

14/02/23

PCM de Philippeville

Synthèse phase 3

Bureau d'études

Pour le compte



PCM Philippeville

Enjeux et ambitions pour Philippeville

Enjeux d'un PCM

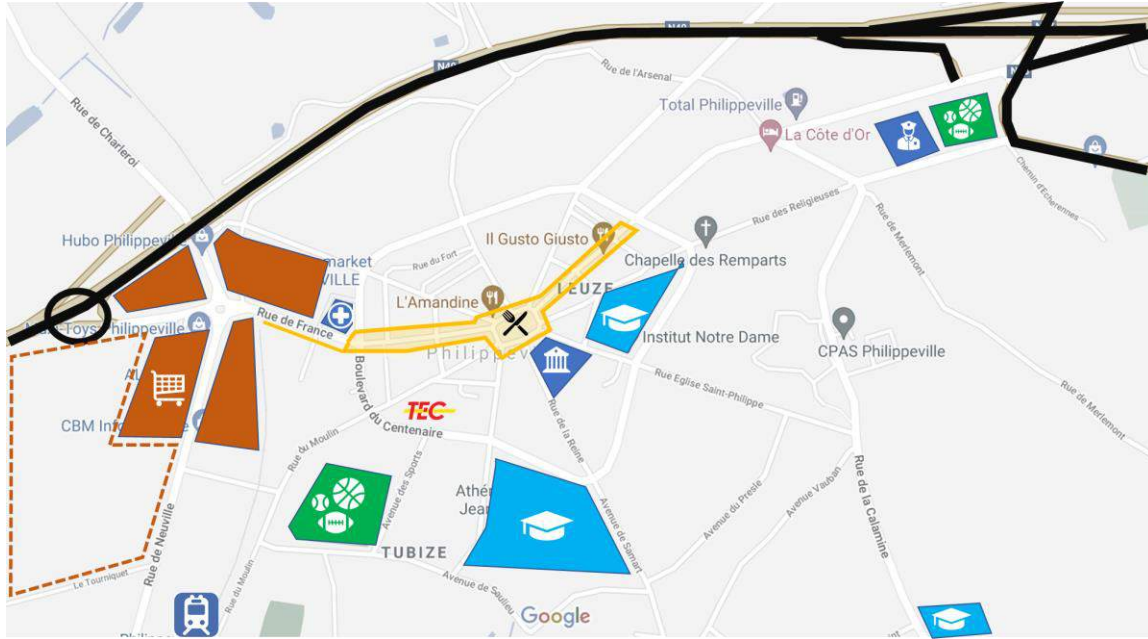
- ❖ Développer une vision d'ensemble de la mobilité, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement)
 - ❖ Traduire cette vision en actions à mener à court, moyen et long terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, **projets subsidiés**, ...)
 - ❖ Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB, ...) afin d'arriver à des projets transversaux concertés
 - ❖ Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation
- Vision stratégique pour les 10-15 ans à venir, évolutive selon les développements et modifications du contexte
- Outil d'aide à la décision non réglementaire



**UNE APPROCHE DES DEPLACEMENTS SOUVENT ...
... TRES PERSONNELLE !**

Les défis à relever

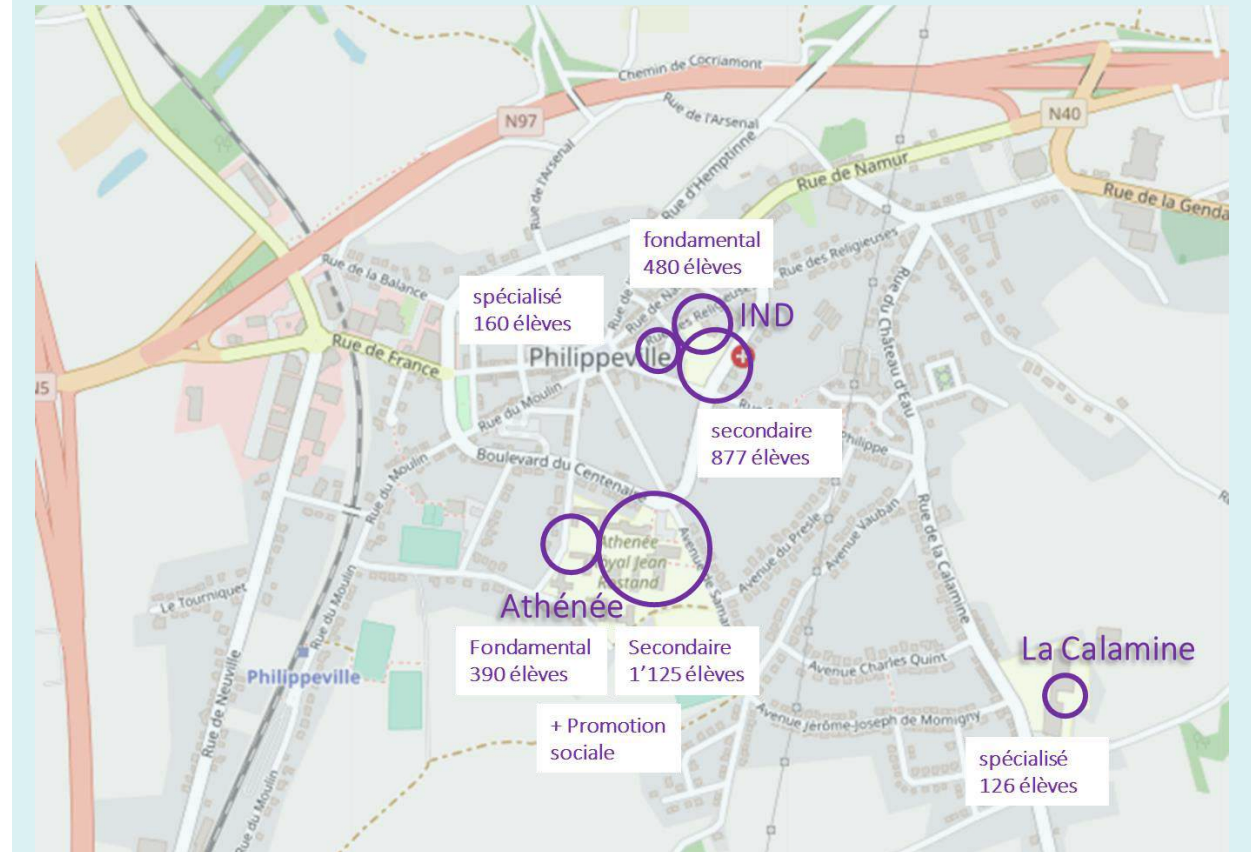
Concentration de pôles dans le centre



Le centre regroupe de nombreux pôles locaux et provinciaux

- Administrations
- Services divers
- Ecoles
- Horeca
- Petits commerces et grande distribution
- Police
- Polyclinique
- Complexes sportifs

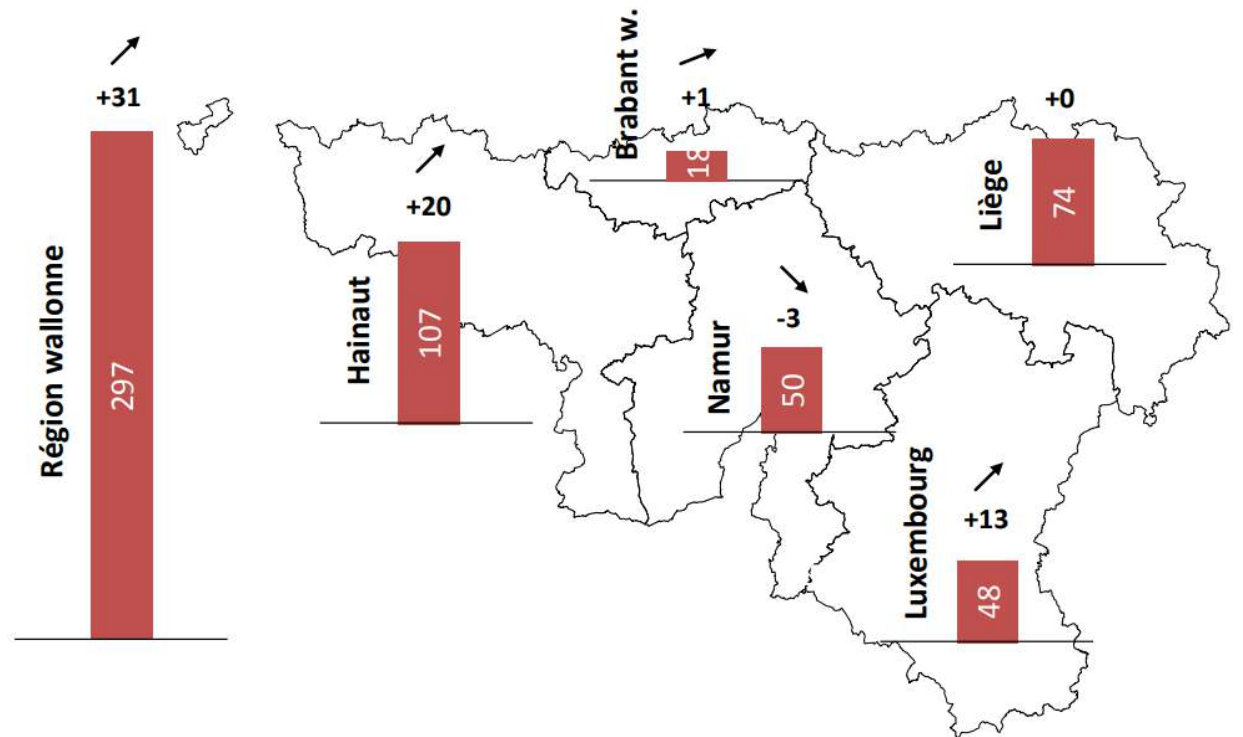
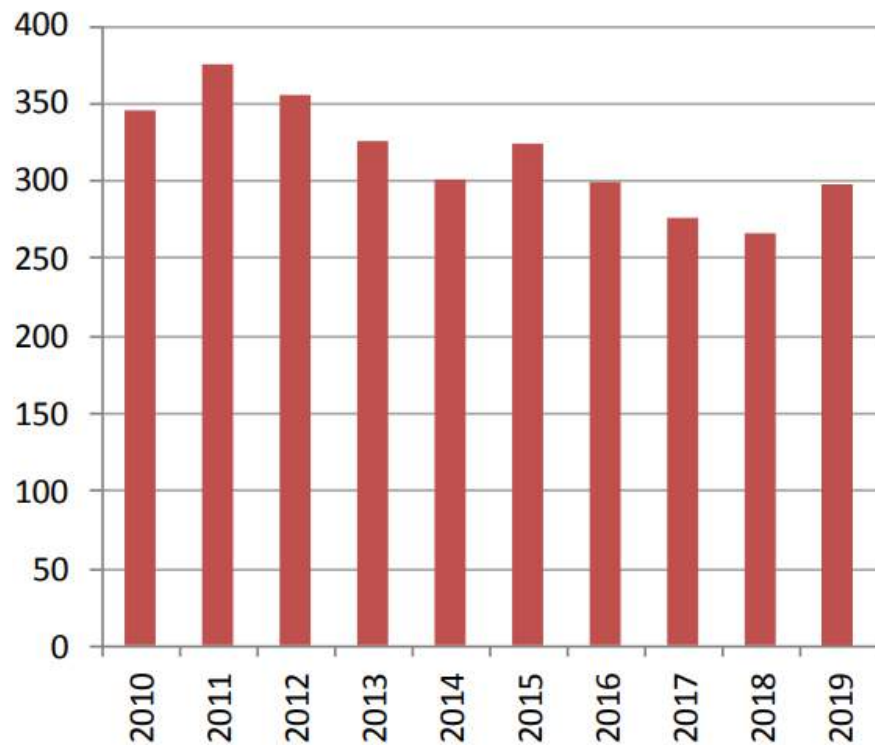
Forte concentration d'écoles à Philippeville : ~ 3.000 élèves et ~ 450 emplois + 1200 élèves en promotion sociale)



Sécurité routière

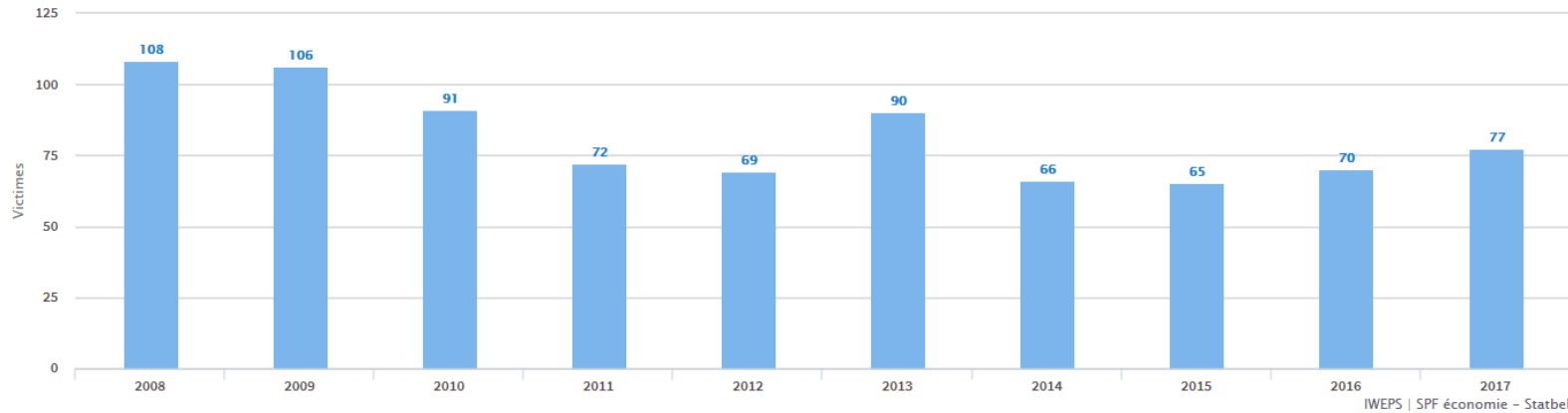
Accidents mortels en Wallonie (Vias, 2019)

→ des chiffres très éloignés des objectifs de la Région wallonne, qui visait moins de 200 accidents mortels en 2020 et désormais moins de 100 pour 2030 ;



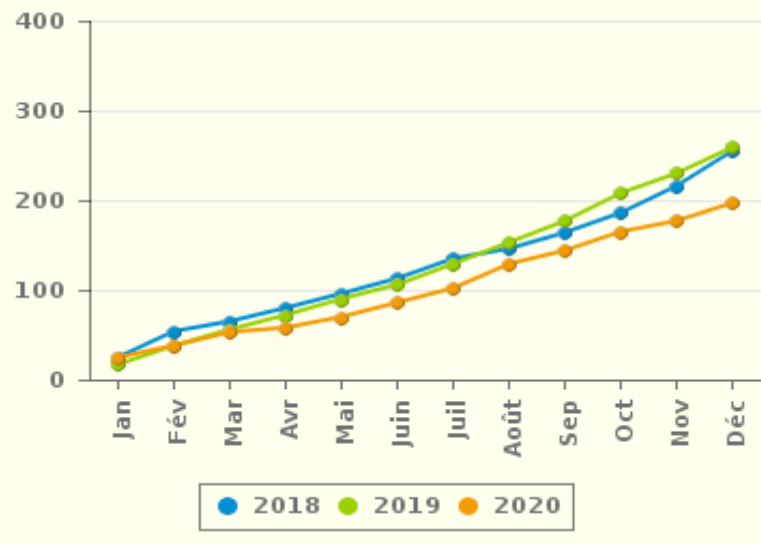
Sécurité routière - Philippeville

Évolution du nombre de victimes de la route de l'entité PHILIPPEVILLE (Commune)

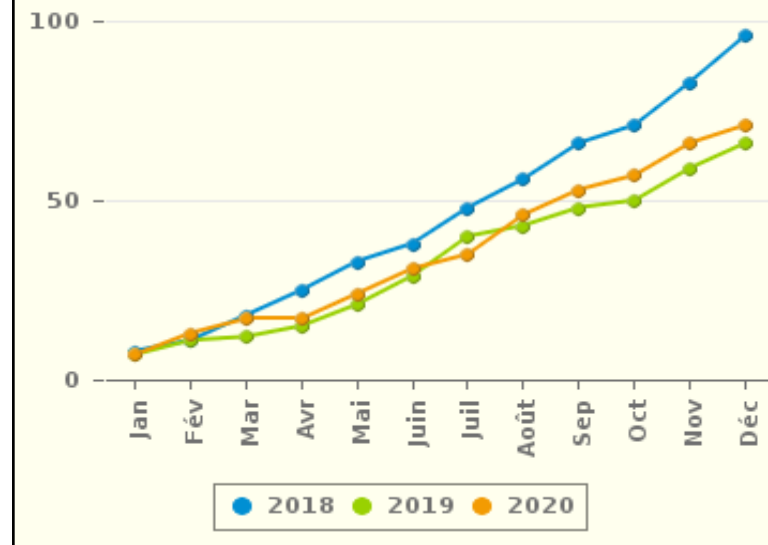


Sont considérées comme 'victimes' d'un accident de la circulation routière, les personnes légèrement, gravement, mortellement blessées (tuées dans les 30 jours).

Accidents dégâts matériels - cumulatif



Accidents lésions corporelles - cumulatif

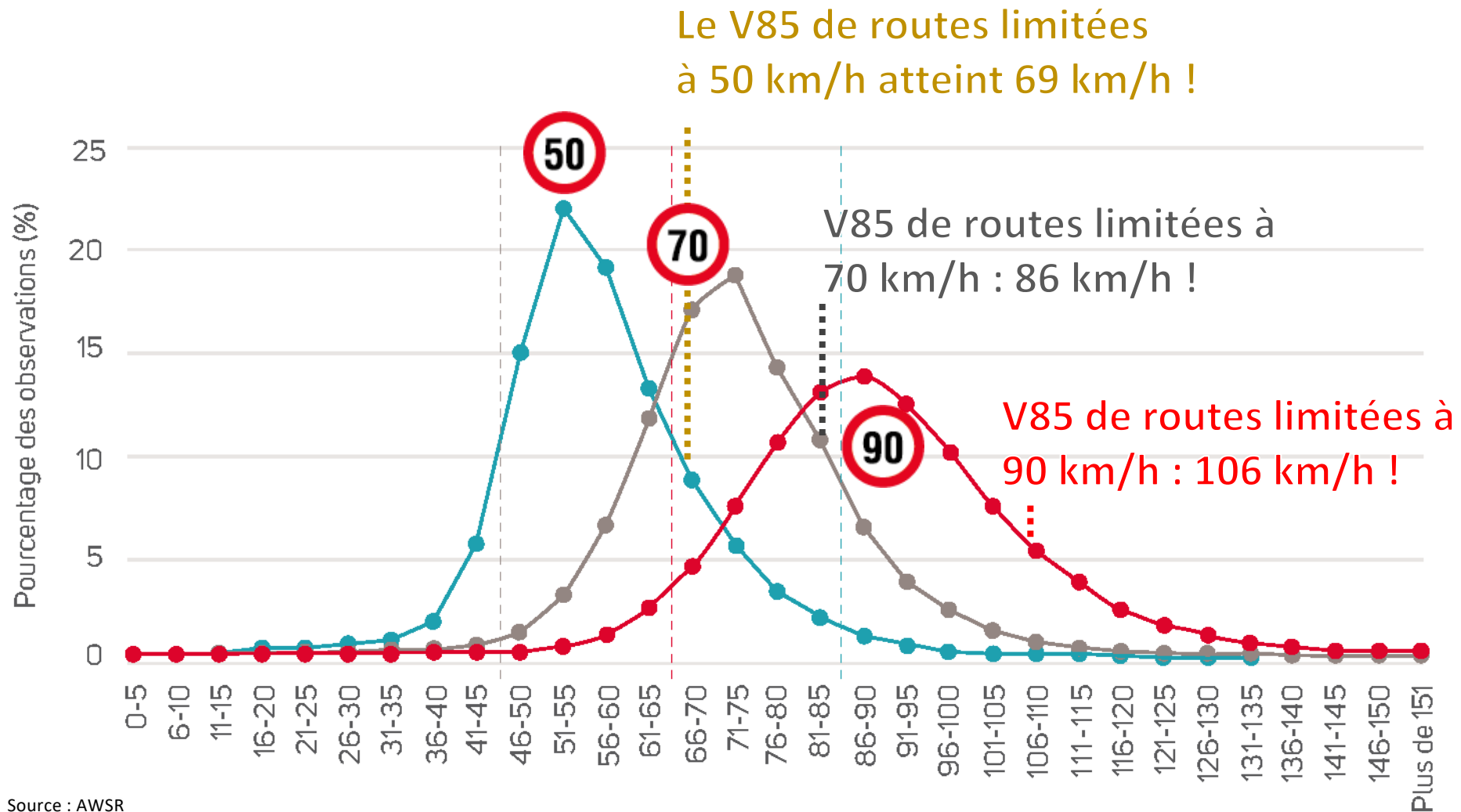


- Depuis 2018, on est reparti à la baisse avec une stagnation aux alentours de 70 accidents avec LC par an
- Même si en progrès, les chiffres restent élevés sur la commune

+ sentiment d'insécurité très présent dans le villages

Sécurité routière

Un réel problème de respect des vitesses en Wallonie !



Pratiques de mobilité – après la crise sanitaire

Enquête menée du 15 avril au 3 mai 2020 sur la mobilité après confinement → les pratiques de déplacement vont évoluer suite à la crise : les personnes interrogées envisagent des changements d'habitudes de mobilité (43%), plus de télétravail (42%) et plus d'achat en ligne (12%).



43%

ont déclaré que leurs habitudes de mobilité allaient changer moyennement à complètement après le confinement



42%

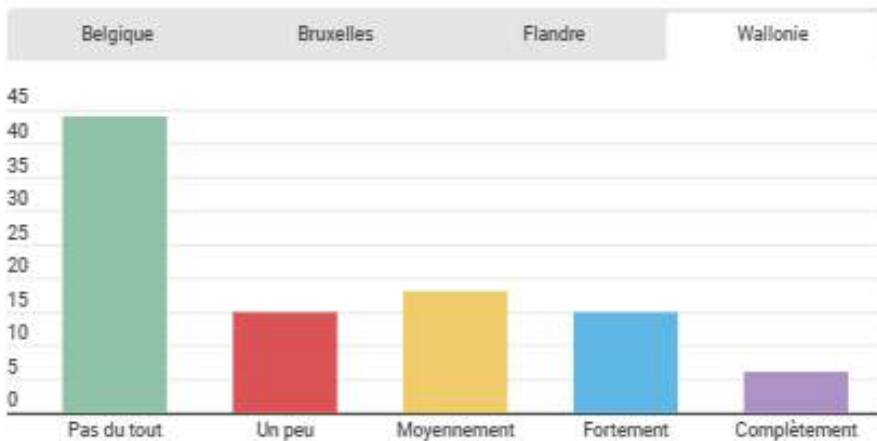
des répondants actifs ont déclaré qu'ils envisageaient de faire plus de télétravail qu'avant



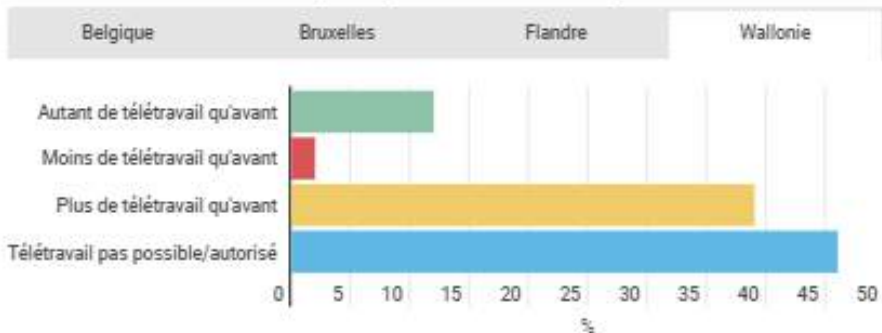
12%

des répondants envisagent de faire plus de commerce en ligne, la même proportion de répondants souhaitent en faire moins.

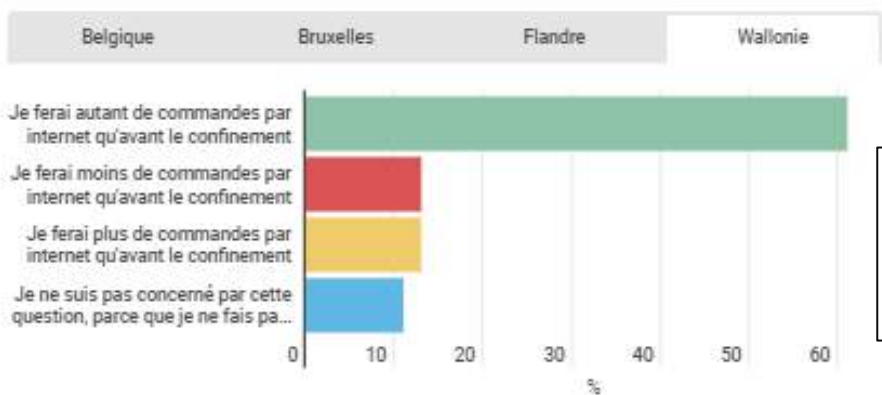
Intentions d'évolution des pratiques de mobilité après le confinement



Intentions d'évolution des pratiques de télétravail après le confinement



Intentions d'évolution des pratiques de e-commerce après le confinement



3130

réponses récoltées via une enquête diffusée sur Facebook, Twitter entre le 15 avril et le 3 mai 2020

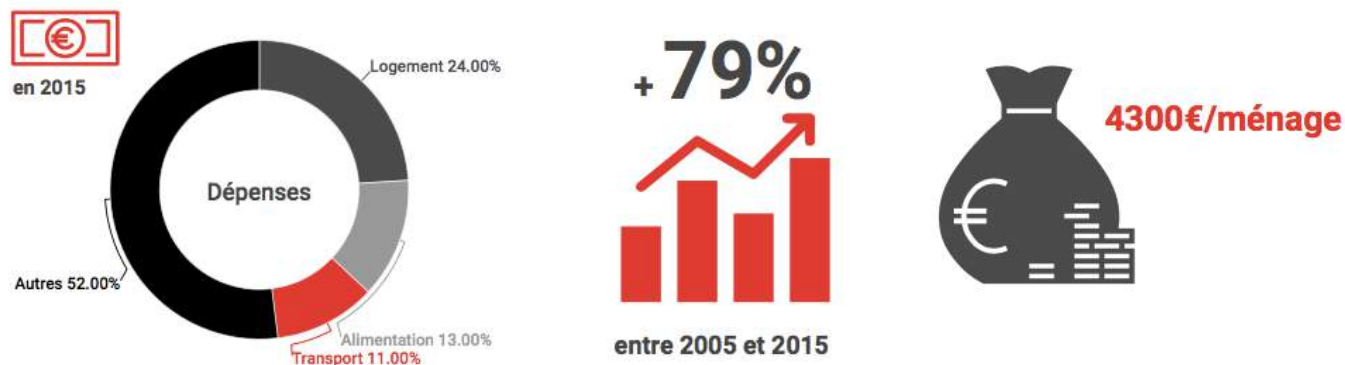


sur plusieurs points, l'enquête se veut proche des moyennes fédérales et régionales mais n'entend pas être le reflet exact d'un profil belge.

Au vu du nombre de réponses recueillies, il apparaît néanmoins que l'enquête puisse cerner un certain nombre de tendances

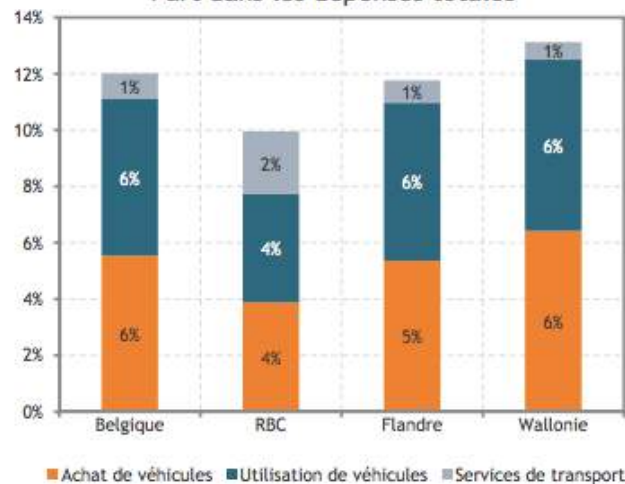
Enjeux sociaux et économiques : Dépense des ménages

Evolution des dépenses des ménages

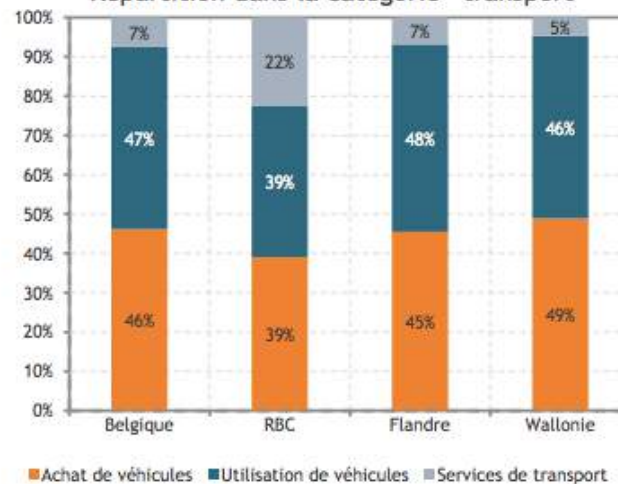


- Les dépenses des ménages affectées au transport augmentent depuis 2005
- En moyenne, un ménage dépense 4'300 €, contre plus de 6'000 € / an pour ceux qui disposent d'une voiture

Part dans les dépenses totales



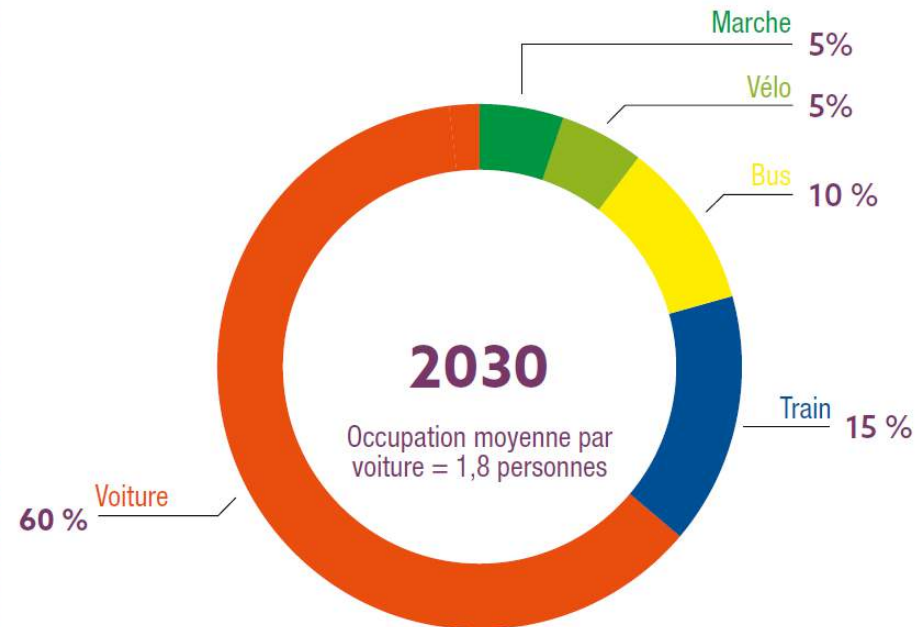
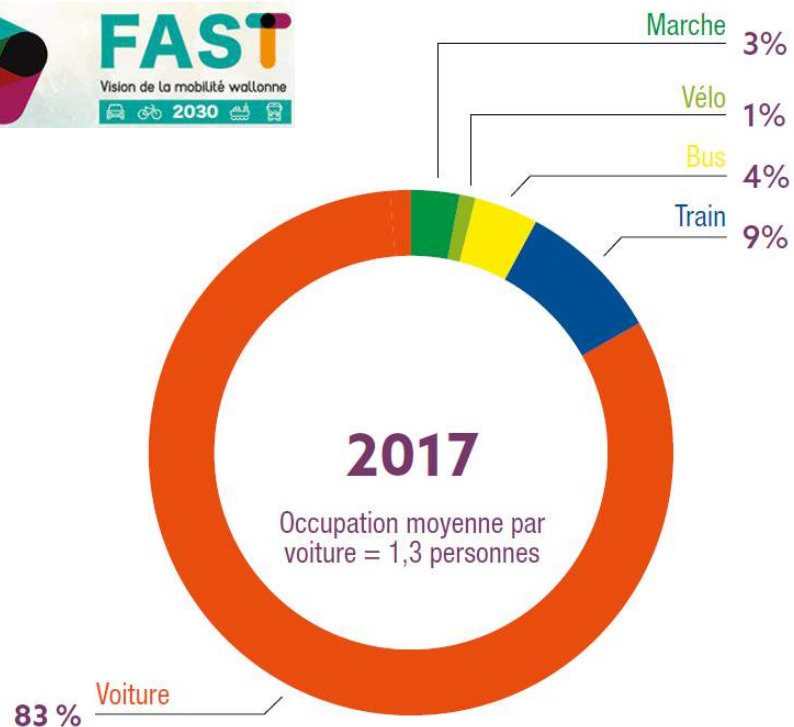
Répartition dans la catégorie "transport"



- On remarque que les dépenses pour la voiture concernent plus de 90 % de ces dépenses en Flandre et en Wallonie

Ambitions régionales : vision FAST

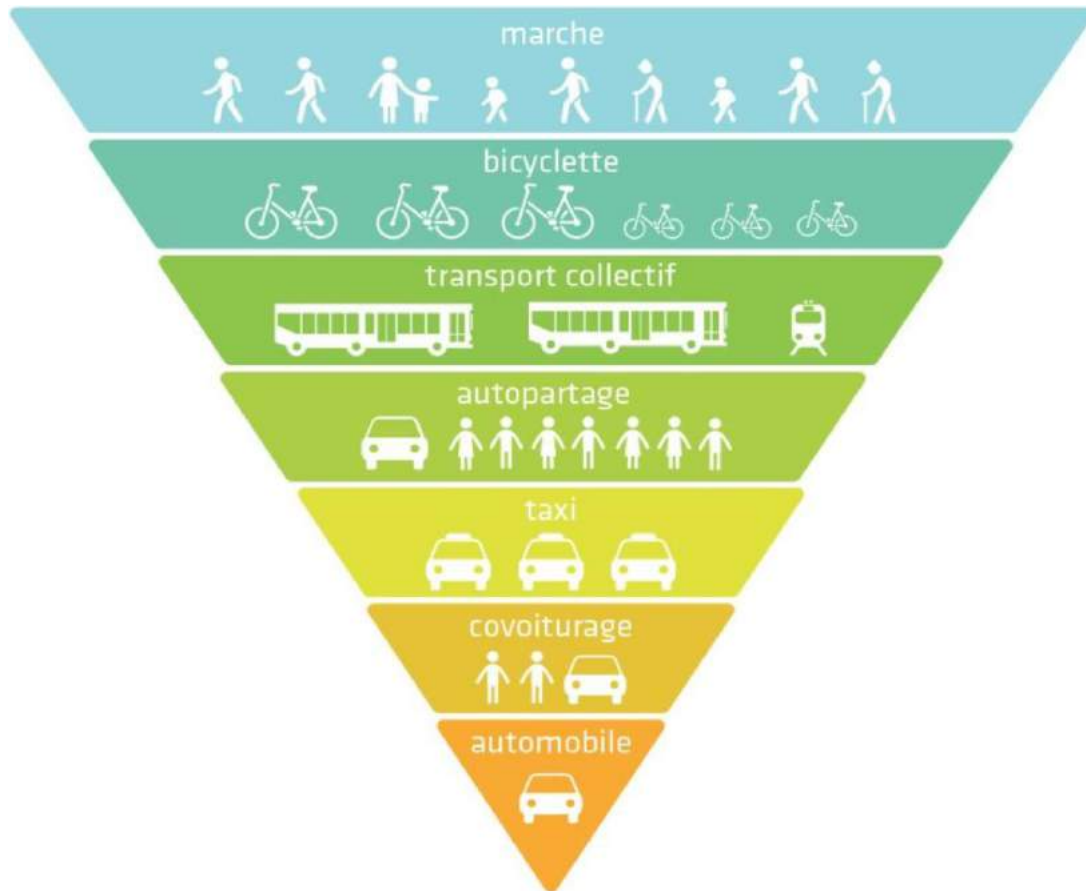
Fluidité
Accessibilité
Santé/Sécurité
Transfert modal



➔ Des ambitions très fortes, à la hauteur des enjeux d'une mobilité durable afin de réduire les déplacements en voiture individuelle à l'horizon 2030

Le PCM doit être en adéquation avec la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) qui porte sur 3 axes : la gouvernance, l'investissement et l'évolution des comportements.

Principe STOP mis en avant dans les PCM



Principe STOP (collectivitesviables.org)

La facilité d'usage de la voiture et l'emprise qu'elle nécessite brident l'émergence des autres modes.

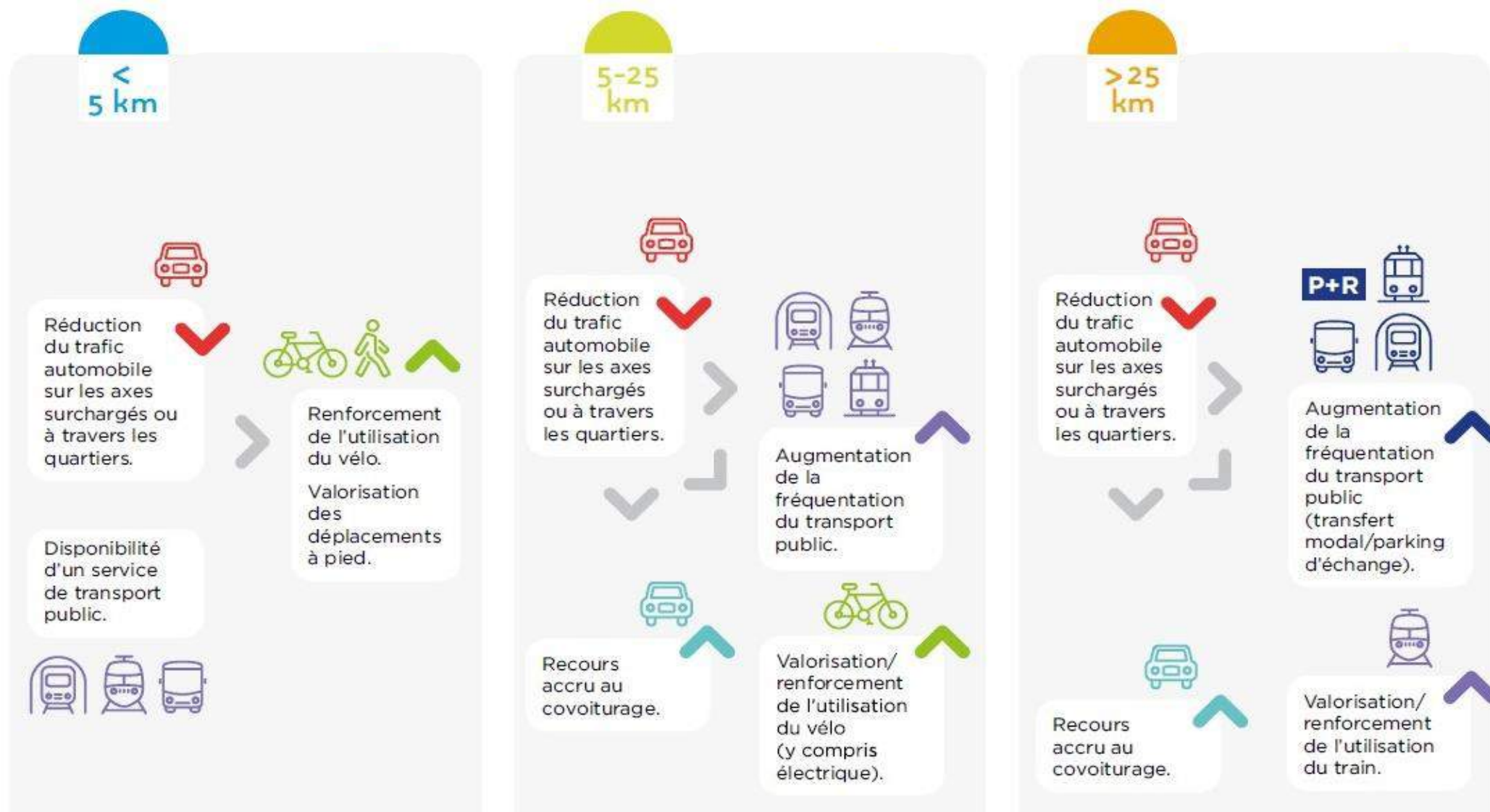
Le principe STOP inverse cette tendance, en hiérarchisant les différents modes de transports. **La priorité est donnée aux modes actifs, puis aux transports collectifs et enfin à la voiture.**

Ce principe se justifie au regard :

- des niveaux de saturation persistants de la circulation routière et des coûts nécessaires à la fluidification du trafic ;
- des conséquences locales de l'usage privilégié de la voiture sur la santé, la sécurité et le cadre de vie ;
- du rapport débit offert / coûts d'aménagement décroissant.

Quels leviers ?

Favoriser le mode adapté à chaque déplacement



Mobilité piétonne : chapitre général

Des trottoirs confortables

Le plaisir de la marche dépend fortement de la qualité du revêtement, de la largeur libre des trottoirs, puis de l'environnement visuel et sonore. (trottoir confortable = 1,50 m)

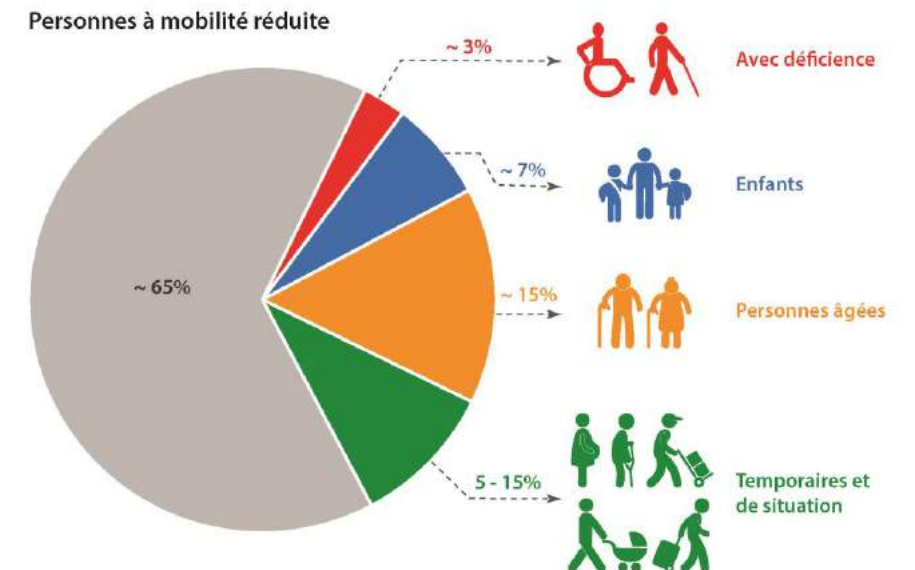
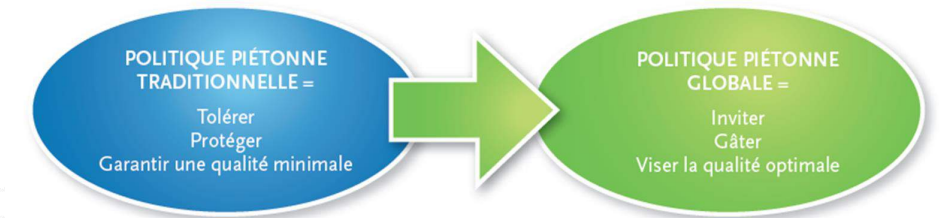
Des traversées sécurisées

En complément des trottoirs confortables, il est essentiel de sécuriser les traversées piétonnes, spécialement sur les voies principales et durant la nuit (éclairage).

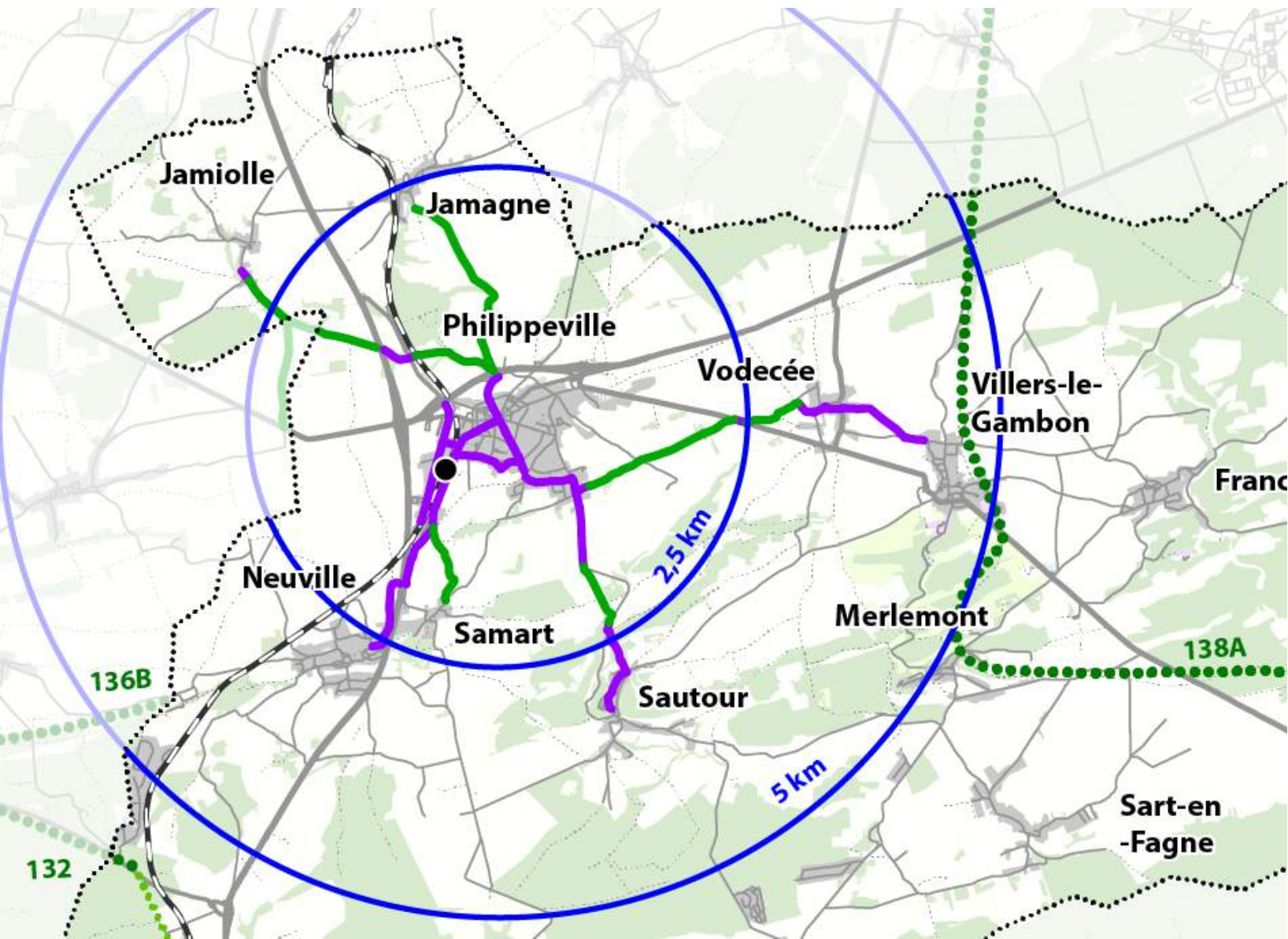
Des circuits accessibles à tous

Pour promouvoir la marche, pour les trajets quotidiens et pour la promenade, il faut proposer des circuits parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite

- ✓ **Voir chap centre multimodal**
- ✓ **Voir chap sécurité routière**



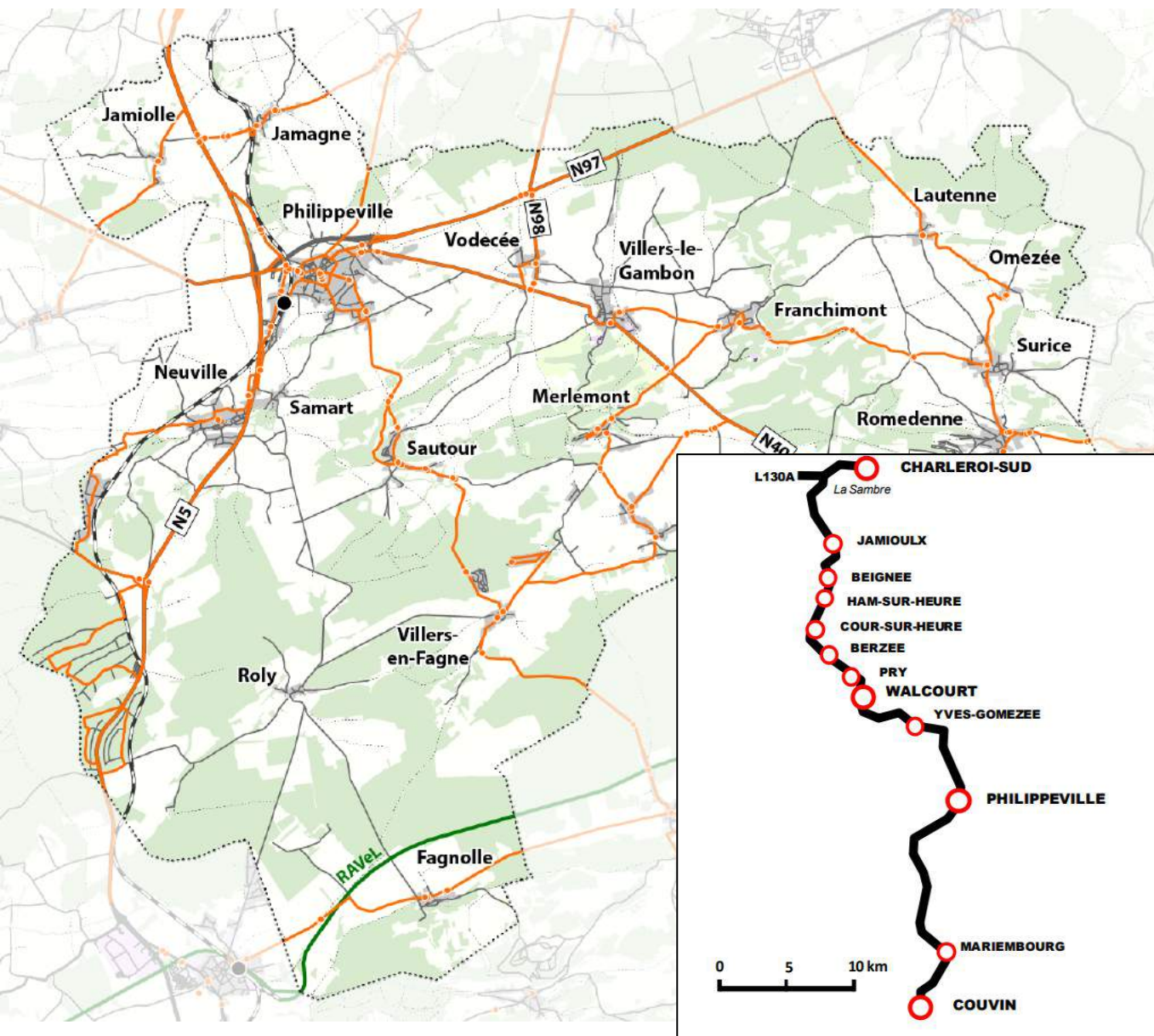
Mobilité cyclable



- 60% de la population (~5.800 habitants) réside à moins de 5 km du centre
- 8 villages sont à distance tout a fait adaptée pour le vélo

✓ *Voir chap mobilité cyclable*
✓ *Voir chap Ecole*

Un réseau TC à valoriser



TEC

- 2 lignes structurantes cadencées pour rejoindre Charleroi et Namur et de nombreuses lignes principalement destinées au public scolaire
- Suivre les projets TEC et la future stratégie mise en place par la nouvelle AOT
- Scenarios à court et moyen terme pour la gare de bus

✓ *Voir chap centre multimodal*

SNCB

- Gare de Philippeville est la plus fréquentée de la Ligne 132 qui relie Couvin à Charleroi

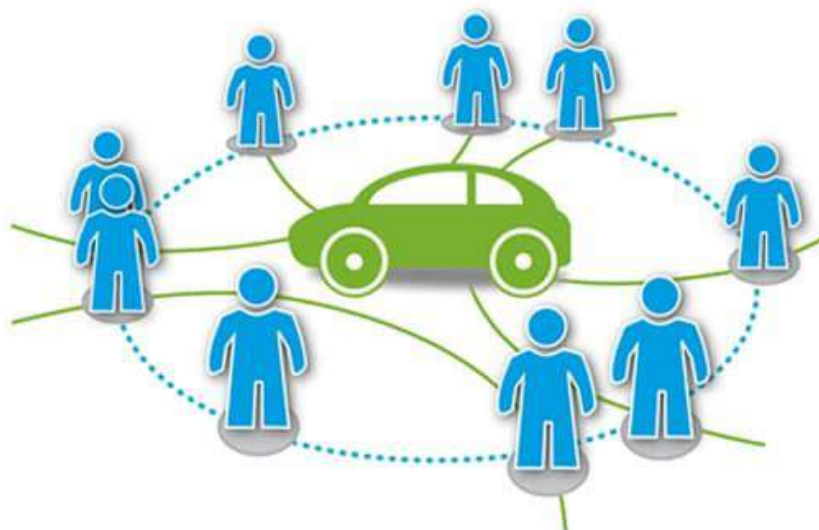
✓ *Voir chap mobipôle*

Mobilités alternatives à développer

Covoiturage



Autopartage



Le Philibus

le samedi matin

La solution à petits prix à vos déplacements favoris

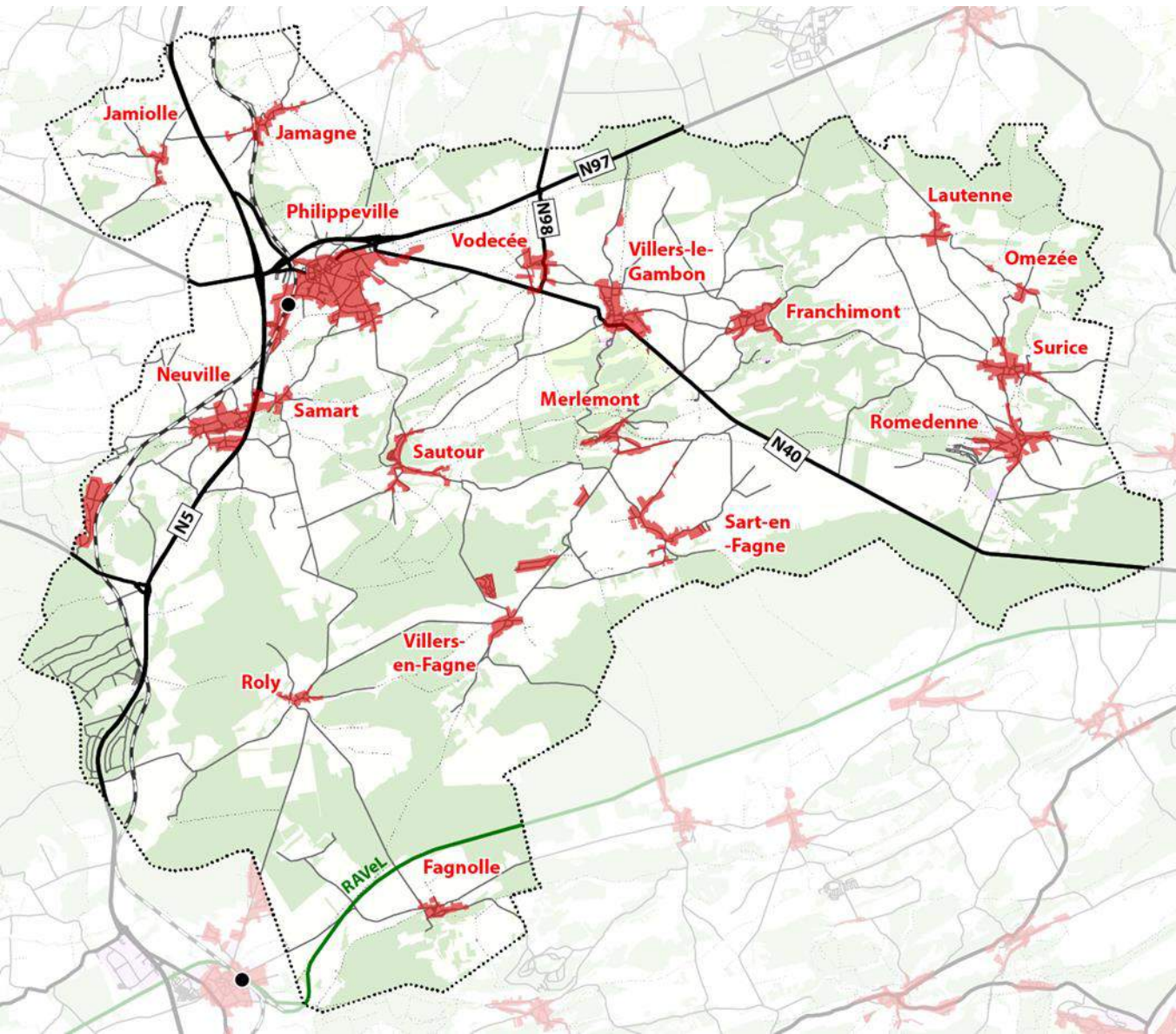


PLATE-FORME DE MOBILITE DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE



- ✓ Voir chap Covoiturage / Autopartage
- ✓ Voir chap mobipôle
- ✓ Voir chap Ecole

Circulation routière à maîtriser/sécuriser



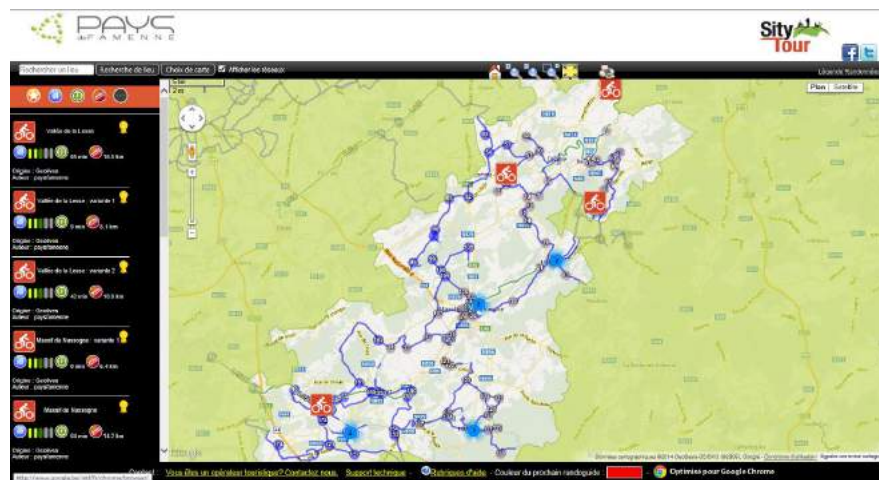
- ◊ Le réseau routier du territoire ne compte pas d'autoroute et est structuré essentiellement par 40 km de voiries régionales
 - La RN5 (E420), qui en constitue la colonne vertébrale nord-sud
 - Les RN40 et RN97 comme axes est-ouest
 - La RN 98 relie la RN40 à Florennes et remonte jusqu'à la E42 à Sambreville
- ◊ Le reste du réseau est composé de routes communales pour un peu plus de 400 km de voiries.
- ◊ Politique de régime des vitesses à revoir
- ◊ Des points noirs de sécurité routière à améliorer

- ✓ **Voir chap centre multimodal**
- ✓ **Voir chap sécurité routière**

Communication / gouvernance

Numéro	Thème	Mesure	Type	Responsable	Coût
CO1	Communication	Développer des plans de réseaux	Promotion	Commune	€
CO2	Communication	Développer des outils numériques	Promotion	Commune	€
CO3	Communication	Sensibiliser par des actions ciblées	Promotion	Commune	€
CO4	Communication	Développer la participation citoyenne	Promotion	Commune	€
CO5	Communication	Organiser une activité durant la semaine de la mobilité	Promotion	Commune	€

Numéro	Thème	Mesure	Type	Responsable	Coût
GO1	Gouvernance	Former les agents communaux à la mobilité	Formation	Commune	€
GO2	Gouvernance	Développer la transversalité entre services	Stratégie	Commune	€
GO3	Gouvernance	Harmoniser les politiques de mobilité à l'échelle supracommunale	Stratégie	Commune	€
GO4	Gouvernance	Mettre en place un suivi et une évaluation du PCM	Stratégie	Commune	€
GO5	Gouvernance	Développer l'exemplarité dans les actions internes à l'administration	Communication	Commune	€



Stratégie en plusieurs modules et accompagnement

	Modules
1	Accompagnement de la Commune sur des dossiers divers
2	Elaboration d'une politique cyclable
3	Schéma multimodal du centre et liens avec la zone d'activités
4	Sécurité routière et apaisement dans les villages
5	Covoiturage et autopartage
6	Mobipôle de la gare
7	Accompagnement de 2 écoles

Module 1

un accompagnement plus opérationnel de la Commune sur des thématiques précises :

- vérification des plans de rénovation de la place d'Armes,
- Accompagnement du déplacement de la gare de bus
- visite de la gare et accueil des ministres
- dossier d'aménagement de l'avenue de Saulieu
- collaboration sur le rapport d'incidence de la zone 4 vents
- Accompagnement PIMACI
- Accompagnement dans le projet de requalification de l'axe rue de France
- ...

Plusieurs éléments ont déjà été mis en place suite aux discussions en phase 3 : changement de sens unique, aménagement Saulieu ,...

PCM Philippeville

Politique cyclable

Module 2

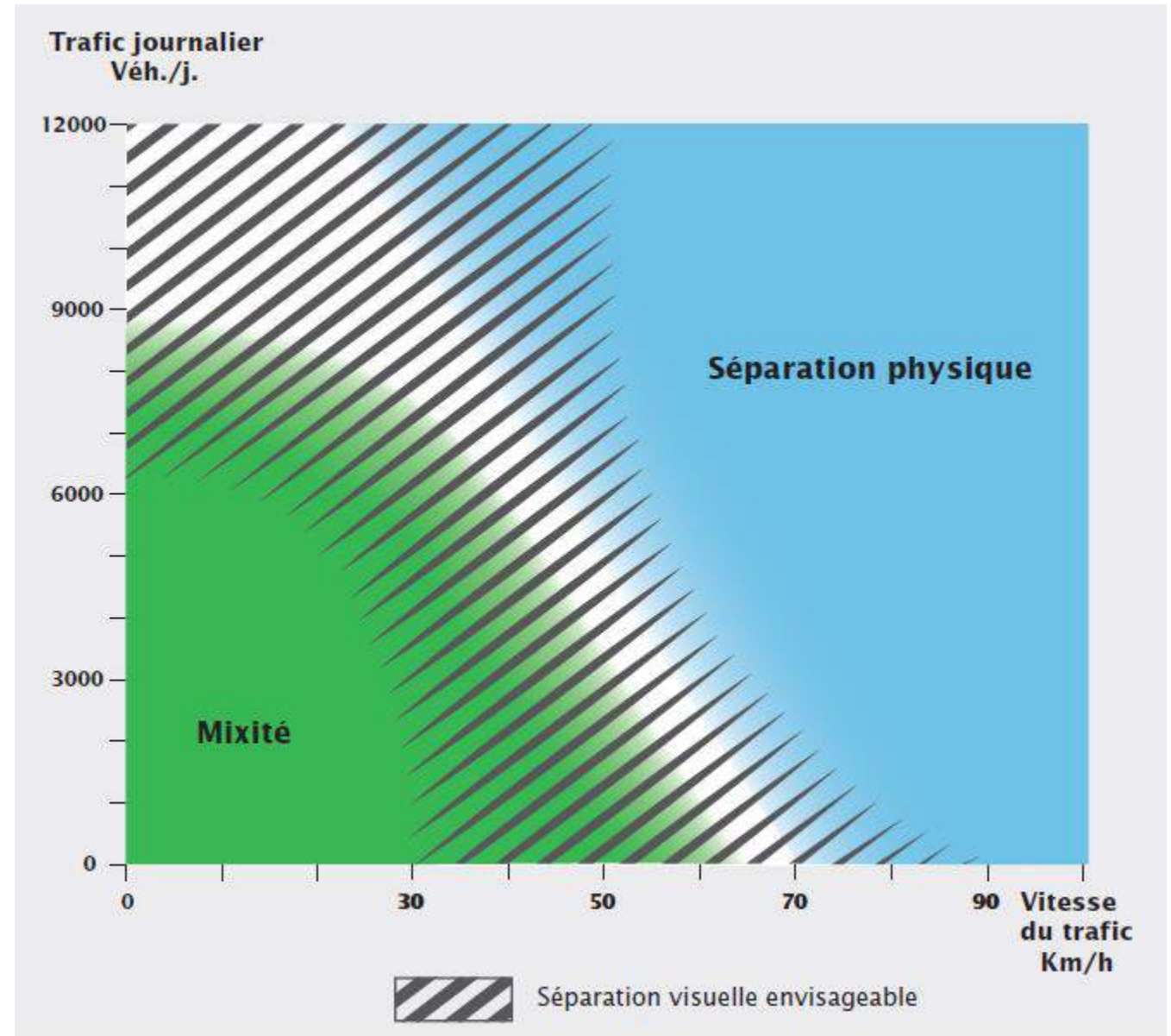
PCM de Philippeville – réseau cyclable

Réseau cyclable

Infrastructures cyclables en section


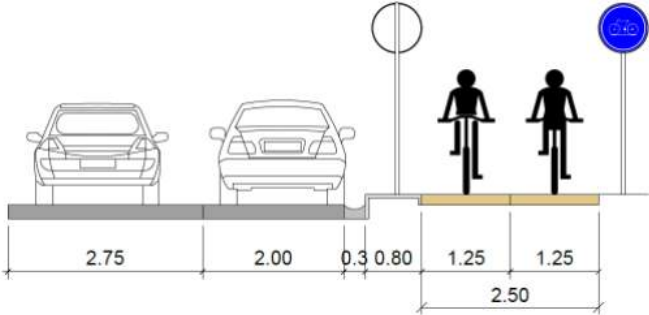
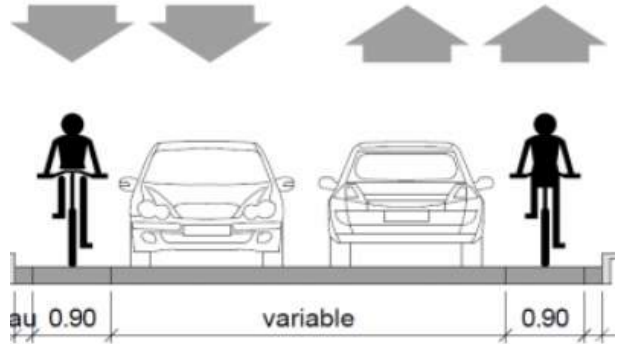
Le choix de l'infrastructure dépend :

- Flux de circulation;
- Vitesses pratiquées;
- Hiérarchie du réseau;
- Largeur disponible ;
- Stationnement en voirie;
- Pente ;
- Visibilité ;
- ...



Infrastructures cyclables en section

Chemins réservés – différents scénarios :

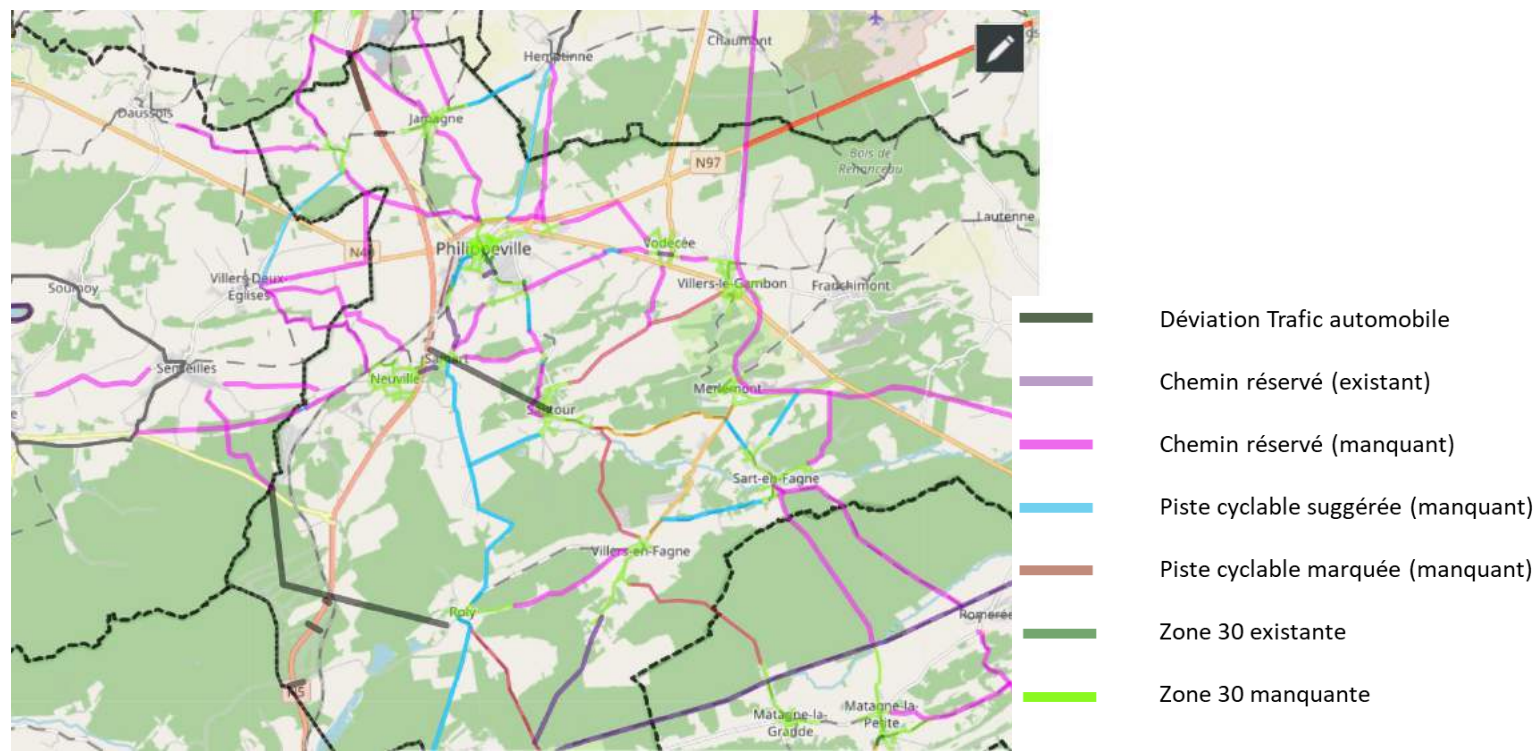
	Chemins réservés F99c (sur tout ou partie du tronçon)	Cheminement cyclable (ou cyclo-piéton) bidirectionnel	Bande cyclable suggérée de part et d'autre (...vers la voie centrale banalisée)
Type d'aménagement	<p>Voiries réservées aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers (sans modification du profil de la voirie)</p> 	 <p>Profil-type (Source : SPW-Séurothèque)</p>	 <p>Profil-type (Source : SPW-Séurothèque)</p>
Sécurité cycliste	+++	+++	+ Condition : vitesse limitée à 50 km/h
Coûts	< 5.000 € (signalisation + dispositif anti-transit éventuel)	environ 275 €/m + éventuelles acquisitions d'emprise	Bande ocre : environ 160 €/m/sens + éventuelle réfection du revêtement + éventuels dispositifs ralentisseurs

Construction du réseau cyclable

Priorités :

- Définition d'un réseau cyclable structurant pragmatique pour les déplacements quotidiens (accessibilité des pôles principaux)
- Favoriser l'intermodalité Vélo/Bus, Vélo/Train
- Evaluation de la potentialité de liaisons à vocation touristique (lien avec réseau points-nœuds)

En s'appuyant sur les propositions du Gracq de liaisons cyclables pour le territoire de Philippeville.

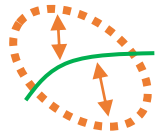


Structure du réseau cyclable



RAVeL existant

= connexion vers Mariembourg et sa gare



connexions à développer pour les villages de Fagnolle, Roly et Villers-en-Fagne (relief et distance trop important vers Philippeville)



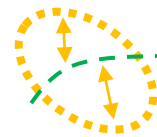
Pré-RAVeL en projet : L138a

= connexion intercommunale vers Doische et Florennes

- relie Romedenne, Merlemont et Villers-le-Gambon



Nécessite une connexion forte avec le centre de Philippeville (via Vodecée)



connexion à réaliser avec les villages de Vodecée, Franchimont, Surice et Sart-en-Fagne



Connexions des villages vers les pôles d'intérêt de Philippeville



Réseau cyclable : identification des liaisons

13 liaisons identifiées dont :

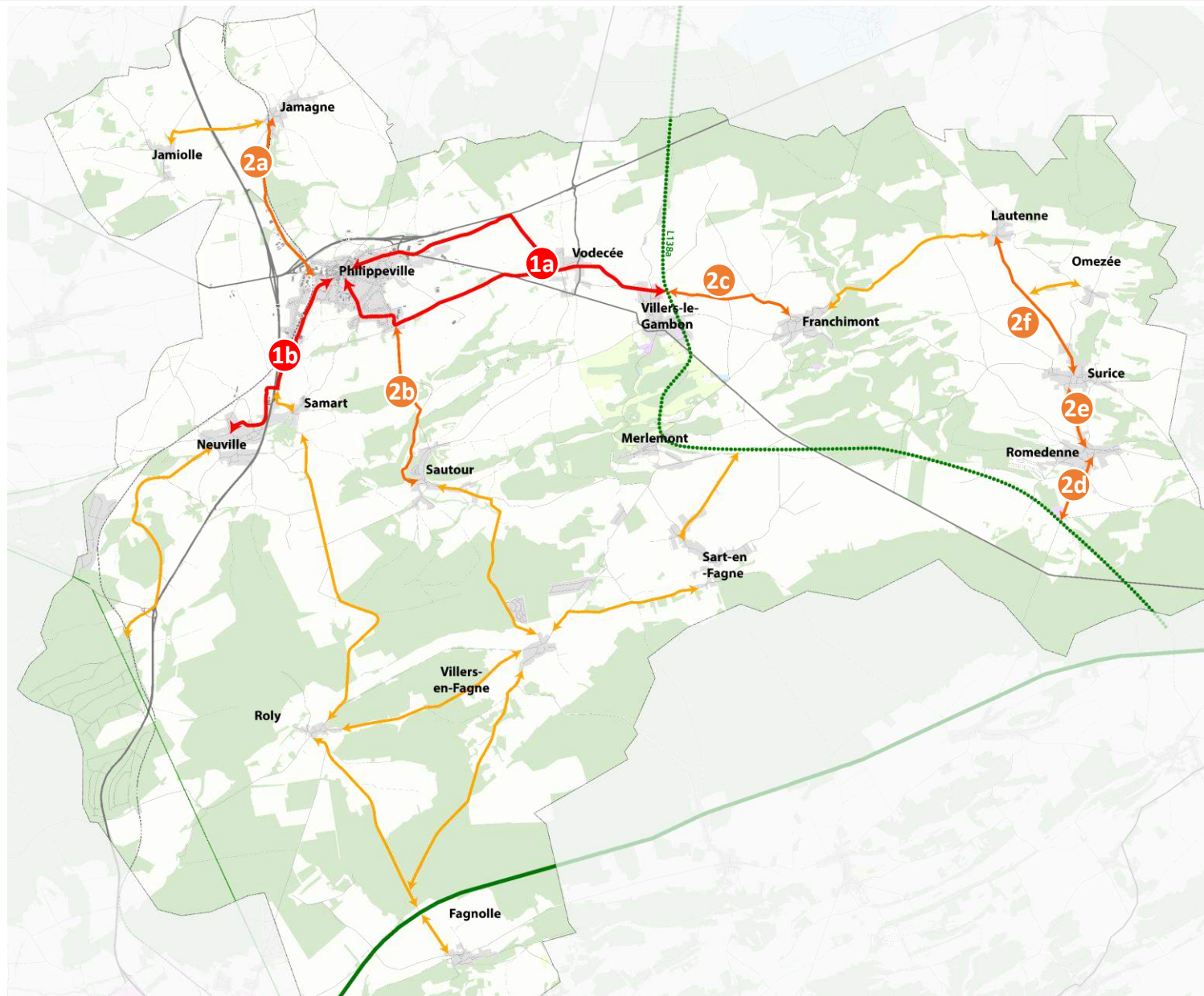
- 2 prioritaires █
- 6 secondaires █
- tertiaires █

Hiérarchisation en fonction :

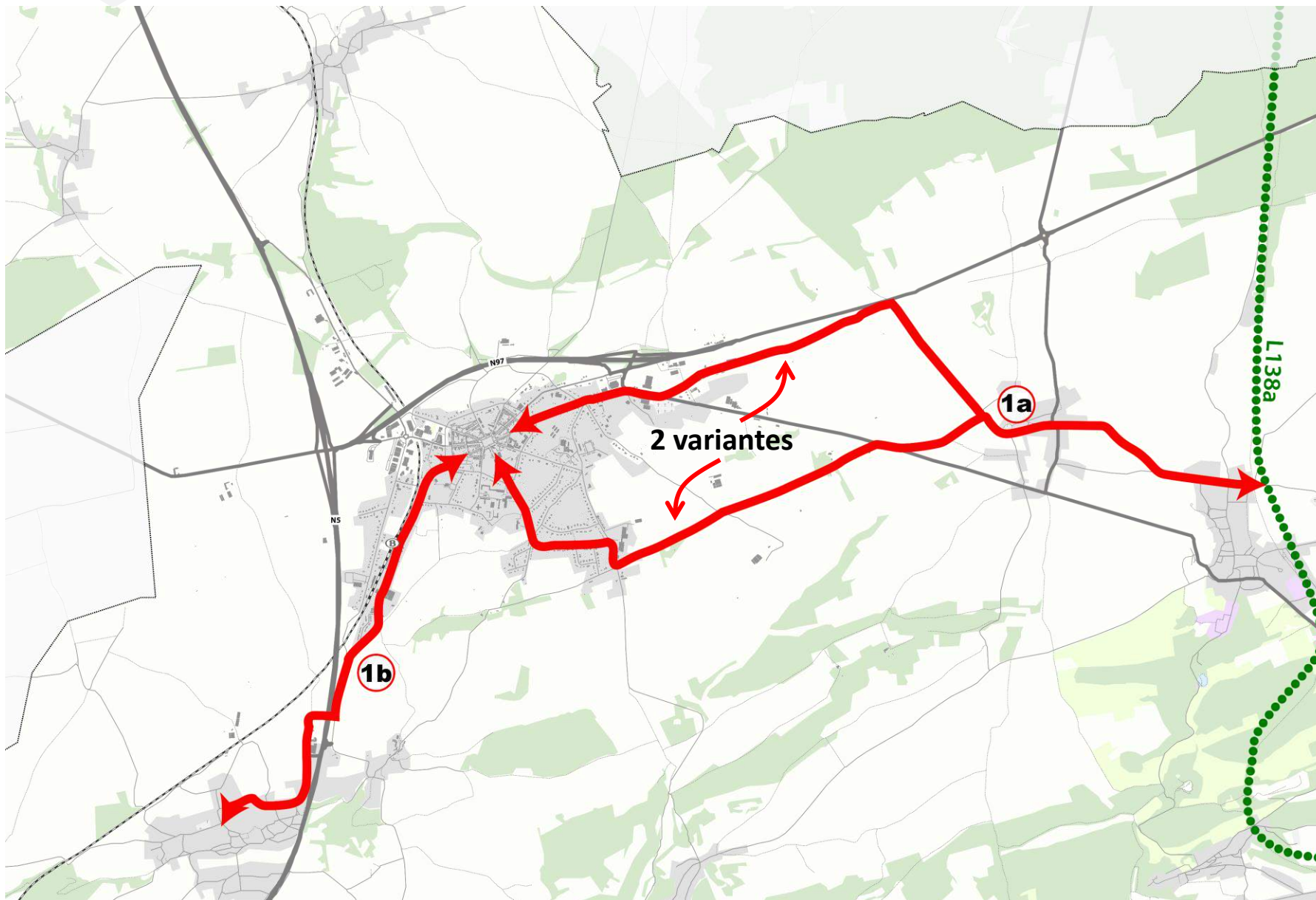
- Densité de population
- Présence de services / commerces
- Rôle en matière de mobilité (bus – train)
- Distance entre les pôles

Concrétisation du RAVeL :

- Phase 1 : Gimnée – Romedenne
- Phase 2 : Romedenne – Villers-le-Gambon
- Phase 3 : Villers-le-Gambon - Florennes



Réseaux cyclables : liaisons prioritaires



Le déploiement d'un **réseau cyclable structurant**, continu et sécurisé constitue la clé de voûte d'une politique cyclable.

Deux liaisons ont été identifiés comme **prioritaires** permettant de relier les noyaux d'habitat importants et situés à proximité des pôles d'intérêt de Philippeville.

Les objectifs de **continuité, sécurité et confort** doivent impérativement être développés sur ces liaisons afin de capter un public débutant (scolaire notamment).

Ces connexions seront la base du développement d'un réseau plus large :

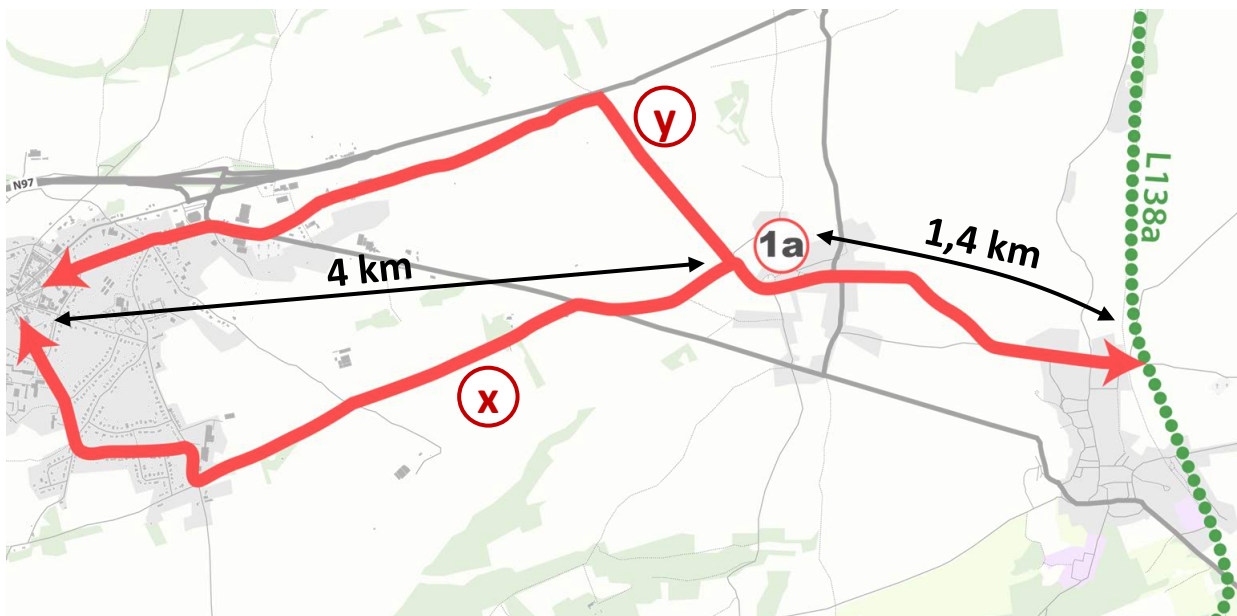
1. Connexion forte entre la future L138a et Philippeville permettant de drainer les villages du Sud-est de la commune
2. Connexion entre Neuville et le cœur de ville qui pourra être prolongée vers Smart et les quartier à l'Ouest de la N5

1a | Villers-le-Gambon – Vodecée - Philippeville

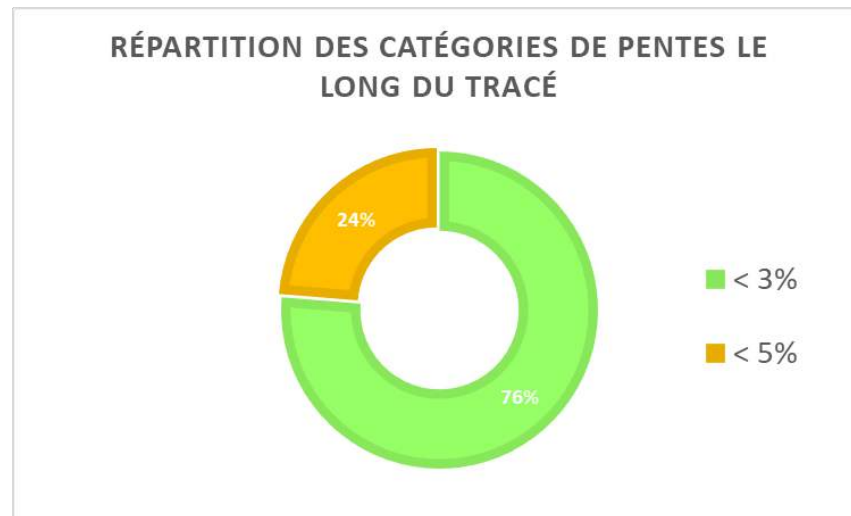
Il existe deux variantes sur cet itinéraire pour la partie entre Vodecée et Philippeville (la partie entre Villers-le-Gambon et Vodecée étant commune) :

- l'itinéraire par la rue de Merlemont (x) est légèrement moins pentu mais traverse la N90 dans une zone à 90 km/h
- l'itinéraire par la rue des Baraques (y) a l'avantage de croiser la N40 au sein du périmètre d'agglomération de Philippeville (50 km/h) mais présente des pentes légèrement plus forte

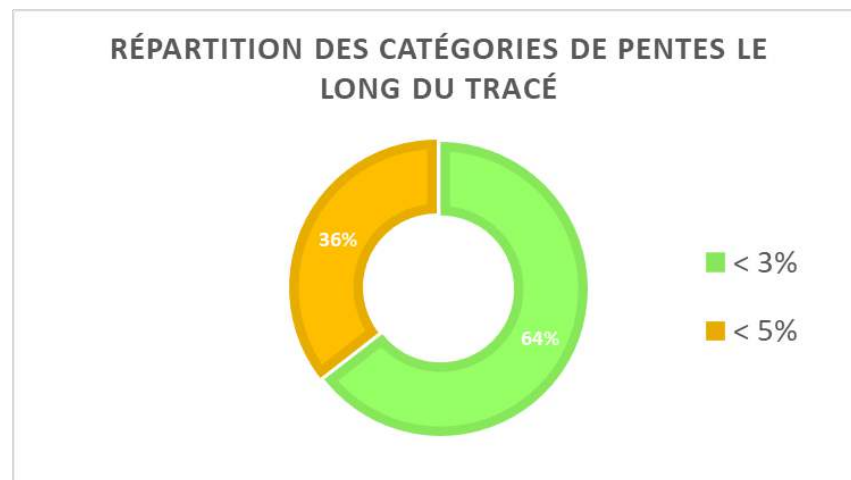
Le choix de l'itinéraire à privilégier dépend fortement de la possibilité de réaliser l'aménagement d'une traversée sécurisée sur la route régionale N40.



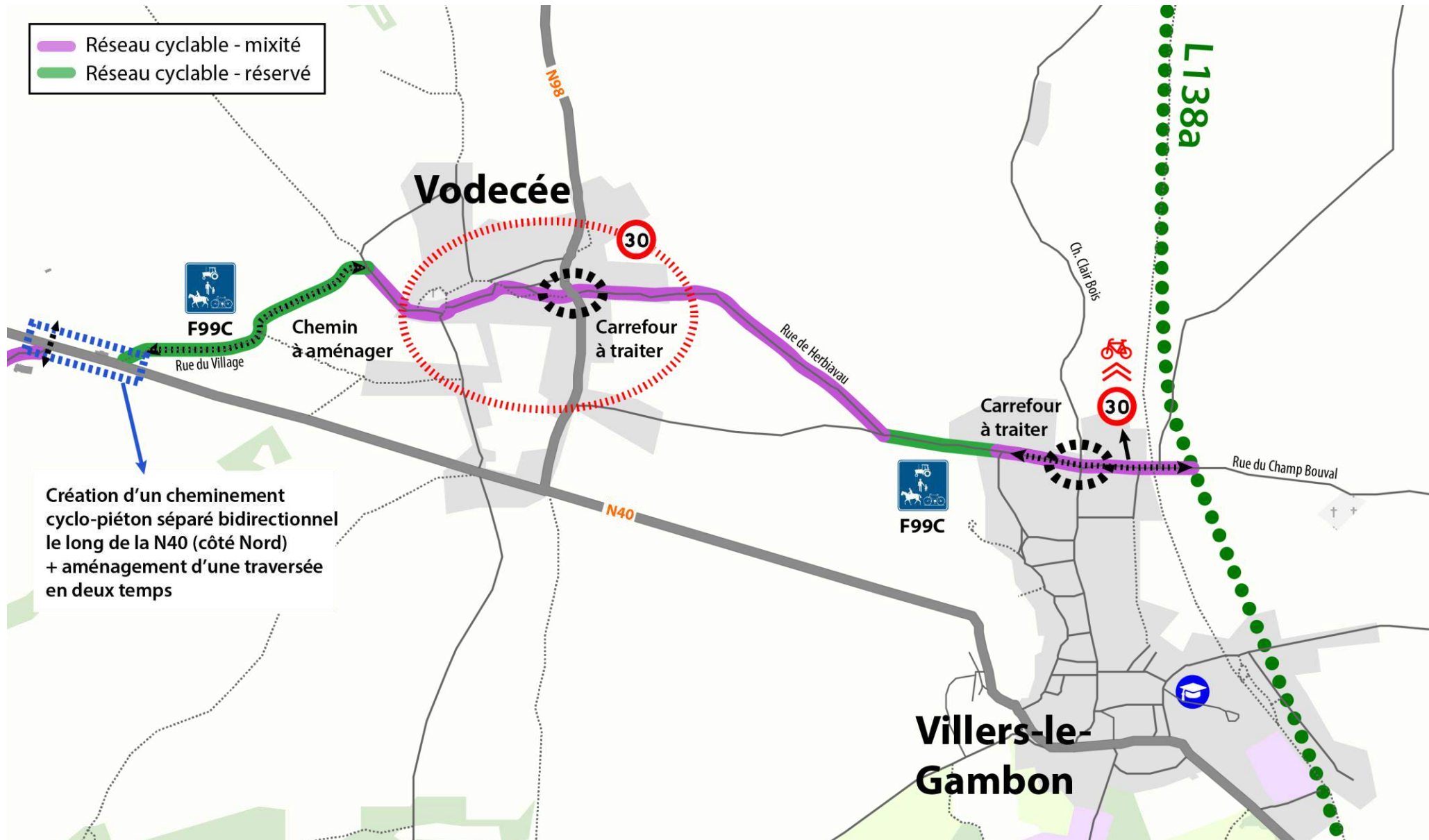
(x) Via la rue de Merlemont



(y) Via la rue des Baraques



1a | Villers-le-Gambon – Vodecée - Philippeville



1a | Villers-le-Gambon – Vodecée - Philippeville

Champ Bouval



Champ Bouval # rue Père Heugens



Rue de Herbiavau



Rue de Herbiavau



Traversée N98 à Vodecée

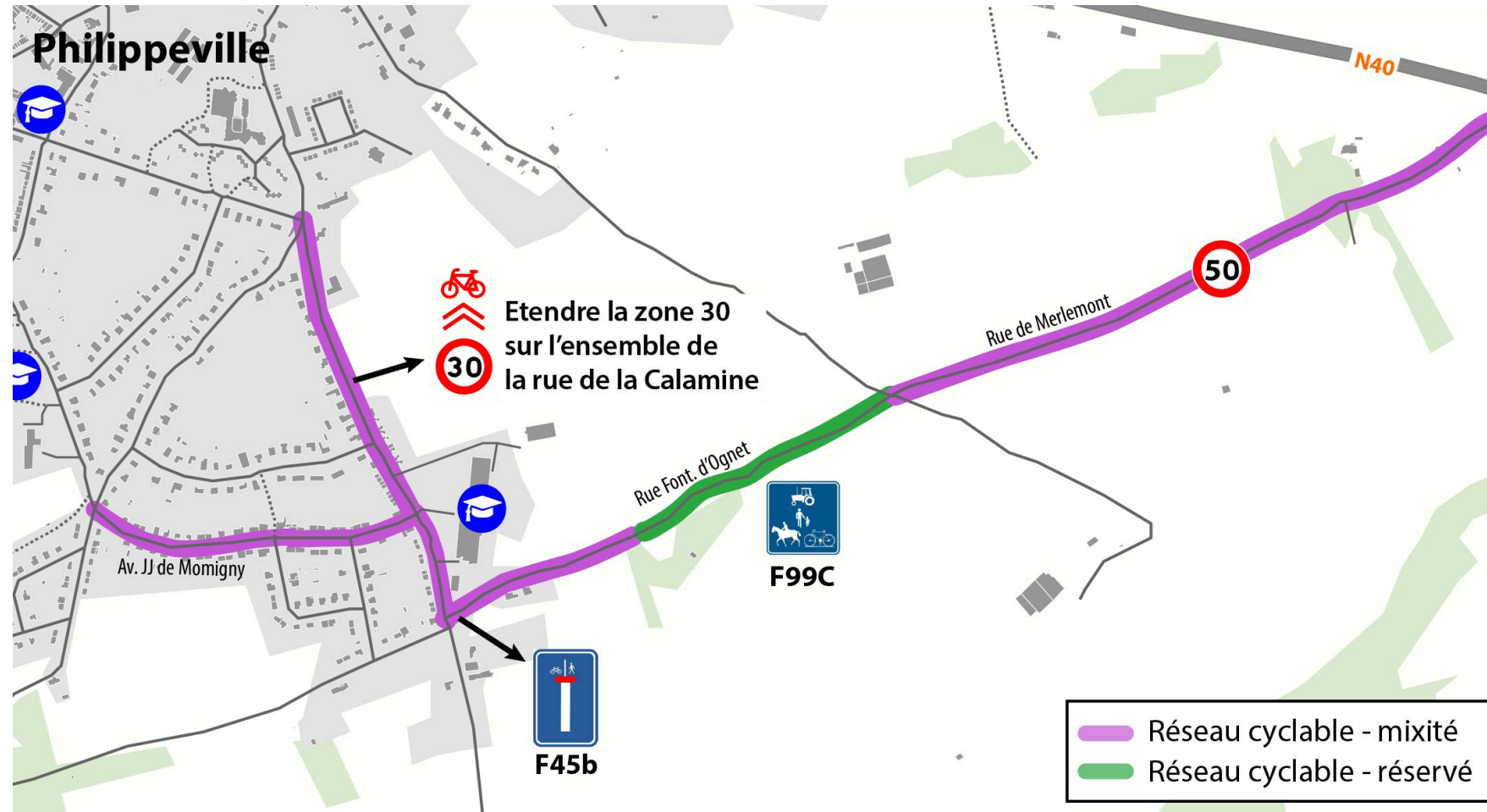


Rue du Village (→)



1a | Villers-le-Gambon – Vodecée - Philippeville

Variante 'x' via la rue de Merlemont



Rue de Merlemont



Rue Fontaine d'Ognet



1a | Villers-le-Gambon – Vodecée - Philippeville

Variante 'x' via la rue de Merlemont

Rue du Village



N40



N40



Exemple d'aménagement de traversée en deux temps



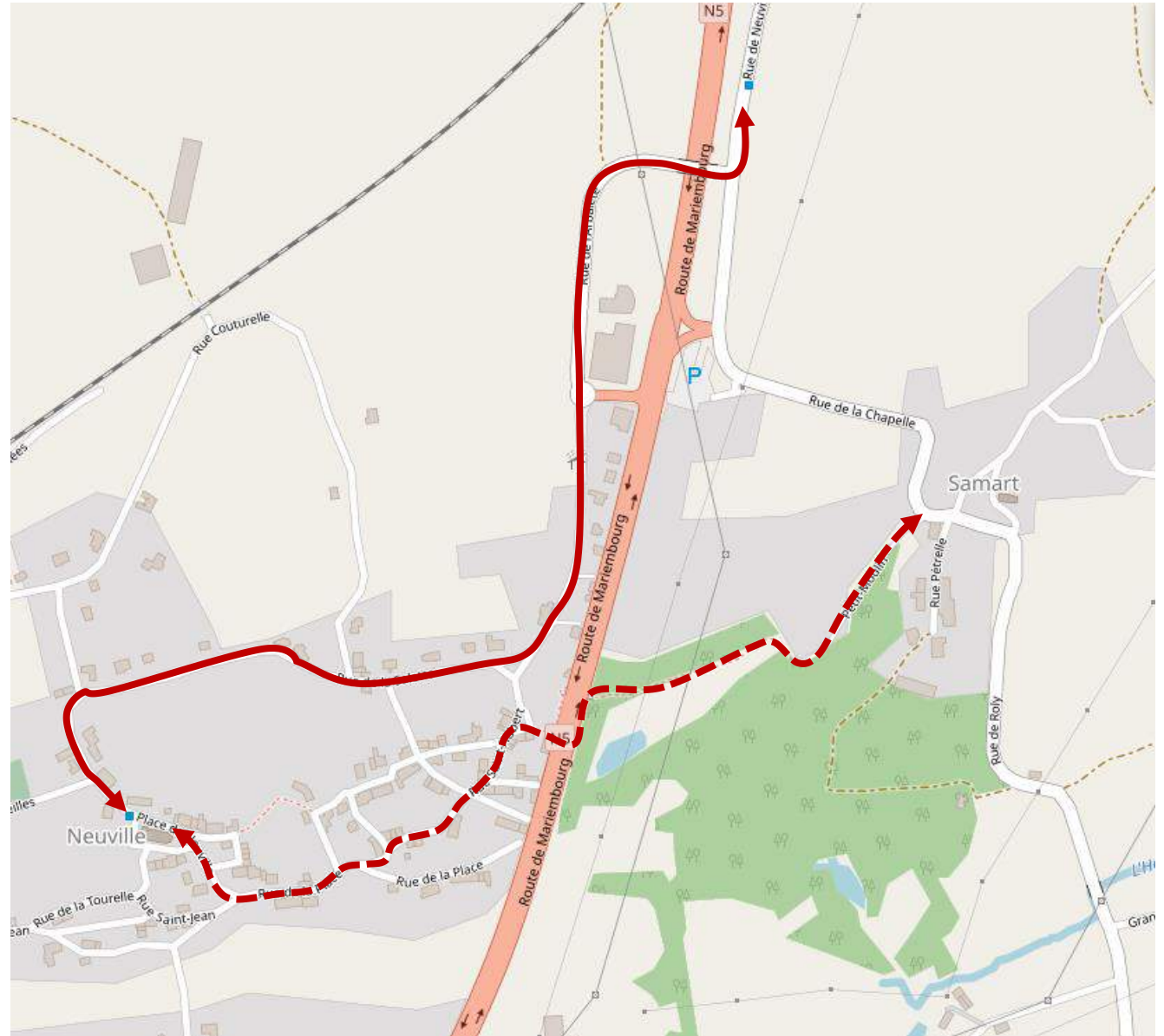
1b | Neuville - Philippeville

Deux options analysées :

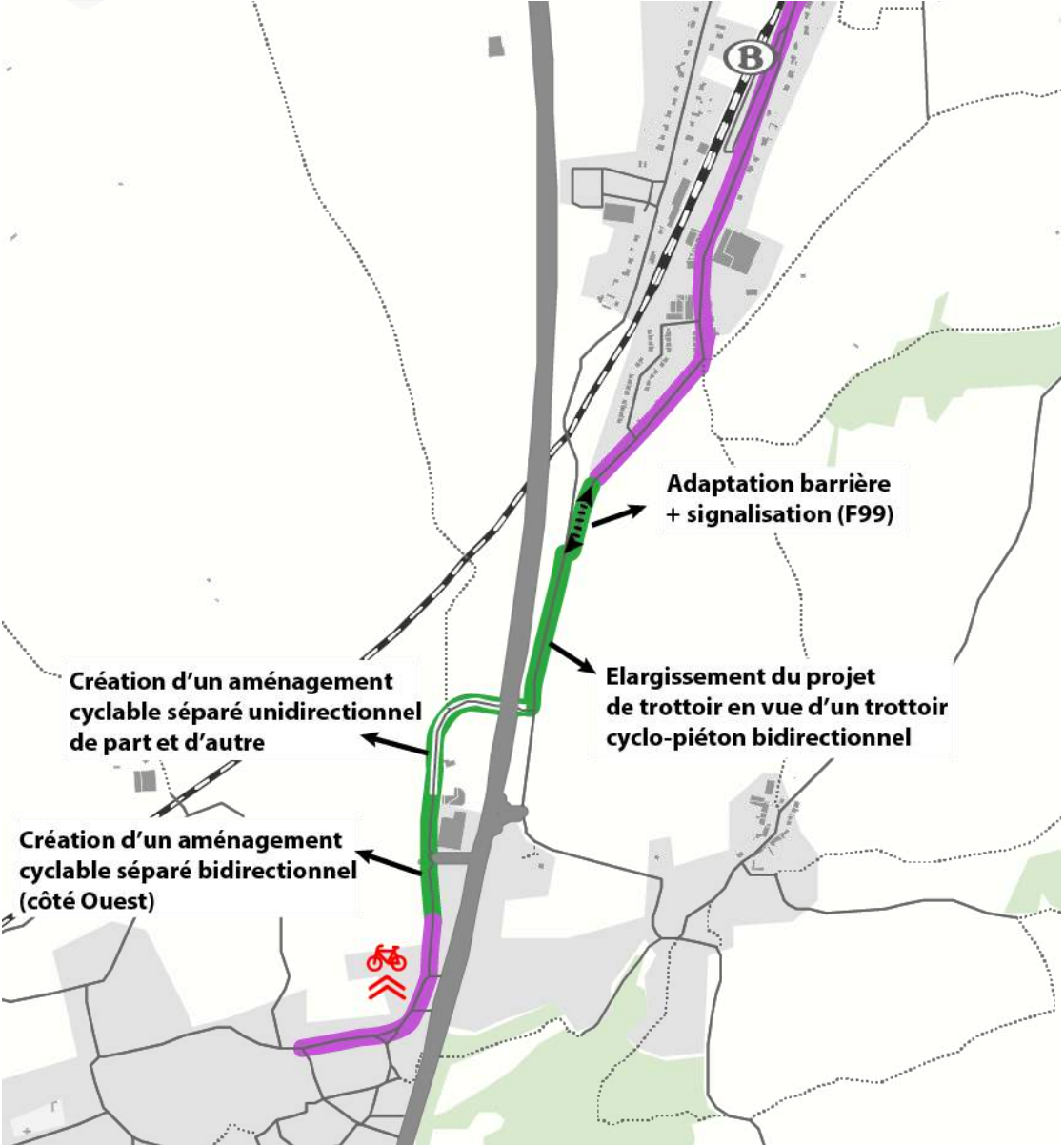
Via la rue de l'Arbalète
→ **option retenue**

Via le passage sous la N5
→ **variante écartée**
praticabilité, pente et
contrôle social ↓↓

Franchissement de la N5 sur la variante écartée :



1b | Neuville - Philippeville

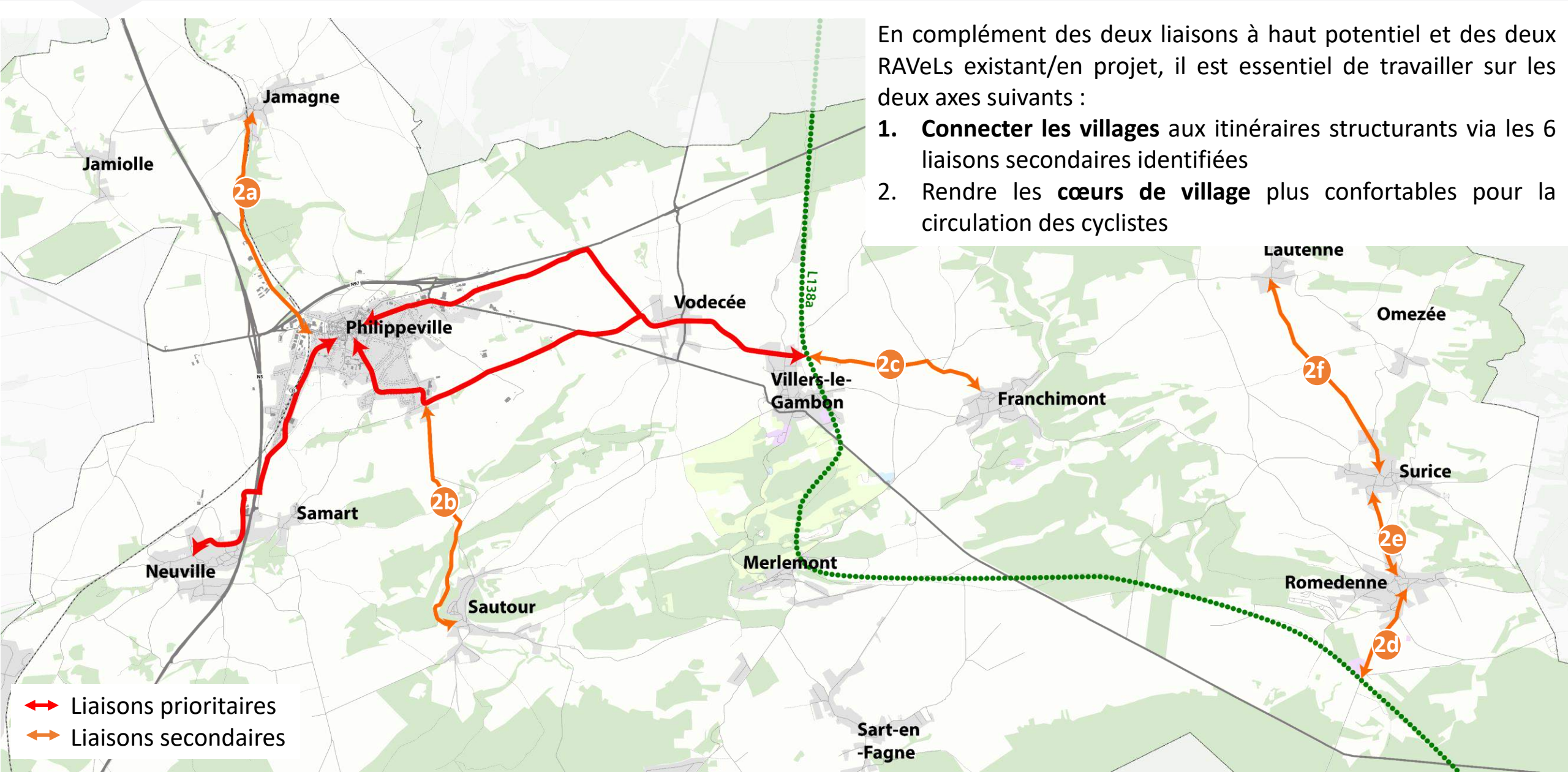


Rue de l'Arbalète



Pont N5

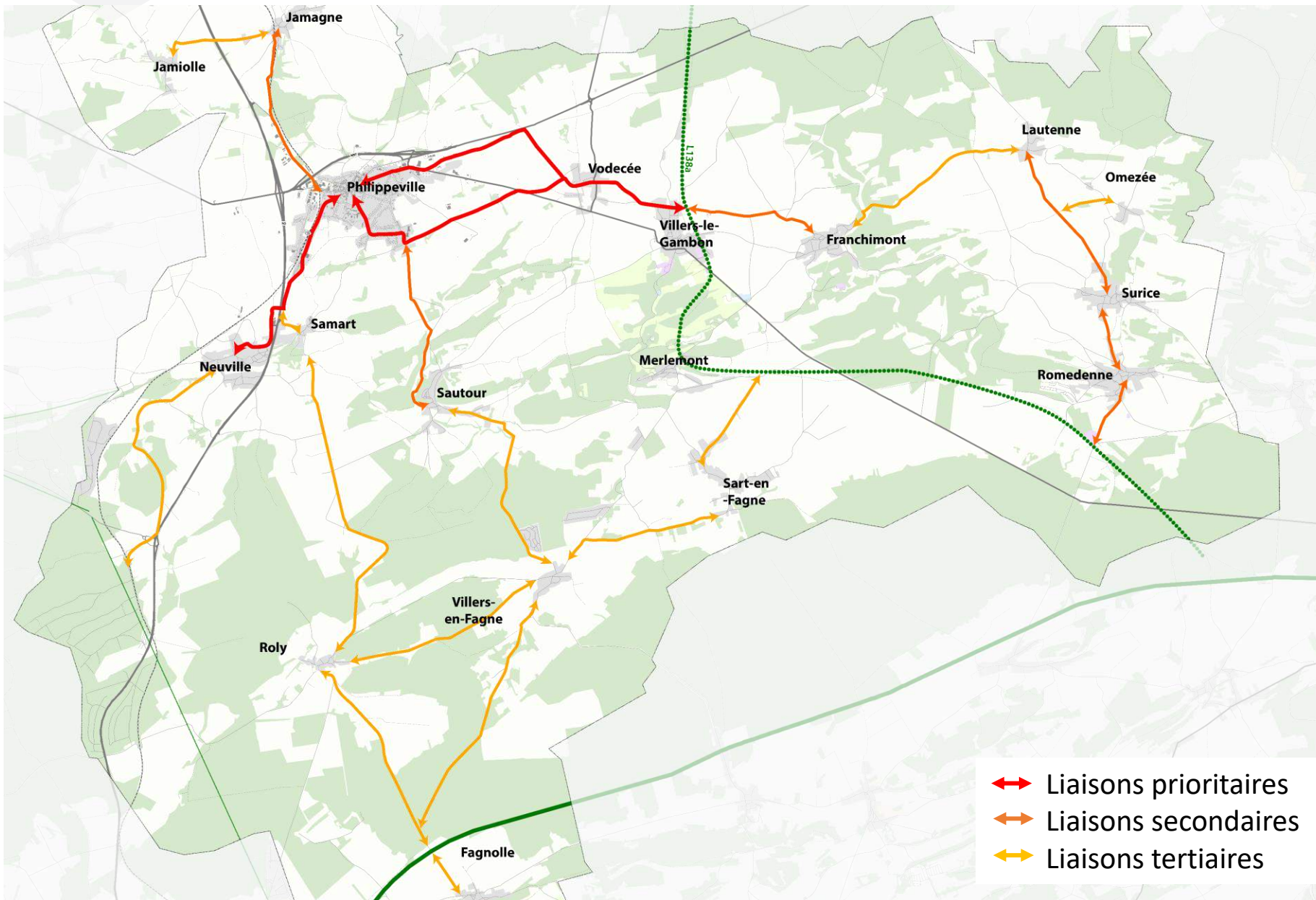
Réseau cyclable : liaisons secondaires



Réseau cyclable : liaisons tertiaires

Après le déploiement d'un réseau en **étoile** vers Philippeville et le réseau structurant, il s'agit d'assurer le développement des **liaisons inter-villages**.

Le Sud du territoire sera connecté en priorité vers le RAVeL de la ligne L156 permettant une connexion vers Mariembourg et sa gare.



Rendre les cœurs de villages « cyclables »



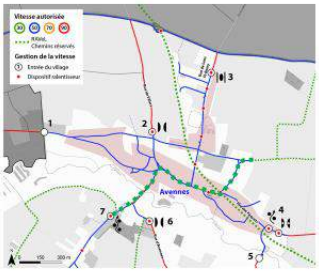
Les voiries de desserte locale accueillent les flux cyclables sous la forme d'une **mixité** avec la circulation motorisée. Pour ces voiries, les fonctions de séjour et la circulation des modes actifs sont prioritaires. Dès le moment où les charges de trafic sont inférieures à 6.000 véhicules/jour et les vitesses pratiquées inférieures à 30 km/h, le concept fonctionne. Il est d'ailleurs préféré par les cyclistes, qui affirment leur place au sein de la voirie, là où les aménagements cyclables sont de toute façon impossibles à réaliser (largeur insuffisante, stationnement en voirie, ralentisseurs...).

Action complémentaire :

Audit sécurité routière



METHODO

- Identification des points noirs et accidentogène sur le réseau routier communal et proposition de solutions, sous forme d'esquisses ou de bonnes pratiques
- Proposition d'un régime de vitesse pour le réseau routier structurant
- Pour chaque village
 - Relevé de terrain des entrées de village et des effets de porte existants
 - Plan d'action pour sécuriser ces entrées
 - Définition d'un régime de vitesse pour les villages et stratégie pour la mise en place de zones 30km/h



Philippeville

Programme Communal de Développement Rural



Sur certaines voiries collectrices, qui ont un rôle un peu plus important pour la circulation motorisée, la situation est plus nuancée. Une mixité sera recommandée, pour autant que la vitesse soit modérée. Il s'agit donc de favoriser toutes les mesures (effet de porte, ralentisseurs de trafic, limitation de la vitesse, etc.) qui contribueront à apaiser la vitesse dans le cœur des villages afin de les rendre plus attractifs pour les cyclistes.

PCM de Philippeville – réseau cyclable

Autres éléments d'une politique cyclable

Stationnement vélo : propositions

Choix de l'infrastructures

- Arceaux : courte durée
- Abris vélos : courte à moyenne durées
- Local vélos : au sein des projets immobiliers
- Box vélos : aux arrêts structurants de transports en commun



Propositions

- ◈ Installer :
 - Un local vélo ou des box vélos à la gare de Philippeville
 - Du stationnement vélos au sein des écoles non équipées
- ◈ Effectuer un relevé de l'occupation des zones de stationnement existante → adapter l'offre en conséquence



Vélo à assistance électrique (VAE)

Le vélo dit à assistance électrique (VAE) aide l'utilisateur à démarrer, à affronter une côte ou un fort vent de face. Il faut donc toujours pédaler (contrairement au cyclomoteur) mais sans effort jusqu'à 25 km/h

- Il est recommandé de **favoriser le développement du VAE par le biais de primes**. Généralement, les aides à l'achat produisent des effets très concluant :
 - Les distances parcourues sont 2x plus importantes
 - 49% des usagers renoncent à la voiture pour les déplacements effectués en VAE
 - Les bénéficiaires de l'aide achètent des vélos haut de gamme, ce qui contribue également à un haut niveau de satisfaction (autonomie de la batterie, confort) et donc d'usage accru
 - Le profil d'usage est diversifié, avec une moitié de seniors, une parité homme-femme, autant de déplacements liés aux commerces qu'au travail.
- **Importance du stationnement adapté**. En effet, au regard des investissements effectués par les propriétaires de VAE, une offre en stationnement sécurisée doit se développer autour des pôles principaux de la commune, et notamment dans le centre



Balisage physique et digitalisation

Balisage physique

La signalisation directionnelle des itinéraires vise à rendre le réseau cyclable lisible pour les usagers occasionnels et réguliers au travers d'un plan de jalonnement destiné à informer le cycliste de sa position et de son itinéraire vers les localités ou lieux d'intérêts. Ce jalonnement peut être complémentaire à un balisage à vocation touristique, tel que les « points-nœuds ».

En Région wallonne, les itinéraires permettant d'atteindre une localité, un quartier, un lieu de vie ou de traverser une ou plusieurs communes doivent être signalés par le panneau F34b2 sur fond vert (décision du GW du 04/07/2013).



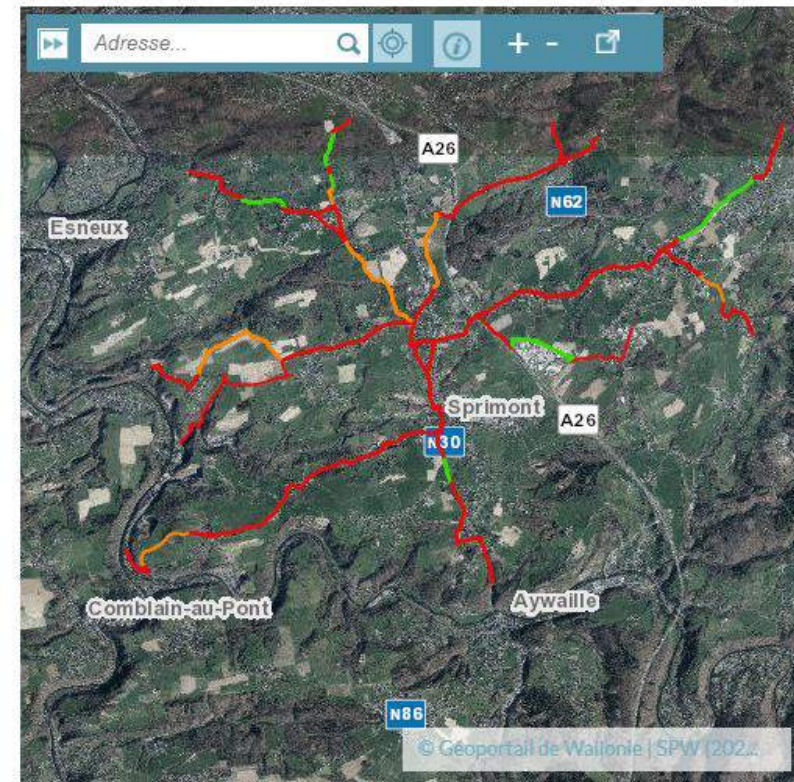
Source : SPW



Signalisation directionnelle complétée de la signalisation point-nœud en Province de Liège
Source : provincedeliege.be

Digitalisation

La signalisation physique doit être complétée d'une cartographie en ligne permettant de faire connaître les itinéraires existants et anticiper ces déplacements. Cette cartographie permettra aussi à la commune de suivre l'évolution du réseau cyclable et identifier les chaînons manquants.



Extrait du site web, commune de Sprimont, 2021

Promotion - Communication

Information

L'étape de l'information est essentielle à la mise en œuvre d'une politique cyclable. L'objectif est de donner aux utilisateurs actuels et futurs les informations utiles à la pratique du vélo au sein du territoire. Les thématiques concernées sont diverses : réseau, stationnement, services pour les cyclistes, travaux d'aménagement en faveur des cyclistes...

Promotion, sensibilisation et expérimentation

L'objectif est de donner le goût par la pratique en organisant des campagnes de sensibilisation et d'expérimentation en matière de mobilité active : participation à la semaine de la mobilité, test vélo et engins de micromobilité, formation à vélo dans le trafic, organisation d'une balade pour découvrir le réseau cyclable, organisation d'un challenge mobilité pour la population...



PCM Philippeville

Schéma multimodal du centre

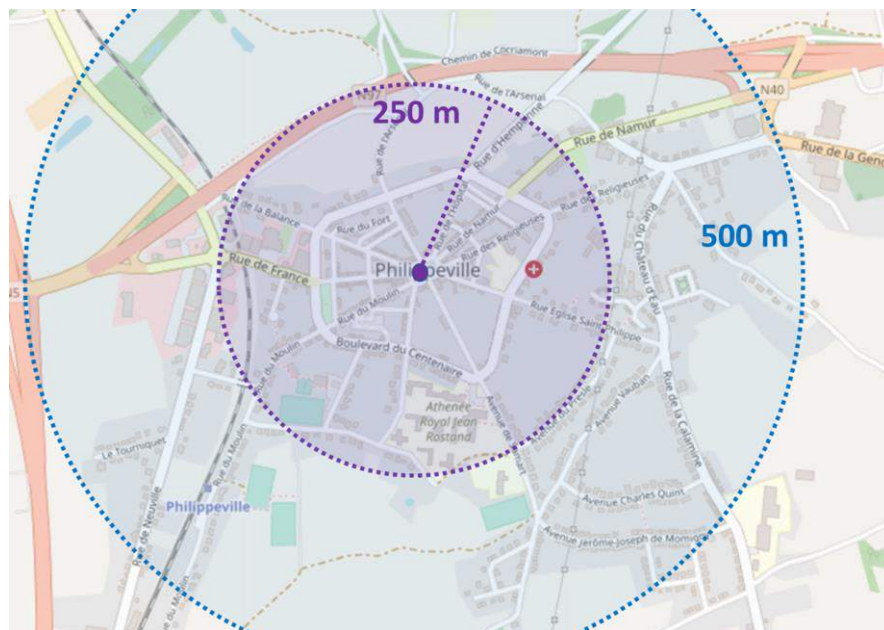
Module 3

Objectifs d'accessibilité et de qualité de vie !



Objectifs de qualité de vie dans les quartiers et de meilleure répartition de l'espace public entre les modes :

- ◈ plus de sécurité routière
- ◈ espaces publics revalorisés et verdurisation
- ◈ des réseaux de transports structurés et efficaces, qui assurent la place et la sécurité de tous
- ◈ moins de nuisances : bruit, pollution de l'air, ...



- ◈ La majorité des pôles sont à distance tout a fait accessible pour la marche
- ◈ La Gare et la zone périphérique restent à distance de marche acceptable et sont tout a fait adaptés à l'utilisation du vélo ou de micromobilité

Priorisation multimodale

Hiérarchisation des réseaux

Mise en évidence des caractéristiques principales de l'organisation actuelle des différents modes



Objectifs

- ✓ Mettre en parallèle les différents réseaux
- ✓ Etablir des priorités claires dans la répartition de l'espace public visant à appliquer le principe STOP : le principe STOP applique un ordre de priorité aux différents modes de déplacement : marche > vélo > transport public > voiture
- ✓ Etablir un schéma multimodal cohérent



Schéma multimodal cohérent

+ *Maitrise du développement territorial*
Communication / sensibilisation

→ **Objectifs d'un PCM**
Amélioration du cadre de vie
Attractivité
Accessibilité pour tous

Concentration de pôles dans le centre

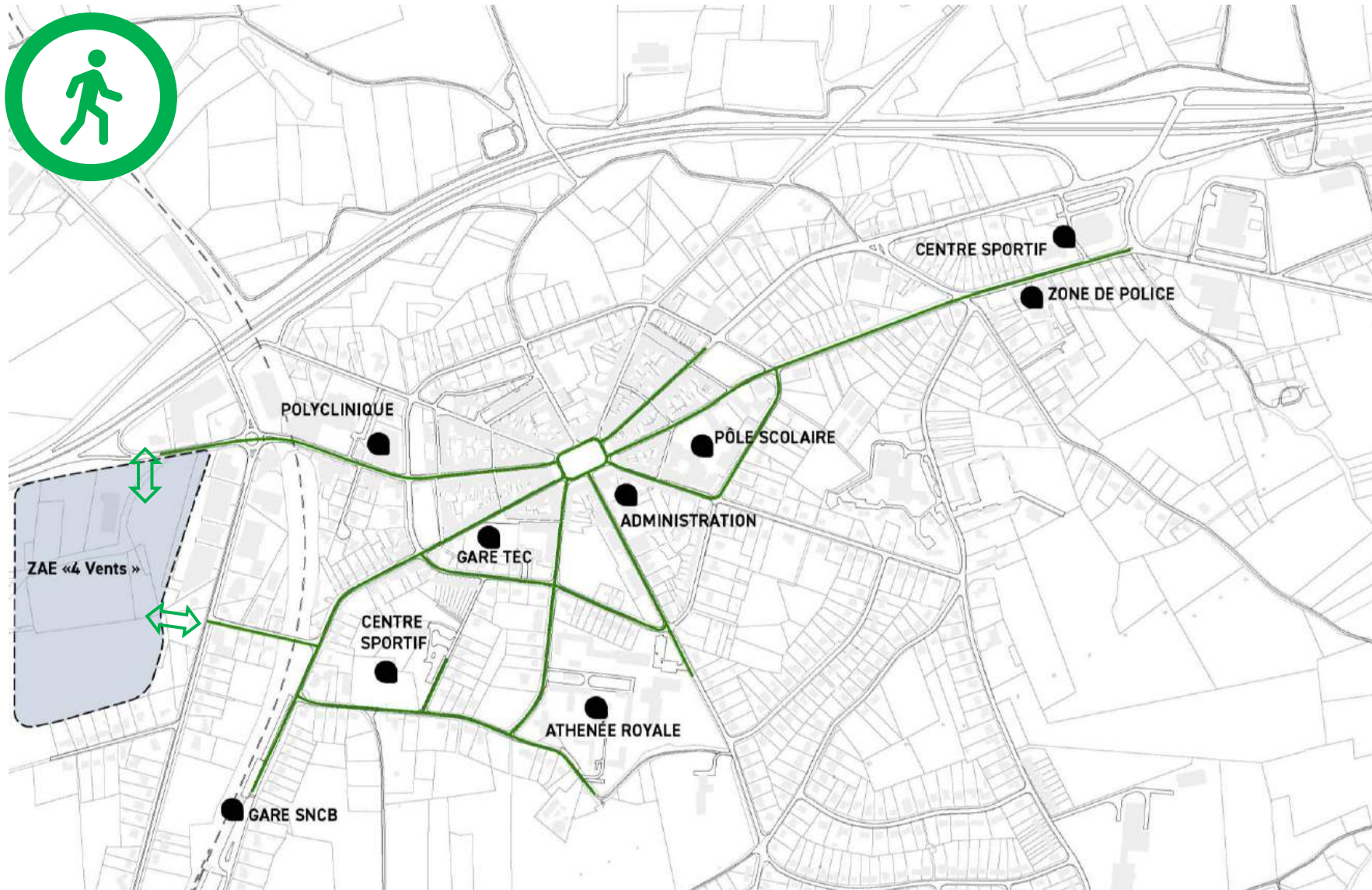


Le centre regroupe de nombreux pôles locaux et provinciaux :

- ⬢ Administrations
- ⬢ Services divers
- ⬢ Ecoles
- ⬢ Horeca
- ⬢ Petits commerces et grande distribution
- ⬢ Police
- ⬢ Polyclinique
- ⬢ Complexes sportifs

Forte concentration d'écoles à Philippeville : ~ 3.000 élèves et ~ 450 emplois + 1200 élèves en promotion sociale)

Réseau piéton prioritaire

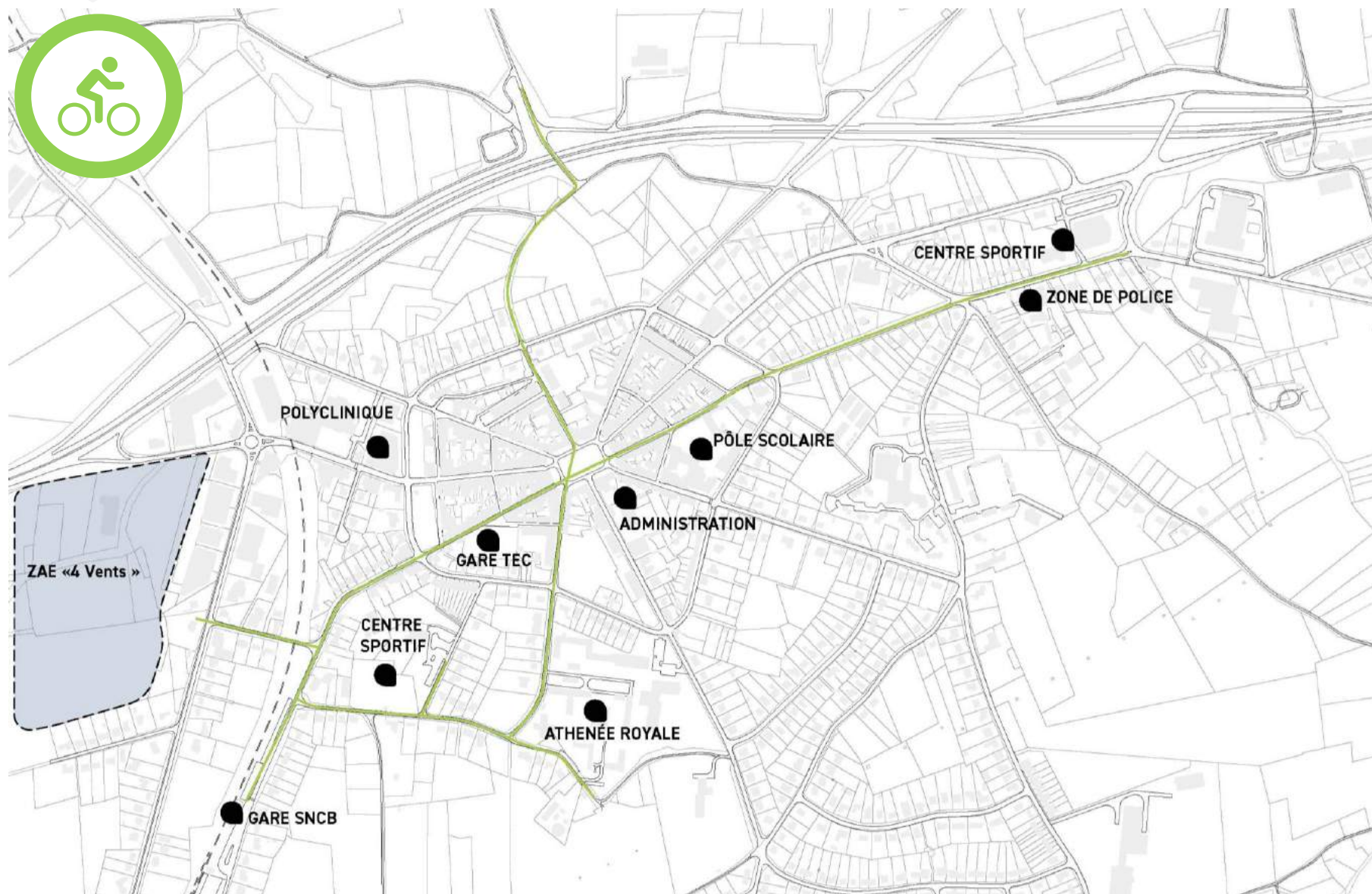


Réseau prioritaire reliant les principaux pôles à

- ◈ la gare et arrêts TEC principaux
- ◈ La gare SNCB « mobipôle »
- ◈ Les principales poches de parking

↔ Liaisons à la future ZAE à valoriser dans le projet

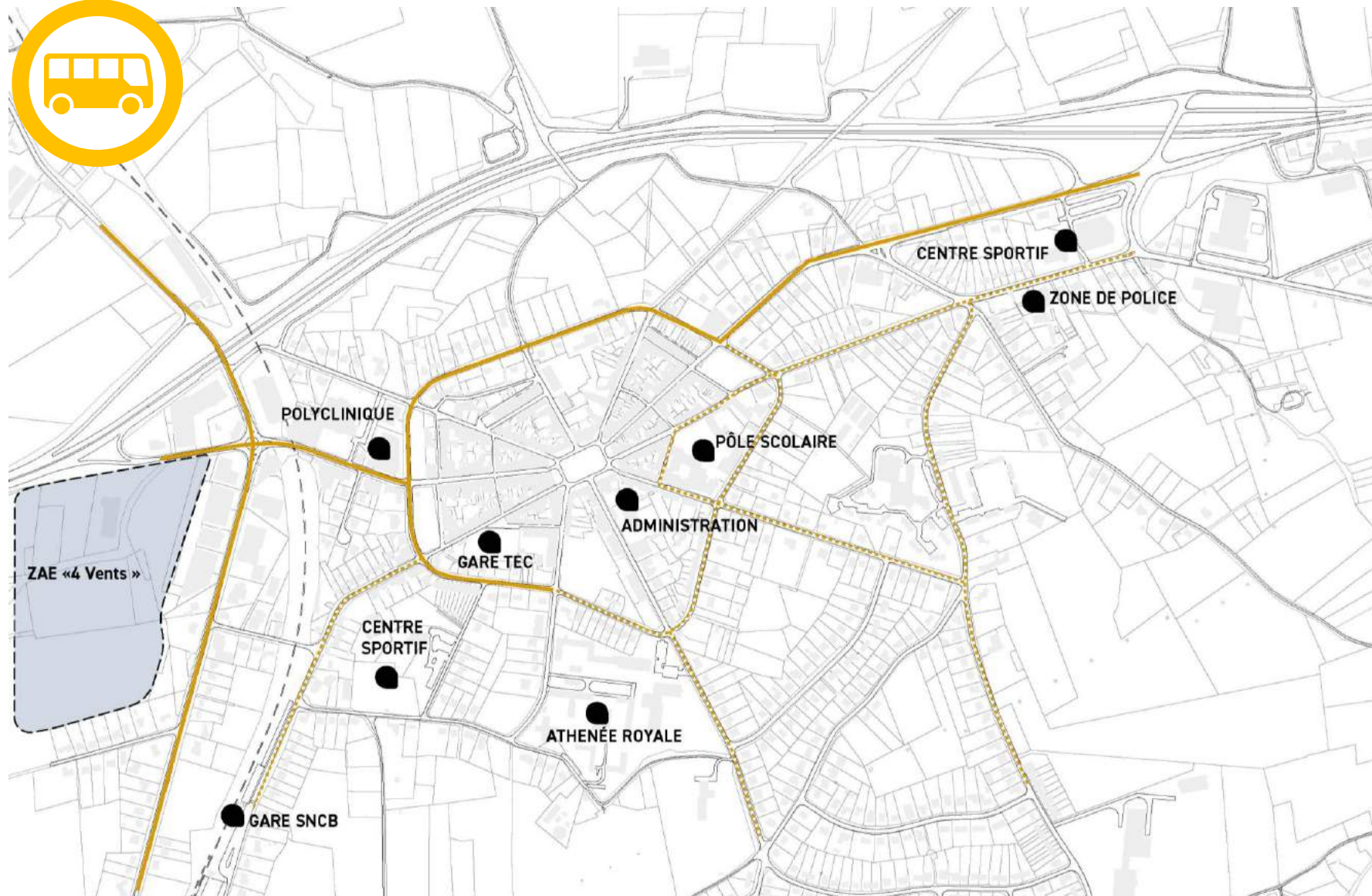
Réseau vélo prioritaire



Réseau structurant prioritaire reliant

- ◈ la gare TEC
- ◈ La gare SNCB « mobipôle »
- ◈ Les sites scolaires et sportifs
- ◈ La place et l'administration
- ◈ Le réseau vers les villages (*voir chap politique cyclable*)

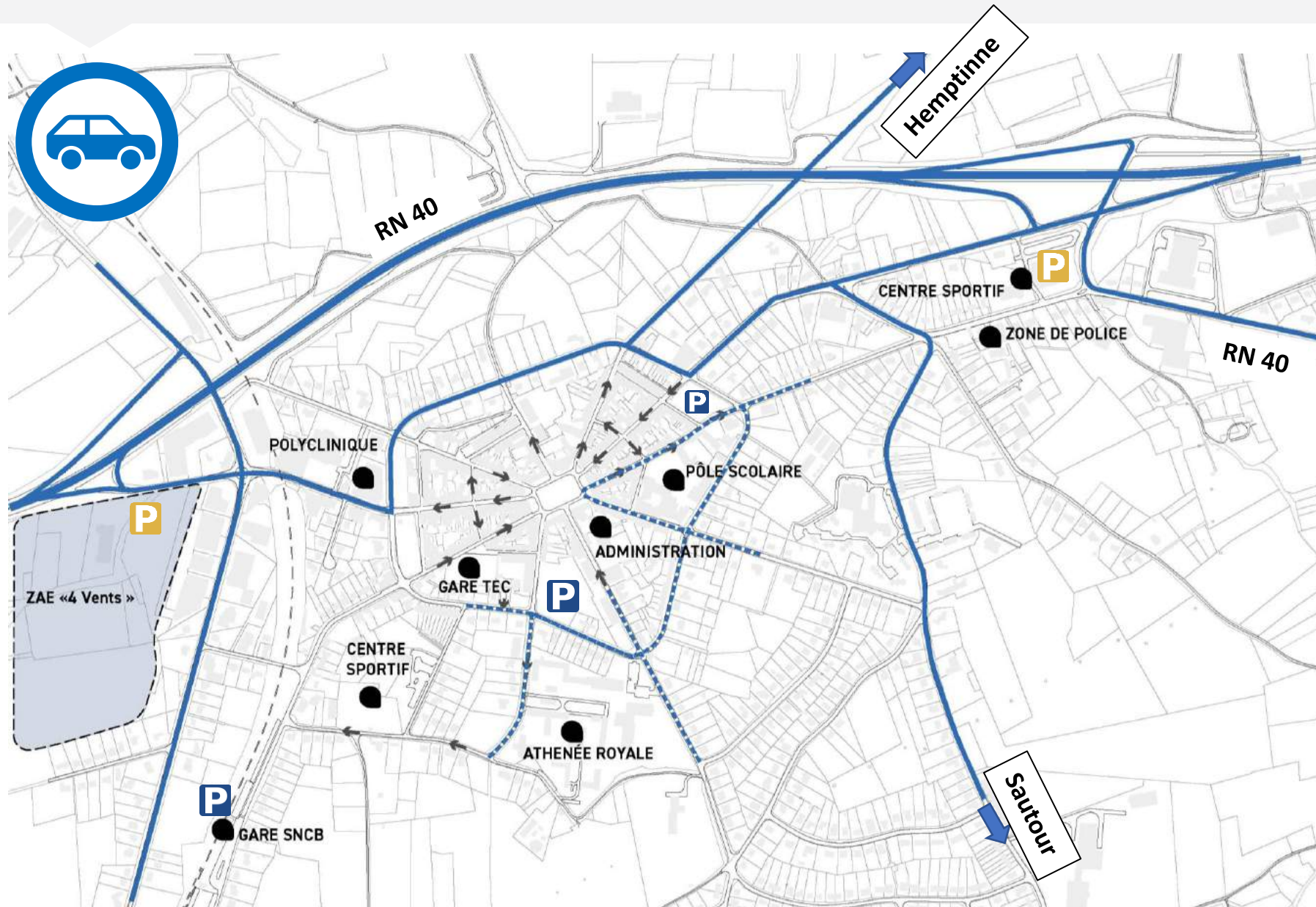
Réseau bus prioritaire



Réseau structurant qui différencie :

- le réseau prioritaire reprenant les itinéraires des lignes structurantes et régulières avec notamment la liaison importante à la gare TEC
- ■ ■ le réseau secondaire avec des itinéraires empruntés de manière peu régulière sur la journée ou selon les jours

Réseau auto prioritaire



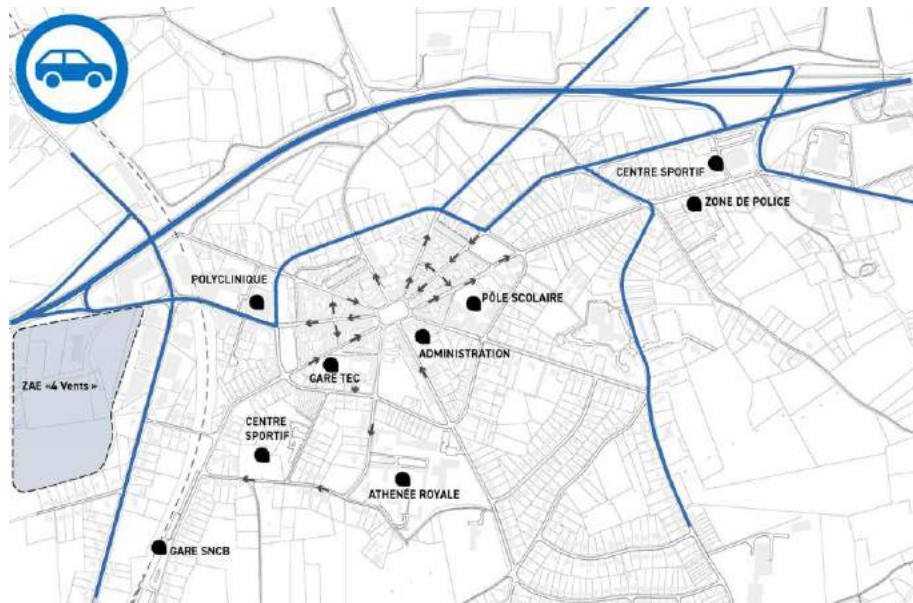
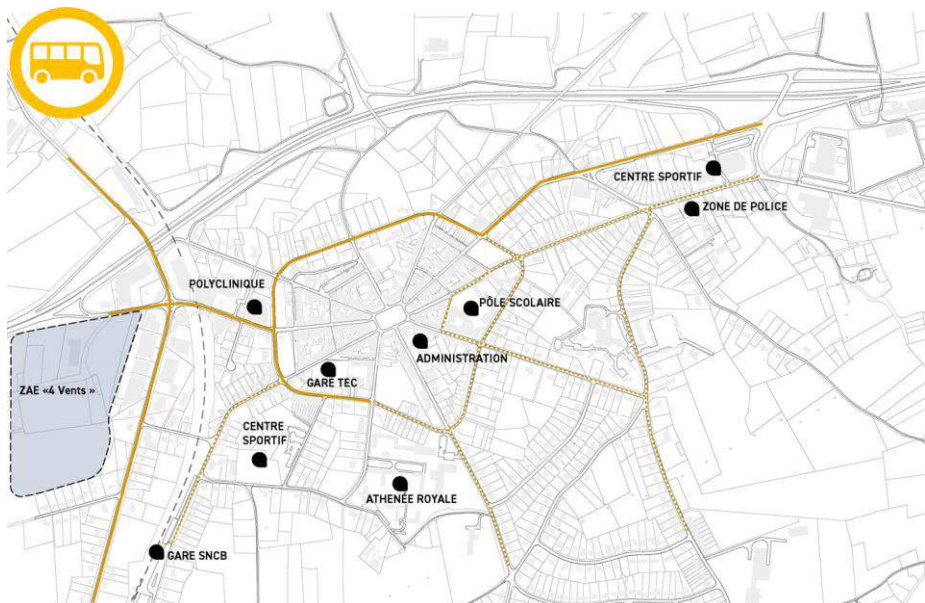
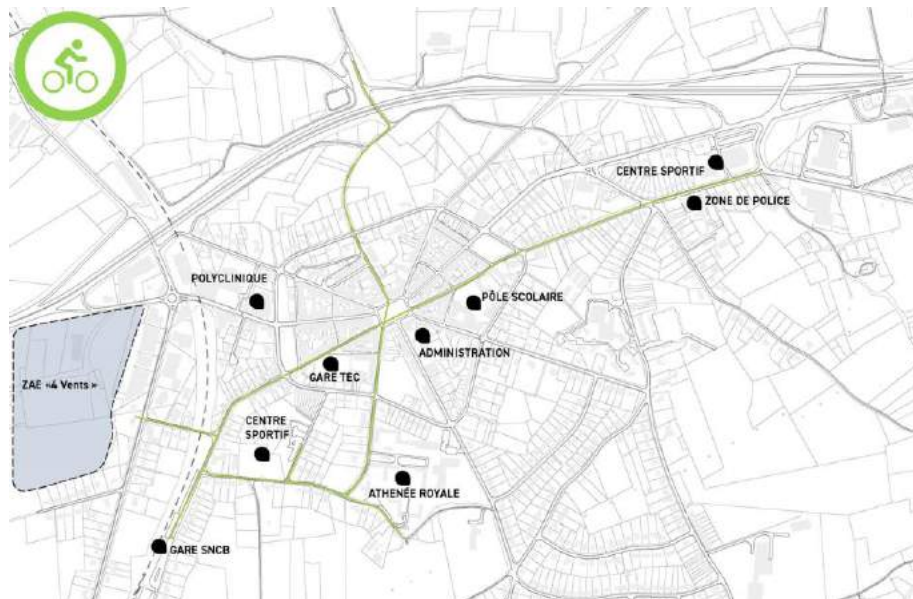
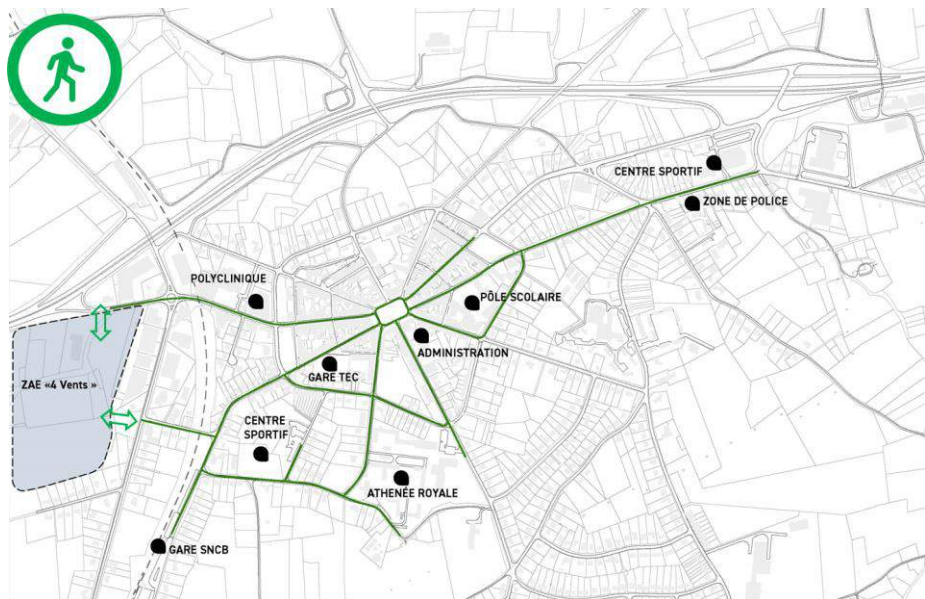
Localisation des principales poches de parkings

P Parkings d'entrée de ville (délestage, covoiturage, ..)

P Parkings de destination à proximité des principaux pôles

■ ■ ■ Principales zones de dépose/reprise pour les pôles scolaires

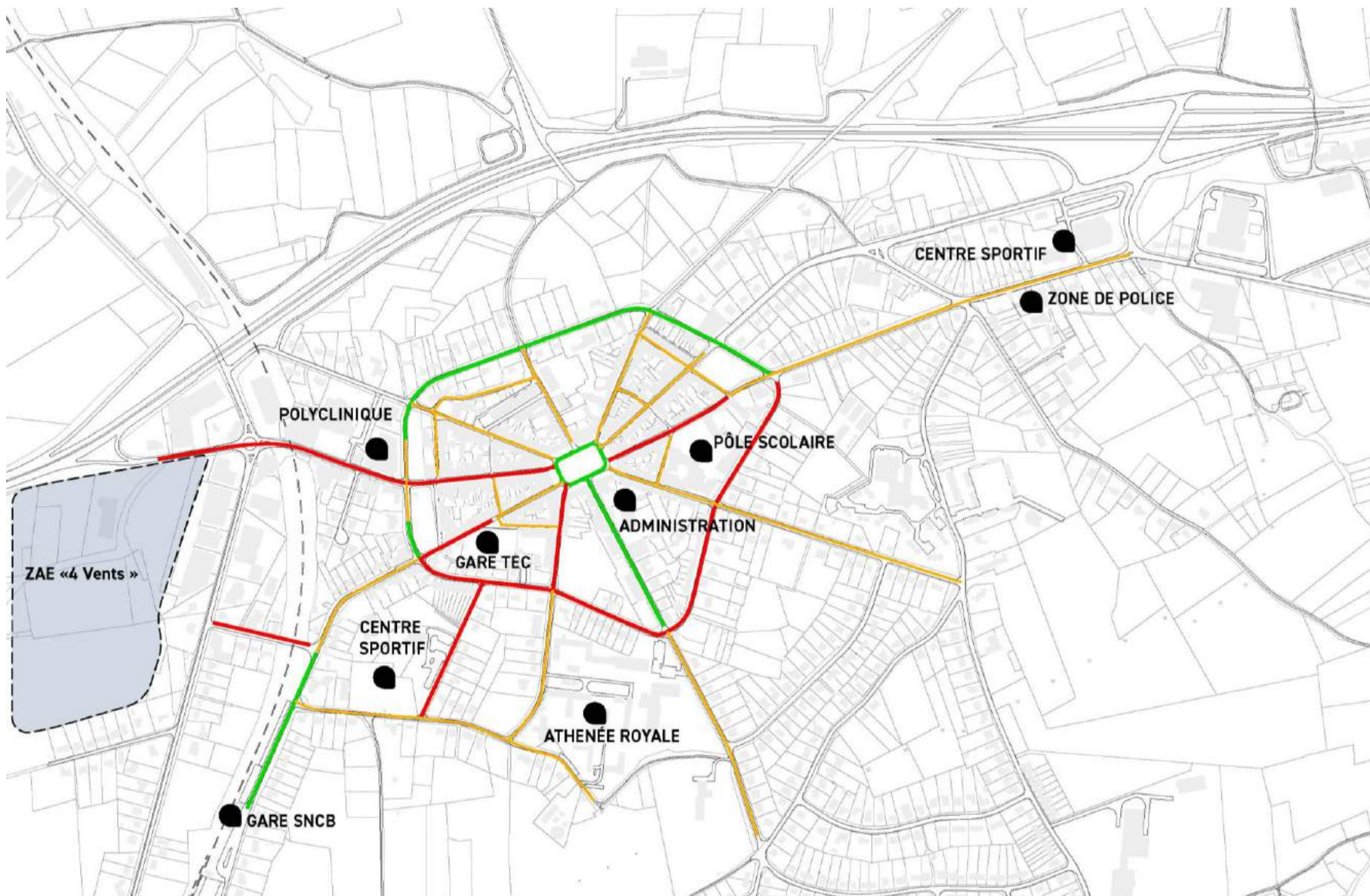
Superposition des différents réseaux



Réseau devant accueillir de nombreux modes de déplacement et différentes fonctions récréatives sur un espace restreint avec des gabarits de voirie hérités de l'urbanisme passé

→ Arbitrage à faire entre les modes, surtout que la place dédiée à la voiture (bande de circulation et stationnement) est historiquement disproportionnée par rapport aux autres modes et fonctions

Adéquation des aménagements



Adéquation du profil de voirie et des aménagements actuels avec les objectifs du schéma multimodal.

- Profil adapté
- Profil à améliorer
- Profil non adapté

Actions à prévoir en particulier sur :

- L'axe rue de France
- Les boulevards coté sud
- La rue Eglise St Philippe
- La rue du Moulin
- L'avenue des Sports
- La rue du Pont Tchanchès

Les leviers d'action

Leviers envisageables

Gérer et contrôler
les vitesses



Organiser par des
boucles de
circulation

Adapter la politique
de stationnement



Rééquilibrer l'usage
de l'espace public

Dosage du trafic en
amont (niveau
régional)



Travailler et optimiser la
gestion des grilles de
feux

Hors focus du PCM

- ◈ 4 leviers d'action envisageables dans le cadre d'un PCM
- ◈ Leviers à activer de manière conjointe et selon les opportunités

Scénarios de schémas de circulation

4 scénarios évolutifs dans le temps

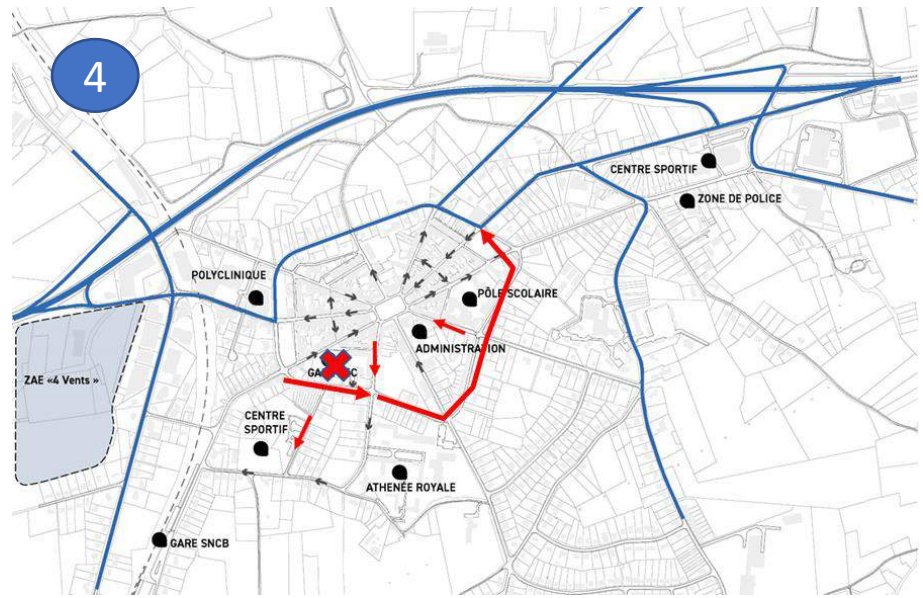
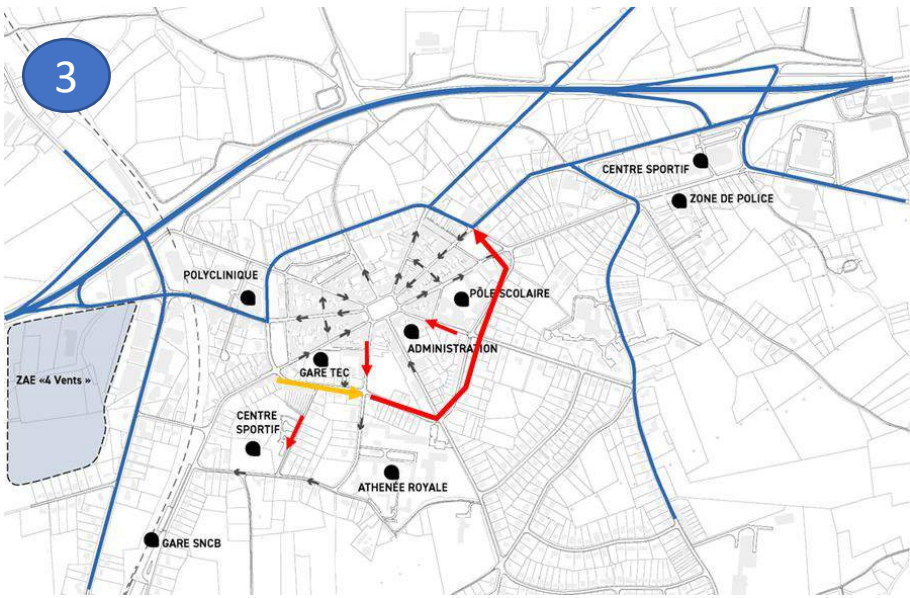
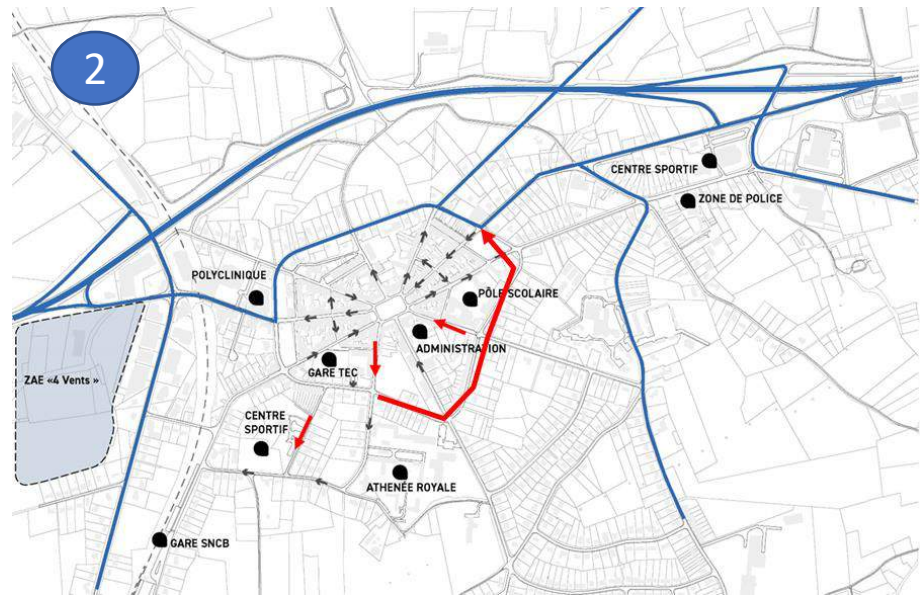
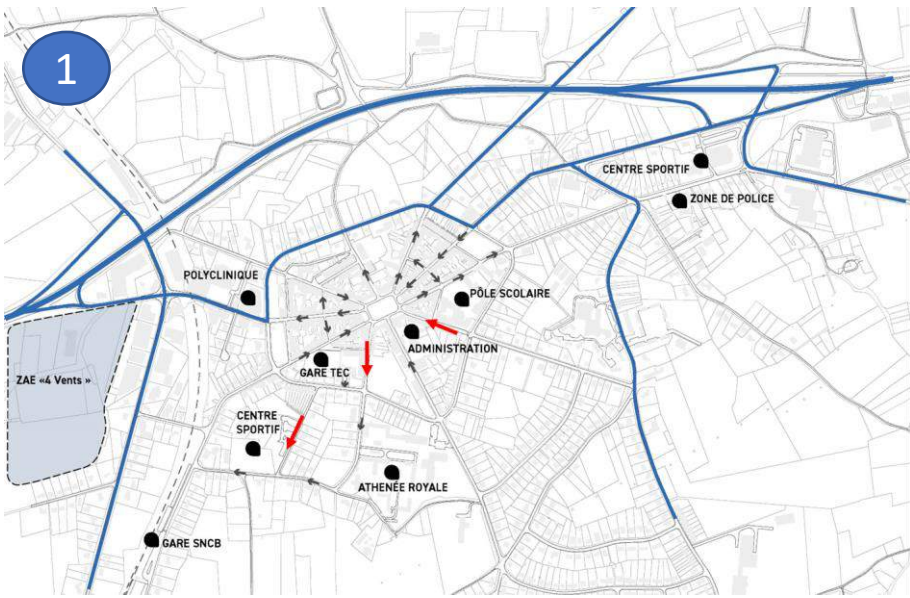
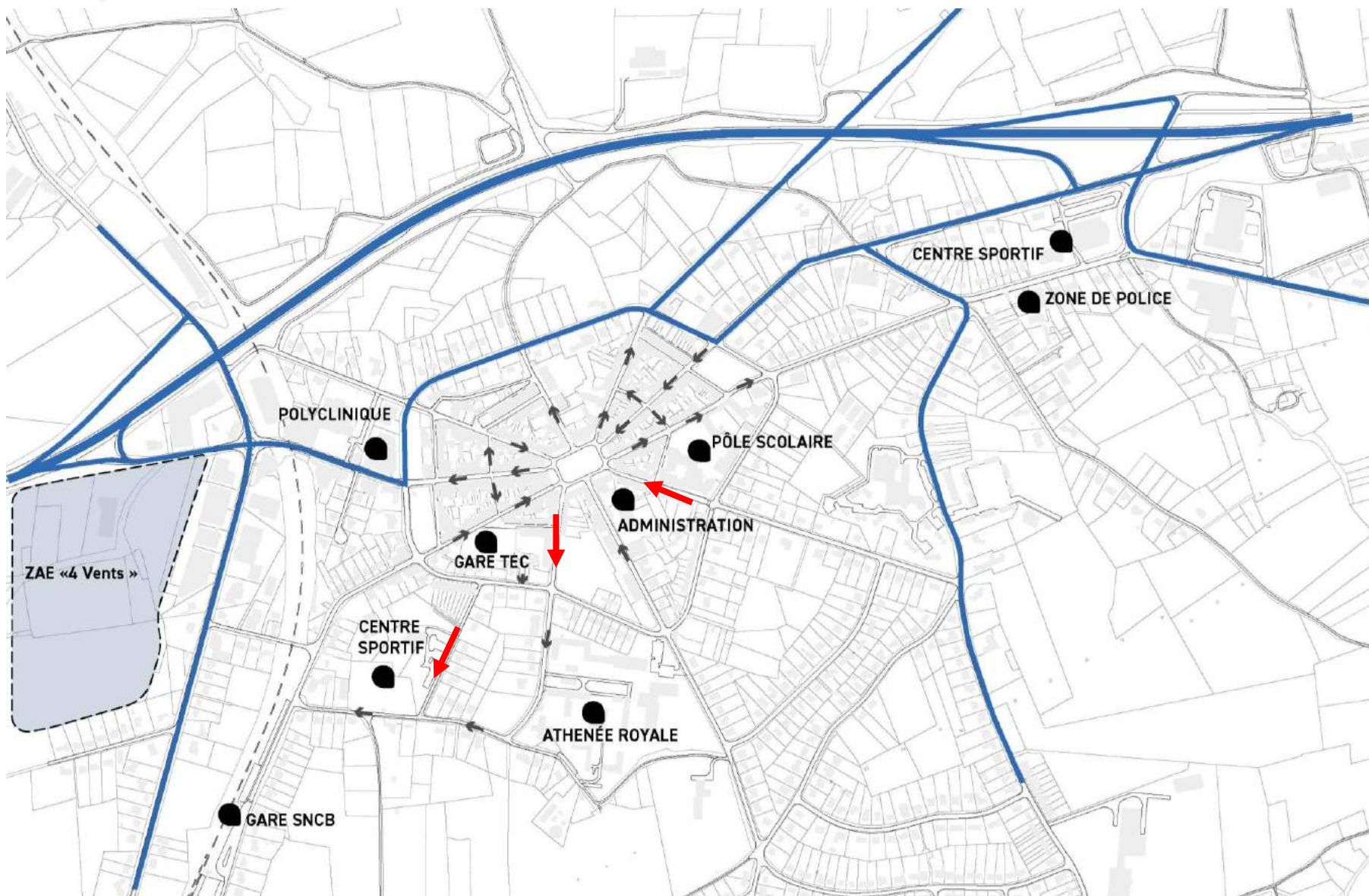


Schéma de circulation – premières étapes



Interventions par la mise à sens unique :

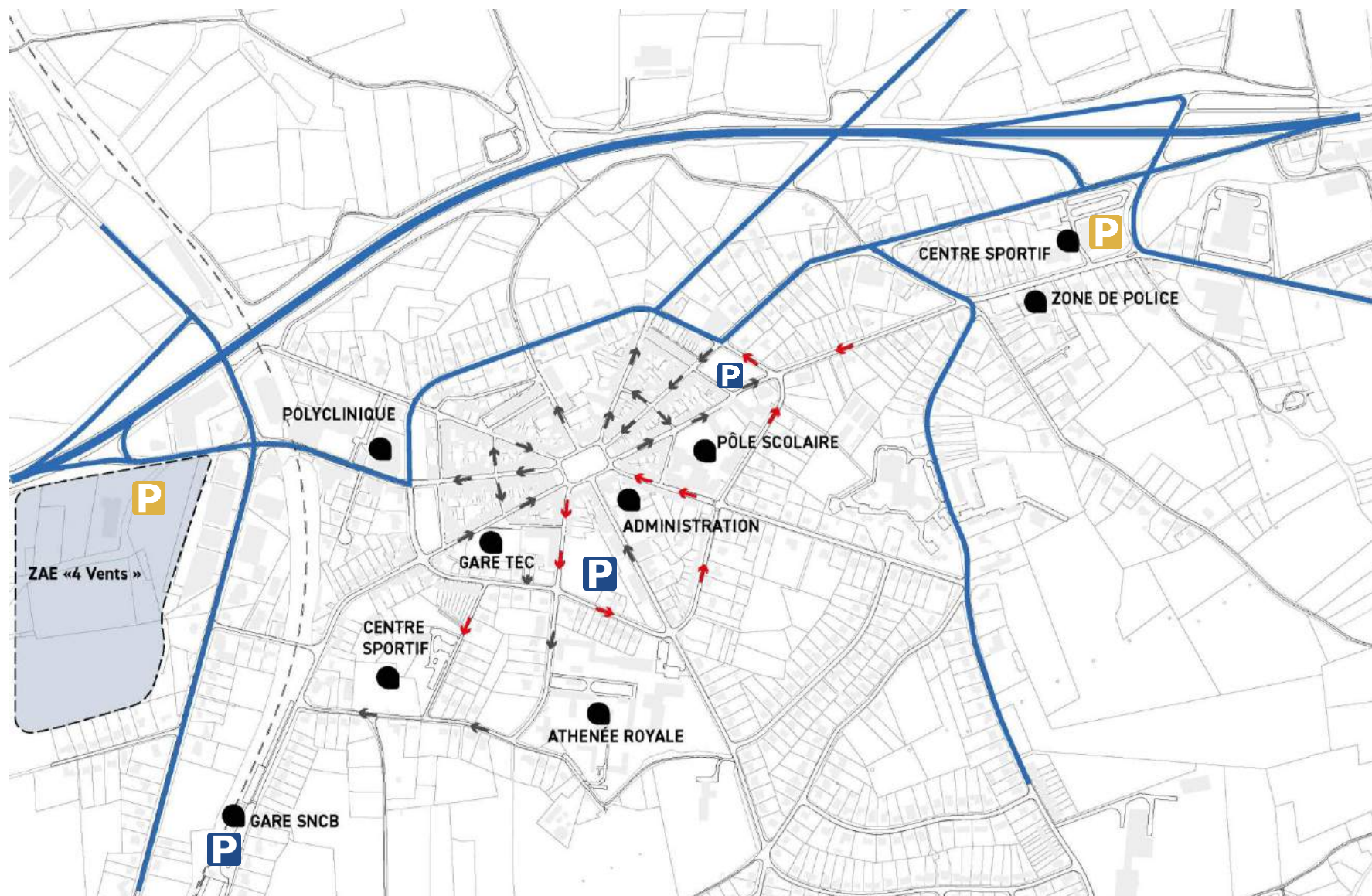
- de la rue de la Roche
- de la rue Eglise St Philippe
- Av de Sports

Avantages :

- ✓ Amélioration des cheminements modes actifs
- ✓ Meilleure organisation du stationnement

➔ Sens de circulation modifié

Schéma de circulation – scénario 2



Interventions par la mise à sens unique :

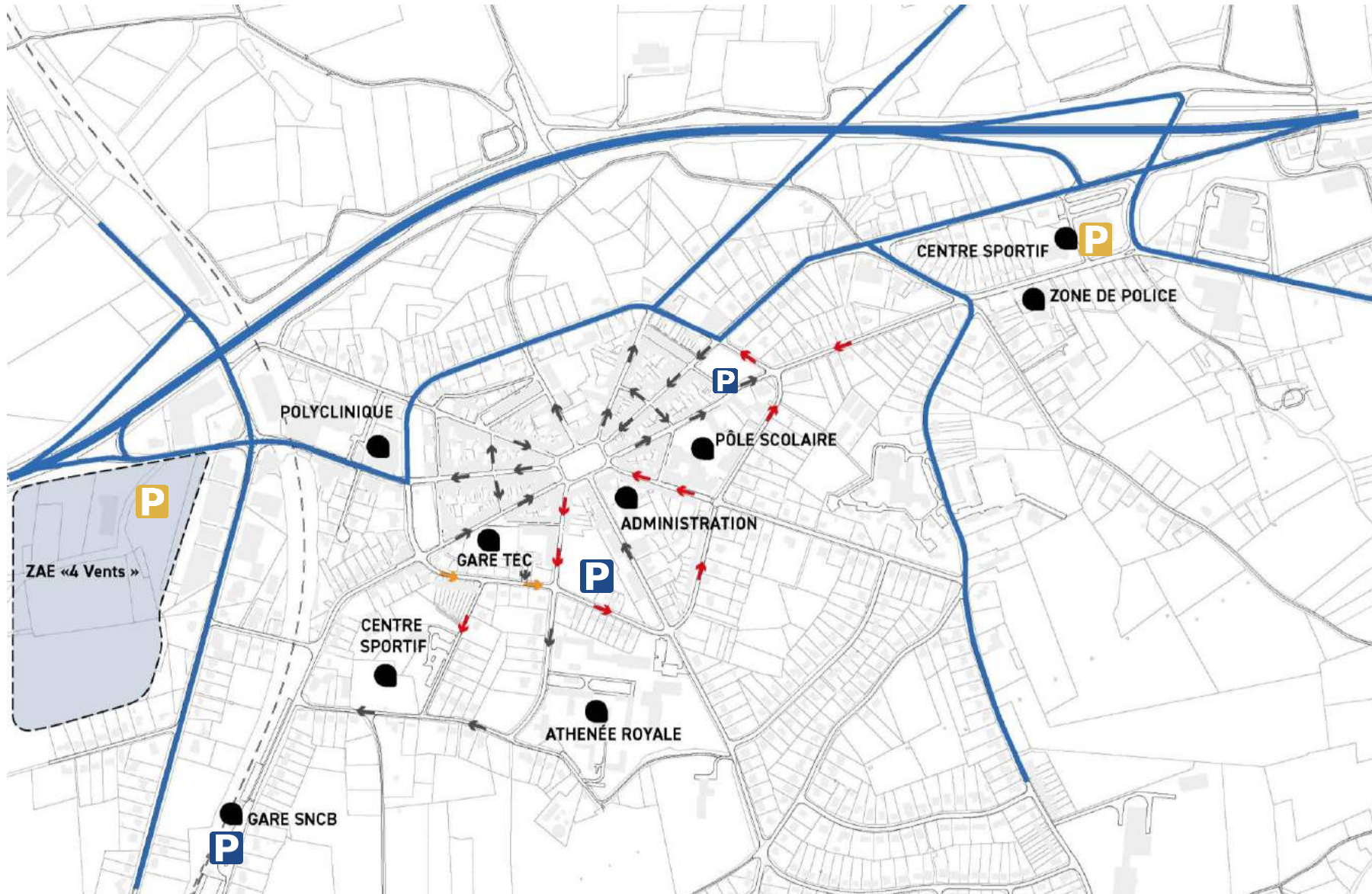
- d'une partie des boulevards sud entre la rue de la Roche et la rue de Namur
- de l'avenue des Sports
- de la rue de la Roche
- de la rue Eglise St Philippe
- de la rue des Religieuses

Avantages :

- ✓ Boucles de circulation autour des zones scolaires → réduction du nombre de mouvement et zones de dépose facilitées
- ✓ Amélioration des cheminements modes actifs
- ✓ Meilleure organisation du stationnement

➔ Sens de circulation modifié

Schéma de circulation – scénario 3



Ajout d'un sens unique bd du centenaire entre rue du Moulin et rue de la Roche accompagné d'un contresens bus + vélo →



Avantages :

- ✓ Facilite la sortie des bus de la gare TEC
- ✓ Améliore le carrefour rue de la Roche # Bd du Centenaire qui est problématique lors des heures d'entrée et de sortie d'école

→ Ne permet pas de retravailler le profil car maintien d'un gabarit à double sens

Carrefour rue de la Roche # Bd du Centenaire

En heure d'entrée des écoles, l'objectif est de **sécuriser et fluidifier ce carrefour** en réduisant le nombre de mouvements et en facilitant le tourne à droite vers le pôle scolaire tout en permettant de continuer tout droit sur le boulevard +sécurisation des croisements → profil très étroit d'environ 5,50m

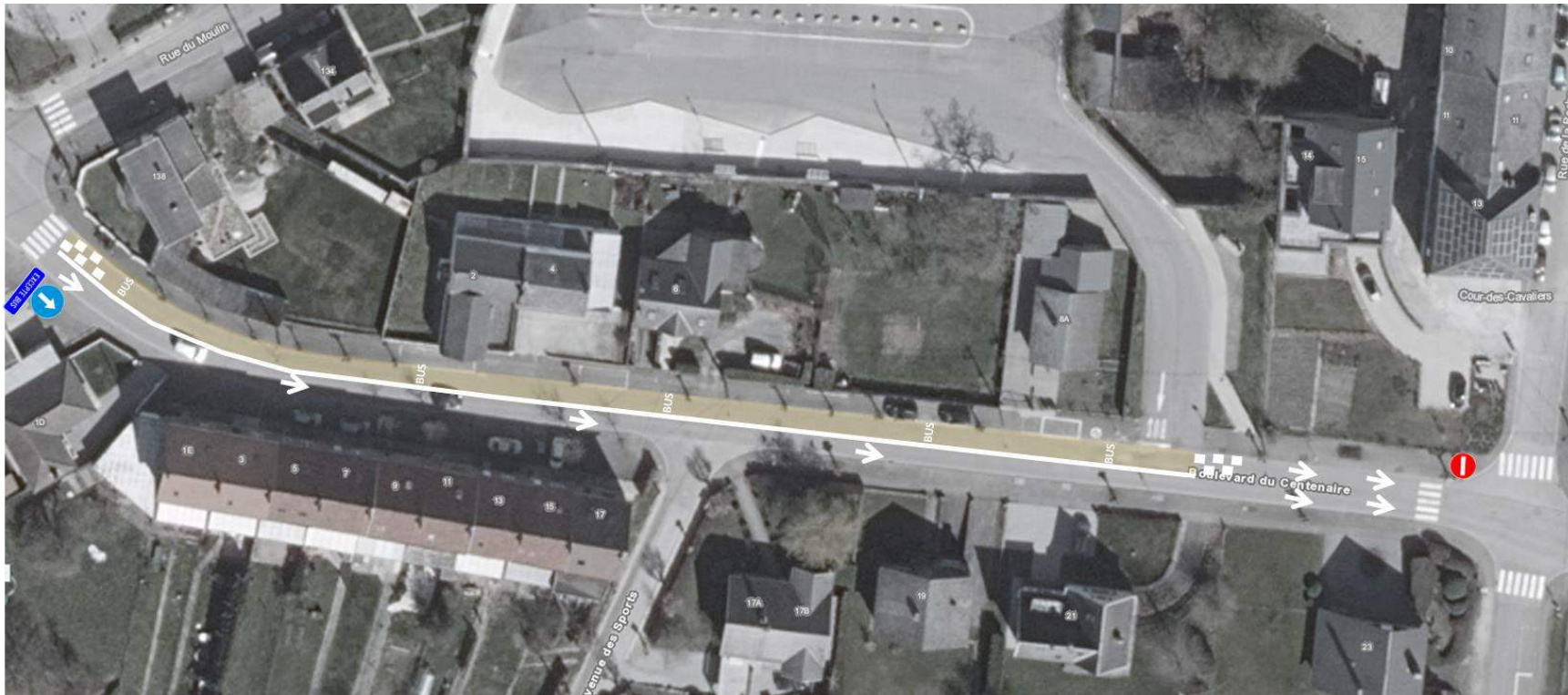
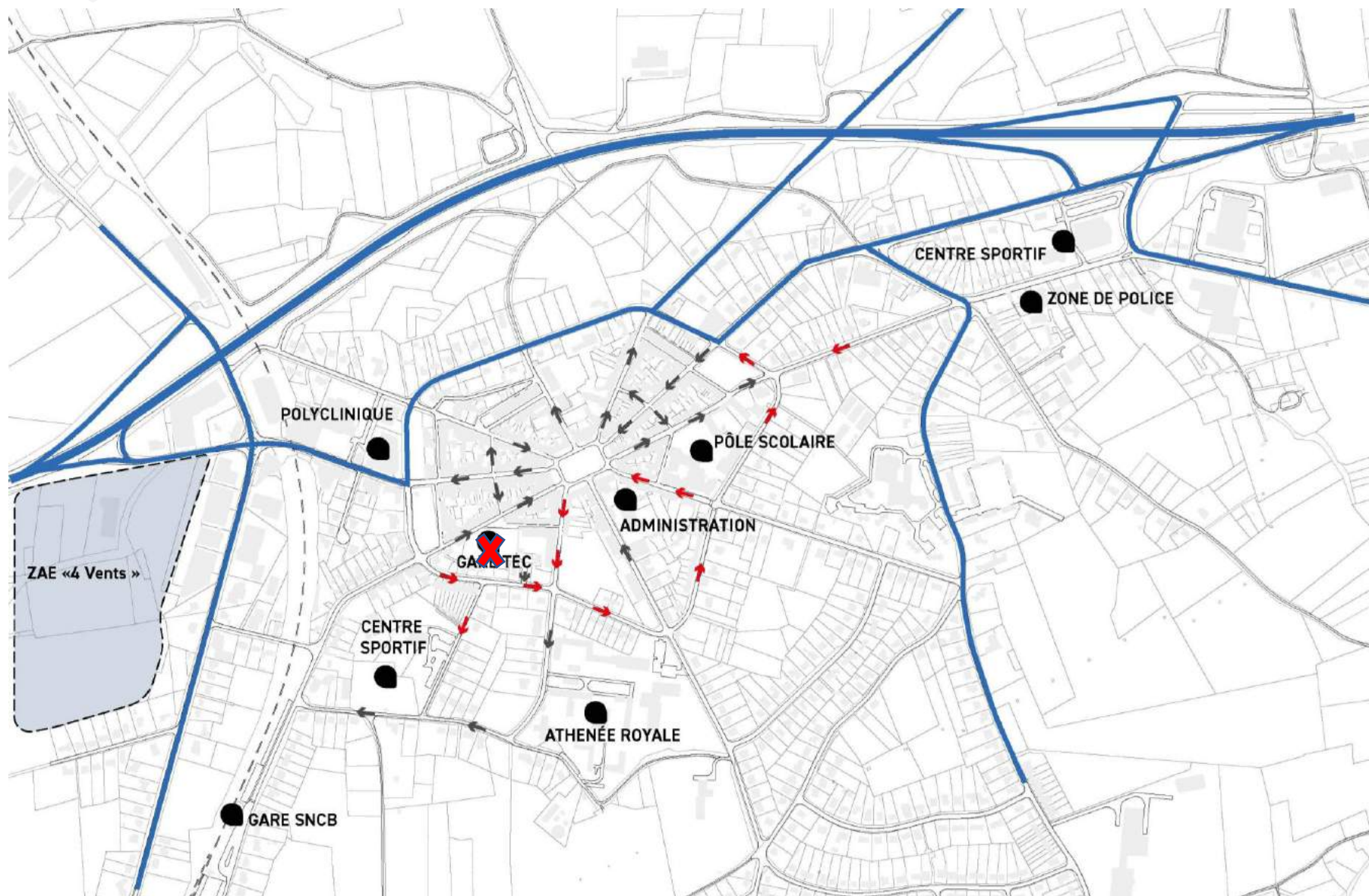


Schéma de circulation – scénario 4



Ajout d'un sens unique bd du centenaire entre rue du Moulin et rue de la Roche sans contresens bus →





Avantages :






- ✓ Meilleure utilisation du profil et des zones de stationnement en facilitant le passage des modes actifs
- ✓ Améliore le carrefour rue de la Roche # Bd du Centenaire qui est problématique lors des heures d'entrée et de sortie d'école

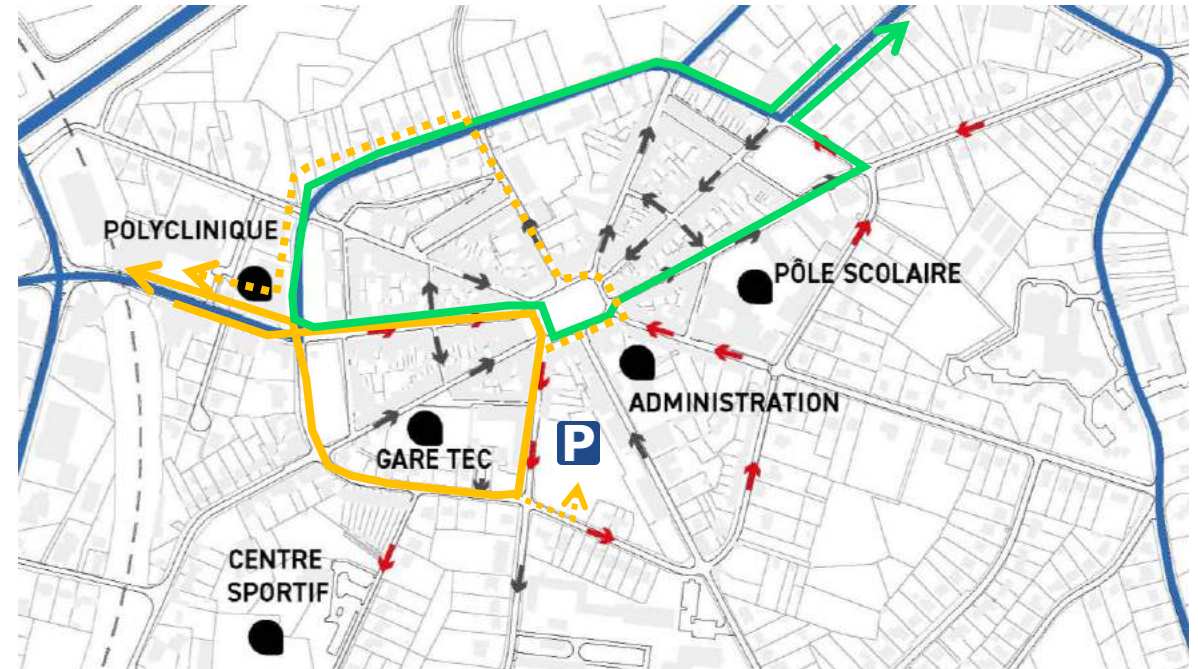
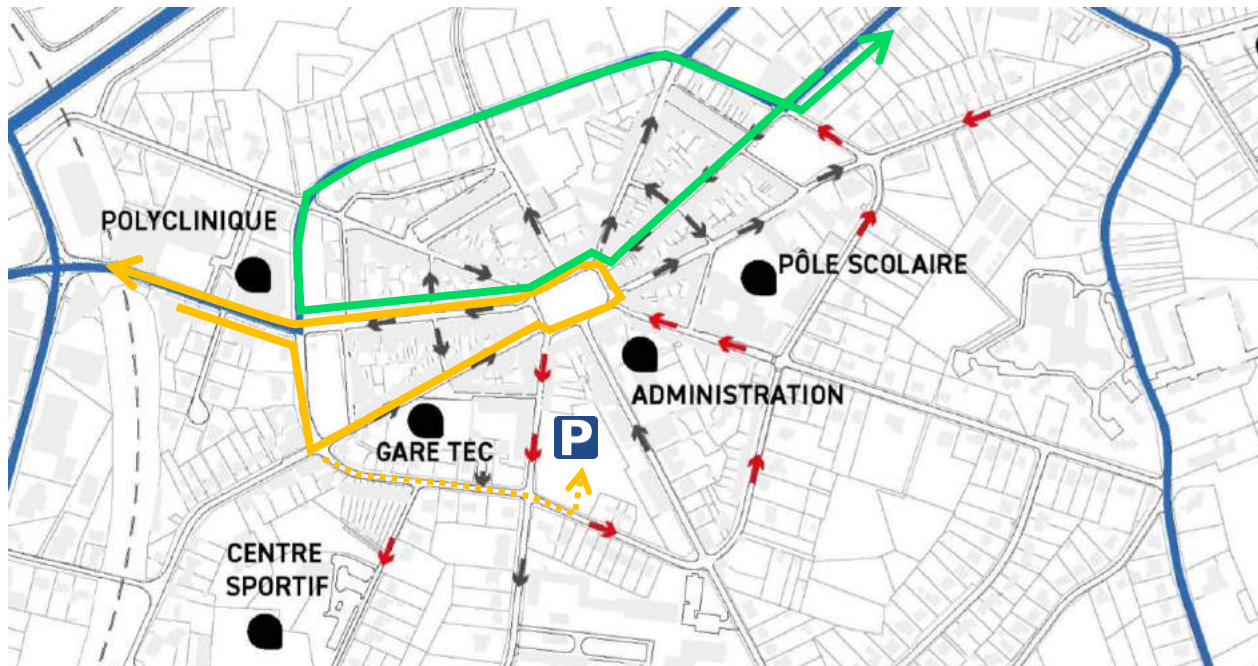
→ Nécessite le déplacement de la gare TEC (mesures à plus long terme)

Accessibilité du centre

Quel sens unique en entrée de ville ?

-  Mouvements fluides au carrefour bd Centenaire # rue de France
-  Incite à utiliser les boulevards et à rejoindre le parking des casernes
-  Accès dans le centre historique peu compréhensible/lisible
-  Utilisation naturelle de la rue du Moulin qui n'est pas adaptée

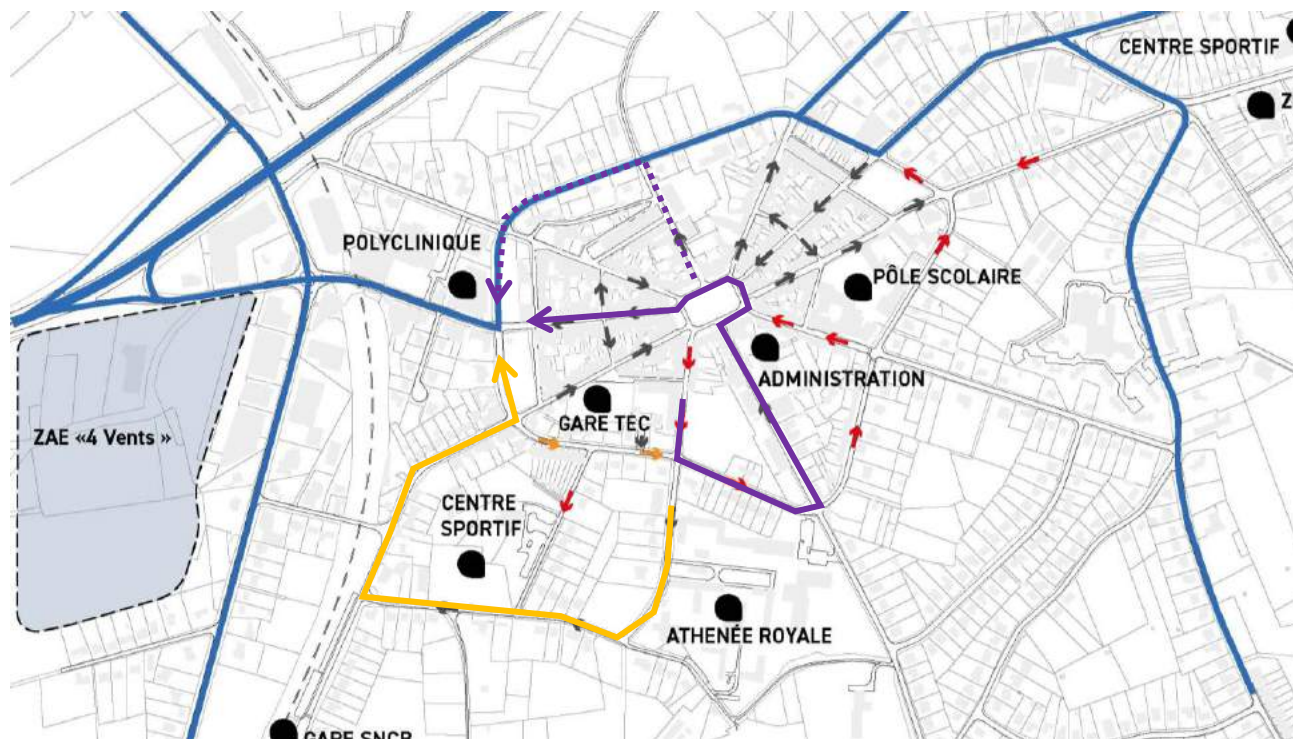
-  Plus lisible comme entrée de ville
-  Visibilité de la rue commerçante renforcée (à relativiser)
-  Soulage la rue du Moulin qui peut devenir local
-  Incite à chercher une place sur de France et sur la place avant d'aller au parking Casernes
-  Croisement des flux plus importants au carrefour bd Centenaire # rue de France



Accessibilité riveraine

Accessibilité riveraine plus contrainte pour certaines rues dans ce scénario. Des adaptations peuvent être envisagés en discussion avec les parties prenantes.

➔ Pas perdre de vue les objectifs et gains du scénario par rapport aux contraintes



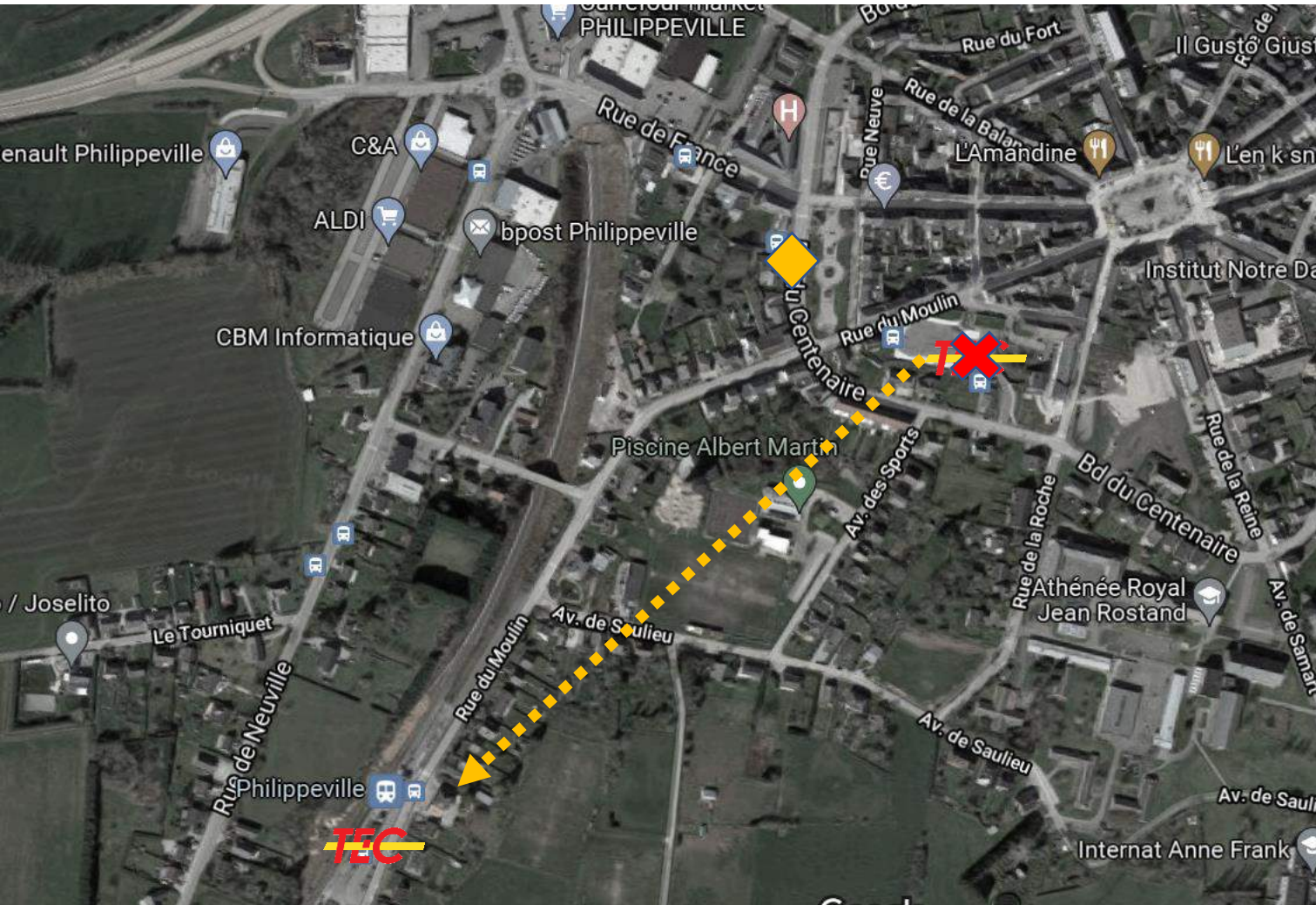
Curseur à placer entre contraintes pour le trafic et maintien de l'accessibilité locale




Les boucles de circulation évitent dans la mesure du possible que les détours induits ne soient trop importants et qu'ils restent peu impactant à l'échelle de l'ensemble du trajet



Implications du déplacement de la gare TEC



 **Nouvel arrêt TEC à réorganiser à proximité du centre sur le boulevard du Centenaire**

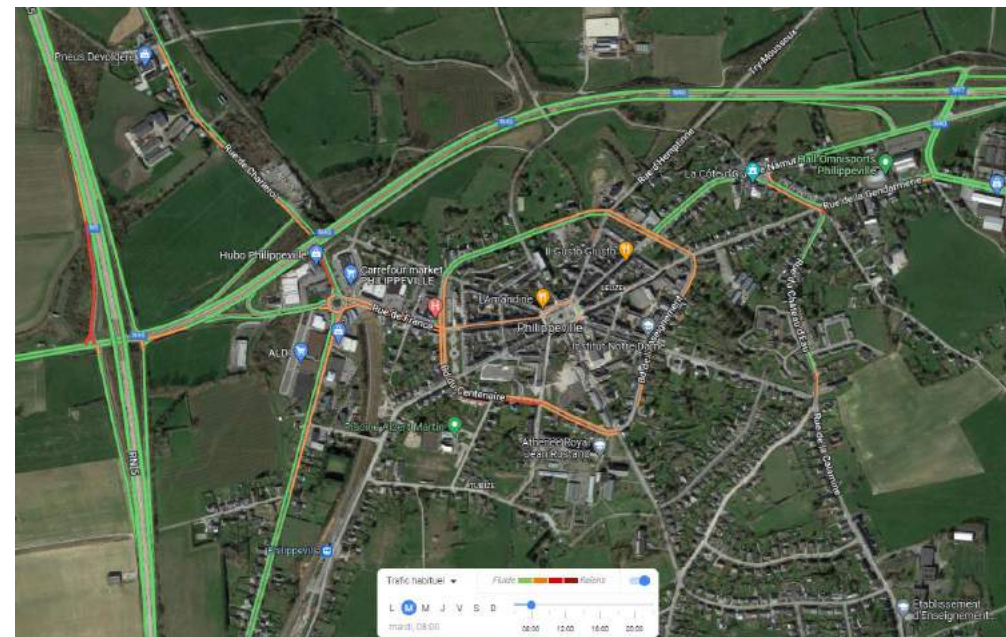


- Distance rallongée de 2X 500m pour les bus
- Opportunité de valoriser le parking moulin → évacuer du stationnement en voirie par exemple
- Gare multimodale à aménager → voir chapitre mobipôle

Mise en œuvre

- ✓ **Ateliers** riverains et pôles scolaires peuvent être intéressant pour valider les sens de circulation et aborder les variantes
- ✓ Comptages manuels en cours au carrefour rue de France # bd du Centenaire → **étude complémentaire** du carrefour à envisager suite au développement de la ZAE en prenant en compte les scénarios proposés pour améliorer au mieux son fonctionnement (capacité - carrefour à feux ?)
- ✓ **Adaptation du réseau TEC** à prévoir → opportunité avec la remise à plat du réseau par l'AOT
- ✓ Doit s'accompagner d'une **gestion du stationnement** (parkings de délestage à favoriser) et **des vitesses**
- ✓ **Phases test** à prévoir dans un premier temps en compagnie de la zone de police
- ✓ **Communication** importante sur le plan de circulation lors de sa mise en œuvre ou lors de phases tests

Réseau connaît des ralentissements sans réel blocage en dehors de l'hyper pointe (entrée des écoles)



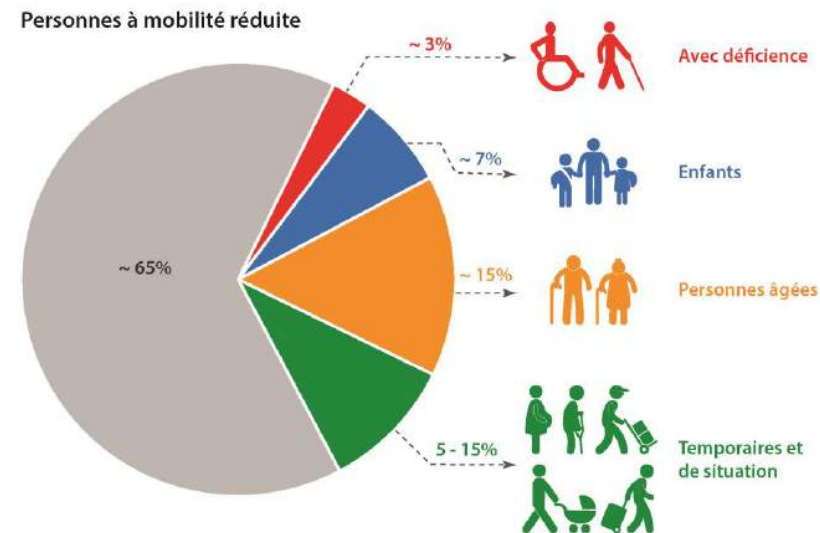
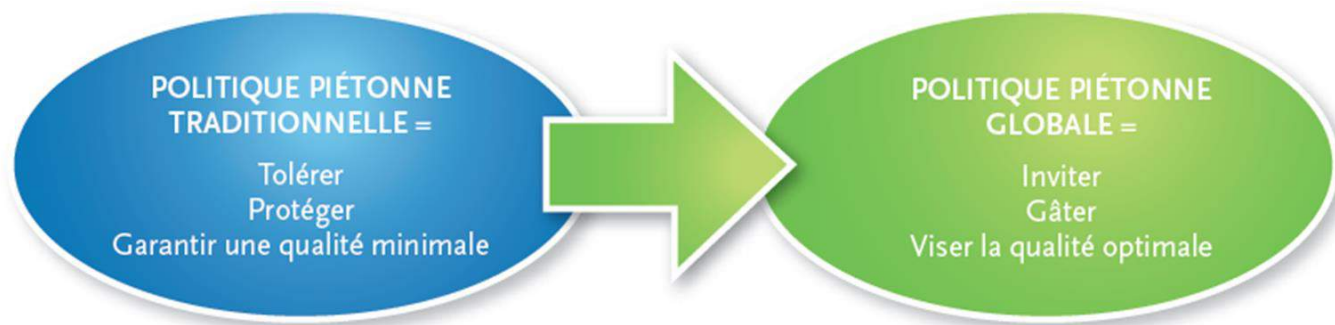
Réorganisation de l'espace public

Restructuration des voiries du centre

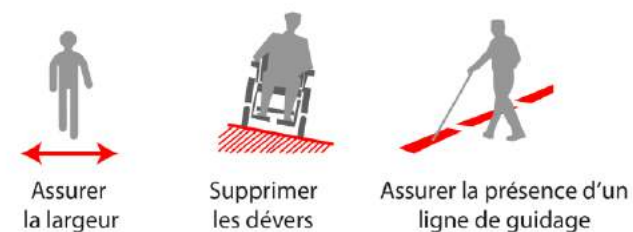
Les espaces publics jouent un rôle essentiel dans la vie urbaine et sont un levier incontournable pour garantir la qualité de vie. Ce sont des lieux de vie, de rencontre, d'échanges et de soutien à un vivre ensemble de qualité.

Objectifs :

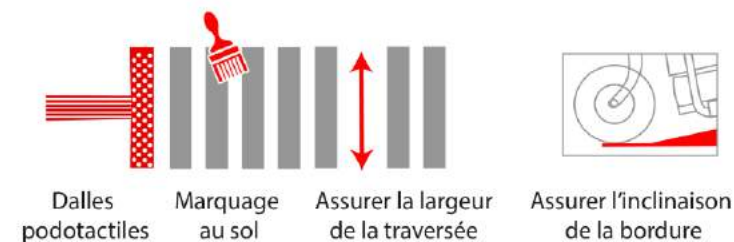
- embellissement et verdurisation
- perméabilité pour les modes actifs
- espaces sécurisants



CONFORMITE DES TROTTOIRS



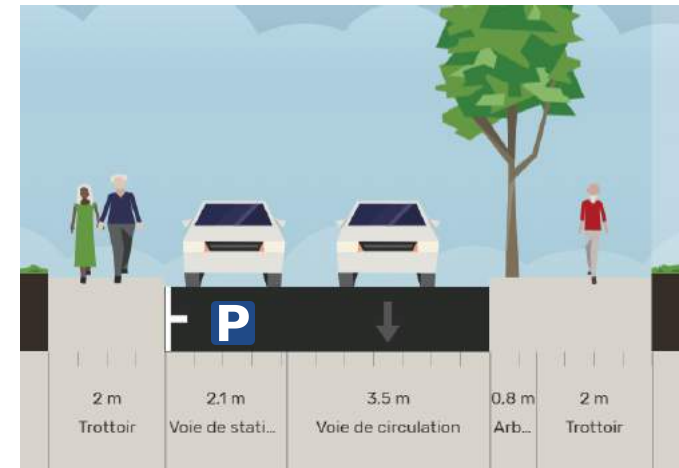
CONFORMITE DES TRAVERSEES



Boulevard du Centenaire

Boulevard du Centenaire

Gain de la mise à sens unique → libérer les trottoirs en formalisant le stationnement en voirie + Parking Caserne comme zone de dépose



Boulevard de l'Enseignement

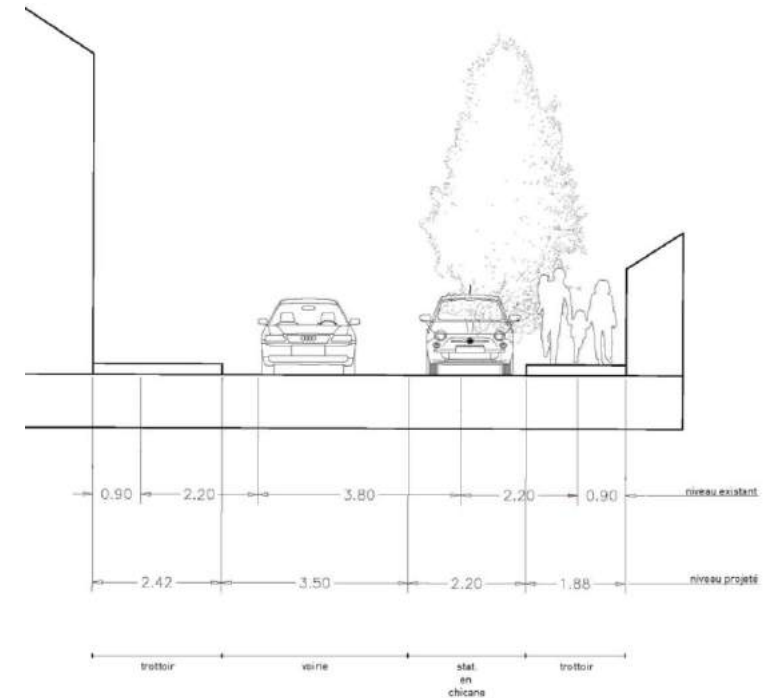
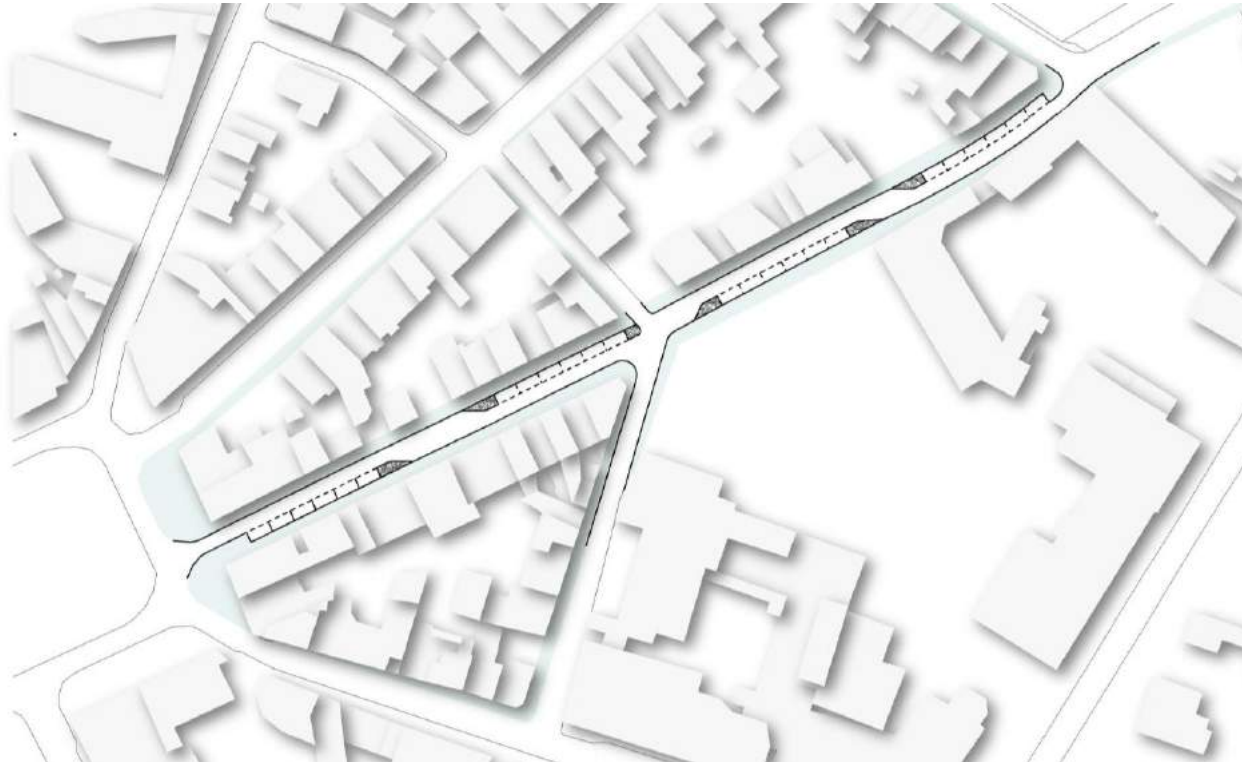
2 possibilités à envisager selon la section :

- Donner plus de confort au trottoir comme pour le Bd du Centenaire
- Mise en place d'une zone de stationnement/dépose supplémentaire



Rue des Religieuses

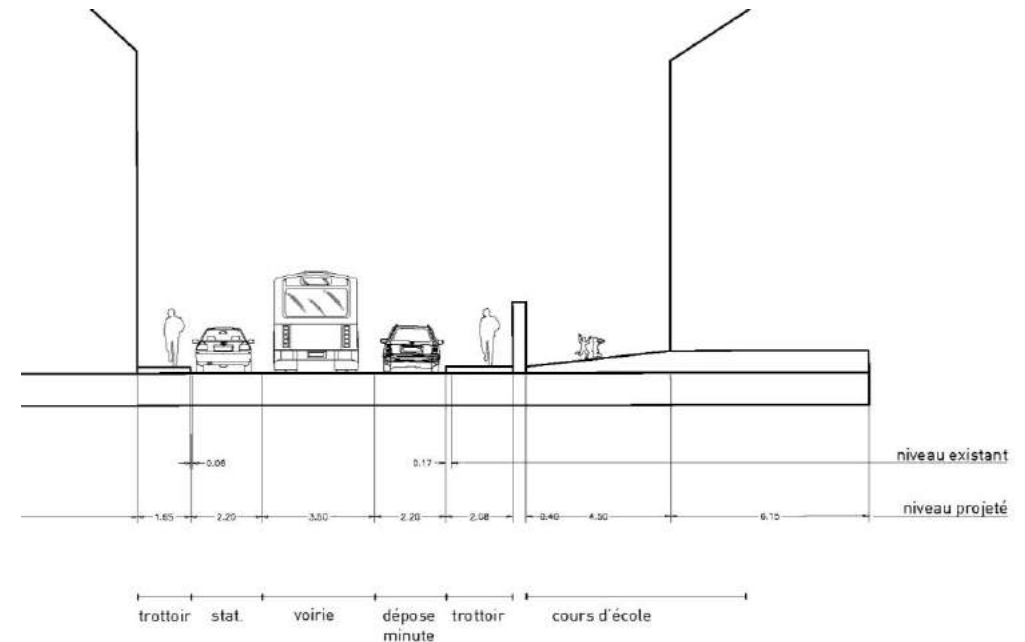
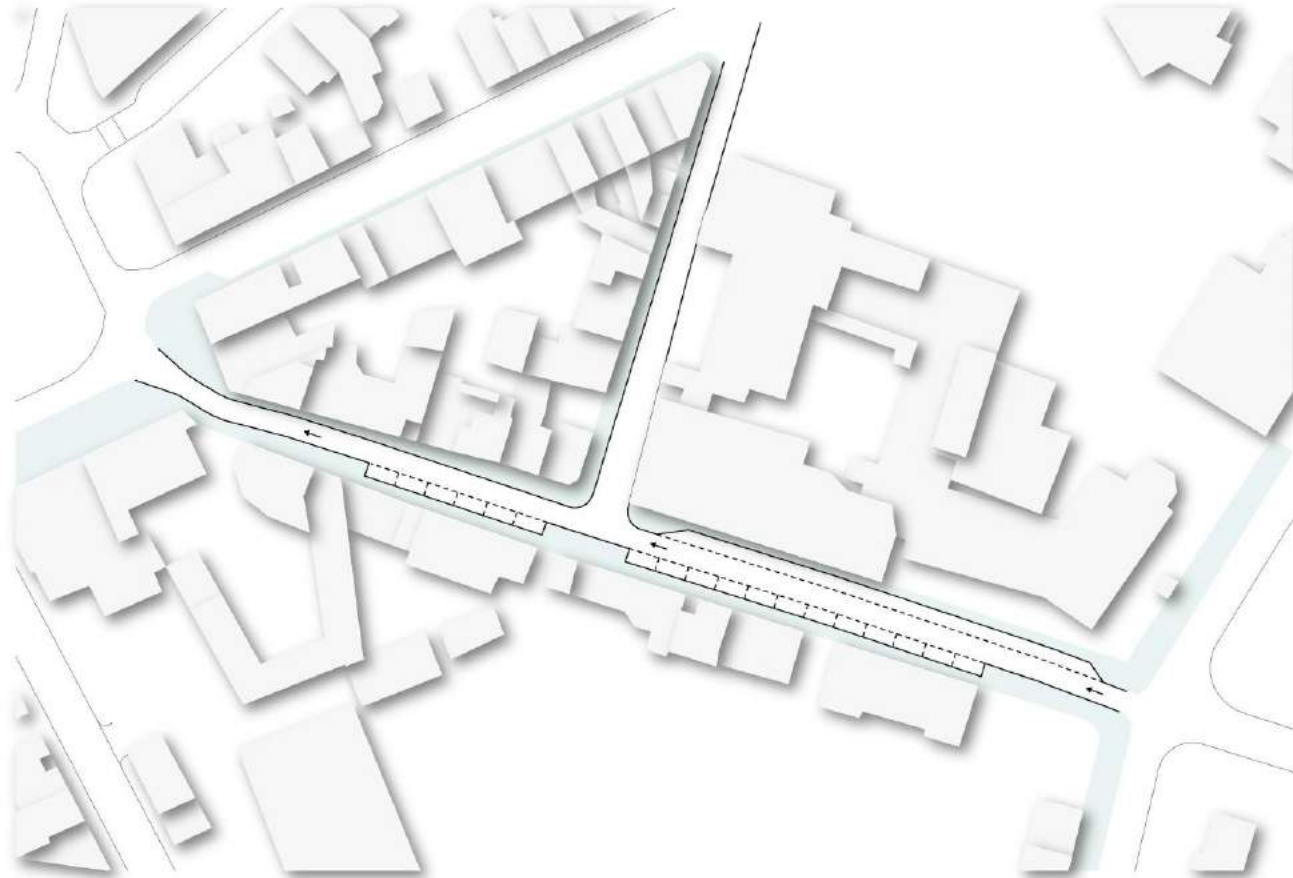
- ◊ Rue à sens unique avec un profil routier à double sens
- ◊ Objectif:
 - Elargissement des trottoirs
 - Formalisation du stationnement en chicane (en tenant compte des garages) avec verdurisation possible



Rue Eglise St Philippe

Différentes solutions selon la section

- Donner plus de confort au trottoir sur la section vers la place
- Mise en place d'une zone de stationnement/dépose supplémentaire aux abords de l'école (ou opter pour plus de place piéton/vélo)



Exemples d'autres voiries

- ⬠ Rue de la Roche : même principe que rue des Religieuses avec élargissement du cheminement piéton et formalisation du stationnement en chicane
- ⬠ Avenue des Sports et rue du pont Tchantchès : cheminements piétons à aménager



Zones résidentielles de plain pied

Pour les endroits les moins fréquentés, des zones résidentielles 20 km/h avec des aménagements de plain pied (ou zones de rencontre) sont à envisager au cas par cas ! Les "zones de rencontre" sont des types d'aménagement de voiries plus forts encore dans le sens de la convivialité et sont recommandés quand les profils sont fort étroits.



Les voiries concernées : rue Recollet, rue des Fours, rue des Brasseurs,...

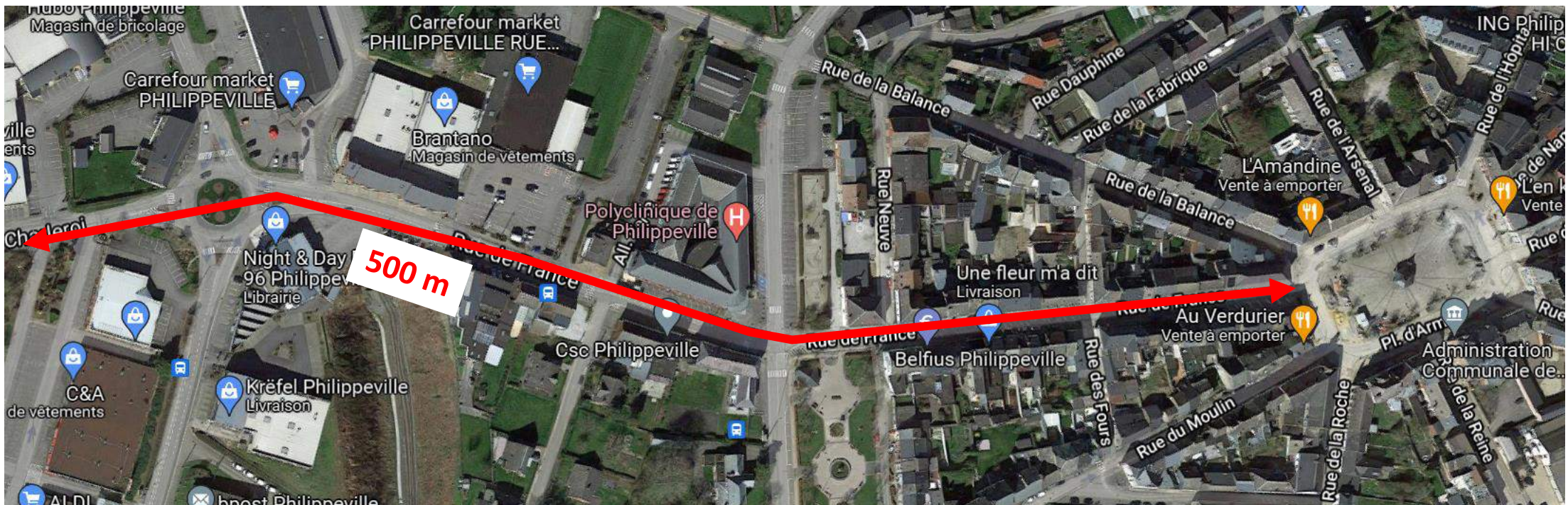
→ à envisager pour la dernière section de la rue du Moulin



Liaison centre ville – zone commerciale

Attention à maintenir un lien qualitatif entre le centre ville et les futurs développements afin d'éviter une fracture urbaine et une perte d'attrait pour les commerces du centre par rapport au « zoning »

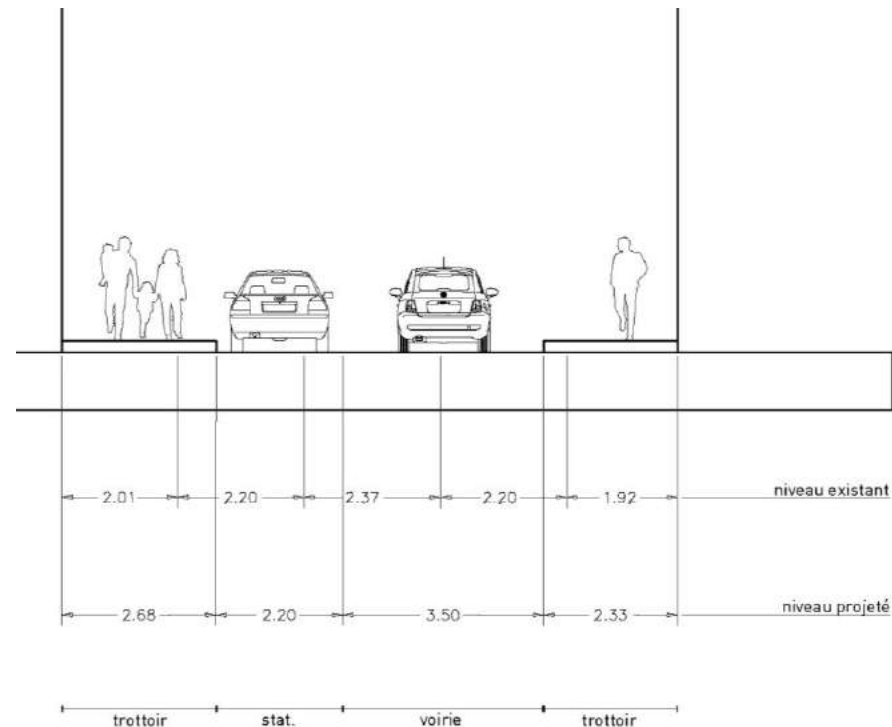
- ◊ Valorisation de la place d'Armes
- ◊ Accessibilité de la rue commerçante et amélioration des cheminements piétons --> promenade qualitative
- ◊ Identité visuelle sur la liaison afin d'accentuer la connexion naturelle entre les 2 pôles
- ◊ Optimiser la gestion du stationnement : courte durée sur l'axe commerçant + poches de stationnement en entrée de ville



Liaison centre ville – zone commerciale

1^{ère} section rue de France





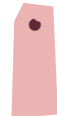
- ◈ Suppression d'une bande de stationnement (~20 places)
- ◈ Organisation d'un stationnement courte durée pour éviter les voitures ventouses
- ◈ Cheminement piéton à valoriser pour rendre l'axe attrayant
- ◈ Appel visuel / continuité dans l'aménagement → identité visuelle



Liaison centre ville – zone commerciale



2ème section rue de France

-  Carrefour à sécuriser et à rendre perméable pour les modes actifs
-  Cheminement piéton à rendre très qualitatif
-  Arrêts TEC à requalifier
-  Connexions qualitatives et assez directes vers la ZAE
-  Zone à reconfigurer pour valoriser le stationnement et garantir un cheminement piéton

Liaison centre ville – zone commerciale

- ◊ Le coté gauche (en sortie de ville) de la rue de France à rendre qualitatif car marge de manœuvre au niveau du profil :
 - comprend peu d'entrées parkings pour les commerces
 - peu de stationnement en long → quelques places à supprimer probablement
 - évite une double traversée au rond-point d'entrée de ville
 - **Problématique de l'emprise de la station essence au niveau du carrefour**

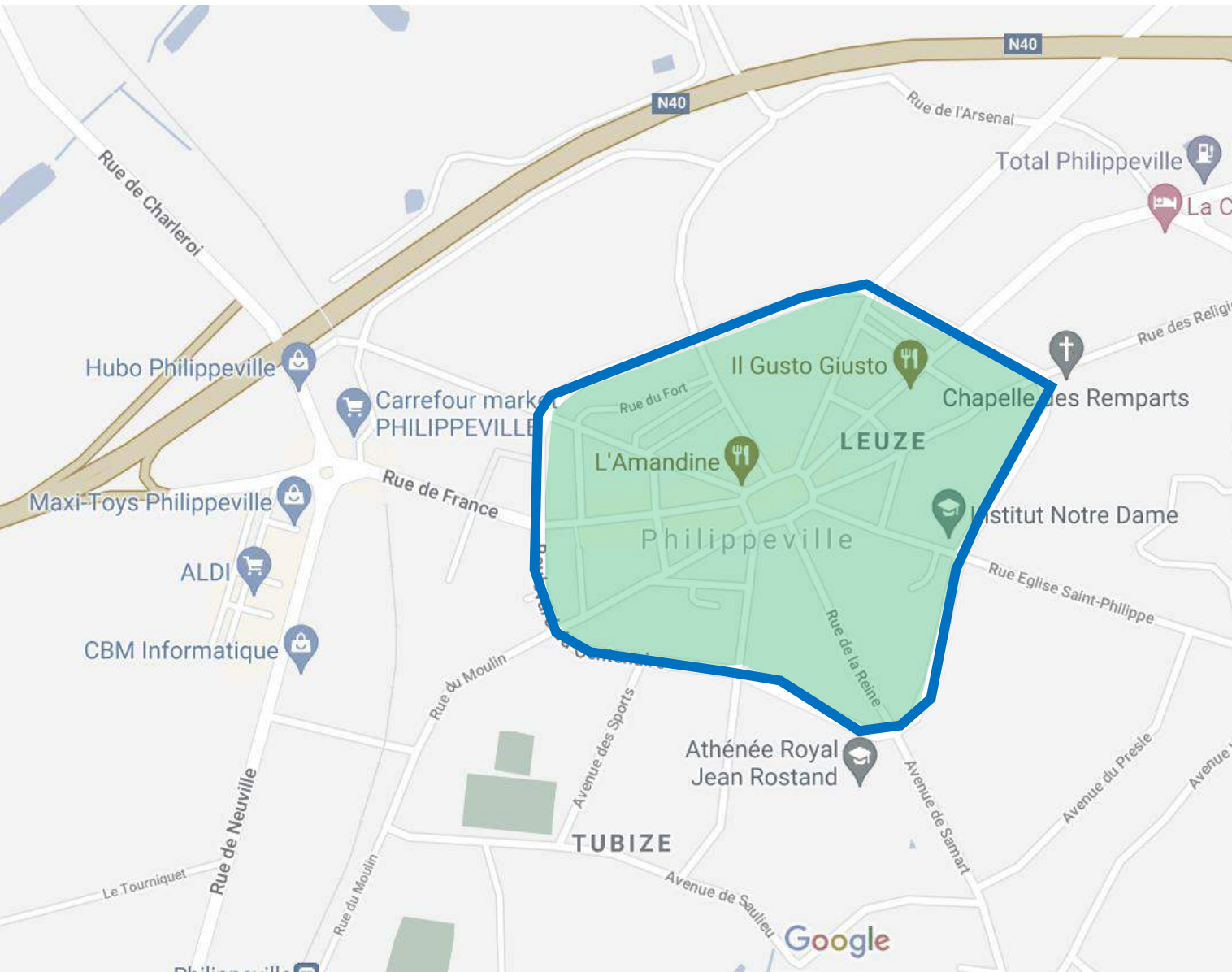


Liaison centre ville – zone commerciale

- ◊ Le coté droit (en sortie de ville) de la rue de France
 - **Stationnement en epis** qui permet peu d'amélioration et peu sécurisant pour les piétons sauf à transformer en stationnement en long (perte de places de stationnement)
 - Plusieurs entrées –sorties de parkings commerciaux → **tourne à droite vers le parking semble superflu**
 - Traversée du rond-point à 2 reprises pour rejoindre la ZAE



Centre ville à 30 km/h



Propositions

- Tout l'intérieur des boulevards en zone 30 km/h → qualité du centre, réduction des nuisances et lisibilité de la mesure
- Quelques rues en zone 20 km/h : Recollets, Brasseurs,...
- Les boulevards maintenus à 50 km/h dans un premier temps
- Passage à 30 km/h des sections sud si mise en place des scénarios

Politique de stationnement

Problématique stationnement

Les problèmes concernant l'offre de stationnement sont essentiellement rencontrés au centre de la commune car c'est là que se concentrent les activités économiques, sociales, administratives dans lesquelles la population doit se rendre pour ses besoins quotidiens ou plus ponctuels.

Il existe plusieurs leviers plus ou moins pertinents pour améliorer le stationnement dans le centre

Réglementer

Augmenter la capacité

Valoriser les zones existantes

Mutualiser les parkings

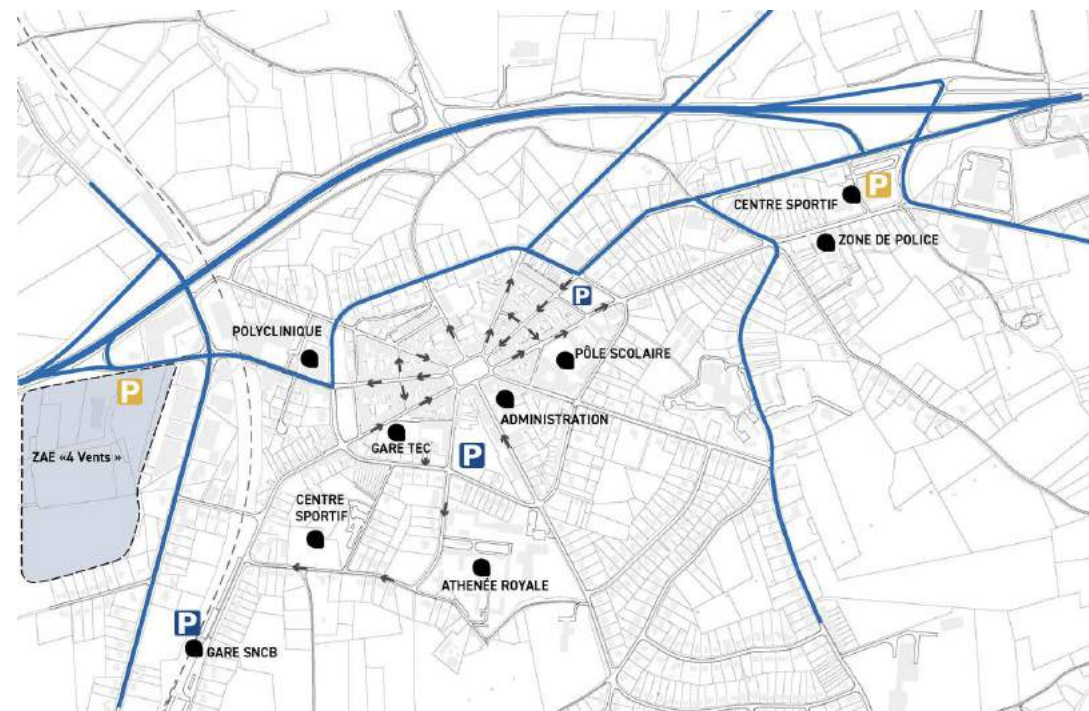
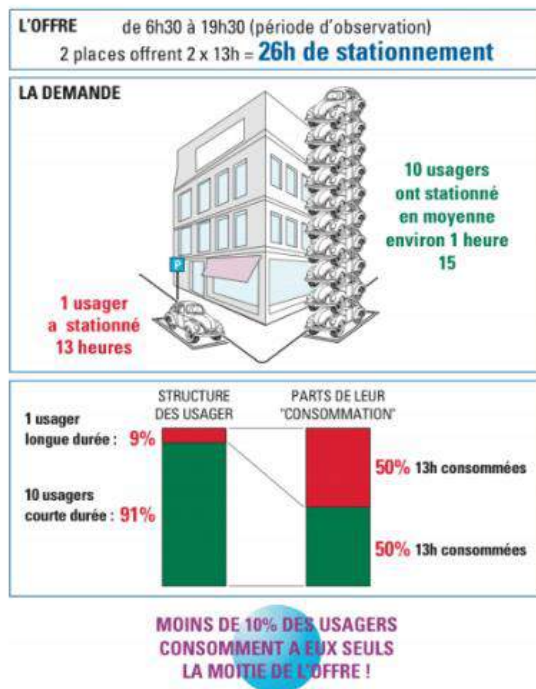
Garantir des emplacements réservés

Communiquer

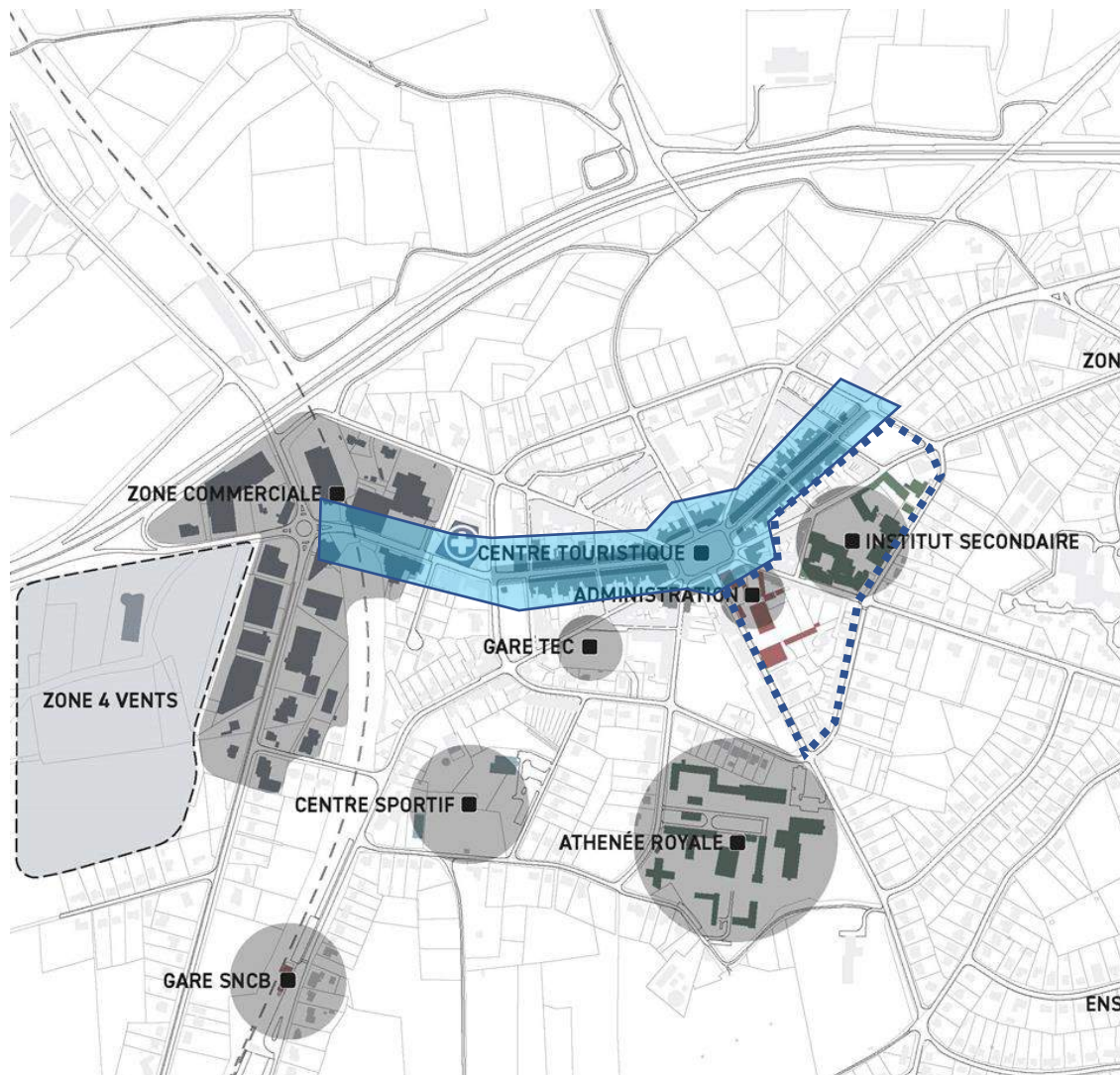
Actuellement pas de contrôles du stationnement et les voitures ventouses sont très présentes sur les axes à enjeux

→ Enjeux d'autant plus importants que du stationnement en voirie sera supprimé pour requalifier les espaces (voir point précédent)

→ Des poches de stationnement permettent un report du stationnement moyenne-longue durée



Zone réglementée



Agrandissement de la zone bleue



Zone prioritaire de stationnement à rotation nécessaire sur les axes principaux afin de faciliter l'accessibilité des commerces /services → inciter les employés et commerçants à utiliser les poches de stationnement



Elargissement envisageable rapidement si pression trop forte sur le quartier

- A terme, envisager tout le centre en intérieur des boulevards en zone bleue !
- Mise en place de cartes de dérogations envisageables

Zone réglementée moyenne durée

Zones à rotation faible → une réglementation zone bleue classique (2h) s'avère tout à fait suffisante sur une plage horaire habituelle, 09h–18h

Instauration de zones bleues de courte durée (30 min et 1h)

Forte rotation conseillée pour la rue de France sur la section entre la place et les boulevards

→ contrôle difficile et souvent inefficace si pas régulier

Points d'attention

Stationnement PMR

Les normes pour les places de stationnement pour les PMR préconisent en voirie un emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite par tranche de 50 emplacements traditionnels

Zones de livraison

Tout comme pour la gestion d'une zone bleue, un contrôle régulier du respect des emplacements est d'une grande importance pour le fonctionnement du système

Communication / balisage

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante



Se garer en centre-ville,
c'est possible !



Dimensions

Largeur: de 2 à 2,5 m

Longueur: de 7 à 20 m (2 m de longueur minimum sont recommandés pour la manutention à l'arrière du véhicule)

Localisation

5m d'un passage piéton, de préférence après

5 m d'un carrefour (20m si gestion par feu)

50 m max entre une aire de livraison à un lieu de livraison

A proximité d'une bordure abaissée

Mutualisation avec une zone de K&R est possible

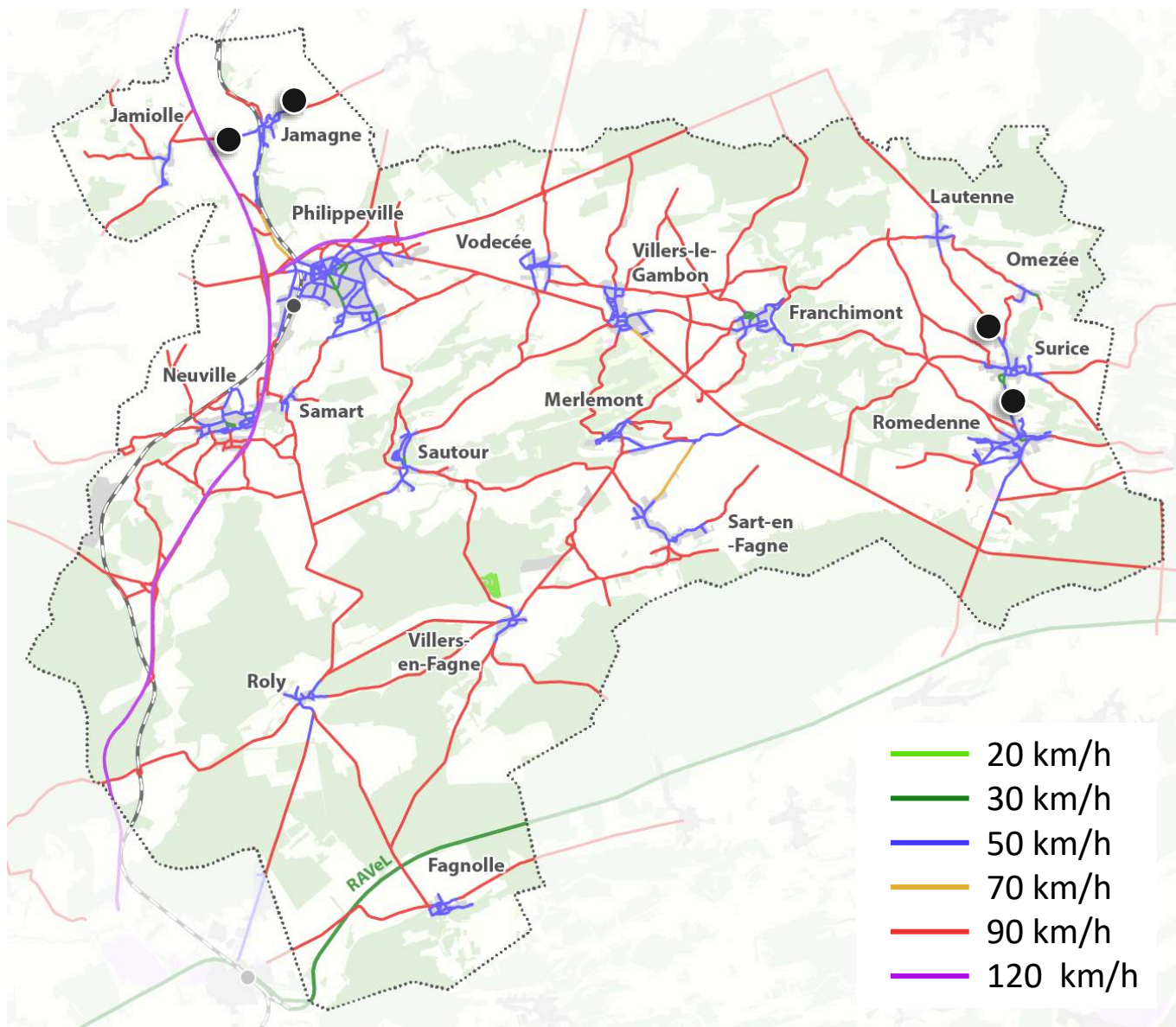


PCM de Philippeville

Sécurité routière

Module 4

Constats : régime de vitesse actuels



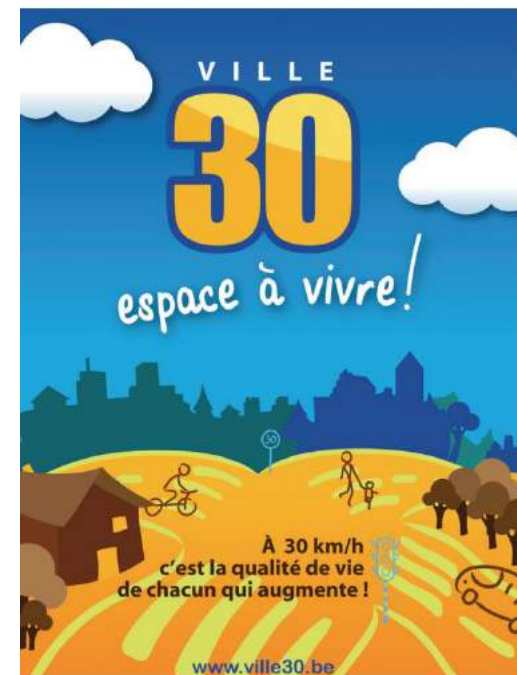
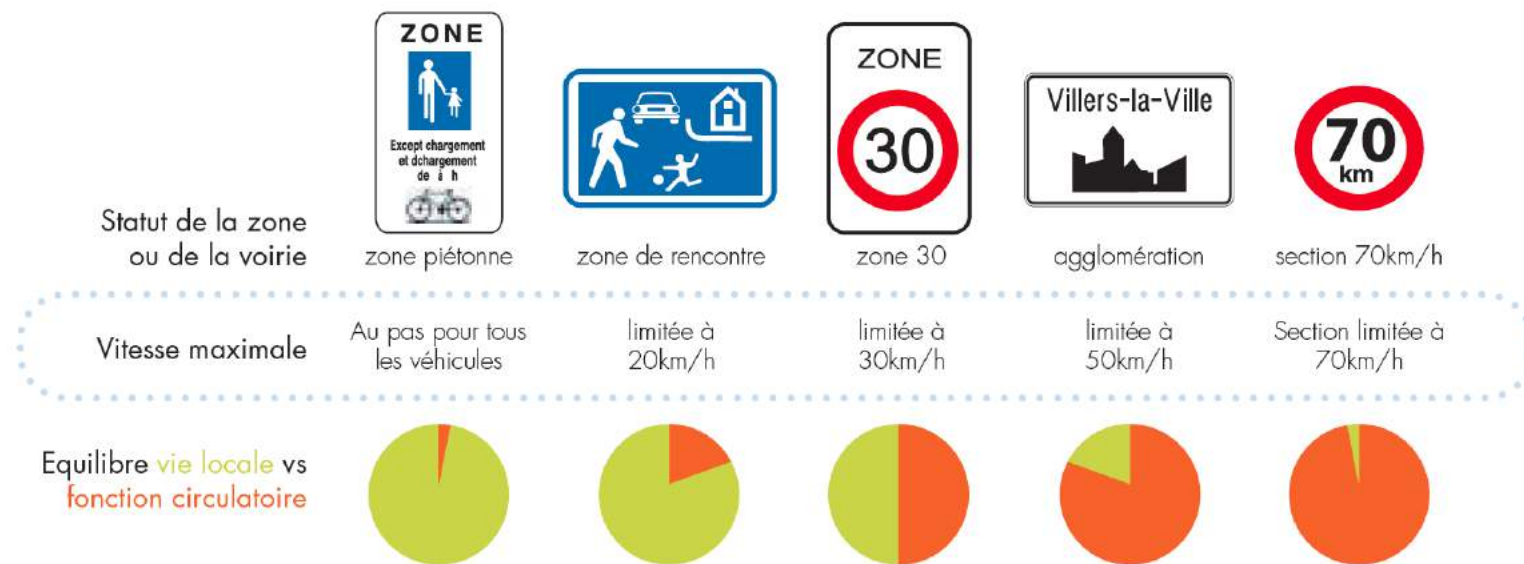
- Le réseau hors agglomération est réglementé quasi exclusivement à du 90 km/h, il existe effectivement très peu de zones 70 km/h actuellement
- En agglomération, le réseau est essentiellement à 50 km/h excepté quelques zones 30 km/h au centre de Philippeville ou aux abords des écoles.
- Quelques effets de portes ont été installés ces dernières années pour sécuriser les entrées de village (Jamagne et Surice) ●



Propositions : village 30

Concept de village 30

- ◈ Initialement réservée aux abords d'écoles, la zone 30 s'étend pour répondre à d'autres besoins
- ◈ Des cœurs de ville et des villages tout entier sont aujourd'hui concernés
- ◈ Envisager la mise en zone 30 des cœurs de village



Effets de porte et dispositifs ralentisseurs

DISPOSITIFS RALENTISSEURS



Dispositifs surélevés

Coussin

Plateau

Ralentisseur de trafic



Dispositifs modifiant le tracé de la route

Dévoisement

Rétrécissement

Ilot



Quels dispositifs ? : les radars préventifs

- ❖ Placé le long de la route, ce radar indique la vitesse à laquelle vous circulez et diffuse un message (smiley, remerciement,)
- ❖ Le radar préventif est dissuasif et joue un rôle de sensibilisation auprès des automobilistes



PCM de Philippeville – Sécurité routière

Analyse des entrées de villages

- ◊ De manière générale, les entrées de village ne sont pas traitées
- ◊ En l'absence de signal clair en entrée d'agglomération, les vitesses pratiquées sont inadaptées et impactent la sécurité des différents usagers et plus particulièrement des modes actifs

Exemple à Roly



Exemple à Villers-le-Gambon



Vodecée - constats

N98 – rue du Vivier : entrée Nord



1

Rue de Herbiavau



2

- Vitesse autorisée
- 30
 - 50
 - 70
 - 90
- Pôles d'intérêt
- Arrêt de bus
- Gestion de la vitesse
- Entrée de village



Vodecée - constats

N40 : entrée Est



N98 – rue du Vivier : entrée Sud



Vodecée est traversée par **deux routes régionales** qui se croisent à la sortie du village

- la **N40** (90 km/h)
- la **N98** (50 km/h dans le village)

3 x 2 arrêts TEC sont situées sur ces voiries régionales dont les accès sont rendus difficiles par l'**absence de trottoir et de traversée piétonne**

Aucun dispositif ne marque les **entrées du village**.

N40 : entrée Ouest



Rue des Maquettes



N40 – traversée de Vodecée



Vodecée - propositions

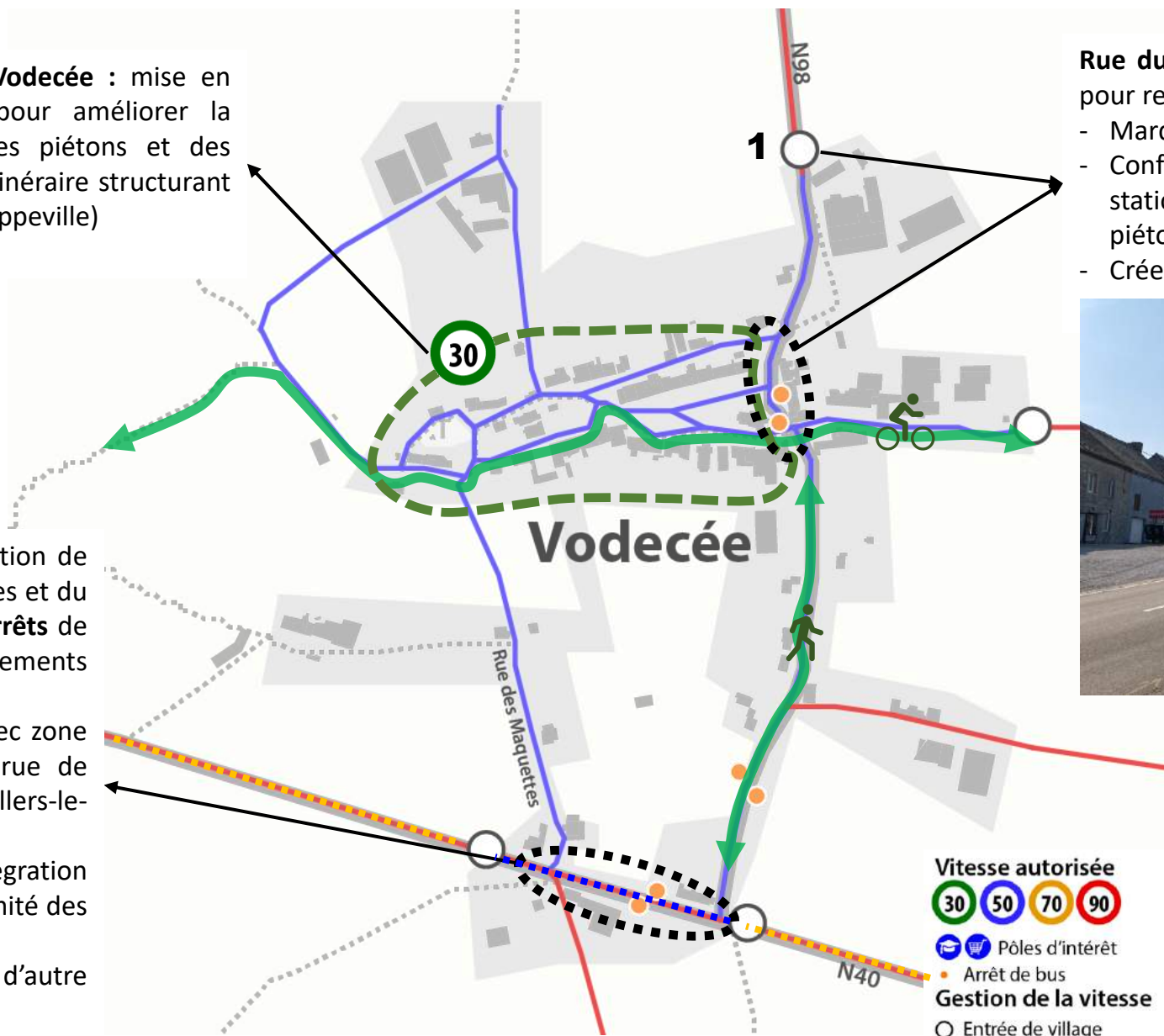
Cœur de Vodecée : mise en zone 30 pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes (itinéraire structurant Villers-Philippeville)

Rue du Vivier (N98) : axe piéton principal pour rejoindre les arrêts de bus

- Marquer l'entrée de village n°1
- Confortabiliser les trottoirs, organiser le stationnement et créer une traversée piétonne sécurisée à hauteur de la place
- Créer des trottoirs jusqu'à la N40 (400 m)

Rue de Vodecée (N40) : requalification de la voirie entre les rues des Maquettes et du Vivier pour améliorer l'accès aux arrêts de bus, **limiter les vitesses** et dépassements sur la N40

- Réduire la vitesse à 50 km/h (avec zone tampon à 70 km/h jusqu'à la rue de Merlemont à l'Ouest et jusqu'à Villers-le-Gambon à l'Est)
- Créer un îlot central avec intégration d'une traversée piétonne à proximité des arrêts
- Aménager des trottoirs de part et d'autre + quai bus



A noter que les propositions de modification du régime de vitesse sur voiries régionales n'ont à ce stade pas été validées par le SPW.

Villers-le-Gambon - propositions

Axe rues de Herbiavau – Champ Bouval : connexion cycliste forte

- Réduire de la vitesse à 30 km/h
- Traiter le carrefour avec la rue Père Heugens
- Traiter la traversée cyclable de la ligne 138a = effet de porte

Rue de Givet : extension de la zone 50 km/h afin de sécuriser le virage en 'S' + projet de radar tronçon

Rue Père Heugens : axe piéton principal

- Envisager une zone 30 sur l'ensemble du village permettant de sécuriser la circulation des piétons et cyclistes
- Effet de porte à prévoir aux entrées

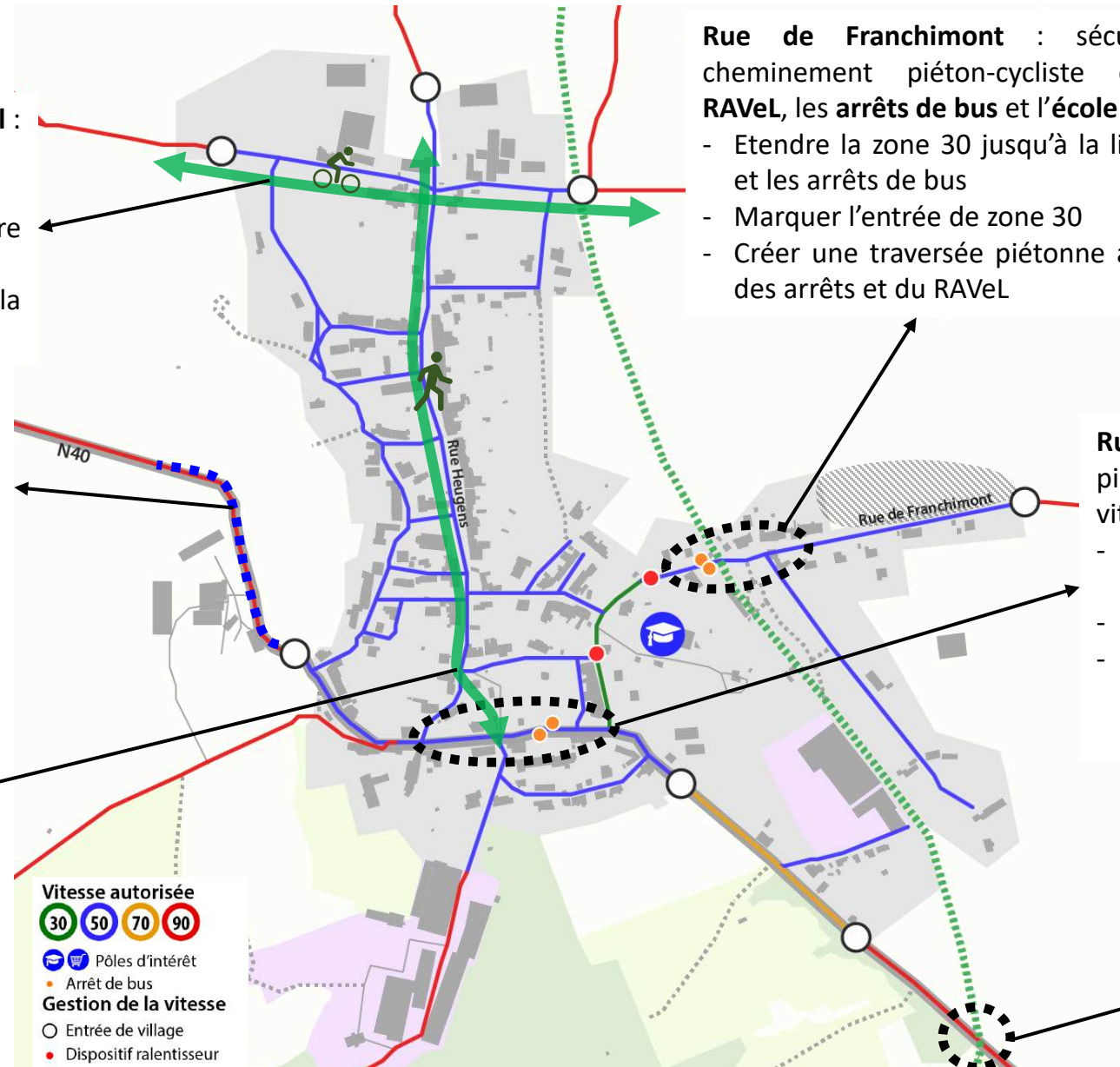
Rue de Franchimont : sécuriser le cheminement piéton-cycliste entre le RAVeL, les arrêts de bus et l'école

- Étendre la zone 30 jusqu'à la ligne 138a et les arrêts de bus
- Marquer l'entrée de zone 30
- Créer une traversée piétonne au niveau des arrêts et du RAVeL

Rue de Givet : sécuriser le cheminement piéton vers les arrêts de bus et modérer les vitesses

- Créer un îlot central au niveau de la traversée piétonne de la N40
- Rapprocher les arrêts et la traversée
- Améliorer le confort des trottoirs de la N40 et créer des traversées sur les voiries latérales

Traiter la traversée cyclable dans l'aménagement du RAVeL = effet de porte

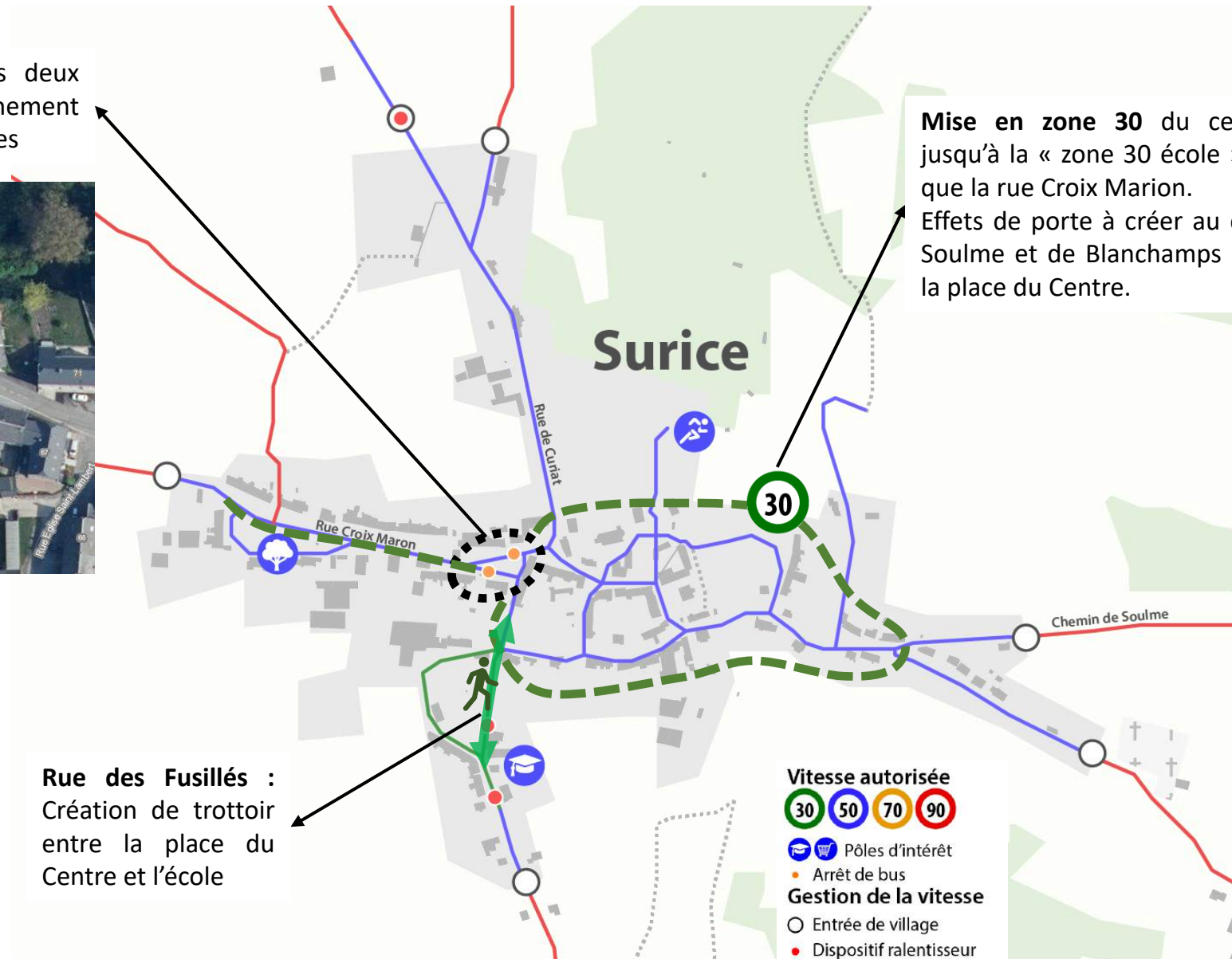


Surice - propositions

Place du Centre : requalification des deux placettes pour sécuriser le cheminement piéton et maîtriser la vitesse des véhicules



Rue des Fusillés :
Création de trottoir entre la place du Centre et l'école



Roly - propositions

Traiter prioritairement les deux entrées de villages situées sur l'axe Mariembourg – N40 afin de dissuader le trafic de transit et améliorer le respect des vitesses dans la traversée du village.

Rue Jardin des Olives

La configuration rectiligne de la voirie n'incite pas à une réduction des vitesses en entrée d'agglomération.

→ Aménagement d'un double rétrécissement (chicanes)



Vitesse autorisée

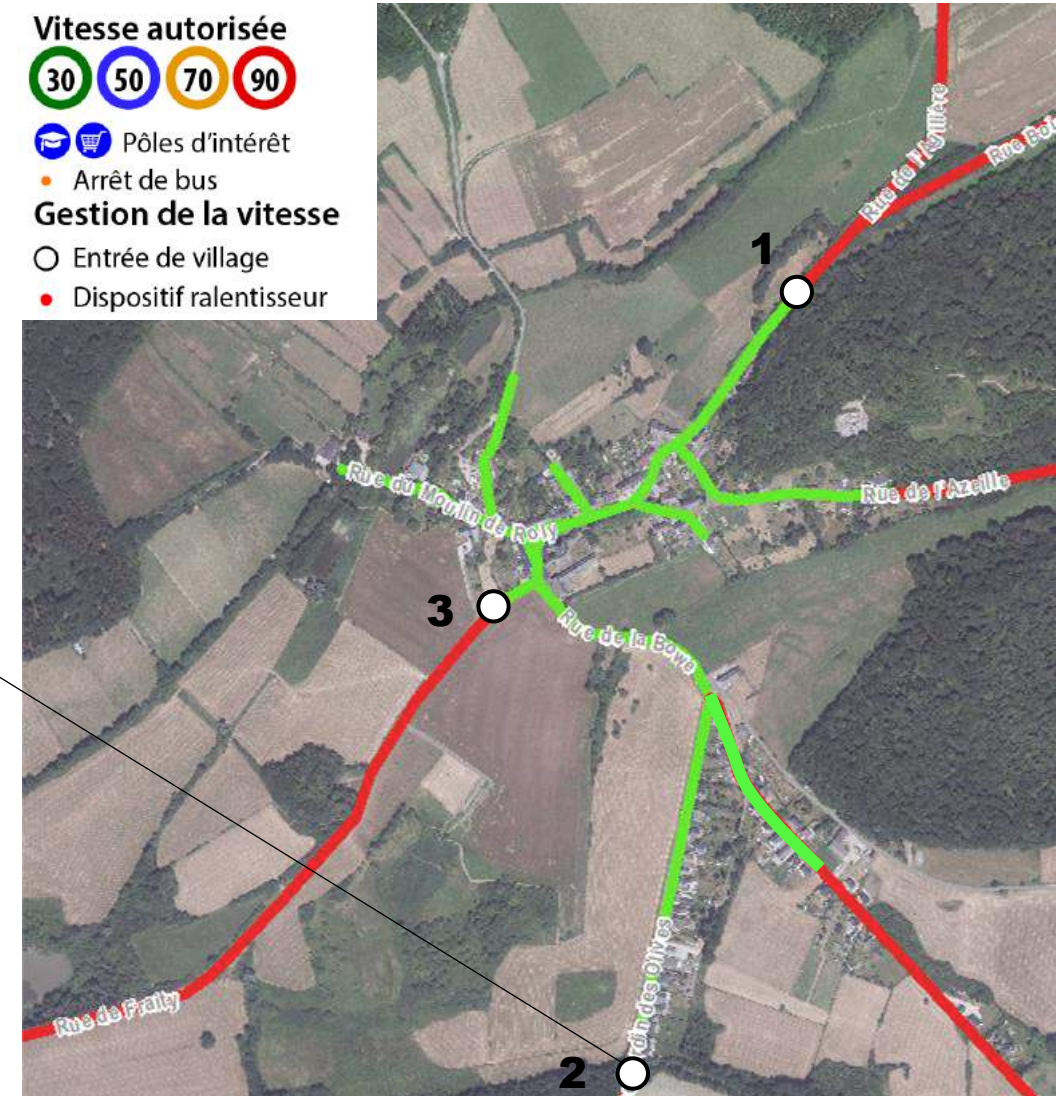


● Pôles d'intérêt

Gestion de la vitesse

○ Entrée de village

● Dispositif ralentisseur



Lautenne - propositions

La configuration rectiligne de la voirie et la fonction de voiries de liaison entre la N97 et la N40 (en passant par les villages de Lautenne, Surice et Romedenne) incite à la vitesse.

- Aménagement d'un dispositif ralentisseur (type chicane) environ 150 m après l'entrée d'agglomération sur le chemin de la **Croix des Dames**.
- Création d'un effet de porte en entrée de l'agglomération sur la **rue de Curiat** - à étudier en lien avec l'aménagement cyclable envisagé entre Lautenne et Surice (voir liaison 2f).



PCM Philippeville

Covoiturage et autopartage

Module 5

Covotirage

Intro

La pratique du covoiturage, quoique connue depuis toujours, constitue toujours pour la région un potentiel énorme de changement avec de nombreux avantages :

- ⬢ augmenter l'efficacité énergétique des déplacements ;
- ⬢ diminuer le nombre de voitures en circulation et la pression de stationnement à destination ;
- ⬢ réduire le parc automobile à disposition des ménages et des entreprises ;
- ⬢ offrir des alternatives à l'autosolisme dans des zones périphériques peu ou moins accessibles en transport public.

Les enquêtes sur le covoiturage indiquent qu'en moyenne 3% des travailleurs le pratiquent en région wallonne cependant la pratique est en diminution ces dernières années !

Mode	BRUXELLES				FLANDRE				WALLONIE			
	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17	2005	2014	2017	'05-'17
Voiture (seul)	45,1%	37,9%	36,2%	-19,9%	68,7%	68,5%	67,6%	-1,6%	80,4%	81,7%	83,3%	3,6%
Covoiturage	2,5%	1,2%	1,4%	-44,7%	5,2%	3,3%	2,6%	-49,1%	5,2%	3,4%	3,1%	-40,3%
Moto	0,8%	1,1%	1,3%	+70,4%	2,2%	1,3%	1,2%	-43,9%	1,5%	1,0%	0,9%	-41,9%
TCE	0,7%	0,3%	0,2%	-69,2%	1,6%	1,1%	0,8%	-50,2%	0,5%	0,4%	0,2%	-49,6%
Train	32,2%	34,1%	34,0%	+5,5%	4,1%	5,3%	5,2%	+28,3%	4,4%	5,0%	4,0%	-9,1%
Metro, tram, bus	15,0%	19,0%	19,1%	+27,5%	3,9%	3,9%	3,7%	-3,9%	3,6%	4,0%	4,1%	+12,2%
Vélo	1,2%	3,0%	4,4%	+259%	12,3%	14,9%	17,0%	+38,3%	1,3%	1,5%	1,6%	+25,7%
Marche	2,6%	3,4%	3,5%	+39,0%	2,1%	1,7%	1,7%	-16,7%	3,2%	3,1%	2,8%	-11,7%

**+ crise sanitaire qui a fait fortement chuté le covoiturage.
Conséquence ponctuelle ou à plus long terme ...**

De plus la nouvelle vision de la mobilité en Région wallonne, la vision FAST 2030 , la part de covoiturage devra considérablement augmenter pour atteindre les objectifs ambitieux de charge moyenne en passant de 1,3 en 2017 à 1,8 en 2030.

Les infrastructures

En dehors du covoiturage informel entre voisins, familles... la pratique du covoiturage demande des infrastructures de stationnement qui permettent aux covoitureurs de rejoindre facilement un point de rendez-vous commun et d'entamer leur covoiturage.

❖ **Création de nouvelles structures** le long de grand axes routiers ou en des points stratégiques

- Terrain public
- Cout non négligeable : 5 à 8000 euro par place
- Long à mettre en œuvre

Concerne des axes régionaux importants
(Leviers au niveau régional)

❖ **Valoriser/mutualiser des structures locales** existantes

- Parking de salles communales, de centres sportifs ou d'équipements divers

Actions possibles à mener au niveau communal

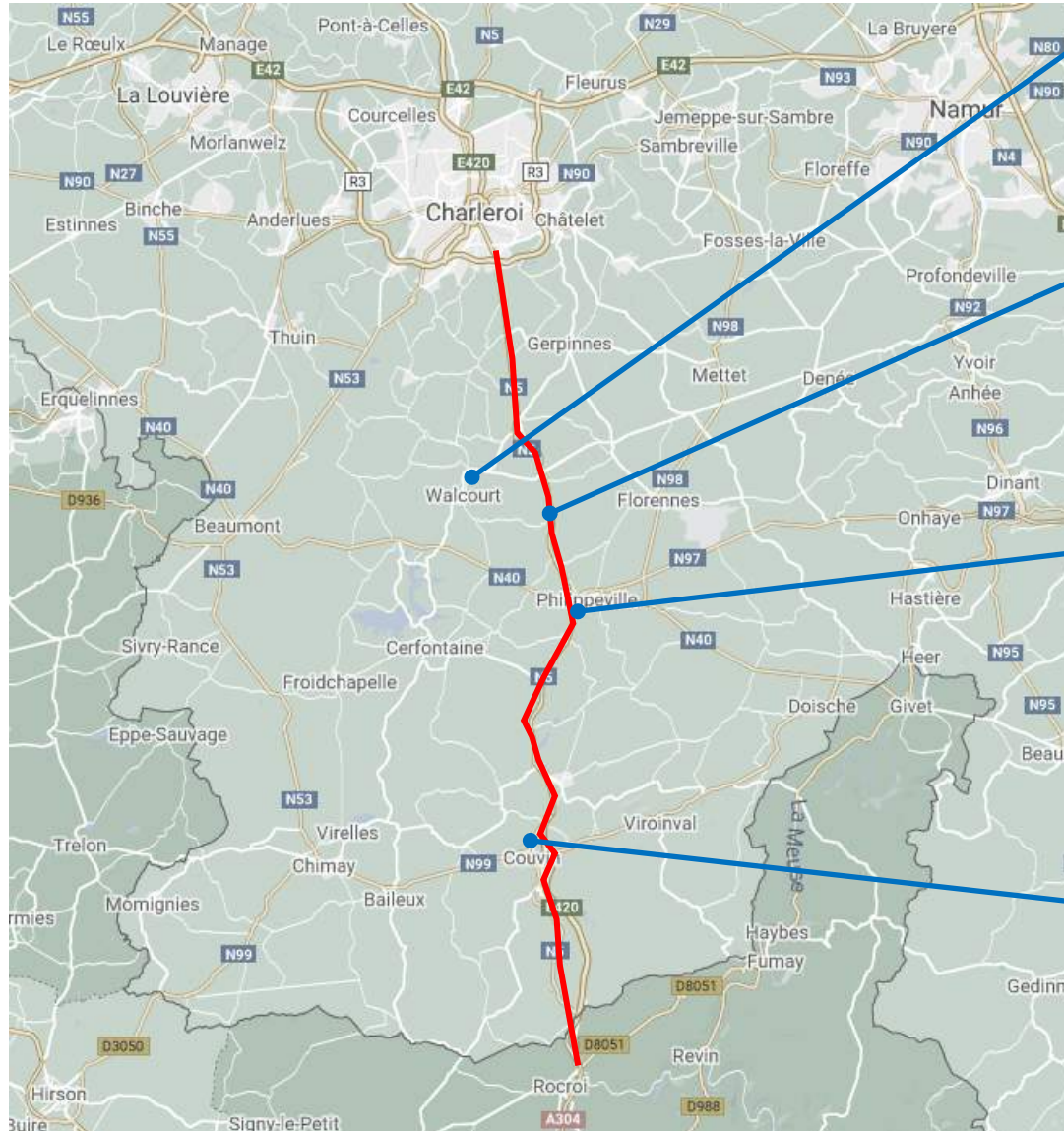
❖ **Mutualisation de structure privées** existantes

Actions à mener en collaboration avec le SPW

Infrastructures



Infra le long de la N5



Accord en cours avec le carrefour Market Walcourt pour de la mutualisation : 15 places le long de la N978

Site identifié comme potentiel futur parking de covoiturage à l'endroit de l'aire de repos/bretelle d'Yves-Gomezée le long de la N5

Philippeville : potentiel de mutualisation en entrée de ville (10 à 15 places) → zone à prévoir dans le projet ZAE « 4 vents »

Création d'un parking dans le contexte du contournement de Couvin. Le BEP a pour ambition de rentrer un projet à l'Europe pour construire un parking de covoiturage au croisement E420/N5.



Infra sur la RN 40

- Opportunité à court terme de valoriser le Hall sportif à la sortie de l'échangeur avec la N97/N40
→ intégrer le réseau de parkings de covoiturage wallon avec une dizaine de places



Signalétique

- Développer une signalétique claire sur le territoire communale pour signaler les parkings existants (voir fiche sécurothèque en cours d'élaboration)
- Il y a lieu de distinguer la signalisation en amont et la signalisation de proximité.
 - Il faut une signalisation suffisamment en amont sur les axes autoroutiers et routes à grand gabarit.
 - Une signalisation directionnelle pourrait se poursuivre aux sorties d'autoroutes afin d'orienter l'utilisateur jusqu'au parking.



Signalétique

Les outils

Importance des plateformes classiques avec bases de données très larges pour du covoiturage organisé individuellement ou ponctuel.

- ◊ Blablacar Daily : l'application de covoiturage développée par BlaBlaCar
- ◊ Carpool.be : l'application de covoiturage développée par Taxisstop et VAB pour permettre aux conducteurs et passagers de se rencontrer pour des trajets ponctuels ou réguliers.

Un système clé sur porte est disponible pour toutes les communes wallonnes mais aussi pour toutes les associations qui désirent mettre à l'honneur le covoiturage. L'outil est simple et peut s'intégrer sans contrainte directement sur le site internet de la commune ou de l'initiative. **L'avantage d'un portail local** est la visibilité immédiate des covoitureurs au départ du voisinage



Outils

Communication

Mettre en avant le covoiturage auprès des citoyens via :

- Une journée du covoiturage (présentation des plateformes, des avantages fiscaux, etc.)
- Campagne de sensibilisation
- Une page dédiée sur le site internet de la commune
- Sensibilisation ciblée auprès des entreprises et administrations

→ Présence à garantir au niveau du site communal !

→ Existe sur le site de mobilesem



Autopartage

Les systèmes d'autopartage

Plusieurs systèmes d'autopartage sont présents en Belgique, qui couvrent différents types de besoins



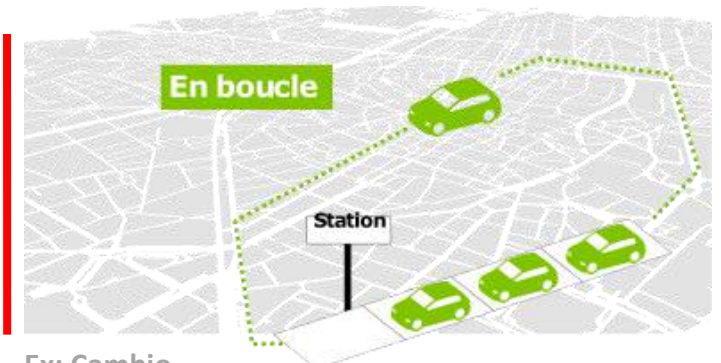
Non adapté au territoire

Ex: Poppy
+/- 600 véhicules (Bruxelles, Anvers)
Courte distance



Ex: Getaround, Wibee
1700 véhicules en Belgique
Moyenne et longue distance

A développer



Ex: Cambio
1400 véhicules en Belgique
Moyenne distance

Existant
A encourager



Ex: Cozywheels, (ou Wibee)
8000 membres
Moyenne et longue distance

1/ Objectifs d'évolution

- ◆ Se fixer des objectifs à l'horizon 2025 et 2030 et les monitorer

Objectifs au niveau des utilisateurs

2025 : 50 membres (tous opérateurs confondus) ;

2030 : 200 membres (tous opérateurs confondus).

→ corrélé à un développement de véhicules mis à disposition

Monitoring

- établir une prise de contact avec les opérateurs ;
- demander mensuellement les statistiques aux opérateurs : formulaire type à remplir en ligne ;
- établir un rapport annuel à présenter au Collège ;
- organiser une réunion annuelle avec les opérateurs : analyse des évolutions, retour des acteurs, projets en cours, etc.

2/ Développer progressivement l'offre en station

1/ Potentiel d'implantation de stations fixes de type CAMBIO

- ❖ Présence très forte de CAMBIO dans le nord du pays et en région bruxelloise et qui se renforce encore. Le développement s'accélère en région Wallonne, principalement dans les villes, **donc cohérence pour les utilisateurs d'avoir accès à un opérateur commun**
- ❖ Aux vues des développements en cours dans le centre-ville et du développement du pôle multimodal à la gare, l'implantation d'une station CAMBIO peut se justifier même si la densité de population est moindre que dans les zones actuellement desservies

D'autres communes wallonnes de petite taille ou taille moyenne ont déjà franchis le pas avec 2 stations présentes dans le centre

Philippeville = 9300 habitants

→ Pepingen : 5'000 habitants

→ Ciney : 15'000 habitants

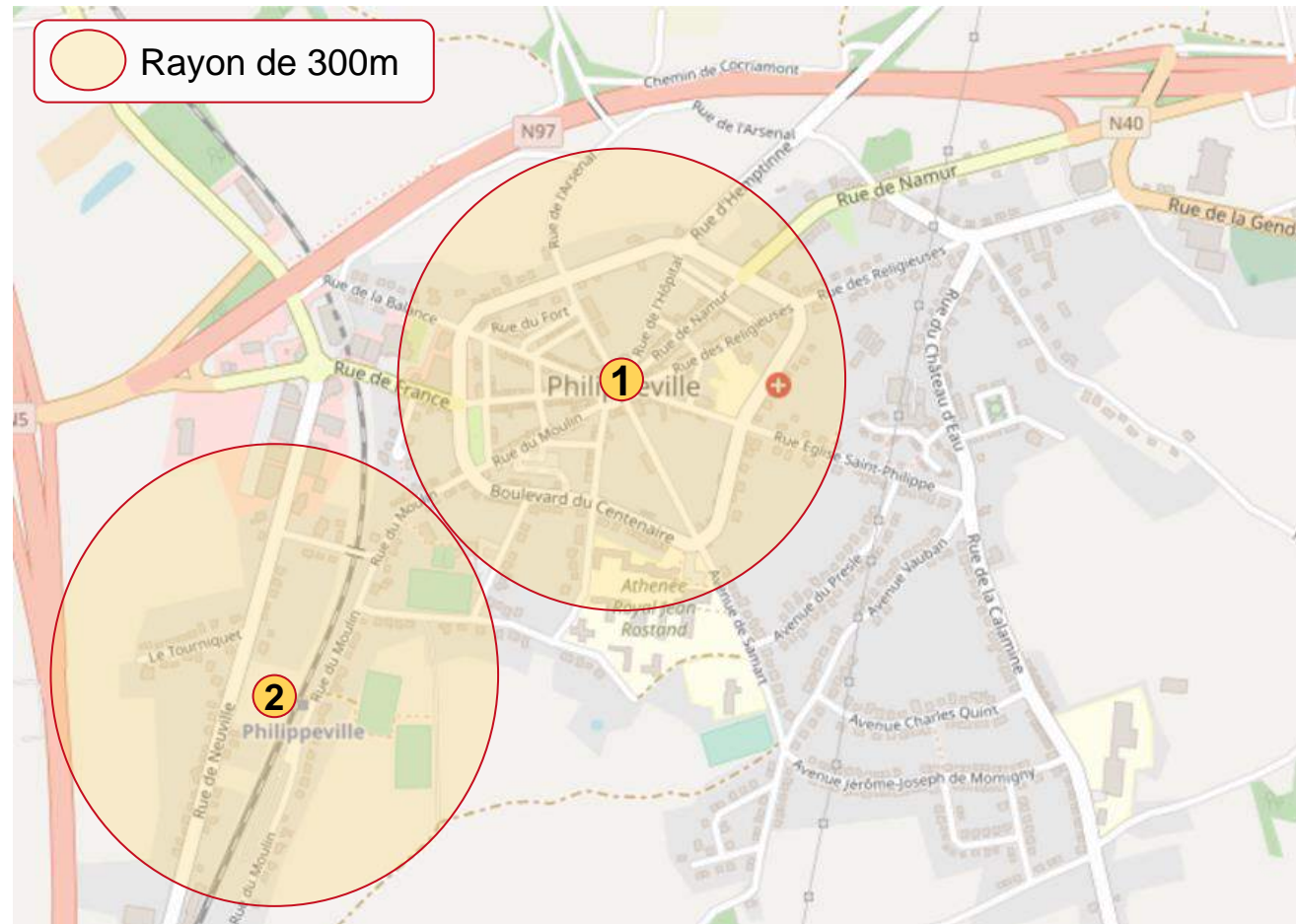
→ Gembloux : 24 000 habitants

→ Arlon : 28'000 habitants



2/Développer progressivement l'offre en station

2 lieux ressortent très logiquement comme potentiel d'installation : **La place d'Armes** et la **gare** avec son potentiel développement de pôle multimodal



3/ Autopartage entre particuliers

- Prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée de nouveaux acteurs → Pratiques déjà existantes sur la Commune mais méconnues



4/ Mieux faire connaître l'offre

Plusieurs systèmes d'autopartage sont présents en Belgique, qui couvrent différents types de besoins → communiquer et sensibiliser

- ◆ améliorer l'information sur le site web de la Ville ;
- ◆ envisager la création d'un portail spécifique sur l'autopartage ;
- ◆ organiser un salon de l'autopartage ;
- ◆ lancer des campagnes d'information et d'expérimentation ciblées.



PCM Philippeville

Mobipôle de la gare

Module 6

Philippeville, une gare peu attractive...

La gare de Philippeville est un lieu peu attractif qui ne remplit pas à l'heure actuelle son lieu de promotion du train.

- La gare est dans un piteux état, en particulier la salle d'attente.
- Les quais ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite (quais bas)
- Aucun service de mobilité partagée n'est disponible à la gare et aucune information multimodale n'est présente.

On notera toutefois la présence de l'ASBL Mobilesem qui y a développé une centrale de mobilité pour le Sud de l'Entre Sambre et Meuse.



Réflexion pour la création d'un mobipôle

Le plan communal de mobilité de Philippeville a mis en évidence au travers de ses différentes actions l'importance de développer une approche plus multimodale de la mobilité. Le PCM prévoit le développement de la marche à pied, du vélo et une plus grande utilisation des transports publics. Dans ce contexte, la gare de Philippeville apparaît comme un lieu stratégique pour favoriser la multimodalité sur le territoire communal, ceci tant pour les habitants, les visiteurs et les touristes.

La Wallonie s'est dotée d'une stratégie pour la création de mobipôles sur son territoire. La stratégie régionale de mobilité prévoit un mobipôle par commune. La gare de Philippeville est sans nul doute le lieu principal pour son implantation.

Le développement d'un mobipôle nécessite les étapes suivantes qui seront précisées dans la suite du document :

1. **Étude de faisabilité** : Il est important de déterminer si le projet est viable et s'il répond aux besoins de la commune. Ceci doit inclure une analyse du marché, une étude de la demande potentielle, une évaluation de services nécessaires et une analyse financière.
2. **Planification et conception** : Un plan détaillé du projet, incluant la conception architecturale, la planification du stationnement, la localisation des arrêts de transport en commun et les voies cyclables de même que la location des services de mobilité.
3. **Obtention de permis et autorisations** : Il sera nécessaire d'obtenir des permis et des autorisations auprès des autorités régionales, de la SNCB et d'Infrabel et de l'OTW.
4. **Financement** : Le financement peut être subsidié par la Région dans le cadre des appels à projets PIMACI.
5. **Construction et mise en service** : L'organisation d'appels d'offres est requis pour la réalisation du mobipôle.
6. **Évaluation et suivi** : Il est important de surveiller et d'évaluer la performance du mobipôle après sa mise en service pour s'assurer qu'il répond aux besoins de la commune et pour apporter les améliorations si nécessaire.

Qu'est-ce qu'un mobipôle ?



TYPOLOGIE EN 4 CATÉGORIES :

La Wallonie a défini 4 catégories de mobipôles :

- 1) Le « **mobipoint** » = pôle d'échange local dans les zones urbaines qui a pour principal objectif de **proposer des solutions de mobilité à proximité immédiate de son domicile**. Il rassemble en un point le plus grand nombre de solutions de mobilité. Sa localisation sera principalement déterminée par la densité de l'endroit (population et activités).
- 2) Les « **mobipôles** » = lieux physiques où **convergent différentes offres et infrastructures de mobilité** et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Sa localisation est déterminée par l'offre de transport structurant (train ou bus).
 - Les mobipôles de départ
 - Les mobipôles de transit
 - Les mobipôles de destination

Dans le cas de Philippeville, il s'agira davantage d'un **mobipôle de destination** devant permettre de rejoindre depuis la gare différentes destinations sur le territoire communal

Comment imaginer le futur Mobipôle de Philippeville ?

Un atelier de réflexion sur le mobipôle de Philippeville a été organisé le **28 mars 2022**. Il avait pour objectif de:

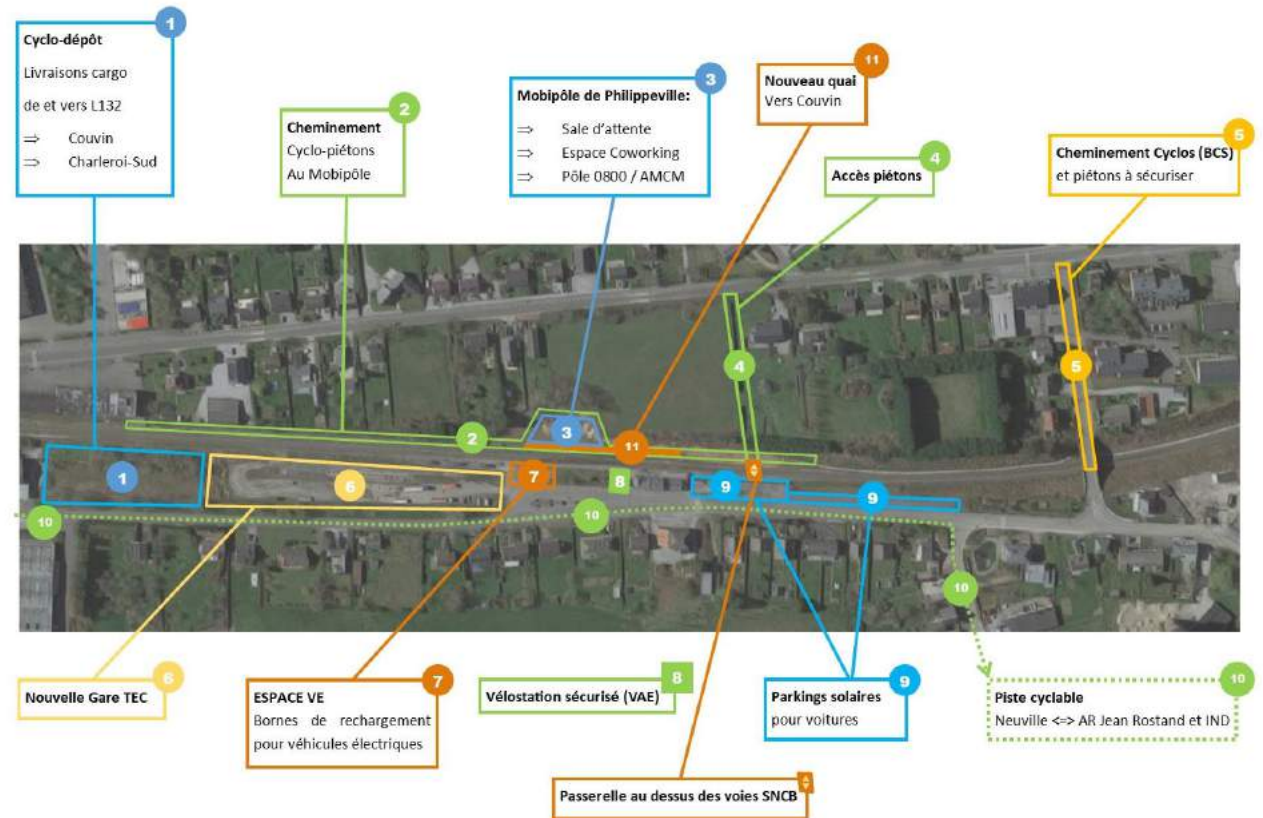
- d'identifier les types d'usages
- de lister les fonctions principales du site
- de positionner les services dans l'espace et de vérifier leur compatibilité en termes de cheminement
- de clarifier les enjeux pour les différents acteurs

Les participants à cet atelier étaient les suivants :

- Communes : CeM, office de tourisme, echevin.es
- TEC
- Mobilesem
- Bureaux d'étude

L'association Mobilesem a fait des propositions en amont de l'atelier. La plupart des propositions ont été retenues à l'exception de :

- Une zone logistique pour l'exploitation de vélocargos pour la distribution urbaine
- La mise en place d'auvents solaires
- La création d'un nouveau bâtiment destiné notamment à du coworking et situé de l'autre côté des voies



Synthèse de l'atelier

Types d'usages

L'atelier a permis de mettre en évidence que le mobipôle de Philippeville était un mobipôle de destination et que les principaux utilisateurs seraient :

- Les utilisateurs de la gare (+/- 300 voyageurs/jour en octobre 2020)
- Les touristes d'un ou plusieurs jours

Il a été évalué que les habitants de Philippeville auraient peu recours à ce mobipôle et que des services de mobilité devraient aussi être développés dans le centre de l'agglomération.

Services à prévoir

L'atelier a mis en évidence les services suivants à implanter :

- Une nouvelle gare des bus pour améliorer les connexions train-bus (estimation de 6 quais nécessaires)
- Une réorganisation du stationnement automobile et le développement de bornes de recharge électrique
- Le développement du stationnement pour les vélos
- De l'information multimodale (écrans dynamiques) et un automate de ventes pour les tickets SNCB
- Une station Cambio mais à développer après la création d'une station localisée plus dans le centre urbain
- Un service de vélos partagés, en particulier pour les touristes de la région
- Une zone de stationnement pour camping cars et la création de services ad-hoc (douches, déchets, etc.)
- Un zone de stationnement bien organisée pour les poids lourds



Esquisses de mise en œuvre

Quatre esquisses ont été réalisées pour évaluer la manière de répartir les différents services dans l'espace disponible.

C'est finalement l'esquisse n°4 qui répond le mieux aux enjeux avec les caractéristiques suivantes :

- parking voiture tout en long
- quai bus central en encoche
- Gestion des circulations voiture et bus pour permettre le dépose-minute
- Déplacement du parking vélo

PROPOSITION - principes 01



parking voiture tout en long | quai bus directement connecté avec le quai de la gare | entrée bus devant la gare | parking vélo au point initial

PROPOSITION - principes 03



parking voiture tout en long | quai bus central en encoche | entrée bus par le haut pour dépose minute sortie par le haut et croisement avec l'entrée | parking vélo déplacé

PROPOSITION - principes 02



parking voiture tout en long | quai bus central en encoche | entrée bus par le bas et sortie par le haut croisement lors de l'entrée/sortie | parking vélo au point initial

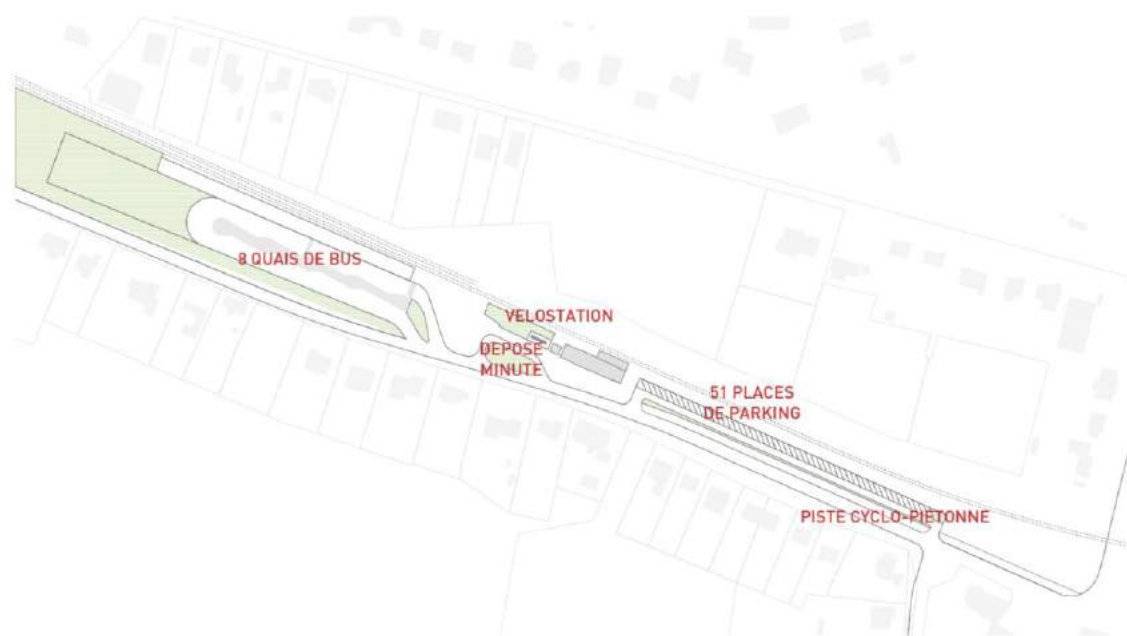
PROPOSITION - principes 04



parking voiture tout en long | quai bus directement connecté avec le quai de la gare | entrée bus par le haut et sortie par le talus à l'ouest | parking vélo au point initial
parking voiture supplémentaire | parking camion

Proposition retenue pour les principes d'aménagement

PROPOSITION - masterplan



Un travail de visualisation du projet en 3D a été entamé dans le cadre du PCM afin de tester des scénarios d'aménagement.

Ce travail doit être poursuivi à l'issue d'un PCM si la réalisation du mobipôle est reprise comme une action prioritaire par la Commune de Philippeville et qu'elle ambitionne de répondre à un appel à projets régional pour sa réalisation (voir ci-après).

Exemple de visualisation dynamique en 3D via ce lien :

<https://www.dropbox.com/s/j4c1sbwrgauc8bz/Vid%C3%A9o%20pr%C3%A9sentation%20twinmotion.mp4?dl=0>



Comment mettre en œuvre un Mobipôle à Philippeville?

La Wallonie a prévu de développer des Mobipôles dans le cadre de stratégie régionale de mobilité et a lancé des appels à projets pour les communes dans le cadre du Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité (**PIMACI**). L'objectif de ce plan est d'instaurer plus significativement le soutien aux politiques de mobilité active et d'intermodalité menées par les communes.

L'objectif est d'améliorer le confort des usagers qui passent d'un moyen de transport à un autre pour optimiser au mieux leurs déplacements. Ce soutien vise également à convaincre un plus grand nombre de citoyens de se passer de l'usage de la voiture individuelle en mettant à leur disposition une plus grande flexibilité dans les choix de leurs modes de transport.

Il est demandé aux bénéficiaires de ce subside d'utiliser ces moyens en attribuant des marchés publics de travaux. Les frais d'études de ces projets pourront aussi être pris en compte dans les subsides octroyés.

Initié en 2021, ce plan atteindra un budget global de **210 millions d'ici 2024**. Le taux d'intervention de la Région s'élève à 80% des travaux subsidiés, le financement complémentaire étant apporté par la commune.

Le travail réalisé dans le cadre du PCM doit permettre de répondre à un prochain appel PIMACI.

Plus d'informations sur le PIMACI : <https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-administration/pimaci.html>

PCM Philippeville -

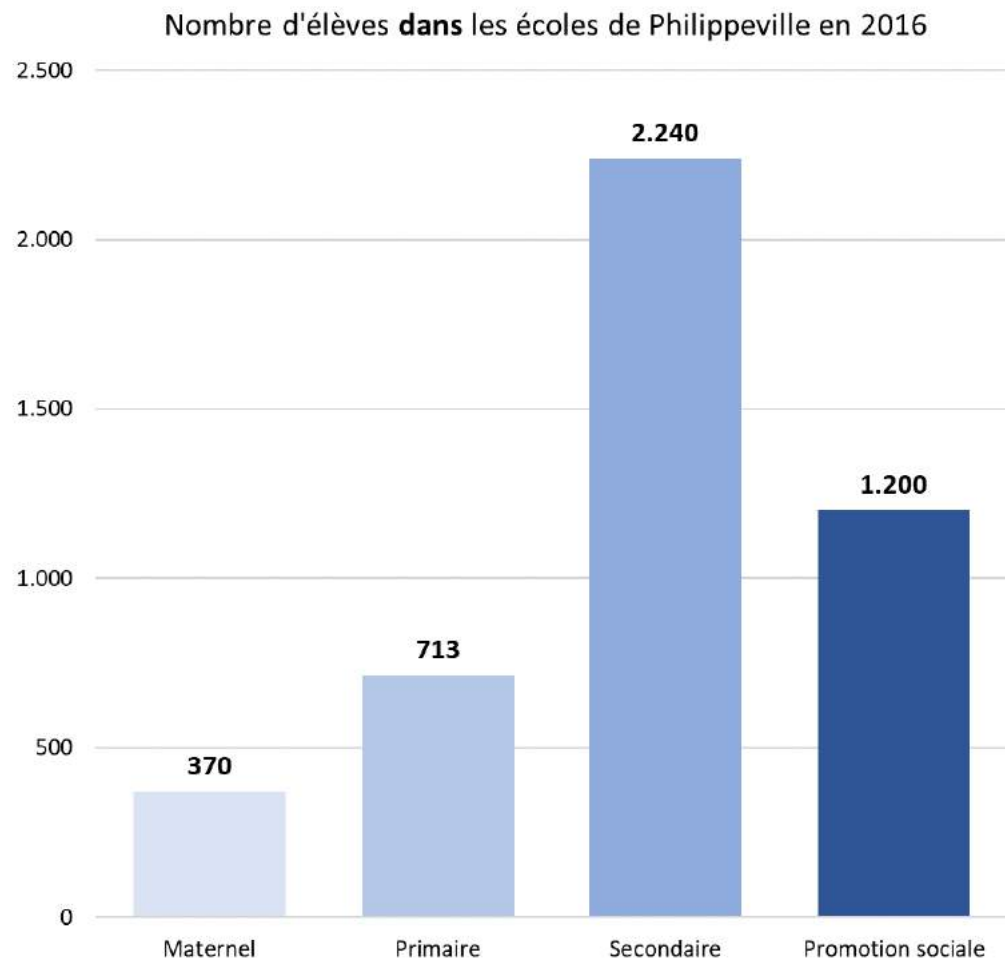
Accompagnement de 2 écoles

Module 7

PCM de Philippeville – accompagnement de deux écoles

Enjeux

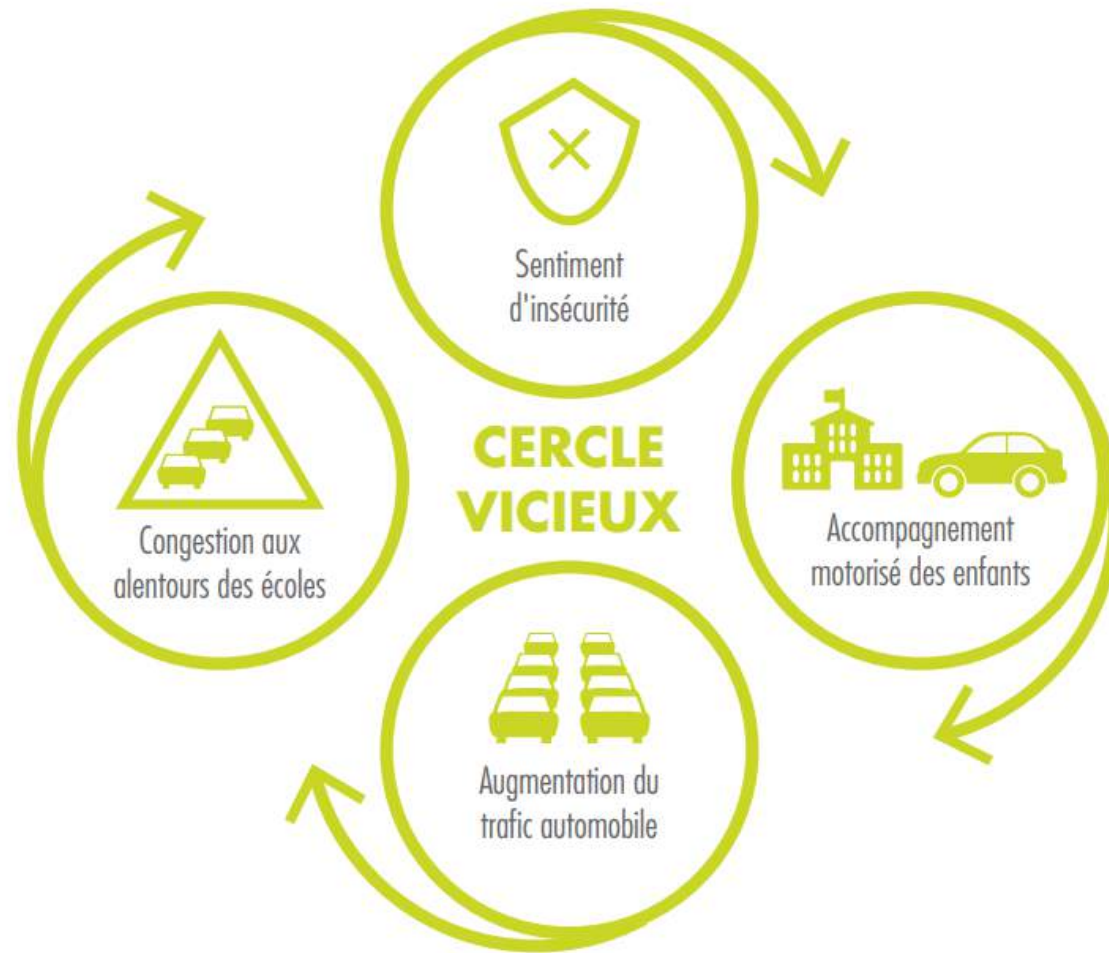
Pôles scolaires : les chiffres



Ecole	Emplois	Elèves
Athénée Royal Jean Rostand		
• Philippeville centre	• 150	• 1.125
• rue de la Roche	• 34	• 390
Institut Notre-Dame		
• Bd. de l'Enseignement	• 129	• 877
• Rue des Religieuses	• 26	• 480
• Rue des Récollets	• 60	• 160
La Calamine (Philippeville centre)	• 55	• 126
Ecole Abbé J-B. Hermand (Omezée)	• 12	• 42
Ecoles communales (8 villages)	• 59	• 363
Ecole promotion sociale (Athénée Royale)		• 1200

Forte concentration à Philippeville : ~ 3.000 élèves et ~ 450 emplois (hors école de promotion sociale)

Un cercle vicieux

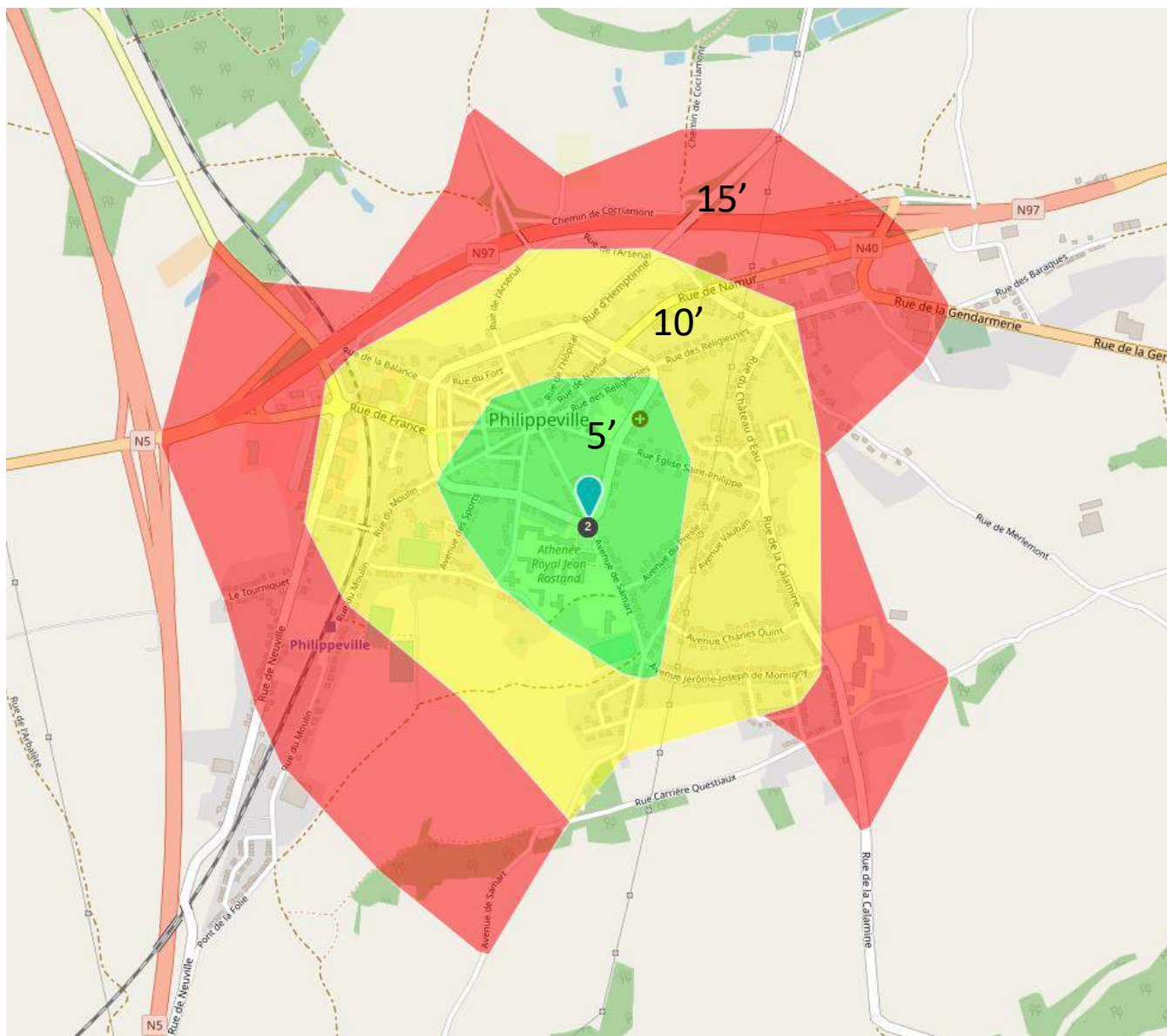


Leviers d'actions

Mode	Maternelle	Primaire		Secondaire		
		P1 - P4	P5 - P6	S1 - S4	S5 - S6	
	Grey	Grey	Grey			Tous les modes possibles avec accompagnement en sections maternelle et primaire
	Diagonal lines	Green	Green			Rangs piétons et vélo : dès l'école primaire
		Green	Green	Green	Green	
			Green	Green	Green	Modes actifs en autonomie : crédible dès 10 ans
			Diagonal lines	Green	Green	
		Orange	Orange			Transport scolaire en primaire
				Orange	Orange	Lignes régulières en secondaire
	Blue	Blue	Blue	Blue	Blue	Covoiturage à tous les âges
			Blue	Blue	Blue	P+Marche autonomie : crédible dès 10 ans

Importance de trouver des écoles volontaires pour initier une démarche constructive !

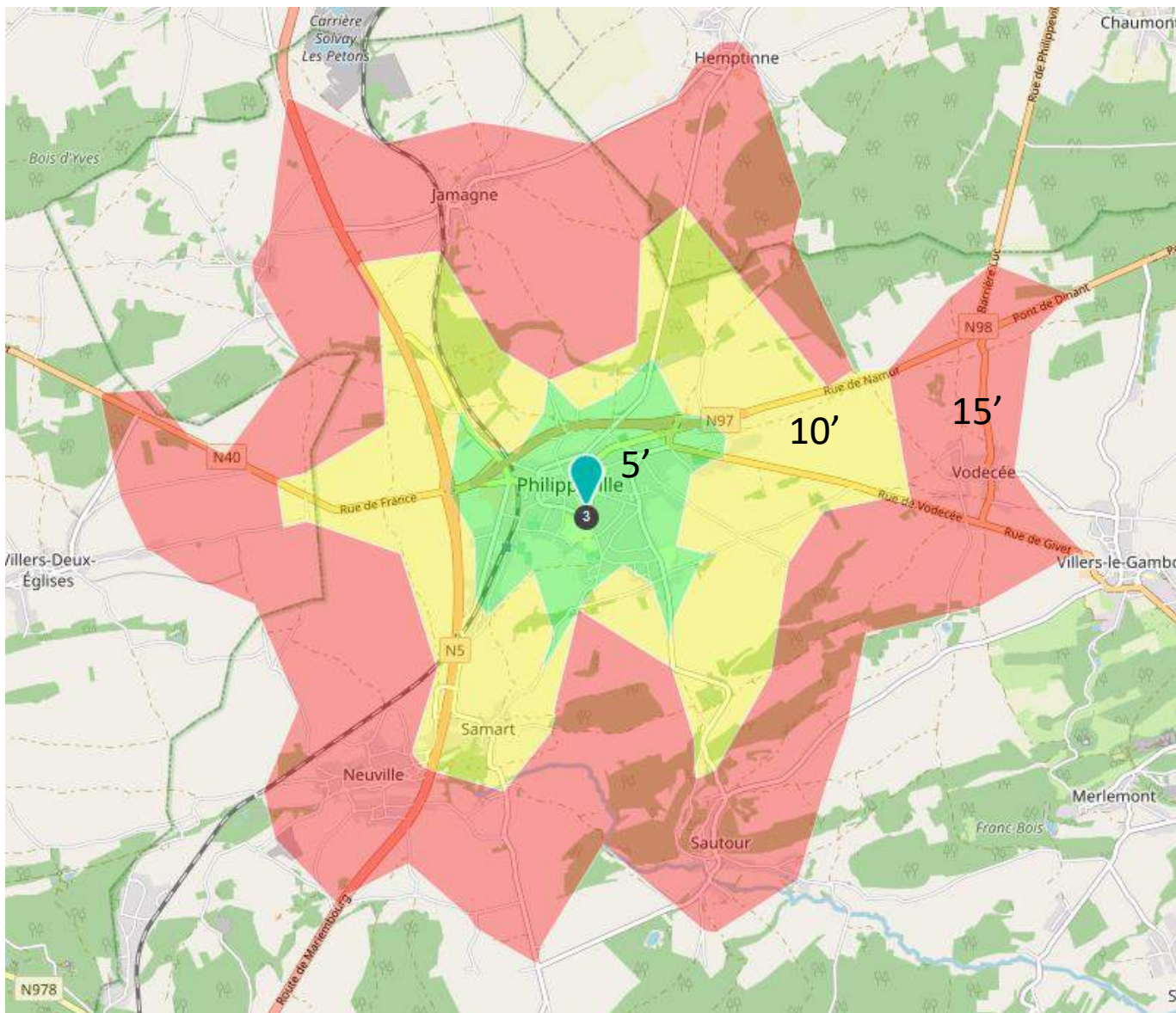
Des déplacements courts à valoriser



- La majorité des pôles sont à distance tout a fait accessible pour la marche
- La Gare et la zone périphérique restent à distance de marche acceptable et sont tout a fait adaptés à l'utilisation du vélo ou de micromobilité

Plage	Zone	Reach score	Population
5 min	0.35 km ²	0.64	347
10 min	1.38 km ²	0.63	1435
15 min	2.76 km ²	0.56	1991

Des déplacements courts à valoriser



- 60% de la population (~5.800 habitants) réside à moins de 5 km du centre
- 8 villages sont à distance tout a fait adaptée pour le vélo

Plage	Zone	Reach score	Population
5 min	3.14 km ²	0.64	2062
10 min	12.91 km ²	0.66	2806
15 min	36.03 km ²	0.82	4222

Deux domaines d'intervention

Infrastructures



Gestion de la mobilité



Infrastructures aux abords des écoles



- Pour chaque village :
 - Identification du réseau piéton structurant tenant compte des pôles existants et projetés (dont les écoles)
 - Analyse des infrastructures existantes (trottoirs et traversées)
 - Propositions d'amélioration (infrastructures et réglementation)

Voir actions :
sécurité routière
schéma multimodal du centre



- Pour l'ensemble du territoire
 - Identification du réseau cyclable
 - Propositions d'amélioration (infrastructures et réglementation)

Voir action réseau cyclable



Gestion de la mobilité scolaire

Actions proposées dans le cadre du PCM :

- **Sélection de 2 écoles** motivées pour rentrer dans le processus et changer les habitudes en matière de mobilité → deux écoles secondaires **Institut Notre-Dame et Athénée Jean Rostand**
- Localiser l'origine des élèves et professeurs et **évaluer le potentiel en matière de report modal**
- Identification des actions à mener au sein de l'école :
 - Rédaction de **5 fiches-actions** (description, étapes de mise en œuvre, partenaires potentiels, exemples et références)
 - Accompagnement à la candidature pour **l'appel à projet EMSR**
- **Rencontre** des directions des deux écoles le **22 mars 2022**
 - appel à projet EMSR
 - discussions autour des actions prioritaires

PCM de Philippeville – accompagnement de deux écoles

Accompagnement et plan d'actions dans les deux écoles secondaires

Quatre degrés d'actions



Connaitre

- Sur base d'un fichier adresse anonymisé
- Enquête sur les modes de déplacement actuel et les freins à l'utilisation d'autres modes



Informer/sensibiliser

- Les élèves, les parents et les enseignants



Former

- En théorie (mobilité durable, sécurité routière...)
- En pratique (comment se comporter à pied, à vélo, à trottinette...)



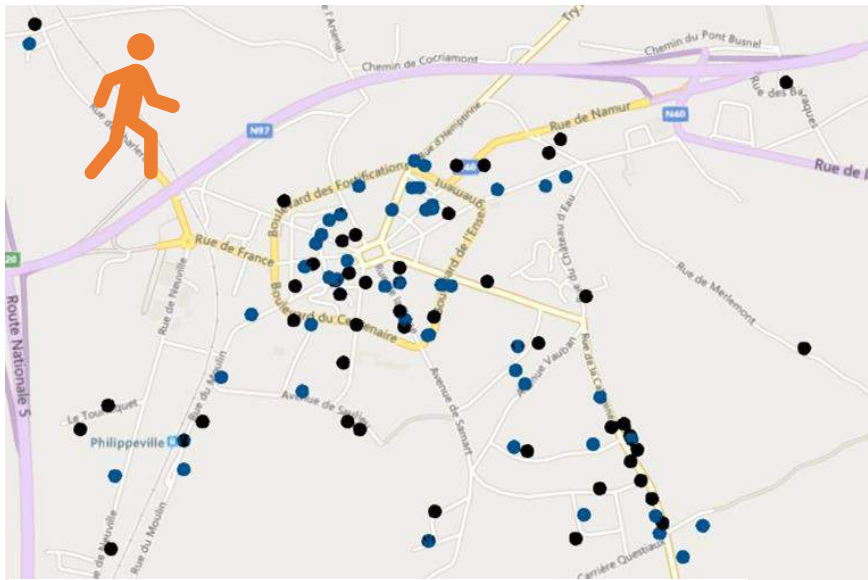
Expérimenter/pérenniser

- Challenge de mobilité
- Coaching et accompagnement

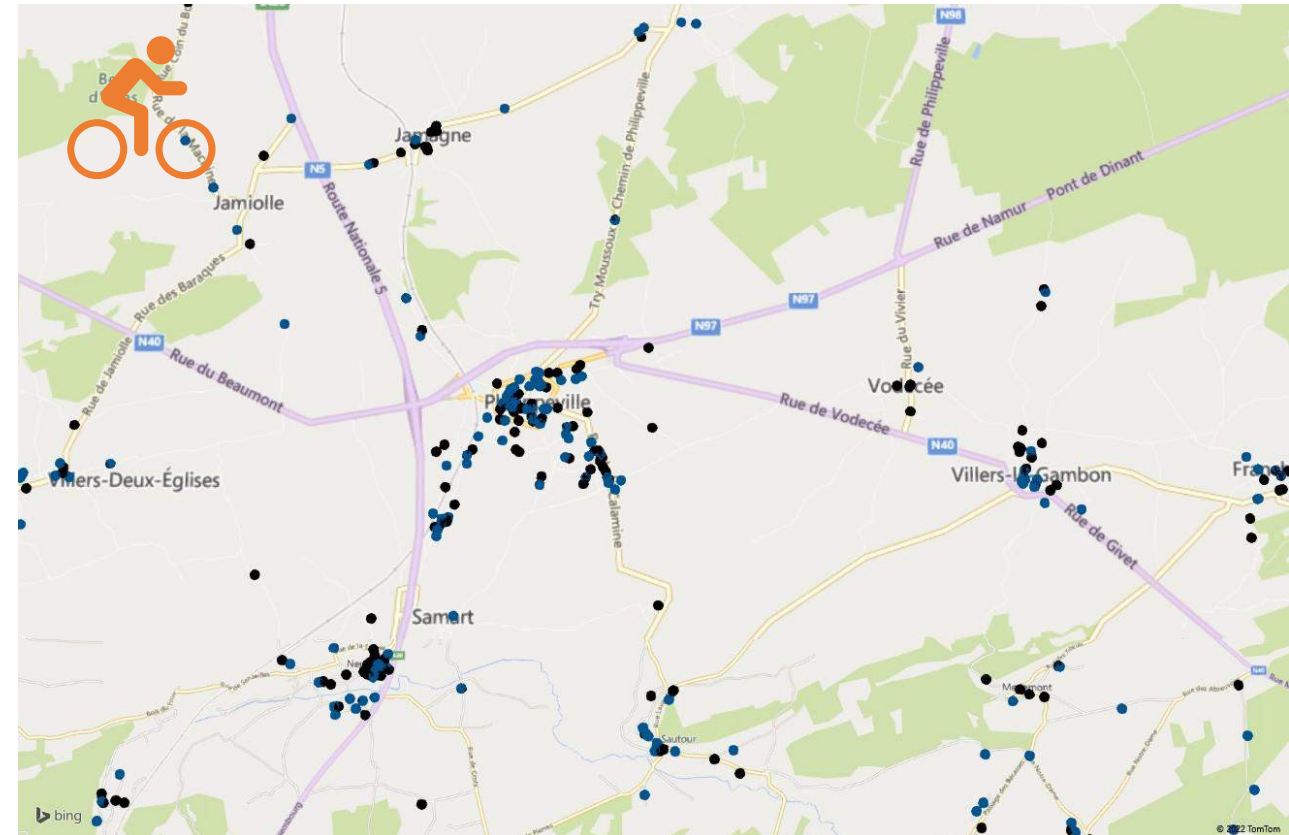
Evaluation du potentiel de report modal



→ 250 élèves du **secondaire** (~ 13 %) à moins de 15 minutes de l'école via les modes actifs



Une centaine d'élève à moins de 15' à pied



Environ 150 élèves à moins de 15' à vélo

- Institut Notre-Dame
- Athénée Royal

Plan d'actions proposés

Lors de la rencontre du 22 mars 2022 avec des représentants des deux écoles sélectionnées, une proposition de plan d'actions a été exposée et discutée. Suite à ces échanges, six propositions d'actions ont été retenues pour répondre aux objectifs du PCM, en lien avec les mesures relatives au schéma multimodal du centre.

1. Impliquer les élèves dans la réalisation d'un diagnostic de mobilité
2. Former à la pratique des modes actifs (promotion et bonne pratiques)
3. Aménager et promouvoir les parkings + marche
4. Améliorer le stationnement vélo au sein des écoles
5. Mettre en place des lignes de vélobus
6. Promouvoir le covoiturage (traité dans le cadre de l'appel à projet EMSR)

1. Impliquer les élèves dans le diagnostic mobilité

Description et objectifs

Le projet consiste à mettre en place un groupe de travail au sein de l'école, composé d'élèves et d'enseignants, qui travaillera sur différents aspects de la mobilité autour de l'établissement en mobilisant les ressources et compétences scolaires (cours de sciences sociales, EDM, géographie...).

Les éléments à rassembler dans le cadre de ce diagnostic partagé sont :

- une analyse des déplacements des élèves et des enseignants entre leur domicile et l'école au travers d'une enquête (formulaire informatique à diffuser auprès des élèves et/ou parents et des enseignants) ;
- un descriptif de l'accessibilité de l'école pour les différents modes de déplacement à réaliser au travers d'une analyse de terrain ;
- une analyse des améliorations possibles en matière de mobilité durable et de sécurité routière.

Principales étapes de mise en œuvre

- Faire un appel aux volontaires (élèves et enseignants) pour la mise en place d'un groupe de travail mobilité
- Réaliser un diagnostic mobilité au sein de l'école, par les élèves, en deux temps :
 - Enquête mobilité élèves/enseignants (lieu de domicile, modes de transport actuel, modes envisagés, freins à la pratique...)
 - Diagnostic d'accessibilité tous modes des abords de l'école
- Se fixer des objectifs réalistes en terme de changement modal (en se basant sur les chiffres actuels récoltés dans l'enquête)
- Analyser les améliorations potentielles et les mesures à mettre en place pour atteindre ces objectifs

Porteur et partenaires

- Ecoles (élèves et enseignants)
- Commune de Philippeville
- Eventuellement un organisme accompagnateur (Mobilesem, Gooplanet, Empreintes...)

1. Impliquer les élèves dans le diagnostic mobilité

Exemples et références

Cellule Education Mobilité et Sécurité Routière du SPW (EMSR)

<http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr.html>

Dossier pédagogique Mobilité, SPW & Empreintes asbl

<https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Outils/outils%20p%c3%a9dagogiques/dossier%20p%c3%a9dagogique%20mobilit%c3%a9/dossier-pedagogique-mobilite.pdf>



Exemple inspirant : à l'école de la Providence à Champion, la « MobiTeam » s'est fixé comme objectif qu'il y ait au moins 80 % des élèves qui viennent à l'école de manière douce (toujours ou parfois) en 2024. Depuis 3 ans, la MobiTeam mène différentes actions pour atteindre cet objectif (diagnostic mobilité, interpellation des autorités communales pour la sécurisation des abords d'écoles, mise en place de pédibus et vélobus, etc.).

Plus d'infos sur :

<https://sites.google.com/providencechampion.be/mobiteam/>

2. Former à la pratique des modes actifs

Description et objectifs

Lors des rencontres avec les écoles, les directeurs ont mis en avant certaines difficultés de cohabitation des différents modes de déplacements sur l'espace public (piétons, vélos, trottinettes, skateboard, voiture, bus...).

Le projet consiste à mettre en place des formations théoriques ET pratiques à destination des élèves et enseignants sur les comportements à adopter en tant que piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de micromobilité, etc. mais également en tant qu'automobiliste (pour les élèves de 5^{ème} et 6^{ème} secondaire).

De multiples formations « clé-sur-porte » existent en Wallonie et sont référencées au sein de la cellule EMSR du SPW : brevet du cycliste, brevet du piéton, jeux autour de la mobilité...

Principales étapes de mise en œuvre

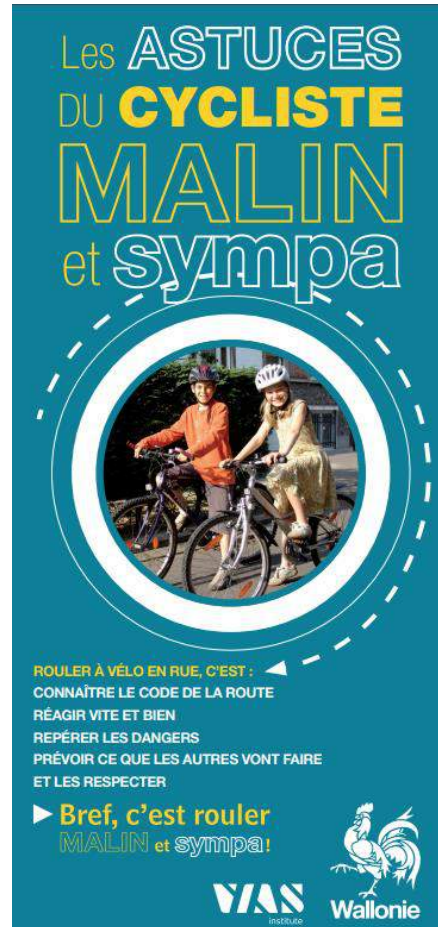
- Recenser les formations déjà dispensées dans les écoles de l'entité et analyser les besoins en termes de formations supplémentaires au sein des deux écoles (sur base du diagnostic établi dans l'action n°1)
- Prendre contact avec la cellule EMSR du SPW pour connaître le panel d'animations et formations existantes
- Organiser les journées de formations
- Evaluer les formations et le cas échéant les prévoir de manière récurrente dans les programmes des années scolaires concernées.

Porteur et partenaires

- Ecoles
- Commune de Philippeville et zone de Police
- SPW - EMSR
- Eventuellement un organisme accompagnateur (Mobilesem, Gooplanet, Empreintes, Tous à Pied...)

2. Former à la pratique des modes actifs

Exemples et références



Cellule Education Mobilité et Sécurité Routière du SPW (EMSR)
<http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire/education-mobilite-et-securite-routiere-emsr.html>

Code du piéton, asbl Tous à Pied
<https://www.tousapied.be/content/uploads/2019/07/CahierEnfant-Code-du-ptit-pie%CC%81ton.pdf>

Provélo – Brevet du cycliste
https://www.provelo.org/fr/page/brevet_du_cycliste

3. Aménager et promouvoir les parkings + marche

Description et objectifs

Afin de désengorger les abords immédiats des écoles, le projet consiste à valoriser les poches de parking existantes, située à proximité des principaux axes d'entrée dans le centre et dans un rayon de 10 minutes à pied des écoles. Ces parkings doivent être faciles d'accès depuis les boulevards périphériques et bien balisés. Deux parkings périphériques ont été identifiés : le parking du hall omnisports à proximité de la N40 et les parkings de la zone des 4 Vents, à proximité de la N97 et de la N5.

Les cheminements piétons entre ces parkings et le centre-ville doivent être sécurisés, continus, confortables et balisés afin que les enfants puissent rejoindre l'école en toute autonomie.

Pour les enfants plus jeunes, la mise en place d'un pédibus entre ces points de stationnement et l'école peut être envisagés (en fonction de la disponibilité d'accompagnateurs parents, surveillants ou bénévoles).

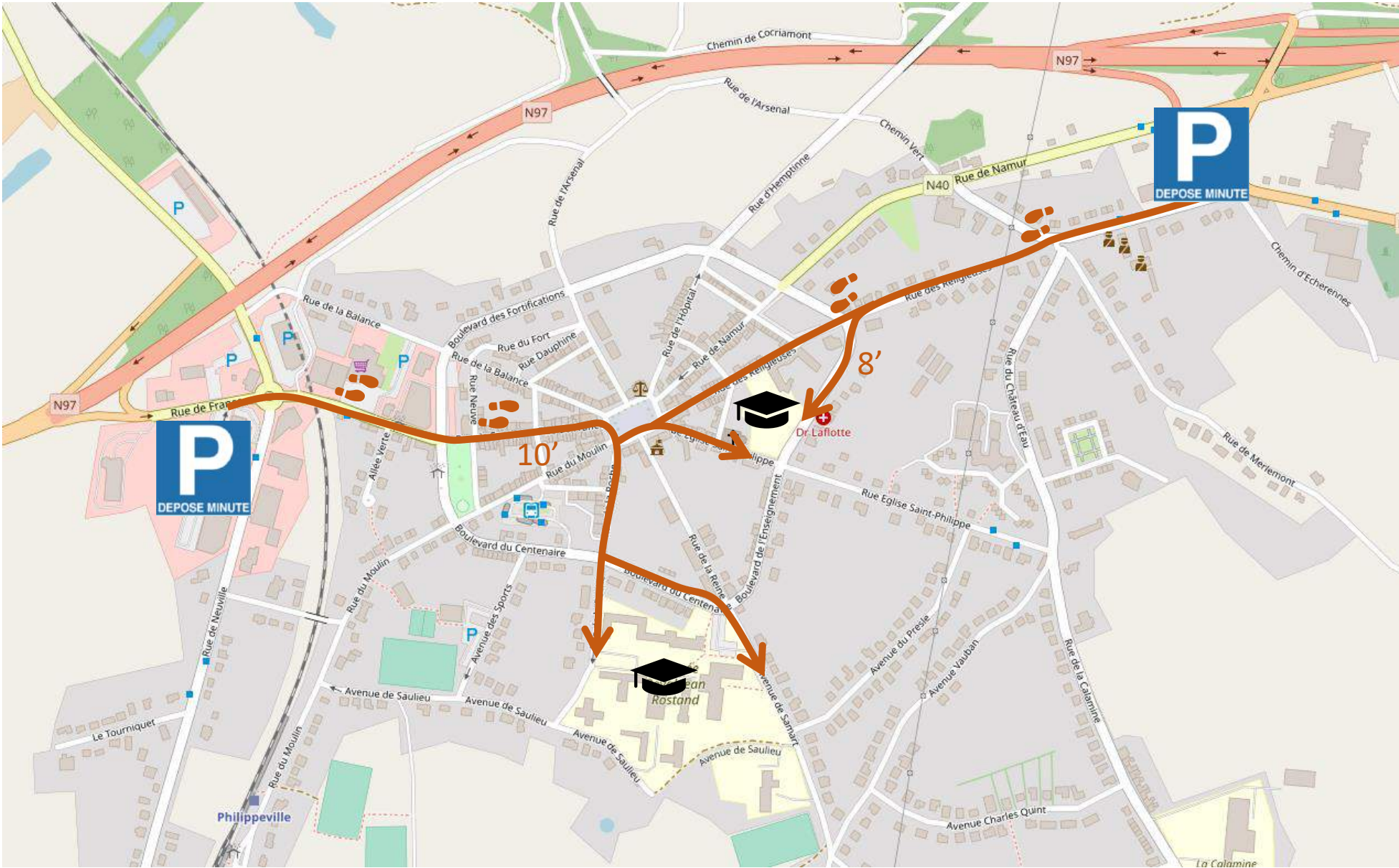
Principales étapes de mise en œuvre

- Référencer et signaler les places de stationnement existantes qui seront dévolues aux parking + marche (ces places ne seront occupées qu'aux heures de dépose/reprise et sont donc mutualisables avec d'autres fonctions)
- Aménager et sécuriser les cheminements piétons entre les parkings et l'école et prévoir un balisage de l'itinéraire
- Bien expliquer le fonctionnement de ces « P+marche » aux élèves et aux parents et renouveler la communication à chaque rentrée scolaire
- Pour le niveau primaire, éventuellement mettre en place un rang accompagné (type pédibus) entre les parkings et l'école

Porteur et partenaires

- Commune de Philippeville
- Ecoles
- Elèves, parents (et éventuellement accompagnateurs bénévoles)

3. Aménager et promouvoir les parkings + marche



3. Aménager et promouvoir les parkings + marche

Exemples et références



Défi « Marche tes 5 minutes » de l'asbl Tous à Pied

<https://www.tousapied.be/nos-projets/marche-tes-5-minutes/>

Mise en place d'un Pédibus – Guide de démarrage, SPW-Empreintes asbl-Tous à Pied asbl

https://mobilite.wallonie.be/files/emsr/pedibus_guide_2020.pdf



MÉTROPIÉTON ?
Il s'agit d'une proposition d'itinéraires piétonniers reliant une ou plusieurs aires de stationnement à l'école. Ces itinéraires courts sont balisés pour permettre aux enfants de faire, en sécurité, le trajet seuls, accompagnés ou en groupe.

POURQUOI ?
Le Métropiéton est proposé par la Ville dans le cadre du Projet Éducatif Global, de la Stratégie du bien-être orvaltais et du dispositif «Ville apaisée».

Les objectifs : réduire le stress pour trouver une place de stationnement, sécuriser les abords de l'école et le parcours des enfants, favoriser les déplacements doux.



EN PRATIQUE
Plusieurs circuits, des empreintes de pas au sol pour suivre son chemin, des panneaux de direction pour se repérer, et... on y est : c'est l'entrée de l'école !

DES QUESTIONS OU DES REMARQUES ?
->> 02 51 78 33 00 / peg@mairie-orvault.fr

Exemple inspirant : à Orvault (métropole de Nantes) la commune a mis en place un métropiéton : une proposition d'itinéraires piétons balisés vers l'école. Il part d'une ou plusieurs aires de stationnement et se compose d'itinéraires courts pour permettre aux enfants de faire le trajet seuls, accompagnés, ou en groupe, en toute sécurité.

Plus d'infos sur :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/03/6_Orvault_Bois_Saint_Louis.pdf

4. Améliorer le stationnement vélo

Description et objectifs

La possibilité de pouvoir ranger son vélo en toute sécurité à son domicile ou à destination est un maillon important de la politique cyclable. Les écoles sont déjà équipés en partie de stationnement pour les vélos :

- Athénée Royal : abri vélo à l'intérieur de l'enceinte (placement de bornes de recharge pour les vélos électrique envisagé par l'école)
- Institut Notre-Dame : espace dédié non couvert à l'intérieur de l'enceinte

Afin d'améliorer les conditions d'accueil des cyclistes et des engins de micromobilité, l'action consiste à créer du stationnement sécurisé et couvert au sein de l'IND, à prévoir du stationnement pour les trottinettes au sein des deux écoles et aménager des arceaux vélos à l'extérieur à proximité de l'entrée pour le stationnement des parents/accompagnateurs.

Principales étapes de mise en œuvre

- Analyser les besoins des cyclistes (fréquentation, type de vélo...) et la configuration des lieux afin de définir le type et le nombre de places de stationnement à prévoir
- Choisir le mobilier et procéder à son installation
- Mettre en place une signalisation informative
- Evaluer l'utilisation du stationnement vélo

Porteur et partenaires

- Ecoles
- Commune de Philippeville pour le stationnement en domaine public
- Possibilité de bénéficier d'un subside du SPW-EMSR

4. Améliorer le stationnement vélo

Exemples et références

Stationnement vélo : recommandations relatives aux différents équipements – Région de Bruxelles-Capitale

https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/vm_7-stationnement-velo-web.pdf



Stationnements pour trottinettes et vélos devant une école d'Aix-en-Provence © Elise Trivelly



5. Mettre en place des lignes de vélobus

Description et objectifs

Le projet consiste à mettre en place des rangs-vélos vers les deux écoles du centre de Philippeville. Cette action peut être menée de manière temporaire dans un premier temps (au printemps, durant la semaine de la mobilité...) pour se pérenniser ensuite.

Sur base de la localisation des élèves, 4 itinéraires ont été identifiés (voir carte ci-après), représentant un potentiel de plus d'une centaine d'enfants. Ces itinéraires doivent être aménagés de manière continue et sécuritaire (voir actions « réseau cyclable »).

L'objectif est d'ancrer la place du vélo dans les déplacements quotidiens scolaires.

Principales étapes de mise en œuvre

- Organiser une séance d'information à l'attention des écoles
- Identifier un référent « mobilité » au sein du personnel de l'école ainsi qu'un groupe de parents volontaires pour construire et accompagner le projet
- Concevoir le projet : itinéraires, besoin en bénévoles, organisation pratiques, règlement, ...
- Envoyer un descriptif du projet à tous les parents et organiser une séance d'informations pour permettre de répondre aux questions et lever certaines incertitudes
- Distribuer les rôles et les associés à un planning précis
- Lancer le projet de rang vélo pendant une période de test
- Evaluer et répéter l'initiative jusqu'à sa pérennisation

Porteur et partenaires

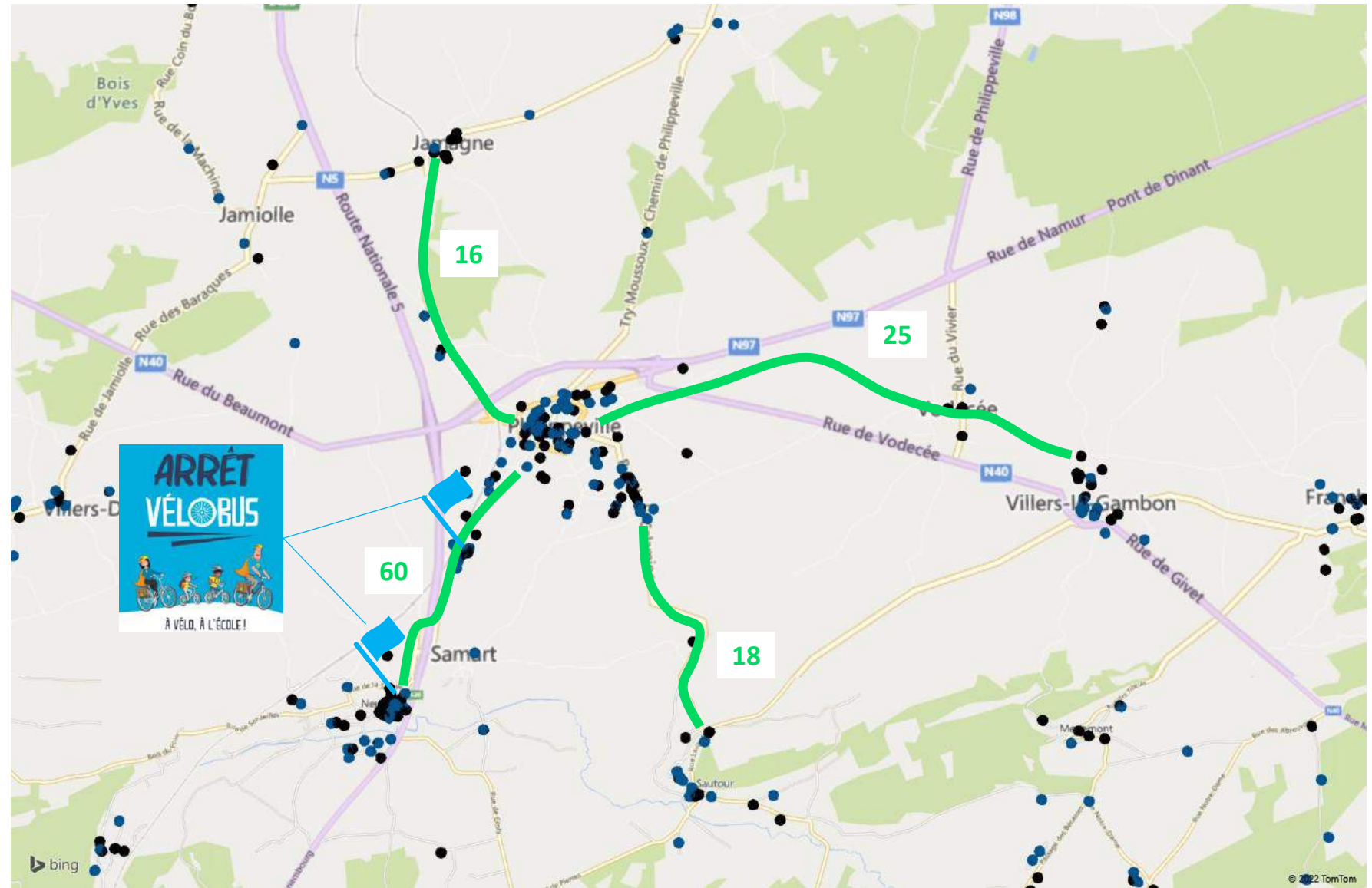
- Commune de Philippeville
- Ecole(s)
- Comité de parents, bénévoles...

5. Mettre en place des lignes de vélobus

Sur base du fichier adresses anonymisés des élèves du secondaire de l'Athénée et de l'IND, environ 120 élèves du secondaire sont situés dans un rayon de 15 minutes à vélo autour des écoles.

L'itinéraire représentant le potentiel le plus important est celui au départ de Neuville. Cet itinéraire permettrait également d'emmener les enfants du quartier du Pont de la Folie (deux arrêts potentiels du vélobus).

L'aménagement de cette liaison est prioritaire dans le développement du réseau cyclable sur la commune.



5. Mettre en place des lignes de vélobus

Exemples et références



www.provelo.org



<https://mobilite-mobiliteit.brussels/>

SPW – Vélobus : guide de démarrage

http://mobilite.wallonie.be/files/emsr/Outils_velobus/velobus_guideA4%201.pdf

SPW - CeMaphore 152 – Août 2020 : Vélo bus - À la rentrée, expérimenter « l'école sans voiture » ?

http://mobilite.wallonie.be/files/cemaphore/cemaphore_00152.pdf

Fiche bonne pratique POLLEC - La mobilité douce - Rangs scolaires à vélo et rues scolaires

<http://lampspw.wallonie.be/dgo4/conventiondesmaires/assets/documents/content/bonne-pratique/452/.pdf>

Pro Vélo - Mettre votre école au vélo

<https://www.provelo.org/fr/page/ecole-velobus>

Bruxelles Mobilité - Rang scolaire à vélo accompagné

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecole/animations/rang-scolaire-a-velo-accompagne>

