



ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ D'EGHEZÉE

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

VERSION APRES ENQUÊTE PUBLIQUE

DÉCEMBRE 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



environnement
espace public
paysage
territoire
mobilité

Table des matières

1	Phase 1 : Diagnostic de la situation existante	5
2	Phase 2 : Définition des objectifs du PCM.....	6
3	Phase 3 : Plan d'actions	9

L'actualisation du Plan Communal de Mobilité d'Eghezée est l'occasion d'évaluer les changements qui se sont produits sur le territoire et de compléter les mesures qui avaient alors été préconisées.

L'objectif du Plan Communal de Mobilité est d'encourager et d'optimiser le report des usagers de la voiture vers les modes alternatifs (transports en commun, vélo, marche), en particulier pour les déplacements au sein de la commune.

1 Phase 1 : Diagnostic de la situation existante

Grâce à sa situation à proximité de Namur et de Bruxelles, Eghezée est une commune attractive, attirant de nouveaux habitants, les projets d'urbanisation en cours en témoignent. Afin d'accueillir ces nouveaux habitants de manière optimale et de limiter les nuisances d'une circulation automobile accrue, il est nécessaire d'anticiper leurs besoins en déplacements et de leur assurer une bonne connexion avec les pôles de services et économiques.

Concernant les déplacements domicile-travail des habitants d'Eghezée, ceux-ci s'effectuent en majorité vers l'extérieur de la commune. Namur est la principale commune qui reçoit des travailleurs résidant à Eghezée. Plus de la moitié des actifs d'Eghezée travaillent dans l'arrondissement de Namur. Eghezée est cependant la seconde commune provisionnant des emplois aux Eghezéens.

Les déplacements en direction de Namur sont particulièrement facilités grâce à la N91 et à l'autoroute E411 via l'échangeur n°12, qui permet aussi d'atteindre la Région de Bruxelles-Capitale.

Le réseau TEC d'Eghezée a été restructuré en 2012, faisant de la N91 un axe fort pour les transports en commun. La concentration des lignes de bus TEC sur la N91 facilite d'autant plus les déplacements et assure une alternative intéressante à la voiture individuelle pour les trajets vers Namur. L'installation de plusieurs quais bus sur la N91 et du pôle bus de la gare d'Eghezée devraient d'autant plus encourager ces déplacements en bus, notamment grâce à l'amélioration du confort d'attente des passagers.

Le réseau viaire d'Eghezée se structure autour de la N91, dorsale nord-sud de la commune. Cette voie constitue aussi le centre-ville d'Eghezée. Elle est la plus chargée en termes de trafic. L'axe ouest-est formé par la N912 et la N643 est également fréquenté. Toutes ces voies se rencontrent à Eghezée centre.

En raison de la présence de la râperie de Longchamps et de la proximité de l'autoroute, la N912 supporte un important trafic de poids lourds, à l'instar de la N91. Les poids lourds traversent le centre d'Eghezée ainsi que plusieurs villages.

Certains carrefours et voiries nécessiteront un réaménagement du fait de leur dangerosité effective, du sentiment d'insécurité qu'ils peuvent procurer, ou encore de l'inconfort dont ils peuvent être la source pour certains usagers (les piétons et les cyclistes notamment).

Eghezée bénéficie d'une base intéressante en termes de développement d'un réseau modes doux. En effet, le RAVeL est un axe nord-sud structurant pour ceux-ci et la N91 et N991 sont équipées en partie de pistes cyclables marquées. Ce réseau manque cependant de continuité sur certaines sections où il n'y a pas d'aménagement et les intersections entre le RAVeL et les routes peuvent s'avérer dangereuses. Les liaisons est-ouest sont par ailleurs moins aisées.

En termes d'intermodalité, l'installation de parkings vélo sécurisés à certains arrêts de bus devrait permettre d'encourager la pratique.

2 Phase 2 : Définition des objectifs du PCM

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.

Objectifs généraux du PCM

<p>Objectifs généraux</p>	<ul style="list-style-type: none"> → Améliorer l'accessibilité pour tous - Organiser un système de déplacement cohérent : → Améliorer la qualité du cadre de vie → Contenir le développement territorial → Améliorer la sécurité routière → Communiquer, informer, sensibiliser, éduquer
<p>Transports publics</p>	<p><i>Optimiser le réseau bus</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <p><i>Améliorer l'intermodalité entre le bus et les autres modes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <p><i>Développer les services innovants</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Envisager des dessertes complétant l'offre des lignes régulières du TEC : <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p><i>Communiquer autour des services existants et des initiatives</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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

<p>Modes doux</p>	<p><i>Optimiser et développer les infrastructures</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 • Entretien des pistes cyclables existantes et le RAVeL (marquage, accotements, etc.) • Étudier la possibilité de réaliser un axe cyclable est-ouest <p><i>Sécuriser les déplacements en modes doux</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 bn • 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 <p><i>Assurer la continuité des cheminements modes doux et l'intermodalité</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.) <p><i>Déplacements scolaires</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des aménagements physiques accompagnant les zones 30 existantes aux abords de toutes les écoles de la commune <p><i>Communiquer autour des services existants et des initiatives</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>Transport privé</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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)
<p>Poids lourds</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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.

Stationnement	<ul style="list-style-type: none">• 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)
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none">• 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

3 Phase 3 : Plan d'actions

Les propositions faites font pour la plupart d'entre elles l'objet de fiches détaillées. Ces fiches sont la « boîte à outils » de l'administration communale pour leurs futures réalisations. Sont présentées ici les principales mesures proposées

Propositions

<p>Circulation piétonne</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place dans chaque village un réseau piéton, accessible à tous (PMR) et confortable. • Aménager les cheminements piétons sur une distance de 200 m environ dans les zones d'habitat villageois et de 500 m environ (ou 10 minutes à pied) dans les zones d'habitat au départ des pôles de déplacements (écoles, commerces, équipements et arrêts de transport en commun). • Sur les routes principales équiper les arrêts du TEC de trottoirs permettant de rejoindre les lieux qu'ils desservent. • Traiter les traversées piétonnes en fonction de la sécurité des piétons, (visibilité, distance max à franchir d'une traite, îlot refuge, éclairage,...). • Sur les routes principales, aménager des traversées piétonnes à (pratiquement) tous les carrefours situés en agglomération.
<p>Réseau cyclable</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La prise en compte du SDCW comme base du réseau cyclable à développer ; • L'entretien et la sécurisation des aménagements cyclables existants qui sont de qualité variable ; • La création de liaisons est-ouest permettant aux villages de la commune de rejoindre RAVeL, pistes cyclables de la N91 et principaux pôles de la commune (Eghezée et Leuze notamment, mais aussi les différentes écoles de la commune) ; • La proposition d'itinéraires de liaisons entre les villages à favoriser ; vers le RAVeL et la N91 également ; • Le développement du stationnement vélos et la promotion du vélo, leviers essentiels pour encourager la pratique (→ cf. Fiche généraliste « Stationnement vélos en voirie »).
<p>Traversée du RAVeL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation des traversées : • Priorisation des interventions aux carrefours du RAVeL
<p>Transports en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Étudier les faisabilité de liaisons vers Gembloux
<p>Hiérarchie du réseau viaire projetée</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter l'organisation existante du réseau routier de façon à limiter les effets négatifs du non respect de la hiérarchie viaire sur le cadre de vie • Mettre en place des mesures d'apaisement du trafic ainsi que de plans de circulation adaptés • Aménager certains chemins de remembrement en chemins réservés aux véhicules agricoles, cyclistes et piétons

Ralentisseurs de vitesse sur les voiries régionales	
Stationnement	<p>Pour le stationnement automobile :</p> <ul style="list-style-type: none"> • augmenter la rotation en centre-ville et lutter contre les véhicules ventouses : <ul style="list-style-type: none"> ○ Renforcer les contrôles ○ Organiser la gestion des durées et de la tarification en fonction des objectifs souhaités : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Reporter le stationnement de 4h et plus ailleurs (parkings périphériques longue durée, exemple du parking du Centre Sportif, ...) • réorganiser l'offre et encadrer le stationnement autorisé (marquages au sol, changement du revêtement, etc...) ; • prévoir les effets induits en termes de stationnement des différents projets d'habitat, de zones d'activités économiques et également d'équipements publics : <ul style="list-style-type: none"> ○ Imposer un minimum de places de stationnement par logement afin de ne pas répercuter les besoins de stationnement en voirie ; ○ Pour chaque projet conséquent, on doit vérifier que l'espace de stationnement prévu soit suffisant comparativement à la fonction et à l'usage de la future zone en projet ; • proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles (dépose-minute) pour faciliter la circulation. <p>Pour le stationnement vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installer et entretenir des équipements de parcage des vélos près des bâtiments publics (administration, écoles, commerces,...), aux principaux arrêts TEC, axes cyclables structurants ainsi que dans les lotissements
Transport de marchandises et charroi agricole	<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations générales • Fiches actions spécifiques
Mobilité scolaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mesures d'accompagnement pour une mobilité plus soutenable vers les écoles • Fiches actions spécifiques
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Fiches actions spécifiques
Actions multimodales	<ul style="list-style-type: none"> • Fiches actions spécifiques
Qualité de vie dans les Centres	<ul style="list-style-type: none"> • Fiches actions spécifiques

Fiches actions

Transport de marchandises et charroi agricole

Charroi agricole rue Wagère et Du Four

Rue de la Terre Franche

Mobilité Scolaire

Place Taviers - école communale

Centre Scolaire St Joseph et St Hubert

Ecole Saint-Rémi de Hanret

Sécurité routière

Carrefour N624/N991

Carrefour Route de la Bruyère - route de Perwez

Carrefour Numa

Mise en place de radars préventifs et / ou répressifs

Actions multimodales

Rue Sainte Anne - Route de La Bruyère

Chaussée de Namur

Qualité de vie dans les centres

Réaménagement de la partie communale de la route de Gembloux

Place de Bolinne

Fiches actions généralistes « STOP »

Piétons et PMR :

Fiche action n°1 : Prendre en compte la problématique des PMR dans tous les déplacements quotidiens

Cyclistes :

Fiche action n°1 : La mobilité à l'école

Fiche action n°2 : Le ramassage scolaire à pied et / ou à vélo

Fiche action n°3 : Stationnement vélos en voirie

Fiche action n°4 : le balisage vélo

Fiche action n°5: Les sens uniques limités (SUL)

Fiche action n°6 : Schéma de principe pour aménagements vélos

Fiche action n°7 : La promotion des vélos à assistance électrique (VAE)

Transports en commun :

Fiche action n°1 : Réaménagement des arrêts TEC

Transports privés :

Fiche action n°1: Mise en œuvre de la hiérarchie viaire en zone agglomérée : récapitulatif

Fiche action n°2: Mise en œuvre de mesures d'apaisement et ralentisseurs

Fiche action n°3 : Aménagement de zone de circulation apaisée

Fiche action n°4 : Mettre en place un « village 30 »

Fiche action n°5 : Covoiturage et aménagement de parkings de co-voiturage



agora
-urba.eu

environnement
espace public
paysage
territoire
mobilité