



TRAJECT



ATELIER CITOYEN « LA MOBILITÉ AU SEIN DU GAL »

GAL PAYS DES 4 BRAS

5 décembre 2022

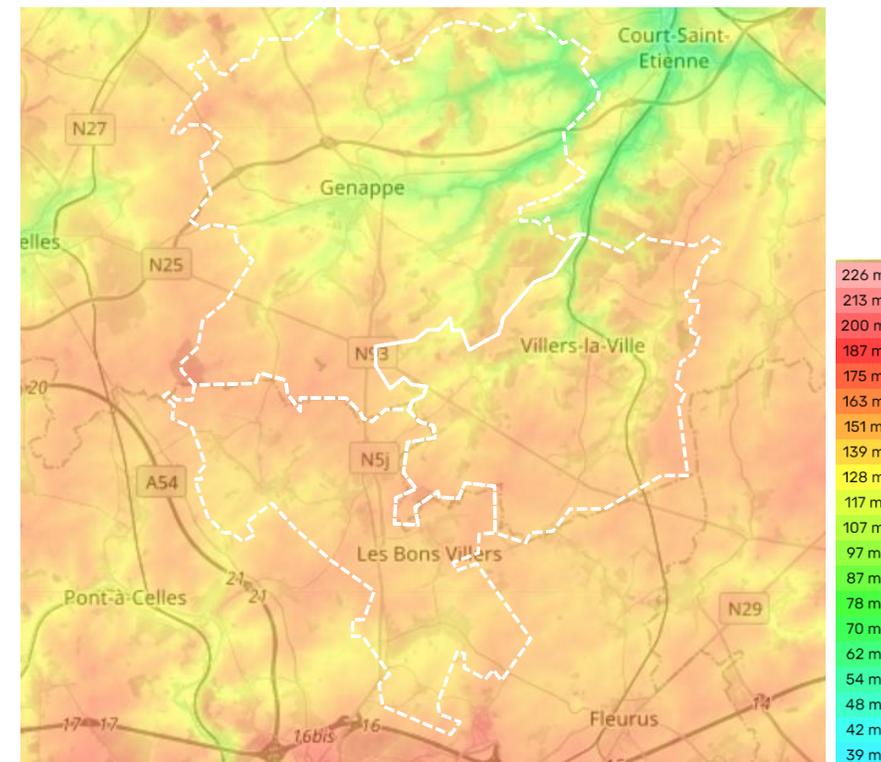
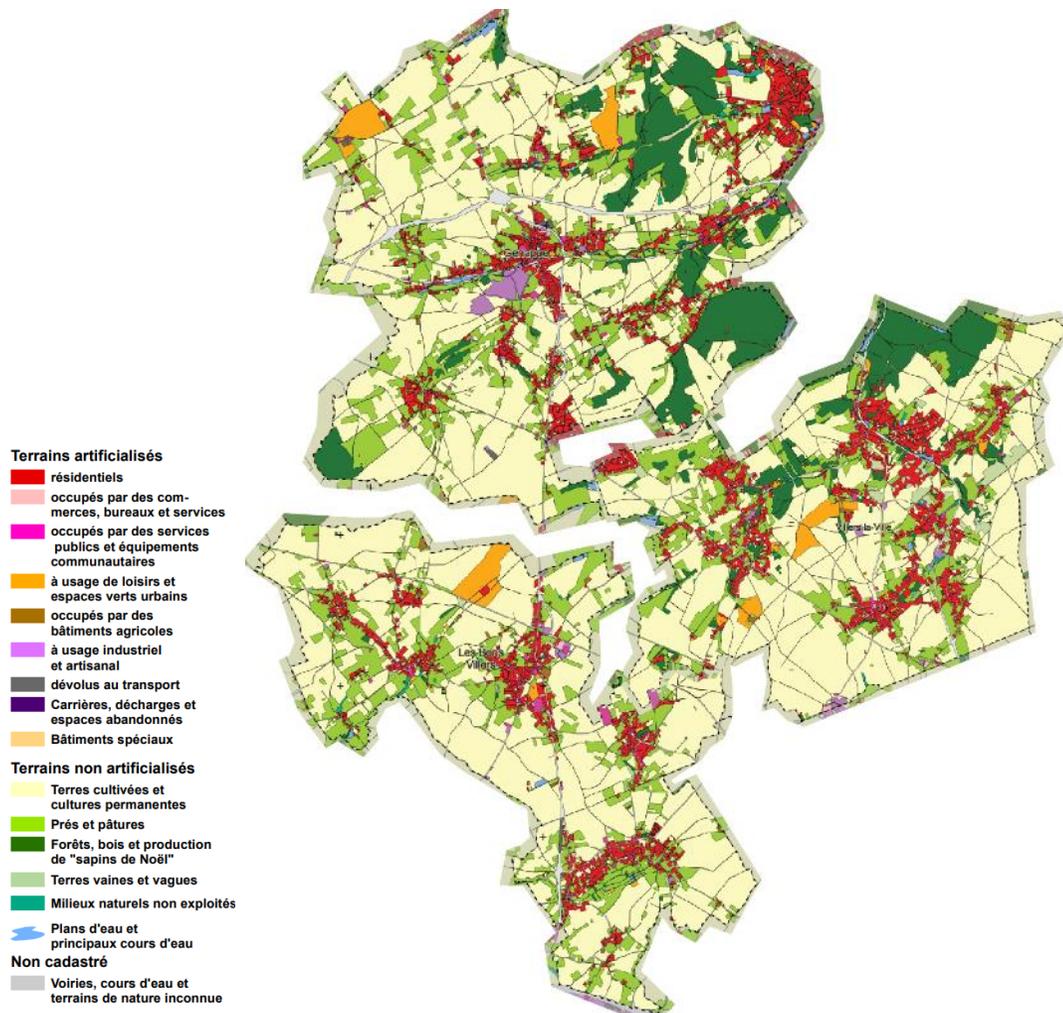
CONTENU .

- Profil général des territoires en matière de mobilité
- Réseaux de transports et services de mobilité
- Ambitions régionales & évolution des comportements de mobilité
- Conclusion & Enjeux – Analyse AFOM

PROFIL GÉNÉRAL DES TERRITOIRES DU GAL PAYS DES 4 BRAS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ



DES TERRITOIRES RURAUX.



Relevé altimétrique territoire du GAL Pays des 4 Bras

Source : topographic-map.com

DES TERRITOIRES DÉPENDANTS DES PÔLES EXTÉRIERS.

- **Une dépendance aux territoires voisins**
Emplois, services, équipements...
- **Des polarités selon chaque territoire**
Genappe : Nivelles, Bruxelles...
Villers-la-Ville : Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre, Bruxelles ...
Les Bons Villers : Charleroi, Nivelles, Bruxelles ...

Déplacements domicile-travail (Census 2011)

Extrait PCM Les Bons Villers

- 20% vers Charleroi
- 16% vers la RBC
- 20% vers l'arrondissement de Nivelles

Extrait PCM Villers-la-Ville

- 21% vers la RBC
- 13% OLLN – Wavre
- 5% Nivelles



MAIS AUSSI DES PÔLES DE DÉPLACEMENTS AU SEIN DU TERRITOIRE.

1. Les écoles



- 25 implantations scolaires
- Enseignement secondaire (Genappe, Les Bons Villers)

2. Activités économiques



- Commerces
- Petits Parcs d'Activité Economique ...

3. Equipements



- Complexes sportifs
- Terrain de golf ...

4. Tourisme

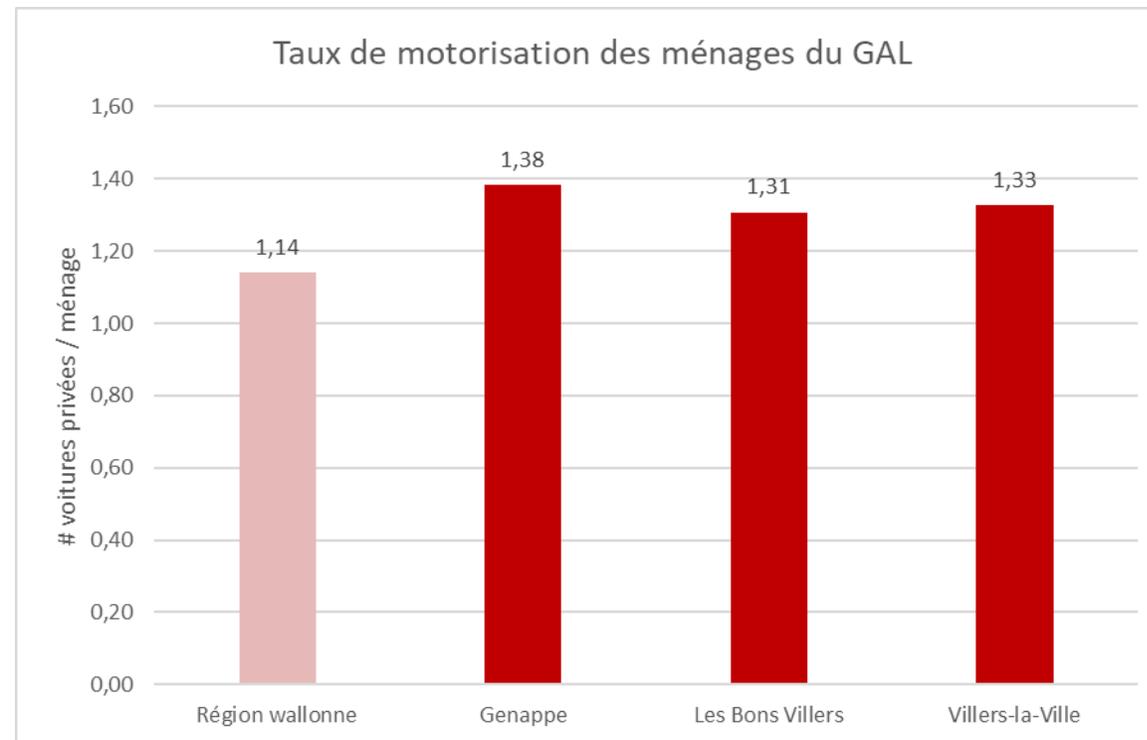


- Abbaye de Villers-la-Ville



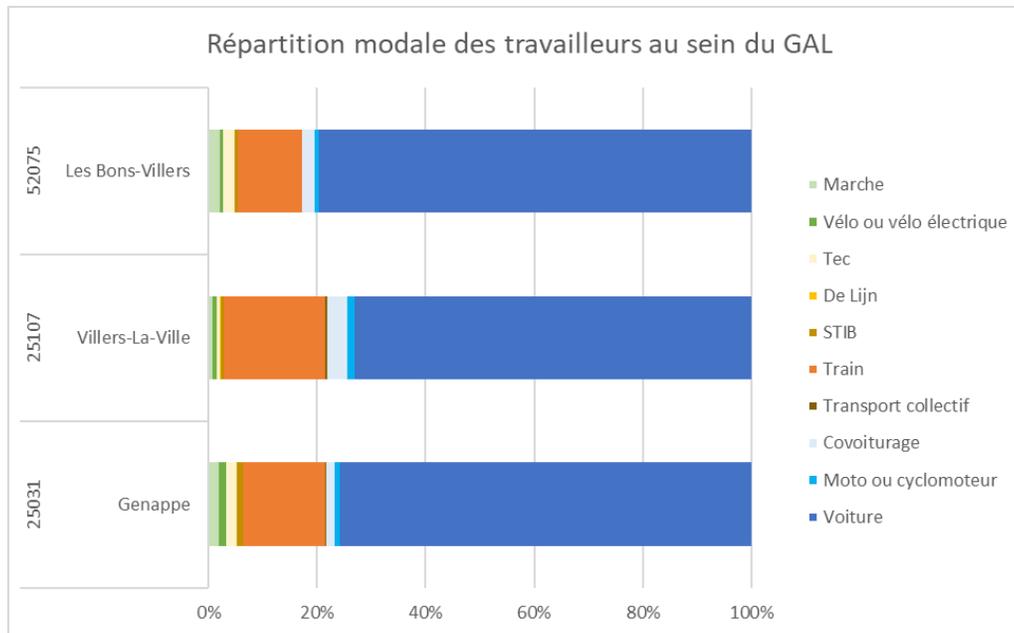
UN TAUX DE MOTORISATION ÉLEVÉ.

- Communes composant le territoire disposent toutes d'un taux de motorisation assez élevé > **1,3 véhicule/ménage**
- Taux de motorisation largement supérieur à la moyenne régionale (1,14 véh./ménage), et même **supérieure à la moyenne de la province du Brabant wallon** la plus motorisée de Wallonie

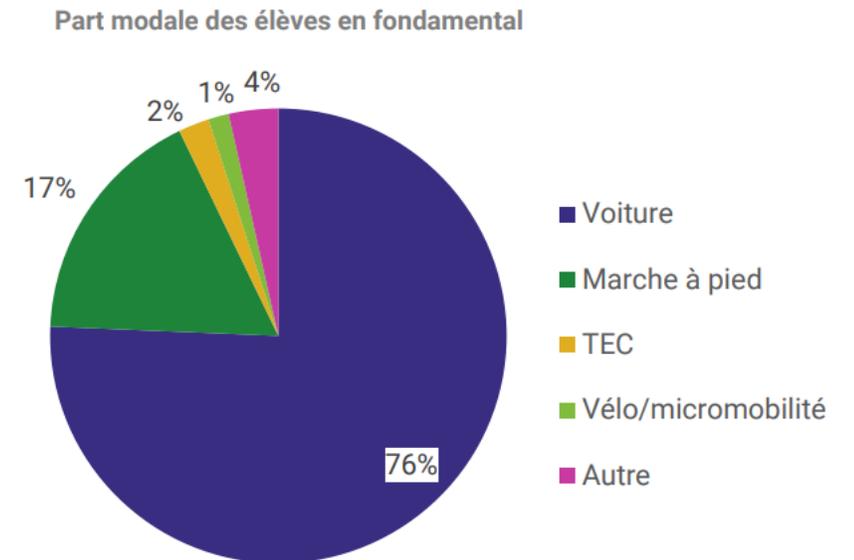


Source données : Walstat, 2022

LA VOITURE, UN MODE DE DÉPLACEMENT PARTICULIÈREMENT EMPRUNTÉ.



Source : Diagnostic fédéral, 2017



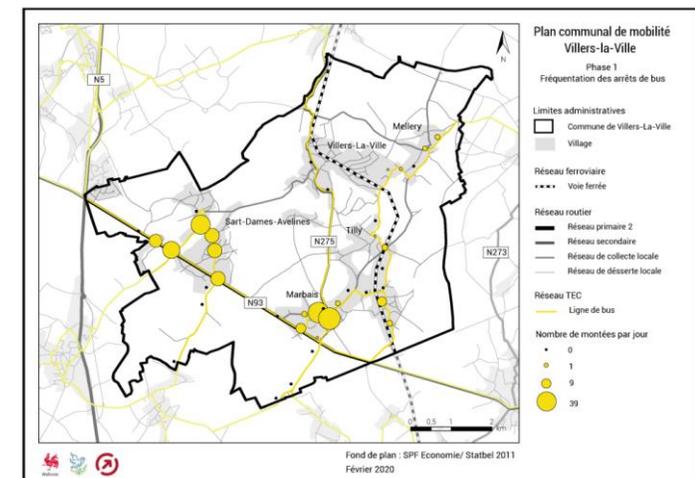
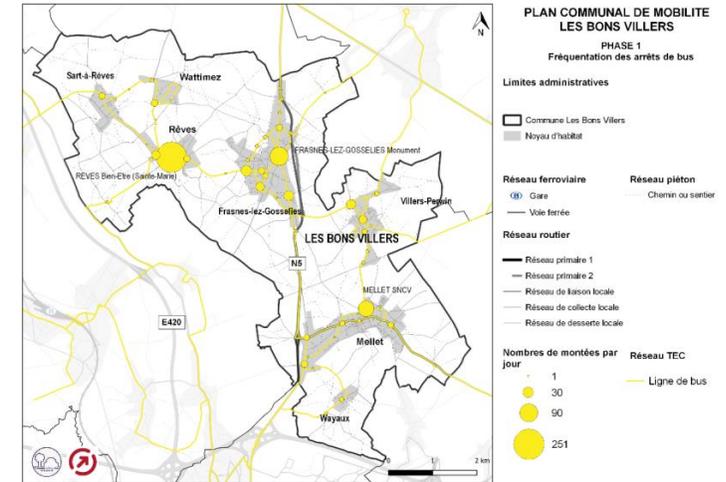
Source : PCM Les Bons Villiers, 2021

MAIS DE NOMBREUX DÉPLACEMENTS ÉGALEMENT EFFECTUÉS VIA D'AUTRES MODES .

- La marche et le vélo, bien sûr, pour des déplacements de courtes distance
- Le train fréquenté par les citoyens des 3 communes (pour se rendre sur son lieu de travail, à son école, ...)

Près de 250 montées/jour/PANG en semaine aux PANG de Villers-la-Ville et Tilly, mais aussi des citoyens qui se rendent à Luttre et Nivelles

- Le bus, également fréquentés par de nombreux citoyens
 - > **500 abonnées** à Genappe
 - > **750 montées/jour** à Les Bons Villers
 - > **300 montées/jour** à Villers-la-Ville



RÉSEAU DE TRANSPORT ET SERVICES DE MOBILITÉ



RÉSEAU DE MOBILITÉS ACTIVES.

DES INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX EXISTANTS



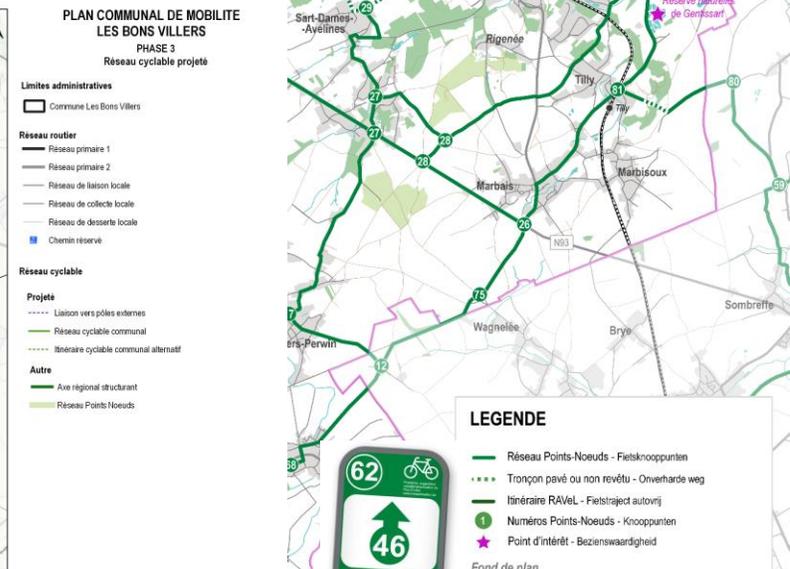
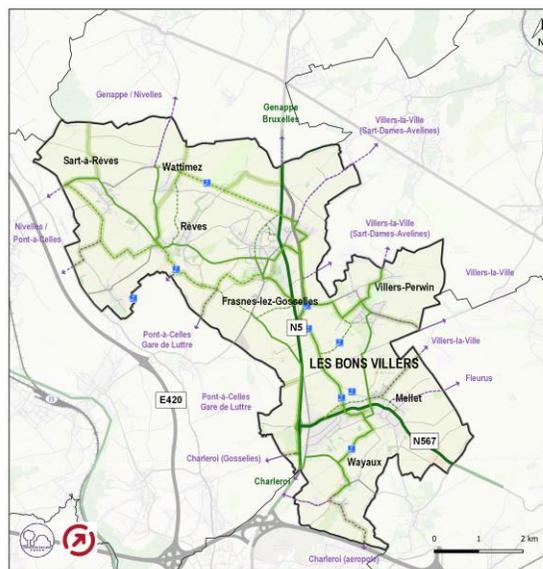
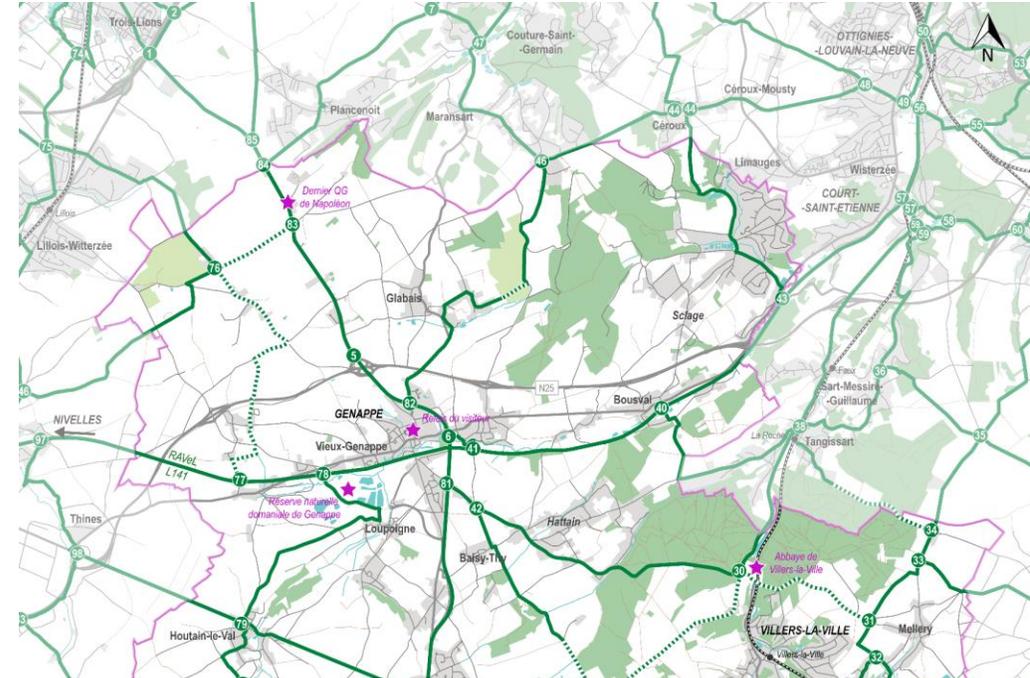
UNE DYNAMIQUE À PLUSIEURS NIVEAUX.

○ **Commune**

○ **GAL Pays des 4 Bras**

○ **Région (PIMACI/ PIWACY)**

**+ Acteurs locaux
(commissions sentiers, GRACQ)**



MAIS ENCORE DES EFFORTS À POURSUIVRE.

Chainons manquants au sein des territoires, mais aussi vers les pôles extérieurs, problèmes de sécurité routière, points noirs sur le réseau, etc.

Et globalement, **assez peu de données** à disposition des Communes...

... particulièrement concernant les **PIÉTONS ET CYCLISTES.**

(en attestent les audits de politique cyclable réalisés à Genappe et Les Bons Villers)



RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS.

UNE OFFRE STRUCTURANTE ET COMPLÉMENTAIRE SUR LE TERRITOIRE

- Une quinzaine de lignes de bus traversant le territoire, dont **4 lignes structurantes** (E3, E3, E5 et 365)
- Et une desserte par le **ferroviaire** (Ottignies – Charleroi-Central)



Pour information :

Une ligne de bus est rentable par rapport à la voiture d'un point de vue environnemental, lorsqu'elle transporte au **minimum 11 personnes en permanence.**

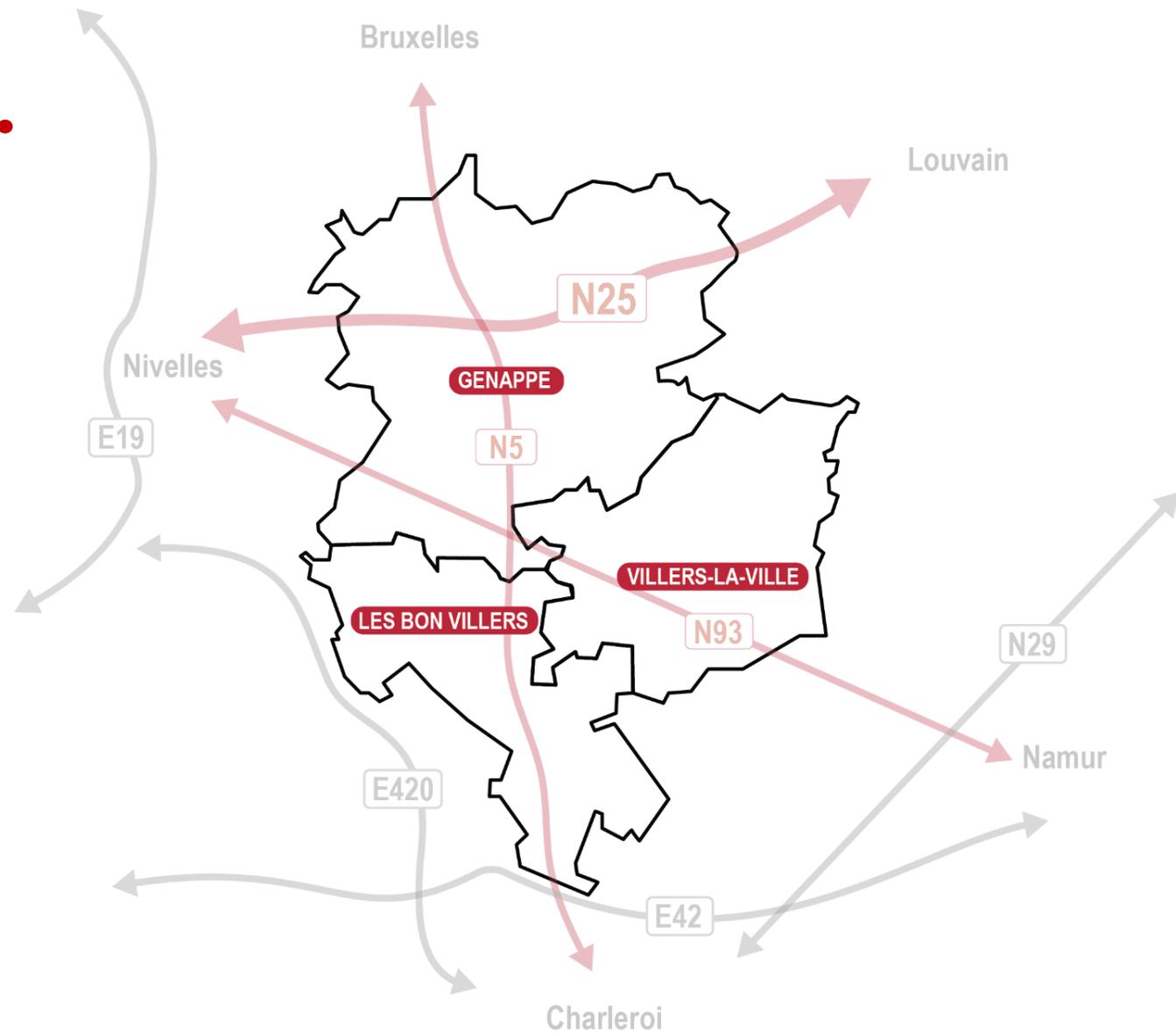
DES AMÉLIORATIONS À APPORTER.

- Des connexions souvent **difficilement compétitives** à la voiture ;
- Des améliorations à apporter en **matière de confort et d'équipement** des infrastructures (ex : PANG) ;
- Un besoin d'améliorer l'**intermodalité** ;
- Nécessité d'améliorer la prise en compte des **Personnes à Mobilité Réduite** ;
- Amélioration des connexions vers ces **pôles d'échanges** à l'échelle locale ;

Des améliorations pointées dans les Plans Communaux de Mobilité

RÉSEAU ROUTIER.

- Une desserte principale via la N25
- Et plus locale via la N5 et la N93



DES SERVICES DE MOBILITÉ EXISTANTS. À RENFORCER ET VALORISER



COMMUNICATION, INCITANTS ET ACCOMPAGNEMENT.

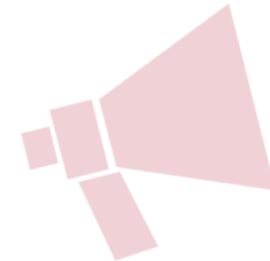
Dynamique
**renforcée par le
GAL.**



Levier important
au-delà de
l'infrastructure.

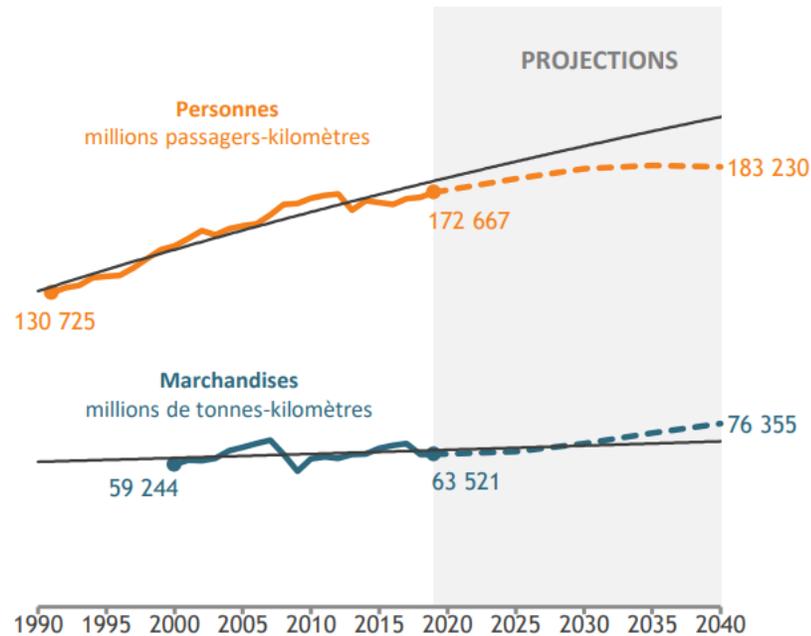


Besoin de faire **connaitre**
l'offre & d'accompagner
vers une **autre mobilité.**



**AMBITIONS RÉGIONALES &
ÉVOLUTION DES COMPORTEMENTS DE
MOBILITÉ**

PERSPECTIVES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT.



Source : Bureau fédéral du Plan.
Les courbes noires représentent les tendances calculées sur base des observations passées uniquement.

	2019	2030	2040	2019	2030	2040	2030/2019	2040/2030	2040/2019
<i>Millions de déplacements par an</i>									
Total	5435	5784	5847				6,4%	1,1%	7,6%
Domicile-travail	1003	1019	972	18,5%	17,6%	16,6%	1,6%	-4,6%	-3,1%
Domicile-école	396	390	390	7,3%	6,8%	6,7%	-1,4%	0,0%	-1,4%
Domicile-études	38	43	41	0,7%	0,7%	0,7%	12,9%	-5,6%	6,5%
Business	273	288	282	5,0%	5,0%	4,8%	5,7%	-2,2%	3,4%
Accompagner qq.	438	471	484	8,1%	8,1%	8,3%	7,5%	2,6%	10,4%
Achats	1575	1726	1793	29,0%	29,8%	30,7%	9,6%	3,9%	13,8%
Loisirs	1712	1846	1886	31,5%	31,9%	32,3%	7,9%	2,1%	10,2%
<i>Milliards de passagers-kilomètres par an</i>									
Total	172,7	182,4	183,2				5,6%	0,4%	6,1%
Voiture	142,8	151,0	150,8	82,7%	82,8%	82,3%	5,8%	-0,2%	5,6%
Train	15,0	15,0	14,5	8,7%	8,2%	7,9%	-0,1%	-2,8%	-2,8%
Bus/Tram/Métro	6,9	7,2	7,5	4,0%	3,9%	4,1%	4,4%	4,1%	8,8%
Marche/Vélo	5,7	6,7	7,7	3,3%	3,7%	4,2%	17,5%	15,0%	35,2%

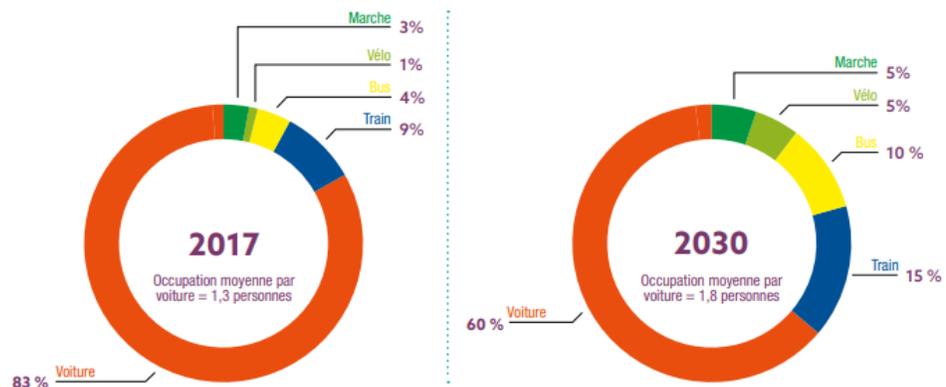
Source : Bureau Fédéral du Plan

VISION FAST ET STRATÉGIE RÉGIONALE DE MOBILITÉ (SRM).

Vision FAST

- Réduction de > 35% des émissions de GES d'ici 2030

Objectifs de parts modales :



SRM

- Se décline en 2 volets :

Volet 1 : Mobilité des personnes
(adopté le 9 septembre 2019)

Volet 2 : Mobilité des marchandises
(adopté le 29 octobre 2020)

DES COMMUNES DOTÉES DE DOCUMENTS STRATÉGIQUES.

Plan Communal de Mobilité



CONCLUSION & ENJEUX
– ANALYSE AFOM –

ATOUTS

FAIBLESSES

OPPORTUNITÉS

MENACES

- Proximité des pôles de Nivelles, Waterloo/B'AL, OLLN, Charleroi, Bruxelles
- Existence de services et équipements sur le territoire (écoles, complexes sportifs, ...) et relief peu marqué
- Développement des réseaux destinés aux modes actifs
- Desserte en transport public permettant de nombreuses connexions
- Des nœuds de transport de plus en plus accessibles (intermodalité)
- Un réseau routier structurant desservant le territoire
- Initiatives locales : véhicules partagés (G), Bonvibus (LBV), Taxi social (VLV), ...
- Communication et incitants tendent à se développer
- 3 Communes disposant d'un PCM, et 2 Communes Wallonie Cyclable



- Communes dépendantes d'autres territoires (emploi, enseignement supérieur, hôpital, achats, loisirs, ...)
- Relief parfois vallonné, et pôles pas toujours aisément accessibles
- Réseaux encore lacunaires et pas toujours de bonne qualité
- Réseau TP pas suffisamment connu et qui ne répond pas à l'ensemble des besoins ; différents opérateurs
- Intermodalité à renforcer
- Trafic de transit (notamment PL) au sein des villages
- Initiatives locales qui ne profitent pas à l'ensemble du territoire
- Méconnaissance globale de l'offre de mobilité sur le territoire
- Absence de suivi et de monitoring



- Développement du télétravail et du coworking, et des initiatives locales (commerces de proximité)
- Démocratisation du vélo à assistance électrique
- Volonté de donner davantage de place aux piétons et aux cyclistes
- Vision supra via l'AOT
- Volonté et appui régional pour le développement des nœuds de transport
- Possibilités de prendre des mesures contre le trafic de transit (PL)
- Développement d'agences locales de Mobilité (Brabant wallon, Charleroi Métropole)
- Développement d'applications (autopartage, Smartcity, ...)
- Ambitions (et suivi) régionaux en la matière



- Augmentation des coûts de l'énergie (dont transport)
- Fermeture de services et équipements pour des questions de rentabilité, dispersion des activités
- Coût important des infrastructures de transport
- Réduction de la desserte rurale en TP
- Absence de continuité des déplacements (chaîne des déplacements)
- Augmentation du trafic logistique
- Coût engendré trop important (suppression ou non développement d'initiatives)
- Population peu encline aux changements de ses habitudes de déplacements
- Absence et/ou développement d'offre de transport non adapté



MERCI !



Jonathan HAYNES

jonathan@traject.be

TRAJECT BRUXELLES

Cantersteen 47

1000 Bruxelles

+32 2 321 12 14

