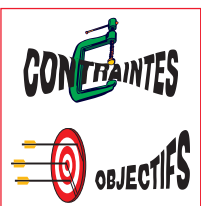
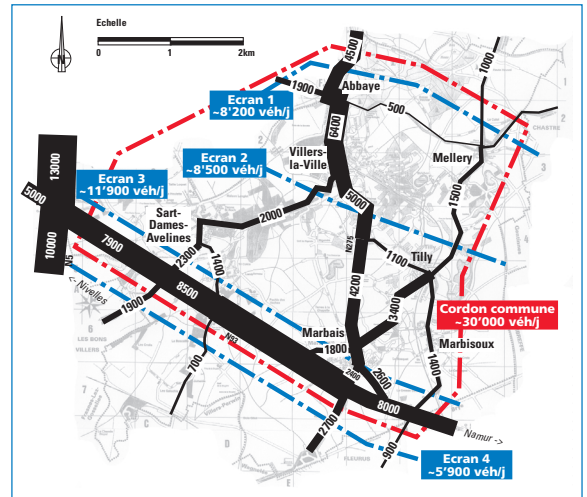
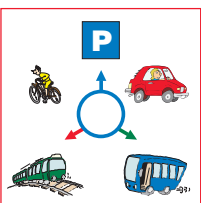
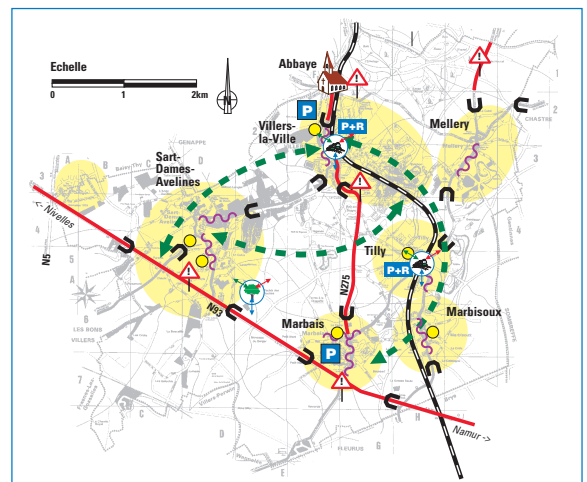




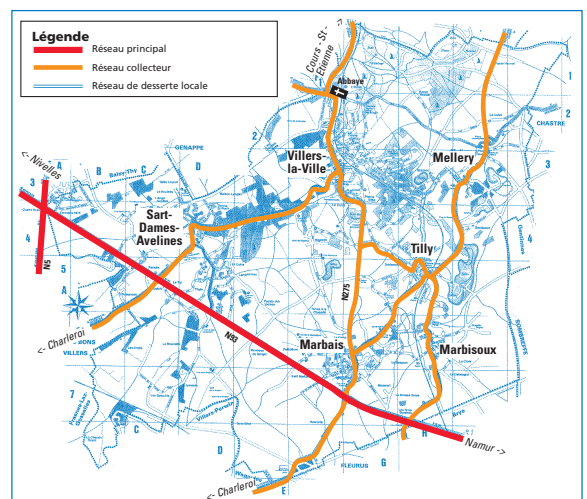
## 1. Le diagnostic



## 2. Les objectifs et les contraintes



## 3. Le Plan des déplacements



MINISTRE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS  
COMMUNE DE VILLERS-LA-VILLE



En collaboration avec  
COOPARCH - R.U.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE  
DE VILLERS-LA-VILLE  
Rapport de synthèse

SEPTEMBRE 2002



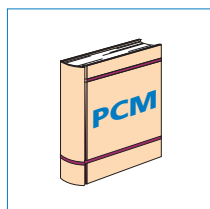
# **PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE VILLERS-LA-VILLE**

## **RAPPORT DE SYNTHÈSE**

**SEPTEMBRE 2002**

## **SOMMAIRE**

### Figure



### **Le contexte du PCM**

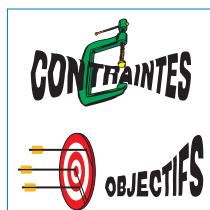
1



### **Le diagnostic**

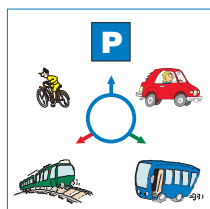
2

3



### **Les objectifs et les contraintes**

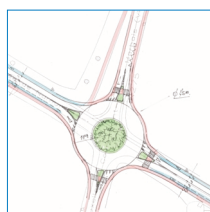
4



### **Le concept multimodal**

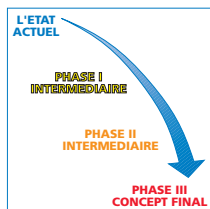
5

6



### **Les actions détaillées**

7



### **La mise en oeuvre**

8

**Ce rapport de synthèse reprend les principaux éléments de l'étude du Plan communal de mobilité - PCM de Villers-la-Ville. Pour obtenir des informations plus détaillées, il est conseillé de se référer aux trois rapports techniques qui ont été réalisés:**

- Phase I: Analyse - diagnostic / Rapport technique N°1 / Août 2001
- Phase II: Contraintes - objectifs / Rapport technique N°2 / Septembre 2001
- Phase III: Plan de déplacements / Rapport technique N°3 / Mars 2002

## INTRODUCTION

Les problèmes de déplacements à Villers-la-Ville devenant chaque jour un peu plus contraignants, les autorités communales ont compris la cruciale nécessité d'avoir un bon outil de gestion de la mobilité.

Dès 1999, la Région wallonne a sollicité les communes, afin qu'elles signent la "charte de mobilité". Celle-ci définit les contours d'une mobilité durable obéissant à trois grands principes:

- l'évidence que la politique du "tout à la voiture" est révolue et qu'il faut privilégier les transports en commun et les modes de déplacements doux (vélos, marche, ...);
- la participation et la concertation de tous les acteurs concernés, pour une vision globale des problèmes;
- la communication avec la population, laquelle doit être impérativement informée et consultée.

Dans cette perspective, le Collège des Bourgmestre et Echevins a sollicité le Ministre Daras (mobilité et énergie), afin d'obtenir une subvention pour la réalisation du Plan Communal de Mobilité - PCM.

En mai 2000, Villers-la-Ville a été sélectionnée parmi une vingtaine d'autres communes wallonnes pour la réalisation de son PCM.

Le montant global de l'étude se monte à 87'886 € TVAC, dont 78% à charge de la Région wallonne (68'589 € TVAC) et 22% à charge de la Commune de Villers-la-Ville (19'297 € TVAC).

Le 15 février 2001 l'étude a officiellement démarré et est arrivée à son terme en mai 2002.

## QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Le Plan Communal de Mobilité - PCM est un outil prospectif de planification de la mobilité des personnes et des marchandises au sein de l'entité communale, qui se base sur la concertation des acteurs de la mobilité et sur la prise en compte de tous les modes de déplacements (transports individuels, transports collectifs, piétons, deux roues, personnes à mobilité réduite...).

Le Plan Communal de Mobilité est également un outil opérationnel, définissant un échéancier de mesures à mettre en place pour l'application de l'organisation multimodale des déplacements définie.

Le but premier du PCM est donc d'essayer de rassembler tous les acteurs autour d'un projet, afin d'obtenir un consensus et que des réalisations concrètes sur le terrain soient aisées.

Le PCM est un outil très efficace pour la décision communale. Jusqu'ici, les réponses en matière de mobilité étaient apportées de manière ponctuelle, sans vision globale, ce qui entraînait de nombreux désagréments.

Enfin, il permet une programmation des investissements, tant sur les voiries communales que sur d'autres voiries, afin de planifier au mieux les travaux à entreprendre, par exemple dans le cadre du plan triennal.

L'un des principaux buts du PCM est d'essayer de définir une politique durable de mobilité au sein de l'entité communale. Il s'agit de privilégier une mobilité en harmonie avec la protection de l'environnement, tant en termes de choix du mode de déplacement que d'infrastructures. De façon très précise, le PCM devra essayer de lutter contre toutes les nuisances relatives à la mobilité : nuisances sonores et pollution de l'air, exclusion sociale de la mobilité, perte énergétique, insécurité routière, ...

## LES ÉTAPES DANS L'ÉTUDE DU PCM

### LES 4 PHASES PRINCIPALES DU PCM :



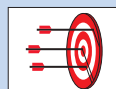
#### 1) L'analyse et le diagnostic :

- récolter les données de base
- comprendre le fonctionnement actuel des déplacements
- mettre en évidence les enjeux, les points positifs et les problèmes



#### 3) Les propositions :

- de circulation, d'accessibilité (voitures, bus, camions, vélos, piétons, ...)
- de stationnement (des résidents, des clients, des navetteurs)
- d'aménagement de l'espace public (carrefours, rues, passages piétons, ...)
- de fonctionnement des carrefours (giratoires, feux lumineux, ...)
- ...



#### 2) La définition des objectifs :

- proposer des tendances de gestion voulues, souhaitables, possibles, de la mobilité à 10-15 ans



#### 4) La communication :

- ciblée, par associations et acteurs de la vie locale :
  - des habitants
  - des commerçants
  - des représentants d'écoles
- large, auprès de la population
  - à l'issue des phases 1 et 2, puis de la phase 3

### Etabli par les bureaux :



COOPARCH - R.I.U.



En collaboration étroite et continue avec un Comité d'accompagnement constitué des décideurs politiques (Commune et Région Wallonne) et techniques (MET, SNCB, TEC, SRWT, ...) et chargé d'avaliser les différentes phases et propositions

## LA PARTICIPATION DE LA POPULATION

La concertation avec tous les acteurs concernés (MET, TEC, SNCB, SRWT, associations, comités de quartier, ...) à toutes les étapes de l'étude constitue un gage de réussite du PCM, notamment au niveau de son acceptation par le plus grand nombre.

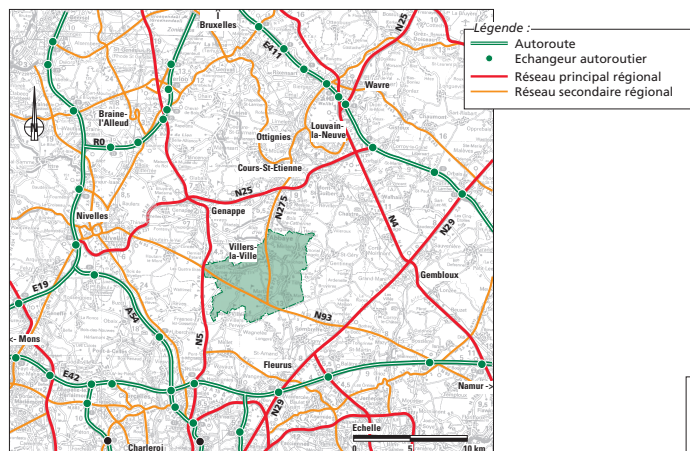
En s'inscrivant dans la logique du PCM, la commune s'est engagée aussi dans une certaine transparence par rapport à la démarche suivie et aux choix effectués. Tout au long de l'étude, des réunions citoyennes, une consultation publique et une enquête publique ont été organisées. Il s'agit d'un volet essentiel pour une bonne acceptation des changements et projets proposés à la population.

Ainsi, le PCM est un outil de référence reconnu par tous, qui offre des réponses claires aux questions des citoyens.

## LE CONTEXTE GÉNÉRAL

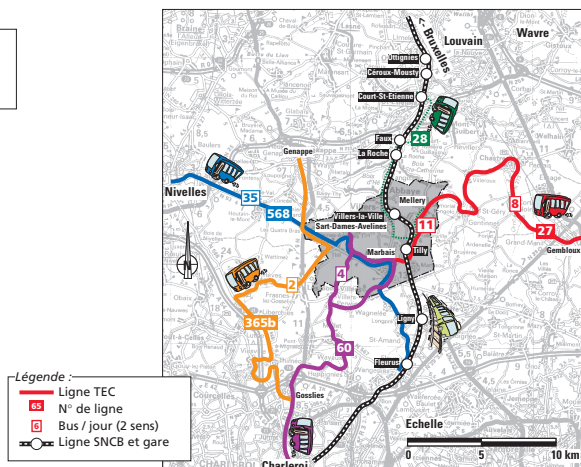
### LIAISONS DE VILLERS-LA-VILLE AVEC LA RÉGION

#### LE RÉSEAU ROUTIER



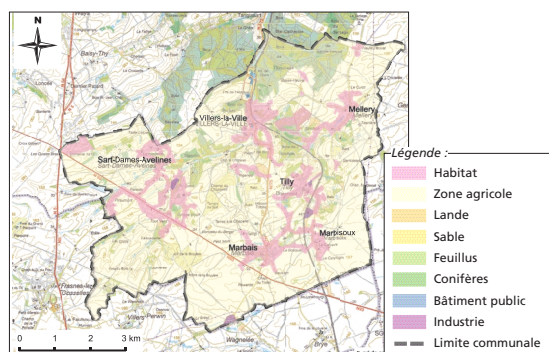
- Un réseau autoroutier dense (E411, E42, E19, R0, A54) et des nationales importantes (N5, N25, N4) protégeant bien Villers-la-Ville du grand transit et offrant des liaisons de qualité vers les principaux pôles régionaux voisins
- Une commune traversée par deux axes régionaux secondaires :
  - la N93 en Est-Ouest (Namur - Nivelles)
  - la N275 en Nord-Sud

#### LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS



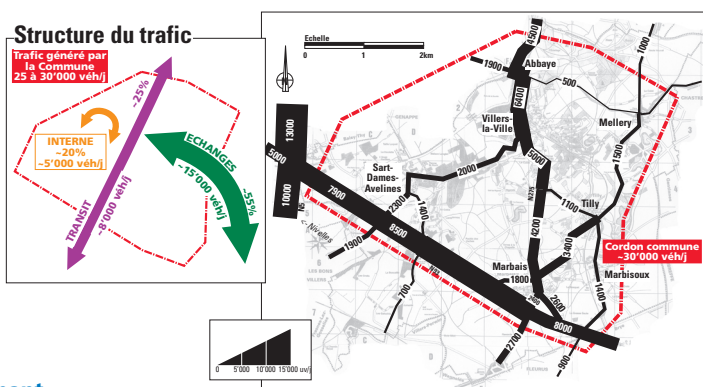
- Une offre TEC très faible, aussi bien en interne qu'en échange, hormis la liaison avec Nivelles, mais qui ne dessert que Marbais et Sart-Dames-Avelines
- Une offre TEC adaptée principalement aux besoins des usagers scolaires
- Une bonne offre SNCB avec un horaire cadencé, mais des correspondances pas toujours assurées aux gares de Charleroi et Ottignies, rendant le rail peu attractif pour les navetteurs

## ASPECT SOCIO-ÉCONOMIQUE



- Une commune à caractère agricole encore dominant composée de 6 villages
  - ~ 9'000 habitants
  - ~ 1'500 emplois
  - ~ 950 scolaires
- Un site touristique d'importance, le site des ruines de l'Abbaye de Villers-la-Ville
- Absence de commerces de proximité et dispersion des services générant de nombreux déplacements locaux

## CHARGES DE TRAFIC 2001



- Un faible trafic en traversée des villages (2 à 6'500 véh/j)
- Un faible transit Nord-Sud (~2'000 véh/j) représentant moins de ~25% du trafic traversant l'Abbaye
- La N93 est tout particulièrement dangereuse, avec des carrefours peu sécurisés et un mélange d'usagers: voitures aux vitesses élevées, trafic agricole lent, trafic PL, 2-roues, ...

## QUELQUES ASPECTS PARTICULIERS



• Un sentiment d'insécurité



• Des abords d'école peu adaptés (et des parents peu disciplinés...)

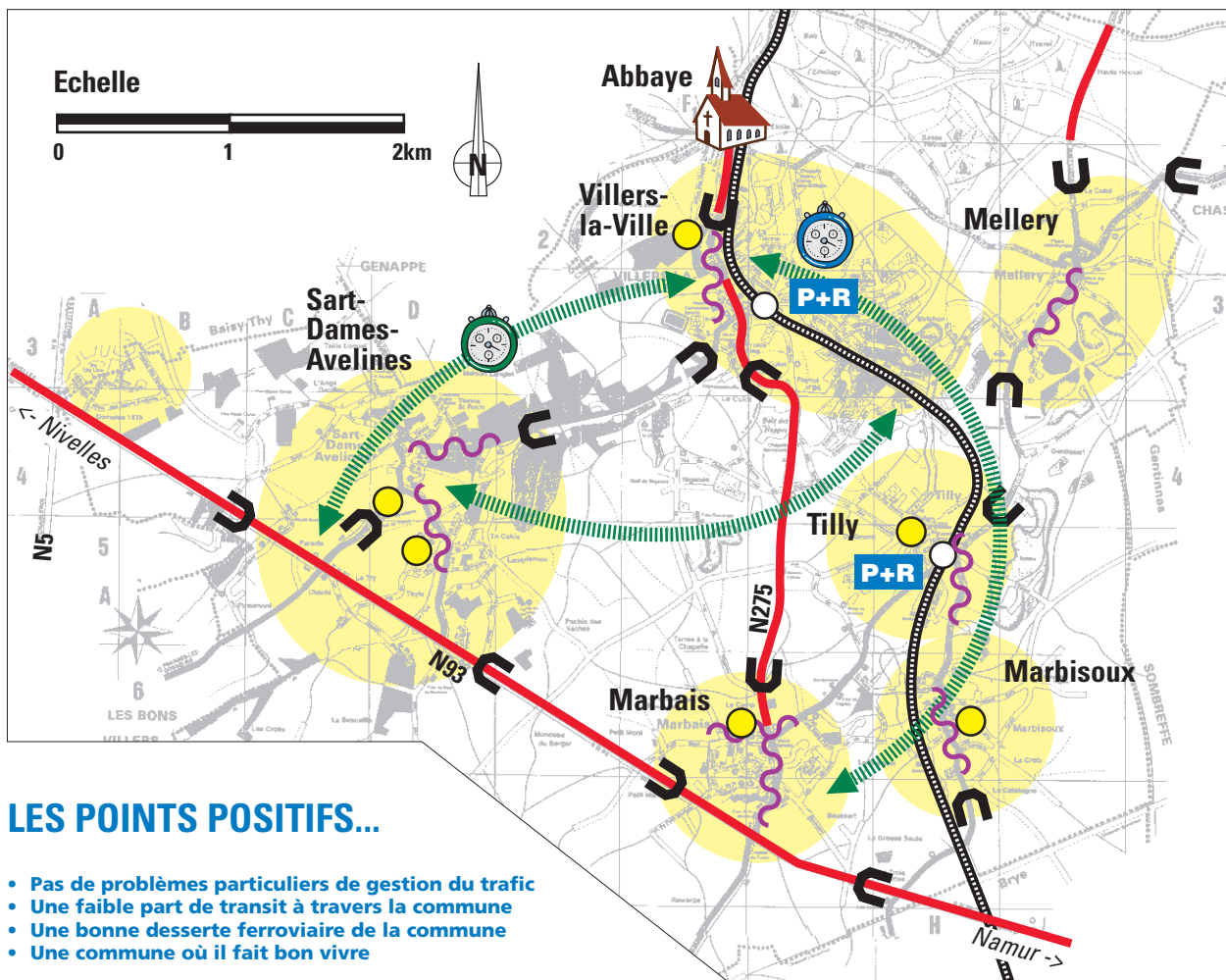


• Peu de problèmes de stationnement (excepté lors d'événements à l'Abbaye)



• Des conditions parfois précaires pour les usagers des transports publics

## SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DÉPLACEMENTS



### LES POINTS POSITIFS...

- Pas de problèmes particuliers de gestion du trafic
- Une faible part de transit à travers la commune
- Une bonne desserte ferroviaire de la commune
- Une commune où il fait bon vivre



### ... ET LES POINTS NÉGATIFS



#### LE TRAFIC

- Un réseau routier principal peu sécurisant
- Des problèmes de vitesse en traversée de localité



#### LES TEC

- Un manque de liaisons internes en bus
- Des horaires peu adaptés



#### LA SNCB

- Un manque d'intermodalité aux gares SNCB (parkings pour navetteurs)
- Des fréquences cadencées, mais des correspondances pas toujours assurées



#### LES MODES DOUX

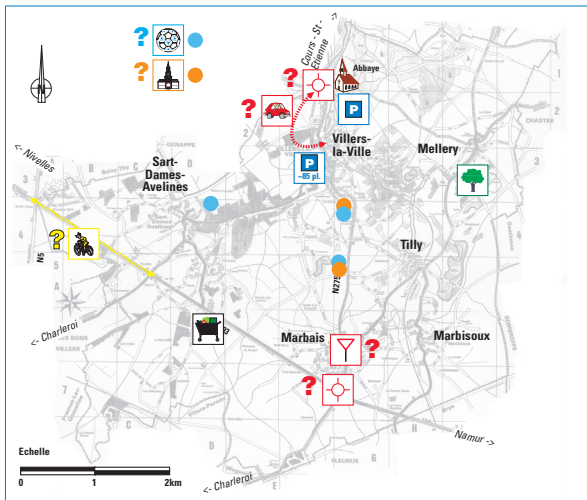
- Des conditions de déplacements peu favorables aux modes doux dans les villages
- Des aménagements d'accès aux écoles peu sécurisés
- Un manque d'aménagements adéquats pour les personnes à mobilité réduite



#### L'ESPACE PUBLIC

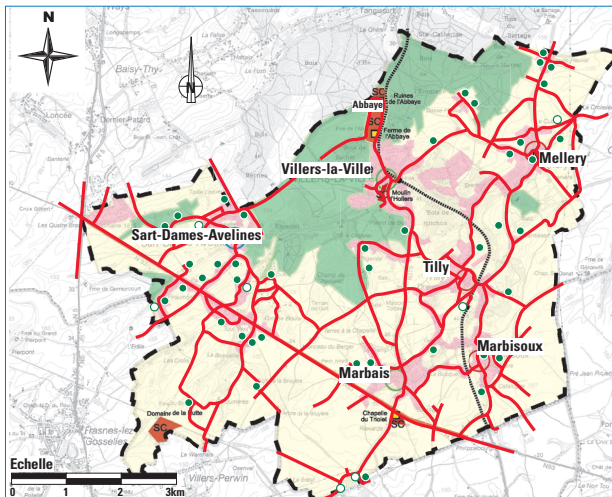
- Un site historique fortement perturbé par la circulation
- Des portes d'agglomération peu marquées

## DES PROJETS DÉJÀ "SUR LE FEU"...



- Un parking de ~85 places récemment réalisé au centre de Villers-la-Ville
- Un projet de giratoire au carrefour de la Chapelle du Triolet (N93 / N275)
- Un projet de giratoire provisoire à la Porte de Bruxelles (Abbaye)
- Un projet de modification des priorités au carrefour Place Leghain
- Un projet de piste cyclable à double sens sur la N93
- Un projet de centre sportif (3 sites possibles)
- Un projet de relocalisation de l'administration communale (2 sites possibles)
- Un projet de site naturel protégé dans une ancienne sablière
- Un projet d'implantation d'un commerce en bordure de la N63

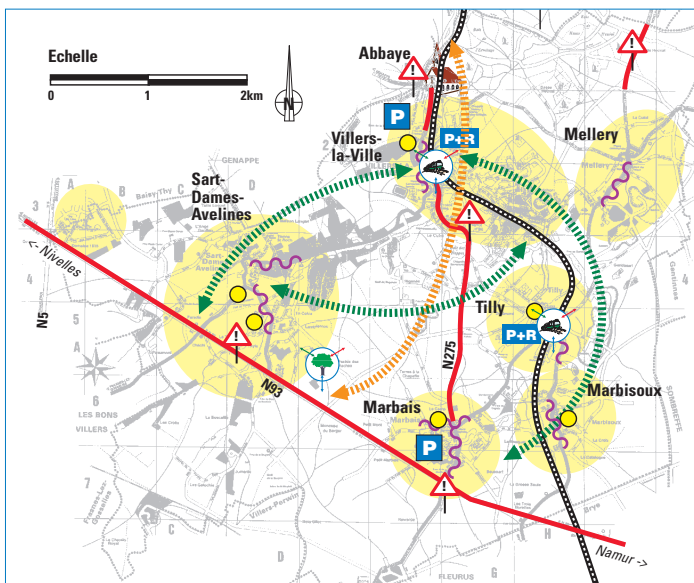
## ... QUELQUES CONTRAINTES...



- Légende :**
- Exploitation agricole
  - Négociant, garage et entreprise agricole
  - Itinéraire emprunté par du charroi agricole
  - Habitat
  - Agriculture
  - Chemin de fer
  - Halte SNCB
  - Site classé
  - Bien classé
  - Limite communale
  - Zone rurale d'intérêt paysager
  - Noyau bien équipé en commerces
  - Noyau moyennement équipé en commerces
  - Noyau mal équipé en commerces

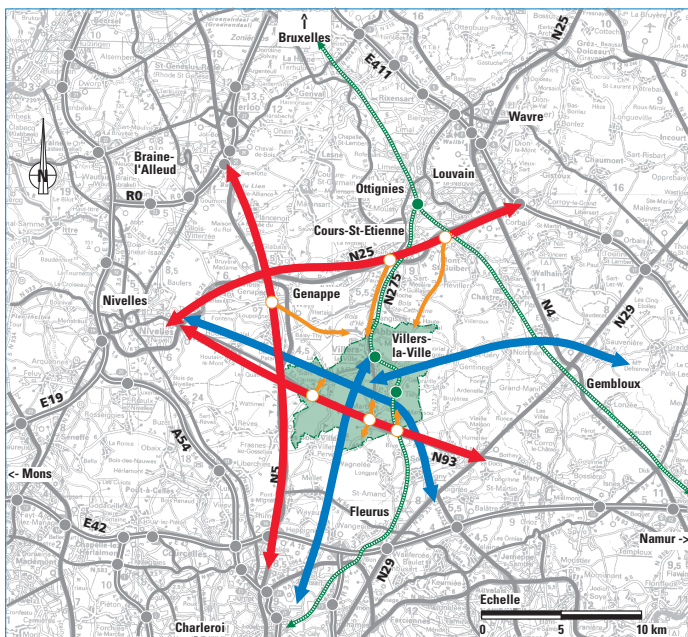
- Des habitations de plus en plus nombreuses, bordant les voies de liaison entre les villages
- Des pôles urbains proches (Nivelles, Ottignies - Louvain-la-Neuve, ...) qui créent une forte dépendance en matière de commerces et loisirs
- Cinq sites classés et trois biens classés à considérer
- Des contraintes locales de protection du site de l'Abbaye
- Des zones rurales d'intérêt paysager
- Des exploitations agricoles dont la viabilité est à assurer
- Des déplacements nombreux de charrois agricoles à prendre en compte dans les aménagements de voirie
- Des itinéraires à maintenir pour les convois exceptionnels
- Un réseau viaire ancien, au gabarit étroit, laissant peu de place pour la cohabitation entre cheminement piétonnier et stationnement des véhicules

## ... ET, BIEN SUR, DES OBJECTIFS !



- LES TRANSPORTS COLLECTIFS**
  - Renforcer la desserte en transports collectifs interne de la commune
  - Améliorer l'accueil des usagers (abri-bus, information, ...)
  - Améliorer l'accessibilité aux gares
  - Favoriser l'intermodalité 2R, véhicule particulier et bus vers le train
  - Assurer une accessibilité multi-modale aux pôles de loisirs (centre sportif, manège, ...)
- LE TRAFIC**
  - Améliorer la qualité de vie des riverains (maîtrise du trafic de transit local et des vitesses)
  - Sécuriser les points noirs du réseau routier
  - Maîtriser le trafic de transit à travers la commune
- LE STATIONNEMENT**
  - Maîtriser le stationnement dans les centres des villages
- LES MODES DOUX**
  - Améliorer les conditions de déplacements des modes doux et des personnes à mobilité réduite
  - Organiser l'accessibilité aux écoles (stationnement, bus, modes doux)
- LE CAS PARTICULIER DE L'ABBAYE**
  - Améliorer les conditions d'accessibilité, y compris pour les transports publics, les deux roues et les piétons

## LES MESURES PROPOSÉES AU NIVEAU RÉGIONAL...

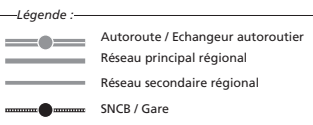


### LIAISONS RÉGIONALES EN TRANSPORTS COLLECTIFS

- par le réseau SNCB
- accès aux gares de Tilly et de Villers-la-Ville
- via des échanges aux gares d'Ottignies et de Charleroi

### LIAISONS RÉGIONALES EN VÉHICULES PARTICULIERS

- par le réseau routier principal pour les flux de grand transit
- par des "portes d'accès" aux villages pour le trafic d'échange à la commune



... QUI VOUS OFFRIRONT :

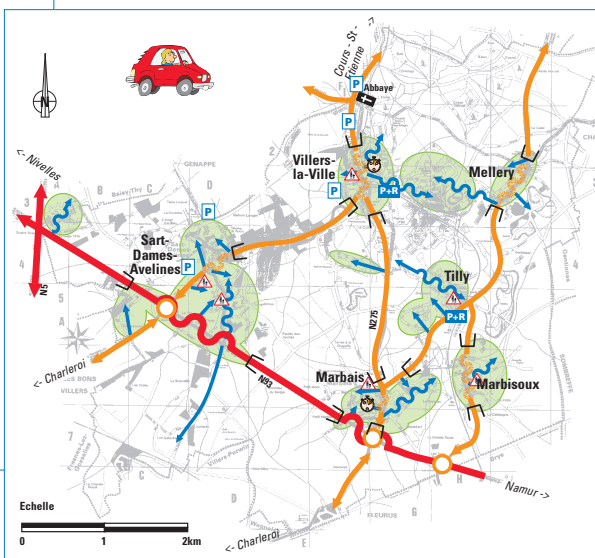
- UN TRANSPORT PAR LE RAIL PLUS EFFICACE
- UNE BONNE COMPLÉMENTARITÉ TEC-SNCB

DONC LA POSSIBILITE DE CHOISIR UN MODE DE TRANSPORT ALTERNATIF À LA VOITURE POUR CERTAINS DE VOS DÉPLACEMENTS

## LES MESURES LOCALES POUR LES VÉHICULES PARTICULIERS...

### GÉRER ET ORGANISER LE STATIONNEMENT

- Limiter les durées de stationnement des places sur voirie proches des commerces (durée <2h)**
- Organiser le stationnement à proximité des écoles pour les parents d'élèves qui déposent et reprennent leurs enfants**
- Organiser le stationnement à proximité des pôles de loisirs pour gérer la demande lors d'événements exceptionnels:**
  - Salle communale de Sart-Dames-Avelines
  - Centre sportif
  - Abbaye
- Aménager des places de stationnement pour les navetteurs à proximité des gares SNCB**



- Légende :
- Réseau principal pour le transit
  - Réseau secondaire pour l'accès aux villages
  - Réseau de desserte locale aux quartiers d'habitation
  - Zone d'habitation
  - ⌚ Durée limitée du stationnement sur voirie
  - ⚠ Stationnement organisé à proximité des écoles
  - P Stationnement organisé lors d'événements "exceptionnels"
  - P+R Parking relais

### GÉRER ET MAÎTRISER LE TRAFIC

- Assurer de bonnes conditions de circulation pour le trafic de transit sur le réseau principal
- Marquer les "portes d'accès" aux villages depuis le réseau routier principal
- Hiérarchiser le réseau routier local
- Marquer les entrées de localité (changement de régime de trafic)
- Protéger les zones habitées:
  - dissuader le transit
  - maîtriser les vitesses

... QUI AURONT POUR CONSÉQUENCES :

- D'AMÉLIORER LES CONDITIONS GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ
- DE PRÉSERVER LES QUARTIERS OÙ L'ASPECT "CONVIVALITÉ" EST PRIORITAIRE
- DE MARQUER CLAIREMENT LA FONCTION DES DIFFÉRENTS ESPACES COMMUNAUX

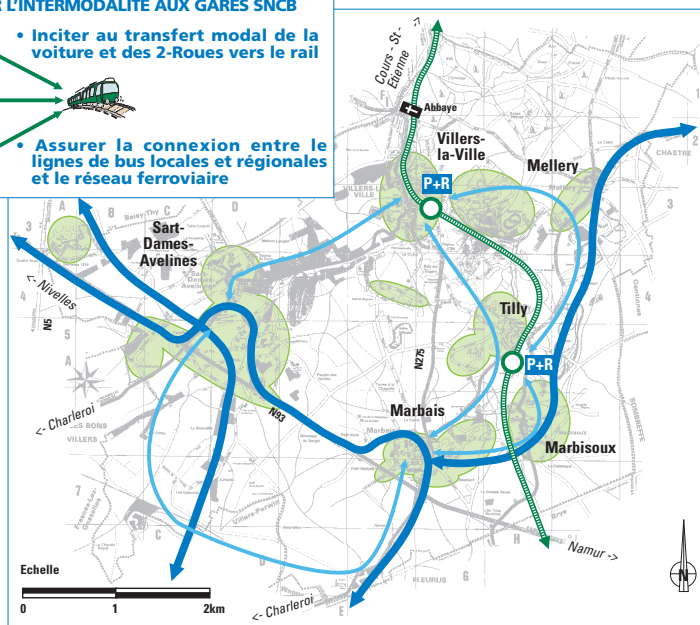
DONC, GLOBALEMENT, D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS LA COMMUNE



## LES MESURES LOCALES POUR LES TRANSPORTS PUBLICS...

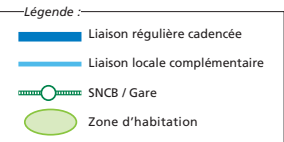
### FAVORISER L'INTERMODALITÉ AUX GARES SNCB

- Inciter au transfert modal de la voiture et des 2-Roues vers le rail
- Assurer la connexion entre les lignes de bus locales et régionales et le réseau ferroviaire



### VALORISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

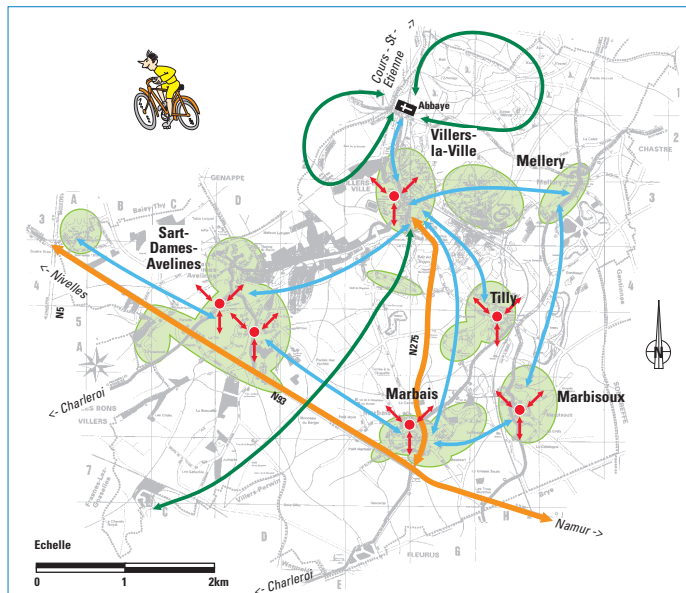
- De bonnes conditions d'accès et d'accueil des usagers aux gares SNCB (P+R, parcs vélos, arrêts bus à proximité, ...)
- Des fréquences cadencées aux heures de pointe et des correspondances assurées aux gares SNCB principales (Ottignies, Charleroi)
- Des lignes TEC régulières à fréquence cadencée desservant la commune en liaison avec les principaux pôles voisins
- Des lignes de bus complémentaires pour assurer la desserte des villages de la commune (bus à la demande) et des services spéciaux (ramassage scolaire, événements à l'Abbaye)



### ... QUI PERMETTRONT :

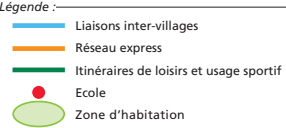
- UNE BONNE LIAISON AVEC LA SNCB
  - UNE MEILLEURE COUVERTURE GEOGRAPHIQUE DES TEC
  - UNE OFFRE PLUS ATTRACTIVE (FRÉQUENCE, RÉGULARITÉ, CONFORT,...)
- DONC UN RENFORCEMENT DES LIENS ENTRE LES DIFFÉRENTES ENTITÉS DE LA COMMUNE

## LES MESURES PROPOSÉES POUR LES MODES DOUX...



### VALORISER LES DEUX-ROUES

- Des itinéraires locaux en relation avec les principaux pôles générateurs de déplacements quotidiens, les écoles notamment, nécessitant des aménagements sécurisants dans les centres de village
- Des itinéraires inter-villages aménagés (bande cyclable) ou empruntant des cheminements parallèles aux voies de circulation automobiles (chemins vicinaux, ...), nécessitant un bon jalonnement
- Un réseau cycliste express, nécessitant des aménagements permettant un grand confort de circulation et des vitesses élevées
- Des itinéraires de loisirs hors voirie, aménagés pour un usage "sportif" (VTT), nécessitant une bonne information (cartes, panneaux d'information, ...) et un jalonnement continu



### ... QUI VOUS RENDRONT POSSIBLES ET AGREABLES :

- LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SANS UTILISER VOTRE VOITURE
  - LES DÉPLACEMENTS OCCASIONNELS (LOISIRS)
- DONC QUI VOUS PERMETTRONT DE "REDÉCOUVRIR" OU DE "FAIRE DÉCOUVRIR" LES CHARMES DE VOTRE COMMUNE



## PARMI BEAUCOUP D'AUTRES, QUELQUES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

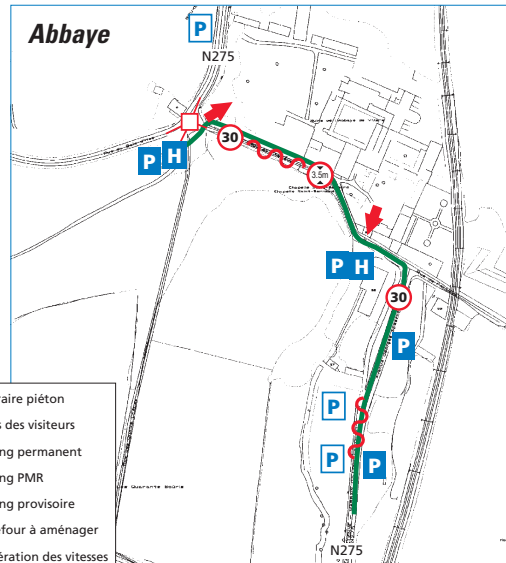
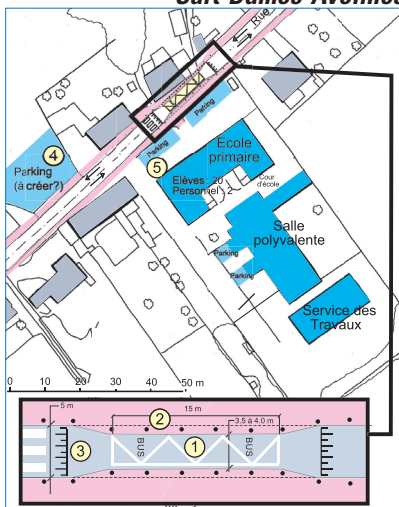
Des centres villageois conviviaux et mis en valeur



Une volonté de protéger les sites remarquables...

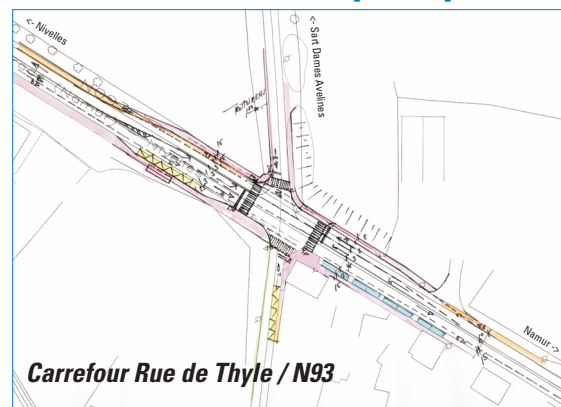
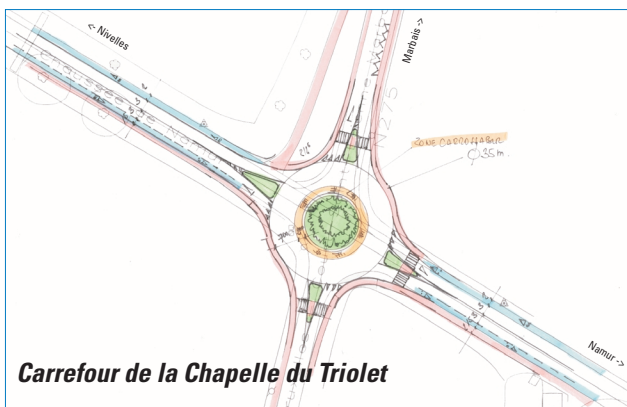
## Une sécurité accrue aux abords des écoles

Ecole communale de Sart-Dames-Avelines



... et pour assurer fluidité et accessibilité pour les voitures et les transports publics

## Des aménagements pour "calmer" le trafic...





## UNE MISE EN OEUVRE PAR ÉTAPES : LE PLANNING DES OPÉRATIONS

### MESURES À RÉALISER PAR LA COMMUNE EN COLLABORATION AVEC LE MET

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
Aménagement de carrefours			
- Chapelle du Triolet (giratoire)	CT	€€	1
- Elfes (présélection)	MT	€ / €€	2
- Thyle (présélection)	CT	€ / €€	1
- Petit Mont (présélection)	MT	€ / €€	2
- Catalogne (giratoire)	MT	€€	2
- Châtelet (giratoire)	MT	€€	2
Programation des feux à modifier			
- 4 Bras	CT	€	2
- Califourmy	CT	€	1
Carrefour à équiper de feux			
- Thyle	CT	€€	1
- Petit Mont	MT	€€	2
- Place Leghain	CT	€€	2
Aménagement du centre de Villers-la-Ville	MT	€€	2
Jalonnement			
- mise en place de la signalisation et du jalonnement (trafic, stationnement, modes doux, touristique, ...)	CT	€	1
- adaptation de la signalisation et du jalonnement aux nouveaux équipements	MT / LT	€	2
Mesures de trafic pour évaluer les évolutions de celui-ci	MT / LT	€	2

Légende :

Action à mener à court terme	CT
Action à mener à moyen terme	MT
Action à mener en continuité à moyen - long terme	MT / LT
Action à mener à long terme	LT
Action à mener en continuité à court, moyen et long terme	CT - MT - LT
Coûts de réalisation relativement faibles	€
Coûts de réalisation moyennement élevés	€ / €€
Coûts de réalisation relativement élevés	€€
Coûts de réalisation très élevés	€€€
Action prioritaire	1
Action secondaire	2

### MESURES À RÉALISER PAR LA COMMUNE EN COLLABORATION AVEC LES TEC

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
Transport interne à la commune			1
- lancer les études de faisabilité et de rentabilité du transport à la demande	CT	/	
- mettre en service le système de transports collectifs à la demande	CT	€ / €€	
- faire le bilan du système de transports collectifs à la demande pour adapter le service si besoin	CT / MT / LT	/	
Lignes régulières TEC			
- adapter l'itinéraire de la ligne 365b pour desservir Sart-Dames-Avelines	CT	€	2
- adapter l'itinéraire de la ligne 568 au carrefour du Petit Mont	MT	/	2

### MESURES À RÉALISER PAR LA COMMUNE EN COLLABORATION AVEC LA SNCB

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
P+R			
- aménager un P+R provisoire à la gare de Tilly (négocier avec le propriétaire des terrains)	CT	€	1
- aménager un P+R définitif à la gare de Tilly	MT	€ / €€	2
- lancer les études et acquisitions pour le P+R de la gare de Villers-la-Ville	CT	€	2
- aménager le P+R de la gare de Villers-la-Ville	MT	€ / €€	2
Desserte			
- négocier avec la SNCB les adaptations d'horaires pour garantir les correspondances à Ottignies	CT	/	1
- mettre en service le réseau RER bruxellois	LT	€€€	2

### MESURES À RÉALISER PAR LA COMMUNE ELLE-MÊME

Quoi ?	Quand ?	Combien ?	Priorité
Modération de trafic (mise en place progressive)	CT - MT - LT	€ / €€	1
- aménager 5-6 zones	CT	€	
- aménager 5-6 zones	MT	€	
- aménager 5-6 zones	LT	€	
Accès aux écoles			
- piétoniser la Rue Tarlier à Villers-la-Ville	CT	€	1
- aménager les abords de l'école libre Saint-Nicolas	CT	€	1
- aménager les abords de l'école communale de Sart-Dames-Avelines	CT	€	2
- aménager les abords de l'école communale de Tilly	CT	€	2
Stationnement			
- aménager et jalonner les parkings aux abords de l'Abbaye	CT	€	1
- limiter les durées de stationnement aux abords des commerces	CT	€	2
- étudier les possibilités d'aménager un parking au centre de Villers-la-Ville	CT	/	2
- aménager un parking au centre de Villers-la-Ville	MT	€ / €€	1
Modes doux			
- aménager les trottoirs, les lieux publics, des pistes et bandes cyclables, ...	CT - MT - LT	€ / €€	1
- aménager des parcs à vélos à proximité des écoles, à l'Abbaye, aux gares SNCB, ...	CT	€	1
- mettre en place les mesures de sécurité aux abords de l'Abbaye et sur les principaux points noirs du réseau routier	CT	€	1

**ET POUR DES MESURES DE SÉCURITÉ AUX ABRIS DE L'ABBAYE ET SUR LES PRINCIPAUX POINTS NOIRS DU RÉSEAU ROUTIER, N'oubliez pas que vous pouvez consulter l'ensemble des documents techniques de l'étude à l'Administration communale et sur internet, à l'adresse <http://www.villers-la-ville.be>**