

DESCRIPTION DU PROJET

Le plan communal de mobilité (PCM) est un document stratégique qui a pour objectif d'améliorer la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune. Le PCM recouvre trois thématiques transversales :

- **Accessibilité et mobilité** : le PCM vise à organiser les déplacements des personnes et des marchandises de manière cohérente, générant le moins de nuisances possibles, favorisant les modes de déplacement durables tel que la marche à pied, le vélo et les transports collectifs. L'accessibilité des pôles d'activité principaux doit être assurée pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Dans cette perspective, un PCM doit être multimodal (prendre en compte tous les moyens de déplacement) et hiérarchique (proposer une hiérarchie des voiries afin d'orienter les flux).
- **Sécurité routière** : le PCM vise à organiser la circulation de manière à réduire le nombre et la gravité d'accidents de la route.
- **Qualité du cadre de vie** : La gestion de la mobilité représente un enjeu pour les activités de « séjour » (se promener, jouer, s'asseoir, s'échanger, contempler le paysage, ...) dans l'espace public qui se voient affectées par les nuisances que génèrent les déplacements, notamment ceux de véhicules motorisés. Le PCM promeut la vie locale et contribue à diminuer les impacts négatifs liés à la mobilité.

Le PCM analysera en détail les caractéristiques des voiries communales afin de définir une hiérarchie claire de la voirie. Ce diagnostic permettra notamment d'évaluer l'état des voies destinées aux déplacements lents et de proposer des améliorations concrètes du niveau de la sécurité de tous les usagers.

Le plan abordera autant la problématique liée à la mobilité intra-communale qui constitue un enjeu important considérant le manque de liaisons en transports en commun entre les villages, qu'à la mobilité extra-communale, en considérant notamment les pôles d'emplois telles que les zones d'activité économique, et les actions potentielles à développer envers les navetteurs afin de promouvoir les modes de déplacement durables. Dans cette perspective, une réflexion devra être menée sur la mise à disposition de vélos à louer pour les déplacements entre les gares et les zonings.

Les actions mises en place dans le cadre du PCM assureront l'accessibilité des points stratégiques en matière de mobilité, notamment les gares de Rhisnes et de Bovesse, et répondront aux enjeux liés aux axes routiers importants, particulièrement les nuisances liées au trafic agricole.

ORIGINE DE LA DEMANDE

La demande émane des consultations villageoises, de l'enquête de satisfaction réalisée par la Commune et des groupes de travail sur la mobilité.

JUSTIFICATION DU PROJET

Lors du diagnostic participatif, les habitants ont souligné les points faibles de la mobilité à La Bruyère, telle que :

- L'aménagement de la voirie qui ne prend pas suffisamment en compte les modes doux et les besoins des personnes à mobilité réduite ;
- Le fait que certains espaces publics sont fortement occupés par la voiture, c'est notamment le cas de la place de Saint-Denis ;
- Le manque de liaisons vélo et transports en commun entre les villages et vers les gares
- Le mauvais état de certaines routes et de certains trottoirs ;
- Les difficultés concernant la mobilité aux abords des écoles (la sécurité, les navettes scolaires etc.) ;

- L'offre en transports en commun : le réseau ne relie pas tous les villages, les parcours et fréquences sont peu adaptés aux besoins des habitants, tous les quartiers ne sont pas desservis ;
- Les difficultés de parage pour les voitures ;
- La présence de véhicules non agricoles sur les chemins de remembrement ;
- La vitesse trop élevée dans certaines rues et autres incivilités routières.

Ces réflexions ont mis en lumière l'utilité d'un PCM comme outil de planification qui permettrait d'offrir une réponse cohérente à la multiplicité de problèmes de mobilité constatés.

La Commune mène par ailleurs depuis longtemps une réflexion autour des aménagements en matière de mobilité qui pourrait être formalisée dans le cadre d'un PCM. Une série d'actions ont déjà été réalisées pour le bon aménagement de la N912, qui ont pour but de :

- contraindre les camions de transport à utiliser les autoroutes plutôt que la N912, pour éviter le passage à travers La Bruyère ; à cette fin, un accord a été passé avec la râperie en échange d'un dédommagement pour l'excédent de kilométrage engendré ;
- offrir une liaison cyclable entre Saint-Denis et la gare de Bovesse ;
- assurer des contrôles de police.

La Commune a également mis en place un programme d'amélioration des espaces publics pour les usagers faibles, notamment :

- la réfection progressive des trottoirs, la priorité allant aux axes menant vers les lieux de transport en commun et les écoles, rue d'Emines à Rhisnes, rue du Village et rue Janquart à Meux ;
- la mise à sens unique d'une partie de la rue Janquart à Meux ;
- le réaménagement des espaces publics.

Dans le cadre du PCDR, un projet vise le réaménagement des quartiers de gare de Bovesse et de Rhisnes. Les gares représentent pour la commune un atout à valoriser afin d'encourager l'utilisation du train. Plusieurs autres projets du PCDR visent à favoriser les modes doux : le balisage des chemins de promenade inventoriés sur la commune, la mise en place d'un pédibus/vélobus pour permettre aux enfants d'effectuer leur trajet à l'école à pied ou à vélo en toute sécurité et la création de liaisons lentes intervillages pour modes doux.

A l'heure actuelle, la commune de La Bruyère ne dispose pas d'un Plan Communal de Mobilité. Ce document stratégique est l'occasion de créer un cadre qui permet d'orienter toutes les mesures prises en matière de mobilité vers la promotion des modes de déplacement durable, en préservant le cadre de vie de la commune, et en permettant l'accessibilité des pôles d'activité. Il permettra de soutenir la Commune dans sa volonté d'augmenter l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture, bien que celle-ci reste indispensable pour assurer la mobilité des citoyens dans un contexte rural.

Le projet est ainsi en lien direct avec les fiches projet du PCDR visant l'amélioration de l'infrastructure pour modes doux :

I.5. Mettre en place des pédibus / vélobus intergénérationnels dans le cadre scolaire

I.12. Promouvoir les alternatives en termes de mobilité (information et communication)

I.13. Baliser les chemins de promenade inventoriés par la commune

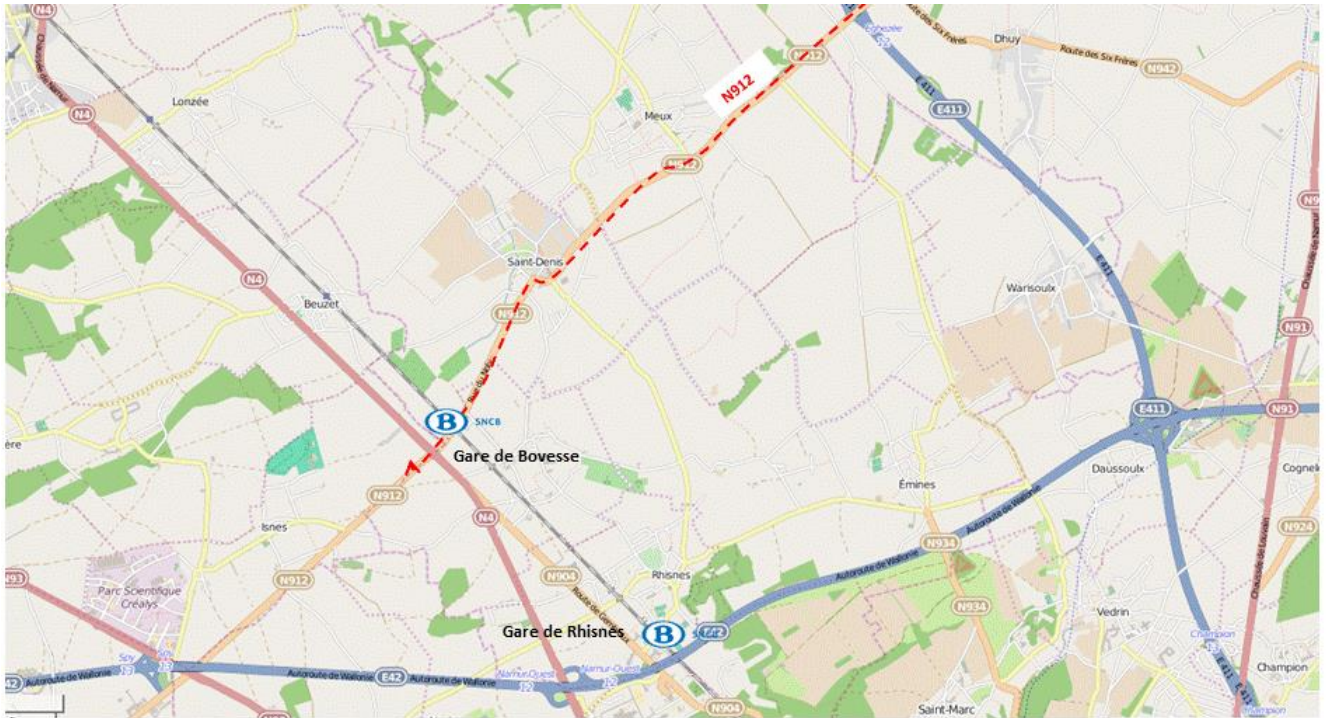
II.5. Développer les liaisons inter-villages pour piétons et cyclistes

II.6. Découvrir le paysage de la Hesbaye à pied et à vélo : aménagement de liaisons pour modes doux entre Saint-Denis, Emines, Meux et Bovesse

III.7. Compléter le maillage inter-village pour les cyclistes et les piétons

III.6. Sécuriser et aménager la voirie et les espaces publics

LOCALISATION



Le Plan Communal de Mobilité concerne l'ensemble du territoire communal.

STATUT AU PLAN DE SECTEUR

Sans objet.

STATUT DE PROPRIÉTÉ

Voiries régionales et communales.

TÂCHES À RÉALISER

Selon le SPW, la procédure préalable à l'élaboration d'un PCM est la suivante :

- candidature motivée à adresser au Ministre de la Mobilité
- élaboration d'un prédiagnostic en concertation avec le SPW et les partenaires concernés
- approbation du prédiagnostic par un comité d'évaluation
- appel d'offre pour la réalisation de l'étude par un bureau spécialisé (Cahier spécial des charges élaboré par le SPW en collaboration avec la commune)
- attribution du marché pour l'élaboration du PCM.

Le SPW précise que la présence d'un conseiller en Mobilité au sein même de l'administration communale est une condition pour réaliser le PCM.

La procédure d'élaboration d'un PCM est détaillée dans le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale. Le chapitre III du décret définit les différentes étapes d'élaboration du PCM.

OBJECTIFS VISÉS

	Défi (objectifs de développement)	Objectifs opérationnels	
Axe 1 : Gouvernance	Affirmer l'inscription de la gouvernance communale dans les enjeux du développement rural durable	<input checked="" type="checkbox"/>	Asseoir le rôle exemplatif de l'administration communale en matière de développement durable
		<input checked="" type="checkbox"/>	Sensibiliser et mobiliser les citoyens aux gestes durables
		<input checked="" type="checkbox"/>	Etablir une communication efficace entre Commune, citoyens et acteurs du territoire
Axe 2 : développement	Assurer un développement économique en phase avec le caractère rural	<input type="checkbox"/>	Valoriser et développer les ressources du territoire communal
		<input type="checkbox"/>	Attirer de nouvelles activités économiques en lien avec les besoins locaux
		<input type="checkbox"/>	Initier des partenariats avec des pôles économiques avoisinants
Axe 3 : Aménagement du territoire, cadre de vie et	Préserver l'équilibre entre le cadre de vie rural de la commune et son dynamisme territorial	<input checked="" type="checkbox"/>	Gérer et améliorer la qualité environnementale du territoire
		<input checked="" type="checkbox"/>	Développer une vision prospective et dynamique du territoire
		<input checked="" type="checkbox"/>	Aménager des espaces publics intégrés, pour tous et de manière concertée
		<input type="checkbox"/>	Soutenir la création de logements pour toutes les générations
Axe 4 : Mobilité	Donner une place à tous les modes de déplacements	<input checked="" type="checkbox"/>	Permettre à chacun de rallier les différents pôles en toute sécurité
		<input checked="" type="checkbox"/>	Créer un circuit de liaisons lentes inter villages
		<input checked="" type="checkbox"/>	Favoriser les alternatives à la voiture individuelle
Axe 5 : Dynamisme	Renforcer le plaisir de vivre ensemble à La Bruyère	<input checked="" type="checkbox"/>	Améliorer les services aux personnes
		<input type="checkbox"/>	Permettre le développement d'activités intergénérationnelles
		<input type="checkbox"/>	Mettre en valeur les atouts associatifs, sportifs, culturels et patrimoniaux

Ces objectifs sont rencontrés parce que :

- Les actions d'information et de communication mises en place dans le cadre de ce projet contribueront à augmenter le niveau de connaissances des citoyens au sujet de la mobilité durable et donc à les sensibiliser, tout en favorisant le contact entre les citoyens et la commune. Les habitants seront intégrés dans la prise de décision à travers des processus participatifs.
- De par la visibilité des actions, elles permettront à la commune de se profiler comme exemplaire en matière de mobilité durable.
- Le sujet de la mobilité durable oblige à une réflexion du développement territorial sur le long terme.
- Le PCM favorisera l'infrastructure adaptée aux modes durables et incitera ainsi à l'emploi de modes alternatifs à la voiture.
- Le PCM prévoit des actions d'aménagement des espaces publics et contribuera à pallier le manque de connexions inter-villages.

INDICATEURS

Objectif	Indicateur	Source	Cible
Améliorer l'infrastructure cyclable et piétonne	km de réseau cyclable continu Nombre d'emplacements de vélo, notamment aux gares, aux arrêts de bus et dans les cœurs de village	Commune	5km de nouveau réseau qui permet notamment de relier les tronçons existants 1 pôle attractif par gare

ESTIMATION GLOBALE DU COÛT

Le coût d'élaboration du PCM par un bureau d'étude se situe entre 20.000 et 40.000 €.

La commune peut bénéficier de subsides, alloués par le ministère des transports et de la mobilité, qui couvrent jusqu'à 75% des frais de l'étude (Art 2. de l'arrêté du Gouvernement wallon relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de la mise en œuvre de plans communaux de mobilité et de plans de déplacements scolaires du 27 mai 2004).

Concernant la mise en œuvre du PCM, le coût dépendra de mesures préconisées par le PCM qui seront élaborées sur base d'un diagnostic préalable. Pour le financement de ces mesures, les communes peuvent solliciter les « Crédits d'impulsion » auprès de la Région. Ces crédits visent la réalisation de travaux prévus dans le cadre d'un PCM qui concernent notamment les modes doux, tels que les aménagements piétons, cyclables et PMR adéquats.

Pour répondre à l'appel à projets « crédits d'impulsion », la commune doit :

- avoir un PCM terminé et approuvé par le Conseil communal
- avoir un Conseiller en mobilité communal
- avoir organisé le comité de suivi du PCM.

La subvention couvre 75 % du montant du projet et est limitée à 150.000 euros pour les communes inférieures à 10 000 habitants, à 200.000 euros pour les communes de 10 000 à moins de 50 000 habitants (Art. 12 du décret). A savoir qu'en 2014, La Bruyère comptait 8 988 habitants. Considérant la croissance démographique prévue (environ 100 habitants supplémentaires par an, selon les calculs de l'IWEPS), il est possible que la population communale dépasse les 10 000 habitants à l'horizon de 2025.

SOURCES DE FINANCEMENT

- Fonds communaux
- SPW

GESTIONNAIRES DE PROJET

- Commune
- Zone de police
- CLDR
- CCATM
- Groupe sentiers

PROGRAMME DE RÉALISATION

Phase 1 : Diagnostic. Etat des lieux et des enjeux mobilité dans la commune

Phase 2 : Objectifs. Définition des objectifs du plan mode par mode

Phase 3 : Plan de mobilité. Schéma intermodale vision à 10 ans des différents réseaux (piéton, cyclable, transports en commun, routier). Tableau de bord de mise en œuvre et fiches actions.

ÉLÉMENTS DONT IL FAUT TENIR COMPTE POUR LA PRIORITÉ À ACCORDER

- Intégrer et mettre en cohérence les initiatives en matière de mobilité durable déjà entreprises
- Exploiter les potentiels de mobilité durable existants, notamment les gares de Rhisnes et de Bovesse

ETAT DU DOSSIER

Le groupe de travail mobilité de la CLDR a mené une réflexion sur les problèmes liés à la circulation à La Bruyère et les améliorations à apporter.

PROGRAMMATION DANS LE TEMPS

- 2016 : Elaboration du diagnostic.
- 2017 : Définition des objectifs et conception du plan mode par mode, développement d'un schéma intermodal.
- 2018 : Début de la mise en œuvre du PCM à travers les opérations d'aménagement.

IMPACTS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Pilier environnemental :

Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Réduction des émissions de gaz à effet de serre suite à une plus faible utilisation de la voiture particulière	Préférence des habitants pour les modes de déplacement alternatifs à la voiture pour certains trajets

Pilier économique :

Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Développement des modes de déplacement moins coûteux que la voiture	La part du revenu qui n'est plus consacrée à la voiture alimentera la consommation locale
Baisse des coûts à la charge de la société liés à la voiture (infrastructure coûteuse, accidents, ...)	/
Un trafic calmé favorable au développement d'activités économiques locales (marché, courses)	/

Pilier social :

Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Un espace public plus accueillant grâce à une réduction du trafic routier	Davantage d'échanges et d'interactions entre les habitants Réappropriation de l'espace public pour des activités sociales et culturelles
Réduction des nuisances liées à la voiture dans les quartiers résidentiels	Meilleure qualité de vie dans la commune
Impact positif sur la santé des habitants lié à l'emploi de modes actifs (marche à pied et vélo)	Meilleure qualité de vie dans la commune

Pilier culturel :

Impacts	Réponse attendue (développer si pertinent)
Mise en valeur du patrimoine culturel, architectural et paysager de la commune par la promotion de modes lents, qui permettent de prêter plus d'attention à son environnement.	Appréciation et prise de conscience du patrimoine culturel communal par les habitants.
Entretien des sentiers et des chemins qui font partie de l'héritage patrimonial de la commune	