

FICHE-PROJET N° 16

PCDR LEUZE-EN-HAINAUT – REFERENCES DE PROJET

Référence projet	16	Version	1
Intitulé générique du projet	Mobilité	Date	Octobre 2012
Priorité	3	Subside DR envisagé	<input checked="" type="checkbox"/> Oui / <input type="checkbox"/> Non

INTITULE DU PROJET

Elaboration d'un plan communal de mobilité

A. CONTEXTE GLOBAL

Leuze-en-Hainaut est une commune rurale moyennement étendue, dont le centre urbain polarise 9 villages de taille et population différentes, assez proches les uns des autres.

Ces villages se sont développés à partir d'un noyau le long des chemins. La dispersion de l'habitat est également observable à travers les hameaux.

Outre les activités agricoles et quelques commerces, artisans et équipements communautaires de base, la plupart des activités sont situées dans l'agglomération de Leuze et dans son parc industriel. Cette configuration spatiale, caractéristique du Hainaut Occidental, engendre des besoins de mobilité pour les résidents, tant vers Leuze que vers les grands pôles urbains.

Dès lors, on relève un réseau interurbain dense. Le contournement Est de la ville a permis de décharger la N7 et la N60 du trafic des poids lourds ayant pour destination les zones d'activités économiques de Leuze-Europe, ainsi que la liaison entre l'A8 et l'A16 entre Valenciennes et Renaix. Toutefois, le nombre de services concentrés à Leuze (dont la gare) génère un trafic important qui peut réduire la qualité du cadre de vie.

Les abords de villages traversés par ces grandes routes, de plus, souffrent de la fréquence du trafic. Le long de celles-ci, l'impératif de la mobilité a d'ailleurs eu tendance à prendre le pas sur la qualité de l'espace urbain ou villageois.

Le réseau de bus, quant à lui, correspond au rythme scolaire, ce qui limite sérieusement les déplacements des personnes non motorisées ou isolées.

Le réseau de voie douce (RAVeL et chemins de remembrement), enfin, constitue une alternative prometteuse mais encore sous-valorisée.

A plusieurs reprises, la population s'est exprimée sur la mobilité et l'insécurité qu'elle engendrait à l'échelle locale.

A cet égard, plusieurs villages subissent des effets négatifs d'un trafic de transit « by passant » les nœuds de grands axes routiers.

Cette situation hypothèque la quiétude et la sécurité des villages mais contribue également à dégrader le réseau local non conçu pour accepter un tel trafic, poids-lourds compris.

Plusieurs solutions d'aménagement ponctuelles furent suggérées, mais la possibilité d'élaborer un Plan communal de Mobilité fut considérée comme la piste la plus intéressante à creuser, compte tenu de la combinaison de tous ces facteurs.

Cette fiche-projet aura donc pour objet d'étudier la faisabilité d'une telle étude, tant à l'échelle villageoise qu'à celle de la commune.

B. DESCRIPTION DU PROJET

« Un plan communal de mobilité (PCM) est un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune.

(...)

Le PCM a une valeur indicative pour la commune. Cela signifie que la commune, par l'adoption d'un PCM, se donne une ligne directrice concernant ses choix et ses options ; mais si elle désire s'en «écarter, elle devra motiver son choix.

(...)

Notons que les PCM peuvent être réalisés de manière intercommunale.

(...)

Un plan communal de mobilité est un document composé de textes et de cartes. Il comprend trois parties :

- le plan des déplacements,
- le plan des stationnements,
- le programme d'actions. »¹

1. ACTIONS ENVISAGEES

- Aménager l'espace public (sécurisation des places et des abords d'école),
- Améliorer les réseaux itinéraires cyclables (confort, attrait, cohérence, signalétique ...),
- Créer de nouvelles zones piétonnes, résidentielles et 30,
- Créer de nouveaux trottoirs (possibilité de subsides sous certaines conditions),
- Valoriser certains chemins

2. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT SOUHAITABLES

- Réouverture de certains sentiers (Cf. fiche-projet correspondante),
- Réinvestir la ligne de chemin de fer aujourd'hui désaffectée,
- Rencontrer les différents acteurs impliqués dans la question des déplacements : SNCB, TEC, SPW, ...

C. JUSTIFICATION DU PROJET

Un grand nombre de personnes soutient ce projet, ce pour plusieurs raisons :

- La moitié des trajets effectués en voiture sont inférieurs à 3 km.
- Un des grands objectifs de développement du PCDR concerne « des transports et déplacements plus fluides »,
- La CLDR a souhaité développer un réseau de voies douces (Cf. fiche-projet correspondante),
- La commune est dépourvue d'un plan de gestion de la circulation,
- La plupart des aménagements en cœur de village laissent encore une large place à l'automobile, au détriment d'autres modes de déplacement.

¹ www.intelliterwal.net, téléchargé le 13 janvier 2012

1. **ORIGINE DE LA DEMANDE**

- CLDR,
- Groupe de travail « mobilité »

2. **OBJECTIFS POURSUIVIS**

- Organiser les éléments structurants de la mobilité à l'échelle communale,
- Réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité quotidienne,
- Renforcer la sécurité des villageois,
- Diminuer les nuisances dues aux déplacements.

D. EVALUATION

1. **EFFETS MULTIPLICATEURS**

- Sécurité accrue dans les villages,
- Déplacements plus conviviaux,
- Meilleure lisibilité du réseau routier,
- Liens accrus entre villages,
- Amélioration de l'image de la commune.

2. **CREATION D'EMPLOIS ENVISAGEE**

Néant.

3. **INDICATEURS DE RESULTATS**

- Davantage de circulations douces à travers les villages,
- Cœurs de villages sécurisés,
- Report du trafic de transit sur les grands axes (opérations de comptage routier).

4. **INDICATEURS D'IMPACT**

- Eau : Pas d'impact particulier
- Air/Climat : Actuellement, la plupart des petits trajets s'effectuent en voiture. Or, on sait que la consommation des voitures est la plus importante les dix premières minutes. Avec un plan communal de mobilité, on peut s'attendre à voir l'émergence de circulations plus douces et davantage sécurisées, entraînant une meilleure qualité de l'air.
- Sol : les sentiers rouverts seraient recouverts pas un procédé limitant l'imperméabilisation du sol
- Energie: Aujourd'hui, le recours à la voiture est devenu incontournable, notamment en milieu rural où la plupart des trajets effectués sont inférieurs à 3 km. La création de nouveaux sentiers et la valorisation d'existants permettront de diminuer les nuisances sonores liées à l'automobile et la production de CO2.
- Déchets : Pas d'impact particulier.
- Cadre de vie : le PCM, dans sa valorisation complète, contribuera à améliorer le cadre de vie.

- Mobilité et sécurité publique: l'élaboration d'un PCM permettra de remettre en perspective la problématique de la mobilité dans son ensemble. Il contribuera également à diminuer le trafic de transit dans les villages.

5. LE PROJET DANS LA DEMARCHE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

ECONOMIQUE	SOCIAL	ENVIRONNEMENT
	Convivialité	Diminution des déplacements en voiture
	Qualité de vie	Meilleure qualité de l'air
	Sécurité	Diminution des nuisances sonores
	Liens intervillageois	

E. ESTIMATION DU COUT GLOBAL

Cf. tableau récapitulatif