TRAJECT

Plan communal de mobilité de Fernelmont
Phase 3 : Plan d'actions

Commune de Fernelmont

Rapport final

(version validée par le comité technique – soumise à enquête publique)

Wallonie | SPW Service public de Wallonie

COMMUNE DE FERNELMONT

14 janvier 2019

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 321 12 14

Charles De Kerchovelaan 17 | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be
BTW-TVA : BE 0448 394 475

Auteurs :
Jonathan Haynes
Astrid Dujeu

Table des matières

1. Introduction 6

1.1 Préambule 6

1.2 Structure 6

2. Schémas directeurs des déplacements 7

2.1 Préambule 7

2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ? 7

2.1.2 Quid pour Fernelmont ? 7

2.2 Echelle supra-communale 8

2.3 Echelle communale 8

3. Plan d'actions 11

3.1 Favoriser la marche 11

3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages 11

3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages 14

3.1.3 Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied 16

3.2 Favoriser l'utilisation du vélo 17

3.2.1 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune 17

3.2.2 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles de déplacements voisins 20

3.2.3 Sécuriser les itinéraires cyclables touristiques traversant le territoire communal 22

3.2.4 Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal 22

3.2.5 Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo pour se déplacer 23

3.3 Favoriser l'usage des transports en commun 24

3.3.1 Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus 24

3.3.2 Améliorer l'intermodalité bus-vélo 24

3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture 26

3.4.1 Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier 26

3.4.2 Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population 29

3.4.3 Favoriser et faciliter le covoiturage 30

3.4.4 Valoriser (et développer) les services de mobilité 30

3.5 Améliorer la sécurité routière 33

3.5.1 Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci 33

3.5.2 Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route 36

3.6 Améliorer la mobilité scolaire 41

3.6.1 Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles 41

3.6.2 Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires 41

3.6.3 Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école 42

3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles 43

3.7 Améliorer la mobilité des PMR 45

3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages 45

3.7.2 Améliorer l'accessibilité PMR des arrêts et lignes de bus .. 45

3.7.3 Informer sur les services de transport (adaptés) existants 46

3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal 47

3.8.1 Réduire le trafic de transit des poids lourds 47

3.8.2 Réduire le trafic de transit automobile, à tout le moins les nuisances générées par celui-ci 49

3.8.3 Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages 49

4. Programme d'actions 51

4.1 Préambule 51

4.2 Tableau de bord 51

5. Indicateurs 55

5.1 Préambule 55

5.2 Indicateurs de réalisation 56

5.3 Indicateurs d'impact 60

1. Introduction

1.1 Préambule

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de Fernelmont. Après le diagnostic de la situation existante (phase 1), et la définition des objectifs (phase 2), les mesures à prendre afin d'atteindre ces objectifs sont à présent définis (phase 3).

1.2 Structure

Après cette partie introductive, cette troisième phase aborde les quatre chapitres suivants :

- Schémas directeurs des déplacements : ce chapitre définit la manière dont on souhaite organiser les déplacements et structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
- Plan d'actions : celui-ci détermine pour chacune des thématiques abordées (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à prendre afin d'atteindre les objectifs définis en seconde phase, et se base sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement ;
- Programme d'actions : il s'agit de planifier dans le temps la mise en œuvre des actions déterminées précédemment, ainsi que d'identifier les actions prioritaires. Ce chapitre identifiera également les principaux acteurs concernés, la Commune n'étant en effet pas la seule qui peut agir en vue d'améliorer mobilité et sécurité routière sur son territoire ;
- Indicateurs : enfin, dans un dernier temps, de multiples indicateurs sont définis permettant l'évaluation des progrès réalisés. Ces indicateurs sont de deux types :
  - Indicateurs d'impact (II) : ce sont des indicateurs généraux, qui permettent de mesurer l'évolution et les tendances en matière de comportements et de procéder à une évaluation des politiques. Par exemple : les charges de trafic, le nombre de cyclistes, le nombre de piétons…
  - Indicateurs de réalisation (IR) : il s'agit d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les fiches actions des PCM […] »[1]. Par exemple : longueur du réseau cyclable aménagé, longueur des zones résidentielles et de rencontre…
    Ceux-ci seront à leur tour subdivisés en deux catégories :
    - indicateurs de réalisation – infrastructure ;
    - indicateurs de réalisation – sensibilisation/information ;

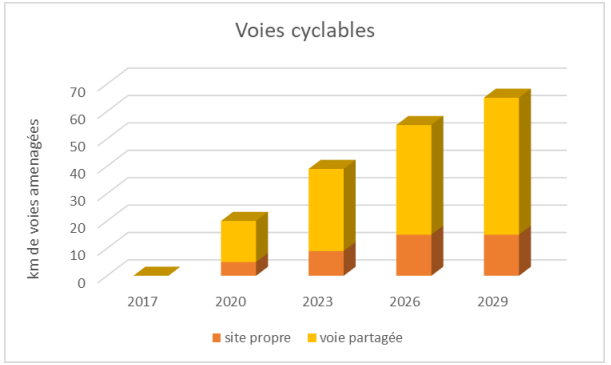


Figure 1 : Exemple d'indicateur de réalisation

[1] Service Public de Wallonie (2014), « Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale ».

2. Schémas directeurs des déplacements

2.1 Préambule

2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ?

Le schéma directeur des déplacements définit la manière dont on souhaite organiser les déplacements et structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années. Il s'agit de définir une vision d'ensemble globale et cohérente sur la mobilité dans la commune.

Le schéma directeur définit pour chaque mode de déplacement un réseau structurant, y compris sa hiérarchisation à différentes échelles spatiales et temporelles. Il superpose les réseaux afin de définir leur bonne articulation et les connexions intermodales permettant de combiner les modes.

2.1.2 Quid pour Fernelmont ?

Comme vu en première phase d'étude, la commune de Fernelmont est dépendante d'autres communes (ou régions) pour toute une série de services (enseignement secondaire, supérieur et pour adultes, emplois, commerces d'achats semi-courants, offre hospitalière, etc.), et en particulier de Namur.

De ce fait, un schéma directeur des déplacements a été réalisé à deux échelles :

- À l'échelle supra-communale pour les déplacements en lien avec les autres territoires (Namur, Eghezée, etc.) ;
- À l'échelle communale pour les déplacements effectués au sein même de la commune.

2.2 Echelle supra-communale

A l'échelle supra-communale, les déplacements seront organisés :

- Autour du réseau de transport public, qui permet une connexion avec les principaux pôles vers lesquels se rendent les habitants de la commune, et en particulier Namur, mais aussi Huy, Andenne, Eghezée et Hannut ;
- Autour du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal qui doit être développé, et permettre une liaison avec les pôles proches, et en particulier Namur ;
- Autour du covoiturage (et des services de transport à la demande) ;
- Autour du réseau routier régional pour les déplacements en voiture, et par ordre d'importance, autour de l'autoroute E-42, de la N80, de la N643, et des N984, N924 et N921 dans une moindre mesure.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale est repris ci-après.

2.3 Echelle communale

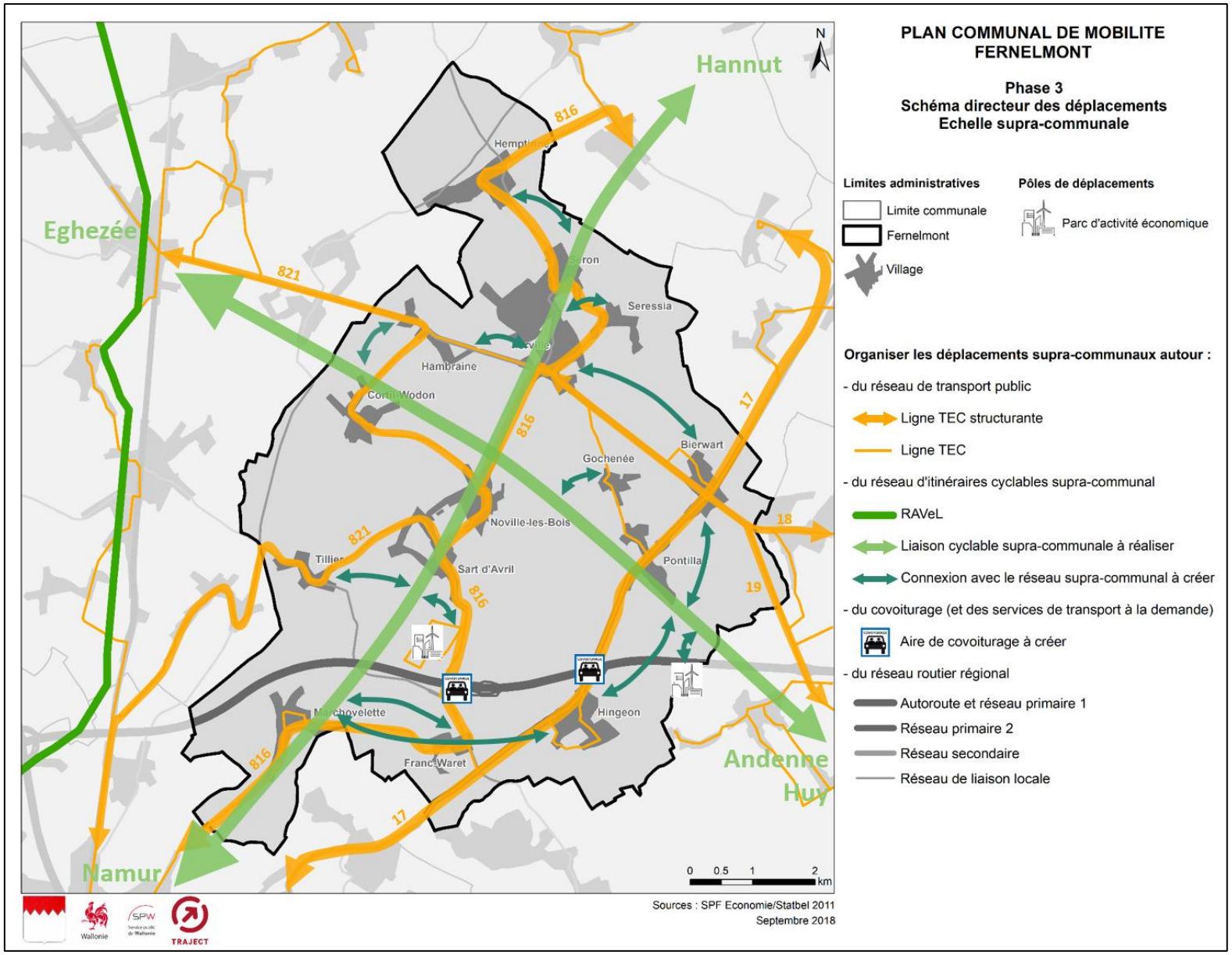
A l'échelle communale, les déplacements seront organisés, en ce qui concerne les déplacements entre les villages :

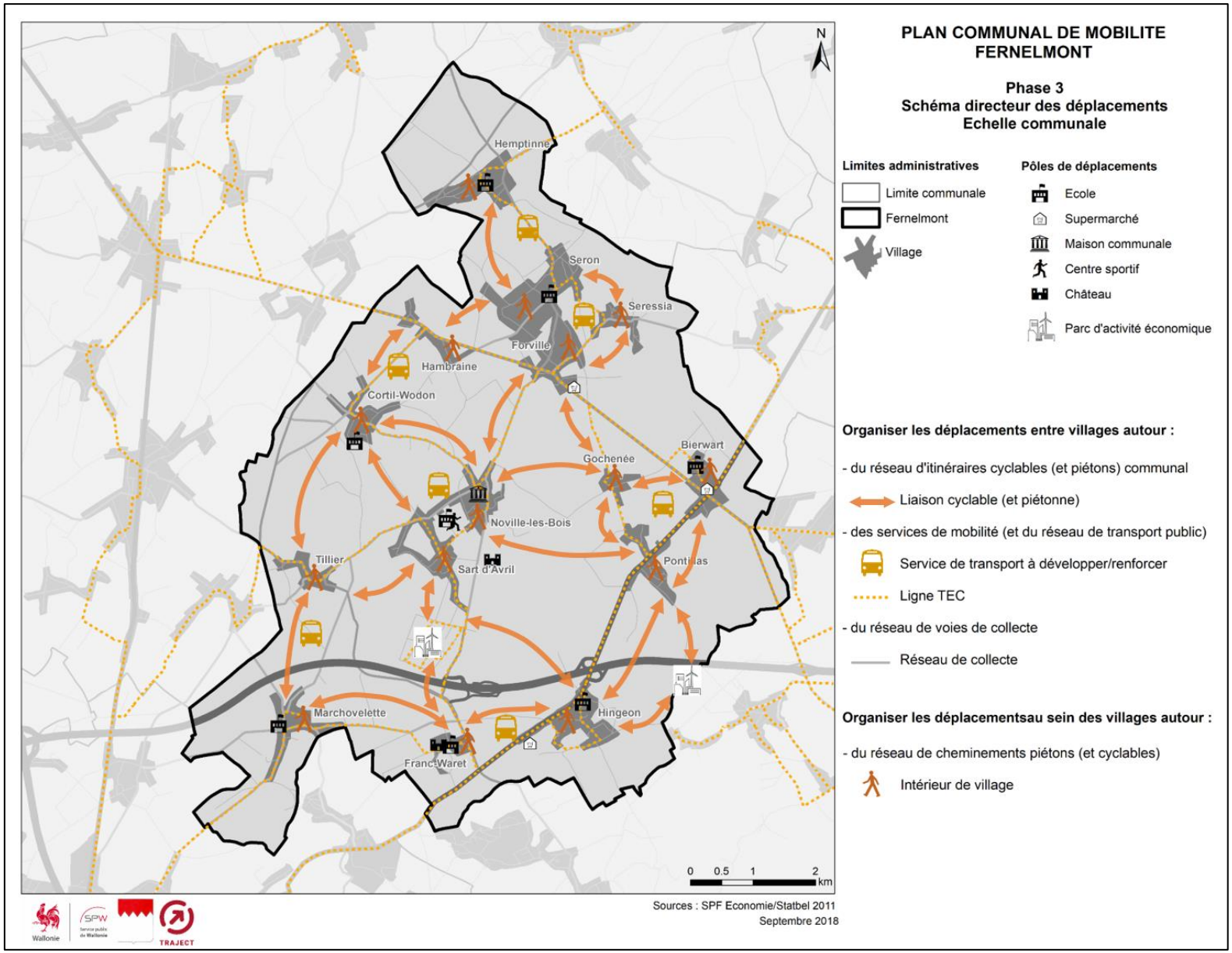
- Autour du réseau d'itinéraires cyclables (et piétons) communal à développer ;
- Autour des services de transport à la demande à éventuellement développer, et du réseau de transport public dans une moindre mesure ;
- Autour du réseau des voies de collecte pour les déplacements en voiture.

En ce qui concerne les déplacements au sein des villages :

- Autour du réseau de cheminements piétons (et cyclables) à développer.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle communale est également repris ci-après.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Schéma directeur des déplacements
Echelle supra-communale
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Pôles de déplacements
Parc d'activité économique
Organiser les déplacements supra-communaux autour :
- du réseau de transport public
Ligne TEC structurante
Ligne TEC
- du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal
RAVeL
Liaison cyclable supra-communale à réaliser
Connexion avec le réseau supra-communal à créer
- du covoiturage (et des services de transport à la demande)
Aire de covoiturage à créer
- du réseau routier régional
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Hannut
Eghezée
Namur
Andenne
Huy
Hemptinne
Seron
Seressia
Hambraine
Cortil-Wodon
Bierwart
Gochenée
Noville-les-Bois
Tillier
Sart d'Avril
Pontilla
Marchovelette
Hingeon
Franc-Waret
816
821
17
18
19
0 0.5 1 2 km
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018
Wallonie
SPW
TRAJECT

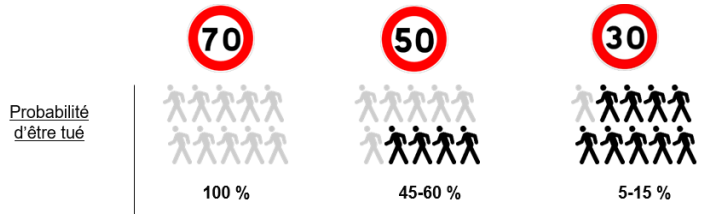

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Schéma directeur des déplacements
Echelle communale
N
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Pôles de déplacements
Ecole
Supermarché
Maison communale
Centre sportif
Château
Parc d'activité économique
Organiser les déplacements entre villages autour :
- du réseau d'itinéraires cyclables (et piétons) communal
Liaison cyclable (et piétonne)
- des services de mobilité (et du réseau de transport public)
Service de transport à développer/renforcer
Ligne TEC
- du réseau de voies de collecte
Réseau de collecte
Organiser les déplacementsau sein des villages autour :
- du réseau de cheminements piétons (et cyclables)
Intérieur de village
Hemptinne
Seron
Seressia
Forville
Hambraine
Cortil-Wodon
Bierwart
Gochenée
Noville-les-Bois
Tillier
Sart d'Avril
Pontillas
Marchovelette
Franc-Waret
Hingeon
0 0.5 1 2 km
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018
Wallonie
SPW
TRAJECT

3. Plan d'actions

3.1 Favoriser la marche

3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages

Les piétons constituent des usagers dits « faibles » eu égard à la circulation automobile (et autres modes de transport), qui sont d'autant plus vulnérables que la vitesse pratiquée par les automobilistes est élevée et que ceux-ci ne disposent pas d'infrastructures qui leur sont spécifiquement destinées. A titre indicatif, la probabilité d'être tué est de 100 % si le piéton se fait percuter par un véhicule circulant à 70 km/h. Cette probabilité chute à 45-60 % si cette vitesse est de 50 km/h, et à 15 % si elle est de 30 km/h.



Ces différents éléments amènent aux deux premières actions suivantes :

- Apaiser la circulation en développant des zones apaisées (et en faisant respecter les limitations de vitesse) ;
- Equiper de trottoirs confortables les principales voies de circulation (en agglomération) qui n'en disposeraient pas encore.

Par ailleurs, de nombreux sentiers et chemins sillonnent les villages de la Commune et offrent des itinéraires de déplacement à l'abri des tumultes du trafic, raison pour laquelle il est recommandé de les valoriser, éventuellement de les réhabiliter, et d'entretenir ceux-ci.

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées (et faire respecter les limites de vitesse)

Au sein des villages, à l'exception des abords d'écoles (et en dehors de la période estivale), les vitesses maximales de circulation autorisées sont actuellement de 50 km/h. Il est de ce fait proposé de développer des zones dites apaisées, c'est à-dire des zones dans lesquelles les vitesses de circulation sont réduites (zones 30, zones résidentielles, zones de rencontre), et ce durant l'ensemble de l'année.

Le développement de telles zones pourrait se faire en cœur de village – là où l'activité est généralement la plus importante – et/ou s'étendre à l'ensemble du réseau de desserte locale – ce qui le cas échéant contribuerait à la spécialisation du réseau routier (cf. section 3.4.1, page 26).

Par ailleurs, il est nécessaire de prendre des mesures en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées. Ce point est plus spécifiquement développé en section 3.5.1(page 33).

Action 1.1.b. Equiper les principales voies de circulation de trottoirs confortables

Il est également important d'accorder une place aux piétons sur la voirie, en particulier lorsque la vitesse de circulation est ≥ 50 km/h, et davantage encore sur les voiries à fort trafic (et notamment de poids lourds). Il est dès lors recommandé d'équiper de trottoirs confortables les

principaux axes de circulation qui n'en disposent pas encore, en traversée de villages.

La priorité sera donnée aux voies régionales de circulation, le long desquelles la charge de trafic est la plus conséquente[2] :

- Premièrement, aux traversées de Hingeon, Forville, Bierwart, et Pontillas, le long de la N80 et de la N643 ;
- Ensuite, aux traversées de Forville, Séron, Franc-Waret, Hemptinne et Tillier, le long des N924, N942 et N984 ;
- Afin d'accéder en toute sécurité à l'arrêt de bus « Hambraine Centre », l'aménagement d'un trottoir le long de la N643 est également à prévoir (au minimum entre cet arrêt et la rue Delvaux).

La traversée d'Hingeon (N80), l'une des principales zones à équiper de trottoirs en vue d'y sécuriser et d'y rendre plus confortable la circulation des piétons.

En ce qui concerne le réseau communal, la priorité sera donnée aux voies appartenant au réseau de collecte, ainsi qu'aux voiries de desserte le long desquelles sont implantés des pôles de déplacements (écoles, complexe sportif).

La carte ci-après, reprend la localisation des voies à équiper de trottoirs en priorité. Le long des principaux axes régionaux de circulation, ces trottoirs pourraient prendre la forme de pistes cyclo-piétonnes, en particulier si ceux-ci intègrent un itinéraire cyclable (cf. section 3.2.1, p. 17).

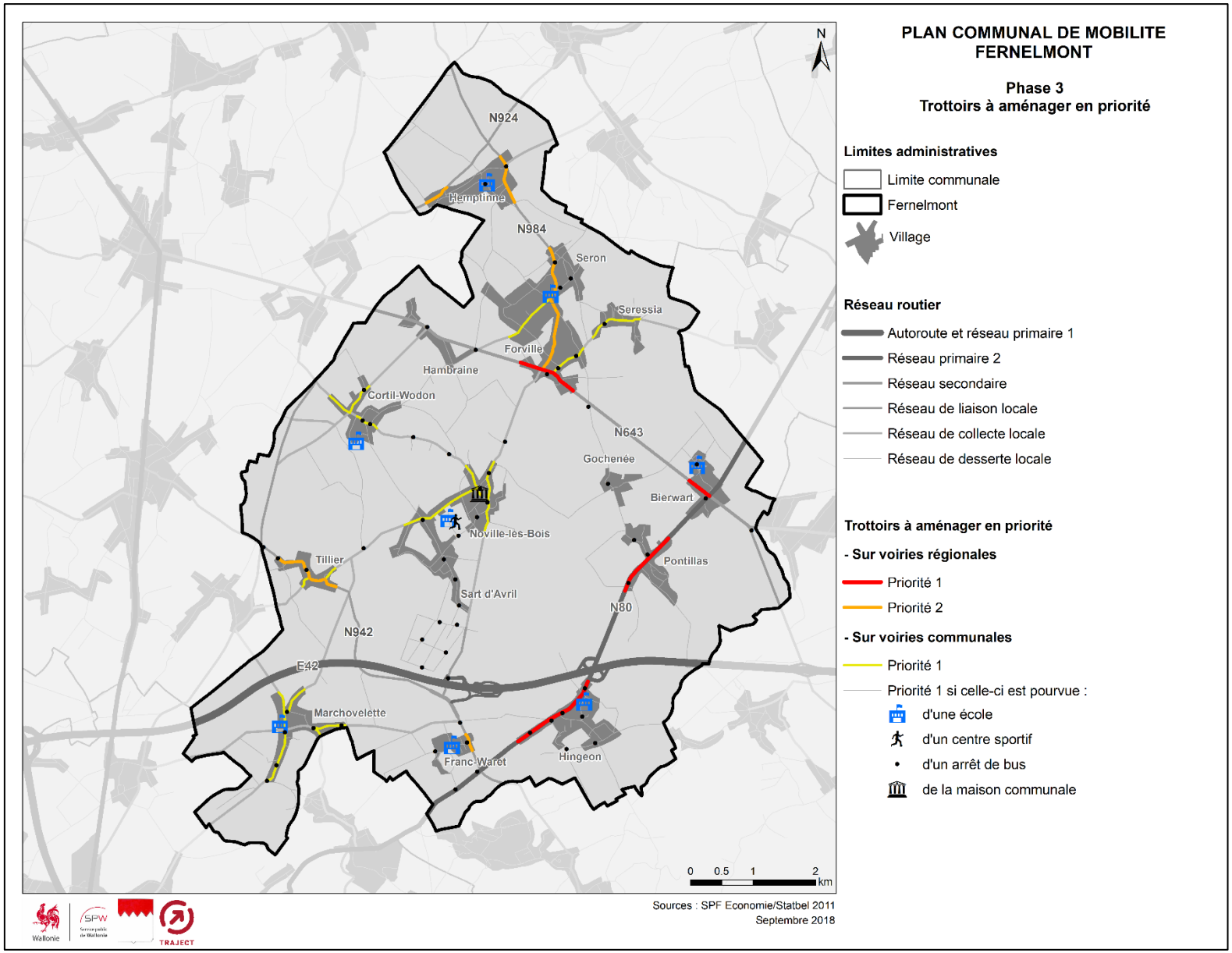
Action 1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers piétons existants au sein des villages

Comme mentionné préalablement, les nombreux sentiers et chemins qui sillonnent les villages doivent être valorisés, éventuellement réhabilités et entretenus, car ils offrent aux piétons des itinéraires de déplacement à l'abri de la circulation automobile.

Dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, un atelier sur le thème des « chemins et sentiers » a été organisé et avait notamment pour but d'identifier les chemins et sentiers à valoriser, voire à réhabiliter, en priorité. Le fruit de ce travail collaboratif – auquel ont pris part des représentants de l'administration communale, de la C.C.A.T.M., de la C.L.D.R., de l'association « Fernelmont, villages et Patrimoine », et l'échevin de la Mobilité, sous la coordination du bureau d'études en charge du PCM – est repris sur la carte reprise en section 3.1.2 ci-après.

Le balisage et l'entretien de ces chemins et sentiers sont également des éléments importants. A ce dernier égard, et afin d'aider la Commune à garantir un certain niveau de qualité de ceux-ci, un réseau de parrains et marraines des sentiers pourraient être mise en place. Des partenariats avec différentes associations de l'entité pourraient être faits comme cela a déjà été le cas par le passé (cf. fiche action).

[2] L'aménagement de trottoirs est prévu prochainement par la Région en traversée de Forville.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Trottoirs à aménager en priorité
N
N924
Hemptinne
N984
Seron
Seressia
Forville
Hambraine
Cortil-Wodon
N643
Gochenée
Bierwart
Noville-les-Bois
Tillier
Pontillas
Sart d'Avril
N80
N942
E42
Marchovelette
Franc-Waret
Hingeon
0 0.5 1 2
km
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Trottoirs à aménager en priorité
- Sur voiries régionales
Priorité 1
Priorité 2
- Sur voiries communales
Priorité 1
Priorité 1 si celle-ci est pourvue :
d'une école
d'un centre sportif
d'un arrêt de bus
de la maison communale
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018
Wallonie
SPW
TRAJECT

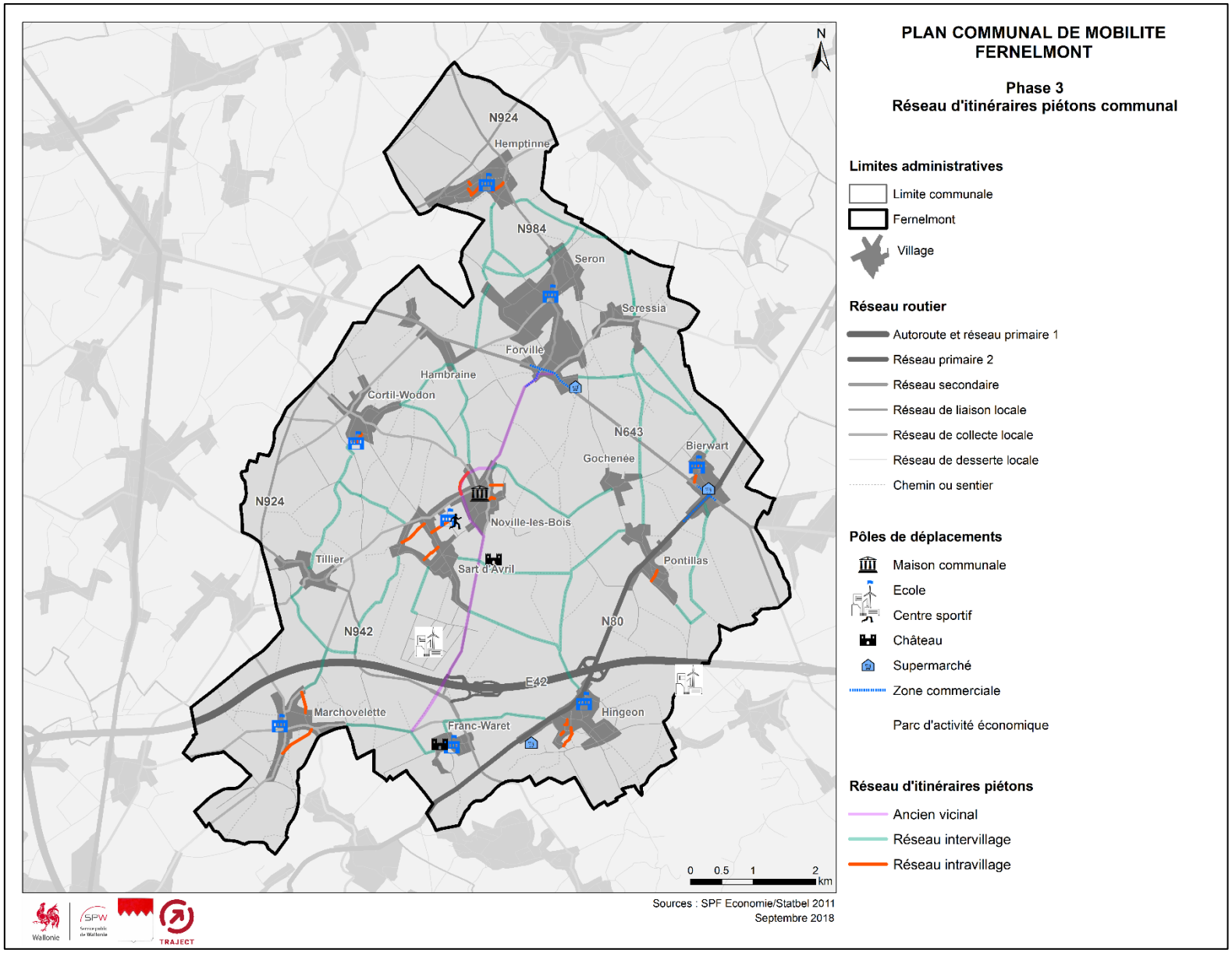
3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages

***Action 1.2.* Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages**

Bien que secondaire étant donné la distance qui sépare généralement deux villages voisins (> 2 kilomètres), un deuxième objectif poursuivi par le Plan Communal de Mobilité est celui d'améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (voire également vers les pôles de déplacements situés hors agglomération, en particulier le parc d'activité économique de Noville-les-Bois). Un réseau d'itinéraires piétons devra être créé à cet effet, et sera établi en priorité sur base des nombreux sentiers et chemins qui sillonnent le territoire communal et qui offrent à ce titre une option intéressante en permettant une circulation sécurisée en dehors du trafic automobile. Ce réseau devra être balisé et être régulièrement entretenu afin de garantir un certain niveau de praticabilité durant un maximum de périodes de l'année – le parrainage proposé préalablement pour les sentiers et chemins situés au sein des villages pourrait être étendu à ce réseau inter-villages, avec pour même objectif d'aider la Commune à garantir ce niveau de praticabilité. Les éventuels itinéraires définis le long du réseau viaire devront être rendus sécurisés pour les piétons.

L'atelier sur le thème des « chemins et sentiers » organisé dans le cadre de l'élaboration du présent plan communal de mobilité a proposé un réseau d'itinéraires piétons entre villages. Celui-ci est repris sur la carte ci-après.

Photo 1 & Photo 2 : Atelier "sentiers et piétons" – 28/05/2018


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Réseau d'itinéraires piétons communal
N
N924
Hemptinne
N984
Seron
Seressia
Forville
Hambraine
Cortil-Wodon
N643
Gochenée
Bierwart
N924
Noville-les-Bois
Tillier
Sart d'Avril
Pontillas
N942
N80
E42
Marchovelette
Franc-Waret
Hingeon
0 0.5 1 2
km
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Chemin ou sentier
Pôles de déplacements
Maison communale
Ecole
Centre sportif
Château
Supermarché
Zone commerciale
Parc d'activité économique
Réseau d'itinéraires piétons
Ancien vicinal
Réseau intervillage
Réseau intravillage
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018
Wallonie
SPW
TRAJECT

3.1.3 Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied

Action .1.3.a. Cartographier le réseau d'itinéraires piétons

La réalisation d'une cartographie des (multiples) sentiers et chemins parcourant le territoire communal contribuera à valoriser ceux-ci et à inciter les citoyens à se déplacer à pied au sein de la commune. Nombreuses sont en effet les personnes qui n'ont généralement pas connaissance de ceux-ci ou des connexions qu'ils permettent.

Début des années 2000, une telle carte a été éditée par l'Administration communale de Fernelmont. Devra y être mis en évidence le réseau d'itinéraires piétons inter-villages qui aura été défini préalablement (cf. action 1.2.), et pour lesquels un balisage aura notamment été réalisé. La Commune pourrait profiter de l'occasion pour remettre à jour la cartographie des sentiers (et chemins).

Action .1.3.b. Organiser des actions/évènements de sensibilisation

Dans ce même objectif, la Commune organisera également des évènements/actions de sensibilisation (marches gourmandes, activités didactiques dans le cadre de la semaine des sentiers, articles dans le bulletin communal, etc.), dont quelques exemples sont présentés dans la fiche action s'y rapportant. La sensibilisation est en effet un élément important en vue d'inciter au changement de comportement, raison pour laquelle elle concernera pratiquement l'ensemble des chapitres couverts par le présent Plan Communal de Mobilité. Comme le mentionne le dossier Cémathèque relatif à la marche à pied, il est important de rappeler la pertinence et l'efficacité de ce mode de déplacement, de nombreuses personnes surestimant souvent le temps nécessaire pour se déplacer entre deux lieux.

La Commune pourrait également se faire le relais d'évènements organisés par d'autres sur le territoire communal, notamment des balades organisées par l'association « Fernelmont, Villages et Patrimoine », ou encore des évènements réalisés par l'association « Sentiers.be ».

3.2 Favoriser l'utilisation du vélo

3.2.1 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune

Action 2.1. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal

En matière de déplacements à vélo, l'objectif prioritaire est celui d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune afin qu'ils puissent se déplacer d'un coin à l'autre du territoire de manière agréable et sécurisée. A cet égard est proposée la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables communal, c'est-à-dire un réseau adapté aux déplacements à vélo.

La définition du réseau cyclable

Une proposition de réseau a été établie au cours d'un atelier participatif organisé dans le cadre du présent PCM et qui portait spécifiquement sur la définition de ce réseau. Cet atelier a rassemblé, outre le bureau d'études en charges du PCM, des cyclistes, des représentants de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (C.C.A.T.M.), de l'administration communale et l'échevin de la Mobilité. Les principaux éléments qui en sont ressortis sont les suivants :

- La volonté d'établir un réseau pour les déplacements dits utiles qui soit, dans la mesure du possible, accessible au maximum de profils cyclistes et utilisable par tous types de vélo ;
- Les principaux pôles de déplacements qui doivent être intégrés au réseau sont, par ordre d'importance, les établissements scolaires, le complexe sportif, et certains arrêts de bus[3]. L'intérêt de relier la maison communale, les parcs d'activités économiques et les parkings de covoiturage était moins marqué. Il n'a pas été jugé primordial de relier les commerces, et les châteaux dont l'intérêt est davantage touristique ;
- La nécessité de trouver un juste milieu entre rapidité et sécurité, ainsi qu'entre faisabilité (coût) et sécurité, dans le choix des itinéraires.

Le réseau qui sera réalisé devra être rendu accessible et sécurisé, aussi bien pour les cyclistes aguerris, que pour les cyclistes moins avertis, telle que cette jeune demoiselle qui se rend à l'école à vélo.

Le réseau dessiné au cours de l'atelier participatif est repris sur la carte ci-après. Deux connexions ont fait l'objet de débats plus soutenus, à savoir :

- La liaison entre Noville-les-Bois et Forville. Pour celle-ci deux options principales sont envisagées. Soit une connexion via l'axe Massart-Libération, un axe fortement fréquenté par des automobilistes, mais présentant un tracé plus direct. La réalisation des aménagements cyclables nécessaires à la sécurisation de cet itinéraire (pistes cyclables) se ferait en profitant de l'assiette de l'ancien vicinal mais aurait un certain coût. La seconde option, assure la connexion via la rue de Fontenelle et la rue de Baugniet. Outre le détour engendré (+700m), elle nécessite également des aménagements lourds en vue de rendre praticable les sentiers et chemins à emprunter (cf. schéma ci-après). Certains membres de l'atelier ont également évoqué un sentiment d'insécurité subjective ressenti lors du passage à proximité du marais de Cortil-Wodon.

[3] Les arrêts « Noville-les-Bois – Place », « Sart-d'Avril – Rue Dachelet », « Forville – Av. de la Libération », « Bierwart – Carrefour » et/ou à défaut « Pontillas – Masoin » ; en raison du rôle important que ces arrêts jouent dans le réseau de transport public communal et de leur localisation.

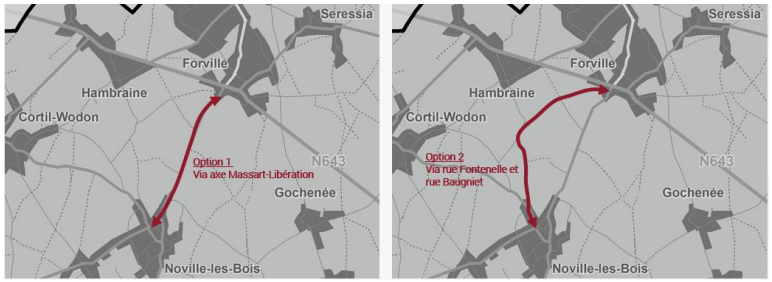


Figure 2 : Options d'itinéraires entre Noville-les-Bois et Forville

- La liaison entre Franc-Waret et le pôle Sart-d'Avril/Noville-les-Bois, nécessite des aménagements lourds afin d'éviter de mélanger les cyclistes au trafic automobile particulièrement dense et composé de multiples poids lourds dans cette partie de la commune, en raison de la présence du parc d'activité économique et d'un accès autoroutier. Le choix s'est ici porté sur la valorisation du chemin n°2 et d'un itinéraire à aménager le long de la rue des Combattants en profitant également de l'assiette de l'ancien vicinal. Afin de limiter au maximum les coûts, cet itinéraire emprunterait ensuite la rue Albert 1er.

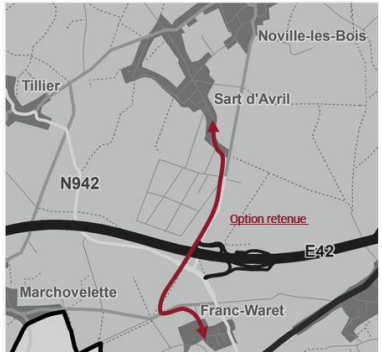


Figure 3 : Itinéraire retenu entre Franc-Waret et Sart-d'Avril

Aménagement, entretien et balisage du réseau

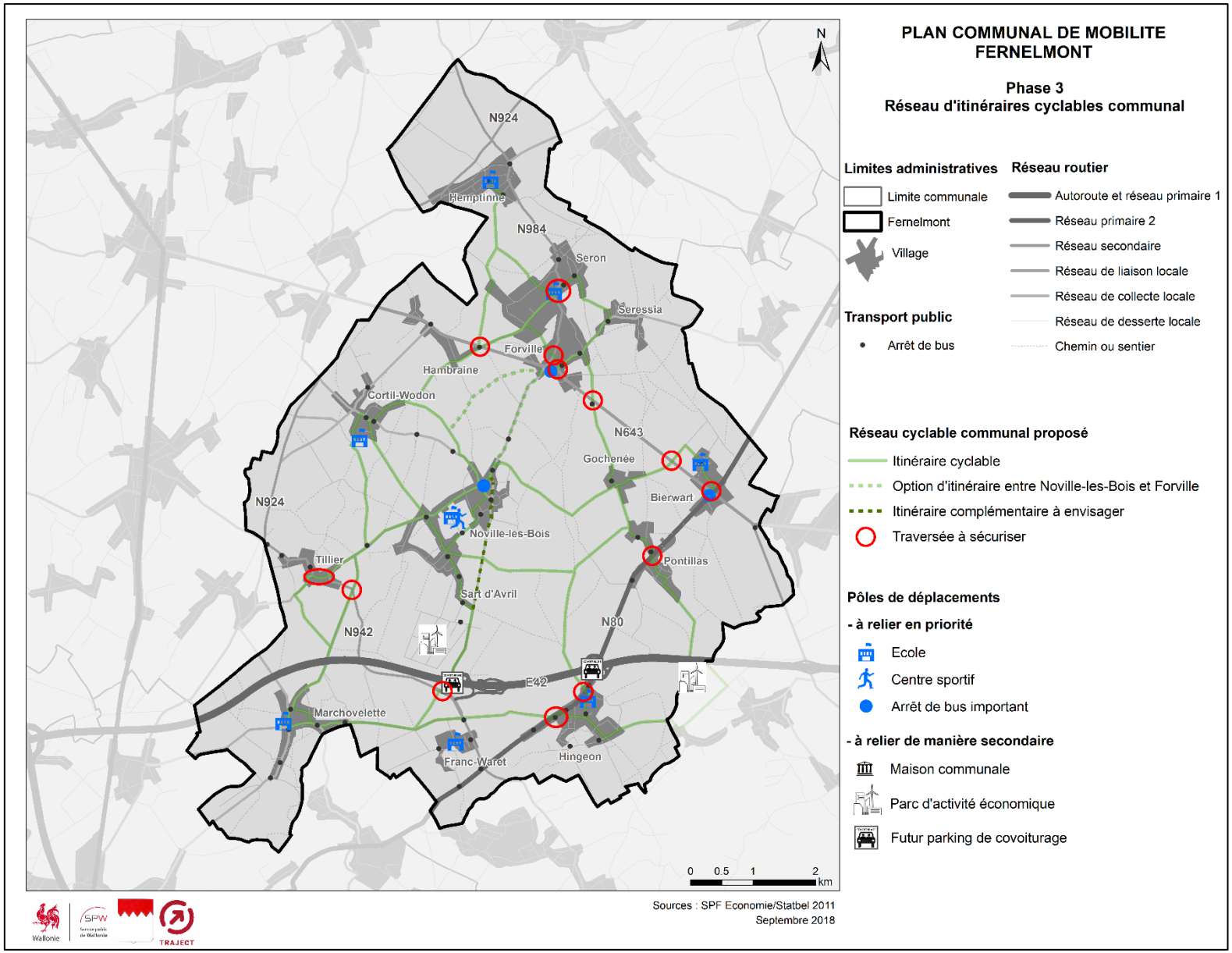
Ce réseau cyclable devra être rendu accessible aux cyclistes. Les éventuels aménagements à réaliser dépendront entre autres de l'importance du trafic automobile et de la vitesse de circulation pratiquée par les automobilistes. Des recommandations sont faites à cet égard dans la fiche qui se rapporte à la création du réseau d'itinéraires cyclables communal, afin de déterminer l'aménagement le plus adéquat pour chacune des voiries (cf. fiche 2.1.).

Dans le cadre de l'atelier participatif, plusieurs tronçons d'itinéraires ont été identifiés comme pouvant être (partiellement) mis en chemin réservé, c'est-à-dire qu'ils seraient réservés à certaines catégories d'usagers (lents) :

- La rue de la Basse ;
- La rue de Nevaucourt ;
- L'ensemble des sentiers et chemins repris dans le réseau cyclable.

De manière générale, il est recommandé que tous les voies de desserte locale dont la chaussée est ≤ 3 mètres soient mises en en chemin réservé (dans leur portion sise hors agglomération), en ce compris les voiries qui n'auraient pas été reprises dans le réseau cyclable. Ceci serait profitable aux déplacements à vélo dans la commune (mais également aux déplacements à pied, et via d'autres modes de transports lents).

Le balisage et, dans les années à venir, l'entretien du réseau sont également des éléments importants respectivement dans la mise en œuvre et la viabilité du réseau sur le long terme.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Réseau d'itinéraires cyclables communal
N
N924
Hemptinne
N984
Seron
Seressia
Forville
Hambraine
Cortil-Wodon
N643
Gochenée
Bierwart
N924
Noville-les-Bois
Tillier
Pontillas
Sart d'Avril
N942
N80
E42
Marchovelette
Franc-Waret
Hingeon
0 0.5 1 2 km
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Transport public
Arrêt de bus
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Chemin ou sentier
Réseau cyclable communal proposé
Itinéraire cyclable
Option d'itinéraire entre Noville-les-Bois et Forville
Itinéraire complémentaire à envisager
Traversée à sécuriser
Pôles de déplacements
- à relier en priorité
Ecole
Centre sportif
Arrêt de bus important
- à relier de manière secondaire
Maison communale
Parc d'activité économique
Futur parking de covoiturage
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018
Wallonie
SPW
TRAJECT

3.2.2 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles de déplacements voisins

Action 2.2. Créer des itinéraires de liaisons vers les pôles voisins

Nombre de déplacements effectués par les Fernelmontois étant en relation avec les pôles voisins (Namur, Eghezée, Andenne, Huy, etc.), des itinéraires de liaisons cyclables vers ceux-ci devront être créés, dans la mesure du possible. Une collaboration avec les Communes voisines, voire également la Région, sera en effet nécessaire à cet effet.

Les pôles voisins à relier (en priorité)

Les participants de l'atelier « vélo » organisé dans le cadre du présent PCM ont confirmé que **Namur**, et dans une moindre mesure **Eghezée**, constituaient les pôles à relier en priorité eu égard à l'attraction jouée par ces deux pôles pour les Fernelmontois. Il a aussi été mis en évidence que le **RAVeL**, qui longe la N91 sur sa partie ouest, constitue un itinéraire de choix pour rejoindre la capitale wallonne et que de ce fait des connexions cyclables sont à établir vers cet itinéraire. Autre lieu d'intérêt pointé par les participants, l'**école de la Providence de Champion** dans laquelle sont scolarisés de nombreux adolescents fernelmontois. En revanche, les connexions vers Hannut, Andenne, ou encore Huy ont été jugées moins prioritaires.

Les itinéraires à privilégier

La Commune privilégiera des itinéraires sûrs et confortables, dans la mesure où ceux-ci sont destinés à accueillir un maximum de profils cyclistes (cyclistes aguerris, mais aussi moins aguerris). Ces itinéraires de liaisons connecteront idéalement le réseau cyclable communal (à développer ; cf. ci-avant) au réseau cyclable développé ou projeté sur les autres Communes, ainsi qu'avec le RAVeL qui permet de rejoindre la capitale wallonne et le centre d'Eghezée.

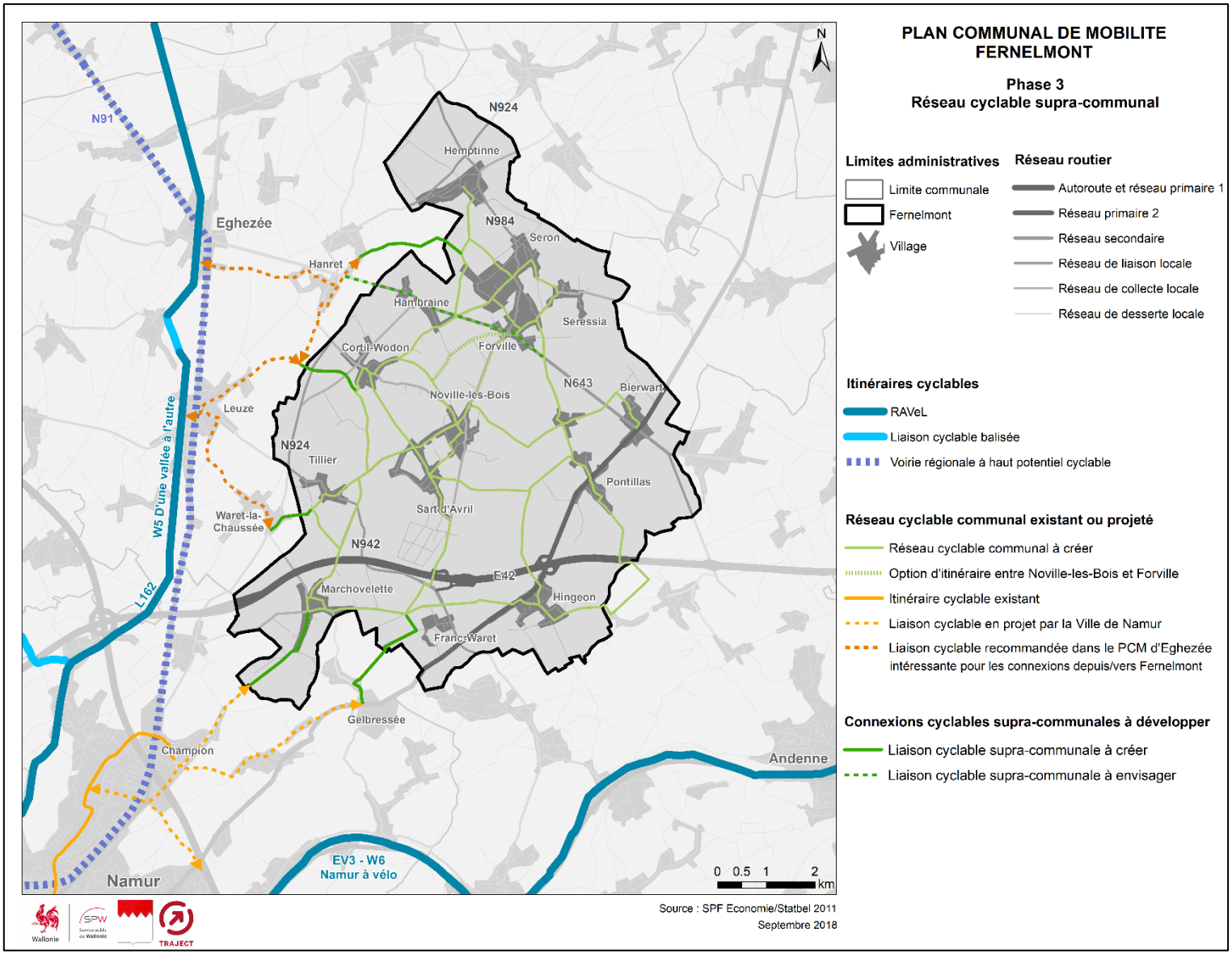
Une proposition de réseau cyclable supra-communal est reprise sur la carte ci-après. Il est notamment proposé d'assurer la connexion avec Champion et l'école de la Providence via la **rue de la Chasse**, qui permet également une connexion avec le réseau cyclable de la Ville de Namur[4] dont un itinéraire démarre de ce village. Etant donné que cette liaison est également reprise comme faisant partie du réseau cyclable communal régional, celle-ci constitue un itinéraire de liaison à aménager en priorité.

Aménagement, entretien et balisage du réseau

Tout comme le réseau cyclable communal, il s'agira de rendre cyclable ces connexions, ainsi que d'entretenir et baliser celles-ci. Le levier dont dispose la Commune à ces différents égards est toutefois restreint dans la mesure où une portion plus ou moins importante de ce réseau se situe sur d'autres territoires et/ou est gérée par la Région wallonne.

Une attention particulière devra également être apportée à la sécurisation des traversées de la N91 (en vue de rejoindre le RAVeL).

[4] A noter que les autres communes voisines de Fernelmont ne disposent pas de réseau d'itinéraires cyclables.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Réseau cyclable supra-communal
N
N91
N924
Hemptinne
N984
Seron
Eghezée
Hanret
Hambraine
Seressia
Cortil-Wodon
Forville
N643
Bierwart
Noville-les-Bois
Leuze
N924
Tillier
Pontillas
W5 D'une vallée à l'autre
Waret-la-Chaussée
Sart-d'Avril
N942
E42
L162
Marchovelette
Hingeon
Franc-Waret
Gelbressée
Champion
Andenne
Namur
EV3 - W6
Namur à vélo
0 0.5 1 2 km
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Itinéraires cyclables
RAVeL
Liaison cyclable balisée
Voirie régionale à haut potentiel cyclable
Réseau cyclable communal existant ou projeté
Réseau cyclable communal à créer
Option d'itinéraire entre Noville-les-Bois et Forville
Itinéraire cyclable existant
Liaison cyclable en projet par la Ville de Namur
Liaison cyclable recommandée dans le PCM d'Eghezée intéressante pour les connexions depuis/vers Fernelmont
Connexions cyclables supra-communales à développer
Liaison cyclable supra-communale à créer
Liaison cyclable supra-communale à envisager
Source : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018
Wallonie
SPW
TRAJECT

3.2.3 Sécuriser les itinéraires cyclables touristiques traversant le territoire communal

Action 2.3. ***Adapter les itinéraires aux déplacements à vélo***

Plusieurs itinéraires cyclables touristiques du réseau « La Hesbaye à vélo » parcourent le territoire communal. Ce réseau n'est toutefois pas sécurisé et adapté à la pratique du vélo, en particulier pour les familles auxquelles il est destiné. La Commune prendra de ce fait les mesures nécessaires en vue de rendre ce réseau adapté à la pratique du vélo par des familles. Cela signifie qu'elle aménagera le réseau en conséquence. Tout comme ce qui est proposé pour le réseau cyclable communal, les voies de desserte locale dont la chaussée est ≤ 3 mètres seront idéalement mises en chemin réservé (hors agglomération). Une piste cyclable sera idéalement aménagée le long des autres voies communales (hors agglomération). Les voiries régionales parcourues par le réseau touristique seront aussi rendues « cyclables ».

Afin de limiter les coûts d'aménagement, le réseau touristique pourrait également être quelque peu revu par endroits en vue de se calquer sur le réseau cyclable communal (ce qui est déjà le cas par endroit).

Par ailleurs, un autre élément important concernant le réseau cyclable touristique, celui de la sécurisation des traversées de voiries principales/prioritaires. Plusieurs vobiries régionales sont notamment traversées, dont la N80 et la N643 sur lesquelles circulent nombre de véhicules automobiles. Ces traversées se font parfois en outre en dehors des agglomérations, à des endroits où la vitesse de circulation autorisée est ≥ 70 km/h.

3.2.4 Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal

Action 2.4. ***Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)***

En vue d'améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal il est recommandé :

- D'une part, de multiplier les dispositifs et zones de stationnement pour vélos sur le territoire communal, actuellement (trop) peu nombreux, en particulier à proximité des pôles de déplacement. L'ensemble des écoles et le complexe sportif devront notamment se voir pourvus de dispositifs d'accrochage pour vélos. Un stationnement vélo doit également équiper certains arrêts de bus (cf. section 3.3.2, page 24), la maison communale, ainsi que les parkings de covoiturage. Quelques dispositifs de stationnement pourraient également être placés çà et là au cœur des villages ;
- D'autre part, de mettre à disposition des dispositifs de stationnement adaptés selon les besoins des cyclistes (cf. fiches actions).

Par ailleurs, la Commune pourrait s'assurer, lors de toute demande de permis d'urbanisme, que des espaces de stationnement pour vélos soient prévus dans les projets.

3.2.5 Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo pour se déplacer

Action 2.5.a. Organiser des actions de sensibilisation et de promotion du vélo

Le vélo est un mode de transport qui peut s'avérer efficace, et concurrentiel à d'autres modes de transport (dont la voiture), sur des courtes et moyennes distances. Outre via l'amélioration des conditions de déplacement (et de stationnement) des cyclistes, la Commune incitera et fera par conséquent la promotion de ce mode de déplacement par le biais d'évènement/actions, tel(le)s que des bourses vélos, des balades familiales, des tests de différentes formes de vélo (vélo à assistance électrique, vélo cargo, etc.), la participation aux projets « Bike to school », etc.

Source : vlan.be

A Perwez, en Brabant wallon, une journée de sensibilisation à la pratique du vélo à assistance électrique a été organisée ces deux dernières années, et constitue un bon exemple d'action à réaliser.

Action 2.5.b. Continuer à faciliter l'achat de vélos (à assistance électrique)

Depuis plusieurs années, la Commune de Fernelmont octroie des primes pour l'achat de vélos à assistance électrique. Il est recommandé de poursuivre ce genre d'actions, qui pourraient par ailleurs être étendues à d'autres formes de vélo (ex : vélo pliant, tricycle pour adultes, etc.) et à d'autres formes de micro-modes de déplacement (trottinettes, mono-wheel, etc.) ; et/ou prendre d'autres formes (ex : prime plus importante pour les ménages à bas revenu, etc.).

Les formes de vélo et de micro-mobilité se développent et constituent des alternatives dont l'acquisition pourrait être facilitée par la Commune. Ci-contre, un exemple de vélo cargo transportant une maman et ses deux enfants (par temps froid).

Action .2.5.c. Cartographier le réseau d'itinéraires cyclables

Tout comme le réseau d'itinéraires piétons, une cartographie du réseau d'itinéraires cyclables (une fois celui-ci réalisé) contribuera à valoriser tant ce réseau que la pratique du vélo, raison pour laquelle il est recommandé de réaliser une telle cartographie.

3.3 Favoriser l'usage des transports en commun

3.3.1 Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus

Action 3.1. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés)

De nombreux arrêts de bus sont relativement inconfortables pour les utilisateurs du TEC Namur-Luxembourg, d'autres insécurisants et certains pourraient voir leur accessibilité améliorée. Les recommandations qui sont ici formulées en vue d'améliorer ces différents aspects vont dépendre du degré d'utilisation (potentielle) des arrêts. Le budget des aménagements à réaliser et des équipements à placer peut s'avérer en effet relativement coûteux. De ce fait, des choix seront également opérés en ce qui concerne les arrêts de bus sur lesquels agir en priorité, à savoir les arrêts les plus fréquentés et/ou ceux qui sont particulièrement insécurisants.

Les principales recommandations portent sur l'aménagement de zones d'attente confortables pour les voyageurs, et rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible (en particulier pour ce qui concerne les arrêts desservis par la ligne 816 et les (autres) arrêts les plus fréquentés). Il s'agit également d'aménager des traversées piétonnes sécurisées au droit des arrêts de bus situés le long des deux principaux axes de circulation que sont la N80 et N643 (si les conditions d'implantation sont rencontrées) ; et d'équiper d'abribus et de plans les arrêts les plus fréquentés qui n'en disposeraient pas encore.

Par ailleurs se pose la question de la suppression (temporaire) des arrêts qui ne sont pas ou plus utilisés. A cet effet, une campagne d'information pourrait être réalisée aux arrêts concernés (afin de confirmer ou non leur non-utilisation).

La carte ci-après reprend les arrêts à (ré-)aménager en priorité.

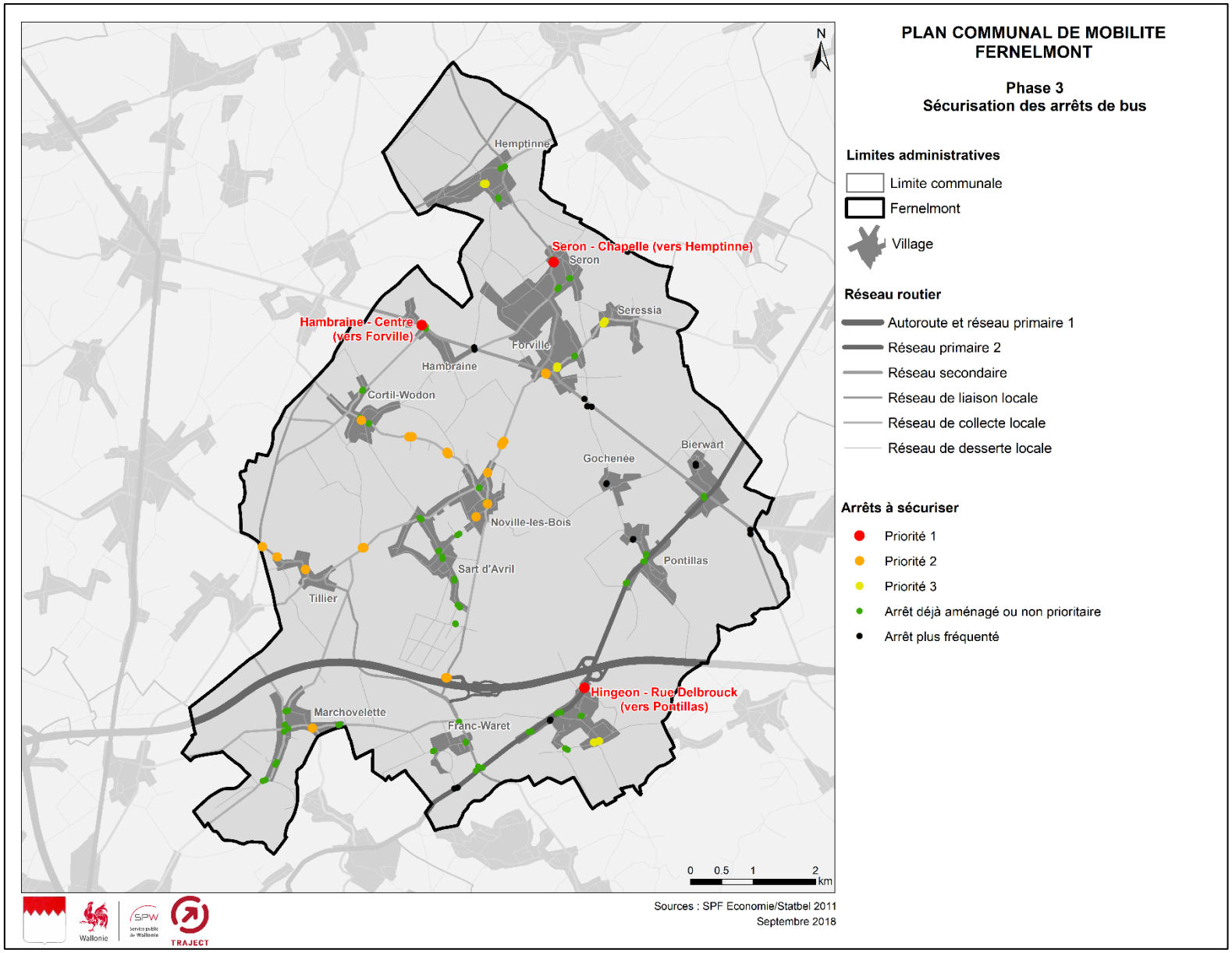
3.3.2 Améliorer l'intermodalité bus-vélo

Action 3.2. Placer des équipements pour vélos aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles à vélo

Actuellement seul l'arrêt « Cortil-Wodon – Place » est équipé de dispositifs de stationnement pour vélo. En vue de faciliter l'intermodalité bus-vélo il est recommandé d'équiper également d'autres arrêts de bus de tels dispositifs, en d'en placer par exemple au droit de ceux pour lesquels une demande est effectuée par les utilisateurs du TEC, des arrêts les plus fréquentés, et/ou des arrêts qui pourraient être (rendus) aisément accessibles à vélo depuis les villages proches (≤ 2 kilomètres).

Les arrêts de bus qui se verront équipés de dispositifs de stationnement pour vélos seront rendus accessibles aux cyclistes depuis les villages situés à proximité.

A l'image de l'arrêt « Cortil-Wodon – Place », d'autres arrêts pourraient se voir équipés de dispositifs de stationnement pour vélos.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Sécurisation des arrêts de bus
N
Hemptinne
Seron - Chapelle (vers Hemptinne)
Seron
Seressia
Hambraine - Centre (vers Forville)
Forville
Hambraine
Cortil-Wodon
Bierwart
Gochenée
Noville-les-Bois
Sart d'Avril
Pontillas
Tillier
Hingeon - Rue Delbrouck (vers Pontillas)
Marchovelette
Franc-Waret
0 0.5 1 2 km
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Arrêts à sécuriser
Priorité 1
Priorité 2
Priorité 3
Arrêt déjà aménagé ou non prioritaire
Arrêt plus fréquenté
Wallonie
SPW
TRAJECT
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018

3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture

3.4.1 Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier

Un usage plus rationnel de la voiture passera avant tout par le développement et l'amélioration de l'offre des autres modes de transport. Spécialiser le réseau routier y contribuera également, mais d'une autre façon. Etant donné que de nombreuses actions proposées dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité concernent le développement et l'amélioration des autres modes de transport, le présent point ne traitera que de l'aspect relatif à la spécialisation du réseau routier (qui englobe en partie ces autres actions).

Action 4.1. Spécialiser le réseau routier

La spécialisation du réseau routier consiste à rendre compatible la fonction de la voirie (qui dépend de son niveau hiérarchique) et son usage. Elle doit permettre un usage plus adéquat de la voirie en fonction du rôle joué par celle-ci.

La manière de partager et d'aménager les espaces publics constitue l'un des principaux éléments qui contribue à cette spécialisation. Ainsi, au plus la voirie a une fonction de séjour conséquente au plus la place accordée aux cyclistes et piétons devra l'être (cas des voies de desserte locale) et, à l'inverse, au plus la fonction de circulation sera importante au plus l'espace accordé à l'automobile le sera (cas des autoroutes et des voies des réseaux primaires).

Le régime de vitesse est un autre élément qui participe à la spécialisation du réseau routier, avec des limites de vitesse qui seront moindres sur les voies de niveaux hiérarchiques inférieurs (50, 30, voire 20 km/h), et qui seront plus élevées sur des voies de niveaux hiérarchiques supérieurs (70, 90, voire 120 km/h).

C'est notamment dans ce but qu'est proposée la mise en chemin réservé des voies de desserte locale dans leurs portions situées hors agglomération (en particulier celles parcourues par un itinéraire piéton et/ou cyclable ; cf. actions 1.2 et 2.1.b. ; et/ou celles dont la largeur ≤ 3 mètres). La mise progressive en zone 30 (ou en zone résidentielle) de ces voies dans leurs portions situées en agglomération est également une option (cf. action 1.1.a.).

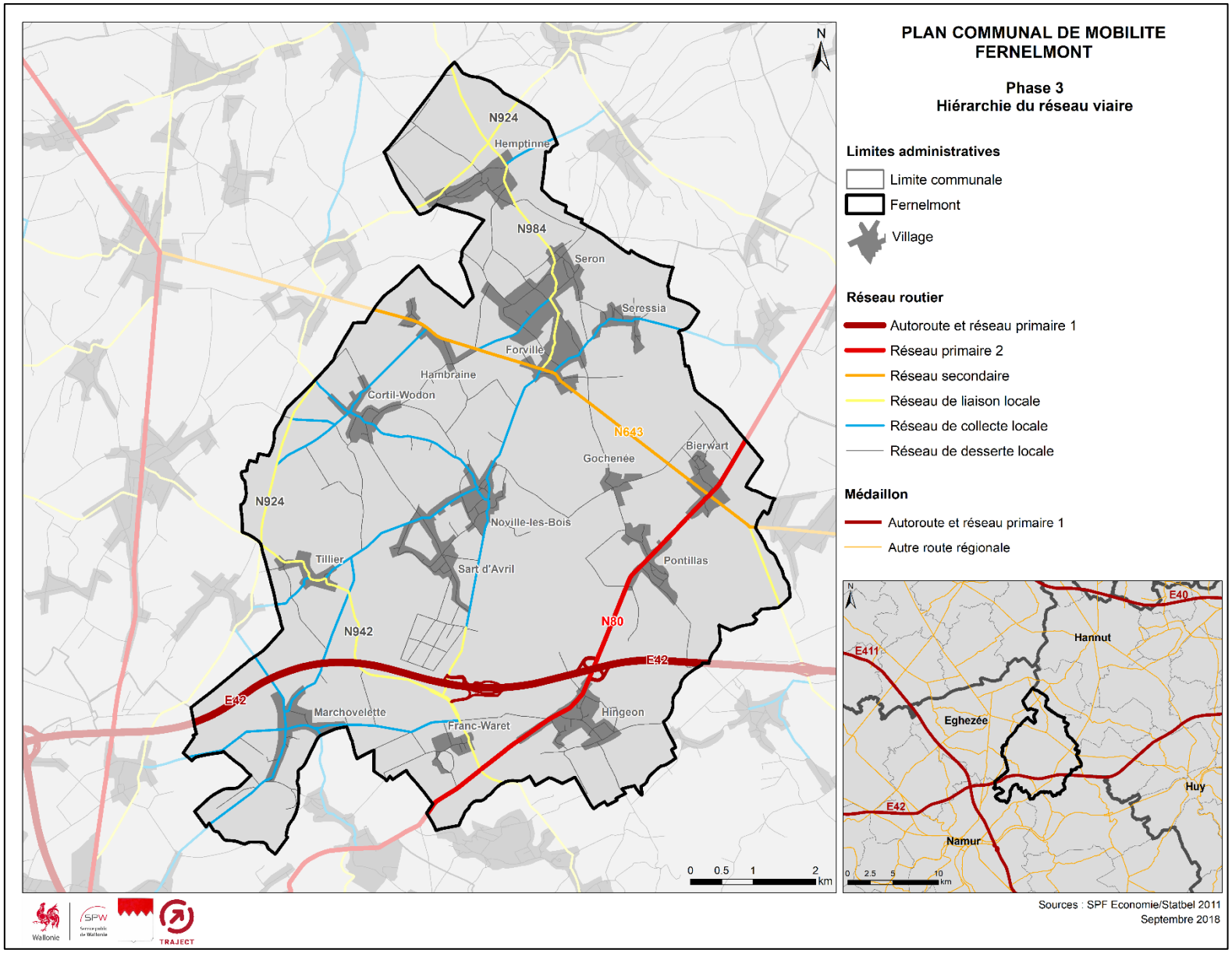
Le tableau ci-après reprend pour chaque catégorie de voiries les principaux éléments clés sur lesquels devront se baser les gestionnaires de voiries afin de spécialiser celles-ci. A noter que ces éléments vont également dépendre de la situation en agglomération ou hors agglomération de celles-ci. Un détail est repris dans la fiche action s'y rapportant.

La carte, subséquente au tableau, reprend la hiérarchie du réseau routier défini dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, et permet par conséquent de savoir à quelle catégorie appartient chacune des voiries desservant le territoire communal.

Tableau 1 : Eléments de spécialisation du réseau routier à Fernelmont

	Echelle Régionale					Echelle locale					
	Autoroute et Primaire 1	Réseau primaire 2		Réseau secondaire		Réseau de liaison		Réseau de collecte locale		Réseau de desserte locale	
		Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.
Fonction	Transport >>> Accessibilité	Transport >> Accessibilité		Transport > Accessibilité		Transport ≈ Accessibilité		Accessibilité > Transport		Accessibilité >>> Transport	
Régime de vitesse (km/h)	120	90 (-70)	50 (-30*)	90 (-70)	50 (-30*)	90-70	50(-30*)	(90-)70	50(-30)	(70-) 30 /chemin réservé	50–30 – 20/zone résidentielle
Division en bande de circulation	Oui	Oui		Oui		Pas spécifiquement (selon densité de trafic)		Non		Non	
Stationnement	Non	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Sur la chaussée	Non	Sur la chaussée
Cheminement piéton	-	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Mixité**	Mixité ***
Cheminement cycliste	-	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation phys./visuelle	Séparation phys./visuelle	Séparation visuelle	Mixité**	Mixité***
Arrêt transport public	-	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemins réservés / *** Mixité si mise en zone résidentielle ou de rencontre


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Hiérarchie du réseau viaire
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Médaillon
Autoroute et réseau primaire 1
Autre route régionale
N
N924
Hemptinne
N984
Seron
Seressia
Forville
Hambraine
Cortil-Wodon
N643
Bierwart
Gochenée
N924
Noville-les-Bois
Tillier
Sart d'Avril
Pontillas
N80
N942
E42
E42
Marchovelette
Franc-Waret
Hingeon
0 0.5 1 2 km
E40
E411
Hannut
Eghezée
Huy
E42
Namur
0 2.5 5 10 km
Wallonie
SPW
TRAJECT
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018

La Commune se réfèrera au tableau précédent dans le cadre de la planification de travaux en voirie sur son territoire. Elle s'y réfèrera également dans le cadre de toute nouvelle demande de permis voirie, où elle pourrait imposer notamment la création d'une zone 30 ou résidentielle si cette demande a trait à une voie de desserte locale.

Globalement, outre la mise en chemin réservé (et en zone 30/résidentielle) des voies de desserte locale, les principales actions qui devront être mises en place afin de spécialiser le réseau routier ont trait au partage de l'espace voirie.

Hormis les voies de desserte locale si elles sont mises en chemin réservé, en zone résidentielle ou de rencontre, les voiries devront comporter des trottoirs ou autres cheminements spécifiques pour les piétons (en agglomération). En ce qui concerne les aménagements cyclables, plus la voirie aura une fonction de transport conséquente, au plus les cyclistes devront être séparés de la circulation automobile. Il est également recommandé que les zones d'arrêts de bus soient situées en voirie si elles se trouvent en agglomération (en ce compris le long des principaux axes de circulation) et qu'elles ne soient situées hors voirie qu'hors agglomération le long des axes des réseaux primaire 2 (N80) et secondaire (N643). Il s'agira aussi de garantir au maximum la fonction de transport sur les voiries principales.

Enfin, une attention spécifique devra également portée à la signalétique de jalonnement. Celle-ci doit être pensée de manière à inviter les automobilistes à utiliser le réseau adéquat. A ce titre, le signal indiquant « Forville » via la rue de Noville-les-Bois devra être retiré. La nouvelle signalétique directionnelle à destination des poids lourds (cf. action 8.1.b.).

3.4.2 Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population

Plusieurs actions développées par ailleurs rencontrent le présent objectif de promotion des alternatives à la voiture et de sensibilisation de la population, telles que l'organisation d'actions et d'évènements de sensibilisation aux bienfaits et à la pratique de la marche à pied et du vélo notamment (actions 1.3.b. et 2.3.a.), ou encore la promotion du covoiturage (action 4.3.a).

La seule mesure qui sera dès lors spécifiquement proposée dans la présente section est celle de compléter et mettre (régulièrement) à jour le site internet quant aux solutions de mobilité offertes sur le territoire communal.

Action 4.2. Compléter et mettre (régulièrement) à jour le site internet communal sur les solutions de déplacement offertes

Outre les informations relatives au service de transport à la demande du CPAS et les services du TEC – qui doivent par ailleurs être complétées – le volet relatif aux modes de déplacement repris sur le site communal comportera également des informations relatives :

- Aux modes actifs (marche et vélo), et renseignera en particulier l'existence de nombreux chemins et sentiers sur le territoire communal qui permettent de se déplacer à pied (voire à vélo) entre les différents villages de l'entité ;
- Au covoiturage, surtout lorsque les parkings dédiés à cet effet auront été créés ;
- Aux autres services de mobilité, notamment au transport scolaire organisé par la Région wallonne.

Le site internet pourrait également reprendre des informations relatives aux services spécifiquement adaptés aux personnes à mobilité réduite, ainsi que des infos news mobilité (ex : Elaboration du PCM en cours ; Bientôt des parkings de covoiturage à Fernelmont).

3.4.3 Favoriser et faciliter le covoiturage

Etant donné la création des deux parkings de covoiturage en cours dans le cadre des travaux de mise à 2x3 bandes de l'autoroute E-42 – qui vont à la fois faciliter cette pratique et sécuriser celle-ci – les principales mesures à prendre consistent à :

- Promouvoir et faciliter la mise en relation des covoitureurs potentiels ;
- Assurer une bonne accessibilité multimodale des parkings.

Action 4.3.a. Promouvoir et faciliter la pratique du covoiturage

Une fois les parkings de covoiturage aménagés, tant la Commune que la Région veilleront à renseigner et faire la promotion de ceux-ci. La Commune renseignera notamment ceux-ci sur son site internet (et dans un premier temps via son bulletin communal).

En vue d'inciter et de faciliter la pratique du covoiturage la Commune pourrait également rejoindre le réseau « comOn »[5], ce qui lui permettrait la mise en ligne d'une carte reprenant l'ensemble des parkings de covoiturage présents dans la commune (et partout ailleurs en Région wallonne), ainsi que des personnes cherchant des covoitureurs ou à covoiturer (et le détail de leur trajet).

D'autres possibilités existent en vue de promouvoir le covoiturage et sont décrites dans la fiche action correspondante.

Action 4.3.b. Rendre les parkings de covoiturage accessibles pour les autres modes de déplacement

La pratique du covoiturage n'est pas uniquement le fait de personnes disposant ou utilisant un véhicule automobile. Raison pour laquelle il est nécessaire de rendre les parkings de covoiturage accessibles également pour d'autres types d'utilisateurs que ce soient les piétons, les cyclistes – en particulier depuis les villages proches – ou en transport public. A ce dernier égard, l'arrêt « Franc-Waret – Autoroute » devra être déplacé, et un nouvel arrêt créé à hauteur du nouveau parking de covoiturage d'Hingeon. Le réseau cyclable desservira idéalement les parkings de covoiturage, et des connexions piétonnes pourraient être prévues depuis les villages de Franc-Waret et Hingeon respectivement.

3.4.4 Valoriser (et développer) les services de mobilité

Les services de mobilité sont une composante essentielle de la mobilité en milieu (semi-)rural, raison pour laquelle il est important de ne pas les négliger, et au contraire de les renseigner, de les promouvoir, voire de les développer. A cet égard plusieurs actions sont proposées et décrites ci-après.

[5] Il s'agit d'un projet de la Région wallonne en collaboration avec l'asbl Taxistop. Il s'agit du réseau de covoiturage en Wallonie qui comporte une application smartphone et des parkings de covoiturage.

Action 4.4.a. Faire connaitre les services de mobilité existants

Le service de transport à la demande organisé par le CPAS (taxi social) et accessible à une partie de la population est renseigné sur le site internet communal. Ce n'est en revanche pas le cas des services de transport existants développés par d'autres, notamment du transport scolaire de la Région wallonne, ou encore des services de transport adapté aux personnes à mobilité réduite offerts par différents opérateurs (CAP Mobilité Namur, Centrale de Services à Domicile). La Commune pourrait également faire connaitre, voire développer (cf. ci-après), les services de partage de véhicules tels que proposés par Cozycar ou Wibee.

Source : Taxistop

Outre via le site internet de la Commune, la promotion de ces différents services peut également se faire par le biais d'autres canaux (bulletin communal, brochures, etc.).

Action 4.4.b. Elargir le service du taxi social

Tout comme le PCDR l'avait fait préalablement, il est recommandé d'élargir le service du taxi social et d'étendre la liste des bénéficiaires et des motifs de déplacements autorisés[6], notamment aux demandeurs d'emploi en vue de se rendre à une formation ou à un entretien d'embauche, ou encore aux personnes pensionnées ou prépensionnées de moins de 70 ans. Le service pourrait également être étendu à d'autres bénéficiaires, tels qu'aux ménages/personnes ne disposant pas de véhicule automobile.

A titre informatif, si la commune voisine d'Eghezée limite également les bénéficiaires, aucune restriction n'est faite en matière de motifs de déplacement (pour autant que ceux-ci soient effectués dans un rayon de 25 km).

Action 4.4.c. Développer de nouveaux services

De nouveaux services de mobilité pourraient être développés par la Commune (ou en partenariat avec la Commune) et ouverts à l'ensemble de la population – plus uniquement à des catégories bien spécifiques de personnes – en complément des autres solutions offertes, que ce soit pour les déplacements internes à la commune, ou au-delà de celle-ci. L'objectif est ici aussi de réduire le recours à (ou la possession d') un véhicule particulier, et d'offrir davantage de solutions à l'ensemble de la population fernelmontoise.

[6] Actuellement, ce service est limité aux personnes > 70 ans, PMR, personnes en détresse économique et/ou sociale, à la demande d'un travailleur social, personne connaissant des difficultés passagères ; et réservé aux visites médicales, achats dans les commerces de l'entité, démarches administratives, et activités culturelles.

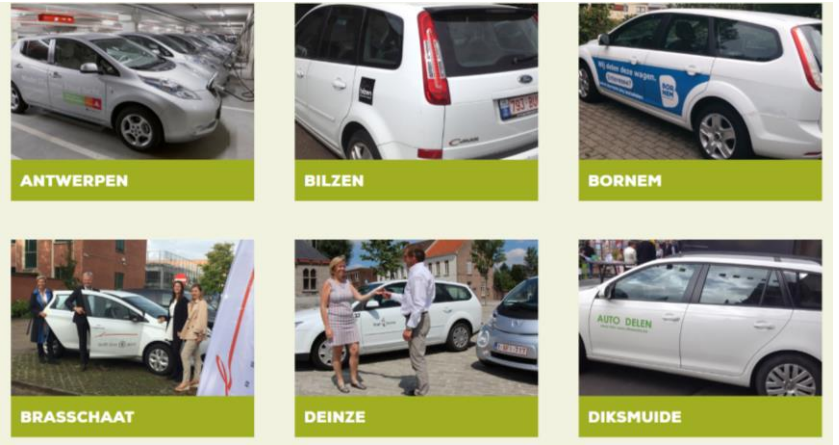
Plusieurs services ont été envisagés dans le cadre de la présente étude :

- L'adhésion au service **Flexi-Tec** – projet initié par le TEC Namur-Luxembourg et soutenu par la Région wallonne – doit être envisagée si le service de transport à la demande organisé par le CPAS n'est pas étendu à l'ensemble de la population, à tout le moins aux ménages/personnes ne disposant pas de véhicule automobile. Etant donné l'existence du taxi social, le service Flexi-Tec constituera surtout une alternative pour les personnes ne bénéficiant pas de ce premier service ;

- La mise en place d'un service de **partage de véhicules automobiles (et/ou de vélos) appartenant à la Commune** est une autre solution à envisager. Ces véhicules seraient mis à disposition par la Commune lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés, en particulier le week-end (lorsque les autres services sont peu ou pas disponibles) ;

- Une offre de transport de type « **Proxibus** » n'est en revanche pas spécialement recommandée. Un tel service fonctionne en effet généralement bien sur des circuits courts, avec la présence de multiples pôles de déplacements et/ou d'un pôle de déplacements important, et/ou avec une certaine densité de population. Dans le cas de Fernelmont, seule la desserte du parc d'activité économique de Noville-les-Bois, voire du complexe sportif, trouverait potentiellement un intérêt, or de nombreux villages sont déjà connectés à ce parc (et complexe) via des lignes de bus régulières. Le coût s'avèrerait conséquent pour la Commune pour un bénéfice très probablement marginal.

En Flandre, nombreuses sont les Communes qui partagent leur flotte de véhicules, le week-end et les soirs de semaine.



Source : www.autodelen.net

Par ailleurs, dans le cas où un **centre de coordination locale** verrait le jour dans la région, il est recommandé que la Commune de Fernelmont y adhère. Ce type d'initiative permet à la fois faire profiter la population d'une commune des initiatives de mobilité mises en place ailleurs, et inversement ; et permet le développement de nouveaux services qui peuvent parfois s'avérer difficile à mettre en place par une seule Commune. L'A.S.B.L. Mobilesem est un bon exemple de centre de coordination locale. Pour plus d'information : www.mobilesem.be.

3.5 Améliorer la sécurité routière

En excluant l'autoroute, Fernelmont peut être considérée comme une commune relativement peu accidentogène si l'on rapporte le nombre d'accidents avec dégât corporel recensé sur le territoire à l'effectif de population de la commune[7]. Il n'en demeure pas moins que l'un des objectifs prioritaires de ce Plan Communal de Mobilité consiste à réduire à la fois le nombre et la gravité des accidents de la route. Autre objectif fixé, celui d'appliquer un régime de vitesse approprié et de faire respecter celui-ci.

La présente section définit les actions proposées en vue d'atteindre ces objectifs, dont la sécurisation des carrefours accidentogènes, la (re-) définition et la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et agglomérations, ou encore la prise de mesures en vue de faire respecter les limitations de vitesse.

A noter que les questions de sécurisation des itinéraires piétons, cyclables, des zones d'attente d'arrêts de bus et des abords d'écoles, sont respectivement traitées aux chapitres « Favoriser la marche » (p.11), « Favoriser l'utilisation du vélo » (p.17), « Favoriser l'usage des transports en commun » (p.24), et « Améliorer la mobilité scolaire » (p.41).

3.5.1 Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement)

Définir un régime de vitesse approprié au vu de son environnement et du rôle joué par la voirie est nécessaire, afin de le rendre cohérent et de le faire respecter.

Le chapitre précédent traitant de la spécialisation du réseau routier a donné un premier aperçu du régime de vitesse proposé. Il est assez classique en ce qui concerne les voiries régionales (réseau primaire 2, secondaire et de liaison), à savoir de 90 km/h hors agglomération et de 50 km/h en agglomération. Pour diverses raisons, la vitesse peut être respectivement réduite à 70km/h (sécurité, zone peu densément bâtie, etc.) et 30 km/h (abords d'écoles).

Concernant le réseau communal, il est proposé :

- De développer des zones dites apaisées en agglomération (zones 30, zones résidentielles et de rencontre) ;
- De mettre en chemin réservé les voies de desserte locale dans leur portion située hors agglomération. A tout le moins, celles dont la largeur de chaussée est ≤ 3 mètres et/ou qui sont parcourues par un itinéraire piéton ou cyclable ;
- De tendre vers une (limite de) vitesse de circulation à maximum 70 km/h (hors agglomération) sur les autres voiries.

Une attention particulière devra également être apportée au traitement des zones urbanisées situées en dehors des agglomération (cas de Tillier et Hambraine, de la rue de Wodon, rue Massart, etc.) d'une part, et au bon placement des signaux routiers indiquant les limitations de vitesse d'autre part (cf. fiche action 5.1.b.).

[7] 21 accidents/an pour un peu moins de 8.000 habitants.

Action 5.1.b. (Re)-définir et marquer clairement l'ensemble des entrées de villages et d'agglomérations

Afin de rendre cohérents régime de vitesse et environnement – et par là de rendre crédible et de faire respecter le régime de vitesse appliqué – il est important que les limites d'agglomération soient correctement définies, ce qui n'est pas le cas partout actuellement (ex : rue des Ardennes à Cortil-Wodon, rue de Tillier à Marchovelette et rue de la Libération à Forville où les signaux d'entrée et de sortie d'agglomération sont placés largement en amont de celle-ci). A ce titre, une vérification de l'ensemble des limites de villages et d'agglomérations devra être effectuée, et le cas échéant les signaux routiers F1 et F3 déplacés.

Ensuite, il est important de créer des effets de porte aux entrées de villages et d'agglomérations afin de mettre celles-ci davantage en évidence et d'inciter les automobilistes à lever le pied à leur approche ; et d'idéalement utiliser un dispositif similaire sur l'ensemble du réseau régional d'une part, et sur l'ensemble du réseau communal d'autre part.

Etant donné que des effets de porte ont déjà été créés au droit de multiples entrées d'agglomération, il s'agira surtout de marquer celles qui ne le sont pas encore :

- Sur le réseau régional, de préférence via le même marquage au sol rouge (idéalement complété d'un dévoiement de voirie) que celui utilisé au droit des entrées marquées ;
- Sur le réseau communal, via un dispositif qu'il serait utile de rendre commun à toutes les entrées d'agglomération (dans la mesure du possible), les dispositifs utilisés actuellement étant fortement variables.

La fiche action reprend plusieurs types de dispositifs qui pourraient être implantés sur les voies communales.

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse

A l'instar des autres communes de la province et de la région, Fernelmont est sujette à des problèmes d'excès de vitesse, en particulier sur les axes régionaux en traversée d'agglomération, mais aussi sur le réseau routier communal, engendrant des problèmes de sécurité routière et un sentiment d'insécurité n'incitant pas les citoyens à se déplacer à pied et à vélo sur le territoire communal.

Jusqu'à présent, sur le réseau communal, pour faire face à ces problèmes, la Commune a généralement fait le choix du placement de dispositifs ralentisseurs de trafic, présents aujourd'hui en nombre conséquent à Fernelmont. Alors que certains s'avèrent inefficaces en raison du faible trafic (simple ou double dévoiement), d'autres (dispositifs surélevés) sont peu appréciés des riverains (nuisances sonores) et des automobilistes (usure des amortisseurs, etc.), et n'ont qu'un effet ponctuel. Au droit des voiries régionales, qui ont davantage une fonction de transport, le choix s'est davantage porté sur la mise en évidence des entrées d'agglomérations et le placement de radars préventifs, en vue d'inciter les automobilistes à lever le pied.

En vue de faire face aux problèmes de vitesse, la stratégie générale recommandée est la suivante :

- Dans un premier temps, de bien informer sur la limite de vitesse à ne pas dépasser et de sensibiliser les automobilistes au respect de celle-ci. Pour la Commune, cela passera notamment par la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et des abords d'écoles, telle que recommandée par ailleurs (cf. actions 5.1.b. et 6.1.a.). Un rappel ponctuel des limites des vitesses sur les artères principales et/ou aux endroits critiques est également à envisager (par exemple rue de la Chasse, ou rue de Narmont), de même que la réalisation

de campagnes de sensibilisation – en particulier auprès des automobilistes en excès de vitesse.

- Un second axe sur lequel devront agir les gestionnaires de voiries, en particulier la Commune – préalablement ou en remplacement des dispositifs ralentisseurs – est l'environnement et le partage de l'espace public, qui sont autant d'éléments qui vont directement influer sur le comportement de l'automobiliste (et le sentiment de sécurité des autres usagers). Les espaces de circulation automobile seront réduits à leur strict minimum et à l'inverse, au sein des agglomérations, ceux dédiés aux piétons et aux cyclistes augmentés ;
- Enfin, et en dernier recours ou de manière temporaire, des aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives devront être envisagés si des problèmes de vitesse existent ou persistent[8]. Les cas échéants, les choix des aménagements devront être étudiés au cas par cas. A cet égard, se pose la question de la pertinence des nombreux dispositifs ralentisseurs présents sur le territoire communal, dont certains pourraient/devraient être retirés, au profit d'un réaménagement de la voirie et d'espaces piétons, cyclables et/ou de stationnement.

Préalablement à la prise de mesures, le gestionnaire de voirie veillera à s'assurer du non-respect des limites de vitesse et/ou de la pertinence des limites de vitesse imposées.

Les traversées de Hemptinne (N984), Forville (N984 et N643), Hambraine (N643) et Hingeon (N80) sont des lieux à traiter en priorité compte tenu des résultats des mesures de vitesse effectuées à ces endroits – plus d'un tiers des automobilistes y circulant au-delà de la vitesse maximale autorisée (50 km/h) – et du fait qu'il s'agit d'axes assez fortement fréquentés par les automobilistes et par les piétons dans une autre mesure (en traversées de Hingeon et Forville particulièrement).

Une attention particulière devra également être portée aux cas des rues de Wodon et Massart situées en marge du village de Noville-les-Bois. Ce dernier cas devra toutefois être ré-évalué et traité une fois le choix de la limite de vitesse définie pour cette zone (cf. action 5.1.a.).

La traversée d'Hingeon (N80) : une des zones prioritaires à sécuriser

En agglomération, sur son réseau routier, la Commune a multiplié les dispositifs ralentisseurs de trafic. La pertinence du maintien de ces dispositifs devra être ré-évalués une fois que les actions relatives à

[8] Le gestionnaire de voirie s'assurera dans un premier temps, via des mesures, de l'existence ou de la persistance de tels problèmes.

l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs auront été mises en œuvre (en particulier une fois la création de trottoirs réalisés). Une proposition est notamment faite pour la traversée du village de Noville-les-Bois (cf. fiche 5.1.c.).

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

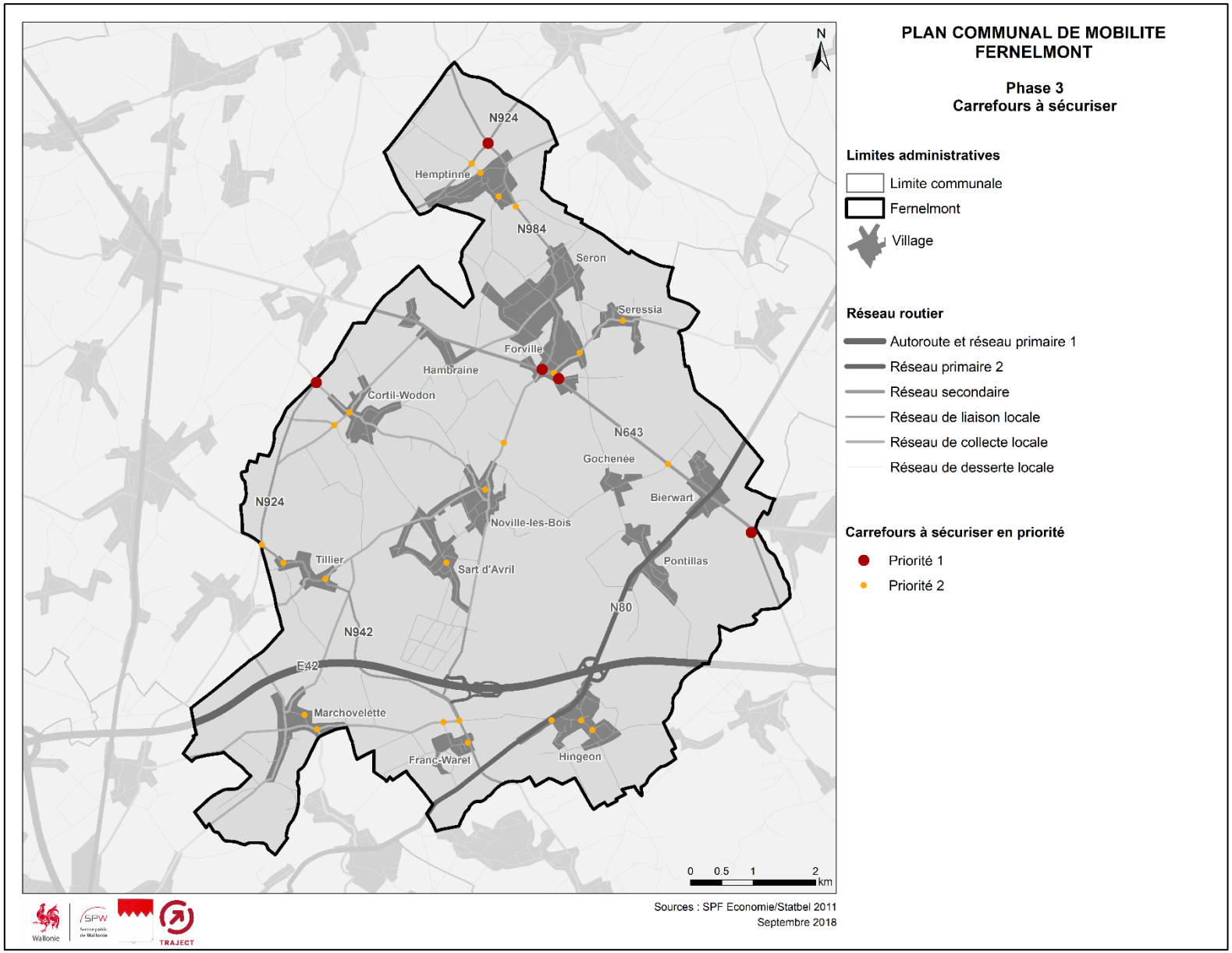
La vitesse faisant partie des causes d'accidents, les mesures définies ci-avant contribueront à réduire tant le nombre que la gravité des accidents de la route. Tant la Commune que la Région (en tant que gestionnaire de voirie) attacheront donc une attention particulière à ces mesures. La conduite sous l'influence d'alcools et de drogues, ou encore la distraction au volant (par exemple en cas d'utilisation de son téléphone portable) sont d'autres facteurs qui sont également la cause d'accidents et notamment d'accidents mortels. La zone de police veillera donc à poursuivre son travail de sensibilisation et de contrôle en vue de réduire les risques qui y sont liés.

L'action qui sera spécifiquement recommandée dans le cadre du présent PCM est celle de la sécurisation des lieux accidentogènes (objectifs et subjectifs).

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Bien que Fernelmont puisse être considérée comme une commune relativement peu accidentogène, plusieurs accidents ont eu lieu ces dernières années au droit de carrefours (principalement formés entre deux voiries régionales). Des mesures devront par conséquent être prises afin de sécuriser ceux-ci, ainsi que dans une moindre mesure ceux n'ayant pas fait l'objet d'accident (récemment) mais identifiés comme accidentogènes durant la première phase du PCM.

La carte ci-après reprend l'ensemble de ces lieux.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
FERNELMONT
Phase 3
Carrefours à sécuriser
N
Limites administratives
Limite communale
Fernelmont
Village
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau secondaire
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Carrefours à sécuriser en priorité
Priorité 1
Priorité 2
N924
Hemptinne
N984
Seron
Seressia
Forville
Hambraine
Cortil-Wodon
N643
Gochenée
Bierwart
N924
Noville-les-Bois
Tillier
Sart d'Avril
Pontillas
N80
N942
E42
Marchovelette
Franc-Waret
Hingeon
0 0.5 1 2
km
Wallonie
SPW
TRAJECT
Sources : SPF Economie/Statbel 2011
Septembre 2018

Carrefours sur voiries régionales

Les carrefours à sécuriser (en priorité) sur voiries régionales sont les suivants : N643/N921, N643/N984/Branchon, N643/Libération, N924/N984, N924/Hanret. Ceux-ci sont tous gérés par priorité (cédez-le-passage ou stop) et constituent des carrefours sur lesquels il peut s'avérer difficile de s'insérer depuis les voiries secondaires. Les principales raisons sont la vitesse pratiquée par les automobilistes circulant sur l'axe prioritaire et/ou la densité de circulation sur celui-ci, parfois également une mauvaise visibilité et/ou un manque de mise en évidence du carrefour.

Des solutions sont spécifiquement proposées pour quatre d'entre eux (N643/N921, N643/N984, N924/N984, N924/Hanret) dans le cadre du présent plan communal de mobilité. Une proposition de sécurisation est également formulée pour le carrefour N643/Bierwart/Otreppe – qui constitue un carrefour accidentogène subjectif. A noter qu'il s'agit ici de propositions/options et que la solution finale sera validée en Comité Provinciale de Sécurité Routière (CPSR).

Carrefour N643/N984/Branchon (et N643/Libération)

L'insertion dans ce carrefour depuis les voies non prioritaires (N984 et Branchon) est problématique en raison d'une faible visibilité, de la densité de trafic (particulièrement durant les heures de pointe), et parfois également en raison de la vitesse pratiquée par certains automobilistes. Du fait également que ce carrefour est globalement assez emprunté et qu'il est également fréquenté par des piétons, la mise en place d'un carrefour à feux doit être envisagée. A défaut, la visibilité pour les automobilistes provenant des voies secondaires devra être améliorée via une interdiction du stationnement sur la rue d'Eghezée (N643) dans les environs du carrefour. Il y aura également lieu de s'assurer que la vitesse pratiquée par les automobilistes circulant sur la rue d'Eghezée soit adéquate (par exemple en apposant des radars permanents à l'approche du carrefour). La traversée des piétons devra aussi être garanties à cet endroit.

Par ailleurs, et en particulier si des feux de signalisation sont mis en place, doit être envisagée la mise à sens unique de l'avenue de la Libération (vers la rue de Branchon) dans sa portion comprise entre la N643 et la rue de Branchon. Cela permettrait, d'une part, d'obliger le flux provenant de Noville-les-Bois à emprunter le carrefour nouvellement géré par les feux pour s'insérer sur la N643. D'autre, part, cela induirait une réduction du trafic de transit sur cette voie de desserte locale. Le cas échéant, il faudra maintenir le double sens pour les bus.

A défaut, il s'agira d'améliorer le champ de vision des automobilistes s'insérant dans ce dernier carrefour depuis l'avenue de la Libération.

Carrefour N643/N921

La mise en place d'un rond-point ou de feux de signalisation permettrait de grandement sécuriser ce carrefour emprunté par des milliers d'automobilistes chaque jour[9]. A défaut, il est préconisé d'y limiter la vitesse de circulation à 70 km/h et de mettre davantage en évidence ce carrefour et/ou de prendre des mesures spécifiques en vue d'inciter les automobilistes à ralentir à l'approche de ce carrefour. Par ailleurs, l'insertion dans le carrefour depuis la rue d'Andenne (N921) devra être davantage sécurisée et facilitée.

Carrefour N924/N984

Ce carrefour géré par priorité situé en pleine rase campagne doit être davantage mis en évidence (peu visible actuellement, particulièrement en période nocturne) et le trafic y être quelque peu apaisé. Le carrefour

[9] Le cas échéant, un comptage directionnel de trafic au droit de ce carrefour devra être envisagé afin de déterminer laquelle de ces deux solutions est préférables.

devra être également quelque peu réaménagé en vue de réduire les zones de conflits et de raccordement. A plus long terme, l'aménagement d'un rond-point entre ces deux voiries régionales pourraient y être envisagé.

Carrefour N924/Hanret

Les mesures proposées pour ce carrefour consistent à reconfigurer quelque peu le carrefour de telle sorte à le rendre plus lisible, à réduire la zone de conflit et à davantage inciter les automobilistes provenant de la rue d'Hanret à ralentir, voire à marquer l'arrêt. Par ailleurs, est proposé l'abaissement de la vitesse à 70 km/h au droit de ce carrefour.

Carrefour N643/Bierwart/Otreppe

Pour ce carrefour, également situé en pleine rase campagne, il s'agit surtout de le mettre davantage en évidence, de le rendre plus visible, et d'y apaiser la circulation dans la mesure du possible. A ces différents égards, des luminaires pourraient être placés et des dispositifs ralentisseurs – tels que stries, dévoiements, etc. – être aménagés. S'agissant d'un carrefour amené à être traversé par le réseau d'itinéraires cyclables communal, des mesures complémentaires pourraient être prises à cet égard (une fois le réseau réalisé).

Carrefours sur voiries communales

Concernant les voiries communales, des recommandations générales sont dans un premier temps formulées car nombre de carrefours identifiés comme étant accidentogènes présentent des problématiques similaires, à savoir un manque de visibilité du carrefour et/ou de larges zones de conflits.

De manière générale, tout comme les zones d'abords d'écoles et les entrées d'agglomérations, il est important que le carrefour soit bien renseigné et aisément identifiable par chacun. Pour les carrefours dont le manque de visibilité est mis en cause, la commune prendra les mesures adéquates. Pour les carrefours à priorité de droite par exemple, le placement du signal B17 à proximité du carrefour s'avèrera une option, de même que la reproduction au sol de ce signal. Autre option envisageable et/ou complémentaire, l'utilisation d'un revêtement de sol coloré et/ou différencié au droit du carrefour. En vue d'induire en sus un ralentissement de vitesse plus significatif, l'aménagement d'un plateau est également une solution à envisager.

Deuxième recommandation générale, celle de réduire les espaces de circulation pour les automobilistes (et à l'inverse d'augmenter ceux pour les modes actifs, en particulier pour les piétons au cœur des villages). L'idée est de réduire au minimum nécessaire l'espace pour les automobilistes de manière à réduire les zones de conflits (et les vitesses pratiquées).

Des propositions d'aménagement sont spécifiquement faites pour les carrefours suivants : Hanret/Delvaux/Broque (Cortil-Wodon) ; (Grand Chemin Communal/Calvaire/Franc-Waret (Marchovelette) ; Libération/Pontillas (Forville).

Hanret / Delvaux / Broque (Cortil-Wodon)

La principale recommandation concerne l'amélioration de la lisibilité de ces deux carrefours successifs et des itinéraires possibles au sein de ceux-ci. A cet effet, est proposé le placement d'îlots semi-franchissables. Par ailleurs, il s'agira d'améliorer les cheminements piétons au droit de ces carrefours.

Grand Chemin Communal/Calvaire/Franc-Waret (Marchovelette)

Les recommandations concernant ces carrefours sont d'une part la réduction des zones de conflits et d'autre part la plus grande mise en évidence de ceux-ci. Par ailleurs, il s'agira également d'y améliorer les cheminements pour les piétons. Est proposé l'aménagement d'un trottoir confortable côté sud de la voirie, ainsi que le déplacement et l'aménagement d'un des arrêts de bus existants.

Carrefour av. de la Libération/ rue de Pontillas (Forville)

Le carrefour situé le plus au nord devra être rendu plus visible et l'orthogonalité entre les deux voiries renforcées. Les mesures à prendre pour celui situé plus au sud, portent davantage sur la réduction des zones de conflits.

3.6 Améliorer la mobilité scolaire

3.6.1 Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles

Action 6.1.a. Renforcer et harmoniser le mobilier urbain aux abords d'écoles (et la signalisation)

La première action recommandée en vue d'améliorer la sécurité des abords d'écoles est celle d'augmenter encore quelque peu la visibilité des écoles via un renforcement et une harmonisation du mobilier urbain utilisé en vue de sécuriser les abords d'écoles. Utiliser un « langage » commun contribue à renforcer cette visibilité et par là la sécurité, les automobilistes (et autres usagers de la route) ayant plus spontanément tendance à lever le pied. La reproduction au sol du signal zone 30 ou A23 (« Endroit spécialement fréquenté par des enfants ») pourrait également être utilisée à cet effet (sauf si zone 30 à message variable ; cf. ci-après).

Par ailleurs, et en vue de rendre davantage crédible et respectée la zone 30 le long de la N984 (Forville), est préconisée la mise en place de panneaux de signalisation à message variable aux abords de l'établissement scolaire situé le long de cette voirie régionale.

Action 6.1.b. Aménager des zones de confort sécurisées aux entrées d'école

Par ailleurs, et dans la mesure du possible, il est recommandé de créer une zone de confort sécurisée aux abords des entrées de chacune des écoles, c'est-à-dire une zone dans laquelle le stationnement serait interdit et qui comporterait un espace d'attente et de dépose pour les parents et enfants protégée de la circulation automobile.

La zone d'attente et de dépose aménagée aux abords de l'établissement scolaire de Bercheux (à Vaux-sur-Sûre) est un exemple à suivre à cet égard.

3.6.2 Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires

L'amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des établissements scolaires passera notamment par l'amélioration des conditions de déplacements des piétons et cyclistes au sein des villages. Plusieurs actions ont été proposées en ce sens précédemment (cf. chapitres relatifs à la marche et au vélo), tels que l'aménagement de trottoirs confortables en traversée d'agglomération le long des principales voies de circulation, l'apaisement des circulations (dans les villages), ou encore la création d'un réseau d'itinéraires cyclables communal qui desservira notamment les écoles de l'entité.

Trois mesures spécifiques sont toutefois préconisées et décrites ci-après :

- Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles ;
- Sécuriser les traversées piétonnes à proximité des entrées d'écoles ;
- Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires.

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles

En vue d'améliorer l'accessibilité piétonne des écoles et d'inciter les enfants (et leurs parents) à venir à pied à l'école il est nécessaire d'offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles. Cela signifie que, sauf cas exceptionnel, les voiries disposeront de trottoirs confortables (et protégés) aux abords de chacun des établissements scolaires et que toutes les mesures seront prises en vue de lutter contre le stationnement sauvage. Aux abords des écoles d'Hingeon et de Marchovelette notamment, il s'agira de prendre les mesures nécessaires afin que les trottoirs ne soient pas envahis de voitures (contrôle, placement de barrières, campagnes de sensibilisation, etc.) durant les périodes d'entrées et de sorties d'écoles. Il est également important que les cheminements soient sécurisés depuis l'espace public jusqu'à l'entrée des établissements scolaires, ce qui n'est notamment pas le cas à Cortil-Wodon.

L'amélioration de l'accessibilité piétonne passera également par la sécurisation des traversées piétonnes. Si des passages piétons ont été aménagés au droit de pratiquement l'ensemble des écoles, certains mériteraient d'être repensés (cas de Hingeon ; cf. ci-après). De manière générale, il est préconisé qu'un agent de la paix accompagne la traversée des enfants.

La fiche action relative à celle-ci détaille les mesures à prendre pour chacune des écoles.

Action 6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Bien que ce ne soit pas le mode de déplacement principal utilisé par les jeunes enfants pour se rendre à l'école, de nombreux enfants vont à l'école à vélo, notamment lorsqu'il fait beau. Actuellement, la grande majorité des établissements scolaires dispose de dispositifs de stationnement permettant aux enfants de stationner leur vélo. Ces dispositifs (pinces-roues) ne sont toutefois pas les plus adéquats (car ne permettent pas d'attacher et fixer adéquatement les vélos). Il s'agira donc d'une part de remplacer ceux-ci par des dispositifs de type U renversés et, d'autre part, d'équiper les écoles qui n'en disposent pas encore. En outre, ces dispositifs devront idéalement être protégés de la pluie (le stationnement s'effectuant généralement sur une longue durée).

Par ailleurs, il y a également lieu de sécuriser et d'améliorer l'accès à vélos des écoles, via des aménagements cyclables – la sécurité et le manque d'aménagement faisant d'ailleurs partie des principaux freins évoqués par les parents à l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école.

3.6.3 Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école

Les enfants sont les acteurs de la mobilité de demain qu'il importe de sensibiliser (et former). Si aujourd'hui ils ne sont pas maîtres des modes de déplacement qu'ils utilisent, ils le seront dans un avenir proche. Plusieurs actions visent donc à sensibiliser et éduquer les enfants en matière de mobilité (et de sécurité routière). La Commune devra également faciliter et encourager le transfert modal – dont il existe encore un potentiel à Fernelmont – ou encore impliquer et inciter les écoles à ces différents égards.

Action 6.3.a. Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant

Afin de sensibiliser et de former au mieux les enfants à la mobilité (et à la sécurité routière) dans le cadre de leurs activités scolaires, il est nécessaire d'impliquer les directeurs d'écoles et le corps enseignant. La Commune pourrait organiser une réunion annuelle avec les directeurs d'écoles où seraient traités les aspects liés à la mobilité, et notamment exposés différents évènements auxquels pourraient prendre part les écoles (« Brevet du Cycliste », etc.). La Commune pourrait même aller plus loin, en incitant les écoles à organiser ou participer annuellement à une ou plusieurs activité(s) en lien avec la mobilité (et la sécurité routière), et/ou à ce qu'un membre du corps enseignant de chacune des écoles suive la formation et devienne le référent « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) de son école.

Il s'agit d'insuffler une véritable dynamique au sein des écoles.

Action 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

La Commune facilitera également la sensibilisation et l'éducation des enfants en se procurant et mettant des outils pédagogiques à disposition des écoles (jeux, livres, etc.). Elle continuera à épauler les écoles dans l'organisation et la participation à des évènements éducatifs et de sensibilisation, tel le « Brevet du Cycliste » (formation à la conduite à vélo dans la circulation, dispensée aux enfants de 5ème et 6ème primaire).

Action 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives

Source : Ecole pimaire Pierre Bichet

Enfin, la Commune incitera et accompagnera les écoles à mettre en place des alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école, par exemple des pédi- et vélo-bus. Plusieurs écoles se prêtent en effet bien à la mise en place de telles initiatives. Les résultats du dernier défi « Emile, le Serpent Mobile » organisé par la commune lors de la dernière Semaine de la Mobilité, a en effet montré que certaines écoles disposaient d'un potentiel important. Respectivement 36% et 31% des trajets domicile-école ont été effectués à pied durant cette semaine aux écoles de Marchovelette et Hemptinne, et respectivement 11% et 33% à vélo.

3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école

Les périodes d'entrée et de sortie d'école sont souvent chaotiques aux abords d'écoles. De nombreux parents viennent conduire ou rechercher leur enfant en voiture, et pour diverses (mauvaises) raisons, certains stationnent leur véhicule sur les trottoirs, en double file, etc., rendant les abords d'école particulièrement dangereux. Il y a donc lieu de maitriser au mieux cette problématique afin de sécuriser les abords d'écoles, tout en permettant

aux parents qui n'ont pas d'autres alternatives, de stationner leur véhicule dans de bonnes conditions.

Dans un premier temps, il est recommandé d'agir sur la demande afin de réduire celle-ci, en améliorant et incitant les enfants (et surtout leurs parents) à utiliser dans la mesure du possible d'autres modes de déplacement. C'est notamment l'objet des actions 6.2 et 6.3 (cf. ci-avant). Ensuite, il y a lieu d'agir sur l'offre, en gérant le stationnement aux abords d'écoles :

- En veillant au respect de la réglementation en matière de stationnement et d'arrêt (pas sur les trottoirs, etc.) ;
- En offrant la possibilité aux parents se déplaçant en voiture de stationner leur véhicule à proximité des écoles (mais pas devant la porte d'entrée !).

Le détail de ces actions est repris à la fiche action 6.4. Pour l'école communale de Franc-Waret, une solution personnalisée est proposée.

3.7 Améliorer la mobilité des PMR

Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent 30 à 35 % de la population, soit une part relativement conséquente[10]. C'est une des raisons pour laquelle il est important de leur accorder une attention toute particulière et que l'un des objectifs de ce Plan Communal de Mobilité consiste à améliorer leur mobilité.

Plusieurs actions présentées préalablement abordent déjà cet aspect et sont approfondies dans le cadre du présent chapitre. Outre l'amélioration des conditions de déplacement au sein des villages, les mesures à prendre visent également à améliorer l'accessibilité des arrêts et lignes de bus, ainsi qu'à informer sur les services de transport adaptés existants.

On est tous, un jour ou l'autre, une personne à mobilité réduite

3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages

Action 7.1. Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics

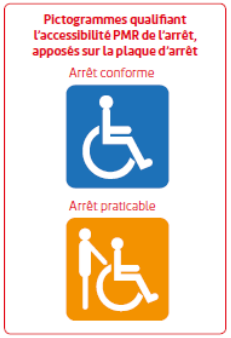
Afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) au sein des villages, les gestionnaires de voiries tiendront compte des besoins de ceux-ci lors de tout aménagement ou réaménagement d'espaces publics, et en particulier de trottoirs et de traversées piétonnes. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Ils présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou disposant d'une largeur insuffisante. Un parent se déplaçant avec ses enfants se sentira davantage en insécurité s'il doit marcher sur la chaussée, etc.

Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à ceux-ci au gré des aménagements qui seront réalisés.

3.7.2 Améliorer l'accessibilité PMR des arrêts et lignes de bus

Action 7.2.a. Rendre les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

En vue de faciliter l'utilisation des transports en commun par les personnes à mobilité réduite sur le territoire communal, les arrêts de bus seront progressivement rendus accessibles aux PMR au gré de leurs aménagements, en particulier les arrêts les plus fréquentés et/ou ceux desservis par une ligne de bus rendus accessibles aux PMR (cf. ci-dessous).



Source : T.E.C.

Cela signifie notamment que le revêtement de l'arrêt sera stable, dur, non glissant et sans relief, ou encore que des dalles podotactiles seront présentes en tête de quai.

[10] En effet, outre les personnes à déficience visuelle et les personnes se déplaçant en chaise roulante, celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont en effet également reprises sous le vocable « personnes à mobilité réduite ».

Par ailleurs, le gestionnaire de voirie s'assurera de la bonne accessibilité des arrêts concernés depuis leurs environs proches, notamment depuis/vers les éventuelles places de parking situées à proximité, ou depuis/vers les pôles de déplacements environnants.

Action 7.2.b. Exploiter la ligne 816 avec des autobus accessibles aux PMR

Source : T.E.C.

Outre les arrêts de bus, il est également important de rendre les bus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Etant donné son rôle central dans la commune, il est proposé que ce soit la ligne 816 qui soit exploitée en priorité par de tels bus. Ceux-ci disposeront notamment d'une plateforme spacieuse pour accueillir les personnes voiturées, de sièges aisément accessibles et réservés prioritairement aux PMR, etc.

3.7.3 Informer sur les services de transport (adaptés) existants

Action 7.3. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants

Plusieurs services de transport sont offerts à la population qui présente des difficultés pour se déplacer. Ceux-ci sont organisés par la Commune (Taxi social), par le T.E.C. (service PMR-TEC), ou encore par différentes associations (CAP Mobilité Namur, etc.). Dans le même ordre d'idée que ce qui est proposé pour l'ensemble des services de transport (cf. action 4.4.a.), la Commune renseignera les services de transport qui sont destinés aux personnes à mobilité réduite et accessibles à la population fernelmontoise, par le biais de son site internet, de son bulletin communal, par l'édition d'une brochure spécifique et/ou en informant les nouveaux habitants de ces services.

3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Cette dernière section est consacrée à définir les mesures qui viseront à améliorer la qualité de vie sur le territoire communal, et plus spécifiquement à réduire le trafic de transit des poids lourds sur les axes communaux ; réduire le trafic de transit automobile (à tout le moins les nuisances liées à celui-ci) ; et à améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages.

3.8.1 Réduire le trafic de transit des poids lourds

La première phase de ce Plan Communal de Mobilité a mis en évidence un trafic de transit de poids lourds sur certaines artères communales[11], engendrant nuisance et insécurité routière pour les habitants des villages traversés. Afin de réduire ce trafic de transit et par là l'impact négatif engendré, un ensemble de mesures complémentaires structuré autour de trois axes est envisagé :

- L'amélioration de la signalétique directionnelle verticale à destination des parcs d'activité (et l'amélioration de la lisibilité des sorties d'autoroute « 10a-Fernelmont ») ;
- La restriction de circulation des poids lourds sur certains axes et/ou dans certaines zones, et le contrôle du respect de ces réglementations ;
- L'implication du Bureau Economique du Plan (BEP)[12], du Club d'Entreprise de Fernelmont (CEFER), et des autres entreprises des parcs d'activité économique.

Action 8.1.a. Signaler les parcs d'activité économique depuis le réseau autoroutier (et améliorer la lisibilité des sorties d'autoroute « 10a-Fernelmont ») (partiellement mise en œuvre en cours de PCM)

Première mesure à prendre, celle d'indiquer les itinéraires à suivre pour rejoindre les parcs d'activité économique de Noville-les-Bois et de Mecalys® depuis le réseau autoroutier, au minimum à hauteur des sorties concernées (sorties « 10a-Fernelmont » et « 9-Andenne », respectivement). Par ailleurs, les sorties « 10a-Fernelmont » devraient être rendues plus lisibles. Outre par la signalétique directionnelle verticale, également par la mise en place d'une signalétique directionnelle horizontale associée.

Action 8.1.b. Revoir et compléter la signalétique directionnelle verticale à destination des PAE sur le réseau régional secondaire (et communal)

De façon complémentaire, la signalétique directionnelle verticale sur le réseau régional secondaire et communal devra être complétée et revue, de sorte à indiquer clairement – et par le biais d'une signalétique commune – les itinéraires à suivre pour rejoindre les parcs d'activités économiques depuis l'autoroute et le réseau régional secondaire. Les signaux utilisés intègreront les nouveaux logos utilisés pour indiquer les parcs d'activité économique (cf. ci-contre).

Une signalétique en sortie des parcs d'activité pourrait également être placée et indiquer les itinéraires à suivre pour rejoindre le réseau régional secondaire et autoroutier.

[11] Parmi ces artères l'axe Branchon – Libération – Massart Combattants, ou encore l'axe Hanret – Wodon – Sart d'Avril – Salinas – Albert 1er.

[12] Le BEP est le gestionnaire des parcs d'activité économique en Province de Namur.

Action 8.1.c. Restreindre la circulation des poids lourds sur certains axes et/ou dans certaines zones ***(mise en œuvre en cours de PCM)***

En parallèle de l'amélioration de la signalétique directionnelle verticale des parcs d'activité économique (et des accès autoroutiers), il y a lieu de restreindre la circulation des poids lourds sur certains axes et/ou dans certaines zones – ou plutôt de revoir et compléter les restrictions de circulation actuelles.

Deux options principales ont été envisagées à cet égard :

- Soit une restriction de circulation locale par le biais du signal C21[13] ou du signal C23[14] ;
- Soit une restriction de circulation zonale, via une signalisation à validité zonale.

Dans le cadre de l'atelier « poids lourds » organisé dans le cadre de la présente étude, les pistes retenues sont les suivantes :

- Dans un premier temps, restreindre la circulation par le biais du signal C23 placé au droit des principaux axes victimes d'un trafic de transit marqués (ex : axe Branchon-Libération-Massart-Combattants, ou axe Hanret-Wodon-Sart d'Avril-Salinas-Albert 1er) ;

- Dans un second temps, et si nécessaire, étendre les voies au droit desquelles la circulation serait restreinte, voire passer à une restriction zonale de circulation.

[13] Accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.

Action 8.1.d. Contrôler le respect des restrictions de circulation

Un contrôle des restrictions de circulation mises en place devra ensuite être réalisé, par le biais de la Zone de police. L'utilisation de caméras spécifiques pourrait être utilisée à cet effet (cf. fiche action).

Action 8.1.e. S'assurer du bon « référencement » des parcs d'activité économique et de la mise à jour des restrictions de circulation auprès des opérateurs de technologie GPS

Par ailleurs, et en complément des mesures définies ci-avant, il s'agira également de s'assurer du bon « référencement » des parcs d'activité économique et de la mise à jour des restrictions de circulation auprès des opérateurs GPS.

Action 8.1.f. Informer, sensibiliser et impliquer les entreprises des parcs d'activité économique (et le BEP)

Enfin, une partie du trafic de transit étant induit par les transporteurs qui se rendent dans le parc d'activité économique de Noville-les-Bois, il s'avèrerait également opportun – outre une bonne signalisation des parcs – de sensibiliser les entreprises qui occupent ceux-ci, et en particulier celles qui génèrent un trafic lourd.

Diverses actions sont possibles à cet égard : organisation de réunions avec les entreprises du/des parc(s) d'activité, réalisation et diffusion d'une fiche d'accessibilité poids lourds des parcs indiquant les itinéraires à suivre pour rejoindre ceux-ci ; signature d'une charte par les entreprises ; etc.

[14] Accès interdit aux conducteurs de véhicules destinés ou utilisés au transport de choses (une inscription sur panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée).

3.8.2 Réduire le trafic de transit automobile, à tout le moins les nuisances générées par celui-ci

La première phase du PCM a mis en évidence un trafic de transit automobile sur diverses voiries communales, nuisant d'autant plus à la qualité de vie des habitants que ce trafic est important (et que les vitesses pratiquées par les automobilistes sont élevées). Une spécialisation du réseau routier telle que préconisée par ailleurs contribuera à une meilleure utilisation du réseau routier et par là à une réduction de ce trafic de transit. Certains itinéraires demeureront toutefois des itinéraires préférentiels pour les automobilistes car ils offrent un raccourci précieux pour ceux-ci.

De manière générale, il est préconisé d'apaiser la circulation et de faire respecter les limites de vitesse imposées – ce qui permet de réduire les nuisances occasionnées pour les riverains (sécurité routière, bruit). Des mesures en ce sens ont été définies à la section 3.5.1 (p.33). Des mesures spécifiques y ont également été proposées pour la rue des Combattants (en traversée de Noville-les-Bois) qui est victime d'un trafic de transit assez conséquent.

Concernant les voies de desserte locale, en particulier, des restrictions de circulation peuvent être envisagées et doivent être évaluées en concertation avec les riverains directement concernés.

Action 8.2. Evaluer la pertinence et les possibilités de restriction de circulation sur les voies de desserte locale victime d'un trafic de transit

Pour les voies de desserte locale dont le trafic de transit demeure assez conséquent, il y aura lieu d'évaluer la pertinence et les possibilités de restriction de circulation, qui pourrait prendre la forme suivante :

- La mise en place de sens unique ;
- L'interdiction d'accès du tronçon de voirie concernée excepté pour les riverains (circulation locale) ;
- La mise en chemin réservé des voies de desserte locale des tronçons de voirie situés en amont/aval de la voirie subissant le trafic de transit. C'est notamment ce qui est préconisé pour la rue de Pontillas (Forville).

Le détail de ces mesures est repris à la fiche action 8.2.

Sont particulièrement concernés par cette action, la rue de Pontillas, l'axe Sart-d'Avril – Salinas – Albert 1er, et l'avenue de la Libération (Branchon-N643).

3.8.3 Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages

Le fait de lutter contre le trafic de transit, d'apaiser la circulation, et de développer des zones apaisées (zones 30, résidentielles et de rencontre), d'améliorer la qualité de déplacements des piétons et cyclistes, permettra déjà de grandement améliorer la convivialité et la qualité de vie dans les villages. Une autre mesure qu'il est ici spécifiquement proposé de prendre est celui de réaménager

progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre.

Action 8.3. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité

Les places publiques et cœurs de village doivent (re-)devenir des lieux de rencontre de qualité dans lesquels les habitants peuvent se retrouver, discuter, etc. La place dédiée à la circulation routière doit y être limitée et davantage dédiée aux piétons et à la fonction de séjour. Parmi les espaces qui pourraient être réaménagés en priorité, la Grand-Place d'Hemptinne qui présente un potentiel important à cet égard.

4. Programme d'actions

4.1 Préambule

Chacune des 40 actions proposées dans le présent Plan Communal de Mobilité, fait l'objet d'une fiche action jointe en annexe, reprenant :

- L'objectif poursuivi ;
- Le(s) lieu(x) concerné(s) ;
- Le degré de priorité :

  Celui-ci va de 1 (prioritaire) à 3 (moins prioritaire) ;
- La période de mise en œuvre envisagée :

  Trois périodes principales sont distinguées :
  - Court terme (≤ 3 ans)
  - Moyen terme (≤ 5 ans)
  - Long terme (≤ 10 ans)
- Les acteurs concernés ;
- Une estimation du budget et des sources de financement potentielles :

  Les catégories suivantes sont définies :
  - € (≤ 2.500 €)
  - €€ (≤ 10.000 €)
  - €€€ (≤ 50.000 €)
  - €€€€ (≤ 100.000 €)
  - €€€€€ (> 100.000 €)
- Une description détaillée de l'action.

4.2 Tableau de bord

Le tableau, repris ci-après, fait la synthèse de ces actions et reprend pour chacune l'intitulé, le degré de priorité, la période de mise en œuvre, le budget estimé, et les principaux acteurs concernés.

Il servira de guide pour le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité.

La légende du tableau concernant le terme de mise en œuvre est la suivante : C : court terme ; M : moyen terme ; L : long-terme ; AC : Action continue ; AP : Mise en œuvre progressive.

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	TEC	Police
1. FAVORISER LA MARCHE								
1.1. Améliorer les conditions de déplacements dans les villages								
1.1.a.	**Développer des zones "apaisées"**							
	Imposer la création de zone apaisée lors de toute nouvelle demande de permis	1	AC	-	x			
	Envisager la mise en zone 30 ou résidentielle des voies de desserte locale	2	AP	€(€€€€)	x	(x)		(x)
1.1.b.	**Aménager des trottoirs confortables en traversée d'agglomération**							
	Traversées d'Hingeon, Forville, Bierwart, et Pontillas, le long de la N80 et de la N643	1	C	€€€€(€)	(x)	x	(x)	
	Traversées de Forville, Séron, Franc-Waret, Hemptinne et Tillier, le long des N924, N942 et N984	2	M	€€€€(€)	(x)	x	(x)	
	Voies du réseau de collecte et voies de desserte le long duquel sont implantés des écoles	3	M-L	€€€€€	x		(x)	
1.1.c.	**Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers piétons existants au sein des villages**	1	AC	€(€€€€)	x			
1.2. Améliorer les conditions de déplacements entre villages								
1.2.	**Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages**	2	C	€€	x			
1.3. Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied								
1.3.a.	**Cartographier le réseau d'itinéraires piétons**	2	cf.1.2	€(€)	x			
1.3.b.	**Organiser des actions/évènements de sensibilisation**	2	AC	€/an	x			
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO								
2.1. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune								
2.1.	**Créer un réseau cyclable communal**	1	C-M	€€€€(€)	x	x		
2.2. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles voisins								
2.2.	**Créer des itinéraires de liaisons cyclables vers les pôles voisins**	1	C-M	€(€€€€)	x	x		
2.3. Sécuriser les itinéraires cyclables touristiques traversant le territoire communal								
2.3.	**Adapter les itinéraires aux déplacements à vélo**							
	Tronçons de voiries situés hors agglomération et principaux carrefours	1	C	€(€€€€)	x	x		
	Autres sections de voirie et carrefours	2	M	€(€€€€)	x	(x)		
2.2. Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal								
2.4.	**Multiplier les dispositifs de stationnement**	1	C	€€€(€)	x		(x)	
2.5. Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo								
2.5.a	**Organiser des actions de sensibilisation et de promotion du vélo**	2	AC	€/an	x			
2.5.b.	**Continuer à faciliter l'achat de vélos (à assistance électrique)**	2	AC	€(€€)/an	x			
2.5.c.	**Cartographier le réseau d'itinéraires cyclables**	2	cf. 2.1.	€(€)	x			
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN								
3.1. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus								
3.1.	**Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés)**	1	AC	€€€€€	x	x	x	
3.2. Améliorer l'intermodalité bus-vélo								
3.2.	**Placer des équipements pour vélo aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles**	1	C	€(€€)	x	(x)	x	

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	TEC	Police
4. Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture								
4.1. Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier								
4.1.	**Spécialiser le réseau routier**	1	AP	-	x	(x)		
4.2. Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population								
4.2.	**Compléter et mettre (régulièrement) à jour le site internet communal sur les solutions de déplacement offertes**	1	C	€	x			
4.3. Favoriser et faciliter le covoiturage								
4.3.a.	**Promouvoir et faciliter la pratique du covoiturage**	2	AC	€/an	x	(x)		
4.3.b.	**Rendre les parkings de covoiturage accessibles pour les autres modes de déplacement**							
	Accessibilité en transport public	1	C	€€€(€)	(x)	x	x	
	Accessibilité via les modes actifs	2	M	€€€(€€)	x	x	x	
4.4. Valoriser (et développer) les services de mobilité								
4.4.a.	**Faire connaitre les services de mobilité existants**	1	AC	€/an	x			
4.4.b.	**Elargir le service du taxi social**	2	C	€(€)/an	x			
4.4.c.	**Développer de nouveaux services de mobilité**							
	Adhérer au centre de coordination locale	1	-	€€(€)/an				
	Développer de nouveaux services	1	C	€€(€€€)	x	(x)	(x)	
5. Améliorer la sécurité routière								
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci								
5.1.a.	**Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie**							
	Traitement des zones urbanisées situées hors agglomération	1	C	-	x	(x)		x
	Autres zones	1	AC	-	x	(x)		x
5.1.b.	**(Re)-définir et marquer clairement l'ensemble des entrées de villages et d'agglomération**							
	Vérification entrées d'agglomération ; effets de porte voies régionales, de collecte et entrées problématiques sur réseau de desserte	1	C	€€€(€)	x	x	(x)	(x)
	Autres entrées du réseau de desserte locale	2	M	€€€(€)	x	(x)	(x)	(x)
5.1.c.	**Inciter et faire respecter le régime de vitesses**							
	Zones prioritaires	1	C	€(€€€€)	x	x		x
	Autres zones	2	AC	€(€€€€)	x	x		x
5.2. Réduire le nombre e tla gravité des accidents de la route								
5.2.	**Sécuriser les carrefours accidentogènes**							
	N643/N921, N643/N984/Branchon et N643/Libération, N924/N984, N924/Hanret	1	C	€€€(€€)	x	(x)	(x)	(x)
	Carrefours sur voies communales	2	M-L	€(€€€€)	(x)	x	(x)	(x)
6. Améliorer la mobilité scolaire								
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles								
6.1.a.	**Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles (et la signalisation)**							
	Signalisation horizontale et verticale	1	C	€	x	x		(x)
	(Remplacement) du mobilier urbain	2	M	€(€)	x			
6.1.b.	**Aménager des zones de confort sécurisées aux entrées d'école**	2	M	€€(€)	x			
6.2. Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires								
6.2.a.	**Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles**	1	M	€€(€€)	x	x		
6.2.c.	**Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) et sécuriser l'accès vers les écoles**							
	(Remplacement des) dispositifs de stationnement	2	C	€€(€€)	x			
	Aménagement cyclable	1	M	€€€(€)	x	x		
6.3. Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école								
6.3.a.	**Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant**	1	AC	€/an	x			
6.3.b.	**Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"**	1	AC	€/an	x			(x)
6.3.c.	**Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives**	2	AC	€(€€)/an	x	(x)		(x)
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles								
6.4	**Gérer le stationnement aux abords d'école**	1	AC	€(€€€€)	x	x		x

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	TEC	Police
7. Améliorer la mobilité des PMR								
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages								
7.1.	**Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics**	1	AP	-	x	x		
7.2. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages								
7.2.a.	**Rendre les principaux arrêts de bus accessibles aux PMR**	1	AP	€(€€)	x	x	x	
7.2.b.	**Exploiter la ligne 816 avec des autobus accessibles aux PMR**	2	L	(€€€€€)			x	
7.3. Informer sur les services de transport (adaptés) existants								
7.3.	**Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants**	1	AC	€/an	x			
8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal								
8.1. Réduire le trafic de transit des poids lourds								
8.1.a.	**Signaler les parcs d'activité économique depuis le réseau autoroutier**	1	C	€	(x)	x		
8.1.b.	**Revoir et compléter la signalétique directionnelle verticale à destination des PAE sur le réseau régional secondaire (et communal)**	1	C	€	x	x		
8.1.c.	**Restreindre la circulation des poids lourds sur certains axes et/ou dans certaines zones**	1	C	€	x	x		x
8.1.d.	**Contrôler le respect des restrictions de circulation**	1	AC	(€€€€€)	(x)			x
8.1.e.	**S'assurer du bon « référencement » des parcs d'activité économique et de la mise à jour des restrictions de circulation auprès des opérateurs de cartographie GPS**	2	C	-	x			
8.1.f.	**Informer, sensibiliser et impliquer les entreprises des parcs d'activité économique (et le BEP)**	2	AC	-	x			
8.2. Réduire le trafic de transit automobile, à tout le moins les nuisances générées par celui-ci								
8.2.	**Evaluer la pertinence et les possibilités de restriction de circulation sur les voies de desserte locale victime d'un trafic de transit**	1	AC	€(€)	x	(x)		x
8.3. Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages								
8.3.	**Créer des espaces publics de rencontre au cœur des villages**	3	AP	€€€(€€)	x	(x)		

5. Indicateurs

5.1 Préambule

Afin de pouvoir évaluer l'évolution de la politique menée par la Commune à la suite de la mise en œuvre de son Plan Communal de Mobilité, de pouvoir disposer d'un « observatoire » de la mobilité, d'évaluer les tendances en termes de comportements de déplacement, et l'impact de la mise en œuvre des actions définies, ont été définis une série d'indicateurs. Ceux-ci sont de deux types :

- Indicateurs de réalisation (IR) :

  Ceux-ci permettent d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les actions. Ceux-ci ont été subdivisés en deux catégories :

  - Les indicateurs relatifs aux infrastructures (IR-infra.), tel que le nombre de voies aménagées pour les cyclistes, etc. ;
  - Les indicateurs relatifs aux mesures de sensibilisation, d'information, etc. (IR-sens.), tel que le nombre d'actions de sensibilisation en faveur de la marche et de la pratique du vélo, etc.

- Indicateurs d'impact (II) :

  Ceux-ci permettent de mesurer l'évolution des comportements des déplacements (ex : nombre de cyclistes utilisant tel itinéraire du réseau cyclable, nombre de piétons se rendant à la maison communale, etc.)

Le PCM fixe comme (ambitieux) objectif la réalisation, à l'horizon 2030, de l'ensemble des actions repises en première priorité. L'évaluation de la mise en œuvre du PCM ne doit toutefois pas se limiter à la réalisation (ou non) de ces actions, mais doit également tenir compte des autres actions qui auraient été mises sur pied.

A l'inverse, la mise en œuvre du PCM ne doit pas se limiter à l'unique mise en œuvre des actions de première priorité.

5.2 Indicateurs de réalisation

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
1. FAVORISER LA MARCHE				
1.1. Améliorer les conditions de déplacements dans les villages				
1.1.a.	**Développer des zones "apaisées"**	# de zones apaisées réalisées (zones 30, zones résidentielles)	infrastructure	Pas de cible spécifique
		km de voies de desserte mises en zone 30 ou résidentielle		
1.1.b.	**Equiper les principales de voies de circulation de trottoirs confortables**	# de voies principales équipées	infrastructure	Réalisation totale
		km de trottoirs le long des voies principales de circulation		-
1.1.c.	**Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers piétons existants au sein des villages**	# de sentiers praticables au sein des villages	infrastructure	Pas de cible spécifique
1.2. Améliorer les conditions de déplacements entre villages				
1.2.	**Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages**	# de liaisons intervillages réalisées	infrastructure	-
		km de chemins et sentiers repris dans le réseau et (rendus) praticables pour les piétons		-
1.3. Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied				
1.3.a.	**Réaliser une cartographie des sentiers et itinéraires piétons**	Mise à jour de la carte des sentiers et chemins	information/incitation	-
1.3.b.	**Organiser des actions/évènements de sensibilisation**	# d'actions organisées en faveur des piétons	information/incitation	-
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO				
2.1. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune				
2.1.	**Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal**	# d'itinéraires réalisés	infrastructure	Réalisation totale
		km de voiries aménagées (et balisées) pour les cyclistes		-
2.2. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes vers les pôles voisins				
2.2.	**Créer des itinéraires de liaisons cyclables vers les pôles voisins**	# d'itinéraires de liaisons réalisés en partenariat avec les Communes voisines	infrastructure	Liaisons vers Namur et Eghezée
2.3. Sécuriser les itinéraires cyclables touristiques traversant le territoire communal				
2.3.	**Adapter les itinéraires aux déplacements à vélo**	% de voiries et carrefours parcourus par un itinéraire cyclable touristique adaptés pour les cyclistes	infrastructure	Réalisation partielle (tronçons hors agglo et principaux carrefours)
2.2. Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal				
2.4.	**Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats**	# de dispositifs de stationnement pour vélos (couverts, non couverts, boxes)	infrastructure	Principaux pôles de la commune
2.5. Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo				
2.5.a	**Organiser des actions de sensibilisation et de promotion du vélo**	# d'actions organisées en faveur du vélo	information/incitation	-
2.5.b.	**Continuer à faciliter l'achat de vélos (à assistance électrique)**	# nombre de primes octroyées / # montant du budget octroyé aux primes	information/incitation	-
2.5.c.	**Cartographier le réseau d'itinéraires cyclables**	Réalisation de la carte du réseau d'itinéraires cyclables	information/incitation	-

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN				
3.1. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus				
3.1.	**Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés)**	# d'arrêts disposant d'un quai confortable (avec abri)	infrastructure	Réalisation (arrêts prioritaires)
3.2. Améliorer l'intermodalité bus-vélo				
3.2.	**Placer des équipements pour vélo aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles à vélo**	# d'arrêts équipés de dispositifs de stationnement pour vélos	infrastructure	Pas de cible spécifique
4. Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture				
4.1. Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier				
4.1.	**Spécialiser le réseau routier**	-		Pas de cible spécifique
4.2. Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population				
4.2.	**Compléter et mettre (régulièrement) à jour le site internet communal sur les solutions de déplacement offertes**	# de mises à jour par an de l'onglet mobilité du site internet communal	information/incitation	≥ 1/an
4.3. Favoriser et faciliter le covoiturage				
4.3.a.	**Promouvoir et faciliter la pratique du covoiturage**	# d'actions organisées en faveur du covoiturage	information/incitation	≥ 1/an
4.3.b.	**Rendre les parkings de covoiturage accessibles pour les autres modes de déplacement**	# de dispositifs de stationnement pour vélos (couverts, boxes)	infrastructure	Pas de cible spécifique
		# lignes de bus desservant les parkings de covoiturage	infrastructure	
4.4. Valoriser (et développer) les services de mobilité				
4.4.a.	**Faire connaitre les services de mobilité existants**	# d'actions organisées en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle	information/incitation	≥ 1/an
4.4.b.	**Elargir le service du taxi social**	# de catégories de personnes ayant accès au taxi social	information/incitation	-
4.4.c.	**Développer de nouveaux services de mobilité**	Adhésion au centre de coordination locale	information/incitation	Pas de cible spécifique
		# de nouveaux services développés	information/incitation	
5. Améliorer la sécurité routière				
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci				
5.1.a.	**Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie**	-		-
5.1.b.	**(Re)-définir et marquer clairement l'ensemble des entrées de villages et d'agglomération**	# d'entrées d'agglomérations aménagées	infrastructure	Réalisation (hors réseau desserte)
5.1.c.	**Inciter et faire respecter le régime de vitesses**	# d'actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesses	information/incitation	-
5.2. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route				
5.2.	**Sécuriser les carrefours accidentogènes**	# de carrefours sécurisés	infrastructure	Réalisation (carrefours prioritaires)
6. Améliorer la mobilité scolaire				
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles				
6.1.a.	**Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles (et la signalisation)**	# d'écoles disposant de panneaux de signalisation spécifiques (A23, "Ralentis,...")	infrastructure	Réalisation totale
		# de marquages au sol spécifique (A23)	infrastructure	-
		# d'abords d'école équipés de mobilier urbain (barrières, etc.)	infrastructure	-
6.1.b.	**Aménager des zones de confort sécurisées aux entrées d'école**	# d'écoles disposant d'une zone de confort	infrastructure	-

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	
6.2. Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires				
6.2.a.	**Offir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles**	# d'écoles disposant de trottoirs confortables et sécurisés de part et d'autre de leur entrée	infrastructure	Réalisation totale
		# d'écoles équipées de traversées sécurisées à ses abords	infrastructure	Réalisation totale
6.2.b.	**Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) et sécuriser l'accès vers les écoles**	# écoles équipées de dispositifs de stationnement pour vélos de type arceaux (non-couverts, couverts)	infrastructure	-
		# d'aménagements cyclables réalisés (aux abords d'écoles)	infrastructure	Ensemble des abords d'école
6.3. Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école				
6.3.a.	**Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant**	# d'écoles disposant d'une personnes du corps enseignant ayant suivi la formation EMSR	information/incitation	Toutes les écoles
		# réunions organisées avec le corps enseignant	information/incitation	≥ 1/an
6.3.b.	**Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"**	# d'outils pédagogiques mis à disposition des écoles	information/incitation	-
		# d'actions organisées avec les écoles	information/incitation	
6.3.c.	**Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives**	# d'actions réalisées en faveur de la mise en place d'alternatives	information/incitation	-
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles				
6.4	**Gérer le stationnement aux abords d'école**	# de mesures prises en vue de gérer le stationnement aux abords d'écoles	-	Franc-Waret, Hingeon, Marchovelette
7. Améliorer la mobilité des PMR				
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages				
7.1.	**Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics**	# de trottoirs abaissés ; # de traversées équipées de dalles podotactiles (ou surélevées)	infrastructure	Prise en compte des PMR lors de tous les nouveaux aménagements
7.2. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages				
7.2.a.	**Rendre les principaux arrêts de bus accessibles aux PMR**	# d'arrêts "PMR-conformes" et "PMR-praticables"	infrastructure	Réalisation
7.2.b.	**Exploiter la ligne 816 avec des bus accessibles aux PMR**	# de bus "PMR-accessibles"	infrastructure	-
7.3. Informer sur les services de transport (adaptés) existants				
7.3.	**Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants**	# d'actions informant sur les services adaptés	information/incitation	≥ 1/an

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	
8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal				
8.1. Limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds				
8.1.a.	**Signaler les parcs d'activités économique depuis le réseau routier**	% d'itinéraires signalés depuis le réseau autoroutier	infrastructure	Réalisation
8.1.b.	**Signaler les parcs d'activités économique depuis le réseau secondaire**	% d'itinéraires renseignés depuis le réseau secondaire	infrastructure	Réalisation
8.1.c.	**Restreindre la circulation des poids-lourds sur certains axes et/ou dans certaines zones**	% de voies restreintes / nombre d'artères victimes d'un transit de poids lourds	infrastructure	Pas de cible spécifique
8.1.d.	**Contrôler le respect des restrictions de circulation**	# de campagnes de contrôles effectuées par la Police	information/incitation	≥ 1/an
8.1.e.	**S'assurer du bon "référencement" des PAE et de la mise à jour des restrictions de circulation auprès des opérateurs de catographie GPS**	Prise de contact avec les sociétés de géoréférencement ; # de mises à jour effectuées en fonctions des nouveaux panneaux installés	information/incitation	-
8.1.f.	**Informer, sensibiliser et impliquer les entreprises des PAE (et le BEP)**	# nombre de réunions/d'actions organisées avec les entreprises des PAE	information/incitation	-
8.2. Réduire le trafic de transit automobile, à tout le moins les nuisances générées par celui-ci				
8.2.	**Evaluer la pertinence et les possibilités de restriction de circulation sur les voies de desserte locale victime d'un trafic de transit**	-	-	-
8.3. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages				
8.3.	**Créer des espaces publics de rencontre au cœur des villages**	# d'espaces publics aménagés	infrastructure	-

5.3 Indicateurs d'impact

Plusieurs catégories d'indicateurs sont proposées en vue d'évaluer l'impact des actions prises en matière de mobilité :

- Les parts-modales qui permettent de mesurer l'évolution des modes de transport pour des déplacements spécifiques (domicile-travail, domicile-école, etc.) ;
- Les flux générés sur les différents réseaux de transport (piétons, cyclables, etc.) ;
- Le taux d'utilisation d'équipements, tels que les parkings de covoiturage, les dispositifs de stationnement, etc.

Par ailleurs des indicateurs sont également proposés afin de mesurer l'évolution en matière de sécurité routière.

Le tableau ci-après reprend les différents indicateurs envisagés pour chacune de ces catégories, ainsi que les moyens pour pouvoir effectivement mesurer ces indicateurs.

Par ailleurs, en vue de disposer d'un véritable « observatoire » de la mobilité, une enquête globale pourrait être réalisée auprès de l'ensemble de la population, ou d'un échantillon, de manière régulière (ex : tous les 3 ans). Celle-ci permettrait de compléter l'information disponible et de connaitre en outre d'autres éléments, tel que le taux de possession de véhicules, de vélos, la fréquence d'utilisation des différents équipements et réseaux de transport, l'évolution de sentiment de sécurité routière, de la perception de la qualité de vie, etc.

INDICATEURS D'IMPACT	via enquête existante	via enquête/ mesures à réaliser
Parts-modales		
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-travail	Enquête SPMFT	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-école	Enquête SPW	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements personnel maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements complexe sportif	-	x
Flux		
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable communal	-	x
Nombre de piétons sur le réseau de sentiers et chemins	-	x
Charge de trafic sur le réseau routier communal (voies de collecte et de desserte)	EIE	x
Flux/part de poids-lourds sur les voirires communales	-	x
Taux d'utilisation d'équipements		
Taux d'utilisation des parkings de covoiturage	-	x
Taux d'utilisation des dispositifs de stationnement pour vélos (écoles, TP, autres)	-	x
Taux de fréquentation des arrêts de bus	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement T.E.C.	T.E.C.	-
Accidentologie		
Nombre d'accidents de la route (mortels, avec blessés, sans blessés)	Zone de police	-
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	Zone de police	x