

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

PHASE 2 : ENJEUX ET OBJECTIFS

RAPPORT INTERMÉDIAIRE

13 FÉVRIER 2023



COMMUNE DE
BEAUVECHAIN



agora

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
Num. 01	9.02.2023	Type de rapport : Intermédiaire	4371_PCM_Beauvechain_Rapport_Phase_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	INTRODUCTION	6
2	PRINCIPES ET OBJECTIFS SUPRA COMMUNAUX	8
2.1	Le principe STOP	8
2.2	Vision FAST	8
3	OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE LA COMMUNE	9
3.1	Gérer le développement économique et urbain du territoire	9
3.2	Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à la voiture pour les courtes et moyennes distances	10
3.3	Augmenter la part modale des transport en commun	11
3.4	Gérer le trafic automobile et le stationnement pour une amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière	12
3.5	Synthèse des enjeux	13
3.6	Conclusion	14
4	OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT	15
4.1	Les objectifs en faveur des piétons	15
4.2	Les objectifs en faveur des cyclistes	15
4.3	Les objectifs pour l'amélioration des transports en commun et augmenter la multimodalité	16
4.4	Objectifs pour améliorer la sécurité aux abords des écoles	16
4.5	Objectifs pour apaiser la circulation	16
4.5.1	automobile	16
4.5.2	transport de marchandises	16
4.5.3	services de mobilité	17
4.6	Objectifs pour une meilleure gestion du stationnement	17
5	OBJECTIFS RELATIFS À LA COMMUNICATION	18
6	TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ENJEUX, OBJECTIFS ET DU PLAN D' ACTIONS	19

TABLE DES FIGURES

- *Figure 1 : Transversalité de la mobilité entre les différents modes de déplacement (source : agora)*
7
- *Figure 2 : carte de synthèse des enjeux - phase 2 (source : agora) 13*

CHRONOLOGIE DU DOSSIER

Phase	Présentation / réunion / diffusion des documents / ...	Date
Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic	Réunion de démarrage	21/01/2021
	Comité technique (intermédiaire)	30/03/2021
	Comité technique (final)	24/06/2021
	Diffusion du document final	03/08/2021
Phase 2 : Définition des enjeux et objectifs	Comité technique (phases 1 et 2)	5/10/2021
	CCATM (phases 1 et 2)	07/12/2021
	Collège et Conseil Communal (phases 1 et 2)	27/02/2021
	CLDR (phases 1 et 2)	
	Diffusion de la synthèse non technique à la population	
	Réunion de concertation citoyenne : - Beauvechain, L'Ecluse, La Bruyère. - Tourinnes-la-Grosse, Nodebais, Hamme-Mille	
Phase 3 : Plan d'actions	Comité technique	
	CCATM	
	Conseil et Collège Communal (avant enquête publique)	
	Présentation à la CLDR	
	Enquête publique	

1 INTRODUCTION

La Commune de Beauvechain réactualise son **Plan interCommunal de Mobilité** (Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Incourt) datant de 2005 en approfondissant particulièrement les volets relatifs à la mobilité active.

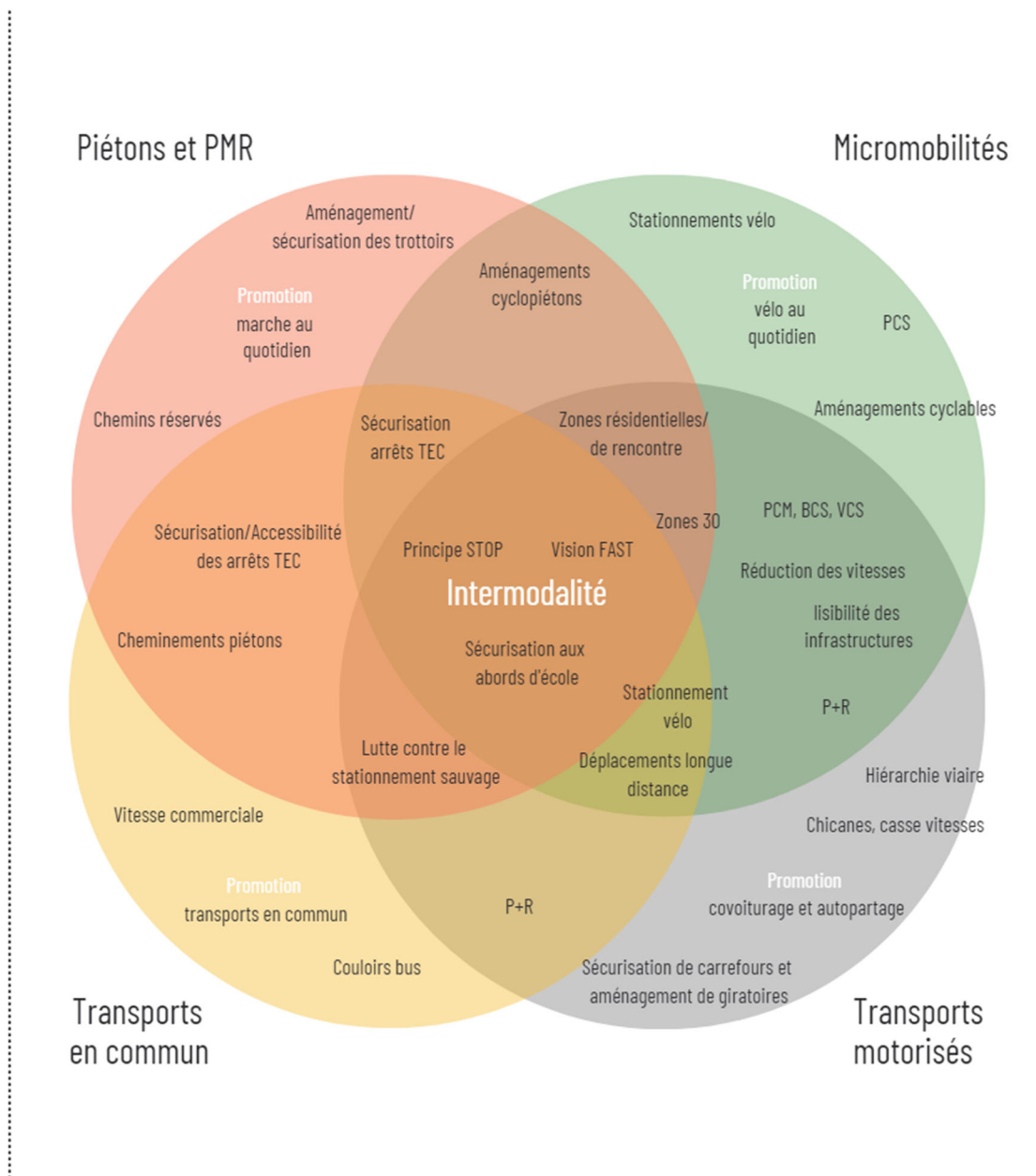
Nous rappelons les différentes phases du Plan Communal de Mobilité :

<p>Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic</p>	<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>La phase 1 synthétise les éléments à améliorer, changer, développer, qui définissent les enjeux...</p>
<p>Phase 2 : Définition des enjeux et objectifs</p>	<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 au cours des 10 années à venir.</p> <p>La phase 2 reprend les enjeux qui justifient les objectifs.</p>
<p>Phase 3 : Plan d'actions</p>	<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"> • Les réseaux structurants pour les différents modes de déplacement ; • Les propositions relatives aux volets thématiques ; • Les fiches actions qui décrivent les actions à prendre, les propositions d'aménagement, ainsi que le tableau de bord de mise en œuvre ; <p>La phase 3 se sont les actions à mener pour atteindre les objectifs</p>

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

Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en actions concrètes sur le terrain. Dès lors, ne confondons pas les objectifs avec les fiches-actions qui seront étayées en phase 3 de l'étude.

Les objectifs se déclinent sous forme d'**objectifs généraux**, lesquels doivent dicter les préceptes des futurs projets d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques à celle de la rue, de la commune, et également du territoire impacté en dehors des limites communales par les déplacements générés par la commune de Beauvechain. Viennent ensuite des **objectifs plus précis menant à des actions spécifiques**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.



- **Figure 1 : Transversalité de la mobilité entre les différents modes de déplacement (source : agora)**

Les objectifs spécifiques pour les différents réseaux et thématiques sont accompagnés **d'indicateurs** qui permettent **l'évaluation des résultats ou d'impact**. Cela constitue un cadre d'orientation pour le plan d'actions, qui pourra faire usage de ces indicateurs à différentes échelles spatiales (à l'échelle communale, du quartier, etc.) de façon à traduire le niveau d'ambition de chaque objectif sous forme d'une valeur cible à atteindre.

2 PRINCIPES ET OBJECTIFS SUPRA COMMUNAUX

2.1 LE PRINCIPE STOP

Le principe **STOP**, définit un ordre de priorité pour les différents modes de transport. En effet, en premier lieu, il sera prêté attention aux piétons (*Stappers*), ensuite aux cyclistes (*Trappers*), puis aux transports publics (*Openbaar vervoer*) et enfin aux transports privés (*Privé-vervoer*).

Le principe STOP, également d'application en Régions flamande et bruxelloise, est requise au cahier de charges et introduit une nouvelle hiérarchie dans la manière de planifier la politique de mobilité (objectifs et moyens) et donc de traiter les différents modes de transport. Nous retrouvons cette hiérarchisation dans les objectifs chiffrés de la vision FAST.

2.2 VISION FAST

La vision de la mobilité Wallonne à l'horizon 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal – FAST) préconise des objectifs chiffrés en ce qui concerne la part modale des différents modes de transport auxquelles le PCM doit s'accommoder.

Il s'agit d'objectifs très ambitieux pour la réduction de l'usage de la voiture et l'utilisation de modes de déplacement alternatifs. Dans ce contexte, le PCM doit faire preuve d'ambition et créativité pour tendre vers ces objectifs et dès lors mettre les modes actifs et le transport en commun dans le centre du débat, comme préconisé par le principe STOP, même quand il s'agit de réaménager un carrefour ou de créer une nouvelle liaison routière.



	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
TOTAL	100	95

Réduire les besoins en déplacement de 5%
→ COWORKING

Notons que pour réaliser ces objectifs, les efforts à faire sont très conséquents : la marche devra croître de 66%, le vélo devra quintupler, le bus être multiplier par 2,5, le train + 66%. Chaque PCM devra y contribuer.

3 OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE LA COMMUNE

3.1 GÉRER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DU TERRITOIRE

Le développement économique et urbain du territoire va apporter des évolutions au niveau du nombre et du profil des déplacements. Il faudra dès lors anticiper ces évolutions pour mieux les gérer.

Hamme-Mille est fort convoité par du développement commercial et immobilier vu le croisement de deux voiries régionales. Le vaste projet mixte « Ludaphar » est en cours de procédure de demande de permis.

L'étude d'incidence décrit le projet comme pouvant accueillir 79 travailleurs (bureaux, commerces et services), 286 résidents (87 logements) et 1 restaurant de 100 places (= des indicateurs utiles pour estimer la mobilité engendrée par le projet).

Tourinnes-la-Grosse va accueillir un projet de 17 logements au cœur-même du village.

Un projet est également en cours d'étude à la Bruyère, le long de la rue Longue.

Le développement de la base aérienne, qui est le principal pourvoyeur d'emplois de la commune, est amené à accueillir d'autres départements militaires et par conséquent d'augmenter son personnel jusqu'à concurrence de 1.000 à 2.000 emplois.

L'augmentation de la population attendue pour les années à venir engendre également l'augmentation des déplacements et la pression sur le foncier disponible. Le PCM devra définir les principales lignes d'orientation en matière de mobilité qui serviront de guide pour l'administration communale. (Boucles en sens unique, voiries apaisées en espace partagé, raccordement des nouveaux quartiers sur des voiries collectrices aptes à gérer les flux supplémentaires).

L'évolution du nombre de logements est particulièrement importante dans le centre de Hamme-Mille ces dernières années et dans un avenir proche. Pour cela, il faudra trouver des solutions permettant de limiter les nuisances associées au transport individuel et augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture. P.ex. Favoriser les déplacements à pied et à vélo pour rejoindre les arrêts de bus.

D'un point de vue des déplacements de moyenne-longue distance, il faudra réfléchir également à la **desserte des transports en commun**, à des solutions de promotion du **covoiturage** ainsi qu'à **l'intermodalité transport en commun – vélo**.

3.2 PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS EN TANT QU'ALTERNATIVE À LA VOITURE POUR LES COURTES ET MOYENNES DISTANCES

Il faut **promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble des riverains** en favorisant autant que possible les modes actifs dans le cadre d'une commune rurale.

Il faut **inciter les déplacements de proximité à pied**, tout en tenant compte de l'accessibilité des PMR pour une plus grande autonomie. L'objectif général est de développer la qualité des cheminements piétons utilitaires pour rejoindre les principaux pôles générateurs de déplacements comme : les écoles, les commerces et équipements publics. Pour cela, il faut que le piéton retrouve sa place dans l'espace public en redistribuant l'espace entre les différents usagers, en apaisant la circulation, en adaptant l'espace au flux piéton projetés, en assurant la continuité du réseau structurant et en sécurisant les traversées.

Le vélo, dont l'utilisation a actuellement encore une vocation majoritairement récréative, doit, dans la mesure du possible, devenir un **moyen de locomotion au quotidien**, comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture. Le diagnostic a mis en évidence près d'un tiers des déplacements domicile-travail supra-communaux sont dans un périmètre de 15 km avec comme pôles d'emplois importants Wavre et Leuven. Ce sont des trajets aisément faisables à vélo surtout depuis le développement du vélo électrique et du speed pédélec.

Beauvechain a misé sur la mobilité cyclable depuis plusieurs années. Bon nombre d'axes principaux sont équipés d'aménagements cyclables. Ils sont composés d'une piste cyclable séparée, d'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). Toutefois, les possibilités de rabattement depuis les villages ne sont pas assez développées. Dans ce contexte, il faudra **saisir les opportunités au niveau des chemins et sentiers existants** pouvant accueillir des sites propres et **réfléchir au réaménagement de certaines voiries communales et régionales** pouvant accueillir une infrastructure cyclable sécurisée.

Les enjeux en matière de mobilité cyclable sont d'autant plus importants dans les divers noyaux d'habitat étant donné la convergence d'itinéraires cyclables potentiels ainsi que la concentration d'écoles, commerces et équipements publics. Dans ce cas particulier, une réflexion doit être menée sur les possibilités de **favoriser la mixité entre les différents modes de transport, de sécuriser certains itinéraires jugés trop accidentogènes pour les cyclistes, et si ce n'est pas possible, trouver un itinéraire alternatif**. À ce niveau une réflexion, il y a la problématique de l'insécurité des cyclistes sur l'axe (rues de Tourinnes, Grand Brou, de Beauvechain, de la Nethen, de l'Eglise-Saint-Sulpice) qui relie les noyaux villageois à cause de son étroitesse, sinuosité avec angles morts, densité de trafic local, nombreux carrefours,

Il est également important d'assurer des infrastructures de stationnement aux pôles générateurs de déplacement et favoriser l'intermodalité avec les transports en commun.

Tous ces déplacements courts ont des bénéfices très importants pour la santé individuelle et publique, sur les possibilités de contact social intergénérationnel. Le bilan environnemental est également très favorable. La **sensibilisation et l'incitation à l'usage du vélo / trottinette / speed pédélec** s'avère nécessaire pour développer plus rapidement l'utilisation de ce mode de transport. Les cyclistes novices passent nécessairement par une phase test qui permet de découvrir les avantages et d'apprécier mieux les inconvénients à leur juste proportion ensuite l'essayer, c'est l'adopter. Rappelons l'importance de faire adopter des bonnes pratiques de déplacement depuis le plus jeune âge et d'assurer la formation des enfants au brevet du cycliste.

3.3 AUGMENTER LA PART MODALE DES TRANSPORT EN COMMUN

La recherche d'une mobilité durable passe par des **transports publics attractifs** en étant notamment **compétitif sur les temps de parcours, la facilité et la fiabilité** vers les pôles principaux (scolaires – emplois) par rapport aux transports automobiles.

La commune de Beauvechain est desservie ; en transport en commun ; uniquement par le réseau TEC bus. Les 3 lignes de bus relient les 6 noyaux d'habitat à la gare des bus située à Hamme-Mille. Il en ressort que la majorité des riverains ont un arrêt de bus à moins de 300 mètres de chez eux.

Toutefois les correspondances entre les autres lignes à la gare des bus de Hamme-Mille sont jugées mauvaises avec un temps d'attente jugé trop long. C'est notamment le cas le dimanche pour les étudiants louvanistes qui effectuent le transfert de la ligne 18 vers la ligne 6.

Dès lors, à la gare des bus, des correspondances pourraient être améliorées. En particulier, vers Wavre / Louvain-la-Neuve, Leuven et Jodoigne qui sont des pôles d'emplois importants pour Beauvechain. Il faudra chercher à **optimiser l'offre de transport public** tenant compte du contexte supra-communal. Pour cela, il s'avère important d'initier un dialogue avec les différents acteurs (TEC, écoles, entreprises, administration communale, etc.) sur les **potentialités des horaires de fonctionnement adaptés** en fonction de la desserte de transport en commun.

3.4 GÉRER LE TRAFIC AUTOMOBILE ET LE STATIONNEMENT POUR UNE AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Organiser la circulation automobile afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants (trafic sur des axes appropriés, limitation des nuisances sonores, qualité de l'espace public, ...).

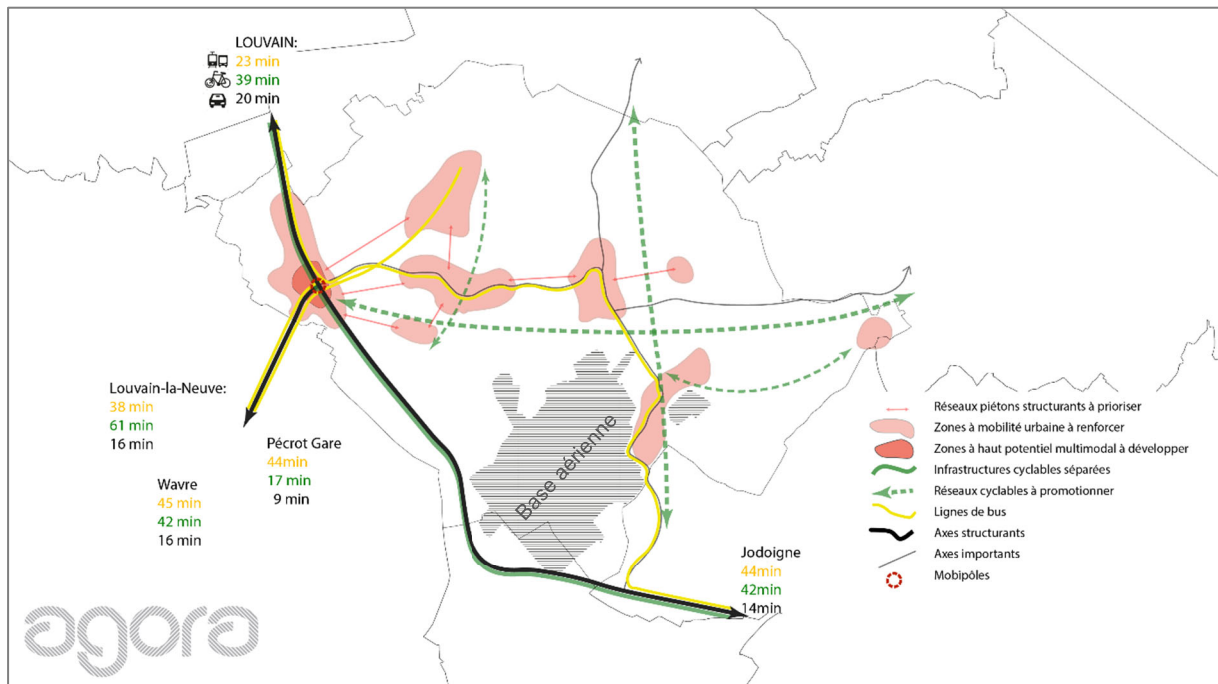
Dans le contexte de Beauvechain, même si le réseau routier est plutôt bien organisé d'un point de vue de la hiérarchie viaire, il faudra veiller à **réduire les nuisances de la voiture privée** (principalement faire respecter les vitesses autorisées) sur certains axes et à anticiper le trafic futur généré par les différents quartiers. C'est le cas, entre autres, à Hamme-Mille avec d'importants flux automobiles de transit sur les N91 et N25, ainsi que la problématique des remontées de file à leur croisement. Les enjeux en ce qui concerne la circulation automobile sont également au niveau des **abords des écoles aux heures de dépose et de reprise scolaires**.

La gestion de la circulation automobile ne peut pas être détachée des enjeux liés au stationnement. Du diagnostic, ne ressort pas de problématique particulière par rapport à l'offre. Cependant, des incivilités répétées comme le stationnement sur les trottoirs dans les cœurs de village et aux abords des commerces mettent en danger les piétons. Dans ce contexte, une réflexion doit être menée sur la mise en œuvre de stationnement en chicane sur la chaussée ou délimiter physiquement l'espace dédié au stationnement aux abords des commerces.

Les enjeux liés à la dépose et reprise scolaires ne pourront pas être ignorés. Avec des établissements scolaires essentiellement du fondamental, Beauvechain doit gérer la problématique de la mise en danger des modes actifs par les incivilités des automobilistes aux abords des écoles (manque d'infrastructures sécurisées et accessibles par tous pour les modes actifs dans un périmètre de 1 à 2 km). Si l'objectif est de favoriser les déplacements à vélo, c'est dès le premier âge qu'il faut inculquer les réflexes et donc les déplacements à vélo pour aller à l'école.

Pour cela, il faudra également analyser les **transferts modaux des modes actifs vers les lignes de bus comme alternative à la voiture**. Le PCM prévoit donc d'étudier l'amélioration des infrastructures des arrêts de bus en vue de favoriser le report modal et de changer les comportements de façon structurelle.

3.5 SYNTHÈSE DES ENJEUX



- Figure 2 : 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.

3.6 CONCLUSION

Beauvechain souhaite donc :

- ✘ Gérer le développement économique et urbain du territoire **ayant une incidence sur la mobilité** ;
- ✘ développer plus particulièrement **les modes actifs au quotidien** : piétons et micromobilité ;
- ✘ favoriser la **multimodalité** en tant qu'alternative à la voiture ;
- ✘ **apaiser le trafic automobile** et diminuer ses nuisances dans les quartiers résidentiels ;

Ces objectifs généraux seront ensuite déclinés dans les différents modes de déplacements.

4 OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT

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'impact pour s'assurer de l'avancement de l'objectif à atteindre.

4.1 LES OBJECTIFS EN FAVEUR DES PIÉTONS

- ✘ Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons en s'assurant de l'accessibilité des PMR pour une meilleure autonomie;
- ✘ Garantir un cheminement continu et sécurisé au moins d'un côté de la voirie ;
- ✘ Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes ;
- ✘ Promouvoir les itinéraires de marche de loisir et adapter certains tronçons pour les déplacements quotidiens ;
- ✘ Réflexion pour des espaces partagés dans les cœurs de village, les zones résidentielles où le gabarit de voirie est étroit.

4.2 LES OBJECTIFS EN FAVEUR DES CYCLISTES

- ✘ Compléter le réseau cyclable structurant et le connecter au supra-communal :
 - ✘ Relier Beauvechain au réseau de la région flamande et aux autres communes limitrophes ;
 - ✘ Relier les différents grands pôles générateurs de déplacements ;
 - ✘ Connexion inter-villages ;
- ✘ Priorisation des interventions ;
- ✘ Investissement dans des parkings de qualité et en quantité ;
- ✘ Sensibilisation, information et encouragement de la pratique du vélo via la Commune.

×

4.3 LES OBJECTIFS POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET AUGMENTER LA MULTIMODALITÉ

- × Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts TEC ;
- × Amélioration des correspondances (révision du réseau TEC Est BW pour 2024) ;
- × Priorisation des arrêts de bus à aménager ;
- × Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilités (OCBM) ;
- × Promouvoir le transport en commun pour les déplacements au quotidien.

4.4 OBJECTIFS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES

- × Sensibiliser les parents et élèves à un changement de comportement ;
- × Améliorer l'accessibilité pour les modes doux aux abords des écoles (trottoirs sécurisés de 1,5 m dans un rayon de 1 km minimum) ;
- × Protéger les écoles des nuisances liées à la voiture ;
- × Installer des stationnements vélo à l'intérieur des établissements mais aussi à l'extérieur pour les parents-cyclistes.

4.5 OBJECTIFS POUR APAISER LA CIRCULATION

4.5.1 AUTOMOBILE

- × Modérer graduellement la vitesse sur les axes régionaux ;
- × Sécuriser les carrefours problématiques ;
- × Limiter trafic de fuite sur les voiries communales ;
- × Apaisement du trafic des voiries résidentielles (zone 30 ou de rencontre) ;
- × Envisager des boucles de sens unique dans les quartiers résidentiels.

4.5.2 TRANSPORT DE MARCHANDISES

- × Limiter le trafic de fuite des poids lourds dans les tronçons résidentiels
- × Interdire la circulation des poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier (excepté desserte locale) ;

4.5.3 SERVICES DE MOBILITÉ

- ✘ Favoriser le covoiturage ;
- ✘ Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité ;
- ✘ Instaurer une centrale locale de mobilité;
- ✘ Pérenniser les services de mobilité à destination des personnes isolées et PMR.

4.6 OBJECTIFS POUR UNE MEILLEURE GESTION DU STATIONNEMENT

- ✘ Augmenter la rotation proche de la zone commerçante de Hamme-Mille et libérer de l'espace pour les piétons → zone bleue + contrôles ?;
- ✘ Réorganiser le stationnement aux abords des écoles + informer;
- ✘ Réorganiser le stationnement en chaussée dans les cœurs de village : attention à l'espace résiduel pour le passage des engins agricoles.

5 OBJECTIFS RELATIFS À LA COMMUNICATION


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




- × **Informé et sensibiliser la population**, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence ;
- × Favoriser une **participation active à la mobilité** vers et avec le **citoyen** et les **acteurs locaux** ;
- × **Cibler le public des enfants et adolescents** ;
- × Favoriser l'**interaction entre la population, les acteurs locaux, le bureau d'études et les autorités communales** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) ;
- × Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**.





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

Les 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 établissons 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, Verrijck (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'inexistence 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 commerçante 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
		Réorganiser le stationnement aux abords des écoles et information des parents	
Esquisse spécifique pour la rue du Moulin	Esquisse 7		
 Volet 9 : Communication	Peu de communication ciblée sur la mobilité alternative	Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux	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



agora