

Plan communal de mobilité de Leuze-en-Hainaut Phase 3 : Plan d'actions

Ville de Leuze-en-Hainaut

Rapport final

(approuvé par le Conseil communal)



Wallonie



Service public
de Wallonie

Décembre 2020

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 321 12 14

Charles De Kerchovelaan 17 | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be

BTW-TVA : BE 0448 394 475

Auteurs :
Jonathan Haynes
Astrid Dujeu
Gaëlle Duffieux

Table des matières

1. Introduction.....	6	3.2.2 Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux.....	26
1.1 Préambule.....	6	3.2.3 Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal.....	29
1.2 Structure.....	6	3.2.4 Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer.....	29
2. Schémas directeurs des déplacements.....	7	3.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité.	32
2.1 Préambule.....	7	3.3.1 Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à hauteur de la gare de Leuze-en-Hainaut.....	32
2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ?.....	7	3.3.2 Renforcer l'axe bus Péruwelz – Leuze-en-Hainaut – Renaix.....	33
2.1.2 Quid pour Leuze-en-Hainaut ?.....	7	3.3.3 Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus.....	34
2.2 Echelle supra-communale.....	7	3.3.4 Faciliter l'intermodalité bus-vélo.....	36
2.3 Echelles communale et des centres.....	8	3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture.....	37
3. Plan d'actions.....	11	3.4.1 Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité.....	37
3.1 Favoriser la marche.....	11	3.4.2 Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, en ce compris les services de mobilité.....	38
3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain.....	11	3.4.3 Spécialiser le réseau routier.....	41
3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages.....	17	3.4.4 Favoriser un usage rationnel dans le cadre de nouveaux projets de développement.....	44
3.1.3 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (et avec le centre).....	19	3.5 Améliorer la sécurité routière.....	46
3.1.4 Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied.....	21	3.5.1 Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci.....	46
3.2 Favoriser l'utilisation du vélo.....	22		
3.2.1 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune.....	22		

3.5.2 Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route .	49
3.6 Améliorer la mobilité scolaire	52
3.6.1 Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles..	52
3.6.2 Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires.....	52
3.6.3 Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école.....	54
3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles	55
3.7 Améliorer la mobilité des PMR.....	56
3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR le long des itinéraires structurants du centre urbain	56
3.7.2 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des agglomérations	56
3.7.3 Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics	57
3.7.4 Informer sur les services de transport (adaptés) existants	57
3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	58
3.8.1 Rendre le centre urbain plus attractif et convivial.....	58
3.8.2 Rendre les cœurs de villages plus attractifs et conviviaux.	64
3.8.3 Limiter le trafic de transit des poids lourds dans les villages (et le cœur de ville).....	64
4. Programme d'actions.....	67
4.1 Préambule	67

4.2 Tableau de bord	67
5. Indicateurs	72
5.1 Préambule	72
5.2 Indicateurs de réalisation	73
5.3 Indicateurs d'impact	76

1. Introduction

1.1 Préambule

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de Leuze-en-Hainaut. Après le diagnostic de la situation existante (phase 1), et la définition des objectifs (phase 2), les mesures à prendre afin d'atteindre ces objectifs sont à présent définies (phase 3).

1.2 Structure

Après cette partie introductive, cette troisième phase aborde les quatre chapitres suivants :

- Schémas directeurs des déplacements : ce chapitre définit la manière dont on souhaite organiser les déplacements et structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
- Plan d'actions : celui-ci détermine pour chacune des thématiques abordées (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à prendre afin d'atteindre les objectifs définis en seconde phase, et se base sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement ;
- Programme d'actions : il s'agit de planifier dans le temps la mise en œuvre des actions déterminées précédemment, ainsi que d'identifier les actions prioritaires. Ce chapitre identifiera également les principaux acteurs concernés, la Commune

¹ Service Public de Wallonie (2014), « Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale ».

n'étant en effet pas la seule qui peut agir en vue d'améliorer mobilité et sécurité routière sur son territoire ;

- Indicateurs : enfin, dans un dernier temps, de multiples indicateurs sont définis permettant l'évaluation des progrès réalisés. Ces indicateurs sont de deux types :
 - Indicateurs d'impact (II) : ce sont des indicateurs généraux, qui permettent de mesurer l'évolution et les tendances en matière de comportements et de procéder à une évaluation des politiques. Par exemple : les charges de trafic, le nombre de cyclistes, le nombre de piétons...
 - Indicateurs de réalisation (IR) : il s'agit d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les fiches actions des PCM [...] »¹. Par exemple : longueur du réseau cyclable aménagé, longueur des zones résidentielles et de rencontre...

Ceux-ci seront à leur tour subdivisés en deux catégories :

- indicateurs de réalisation – infrastructure ;
- indicateurs de réalisation – sensibilisation/information ;

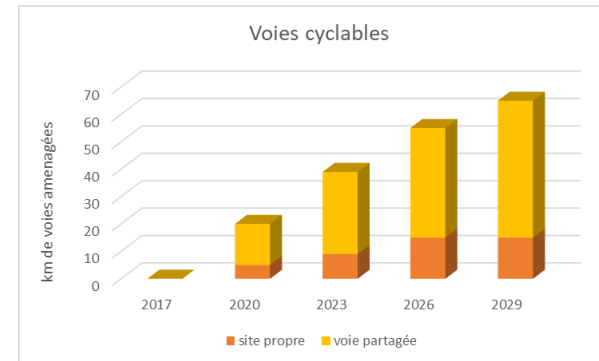


Figure 1 : Exemple d'indicateur de réalisation

2. Schémas directeurs des déplacements

2.1 Préambule

2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ?

Le schéma directeur des déplacements définit la manière dont on souhaite organiser les déplacements et structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années. Il s'agit de définir une vision d'ensemble globale et cohérente en matière de mobilité dans la commune.

2.1.2 Quid pour Leuze-en-Hainaut ?

Pour Leuze-en-Hainaut, un schéma directeur est défini à trois échelles spatiales :

- Supra-communale : pour les déplacements en lien avec les autres territoires, que ce soit pour les déplacements vers ceux-ci (Tournai, Ath, Bruxelles, etc.) ou depuis ceux-ci (territoires voisins) ;
- Communale : pour les déplacements effectués au sein même de la commune (entre les villages et le centre urbain, et entre les villages eux-mêmes) ;
- Centres : pour les déplacements réalisés dans le centre urbain en particulier, mais aussi au sein des villages.

2.2 Echelle supra-communale

A l'échelle supra-communale, les déplacements devront s'organiser :

- Autour du réseau de transport public structuré autour de l'axe ferroviaire Mouscron – Tournai – Bruxelles desservant la gare de Leuze via des relations IC, mais aussi d'un axe bus nord-sud à renforcer.

Ce réseau structurant s'articule autour de la gare de Leuze, amenée à devenir ledit « Mobipôle » de Leuze-en-Hainaut, à savoir, le lieu d'échange multimodal sur le réseau structurant vers lequel convergent les différentes liaisons et services – tel qu'envisagé dans chacune des communes par la Stratégie Régionale de Mobilité. L'accessibilité multimodale de ce lieu d'échange doit être renforcée aussi bien à l'échelle locale que supra-locale, et les services y être développés.

Ce réseau structurant sera complété et éventuellement développé, spécifiquement si le potentiel est rencontré, par un réseau de transport public secondaire assurant des liaisons avec des pôles de moindre importance (et pouvant également jouer un rôle à l'échelle communale).

- Autour du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal, en particulier pour les déplacements vers les pôles proches, et les autres territoires voisins dans une moindre mesure. Ce réseau existant partiellement doit être complété et sécurisé.

Il s'articulera autour du RAVeL et d'un axe structurant ouest – est assurant des liaisons vers Tournai et Ath. Il s'appuiera également sur le réseau envisagé à l'échelle de la Wallonie picarde.

- Autour du covoiturage qui doit être promu et facilité, éventuellement via la mise à disposition d'une ou plusieurs aires de stationnement, et de services de transport à développer ;

- Autour du réseau routier primaire (N7, N60, N60d) et secondaire (N50) pour les déplacements en voiture.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale est repris ci-après.

2.3 Echelles communale et des centres

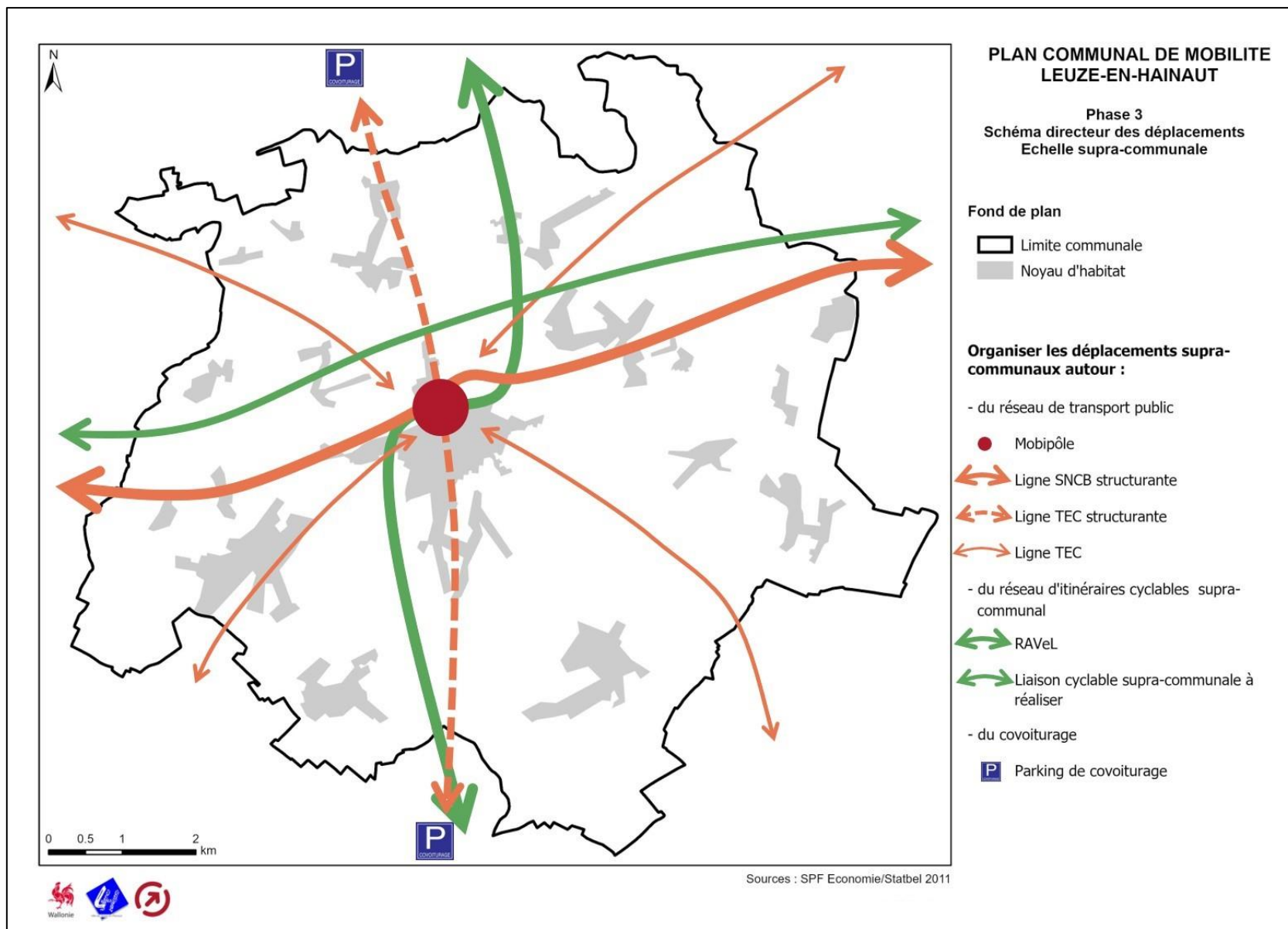
A l'échelle communale, les déplacements seront organisés, en ce qui concerne les déplacements entre les villages :

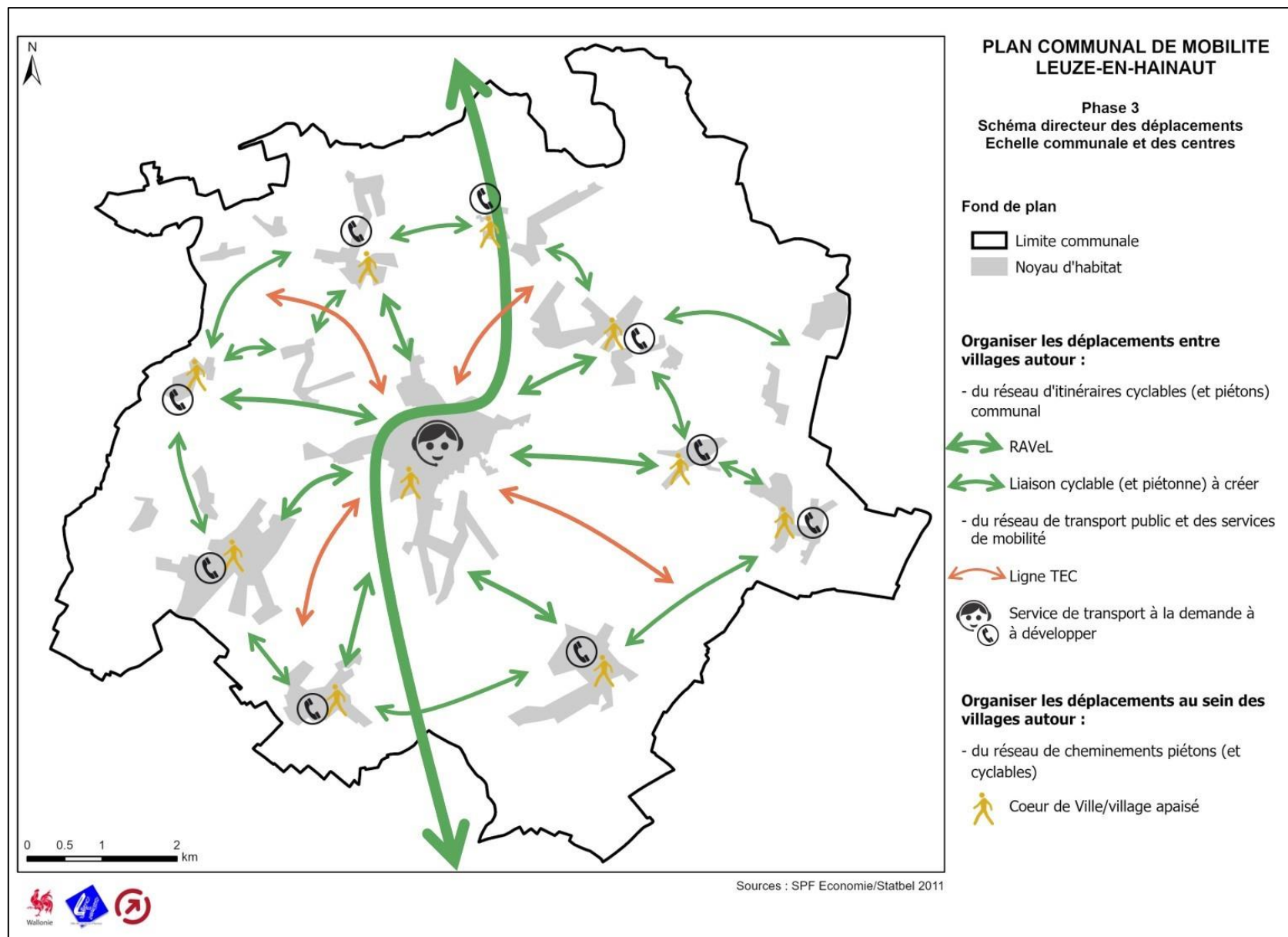
- Autour du réseau d'itinéraires cyclables (et piétons) communal à développer ;
- Autour des services de transport à la demande à éventuellement développer, et du réseau de transport public dans une moindre mesure ;
- Autour du réseau des voies de liaison et de collecte, en complément des voies des réseaux primaire et secondaire, pour les déplacements en voiture.

En ce qui concerne les déplacements au sein du centre urbain et des villages :

- Autour du réseau de cheminements piétons (, de micromobilité et cyclables) à améliorer et développer.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle communale est également repris ci-après.





3. Plan d'actions

3.1 Favoriser la marche

3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain

L'amélioration des conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain constitue l'un des principaux objectifs de ce Plan Communal de Mobilité, et prioritairement le long des deux axes identifiés comme structurants, à savoir l'itinéraire « commercial » (qui relie la gare au commissariat de police en passant par la Grand Place et la place du Jeu de Balle) et l'itinéraire « scolaire – économique – commercial » (qui relie la gare à la zone d'activité économique). Il est par ailleurs recommandé d'inclure dans ce réseau structurant la Grand'Rue et la rue du Gard du fait qu'elles constituent des artères commerçantes principales du centre-ville, en raison de leur position stratégique dans le réseau piéton de ce centre, et du fait qu'elles sont déjà fortement fréquentées par les piétons.

Par ailleurs est proposé la création d'un réseau structurant secondaire dans lequel serait englobé le chemin du Bois Blanc menant vers la zone commerciale sise à hauteur du carrefour de la croix au Mont, la rue de Tournai menant vers le complexe sportif, ainsi que l'avenue des Héros Leuzois et le ZI de l'Europe (repris dans l'itinéraire « scolaire – économique – commercial »).

A cet égard, quatre axes de travail sont envisagés :

- Le développement de zones apaisées (zones 30, zones résidentielles et de rencontre, etc.) ;
- L'amélioration des cheminements et infrastructures pour les piétons ;
- La maîtrise du trafic automobile, et en particulier du trafic de transit ;
- La gestion du stationnement, et en particulier du stationnement empiétant sur les espaces de circulation piétonne.

Ces deux premiers points sont spécifiquement développés dans la présente section. Les aspects de maîtrise du trafic automobile et de gestion du stationnement sont abordés à la section 3.8.1 (p. 58) relative à l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire communal.

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

En priorité dans le cœur de ville...

Développer des zones apaisées constitue l'une des mesures phares en vue d'améliorer les conditions, et plus précisément le confort et la sécurité de déplacement des piétons. Les piétons sont en effet d'autant moins vulnérables que la vitesse pratiquée par les automobilistes est réduite. A titre indicatif, la probabilité d'être tué est de 5 à 15 % si le piéton se fait percuter par un véhicule circulant à 30 km/h. Elle grimpe à 45-60 % si cette vitesse est de 50 km/h et à 100 % à partir de 70 km/h.

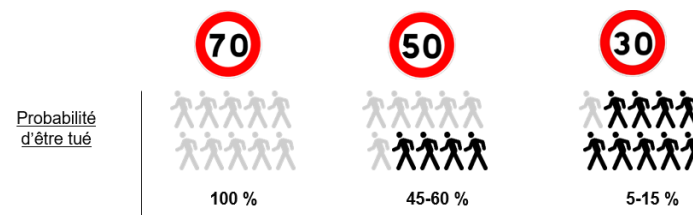


Figure 2 : Probabilité d'être tué en fonction de la vitesse

Outre via le développement de zones 30, d'autres formes de zones apaisées pourraient voir le jour dans certaines zones du centre urbain qui s'y prêtent particulièrement bien. La mise en place de zones de rencontre (ou résidentielles), voire de zones piétonnes, confèrerait une place davantage centrale aux piétons dans des lieux qui leur sont avant tout destinés.



Actuellement, le centre urbain comprend quelques zones 30, essentiellement définies autour des établissements scolaires. La mise en place d'une zone 30 est prochainement prévue aux abords de la Grand Place dans le cadre du réaménagement de celle-ci et de ses abords². Comme le propose l'étude relative à la définition d'axes piétons structurants dans le centre urbain (2017), il est recommandé d'établir un périmètre apaisé cohérent à l'échelle du cœur de ville qui engloberait l'ensemble des fragments de zones 30 existants. Par rapport au périmètre défini par cette première étude, il est proposé d'englober également le premier tronçon de la rue de Tournai et un tronçon supplémentaire de la rue de Condé. Le périmètre proposé est repris sur la carte ci-après.

Par ailleurs, au sein de cette vaste zone, certains lieux pourraient prendre la forme de zone de rencontre, tels que les abords de la Tour Saint-Pierre, la Grand'Rue ou encore la Grand Place par exemple – c'est-à-dire un espace dans lequel l'espace est partagé entre tous les modes de déplacement et la vitesse de circulation limitée à 20 km/h. La zone de rencontre offre la priorité aux piétons sur le trafic motorisé et leur permet de s'y déplacer de manière fluide et sans contrainte. Dans les faits, la Grand'Rue et la rue du Général Léman sont déjà en partie aménagées comme telle, et les cas échéants, ne nécessiteront pas de

² Pour rappel, le projet de réaménagement de la Grand Place est un projet mené indépendamment du présent PCM.

gros travaux d'aménagement pour être transformées en véritables zones de rencontre.



Figure 3 : Exemple de zone de rencontre (Tirmont)

Source : VIAS (2013), Les zones résidentielles et de rencontre

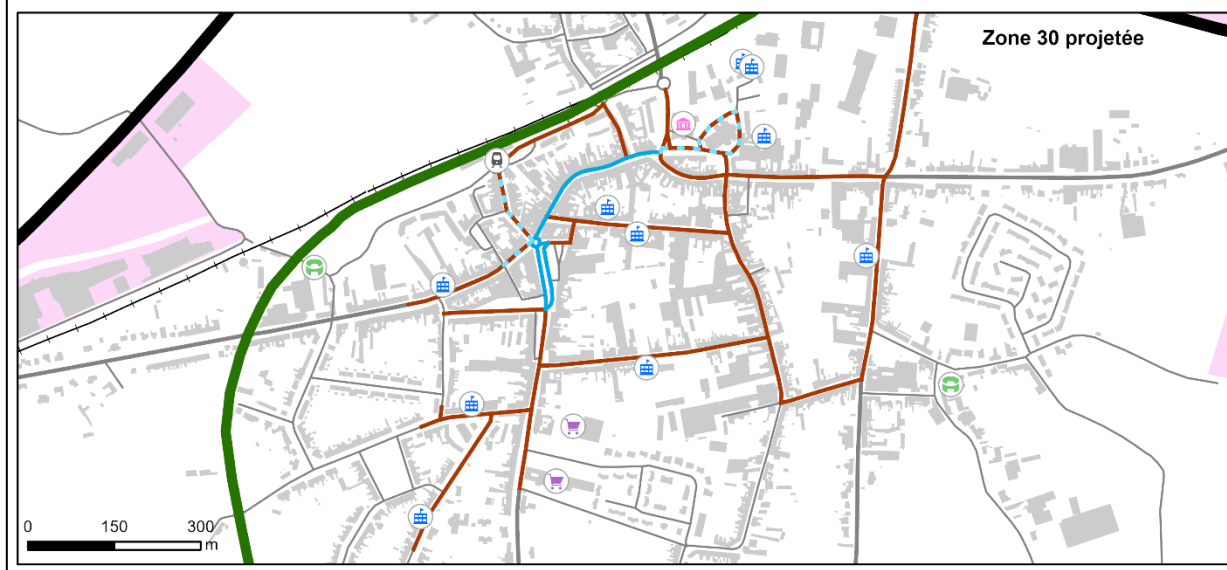
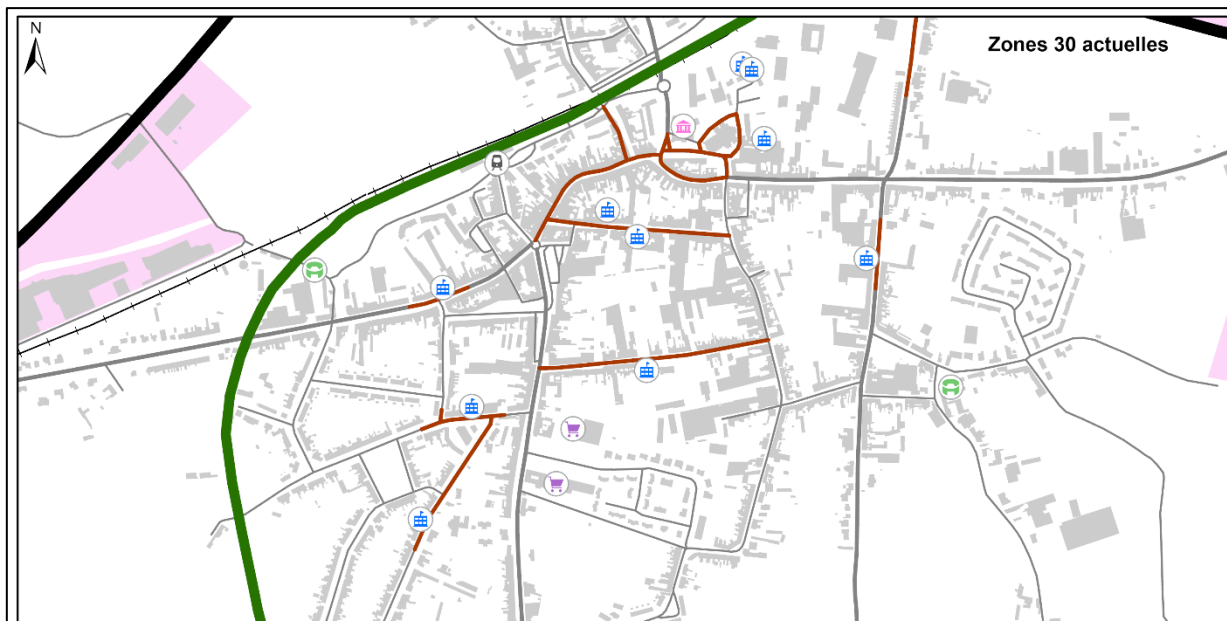
... à envisager également dans les zones plus résidentielles

De manière plus générale, le développement de zones 30 pourrait également s'étendre aux quartiers résidentiels qui composent le centre urbain. Les voies à vitesse plus élevée seraient alors limitées aux axes de pénétration dans la ville (ex : avenue de Loudun, av. de la Wallonie, etc. ; cf. section 3.5.1, p.46). Le cas échéant, la mise en place de telles zones pourrait se faire de manière progressive, quartier par quartier, voire par partie de quartier si ceux-ci sont relativement étendus. Lors de la mise en œuvre, il s'agira d'assurer une certaine cohérence.

Outre un plus grand confort et une plus grande sécurité de déplacement pour les piétons, la création de zones 30 est également favorable aux déplacements à vélo et permet d'améliorer la qualité de vie dans le centre (réduction des nuisances acoustiques). En ce qui concerne les automobilistes, leur durée de trajet ne s'en retrouvera que (très) faiblement affectée. Les riverains du quartier, les chalandes de la zone commerciale, etc., seront eux les premiers bénéficiaires de l'apaisement de la circulation. En outre, dans les faits, il est probable qu'une large

partie des automobilistes roule déjà au pas dans la majorité des voiries propices à la mise en place de zones 30.

A noter que les associations œuvrant en faveur des mobilités actives à Leuze-en-Hainaut (Atingo, Groupe sentiers, Gracq) sont favorables au développement de zones apaisées, qui sont également sollicitées par les riverains, notamment de la place Albert 1^{er}.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LEUZE-EN-HAINAUT

Phase 3
Zones 30 (et apaisées)
à développer en coeur de Ville

Fond de plan

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte locale
- Chemin de fer
- Ravel
- Bâti

Pôles de déplacements

- Gare
- Etablissement scolaire
- Centre sportif
- Administration communale
- Commerce
- Parc d'activité économique

Zones apaisées

- Zone 30
- Zone de rencontre
- Zone de rencontre à créer dans un second temps

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité

En parallèle du développement de zones apaisées il y a lieu d'améliorer la qualité des cheminements piétons, la priorité devant être donnée aux axes identifiés comme structurants (itinéraire « commercial » et itinéraire « scolaire – économique – commercial » ; cf. carte ci-après). La première phase d'étude a en effet mis en évidence que ces itinéraires ne présentaient pas toujours des cheminements piétons de qualité en raison d'un revêtement en mauvais état, d'un espace de circulation trop étroit, de traversées peu sécurisées, etc.

Au droit de chacun de ces itinéraires, les piétons doivent pouvoir circuler sur un espace de dimension confortable et présentant un revêtement de qualité. A cet effet, il sera dans certains cas nécessaire de réduire l'espace de stationnement ou de circulation pour les véhicules automobiles en vue d'y élargir les trottoirs (ex : rue Emile Vandervelde, si pas de mise en zone de rencontre), et/ou de refaire le revêtement de ces trottoirs (ex : chemin du Vieux Pont). A noter que lors de tout réaménagement de voirie et/ou réfection de trottoir, une attention particulière devra être portée aux personnes à mobilité réduite de sorte que les nouveaux aménagements/revêtements leur soient accessibles (cf. section 3.7, p.56).

Concernant l'itinéraire « commercial », le projet de réaménagement de la Grand Place et de ses abords – qui entrevoit d'améliorer la qualité des cheminements piétons (et des personnes à mobilité réduite) – concerne l'ensemble des axes structurants compris dans cet itinéraire. Par conséquent, les principales actions à entreprendre sur les itinéraires structurants concernent essentiellement le second itinéraire qui connecte la gare au parc d'activité économique



Source : grandplaceleuze.be

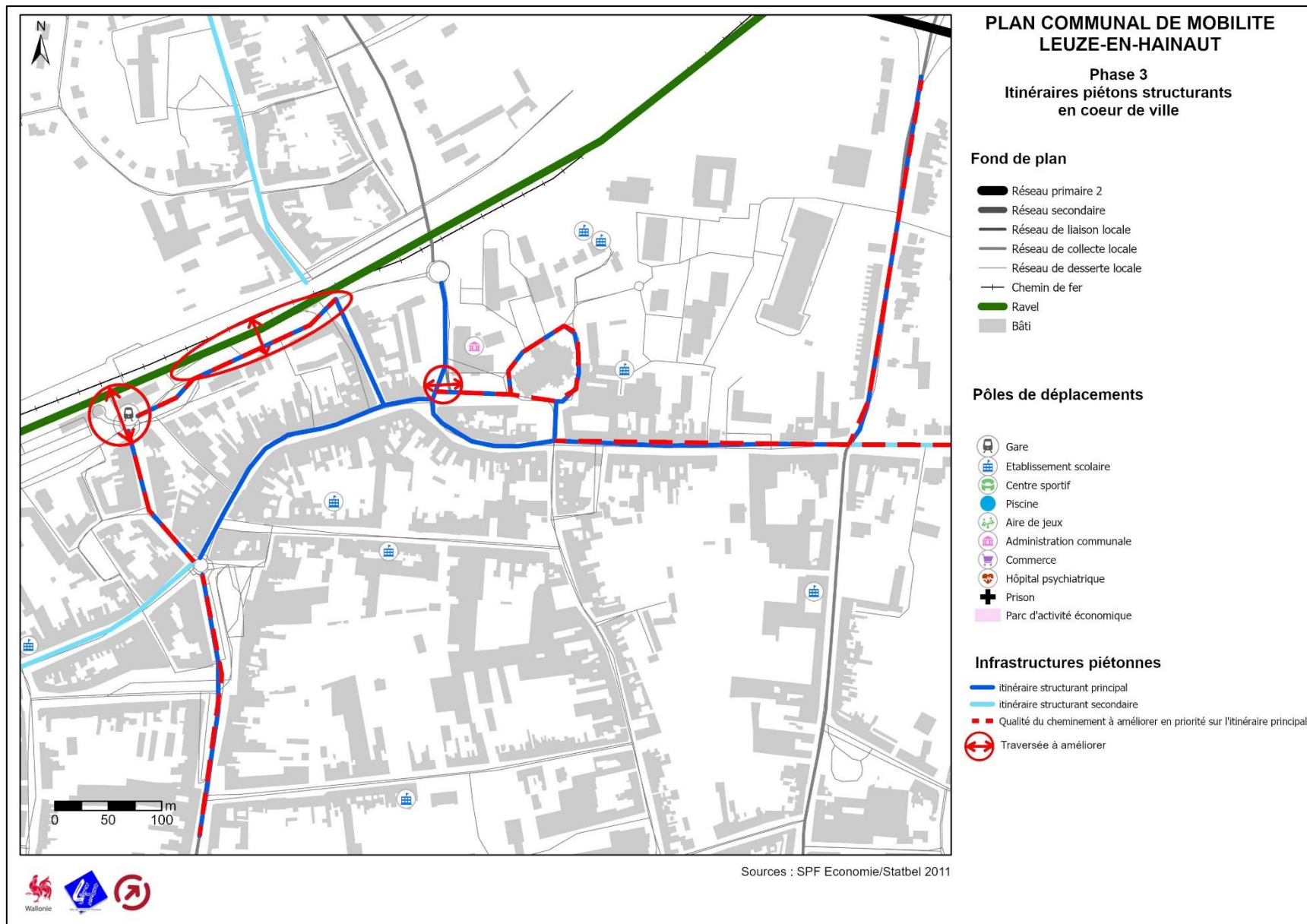
et passe par la zone administrative et scolaire de la Tour-Saint-Pierre, en ce comprises la Grand'Rue et la rue du Gard qui doivent être intégrées à ce réseau structurant.

A noter, qu'au vu du développement commercial à hauteur de la Croix au Mont et de la présence du complexe sportif rue de Tournai, cette dernière, ainsi que la rue du Bois Blanc ont été intégrées au réseau piéton structurant. Toutefois, au même titre que la rue d'Ath et les voies desservant le Parc d'Activité Economique, celles-ci sont reprises dans le réseau structurant secondaire.

De manière générale, la qualité des cheminements piétons doit être améliorée à l'échelle de l'ensemble du centre urbain (et des villages ; cf. ci-après). Outre aux abords des espaces publics, et notamment des écoles et du complexe sportif, une attention particulière devra être portée aux principaux axes de circulation automobile (voies reprises dans le réseau de collecte locale).

Action 1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles

Par ailleurs, le centre urbain est sillonné de sentiers et venelles qui permettent des raccourcis précieux à l'abri des tumultes du trafic, tels que celui connectant la rue du Bois à la piscine. Tout comme ceux parcourant les villages, il est recommandé de les valoriser, éventuellement de les réhabiliter, et d'entretenir ceux-ci. Cela signifie concrètement de les faire connaître du grand public et de garantir leur accessibilité (aussi pour les personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible). Dans le cadre de l'élaboration de nouveaux projets, il est également souhaité de développer ce réseau de sentiers et venelles (cf. section 3.4.4, p.44).



Courbes à rue Emile Fontaine (Grandmetz) et qui évite un détour de plus de 500m entre ces deux points.

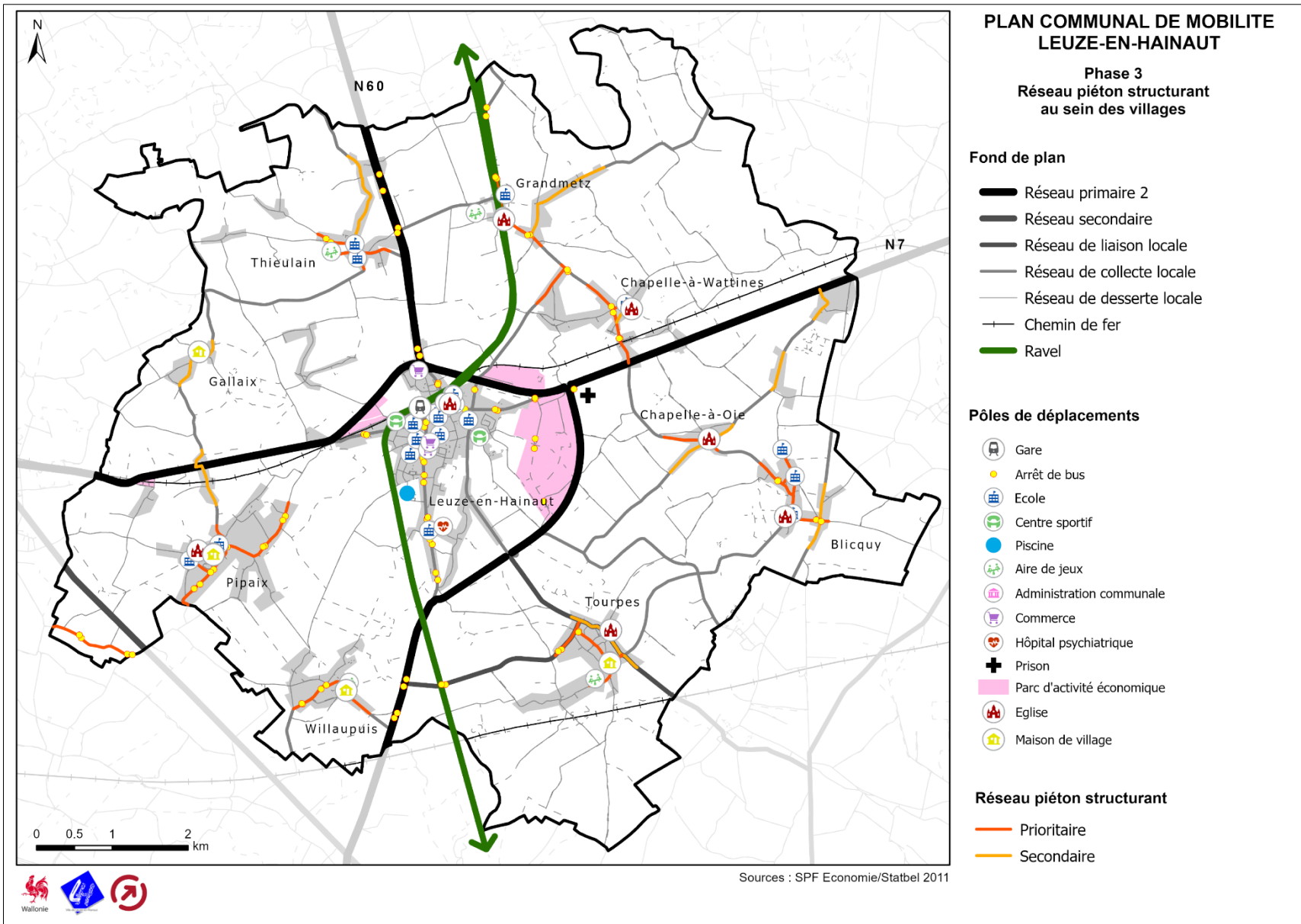
3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages

Globalement, les mesures préconisées pour le centre urbain peuvent être réitérées pour les villages :

- Les zones apaisées doivent être ainsi développées également au sein des villages. En particulier en cœur de village, là où la densité de piétons/activités est la plus forte ;
- La qualité des cheminements doit être améliorée et les infrastructures développées. Il est en effet important d'accorder une place spécifique aux piétons sur les voiries, en particulier sur les axes à fort trafic et aux principaux endroits vers lesquels les piétons se déplacent. Il est dès lors recommandé d'équiper de trottoirs confortables les principaux axes de circulation et axes à proximité de pôles de déplacements (écoles, aires de jeux, lieux de culte, maisons de village, etc.) qui n'en disposent pas encore.

Du fait qu'elle constitue une voie de liaison, et qu'elle est desservie par une ligne de bus fréquentée par de nombreux habitants du village, la rue de la Station (Tourpes) fait partie des voies prioritaires à cet égard. La carte ci-après reprend le réseau piéton structurant qui doit faire l'objet d'une attention prioritaire au sein de chacun des villages.

- Les sentiers et venelles desservant les villages doivent être valorisés, éventuellement réhabilités et entretenus. Nombreux sont également ces sentiers et venelles qui sillonnent les villages leuzois et qui offrent de précieux raccourcis aux piétons. C'est le cas par exemple du sentier connectant la rue du Moulin à la rue des Fourches (Pipaix) offrant dans un sens un raccourci vers l'école et dans l'autre un raccourci vers l'arrêt de bus présent le long de la rue des Fourches. D'autres exemples peuvent être mentionnés et notamment le sentier connectant la rue des



3.1.3 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (et avec le centre)

Action 1.3. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain

Un autre objectif poursuivi par le Plan Communal de Mobilité est celui d'améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages et le centre urbain d'une part, et entre les villages entre eux d'autre part. Cet objectif est toutefois secondaire étant donné la distance séparant généralement ces villages et le centre (> 2 km) moins propice aux déplacements utilitaires à pied.

A cet égard, un réseau d'itinéraires piétons devra être créé. Il sera établi en priorité sur base des nombreux sentiers et chemins qui sillonnent le territoire communal et qui offrent à ce titre une option intéressante en permettant une circulation sécurisée en dehors du trafic automobile.

Entre les villages, ce réseau devra être créé de sorte à permettre une connexion avec les pôles présents au sein de ceux-ci, et en particulier les écoles. Des connexions entre les villages et les différentes zones du PAE devront également être développées.

Enfin, ce réseau devra être balisé et régulièrement entretenu afin de garantir un certain niveau de praticabilité durant un maximum de périodes de l'année – un parrainage des sentiers et chemins pourrait être mis sur pied à cet effet avec pour but d'aider la Commune à garantir ce

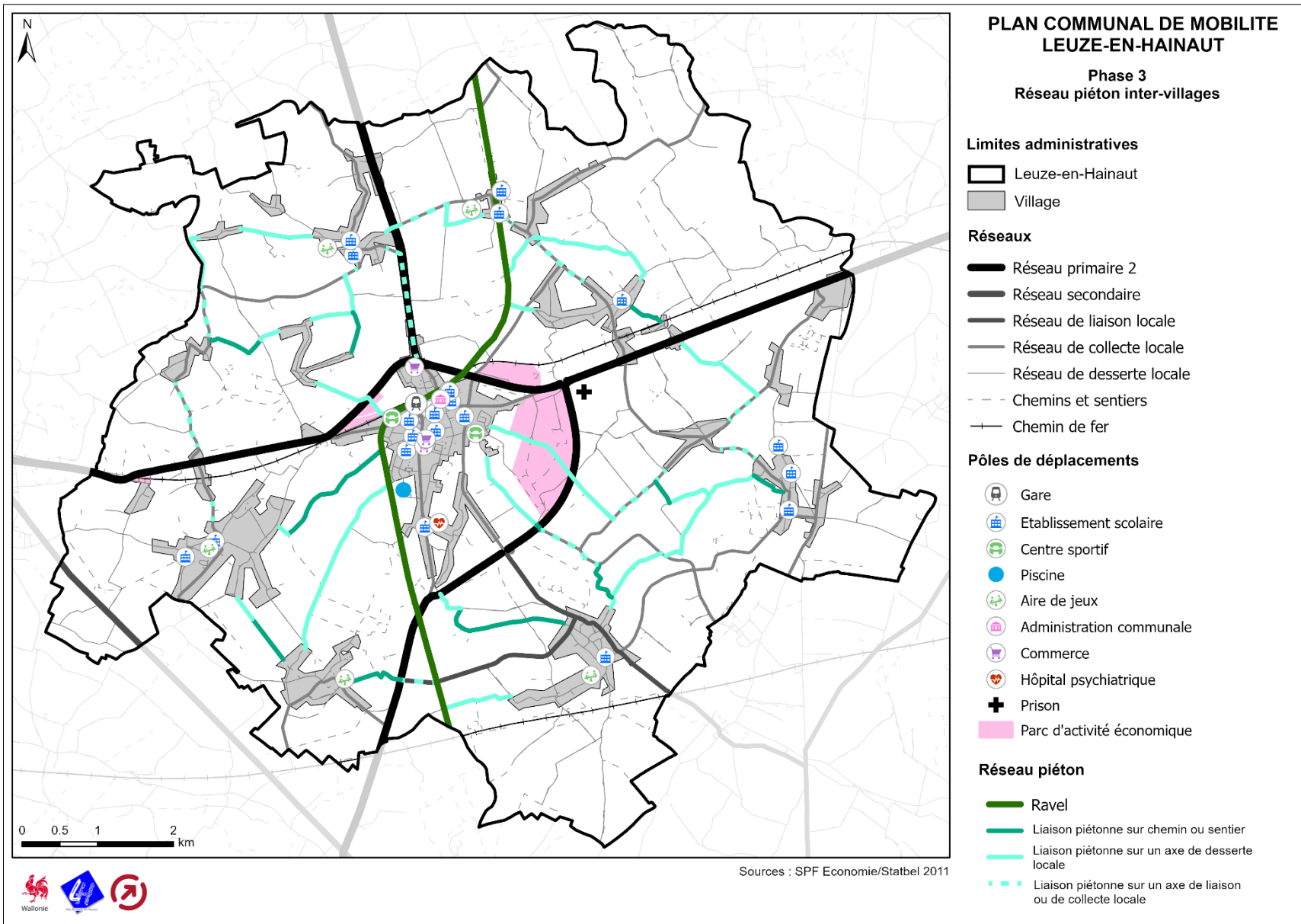


Chemin offrant une connexion vers Willaupuis (depuis Tourpes)

niveau de praticabilité. Quant aux éventuels itinéraires définis le long du réseau viaire, ils devront être rendus sécurisés pour les piétons ou les voiries éventuellement mises en chemin réservés. Cela signifie concrètement de les réserver à certaines catégories d'utilisateurs (lents) et d'y limiter la vitesse de circulation à 30 km/h.



Un atelier participatif sur le thème des liaisons intra-villages à pied (et à vélo) a été organisé dans le courant du mois de juillet 2019, auquel ont notamment participé des membres de la Commission Locale de Développement Rural (CLDR) et du Groupe Sentiers du groupement citoyen « Leuze en Transition ». Au cours de cet atelier, un réseau de liaisons inter-villages a été proposé et est présenté sur la carte ci-après. Celui-ci pourra être affiné, en fonction d'un éventuel relevé de terrain qui pourrait par ailleurs s'avérer utile de réaliser.



3.1.4 Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied

Action 1.4.a. Cartographier et baliser le réseau d'itinéraires piétons

La réalisation d'une cartographie des (multiples) sentiers et chemins parcourant le territoire communal contribuera à valoriser ceux-ci et à inciter les citoyens à se déplacer à pied au sein de la commune. Nombreuses sont en effet les personnes qui n'ont généralement pas connaissance de ceux-ci ou des connexions qu'ils permettent. Cette carte reprendra en particulier le réseau inter-villages/centre défini préalablement (cf. 3.1.3, p.19), ainsi que le type de voiries empruntées par ce réseau. D'autres éléments pourraient également figurer sur cette carte, dont les principaux pôles de déplacements.

Par ailleurs, il y aura lieu de baliser le réseau piéton, aussi bien le réseau inter-villages/centre que le réseau au sein même du centre urbain.

Action 1.4.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation

Dans ce même objectif, la Commune organisera également des événements/actions de sensibilisation (marches gourmandes, activités didactiques dans le cadre de la semaine des sentiers, articles dans le bulletin communal, etc.), dont quelques exemples sont présentés dans la fiche action s'y rapportant. La sensibilisation est en effet un élément important en vue d'inciter au changement de comportement, raison pour laquelle elle concernera pratiquement l'ensemble des chapitres couverts par le présent Plan Communal de Mobilité. Comme le mentionne le dossier CeMathèque relatif à la marche à pied, il est important de rappeler la pertinence et l'efficacité de ce mode de déplacement, de nombreuses personnes surestimant souvent le temps nécessaire pour se déplacer entre deux lieux.

La Commune pourrait également se faire le relais d'évènements organisés par d'autres sur le territoire communal, notamment par le Groupe Sentiers (Leuze en Transition).

3.2 Favoriser l'utilisation du vélo

3.2.1 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

En matière cyclable, l'objectif premier est celui d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein même du territoire communal afin qu'ils puissent se déplacer à vélo de la manière la plus agréable et sécurisée possible, la première phase d'étude ayant notamment mis en évidence le potentiel que représentait le vélo pour les déplacements sur le territoire communal de la Ville de Leuze-en-Hainaut. A cet égard est proposée la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables communal.

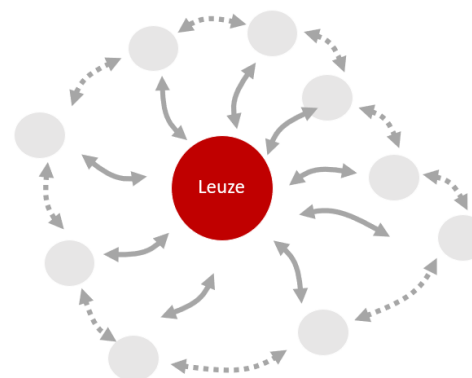
La définition du réseau cyclable

Dans le cadre de l'élaboration du Programme Communal de Développement Rural (PCDR), un réseau d'itinéraires cyclables communal a été proposé. Celui-ci se compose de parcours dits fonctionnels qui permettent de rejoindre « les villages voisins entre eux » et « les villages à la gare de Leuze », et de parcours dits de promenades.

Ce réseau a servi de base à la définition du réseau cyclable proposé dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité qui ne concerne toutefois que les liaisons dites « utiles ». Ce nouveau réseau a été repensé au cours d'un atelier participatif qui a rassemblé, outre le bureau d'études, des représentants de la Commission Locale de Développement Rural (PCDR) et du Gracq local. Si nombre d'itinéraires initialement prévus par le PCDR ont été confirmés, d'autres ont été ajoutés et/ou supprimés. Au cours de cet atelier, les membres de l'atelier ont marqué leur volonté de développer un réseau qui soit, dans la mesure du possible, accessible au maximum de profils cyclistes et

utilisable par tous types de vélos (le vélo tout chemin constituant la référence).

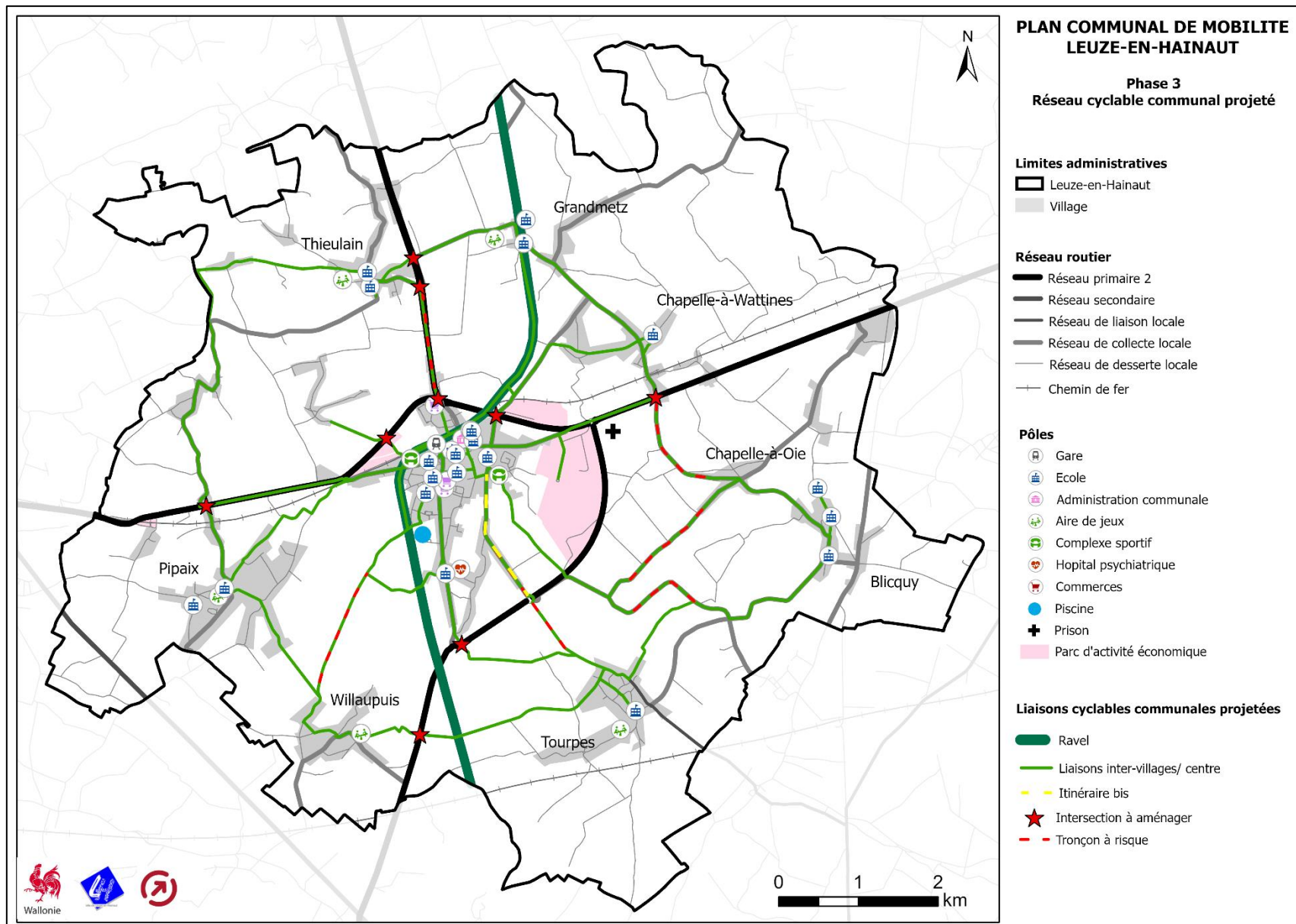
A été confirmé le fait que le réseau doit permettre de connecter les villages entre eux, et avec le centre urbain. Les connexions avec le centre ne doivent toutefois pas se cantonner à des liaisons avec la gare de Leuze (comme envisagé dans le PCDR), mais avec le réseau à développer au sein de l'ensemble du centre urbain. Centre qui se doit d'être globalement cyclable mais au sein duquel des itinéraires structurants sont définis.

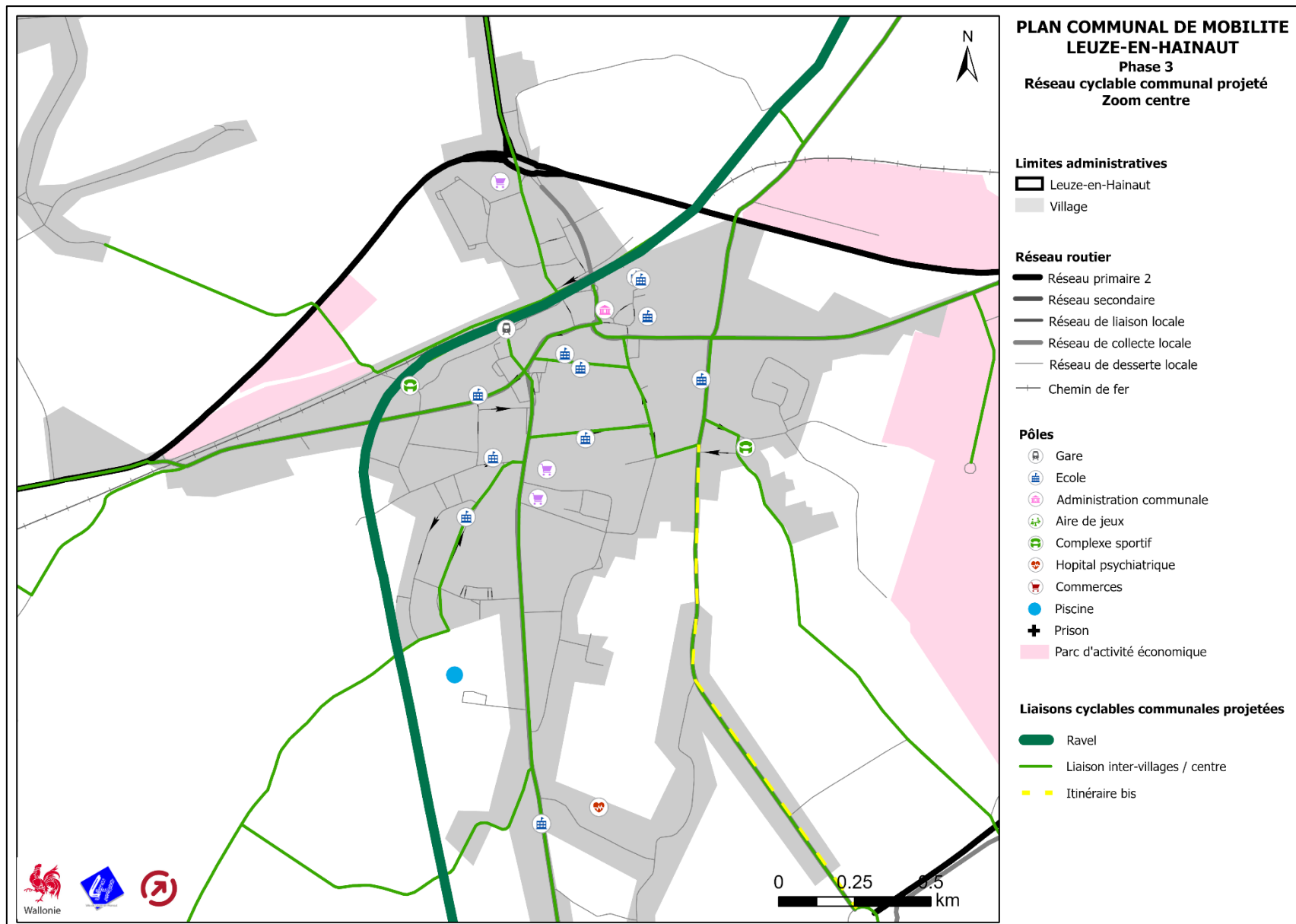


La gare de Leuze, les écoles, et le centre sportif, sont les principaux pôles de déplacements qui doivent être intégrés au réseau. Viennent ensuite la maison communale et les aires de jeux présentes dans les villages. L'intérêt pour les commerces, les parcs d'activité économique et la prison était globalement moins marqué. Cependant, dans une optique d'encourager un usage plus rationnel de la voiture, il semble plus que nécessaire d'intégrer les PAE, qui attirent quotidiennement de nombreux travailleurs, au réseau cyclable.

Autre élément qui est ressorti de l'atelier, le fait que le réseau doit emprunter, dans la mesure du possible, des voies locales si celles-ci n'imposent pas un (trop) grand détour par rapport à un itinéraire plus direct via des voies à plus forte circulation.

Les cartes ci-après reprennent le réseau cyclable communal proposé.





Aménagement du réseau cyclable

Ce réseau théorique devra être rendu cyclable. Les éventuels aménagements à réaliser dépendront entre autres de l'importance du trafic automobile et de la vitesse de circulation pratiquée par les automobilistes. Des recommandations sont faites à cet égard dans la fiche qui se rapporte à la création du réseau d'itinéraires cyclables communal, afin de déterminer l'aménagement le plus adéquat pour chacune des voiries (cf. fiche 2.1.).



Dans le cadre de l'atelier participatif a été émis la volonté de développer des zones apaisées dans le centre urbain qui permettrait une mixité des circulations (notamment des vélos et des voitures). Cette volonté est également une ambition du présent PCM qui envisage le développement d'une vaste zone apaisée dans le centre urbain, ainsi que le développement de zones 30 dans les quartiers résidentiels (cf. section 3.1.1, p. 11). Le cas échéant, la mixité des circulations y sera bien sûr privilégiée, et des rues cyclables développées.

Par ailleurs, le PCM propose la mise en chemins réservés de plusieurs tronçons d'itinéraires, c'est-à-dire qui seraient réservés à certaines catégories d'utilisateurs (lents) et que la vitesse de circulation y serait limitée à 30 km/h. De manière générale, il est recommandé que toutes les voies de desserte locale dont la chaussée est ≤ 3 mètres (et qui ne comportent pas d'habitation) soient mises en chemins réservés (dans leur portion sise hors agglomération), en ce comprises les voiries qui n'auraient pas été reprises dans le réseau cyclable.



Les participants à l'atelier ont pointé les liaisons entre les villages et le centre, et les liaisons au sein du centre urbain, comme prioritaires par rapport aux liaisons inter-villages. A cet égard, plusieurs lieux ont été identifiés comme devant faire l'objet d'une attention particulière en raison des problèmes de sécurité qu'ils constituent. Ces endroits sont repris sur la carte ci-avant. Il s'agit de carrefours formés avec les principaux axes de circulation (N7, N60, N60d), de tronçons d'itinéraires empruntant les principaux axes de circulation (N60), ou encore de tronçons d'itinéraires empruntant des voies plus locales de circulation sujettes à des vitesses de circulation importantes (> 70 km/h). Des recommandations ont été formulées pour nombre de ces lieux. Elles sont reprises dans la fiche action s'y rapportant (cf. fiche 2.1.).

Balisage du réseau

Le balisage du réseau cyclable constitue un élément essentiel en vue d'aiguiller le cycliste dans son déplacement, mais aussi en vue de promouvoir celui-ci. Un balisage des futurs itinéraires cyclables devra ainsi être réalisé. Une attention particulière sera toutefois portée à la cohérence et complémentarité de celui-ci vis-à-vis du balisage des autres réseaux (itinéraires régionaux, réseaux points-nœuds).

Entretien du réseau

Enfin, il est également essentiel d'entretenir le réseau une fois celui-ci mis en place afin de garantir sa viabilité. Des mesures doivent d'ailleurs être prises à cet égard à court terme afin de remettre en (bon) état les aménagements existants, que ce soit sur les voies régionales ou communales.

3.2.2 Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux

Action 2.2.a. Sécuriser (davantage) les traversées du RAVeL et garantir une connexion depuis les villages proches

Un itinéraire RAVeL traverse actuellement le sud du territoire communal et connecte Péruwelz au centre de Leuze-en-Hainaut. Si les carrefours formés entre le RAVeL et le réseau routier motorisé sont mis en évidence, ils pourraient l'être encore davantage à certains endroits et les carrefours encore plus sécurisés. C'est le cas notamment à hauteur de la N60 où un éclairage pourrait être spécifiquement placé à hauteur du carrefour, et la vitesse de circulation être abaissée.

Une attention particulière devra être portée aux nouveaux carrefours qui seront créés à la suite de l'aménagement du RAVeL dans la partie nord de la commune, en particulier dans la traversée du village de Grandmetz. Par ailleurs, il y aura lieu de garantir une connexion depuis les villages proches. Cela concerne surtout la connexion avec le village de Chapelle-à-Wattines via la rue du Cayoit qui doit être prolongée jusqu'au RAVeL.

Les détails de l'ensemble de ces recommandations sont repris dans la fiche action 2.2.a.

Action 2.2.b. Sécuriser (davantage) et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins

Quotidiennement de nombreux déplacements sont effectués entre Leuze et les pôles voisins que sont par ordre d'importance Tournai, Ath, Péruwelz, Frasnes-lez-Anvaing, et Beloeil. Bien que ces pôles soient situés à une distance supérieure à la limite généralement jugée acceptable pour les déplacements utiles à vélo (7 km), il y a lieu d'offrir une connexion qui soit dans la mesure du possible sécurisée, agréable et rapide avec ces pôles – d'autant que le développement du vélo à

assistance électrique permet plus aisément un déplacement à vélo sur des distances plus importantes.

Connexions avec Péruwelz et Frasnes-lez-Anvaing

Les liaisons avec Péruwelz et Frasnes-lez-Anvaing sont/seront garanties par le RAVeL. Hormis les recommandations formulées au point précédent, il s'agira de renseigner ces connexions via ces itinéraires respectifs, et non via le réseau routier régional (N60) dont les aménagements cyclables devront être revus à terme en vue d'offrir plus de confort et de sécurité pour les cyclistes. Le réaménagement de la portion nord de la N60 en lien avec le village de Thieulain doit être prévu à court terme (itinéraire cyclable communal ; cf. action 2.1) ; les autres portions peuvent être revues à moyen-long terme et/ou éventuellement au gré d'un réaménagement plus global de ces tronçons de voirie.

Connexions avec Tournai et Ath

Concernant les liaisons vers Tournai et Ath, la N7 est pourvue d'aménagements cyclables permettant des connexions avec ces pôles. Ceux-ci ne sont toutefois pas toujours des plus sécurisants au vu de la charge et du type de trafic circulant sur cet axe ainsi que de la vitesse pratiquée par les automobilistes ; et leur revêtement est par endroit fortement dégradé. Il est par conséquent recommandé :

- Au minimum, de refaire le revêtement des tronçons dégradés, et d'assurer un entretien régulier des pistes cyclables ;
- D'évaluer la possibilité de revoir le type d'aménagement. Idéalement, une piste cyclable séparée doit équiper ces voiries. Une telle piste cyclable, éventuellement protégée par des éléments physiques (barrières en bois, haies, etc.), pourrait notamment voir le jour sur la portion ouest de la N7 où il est conseillé de réduire le nombre de bandes de circulation automobile (cf. action 5.2.a.)

A défaut la piste cyclable marquée doit être pourvue d'une surlargeur de sécurité (comme c'est déjà le cas en de nombreux endroits).



Le récent aménagement réalisé sur la N57 entre Soignies et Silly constitue un bel exemple à cet égard.

A noter que le schéma directeur cyclable wallon propose un itinéraire alternatif via le nord de la Commune. Si cet itinéraire emprunte des voies plus locales de circulation, il n'est pas aménagé pour les cyclistes actuellement alors que la vitesse maximale autorisée y est régulièrement de 90 km/h, il constitue un itinéraire moins direct, et sa localisation plus au nord le rend moins attractif pour les liaisons avec le centre de Leuze. Une fois celui-ci aménagé – éventuellement dans le cadre d'un aménagement du réseau points-nœuds qui emprunte cet itinéraire – il pourrait être renseigné comme itinéraire secondaire.

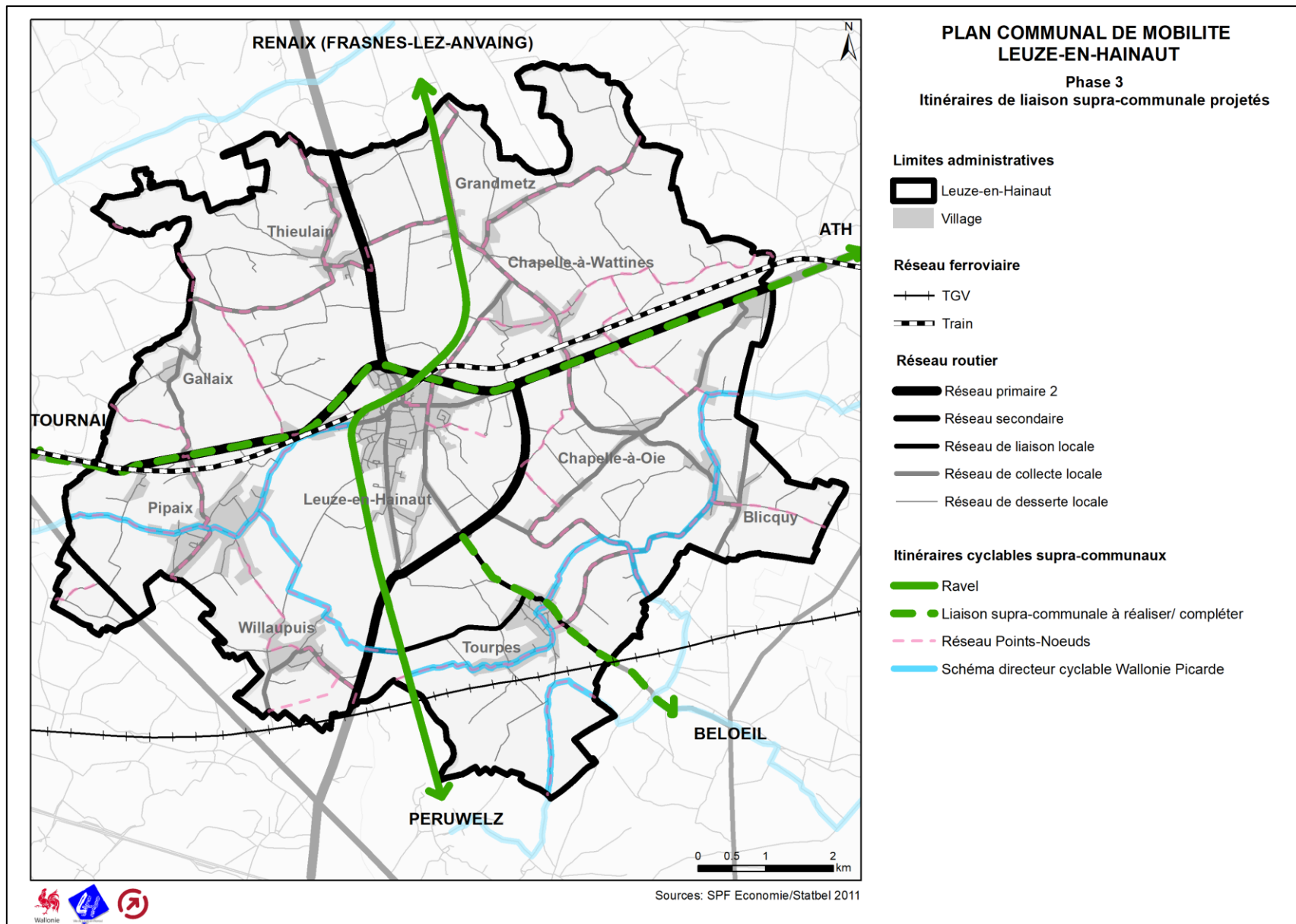
Connexions avec Beloeil

La N526 est pourvue d'aménagements cyclables sur pratiquement l'entièreté de son parcours entre Leuze-en-Hainaut et Beloeil. Il s'agit également de l'itinéraire le plus direct et le plus rapide entre ces deux pôles, et une portion de cet itinéraire est repris dans le réseau cyclable communal. C'est pourquoi, il est proposé que la connexion avec Beloeil soit envisagée via cet axe de circulation. Le cas échéant, il sera nécessaire, d'une part, de compléter et rendre continus les aménagements cyclables entre Leuze-en-Hainaut et Beloeil et, d'autre part, de rendre plus confortables et sécurisants les aménagements existants.

Aménagement du réseau points-nœuds et du réseau cyclable de Wallonie Picarde

A terme, l'aménagement du réseau points-nœuds et du réseau cyclable de la Wallonie Picarde offrira des connexions à vélo vers les pôles et villages voisins, qu'il sera utile de mettre en exergue pour les déplacements dits utiles (intégration à la cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes ; cf. action 2.5.a.).

Remarque : A souligner le fait que le projet de contournement de Leuze prévoyait l'aménagement de pistes cyclables le long de celui-ci – pistes qui n'ont pas été mises en œuvre. Eu égard aux analyses faites dans le présent PCM, la création de ces pistes ne s'avère aujourd'hui pas prioritaire (le contournement n'étant emprunté par aucun des réseaux cyclables existants ou projetés).



3.2.3 Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal

Action 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre urbain et les villages

Au sein du centre urbain, il s'agira surtout d'élargir l'offre en stationnement. Si nombre de lieux sont déjà équipés, d'autres pourraient encore le devenir de sorte à offrir un maillage plus complet de l'offre en stationnement dans le centre. La zone commerciale pourrait ainsi être dotée d'un plus grand nombre de dispositifs de stationnement, qui ne sont notamment pas présents sur la Grand Place ou sur la place du Jeu de Balle. Chacune des écoles doit également se voir équipée de tels dispositifs. Par ailleurs l'offre pourrait être étendue aux quartiers résidentiels et aux parcs d'activité économique, qui sont dépourvus d'espace de stationnement pour les vélos. Il est également recommandé de développer l'offre à la gare à la fois sur le plan quantitatif mais aussi en ce qui concerne le type de dispositif – en y implémentant des dispositifs permettant le stationnement de vélos cargos, ainsi que des espaces permettant un stationnement encore davantage sécurisé (ex : box, zone/local avec badge d'accès, etc.) (cf. section 3.3.1, p. 32).

Au sein des villages, il s'agira de développer une offre actuellement quasi inexistante. Outre les écoles – dont les dispositifs de celles qui en possèdent doivent être remplacés – les aires de jeux et autres équipements publics (maisons de village, etc.), et éventuellement les principaux arrêts de bus, devront être équipés.

Les dispositifs qui seront mis à disposition devront permettre une fixation sécurisée du vélo, et être adaptés au type de stationnement (courte, moyenne, longue durée). Des recommandations sont également faites en vue de tenir compte à l'avenir des besoins induits par les nouvelles formes de vélos (vélos cargos, etc.).

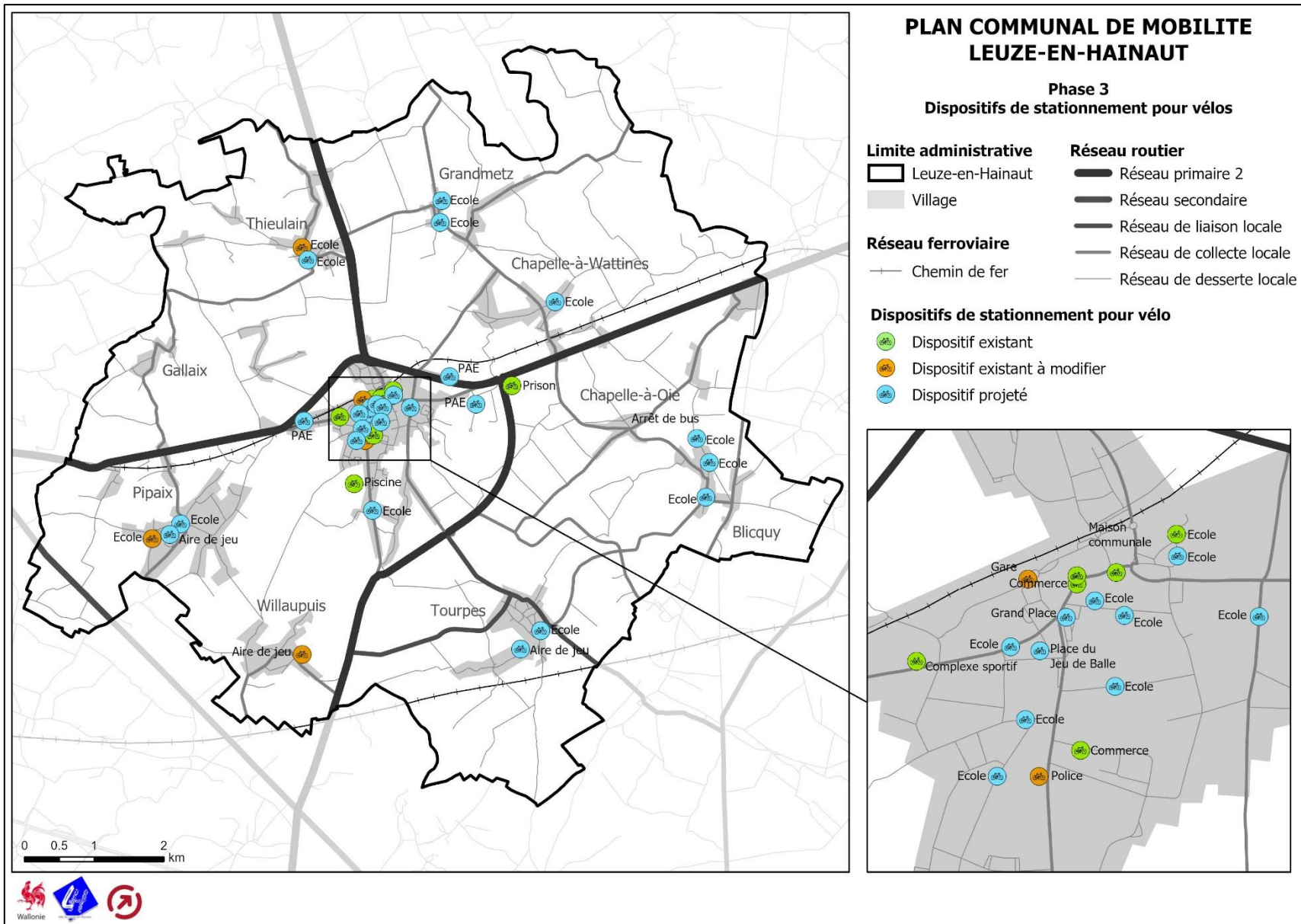
3.2.4 Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer

Outre par le développement et l'amélioration des infrastructures existantes, le développement de la pratique cyclable passera par des actions de sensibilisation, la formation et l'information des citoyens. Plusieurs actions ont récemment été entreprises en ce sens (opérations de sensibilisation, formations dans les écoles, etc.). Ces actions doivent être poursuivies et de nouvelles être mises en place en vue de développer la pratique du vélo sur le territoire communal, dont le potentiel est assez important. Parmi celles-ci, l'élaboration d'une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes, ou encore le développement des services à destination des cyclistes

Action 2.4.a. Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes

La Ville est parcourue par le RAVeL et plusieurs itinéraires cyclables supra-communaux qui permettent des connexions avec les pôles voisins (Tournai, Ath, Péruwelz, etc.). Par ailleurs, le présent PCM ambitionne le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables à l'échelle du territoire communal qui connectera les différentes zones du territoire et ses pôles de déplacements dont le centre urbain et la gare. Il s'avèrerait opportun de reporter l'ensemble de ces itinéraires sur une carte (au gré des aménagements et de la sécurisation de ces itinéraires) – carte qui servira à la fois de moyen de communication/information mais aussi de support pour les déplacements.

Outre les itinéraires, cette carte reprendrait également les différents aménagements cyclables, l'ensemble des autres services mis à disposition des cyclistes – dispositifs de stationnement et éventuels autres services (cf. ci-après) – ainsi que les principaux pôles de déplacements, et idéalement les durées ou distances de parcours entre les différents pôles.



Action 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes

En vue d'inciter les citoyens à se déplacer, il sera également nécessaire de développer les services à destination des cyclistes.

Actuellement, aucun point vélo ne permet aux Leuzois de faire réparer son vélo, d'avoir un point relais en matière d'information, de formation, etc. Un tel service doit donc être développé à Leuze-en-Hainaut. Ce service pourrait être intégré au Mobipôle à développer par ailleurs (cf. action 3.2) ou être complémentaire à celui-ci et prendre la forme d'une maison du vélo par exemple.



Borne de recharge et d'attache vélo – Bikekeep

Par ailleurs, des bornes de recharge pour vélos à assistance électrique (et/ou autres formes de mobilité) pourraient également être mises à disposition, notamment au niveau de la gare.

Des bornes de gonflage (voire de réparation) en libre-service pour vélos pourraient également être mises à disposition des citoyens. De même, la Ville pourrait sonder sa population sur les besoins en stationnement nocturne.

Action 2.4.c. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo

Plusieurs actions de promotion et de sensibilisation à la pratique du vélo ont été mises sur pied ces dernières années (Brevet du cycliste...).

A l'instar de ce que préconise le GRACQ dans son mémorandum à l'attention du pouvoir politique (2018), le PCM recommande de poursuivre et de développer de telles actions. L'organisation de journées du vélo, de formations à la pratique du vélo dans le trafic routier ou encore à la pratique du vélo à assistance électrique sont quelques exemples.



Dans le cadre de la semaine de la mobilité, la Ville de Gembloux (Namur) organise une balade cycliste destinée à faire découvrir la commune et ses itinéraires cyclables. Lors de la première édition (2018), cette balade avait attiré plus de 500 participants.

Au cours de cette journée, un atelier mobile de réparation itinérant est également présent et mis à disposition des participants.

Enfin, à l'instar d'autres Communes wallonnes, la Ville de Leuze-en-Hainaut pourrait également octroyer une prime à l'achat de vélos (à assistance électrique) ou d'autres formes de vélos (ex : vélo pliant, tricycle pour adultes, etc.), voire à d'autres formes de micromobilité (trottinettes, monowheel, etc.).

3.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité

3.3.1 Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à hauteur de la gare de Leuze-en-Hainaut

La gare de Leuze joue un rôle clé à Leuze-en-Hainaut, aussi bien en termes de mobilité en tant que principal nœud multimodal de transport de la commune (elle est amenée à devenir le « Mobipôle »³ de la Commune) qu'en termes d'image de la Ville. Elle constitue le lieu d'entrée et de sortie du territoire pour plus de 2.000 personnes quotidiennement, majoritairement des Leuzois mais aussi de personnes venant de l'extérieur de la commune. Il est donc primordial que la gare voie son image et son accessibilité multimodale renforcées et que des services de mobilité s'y développent.

Action 3.1.a. Réaménager la gare et ses abords

De façon générale, l'accessibilité multimodale de la gare doit être améliorée, en particulier à pied (« échelle du centre urbain ») et à vélo (« échelle du territoire communal »). Le diagnostic de la situation existante a en effet mis en évidence que des efforts sont encore à consentir en vue de faciliter/sécuriser/encourager les déplacements à pied et à vélo vers la gare, et plus globalement sur l'ensemble du territoire communal. Des mesures ont été proposées en ce sens dans les deux chapitres précédents (cf. actions 1.1, 2.1, et 2.2). Le PCM recommande par ailleurs de renforcer l'axe bus Péruwelz-Leuze-Renaix

³ C'est-à-dire « un « hub » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante »

(cf. action 3.2) ce qui aura également pour effet d'améliorer l'accessibilité de la gare de Leuze en bus.

Le diagnostic de la situation existante a également mis en évidence que les conditions de déplacement (à pied, à vélo) aux abords de la gare ne sont pas des plus optimales et que des efforts sont également à consentir en matière d'intermodalité. Le confort d'attente des usagers du train et des bus doit également être amélioré. Il est de ce fait recommandé de réaménager la gare et ses abords.

Ce réaménagement doit être tel qu'il :

- Améliore l'accessibilité à pied et à vélo de la gare ;
- Améliore le confort d'attente des usagers du train et des bus ;
- Facilite l'intermodalité train-vélo, train-bus, train-voiture.

Dans ce cadre est proposé la suppression du dépose-minute existant dont le fonctionnement n'est pas optimal, et situé dans une zone à valoriser pour d'autres formes d'usage (ex. zone d'attente/récréative pour les usagers du train, espace de circulation piéton, extension du parking vélo, etc.). Plus globalement, il est recommandé de repenser le stationnement dans cette zone (cf. action 3.8.1, p.58)

Action 3.1.b. Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Leuze

En vue de faire de la gare de Leuze un véritable Mobipôle, il est nécessaire d'y développer également des services de mobilité.

En cas de mise en place d'un service de véhicules partagés ou de création d'une maison du vélo – tels qu'envisagés par ailleurs (cf. section 3.4.2 , p.38) – ceux-ci prendront idéalement place au niveau du Mobipôle

à développer à la gare de Leuze. Il en est de même des éventuels autres systèmes de partage de modes de déplacement qui seraient mis sur pied sur le territoire communal.



Figure 4 : Concept de Mobipôle/Mobipoint – Source : Taxistop

Par ailleurs, d'autres services pourraient y être développés, tels que la mise à disposition de l'une ou l'autre borne de recharge de véhicules électriques (vélos, voitures, ...). La Stratégie Régionale de Mobilité mentionne que « en fonction de la taille et de l'emplacement du Mobipôle d'autres services optionnels sont également à considérer [...] : zone d'attente conviviale, toilettes, douches, eau potable, cafétaria avec espace de coworking, carwash, point relais pour la distribution de colis, [...] ».

De manière complémentaire, pourrait être implanté une sorte de maison de la mobilité dont le rôle est avant tout de constituer un point d'information pour les usagers. Un agent répondrait ainsi aux différentes interrogations que se poserait le citoyen en matière de déplacements, avec une information qui ne se limiterait par conséquent pas qu'au train.

3.3.2 Renforcer l'axe bus Péruwelz – Leuze-en-Hainaut – Renaix

Action 3.2. Mettre en place un réseau express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (– Renaix)

En ce qui concerne le réseau de transport public, un autre objectif poursuivi par le PCM est celui de renforcer l'axe bus Péruwelz – Leuze-en-Hainaut – Frasnes-lez-Anvaing – Renaix. Actuellement, les connexions bus entre ces différents pôles sont en effet peu fréquentes et/ou peu compétitives /attrayantes. Il faut en général plus de 45 minutes pour connecter Leuze à Renaix, et les liaisons rapides vers Péruwelz (< 25 minutes) sont peu nombreuses (2-3 bus/jour/sens). Or, de nombreux déplacements sont effectués entre ces pôles chaque jour, en particulier depuis/vers Péruwelz et Frasnes-lez-Anvaing. Par exemple, ce sont respectivement près de 150 et 250 enfants/adolescents provenant de Péruwelz et de Frasnes qui sont scolarisés sur le territoire leuzois. Des centaines de personnes provenant de ces deux communes viennent également travailler à Leuze. Inversement, des Leuzois travaillent sur ces territoires. Par ailleurs, les parcs d'activité économique des trois communes sont en plein développement avec, à terme, près de 6.000 emplois nouveaux. Parmi les autres arguments en faveur d'un renforcement de cet axe, le fait que cela permettrait une connexion entre deux axes ferroviaires. Cela offrirait notamment la possibilité aux Leuzois de rejoindre rapidement la dorsale ferroviaire wallonne, et notamment Mons dans laquelle se rendent près de 200 Leuzois pour travailler.

Quelle formule ?

Il s'agit de développer un réseau express structurant entre les pôles précités. Celui-ci doit être développé de sorte à offrir des connexions entre pôles rapides (peu d'arrêts et arrêts bien ciblés), avec une bonne fréquence de passages et sur une plage horaire étendue. Cette offre pourrait être renforcée durant les heures de pointe du matin et du soir afin de répondre à la demande plus conséquente émanant des

travailleurs et de la population scolaire à ces moments. A noter qu'un service de type WEL tel qu'il existe actuellement ne présente pas la solution la plus pertinente dans le cas présent, compte tenu notamment de la volonté d'offrir une solution efficace également pour la population scolaire – laquelle n'est pas spécifiquement visée par ledit service – et de la plage horaire limitée du service actuel.⁴ Et qu'en outre, il s'avèrerait opportun d'offrir un service le samedi.

Par ailleurs, le PCM recommande de réfléchir plus largement au rôle à jouer par la gare de Péruwelz qui – compte tenu de la fonction de pôle local que joue la Commune dans la structure wallonne, et du fait de cette connexion à renforcer entre Leuze et Péruwelz notamment en vue de faciliter les échanges entre les deux axes ferroviaires – pourrait être amenée à devenir une gare IC.

Quel avenir pour les lignes existantes (86A, 86B, 86C) ?

En ce qui concerne les lignes existantes, celles-ci devront être quelque peu repensées. A l'avenir, celles-ci devront avoir un rôle secondaire et complémentaire au réseau structurant, et avoir pour objectif une desserte plus locale.

Plus globalement, c'est la lisibilité générale du réseau qui doit être revue. Les lignes 86A et 86B présentent pas moins de 6 variantes, rendant en effet peu lisible celui-ci.

⁴ Faisant suite aux recommandations émanant des PCM des communes de Leuze-en-Hainaut, Péruwelz, et Frasnes-lez-Anvaing, d'établir un réseau express structurant entre ces trois pôles, de premiers échanges ont eu lieu au cours de la présente étude à cet égard, entre les représentants des trois communes concernées, les représentants de l'Autorité

3.3.3 Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus

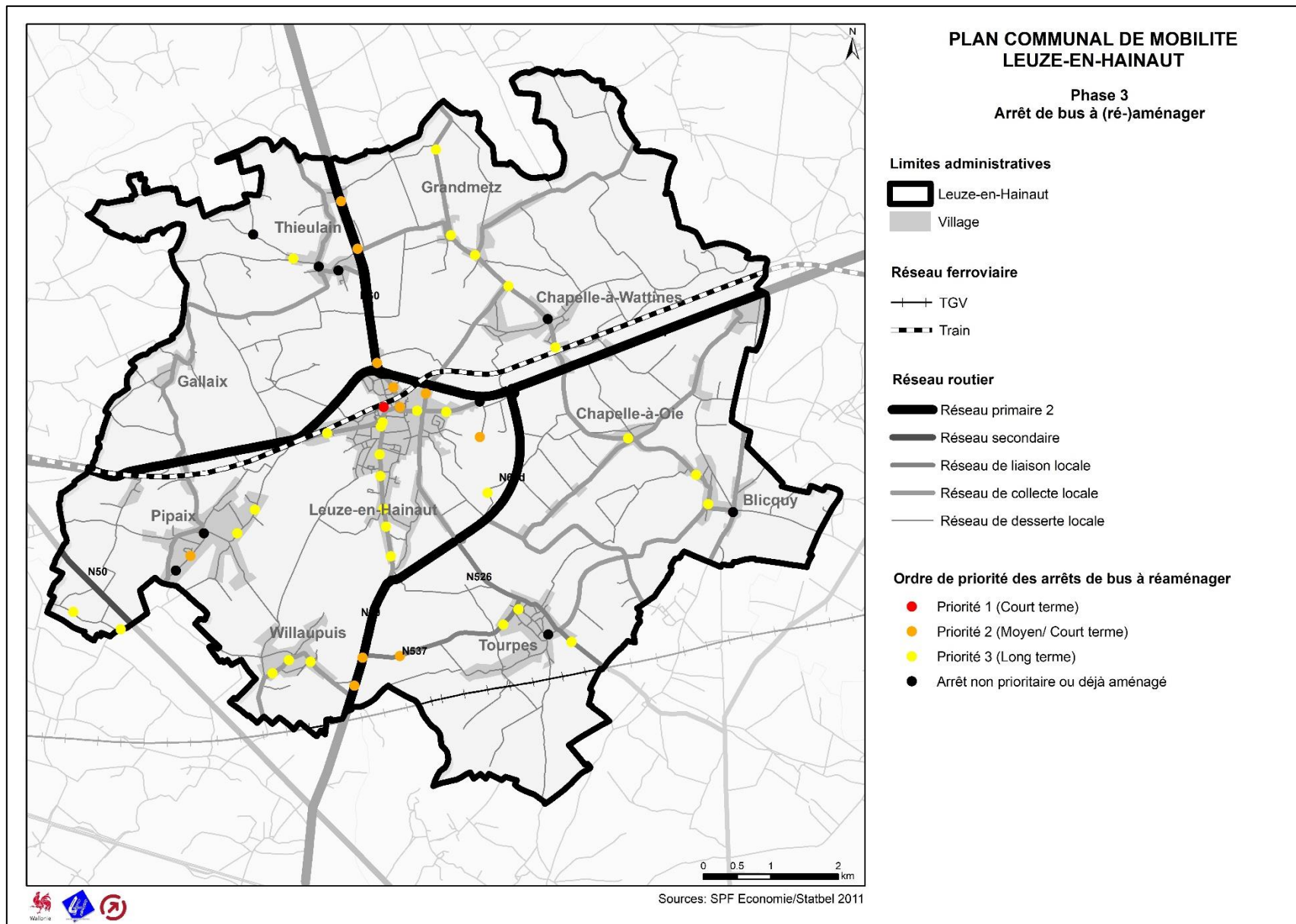
Action 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles

Pour rappel, en vue d'encourager à une plus grande utilisation du mode bus sur le territoire communal, mais aussi pour des raisons de sécurité routière, le PCM fixe également l'objectif d'améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité multimodale des arrêts de bus présents sur le territoire.

Les mesures à prendre vont toutefois dépendre du degré d'utilisation (potentielle) des arrêts. De manière générale, chacun des arrêts de bus doit à terme disposer d'une zone d'attente confortable pour les voyageurs, et doit être rendue accessible aux personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible (en particulier les arrêts les plus fréquentés, ainsi que, le cas échéant, les arrêts qui seront desservis par les futures lignes de bus express (cf. action ci-avant)). Il s'agit également de sécuriser les traversées piétonnes au droit des arrêts de bus situés le long des principaux axes de circulation (N7, N60, N537) ; et d'équiper d'abribus et de plans les arrêts les plus fréquentés qui n'en disposeraient pas encore.

Par ailleurs, des choix sont également à opérer en ce qui concerne les arrêts de bus sur lesquels agir en priorité. Le budget des aménagements à réaliser et des équipements à placer peut s'avérer en effet relativement coûteux. La priorité devra donc être donnée aux arrêts les plus fréquentés et/ou à ceux qui sont les plus insécurisants. La carte ci-après, dresse la listes des arrêts prioritaires.

Organisatrice des Transports (AOT), de l'Opérateur de Transport Wallon (OTW, ex-TEC/SRWT), du Service Public de Wallonie (SPW), et du projet Wapi 2025 - en date du 10 janvier 2020.



3.3.4 Faciliter l'intermodalité bus-vélo

Action 3.4. Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos

A l'exception de la gare des bus, aucun arrêt de bus ne dispose de dispositif offrant la possibilité d'y stationner son vélo. De ce fait, et en vue de faciliter l'intermodalité bus-vélo, il est recommandé d'équiper également d'autres arrêts de bus de tels dispositifs, et d'en placer par exemple au droit de ceux pour lesquels une demande est effectuée par les utilisateurs du TEC, ou au droit d'arrêts offrant un potentiel vélo/bus intéressant (« WILLAUPUIS-ch. Tourpes », « THIEULAIN-Vieux Moulin »).

Le cas échéant, ceux-ci seront rendus accessibles depuis les villages situés à proximité.



Source : GRACQ

3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture

3.4.1 Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité

Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture (individuelle) passera par une valorisation et l'incitation à l'usage d'autres formes de déplacement, notamment de la marche à pied et du vélo pour les déplacements de courte distance, ou du bus et du train pour les trajets de plus grandes distances (cf. ci-avant). Diverses mesures ont été développées ci-avant à cet égard. D'autres mesures complémentaires sont ici proposées, à savoir celles de compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité offertes, d'organiser des actions de sensibilisation à l'utilisation d'autres modes de déplacement (que la voiture individuelle), et de faire connaître les services de mobilité partagée existants.

Action 4.1.a. Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité

Le site internet communal accorde déjà une large place à la mobilité et aux solutions qui sont offertes pour se déplacer sur le territoire communal. Celui-ci pourrait être complété, car d'autres services sont également mis à disposition (d'une partie) de la population – tels que le taxi social, le service de transport scolaire de la Région wallonne, le service destiné aux personnes à mobilité réduite organisé par le TEC, ou encore des services de partage de véhicules entre particuliers (cf. ci-après). Par ailleurs, les informations reprises sous certains onglets pourraient être développées afin d'informer davantage sur les solutions de mobilité existantes et par là d'inciter les citoyens à y recourir. Il s'agit par

exemple d'indiquer l'ensemble des lignes de bus, les parcours qu'elles réalisent, etc.

Action 4.1.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

Outre via le site internet communal, et en complément des actions de sensibilisation menées en matière de déplacements à pied et à vélo, la Commune organisera des actions de sensibilisation qui viseront à promouvoir et inciter à l'utilisation d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. L'objectif étant de faire connaître le panel de solutions offertes (et de mettre en évidence leur bienfaits) de sorte que chacun puisse faire le choix du mode le plus adapté à son déplacement. Il s'agit aussi d'accompagner les citoyens.



Ces actions pourraient prendre la forme de (demi-) journées de sensibilisation, de publication d'articles dans le bulletin communal, etc.

L'accompagnement des citoyens est un aspect essentiel en vue d'inciter au changement des habitudes de déplacement. De plus en plus de Communes organisent des actions de sensibilisation à cet égard et peuvent constituer des sources d'inspiration pour Leuze-en-Hainaut.

Action 4.1.c. Faire connaître les services de mobilité partagée existants

Divers services de mobilité partagée entre particuliers ont été développés et offrent des possibilités ou facilitent le partage de trajet (covoiturage) ou de véhicules (autopartage) entre les habitants d'un

même quartier ou d'une même zone géographique avec des retombées positives en matière de mobilité. Peu nombreux sont toutefois les citoyens wallons connaissant ces services qu'il faudra donc faire connaître auprès de la population leuzoise.

En matière de partage de véhicules, il s'agit notamment des services tels que Cozycar et Wibee. En ce qui concerne le covoiturage, un réseau de covoiturage a été créé à l'échelle de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale, ComOn, et des parkings de covoiturage sont continuellement développés sur l'ensemble du territoire wallon. Un tel parking est notamment présent à Péruwelz à hauteur de la sortie 29 de l'autoroute E-42 (capacité de 40 places), et un autre récemment construit à Frasnes-lez-Anvaing à hauteur de la sortie 31 de l'autoroute E-429 (capacité de 95 places).



Source : Taxisstop

De tels services ont également été spécifiquement développés pour les entreprises, qui sont également un public cible. La Commune entreprendra donc des démarches en ce sens, notamment auprès des entreprises du parc d'activité de LEUZE-EUROPE.

Action 4.1.d. Inciter les PAE à élaborer un plan de déplacements

De nombreux déplacements motorisés sont quotidiennement générés sur le territoire leuzois par le PAE Leuze Europe, qui héberge plus de 20 entreprises, ce qui représente environ 2200 emplois. Ces déplacements quotidiens devraient s'accroître dans les prochaines années, d'une part parce que Leuze Europe II a encore la capacité d'accueillir une quinzaine d'entreprises, et d'autre part du fait de l'extension prévue du parc (Leuze-Europe III). Afin de maîtriser le trafic généré par les travailleurs du PAE, la Commune pourrait inciter et accompagner à réaliser un plan de déplacements à l'échelle du parc d'activité économique. Ce plan aurait non seulement pour but de sensibiliser et informer les travailleurs sur l'offre de mobilité existante et à venir, mais aussi de mettre sur pied des solutions concrètes pour améliorer l'accessibilité des différentes zones du parc ; souscription à une plateforme de covoiturage, sensibilisation des employeurs à l'octroi d'une indemnité kilométrique pour les personnes qui covoiturent, viennent à vélo...

3.4.2 Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, en ce compris les services de mobilité

En parallèle des actions de promotion et de sensibilisation, il est primordial de développer et améliorer l'offre des autres modes de transport (que la voiture individuelle). De nombreuses actions ont déjà été proposées en ce sens ci-avant (cf. sections 3.1 à 3.3). La présente section se focalise sur les autres services qu'il faut envisager mettre en place / développer en complément de ce qui est préconisé par ailleurs.

Action 4.2.a. Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le centre urbain

Bien que la taille de population soit située sous le seuil critique généralement admis pour l'implantation d'un service de véhicules

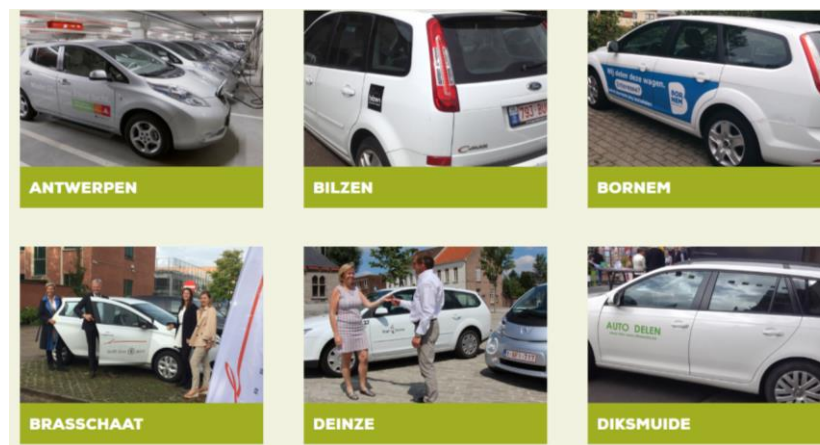
partagés⁵, le profil de la commune qui comporte un centre urbain desservi par des trains IC lui confère un certain potentiel à cet égard. A titre indicatif, la Ville de Ciney qui présente un profil similaire (16.500 habitants dont la moitié réside dans le centre urbain qui est desservi par des trains IC) dispose de deux stations Cambio présentant de bons taux d'utilisation. Ce service mis en place en 2011 est d'ailleurs rentable depuis sa deuxième année de mise en service selon les informations transmises par la Ville de Ciney.

De ce fait, il est recommandé d'effectuer les démarches en vue d'évaluer les potentialités de mise en place d'un tel service sur le territoire de Leuze-en-Hainaut, en collaboration avec les fournisseurs de ce service (Cambio, Zen Car...). Cette analyse doit se faire au regard des autres systèmes qui seraient éventuellement développés et/ou utilisés, et notamment au regard des systèmes de partage de véhicules entre particuliers.

Une autre option qui doit également être envisagée par la Commune est le partage de sa flotte de véhicules. Celle-ci serait (partiellement) mise à disposition de la population. C'est un système qui est largement répandu en Flandre.

En Flandre, nombreuses sont les Communes qui partagent leur flotte de véhicules, le week-end et les soirs de semaine.

⁵ La Commune compte près de 14.000 habitants (dont environ la moitié dans le centre urbain) pour un seuil évalué à 20.000 habitants.



Source : www.autodelen.net

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

En complément du service de taxi social, et des services de partage des véhicules dont question ci-avant, d'autres solutions doivent également être envisagées par la Ville, dont :

- L'adhésion à la **Centrale Locale de Mobilité** qui devrait voir le jour dans la région. La mise en place d'une telle centrale est notamment envisagée pour les Communes de Wallonie Picarde. Ce type d'initiative – co-financée par la Région – permettrait à la fois de faire profiter la population d'une commune des initiatives de mobilité mises en place ailleurs, et inversement ; et permet le développement de nouveaux services qui peuvent parfois s'avérer difficile à mettre en place par une seule Commune ;

- Le **développement du service de taxi social** ou la mise en place **d'une Centrale des Moins Mobiles (CMM)** sur le territoire communal ; soit deux services ayant un objectif similaire (celui de permettre aux personnes moins mobiles de se déplacer).

En fonction des conditions d'accès au taxi social, la Centrale des Moins Mobiles offrent un service complémentaire en élargissant le public cible, mais aussi les motifs de déplacement qui ne sont pas restrictifs. Les Communes voisines de Beloeil et Frasnes-lez-Anvaing ont mis en place un tel service en complément de leur taxi social respectif. A titre indicatif, à Frasnes-lez-Anvaing, certains chauffeurs effectuent des courses jusqu'à 22h, ainsi que le week-end. Au total, la CMM dispose de 6 chauffeurs et 30 bénéficiaires.

La mise en place d'un tel service (ou l'extension du service de taxi social) doit toutefois s'étudier eu égard à l'adhésion ou non à la Centrale Locale de Mobilité (et aux services qui y seraient développés).

Pour rappel, le PCM prévoit par ailleurs le développement de services à la gare de Leuze, tels que la mise à disposition de bornes de recharge pour véhicules électriques, le développement d'une maison du vélo, voire de la mobilité, etc., soit autant de services qui faciliteront et encourageront les citoyens à se déplacer autrement sur le territoire.



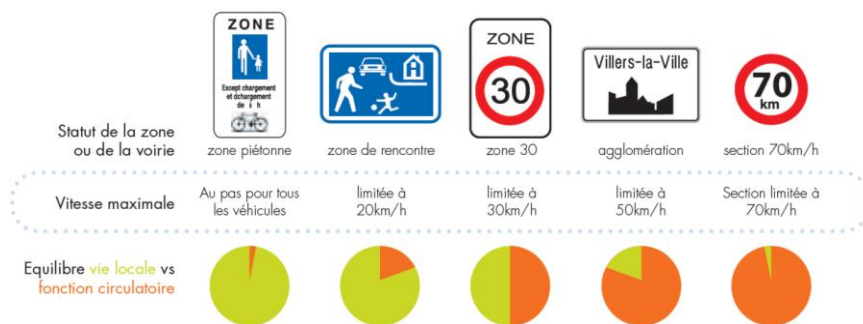
3.4.3 Spécialiser le réseau routier

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

La spécialisation du réseau routier consiste à rendre compatible la fonction de la voirie (qui dépend de son niveau hiérarchique) et son usage. Elle doit permettre un usage plus adéquat de la voirie en fonction du rôle joué par celle-ci, et contribue de ce fait indirectement à un usage plus rationnel de la voiture. Accorder davantage de place et de considération aux modes actifs sur les voiries desservant les cœurs de villages par exemple favorisera le recours à ces modes de déplacement.

La manière de partager et d'aménager les espaces publics constitue l'un des principaux éléments qui concourt à cette spécialisation. Ainsi, au plus la voirie a une fonction de séjour conséquente au plus la place accordée aux cyclistes et piétons devra l'être (cas des voies de desserte locale) et, à l'inverse, au plus la fonction de circulation sera importante au plus l'espace accordé à l'automobile le sera (cas des autoroutes et des voies des réseaux primaires).

Le régime de vitesse est un autre élément qui participe à la spécialisation du réseau routier, avec des limites de vitesse qui seront moindres sur les voies de niveaux hiérarchiques inférieurs (50, 30, voire 20 km/h), et qui seront plus élevées sur des voies de niveaux hiérarchiques supérieurs (70, 90, voire 120 km/h).



C'est notamment dans ce but qu'il est proposé :

- De mettre en chemin réservé les voies de desserte locale dans leurs portions situées hors agglomération (en particulier celles parcourues par un itinéraire piéton et/ou cyclable ; cf. section 3.1.3 et 3.2.1), et ce moyennant le respect des conditions de mise en place ;
- De développer des zones 30 (ou autres zones apaisées) dans les centres, et sur le réseau de desserte locale situé en agglomération ;
- De baisser la limite maximale de vitesse à 70/50 km/h en traversée de zones urbanisées situées hors agglomération ;
- De tendre, à terme, vers une vitesse effective de circulation de maximum 70 km/h sur les portions de voies de liaison et collecte locale situées hors agglomération.

Le tableau ci-après reprend pour chaque catégorie de voiries les principaux éléments clés sur lesquels devront se baser les gestionnaires de voiries afin de spécialiser celles-ci. A noter que ces éléments vont également dépendre de la situation en agglomération ou hors agglomération de celles-ci. Un détail est repris dans la fiche action s'y rapportant.

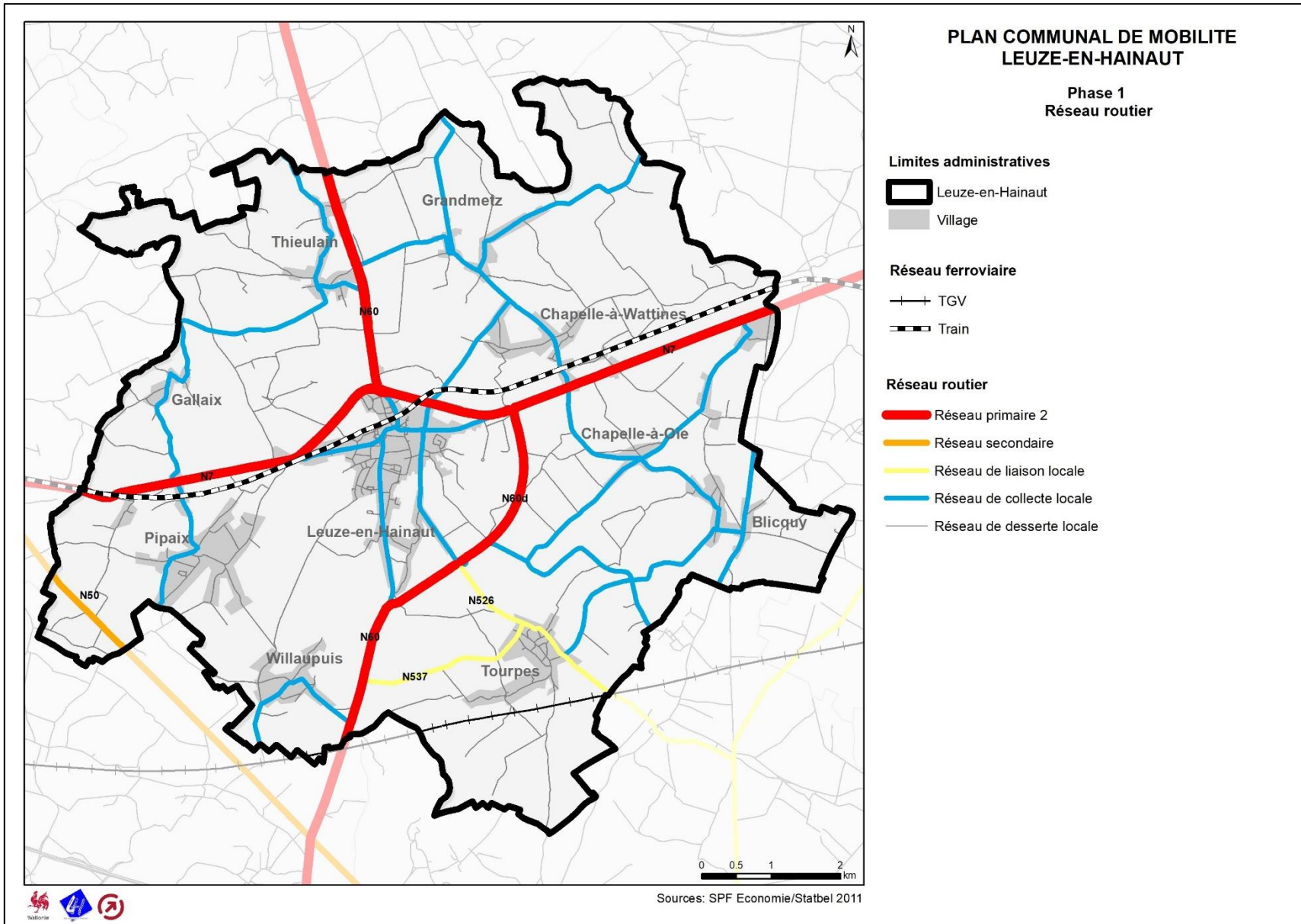
La carte, subséquente au tableau, reprend la hiérarchie du réseau routier défini dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, et permet par conséquent de savoir à quelle catégorie appartient chacune des voiries desservant le territoire communal.

La Commune se référera au tableau précédent dans le cadre de la planification de travaux en voirie sur son territoire. Elle s'y référera également dans le cadre de toute nouvelle demande de permis voirie, où elle pourrait imposer notamment la création d'une zone 30 ou résidentielle si cette demande a trait à une voie de desserte locale.

Tableau 1 : Eléments de spécialisation du réseau routier à Leuze-en-Hainaut

	Echelle Régionale					Echelle locale					
	Autoroute et Primaire 1	Réseau primaire 2		Réseau secondaire		Réseau de liaison		Réseau de collecte locale		Réseau de desserte locale	
		Hors aggro.	En aggro. ou zone urba.	Hors aggro.	En aggro.	Hors aggro.	En aggro.	Hors aggro.	En aggro.	Hors aggro.	En aggro.
Fonction	/	Transport >> Accessibilité		Transport > Accessibilité		Transport ≈ Accessibilité		Accessibilité > Transport		Accessibilité >>> Transport	
Régime de vitesse (km/h)	/	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	(90-)70****	50(-30*)	(90-)70	50(-30)	(70-) 30 /chemin réservé	50 – 30 - 20
Division en bandes de circulation	/	Oui		Oui		Pas spécifiquement		Pas spécifiquement		Non	
Stationnement	/	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Sur la chaussée	Non	Sur la chaussée
Cheminement piéton	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Mixité**	Mixité***
Cheminement cycliste	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation phys./visuelle	Séparation phys./visuelle	Séparation visuelle	Mixité**	Mixité***
Arrêt transport public	/	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemins réservés / *** Mixité si mise en zone résidentielle ou de rencontre /**** vitesse effective souhaitée à terme



Outre en matière de limitation de vitesse, les principales actions à mettre en place afin de spécialiser le réseau routier ont trait au partage de l'espace voirie.

Hormis les voies de desserte locale, si elles sont mises en chemins réservés, en zones résidentielles ou de rencontre, les voiries devront comporter des trottoirs ou autres cheminements spécifiques pour les piétons (en agglomération). En ce qui concerne les aménagements cyclables, plus la voirie aura une fonction de transport conséquente, au plus les cyclistes devront être séparés de la circulation automobile. Il est également recommandé que les zones d'arrêts de bus soient situées en voirie si elles se trouvent en agglomération (en ce compris le long des principaux axes de circulation) et qu'elles ne soient situées hors voirie qu'hors agglomération le long des axes des réseaux primaire 2 (N7, N60), secondaire (N50), et de liaison (N537, N526). Il s'agira aussi de garantir au maximum la fonction de transport sur les voiries principales.

Enfin, une attention spécifique devra également être portée à la signalétique de jalonnement. Celle-ci doit être pensée de manière à inviter les automobilistes à utiliser le réseau adéquat. A ce titre, les signaux indiquant aux automobilistes circulant sur la N7 de rejoindre Beloeil via le centre de Leuze devront être retirés.

3.4.4 Favoriser un usage rationnel dans le cadre de nouveaux projets de développement

Action 4.4. Veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal

Enfin, le choix du mode de déplacement s'effectue en premier lieu à son point de départ, raison pour laquelle il est très important que chacun puisse disposer des meilleures conditions et de l'offre en mobilité la plus large possible. A cet égard, la Ville veillera à ce que ces aspects soient pris en compte lors de tout projet immobilier qui sera implanté

sur le territoire communal, qu'il soit public ou privé. Il s'agira notamment de s'assurer de la qualité des cheminements et connexions avec les réseaux piétons et vélos existants, de la bonne accessibilité des transports publics, de la mise en place de dispositifs de stationnement en suffisance et adaptés à l'ensemble des besoins, etc. Il s'avèrera également opportun d'avertir les nouveaux habitants sur les différentes offres de mobilité existantes sur le territoire.



Source : vademecum permis d'urbanisation – Région wallonne

De manière générale, et dans la mesure du possible, la Ville veillera également à ce que l'aménagement de son territoire limite les besoins en déplacements, dans la lignée de l'une des grandes orientations fixées par la Stratégie Régionale de Mobilité.

Le cas du « Quartier Nouveau »

Une attention particulière doit notamment être apporté à cet égard au projet de « Quartier Nouveau » qui prévoit le développement de l'ordre de 600 à 800 logements :

- Les liaisons cyclo-piétonnes devront y être largement développées et connectées au réseau existant et à venir ;

- Les voies locales aménagées en zone résidentielle ou de rencontre ;
- L'offre en stationnement pour vélos largement développées (que ce soient pour les résidents (par exemple : minimum 1 emplacement de stationnement par chambre (avec des places adaptées aux vélos cargos) et des lieux permettant d'entreposer les poussettes) ou pour les visiteurs (les espaces de stationnement devront être couverts et disséminés dans le nouveau quartier ;
- La mise en place de services de partage de vélos et de véhicules devra être envisagée ;
- Les nouveaux résidents devront être informés de l'offre de mobilité présente sur le territoire. Une brochure et/ou une séance d'information pourrai(en)t être réalisée(s) à cet égard ;
- Etc.

Par ailleurs, le réseau destiné à la circulation automobile devra être créé de manière à limiter tout trafic via le centre urbain (ou depuis/vers les villages) et à se raccrocher aussi rapidement que possible au réseau routier principal.



Figure 5 : Projet "Quartier Nouveau" – Source : Arcea, CA&G Architecture

Extension du parc d'activité économique

Les déplacements domicile-travail constituent une part importantes des déplacements sur le territoire leuzois, et ce, également depuis l'extérieur de la commune, puisque les PAE attirent une main d'œuvre au-delà des limites communales. C'est pourquoi, en tant que pourvoyeur d'emplois important, le PAE devra se voir mieux connecté aux différents réseaux de mobilité existants et projetés. Des réflexions quant à sa perméabilité piétonne et cyclable devront notamment être menées dans le cadre de son extension.

3.5 Améliorer la sécurité routière

Bien que Leuze-en-Hainaut ne soit pas une commune plus accidentogène que les autres, améliorer la sécurité routière constitue l'un des objectifs fixés par le PCM. Il s'agira d'une part de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et, d'autre part, d'appliquer un régime de vitesse approprié et de faire respecter celui-ci.

La présente section définit les actions proposées en vue d'atteindre ces objectifs, dont la sécurisation des carrefours accidentogènes, la mise en évidence des entrées de villages ou agglomérations, ou encore la prise de mesures en vue de faire respecter les limitations de vitesse imposées.

A noter que les questions de sécurisation des itinéraires piétons, cyclables, des zones d'attente d'arrêts de bus et des abords d'écoles, sont respectivement traitées aux chapitres « Favoriser la marche » (p.11), « Favoriser l'utilisation du vélo » (p.22), « Favoriser l'usage des transports en commun » (p.32), et « Améliorer la mobilité scolaire » (p.52).

3.5.1 Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement)

Le chapitre précédent traitant de la spécialisation du réseau routier a donné un premier aperçu du régime de vitesse proposé.

Concernant le réseau régional, il est proposé de :

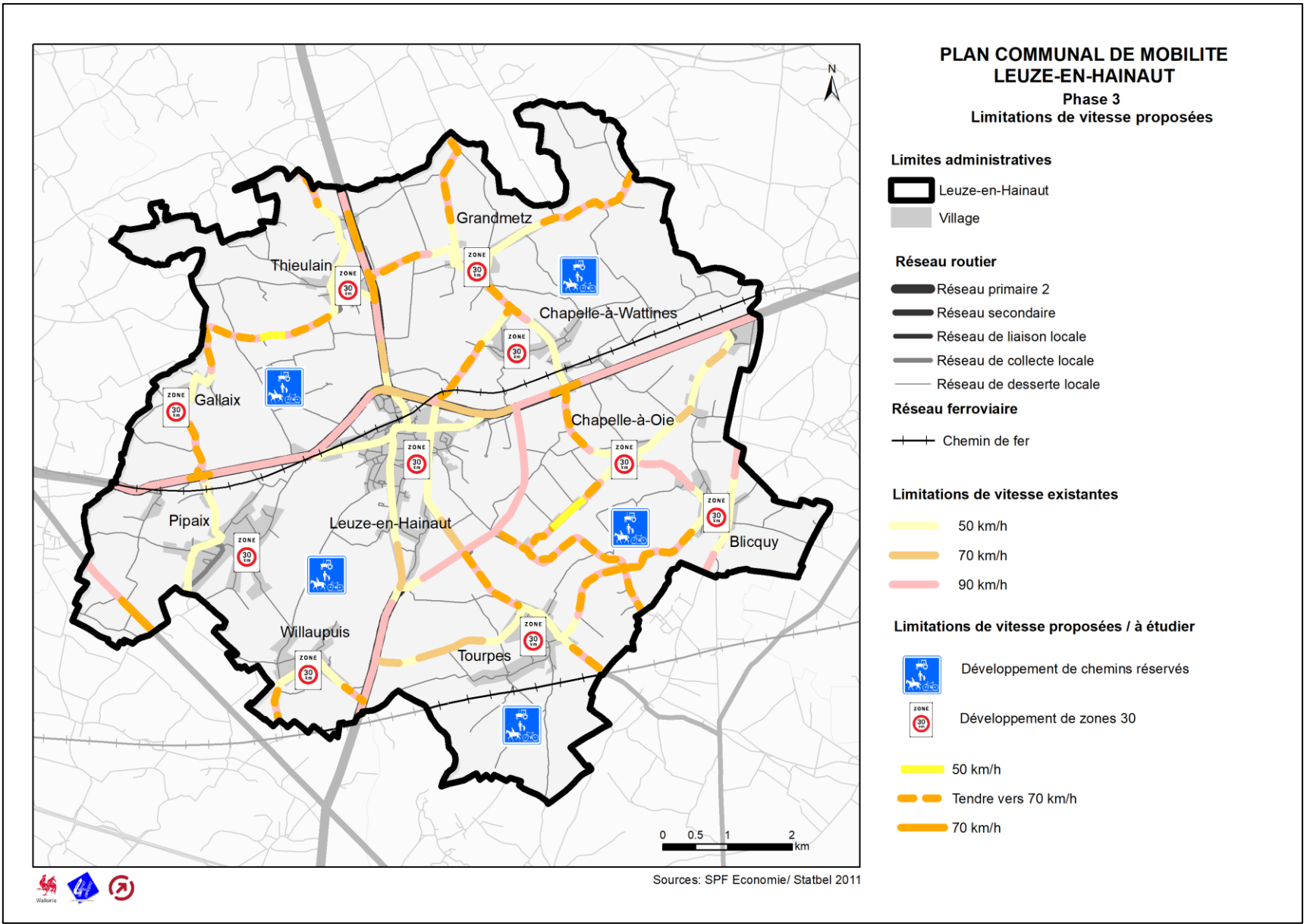
- Développer des zones dites apaisées (zones 30, zones résidentielles et de rencontre, voire zones piétonnes) dans le centre urbain

- Réduire la limite maximale de vitesse autorisée à 70 km/h sur les voies du réseau primaire (N7, N60) et du réseau secondaire (N50) en traversée de zones urbanisées (sises hors agglomération) – moyennant et en accord avec le respect des conditions fixées par le guide de détermination des vitesses (sécurithèque) ;
- Aligner la vitesse de circulation de la N526 en cohérence avec ce qui est appliqué sur la N537, qui présente une fonction, un profil et un environnement similaire – idéalement de réduire à 70 km/h la limite de vitesse sur les portions situées hors agglomération ;
- Réduire éventuellement la limite de vitesse à 50 km/h sur l'avenue de Loudun et avenue de la Wallonie en entrée d'agglomération.

Concernant le réseau communal, il est proposé de :

- Développer des zones dites apaisées dans les villages et le centre urbain ;
- Mettre en chemins réservés les voies de desserte locale dans leurs portions hors agglomération, à tout le moins celles dont la largeur est ≤ 3 mètres et/ou qui sont parcourues par un itinéraire piéton ou cyclable, et moyennant le respect des conditions de mise en œuvre ;
- De limiter à 50 km/h la vitesse de circulation sur les voies traversant les zones urbanisées sises hors agglomération (cas de la zone urbanisée des rues de la Caluyère, et du Village) ;
- De tendre, à terme, vers une (limite de) vitesse de circulation à maximum 70 km/h (hors agglomération) sur les autres voiries.





Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomération (et de zones urbanisées)

La lisibilité des entrées d'agglomérations (et des traversées de zones urbanisées) est un élément essentiel en vue d'y faire respecter les limites de vitesse. Or, actuellement celles-ci manquent de visibilité et des effets de porte doivent être créés au droit de la majorité d'entre elles afin de les mettre davantage en évidence et d'inciter les automobilistes à lever le pied à l'approche des entrées d'agglomérations ou de zones urbanisées. Ceci se fera idéalement par le biais d'un effet de porte commun sur les différents réseaux routiers :

- Sur le réseau principal (N7, N60, N50), cela concerne spécifiquement les traversées des zones urbanisées, d'autant plus si la limite de vitesse maximale autorisée y est réduite tel que recommandé ci-avant ;
- Sur le réseau local, cela concerne en priorité les entrées de village situées sur le réseau de liaison (N526, N537) et sur le réseau collecteur pour lesquelles il faudra rapidement créer un « effet de porte ». Rare sont en effet les entrées de villages qui disposent d'un tel effet.

Préalablement, le gestionnaire de voirie s'assurera de la bonne localisation des entrées/sorties d'agglomération (et des traversées de zones urbanisées). A priori, seule l'entrée/sortie de l'agglomération de Leuze (via l'avenue de Loudun) devrait être revue.

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse

Dans les cœurs de villages et dans le centre urbain

La première phase d'étude a mis en évidence des cas préoccupants d'excès de vitesse, en particulier dans les cœurs de villages et dans le centre urbain sur les principaux axes de circulation. Ces constats ont

été confirmés en cours d'étude à la suite de nouvelles mesures effectuées, notamment rue de Ligne et rue du Cayoit (Chapelle-à-Wattines), ou encore rue du Clerc (Pipaix).

Outre le fait que cela génère des problèmes d'insécurité, cela n'incite pas non plus la population à se déplacer à vélo ou à pied sur le territoire. Actuellement, les principales mesures « anti-vitesse » ont consisté en des campagnes de contrôle effectuées par la Zone de police aux endroits les plus sensibles. Si cette action a généralement des effets bénéfiques, il est avant tout important de prendre les dispositions adéquates en vue d'inciter les automobilistes à rouler à allure modérée.

Stratégie générale

En vue de faire face aux problèmes de vitesse, la stratégie générale recommandée est la suivante :

- Dans un premier temps, de bien informer sur la limite de vitesse à ne pas dépasser et de sensibiliser les automobilistes au respect de celle-ci. Cela passera en priorité par la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et de zones urbanisées (et des abords d'écoles), telle que recommandée par ailleurs (cf. actions 5.1.b. et 6.1.). Les dispositifs aménagés devront en outre être de nature à inciter effectivement à réduire sa vitesse.
En complément, un rappel ponctuel des limites de vitesse sur les artères principales et/ou aux endroits critiques est également à envisager (par exemple rue de la Forge à Grandmetz, rue des Longues Têtes à Grandmetz).
De même, au vu de l'importance relative des problèmes d'excès de vitesse sur le territoire communal, une vaste campagne de sensibilisation doit être envisagée ;
- Un second axe sur lequel devront agir les gestionnaires de voiries est l'environnement et le partage de l'espace public, qui sont autant d'éléments qui vont directement influencer le comportement de l'automobiliste (et le sentiment de sécurité des autres usagers).

Les espaces de circulation automobile seront réduits à leur strict minimum et à l'inverse, au sein des agglomérations, ceux dédiés aux piétons et aux cyclistes augmentés ;

- Enfin, et en dernier recours ou de manière temporaire, des aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives devront être envisagés si des problèmes de vitesse existent ou persistent. Les cas échéants, les choix des aménagements devront être étudiés au cas par cas.

Préalablement à la prise de mesures, le gestionnaire de voirie veillera à s'assurer du non-respect des limites de vitesse et/ou de la pertinence des limites de vitesse imposées.

Les voies à traiter en priorité

Les voies pour lesquelles les résultats des mesures montrent d'importants problèmes d'excès de vitesse sont à traiter en priorité, en particulier si elles sont fortement fréquentées par des automobilistes et/ou des piétons et cyclistes (ou autres usagers vulnérables). Dans le centre urbain, c'est le cas de l'avenue de la Libération, de l'avenue de la Wallonie, ou encore de l'avenue des Héros Leuzois, sur lesquelles plus de 50 % des automobilistes circulaient au-delà de la limite de vitesse autorisée lors des dernières mesures effectuées (qui datent de 2017 à 2019), et présentant un V85 qui pouvait atteindre plus de 75 km/h. Au sein des villages, cela concerne plusieurs voies de collecte ou de liaison, dont la rue d'Hussignies (Blicquy), la rue de la Forge (Willaupuis), la rue de la Station (Tourpes), la rue du Trieu (Chapelle-à-Wattines) ou encore la rue des Longues Têtes (Grandmetz).

Des propositions concrètes de mesures sont faites pour deux de ces cas (rue de Hussignies et rue des Longues Têtes) dans la fiche action s'y rapportant.

3.5.2 Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route

La vitesse faisant globalement partie des causes d'accidents, les mesures définies ci-avant contribueront à réduire tant le nombre que la gravité des accidents de la route. Tant la Commune que la Région (en tant que gestionnaire de voirie) attacheront donc une attention particulière à ces mesures. La conduite sous l'influence d'alcool et de drogue, ou encore la distraction au volant (par exemple en cas d'utilisation de son téléphone portable) sont d'autres facteurs qui sont également la cause d'accidents et notamment d'accidents mortels. La Zone de police veillera donc à poursuivre son travail de sensibilisation et de contrôle en vue de réduire les risques qui y sont liés.

Dès lors, dans le cadre de la présente section, les deux actions spécifiques suivantes sont recommandées :

- Suppression/réaffectation des voies centrales sans affectation particulière sur la N7 (section à trois bandes de circulation) ;
- Sécurisation des carrefours accidentogènes.

Action 5.2.a. Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7

La N7 constitue l'axe plus accidentogène sur le territoire communal leuzois. Parmi les facteurs qui contribuent à ce caractère accidentogène, la présence de sections de voie à 3 bandes de circulation où la bande centrale ne dispose pas d'affectation spécifique (et permet le dépassement des véhicules dans les deux sens de circulation). Il est dès lors vivement recommandé de supprimer cette possibilité. Idéalement la voie centrale est neutralisée, voire supprimée (et les espaces disponibles réaffectés à l'amélioration/sécurisation des cheminements cyclables, en particulier sur les portions de voies où il n'existe pas de surlargeur cyclable le long des pistes cyclables marquées). Autre option, celle de ne permettre le dépassement que dans un seul sens de circulation. Celle-ci peut s'avérer une option à maintenir à certains endroits vu la présence de nombreux engins agricoles dans la région. A l'approche des carrefours, la bande pourrait/devrait également être maintenue en tant que zone de stockage des véhicules – un élément qui est d'autant plus important à prendre en considération que la charge de trafic est amenée à s'accroître dans les années à venir suite notamment au développement des parcs d'activité économique.

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

De multiples carrefours présents sur le territoire communal ont été le fruit d'accidents de la route au cours des dernières années. Il y aura par conséquent lieu d'étudier dans quelle mesure la sécurité de ces carrefours peut être améliorée. Les carrefours N7/N526/Vieux Pont, N7/Galerie/Pont de Trimont, N60/N537, ou encore N7/60 (soit des carrefours formés entre ou avec des voiries régionales) constituent les carrefours les plus accidentogènes et doivent donc être étudiés en priorité, d'autant que certains d'entre eux sont parcourus par les

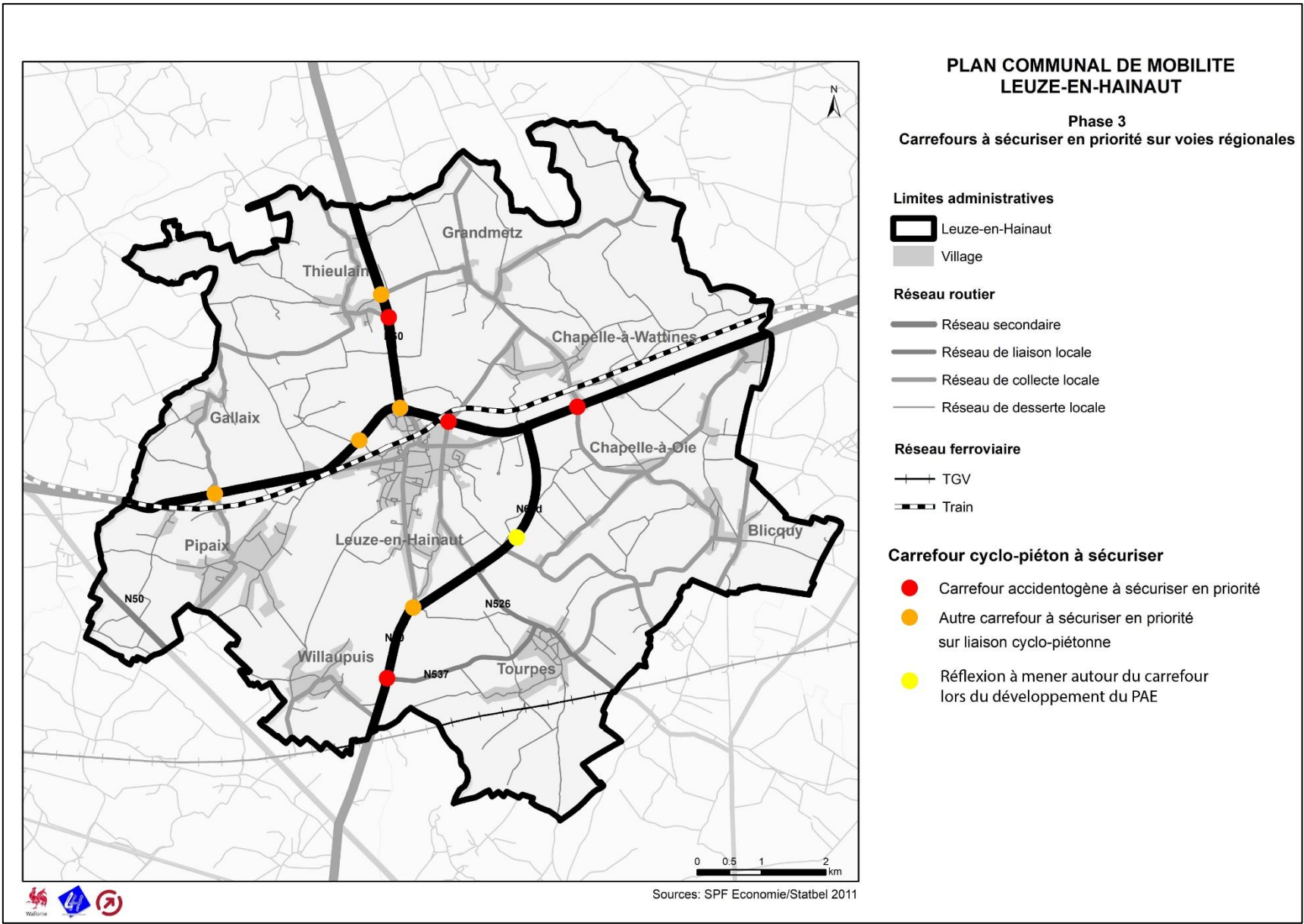
itinéraires piétons et cyclables définis par ailleurs (cf. sections 3.1.3 et 3.2.1). Les autres carrefours sur voies régionales par lesquels transitent ces réseaux doivent également faire l'objet d'une attention particulière.

Lors du réaménagement de ces carrefours, une attention particulière devra être portée à la sécurité des piétons, et des cyclistes (en particulier au droit de ceux fréquentés par ceux-ci), au passage éventuels des transports publics, ainsi qu'à l'accroissement attendu du trafic automobile notamment à la suite du développement des parcs d'activité économique. A ce dernier titre, une gestion du carrefour formé entre la N60d et l'accès principal aux nouvelles zones de développement de Leuze-Europe II et Europe III s'avérerait opportun, soit via la mise en place d'un rond-point, soit via une gestion par carrefour à feux.

L'ensemble de ces carrefours sont repris sur la carte ci-après.

Dans le cadre du présent PCM, des propositions de solutions sont spécifiquement faites pour trois d'entre eux (carrefours N7/N526/Vieux Pont) ; N7/Galerie ; N60/Warde), et décrites dans la fiche action s'y rapportant.

Par ailleurs, il y aura également lieu de sécuriser progressivement l'ensemble des carrefours sur le territoire communal.



3.6 Améliorer la mobilité scolaire

3.6.1 Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles

Action 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort

Les abords d'écoles sont des lieux particulièrement sensibles du fait de la présence d'enfants qui constituent des publics vulnérables et du fait que ceux-ci ne perçoivent pas toujours les dangers (et risques associés). De ce fait, chacun des abords d'école, et en particulier des établissements communaux, doivent voir leur visibilité renforcée. Celle-ci étant en effet fortement limitée actuellement.

A cet égard, il est préconisé de développer une signalétique spécifique informant de la présence d'une école – signalétique qui serait complémentaire à la signalisation réglementaire en place (signaux F4+A23). Autre recommandation, celle d'utiliser un mobilier urbain attirant l'attention aux abords d'écoles. En vue de renforcer cette visibilité et par là la sécurité, il s'avèrera judicieux d'utiliser un « langage commun » aux abords de chacune des écoles, c'est-à-dire une même signalétique et un même mobilier – en vue d'inciter plus spontanément les automobilistes (et autres usagers de la route) à lever pied.

Complémentairement, la reproduction au sol du signal zone 30 ou A23 (« Endroit spécialement fréquenté par des enfants ») pourrait également être utilisée à cet effet.



La mise en place d'une zone de confort au droit immédiat de l'entrée/sortie d'école permet également de renforcer la sécurité. Il s'agit d'établir un périmètre dans lequel le stationnement est notamment interdit, généralement protégé de barrières, et comportant éventuellement des bancs permettant aux parents d'attendre patiemment leur(s) enfant(s).



La zone d'attente et de dépose aménagée aux abords de l'établissement scolaire de Bercheux (à Vaux-sur-Sûre) est un exemple à suivre à cet égard.

3.6.2 Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires

L'amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des établissements scolaires passera notamment par l'amélioration des conditions de déplacements des piétons et cyclistes au sein du centre urbain et des villages. Plusieurs actions ont été proposées en ce sens précédemment (cf. chapitres relatifs à la marche et au vélo), dont celle de développer un réseau cyclable à l'échelle communale qui desservira notamment les écoles de l'entité.

Deux mesures spécifiques sont ici proposées et décrites ci-après :

- Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles ; et sécuriser les traversées piétonnes à proximité des entrées/sorties d'écoles ;
- Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité/au sein des établissements scolaires ; et sécuriser leurs accès depuis les environs proches.

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles

En vue d'améliorer l'accessibilité piétonne des écoles et d'inciter les enfants (et leurs parents) à venir à pied à l'école il est nécessaire d'offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords des écoles. Cela signifie que, sauf cas exceptionnel, les voiries disposeront de trottoirs confortables (et protégés) aux abords de chacun des établissements scolaires et que toutes les mesures seront prises en vue de lutter contre le stationnement sauvage. Certains abords d'écoles devront ainsi se voir équiper de trottoirs (ex : « La Porte Ouverte » à Blicquy, école CESP en son implantation de Pipaix). Plusieurs devront voir la qualité du revêtement de leur trottoir améliorée ou celui-ci élargi (ex : école CESP en son implantation Tour-Saint-Pierre). Enfin, une gestion du stationnement sera nécessaire en d'autres endroits (ex : école CESP sise rue du Bois, école communale de Pipaix, etc.).

Pourrait également être envisagée la mise en place d'une rue scolaire au droit de certaines écoles. Un appel à intérêt pourrait être lancé auprès des écoles afin d'identifier lesquelles seraient intéressées de rendre leurs abords (quasi-) uniquement accessibles aux modes actifs durant les périodes d'entrées et sorties d'écoles.

L'amélioration de l'accessibilité piétonne passera également par l'amélioration des traversées piétonnes. Si des passages piétons ont été aménagés au droit de pratiquement l'ensemble des écoles, certains mériteraient d'être repensés/(ré-)aménagés (ex : école communale de CAW, école CESP Tour-Saint-Pierre, etc).

Action 6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Bien que le vélo soit un mode de déplacement très peu utilisé par les écoliers et étudiants pour se rendre à l'école, il est nécessaire d'à la fois développer l'offre en dispositifs de stationnement pour vélos au sein/ aux abords des écoles (et ce tant en quantité qu'en qualité) que d'améliorer l'accès à vélos des écoles. L'objectif étant à la fois d'offrir des conditions de stationnement et d'accès plus confortables pour les cyclistes actuels, et d'encourager et d'inciter d'autres enfants à faire de même.

Si quelques établissements scolaires disposent de dispositifs de stationnement permettant aux enfants de stationner leur vélo, ces dispositifs (pincés-roues) ne sont toutefois pas les plus adéquats (car ne permettent pas d'attacher et fixer adéquatement les vélos). Il s'agira donc d'une part de remplacer ceux-ci par des dispositifs de type U renversés et, d'autre part, d'équiper les écoles qui n'en disposent pas encore. En outre, ces dispositifs devront idéalement être protégés de la pluie (le stationnement s'effectuant généralement sur une longue durée).

Par ailleurs, l'accès à vélos des écoles devra être amélioré, et il y aura lieu d'intégrer les éventuels aménagements avec les réflexions menées par ailleurs en matière de sécurité et visibilité des abords d'école (cf. action 6.1) et d'amélioration de l'accessibilité piétonne de ceux-ci (cf. action 6.2.a).

Compte tenu de leur potentiel, les établissements secondaires, et primaires dans une moindre mesure, sont prioritaires à cet égard.

3.6.3 Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école

Inciter et sensibiliser sont des éléments essentiels en vue de parvenir à de meilleures habitudes de déplacements et plus de sécurité routière aux abords des écoles ; et les enfants sont un public cible privilégié à cet égard. Actuellement, quelques mesures ont été prises en matière d'éducation des enfants (ex : formation Brevet du Cycliste), mais celles-ci doivent être plus largement développées. Des actions visant à inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives doivent également être mises sur pied, et il est important d'impliquer et de sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant.

Action 6.3.a. Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

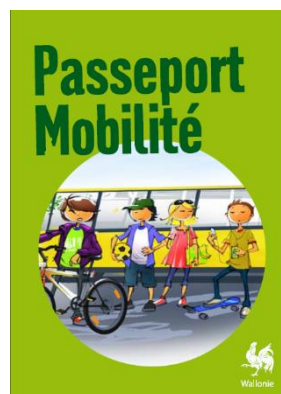
Les directeurs d'écoles et le corps enseignants sont des relais précieux, voire nécessaires, en vue d'opérer un changement des habitudes de déplacements des enfants. Il est donc primordial de les impliquer et de les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité scolaire. A ce titre, la Commune pourrait organiser annuellement une réunion avec les directeurs d'écoles (et/ou les personnes qui seraient en charge de la mobilité). Celle-ci serait également l'occasion d'échanger sur les problématiques de mobilité de chacune des écoles.

Il serait également intéressant qu'un membre de chacune des écoles suive la formation et devienne le référent « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) de son école – formation qui en une journée familiarise avec la mobilité et la sécurité routière à pied, à vélo et en voiture des



écoliers, fait découvrir les outils et animations à disposition, ainsi que des cas de bonnes pratiques et pistes d'exploitation. A titre indicatif, il existe déjà plus de 200 référents EMSR en Région wallonne, dont 1 à Leuze (CESP).

Action 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »



La Commune facilitera la sensibilisation et l'éducation des enfants en se procurant et mettant des outils pédagogiques à disposition des écoles (jeux, livres, etc.). Elle continuera à épauler les écoles dans l'organisation et la participation à des événements éducatifs et de sensibilisation, tel le « Brevet du Cycliste » (formation à la conduite à vélo dans la circulation, dispensée aux enfants de 5^{ème} et 6^{ème} primaire).

Action 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives



Source : Ecole primaire Pierre Bichet

Enfin, la Ville incitera et accompagnera les écoles à mettre en place des alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école, par exemple des pédi- et vélo-bus. De multiples écoles se prêtent bien à la mise en place de telles initiatives. Les écoles du centre notamment, mais aussi certaines écoles situées dans les villages.

Pour les écoles situées dans le centre, et notamment l'établissement du Centre Educatif Saint-Pierre en son implantation Tour-Saint-Pierre, le présent PCM propose notamment la mise en place de « rangs-piétons » à l'échelle du centre urbain de Leuze, et de « rangs-vélos » depuis les villages (cf. ci-après).

3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école

Les périodes d'entrée et de sortie d'école sont souvent chaotiques aux abords des écoles. De nombreux parents viennent conduire ou rechercher leur(s) enfant(s) en voiture, et pour diverses (mauvaises) raisons, certains stationnent leur véhicule sur les trottoirs, en double file, etc., rendant les abords des écoles particulièrement dangereux. La première phase a mis en évidence qu'aux abords de plusieurs écoles de l'entité la question du stationnement est particulièrement problématique (CESP-Tour Saint-Pierre, écoles situées le long de la rue du Rempart (Leuze), de la rue du Bois (Leuze), ou encore de la rue du Couvent (Blicquy), où des parents n'hésitent pas à se stationner sur le trottoir au plus près de l'entrée de l'établissement scolaire, et ce, même quand des places de stationnement sont disponibles quelques mètres plus loin). Des problèmes liés au stationnement apparaissent également aux abords d'autres écoles en raison de l'absence d'organisation du stationnement et/ou de mauvaise lisibilité de l'espace public (écoles communales de Pipaix et Chapelle-à-Wattines).



Il y a donc lieu de maîtriser au mieux cette problématique afin de sécuriser les abords d'écoles, tout en permettant aux parents qui n'ont pas d'autres alternatives, de stationner leur véhicule dans de bonnes conditions. Dans un premier temps, il est recommandé d'agir sur la demande afin de réduire celle-ci, en améliorant et incitant les enfants (et surtout leurs parents) à utiliser dans la mesure du possible d'autres modes de déplacement. C'est notamment l'objet des actions 6.2 et 6.3 (cf. ci-avant). Ensuite, il y a lieu d'agir sur l'offre, en gérant le stationnement aux abords des écoles :

- En veillant au respect de la réglementation en matière de stationnement et d'arrêt (pas sur les trottoirs, etc.) ;
- En offrant la possibilité aux parents se déplaçant en voiture de stationner leur véhicule à proximité des écoles (mais pas devant la porte d'entrée !).

Le détail de ces actions est repris à la fiche action 6.4. Pour l'école CESP en son implantation Tour-Saint-Pierre, des pistes de solutions sont proposées. De même, des propositions de réaménagement des espaces publics sis devant les écoles de Chapelle-à-Wattines et de Tourpes sont faites dans le cadre du présent PCM (cf. section 3.8.2).

3.7 Améliorer la mobilité des PMR

Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent 30 à 35 % de la population, soit une part relativement conséquente⁶. C'est une des raisons pour laquelle il est important de leur accorder une attention toute particulière, et que l'un des objectifs de ce Plan Communal de Mobilité consiste à améliorer leur mobilité.

Plusieurs actions présentées préalablement abordent déjà cet aspect et sont approfondies dans le cadre du présent chapitre. Outre l'amélioration des conditions de déplacement au sein du centre urbain et des villages, les mesures à prendre visent également à améliorer l'accessibilité des arrêts et lignes de bus, ainsi qu'à informer sur les services de transport adaptés existants.



On est tous, un jour ou l'autre, une personne à mobilité réduite

3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR le long des itinéraires structurants du centre urbain

Action 7.1. Rendre les itinéraires structurants du centre urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite

Les axes identifiés comme structurants dans le centre urbain de Leuze sont des artères particulièrement fréquentées par les piétons et les

⁶ En effet, outre les personnes à déficience visuelle et les personnes se déplaçant en chaise roulante, celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant

personnes à mobilité réduite, et se doivent de ce fait de leur être accessibles. Sont spécifiquement concernés :

- Les axes repris dans l'itinéraire « commercial », à savoir, outre les abords de la gare, la rue Emile Vandervelde, la Grand Place et la première portion de la rue de Condé ;
- Certains axes repris dans l'itinéraire « scolaire – économique – commercial » à savoir la rue du Seuvoir, la Grand'Rue, la rue Général Leman, la rue du Gard, la Tour Saint-Pierre, la rue d'Ath et le Chemin du Vieux-Pont.

Il s'agira donc de réaménager les éventuels axes et traversées qui ne le seraient pas. A court terme, et en attendant un tel réaménagement de ces voiries (si celui-ci n'est pas prévu à court terme), il y aura lieu de prendre les mesures qui peuvent être rapidement et aisément réalisés (déplacement de poteaux, abaissement de trottoirs, mise en place de dalles podotactiles, etc.).

3.7.2 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des agglomérations

Action 7.2. Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics

De manière plus globale, afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) au sein du centre urbain et des villages, les gestionnaires de voiries tiendront compte des besoins de ceux-ci lors de tout aménagement ou réaménagement d'espace public, et en particulier de trottoirs et de traversées piétonnes. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Elles présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou disposant d'une largeur

des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont en effet également reprises sous le vocable « personnes à mobilité réduite ».

insuffisante. Un parent se déplaçant avec ses enfants se sentira davantage en insécurité s'il doit marcher sur la chaussée, etc. Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à celles-ci.

3.7.3 Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics

Action 7.3.a. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

En ce qui concerne la gare des efforts devront encore être consentis en vue de rendre celle-ci davantage accessible pour les personnes à mobilité réduite. Des facilités sont déjà offertes aux PMR (service d'assistance, point d'accueil, quais bas, etc.). D'autres actions doivent toutefois être entreprises en vue de renforcer cette accessibilité, en particulier celle de faciliter l'accès aux quais.

De manière générale, il est également nécessaire d'améliorer l'accessibilité à la gare depuis les rues avoisinantes. Une attention particulière devra donc être apportée aux PMR lors du réaménagement des abords de la gare et des axes piétons structurants menant à la gare.

En ce qui concerne les arrêts de bus, ceux-ci seront progressivement rendus accessibles aux PMR au gré de leurs aménagements, en particulier les arrêts les plus fréquentés et/ou ceux desservis par une ligne de bus rendue accessible aux PMR (cf. ci-dessous).

Cela signifie notamment que le revêtement de l'arrêt sera stable, dur, non glissant et sans relief, ou encore que des dalles podotactiles seront présentes en tête de quai.



Source : O.T.W.

Par ailleurs, le gestionnaire de voirie s'assurera de la bonne accessibilité des arrêts concernés depuis leurs environs proches, notamment depuis/vers les éventuelles places de parking situées à proximité, ou depuis/vers les pôles de déplacements environnants.

Action 7.3.b. Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR



Source : O.T.W.

Outre les arrêts de bus, il est également important de rendre les bus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Etant donné le rôle qu'elles joueront, il est proposé que les (futurs) lignes structurantes (cf. action 3.2.), soit exploitées en priorité par de tels bus.

Ceux-ci disposeront notamment d'une plateforme spacieuse pour accueillir les personnes voiturées, de sièges aisément accessibles et réservés prioritairement aux PMR, etc.

3.7.4 Informer sur les services de transport (adaptés) existants

Action 7.4. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants

Plusieurs services de transport sont offerts aux personnes à mobilité réduite tels que le taxi social du CPAS de Leuze-en-Hainaut ou le service Handicap-car organisé en partenariat avec le TEC. Par ailleurs, l'asbl Taxistop a également développé un service de partage de véhicules adaptés PMR. La population n'a pas toujours connaissance de ces services et la Ville en fera par conséquent la promotion.



3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Cette dernière section est consacrée à définir les mesures qui viseront à améliorer la qualité de vie sur le territoire communal, à la fois dans le centre urbain, mais aussi dans les villages. Inciter et accompagner les citoyens et autres usagers à utiliser autant que possible les modes de transport autre que la voiture (individuelle) et un usage plus rationnel de celle-ci contribuera fortement à améliorer cette qualité de vie. Par ailleurs, cela passera également par une maîtrise du trafic automobile et une gestion du stationnement dans le centre-ville (tout en garantissant une bonne accessibilité et viabilité des commerces et activités présentes dans le centre), et davantage par l'amélioration des espaces publics et une maîtrise de la vitesse de circulation automobile dans les villages. La gestion du trafic de transit des poids lourds constitue un autre aspect à cet égard, tant dans les villages que dans le centre urbain.

Enfin, de manière plus globale, le développement de zones dites apaisées (zones 30, résidentielles, de rencontre, etc.), tel que préconisé par ailleurs, contribuera à améliorer la qualité de vie sur le territoire en rendant les cœurs de ville et des villages plus attractifs et conviviaux.

3.8.1 Rendre le centre urbain plus attractif et convivial

Action 8.1.a. Maîtriser le trafic automobile circulant dans le centre urbain

En vue de rendre le centre urbain plus attractif et convivial il y a lieu – outre en incitant à une autre mobilité – de maîtriser au mieux le trafic automobile, c'est-à-dire de limiter au maximum le trafic de transit et d'organiser la circulation et le stationnement de telle manière à limiter le trafic dans le centre-ville. La première partie d'étude a en effet souligné le volume de trafic non négligeable circulant dans le centre –

quotidiennement près de 10.000 véhicules sur la rue de Condé, environ 9.000 sur la rue Vandervelde, etc. Si cela traduit un trafic local et d'échange important expliqué par les déplacements de la population du centre et par la présence de nombreuses activités et de la gare, ce flux traduit également un trafic de transit dans une moindre mesure.

En vue de réduire et limiter tout trafic de transit, il est déjà recommandé de retirer tous les signaux directionnels verticaux invitant au transit via le centre urbain, en particulier ceux indiquant de traverser le centre urbain pour rejoindre Beloeil depuis la N7, ou encore son château, son archéosite, la brasserie Dupont présente dans le village de Tourpes, etc. L'ensemble de ces pôles doivent être renseignés via le réseau primaire 2, le réseau secondaire et le réseau de liaison locale (cf. section 3.4.3, p.41).

La mise en place de zones apaisées, et notamment le développement d'une vaste zone 30 en cœur de ville sera également de nature à dissuader tout trafic de transit (supra-local).

De façon plus contraignante, la mise en place de restriction de circulation, tels que des sens uniques, l'est également. C'est notamment ce qui est envisagé à hauteur de la Grand Place dans le cadre du projet de réaménagement de cet espace public et de ses abords. Le cas échéant la mise en place de telles restrictions doit être murement réfléchi, et pensée à une échelle suffisamment large pour évaluer les éventuels report de trafic – et éviter tout effet non désiré. A noter que la mise en place de boucles de circulation est difficilement envisageable au vu de la configuration du réseau routier dans le centre-ville.

Est également suggérée, à plus long terme, la délocalisation du parking SNCB (au nord des voies de chemin de fer).

Action 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain

Le stationnement des véhicules automobiles nécessite un espace non négligeable (10 à 15 m² stricto sensu) qui a des répercussions sur la qualité des espaces publics et la convivialité des zones urbaines. Globalement, plus la place vouée au stationnement est réduite en voirie, au plus l'espace public peut être destiné à d'autres usage(s) et gagner en qualité et convivialité. Une attention doit donc être portée à cet égard, en particulier dans les zones où il est nécessaire de récupérer de l'espace pour d'autres usage(s). C'est en particulier le cas de la rue Emile Vandervelde, qui fait partie de l'un des itinéraires structurants piétons sur lequel se déplacent de nombreux piétons quotidiennement et qui offre actuellement peu de place aux piétons. D'autres espaces mériteraient également d'être repensés à ce titre, tels que la Grand Place, la Place du Jeu de Balle ou encore la place Communale (Tour Saint-Pierre) qui accordent une large place vouée au stationnement alors qu'elles sont loin d'être optimales pour les piétons qui se déplacent en nombre en ces endroits.

Le projet de réaménagement de la Grand Place et de ses abords prévoit la réorganisation d'une partie de ces espaces et la suppression d'une septantaine de places en faveur notamment d'un aménagement plus confortable pour les piétons. Si cette mesure est à souligner et s'inscrit pleinement dans les objectifs poursuivis par le présent Plan Communal de Mobilité, il est également nécessaire de pouvoir garantir une certaine offre et de maîtriser les besoins en stationnement.

La stratégie générale à poursuivre s'inscrit dans la lignée de ce qui a été développée ces dernières années. Elle est présentée ci-après. Pour rappel, l'idée poursuivie par le PCM est dans un premier temps celle de limiter les besoins en stationnement automobile, par l'amélioration de l'offre des autres modes de déplacement, et un accompagnement de l'ensemble des usagers (résidents, travailleurs, etc.).

A titre informatif, et pour rappel, l'offre en stationnement dans le centre urbain est actuellement loin d'être saturée. Au sein de la zone réglementée (zones payantes et zones bleues), tant durant la journée du jeudi que durant celle du samedi (jours où des enquêtes ont été réalisées), le taux d'occupation global en stationnement a varié d'un peu plus de 40 % à moins de 60 %. S'il existe un besoin constant d'au minimum 420 places, la demande a été d'au maximum 570 places (sur une offre estimée à 1.000 places). Au sein de la zone payante plus spécifiquement, l'offre n'est pas non plus saturée et dispose encore d'une réserve d'au minimum 80 places, que ce soit le samedi et davantage encore le jeudi.

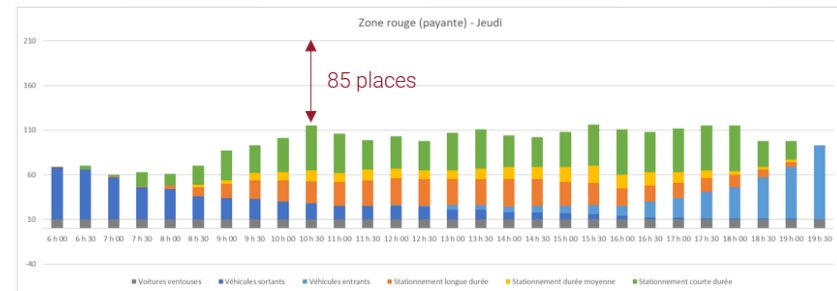


Figure Erreur ! Signet non défini. : Evolution de la demande en stationnement – jeudi 28/03/19

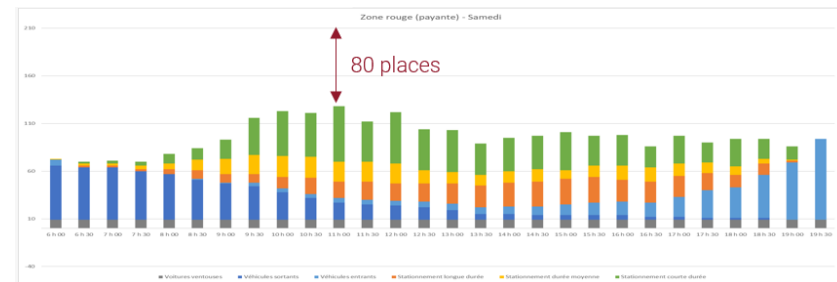


Figure Erreur ! Signet non défini. : Evolution de la demande en stationnement – samedi 30/03/19

Les résidents

Le stationnement des résidents est à favoriser mais à rationaliser à proximité du domicile (idéalement < 100 m ; max. 200-300 m). Actuellement, les résidents ont de la possibilité de disposer d'une « carte riverain » leur permettant de se stationner dans les zones réglementées du centre urbain. La limitation du nombre de carte à 1 par ménage, et dans une moindre mesure le coût de cette carte (45 à 100 €/an), sont de nature à rencontrer les objectifs (rationalisation, proximité). Principale recommandation concernant ce premier public cible, la mise en place d'un **contrôle renforcé dans les zones à forte pression** de manière à rencontrer les objectifs poursuivis par la gestion du stationnement, et notamment celui de favoriser le stationnement des riverains par rapport à celui des travailleurs du centre urbain – qui ont parfois tendance à stationner leur véhicule en zone bleue et à venir changer leur disque de stationnement plusieurs fois au cours de la journée. Un tel phénomène a notamment été rapporté rue du Rempart, l'une des voiries connaissant une forte pression en journée.

La mise en place de poches de stationnement spécifiquement réservées aux riverains pourrait également s'envisager. Si cela présente l'avantage de réserver quelques places à cette catégorie d'usagers, cela présenterait en revanche le désavantage de la non-mutualisation de l'offre en stationnement, mais aussi de répondre de manière limitée à une demande qui pourrait être conséquente.

Les chalandes

L'idée est de permettre aux chalandes de stationner leur véhicule à proximité (~~immédiate~~) des commerces concentrés dans le centre urbain, mais dans une certaine mesure. Les commerces du centre de Leuze attirant essentiellement une population locale, les mesures à privilégier sont celles d'une amélioration de l'accessibilité multimodale du centre urbain. C'est notamment à ce titre que sont (fortement) recommandés le développement d'un réseau cyclable communal, l'amélioration des

cheminements piétons dans le centre urbain, ainsi que la mise en place d'un service de bus express entre Leuze et les pôles voisins. Cette remarque vaut également pour les autres usagers dont question ci-après (navetteurs, travailleurs). Par ailleurs, tant pour les chalandes que les commerçants, il s'avèrerait davantage opportun d'améliorer la qualité et la convivialité du centre (que de multiplier outre mesure l'offre en stationnement).



La chaussée d'Ixelles (Ixelles) est devenue récemment une zone à accès limitée. Alors qu'au départ, ce projet trouvait peu d'engouement, aujourd'hui la rue est fréquentée par des milliers de piétons et les commerçants des environs proches souhaitent être intégrés dans ladite zone.

La mise en place d'une zone payante (en semaine) couvrant une partie du centre répond en partie à cette idée :

- En limitant en journée l'accès aux espaces de stationnement dans la zone commerçante essentiellement aux chalandes (et résidents disposant d'une carte « riverain » valable dans la zone) ;
- En offrant la possibilité aux chalandes de se stationner à proximité des commerces, tout en favorisant la rotation des véhicules dans cette zone.

En vue d'améliorer la lisibilité et l'efficacité de la zone payante – d'autant plus au vu de la volonté de réduire l'offre en stationnement dans le centre urbain (qui serait notamment induite par le projet de réaménagement de la Grand Place et de ses abords) – plusieurs recommandations sont formulées :

- **D'uniformiser la réglementation** sur l'ensemble des voiries couvertes par le stationnement payant. Deux tarifs sont aujourd'hui appliqués. Rue du Seuvoir et rue du Pont de la Cure, les automobilistes ont la possibilité de payer par demi-journée (3€) ou par journée (8€). Cette tarification particulière vise des navetteurs ponctuels qui ont toutefois la possibilité de se stationner dans le parking SNCB (dont les tarifs journaliers sont plus avantageux = 7 €). En incitant les navetteurs ponctuels à utiliser le parking de la SNCB, cela permettrait de réduire quelque peu la pression en stationnement dans des zones qui pourraient être mises à disposition d'autres usagers (ou d'usages).

En cas de maintien de deux réglementations, il sera nécessaire de rendre plus lisible cette double réglementation (cf. ci-après).

- **De favoriser la rotation en limitant la durée de stationnement dans le temps** (maximum 2 à 3 heures), et éventuellement par la mise en place ;
 - D'une période de gratuité (premières 15' o 30') ;
 - D'une tarification progressive.
- Enfin, de **revoir éventuellement le périmètre** de la zone de stationnement et exclure la rue du Pont de la Cure si le stationnement y est destiné à d'autres utilisateurs que des chalands (cf. ci-après).

Au regard de l'offre et de la demande en stationnement observées le samedi, et malgré la réduction de l'offre générée en cas de mise en œuvre du projet de réaménagement de la Grand Place et de ses abords, il ne s'avère actuellement pas utile de réglementer le stationnement durant le week-end.

Les navetteurs

Le stationnement des navetteurs doit être maîtrisé de sorte à limiter sa pression sur les autres usagers et doit être privilégié hors voirie.

Actuellement, la SNCB met 307 places à disposition de ceux-ci. En sus, la Ville de Leuze met à disposition une zone de stationnement de 86 places qui, d'une part n'est pas suffisante pour répondre à la demande actuelle (90 abonnements + stationnement sauvage dans le parking de l'ancien Lidl) et, d'autre part, est amenée à être valorisée pour une utilisation par les visiteurs/usagers du complexe sportif. Par ailleurs, la Ville tolère le stationnement des navetteurs le long de la rue du Pont de la Cure, ainsi que dans la zone de stationnement hors voirie (zone bleue) sise le long de celle-ci.

Au vu de ces différents éléments, il est donc nécessaire de repenser la gestion du stationnement des navetteurs :

- En ce qui concerne les navetteurs réguliers, il est recommandé de :
 - **Concentrer l'offre en stationnement pour ceux-ci, outre au sein du parking SNCB** qui présente encore des réserves de capacité, **au parking « navetteurs » existant (86 places) et au parking hors-voirie existant de l'autre côté du Pont de la Cure (54 places)** ou au sein du nouvel espace de stationnement qu'envisage de créer la Commune le long des voies du chemin de fer (~ 50 places). L'offre en stationnement pour les navetteurs réguliers serait ainsi portée à environ 440 places, dont 140 places mises à disposition par la Ville ;
 - **Réserver l'offre en stationnement en voirie le long du Pont de la Cure à d'autres usagers/usages** (zone de dépose-minute pour la gare, véhicules partagés, zone de stationnement de courte durée, etc.).
- En ce qui concerne les navetteurs ponctuels, ceux-ci disposent du parking SNCB leur permettant de stationner leur véhicule pour quelques heures ou pour la journée à des tarifs compétitifs.

A long terme, et dans le cadre de l'éventuelle urbanisation de la ZACC, doit être envisagé un report du stationnement des navetteurs de l'autre côté des voies de chemin de fer de sorte à réduire tant la pression en stationnement que la circulation automobile dans le centre urbain de Leuze.

Les travailleurs

Il y a également lieu de maîtriser le stationnement des travailleurs de Leuze, qui doit être privilégié hors voirie, et pas forcément à proximité de l'hypercentre.

L'existence des zones réglementées dans le centre rencontre cet objectif, puisque les travailleurs n'ont pas l'occasion d'y stationner leur véhicule pour une longue durée. Il arrive toutefois que certains d'entre eux dérogent à la règle en parquant leur véhicule automobile en zone bleue (et viennent changer leur disque toutes les 2 heures) entraînant parfois quelques conflits avec les habitants. La mise à disposition de parkings (Panama et Di Silvestro) hors voirie pour les commerçants rencontre également cet objectif. Ceux-ci offrent une capacité totale de 48 places qui est complètement rencontrée. Par ailleurs, d'autres travailleurs ont la possibilité de stationner leur véhicule sur parcelles privées (enseignants de l'école CESP-Tour-Saint-Pierre, personnel du CPAS, etc.).

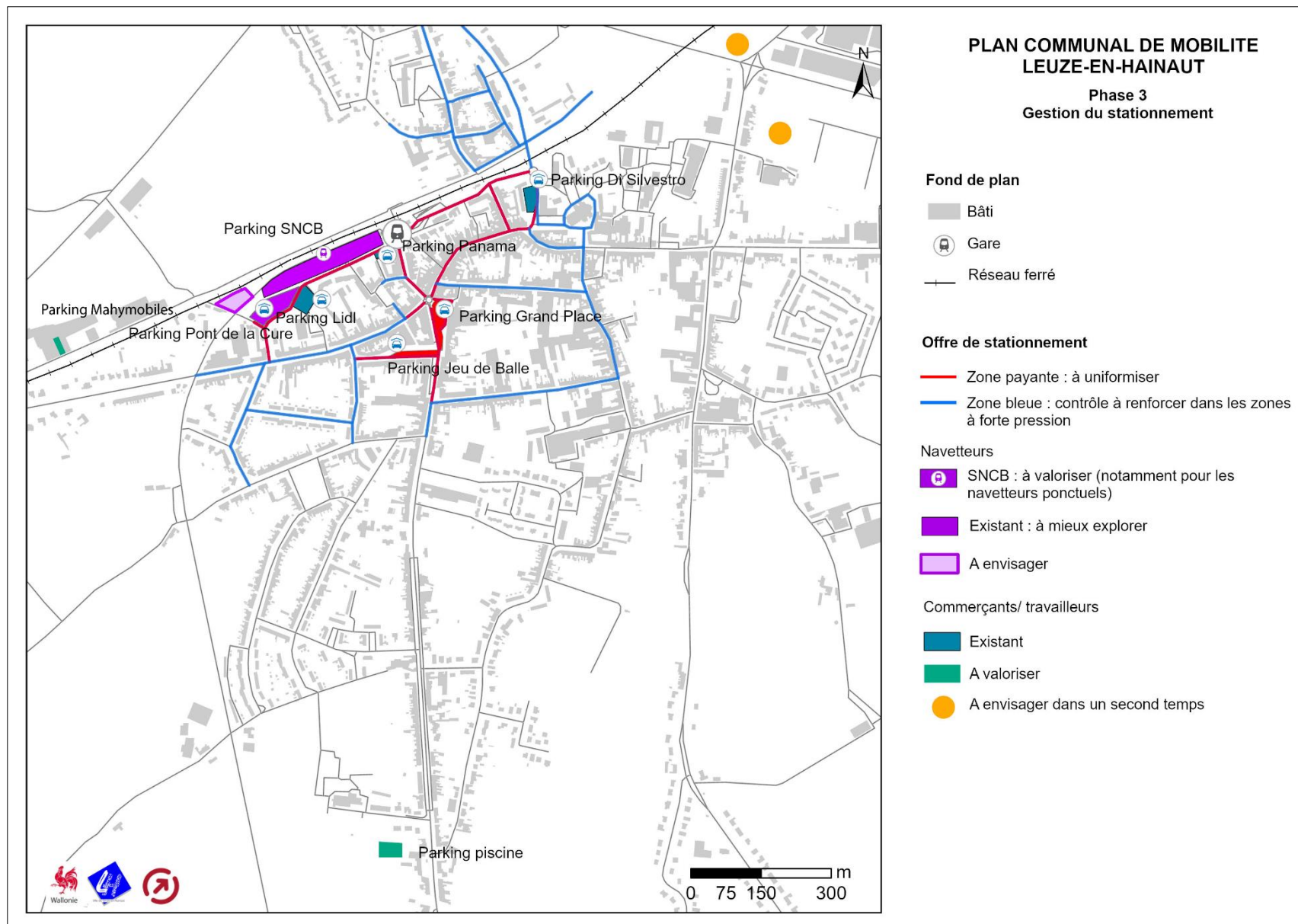
A ces différents égards, et en particulier à la suite du non-respect de la zone bleue, il est recommandé :

- **De renforcer les contrôles en zone bleue**, particulièrement dans les zones à forte pression. A défaut, pourrait s'envisager la mise en place d'une zone plus stricte (exemple : zone payante « secondaire » avec système de carte de dérogation pour les visiteurs – ce qui entraînerait toutefois une certaine lourdeur administrative, tant pour la Ville de Leuze-en-Hainaut que pour ses habitants) ;

- **De sensibiliser les travailleurs et de les informer sur les différentes possibilités qui leur sont offertes.** A titre d'exemple, le parking de la piscine qui est totalement sous-exploité en semaine n'est situé qu'à un petit kilomètre de la Grand Place. Une ligne de bus assure en outre la connexion entre ces deux lieux (pour un montant de moins de 1,5 €/j en cas d'abonnement). Le parking du musée de l'auto Mahymobiles, situé au nord-ouest du centre de Leuze, à distance similaire à celle qui sépare la piscine du centre, pourrait également être une option à explorer.

Cette offre pourrait éventuellement être développée, bien que la priorité soit celle de l'amélioration de l'accessibilité multimodale du centre par rapport à une augmentation de l'offre en stationnement. Diverses possibilités existent, mais doivent idéalement être envisagées dans un second temps en fonction des éventuels effets néfastes engendrés par le report de stationnement et/ou en fonction des opportunités qui se présentent :

- La mise à disposition du nouvel espace de stationnement qu'envisage de créer la Ville le long des voies du chemin de fer (~ 50 places) ou du parking hors voirie existant sis le long du Pont de la Cure et actuellement utilisé par les navetteurs (54 places) ;
 - La création/mise à disposition d'une zone de stationnement (temporaire) dans le parc d'activité économique existant ou dans les zones d'extension à venir (ex : rue de l'Artisanat, ou dans la zone d'extension envisagée par Lutosa sur la parcelle comprise entre la N7 et le chemin du Vieux Pont) ;
- Mais aussi et surtout **de les informer sur les différentes alternatives existantes en vue de rejoindre le centre de Leuze** (train, bus, réseau cyclable à développer, covoiturage à promouvoir). A ce dernier titre, pour rappel, le présent PCM recommande fortement à la Ville d'adhérer au projet ComOn (cf. section 3.4.1, p.37).



Par ailleurs, il y aura lieu d'améliorer la lisibilité du mode de gestion du stationnement dans le centre-ville, par exemple via la réalisation d'un document clair et didactique tel que celui établi par la ville voisine d'Ath.

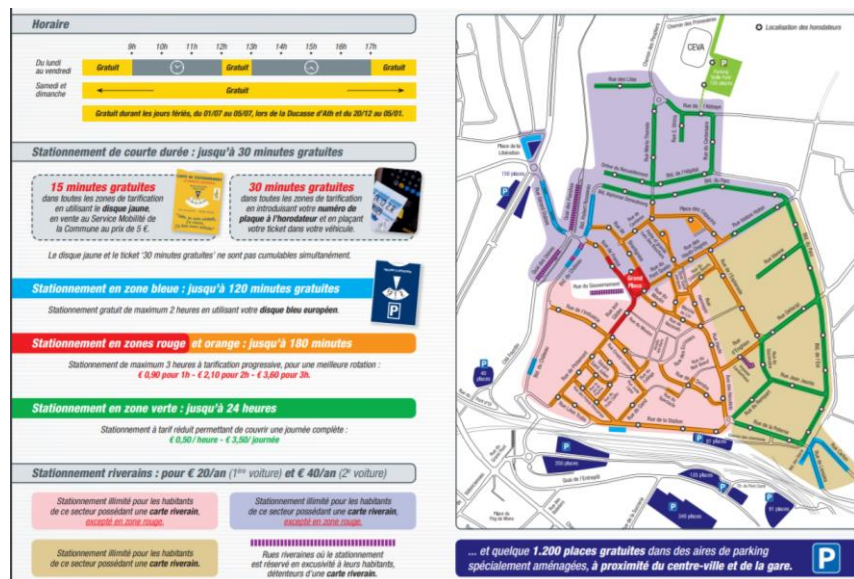


Figure 6 : Document graphique explicatif de la gestion du stationnement dans le centre-ville d'Ath – source : Ville d'Ath

3.8.2 Rendre les cœurs de villages plus attractifs et conviviaux

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité

A l'instar de ce que propose le PCDR, le présent PCM ambitionne le réaménagement des places publiques situées en cœur de village en vue d'en faire des espaces de rencontre de qualité. Parmi les espaces à réaménager en priorité, la place de Tourpes ou encore celle de Chapelle-à-Wattines pour lesquelles une proposition de réaménagement est faite dans le cadre du présent PCM (cf. fiche action).

3.8.3 Limiter le trafic de transit des poids lourds dans les villages (et le cœur de ville)

En vue de limiter le transit de poids lourds dans les villages, et par là d'améliorer la qualité de vie pour les habitants, diverses mesures sont proposées :

- Uniformiser la signalétique directionnelle verticale à destination du parc d'activité économique de Leuze-Europe ;
- Harmoniser les restrictions de circulation pour les poids lourds, tant à l'échelle du territoire communal que du centre urbain, et contrôler le respect de celles-ci ;
- Faire un suivi des problématiques soulevées par les riverains et prendre les éventuelles mesures nécessaires.

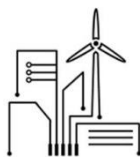
De manière complémentaire, la création ou mise à disposition d'une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds permettrait aux chauffeurs de pouvoir y garer leur véhicules de manière organisée.

La mise en œuvre des actions décrites dans la présente section est d'autant plus importante que le PAE va se développer dans les

prochaines années, générant des flux de poids lourds (et de travailleurs) supplémentaires.

Action 8.3.a. Uniformiser (et compléter) la signalétique directionnelle verticale à destination du parc d'activité économique de Leuze-Europe

La première phase d'étude a mise en évidence que la signalétique directionnelle verticale renseignant l'itinéraire à suivre pour rejoindre le parc d'activité économique de Leuze-Europe doit être revue et complétée. Il s'agira donc d'uniformiser la signalétique utilisée et de renseigner le parc d'activité économique de Leuze-Europe de façon continue – au minimum depuis le réseau autoroutier (E-42 et E-429) – et via une signalétique commune. Les signaux intégreront idéalement les nouveaux logos utilisés pour indiquer les parcs d'activité économique (cf. ci-contre). Une signalétique en sortie des parcs d'activité pourrait également être placée et indiquer les itinéraires à suivre pour rejoindre le réseau autoroutier.



Action 8.3.b. Harmoniser les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci

La première phase d'étude a aussi mise en évidence la multitude de restrictions de circulation pour les poids lourds qui existent sur le territoire, tant en termes de tonnages que de temporalité. Certaines restrictions portant parfois à confusion. La Ville et la Région harmoniseront donc, dans la mesure du possible et des objectifs recherchés, ces restrictions de circulation de sorte que celles-ci soient les plus homogènes possible (limitation d'accès < 3,5T ; application 24h/24, 7j/7). L'idée étant que la circulation des poids lourds est à privilégier sur les principaux axes de circulation (N7, N60) et à éviter sur les axes secondaires (voies de collecte et de desserte locale).

Par ailleurs, il y a lieu de faire respecter cette réglementation, par le biais de contrôles de police, voire via la mise en place de caméras ANPR pour les éventuels endroits sensibles.

Action 8.3.c. Effectuer un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains et prendre les éventuelles mesures nécessaires

Certains riverains pointent du doigt un trafic de poids lourds dans certains villages de l'entité, en particulier des habitants de Blicquy et Chapelle-à-Oie d'une part, et de Chapelle-à-Wattines et Grandmetz d'autre part. La présence des Ateliers de Blicquy (amenés à déménager) et des Transports Bourgeois explique probablement en grande partie le charroi lourd dans ces villages. Bien que le déménagement des Ateliers de Blicquy devrait soulager une (grande) partie de ce trafic lourd dans les deux premiers villages nommés, il est tout de même recommandé d'effectuer un suivi de cette problématique au sein de l'ensemble de ces villages et de façon plus générale sur l'ensemble du territoire. L'objectif étant que ce trafic circule sur les principaux axes de circulation (réseau primaire 2 et secondaire, voire de liaison locale) et non sur les voies de collecte locale et de desserte locale. En cas de transit avéré, des mesures devront être prises en vue de limiter/supprimer ce trafic de transit dans le centre et les villages. Pour les villages de Blicquy, Chapelle-à-Oie, Chapelle-à-Wattines et Grandmetz – et conformément à ce qui est préconisé ci-avant – doit être étudiée la possibilité de restreindre la circulation dans ces villages aux véhicules de moins de 3,5 T (excepté circulation locale) ; et le cas échéant de faire respecter cette restriction (cf. ci-avant).

Par ailleurs, et lors de la présence de pôles générateurs de déplacements lourds, une limitation de la vitesse à maximum 30 km/h pour les poids lourds est également préconisée de manière à réduire les nuisances pour les riverains.

Action 8.3.d. Mettre à disposition une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds

La présence de parcs d'activités économiques sur le territoire communal engendre des besoins en stationnement poids lourds, et notamment des besoins en stationnement de longue durée. De ce fait, et en raison du fait qu'une demande existe et a été soulevée dans le cadre du présent PCM, il est conseillé de mettre à disposition un espace de stationnement longue durée par les poids lourds. Celui-ci pourrait être créé lors des différentes phases d'extension des parcs d'activité économique (projets Leuze-Europe III et extension Lutosa).

De manière complémentaire, divers services pourraient être offerts aux chauffeurs poids lourds (sanitaires, etc.).

4. Programme d'actions

4.1 Préambule

Chacune des 50 actions proposées dans le présent Plan Communal de Mobilité, fait l'objet d'une fiche action jointe en annexe, reprenant :

- L'objectif poursuivi ;
- Le(s) lieu(x) concerné(s) ;
- Le degré de priorité :
Celui-ci va de 1 (prioritaire) à 3 (moins prioritaire) ;
- La période de mise en œuvre envisagée :
Trois périodes principales sont distinguées :
 - Court terme (≤ 3 ans)
 - Moyen terme (≤ 5 ans)
 - Long terme (≤ 10 ans)
- Les acteurs concernés ;
- Une estimation du budget et des sources de financement potentielles :
Les catégories suivantes sont définies :
 - € (≤ 2.500 €)
 - €€ (≤ 10.000 €)
 - €€€ (≤ 50.000 €)
 - €€€€ (≤ 100.000 €)
 - €€€€€ (> 100.000 €)
- Une description détaillée de l'action

4.2 Tableau de bord

Le tableau, repris ci-après, fait la synthèse de ces actions et reprend pour chacune l'intitulé, le degré de priorité, la période de mise en œuvre, le budget estimé, et les principaux acteurs concernés.

Il servira de guide pour le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité.

La légende du tableau concernant le terme de mise en œuvre est la suivante : C : court terme ; M : moyen terme ; L : long-terme ; AC : Action continue ; AP : Mise en œuvre progressive.

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	TEC	Police
1. FAVORISER LA MARCHÉ							
1.1. Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain							
1.1.a. Développer des zones "apaisées"							
Cœur de ville de Leuze	1	C	-	x	x		
Cœurs des villages et reste du centre urbain	2	M-L	-	x	x		
1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité							
Axes structurants dans le centre urbain et axes structurants prioritaires dans les villages	1	C-M	€€€€€	x	x	(x)	
Abords des principaux axes de circulation et/ou abords des établissements publics	2	L	€€€€€	x	x	(x)	
1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles	1	AC	€(€€€€)	x	x		
1.2. Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages							
cf 1.1.b.							
1.3. Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (et avec le centre)							
1.3.a. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain							
Définition du réseau et balisage des itinéraires existants	2/3	C	€€	x	x		
Aménagement des tronçons non praticables	2/3	M - L	€€€€(€)	x	x		
1.4. Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied							
1.4.a. Cartographier et baliser le réseau d'itinéraires piétons	2	C	€(€)	x			
1.4.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation	2	AC	€	x			
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO							
2.1. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune							
2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal							
Liaisons entre le centre urbain et Thieulain, Tourpes, Blicquy, Willaupuis et CAO	1	C	€€€€(€)	x	x		
Liaisons entre le centre urbain et Gallaix, Pipaix ; et réseau cyclable dans le centre urbain	1	M	€€€€(€)	x	x		
Liaisons villages-villages	2	L	€€€€(€)	x	x		
2.2. Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux							
2.2.a. Sécuriser (davantage) les traversées du RAVeL et garantir une connexion depuis les villages proches							
Sécurisation traversée N60, N537 et av. de la Libération	1	C	€€€(€)	x	x		
Autres traversées	2	M	€€€(€)	x	x		
2.2.b. Sécuriser (davantage) et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins							
Liaison avec Tournai et Ath	1	C	€€€€€		x		
Liaison avec Péruwelz et Frasnes-lez-Anvaing	1/3	C/L	€€€€€		x		
Liaison avec Beloeil	2	M	€€€€€		x		

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	TEC	Police
2.3. Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal							
2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre urbain et les villages	1	C	€€€(€)	x	x	x	
2.4. Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer							
2.4.a. Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes	2	AC	€(€)	x			
2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes	2	AP	€(€€€€€)	x			
2.4.c. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo	2	AC	€	x			
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE							
3.1 Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à hauteur de la gare de Leuze-en-Hainaut							
3.1.a. Réaménager la gare et ses abords	1	M-L	€€€€€	x	x	x	
3.1.b. Développer et implanter les services de mobilité à la gare de Leuze	2	M-L	€€€(€€)	x	(x)	(x)	
3.2. Renforcer l'axe bus Péruwelz – Leuze-en-Hainaut – Renaix							
3.2. Mettre en place un réseau express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (– Renaix)							
Réaliser les démarches et études	2	C	€€€€€	x		x	
Mise en œuvre des lignes express	2	M	€€€€€	x		x	
3.3. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus							
3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles	1/3	AP - L	€€€€€	x	x	x	
3.4. Faciliter l'intermodalité bus-vélo							
3.4. Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos	3	C	€€	x	(x)	x	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE							
4.1. Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité							
4.1.a. Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité	1	CT	€	x			
4.1.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	1	AC	€	x			
4.1.c. Faire connaître les services de mobilité partagée existants	2	AC	€	x			
4.1.d. Inciter (et accompagner) à la mise en place d'un plan de déplacements à l'échelle du PAE	1	AC	€(€€€)	x	x		
4.2. Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, en ce compris les services de mobilité							
4.2.a. Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le centre urbain	1	C	-	x			
4.2.b. Développer les services de mobilité	1	C	-	x			
4.3. Spécialiser le réseau routier							
4.3. Spécialiser le réseau routier	1	AP	-	x			
4.4. Favoriser un usage rationnel dans le cadre de nouveaux projets de développement							
4.4. Veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal	1	AC	-	x			

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	TEC	Police
5. Améliorer la sécurité routière							
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci							
5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie	1	C	€(€)	x	x	x	(x)
5.1.b. Marquer les entrées d'agglomération (et de zones urbanisées)							
Entrées d'agglomération/traversées zones urbanisées sur le réseau principal	1	C	€€€(€)	x	x	(x)	(x)
Autres entrées d'agglomération	2	M	€€€(€)	x	x	(x)	(x)
5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse							
Zones prioritaires	1	C	€(€€€€)	x	x	(x)	x
Autres zones	2	AC	€(€€€€)	x	x	(x)	x
5.2. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route							
5.2.a. Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7							
marquage au sol supprimant la possibilité de dépassement dans les deux sens de circulation via la bande centrale de circulation	1	C	€€	(x)	x	(x)	(x)
réaménagement des espaces de circulation	2	M-L	€€€€(€)	(x)	x	(x)	(x)
5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes							
Carrefours N7/N526/Vieux Pont, N7/Galerie, N60/N537	1	C	€€€(€€)	x	x	(x)	(x)
Autres carrefours accidentogènes et autres carrefours régionaux traversés par des itinéraires cyclables et piétons	2	M	€€€(€€)	x	x	(x)	(x)
Carrefours accidentogènes subjectifs	3	L	€€€(€€)	x	x	(x)	(x)
6. Améliorer la mobilité scolaire							
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles							
6.1. Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort							
Signalétique	1	C	€€(€)	x	x		
Mobilier urbain	2	M	€€(€)	x	x		
6.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires							
6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles	1	AP	€€(€€€)	x	x		
6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles							
Etablissements secondaires, primaires	1	C	€€(€€€)	x	x		
Etablissement maternels	2	M	€€(€€€)	x	x		
6.3. Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école							
6.3.a. Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant	1	AC	€/an	x			
6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"	1	AC	€/an	x			(x)
6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	2	AC	€(€€)/an	x	(x)		(x)
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles							
6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école							
Etablissements les plus problématiques	1	C	€(€€€€)	x	(x)		x
Autres établissements scolaires	2	M-L	€(€€€€)	x	(x)		x

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	TEC	Police
7. Améliorer la mobilité des PMR								
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR le long des itinéraires structurants du centre urbain								
7.1.	Rendre les itinéraires structurants du centre urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite							
	Prises de mesures temporaires	1	C	-	x	x		
	Mise en accessibilité des axes piétons structurants	1	M	-	x	x		
7.2. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des agglomérations								
7.2.	Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics	2	AC	-	x	x		
7.3. Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics								
7.3.a.	Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR							
	Accessibilité gare	2	M	€€€€(€)	x	x	x	
	Accessibilité arrêts de bus	2	AP	-	x	x	x	
7.3.b.	Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR	2	M - L	€€€€€			x	
7.4. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants								
7.4.	Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	1	C	€/an	x			
8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal								
8.1. Rendre le centre urbain plus attractif et convivial								
8.1.a.	Maitriser le trafic automobile circulant dans le centre urbain	1	C	€	(x)	x		
8.1.b.	Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain	1	C	€(€)	x	x		
8.2. Rendre les cœurs de villages plus attractifs et conviviaux								
8.2.	Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité	3	AP	€€€€	x	(x)	(x)	
8.3. Limiter le trafic de transit des poids lourds dans les villages (et le cœur de ville)								
8.3.a.	Uniformiser (et compléter) la signalétique directionnelle verticale à destination du parc d'activité économique de Leuze-Europe	2	C	€	(x)	x		
8.3.b.	Harmonier les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci							
	Faire respecter les restrictions	1	AC	€(€€€€)	x	x		x
	Harmoniser les restrictions	2	C	€	x	x		x
8.3.c.	Effectuer un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains et prendre les éventuelles mesures nécessaires	2	AC	€(€€€€)	x	(x)		x
8.3.d.	Mettre à disposition une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds	3	M-L	€€€€(€)	x	x		

5. Indicateurs

5.1 Préambule

Afin de pouvoir évaluer l'évolution de la politique menée par la Commune à la suite de la mise en œuvre de son Plan Communal de Mobilité, de pouvoir disposer d'un « observatoire » de la mobilité, d'évaluer les tendances en termes de comportements de déplacement, et l'impact de la mise en œuvre des actions définies, ont été définis une série d'indicateurs. Ceux-ci sont de deux types :

- Indicateurs de réalisation (IR) :

Ceux-ci permettent d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les actions. Ceux-ci ont été subdivisés en deux catégories :

- Les indicateurs relatifs aux infrastructures (IR-infra.), tel que le nombre de voies aménagées pour les cyclistes, etc. ;
- Les indicateurs relatifs aux mesures de sensibilisation, d'information, etc. (IR-sens.), tel que le nombre d'actions de sensibilisation en faveur de la marche et de la pratique du vélo, etc.

- Indicateurs d'impact (II) :

Ceux-ci permettent de mesurer l'évolution des comportements des déplacements (ex : nombre de cyclistes utilisant tel itinéraire du réseau cyclable, nombre de piétons se rendant à la maison communale, etc.)

5.2 Indicateurs de réalisation

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
1. FAVORISER LA MARCHÉ				
1.1. et 1.2. Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain et des village				
1.1.a.	Développer des zones "apaisées"	# de zones apaisées réalisées (zones 30, zones résidentielles) km de voies de desserte mises en zone 30 ou résidentielle	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
1.1.b.	Offrir des cheminements piétons de qualité	# de voies équipées de trottoirs dont la largeur >1,5m km de trottoirs (>1,5m)	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
1.1.c.	Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles	# de sentiers/venelles accessibles km de sentiers/venelles accessibles	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
1.3. Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (et avec le centre)				
1.3.a.	Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain	# de liaisons inter-villages/centre réalisées km de chemins et sentiers repris dans le réseau et (rendus) praticables	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
1.4. Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied				
1.4.a.	Cartographier et baliser le réseau d'itinéraires piétons	réalisation de la carte du réseau d'itinéraires piétons # balises installées	incitation infrastructure	Réalisation et mise à jour ≥ 1/an Pas de cible spécifique
1.4.b.	Organiser des actions/événements de sensibilisation	# d'actions organisées en faveur des piétons	incitation	≥ 1/an
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO				
2.1. Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune				
2.1.	Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal	# de liaisons inter-villages/centre réalisées km de voiries aménagées pour les cyclistes # balises installées	infrastructure infrastructure infrastructure	Liaisons villages-centre
2.2. Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux				
2.2.a.	Sécuriser (davantage) les traversées du RAVel et garantir une connexion depuis les villages proches	# de traversées sécurisées	infrastructure	Réalisation totale
2.2.b.	Sécuriser (davantage) et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins	# d'itinéraires de liaisons réalisés en partenariat avec les Communes voisines	infrastructure	Liaisons vers Tournai, Ath, Péruwelz et FLA
2.3. Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal				
2.3.a.	Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre urbain et les villages	# de dispositifs de stationnement pour vélos (couverts, non couverts, boxes)	infrastructure	Réalisation totale
2.4. Continuer à promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer				
2.4.a.	Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes	réalisation de la carte du réseau d'itinéraires cyclables et des services pour les cyclistes	incitation	Réalisation et mise à jour ≥ 1/an
2.4.b.	Développer les services à destination des cyclistes	# de services à destination des cyclistes	infrastructure	Pas de cible spécifique
2.4.c.	Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo	# d'actions organisées en faveur du vélo # nombre de primes octroyées / # montant du budget octroyé aux primes	incitation incitation	≥ 1/an Pas de cible spécifique

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE				
3.1. Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à hauteur de la gare de Leuze				
3.1.a.	Réaménager la gare et ses abords	réalisation du réaménagement de la gare	infrastructure	Réalisation totale
3.1.b.	Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Leuze	# de services de mobilité à la gare	infrastructure	Pas de cible spécifique
3.2. Renforcer l'axe bus Péruwelz – Leuze-en-Hainaut – Renaix				
3.2.	Mettre en place un réseau express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (– Renaix)	mise en place d'une ligne bus structurante	infrastructure	Réalisation totale
3.3. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus				
3.3.	Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles	# d'arrêts disposant d'un quai confortable (avec abri)	infrastructure	Réalisation pour les arrêts prioritaires
3.4. Faciliter l'intermodalité bus-vélo				
3.4.	Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos	# d'arrêts équipés de dispositifs de stationnement pour vélos	infrastructure	Pas de cible spécifique
4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE				
4.1. Promouvoir, sensibiliser et inciter à une autre mobilité				
4.1.a.	Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité	# de mises à jour par an de l'onglet mobilité du site internet communal	incitation	Mise à jour ≥ 1/an
4.1.b.	Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	# d'actions/événements de sensibilisation organisés (conférences, test engins de micromobilité...)	incitation	≥ 1/an
4.1.c.	Faire connaître les services de mobilité partagée existants	# d'actions organisées en faveur du covoiturage	incitation	≥ 1/an
4.1.d.	Inciter (et accompagner) à la mise en place d'un plan de déplacements à l'échelle du PAE	# d'actions/événements de sensibilisation organisés (conférences, test engins de micromobilité...)	incitation	≥ 1/an
		# de services à destination des travailleurs du PAE	infrastructure	Pas de cible spécifique
4.2. Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, en ce compris les services de r				
4.2.a.	Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le ce	réalisation d'une étude de potentiel (et mise en œuvre si pertinent)	infrastructure	Réalisation totale
4.2.b.	Développer les services de mobilité	adhésion à la centrale locale de mobilité	incitation	Réalisation totale
		# de nouveaux services développés	infrastructure	Pas de cible spécifique
4.3. Spécialiser le réseau routier				
4.3.	Spécialiser le réseau routier	-	-	-
4.4. Favoriser un usage rationnel dans le cadre de nouveaux projets de développement				
4.4.	Veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal	% des projets intégrant des services de mobilité	infrastructure	Réalisation totale
5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE				
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci				
5.1.a.	Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie	# de tronçons où la limite de vitesse a été réajustée	infrastructure	Réalisation totale
5.1.b.	Marquer les entrées d'agglomération (et de zones urbanisées)	# d'entrées d'agglomérations/zones urbanisées aménagées	infrastructure	Réalisation totale
5.1.c.	Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vites	# d'actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesse	incitation	≥ 1/an
5.2. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route				
5.2.a.	Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7	# de voies centrales supprimées/réaffectées	infrastructure	Réalisation totale
5.2.b.	Sécuriser les carrefours accidentogènes	# de carrefours réaménagés	infrastructure	Réalisation totale

ACTION		INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE				
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles				
6.1.	Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort	# d'écoles disposant de panneaux de signalisation spécifiques (A23, "Ralentis,...") # d'abords d'école équipés de mobilier urbain (barrières, etc.) # d'écoles disposant d'une zone de confort	infrastructure infrastructure infrastructure	Réalisation totale
6.2. Améliorer l'accessibilité multimodale des établissements scolaires				
6.2.a.	Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles	# d'écoles disposant de trottoirs confortables et sécurisés de part et d'autre de leur entrée # d'écoles équipées de traversées sécurisées à leurs abords # rues scolaires	infrastructure infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique Réalisation totale Pas de cible spécifique
6.2.b.	Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des écoles	# écoles équipées de dispositifs de stationnement pour vélos de type arceaux (non-couverts, couverts) # d'aménagements cyclables réalisés (aux abords des écoles)	infrastructure infrastructure	Réalisation totale Pas de cible spécifique
6.3. Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école				
6.3.a.	Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant	# d'écoles disposant d'une personne du corps enseignant ayant suivi la formation EMSR # réunions organisées avec le corps enseignant	incitation incitation	Réalisation totale ≥ 1/an
6.3.b.	Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"	# d'outils pédagogiques mis à disposition des écoles # d'actions organisées avec les écoles	incitation incitation	Pas de cible spécifique ≥ 1/an
6.3.c.	Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	# d'actions réalisées en faveur de la mise en place d'alternatives	incitation	≥ 1/an
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles				
6.4.	Gérer le stationnement aux abords d'école	# de mesures prises en vue de gérer le stationnement aux abords d'écoles	incitation	Pas de cible spécifique
7. AMELIORER LA MOBILITE DES PMR				
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR le long des itinéraires structurants du centre urbain				
7.1.	Rendre les itinéraires structurants du centre urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite	% du réseau structurant doté de trottoirs accessibles % des traversées du réseau structurant accessibles	infrastructure infrastructure	Réalisation totale
7.2. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des agglomérations				
7.2.	Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics	% de trottoirs accessibles % des traversées accessibles	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
7.3. Améliorer l'accessibilité PMR des transports publics				
7.3.a.	Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR	# de quais rendus accessibles pour les PMR # d'arrêts "PMR-conformes" et "PMR-praticables"	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique Réalisation pour les arrêts prioritaires
7.3.b.	Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR	# de bus "PMR-accessibles"	infrastructure	Réalisation totale
7.4. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants				
7.4.	Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	# d'actions informant sur les services adaptés	incitation	≥ 1/an
8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL				
8.1. Rendre le centre urbain plus attractif et convivial				
8.1.a.	Maîtriser le trafic automobile circulant dans le centre urbain	# de signaux routiers déplacés/ajoutés # autres mesures spécifiques prises	infrastructure infra/incitation	Réalisation totale Pas de cible spécifique
8.1.b.	Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain	mise à jour de politique de gestion du stationnement	incitation	Réalisation totale
8.2. Rendre les cœurs de villages plus attractifs et conviviaux				
8.2.	Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité	# d'espaces publics aménagés	infrastructure	Pas de cible spécifique
8.3. Limiter le trafic de transit des poids lourds dans les villages (et le cœur de ville)				
8.3.a.	Uniformiser (et compléter) la signalétique directionnelle verticale à destination du parc d'activité économique de Leuze-Europe	# de signaux routiers ajoutés/uniformisés	infrastructure	Réalisation totale
8.3.b.	Harmoniser les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci	# de signaux routiers ajoutés/modifiés # de campagnes de contrôles effectuées par la Police	infrastructure incitation	Réalisation totale ≥ 1/an
8.3.c.	Effectuer un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains	# de mesures prises pour empêcher le trafic de transit des poids lourds	infrastructure/incitation	Pas de cible spécifique
8.3.d.	Mettre à disposition une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds	création d'une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds	infrastructure	Pas de cible spécifique

5.3 Indicateurs d'impact

INDICATEURS D'IMPACT	via enquête existante	via enquête/ mesures à réaliser
Parts-modales		
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-travail	Enquête SPFMT	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-école	Enquête SPW	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements personnel maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements travailleurs parc d'activité économique	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements complexe sportif	-	x
Flux		
Nombre de piétons sur le réseau de sentiers et chemins	-	x
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable communal	-	x
Charge de trafic sur le réseau routier communal (voies de collecte et de desserte)	EIE	x
Flux/part de poids lourds sur les voiries communales	-	x
Taux d'utilisation des équipements		
Taux d'utilisation des dispositifs de stationnement pour vélos (écoles, TP, autres)	-	x
Taux de fréquentation des arrêts de bus	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement T.E.C.	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement SNCB	SNCB	-
Taux d'utilisation du service de voitures partagés (si mis sur pied)	-	x
Accidentologie		
Nombre d'accidents de la route (mortels, avec blessés, sans blessés)	Zone de police	-
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	Zone de police	x
Incitants		
Nombre de personnes ayant recours à la prime-vélo/micromobilité (si mis sur pied)	-	x