# Actualisation du Plan Communal de Mobilité de Villers-la-Ville : synthèse des deux premières phases

## Qu’est-ce qu’un plan communal de mobilité (PCM) ?

Un Plan Communal de Mobilité est un outil stratégique visant à faciliter la planification de la mobilité à l’échelle du territoire communal, à améliorer son accessibilité, sa sécurité routière et son cadre de vie. La réalisation d’un PCM comprend trois grandes phases : le diagnostic de la situation existante (phase 1), la définition des objectifs à atteindre en vue de développer la situation souhaitée en matière de déplacements sur le territoire communal (phase 2) et le plan d’action définissant les actions à entreprendre afin de répondre concrètement à ces objectifs (phase 3).

Le premier PCM de Villers-la-Ville datant de 2001, la Commune s’est lancée dans son actualisation. Cette mission a été confiée au bureau d’étude Traject spécialisé en mobilité, qui la réalise en étroite collaboration avec un Comité technique, regroupant divers acteurs dans le domaine de la mobilité : représentants de la Commune, de la Région, de la Province, des sociétés de transport public, et d’associations telles qu’Atingo, Sentiers.be ou le GRACQ de Villers-la-Ville. Ce PCM s’inscrit par ailleurs dans la vision FAST du Gouvernement wallon, détaillée dans la nouvelle Stratégie Régionale de Mobilité adoptée en mai 2019, et qui vise à réduire la part modale de la voiture dans les déplacements en Wallonie de 83% actuellement à 60% d’ici 2030. Un objectif auquel doit contribuer Villers-la-Ville, territoire sur lequel de nombreux déplacements sont effectués en voiture, un mode de transport encore largement surutilisé (en ce compris pour les déplacements de courte distance).

A ce jour, les phases 1 et 2 ont été réalisées et approuvées par le Conseil Communal en sa séance du lundi 29 juin 2020, après approbation par le Comité technique et présentation à la CCATM. La présente synthèse vise à en faire connaitre les grandes lignes à la population. A noter d’ores et déjà qu’une enquête publique sera organisée durant la troisième phase de la mission, au cours de laquelle la population pourra émettre des remarques sur le document.

## Quel diagnostic pour Villers-la-Ville ?

Le diagnostic dépeint Villers-la-Ville comme un territoire étendu à dominance agricole, avec une densité de population relativement faible mais dont le nombre d’habitants croît depuis deux décennies, impliquant des besoins de mobilité de plus en plus importants. L’étude met également en exergue une commune dépendante des territoires voisins (notamment pour l’emploi et l’enseignement secondaire) soulignant de nombreux échanges avec Genappe, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre, Nivelles et le pôle de Braine-l’Alleud/Waterloo. De nombreux déplacements s’opèrent aussi au sein même de la commune, vers les pôles de déplacements internes tels que les écoles, les points d’arrêts SNCB de Tilly et Villers-la-Ville, les commerces, le complexe sportif mais aussi vers l’Abbaye.

L’Abbaye de Villers-la-Ville, avec ses plus de 160.000 visiteurs par an constitue le plus gros pôle générateur de déplacements de la commune avec une portée supra-locale. Une analyse plus poussée de son accessibilité a fait état d’une offre multimodale relativement limitée en dépit de son attractivité : pas d’infrastructure cyclable depuis le sud de la commune, pas de liaison en bus à proximité, arrêt ferroviaire relativement éloigné, parking visiteurs ne répondant pas à la demande lors de gros évènements, ce qui génère en outre des problèmes de gestion du trafic.

En termes de marche à pied, progressivement, depuis plusieurs années, la Commune équipe ses voiries de trottoirs si bien qu’aujourd’hui la majorité des principaux axes de circulation desservant les différents villages de l’entité en sont pourvus. Des chainons sont encore manquants (ex : rue de Hanzée à Tilly) et ces axes structurants ne sont dans l’ensemble pas accessibles aux personnes à mobilité réduite (mais une prise en compte de ces dernières est toutefois à souligner dans les aménagements qui ont été réalisés récemment). Les axes plus locaux de circulation sont quant à eux logiquement moins équipés en infrastructures piétonnes rendant parfois inconfortable ou insécurisant le déplacement des piétons sur ces axes. Enfin, de nombreux sentiers et venelles existent au sein et entre les villages, et gagneraient à être davantage valorisés.

Différents réseaux cyclables supra-communaux desservent le territoire communal et sont en partie aménagés. Les axes régionaux de circulation, à savoir la N93 et N275, sont en grande partie dotés d’infrastructures cyclables. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours de bonne qualité (et/ou ne permettent pas des déplacements à vélo en toute sécurité) et certaines liaisons font encore défaut (ex : entre Villers centre et l’Abbaye). Il en va de même des voies communales reprises dans le réseau Points Nœuds du Brabant Wallon. Bien que ces réseaux permettent des connexions entre différentes zones de l’entité, aucun réseau n’existe à l’échelle communal. L’étude met également en évidence des connexions cyclables possibles mais aussi manquantes vers les pôles voisins, ainsi que la présence de plusieurs points noirs (rue de Sart, traversées des axes régionaux). En matière de dispositifs de stationnement, l’offre doit encore être développée afin d’encourager et de faciliter les déplacements à vélo. L’étude souligne les efforts et actions prises en matière de sensibilisation et d’incitation à la pratique du vélo.

Deux points d’arrêts non gardés SNCB connectent Villers-la-Ville aux gares de Charleroi-Sud et Ottignies. Ces deux PANG se trouvent à moins de 15 minutes à pied ou à vélo depuis l’ensemble des villages de l’entité, Sart-Dames-Avelines excepté. L’accessibilité multimodale de ces deux PANG gagnerait ainsi à être améliorée afin de les rendre plus attractifs pour les Villersois. Une meilleure correspondance des horaires entre le bus 27 et le train vers (le matin) et depuis (le soir) Ottignies au PANG de Tilly est à ce titre sollicitée par les navetteurs sondés dans le cadre de ce PCM. A noter que si les deux PANG de la commune offrent des dispositifs de stationnement pour vélos, le confort et la qualité d’accueil des voyageurs gagneraient à être améliorés.

L’offre en bus est quant à elle davantage axée sur la N93 et dessert donc principalement les villages de Marbais et Sart-Dames-Avelines. Seule la ligne régulière 568 Nivelles – Fleurus offre une bonne fréquence de passage (>15 bus/jours/sens). Les quatre autres lignes régulières du TEC (27, 28, 60, 366) présentent des fréquences assez faibles, puisque desservies par moins de 5 bus par jour par sens, et constituent davantage une offre « scolaire ». Une ligne WEL Nivelles – Namur vient renforcer cette offre en bus, mais destinée avant tout à une catégorie particulière de personnes, à savoir, les travailleurs (2 bus/sens le matin et autant en fin de journée). L’offre en bus est limitée le week-end et en période de congé scolaire, ce qui est particulièrement pénalisant pour les jeunes et les personnes non motorisées.

Différents services de mobilité sont offerts en parallèle à la population, comme le service de taxi social du CPAS de Villers, le Villibus, accessible à tout Villersois en difficulté sociale et qui ne dispose pas de solution de transport. D’autres services de mobilité organisés à une autre échelle œuvrent également sur le territoire : l’Asbl Mobilité en Brabant Wallon pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), l’asbl Altéo pour le déplacement des personnes malades ou en situation de précarité, l’initiative CAP BW qui regroupe les services de transport adapté en BW sur un même numéro de téléphone, et enfin des sociétés de transport privées.

L’étude a également porté sur l’utilisation du réseau routier et la sécurité routière. Villers-la-Ville est traversée par deux axes régionaux majeurs : la N93 d’ouest en est, qui est l’axe le plus emprunté, et la N275 du nord au sud. Ces voies régionales ont pour fonction d’assurer les connexions avec les pôles externes de la commune et d’accueillir les véhicules en transit. Les autres voiries sont des voies communales de circulation, et doivent assurer la desserte plus locale de l’entité. Celles-ci sont, en accord avec leur fonction, moins fréquentées. Certaines d’entre elles subissent néanmoins un certain trafic de transit ; il s’agit de l’axe formé par les rues Catalogne-Bosquet-Gentissart-Thébais-Kumps d’une part, qui permet de relier Louvain-la-Neuve et la E411 depuis la périphérie sud de Villers, et de l’axe formé par les rues Frasnes-Linet-Sart de l’autre, qui offre une liaison entre les périphéries nord (Wavre, OLLN…) et sud de la commune (Frasnes-lez-Gosselies, Charleroi…).

Si une tendance à la baisse est observable sur la dernière décennie en ce qui concerne les accidents de la route, certaines voiries ont été identifiées comme particulièrement accidentogènes ; il s’agit de la N93 sur le réseau régional, notamment dans la traversée de Sart-Dames-Avelines, et de la rue de Sart en ce qui concerne le réseau communal.

L’étude soulève par ailleurs que les limites de vitesse au sein de la commune ne sont globalement pas respectées. Le cas de la N275 entre Marbais et Villers (voirie régionale, hors agglomération) se révèle être le plus préoccupant : bien que la limitation soit fixée 70 km/h à l’endroit où le radar a été posé, la V85 mesurée, qui indique la vitesse en-dessous de laquelle roulent 85% des automobilistes, s’élève à 111km/h. Les enregistrements montrent ainsi que 89% des voitures comptabilisées étaient en infraction ! Il en va de même en agglomération, notamment sur la rue Gustave Linet à Sart-Dames-Avelines ou sur la rue de la Jouerie à Marbais, où les V85 s’élèvent à 76km/h alors que la limite en agglomération est de 50km/h.

En matière de stationnement, c’est principalement aux abords des écoles que des problèmes ont été observés (en sus de ceux liés à l’Abbaye en cas de forte affluence) ; stationnement sauvage sur le trottoir à Tilly, nombreuses manœuvres devant l’école de Villers dans une rue dépourvue d’accotement piéton, utilisation du parking en dépose-minute à Marbais, créant des remontées de files jusque sur la chaussée… Malgré une mise à disposition de parkings à proximité de la plupart des écoles accompagnée de panneaux de sensibilisation, de gros efforts devront encore être consentis afin de mieux gérer le stationnement aux abords des écoles, fréquentés par de jeunes enfants.

## Quels objectifs pour l’avenir ?

Ce diagnostic a permis de définir toute une série d’objectifs dans la lignée de la vision FAST du Gouvernement wallon : favoriser la marche, les déplacements à vélo, l’usage des transports en commun et l’intermodalité, encourager un usage plus rationnel de la voiture, améliorer la sécurité routière, la mobilité scolaire, la mobilité des PMR, et la qualité de vie sur le territoire communal, tout en tenant compte des activités agricoles lors de tout réaménagement.

La réalisation de ces objectifs passera par l’amélioration des liaisons piétonnes au sein des villages mais aussi entre eux, par la création d’un réseau cyclable communal cohérent assorti d’une offre adaptée en dispositifs de stationnement pour vélos. Il s’agira également d’améliorer l’accessibilité multimodale des arrêts des lignes structurantes de transport en commun dans un souci de favoriser l’intermodalité. Les pôles de déplacements internes à la commune devront également voir leur accessibilité multimodale renforcée (écoles, Abbaye…). Lors de tout réaménagement, l’accessibilité des personnes à mobilité réduite devra en outre être prise en compte, de manière à rendre les espaces publics et les transports en commun accessibles à tous.

Toujours dans le but d’encourager un usage plus rationnel de la voiture, l’offre en services de mobilité devra être renforcée, ainsi que la promotion de ceux-ci afin de les faire connaitre au grand public. Cette rationalisation passera également par un aménagement du territoire cohérent et par la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement.

En termes de sécurité routière, l’objectif du PCM sera de réduire encore le nombre et la gravité des accidents de la route, en définissant notamment un régime de vitesse cohérent et des mesures visant à le faire respecter.

En ce qui concerne la mobilité scolaire, il s’agira de continuer à éveiller les enfants aux modes de déplacements alternatifs à la voiture (ex : pédibus de Tilly), ainsi qu’à la sécurité routière. L’un des gros enjeux sera de mieux gérer le stationnement aux abords des écoles. A ce titre, la mise en place de rues scolaires sera envisagée.

Afin d’améliorer la qualité de vie sur le territoire communal, il s’agira de réduire au maximum les nuisances liées au trafic routier, et d’améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics au sein des villages. Des esquisses d’aménagement seront réalisées à cet égard avec des propositions concrètes d’amélioration. Toutes les propositions qui seront faites veilleront à tenir compte du charroi agricole, de manière à ne pas gêner les agriculteurs dans leurs activités.

L’ensemble de ces objectifs seront accompagnés d’un important et incontournable volet de communication et sensibilisation afin d’accompagner la population vers des comportements de mobilité plus durables.