

FICHE PROJET N°2

INTITULE DU PROJET :

*REALISATION ET MISE EN ŒUVRE D'UN PCM
(PLAN COMMUNAL DE MOBILITE)*

LOT :

1

1. DESCRIPTION ET CONTEXTE DU PROJET

1.1. DESCRIPTIF DU PROJET

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) poursuit deux objectifs principaux :

- L'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité à l'échelle de la commune.
- La réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité (notamment par la recherche d'une adéquation entre les accès des sites disponibles et les aménagements de mobilité des activités et services en développement).

C'est donc un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle de la commune. Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné.

Ce PCM va notamment permettre d'étudier les liaisons douces dans leur globalité. Trois liaisons évidentes ont déjà été établies et font l'objet d'une fiche de ce PCDR (cf. fiche n°1), les autres liaisons seront réalisées dans les fiches n°53 et n°54 du lot 3. Il permettra également de remettre à jour le schéma de structure communal qui date de 2009.

Chaque PCM doit répondre à une procédure bien stricte et comprend **3 phases** consécutives :

1. Etablissement d'un diagnostic de la situation existante :

Sur base d'un état des lieux, le diagnostic est destiné à mettre en évidence les points forts, les dysfonctionnements et les potentialités de la commune d'Assesse en matière de mobilité, de sécurité routière et de cadre de vie (en relation avec la mobilité). Ce diagnostic permettra la réactualisation de la carte "Chemins et sentiers" du Schéma de structure communal.

Il est constitué d'un examen des éléments qui composent le "système" de mobilité de la commune : les pôles générateurs de déplacements de personnes et de marchandises, les points noirs de sécurité routière (cf. fiche projet n°6), la structure et la qualité de chaque réseau de déplacements (transports publics, véhicules particuliers, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), le stationnement, la répartition modale, ...

Une cartographie détaillée accompagne le diagnostic. Ce diagnostic sera établi par l'ensemble des acteurs locaux concernés (Collège Communal, service communaux, le groupe "Chemins et Sentiers", le groupe de travail "Sécurité routière", CCATM, CLDR, le conseiller en mobilité...).

2. Définition d'objectifs :

Les objectifs généraux (quantitatifs et/ou qualitatifs) sont élaborés et décrivent "l'image" souhaitée par la commune en matière de mobilité et d'accessibilité, de sécurité routière et de qualité du cadre de vie.

3. Etablissement de propositions concrètes à court et moyen terme.

Le plan de mobilité devra contenir de manière générale au moins :

- des mesures visant à hiérarchiser et à catégoriser le réseau routier, à apposer une signalisation directionnelle appropriée et à rechercher une complémentarité entre les modes de déplacement, ceci tant pour le déplacement de personnes que pour le déplacement des marchandises ;
- des mesures destinées à développer les modes de déplacement les moins polluants ;
- des mesures destinées à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ;
- des mesures visant à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite ;
- des mesures visant à améliorer la qualité du cadre de vie, notamment par une amélioration de la convivialité des espaces publics et par une diminution des nuisances liées à la mobilité ;
- des mesures destinées à assurer la planification optimale et coordonnée des investissements ;
- des recommandations sur l'aménagement du territoire considéré visant à limiter le volume global de déplacement.

En matière de mobilité, voici ce qui ressort des consultations villageoises :

- Renforcement des transports en communs notamment du TEC, (ou trouver un système pour palier à ce manquement) (cf. Fiche projet n°26)
- Sécurisation des villages : vitesse excessive, absence de trottoirs,
- Réouverture de sentiers et chemins,
- Sécurisation aux abords des écoles,
- Créations de liaisons douces et de cheminement piéton, en complément de celles déjà étudiées dans la fiche n°1 de ce PCDR. Ces liaisons feront l'objet d'une fiche du lot 3 (fiche n°53).

Ces phases seront élaborées par un bureau d'études désigné par les communes. Des réunions seront organisées régulièrement avec le comité technique d'accompagnement pour faire part de l'évolution du PCM. Ces réunions permettront au comité de faire ses remarques et de poser éventuellement des questions mais aussi de valider chacune des phases. En cours d'élaboration, une enquête publique devra être organisée afin de garantir la participation citoyenne. La CCATM et le Conseil communal seront eux aussi consultés.

Etant donné qu'une des conditions d'octroi de subsides pour la réalisation d'un tel outil, est la présence d'un conseiller en mobilité au sein de la commune, et qu'actuellement la commune d'Assesse n'en a pas, elle se verra contrainte de former un de ses agents afin qu'il puisse réaliser cette mission. De ce fait, un agent communal sera inscrit à la formation spécifique, cautionnée par un certificat, organisée par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW et permettant d'obtenir le titre de CeM.

Fiche projet 2 : Réalisation et mise en œuvre d'un PCM (Plan Communal de Mobilité)

Le Conseiller en Mobilité est un relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme.

La commune d'Assesse a la particularité d'accueillir le trafic de transit des communes voisines vu la présence d'importants axes routiers sur son territoire. Les communes voisines de Gesves et Profondeville ont un PCM. Pour élaborer au mieux son PCM, la commune devra élaborer le sien dans la continuité de ce qui existe déjà.

Enfin, ce PCM viendra compléter et s'intégrer :

- au projet PICM "Vallée de la Meuse - E411/N4 - N97" en phase de réflexion et qui concernerait les communes de Assesse, Ciney, Yvoir, Dinant et Profondeville. Il s'agirait d'un PICM thématique en ce sens que l'étude se portera essentiellement sur les liaisons routières et charroi lourd lié aux générateurs de flux importants que sont, notamment, les centres hospitaliers, les carrières et les parcs d'activités économiques. Le Bep pourrait jouer le rôle d'ensemblier dans le cadre de ce projet.
- au projet VICIGAL étudié par le GAL et qui consiste à créer une dorsale de mobilité douce et touristique en suivant de manière générale le tracé de l'ancienne ligne du vicinal reliant la Gare SNCB de Courrière au village de Perwez.

1.2. OBJECTIFS POURSUIVIS

1.2.1. OBJECTIF(S) PRINCIPAUX

- 1.3 Développer un tourisme vert et diffus en valorisant les ressources patrimoniales locales.
- 2.2 Soutenir et encourager davantage les initiatives associatives et citoyennes d'intégration, d'entraide et de solidarité à travers une offre diversifiée de services et d'activités (notamment culturelles)
- 3.4 Mettre en place une politique globale et cohérente en matière de mobilité pour tous en préservant les acquis.
- 4.2 Gérer durablement l'urbanisation et l'occupation parcimonieuse du territoire à travers l'utilisation des outils communaux d'aménagement du territoire existants.

1.2.2. LIEN AVEC LE FIL ROUGE DE LA STRATÉGIE

La réflexion sur la mobilité telle qu'envisagée dans cette fiche-projet nécessite un travail de partenariat important entre les acteurs du territoire concernés, en lien avec les habitants et les commissions qui les représentent (CLDR et CCATM) ainsi que le Groupe "Chemins et Sentiers" et le Groupe de travail "Sécurité routière". Ce projet implique l'échange et le recoupement d'informations, ce qui nécessite de parfaites collaborations afin de mettre en place un outil qui soit efficient et appropriable par tous.

1.2.3. JUSTIFICATION DU PROJET (LIENS AVEC LE DIAGNOSTIC PARTICIPATIF ET LA STRATÉGIE)

La mobilité est une priorité pour les habitants d'Assesse et également pour le Collège communal qui souhaite améliorer le bien-être des personnes et la qualité de leur environnement.

Une des faiblesses de la commune concernant la mobilité est qu'il n'existe pas d'outil fournissant une vue globale de la mobilité dans l'entité. Pas de PCM ni de PDS (Plan de déplacement scolaire).

Un PCM dépasse très largement la simple régulation du trafic automobile qui a guidé les politiques de la mobilité des pays occidentaux durant des décennies. Il constitue un outil nécessaire et complémentaire à d'autres outils de planification tel le schéma de structure communale.

Avec un tel outil, les quatre défis proposés sur la commune sont rencontrés aux travers des trois points suivants :

Accessibilité et mobilité

L'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans les communes concernées. Le plan doit être multimodal et hiérarchisé ; offrir une réponse en terme d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ; favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ; contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

Sécurité routière

Le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

Qualité du cadre de vie

Le PCM vise à améliorer la convivialité des espaces publics, y favoriser le développement d'activités dites " de séjour " (vie locale) et diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique,...).

La réalisation et la mise en œuvre du PCM permettra de solutionner deux points mis en évidence dans le diagnostic de ce PCDR :

- *"Au niveau du réseau des bus, le schéma de structure insiste sur la nécessaire augmentation des fréquences des bus circulant sur le territoire de la commune. Cette recommandation devrait pouvoir être relayée sur le plan opérationnel par un plan communal de mobilité"*
- *"D'avantage de coordination au niveau l'ensemble des actions entreprises par chacun permettrait cependant un meilleur résultat." (Conclusion du diagnostic au sujet des actions liées à la mobilité douce)*

Ce PCM apportera des réponses aux attentes des citoyens dans le domaine si important qu'est la mobilité et les aidera à mettre sur pied de nouvelles façons de se déplacer, il est en effet important et urgent de pouvoir proposer des alternatives fiables à la voiture individuelle au vu des hausses importantes du coût des déplacements en automobile, leurs impacts économiques et écologiques mais également sociaux (en termes de santé publique notamment).

Ce plan n'est pas un aboutissement, mais plutôt le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique à suivre en matière de déplacements.

1.3. ORIGINE DE LA DEMANDE

- GT commune CCATM et CLDR Mobilité
- La commune

1.4. PUBLIC(S) CIBLE(S)

- Tous les habitants de la commune,
- Les Touristes

1.5. LOCALISATION

L'entièreté de la commune

1.6. STATUT AU PLAN DE SECTEUR

Sans objet

1.7. STATUT DE PROPRIÉTÉ

Sans objet

1.8. LIEN(S) AVEC LES DOCUMENTS COMMUNAUX (TRANSVERSALITÉ)

- Le schéma de structure communal
- PDS du GAL Pays des Tiges et Chavées (VIGICAL)
- Plan d'investissement communal (PIC)
- Projet n°1 : Création de liaisons communales de voies lentes - Phase 1
- Projet n°6 : Aménagement de certains points noirs problématiques en matière de sécurité routière.
- Projet n°26 : Mise en place d'un système complémentaire au TEC
- Projet n°53 : Création de liaisons communales de voies lentes - Phase 2
- Projet n°54 : Création de liaisons douces transcommunales.

2. GESTION DU PROJET

- Communes
- SPW
- TEC
- CAIAC

3. RECHERCHE DE MOYENS

3.1. ESTIMATION DU COÛT GLOBAL

- Étude pour un PCM: 50.000 € HTVA
- PICM thématique "Vallée de la Meuse" : 30.000 € HTVA, soit **6.000 € HTVA par commune**

3.2. ORIGINE DU FINANCEMENT

- Subsidés max de la Région wallonne : 75% (étude et mise en œuvre)
- Part communale : 25% (étude et mise en œuvre)
- Le PICM thématique "Vallée de la Meuse" pourrait être financé par le SPW Mobilité (DGO2) et cofinancé par les communes et le bep : à définir

	Financement	%	Coût total	
PCM	Région Wallonne	75%	50.000 € HTVA	37.500 € HTVA
	Part communale	25%		12.500 € HTVA
PICM « Vallée de la Meuse »	Région wallonne	75%	6.000 € HTVA	4.500 € HTVA
	Part communale/BEP	25%		1.500 € HTVA
TOTAL HTVA	Région wallonne	75%	56.000 € HTVA	42.000 € HTVA
	Part communale/BEP	25%		8.000 € HTVA
TOTAL TVAC	Région wallonne	75%	67.760 € TVAC	50.820 € TVAC
	Part communale/BEP	25%		9.680 € TVAC

4. PROGRAMME DE RÉALISATION

4.1. ETAT DU DOSSIER (CE QUI A DÉJÀ ÉTÉ RÉALISÉ)

- Le groupe de travail "Sécurité routière", actif depuis une dizaine d'années, a déjà établi une liste des points noirs en matière de sécurité routière de la commune (cf fiche projet n°6).
- Relevé et état des lieux des différents sentiers et chemins de la commune effectué par le Groupe "Chemins et Sentiers" et répertoriés sur une carte qui fait partie du schéma de structure communal (en annexe)
- Le projet PICM "Vallée de la Meuse - E411/N4 - N97" en phase de réflexion au niveau des communes envisagées. Aucun accord des communes à ce stade, seul un périmètre d'étude global portant sur le triangle E411/N4 – N97 a été envisagé mais n'est pas définitif. Le BEP jouerait le rôle d'ensembliser dans le cadre de ce projet.

4.2. ELÉMENTS DONT IL FAUT TENIR COMPTE POUR LA PRIORITÉ À ACCORDER

- Lien avec différentes fiches projet de ce PCDR
- Présence d'un conseiller en mobilité dans la commune

4.3. PROGRAMMATION DANS LE TEMPS

Lot 1 : 2016 → 2019

4.4. TÂCHES À RÉALISER

- Choix du bureau d'études
- Réalisation du PCM
- Formation d'un membre du personnel de la commune comme conseiller en mobilité
- Appel d'offre pour les différents projets
- Réalisation des différents travaux.

5. EVALUATION

5.1. EN QUOI LE PROJET CONTRIBUE-T-IL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE?

- Au niveau social :

La mobilité est essentielle pour permettre une bonne intégration de chacun, que ce soit au niveau professionnel ou social. Il est donc primordial de permettre à chacun de se déplacer le plus efficacement possible.

Les aménagements en faveur de la mobilité douce favorisent l'appropriation de l'espace public par les habitants et la convivialité des villages.

L'emploi des modes doux a également un impact bénéfique sur la santé.

- Au niveau économique :

Une meilleure cohérence dans ses projets permettra à la Commune d'éviter des coûts inutiles.

Le développement des alternatives à la voiture individuelle sera également synonyme d'économie pour les habitants concernés.

Les aménagements en faveur de la mobilité douce optimisés grâce à l'outil cartographique "mobilité" dans les villages est un moyen de renforcer l'attractivité des petits commerces et services qui s'y trouvent.

- Au niveau environnemental :

Le PCM aidera la commune au niveau de ses projets d'aménagement en faveur de la mobilité et des transports en commun. Elle favorisera donc le développement d'alternatives à la voiture individuelle. Il s'inscrit donc dans une série d'actions qui visent une diminution des gaz nocifs pour l'environnement.

5.2. CRÉATION D'EMPLOI (TYPE, ESTIMATION)

- Emploi généré pour l'élaboration du PCM

5.3. INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Le nombre de réunions réalisées pour l'élaboration du PCM
→ Source des données : Le Collège communal
- Le nombre d'aménagements réalisés
→ Source des données : Le Collège communal
- Le nombre d'actions de sensibilisation et d'informations organisées chaque année
→ Source des données : Le Collège communal
- La réduction du nombre d'accidents aux endroits aménagés
→ Source des données : La Zone de Police Condroz-Famenne
→ Cible à atteindre : Objectif 0%
- Le nombre d'enfants qui utilisent les modes de déplacements doux pour se rendre à l'école
→ Source des données : Les Directions d'école, via enquête auprès des familles
- La diminution du nombre de plaintes relatives à la sécurité routière reçues par le Collège communal
→ Source des données : Le collège communal

6. ANNEXE(S)

6.1. CARTE CHEMINS ET SENTIERS DU SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL
