



Plan communal de mobilité de Villers-la-Ville Phase 1 : Diagnostic de la situation existante

Commune de Villers-la-Ville

Rapport final

(approuvé par le Conseil communal)



Juillet 2020

Avenue Marnix 17 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 505 40 46

Charles De Kerchovelaan 17c | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be
BTW-TVA: BE 0448 394 475

Auteurs :
Jonathan Haynes
Astrid Dujeu
Gaëlle Duffieux



Table des matières

1. Contexte général	6	2.4.1 Où et comment se déplacent les Villersois ?	24
1.1 Le Plan Communal de Mobilité (PCM)	6	2.4.1.1 Généralités	24
1.1.1 Origine et étapes préalables	6	2.4.1.2 Les déplacements domicile-travail	24
1.1.2 Définition du PCM	7	2.4.1.3 Les déplacements domicile-école	28
1.1.3 Etapes du PCM	7	2.4.2 Les principaux pôles générateurs de déplacements sur le territoire communal	29
1.1.4 Suivi du PCM	8	2.4.2.1 Généralités	29
1.2 Les outils de planification existants	9	2.4.2.2 Focus sur l'Abbaye de Villers-la-Ville	31
1.2.1 Le Schéma de Développement du territoire wallon (SDT) ...	9	2.5 Synthèse	33
1.2.2 Politique et Stratégie Régionales de Mobilité	10	3. Déplacements à pied et PMR	34
1.2.3 Le Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon	12	3.1 Les cheminements piétons	34
1.2.4 Les PCM sur les territoires voisins	13	3.1.1 Au sein des villages	34
1.2.5 Les outils de planification communaux	14	3.1.2 Entre les villages et vers les pôles situés en dehors de ceux-ci	37
1.2.6 Les principaux éléments à retenir	15	3.2 La marche à pied comme mode de déplacement	40
2. Territoire et population	16	3.3 Les personnes à mobilité réduite (PMR)	40
2.1 Situation générale	16	3.4 Bilan et potentialités	41
2.2 Typologie de la commune	18	4. Déplacements à vélo	42
2.3 Caractéristiques de la population	22	4.1 Le réseau cyclable	42
2.3.1 Profil sociodémographique	22	4.2 Les aménagements et infrastructures	45
2.3.2 Taux de motorisation des ménages	23	4.3 Les dispositifs de stationnement	49
2.4 Pôles de déplacements et modes de transport	24	4.4 L'utilisation actuelle du vélo	50



4.5 Incitants, formation, sensibilisation	51	6.1 Accessibilité automobile.....	69
4.6 Bilan et potentialités	52	6.2 Hiérarchie du réseau viaire	71
5. Transport public et intermodalité	53	6.3 Utilisation du réseau routier et dysfonctionnements	73
5.1 Le mode train	53	6.3.1 Préambule	73
5.1.1 L'offre ferroviaire.....	53	6.3.2 Charges de trafic et itinéraires de transit	73
5.1.1.1 Offre générale sur le territoire communal.....	53	6.3.3 Congestion automobile.....	76
5.1.1.2 Accessibilité générale des points d'arrêt	55	6.4 L'utilisation actuelle de la voiture	76
5.1.1.3 Equipement des infrastructures d'attente	58	6.5 Les deux-roues motorisés.....	76
5.1.2 La demande pour le mode train.....	58	6.6 Bilan	77
5.2 Le mode bus.....	60	7. Sécurité routière.....	78
5.2.1 L'offre en bus	60	7.1 Accidentologie.....	78
5.2.1.1 Le réseau bus	60	7.1.1 Nombre d'accidents.....	78
5.2.1.2 Les arrêts de bus	63	7.1.2 Typologie des accidents.....	79
5.2.2 La demande bus	64	7.1.3 Lieux accidentogènes.....	79
5.2.2.1 Préambule	64	7.2 Vitesse de circulation	81
5.2.2.2 Fréquentation générale	64	7.2.1 Régime de vitesse.....	81
5.2.2.3 Fréquentation des lignes de bus	65	7.2.1.1 Hors agglomération	81
5.2.2.4 Fréquentation des arrêts	65	7.2.1.2 En agglomération	81
5.2.3 Les « dysfonctionnements »	67	7.2.2 Entrées d'agglomération et effets de porte	82
5.3 Bilan.....	68	7.2.3 Respect des limitations de vitesse	85
6. Circulation automobile	69	7.2.3.1 Statistiques disponibles	85



7.2.3.2	Résultats des analyses.....	85	10.3	La communication	100
7.2.3.3	Mesures de prévention mises en place	87	10.4	Bilan.....	101
7.3	Bilan.....	87	11. Dynamique communale.....		102
8.	Trafic de marchandises	88	11.1	Projets d'aménagement du territoire et évolution de la population	102
8.1	Pôles générateurs de trafic lourd	88	11.2	Projets routiers et de mobilité.....	102
8.2	Les restrictions de circulation pour les poids lourds	88	11.3	Bilan.....	103
8.3	Les flux et dysfonctionnements	89			
8.4	Bilan.....	89			
9.	Mobilité scolaire	90			
9.1	Préambule	90			
9.2	La population scolaire	90			
9.3	La visibilité, la sécurité et l'accessibilité des écoles	93			
9.3.1	Visibilité des abords d'écoles	93			
9.3.2	Accessibilité piétonne	94			
9.3.3	Accessibilité à vélo	95			
9.3.4	Accessibilité en transport public	96			
9.3.5	Accessibilité en voiture et stationnement	96			
9.4	Bilan.....	98			
10.	Services de mobilité.....	99			
10.1	Introduction	99			
10.2	Les services offerts à la population	99			



1. Contexte général

1.1 Le Plan Communal de Mobilité (PCM)

1.1.1 Origine et étapes préalables

Un premier PCM élaboré début des années 2000

La Commune de Villers-la-Ville fait partie des premières communes wallonnes à s'être dotées d'un Plan Communal de Mobilité (PCM). A la suite d'un appel à subsides lancé par la Région, Villers-la-Ville a été sélectionnée parmi une vingtaine d'autres communes pour la réalisation de son PCM qui est arrivée à son terme au printemps 2002.

A l'époque, le PCM avait identifié toute une série de points négatifs : un réseau routier principal peu sécurisant, des problèmes de vitesse en traversée de localité, une offre TEC peu adaptée aux déplacements internes à la commune, des horaires de bus principalement adaptés aux besoins des usagers scolaires, des conditions de déplacements peu favorables aux modes actifs dans les villages, des aménagements d'accès d'écoles peu sécurisés, un manque d'aménagements adéquats pour les personnes à mobilité réduite, des portes d'agglomération peu marquée, ou encore un site historique fortement perturbé par la circulation.

De ces constats ont découlé un panel d'objectifs et d'actions qui ont été partiellement mises en œuvre : création de trottoirs le long des principaux axes de circulation, aménagements cyclables, sécurisation de carrefours, sécurisation des abords d'écoles, création d'effets de porte aux entrées de villages, etc.

Des démarches entreprises par la Commune en vue d'actualiser son PCM

Cette première version du Plan Communal de Mobilité date d'y a plus de 15 ans, soit une durée supérieure à celle d'un PCM généralement établi pour les 10-12 ans à venir. La Commune a donc logiquement jugé bon de mettre à jour celui-ci, consciente que les enjeux de mobilité ont évolués et que les actions à entreprendre doivent être mises au goût du jour. Une demande de subside a donc été introduite et accordée par la Région wallonne (qui subsidie l'élaboration de cet outil stratégique à concurrence de 75 %).

Septembre 2019, lancement officiel de l'actualisation du PCM

En ce mois de septembre 2019, la Commune de Villers-la-Ville a officiellement lancé le début de l'actualisation de son PCM. Elle sera accompagnée dans sa mission par le bureau d'études Traject, spécialisé en gestion de la mobilité et plans de déplacements depuis plus de 25 ans.



1.1.2 Définition du PCM

« Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné ».

En matière d'accessibilité et mobilité, « l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune.

Le plan doit :

- Être multimodal et hiérarchisé ;
- Offrir une réponse en termes 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 ».

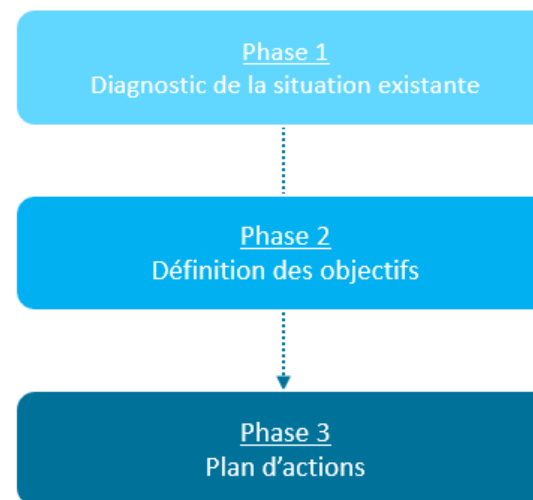
En matière de sécurité routière, « le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ».

En ce qui concerne le 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, ...) ».¹

¹ Source : SPW (www.mobilite.wallonie.be)

1.1.3 Etapes du PCM

Le PCM se découpe en 3 phases, synthétisées sur le schéma ci-dessous :



Le présent rapport se rapporte à la première phase du PCM.



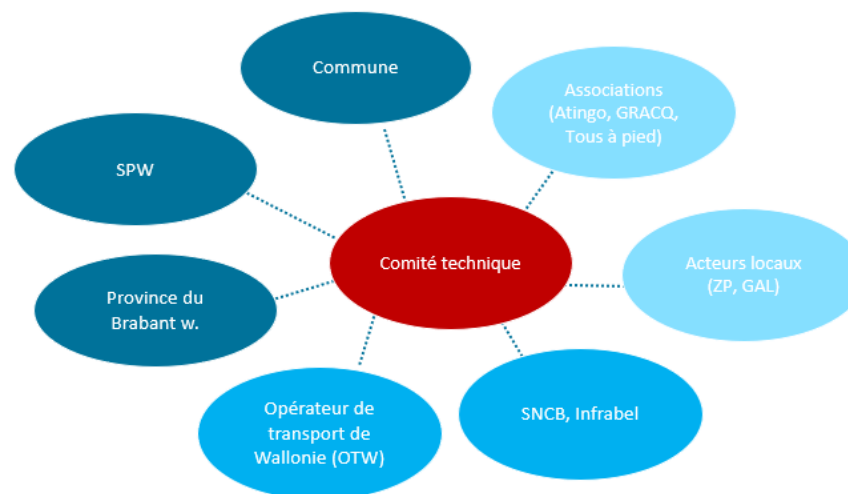
1.1.4 Suivi du PCM

Le Comité technique

Le Comité technique assure le bon suivi de l'ensemble du Plan Communal de Mobilité. Ses membres sont partenaires en co-construction de l'élaboration du PCM. Celui-ci se compose :

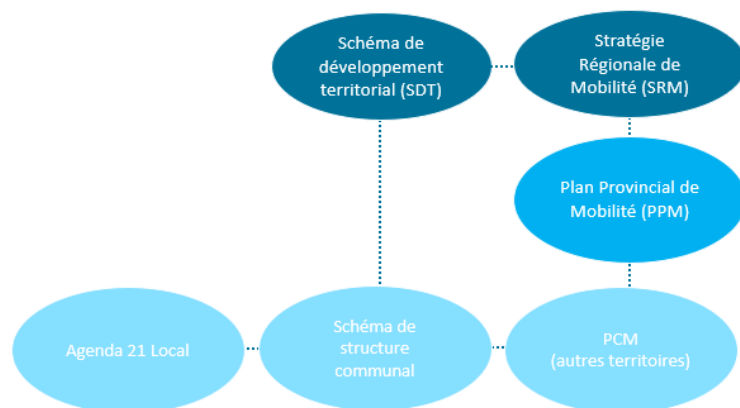
- De représentants de la Commune de Villers-la-Ville :
 - Du Bourgmestre, en la personne de M. Burton ;
 - De l'Echevin de la mobilité en la personne de Mme Charles ;
 - De la Directrice Générale, en la personne de Mme Rucquoy ;
 - De la Conseillère en Mobilité, en la personne de Mme Damanet ;
- De représentants du Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructure ;
- De représentants du Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine, Energie ;
- D'un représentant de la Province du Brabant wallon
- De représentants de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ;
- De représentants de la SNCB et d'Infrabel
- De représentants d'acteurs locaux :
 - D'un représentant de la Zone de Police
 - D'un représentant de l'Intercommunale du Brabant wallon
 - D'un représentant du GAL du Pays des 4 Bras
- De représentants d'associations œuvrant en faveur des modes de déplacement actifs et des personnes à mobilité réduite :
 - D'un représentant de l'asbl Atingo ;
 - D'un représentant de l'asbl Tous à pied ;

- D'un représentant de l'asbl Gracq.



1.2 Les outils de planification existants

Cette section présente les outils de planification et/ou les politiques existantes au niveau régional, supra-communal, et communal qui vont servir de référence pour l'établissement du présent PCM. Pour les outils les plus anciens seront présentés les éléments les plus pertinents dont il faudra tenir compte.



1.2.1 Le Schéma de Développement du territoire wallon (SDT)

Maitriser la mobilité

Avec son Schéma de Développement du Territoire adopté le 12 juillet 2018, le Gouvernement wallon entend permettre à la Wallonie d'anticiper et de répondre aux besoins futurs de sa population. Ce document, ayant valeur indicative, devra orienter les choix et les priorités en termes de développement territorial, aussi bien au niveau régional qu'au niveau local. Parmi les défis que souhaite relever la Wallonie celui de maîtriser la mobilité, plus particulièrement de maîtriser et de favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle, et ce dans un contexte de demande toujours plus importante de mobilité.

Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

A ce titre, le SDT entend notamment développer des transports en commun performants et attractifs. Il s'agit notamment d'assurer une connexion vers les pôles wallons (dont Charleroi, Wavre-OLLN, Nivelles et Gembloux), ainsi que vers les principaux pôles d'enseignement, d'emplois et de services. Ce document ajoute que « Le réseau ferroviaire constitue le premier moyen de liaison entre les pôles. Et, là où les connexions ferroviaires ne sont pas établies, différents modes de déplacements peuvent être développés en fonction des spécificités locales sur les infrastructures routières existantes ». Le SDT identifie la liaison Nivelles-Namur comme un réseau de transport en commun à développer sur des infrastructures existantes. A ce titre, le PCM identifiera si d'autres actions doivent être prises en sus de la mise en place récente de la liaison bus assurée par le service WEL du TEC.

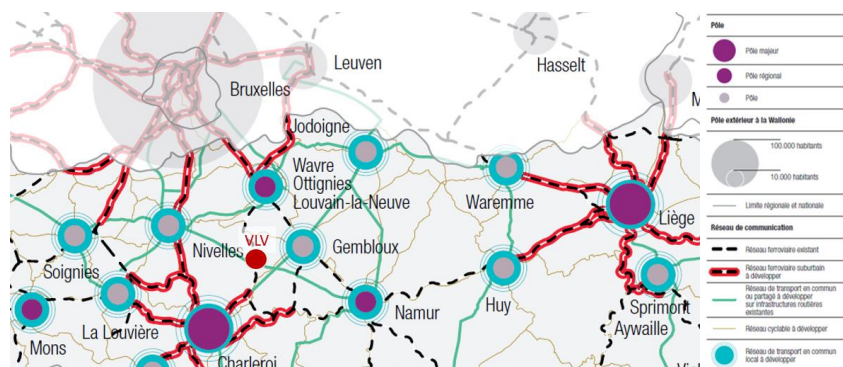


Figure 1 : Réseau de communication (extrait)

Source : projet SDT (2018)

Autre action envisagée, le développement d'un réseau maillé d'itinéraires cyclables sécurisés permettant « de compléter la structure des réseaux de communication et d'améliorer la desserte des pôles de services, de commerces, d'enseignement et d'emplois ainsi que des



sites touristiques. Le soutien de ce mode de déplacement est confirmé par la création d'autoroutes cyclables. [...] Le RAVeL constitue la colonne vertébrale du maillage « vélo » de la Wallonie [...]. Sa promotion constitue à ce titre une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-école et domicile-travail ».

Le SDT entend également privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité collectives ou partagées, via la création d'un réseau express de covoiturage (RECO), le développement de centrales de mobilité, l'encouragement de transports intelligents (smart-mobility).

Organiser la complémentarité des modes de déplacement

Le SDT s'est fixé pour autre objectif d'organiser la complémentarité des modes de déplacement, notamment par le développement des points de connexion intermodaux – tels que les points d'arrêts non gardés (PANG) de Villers-la-Ville et de Tilly – ou en optimisant la continuité des chaînes de déplacements. Cette continuité « est à renforcer pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite vers et à partir des arrêts de transports en commun (gares, arrêts de bus, tram, métro) par l'organisation et l'aménagement d'itinéraires et de cheminements continus, sécurisés et de qualité ».

Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Le SDT stipule encore que lors de chaque réaménagement/création d'espaces publics, les aménagements tenant compte des modes actifs sont à privilégier. Il ajoute que « la lisibilité de l'aménagement des espaces publics situés à proximité des nœuds de transport en commun et des parcours entre la gare, les arrêts de bus et les centres des villes et des villages doit être assurée pour tous les usagers ».

Parallèlement, le trafic doit être apaisé au sein des villes et des villages, et les infrastructures routières ne peuvent constituer des obstacles aux déplacements des cyclistes et des piétons (en ce comprises les personnes à mobilité réduite).

1.2.2 Politique et Stratégie Régionales de Mobilité

Fluidité-Accessibilité-Sécurité-Santé-Transfert modal (FAST), une vision visant à augmenter la part modale des modes actifs et durables

Fin 2017, le Gouvernement wallon a approuvé la « Vision FAST – mobilité 2030 » traduisant sa vision de ce que devrait être la mobilité en Wallonie à l'horizon 2030 : « Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et aux services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. [...] Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé. » Cette ambition vers une transition multimodale s'applique aussi bien à la mobilité des personnes, qu'à celle des marchandises.

A travers sa vision FAST, la Région ambitionne d'atteindre les répartitions modales suivantes (en km parcourus) à l'horizon 2030.

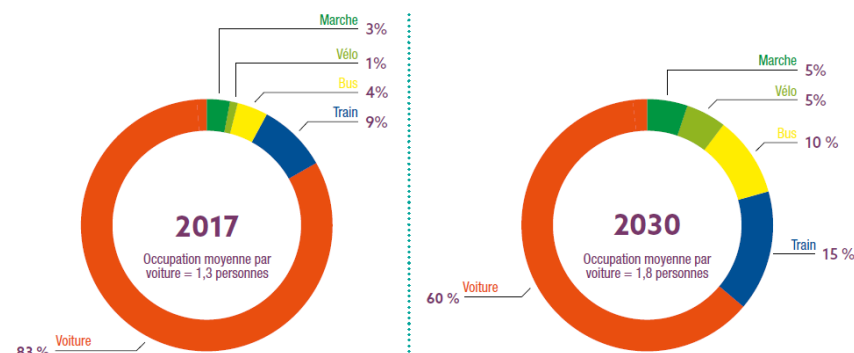


Figure 2 : Objectifs de répartition modale pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030



Une Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) pour atteindre les objectifs fixés dans la vision FAST...

La Stratégie Régionale de Mobilité, qui a été adoptée par le Gouvernement wallon le 9 mai 2019, décrit les orientations stratégiques qu'il convient de poursuivre pour atteindre les objectifs fixés dans la Vision FAST 2030. Trois grands leviers d'actions ont été identifiés pour transformer la mobilité en Wallonie : la gouvernance (pouvoir agir), les investissements (l'offre) et l'évolution des comportements (la demande). Ces trois champs se déclinent en 10 grandes orientations stratégiques, qui regroupent un total de 35 actions plus ciblées.

... en organisant l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé

En matière d'offre, la Stratégie Régionale de Mobilité ambitionne un doublement et une diversification de cette offre de mobilité. Parmi les grandes orientations fixées à cet égard, celle d'organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé. La SRM mentionne que *« cette accessibilité ne doit pas être le seul fait des transports collectifs, ce qui ne serait économiquement et environnementalement parlant pas efficace, mais par un réseau hiérarchisé englobant différents modes de déplacement. Ce réseau, composé de plusieurs niveaux hiérarchiques doit permettre de connecter la Wallonie aux pôles extérieurs, les pôles wallons entre eux, les villages aux pôles wallons, et les quartiers et agglomérations urbaines aux centres »*.

Pour ce qui concerne la connexion des pôles wallons entre eux et du territoire wallon aux pôles, la SRM stipule que la priorité sera accordée à consolider, renforcer ou développer une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles et toutes les communes.

Pour permettre aux personnes issues des territoires ruraux d'accéder au réseau structurant, il s'agira de créer des liaisons cyclistes et piétonnes de qualité, et régulièrement entretenues. Lors de tout projet de planification, il conviendra d'identifier les liaisons à réaliser en priorité pour permettre ces connexions vers les arrêts de transports en commun stratégiques, en complément des liaisons cyclo-pédestres et pour les

zones les plus reculées. La SRM ajoute qu'en complément des autres solutions de mobilité, le développement d'une offre de taxis locaux pourra s'avérer nécessaire.

... en optimisant la continuité de la chaîne de déplacement par la création de mobipôles (et mobipoints)

La multimodalité prônée pour le développement efficace de la mobilité en Wallonie d'ici 2030 nécessite la création/le renforcement de lieux vers lesquels convergent les différentes infrastructures et solutions de mobilité. A cet égard la SRM ambitionne la création de :

- Mobipôles qui « joueront ce rôle de lieux d'échanges modaux sur le réseau structurant. Vers ces Mobipôles convergeront les différentes liaisons et services [...], qui rendront possible l'accès des habitants des zones reculées au réseau structurant. Chaque commune devra disposer d'un tel lieu. Les localisations recommandées pour accueillir les Mobipôles sont : les gares ferroviaires ; les cœurs de communes/villes ; un point situé en amont de la congestion sur les pénétrantes des pôles urbains ; à l'intersection de voiries structurantes régionales ;
- Mobipoints à l'échelle de l'agglomération urbaine.

... en doublant l'offre de solutions de mobilité

La SRM définit de nombreuses actions visant à développer les offres de solutions de mobilité, en vue de favoriser la marche à pied, le vélo, les engins de micromobilité, les transports publics, le partage de véhicules ou encore d'accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage. Parmi ces actions, celles visant à multiplier les zones de rencontre aux abords des principaux lieux de vie, l'aménagement d'infrastructures visant à renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes, le développement de l'offre de voitures partagées dans les zones urbaines, etc.



... en accompagnant les citoyens et les acteurs de la société

La SRM ambitionne également d'agir sur les comportements et d'accélérer la transformation de ceux-ci (Pilier III). Il s'agira d'inciter et sensibiliser les citoyens et autres acteurs de la société à une autre mobilité, mais aussi à aménager la société pour limiter et lisser la demande en renforçant notamment l'attractivité des villes et centres de villages par des choix de localisation intelligente des activités, ou en pacifiant les quartiers d'habitation.

1.2.3 Le Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon

Une volonté d'avoir une vision globale de la mobilité à l'échelle provinciale

A l'échelle de la province un Plan de Mobilité a été établi courant des années 2009 à 2011. Celui-ci découle de la déclaration de politique provinciale 2007-2012, mentionnant que la Province voulait jouer un rôle de pouvoir supra-communal en matière de mobilité, en partenariat avec la Région wallonne, les Communes, et les opérateurs de mobilité (TEC, SNCB, De Lijn...). L'idée était d'avoir à la fois une vision globale de la mobilité à l'échelle de l'ensemble du territoire provincial, mais aussi une vision globale prospective et stratégique en matière de développement territorial pour la province.

L'ambition de développer les alternatives à la voiture et de maîtriser le trafic...

Le Plan Provincial de Mobilité (PPM) définit une série d'objectifs opérationnels à atteindre qui se déclinent en 7 volets (transport public, modes actifs, trafic routier, multimodalité, développement territorial, gouvernance, communication). Le plan d'actions se décline quant à lui en trois axes, dont celui de « Développer les alternatives à la voiture et de maîtriser la croissance du trafic routier ». A cet égard, le PPM ambitionne notamment d'améliorer l'offre en transport public. Il propose un réseau de transport public théorique dans lequel, outre des

connexions ferroviaires vers Charleroi et Ottignies-Louvain-la-Neuve, Villers-la-Ville serait également connecté à Nivelles, Gembloux et Braine-l'Alleud via des lignes de bus présentant de bonnes fréquences de passage.

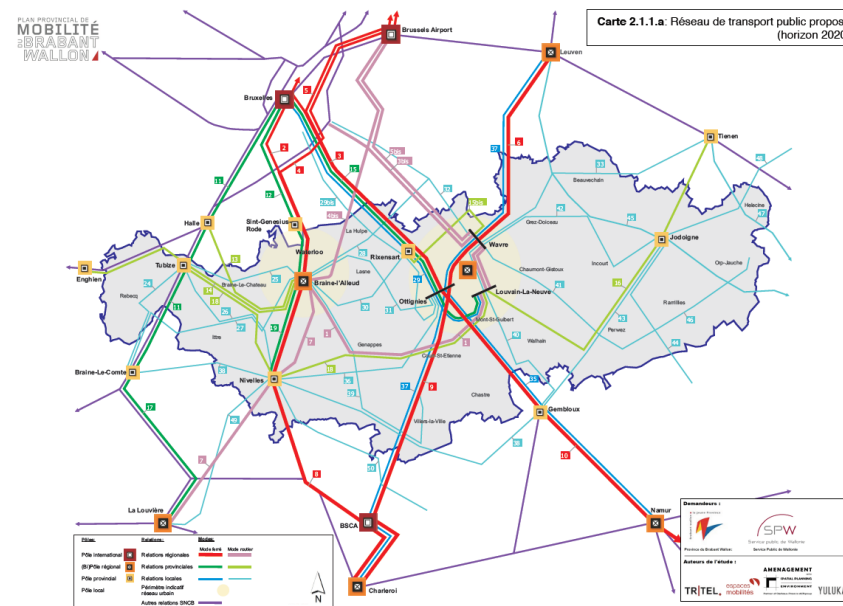


Figure 3 : Réseau de transport public proposé par le PPM
Source : PPM (2011)

En ce qui concerne le vélo, le PPM envisage la création de liaisons cyclables vers les pôles d'activités (dont Nivelles, et Ottignies-Louvain-la-Neuve) et les gares, ainsi que vers les sites touristiques dont fait partie l'Abbaye de Villers-la-Ville. Un réseau a spécifiquement été proposé pour le site de l'Abbaye. Celui-ci emprunte la N275 depuis le carrefour de la Chapelle du Triolet (N93) et pour sa connexion avec Court-Saint-Etienne. Des connexions vers Nivelles et Frasnes-lez-Gosselies sont



également proposées, respectivement via la N93 et la route de Frasnes, puis via la rue Gustave Linet, rue de Villers, rue de Sart.

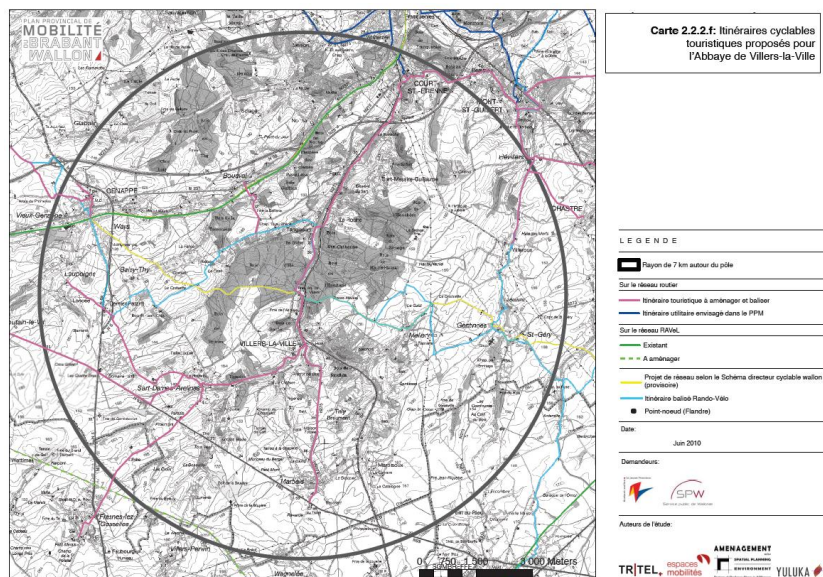


Figure 4 : Itinéraires cyclables touristiques proposes pour l'Abbaye de Villers-la-Ville – Source : PPM (2011)

Parmi les autres actions reprises dans le PPM, celles de développer les différentes formes de covoiturage et les systèmes de voitures partagées, de transformer les gares en véritables pôles d'échanges, d'offrir du stationnement pour vélos dans les gares et aux principaux arrêts TEC, ou encore de développer des services pour cyclistes.

...mais aussi l'ambition d'informer et de sensibiliser les citoyens

Autre axe de plan d'actions du PPM, celui de « Communiquer et assurer une gouvernance des politiques de mobilité ». Le Plan ambitionne notamment d'informer et de sensibiliser le citoyen sur les opportunités de se déplacer autrement ou sur les manières de limiter les impacts de

leurs déplacements. Il s'agit notamment de développer l'information multimodale.

1.2.4 Les PCM sur les territoires voisins

Des communes voisines dotées d'un PCM dont Court-Saint-Etienne et Genappe qui questionnent le trafic venant de Villers-la-Ville

Les communes de Court-Saint-Etienne et Genappe possèdent un PCM, datant respectivement de 2010 et 2016, ainsi que les communes de Chastre et Sombreffe qui possèdent un Plan Intercommunal de Mobilité depuis 2004 (intégrant également les communes de Gembloux et Perwez).

Les PCM de Court-Saint-Etienne et Genappe mentionnent les problèmes de transit routier provenant de Villers-la-Ville, et notamment des soucis de sécurité routière sur la N237 et la N275. Le PCM de Court-Saint-Etienne précise notamment une volonté du GRACQ de rétablir la liaison cyclable par la vallée de la Thyle en passant par Suzeril, Faux et Villers-la-Ville. Le PCM de Genappe propose quant à lui toute une série des mesures en vue de maîtriser le trafic à destination de l'Abbaye, parmi lesquelles :

- Adapter la signalisation directionnelle depuis les axes structurants et supprimer ceux conseillant la traversée de l'Abbaye ;
- Mettre en place en collaboration avec l'Abbaye de Villers-la-Ville une fiche d'accessibilité cohérente et reprenant toutes les alternatives à la voiture ;
- Encourager la réalisation d'un plan de mobilité pour le site de l'Abbaye ;
- Etc.

Par ailleurs, le PCM de Genappe propose des mesures complémentaires à l'aménagement du rond-point envisagé par la Région au carrefour des



4 Bras de Baisy-Thy (N5/N93), à savoir des mesures visant l'organisation des traversées piétonnes et cyclables du carrefour, et de création de bandes d'approche pour les bus. Est également proposé l'aménagement de places de stationnement pour le covoiturage à cet endroit.

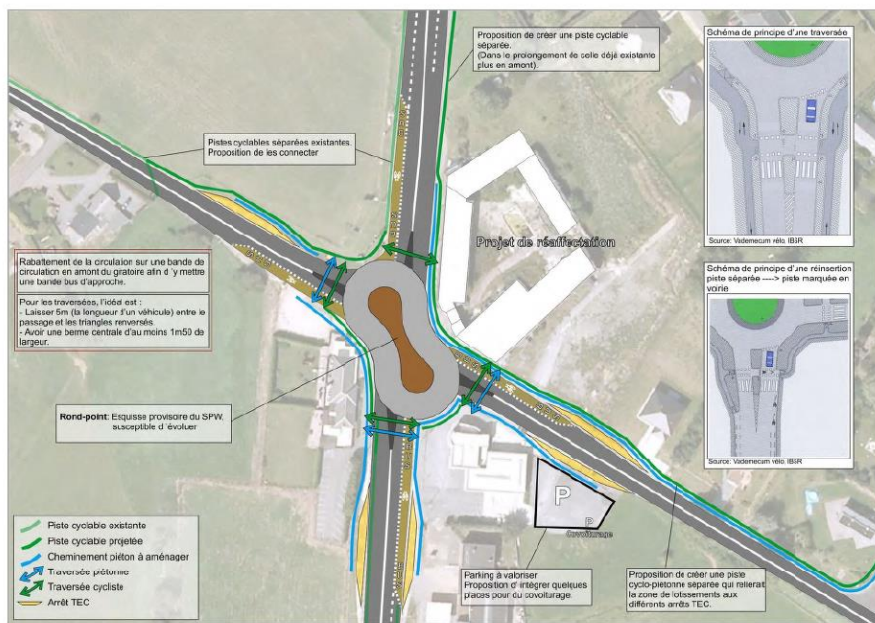


Figure 5 : Proposition de reconfiguration du carrefour N5/N93
Source : PCM Genappe (2016)

A noter enfin que le PICM de Chastre et Sombreffe souhaitait valoriser la chaussée Romaine qui borde toute la partie sud du territoire villersois pour les cyclistes, ainsi que de développer des itinéraires de liaison vers cette chaussée et le RAVeL (Gembloux-Fleurus).

1.2.5 Les outils de planification communaux

Un Plan Communal de Mobilité partiellement mis en œuvre... à actualiser

Pour rappel, la Commune de Villers-la-Ville s'est dotée d'un premier Plan Communal de Mobilité début des années 2000. Celui-ci a identifié toute une série d'enjeux. Des actions ont été proposées dont une partie a été mise en œuvre et a permis d'améliorer la situation : création de trottoirs le long des principaux axes de circulation, aménagements cyclables, sécurisation du carrefour de la chapelle du Triolet, sécurisation des abords d'écoles, création d'effets de porte aux entrées de villages, etc.

D'autres n'ont pas (encore) été suivies et demeurent toujours pertinentes, telles que la sécurisation du carrefour N93/rue de Catalogne par exemple.

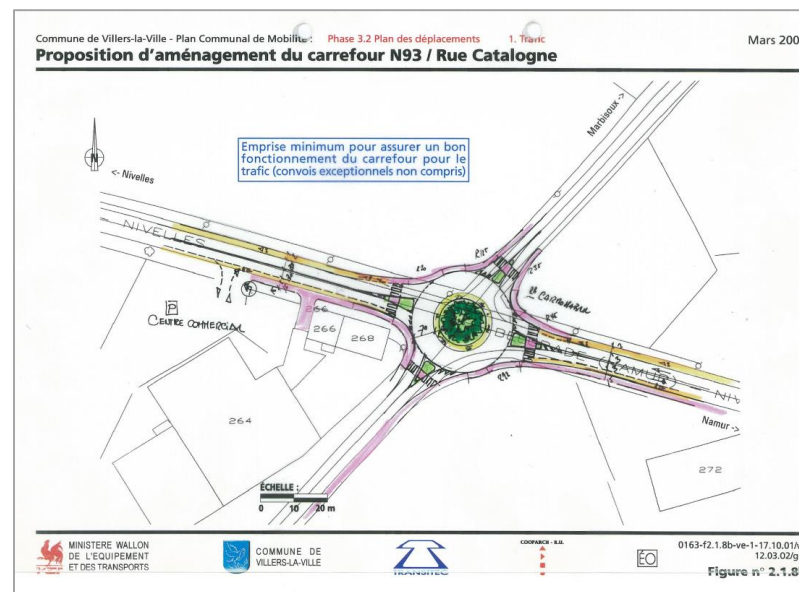


Figure 6 : Proposition de sécurisation du carrefour N93/Catalogne
Source : PCM Villers-la-Ville (2012)



Le présent PCM a pour objet d'actualiser le PCM et de définir les nouvelles actions à prendre dans les années à venir.

Un Agenda 21 Local développant des lignes directrices pour un développement durable de la commune... dont de nombreuses concernent la mobilité

Depuis 2011, la commune de Villers-la-Ville est dotée d'un Agenda Local 21 définissant 7 objectifs fédérateurs. Ces objectifs sont accompagnés de fiches actions thématiques, parmi lesquelles la « Mobilité ».

« Chiche que dans 20 ans, plus personne n'utilise sa voiture à Villers-la-Ville ».

C'est l'intitulé de cette fiche action relative à la mobilité qui met en exergue la forte dépendance des Villersois à la voiture et la nécessité de développer et encourager les alternatives à ce mode de transport. Parmi les actions envisagées à cet égard, le développement des infrastructures pour les cyclistes, la valorisation des chemins et sentiers, la sécurisation des lieux problématiques, le renforcement de la sécurité, de l'accessibilité multimodale des écoles, ou encore l'amélioration de l'infrastructure d'accueil et d'accessibilité des transports en commun.

1.2.6 Les principaux éléments à retenir

A l'échelle régionale

- ⇒ Une volonté de maîtriser la mobilité par le soutien des modes de déplacement plus durables, l'organisation des complémentarités des modes, et le développement d'espaces publics de qualité
- ⇒ Une ambition de développer la part modale des modes actifs et des modes de déplacement plus durables

A l'échelle de la province

- ⇒ L'ambition de développer les alternatives à la voiture et de maîtriser le trafic...
- ⇒ ... mais aussi l'ambition de sensibiliser et d'informer les citoyens

A l'échelle (supra-)communale

- ⇒ Une volonté de maîtriser le trafic à destination de l'Abbaye de Villers-la-Ville induit sur les territoires voisins
- ⇒ Un Plan Communal de Mobilité partiellement mis en œuvre
- ⇒ Un Agenda 21 Local mettant en exergue la forte dépendance à la voiture des Villersois, et la nécessité de développer et encourager les alternatives à ce mode de transport, notamment en développant les infrastructures pour cyclistes et en valorisant les chemins et sentiers



2. Territoire et population

2.1 Situation générale

Villers-la-Ville, à proximité de nombreux pôles régionaux et locaux

Villers-la-Ville est une commune de 10 713 habitants située au sud de la province du Brabant wallon (arrondissement de Nivelles), en limite des provinces de Namur et de Hainaut. Elle a pour communes voisines, Chastre, Court-Saint-Etienne, Genappe (Brabant wallon), Fleurus, Les Bons Villers (Hainaut) et Sombreffe (Namur).

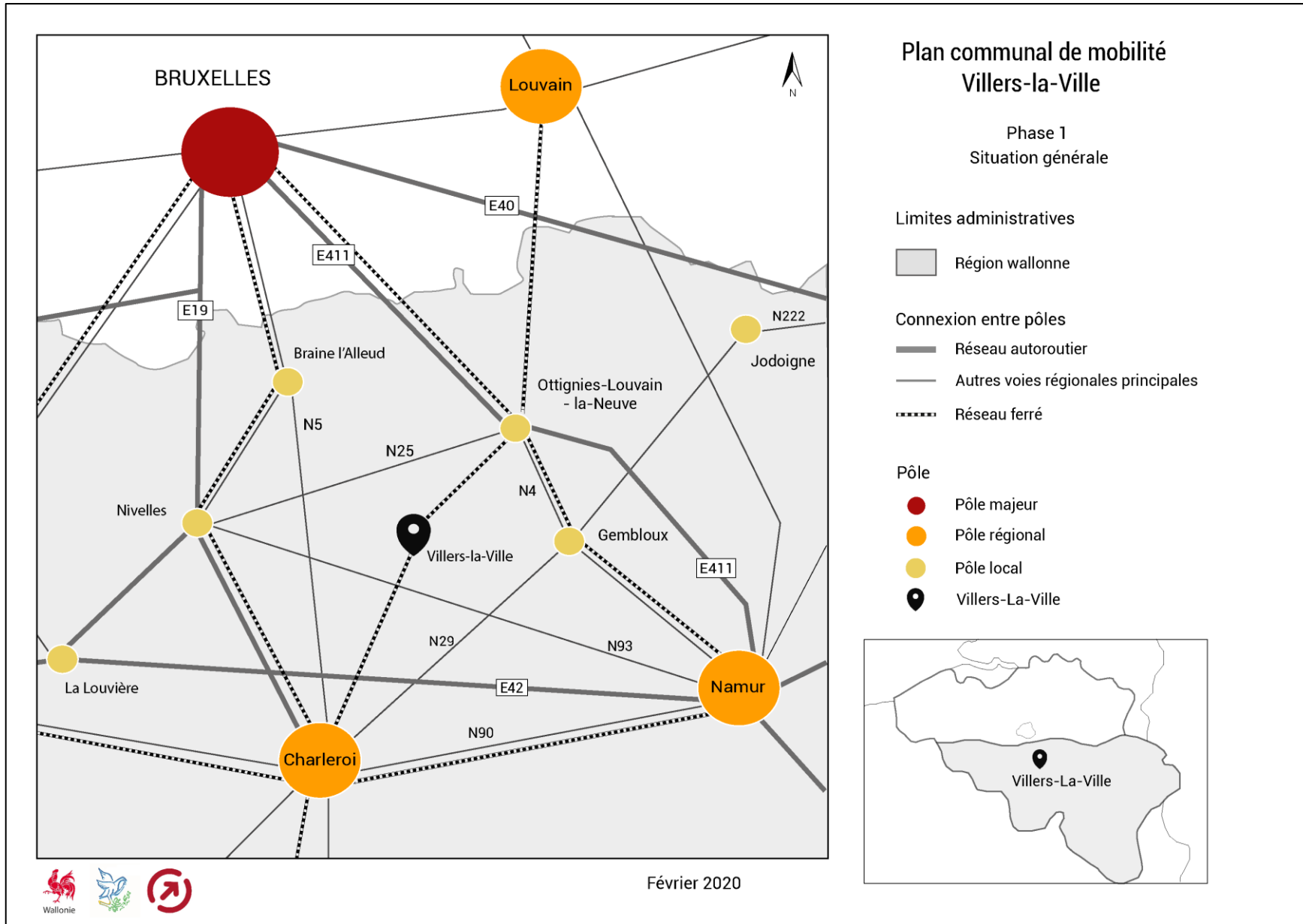
Elle est localisée à proximité de plusieurs pôles régionaux (Ottignies-Louvain-la-Neuve, Charleroi et Namur), ainsi que de deux pôles locaux (Nivelles et Gembloux), lui conférant une position particulière dans le réseau wallon. Bruxelles est située à 35 km, Mons à 45 km, et Liège à 75 km.

Villers-la-Ville, sur la ligne de chemin de fer Ottignies – Charleroi-Sud... traversée par la N93 et bordée par la N5

Villers-la-Ville est desservie par le réseau ferré selon un axe ouest-est, étant située sur la ligne de chemin de fer Charleroi-Sud – Ottignies, soit deux pôles d'importance régionale. Le réseau RAVeL ne dessert pas le territoire, mais est présent à quelques kilomètres au sud de la commune (liaison entre Fleurus et Gembloux).

Enfin, si Villers-la-Ville n'est pas directement desservie par le réseau autoroutier, sa position lui confère toutefois un accès en moins de 20' à trois des principales autoroutes wallonnes, à savoir la E-42 (Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège), la E-19 (Lille-Mons-Bruxelles) et la E-411 (Grand-Duché du Luxembourg – Bruxelles). Elle est traversée par la N93 (Nivelles-Namur), et est bordée par la N5 (Charleroi-Bruxelles).





2.2 Typologie de la commune

Villers-la-Ville est une commune relativement étendue et faiblement densément peuplée (à l'échelle provinciale)

Avec une superficie de 47 km², le territoire communal de Villers-la-Ville est un peu plus étendu que la moyenne des communes de la province du Brabant wallon (40 km²). A titre de comparaison, il présente une superficie comparable à la ville de Wavre (42 km²), nettement supérieure à la commune voisine de Court-Saint-Etienne (27 km²), mais bien moindre que Genappe (90 km²).

Villers-la-Ville présente une densité de population inférieure à la moyenne provinciale (223 hab/km² pour 361 hab/km²), mais est cependant légèrement supérieure à la densité de population à l'échelle régionale (214 hab/km²).

Villers-la-Ville, une commune en croissance démographique

Entre 2001 (date du précédent PCM) et 2018, la population de Villers-la-Ville a augmenté de 17%, passant de 9.146 à 10.713 habitants. Cette augmentation est l'une des plus importantes de la province du Brabant wallon, dont l'augmentation moyenne est de 14%. Elle est globalement plus importante que les évolutions des provinces voisines, la province de Hainaut ayant connu une hausse de 5% entre 2001 et 2018 et la province de Namur, ayant gagné 11% sur cette même période.

Et cette tendance ne semble pas s'arrêter ; depuis 2014, Villers-la-Ville connaît un taux de croissance parmi les plus importants de la province (entre +0,77% et +1,27% par an). La figure ci-contre illustre, à titre indicatif, le taux de croissance annuel moyen de la population des différentes communes de la Région wallonne sur l'année 2017. Villers-la-Ville fait ainsi partie des communes ayant un taux de croissance supérieur à la moyenne régionale.

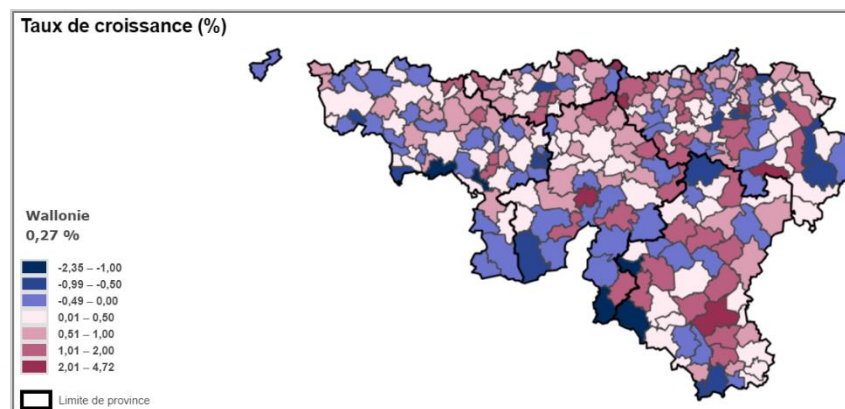


Figure 7 : Taux de croissance par commune en Wallonie
(Source, WalStat, 2017)

Selon les perspectives de l'IWEPS, l'effectif de population de Villers-la-Ville devrait croître de 11 % à l'horizon 2033 par rapport à l'effectif de 2018, tandis que la croissance de population attendue à l'échelle régionale est de 5 %. Cette croissance importante de la population est essentielle à considérer, puisqu'elle engendre des besoins en déplacements toujours plus nombreux. A politique inchangée, c'est la demande en déplacements automobiles qui sera la plus conséquente. Les statistiques disponibles pour la commune de Villers-la-Ville montrent en effet que la voiture constitue le mode de transport privilégié par les villersois pour différents motifs de déplacements (cf. ci-après). Toutefois, les tendances et objectifs actuels sont à l'utilisation de plus en plus importante d'autres modes de déplacement. Pour rappel, la Région à travers sa vision FAST ambitionne une réduction massive de l'utilisation de la voiture (individuelle). En cas d'atteinte des objectifs fixés par celle-ci (réduction de la part modale de la voiture de 23%), et ce malgré une augmentation attendue de la population, les besoins en déplacements automobiles seraient alors moindres qu'actuellement. A l'inverse, les besoins en déplacements pour les autres modes – qu'il faut par ailleurs



améliorer si l'on souhaite atteindre les objectifs fixés – seront plus nombreux.

Villers-la-Ville, une commune composée de plusieurs villages et hameaux

Près de 60% de l'effectif villersois résident dans les villages de Marbais (3.139 ; 29%) et Sart-Dames-Avelines (2.988 ; 28%). Viennent ensuite les villages de Villers (2.084 ; 19%), suivi de près par Tilly (1.768 ; 17%) et enfin Mellery (726 ; 7%).

Un territoire essentiellement occupé par les activités agricoles

Villers-la-Ville se caractérise par une part importante d'espaces agricoles (environ 70%), essentiellement des terres arables et cultures permanentes. Les terrains artificialisés, tels que les terrains résidentiels, terrains occupés par des bâtiments agricoles, terrains à usage industriel et artisanal, etc. ne couvrent que 15 % de la superficie totale du territoire. La commune comporte également quelques terrains boisés qui couvrent 10 % du territoire. A titre de comparaison, à l'échelle de la Wallonie, les terrains agricoles couvrent un peu plus de 50 % du territoire, les bois et forêts un peu moins de 30 %, les terrains artificialisés un peu moins de 10 %, et les autres types de terrains (milieu semi-naturel, terrains non cadastrés, etc.) environ 10 %.

La carte ci-après illustre la manière dont se répartissent ces différentes affectations sur le territoire communal de Villers-la-Ville.

Elle illustre bien la prépondérance des terrains agricoles (et plus particulièrement des terres cultivées et cultures permanentes), et la dissémination des espaces résidentiels regroupés en différents villages et hameaux – certains d'entre eux offrant une certaine continuité bâtie (Villers-la-Ville et Mellery, Marbais et Tilly).

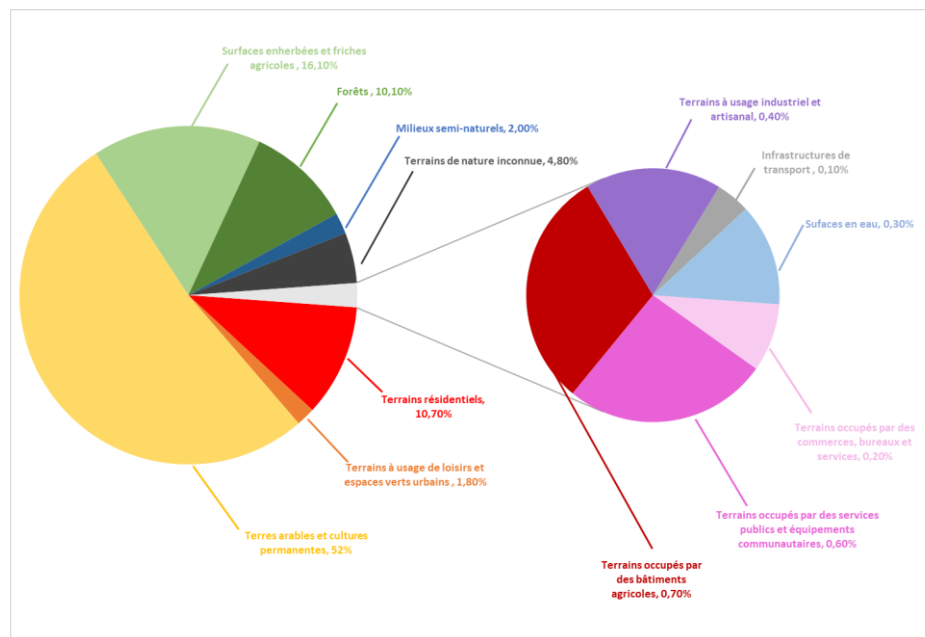
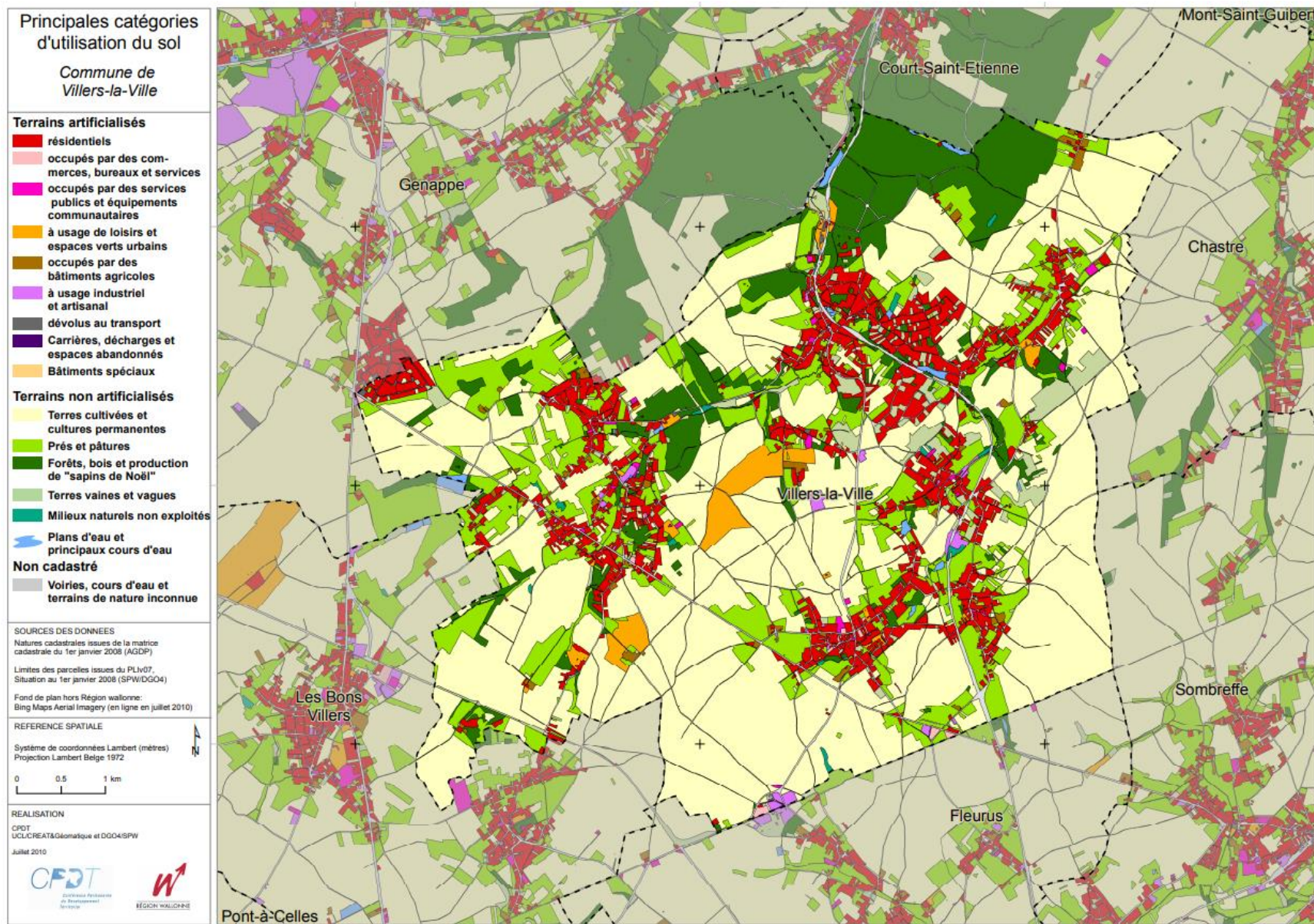


Figure 8 : Répartition de l'occupation du sol – Villers-la-Ville
(Source, IWEPS, 2018)





Villers-la-Ville, une commune « fortement dépendante »

Au même titre que ses communes voisines (à l'exception de Fleurus), Villers-la-Ville est définie comme une commune « fortement dépendante » sur la base de la hiérarchie urbaine établie dans le cadre de l'élaboration du diagnostic territorial de la Wallonie (CPDT, 2011). Cela signifie qu'elle dépend d'autres communes pour toute une série de services (enseignement secondaire et supérieur, soins de santé, etc.). Ainsi, nombreux sont les Villersois qui se rendent quotidiennement hors de la commune pour aller travailler, pour suivre leurs études secondaires, pour se soigner, etc. (cf. ci-après).

Mouvements en heure de pointe (6-10h)

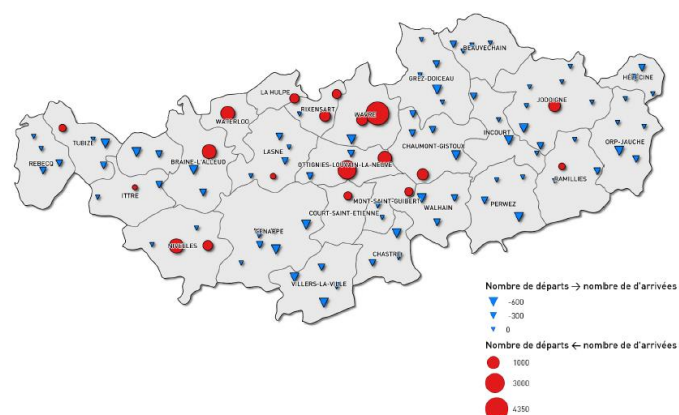


Figure 19: cartographie des zones émettrices et réceptrices (mouvements entre 6h et 10h)
Source : Proximus

Rapport final - Mai 2016

CECDD ■ TRANSITEC

Villers-la-Ville, un pôle d'emploi local

Avec 798 postes salariés au 31/12/2017 et 1424 indépendants, la commune de Villers-la-Ville constitue un pôle d'emploi local.

Une offre en enseignement maternel et primaire, mais aucun établissement d'enseignement secondaire ou supérieur

La commune de Villers-la-Ville dispose d'une offre en enseignement maternel et primaire, avec quatre écoles maternelles et primaires à Marbais, Tilly, Villers-la-Ville et Sart-Dames-Avelines, et une école maternelle à Marbisoux.

La commune est par contre dépourvue d'établissement secondaire. L'école NESPA, présente actuellement sur le site de la ferme de l'Abbaye (premier degré du secondaire), n'est à Villers que de manière temporaire, le temps que son aménagement permanent sur l'ancien site de la sucrerie de Genappe soit terminé.

En plus des écoles fondamentales, Villers-la-Ville dispose de cinq crèches à Marbais et Tilly, et d'une école des devoirs à Marbais, ouverte de 16h à 17h30.

Une commune avec une offre en commerces limitée

Les commerces présents sur le territoire villersois – qui se limitent pour l'essentiel à deux supermarchés, une supérette, quelques commerces et services de proximité (pharmacies, boulangeries, restaurants, etc.) – se concentrent principalement le long de la N93 (traversée de Sart-Dames-Avelines, à hauteur de Marbisoux), le long de la N275 (en traversée de Villers-la-Ville) et dans le centre de Marbais.

Les habitants de Villers sont donc assez dépendants des autres communes et pôles avoisinants pour toute une série de commerces ; équipement et entretien de la personne (vêtements, optique...), de la maison (ameublement, décoration...), de loisirs (bouquineries, jouets...), sports, etc.



Villers-la-Ville, un pôle touristique important

La commune est spécialement connue pour son abbaye du XII^{ème} siècle. Celle-ci accueille plus de 80 événements culturels par an et plus de 160.000 visiteurs.



L'abbaye de Villers-la-Ville, un pôle touristique majeur, engendre des dizaines de milliers de déplacements chaque année.

Elle comporte quelques établissements HoReCa, dont des chambres d'hôtes.

En parallèle, la commune est traversée par de nombreux itinéraires de promenade à faire à pied, à vélo/VTT ou à cheval, tels que « circuit au fil de l'eau » ou « rallye familial à énigmes sur l'histoire locale », qui sont proposés par la maison du tourisme de Villers-la-Ville. Le territoire villerois fait en outre partie du réseau points-nœuds, qui est un réseau d'itinéraires cyclables à vocation principalement touristique.

2.3 Caractéristiques de la population

2.3.1 Profil sociodémographique²

Une population légèrement plus jeune que les moyennes provinciale et régionale

Avec un âge moyen de 39,7 ans, Villers-la-Ville compte une population plus jeune que la moyenne de la province (41,5 ans), mais également que la moyenne des communes wallonnes (41,3 ans).

Le graphique ci-après illustre les pyramides des âges comparées de Villers-la-Ville et de la Région wallonne. Elle met en évidence la part plus importante de la population active âgée de 40 à 54 ans ainsi que des enfants de moins de 15 ans, et à l'inverse la plus faible part des 20 à 34 ans. Villers-la-Ville se caractérise également par une part légèrement moins importante de personnes ayant 70 ans ou plus (que la moyenne wallonne). De même, la part des 80 ans et plus est en décroissance contrairement au reste de la province et de la Wallonie.

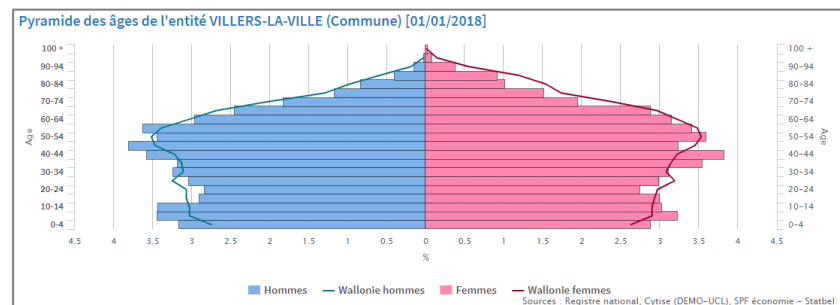


Figure 9 : Pyramides des âges comparées : Villers-la-Ville et Région wallonne (source : IWEPS, 2018)

² Source de données statistiques : SFP Economie, 2016-2017.



Une surreprésentation des ménages avec enfants... et une sous-représentation des ménages « isolés »

En comparaison avec les autres communes de la province du Brabant wallon et de la Région wallonne, les ménages villersois se caractérisent par une surreprésentation des ménages avec enfants, et en particulier des couples avec enfants. Ces derniers représentent 37,9 % des ménages (pour 32,2 % à l'échelle de la province et 27,9 % à celle de la région). A l'inverse, les ménages « isolés » y sont largement sous-représentés. Ils représentent moins de 25 % des ménages (pour respectivement plus de 30 % et 35 % aux échelles provinciale et régionale).

Logiquement, les ménages villersois présentent une taille moyenne assez élevée (2,6 hab/ménage) en comparaison des moyennes provinciale (2,43 hab/ménage) et régionale (2,3 hab/ménage).

Une population aux revenus globalement plus élevés... et un taux de chômage plus faible que dans le reste de la province (et de la région)

Le revenu médian par déclaration (2016) de la population de Villers-la-Ville (27 311 €) est un peu plus élevé que la moyenne pour la province du Brabant wallon (25 299 €) et que la moyenne régionale (22 320 €).

A l'inverse, le taux de chômage de la population en âge de travailler (20-64 ans) y est un peu plus faible (6,2 %) que dans le reste de la province (7,4 %), et qu'en Région wallonne (10,4 %).

2.3.2 Taux de motorisation des ménages

Un taux de motorisation par ménage équivalent à celui de la Province, et supérieur à celui de la Région

Avec en moyenne 1,33 véhicule/ménage, le taux de motorisation des ménages villersois est équivalent à celui observé à l'échelle provinciale (1,34 véh./ménage) et supérieur à celui de la région (1,14 véh./ménage).



2.4 Pôles de déplacements et modes de transport

2.4.1 Où et comment se déplacent les Villersois ?

2.4.1.1 Généralités

Des déplacements essentiellement au sein de la province du Brabant wallon...

En vue d'identifier les entités avec lesquelles Villers-la-Ville entretient le plus d'échanges (de personnes dans ce cas-ci), ont été utilisées les données de « Proximus » (2016) – qui enregistrent le nombre de déplacements entre les différentes communes du Brabant wallon, ainsi qu'entre ces dernières et les autres provinces du pays.

Tout d'abord, il est à noter que tant en semaine que le week-end, c'est au sein même de la province du Brabant wallon que se déplacent la majorité des Villersois. Vient ensuite la province de Hainaut, qui occupe la seconde place parmi les provinces du pays. En semaine, Bruxelles occupe la troisième place, alors que le week-end, c'est plutôt avec la province de Namur que Villers entretient des échanges de flux. Hormis avec les provinces précitées et la Région de Bruxelles-Capitale, très peu d'échanges ont lieu avec les autres provinces (Liège, Luxembourg, provinces flamandes).

...Genappe, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre (et Nivelles) comme principaux pôles de déplacements

Au sein du Brabant wallon, les communes qui enregistrent le plus de déplacements de ou vers Villers sont, par ordre d'importance, Genappe, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre et Nivelles en semaine. A souligner d'ores et déjà le fait que l'ensemble de ces communes sont accessibles en transport en commun – depuis certains villages de l'entité et dans

certains cas avec des fréquences relativement faibles (exemple : relation entre Genappe et Sart-Dames-Avelines à raison de 2 à 3 bus/j/sens).

En regroupant les communes de Braine-l'Alleud et Waterloo qui peuvent être vues comme un pôle à l'échelle de la province, celles-ci constituent également un pôle de déplacements majeur pour les Villersois ; il est en troisième position aussi bien la semaine que le week-end.

La similitude entre le classement de la semaine et celui du week-end, permet de penser que les pôles d'emploi et de loisirs/commerces sont assez similaires. A noter que le week-end la commune de Chastre apparaît de manière plus marquée.

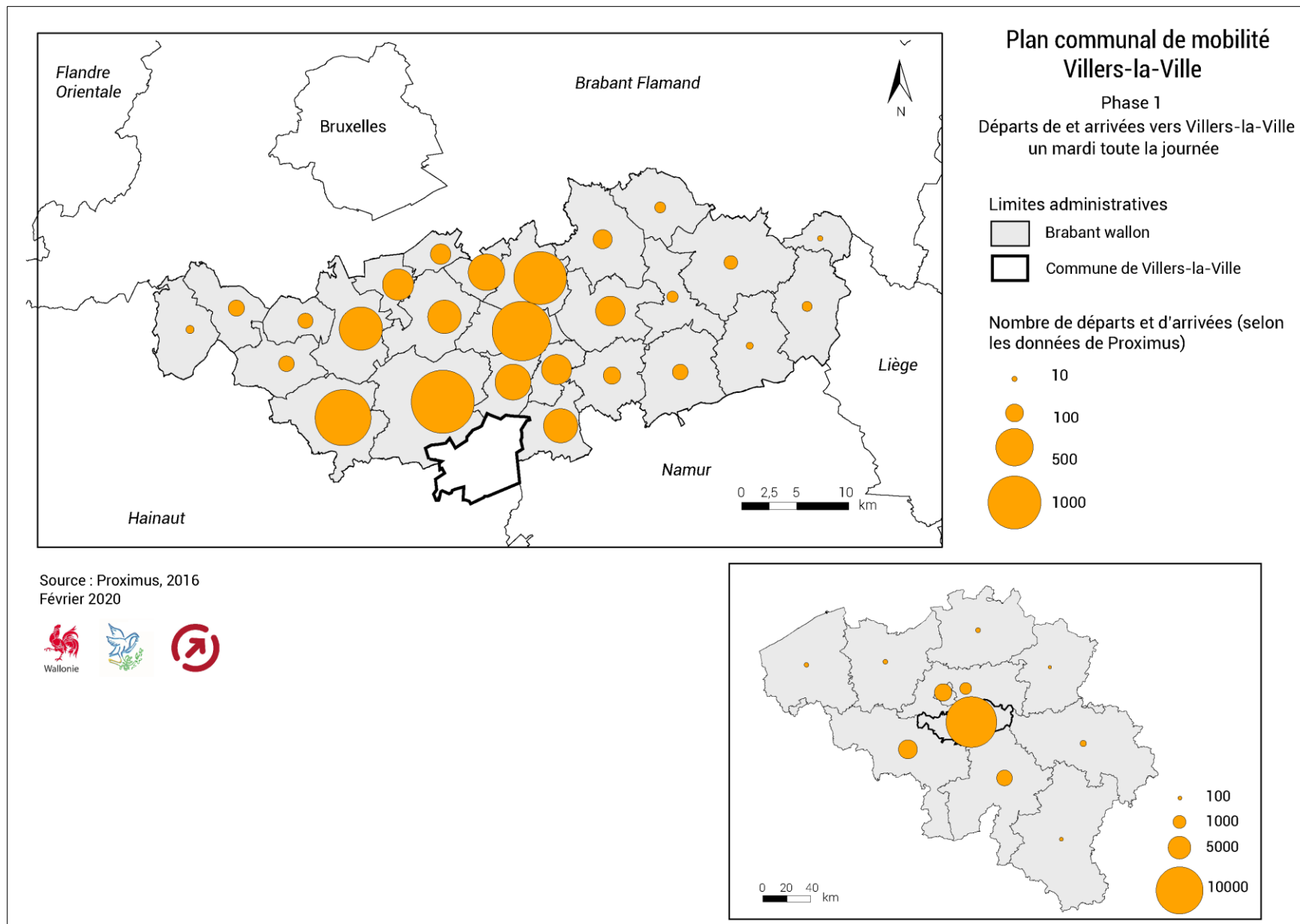
Le différentiel qui existe entre le nombre de départs et d'arrivée depuis/vers Villers le matin en semaine durant les heures de pointe – majoritairement des départs vers les autres provinces du pays et communes brabançonnaises – indique clairement qu'en termes d'emploi, Villers-la-Ville est une commune dépendante des autres entités (cf.2.4.1.2).

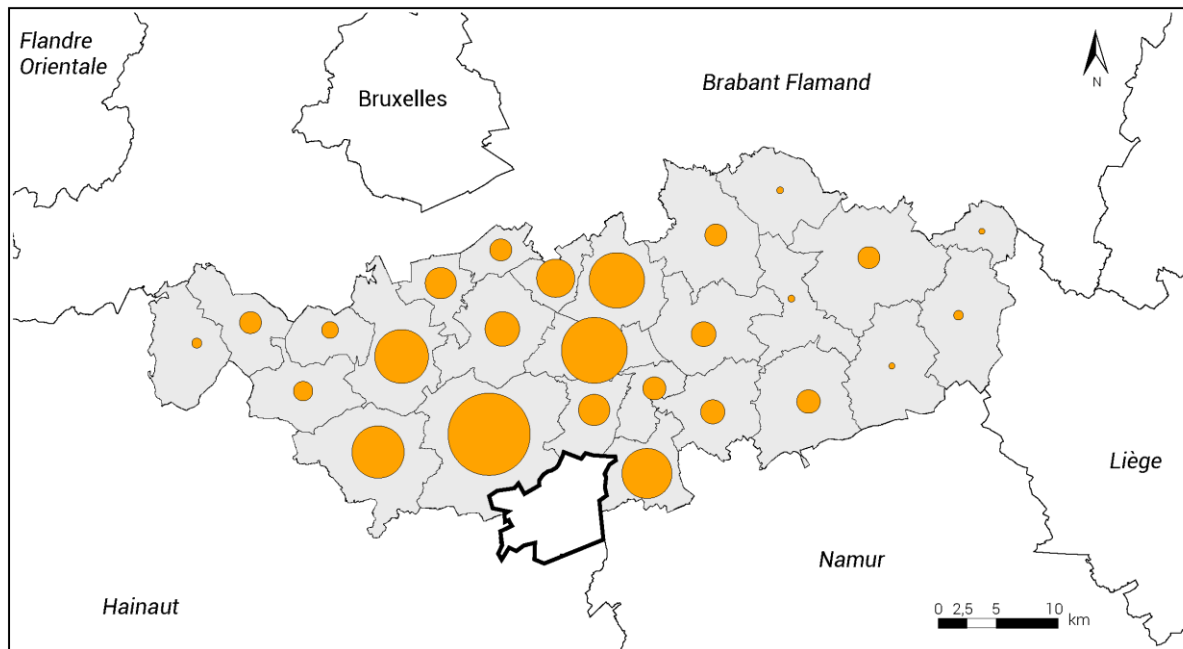
2.4.1.2 Les déplacements domicile-travail

Le Brabant wallon et la Région de Bruxelles-Capitale, principales pourvoyeuses d'emploi

Deux bases de données donnent des indications concernant les déplacements domicile-travail des Villersois : les données issues du Census 2011 et celles issues du Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail de 2017. Les premières, bien qu'anciennes, donnent un aperçu des lieux de travail de l'ensemble des travailleurs qui résident à Villers-la-Ville. Les secondes renseignent également le mode de déplacement utilisé pour aller travailler, en sus du lieu de travail. Bien que plus récentes, les données issues du Diagnostic fédéral présentent l'inconvénient de ne considérer que les employés qui travaillent pour des entreprises de plus de 100 personnes.









Plan communal de mobilité Villers-la-Ville

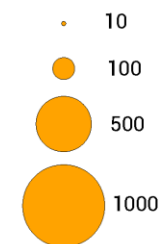
Phase 1

Départs de et arrivées vers Villers-la-Ville
un samedi toute la journée

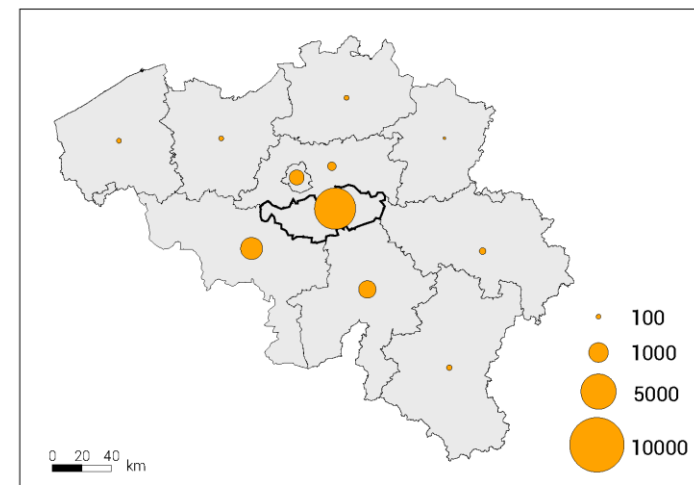
Limites administratives

-  Brabant wallon
-  Commune de Villers-la-Ville

Nombre de départs et d'arrivées (selon
les données Proximus)



Source : Proximus, 2016
Février 2020



Des données Censuses, il ressort qu'environ la moitié des Villersois travaillent à l'intérieur de la Province du Brabant wallon, avec en premier lieu, Villers-la-Ville où travaille une personne sondée sur cinq. Viennent ensuite les communes d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, et Wavre et Nivelles, dans des proportions similaires (5 à 10%). La Région de Bruxelles-Capitale est également un gros pôle d'emplois pour les Villersois. Une personne sur cinq y travaille. Vient ensuite la Province de Hainaut, et plus spécifiquement la Ville de Charleroi. Le reste de la Région wallonne est à peu près équivalent à la Région flamande en termes d'attraction de travailleurs villersois, avec la Ville de Namur en tête.

Les données Proximus, qui datent de 2016, permettent de confirmer cette répartition géographique des travailleurs issus de la commune de Villers-la-Ville. A titre d'information, ce sont plus de 500 personnes qui se rendent vers Bruxelles depuis Villers-la-Ville un mardi entre 6 et 9h. 400 Villersois se rendent à Ottignies-Louvain-la-Neuve, et un peu plus de 300 personnes se dirigent vers les communes de Nivelles et Wavre respectivement.

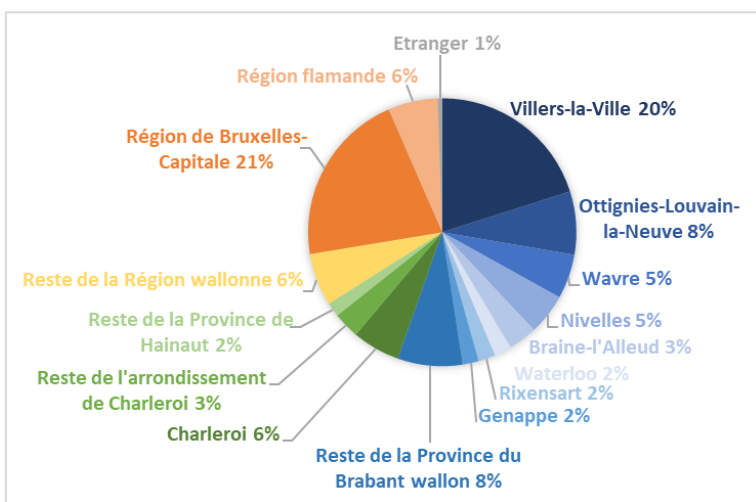


Figure 10 : Communes de travail des travailleurs villersois – Source : Censuses 2011 (N=4502)

La voiture comme mode de déplacement principal pour se rendre sur son lieu de travail

Les données issues du Diagnostic fédéral, bien que ne concernant que les personnes travaillant pour une entreprise de plus de 100 personnes, permettent de se faire une idée du mode de déplacement utilisé par les Villersois pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, il ressort que la voiture est le mode utilisé par la majorité des habitants de Villers (73%) pour se rendre sur leur lieu de travail. Vient ensuite le train (19%), suivi de loin par le covoiturage (4%). Le bus et les modes de déplacement dits actifs sont utilisés par une très faible minorité de personnes (1% chacun). A noter que ces derniers sont forcément sous-estimés, du fait qu'aucune entreprise de plus de 100 personnes n'est implantée à Villers-la-Ville, et que ces modes sont très sensibles à la distance domicile – lieu de travail. A l'inverse, le train peut-être surreprésenté du fait que nombre de ces entreprises se trouvent à Bruxelles, destination pour laquelle le mode train est assez attractif (80% des Villersois prenant le train pour aller travailler se rendent à Bruxelles).

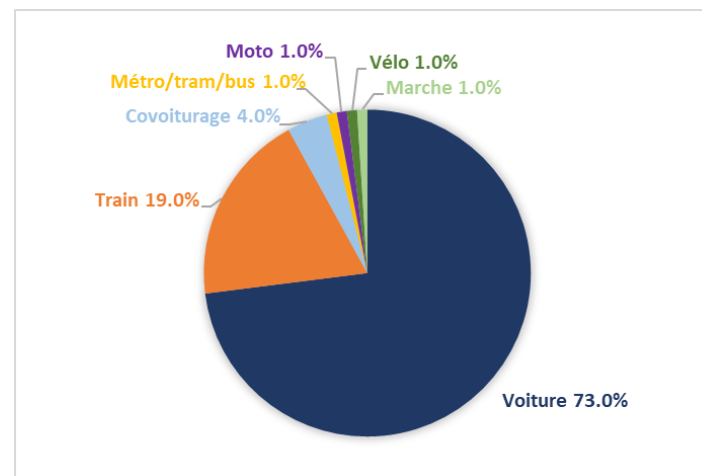


Figure 11 : Mode de déplacement des travailleurs villersois – Source : Diagnostic fédéral des déplacements 2017 (N=1102)



2.4.1.3 Les déplacements domicile-école

Nivelles, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Court-Saint-Etienne, principaux pôles vers lesquels se rendent les adolescents villersois pour y être scolarisés

Pour rappel, seule une école secondaire est présente à Villers-la-Ville. Il s'agit de l'école NESPA qui ne dispense que les deux premières années du cycle. Elle n'est à Villers que de manière temporaire, le temps que son aménagement permanent sur l'ancien site de la sucrerie de Genappe soit terminé. Elle n'offre donc pas de possibilité de scolarité à moyen-long terme pour les jeunes villersois. Ceci a pour corollaire que ceux-ci doivent se rendre quotidiennement vers d'autres communes (proches) pour être scolarisés.

Les données publiées par la Fédération Wallonie-Bruxelles indiquent que plus d'un quart (26%) des jeunes Villersois se rendent à Nivelles pour poursuivre leurs études secondaires, un cinquième (20%) à Ottignies-Louvain-la-Neuve, et presque autant à Court-Saint-Etienne (18%). La ligne de bus 568 « Nivelles – Marbais – Fleurus » assure une liaison entre le territoire villersois et les établissements secondaires nivellois. Cette ligne dessert les villages de Marbais et Sart-Dames-Avelines. Pour les autres, la liaison ferroviaire « Tilly – Villers-la-Ville – Court-Saint-Etienne – Ottignies-Louvain-la-Neuve » assure ce rôle de connexion avec les écoles secondaires qui se trouvent dans ces communes.

Viennent ensuite les communes des Bons-Villers, Wavre, Mont-Saint-Guibert, Fleurus et Gembloux dans chacune desquelles sont scolarisés de l'ordre de 5 à 10 % des adolescents villersois.

Le tableau suivant reprend, à titre informatif, les écoles dans lesquelles se rendent plus de 50 Villersois.

	Nom de l'établissement	Commune	# élèves
1	Collège Saint-Etienne Campus	Court-Saint-E.	97
2	Institut Sainte-Marie	Les Bons Villers	81
3	Athénée Royal Paul Delvaux	Ottignies-LLN	71
4	Collège Sainte-Gertrude	Nivelles	69
5	Collège du Christ Roi	Ottignies-LLN	61
6	Collège Saint-Etienne des Hay.	Mont-Saint-Guib.	51

Tableau 1 : Ecoles secondaires fréquentées par >50 adolescents villersois – source : IWEPS

Les jeunes enfants scolarisés en majorité sur le territoire communal... mais aussi dans d'autres communes

Les données de l'IWEPS pour l'année scolaire 2017-2018 indiquent que respectivement 60% et 54% des enfants en âge d'aller à l'école maternelle et primaire sont scolarisés sur le territoire communal, ce qui signifie qu'au minimum 40% d'entre eux quittent chaque jour la commune pour se rendre dans une école d'une autre entité.

Par ailleurs, dans le cadre du présent PCM, des enquêtes de mobilité ont été menées dans toutes les écoles maternelles et primaires de l'entité. Ces enquêtes ont mis en évidence qu'environ 80% des enfants qui fréquentent ces écoles proviennent de l'entité traduisant le caractère local de celle-ci. Seuls 20 % d'entre eux viennent de l'extérieur de la Commune.



Plus de ¾ des enfants se font conduire en voiture à l'école

De ces enquêtes, il est également ressorti que la voiture constituait le mode de déplacement principal pour près de 80% des élèves (77%), suivie de la marche à pied, pratiquée quotidiennement par 13% des élèves du fondamental. Seul 1% de ceux-ci viennent avec la navette scolaire organisée par la Région wallonne. Les 10% restants combinent la voiture avec les modes de déplacement dits actifs (vélo, trottinette, marche). Un peu moins d'un quart des élèves du fondamental scolarisés à Villers-la-Ville expérimentent donc régulièrement d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle.

2.4.2 Les principaux pôles générateurs de déplacements sur le territoire communal

2.4.2.1 Généralités

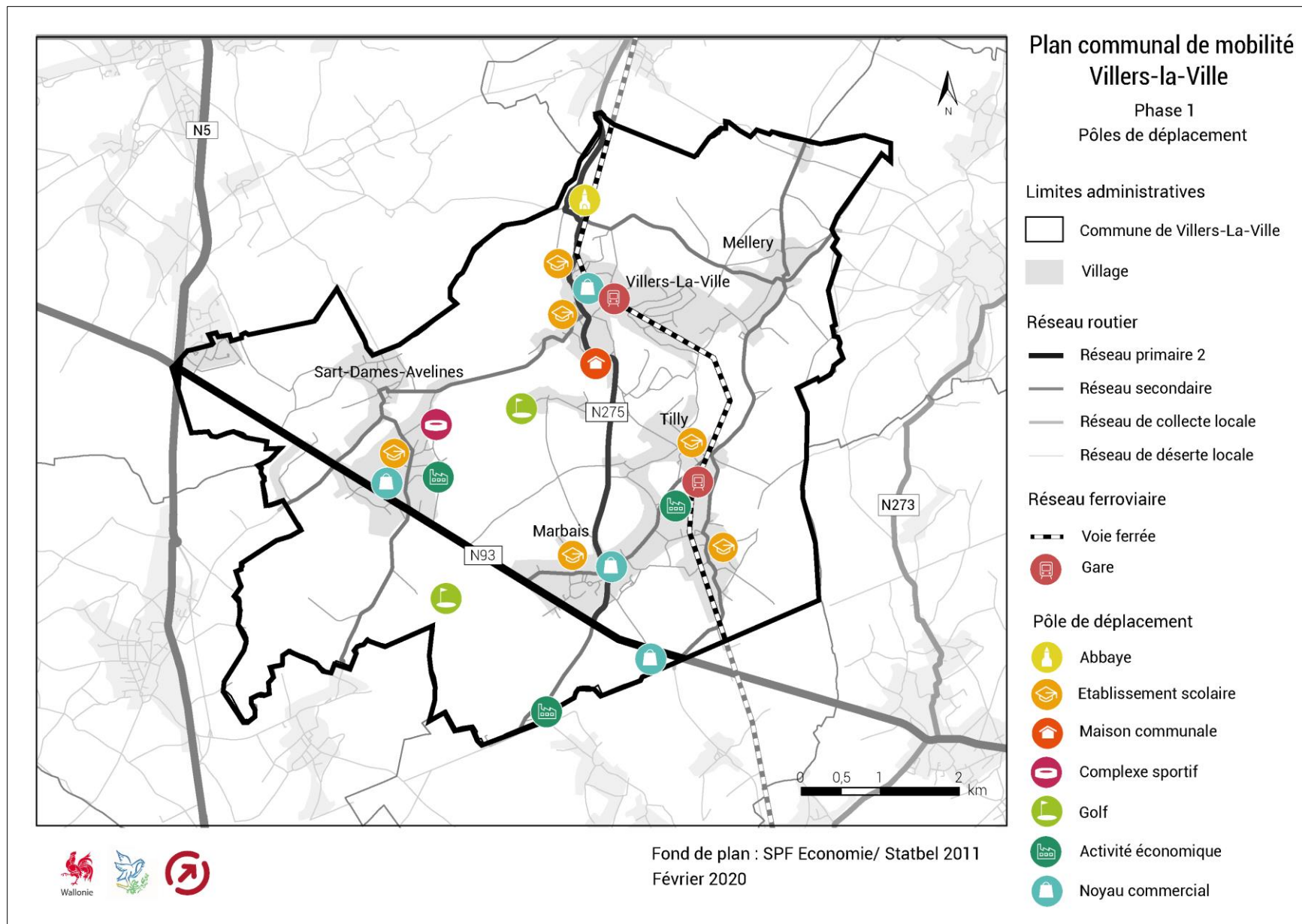
Quelques pôles dispersés à travers l'entité... avec l'Abbaye comme pôle majeur

Divers pôles de déplacements sont présents sur le territoire villersois :

- Le premier en nombre de déplacements générés est sans conteste l'Abbaye de Villers-la-Ville, pôle historico-touristique qui accueille plus de 160.000 visiteurs chaque année ;
- Plusieurs équipements et services d'intérêt collectif sont répartis sur le territoire communal : cinq écoles (six temporairement), plusieurs crèches, un complexe sportif et deux terrains de football sont également à relever, ainsi que deux terrains de golf ;
- Quelques petites zones d'activité économique sont également présentes ;
- Diverses zones commerciales sont dispersées (centres de Marbais et Villers-la-Ville, le long de la N93 en traversée de Sart-Dames-Avelines et à hauteur de Marbisoux) ;
- Divers arrêts de transport public génèrent également plusieurs dizaines de déplacements quotidiennement dans les deux points d'arrêts non gardés SNCB de Tilly et Villers (enregistrant tous deux plus de 200 montées chaque jour).

Les activités agricoles sont également génératrices d'un flux de trafic (lourd) qui peut être conséquent à certaines périodes de l'année. Celui-ci est toutefois plus diffus.





2.4.2.2 Focus sur l'Abbaye de Villers-la-Ville

Un pôle de déplacements à portée supra-locale...

L'Abbaye de Villers-la-Ville, avec ses 15 ha de site, son vignoble, sa micro-brasserie, sa boutique et les divers événements qu'elle organise attire chaque année de nombreux visiteurs. Parmi les événements organisés, des expositions, des visites et ateliers, des spectacles et concerts, des stages, des festivals, et des événements pour des entreprises privées. Ce panel d'activités, combiné au fait que l'Abbaye est ouverte tous les jours de l'année, attire des gens de partout tant en semaine, que le week-end, pendant les vacances scolaires ou encore en soirée. Ce sont ainsi plus de 160.000 visiteurs qui viennent chaque année pour plus de 80 événements programmés.

... disposant d'une accessibilité multimodale (très) limitée

L'abbaye n'est pas directement accessible via les transports en commun. Aucune ligne de bus ne s'arrête à proximité. Le point d'arrêt SNCB le plus proche est celui de Villers-la-Ville situé à environ 2 kilomètres. Afin de faciliter la connexion à pied entre ces deux lieux, un cheminement piéton a été balisé afin d'éviter à ceux-ci de circuler le long de la N275, dépourvue des trottoirs confortables sur une grande partie du trajet entre le point d'arrêt et l'abbaye. Des balises dirigent ainsi les piétons vers la rue du Goddiarch (moment où les trottoirs de la N275 disparaissent). Cette dernière n'est pas particulièrement dotée d'infrastructures piétonnes confortables, mais est relativement préservée de la circulation automobile, et a été mise en zone 30. Par ailleurs, la signalétique n'est pas toujours des plus visibles.



Photos 1, 2, 3 & 4 : Itinéraire piéton depuis le centre de Villers-la-Ville jusqu'au parking de l'Abbaye

L'accessibilité à vélo de l'abbaye est également loin d'être optimale. Des aménagements cyclables sont présents le long de la N275 sur les tronçons connectant l'Abbaye et à Court-Saint-Etienne. En revanche, l'accessibilité à vélo depuis les zones sud, ouest et est, et notamment pour les Villersois, est relativement peu confortable et pas spécifiquement pensée en conséquence. A noter la présence de quelques dispositifs de stationnement pour vélos couverts (8), dont 2 munis d'une prise de recharge pour vélo à assistance électrique.



La qualité des cheminements piétons aux abords de l'Abbaye est aussi loin d'être optimale. Si un trottoir de qualité équipe la N275 aux abords immédiats du bâtiment d'accueil (côté bâtiment), ce n'est pas le cas ailleurs. Sur la portion traversant le site de l'Abbaye, aucun accotement n'est présent par endroit, obligeant les piétons à circuler sur la chaussée. Ailleurs, le revêtement des cheminements des piétons n'est pas de qualité. La présence de passages piétons facilite la traversée de la N275 en plusieurs endroits. La limitation de vitesse à 30 km/h induit (théoriquement) une réduction de la vitesse aux abords de l'Abbaye et donc des déplacements plus sécurisés pour les piétons.

A noter qu'un projet de réaménagement des cheminements piétons est en cours du côté de la Région wallonne, gestionnaire de la voirie concernée, en vue d'améliorer les conditions de déplacement des piétons aux abords de l'Abbaye (cf. chap. 12).



Photos 5 & 6 : Trottoir et passage piéton permettant de rejoindre l'abbaye depuis son parking (g.) et tronçon de la rue de l'Abbaye qui relie l'entrée des ruines au Bois d'Hez (dr.)

L'accès à l'Abbaye se fait essentiellement en voiture via la N275 (via Court-Saint-Etienne ou Villers-la-Ville) ou via les voies communales desservant le territoire de Genappe (Longchamps-Croisette-Bois d'Hez) selon le lieu d'origine des visiteurs. Pour rappel, tant la Commune de Genappe que celle de Court-Saint-Etienne pointent du doigt dans leur PCM ce trafic de transit, évoquant des problèmes de sécurité routière en traversée de leur Commune. Le PCM de Genappe a par ailleurs proposé

toute une série de mesures en vue de maîtriser le trafic à destination de l'Abbaye, parmi lesquelles :

- Adapter la signalisation directionnelle depuis les axes structurants et supprimer ceux conseillant la traversée de l'Abbaye ;
- Mettre en place en collaboration avec l'Abbaye de Villers-la-Ville une fiche d'accessibilité cohérente et reprenant toutes les alternatives à la voiture ;
- Ou encore, encourager la réalisation d'un plan de mobilité pour le site de l'Abbaye.

Par ailleurs, d'autres voiries font l'objet d'un trafic de transit induit par les visiteurs automobilistes de l'Abbaye, que ce soit sur le territoire communal ou en dehors de celui-ci. Pour les visiteurs venant de Nivelles par exemple, les planificateurs d'itinéraires préconisent de rejoindre l'Abbaye via l'itinéraire N93 – Gustave Linet (VLV) – Sart (VLV) – N275. Pour ceux en provenance des zones situées au sud (Charleroi, etc.), l'itinéraire préconise notamment de transiter via les villages de Heppignies, Mellet et Villers-Perwin, ou via Fransnes-lez-Gosselies et Sart-Dames-Avelines.

Pour rappel, l'Abbaye et les événements qui s'y déroulent attirent 160.000 visiteurs par an, et drainent donc un flux de trafic automobile conséquent annuellement. Un trafic et des déplacements qui sont générés à la fois par la population locale, supra-locale et même (supra) régionale. Les enjeux en matière d'accessibilité multimodale et de gestion du trafic automobile sont donc importants.

... engendrant du stationnement sauvage durant les grands événements

Pour accueillir les visiteurs automobilistes, un parking gratuit d'une centaine de places a été mis à disposition le long de la N275. Celui-ci est toutefois loin de répondre aux besoins lors des grands événements. Un stationnement « sauvage » est alors observé par endroits, et peut, selon les endroits, engendrer des problèmes de sécurité routière.





Photo 7 & Photo 8 : taux d'occupation du parking de l'abbaye un jour de spectacle (g.) et stationnement sauvage (dr.)

Des zones de stationnement pour autocars sont également présentes sur le parking de l'Abbaye. Ces emplacements vont prochainement être quelques peu déplacés.

2.5 Synthèse

Villers-la-Ville...

- ⇒ Une commune située à proximité des pôles d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, Charleroi et Namur
- ⇒ Une commune relativement étendue et faiblement densément peuplée
- ⇒ Une commune en croissance démographique
- ⇒ Une commune « fortement dépendante », impliquant de nombreux déplacements vers/depuis les pôles et communes proches
- ⇒ Une commune à forte vocation touristique

Une population...

- ⇒ Où les ménages avec enfants sont surreprésentés par rapport au reste de la province
- ⇒ Qui dispose de revenus un peu plus élevés en moyenne que dans le reste de la province

Des déplacements...

- ⇒ Essentiellement effectués au sein de la province du Brabant wallon...
- ⇒ Domicile-travail majoritairement effectués en voiture
- ⇒ Domicile-école, où les modes actifs sont régulièrement expérimentés par un quart des enfants

L'Abbaye...

- ⇒ Un pôle de déplacements supra-local générant de nombreux déplacements et présentant d'importants enjeux en matière d'accessibilité multimodale et de gestion du trafic



3. Déplacements à pied et PMR

3.1 Les cheminements piétons

3.1.1 Au sein des villages

Des infrastructures piétonnes généralement présentes sur les principaux axes de circulation...

Progressivement, depuis plusieurs années, la Commune équipe ses voiries de trottoirs si bien qu'aujourd'hui la majorité des principaux axes de circulation desservant les différents villages de l'entité en sont pourvus. La N275 (voie régionale), sur une large partie des traversées de Villers-la-Ville et de Marbais est également pourvue d'un trottoir (dont la qualité est très variable d'un endroit à l'autre.



Photos 9 & 10 : Rue de la Thyle et rue E. Deltenre (Sart-Dames-Aveline)

... mais des tronçons encore totalement dépourvus d'infrastructure et/ou qui n'offrent pas des conditions de déplacement confortables

Il n'en demeure pas moins que certaines portions de ces principaux axes de circulation ne disposent pas de trottoirs, ou à tout le moins d'infrastructure permettant un minimum de confort de déplacement pour

les piétons. C'est le cas par exemple dans le cœur de Mellery (Place Communale, rue Adjudant Kumps, etc.), des rues de la Drève et Hanzée en traversée de Tilly, de la rue de Priesmont en traversée de Marbais, ou encore de la rue de Catalogne en traversée de Marbisoux.



Photos 11 & 12 : Rue Adjudant Kumps (Mellery) & rue de Hanzée (Tilly)

Le cas des abords de l'Abbaye doit également être souligné (cf. 2.4.2.2), de même que les abords de l'école NESPA (cfr.9.3.2), toutes deux situées le long de la N275.

La N93, dépourvue d'infrastructure de qualité (spécifiquement) dédiée aux piétons

La N93, qui est l'axe de circulation automobile le plus important qui dessert la commune et traverse le village de Sart-Dames-Avelines (et le hameau de petit-Marbais), ne dispose globalement pas non plus d'espace de qualité (spécifiquement) dédié aux piétons – hormis sur un petit tronçon en traversée de Sart-Dames-Avelines à hauteur du supermarché – alors même que la vitesse maximale autorisée dans les agglomérations qu'il traverse est de 70km/h. Dans les faits, il existe bien un accotement praticable pour les piétons le long de cet axe, mais celui-ci est une piste cyclable (D7), qui réglementairement n'est pas destinée à la circulation des piétons.



Des voies de desserte locale logiquement moins équipées

Les voies de desserte locale sont de manière générale (logiquement) moins équipées en infrastructures piétonnes. Les piétons y circulent dès lors sur la chaussée, ce qui peut s'avérer inconfortable et insécurisant dans certains cas, en particulier sur les voies où la vitesse pratiquée par les automobilistes est supérieure à 30 km/h.



Photos 13 & 14 : rue t'Serclaes (Tilly) et Drève de Chilée (Strichon)

Des trottoirs faisant parfois l'objet d'un stationnement sauvage... ou organisé

Lorsqu'ils existent, il arrive que les « espaces piétons » soient utilisés par des véhicules en stationnement, et ce, même lorsque l'espace sur la chaussée est suffisant pour accueillir ce stationnement – ce qui s'avère particulièrement inconfortable (et insécurisant) pour les piétons, plus encore pour les personnes à mobilité réduite. A noter que ce constat est davantage rencontré le long de voiries au droit desquelles le stationnement n'est pas spécialement organisé.



Photos 15 & 16 : rue de Priesmont (Marbais) & rue E. Deltenre (SDA)

En outre, le stationnement a par endroits été organisé sur le trottoir, réduisant drastiquement l'espace de circulation pour les piétons, menant également par endroit à des situations incohérentes et conflictuelles avec les dispositifs prévus pour les personnes à mobilité réduite (cf. photos- ci-dessous). Dans certains cas ce type de dispositif prend place dans des zones fortement fréquentées par des piétons, tel que sur la rue du Berceau qui concentre commerces de proximité, école, maison médicale, etc.



Photos 17 & 18 : rue du Berceau et place F. Leghain (Marbais)



Des trottoirs également utilisés comme espace de circulation automobile

Autre constat, le fait que certains trottoirs/cheminements piétons sont également utilisés comme espace de circulation par les automobilistes – qui y circulent parfois à des vitesses dépassant largement celle du « pas ». Ce constat est d'autant plus regrettable lorsqu'il traduit à certains moments un manque de patience des automobilistes qui ne peuvent attendre que le véhicule en sens inverse ne passe. A titre illustratif, le cas de la rue Adjudant Kumps (Mellery) dont les trottoirs sont régulièrement utilisés par les automobilistes.

Des passages pour piétons facilitant le franchissement des axes régionaux de circulation (N93, N275), en particulier dans les zones à plus forte concentration de piétons

Si la traversée de la N93 s'avère assez délicate au vu des vitesses de circulation pratiquées par les automobilistes (limite de vitesse ≥ 70 km/h) et de la charge de trafic circulant sur ces axes (milliers de véhicules par jour), des passages pour piétons ont été aménagés de sorte à permettre un franchissement plus aisé de ces axes, spécifiquement dans les zones à plus fortes concentrations de piétons (commerces, écoles). Il en va de même pour la N275, équipée de plusieurs passages pour piétons, principalement dans les zones susceptibles de drainer des déplacements piétons. Quelques voies communales sont également équipées.

De nombreux sentiers et venelles offrant de précieux raccourcis...

La Commune de Villers-la-Ville est dotée d'un réseau conséquent de chemins, sentiers et venelles, dont de nombreux desservent les villages de l'entité et offrent de précieux raccourcis pour les piétons qui peuvent alors se déplacer à l'abri de la circulation automobile. Pour exemple, le sentier connectant la rue du Bosquet à la halte ferroviaire de Tilly ou

³ Logo placé sur les voies en impasses et qui indique qu'un sentier demeure accessible aux piétons, voire également aux cyclistes.

encore le sentier connectant la rue t'Serclaes à la rue du Culot le long de laquelle est implantée l'école de Tilly.



Photos 19 & 20 : chemin connectant la rue du Berceau à la halte ferroviaire et chemin reliant la rue t'Serclaes à la rue du Culot (Tilly)

... pas toujours suffisamment mis en valeur

Malgré les précieux raccourcis qu'il permet, ce réseau de chemins et sentiers n'est pas toujours suffisamment mis en valeur. Ceux qui sont situés dans le prolongement d'une impasse pour automobile sont généralement mis en évidence par le biais de la campagne « Alain passe ? Tu passes ! »³. Parfois, la présence d'un balisage – qui n'est toutefois ni continu ni uniforme (cf. photo ci-après) – attire également l'attention sur la présence d'un chemin. Dans d'autres cas, celui-ci n'est pas mis en évidence alors qu'il peut offrir de précieux raccourcis. La communication au grand public de ce réseau est également limitée.

Par ailleurs, la qualité de certains de ces chemins mériterait d'être améliorée.





Photos 21 & 22 : Sentier (n°37) démarrant du parking de la friterie à Villers (g.) et sentier de la Boscaille (n°84) reliant la rue de Thyle à la rue Grosse Boule à S-D-A (dr.)

3.1.2 Entre les villages et vers les pôles situés en dehors de ceux-ci

Un réseau de voiries automobiles intervillages pas adapté pour les piétons

Etant donnée la proximité des villages – en particulier de ceux situés à l'est du territoire communal – une analyse de la qualité de déplacements entre ceux-ci s'avère particulièrement opportune.

A cet égard, si des cheminements permettent aux piétons de se déplacer entre certains villages de l'entité, ceux-ci ne sont pas (souvent) adaptés et/ou confortables pour ceux-ci :

- Notamment, sur les voies régionales de circulation (N93, N275). Pour rappel, une piste cyclable séparée bidirectionnelle (D7) équipe la N93, tandis qu'une piste cyclable marquée équipe la N275 dans chaque sens de circulation en dehors des agglomérations. Ces infrastructures sont donc destinées avant tout (et normalement uniquement) aux cyclistes. Par ailleurs, et en particulier le long de la N275, la piste cyclable est relativement peu confortable vu sa proximité avec le flux de circulation automobile, sa largeur, la qualité de son revêtement, le fait que cet espace soit situé à même niveau que l'espace de circulation automobile, et vue la vitesse pratiquée sur cet axe de circulation. Cet axe ne permet donc pas une connexion confortable et sécurisée entre deux des plus grands villages de l'entité à savoir Marbais et Villers-la-Ville (et ne permet pas non plus de connexion sécurisée entre le hameau de Rigenée et ces deux villages) ;
- Des aménagements ont par ailleurs été réalisés sur des voiries communales afin de permettre aux piétons (et cyclistes) de se déplacer entre deux villages, mais dans ces cas également ces aménagements ne sont pas (toujours) des plus optimaux.



Entre Marbais et Tilly et entre Tilly et Mellery, des liaisons cyclopiétonnes ont été créées. Cette dernière liaison est assurée par un aménagement (piste cyclopiétonne directionnelle mixte D10) qui n'est ni réglementaire (seule une piste cyclopiétonne séparée D9 peut être directionnelle) ni confortable (une piste D9 doit mesurer au minimum 3,20m pour une largeur standard de 4m ; la piste actuelle fait moins de 2 mètres).

Entre Tilly et Marbisoux, un trottoir équipe la rue du Bosquet. Celui-ci est toutefois relativement étroit (< 1m) et sa qualité n'est pas des meilleures. Il arrive d'ailleurs souvent que des piétons préfèrent circuler sur la chaussée.

Enfin, dans d'autres cas, aucune infrastructure ne permet des déplacements entre villages. En particulier entre Sart-Dames-Avelines et Villers-la-Ville.

Des pôles extérieurs aux villages également difficilement accessibles à pied

L'accessibilité piétonne du pôle de l'Abbaye et du pôle commercial de Marbais (Supermarché, frieterie, etc.) est également délicate depuis les villages situés à proximité. A noter que pour ce premier, un itinéraire piéton via des voies secondaires a été mis sur pied et relie la halte ferroviaire de Villers-la-Ville à l'Abbaye.

Un réseau conséquent de sentiers et chemins offrant d'intéressantes alternatives pour les déplacements à pied entre les villages... pas (toujours) suffisamment mis en valeur

Comme déjà mentionné préalablement, de nombreux chemins et sentiers sillonnent le territoire communal, offrant des alternatives intéressantes pour se rendre à pied d'un village à l'autre, sans devoir emprunter les axes de circulation automobile. Pour rappel également, ceux-ci pourraient être davantage valorisés, et la qualité de certains chemins et sentiers améliorée.

Par ailleurs, certains de ces sentiers et chemins sont « coupés » par les artères principales de circulation (N93, N275) qu'il est particulièrement délicat/insécurisant de franchir.

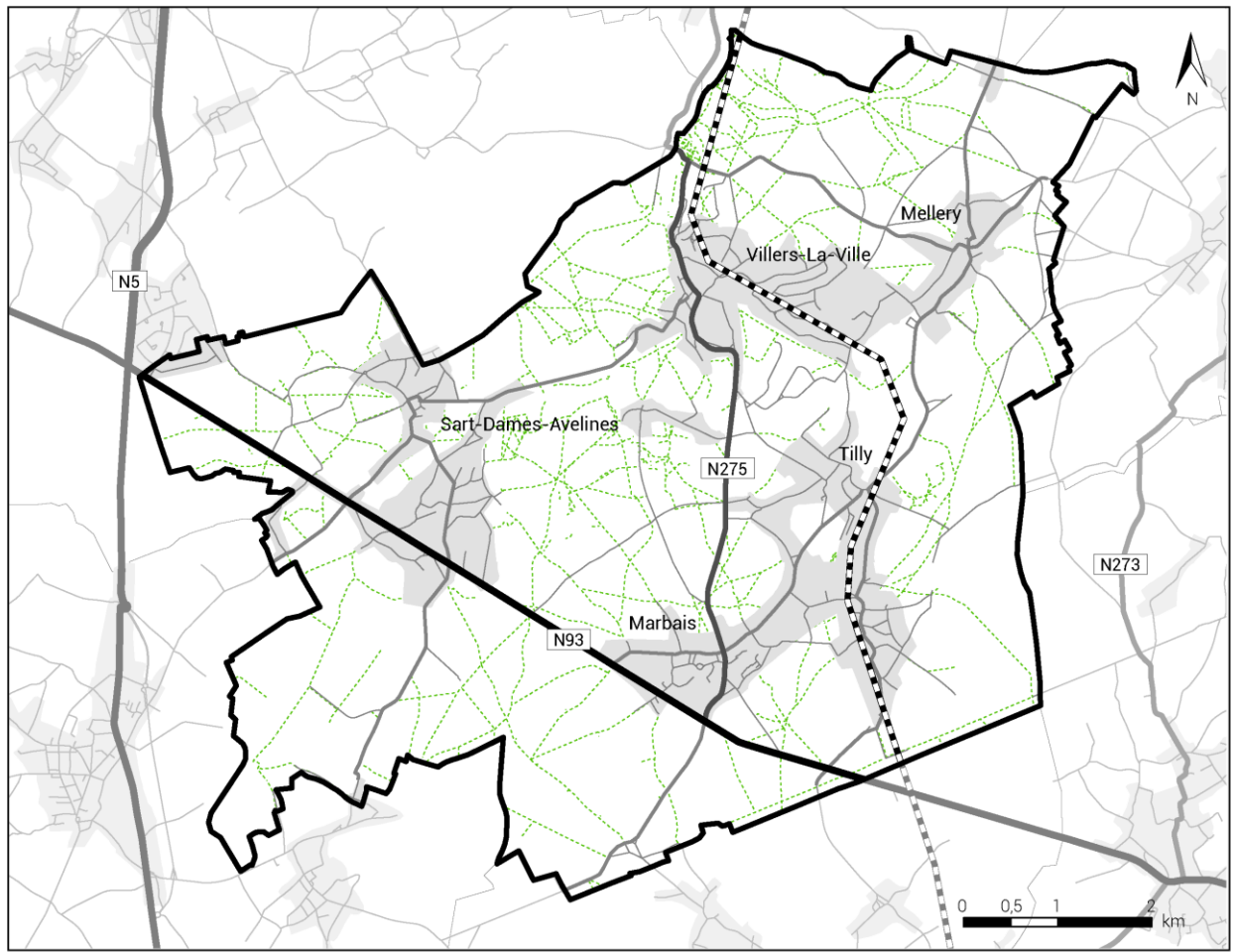


Photo 23 : Chemin débouchant sur la N93

Un seul chemin de remembrement mis en « chemin réservé »

La Commune est également desservie par un réseau de chemins de remembrement qui pourraient également s'avérer des cheminements privilégiés pour les modes actifs. Un seul d'entre eux a été mis en chemin réservé, limitant son accès à certaines catégories d'usagers et limitant également la vitesse de circulation à 30 km/h sur celui-ci.





Plan communal de mobilité Villers-la-Ville

Phase 1
Chemins et sentiers

- Limites administratives
- Commune de Villers-La-Ville
 - Village
- Réseau ferroviaire
- Voie ferrée
- Réseau routier
- Réseau primaire 2
 - Réseau secondaire
 - Réseau de collecte locale
 - Réseau de desserte locale
- Chemins et sentiers
- Chemin ou sentier



Fond de plan : SPF Economie/ Statbel 2011
Février 2020



3.2 La marche à pied comme mode de déplacement

La marche, un mode utilisé par de nombreux Villersois pour se déplacer vers les écoles, les arrêts de transport public, les commerces de proximité, etc.

Les enquêtes réalisées auprès des enfants scolarisés sur l'entité et auprès des usagers du train révèlent que nombre d'entre eux se rendent à pied à l'école (13%) ou à la gare (41%). Lors des observations de terrain effectuées, il est apparu que la marche est également utilisée pour d'autres motifs de déplacement, dont celui de faire ses courses, que ce soit dans les commerces de proximité ou dans les supermarchés situés le long de la N93. Bien que généralement utilisées sur des distances relativement courtes (< 1km), la marche est également pratiquée par certains Villersois sur des distances plus importantes preuve s'il en faut qu'une attention doit également être apportée à ce type de déplacement piéton.

La marche, comme mode de déplacement pour le loisir

A titre indicatif, la marche est également utilisée comme mode de déplacement pour le loisir, grâce notamment aux chemins et sentiers qui sillonnent le territoire communal. Ce ne sont d'ailleurs pas moins de 14 itinéraires de promenade qui sont recensés sur le site internet du Syndicat d'initiative de Villers-la-Ville.

3.3 Les personnes à mobilité réduite (PMR)

Des espaces publics dans l'ensemble pas adaptés aux personnes à mobilité réduite

Bien que les aménagements récents témoignent d'un souci de prendre en compte les personnes à mobilité réduite dans l'espace public (développement des abaissements de trottoirs et dalles podotactiles au droit de quelques passages pour piétons), celui-ci reste dans l'ensemble peu adapté aux déplacements de ces dernières.

En effet, lorsqu'ils existent, nombre de trottoirs sont souvent soit étroits, soit encombrés, soit en mauvais état. Les trottoirs ne sont pas non plus systématiquement abaissés et munis de dalles podotactiles au droit des passages pour piétons et des arrêts de bus.



Photos 24 & 25 : Trottoir et passage piéton sur la N275 (Villers-la-Ville)

Par ailleurs, par moment, les dispositifs spécifiquement destinés aux PMR ne sont pas idéalement conçus. Pour exemple, le dispositif récemment placé sur la place Leghain et dont l'orientation guide les personnes mal voyante au sein d'un carrefour non équipé de passage piéton et, surtout mène sur un trottoir « inaccessible » (présence de barrières le long de celui-ci).





Photo 26 : Place F. Laghain (Marbais)

Des emplacements PMR prévus à proximité des pôles de déplacements

En de nombreux endroits, et notamment à proximité des principaux pôles de déplacements, des places de parking pour PMR sont mises à disposition des personnes « handicapées », telles qu'à la maison communale, à l'Intermarché, sur le parking de l'Abbaye...

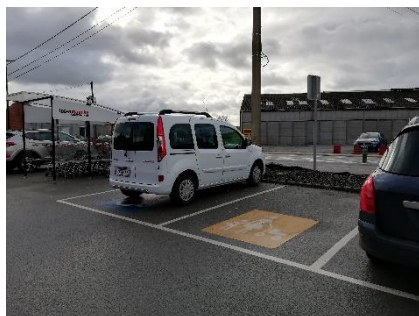


Photo 27 : Parking Intermarché

La Commune offre également la possibilité aux personnes qui le souhaitent d'effectuer une demande pour la réalisation d'un tel emplacement à proximité de leur domicile.

3.4 Bilan et potentialités

La place des piétons dans les villages

- ⇒ Des infrastructures piétonnes généralement présentes sur les principaux axes de circulation... mais des tronçons encore totalement dépourvus d'infrastructure et/ou qui n'offrent pas des conditions de déplacement confortables
- ⇒ La N93, dépourvue d'infrastructure de qualité (spécifiquement) dédiée aux piétons
- ⇒ Des voies de desserte locale logiquement moins équipées
- ⇒ Des trottoirs faisant parfois l'objet d'un stationnement sauvage... ou organisé...
- ⇒ Des trottoirs également utilisés comme espace de circulation
- ⇒ Des espaces publics dans l'ensemble pas adaptés aux personnes à mobilité réduite... bien qu'un nombre certain de dispositifs témoignent d'une volonté de les prendre en compte dans l'aménagement des espaces publics

Les liaisons intervillages

- ⇒ Un réseau de voiries intervillages pas adapté aux déplacements piétons
- ⇒ Des pôles extérieurs aux villages également difficilement accessibles à pied
- ⇒ Des sentiers et venelles offrant de précieux raccourcis... trop peu mis en valeur
- ⇒ Aucun chemin de remembrement mis en « chemin réservé »

La marche à pied comme mode de déplacement

- ⇒ La marche, un mode de transport utilisé pour toute une série de motifs de déplacements



4. Déplacements à vélo

4.1 Le réseau cyclable

Villers-la-Ville, traversée par un itinéraire de liaison régionale connectant Nivelles à Gembloux

Un Schéma Directeur Cyclable a été établi à l'échelle de la Région wallonne (2010). Ce schéma identifie les axes cyclables à aménager en priorité entre les principaux pôles wallons, et propose un maillage d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle de la Région.

Villers-la-Ville n'a pas été identifiée comme un tel pôle. La commune est néanmoins traversée par un itinéraire de liaison connectant les pôles voisins de Gembloux et Nivelles. Cet itinéraire transite par le nord du territoire et passe par le centre du village de Mellery et l'Abbaye de Villers-la-Ville avant de rejoindre le RAVeL à hauteur de Genappe – reliant Nivelles et Wavre. Il est en partie repris par le réseau Points-Nœuds (cf. ci-après). Hormis au niveau de la N275, cet itinéraire n'a pas été spécifiquement aménagé/adapté aux déplacements à vélo (cf. ci-après).

En périphérie du territoire, sont présents deux autres itinéraires de liaison empruntant le RAVeL : le premier connecte Nivelles à Wavre, et le second Fleurus à Gembloux.

Outre les principaux pôles et liaisons cyclables à aménager, le Schéma Directeur Cyclable Wallon identifie les voiries régionales complémentaires présentant un haut potentiel cyclable. Tant la N93, que la N275 (partiellement), sont reprises en tant que telles.

Villers-la-Ville, pas concernée par les liaisons cyclables utiles envisagées dans le cadre du Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Provincial de Mobilité du Brabant Wallon (2011), des liaisons cyclables vers les principaux pôles ont été proposées – dont les pôles d'Ottignies-Louvain-la-Neuve/Wavre, Braine-l'Alleud/Waterloo et Nivelles. Si ceux-ci ne s'étendent pas sur la commune de Villers-la-Ville, il pourrait s'avérer opportun de s'y connecter.

Villers-la-Ville est par contre reprise parmi les communes où la mise en place de circuits touristiques devrait contribuer à diminuer la pression automobile et la demande en stationnement aux alentours de son site touristique, à savoir l'Abbaye. La N275 est reprise dans les itinéraires proposés. Hormis au niveau de la N275, les différents itinéraires n'ont pas été spécifiquement aménagés/adaptés aux déplacements à vélo.

Villers-la-Ville, parcourue par le Réseau Points-Nœuds du Brabant Wallon

Un réseau de 1.050 km d'itinéraires vélo balisés selon le système des points-nœuds a par ailleurs été développé sur le territoire du Brabant wallon. Bien qu'ayant avant tout une vocation touristique, ce réseau, qui dessert l'abbaye de Villers-la-Ville, présente également (par endroit) un intérêt pour les déplacements dits utiles. A l'échelle communale, il relie notamment certains villages de l'entité et/ou pôles. A l'échelle supra-communale, des connexions sont établies avec certains pôles voisins, dont Nivelles par exemple.



Certains tronçons de voiries reprises dans le réseau points-nœuds ont été aménagés, tels que la N93 ou les rues Priesmont-Drève-Hanzée-Gentissart qui relie Marbais, Tilly et Mellery (cf. ci-après).

A noter, à titre informatif que, sur base de ce réseau points-nœuds, divers circuits touristiques ont été développés, dont les circuits dits « A vélo autour de l'Abbaye de Villers-la-Ville » et « Boucle vallonnée au sud du Brabant wallon ».

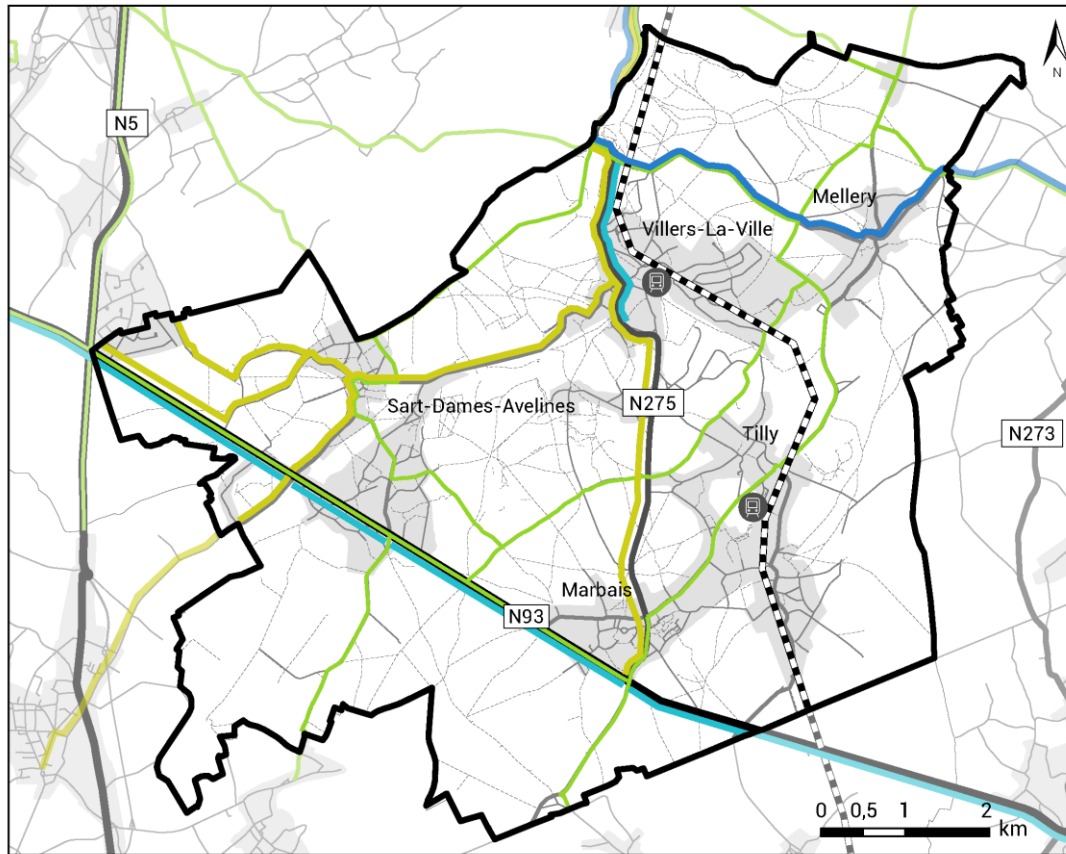
Pas de réseau cyclable spécifiquement défini à l'échelle de la Commune

Bien que le précédent PCM avait formulé des recommandations pour la réalisation d'un réseau cyclable communal, il n'en existe à ce jour pas qui ait été défini, aménagé et balisé.

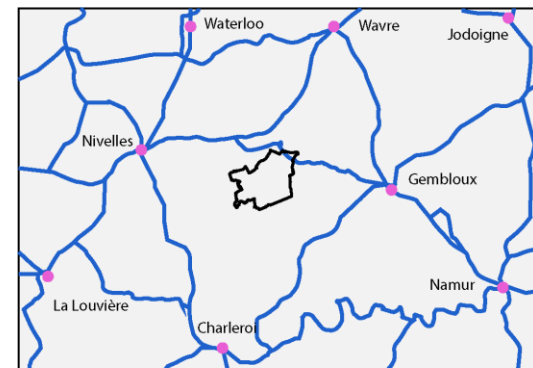


Plan communal de mobilité Villers-la-Ville

Phase 1
Réseau cyclable



- | | |
|--|---------------------------|
| Limites administratives | Réseau routier |
| Commune de VLV | Réseau primaire 2 |
| Village | Réseau secondaire |
| | Réseau de collecte locale |
| | Réseau de desserte locale |
| Réseau ferroviaire | Réseau piéton |
| Voie ferrée | Chemin ou sentier |
| Gare | |
| Réseau cyclable | |
| Réseau point-noeuds | |
| Itinéraires touristiques proposés dans le PPM pour l'abbaye de VLV | |
| Schéma directeur cyclable Wallonie | |
| Pôles | |
| Voirie régionale complémentaire à haut potentiel cyclable | |
| Liaison entre pôles | |



Fond de plan : SPF Economie/ Statbel 2011
Février 2020



4.2 Les aménagements et infrastructures

Des axes régionaux globalement pourvus d'aménagements... mais pas toujours en bon état et confortables pour les cyclistes

Une grande partie des deux axes régionaux (N93, N275) qui desservent le territoire communal est pourvue d'aménagements cyclables. Si la piste cyclable (D7) le long de la N93 permet aux cyclistes d'être physiquement séparés de la circulation automobile, ce n'est pas le cas sur la N275 (portion entre Marbais et Villers-la-Ville) où la proximité et l'étroitesse de la piste rendent le déplacement des cyclistes peu confortable, voire insécurisant. En outre, celle équipant la N275 est en(très) mauvais état. Depuis peu, les trottoirs équipant la N275 aux abords de l'administration communale (côté administration) ont été transformés en piste cyclable (D7). Si cela offre un certain confort pour les cyclistes qui se déplacent généralement au pas dans cette section (forte pente), elle pose la question de la place du piéton ; et par ailleurs, l'accès à ce trottoir/piste cyclable n'est pas adapté pour les cyclistes.



Photos 28 & 29 : N93 à hauteur de Marbais (g.) et N275 au nord de l'agglomération de Marbais (dr.)

Plusieurs tronçons sont pour le moment dépourvus d'infrastructures cyclables :

- Sur la N93, il s'agit du tronçon compris entre Sart-Dames-Avelines et le carrefour des Quatre Bras – qui est en outre repris dans le réseau Points-Nœuds et sur laquelle la limite de vitesse est de 90 km/h ! Cette liaison est actuellement en projet d'aménagement ;
- Sur la N275, il s'agit des portions comprises entre le parking sis rue de Marbais et l'Abbaye, et du tronçon traversant le village de Marbais. A Noter que les alentours directs de l'Abbaye ont été mis en zone 30, vitesse à laquelle la mixité des modes de déplacement est privilégiée.

Par ailleurs, les axes régionaux, et plus particulièrement la N93, constituent des « barrières » dont les traversées sont particulièrement délicates, voire insécurisantes. Au droit des deux carrefours parcourus par des itinéraires cyclables, les traversées sont toutefois facilitées. Au carrefour du Triolet le nouveau rond-point intègre des traversées cyclables, alors que des feux de signalisation facilitent la traversée de la N93 en traversée de Sart-Dames-Avelines.



Photos 30 & 31 : N93 respectivement au croisement avec la rue Catalogne et la N275



Certains axes communaux également pourvus d'infrastructures cyclables (principalement ceux repris dans le réseau points-nœuds)... des infrastructures toutefois pas optimales

Certaines voies communales sont également pourvues d'infrastructures cyclables. Il s'agit principalement des voies du réseau de collecte locale (cf. ci-après), et qui sont reprises dans le réseau points-nœuds. Si ces infrastructures ont le mérite d'avoir vu le jour, elles ne sont pas toujours conformes aux prescrits en la matière et pas toujours confortables, du fait principalement de leurs dimensions, parfois de la qualité de leur revêtement.

Pour rappel, la piste cyclable bidirectionnelle reliant Tilly à Mellery est beaucoup trop étroite pour assurer la circulation des cyclistes dans les deux sens, en plus de celle des piétons. La piste cyclable reliant la N93 à hauteur de Marbais et la zone d'activité économique de Wagnelée est quant à elle revêtue de dolomie, matériau qui se dégrade rapidement et rend la piste très peu confortable (voire inaccessible pour certains types de vélo).



Photos 32 & 33 : piste cyclopiétonne (D10) bidirectionnelle sur la rue de Gentissart entre Tilly et Mellery, et piste cyclable unidirectionnelle (D7) sur la rue de Chassart vers Wagnelée

Enfin, les bandes cyclables suggérées existantes sur les rues Priesmont, Drève et du Petit Marbais voient leur marquage au sol beaucoup trop proche du trottoir. Ceci a pour corollaire que le cycliste n'est pas invité à prendre sa place sur la chaussée et pose par conséquent des problèmes de sécurité. En outre, il n'est pas rare que la peinture s'efface par manque d'entretien.

Par ailleurs, les marquages sont poursuivis dans les carrefours à priorité de droite donnant l'impression aux cyclistes qu'ils sont prioritaires, ce qui n'est pas le cas.



Photos 34 & 35 : bande cyclable suggérée cachée sous les voitures en stationnement d'un côté et s'effaçant de l'autre, rue de Priesmont à Marbais, et prolongation des marquages au droit du carrefour, dans cette même rue

Des aménagements permettant une connexion avec certains pôles voisins... pas toujours confortables

Plusieurs voies menant vers les pôles voisins disposent d'aménagements destinés aux cyclistes :



- Vers Nivelles : la N93 est pourvue d'une piste cyclable bidirectionnelle (D7) depuis le carrefour des 4 Bras jusqu'à l'entrée de Nivelles. En traversée d'Houtain-le-Val particulièrement, sa (logique) utilisation par des piétons peut amener à des situations conflictuelles. A signaler également, l'absence actuelle de connexion cyclable entre le carrefour des 4 Bras et Sart-Dames-Avelines (projet en cours) et l'inconfort/insécurité de traversée dudit carrefour (projet de réaménagement prévu prochainement) ;
- Vers Namur : Dans ses portions vers Namur, la N93 est également pourvue d'aménagements destinés aux cyclistes. Les pistes cyclables marquées qui équipent cette voirie (hors agglomération) sont toutefois très inconfortables pour les cyclistes – pas de surlargeur qui isolerait quelque peu ceux-ci des véhicules automobiles pour lesquels la limite de vitesse est régulièrement fixée à 90 km/h ;
- Vers Cour-Saint-Etienne : la N275 est équipée d'une piste cyclable marquée disposant d'une surlargeur permettant aux cyclistes d'être isolés de la circulation automobile. En traversées de villages, cette piste se transforme en piste cyclable (D7) ou piste cyclopiétonne mixte (D10) ;
- Vers Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve : une voie centrale banalisée a été partiellement aménagée entre les hameaux de Haute-Heuval (Villers-la-Ville) et Beurieu (Court-Saint-Etienne), et la vitesse de circulation réduite à 70 km/h. Un aménagement qui actuellement ne trouve toutefois pas sa place dans le Code de la route et dont les effets sur la sécurité des cyclistes n'ont pas encore été (ap)prouvés par les spécialistes ;

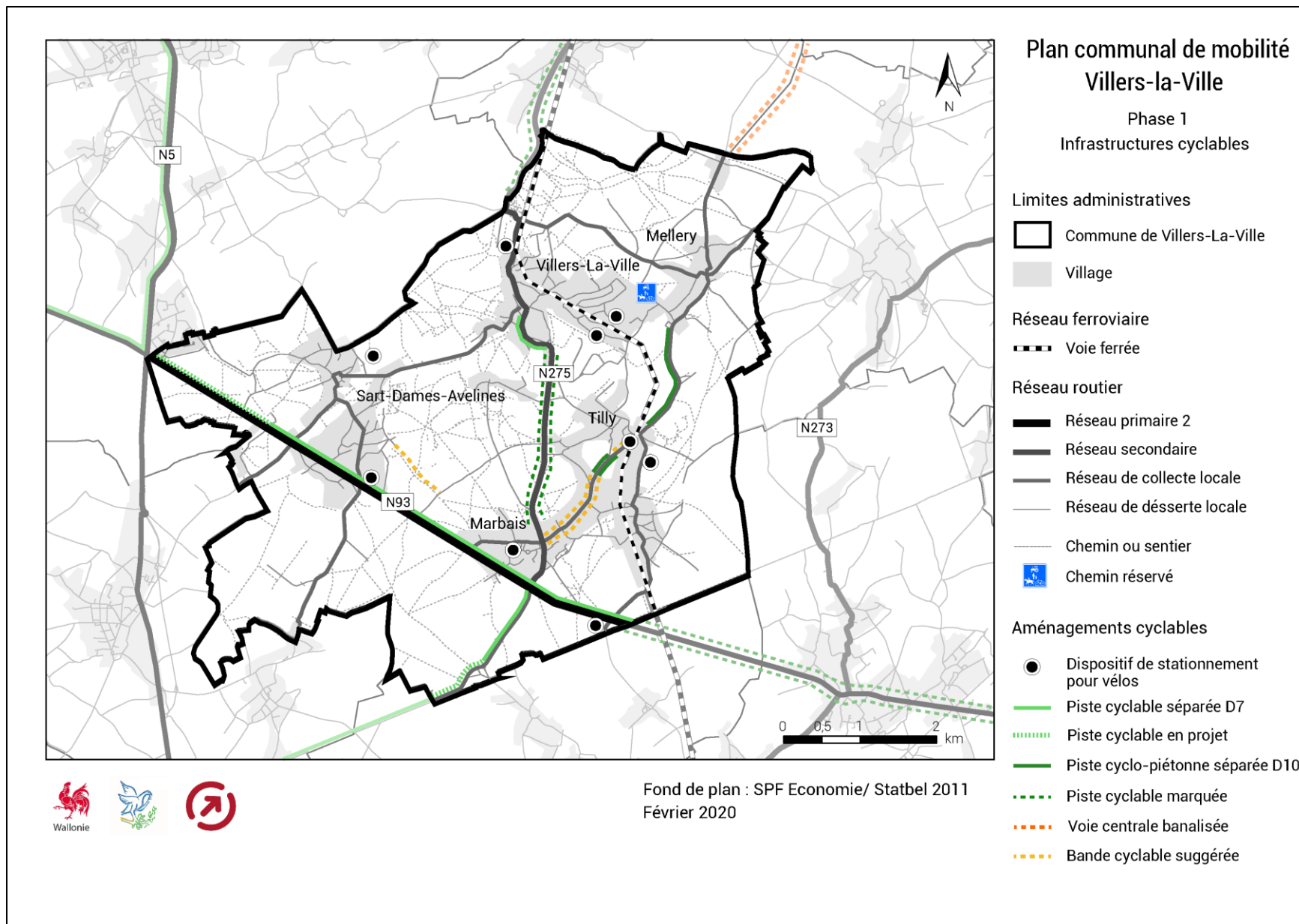
- Vers Villers-Perwin : La rue de Chassart est équipée d'une piste cyclable unidirectionnelle (D7) dans ses portions sises entre Villers-Perwin et la limite communale. Celle-ci ne permet toutefois qu'un déplacement isolé du trafic dans un seul sens de circulation, et la piste n'est en outre pas en très bon état et rarement entretenue. Par ailleurs, actuellement aucune connexion cyclable n'existe entre cette piste cyclable et celle aménagée sur le territoire villersois (piste en dolomie). Elles ne sont en outre pas aménagées dans le même sens de circulation.

Aucun aménagement cyclable n'est en revanche sur les « itinéraires » menant vers Fleurus ou Gembloux. Concernant la connexion avec Genappe, si une piste cyclable équipe la N5, aucun des itinéraires plus locaux n'est aménagé pour les cyclistes.

Des voies en sens unique limité... d'autres pas

Sur le territoire communal, seule une partie des sens uniques de circulation sont ouverts au contresens cyclable (SUL) – les cyclistes peuvent donc rouler à contre sens, ce qui leur permet d'emprunter des itinéraires plus courts et des voies généralement moins fréquentées.





4.3 Les dispositifs de stationnement

Une offre en dispositifs de stationnement à proximité de quelques pôles de déplacements

Quelques dispositifs de stationnement pour vélos équipent aujourd'hui le territoire communal et offrent une possibilité aux cyclistes de stationner leur vélo :

- Trois d'entre eux équipent les deux haltes ferroviaires (Tilly, Villers-la-Ville). Les dispositifs qui se trouvent aux haltes ferroviaires présentent l'avantage soit de permettre l'attache du cadre du vélo, soit d'être protégé d'un grillage qui s'ouvre au moyen d'un code. Ils permettent donc un stationnement plus sécurisé, ce qui correspond bien à leur fonction, qui est d'assurer un stationnement longue durée de manière sécurisée. En revanche, seul l'un des trois est muni d'un toit qui permet de protéger les vélos des intempéries, ce qui est évidemment plus confortable pour les cyclistes. Par contre, celui-ci propose des dispositifs d'attache qui ne sont pas optimaux (pince-roues) ;
- Les autres équipent le complexe sportif, l'Abbaye de Villers-la-Ville, des commerces (Proxi de Marbais, Colruyt, Pharmacie du Bosquet), et un arrêt de bus. Hormis, les dispositifs mis à disposition par le Colruyt (couvert, bons dispositifs d'attache), tous les autres dispositifs sont de type « pince-roue », et seul celui qui se trouve sur le parking de l'Abbaye de Villers-la-Ville est muni d'un toit. A noter que le dispositif de stationnement de l'Abbaye de Villers-la-Ville est doté de deux prises de recharge pour vélos à assistance électrique.

Globalement, l'offre actuelle traduit une volonté de développer les infrastructures d'accueil pour les cyclistes. Ceux-ci ne sont toutefois pas toujours/souvent des plus optimaux. Il y a en outre lieu de multiplier cette offre en vue de faciliter et d'encourager à l'usage du vélo pour se déplacer.



Photos 36, 37, 38, 39, 40 & 41 : dans l'ordre, dispositifs de stationnement à la gare de Villers, sur le parking communal près de la gare de Villers, à la gare de Tilly, sur le parking de l'Abbaye de Villers-la-Ville, au complexe sportif, au Proxi de Marbais



4.4 L'utilisation actuelle du vélo

Le vélo, un mode de déplacement utilisé sur le territoire communal pour divers motifs... mais de manière limitée

Le vélo constitue un mode de déplacement utilisé par quelques Villersois, que ce soit pour se rendre sur son lieu de travail, à l'école, ou pour d'autres motifs (achat, pour se rendre à la gare, etc.) comme en témoignent les statistiques disponibles et les observations de terrain réalisées. Sa part modale reste toutefois limitée.



Photos 42, 43 & 44 : rue de la Station (Tilly), rue du Bosquet (Tilly) et parking rue du Berceau (Marbais)

⁴ Lors des observations de terrain aux abords des écoles réalisées dans le cadre de ce PCM, plusieurs élèves ont été aperçus venant à l'école en trottinette.

Selon les données issues du diagnostic fédéral des déplacements 2017, un peu moins de 10 Villersois travaillant dans une entreprise de plus de 100 personnes se rendent quotidiennement sur leur lieu de travail à vélo. Ces personnes se rendent à Genappe, Wavre, Braine-l'Alleud, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Gembloux.

Selon les enquêtes menées dans les écoles de l'entité, aucun enfant n'utilise le vélo comme mode de déplacement principal. Celui-ci n'est utilisé que ponctuellement par un peu moins de 2% des élèves sondés.

Le taux d'occupation des dispositifs de stationnement à la gare de Tilly (voir photo au point 4.3) laisse supposer qu'un nombre non négligeable de personnes utilisent en outre le vélo en combinaison avec le train. La photo ci-dessous prise à la gare de Tilly témoigne en outre du fait que d'autres engins de micromobilité font leur apparition dans les déplacements quotidiens des travailleurs et écoliers⁴. Les besoins pour ces nouvelles formes de micromobilité sont intégrés dans l'analyse des réseaux et infrastructures cyclables.



Photos 45 & 46 : Navetteur attendant le train avec son vélo pliable à la gare de Villers, et navetteur attendant le train avec sa trottinette à la gare de Tilly



Une attention à porter aux cyclistes (et aux utilisateurs d'engins de micromobilité)... et un potentiel de développement non négligeable

Ceci amène aux conclusions suivantes :

- D'une part, il est nécessaire de porter une attention aux cyclistes qui se déplacent déjà sur le territoire, et qui sont par ailleurs de plus en plus nombreux ;
- D'autre part, il existe un potentiel de développement de la pratique du vélo à Villers-la-Ville, compte tenu également de la configuration du territoire (les villages étant situés assez proches les uns des autres).

4.5 Incitants, formation, sensibilisation

Une prime communale à l'achat d'un vélo... cumulable avec celle octroyée par la Province du Brabant wallon

La Province du Brabant wallon accorde une prime à l'achat d'un vélo (tous types), d'une trottinette ou d'une gyroroue pour les personnes de plus de 65 ans ou pour les personnes qui utiliseraient leur nouvelle acquisition pour leurs déplacements domicile-travail (en complément des transports publics ou non). En fonction du type d'engin choisi, la prime varie de 100 à 400€. La Commune de Villers-la-Ville accorde en plus une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique à ses ressortissants qui répondent aux critères définis par la Province. La prime communale est plafonnée à 100€ et est cumulable avec la prime provinciale, si toutefois le cumul des deux reste inférieur à 75% du prix du vélo. Une personne par ménage est éligible chaque année, avec un maximum de deux primes par législature par ménage. Une page est dédiée à cette information sur le site internet de la Commune, dans l'onglet « Mobilité ».

Des démarches récemment effectuées en vue de sensibiliser et d'inciter à la pratique du vélo...

Quelques actions ont été entreprises récemment en vue de promouvoir le vélo :

- Une journée dédiée au vélo a été organisée par la Commune à l'occasion de la semaine de la mobilité en septembre 2019. Au programme : une balade à vélo pour découvrir le réseau points-nœuds, la mise à disposition de vélos à assistance électrique, la possibilité de graver gratuitement son vélo, et un contrôle technique gratuit ;
- La Commune fait également, depuis quelques années, la promotion du vélo (et des infrastructures développées sur le territoire) par le biais de son site internet et de son bulletin communal.



4.6 Bilan et potentialités

Villers-la-Ville

- ⇒ Une commune traversée par un itinéraire de liaison régionale et desservie le réseau points-nœuds – dont les liaisons sont progressivement aménagées
- ⇒ Une commune desservie par des axes régionaux globalement pourvus d'aménagements cyclables... mais pas toujours en bon état et confortables pour les cyclistes
- ⇒ Certains axes communaux également pourvus d'aménagements cyclables... toutefois pas optimaux
- ⇒ Des aménagements cyclables équipant des voies permettant des connexions avec les pôles voisins... mais pas non plus toujours confortables
- ⇒ Des dispositifs de stationnement aux abords de quelques pôles de déplacements, notamment aux points d'arrêts SNCB
- ⇒ Un territoire sur lequel se déplacent quelques cyclistes
- ⇒ Une Commune et une Province qui accordent des primes à l'achat d'un vélo ou autre engin de micromobilité
- ⇒ Des démarches récemment effectuées en vue de sensibiliser et d'inciter à la pratique du vélo



5. Transport public et intermodalité

5.1 Le mode train

5.1.1 L'offre ferroviaire

5.1.1.1 Offre générale sur le territoire communal

Deux points d'arrêts sur le territoire communal desservis par la ligne 140 (Charleroi-Sud – Ottignies)

Le territoire communal de Villers-la-Ville est desservi par la ligne ferroviaire 140 (Charleroi-Sud – Ottignies) permettant des accès directs vers :

- Charleroi, Ottignies, et Wavre à certains moments, pôles vers lesquels se déplacent les Villerois. Le train offre des relations compétitives aux autres modes de transport (en particulier la voiture) pour rejoindre ces différents pôles. Le centre de Court-Saint-Etienne vers lequel se déplacent de nombreux jeunes de l'entité est également aisément accessible en train ;
- Les gares de Charleroi-Sud et Ottignies, deux nœuds ferroviaires d'importance à l'échelle régionale qui permettent des connexions avec d'autres pôles, notamment avec Bruxelles, Namur, Nivelles, ou encore Gembloux. Les connexions vers ces villes ne sont toutefois pas toujours très compétitives par rapport à d'autres modes. Il faut par exemple une heure ou plus pour rejoindre Namur et Nivelles, et 45 minutes pour relier Gembloux. A l'inverse, de grandes villes telles que Bruxelles, Mons, ou encore Leuven présentent des temps parcours compétitifs par rapport à la voiture.

La carte ci-après illustre la compétitivité du train par rapport à la voiture pour différents pôles de destination.

Deux points d'arrêts sont spécifiquement desservis, Villers-la-Ville et Tilly.

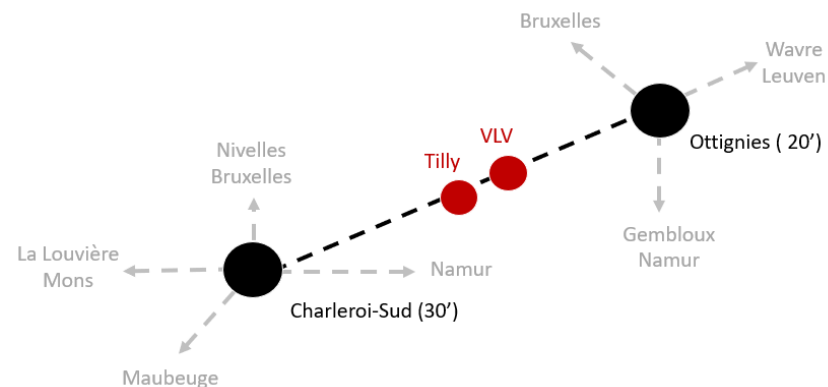


Figure 12 : Localisation des PANG de Tilly et Villers-la-Ville sur le réseau ferroviaire

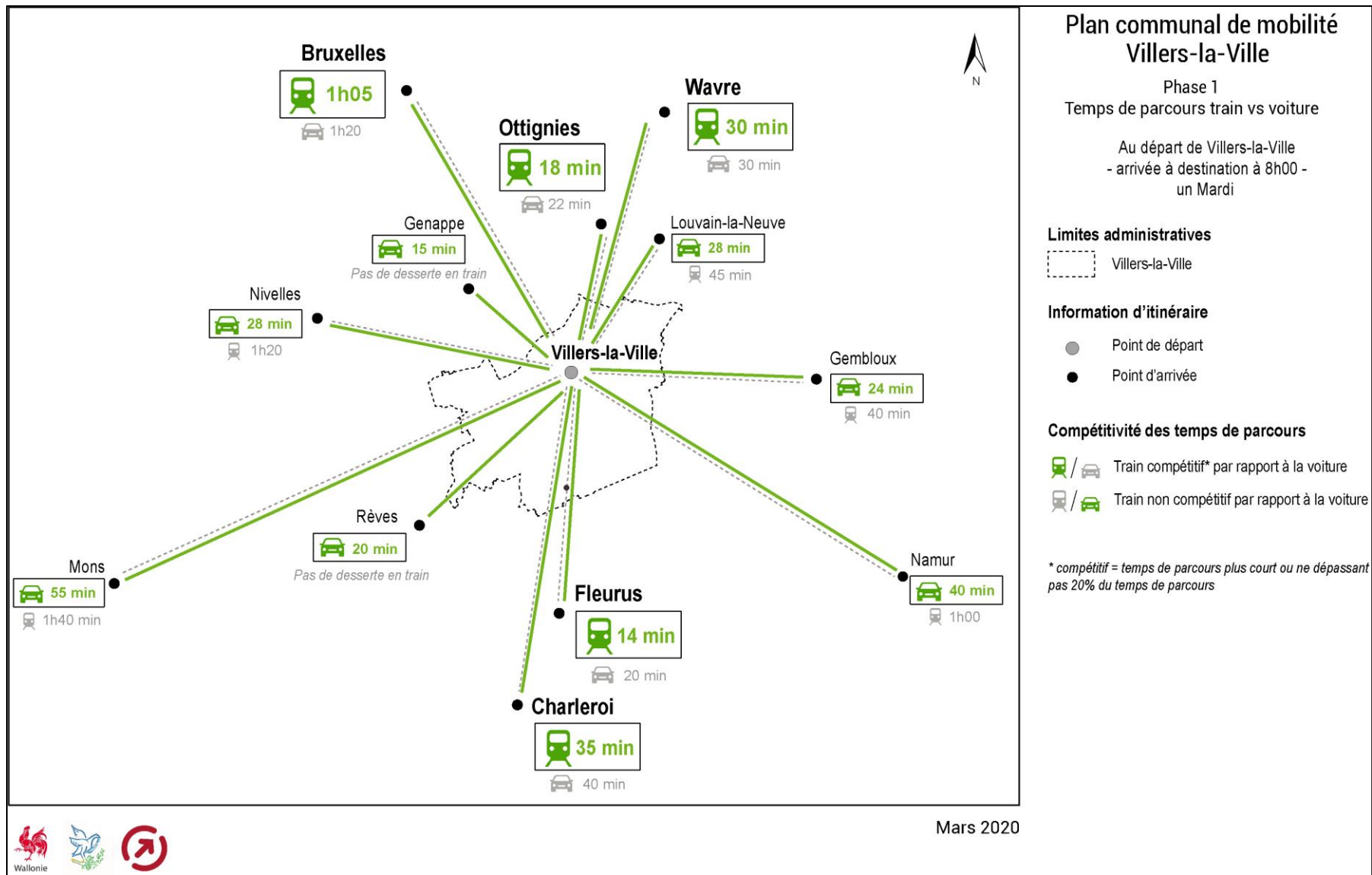
Des points d'arrêts desservis par des relations S (et de pointe)

Les deux points d'arrêts sont desservis par le train S61 Ottignies – Charleroi-Sud – Jambes. En semaine, ces relations sont cadencées à raison d'un train/heure/sens, et sont complétées par une offre supplémentaire durant les heures de pointe du matin (en direction d'Ottignies) et du soir (en direction de Charleroi-Sud et Jambes).

Le week-end, tant le samedi que le dimanche, la cadence est moindre avec un train/2 heures/sens complété par un train supplémentaire le matin (en direction d'Ottignies) et d'un train le soir (en direction de Charleroi-Sud et Jambes).

Le tableau ci-après reprend, à titre indicatif, les destinations et fréquences de passage de ces relations aux points d'arrêt de Tilly et Villers-la-Ville.





Relation	Destination	Fréquence en semaine		Fréquence le week-end	
		Cadence	# relations	Cadence	# relations
S61	Ottignies	1 heure	20/jour	2 heures	9/jour
S61	Charleroi-Sud & Jambes	1 heure	20/jour	2 heures	9/jour

Tableau 2 : Fréquence de passage des trains aux PANG de VLV et Tilly

Des points d'arrêts desservis par l'offre suburbaine de Charleroi... pas par l'offre suburbaine de Bruxelles

Les PANG de Villers-la-Ville et Tilly sont donc desservis par l'offre suburbaine développée autour de Charleroi. En revanche, ces points d'arrêt ne sont pas desservis par l'offre suburbaine de Bruxelles, qui avait été un temps envisagée dans le cadre du projet « RER » pour couvrir également l'ensemble des PANG entre Ottignies et Villers-la-Ville.

A noter que la majorité des actifs villersois utilisant le train se rendent à Bruxelles pour y travailler. Selon les données issues du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail, parmi les Villersois utilisant le train pour se rendre à leur travail, 80% d'entre eux se rendent en Région de Bruxelles-Capitale. Même si compte tenu de la nature de l'enquête (qui interroge les travailleurs implantés dans les grandes entreprises, dont nombre se trouvent en Région de Bruxelles-Capitale) il est possible que ce nombre soit surévalué, les enquêtes effectuées dans le cadre du présent PCM vont également en ce sens. A noter également que plusieurs personnes interrogées dans le cadre du PCM se plaignent des correspondances nécessaires à Ottignies (pour se diriger vers Bruxelles ou Namur) et qui ne sont pas toujours garanties (cf. ci-après).

5.1.1.2 Accessibilité générale des points d'arrêt

Des points d'arrêt situés à moins de 15' de marche ou de vélo pour les habitants de l'ensemble des villages de l'entité... hormis de Sart-Dames-Avelines

Hormis les habitants de Sart-Dames-Avelines, le reste de la population villersoise réside à distance raisonnable à pied ou à vélo des PANG de Villers-la-Ville ou de Tilly :

- Le PANG de Villers-la-Ville est situé à moins de 15' de marche pour pratiquement l'ensemble des résidents de ce village, et à moins de 15' à vélo pour les résidents du village de Mellery, des hameaux de Haute-Heuval et de Rigenée (et du village de Tilly) ;
- Le PANG de Tilly est situé à moins de 15' de marche pour les résidents de Tilly, et pour une partie des habitants de Marbisoux et de Marbais. Et à moins de 15' à vélo pour le reste des habitants de Marbais et Marbisoux, et pour une partie des résidents de Mellery (et de Villers-la-Ville).

Nombreux sont d'ailleurs les voyageurs qui se rendent à pied (ou à vélo) à ces PANG (cf. ci-après).

L'accessibilité tant à pied qu'à vélo de ces points d'arrêt doit toutefois être améliorée, et l'intermodalité renforcée. C'est d'ailleurs l'un des objectifs poursuivis par le projet mobilité du GAL du Pays des 4 Bras dont le but est d'améliorer l'accessibilité des lieux utiles à la population et l'intermodalité aux nœuds de transport – les PANG de Villers-la-Ville et Tilly ayant été identifiés comme prioritaires à cet égard. Des dispositifs de stationnement pour vélos sont actuellement présents aux deux PANG (l'offre a même été récemment développée à Tilly afin de répondre à la demande croissante). Pour rappel ces dispositifs permettent l'attache du cadre du vélo, ce qui est recommandé en cas de stationnement longue durée, par contre la plupart ne sont pas couverts. Seul le nouveau dispositif qui se trouve sur le parking communal à Villers est protégé d'un toit (et d'un grillage qui s'ouvre au moyen d'un code), mais celui-ci se



trouve un peu plus loin du PANG (environ 200m) et est très peu/pas fréquenté.

A noter également la plus ou moins forte déclivité de la commune qui peut constituer pour certaines personnes un frein à la pratique du vélo (et dans une moindre mesure de la marche). D'où également l'intérêt de promouvoir les vélos à assistance électrique (ou autres engins de micromobilité équivalents).

Des points d'arrêt qui ne sont pas directement desservis par une ligne régulière du TEC... et des problèmes de correspondance avec la ligne de bus 27

Comme déjà à l'époque de la première version du PCM (2002), aucune ligne régulière du TEC ne dessert directement les PANG de Villers-la-Ville et Tilly. Le PCM avait proposé d'étudier avec le TEC la possibilité de mise en place d'un service de transport collectif à la demande. Un service de Proxibus ou l'extension de certaines lignes régulières du TEC ont été envisagés, mais aucune des options n'a été mise en œuvre.

A noter que deux lignes TEC s'arrêtent à proximité des PANG de Villers-la-Ville et/ou de Tilly sans les desservir directement :

- La ligne 28 qui relie Mellery à Court-Saint-Etienne s'arrête à proximité des deux points d'arrêt. Elle ne circule toutefois qu'une seule fois par semaine et ne présente donc aucun intérêt à cet égard. Elle a pour unique vocation une connexion à Court-Saint-Etienne et son marché hebdomadaire ;
- La ligne 27 qui relie Marbais à Mellery, et plus largement à Chastre (et ponctuellement à Gembloux), s'arrête à proximité du PANG de Tilly (arrêt Tilly – SNCB).

Elle permet un accès à ce PANG en moins de 5 minutes depuis Marbais et en moins de 15 minutes depuis Mellery (hors déplacement à pied depuis/vers l'arrêt de bus). Pour les résidents de ce dernier village, l'intérêt serait davantage notable pour les personnes souhaitant emprunter le réseau ferré en direction de Charleroi, si les correspondances avec les trains se

dirigeant ou provenant de cette ville étaient assurées (ce qui n'est pas le cas). A titre d'exemple, pour une personne prenant le bus à 06h45 à Mellery, le temps de parcours est actuellement de plus de 1h30 pour rejoindre la gare de Charleroi-Sud via le réseau de transport public, alors qu'il pourrait s'élever à moins de 1h si une correspondance était assurée. Pour les habitants de Mellery se dirigeant vers Ottignies, le temps de parcours rend cet itinéraire peu attrayant. Les enquêtes réalisées dans le cadre du présent PCM auprès des voyageurs SNCB a toutefois révélé que plusieurs résidents de Mellery se dirigeant vers Ottignies prennent le train à Tilly et s'y rendent via la ligne de bus 27. Tous ont stipulé des problèmes de correspondance entre le train et cette ligne de bus (en particulier en fin de journée) et le fait que le parcours de la ligne n'est pas adéquat pour servir au mieux le PANG de Tilly.

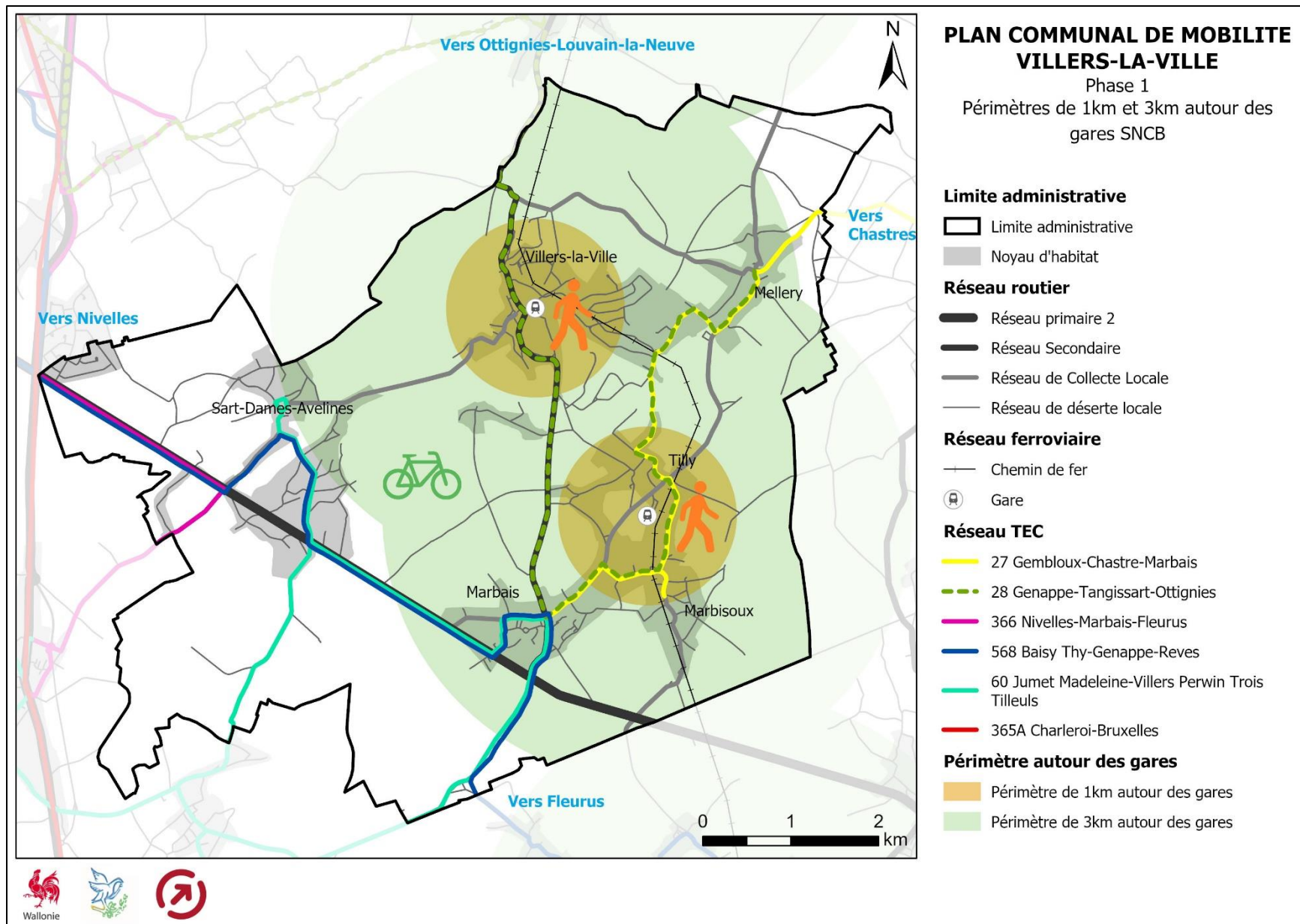
De manière générale, les fréquences de passage de cette ligne de bus sont en outre assez faibles.

Des possibilités de stationnement à proximité des PANG

Tant à Villers-la-Ville qu'à Tilly, les navetteurs se rendant en voitures aux PANG disposent de possibilité de stationnement :

- A Villers-la-Ville, outre les quelques emplacements de parking disponibles au niveau de la rue de Mellery, la Commune a récemment mis à disposition un parking voitures le long de la rue de Marbais (à environ 200 m). Ces deux espaces sont utilisés par les navetteurs pour y stationner leur véhicule et suffisent amplement à couvrir les besoins ;
- A Tilly, divers espaces permettent le stationnement des véhicules automobiles et couvrent également les besoins de parking.





5.1.1.3 Equipement des infrastructures d'attente

Des PANGS quelque peu équipés...

Aussi bien le PANG de Villers-la-Ville que celui de Tilly sont équipés d'un distributeur de billets, et chacun des quais est au minimum pourvu d'un abri permettant d'attendre le train au sec en cas d'intempéries. Leur capacité est toutefois assez réduite et ne permet l'abri que d'une partie des voyageurs en cas d'intempéries. A Villers-la-Ville, de nouveaux abris ont été installés en ce début d'année 2020. S'ils permettent à l'une ou l'autre personne de s'asseoir (3 sièges/abri), les sièges réduisent fortement la capacité de ces abris. Par ailleurs, des corbeilles équipent également depuis ce début d'année les deux PANG. Enfin des haut-parleurs permettent d'informer les voyageurs de l'arrivée des trains et d'informations nécessaires à leur déplacement (retard, changement d'horaire, de quais, etc.).



Photos 47 & 48 : Abri et distributeur au PANG de Villers-la-Ville

Des zones d'attente pas des plus confortables

Les zones d'attente ne sont pas des plus confortables, tant à Tilly qu'à Villers où le revêtement n'est pas optimal et/ou dégradé. Ainsi, lorsqu'il pleut, il n'est pas rare d'attendre son train les pieds dans l'eau.



Photos 49 & 50 : Quais aux PANG de Villers-la-Ville (g.) et Tilly (dr.)

Par ailleurs, les PANG ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

5.1.2 La demande pour le mode train

Les PANG de Villers-la-Ville et Tilly fréquentés chacun par plus de 200 personnes en semaine

Lors du recensement effectué par la SNCB en 2018, ce sont respectivement 267 et 209 montées qui ont été enregistrées quotidiennement en semaine aux PANG de Villers-la-Ville et de Tilly. A titre de comparaison, c'est plus que pour la plupart des autres PANG situés sur la ligne Ottignies – Charleroi-Sud (Faux : 156, La Roche : 160, Ligny : 166, Lodelinsart : 99, Charleroi-Ouest : 67). C'est en revanche similaire ou moindre qu'à Fleurus (442), Court-Saint-Etienne (408), et Céroux-Mousty (234).

Le train est également utilisé comme mode de déplacement le week-end, mais dans une moindre mesure. Lors du recensement effectué par la SNCB en 2018, ce sont respectivement 119 et 88 personnes qui sont montées aux PANG de Villers-la-Ville ou de Tilly le samedi et dimanche.



Des PANG exclusivement fréquentés par des Villerois

Complémentairement, une enquête a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du présent PCM auprès d'un panel de voyageurs (59) et a permis d'avoir un aperçu de l'origine des voyageurs prenant le train aux PANG de Villers et Tilly. Cette enquête a mis en évidence que la totalité des voyageurs interrogés était issue de la commune de Villers-la-Ville. L'attractivité de ces deux PANG est donc exclusivement locale.

Une scission est clairement visible au niveau de l'attractivité de ces deux arrêts ; les navetteurs interrogés au PANG de Tilly venaient de Mellery, Marbais, Marbisoux et Tilly, ceux interrogés à Villers venaient exclusivement de Villers et Sart-Dames-Avelines dans une moindre mesure.

Une belle représentation des modes actifs pour accéder aux PANG

L'enquête réalisée dans le cadre du PCM a également permis de se faire une idée des modes de déplacement utilisés par les voyageurs pour rejoindre leur point d'arrêt respectif. Au PANG de Villers, les navetteurs viennent autant en voiture qu'à pied (50%), tous ceux provenant de Sart venant en voiture. Parmi ceux qui ont indiqué être venus en voiture, la plus grande partie avait été déposée (notamment des élèves du secondaire).

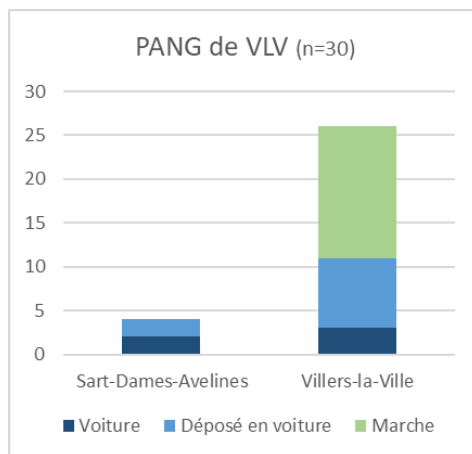


Figure 13 : Mode de déplacement et origine des voyageurs se rendant au PANG de Villers

Au PANG de Tilly, près de la moitié des sondés utilisent les modes actifs en guise de prétransport, avec la marche à pied en tête (31%), suivi de vélo et de la trottinette (17%). La voiture représente le mode de transport d'environ 40% des sondés, et le bus celui de 10% (3 personnes, ligne 27).

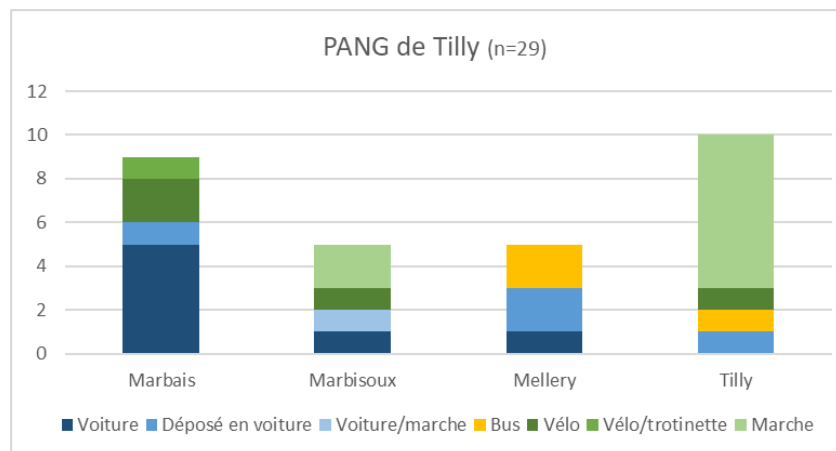


Figure 14 : Mode de déplacement et origine des voyageurs se rendant au PANG de Villers

La part importante des modes actifs pour se rendre au PANG de Tilly se traduit par une forte utilisation des dispositifs de stationnement mis à disposition. De ce fait, la Commune a pris l'initiative en ce début d'année de doubler l'offre en dispositifs de stationnement (non couverts) à cet endroit, passant à la mise à disposition de 20 emplacements.

Au PANG de Villers, les dispositifs de stationnement pour vélos mis à disposition sont nettement moins utilisés... alors même qu'un dispositif très sécurisé (s'ouvrant au moyen d'un code) et couvert équipe le parking proche de ce PANG. Si lors des enquêtes aucun voyageur n'a renseigné utilisé un vélo ou engins de micromobilité pour se rendre à la gare, lors des observations de terrain, un navetteur a été aperçu sur le quai de Villers-la-Ville muni d'une trottinette, ce qui indique que les engins de micromobilité sont aussi utilisés ; probablement aussi par période de beau temps.



5.2 Le mode bus

5.2.1 L'offre en bus

5.2.1.1 Le réseau bus

Une offre en bus qui a peu évolué... renforcée récemment par la ligne WEL reliant Nivelles et Namur

Depuis la première version du Plan Communal de Mobilité, l'offre en bus a très peu évolué. Le territoire communal est ainsi desservi par 4 lignes de bus régulières – dont les caractéristiques sont reprises dans le tableau ci-contre – et seule la ligne 568 reliant Nivelles à Fleurus assure une certaine fréquence de passage (15 bus/j/sens). Les autres lignes présentent toutes des fréquences assez faibles, à savoir d'au maximum 5 bus/j/sens.

Depuis peu, et c'est là que réside la principale nouveauté, une nouvelle ligne de bus dessert l'entité. Il s'agit de la ligne WEL (pour Wallonia Easy Line) connectant Nivelles à Namur et qui dessert deux arrêts sur le territoire communal, l'un à Sart-Dames-Avelines, l'autre à Marbais, à raison de 4 bus/j/sens (2 le matin et 2 en fin de journée).



Ce type de ligne est destiné avant tout aux navetteurs et a pour objet des connexions rapides, directes et confortables vers les pôles d'activité, en l'occurrence Nivelles et Namur. Ce sont d'ailleurs les seuls pôles vers lesquels le bus présente un temps de parcours compétitif par rapport à la voiture (cf. ci-après). Au printemps 2019, ce sont 6 lignes qui ont été mises en service (dont seules 4 sont aujourd'hui maintenues). Pour ce qui concerne la ligne desservant Villers-la-Ville, celle-ci présente l'avantage de renforcer l'offre vers Nivelles, mais aussi, et surtout d'offrir une liaison avec Namur (pour les navetteurs).

Hormis ces pôles (Nivelles, Fleurus, Namur), le réseau bus permet une connexion avec Gembloux (à de très faibles fréquences), et quelques villages voisins, dont Rêves où sont scolarisés de nombreux jeunes Villersois. Aucune relation bus n'est établie avec les pôles d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Charleroi, relation qui est assurée par le réseau ferré.

Pour être complet, une ligne dessert également hebdomadairement la commune, et assure une connexion avec Court-Saint-Etienne et son marché (ligne 28).

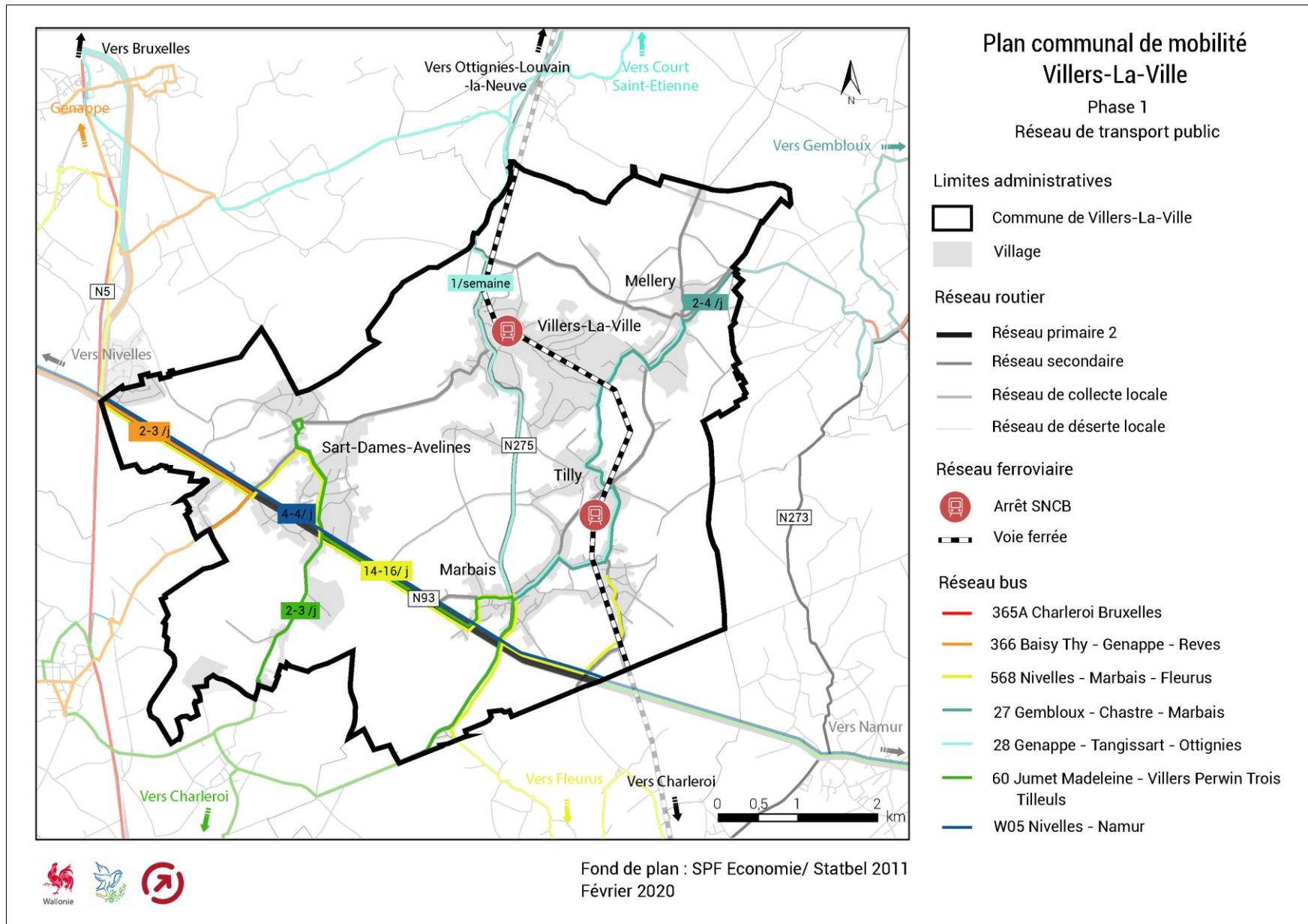
N° ligne	Itinéraire/Direction	Fréquence de passage/sens (Semaine)		Circulation le week-end et en-dehors des périodes de vacances scolaires
		Sens 1*	Sens 2**	
27	Gembloux/Chastre/Gentignes/Marbais	2/j	4/j	Vacances scolaires
	Gentignes/Mellery/Marbais	5/j	5/j	
28	Mellery/Court-Saint-Etienne	1/semaine/sens		/
60	Jumet/Villers-Perwin	2/j	3/j	/
366	Baisy-Thy/Genappe/Rêve	2/j	3/j	/
568	Nivelles/Marbais/Fleurus	14/j	16/j	Samedi et vacances scolaires
WEL6	Nivelles/Namur	4/j***	4/j***	/

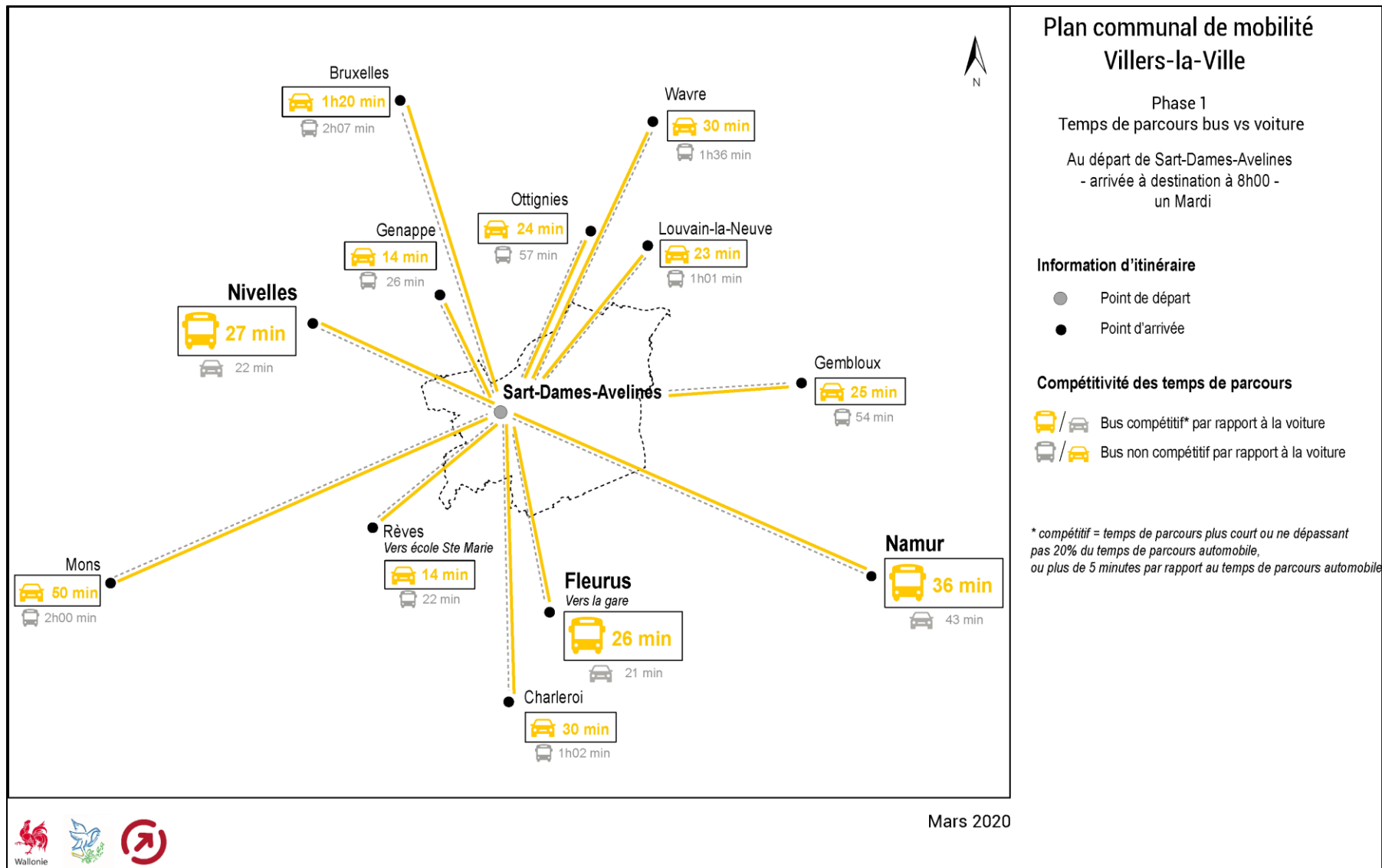
Tableau 3 : Caractéristiques des lignes de bus – Villers-la-Ville

*Dans le sens indiqué par « Itinéraire/Direction » / **Sens contraire

*** Fréquence qui est amenée à se développer prochainement







**Une offre limitée le samedi et en période de vacances scolaires...
inexistante le dimanche**

Lors des périodes de vacances scolaires et le samedi, l'offre est limitée. Seules deux lignes circulent (27 et 568) et avec des fréquences moindres qu'en semaine.

Le dimanche, aucun bus ne dessert l'entité.

Sart-Dames-Aveline et Marbais, principaux villages desservis par le réseau bus... offrant surtout des connexions avec Nivelles (et Fleurus)

L'offre en bus n'est pas uniformément répartie sur le territoire communal. Sart-Dames-Avelines et Marbais sont ainsi les mieux desservis. Ces villages profitent notamment de la desserte par la ligne 568 (Nivelles – Fleurus) et la nouvelle ligne WEL (Nivelles – Namur) leur garantissant donc surtout une bonne connexion avec la ville de Nivelles, au sein de laquelle sont scolarisés et travaillent de nombreux Villersois.

Les autres villages sont à l'inverse nettement moins bien desservis. Villers-la-Ville ne jouit que du passage de la ligne 28 permettant un accès au marché hebdomadaire de Court-Saint-Etienne. Tilly et Mellery sont uniquement desservis par la ligne 27 permettant une connexion avec Chastre et Gembloux. Et Marbisoux, se trouve en extension des lignes 568 (Nivelles – Fleurus) et 27 (Gembloux/Chastre/Gentignes/Marbais) et est donc que très ponctuellement desservi.

Pas de connexion vers plusieurs pôles de déplacements internes

Au sein même de la commune, plusieurs pôles d'importance ne sont pas desservis par le réseau bus. Outre les points d'arrêt ferroviaire dont question ci-avant, c'est également le cas du complexe sportif de Sart-Dames-Avelines, de l'Abbaye de Villers-la-Ville et des pôles qui

⁵ Province du Brabant wallon (2019à), « Réseau structurant de transport public – liaisons structurantes et recommandations ».

l'entourent (école secondaire NESPA, CRIE), de la maison communale, ou encore de la zone commerciale de Marbais sise le long de la N93.

L'offre en bus est ainsi essentiellement organisée autour des pôles de déplacements externes.

A noter que la Commune de Villers-la-Ville et les lignes de bus qui la desservent ne sont pas concernées par le projet de liaisons structurantes étudiées à l'échelle de la province du Brabant wallon. Et que, par ailleurs, elle n'est pas non plus identifiée (sur base de sa densité de population) comme commune éligible pour l'établissement d'un service de type Flexitec (au contraire de certaines de ses sections de communes)⁵.

5.2.1.2 Les arrêts de bus

Les arrêts les plus fréquentés globalement équipés

Les arrêts TEC les plus fréquentés (cf. ci-après) au sein de la commune disposent globalement d'une zone d'attente revêtue d'un matériau dur (trottoir). Ils sont en outre généralement pourvus d'un abri (et d'une poubelle) dans au moins l'une des deux directions (celle où les usagers attendent le bus). Seul l'arrêt « Marbais Ferme-Jouerie » est doté de dispositif de stationnement pour vélos.



Photos 51 & 52 : Arrêts TEC Marbais Ferme Jouerie (g.) et Sart-Dames-Avelines Maison du Peuple (dr.)



Les autres arrêts souvent inconfortables... parfois insécurisants

De manière générale, les autres arrêts de l'entité sont nettement moins équipés. Ils consistent souvent en un poteau reprenant le nom de l'arrêt, les lignes desservies et les horaires théoriques de passages (avec éventuellement une poubelle).

Les zones d'attente de nombreux arrêts sont en outre peu confortables. En d'autres termes, ils ne disposent pas d'une zone d'attente munie d'un revêtement en dur, sur au minimum 2 mètres de large et une longueur d'au minimum 15 à 20 mètres. Dans certains cas, les voyageurs doivent attendre sur un accotement non meublé et/ou ne disposent pas de zone d'attente. Outre l'inconfort que cela peut représenter, cette situation peut également être insécurisante, en particulier aux endroits où les limites de vitesse maximum imposées sont élevées (> 50 km/h) et/ou le long des principales voies de circulation – tels que le long de la N93 par exemple.



Photos 53 & 54 : Arrêts TEC « Marbais – garage Vermeersch » (g.) et « Marbais – route de Tilly » (dr.)

Des arrêts globalement pas adaptés aux personnes à mobilité réduite

A quelques rares exceptions près, les arrêts de bus ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire comportant au minimum des dalles podotactiles, une zone d'attente confortable et accessible.

5.2.2 La demande bus

5.2.2.1 Préambule

Les Directions Brabant wallon et Charleroi du TEC ont les statistiques relatives à la fréquentation des lignes et arrêts de bus desservant et présents sur le territoire communal de Villers-la-Ville. Ces statistiques datent 2019 et permettent de se faire une bonne idée du degré d'utilisation de ces lignes et arrêts de bus.

A noter que les données se rapportent aux nombres de montées (et non de descentes).

5.2.2.2 Fréquentation générale

Près de 300 montées par jour au départ de Villers-la-Ville

Des données transmises par le TEC, il ressort que ce sont un peu moins de 300 montées qui sont enregistrées quotidiennement en semaine sur le territoire communal.

A titre informatif, les villages qui enregistrent le plus grand nombre de montées sont logiquement Sart-Dames-Avelines (154/j) et Marbais (117/j), avec plus de 90% des montées enregistrées. Vient ensuite Marbisoux (14/j), suivi de Mellery, Tilly et Strichon, qui enregistrent tous moins de 10 montées par jour. Aucune montée n'a été enregistrée dans la traversée du village de Villers.



5.2.2.3 Fréquentation des lignes de bus

La ligne 568 (Nivelles – Fleurus) la plus fréquentée

Le graphique ci-après reprend la fréquentation moyenne quotidienne des différentes lignes de bus au départ de Villers-la-Ville. Il en ressort que :

- C'est la ligne 568 Nivelles – Marbais – Fleurus qui est de loin la plus fréquentée, avec en moyenne 230 personnes qui l'empruntent au départ de la commune. A noter que c'est aussi la ligne qui présente la plus grande fréquence de passage ;
- Les trois autres lignes sont moins fréquentées, avec entre 20 et 30 personnes en moyenne par jour. Cette moindre fréquentation est à mettre en balance avec les fréquences de passage de ces lignes davantage scolaires, qui sont assez limitées (1 à 4 bus/j).

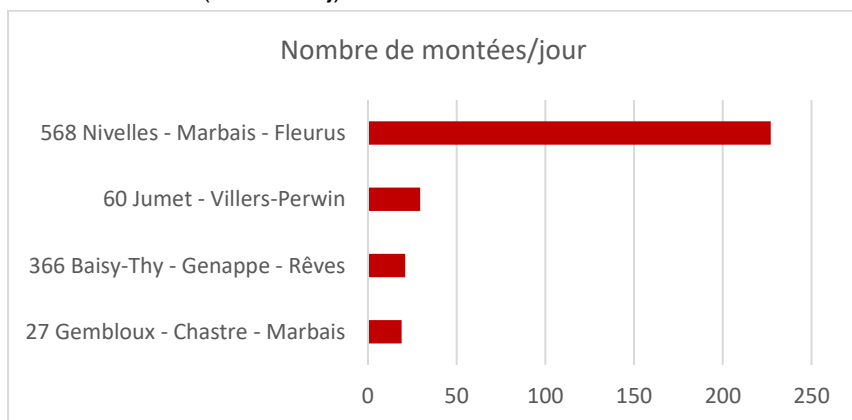


Figure 15 : Fréquentation moyenne en semaine des lignes de bus sur le territoire communal

La ligne 28 qui ne dessert Villers-la-Ville que le mardi en vue d'acheminer les gens vers le marché hebdomadaire de Court-Saint-Etienne est quant à elle fréquentée par 3 personnes (2 de Mellery, 1 de Marbais).

5.2.2.4 Fréquentation des arrêts

Quelques arrêts qui concentrent la grande majorité des montées

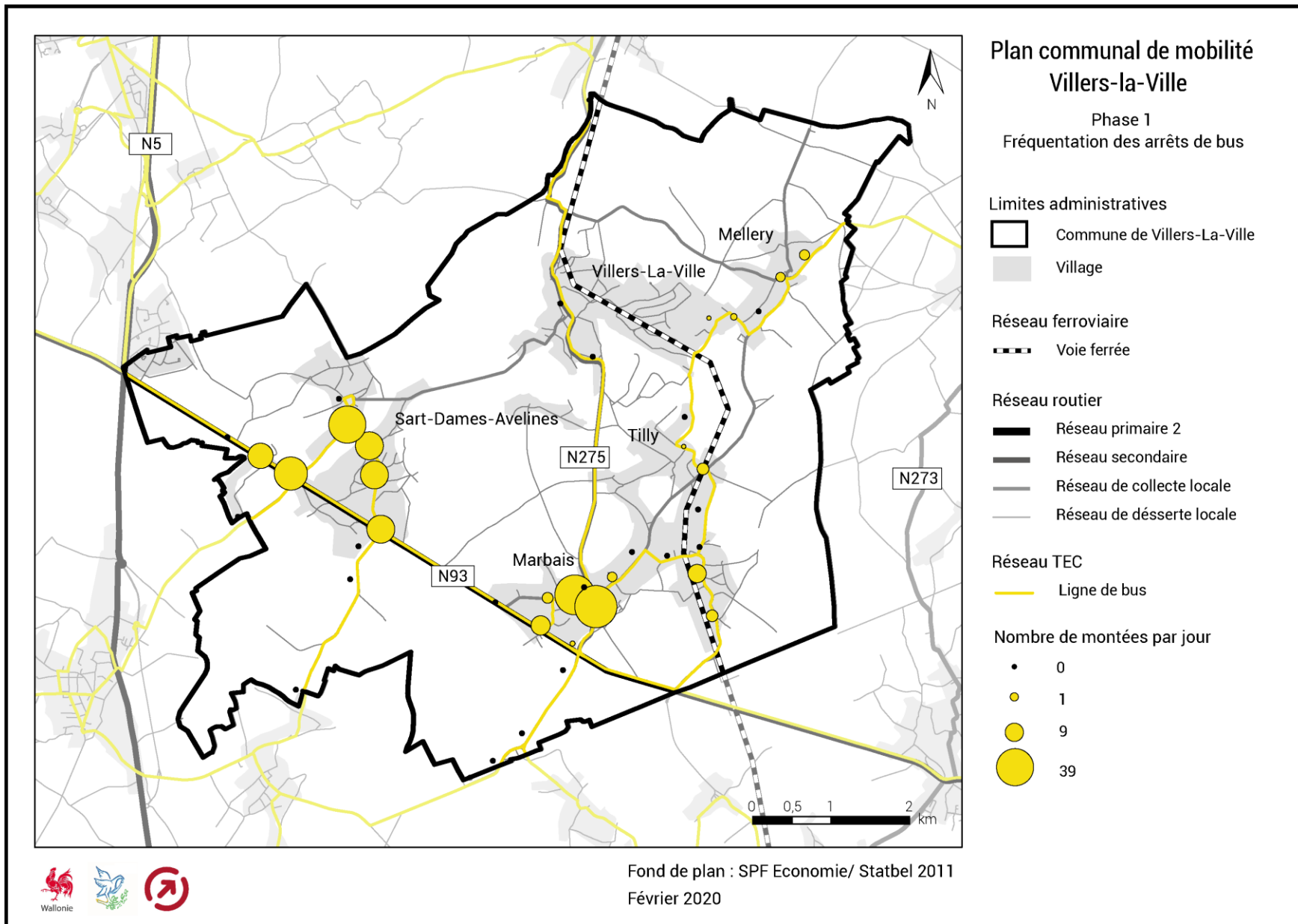
Neuf arrêts concentrent à eux seuls 88% des montées enregistrées sur le territoire villersois. Tous les arrêts concernés se trouvent à Marbais et Sart-Dames-Avelines. Les arrêts « Marbais Ferme Jouerie », « Marbais Maison communale », « Sart-Dames-Avelines Maison du Peuple » et « Route de Frasnes » sortent à cet égard particulièrement du lot, comptabilisant respectivement 53, 45, 39 et 31 montées quotidiennes, ce qui représente un peu moins de 60% des montées enregistrées.

Ceci a pour corollaire qu'environ 80% des arrêts TEC villersois sont fréquentés par moins de 5 personnes par jour, voire personne (42%).

Tableau 4 : Arrêts de bus les plus fréquentés à Villers-la-Ville

Nom de l'arrêt	Lignes desservies	Montées/jour
MARBAIS Ferme Jouerie	60, 568	53
MARBAIS Maison communale	27, 60, 568	45
SDA Maison du Peuple	60,568	39
SDA Route de Frasnes	568	31
SDA Bas Jaune	60, 568	23
SDA Cabine	60, 568	21
SDA Route de Villers-Perwin	60	21
SDA Chemin de Piraumont	366	18
MARBAIS Village	60,568	11





5.2.3 Les « dysfonctionnements »

Une intermodalité train-bus qui pourrait/doit être améliorée

Lors des enquêtes qui ont été réalisées aux PANG, la mauvaise articulation des horaires du bus 27 avec celle des trains (particulièrement ceux vers Ottignies) a été pointée à plusieurs reprises. C'est surtout en fin de journée que le problème se pose. Le bus en direction de Mellery passe à 17h46 et 19h30, alors que les trains en provenance d'Ottignies arrivent à 17h43 (il faut quelques minutes de marche pour rejoindre l'arrêt de bus depuis la gare) et 18h43. A été mentionné aussi, le fait que le bus 27 ne dessert pas directement le PANG, il s'arrête à environ 400m de celui-ci sur la rue du Bosquet. Une alternative qui a été proposée par un usagers train-bus pour ce bus serait d'emprunter la rue de la Drève et d'installer un arrêt au droit du PANG.

De manière générale, c'est l'accessibilité globale en bus des PANG qui est pointée du doigt.

L'absence de certaines connexions en bus également pointée du doigt... vers l'extérieur, mais aussi au sein de la Commune

Deux connexions ont été particulièrement pointées comme manquantes :

- La connexion entre Villers-la-Ville et l'école des Hayeffes qui se trouve à Mont-Saint-Guibert, et qui accueille plus d'une cinquantaine de Villersois. En effet, à titre de comparaison, il faut environ 15 minutes depuis Villers pour rejoindre l'établissement en voiture. Avec les transports publics, et dans ce cas-ci, avec le train, il faut plus d'une heure de déplacement avec au minimum une correspondance à la gare d'Ottignies ;
- La connexion avec Louvain-la-Neuve malgré la présence de la ligne de chemin de fer qui, moyennant une correspondance à Ottignies, permet de rejoindre la cité estudiantine.

Il y a quelques années, le CADEV (Comité d'Action pour la Défense de l'Environnement à Villers-la-Ville) avait proposé la mise en place d'une ligne de bus connectant Villers-la-Ville, l'école des Hayeffes et Louvain-la-Neuve via une ligne qui desservirait également l'ensemble des villages de la commune, ainsi que plusieurs de ses pôles (complexe sportif, noyaux commerciaux, et PANG de Villers-la-Ville) - cette association relevant également un manque de connexion bus entre les différents villages de l'entité (et des pôles de déplacements, dont les PANG). La mise en place d'un Proxibus avait par ailleurs été envisagée à cet égard, mais pas mise en œuvre.

Des retards et des problèmes de correspondances qui ne font pas le bonheur des usagers du train

Enfin, certains usagers du train pestent contre le retard de certains trains, mais surtout sur le fait que les correspondances ne sont pas toujours assurées en gare d'Ottignies – ce qui est particulièrement pénalisant lors du trajet du retour vu la fréquence limitée des trains entre Ottignies et les haltes de Villers-la-Ville et Tilly. Par ailleurs, la qualité même du train a également été pointée du doigt (pas d'air climatisé, etc.).



5.3 Bilan

En ce qui concerne le train

- ⇒ Villers-la-Ville, sur les lignes Charleroi – Ottignies et Charleroi – Jambes
- ⇒ Deux PANG qui enregistrent tous deux plus de 200 montées par jour en semaine
- ⇒ Deux PANG exclusivement fréquentés par des Villersois
- ⇒ Deux PANG accessibles en moins de 15 minutes à vélo depuis l'ensemble des villages de l'entité, excepté celui de Sart-Dames-Avelines
- ⇒ Mais une accessibilité multimodale qui doit encore être améliorée

En ce qui concerne le mode bus

- ⇒ Une offre en bus permettant surtout des liaisons avec Nivelles (et Fleurus)
- ⇒ Une offre en bus qui dessert principalement les villages de Sart-Dames-Avelines et Marbais
- ⇒ Une ligne WEL qui relie efficacement la commune à Nivelles et Namur... mais pour une catégorie particulière de personnes
- ⇒ Une offre limitée le week-end, particulièrement pénalisante pour les jeunes et les personnes non motorisées
- ⇒ Environ 300 montées/jour en semaine, montées qui s'effectuent en un nombre limité d'arrêts (principalement à Marbais et Sart-Dames-Avelines)
- ⇒ Les arrêts les plus fréquentés globalement bien équipés



6. Circulation automobile

6.1 Accessibilité automobile

Villers-la-Ville, connectée aux principaux pôles voisins et au réseau autoroutier via le réseau régional

La commune de Villers-la-Ville est desservie d'ouest en est par la N93 et est longée à l'est par la N5. Ces deux axes, combinés à la présence de la N275 qui traverse la commune du nord au sud, confèrent à Villers-la-Ville une assez bonne accessibilité automobile, tant à l'échelle locale que régionale :

- La N93 permet une connexion avec les deux principaux pôles voisins que sont Nivelles et Namur, et dans une certaine mesure à la E19 (Bruxelles-Mons-Valencienne) ;
- La N5, qui croise la N93 au carrefour des Quatre Bras de Baisy-Thy, assure une connexion avec l'autoroute E42 (dorsale wallonne) et Charleroi au sud, et avec Bruxelles et son ring au nord ;
- La N275 a un rôle de liaison à une échelle plus locale. Elle permet un rabattement sur la N93 au sud, et une connexion avec la N25 au nord (qui mène à l'autoroute E411 vers l'est), ainsi qu'avec les pôles d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre.

Un réseau communal qui permet une desserte plus fine de l'entité

Le réseau communal permet une desserte fine de l'entité et de ses villages. Ces voiries présentent globalement un gabarit plus faible, certaines d'entre elles sont des chemins de remembrement présentant une faible largeur.



La N93 est composée de 2x1 bande de circulation sur tout son tracé à travers Villers-la-Ville. A hauteur de l'agglomération de Sart-Dames-Aveline, de récents aménagements ont été faits entre les deux bandes afin de réduire les vitesses de circulation pratiquées.

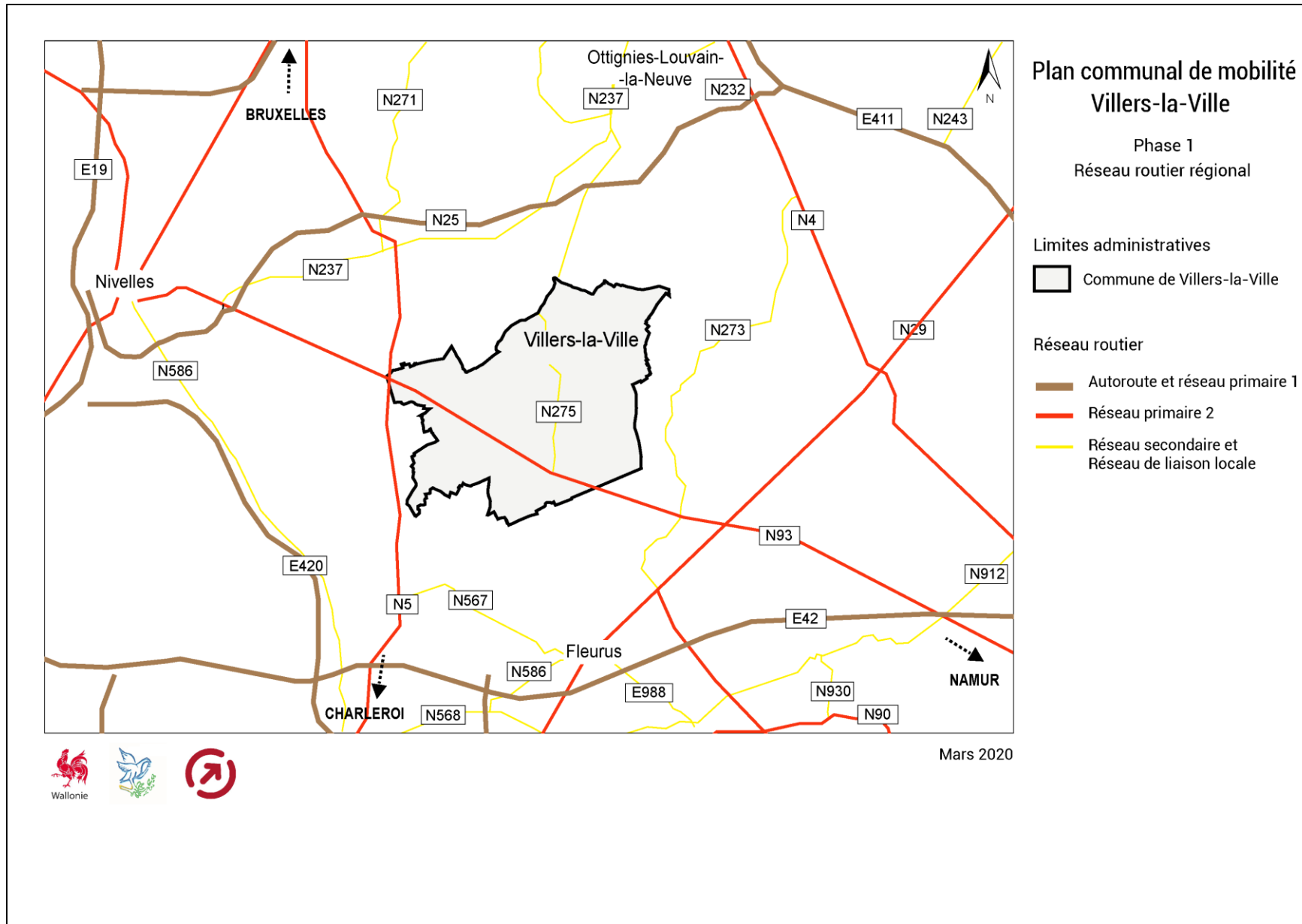


La N275 se compose de 2x1 bande de circulation sur toute sa longueur sur le territoire villersois, hormis à hauteur de l'Abbaye de Villers-la-Ville, où la largeur de la chaussée se réduit jusqu'à 2,3m, ne permettant ainsi pas le croisement de deux véhicules.



Aux heures de pointe, ce « goulet d'étranglement » peut engendrer de légers ralentissements.





6.2 Hiérarchie du réseau viaire

Un réseau routier structuré autour des N93 et N275

La carte en page suivante illustre la structure et la hiérarchie du réseau routier sur le territoire communal. Celui-ci s'organise logiquement autour des voies régionales de circulation :

- Autour de la N93 principalement. Cet axe est repris dans le réseau « primaire 2 », qui a pour fonction principale d'assurer la connexion avec les pôles voisins (Nivelles, Namur) et avec le réseau autoroutier ;
- Autour de la N275, reprise dans le réseau de « liaison locale », qui comprend les voies dont la fonction est celle de relier les centres, noyaux aux échelles communale et supra-communale ;

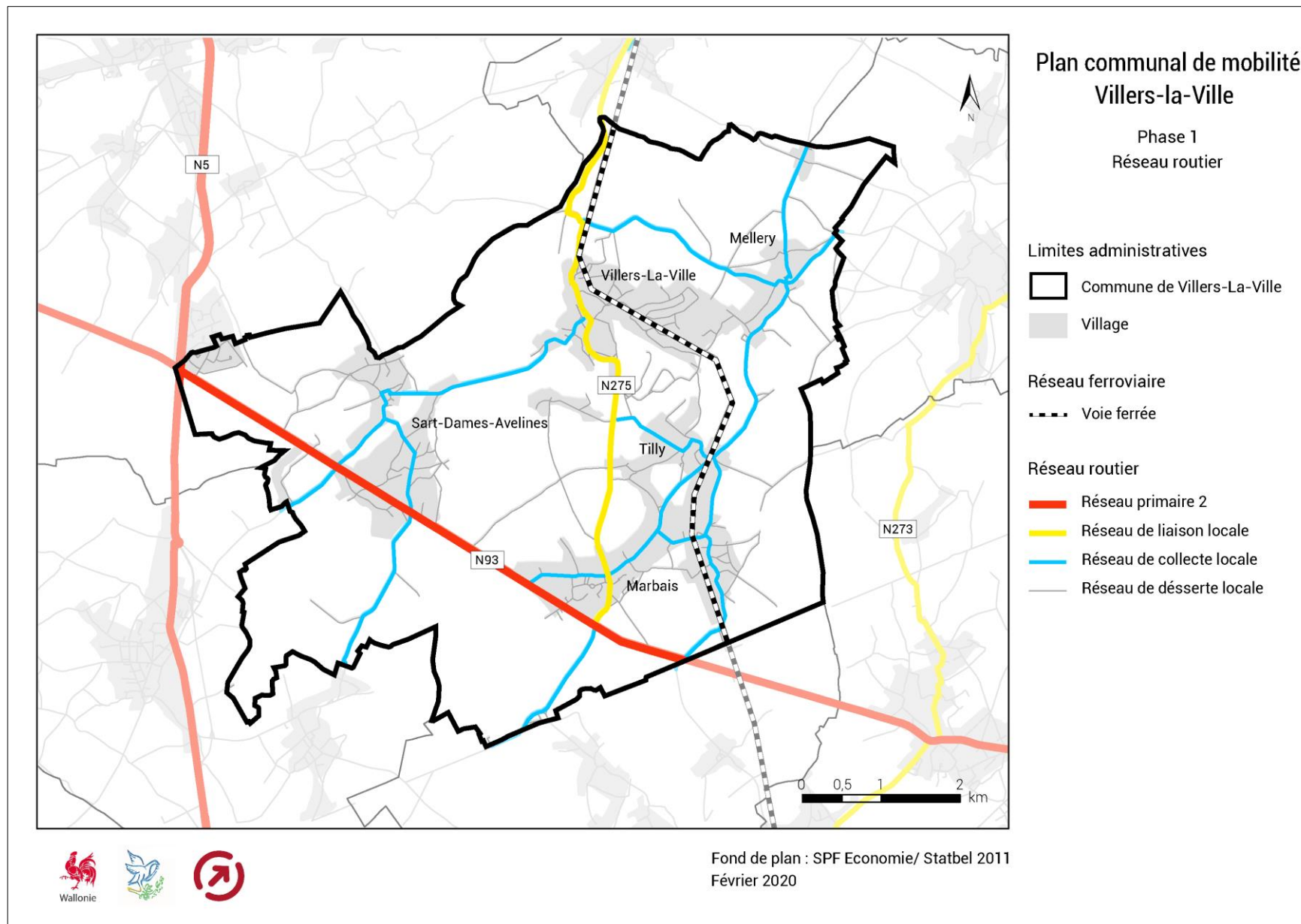
Des voies de collecte permettant la desserte des villages et leur interconnexion

A une échelle plus locale, les voies de collecte assurent la desserte des villages « orphelins » du réseau régional depuis ce réseau, ainsi que la connexion entre ces différents villages. Elles ont donc une fonction d'accessibilité locale. C'est le cas par exemple de la rue du Sart, qui relie Villers à Sart-Dames-Avelines, ou des rues Priesmont-Drève-Hanzée-Gentissart-Thébaïs, qui relie Marbais, Tilly et Mellery.

Le tableau ci-après reprend la classification de chacune des voiries desservant le territoire communal.

Echelle régionale	
Autoroutes et Réseau Primaire 1	/
Réseau Primaire 2	N93
Réseau secondaire	/
Echelle locale	
Réseau de Liaison locale	N275
Réseau de Collecte locale	Route de Frasnes, Gustave Linet, de Thyle, Tout Vent, Ernest Deltenre, de Villers, de Sart (Sart-Dames-Avelines), de Chassart, du Petit Mont, Priesmont, de la Pirère, Ruffin (Marbais), de l'Eglise, Catalogne (Marbisoux), Bosquet, Drève, Hanzée (Tilly), Gentissart, Thébaïs, des Vieilles Voies, Adjudant Kumps, de l'Abbaye (Mellery)
Réseau de Desserte locale	L'ensemble des autres voiries





6.3 Utilisation du réseau routier et dysfonctionnements

6.3.1 Préambule

En vue d'évaluer la manière dont se structure le trafic, et d'évaluer le degré d'utilisation du réseau routier, ont été utilisées les données de comptages réalisés par la Direction des routes du Brabant wallon du Service Public de Wallonie sur son réseau routier en 2017. Bien que ces données ne concernent que les voiries régionales et quelques voiries communales qui les croisent, elles permettent de se faire une idée de la manière dont s'organise le trafic sur le territoire communal.

En complément de ces données, dont l'importance de certaines traduisent un trafic supra-local (cf. ci-après), une analyse à l'échelle macro a été réalisée, à l'aide du planificateur d'itinéraire de Google, en vue d'identifier les principaux itinéraires de transit (supra-local) sur le territoire communal.

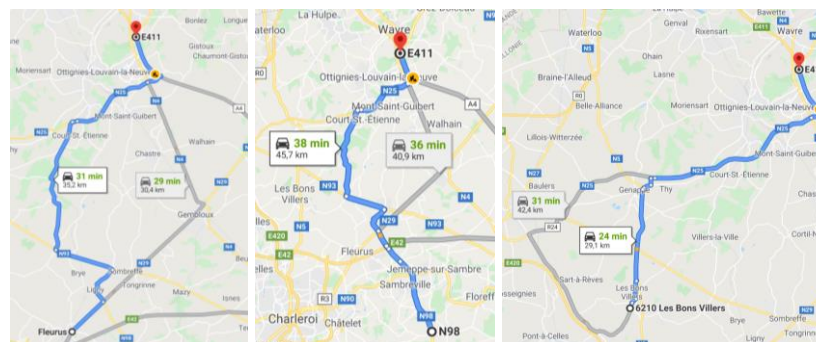
6.3.2 Charges de trafic et itinéraires de transit

Des milliers de véhicules quotidiennement sur les voies régionales et un trafic en augmentation sur la N275... fruit d'un trafic local mais aussi d'un trafic en transit

La N93 sur la totalité de son tronçon à travers la commune absorbe plus de 8.000 véh./j et est logiquement la voirie la plus utilisée. Cette charge de trafic est induite à la fois par les résidents et activités présentes sur le territoire communal – notamment par les Villersois qui se rendent à Nivelles ou Namur – et s'explique également par un trafic de transit supra-communal. Comme vu ci-avant, la N93 constitue une artère régionale ayant une fonction supra-locale, connectant deux pôles

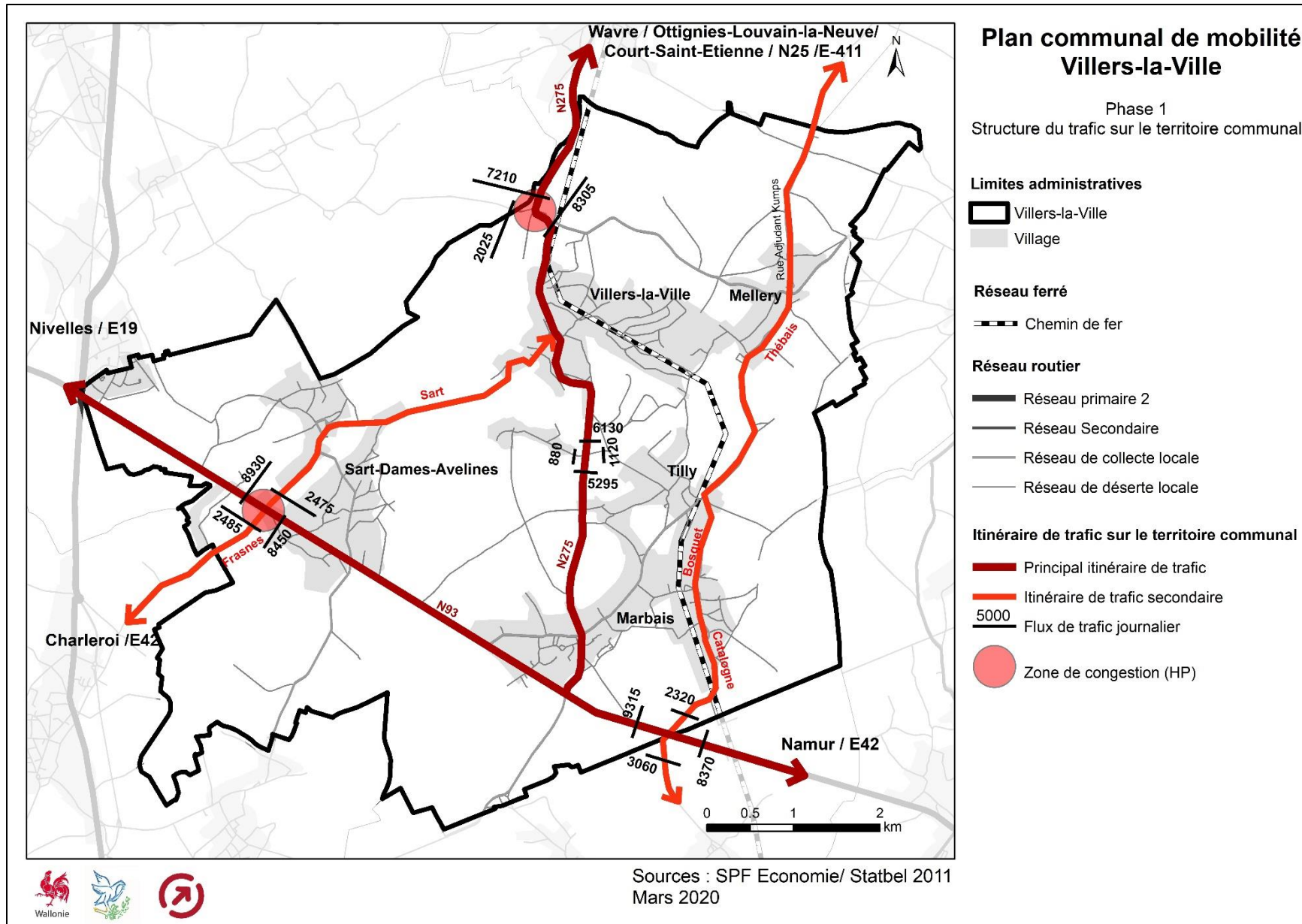
(Nivelles et Namur) et permettant des connexions avec le réseau autoroutier (E-19 vers le nord ; et E-42 vers le sud). Elle est de ce fait empruntée par des véhicules en transit sur le territoire communal, provenant des territoires voisins, voire davantage. Ceci est logique au vu de son statut de voirie régionale, dont l'une des fonctions est d'absorber les flux de trafic en transit.

La N275, autre voie régionale desservant la commune, absorbe une quantité de trafic presque aussi importante dans sa portion nord, au niveau des ruines de l'Abbaye et de son parking. Le flux de trafic s'amointrit sur la partie sud de cet axe, passant d'environ 8.000 véh./j au niveau des ruines de l'Abbaye, à environ 5.000 véh./j au sud du croisement de la N275 avec les rues de Rigenée et Dreumont. Si dans ce cas également, ce flux de trafic est en partie issu des résidents rejoignant notamment les pôles d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Wavre, la N25 ou encore la E-411 (en direction de Bruxelles), ou induit par les pôles présents sur le territoire (en particulier l'Abbaye), il traduit aussi un trafic de transit supra-communal dans une moindre mesure. Pour les liaisons entre les zones situées au nord et au sud du territoire villersois, un déplacement via la N275 est souvent recommandé par les planificateurs d'itinéraires comme l'illustrent les exemples ci-dessous, parfois comme itinéraire principal, souvent comme alternative.



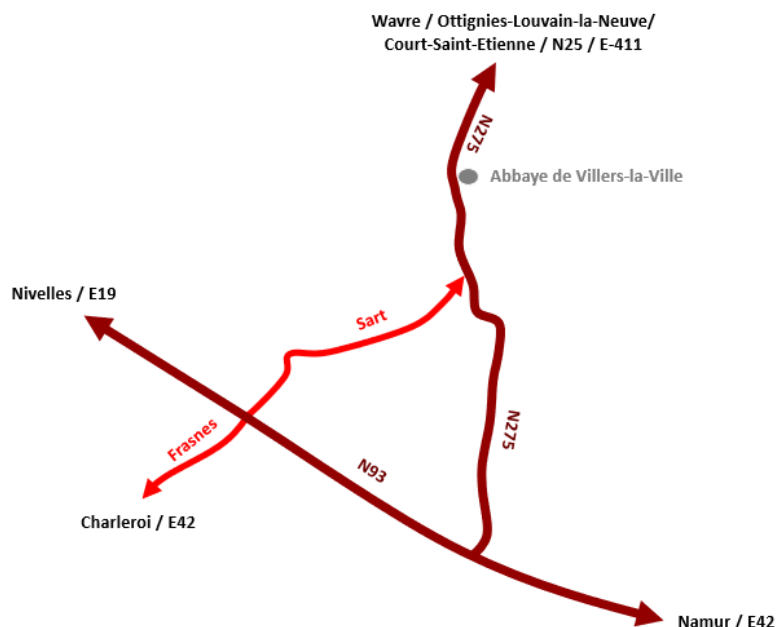
Figures 16, 17 et 18 : Itinéraires proposés par Google pour différentes connexions entre les zones situées au nord et au sud de Villers-la-Ville – Source : Google Maps





La charge de trafic plus conséquente dans la portion nord de la N275 s'explique par différents facteurs :

- Par la présence de pôles d'activités dans cette zone, et en particulier l'Abbaye de Villers-la-Ville qui, pour rappel, accueille des dizaines de milliers de visiteurs chaque année, la plupart s'y rendant en voiture ;
- Par le fait que cette section somme dans une certaine mesure le flux provenant de/se rendant vers deux grands itinéraires de trafic (cf. carte ci-après) : flux en lien avec la portion sud de la N275 et celui en lien avec l'axe Sart/Linet/Frasnes.



A noter encore que si les flux observés sur la N93 sont relativement similaires à ceux observés en 2001 (cf. PCM), la charge de trafic sur la N275 a quant à elle augmenté. En 2001, celle-ci enregistrait environ 6.000 véh./j dans sa portion au nord de la commune, et un peu plus de

4.000 véh./j dans sa portion sud. Cette augmentation pourrait s'expliquer par une combinaison de facteurs : augmentation de la demande en déplacements, attractivité de la N275, développement des activités à l'Abbaye de Villers-la-Ville.

Les axes Frasnes-Linet-Sart et Catalogne-Bosquet-Gentissart-Thébaïs-Kumps, principaux axes communaux de circulation... victimes d'un trafic de transit supra-local

Après les axes régionaux, ce sont les voies de collecte qui sont logiquement les plus empruntées par les automobilistes, avec un flux variant d'un peu plus de 1.000 à près de 2.500 véh./j. Les deux principaux axes fréquentés dont l'attrait va au-delà d'une desserte des villages de l'entité sont :

- L'axe Catalogne-Bosquet-Gentissart-Thébaïs-Kumps

Pour les Villersois, en particulier les résidents de Marbisoux, Tilly et Mellery, cet axe permet des connexions :

- Avec Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre, et la E-411 (en direction de Bruxelles) ;
- Avec la zone commerciale située le long de la N93 à hauteur de Marbisoux.

Pour certains déplacements effectués entre les zones situées en périphérie proche, cet axe peut également demeurer attractif (par exemple pour les personnes se rendant vers Louvain-la-Neuve depuis Brye (Fleurus) ou Ligny (Sombreffe), ou pour rejoindre la E411 via la N25 à hauteur de Beurieux.

- L'axe Frasnes-Linet-Sart

Cet axe assure une connexion entre la N275 et la N93 et constitue un itinéraire préférentiel pour de nombreux automobilistes, que ce soit des Villersois pour des déplacements à l'échelle de la Commune, mais aussi à une échelle supra-



communale (connexion vers Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve, etc., ou vers Frasnes-lez-Gosselies, Charleroi, etc.), ou encore dans une moindre mesure pour des automobilistes provenant des communes voisines et transitant par Villers-la-Ville pour rejoindre des pôles voisins. A une échelle supra-communale, l'attrait de cet axe est toutefois limité compte tenu de l'itinéraire emprunté (voies plus étroites, itinéraires empruntant diverses zones urbanisées, etc.).

Sur la seule voie de desserte pour laquelle des données de comptages sont disponibles (rue de Chatelet), le flux mesuré y est inférieur à 1.000 véh/j et illustre le caractère nettement plus local de ces voiries.

6.3.3 Congestion automobile

Deux endroits où peuvent apparaître des ralentissements en heures de pointe

De manière générale, aucun problème de fluidité de trafic n'est à relever dans l'entité. Deux endroits enregistrent toutefois quelques ralentissements durant les heures de pointe, il s'agit du carrefour N93/Gustave Linet, géré par feux tricolores, et de la traversée des ruines de Villers-la-Ville sur la N275, à l'endroit où le croisement de deux véhicules est impossible. A noter qu'en cas de gros événements à l'Abbaye, la circulation sur la rue de l'Abbaye est particulièrement ralentie.

Des ralentissements sont également à relever au niveau du complexe sportif de Villers-la-Ville sur le Chemin de la Bruyère du Coq, lors de gros événements sportifs. Ces ralentissements sont dus à l'étroitesse de la voirie, qui rend les croisements de voitures difficiles.

6.4 L'utilisation actuelle de la voiture

La voiture, un mode de transport fortement utilisé

La section relative au « Profil de mobilité » (cf. 2.4.1) a montré, à travers les résultats du dernier diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (2017), que la voiture constituait le mode principal de transport utilisé par les travailleurs villersois pour se rendre sur leur lieu de travail. La voiture est également le principal mode de déplacement des enfants du fondamental scolarisés à Villers, et probablement d'une grande partie des enfants se rendant dans les écoles des communes voisines.

Plus largement, il est probable que la voiture constitue le mode de transport privilégié de nombre d'habitants pour toute une série de déplacements.

6.5 Les deux-roues motorisés

Peu d'infrastructures et de besoins recensés

Les observations de terrain n'ont pas mis en évidence de besoins spécifiques pour les deux-roues motorisés.

A titre indicatif, selon les données issues du SPF Economie, le parc de motos enregistré sur le territoire de Villers-la-Ville est de 624 engins, ce qui représente un taux de possession d'environ 1 moto pour 7 ménages (pour en moyenne 1 moto pour 9 ménages en Wallonie).



6.6 Bilan

En ce qui concerne le réseau

- ⇒ Un réseau régional connectant Villers-la-Ville aux principaux pôles voisins et au réseau autoroutier
- ⇒ Un réseau structuré autour des N93 et N275

En ce qui concerne les charges de trafic et dysfonctionnements à l'échelle communale

- ⇒ Les voies régionales N93 et N275 logiquement les plus fréquentées (> 8.000 véhicules/jour) et dont le volume s'explique en partie par du transit :
 - Sur la N93 : liaison entre les pôles de Nivelles et Namur, et connexions depuis l'extérieur de la commune avec les autoroutes E19 et E42
 - Sur la N275 : connexions entre les périphéries nord et sud de la commune, et notamment avec la E411
- ⇒ Deux itinéraires de transit identifiés sur des axes communaux, non prévus pour accueillir un tel trafic :
 - Sur l'axe Catalogne-Bosquet-Gentissart-Thébaïs-Kumps : connexion avec LLN et la E411 via la N25 depuis la périphérie proche du sud (Fleurus, Sombreffe...)
 - Sur l'axe Frasnes-Linet-Sart : connexion entre les périphéries nord et sud (Wavre, OLLN, Frasnes-lez-Gosselies, Charleroi...)
- ⇒ Pas de gros embarras de circulation à travers l'entité

En ce qui concerne l'utilisation

- ⇒ La voiture, un mode de transport fortement utilisé

En ce qui concerne les deux-roues motorisés

- ⇒ Peu d'infrastructures et de besoins



7. Sécurité routière

7.1 Accidentologie

7.1.1 Nombre d'accidents

Une tendance à la baisse du nombre d'accidents ces 10 dernières années... avoisinant les 25 à 35 accidents annuellement

Le nombre d'accidents avec dégât corporel⁶ enregistrés sur le territoire communal au cours de ces 10 dernières années a varié de 22 accidents (2017) à 34 accidents (2010) avec une tendance globale à la baisse, comme l'illustre le graphique ci-après.

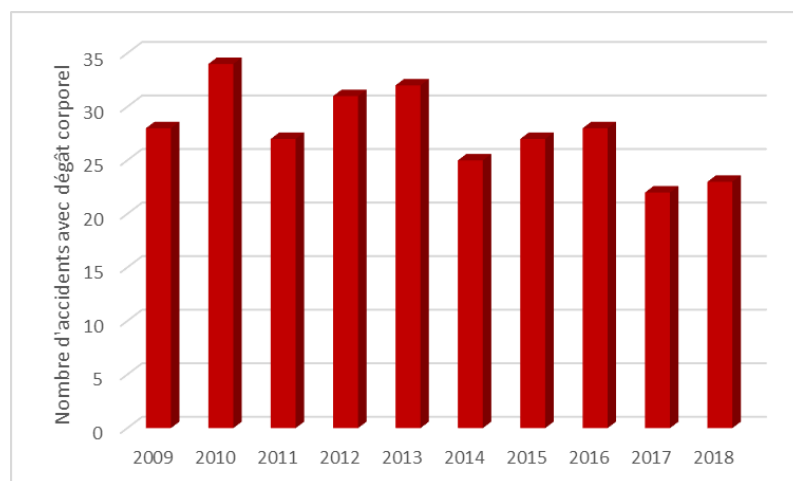


Figure 19 : Evolution du nombre d'accidents avec dégât corporel sur le territoire de Villers-la-Ville – Source : SPF Economie - Statbel

⁶ SPF économie - DG Statistique/Statistics Belgium. Sont considérés comme « accidents, les accidents de la circulation routière impliquant au moins un véhicule qui occasionne des dommages corporels qui sont produits sur la voie publique.

Une commune moyennement accidentogène en comparaison des autres communes de la province

En rapportant ce nombre d'accidents à la taille de la population, il apparaît que Villers-la-Ville constitue une commune moyennement accidentogène en comparaison des autres communes de la province - avec une moyenne de 2,4 accidents pour 1 .000 habitants par an pour une moyenne de 2,7 à l'échelle provinciale (et de 3,1 à l'échelle wallonne). Cet indicateur doit toutefois être pris avec recul parce qu'il n'intègre pas directement la charge de trafic circulant sur le territoire.

Rang	Commune	# d'accidents /1.000 habitants	# d'accidents annuels	Population
1	Perwez	4,0	38	9.291
2	Mont-Saint-Guibert	3,9	29	7.562
3	Wavre	3,8	131	34.305
4	Waterloo	3,7	112	30.174
5	Nivelles	3,7	104	28.521
8	Genappe	3,3	51	15.353
9	Court-Saint-Etienne	3,2	34	10.500
16	Villers-la-Ville	2,3	25	10.713
25	Rixensart	1,6	35	22.401
26	Beauvechain	1,2	9	7.222
27	Chastre	1,0	8	7.592

Tableau 5 : Nombre moyen d'accidents avec dégât corporel (2014-2018)

Source : SPF Economie – DG Statistique/Statistics Belgium



7.1.2 Typologie des accidents

... mais avec une proportion d'accidents mortels assez élevée

Parmi les 125 accidents avec dégât corporel recensés sur le territoire communal de 2014 à 2018, 6 % d'entre eux – soit 7 accidents – étaient des accidents mortels. Une proportion qui est nettement au-delà de ce qui est observé à l'échelle de la province qui, durant la même période, a enregistré moins de 2% d'accidents mortels.

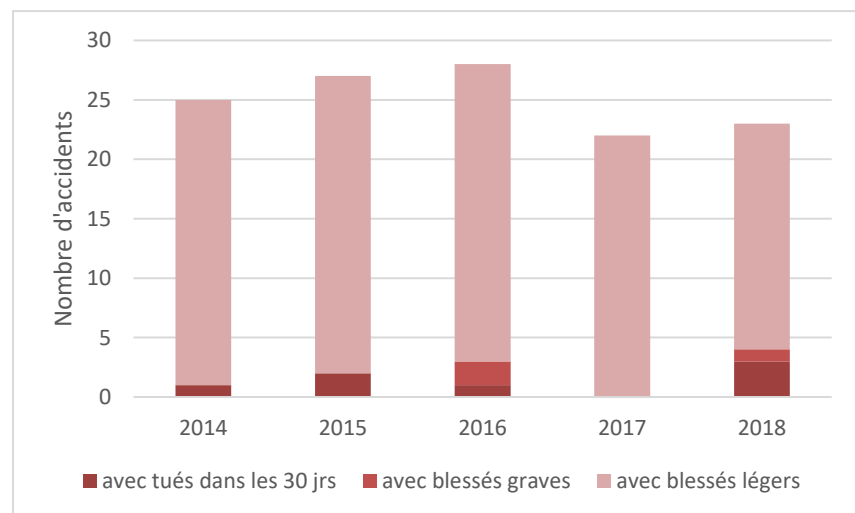


Figure 20 : Typologie d'accidents de 2014 à 2018 à Villers-la-Ville
Source : SPF Economie

A l'inverse, la proportion accidents avec blessés graves est nettement moins importante (2% sur le territoire pour 6% à l'échelle de la province). La part des accidents avec blessés légers – qui heureusement constitue la majeure partie des accidents – est similaire entre la commune (92%) et la province (92 % également).

7.1.3 Lieux accidentogènes

La N93, l'axe le plus accidentogène

Les statistiques d'accidents de la route transmises par la Zone de police « Orne – Thyle » permettent de connaître les lieux au droit desquels des accidents avec lésions corporelles sont survenus en 2019 ; et par là de se faire une idée des lieux accidentogènes sur le territoire.

Parmi ceux-ci, la chaussée de Namur (N93) est mentionnée à plusieurs reprises. Le carrefour N93/rue Catalogne et la traversée de Sart-Dames-Avelines constituent à cet égard deux zones particulièrement accidentogènes. Bien que se trouvant juste en-dehors du territoire communal, le carrefour des Quatre Bras de Baisy-Thy peut également être cité. A noter que ce dernier, de même que le carrefour N93/Catalogne, sont repris dans le Plan Infrastructures 2019-2024 du Gouvernement wallon ; le carrefour des Quatre Bras devrait être aménagé en rond-point, l'aménagement prévu pour le carrefour N93/Catalogne n'est pas encore défini.

La N275 a également fait l'objet d'un accident de circulation en 2019 à hauteur de la rue de la Jouerie (Marbais).

Selon le relevé de la Police, le réseau communal n'est pas non plus épargné par les accidents de la route. L'attention doit donc aussi se porter sur ce réseau ; notamment sur la rue du Sart, un axe accidentogène, sur lequel une cycliste a été récemment fauchée par une voiture (à proximité du croisement avec la rue du Marais). Les autres rues ayant fait l'objet d'un accident en 2019 sont la rue du Bosquet (Tilly), la rue Par-delà l'Eau, la rue de Priesmont, le ch. du Batty (Marbais), la rue de Thyle (Sart-Dames-Avelines), et la drève de la Curette (Mellery).

A noter que la N275 n'est pas reprise dans les rues où un accident avec blessé grave ou mortel est survenu.



Des lieux accidentogènes subjectifs... méritant également une attention

Bien que n'ayant pas enregistré d'accidents de la circulation au cours de ces dernières années, certains lieux, de par leur configuration, présentent un caractère accidentogène. Il s'agit en particulier de carrefours qui présentent de vastes zones de conflits – ce qui ne contribue pas à leur sécurité. C'est le cas par exemple du carrefour du relais de Mellerieux (Mellery) ou encore de celui formé entre la rue de la Catalogne et la rue de la Croix (Marbisoux).



Photos 55 & 56 : Carrefours de Mellerieux (Mellery ; g.) et Catalogne/Croix (Marbisoux ; dr.)

L'insertion sur les voies régionales (N93, N275) depuis les voies secondaires (non prioritaires) peut par moment s'avérer délicate en raison de la vitesse pratiquée et/ou de la charge de trafic circulant sur ces axes majeurs de circulation. A cet égard, il faut également souligner que certains véhicules n'hésitent pas à « bruler » le STOP – lorsqu'il est d'application – en vue de s'insérer plus aisément/rapidement (?) sur ces voies principales.

Les passages à niveau... des lieux critiques en matière de sécurité routière

La Commune comporte 4 passages à niveau sur son territoire, des points critiques en matière de sécurité routière. Pour preuve, l'accident mortel survenu en ce mois de janvier 2020 à hauteur du passage à niveau de Brye (sur la N93) en limite de territoire communal.

Infrabel ambitionne d'ailleurs de supprimer l'ensemble de ces passages sur le territoire belge. Au moment de l'élaboration du présent rapport, aucune décision ni programmation, n'a été faite concernant ceux situés sur l'entité de Villers-la-Ville.



7.2 Vitesse de circulation

7.2.1 Régime de vitesse

7.2.1.1 Hors agglomération

Quelques tronçons de voirie hors agglomération sur lesquels la vitesse a été réduite à 70km/h

Le régime de vitesse sur le réseau situé hors agglomération est assez classique avec une limite de vitesse fixée à 90 km/h. Sur quelques tronçons la limite a toutefois été abaissée à 70 km/h. C'est principalement le cas sur des zones partiellement urbanisées (sur la N275 à hauteur de Rigenée, rue de Gentissart et rue Adjudant Kumps).

Cette limitation de vitesse se traduit par le placement du signal C43. Elle ne s'accompagne pas de marquage au sol, ni d'effet de porte.

D'autres limitations de vitesse... qui ont été supprimées/vandalisées par la suite

Par ailleurs, la Commune avait fait le choix de limiter la vitesse maximale autorisée sur d'autres tronçons situés hors agglomération, notamment sur la rue de Chassart (depuis la N93 jusqu'à la zone d'activité économique de Wagnelée). Le panneau a été très vite vandalisé supprimant de fait la limite de 50km/h sur cet axe. La Commune avait en outre mis la rue Catalogne depuis la N93 jusqu'au village de Marbisoux en zone 70km/h. Entre-temps, cette zone 70km/h a été supprimée, et la zone agglomérée (50km/h) a été quelque peu étendue, mais sur une distance beaucoup plus courte que la zone 70 initiale.

Un tronçon en chemin réservé

Parmi les chemins (de remembrement), seul un tronçon a été mis en chemin réservé (F99C), ce qui implique que la vitesse de circulation y est limitée à 30 km/h.

7.2.1.2 En agglomération

Des zones 30 aux abords des écoles... pas de zone apaisée

Excepté aux abords des établissements scolaires, aucune zone apaisée (zone 30, résidentielle ou de rencontre) n'a été développée au sein des agglomérations – zones qui présentent de multiples avantages que ce soit en termes de sécurité routière, de confort de déplacement pour les modes actifs, ou encore de qualité de vie. En agglomération, la limite de vitesse est fixée à 50 km/h.

Une limite de vitesse « augmentée » à 70 km/h sur certains tronçons de la N93

Les deux agglomérations traversées par la N93 au sein du territoire villersois, à savoir Marbais et Sart-Dames-Avelines, voient toutes deux la vitesse de circulation sur cet axe limitée à 70km/h. Une limite de vitesse qui peut s'avérer assez élevée compte tenu du contexte urbanisé (et proximité des habitations) et de la présence d'arrêts de bus.

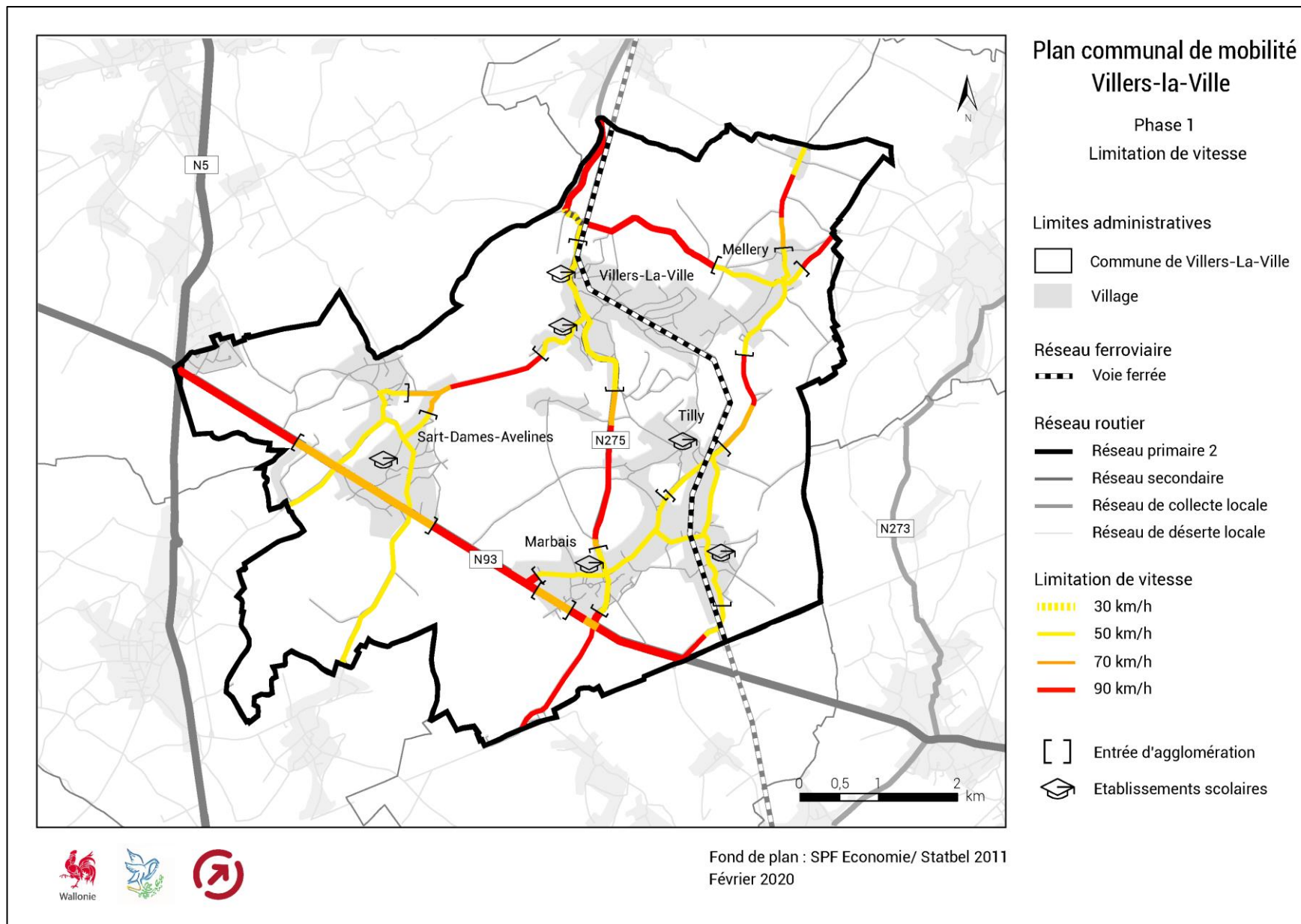


7.2.2 Entrées d'agglomération et effets de porte

Des entrées d'agglomération généralement idéalement placées...

Une analyse de la localisation des signaux indiquant les entrées (F1) et sorties (F3) d'agglomérations a été faite dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité au droit des principaux axes de circulation. Il en ressort que ceux-ci sont de manière générale idéalement localisés en limite de zones urbanisées, permettant une distinction adéquate entre zones urbanisées et non urbanisées.





Plusieurs cas font cependant exceptions, il s'agit d'une part de l'entrée de Tilly qui se trouve sur la rue de la Drève, de l'entrée de Villers qui se trouve sur la N275, ou encore de l'entrée de Sart-Dames-Avelines sur la route de Frasnes. Toutes trois voient leur panneau F1 placé (beaucoup) trop en amont de la zone urbanisée, ce qui en termes de message n'est pas des plus cohérents. D'autre part, la rue du Bosquet qui relie les zones urbanisées de Tilly et Marbais est considérée comme étant dans l'agglomération, alors qu'une bonne partie de cette rue n'est pas urbanisée. De nouveau, le message s'en trouve déformé. A noter que c'est davantage la signalisation choisie qui pose question plus que la limite de vitesse imposée.



Photos 57 & 58 : Entrées d'agglomérations sur la rue de la Drève et sur la N275

... ponctuellement matérialisées par un effet de porte

Quelques entrées d'agglomérations ont été aménagées de manière à créer un « effet de porte » ; aménagement qui contribue à améliorer la lisibilité des entrées d'agglomérations, et de facto la vitesse pratiquée par les automobilistes. Ces effets de porte peuvent prendre différentes formes ; à Tilly par exemple, un rétrécissement de voirie doublé d'un coussin berlinois a été aménagé en entrée d'agglomération sur la rue des Savoyards, à Marbais, le rond-point sur la N93 à moins de 15m du

panneau F1 sur la rue de la Jouerie joue ce rôle d'aménagement réducteur de vitesse.



Photos 59 & 60 : Entrées d'agglomérations sur la rue des Savoyards et sur la N275

D'autres entrées d'agglomérations pourraient se voir doter d'un dispositif marquant le passage en zone 50km/h. C'est le cas par exemple à Marbais sur la rue du Petit Mont ou à Sart-Dames-Avelines, sur la route de Frasnes où le caractère plus « diffus » de l'habitat et l'absence de carrefour n'incitent pas les automobilistes à ralentir.



Photos 61 & 62 : Absence d'effet de porte aux entrées de Marbais et de Sart-Dames-Avelines sur la rue du Petit Mont (g.) et sur la route de Frasnes (dr.)



7.2.3 Respect des limitations de vitesse

7.2.3.1 Statistiques disponibles

Afin de déterminer dans quelle mesure les limites de vitesses sont respectées par les automobilistes, ont été utilisées les données transmises par la Commune de Villers-la-Ville, issues des radars préventifs que la Commune a acquis et disposés en divers endroits de son territoire. Les données analysées ont été mesurées au cours du début de l'année 2020, et ont été effectuées tant en agglomération qu'hors agglomération.

7.2.3.2 Résultats des analyses

Des limites de vitesse globalement peu respectées...

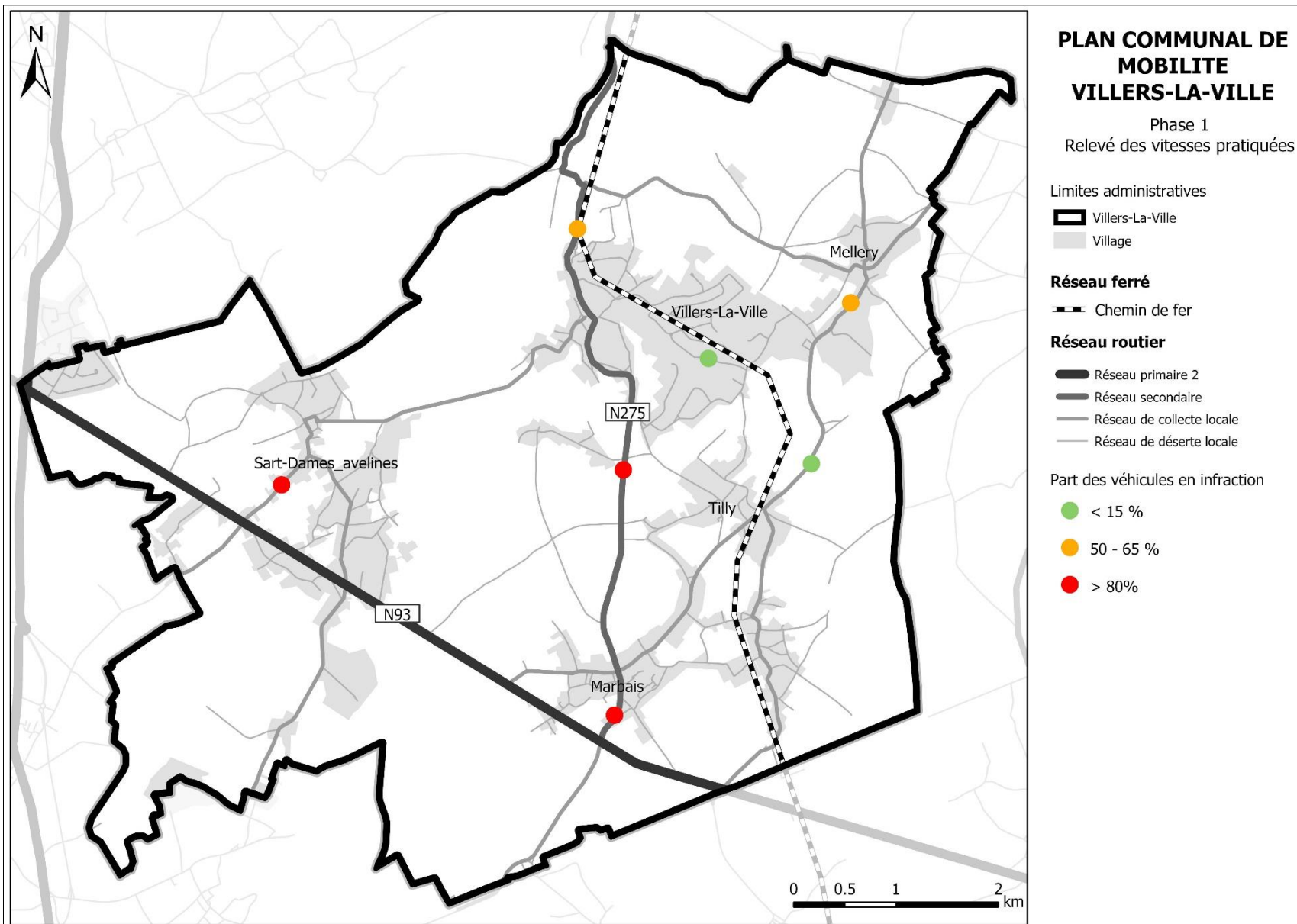
Sur les sept radars analysés, il n'y en a que deux qui enregistrent un taux d'infraction inférieur à 50%. Le premier se trouve sur une voie de desserte locale en agglomération, l'avenue du Pont des Prêcheurs à Strichon. Le second se trouve sur une voie de collecte, la rue de Gentissart, dans la portion hors agglomération qui relie Tilly à Mellery, et dont la vitesse a été limitée à 70km/h. Tous les autres radars ont enregistré des taux d'infraction supérieurs à 50%, dont trois supérieurs à 80%.

Lieu	Vitesse autorisée	Nombre de véhicules par jour	Part des véhicules en infraction	V85
Rue Gustave Linet	50km/h	1108	81%	76km/h
Rue de la Jouerie (N275)	50km/h	1675	82%	77km/h
Av. G. Speeckaert (N275)	50km/h	2350	65%	64km/h
Av. Pont des Prêcheurs	50km/h	415	8%	47km/h
Rue de Thébais	50km/h	1650	52%	60km/h
Rue du Petit Marmeau (N275)	70km/h	5270	89%	111km/h
Rue de Gentissart	70km/h	1250	11%	69km/h

Le cas de la N275 hors agglomération entre Marbais et Sart-Dames-Avelines est le plus préoccupant ; la part des automobilistes en infraction y est de 89% et le V85 s'élève à 111km/h alors que la vitesse maximale autorisée est de 70km/h.

En agglomération, les cas qui enregistrent les plus importantes parts d'automobilistes en infraction sont la rue Gustave Linet à Sart-Dames-Avelines (81%), où le V85 s'élève à 76km/h et la rue de la Jouerie (N275) à Marbais (82%), où le V85 est de 77km/h.





7.2.3.3 Mesures de prévention mises en place

Un certain nombre de mesures prises en vue de faire respecter les limites de vitesse

Afin de faire respecter les limites de vitesse par les automobilistes, la Commune a multiplié les dispositifs de prévention à travers toute l'entité. Ceux-ci prennent différentes formes :

- De nombreux panneaux de signalisation rappellent régulièrement la limite de vitesse en vigueur sur le tronçon considéré ;
- Une trentaine de radars préventifs ont été installés, avertissant les automobilistes s'ils roulent trop vite ;
- Des rétrécissements de voiries ont été aménagés pour « casser » certaines lignes droites ;
- Certaines entrées d'agglomérations sont marquées par un aménagement, contribuant à créer un « effet de porte ».



Photos 63, 64 & Photo 65 : rue du Bosquet (Marbais) et rue de l'Abbaye (Mellery)

7.3 Bilan

En termes d'accidentologie

- ⇒ Une tendance à la baisse du nombre d'accidents avec dégât corporel ces dix dernières années... mais avec une proportion d'accidents mortels assez élevée comparée à la moyenne provinciale
- ⇒ La N93, l'axe le plus accidentogène
- ⇒ Certains carrefours présentant de vastes zones de conflits
- ⇒ Quatre passages à niveau, qui sont des lieux critiques en matière de sécurité routière

En termes de vitesse de circulation

- ⇒ Un abaissement des vitesses sur certains tronçons situés hors agglomération, et une élévation sur les tronçons de la N93 situés en agglomération
- ⇒ Pas de zone apaisée (hormis les abords d'écoles)
- ⇒ Des entrées d'agglomération généralement bien placées
- ⇒ Des limites de vitesse globalement peu respectées
- ⇒ De nombreuses mesures prises en vue de faire respecter les limites de vitesse



8. Trafic de marchandises

8.1 Pôles générateurs de trafic lourd

Quelques petits pôles d'activité économique répartis sur le territoire... accessibles via le réseau local

Le territoire communal comporte quelques petites zones d'activités économiques disséminées sur le territoire communal engendrant un flux de trafic lourd : à Tilly (site de 5N+, parc à conteneurs, etc.), à Sart-Dames-Avelines (commerce de grains, d'aliments pour le bétail, de charbon...), et en limite de territoire à hauteur de la plaine Chassart qui regroupe un peu moins de 10 entreprises. Le territoire comporte également d'autres zones d'activité qui ne sont pas ou plus occupées.

Ces zones d'activité ne sont accessibles que via le réseau de collecte, voire de desserte locale, et induisent donc un trafic de charroi lourd sur ces voies et au travers de certains villages et/ou de zones urbanisées (pour ce qui concerne les zones de Tilly et Sart-Dames-Avelines).

Le commerce, également générateur d'un trafic lourd

Quelques commerces sont également générateurs d'un charroi lourd (supermarchés alimentaires, station-service, etc.). Ceux-ci sont principalement présents le long de la N93 à hauteur de Sart-Dames-Avelines et Marbisoux, le long de la N275 dans sa portion comprise dans l'agglomération de Marbais, et sur la rue du Berceau à Marbais.

Le trafic lourd lié à cette activité se concentre donc essentiellement sur les principaux axes de circulation.

Un charroi lourd lié aux activités agricoles... disséminé sur le territoire

L'activité agricole fortement présente sur le territoire communal est elle aussi responsable d'un flux de poids lourds. Particulièrement en période de moisson, de nombreux engins agricoles circulent sur le réseau routier, et notamment sur le réseau communal.

L'activité agricole est présente sur l'ensemble du territoire communal. Les fermes sont disséminées çà et là. Le flux lié à cette activité est donc diffus, et implique dans certains cas la traversée de zones résidentielles.

8.2 Les restrictions de circulation pour les poids lourds

Des restrictions de circulation pour les poids lourds sur de nombreuses voiries...

Multiplés sont les voiries qui ont fait l'objet d'un règlement complémentaire de police en vue d'interdire l'accès aux poids lourds (ou catégories de poids lourds). Dans les villages de Marbais, Marbisoux, Tilly et Mellery, seul l'axe Jouerie – Priesmont – Drève – Hanzée – Gentissart – Thébais permet encore la circulation des poids lourds de plus de 5 tonnes. Cet axe, hormis la petite portion de la N275 entre la N93 et Marbais, est exclusivement composé de voies de collecte locale. Ceci implique que dans ces villages, toutes les voies de desserte sont interdites aux poids lourds (sauf circulation locale).

Il en va de même dans le village de Villers-la-Ville, où seule la N275 autorise la circulation des poids lourds.

A Sart-Dames-Avelines également, quelques rues sont interdites à la circulation des poids lourds.



8.3 Les flux et dysfonctionnements

Un flux de trafic lourd se concentrant principalement sur les principaux axes de circulation...

La mise en place de toutes les restrictions d'accès pour les poids lourds, combinée à l'implantation des activités génératrices d'un charroi lourd à proximité des axes régionaux, limite fortement les nuisances liées à ce trafic. Deux zones habitées ont cependant été pointées comme perméable à ce trafic, il s'agit de la rue du Try qui permet de relier la petite zone d'activité économique de Sart-Dames-Avelines à la N93, et de l'axe Jouerie-Priesmont-Drève, qui permet de relier la zone d'activité de Tilly à la N93. Le caractère plus diffus des activités agricoles peut aussi être générateur d'un trafic de poids lourds sur des axes plus locaux de circulation.

8.4 Bilan

- ⇒ Plusieurs activités génératrices d'un trafic lourd (activités économiques, commerciales, agricoles)
- ⇒ Des activités commerciales situées le long des voies régionales (ou rapidement accessibles depuis celles-ci)
- ⇒ Certaines zones d'activités économiques localisées à l'intérieur de villages... impliquant la traversée de quelques zones habitées par des poids lourds
- ⇒ Un trafic agricole assez diffus à travers l'entité
- ⇒ De nombreuses restrictions de circulation pour les poids lourds visant à limiter au maximum les nuisances au sein des villages



9. Mobilité scolaire

9.1 Préambule

Il est généralement admis que le mode de déplacement actuel des enfants conditionnera leurs modes de déplacements demain. D'où l'importance de les sensibiliser dès aujourd'hui à un panel plus large de modes de déplacement, de porter une attention particulière à la qualité de l'accessibilité multimodale et à la sécurité des abords d'écoles. A ces derniers égards, des observations et analyses ont été faites aux abords de chacun des établissements scolaires présents sur le territoire communal. Les résultats de ceux-ci sont présentés ci-après.

Préalablement, le présent chapitre fait un état des lieux de la population scolaire et fait l'analyse des enquêtes de mobilité qui ont été réalisées dans toutes les écoles maternelles et primaires de l'entité.

9.2 La population scolaire

Plus de 1000 élèves, répartis dans 6 implantations scolaires

Villers-la-Ville compte 5 établissements d'enseignement maternel et/ou primaire, et un établissement d'enseignement secondaire, l'école Nespa, qui ne dispense que les deux premières années du secondaire. Cet établissement est implanté à Villers de manière temporaire, en attendant que ses locaux soient prêts sur le site de l'ancienne sucrerie de Genappe. Les différents établissements sont assez bien répartis entre les différents villages. Hormis à Mellery, il y a au moins un établissement maternel et/ou primaire par village. Les tailles des différentes écoles,

exception faite de l'école maternelle de Marbisoux (environ 30 enfants), varient de 150 à 280 élèves.

Plus de 80% des élèves issus de la commune de Villers-la-Ville

Parmi les 818 élèves de maternelle et primaire sondés, il n'y en a que 153 qui n'habitent pas Villers-la-Ville. Cela se traduit par une distance domicile-école relativement courte pour la grande majorité des élèves. Nombre d'entre eux fréquentent d'ailleurs l'école de leur village même ; allant de 34% des élèves de l'école de Marbais à 56% pour l'école de Villers-la-Ville.

La voiture, le mode de transport principal pour se rendre à l'école

Les enquêtes réalisées auprès des élèves des écoles primaires et maternelles de la commune rapportent que 77% des enfants viennent à l'école en voiture avec leurs parents (ou famille). Ce chiffre est légèrement supérieur à celui observé à l'échelle de la Région wallonne (74%), ainsi qu'à celui observé dans les communes similaires à Villers-la-Ville en termes d'effectifs de population (74%)⁷.

Après la voiture, la marche à pied est le deuxième mode le plus utilisé pour se rendre à l'école, pratiquée quotidiennement par 13% des enfants, et occasionnellement par 8% d'entre eux, en alternance avec la voiture ou le vélo. Les deux cumulés, on arrive à la moyenne régionale et à la moyenne observée dans des communes similaires, où la marche à pied représente le mode de déplacement de respectivement 19 et 20% des élèves du fondamental.

Si le vélo et les autres engins de micromobilité (trotinettes, etc.) sont le mode de déplacement quotidien pour une très faible partie des élèves (0,2%), ils sont 10 fois plus nombreux à l'utiliser ponctuellement (2,6%).

Aucun élève n'utilise le bus comme moyen de transport principal. Le ramassage scolaire est par contre utilisé par 13 élèves parmi les sondés

⁷ Région Wallonne (2010), « Bilan générale des enquêtes de mobilité scolaire »



(1,6%). Parmi ceux-ci, sept d'entre eux vont à l'école de Tilly et habitent Marbais, Tilly et Villers. Les six élèves restants sont scolarisés à l'école communale de Villers-la-Ville et proviennent de Tilly, Mellery et Villers.

Des actions pour initier les enfants à la sécurité routière et aux déplacements à pied

En 2014, les Autorités communales ont lancé un projet pilote avec l'asbl IAPPE (Institut Académique et Pédagogique pour la Protection de l'Enfant), qui œuvre pour la sécurité routière des enfants. Villers-la-Ville est ainsi devenue la première Commune à développer des projets de sécurité routière avec Stopi, héros de bande dessinée. Ces actions visaient tant les écoles que les mouvements de jeunesse désireux de participer au projet. Ainsi, dès 2015, des outils pédagogiques ont été distribués aux écoles (BD, livres, fiches pédagogiques) et au Patro (images pour les jeux, affiches, boîtier pédagogique) qui ont alimenté des cours et jeux liés à la thématique de la sécurité routière. En 2016 et 2017, plusieurs écoles ont réalisé des animations en collaboration avec APPER (Association des Parents pour la Protection des Enfants sur les Routes), au cours desquelles les classes de 3^{ème} et 4^{ème} primaire ont travaillé sur « comment venir à l'école et sécurité » en utilisant les infrastructures locales (parkings, sentiers...). C'est à cette occasion que les panneaux Stopi incitant les parents à aller se garer sur les parkings mis à leur disposition plutôt que devant l'école ont été élaborés (cf. ci-après).

Toujours dans ce cadre, un projet de PEDIBUS a été mis en place en 2017 par la classe de 4^{ème} primaires de l'école de Tilly, avec l'aide de parents relais et en collaboration avec la Province du Brabant wallon. Les enfants eux-mêmes ont contribué à sélectionner les trajets qui pourraient être empruntés par le PEDIBUS. Après test, celui-ci a vu le jour en janvier 2018. Il est toujours opérationnel à ce jour, et est organisé tous les mardis.

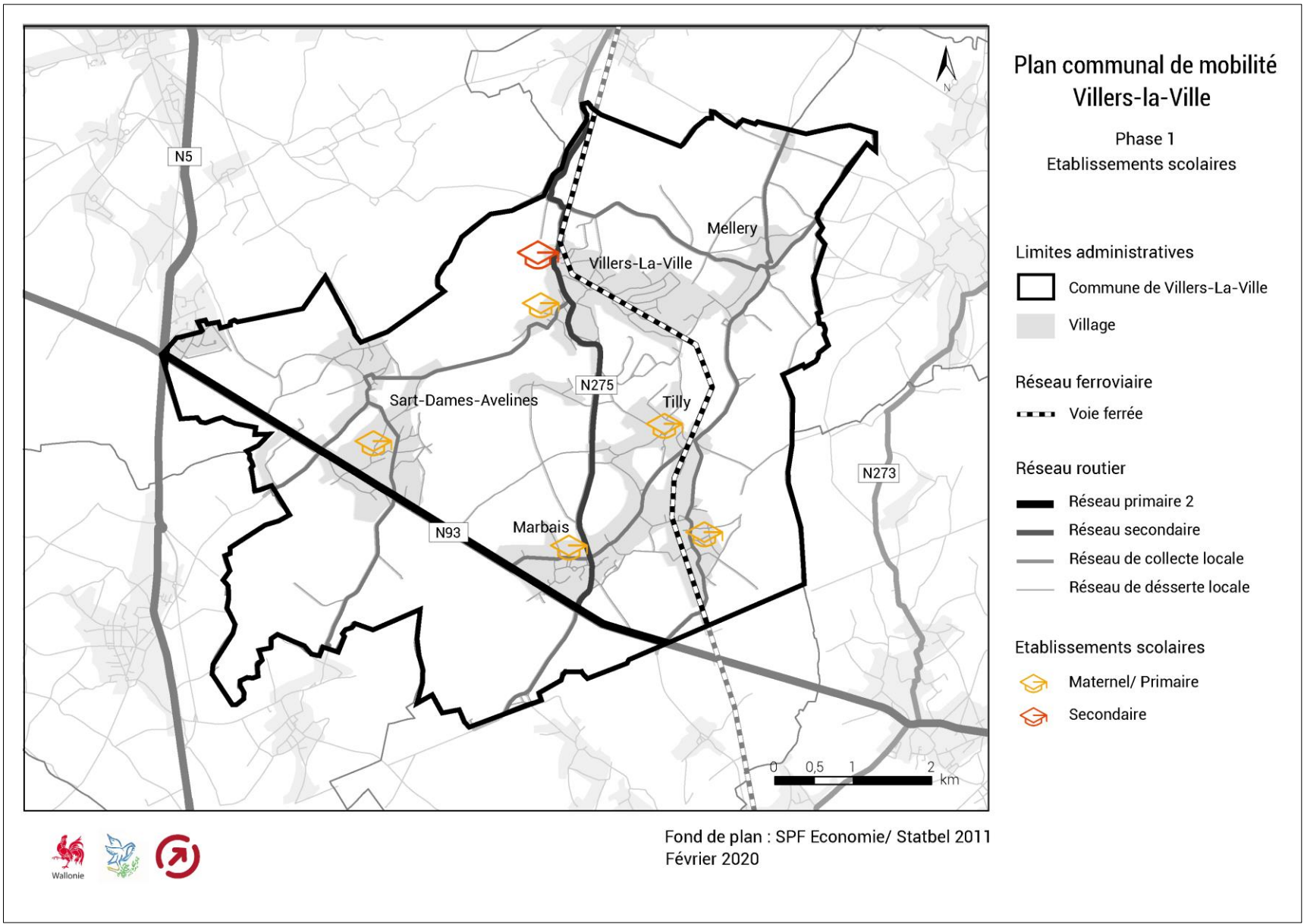
En 2013 déjà, le projet « Ecole au bout des pieds » mené par la Région wallonne en partenariat avec les asbl Empreintes, Sentiers.be

(aujourd'hui Tous à pieds) et Gamah (aujourd'hui Atingo) avait été mené dans les écoles de Marbais et Tilly. Dans ces deux écoles, les classes de 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} primaires avaient sélectionné des itinéraires piétons adaptés et sécurisés pour rejoindre à pied leur école depuis le village dans laquelle elle se trouve. Ce faisant, les élèves ont pu développer leur connaissance du Code de la route, à se repérer sur une carte et à se déplacer autrement qu'en voiture, au moyen du jeu « Optimove ».



A Tilly, le sentier de Becquet a notamment été mis en exergue. Il permet la connexion entre l'école et le parking situé à côté de l'église rue t'Serclaes. Ce parking et ce sentier sont aujourd'hui toujours valorisés comme en témoigne le panneau ci-contre.





9.3 La visibilité, la sécurité et l'accessibilité des écoles

9.3.1 Visibilité des abords d'écoles

Des écoles marquées par la présence des panneaux réglementaires

La présence de tous les établissements scolaires est bien signalée par les panneaux F4a (zone 30) et A23 (endroits spécialement fréquentés par des enfants) rendus obligatoires par le Code de la route.

En outre, les deux écoles qui se trouvent sur (Marbais) et à proximité directe (Villers) d'une voie de circulation plus importante, sont marquées par la reproduction au sol de ces deux signaux. Toutefois, la lisibilité de la zone 30 à proximité de l'école communale de Villers-la-Ville n'est pas des plus optimales et pourrait être améliorée ; et peut en partie s'expliquer par le fait que l'école n'est pas localisée directement le long de cette voie régionale.



Photo 66 & 67: Abords de l'école de Marbais et N275 à proximité de l'école communale de Villers

Le traditionnel crayon jaune fluo « Sortie d'école RALENTIR » vient aussi renforcer la visibilité de toutes les écoles pour les automobilistes. Seule l'école de Marbisoux est annoncée d'une différente manière ; celle-ci étant annoncée par un totem surplombé d'une main.



Photo 68 : Abords de l'école de Marbisoux

Un mobilier urbain assez sobre, plus ou moins uniforme

A Marbais, Marbisoux et Tilly, des barrières vert foncé contribuent à renforcer la présence des écoles dans le paysage. Celles de Marbais deviennent plus colorées et plus voyantes à mesure que l'on s'approche de l'entrée de l'école. A Villers, celles-ci prennent la forme de potelets en bois plus discrets. A Sart-Dames-Avelines en revanche, aucun mobilier ne vient renforcer la présence de l'école. L'école Nespa, qui est implantée le long d'une voirie régionale est quant à elle annoncée par le traditionnel mobilier urbain jaune et rouge (présent le long des voies régionales).

Une certaine récurrence peut être trouvée dans le type et la couleur du matériel urbain utilisé aux abords d'écoles, mais la couleur assez sobre (vert foncé), ne contribue pas particulièrement à renforcer la visibilité des écoles dans le paysage.





Photo 69 : Abords des écoles fondamentales de Marbais et Villers



Photo 70 & Photo 71 : Abords de l'école de Villers (rue Tarlier)

9.3.2 Accessibilité piétonne

Des trottoirs généralement présents aux abords immédiats des écoles...

De manière générale, l'ensemble des écoles présentes sur le territoire communal disposent d'au minimum un trottoir confortable à leurs abords immédiats. Le cas de l'école de Villers fait peut-être exception. En effet, la rue Jules Tarlier, qui permet de relier l'école à la N275, au parking mis à disposition des parents, et à l'église, est dépourvue de trottoirs confortables, alors que les enfants y côtoient de nombreuses voitures (dans les deux dernières portions citées) aux heures de pointe, en train d'effectuer des manœuvres (cf. ci-après).

Le cas de l'école Nespa mérite aussi d'être mentionné. En effet, si un trottoir (assez étroit) permet de relier l'entrée de l'école au parking de l'Abbaye, aucun trottoir de qualité ne permet de rejoindre à pied le centre de Villers (et son point d'arrêt ferroviaire). La liaison doit s'effectuer via la rue du Goddiarch, selon le même trajet préconisé entre l'Abbaye et la halte ferroviaire. Pour rappel, cette école n'est implantée à Villers que de manière temporaire, et un circuit de transport scolaire est organisé afin d'acheminer les élèves de Villers-la-Ville et Genappe.

... également le long des principaux axes de circulation

Pour rappel également, des infrastructures piétonnes équipent aussi les principaux axes de circulation au sein des villages, ce qui facilite et sécurise le déplacement des piétons au sein même des villages (d'où proviennent de nombreux enfants). Des actions devront toutefois être encore prises afin d'améliorer davantage et de rendre plus confortables ces déplacements à l'avenir.

Des traversées piétonnes présentes sur les principaux axes de circulation

Les traversées piétonnes à proximité de l'école Nespa et de l'école fondamentale de Villers sont bien mises en évidence sur la N275 : soit par le mobilier urbain régional rouge et jaune au droit de l'école Nespa qui est directement implantée le long de la N275, combiné à la mise en place du signal F29 ; soit par l'aménagement d'un passage sur fond rouge vif dans le centre de Villers.





Photos 72 & 73 : Passages pour piétons présents sur la N275 à hauteur de l'école NESPA (g.) et de l'école de Villers (dr.)

Concernant l'école de Marbais, implantée le long d'une voie de collecte (rue du Berceau), un passage piéton a été aménagé au droit du chemin d'accès à l'école. Il est mis en évidence par le marquage au sol du signal A23 et 30km/h à son approche, par la présence de lampadaires de part et d'autre et par les barrières vertes qui y canalisent le flux de piétons (côté école).



Photo 74 & 75 : passages pour piétons rue du Berceau (Marbais)

Si les autres écoles, situées sur des voiries de desserte locale ne disposent pas de passage pour piétons à proximité directe de l'entrée, ceux-ci sont généralement idéalement placés ; soit pour rejoindre un

arrêt de bus (qui se trouve sur une voie de circulation plus importante (collecte – Marbisoux, Sart-Dames-Avelines), soit pour rejoindre un parking mis à disposition des parents (Sart-Dames-Avelines), ou encore pour assurer un cheminement piéton sécurisé dans les différentes directions en s'éloignant de l'école (Tilly). Etant situés plus loin de l'école, ces derniers ne sont pas particulièrement mis en valeur par un mobilier urbain, exception faite des passages aménagés au bout de la rue du Culot (Tilly), dotés de barrières vertes visant à canaliser le flux des piétons, mais dont le marquage et le revêtement ne sont plus de très grande qualité.

9.3.3 Accessibilité à vélo

Des voiries peu confortables pour les déplacements à vélo

Pour rappel, des aménagements cyclables ont été réalisés à travers la commune, principalement sur les axes régionaux de circulation et sur les voies communales reprises dans le réseau points-nœuds. Cependant, la qualité relative de ces aménagements ne favorise pas particulièrement les déplacements à vélo, et davantage encore pour des enfants ou des adolescents. En outre, les mouvements importants de voitures aux abords de certaines écoles durant les périodes d'entrée et de sortie des classes renforcent le sentiment d'insécurité, voire l'insécurité, des cyclistes aux abords des écoles. Actuellement, les écoles présentent donc une accessibilité à vélo assez mauvaise, ce qui explique en partie le nombre peu élevé d'enfants qui se rendent à l'école à vélo, malgré le potentiel – nombre d'enfants habitant à distance cyclable de leur école.



Photo 76 : Etat de la voirie devant l'entrée de l'école de Tilly



Peu d'écoles disposant de dispositifs de stationnement pour vélos

De manière générale, peu de dispositifs de stationnement pour vélos ont été observés aux abords des écoles, alors que des enfants (et parents) venant à vélo ont été aperçus. Les seuls dispositifs observés, à l'école de Sart-Dames-Avelines, étaient de type « pince-roue », qui n'est pas le plus adéquat pour du stationnement longue durée, car ne protège pas les vélos des intempéries. Ce dispositif ne semble en outre pas idéalement disposé au vu de la configuration des lieux (couloir étroit), ce qui pourrait expliquer pourquoi les enfants laissent leur vélo juste à côté.



Photo 77 & Photo 78 : Dispositif de stationnement pour vélos à l'école de Sart-Dames-Avelines (g.) et vélo non accroché d'un parent à proximité de l'entrée de la même école (dr.)

9.3.4 Accessibilité en transport public

Un arrêt de bus à proximité de toutes les écoles du fondamental...

Un arrêt de bus est présent à proximité de tous les établissements de l'enseignement fondamental (< 200 mètres). Les fréquences de passage ne permettent toutefois pas réalistement à un parent de venir conduire ou rechercher son/ses enfant(s) à l'école.

⁸ Source : mobilite.wallonie.be

La seule école secondaire du territoire n'est quant à elle pas desservie par une ligne de bus régulière. L'arrêt le plus proche (situé à environ 800 m) est desservi par la ligne de bus 28 circulant à raison d'une fois par semaine (marché de Court-Saint-Etienne).

Le transport scolaire, disponible pour une partie des enfants

Le transport scolaire est un service de bus organisé par la Région wallonne « en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée »⁸.

Afin d'en bénéficier l'enfant doit réunir les trois conditions suivantes :

- Habiter à plus d'1km de son école ;
- Ne pas avoir la possibilité d'utiliser une ligne régulière du TEC pour se rendre à l'école ;
- Se rendre à l'école la plus proche de son domicile, parmi celles qui répondent notamment à son choix confessionnel ou non confessionnel.

A Villers-la-Ville, une quinzaine d'enfants environ utilisent ce service quotidiennement ou ponctuellement pour se rendre à l'école. Un tel service est également offert aux élèves de l'école NESPA.

9.3.5 Accessibilité en voiture et stationnement

Des parkings mis à disposition des parents aux abords de la plupart des écoles... mais que partiellement utilisés

La Commune a mis des parkings à disposition des parents à proximité des écoles de Marbais, Tilly, Sart-Dames-Avelines et Villers – soit les principales écoles de l'entité. A Marbisoux, aucun parking n'existe à



proximité de l'école (quelques places sont toutefois disponibles aux abords de l'église située à une centaine de mètres de l'école).

Ces parkings ne sont toutefois que partiellement utilisés par les parents, car nombreux sont ceux qui veulent déposer leurs enfants au plus près de (dans ?) l'école :

- A Tilly, certains parents se stationnent sur le trottoir, y empêchant la circulation des piétons, qui doivent soit circuler sur la chaussée, soit traverser à un endroit où ils ne sont pas particulièrement visibles. A noter que les abords de l'école de Tilly sont actuellement en travaux, et qu'un dépose-minute devrait prochainement y voir le jour ;
- Aux abords de l'école de Villers, les mouvements de va-et-vient de nombreux parents sur une courte période de temps en heure de pointe, combiné à l'absence d'accotement obligeant les piétons à circuler sur la chaussée, créent des situations dangereusement conflictuelles entre les piétons et les automobilistes (en train d'effectuer des manœuvres) ;
- A Marbais, nombreux sont les parents qui utilisent le parking comme une zone de dépose-minute le matin ou qui tentent de se stationner au plus proche de l'école sur des espaces pas spécifiquement dédiés à cet effet, alors que des places de stationnement sont encore disponibles dans le parking situé à l'arrière de l'école, sur le parking du CPAS mis à leur disposition. A 15h, ce parking est davantage utilisé, et affiche même complet. Il semblerait que l'offre en stationnement aux abords de l'école de Marbais ne réponde pas totalement à la demande, engendrant des problèmes de mobilité et sécurité dans la zone ;
- A Marbisoux, la majorité des parents venant conduire leur(s) enfant(s) en voiture stationnent leur véhicule sur le trottoir (de part et d'autre de la chaussée) obligeant les piétons à circuler sur la chaussée.



Photo 79 & 80 : Stationnement sauvage devant l'entrée de l'école de Tilly et remontées de files devant l'école de Marbais

Des campagnes de communication en vue d'inciter les parents à utiliser les parkings mis à disposition

A Tilly, Villers-la-Ville et Sart-Dames-Avelines, les parkings mis à disposition des parents sont promus via l'utilisation de signaux et affiches, visant à lutter contre le stationnement sauvage aux abords des écoles pour la sécurité des enfants – pour l'instant avec un succès limité.



Photos 81 & 82 : Panneau indiquant la mise à disposition d'un parking à la plaine de jeux à Sart-Dames-Avelines et affiche visant à lutter contre le stationnement sauvage devant l'école de Tilly



9.4 Bilan

En ce qui concerne la population scolaire et son origine

- ⇒ Plus de 1.000 élèves répartis dans 6 implantations scolaires
- ⇒ La voiture, mais aussi la marche, et un peu le vélo et la trottinette comme modes de déplacement pour se rendre à l'école
- ⇒ De nombreuses actions mises en place pour éduquer les élèves à la sécurité routière et aux déplacements alternatifs à la voiture

En ce qui concerne la sécurité, la visibilité et l'accessibilité des abords d'écoles

- ⇒ Des abords d'écoles marqués par les signaux réglementaires et des crayons jaune fluo
- ⇒ Des trottoirs généralement présents aux abords immédiats des écoles
- ⇒ Des traversées piétonnes généralement bien placées
- ⇒ Très peu de dispositifs de stationnement pour vélos aux abords des écoles, et des voiries peu adaptées aux déplacements à vélo
- ⇒ Un arrêt de bus situé à proximité de toutes les autres écoles (fondamentales), mais généralement faiblement desservi
- ⇒ Le transport scolaire accessible pour une partie de la population
- ⇒ Des mesures prises en vue de gérer le stationnement aux abords des écoles
- ⇒ Mais un stationnement qui reste problématique aux abords de plusieurs écoles



10. Services de mobilité

10.1 Introduction

Les services de mobilité, une composante de plus en plus importante de la mobilité

Les services de mobilité sont une composante essentielle de la mobilité dans les zones rurales. Cette section reprend les différents services aujourd'hui offerts à la population.

10.2 Les services offerts à la population

Un service de taxi social ouvert aux habitants de Villers-la-Ville

Le service de taxi social du CPAS de Villers, le Villibus, est un service que tout Villersois en difficulté sociale et qui ne dispose pas de solution de transport, peut utiliser pour effectuer des trajets à caractère social tels que des rendez-vous médicaux, faire ses courses, visiter un proche, effectuer une démarche administrative... Le système fonctionne sur réservation au moins 48h à l'avance, et coûte 2,60€ pour les dix premiers kilomètres. A partir du onzième kilomètre, un montant supplémentaire de 0,36€/km est demandé au bénéficiaire. Ce service est disponible du lundi au vendredi de 8 à 16h30. Le Villibus effectue en moyenne une soixantaine de courses par mois. A noter que la camionnette utilisée pour ce service n'est pas adaptée au transport des personnes en fauteuil roulant.

Pas de service communal à destination des personnes à mobilité réduite

Il n'y a pas à Villers-la-Ville de service communal pour le transport des personnes à mobilité réduite, mais plusieurs initiatives existent au niveau provincial :

- L'asbl Mobilité en Brabant wallon, née de l'association de la Mutualité chrétienne, de Solidaris et du TEC, offre un service de transport porte-à-porte pour les personnes à mobilité réduite dans la province du Brabant wallon. Ce service pratique le tarif zonal du TEC Brabant wallon, et est gratuit pour les personnes qui possèdent un abonnement Libre Parcours 65+ ;
- L'asbl Altéo, en partenariat avec la Mutualité chrétienne, organise un service de transport pour les personnes malades ou en situation de précarité limitant leur mobilité. Ce système repose sur l'implication de bénévoles avec leur propre voiture. Ceci implique que ce système n'est pas adapté pour des personnes en fauteuil roulant. Les frais annuels d'inscription au service d'Altéo sont gratuits pour les affiliés de la Mutualité chrétienne, et de 50€ pour les non-membres. Le Prix de la course est de 0,36€/km depuis et jusqu'au domicile du volontaire ;
- L'initiative CAP BW, désignée Centrale Locale de Mobilité, regroupe les services de transport adapté en Brabant wallon sur un même numéro de téléphone, afin de pouvoir rediriger les personnes vers le service qui leur convient le mieux. Ce service est disponible tous les jours ouvrables de 9 à 16h30.
- Des sociétés privées offrent également un service de transport pour les personnes à mobilité réduite, telles que la société B.Car.Save dont le bureau se trouve à Wavre.



Le service de transport scolaire de la Région wallonne accessible pour une partie de la population

Ce service de transport par bus organisé par la Région wallonne a pour but « d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée. Aussi appelé « ramassage scolaire », ce service répond donc à un besoin spécifique, lorsque la voiture, le bus TEC, le train ou la mobilité douce ne permettent pas de rejoindre son école »⁹.

Les élèves doivent répondre aux trois conditions suivantes afin de pouvoir bénéficier de ce service :

- Habiter à plus de 1km de son école ;
- Ne pas avoir la possibilité d'utiliser une ligne régulière du TEC pour se rendre à l'école ;
- Se rendre à l'école la plus proche de son domicile, parmi celles qui répondent notamment à son choix confessionnel ou non confessionnel.

Pour rappel, une quinzaine d'enfants environ utilisent ce service à Villers-la-Ville.

⁹ Source : mobilite.wallonie.be

10.3 La communication

Une large place accordée à la mobilité sur le site internet de la Commune...

Le site internet de la Commune dédie une large place à la mobilité et accompagne le citoyen dans ses déplacements quotidiens. Ce dernier peut trouver des informations utiles sur les déplacements à vélo, sur les déplacements en transports publics par le biais des sites internet des sociétés concernées (SNCB, TEC) et sur les services de mobilité (Villibus). Le site informe aussi les habitants sur les démarches à effectuer pour demander la réalisation d'un emplacement de stationnement pour PMR à proximité de son domicile.

En parallèle, le site tient les citoyens au courant des projets prévus ou en cours sur le territoire communal et fait la promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture (WEL, prime à l'achat d'un vélo électrique, circuits cyclistes...).

Mobilité
Transport Public
Aménagements
Déplacements alternatifs à la voiture
Rappel parking vélos sécurisé proche de la gare de Villers
Arrêtés de police - Difficultés de circuler sur la voie publique
Les points-nœuds s'ajoutent au réseau cyclable villersois
Une ligne rapide entre Nivelles et Namur avec deux arrêts sur la Chaussée de Namur
Treize nouveaux radars préventifs!



Source : Commune de VLV

... un volet qui peut encore être complété et développé

Le volet dédié à la mobilité ne donne en revanche aucune information sur les sentiers et chemins qui parcourent le territoire communal ni les raccourcis qu'ils permettent au sein des villages. Un volet « marche à pied » pourrait ainsi être développé. Un volet « services de mobilité » pourrait davantage renseigner les initiatives qui existent au niveau



provincial pour le transport des personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, les autres volets existants pourraient se voir étoffer d'informations complémentaires.

Une communication qui passe également par le biais de son bulletin communal

Par ailleurs, il n'est pas rare de voir le bulletin communal agrémenté d'articles relatifs à la mobilité, informant par exemple des nouvelles offres de mobilité (mise en place de la ligne de bus WEL, de nouveaux dispositifs de stationnement pour les cyclistes, etc.).

10.4 Bilan

- ⇒ Une offre de services pour les personnes à mobilité réduite et personnes dans le besoin, et un service de transport scolaire accessible pour une partie de la population
- ⇒ Une large place accordée à la mobilité sur le site internet de la Commune... mais un volet qui peut encore être complété et développé



11. Dynamique communale

11.1 Projets d'aménagement du territoire et évolution de la population

D'importantes réserves foncières encore disponibles sur le territoire communal

Villers-la-Ville dispose d'importantes réserves foncières (>70ha) reprises en grande partie dans des Zones d'Aménagement Communal Concerté (ZACC). Ces réserves foncières sont réparties entre tous les villages de l'entité. Un seul projet d'urbanisation est à ce jour programmé dans l'une de ces ZACC ; il s'agit de la construction de 16 logements dans la rue de Mellery à Villers-la-Ville.

Un deuxième projet est prévu sur le territoire communal, dans la zone qui entoure le Colruyt de Marbais reprise en Zone d'Activité Economique Mixte au Plan de secteur. Le projet entend développer un petit zoning en vue d'y offrir des infrastructures d'accueil pour des indépendants.

Un effectif de population qui va encore s'accroître dans les prochaines années...

Comme vu en début de rapport, la commune de Villers-la-Ville connaît une croissance démographique constante. Selon les perspectives établies par l'Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique (IWEPS), l'effectif de population devrait encore s'accroître dans les quinze prochaines années d'environ 1.200 personnes. Les besoins en déplacements vont donc logiquement s'accroître dans les années à venir. A politique inchangée, c'est la demande en déplacements automobiles qui va le plus s'accroître. Les statistiques disponibles pour la commune de Villers-la-Ville ont en effet montré que la voiture constitue le mode de transport privilégié par les Villersois pour

différents motifs de déplacements. Toutefois, les tendances et objectifs actuels sont à l'utilisation de plus en plus importante d'autres modes de déplacement. Pour rappel, la Région à travers sa vision FAST ambitionne une réduction massive de l'utilisation de la voiture (individuelle). En cas d'atteinte des objectifs fixés par celle-ci (réduction de la part modale de la voiture de 23%), et ce malgré une augmentation attendue de la population, les besoins en déplacements automobiles seraient alors moindres qu'actuellement. A l'inverse, les besoins en déplacements pour les autres modes – qu'il faut par ailleurs améliorer si l'on souhaite atteindre les objectifs fixés – seront plus nombreux.

11.2 Projets routiers et de mobilité

Des projets d'infrastructures prévus sur le territoire villersois...

Divers projets sont programmés sur le territoire communal, repris notamment dans le Plan Infrastructures 2019-2024 du Gouvernement wallon - à noter que l'actuel ministre se réserve le droit d'adapter ce Plan.

Pour ce qui concerne les transports publics, le Plan Infrastructures mentionne la création d'une desserte non couverte de la nouvelle école qui devrait s'implanter sur le site de l'ancienne sucrerie de Genappe. L'école en question est l'école NESPA, actuellement « hébergée » de manière temporaire sur le site de la ferme de l'Abbaye de Villers. L'OTW avait soulevé l'éventuelle nécessité de desservir cette nouvelle école avec une ligne régulière. Une fois l'école définitivement installée à Genappe, une étude sera réalisée afin de sonder les besoins des élèves inscrits et des habitants des communes avoisinantes qui n'ont pas encore de liaison avec Genappe. A ce stade toutefois, l'AOT a émis un avis négatif quant à la création de cette liaison.

Pour ce qui est des projets d'infrastructure routière, le Gouvernement wallon a décidé d'allouer un budget de 650.000€ pour l'aménagement de la traversée des ruines de l'Abbaye de Villers-la-Ville. Cet



aménagement, qui devrait être réalisé pour 2021, prévoit la destruction du mur qui délimite le côté nord de la chaussée en traversée des ruines, dans le but de créer un trottoir confortable permettant la circulation des piétons de manière plus sécurisée qu'aujourd'hui (où le trottoir est tellement étroit que les piétons sont obligés de circuler sur la chaussée).

Le Gouvernement wallon a en outre prévu un budget de 450.000€ pour la sécurisation du carrefour N93/Catalogne, qui pour rappel représente l'un des lieux les plus accidentogènes de la commune. Les détails du projet ne sont pas encore connus.

Enfin, le tronçon manquant de la piste cyclable longeant la N93, entre Sart-Dames-Avelines et le carrefour des Quatre Bras, devrait être aménagé par la Région prochainement (en attente du permis).

En parallèle, la Commune développe des circuits cyclistes à travers son territoire, dans le but de relier à terme l'Abbaye de Villers-la-Ville au Ravel, à hauteur de Genappe. La première partie de l'itinéraire, celle reliant le terrain de football de Villers au complexe sportif en passant par la rue des Quatre Chênes a été réalisée il y a deux ans, au moyen d'un empiérement stabilisé.

La seconde reliera le complexe sportif à la gare de Ways (où passe le RAVeL), via le Chemin de la Vallée qui sera réservé aux cyclistes, et puis par des chemins de remembrement qui passeront notamment par le cimetière de Baisy-Thy. La demande de subside déposée par la Commune pour l'aménagement de ce tronçon n'ayant pas été retenue, aucun aménagement concret n'est dès lors plus programmé à ce jour.

Un autre itinéraire reliera le Pont de Strichon au complexe sportif de Sart-Dames-Avelines en passant par le Haras des Avelines, via la rue de Rigenée. La première partie de l'itinéraire depuis le pont de Strichon jusqu'à la N275 a déjà été aménagée (cf. 4.2). La Commune va rencontrer en mars 2020 la Province afin de préparer le dossier de subside pour l'aménagement de la deuxième partie.

... et dans sa périphérie proche

Le Plan Infrastructures compte aussi des projets sur les territoires voisins de Villers, et notamment à Genappe avec le réaménagement du carrefour des Quatre Bras de Baisy-Thy qui devrait prendre la forme d'un rond-point. Le permis d'urbanisme pour ce projet sera introduit dans le courant de cette année et l'aménagement devrait voir le jour en 2021.

11.3 Bilan

- ⇒ D'importantes réserves foncières encore disponibles
- ⇒ Une population dont l'effectif va s'accroître dans les prochaines années engendrant des besoins supplémentaires en déplacements
- ⇒ Différents projets routiers et de mobilité dont il faudra tenir compte

