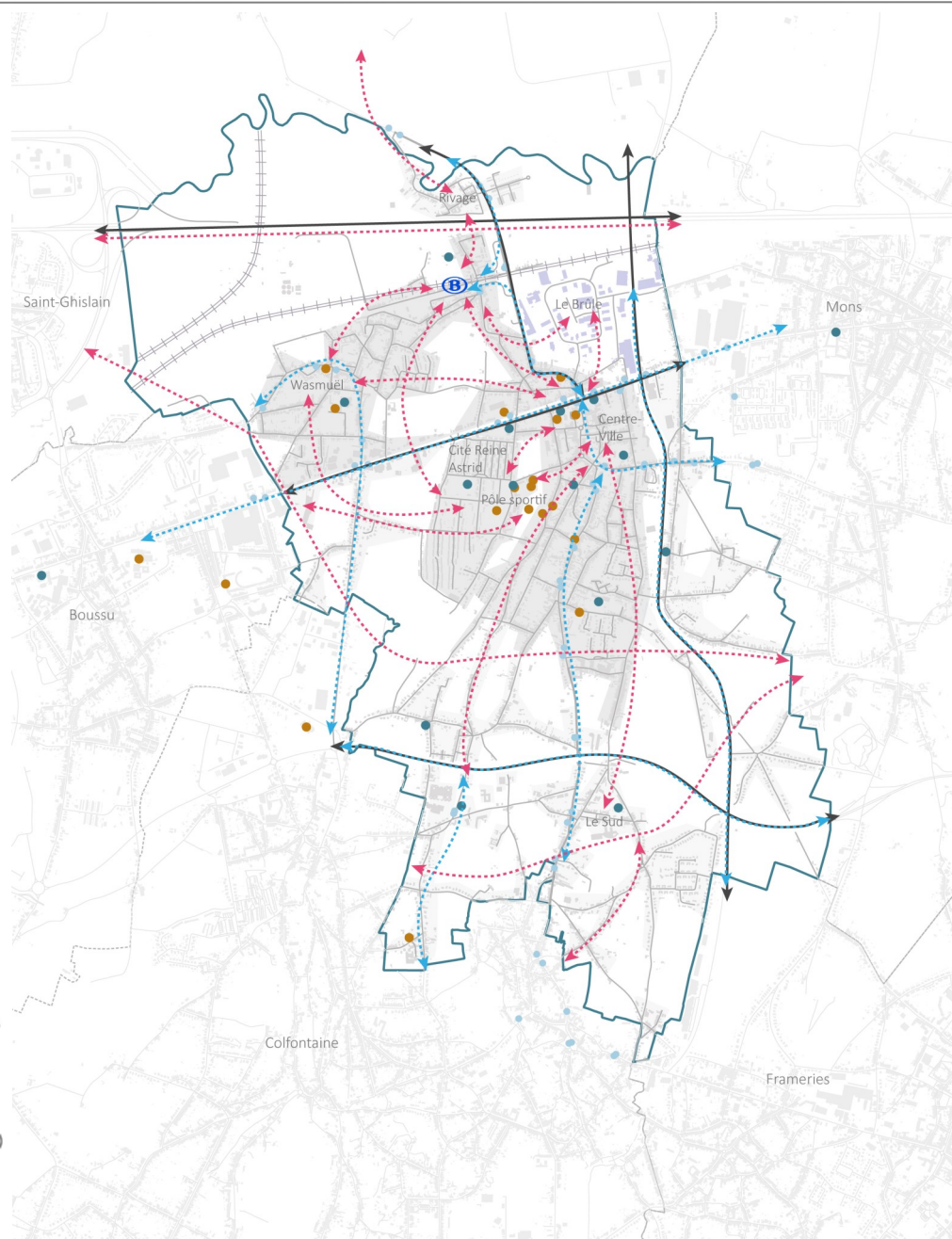
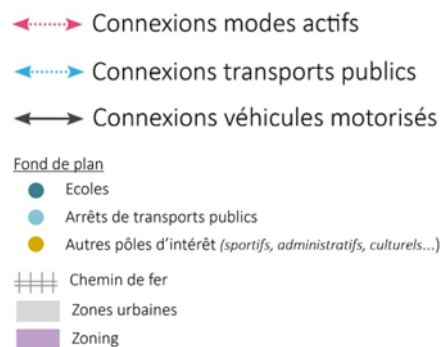
1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS

Le schéma intermodal des déplacements définit une vision d'ensemble globale et cohérente de la mobilité dans la Commune. Il illustre ci-contre les connexions principales à développer, renforcer, consolider par mode de déplacement. Il superpose les réseaux afin de définir leur bonne articulation et interconnexions intermodales.

Ce schéma intermodal est également décliné pour chaque mode de déplacement dans un réseau structurant plus fin qui définit des axes prioritaires.

Il vise ainsi à définir les grandes lignes de l'organisation des déplacements à l'échelle du territoire en distinguant :

- réseau structurant piéton et PMR
- réseau structurant cyclable (*vélos et assimilés*)
- réseau structurant des transports publics
- réseau structurant motorisé (*rassemblant le transport automobile individuel, collectif et le transport de marchandises*)



2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

Les politiques en matière de mobilité ont longtemps été axées sur la fluidité du trafic motorisé. Aujourd'hui, une nouvelle vision s'impose en prenant en compte tous les usagers. C'est dans cette optique que les réseaux structurants ont été définis dans ce PCM : afin que chaque mode de déplacement bénéficie d'un réseau performant pour atteindre des mobilités équilibrées et maîtriser la demande de trafic automobile.

Les réseaux structurants ont été définis afin de promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et une valorisation d'une mobilité multimodale, avec un recours accru aux modes alternatifs à l'autosolisme et à la multimodalité en accord avec la vision FAST 2030.

Ils visent à assurer des connexions tant entre les centralités du territoire qu'avec les réseaux supra-communaux. Les pôles de déplacement tels que les écoles, les arrêts de transport structurants, les centres sportifs, les lieux culturels ou administratifs constituent des points de desserte clés des différents réseaux.

Il est important d'insister que l'ambition du report modal de la voiture aux autres modes ne portent pas sur l'espoir que tous les automobilistes changent de moyen de déplacement principal. Il s'agit surtout d'inviter à combiner les modes en fonction du type de déplacements à réaliser (vers le travail, pour faire les courses, pour accompagner les enfants à l'école, pour les loisirs, etc.). Le rôle de la Commune et des différents gestionnaires des réseaux est d'offrir des infrastructures et des services permettant aux utilisateurs-trices de faire des choix raisonnés quand ils et elles doivent se déplacer (voiture individuelle ou possibilité d'alternative).

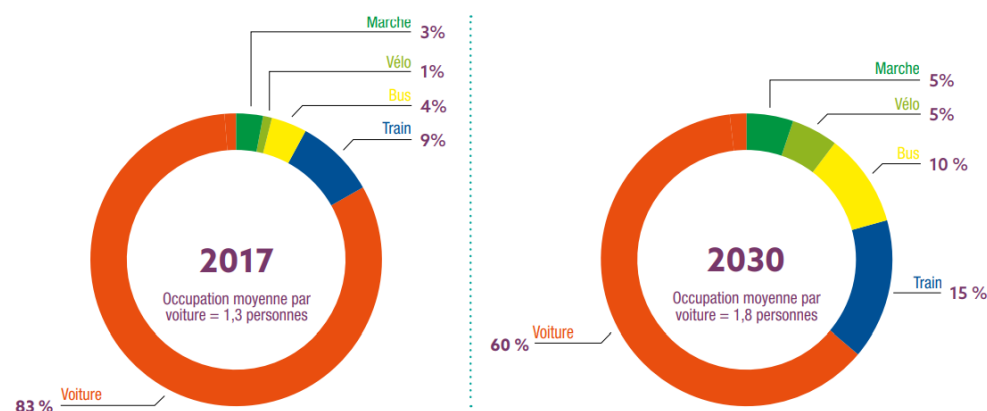
Ce PCM vise à pointer l'importance de disposer de plans structurants globaux pour tous les modes à court/moyen terme afin de guider les prises de décisions lors de travaux de voirie ou d'obtention de financements. Les réseaux structurants présentés juste après sont des hypothèses à affiner à l'occasion d'études locales plus approfondies.



Source : principe STOP
(netwerk duurzame mobiliteit)



Source : Plan Régional de Mobilité Good Move de la Région Bruxelles-Capitale (2020)



Sources : Vision FAST 2030 de la région wallonne (2019)

2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

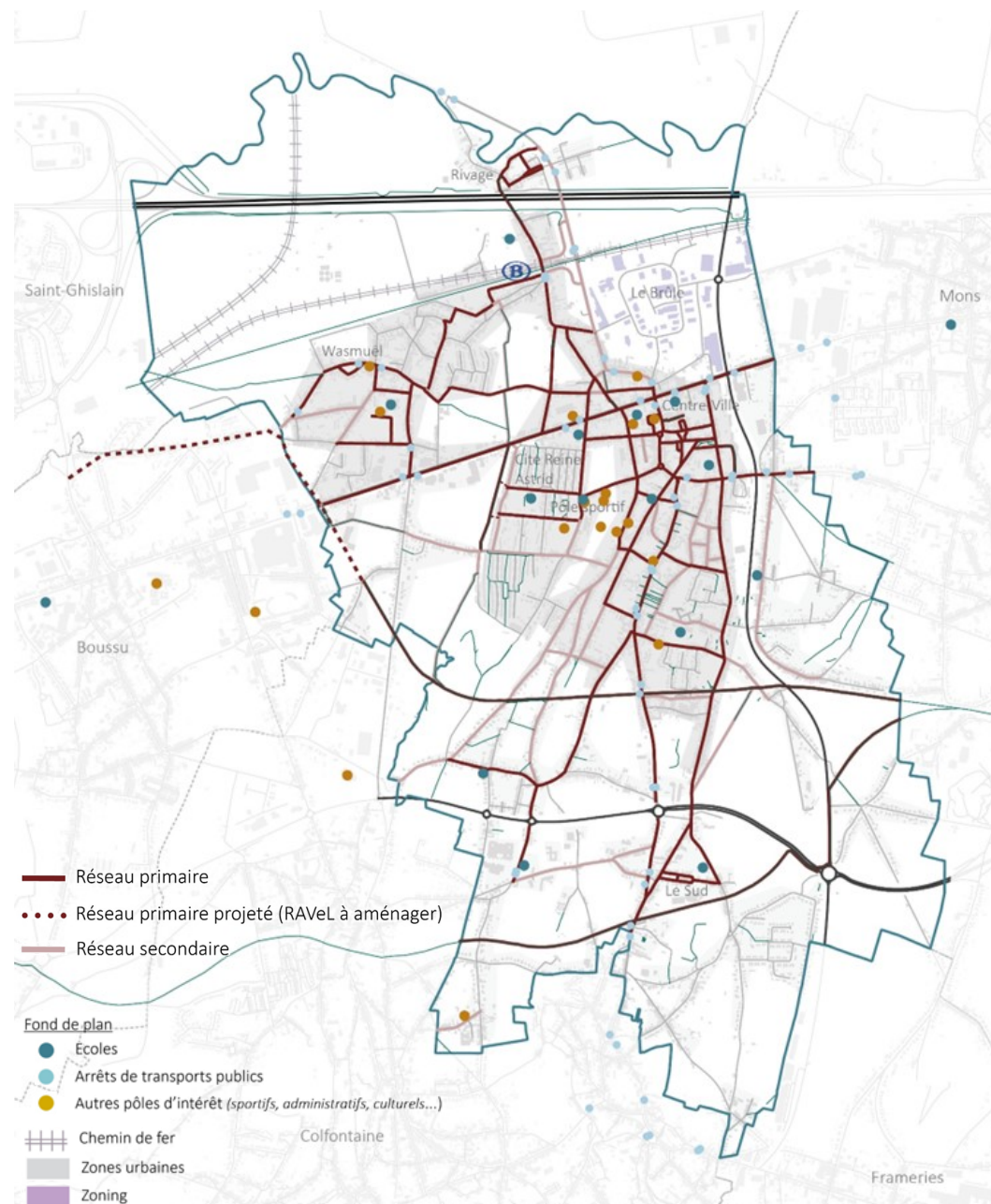
2.1. RÉSEAU PIÉTON ET PMR

Le réseau piéton et PMR structurant identifie les axes privilégiés pour la pratique de la marche à Quaregnon. Vu la typologie du territoire et sa forte densité urbaine, ce réseau est important et comporte de nombreuses voiries du territoire.

Le réseau proposé par le PCM concerne les axes en voirie et comporte 2 niveaux:

- **le réseau primaire** : niveau supérieur, le plus important qui comporte les axes où des pôles d'intérêt (scolaires, sportifs, administratifs, culturels,...) sont présents ainsi que les axes permettant de les rejoindre entre eux. Le RAVeL est également dans ce niveau primaire.
- **le réseau secondaire** : niveau sous le réseau primaire qui concerne principalement les autres axes dans les zones denses du territoire ou permettant de relier les axes du niveau primaire.

Ce réseau piéton structurant est complété par le réseau hors voirie de venelles, ruelles et chemins, très nombreux à Quaregnon. Il s'agit d'un réseau plus fin qui permet des connexions inter-ilots et des raccourcis précieux. Il s'agit également d'une caractéristique propre à Quaregnon et une force de son patrimoine.

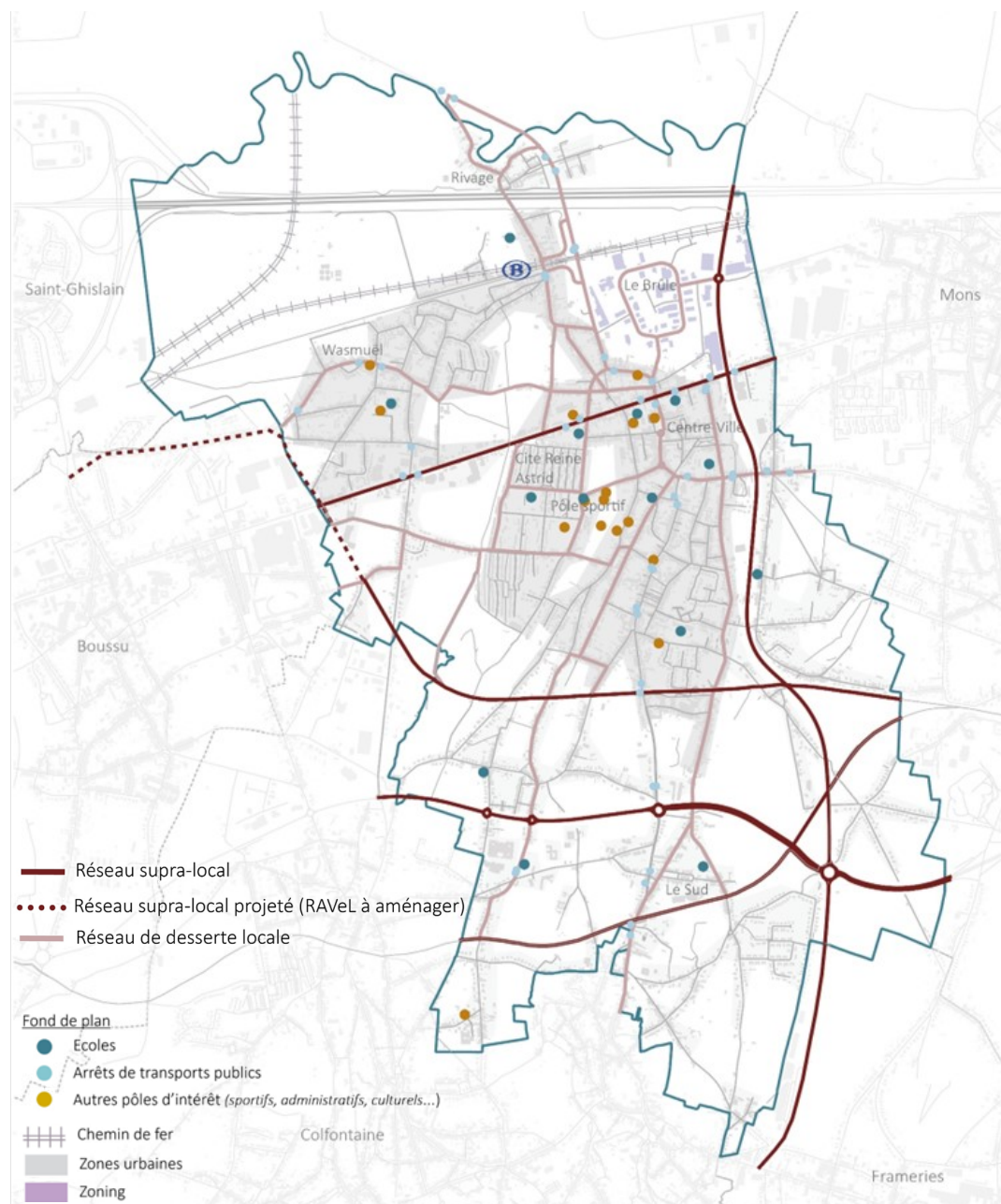


2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

2.2. RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable a été établi pour assurer un réseau fonctionnel qui se caractérise par des aménagements cyclables qualitatifs. Il emprunte les voiries ou les emprises les plus adaptées au regard des critères de cohérence, rapidité, caractère direct des liaisons entre deux pôles, sécurité, confort, pentes et agréments. Il est établi selon les niveaux définis par le SPW dans le [décret relatif à la politique cyclable](#):

- **Le réseau supra-local** : « Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité. » (Article 13 du Décret). A Quaregnon, ce niveau comprend les axes régionaux identifiés dans le Schéma Directeur Cyclable Wallon ainsi que le RAVeL. Il s'agit des axes qui visent une circulation et connectivité supra-locale.
- **le réseau de desserte local**: « Le réseau cyclable structurant est complété localement par des liaisons cyclables de desserte locale offrant une desserte cyclable fine du territoire ». (Article 13 du Décret).
- **Le réseau de cyclostrades** : qui constitue « l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relie des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables. ». Le réseau de Quaregnon ne comporte pas à ce stade de cyclostrade. Notons toutefois qu'une étude est en cours au sein du SPW pour la mise en place d'une cyclostrade qui desservira Quaregnon pour rejoindre Mons et le Borinage. Son itinéraire n'est pas encore défini.



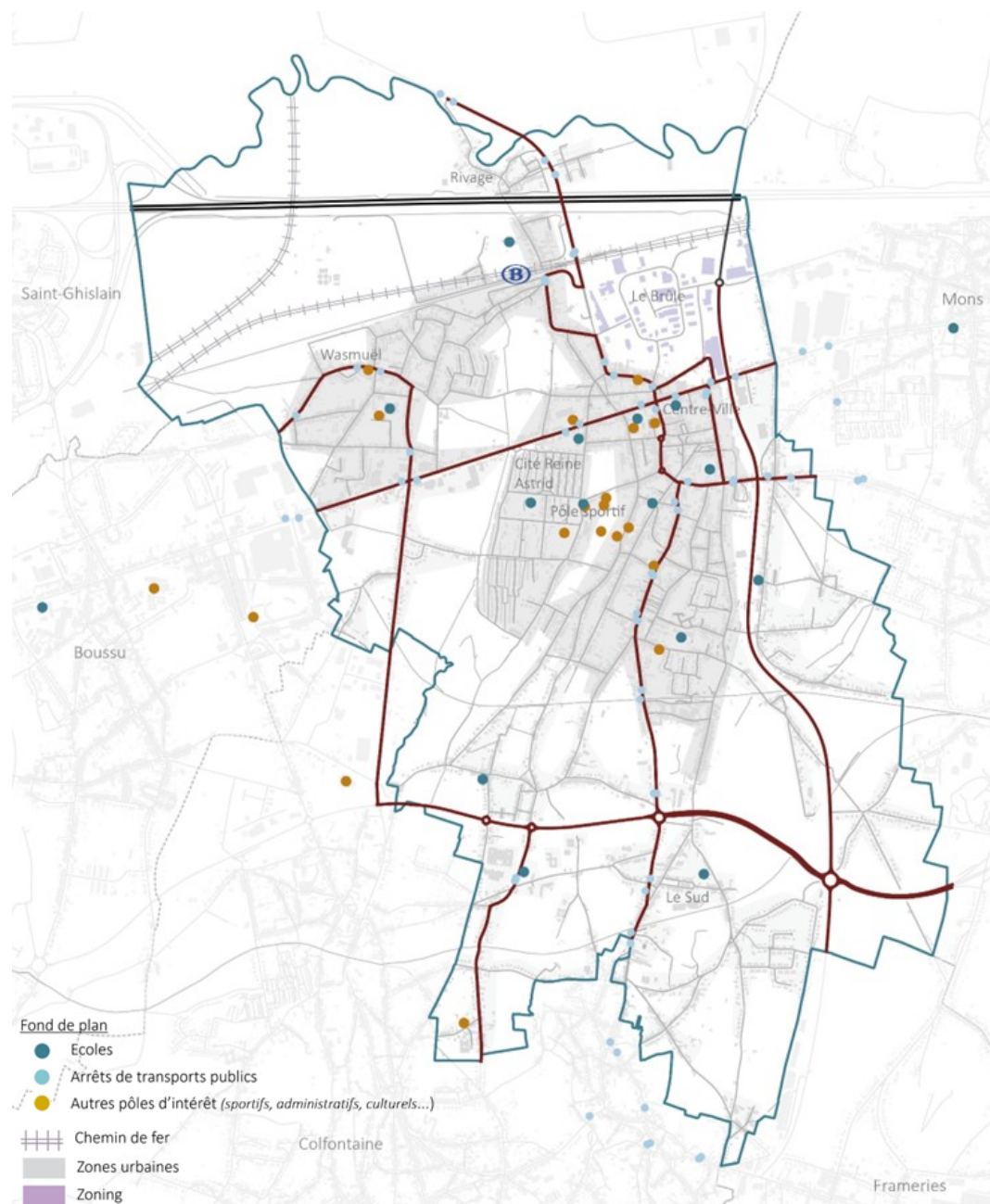
2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

2.3. RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS

Le PCM n'a pas proposé d'adaptation du réseau de transports publics à Quaregnon par rapport à l'existant.

Le réseau comporte les axes du réseau de bus des TEC.

Le réseau sera toutefois impacté par le projet de mise en place du BHNS Mons-Boussu-Saint-Ghislain en cours d'étude sur la N51.



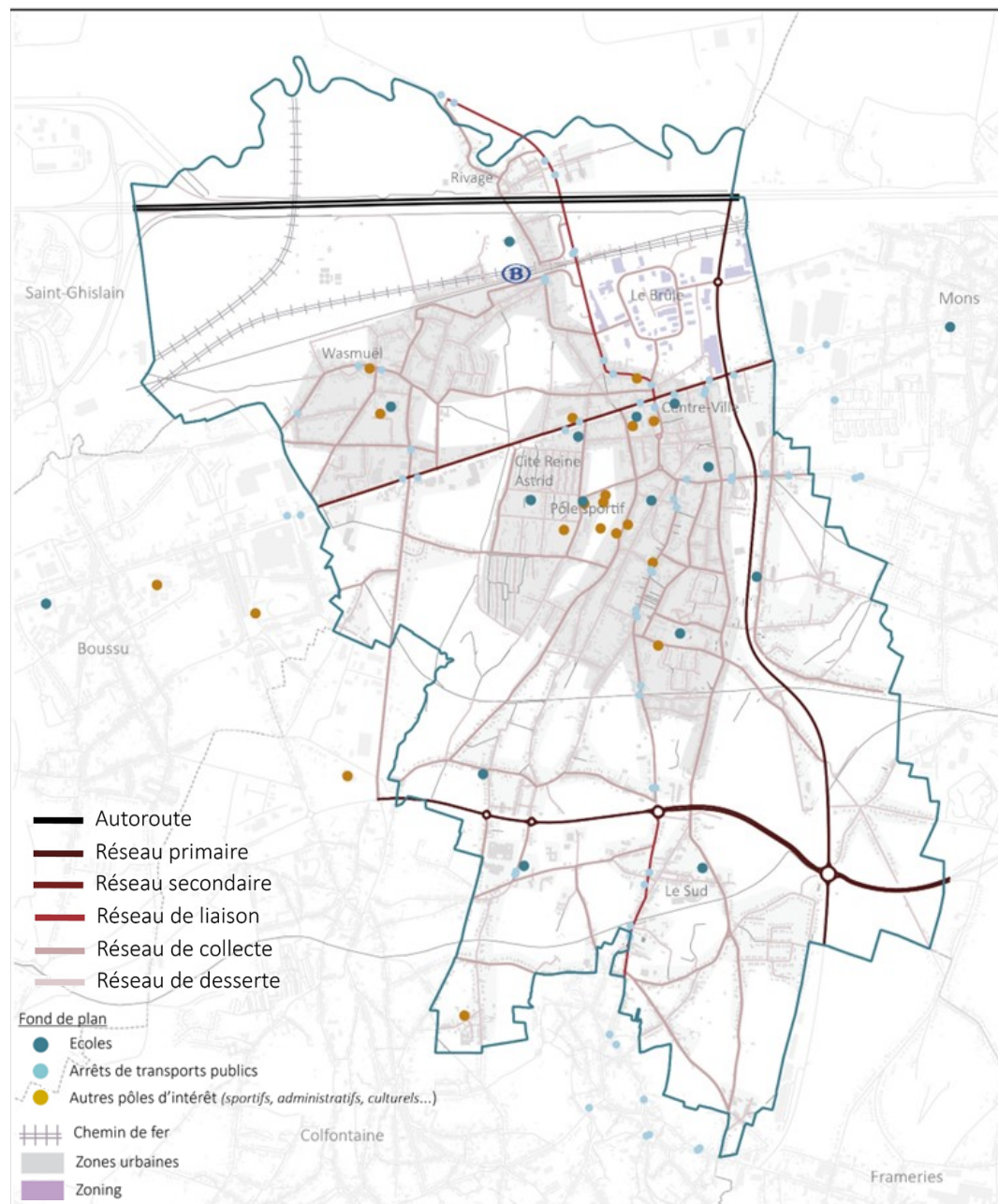
2. RÉSEAUX STRUCTURANTS

2.3. RÉSEAU MOTORISÉ

Le réseau motorisé est hiérarchisé selon 6 niveaux:

- **réseau d'autoroute** (E42 au nord de la commune)
- **Réseau primaire** : vise à relier les pôles secondaires aux pôles principaux régionaux et aux réseau autoroutier ou assimilé (*la chaussée de l'Espérance et l'Axiale Borraine*)
- **Réseau secondaire** : vise à relier les communes aux pôles secondaires régionaux (*la N51*)
- **Réseau de liaison** : vise à relier les centres, les noyaux et pôles entre eux à l'échelle communale et intercommunale (*l'avenue Paul Pastur et la rue des Vaches jusqu'à l'axiale borraine*):
- **Réseau de collecte** : vise à collecter et distribuer la circulation locale—en principe les voiries d'accès vers les centres, noyaux et pôles (*entre autres: rues du Village, de Monsville, Castiaux, Espinette, du Calvaire,...*)
- **Réseau de desserte** : vise à donner accès aux habitations et autres fonctions locales—en principe toute rue locale comme des clos, cités résidentielles,... (*entre autres: Cité Reine Astrid, Clos d'Assoro, Cité Oscar Doublet,...*)

La modification proposée dans le PCM est le déclassement de certains axes de liaison dans le réseau de collecte: l'axe Nord/Sud rue des Vaches-Monsville ainsi que l'axe Est/Ouest Anseele-Flénu. Cette nouvelle structuration du réseau répond aux propositions du PCM en matière de gestion du trafic de transit et permet d'ancrer la volonté de diminuer le trafic de transit sur ces axes au profit d'un meilleur partage entre les modes ainsi que l'amélioration de la sécurité routière. Ces voiries ne visent plus à accueillir le trafic de transit, soit qui ne fait que traverser le territoire (sans y avoir une origine ou une destination).



III. MESURES À HAUT IMPACT

3. MESURES À HAUT IMPACT

Pour concrétiser la vision de la mobilité envisagée à Quaregnon à court et moyen terme, un programme d'actions a été établi dans le cadre de l'étude du PCM.

Une dizaine de mesures à haut impact, réparties entre les différents modes et thématiques de mobilité, ont été retenues. Il s'agit d'exemples d'actions proposées pour mettre en œuvre la vision de mobilité sur le territoire communal.

Par mesure, un nombre d'actions spécifiques ont été élaborées définissant ainsi les étapes de mise en œuvre de chaque mesure.

Les 9 mesures à haut-impact:

1. Quaregnon, Commune 30

2. Trafic apaisé

3. Stratégie Mobilité scolaire

4. Connexion Ville-Gare

5. Stratégie Communication

6. Stratégie Piétonne

7. Réseau cyclable

8. Gestion du stationnement auto

9. Stratégie inter-multimodalité

3. MESURES À HAUT IMPACT

Chaque action fait l'objet d'une fiche spécifique reprenant :

1. L'intitulé de la mesure
2. L'intitulé des sous-actions
3. La nature des actions (planification, infrastructure, soutien/ accompagnement)
4. Le type d'opération dont il s'agit (étude, négociation, information, réalisation)
5. Le caractère de l'action, au regard de la politique communale de mobilité (nouveau, poursuite, renforcement)
6. La temporalité de mise en œuvre (à court terme ou moyen terme)
7. L'ordre de budget (selon 3 classes)
8. Les acteurs impliqués (pilotes et partenaires)
9. Les ressources nécessaires et/ou à disposition pour la mise en œuvre (budgétaires, humaines, réglementaires et techniques)
10. La localisation de l'action (au sein du territoire, le cas échéant moyennant une carte)
11. Indicateurs (de suivi et de réalisation en lien avec l'action)
12. Outils et références à disposition (documentation, cas d'études,...)

Fiche Mesure 00 « » 1		
Action 0.1. « » 2		
Ressources	Nature des actions	3
9	Type d'opération	4
	Caractère	5
	Mise en œuvre	6
	Budget	7
	Acteur(s) impliqué(s)	8
Localisation	Indicateurs	
10	11	
Outils et Références		
12		

IV. INDICATEURS

4. INDICATEURS

PRÉAMBULE

Une liste d'indicateurs a été conçue dans l'objectif de constituer un « Observatoire de la mobilité communale » et de permettre ainsi à la Commune d'évaluer régulièrement la politique menée et ses effets, notamment à l'occasion des réunions de suivis du Plan Communal de Mobilité.

La liste est basée sur les objectifs de répartition modale préconisés dans la vision FAST et sur les recommandations de la Cémathèque n°38 « Evaluation des politiques de mobilité : indicateurs » et a été adaptée à la réalité de la commune concernée.

QU'EST-CE QU'UN INDICATEUR?

Il s'agit d'un « élément de référence, d'ordre quantitatif et qualitatif, nécessaire afin de disposer d'un suivi, d'une part de l'évolution des tendances en termes de comportements de déplacement, et d'autre part de la politique menée, afin d'améliorer l'offre de transport à travers ses différentes composantes : sécurité routière, qualité de vie, efficience des déplacements et alternatives offerts » (Cémathèque n°38, SPW, 2014).

La liste d'indicateurs devient alors un véritable observatoire de la mobilité communale.

DES INDICATEURS DE RÉALISATION ET DES INDICATEURS D'IMPACT

Il existe deux types d'indicateurs :

- Les indicateurs de réalisation : informations relatives aux infrastructures, équipements et mesures de gestion : quelles actions sont mises en œuvre?
Il peut aussi s'agir d'informations relatives aux mesures de sensibilisation.
- Les indicateurs d'impact : informations relatives aux comportements : Com-

ment les usagers se déplacent-ils?

Les tableaux repris ci-après présentent la liste des indicateurs qui ont été identifiés pertinents pour le suivi de la mobilité à Quaregnon. Il est à noter que le choix des indicateurs proposés tente de tenir compte de l'accessibilité des données, de la simplicité de leur récolte et de la pertinence des informations qu'elles fournissent.

Les indicateurs pertinents ont également été incrémentés directement dans chaque fiche-action.

4. INDICATEURS : DE RÉALISATION

Indicateurs	Unité	Type d'action
Favoriser la marche		
Longueur des cheminements accessibles	Km	Infrastructures
Longueur des cheminements accessibles/Longueur des cheminements du réseau piéton	%	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes accessibles	Nombre	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes accessibles/Nombre de traversées piétonnes à aménager	%	Infrastructures
Nombre de traversées piétonnes éclairées	Nombre	Infrastructures
Longueur des zones piétonnes	Km	Infrastructures
Nombre de places de stationnement réservées aux personnes handicapées, hors demandes privées	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts de transport public accessibles aux PMR	Nombre	Infrastructures
Nombre de traversées équipées de dispositifs sonores	Nombre	Infrastructures
Nombre de panneaux installés à destination des piétons	Nombre	Infrastructures
Favoriser le vélo		
Longueur du réseau cyclable aménagé (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne)	Km	Infrastructures
Nombre de SUL	Nombre	Infrastructures
Nombre de SUL/Nombre de sens uniques	%	Infrastructures
Longueur du réseau cyclable aménagé/longueur totale du réseau cyclable projeté	%	Infrastructures
Longueur des chemins réservés type « F99a,b,c »	Km	Infrastructures
Longueur des pistes cyclables séparées/sens	Km	Infrastructures
Longueur des pistes cyclables marquées/sens	Km	Infrastructures
Longueur des bandes cyclables suggérées/sens	Km	Infrastructures
Nombre de sas vélos	Nombre	Infrastructures
Nombre de sas vélos/nombre de carrefours à feux	%	Infrastructures
Nombre de sites de stationnement vélo	Nombre	Infrastructures
Nombre d'emplacements de stationnement vélo	Nombre	Infrastructures
Semaine de la mobilité - nombre d'activités organisées	Nombre	Information
Journal communal – nombre d'articles mobilité publiés	Nombre	Information

4. INDICATEURS : DE RÉALISATION

Indicateurs	Unité	Type d'action
Encourager les déplacements en transports en commun		
Nombre de kilomètres/an	Nombre	Infrastructures
Nombre de lignes traversant la commune	Nombre	Planification
Nombre d'arrêts	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts aménagés	Nombre	Infrastructures
Nombre d'arrêts aménagés/nombre d'arrêts	%	Infrastructures
Longueur de site spécial franchissable-bande bus réalisés/longueur totale projetée	%	Infrastructures
Nombre de carrefours priorités bus/nombre de carrefours priorités projetés	%	Infrastructures
Vitesse commerciale de la ligne X	Km/h	Infrastructures
Nombre de passages de trains/jour	Nombre	Planification
Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité		
Nombre de mobipôles sur le territoire	Nombre	Infrastructures
Covoiturage – nombre de parkings	Nombre	Infrastructures
Service de location de vélos – nombre de vélos	Nombre	Infrastructures
Moyens humains affectés à la politique mobilité	Nombre	Planification
Semaine de la mobilité - nombre d'activités organisées	Nombre	Information
Journal communal – nombre d'articles mobilité publiés	Nombre	Information
Sécuriser les déplacements		
Nombre de km aménagés en zone 30	Km	Infrastructures
Nombre de km aménagés en zone 20	Km	Infrastructures
Taux de rues apaisées/total voiries communales	%	Infrastructures
Nombre de tronçons où la limite de vitesse a été réajustée	Nombre	Planification
Nombre d'entrées d'agglomérations/zones urbanisées aménagées	%	Infrastructures
Nombre d'actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesse	Nombre	Accompagnement
Organiser le stationnement		
Nombre d'emplacements de livraison	Nombre	Infrastructures

4. INDICATEURS : D'IMPACT

Indicateurs	Unité	Source
Favoriser la marche		
Nombre de piétons sur l'axe A/jour	Nombre	Commune - Comptage
Nombre de piétons sur l'axe A à l'heure de pointe du matin	Nombre	Commune - Comptage
Nombre de piéton traversant au passage piéton B/jour	Nombre	Commune - Comptage
Favoriser le vélo		
Nombre de cyclistes sur l'axe A à l'heure de pointe du matin	Nombre	Commune - Comptage
Nombre de cyclistes sur l'axe A/jour	Nombre	Commune - Comptage
Nombre de vélos stationnés aux abords du pôle X	Nombre	Commune - Relevé
Semaine de la mobilité - nombre de participants	Nombre	Commune - Inscriptions
Site Internet (onglet mobilité) – nombre de visites	Nombre	Commune - Nombre de visites
Part modale des déplacements cyclables	%	Commune - Comptage
Améliorer la mobilité scolaire		
Nombre de participants Pédibus	Nombre	Écoles - Inscriptions
Nombre de participants Vélobus	Nombre	Écoles - Inscriptions
Brevet du cycliste : nombre de classes concernées	Nombre	Écoles - Inscriptions
Brevet du cycliste : nombre de participants	Nombre	Écoles - Inscriptions
Nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école	Nombre	Écoles - PDS
Nombre d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école	Nombre	Écoles - PDS
Nombre de vélos stationnés à l'école	Nombre	Écoles/Commune - Relevés
Encourager les déplacements en transports en commun		
Nombre d'abonnements TEC	Nombre	TEC
Nombre d'abonnements TEC/nombre d'habitants	Nombre	Commune
Nombre de voyages sur la ligne X/an	Nombre	TEC
Nombre d'élèves se déplaçant en bus	Nombre	Écoles - PDS
Nombre d'usagers fréquentant la gare	Nombre	SNCB
Nombre d'abonnements, nombre d'abonnements combinés train/bus	Nombre	SNCB/TEC
Nombre d'élèves se déplaçant en train	Nombre	Écoles - PDS

4. INDICATEURS : D'IMPACT

Indicateurs	Unité	Source
Améliorer l'intermodalité et les services de mobilité		
Carsharing – nombre d'adhérents	Nombre	Commune - Inscriptions
Carsharing – nombre de véhicules	Nombre	Commune - Inscriptions
Carsharing – nombre de locations/an	Nombre	Commune - Inscriptions
Taxi social – nombre de personnes transportées/an	Nombre	Commune - Inscriptions
Bus local (Proxibus) – nombre moyen de personnes transportées/jour	Nombre	CPAS
Bus local (Proxibus) – nombre de personnes transportées/an	Nombre	CPAS
PDE communal : nombre de cyclistes – de covoitureurs – d'usagers TC/an	Nombre	Commune - PDE
Covoiturage – taux d'occupation du parking X	%	Commune - Relevé
Service de location de vélos – nombre de locations/an	Nombre	Commune
Service de réparations de vélos – nombre de réparations/an	Nombre	Commune
Semaine de la mobilité - nombre de participants	Nombre	Commune - Inscriptions
Site Internet (onglet mobilité) – nombre de visites	Nombre	Commune - Nombre de visites
Sécuriser les déplacements		
Nombre d'accidents avec dégâts corporels	Nombre	Police
Nombre de victimes	Nombre	Police
Nombre de victimes cyclistes	Nombre	Police
Nombre de victimes piétons	Nombre	Police
Nombre de tués	Nombre	Police
Nombre de tués cyclistes	Nombre	Police
Nombre de tués piétons	Nombre	Police
Nombre de blessés graves	Nombre	Police
Nombre de blessés graves cyclistes	Nombre	Police
Nombre de blessés graves piétons	Nombre	Police
Nombre de blessés légers	Nombre	Police
Nombre de blessés légers cyclistes	Nombre	Police
Nombre de blessés légers piétons	Nombre	Police
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	%	Police
Organiser le stationnement		
Taux de rotation par emplacement	%	Gestion centre-ville - Relevé
Nombre de véhicules illicites	Nombre	Gestion centre-ville/Police - Relevé