

Toutes nos idées-forces pour l'élection communale du 13 octobre 2024 en détail

La mobilité dans d'entité communale de Genappe



👉 ENSEMBLE prône de :

- Renforcer les outils de mobilité : la Commission communale de circulation et le plan communal de mobilité (PCM)
- Étendre les voitures partagées et les bornes électriques de recharge
- Soutenir les vélos et les cyclistes
- Développer le transport à la demande (TAD)
- Des quartiers « dimanches sans voiture » une fois par mois

Qu'est-ce que la mobilité ? Pourquoi s'y intéresser ?

La mobilité recouvre les déplacements des citoyen·ne·s et les moyens de déplacement qu'ils ou elles utilisent, par choix ou par obligation. L'évolution des usages en fait une matière à part entière et d'importance liée à la sécurité routière, à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, dont les exigences sont à financer.

Pour mémoire, l'histoire des déplacements humains montre qu'ils se faisaient principalement à pied ou qu'ils dépendaient de la force des animaux, notamment des chevaux montés ou attelés, ou éventuellement sur les voies d'eau navigables ou par la mer. Deux inventions ont changé nos habitudes jusqu'à aujourd'hui : la bicyclette et le moteur à combustion et explosion. Nous devons donc, bien évidemment, tenir compte de la voiture particulière et des usager·ère·s dit·e·s faibles ou vulnérables, les piétons et les cyclistes.

Depuis la fusion des communes (décision politique de 1976), l'entité communale de Genappe regroupe 8 villages au carrefour de 2 grands axes routiers : d'Ouest en Est, la RN 237 Nivelles - Ottignies (gares RER SNCB), desservie par la ligne de bus TEC 19, et du Nord au Sud, la RN 5 Bruxelles - Charleroi, desservie par la ligne de bus TEC 365A. Ajoutons la RN25 Nivelles - Louvain-la-Neuve qui, parallèlement à la RN 237, sert de voie rapide et de contournement des centres villageois.

Les objectifs de réduction des gaz à effet de serre (GES) dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique nous obligent à réduire le trafic routier et à développer des alternatives propres. Dès lors, il s'impose que nous réfléchissions à la manière de limiter le trafic tout en assurant le partage paisible de la voirie publique entre tous les usager·e·s. À ces objectifs s'ajoute une perspective de santé publique axée sur l'amélioration de la qualité de l'air que nous respirons.

En conclusion, la Commune se doit de trouver, pour la mobilité de ses habitant·e·s, une nouvelle identité, non plus basée sur le carrefour routier des RN, mais sur les besoins réels de déplacements entre les villages et entre la périphérie et le centre. Quatre thèmes de réflexion s'imposent en priorité :

- Il est essentiel de réduire le besoin de recourir à la voiture privée à travers le soutien aux voitures partagées et l'étude de l'offre du transport en commun public et de formules de transport à la demande (TAD).
- Le confort et la sécurité des déplacements à vélo doivent devenir une préoccupation constante.
- La signalisation et le balisage de la voirie publique pour un partage paisible et respectueux entre les usager·ère·s, sans oublier les riverain·aine·s, doivent faire l'objet d'une veille attentive et permanente.

Le cheminement piéton dans une commune aussi rurale que Genappe ne doit pas être laissé au hasard : le relevé et l'entretien des sentiers, des chemins de campagne et des liaisons aux parkings à proximité des commerces, des écoles, et professions libérales doivent faire l'objet d'un suivi régulier.

👉 ENSEMBLE prône...

1/ Les outils : la Commission communale de circulation et le plan communal de mobilité (PCM)

- Ouverture impérative de la Commission communale "Circulation" aux citoyen·ne·s et consultation des riverain·e·s sur tous les projets et travaux qui les concernent.
- Mise à disposition d'un budget suffisant pour financer les études et les outils de mesure.
- Mise en place des outils de mesure citoyenne : cartes isochrones du trafic, capteurs Telraam (comptage du trafic), extension des mesures de l'air effectuées par Wallonie Environnement à l'entité communale de Genappe (actuellement Rixensart pour le Brabant wallon).
- Remettre en chantier le plan de mobilité communal (PCM) avec une question centrale : quel avenir pour le carrefour du centre de Genappe ? Allons-nous rouvrir le centre au trafic, comme avant, dès que la réfection de la rue de Ways sera terminée ? Ou bien envisager une rocade qui affecte

principalement le centre-ville aux piétons et aux poussettes, aux commerces et aux loisirs ? Cette réflexion doit être portée à l'ordre du jour et mise en chantier ; elle porte sur plusieurs voiries : rue de Ways, rue de Charleroi, accès au parking Beghin avec maintien de la maison Beghin,...

- Actualisation régulière de la signalisation routière des rues et quartiers (zones 30, radars, marquages, parage, ...) qui tiennent compte de toutes les usager·ère·s (piéton·onne·s, vélos, cavalier·ère·s, voitures, transports en commun,...).
- Actions appropriées pour maintenir le trafic de transit sur les grands axes, qui lui sont destinés, en fermant les itinéraires alternatifs ou de raccourcis indiqués par les GPS pour assurer la quiétude des quartiers.
- Passage en zone 30 des traversées de tous les centres des villages.

2/ Les voitures partagées et les bornes électriques de recharge

- Information accrue et répétée sur les voitures partagées.
- Augmentation du nombre de bornes électriques de recharge avec une attention particulière sur la compatibilité des cartes de paiement.

3/ Les vélos et les cyclistes

- Révision et amélioration du plan cyclable.
- Ouverture d'un Guichet communal des doléances cyclistes, en collaboration avec la Police communale, dans un but d'amélioration de la sécurité.
- Réactivation de la prime communale en cas d'acquisition d'un vélo

4/ Le transport à la demande (TAD)

- Complémentaire à l'offre de transports en commun qui traversent la commune et aux déplacements des cyclistes et des piétons, la réflexion doit être élargie aux modalités qui permettent de rejoindre les arrêts de bus ou de rentrer chez soi, y compris lorsque les transports en commun ne circulent pas. Il y a donc lieu d'envisager les hypothèses de la desserte : la desserte géographique (où ?) et la desserte horaire (fréquences, horaires de jour et de nuit, correspondances intermodales synchronisées), en y associant l'expérience de l'ASBL Coup de Pouce et en commanditant une étude des besoins et des souhaits auprès des habitant·e·s potentiellement intéressé·e·s.
- Sur la base des enseignements de cette étude, des solutions techniques pourront être envisagées, soit d'une formule comparable au ramassage scolaire, soit d'un choix de véhicule(s), avec l'ouverture d'une plate-forme de réservation sur Internet et des solutions pour conduire et entretenir les véhicules. Des partenariats sont possibles et des expériences inspirantes existent.
- Comme pour tout projet d'envergure, la création d'une structure juridique appropriée, la recherche de financements, et l'élaboration d'un business plan, viendraient en temps opportun.

5/ Des quartiers "dimanche sans voiture"

Organiser, un dimanche par mois, la possibilité pour les habitant·e·s de rues résidentielles de fermer l'accès aux véhicules pour permettre aux enfants et adultes de jouer dans la rue, de se rencontrer entre voisin·e·s,...