agora-urba.eu

environnement
espace public
paysage
territoire
mobilité

Eghezée Mobilité

SPW
Service public de Wallonie

ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ D'EGHEZÉE

PHASE 2
DÉFINITION DES OBJECTIFS DU PCM

VERSION APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE

DECEMBRE 2018

Ont participé à la rédaction de cette étude :

Paul Plak – Administrateur – Chef de projets

Delphine Hébert – Chef de projets

Ambre Coquillat – Chargée d'études

Tiago Costa Pina – Chargé d'études

agora-urba.eu

environnement
espace public
paysage
territoire
mobilité

Table des matières

1 Introduction 5

2 Enjeux identifiés 7

2.1 La gestion du territoire face à l'augmentation du nombre d'habitants ---------- 7

2.2 La réponse aux besoins des écoles en tenant compte des abords de celles-ci ---------- 8

2.3 Le renforcement de l'offre en transport public et de l'intermodalité malgré l'absence de desserte ferroviaire ---------- 8

2.4 L'encouragement des déplacements par les modes doux en développant les infrastructures ---------- 9

2.5 La gestion de la croissance du trafic automobile en parallèle de l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité ---------- 10

2.6 Le développement économique de la commune face au charroi poids lourds ---------- 11

2.7 Trouver un équilibre entre la demande de stationnement aux heures de pointe et la consommation d'espace de celui-ci ---------- 11

3 Objectifs généraux du PCM 13

3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous ---------- 13

3.2 Améliorer la qualité du cadre de vie ---------- 13

3.3 Contenir le développement territorial ---------- 13

3.4 Améliorer la sécurité routière ---------- 13

3.5 Communiquer, informer, sensibiliser, éduquer ---------- 13

4 Objectifs communaux par mode de déplacement 16

4.1 Transports publics ---------- 16

4.2 Modes doux ---------- 18

4.3 Transport privé ---------- 20

4.4 Circulation des poids lourds ---------- 20

4.5 Stationnement ---------- 21

4.6 Sécurité routière ---------- 21

5 Annexes 23

5.1 Objectifs du Schéma de Structure Communal ---------- 23

5.2 Options du Schéma de Structure Communal ---------- 24

5.3 Avis d'initiative CCATM ---------- 25

Table des illustrations

Figure 1: Objectifs généraux 15
Figure 2: Objectifs transports en commun 17
Figure 3: Objectifs vélo 19
Figure 4: Objectifs marche 19
Figure 5: Objectifs transports privés, poids lourds, stationnement et sécurité routière 22

1 Introduction

L'état des lieux de la situation existante présenté en phase 1 aboutit dans cette deuxième étape à la définition d'**objectifs**. Les propositions et fiches projets réalisées dans 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**. Ne confondons pas les objectifs ici déclinés et les mesures qui seront présentées et étayées en phase 3.

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, du village, de la commune et du territoire impacté en dehors d'Eghezée par les déplacements générés par celle-ci.

Viennent ensuite des **objectifs par mode de déplacement**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.

2 Enjeux identifiés

À partir de l'état des lieux de la situation existante et de l'analyse AFOM (Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces), il est possible de dresser un état des lieux pour les sept grands enjeux déterminés ci-dessous sur le territoire.

Cet état des lieux se fondent sur plusieurs critères :

- Capacité des infrastructures à répondre à la demande
- État des infrastructures (offre)
- Communication
- Projets en cours ou à venir

Chaque enjeu fait l'objet d'une évaluation donnée à partir de ces critères et de la réponse actuelle aux problématiques de mobilité sur la commune.

2.1 La gestion du territoire face à l'augmentation du nombre d'habitants

Atouts	***Faiblesses***
▪ Territoire très accessible, notamment par la route ▪ Concentration de services, équipements et commerces à Eghezée	▪ Structure de la population par âge présentant un léger déficit sur la tranche 20-30 ans
Opportunités	***Menaces***
▪ Dynamique démographique ▪ Encourager les déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans tous les nouveaux projets	▪ Déplacements des travailleurs quasi exclusivement en voiture en raison des temps de parcours plus avantageux qu'avec les autres modes

Etat des lieux :

Enjeux

Eghezée est une commune dynamique d'un point de vue démographique. En témoigne notamment son solde migratoire positif qui compense un solde naturel à l'équilibre. Cette tendance devrait se prolonger d'après les prévisions de population de l'IWEPS qui estiment la population d'Eghezée à 17 896 habitants en 2026, contre 15 660 actuellement.

L'accroissement de la population induit le besoin de créer de nouveaux logements. Les projets d'habitat à venir (ZACC des Nozilles par exemple) reflètent une prise de conscience du besoin de créer des logements en nombre suffisant pour accueillir les nouveaux habitants. Il convient cependant de maitriser cette urbanisation grandissante afin que les nouvelles constructions s'intègrent dans le tissu bâti de la commune. Il s'agit également de prendre en compte les besoins qui vont en découler, en termes de mobilité, d'équipements publics, de services, d'écoles, etc.

La maitrise de l'urbanisation est d'autant plus importante dans une commune rurale comme Eghezée dont plus des deux tiers territoire sont destinés à l'agriculture. De plus, Eghezée est située en périphérie de Namur et non loin de la Région Bruxelles-Capitale et subit par conséquent une pression immobilière accrue.

Maitriser l'urbanisation du territoire c'est faire attention à l'étalement urbain et à ses retombées en matière de déplacements. En effet, plus les distances entre les habitations et les activités sont grandes, plus les déplacements en voiture sont favorisés et courants. La prise en compte de la dimension d'aménagement du territoire s'impose dans l'implantation de tout nouveau projet, que ce soit un projet de logements ou d'implantation de nouvelles activités économiques. Elle doit se faire au sein des ensembles déjà urbanisés et au niveau des lignes « fortes » de transport en commun (auprès des arrêts de bus sur la N91 par exemple).

2.2 La réponse aux besoins des écoles en tenant compte des abords de celles-ci

Atouts	***Faiblesses***
▪ Des écoles présentes dans quasiment tous les villages	▪ Zones 30 souvent aménagées de manière simple
Opportunités	***Menaces***
▪ Encourager les déplacements doux grâce au caractère « local » des écoles	▪ Le manque d'aménagement n'encourage pas les modes doux

Etat des lieux :

Enjeux

Les écoles présentent deux formes d'enjeux : la sécurisation de leurs abords et la manière dont les enfants se rendent à l'école.

Sur le premier point, toutes les écoles sont situées dans des zones 30. Ces zones sont cependant la plupart seulement pourvues de signalétique et schlammage. Des efforts supplémentaires peuvent donc être fournis en ce sens.

Concernant le second point, la dépose des enfants à l'école et leur reprise à la sortie des classes en voiture est très pratiquée, en est pour preuve la pression de stationnement à la sortie des classes dans le centre d'Eghezée. La présence d'écoles à proximité des habitations, dans les villages, devrait inciter aux déplacements à pied ou à vélo, du moins pour les élèves les plus âgés. Le manque d'aménagements (pistes cyclables sécurisées, trottoirs continus et confortables) peut rebuter la pratique.

Un déficit de pédagogie et de communication autour des mobilités douces peut également être en cause. La prise de conscience doit se faire au niveau des écoles et le faible taux de participation à l'enquête scolaire semble indiquer qu'elle n'est pas encore effective.

2.3 Le renforcement de l'offre en transport public et de l'intermodalité malgré l'absence de desserte ferroviaire

Atouts	***Faiblesses***
▪ Bonne desserte, notamment sur la N91 ▪ Tous les villages bénéficient du passage d'une ligne de bus au moins	▪ Offre fortement diminuée le weekend ▪ Pas de ligne directe entre Eghezée et Gembloux
Opportunités	***Menaces***
▪ Aménagements sur la N91 (quais bus)	▪ Temps de parcours souvent supérieurs à ceux de la voiture

Etat des lieux :

Enjeux

L'offre TEC est très convenable considérant la taille de la commune. En l'absence de gare SNCB, l'offre TEC doit pouvoir offrir un service de transport en commun performant et régulier. Le remaniement récent du réseau effectué par le TEC Namur-Luxembourg a permis la formation d'une ligne « forte », c'est-à-dire qui bénéficie d'une importante fréquence et d'un temps de parcours concurrentiel face à la voiture individuel. Le projet d'amélioration des arrêts en les équipant de quais sur la N91 et l'aménagement d'un pôle bus dans le centre-ville témoigne de la volonté de renforcer cet axe.

Les villages, s'ils sont moins bien pourvus que les habitations de la N91, bénéficient d'une desserte, quasi-inexistante le weekend. Considérant les courtes distances entre les différents villages et la ville centre, le rabattement semble être la réponse la plus appropriée aux déplacements pendulaires. Le rabattement vers la N91 est certainement l'enjeu pour toutes les lignes, ce qui est déjà le cas sur la plupart d'entre elles.

L'intermodalité vélo + bus est déjà bien initiée sur la commune puisque des abris vélo sont mis en place. L'absence d'une ligne de bus permettant une connexion au train sans passer par Namur est un manque à souligner. L'enjeu est le développement de l'intermodalité bus + train.

2.4 L'encouragement des déplacements par les modes doux en développant les infrastructures

Atouts	***Faiblesses***
▪ Passage du RAVeL ▪ Améliorations notables dans le centre d'Eghezée et certains villages pour les déplacements des piétons depuis le PCM de 1998	▪ Trottoirs parfois manquants ▪ Aménagements cyclables concentrés sur un axe Nord-Sud
Opportunités	***Menaces***
▪ Continuer mise en œuvre du Plan trottoirs de 2007 ▪ Projet intermodalité Vélo + Bus ▪ Développer un réseau entre les villages	▪ Manque d'entretien des pistes cyclables n'encourage pas la pratique

Etat des lieux :

Enjeux

Eghezée est une commune plutôt bien lotie en ce qui concerne les infrastructures pour les cyclistes. Elle bénéficie en effet d'un RAVeL et de bandes cyclables sur la N91. Ces aménagements sont tous orientés nord-sud et sont donc particulièrement adaptés à des déplacements pendulaires vers Namur. À cela on peut ajouter le relief quasiment absent qui peut encourager les déplacements à vélo. L'enjeu est pour ces lignes de les entretenir et d'éviter les carrefours dangereux avec les axes routiers et l'effacement du marquage au sol.

Pour les villages situés hors de cet axe nord-sud, les infrastructures cyclables quasi-inexistantes. Or, les distances relativement courtes entre les noyaux d'habitat villageois et le centre-ville permettent d'envisager les déplacements quotidiens à vélo, voire à pied dans certains cas.

- La mise en œuvre du plan trottoirs devrait permettre de répondre à la problématique des déplacements à pied dans les villages.
- Pour ce qui est des déplacements entre les villages et le centre, un travail doit être fait notamment au niveau de la signalétique. Ce travail est déjà entamé par le TEC via le projet d'intermodalité vélo + bus.
- Si les liaisons avec Namur au sud et les communes au nord d'Eghezée sont facilitées par l'existence du RAVeL, le manque d'infrastructures orientées est-ouest n'encourage pas ce type de déplacement (vers Gembloux par exemple pour les villages de l'ouest de la commune).

2.5 La gestion de la croissance du trafic automobile en parallèle de l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité

Atouts	***Faiblesses***
▪ Réseau viaire complet avec plusieurs niveaux de voiries ▪ Zones 30 systématiques aux abords des écoles ▪ Limitation de vitesse à 50 km/h dans tous les villages	▪ Zones 30 souvent aménagées de manière simple ▪ Peu de voiries équipées pour les cyclistes, voire dangereuses (carrefours avec RAVeL) ▪ Fort trafic sur certaines voiries, renforcé en période betteravière
Opportunités	***Menaces***
▪ Limitations de vitesses pour créer de nouveaux aménagements routiers pour la sécurité de tous les usagers	▪ Insécurité sur les routes très fréquentées ▪ Convergence des flux dans le centre

Etat des lieux :

Enjeux

Entre 2011 et 2014, le parc automobile d'Eghezée a grandi de près de 300 véhicules, le portant à un total de 8 687 véhicules, soit un taux de motorisation[1] de 55,51%.

Le réseau viaire converge vers le centre d'Eghezée mais ne laisse aucun village hors du réseau structurant. Cette bonne accessibilité routière a un revers, à savoir la traversée du centre-ville et des villages par le trafic de transit générateur de nuisances sonores, pollution et d'insécurité.

Plusieurs problématiques peuvent être identifiées suite à l'analyse de la situation existante :

- La traversée des centres urbains. En effet, la N91 reste la voie la plus chargée en termes de trafic, mais elle est également l'élément constitutif des centres villes d'Eghezée et de Leuze.
- Les villages sont traversés par le réseau structurant, ce qui génère du trafic de véhicules ainsi que des éventuels conflits avec les utilisateurs plus « faibles » (piétons et vélos). En plus de représenter des problèmes de sécurité, le trafic est nocif à la qualité du cadre de vie.
- Les vitesses sont en général adaptées aux traversées des villages. des zones 30 existent aux abords de toutes les écoles et dans de nombreuses rues résidentielles. Cela doit être systématisé lorsque c'est possible et des aménagements doivent accompagner ces mesures afin de les faire appliquer.
- Situé à proximité de l'autoroute E411 et traversée par la N91 qui mène à Namur, la commune d'Eghezée est exposée à un trafic de transit qui n'a pas nécessairement pour origine ou destination Eghezée même.

Le taux de motorisation des habitants de la commune ainsi que le nombre de véhicules augmentent et semblent indiquer que le règne de la voiture particulière n'est pas prêt de s'arrêter. La progression du trafic, notamment visible dans la comparaison entre les chiffres du PCM de 1998 et ceux des comptages effectués en 2015, nuit à la fluidité des déplacements en transports en commun qui n'évoluent pas en site propre et est facteur d'insécurité nocive à la pratique du vélo et de la marche. L'enjeu est de combiner bonne desserte du territoire et cadre de vie agréable.

[1] Taux de motorisation : nombre de véhicules légers et de motos ramené au nombre d'habitants.

2.6 Le développement économique de la commune face au charroi poids lourds

Atouts	***Faiblesses***
▪ Signalétique présente aux endroits critiques	▪ Fort trafic sur certaines voiries, lié à la râperie et à un trafic de transit sur la N91 notamment
Opportunités	***Menaces***
▪ Prendre des mesures pour réduire l'impact du charroi	▪ Problèmes de sécurité et de bruit ▪ Risques plus élevés d'accidents graves avec poids lourds

Etat des lieux :

Enjeux

La râperie de Longchamps génère une activité importante au niveau de l'économie de la commune. Cette activité a en revanche un impact conséquent sur les voiries situées à proximité en termes de trafic. La N912 qui traverse les villages de Longchamps et Upigny est particulièrement impactée. La N91 est l'objet d'un important charroi de poids lourds, pas nécessairement lié à la râperie. Sans porter atteinte à l'activité économique, il convient de limiter l'impact du trafic de poids lourds sur la qualité de vie. Pour cela, continuer à travailler en collaboration avec la râperie est nécessaire.

2.7 Trouver un équilibre entre la demande de stationnement aux heures de pointe et la consommation d'espace de celui-ci

Atouts	***Faiblesses***
▪ Poches de stationnement présentes et pour la plupart aménagées dans le centre d'Eghezée et certains villages	▪ Saturation de certaines voiries à l'heure de la sortie des écoles ▪ Stationnement souvent à cheval sur le trottoir
Opportunités	***Menaces***
▪ Réduire la pression de stationnement en trouvant des solutions alternatives au ramassage des enfants en voiture individuelle	▪ Paralysie de l'espace public et trop grande place accordée à la voiture

Etat des lieux :

Enjeux

Le stationnement est un grand consommateur d'espace. Or, le relevé effectué dans l'analyse de la situation existante a démontré que la pression de stationnement était localisée et seulement à certaines heures, au niveau des écoles et lors de la sortie des classes. Des aménagements ont déjà été réalisés aux abords des écoles et des services générateurs de déplacements (administration communal, centre sportif, etc.),

L'enjeu se situe dans la rencontre des besoins quotidiens des habitants en matière de stationnement et la limitation de la consommation de l'espace public pour celui-ci.

3 Objectifs généraux du PCM

Les objectifs généraux doivent se retrouver dans l'ensemble des études qui sont menées sur le territoire communal. Ils dépassent le cadre de la mobilité et sont développés dans les outils d'aménagement du territoire que sont les schémas de structure communaux ou les programmes communaux de développement rural.

Le Plan Communal de Mobilité doit contribuer à renforcer ces objectifs de projets de territoire en minimisant le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes alternatifs, les plus respectueux de l'espace public afin que la commune s'engage dans une démarche de développement durable et d'amélioration de leur cadre de vie.

3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous

- Organiser un système de déplacement cohérent :
  - Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population
  - Assurer l'accessibilité pour tous les lieux fortement fréquentés
  - Favoriser autant que possible les modes doux, le transport public et l'intermodalité
  - Faciliter les déplacements « utiles » par les modes routiers
  - Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité
  - Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite

3.2 Améliorer la qualité du cadre de vie

- Renforcer la convivialité des espaces publics dans les noyaux agglomérés :
  - Redistribuer l'espace public au profit des modes doux ;
  - Diminuer les nuisances sonores, la pollution de l'air et contenir la consommation d'énergie.

- Réduire le sentiment d'insécurité en voirie pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues.

- Cela implique par ailleurs de résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics.

3.3 Contenir le développement territorial

- Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage des zones agglomérées existantes ou zones d'extension attenantes

- Connecter les entités par des liens autant que possible multimodaux

3.4 Améliorer la sécurité routière

- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route

- Améliorer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues

3.5 Communiquer, informer, sensibiliser, éduquer

- 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. Elle vise aussi 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 (phases 1 et 2) et enquête publique (phase 3);
- 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 du PCM ;
  - 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 certaine 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.

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.

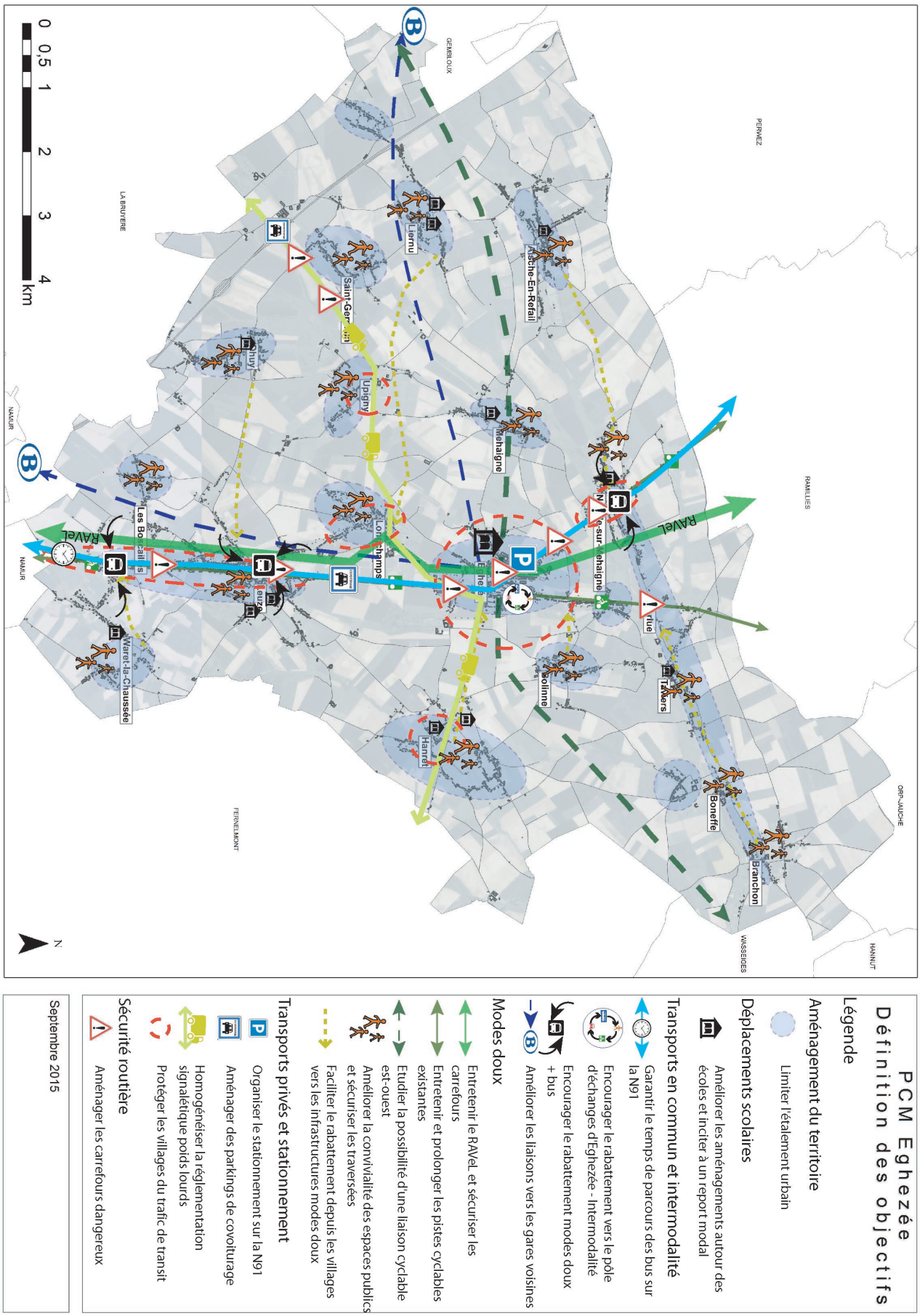


Figure 1: Objectifs généraux

4 Objectifs communaux par mode de déplacement

Les objectifs présentés visent un horizon de 10 ans. Sont indiquées les mesures et les cibles à atteindre.

4.1 Transports publics

4.1.1 Optimiser le réseau bus

- Prendre en considération le remaniement récent du réseau TEC d'Eghezée et les améliorations apportées (comme la création du pôle d'échanges dans le centre d'Eghezée)
- Étudier les possibilités d'amélioration du temps de parcours des lignes de bus de la N91

4.1.2 Améliorer l'intermodalité entre le bus et les autres modes

- Poursuivre l'amélioration de l'intermodalité vélo + bus en entretenant les cheminements et en continuant à implanter des équipements pour les vélos
- Améliorer l'intermodalité bus + train en proposer une ligne de bus vers la gare de Gembloux comme alternative à la gare de Namur

4.1.3 Développer les services innovants

- Envisager des dessertes complétant l'offre des lignes régulières du TEC :
  - Dans les zones peu denses et moins bien desservis pour rejoindre le centre (sous la forme de services à la demande ou toute autre variante de desserte).
  - Durant le weekend, là où la fréquence du réseau TEC se réduit fortement

4.1.4 Communiquer autour des services existants et des initiatives

- Communiquer sur les atouts de l'offre en transport public sous forme de publication sur le site web de la commune (comparaison des temps de parcours avec la voiture) ou de campagnes de sensibilisation

- Le renforcement de la part modale du bus pour des déplacements vers Namur grâce à l'amélioration du confort et des temps de parcours.
- Le développement de l'intermodalité bus + train pour les déplacements vers Bruxelles.

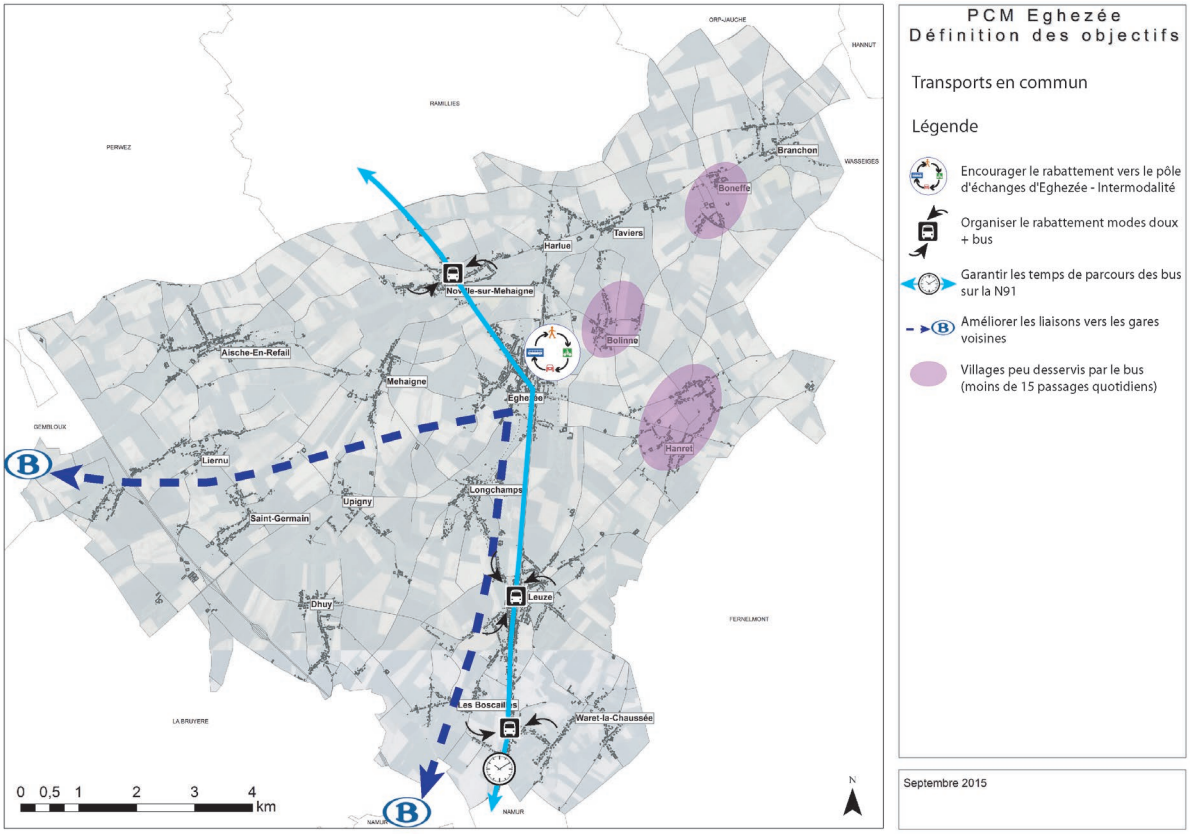


Figure 2: Objectifs transports en commun

4.2 Modes doux

4.2.1 Optimiser et développer les infrastructures

- Rendre les déplacements à pied attractif grâce à des infrastructures de qualité et confortables dans les cœurs de villages
- Poursuivre la mise en œuvre du plan trottoirs en prenant en compte les éventuels changements intervenus au niveau de l'organisation des arrêts TEC notamment
- Prendre en compte la problématique PMR dans tout nouvel aménagement
- Entretenir les pistes cyclables existantes et le RAVeL (marquage, accotements, etc.)
- Étudier la possibilité de réaliser un axe cyclable est-ouest

4.2.2 Sécuriser les déplacements en modes doux

- Sécuriser les traversées et les carrefours dangereux : notamment sur les N91, N624, N912 et sur le RAVeL
- Lutter contre le stationnement sur le trottoir (légal ou illégal) par des aménagements physiques
- Réduire l'impact de la coupure physique qu'est la N91 dans les traversées piétonnes et cyclistes (au niveau du RAVeL)
- Développer dans le cœur des villages un traitement de l'espace public favorable aux déplacements des modes doux et à la convivialité

4.2.3 Assurer la continuité des cheminements modes doux et l'intermodalité

- Poursuivre l'amélioration de l'intermodalité vélo + bus en entretenant les cheminements et en continuant à implanter des équipements pour les vélos
- Poursuivre le balisage des itinéraires cyclables
- Assurer une continuité des itinéraires cyclables au-delà des limites communales
- Aménager des espaces de stationnement pour les vélos au niveau des pôles générateurs de déplacements (commerces, équipements, écoles, etc.)

4.2.4 Déplacements scolaires

- Réaliser des aménagements physiques accompagnant les zones 30 existantes aux abords de toutes les écoles de la commune

4.2.5 Communiquer autour des services existants et des initiatives

- Communiquer auprès des écoliers, de leurs parents et des équipes pédagogiques autour des outils de la mobilité alternative à la voiture individuelle : pédibus, vélobus, covoiturage, etc.
- Communiquer sur les bénéfices du vélo et de la marche

- L'augmentation des déplacements en vélo grâce à l'infrastructure existante.
- La sécurisation du RAVeL.
- Le balisage des itinéraires.

- Le développement de la marche dans les villages grâce à l'amélioration des aménagements.

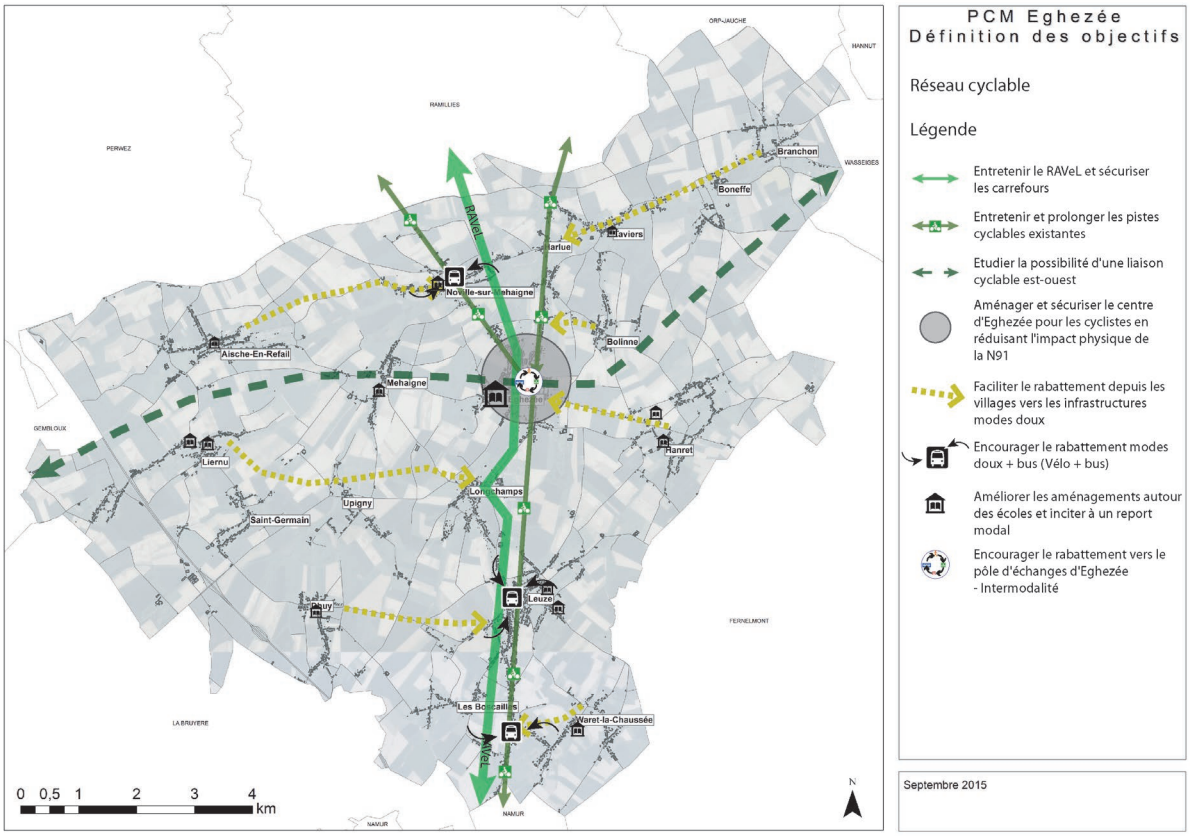


Figure 3: Objectifs vélo

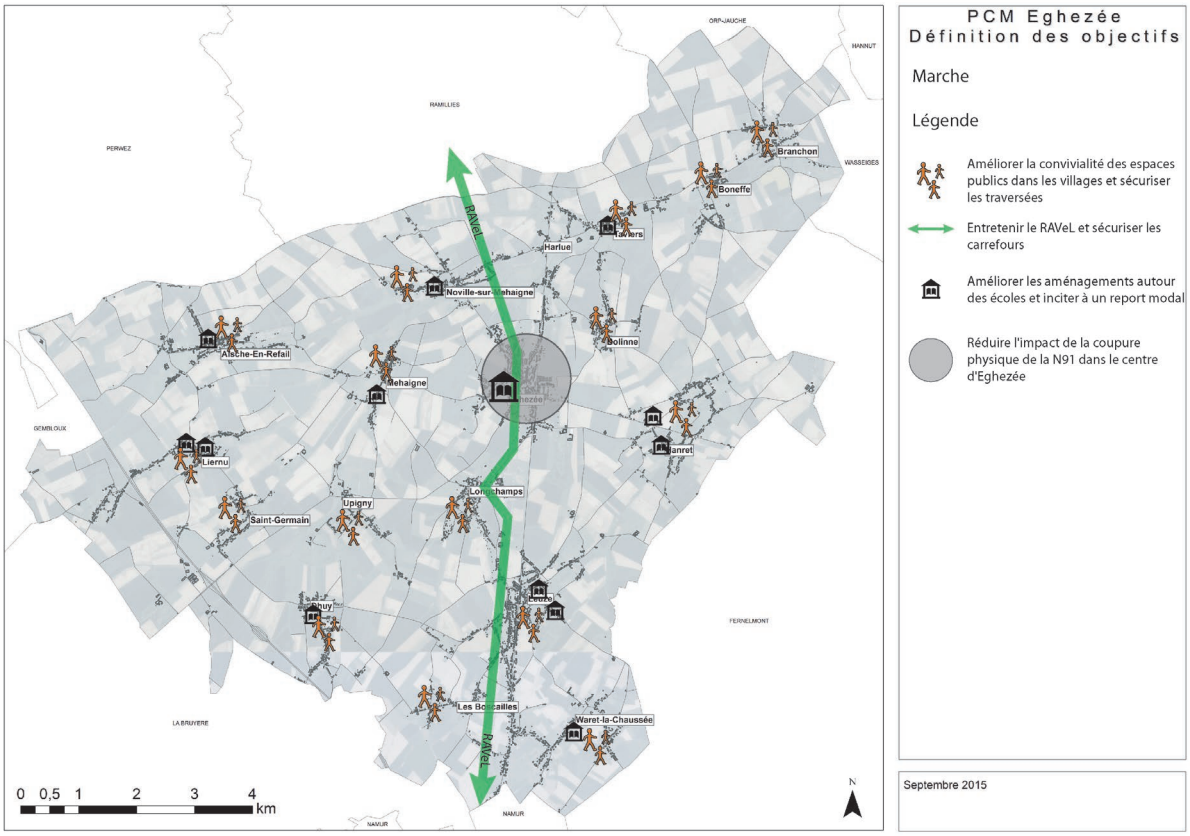


Figure 4: Objectifs marche

4.3 Transport privé

- Faire respecter la hiérarchie viaire et adapter l'aménagement des axes routiers afin de garantir sa lisibilité (réseau primaire, réseau secondaire, réseau de liaison locale, réseau de collecte locale, réseau de desserte locale). Accorder une attention particulière aux voiries identifiées comme « de collecte locale » pouvant être sujettes au trafic de transit

- Adapter le réseau routier aux vitesses choisies selon la typologie des zones traversées (bâties ou non, plus ou moins denses)

- Lutter contre le trafic de transit dans les villages et proposer des aménagements appropriés pour sécuriser les traversées de village (effets de porte)

- ➢ La réduction du trafic de transit dans le centre d'Eghezée et les villages.
- ➢ L'aménagement de toutes les traversées de villages.
- ➢ L'adaptation des aménagements aux zones 30.

4.4 Circulation des poids lourds

- Maitriser le trafic de transit par le centre d'Eghezée

- Accompagner le balisage des itinéraires d'aménagements physiques

- Homogénéiser les interdictions liées au tonnage sur les voiries de la commune

- Travailler avec la râperie à la maitrise de l'impact des poids lourds sur la qualité de vie des villages avoisinants, dans la continuité du travail du comité réunissant RAFTIR, riverains et Commune.

- ➢ La suppression du trafic de transit dans le centre d'Eghezée

4.5 Stationnement

- Lutter contre le stationnement sur le trottoir (légal ou illégal) par des aménagements physiques
- Réorganiser le stationnement sur la N91, notamment dans le centre d'Eghezée
- Optimiser l'usage des infrastructures existantes grâce à la signalétique (indication des parkings et des cheminements à prendre pour atteindre les équipements voisins)
- Proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles (dépose-minute) pour faciliter la circulation
- Développer la pratique du covoiturage via la communication et la formalisation de parkings (au niveau de l'échangeur autoroutier de l'E411 par exemple)

> - Le stationnement organisé sur la N91 dans le centre d'Eghezée comme il l'est dans rues adjacentes (rue du Collège, route de Gembloux).
> - La réduction de la pression automobile aux abords des écoles.
> - Un parking de covoiturage formalisé au niveau de l'échangeur autoroutier, voire en direction de Namur sur la N91.

4.6 Sécurité routière

- À partir de l'identification des carrefours et sections de voiries dangereuses (carrefour N912/N942, N91), étudier leur sécurisation la plus appropriée (signalétique, réaménagement, etc.)
- Sensibiliser les automobilistes à la présence d'usagers faibles sur la route (piétons et cyclistes) via la signalétique et les aménagements

> - Le réaménagement des carrefours les plus accidentogènes.

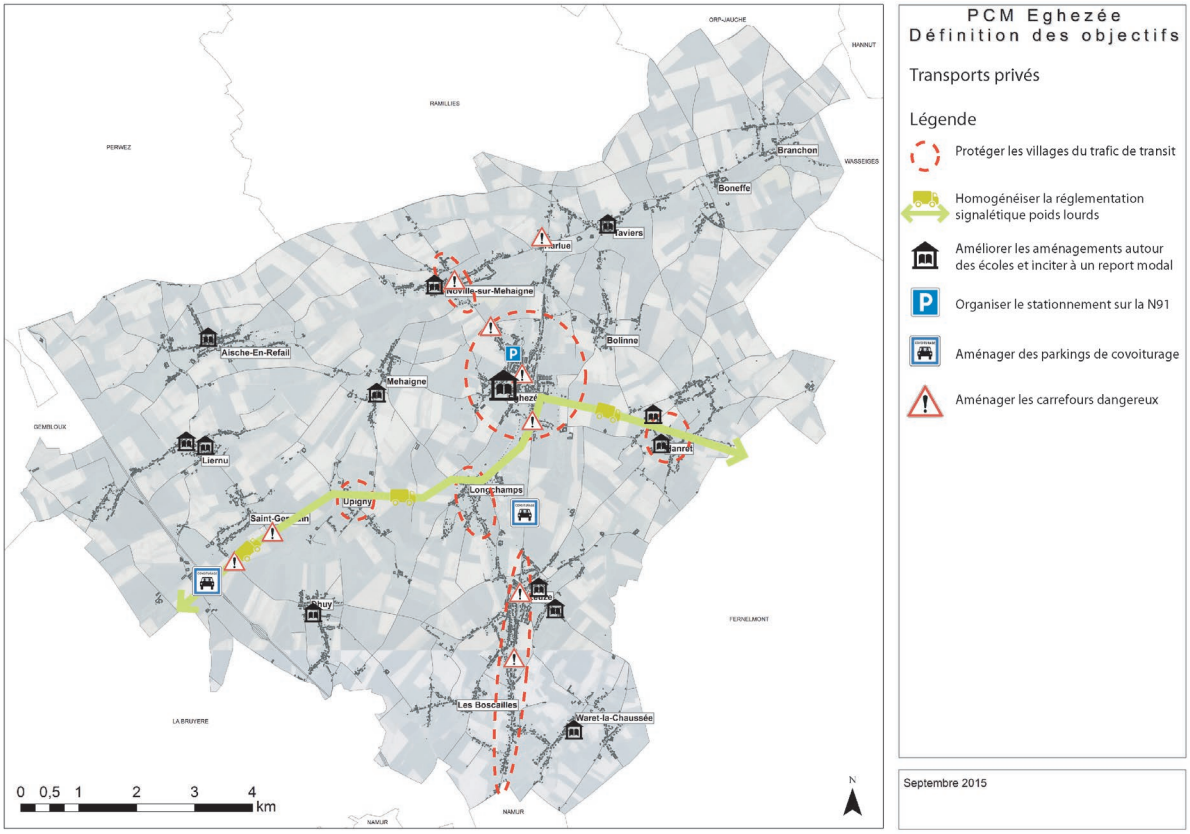


Figure 5: Objectifs transports privés, poids lourds, stationnement et sécurité routière

5 Annexes

5.1 Objectifs du Schéma de Structure Communal

La Commune d'Eghezée est en cours d'élaboration de son Schéma de Structure Communal. Dans la définition de ses objectifs, le PCM a pris en compte les objectifs d'aménagement définis par le SSC. Ils sont repris ci-dessous.

Extrait des Options du SSC du 12 juin 2014 (non encore approuvées)

« Un projet tel qu'un schéma de structure concrétise une démarche « politique » qui s'exprime à travers une ou plusieurs finalités, perspectives qui dépassent le projet lui-même. Il s'efforce de concourir à des évolutions plus globales qui vont au-delà de ses seuls effets directs. Pour faire face à l'évolution de son territoire, la Commune d'Eghezée s'assigne des objectifs d'aménagement. Ces objectifs d'aménagement s'inscrivent dans une perspective à long terme. Le schéma de structure ainsi que les différents outils qui y sont liés y contribuent à leur mesure, mais ils ne sont pas les seuls à y concourir.

Les objectifs d'aménagement

Différents scénarios de développement ont été étudiés. A ce stade de l'élaboration du schéma de structure les principes suivants sont arrêtés :

1) Développer Eghezée comme polarité principale à l'échelle communale

- Favoriser l'implantation des nouveaux logements à Eghezée – densifier Eghezée
- Améliorer la qualité et l'attractivité de l'espace public
- Favoriser la pratique des modes doux – renforcer le caractère intermodal du centre d'Eghezée
- Valoriser les entrées d'Eghezée
- Encourager la qualité architecturale

2) Renforcer l'identité rurale des villages

- Maintenir les caractéristiques morphologiques et fonctionnelles des villages – encadrer l'urbanisation et la rénovation du bâti
- Améliorer la qualité et l'attractivité des espaces publics
- Valoriser les noyaux centraux et historiques des villages
- Assurer la mixité fonctionnelle dans les villages
- Encourager la qualité architecturale

3) Encadrer le développement économique

- Définir un lieu pour l'inscription d'une zone d'activité économique
- Soutenir le développement de l'économie locale, notamment l'économie agricole et rurale

4) Protéger et valoriser les ressources et le patrimoine

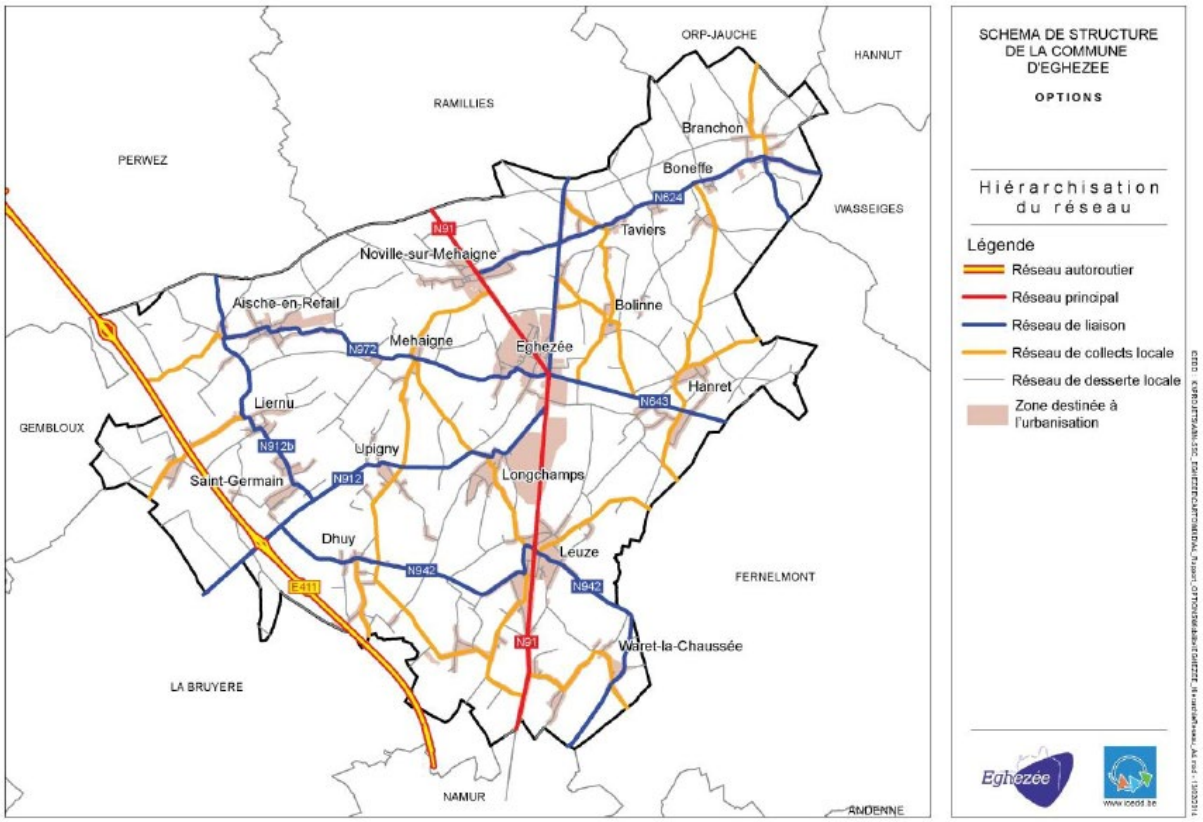
- Protéger les éléments de la structure écologique principale et les zones de liaison
- Préserver le patrimoine bâti et paysager

5) Sensibiliser les acteurs du développement territorial d'Eghezée

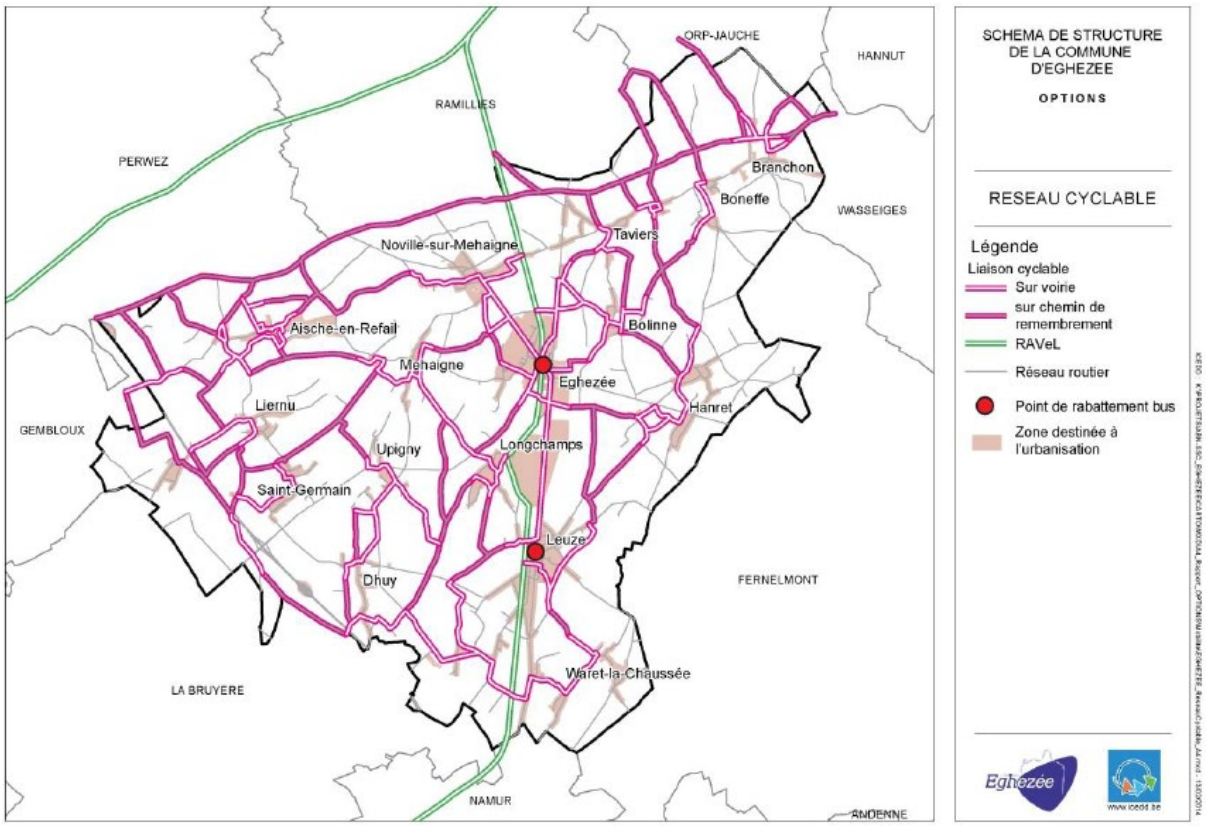
- Diffuser l'information relative au développement territorial
- Informer et préserver la population des risques techniques et naturels. »

5.2 Options du Schéma de Structure Communal

Les cartes ci-dessous sont extraites des options du SSC pour le schéma de circulation (non encore approuvé).



Circulation automobile – Hiérarchisation du réseau



Réseau cyclable

5.3 Avis d'initiative CCATM

Un avis d'initiative de la CCATM a été remis. Cet avis expose plusieurs propositions et recommandations concernant les enjeux et objectifs ainsi que plusieurs propositions qui pourront faire l'objet de mesures dans la Phase 3 du PCM.

Le document est annexé et les points suivants peuvent être soulignés :

- Développer une articulation solide entre le SSC et le PCM
- Prendre en compte tous les projets stratégiques existants, en projet et à venir
- Participer au printemps de la mobilité et à la semaine de la mobilité
- Étudier la pertinence d'une liaison TEC entre Eghezée et la gare de Gembloux
- Prévoir des parkings pour les vélos aux arrêts (arceaux)
- Poursuivre la réalisation de trottoirs et de passages pour piétons et les éclairer
- RAVeL : mieux l'entretenir, sécuriser les traversées de voiries et sensibiliser les cyclistes au partage du réseau avec les autres modes doux
- Recréer un maillage de sentiers au départ de l'atlas des chemins communaux, en tenant aussi compte de l'hippomobilité
- Étudier l'opportunité de réserver les chemins de remembrement aux agriculteurs et aux modes doux
- Créer un parking de délestage près de l'E411, voire à d'autres endroits, en veillant à sécuriser les entrées et sorties
- Encourager l'associatif à promouvoir le covoiturage
- Mener une large réflexion quant à la limitation de vitesse dans les villages et les quartiers résidentiels

Eghezée, le 21 octobre 2015

Réf. : CCATM/15/Avis.6

AVIS D'INITIATIVE

Deuxième contribution à l'élaboration du projet de plan communal de mobilité

> Adopté à l'unanimité par les 10 membres votants (sur 13)

Données introductives

Mission : Avis d'initiative

Dossier : Elaboration du plan communal de mobilité

Destinataires :
- Collège communal
- Bureau d'études Agora, auteur de projet
- Conseiller en mobilité
- Fonctionnaire dirigeant (SPW-DGO2-Direction de la planification de la mobilité)
- Membres du Comité technique

Liste des documents de référence :
- Versions provisoires des phases 1 (diagnostic) et 2 (définitions des objectifs) et présentations au comité technique
- Avis de la CCATM sur le contenu du pré-diagnostic (version 3) (réf. : CCATM/13/Avis.1)
- Pré-diagnostic (version 4)
- Projet de schéma de structure communal
- Avis de la CCATM sur le projet de schéma de structure communal (réf. : CCATM/14/Avis.11)
- Décret du 1/04/2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales
- AGW du 27/05/2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de la mise en œuvre de plans communaux de mobilité et de déplacements scolaires
- Décret du 6/02/2014 relatif à la voirie communale
- « Le plan communal de mobilité », Mouvement communal n° 865 – pp. 55-61 – Février 2012
- Fiches « mobilité » de l'Union des villes et communes de Wallonie – Mise à jour le 1/09/2014
- Fiche action « petite voirie communale » de l'Agenda 21 local
- http://walstat.iweps.be

Note aux lecteurs

Pour assurer un suivi optimal du dossier, le présent avis compile l'ensemble des informations, propositions et recommandations déjà formulées dans son premier avis d'initiative du 15/04/2015 (réf. : CCATM/15/Avis.2), et les complète, en les réorganisant sur base de la structure des deux documents élaborés par l'auteur de projet.

A ce stade, aucun suivi de son premier n'a pu être assuré car la version provisoire du diagnostic n'a pas encore été corrigée.

Route de Gembloux, 43 - 5310 Eghezée | Tél. : 081/81.01.42 | Fax : 081/81.28.35 | E-mail : ccatm@skynet.be

Sommaire

1. INTRODUCTION 3
1.1. Qu'est-ce qu'un PCM ? 3
1.2. Du plan de mobilite de 1995 a son actualisation 4
1.3. Une participation active et continue de la CCATM 5
2. QUELQUES ELEMENTS DE CONTEXTE 6
2.1. Accessibilite 6
2.2. Voiries 6
2.3. Autres elements 6
3. COMMENTAIRES RELATIFS AU DIAGNOSTIC 6
4. COMMENTAIRES RELATIFS AUX ENJEUX 7
4.1. Commentaires generaux 7
4.2. La gestion du territoire face a l'augmentation du nombre d'habitants 7
4.3. La reponse aux besoins des ecoles en tenant compte des abords de celles-ci 8
4.4. Le renforcement de l'offre en transport public et de l'intermodalite malgre l'absence de desserte ferroviaire 8
4.5. L'encouragement des deplacements par les modes doux en developpant les infrastructures 8
4.6. La gestion de la croissance du trafic automobile en parallele de l'amelioration de la qualite de vie et de la securite 8
4.7. Le developpement economique de la commune face au charroi poids lourds 8
4.8. Trouver un equilibre entre la demande de stationnement aux heures de pointe et la consommation d'espace de celui-ci 8
5. COMMENTAIRES RELATIFS AUX OBJECTIFS GENERAUX DU PCM 8
5.1. Ameliorer l'accessibilite pour tous 8
5.2. Ameliorer la qualite du cadre de vie 8
5.3. Contenir le developpement territorial 9
5.4. Ameliorer la securite routiere 9
5.5. Communiquer, informer, sensibiliser, eduquer 9
6. COMMENTAIRES RELATIFS AUX OBJECTIFS COMMUNAUX PAR MODE DE DEPLACEMENT 10
6.1. Transports publics 10
6.2. Modes doux 10
6.3. Transport prive 11
6.4. Circulation des poids lourds 11
6.5. Stationnement 11
6.6. Securite routiere 12
7. AUTRES PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS 12
8. SUIVI DES AVIS RENDUS PAR DIVERSES INSTANCES 13

Liste des acronymes

CATU	Conseiller en aménagement du territoire et urbanisme
CCATM	Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité
CeM	Conseiller en mobilité
CT	Comité technique
PCM	Plan communal de mobilité
PMR	Personne à mobilité réduite
RUE	Rapport urbanistique et environnemental
SSC	Schéma de structure communal
ZACC	Zone d'aménagement communal concerté
ZACCI	Zone d'aménagement communal concerté industrielle
ZAEM	Zone d'activité économique mixte

1. INTRODUCTION

1.1. Qu'est-ce qu'un PCM[1] ?

- Le PCM est un **document de planification** de la mobilité à l'échelle d'une commune. Il poursuit des objectifs d'**amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie** sur le territoire concerné.

  En matière d'**accessibilité** et de **mobilité**, il s'agit :
  - d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune; il doit être multimodal, hiérarchisé et correctement signalé ;
  - d'offrir une réponse en terme d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
  - de favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, d'encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
  - de contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

  En matière de **sécurité routière**, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

  En matière de **qualité du cadre de vie**, les objectifs sont :
  - d'améliorer la convivialité des espaces publics et d'y favoriser le développement d'activités dites « de séjour » (vie locale);
  - de diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique, ...).

- Le PCM contient au minimum :

  1° un **diagnostic** de la mobilité sur le territoire communal, mettant notamment en évidence les enjeux et les dysfonctionnements majeurs;

  2° les **objectifs** à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et en matière d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, ainsi que les priorités à assurer ;

  3° des **mesures et recommandations**, comprenant notamment :
  - des mesures visant à hiérarchiser et à catégoriser le réseau routier, à apposer une signalisation directionnelle appropriée et à rechercher une complémentarité entre les modes de déplacement, ceci tant pour le déplacement des personnes que pour le déplacement des marchandises ;
  - des mesures destinées à développer les modes de déplacement les moins polluants ;
  - des mesures destinées à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ;
  - des mesures visant à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
  - des mesures visant à améliorer la qualité du cadre de vie, notamment par une amélioration de la convivialité des espaces publics et par une diminution des nuisances liées à la mobilité ;
  - des mesures destinées à assurer la planification optimale et coordonnée des investissements ;
  - des recommandations sur l'aménagement du territoire considéré visant à limiter le volume global de déplacements.

[1] Source : Décret du 1/04/2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales.

- Le PCM permet de doter la commune d'une **vision prospective** de sa mobilité à court et moyen terme.

- Le PCM constitue également **un cadre et une dynamique d'information, de sensibilisation, de concertation et de coordination des acteurs locaux**.

- Le délai de réalisation du PCM prévu par l'auteur de projet est de l'ordre de 10 mois (hors délai de remise d'avis et d'enquête).

1.2. Du plan de mobilité de 1995 à son actualisation

1995
Décision du Conseil communal de réaliser un plan global de mobilité.

1998
Adoption du plan global de mobilité qui comprend deux parties :
- 1ère partie : rapport avec analyse et recommandations relatives aux situations des 16 villages de la commune ;
- 2nde partie concrétisant deux objectifs retenus par le Conseil communal :
  - interventions sur des pénétrantes de cinq villages : Boneffe, Dhuy, Liernu, Mehaigne, Warêt-la-Chaussée ;
  - stratégie d'action à l'attention des usagers lents : itinéraires cyclables.

16/03/2008
La question de la mobilité sur l'entité a été évoquée dans le tout premier avis que la CCATM a remis le 16/03/2008 portant sur le RUE relatif à la mise en œuvre de la ZACC dite « Les Nozilles » (réf. : CCATM/08/AVIS.1) :

> *« (…) Dans un délai proche, une réflexion globale devrait être menée quant à la mobilité sur l'entité, voire le canton. »*

18/03/2009
Présentation du service mobilité communal (créé en 2008) par Maria DENIL, CeM

2009
Décision du Conseil communal d'actualiser le PCM de 1996.

31/12/2011
Arrêté ministériel d'octroi d'une subvention relative à l'actualisation du PCM.

2012
- Début d'élaboration du pré-diagnostic.
- Présentation du dossier par Samuel JUSSY, CeM

2013
Avis de la CCATM sur le pré-diagnostic du PCM (réf. : CCATM/13/Avis.1).

Février 2015
Désignation du bureau d'études AGORA comme auteur de projet par le SPW.

De mars à septembre 2015
4 réunions du CT : 3/03, 4/05, 22/06 et 28/09

Elément de l'avis sur le projet de SSC	*Suivi*
Etre associé au CT	**Oui**

Notes

1. Composition :
   - Bourgmestre, en charge de la mobilité
   - Echevin des travaux, voirie, aménagement du territoire et urbanisme
   - Echevin de l'information
   - Echevine des transports scolaires
   - Chef du service voirie
   - Responsable du service cadre de vie ou CATU
   - CeM
   - Président CCATM
   - Représentants Zone de police Orneau-Mehaigne, DGO1-2-4, TEC Namur-Luxembourg, SRWT, Gamah (Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées), sentier.be, Cabinet du Ministre Di Antonio
   - Bureau d'études AGORA
2. Rôle :
   - Assurer la bonne exécution de l'étude conformément au cahier spécial des charges
   - Approuver les différents rapports relatifs à l'étude
   - Proposer des réponses aux réactions recueillies dans le cadre de la consultation et de l'enquête
   - Valider le PCM et en proposer l'adoption au Conseil communal

1.3. Une participation active et continue de la CCATM

- Le décret du 1/04/2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales prévoit ce qui suit :
  - La CCATM (tout comme le conseil communal) est informée des études préalables et peut à tout moment formuler les suggestions qu'elle juge utile ;
  - Le projet de PCM ainsi que les réclamations et observations de l'enquête publique sont soumis pour avis à la CCATM ;
  - La CCATM reçoit annuellement (comme le conseil communal) un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du PCM et les modifications éventuelles à apporter au PCM. La CCATM peut formuler au conseil communal toute suggestion qu'elle juge utile à la lecture du rapport.

- Concrètement, cela signifie que la CCATM peut jouer un rôle particulièrement actif dans :
  - l'élaboration du diagnostic en mettant notamment en évidence les enjeux et les dysfonctionnements majeurs ;
  - la définition des objectifs ;
  - la définition des mesures et recommandations.

- La CCATM, un des nombreux acteurs de l'élaboration du PCM à Eghezée, va tout mettre en œuvre pour participer de manière active et continue à l'élaboration du PCM.

- La CCATM a déjà remis l'avis qui suit : « Première contribution à l'élaboration du PCM » (réf. : CCATM/15/Avis.2 du 15/04/2015).

2. QUELQUES ELEMENTS DE CONTEXTE

2.1. Accessibilité

- Proximité de l'E411 et de son croisement avec l'E42 (échangeur de Daussoulx)
- Accès aux pôles proches en une moyenne de 15 à 20 minutes (15 km de Namur – 17 km de Gembloux - 25 km de LLN)
- Autres distances : 45 km de Charleroi - 60 km de Bruxelles - 60 km de Liège
- Dorsale Nord-Sud traversant la commune (N91 - Chaussées de Louvain et de Namur) :
  - Utilisée comme axe structurant TEC (faible offre pour les autres villages)
  - Définie dans le projet de SDER (2013, p.70) comme faisant partie du réseau structurant secondaire
- Organisation viaire convergeant vers Eghezée
- Traversée de nombreux villages par des voiries régionales

2.2. Voiries

- Réseau routier régional et communal (km)

Voiries	*Rapport 2014 de la commune*	*Projet de SSC*	*http://walstat.iweps.be*
Régionales	72	66,3	64,8
Communales	255	239	281,1

- Autoroute E411 : 8,1 km (source : http://walst.iweps.be)
- RAVeL : 9,9 km (source : http://walst.iweps.be)
- Chemins de remembrement : 105 km (source : rapport 2014 de la commune)

Eléments des avis précédents	*Suivi*
Vérifier les données « réseau routier régional et communal »	Pas d'info à ce stade
Les chemins de remembrement sont-ils compris dans les voiries communales ?	Pas d'info à ce stade

2.3. Autres éléments

- Plus de 10.000 véhicules immatriculés, soit environ 1,37 voitures par ménage (source : http://walst.iweps.be – chiffres 2013)
- La mobilité des travailleurs et des élèves (source : IWEPS, 2001)

	Travailleurs	*Elèves*
Habitent et restent sur Eghezée pour travailler ou se scolariser	587	688
Habitent et quittent Eghezée pour travailler ou se scolariser	4.379	2.055
N'habitent pas Eghezée et y viennent pour travailler ou se scolariser	565	297

3. COMMENTAIRES RELATIFS AU DIAGNOSTIC

PROPOSITIONS/RECOMMANDATIONS

➔ Utiliser les données les plus récentes (pour les données ayant « un certain âge », il est utile d'indiquer les raisons de la non mise à jour récente).
➔ Préciser la longueur de chaque type de voiries.
➔ Etablir une cartographie pour chacun des 18 villages (pas seulement les 16 anciennes communes).
➔ Apporter une grande attention à la lisibilité et à la qualité des graphiques, tableaux et cartes.

4. COMMENTAIRES RELATIFS AUX ENJEUX

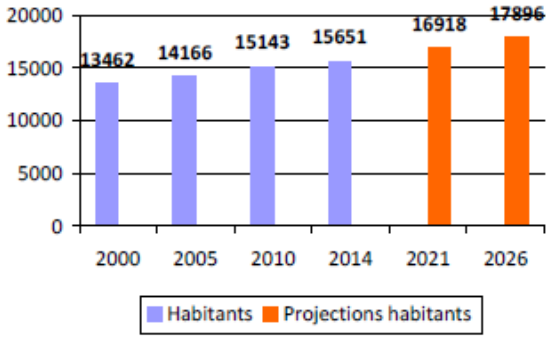
4.1. Commentaires généraux

PROPOSITIONS/RECOMMANDATIONS

➔ Développer une articulation solide entre le SSC et le PCM.
➔ Intégrer les études succinctes AFOM (atouts, forces, opportunités, menaces) présentées lors du CT du 28/09/2015 dans le rapport.

4.2. La gestion du territoire face à l'augmentation du nombre d'habitants

- Les perspectives démographiques telles que calculées par l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) envisage ce qui suit à l'horizon 2026 :
  - 175 nouveaux habitants par an,
  - soit 2.100 nouveaux habitants,
  - portant la population à près de 18.000 habitants (+ 15 % par rapport à 2014).



Sources : Rapport 2014 de la commune et projections de l'IWEPS.

- La commune dispose de nombreuses réserves foncières et notamment des ZACC.

Les ZACC à Eghezée

Noms des ZACC	*ha*	*Priorité et délai de mise en œuvre prévus par le projet de SSC*
Les Nozilles	9,06	1 - En cours (environ 120 lots d'habitation, 3 lots d'immeubles à appartements (60), 1 lot de commerce)
Tige Caton	2,53	1- En cours 82 logements
Saiwia	20,26	2 - court terme, activation dans les 5 ans
Route d'Andenne	5,93	3 - moyen terme, activation dans les 10-15 ans
Sous la Ville	7,98	
La Chapelle	2,97	
Noville-sur-Mehaigne	2,93	4 - long terme, activation dans plus de 15 ans

PROPOSITION/RECOMMANDATION

➔ Prendre en compte tous les projets stratégiques existants, en projet et à venir :
→ Proposer des recommandations liées à l'ouverture de chaque ZACC.
→ Analyser le volet mobilité du projet de permis d'urbanisation (21 maisons et 78 appartements) de « La Joie du Foyer » au lieu-dit « Au pavé » (à l'intérieur de l'îlot bordant la route d'Andenne, la Chaussée de Namur et la rue de Frocourt, et en limite avec la ZACC « Route d'Andenne »)

4.3. La réponse aux besoins des écoles en tenant compte des abords de celles-ci

4.4. Le renforcement de l'offre en transport public et de l'intermodalité malgré l'absence de desserte ferroviaire

4.5. L'encouragement des déplacements par les modes doux en développant les infrastructures

4.6. La gestion de la croissance du trafic automobile en parallèle de l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité

4.7. Le développement économique de la commune face au charroi poids lourds

4.8. Trouver un équilibre entre la demande de stationnement aux heures de pointe et la consommation d'espace de celui-ci

Pas de commentaire à ce stade.

5. COMMENTAIRES RELATIFS AUX OBJECTIFS GENERAUX DU PCM

Les objectifs d'aménagement définis dans le projet de SSC et en lien avec la mobilité sont pris en compte.

5.1. Améliorer l'accessibilité pour tous

Objectifs généraux du PCM	Liens avec les objectifs du SSC
➢ Organiser un système de déplacement cohérent :	
• Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population	
• Assurer l'accessibilité pour tous les lieux fortement fréquentés	
• Favoriser autant que possible les modes doux, le transport public et l'intermodalité	**1) Développer Eghezée comme polarité principale à l'échelle communale** Favoriser la pratique des modes doux - renforcer le caractère intermodal du centre d'Eghezée
• Faciliter les déplacements « utiles » par les modes routiers	
• Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité	
• Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite (terme à ajouter)	

5.2. Améliorer la qualité du cadre de vie

Objectifs généraux du PCM	Liens avec les objectifs du SSC
➢ Renforcer la convivialité des espaces publics dans les noyaux agglomérés :	**1) Développer Eghezée comme polarité principale à l'échelle communale** **2) Renforcer l'identité rurale des villages** Améliorer la qualité et l'attractivité des espaces publics
• Redistribuer l'espace public au profit des modes doux ;	
• Diminuer les nuisances sonores, la pollution de l'air et contenir la consommation d'énergie.	
➢ Réduire le sentiment d'insécurité en voirie pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues.	
➢ Cela implique par ailleurs de résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics.	

5.3. Contenir le développement territorial

Objectifs généraux du PCM	Liens avec les objectifs du SSC
➢ Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage des zones agglomérées existantes ou zones d'extension attenantes	**1) Développer Eghezée comme polarité principale à l'échelle communale** Favoriser l'implantation des nouveaux logements à Eghezée – densifier Eghezée **2) Renforcer l'identité rurale des villages** Maintenir les caractéristiques morphologiques et fonctionnelles des villages – encadrer l'urbanisation et la rénovation du bâti
➢ Connecter les entités par des liens autant que possible multimodaux	

5.4. Améliorer la sécurité routière

Objectifs généraux du PCM	Liens avec les objectifs du SSC
➢ Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route	RAS
➢ Améliorer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues	

5.5. Communiquer, informer, sensibiliser, éduquer

Depuis toujours, la CCATM recommande que l'information, la consultation et la participation de la population soit améliorée de manière continue. Il est à noter que le volet communication citoyenne de ce projet va au-delà du prescrit légal et est de nature à rencontrer cette recommandation.

Volet communication prévu par le projet [Les éléments non obligatoires sont soulignés.]

Présentation des phases 1 (diagnostic) et 2 (objectifs)
- Annonce dans « Eghezée & Vous » et sur le site Internet de la commune
- Note résumée « Toutes boîtes » (livret A4 recto-verso)
- Réunion publique d'information

Phase 3 (mesures et recommandations) : enquête publique
- Annonce dans « Eghezée & Vous » et 3 journaux
- 3 séances d'information
- Toutes boîtes à diffuser (4 faces de format A3)
- Rapport en ligne sur le site Internet de la commune
- Création d'une affiche

Objectifs généraux du PCM	Liens avec les objectifs du SSC
➢ 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.	**6) Sensibiliser les acteurs du développement territorial de la commune d'Eghezée** Diffuser l'information relative au développement territorial
➢ Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet. Elle vise aussi 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 (phases 1 et 2) et enquête publique (phase 3) ;	
• Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.	

Objectifs généraux du PCM	Liens avec les objectifs du SSC
➢ 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 du PCM ;	
• 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 certaine 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.	

PROPOSITION/RECOMMANDATION

➔ Participer au printemps de la mobilité et à la semaine de la mobilité.

6. COMMENTAIRES RELATIFS AUX OBJECTIFS COMMUNAUX PAR MODE DE DEPLACEMENT

6.1. Transports publics

Rappel d'éléments de divers avis de la CCATM pris en compte

- Faiblesse de l'offre en transports en commun (excepté sur la N91) ;
- Analyser les besoins non couverts par les services réguliers et proposer des adaptations de l'offre ou des compléments (intermodalité, transport à la demande, …).

PROPOSITIONS/RECOMMANDATIONS

➔ Etudier la pertinence d'une liaison TEC entre Eghezée et la gare de Gembloux.
➔ Prévoir des parkings pour les vélos aux arrêts (arceaux).

6.2. Modes doux

Rappel d'éléments de divers avis de la CCATM pris en compte

- Circulation peu sécurisée pour les piétons (hauteur des trottoirs…), les PMR et les cyclistes ;
- Stationnement sur les trottoirs ;
- Faibles liaisons entre les quartiers et les centres par mode doux.

PROPOSITIONS/RECOMMANDATIONS

➔ Poursuivre la réalisation de trottoirs (chaînons manquants) et de passages pour piétons (ex.: entre rue de Frocourt et rue de la Marka), et les éclairer.
➔ RAVeL : mieux l'entretenir, sécuriser les traversées de voiries et sensibiliser les cyclistes au partage du réseau avec les autres modes doux (les piétons s'y sentent peu en sécurité face à des groupes cyclistes !).
➔ Recréer un maillage de sentiers au départ de l'atlas des chemins communaux, en tenant aussi compte de l'hippomobilité.
➔ Etudier l'opportunité de réserver les chemins de remembrements aux agriculteurs et aux modes doux.

6.3. Transport privé

Rappel d'éléments de divers avis de la CCATM pris en compte

- Trafic de transit notamment via les petites routes communales et les chemins de remembrement ;
- Diminuer le trafic de transit à Eghezée tout en s'assurant de ne pas le reporter sur les chemins de remembrement.

PROPOSITION/RECOMMANDATION

➔ Décrire toutes les rues des villages et le trafic qui y est lié (certaines rues sont fortement utilisées).

6.4. Circulation des poids lourds

Rappel d'éléments de divers avis de la CCATM pris en compte

- Densité du trafic sur Eghezée ;
- Charge liée au charroi lors de la saison betteravière.

PROPOSITIONS/RECOMMANDATIONS

➔ Refaire des comptages la semaine précédant l'ouverture de la râperie pour valider l'analyse de juin (réalisée à un moment où l'autoroute était en travaux – à défaut, après la campagne) ;
➔ Faire des comptages durant la pleine saison betteravière (et les analyser au vu des données de l'ancien PCM et des données de l'étude des incidences de la râperie) – mi octobre ;
➔ Prendre en compte tous les projets stratégiques existants, en projet et à venir :
→ Râperie de Longchamps
→ Inscription d'une ZAEM sur un lieu à définir

6.5. Stationnement

Rappel d'éléments de divers avis de la CCATM pris en compte

- Stationnement sur les trottoirs ;
- Places de stationnement insuffisantes.

PROPOSITIONS/RECOMMANDATIONS

➔ Chaque logement dispose d'au moins 2 places de parkings à l'air libre. En aucun cas, les besoins en stationnement ne peuvent générer une pression excessive sur le domaine public.
➔ Prendre en compte tous les projets stratégiques existants, en projet et à venir :
→ Elaboration de schémas d'aménagement sur des périmètres d'ensemble et sur des espaces publics définis dans le projet de SSC (Chaussée de Namur et Chaussée de Louvain, « Anciennes casernes militaires/Football », rue de la Gare et rue du Collège)
→ Sans oublier tous les pôles d'attractions existants : administration communale, parc à conteneurs, centres culturel et sportif, écoles, académie, clubs sportifs, salles, commerces…
➔ Créer un parking de délestage près de l'E411, voire à d'autres endroits, en veillant à sécuriser les entrées et les sorties (la création de ronds-points est une piste à envisager).
➔ Encourager l'associatif à promouvoir le covoiturage.

6.6. Sécurité routière

Rappel d'éléments de divers avis de la CCATM pris en compte

- Insécurité routière notamment liée à la vitesse pratiquée par les véhicules, quel que soit le type de voirie ;
- Carrefours dangereux (« Numa », chaussée de Louvain/rue de la Gare/rue du Collège, route de Hesbaye/route de Ramillies, route de Champion/route d'Andenne).

PROPOSITIONS/RECOMMANDATIONS

➔ Créer un rond-point au carrefour dit « Numa » (route de La Bruyère/rue Montulet/route des Six Frères)

➔ Créer un rond-point au croisement de la Chaussée de Louvain et de la rue des Nozilles.

7. AUTRES PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

➔ Comme il s'agit d'une actualisation du PCM de 1998 :
→ identifier les évolutions pour tous les aspects abordés ;
→ identifier toutes les mesures réalisées (et notamment les travaux de réfections de voiries) ;
→ identifier les mesures non réalisées et encore pertinentes.

➔ Envisager, pour certains éléments du PCM, un partenariat avec d'autres communes ; à titre d'exemple : hiérarchie des voiries, gestion des « routes des betteraves », maillage des liaisons lentes.

➔ Contribuer à un développement territorial harmonieux en réalisant des aménagements de voiries :
→ cohérents,
→ en fonction de la hiérarchie du réseau,
→ à l'entrée et dans tous les villages de l'entité (ex. : créer de véritables portes d'entrée, très visuelle avec marquage au sol, structures, plantations…).

➔ Mener une large réflexion quant à la limitation de vitesse dans les villages et les quartiers résidentiels. Des solutions compatibles avec notre spécificité rurale (tracteurs et convois agricoles ...) doivent être prises. La mise en place d'un groupe de travail qui documenterait ces solutions, les avantages et inconvénients, devrait permettre de choisir les solutions les mieux adaptées et les plus efficaces.

➔ Apporter des réponses aux éléments suivants.
→ Pertinence et faisabilité d'un contournement d'Eghezée pour y diminuer le trafic de transit. (Pour information, le projet de SDER (2013, p.70) souligne ce qui suit : « *Certaines agglomérations soumises à un transit automobile et/ou de poids lourds important pâtissent d'une diminution de la qualité de vie, de sécurité routière et/ou d'accessibilité locale. Dans ces cas, la réalisation d'un contournement routier peut être retenue.* »).
→ Amélioration du fléchage d'accès au parking du Centre Culturel/sportif et révision du marquage au sol en vue d'y accueillir de manière ordonnée un maximum de véhicules.
→ Compatibilité des bases de données SSC et PCM.
→ Avantages et inconvénients de mettre une majorité de voiries à « 30 km ».
→ Statut des chemins de remembrement.
→ Articulation du PCM avec le nouveau décret relatif à la voirie communale et le projet de plan régional de mobilité durable pour la Wallonie (PRMD).

➔ Orientations pour l'aménagement de lotissements (synthèse des critères d'appréciation des projets définis par la CCATM)

« Mixité sociale > Créer des liens entre les quartiers existants et les nouveaux lotissements.
Mixité fonctionnelle et accès aisé aux services, commerces et équipements > Accès aisé à prendre en compte.
Accessibilité multimodale

- *Eviter l'urbanisation de zones mal situées d'un point de vue de l'accessibilité.*
- *Pour tout nouveau lotissement, veiller à ce que les services de base, les commerces de première nécessité et les équipements tels que les écoles soient facilement accessibles par des modes alternatifs à la voiture.*
- *Prévoir des itinéraires piétons et cyclistes sécurisants reliant le lotissement au pôle le plus proche.*
- *Profiter de la création d'un nouveau lotissement pour relier des quartiers existants au centre ou relier plusieurs quartiers entre eux.*

Qualité des espaces publics
Tout projet de lotissement doit se centrer sur l'espace public et être extrêmement précis sur ses caractéristiques. C'est lui qui structure le nouveau quartier. Les caractéristiques physiques des rues et des places (largeur de la chaussée et des trottoirs, type de plantation, nature de l'éclairage…) définissent son statut. En outre, la hiérarchie des voiries est un élément essentiel de la lisibilité de l'espace.
Autres recommandations

- *Aménager les voiries et abords de propriété pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et favoriser les usagers lents ;*
- *En vue d'avoir à terme des trottoirs adaptés aux personnes à mobilité réduite, ne pas mettre d'équipement privatif sur une largeur de 1,50 m ;*
- *Améliorer la circulation des piétons, des PMR et des cyclistes ;*
- *Imposer des charges d'urbanisme aux demandeurs pour sécuriser l'entrée et la sortie des véhicules pour chacun des projets ;*
- *Prévoir des stationnements suffisants (la CCATM demande 2 places de parking hors voirie et à l'air libre par logement. Le nombre de places pour les appartements est jugé en fonction de leur superficie et leur localisation.) ;*
- *Améliorer la sécurité routière ;*
- *Prévoir les aménagements de sécurité nécessaires ;*
- *Tenir compte de l'aspect sécurité routière dans les nouveaux aménagements (zones 20, 30…) ;*
- *Améliorer les transports en commun ;*
- *Prévoir un local pour vélos (et des parkings sécurisés). »*

8. SUIVI DES AVIS RENDUS PAR DIVERSES INSTANCES

La CCATM recommande que les avis et observations formulés tout au long du processus d'élaboration du PCM soient synthétisés dans un document spécifique et que celui-ci reprenne les éléments de réponse et les modifications apportées au projet.

agora
-urba.eu

environnement
espace public
paysage
territoire
mobilité