



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE GENAPPE

PHASE 2 : Objectifs et principes directeurs

Rapport final – 22 mai 2012



1 Table des matières

1	TABLE DES MATIERES	2
2	DES ENJEUX PREOCCUPANTS	5
2.1	Faire face aux défis de la périurbanisation et à la croissance de la population	5
2.2	Une croissance inévitable du trafic routier	6
2.3	Le cadre de vie et la sécurité routière menacés	6
2.4	Le stationnement, grand consommateur d'espace	6
3	OBJECTIFS GENERAUX.....	8
3.1	Un PCM, pourquoi?	8
3.2	Approche stratégique.....	8
3.3	Une implication citoyenne	8
4	DEVELOPPEMENT TERRITORIAL	10
4.1	Densifier les centres villageois et favoriser la mixité des fonctions.....	10
4.2	Localiser les zones commerciales ou d'activités économiques en fonction de leur accessibilité multimodale ..	11
4.3	Rénover les espaces publics pour améliorer le cadre de vie et promouvoir les modes actifs	11
4.4	Saisir l'opportunité des projets sur le site de la sucrerie pour tester de nouvelles mobilités.....	11
4.5	Renforcer l'attrait touristique du RaVeL et du parc de la Dyle	11
4.6	Anticiper l'éventuelle réouverture d'une liaison ferrée entre Nivelles et Ottignies.....	12
5	PIETONS ET PMR.....	13
5.1	Rendre les déplacements à pied attractifs.....	13
5.2	Prendre en compte les PMR.....	13
5.3	Communiquer sur les bénéfices de la marche.....	14
5.4	Schéma de principe pour des déplacements à pied dans le centre.....	14
6	VELO.....	17
6.1	Créer un véritable réseau cyclable	17



6.2	Offrir du stationnement et des services pour les vélos	18
6.3	Intégrer la dimension cyclable dans les futurs aménagements	18
6.4	Communiquer sur les bénéfices du vélo.....	18
6.5	Schéma de principe pour les déplacements à vélo.....	19
7	TRANSPORT PUBLIC ET INTERMODALITE	20
7.1	Optimiser le réseau existant pour capter davantage de clientèle.....	20
7.2	Faciliter les connexions entre les modes de transport	20
7.3	Compléter l'offre de transport public par des solutions innovantes.....	21
7.4	Communiquer sur l'offre en transport public et ses atouts	21
7.5	Schéma de principe pour le transport public.....	21
8	TRAFIC AUTOMOBILE ET TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	23
8.1	Maîtriser la congestion en la reportant sur des endroits moins sensibles.....	23
8.2	Réduire les flux de transit à travers le centre et les villages	23
8.3	Maîtriser les vitesses pour améliorer le cadre de vie, dynamiser les modes actifs et renforcer la sécurité routière	23
8.4	Baliser des itinéraires pour le trafic de marchandises et protéger certaines zones	24
8.5	Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière	24
8.6	Schéma de principe pour le trafic automobile	24
9	STATIONNEMENT ET LIVRAISONS	26
9.1	Mettre en œuvre une politique de stationnement dans le centre afin de libérer de l'espace pour d'autres usages ou fonctions	26
9.2	Agir sur les besoins en stationnement liés aux nouveaux développements	26
9.3	Organiser au mieux les livraisons et limiter leurs nuisances.....	26
9.4	Communiquer sur la politique de stationnement.....	27
10	GOVERNANCE ET PARTICIPATION CITOYENNE	28
10.1	Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM	28
10.2	Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, la Province et la Région	28
10.3	Montrer l'exemple aux citoyens	28
10.4	Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux.....	29





2 Des enjeux préoccupants

2.1 Faire face aux défis de la périurbanisation et à la croissance de la population

La commune de Genappe doit faire face aux défis de la périurbanisation principalement de Bruxelles et à une croissance continue des déplacements automobiles. La faible densité de population et l'éparpillement de l'habitat et des activités ont favorisé l'utilisation presque exclusive de la voiture et limitent la performance du transport public selon le cercle vicieux illustré par la Figure 1.

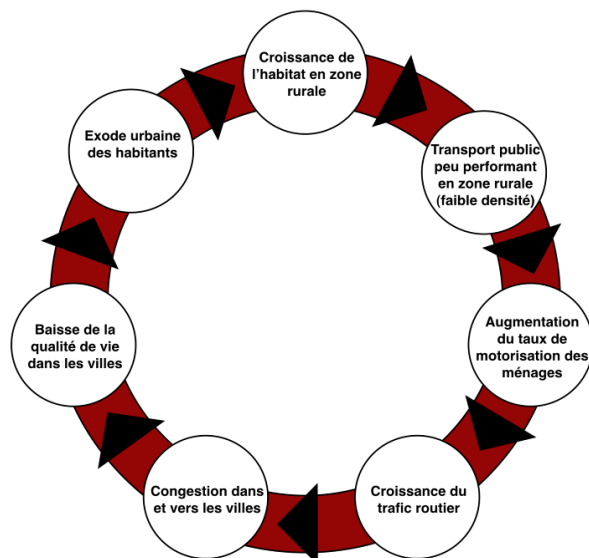


Figure 1: Cercle de la périurbanisation

Source : Plan provincial de mobilité du Brabant wallon

Le Tableau 1 indique la croissance de la population si elle se poursuit comme durant la période 2001 - 2009, soit à raison de 0,7% par an, ce qui correspond à 950 nouveaux habitants d'ici 2020.

	2010	2020	2030
Population	14.700	15.650	16.780
Voitures¹	7.500	7.980	5.590
Déplacements/jour²	44.100	46.960	50.350

Tableau 1 Evolution tendancielle de la population

Toutefois, la commune de Genappe s'attend à une croissance plus importante de sa population d'une part parce que le coût du foncier y est plus attractif que dans les communes situées plus près de la Région bruxelloise et d'autre part parce que la commune et la Région wallonne envisagent la création d'un quartier durable sur le site de l'ancienne sucrerie. Ce nouveau quartier accueillera à terme environ 800 logements. La taille moyenne des ménages de Genappe étant de 2.67 personnes/ménages, on peut s'attendre à environ 2.000 nouveaux habitants.

Le Tableau 2 évalue la population et les déplacements en fonction des différents projets de logement prévus sur le territoire communal en partant du principe que la moitié de la zone de la sucrerie aura été mis en œuvre d'ici 2020 soit 1.000 nouveaux habitants et que la croissance "naturelle" de la population est absorbée par les autres projets de logement (notamment l'îlot

¹ Le taux de motorisation des habitants de Genappe était en 2009 de 0,51 véhicule/habitant.

² 3 déplacements par jour par personne (Mobel)

Mintens). En 2030, l'entièreté du projet de la sucrerie aura été mis en œuvre.

	2010	2020	2030
Population	14.700	16.650	18.780
Voitures	7.500	8.490	9.580
Déplacements/jour	44.100	49.950	56.340

Tableau 2 : Evolution escomptée de la population

Cette évolution forte de la population aura une incidence directe sur le nombre de déplacements effectués sur le territoire communal de même que sur les besoins en stationnement. Sans mesures volontaristes en faveur d'alternatives réelles à la voiture individuelle, la commune souffrira de l'augmentation du trafic.

2.2 Une croissance inévitable du trafic routier

Le taux de motorisation des habitants de Genappe pose question à deux titres car il est plus élevé que la moyenne provinciale et surtout parce que le nombre de nouvelles immatriculations a connu une explosion en 2010. Ce recours massif à la voiture s'explique par le fait que les alternatives à l'automobile sont peu attractives et peu mises en valeur. Compte tenu de la croissance de population dans le Brabant wallon, le plan provincial de mobilité du Brabant wallon a montré que même dans le cas d'une politique très volontariste en faveur des alternatives à la voiture, le trafic automobile continuerait à augmenter ou-au mieux- se stabiliserait à l'horizon 2030.

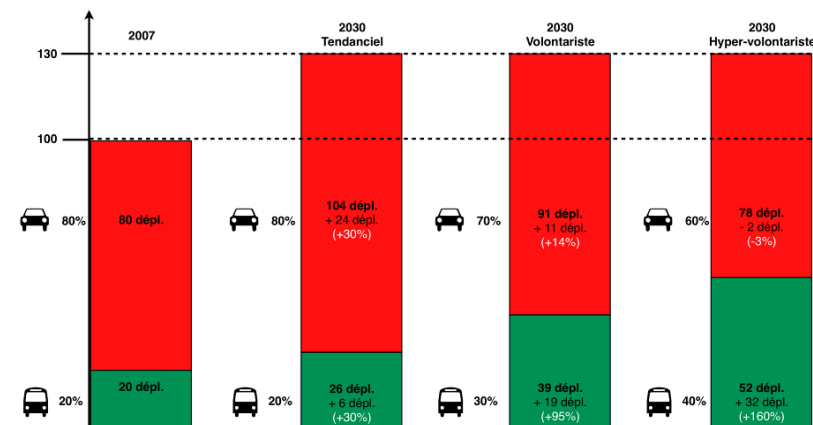


Figure 2: Progression des déplacements selon trois scénarios

Source : Plan provincial de mobilité du Brabant wallon

2.3 Le cadre de vie et la sécurité routière menacés

La croissance du trafic automobile a des répercussions très fortes sur le cadre de vie des habitants qui doivent subir un trafic plus important sur des voiries souvent peu adaptées à de tels flux. La création de nouvelles voiries n'apporte généralement une réponse qu'à très court-terme. L'augmentation de la circulation pénalise fortement la progression du transport public sur les axes principaux (routes régionales) et l'insécurité routière limite la pratique du vélo et de la marche.

2.4 Le stationnement, grand consommateur d'espace

L'augmentation du nombre de voitures en circulation augmente également les besoins en matière de stationnement. Bien que généralement considéré comme un droit par les habitants, le

stationnement pose question aux endroits où l'espace public est limité (les centres urbains) et où on veut valoriser les alternatives à la voiture transport public, vélo, marche. La commune de Genappe décide de se mettre en œuvre une politique claire et globale en matière de stationnement afin de ne plus consacrer ses espaces publics au seul stationnement.

Une croissance de population de 1.000 habitants équivaut dans le cas de Genappe à un afflux de quelque 500 nouvelles voitures dont une partie sera stationnée sur l'espace public. Ceci correspond à une file de voitures de 2,5 kilomètres...



3 Objectifs généraux

3.1 Un PCM, pourquoi?

- Le PCM a pour ambition de développer une **vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales de développement territorial: développement de l'habitat, de l'emploi, des services, des loisirs, du paysage;
- Le PCM exige **une approche supra-communale** pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines;
- Le PCM est élaboré dans l'optique du **développement durable** qui prône un développement harmonieux des trois piliers: social, environnemental et économique. Ceci implique de réduire si possible l'utilisation de la voiture individuelle (automobilisme) en développant et encourageant les alternatives telles que le transport public, le vélo, la marche ou le covoiturage;
- Le PCM **aide à construire une vision et définit des objectifs** qui doivent ensuite être traduits en actions concrètes à mener à court et moyen terme. Ceci fera l'objet de la troisième phase du présent plan;
- Le PCM est l'occasion de **regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité** (Commune, Région, TEC, SNCB,...) afin d'arriver à des projets transversaux concertés ;
- Le PCM doit se concevoir comme un **outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux de la mobilité et de

l'urbanisme afin de soutenir et généraliser un projet de ville visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale.

3.2 Approche stratégique

Le tableau ci-dessous présente les différents types de stratégie qui peuvent être poursuivies en matière de gestion de la mobilité.

	Forces	Faiblesses
Opportunités	Stratégie offensive	Stratégie d'amélioration
Menaces	Stratégie de renforcement	Stratégie défensive

Les objectifs thématiques présentés ci-après mettent en évidence les caractéristiques propres du territoire d'étude et montrent de quelle manière ceux-ci sont en mesure de valoriser les forces et opportunités et de minimiser les faiblesses et menaces qui agissent sur l'avenir de la commune.

3.3 Une implication citoyenne

La participation citoyenne doit être au centre de la politique de mobilité de la commune de Genappe. En effet, il est primordial de réfléchir aux grandes orientations d'un plan de mobilité et des actions qui en découleront en mobilisant les forces vives de la commune. La réalisation du PCM ne doit pas se concevoir comme une approche technique à des problèmes techniques où la parole de l'expert prend le dessus sur le vécu des citoyens et des acteurs. Un plan de mobilité doit permettre à tous de s'approprier la démarche et de co-construire un futur soutenable pour la

commune en veillant à prendre en compte au mieux les intérêts des différentes parties prenantes.

La commune de Genappe a le grand avantage de disposer d'organes d'échanges et de concertation (CCATM, Conseil consultatif du Développement Durable, Commission de la circulation, ...) propices pour mener des réflexions pragmatiques sur les enjeux du PCM et les actions à mener. De plus, de nombreuses discussions ont déjà eu lieu lors de la réalisation du Contrat d'Avenir Local et du Schéma d'Aménagement du Centre. La meilleure façon de tirer profit de cette expérience est précisément d'en parler avec les citoyens ayant pris part à ces débats.

Cette démarche participative a été initiée dans le cadre du PCM par l'organisation d'un premier atelier qui s'est déroulé le **mercredi 16 novembre** et a réuni une trentaine de citoyens impliqués à des degrés divers dans la vie communale au travers d'associations ou d'organes de concertation. Cette rencontre avait pour objectif de présenter succinctement les résultats du diagnostic et de réfléchir en sous-groupes à des objectifs communs pour le territoire de Genappe. Cette rencontre a alimenté les réflexions du bureau d'études qui sont intégrées au présent rapport.

D'autres rencontres sont organisées avec les acteurs et citoyens de la commune au cours de la troisième phase de ce plan de mobilité afin de définir ensemble les actions à mettre en œuvre et les prioriser.



4 Développement territorial

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux du diagnostic en vue de définir les objectifs à suivre en matière d'aménagement du territoire.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Importantes réserves foncières disponibles dans le centre ▪ Plusieurs études relatives au développement territorial de la commune 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitat très dispersé sur le territoire communal et densité faible ▪ Transport public peu performant lorsque la densité de population est faible
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projet de quartier durable sur le site de l'ancienne sucrerie ▪ Offre de transport public fortement orientée vers le centre de Genappe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Croissance du trafic automobile et du nombre de véhicules (stationnement) ▪ Augmentation des coûts énergétiques ▪ Evolution socio-démographique: vieillissement de la population, croissance des ménages mono-parentaux, ...

4.1 Densifier les centres villageois et favoriser la mixité des fonctions

L'intérêt de la densité est notamment qu'elle favorise le maintien de commerces et services de proximité, les économies d'énergie et rend possible l'utilisation de la marche et du vélo et la pertinence d'une desserte plus régulière en transport public. Le PCM doit être l'occasion de renforcer les réflexions menées actuellement par la commune pour densifier ses centres en

particulier le centre de Genappe grâce à la reconversion de certains îlots (îlot Mintens par exemple), la reconversion du site de la sucrerie et le développement de certaines zones (Plaine Communale par exemple).

Dans le centre de Genappe, l'objectif est de densifier par:

- du logement de différents types (maisons mitoyennes, appartements)
- des activités à haute densité d'emplois (commerces, services, PME du secteur tertiaire, ...)

Il est en effet primordial d'assurer une mixité des fonctions ainsi qu'une mixité sociale et de privilégier les circulations lentes et l'accès aux transports publics.

La densification doit s'opérer de façon progressive sur trois périmètres concentriques: le centre-ville ou villageois, la 1ère périphérie (15' à pied du centre = 1 km) et la 2ème périphérie (20-30' à vélo du centre = 5 km).

Enfin, il est très important de **limiter l'urbanisation en-dehors** des zones offrant une accessibilité au réseau de transport public et aux services de base (commerces de première nécessité) ou alors d'y viser une densité très faible (max 5 logements/ha).

4.2 Localiser les zones commerciales ou d'activités économiques en fonction de leur accessibilité multimodale

Lors de la création de nouvelles zones commerciales ou d'activités économiques, il faut veiller à les localiser dans des lieux offrant des alternatives à la voiture et à une distance limitée des zones d'habitat afin de limiter les distances à parcourir et de permettre un report modal vers le vélo et la marche.

4.3 Rénover les espaces publics pour améliorer le cadre de vie et promouvoir les modes actifs

De manière générale, la commune doit développer le réflexe d'aménager les espaces publics au profit de l'ensemble des usagers et fonctions. L'époque où les aménagements de voiries sont pensés exclusivement pour une optimisation de la circulation et du stationnement des voitures privées est révolue. Les modes de transport alternatifs à la voiture ne pourront se développer qu'à condition de leur accorder une attention particulière et de soigner leurs cheminements.

4.4 Saisir l'opportunité des projets sur le site de la sucrerie pour tester de nouvelles mobilités

Le développement d'un nouveau quartier qui se veut résolument durable est une opportunité unique de tester de nouvelles formes d'organisation des déplacements étant donné que l'on part en quelque sorte d'une feuille blanche, que les contraintes sont plus

limitées et que tout est à inventer. Il est primordial d'intégrer dès le départ dans les réflexions la place des piétons et des cyclistes sur l'espace public et de s'interroger sur les connexions de ce nouveau quartier au réseau de transport public. Il importe également de définir des normes volontaristes en matière de stationnement afin d'induire les comportements souhaités et de prévoir du stationnement pour les vélos. Ce projet pourrait également être l'occasion de tester des systèmes de voitures partagées ou de stationnement mutualisé (zone de stationnement commune plutôt qu'attachée à chaque habitation).

4.5 Renforcer l'attrait touristique du RaVeL et du parc de la Dyle

La commune de Genappe dispose d'attraits touristiques peu mis en valeur à l'heure actuelle. Le tourisme cyclopédestre doit être développé le long du RaVeL en offrant aux usagers des espaces de détente et de restauration, des services aux cyclistes et des parcours ludiques et culturels. Les projets de création du parc de la Dyle doivent favoriser l'écotourisme et mettre à l'honneur les mobilités alternatives à la voiture. La réflexion doit porter sur l'ensemble du secteur compris entre la sucrerie, la place de la Station et le parc de la Dyle.

Les atouts touristiques de la commune doivent être mis en valeur au moyen d'actions de communication et de programmes de découverte.

4.6 Anticiper l'éventuelle réouverture d'une liaison ferrée entre Nivelles et Ottignies

La réouverture de la ligne ferroviaire 141 a été évoquée dans plusieurs documents de planification et en particulier dans le Plan provincial de mobilité du Brabant wallon. Le groupe SNCB s'intéresse également au potentiel d'une telle réouverture. Bien qu'il s'agisse d'un projet à relativement long-terme et dont les modalités de mise en œuvre requièrent un large débat public, Genappe doit anticiper une telle réouverture d'autant plus que des développements importants à proximité de cette ligne sont envisagés, qu'il s'agisse du site de la sucrerie à Genappe ou du projet Henricot à Court-Saint-Étienne.

5 Piétons et PMR

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux du diagnostic en vue de définir les objectifs à suivre en matière de déplacements à pied, en ce compris les personnes à mobilité réduite (PMR).

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Présence du RaVeL et de nombreux chemins et sentiers Important tissu associatif 	<ul style="list-style-type: none"> Insécurité routière Confort limité pour les piétons (trottoirs de mauvaise qualité) Prise en compte limitée des PMR Manque d'agrément des espaces publics dans le centre de Genappe et dans les centres villageois
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Développement du tourisme vert Bénéfices pour la santé d'une augmentation des efforts physiques 	<ul style="list-style-type: none"> Croissance du trafic automobile et du nombre de véhicules (stationnement)

5.1 Rendre les déplacements à pied attractifs

Les déplacements à pied ont progressivement disparu en milieu rural où la voiture s'est imposée même pour des distances courtes. La marche est pourtant un élément essentiel de la mobilité étant donné que la plupart des déplacements débute ou s'achève par un déplacement à pied, qu'il s'agisse de rejoindre sa voiture stationnée en voirie ou dans un parking ou encore de rejoindre un arrêt de transport public.

Le plan d'action précisera les lieux où le confort des déplacements à pied doit être fortement amélioré et des mesures concrètes seront proposées telles que des aménagements visant une réduction des vitesses, l'élargissement des trottoirs, ou l'amélioration ponctuelle de l'éclairage public. Ce sera notamment le cas dans le centre de Genappe et dans le centre des villages. La commune accordera une attention particulière à l'entretien et à la création de trottoirs de qualité (revêtement, largeur, absence d'obstacles, ...).

5.2 Prendre en compte les PMR

La problématique des PMR est cruciale dès lors que l'on estime que 35% de la population peut être considérée comme une PMR.

Par "personne à mobilité réduite" (PMR), il faut entendre toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des entraves qu'elle ne peut surmonter seule, ou très difficilement. Les difficultés de mobilité peuvent être liées à l'âge, à la maladie, à un état (femme enceinte, personne chargée de commissions, livreurs), à un handicap temporaire ou définitif. Elles portent atteinte à l'autonomie de la personne et limitent ses déplacements et sa capacité d'intégration à la société en général.

Les difficultés de mobilité peuvent être visibles ou non :

- chaise roulante, plâtre, canne, béquilles, prothèse ou tribune,
- personne avec landau ou poussette,
- petite ou grande taille, obésité,
- difficultés cardiaques ou respiratoires, rhumatisme et arthrite,
- acuité visuelle diminuée (malvoyants) ou inexistante (aveugles),

- acuité auditive diminuée (malentendants) ou inexistante (sourds).

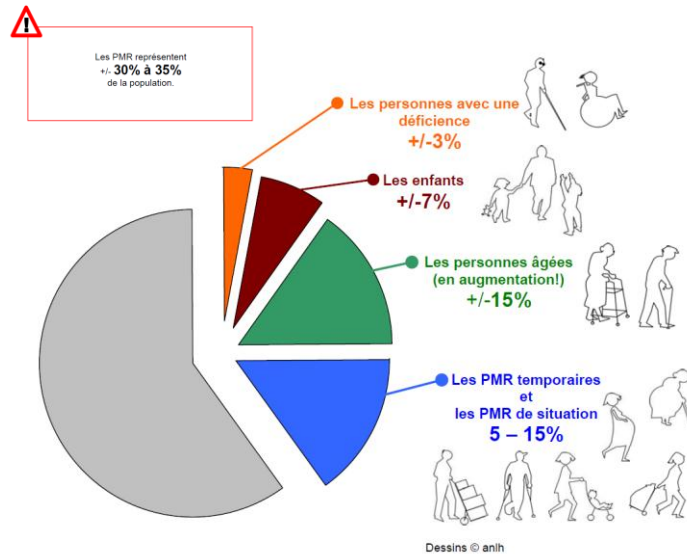


Figure 3 : Répartition des PMR en fonction de leurs difficultés

Source : Vademecum Personnes à mobilité réduite dans l'espace public, Bruxelles-Mobilité, Mai 2008

La commune traitera en priorité les lieux nécessitant des adaptations rapides pour les PMR en particulier les administrations, les commerces et services de première nécessité et les centres culturels. Les services de l'urbanisme acquerront les principes d'accessibilité des PMR dès l'élaboration de projets d'espaces publics ou de bâtiments.

A l'instar d'autres localités, le centre de Genappe offrira à terme un parcours pédestre visant à faciliter les déplacements des seniors et reliant les différents lieux importants (commerces, administration, bureau de poste, centres culturels, ...). Ce

parcours doit leur permettre de réaliser plus facilement des déplacements à pied et à renforcer le lien social entre les habitants.

5.3 Communiquer sur les bénéfices de la marche

Une pratique régulière de la marche a des effets bénéfiques sur la santé qu'il y a lieu de mettre en avant. De plus, la marche renforce l'autonomie des jeunes et des personnes âgées, favorisant de la sorte la cohésion sociale.

La marche est également un atout touristique considérable que Genappe pourrait exploiter davantage à des fins touristiques.

Enfin, la marche a des avantages évidents sur le commerce de proximité qui peut renforcer sa position concurrentielle par rapport aux complexes commerciaux à distance qui sont uniquement accessibles en voiture.

La commune mènera des actions de sensibilisation afin d'encourager les différentes couches de la population à recourir plus régulièrement à la marche et de parvenir à une présence plus importante des piétons sur l'espace public.

5.4 Schéma de principe pour des déplacements à pied dans le centre

Le schéma de principe illustré à la Figure 4 met en évidence les zones du centre de Genappe promises à d'importants projets de développement. Il définit le périmètre où une attention particulière

doit être apportée au confort des piétons et des cyclistes (modes actifs).

On envisagera, par exemple, une réorganisation des flux de circulation sous forme de boucles, qui permettraient de guider les automobilistes vers les différentes zones de parking dont la capacité totale s'élève à 500 places actuellement et dont l'occupation est relativement faible (voir la Figure 5). Le trafic automobile dans le périmètre doit être apaisé par l'instauration d'une zone 30 généralisée rendue lisible par la mise en place d'effets de porte. La requalification de l'espace public par l'aménagement de trottoirs spacieux, voire de zones de rencontre, montrerait à l'automobiliste qu'il pénètre dans une zone où la fonction principale n'est plus de circuler.

Le système de circulation qui sera mis en place devra permettre de relier confortablement à pied les différents lieux de vie (administrations, écoles, commerces, services, arrêts de bus, ...) et donner une image homogène au centre urbain, tout en créant un effet de promenade Nord-Sud le long des axes commerçants. Les aménagements seront conformes aux normes d'accessibilité pour les PMR.

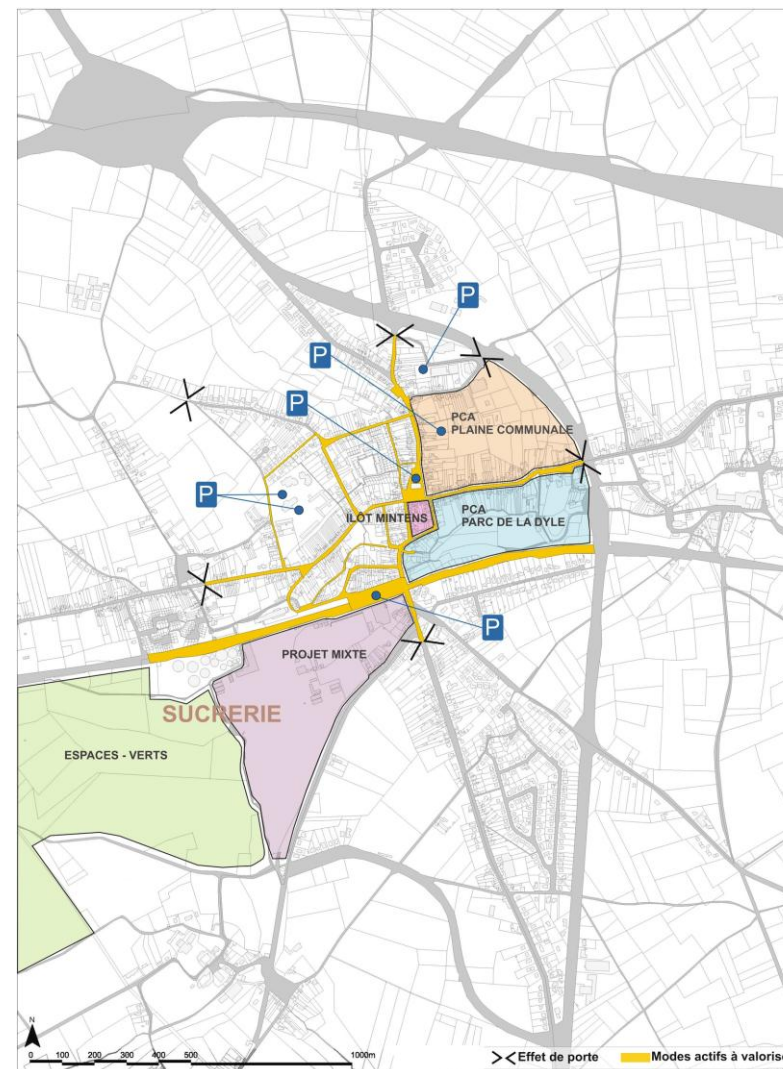


Figure 4: Schéma de principe pour les déplacements à pied dans le centre

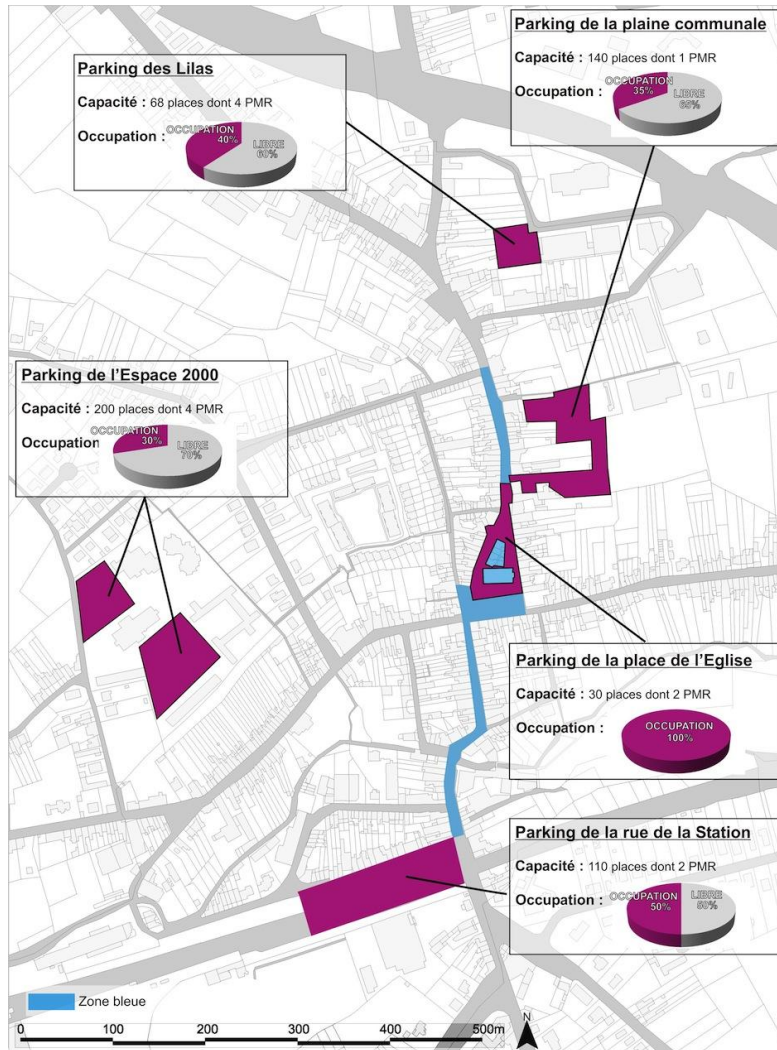


Figure 5 : Offre en matière de stationnement dans les zones de stationnement du centre

6 Vélo

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux du diagnostic en vue de définir les objectifs à suivre en matière de déplacements à vélo.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence du RaVeL et de nombreux chemins et sentiers ▪ Distances limitées entre villages ▪ Important tissu associatif ▪ Présence de policiers vélo ▪ Pôles scolaires et gares à une distance pertinente pour la pratique du vélo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence d'aménagements cyclables sur les voiries communales et manque d'entretien sur les voiries régionales ▪ Insécurité routière ▪ Transport public qui peut difficilement répondre à tous les besoins de déplacements
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relief peu accidenté ▪ Développement du tourisme vert ▪ Bénéfices pour la santé d'une augmentation des efforts physiques ▪ Développement des vélos électriques ▪ Prise de conscience environnementale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Croissance du trafic automobile et du nombre de véhicules (stationnement)

6.1 Créer un véritable réseau cyclable

La pratique du vélo en Wallonie est peu développée en comparaison d'autres régions où le climat et le relief ne sont pas

toujours plus cléments. Afin de motiver les citoyens à recourir plus régulièrement au vélo, surtout pour les déplacements sur des distances inférieures à 5 kilomètres, il est crucial de doter la commune d'infrastructures cyclables de qualité en vue de créer un réseau maillé. Ce réseau s'appuyera sur le RaVeL qui peut constituer l'épine dorsale des déplacements actifs dans la commune voire vers les communes voisines de Nivelles et Court-Saint-Etienne.

Les itinéraires les plus pertinents pour favoriser la pratique du vélo seront identifiés dans la phase 3 du PCM qui en traitera deux ou trois en détails à titre d'exemple pour la commune. Conformément à la législation en vigueur, les sens uniques seront ouverts à la circulation des cyclistes dans les deux sens (sens uniques limités).

La commune prendra rapidement des mesures pour améliorer l'accessibilité à vélo des lieux prioritaires tels que les écoles et les pôles administratifs, commerciaux, culturels et sportifs. Le PCM listera les actions précises à entreprendre pour assurer la continuité et la sécurité des cheminements. Il mettra également en évidence les connexions vers le RaVeL à créer depuis les quartiers voisins afin de renforcer son attractivité tant pour les déplacements fonctionnels que récréatifs. Le PCM ne traitera pas spécifiquement des circuits cyclo-pédestres à vocation touristique mais veillera à les intégrer au mieux au réseau fonctionnel.

Tous ces éléments doivent permettre à la commune de préparer un dossier de demande de subsides dès qu'une opportunité se présentera : subsides régionaux dans le cadre des programmes "Crédit d'impulsion" ou "communes cyclables", subsides provinciaux dans le cadre du budget alloué aux infrastructures cyclables.

6.2 Offrir du stationnement et des services pour les vélos

Un stationnement de qualité pour les vélos est une des conditions de réussite d'une politique cyclable. En effet, de nombreux cyclistes potentiels sont freinés par la crainte des vols ou des dégradations de leur bicyclette. Du stationnement doit être disponible de manière systématique dans les différents pôles générateurs de déplacements: écoles, commerces, administrations, arrêts de transport public. Leur équipement (niveau de protection et de sécurité) doit être adapté à la durée de stationnement des vélos à chaque endroit. Il est important de considérer le stationnement comme un outil de promotion du vélo et de ne pas se baser sur la pratique actuelle du vélo pour dimensionner le stationnement.

La commune généralisera le stationnement pour les vélos sur le territoire communal et développera, en partenariat avec des associations ou des commerçants, des services pour les cyclistes: entretien, réparation, achat, location. Enfin, la commune investira dans une signalisation efficace pour augmenter la visibilité et la lisibilité des itinéraires cyclables.

Le PCM identifiera les endroits où du parking pour vélos devrait être aménagé en priorité. Des propositions concrètes de mobilier urbain et de signalisation (type de matériel, budget, ...) seront faites afin d'aider la commune à agir rapidement.

6.3 Intégrer la dimension cyclable dans les futurs aménagements

La prise en compte du vélo dans les futurs aménagements doit devenir un réflexe chez tous les acteurs communaux. Tout d'abord, lors du réaménagement de certaines voiries, il est primordial de soigner les cheminements cyclables. Ensuite, la commune doit s'assurer d'un entretien régulier des infrastructures cyclables (pistes, marquages, stationnement) et effectuer un contrôle de l'occupation abusive des espaces cyclables (par le stationnement notamment). Enfin, la présence de stationnements pour vélos doit devenir la norme dans tous les nouveaux projets d'urbanisation.

6.4 Communiquer sur les bénéfices du vélo

Au même titre que la marche, une pratique régulière du vélo a des effets bénéfiques sur la santé et renforce l'autonomie des jeunes, en particulier dans les zones rurales où les alternatives aux parents-taxis sont fort lacunaires. Des infrastructures cyclables de qualité permettent également de favoriser le cyclo-tourisme.

La commune mènera des actions de sensibilisation afin d'encourager les différentes couches de la population à recourir plus régulièrement au vélo et de parvenir à une présence plus importante des cyclistes sur l'espace public. Des mesures spécifiques pour les écoles et les adolescents seront élaborées afin d'augmenter sensiblement la part modale du vélo dans les déplacements domicile-école à l'intérieur de la commune et vers les pôles voisins. La commune soutiendra les initiatives menées

par les écoles et les encouragera à initier des projets dans le cadre du printemps de la mobilité ou de la semaine de la mobilité.

6.5 Schéma de principe pour les déplacements à vélo

Le schéma de principe pour les déplacements à vélo est illustré par la Figure 6. Des liaisons cyclables performantes doivent être créées depuis les différentes entités de la commune vers le centre ou vers les pôles voisins. Le RaVeL jouera un rôle de catalyseur au sein du territoire et permettra des liaisons aisées vers Nivelles et Court-Saint-Etienne. Enfin, le stationnement vélo doit être développé dans le centre, dans les différents villages et à proximité des lieux importants (écoles, équipements sportifs et culturels, ...).

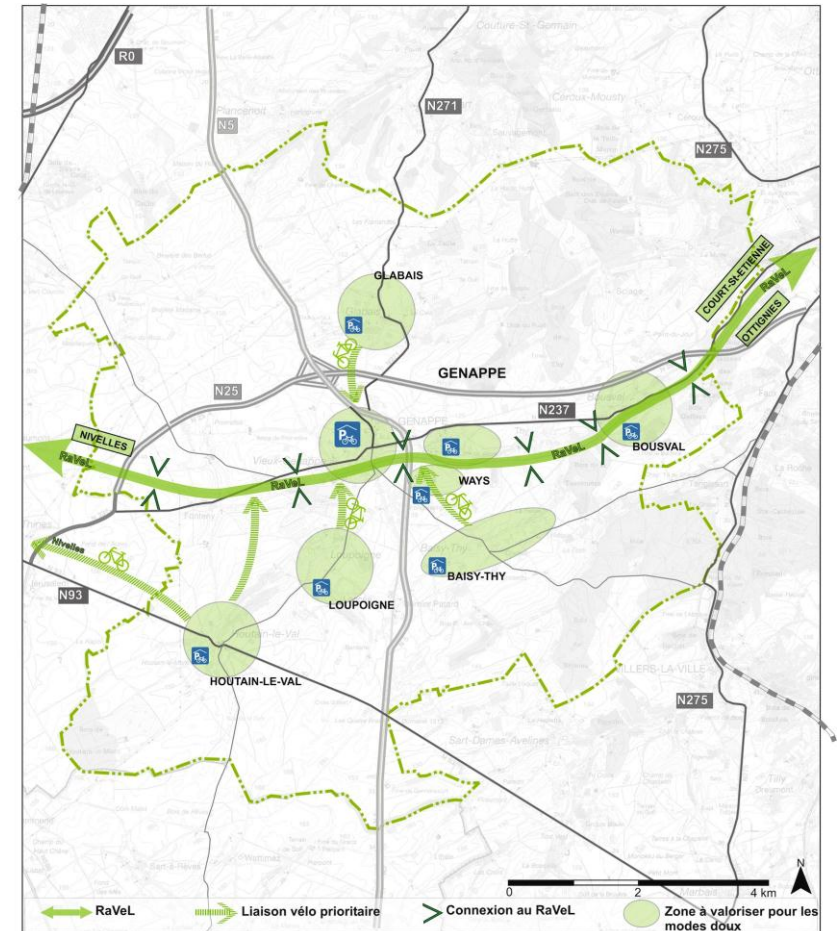


Figure 6 Schéma de principe pour les déplacements à vélo

7 Transport public et intermodalité

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux du diagnostic en vue de définir les objectifs à suivre en matière de transport public.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs lignes structurantes qui desservent Genappe (notamment Rapido 4 et lignes 19 et 365a) Arrivée du RER 	<ul style="list-style-type: none"> Fréquences et amplitude horaire peu attractives Temps de parcours en transport public fort pénalisants Pas d'aménagement facilitant la progression du transport public aux points de congestion Arrêts généralement peu confortables Peu d'alternative au transport public classique
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Projets de densifier le centre, ce qui renforce la pertinence et l'efficacité du transport public Arrivée du RER Augmentation des coûts énergétiques pour l'utilisation de voiture particulière Prise de conscience environnementale 	<ul style="list-style-type: none"> Budget très limité de la SRWT Viellissement de la population qui accède plus difficilement au transport public

7.1 Optimiser le réseau existant pour capter davantage de clientèle

Etant donné que Genappe est déjà desservi par plusieurs lignes de bus et que les budgets du TEC Brabant wallon sont relativement limités pour les prochaines années, la commune visera une optimisation du réseau existant, sans ambition de créer de nouvelles lignes. En concertation avec le TEC, le PCM proposera des mesures pour améliorer la lisibilité du réseau et rendre la desserte actuelle plus performante, notamment par une augmentation des fréquences à certains moments de la journée et/ou le week-end, tout en veillant à garantir aux bus une progression fluide et à soigner les arrêts. Des mesures concrètes d'amélioration des arrêts seront proposées (localisation et équipement).

Les itinéraires performants de rabattement vers les pôles voisins et leur gare seront valorisés. De même, une attention particulière sera accordée au report modal vers le train pour les déplacements vers les pôles régionaux (Charleroi, Namur, Liège,) et Bruxelles. Les possibilités de créer des parkings relais et l'attractivité des temps de parcours seront mis en évidence.

L'objectif est de parvenir à capter davantage de clientèle non captive (c.-à-d. autre que les seniors et les jeunes sans permis de conduire) et d'encourager les habitants à utiliser le transport public pour différents motifs : travail, école, loisirs, achats, ...

7.2 Faciliter les connexions entre les modes de transport

Il est important de faciliter les connexions entre les différents modes de transport qu'il s'agisse de passer d'un bus à un autre, d'arriver à vélo à un arrêt de bus ou de de s'y faire déposer en

voiture. La commune et le TEC analyseront les opportunités de créer des pôles d'échanges entre les modes, en particulier au croisement des lignes de bus principales et en connexion avec le RaVeL. Des propositions seront également énoncées pour renforcer l'attractivité de la ligne de Rapido 4. Ponctuellement, l'itinéraire des bus pourra être modifié pour répondre plus finement à la demande actuelle mais surtout future (projets de développement sur la site de la sucrerie notamment).

7.3 Compléter l'offre de transport public par des solutions innovantes

Le transport public régulier et le vélo ne peuvent répondre à tous les besoins de mobilité sur la commune de Genappe. La commune collaborera avec le TEC, les entreprises de taxis, les services de taxis sociaux et les différentes associations pour la création de services spécifiques pour les zones moins bien desservies par le transport public. Ceci est particulièrement le cas de Loupoigne, Baisy-Thy, Glabais et Bousval. Le PCM mettra en évidence de quelle manière l'offre de transport public peut être complétée par des services de transport à la demande voire par la création d'une nouvelle ligne ou portion de ligne.

La commune facilitera la pratique du covoiturage par l'installation de parkings de covoiturage à des endroits bien localisés par rapport au réseau routier principal (RN°25, RN°5) et offrant des alternatives pour y accéder (lignes de bus, infrastructures cyclables). Le covoiturage offre également des opportunités pour rationaliser les déplacements automobiles vers les écoles en invitant les parents à organiser entre eux du ramassage scolaire.

Le plan d'action du PCM montrera de quelle manière des solutions de voitures partagées pourraient s'envisager tant pour les services communaux que dans le cadre du développement de nouveaux quartiers.

7.4 Communiquer sur l'offre en transport public et ses atouts

La commune se dotera d'outils de communication destinés à informer ses citoyens sur les atouts du transport public et sur l'évolution des services. Le site Web de la commune doit permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public. L'apport des nouvelles technologies sera également présenté sur ce site, en ce compris les outils de calcul d'itinéraires multimodaux ou d'information sur les perturbations des réseaux de transport.

Des propositions de campagnes de sensibilisation seront évoquées dans le plan d'action et la mise en oeuvre du PCM doit être l'occasion de communiquer intensément sur la thématique "mobilité" auprès de la population par l'organisation de différents événements.

7.5 Schéma de principe pour le transport public

Le schéma de principe pour le transport public est illustré à la Figure 7. Les lignes de bus existantes doivent être améliorées, tant au niveau de leurs fréquences qu'au niveau de leur efficacité pour attirer de nouveaux clients. Afin de répondre à la demande croissante de mobilité, le centre de Genappe doit devenir à l'avenir un véritable pôle d'échanges où convergent les différentes lignes de bus. Ce pôle d'échanges pourrait idéalement prendre place à proximité du centre (rue de la Station) et permettre des connexions aisées avec le réseau cyclable.

Dans les zones denses, les aménagements doivent favoriser la progression des bus et leur assurer une plus grande fluidité, notamment par l'aménagement d'arrêts sur la chaussée (en

bordure d'un trottoir élargi), de façon que les voitures ne dépassent pas un bus arrêté..

Des zones de stationnement automobile doivent être aménagées à proximité d'arrêts de bus importants pour permettre un report modal ou faciliter la dépose minute, en particulier le long de la ligne 19 et du Rapido 4. Enfin, les possibilités de stationnement dans les gares voisines (P+R) doivent être mises en évidence.

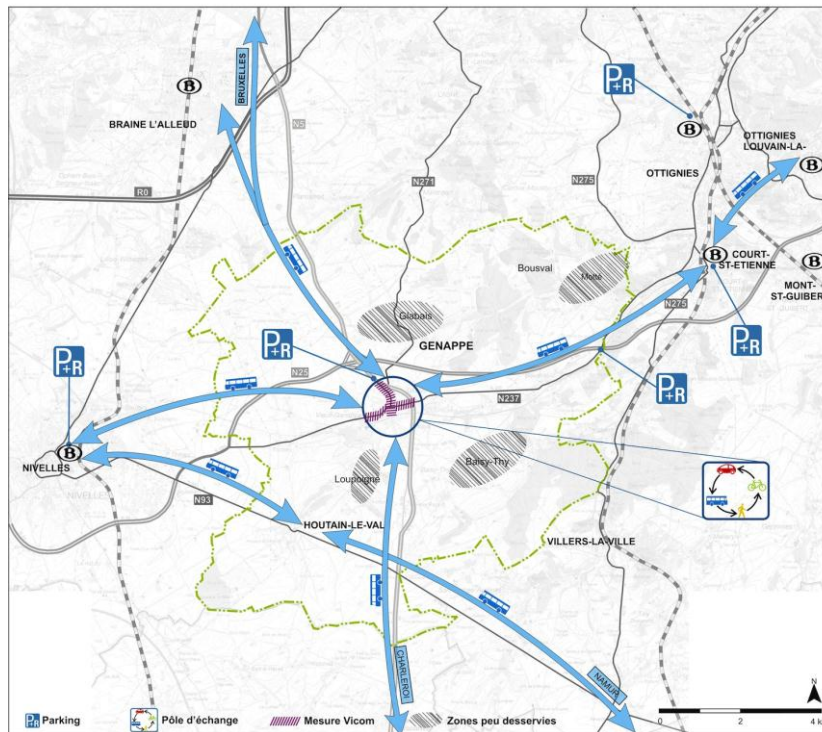


Figure 7 Schéma de principe pour le transport public

8 Trafic automobile et transport de marchandises

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux du diagnostic en vue de définir les objectifs à suivre en matière de trafic automobile et de transport de marchandises.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Position centrale de Genappe et réseau routier dense et maillé autour de la commune Présence d'un contournement partiel du centre via la RN°5 Peu de nuisances liées au charroi lourd 	<ul style="list-style-type: none"> Charges de trafic en augmentation sur le réseau structurant Présence d'itinéraires de transit dégradant le cadre de vie Vitesses excessives sur certains axes et augmentation du nombre d'accidents
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Développement du covoiturage, fortement corrélé au prix des carburants 	<ul style="list-style-type: none"> Croissance importante du nombre d'immatriculations

8.1 Maîtriser la congestion en la reportant sur des endroits moins sensibles

La croissance de population et de l'emploi attendue dans le Brabant wallon et en particulier à Genappe avec les ambitieux projets de développement aura des répercussions importantes sur

le trafic automobile. Il est primordial d'anticiper cette croissance du trafic routier tout en évitant l'écueil de la création de nouvelles infrastructures routières dont l'effet à moyen terme sera une intensification des flux automobiles. La congestion du réseau routier est une réalité qu'il faut maîtriser et il faut empêcher qu'elle ne dégrade la qualité de vie des habitants et nuise aux autres modes de transport. La commune veillera à reporter les flux de trafic en-dehors des zones sensibles et à améliorer la progression du transport public et des modes actifs.

8.2 Réduire les flux de transit à travers le centre et les villages

La saturation du réseau routier principal a pour conséquence que les automobilistes cherchent des itinéraires alternatifs et génèrent des flux de transit à travers les villages. Dans les cas où ce trafic de transit est réellement très nuisible, la commune mettra en place des mesures de réduction de vitesse voire des changements de sens de circulation afin de décourager ces comportements. Le PCM proposera à la commune différents types de systèmes pour réduire la vitesse.

8.3 Maîtriser les vitesses pour améliorer le cadre de vie, dynamiser les modes actifs et renforcer la sécurité routière

Plusieurs axes qui traversent la commune de Genappe sont confrontés à la pratique de vitesses élevées qui ont des répercussions en matière de sécurité routière et dégradent la

qualité de vie. La commune a pris des mesures sur certains de ceux-ci. Sur base des résultats obtenus, le plan d'action proposera des adaptations des aménagements et/ou du système de contrôle ainsi que des mesures sur d'autres axes jugés problématiques.

8.4 Baliser des itinéraires pour le trafic de marchandises et protéger certaines zones

Bien que le trafic de poids lourds ne semble pas être une préoccupation majeure pour la commune de Genappe, la commune procédera à la mise en place d'une signalisation spécifique pour le transport lourd et à une homogénéisation des interdictions liées au tonnage autorisé sur les différentes voiries. Le PCM proposera les principes d'un tel balisage afin de protéger les zones sensibles.

8.5 Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière

La commune s'engage à promouvoir un usage plus raisonné de la voiture notamment par une sensibilisation à l'acquisition de véhicules plus respectueux de l'environnement et aux enjeux de la sécurité routière et par la mise en place de cours de conduite écologique et/ou défensive pour des publics spécifiques.

8.6 Schéma de principe pour le trafic automobile

Le schéma de principe pour le trafic automobile est illustré à la Figure 8. Comme évoqué précédemment, le centre de Genappe

doit être protégé afin de permettre des circulations plus douces et une bonne progression du transport public.

Certains axes nécessitent des mesures de réduction de vitesse et de découragement du trafic de transit, tant pour les voitures que pour les poids lourds. Plusieurs carrefours nécessitent des aménagements afin d'améliorer la sécurité routière et faciliter les traversées des piétons et des cyclistes.

Véritable alternative à l'autosolisme, le covoiturage doit être encouragé par la création d'aires de covoiturage à des endroits stratégiques du réseau routier.



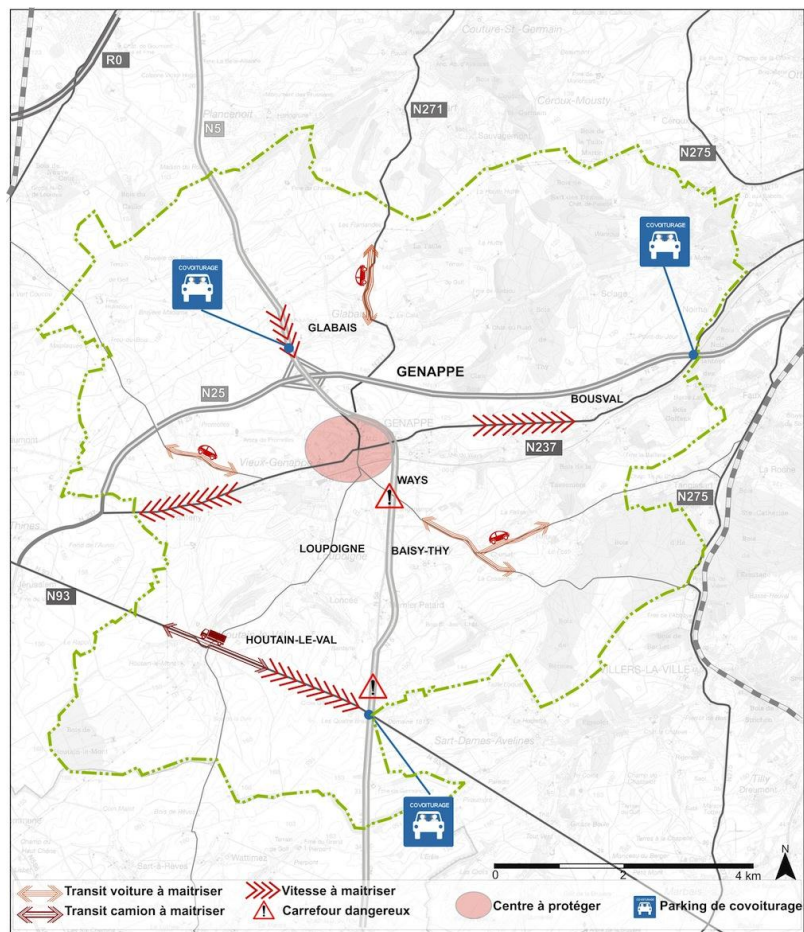


Figure 8 Schéma de principe pour le trafic automobile

9 Stationnement et livraisons

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux du diagnostic en vue de définir les objectifs à suivre en matière de stationnement et de livraisons.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> Offre importante de stationnement à proximité du centre Zone bleue règlementée dans le centre 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de gestion globale du stationnement Stationnement anarchique dans les villages au détriment des piétons et cyclistes Pas de zones de livraison à proximité des commerces
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Développement des systèmes de voitures partagées 	<ul style="list-style-type: none"> Croissance importante de la population et du nombre d'immatriculations Sujet très sensible pour la population qui considère le stationnement comme un droit

9.1 Mettre en œuvre une politique de stationnement dans le centre afin de libérer de l'espace pour d'autres usages ou fonctions

Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour agir sur les comportements de mobilité mais également pour récupérer de l'espace public. La commune procèdera à une rationalisation de l'espace dévolu au stationnement dans le centre de Genappe et à un contrôle strict de son utilisation. La présence de plusieurs

espaces de stationnement à proximité immédiate du centre (plus de 500 places) doit être mise en valeur notamment par le biais d'une signalisation appropriée. Cette politique permettra de se réappropriier une partie de l'espace public et de l'exploiter au profit des cheminements piétons et cyclables, du confort des arrêts de transport public et de la création d'espaces de détente (bancs, espaces de jeux, ...) et d'HORECA (terrasses, ...).

9.2 Agir sur les besoins en stationnement liés aux nouveaux développements

Le développement de nouvelles zones d'habitat est l'occasion à ne pas manquer pour revoir les normes de stationnement liées aux logements et encourager les citoyens à éviter le recours systématique à la voiture, surtout pour les courtes distances. La commune influencera, par des normes volontaristes, l'espace dédié au stationnement dans les nouveaux développements immobiliers.

9.3 Organiser au mieux les livraisons et limiter leurs nuisances

Les livraisons aux commerces et entreprises du centre de Genappe peuvent générer des nuisances tant pour les piétons et les cyclistes que pour la progression du transport public. En effet, en l'absence d'aires de livraison bien localisées et en nombre suffisant, les livreurs sont contraints de stationner en double file ou sur les trottoirs. En concertation avec les commerçants, la commune installera des aires de livraison aux endroits les plus pertinents, soignera leur aménagement et assurera leur contrôle.

Ceci est particulièrement nécessaire sur l'axe commerçant Nord-Sud dans le centre de Genappe.

9.4 Communiquer sur la politique de stationnement

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante de sa destination finale. Il est dès lors primordial de communiquer efficacement sur le stationnement afin de mettre en avant les avantages d'une politique de stationnement tant pour les habitants que pour les clients des commerces et les autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, transport public).



10 Gouvernance et participation citoyenne

Le tableau ci-dessous synthétise les éléments principaux du diagnostic en vue de définir les objectifs à suivre en matière de stationnement et de livraisons.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombreuses études liées au développement de la commune ▪ Présence d'associations dynamiques ▪ Organes de concertation déjà bien en place 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peu de personnes formées aux enjeux de la mobilité au sein de l'administration communale ▪ Peu de communication en matière de mobilité
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre planologique et réglementaire en évolution (SDER, CWATUPE, PPMBW, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fin de la législature et risque de changement de majorité

10.1 Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM

Un plan de mobilité est une étude globale qui définit un cadre d'action pour les dix prochaines années. Les services communaux effectueront un monitoring régulier des actions menées et leurs incidences, ceci en concertation avec les acteurs de la mobilité et les associations représentatives des citoyens.

Pour aider à l'évaluation de la politique de mobilité, le PCM proposera des indicateurs de performance tantôt chiffrés, tantôt d'appréciation et mettra à disposition de la commune un tableau de bord devant lui permettre de suivre la progression des résultats.

10.2 Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, la Province et la Région

La mobilité ne se limite pas aux frontières administratives de telle manière que les actions menées dans le cadre du plan de mobilité doivent garantir une certaine cohérence par rapport aux communes voisines mais également s'inscrire dans les politiques globales de mobilité édictées au niveau provincial et régional. La commune renforcera ses collaborations avec les communes voisines de Court-Saint-Etienne, Nivelles, Villers-la-Ville et Braine-l'Alleud de même qu'avec les instances provinciales et régionales. Ceci doit se traduire par un dialogue régulier et une approche collective de la mobilité pour éviter de reporter les problèmes sur d'autres territoires.

10.3 Montrer l'exemple aux citoyens

La commune profitera de la réalisation du plan de mobilité pour réfléchir à ses propres déplacements et inciter les autorités communales et le personnel communal à adopter d'autres comportements de mobilité et à rationaliser le recours à l'automobile. Le PCM posera les jalons d'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) pour l'administration communale.

10.4 Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

Un PCM définit le cadre d'action à suivre par la commune au cours des dix prochaines années mais ne permet pas d'étudier en détails tous les projets et aménagements. La commune doit s'engager dans une démarche citoyenne visant à mobiliser les habitants d'un quartier pour faire émerger des idées nouvelles et mobiliser leur appropriation du plan, ce qui pourrait se réaliser sous la forme d'ateliers de travail. La commune veillera à donner du crédit à de tels échanges en les matérialisant par des réalisations concrètes au risque de décourager les participants et de nuire à la dynamique.