

Actualisation du Plan communal de mobilité de Beauvechain, avec approfondissement du volet « modes actifs »

SYNTHÈSE NON TECHNIQUE

13 FÉVRIER 2023



COMMUNE DE
BEAUVECHAIN



agorà

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
Num. 01	9.02.2023	Type de rapport : Intermédiaire	4371_PCM_Beauvechain_Synthèse_non-technique_Phases_1-2_2023-01-18.docx	Paul PLAK	Katia VAN ERP

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur – Directeur de Projets
- **Katia Van Erp** – Associée – Chef de Projets
- **Louis De Grady** – Chargé d'études



Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles
Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75
<http://www.agora-urba.be>

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE	5
1.1	Qu'est-ce qu'un plan communal de mobilité ?	5
1.2	Méthodologie en 3 phases	5
1.3	Objectifs généraux d'un PCM	6
2	INSCRIPTION DU PCM DANS LES STRATÉGIES COMMUNALES, SUPRA COMMUNALES ET RÉGIONALES	7
2.1	La stratégie régionale de mobilité	7
2.2	Les enjeux supracommunaux	7
2.3	La déclaration politique 2018-2024 de la Commune	7
3	PHASE 1 : DIAGNOSTIC	9
3.1	Les éléments pertinents dégagés en conclusion du diagnostic	9
3.1.1	Modes actifs	9
3.1.1.1	Déplacements piétons	9
3.1.1.2	Déplacements des cyclistes	10
3.1.2	Transports en commun	10
3.1.3	Services de mobilité	10
3.1.4	Mobilité scolaire	11
3.1.5	Réseau routier	11
3.1.6	Stationnement	12
3.1.7	Transport de marchandises	12
4	PHASE 2 : DÉFINITION DES OBJECTIFS	13
4.1	Synthèse des enjeux	13
4.2	Tableau de synthèse des enjeux, objectifs et du plan d'actions	14

TABLE DES FIGURES

-	<i>Figure 1 : carte de synthèse des enjeux - phase 2 (source : agora)</i>	13
---	---	----

1 CONTEXTE

1.1 QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ ?

C'est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle communale. Il planifie donc sur une période d'une dizaine d'années l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité de tous les modes de déplacements.

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

1.2 MÉTHODOLOGIE EN 3 PHASES

Le PCM est composé de trois volets. Il s'appuie sur un **diagnostic de la mobilité** à l'échelle communale. Ensuite, il en ressort **les enjeux** pour les différents modes de déplacement pour en définir les actions à mettre en œuvre pour rencontrer **les objectifs** que la commune souhaite atteindre.

Nous rappelons les différentes phases du Plan Communal de Mobilité :

Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic	<p>Un diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a été dressé. Pour cela, un certain nombre de données ont été récoltées (grands projets immobilier et d'infrastructure, statistiques, relevés de trafic, données TEC, etc...) et analysées, ainsi que des relevés de terrain ont été menés.</p> <p>De la synthèse du diagnostic découle les différents enjeux</p>
Phase 2 : Définition des enjeux et objectifs	<p>Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude.</p> <p>Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.</p> <p>Ces enjeux justifient les objectifs à atteindre</p>
Phase 3 : Plan d'actions	<p>Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PCM. Il comporte trois parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ; • Les propositions concernant les volets thématiques ; • La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre ; <p>Ces objectifs seront concrétisés par des actions à mener ou à exécuter</p>

1.3 OBJECTIFS GÉNÉRAUX D'UN PCM

Le PCM a pour objectifs d'organiser les éléments structurants de la mobilité à l'échelle de la commune et de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité.

Les objectifs décrivent la vision à long terme pour la commune en matière de mobilité et d'accessibilité, de sécurité routière et de qualité du cadre de vie.

Ce PCM est une actualisation d'un précédent PCM approuvé en 2005 et qui est donc arrivé à son terme. La durée de vie d'un PCM étant de 10 à 15 ans.

Le plan de mobilité contient au moins :

- des mesures destinées à développer les modes actifs ;
- des mesures visant à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite pour une meilleure autonomie ;
- des mesures destinées à augmenter la sécurité des différents modes et en priorité des modes actifs ;
- le PCM donne également un cadre à la concertation et à la coordination des acteurs locaux avec les différents services communaux, police, TEC, SNCB, différentes directions de l'administration régionale,...
- des mesures visant à améliorer la qualité du cadre de vie, notamment par une amélioration de la convivialité des espaces publics et par une diminution des nuisances liées à la mobilité ;
- des mesures destinées à assurer la planification optimale et coordonnée des actions à mettre en œuvre ;
- des mesures visant à hiérarchiser et à catégoriser le réseau routier, et promeut l'intermodalité tant pour le déplacement des personnes que pour le déplacement des marchandises ;
- des recommandations sur l'aménagement du territoire considéré visant la réduction des déplacements des personnes et des marchandises via les modes les plus polluants.

2 INSCRIPTION DU PCM DANS LES STRATÉGIES COMMUNALES, SUPRA COMMUNALES ET RÉGIONALES

2.1 LA STRATÉGIE RÉGIONALE DE MOBILITÉ

Le PCM doit répondre aux objectifs de la Région wallonne qui subventionne et coordonne l'étude.

Le Gouvernement wallon a adopté en octobre 2017 la vision FAST 2030 et le 9 mai 2019 la Stratégie Régionale de Mobilité décrivant les orientations stratégiques qu'il convient de poursuivre pour atteindre les objectifs de la vision FAST.

La vision FAST a pour objectif de réduire la part modale de la voiture tout en favorisant les déplacements des modes actifs et des transports en commun dans le but de réduire de plus de 35% les émissions de GES (gaz à effet de serre) d'ici 2030, et de concrétiser ainsi l'atteinte des objectifs attendus par l'Europe en matière de mobilité.

La déclaration politique régionale 2019-2024 reconnaît le principe STOP¹ tel qu'appliqué en Régions flamande et bruxelloise. Il inverse la hiérarchie des modes de déplacements avec une priorité mise sur les modes de déplacements actifs en commençant par la marche. De l'utilisateur le plus faible et moins polluant, au plus fort et apportant plus de nuisances : marche – vélo – transports publics – transport privé. C'est également l'amélioration de l'accessibilité des PMR pour une meilleure autonomie.

Le Plan d'Investissement 2019 – 2024, dont 28% des investissements sont alloués à la mobilité pour renforcer les transports collectifs structurants, de corridors cyclables, de pôles d'échanges multimodaux, pour le covoiturage, mise à gabarit par dragage des voies navigables, etc... ;

2.2 LES ENJEUX SUPRACOMMUNAUX

Les problèmes de mobilité ne se limitent évidemment pas à des frontières communales précises. Le plan de mobilité intégrera donc, dans la mesure du possible, les axes, les zones ou les pôles d'attraction extérieurs au territoire considéré mais qui sont prépondérants pour comprendre la structure des déplacements des habitants de la Commune, ainsi que, le cas échéant, les PUM (Plans Urbains de Mobilité – à l'échelle d'une agglomération), les PCM ou toute autre étude de mobilité déjà réalisés dans la zone. Dans le cadre d'une élaboration, le périmètre d'étude peut être adapté aux problématiques concernées (centre, quartier de gare, zone à enjeu, ...).

2.3 LA DÉCLARATION POLITIQUE 2018-2024 DE LA COMMUNE

La déclaration politique communale exprime la volonté de la majorité quant aux actions qu'elle souhaite mener pour la législature dans une perspective durable.

La majorité souhaite particulièrement un approfondissement du volet « modes actifs » en vue d'une meilleure sécurisation des déplacements des piétons et cyclistes.

Pour atteindre cet objectif, les aménagements à projeter pour favoriser le déplacement des modes actifs au quotidien seront conjugués avec un apaisement généraliser du trafic et des vitesses dans les voiries secondaires.

Sa traduction opérationnelle, le programme stratégique transversal, a été adoptée par le Conseil communal. Il définit des objectifs précis et détermine les projets qui seront mis en place en vue d'atteindre ces objectifs en tenant compte des ressources disponibles en moyens humains et financiers.

¹ principe lancé en Flandre dans les années 2000 qui impose aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer) et finalement aux voitures individuelles et aux camions (Privé-vervoer)

3 > Être une commune qui permette à chaque usager de se déplacer en sécurité à Beauvechain

1 - Développer les modes doux

2 - Développer d'autres alternatives à la voiture individuelle

3 - Améliorer la sécurité et renforcer la lutte contre les nuisances

3. Être une commune qui permette à chaque usager de se déplacer en sécurité à Beauvechain > 1. Développer les modes doux

- | | |
|---|---|
| 1 | Finaliser le Plan Communal de Mobilité axé plus spécifiquement sur les déplacements doux |
| 2 | Investir dans les générations futures par la participation de nos écoles à l'opération Pro-vélo |

3. Être une commune qui permette à chaque usager de se déplacer en sécurité à Beauvechain > 2. Développer d'autres alternatives à la voiture individuelle

- | | |
|---|--|
| 1 | Réaliser des aménagements de sécurisation et des aménagements cyclable et cyclo-piéton |
| 2 | Poursuivre le développement d'un circuit cycliste sur le territoire communal |

3. Être une commune qui permette à chaque usager de se déplacer en sécurité à Beauvechain > 3. Améliorer la sécurité et renforcer la lutte contre les nuisances

- | | |
|---|---|
| 1 | Installer des aménagements de voirie préventifs (chicanes, casse-vitesse, parking sur voirie,...) |
| 2 | Mener des actions préventives ponctuelles en collaboration avec la Zone de Police |

3 PHASE 1 : DIAGNOSTIC

Le diagnostic est établi sur les différents projets, études, données, plans, ... en relation avec la mobilité et les différentes infrastructures routières. Il est ensuite complété avec des relevés de terrain et éventuellement des relevés de flux de trafic si des problèmes spécifiques sont signalés par les acteurs de la mobilité (Commune, CeM, TEC, SPW, Gracq, ...).

Beauvechain connaît un dynamisme démographique notable. Le SPF Économie anticipe par ailleurs une hausse de 14,3% de la population à l'horizon 2034, c'est-à-dire 8.279 habitants. Cette prévision tient compte des aspects purement statistiques concernant l'évolution de la population au cours des années précédentes.

La densité de population à Beauvechain correspondait en 2020 à 187 habitants par km², mais sa répartition n'est pas homogène sur l'ensemble du territoire. Dans les centres de Hamme-Mille et Tourinnes-la-Grosse où se concentre la majorité des pôles générateurs de déplacements et des logements ce chiffre s'élève à plus de 1.000 habitants par km². Les villages sont entourés par des terrains avec des densités très faibles : la plupart du territoire en dehors des agglomérations a une densité comprise entre 0 et 135 habitants par km².

3.1 LES ÉLÉMENTS PERTINENTS DÉGAGÉS EN CONCLUSION DU DIAGNOSTIC

3.1.1 MODES ACTIFS

3.1.1.1 Déplacements piétons

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, l'accessibilité des PMR a été prise également en considération sachant que la mise aux normes PMR sera profitable à tous les modes actifs. En la matière, des lacunes existent au sein du territoire communal. Parmi les plus représentatives, on citera :

- Largeurs des trottoirs trop étroites ;
- Des revêtements en pavés en pierre naturelle à surface bombée ;
- Des revêtements hétéroclites et en mauvais état ;
- Traversées piétonnes non signalées par des dalles podotactiles ;
- L'absence d'inflexion des trottoirs au droit des traversées ;
- Mobilier urbain implanté dans la zone de cheminement ;
- Revêtements dégradés ou en mauvais état : pavés déchaussés ou manquants, revêtements soulevés par les racines d'arbre, ... ;
- Dans les cœurs de village, les accotements le long des habitations sont utilisés comme zone de stationnement obligeant le piéton à marcher sur la chaussée.

Néanmoins, de bons exemples d'aménagement existent déjà sur la commune de Beauvechain et les efforts entrepris doivent donc être maintenus dans le cadre des aménagements futurs. Les améliorations de l'accessibilité de l'espace public et du confort des PMR sont profitables pour tous les modes actifs. Les normes PMR seront donc systématiquement intégrées lors de chaque aménagement d'espace public.

En priorité sur le réseau piéton structurant, il faut augmenter la qualité et l'accessibilité des cheminements piétons utilitaires en améliorant continuellement la qualité des revêtements, en augmentant la part d'espace dédiée aux piétons, et sa sécurisation (éclairage, entretien, ...).

Il est impératif d'améliorer et surtout de sécuriser les liaisons entre les pôles générateurs de déplacements (axe important du réseau structurant des modes actifs) et les cheminements transversaux.

Les traversées doivent également être accessibles (inflexion, dalles podotactiles, feux sonores, ...), confortable (localisation par rapport aux cheminements logiques, les temps d'attente aux feux, ...) et sécurisées (visibilité, éclairage, conception en fonction des vitesses sur la voirie, ...).

3.1.1.2 Déplacements des cyclistes

Beauvechain a misé sur la mobilité cyclable depuis plusieurs années. La majorité des voiries communales sont équipées d'aménagements cyclables. Elles sont aménagées avec un trottoir mixte piétons / cyclistes, ou intègrent les cyclistes dans la circulation moyennant certains aménagements de sécurisation ou de confort (passage latéral le long des chicanes).

Il n'y a pas d'itinéraires cyclables communaux. Toutefois des itinéraires cyclables touristiques sont identifiés et le réseau points-nœuds est balisé.

Les difficultés rencontrées sont liées à la configuration des lieux et topographique. Les dénivelés sur certaines voiries sont également très importants mais grâce aux vélos à assistance électrique, cette difficulté devient tout à fait surmontable.

Beauvechain possède un réseau routier de liaison entre les noyaux d'habitat majeurs en parallèle de la Nethen et donc relativement plat. Toutefois, il est constitué d'une succession de voiries relativement étroites et sinueuses. Cette disposition permet mal la cohabitation voiture-vélo alors que la mobilité alternative devrait s'y développer. A certains endroits, même la largeur des trottoirs est problématique.

La Ville ambitionne vraiment de développer plus encore le vélo dans les années à venir aussi bien pour les déplacements au quotidien que pour les loisirs.

3.1.2 TRANSPORTS EN COMMUN

Il n'existe pas de Gare ferroviaire à Beauvechain. Toutefois, plusieurs points d'arrêts ferroviaires sont situés dans un périmètre de 8 et 20 km : Pécrot et Sint Joris Weert sur **la ligne 139 Leuven-Ottignies**, ainsi que Tienen, Verrijk ou encore à celle de Leuven sur la **ligne 36 Bruxelles-Liège**. Bien que située un peu plus loin, la gare d'Ottignies offre un large panel de liaisons du côté wallon. Leuven offrant, elle, des liaisons avec la Flandre.

L'accessibilité à ces différents points d'arrêts ferroviaires depuis la commune de Beauvechain peut se faire via le réseau TEC. Toutefois les habitants de Beauvechain ont tendance à rejoindre en voiture une gare équipée d'un parking.

Trois lignes TEC desservent la commune dont essentiellement la ligne 18 qui offre une bonne fréquence (plus de 16 passages/jour). Il y a un manque de sécurité pour les usagers TEC à cause de l'absence d'aménagement des arrêts qui se limitent souvent à l'implantation du panneau de signalisation.

Les fréquences de passage sont proportionnelles à la fréquentation. Une amélioration des correspondances pourrait être apportée pour éviter une multimodalité jugée excessive pour se déplacer en transport en commun le week-end.

3.1.3 SERVICES DE MOBILITÉ

Outre le covoiturage pratiqué par le personnel de la base aérienne (longues distances, même employeur), il n'est pas enregistré du covoiturage systématique entendu, entre autres, parce qu'il n'y a pas P+R à disposition sur la commune.

Les P+R les plus proches sont à Incourt ou aux entrées 22 et 23 de la E40 (Bruxelles-Liège).

Il y a vraisemblablement du stationnement longue durée sur certaines places de parking des grandes surfaces sises à Hamme-Mille pour du covoiturage « spontané »

Afin de rencontrer les objectifs de la Vision FAST 2030 en matière de mobilité partagée, le SPW Mobilité et Infrastructures poursuit le projet régional de développement du réseau wallon de parkings de

covoiturage. Qu'ils soient publics ou privés, l'intention est de mutualiser davantage de parkings existants. Une mission d'accompagnement est lancée.

En parallèle avec la rencontre des premiers acteurs (des opérateurs commerciaux privés cités ci-dessus), **le SPW MI est à la recherche d'informations pour étendre ce réseau de parkings de covoiturage**. Afin de focaliser l'étude sur les lieux où il y a de la demande et où le potentiel est important, le SPW MI incite à la mutualisation des informations en invitant les CeM à partager toute information sur les projets qui seraient dans les cartons des divers opérateurs.

Il n'y a pas de station fixe d'autopartage, de centrale de mobilité, ni de pôle multimodal sur Beauvechain. En revanche, il existe un service de mobilité centralisé de la province qui assure la coordination entre services de transports pour PMR et un taxi senior au sein de la commune.

3.1.4 MOBILITÉ SCOLAIRE

Les écoles drainent souvent des enfants dans un rayon plus large que le village dans lequel elle est implantée. Pour ceux qui habitent à proximité, les cheminements piétons / cyclistes de mauvaise qualité ne permettent pas toujours les déplacements sécurisés.

Des éléments peuvent être mis en place pour améliorer la mobilité et la sécurité aux abords des écoles et qui demandent peu d'investissement comme :

- La sensibilisation de parents, élèves, enseignants et personnel de l'école sur respect de la signalisation en place pour ne pas mettre les usagers faibles en danger ;
- L'information vers les parents pour enrayer le phénomène d'insécurité à l'origine des parents qui se garent au plus près pour déposer leurs enfants en toute sécurité. De ce fait, ces parents font augmenter l'insécurité aux abords des écoles qui fait augmenter le nombre de parents qui déposent leurs enfants en voiture au plus près ;
- Expliquer aux parents le fonctionnement du Kiss & Ride pour fluidifier le trafic aux heures scolaires. Ou encore organiser la gestion avec des parents volontaires / riverains pour prendre en charge les enfants qui ne sont pas encore autonome jusqu'à l'entrée de l'école ;
- La communication sur les applications de covoiturage scolaire et extra-scolaire ;
- S'il y a une demande de la part de l'école et que le réseau viaire s'y prête, l'organisation d'une rue scolaire ;
- ...

Pour augmenter la part modale en transport en commun via l'augmentation de la fréquence des bus aux heures scolaires, établir le réseau cyclable structurant en rabattement sur les lignes de bus, aménager du stationnement vélo aux arrêts de bus,...

Il y a également l'amélioration du réseau cyclable et piéton au sein de la commune, ainsi que la réalisation d'aménagements de sécurisation spécifique aux abords des écoles.

3.1.5 RÉSEAU ROUTIER

Le réseau viaire de Beauvechain est composé de 2 axes structurants ; il s'agit de deux routes régionales qui se croisent dans l'entité de Hamme-Mille :

- La N91, reliant Namur à Leuven en passant par Eghezée et Incourt et terminant son trajet à Hamme-Mille pour fusionner avec la N25 .
- La N25, reliant Leuven à Nivelles, véritable dorsale du Brabant wallon, cette régionale dessert Wavre, Louvain-la-Neuve (croisement N4), Genappe (croisement N5), et Nivelles qui sert de liaison entre la E411, la E19 et la A54.

Le carrefour N25-N91 a toujours suscité beaucoup de réflexions quant à son reprofilage pour en améliorer la fluidité du trafic et le projet régional du rond-point vient finalement d'être approuvé en février 2022.

La commune s'est engagée auprès de ses administrés à aménager les tronçons de voiries communales avec du stationnement en chaussée pour réduire la vitesse pratiquée (chicanes, marquages au sol, ...), de réaliser des effets de porte en entrée d'agglomération avec des dispositifs ralentisseurs, ...

A partir de la situation existante, l'objectif est de développer une vision stratégique sur les vitesses à appliquer sur le réseau de voiries afin d'apaiser le trafic sur le réseau local pour améliorer la qualité de vie des riverains. Une réduction graduelle du régime des vitesses est donc nécessaire pour une transition harmonieuse du réseau secondaire vers le réseau de liaison locale.

Les mesures à mettre en place pour les faire respecter les limitations de vitesse sont

- Création d'effets de porte aux entrées des villages et mise en œuvre de surélévations de chaussée et chicane sur les voiries de transit des villages ;
- Généralisation des zone 30 dans les cœurs de village ;
- Etude de zones résidentielles ou de rencontre ;
- Renforcement aux abords des écoles par la mise en œuvre de rues scolaires s'il y a une demande de la part de l'établissement et que la configuration des lieux le permet ;
- Renforcement sur le futur réseau cyclable structurant via des rues cyclables.

3.1.6 STATIONNEMENT

Il n'y a pas de pression de stationnement sur la commune de Beauvechain. Cependant, il faudra anticiper et adapter suite aux développements urbanistiques du centre de Hamme-Mille. Malgré l'objectif d'amélioration de la part modale en faveur des transports en commun et des modes actifs, une augmentation des déplacements en véhicule privé et demande en stationnement est à prévoir.

Toutefois le stationnement généralisé sur les trottoirs dans les cœurs de village est à endiguer car il y a mise en danger des piétons.

Il faut gérer le stationnement anarchique aux abords des écoles aux heures de pose et de reprise scolaires.

Une analyse est nécessaire pour localiser du stationnement pour les vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements.

3.1.7 TRANSPORT DE MARCHANDISES

La plupart des grandes surfaces commerciales sont le long des voiries régionales. Les livraisons se font via les parkings privés directement accessibles en bordure de voirie régionale.

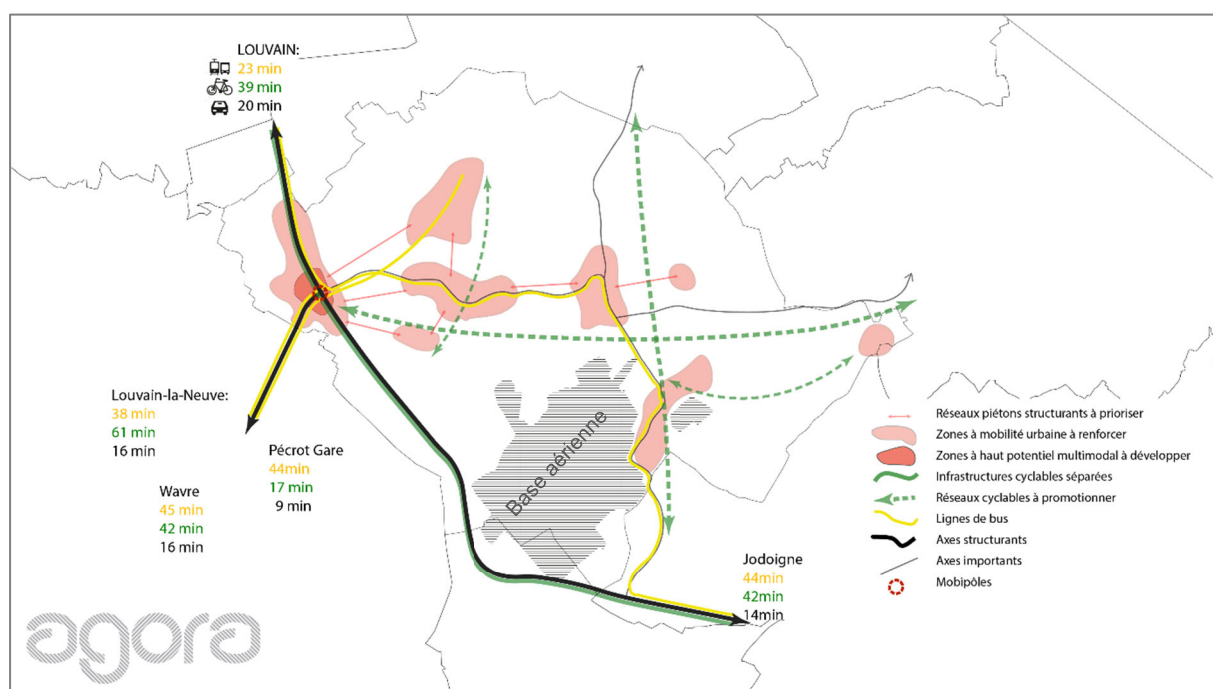
Même le Spar situé dans la rue du Village dans l'entité de Beauvechain est desservi par une voirie secondaire équipée de places de stationnement et de livraison adéquates.

4 PHASE 2 : DÉFINITION DES OBJECTIFS

Par mode de déplacement, les enjeux ont été dégagés en conclusion du diagnostic. Ce sont les éléments qui justifient les objectifs à atteindre à un horizon de 10 ans.

Les actions mises en œuvre sont mesurables et objectivables via des indicateurs de résultats et d'impacts pour s'assurer de l'avancement de l'objectif à atteindre.

4.1 SYNTHÈSE DES ENJEUX



- Figure 1 : carte de synthèse des enjeux - phase 2 (source : agora)


Cette carte de synthèse illustre les différents éléments sur lesquels la commune de Beauvechain peut agir dans le but d'atteindre ses objectifs




Les composantes structurantes du territoire et leurs interactions y sont synthétisées. Les axes structurants, dans le cas de Beauvechain sont la piste cyclable séparée sur l'axe N25 – N91, les lignes de bus, et les voiries régionales N25, N91 et N234. Les pôles générateurs de déplacements sont concentrés principalement à Hamme-Mille et dans une moindre mesure à Beauvechain. Un potentiel de mobipôle se situe à la gare des bus de Hamme-Mille.





4.2 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ENJEUX, OBJECTIFS ET DU PLAN D' ACTIONS

Ces enjeux et objectifs sont synthétisés dans le tableau ci-dessous qui permet d'énumérer la liste des fiches actions proposées à la Commune de Beauvechain pour réaliser son PCM pour les 10 ans à venir.

Au fur et à mesure de l'élaboration des fiches actions et avec l'aide des groupes de travail, nous établirons ensemble les esquisses nécessaires à concevoir des aménagements d'espaces publics répondant aux enjeux du PCM.

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
 Volet 1 : Piéton et PMR	Beauvechain souhaite développer la marche au quotidien	Les grandes orientations du réseau piéton projeté	Fiche 1 : Amélioration de la mobilité piétonne
	Les déplacements piétons sont observés principalement dans Hamme-Mille et Beauvechain	Etablir les axes principaux à l'échelle des centres et noyaux d'habitat, relier les pôles d'attraction et les pôles de transport en commun dans un rayon maximum de 15 min à pied. Rénover et améliorer en priorité les cheminements piétons entre les pôles générateur de déplacement Intégration de l'étude de Tous à Pied	Fiche 1.1 : Réseau piéton structurant de Beauvechain Fiche 1.2 : Réseau piéton structurant de L'écluse Fiche 1.3 : Réseau piéton structurant de La Bruyère Fiche 1.4 : Réseau piéton structurant de Hamme-Mille Fiche 1.5 : Réseau piéton structurant de Tourinnes-la-Grosse Fiche 1.6 : Réseau piéton structurant de Nodebais
	Dans les villages, les accotements le long des habitations sont souvent occupés par des véhicules obligeant le piéton à marcher sur la route (contraignant pour les PMR).	Garantir un cheminement continu et sécurisé	> Intégré dans la fiche : Gestion du stationnement
	Nombreux trottoirs et traversées inaccessibles	Intégrer l'accessibilité des PMR dans les futurs aménagements L'accessibilité des PMR est prise en compte à travers les différents mode de déplacement dont les piétons	> Intégré dans les fiches : Réseaux structurants des modes actifs
	Nombreuses voiries étroites et sinueuses dans les cœurs de village	Réflexion pour des espaces partagés / zone résidentielle / de rencontre dans les cœurs de village, et zones résidentielles	> Intégré dans la fiche : Hiérarchisation du réseau routier et régime de vitesse
	Point noir : trottoir manquant vers le carrefour de Hamme-Mille, traversée dangereuse au droit de la gare des bus....	Sécuriser ce point en particulier	Esquisse 1

 Volet 2 : Cyclable	Beauvechain souhaite développer le vélo au quotidien	Les grandes orientations du réseau cyclable projeté Remise aux normes et homogénéisation des aménagements existants.	Fiche 2 : Amélioration de la mobilité cyclable
	Réseau existant incomplet - réseau points nœuds pas toujours adapté pour le vélo au quotidien	Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté au réseau des communes voisines. Améliorer les liaisons vers les gares situées à moins de 20 km de Beauvechain (Pécrot, Vertrijk (Boutersem) et Leuven), parking de co-voiturage, ... Améliorer la perméabilité du réseau cyclable, notamment en ouvrant des SUL où c'est techniquement possible et des nouveaux chemins réservés Intégration des projets PIC-Pimaci Intégration du SCoTCH	Fiche 2.1 : Réseau cyclable structurant
	Faible offre de stationnement vélo	Réflexion localisation, nombre et qualité des stationnements aux pôles générateurs de déplacements mais aussi aux arrêts de bus, dans des quartiers anciens avec de nombreux logements sans garage.	Fiche 2.2 : Stationnement vélo
	Très faible part modale du vélo dans la commune	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo. Communiquer sur les déplacements à vélo et VAE vers les communes limitrophes	Fiche 2.3 : Promotion du vélo via des actions telles que semaine de la mobilité, brevet cycliste, challenge mobilité et autres > Intégré dans la fiche : Communication
	Points noirs : aux différents carrefours de la N25, ainsi que les raccords avec les futurs giratoires : Equilis et N25 # N91	Sécuriser ces points en particulier	Esquisses 2 et 3
 Volet 3 : Transports en commun par bus	Pas de gare ferroviaire dans Beauvechain mais plusieurs points d'arrêts ferroviaires sont situés entre 8 et 20 km de la commune	Faciliter le rabattement des modes actifs à ces points d'arrêts	> Intégré dans les fiches : réseaux structurants des modes actifs
	Problèmes d'accessibilité de certains arrêts TEC	Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC Intégration du relevé réalisé par Atingo	Fiche 3.1 : Sécurisation des abords des arrêts de bus pour les modes actifs
	Manque de stationnement vélo aux arrêts TEC	Favoriser l'intermodalité bus-vélo	> Intégré dans la fiche : Stationnement vélo > Intégré dans la fiche : réseau cyclable structurant
	Faible part modale des transports en commun. Cependant une grande partie de la population proche d'un arrêt de bus et tous les villages sont desservis.	Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail / domicile-école	Fiche 3.2 : Promotion des transports en commun
	Mauvaise correspondance entre les 3 lignes de bus (temps d'attente long).	Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilités (OCBM).	Fiche 3.3 : Amélioration de l'attractivité des services souhaitée
Volet 4 : Intermodalité	Peu de complémentarité entre les bus et autres modes	Gare des bus comme pôle intermodal	Fiche 4 : Intermodalité
 Volet 5 : Mobilité scolaire	Embouteillages et incivilités aux abords des écoles lors des déposes et reprises scolaires	Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes. Promouvoir les modes actifs sur les distances courtes.	Fiche 5.1 : Sensibilisation et promotion de la mobilité alternative au sein des écoles > Intégré dans la fiche : Promotion des transports en commun
	Insécurité pour les piétons et inaccessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)	Améliorer et sécuriser le déplacement des modes actifs à proximité des écoles	Fiche 5.2 : Sécurisation aux abords des écoles > Intégré dans la fiche : réseau cyclable structurant
	Manque des stationnement pour les vélos	Prévoir stationnement sécurisé au sein des écoles et à l'extérieur (parents cyclistes)	> Intégré dans la fiche : stationnement vélo
	Points noirs : Manque d'aménagement pour faire respecter la zone 30 sur la N91 aux abords de l'école Caritas	Sécuriser ce point en particulier	Esquisse 4

 Volet 6 : Réseau routier	Le réseau structurant de Beauvechain est composé de 2 routes principales ; il s'agit de deux voiries régionales qui se croisent dans l'entité de Hamme-Mille	Conserver le trafic de transit sur ces axes et modérer graduellement les vitesses sur les axes régionaux à l'approche des agglomérations	Fiche 6 : Hiérarchisation du réseau routier et régime de vitesse > Intégré dans les fiches : réseaux structurants des modes actifs
	Eviter les trafic de fuite	Envisager des boucles en sens unique si nécessaire dans les zones résidentielles Prévoir des aménagements dissuasifs en entrée de village / zones résidentielles	
	Un réseau de liaison et de collecte constitués des petites voiries étroites et sinueuses	Améliorer la cohabitation des différents modes de transport	
	Vitesse non adaptée à l'infrastructure existante et la fonction résidentielle	Améliorer la cohabitation des différents modes de transport et apaisement des quartiers / traversées de village	
	Malgré l'absence de problèmes spécifiques de sécurité routière, la géométrie de certains carrefours pourrait induire à des comportements inappropriés de la part des automobilistes	Sécurisation des carrefours problématiques : Avenue des Combattants # Rue de l'Eglise St Sulpice Avenue des Combattants # Rue du Broux	Esquisses 5 et 6
 Volet 7 : Gestion de la demande	Plusieurs nouveaux projets d'urbanisation	mobilité valeurs-guide du stationnement à intégrer dans les nouveaux projets Recommander des actions à mettre en œuvre afin de garantir leur accessibilité plurimodale et des mesures incitatives aux comportements innovants Intégration du SCoTCH	Fiche 7 : Gestion de la demande > Intégré dans les fiches : Gestion du stationnement / Hiérarchisation du réseau routier et régime de vitesse
 Volet 8 : Stationnement	Aucun disfonctionnement majeur n'a été établi, ni constaté dans le diagnostic	Augmenter la rotation proche de la zone commerciale de Hamme-Mille et libérer de l'espace pour les piétons	Fiche 8 : Gestion du stationnement > Intégré dans les fiches : réseaux structurants des modes actifs.
		Etude de P+R au sein de la commune	
		Réorganiser le stationnement sur la chaussée dans les cœurs de village (attention particulière pour laisser le passage des engins agricoles)	> Intégré dans la fiche : Sécurisation aux abords des écoles Esquisse 7
		Réorganiser le stationnement aux abords des écoles et information des parents	
 Volet 9 : Communication	Peu de communication ciblée sur la mobilité alternative	Esquisse spécifique pour la rue du Moulin	Fiche 9 : Communication Organisation de 2 réunions de concertation citoyenne avant le commencement de la phase 3 : - Beauvechain, L'Ecluse, La Bruyère. - Tourinnes-la-Grosse, Nodebais, Hamme-Mille
		Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux	



agora