



Plan InterCommunal de Mobilité Communes de Berloz, Geer, Hannut et Waremmme

Phase 2 Définition des objectifs

12 Octobre 2011

Association momentanée



Sous-traitant communication



Ont participé à la rédaction de document :

- Paul Plak – Administrateur Agora
- Alix Van Cauwenberghe – Gérante Espaces Mobilités
- Alexandre Van Pestel – Chef de projet Espaces Mobilités
- Aurélie Tilmant – Chargée d'étude Agora

Table des matières

1. Introduction	4
2. Enjeux identifiés	5
2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire	5
2.2 Enjeu des Transports en Commun (TC)	6
2.3 Enjeu des modes doux	6
2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic, de sécurité et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie	7
3. Objectifs généraux du PCM	8
3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous	8
3.2 Améliorer la qualité du cadre de vie	8
3.3 Contenir le développement territorial	9
3.4 La communication bien plus qu'un objectif : un devoir	9
4. Objectifs communaux et intercommunaux	10
4.1 Transports publics	10
4.1.1 Réseau TEC	10
4.1.2 Liaisons ferrées SNCB	11
4.1.3 Intermodalité	12
4.2 Modes doux	15
4.2.1 Circulation à vélo	15
4.2.2 Circulation piétonne	17
4.3 Transports privés	19
4.3.1 Trafic routier	19
4.3.2 Stationnement	21
4.3.3 Sécurité routière	22
4.4 Objectifs spécifiques aux ZAE existantes et à venir	24

1. Introduction

La Région Wallonne avec les communes de Berloz, Geer, Hannut et Waremme ont confié au bureau d'études AGORA la conception et la rédaction du **Plan InterCommunal de Mobilité** des quatre communes.

Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic, **le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude : c'est la phase 2 de ce PICM.**

Nous présentons ici les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes de déplacement sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitée s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité est un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants et les problématiques transversales.

Ne confondons pas non plus les objectifs avec les fiches projets et propositions qui seront étayées en phase 3 de l'étude.

Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus générale **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain (Phase 3).

2. Enjeux identifiés

2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire

Les territoires de Berloz, Geer, Waremme et Hannut bénéficient tous les quatre d'une bonne attractivité avec l'établissement de jeunes familles, comme en témoigne l'évolution de la population en phase de croissance et de rajeunissement.

Cette évolution dynamique induit une urbanisation croissante qu'il convient de maîtriser afin qu'elle se développe de façon raisonnée en intégrant déjà les besoins qui vont en découler, en termes de mobilité, d'équipements publics, d'écoles....

La maîtrise de l'urbanisation est d'autant plus nécessaire que les quatre communes possèdent une part relativement importante de zones urbanisables (environ 15% pour Berloz, Geer, Hannut et 27% pour Waremme). Le développement de ces territoires, essentiellement lié à de l'habitat (de 80% à 100%), nécessite une bonne gestion de l'espace et une limitation de l'étalement urbain, souvent source d'augmentation de la distance des déplacements.

Cette maîtrise de l'urbanisation requiert une attention particulière car une grande part du territoire se situe encore en zones non urbanisables, essentiellement destinées à l'agriculture. Ces zones participent aux qualités paysagères et à une partie de l'activité économique de Berloz, Geer, Hannut et Waremme. L'activité agricole entraîne également un trafic de poids lourds sur le territoire. Pour toutes ces raisons, l'agriculture en tant qu'activité économique mais également en terme paysager, mérite une approche spécifique dans le contexte d'une urbanisation et d'une mobilité toutes deux croissantes.

Enfin, les zones d'activités économiques à Hannut, Waremme et Geer prennent une place importante sur le territoire que ce soit en termes d'espace, de développement économique ou encore de trafic routier. Il est donc essentiel de les intégrer à la réflexion. En effet, la présence ainsi que le développement éventuel de ces zones doit s'accompagner d'une réflexion poussée en termes de mobilité pour les employés, les livreurs et les clients.

- **Il faut prendre en compte la dimension de l'aménagement du territoire, et éviter l'étalement urbain en visant à regrouper l'habitat et les activités au sein des ensembles urbanisés et le long des axes de desserte des transports en commun en se focalisant sur les arrêts de bus,.**
- **La définition de principes d'aménagement du territoire spécifiques aux réseaux de transport et aux opportunités de chaque commune.**

2.2 Enjeu des Transports en Commun (TC)

Le territoire d'étude bénéficie d'un réseau de bus et de trains qui assure une bonne desserte des principaux pôles du territoire que sont Waremme et Hannut avec des fréquences intéressantes aux heures de pointe. Les différents réseaux assurent également une bonne connexion vers les pôles régionaux alentours.

L'offre est considérée comme acceptable au regard des caractéristiques de développement des communes et semble perfectible en terme de qualité et d'intermodalité.

- **La recherche d'une mobilité durable passe inévitablement par des transports publics attractifs :**
- **En étant notamment compétitif sur les temps de parcours vers les pôles principaux (scolaires – travail) par rapport aux transports automobiles ;**
- **Les transports publics classiques ont des difficultés de répondre aux besoins des personnes résidant en dehors du centre et des axes importants. Il faut répondre par un moyen adapté à ces demandes.**

Nous proposons dès lors les enjeux suivants :

- **Optimiser l'offre de transport public en développant l'offre de transport à la demande permettant de pallier les carences du réseau structurant et en travaillant sur l'intermodalité entre les différents modes de déplacements.**
- **L'amélioration qualitative des points d'attente et d'accueil, que ce soit pour le bus ou pour le train, en termes de convivialité, d'intermodalité, d'usages et d'accessibilité.**

2.3 Enjeu des modes doux

Il faut valoriser les avantages d'un territoire présentant un relief très peu marqué à proximité de la Flandre où l'usage du vélo est très répandu et comprenant des pôles scolaires importants en élargissant le public cible pour l'usage du vélo.

Il n'existe pas de véritable réseau cyclable actuellement mais il y a le potentiel du RAVeL sur le territoire de Hannut et de nombreux itinéraires récréatifs grâce notamment au dynamisme du réseau associatif.

- **Il faut promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité en favorisant autant que possible les modes doux dans le cadre de communes en grande partie rurales, et dont les centres-villes de Hannut et Waremme sont bien compacts :**
- **Le vélo, dont l'utilisation actuel se déroule le plus souvent dans un cadre récréatif, doit devenir un moyen de locomotion au quotidien comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture ;**
- **Il faut également inciter les déplacements de proximité à pied aussi bien dans les centres que dans les villages, tout en tenant compte des PMR.**

2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic, de sécurité et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie

De manière globale, le réseau routier assure aux communes de Berloz, Geer, Hannut et Waremmes, une bonne connectivité avec les régions et pôles alentours.

Le territoire d'étude possède un réseau de voiries diversifié en termes de statut, efficace en termes d'absorption des flux de circulation.

Il répond ainsi aux besoins de déplacements intracommunaux mais également supracommunaux.

On note cependant quelques problématiques de circulation et de vitesse sur certaines voiries, de trafic de poids lourds, de sécurité routière ou de stationnement suivant les communes.

Les enjeux :

- **Gérer la circulation automobile sur un territoire possédant un réseau de voiries important et de nombreuses voies régionales, afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants (trafic sur des axes appropriés, limiter les nuisances sonores, qualité de l'espace public,...).**

Cela implique :

- **Une bonne lisibilité du réseau ;**
- **De canaliser le trafic de poids lourds liés aux différents pôles d'activités des communes ainsi qu'à l'exploitation agricole ;**
- **D'assurer une bonne sécurité routière.**

3. Objectifs généraux du PCM

Les objectifs généraux doivent se retrouver dans l'ensemble des études qui sont menées sur le territoire communal. Ils dépassent largement le cadre de la mobilité et sont généralement développés dans les schémas de structure ou de développement rural.

Ce Plan InterCommunal de Mobilité doit contribuer à renforcer ces objectifs de projets de territoire en minimisant le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes alternatifs, les plus respectueux de l'espace public et de l'environnement afin que la commune s'engage dans une démarche de développement durable et d'amélioration de leur cadre de vie.

3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous

- Organiser un système de déplacement cohérent :
 - Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population ;
 - Assurer l'accessibilité pour tous les lieux fortement fréquentés ;
 - Favoriser autant que possible les modes doux, le transport en public et l'intermodalité ;
 - Faciliter les déplacements « utiles » par les modes routiers ;
 - Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité ;
 - Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics.

3.2 Améliorer la qualité du cadre de vie

- Renforcer la convivialité des espaces publics dans les noyaux agglomérés :
 - Favoriser la revitalisation des noyaux urbains et des centres des villages ;
 - Redistribuer l'espace public au profit des modes doux ;
 - Diminuer les nuisances sonores, la pollution de l'air et contenir la consommation d'énergie.
- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.
- Réduire le sentiment d'insécurité en voirie pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues.

3.3 Contenir le développement territorial

- Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage des zones agglomérées existantes ou zones d'extension attenantes.
- Connecter les entités par des liens autant que possible multimodaux.

3.4 La communication bien plus qu'un objectif : un devoir

- Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer, de la sensibiliser**, voire de l'éduquer pour qu'elle en comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.
- **Cette politique de communication est une condition indispensable** à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Elle vise également à favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Cette politique de communication s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :
 - Toutes boîtes ;
 - Réunions publiques à chaque étape décisive ;
 - Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.
- Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :
 - De l'importance de la mobilité scolaire dans la problématique ;
 - De l'effet d'entraînement sur les parents ;
 - De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme ;
 - De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de ce mode ;
 - De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, cavaliers,...). **La phase 2 précisera le principe et l'utilité de ses outils.**

4. Objectifs communaux et intercommunaux

4.1 Transports publics

4.1.1 Réseau TEC

- Assurer une classification sous forme de catégories de services bien distinctes afin de clarifier l'offre du TEC :
 - **Lignes rapides** : reliant les grands pôles d'emploi, pôles scolaires et pôles d'échanges ;
 - **Lignes plus généralistes** : reliant les principaux équipements communaux et intercommunaux et les zones d'habitat ;
 - **Services scolaires** ;
 - **Services intra-communal / de rabattement / à la demande** (y compris pour les PMR) notamment vers les centres des communes.

Cette vision hiérarchisée du réseau permettra de cibler plus efficacement les actions :

- **En terme d'amélioration des conditions d'accueil, de correspondance et d'attente** aux arrêts de bus situés sur les lignes les plus empruntées et structurantes du réseau :
 - **Les lignes ciblées sont celles qui desservent les grands axes routiers permettant de se rendre depuis les centres villes de Hannut et Waremme aux pôles alentours tel que Landen, Huy, Tienen, Liège ;**
 - Les améliorations visent aussi bien le stationnement du bus (en voirie), que le porche d'attente ou les possibilités d'intermodalité avec des box vélos.
- **En terme de réduction du temps de parcours en bus sur les lignes à fort potentiel**, afin d'être concurrentiel à la voiture, au moins sur les trajets majeurs.

Ce travail d'attractivité aborde les transports publics en tant que réseau, infrastructure. Il s'accompagne d'objectifs abordant les transports publics en tant que service répondant à une demande, à des besoins.

Dans cette optique, l'un des objectifs principal est :

- **Envisager une complémentarité de l'offre des lignes du TEC pour rejoindre les principaux pôles du territoire (centres villes, équipements publics, nœuds de transport en commun) :**
 - Aux heures de pointe du matin et du soir, cette complémentarité de l'offre se dirigerait vers les zones moins bien desservies par le réseau structurant (sous la forme de services à la demande ou toute autre variante de desserte) :

- Certains villages de Hannut pour rejoindre le centre de Hannut, la gare la plus proche ;
- Certains villages de Waremme pour rejoindre le centre de Waremme ;
- Les villages de Berloz ainsi que son centre pour se rendre à Waremme ville ou à la gare direction Bruxelles ou Liège.
- A Waremme, organiser des boucles de desserte courtes entre le centre/gare, la zone d'activité, les parkings relais (au niveau des autoroutes ou autres à venir) ;

Cette offre complémentaire se dirige principalement vers les travailleurs et les étudiants. C'est la raison pour laquelle, elle devra être efficace et intense durant certaines heures de la journée (le matin entre 6h-9h et le soir entre 16h-19h).

- La complémentarité de l'offre TEC doit également intervenir le weekend de façon plus, moment où la fréquence du réseau se réduit fortement.

Ici, l'offre de transport complémentaire devra être plus flexible et s'étendre sur une plus grande plage horaire (de 10h à 18h).

Dans une perspective de répondre à toutes les attentes de la population, il faut également :

- **Prendre en compte les besoins des PMR** et des malades par services spécialisées et lors de la desserte TEC par les lignes régulières desservant les principaux pôles ;
- **Appuyer et accompagner les entreprises des zones d'activités** de Geer, Hannut et Waremme pour la mise en place d'un PDE.

4.1.2 Liaisons ferrées SNCB

Les marges de manœuvre d'un plan intercommunal en ce qui concerne le réseau ferré fédéral sont faibles. Néanmoins, le PCM préconise l'objectif suivant :

- **Renforcer tant que possible le rôle** de la ligne de chemin de fer : On sait que la demande vers Bruxelles est très forte en gare de Waremme. On a pu remarquer que la ligne 36 est peu rapide, car elle s'arrête assez souvent entre Waremme et Bruxelles. Dans une optique de renforcer la place du train comme mode déplacement alternatif à la voiture, ce trajet doit gagner en compétitivité au niveau du temps de parcours :
 - Proposer un train supplémentaire aux heures de pointes du matin et du soir pour les voyageurs de la gare de Waremme travaillant à Bruxelles, une ligne rapide avec des arrêts restreints : Waremme, Landen, Bruxelles.

Ce renforcement du rôle du train se comprend dans un sens renforcement du train en tant que mode alternatif à la voiture dans un contexte de mobilité durable. Pour ce faire, certaines conditions semblent *sine qua non*, si on veut inciter la population à l'usage du train.

Il faut permettre un accès aisé aux gares situées sur le territoire et à proximité pour les habitants des quatre communes :

- Favoriser le **rabattement vers les gares** de Waremme et Landen.

Enfin, le réseau ferré en tant qu'offre de service de transport se doit également de présenter un service de qualité et complet dans une optique d'incitation à l'usage du train :

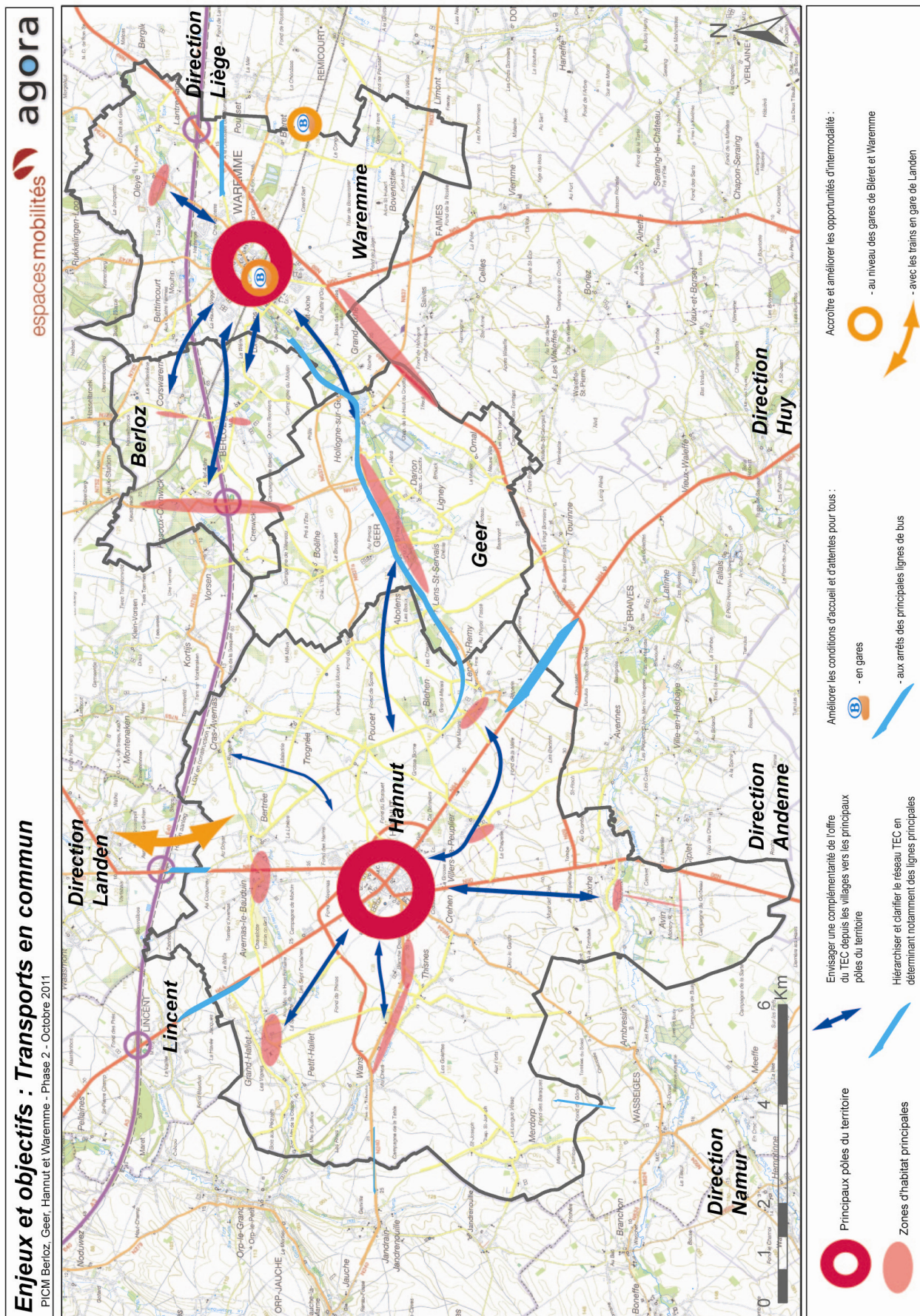
- **Améliorer les conditions d'accueil et d'attente en gare de Waremme :**
 - Assurer une bonne sécurité au niveau du parvis de la gare et de l'espace public alentour ;
 - Redéploiement de l'offre de stationnement pour les voitures en étudiant la possibilité d'installer des emplacements réservés aux voitures partagées;
 - Agrandir et sécuriser les emplacements vélos
 - Améliorer la dépose bus ;
 - Faciliter l'accès aux trains pour les PMR, piétons et cyclistes.
- **Améliorer qualitativement les conditions d'accueil et d'attente en gare de Bléret :**
 - De meilleures conditions d'attente (réfection des arrêts) ;
 - Des espaces de stationnement bien signalés, réaménagés et protégés que ce soit pour les voitures ou pour les vélos (type box fermés) ;
 - Renforcer l'accessibilité et l'intermodalité avec les modes doux (cheminements sécurisés et continus ;
 - Retravailler l'espace public.
- **Etudier la possibilité de la réouverture de la halte de Corswarem suivant l'importance de la demande et les conditions de faisabilité.**

4.1.3 Intermodalité

Dans l'optique d'inciter les travailleurs et les étudiants à utiliser les transports en commun dans leurs déplacement domicile-travail/école, Il est important d'assurer des horaires adaptés avec les correspondances requises surtout pour des trajets **Aller et Retour aux heures de pointe du matin et du soir** :

- vers les pôles régionaux que sont Bruxelles, Namur, Liège ;
- vers d'autres villes avec lesquelles les échanges de flux d'actifs sont importants, comme Huy ou Hannut.
- Il faut donc **accroître et améliorer les opportunités d'intermodalité bus ⇔ train** :
 - au niveau des gares du territoire que sont Waremme et Bléret ;

- au niveau des gares situées aux alentours du territoire comme Landen.



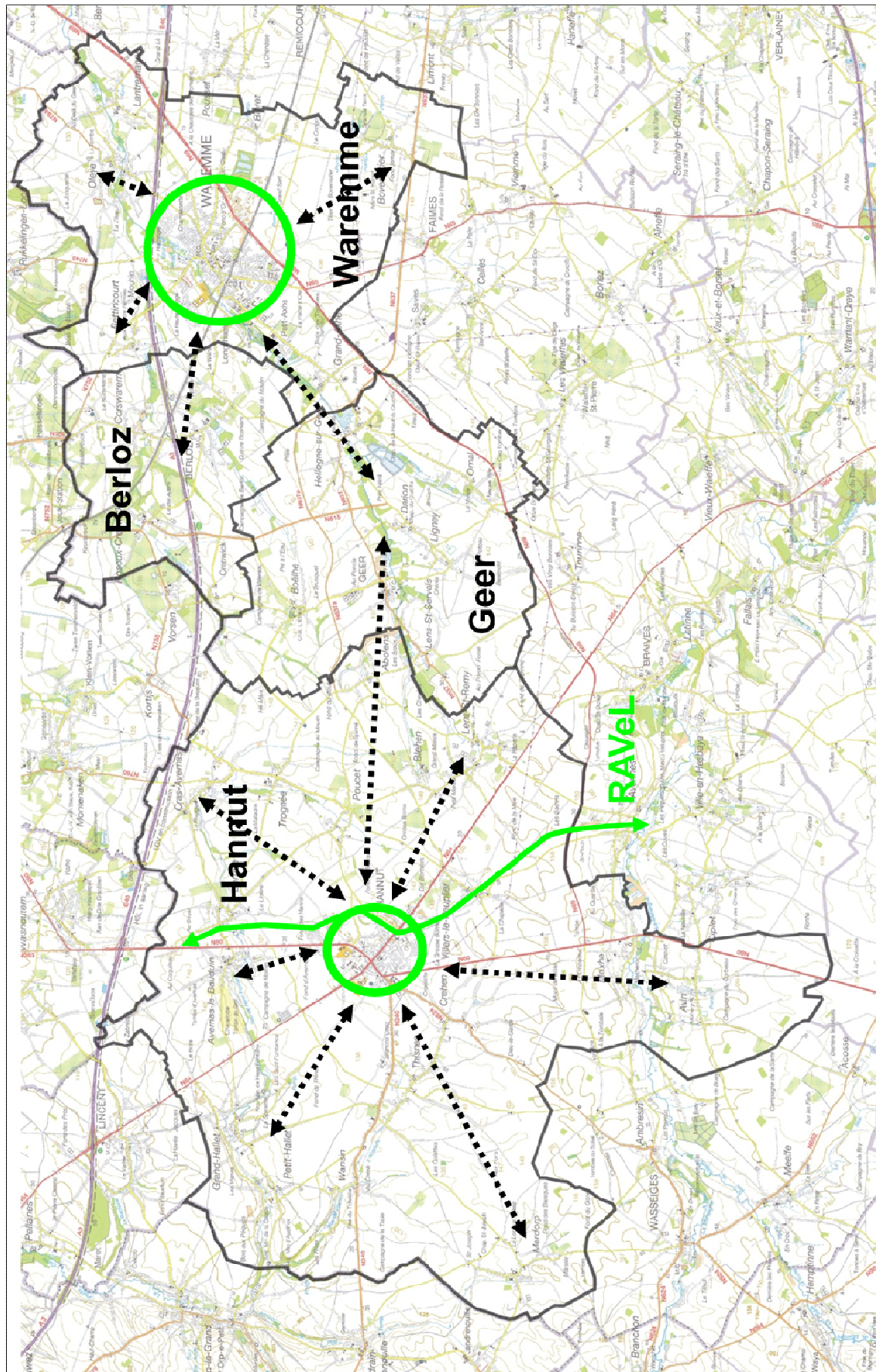
4.2 Modes doux

4.2.1 Circulation à vélo

L'objectif général est de développer la pratique du vélo en tant que mode alternatif à la voiture pour les plages de distance adaptées. Pour cela, les objectifs sont les suivants:

➤ **Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien :**

- Création d'un réseau dense dans les 2 centres que sont Hannut et Waremme afin de relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, et autres activités. Cela se traduira notamment par la mise en place de pistes cyclables quand les largeurs de voirie le permettent, de zones 30 et de rencontre, de marquages et de signalisations.
- Création de liaisons attractives avec des itinéraires confortables, sûrs, directs et entretenus depuis les villages :
 - ➔ Vers les deux centres de Hannut et Waremme ;
 - ➔ Vers les pôles d'activité majeurs de la commune (complexe sportif, salle communale, ...). Ces liaisons sont très utiles pour des communes composées de nombreux villages dispersés ;
 - ➔ Vers les écoles dont le potentiel est important, ce qui dépend notamment de l'âge des élèves et de leur domiciliation (idéalement à moins de 5 km de l'école) ;
 - ➔ Vers les pôles TEC-SNCB afin de favoriser une complémentarité attractive vélo ⇔ bus et vélo ⇔ train et permettre une intermodalité. C'est un facteur important dans une zone où les liaisons en transport public entre les villages sont difficiles et peu fréquentes ;
 - ➔ Vers des parkings relais servant au covoiturage (échangeurs l'E40).



Pour cela **il faut valoriser le RAVeL sur Hannut**, qui sera la base du réseau de ce côté du territoire, ainsi que les itinéraires existants ou en projets (ex : contournement lent de Hannut).

- **Installer et entretenir des équipements de parage des vélos** près des bâtiments publics (administration, écoles, commerces,...) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité. Le type d'équipement (du simple appui au parking en enclos) revêt une grande importance pour éviter le vandalisme.
- **Réserver un maximum de chemins de remembrement à la circulation douce** et aux convois agricoles (F99c).
- **Penser "vélo" dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries** (par exemple: SUL, choix des dispositifs de modération des vitesses etc.).
- Envisager la possibilité d'aménager un point vélo à la gare de Waremme
- **Mettre en place des services ou actions de sensibilisation** qui encouragent la pratique du vélo :
 - Pour les jeunes (ramassage scolaire à vélo, brevet cycliste...) ;
 - Pour les trajets vers les commerces et services locaux ;
 - Promotion du vélo à assistance électrique pour les distances plus longues, par ex. Hannut-Landen ;
 - ...

4.2.2 Circulation piétonne

C'est en sortant de chez soi qu'on choisit son mode de déplacement. Si les cheminements sont sûrs et confortables, on est tenté de laisser la voiture au garage, de laisser son enfant partir à pied, etc.

Une fois arrivé à destination, l'automobiliste accepte facilement de marcher 100 m, voire 200 à 300 m si le parking est bien aménagé et le cheminement piéton sûr et agréable.

Les objectifs sont donc les suivants :

- **Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons dans les centres des communes** afin de les rendre attrayants et adaptés aux flux denses de piéton. La phase 3 définira une priorité dans les interventions sachant que certains pôles demandent une meilleure accessibilité ou une intervention plus urgente.
- Dans les villages, le but est de **garantir premièrement une bonne accessibilité de certains lieux précis** tels que les principaux arrêts TC, une salle communale ou autres endroits fréquentés. Dans un second temps, il faut garantir des trottoirs dans les rues les plus fréquentées ou un espace partagé lorsque la densité de trafic le permet. L'idéal étant **d'obtenir à long terme un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie sur tout le village**.

- **Sécuriser les traversées piétonnes**, spécialement sur les voies principales et durant la nuit.
- **Adapter progressivement l'espace public pour les Personnes à mobilité réduite (PMR).**

4.3 Transports privés

4.3.1 Trafic routier

➤ **Hiérarchiser le réseau** afin d'améliorer sa lisibilité :

- Niveau de l'agglomération ;
- Niveau de distribution et de liaison entre pôles ;
- Niveau des liaisons interquartiers ;
- Niveau des liaisons locales.

La hiérarchisation du réseau permettra d'effectuer un ordre de priorité et une adaptation des aménagements qui seront ensuite proposés en fonction du statut des axes routiers.

Cela s'accompagne :

➤ **D'une maîtrise des vitesses de circulation.** Cette maîtrise passe par :

- **La catégorisation des vitesses** des routes régionales et provinciales desservant le territoire, notamment dans leur traversée des centres-villes et des villages.
 - Il s'agit ici surtout des N69, N80, N64 ;;
 - Plus modérément des N240, N615, N637 et N637a.
- **L'adaptation des carrefours et du réseau routier** à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses prescrites afin de gagner en sécurité et en qualité de circulation.
 - Les carrefours de la N69 sur la commune de Waremme
 - Certains carrefours sur Geer avec le croisement des N615, N637 et N737a.

L'adaptation des circulations aux besoins des habitants, aux activités et équipements présents dans les centres de village se fera dans l'optique

➤ **D'une amélioration générale de l'espace public :**

- **Pour préserver les zones habitées, créer des « effets de porte »** ou tout autre aménagement physique afin d'identifier l'entrée dans ces zones ;
- **Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de village et de quartier dans une optique de sécurité.**

Hormis les centres villes et de villages, les zones d'activités économiques requièrent également une attention particulière pour les circulations qu'elles génèrent. On peut citer par

exemple, le cas du trafic relevé sur les N615, N637 et N637a à Geer Ou le trafic aux alentours de la ZAE de Waremme.

4.3.1.1 *Objectifs spécifiques à chaque commune*

Berloz :

- Etudier les effets induits de la fermeture du passage à niveau de Corswarem notamment en ce qui concerne :
 - Le statut des voiries désaffectées ;
 - L'aménagement des espaces résiduels.

Hannut :

- Empêcher la circulation de transit des poids lourds de Wasseiges (N624) vers la N637 qui passe par des petits villages de Hannut notamment Crehen, Villers le Peuplier ;
- Le contournement
 - **D'achever le contournement** afin de préserver la qualité de vie du centre ville du trafic de transit ;
 - **D'assurer une bonne signalisation de ce contournement** afin que le flux traversant la commune l'emprunte systématiquement.

Waremme :

- Réfléchir de façon globale à la circulation automobile notamment sur les axes permettant d'accéder, de sortir et de circuler dans le centre ville :
 - Fluidifier la N69 : des projets sont en cours concernant le réaménagement de certains carrefours, l'objectif serait d'analyser les différentes possibilités précisément de comparer les solutions giratoire/ carrefour à feux et d'apporter une position pour l'une ou l'autre solution suivant le carrefour ;
 - Réfléchir à une liaison N69/entrée Bétincourt de l'E40, afin d'éviter du trafic transitant par le centre ;
 - Analyser l'impact et les effets induits des nouveaux projets d'habitations (avec les créations de stationnement et de voiries compris dans les projets) en terme de flux de circulation supplémentaire ;

4.3.2 Stationnement

- **Développer une offre de stationnement ciblée : I**
 - **Des sites de covoiturage** aux accès à l'autoroute E40 à Berloz, Waremme ;
 - **Des parkings relais en proposant autant que possible des solutions compatibles avec les transports publics ;**
 - **Un parking de délestage pour soulager le centre ville de Waremme du stationnement des actifs en journée.**
- **Optimiser l'offre de stationnement au centre des villages et aux abords des pôles d'activités majeurs des communes**, dans une optique d'accessibilité générale de tous les modes
 - **Réglementer le stationnement aux abords des commerces** à Hannut et Waremme afin d'avoir une rotation plus importante ;
 - **Coordonner, faciliter et signaler aux entrées de ville les accès aux stationnements existants** ainsi que leur usage, en relation avec un réseau de déplacements à pieds sécurisé ;
 - Dédier une zone pour le stationnement public lors des jours de marché et autres événements exceptionnels où le centre ville de Waremme est interdit aux voitures ;
 - **Lutter contre le stationnement illicite** qui peut devenir problématique dans les centres des villages de Berloz, Corswarem et Rosoux.
- **Proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles** (dépose-minute) pour faciliter la circulation.
- Prévoir les effets induits en termes de stationnement des différents projets d'habitat et de zones d'activités économiques :
 - Imposer un minimum de place de stationnement par logement afin de ne pas répercuter les besoins de stationnement en voirie ;
- Supprimer le stationnement alternatif à la quinzaine là où il existe encore, cette mesure étant supprimée du code de la route en 2012. Il faut dès lors définir un système d'alternance dans l'espace par délimitation permanente au sol des places de stationnement. Cette mesure présente aussi des avantages pour la modération des vitesses, et la possibilité de réaliser des marquages pour cyclistes et piétons.

4.3.3 Sécurité routière

Une grande partie des accidents avec blessés sur le territoire se produisent sur les voies régionales. Les accidents survenus sur ces routes dans les centres et les traversées de villages témoignent du fait qu'elles ne sont pas suffisamment conçues en fonction des autres usagers que l'on y rencontre.

Les problèmes de nuisances sonores sont liés aux vitesses excessives et à la qualité du revêtement routier.

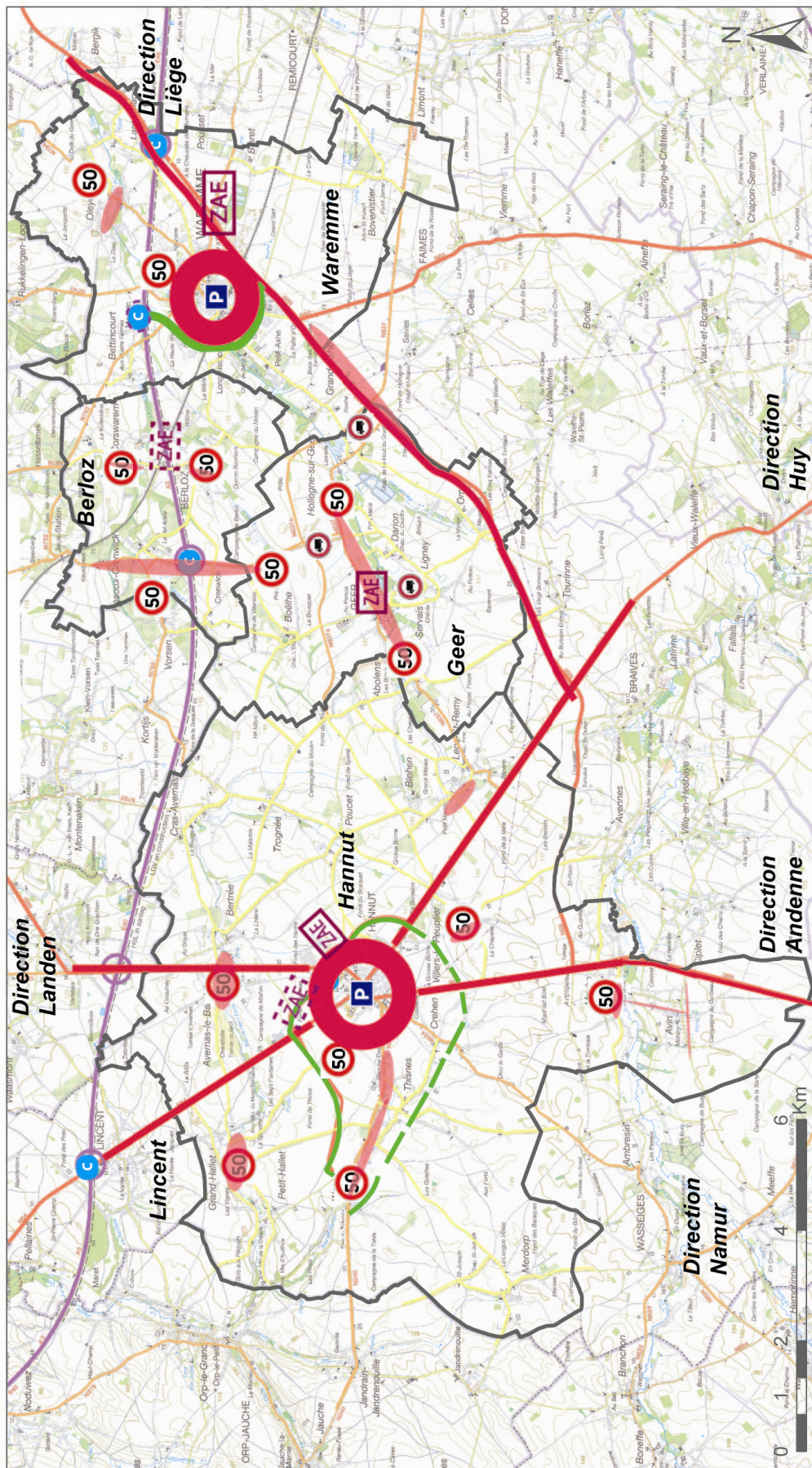
Les objectifs sont les suivants :

- **Maîtriser les vitesses, tout particulièrement en entrée et au centre des noyaux urbains**
 - **modérer les vitesses sur les routes régionales dans les traversées de villages** à 70 ou 50 km/h selon les endroits, en tenant compte de la disposition des lieux, des activités riveraines et de la pertinence / crédibilité de la limite imposée (objectif = respect par 85 % des conducteurs) ;
 - **créer des « effets de porte »** mettant en évidence les entrées dans les zones habitées ;
 - limiter la vitesse à 70 km/h sur les sections non bordées d'habitations mais comportant des carrefours et traversées piétonnes ou cyclables ;
 - sur les voiries communales, **tendre vers une limitation à 30 km/h dans les centres de villages et de hameaux**. Instaurer des "villages 30" qui permettent une coexistence des usagers motorisés et doux lorsque les espaces publics sont étroits, sans trottoir ni piste cyclable.
- **Améliorer la sécurité des carrefours et points noirs du réseau.** Les problèmes identifiés à ces carrefours sont pour la plupart :
 - Voirie large permettant des vitesses élevées ;
 - Manque de visibilité (configuration du carrefour ou éclairage) ;
 - Voirie pas adaptée pour concilier les différents types d'usager : voiture, camion, vélo... ;
 - Carrefour non adapté à la densité de trafic et priorité non respectée.

Enjeux et objectifs : Transports privés

PICM Berloz, Geer, Hannut et Waremme - Phase 2 - Octobre 2011

espaces mobilités **agora**



Organiser la desserte des ZAE existantes et futures depuis les axes routiers afin de maîtriser le trafic de transit dans les villages

Officialiser le parking de covoiturage situé à l'entrée de l'E40 (Berloz) tout en évitant de créer du trafic de transit dans Waremme suite à l'instauration de ce parking.



4.4 Objectifs spécifiques aux ZAE existantes et à venir

- **Organiser et gérer la desserte des ZAE.** Cet objectif regroupe plusieurs thèmes, car l'amélioration de la mobilité vers ces zones se fera grâce à la complémentarité entre les différentes mesures prises au niveau du réseau cyclable, de la desserte en transports en commun, de la mise en place d'un PDE et de la circulation routière.
- **Pour les ZAE existantes,** depuis les axes routiers et proposer des alternatives afin de maîtriser le trafic de transit des poids lourds dans les villages ;
 - **Pour les ZAE futures,** assurer une qualité de desserte de ces zones sans impacter sur la qualité du cadre de vie des zones habitées.
 - Pour toutes les ZAE, étudier le potentiel vélo, et de manière générale les alternatives à la voiture. Intégrer à la discussion les entreprises en passant par le club, s'il en existe un, les centres de formations, en ciblant les publics les plus défavorisés (ouvriers, apprentis...).

