



Programme d'Actions Mobilité Ottignies – Louvain-la-Neuve

Rapport Mission 1 de la dynamique participative

Juin 2021



Espace Environnement ASBL – rue de Montigny 29 – BE-6000 Charleroi

Tél. : +32 (0)71/300.300 – Fax : +32 (0)71/509.678
info@espace-environnement.be – www.espace-environnement.be

Table des matières

1	Contexte et objectifs de la mission	5
1.1	CONTEXTE DE TRAVAIL	5
1.2	OBJECTIFS DE LA MISSION	6
2	Méthodologie de travail	7
2.1.	UNE COMMUNICATION GÉNÉRALE	7
2.2.	DES SÉANCES D'INFORMATION	7
2.3.	UNE ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE EN LIGNE	7
2.4.	DES ATELIERS THÉMATIQUES	8
3	Découvrir le PAM : séances d'info et enquête	9
3.1.	SÉANCE D'INFORMATION : DÉCOUVRIR LE PAM (15 MARS)	9
3.1.1.	DÉROULEMENT	9
3.1.2.	QUESTIONS POSÉES	9
3.1.3.	SUITES	9
3.2.	ENQUÊTE PAR QUESTIONNAIRE EN LIGNE	10
3.2.1.	DÉROULEMENT	10
3.2.2.	PROFILS DES RÉPONDANTS	10
3.2.3.	ATOUPS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRES	13
3.2.4.	APPRÉCIATION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET OPÉRATIONNELS DU PAM PAR LES PARTICIPANTS	14
3.2.5.	SUGGESTIONS DES PARTICIPANTS ET MISE EN PARALLÈLE DES ACTIONS DU PAM	20
4	Les ateliers thématiques	23
4.1.	LES MODES ACTIFS	23
	Liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle et aménagements cyclables	26
A.	LES AXES STRUCTURANTS	26
A.	LE RAVEL	26
B.	LE LIÈVRE ET LA TORTUE	26
C.	UNE ZONE 30 GÉNÉRALISÉE	26
B.	LES LIAISONS CYCLABLES	27
	Envisager un piétonnier au centre d'Otignies	29
A.	LE PIÉTONNIER	29
B.	LES RUES RÉSIDENTIELLES (ZONE 20)	29
C.	LES LIAISONS PIÉTONNES	29
	Sécuriser l'accès au piétonnier de Louvain-la-Neuve	31
A.	CIRCULATION DES CYCLISTES	31
B.	LIVRAISONS	31
	Parkings vélos sécurisés et collectifs (centres et quartiers)	33
A.	LE POINT DE DÉPART : LA SÉCURITÉ DES VÉLOS CONTRE LE VOL !	33
B.	IDENTIFIER L'INFRASTRUCTURE ADÉQUATE EN FONCTION DU BESOIN	33
C.	AUGMENTER LE NOMBRE DE PARKINGS VÉLO	34
D.	DISTINGUER LES PARKINGS VÉLOS RÉSIDENTIELS ET LES PARKINGS « À L'ARRIVÉE » (VERS UNE ACTIVITÉ)	34
	Actions de sensibilisation	35
A.	COMMUNICATION	35
B.	PRINCIPE STOP EN AVANT	36

C. SENSIBILISATION > RÉPRESSION	36
D. UN OUTIL EFFICACE : LE TÉMOIGNAGE	36
E. LA MOBILITÉ SCOLAIRE	36
F. RENFORCER ET VALORISER LES PARTENARIATS (EX. : PROVÉLO ET TOUS À PIED)	37
G. PRÊT/LOCATION DE VÉLOS ÉLECTRIQUES, PRIMES À INVENTORIER ET VALORISER	37
H. ACTION « 1 VÉLO POUR 10 ANS »	37
Vote de conclusion sur les actions « Modes actifs »	38
4.2. LES TRANSPORTS EN COMMUN	39
Zone tarifaire unique	41
A. RÉFLEXION SUR LA ZONE	41
B. INTÉGRATION TEC/ SNCB	41
Restructuration de l'offre	42
Boucle Sens unique	44
Projet de la gare d'Otignies	46
A. QUESTION DU CHANTIER EN COURS	46
B. PASSERELLE CYCLO-PIÉTONNE	46
C. GARE DE BUS (ACTION 2.5.2)	46
D. CORRESPONDANCES TEC/SNCB	46
E. KISS & RIDE	46
F. LES QUAIS	47
G. PROCÉDURE	47
Gare de bus de Louvain-la-Neuve	48
A. MODE DE FONCTIONNEMENT ET EMPRISE AU SOL DE LA GARE	48
Intermodalité aux arrêts de bus	49
A. // AVEC LES MOBIPOINTS	49
B. COHÉRENCE ET HOMOGENÉITÉ DES SERVICES DISPONIBLES	49
C. PARKINGS VÉLOS AUX ARRÊTS DE BUS	49
D. CONFORT D'ÉTÉ : DE L'OMBRE	50
Vote de conclusion sur les actions « Transports en commun »	51
4.3. L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	52
Adapter le plan de circulation	54
A. LIMITER LE TRANSIT PARASITE DANS LES QUARTIERS AVOISINANTS	54
B. LE PROJET DU PONT MASAYA	54
A. L'ACCESSIBILITÉ DES COMMERCES AU CENTRE-VILLE	56
Les zones 30	58
A. GÉNÉRALISER LA ZONE 30 (SAUF EXCEPTION)	58
B. ET MULTIPLIER LES CONTRÔLES	58
C. LES ZONES 20 ET RUES « EXCEPTÉES CIRCULATION LOCALE »	58
Rationaliser le parking	60
A. DIMINUER L'EMPRISE DES VOITURES SUR L'ESPACE PUBLIC	60
B. SANCTIONNER LE STATIONNEMENT SAUVAGE	60
C. UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT AMBITIEUSE ET COHÉRENTE	60
D. POUR LES RIVERAINS	61
E. POUR LES COMMERCES	61
F. ET POUR LES TRAVAILLEURS ? DES PARKINGS DE DISSUASION, MAIS OÙ ?	61
Sécuriser les abords des écoles	63

A.	ATTENTION AUX KISS & RIDE	63
B.	AMÉNAGEMENTS ET PARTENARIATS	63
C.	CHEMINEMENTS DOUX	64
D.	SENSIBILISER LES JEUNES ET ASSOCIER LES PARENTS	64
	Autres actions débattues	65
	Vote de conclusion sur les actions « Usage de la voiture »	68
5	Conclusions	69
5.1.	PRINCIPE STOP	69
5.2.	NÉCESSITÉ D'AGIR !	70
5.3.	ASPECTS BUDGÉTAIRES	70
5.4.	VOTE FINAL SUR LES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	70
5.5.	EVALUATION DU PROCESSUS PAR LES PARTICIPANTS	71
6	Annexes	73

1 Contexte et objectifs de la mission

1.1 Contexte de travail

La Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve se dote, depuis quelques années, d'une série d'outils urbanistiques, d'aménagement du territoire et de mobilité afin de soutenir **le développement harmonieux de son territoire**. Elle dispose notamment d'un Plan Communal de Mobilité, d'un Plan Cyclable et d'un schéma directeur du centre d'Ottignies. Ces études, plans et schémas préconisent des mesures à prendre, des **actions à réaliser** et formulent des recommandations pour atteindre leurs objectifs.

En termes de mobilité, ce développement vise la valorisation de l'ensemble des modes de transports telle que préconisée dans la **vision FAST 2030** élaborée à l'échelle régionale. Afin de **coordonner l'ensemble des démarches** prescrites propres à chaque outil, et leur garantir une mise en œuvre cohérente, la Ville élabore un **Plan d'Actions Mobilité (PAM)** pour les années à venir (2020-2025). Il décline et organise les actions à mener. Et principalement, il concrétise leur mise en œuvre sur le terrain. Un bureau d'études en mobilité accompagne la Ville dans cette démarche.

La **vision FAST 2030** a pour objectif de promouvoir l'accessibilité, la fluidité, la sécurité, et la santé. Pour ce faire, elle encourage la concrétisation d'un transfert modal de la voiture vers les autres modes de transport, et vise à l'horizon 2030, à atteindre un recul de plus de 20% de l'usage de la voiture, au bénéfice de la marche, du vélo, des bus et des trains.

Un autre élément sur lequel s'appuie la réalisation de ce PAM, et qui en fait un principe de base, est le **principe STOP**, qui se définit comme une **hiérarchisation des différents modes de transport depuis la marche, le vélo et les transports en commun**, pour terminer par la voiture individuelle. Ce principe vise à mettre fin à la pratique habituelle de mettre la voiture privée au centre des projets.

Suivant cette vision et ce principe, le PAM propose de structurer ses actions en les organisant à partir de quatre objectifs opérationnels :

- Favoriser l'usage des modes actifs
- Favoriser l'usage des transports en commun
- Diminuer l'impact de la voiture individuelle
- Développer l'intermodalité

Dans l'élaboration de son PAM, la Ville a prévu **d'associer les habitants et usagers de la ville et des quartiers concernés** par la mise en œuvre des actions. Cette dynamique participative doit assurer une visibilité d'ensemble de la démarche et du PAM. Elle doit également permettre la création d'un espace de dialogue avec le public sur les objectifs du PAM et la déclinaison des actions à mettre en œuvre. Cet **espace de**

dialogue doit être organisé et structuré de manière à ce que chaque participant puisse intervenir en fonction de ses centres d'intérêt.

Enfin, l'organisation et l'animation de cet espace de dialogue doivent veiller à assurer son bon fonctionnement dans le contexte actuel de la crise sanitaire en utilisant le panel des méthodes, techniques et canaux de communication disponibles pour avancer sereinement et efficacement dans le processus établi en concertation avec la Ville.

1.2 Objectifs de la mission

L'objectif du processus participatif est de créer des conditions et d'offrir un **cadre propice** à l'établissement d'un **dialogue entre les différents acteurs en présence**, qu'ils soient habitants, commerçants, travailleurs, usagers ou bien représentants d'institutions ou acteurs concernés par les thématiques traitées et les modes de transports. Les moyens mis en œuvre dans le cadre du processus participatif doivent permettre à l'ensemble des acteurs **d'exprimer leurs besoins, attentes**, mais également leurs **contraintes spécifiques**.

La démarche participative à mettre en place devra assurer, sous un chapeau global permettant une **vue d'ensemble** de la dynamique, l'installation de **plusieurs processus participatifs** thématiques et en lien avec des actions spécifiques localisées.

La **première partie** de la démarche vise à **approcher le Programme d'Actions Mobilité dans sa globalité** à travers deux types de rencontres :

- des **séances d'information** au public afin de découvrir le PAM, de le commenter et découvrir le résultat d'une enquête sur la perception du public concernant le PAM et ses objectifs ;
- des **ateliers thématiques** permettant, en groupes plus restreints, de prendre connaissance des actions prévues par le PAM sur ces thématiques, de pouvoir les interroger et les commenter.

Une seconde partie portera sur des projets et actions plus spécifiques. Après l'élaboration du PAM, la démarche se poursuivra par des rendez-vous citoyens d'information du suivi de sa mise en œuvre durant les années à venir.

2 Méthodologie de travail

2.1. Une communication générale

Dès le départ de la mission, une attention particulière a été portée à la **communication** sur le processus, ses objectifs et ses différentes étapes, afin de promouvoir la transparence et l'information vers l'ensemble des citoyens intéressés. Différents médias ont été mobilisés (bulletin communal, site Internet de la Ville et d'Espace Environnement, et réseaux sociaux). Une plateforme numérique spécifique au projet a été mise en place afin de centraliser les informations utiles et disponibles.

La **plateforme numérique** deviendra la pièce centrale de cette **information**. Conçue comme un site Internet, elle est alimentée et mise à jour à chaque phase du processus. Elle pourra être complétée de photos, illustrations, cartes et documents de synthèse et comptes rendus du travail de co-productions en atelier.

2.2. Des séances d'information

Afin de lancer officiellement la démarche et communiquer au plus grand nombre le démarrage du processus, une **réunion publique** a été organisée en collaboration avec la Ville, le 15 mars dernier. Etant donné le contexte sanitaire lié au Covid, cette réunion s'est tenue en ligne. Elle a comptabilisé 81 demandes d'inscriptions et un pic de 67 connexions lors de la séance.

Elle a permis de :

- ▶ présenter la démarche, ses étapes, enjeux et limites ;
- ▶ présenter les grandes lignes du PAM, ses objectifs et quelques actions liées;
- ▶ proposer une première consultation via un questionnaire en ligne ;
- ▶ lancer l'appel à candidatures pour la constitution des groupes.

Une **seconde réunion** publique a été organisée le 21 avril afin de présenter les résultats de l'enquête en ligne. Elle s'est également tenue en ligne.

2.3. Une enquête par questionnaire en ligne

Cette proposition n'émane pas directement du cahier des charges mais vise à **consulter assez largement le public** sur sa perception du PAM, des objectifs et des actions envisagées ainsi que sur les problématiques de mobilité vécues ou constatées par les participants. Cette étape est, selon nous, une étape essentielle avant d'entrer plus en détail dans les thématiques et actions spécifiques à mener. Les résultats obtenus permettent d'alimenter les travaux des groupes de travail.

Concrètement, l'enquête en ligne a démarré lors de la séance d'information du 15 mars et le public a eu 15 jours, jusqu'au 31 mars, pour y répondre. **64 participants** ont

complété le questionnaire. Une personne nous a indiqué avoir été dans l'incapacité d'y répondre et nous a soumis ses observations par email.

Les résultats de ces questionnaires en ligne ont permis d'**alimenter la réflexion** des travaux en atelier.

2.4. Des ateliers thématiques

Le cœur de la démarche se situe dans l'organisation de ces ateliers dont la philosophie est de développer, avec un nombre restreint de participants, certaines thématiques du PAM. L'avantage des groupes de travail limités en nombre (**15 personnes max.**) est qu'ils permettent une grande **flexibilité d'organisation**, notamment la tenue des réunions en ligne, et permettent une meilleure interaction entre les participants. Etant donné le contexte sanitaire, les 9 ateliers prévus ont été organisés en ligne.

Les groupes étaient constitués de panels de **citoyens** (dans la mesure du possible représentatifs des différents profils d'habitants et d'usagers de la ville) et de personnes représentant les **acteurs et organismes** plus institutionnels, identifiés par la Ville d'OLLN. Dans les faits, l'appel à candidatures a généré une liste de 28 participants potentiels. Une petite sélection a dû être opérée et 2 désistements ont été enregistrés après sélection.

L'organisation de chaque atelier a veillé à poser un cadre et à proposer une **approche pédagogique** pour mettre l'ensemble des participants en capacité d'apporter des éléments utiles à la réflexion. Chaque action a ainsi été présentée aux participants qui ont eu le temps de s'exprimer et d'écouter les avis de chacun.

Pour chaque thématique (modes actifs, transports en commun et usage de la voiture individuelle), le premier atelier a été l'occasion par thématique de **découvrir les objectifs opérationnels et l'ensemble des actions** prévues. Chaque participant a ensuite pu s'exprimer sur cette liste et **exprimer un choix en termes de priorité** (par vote). Cet exercice a permis de déterminer le classement des actions prioritaires pour le groupe. Ce résultat a constitué la **table des matières** (ou feuille de route) pour l'organisation des deux ateliers suivants.

Les **ateliers 2 et 3** ont donc été organisés sur cette base. Chaque **action prioritaire** était à nouveau présentée et **débatue** par les participants afin d'en ressortir **les marques d'intérêt, les questions, les propositions, les tendances au sein du groupe (convergentes ou divergentes)**.

3 Découvrir le PAM : séances d'info et enquête

3.1. Séance d'information : Découvrir le PAM (15 mars)

Le soir du 15 mars, était organisé la première séance d'information sur le Programme d'Actions Mobilité, la première d'une série de rencontres qui se tiendront régulièrement durant plusieurs mois. Etant donné le contexte sanitaire, cette séance d'info s'est tenue en ligne, sous le format d'un webinaire où les participants avaient l'occasion de poser leur question par écrit. Sur les 81 demandes d'inscriptions, la rencontre a enregistré une affluence de 60 personnes (jusque 65).

3.1.1. Déroulement

Annoncée via le bulletin communal, sur les réseaux sociaux et sur le site Internet de la Ville, cette séance avait pour but de lancer la démarche participative et d'informer le public sur le PAM et son élaboration.

Au programme :

- Présentation des objectifs du PAM
- Présentation de la démarche participative
- Présentation des acteurs en présence
- Questions/réponses
- Lancement de la plateforme numérique
- Lancement de l'enquête par questionnaire en ligne
- Lancement de l'appel à candidatures pour les ateliers thématiques

3.1.2. Questions posées

La séance a généré plus de cent questions écrites (sur le Chat et sous l'onglet Questions/Réponses). La plupart de ces questions ont trouvé une réponse, soit directement auprès des intervenants, oralement, soit par écrit en cours de séance. Ces questions concernaient le déroulement des étapes de la participation, et naturellement les questions de mobilité soulevées par le PAM, concernant les transports en commun, les modes actifs, l'usage de la voiture et l'intermodalité. Ces questions, regroupées par thématiques, ont permis d'alimenter les questionnements prévus lors des ateliers.

3.1.3. Suites

L'enregistrement de la réunion est accessible sur la plateforme numérique.

À la suite de cette séance, le public a eu 15 jours (jusqu'au 31 mars) pour compléter le questionnaire en ligne et se porter volontaire pour participer aux ateliers thématiques.

3.2. Enquête par questionnaire en ligne

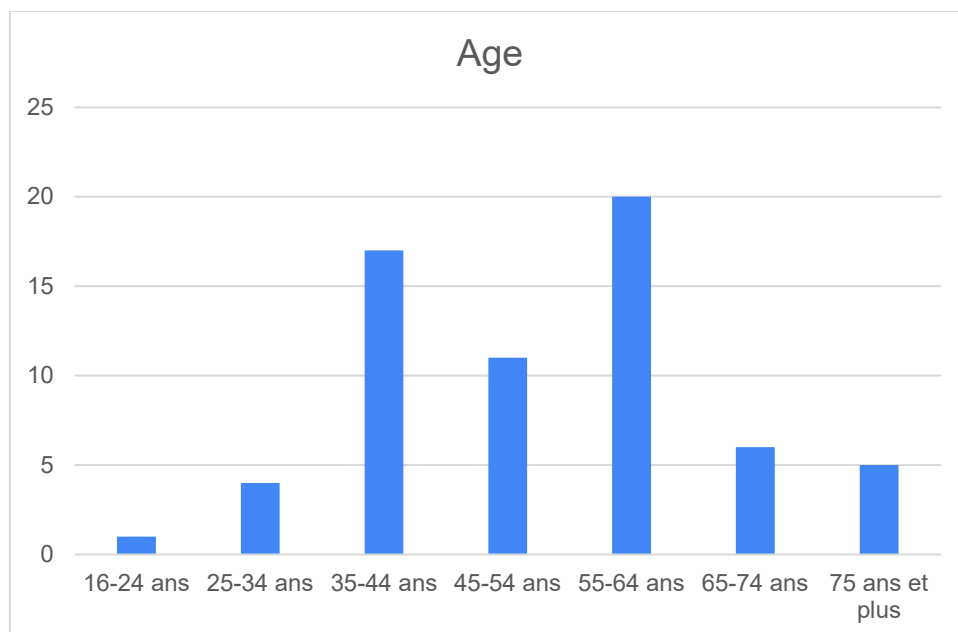
3.2.1. Déroulement

La séance d'information sur le PAM était une introduction à la démarche, un premier contact avec le public au sens large. L'enquête par questionnaires est une seconde occasion d'interroger le plus grand nombre sur sa perception du PAM et les enjeux en termes de mobilité sur le territoire. L'objectif de cette enquête est d'obtenir des informations quantitatives sur les questions de mobilité et les objectifs poursuivis par le PAM pour y faire face. Les résultats ont permis d'introduire le travail en atelier et d'alimenter les débats.

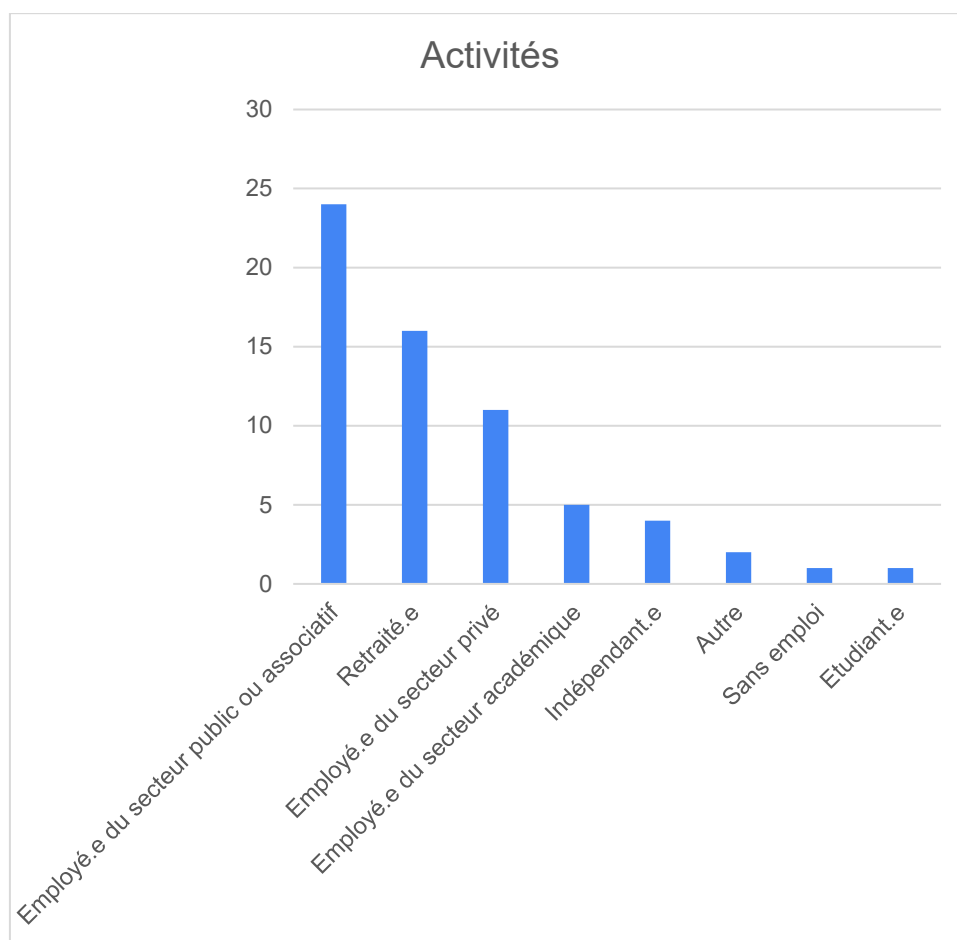
Le questionnaire en ligne est resté disponible pendant 15 jours, du 15 au 31 mars et a permis de recueillir l'avis de 65 personnes. Les questions ont porté sur le profil des répondants (notamment sur leurs habitudes de mobilité), sur leur appréciation des objectifs stratégiques et opérationnels du PAM, sur les atouts et les faiblesses du territoire en matière de mobilité et enfin sur les suggestions qu'ils proposent pour répondre aux problématiques soulevées. Les résultats de l'enquête ont été présentés lors de la séance du 21 avril.

3.2.2. Profils des répondants

Les participants comptent 42 d'hommes et 21 femmes.



Classiquement, la classe d'âge la plus représentée est la catégorie des personnes actives, de 35 à 65 ans. Les autres catégories, jeunes et seniors, sont également représentés.



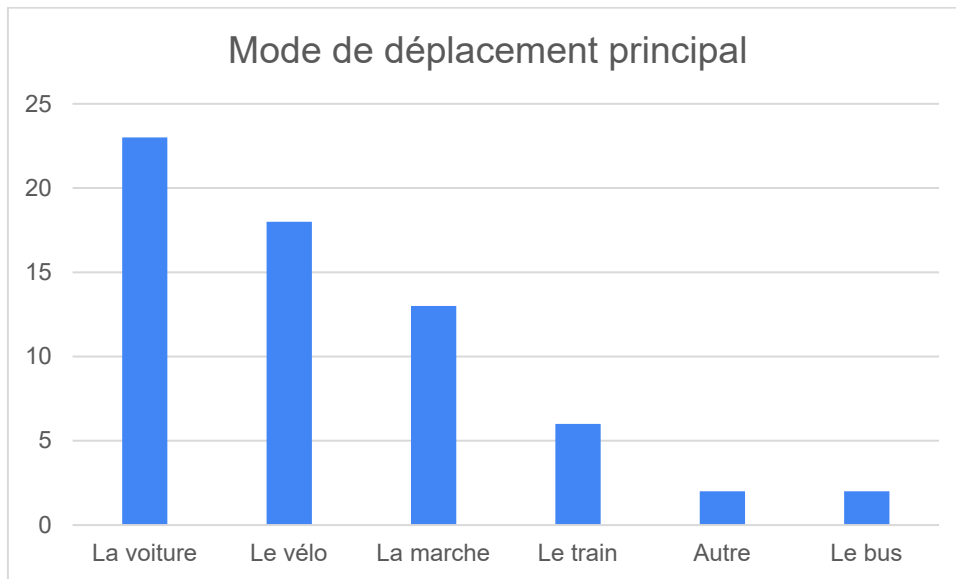
Par secteur d'activités, les groupes les mieux représentés sont les employés (du secteur public, associatif mais aussi privé et académique). Les retraités sont également bien représentés. 4 indépendants ont participé. Les étudiants et les demandeurs d'emploi sont très faiblement représentés (1).

Origine (lieu de résidence) :

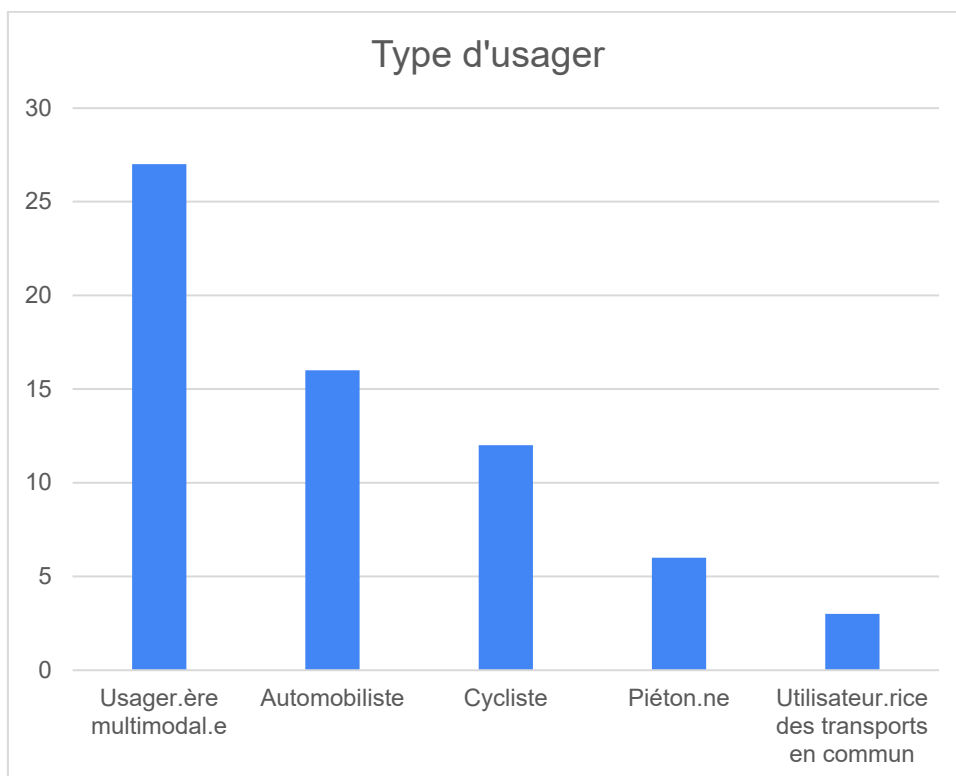
FRANQUENIES	0	BLOCRY	1
PINCHART	1	LOUVAIN-LA-NEUVE CENTRE	2
TIERNAT	1	MOUSTY	4
BAULOY	0	CEROUX	-
BON AIR	-	PUITS	-
LIMAUGES	0	HOCAILLE	0
MORIMONT	1	LA CROIX	5
LAUZELLE	9	FERRIERES	-
BLANC RY	3	LIMELETTE	5
ROFESSART	1	PETIT RY	5
STIMONT	1	BRUYERES	5
BARAQUE	1	OTTIGNIES CENTRE	9
BIEREAU	3	Autre (Gembloux et Chastre)	2
BUSTON	5	Total	64

21 personnes résident à Louvain-la-Neuve et 41 personnes sont originaires d'Ottignies, Limelette ou Céroux-Mousty. 2 personnes vivent hors de la commune, à Chastre et à Gembloux.

Modes de déplacements :



Selon les participants, la voiture est le mode de déplacement principal et représente 36% de part modale. Cette part est donc loin des pourcentages (de l'ordre de 70%) généralement constatés en Wallonie. Le vélo arrive en seconde position avec 28%, suivi de la marche (20%) et du train (9%).



A la question de savoir comment les participants se considèrent (quel type d'utilisateurs), la majorité répond « usager.ère multimodal.e » (42%). Cette réponse est intéressante dans la mesure où elle montre à quel point les participants sont susceptibles de varier leur mode de déplacement. Les automobilistes arrivent en seconde position avec 25%

de répondants, suivi des cyclistes (19%), des piétons (un petit 10%) et les usagers des transports en commun (5%).

3.2.3. Atouts et faiblesses du territoires

Le questionnaire donnait la possibilité, par des questions ouvertes, de s'exprimer sur ce que les participants considèrent comme les atouts et les faiblesses du territoire communal en matière de mobilité. Par regroupement, cela a permis d'établir un classement des principaux atouts et faiblesses relevés par les participants. Cela met en évidence des modes de transports, des problématiques générales sur le territoire mais aussi parfois des lieux et des problématiques spécifiques.

Les atouts :

- Gares SNCB, futur RER (25 citations)
- Ville cyclable, réseau cyclable (22)
- Piétonnier LLN (20)
- Desserte en transports en commun (9)
- Liaison autoroutière, accès, voie rapide (9)
- Gares TEC (6)
- Volonté politique, dynamisme (5)
- Présence de Cambio, voitures partagées (4)
- Ville multimodale (3)
- Zone bleue (1)
- Parking auto (1)

Les 3 premiers atouts qui ressortent sont donc le train, la cyclabilité et le piétonnier de Louvain-la-Neuve. Les dessertes en transports en commun ainsi que les gares TEC apparaissent dans une moindre mesure. Les liaisons routières également.

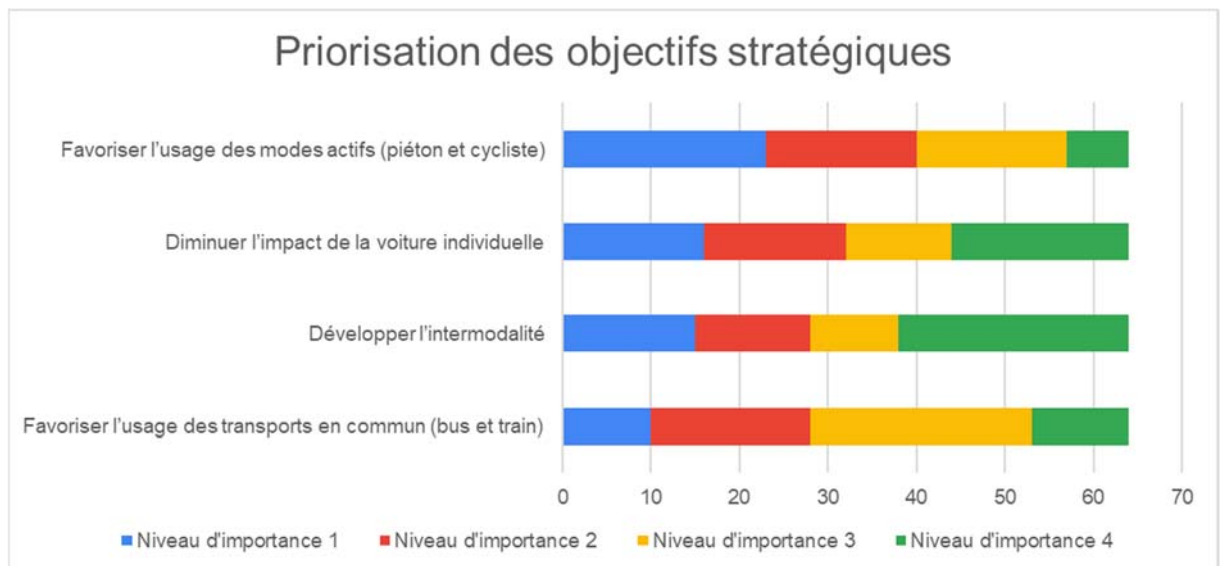
Les faiblesses :

- Trafic, congestion, transit aux heures de pointes (39)
- Sécurité des cyclistes, manque et qualité des infrastructures (24)
- Sécurité des piétons, cohabitation des différents modes (piétons, cyclistes, autres) (14)
- Couverture du territoire et fréquence des TEC (10)
- Parkings dans les centres et en périphérie (10)
- Vitesses excessives, nuisances (5)
- Manque de parkings vélos sécurisés, vols de vélo (5)
- Entretien de l'existant (4)
- Camions, livraisons (4)

- Liaisons douces entre Ottignies, LLN et autres villages (4)
- Voiries étroites, trottoirs étroits (3)
- Gros pôles d'attraction de voitures (ex. : gare, hôp., écoles...) (4)
- Manque de plan de circulation, hiérarchie des voiries (3)
- Relief de la ville (3)
- Horaire des trains notamment en soirée (3)
- Comportements inciviques, non-respect des règles (3)
- ...

3.2.4. Appréciation des objectifs stratégiques et opérationnels du PAM par les participants

Appréciation des objectifs stratégiques

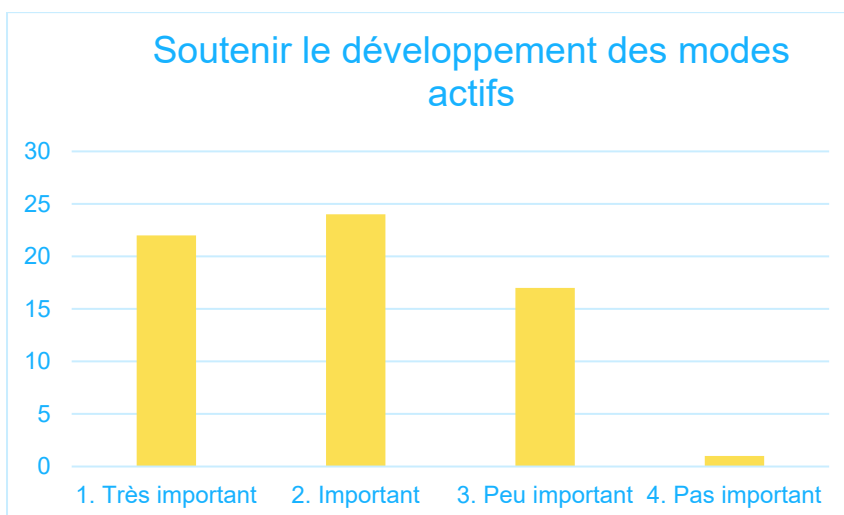
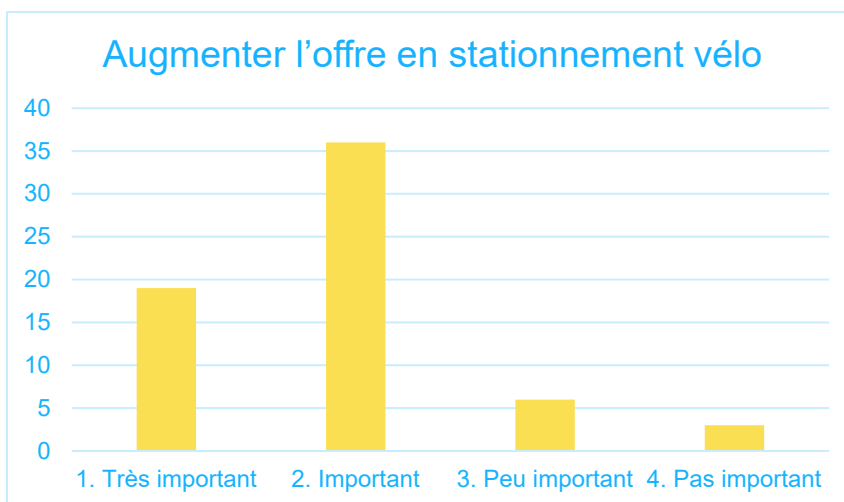
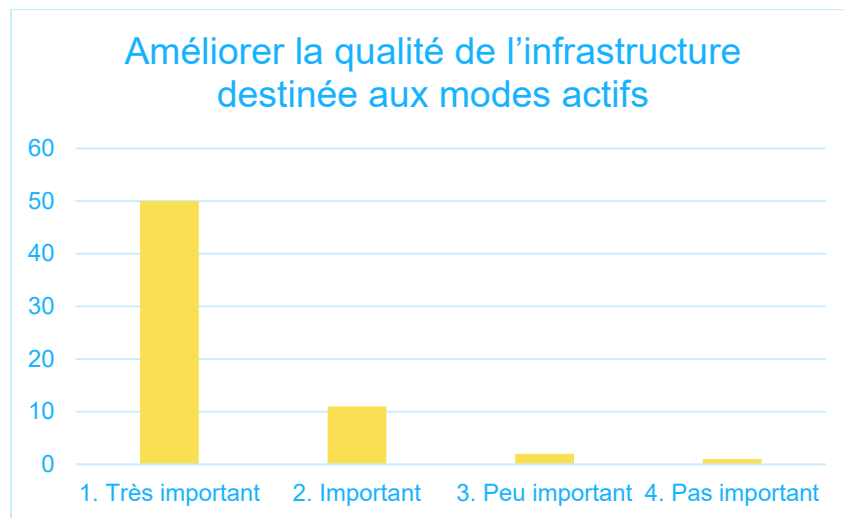


Concernant les objectifs, la première question consistait à classer par ordre d'importance (de 1 à 4) les 4 objectifs stratégiques qui chapeautent l'ensemble de l'élaboration du PAM. Ce graphique montre clairement l'importance de l'usage des modes actifs pour les participants (premier niveau 1 et plus petit niveau 4). Ce résultat **confirme l'intérêt pour le principe STOP** qui est à la base de l'élaboration du PAM et qui met les piétons et les cyclistes au sommet de la hiérarchie des modes de déplacements à développer en priorité.

Appréciation des objectifs opérationnels

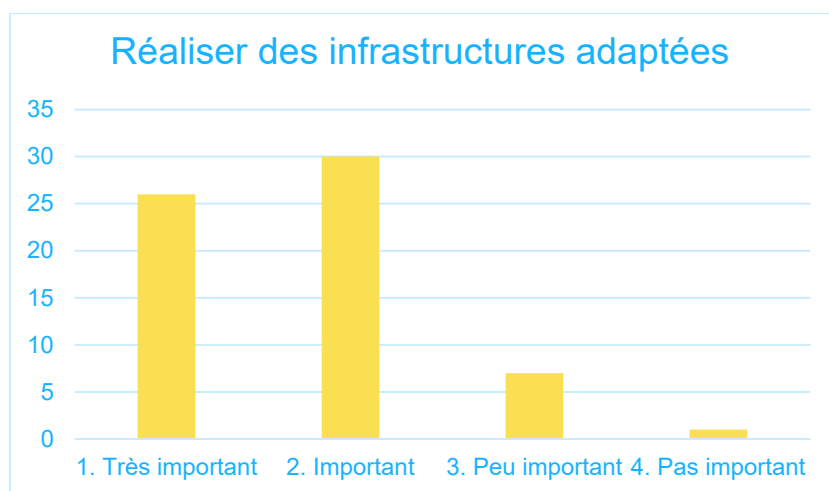
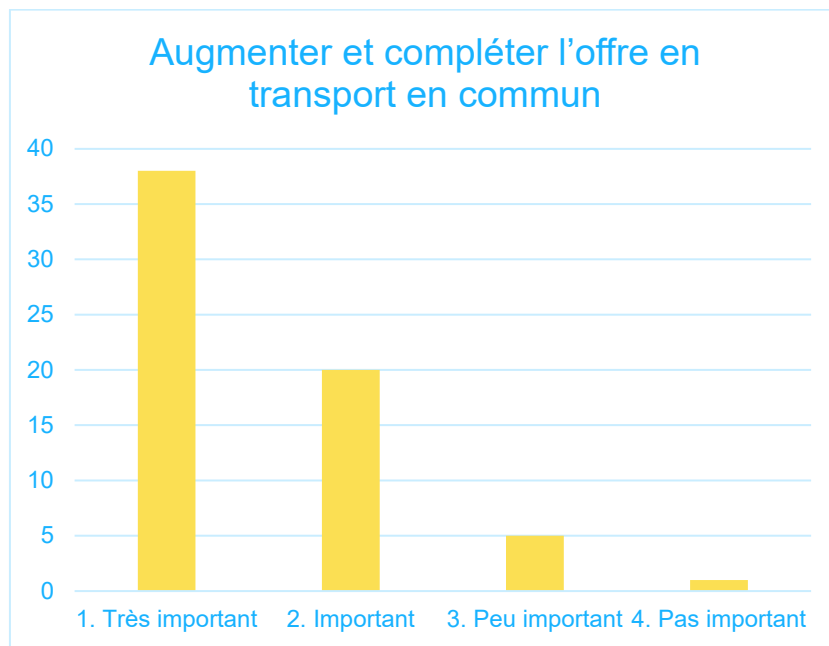
L'enquête poursuivait avec les objectifs opérationnels qui se déclinent sous chaque objectif stratégique. Ils sont repris ci-après par OS et montrent les tendances qui se dégagent, des plus importants aux moins importants.

OS : Favoriser l'usage des modes actifs



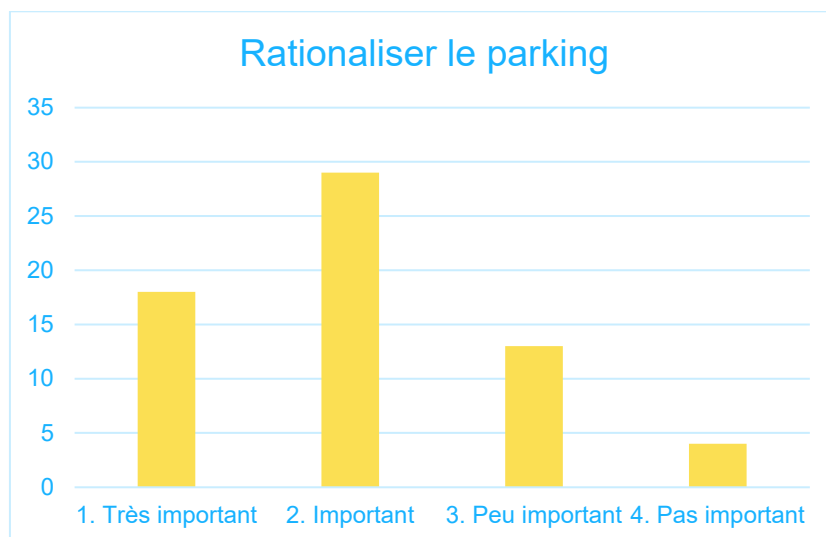
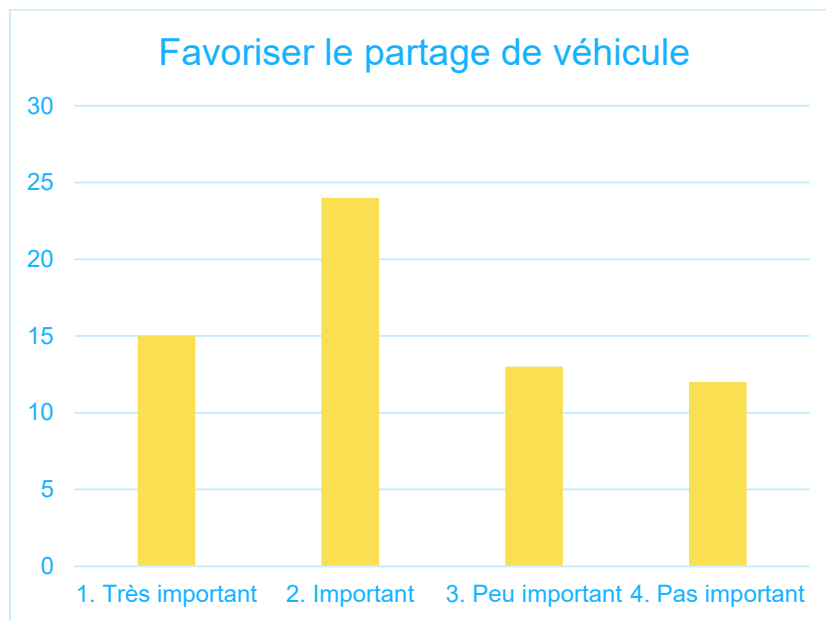
Ces graphiques montrent la tendance à donner de l'importance aux infrastructures destinées aux modes actifs et, dans une moindre mesure, à augmenter l'offre en stationnement vélo. Le soutien au développement des modes actifs semble encore moins marqué (entre très important, important et peu important).

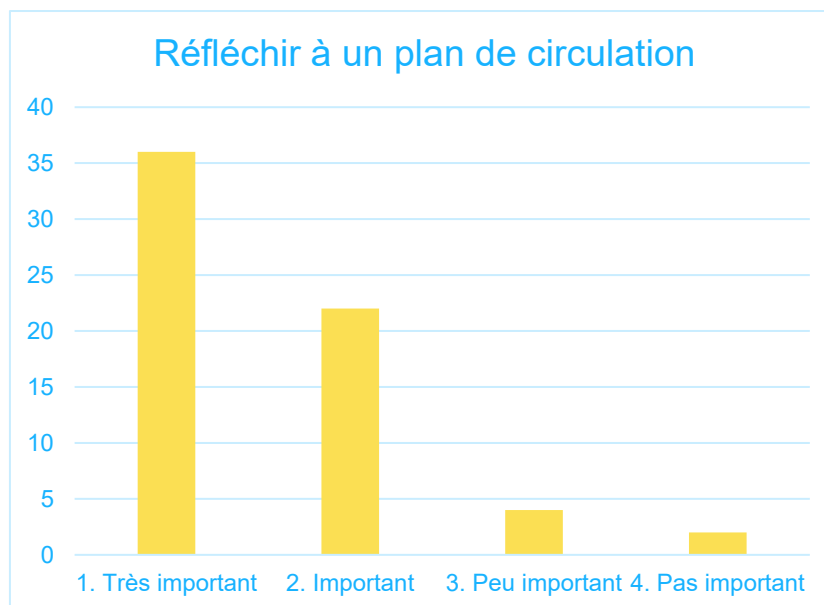
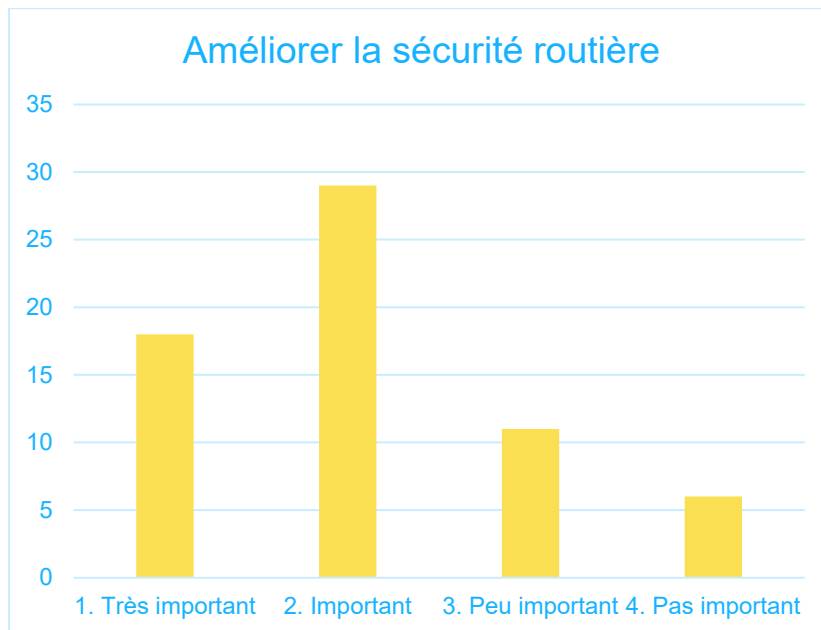
OS : Favoriser l'usage des transports en commun



Ici, l'objectif d'augmenter et compléter l'offre en transports en commun ressort comme très important.

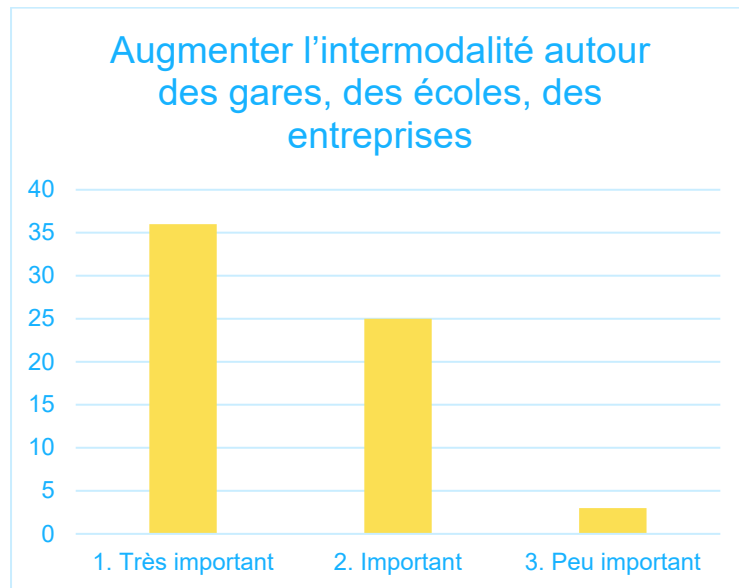
OS : Diminuer l'impact de la voiture individuelle





Les trois premiers objectifs opérationnels liés à l'usage de la voiture semblent relativement importants. Par contre, le quatrième se distingue particulièrement comme étant très important pour les participants.

OS : Développer l'intermodalité



Ici aussi, la majorité des participants considère cet objectif relatif à l'intermodalité comme très important. La section suivante, sur les atouts et les faiblesses du territoire, va permettre de décrire les problématiques vécues et relevées par les participants et qui donnent du sens à ces résultats.

3.2.5. Suggestions des participants et mise en parallèle des actions du PAM

La dernière question du questionnaire portait sur les suggestions que les participants souhaitent formuler en vue de répondre aux problématiques. Plus de 60 suggestions (67) ont été pointées. Elles sont reprises ci-dessous dans un tableau reprenant en parallèle les actions prévues par le PAM afin d'y répondre.

Tableau des suggestions // actions du PAM

1.1.1 Plan cyclable 2020/2030 - aménagements cyclables
Réaménager le trottoir très dangereux de la rue des Combattants
Elargir la voie là où c'est nécessaire pour avoir des pistes séparées des voitures et des piétons
En zone 30, partage de la route par les cyclistes et les voitures
Augmenter les espaces cyclables de déplacements rapides (autoroute à vélos)
Faire une passerelle cyclo-piétonne entre Limelette et Ottignies
1.1.2 Liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle
Faire une ligne ravel le long de la ligne 161 vers Bruxelles
1.1.3 Sécuriser l'accès au piétonnier de Louvain-la-Neuve
Cyclo-logistique du dernier km pour LLN
1.1.4 Envisager un piétonnier au centre d'Ottignies
Créer un piétonnier à Ottignies (place du centre et Coeur de Ville)
1.2.1 Parkings vélos collectifs et sécurisés dans les centres urbains
1.2.2 Parkings vélos collectifs et sécurisés dans les quartiers
Résoudre les problèmes de vol de vélos
Installer des parkings vélos sécurisés
Prévoir des parkings vélos sécurisés qui permettent d'accueillir des vélos cargos
1.3.1 Licence pour cyclo partage (freefloating)
1.3.2 Cyclottintois : vélos en prêts longues durées
1.3.3 Flotte de vélos partagés en libre-service
Mettre à disposition des vélos-cargos en partage
1.3.4 Filière recyclage vélo, brevet du cycliste, JV à vélo
1.3.5 Pérenniser la prime vélo
1.3.6 Développer les collaborations avec Pro Velo et avec le Gracq
Associer les usagers avant de nouveaux aménagements
Promouvoir une application (site web ou autre) pour signaler un point-noir
Lutter contre l'image négative du vélo
Sensibiliser les cyclistes à la sécurité routière
Pourquoi pas plus d'organisation de rangs "pedibus" ?
1.3.7 Inclusion effective des PMR par aménagements adaptés
Rendre les trottoirs partout accessibles PMR
2.4.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande (navette interquartier)
Remplacer la ligne 17 par du transport à la demande ou en faire une ligne de bus cohérente qui rabat tout Limelette ;
2.4.2 Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc scientifique
2.4.3 Nouvelles lignes Proxibus
2.4.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes
Faire rouler tous les bus 1 ou 2 allers-retours par jour week-end compris
2.4.5 Lignes supplémentaires de bus

Remplacer la ligne 17 par du transport à la demande ou en faire une ligne de bus cohérente qui rabat tout Limelette
Une liaison continue entre les centres d'Ottignies et LLN (directe et gratuite, télécabine, bus)
Faire un accès direct entre les lignes de bus et les lieux de vie (exemple : le centre sportif du Blocry)
Desservir les écoles à partir d'un hub de collecte (bus ou autre)
2.4.6 Amplitude journalière des trains
2.4.7 Un RER toutes les 10' au départ de LLN
Une liaison continue entre les centres d'Ottignies et LLN (directe et gratuite, télécabine, bus)
2.4.8 Zone tarifaire unique pour Ottignies-LLN (Ottignies-Mousty-LLN)
2.5.1 Gare ferroviaire d'Ottignies
2.5.2 Gare de bus d'Ottignies
Interconnexion train-bus
2.5.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve
Interconnexion train-bus
2.5.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus
Le choix des arrêts fait-il l'objet de concertation avec les usagers et/ou les habitants et le TEC ?
Avant l'esplanade, le bus s'arrêtait à hauteur du quai 1 : Retour possible ?
2.5.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies + site propre bus + taxi + vélos
2.5.6 Sites propres bus sur les axes structurants
3.6.1 Développer l'offre de voitures partagées
Avoir des voitures partagées dans chaque quartier
Mettre à disposition des sièges pour enfants
Rendre possible la location en véhicule partagé de voiture avec remorque ou grosse camionnette
3.6.2 Soutenir le covoiturage
Mettre en place une plateforme de covoiturage commune pour toutes entreprises, écoles et institutions
3.7.1 Réformer la zone bleue et définir un nouveau plan de stationnement
Supprimer le parking place du Centre et à l'espace du Cœur de Ville
Rendre le stationnement payant (y compris carte riverains, sauf voitures partagées) partout sur le territoire de la commune
Remplacer les parkings par des lieux de vie
Gratuité des parkings aux abords de la gare
3.7.2 Mutualisation du parking à Louvain-la-Neuve
3.7.3 Parking étudiants longue durée à Louvain-la-Neuve
3.7.4 Envisager un parking de dissuasion au centre d'Ottignies
Canaliser le flux de voitures en contraignant la circulation dans les zones habitées et localiser des aires de stationnement
Des parkings de délestage en périphérie avec des navettes gratuites en étoile
Pense-t-on à des points mobilité sur les roades extérieures ? Cela éviterait que les voitures entrent dans LLN
3.7.5 Faire évoluer le Guide communal d'urbanisme pour permettre des alternatives aux impositions de places de parkings
Limiter les places de parking/logements dans les permis
3.8.1 Multiplier les zones 30 en agglomération (Ville 30)
Elargir la zone 30 à la rue des Combattants
Augmenter la visibilité des panneaux zone 30
Le Petit-Ry en zone 30
3.8.2 Pérenniser les "aménagement temporaires"

3.8.3 Sécuriser les abords d'écoles - aménagements dépose-reprise
Autoriser les rues scolaires près des écoles
3.8.4 Amélioration du réseau routier. Objectivation et priorisation des travaux de voiries
3.8.5 Accroître le contrôle des infractions code de la route
Veiller à faire appliquer les règles imposées ; Verbaliser ; (ex. : zone 30)
3.8.6 S'appuyer sur des collaborations (Gracq, Provélo, Save, Fédémot...)
3.8.7 Prévoir des chèques taxi nocturnes pour les jeunes (projet RW)
3.9.1 Adapter le plan de circulation
Canaliser le flux de voitures en contraignant la circulation dans les zones habitées et localiser des aires de stationnement
Revoir le plan de circulation à partir du quartier de la Croix au centre-ville avec certaines interdictions de traverser la ville
Prendre en compte l'évolution du nombre de logements sur l'axe Ottignies/LLN
Modifier le réseau de route pour rendre plus long en distance le trajet en voiture par rapport aux modes actifs
3.9.2 Réduire le trafic automobile Chaussée de la Croix
Un vrai comptage des voitures dans la chaussée de la Croix
3.9.3 Réflexion sur le barreau Sud
3.9.4 Réflexion sur le pont de Masaya
3.9.5 Réflexion sur l'élargissement du pont de l'Europe
4.10.1 Création de Points Mob
Pense-t-on à des points mobilité sur les rocade extérieures ? Cela éviterait que les voitures entrent dans LLN
4.10.2 Solution de distributions urbaines à LLN
Cyclo-logistique du dernier km pour LLN

Tableau des suggestions hors PAM

Dialogue avec les communes voisines ;
Densifier les quartiers (en finir avec la rurbanisation) ;
Dissuader la 'possession' d'une voiture (au-delà de son usage) ; Envisager des dispositions fiscales ;
Une application/Centrale MAAS (mobilité comme un service) ;
Des places vélos dans les bus et trains

4 Les ateliers thématiques

Après cette première étape de découverte du PAM pour le public, les ateliers thématiques ont pour vocation d'aborder plus en détail les actions proposées par thématique, avec des groupes plus restreints de participants, de manière à garantir la qualité des échanges.

Les trois thématiques abordées :

- ✓ Les modes actifs (piétons et cyclistes)
- ✓ Les transports en commun (bus et train)
- ✓ L'usage de la voiture individuelle

Trois groupes ont ainsi été constitués, composés chacun de 10 citoyens et de 5 acteurs encadrants, issus d'institutions, d'associations ou de groupements spécifiques concernés par la thématique.

Les participants citoyens ont été recrutés sur base d'un appel à candidatures organisé dans la foulée de la séance d'information du 15 mars. Chaque groupe thématique s'est réuni trois fois afin de bien appréhender les actions prévues par le PAM et les commenter.

Cette section propose de présenter la synthèse des échanges par thèmes et actions (**intitulés des actions surlignés en jaune**).

4.1. Les modes actifs

Ce groupe de travail est constitué de 10 participants citoyens (4 femmes et 6 hommes). Il est accompagné par 5 participants « encadrants » :

- une représentante du GRACO local (groupement des cyclistes au quotidien) ;
- un représentant de l'association Tous à Pied ;
- une représentante de l'UCLouvain ;
- un représentant de la Province du Brabant Wallon ;
- un représentant de la CCATM.

L'atelier 1 : les grandes lignes des débats

Le premier atelier a été l'occasion pour le groupe de découvrir le panel d'actions proposées par le PAM concernant les modes actifs. S'en est suivi un échange (questions/réponses et débat) sur le contenu de ces actions.

A l'issue de cet échange, les participants ont été invités à se prononcer sur les actions qui leur semblent prioritaires. Ils avaient, par ailleurs, la possibilité d'ajouter des actions qui ne leur semblaient pas apparaître dans la liste des actions du PAM. Cet exercice est synthétisé dans le tableau suivant.

Actions proposées	Votes
1. Plan cyclable 2020/2030 - aménagements cyclables	8
2. Liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle	8
4. Envisager un piétonnier au centre d'Ottignies	5
Identifier les liaisons piétonnes et cyclables qui sont prioritaires à aménager, aussi afin de permettre aux enfants de rejoindre les écoles, et les activités extra-scolaire	5
3. Sécuriser l'accès au piétonnier de Louvain-la-Neuve	3
5. Parkings vélo collectifs et sécurisés dans les centres urbains	3
6. Parkings vélo collectifs et sécurisés dans les quartiers	3
Actions de sensibilisation à l'usage des modes actifs	3
9. Flotte de vélos partagés en libre-service	2
12. Développer les collaborations avec Pro Vélo et avec le Gracq	2
Liaison(s) piétonne(s) entre le centre d'Ottignies et les « centres » alentours (LLN, Céroux, Limelette, Mousty)	2
Réseau de Cheminement Piéton communal (pas juste à LLN ou le possible futur piétonnier centre d'Ottignies, mais bien sur TOUT le territoire, qui croise le plan cyclable)	2
Trottoirs en bon état (sans traces de chiens mais sans trous aussi)	2
Améliorer le contournement de LLN pour les vélos (pistes cyclables plus larges/en meilleur état le long de la rocade extérieure)	2
8. Cyclottintois : vélos en prêts longues durées	1
Dans tous les aménagements vélos, penser aux nouveaux vélos longs ou gros formats de + en + nombreux	1
Continuer le travail avec les écoles : l'après brevet du cycliste (inexistant pour le moment)	1
7. Licence pour cyclo partage (freefloating)	
11. Pérenniser la prime vélo	
10. Filière recyclage vélo, brevet du cycliste, JV à vélo	
13. Inclusion effective des PMR par aménagements adaptés	
Il me semble que l'idée du pédibus n'est pas reprise...	
Actualiser les liaisons appelées « leviers »	
Communication pour différents groupes (des plus jeunes le plus souvent) sur le code de la route + pedibus + brevet cycliste + cohabitation + etc.	
Bien veiller à la place des modes doux/actifs dans les futurs nouveaux quartiers de grande taille (ex. Bétons Lemaire/ CP Bourg de Matexi + assurer que le projet de boucle à sens unique est bien compatible avec le quartier Bétons Lemaire	

Les actions ayant retenu le plus de votes ont été étudiées en priorité lors des **ateliers suivants (2 et 3)**. Les résultats sont repris en synthèse dans les pages qui suivent. Ce premier moment d'expression des participants montre la difficulté à s'en tenir au principe STOP, en privilégiant ce que le groupe souhaite aborder en premier lieu, qui n'est pas la marche mais les vélos.

Les ateliers 2 et 3 : Focus sur les actions prioritaires

L'atelier 2 a été organisé et structuré de manière à prendre le temps de découvrir et de commenter les actions et les thèmes qui sont ressortis de manière prioritaire pour le groupe. A savoir :

- **Liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle**
 - o + **identifier les liaisons cyclables qui sont prioritaires à aménager sur l'ensemble du territoire (Ott-LLN)**
- **Piétonnier au centre d'Ottignies**
 - o + **identifier les liaisons piétonnes prioritaires à aménager**
- **Sécuriser l'accès au piétonnier de LLN**

Chaque thématique a été l'objet de débats au sein du groupe et a permis aux participants d'exprimer leurs craintes, leurs besoins, leurs expériences ainsi que des suggestions de mise en œuvre.

L'atelier 3 a poursuivi suivant le même modèle et abordait les points suivants :

- **Parkings vélos collectifs et sécurisés dans les centres et les quartiers**
- **Actions de sensibilisation à l'usage des modes actifs**

Le dernier exercice proposé à l'atelier 3 consistait en la réalisation d'un vote, à nouveau, sur les actions à privilégier dans le cadre de la thématique des modes actifs et sur les objectifs opérationnels prioritaires de l'ensemble du PAM.

Focus sur...

Liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle et aménagements cyclables

+ identification des liaisons cyclables qui sont prioritaires à aménager

Cette première thématique est ressortie en première position des actions à aborder par le groupe, à l'issue de l'atelier 1.

Elle fait référence à l'objectif opérationnel « **Améliorer la qualité de l'infrastructure destinée aux modes actifs** » et les actions 1.1.1 Plan cyclable 2020-2030 et 1.1.2 Liaison cyclable structurant dans la vallée de la Dyle

A. Les axes structurants

a. Le Ravel

Le point de départ de l'échange porte sur le corridor cyclable qui va être réalisé pour relier Court-Saint-Etienne (gare) et Ottignies (gare). Ce projet prévoit un cheminement cyclable d'une largeur de 4m réalisé par la région et dont le délai annoncé est 2024. Cet axe sera bénéfique pour relier des pôles importants le long de la vallée de la Dyle.

Attention toutefois à la cohabitation des cyclistes et des piétons !

→ Suggestion : Etant donnée la largeur de 4m, prévoir une séparation clairement lisible entre les cyclistes et les piétons (idéalement avec séparation physique).

b. Le lièvre et la tortue

A partir de cette base, plusieurs options sont envisagées pour relier les pôles. L'image du lièvre et de la tortue est utilisée pour définir 2 types d'usagers :

- le cycliste au quotidien qui recherche l'efficacité (aller au plus vite, au plus court) ;
- les familles avec enfants, les cyclistes plus frileux, qui préfèrent utiliser des chemins détournés plus apaisés.

Les premiers opteront pour les grands axes de circulation existants.

→ Suggestion : Il faut donc chercher la complémentarité entre les leviers des plans cyclables et les axes structurants.

c. Une zone 30 généralisée

Les aménagements existants sur les grands axes, comme la piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue des Combattants, sont jugés inappropriés pour les cyclistes quotidiens, qui préfèrent alors se mêler à la circulation.

→ Suggestion : Une zone 30 généralisée apaiserait les conflits entre cyclistes et voitures. Elle serait alors accompagnée d'un panneau F99 qui permet aux cyclistes de choisir entre la route et la piste cyclable. Exemples : N239, Bois des Rêves, chaussée de la Croix, avenue des Justes...

Des exceptions à cette zone 30 généralisée peuvent être envisagées comme hors agglomération (ex : rue Croix Thomas vers Céroux).

B. Les liaisons cyclables

Les participants évoquent une série de liaisons potentielles ou essentielles, permettant de lier les quartiers/villages, sur ou en dehors des grands axes. Ces itinéraires ou segments de parcours nécessitent une attention particulière au niveau des aménagements.

- Petit Ry – Centre par l’avenue des Villas, moyennant un réaménagement de la rampe de liaison avec l’avenue des Combattants, sentier Sainte-Anne à élargir
- Vers la gare :
 - o Alternative à l’avenue des Combattants par la rue des 2 Ponts et rue Paul Delvaux (Attention rond-point difficile à franchir à vélo)
 - o Avenue des Combattants entre la gare et l’église à réaménager, carrefour de l’église à réaménager
 - o Rue Lucas, à refaire et gérer le stationnement sauvage
 - o Liaison gare d’Ottignies vers Céroux par l’avenue des Villas, Bon Air, Croix Thomas
- Vers Wavre :
 - o Avenue Demolder ou Sorbiers (à voir en fonction des stationnements alternés av. Demolder) – chemin le long des voies de chemin de fer – rue Léon Dekaise – Avenue Jassans – Belle Voie
- Vers Louvain-la-Neuve :
 - o Chaussée de la Croix
 - o Bois des Rêves (des aménagements sont annoncés pour 2022-2023)
 - o Rue Bois des Rêves
- Aménagement N4 en lien avec la nouvelle clinique

Attention de bien assurer les continuités, aux carrefours, ronds-points (ex. : Pays-Bas), avec des aménagements correctement mis en œuvre (ex. : SAS vélo le long de la N4). Attention également à l’entretien des pistes existantes.

Post-it rédigés en séance par les participants + votes

1 Refaire l'Av. des Combattants entre la gare et l'Eglise pour avoir un itinéraire cyclable OK (y compris avec une option par la rue Lucas)	7
2 Continuité des pistes cyclables aux ronds-points et carrefours (gare)	5
3 Généraliser le 30 km/h	5
4 Liaison gare Ottignies - LLN	4
5 Itinéraire Wavre - Ottignies - CSE	4
6 De la gare/du centre d'Ottignies au Petit-Ry	4
7 Aménagement N4 (aussi lien à la nouvelle clinique)	4
8 L'ensemble de la connexion Petit-Ry-Centre (en passant par le sentier Sainte-Anne élargi, la rampe de la fin de la rue des Villas et retravailler le carrefour devant l'Eglise)	3
9 Rue du Bois des rêves	3
10 Connexion centre Ottignies vers Petit-Ry et Clinique/Athénée	3

11 Rue du viaduc et/ou Chaussée de la Croix	3
12 Liaison Court-Saint-Etienne-Wavre via la N237 et N239 ou via corridor vélo	3
13 Apaiser le trafic (zones 30) pour mieux partager la route	3
14 Type Ravel large entre Céroux-Mousty et Wavre (idem point 5)	2
15 Liaison qui connecte la gare d'Ottignies vers le centre d'Ottignies (via av. des Combattants et la rue Lucas) (idem point 1)	2
16 Entretien l'existant	2
17 Lien Mousty - Limal (idem point 5 et 14)	2
18 Investir fortement dans l'itinéraire NIVELLES - WAVRE (idem point 5, 14 et 17)	2
19 Liaison Mont Saint Guibert LLN Rue de fond Cattelain	2
20 Avenue des Combattants (idem point 1 et 15)	2
21 Créer une véloroute le long du chemin de fer Céroux - Wavre (idem points 5, 14, 17 et 18)	2
22 Une liaison en plus entre la vallée et le Petit-Ry (directe par la Gare)	2
23 Sécuriser les liaisons qui existent en évitant les "ruptures"	2
24 Outre les points-nœuds (de la Province ?) qui nécessitent une carte, ajouter des panneaux de signalisation entre quartiers	2
25 Liaison Centre-Limelette	1
26 Liaison Wavre - Ottignies (idem points 5, 14, 17, 18 et 21)	1
27 Partage de l'espace N239 (Avenue Provinciale jusque gare) (idem points 1, 15 et 20)	1
28 La rue de Mont Saint Guibert qui va de la rue du Ruisseau à la vieille rue de Namur est très dangereuse et nécessite un axe cyclable d'un côté et un axe piéton de l'autre	1
29 Liaison gare Ottignies à Céroux via avenue des villas - bon air- croix Thomas etc.	1
30 Améliorer la cyclabilité de la N239	0
31 Liaisons directes	0
32 Et si on créait un tire-vélos (genre tire-fesses) pour monter d'Ottignies à LLN ?	0

Focus sur...

Envisager un piétonnier au centre d'Ottignies

Elle fait référence à l'objectif opérationnel « **Améliorer la qualité de l'infrastructure destinée au mode actifs** » et l'action 1.1.4 envisager un piétonnier au centre d'Ottignies

A. Le piétonnier

L'objectif du piétonnier est de libérer l'espace public de l'emprise de la voiture. Le point de départ devrait être de libérer les places (Cœur de Ville et place du Centre). L'idée de partir de ce qui se fait le vendredi pour le marché est une base partagée par les participants. Continuité du piétonnier entre la place du centre et le Cœur de Ville.

Il est envisagé de l'élargir aux boulevard Martin, rue du Moulin, rue Lucas et avenue Reine Astrid.

Les aménagements doivent être qualitatifs, conviviaux, fleuris, agrémentés de bancs, de terrasses, de jeux pour enfants...

Prévoir un partage intelligent de l'espace (piéton prioritaire, vélo + stationnement vélos, voitures, embarquement/débarquement localisé).

Des accès doivent être prévus pour les livraisons, embarquements/débarquements.

Une réflexion doit porter sur la possibilité d'avoir accès à un parking limitrophe pour les usagers et habitants du Cœur de Ville.

En parallèle, réfléchir à l'offre de stationnement en centre-ville, parkings du Monument, et du Douaire, et à l'offre en stationnement vélos (1 parking voiture = 5 parkings vélo).

Devant l'administration communale et l'école communale, la situation des entrées/sorties est très compliquée. Stationnement sauvage sur le parvis. Proposition d'en faire une rue scolaire mais très peu réaliste vu que la voirie est régionale et peu de possibilité de report sur un autre axe possible.

Le projet de piétonnier devrait être intégré dans la réflexion du Schéma Général d'Aménagement du Centre.

B. Les rues résidentielles (zone 20)

Si pas de piétonnier, mettre le périmètre en zone résidentielle c'est-à-dire en zone 20km/h afin de limiter la différence entre voiture et piéton. L'espace partagé est alors partagé avec les différents usagers par le réaménagement complet de la voirie où il n'existe plus d'accotement spécifique de type trottoir et tout est de même niveau.

Exemple de la rue de la Chapelle : expérience mitigée pour certains. Et positive pour d'autres : « La rue est clairement plus apaisée » (témoignage d'un usager cycliste).

C. Les liaisons piétonnes

« Un piétonnier, c'est bien ! Un piétonnier connecté aux quartiers, c'est mieux ! » Volonté d'élargir le débat du centre piétonnier pour améliorer les cheminements piétons depuis les différents quartiers/villages vers le centre d'Ottignies. Certaines

liaisons sont complexes pour les piétons à proximité de Cérroux-Mousty, certains cheminements sont non continus. Le cas de l'absence de trottoir Avenue Georges Lemaitre à LLN est évoqué mais à cet endroit, nous sommes clairement dans un autre aménagement. Cet axe est un axe voiture, la structure des piétonniers étant en dehors de cet axe. Autre point-noir évoqué : le pont de l'Europe, trop étroit pour les piétons. Ici ce sont les caractéristiques du pont Infrabel qui ne permet pas d'améliorer le confort sans refaire l'ouvrage d'art.

Post-it rédigés en séance par les participants + votes

Un vrai piétonnier large, bien aménagé (fleuri, de l'eau, des bancs, des cafés ouverts:-))	10
Commencer rapidement avec ce qui existe déjà le vendredi matin, jour de marché	8
Un piétonnier c'est bien, un piétonnier connecté aux quartiers, c'est mieux	7
Prévoir des espaces de "convivialité" : des bancs, et pourquoi pas quelques jeux pour enfants de-ci de-là ?	7
Un partage intelligent de l'espace (piéton prioritaire, mais penser aux stationnements vélo et voiture + dépose-minute + rue scolaire + etc.)	7
N'autoriser les circulations de voitures que pour les livraisons et embarquement/débarquement de personnes dans la zone concernée	5
Assurer la continuité des cheminements entre piétonnier et les quartiers environnants sinon on viendra en voiture pour marcher en sécurité dans le piétonnier...	5
Pour chaque place de parking voiture = 4 places de parking vélo	3
De manière générale, élargir les trottoirs	3
Verduriser un maximum le piétonnier, créer des espaces conviviaux	3
Avoir des DELAIS pour l'aménagement du piétonnier	2
Trafic voiture hyper ralenti et rétréci, élargir les trottoirs et les aménager (végétation, bancs)	2
Bancs et espaces verts et parkings vélos	2
Nourrir le PCAR du Douaire sur base des recommandations auxquelles aboutiront ces ateliers	2
Quand on enlève une place de parking voiture, remplacer par 5 places de parking vélos	1
A partir du centre, prévoir des accès	1
Des rues scolaires, notamment devant la Maison communale	1
Rues partagées	1
Transformer le centre en zone résidentielle (20 km/h)	
Faire passer les voitures par un "ring"?	
Un vrai piétonnier comme LLN !!	

Focus sur...

Sécuriser l'accès au piétonnier de Louvain-la-Neuve

Elle fait référence à l'objectif opérationnel « **Améliorer la qualité de l'infrastructure destinée aux modes actifs** » et les actions 1.1.3 Sécuriser l'accès au piétonnier de Louvain-la-Neuve.

A. Circulation des cyclistes

Pour les cyclistes, il y a un intérêt de passer par l'hyper-centre pour passer d'un quartier à l'autre.

=> pas évident d'interdire les vélos dans le centre => pas interdire mais les inviter à parcourir un autre chemin ou à adapter leur comportement en fonction de la situation rencontrée.

- Réaliser des réseaux complémentaires : limiter l'accès aux cyclistes à certaines heures et connaître les alternatives pour les cyclistes et les indiquer sur place par une signalétique. Exemple de Gand : limiter à certaines heures avec alternatives indiquées par une signalétique.

→ **Proposition** : Marquage au sol des itinéraires alternatifs aux endroits critiques piétons/vélos, création de pistes cyclables sur la dalle, ...

Attention, beaucoup de barrières gênent le passage à vélo (surtout cargo, remorques) ! Elles sont là pour interdire aux automobilistes de passer sur la dalle.

Principe des cyclistes « tortues et lièvres », également pour LLN. Besoin d'être efficace.

Proposition d'améliorer les accès à la dalle :

- Depuis Ottignies, par le Bois des Rêves, l'accès à la dalle se fait le long du lac et puis par une passerelle étroite, trop étroite. A élargir.
- Améliorer l'accès à la dalle via les pénétrantes existantes exemples : par les avenues G. Lemaitre, du jardin botanique, ...
- ...

Attention à avoir une cohérence également dans la signalétique pour tous les modes de transports, pas uniquement pour les voitures.

B. Livraisons

Accès des camions sur la dalle de plus en plus fréquent, anarchique...

Proposition d'une cartographie GPS officielle pour les quais sous la dalle, pour les livraisons motorisées.

Pour le moment, réflexion sur un système de cyclo-logistique du dernier km : un microhub en dehors de la dalle accompagné d'un service logistique vélo ou petit véhicule électrique.

Post-it rédigés en séance par les participants + votes

Améliorer l'accès à la dalle de LLN pour les cyclistes venant d'Ottignies (entre le lac et la dalle)	8
Aménager l'accès à la dalle via Baudoin premier quand on vient de la N4	3
La cyclo-logistique du dernier kilomètre	7
Horaires restrictifs + itinéraires de déviation cyclistes en heures d'affluence	5
Livraison en vélo ou véhicule électrique	5
Le sentier partant du parc de la Source vers le quartier de Lauzelle pourrait être une bonne alternative vélo s'il était élargi	2
Marquages au sol pour les itinéraires alternatifs aux endroits critiques piétons/vélos ?	1
Cartographie GPS officielle pour les quais SOUS la dalle, pour les livraisons motorisées	1
Imprimer des pictos au sol pour inviter les piétons d'un côté, les roues de l'autre ?	1
Parkings vélos COUVERTS	6
Des espaces de parkings sécurisés et abrités	2
Prévoir liaisons inter-quartiers via la dalle	2
Communication et signalétique adaptées selon les heures/jours	4
Créer de pistes cyclables sur la dalle pour mieux répartir l'espace entre cyclistes et piétons	1
Veiller à la largeur des passages vélos (attention barrières, etc.)	1
Ouvrir ENFIN la passerelle enjambant le boulevard de Wallonie	1

Focus sur...

Parkings vélos sécurisés et collectifs (centres et quartiers)

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Augmenter l'offre en stationnement** » et des actions 1.2.1 parking vélo collectifs et sécurisés dans les centres urbains, et 1.2.2. Parking vélo collectifs et sécurisés dans les quartiers :

A. Le point de départ : la sécurité des vélos contre le vol !

L'usage des vélos et VAE, qui coutent relativement chers, est en augmentation constante. Ces vélos ont des problèmes d'assurance contre le vol en rue. Le risque de vol est un réel problème pour les personnes qui décident de remplacer la voiture par ce type de vélo. Il en est de même pour les vélos de type cargo pour lesquels s'ajoute le problème de place sur l'espace public non adaptée à leur stationnement.

Donc parquer son vélo pour aller au théâtre ou au cinéma, en soirée, est un problème supplémentaire. On hésite donc à prendre son vélo. La solution n'est pas l'arceau classique mais bien le parking fermé sécurisé et contrôle d'accès.

Les vols de vélos sont à peine réprimés. Il faut sévir ! Travailler sur le message.

B. Identifier l'infrastructure adéquate en fonction du besoin

Pour sécuriser les vélos, ce qui existe, ce sont des parkings fermés, grillagés (contrôlés par caméra 24h/24), mais qui requièrent un abonnement, une reconnaissance de qui entre et qui sort sinon. Si c'est ouvert à tous, ça ne résout rien.

Plusieurs pistes de solutions :

- Mutualiser les équipements. Pourquoi ne pas réhabiliter, reconditionner des locaux qui existent comme un rez-de-chaussée, en local vélo sécurisé.
- Pour les infrastructures culturelles (cinéma, théâtre mais aussi centre sportif comme le Blocry), il faut envisager des partenariats pour organiser des parkings sécurisés (comme la SNCB et les locaux à vélos dans les gares).
- Lors de nouveaux projets urbains, envisager des charges d'urbanisme de ce type.
- Il faut sensibiliser/inciter les commerçants aux bonnes pratiques de stationnement. Pas de pincés-roues (ex. : Delhaize) ! Et pas au fond du parking ou derrière le magasin (ex. : Colruyt).
- Installer des parkings vélos (arceaux couverts, locaux) dans les écoles.
- Parking vélo et événements : avoir quelques parking vélos mobiles <https://www.altinnova.com/realisations/stationnements-velos-temporaires/>

Le parking doit répondre à des usages très variés. Il faut distinguer différents types de commerces :

- Boulangerie, librairie, achats rapides, 15/20' : arceaux avec visibilité ok.
- Longue durée comme une journée de travail : fermé et sécurisé.
- Cinéma, +/- longue durée et sans visibilité sur le vélo : arceaux couverts avec caméra.

Référence utile : retour d'expérience à Utrecht, parking vélos sécurisés.

Pour les accès (escalier, ascenseurs) et les parkings, il faut penser aux vélos cargos et follow-me. C'est un vrai casse-tête en famille. Ça en découragerait plus d'un.

Eviter le franchissement de bordures pour accéder aux parkings vélos.

C. Augmenter le nombre de parkings vélo

Les parkings vélos doivent être visibles. Le parking du Cœur de Ville représente 50 places de voitures et peut-être 6 places pour vélos. Il faut rééquilibrer ce nombre de stationnement. Au moins autant de places pour les vélos. Remplacer une place de parking pour une voiture par un box pour 5-6 vélos.

Le projet de la gare d'Ottignies prévoit 600 places de parking : C'est trop peu, estiment certains participants ! 600 places sont prévues à ce stade mais possibilité de doubler si la demande est effective. Les parkings sont pensés de manière évolutive, aux 3 accès de la gare (parvis, Villa et Limelette).

D. Distinguer les parkings vélos résidentiels et les parkings « à l'arrivée » (vers une activité)

Dans les quartiers, comme la rue des Combattants, pourquoi ne pas mettre des boxes à vélos à la place de places de parking ? C'est toute la question à réfléchir à l'échelle d'un quartier, en fonction de la typologie d'habitat. Il y a des maisons de ville qui ne disposent pas d'espaces pour ranger les vélos. Ce sont des solutions à étudier. Mais il faut considérer quand-même le prix. On parle de location de 75€/an cf les boxes actuels présents sur le territoire. Les participants s'interrogent sur les couts en rapport à celui du stationnement voiture qui est ridicule.

Il faudrait prévoir des critères et conditions d'accès aux parkings vélos résidentiels pour qu'ils profitent à celles et ceux qui en ont besoin, et que ça leur soit réellement accessible.

Comment stationner les vélos d'une famille entière ? Boxes familiaux ?

Focus sur...

Actions de sensibilisation

- Mission du Mobility manager
- Pas uniquement l'un ou l'autre mode de transports : travail de sensibilisation généralisé des différents modes aux différents usagers

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Soutenir le développement des modes actifs** » et des actions 1.3.1 à 1.3.7 et également l'objectif opérationnel « **développer l'intermodalité** » et les actions 4.11.3 Mobilité Manger et 4.11.4 création d'un maison de la mobilité.

Cette thématique est vue de manière globale et a été très présente dans l'ensemble des débats des différents groupes. Elle concerne l'ensemble des objectifs stratégiques présents dans le PAM relatif à l'usage des modes actifs mais également d'autres actions liées à l'intermodalité, les transports en commun ou les différentes alternatives à la voiture individualisée.

Le volet des actions sur l'intermodalité prévoit l'engagement d'un Mobility Manager et M. Nathan Stenier a rejoint l'équipe du bureau d'étude de la ville. Sa mission sera de faire vivre les questions de la mobilité au sens large, en intégrant tous les modes.

Le volet sensibilisation fait partie intégrante de la politique cyclable de la ville développée depuis plusieurs années qui sera poursuivie dans le PAM et le développement de ses actions.

A. Communication

Les travaux en atelier ont mis en évidence un déficit de communication et d'information sur la mobilité, les services et actions déjà en place et à venir. Il est important d'envisager une meilleure communication (« faire de la mégapub ») sur ce qui existe comme services à la Mobilité en collaboration avec les multiples acteurs associés.

Sur le site Internet d'OLLN, l'onglet Mobilité est juste incompréhensible pour le citoyen Lambda. Il faut qu'il puisse facilement retrouver les infos utiles (les itinéraires vélos, les services disponibles, etc.). La marche (les piétons) est sous l'onglet « tourisme ! ».

Concernant la publicité, ça va plus loin que ça : c'est redonner une légitimité au vélo. Ce n'est pas juste de l'usage de touriste (ex. : points-nœuds). Il faut communiquer sur les aspects pratiques du vélo et pas uniquement ludiques. Exemple : où se parquer ? Il faut faire évoluer la communication.

Il y a un travail à réaliser également en termes de signalétique (communication sur le terrain). Ex : ajouter des panneaux de signalisation directionnels en plus des points-nœuds.

Enfin, communiquer sur la possibilité de s'adresser directement au service Travaux via email : travaux@olln.be.

B. Principe STOP en avant

Il faut insister sur le principe STOP pour tous les événements et pour annoncer l'accessibilité des lieux à rejoindre. Systématiser la présentation de l'accessibilité des lieux par le principe STOP. D'abord accessibilité piétonne, cyclo, TEC et puis voitures.

C. Sensibilisation > répression

Un travail de sensibilisation à faire auprès des usagers (automobilistes, cyclistes, piétons). Ex. : Rue Lucas (stationnement sauvage), rues cyclables... Après sensibilisation, répression des incivilités (ex. : rue Lucas, stationnements sur pistes cyclables, etc.).

D. Un outil efficace : le témoignage

Il y a aussi un outil très efficace, c'est le témoignage. C'est très important de permettre à ceux qui ont fait le pas de changer de mobilité de leur donner la parole.

Faire l'expérience du changement est également important : « J'ai commencé à parcourir le territoire à vélo par des balades gourmandes. C'était une expérience positive ! Et je suis entré dans le vélo comme ça. »

E. La mobilité scolaire

Un point d'attention particulier concerne la mobilité dans le contexte du milieu scolaire, étant donné les problématiques importantes de sécurité routière aux abords des écoles mais aussi pour le potentiel de sensibilisation du public scolaire (en âge de se déplacer seul). Il y a un potentiel levier de sensibilisation vers les familles. Les enfants sensibilisés peuvent inciter les parents à repenser leur mobilité, même si la mobilité des enfants est conditionnée par les parents. Il faut donc toucher les parents par l'intermédiaire des enfants.

Diverses actions ont déjà été menées ou envisagées sur le territoire. Une action spécifique du PAM concerne la sécurité aux abords des écoles (3.8.3).

- Les rues scolaires : il faut savoir qu'elles sont soumises à validation de la Police et de la tutelle régionale. Et que pour le moment, les dossiers rentrés par la ville ont tous été refusés.
 - o Pour la rue Jassans, l'association de parents y tient, ne comprend pas cette position et va insister.
 - o Pour l'école Pie X. ça devrait être possible. Rien ne devrait l'empêcher.
- Brevet cycliste : plutôt P5. Pour les enfants, l'objectif est que ça serve en P6, mais aussi pour les parents. Eduquer les parents à une autre mobilité possible. Ils accompagnent les enfants à vélos.
- Le ramassage scolaire : le bus scolaire, dans un rayon d'un kilomètre de l'école entre en concurrence directe avec les modes actifs (marche et vélo). Une réflexion devrait porter sur l'opportunité de prendre ce bus scolaire quand on habite tout près de l'école.

F. Renforcer et valoriser les partenariats (ex. : Provélo et Tous à Pied)

« Tout ce que je connais sur le vélo, je le connais grâce à Provélo. Ce n'est pas normal, c'est la Ville qui doit apporter tout ça au citoyen. Tout est là, et c'est Provélo qui l'apporte. » Cette interpellation est nuancée par l'information de l'existence du partenariat que la ville a avec cette asbl. Les différentes actions de Provélo sur OLLN sont coordonnées et financées par la ville.

Des partenaires spécialisés sur ces thématiques existent et ont les ressources pour accompagner et soutenir la Ville dans ce travail de sensibilisation/soutien au changement de mode de transports.

D'autres acteurs comme la Province ou le SPW proposent des aides et du soutien. Il faut pouvoir valoriser tout ce qui est disponible.

Tous à Pied travaille avec les écoles, pédibus, etc. et a toute une série de projets et d'actions de sensibilisation qui existent (ex. : marche tes 5 minutes, pour aller à l'école à 1 km). Ils sont disponibles pour avancer sur ces questions.

G. Prêt/location de vélos électriques, primes à inventorier et valoriser

Provélo fait déjà des prêts de vélos électriques, et différentes gammes de vélos, dont cargos. Location longue durée pour tester. C'est une action qui est en cours. Il faut communiquer dessus.

La location de vélos cargos pourrait être assortie d'une initiation à son usage. Ceci est déjà organisée.

La Province propose aussi des prêts de vélos, pliants, cargos... (cfr : MobiBW sur Google).

H. Action « 1 vélo pour 10 ans »

L'action « 1 vélo pour 10 ans », encore non implanté sur le territoire (à vérifier), est très intéressante ; et l'association 'Les Débrouillards' devrait être intéressée.

Vote de conclusion sur les actions « Modes actifs »

A l'issue de l'atelier 3, pour conclure, les participants ont été invités à revoter pour les actions qui leur semblent prioritaires à mettre en œuvre.

Dernier vote, après les débats, sur les actions du PAM :

2. Liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle	5
4. Envisager un piétonnier au centre d'Ottignies	5
5. Parkings vélo collectifs et sécurisés dans les centres urbains	5
1. Plan cyclable 2020/2030 - aménagements cyclables	4
10. Filière recyclage vélo, brevet du cycliste, JV à vélo	4
12. Développer les collaborations avec Pro Vélo et avec le Gracq	4
11. Pérenniser la prime vélo	3
3. Sécuriser l'accès au piétonnier de Louvain-la-Neuve	2
6. Parkings vélo collectifs et sécurisés dans les quartiers	2
7. Licence pour cyclo partage (freefloating)	1
8. Cyclottintois : vélos en prêts longues durées	1
13. Inclusion effective des PMR par aménagements adaptés	1
9. Flotte de vélos partagés en libre-service	

Ces résultats sont dans la continuité des résultats du premier vote et confirme l'intérêt des participants pour ces thématiques.

4.2. Les transports en commun

Le groupe de travail est constitué de 7 participants citoyens (2 femmes et 5 hommes). Il est accompagné par 3 participants 'encadrants' :

- Un représentant du TEC
- Un représentant de l'UCLouvain
- Un représentant de la Province du Brabant Wallon

L'atelier 1 : les grandes lignes des débats

Le premier atelier a été l'occasion pour le groupe de découvrir le panel d'actions proposées par le PAM concernant les transports en commun. S'en est suivi un échange (questions/réponses et débat) sur le contenu proposé par les actions.

A l'issue de cet échange, les participants ont été invités à se prononcer sur les actions qui leur semblent prioritaires. Ils avaient, par ailleurs, la possibilité d'ajouter des actions qui ne leur semblaient pas apparaître dans la liste des actions du PAM. Cet exercice est synthétisé dans le tableau suivant.

Actions prioritaires	Votes
2.4.8 Zone tarifaire unique pour Ottignies-LLN (Ottignies-Mousty-LLN)	4
2.4.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande (navette interquartier)	3
Connexion Ottignies et LLN en Transport en Commun	3
2.5.1 Gare ferroviaire d'Ottignies	2
2.5.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies + site propre bus + taxi + vélos	2
Intermodalité aux arrêts de TP	2
2.4.3 Nouvelles lignes Proxibus	1
2.4.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes	1
2.4.5 Lignes supplémentaires de bus	1
2.5.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve	1
2.5.6 Sites propres bus sur les axes structurants	1
2.4.2 Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc scientifique	0
2.4.6 Amplitude journalière des trains	0
2.4.7 Un RER toutes les 10' au départ de LLN	0
2.5.2 Gare de bus d'Ottignies	0
2.5.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus	0
Amplitude journalière aussi pour les bus	

Les actions ayant retenu le plus de votes ont été étudiées en priorité lors des ateliers suivants (2 et 3). Les résultats sont repris en synthèse dans les pages qui suivent.

Les ateliers 2 et 3 : Focus sur les actions prioritaires choisies

L'atelier 2 a été organisé et structuré de façon à prendre le temps de découvrir et de commenter les actions et les thèmes qui sont ressortis de manière prioritaire pour le groupe. A savoir :

- **Zone tarifaire unique pour Ottignies et LLN (intégration tarifaire TEC/SNCB ? Elargir au bassin de vie ? Tarif préférentiel pour les familles ?)**
- **Restructuration de l'offre en transports en commun**
 - o **Connexion Ottignies – Louvain-la-Neuve en transports en commun (train et bus)**
 - o **Reconfiguration de certaines lignes ? (ex: ligne 17 ?)**
 - o **Pérennisation et extension du transport à la demande**

Chaque thématique a été l'objet de débats au sein du groupe et a permis aux participants d'exprimer leurs craintes, leurs besoins, leurs expériences ainsi que des suggestions de mise en œuvre.

L'atelier 3 a poursuivi suivant le même modèle et abordait les points suivants :

- Boucle en sens unique au centre d'Ottignies + site propre bus + taxi + vélos
- Projet de la gare d'Ottignies
- Gare de bus à Louvain-la-Neuve
- Intermodalité aux arrêts de bus

Le dernier exercice proposé à l'atelier 3 consistait en la réalisation d'un vote, à nouveau, sur les actions à privilégier dans le cadre de la thématique des transports en commun et sur les objectifs opérationnels prioritaires sur l'ensemble du PAM.

Focus sur...

Zone tarifaire unique

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Augmenter et compléter l'offre en transport en commun** » et à l'action 2.4.8 une zone tarifaire unique pour Ottignies – Louvain la-Neuve.

A. Réflexion sur la zone

Elargir le bassin de vie, et pas uniquement Ottignies-LLN. Le tripôle Wavre-Ottignies-LLN a tout son sens, pour les participants. La pratique des zones tarifaires actuelle aux TEC n'est pas claire pour l'utilisateur. Les chauffeurs connaissent leurs zones mais les nouvelles recrues maîtrisent moins le système. Les réflexions aux TEC vers la simplification du système tendent à la suppression des zones.

Au niveau des zones SNCB, c'est plus simple.

B. Intégration TEC/ SNCB

La logique de l'intermodalité et la simplification de l'usage des transports en commun voudraient qu'on arrive à un billet unique TEC/SNCB voir au-delà en intégrant l'ensemble des services de mobilité permettant une pluralité des usages en fonction des besoins par un outil unique. La Ville n'est pas maître du jeu mais il y a une volonté de le promouvoir et de mettre les différents partenaires en relation. Au niveau SNCB, il existe déjà la Key Card (10 trajets pour se déplacer librement dans les différentes gares avoisinantes). A voir si cela peut se faire en symbiose avec les TEC mais c'est une bonne base de travail. <https://www.belgiantrain.be/fr/tickets-and-railcards/key-card>

Aux TEC, la politique tarifaire est décidée par la région. Donc intégration difficile à court terme. Ce qui a été réalisé à Bruxelles (Brupass) a mis 13 ans pour se concrétiser. On se dirige plutôt vers la gratuité. Mais le groupe est encouragé à faire des propositions.

Le Brupass permet de circuler sur les lignes bruxelloises des TEC, De Lijn, Stib et SNCB :

https://www.letec.be/#/View/Les_titres_combines_a_Bruxelles_et_peripherie/178

A la Stib, le moyen de paiement vaut titre de transport => plus facile à l'usage.

De Lijn, un simple SMS permet de circuler. Les exemples existent.

Tarif préférentiel : à promouvoir pour les jeunes et pour les familles. Pour la Key card, et toutes les offres disponibles, la promotion peut être mieux faite ! voir volet communication

Focus sur...

Restructuration de l'offre

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Augmenter et compléter l'offre en transport en commun** » et à l'action 2.4.3 Nouvelle ligne Proxibus, 2.2.4. Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes et 2.4.5. Lignes supplémentaires de bus.

Ce point réunit plusieurs actions et permet d'aborder la question de l'offre en transports en commun suivant la hiérarchie de sa déclinaison sur le territoire :

- Connexion Ottignies - Louvain-la-Neuve en transports en commun (train et bus)
- Reconfiguration de certaines lignes ? (Ex. : ligne 17 + proxibus)
- Pérennisation et extension du transport à la demande

La desserte du territoire est déjà assez importante au niveau TEC (10 lignes et 4 à 5 voix express).

Mais c'est plus difficile lorsqu'on est en dehors des lignes structurantes ou des horaires définis => la ville développe en partenariat avec les TEC d'autres offres comme la ligne Proxibus (Roffessart) en cours d'élaboration et le TEC à la demande

La Ligne 17 : il est remarqué le cas de cette ligne peu structurante mais utile pour la desserte du quartier de l'hôpital. Il est important d'envisager la réorganisation des lignes et d'analyser les dessertes en regard du contexte, des besoins mais aussi des alternatives possibles, exemple le TEC à la demande. Comme lors du déménagement de la clinique, la ligne 17 sera probablement réorganisée.

Il faudrait repartir des chiffres de fréquentation des lignes TEC pour comprendre ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. C'est vrai pour la ligne 17 mais aussi pour tout le réseau. Difficile d'objectiver la situation sans les chiffres.

Le triangle Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve est intéressant pour relier ces trois pôles - opportunité de la mise à 4 voies mais pas encore de réflexion sur Wavre. La priorité est de privilégier la finalisation des 4 voies sur Bxl. Mais la liaison Ottignies - Louvain-la-Neuve n'est pas si pratique à faire en train (de gare à gare). Les liaisons TEC doivent renforcer ce lien entre les 2 pôles.

En TEC, il y a beaucoup de possibilités pour réaliser ces 3 hubs (le 20, 32, 11)... Pourquoi ne pas simplifier la liaison de ces trois pôles ? Une ligne de bus plus simple qui relie en boucle les 3 pôles, comme les lignes 20 et 22, ou la 31.

La complémentarité Bus-Train en termes de disponibilités n'est pas très encourageante. Les correspondances ne sont pas toujours simples. Une étude sur des horaires cadencés de la SNCB, suivant le modèle suisse, a été réalisée (cfr. dans le chat <https://www.iew.be/le-modele-des-noeuds-de-correspondance-un-mythe-suisse-un-concept-theorique-ou>). La gare d'Ottignies fonctionne déjà plus ou moins de cette manière.

Un aspect culturel a un impact (cfr. concert à Forêt National pour les flamands, c'est culturel, ils se déplacent en transports en commun) => comment **communiquer** et donner envie d'utiliser les transports en commun ? Soutien aux opérateurs ?

Le projet de Transport à la demande pourrait compléter le vide de l'offre en soirée entre Ottignies et Louvain-la-Neuve. Pourquoi ne pas combiner les abonnements de théâtre à une sollicitation de ce transport à la demande ? Combiner une offre culturelle à une proposition de transports, possibilité de coordonner ce type de déplacement (cfr. proposition de l'AB à Bxl <https://www.abconcerts.be/fr/infos-visiteurs/mobilite>). Rendre ce transport collectif, pour plusieurs personnes qui se rendraient au spectacle. Nécessité de coordonner l'offre et la demande de manière structurelle et en fonction des événements.

Post-it rédigés en séance par les participants (sans vote, faute de temps)

Communication sur l'offre de transport (transport à la demande pour événement culturel, zone atteignable en key-card)
Triangle WAVRE-OTTIGNIES-LLN : dessertes "intelligentes"
Améliorer/revoir/proposer une offre simple et claire suivant le triangle Ottignies-LLN-Wavre
Lignes en boucle sur le tri-pôle, communication de l'offre existante, offre TP + culture/sport
Améliorer la communication au sein de la Ville sur les offres de transport possibles pour ses habitants
Intégrer le transport à la demande dans les abonnements culturels (idée d'une demande de groupe plutôt qu'individuelle)
Transport à la demande entre Ottignies et Louvain-la-Neuve, plus tard le soir, dans le cadre de spectacles ou pour aller au restaurant
Tickets CULTURE + TRANSPORTS
Intégration des modes de transport
Abandonner la notion de zones aux TEC pour une tarification plus simple et plus claire
TEC à la demande "groupés" et lien avec événements => mettre en avant l'offre de transports en commun dans l'offre de spectacles pour inciter à abandonner sa voiture // AB Bxl

Focus sur...

Boucle Sens unique

Site propre bus + taxi + vélos

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Réaliser des infrastructures adaptées** » et à l'action 2.5.5 Boucle en sens unique au centre d'Ottignies

Il est précisé que le PAM propose de revoir une proposition étudiée mais non retenue à l'époque du Plan Communal de Mobilité de 2003. Il n'est pas à l'heure actuelle de l'étude de savoir si c'est une boucle à sens unique ou une autre alternative d'aménagement qui est nécessaire mais la volonté est d'étudier un plan de circulation dans le centre-ville afin de l'organiser pour une meilleure intégration de tous les usagers dans le respect du principe STOP.

L'objectif de la boucle est de canaliser la circulation automobile pour dégager de l'espace disponible afin de ré-organiser les autres modes sur un site propre. Les voitures individuelles seront plus contraintes.

Le site propre pour les bus, pour les taxis et les vélos mais pas pour les voitures partagées.

Cette action sera également abordée dans les autres ateliers car la thématique est multi-modale. Le projet étant important, il fera aussi l'objet d'un dossier spécifique développé dans le cadre de la participation citoyenne.

La difficulté est d'avoir de la crédibilité pour tous les citoyens, pas seulement pour les citoyens engagés dans une autre mobilité. Ce projet encourage le report modal. C'est une solution qui rencontre beaucoup de besoins dont la dissuasion du transit local. Mais ça demande de faire un arbitrage politique.

La rue du Monument ne peut pas rester en l'état. Et y mettre un afflux accru de transit par cette boucle ne va pas arranger les choses donc il faut que ce projet de réaménagement crée une réelle plus-value pour la situation en centre-ville et sur ces axes de circulation. Cela demande une restructuration complète du centre au-delà de l'aménagement de l'espace public.

Cette boucle pourrait être effective suivant certains créneaux-horaires, comme ça existe sur certains axes structurants dans d'autres villes, mais pas d'exemple pour des boucles.

Questionnement sur les sens différents pour les autos et les véhicules pouvant rouler sur les sites propres. Voiture à droite, bus aussi mais en sens inverse pour que les portes s'ouvrent du bon côté => à voir le fonctionnement similaire à Bxl. Et solution préconisée car moindre coût.

Il y a également une réflexion sur le cadre urbanistique et bâti du centre par le service urbanisme en cours actuellement en lien avec les axes vert et bleu. Faire le lien entre mobilité et urbanisation => on redessine la ville (cfr la métamorphose d'Utrecht : <http://carfree.fr/index.php/2018/08/27/la-metamorphose-dutrecht/>).

Post-it rédigés en séance par les participants + votes

Réduire le transit sur cet axe	3
Outil le plus efficace pour viser et atteindre le report modal vers modes doux et transports en commun. Dissuader l'autosolisme et le trafic de transit doit rester l'objectif principal	3
Viser un contexte/projet beaucoup plus large pour y insérer la boucle à sens unique pour avoir l'adhésion de la population	2
Si j'ai bien compris, l'idée "sens unique" est plutôt une concrétisation symbolique d'un esprit qui devra régner dans l'aménagement du centre.	1
Garder des connections simples entre les 2 branches	
Une circulation à sens unique me paraît difficile au niveau sécurité si le sens voiture est opposé à celui des TC + taxis + vélos	

Focus sur...

Projet de la gare d'Ottignies

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Réaliser des infrastructures adaptées** » et à l'action 2.5.1. Gare ferroviaire d'Ottignies et 2.5.2 Gare des bus d'Ottignies.

Ce point de discussion a été complété par une réunion de présentation du projet de nouvelle Gare d'Ottignies organisée par la SNCB, le 7 juin.

A. Question du chantier en cours

Des tracteurs circulent déjà dans le cadre de ce chantier, dans les petites rues, ce qui génère quelques nuisances (sonores, propreté de la chaussée, vitesses excessives de gros engins...). Est-il possible de rendre cette zone en zone 30 dès maintenant ?

→ Adresse : travaux@olln.be.

Il y a différentes phases de chantiers et tant que faire se peut, il faut privilégier le charroi par les grands axes en évitant les quartiers résidentiels.

B. Passerelle cyclo-piétonne

Garder l'idée d'une passerelle de connexion cyclable reliant différents quartiers sans passer par le centre, entre le quartier des Villas et Limelette. C'est une volonté de la Ville d'OLLN qui cherche des moyens de financement possible par exemple en charge d'urbanisme des futurs dossiers d'urbanisation.

C. Gare de bus (action 2.5.2)

La circulation des bus dans les 2 sens semble dangereuse. L'emprise au sol de la gare est très importante. Se pose la question du stockage des bus en pause >< arrêt aux points d'intérêt (cfr débat sur gare de bus de LLN).

D. Correspondances TEC/SNCB

L'accès entre gare de bus et train n'est pas simple. Le passage sous voies permet un accès plus direct et de réduire le temps de parcours. Une minute, c'est le temps qu'il faut pour rater une correspondance. Il faut garantir les opportunités d'assurer les correspondances.

Il est important d'envisager la nouvelle gare en maintenant ce passage sous voies actuellement supprimé dans le futur projet.

Un bon élément de comparaison est la gare de Malinnes. Intéressant d'aller voir comment ils ont fait (avec un budget de 100.000€).

E. Kiss & ride

Le futur kiss & ride Droit de l'Homme semble loin de la gare. Il est important de les organiser de manière efficace à différents endroits (parking des Villas, parvis, futurs quartiers des droits de l'homme, ...).

F. Les quais

La couverture sur les quais de la gare est une belle avancée. Mais pas partout. Dommage ! Possibilité de faire évoluer le projet ?

G. Procédure

Permis annoncé dans un mois, puis enquête publique en automne 2021.

La présentation du projet montre bien l'application du principe STOP. C'est très bien. Enthousiasme pour Ottignies. En revanche le cas de la Gare de Louvain-la-Neuve devrait être étudié sur ce point.

Focus sur...

Gare de bus de Louvain-la-Neuve

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Réaliser des infrastructures adaptées** » et à l'action 2.5.3. Gare de bus de Louvain-la-Neuve.

Les TEC nous annonce le besoin d'extension de la Gare. L'actualisation du PCM de Louvain-la-Neuve a évoqué des pistes d'extension et de déplacement de la gare actuelle, mais les contraintes sont multiples.

L'Association des Habitants a soulevé la question d'élargir la gare existante et possibilité d'arrêts près de la gare SNCB.

L'enquête menée dans le cadre du SOL de la gare n'a pas mis en évidence la connexion essentielle de certains bus-trains.

A. Mode de fonctionnement et emprise au sol de la gare

Afin d'éviter certaine contrainte principalement en termes d'emprise au sol, l'OTW réfléchit à réorganiser le mode de fonctionnement (arrêt-stock ailleurs et passage en gare SNCB). Se pose la question de l'utilité des stocks, des arrêts, où et pourquoi ? Certains points d'intérêt sont peu desservis comme le centre sportif du Blocry ou les parcs scientifiques.

Pourquoi pas une petite gare aménagée en fonction des destinations ? Il faut bien penser les bâtiments et le fonctionnement.

Configuration des quais des bus : tous les bus parqués en parallèle sur la périphérie. Ça prend de la place. Il y a des gares avec des quais en parallèle.

Quelle est la meilleure configuration ? C'est assez complexe. Plusieurs paramètres à prendre en compte. Effectivement, les bus peuvent changer de ligne plusieurs fois par jour. Cela nécessite de la centralité.

Focus sur...

Intermodalité aux arrêts de bus

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Réaliser des infrastructures adaptées** » et aux actions 2.5.4. Améliorer la qualité des arrêts de bus et 4.10.1 Création de Points Mob de l'objectif opérationnel « **développer l'intermodalité** »

Le PAM prévoit un état des lieux de l'ensemble des arrêts. Avec dans la continuité, un projet de réaménagement des arrêts prioritaires en fonction des fréquentations, de la localisation et du contexte rencontré. Il y a évidemment une mise aux normes PMR et les équipements des quais. Ce sont des lieux stratégiques pour l'intermodalité. La remise à niveau se fera progressivement.

A. // avec les mobipoints

Les mobipoints sont pensés dans un premier temps à l'échelle supracommunale. La proposition principale est la gare, cf. l'étude réalisée à l'échelle de la Province. A l'échelle communale, il y a une volonté d'implanter d'autres mobipoints, plus modestes mais regroupant une offre de services de mobilité à l'échelle des quartiers dans lesquels on pourra retrouver un kiss & ride, des voitures et vélos partagés, du stationnement sécurisé pour vélo, une consigne, ...

Le mobipoint à Louvain-la-Neuve en cours d'étude Voie des Hennuyers semble plus enclavé que connecté. Le projet idéal n'est pas simple à réaliser. Le projet vise à être aux abords de la gare et sur un espace public. Il n'y a pas l'espace nécessaire pour faire un grand projet. Mais l'idée est d'y retrouver différents services. Il y a à proximité l'ancienne boutique Belgacom qui pourrait devenir une maison de la mobilité avec un service de gestion de livraison, un atelier de réparation de vélo, ... Il y a l'arrêt de la navette et du TEC à la demande. Ça se construit au fur et à mesure en fonction des possibilités.

B. Cohérence et homogénéité des services disponibles

Il faut cependant une cohérence régionale. S'il y a des voitures partagées, ça devrait être les mêmes sur l'ensemble du territoire. Idem pour les vélos. Pour éviter de multiplier les abonnements avec des modalités de fonctionnement divers. Avec la contrainte des marchés publics, tout ça n'est pas simple...

Une piste de solution est la logique MAAS (Mobility as a service) : un abonnement, une connexion à différents services de mobilité.

Attention aux technologies utilisées aussi. Pour Wibee, il faut un GSM Android 8. Ce sont des critères à prendre en compte dans la sélection des prestataires.

C. Parkings vélos aux arrêts de bus

Pour les vélos aux arrêts de bus, il y a une subvention de 80% des TEC (jusque 100% sur les lignes structurantes). Le représentant du TEC signale qu'il n'y a pas d'expériences en grosses installations développées par son organisation.

La tendance est plutôt à mettre des boxes actuellement mais les arceaux restent pertinents. La problématique des boxes est la gestion afin d'en offrir une mutualisation optimum et non une privatisation de l'espace public. La question du tarif est aussi à prendre en compte.

D. Confort

Un élément qu'on omet parfois dans les aménagements, c'est la protection des lieux d'attente que ce soit la protection des intempéries ou l'ombre en été.

Vote de conclusion sur les actions « Transports en commun »

A l'issue de l'atelier 3, pour conclure, les participants ont été invités à revoter pour les actions qui leur semblent prioritaires à mettre en œuvre.

Dernier vote, après les débats, sur les actions du PAM :

14. Sites propres bus sur les axes structurants	3
1. Pérennisation et extension du Transport à la Demande (navette interquartier)	3
9. Gare ferroviaire d'Ottignies	2
4. Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes	2
11. Gare de bus de LLN	1
8. Une zone tarifaire unique pour OLLN (gares)	1
7. Un RER toutes les 10' au départ de LLN	1
6. Amplitude journalière des trains	1
5. Lignes supplémentaires de bus	1
13. Boucles en sens unique au centre d'Ottignies + sites propres bus + taxi + vélo	0
12. Améliorer la qualité des arrêts de bus	0
10. Gare de bus d'Ottignies	0
3. Nouvelle ligne Proxibus	0
2. Tester une navette autonome entre la gare de LLN et le parc scientifique	0

4.3. L'usage de la voiture individuelle

Le groupe de travail est constitué de 10 participants citoyens (2 femmes et 8 hommes). Il est accompagné par 3 participants « encadrants » :

- un représentant de l'association des commerçants d'Ottignies ;
- un représentant du service Enseignement de la Ville d'OLLN ;
- un représentant de la CCATM.

L'atelier 1 : les grandes lignes des débats

Le premier atelier a été l'occasion pour le groupe de découvrir le panel d'actions proposées par le PAM concernant l'usage de la voiture individuelle. S'en est suivi un échange (questions/réponses et débat) sur le contenu proposé par les actions.

A l'issue de cet échange, les participants ont été invités à se prononcer sur les actions qui leur semblent prioritaires. Ils avaient, par ailleurs, la possibilité d'ajouter des actions qui ne leur semblaient pas apparaître dans la liste des actions du PAM. Cet exercice est synthétisé dans le tableau suivant.

Actions prioritaires	Votes
3.9.1 Adapter le plan de circulation	12
3.8.1 Multiplier les zones 30 en agglomération (Ville 30)	5
3.7.1 Réformer la zone bleue et définir un nouveau plan de stationnement	4
3.8.3 Sécuriser les abords d'écoles - aménagements dépose-reprise	4
3.9.2 Réduire le trafic automobile chaussée de la Croix	4
3.7.4 Envisager un parking de dissuasion au centre d'Ottignies	3
- Eduquer au bon usage l'ensemble des usagers des différents modes	3
3.8.4 Amélioration du réseau routier. Objectivation et priorisation des travaux de voiries	2
3.8.5 Accroître le contrôle des infractions code de la route	2
3.6.1 Développer l'offre de voitures partagées	1
3.6.2 Soutenir le covoiturage	1
3.7.2 Mutualisation du parking à Louvain-la-Neuve	1
3.7.5 Faire évoluer le Guide communal d'urbanisme pour permettre des alternatives aux impositions de places de parkings	1
3.9.4 Réflexion sur le pont de Masaya	1
3.9.5 Réflexion sur l'élargissement du pont de l'Europe	1
3.7.3 Parking étudiant longue durée à Louvain-la-Neuve	0
3.8.2 Pérenniser les « aménagements temporaires »	0
3.8.6 S'appuyer sur des collaborations (Gracq, Provélo, Save, Fédémot; ...)	0
3.8.7 Prévoir des chèques taxi nocturnes pour les jeunes (projet RW)	0
3.9.3 Réflexion sur le barreau Sud	0
4.10.1 Création de Points Mob	0
Mettre à disposition un vélo test pour favoriser l'abandon de la voiture ;-)	

Les actions ayant retenu le plus de votes ont été étudiées en priorité lors des ateliers suivants (2 et 3). Les résultats sont repris en synthèse dans les pages qui suivent.

Les ateliers 2 et 3 : Focus sur les actions prioritaires

L'atelier 2 a été organisé et structuré de manière à prendre le temps de découvrir et de commenter les actions et les thèmes qui sont ressortis de manière prioritaire pour le groupe. A savoir :

- **Adapter le plan de circulation**
- **Multiplier les zones 30 en agglomération (Ville 30)**

Chaque thématique a été l'objet de débats au sein du groupe et a permis aux participants d'exprimer leurs craintes, leurs besoins, leurs expériences ainsi que des suggestions de mise en œuvre.

L'atelier 3 a poursuivi suivant le même modèle et abordait les points suivants :

- **Sécuriser les abords des écoles - aménagements dépose-reprise**
- **Rationaliser le parking**

Le dernier exercice proposé à l'atelier 3 consistait en la réalisation d'un vote, à nouveau, sur les actions à privilégier dans le cadre de la thématique de l'usage de la voiture et sur les objectifs opérationnels prioritaires sur l'ensemble du PAM.

Focus sur...

Adapter le plan de circulation

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Réfléchir un plan de circulation** » et aux actions 3.9.1 Adapter le plan de circulation et 3.9.4 Réflexion sur le pont Masaya.

Présentation de la boucle à sens unique au centre-ville (principe de la boucle à partir des illustrations de 2003) et des réflexions sur la chaussée de la Croix

Présentation du projet de boucle à sens unique évoqué dans le Plan Communal de Mobilité de 2003 mais non retenu pour des raisons de congestion du trafic.

Il est question aujourd'hui, de reprendre le principe afin d'envisager un plan de circulation dans le centre-ville d'Ottignies pour ré-équilibrer les différents modes de déplacement.

Cette boucle doit être pensée le plus largement possible pour permettre l'installation d'un périmètre piétonnier à l'intérieur de cette zone. Elle doit être intégrée dans la réflexion générale du SGA et du PCAR en cours. Elle doit aussi se combiner avec la proposition de zone 30 qui doit être la règle générale avec des aménagements adaptés contraignant le respect de cette limitation. En somme, elle doit être intégrée à une réflexion globale sur l'ensemble du centre-ville.

Il faudra aussi être attentif aux détails de la mise en œuvre pour éviter des situations dangereuses pour les modes actifs ou pour l'accès aux bus au niveau des différents arrêts (réflexion sur les sens de circulation inversé notamment).

A. Limiter le transit parasite dans les quartiers avoisinants

Il est demandé de veiller à ne pas reporter le problème du transit vers les rues et les quartiers avoisinants comme l'avenue Demolder, la rue des Coquerées, la rue du Bon Air et ensuite le Petit-Ry et la rue du Vieux chemin de Genappe.

B. Le projet du pont Masaya

Le projet du pont Masaya avait pour but de désengorger la rue des Combattants à l'époque où un des objectifs essentiels était la fluidité du trafic automobile. A la lumière de la situation actuelle (déménagement de la clinique, abandon du développement immobilier et de parking sur le parking des Villas actuel, objectif de mobilité revus vers un déplacement des parts modales vers les modes actifs, suppression de budget d'infrastructure routière, ...) la ville revoit l'opportunité d'envisager un Viaduc. La réflexion actuelle vise à maintenir une infrastructure de liaison mais à l'usage des modes actifs et d'une navette de transport public. En fonction des opportunités, le PAM se penchera sur une étude spécifique de ce point. Un participant propose de ne pas écarter trop vite la proposition « automobile » du pont : le projet était encore au conseil communal en 2017 et est décrit dans le Schéma de Développement Communal.

Il est cependant rappelé qu'un principe a été démontré par des études selon lequel chaque investissement dans des nouvelles infrastructures routières amènera plus de

voitures, ce qui est contre-productif par rapport aux principes de base et objectifs définis au PAM et dans la vision FAST de la région.

Focus sur...

Le cas de la Chaussée de la Croix et du Barreau Sud

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Réfléchir un plan de circulation** » et aux actions 3.9.2 Réduire le trafic automobile chaussée de la croix et 3.9.3 Réflexion sur le barreau Sud

L'objectif de diminuer la pression automobile sur la Chaussée de la Croix est unanimement reconnu.

Le statut de la Chaussée est débattu.

- Pour certains, la chaussée de la Croix est un axe de circulation et un espace de vie. C'est le cordon ombilical entre les 2 centres, contrairement à la N238, qui n'est qu'un axe de circulation. Du transit y est donc indispensable.
- Pour d'autres, à la chaussée de la Croix, le transit n'est pas acceptable. Il faut privilégier la circulation locale et le caractère résidentiel vu la présence de l'alternative routière de la voirie régionale N238. Cette position est largement partagée. Un participant propose de la faire passer en « circulation locale ».

Même si nous arrivons à diminuer le transit, les nouveaux projets immobiliers sur le territoire vont rattraper la part des flux que nous aurons tant bien que mal diminué. La situation est telle qu'il n'y a plus de possibilité d'éviter le blocage du trafic. Il faut donc envisager les alternatives de mobilité permettant aux usagers qui font le choix d'une mobilité plus responsable de bénéficier d'avantages comme ne pas être bloqué par les voitures dans les bouchons.

Il faut aussi une réflexion plus large sur le contournement pour le transit. Par la N25 et le prolongement de la N275 => réflexion sur le barreau Sud (sur le territoire de Court-Saint-Etienne).

Cette réflexion est en cours mais comme évoqué précédemment il est peu probable que ce type d'infrastructure voie le jour prochainement.

A. L'accessibilité des commerces au centre-ville

Un participant rappelle que pour le commerce en centre-ville, le trafic de voitures signifie de potentiels clients, qui s'arrêtent pour faire leurs courses. Si le centre-ville devient inaccessible en voiture, les clients iront voir ailleurs.

Cependant, « commerce » ne rime pas toujours avec voitures. Il est plus agréable de flâner dans des rues débarrassées des voitures. C'est un choix et il y a certainement un équilibre à trouver.

Post-it rédigés en séance par les participants + votes

Un piétonnier large avec une grande boucle de circulation en zone 30 bien aménagée	6
Favoriser le mode actif avant tout	3
Zone 30 généralisée	3
Utiliser l'argent disponible pour favoriser les autres modes de transport que la voiture	3
Eviter de trouver des solutions en créant d'autres problèmes ailleurs (notamment dans les quartiers résidentiels périphériques au centre)	3
Empêcher le trafic de transit chaussée de la Croix	2
Libérer la chaussée de la Croix des voitures de passage	1
Ne plus faire d'ouvrage pour les voitures	1
Empêcher le trafic de transit dans tous les quartiers	1
Imposer en charge d'urbanisme à la SNCB la création du pont Masaya pour désengorger l'avenue des Combattants	
Réorienter les investissements massifs vers d'autres modes que la voiture :-)	
Liaison plan de circulation et zone trente généralisée	
Déviation trafic de transit	
Utilité du parking Villa si plus de pont	
Limitation du trafic de passage	
Envisager le trafic en mode doux et le favoriser dans les quartiers autour de la chaussée e la croix	
Éviter les investissements conséquents et réfléchir à un partage de la voirie hiérarchisé.	

Focus sur...

Les zones 30

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Améliorer la sécurité routière** » et l'action 3.8.1. Multiplier les zones 30 en agglomération.

Outre la zone 30, Les boulevards de Lauzelle et Baudouin sont passés en zone 50 et c'est un point positif pour les autres usagers mais également les riverains en termes de nuisances liées au bruit.

Dans les quartiers d'Ottignies passés récemment en zone 30, c'est également le même constat.

A. Généraliser la zone 30 (sauf exception)

Le changement de zone en permanence est assez illisible. Toutes les rues locales devraient passer en zone 30 pour faciliter l'usage du vélo (cfr. : réflexion du groupe Modes Actifs).

Sur le plan présenté, le Petit-Ry n'apparaît pas mais il serait aussi intéressant de le mettre en zone 30.

Il faut une réflexion globale, une vision d'ensemble et une signalisation adéquate (ex. : signalisation au sol 30, GPS). Envisager largement le territoire en zone 30 sauf exception (quelques axes en 50, comme la rue Croix-Thomas pour rejoindre Céroux ou la rue de Pinchart).

Ce point est en réflexion mais les avis divergent entre la ville, la police et la tutelle régional.

B. Et multiplier les contrôles

Il faut également multiplier les contrôles. Piste : SAC (sanction administrative communale) pour permettre aux agents communaux ou provinciaux d'infliger une amende.

C. Les zones 20 et rues « exceptées circulation locale »

Pour les zones 20, zones résidentielles, le profil de la voirie doit totalement être revu et cela ne se fait pas sans de gros travaux d'infrastructure afin de supprimer les trottoirs, organiser le stationnement, (ex. : rues Lucas et de la Chapelle) ... Mais ce type d'aménagements apaise vraiment la circulation des véhicules. Mais il faut y accentuer les contrôles concernant le stationnement sauvage (ex. : rue Lucas).

Les voiries « exceptées circulation locale » ont l'avantage d'obliger les applications (Coyote ou autres) d'éviter ces rues et de proposer d'autres itinéraires. Et les gens n'osent pas s'engager dans des rues à circulation locale.

Post-it rédigés en séance par les participants + votes

Développer des zones résidentielles (pour limiter la place de la voiture, réduire encore la vitesse) et plus de convivialité	5
--	---

Zone 30 partout par principe	4
Ottignies en zone trente avec exceptions de deux ordres : zone 50 et zone "excepté circulation locale"	3
Nécessité de contrôler	3
Verbaliser davantage pour mieux faire respecter la vitesse maximal (30km/h)	3
Profiter des futurs travaux pour favoriser les zones résidentielles au cœur des quartiers	3
Zone 30 mais avec aménagements garantissant un maximum d'efficacité	2
Circulation locale pour éviter le transit dans tous les quartiers résidentiels	2
Il est important de hiérarchiser le réseau plutôt que d'instaurer arbitrairement des zones 30 restrictives (largeur, lisibilité...)	2
Généralisation de la zone 30	1
Assortir d'entraves à la vitesse	1

Focus sur...

Rationaliser le parking

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Rationaliser le parking** » et aux actions 3.7.1. Réforme de la zone bleue et définir un nouveau plan de stationnement et 3.7.4. envisager un parking de dissuasion au centre d'Ottignies.

A. Diminuer l'emprise des voitures sur l'espace public

Actuellement, la place du Centre est un parking. L'ambition est qu'elle devienne une place publique. Le Cœur de Ville est aussi un parking. Mais est-ce qu'on ne veut plus y voir de voitures ? Quelles places laisser aux voitures sur les places ? Si les voitures n'y ont pas leur place, il faut trouver une possibilité de stationner ailleurs.

La place du Centre et le Cœur de Ville peuvent être prioritairement envisagées sans parking (comme c'est le cas le jour du marché). Attention que le vendredi, la situation n'est pas simple en termes de stationnement. Et le parking du Cœur de Ville est utile pour la desserte de l'école. Une possibilité serait de réduire les places de stationnement à la zone contre la route, en épis : 30 minutes + PMR. Y avoir un parking à rotation rapide pour libérer les places.

Le parking en sous-sol sous la place du Centre est une alternative à étudier mais il y a d'autres alternatives permettant d'apaiser autant que possible la circulation dans le centre en privilégiant le stationnement en périphérie. Le devenir de la place du Centre va faire prochainement l'objet d'un projet de réaménagement ou les questions seront posées et analysées.

Le parking Monument est sous-utilisé. Il pourrait, moyennant organisation, jouer un meilleur rôle dans le cadre d'une vision globale d'aménagement du centre. Il faudrait éviter les voitures ventouses (extension du parking SNCB ?) sauf avec cartes, pour les commerçants et administratifs qui en ont besoin. La qualité des espaces publics pour tous est l'objectif qui sous-tend cette démarche. La question des plaines de jeux, à rénover ou à implanter y est régulièrement associée dans les débats (ex. : plaine de jeux du Monument à rénover, manque de plaines de jeux sur LLN).

B. Sanctionner le stationnement sauvage

Il faut sanctionner le stationnement sauvage, les infractions, par des agents communaux (cfr. SAC pour sanction administrative communale) ou régionaux. Le parvis de l'hôtel de ville aux ouvertures de l'école, la rue Lucas, et d'autres rues sont prises d'assaut en dehors des places prévues et sur les trottoirs. Il faut sévir et ne plus tolérer ces incivilités.

C. Une politique de stationnement ambitieuse et cohérente

Il faut penser une politique de stationnement cohérente, ambitieuse et réaliste. Si la carte « riverains » est payante, le stationnement (zone bleue) devrait l'être aussi. Il faut développer les cartes de riverains mais aussi les voitures partagées (ex. : au Monument) pour les riverains. Cela diminuerait la pression des voitures. Et garder des places de parking pour les commerces.

Il faut être ambitieux : supprimer le parking en centre-ville ? Ou réduire sa taille ? au profit d'autres fonctions et usagers. Et il ne doit pas rester gratuit...

D. Pour les riverains

A Ottignies, la nouvelle zone bleue appliquée au quartier de l'Avenue Albert 1er (derrière la gare) a rendu sa quiétude au quartier, par la mise en place d'une carte « riverains » et l'action des agents qui verbalisent... les navetteurs ne viennent plus se garer dans ce quartier.

Au quartier de Lauzelle, le stationnement est saturé de voitures des clients de l'esplanade. Comment arrêter ce stationnement ? D'autant que le samedi, la zone bleue n'est pas d'application.

Dans les quartiers résidentiels de Louvain, avec les étudiants, il y a parfois 4 voitures par maisons et donc 2 d'office en voirie.

Les cartes « riverains » sont disponibles mais il faut revoir les tarifs afin de contraindre la voiture à être ailleurs qu'en voirie et permettre donc d'autres aménagements que du stationnement.

Le souhait est de proposer une carte « riverains » avec des zones par quartier, pour limiter les possibilités de trajets inter-quartiers. Et il y a l'obligation d'être domicilié pour obtenir la carte « riverains ».

Une proposition complémentaire est d'envisager le coût de cette carte « riverains » proportionnée aux revenus des ménages.

E. Pour les commerces

Pour les commerces, la zone bleue gratuite est essentielle. Si c'est payant, les clients vont ailleurs, là où c'est gratuit. C'est ce qu'a connu Wavre qui a augmenté ses tarifs et qui a vu une baisse de fréquentation. Mais il est possible de jouer sur la contrainte de temps avec des emplacements à rotation rapide.

Ex. : Schaerbeek, stationnement gratuit 15min puis progressif. Nantes, moins de voitures, plus facile pour flâner ce qui favorise également le commerce.

A nouveau, pour les commerçants, si on veut que les gens fassent leurs courses, parfois lourdes à porter, pour des personnes âgées, il faut du parking.

F. Et pour les travailleurs ? Des parkings de dissuasion, mais où ?

L'objectif est d'éliminer les voitures ventouses en centre-ville sur des places que devraient occuper les riverains et les clients des commerces. Mais quelles sont les possibilités ? La proposition d'un parking en extérieur (où ?) relié au centre-ville par une navette est évoquée, mais sans doute coûteuse et à long terme...

Logiquement, il faudrait mettre en place un parking de dissuasion avant d'enlever des places au centre.

Quid du parking du Monument ? Faut-il le maintenir ? Maintenir sa capacité ? Le parking de la rue du Monument est une compensation de la commune pour que Colruyt accepte de maintenir son parking accessible pour tous.

Quid du parking de la rue Paul Delvaux ? Parking communal (Ville, SNCB) ? Parking de dissuasion possible ? Oui. A termes, mais plus long termes, possibilité d'implanter des parkings silo pour dégager la place et pour en faire autre chose.

L'intitulé de l'action « envisager un parking de dissuasion au centre d'Ottignies » porte à confusion. Idéalement un parking de dissuasion doit s'envisager en périphérie pour éviter de rentrer.

➔ Parking de dissuasion (entre centre et périphérie)

Post-it rédigés en séance par les participants + votes

Un beau piétonnier de la place du centre au cœur de ville (minimum) et pas des parkings	6
Des voitures sur leurs emplacements, pas sur les trottoirs, ni hors des cases	5
Rendre la carte de riverains payante en fonction des revenus et du nombre de cartes de stationnement	4
Rendre le stationnement payant au-delà de 30 minutes	4
Limitation de la carte de riverain à un quartier	3
Du parking payant partout (et plus cher que ceux de l'Esplanade)	3
Supprimer le parking gratuit de la rue du Monument et l'affecter à une activité plus en phase avec les besoins de notre époque (parc/plaine de jeux/commerces...)	2
Permettre une gratuité minimum pour accéder aux services communaux et aux commerces	2
Une plaine de jeux sur le parking du Monument	2
Rendre le stationnement payant au Blocry	2
Un apéro avec tou-te-s les participant-e-s :-)	2
Trouver une solution au parking dans les quartiers bordant l'Esplanade (Lauzelle, Baraque)... surtout le samedi	1
Extension au samedi de la nécessité d'apposer sa carte riverains	1
Apporter des solutions de mobilité en premier avant de supprimer les accès	1
Le Centre d'Ott n'est pas suffisamment attractif pour comparer avec des expériences menées dans d'autres grandes villes. Il faut raison garder...	
Si nous voulons dynamiser le centre et avoir une vie , attention de ne pas tomber dans les travers de Wavre	
Faire disparaître la voiture progressivement ? OUI mais tenir compte de la situation actuelle !	

Focus sur...

Sécuriser les abords des écoles

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Améliorer la sécurité routière** » et l'action 3.8.3 Sécuriser les abords des écoles.

Il est prévu de réaliser un état des lieux des abords des établissements scolaires de l'entité et de réaliser une étude des usages. Des aménagements ont déjà été réalisés, mais il est question ici d'aller au-delà de la zone 30. Faire des réaménagements qui répondent aux besoins identifiés. Réduire la pression automobile aux abords et organiser des kiss & ride à des places plus opportunes, sensibiliser et promouvoir les alternatives aux déplacements en voiture pour se rendre à l'école.

A. Attention aux kiss & ride

Attention que le kiss & ride n'est peut-être pas l'aménagement le plus approprié pour les petits enfants. Cela risque « d'aménager l'insécurité », comme un enfant-paquet qu'on balance hors de la voiture. Il faudrait étudier et mieux comprendre les freins à mettre en place des rues scolaires.

Les abords des écoles doivent être plus larges pour qu'ils soient sécurisés. Exemple : rue du Lambermont, les parents ne se sentent pas en sécurité. Est-ce qu'une solution ne serait pas la voie centrale banalisée et limiter la vitesse en zone 30 généralisée ?

B. Aménagements et partenariats

Il y a des aménagements qui sont déjà réalisés et il faut faire la part des choses entre les différents niveaux scolaires (fondamentales, primaires et secondaires).

Il y a plusieurs idées à mettre en œuvre : s'organiser pour ne pas accéder en voiture à l'école, travailler à donner plus de visibilité et de cohérence aux aménagements de sécurité. Augmenter les poches de parkings plus loin et pas à proximité immédiate des écoles. Mais aussi associer les parents, les associations de parents et les directions. Dans les écoles fondamentales, les parents ont la main pour concrétiser les évolutions. Tout processus doit être accompagné.

Il faut également prendre en compte que les élèves viennent parfois de loin.

Il est précisé le cas du parvis de la maison communale qui est squatté de voitures stationnées en infraction. Et où la tolérance zéro doit être appliquée.

Cela dit, beaucoup de gens font l'effort de se garer au Cœur de Ville pour aller jusqu'à l'école communale. Il est donc essentiel de prévoir un endroit de stationnement pour ces parents et généraliser les zone 30.

Témoignage de l'école de Lauzelle où la circulation est en zone 20 : aux heures d'affluence, la rue est très fréquentée et devient dangereuse. Les parents cherchent à se stationner au plus près quitte à se garer devant des stationnements privés, en disant « j'en ai pour 5 minutes ».

Les forces de l'ordre doivent pouvoir être disponibles aux abords des écoles pour effectuer la surveillance.

Attention : le code de la route prévoit le stationnement sur les places PMR si le chauffeur reste dans le véhicule et qu'il libère la place si un PMR arrive.

Il est signalé que les écoles jugées dangereuses font l'objet d'une attention particulière et des présences régulières des forces de l'ordre y sont organisées. Mais impossible de couvrir toutes les écoles et si une intervention urgente est demandée à ce moment-là, l'urgence prime.

Il y a eu un appel à bénévoles pour avoir des surveillants habilités (bénévoles indemnisés). Ça a déjà existé. Mais l'appel n'a reçu aucune réponse... Habituellement, ce sont des grands-parents qui sont volontaires pour ces missions.

C. Cheminements doux

Il est possible d'identifier des cheminements plus sécurisés, plus rapides, plus courts. Ex. : Petit-Ry et sentier Ste-Anne. On va plus vite à vélo qu'en voiture.

Une solution également serait de bloquer certaines rues afin d'augmenter l'avantage des modes actifs.

Au Petit-Ry, un nouveau cheminement piéton complémentaire va être créé derrière l'église, en contre bas des locaux des scouts. Et qui donnera accès à l'école Saint-Pie X.

D. Sensibiliser les jeunes et associer les parents

Autre niveau scolaire, le secondaire, le collège Christ-Roi : beaucoup de jeunes sortent et vont à pied en flot très dense et compacte dans le centre-ville chercher leur train ou un parent. Le centre est embouteillé et cela participe à ces bouchons. Il faudrait sensibiliser les jeunes à l'usage des transports en commun. Il existe différents lieux de dépose-reprise pour les élèves du Christ-Roi mais il faut les organiser. Il faudrait revoir le système et associer les parents.

Focus sur d'autres actions débattues lors de l'atelier

Voiture partagée

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Favoriser le partage de la véhicule** » et l'action 3.6.1 développer l'offre en voitures partagées.

Cette action n'a pas été spécifiquement discutée mais est apparue régulièrement dans les débats.

Les voitures partagées sont bien reconnues comme un service aux habitants et visiteurs de la commune permettant de réduire l'empreinte de la voiture individuelle sur l'espace public. Il y a donc lieu de renforcer leur présence sur le territoire.

Renforcer les stations existantes (ex. : aux différents accès des Gares SNCB et TEC, centre-ville d'Ottignies et de Louvain-la-Neuve).

Il est également important de garder une offre homogène pour ne pas multiplier les abonnements et les procédures (ex. : favoriser Cambio).

Améliorer les équipements disponibles :

- Sièges pour enfants
- Diversifier la flotte (location de camionnettes)

Règlement en matière d'urbanisme

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Rationaliser le parking** » et l'action 3.7.5 faire évoluer le guide communal d'urbanisme

Ce point est également apparu régulièrement lors des discussions sur les projets d'urbanisme. La crainte de voir les nouveaux gros projets immobiliers accentuer la pression automobile est bien présente.

Plusieurs pistes :

- Stationnement sur site privé
- Parking vélo (ex : un emplacement vélo par oreiller)
- Accessibilité en transports en commun
- Implantation de voitures partagées pour le projet et les riverains proches

Contrôle des infractions

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Améliorer la sécurité routière** » et l'action 3.8.5 Accroître le contrôle des infractions au code de la route.

Ce point est également apparu régulièrement lors des discussions. C'est un aspect essentiel qui doit accompagner toute action et tout projet d'aménagement : le respect des règles.

Quelques problématiques spécifiques :

- Stationnement sauvage sur les pistes cyclables et dans les rues résidentielles (ex. : rue Lucas)
- Stationnement sauvage aux abords des écoles
- Excès de vitesse

Les forces de l'ordre sont pointées comme devant renforcer ces contrôles. Une piste de solution pourrait être les Sanctions Administratives Communales. Des agents communaux (ou provinciaux ou régionaux) pourraient être habilités à verbaliser des infractions.

Collaborations

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Améliorer la sécurité routière** » et l'action 3.8.6 S'appuyer sur des collaborations externe GRACQ, PROVELO, SAVE, FEDEMOT...

La nécessité de coopérer et d'impliquer différents acteurs dans la recherche de solutions est également un élément déterminant. Que ce soit au niveau des services (communaux, provinciaux, régionaux), des associations concernées, ou des habitants (riverains, associations de quartiers, associations de parents...).

Provélo et Tous à Pied sont spécifiquement cités comme ayant une expertise à valoriser dans leur domaine.

Problématique des accotements piétons Pont de l'Europe

Cette thématique fait référence à l'objectif opérationnel « **Réflexion sur un plan de circulation** » et l'action 3.9.5 réflexion sur l'élargissement du pont de l'Europe.

Ce point spécifique apparaît dans le débat sur l'amélioration des cheminements piétons en général et principalement au centre d'Ottignies.

Pour le pont de l'Europe, Ce goulot est un point noir dans le réseau pédestre de la commune. Un point d'attention y est apporté. Mais la question est complexe étant donné la nécessité d'envisager un élargissement de l'ouvrage d'art ferroviaire. Des

pistes de réflexions sont ouvertes pour envisager des cheminements privilégiés entre quartiers.

Passage à niveau de la gare de Mousty

Le point précédent appelle une réflexion sur un autre point de mobilité problématique : le passage à niveau de la gare de Mousty. Ce passage est un point noir de la circulation et mériterait un point d'attention.

Pour Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, ce passage n'est pas prioritaire et ne sera pas étudié dans leurs travaux futurs.

Des pistes de réflexions sont ouvertes dans le cadre du projet de corridor vélo Court-St-Etienne-Ottignies-Wavre ou le projet immobilier « béton Lemaire » afin de sécuriser et améliorer les circulations de tous les usagers des portions de territoires séparés par les voies. Il est précisé que dans le cadre d'un projet d'urbanisation les charges d'urbanisme doivent être en lien avec le projet et proportionnés. La ville a défini trois points d'attention en termes de franchissement de la ligne et elle étudie les solutions et les moyens de financement nécessaires.

Nationale 4 en Boulevard urbain

Cette voirie est gérée par la région wallonne mais lors des différentes études de mobilité les objectifs liés à cet axe est bien le déclassement de la N4 afin de la requalifier en boulevard urbain. Ceci n'est possible que si le contournement par la E411 est efficace et que ses accès soient optimisés. Ces travaux sont en cours et à venir. Cf APCM de Louvain-la-Neuve.

Des travaux d'amélioration de la cyclabilité sont également prévus prochainement.

Vote de conclusion sur les actions « Usage de la voiture »

A l'issue de l'atelier 3, pour conclure, les participants ont été invités à revoter pour les actions qui leur semblent prioritaires à mettre en œuvre.

Dernier vote, après les débats, sur les actions du PAM :

15. Adapter le plan de circulation	7
8. Multiplier les zones 30 en agglomération (Ville 30)	7
3. Réformer la zone bleue et définir un nouveau plan de stationnement	5
16. Réduire le trafic automobile chaussée de la Croix	4
12. Accroître le contrôle des infractions code de la route	3
10. Sécuriser les abords d'écoles - aménagements dépose-reprise	3
19. Réflexion sur l'élargissement du pont de l'Europe	2
13. S'appuyer sur des collaborations (GRACO, PROVELO, SAVE, FEDEMOT, ...)	2
9. Pérenniser les aménagements temporaires	2
7. Faire évoluer le Guide communal d'urbanisme	2
1. Développer l'offre en voitures partagées	2
18. Réflexion sur le pont Masaya	1
17. Réflexion sur le barreau sud	
14. Prévoir des chèques taxi nocturnes pour les jeunes (projet RW)	
11. Amélioration du réseau routier. Objectivation et priorisation des travaux de voiries	
6. Envisager un parking de dissuasion au centre d'Ottignies	
5. Parking étudiant longue durée à Louvain-la-Neuve	
4. Mutualisation du parking à Louvain-la-Neuve	
2. Soutenir le covoiturage	

Ces résultats sont dans la continuité des résultats du premier vote et confirment l'intérêt des participants pour ces thématiques.

5 Conclusions

A l'issue de cette première approche, après deux séances d'information et d'échange, une enquête par questionnaire et neuf ateliers thématiques, un volume important de matière et d'information a pu être capitalisé, et permet de commenter un grand nombre d'actions prévues par le Programme d'Actions Mobilité. Le cœur de ces échanges se trouve synthétisé, action par action, dans la section relative aux ateliers thématiques.

Chaque atelier a donné lieu à des débats très riches et à un engagement très important de chacun des participants. Qu'ils en soient remerciés et nous espérons que ces synthèses reflètent correctement la qualité de ces échanges.

Pour conclure, nous souhaitons relever certains aspects importants, transversaux et qui ont régulièrement été mis sur la table des discussions. Nous terminerons par la présentation du vote final sur les objectifs opérationnels organisé à la fin des ateliers et par l'évaluation de l'organisation des ateliers par les participants.

5.1. Principe STOP

Le principe STOP est à la base de l'élaboration du PAM et vise à inverser la tendance du Tout à l'automobile vers une hiérarchisation des priorités d'aménagements partant des piétons, vélos, transports en commun et en bout de chaîne, la voiture individuelle. Ce principe rencontre bien l'intérêt des participants pour l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs. Le graphique sur la priorisation des objectifs stratégiques est très clair à ce sujet.

Cependant, dès les premiers échanges en atelier et la présentation des actions en faveur des modes actifs, il est apparu que ce principe STOP s'intègre difficilement dans l'ensemble des actions du PAM. Rien que pour les ateliers thématiques concernant les modes actifs, les actions à mener pour les cyclistes ont souvent pris le pas sur les actions en faveur des piétons. Il est même apparu que les actions favorables aux uns pouvaient porter atteinte aux autres et qu'il y a parfois intérêt à séparer les modes.

Pour augmenter la mise en œuvre du principe STOP, il est possible, par endroit, de changer la logique de priorité entre les voitures et les autres modes.

- Ex. : rue de Bon Air et rue du Cimetière, il pourrait y avoir une perte de priorité pour la voiture. Les automobilistes seraient plus attentifs, notamment aux cyclistes à l'approche du carrefour.

Dans les outils de communication également, comme le site Internet de la Ville, ce principe pourrait s'appliquer et valoriser en priorité la hiérarchie des modes de transports en partant des modes actifs, transports en commun et enfin la voiture.

5.2. Nécessité d'agir !

Le caractère très concret et pragmatique des idées échangées, basées sur le concept d'actions 'mobilité' a été très important et souvent souligné par les participants. L'urgence d'agir en faveur d'une autre mobilité était très présente. L'actualité des projets menés sur la commune (navette autonome, projet de la gare d'Ottignies, projets immobiliers importants, PCAR du Douaire...) a régulièrement imposé ces sujets dans les débats. La nécessité d'agir se heurte au temps que peuvent prendre les études pour être menées. Certains participants témoignaient d'une certaine impatience. Les études qui devront encore être menées devront être orientées vers l'action, des moyens humains et financiers ainsi qu'un calendrier de mise en œuvre devront être adoptés.

5.3. Aspects budgétaires

Lors des échanges, le volet budgétaire n'a pas été pris en compte. Pourtant, ce sera une question déterminante pour orienter les actions, d'une manière ou d'une autre. C'est donc un travail qui devra être réalisé pour envisager la faisabilité des actions proposées.

Ce volet budgétaire est généralement approché comme une contrainte. Pourtant, il a aussi été question d'opportunité lors des débats. Des taxes et redevances sont sources de revenus pour la commune qui pourrait alors dégager des budgets afin de réaliser des actions jusque-là impossibles à financer.

Enfin, la notion de budget est quand-même régulièrement apparue, peut-être de manière un peu dogmatique ou caricaturale, lorsqu'il était question d'investissements en faveur de la voiture. « Investir dans la voiture amène la voiture ». Ainsi, les projets d'investissement d'envergure afin de canaliser ou détourner le trafic routier (ex. : pont Masaya) étaient souvent mal reçus.

5.4. Vote final sur les objectifs opérationnels

Tableau cumulant les résultats de votes en atelier sur les O.O.

Objectifs opérationnels	Voitures	MA	TenC	Total
Améliorer la qualité de l'infrastructure destinée aux modes actifs	7	6	5	18
Réfléchir à un plan de circulation	6	5	1	12
Développer l'intermodalité	1	7	2	10
Augmenter l'offre en stationnement vélos	2	5	2	9
Rationaliser le parking	5	3	1	9
Soutenir le développement des modes actifs	2	5	0	7
Favoriser le partage de véhicule	2	2	2	6
Améliorer la sécurité routière	4	1	1	6
Augmenter et compléter l'offre en transport en commun	1	0	4	5
Réaliser des infrastructures adaptées de transports en commun	1	1	0	2

Ce dernier tableau montre, à nouveau, après tous les échanges tenus parmi les différents groupes, la priorisation exprimée des objectifs opérationnels. Ces résultats reflètent bien l'importance que ces objectifs ont eu lors des débats, essentiellement pour les deux premiers (infrastructures Modes Actifs et Plan de circulation).

5.5. Evaluation du processus par les participants

La singularité du processus participatif, depuis le début de la démarche, tient en ce qu'il s'est tenu exclusivement en ligne, Coronavirus oblige. Nous n'avons toutefois reçu aucune réclamation à ce sujet, si ce n'est une participante qui n'est pas parvenue à enregistrer son questionnaire en ligne et qui nous a communiqué ses remarques par e-mail. Lors des ateliers en ligne, hormis quelques petits couacs informatiques (partages d'écran compliqués, micros désactivés, connexion internet privée défaillante...), tout s'est correctement déroulé ; les interactions ont été très intenses et les participants semblent globalement satisfaits.

Quelques remarques ont été formulées :

- Attention à la multiplication des moments de participation. En plus des ateliers et séances d'information du PAM, il y a toutes les autres sollicitations (réunions sur la gare d'Ottignies, réunions de quartier...)
- Les horaires choisis ne facilitent pas la vie de famille ; privilégier les réunions après la mise au lit ?
- Souhait exprimé par certains participants d'organiser un moment de rencontre en présentiel et convivial (type apéritif)

Commentaires de participants :

- Intéressant et bien organisé. Je rejoins l'idée exprimée : piétons et PMR (et micromobilité) peu traités. Parler des vélos, c'est mieux que rien, mais quitte à créer un programme sur du long terme, autant partir du "S" du principe "STOP" :) Merci et bravo.
- Très chouette ! Agréablement surprise pour un "truc en visio". ;-) Juste peut-être : le premier atelier était redondant (et donc perte de temps) si on a déjà participé à la présentation du PAM et à la séance de restitution...
- Bcp apprécié l'animation de l'atelier, très interactif ! si c'est possible, pour les prochains ateliers, ce serait chouette d'organiser une garderie/atelier pour les enfants de parents impliqués dans ce processus ;)
- Contente. Impatiente de connaître l'évolution. C'est vrai que les piétons et PMR ont été oubliés. Next time ?
- Merci pour les ateliers. Pour que toutes les propositions ne dorment pas dans une boîte, il ne faut pas oublier un calendrier d'aménagements.
- Très intéressant.
- 6h d'ateliers, c'est très intéressant mais c'est un investissement important en temps.
- Atelier bien structuré. Plateforme numérique bien structurée et adaptée. Débat bien cadré tout en permettant une ouverture. Curieux de voir ce qu'il en ressortira et comment tout cela pourra être mis en œuvre.

- Bonne gestion des ateliers compte tenu des circonstances... et bonne écoute et apports des participants.
- Merci pour l'organisation et la qualité d'écoute de tous les participants tout en gérant le temps.
- Merci pour la démarche très intéressante !!
- Grand merci pour l'organisation de ces ateliers PAM. C'est stimulant, encourageant/ ça donne de l'espoir. Espérons qu'il en ressortira quelque chose de vraiment ambitieux et volontariste. Très bonne organisation et animation en tous cas. Expé à refaire donc.
- Processus participatif apprécié. Permet de se confronter aux problématiques de chacun. :-)
- Merci, atelier très constructif ! Vivement les ateliers spécifiques ;-)
- Bien organisé et participation aisée.

6 Annexes

Annexe 1 : présentation de la séance d'info « découvrir le PAM », le 15 mars

Annexe 2 : Questionnaire en ligne

Annexe 3 : Présentation des résultats de l'enquête

Annexe 4 : Présentation des actions du PAM par thématique

Annexe 5 : Charte d'engagement aux ateliers

Annexe 6 : Listing des participants aux ateliers