

Ottignies – Louvain-la-Neuve

Programme d'Actions Mobilité
(PAM)

Séance d'information
5 octobre 2021

Déroulement de la rencontre

- 10' • **Accueil et introduction**
David da Câmara Gomes, échevin de la Mobilité - OLLN
- 5' • **Rappel de la dynamique participative**
Nicolas Rochet, Espace Environnement ASBL
- 40' • **Présentation des synthèses des ateliers thématiques**
Nicolas Rochet, Espace Environnement ASBL
- 20' • **L'évolution du PAM**
Arnaud Gossiaux, expert en mobilité – ARIES Consultants
- 30' • **Questions/Réponses avec le public**
- 5' • **Les suites : Comment participer ?**
Nicolas Rochet, Espace Environnement ASBL

Introduction

David da Câmara Gomes, échevin de la Mobilité - OLLN

Programme d'Actions Mobilité

Désignation des partenaires extérieurs à la réalisation : Volet participatif

Etudes de mobilité



Nous sommes ici



Programme d'Actions Mobilité

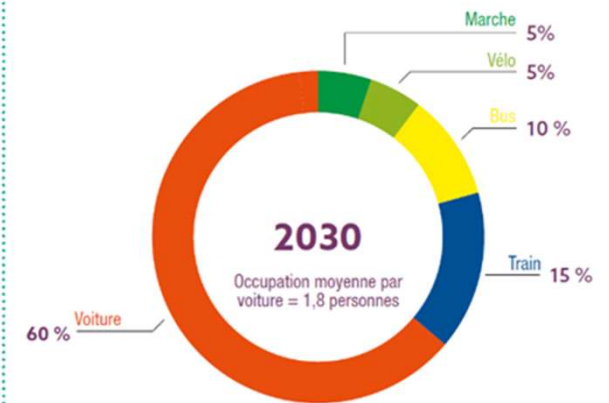
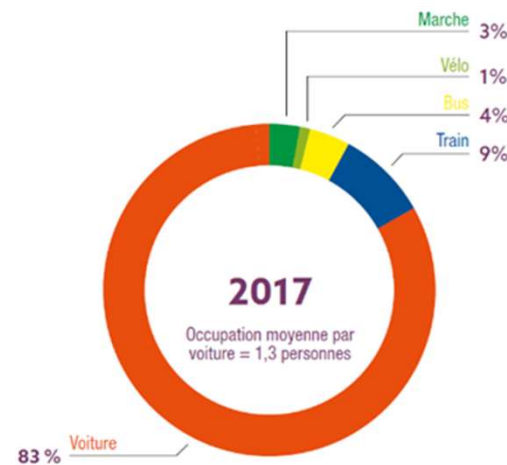
- **Le PAM est basé sur des documents de référence existants,**
 - PRM réalisé par la Région,
 - PPM et études sur la vallée de la DYLE réalisées par la Province BW,
 - PCM de la Ville OLLN 2003,
 - PCC de la Ville OLLN 2011,
 - APCM de LLN 2020,
 - MASTER PLAN DE LA GARE D'OTTIGNIES,
 - Et les nombreuses études où les thématiques liées à la mobilité sont abordées, SOL, PCAR, études d'incidences liées aux projets d'urbanisation importants, étude du schéma du centre...

Programme d'Actions Mobilité

• Le PAM a pour objectifs principaux,

1- La vision « FAST 2030 » de la Wallonie

2- Le principe STOP



On arrête de mettre la voiture privée au centre des projets

Programme d'Actions Mobilité

- Le PAM c'est

**MODES ACTIFS
TRANSPORTS EN COMMUN
VOITURES
INTERMODALITE**

**4 THEMATIQUES,
4 OBJECTIFS STRATEGIQUES,
10 OBJECTIFS OPERATIONNELS**

Et pas moins de 50 ACTIONS permettant
de répondre aux ambitions du programme

Programme d'Actions Mobilité

• PAM - Modes actifs

Les objectifs

OS 01 Favoriser l'usage des modes actifs

- OO 01 Améliorer la qualité des infrastructures
- OO 02 Augmenter l'offre en stationnement
- OO 03 Soutenir le développement des modes actifs

et ses 13 actions

Programme d'Actions Mobilité

• **PAM – Transports publics**

Les objectifs

OS 02 Favoriser l'usage des transports publics

- OO 04 Augmenter et compléter l'offre en TC
- OO 05 Réaliser des infrastructures adaptées

et ses 14 actions

Programme d'Actions Mobilité

•PAM – Voitures

Les objectifs

OS 03 Diminuer l'impact de la voiture individuelle

- OO 06 : Favoriser le partage de véhicule
- OO 07 : Rationaliser le parking
- OO 08 : Améliorer la sécurité routière
- OO 09 : Réfléchir à un plan de circulation

et ses 18 actions

Programme d'Actions Mobilité

• PAM – Intermodalité

Les objectifs

OS 04 Développer l'intermodalité

et ses 4 actions

La dynamique participative

Les acteurs en présence

- La Ville d'Ottignies – Louvain-la-Neuve
 - Les recommandations des bureaux d'études en Mobilité
- Le bureau d'études ARIES
- Espace Environnement ASBL
- Les habitants et usagers de la ville
- Les institutions, acteurs et associations concernés

Synthèses des ateliers participatifs

Les modes actifs

Envisager un piétonnier au centre d'Ottignies

- Le piétonnier
 - Libérer l'espace public de l'emprise de la voiture
 - Base : place du Centre et Cœur de Ville
 - Aménagements qualitatifs et conviviaux
 - Réfléchir aux accès (livraisons, embarquements)
 - En //, réfléchir à l'offre en stationnement dans le centre-ville
 - A intégrer dans les PCAR et SGA
- Les rues résidentielles (zone 20)
 - Alternative au piétonnier
- Les liaisons piétonnes
 - Améliorer les cheminements piétons vers le centre depuis les quartiers et villages
 - Point noir : pont de l'Europe

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

- La circulation des cyclistes
 - Intérêt des cyclistes à passer par l'hyper-centre pour rejoindre les quartiers
 - Limiter l'accès à certaines heures
 - Montrer des parcours alternatifs
 - Créer des pistes cyclables sur la dalle
- Les barrières d'accès à la dalle
 - Elargir pour les vélos cargos
 - Elargir la rampe entre le lac et la Grand Place
- Les livraisons
 - Proposition d'une cartographie GPS officielle pour les quais sous la dalle
 - Réflexion sur un système de service cyclo-logistique du dernier km

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

+ identification des liaisons cyclables prioritaires à aménager

- Les axes structurants
 - Le corridor cyclable
 - ! Cohabitation entre piétons et cyclistes
 - Le lièvre et la tortue
 - Complémentarité entre leviers et grands axes de circulation
 - Une zone 30 généralisée + F99
 - Avec exceptions hors agglomération
- Les liaisons cyclables
 - Petit-Ry – Centre
 - Vers la gare
 - Vers Wavre
 - Vers Louvain-la-Neuve
 - N4

*Attention aux continuités
et à l'entretien de l'existant*

Parkings vélos sécurisés et collectifs (centres et quartiers)

- Le point de départ : les vols de vélos
 - Infrastructures adaptées et répression des vols
- Identifier l'infrastructure adéquate en fonction du besoin
 - Longue durée => fermé
 - +/- long sans visibilité => arceaux couverts et surveillés
 - Courte durée avec visibilité => arceaux
 - Partenariats : commerces, écoles, pôles d'activités sportives, culturelles...)
- Augmenter le nombre de parkings vélo
 - Une place de voiture = un box de 5 vélos
 - Ambition d'équilibrer le nbre de places voitures et vélos (ex. : gare d'Ottignies)
- Distinguer les parkings vélos résidentiels des activités
 - Boxes à vélo à disposition des logements qui en ont besoin (ex. : Combattants)
 - Prévoir des critères d'attribution

Attention aux accès

Actions de sensibilisation

- Communication
 - Valoriser ce qui existe comme services à la mobilité
 - Restructurer l'onglet Mobilité du site Internet de la Ville
 - Faire la pub et redonner une légitimité aux modes actifs
 - Signalétique sur le terrain
 - Service travaux : travaux@olln.be
- Principe STOP en avant
- Sensibilisation > répression
- Un outil efficace : le témoignage
- La mobilité scolaire comme terrain de sensibilisation
- Renforcer les partenariats et valoriser ce qui est dispo
- Prêt/location de vélos, VAE, primes à inventorier et valoriser
- Action « 1 vélo pour 10 ans »

Les transports en commun

Une zone tarifaire unique

- Réflexion sur la zone
 - Tripôle Ottignies – Louvain-la-Neuve – Wavre
 - Simplification tarifaire TEC vers la suppression des zones
- Intégration TEC/SNCB
 - Key Card existe à la SNCB, une bonne base
 - TEC : tendance vers la gratuité
 - Brupass est un bon exemple (mais 13 ans de développement)
 - Stib : moyen de paiement = titre de transport
- Tarifs préférentiels et promotions à promouvoir
 - Volet communication

Restructuration de l'offre

- Desserte du territoire TEC assez importante
+ proxibus + TEC à la demande pour compléter
- Triangle Ottignies – Louvain-la-Neuve - Wavre
 - Plusieurs lignes relient ces 3 pôles
 - Attention aux correspondances SNCB/TEC !
 - Pourquoi pas une ligne renforcée qui tourne en boucle ?
- Transport à la demande pour compléter le vide en soirée
(ex. : offre culturelle)
- Ligne 17 à réorganiser après le déménagement de la Clinique

Boucle en sens unique au centre d'Ottignies + sites propres bus + taxi + vélo

- Principe : canaliser la circulation automobile pour dégager l'espace nécessaire au TEC et modes actifs
- Encourage le report modal mais qui doit être porté par le plus grand nombre + arbitrage politique
- Demande une restructuration complète du centre et une revalorisation de la rue du Monument (plus-value)
 - Redessiner la ville, // SGA, PCAR
 - Questionnement sur les sens de circulation

Projet de la gare d'Ottignies

- Questions du chantier
 - Circulation des engins => zone 30
 - Propreté de la voirie
 - Communication => service travaux
- Passerelle cyclo-piétonne
- Gare des bus
 - Circulation dans les 2 sens dangereux
 - Grande emprise au sol des quais
 - Question du stockage des bus en pause
- Correspondances TEC/SNCB et Kiss & Ride
 - Attention aux temps de parcours (une minute compte !)
- Les quais couverts
- Procédures

Gare de bus de Louvain-la-Neuve

- Mode de fonctionnement et emprise au sol
 - Certains points d'intérêt sont peu desservis (Blocry, Villa, gare LLN, parc scientifique...)
- Configuration des quais
 - Quelle meilleure configuration (// ou en longueur) ?

Intermodalité aux arrêts de bus

- // avec les mobipoints
- Cohérence et homogénéité des services disponibles
 - Eviter de multiplier les abonnements
 - Attention aux technologies utilisées
 - Critères à prendre en compte dans les marchés publics
- Parkings vélos aux arrêts
 - Subventions de 80 à 100% des TEC
 - Boxes et arceaux
- Confort
 - Ex. en été : de l'ombre

L'usage de la voiture individuelle

Adapter le plan de circulation

- Une vision globale pour le centre-ville
 - PCAR et SGA
 - Intégrer le concept de piétonnier
 - Zone 30
- Attention au transit parasite dans les quartiers avoisinants
- Le projet du pont Masaya
 - But : désengorger la rue des Combattants
 - SDC et Conseil Communal en 2017
 - Principe : les investissements/infrastructures routières attirent les voitures

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

- Objectif : réduire la pression du trafic sur la chaussée
- Liaison nécessaire ou pas ? Transit ou pas ?
 - Privilégier la circulation locale
- En //, proposer des alternatives (TEC, VAE...)
- Réflexion plus large sur le contournement
 - Réflexion sur le barreau Sud
- Accessibilité des commerces
 - Ne pas rendre le centre-ville inaccessible

Les zones 30

- Généraliser les zones 30 (sauf exception)
- Et multiplier les contrôles
- Les zones 20 et rues 'exceptées circulation locale'
 - Zones 20 pas généralisables
 - Avantage des rues 'exceptées circulation locale': obligation des applications d'éviter ces rues

Rationaliser le parking

- Diminuer l'emprise de la voiture sur l'espace public
 - Priorité à la Place du Centre et au Cœur de Ville
 - Attention que le Cœur de Ville est utile pour l'école communale
 - Parking réduit et à rotation rapide
 - Parking du Monument sous utilisé et non-prioritaire
- Sanctionner le stationnement sauvage
- Politique de stationnement ambitieuse et cohérente
 - Carte 'riverain' payante => parking payant
 - Développer les voitures partagées
 - Garder des places de parkings pour les commerces

Rationaliser le parking

- Pour les riverains
 - Empêcher les voitures ventouses et les clients dans les quartiers résidentiels
 - Carte 'riverains' par quartier
 - Tarif 'riverain' proportionné au revenu des ménages
- Pour le commerce
 - La gratuité du parking est essentielle, même temporairement
 - Emplacements à rotation rapide
- Pour les travailleurs (parking de dissuasion ?)
 - Objectif d'éliminer les voitures ventouses en centre-ville
 - Quid du parking du Monument ?
 - Quid du parking rue Paul Delvaux ?

Sécuriser les abords des écoles

- Attention aux kiss & ride
- Aménagements et partenariats
 - Ex. : école communale du centre à Ottignies
- Cheminements doux
- Sensibiliser les jeunes et associer les parents

Développer l'offre en voitures partagées

- Permet de réduire l'empreinte de la voiture individuelle sur l'espace public
- Renforcer les stations existantes
- Homogénéiser l'offre (favoriser Cambio)
- Améliorer les équipements disponibles
 - Sièges bébé et réhausseurs
 - Flotte diversifiée (ex. : location de camionnettes)

Règlement en matière d'urbanisme

- Crainte de voir les grands projets immo accentuer la pression automobile
- Plusieurs pistes
 - Stationnement sur site privé
 - Parking vélo
 - Accessibilité des TEC
 - Implantation de voitures partagées pour le projet et les riverains

Contrôle des infractions

- Veiller au respect des règles
- Diverses problématiques
 - Stationnement sauvage sur pistes cyclables, rues résidentielles, abords des écoles
 - Excès de vitesse
- Renforcer les contrôles
 - Piste des SAC (sanctions administratives communales ou régionales)

Collaborations

- Partenariats à valoriser
- Divers acteurs
 - Institutions
 - Habitants, usagers, riverains
 - Parents et associations de parents
 - Associations (ex. : Provélo et Tous à Pied)

Problématique des accotements piétons Pont de l'Europe

- Amélioration des cheminements piétons au centre d'Ottignies
- Nécessité d'envisager un élargissement de l'ouvrage d'art ferroviaire

Actions supplémentaires ?

- Passage à niveau de la gare de Mousty
- Nationale 4 en boulevard urbain

Analyse critique et argumentée du projet de PAM

Arnaud Gossiaux, Expert en mobilité- ARIES Consultants

En parallèle du volet participatif, le bureau ARIES Consultants a réalisé une analyse critique de l'avant-projet de PAM sur base des plans de références de mobilité tant au niveau régional que provincial et communal, de l'expérience même du bureau :

- *Stratégie Régionale de Mobilité – Vision Fast 2030*
 - *Plan Wallonie cyclable*
 - *Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon*
- *Plans Communaux de mobilité (2003 et LLN 2020)*

Les enseignements principaux tirés de l'analyse du projet de PAM première version sont :

- Cohérence avec les visions régionale et provinciale de la mobilité
- Cohérence avec les analyses et mesures préconisées par les plans communaux de mobilité antérieurs à l'exercice
- Visions FAST 2030 de la Région très clairement identifiable dans la définition des objectifs stratégiques et opérationnels
- Le programme d'actions suit la nouvelle vision de la mobilité → **Vision STOP**

L'analyse croisée de ces différents documents et notre propre analyse met en évidence toutefois certains éléments manquants dans les actions :

- En ce qui concerne **les piétons**, l'avant-projet se concentre principalement sur les hypercentres via la piétonisation de ceux-ci et ne considère pas suffisamment l'ensemble des cheminements piétons et les « conflits d'usage » avec les autres modes → Réaliser et développer un « plan piétons »

L'analyse croisée de ces différents documents et notre propre analyse met en évidence toutefois certains éléments manquants dans les actions :

- En ce qui concerne **les vélos**, outre le plan cyclable communal :
 - Il semble pertinent de développer l'intermodalité "vélo + bus" pour offrir une solution pour les trajets d'approche "first-mile - last mile"
 - Stationnement des autres modes de micromobilité

L'analyse croisée de ces différents documents et notre propre analyse met en évidence toutefois certains éléments manquants dans les actions :

- En ce qui concerne les **transports en commun** :
 - Étudier le développement d'actions en faveur des déplacements rapides en bus sur des liaisons provinciales et transrégionales afin de connecter les pôles wallons entre eux et le territoire wallon aux pôles

L'analyse croisée de ces différents documents et notre propre analyse met en évidence toutefois certains éléments manquants dans les actions :

- En ce qui concerne **les véhicules motorisés** :
 - Définir un plan de déploiement de bornes électriques et de stations de gaz naturel comprimé (CNG) et de gaz naturel liquéfié (LNG)

L'analyse croisée de ces différents documents et notre propre analyse met en évidence toutefois certains éléments manquants dans les actions :

- En ce qui concerne **le stationnement automobile** :
 - Mise en place des technologies d'information en temps réel des usagers
 - Évaluer les potentialités en matière de mutualisation et prospector les sites ou projets pertinents via des conventions public/privé ou en collaboration avec les acteurs du "parksharing" tels que BePark et Myflexipark

L'analyse croisée de ces différents documents et notre propre analyse met en évidence toutefois certains éléments manquants dans les actions :

- En ce qui concerne **le développement de l'intermodalité** :
 - Promouvoir les déplacements alternatifs pour les écoles (pédibus/vélosbus)
 - Encourager le développement d'espace de co-working sur son territoire et développer le New World of Working (NWOW)

Outre ces éléments, notre analyse met en avant une certaine confusion entre les objectifs et actions qui devraient être plus concrètes. De même, l'intitulé de certaines actions ne permet pas de définir concrètement à quoi celles-ci font référence.

Sur base de ces constats et des informations des séances participatives, le bureaux ARIES Consultants a proposé à la commune une version adaptée et corrigée du projet de PAM.

Cette version sera analysée et débattue avec la commune ensuite.

Projet de PAM version mars 2021

Propositions de corrections et adaptations ARIES septembre 2021

1 O.S. 01 : Favoriser l'usage des modes actifs

1.1 O.O. 01 : Améliorer la qualité de l'infrastructure destinée aux modes actifs

1.1.1	Plan cyclable 2020/2030 - aménagements cyclables (WACY II)	1.1.1	Réalisation et mise en œuvre Plan cyclable 2020/2030 - aménagements cyclables (WACY II)
1.1.2	Travailler la liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle en concertation avec la Région, la Province et les communes voisines (étude ICEDD/PBW)	1.1.2	Réaliser le projet la liaison cyclable structurante dans la vallée de la Dyle en concertation avec la Région, la Province et les communes voisines (étude ICEDD/PBW)
1.1.3	Sécuriser l'accès au piétonnier de Louvain-la-Neuve	1.1.3	Limitier l'accès aux véhicules au piétonnier de Louvain-la-Neuve afin de sécuriser les modes actifs
1.1.4	Envisager un piétonnier au centre d'Ottignies	1.1.4	Étudier la faisabilité d'un piétonnier au centre d'Ottignies

1.1.5 Réalisation d'un cadastre des sentiers et cheminements piétonniers sur la commune en vue de l'élaboration d'un réseau "piétons "

1.2 O.O. 02 : Augmenter l'offre en stationnement

1.2.1	Parkings vélo collectifs et sécurisés dans les centres urbains	1.2.1	Développer l'offre en parkings vélo collectifs et sécurisés dans les centres urbains
1.2.2	Parkings vélo collectifs et sécurisés dans les quartiers	1.2.2	Développer l'offre en Parkings vélo collectifs et sécurisés dans les quartiers et nouveaux projets
		1.2.1	Développer un réseau de consignes spécifiquement dédiées aux nouveaux véhicules de micromobilité (Trottinettes, segway...)

1.1.0 Répondre à la demande et prévoir l'infrastructure adéquate en fonction du besoin du stationnement moyenne et courte durées (commerces, écoles, pôles d'activités sportives, culturelles...)

1.3 O.O. 03 : Soutenir le développement des modes actifs

1.3.1	Licence pour cyclo partage (freefloating)	1.3.1	Encadrer les offres de mobilité actives en libre-service via une licence pour cyclo partage (freefloating)
1.3.2	Cyclottintois : vélos en prêts longues durées	1.3.2	Cyclottintois : vélos en prêts longues durées
1.3.3	Flotte de vélos partagés en libre-service	1.3.3	Identifier un partenaire intéressé à développer une flotte de vélos partagés en libre-service
1.3.4	Actions de la Cellule de développement communautaire : Filière recyclage vélo, brevet du cycliste, JV à vélo	1.3.4	Actions de la Cellule de développement communautaire : Filière recyclage vélo, brevet du cycliste, JV à vélo
1.3.5	Pérenniser la prime vélo	1.3.5	Pérenniser la prime vélo
1.3.6	Développer les collaborations avec Pro Velo et avec le Gracq	1.3.6	Prolonger et développer les collaborations avec Pro Velo et avec le Gracq
1.3.7	Viser l'inclusion effective des personnes handicapées par une attention particulière aux aménagements adaptés	1.3.7	Mise en place d'une commission communale consultative des personnes handicapées (en lien avec Handicontact...)
		1.3.8	Développer les "Pedibus" et "Vélobus" en partenariat avec les écoles

2 O.S. 02 : Favoriser l'usage des transports en commun

O.O. 04 : Augmenter et compléter l'offre en transport en commun

2.1.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande (navette interquartier)	2.1.1 Pérennisation et extension du Transport à la Demande (navette interquartier)
2.1.2 Tester une navette autonome entre la gare de Louvain-la-Neuve et le parc scientifique	2.1.2 Tester une navette autonome entre la gare de Louvain-la-Neuve et le parc scientifique
2.1.3 Nouvelle ligne Proxibus	2.1.3 Nouvelle ligne Proxibus
2.1.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes	2.1.4 Renfort et amplitude journalière des lignes de bus existantes
2.1.5 Lignes supplémentaires de bus	2.1.5 Lignes supplémentaires de bus en particulier dans l'axe Est-Ouest (liaisons provinciales et transrégionales)
2.1.6 Amplitude journalière des trains	2.1.6 Accroître l'amplitude journalière des trains
2.1.7 Un RER toutes les 10' au départ de Louvain-la-Neuve	2.1.7 Un RER toutes les 10' au départ de Louvain-la-Neuve
2.1.8 Une zone tarifaire unique pour Ottignies- Louvain-la-Neuve (gare d'Ottignies - arrêt de Mousty – gare de Louvain-la-Neuve)	2.1.8 Une zone tarifaire unique pour Ottignies- Louvain-la-Neuve (gare d'Ottignies - arrêt de Mousty – gare de Louvain-la-Neuve)
2.2 O.O. 05 : Réaliser des infrastructures adaptées	
2.2.1 Gare ferroviaire d'Ottignies	2.2.1 Réaménager la Gare ferroviaire d'Ottignies
2.2.2 Gare de bus d'Ottignies	2.2.2 Réaménager la Gare de bus d'Ottignies
2.2.3 Gare de bus de Louvain-la-Neuve	2.2.3 Réaménager la Gare de bus de Louvain-la-Neuve
2.2.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus	2.2.4 Améliorer la qualité des arrêts de bus et prévoir l'intermodalité (stationnement vélos)
2.2.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies + sites propres bus + taxi +vélo	2.2.5 Boucles en sens unique au centre d'Ottignies + sites propres bus + taxi +vélo
2.2.6 Sites propres bus sur les axes structurants	2.2.6 Sites propres bus sur les axes structurants (LESQUELS)

3 O.S. 03 : Diminuer l'impact de la voiture individuelle

O.O. 06 : Favoriser le partage de véhicule	
3.1.1 Développer l'offre en voitures partagées	3.1.1 Développer l'offre en voitures partagées
3.1.2 Soutenir le covoiturage	3.1.2 Soutenir le covoiturage en développant une plateforme commune pour les entreprises, écoles et institutions
	3.1.3 Définir un plan de déploiement de bornes électriques et de stations de gaz naturel comprimé (CNG) et de gaz naturel liquéfié (LNG)
3.2 O.O. 07 : Rationaliser le parking	
3.2.1 Réformer la Zone Bleue et définir un nouveau plan de stationnement	3.2.1 Réformer la Zone Bleue et définir un nouveau plan de stationnement
3.2.2 Mutualisation du parking à Louvain-la-Neuve	3.2.2 Mutualisation du parking à Louvain-la-Neuve
3.2.3 Parking étudiant longue durée à Louvain-la-Neuve	3.2.3 Parking étudiant longue durée à Louvain-la-Neuve
3.2.4 Envisager un parking de dissuasion au centre d'Ottignies	3.2.3 Étudier l'opportunité d'un nouveau parking public au centre d'Ottignies dans le cadre du développement de la piétonisation du cœur de Ville
3.2.5 Faire évoluer le Guide communal d'urbanisme pour permettre des alternatives aux impositions de places de parkings	3.2.5 Faire évoluer le Guide communal d'urbanisme pour permettre des alternatives aux impositions de places de parkings
	3.2.6 Mise en place des technologies d'information en temps réel des usagers (taux d'occupation des différentes poches de stationnement)
	3.2.7 Évaluer les potentialités en matière de mutualisation prospecter les sites ou projets pertinents via des conventions public/privé ou en collaboration avec les acteurs du "parksharing" tels que BePark et Myflexipark.
3.3 O.O. 08 : Améliorer la sécurité routière	
3.3.1 Multiplier les zones 30 en agglomération (Ville30)	3.3.1 Multiplier les zones 30 en agglomération (Ville30) et zone de rencontre/zone résidentielle (20km/h)
3.3.2 Pérenniser les « aménagements temporaires »	3.3.2 Pérenniser les « aménagements temporaires »
3.3.3 Sécuriser les abords d'écoles – aménagements dépose-reprise	3.3.3 Sécuriser les abords d'écoles – aménagements dépose-reprise - rue scolaire (QUID petit enfant >> dépose minute)
3.3.4 Amélioration du réseau routier. Objectivation et priorisation des travaux de voiries	3.3.4 Amélioration du réseau routier. Objectivation et priorisation des travaux de voiries
3.3.5 Accroître le contrôle des infractions code de la route	3.3.5 Accroître le contrôle des infractions code de la route
3.3.6 S'appuyer sur des collaborations (GRACQ, PROVELO, SAVE, FEDEMOT,...)	3.3.6 Sensibiliser à la sécurité routière en s'appuyant sur des collaborations (GRACQ, PROVELO, SAVE, FEDEMOT,...)
3.3.7 Prévoir des chèques taxi nocturnes pour les jeunes (projet RW)	3.3.7 Prévoir des chèques taxi nocturnes pour les jeunes (projet RW)

3.4	O.O. 09 : Réfléchir à un plan de circulation	
3.4.1	Adapter le plan de circulation	3.4.1 Adapter le plan de circulation du centre d'Ottignies de manière à favoriser les transports en commun et les modes actifs
3.4.2	Réduire le trafic automobile Chaussée de la Croix	3.4.2 Réduire le trafic automobile de transit Chaussée de la Croix
3.4.3	Réflexion sur le barreau sud	3.4.3 Évaluer la pertinence de la réalisation d'un barreau sud
3.4.4	Réflexion sur le pont de Masaya	3.4.4 Évaluer la pertinence du projet de pont de Masaya à la lumière des nouveaux projets de développement/reconversion dans le périmètre
3.4.5	Réflexion sur l'élargissement du pont de l'Europe	3.4.5 Étudier la faisabilité de l'élargissement du pont de l'Europe afin d'améliorer la circulation piétonne
4 O.S. 04 : Développer l'intermodalité		
	O.O. 10 : Développer l'intermodalité	
4.1.1	Création de Points Mob	4.1.1 Création de Points Mob
4.1.2	Solution de distribution urbaine pour les livraisons à Louvain-la-Neuve	4.1.2 Solution de distribution urbaine pour les livraisons à Louvain-la-Neuve - <i>cyclo-logistique ou véhicules électrique du dernier kilomètre</i>
4.1.3	Créer une fonction de Mobility Manager pour renforcer l'intermodalité autour des gares, des écoles, des entreprises,....,	4.1.3 Créer une fonction de Mobility Manager pour renforcer l'intermodalité autour des gares, des écoles, des entreprises,....,
4.1.4	Création d'une maison de la mobilité	4.1.4 Création d'une maison de la mobilité
		4.1.5 Encourager le développement d'espace de co-working sur son territoire et développer le New World of Working (NWOW)
		4.1.6 Valoriser les quais existant de livraisons (en voirie et sous la dalle de LLN) et développer des outils de communication pour optimiser l'usage de ces espaces (Cartographie GPS, outil GIS communal,...)

Questions/Réponses

Les suites : Comment participer ?

Les suites

- Une nouvelle enquête en ligne (jusqu'au 15 octobre)
- Un nouvel appel à candidatures pour les ateliers spécifiques (en fin de questionnaire)
- Les ateliers à venir :
 - Le plan de circulation dans Ottignies
 - L'aménagement de la chaussée de la Croix
 - Le plan de stationnement/la réforme de la zone bleue
- Informations et questionnaires en ligne sur la plateforme

<https://parti-cip.be/fr-BE/projects/pam-olln>