

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ PERWEZ

PHASE 1 : DIAGNOSTIC PROSPECTIF
VERSION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE
MAI 2017



Ont participé à la rédaction de ce rapport :

- **Paul PLAK – Administrateur – Chef de Projets**
- **Delphine HEBERT – Associée – Chef de Projets**
- **Tiago Daniel COSTA PINA – Chargé d'études**
- **Alice DENYS – Chargée d'études**

agora
E T U D E S

Rue Montagne aux Anges, 26
B - 1081 Bruxelles
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières

Principaux éléments de situation existante	11
1 Analyse territoriale et socio-économique	11
1.1 Contexte géographique	11
1.1.1 Localisation et principales caractéristiques	11
1.1.2 Morphologie du territoire communal	14
1.1.2.1 Occupation du sol	14
1.1.2.2 Plan de secteur	16
1.2 Contexte socio-économique : population, activités et équipements	18
1.2.1 Population	18
1.2.2 Activités et emploi	21
1.2.2.1 Les zones d'activité économique et équipements	21
1.2.3 Les mouvements liés à l'emploi	23
1.2.3.1 Les mouvements liés à la scolarité	25
1.3 Conclusions	25
Diagnostic Mobilité	27
2 Modes doux	27
2.1 Déplacements piétons	27
2.1.1 Cheminements piétons pour la marche utilitaire	27
2.1.2 Cheminements piétons pour la marche de loisirs	27
2.2 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite	27
2.3 Déplacements cyclistes	30
2.3.1 Aménagements existants et stationnements à destination des cyclistes	30
2.3.2 Sens Uniques Limités (SUL)	33
2.3.3 Souhaits futurs exprimés par les cyclistes	35
2.3.4 Itinéraires cyclables et circuits touristiques	36
2.4 Conclusion	37
3 Transports en commun	39
3.1 Transport en commun ferré : SNCB	39
3.2 Transports en commun routiers : TEC	39
3.2.1 Offre	39

3.2.1.1	Desserte territoriale _____	40
3.2.1.2	Fréquence de passage _____	41
3.2.2	Demande _____	45
3.2.2.1	Fréquentation _____	45
3.2.2.2	Abonnements _____	49
3.2.2.3	Origine et destination des déplacements – enquête O/D _____	49
3.2.3	Points noirs routiers des itinéraires _____	52
3.2.4	Projets _____	53
3.3	Conclusions _____	53
4	Mobilité scolaire _____	55
4.1	Écoles de Perwez _____	55
4.2	Aménagements existants _____	57
4.3	Dysfonctionnements observés _____	58
4.4	Fiches d’analyse école par école _____	62
4.5	Conclusions _____	69
5	Transport privé _____	71
5.1	Hiérarchie viaire _____	71
5.2	Demande de déplacements _____	73
5.3	Difficultés signalées _____	73
5.4	Sécurité routière _____	75
5.4.1	Évolution du nombre d’accidents _____	75
5.4.2	Localisation des accidents _____	75
5.4.3	Identification des zones à risque _____	77
5.5	Covoiturage _____	78
5.5.1	Projets et évolution future _____	79
5.6	Transport de marchandises _____	79
5.7	Conclusion _____	81
6	Stationnement _____	83
6.1	Offre et demande de stationnement _____	83
6.1.1	Résultats de l’enquête rotation _____	84
6.1.2	Stationnement parking de covoiturage _____	86
6.1.3	Relevés qualitatifs _____	88
6.2	Conclusion _____	89

7 Projets urbains et impacts sur la mobilité	91
7.1 Logements	93
7.1.1 Lotissement avenue Wilmart - rue de Seumay	93
7.1.2 Lotissement avenue Wilmart - rue de Noville	95
7.1.3 Lotissement rue d'Alvaux	96
7.1.4 Lotissement rue du Gadaffe	97
7.1.5 Lotissements rue aux Quatre Vents	98
7.1.6 Lotissement rue aux Fleurs – rue du Buret	98
7.1.7 ZACC rue Saint-Roch – rue de la Cayenne	99
7.1.8 ZACC rue du Mont – avenue Monseigneur Namèche	99
7.2 Equipements	99
7.2.1 Collège Da Vinci de Perwez	99
7.2.2 Terrain de sport	100
7.2.3 Maison de repos	100
7.2.4 Ancienne gare	100
7.3 Espaces publics	101
7.3.1 Aménagement de la Grand'Place	101
7.3.2 Aménagement de la place de la Gare	101
7.3.3 Signalisation des itinéraires cyclables	102
7.3.4 Aménagement du sentier Hacquart	103
7.4 Plans Communaux d'Aménagement (PCA)	104
7.4.1 PCA N°10 - Aménagement de la Zone d'Activités Économiques de Perwez	104
7.4.2 PCA N°13 - Extension de la ZAE de Perwez	105
8 Projets de voiries et d'infrastructures	106
8.1 Aménagement de la chaussée de Wavre (N243)	107
8.2 Aménagement de l'avenue Wilmart (N243)	107
8.3 Aménagement de la rue Saint-Roch (N972)	107
8.4 Aménagement de la rue du Mont	108
8.5 Aménagement de la chaussée de Tirlemont (N29)	108
8.6 Voirie de liaison E411 – ZAE de Perwez	109
8.7 Échangeurs N°11 Thorembais-Saint-Trond - E411	110
8.8 Giratoire chaussée de Wavre – rue de la Douairière	111
9 Documents d'orientation	113
9.1 Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) des communes de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe, Walhain	113
9.2 Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez	114
9.3 Schéma Directeur Cyclable de Wallonie	116

9.4	Plan Communal de Développement Rural	116
9.5	Schéma de Structure Communal	117
9.6	Plans Communaux de Mobilité au sein des communes voisines	118
9.6.1	PCM d'Éghezée	118
9.6.2	PICM de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Incourt	119
9.6.3	PICM de Lincent, Hélécine, Orp-Jauche et Ramillies	120
<i>Problématiques principales à résoudre</i>		123
10	<i>Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions</i>	123
10.1	Globaliser l'action	123
10.2	Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux	123
10.3	Gérer les espaces de circulation	124
10.4	Les enjeux et problématiques	125

Table des cartes

Carte 1. Carte générale de Perwez.....	13
Carte 2. Plan de secteur sur le territoire de la commune de Perwez.....	17
Carte 3 Répartition de la population entre les différents villages Source : Censur 2011	20
Carte 4. Équipements communautaires et service publics dans la commune de Perwez (Source : PICM de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain, AGORA/ISIS/FUSAGx/VO Communication, 2003)	21
Carte 5. Environnement bâti. (Source : La Rénovation Urbaine de perwez - constat et diagnostic, aqua, Mars 2014)	22
Carte 6. Localisation des pôles majeurs dans la Province du Brabant Wallon (Source Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon – Rapport de la phase 2 ; TRITEL, espaces mobilités, Aménagement, yuluka ; Novembre de 2009)	22
Carte 7. Mobilité entrante à Perwez	23
Carte 8. Mobilité sortante de Perwez	24
Carte 9. Réseau cyclable existant et stationnement vélo aux arrêts TEC	31
Carte 10. Desserte en transport collectif de la commune de Perwez	40
Carte 11. Fréquentation des arrêts de transports collectifs de la commune de Perwez	46
Carte 12. Établissements scolaires et zoom sur centre	56
Carte 13. Hiérarchie du réseau routier	72
Carte 14. Localisation des accidents en 2016 (Petits accrochages avec de délits de fuite exclus)	76
Carte 15. Évolution des zones à risque d'accident sur les routes régionales de Perwez.....	77
Carte 16 Redevance kilométrique routière au sein de la commune de Perwez	80
Carte 17 Projets d'urbanisation au sein de la commune de Perwez.....	92
Carte 18 Projets de voiries et d'infrastructures au sein de la commune de Perwez	106

Table des tableaux

Tableau 1. Occupation du sol à Perwez en 2015 selon le registre Cadastral Source : SPF Économie (2015)	15
Tableau 2 Principales caractéristiques de la population de la commune de Perwez en janvier 2016 Source : IWEPS, 2016 sur base des données du Registre national et du SPF Économie	18
Tableau 3. Ligne de bus TEC desservant la commune de Perwez	39
Tableau 4 : gares et noyaux urbains desservis par les lignes TEC desservant Perwez	41
Tableau 5 Nombre de passage par jour des lignes de bus desservant la commune aux arrêts considérés en période scolaire Source : TEC (2017), Horaires d'application en mars 2017	42
Tableau 6 Nombre de passage par jour des lignes de bus desservant la commune aux arrêts considérés hors période scolaire Source : TEC (2017), Horaires d'application en mars 2017	43
Tableau 7. Fréquentation des lignes de bus desservant la commune de Perwez (en nombre de montées par ligne) Source : TEC (2016), Nombre de montées aux arrêts entre le 21 et le 27 novembre 2016.....	45
Tableau 8. Fréquentation des arrêts de bus de la commune de Perwez (en nombre de montées par arrêt) Source : TEC (2016), Nombre de montées aux arrêts entre le 21 et le 27 novembre	48
Tableau 9 Nombre d'abonnés habitant la commune de Perwez selon le type d'abonnement Source : TEC (2017), Contrat en cours de validité par produit : Situation actuelle à Perwez	49
Tableau 10 Nombre d'abonnés habitant la commune de Perwez selon l'âge Source : TEC (2017), Contrat en cours de validité par produit : Situation actuelle à Perwez.....	49

Table des illustrations

Figure 1. Localisation de la commune de Perwez	12
Figure 2. Age du bâti à Perwez - Source : IWEPS (2015)	16
Figure 3. Schéma reprenant les flux vélo entrants et sortants sur le RAVEL aux trois points de comptage, lors du relevé du vendredi 5 mai 2017	32
Figure 4. Résultats de comptages modes doux au carrefour RAVEL - Ch. de Wavre (N243) – Rue de la Station (N243)	33
Figure 5. Panneaux de signalisation routière	34
Figure 6. Schéma de conceptuel Itinéraires cyclables Perwez (CLDR – Groupe d'action Itinéraires cyclables)	35
Figure 7. Tracé « La Transperwézienne »	36
Figure 8. Plan de balisage des itinéraires cyclables (Source : Administration communale de Perwez)	37
Figure 9 : Fréquentation des arrêts – Moyenne Jour Ouvrable - tableau de synthèse	48
Figure 10. Origine-Destination des usagers TEC (Enquête OD)	50
Figure 11. Motif de déplacement des usagers (Enquête OD)	51
Figure 12. Profil d'âge des usagers (Enquête OD)	51
Figure 13. mode de déplacement vers l'arrêt (enquête OD)	52
Figure 14. Relation entre la distance et le moyen de déplacement (Source : Enquête scolaire 2015 – Résultat global)	58
Figure 15. Heure d'arrivée à l'école (source enquête scolaire- toutes les écoles de la commune confondues)	58
Figure 16. Obstacles à l'utilisation de la marche pour les déplacements scolaires (source enquête scolaire- toutes les écoles de la commune confondues)	59
Figure 17. Obstacles à l'utilisation du vélo pour les déplacements scolaires (source enquête scolaire- toutes les écoles de la commune confondues)	59
Figure 18. Nombre d'accidents par mode de transport en 2015 et 2016 (Source : Zone de Police du Brabant Wallon est)	75
Figure 18. Extrait de la carte de localisation du parking de Thorembais-Saint-Trond (Source : https://www.carpool.be/wallonie/particuliers/parkings/)	78
Figure 20. Zone objet de l'enquête de rotation	84
Figure 21. Profil des usagers et taux d'occupation le long de la journée Tronçon 2 Capacité utilisée h X places	85
Figure 22. Profil des usagers et taux d'occupation le long de la journée Tronçon 3 Capacité utilisée h X places	85
Figure 23. Profil des usagers et taux d'occupation le long de la journée Tronçon 5 Capacité utilisée h X places	86
Figure 24. Localisation du parking de covoiturage sur image aérienne	86
Figure 25. Taux d'occupation du parking de covoiturage et du parking sur le pont de l'autoroute E411, Thorembais-Saint-Trond	87
Figure 26. Plan-masse du projet de lotissement rue de Seumay-avenue Wilmart Source : ADE sprl, Demande de permis d'urbanisation	93
Figure 27. Mobilité au sein du projet de lotissement rue de Seumay-avenue Wilmart Source : ADE sprl, Demande de permis d'urbanisation	94
Figure 28 Plan-masse du projet de lotissement avenue Wilmart - rue de Noville Source : Permis d'urbanisation	95
Figure 29. Plan-masse du projet de lotissement rue d'Alvaux Source : Vincent Coqlet, Permis d'urbanisation FB Solution : Plan-masse	96
Figure 30 Plan-masse du projet de lotissement rue du Gadaffe Source : SIA, Demande de permis d'urbanisation « La Cayenne » : Plan d'urbanisation projeté	97

Figure 31 Plan-masse du projet de lotissement rue aux Fleurs - rue du Buret Source : Permis d'urbanisation _____	98
Figure 32 Itinéraires cyclables communaux Source : Commune de Perwez _____	102
Figure 33. Projet d'aménagement du sentier Hacquart Source : agua (2015), <i>Projet de rénovation urbaine dans le centre urbain de Perwez</i> _____	103
Figure 34 Plan-masse du PCA N°10 Source : Commune de Perwez, Plan Communal d'Aménagement du zoning industriel _____	104
Figure 35. Périmètre du PCA N°13 dérogatoire au plan de secteur Source : Arrêté du Gouvernement de la Région wallonne du 20 juillet 2008 _____	105
Figure 36 Voirie de liaison E411 - ZAE de Perwez Source : SPW _____	109
Figure 37. Giratoire chaussée de Wavre - rue de la Douairière Source : Commune de Perwez ____	111
Figure 38 Projet d'urbanisation avenue Jacobs - chaussée de Wavre - rue Pahaux Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014 _____	114
Figure 39 Projet de Réseau Vert Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014 _____	115
Figure 40 Projet de réaménagement de la place de la Gare Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014 _____	115
Figure 41 Projet de tracé de la véloroute urbaine Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014 _____	116
Figure 42. Extrait de la cartographie des Plans Communaux de Wallonie Source : Région wallonne, février 2015 _____	118
Figure 43 Hiérarchisation du réseau routier communal d'Incourt Source : PICM de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Incourt, 2005 _____	119
Figure 44 Hiérarchisation du réseau routier communal d'Ramillies Source : PICM de Lincet, Hélécine, Orp-Jauche et Ramillies, 2009 _____	120
Figure 45 Réseau cyclable structurant proposé par le PICM au sein de la commune de Ramillies Source : PICM de Lincet, Hélécine, Orp-Jauche et Ramillies, 2009 _____	121
Figure 46 : capacité de transport des différents modes de transport _____	124

Principaux éléments de situation existante

Le présent chapitre expose un résumé des caractéristiques géographiques et socio-économiques de la commune de Perwez, en s'intéressant essentiellement aux données ayant un impact sur la mobilité des habitants et visiteurs.

Il constitue une actualisation de l'analyse réalisée en 2002 dans le cadre du Plan Communal InterCommunal (PICM) de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain. Il s'appuie notamment sur les données collectées au travers des études et projets, existants ou en cours, sur le territoire communal tels que, par ordre chronologique :

- Le Plan Communal de Développement Rural (PCDR), 2003 ;
- Le Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon, 2011 ;
- Le diagnostic communal de mobilité scolaire, 2014 ;
- L'opération de rénovation urbaine du quartier dit du Centre de Perwez, 2015.

1 Analyse territoriale et socio-économique

1.1 Contexte géographique

1.1.1 Localisation et principales caractéristiques

Implantée la zone de polarisation de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC), la commune de Perwez est située à proximité de quatre zones urbaines, influentes à l'échelle régionale ou provinciale :

- × Namur au Sud-Est ;
- × Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre au Nord-Ouest ;
- × Gembloux au Sud-Ouest ;
- × Jodoigne au Nord-Est.

Au sein de la hiérarchie urbaine des communes wallonnes, Perwez constitue ainsi une **commune fortement dépendante de ses voisins**, compte tenu de sa population et des principaux équipements urbains (enseignement secondaire et supérieur, santé, tourisme, services publics régionaux et fédéraux, etc.).

Localisation	Province du Brabant wallon, arrondissement de Nivelles
Communes limitrophes	Incourt, Ramillies, Eghezée, Gembloux, Walhain
Entités	Malèves-Sainte-Marie, Orbais, Perwez Jaussette, Perwez (Perwez le Mont, Bornival), Thorembais-les-Béguines, Thorembais-Saint-Trond
Distance¹ depuis les principaux pôles	Bruxelles : 50 km Hannut : 24 km Tirlemont : 24 km Charleroi : 43 km Namur : 22 km Wavre & Ottignies-Louvain-la-Neuve : 21 km Gembloux : 14 km Jodoigne : 13 km Eghezée : 10 km

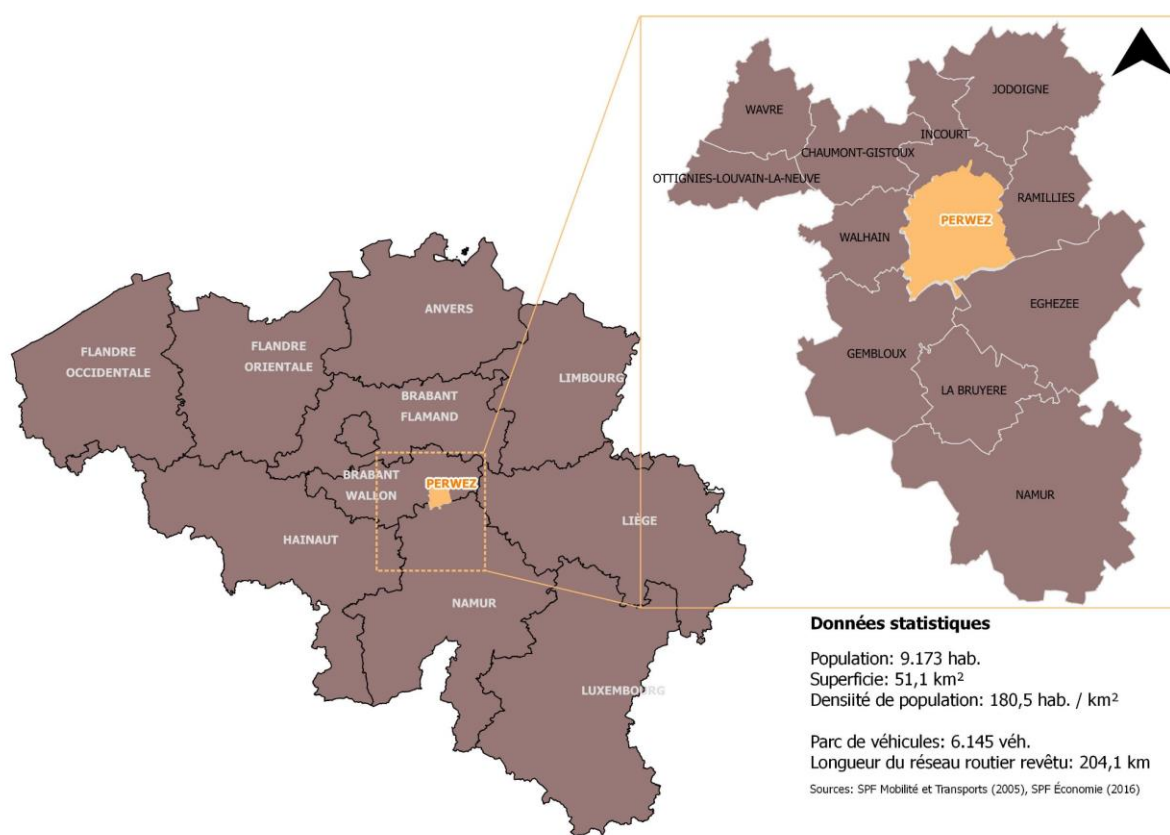


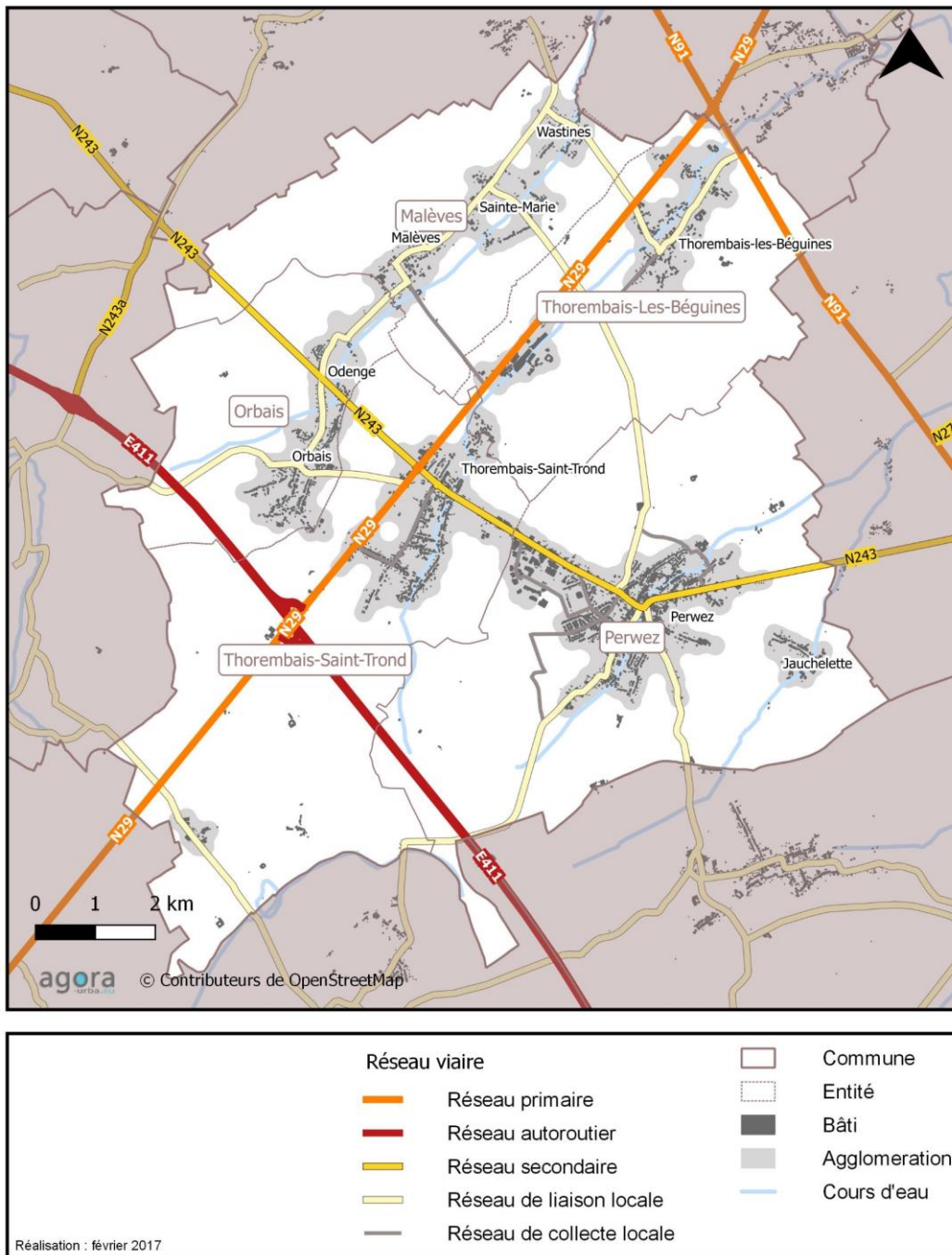
Figure 1. Localisation de la commune de Perwez

La commune est accessible depuis ces différents pôles par l'intermédiaire des **principaux axes du réseau routier** maillant le territoire :

- L'autoroute A4 (E411) joignant Bruxelles, Wavre et Namur traversant le Sud-Ouest de la commune ;
- La route N29 traversant la commune selon un axe Nord-Est – Sud-Ouest et joignant Gembloux à Jodoigne ;
- La route N243 traversant la commune selon un axe Nord-Ouest – Sud-Est ;
- La route N91 traversant l'extrémité Nord-Est de la commune en direction d'Eghezée.

¹ Source : COMMUNE DE PERWEZ (2003), *Plan Communal de Développement Rural*

Si le territoire est maillé par plusieurs lignes de bus du réseau TEC, il est dépourvu de point d'arrêts ferroviaires. La gare la plus proche étant la gare de Gembloux, située à environ 10 kilomètre du centre de la commune.



Carte 1. Carte générale de Perwez

1.1.2 Morphologie du territoire communal

La commune de Perwez est composée de **cinq entités**, abritant un ou plusieurs villages :

- L'entité de **Perwez**, à l'Est, regroupant les villages de Perwez et de Jauchelette ;
- L'entité de **Thorembais-Saint-Trond**, au Sud-Ouest, abritant le village du même nom ;
- L'entité d'**Orbais**, à l'Ouest, regroupant les villages d'Orbais et d'Odenge ;
- L'entité de **Thorembais-les-Béguines**, au Nord-Est, abritant le village du même nom ;
- L'entité de **Malèves**, au Nord, regroupant les villages de Malèves, Sainte-Marie et Wastines.

Elles sont reliées par les voiries du réseau routier régional, ainsi que par les voiries de liaisons locales.

Le territoire communal présente un relief peu marqué, variant entre 130 mètres d'altitude au Nord-Est et 170 mètres au Sud-Ouest. Situé au sein de la région hesbignonne limoneuse, il abrite quatre cours d'eau : le Thorembais et l'Orbais le traverse alors que la Grande Gette et la Jausselette y prennent leur source.

1.1.2.1 OCCUPATION DU SOL

Le territoire est peu artificialisé, 88 % de sa superficie étant non bâtie en 2015. En la matière, la commune ne se différencie pas de ses voisines, où moins de 10 % de la surface cadastrale est bâtie. Seul Gembloux présente un territoire légèrement plus urbanisé, avec 11 % de surface cadastrale bâtie.

Occupation du sol	Surface	
	en ha	en %
Superficie cadastrée	4881,4	96,06%
<i>Parcelles bâties</i>	<i>416,6</i>	<i>8,20%</i>
Annexes, y compris les serres	19,3	0,38%
Appartements	8,7	0,17%
Ateliers et bâtiments industriels	21,5	0,42%
Autres (parcelles bâties)	2,0	0,04%
Bâtiments commerciaux	10,2	0,20%
Bâtiments d'utilité publique	1,9	0,04%
Bâtiments de stockage	12,5	0,25%
Bâtiments destinés à l'aide social et santé	2,4	0,05%
Bâtiments destinés à l'enseignement, recherche et culture	3,9	0,08%
Bâtiments destinés aux cultes	1,8	0,03%
Bâtiments destinés aux récréations et sports	6,5	0,13%
Bâtiments publics	0,9	0,02%
Buildings	3,6	0,07%
Immeuble de bureaux	1,0	0,02%
Maisons et fermes	320,5	6,31%
<i>Parcelles non-bâties</i>	<i>4464,8</i>	<i>87,87%</i>
Autres (parcelles non-bâties)	41,8	0,82%
Bois	242,6	4,77%
Chemins cadastrés	8,3	0,16%
Eaux cadastrées	10,7	0,21%
Jardins et parcs	27,5	0,54%
Pâtures, prés	534,1	10,51%
Terrains récréatifs	1,2	0,02%
Terres agricoles	3566,7	70,19%
Terres vaines et vagues	11,7	0,23%
Vergers	20,1	0,40%
Superficie non-cadastrée	200,0	3,94%
Total	5081,4	100,00%

Tableau 1. Occupation du sol à Perwez en 2015 selon le registre Cadastral
Source : SPF Économie (2015)

Les parcelles non-bâties sont principalement constituées de terres agricoles (80 % de la superficie de parcelles non-bâties), de pâtures et de prés (12 %) ainsi que de bois (5 %).

Les parcelles bâties abritent majoritairement des maisons et fermes (77 % de la superficie de parcelles bâties) ainsi que, dans une moindre mesure, des ateliers et bâtiments industriels (5 %).

Le bâti communal est relativement ancien, la majorité des constructions (69 %) datant d'avant 1981, dont 29 % d'avant le début du 20^{ème} siècle.

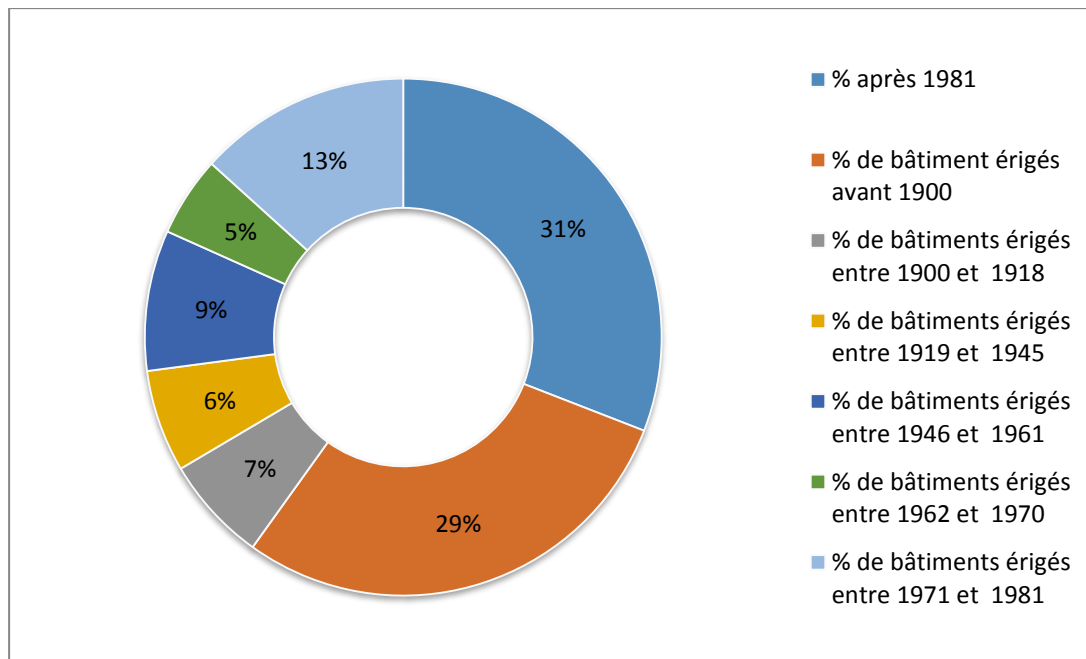


Figure 2. Age du bâti à Perwez - Source : IWEPS (2015)

L'habitat est regroupé au sein des villages. Il s'étend linéairement le long des voiries principales traversant les différentes entités.

Il est principalement composé de bâtiments isolés, les constructions mitoyennes étant majoritairement concentrées dans le centre-ville de Perwez, le long de la chaussée de Wavre, de l'avenue Wilmart et de la rue Saint-Roch.

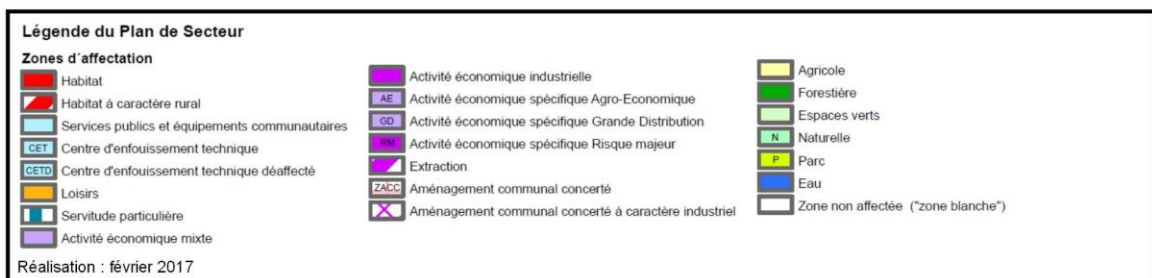
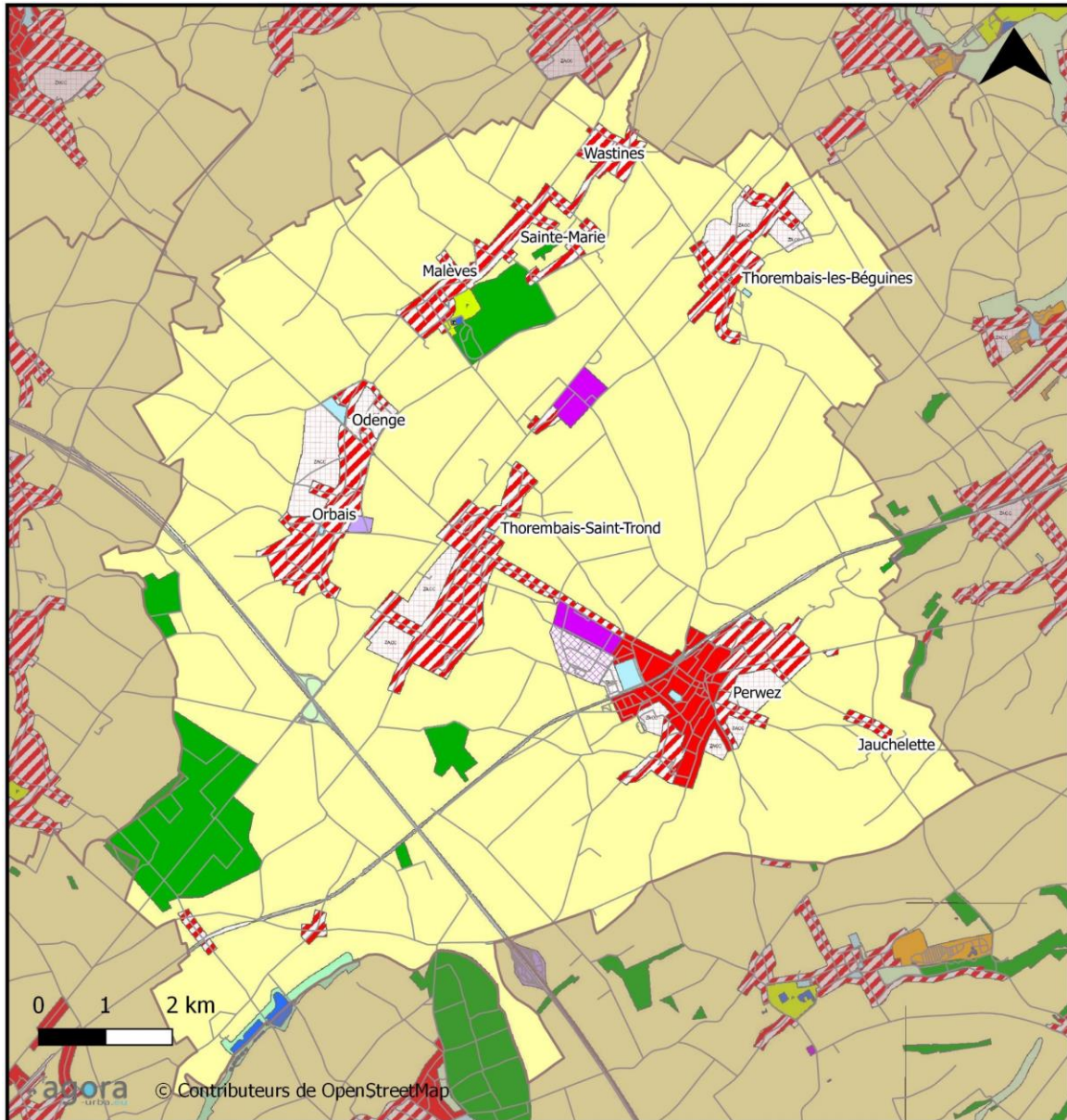
L'habitat semble cependant se densifier puisqu'entre 1995 et 2015, la part de logements situés au sein d'immeubles à appartements a augmenté d'environ 10 %². Les appartements constituaient en 2015 87% des nouveaux logements dont la construction a été autorisée.

1.1.2.2 PLAN DE SECTEUR

L'objet principal du plan de secteur est de définir les affectations du sol afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace.

Il détermine, par l'intermédiaire du zonage, les portions du territoire susceptibles ou non de faire l'objet de développements urbains ultérieurs.

² Source : SPF Économie (2015)



Carte 2. Plan de secteur sur le territoire de la commune de Perwez

Sur le territoire de la commune de Perwez, ces développements seront concentrés au sein des villages, la majorité de la superficie communale étant affectée à l'agriculture.

1.2 Contexte socio-économique : population, activités et équipements

Le présent chapitre brosse un résumé des caractéristiques du développement socio-économique de la commune de Perwez, sans pour autant constituer une étude à part entière. Celui-ci ayant déjà fait l'objet de multiples analyses, des éléments issus de ces dernières sont repris ici si nécessaire.

1.2.1 Population

La commune de Perwez compte, en janvier 2016, **9.173 habitants**. Elle accueille 2 % de la population du Brabant Wallon et occupe ainsi la place 17^{ème} dans le classement des communes les plus peuplées de la province.

Les données les plus récentes relatives à la population de la commune de Perwez sont synthétisées ci-dessous.

Nombre d'habitants		9.173 habitants
Taille moyenne des ménages		2.57 personnes / ménage
Avec	<i>Ménage sans enfants</i>	16 %
	<i>Ménage isolés de plus de 65 ans</i>	10,8 %
Age moyen de la population		38.9 ans
Répartition de la population par âge		
Age	Nombre d'habitants	% d'habitants
Moins de 13 ans	1571	17%
Entre 13 et 18 ans	669	7%
Entre 19 et 25 ans	813	9%
Entre 26 et 45 ans	2497	27%
Entre 46 et 65 ans	2312	25%
Plus de 65 ans	1311	14%
<i>Total</i>	<i>9173</i>	<i>100%</i>

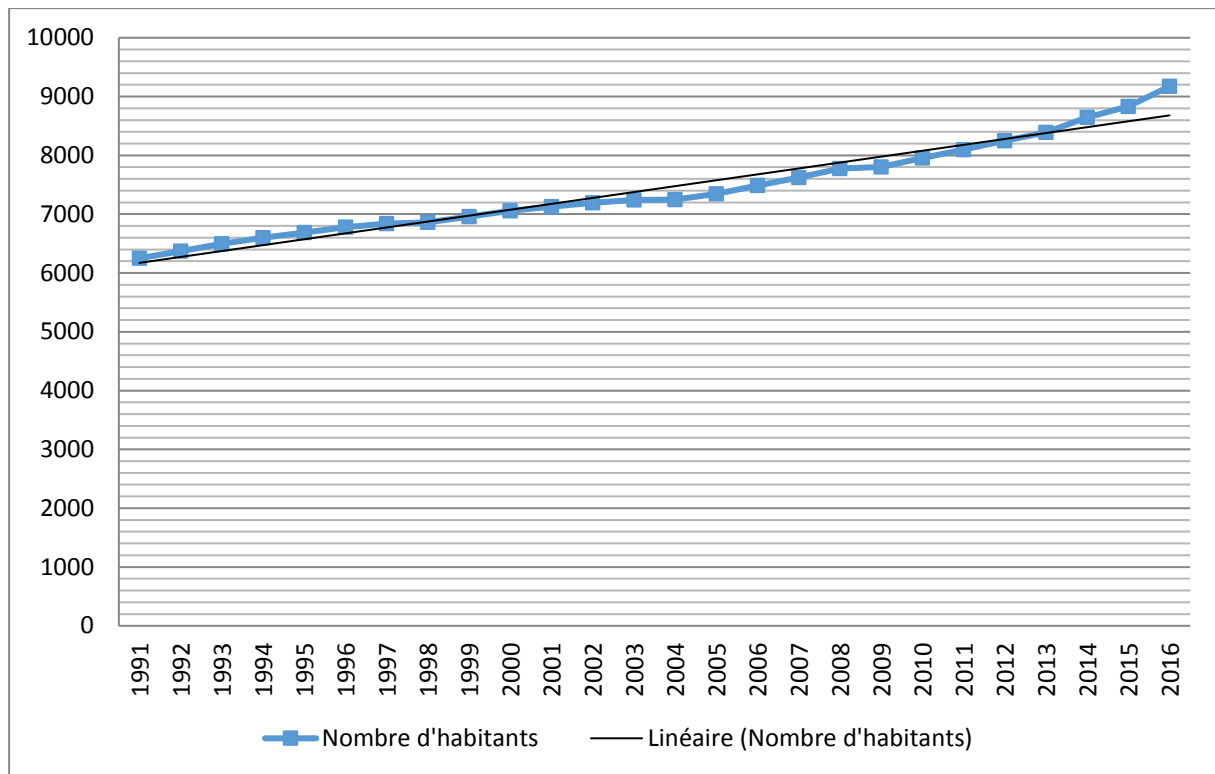
Tableau 2 Principales caractéristiques de la population de la commune de Perwez en janvier 2016
Source : IWEPS, 2016 sur base des données du Registre national et du SPF Économie

On constate la part importante des enfants dans la population totale (17% de moins de 13 ans). La répartition de la population par classe d'âge est cependant équilibrée ;

- Un quart de la population est en âge d'être scolarisée ;
- Un dixième de la population correspond à la classe des étudiants et/ou des jeunes adultes ;
- La moitié de la population appartient à la classe d'âge actives sur le marché de l'emploi ;
- Un sixième de la population a atteint l'âge de la retraite.

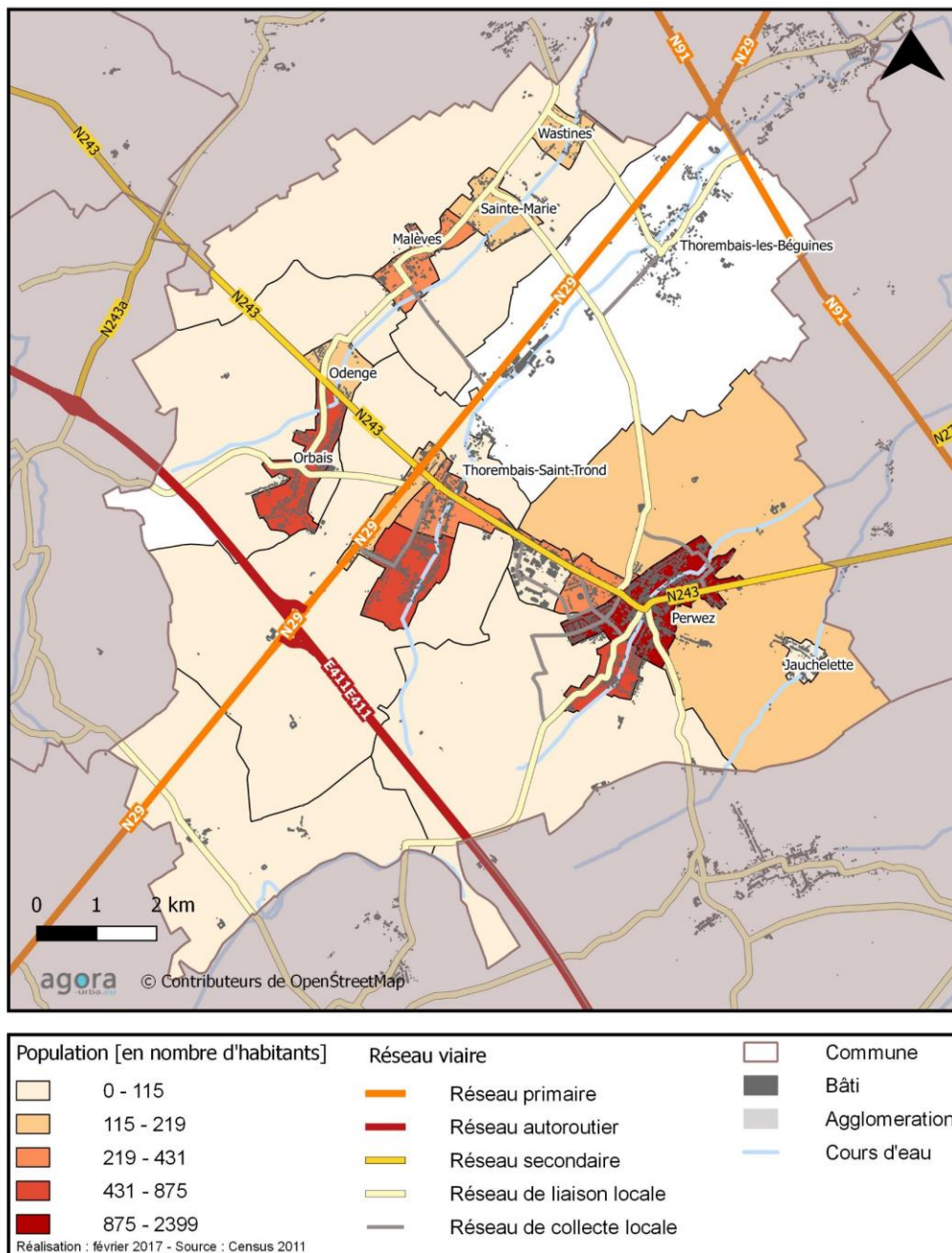
La population augmente de manière relativement constante depuis 1991, avec cependant une augmentation un peu plus conséquente que par le passé depuis 2013.

En 2016, la commune compte 1.076 habitants en plus qu'en 2011.



D'après les analyses du Service Public Fédéral de l'Économie, la commune comptera 10.242 habitants en 2035, soit 1.069 en plus qu'en 2016.

En 2011, la population était répartie comme suit au sein des différents villages.



Carte 3 Répartition de la population entre les différents villages
Source : Censuses 2011

Le village de Perwez concentre la majorité de la population (2.399 habitants au centre-ville). Viennent ensuite par ordre d'importance, les villages de Thorembais-Saint-Trond, Orbais, Malèves, Odenge, Sainte-Marie, Wastines et Thorembais-les-Béguines.

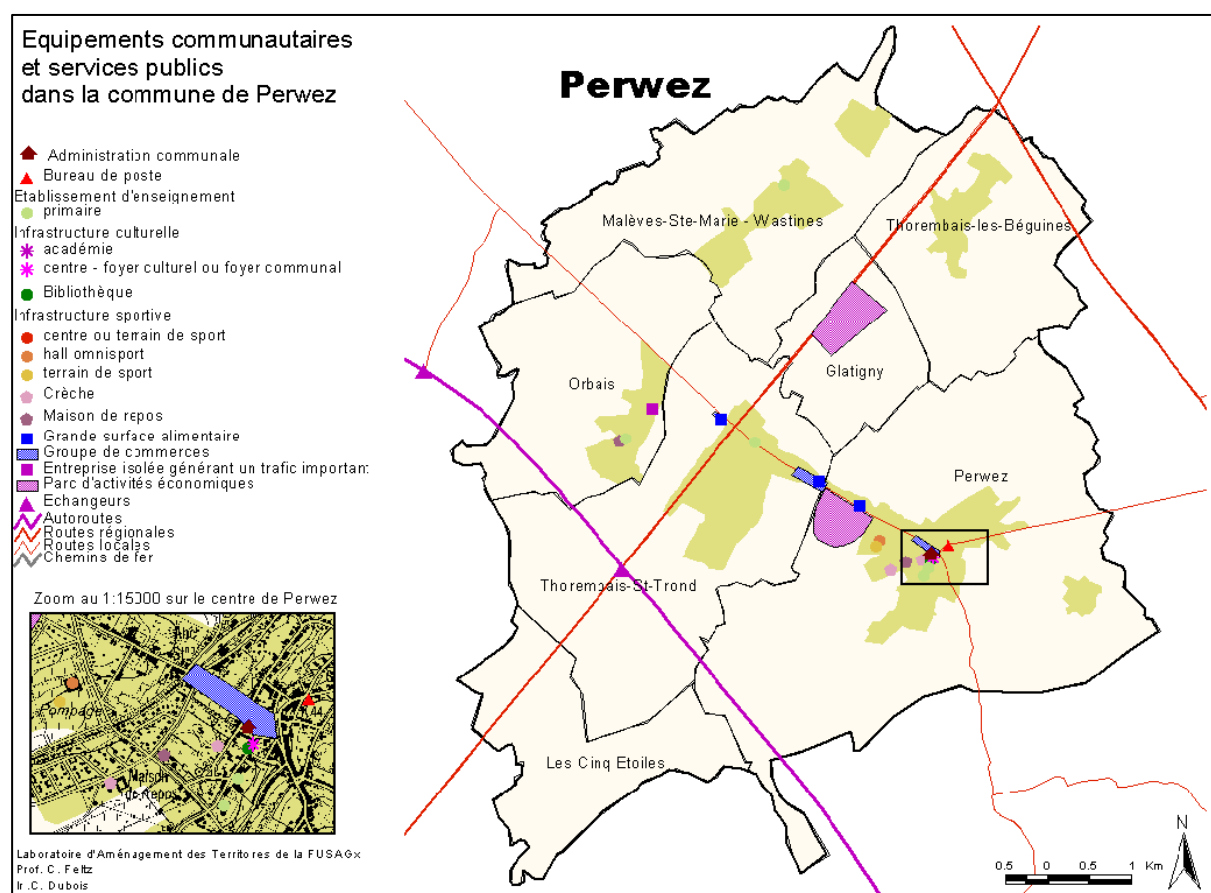
1.2.2 Activités et emploi

1.2.2.1 LES ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET ÉQUIPEMENTS

Deux zones d'activités économiques sont implantées sur le territoire communal :

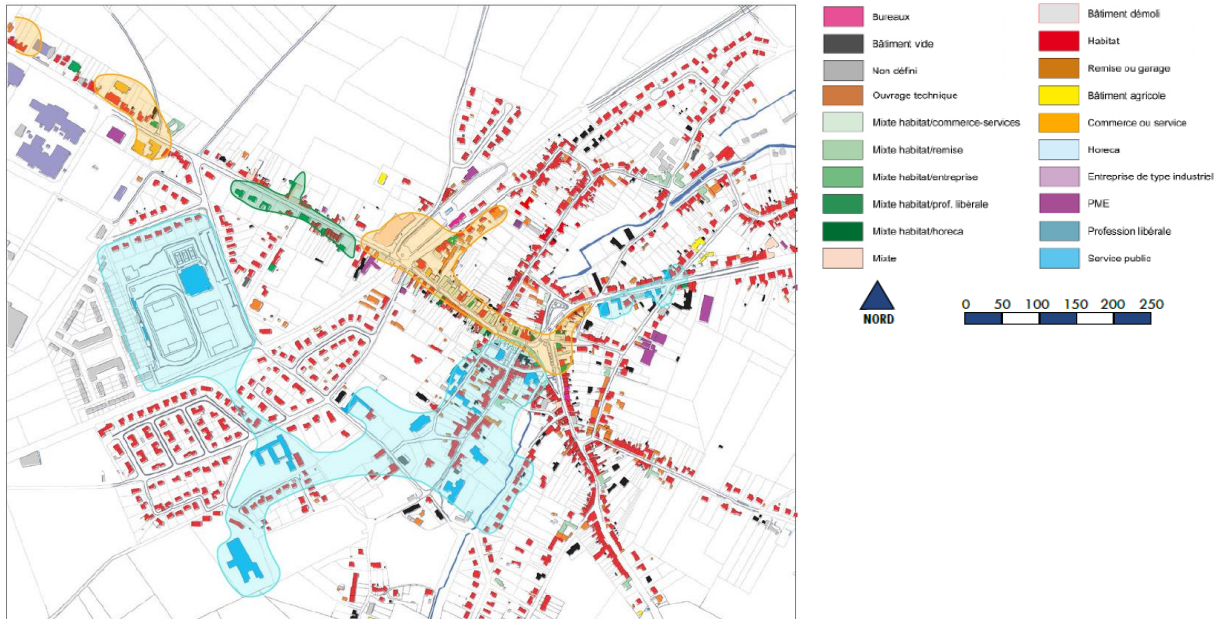
- Préolia - débouchant sur la chaussée de Wavre (N243), entre Perwez et Thorembais-Saint-Trond
- Béolia - entre Thorembais-Saint-Trond et Thorembais-les-Béguines débouchant sur la chaussée de Charleroi (N29)

Ces nouveaux noms ont été choisis et donnés aux deux zones d'activités économiques. Des panneaux de signalisation ont été mis en place notamment à proximité des deux sites sur les chaussées de Wavre et de Charleroi.



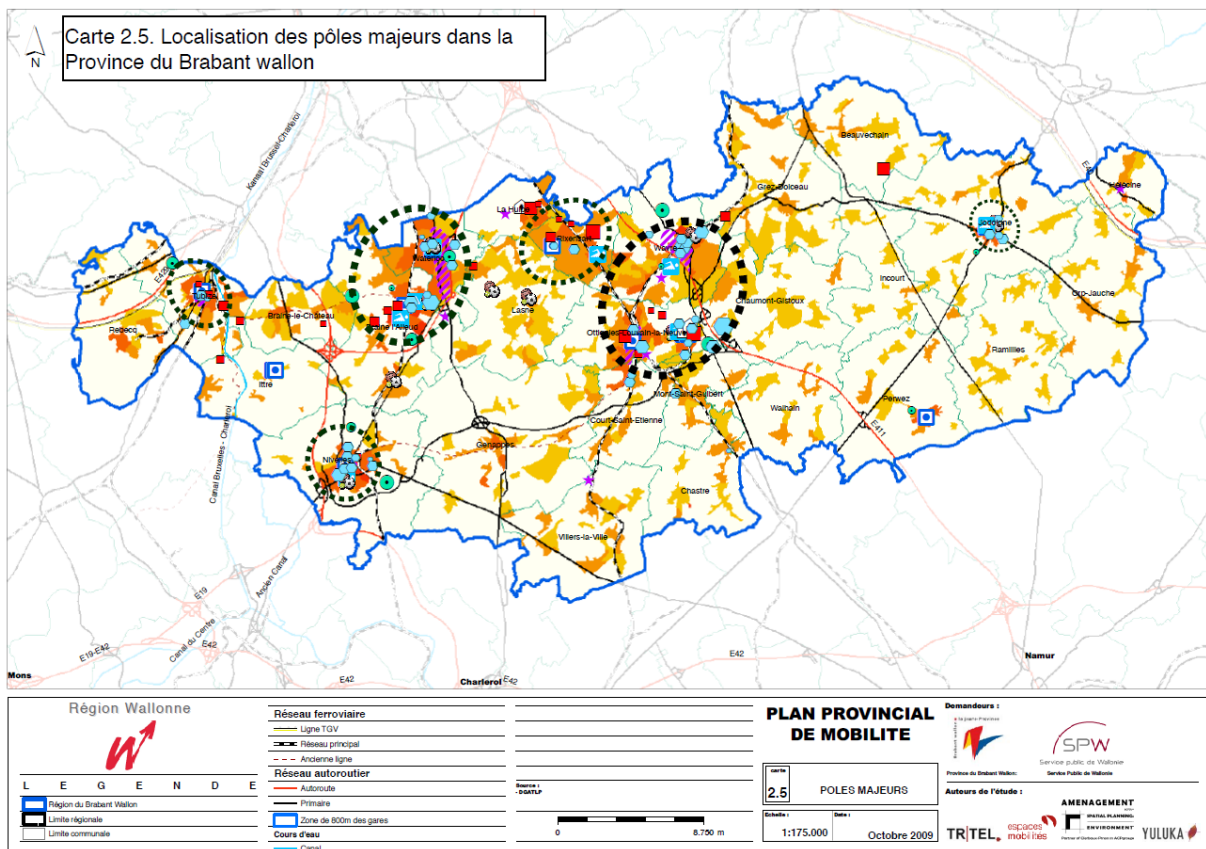
Carte 4. Équipements communautaires et service publics dans la commune de Perwez (Source : PICM de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain, AGORA/ISIS/FUSAGx/VO Communication, 2003)

Les équipements à l'exception des écoles (voir chapitre « Mobilité Scolaire) sont situés à Perwez. La Chaussée de Wavre entre Perwez Gare et Thorembais-Saint-Trond Carrefour accueille de grandes surfaces commerciales et HOReCa.



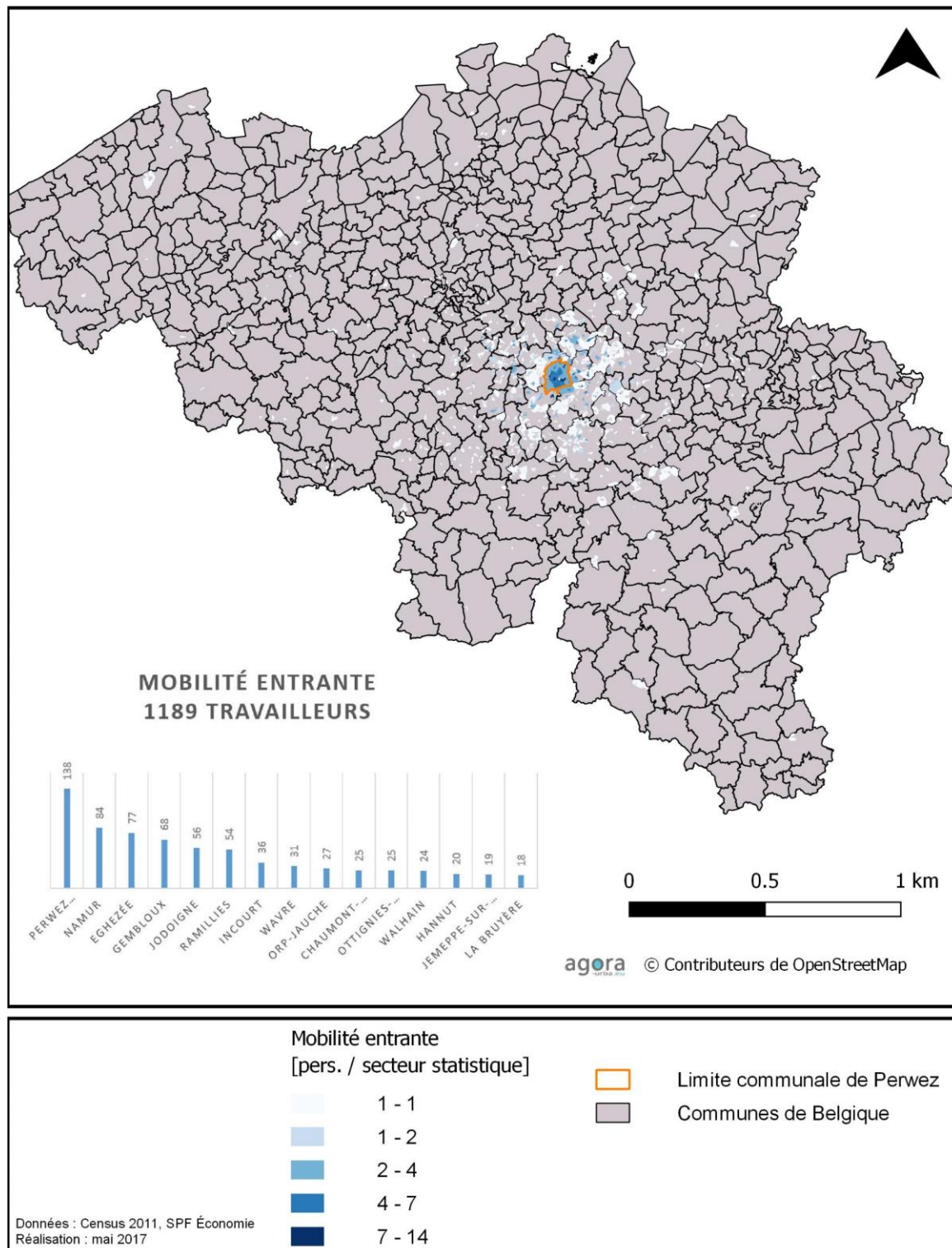
Carte 5. Environnement bâti. (Source : La Rénovation Urbaine de perwez - constat et diagnostic, agua, Mars 2014)

La commune en comparaison avec les autres villes de la Province du Brabant Wallon n'est pas un pôle majeur d'attraction des déplacements. Toutefois, si on compare avec les communes voisines d'Incourt, Ramillies et Walhain, Perwez possède un parc d'activité avec un nombre d'emplois assez important et un centre culturel de grande taille qui génèrent des besoins en déplacements



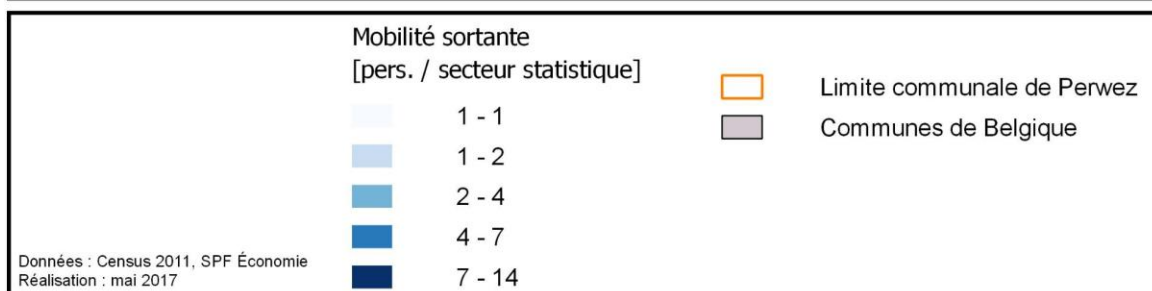
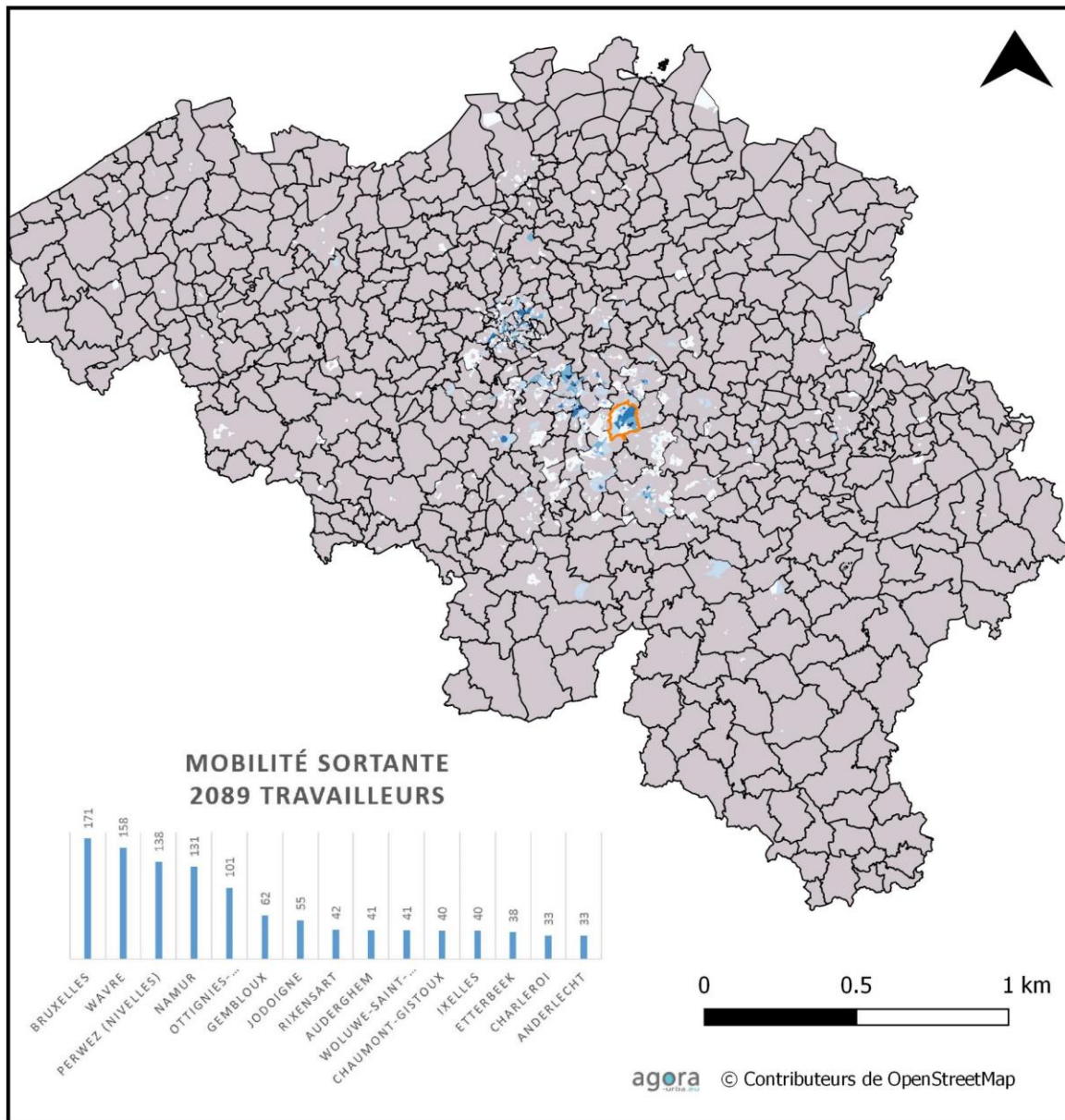
Carte 6. Localisation des pôles majeurs dans la Province du Brabant Wallon (Source Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon – Rapport de la phase 2 ; TRITEL, espaces mobilités, Aménagement, yuluka ; Novembre de 2009)

1.2.3 Les mouvements liés à l'emploi



Carte 7. Mobilité entrante à Perwez

La mobilité entrante à Perwez correspondait, en 2011, 1189 travailleurs, la plupart issus des communes voisines et de l'intérieur de la commune.



Carte 8. Mobilité sortante de Perwez

Le nombre d'habitants travaillant à l'extérieur de la commune est très important. **La mobilité interne correspond seulement à 7 % du total des déplacements domicile-travail des habitants de la commune.** Les communes de Bruxelles, Wavre, Namur et Ottignies-Louvain-la-Neuve sont les principales destinations. La région de Bruxelles Capitale est de loin le principal lieu de travail des Perwéziens. Étant donné que Perwez ne dispose pas d'un accès aisé en transport en commun, la majorité de ces déplacements se fait en voiture.

Perwez est une commune émettrice de déplacements. **La mobilité sortante représente presque le double que la mobilité entrante** et les déplacements domicile-travail à l'intérieur de la commune correspondent qu'à une petite partie du total des déplacements.

1.2.3.1 LES MOUVEMENTS LIÉS À LA SCOLARITÉ

Des enquêtes scolaires ont été réalisées au sein des écoles de la commune en 2015. Les conclusions concernant les pratiques de mobilité des élèves sont présentées au sein du chapitre « Mobilité scolaire ».

1.3 Conclusions

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Territoire très accessible, notamment par la route• Proximité de la gare ferroviaire de Gembloux (10 km)• La densification de l'habitat (tendance entre 1995 et 2005) constitue une opportunité pour limiter les déplacements en voiture si des commerces et services sont situés à proximité	<ul style="list-style-type: none">• Habitat et commerces s'étendant linéairement le long des voiries principales (N243 et N29) avec nombreux raccordements sur celles-ci• Une commune « dépendante » de pôles extérieurs• Déplacements domicile-travail très importants entre Perwez et la région de Bruxelles Capitale, liés à l'absence de liaisons rapides en transports en commun, ont comme conséquence des flux automobiles importants• La croissance continue de la population va générer plus de pression sur le réseau routier si des mesures ne sont pas prises afin de favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture privée.

Diagnostic Mobilité

2 Modes doux

2.1 Déplacements piétons

L'usage de la marche en tant que mode de déplacement peut répondre à deux objectifs différents : la marche utilitaire et la marche de loisirs.

La **marche utilitaire** est principalement liée à des déplacements quotidiens contraints, tels que aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche dans un environnement proche, les distances maximales parcourues étant de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Les **déplacements de loisirs**, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, disposent d'un potentiel important de développement, compte tenu du caractère plutôt rural du territoire communal. Ils sont d'autant plus intéressants qu'ils ne nécessitent aucun déploiement d'infrastructures spécifiques dans le cas présent.

2.1.1 Cheminements piétons pour la marche utilitaire

Dans les bassins de vie du territoire communal, nous constatons l'existence, quasiment partout, de trottoirs aménagés. En dehors des noyaux urbains, la présence de trottoirs ou d'accotements praticables n'est pas systématique.

Les principaux problèmes rencontrés par les piétons sont, de manière générale, le manque d'espace, la présence d'obstacles sur les trottoirs ou accotements, un revêtement non adapté ou mal entretenu, des traversées peu sécurisées et le manque d'éclairage.

Les axes drainant un flux de piétons conséquent autour des zones commerçantes, équipements et des axes plus fréquentés sont analysés en priorité. Au sein du chapitre portant sur la mobilité scolaire, nous analysons de façon exhaustive l'espace public autour des écoles.

2.1.2 Cheminements piétons pour la marche de loisirs

Il existe à Perwez plusieurs sentiers et cheminements piétons pouvant être utilisés pour des déplacements de loisirs.

2.2 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

Par Personnes à Mobilité Réduite (PMR), on entend toute personne présentant, de manière temporaire ou permanente, une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette catégorie les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou lourd, les malvoyants, etc. Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR ! Jusqu'à 30% des piétons peuvent être concernés.

On recommande donc de prendre systématiquement en compte l'accessibilité des PMR lors de chaque aménagement d'espace public réalisé sur le territoire communal. Des actions doivent notamment être menées afin d'assurer l'accès aux transports publics, offrir des places de stationnement adaptées et proposer des modes de déplacement alternatifs adaptés. On notera que de bons exemples d'aménagement existent déjà à Perwez.



Photo 1. Traversée piétonne avec dalles d'avertissement et bandes de guidage, rue du Culot



Photo 2. Plateau accessible PMR au niveau du carrefour rue des Marronniers - av. des Tourterelles

Les efforts entrepris doivent donc être poursuivis dans le cadre des aménagements futurs.

Des efforts restent à faire en ce qui concerne :

- l'accessibilité systématique de traversées piétonnes
- le contrôle du stationnement sauvage sur trottoirs et carrefours
- la mise aux normes des trottoirs
- la cohérence de la signalisation avec les marquages au sol (Ex : av. des Tourterelles à la hauteur du Collège Da Vinci)
- la limitation de vitesse dans certains quartiers aménagés en plain-pied (ex : rue Émile Creybeck aménagée en plain-pied avec une limitation de 50km/h)
- la pacification de certains quartiers résidentiels



Photo 3. Trottoirs fort étroits rue de St. Roch, Perwez



Photo 4. Trottoirs fort étroits rue du Mont, Perwez



Photo 5. Accès à l'arrêt TEC impraticable, Malèves-Sainte-Marie



Photo 6. Traversée piétonne inaccessible aux PMR, av. Willmart (N243)

Les zones les plus problématiques au niveau des déplacements piétons et accessibilité PMR sont :

- Thorembais-Saint-Trond (à la hauteur de Thorembais-Saint-Trond-Carrefour)
- Chaussée de Wavre, entre Thorembais-Saint-Trond-Carrefour et Perwez Gare
- Rues de Saint Roch et rue du Mont

Par ailleurs, **certaines liaisons piétonnes pourraient être favorisées et sécurisées davantage**, notamment pour ce qui concerne l'accessibilité piétonne entre les villages d'Orbais, Malèves-Sainte-Marie et Thorembais-les-Béguines et les arrêts TEC situés sur la Chaussée de Charleroi.

Le quartier du centre sportif, aménagé en plain-pied doit faire objet d'un réaménagement afin de limiter la vitesse des automobilistes et d'éviter un by-pass entre le centre de Perwez et la nouvelle route de liaison entre la zone d'activité économiques et la chaussée de Charleroi (N29).

Les remarques et observations formulées par la population lors des concertations seront analysées et feront l'objet de synthèse et propositions lors de la phase 3 du PCM.

2.3 Déplacements cyclistes

2.3.1 Aménagements existants et stationnements à destination des cyclistes

« Globalement, les itinéraires existants sur les voiries régionales offrent assez peu de protection aux cyclistes, en raison des vitesses pratiquées par le trafic motorisé sur ces axes, qui sont des voies majeures de circulation de transit. Les aménagements sont en général étroits (de l'ordre d'un mètre), et ne sont que rarement séparés de la chaussée. »

Ce constat issu du PICM de 2004 reste valable à l'heure actuelle. La **piste cyclable séparée existante le long de la N243**, est en **très mauvais état** et mérite un réaménagement afin de la rendre praticable et continue. La **piste cyclable marquée existante le long de la N29** est **trop étroite** et par conséquent impraticable.

Suite au PICM **plusieurs chemins de remembrement ont été réservés pour les modes doux et véhicules agricoles (F99c)**. Cependant, il nous a été signalé que cette interdiction aux véhicules automobiles n'est toujours pas respectée.

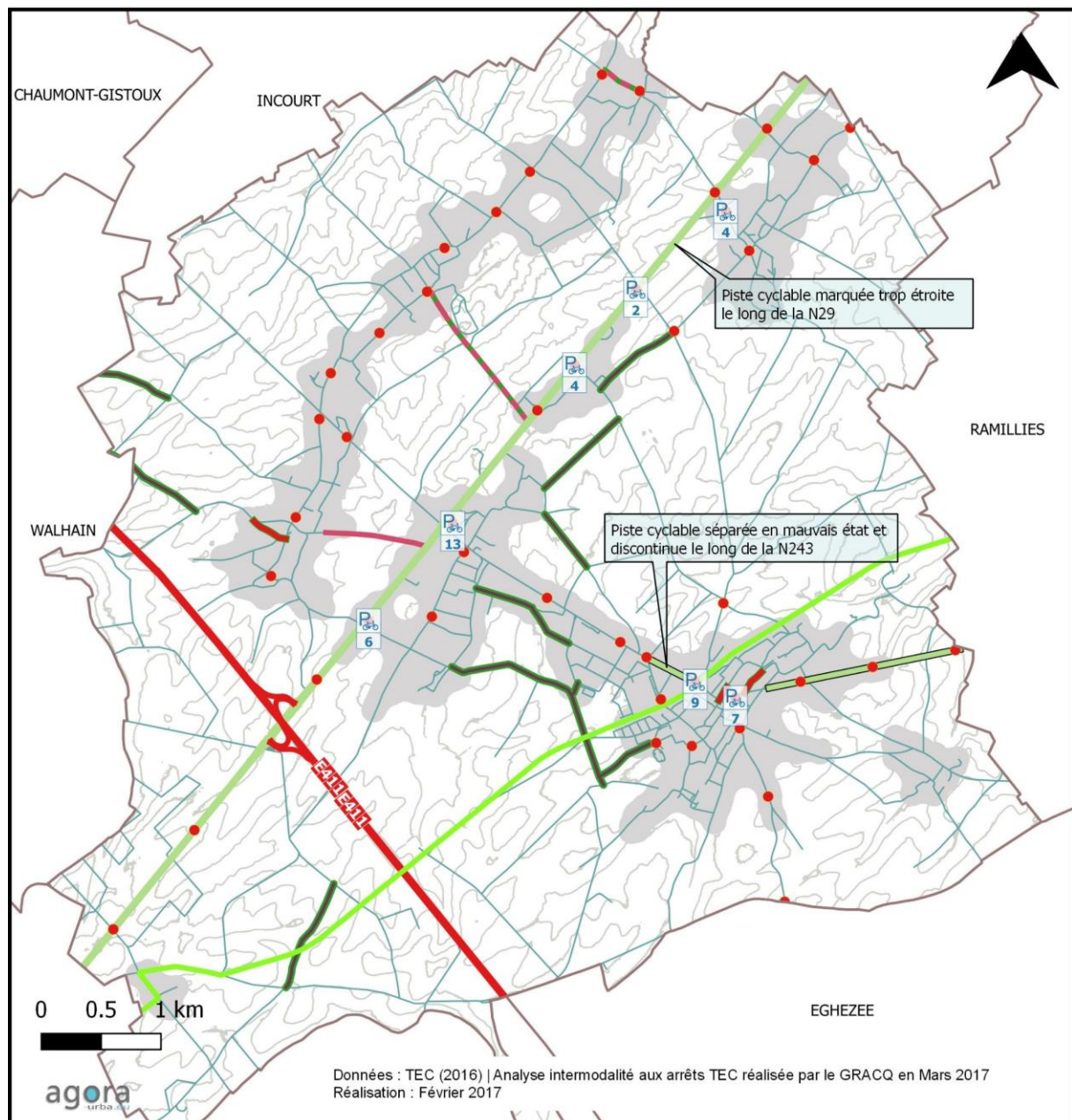
Le RAVEL constitue l'épine dorsale du réseau cyclable. Cette infrastructure traverse le territoire communal dans un axe est-ouest, à la hauteur de Perwez. Le potentiel pour les déplacements au quotidien reste, malgré la qualité de cette infrastructure, limité, car les zones d'habitat le long du RAVEL ne sont pas nombreuses en dehors de Perwez. Toutefois, l'infrastructure pourrait jouer un rôle de collecteur pour les déplacements modes doux domicile-école et domicile-travail si accompagné par des aménagements cyclables transversaux sécurisés et continus reliant les différentes zones d'habitat, commerces et services.

*L'intermodalité vélo-bus joue, à Perwez, un rôle particulièrement important étant donné, d'une part la proximité des villages par rapport aux arrêts de bus (chaque habitant de la Commune est à moins de 3 km d'un arrêt de bus) et d'autre part l'offre de transport par bus très abondante dont deux lignes rapides.*³

Le GRACQ de Perwez a réalisé une évaluation des besoins en ranges vélos aux arrêts TEC. Dans une première phase, l'offre existante a été quantifiée et qualifiée afin de dresser des propositions dans une deuxième phase.

Nous reprenons dans ce rapport le constat du GRACQ. Leurs propositions seront évaluées lors de la phase 3 du PCM.

³ *Evaluation des besoins en R-V aux arrêts TEC à Perwez, GRACQ*



	RAVEL - Ligne 147		SUL
	Chemin réservé (site propre)		Réseau autoroutier
	Piste cyclable séparée		Réseau routier
	Piste cyclable marquée		Parking vélo aux arrêts TEC
	Voie centralisée banalisée		Arrêt TEC
	Bande cyclable suggérée		Agglomération

Carte 9. Réseau cyclable existant et stationnement vélo aux arrêts TEC

Le relief de la commune est favorable pour les déplacements doux. Cependant, l'usage du vélo pour les déplacements au quotidien reste faible.

Afin de qualifier l'usage du vélo, nous avons mené une campagne de comptages sur cinq endroits différents du territoire communal, le vendredi 5 mai 2017 après-midi. Ces résultats ne peuvent que

constituer une indication des axes, moyen de transport (piéton ou vélo) et mouvements les plus utilisés, car il faudrait réaliser une campagne de comptages sur plusieurs jours le long de la journée afin de pouvoir identifier des tendances et les utiliser comme indicateur de fréquentation.

Les relevés sur le RAVEL ont été effectués entre 15h30 et 17h30 aux endroits suivants :

- Carrefour RAVEL – Rue de la Chapelle, à ouest de Perwez
- Carrefour RAVEL – Ch. de Wavre – Rue de la Station, dans le centre de Perwez,
- Carrefour RAVEL, accès Rue des Charmes, à est de Perwez

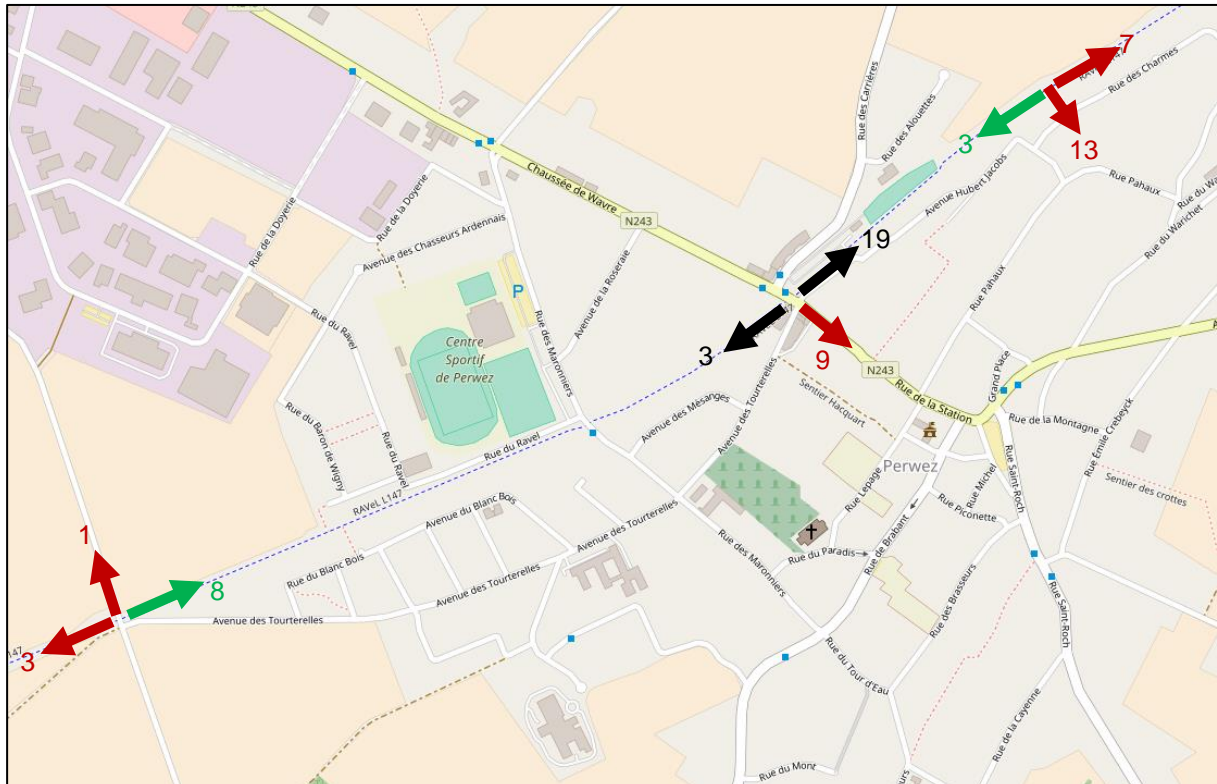


Figure 3. Schéma reprenant les flux vélo entrants et sortants sur le RAVEL aux trois points de comptage, lors du relevé du vendredi 5 mai 2017

Nous constatons que les flux sont très faibles étant donné les conditions météo plutôt favorables.

Le RAVEL est majoritairement utilisé pour les loisirs. Toutefois quelques écoliers empruntent le RAVEL depuis la rue des Marronniers pour reprendre le bus à Perwez Gare.

Un groupe de 9 enfants encadrés par trois adultes a été relevé sur le RAVEL entre 15h30 et 15h45.

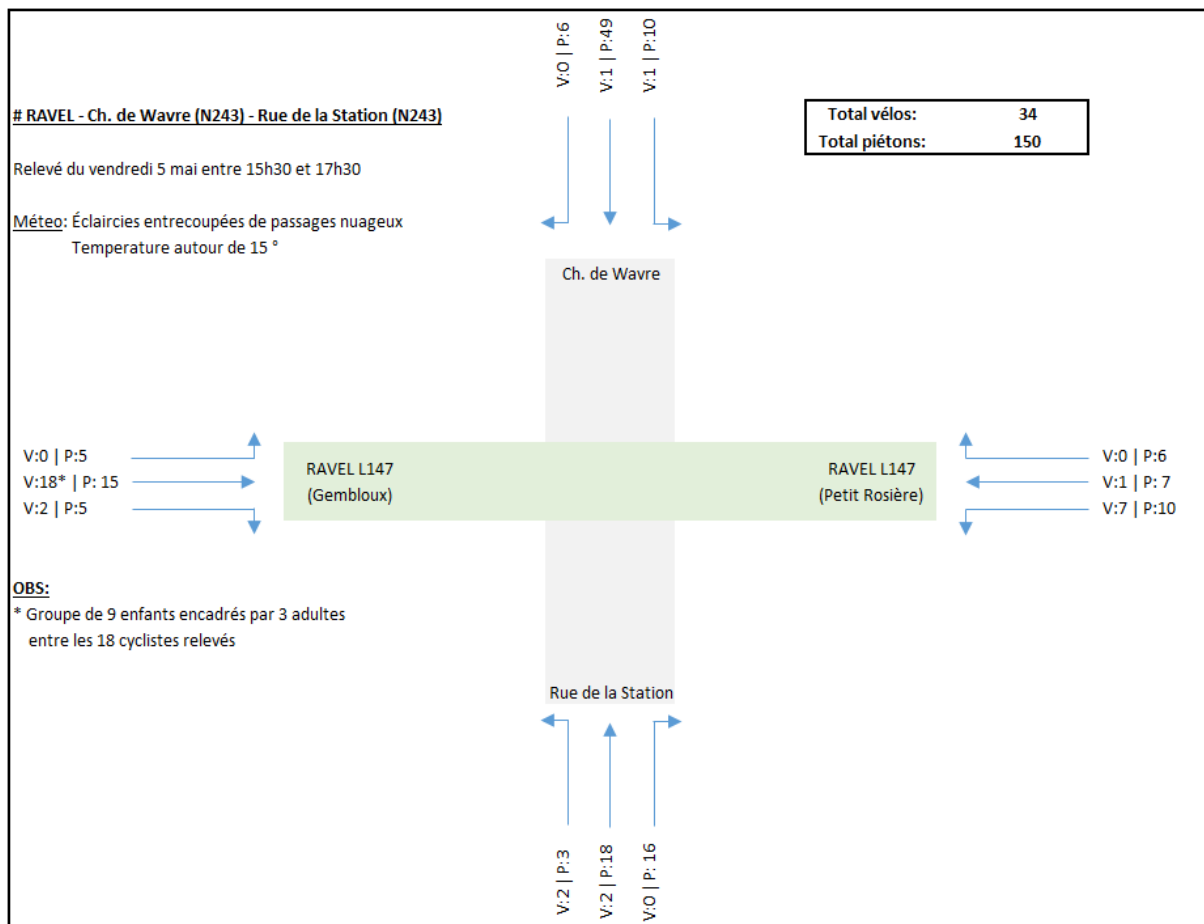


Figure 4. Résultats de comptages modes doux au carrefour RAVEL - Ch. de Wavre (N243) – Rue de la Station (N243)

Le plus grand nombre de cyclistes et piétons a été relevé au carrefour du RAVEL – Ch. de Wavre – Rue de la Station. Un grand nombre de piétons venant de la chaussée de Wavre a coïncidé avec l'arrivée de 3 bus TEC entre 16h45 et 17h15. Il est intéressant de constater la faible utilisation de la piste cyclable séparée existante sur la chaussée de Wavre. Pendant les deux heures qu'a duré le relevé, nous avons observé seulement 4 vélos l'empruntant.

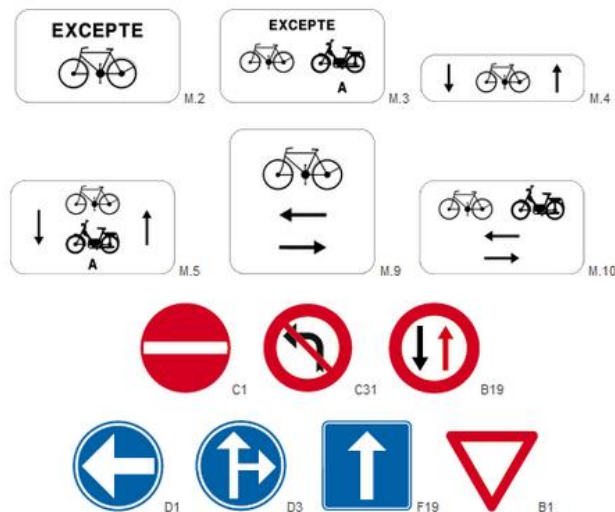
À part les comptages modes doux effectués sur le RAVEL, nous avons mené des comptages au carrefour dit des Vaches à Thorembeis-St-Trond et au carrefour à proximité de l'école communale « Les P'tits Futés », à Thorembeis-Les-Béguines. Nous avons voulu confirmer si la proximité des écoles si la présence de l'itinéraire cyclable la Transperwezienne aurait une influence sur les déplacements cyclables. Pendant une heure de relevé nous avons observé seulement un cycliste au point de comptage situé à Thorembeis-les-Béguines et quatre au point de comptage de Thorembeis-Saint-Trond.

Les détails de tous les résultats des comptages sont repris en annexe.

2.3.2 Sens Uniques Limités (SUL)

Les sens uniques limités (SUL) sont des rues à sens unique (SU) qui peuvent être ouvertes aux cyclistes dans les deux sens. La possibilité de les créer est prévue au code de la route depuis 1990 et est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1991.

Le SUL a pour but de promouvoir la pratique du vélo car il permet aux cyclistes d'éviter des détours, souvent évitant de passer par des rues denses et peu aménagées. L'expérience montre que la circulation des différents usagers s'y déroule sans encombre et incite les véhicules motorisés à modérer la vitesse.



Les inscriptions additionnelles suivantes peuvent limiter la portée du signal C1 en faveur des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, en le complétant par un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière.

Ce **panneau additionnel M2 ou M3** doit être apposé sur les voies publiques où la **vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km à l'heure** et la **largeur utile de la chaussée à 3 mètres au moins** sauf si des raisons de sécurité s'y opposent.

Figure 5. Panneaux de signalisation routière

Sur les voies publiques où la **vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km à l'heure** et la **largeur utile de la chaussée a moins de 3,5 mètres** et sur celles où la **vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 50 km à l'heure** et où la **largeur utile de la chaussée est inférieure à 3 mètres**, le **panneau additionnel M2 ou M3** peut être apposé **sauf si des raisons de sécurité s'y opposent**.

Dans ces cas, le **signal F19 est complété par un panneau additionnel du modèle M4 ou M5** prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière;

Lorsque le signal C31, D1 ou D3 n'est pas applicable aux cyclistes et, le cas échéant, aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, il est fait usage d'un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière.

Actuellement, seulement 3 SUL ont été mis en place sur l'ensemble du territoire communal. Le 16 février 2016, le Conseil Communal de Perwez a décidé de la création d'un quatrième SUL, dans la rue de l'Hôtel de ville. Ce SUL n'est pas encore matérialisé.

Les **SUL actuellement mis en place** sont :

- rue du Chêne Bénit à Orbais
- rue du Warichet, à Perwez
- rue Pahaux, à Perwez

Ces sens uniques limités ne sont pas accompagnés d'un marquage au sol et la signalisation est parfois défectueuse.

2.3.3 Souhaits futurs exprimés par les cyclistes

Le GRACQ nous a fait parvenir une liste de propositions pour améliorer la mobilité et la sécurité des usagers lents. Ces propositions très concrètes pour tous les villages de l'entité seront objet d'une étude approfondi en phase 3 du PCM. Elles concernent :

- Sécurisation de voiries et carrefours
- Signalisation de sentiers et itinéraires cyclables
- Apaisement de certains quartiers et voiries
- La mise en sens unique limité (SUL) des voiries à sens unique
- Réfection de la signalisation et marquages
- Réaménagement de trottoirs
- Aménagements cyclables
- Stationnement vélo étendue à plus d'arrêts TEC et à plus d'endroits sur la commune

Par ailleurs, le groupe d'action Itinéraires cyclables de la CLDR a proposé un schéma conceptuel des itinéraires cyclables à Perwez.

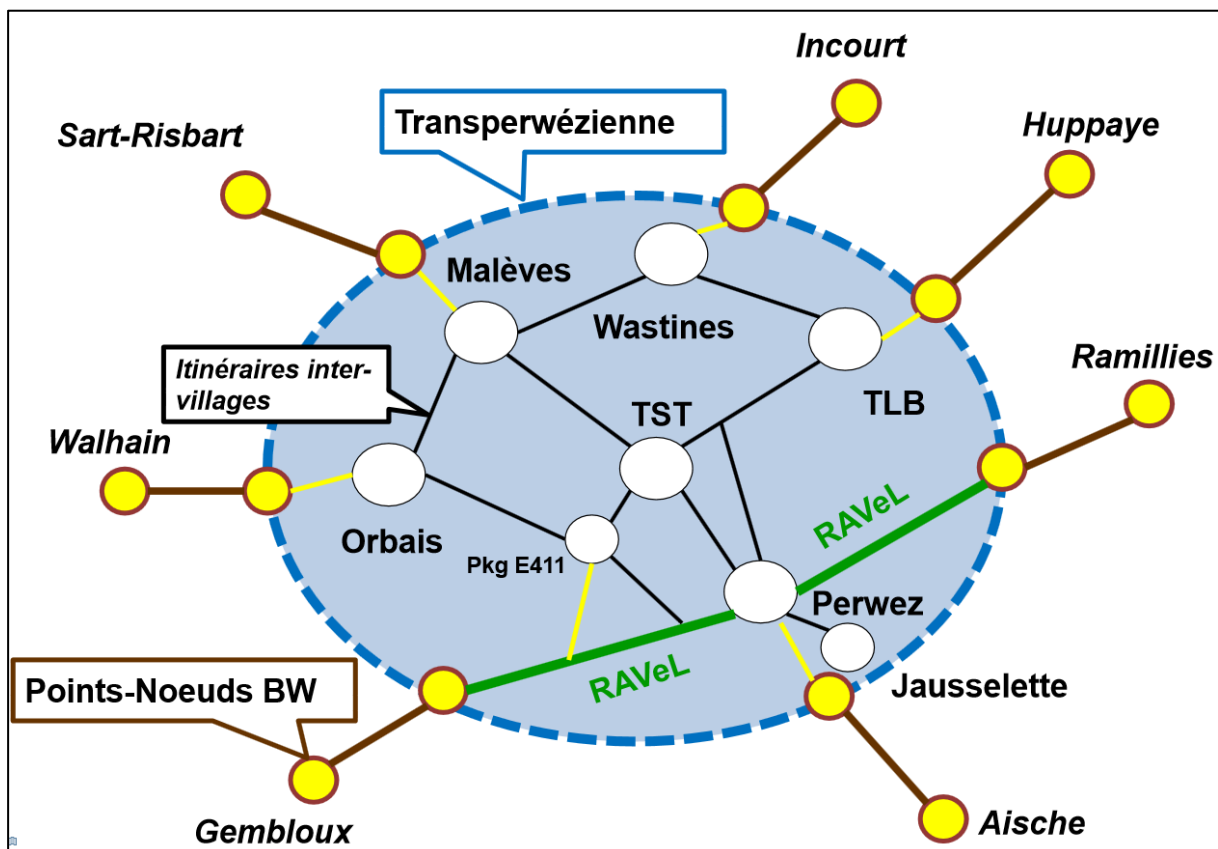


Figure 6. Schéma de conceptuel Itinéraires cyclables Perwez (CLDR – Groupe d'action Itinéraires cyclables)

Ce schéma part de l'objectif de relier tous les villages de l'entité par des voiries adaptées aux modes doux, ayant 7 points de contact avec les communes voisines. Il est en partie déjà réalisé sur le terrain

avec la mise en place de la Transperwézienne et de quelques chemins réservés et aménagements modes doux de qualité. Toutefois, les chaînons manquants sont encore nombreux.

2.3.4 Itinéraires cyclables et circuits touristiques

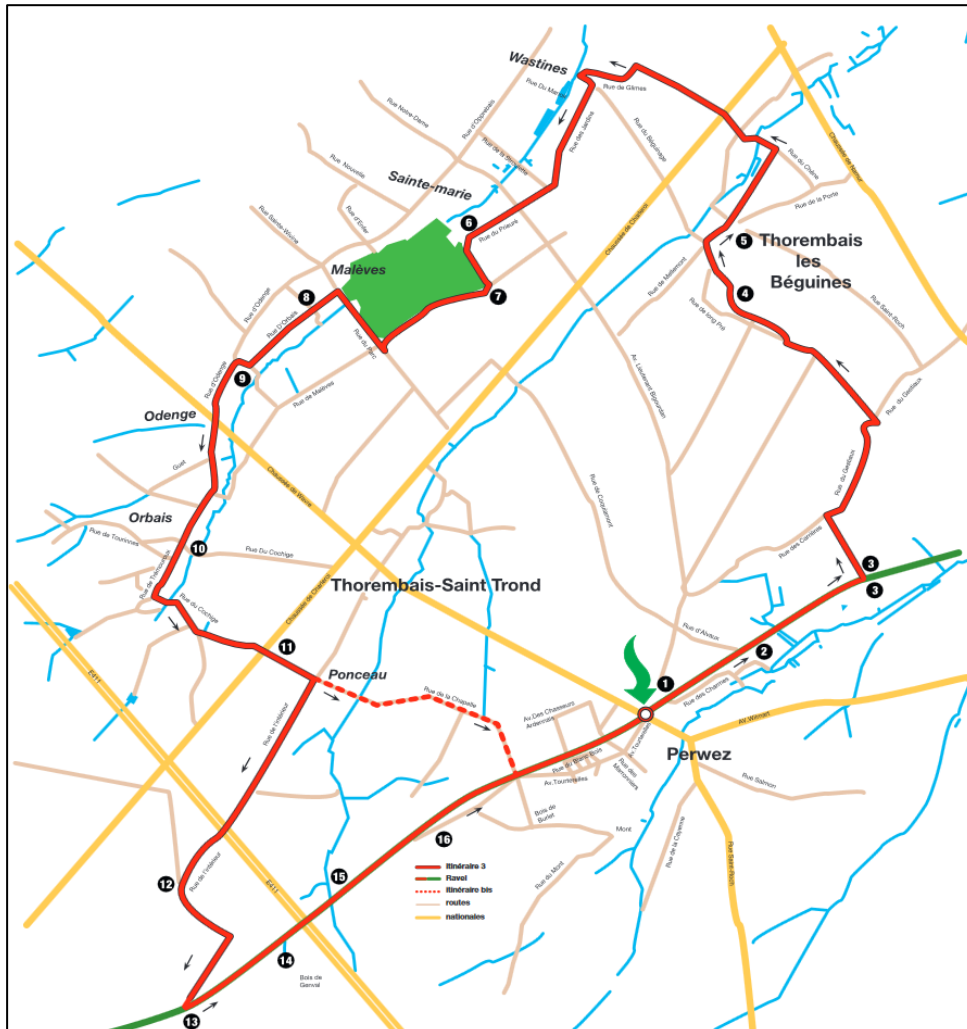


Figure 7. Tracé « La Transperwézienne »
Source: http://www.hesbayebrabanconne.be/sites/default/files/perwez_fr.pdf

La **Transperwézienne** a été concrétisée sous l'impulsion de la Maison du Tourisme de Hesbaye Brabançonne (MTHB). Le tracé a également fait l'objet d'un balisage soigné.

Appuyée par un dépliant touristique, la Transperwézienne, dont l'itinéraire numérique est téléchargeable pour GPS est renseignée parmi les 7 itinéraires loisirs de la MTBH, sur le site Internet de Perwez et a été sélectionnée par la Région Wallonne parmi les 50 plus beaux itinéraires vélos de Wallonie.

Partant schéma conceptuel des itinéraires cyclables à Perwez, 13 itinéraires cyclables ont été identifiés. Un plan de balisage a été établi en Juin 2016.

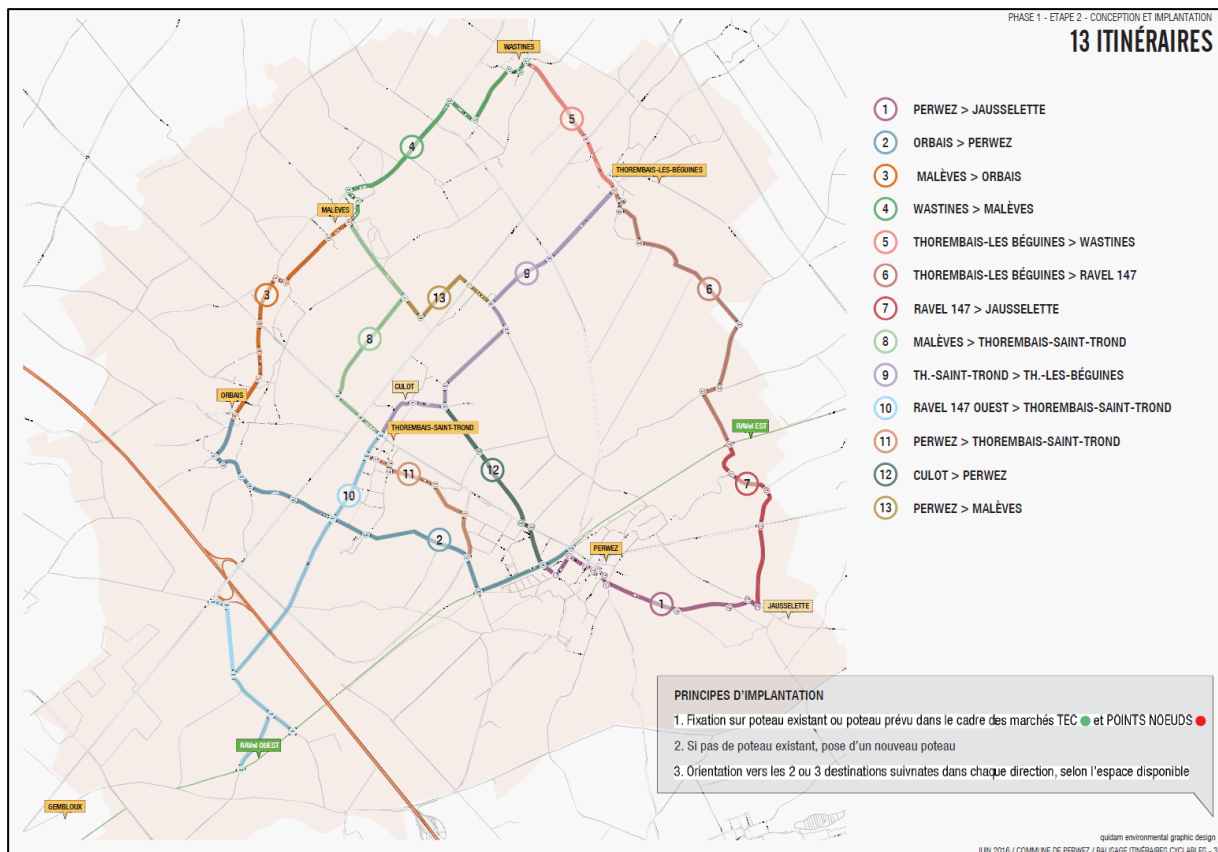


Figure 8. Plan de balisage des itinéraires cyclables (Source : Administration communale de Perwez)

2.4 Conclusion

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Relief favorable par un terrain quasiment plat sur l'ensemble du territoire communal • Présence d'un groupe de personnes passionnées qui travaille avec les autorités communales pour faire progresser la part des modes doux dans la commune • Présence du RAVEL qui traverse le centre-ville de Perwez, à proximité d'écoles, commerces et services • Existence de nombreux chemins de remembrement qui sont ou peuvent être réservés aux modes doux et / ou véhicules agricoles • Présence de ranges vélo à plusieurs endroits de la commune 	<ul style="list-style-type: none"> • Faible utilisation du vélo • liaisons piétonnes pourraient être favorisées et sécurisées davantage • Chemins réservés (F99c) non respectés par nombreux automobilistes • Pistes cyclables sur les routes régionales inadaptées et impraticables • Aménagements existants discontinus • Signalisation parfois défectueuse (Ex : SUL) • Manque d'intermodalité vélos – bus : rabattement et stationnement

3 Transports en commun

3.1 Transport en commun ferré : SNCB

La gare de Perwez, dont le bâtiment est encore présent au centre-ville de Perwez et qui a donné son nom à la place mitoyenne, a **fermée en 1962**. Les bâtiments d'époques ont été conservés et l'ensemble de leurs abords a été réaménagés à la fin des années 1980. Le bâtiment voyageur fait l'objet d'un projet de rénovation.

Le point d'arrêt ferroviaire le plus proche est la **gare de Gembloux** située à 10 kilomètres de Thorembais-Saint-Trond et accessible depuis le centre-ville de Perwez en empruntant la ligne de bus 148.

Le site, dit « de l'ancienne gare » constitue aujourd'hui l'un des pôles multimodaux de la commune ; outre une zone de stationnement longue durée, il est desservi par la ligne 147 du réseau RAVeL ainsi que par des lignes de bus des réseaux TEC.

3.2 Transports en commun routiers : TEC

3.2.1 Offre

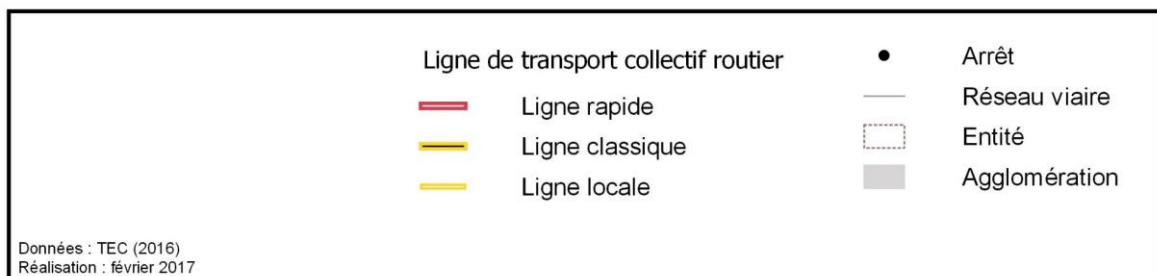
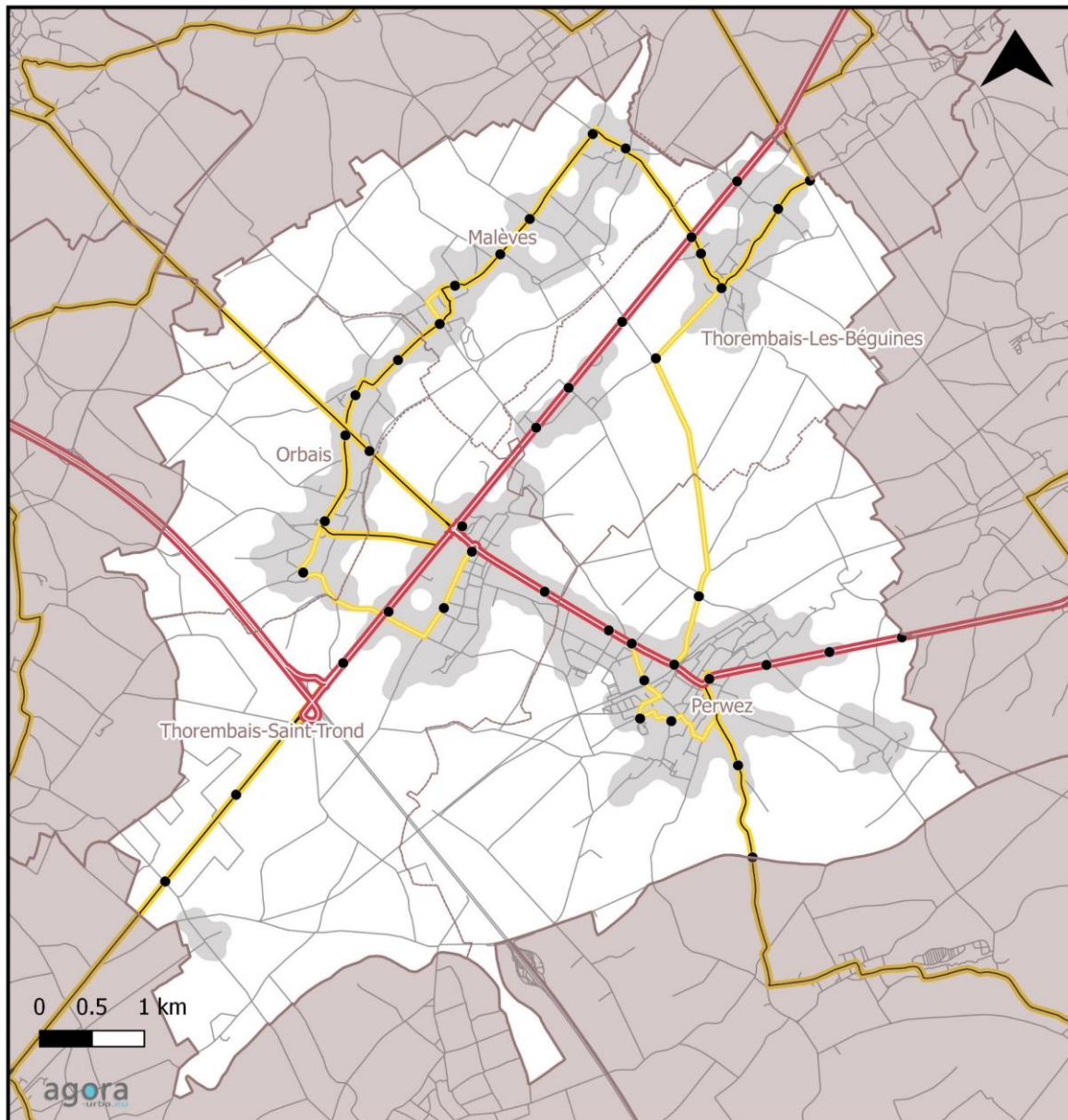
Sept lignes de bus desservent la Commune de Perwez.

Tableau 3. Ligne de bus TEC desservant la commune de Perwez

Ligne	Directions	Dénomination	Niveau de service	Exploitant
1	Jodoigne - Louvain-la-Neuve - Ottignies	Express	Rapide	TEC Brabant wallon
	Ottignies - Jodoigne - Louvain-la-Neuve	Express	Rapide	TEC Brabant wallon
25	Jodoigne - Gembloux	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
	Gembloux - Jodoigne	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
33	Eghezée - Perwez - Louvain-la-Neuve - Ottignies	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
	Ottignies - Louvain-la-Neuve - Perwez - Eghezée	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
82	Namur - Jodoigne	Express	Rapide	TEC Namur-Luxembourg
	Jodoigne - Namur	Express	Rapide	TEC Namur-Luxembourg
148	Gembloux - Ramillies - Landen	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
	Landen - Ramillies - Gembloux	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
E	Eghezée - Wavre - Bruxelles	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
	Bruxelles - Wavre - Eghezée	Régulière	Classique	TEC Brabant wallon
202	Proxibus Perwez	Proxibus	Local	TEC Brabant wallon

Il s'agit principalement de lignes classiques opérées par la société TEC Brabant Wallon à l'exception des **lignes rapides 1 et 82** ainsi que de la ligne locale 202, plus couramment appelée **Proxibus**.

3.2.1.1 DESERTE TERRITORIALE



Carte 10. Desserte en transport collectif de la commune de Perwez

L'offre en transport collectifs dessert l'ensemble des entités de la commune ; comme le souligne la Carte 10, des arrêts sont implantés au sein de chaque zone urbanisée. Les entités de Perwez, Thorembais-Saint-Trond et Thorembais-les-Béguines bénéficient d'une offre de services élevée, grâce au passage des lignes Express 1 et 82. Combinées aux lignes régulières, elles permettent de rejoindre les communes voisines et certains de leurs points d'arrêts ferroviaires.

Ligne TEC	Gares desservies	Noyaux urbains desservis
1	Gare d'Ottignies	Jodoigne; Jauchelette; Glimes; Thorembais-les-Béguines; Thorembais-Saint-Trond; Louvain-la-Neuve; Ottignies
25	Gare de Gembloux Gare d'Ernage Gare de Chastre	Jodoigne; Jodoigne-Souveraine; Jauchelette; Glimes; Opprebaix; Sart-Risbart; Chaumont-Gistoux; Tourinnes-Saint-Lambert; Lerinnes; Sart-Lez-Walhain; Walhain-Saint-Paul; Walhain; Ernage; Gembloux
33	Gare d'Ottignies	Eghezée; Mehaigne; Aishe-en-Refail; Perwez; Thorembais-Saint-Trond; Orbais; Tourinnes-Saint-Lambert; Chaumont-Gistoux; Gistoux; Corroy-le-Grand; Vieusart; Louvain-la-Neuve; Ottignies
82	Gare de Namur	Jambes; Namur; Warêt-la-Chaussée; Leuze; Eghezée; Noville-sur-Mehaigne; Grand-Rosière-Hottomont; Thorembais-Saint-Trond; Thorembais-les-Béguines; Glimes; Jodoigne
148	Gare de Gembloux Gare de Louvain	Gembloux; Sauvenière; Thorembais-Saint-Trond; Perwez; Grand-Rosière-Hottomont; Petit-Rosière; Gerompont; Autre-Eglise; Ramillies; Folx-Les-Caves; Jauche; Orp-le-Petit; Orp-le-Grand; Pellaines; Linsmeau; Racour; Landen
E	Gare de Wavre	Eghezée; Noville-sur-Mehaigne; Grand-Rosière-Hottomont; Perwez; Thorembais-Saint-Trond; Orbais; Tourinnes-Saint-Lambert; Cahumont-Gistoux; Dion-Valmont; Wavre; Tombeek; Overijse; Auderghem; Etterbeek; Bruxelles-Ville; Ixelles
202	-	Perwez

Tableau 4 : gares et noyaux urbains desservis par les lignes TEC desservant Perwez

On notera cependant, concernant la ligne 25, que la desserte de la commune de Perwez n'est pas intégrée à l'itinéraire principal de la ligne mais à celui de trois extensions :

1. Extension de Thorembais-Saint-Trond ;
2. Extension de Malève-Sainte-Marie ;
3. Extension vers Perwez.

Le niveau de service proposé est donc moins important que dans le cas des autres lignes desservant la commune.

3.2.1.2 FRÉQUENCE DE PASSAGE

Les fréquences de passage aux arrêts varient suivant les lignes considérées.

La ligne présentant le nombre de passage le plus élevé est, quelle que soit la période, la **ligne 148** reliant Gembloux, Ramillies et Landen, à raison de **25 passages par sens** (en période scolaire) et de 24 passages par sens (hors période scolaire) du lundi au vendredi .

Ligne	Sens	Arrêt considéré	Nombre de passages par jour						
			Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
1	Jodoigne - Louvain-la-Neuve - Ottignies	Route de Thorembais-Les-Béguines	18	18	18	18	18	0	0
	Ottignies - Jodoigne - Louvain-la-Neuve	Route de Thorembais-Les-Béguines	18	18	18	18	18	0	0
25	Jodoigne - Gembloux								
	Gembloux - Jodoigne								
25-E1	Jodoigne - Thorembais-Saint-Trond	Glatini	0	0	0	1	0	0	0
	Thorembais-Saint-Trond - Gembloux	Glatini	1	1	2	2	1	0	0
25-E2	Jodoigne - Malèves-Sainte-Marie	Malèves-Sainte-Marie, Carrefour	1	1	2	2	1	0	0
	Malèves-Sainte-Marie - Gembloux	Malèves-Sainte-Marie, Carrefour	1	1	1	2	1	0	0
25-E3	Jodoigne - Perwez	Place	1	1	2	3	1	0	0
	Perwez - Gembloux	Place	2	2	3	4	2	0	0
33	Eghezée - Perwez - Louvain-la-Neuve - Ottignies	Place	3	3	3	3	3	5	0
	Ottignies - Louvain-la-Neuve - Perwez - Eghezée	Place	4	4	5	4	4	5	0
82	Namur - Jodoigne	Place	15	15	15	15	15	5	0
	Jodoigne - Namur	Place	16	16	16	16	16	6	0
148	Gembloux - Ramillies - Landen	Place	26	26	26	26	26	11	6
	Landen - Ramillies - Gembloux	Place	25	25	25	25	25	11	6
E	Eghezée - Wavre - Bruxelles	Place	14	14	15	14	14	6	6
	Bruxelles - Wavre - Eghezée	Place	13	13	13	13	13	7	5
202	Proxibus Perwez	Général Jadot	7	7	11	7	7	3	0

Tableau 5 Nombre de passage par jour des lignes de bus desservant la commune aux arrêts considérés en période scolaire
Source : TEC (2017), Horaires d'application en mars 2017

Ligne	Sens	Arrêt considéré	Nombre de passages par jour						
			Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
1	Jodoigne - Louvain-la-Neuve - Ottignies	Route de Thorembais -Les- Béguines	16	16	16	16	16	0	0
	Ottignies - Jodoigne - Louvain-la-Neuve	Route de Thorembais -Les- Béguines	17	17	17	17	17	0	0
25	Jodoigne - Gembloux								
	Gembloux - Jodoigne								
25-E1	Jodoigne - Thorembais-Saint-Trond	Glatini	0	0	0	1	0	0	0
	Thorembais-Saint-Trond - Gembloux	Glatini	0	0	0	1	0	0	0
25-E2	Jodoigne - Malèves-Sainte-Marie	Malèves-Sainte-Marie, Carrefour	0	0	0	1	0	0	0
	Malèves-Sainte-Marie - Gembloux	Malèves-Sainte-Marie, Carrefour	0	0	0	1	0	0	0
25-E3	Jodoigne - Perwez	Place	0	0	0	2	0	0	0
	Perwez - Gembloux	Place	0	0	0	2	0	0	0
33	Eghezée - Perwez - Louvain-la-Neuve - Ottignies	Place	3	3	3	3	3	5	0
	Ottignies - Louvain-la-Neuve - Perwez - Eghezée	Place	4	4	4	4	4	5	0
82	Namur - Jodoigne	Place	15	15	15	15	15	5	0
	Jodoigne - Namur	Place	16	16	16	16	16	6	0
148	Gembloux - Ramillies - Landen	Place	24	24	24	24	24	11	6
	Landen - Ramillies - Gembloux	Place	24	24	24	24	24	11	6
E	Eghezée - Wavre - Bruxelles	Place	13	13	13	13	13	6	6
	Bruxelles - Wavre - Eghezée	Place	13	13	13	13	13	7	5
202	Proxibus Perwez	Général Jadot	7	7	7	7	7	3	0

Tableau 6 Nombre de passage par jour des lignes de bus desservant la commune aux arrêts considérés hors période scolaire
Source : TEC (2017), Horaires d'application en mars 2017

Les fréquences de passage moyen en découlant sont reprises au sein du tableau ci-dessous.

Ligne	Sens	Arrêt considéré	Fréquence de passage moyenne					
			Période scolaire			Hors période scolaire		
			Lundi	Samedi	Dimanche	Lundi	Samedi	Dimanche
1	<i>Jodoigne - Louvain-la-Neuve - Ottignies</i>	Route de Thorembais-Les-Béguines	00:41			00:46		
	<i>Ottignies - Jodoigne - Louvain-la-Neuve</i>	Route de Thorembais-Les-Béguines	00:42			00:44		
25	<i>Jodoigne - Gembloux</i>							
	<i>Gembloux - Jodoigne</i>							
25-E1	<i>Jodoigne - Thorembais-Saint-Trond</i>	Glatini						
	<i>Thorembais-Saint-Trond - Gembloux</i>	Glatini	00:00					
25-E2	<i>Jodoigne - Malèves-Sainte-Marie</i>	Malèves-Sainte-Marie, Carrefour	00:00					
	<i>Malèves-Sainte-Marie - Gembloux</i>	Malèves-Sainte-Marie, Carrefour	00:00					
25-E3	<i>Jodoigne - Perwez</i>	Place	00:00					
	<i>Perwez - Gembloux</i>	Place	04:41					
33	<i>Eghezée - Perwez - Louvain-la-Neuve - Ottignies</i>	Place	01:46	01:36		01:46	01:36	
	<i>Ottignies - Louvain-la-Neuve - Perwez - Eghezée</i>	Place	01:27	01:36		01:27	01:36	
82	<i>Namur - Jodoigne</i>	Place	00:50	01:36		00:50	01:36	
	<i>Jodoigne - Namur</i>	Place	00:48	01:55		00:48	01:55	
148	<i>Gembloux - Ramillies - Landen</i>	Place	00:37	01:08	01:40	00:40	01:08	01:40
	<i>Landen - Ramillies - Gembloux</i>	Place	00:38	01:05	01:40	00:39	01:05	01:40
E	<i>Eghezée - Wavre - Bruxelles</i>	Place	00:52	01:42	01:40	00:56	01:42	01:40
	<i>Bruxelles - Wavre - Eghezée</i>	Place	00:56	01:34	01:45	00:56	01:34	01:45
202	<i>Proxibus Perwez</i>	Général Jadot	01:26	00:30 ⁴		01:26	00:30 ⁵	

⁴ Uniquement le matin entre 09h30 et 11h00.

⁵ Ibidem.

3.2.2 Demande

3.2.2.1 FRÉQUENTATION

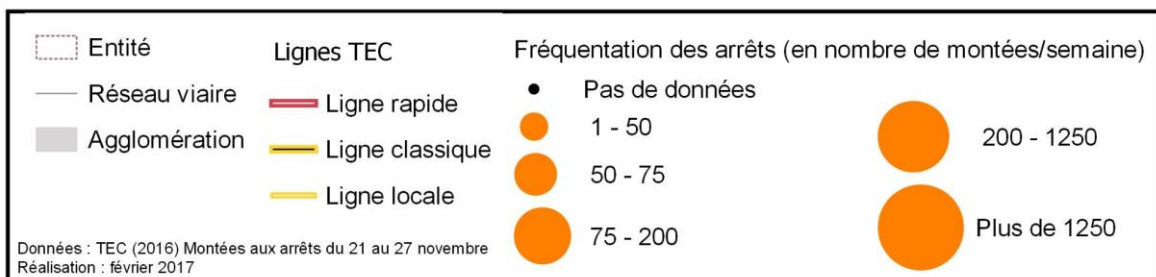
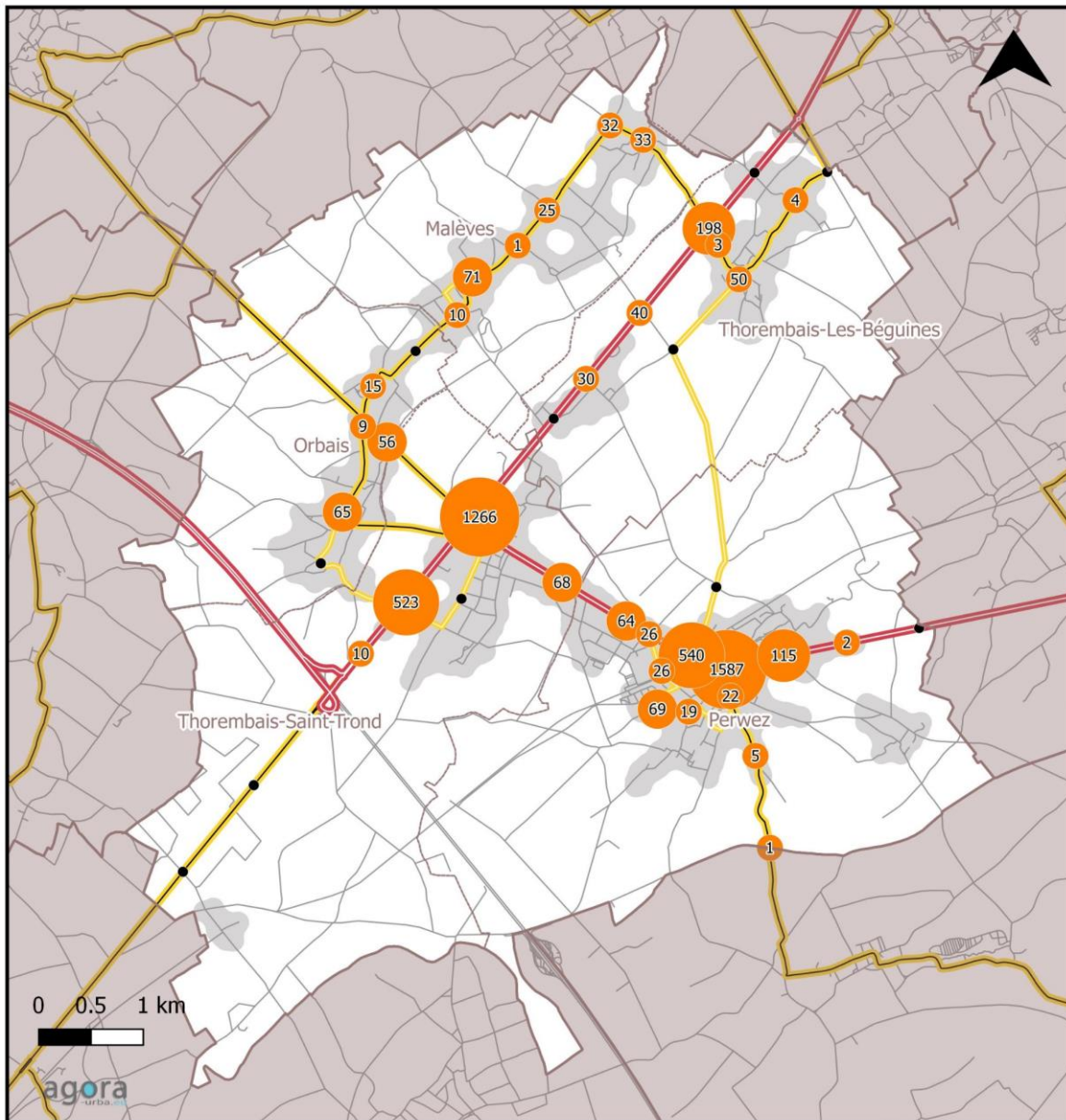
Sur base du nombre de montées aux arrêts, les lignes les plus fréquentées de la commune sont les **lignes 148 et E**, avec respectivement 1.777 montées par semaine et 947 montées par semaine. Ces lignes sont parmi les plus cadencées et font les liaisons vers Gembloux et Bruxelles. La ligne Proxibus est empruntée hebdomadairement par 327 voyageurs.

Ligne	Semaine	Jour ouvrable (moyenne)	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
1	710	142	150	133	139	137	151	0	0
25	331	66,2	62	66	69	70	64	0	0
33	238	41,4	41	43	40	50	33	31	0
82	847	164,8	166	161	169	160	168	23	0
148	1777	338,6	327	346	354	336	330	57	27
202	327	64,4	65	68	73	61	55	5	0
E	947	169	141	169	243	149	143	67	35
Total	5177	986,4	952	986	1087	963	944	183	62

Tableau 7. Fréquentation des lignes de bus desservant la commune de Perwez (en nombre de montées par ligne)
Source : TEC (2016), Nombre de montées aux arrêts entre le 21 et le 27 novembre 2016

Les arrêts les plus fréquentés sont localisés à Perwez, Thorembais-Saint-Trond et Thorembais-les-Béguines :

- **Perwez Place** : 1.587 montées/semaine. Il est desservi par les lignes 25, 33, 82, 148, 202 et E. Les lignes 82 et 148 y génèrent le plus grand nombre de montées.
- **Thorembais-Saint-Trond Carrefour** : 1.266 montées/semaine. Il est desservi par les lignes 1, 25, 33, 82, 148, 202 et E. Les lignes 1 et 148 y génèrent le plus grand nombre de montées.
- **Perwez Gare** : 540 montées/semaine. Il est desservi par les lignes 25, 33, 148, 202 et E. La ligne 148 y génère le plus grand nombre de montées.
- **Thorembais-Saint-Trond Bonne Espérance** : 523 montées/semaine. Il est desservi par les lignes 1 et 148. La ligne 148 y génère le plus grand nombre de montées.
- **Thorembais-les-Béguines Route de Thorembais-les-Béguines** : 198 montées/semaine. Il est desservi par les lignes 1 et 82. La ligne 1 y génère le plus grand nombre de montées.



Carte 11. Fréquentation des arrêts de transports collectifs de la commune de Perwez

Arrêts	Semaine	Jour ouvrable (moyenne)	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
PERWEZ Place	1587	303,6	285	299	400	271	263	53	16
THOREMBAIS-SAINT-TROND Carrefour	1266	243,8	259	243	229	242	246	28	19
PERWEZ Gare	540	98,6	87	101	109	115	81	34	13
THOREMBAIS-SAINT-TROND Bonne Espérance	523	103	105	100	99	120	91	5	3
THOREMBAIS-LES-BEGUINES Rte de T-L-Bég.	198	38,6	34	42	38	36	43	5	0
Délocalisé Ligne E	140	19,6	14	30	36	12	6	33	9
PERWEZ Route de Noville	115	22,8	17	14	19	18	46	1	0
MALEVES-SAINTE-MARIE Carrefour	71	14,2	20	12	14	14	11	0	0
PERWEZ Général Jadot	69	13,8	17	22	7	14	9	0	0
THOREMBAIS-SAINT-TROND Chaussée de Wavre 75	68	11,4	11	16	11	5	14	10	1
ORBAIS Tremouroux	65	13	15	13	13	12	12	0	0
PERWEZ Syndicat	64	12,2	8	18	9	10	16	3	0
ORBAIS Limite	56	10,4	6	10	13	11	12	3	1
THOREMBAIS-LES-BEGUINES Eglise	50	10	8	10	13	11	8	0	0
THOREMBAIS-LES-BEGUINES Route de la Chapelle	40	8	8	7	9	9	7	0	0
WASTINES Village	33	6,6	7	7	6	6	7	0	0
WASTINES Rte d'Opprebais	32	6,4	5	5	10	3	9	0	0
THOREMBAIS-LES-BEGUINES Culina	30	6	6	4	9	5	6	0	0
PERWEZ Centre Sportif	26	5,2	2	3	11	7	3	0	0
Délocalisé Ligne 1	26	5,2	0	0	0	0	26	0	0
PERWEZ Rue des Marronniers	26	5	3	4	4	8	6	1	0
MALEVES-SAINTE-MARIE Chapelle	25	4,8	1	3	8	6	6	1	0
PERWEZ Rue Creybeck	22	4,4	5	5	4	5	3	0	0
Délocalisé Ligne 33	19	2,6	12	0	0	1	0	6	0
PERWEZ Le Mont	19	3,8	4	6	3	5	1	0	0
ORBAIS Odenge	15	3	3	3	3	2	4	0	0
WASTINES Rte de Perwez	10	2	3	2	2	1	2	0	0
THOREMBAIS-SAINT-TROND Chenidor	10	2	2	1	2	2	3	0	0
ORBAIS Route d'Orbais	9	1,8	2	1	2	2	2	0	0
Délocalisé Ligne 148	7	1,4	1	0	0	6	0	0	0
PERWEZ Fond Saint Roch	5	1	1	1	1	1	1	0	0
THOREMBAIS-LES-BEGUINES Rue du Chêne	4	0,8	1	1	1	1	0	0	0
THOREMBAIS-LES-BEGUINES Rte de	3	0,6	0	2	1	0	0	0	0

Thor.-les-Béguines									
PERWEZ Avenue Wilmart	2	0,4	0	0	0	2	0	0	0
PERWEZ Quiétude	1	0,2	0	1	0	0	0	0	0
MALEVES-SAINTE-MARIE Rue de l'Eglise	1	0,2	0	0	1	0	0	0	0
Total	5177	986,4	952	986	1087	963	944	183	62

Tableau 8. Fréquentation des arrêts de bus de la commune de Perwez (en nombre de montées par arrêt)
Source : TEC (2016), Nombre de montées aux arrêts entre le 21 et le 27 novembre

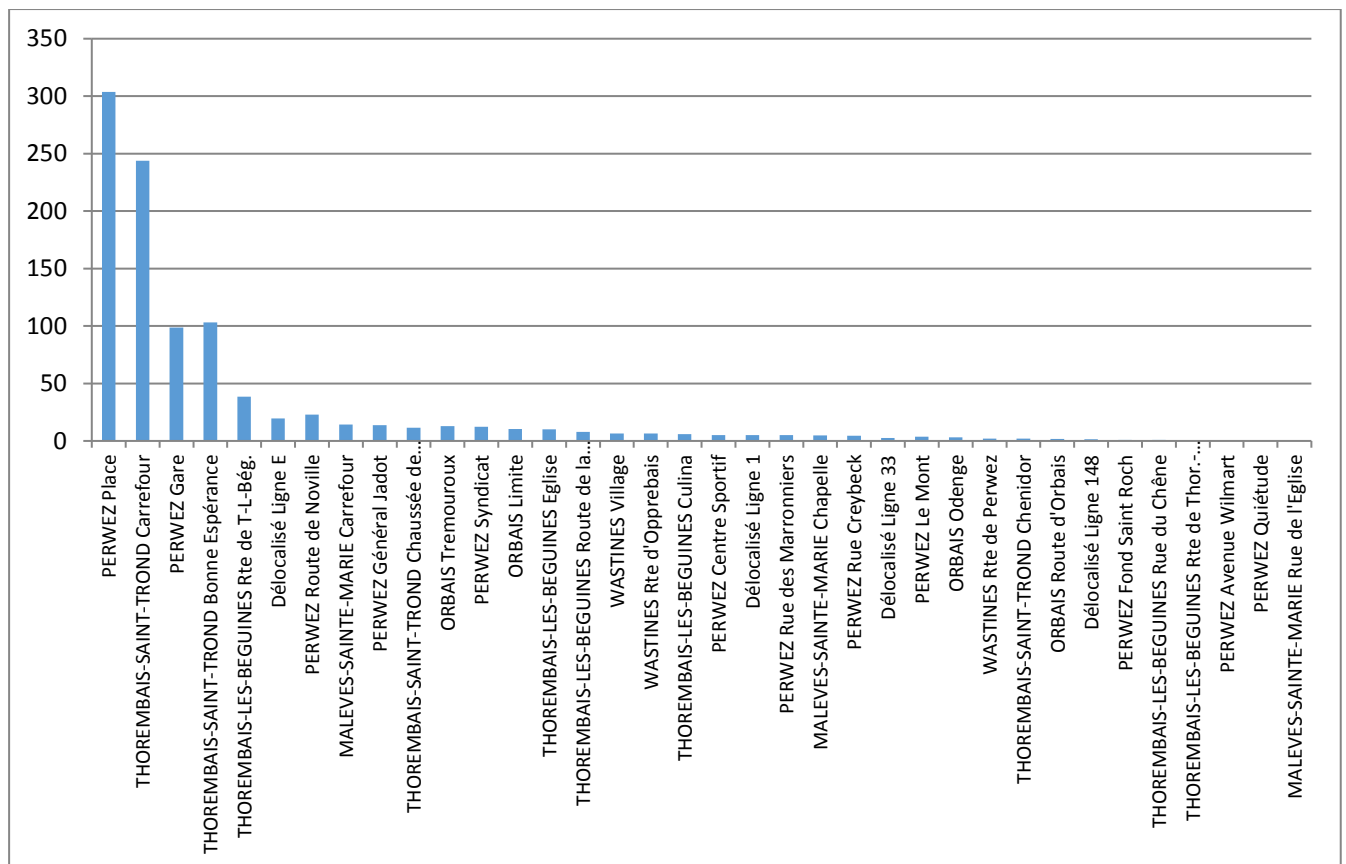


Figure 9 : Fréquentation des arrêts – Moyenne Jour Ouvrable - tableau de synthèse

3.2.2.2 ABONNEMENTS

1.109 habitants de la commune disposent d'un abonnement TEC en cours de validité.

Il s'agit majoritairement d'abonnements du type Horizon+ permettant de circuler sur l'ensemble du réseau TEC sans limite géographique, à l'aide des lignes Express et des lignes régulières.

Type d'abonnement	Nombre de clients	% de clients
<i>Next</i> Une ou deux zones du réseau	31	3%
<i>Horizon+</i> Tout le réseau	763	69%
<i>Horizon</i> Tout le réseau sans les lignes Express	283	26%
<i>Autres</i> Abonnements combinés, etc.	32	3%
Total	1109	100%

Tableau 9 Nombre d'abonnés habitant la commune de Perwez selon le type d'abonnement
Source : TEC (2017), Contrat en cours de validité par produit : Situation actuelle à Perwez

Plus de la moitié de ces abonnements sont détenus par des personnes ayant entre 12 et 24 ans.

Age	Nombre de clients	% de clients
Entre 6 et 11 ans	123	11,09%
Entre 12 et 24 ans	692	62,40%
Entre 25 et 64 ans	98	8,84%
Plus de 65 ans	162	14,61%
Inconnu	34	3,07%
Total	1109	100,00%

Tableau 10 Nombre d'abonnés habitant la commune de Perwez selon l'âge
Source : TEC (2017), Contrat en cours de validité par produit : Situation actuelle à Perwez

3.2.2.3 ORIGINE ET DESTINATION DES DÉPLACEMENTS – ENQUÊTE O/D

L'origine et destination des usagers des transports en commun a été évalué. À partir des données fournies par la TEC du Brabant Wallon concernant le nombre des montées aux arrêts de Perwez, **nous avons choisi les six arrêts TEC les plus fréquentés (plus de 100 montées /descentes par semaine) pour mener une enquête Origine-Destination.** Les arrêts ayant moins de 100 montées / descentes par semaine ont été exclus de l'analyse car l'échantillon serait peu représentatif.

L'enquête a été réalisée entre 7h15 et 9h45, le jeudi 09 février 2017, aux arrêts suivants:

- Perwez Gare
- Perwez Place
- Thorembais-St-Trond Carrefour N243
- Thorembais-St-Trond Carrefour N29
- Thorembais St-Trond-Bonne Espérance (démarrage à 07h45)
- Perwez Route de Noville (fin de l'enquête à 9h00)

Les résultats de l'enquête sont repris en annexe. Nous reprenons ici les principaux éléments ressortant de l'analyse des résultats.

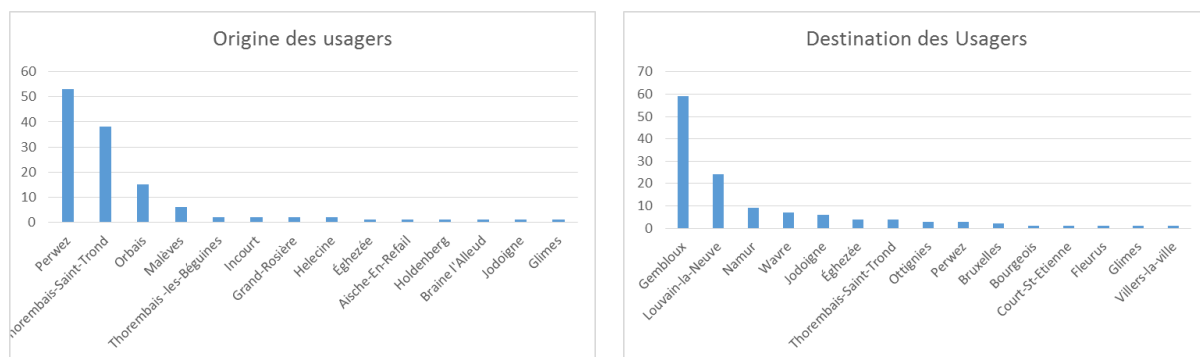


Figure 10. Origine-Destination des usagers TEC (Enquête OD)

Suivant les données de l'enquête, les usagers du TEC enquêtés sont **issus en majorité de la commune. Gembloux est la destination de la majorité des usagers enquêtés suivi de Louvain-la-Neuve.** Les communes voisines du Brabant Wallon et de la province de Namur sont la destination d'un nombre plus réduit des usagers.

Il faut noter que **seulement deux usagers enquêtés avaient comme destination la région de Bruxelles-Capitale.** Un d'eux fait le parcours de façon régulière pour se rendre à l'université et l'autre usager a effectué ce parcours de façon exceptionnelle. La petite représentativité de la capitale belge dans l'enquête contraste avec son attractivité en tant que pôle générateur de déplacements traduit par les données fournis par le TEC. Ces résultats s'expliquent car **pendant l'enquête il y a eu seulement deux bus ayant comme destination Bruxelles.**

La ligne E est la seule ligne de bus directe entre Perwez et la région de Bruxelles Capitale. **La durée du trajet entre Perwez Place et Auderghem Herrman Debroux est d'environ 1h10.** Ce temps de parcours reste peu concurrentiel **avec les autres modes de transport** (notamment avec la voiture (le train nécessitant une rupture de charge à Gembloux).

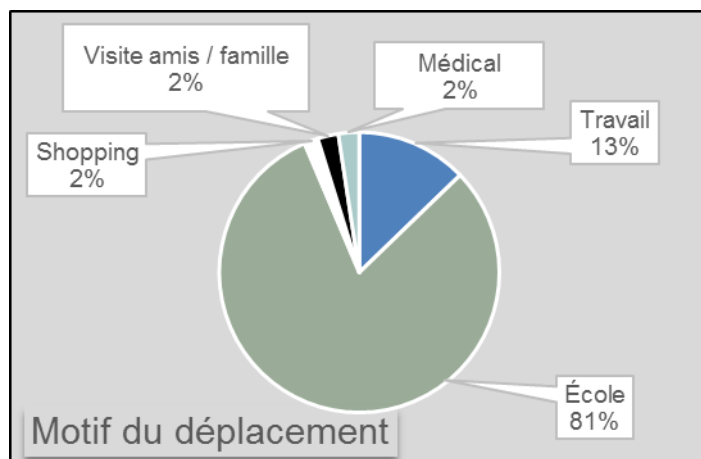


Figure 11. Motif de déplacement des usagers (Enquête OD)

Nous constatons que la majorité des usagers enquêtés sont des étudiants ayant comme destination Gembloux pour les étudiants du secondaire et Louvain-la-Neuve pour les étudiants du secondaire et université.

Les déplacements domicile-travail correspondent à seulement 13 % du total des déplacements.

Le profil d'âge des usagers montre que environ 80 % des usagers ont entre 13 et 24 ans.

Ce profil d'âge confirme d'une part la préférence de ce mode de transport par les étudiants du secondaire et de l'université et d'autre part la faible utilisation du bus pour les déplacements domicile – travail.

Dans ce contexte, des actions devraient être menées afin d'augmenter l'attractivité du bus pour les déplacements de moyenne distance au quotidien.

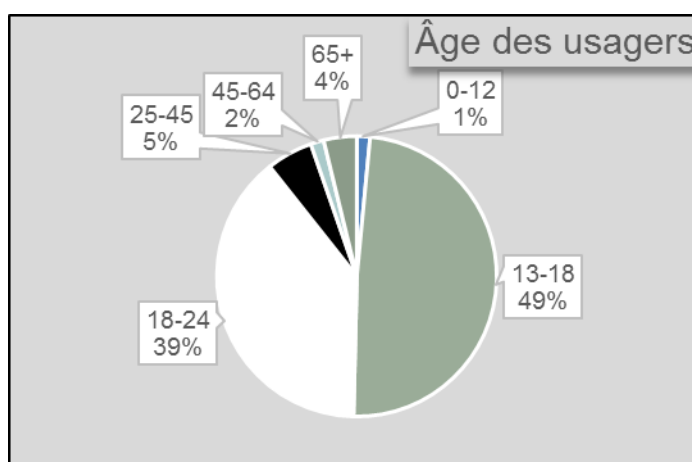


Figure 12. Profil d'âge des usagers (Enquête OD)

Dans tous les arrêts les étudiants à destination de Gembloux sont majoritaires sauf à Thorembais-St-Trond Carrefour (N29) où les usagers en destination de Louvain-la-Neuve suivi de Namur apparaissent comment étant majoritaires.

La majorité des usagers interviewés affirme réaliser un trajet direct. Toutefois, les correspondances ne sont pas négligeables, notamment aux arrêts de Thorembais-Saint-Trond-Carrefour.

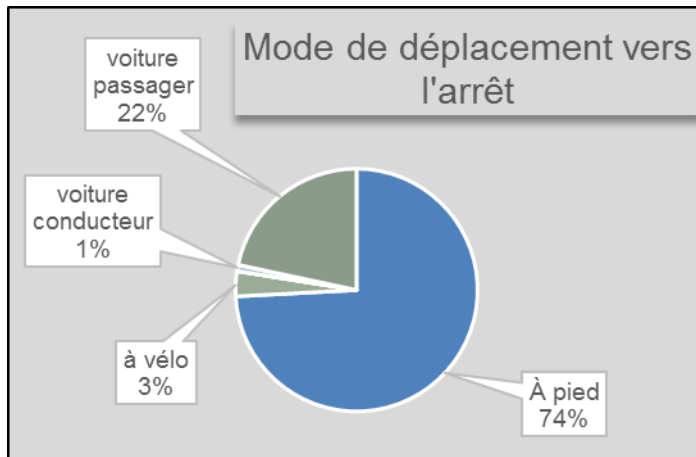


Photo 7. Abris bus, Thorembais-Saint-Trond Bonne Esperance

Figure 13. mode de déplacement vers l'arrêt (enquête OD)

Environ $\frac{3}{4}$ des usagers affirment se rendre à pied à l'arrêt. **L'intermodalité vélo-bus est encore très faible, malgré le fait que certains arrêts sont équipés de ranges vélos.** Dans ce contexte, il faudra mettre en place des itinéraires cyclables sécurisés vers les arrêts afin de réduire la part de la voiture en tant que mode de déplacement vers l'arrêt.

3.2.3 Points noirs routiers des itinéraires

La société TEC Brabant wallon rapporte les problèmes suivants sur le territoire de la commune de Perwez :

- La **vitesse commerciale** des lignes est impactée négativement par la congestion du giratoire de Thorembais-Saint-Trond aux heures de pointes. Les lignes concernées sont les suivantes : 1 / 148 / Proxibus / 25 / 33 / 82 / E ;
- L'aménagement actuel de la **Grand'Place** n'est pas optimal du point de vue de la desserte en transport en commun :
 - o Les bus y ayant leur terminus sont gênés par la présence de véhicules stationnés lorsqu'ils font demi-tour en circulant autour de la place ;
 - o Des places de stationnement sont situées derrière les quais de montées et descentes des voyageurs. Cela génère une situation accidentogène ;
- La capacité de la ligne **Proxibus** arrive à saturation aux heures de pointe scolaire. Opérée actuellement à l'aide d'un minibus de 8 mètres, le passage à un bus classique d'une longueur de 12 mètres serait nécessaire. Pour ce faire, les sens de circulation au centre-ville de Perwez devraient être revus ou un itinéraire différent devrait être déterminé.

3.2.4 Projets

Les projets suivants sont envisagés concernant le réseau TEC desservant Perwez :

- **Le projet d'uniformisation de l'offre du réseau TEC à l'échelle régionale 2020-2025** est en cours d'élaboration. Dans ce cadre, le principe générale retenu est de privilégier les itinéraires passant par les voiries régionales afin d'augmenter la vitesse commerciale et le temps de déplacement en transport en commun ;
- **La fréquence de passage du Proxibus doit être renforcée le vendredi après-midi.** Un passage supplémentaire sera réalisé pour permettre aux élèves du collège Da Vinci finissant plus tôt d'emprunter le bus sans attendre.

3.3 Conclusions

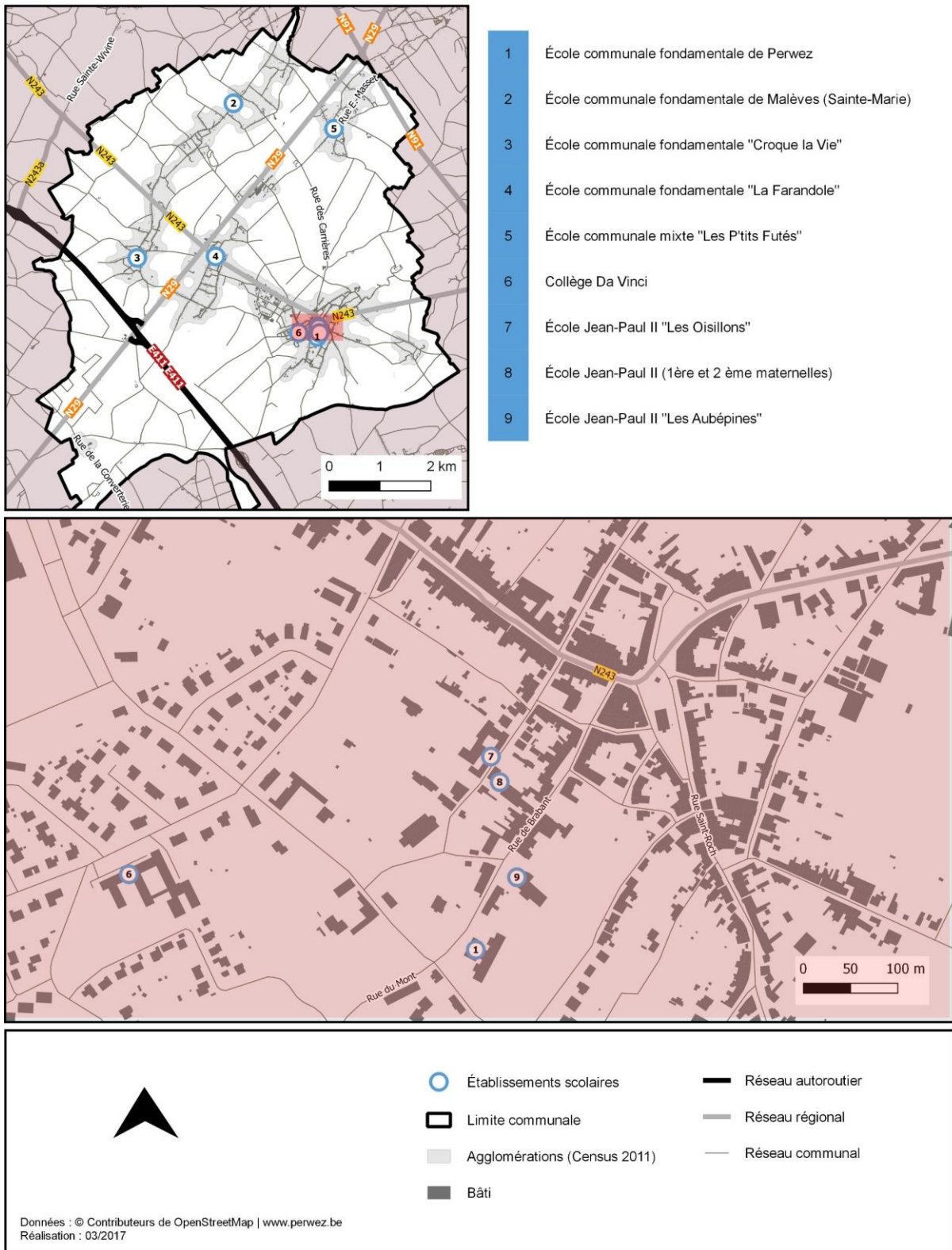
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Offre de transport par bus très abondante • Bonne couverture du territoire par des arrêts de transport en commun • Liaisons possibles vers les principaux pôles d'attraction • Bonne fréquence entre Gembloux et Perwez • Arrêts les plus fréquentés dotés de ranges vélo de qualité • Fréquence du Proxibus pourrait être renforcée le vendredi après-midi 	<ul style="list-style-type: none"> • Faible part des déplacements domicile-travail (horaires peu adaptés ?!) • Fréquence fortement diminuée lors des congés scolaires et le weekend • La vitesse commerciale des lignes est impactée négativement par la congestion automobile • Manque de connexion entre le parking de covoiturage et les arrêts TEC (distance et cheminements piétons impraticables actuellement) • Accessibilité modes doux de certains arrêts mitigée

4 Mobilité scolaire

4.1 Écoles de Perwez

La commune de Perwez possède 7 établissements scolaires sur 9 implantations différentes. Parmi les écoles, il y a seulement un établissement secondaire : le collège Da Vinci, à Perwez.

La population scolaire était en 2015, lors de l'enquête scolaire d'environ 1300 élèves, la grande majorité habitant la commune de Perwez.



Carte 12. Établissements scolaires et zoom sur centre

4.2 Aménagements existants

Toutes les écoles sont insérées dans une zone 30. Par ailleurs, il y a des dispositifs ralentisseurs et de sécurisation à proximité de quasiment toutes les écoles de l'entité.



Photo 8. Signalisation particulière à proximité de l'école communale « Croque la Vie » de Orbais



Photo 9. Traversée piétonne sur plateau, au droit de l'école communale « Croque la Vie », à Orbais



Photo 10. Barrières de protection et traversée piétonne sur plateau, au droit de l'école communale « Les P'tits Futés », à Thorembais-Les-Béguines



Photo 11. Barrières de protection, rue du Culot, École communale « La Farandole », à Thorembais-Saint-Trond

Il serait pertinent de poursuivre la réflexion en ce qui concerne la délimitation des zones 30 ; doivent-elles être utilisées uniquement en tant que dispositif de sécurisation d'abords d'écoles ou peuvent-elles disposer d'un rayon plus large, incluant les quartiers d'habitats attenants ? La réponse à cette question dépend bien entendu de la localisation de l'école et de sa proximité ou non de voiries accueillant un trafic routier important.

4.3 Dysfonctionnements observés

Les écoles génèrent des flux importants aux heures de dépose et reprise scolaire. Les problèmes de stationnement sont récurrents. Cela est dû à l'usage trop important de la voiture dans les déplacements domicile école.

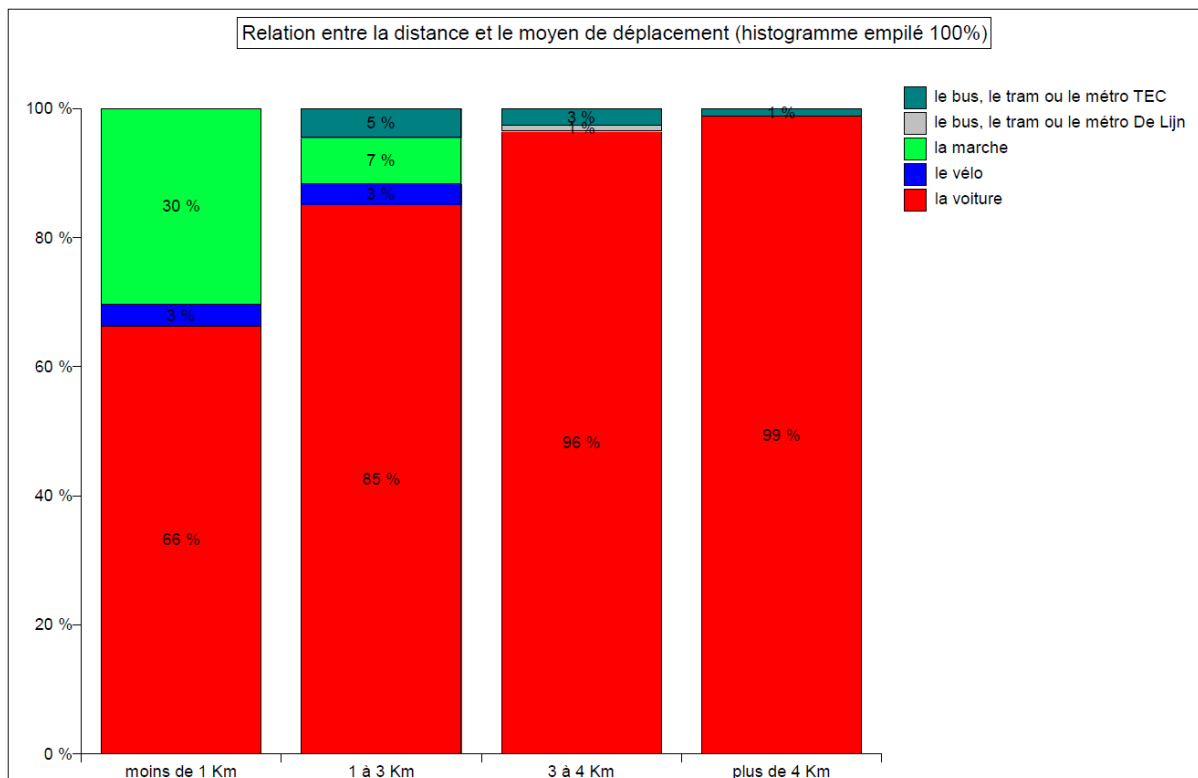


Figure 14. Relation entre la distance et le moyen de déplacement (Source : Enquête scolaire 2015 – Résultat global)

L'enquête scolaire réalisée dans toutes les écoles de la commune montre un usage trop important de la voiture même pour les petites distances. La marche est le mode de déplacement de seulement 30 % des élèves habitant à moins de 1 km de l'école. L'usage du vélo reste résiduel.

Plus de 2/3 des élèves arrivent à l'école entre 08h15 et 08h45. Les flux dans les voiries desservant les écoles sont ainsi regroupées sur une demi-heure. C'est aussi sur cette demi-heure que les problèmes au niveau du stationnement se font ressentir.

Étant donné la part d'élèves dont le mode de déplacement principal est la voiture pour des courtes distances, un report modal d'une partie de ces élèves contribuerait sans doute pour une amélioration de la mobilité aux abords des écoles.

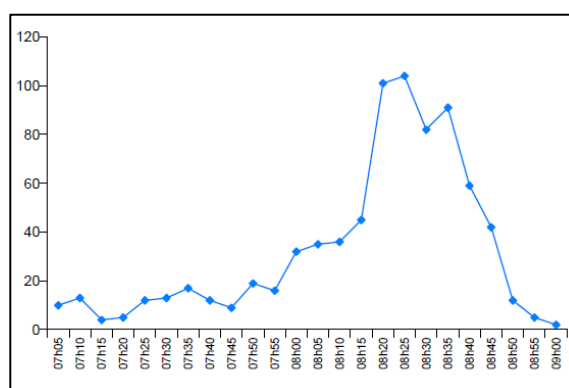


Figure 15. Heure d'arrivée à l'école (source enquête scolaire- toutes les écoles de la commune confondues)

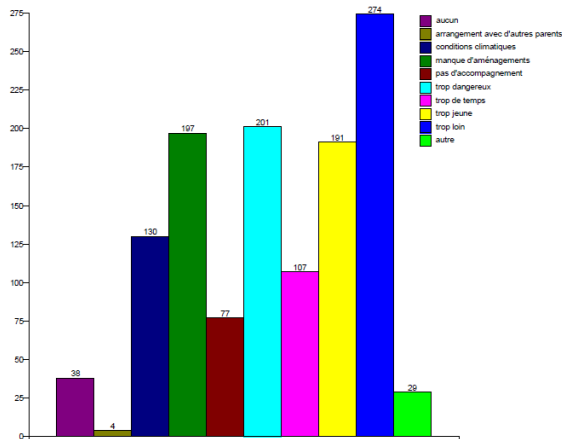


Figure 16. Obstacles à l'utilisation de la marche pour les déplacements scolaires (source enquête scolaire- toutes les écoles de la commune confondues)

Les principaux obstacles à l'utilisation de la marche ressortant de l'enquête scolaire sont :

- Distance trop importante
- Trop Jeune
- Trop dangereux
- Manque d'aménagements

Bien que tous ces obstacles aient un caractère subjectif, et dépendent de l'âge de l'enfant, il est possible d'intervenir au niveau des aménagements, là où il est nécessaire. La sécurisation des cheminements piétons et un éclairage approprié contribuerait sans doute à un changement de perception.

Les principaux obstacles à l'utilisation du vélo ressortant de l'enquête scolaire sont également :

- Distance trop importante
- Trop Jeune
- Trop dangereux
- Manque d'aménagements

Au contraire de la marche, la dangerosité apparaît comme le principal obstacle à l'usage du vélo au lieu de la distance à parcourir.

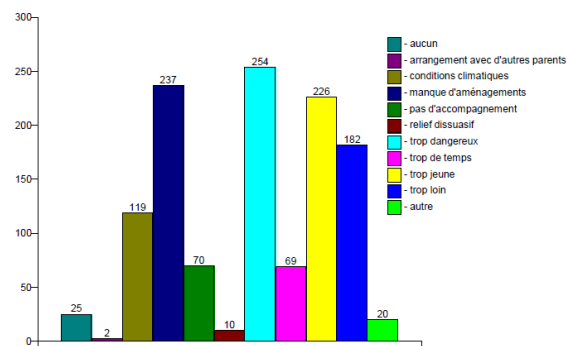


Figure 17. Obstacles à l'utilisation du vélo pour les déplacements scolaires (source enquête scolaire- toutes les écoles de la commune confondues)

Les écoles les plus problématiques d'un point de vue de l'accessibilité et de la mobilité sont :

- Collège Da Vinci, à Perwez
- École communale « La Farandole », à Thorembais-Saint-Trond.

Les principaux dysfonctionnements identifiés aux abords de l'école communale « La Farandole » à Thorembais-Saint-Trond sont :

- Stationnement chaotique, notamment sur la chaussée de Wavre. Stationnement observé sur le rond-point très dangereux
- Cheminements piétons impraticables chaussée de Wavre (les nombreux chantiers en cours à proximité de l'école contribuent actuellement à la perception d'insécurité)



Photo 12. Traversée piétonne et trottoirs en mauvais état chaussée de Wavre, à proximité du rond-point



Photo 13. Trottoirs sécurisés rue du Culot

Une action est à mener au niveau du stationnement. Il faudra éviter la dépose des élèves sur la chaussée de Wavre. Pour cela, une zone dépose-minute rue du Culot pourrait être créée. En parallèle, des actions visant favoriser les déplacements modes-doux sont souhaitables afin de réduire les flux automobiles aux heures de dépose et reprise scolaire.

Le **Collège Da Vinci**, à Perwez est la seule école secondaire de la commune. Cet établissement scolaire a été créé en 2014 et est encore en expansion pour ce qui concerne le nombre d'élèves.

Étant situé sur une zone résidentielle, à proximité du centre-ville de Perwez et du RAVEL, cette école possède des excellentes conditions pour les déplacements alternatifs à la voiture. Conscients de la nécessité de favoriser les modes doux au détriment de la voiture particulière, les responsables du Collège Da Vinci ont mis en place un plan de mobilité. Ce plan impose :

- Point de dépose OBLIGATOIRE au niveau du parking du centre sportif, rue des Marronniers, ou sur le Place de la Gare.
- Accès à l'école uniquement à pied, ou à vélo dans le respect du quotidien de chacun

Malgré la mise en place de ces règles strictes, nous observons qu'elles ne sont pas toujours respectées.

Les principaux dysfonctionnements observés sont :

- Aux heures de dépose et reprise scolaire on observe des voitures garées sur les accotements et trottoirs car les places de stationnement existantes semblent insuffisantes pour faire face à la demande.
- Les cheminements piétons et le revêtement autour de l'école sont hétérogènes et devraient être réaménagés. La continuité des trottoirs et l'accessibilité PMR devrait être garantie pour les accès à l'école depuis le centre sportif et la place de la gare.
- La limitation de vitesse manque de cohérence, car il y a des marquages au sol indiquant 50 km/h à l'intérieur de la zone 30.
- Les carrefours pourraient être mieux sécurisés.

Étant donné l'augmentation du nombre d'élèves envisagée pour les années à venir, d'autres mesures devraient être prises pour encourager les modes doux lors des déplacements domicile-école : nous préconisons des actions pour améliorer le réseau cyclable et piéton aux abords de l'école ainsi que des actions visant à former les élèves à la mobilité alternative.

Par ailleurs, la desserte de l'école par le Proxibus de Perwez a été modifiée.


Enfin un passage supplémentaire le vendredi après-midi permettrait de répondre à la demande des élèves finissant plus tôt ce jour-là. Cette modification est en cours d'étude par la société TEC Brabant Wallon.


4.4 Fiches d'analyse école par école


Collège Da Vinci	
Adresse : Avenue des Tourterelles 28, 1360 Perwez	
Type d'établissement scolaire : Secondaire	
Nombre d'élèves : 52 élèves (2015)	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
Commentaires : Les cheminements piétons et le revêtement autour de l'école sont hétérogènes. Les trottoirs ne sont pas systématiques. Les places de stationnement existantes semblent insuffisantes pour faire face à la demande. Étant donné l'augmentation du nombre d'élèves envisagée pour les années à venir, de mesures doivent être prises pour privilégier les modes doux lors des déplacements domicile-école.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
Commentaires : L'école est implantée dans une zone résidentielle, sur une voirie ayant des fonctions de collecteur de quartier. Les carrefours pourraient être mieux sécurisés. La limitation de vitesse manque de cohérence, car il y a des marquages au sol indiquant 50 km/h à l'intérieur de la zone 30.	
	


École communale fondamentale « Croque la Vie », Orbais	
Adresse : Rue Tremouroux 119, 1360 Orbais	
Type d'établissement scolaire : Fondamental	
Nombre d'élèves : 111 dont 38 élèves du maternel et 73 élèves du primaire (2015)	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
Commentaires : Les trottoirs sont praticables, mais étroits à certains endroits, sur la rue Tremouroux. Au droit de la salle de fêtes les cheminements piétons sont en bon état et accessibles aux PMR.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
Commentaires : L'école est implantée sur une zone calme. Les flux sont en grand partie générés par l'école aux heures de dépose et reprise scolaire. Plusieurs dispositifs permettent la sécurisation de l'école et de la salle de fêtes.	




École communale de Perwez	
Adresse : Rue Émilie de Brabant 4, 1360 Perwez	
Type d'établissement scolaire : Fondamental	
Nombre d'élèves : 233 dont 85 élèves du maternel et 148 élèves du primaire (en 2015)	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input checked="" type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input checked="" type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> La zone dépose minute est située au droit du carrefour entre l'avenue Monsigneur de Namèche et la rue du Mont, à proximité des arrêts de transport en commun. Le cheminement piéton existant depuis la zone dépose minute, car il n'y a pas de trottoir praticable jusqu'à l'entrée de la zone 30. Les aménagements piétons au droit de l'école sont en bon état, mais le stationnement en voirie empiète sur le trottoir.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoïse et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input checked="" type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> L'école est située sur une zone apaisée. Cependant la voiture prend trop la place en voirie, ce qui ne contribue pas pour la convivialité et pour la sécurisation de la rue.	
	

École communale fondamentale de Malèves (Sainte-Marie)	
Adresse : Rue d'Opprebais 61 1360 – Malèves-Saint-Marie-Wastinnes	
Type d'établissement scolaire : Fondamental	
Nombre d'élèves : 170 dont 41 élèves du maternel et 129 élèves du primaire	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input checked="" type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Les trottoirs amenant à l'école sont praticables et accessibles aux PMR. Par ailleurs l'entrée de l'école est sécurisée par une barrière qui empêche les élèves d'aller directement sur la route.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinois et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> L'école est implantée sur une voirie communale en ligne droite. Le stationnement en alternance permet de casser les vitesses. Les aménagements mis en place pour sécuriser l'entrée de l'école semblent suffisants.	
	

École communale fondamentale « La Farandole » Adresse : Rue du Culot, 1360 Thorembais-Saint-Trond Type d'établissement scolaire : Fondamental Nombre d'élèves : 158 dont 73 élèves du maternel et 85 élèves du primaire (2015)	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input checked="" type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input checked="" type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
Commentaires : Les cheminements piétons sur la rue du Culot sont praticables et accessibles aux PMR. Cependant, les cheminements piétons sur la chaussée de Wavre sont problématiques. Une sécurisation des traversées piétonnes est nécessaire ainsi que la réfection des trottoirs sur la chaussée de Wavre. Les marquages au sol des traversées piétonnes existantes sont presque effacés. Le stationnement sur la chaussée de Wavre est chaotique.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoïse et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input checked="" type="checkbox"/>
Commentaires : Une barrière devant l'entrée de l'école contribue pour la sécurisation du trottoir, cependant l'école manque d'aménagements de sécurité. Les chantiers en cours, à proximité de l'école, contribuent vraisemblablement pour la perception d'insécurité.	
	

École communale mixte « Les P'tits Futés »	
Adresse : Rue Mellemont 3, 1360 Thorembais-les-Béguines	
Type d'établissement scolaire : Fondamental	
Nombre d'élèves : 209 dont 74 élèves du maternel et 135 élèves du primaire (2015)	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input checked="" type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input checked="" type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input checked="" type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Les trottoirs ont fait objet d'un réaménagement récent. La praticabilité de l'aménagement est bonne. L'école possède un parking vélo couvert.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input checked="" type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input checked="" type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
<u>Commentaires :</u> Le carrefour a fait objet d'un réaménagement afin de ralentir les véhicules automobiles et obliger à traverser la rue des Longs Prés en deux temps. Étant donné que les ilots sont peints, il nous a été signalé que des automobilistes ne respectent pas le marquage au sol. Dans ce contexte il faudra réfléchir à mettre en place des ilots physiquement matérialisés.	
	

École Fondamentale libre subventionnée Jean-Paul II Adresse : Rue Joseph Lepage 17, 1360 Perwez Type d'établissement scolaire : Fondamentale Nombre d'élèves : 361 : 136 élèves du maternel et 225 élèves du primaire (en 2010)	
Type d'aménagement	
Trottoir	<input checked="" type="checkbox"/>
Accotement	<input type="checkbox"/>
Praticabilité de l'aménagement	
Bon état	<input type="checkbox"/>
État satisfaisant	<input type="checkbox"/>
Mauvais état	<input checked="" type="checkbox"/>
Accessibilité aux PMR	<input type="checkbox"/>
Continuité des aménagements piétons vers les arrêts de bus	<input type="checkbox"/>
Stationnement	
Zone de Parking (Hors voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone de Parking (En voirie)	<input type="checkbox"/>
Zone Dépose minute	<input type="checkbox"/>
Commentaires : L'école est insérée dans une rue très étroite, avec peu de possibilités de stationnement. Le parking existant le plus proche est situé devant l'église. Les trottoirs sont fort étroits sauf devant la porte de l'école, où une petite chicane rétrécit la voirie. Un aménagement plain-pied de toute la voirie serait plus judicieux. La traversée piétonne n'est pas accessible aux PMR.	
Zones Apaisées	
Zone 30	<input checked="" type="checkbox"/>
Zone 20 résidentielle	<input type="checkbox"/>
Zone de rencontre	<input type="checkbox"/>
Zone piétonne	<input type="checkbox"/>
Aménagements Généraux	
Traversées surélevées pour piétons et/ou intersections surélevées	<input type="checkbox"/>
Traversée plain-pied	<input type="checkbox"/>
Coussin Berlinoise et d'autres dispositifs ralentisseurs	<input type="checkbox"/>
Chicanes et rétrécissement de la chaussée / avancée des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation particulière	<input type="checkbox"/>
Commentaires : L'école est située dans une zone calme. La configuration de la voirie ne permet pas de vitesses excessives. La convivialité de la rue pourrait être améliorée, en donnant plus de place au piéton.	
	

4.5 Conclusions

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Toutes les écoles sont implantées dans une zone 30• La présence de trottoirs est quasiment systématique (leur état varie selon les écoles)• Dans la plupart des cas, les écoles possèdent des arrêts de bus à proximité• La plupart des établissements scolaires sont situés au sein de noyaux urbains et sont donc accessibles à pied ou à vélo• RAVEL à proximité des écoles à Perwez• Relief en général favorable pour les déplacements cyclables	<ul style="list-style-type: none">• Difficulté à faire respecter les zones de dépose minute prévues• L'accessibilité des aménagements pour les PMR n'est pas garantie• Malgré les efforts de la commune, plusieurs établissements ne disposent pas d'infrastructures cyclables de qualité et des parkings vélo• La voiture est trop sollicitée, même pour les courtes distances (Enquête scolaire)• La part modale du vélo est très faible (Enquête scolaire)• Les arrivées à l'école sont concentrées sur une période de temps assez restreinte (Enquête scolaire)

5 Transport privé

5.1 Hiérarchie viaire

Selon les données du SPF Mobilité et Transports la commune de Perwez comptait **204,1 km de réseau routier revêtu**, en 2005. La répartition est la suivante :

- 5,2 km d'autoroutes (E411) ;
- 23,2 km correspondants au réseau régional
- 175,7 km appartenant au réseau communal

L'autoroute E411 relie Bruxelles à Namur et au Grand-Duché du Luxembourg en traversant la commune au sud-ouest. L'échangeur n°11 (Thorembais-Saint-Trond) qui relie l'autoroute à la Chaussée de Charleroi est le principal échangeur desservant la commune. Il est également possible de rejoindre le centre de Perwez via l'Aire de service d'Aische-en-Refail sur la commune voisine d'Eghezée. Les automobilistes peuvent ensuite emprunter le rue du Mont pour rejoindre le centre de Perwez. Cet itinéraire constitue un by-pass très fréquenté, étant donné le gabarit et la fonction de collecteur de quartier de cette voirie.

Le réseau régional est constitué par :

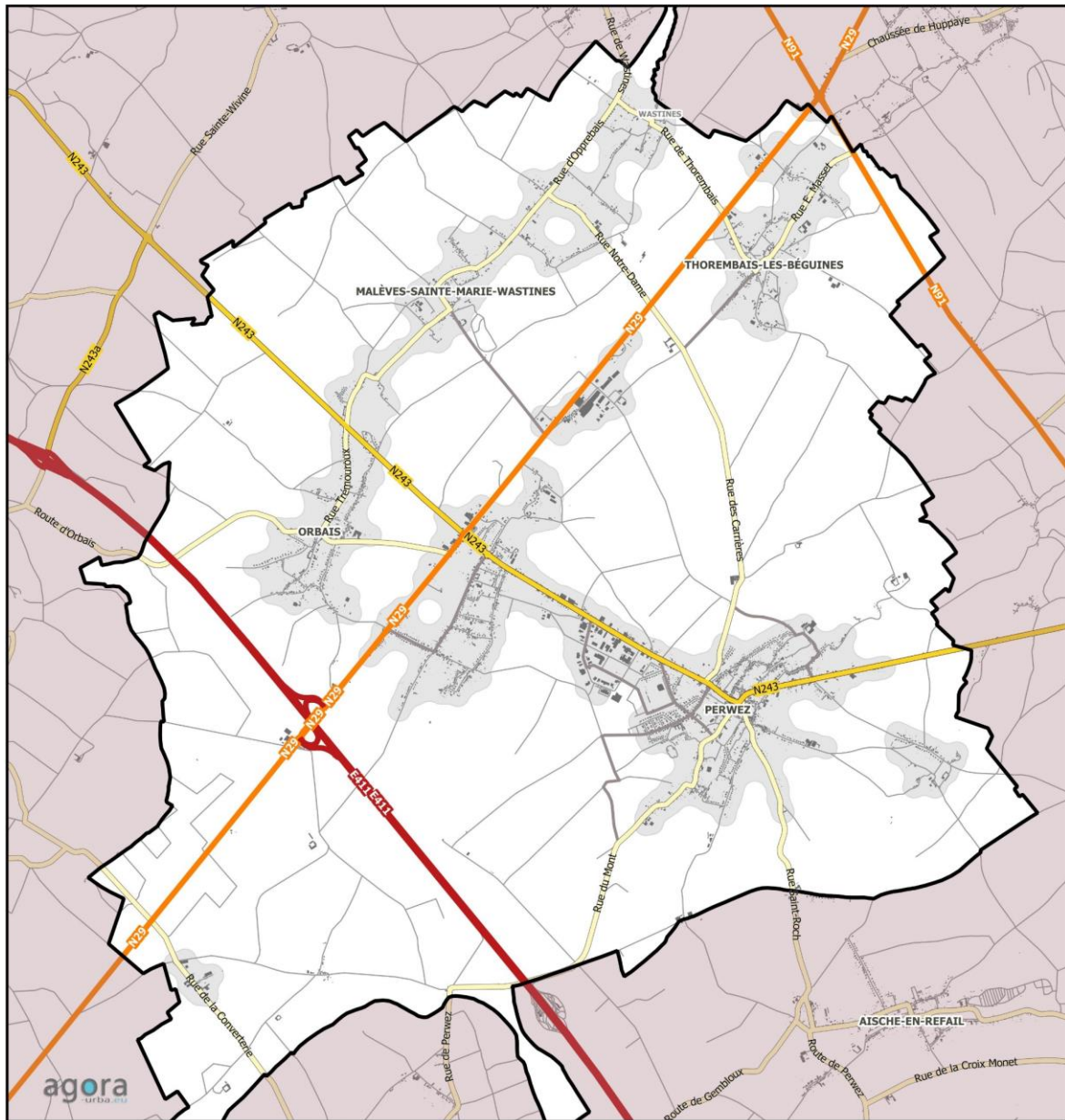
- **La N29** qui relie Charleroi à Tienen, traversant la commune de sud-ouest en nord-est et l'échangeur 11 de l'E411 et la N91 sur Incourt;
- **La N243** qui traverse le centre de Perwez et de Thorembais-Saint-Trond, permettant de relier la N91 à la hauteur de Grand-Rosière-Hottomont et la ville de Wavre
- **La chaussée de Namur (N91)**, reliant Namur à la N25 (à la hauteur de Hamme-Mille) traverse l'extrême nord-est de la commune, à Thorembais-les-Béguines.

La N29 supporte un **trafic de transit important**, notamment au niveau des poids-lourds.

La N243 joue un rôle plus local, mais supporte un trafic de poids-lourds important entre la N29 et la Zone d'activité économique de Perwez.

La construction de la route de liaison entre la ZAE et l'échangeur n°11 permettra de réduire le trafic de poids-lourds dans ce tronçon. Cependant, cette nouvelle voirie peut engendrer des effets d'appelle qu'il va falloir anticiper, notamment au niveau de la perméabilité avec le réseau de desserte locale.

Le Gouvernement wallon a récemment décidé d'étendre le réseau routier soumis au prélèvement kilométrique à la N29, entre l'E411 et la Flandre et la N243, entre la N25 et la N29. Les comptages à venir nous permettront de constater l'impact de cette décision dans le cadre du PCM.



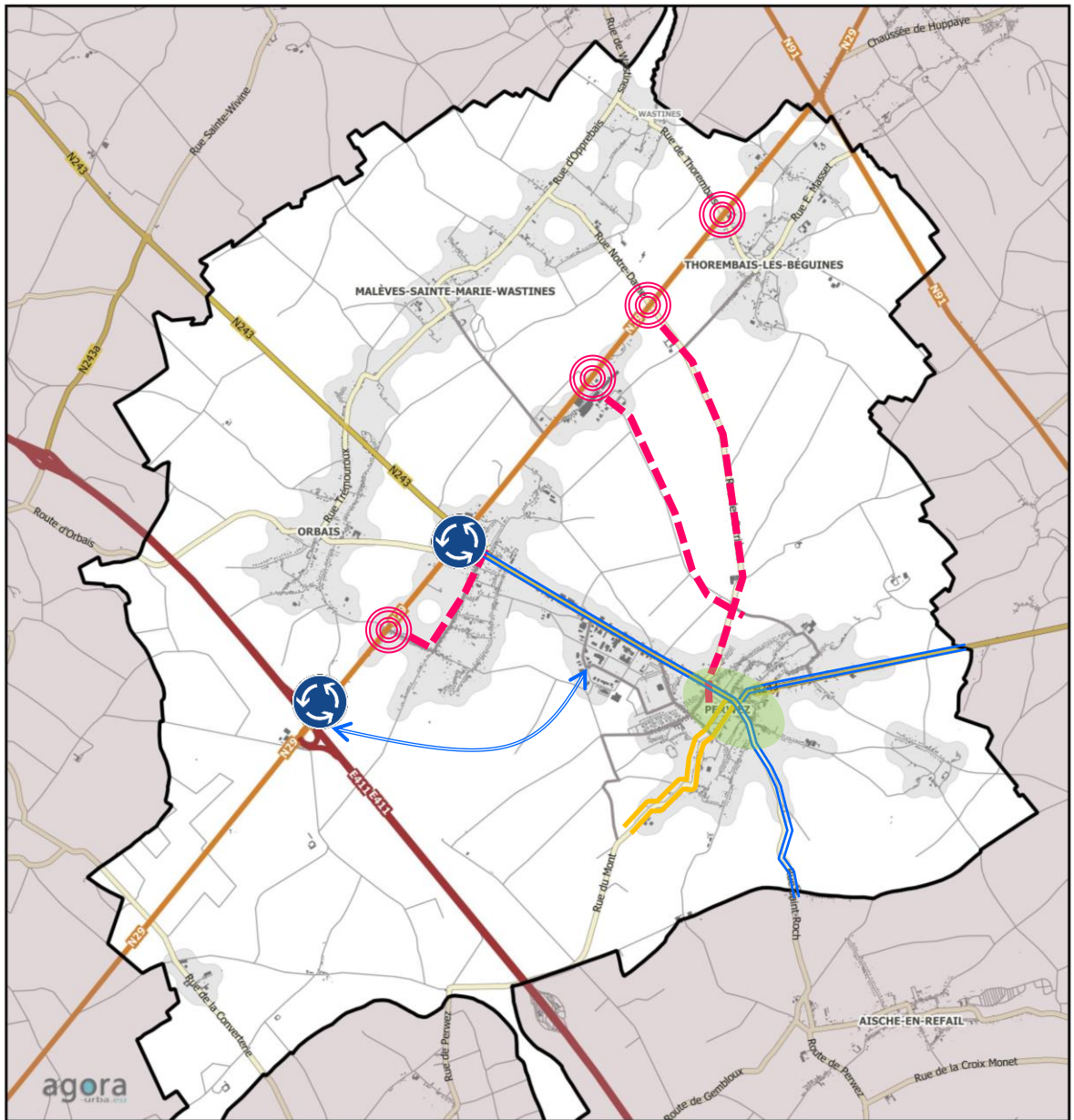
Carte 13. Hiérarchie du réseau routier

5.2 Demande de déplacements

→ Comptages à venir

5.3 Difficultés signalées

- **La RN 29**
 - Congestion récurrente aux heures de pointe sur la N29 qui devrait trouver réponse dans l'ensemble des projets du SPW (échangeur de Thorembais - rond-point de Thorembais)
 - Traversées aux carrefours
 - rue de la Chapelle#rue du Cochige
 - rue de Coquiamont
 - rue du Béguinage
- **Les rues du Mont et de Saint Roch** sont traversées par un trafic de transit important (by pass depuis l'aire d'Aische-en-Refail)
- **Les voiries qui deviennent des by-pass**
 - Rue de la Chapelle ↔ rue de l'Intérieur
 - Rue de Coquiamont
 - Rue de Carrières – avenue du Lieutenant Bigourdan
- **Le risque de trafic de transit à la suite de la création de la voirie de liaison** chaussée de Wavre (RN243), chaussée de Charleroi (RN29) et ZAE de Perwez.
- **Le croisement des N243 et N972** en centre-ville de Perwez
- Trop de points d'entrée et sortie sur les routes **N29 et N243**
- **Le trafic de poids lourds dans le centre de Perwez** - une voirie régionale, elle ne peut être interdite aux poids-lourds de plus de 10 tonnes. Cependant il faut noter que des poids-lourds de plus de 10 tonnes livrent les commerces à Perwez.



5.4 Sécurité routière

5.4.1 Évolution du nombre d'accidents

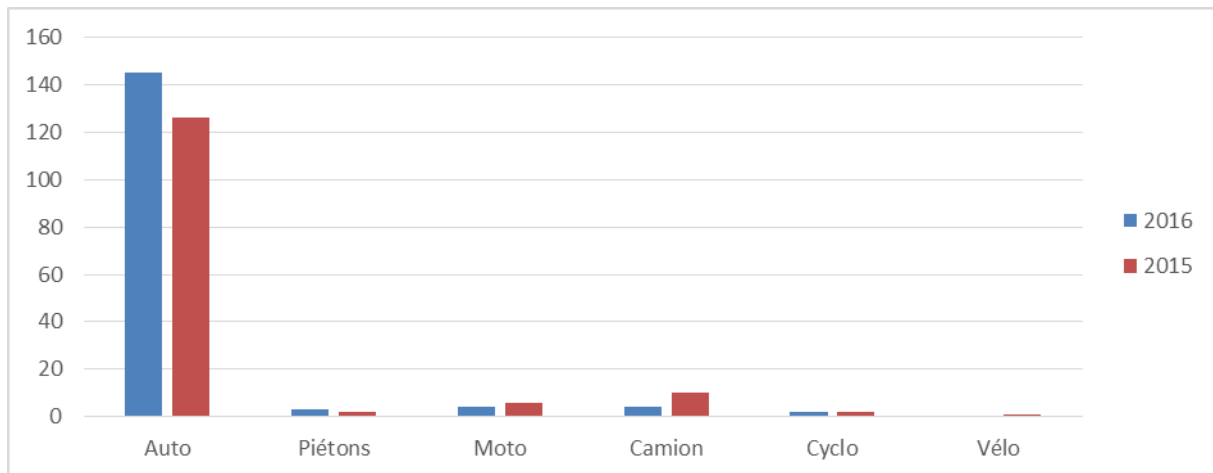
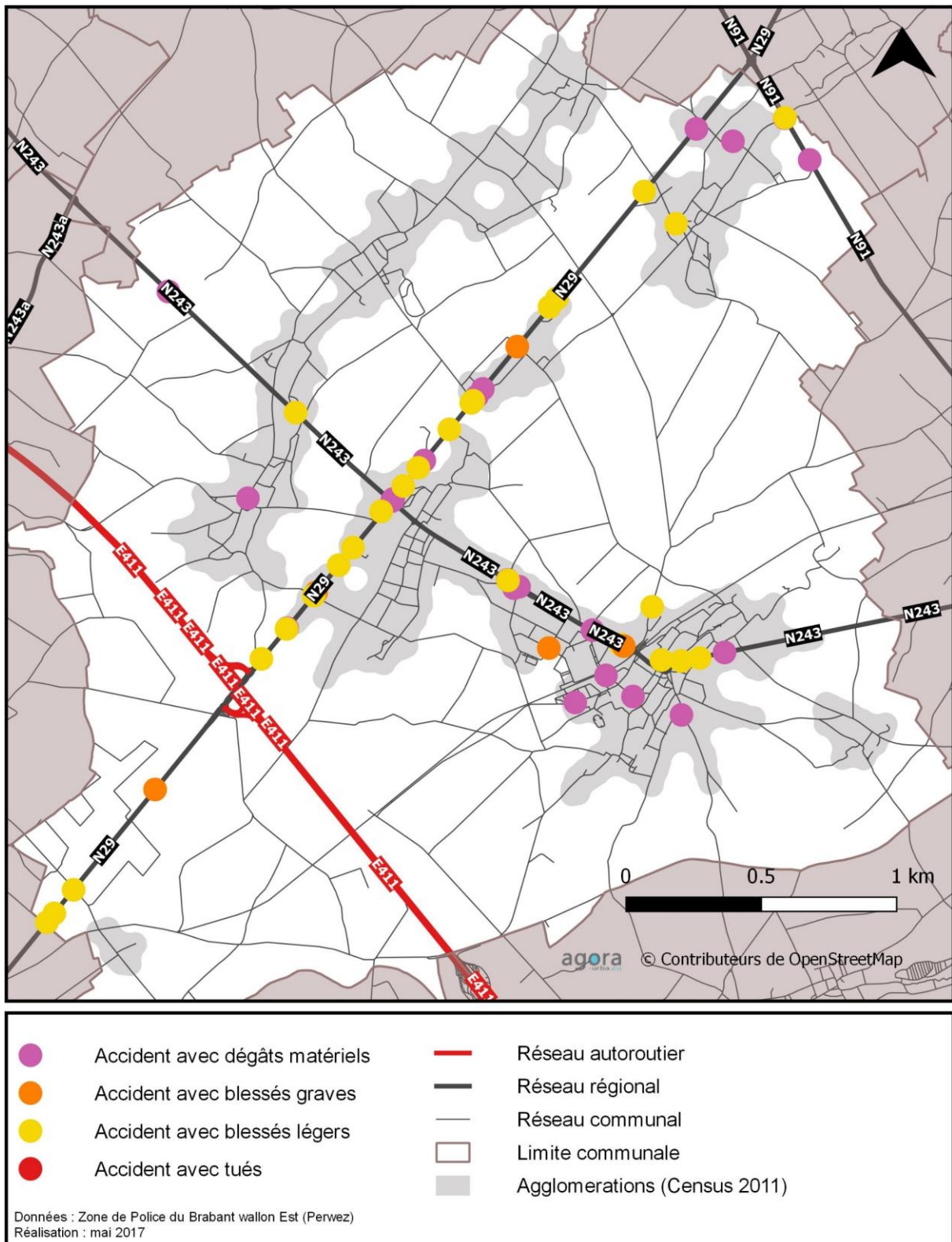


Figure 18. Nombre d'accidents par mode de transport en 2015 et 2016 (Source : Zone de Police du Brabant Wallon est)

Les données fournies par la zone de police du Brabant Wallon est montrent que le nombre d'accidents (petits accrochages avec délit de fuite compris) en 2016 est en légère augmentation par rapport à 2015. En 2016, 158 accidents ont été communiqués à la police, contre 147, en 2015. Toutefois, nous ne pouvons pas conclure qu'il y ait une augmentation structurelle du nombre d'accidents, car il nous faudrait analyser une période plus longue et statistiquement représentative.

5.4.2 Localisation des accidents

Les axes les plus accidentogènes de la commune sont les routes régionales N29 et N243. La N29 est l'axe routier où on observe le plus grand nombre d'accidents avec blessés graves et blessés légers. Sur les routes communales il s'agit surtout d'accidents avec dégâts matériels.

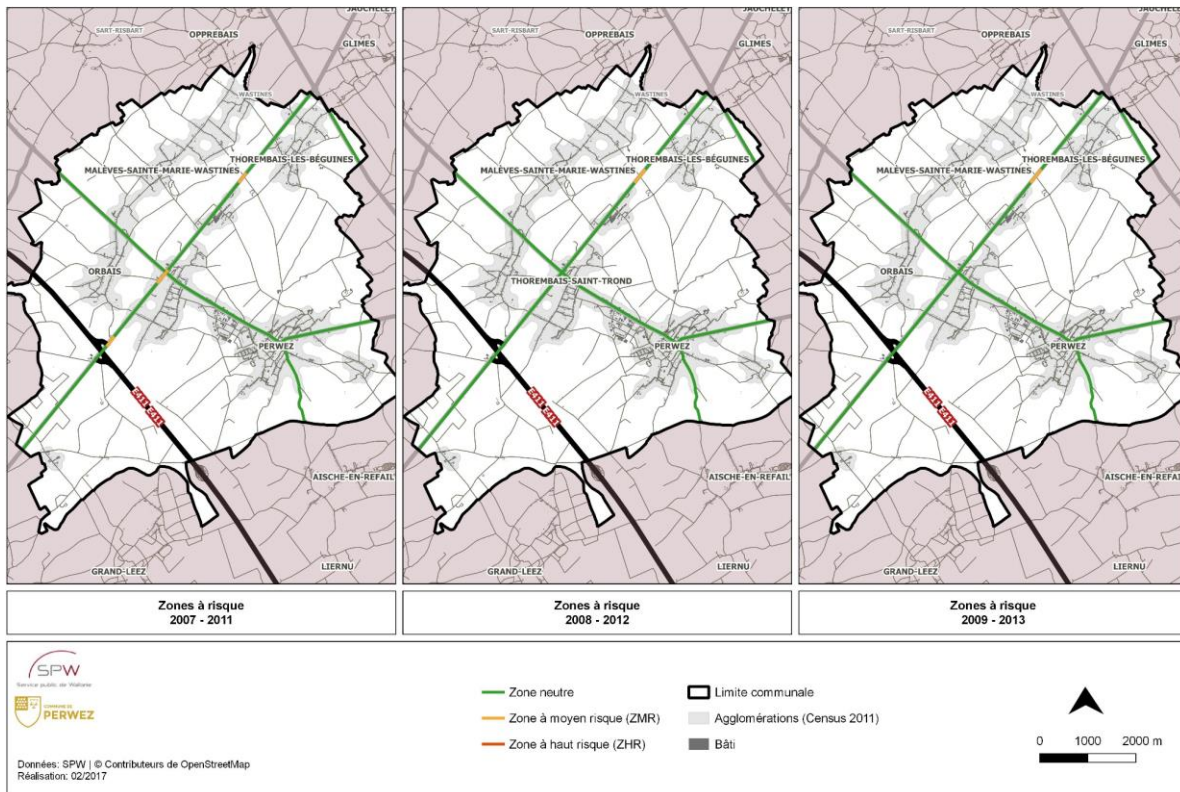


Carte 14. Localisation des accidents en 2016 (Petits accrochages avec de délits de fuite exclus)

5.4.3 Identification des zones à risque

Afin de circonscrire précisément les zones de concentration d'accidents, l'administration des routes a élaboré une méthodologie et un indice d'insécurité quinquennal sur les données accidents.

L'indice permet de déterminer les zones récurrentes et localisées de concentrations d'accidents. Selon l'indice, une zone peut être caractérisé comme neutre dans point de vue de la sécurité routière, zone à moyen risque ou zone à haut risque.



Carte 15. Évolution des zones à risque d'accident sur les routes régionales de Perwez

D'après les données dont nous disposons (Zones à risque d'accident entre 2007 et 2013), nous constatons qu'il y a une évolution positive au niveau des accidents sur le réseau régional. Si entre 2007 et 2011, il y avait trois zones à moyen risque, au niveau de trois carrefours de la N29, le nombre de zones à risque a passé à seulement 1 lors des 5 dernières années avec de relevés.

5.5 Covoiturage

La commune de Perwez possède un parking de covoiturage de **90 places**.

Le parking est situé à proximité de l'échangeur de n°11, l'accès se faisant par la chaussée de Charleroi.

La construction de ce parking fait suite à une proposition du PICM de Chastre – Perwez – Walhain – Gembloux – Sombreffe.

L'aménagement du parking est de bonne qualité, mais les cheminements piétons pour y accéder sont inexistant. Les lignes TEC 1 et 148 peuvent desservir le parking de covoiturage, mais l'arrêt la plus proche est à environ 750 m. Un projet de nouvel arrêt à proximité du P&R est à l'étude.

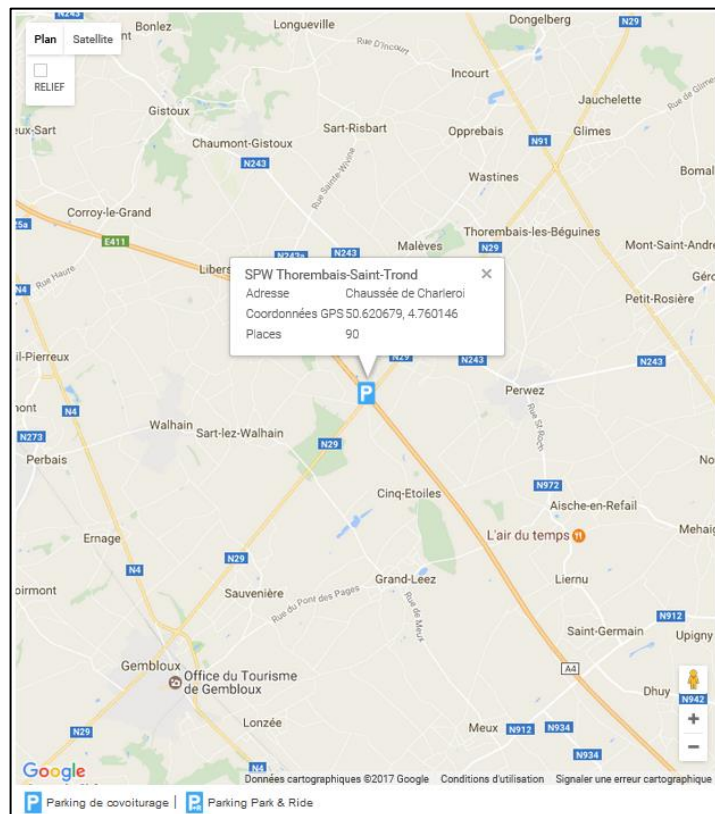


Figure 19. Extrait de la carte de localisation du parking de Thorembais-Saint-Trond (Source : <https://www.carpool.be/wallonie/particuliers/parkings/>)

Voir également le chapitre Stationnement

La signalétique doit être revue. Le parking est visible depuis la sortie de l'autoroute, mais aucun panneau n'indique l'itinéraire à suivre.



Photo 14. Parking de covoiturage Thorembais-Saint-Trond



Photo 15. Places de parking sur le pont de l'E411

5.5.1 Projets et évolution future

La commune souhaite créer un chemin réservé modes doux pour relier le RAVEL et le parking.

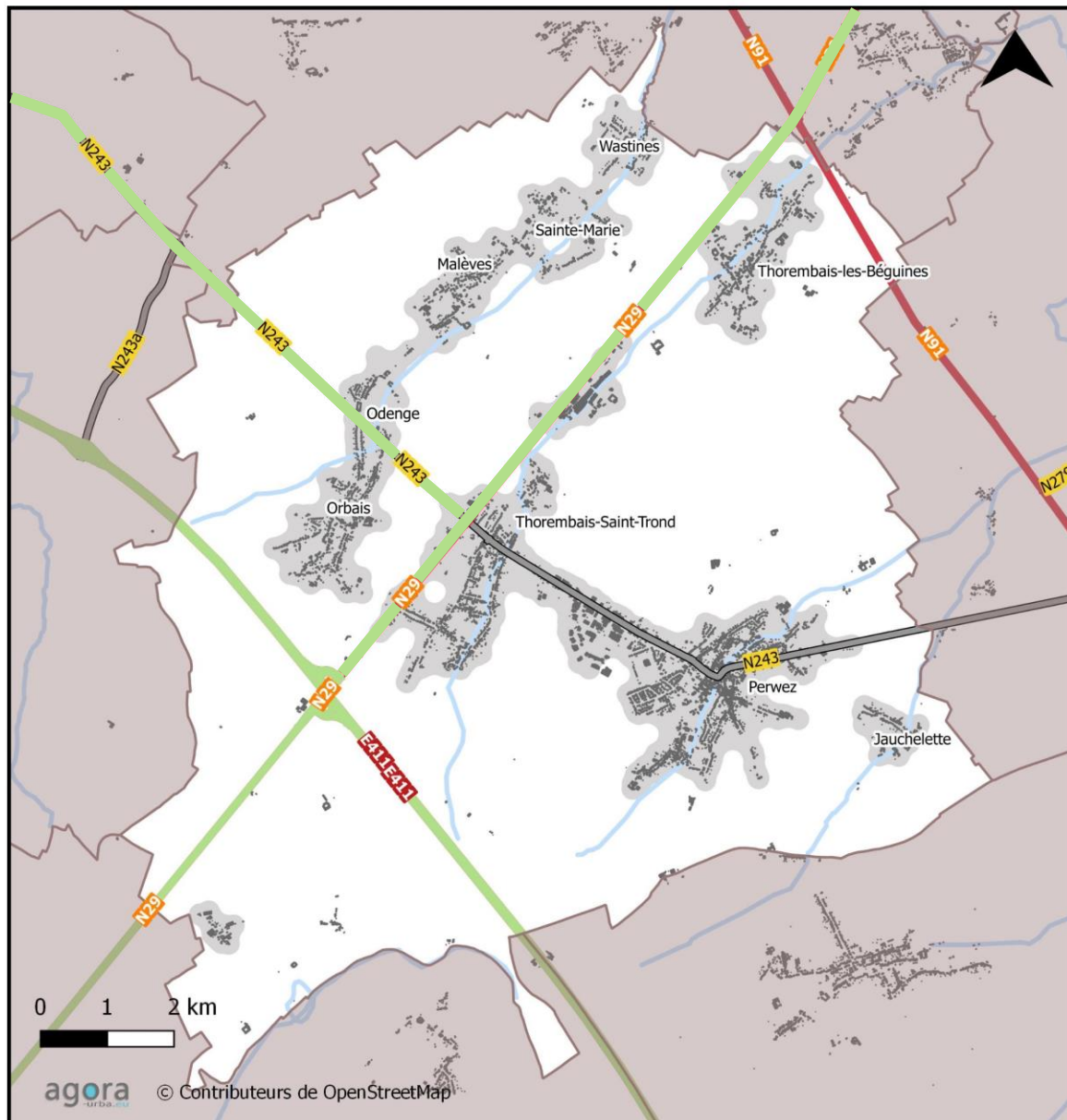
5.6 Transport de marchandises

Le réseau routier existant de la commune de Perwez est composé de plusieurs voiries régionales et permet l'accès à l'autoroute E411, reliant Bruxelles, Wavre et Namur. La commune est de plus située au sein de la zone de polarisation de la région de Bruxelles-Capitale et abrite deux zones d'activités économiques (à Perwez et à Thorembais-les-Béguines). Elle accueille par conséquent des flux transport de marchandises importants.

Depuis le 1 avril 2016, les véhicules transportant des marchandises doivent s'acquitter d'une redevance kilométrique pour l'usage de certaines voiries du réseau routier belge.

Le prélèvement est fondé sur la distance parcourue sur le réseau routier [...]. La redevance est due par chaque détenteur d'un véhicule destiné au transport de marchandises d'une masse maximale autorisée (M.M.A) supérieure à 3,5 tonnes.

Afin d'éviter de s'en acquitter, certains poids-lourds empruntent le réseau de voiries classiques.



Réseau routier non soumis à redevance kilométrique			Commune
	Réseau primaire		Entité
	Réseau autoroutier		Bâti
	Réseau secondaire		Agglomération
	Réseau de liaison locale		Cours d'eau
	Réseau de collecte locale		Réseau soumis à redevance kilométrique

Réalisation : février 2017 - Source : SOFICO, 2017

Carte 16 Redevance kilométrique routière au sein de la commune de Perwez

Une partie de la route régionale N91 n'étant pas soumise à cette réglementation, des poids-lourds transitent au sein de la commune. Ils circulent notamment entre l'autoroute E411 via l'échangeur de Thorembais-Saint-Trond et l'autoroute E40 située au Nord.

Dès juillet 2017 le réseau à péage sera étendu aux tronçons suivants qui deviendront payants pour les poids lourds :

- la section de la N243 (Chaumont-Gistoux) entre la N25 et la N29 (Perwez) - soit 13 km
- celle de la N29 entre l'E411 (Perwez) et la Flandre, au nord de Jodoigne -soit 20km.

Ces deux tronçons relient l'E411 et l'E40.

5.7 Conclusion

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Réseau viaire complet avec plusieurs niveaux de voiries• Zones 30 systématiques aux abords des écoles• Limitation de vitesse à 50 km/h dans l'ensemble des villages• Parking de covoiturage à proximité de l'échangeur n°11• Des projets d'infrastructures conséquents pour pallier à la congestion des voiries structurantes• Redevance kilométrique : impacts positifs ?	<ul style="list-style-type: none">• Trafic de transit poids-lourds• Congestion automobile• Voiries qui deviennent des by-pass• Carrefours dangereux• Encore trop peu de voiries équipées pour les cyclistes, voire dangereuses• Trop de points d'entrée et sortie sur les routes N29 et N243• Redevance kilométrique : impacts négatifs ?

6 Stationnement

Le stationnement constitue un élément clé dans le cadre du développement d'un Plan Communal de Mobilité.

Les enjeux sous-jacents à l'adoption d'une politique de stationnement sont en effet multiples. On citera, parmi les plus importants :

- Les enjeux relatifs au choix modal. Une politique de stationnement volontariste joue un rôle particulièrement important dans l'incitation de l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle à la fois auprès :
 - des Perwéziens (ennes) ;
 - des migrants (résidents ou employés sur la commune) ;
- Les enjeux d'aménagement local : attractivité commerciale, activités, fonction résidentielle, mixité urbaine, accessibilité et rayonnement de la commune ;
- Les enjeux relatifs au partage de la voirie et à la préservation du cadre de vie.

La gestion raisonnée des espaces de stationnement dans les centres ainsi qu'autour de ceux-ci, la réalisation de choix stratégiques à long terme et une politique de gestion efficace des places disponibles constituent les grands principes permettant de concilier, en matière de stationnement, les impératifs relatifs à l'accessibilité des espaces et ceux liés au cadre de vie.

6.1 Offre et demande de stationnement

Nous avons quantifié la demande de stationnement via une **enquête de rotation dans le centre de Perwez**. Cette enquête permet non seulement d'identifier l'offre et la demande et par conséquent la pression de stationnement le long de la journée, mais aussi le profil des usagers.

Par ailleurs, nous avons réalisé

- une **enquête d'occupation sur le parking de covoiturage à Thorembais-Saint-Trond**
- des **relevés qualitatifs à**
 - **Thorembais-Saint-Trond, à proximité du carrefour N243 – N29**
 - **Perwez, rue du Mont et rue Saint-Roch.**

Tous les résultats des enquêtes et relevés réalisés sont repris en annexe technique. On ne reprend donc ici que les résultats les plus pertinents.

6.1.1 Résultats de l'enquête rotation

Nous avons réalisé l'enquête de rotation le jeudi 9 Mars 2017 entre 07h30 et 19 h30, dans tout le secteur compris entre la rue des Carrières et la Grand Place.

L'objet de cette enquête était d'une part de vérifier le fonctionnement de la zone bleu rue de la Gare mis en place suite aux recommandations du PICM et d'une autre part d'identifier le profil des usagers, notamment sur la Grand Place et sur le parking de la gare. Nous avons analysé 281 places (illicites inclus).



Figure 20. Zone objet de l'enquête de rotation

Le secteur comprenant le **parking sur la Grand Place, au sud de la rue de la Station (N264), et le début de la rue de Saint Roch** subit une pression très importante de stationnement entre 10h30 et 14h30.

On constate également du stationnement de longue durée (>4h) très important, correspondant vraisemblablement à des travailleurs. Aux heures de midi le stationnement de longue durée se superpose avec le stationnement de courte et moyenne durée liée à la restauration, ce qui contribue pour partie à la pression de stationnement très importante constatée entre 10h30 et 14h30.

Le stationnement de riverains est également important, car environ 30 % des usagers (riverains et ventouses) utilisent 45 % du total de la capacité consommée.

10% des voitures stationnées sont par ailleurs des voitures ventouses.

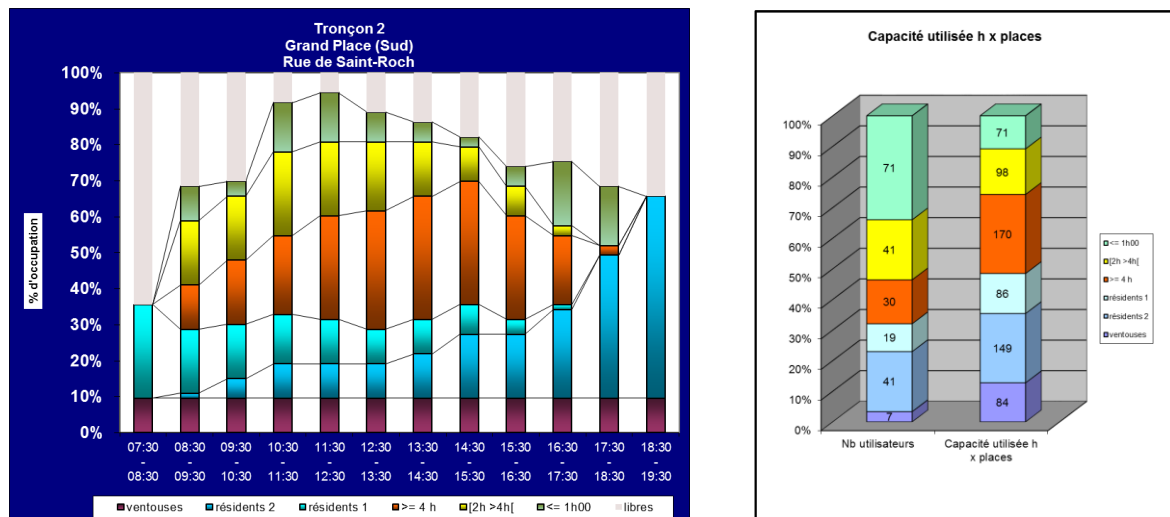


Figure 21. Profil des usagers et taux d'occupation le long de la journée Tronçon 2 | Capacité utilisée h X places

Les résultats de l'enquête sur la rue de la Station permettent de constater que la zone bleue est respectée par la moitié des utilisateurs.

À l'heure actuelle ce phénomène est peu problématique car l'occupation est relativement faible. À terme, tenant compte des projets existants pour redynamiser le centre-ville et les commerces sur la rue de la Station ; la faible rotation du stationnement est négative d'un point de vue du dynamisme commercial, d'autant plus qu'il y a une offre très satisfaisante et à durée illimitée à proximité.

Il faut noter également que les utilisateurs de **courte durée (< 1h) utilisent seulement environ 22 % de la capacité utilisée (31 heures / 141 heures)**

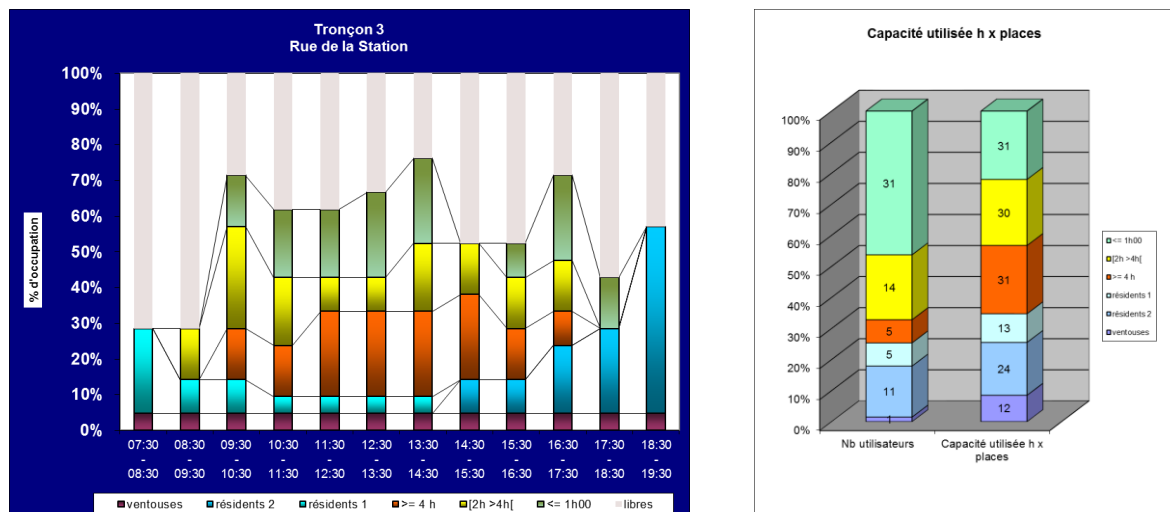


Figure 22. Profil des usagers et taux d'occupation le long de la journée Tronçon 3 | Capacité utilisée h X places

Le **parking de la Gare (65 places)** est caractérisé par un taux d'occupation très faible pendant toute la journée. L'occupation de ce parking contraste avec l'occupation du parking Grand-Place situé à moins de 400 m. Dès lors, un report du stationnement de longue durée vers le parking de la gare pourrait contribuer à équilibrer les besoins de stationnement en centre-ville.

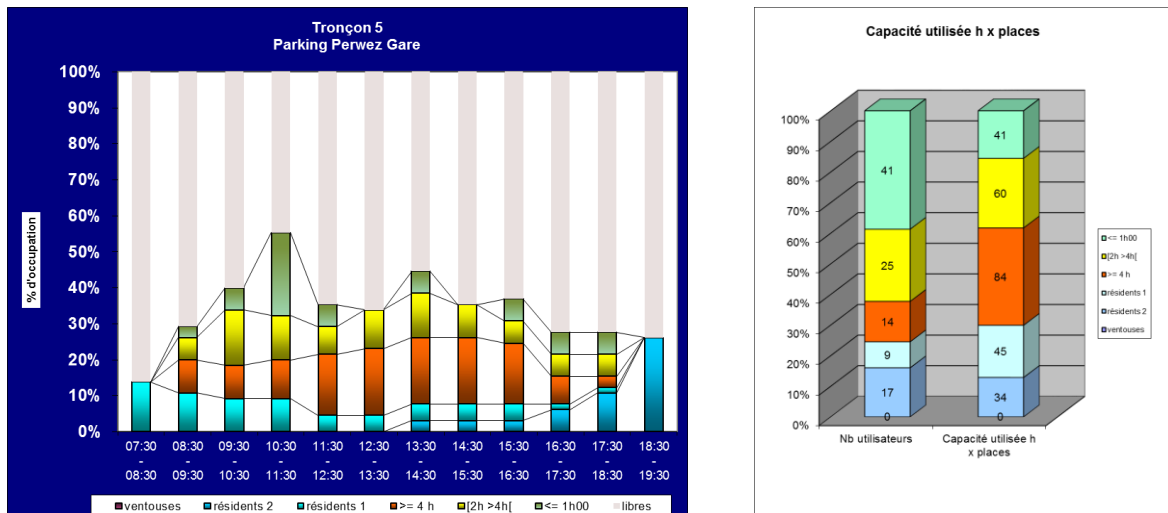


Figure 23. Profil des usagers et taux d'occupation le long de la journée Tronçon 5 | Capacité utilisée h X places

6.1.2 Stationnement parking de covoiturage

Le parking de covoiturage est situé à proximité de l'échangeur n°11, à Thorembais Saint Trond. Il est visible depuis la sortie de l'autoroute pour les automobilistes venant de Bruxelles, mais actuellement **aucun panneau signale sa présence**.

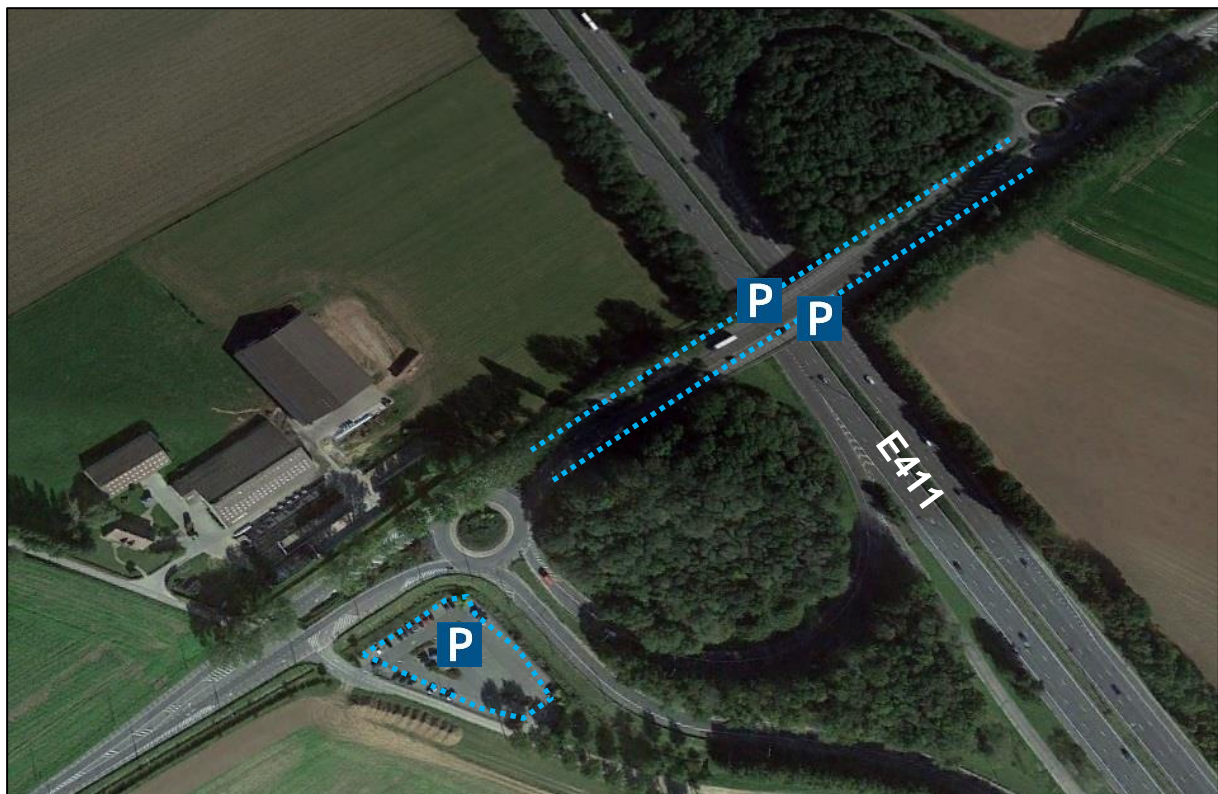


Figure 24. Localisation du parking de covoiturage sur image aérienne

Les Lignes TEC 1 et 148 passent à proximité, mais actuellement **l'arrêt TEC le plus proche est à environ 750 m** → il existe un projet de nouvel arrêt à proximité du P&R. Par ailleurs l'accès aux arrêts TEC à pied n'est pas aisé dû au manque de cheminements piétons continus.

Actuellement le parking de covoiturage compte **89 emplacements + 1 place PMR**. À cela s'ajoute une capacité disponible de **37 places- le long de la N29, sur le pont de l'autoroute**, également à disposition des besoins de covoiturage.

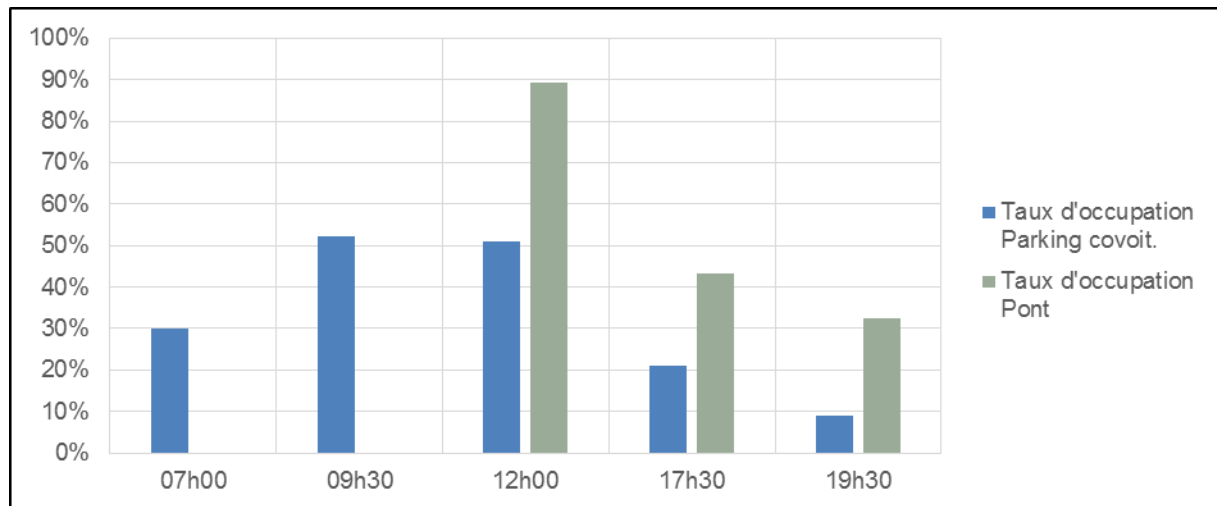


Figure 25. Taux d'occupation du parking de covoiturage et du parking sur le pont de l'autoroute E411, Thorembais-Saint-Trond

On constate que le parking est actuellement sous-occupé. Cependant, si les emplacements disponibles sur la N29 disparaissent suite au réaménagement de l'échangeur, le parking serait pratiquement dans la limite de sa capacité. Il faudra également prendre en compte l'augmentation du covoiturage envisagée ces prochaines années.



Photo 16. Parking vélo parking de covoiturage (photo prise le jeudi 9 Mars 2017)



Photo 17. Parkings longitudinal N29 au niveau du pont sur l'autoroute

Le parking vélo est clairement sous utilisé. Lors du relevé, il n'y avait aucun vélo garé. Malgré l'existence d'une piste cyclable marquée le long de la N29, très peu des cyclistes l'utilisent étant donnée le sentiment d'insécurité dû aux flux automobiles et poids-lourds importants sur cette route. Le

projet de relier le parking de covoiturage au RAVEL via un chemin réservé modes doux et véhicules agricoles pourrait contribuer à améliorer l'intermodalité vélo-covoiturage.

6.1.3 Relevés qualitatifs

La **rue du Mont** et la **rue de Saint-Roch** sont problématiques d'un point de vue de la gestion du stationnement. Nous constatons:

- Stationnement en voirie est trop important, notamment en soirée par le stationnement riverain (stationnement sauvage sur les trottoirs observé)
- Cheminements piétons en mauvais état, souvent trop étroits et impraticables pour les PMR
- Rues utilisées comme by-pass (à quantifier par des comptages routiers à venir)
- Chaussée dégradée
- Sentiment d'insécurité
- Cadre de vie peu agréable

Rue du Mont



Rue de Saint-Roch



Photo 18. Séquence de photos rue du Mont et rue de Saint Roch prises le 9 Mars 2017 entre 18h00 et 19h00

La problématique du stationnement à **Thorembais-Saint-Trond Carrefour** est surtout liée au stationnement pour accéder aux commerces.

Le stationnement est chaotique, notamment à midi et en fin d'après-midi. L'espace public est souvent privatisé par les commerçants. Le statut juridique de certains trottoirs doit faire l'objet de confirmation (Ex. Pépé Café).

Il s'ajoute à la problématique du stationnement, des flux très importants, notamment aux heures de pointe. Ces flux liées aux nombreux raccordements de commerces sur les routes N29 et N243, provoque des embarras de circulation et contribue pour la perception d'insécurité.

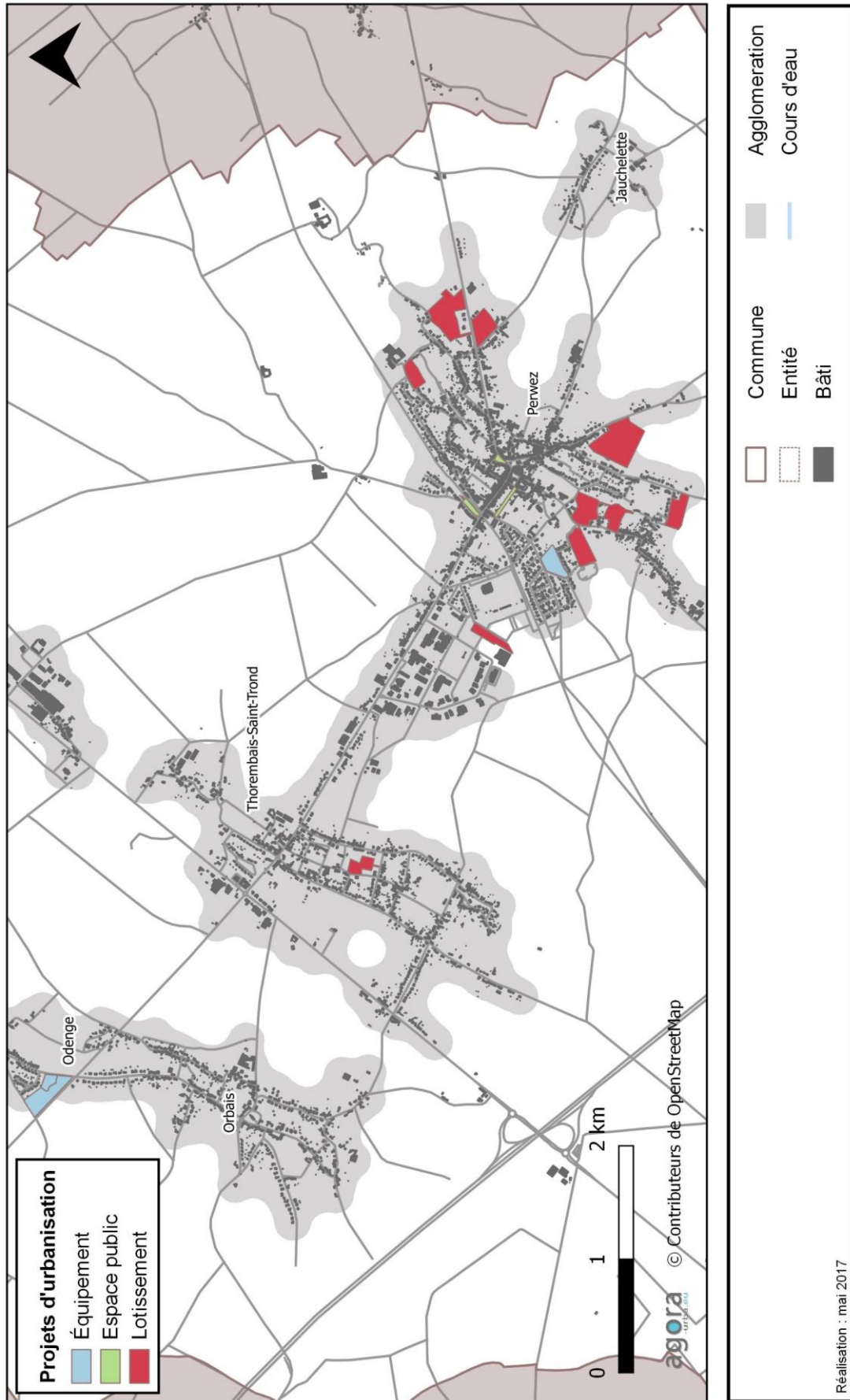
Les trottoirs et accotements existants sont souvent impraticables.

6.2 Conclusion

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">• Volonté politique de mettre en place une politique de stationnement dans le centre-ville de Perwez (mais actuellement manque de contrôles)• Taux d'occupation globalement faible à l'échelle du centre-ville de Perwez mais avec des poches plus sollicitées que d'autres• Ainsi possibilité de penser à une réorganisation du stationnement : organiser du stationnement longue durée à proximité du centre-ville sur le site de la gare• Existence d'un parking de covoiturage de qualité	<ul style="list-style-type: none">• Besoins en stationnement trop importants dans certains quartiers• Réseau viaire parfois étroit qui impose de stationner à cheval ou sur le trottoir• Besoin de changer les mentalités sur le stationnement riverain (« garer devant sa porte »)• En certains cas, l'aménagement du territoire est générateur de dysfonctionnements (ex. Thorembais-St-Trond-Carrefour)• Paralysie de l'espace public et trop grande place accordée à la voiture• Zone bleue non contrôlée• Manque d'encadrement du stationnement à plusieurs endroits du territoire

7 Projets urbains et impacts sur la mobilité

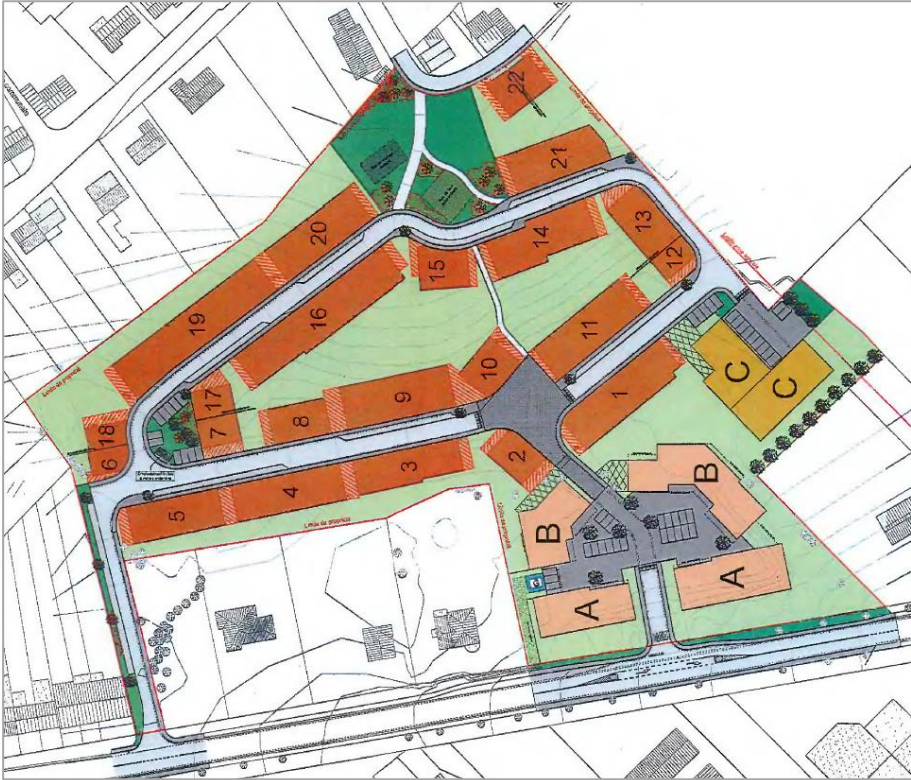
Différents projets, relatifs aux logements, à l'économie, aux équipements et espaces publics, sont en cours d'étude sur le territoire communale. Ils pourront à terme générer un impact sur la mobilité au sein de la commune et des quartiers où ils s'implantent (cf. en phase 3). Ils sont par conséquent pris-en-compte dans le cadre du diagnostic du PCM.



Carte 17 Projets d'urbanisation au sein de la commune de Perwez

7.1 Logements

7.1.1 Lotissement avenue Wilmart - rue de Seumay

Lotissement avenue Wilmart - rue de Seumay	
Type	Permis d'urbanisation
Statut	Permis accordé
Décideur	Collège communal de Perwez
Demandeur	S.A. Samarkand Properties
Présentation du projet	
	
<p>Figure 26. Plan-masse du projet de lotissement rue de Seumay-avenue Wilmart Source : ADE sprl, Demande de permis d'urbanisation</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Création de 115 logements : <ul style="list-style-type: none"> o 62 logements individuels (zones 1 à 22 au plan) du type maison unifamiliale ; o 53 logements collectifs répartis entre 6 immeubles à appartements, dont 4 le long de l'avenue Wilmart et 2 en intérieur d'îlot (zones A à C au plan) ; - Création d'espaces commerciaux (destinés à l'implantation de commerces et de services) au rez-de-chaussée des immeubles situés le long de l'avenue Wilmart ; - Création d'un espace vert accessible à l'ensemble des usagers et habitants du quartier. 	

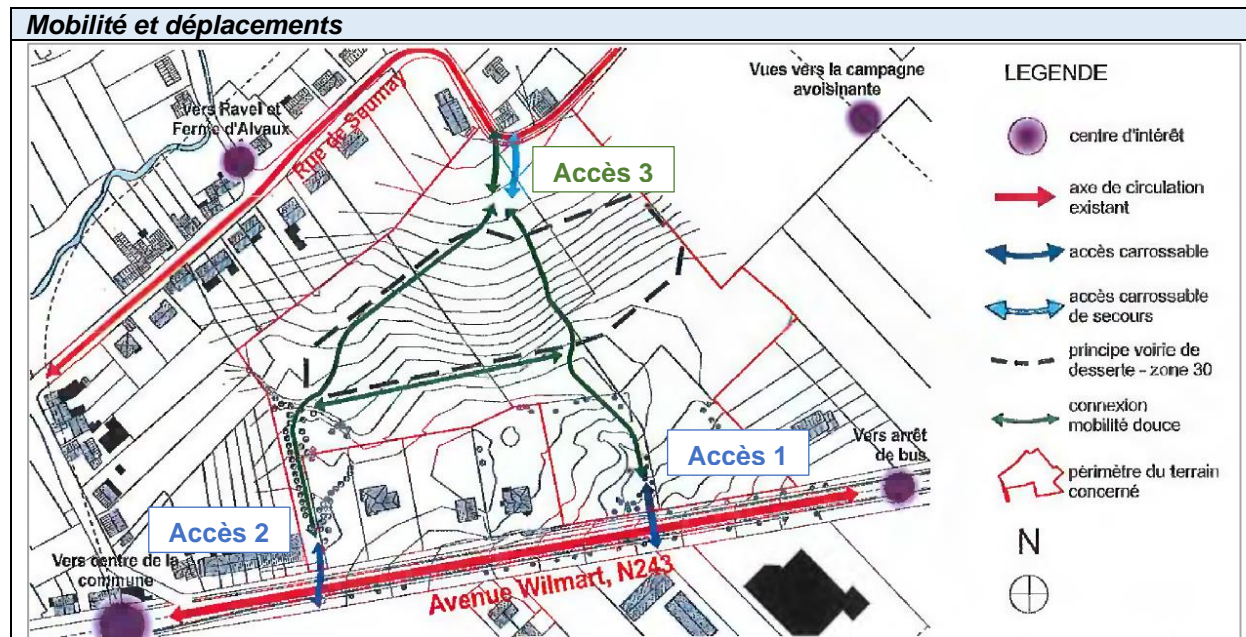


Figure 27. Mobilité au sein du projet de lotissement rue de Seumay-avenue Wilmart
Source : ADE sprl, Demande de permis d'urbanisation


En matière de mobilité, le projet comporte les propositions suivantes :

- Limiter la vitesse à 30km/h au sein des voiries internes au quartier afin de favoriser les activités sur l'espace public ;
- Dissuader le trafic de transit au sein des voiries du quartier par une organisation réfléchie des sens de circulation ;
- Favoriser l'usage des modes de déplacement doux en :
 - o Installant des zones de stationnement pour cyclistes à proximité des espaces commerciaux ;
 - o Aménageant des cheminements piétons sécurisés le long des nouvelles voiries permettant de rejoindre le centre de Perwez, l'arrêt de bus ainsi que les autres lieux d'intérêt situés à proximité ;
 - o Aménagement de cheminements piétons traversant les ilots à l'intérieur du quartier ;
- Préserver l'espace public de la présence de véhicules en stationnement en prévoyant :
 - o 2 places par logement hors voirie pour les logements individuels ;
 - o 1,5 place par logement au sein de parkings souterrains pour les appartements ;
 - o 0,5 place par 50 m² de surface commerciale ;
- Organiser les accès comme suit :
 - o En voiture via :
 - L'accès 1 avenue Wilmart : entrée et sortie
 - L'accès 2 avenue Wilmart : sortie
 - o En modes doux via l'accès 3 rue de Seumay.


7.1.2 Lotissement avenue Wilmart - rue de Noville

Lotissement avenue Wilmart - rue de Noville	
Type	Permis d'urbanisation
Statut	Permis introduit – en attente de décision
Décideur	Collège communal de Perwez
Présentation du projet	
<p>Figure 28 Plan-masse du projet de lotissement avenue Wilmart - rue de Noville Source : Permis d'urbanisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de 2 immeubles à appartements comportant chacun environ 10 logements le long de l'avenue Wilmart ; - Création d'environ 20 logements de type maison unifamiliale le long d'une voirie en cul-de-sac reliée à la rue de Noville. 	

7.1.3 Lotissement rue d'Alvaux

Nom	
Type	Permis d'urbanisation
Statut	Permis accordé
Décideur	Collège communal de Perwez
Demandeur	FB Solution gmbh
Présentation du projet	
	
<p>Figure 29. Plan-masse du projet de lotissement rue d'Alvaux Source : Vincent Coqlet, Permis d'urbanisation FB Solution : Plan-masse</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Création de 12 logements de type maison unifamiliale le long de la d'Alvaux 	
Mobilité et déplacements	
<p>En matière de mobilité, le projet comporte les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stationnement <ul style="list-style-type: none"> o Au moins deux emplacements de stationnement par logement hors voirie ; o Au moins un emplacement par local de profession libérale hors voirie ; - Accès <ul style="list-style-type: none"> o À pied : Aménagement de cheminements piétons sécurisés o En voiture : Accès via la rue d'Alvaux 	

7.1.4 Lotissement rue du Gadaffe

Lotissement rue du Gadaffe	
Type	Permis d'urbanisation
Statut	Permis accordé
Décideur	Collège communal de Perwez
Demandeur	Thomas et Piron SA
Présentation du projet	
	
<p>Figure 30 Plan-masse du projet de lotissement rue du Gadaffe Source : SIA, Demande de permis d'urbanisation « La Cayenne » : Plan d'urbanisation projeté</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Création de 25 logements de type maison unifamiliale sur la parcelle comprise entre la rue de la Cayenne et la rue Joseph Moinil - Création d'une voirie reliant la rue Joseph Moinil et la rue de la Cayenne 	
Mobilité et déplacements	
<p>En matière de mobilité, le projet comporte les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stationnement : au moins deux emplacements de stationnement par logement hors voirie ; - Vitesse : la vitesse est limitée sur la voirie créée à 30km/h ; - Accès : <ul style="list-style-type: none"> o À pied : Aménagement de cheminements piétons sécurisés. Le projet s'implante à proximité du sentier N°81 permettant d'accéder au centre de Perwez ; o En voiture : la voirie créée est à sens unique de la rue de la Cayenne vers la rue Joseph Moinil. La rue du Mont constitue l'un des itinéraires d'accès au projet et elle présente actuellement des problèmes de mobilité du fait de sa faible largeur. Afin d'éviter le renforcement de cette problématique, la commune souligne que des mesures de police pourront être prises pour favoriser l'accès via la rue de la Cayenne, qui présente une largeur supérieure à celle de la rue du Mont. 	

7.1.5 Lotissements rue aux Quatre Vents

Lotissements rue aux Quatre Vents	
Type	Permis d'urbanisation
Statut	Permis introduit – en attente de décision
Décideur	Collège communal de Perwez
Demandeur	Thomas et Piron SA & Société Notre Maison
Présentation du projet	
Deux lotissements sont prévus :	
<ul style="list-style-type: none"> - Création de 20 logements sociaux par la Société Notre Maison au sein d'immeubles à appartements - Création de 44 logements au sein d'immeubles à appartements par Thomas et Piron SA 	
Mobilité et déplacements	
<ul style="list-style-type: none"> - Les charges urbanistiques incluent la création de 142 places de stationnement sur la parcelle mitoyenne de la salle Perwex. 	

7.1.6 Lotissement rue aux Fleurs – rue du Buret

Lotissement rue aux Fleurs – rue du Buret	
Type	Permis d'urbanisation
Statut	Permis incomplet
Décideur	Collège communal de Perwez
Présentation du projet	
<p>Figure 31 Plan-masse du projet de lotissement rue aux Fleurs - rue du Buret Source : Permis d'urbanisation</p>	
Création d'environ 15 logements du type maison unifamiliale.	

Mobilité et déplacements

Le projet inclut la création d'une nouvelle voirie entre la rue aux Fleurs et la rue du Buret afin de desservir les logements créés.

7.1.7 ZACC rue Saint-Roch – rue de la Cayenne

Zone d'Aménagement Communal Concerté rue Saint-Roch – rue de la Cayenne	
Type	Rapport Urbanistique et Environnemental
Statut	Projet en cours d'évaluation
Décideur	Collège communal de Perwez
Demandeur	S.A. Matexi Projects
Présentation du projet	
<ul style="list-style-type: none"> - Urbanisation de la ZACC située entre la rue Saint-Roch et la rue de la Cayenne par la création d'environ 120 logements ; - Étude réalisée concernant l'impact du projet en termes de mobilité. 	

7.1.8 ZACC rue du Mont – avenue Monseigneur Namèche

Zone d'Aménagement Communal Concerté rue du Mont – avenue Monseigneur Namèche	
Type	Permis d'urbanisation (3)
Statut	Permis accordés attaqués devant le Conseil d'État
Décideur	Collège communal de Perwez
Présentation du projet	
<ul style="list-style-type: none"> - Urbanisation de la ZACC située rue du Mont et rue Monseigneur Namèche par la création d'environ 100 logements. 	

7.2 Equipements

7.2.1 Collège Da Vinci de Perwez

Collège Da Vinci de Perwez	
Type	Équipement scolaire
Localisation	Perwez
Statut	En cours de mise-en-œuvre
Présentation du projet	
<ul style="list-style-type: none"> - Créé en 2014 - Accueille actuellement les élèves de la première à la cinquième humanité - Ouverture des classes de sixième humanité prévue en septembre 2019 	
Mobilité et déplacements	
<ul style="list-style-type: none"> - Obligation pour les parents automobilistes de déposer leurs enfants sur le parking du Centre Sportif. Les élèves rejoignent ensuite l'établissement à pied; - Organisation de rang vélo pour promouvoir l'usage de ce mode ; - Desserte de l'école par le Proxibus de Perwez. Un passage supplémentaire le vendredi après-midi permettrait de répondre à la demande des élèves finissant plus tôt ce jour-là. Cette modification est en cours d'étude par la société TEC Brabant Wallon. 	

7.2.2 Terrain de sport

Terrain de sport	
Type	Équipement sportif
Localisation	Odenge
Statut	Prestataire sélectionné – livraison prévue en novembre 2017
Présentation du projet	
<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un terrain de hockey et d'un club-house pour le Jaguar Hockey Club Perwez 	
Mobilité et déplacements	
<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'aménager le carrefour entre la rue d'Odenge et la chaussée de Wavre afin d'accueillir de manière sécurisée les nouveaux flux générés par l'équipement. 	

7.2.3 Maison de repos

Maison de repos	
Type	Établissement paramédical
Localisation	Odenge
Statut	Livraison prévue en 2018
Présentation du projet	
<ul style="list-style-type: none"> - Construction par la commune de Perwez, le CPAS et la maison Marie Immaculée <ul style="list-style-type: none"> o d'une maison de repos de 134 lits ; o d'une résidence-service de 20 appartements 	
Mobilité et déplacements	
<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'aménager le carrefour entre la rue d'Odenge et la chaussée de Wavre afin d'accueillir de manière sécurisée les nouveaux flux générés par l'équipement. 	

7.2.4 Ancienne gare

Nom	
Type	Logements et services
Localisation	Perwez
Statut	Projet en cours
Présentation du projet	
<p>Dans le cadre du Plan Communal de Développement Rural (PCDR), la réhabilitation du site de l'ancienne gare, située place de la Gare à Perwez, est prévue.</p> <p>Le bâtiment rénové accueillera les fonctions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un espace multi-service modulable mis à disposition des petites et très petites entreprises de la commune ; - Des logements dits « Tremplins », destinés aux jeunes ménages. <p>Le projet a également vocation à valoriser le patrimoine architecturale de la commune, à proximité d'une infrastructure touristique : le RAVeL.</p>	

7.3 Espaces publics

7.3.1 Aménagement de la Grand'Place

Aménagement de la Grand'Place	
Type	Aménagement de l'espace public
Statut	Permis accordé
Localisation	Perwez
Porteur de projet	Société régionale wallonne du Transport (SRWT)
Présentation du projet	
Réaménagement de la Grand'Place en lien avec l'exploitation des lignes TEC. Le projet a pour objectif la sécurisation des montées et descentes aux arrêts de bus présents ainsi que la limitation des entrées et sorties du parking sur la route régionale.	

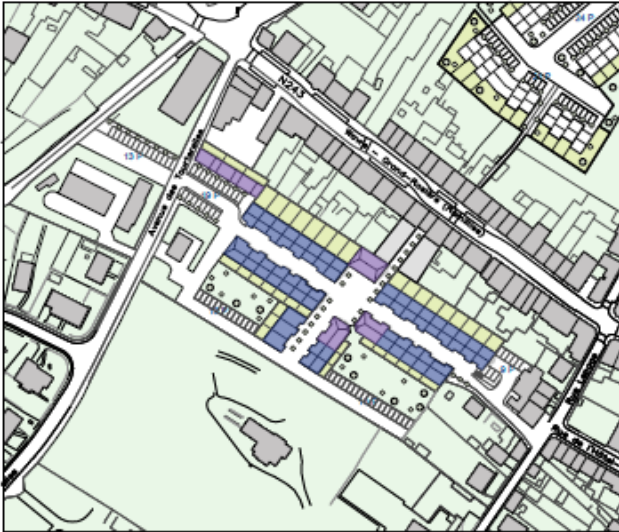
7.3.2 Aménagement de la place de la Gare

Aménagement de la place de la Gare	
Type	Aménagement de l'espace public
Statut	À l'étude
Localisation	Perwez
Porteur de projet	Commune de Perwez – Agence de Développement Local (ADL)
Présentation du projet	
Réaménagement de la partie Ouest de la place, à proximité de la chaussée de Wavre. Le projet a pour objectif d'améliorer la visibilité du parking situé sur la place depuis la chaussée de Wavre afin d'augmenter sa fréquentation. Il s'intègre dans l'opération de Rénovation Urbaine du Centre de Perwez (cf. page 114).	

7.3.3 Signalisation des itinéraires cyclables


Signalisation des itinéraires cyclables	
Type	Signalisation
Statut	Projet en cours – désignation des prestataires des marchés publics
Localisation	Perwez
Porteur de projet	Commune de Perwez – Agence de Développement Local (ADL)
Présentation du projet	
<p>13 itinéraires cyclables communaux</p>	
<p>Figure 32 Itinéraires cyclables communaux Source : Commune de Perwez</p>	
<p>Mise-en-place de la signalisation des itinéraires cyclables présents sur la commune. Celle-ci indiquera :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le réseau Points Nœuds développé par le Brabant wallon ; - Les 13 itinéraires cyclables communaux développés dans le cadre du PCDR. 	

7.3.4 Aménagement du sentier Hacquart

Aménagement du sentier Hacquart	
Type	Aménagement de voirie
Statut	Projet issu du programme de l'opération de Rénovation Urbaine – en cours de définition
Localisation	Perwez
Porteur de projet	Commune de Perwez – Agence de Développement Local (ADL)
Présentation du projet	
	
<p>Figure 33. Projet d'aménagement du sentier Hacquart Source : aqua (2015), <i>Projet de rénovation urbaine dans le centre urbain de Perwez</i></p>	
<p>Le réaménagement du sentier Hacquart, liant actuellement l'avenue des Tourterelles et la rue Lepage, est l'un des cinq projets définis dans le cadre de l'opération de Rénovation Urbaine du Centre de Perwez (cf. page 114).</p> <p>Il est proposé que le sentier existant, traversant l'intérieur de l'îlot, soit transformé en venelle semi-pédestre. Outre la création d'un nouvel itinéraire pour piétons et cyclistes, ce projet rendrait possible le développement urbanistique de cet intérieur d'îlot, qui abrite aujourd'hui des cours, jardins, hangars et entrepôts.</p>	

7.4 Plans Communaux d'Aménagement (PCA)

7.4.1 PCA N°10 - Aménagement de la Zone d'Activités Économiques de Perwez

PCA N°10 - Aménagement de la Zone d'Activités Économiques de Perwez	
Type	Plan d'aménagement
Statut	Mis-en-œuvre, la plupart des projets prévus dans ce cadre ont été réalisés
Porteur de projet	Commune de Perwez
Présentation du projet	
	
<p>Figure 34 Plan-masse du PCA N°10 Source : Commune de Perwez, Plan Communal d'Aménagement du zoning industriel</p>	
<p>Le projet d'urbanisation des terrains longeant la chaussée de Wavre est, à l'heure actuelle, presque terminé. Ils abritent aujourd'hui la Zone d'Activités Économiques (ZAE) de Perwez, la maison de l'entité Perwez ainsi que le quartier du « Bolero de Ravel ».</p>	
<p>Quelques projets restent encore à mettre-en-œuvre. On évoquera notamment :</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement de la contre-allée devant desservir les entreprises situées chaussée de Wavre, entre les numéros 98 et 124 (cf. page 107). La création d'un giratoire entre la chaussée de Wavre et la rue des Marronniers, indispensable au bon fonctionnement de la contre-allée, ne peut cependant être réalisé. Dès lors, les principes d'accès aux entreprises implantées à cet endroit doivent être revus. - La création de logements rue aux Quatre Vents (cf. page 98). 	

7.4.2 PCA N°13 - Extension de la ZAE de Perwez

PCA N°13 - Extension de la ZAE de Perwez	
Type	Plan d'aménagement révisant le plan de secteur
Statut	Avant-projet
Porteur de projet	Commune de Perwez

Présentation du projet

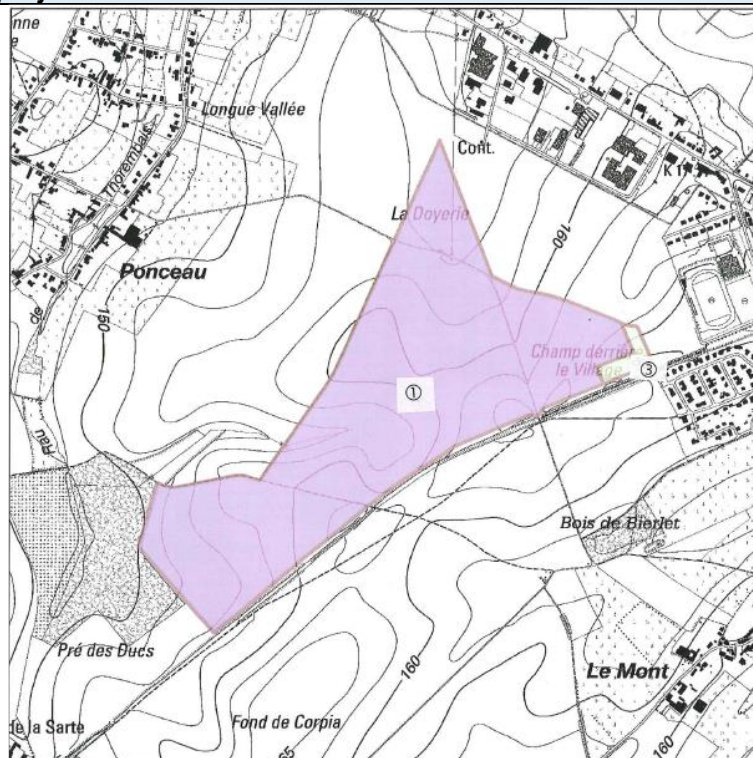


Figure 35. Périmètre du PCA N°13 dérogeant au plan de secteur
Source : Arrêté du Gouvernement de la Région wallonne du 20 juillet 2008

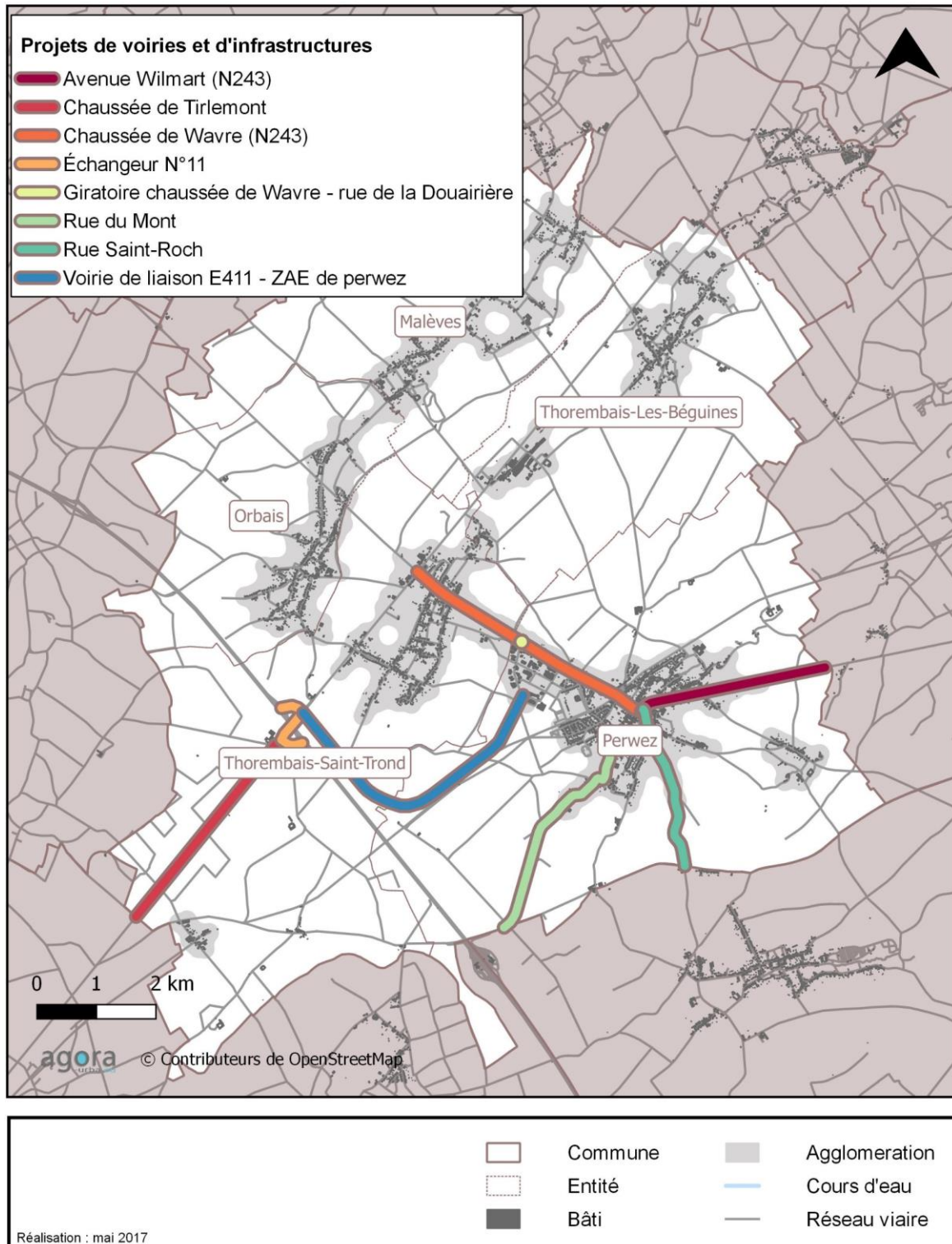
Le PCA N°13 prévoit l'extension de la ZAE de Perwez sur le lieu-dit « La Doyerie ».

L'Arrêté ministériel autorisant l'élaboration du PCA précise les conditions de la dérogation au Plan de Secteur :

- Réalisation d'un Rapport des Incidences Environnementales du projet ;
- Modification de la destination de zones inscrites en zones d'habitat, de ZACC, de services publics en zones d'espaces verts ou zones agricole à Orbais, Thorembois-les-Béguines, Thorembois-Saint-Trond ;
- Création d'une voirie de liaison entre la ZAE et l'échangeur N°11 de Thorembois-Saint-Trond (cf. page 109) ;
- Aménagement de la chaussée de Wavre et l'élargissement du giratoire de Thorembois-Saint-Trond (cf. 107) ;
- Réalisation d'un nouvel égouttage.

8 Projets de voiries et d'infrastructures

Outre les projets de réaménagement d'espaces publics, plusieurs projets majeurs de création ou de modification d'infrastructures existantes sont prévus sur la territoire communal.



Carte 18 Projets de voiries et d'infrastructures au sein de la commune de Perwez

8.1 Aménagement de la chaussée de Wavre (N243)

Aménagement de la chaussée de Wavre (N243)	
Type	Aménagement de voirie
Statut	Projet en cours de définition
Porteur de projet	Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments
Présentation du projet	
<p>Réaménagement de la chaussée de Wavre, entre le centre de Perwez et le giratoire de Thorembais-Saint-Trond :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du revêtement ; - Réaménagement des pistes cyclables et des arrêts de bus (en partenariat avec la SRWT) ; - Sécurisation des traversées des modes doux ; - Dimensionnement du giratoire entre la chaussée de Wavre, la rue de l'Intérieur et la rue du Culot. Le rond-point actuel ne permet pas de ralentir suffisamment les véhicules circulant sur la chaussée de Wavre ; - Dimensionnement du giratoire entre la chaussée de Wavre et la chaussée de Charleroi. La capacité de l'infrastructure (passage d'une à deux bandes de circulation) doit être étudiée étant donné les problèmes de congestion constatés aux heures de pointe. Ceux-ci impactent négativement la vitesse commerciale des lignes de bus TEC; - Accès aux zones commerciales depuis la chaussée de Wavre. Outre les commerces récemment implantés tel que les magasins Lidl et Action, les accès aux entreprises situées au sein de la Zone d'Activités Commerciales, entre les numéros 98 et 124, doivent être revus. En effet, la création d'une contre-allée prévue dans le cadre du Plan Communal d'Aménagement N°10 n'est plus envisageable à l'heure actuelle. D'autres méthodes d'accès doivent être étudiées. 	

8.2 Aménagement de l'avenue Wilmart (N243)

Aménagement de l'avenue Wilmart (N243)	
Type	Aménagement de voirie
Statut	Lancement de l'étude
Porteur de projet	Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments
Présentation du projet	
<p>Réaménagement de l'avenue Wilmart, entre le centre de Perwez et Ramillies.</p> <p>Les objectifs de l'aménagement sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du revêtement pour réduire les vibrations ; - Création d'une piste cyclable ; - Aménagement d'effets de porte pour réduire la vitesse ; - Amélioration de la visibilité aux carrefours avec les voiries perpendiculaires ; - Renouvellement de l'égouttage. 	

8.3 Aménagement de la rue Saint-Roch (N972)

Aménagement de la rue Saint-Roch	
Type	Aménagement de voirie
Porteur de projet	Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments
Présentation du projet	
Amélioration du revêtement rue Saint-Roch, entre le centre de Perwez et la limite communale.	

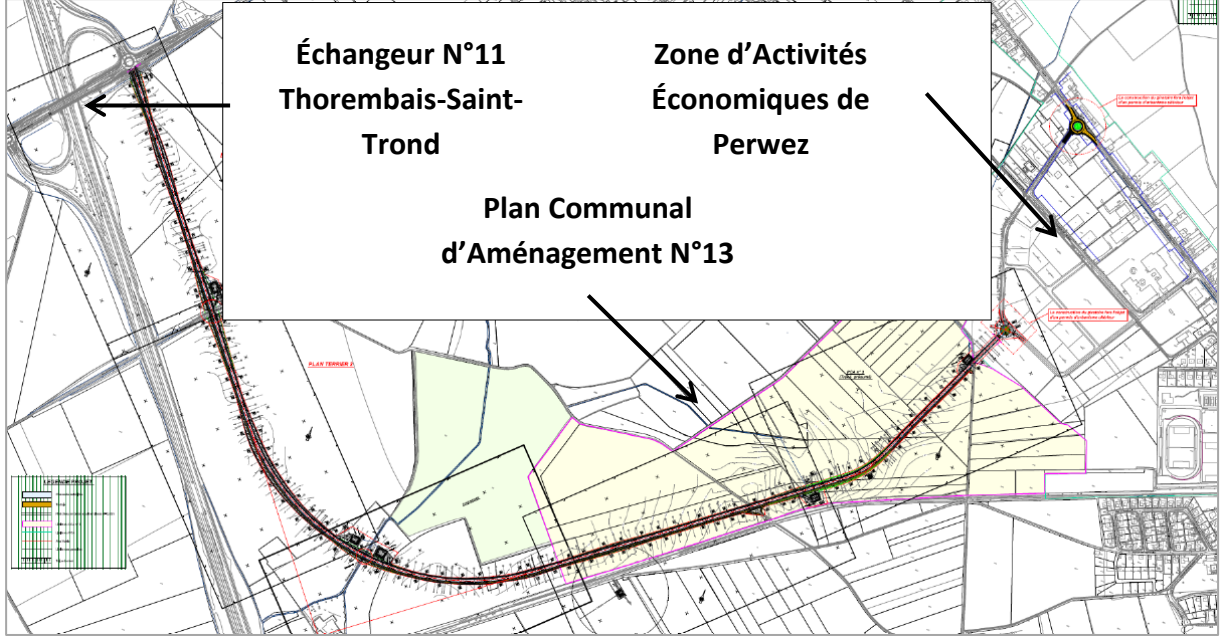
8.4 Aménagement de la rue du Mont

Aménagement de la rue du Mont	
Type	Aménagement de voirie
Porteur de projet	Commune de Perwez
Statut	Auteur de projet en cours de sélection
Présentation du projet	
Aménagement de la voirie afin : <ul style="list-style-type: none"> - D'y réguler le trafic de transit ; - D'y améliorer les conditions de déplacements des piétons ; - D'y résoudre les problèmes de stationnement. <p>Dans ce cadre, la création d'un trottoir est notamment prévue.</p>	

8.5 Aménagement de la chaussée de Tirlemont (N29)

Aménagement de la chaussée de Tirlemont (N29)	
Type	Aménagement de voirie
Statut	À l'étude
Porteur de projet	Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments
Présentation du projet	
Réaménagement de la chaussée de Tirlemont, entre l'échangeur de Thorembais-Saint-Trond et Gembloux.	
Dans le cadre, la configuration du carrefour entre la chaussée de Tirlemont et la rue du bois de Buis devra être revue afin d'y augmenter la visibilité et d'y réduire les risques d'accidents.	

8.6 Voirie de liaison E411 – ZAE de Perwez

Voirie de liaison E411 – ZAE de Perwez	
Type	Création d'infrastructure routière
Statut	Projet en cours
Porteur de projet	Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments
Présentation du projet	
	
<p>Figure 36 Voirie de liaison E411 - ZAE de Perwez Source : SPW</p>	
<p>Initié dans le cadre du précédent PICM, le projet propose la création d'une voirie de liaison régionale entre la sortie N°11 de l'autoroute E411 et l'Ouest de la ZAE de Perwez.</p> <p>L'objectif du projet est de permettre un accès direct à la ZAE depuis l'échangeur afin de réduire le trafic routier au sein du village de Thorembais-Saint-Trond. Le risque existe qu'en tentant de réduire le flux automobile liés aux entreprises présentes dans la zone à Thorembais-Saint-Trond, un trafic de transit, à destination de Perwez, apparaisse au sein de la ZAE.</p> <p>Il prévoit la création d'un giratoire, qui fera l'objet d'un permis distinct, à l'intersection entre la voirie de liaison et la rue de la Douairière contournant la ZAE.</p>	

8.7 Échangeurs N°11 Thorembais-Saint-Trond - E411

Nom	
Type	Aménagement d'infrastructure routière
Statut	Projet en cours de définition
Porteur de projet	Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments
Présentation du projet	
<p>Afin de fluidifier le trafic de routier au niveau de l'échangeur N°11 de Thorembais-Saint-Trond, il est prévu d'augmenter la capacité de cette infrastructure routière.</p> <p>En effet, une congestion de la bretelle de sortie de l'autoroute permettant d'accéder à la chaussée de Charleroi (N29) a été constatée. Celle-ci génère notamment un report de trafic des véhicules en provenance de Bruxelles sur l'échangeur N°10 de Walhain.</p> <p>Dans ce cadre, le projet comporte les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Véhicules motorisés : <ul style="list-style-type: none"> ○ Ajout d'une bande de circulation sur la bretelle de sortie en direction de la commune de Perwez (passage d'une à deux bandes) ; ○ Ajout d'une bande de circulation au sein du giratoire Ouest entre la chaussée de Charleroi et la voirie d'accès à l'autoroute (passage d'une à deux bandes) ; ○ Création d'une quatrième branche au sein du giratoire Est permettant d'accéder à la voirie de liaison ; ○ Modification de la capacité de stationnement en voirie. - Transports collectifs : <ul style="list-style-type: none"> ○ Création d'arrêts de bus à proximité du parking de covoiturage. Ils seraient desservis par les lignes 1 (ligne Express) et 148. - Modes doux : <ul style="list-style-type: none"> ○ Sécurisation des traversées et des cheminements pédestres et cyclables. Cette opération se justifie notamment par la présence du parking de covoiturage et des nouveaux arrêts des lignes 1 et 148. 	

8.8 Giratoire chaussée de Wavre – rue de la Douairière

Giratoire chaussée de Wavre – rue de la Douairière	
Type	Aménagement d'une infrastructure routière
Statut	Projet en cours de réalisation – livraison prévue en mai/juin 2017
Porteur de projet	Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments
Présentation du projet	
<p>Figure 37. Giratoire chaussée de Wavre - rue de la Douairière Source : Commune de Perwez</p>	
<p>Dans le cadre de la mise-en-œuvre du PCA N°10, le projet consiste en la création d'un giratoire entre la chaussée de Wavre et la rue de la Douairière afin de sécuriser et de fluidifier le trafic en lien avec la ZAE.</p>	

9 Documents d'orientation

Différents documents ayant pour objectif la planification du développement du territoire communal et des territoires des communes voisines sont de la commune et des territoires environnants

9.1 Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) des communes de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe, Walhain

Le PICM des communes de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe, Walhain date de 2004.

Les actions recommandées sur le territoire de la commune de Perwez et leurs niveaux respectifs de mise-en-œuvre sont synthétisés ci-dessous.

Référence	Action	Avancement
1. Hiérarchisation du réseau routier		
1.1	Aménagement de l'accès Nord de Perwez - voirie de liaison	En cours (cf. page 109)
1.2	Aménagement de la N243 entre Thorembais-Saint-Trond et Perwez	En cours (cf. page 111 et 107)
1.3	Aménagement de la desserte des nouveaux quartiers	Mise-en-œuvre
1.4	Sécurisation des liaisons intercommunales à caractère rurale A. Signal F99c B. Piste cyclable suggérée & voie centrale banalisée C. Dispositifs de modération de vitesse	Partiellement mis-en-œuvre
1.5	Sécurisation des circulations dans les quartiers A. Voiries en sens-unique à Perwez B. Sens-Unique-Limité et signal F99c à Thorembais-Saint-Trond	Mis-en-œuvre Partiellement mis-en-œuvre
1.6	Organisation du stationnement dans le centre de Perwez	Mis-en-œuvre
1.7	Hiérarchisation de la voirie sur l'ensemble de la commune	Indéterminé
2. Modes doux		
2.1	Création du réseau cyclable communal	En cours (cf. page 102)
2.2	Aménagement cyclables sur voirie en sections courantes et au niveau des traversées	Indéterminé
2.3	Création de stationnement vélo	Mis-en-œuvre
2.4	Création d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les pôles du centre-ville de Perwez	Mis-en-œuvre
3. Esquisses d'aménagement		
Site 1	Aménagement du carrefour entre la rue de la Cayenne et la rue Saint-Roch à Perwez	Réalisé
Site 2	Rue du Culot à Thorembais-Saint-Trond	Réalisé
Site 3	Rue Masset à Thorembais-les-Béguines	Réalisé
Site 4	Carrefour des « Cinqs Étoiles »	Réalisé
Site 5	Rue du Mont à Perwez	Réalisé
Site 6	Rue de Trémouroux à Orbais	Réalisé
Site 7	Rue d'Orbais à Malèves-Sainte-Marie-Wastines	Réalisé
Site 8	Rue d'Opprebais à Malèves-Sainte-Marie-Wastines	Réalisé

9.2 Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez

Le Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez date de 2014.

Il prévoit, par ordre d'importance, les actions suivantes :

1. L'aménagement et l'urbanisation du sentier Hacquart (cf. page 103) ;
2. L'urbanisation de l'îlot compris entre l'avenue Jacobs, la chaussée de Wavre et la rue Pahaux. Cet ensemble d'environ 60 logements serait desservi par une nouvelle voirie à sens-unique, qui permettrait de désengorger la rue de la Station.

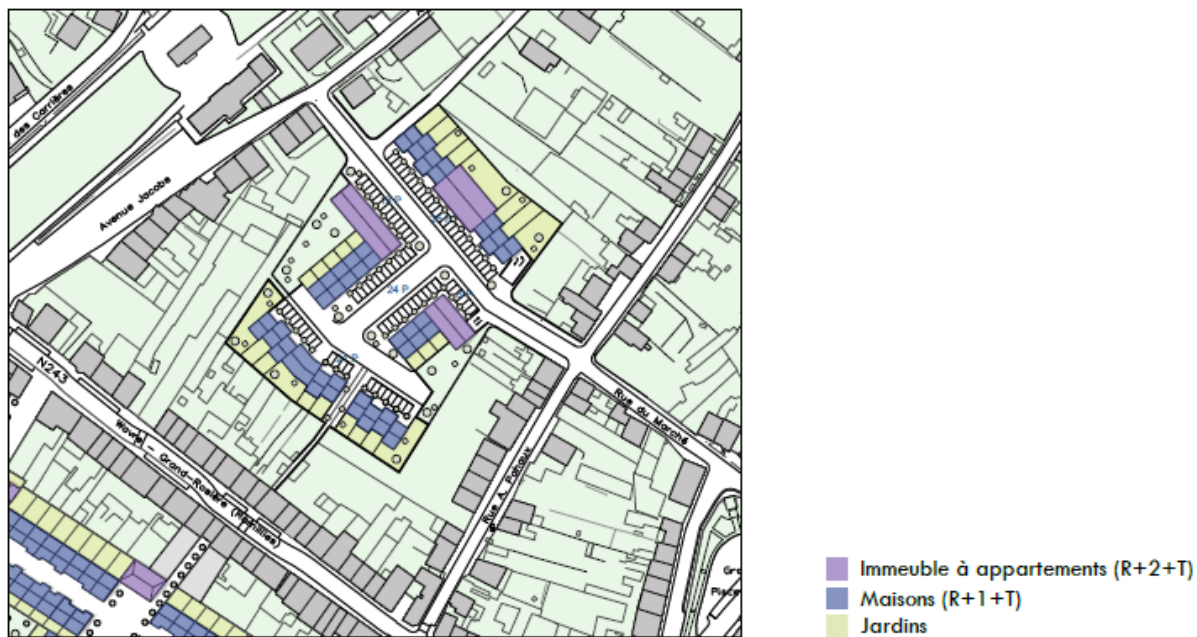


Figure 38 Projet d'urbanisation avenue Jacobs - chaussée de Wavre - rue Pahaux
Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014

3. La création d'une promenade dite « Réseau Vert » entre l'avenue des Tourterelles et la rue de Brabant.

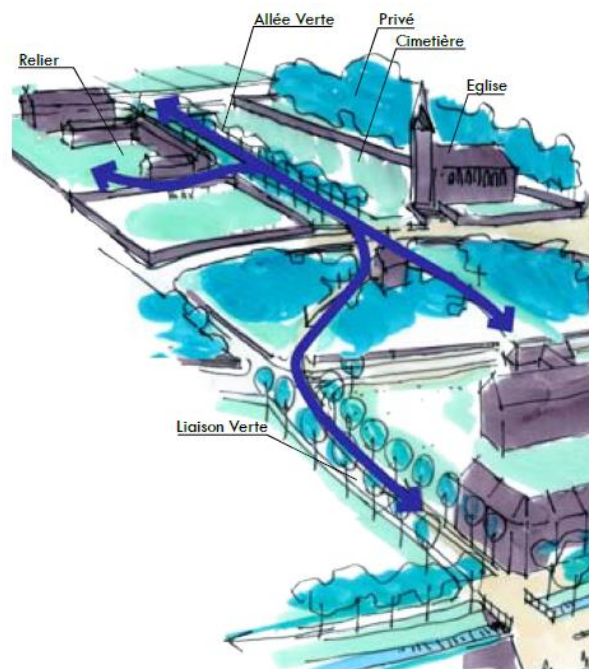


Figure 39 Projet de Réseau Vert
Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014

4. Le réaménagement de la place de la Gare et sa redynamisation par la réhabilitation de l'ancienne gare (cf. page 100 et 101).

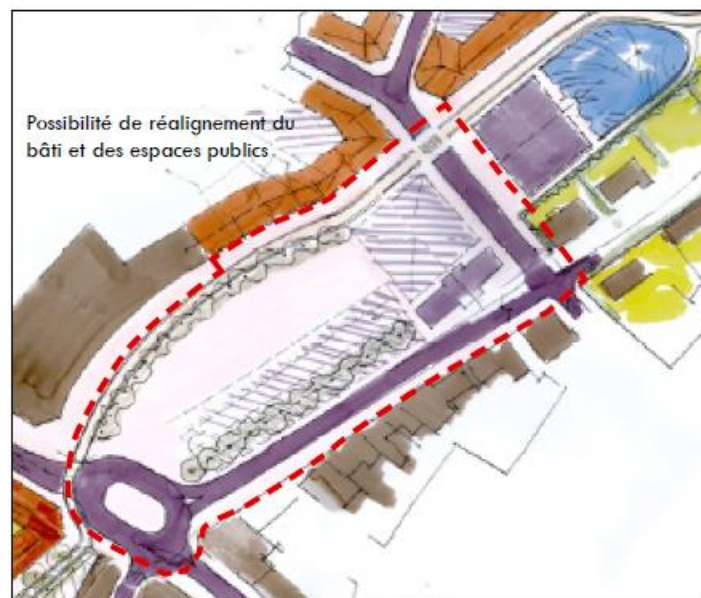


Figure 40 Projet de réaménagement de la place de la Gare
Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014

5. La transformation de la ligne 142 du RAVeL en véloroute urbaine et l'articulation du développement (logements et équipements) du centre de Perwez autour de celle-ci.

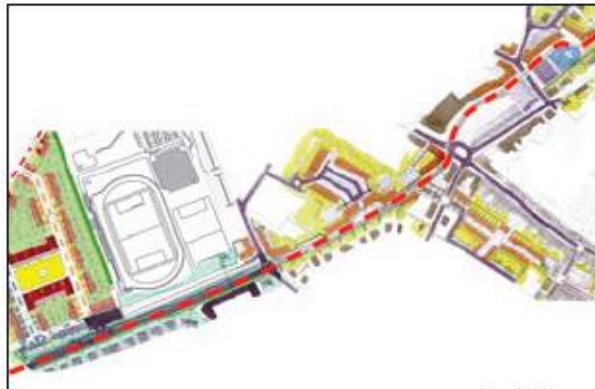


Figure 41 Projet de tracé de la véloroute urbaine
Source : Projet de revitalisation urbaine du centre de Perwez, 2014

9.3 Schéma Directeur Cyclable de Wallonie

Le Schéma Directeur Cyclable est l'étude d'un maillage de la Wallonie en itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés selon des critères bien précis. Son élaboration a été décidée par le Gouvernement wallon en 2007. L'étude de celui-ci s'étant terminée en 2010, le Plan Wallonie cyclable a inscrit cet outil dans la Stratégie cyclable régionale.

Seuls les tronçons du Schéma directeur qui offriront de bout en bout le niveau de qualité requis (sécurité, praticabilité, confort, pente, attrait paysager) seront intégrés au Réseau Wallonie cyclable. Ils feront l'objet d'une signalisation directionnelle ad hoc et seront repris dans une cartographie accessible à tout public⁶.

9.4 Plan Communal de Développement Rural

Le Plan Communal de Développement Rural date de 2005. Il a été élaboré dans le cadre de l'Opération de développement Rural correspondante.

Une opération de développement rural est une occasion unique pour tous les citoyens qui le souhaitent de participer au développement harmonieux de leur commune.

Il s'agit une réflexion globale et cohérente sur l'ensemble du territoire communal, participative (la participation de la population à l'ensemble des réflexions est obligatoire) et de moyen à long terme (10 ans). A partir d'un diagnostic identifiant les principales ressources et problématiques du territoire, il s'agit, avec la population et les élus, de définir une stratégie constituée de défis, d'objectifs, d'actions et de projets à mettre en œuvre. Ce processus est compilé dans un document spécifique : le Programme communal de développement rural (PCDR). Tous les volets de développement de la commune (économie, social, environnement, agriculture, etc.) sont pris en compte en prévoyant leurs effets et leurs retombées⁷.

15 fiches-actions ont été créées concernant le réseau routier et 11 concernant la mobilité alternative.

⁶ Source : SPW, *Portail de la Mobilité*

⁷ Source : Fondation Rurale de Wallonie, *Développement rural : Terminologie*

Les actions identifiées au travers de la concertation ont ensuite été priorisées par les acteurs ayant participé à la réalisation du plan afin d'identifier les 20 actions les plus importantes. En matière de mobilité, les actions suivantes ont été retenues :

- Aménagement de sécurité rue d'Opprebais et rue de la Garenne à Malèves-Sainte-Marie-Wastines ;
- Planification et mise en oeuvre de solutions en matière de stationnement dans le centre de Perwez ;
- Aménagement du rond-point de Thorembais-Saint-Trond ;
- Aménagement de la chaussée de Wavre depuis le carrefour de la rue des Marronniers jusqu'à la place de la Gare ;
- Aménagement de sécurité au carrefour Majoie de Thorembais-les-Béguines
- Réalisation d'un réseau cycliste communal ;
- Réalisation d'effets de porte à l'entrée des villages ;
- Aménagement du carrefour d'Odenge à Orbais.

9.5 Schéma de Structure Communal

Le Schéma de Structure Communal est "*document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire communal*".

*L'objet du schéma de structure communal est de définir une politique d'aménagement et de structuration du territoire dans le cadre d'un projet de développement communal*⁸.

Ce document a été élaboré pour le territoire de la commune de Perwez en 2002 mais n'a pas été adopté par le Conseil communal.

⁸ Source : SPW, *Aménagement du territoire et urbanisme : Le schéma de structure communal*

9.6 Plans Communaux de Mobilité au sein des communes voisines

Les communes voisines de Perwez disposent toutes d'un Plan Communal de Mobilité approuvé ou en cours d'actualisation.

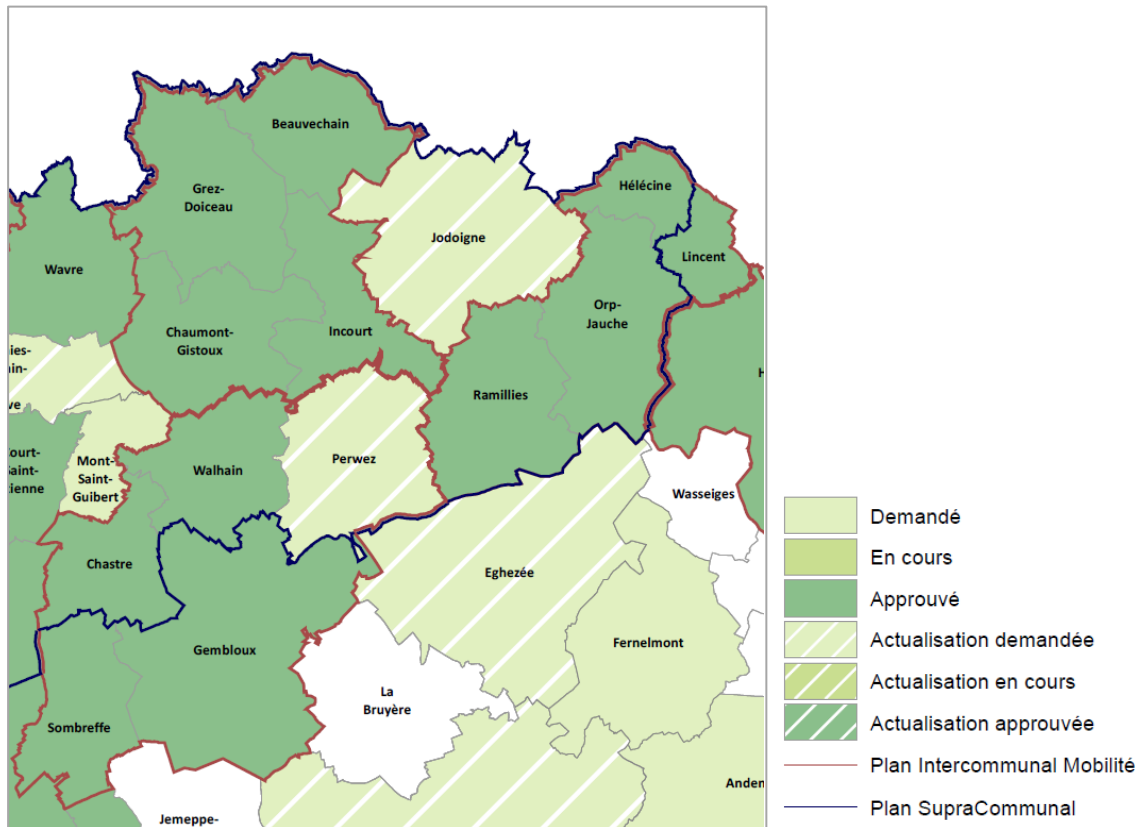


Figure 42. Extrait de la cartographie des Plans Communaux de Wallonie
Source : Région wallonne, février 2015

9.6.1 PCM d'Éghezée

La commune d'Éghezée a entamé la démarche d'actualisation de son Plan Communal de Mobilité, datant de 1996. Il sera soumis à enquête publique dans le courant de l'année 2017.

9.6.2 PICM de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Incourt

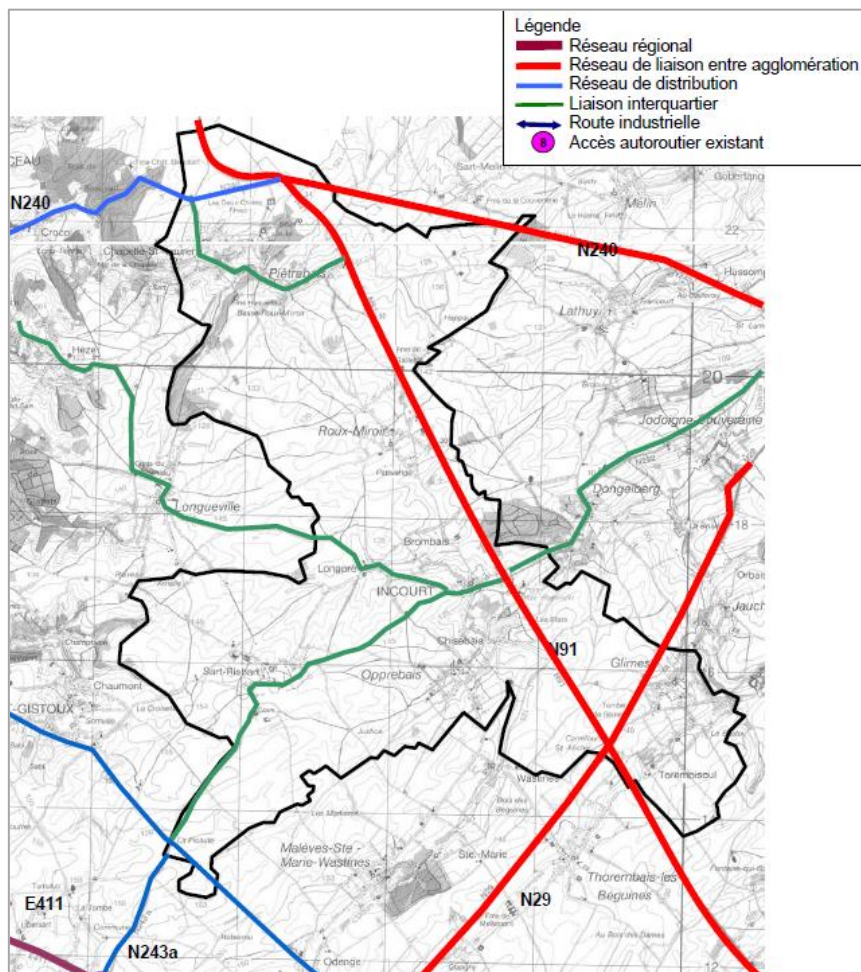


Figure 43 Hiérarchisation du réseau routier communal d'Incourt
Source : PICM de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Incourt, 2005

Le PICM des communes de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt date de 2005.

Le PICM recommande l'aménagement de plusieurs voiries à Incourt, commune mitoyenne de celles de Perwez :

- Aménagement de la route régionale N243a à la hauteur de Sart-Risbart ;
- Aménagement de la route régionale N91 à la hauteur de Roux-Miroir ;
- Aménagement de la route régionale N91 à la hauteur de Glimes ;

Il suggère également le développement d'itinéraires cyclables entre Opprebais et Malèves-Sainte-Marie-Wastines.

9.6.3 PICM de Lincet, Hélécline, Orp-Jauche et Ramillies

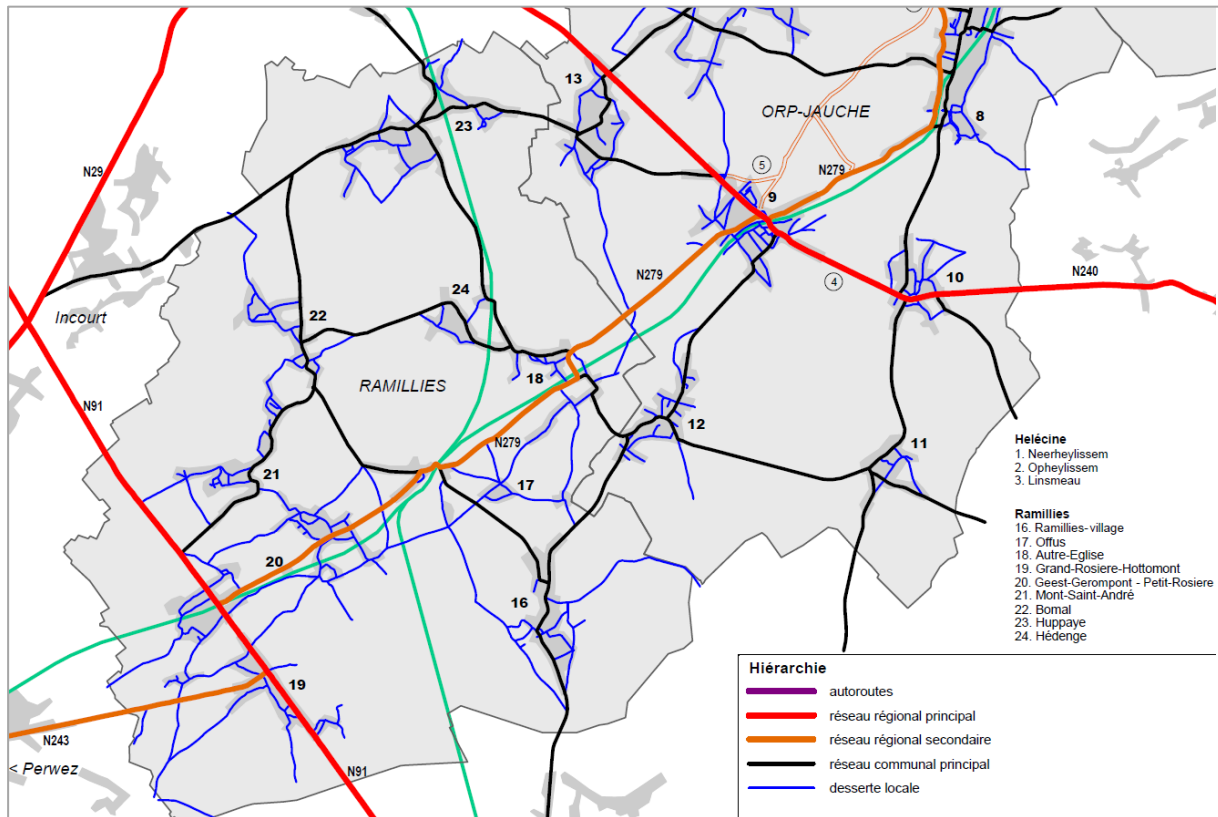


Figure 44 Hiérarchisation du réseau routier communal d'Ramillies
Source : PICM de Lincet, Hélécline, Orp-Jauche et Ramillies, 2009

Le PICM des communes de Lincet, Hélécline, Orp-Jauche et Ramillies a été réalisé en 2009.

Le PICM recommande l'aménagement de plusieurs voiries à Ramillies, commune mitoyenne de celles de Perwez :

- Aménagement du carrefour entre les routes régionales N91-N279 ;
- Aménagement du carrefour entre la route régionale N279 et la rue de la Place à Autre-Église.

Il propose également de renforcer les liaisons cyclables entre les deux lignes du RAVeL transitant par Ramillies et les centre des villages de la commune.



Figure 45 Réseau cyclable structurant proposé par le PICM au sein de la commune de Ramillies
Source : PICM de Lincet, Héléciné, Orp-Jauche et Ramillies, 2009

Problématiques principales à résoudre

10 Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions

Le diagnostic de la mobilité de Perwez aborde de nombreux points et volets, nécessitant chacun le développement d'une stratégie d'action spécifique.

10.1 Globaliser l'action

Néanmoins le plus difficile sera de définir une stratégie globale, qui gère également les interactions entre les différents volets et thèmes.

Une vision globale de la mobilité à Perwez est nécessaire car, à titre d'exemple, on ne peut pas augmenter infiniment la capacité du réseau routier pour faire face aux problèmes d'embouteillages souhaitant au même temps augmenter le nombre de déplacements modes doux.

L'objectif d'améliorer la mobilité peut être poursuivi si les actions envisagées sont résultat d'une vision de l'ensemble et non d'une somme d'actions éparpillés et sans cohérence entre elles.

Il faudra par exemple :

- Mener des actions pour réduire le trafic automobile lié à la dépose scolaire. Pour cela des actions doivent être menées d'une part pour contraindre l'utilisation de la voiture et d'autre part pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture.
- Les projets de logements doivent prendre en compte les besoins de stationnement vélo et d'infrastructures cyclables alternatives à la voiture
- Gérer les carrefours et axes à problèmes en gardant une vision de l'ensemble du réseau et si possible en cherchant des solutions en amont

10.2 Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux

Cette demande en mobilité génère également des attentes en matière de protection des usagers faibles. La sécurité routière gagnera à disposer d'aménagements adéquats.

Il faudra donc voir comment on peut inverser le paradigme en apportant un réseau cyclable et/ou piéton réellement performant sur l'ensemble de la commune, et de nombreuses interventions et d'aménagements de sécurisation et de cadre de vie.

Il faudra aussi viser à récompenser les comportements vertueux, pour en assurer l'extension et la pérennisation. Des éléments de promotion et de sensibilisation sont vraiment importants, une partie du savoir-faire est justement celui du faire-savoir, et même l'incitation étape par étape à de nouveaux comportements fera partie de la boîte à outils proposée.

10.3 Gérer les espaces de circulation

La réalité des gestionnaires de la mobilité et des espaces publics est qu'il sera de facto impossible de garantir à chacun un place de stationnement automobile juste devant chaque destination qu'ils voudraient rejoindre, ainsi qu'un cheminement fluide et dépourvu d'obstacles pour s'y rendre en automobile à n'importe quel moment.

La consommation d'espace de la voiture individuelle est énorme, tant à l'arrêt qu'en mouvement. Les transports collectifs, le vélo et la marche sont autrement plus performants pour assurer les déplacements des personnes.

Une voie de circulation de 3,5 m de large permet le déplacement de

- 2 000 personnes en voiture
- 9 000 personnes en bus classique
- 14 000 cyclistes
- 19 000 piétons
- 20 000 personnes en bus à haut niveau de service
- 80 à 100 000 personnes en métro ou train

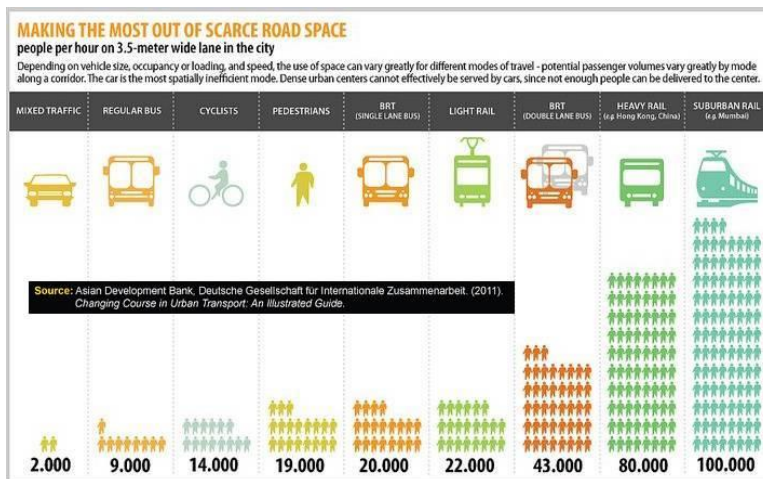


Figure 46 : capacité de transport des différents modes de transport

10.4 Les enjeux et problématiques

➔ **Ils seront précisés en phase 2 et sont travaillés en cohérence avec le pré diagnostic et avec les objectifs de la commune**

Les premiers enjeux et problématiques auxquels il faudra répondre sont les suivants :

- Développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons, pour valoriser le cadre urbain et rural et convivial propice à la mobilité douce (présence de sentiers, pistes cyclables, initiatives en faveur du vélo ...) et résoudre de nombreux « dysfonctionnements » :
 - Rues et places piétonnes, aménagements PMR.
 - Traversées sécurisées.
 - Passages, chemins et sentiers.

- Développer un vrai réseau cyclable et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (obstacles, revêtement abîmé, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables ...) :
 - Articuler celui-ci sur les grands itinéraires potentiels, notamment sur le RAVEL.
 - Assurer la remise en état et les interconnexions cyclables.
 - Faciliter les liaisons directes en ouvrant les SUL partout où c'est possible, en marquant des zones avancées aux feux, etc.
 - Assurer la sécurité dans les aires à circulation mixte, au moyen des outils zone 30, zone résidentielle et de rencontre, les marquages,...
 - Assurer des infrastructures de stationnement aux pôles importants et aux principaux arrêts TEC.
 - Effectuer une promotion du vélo et du vélo électrique.
 - Poursuivre les brevets du cycliste et tenter d'assurer un suivi pour lancer une pratique régulière.

- Faciliter les conditions de circulation des transports en commun :
 - Assurer des bandes bus selon les besoins et les opportunités.
 - Améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique).
 - Voir si certaines correspondances peuvent être améliorées.

- Assurer l'accessibilité de la commune et de ses pôles :
 - Repenser l'accessibilité de certains quartiers.
 - Permettre l'accès aisé aux commerces et équipements.
 - Analyser l'impact des projets urbains sur le réseau routier et réfléchir à d'éventuelles mesures de mitigation.
 - Analyser l'impact de la nouvelle voirie de liaison .

- Offrir une utilisation des espaces de stationnement existants adéquate aux besoins :
 - Organiser les capacités pour du stationnement longue durée.

- Organiser la gestion des durées en fonction des objectifs souhaités zone bleue.

- Organiser les trajets des poids lourds pour utiliser les itinéraires les plus efficaces et causant le moins de nuisances.

- Protéger les quartiers et les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture.

