

# Plan Communal de Mobilité de Perwez



## PHASE 2 : ENJEUX ET OBJECTIFS

*VERSION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE*



Service public de Wallonie  
Direction Générale opérationnelle  
Mobilité & Voies Hydrauliques  
Département de la Stratégie de la Mobilité  
Direction de la Planification de la Mobilité

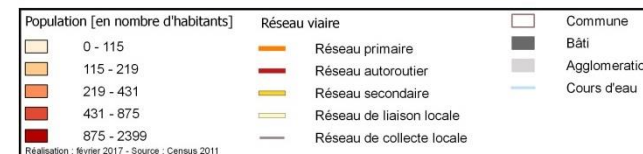
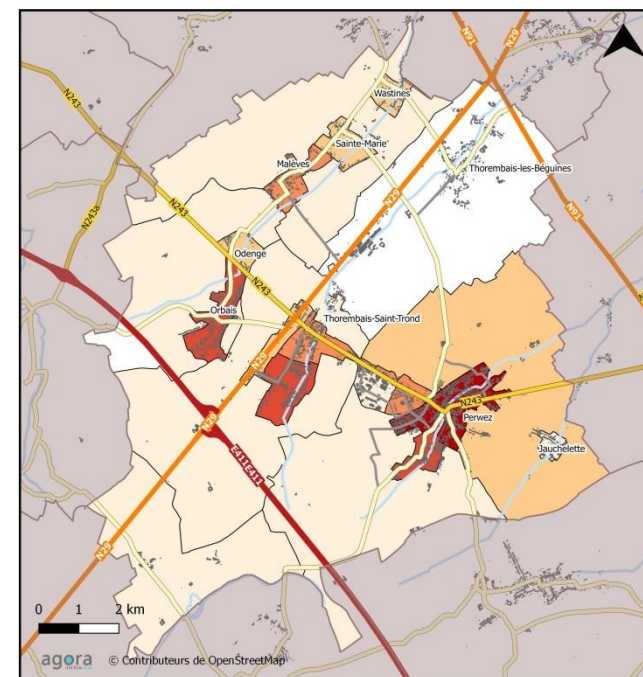
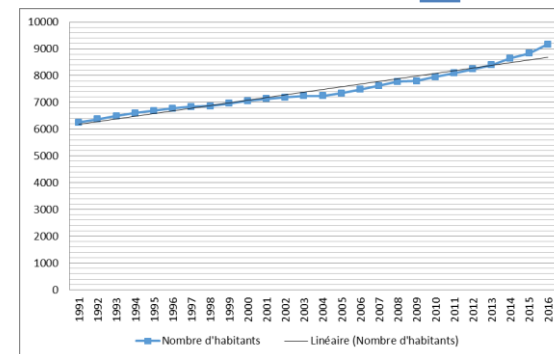
# *1. ENJEUX IDENTIFIÉS*

## ENJEUX IDENTIFIÉS

1. La gestion du territoire face à l'attractivité de la commune.
2. L'encouragement des modes actifs en développant les infrastructures.
3. Le renforcement de l'intermodalité.
4. L'amélioration de la situation des abords d'écoles et l'impulsion des changements de comportement.
5. La gestion du trafic automobile pour une amélioration de la qualité de vie et de la sécurité.
6. L'équilibre entre demande de stationnement aux heures de pointe et consommation d'espace.

# ENJEUX 1 : GESTION DU TERRITOIRE FACE À L'ATTRACTIVITÉ DE LA COMMUNE

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Territoire très accessible, notamment par la route</li> <li>• Proximité de la gare ferroviaire de Gembloux (10 km)</li> <li>• 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Habitat et commerces s'étendant linéairement le long des voiries principales (N243 et N29) avec nombreux raccordements sur celles-ci</li> <li>• Une commune « dépendante » de pôles extérieurs</li> <li>• 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</li> <li>• 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.</li> </ul>



# ENJEUX 2 : ENCOURAGEMENT DES MODES ACTIFS EN DÉVELOPPANT

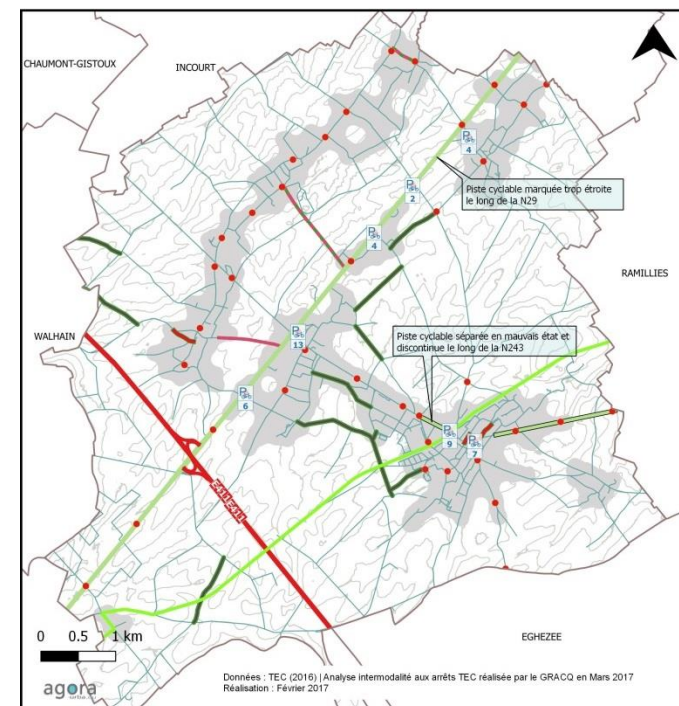
## LES INFRASTRUCTURES

### Atouts

- Relief favorable par un terrain quasiment plat sur l'ensemble du territoire communal
- Des efforts entrepris mais des continuités piétonnes et PMR reste encore à mettre en oeuvre
- 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 actifs et / ou véhicules agricoles
- Présence de ranges vélo à plusieurs endroits de la commune
- Présence d'un groupe de personnes passionnées qui travaille avec les autorités communales pour faire progresser la part des modes actifs dans la commune

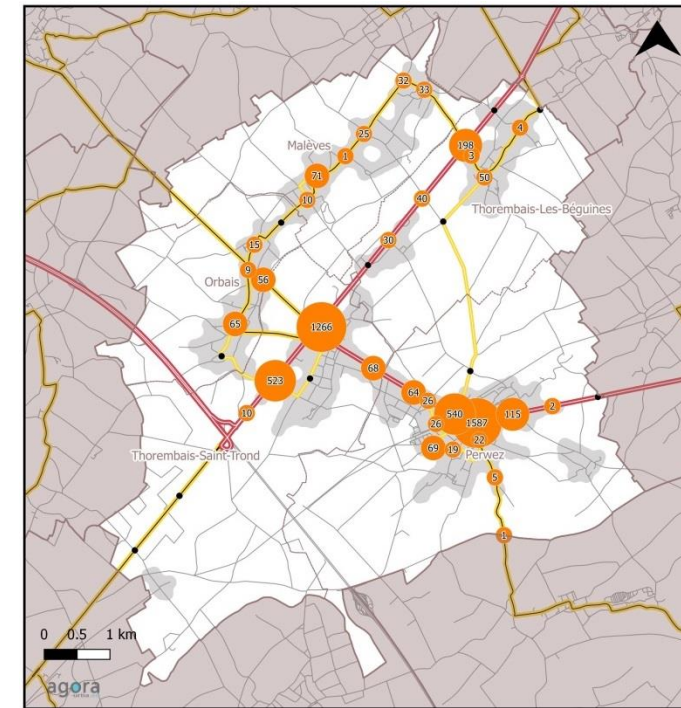
### Faiblesses

- 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 qui n'encouragent pas la pratique
- Aménagements existants discontinus
- Signalisation parfois défailante (Ex : SUL)
- Manque d'intermodalité vélos – bus : rabattement et stationnement





# ENJEUX 3 : RENFORCEMENT DE L'INTERMODALITÉ



## Atouts

- 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 rangs vélo de qualité
- Fréquence du Proxibus pourrait être renforcée le vendredi après-midi

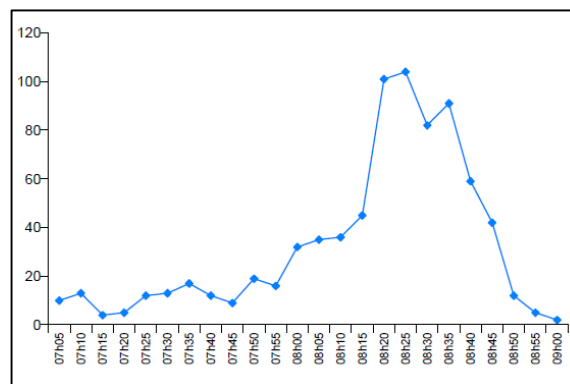
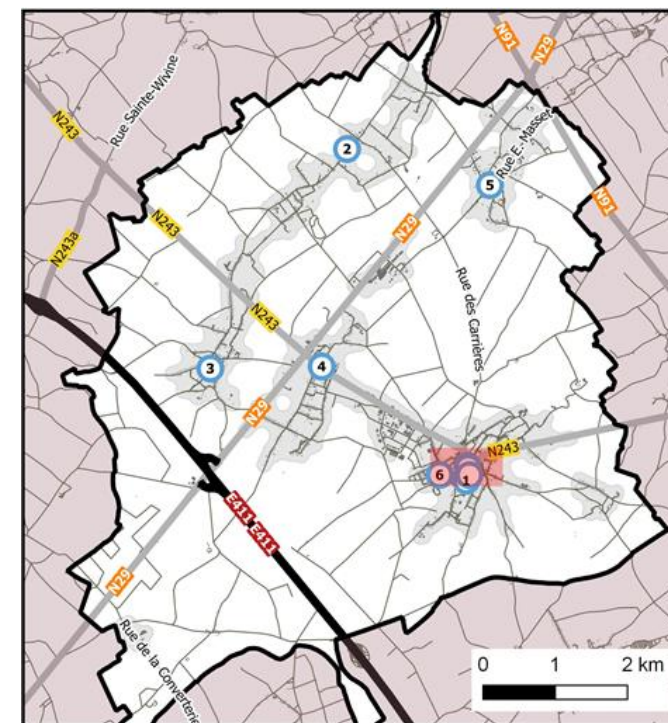
## Faiblesses

- 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
- Temps de parcours souvent supérieurs à ceux de la voiture
- Manque de connexion entre le parking de covoiturage et les arrêts TEC (distance et cheminements piétons impraticables actuellement)
- Accessibilité modes actifs de certains arrêts mitigée

# ENJEUX 4 : AMÉLIORATION DE LA SITUATION DES ABORDS D'ÉCOLES

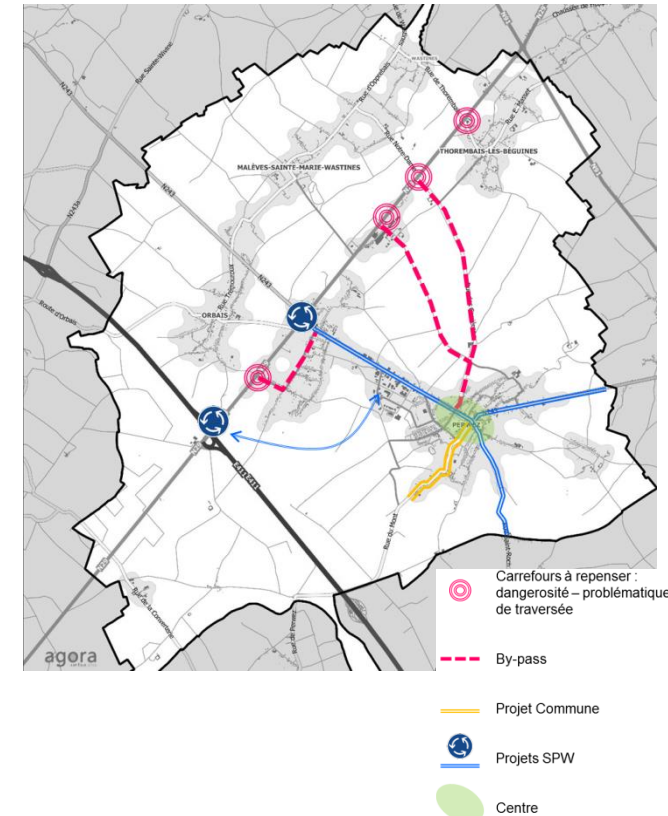
## ET IMPULSION DES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

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



# ENJEUX 5 : GESTION DU TRAFIC AUTOMOBILE POUR UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET DE LA SÉCURITÉ

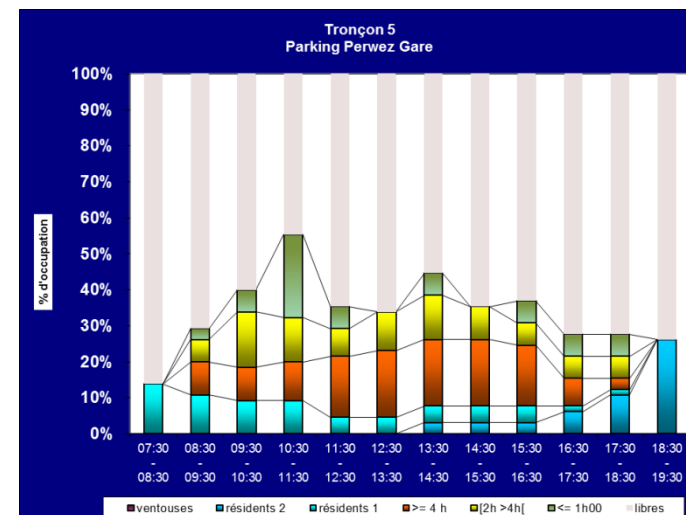
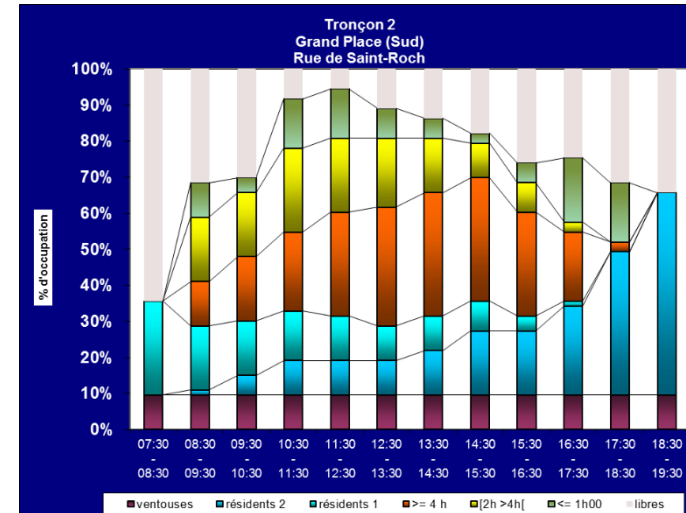
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau viaire complet avec plusieurs niveaux de voiries</li> <li>• Zones 30 systématiques aux abords des écoles</li> <li>• Limitation de vitesse à 50 km/h dans l'ensemble des villages</li> <li>• Parking de covoiturage à proximité de l'échangeur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





# ENJEUX 6 : ÉQUILIBRE ENTRE DEMANDE DE STATIONNEMENT AUX HEURES DE POINTE ET CONSOMMATION D'ESPACE

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



## ***2. OBJECTIFS GÉNÉRAUX***

## OBJECTIFS GÉNÉRAUX

- × Mobilité durable pour la collectivité
- × Principe « stop » *stappen – trappen – openbaar vervoer – privé vervoer*  
de l'usager le plus faible et moins polluant, au plus fort et apportant plus de nuisances



bannière congrès belge de la route Bruxelles 2017

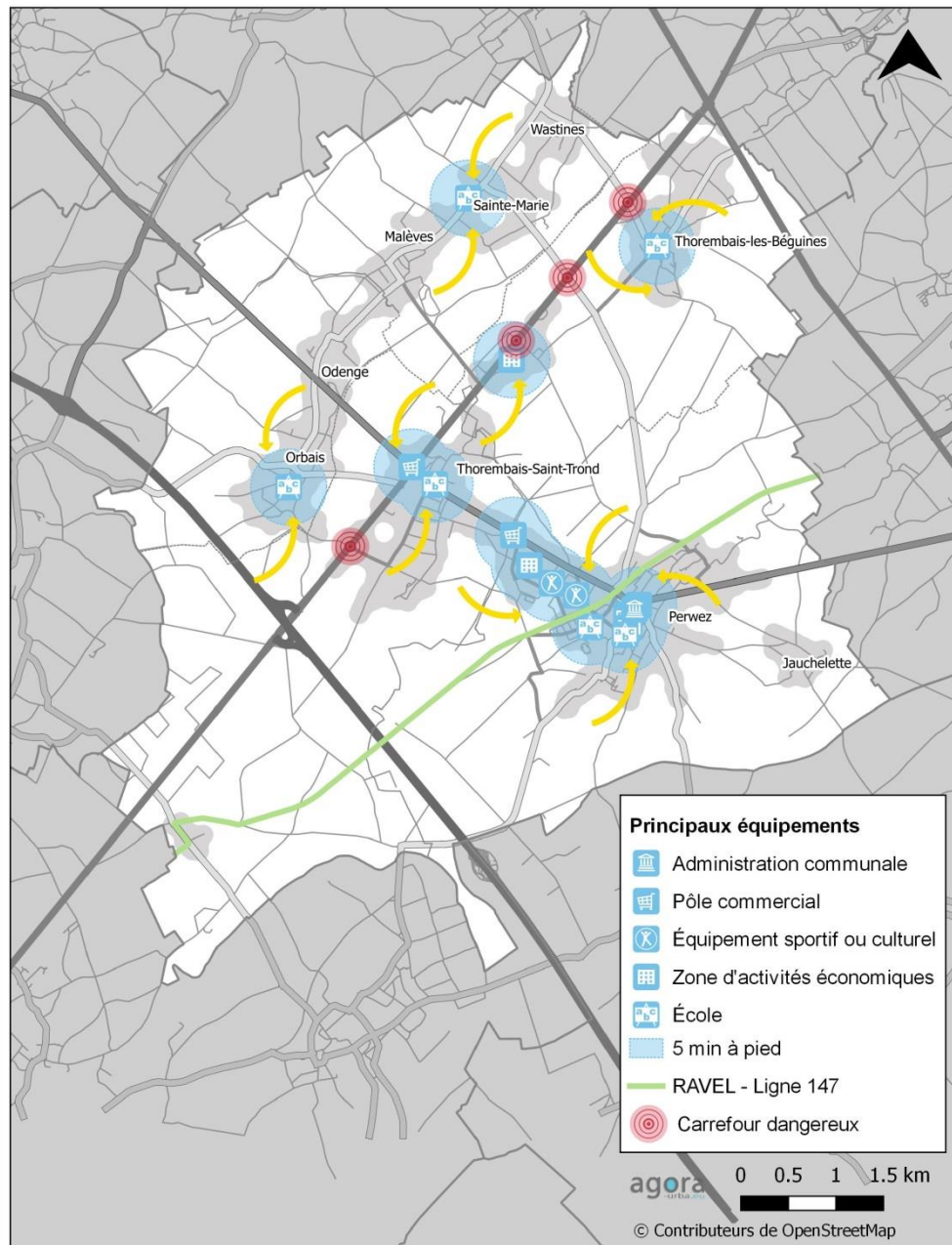
- × Cadre de vie
  - × Des espaces publics + accessibles et + agréables
- × Offre de transport en commun
  - × Optimiser l'intermodalité
- × Gérer la circulation pour une meilleure qualité de vie
  - × Organisation du réseau
  - × Canaliser la congestion
  - × Canaliser le trafic poids lourds
  - × Meilleure gestion du stationnement
- × Smart City & Smart Mobility
  - × Envisager l'apport des nouvelles technologies



### ***3. OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT***

# OBJECTIFS PIÉTONS

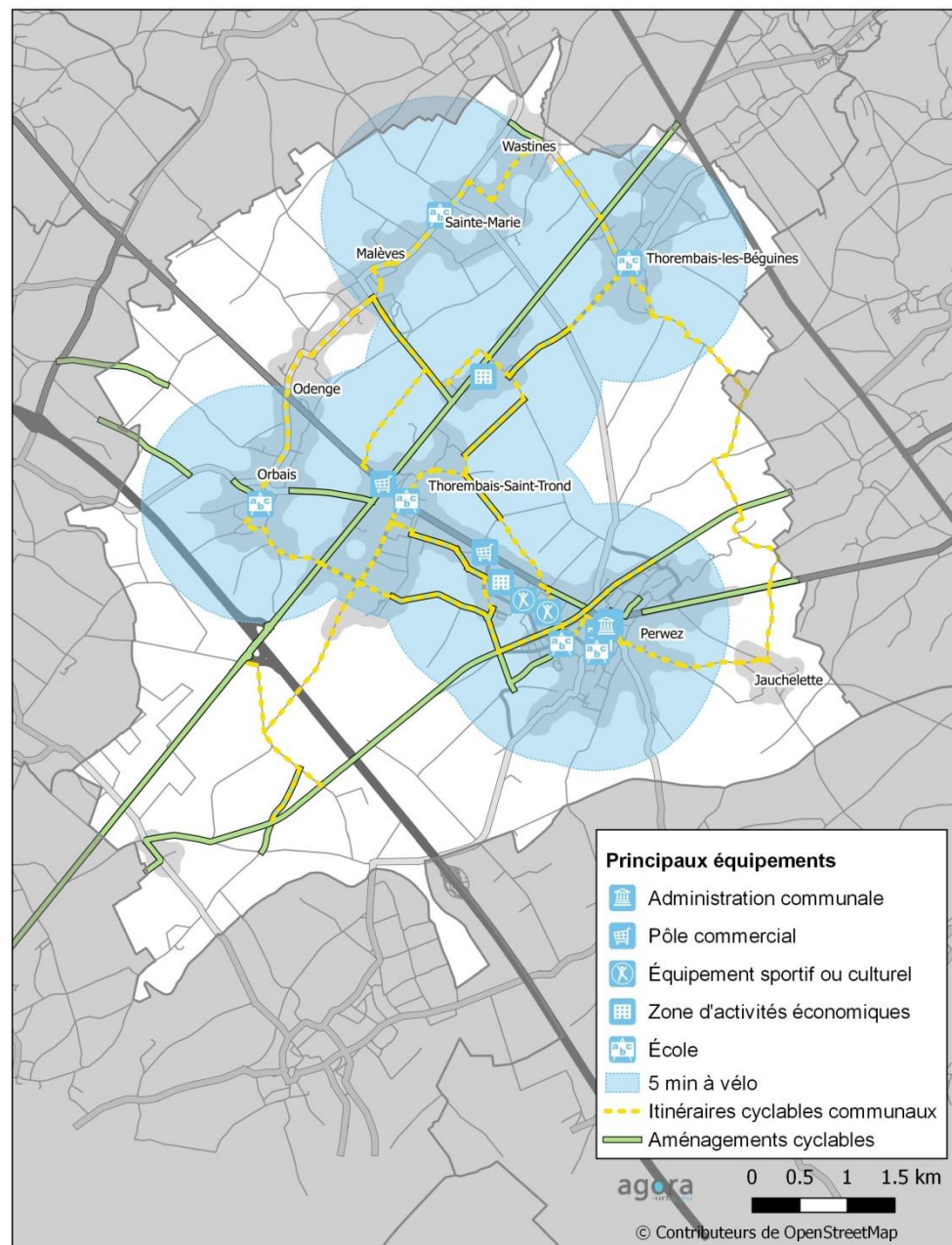
- ✗ Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons
- ✗ Intégrer les PMR
- ✗ Systématiser les itinéraires continus vers écoles et équipements publics
- ✗ Sécuriser les traversées piétonnes et les carrefours peu sûres pour les piétons
- ✗ Mener une réflexion sur l'élargissement des zones 30 en « quartiers zone 30 »
- ✗ Quels potentiels pour des zones de rencontre?
- ✗ Promouvoir les itinéraires de marche de loisirs





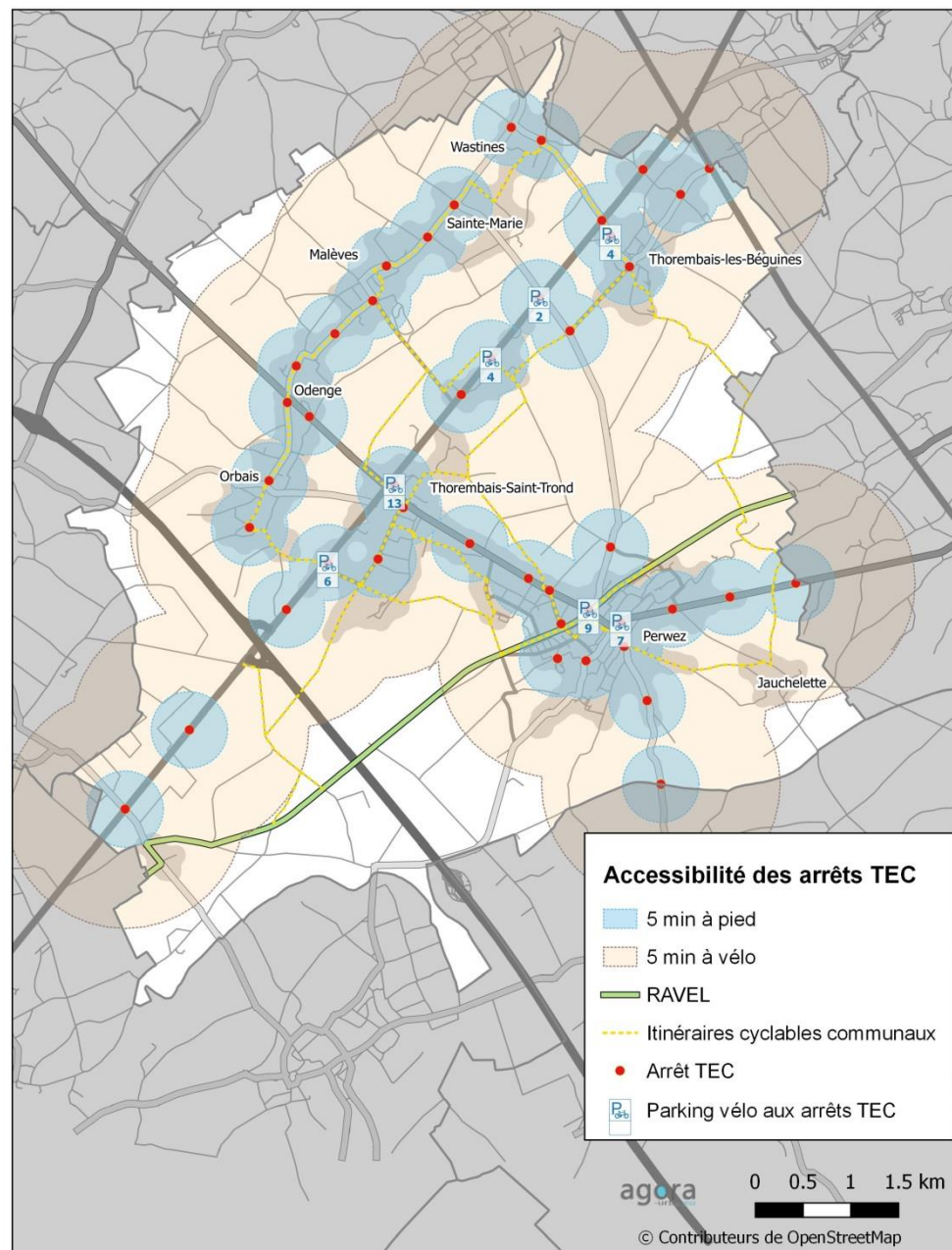
# OBJECTIFS VÉLO

- ✗ Alternative à la voiture sur des distances adaptées
- ✗ Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien
- ✗ Création d'un réseau structuré avec comme épine dorsale le RAVeL
- ✗ Liaisons attractives des itinéraires confortables, sûrs, directs et entretenus
- ✗ Relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, et autres activités.
- ✗ Faire respecter les F99c
- ✗ Retravailler les pistes cyclables sur les voiries régionales
- ✗ Réfléchir à la priorisation des interventions
- ✗ « Penser vélo »: proposer de nouveaux SUL à mettre en place, zones avancées
- ✗ Installation et entretenir des équipements de parcage vélos
- ✗ Sensibiliser et encourager la pratique du vélo



# OBJECTIFS TRANSPORTS EN COMMUN

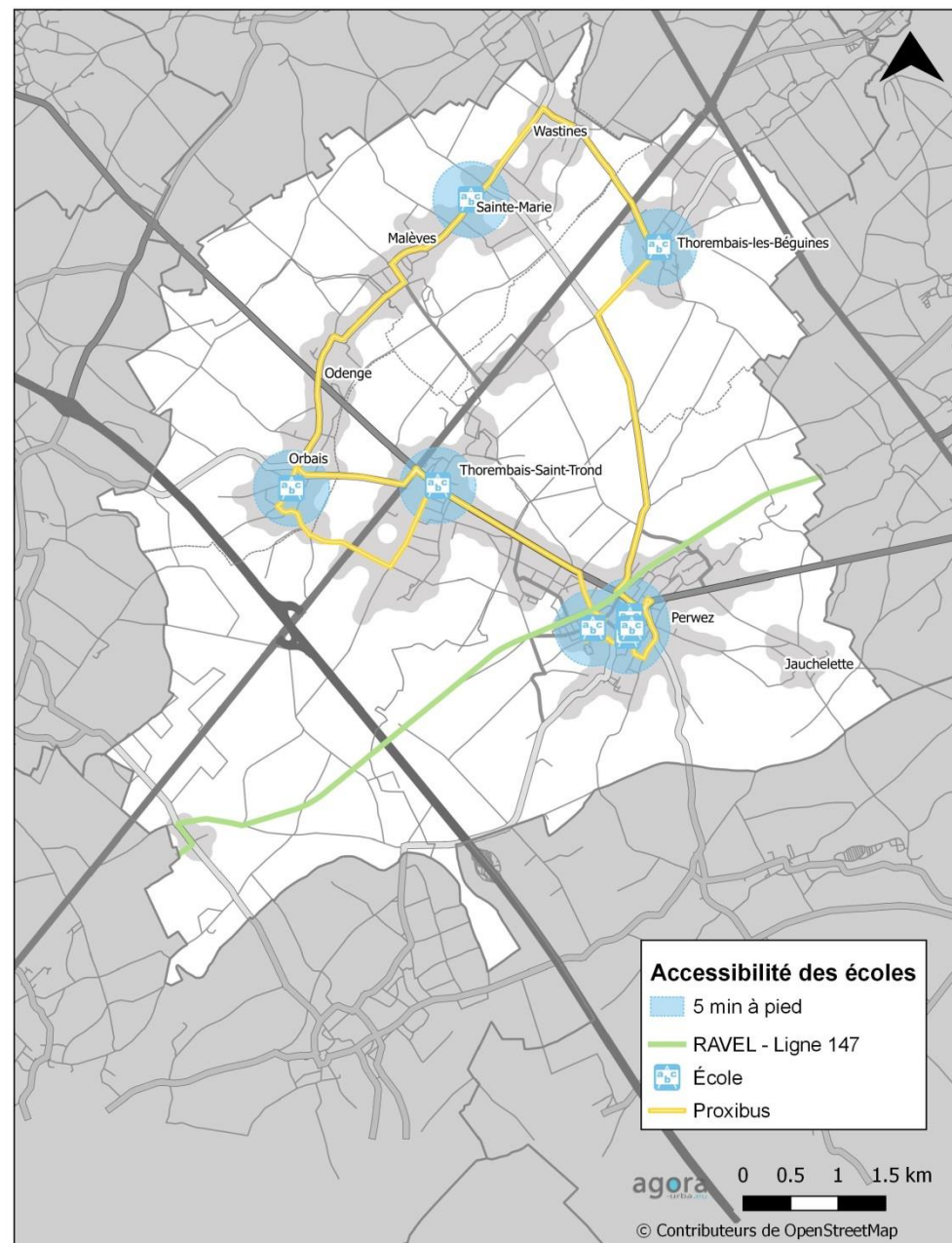
- ✗ Améliorer le rabattement des modes actifs en accessibilité aux arrêts TEC ;
- ✗ Favoriser l'intermodalité bus-vélo ;
- ✗ Proposer des pistes d'amélioration de la vitesse commerciale des lignes desservant ou traversant le territoire
- ✗ Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail.





# OBJECTIFS MOBILITÉ SCOLAIRE

- ✗ Les abords des écoles doivent **inciter le plus possible à l'usage des modes actifs**
- ✗ Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture :
  - ✗ Mener une réflexion sur la **délimitation des zones de sécurité scolaire**,
  - ✗ Sécuriser les voiries par d'autres moyens
- ✗ Sensibiliser les parents à un **changement d'habitudes** : ne plus déposer systématiquement les enfants devant l'entrée de l'école en voiture ;
- ✗ Définir les besoins réels du collège Da Vinci en desserte bus et proposer des adaptations en conséquence



# OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ – STATIONNEMENT - CHARROI

- × Grands projets et effets induits en termes de mobilité et besoins en stationnement
  - × Logements :
    - × *Lotissement avenue Wilmart - rue de Seumay*
    - × *Lotissement avenue Wilmart - rue de Noville*
    - × *Lotissement rue d'Alvaux*
    - × *Lotissement rue du Gadaffe*
    - × *Lotissements rue aux Quatre Vents*
    - × *Lotissement rue aux Fleurs – rue du Buret*
    - × *ZACC rue Saint-Roch – rue de la Cayenne*
    - × *ZACC rue du Mont – avenue Monseigneur Namèche*
  - × Equipements:
    - × *Collège Da Vinci de Perwez*
    - × *Terrain de sport*
    - × *Maison de repos*
    - × *Ancienne gare*
  - × Espaces publics :
    - × *Aménagement de la Grand'Place*
    - × *Aménagement de la place de la Gare*
    - × *Signalisation des itinéraires cyclables*
    - × *Aménagement du sentier Hacquart*
  - × ZAE:
    - × *PCA N°10 - Aménagement de la Zone d'Activités Économiques de Perwez*
    - × *PCA N°13 - Extension de la ZAE de Perwez*

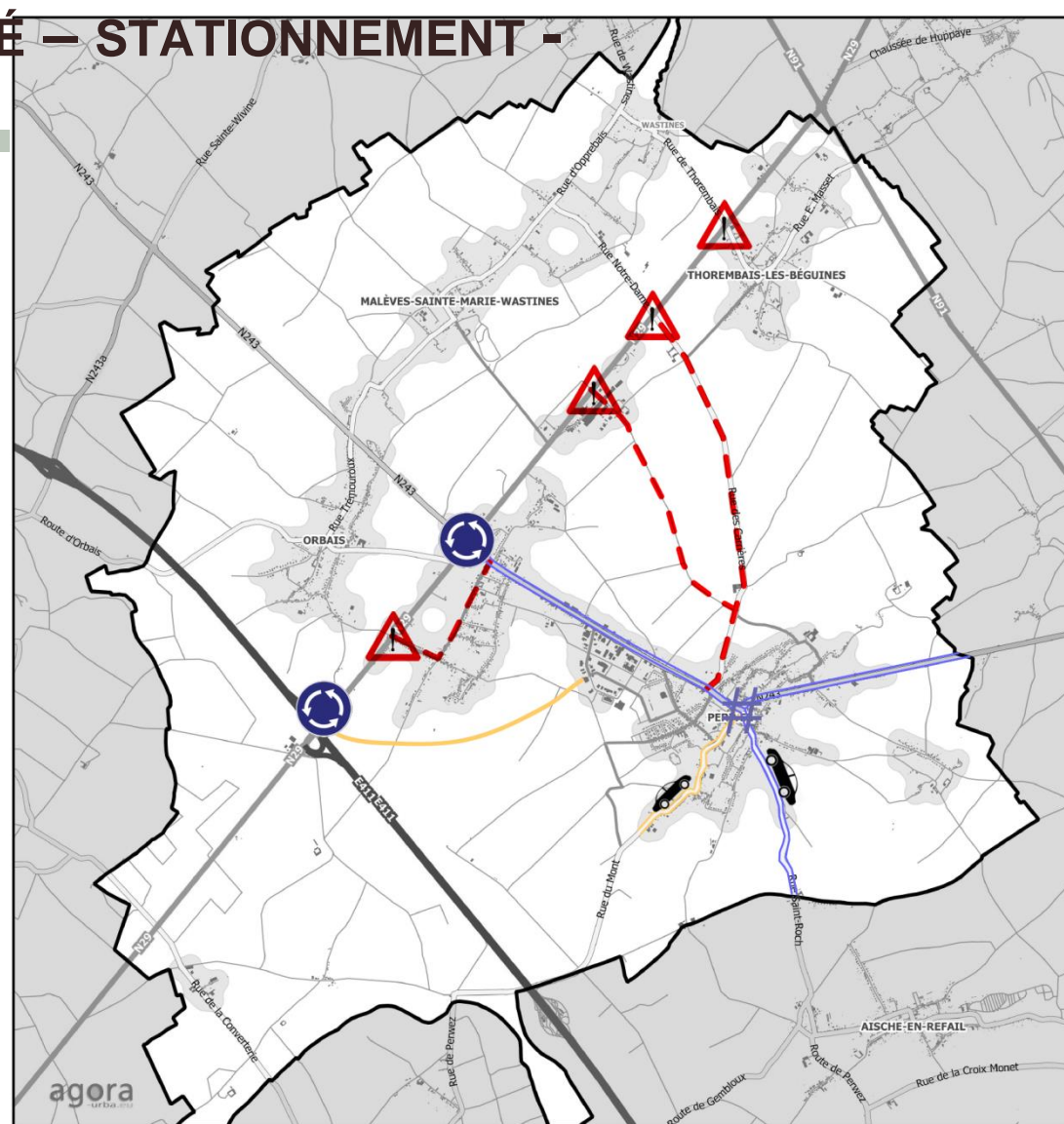
# OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ – STATIONNEMENT - CHARROI

- × Projets de voiries et d'infrastructures et effets induits en termes de mobilité et besoins en stationnement
  - × Aménagement de la chaussée de Wavre (N243)
  - × Aménagement de l'avenue Wilmart (N243)
  - × Aménagement de la rue Saint-Roch (N972)
  - × Aménagement de la rue du Mont
  - × Aménagement de la chaussée de Tirlemont (N29)
  - × Voirie de liaison E411 – ZAE de Perwez
  - × Échangeurs N°11 Thorembais-Saint-Trond - E411
  - × Giratoire chaussée de Wavre – rue de la Douairière



# OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ – STATIONNEMENT - CHARROI

- ✗ Sécuriser les traversées aux carrefours sur la RN 29
  - ✗ rue de la Chapelle # rue du Cochige
  - ✗ rue de Coquiamont
  - ✗ rue du Béguinage # rue de Thorembais
  - ✗ rue Notre-Dame # avenue Lieutenant Bigourdan
- ✗ Gérer le trafic de transit sur les rues du Mont et de Saint Roch (by pass depuis l'aire de Aische-en-Refail)
- ✗ Aménagements – sens de circulation – mesures d'accompagnement pour réduire les effets de by-pass
  - ✗ Rue de la Chapelle ↔ rue de l'Intérieur
  - ✗ Rue de Coquiamont
  - ✗ Rue de Carrières – avenue du Lieutenant Bigourdan



0 0.5 1 km

▲

▲ Sécuriser les traversées aux carrefours sur la RN29

🚗 Gérer le trafic de transit sur rues du Mont et Saint-Roch

--- Contraindre les by-pass

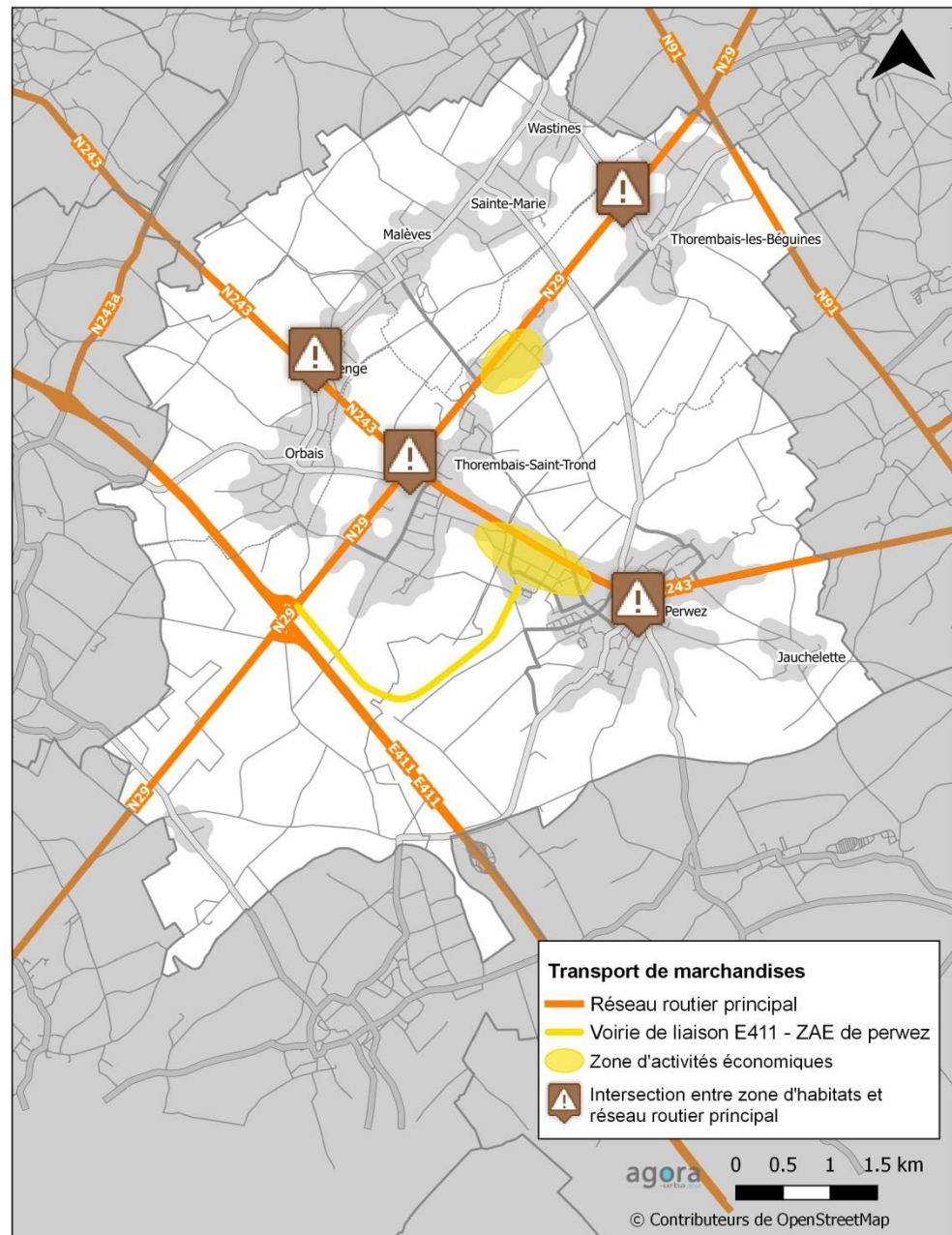
# Travailler le croisement N243#N972

Données : © Contributeurs de OpenStreetMap  
Réalisation : 02/2017

# OBJECTIFS TRANSPORT PRIVÉ

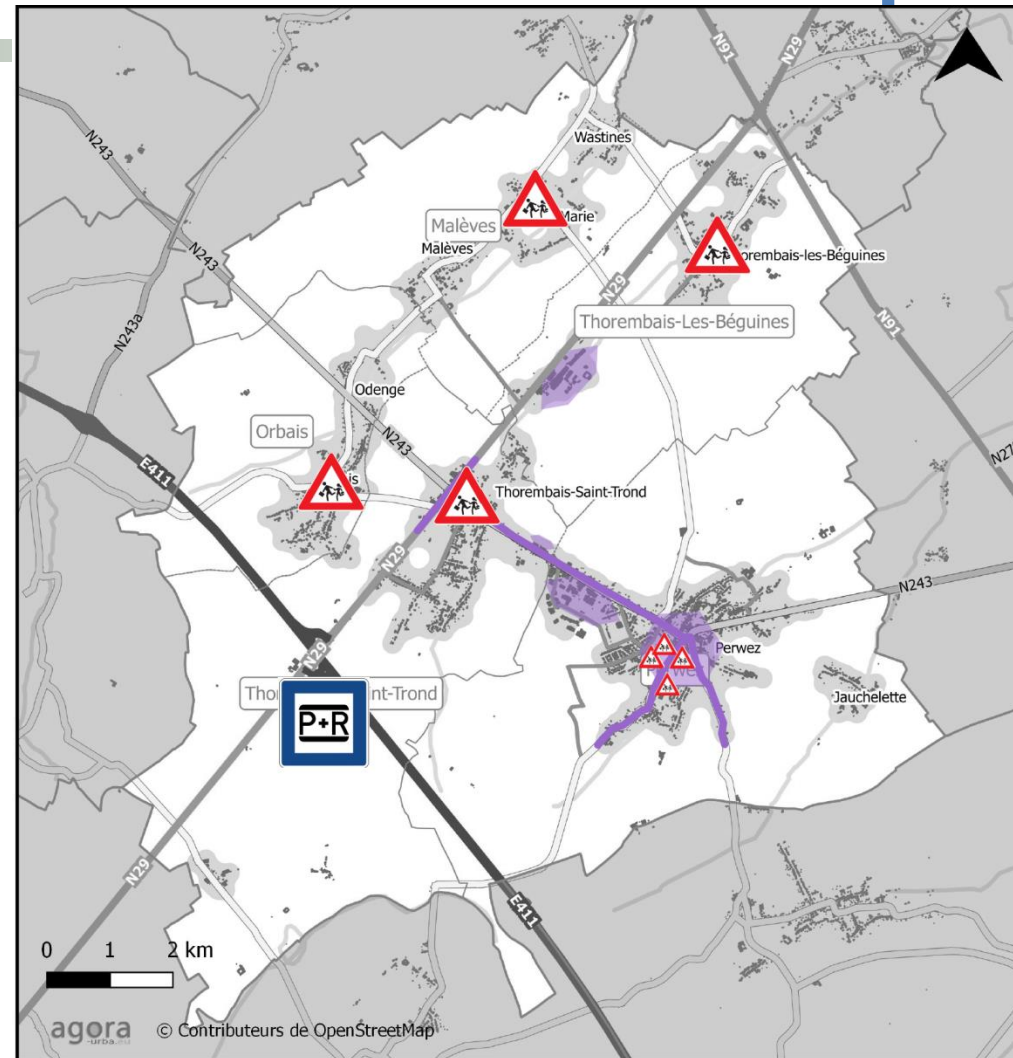
## STATIONNEMENT - CHARROI




- ✗ Mesurer les risques de report de trafic suite
  - ✗ à la création de la voirie de liaison
  - ✗ à l'élargissement de la taxe kilométrique N29 et N243
- ✗ Travailler le croisement N243#N972 en Centre-Ville
- ✗ Limiter les nuisances liées au passage de poids-lourds
- ✗ Monitorer en continu l'évolution de la circulation afin d'évaluer et anticiper les tendances futures.



# OBJECTIFS STATIONNEMENT

- ✗ Organisation d'un système de parcage cohérent
  - ✗ Rotation dans les zones commerciales et d'équipements (Zones bleues)
  - ✗ Libération de l'espace public au profit du cadre de vie via contrôle des durées de stationnement, sauf PMR & livraisons, + places riverains
  - ✗ Report vers parkings longue durée
  - ✗ Innovations technologiques pour suivi proactif
- ✗ Parking & reprise écoles à mieux organiser
- ✗ Effets induits des projets sur l'offre et la demande



-  Organiser un système de parcage cohérent
  -  Parking et reprise école à mieux organiser
  -  Valorisation du P&R
- Effets induits des projets sur l'offre et la demande

# OBJECTIFS SMART CITY SMART MOBILITY

L'émergence rapide des nouvelles technologies, telles que les smartphones et tablettes, et des dispositifs mobiles en général, associée aux connexions sans fil Bluetooth et les progrès de l'internet of things, crée de nouvelles opportunités pour la gestion de la mobilité

Nous préconisons les objectifs suivants:

- × Évaluer les avantages et inconvénients d'une gestion plus dynamique des places de stationnement sur les parkings
- × Les interactions et mises à dispositions permises par des applications pour dispositifs mobiles de type smartphone & tablettes pour informer les usagers
- × Les systèmes de contrôle des feux intelligents



# [ LA COMMUNICATION, BIEN PLUS QU'UN OBJECTIF : UN DEVOIR ]

- × **Informier et sensibiliser la population**, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence
- × Favoriser une **participation active à la mobilité** vers et avec le **citoyen** et les **acteurs locaux**
- × **Cibler le public des enfants et adolescents**
- × Favoriser l'**interaction entre la population, les acteurs locaux, le bureau d'études et les autorités communales** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs)
- × Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**