

**PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ
PERWEZ**

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE
VERSION AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE
17 MAI 2021



Ont participé à la rédaction et l'élaboration de ce rapport :

- **Delphine HEBERT** – Associée – Chef de Projets
- **Alice DENYS** – Chargée d'études
- **Marie BREUER** – Chargée d'études
- **Irene TEDDE** – Chargée d'études
- **Gabin OUATIO** – Chargé d'études
- **Paul PLAK** – Administrateur – directeur de projets



INTRODUCTION	4
PHASE 1 : DIAGNOSTIC	5
MODES ACTIFS : PIÉTONS, PMR ET CYCLISTES	5
TRANSPORTS EN COMMUN	5
MOBILITÉ SCOLAIRE	5
TRANSPORTS PRIVÉS AUTOMOBILES	6
STATIONNEMENT	6
TRANSPORT DE MARCHANDISES	6
SITUATION DE RÉFÉRENCE À TERME : IMPACTS DES PROJETS FUTURS SUR LA MOBILITÉ	6
PHASE 2 : ENJEUX & OBJECTIFS	7
ENJEU 1 : GÉRER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DU TERRITOIRE ET SES MOBILITÉS	7
ENJEU 2 : PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS EN TANT QU'ALTERNATIVE À L'USAGE DE LA VOITURE	7
<i>Objectifs relatifs aux déplacements des piétons</i>	7
<i>Objectifs relatifs aux déplacements des cyclistes</i>	7
ENJEU 3 : OPTIMISER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN	8
ENJEU 4 : GÉRER LE STATIONNEMENT POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC	8
ENJEU 5 : GÉRER LE TRAFIC ROUTIER	8
PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS	9
<i>Piétons et Personnes à Mobilité Réduite</i>	9
<i>Cyclistes</i>	9
<i>Transports en commun</i>	9
<i>Sécurisation</i>	10
<i>Aménagement</i>	11

INTRODUCTION

La mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité de Perwez est l'occasion d'évaluer les problématiques de mobilité qui se posent sur le territoire et d'apporter des mesures concrètes d'amélioration.

L'objectif du Plan Communal de Mobilité est d'encourager et d'optimiser le report des usagers de la voiture vers les modes alternatifs (transports en commun, vélo, marche), en particulier pour les déplacements au sein du territoire communal.

Il se compose de 3 phases :

- Phase 1 : Diagnostic
- Phase 2 : Enjeux et objectifs
- Phase 3 : Plan d'actions

PHASE 1 : DIAGNOSTIC

On retiendra pour chaque mode de déplacements, les constats suivants :

MODES ACTIFS : PIÉTONS, PMR ET CYCLISTES

Le relief peu accidenté sur l'ensemble du territoire communal est favorable aux modes de déplacements actifs. La faible utilisation du vélo s'explique par le fait que les pistes cyclables sur les routes régionales sont inadaptées et impraticables. Si des efforts sont entrepris, des continuités piétonnes et PMR restent encore à mettre en œuvre.

La ligne 147 du RAVeL, infrastructure pédestre et cyclable, traverse le centre-ville de Perwez. Il dessert les écoles, commerces et services situés au sein de celui-ci. Les liaisons piétonnes pourraient néanmoins être davantage favorisées et sécurisées. Un groupe de personnes passionnées travaille avec les autorités communales pour faire progresser la part des modes actifs dans la commune.

En dehors du centre-ville, il existe de nombreux chemins de remembrement, réservés ou non aux usagers des modes actifs et/ou véhicules agricoles. On soulignera cependant que la restriction de circulation associée aux chemins réservés (F99c) semble peu respectée par les automobilistes.

Des range-vélos sont présents en plusieurs endroits de la commune, mais de manière non systématique. En outre, la signalisation des infrastructures de déplacement réservées aux cyclistes est parfois défectueuse (ex : SUL) et il n'y a pas d'intermodalité vélo-bus : rabattement et stationnement.

TRANSPORTS EN COMMUN

L'offre de transports collectifs routiers assure une relativement bonne couverture du territoire. Cependant, l'accessibilité de certains arrêts pour les usagers des modes actifs est mitigée et le temps de parcours d'un déplacement effectué en bus est souvent supérieur à celui d'un trajet réalisé en voiture.

Les arrêts de bus les plus fréquentés sont dotés de range-vélos de qualité, ce qui facilite l'intermodalité. Toutefois, il manque des connexions entre le parking de covoiturage existant et les arrêts de bus les plus proches de celui-ci. De plus, ces arrêts sont éloignés du parking en question et les cheminements piétons y menant sont impraticables.

Si la fréquence du Proxibus est bonne, elle peut cependant être renforcée le vendredi après-midi. Par ailleurs, la vitesse commerciale de la ligne Proxibus ainsi que des lignes classiques est négativement impactée par la congestion automobile.

MOBILITÉ SCOLAIRE

Toutes les écoles sont implantées dans une zone 30. La plupart des établissements scolaires sont situés au sein de noyaux urbains et sont donc accessibles à pied ou à vélo. Cependant, l'accessibilité des PMR n'est pas garantie.

La voiture est trop sollicitée au cours des déplacements domicile-école, même pour les courtes distances alors que le relief est en général favorable aux déplacements piétons et/ou cyclables. Plusieurs établissements ne disposent pas d'infrastructures cyclables de qualité, qu'il s'agisse de pistes cyclables les desservant ou de parkings pour vélos à proximité.

TRANSPORTS PRIVÉS AUTOMOBILES

Le réseau viaire existant est organisé autour des axes structurants que constituent les voiries régionales N243 et N29. Les aménagements des voiries le composant sont pour la plupart adaptés à la fonction qu'elles ont vocation à remplir pour les automobilistes. Il existe malgré tout des phénomènes de trafic d'évitement, notamment à Thorembais-Saint-Trond, induits par la congestion du rond-point situé au croisement de la N29 et de la N243.

En ce qui concerne la régulation des vitesses de circulation, on souligne la présence systématique de zones 30 aux abords des écoles et une limitation de vitesse fixée à 50 km/h dans l'ensemble des villages.

STATIONNEMENT

Il existe une volonté politique de renforcer la gestion du stationnement dans le centre-ville de Perwez. Le taux d'occupation est globalement faible à l'échelle de celui-ci mais avec des poches plus sollicitées que d'autres, notamment aux abords des commerces. Au sein de celles-ci, un renforcement du respect de la réglementation existante, limitant la durée du stationnement, est nécessaire.

Des zones de stationnement réservées aux covoitureurs existent et sont localisées de manière appropriée à proximité de l'accès de l'autoroute E411 (sur le pont et au sein d'un parking). Comme souligné précédemment, leur visibilité et leur accessibilité à pied et en transports collectifs doivent être renforcées.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Des poids lourds en transit circulent sur les axes principaux de la commune. Afin d'éviter les zones problématiques, les poids lourds utilisent des itinéraires alternatifs qui leur permettent de réduire leur temps de parcours mais qui nuisent à la qualité de vie des résidents des voiries qu'ils empruntent.

SITUATION DE RÉFÉRENCE À TERME : IMPACTS DES PROJETS FUTURS SUR LA MOBILITÉ

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. L'habitat et les commerces s'étendant linéairement le long des voiries principales (N243 et N29), au sein de zones peu accessibles à l'aide de modes alternatifs à la voiture, une augmentation du trafic routier est anticipée.

PHASE 2 : ENJEUX & OBJECTIFS

À l'issue du diagnostic, cinq principaux enjeux ont été identifiés. Ils sont présentés ci-après, accompagnés des objectifs ayant vocation à y répondre.

ENJEU 1 : GÉRER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DU TERRITOIRE ET SES MOBILITÉS

- Prendre davantage en compte l'incidence en matière de déplacements de la mise en œuvre des nouveaux développements urbains ;
- Mener une réflexion globale pour un développement urbain concerté, cohérent et durable ;
- Adapter les normes d'urbanisme aux nouvelles manières de se déplacer et de concevoir la ville.

ENJEU 2 : PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS EN TANT QU'ALTERNATIVE À L'USAGE DE LA VOITURE

OBJECTIFS RELATIFS AUX DÉPLACEMENTS DES PIÉTONS

- Valoriser les cheminements piétons ; les rendre lisibles et logiques, attractifs, dégagés d'obstacles, y compris au niveau des traversées des axes routiers structurants ;
- Utiliser un revêtement adéquat sur les trottoirs et mieux entretenir les revêtements existants ;
- Renforcer l'attractivité des trajets réalisés à pied en prévoyant des trottoirs de dimensions adaptées aux piétons et aux PMR ;
- Installer des éclairages pour assurer la sécurité des piétons ;
- Développer davantage les zones 30 ainsi que les zones piétonnes à proximité des équipements commerciaux, scolaires ainsi qu'au sein des quartiers résidentiels et des villages ;
- Dans les aménagements, prendre systématiquement en compte les contraintes liées à la mobilité des personnes en situation de handicap physique, sensoriel ou cognitif.

OBJECTIFS RELATIFS AUX DÉPLACEMENTS DES CYCLISTES

- Créer et baliser des itinéraires existants pour favoriser l'usage du vélo au quotidien (cohérence et efficacité des aménagements) ;
- Assurer le respect de l'exclusivité des chemins de remembrement pour les modes doux et véhicules agricoles (F99c), déjà mentionné dans le PICM ;
- Mettre en SUL les sections de rues qui ne le sont pas encore (sauf objection liée à l'insécurité) ;
- Augmenter le nombre d'emplacements de stationnement et garantir la sécurité des vélos, dans les parkings publics et près des logements ;
- Sécuriser les voiries et carrefours ;
- Augmenter les marquages au sol, en adéquation avec la signalisation routière ;
- Modérer le trafic routier sur les voiries locales afin d'y augmenter la qualité des déplacements des cyclistes.

ENJEU 3 : OPTIMISER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN

- Adapter les horaires du Proxibus à ceux des lignes classiques et rapides afin d'assurer les correspondances ;
- Implanter des abribus près des arrêts de bus ;
- Améliorer l'accessibilité des arrêts de bus ;
- Favoriser l'intermodalité bus-vélo et bus-voiture ;
- Se concerter avec les TEC sur les améliorations de circulation des lignes par l'application de mesures localisées.

ENJEU 4 : GÉRER LE STATIONNEMENT POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

- Combiner les concepts de cadre de vie et d'accessibilité, à travers une politique de gestion efficace des places disponibles ;
- Augmenter la rotation dans les zones commerçantes et lutter contre les véhicules ventouses ;
- Comme action, étendre les zones contrôlées pour une meilleure rotation du stationnement notamment dans les zones commerçantes (zones bleues).

ENJEU 5 : GÉRER LE TRAFIC ROUTIER

- Mettre en place des zones 30 à l'échelle des quartiers, en concertation avec les habitants ;
- Mettre en place des schémas de circulation visant, le cas échéant, à apaiser la vitesse et le trafic de transit à l'intérieur des quartiers ;
- Permettre l'accès aisé aux commerces et équipements des centres-bourgs ;
- Sanctionner les chauffeurs des poids lourds de plus de 10 tonnes qui empruntent les voiries communales ;
- Repenser certains carrefours dangereux.

PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS

Les actions qu'il est proposé de mettre en œuvre sur le territoire de la commune de Perwez dans le cadre de la phase 3 sont synthétisées ci-après.

Actions	Forme au sein du plan	Type de voirie		Temporalité & acteurs	
		Communale	Régionale	Court-terme (3 à 5 ans)	Moyen-terme (5 à 10 ans)

PIÉTONS ET PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

<i>Réaménager le réseau piéton et PMR structurant actuel</i>	Schéma	X	X	Perwez, SPW routes, SPW modes actifs, SRWT/TEC, ATINGO	Perwez, SPW routes, SPW modes actifs, SRWT/TEC, ATINGO
<i>Assurer l'accessibilité PMR de l'Église de Thorembais-les-Béguines et de l'École de Thorembais-Saint-Trond</i>	Esquisse n°2	X		Perwez, ATINGO, Autres partenaires	

CYCLISTES

<i>Créer un réseau cyclable structurant desservant l'ensemble du territoire communal</i>	Schéma	X	X	Perwez, SPW routes, SPW modes actifs, Gracq/Pro Vélo	Perwez, SPW routes, SPW modes actifs, Gracq/Pro Vélo
<i>Améliorer la circulation des piétons et cyclistes sur la chaussée de Wavre (N243) et réaménager la rue de l'Intérieur</i>	Esquisse n°1	X	X		Perwez, SPW routes
<i>Promouvoir l'usage des vélos à assistance électrique (VAE)</i>	Fiche action				

TRANSPORTS EN COMMUN

<i>Améliorer la vitesse commerciale des bus sur le territoire</i>	Schéma	X	X	Perwez, SRWT/TEC, ATINGO	Perwez, SRWT/TEC, ATINGO
<i>Articuler l'offre de transports collectifs structurante et locale : correspondances entre la ligne Proxibus et les lignes Express</i>	Fiche action			Perwez, SRWT/TEC	
<i>Faciliter la multimodalité en améliorant les interfaces et correspondances entre modes et entre réseaux de transports</i>	Fiche action			Perwez, SPW modes actifs, autres partenaires	Perwez, SPW modes actifs, autres partenaires

Actions	Forme au sein du plan	Type de voirie		Temporalité & acteurs	
		Communale	Régionale	Court-terme (3 à 5 ans)	Moyen-terme (5 à 10 ans)
SÉCURISATION					
<i>Sécuriser le carrefour N29 – rue du Cochige – rue de la Chapelle pour les modes actifs</i>	Esquisse n°3		X		SPW routes, SRWT/TEC
<i>Sécuriser le carrefour N29 – rue de Coquiamont pour les modes actifs</i>	Esquisse n°4		X		SPW routes, SRWT/TEC
<i>Sécuriser le carrefour rue de Mellemont – avenue Lieutenant Bigourdan, gérer les vitesses rue de Mellemont & aménager le carrefour N29 – rue Notre-Dame – avenue Lieutenant Bigourdan</i>	Esquisse n°5	X	X	Perwez, SPW routes, SRWT/TEC	
<i>Spécifier la fonction de chaque voirie au sein du réseau viaire communal</i>	Schéma	X		Perwez	
<i>Adapter les limitations de vitesse compte tenu des aménagements et actions proposés au sein du plan</i>	Schéma	X	X	Perwez, SPW routes, Police	
<i>Faciliter la mobilité des biens et des personnes</i>	Fiche action				Autres partenaires
<i>Informier et sensibiliser les populations sur les avantages de la mobilité durable</i>	Fiche action			Perwez, SPW modes actifs, SRWT/TEC, autres partenaires	Perwez, SPW modes actifs, SRWT/TEC, autres partenaires
<i>Garantir l'accessibilité des activités du centre-ville et répartir la demande de stationnement au sein des différentes zones, en cohérence avec le type d'activités implanté à proximité</i>	Schéma	X	X	Perwez, Police	Perwez, Police
<i>Créer des zones apaisées pour contraindre la circulation du trafic de fuite par l'instauration de limitation de vitesse et d'aménagements spécifiques</i>	Schéma	X		Perwez, Police	Perwez, Police
<i>Revoir le profil et la gestion du carrefour N29 – rue du Bois de Buis</i>	Esquisse n°8		X		Perwez, SPW routes, SRWT/TEC, autres partenaires
<i>Sécuriser et aménager les abords des écoles</i>	Schéma	X	X	Perwez, SPW modes actifs, Police, Gracq/Pro Vélo, ATINGO, autres partenaires	Perwez, SPW modes actifs, Police, Gracq/Pro Vélo, ATINGO, autres partenaires

Actions	Forme au sein du plan	Type de voirie		Temporalité & acteurs	
		Communale	Régionale	Court-terme (3 à 5 ans)	Moyen-terme (5 à 10 ans)

AMÉNAGEMENT

<i>Réaménager le carrefour N243 – rue d’Odenge – rue Trémouroux</i>	Esquisse n°6		X	Perwez, SPW routes, SRWT/TEC	
<i>Aménager le carrefour dit « de Majoie »</i>	Esquisse n°7	X	X	Perwez, SPW routes, SRWT/TEC	
<i>Gérer le stationnement rue Pahaux</i>	Esquisse n°9	X		Perwez, Police	Perwez, Police
<i>Définir les itinéraires pour les véhicules de transport de marchandises</i>	Schéma	X	X	Perwez, SPW routes, Police, autres partenaires	
<i>Réaménager la section rue de la Chapelle à la Barre, entre la rue Tilleul Sambrée et la rue Trémouroux</i>	Esquisse n°10	X		Perwez, Police	
<i>Gérer le trafic de fuite rue de l’Intérieur</i>	Esquisse n°11	X		Perwez, Police	
<i>Gérer la circulation aux carrefours de Thorembais-les-Béguines</i>	Esquisse n°12	X			Perwez, Police

