



Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

Plan communal cyclable - 2011-2014



Approuvé par le Conseil communal

1. INTRODUCTION

1.1. APPEL A CANDIDATURE

Depuis plusieurs années, notre ville ne cesse de se développer et de s'adapter pour requalifier l'espace public, promouvoir les modes de déplacements respectueux de l'environnement (RER, LLN, densification du bâti proche des centres, mise en valeur de la Dyle, réaménagement des grands axes de communication...).

Le 24 septembre 2010, la région transmettait à l'ensemble des communes wallonnes une invitation à souscrire au projet "communes pilotes Wallonie cyclable. Ce projet visait à :

- Développer significativement la pratique du vélo au quotidien dans quelques communes wallonnes de tailles variées ;
- Identifier les meilleures stratégies pour augmenter le nombre de cyclistes quotidiens et occasionnels;
- Développer une image positive, moderne et dynamique du vélo en ville comme à la campagne, pour développer une image favorable de la Wallonie.

En octobre 2010, le Conseil Communal confirmait son intention de répondre à l'appel à projet, vu la complémentarité des objectifs spécifiques du projet "Ville cyclable" et des politiques développées par la ville.

Un dossier de candidature élaboré par le Service Travaux-Environnement, en étroite collaboration avec les conseillers en mobilité de la ville, J. Vanderveken (Service de police, pour les aspects législatifs) et B. Van Calbergh (Service urbanisme pour les aspects cartographiques) a été transmis le 23 novembre 2010.

Le 23 décembre 2010, le Gouvernement wallon nous informait de notre pré-sélection initiant dès lors la seconde phase de l'appel à candidature, à savoir l'élaboration du PCC (Plan Communal Cyclable). Cette phase était encadrée par un consultant désigné par le Gouvernement wallon.

Le PCC a été mis en œuvre selon une méthodologie spécifique prévue par la Région. Celle-ci sera largement développée au point 2 : "La méthode développée".

1.2. LA MOTIVATION D'OTTIGNIES-LLN

La politique cyclable s'intègre dans une politique globale cohérente en faveur du Développement durable dont les principales caractéristiques sont :

- **Un PCM établi en 2001 avec une orientation "modes doux"**

Depuis une dizaine d'années, le PCM peut être considéré comme un outil de planification à la faveur d'une mobilité douce. Tous les chantiers (réfection de voiries et/ou égouttage) ont intégré les modes doux.

- **L'existence de 2 pôles dont un spécial modes doux**

Un des pôles du territoire communal - le site de Louvain-la-Neuve - est spécialement conçu sur le mode de déplacement doux avec 42 km de voiries piétonnes. Le nombre d'utilisateurs est important (population étudiante et employés UCL, employés du parc scientifique....).

- **La présence d'un potentiel significatif d'utilisateurs modes doux**

Les élèves et le corps enseignant de l'UCL, des Hautes écoles, des nombreux établissements scolaires primaires et secondaires, le personnel de l'UCL, de la clinique, des parcs scientifiques... constituent un potentiel significatif d'utilisation des modes doux, sensible à la question des modes doux. Ceci se traduit clairement dans les chiffres des comptages vélos. Ces comptages, mis en place en 2008, montrent qu'entre 7 et 9h en 9 points, on comptabilise **plus de 500 vélos par jour** - voir rapport en annexe 8. Les chiffres de comptage vélo sont reportés dans les cartes reprises au point 11.

- **Une offre de transport public large**

La Ville est bien desservie en transports publics et la complémentarité vélo/train/bus/antenne Vap/Cambio y est déjà significative. Elle compte la 1ère gare de Wallonie à Ottignies – grand pôle voyageurs (rayonnement supralocal) et constitue un nœud multimodal et passage obligé pour tous les réseaux.

- **Un réseau cyclable existant**

Le réseau cyclable actuel compte 80 km d'aménagements reliant les deux centres urbains denses et attractifs (Ottignies et LLN) assurant aussi des liaisons vers les pôles tels que les gares d'Ottignies et Louvain-la-Neuve. Ce réseau structurant est complété en de nombreux endroits d'un réseau de voiries type zone 30, résidentielle... L'ensemble de ces aménagements figurent dans les cartes reprises au cahier cartographique.

- **Un relief avec un potentiel significatif vu la présence de vallées**

Une partie significative des logements se trouve dans la zone des 1 km à 3 km des deux gares et des centres urbains ou en fond de vallée. Les aménagements préconisés tentent d'utiliser les cheminements les plus doux.

- **De nombreux acteurs actifs sur la question du vélo**

Outre la présence de Pro vélo, du point vélo et du Gracq, la ville compte deux conseillers en mobilité, une police active sur les questions de la sécurité, du vélo... Divers établissements scolaires ont un taux d'utilisation vélo assez élevé. De nombreuses actions sont réalisées par divers acteurs pour la formation, la sensibilisation du public à l'utilisation du vélo comme moyen de transport.

- **Des outils contre la dispersion de l'habitat**

La ville lutte contre la dispersion de l'habitat en favorisant les îlots urbanisés conformément au plan d'affectation de son schéma de structure. (cfr illustration du plan de secteur - carte 2 du dossier cartographique).

- **De grands espaces naturels à proximité des centres**

- **Une dynamique à l'échelle provinciale**

La Province du Brabant wallon vient d'approuver son plan de mobilité. Celui-ci a permis aux communes du Brabant wallon, et particulièrement aux communes riveraines des grands pôles de mobilité que sont Ottignies-LLN et Braine l'Alleud, de prendre une part active sur les questions de la mobilité douce. La mise en place de ce plan de mobilité provincial s'est d'ailleurs traduite par le vote d'un budget provincial de 5 millions d'euros pour des aménagements cyclables.

- **Une sensibilité accrue des employeurs**

Aujourd'hui, l'ensemble des composantes de l'université (employeurs, enseignement, développement urbain, développement parc scientifique) semble mesurer l'importance de la question des déplacements doux. L'université a d'ailleurs prévu dans le cadre de son plan de déplacement d'activer le volet modes doux de façon à obtenir un taux d'employés se rendant au travail en vélo de l'ordre de 30% à long terme. Des actions sont en cours de programmation. Un éco-zoning en projet à cheval sur Louvain-la-Neuve et Mont-St-Guibert, s'est également attaché à développer les modes doux.

2. LA METHODE DÉVELOPPÉE

Comme précisé dans l'introduction, une méthodologie spécifique a été prévue et imposée par la Région. Elle comporte deux spécificités, à savoir :

- une démarche en 3 temps.
- une démarche participative.

Pour mener à bien cette mission, nous avons pu compter sur la collaboration de Dirk Dufour, dont l'aide fut très précieuse.

2.1. UNE DEMARCHE EN TROIS TEMPS

1. TEMPS 1 : Le diagnostic - BYPAD

La méthodologie BYPAD a été proposée comme base de travail à toutes les communes. Les résultats de cette évaluation sont présentés au chapitre 3.

2. TEMPS 2 : La définition d'objectifs

L'analyse des points problématiques a permis d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques, de développer des solutions durables. Ce point est défini dans le chapitre 4.

3. TEMPS 3 : La définition d'actions

Les actions prévues trouvent donc leur origine dans l'évaluation réalisée et sont définies selon 4 axes : aménagements (chapitre 5), stationnement (chapitre 6), communication (chapitre 7) et politique cyclable (chapitre 8).

2.2. UNE DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Conformément aux conditions de l'appel à candidature, ce travail a été mené au sein de deux groupes : le groupe de travail et la commission communale vélo.

Chacune des 3 étapes du processus (diagnostic, définition d'objectifs et définition d'actions) a été discutée au sein du groupe de travail et ensuite présentée et amendée par la commission communale vélo (CCV).

Le travail réalisé est le fruit de consensus entre les acteurs, poursuivant le processus dynamique à long terme que la Ville a souhaité instaurer depuis l'approbation de son PCM.

▪ Le groupe de travail

Tel que prévu par les dispositions de l'arrêté subsidiaire, ce groupe est composé à parts égales des cyclistes, des décideurs politiques et des techniciens communaux.

Type	Nom	Fonction / service / institution	Email / tél
Usager	B. De Maet	Citoyen/Représentant du Gracq	teamdeber19@gmail.com
Usager	D. Dupriez	Citoyen cycliste, membre IBSR	benoit.dupriez@ibsr.be
Usager	E. Scories	Citoyen cycliste/Responsable des projets vélos dans les quartiers sociaux et coordinateur du circuit VTT	scories@olln.be
Décideur politique	JL. Roland	Bourgmestre	rolandjl@olln.be
Décideur politique	C. Lecharlier	Echevine de l'environnement, de la santé et de la petite enfance	lecharlier@olln.be
Décideur politique	B. Jacob	Echevin du tourisme et de la citoyenneté	jacobbb@olln.be
Fonctionnaire	J. Vanderveken	Commissaire de police et CEM	vandervekenj@olln.be
Fonctionnaire	G. Lempereur	Directeur du service travaux-environnement	lempereurg@olln.be
Fonctionnaire	P. Juckler (suppléant JM. Moermans)	Urbaniste	jucklerp@olln.be

▪ La commission communale vélo

La composition de la commission communale vélo est beaucoup plus libre. Elle comprend des cyclistes, des représentants des entreprises dont l'UCL, le plus gros employeur du Brabant wallon, des écoles, des membres du conseil communal, des membres de la CCATM et du conseil consultatif de la mobilité, de la maison du Développement Durable, du SPW... voir fichier en annexe 3.

▪ **Le calendrier d'élaboration du PCC**

26 janvier 2011	Journée de lancement
16 et 21 février	GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION 1 : DIAGNOSTIC
3 février	Visites de terrain avec Dirk Dufour
28 février	Réunion Commission vélo communale : présentation du diagnostic
23-25 mars	Participation à Velocity
8 mars	GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION 2 : OBJECTIFS
4 avril	Réunion Commission vélo communale : présentation des objectifs et leviers prioritaires
1er juin	GROUPE DE TRAVAIL PCC RÉUNION 3 : ACTIONS
29 juin	Réunion Commission vélo communale : présentation des actions
Aout-Septembre	Présentations CCATM, Groupe mobilité UCL, divers groupes consultatifs ou associatifs
Septembre	Approbation du PCC au Conseil communal

Tout au long du processus, la ville a tenté de toucher un maximum d'acteurs au travers de contacts privilégiés. Une large place a été laissée à la consultation au stade final.

Le SPW, concerné par une partie significative des aménagements a activement participé à notre démarche. Toutefois, à ce stade, certaines précisions n'ont pu nous être communiquées. Les fiches actions qui concernent le SPW comportent donc certaines imprécisions que nous ne manquerons pas de lever en cas de sélection du dossier.

3. LE DIAGNOSTIC BYPAD 2011 D'OTTIGNIES - LOUVAIN-LA-NEUVE

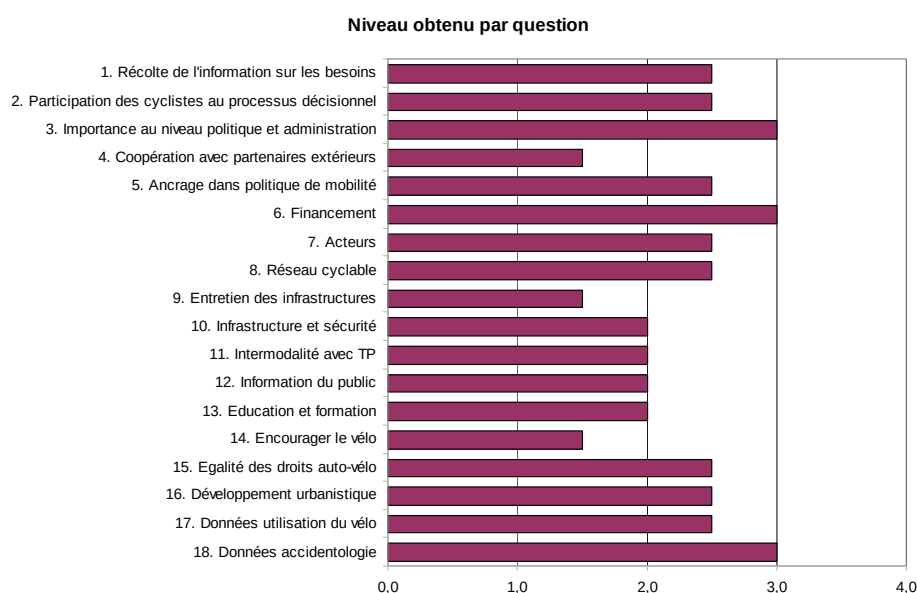
3.1. LA MÉTHODOLOGIE DU DIAGNOSTIC

Le principe de la méthodologie "bypad" est de suivre l'évolution dans le temps de la cyclabilité de la ville grâce à un questionnaire standardisé.

Ce questionnaire, soumis individuellement à chaque membre du groupe de travail puis discuté collectivement, comporte 9 modules.

Module 1 - Besoins des cyclistes	Questions 1 et 2
Module 2 - Responsabilité et Coordination	Questions 3 et 4
Module 3 - Politique cyclable dans les textes	Question 5
Module 4 - Moyens et Acteurs	Questions 6 et 7
Module 5 - Infrastructure et sécurité	Questions 8 à 11
Module 6 - Communication et Education	Questions 12 et 13
Module 7 - Promotion et Partenariats	Question 14
Module 8 - Actions complémentaires	Questions 15 et 16
Module 9 - Evaluation et Impacts	Questions 17 et 18

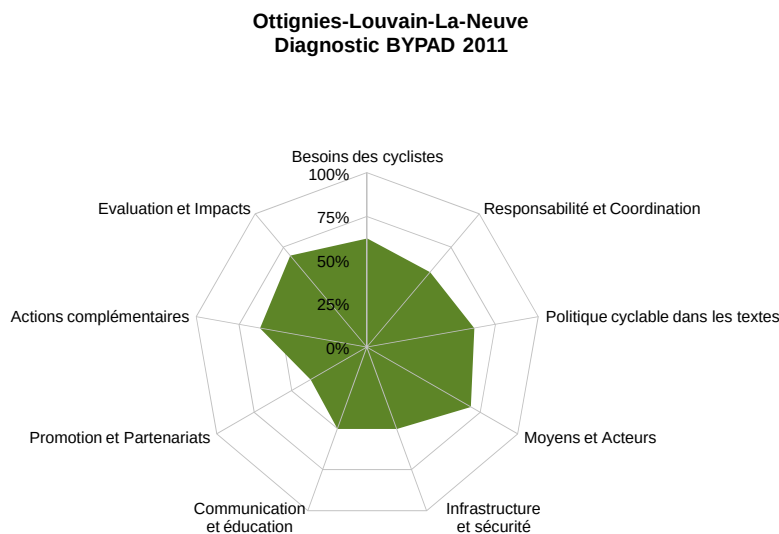
Les résultats ci-dessous ont été présentés et validés lors de la première réunion de la commission communale vélo.



3.2. LE DIAGNOSTIC EN UN CLIN D'OEIL

Bypad définit 4 niveaux.

- **Niveau 1 – approche au cas par cas.**
Les problèmes sont résolus selon le principe du sapeur-pompier.
- **Niveau 2 – approche isolée.**
Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- **Niveau 3 – approche système.**
La politique cyclable est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs met en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- **Niveau 4 – approche intégrée.**
La politique cyclable atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux. Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires.



3.3. COMMENTAIRES DU DIAGNOSTIC

- ✓ **Module 1 : Besoins des cyclistes : Entre l'approche isolée et l'approche système**
Des lieux de concertation existent, les besoins ou dysfonctionnements sont enregistrés mais il manque encore d'une méthodologie ou d'outils pour un dialogue régulier.
- ✓ **Module 2 : Responsabilité et coordination : Un pas plus loin que l'approche isolée**
Malgré l'importance que l'administration et la politique accordent aux modes doux, la multiplicité des acteurs concernés et l'insuffisance de coopération de ou avec les partenaires extérieurs handicapent la dynamique.

- ✓ *Module 3 : La politique cyclable dans les textes : Entre l'approche isolée et l'approche système*
Même si le vélo fait partie intégrante de la stratégie de mobilité, le message ne valorise pas suffisamment l'impact positif de l'utilisation du vélo sur la santé, l'environnement, le lien social...
- ✓ *Module 4 : Moyens et acteurs : Près de l'approche système*
Depuis 2002, la Ville a pu réaliser chaque année de 400 à 500.000 € d'investissement pour les vélos. On est proche du principe "c'est l'affaire de tous".
- ✓ *Module 5 : Infrastructure et sécurité : Dans l'approche isolée*
Une attention particulière devra être apportée pour poursuivre la sécurisation du réseau, des circuits reliant les différents quartiers, la signalisation des itinéraires et des carrefours et l'entretien de ces aménagements.
- ✓ *Module 6 : Communication et éducation : Dans l'approche isolée*
Le site internet de la Ville et la carte interactive vélo sont des outils intéressants. La politique cyclable n'est pas suffisamment transversale : il manque des formations pour tous, d'une visibilité accrue à des endroits stratégiques (Office du tourisme, marchés, dans les écoles, auprès des mouvements de jeunesse et des associations...).
- ✓ *Module 7 : Promotion et partenariats : Vers l'approche isolée*
La promotion vers tous les acteurs concernés par le vélo (les prestataires de soins de santé, les employeurs...) n'est pas suffisante.
- ✓ *Module 8 : Actions complémentaires : Entre l'approche isolée et l'approche système*
La Ville compte un grand nombre de zones 30 ou zones résidentielles, de culs de sac, de SUL... de liaisons piétons/cyclistes qui donnent un avantage et une sécurité pour les cyclistes. Ceci est particulièrement vrai sur LLN et assez vrai sur Ottignies.
- ✓ *Module 9 : Evaluation et impacts : Vers l'approche système*
La Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve dispose déjà de plusieurs indicateurs quantitatifs et qualitatifs (l'évaluation du degré d'utilisation du vélo via l'observatoire semestriel des déplacements à vélo (depuis 2008), le suivi accidentologique et l'évaluation du réseau cyclable).

3.4. Conclusions : 2.33 comme niveau de référence 2011.

Ce diagnostic situe la politique cyclable de la ville globalement à un niveau 2,33. Ceci indique l'existence de bases solides d'une politique intégrale "vélo" dans la majorité des domaines.

Grâce à l'identification des points faibles, nous avons pu entamer la seconde phase du processus, à savoir la définition des objectifs et enjeux afin d'avancer rapidement et de manière ciblée dans l'élaboration des actions.

Par une évaluation du niveau BYPAD en phase intermédiaire (à l'issue du projet Wallonie cyclable) nous pourrions nous situer et vérifier si les efforts attendus durant cette première période ont été atteints.

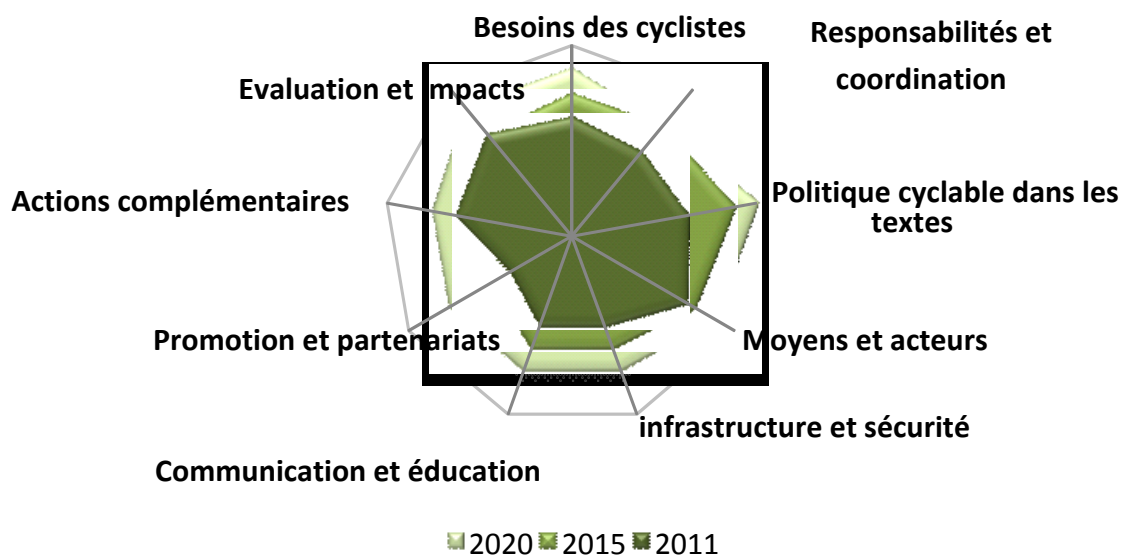
4. LES OBJECTIFS

L'analyse des points forts et des problèmes a permis d'identifier :

- les nouveaux champs d'activité;
- les leviers prioritaires et les potentiels d'amélioration;
- les partenaires stratégiques;
- les solutions durables à mettre en œuvre en priorité.

4.1. Ambition pour 2020

La Ville s'est fixé l'ambition de viser un niveau minimum de 3 à 3,5 à l'horizon 2020 pour l'ensemble des modules avec une phase intermédiaire en 2015.



De manière globale, il s'agira de fournir des efforts dans la majorité des domaines.

4.2. De l'évaluation Bypad aux objectifs généraux d'OLLN

Modules BYPAD	2011	2015	2020	PROPOSITIONS DU GROUPE CCV	CHAMP D'ACTION
1. Besoins des cyclistes	2,5	3	3,5	- Elaborer une base de données des plaintes et suggestions via des enquêtes régulières. - Mettre en œuvre des réunions régulières vélo. - Impliquer les cyclistes dans le processus de décision dès le début de la réflexion.	COMMUNICATION
2. Responsabilité et Coordination	2,3	3	3	- Assurer une coordination régulière spécifiquement vélo (avec autorités régionales, SRWT, SNCB) démontrant l'importance du vélo dans la politique de mobilité.	POLITIQUE CYCLABLE
3. Politique cyclable dans les textes	2,5	3,5	4	- Développer un processus de coordination de la politique vélo avec les autres politiques (santé, environnement, éducation).	POLITIQUE CYCLABLE
4. Moyens et Acteurs	2,8	3	3,5	- Etablir un plan d'investissements à court et à moyen terme. - Développer les missions transversales du coordinateur vélo de façon à développer la coopération occasionnelle avec d'autres départements (santé, environnement, éducation).	POLITIQUE CYCLABLE

5. Infrastructure et sécurité	2,0	2,5	3	- Mettre en place un programme d'entretien régulier des aménagements avec du matériel spécifique. - Réaliser un suivi efficace des problèmes. - Accorder une place importante à la sensibilisation à la sécurité. - Développer le stationnement dans les quartiers, aux pôles et aux nœuds intermodaux (gares, principaux arrêts de bus). - Développer les campagnes de contrôle, d'information et de sensibilisation.	AMENAGEMENT STATIONNEMENT
6. Communication et Education	2,0	2,5	3	- Développer une information continuellement mise à jour et facilement accessible, y compris information sur les visions, objectifs et projets. - Assurer des formations vélo en conditions réelles : généralisées pour les écoliers et actions ciblées pour adultes.	COMMUNICATION
7. Promotion et Partenariat	1,5	2	3	- Assurer des actions régulières de promotion de l'usage du vélo en collaboration avec l'enseignement, les entreprises, les commerces.	COMMUNICATION
8. Actions complémentaires	2,5	2,5	3	- Développer des zones favorables aux vélos (zone 30, BCS...) - Travailler sur les aspects "cheminement" et "stationnement vélos" dans tout projet d'urbanisme et de construction.	AMENAGEMENT
9. Evaluation et Impacts	2,8	2,8	3,5	- Développer les comptages réguliers sur l'ensemble du réseau et enquêtes ménages récurrentes. - Tenir à jour une base de données accidents vélo afin de développer un programme d'actions spécifiques.	POLITIQUE CYCLABLE

Les propositions du groupe CCV ont été traduites en actions prioritaires en terme d'aménagement (chapitre 5), de stationnement (chapitre 6), de communication (chapitre 7) et de politique cyclable (chapitre 8) résumées au chapitre 9 "Récapitulatif des actions prioritaires".

5. CHAMP D'ACTION 1 - AMENAGEMENT

5.1. LES REPÈRES DU CHAMP D'ACTION "AMÉNAGEMENT"

▪ Critères de base

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Pour attirer plus de cyclistes, le réseau doit tendre à respecter 5 critères de qualité:

- **Sécurité** : quand c'est possible, on privilégiera des sites propres; dans une circulation lente et faible, on acceptera le trafic mixte et si la charge de trafic est trop importante, on réalisera des aménagements séparés.
- **Rapidité** : les circuits mèneront le cycliste par le chemin le plus court et rapide.
- **Cohérence** : le réseau offrira des liaisons continues et/ou interconnectées; permettra de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B tout en offrant un choix entre plusieurs itinéraires.
- **Confort** : on veillera à proposer des revêtements lisses, entretenus, éclairés, balisés.
- **Agrément** : on offrira un cadre agréable avec un minimum de nuisances.

▪ De la théorie à la pratique

En pratique, il est souvent impossible de satisfaire l'ensemble des critères de base. Pour assurer une certaine cohérence, le groupe de travail a privilégié la définition d'actions permettant de combler le maillage actuel afin de constituer un véritable réseau complet. Des arbitrages ont été nécessaires, tenant compte des destinations, des publics cibles... Mais le principe est de tenter de satisfaire au mieux aux critères de base.

▪ Le réseau en 2011

La Ville compte de nombreuses voiries accessibles ou favorables au vélo. Ces voiries sont reprises sur la carte "cyclable" en annexe 9 ainsi que sur les cartes 2 et 3 du cahier cartographique.

▪ La priorisation des actions aménagements

Certains leviers bénéficient déjà d'aménagements (en tout ou en partie). Les désigner en tant qu'axes structurants signale la volonté d'y offrir un aménagement visant la plus grande diversité de cyclistes, y compris les enfants.

A partir des leviers, une quarantaine d'actions ont été définies. La priorisation de la mise en œuvre de ces actions a été discuté au sein du groupe de travail et de la commission communale vélo. L'objectif est d'établir rapidement un réseau.

▪ Les actions aménagement sur les 13 leviers structurants

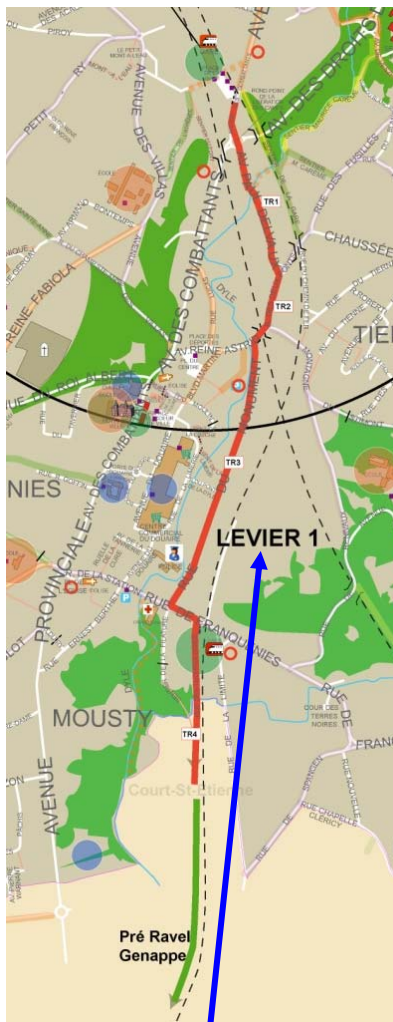
Pour chaque levier structurant,

- **En 1 page**, nous avons établi une mise en contexte générale du levier.
- **Sur la page suivante**, nous avons donné la description de la situation des différents tronçons : en bleu pour les aménagements existants, en rouge pour les aménagements futurs avant 2014 et en rouge pointillé pour les aménagements futurs après 2014.
- **En 1 page**, nous avons détaillé chaque action prioritaire (avant 2014) avec les objectifs; la description de l'aménagement préconisé, même s'il est évident qu'au stade d'élaboration de projet concret ces options peuvent encore évoluer; le responsable de la mise en œuvre (certaines fiches concernent effectivement d'autres acteurs que la Ville qui ont été associés à l'établissement de la fiche), l'estimation globale du coût.

Les actions à mettre en œuvre après 2014 ne font pas l'objet de fiche action dans la mesure où le descriptif de l'aménagement préconisé doit généralement faire l'objet d'étude complémentaire.

LEVIER AMENAGEMENT 1

Axe structurant provincial entre la gare d'Ottignies et le sud par le fond de vallée (Mousty/Court-St-Etienne/Nivelles)



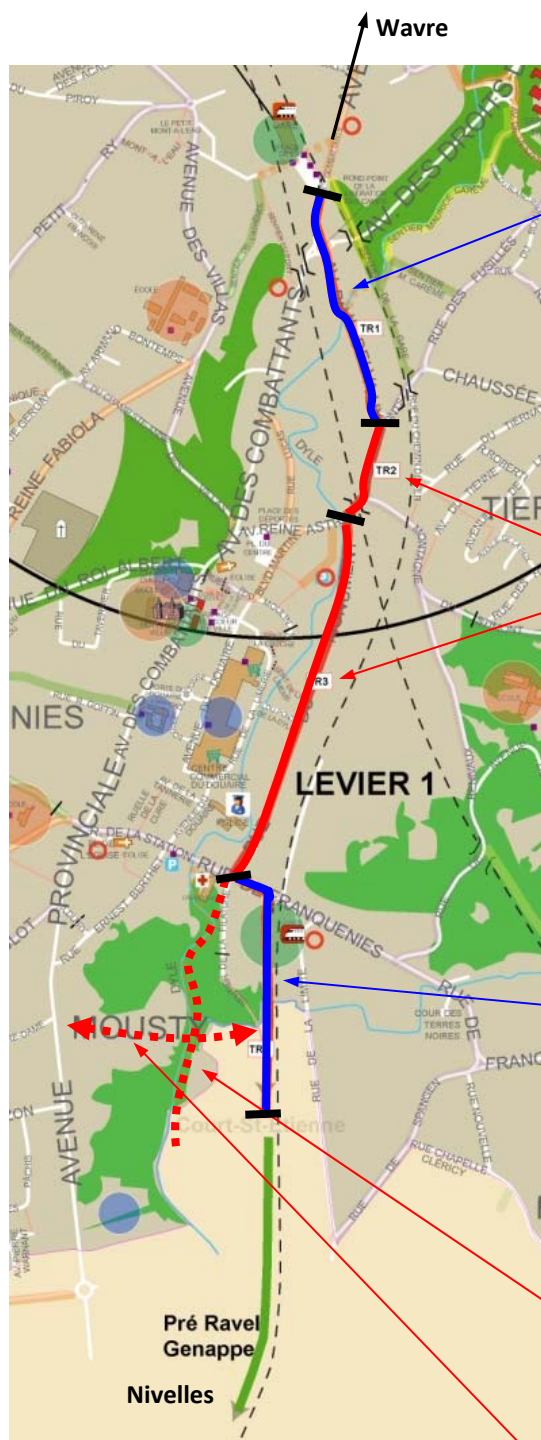
Cette liaison structurante relie la gare d'Ottignies vers la Ravel de Court-St-Etienne/Genappe/Nivelles par le fond de vallée traversant Ottignies centre et Mousty.

Aujourd'hui, sur cette liaison on comptabilise 70 vélos entre 7 et 9h.

Ce levier comporte 4 tronçons :
Tronçon 1 : Av. Paul Delvaux
Tronçon 2 : Rue des 2 Ponts
Tronçon 3 : Rue du Monument
Tronçon 4 : Av. des Technologies



DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 1



Existant

Tronçon 1 : Av. Paul Delvaux.

350 m de voirie avec une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la voirie par une haie.



2012

Tronçon 2 : Rue des Deux Ponts

Tronçon 3 : Rue du Monument (y compris traversée rue de la Station)

Voir Action 1.1.

Existant

Tronçon 4 : Rue des Technologies et pré-RAVeL de CSE

Voirie en cul de sac avec charge de trafic très limité sur 200 m, puis réservée aux modes doux.



Après 2014

Les "berges de la Dyle" : Liaison vers Court-Saint-Etienne, à envisager avec l'urbanisation de la Mégisserie.

Après 2014

Cheminement entre le pré-RAVeL de Court-Saint-Etienne et la zone commerciale comprenant le Mestdagh et le Trafic à améliorer

DESCRIPTION DE L'ACTION 1.1. : Aménagement rues des Deux Ponts et du Monument

Contexte et objectifs	La rue des Deux-Ponts et la rue du Monument constituent une liaison essentielle entre l'avenue Paul Delvaux et Mousty, parallèlement à l'avenue des Combattants. Aujourd'hui, il s'agit de voiries peu favorables aux modes doux. La charge de trafic y est importante. La limitation de vitesse est de 50 km/h. 
Description de l'aménagement	L'aménagement proposé tient compte des propositions du PCM. 1. Rue des Deux-Ponts - élargissement des trottoirs; - remodelage du carrefour avec la Montagne du Stimont; - adaptation des zones de parking; - mise sous statut zone 30; - sécurisation des traversées piétonnes; - réalisation de bandes cyclables suggérées. 2. Rue du Monument (y compris carrefour et traversée rue de la Station) - réalisation d'un plateau - statut 50 km/h; - réalisation de zones de stationnement alternées; - réalisation de bandes cyclables suggérées.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	1. 200.000 € 2. 600.000 €

LEVIER AMENAGEMENT 2

Axe structurant provincial entre la gare d'Ottignies et le nord par le fond de vallée (Limelette/Wavre)

Ce levier ne comporte qu'un seul tronçon : l'avenue Albert 1er ou RN 239.



Cette liaison structurante est pointée dans le Plan régional cyclable et le plan provincial de mobilité. Elle relie la gare d'Ottignies à Limelette (fond de vallée) et Wavre.

Sur les 1700 m entre la gare et la rue Charles Dubois, la piste cyclo-piétonne est bidirectionnelle, vieille et en assez mauvais état. De la rue Charles Dubois vers Wavre, il n'y a plus qu'une piste cyclable marquée en direction de Wavre. Cette voirie dessert divers quartiers résidentiels.

Pour les cyclistes, les croisements avec les voiries côté Dyle présentent diverses lacunes. De plus, les possibilités d'insertion dans le trafic aux traversées de chaussée sont difficiles, voire dangereuses.

Aujourd'hui, on comptabilise 40 vélos entre 7 et 9h.



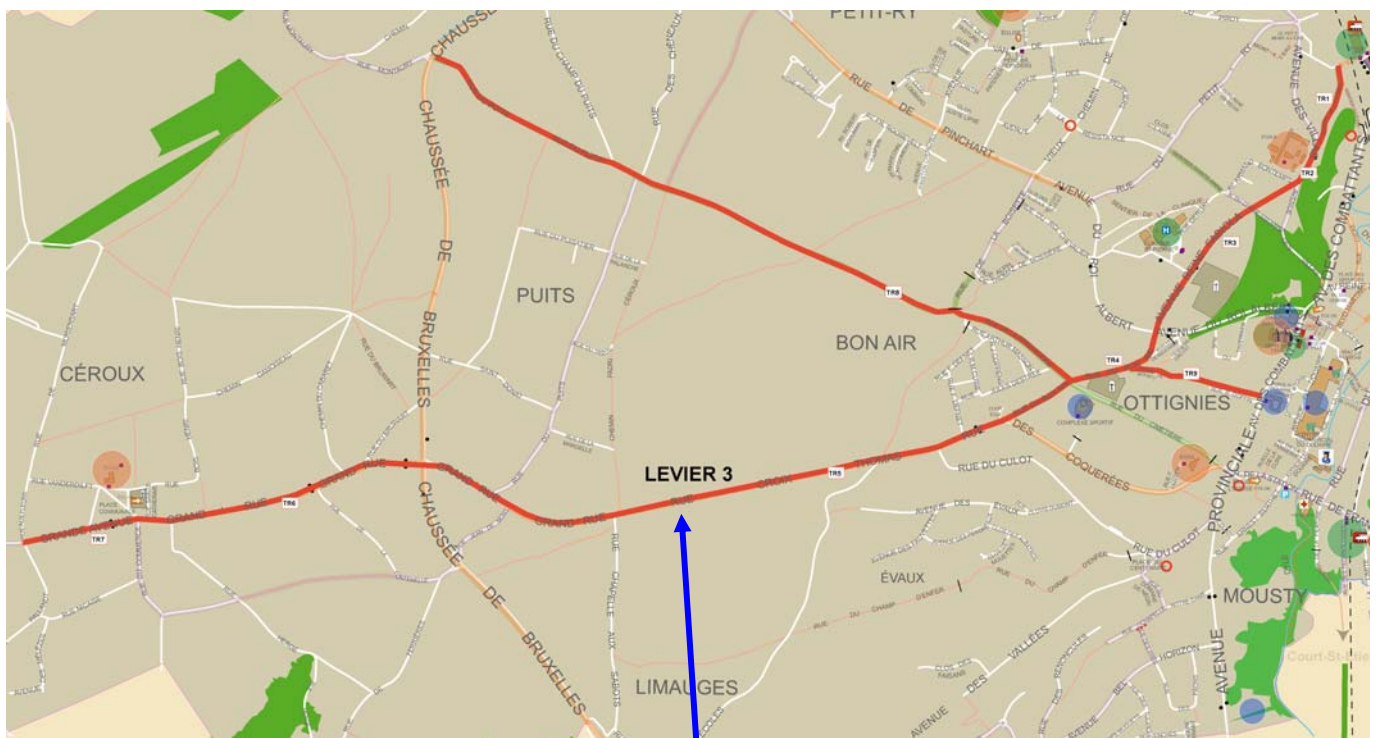
DESCRIPTION DE L'ACTION 2.1. : Amélioration de l'itinéraire cyclable RN 239

Contexte et objectifs	La RN 239 permet de relier la gare d'Ottignies à Limelette et Wavre. C'est un axe important en terme de mobilité et mobilité douce. L'axe possède une piste cyclable mixte assez vieille et en assez mauvais état. L'objectif est d'assurer une continuité de trajet confortable et sécurisé de la gare vers le Nord. 
Description de l'aménagement	Il s'agirait de réaliser sur cette piste la pose d'une couche de revêtement en asphalte avec marquage, aménagements des traversées... Le carrefour de la Porte de Limelette devrait être aménagé. La liaison vélo vers Wavre sera aussi améliorée pour être plus confortable et sécurisée en tenant compte de la proposition finale qui sera validée sur le territoire de la ville de Wavre.
Responsable de la mise en œuvre	SPW
Période de mise en œuvre	2013
Coût global estimé	Pas communiqué à ce stade

LEVIER AMENAGEMENT 3

Axe structurant entre la gare d'Ottignies et l'ouest (Céroux, Lasne, Braine l'Alleud, Waterloo)

Cette liaison structurante permet de rejoindre toute la zone d'habitat comprise entre Céroux-Mousty et la gare d'Ottignies. Elle a déjà bénéficié de divers aménagements depuis 2001 mais méritera des améliorations vu les développements futurs de la zone d'habitat. Aujourd'hui, on comptabilise 15 vélos entre 7 et 9 h.



Ce levier comporte 9 tronçons :

- Tronçon 1 : Sentier de l'Athénée
- Tronçon 2 : Av des Villas
- Tronçon 3 : Av Reine Fabiola
- Tronçon 4 : Rue du Bon Air
- Tronçon 5 : Rue Croix Thomas
- Tronçon 6 : Rue Grand'Rue
- Tronçon 7 : Rue Grande Avenue
- Tronçon 8 : Rue de la Briqueterie (depuis le tronçon 4 vers Lasne ou le Puits)
- Tronçon 9 : Prairie Orban depuis le centre d'Ottignies



DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 3

Existant

Tronçons 2 et 3 : Av des Villas et Av Reine Fabiola
600 m de voirie aménagée en 2009 pour réduire la vitesse.



Existant

Tronçon 1 : Sentier de l'Athénée
200 m de voirie type Ravel.

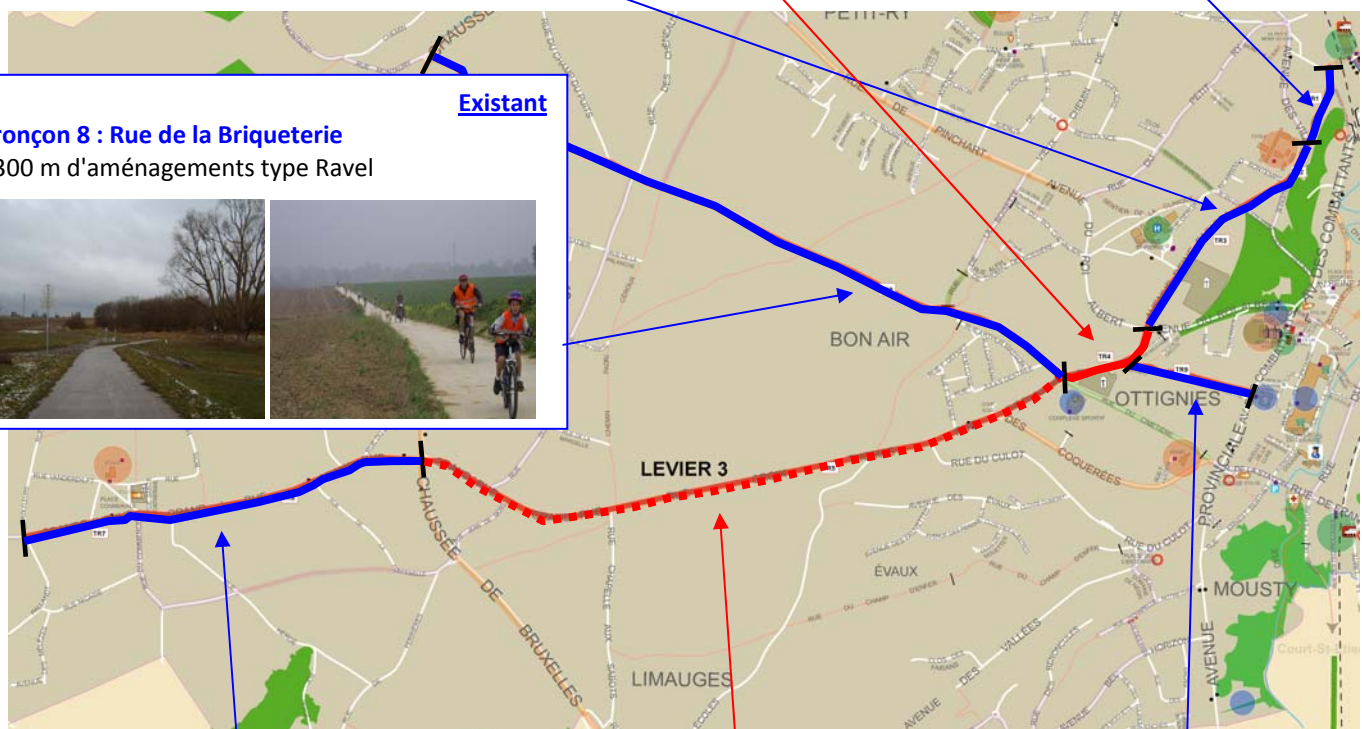


2012

Tronçon 4 : Amélioration de la Rue Bon Air
Voir Action 3.1.

Existant

Tronçon 8 : Rue de la Briqueterie
2300 m d'aménagements type Ravel



Existant

Tronçons 6 et 7 : Rue Grand 'Rue et Rue Grande Avenue
2000 m de voirie pourvue de BCS



Existant – A améliorer après 2014

Tronçon 5 : Rue Croix Thomas
1200 m de voirie pourvue d'une piste cyclable D7 bi-directionnelle qui sera améliorée dans le cadre des travaux d'égouttage de cette voirie.



Existant

Tronçon 9 : Prairie Orban
400 m d'aménagement type Ravel

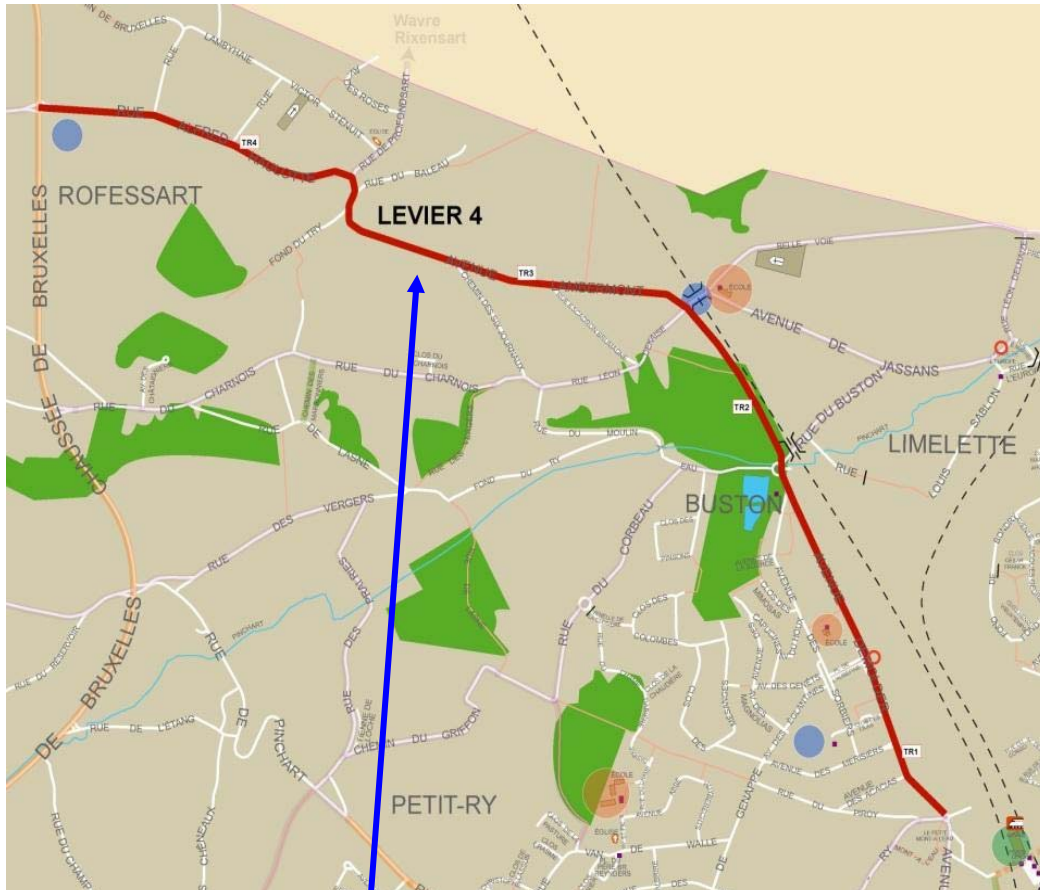


DESCRIPTION DE L'ACTION 3.1. : Amélioration de la rue du Bon Air

Contexte et objectifs	La rue du Bon Air est un chaînon important à plusieurs titres : - elle se situe sur la liaison gare/Céroux passant par le sentier de l'Athénée, l'avenue Reine Fabiola et la rue Croix Thomas tous aménagés pour les vélos; - elle se situe sur la liaison centre/Céroux /Petit-Ry. Que l'on emprunte le chemin cyclo-piétons traversant la prairie Orban ou la rue du Cimetière, on débouche dans la rue du Bon Air pour rejoindre la rue Croix Thomas. Or, si la rue du Bon Air dispose d'aménagements pour les vélos, ceux-ci ne sont pas de bonne qualité ni cohérents avec les aménagements réalisés à l'avenue Reine Fabiola. 
Description de l'aménagement	1. Amélioration de l'état de la piste existante dans le sens Céroux vers la gare. 2. Réalisation d'un plateau ou plusieurs plateaux (à hauteur du centre sportif, du cimetière et du Tienne de Mousty). 3. Réalisation d'une piste cyclable dans le sens gare vers Céroux.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	Second semestre 2012
Coût global estimé	250.000 €

LEVIER AMENAGEMENT 4

Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le nord-ouest (Limelette, Rixensart, Bruxelles)



Cette liaison structurante relie la partie haute de la gare à Limelette. Elle pourra être modifiée par le projet de liaison Masaya et le développement de la gare.

Il n'y a actuellement pas de point de comptage.



Ce levier comporte 4 tronçons :

Tronçon 1 : Av Demolder

Tronçon 2 : Drève des Volontaires

Tronçon 3 : Av Lambermont

Tronçon 4 : Rue Alfred Haulotte

De là, on peut rejoindre soit la RN 275 (qui dispose d'aménagements) en direction de Rixensart ou la rue de Profondsart (zone 30).

DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 4

Après 2014

Tronçon 2 : Drève des Volontaires

Ce cheminement existant constitue une liaison mode intéressante. Tant que les aménagements visant à la rendre parfaitement cyclable, ne seront pas réalisés, on empruntera la rue du Buston et l'avenue de Jassans (sur la photo) qui disposent d'aménagements pour la mixité de la circulation et de marquages vélo.



2012

Tronçon 4 : Rue Alfred Haulotte

Voir Action 4.1.

2012

Tronçon 1 : Av Demolder

Voir Action 4.1.

Existant

Tronçon 3 : Av Lambermont

1200 m de voirie pourvue d'aménagements cyclables.



Après 2014

Liaison Massaya : Liaison essentielle permettant le franchissement des lignes de chemin de fer.

DESCRIPTION DE L'ACTION 4.1. : Valorisation de la cyclabilité avenue Demolder et rue Alfred Haulotte

Contexte et objectifs	L'avenue Demolder (1000 m) et la rue Alfred Haulotte (900 m) ont déjà réaménagées en vue de modérer la vitesse et permettre la mixité des usages. Plusieurs plateaux ont été réalisés.  Actuellement, le stationnement avenue Demolder est de type alternatif. La charge de trafic y est de 5.000 véhicules/jour. Le stationnement et le trafic à la rue Alfred Haulotte ne sont pas très importants.
Description de l'aménagement	Etant donné qu'elle fait partie d'un itinéraire structurant, l'avenue Demolder devrait bénéficier d'aménagements appropriés. La modification du stationnement (alternatif à alterné) devrait permettre dans un premier temps la réalisation de marquages vélo. A la rue Alfred Haulotte, rien ne s'oppose à la réalisation de marquage vélo.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	Intégré au budget marquage

LEVIER AMENAGEMENT 5

Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le sud-ouest (Mousty)



Cette liaison structurante permet de liasonner la gare et le centre d'Ottignies (Douaire) vers les divers quartiers résidentiels de Mousty. Il n'y a actuellement pas de point de comptage spécifique.

Ce levier comporte 10 tronçons

Tronçon 1 : Av des Combattants

Tronçon 2 : Rue Lucas

Tronçon 3 : Av Reine Astrid

Tronçon 4 : Bd Martin

Tronçon 5 : Berges de la Dyle

Tronçon 6 : Rue de la Station

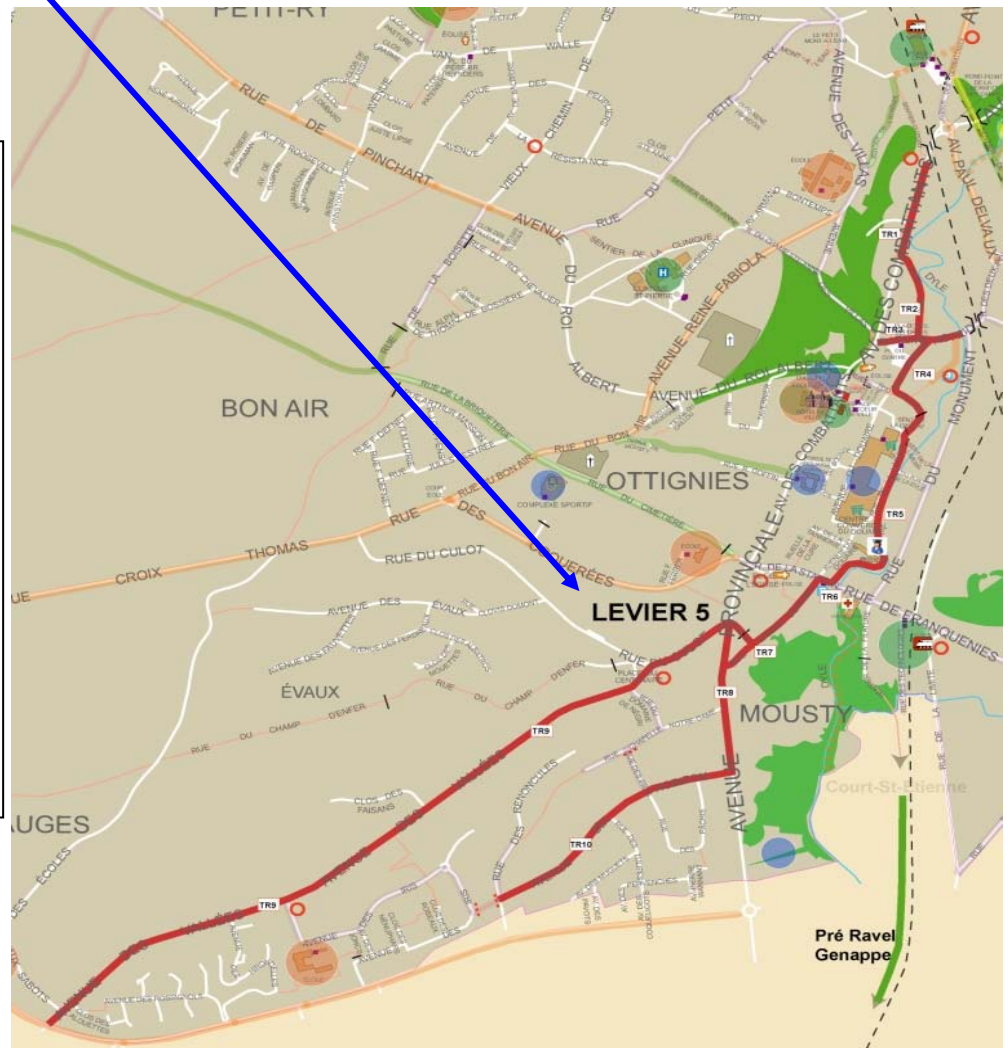
(qu'on traversera simplement)

Tronçon 7 : Rue Ernest Berthet et rue du Ry

Tronçon 8 : Av Provinciale

Tronçon 9 : Av des Vallées, qui permet de rejoindre les quartiers des Iris, Chapelle aux Sabots, Limauges...

Tronçon 10 : Av Bel Horizon qui constitue une alternative au tronçon 9.



DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 5

Existant

Tronçon 2 : Rue Lucas
Zone résidentielle en SUL



2012

Tronçon 1 : Av des Combattants
Voir Action 5.1.

Après 2014

Amélioration de la liaison gare/Av des Combattants/Av des Villas. Cette liaison permet de retrouver le levier du Petit Ry.

Après 2014

Connexion entre les Berges de la Dyle aux abords du Douaire et la liaison de la Prairie Orban.

2011

Tronçons 6, 9 et 10 : Rue de la Station, Av des Vallées, Av Bel Horizon
Voir Action 5.4.

2012

Tronçon 5 : Berges de Dyle
Voir Action 5.2.

Existant

Tronçons 3 et 4: Av Reine Astrid et Bd Martin
Zone 30 et SUL



Après 2014

Amélioration de la cyclabilité de l'Avenue Provinciale entre Mousty et Court-St-Etienne

2012

Tronçons 7 et 8 : Rue Ernest Berthet, rue du Ry et av Provinciale
Voir Action 5.3.

DESCRIPTION DE L'ACTION 5.1. : Aménagement avenue des Combattants

Contexte et objectifs	Des travaux importants sont actuellement en cours de réalisation sur l'avenue des Combattants (et sa suite, à savoir l'avenue Provinciale) pour améliorer la mobilité des bus et des piétons. Vu l'étroitesse de la zone et la charge de trafic, on a préféré orienter les cyclistes vers des circuits parallèles moins fréquentés. Toutefois, dans la zone où aucune alternative n'est possible pour les cyclistes, nous comptons profiter du chantier actuellement en cours pour réaliser un aménagement cyclable. 
Description de l'aménagement	Aménagement d'un cheminement cyclable mixte (avec panneau F 99) entre le pont de l'avenue des Combattants et la rue Lucas sur une largeur de 3.7 à 2.2. m. Cà et là, des haies seront implantées pour augmenter la convivialité de la zone et réaliser une barrière physique entre le trafic et les piétons et cyclistes. La fonction mixte (pour les piétons et les vélos) du cheminement sera rappelée au moyen de carrés béton avec le pictogramme vélo. Les traversées pour les vélos seront soignées tant vers la rue Lucas (zone Sul) que vers l'avenue P. Delvaux et vers la gare. En bordure du rond-point de la Libération des Camps, le tronçon entre la traversée de l'avenue des Combattants et l'avenue Paul Delvaux sera élargi dans la même logique que la liaison cyclo-piétonne de l'avenue des Combattants. On soignera la jonction avec les aménagements existants entre la gare et le rond-point de la libération des camps. Une attention particulière sera portée à l'amélioration de l'insertion des cyclistes vers l'avenue des Villas. Pour rappel, l'avenue des Villas donne connexion directe au levier du Petit Ry et constitue un quasi site propre pour les vélos.
Responsable de la mise en œuvre	SPW - ville
Période de mise en œuvre	Second semestre 2011
Coût estimé	450.000 €

DESCRIPTION DE L'ACTION 5.2. : Aménagement "Berges de Dyle"

Contexte et objectifs	Un premier tronçon des "Berges de la Dyle" permet de liaisonner le centre ville et le parking du Monument. Il a été adjugé et devrait pouvoir être réalisé à terme. Cette fiche concerne donc le second tronçon de cette liaison. Les abords du centre commercial du Douaire n'ont jusqu'à présent bénéficié d'aucun aménagement favorable aux modes doux (piétons, vélos). Or, il s'agit d'une zone commerciale attractive située en plein centre urbain. Bien qu'il s'agisse d'un site privé, la Ville souhaite vivement améliorer les accès modes doux. Le PCM avait déjà pointé ces liaisons comme étant à valoriser selon les opportunités.  Cette liaison sera reliée à l'avenue des Combattants et à la Prairie Orban dans le cadre d'un projet de lotissement à venir.
Description de l'aménagement	En vue d'assurer une continuité de trajet passant par le centre d'Ottignies, il est prévu de réaliser en site propre, sur l'accotement herbeux bordant la Dyle, un cheminement cyclo-piétons depuis le patio du Meunier jusqu'à l'arrière du Douaire. Un projet a été soumis à la copropriété du Douaire.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN en partenariat avec la copropriété du Douaire
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	250.000 €

DESCRIPTION DE L'ACTION 5.3. : Aménagement rue Ernest Berthet, rue du Ry et avenue Provinciale

Contexte et objectifs	Pour se rendre dans la zone commerciale de l'avenue Provinciale ou en direction des quartiers de Mousty, on empruntera la rue Berthet et la rue du Ry, toutes deux fort peu cyclables, avant d'effectuer la traversée de la RN 237. La rue Berthet constitue une zone de transit importante. Les aménagements de modération de trafic rendent la zone tout à fait insécurisée pour les vélos. La rue du Ry est une rue en pavé à circulation limitée. L'avenue Provinciale et sa traversée posent des problèmes évidents en terme de sécurité.
	
Description de l'aménagement	L'objectif est de réaliser diverses améliorations déjà préconisées dans le PCM. 1. Rue Ernest Berthet - Mise en sens unique avec panneau zone 30 et SUL. 2. Rue du Ry - Aménagement d'une bande de confort avec un revêtement adapté. 3. Carrefour avec l'avenue Provinciale : aménagement du carrefour et partie de l'avenue Provinciale avec réalisation de traversées sécurisées. Un effet de porte pourrait être réalisé en particulier avant les connexions avec la rue du Ry et la rue Berthet.
Responsable de la mise en œuvre	1.et 2. Ville d'Ottignies-LLN 3. SPW
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	1. et 2 50.000 € 3. pas communiqué à ce stade

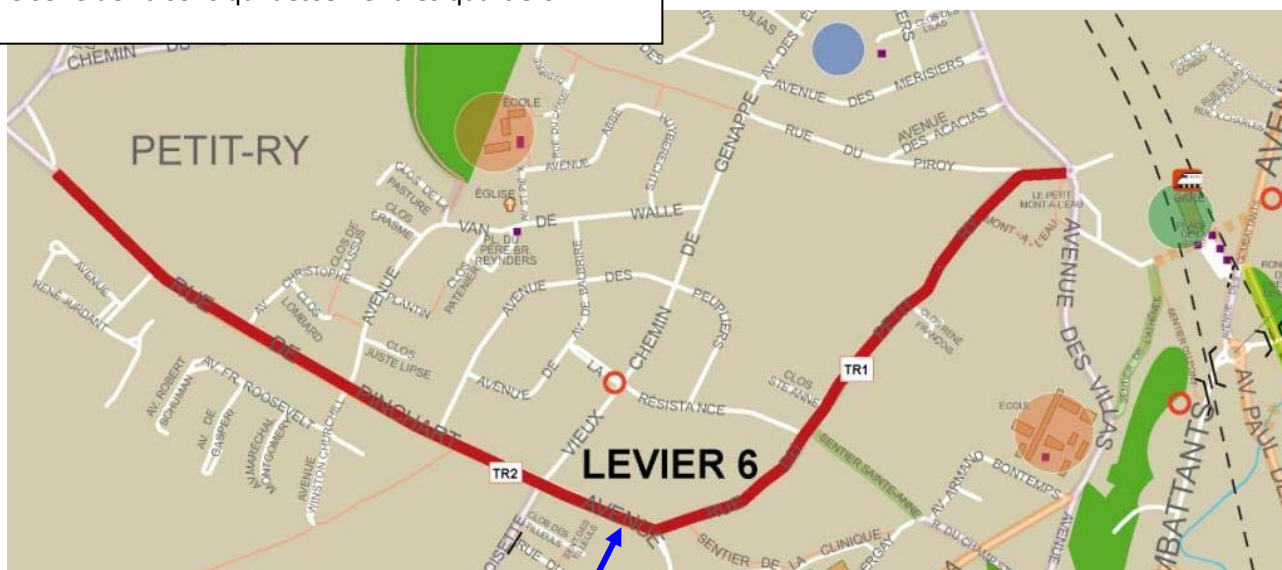
DESCRIPTION DE L'ACTION 5.4. : Amélioration de la cyclabilité rue de la Station, avenue des Vallées, avenue Bel Horizon.

Contexte et objectifs	La rue de la Station ne dispose d'aucun aménagement spécifique pour les vélos. Même si on ne fait que la traverser dans le cadre de cet itinéraire, il est proposé de réaliser un marquage chevrons sur toute sa longueur depuis la gare de Mousty jusqu'au carrefour de l'avenue Provinciale et de la rue des Coquerées, afin d'assurer une suite cohérente aux aménagements prévus à la rue de Franquénies et à la rue du Monument. De l'avenue Provinciale, partent diverses voiries de liaison vers les quartiers de Mousty (avenue des Vallées, avenue Bel Horizon...). Ces voiries, reprises soit dans le plan de mobilité communal ou provincial sont aménagées avec des dispositifs visant à limiter la vitesse. 
Description de l'aménagement	Ces voiries, déjà aménagées pour limiter les vitesses, seront marquées de chevrons.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	2011 et années suivantes
Coût global estimé	Intégré au budget marquage

LEVIER AMENAGEMENT 6

Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le centre-ouest (Petit -Ry)

Cette liaison structurante relie la gare au quartier du Petit-Ry. Il a déjà fait l'objet de divers aménagements depuis l'approbation du PCM. Cet axe structurant est complété par une série de liaisons qui desservent les quartiers.



Ce levier comporte 2 tronçons :
Si l'on part du parking haut de la gare, on empruntera :
Tronçon 1 : Rue du Petit-Ry
Tronçon 2 : Rue de Pinchart

DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 6

Existant

Tronçon 2 : Rue de Pinchart

1200 m de voirie avec piste cyclable bi-directionnelle et sécurisation des carrefours.



Après 2014

- Mesures pour contrecarrer le dénivelé de la vallée : tire-fesses ou ascenseur entre l'avenue des Combattants et l'avenue des Villas



- Cheminement dans la vallée sèche du Petit-Ry entre la gare et les futurs lotissements du Petit Ry.



Existant - 2012

Autour de ce levier, on compte de nombreuses voiries favorables aux modes doux, soit parce qu'elles sont aménagées en zone 30, soit parce qu'il s'agit de sites propres. Les améliorations viseront à maximiser l'information Voir Action 13.3.



Existant

Tronçon 1 : Rue du Petit-Ry

800 m de voirie en zone 30 très favorable aux modes doux avec traversées adaptées.



LEVIER AMENAGEMENT 7

Axe structurant entre les deux centres urbains (Ottignies et LLN) par le bois des Rêves

Cette liaison structurante se greffe sur le levier aménagement 1 et démarre à la rue de Franquénies, site de la gare de Mousty. Elle constitue le cheminement le plus doux entre Ottignies et LLN puisqu'elle ne quitte pas la vallée de la Malaise. Cette liaison a déjà bénéficié de diverses améliorations depuis 2001. On comptabilise 35 cyclistes entre 7 et 9h.



Ce levier comporte 7 tronçons :

- Tronçon 1 : Rue de Franquénies
- Tronçon 2 : Rue de Franquénies et rue du Bois des Rêves
- Tronçon 3 : Rue du Bois des Rêves et rue du Morimont
- Tronçon 4 : Cheminement dans le bois des Rêves
- Tronçon 5 : Rue de la Malaise
- Tronçon 6 : Passage des cyclistes quotidiens en bordure du boulevard Oleffe
- Tronçon 7 : Cheminement cyclo-piétons en bordure du lac.

DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 7

Existant

Tronçon 2 : Rue de Franquénies

300 m d'aménagement de pistes cyclables ont été réalisés dans le cadre du chantier RER entre l'entrée du bois des Rêves et le pont de Franquénies.



Existant à améliorer après 2014

Tronçon 5 : Rue de la Malaise
Cette voirie est à circulation tout à fait locale (2 maisons) en gravier régulièrement entretenue par la Ville. A plus long terme, quand les améliorations prioritaires auront pu être réalisées, on prévoira un aménagement plus conséquent (type béton imprimé).



2012

Tronçon 7 : Tour du lac
Voir Action 7.2.



2011/2012

Tronçons 1 et 3 Rue de Franquénies et Rue du Bois des Rêves
Voir Action 7.1.

Existant

Tronçon 4 : Cheminement dans le bois des Rêves : 750 m de cheminements type RAVEL ont été aménagés en 2002



Après 2014

Des liaisons pourraient être développées du quartier du Bauloy vers le fond de vallée de la Malaise pour relier le tronçon 4 et LLN.

Existant

Tronçon 6 : Passage des Cyclistes quotidiens

400 m de cheminement cyclo-piétons ont été réalisés en 2002



DESCRIPTION DE L'ACTION 7.1. : Aménagement rue de Franquénies et rue du Bois des Rêves

Contexte et objectifs	La liaison Ottignies à Louvain-la-Neuve par le bois des Rêves est mentionnée comme liaison structurante dans le PCM. Depuis 2001, celle-ci a déjà pu être améliorée par la création d'un cheminement type RAVEL dans le Bois des Rêves. En outre, de récents aménagements ont été amorcés dans le cadre du chantier RER avec réalisation de 300 m de piste cyclable aux abords du bois des Rêves et l'amorce de la rue de Franquénies dans le cadre du dossier 2011 "Ville cyclable". Le principe de cette fiche serait d'améliorer les tronçons actuellement non aménagés sur cette liaison. 
Description de l'aménagement	1. Rue de Franquénies - aménagement de BCS ou de pistes cyclables (là où on dispose des largeurs suffisantes) en plus des dispositifs visant à réduire la vitesse. 2. Rue du Bois des Rêves - poursuite des aménagements cyclables jusqu'au futur parking provincial, avec aménagement de la traversée au carrefour avec la rue du Morimont. Ces aménagements seront également en liaison avec la rue de Renivaux où se situe le collège du Christ Roi et sa future salle de sport.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN et Province du BW
Période de mise en œuvre	2011/2012 Une partie des aménagements seront réalisés grâce aux subsides "crédit d'impulsion" et "ville cyclables".
Coût global estimé	1. 600.000 € 2. 250.000 €

DESCRIPTION DE L'ACTION 7.2. : Aménagement du tour du lac à LLN

Contexte et objectifs	Une partie du tour du lac constitue une liaison essentielle pour rejoindre la vallée de la Malaise à LLN. Réalisé il y a plus d'une trentaine d'années, le tour du lac n'offre plus les largeurs suffisantes pour le rendre confortable et sécurisé. 
Description de l'aménagement	L'ensemble du tour du lac sera élargi et son revêtement sera entièrement renouvelé.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN et UCL
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	650.000 €

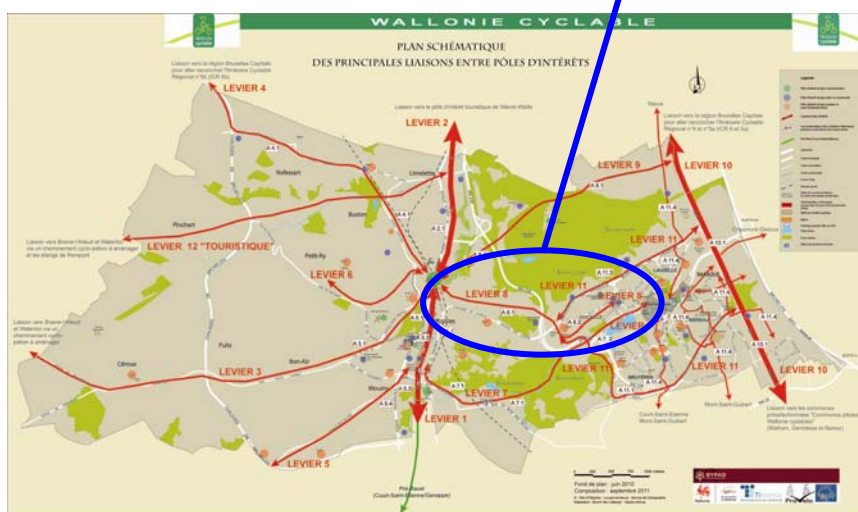
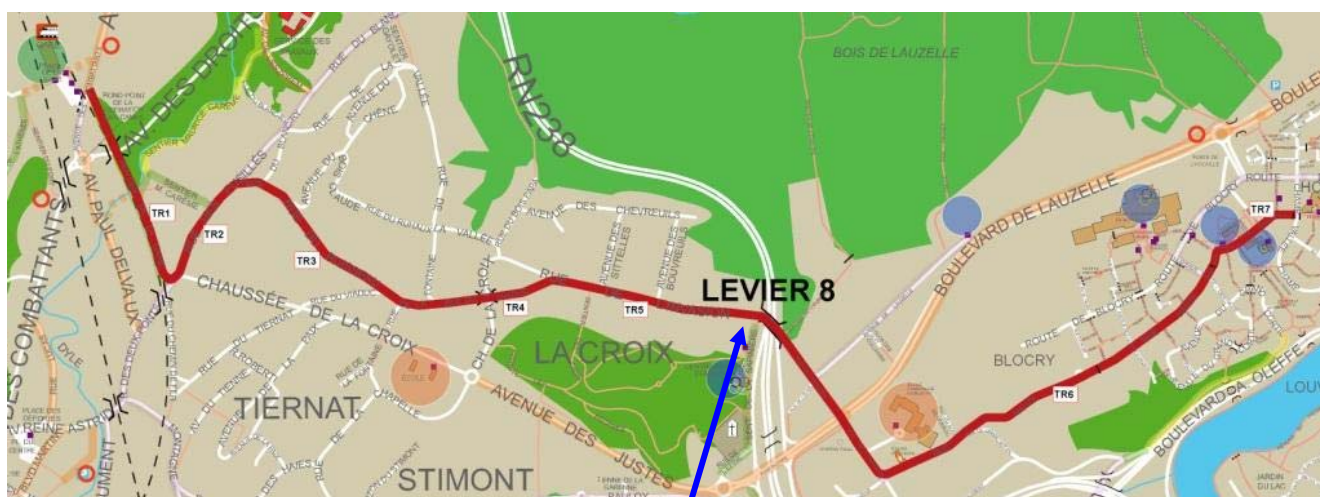
LEVIER AMENAGEMENT 8

Axe structurant entre les deux centres urbains (Ottignies et LLN) par la rue de l'Invasion

Cette liaison structurante constitue le chemin le plus court et sécurisé entre la gare d'Ottignies et LLN. Cette liaison est reprise comme prioritaire dans le plan provincial de mobilité.

Elle offre une alternative à la chaussée de La Croix et à l'avenue des Justes que les cyclistes expérimentés préféreront car plus directe. L'avenue des Justes bénéficie d'ailleurs déjà d'aménagements sur les 750 m mais la chaussée de La Croix est aujourd'hui peu favorable aux cyclistes.

On comptabilise actuellement 30 cyclistes entre 7 et 9 h.



Ce levier comporte 7

tronçons :

Tronçon 1 : Sentier de la gare

Tronçon 2 : Rue des Fusillés

Tronçon 3 : Rue du Ruisseau

Tronçon 4 : Rue du Viaduc

Tronçon 5 : Rue de l'Invasion

Tronçon 6 : Rue Haute

Tronçon 7 : Rue de l'Hocaille vers av Hennebel

DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 8

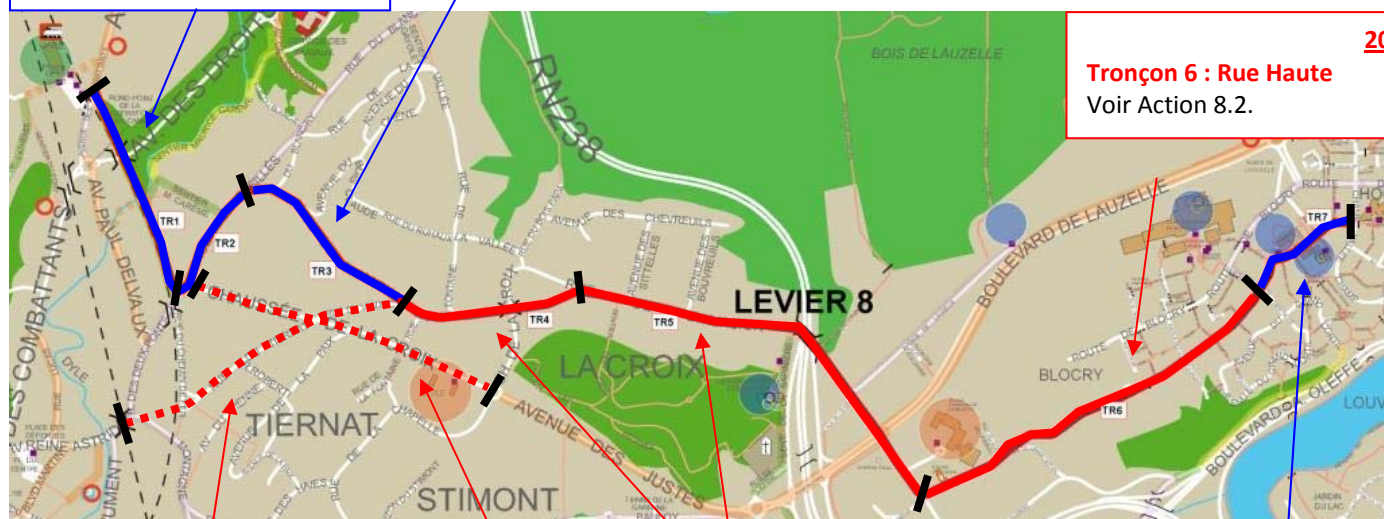
Existant

Tronçon 1 : Sentier de la gare
Site propre



Existant

Tronçons 2 et 3 : Rue des Fusillés et rue du Ruisseau
Aménagés en zone 30



2013

Tronçon 6 : Rue Haute
Voir Action 8.2.

Après 2014

Mesure pour contrecarrer le dénivelé de la vallée par la Montagne du Stimont (tire-fesses)

2013

Tronçon 4 : Rue du Viaduc
Tronçon 5 : Rue de l'Invasion
Voir Action 8.1.

Après 2014

Sur la chaussée de la Croix, travailler à une meilleure cohabitation des cyclistes avec la circulation dans la continuité des aménagements existants sur l'avenue des Justes (voir photo)



Existant

Tronçon 7 : Rue Hocaille

Site propre avec traversées aménagées pour les cyclistes



DESCRIPTION DE L'ACTION 8.1. : Aménagement de la rue du Viaduc et de la rue de l'Invasion

Contexte et objectifs	La rue du Viaduc est une rue en pavés en assez mauvais état. Une moitié de la portion de sa portion est non carrossable et donc constitue un quasi site propre pour les vélos.  La rue de l'Invasion est une voirie à vocation locale et à ce titre tout à fait intéressante pour les vélos. Actuellement bétonnée, elle ne dispose d'aucun dispositif ralentisseur et n'offre que des trottoirs de mauvaise qualité. L'aménagement consisterait à ralentir la vitesse des véhicules confirmant la destination locale et modes doux. Aujourd'hui, cet itinéraire attire peu notamment parce qu'une bonne partie de la rue du Viaduc est en mauvais état. Actuellement, les cyclistes empruntent la chaussée de La Croix, cheminement le plus direct vers LLN, et ce, malgré le fait de sa configuration en pente, sa charge de trafic et du type d'aménagement réalisé peu favorables aux modes doux. Même s'il est un peu plus long que l'itinéraire par la chaussée de La Croix, l'aménagement de la rue du Viaduc constituera une alternative intéressante pour les cyclistes peu expérimentés vu son caractère 'tranquille'.
Description de l'aménagement	1. Rue du Viaduc Réalisation d'un cheminement plus cyclable en béton imprimé ou en asphalte avec signalisation adaptée. 2. Rue de l'Invasion Réaménagement des trottoirs avec réalisation de dispositifs pour les vélos en cohérence avec des dispositions pour limiter la vitesse des véhicules.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	2013
Coût global estimé	1. 100.000 € 2. 400.000 €

DESCRIPTION DE L'ACTION 8.2. : Amélioration de la cyclabilité rue Haute (et prolongation avenue Hennebel)

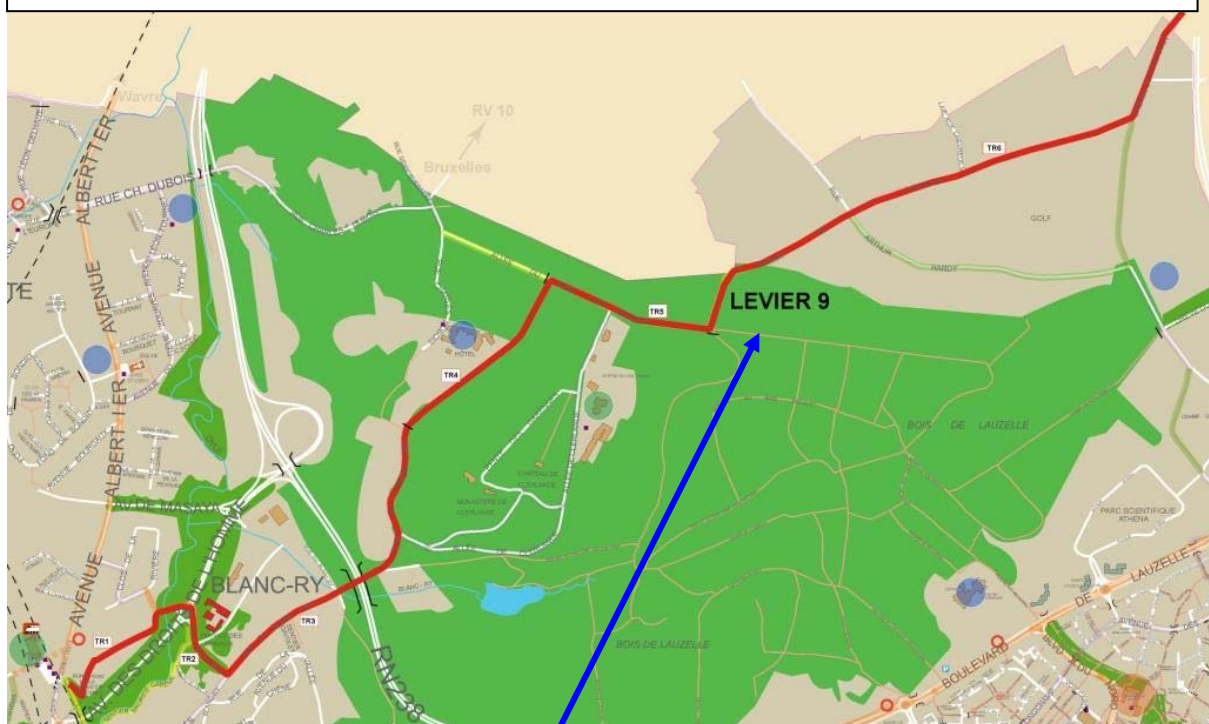
Contexte et objectifs	La rue Haute constitue une alternative intéressante au boulevard de Lauzelle pour les cyclistes circulant entre LLN et Ottignies. La circulation rue Haute entre la rue de l'Invasion et le centre du quartier de Blocry, est limitée aux riverains (3 barrières) et en partie située en zone 30. Il s'agit donc d'un "quasi" site propre puisque son usage est réservé à la circulation locale.  L'avenue Hennebel se situe dans la continuité de la rue Haute et de la rue de l'Hocaille et présente des caractéristiques similaires à celles de la rue Haute.
Description de l'aménagement	Une portion de la rue est actuellement réalisée en pavés bordés de blancs de bierge où se garent les véhicules. Dans l'état actuel, il s'agit d'une voirie peu agréable à emprunter pour les vélos. Le principe serait donc de réaliser un asphaltage sur les pavés pour améliorer le confort de circulation. Un traitement identique devrait pouvoir être réalisé av Hennebel.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	2013
Coût global estimé	50.000 €

LEVIER AMENAGEMENT 9

Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le nord-est (Wavre et zoning de Wavre)

Cet axe structurant est le plus direct et le plus sécurisé (car en bonne partie composé de cheminements à desserte locale) pour liaisonner correctement la gare vers le plateau de Wavre. Il permet de liaisonner en outre divers quartiers, soit via le sentier M Carême, soit via le clos de la Rivière (Limelette).

Ce levier ne fait pas l'objet de comptages spécifiques.



Ce levier comporte 6 tronçons :

- Tronçon 1 : Parking des Droits de l'Homme
- Tronçon 2 : Av de Veszprém
- Tronçon 3 : Rue du Blanc-Ry
- Tronçon 4 : Chemin n° 18
- Tronçon 5 : Allée du bois des Quewées
- Tronçon 6 : Chemin de Lauzelle, vers la N4

DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 9

Existant - A améliorer après 2014

Tronçon 1 : Parking des Droits de l'Homme

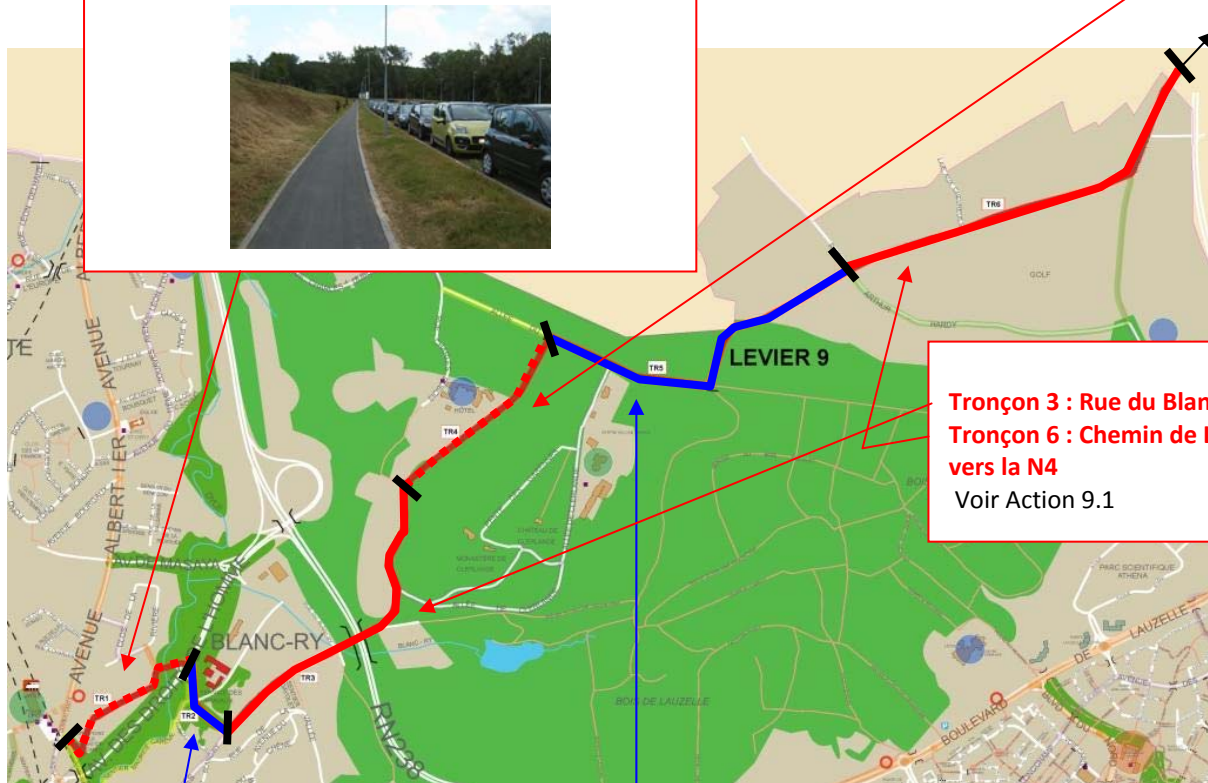
400 m de cheminement cyclo-piéton ont été aménagés dans le cadre du parking provisoire de la SNCB. Quelques améliorations sont attendues rapidement pour améliorer l'accès des vélos. Des améliorations plus importantes devraient être apportées pour permettre une cohabitation entre cyclistes et piétons en cas de développement des flux.



Après 2014

Tronçon 4 : Chemin n° 18

Actuellement le chemin n° 18 est un chemin forestier. L'idéal serait prévu de poursuivre l'aménagement en béton imprimé type Ravel réalisé sur l'allée des Quewées



2012

Tronçon 3 : Rue du Blanc-Ry

Tronçon 6 : Chemin de Lauzelle vers la N4

Voir Action 9.1

Existant

Tronçon 2 : Av de Veszprém

250 m de voirie ont été aménagés pour les vélos, tenant compte de la place disponible.



Existant

Tronçon 5 : Allée du bois des Quewées

1250 m de voiries ont le statut "Ravel" et bénéficient d'un revêtement en béton imprimé, idéal pour les vélos.



DESCRIPTION DE L'ACTION 9.1. Réalisation de chevrons rue du Blanc-Ry et chemin de Lauzelle.

Contexte et objectifs	La rue du Blanc-Ry et le chemin de Lauzelle sont des voiries à circulation locale. Elles bénéficient toutes deux d'aménagements visant la mixité du trafic. 
Description de l'aménagement	Le principe de chevrons se fonde sur un triple objectif à savoir constituer un outil de visibilité, garantir un meilleur positionnement du cycliste sur la voirie et attirer l'attention du conducteur de véhicule sur l'espace réservé au cycliste.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	Intégré dans le budget marquage.

LEVIER AMENAGEMENT 10

Axe structurant provincial entre Namur/Gembloux/LLN/Wavre et Bruxelles

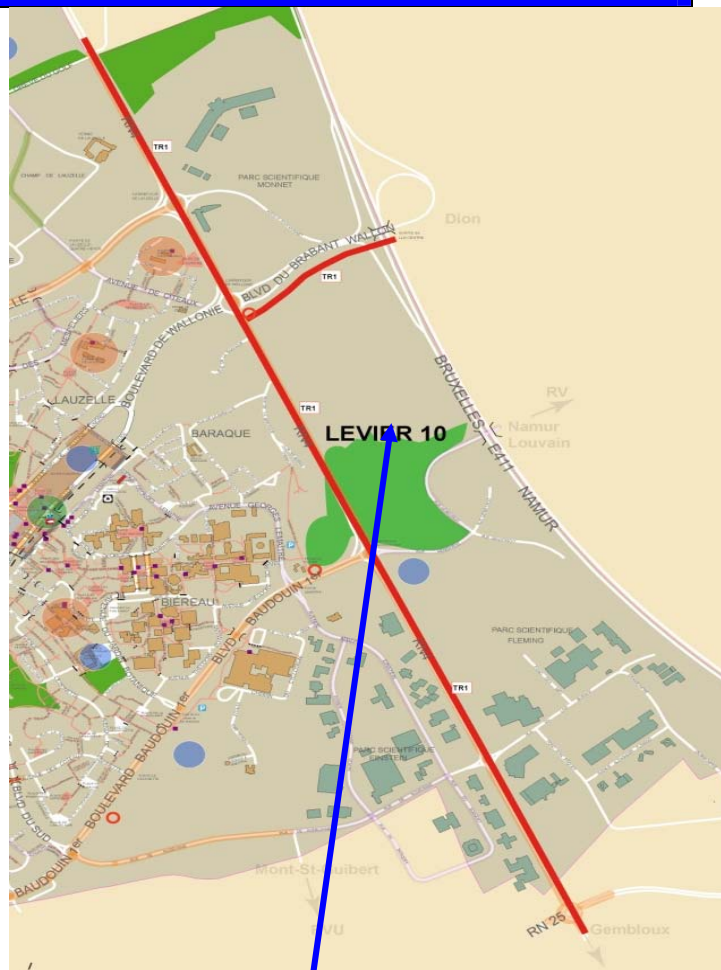
LLN se situe sur un tronçon de grande liaison pour rejoindre Bruxelles via la N4. Vu son intérêt, cet axe fait depuis 2008 l'objet de comptages.

Cet axe est repris dans le Plan provincial de mobilité et dans le Schéma directeur cyclable des routes régionales.

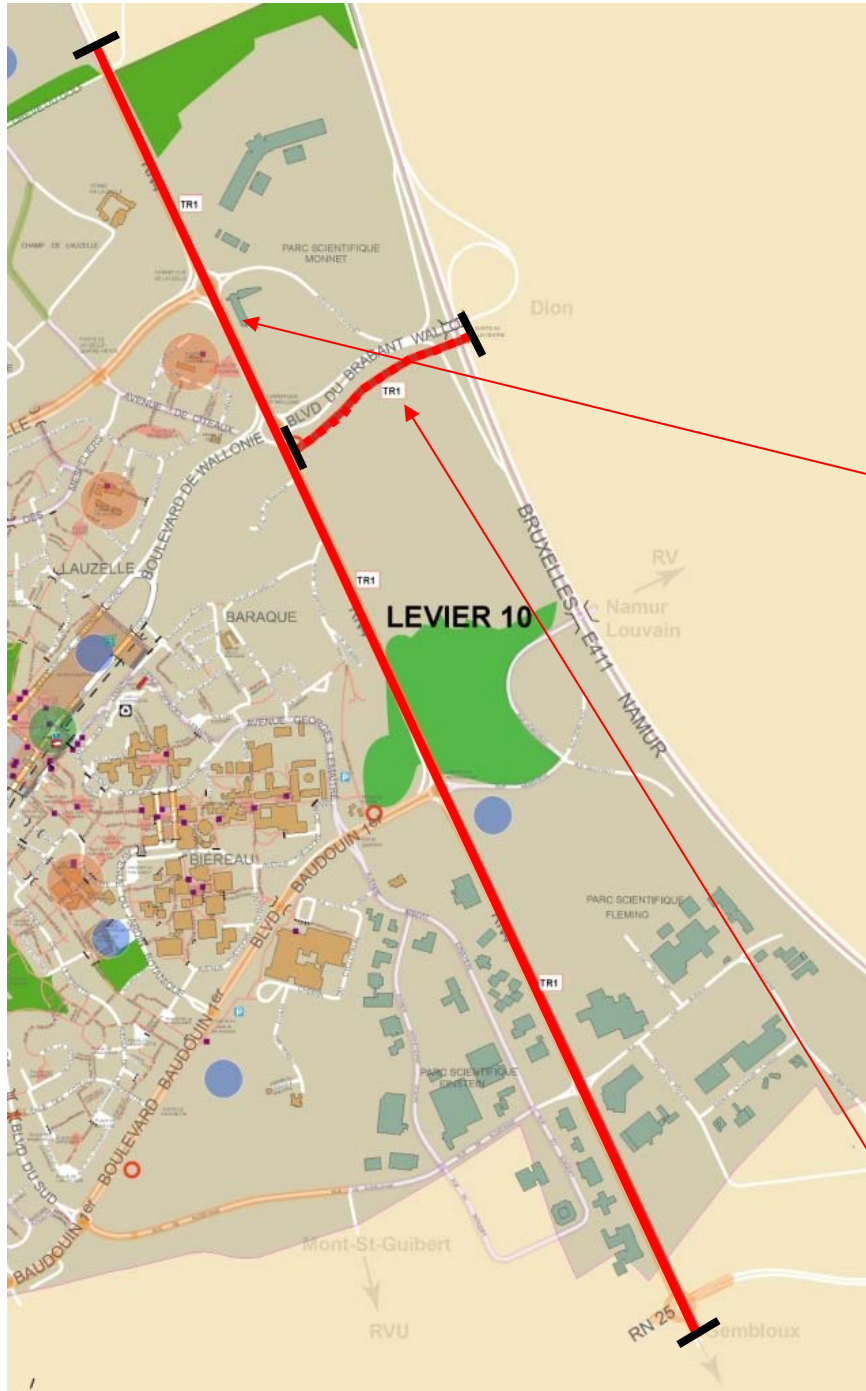
Les communes environnantes (Mont-St-Guibert, Walhain, Wavre, Gembloux...) ainsi que l'UCL sont demandeuses de développer la mobilité douce.

Un groupe de réflexion provincial réunissant ces divers acteurs a d'ailleurs été lancé spécifiquement en 2011 sur ce point (ses missions seront élargies).

Les comptages vélos actuels donnent les chiffres de 16 vélos entre 7 et 9h, ce qui peut s'expliquer par la qualité moyenne de l'aménagement, malgré son grand intérêt.



DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 10



2013

Tronçon 1 : N4



Voir Action 10.1.

Après 2014

Amélioration de la traversée cycliste E 411

DESCRIPTION DE L'ACTION 10.1. : Aménagement de la N4

Contexte et objectifs	La N4 est une liaison à grande échelle intéressante puisqu'elle permet de relier Gembloux à LLN, Ottignies et Wavre. Elle était pointée comme axe de liaison des voiries régionales. La N4 dispose de pistes cyclables dans toute sa traversée du territoire communal mais d'un boulevard à l'autre, le type d'aménagement est différent, n'est pas continu. Certaines portions, notamment vers Gembloux, sont non sécurisées ou non entretenues. - Sur la portion entre la RN 25 et le boulevard Baudouin 1er, deux pistes marquées dont la largeur est insuffisante. - Sur la portion entre le boulevard Baudouin 1er et le Boulevard de Wallonie-Sud, une seule (malheureusement) piste marquée. - Sur la portion entre le Boulevard de Wallonie Sud et le boulevard de Lauzelle, des pistes en site propre de part et d'autre. - Après le boulevard de Lauzelle en direction de Wavre, une bande de circulation a été convertie en bande bus. Aucun aménagement vélo de Wavre vers Ottignies. A terme, la N4 a pour vocation d'être requalifiée en tant que boulevard urbain vu la présence toute proche de la E411 qui peut accueillir le trafic de transit. Il est donc important, dès à présent, de diminuer l'importance de la voiture et de donner plus de place aux autres modes de transport (doux ou communs) sur cette voirie.
Description de l'aménagement	Programmer la remise en état sur des tronçons de 5 km aux abords des pôles d'attractivité comme par exemple LLN : - Entre le boulevard de Wallonie et le boulevard Baudouin, une piste cyclable séparée dans chaque sens de circulation devrait être réalisée ou à tout le moins dans un premier temps, une bande bus accessible aux vélos pour améliorer la sécurité et le confort des cyclistes; - Le tronçon entre le chemin du Stocquoy et le boulevard de Lauzelle devrait également être amélioré rapidement pour les cyclistes confirmant le caractère de boulevard de la zone. Ces travaux compléteront les aménagements en cours sur la bretelle 8 a.
Responsable de la mise en œuvre	SPW
Période de mise en œuvre	2012/2013
Coût global estimé	Pas communiqué à ce stade

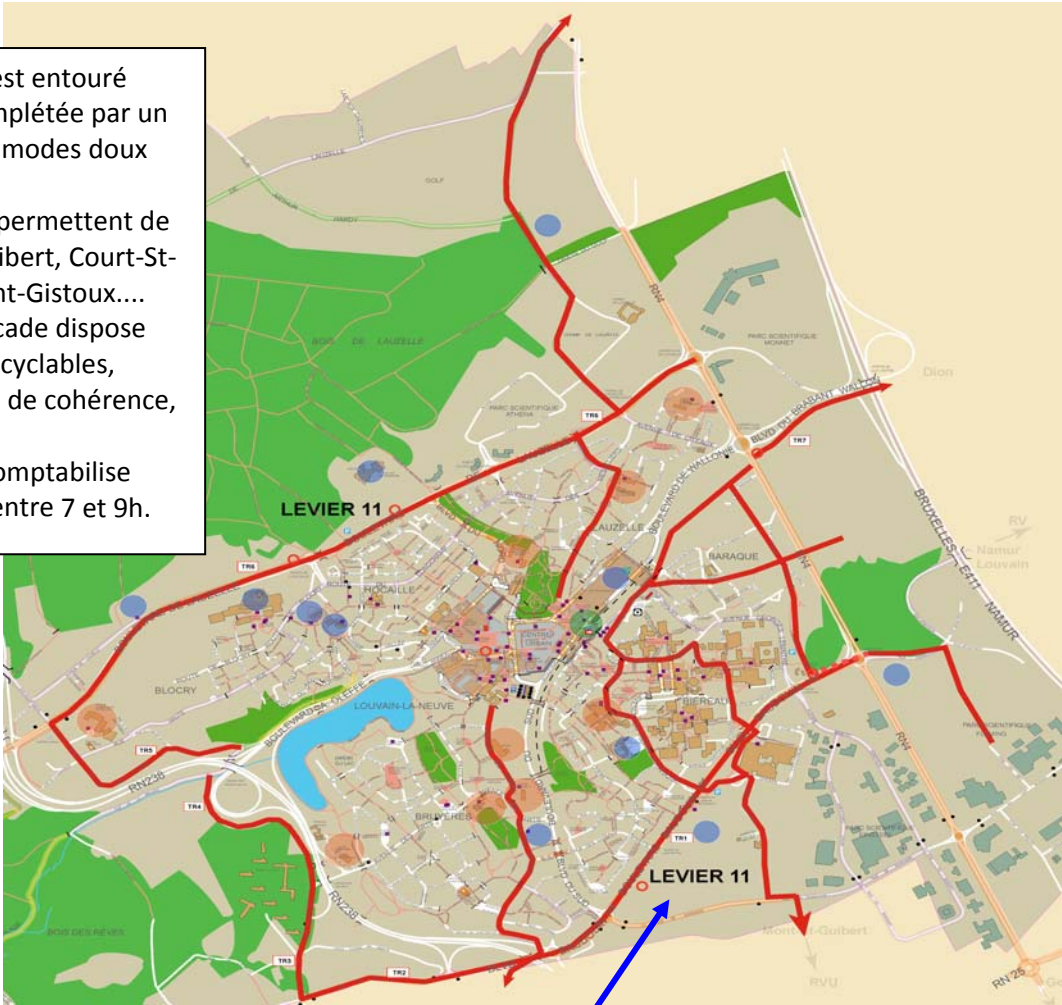
LEVIER AMENAGEMENT 11 **AXES CYCLABLES ROCADÉ AUTOUR DE LLN**

Outre la N4, LLN est entouré d'une rocade, complétée par un important réseau modes doux interne.

Ces axes rocadés permettent de relier Mont-St-Guibert, Court-St-Etienne, Chaumont-Gistoux....

Bien que cette rocade dispose d'aménagements cyclables, ceux-ci manquent de cohérence, de continuité...

Aujourd'hui, on comptabilise environ 95 vélos entre 7 et 9h.



Cette liaison comporte 7 tronçons :

- Tronçon 1 : Boulevard Baudouin Ier
- Tronçon 2 : Rue de Namur
- Tronçons 3, 4 et 5 : Rue de Mont-St-Guibert
- Tronçon 6 : Boulevard de Lauzelle
- Tronçon 7 : Bretelle 8a de la E411

DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 11

2013
Tronçon 6 : Bd de Lauzelle
Voir Action 11.3.

Existant
Tronçon 7 : Bretelle 8a de la E411
Liaison par la bretelle 8a vers Chaumont est en cours d'aménagements. Des projets d'urbanisation se développeront également à proximité.

2012/2013
Amélioration de la cyclabilité à LLN sur l'ensemble des tronçons
Voir Action 11.4.

2011
Tronçons 4 et 5 : Rue de Mont-St-Guibert
Voir Action 11.2.

Après 2014
- Amélioration de la traversée cycliste E 411
- Sécurisation des traversées de la rocade
- Création de la voirie cyclo-piétonne de la rue de la Flèche

Existant
Tronçon 3 : Rue de Mont-St-Guibert, entre la rue de Namur et le pertuis vers le lac et LLN
500 m des pistes cyclables fonctionnelles (réalisées dans le cadre des crédits d'impulsion 2009 et 2010).



2012
Tronçon 2 : Rue de Namur
Voir Action 11.1.

Après 2014
Développement de la sécurité et l'éclairage pour les liaisons vélos entre le parc scientifique et le centre de LLN (projet éco-zoning).

Existant
Tronçon 1 : Bd Baudouin Ier
Sur 1400 m, le boulevard comporte des pistes cyclables marquées.



DESCRIPTION DE L'ACTION 11.1. : Aménagement de la rue de Namur

Contexte et objectifs	La rue de Namur est à la limite des communes d'Ottignies, de Louvain-la-Neuve et de Mont-St-Guibert. Actuellement, cette voirie - 750 m- est un axe de liaison assez important avec une charge de trafic automobile aux alentours de 3 à 4000 véhicules/jour. La vitesse y est souvent excessive vu la pente. La voirie est pourvue d'aménagements cyclables non cohérents et de qualité moyenne ou non adaptés. Les vélos disposent d'une piste cyclable mixte de largeur nettement insuffisante, de sorte qu'ils roulent généralement sur la voirie. Son aménagement permettra d'assurer une continuité de trajet entre LLN et MSG. 
Description de l'aménagement	Sur la rue de Namur - Réalisation de deux plateaux sur les longues lignes droites; - Elargissement de la voirie entre 5.3 et 6 m; - Réalisation d'une piste cyclable mixte de 1.8 m dans le sens de la montée jusqu'à la traversée cyclable située au pont surplombant la RN 238.
Responsable de la mise en œuvre et partenaires	Ville d'Ottignies-LLN avec prise en charge de la moitié de l'investissement par la commune de Mont-Saint-Guibert vu qu'il s'agit d'une voirie mitoyenne.
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	250.000 €

DESCRIPTION DE L'ACTION 11.2. : Réalisation de chevrons rue de Mont-St-Guibert

Contexte et objectifs	Tout en faisant partie du levier 11, les tronçons 4 et 5 de la rue de Mont-Saint-Guibert offrent aussi un avantage puisqu'ils permettent les liaisons vers les leviers 7 et 8. La charge de trafic n'y est pas très importante. La densité d'habitat y est assez faible. 
Description de l'aménagement	Dans la suite logique des aménagements réalisés entre la rue de Namur et le pertuis vers le lac, on réalisera des chevrons sur la rue de Mont-Saint-Guibert pour assurer une continuité d'aménagement.
Responsable de la mise en œuvre	Ville
Période de mise en œuvre	2011
Coût global estimé	Intégré dans le budget marquage.

DESCRIPTION DE L'ACTION 11.3. : Amélioration de la sécurité

Boulevard de Lauzelle

Contexte et objectifs	Le boulevard de Lauzelle compte deux bandes de circulation avec un large terre-plein central enherbé. Il s'agit d'une voirie aménagée avec plusieurs ronds-points et des pistes cyclables unidirectionnelles D7 et/ou D9. C'est un axe essentiel de liaison entre LLN et Ottignies (et vice-versa). On y recense aujourd'hui plus de 85 vélos entre 7 et 9 h. Le PCM prévoyait de déclasser une bande de circulation du boulevard en y créant du stationnement, ce qui a été partiellement réalisé entre le rond point Porte de l'Hocaille et Boulevard du Nord. En 2009, des aménagements ont été réalisés aux abords de l'école de Blocry afin de sécuriser la zone et de rendre une des deux pistes cyclables bidirectionnelle (voir photos avant-après). Avant aménagements Après aménagements
Description de l'aménagement	Plusieurs options sont possibles et pointées dans le plan provincial de mobilité : - déclassement total sur toute la longueur, ce qui permet d'éloigner les cyclistes du flux des véhicules et leur confère un sentiment de sécurité; - affectation d'une des bandes de circulation pour le vélo; - utilisation du terre-plein central.
Responsable	SPW
Période	2013
Coût global estimé	Pas communiqué à ce stade

DESCRIPTION DE L'ACTION 11.4. : Amélioration de la cyclabilité de LLN vers les communes environnantes

Contexte et objectifs	L'objectif est de proposer des itinéraires vélos privilégiés : - o entre les différents pôles d'équipement (gares, écoles, commerces, centres sportifs, lieux culturels...) et les quartiers; - o depuis Ottignies, les communes voisines ou encore le parc scientifique vers le centre ville ; Six itinéraires sont identifiés comme étant prioritaires dans leur réalisation depuis le centre de LLN. - o Itinéraire vers Mont Saint Guibert et le parc scientifique avec liaison vers le pôle culturel et scolaire du Biéreau ainsi que le quartier des Sciences; - o Itinéraire vers Mont-Saint Guibert en passant par le pôle scolaire des Bruyères (Lycée Martin V, Ecole des Bruyères, Ephec) ; - o Itinéraire vers Wavre et la zone de la ferme de Lauzelle en passant par l'école de Lauzelle et les commerces de la place Verte ; - o Itinéraire vers Chaumont-Gistoux et les futurs développements à localiser entre la N4 et la E411 à la gare en passant par le futur quartier de la Courbe Voie et le centre commercial. - o Itinéraire lié au développement du nouveau quartier de la Baraque (après 2014) - o Itinéraire vers l'éco-zoning Fleming En plus de ces six itinéraires, on veillera à proposer des itinéraires préférentiels entre les quartiers de Louvain-la-Neuve, avec fléchage et adaptation de la signalisation qui seront détaillés par la suite - voir action 13.3. Les contacts établis via le groupe de travail Province/UCL/Maison du DD/communes environnantes permet d'assurer la cohésion suffisante aux axes développés sur le territoire communal.
Description de l'aménagement	Les aménagements à réaliser sur les différents itinéraires doivent être étudiés au cas par cas, comprenant notamment : - o aménagements tels que adaptation des barrières délimitant les zones piétonnes, aménagement de bandes confort là où les cheminements sont pavés (Ex : rue Haute [actionA8.2], aménagements de carrefours... - o l'aménagement des traversées de la rocade un fléchage malin indiquant les pôles d'équipements et/ou lieux reliés par les itinéraires (action 13.3);
Responsable	Compétences variées et diverses (SPW, ville, ucl...) et communes environnantes
Période	2013
Coût global estimé	Pas détaillé à ce stade

LEVIER AMENAGEMENT 12

Axe touristique est-ouest entre Ottignies et BLL

Cette liaison offre l'avantage de parcourir en bonne partie le fond de vallée du Pinchart et des voiries à circulation tout à fait locale. Toutefois, le groupe de travail n'a pas souhaité prévoir des améliorations de ce levier dans le court terme.



Cette liaison comporte 5 tronçons à circulation locale:

- Tronçon 1 : Rue L. Sablon
- Tronçon 2 : Rue du Moulin à Eau
- Tronçon 3 : Fond du Ry
- Tronçon 4 : Rue de Lasne, rue du Charnois
- Tronçon 5 : Chemin des Veneurs



DESCRIPTION DES AMENAGEMENTS DU LEVIER 12

Existant

Tronçon 5 : Chemin des Veneurs

Le chemin n° 7 vient de faire l'objet d'un réaménagement type Ravel et a été réalisé en béton imprimé sur 3 m de large sur la portion située sur le territoire communal. Des contacts sont en cours avec la Commune de Lasne pour la poursuite des aménagements sur la partie mitoyenne du cheminement.



Après 2014

Tronçon 2 : Rue du Moulin à Eau

Cette voirie à charge de trafic limité pourra faire l'objet d'aménagements type béton imprimé.



Après 2014

Tronçon 4 : Rue de Lasne, Rue du Charnois

L'état de ces voiries est moyen. Une réfection devrait être prévue dans le cadre des chantiers d'égouttage du style béton imprimé.



Après 2014

Tronçon 1 : Rue L. Sablon

Voirie en cul-de-sac, constituant un raccourci intéressant pour les vélos à aménager en béton imprimé après la fin des travaux RER qui utilisent actuellement cette voirie.

Après 2014

Tronçon 3 : Fond du Ry

Ce chemin réservé aux modes doux constitué d'un empierrement pourra faire l'objet d'aménagements du même type que ceux réalisés sur la portion du chemin n°7 à savoir béton imprimé.



LEVIER AMENAGEMENT 13

Mesures transversales sur l'ensemble du territoire communal

▪ Mise en contexte du levier aménagement 13

Les itinéraires structurants sont complétés par des itinéraires de proximité à l'intérieur des quartiers.

Même en dehors des leviers prioritaires, nous souhaitons mettre en oeuvre une série de mesures générales pour assurer un taux de satisfaction global des cyclistes.

Ces mesures constitueront notre label de qualité qui nous permettront de valoriser l'existant, et, ce même en dehors des leviers prioritaires.



▪ Améliorations dans la durée

Action 13.1 - Pose de chevrons pour améliorer la visibilité des cyclistes

Action 13.2 - Généralisation de l'abaissement des bordures aux endroits de franchissement des carrefours sur les pistes cyclables, amélioration de l'entretien des pistes cyclables, installation si nécessaire, de l'éclairage

Action 13.3 - Elargissement des zones type Ravel et fléchage des itinéraires

Action 13.4 - "Bandes bus cyclables"

DESCRIPTION DE L'ACTION 13.1. : Pose de chevrons pour améliorer la visibilité des cyclistes

Localisation	
Contexte et objectifs	Depuis plusieurs années, le Gracq sollicite la Ville pour la pose de chevrons sur certaines voiries. Dans le cadre du présent projet, un groupe de travail "chevrons" a été mis en place. Celui-ci a validé une première phase de pose de chevrons sur les voiries situées sur des leviers prioritaires selon une méthodologie consensuelle (qui sera évaluée ultérieurement). Le type de marquage suivra les recommandations de l'IBSR (alternance de 3 signaux chevron/vélo/chevron). Les chevrons doivent répondre à un triple objectif : - communication/promotion; - meilleur positionnement du cycliste sur la voirie; - attirer l'attention du conducteur de véhicule sur la place du cycliste.
Description de l'aménagement	Une première phase de marquage de chevrons a été réalisée en aout 2011 et sera évaluée ultérieurement. Une seconde phase sera examinée en 2012 pour pouvoir être mise en oeuvre au printemps. Celle-ci dépassera largement les axes prioritaires. Une réflexion est en cours pour LLN afin d'effectuer ce marquage en complément avec la pose de panneaux d'information adéquats.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN
Période de mise en œuvre	Toute la durée du plan mais dès 2011
Coût global estimé	Intégré au budget marquage

DESCRIPTION DE L'ACTION 13.2. : Abaissement des bordures, amélioration de l'entretien, pose de goulottes en bordure des escaliers...

Contexte et objectifs	Lors de l'inventaire Bypad, plusieurs critiques ont été relevées sur le manque de surveillance de la sécurité dans le cadre des chantiers, l'abaissement des bordures, la présence d'escaliers... De nombreux utilisateurs ont signalé le manque d'entretien des pistes cyclables surtout à certains périodes (et certains axes), ce qui les rend dangereuses pour l'utilisateur qui préfère rouler sur la voirie. L'entretien régulier des pistes cyclables constitue donc une action importante. Ceci doit faire l'objet d'une attention toute particulière pour assurer la pérennité de nos aménagements.
Description de l'aménagement	1. Abaissement des bordures : une série d'endroits, pointés par le Gracq, nécessitent l'abaissement des bordures. S'ils sont situés sur des axes de grande fréquentation, ces endroits devraient être traités en priorité. Par ailleurs, dans le cadre des aménagements prévus ou futurs, on y apportera l'attention utile. 2. Entretien : la suppression de l'usage des herbicides implique un recours à un nettoyage par brossage mécanique. Une machine a déjà été acquise par la ville et une seconde brosse devrait permettre d'assurer un passage régulier sur les pistes cyclables communales. Idéalement, les autres niveaux de pouvoir devraient en faire autant. Un programme d'entretien régulier sera élaboré avec le service des travaux avec des fréquences adaptées aux usages. 3. Goulotte en bordure des escaliers ou rampe cyclo-PMR : la Ville présentant en divers endroits d'importants dénivelés équipés d'escaliers (sentier Maurice Carême, escaliers avenue de Veszprém, escalier du bois des Rêves, bords du lac de LLN...). On veillera à ce que ces escaliers soient équipés de goulottes afin qu'ils constituent de véritables chaînons d'un maillage pour les déplacements cyclables au quotidien.
Responsable de la mise en œuvre	Tous les acteurs gestionnaires de voiries et ou de sites.
Période de mise en œuvre	Toute la durée du plan.
Coût global estimé	Intégré au budget fonctionnement ou dans les projets d'aménagements spécifiques.

DESCRIPTION DE L'ACTION 13.3. : Amplification de la reconnaissance du statut cyclable de certaines voiries

Contexte et objectifs	La ville a entamé il y a quelques années le fléchage de quelques itinéraires vélos. Ces fléchages (avec des panneaux réglementaires) sont peu attractifs et pourtant bien nécessaire pour informer le public et confirmer la vocation cyclable de certaines voiries. Cette démarche vaut autant pour le "piétonnier" de LLN et pour les chemins agricoles de la commune. Sur LLN, des panneaux ont été posés au printemps 2011 dans l'hyper centre confirmant le caractère cyclable de la zone. 
Description de l'aménagement	1. Sur Louvain-la-Neuve, des contacts sont en cours avec l'UCL et d'autres acteurs (Province, communes) pour proposer des itinéraires préférentiels reliant les quartiers entre eux mais aussi LLN aux entités proches, confirmant ainsi le pôle cyclable par excellence de Louvain-la-Neuve avec élargissement du statut "voiries cyclo-piétonnes". 2. Sur Ottignies, la majorité des chemins agricoles sont accessibles aux modes doux. Le principe serait de leur confirmer ce statut par la pose d'une signalisation ad hoc. Le fléchage des itinéraires prioritaires est essentiel. Le principe serait d'uniformiser un fléchage dépassant le stade communal et concerté à l'échelle provinciale ou régionale. On veillera à intégrer les voiries de type agricole d'OLLN dans cette problématique.
Responsable de la mise en œuvre	Ville d'Ottignies-LLN en concertation avec la province, les communes environnantes, l'UCL, la région.
Période de mise en œuvre	2013
Coût global estimé	10.000 €

DESCRIPTION DE L'ACTION 13.4. : Bande bus cyclable

Contexte et objectifs	Dans le cadre du réaménagement de la traversée d'Ottignies-LLN, des bandes bus ont été créées sur différentes portions de l'avenue des Combattants mais également sur la N4. Sur l'avenue des Combattants, vu les largeurs disponibles il n'a pas été possible de réaliser des aménagements cyclables. 
Description de l'aménagement	L'objectif serait de les rendre accessibles aux vélos.
Responsable de la mise en œuvre	SRWT avec partenariat Ville/SPW
Période de mise en œuvre	2012
Coût global estimé	Pas communiqué à ce stade

6. CHAMP D'ACTION 2 - STATIONNEMENT

6.1. LES REPÈRES DU CHAMP D'ACTION "STATIONNEMENT"

▪ Critères de base

L'offre en stationnement vélo doit permettre au cycliste de garer son vélo :

- à proximité de son point de destination. Aux abords des grands pôles d'attraction, il faut pouvoir accueillir un nombre important de vélos de façon pratique;
- en évitant l'encombrement : le stationnement vélo ne doit pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics;
- en garantissant au maximum contre les risques de vol : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière "confortable".

▪ L'état du stationnement en 2011

Un inventaire détaillé de l'offre en stationnement a été réalisé en domaine public ainsi que sur l'espace accessible au public : nous avons actuellement 121 sites de stationnement vélo sur le territoire communal (dont 96 sur Louvain-la-Neuve), ce qui représente un potentiel d'accueil de plus de 1700 vélos. Au sujet de LLN, 56% de l'offre est abritée.

6.2. LES 2 LEVIERS DU CHAMP D'ACTION "STATIONNEMENT"

Leviers	Actions
1. Stationnement sur le domaine public ou accessible au public	Action 1.1. Adaptation de l'offre en stationnement Action 1.2. Développement de l'intermodalité Action 1.3. Développement de nouvelles formes de stationnement
2. Stationnement à l'intérieur	Action 2.1. Etablissement de normes de stationnement

LEVIER STATIONNEMENT 1

Stationnement vélo sur l'espace public ou accessible au public

Le besoin effectif en places pour vélos peut différer en présence de certains facteurs avantageant les déplacements à vélo tels que la topographie, une infrastructure cyclable dans les environs ou la popularité du vélo comme moyen de transport dans la région.

L'inventaire de l'offre en stationnement a été réalisé ce printemps 2011 de manière exhaustive. Il est a été reportée sur une carte du cahier cartographique et le détail est joint en annexe 6.

Grâce à cet inventaire, on peut identifier :

- l'ensemble des emplacements, ce qui représente un potentiel d'accueil de 1715 places de stationnement;
- les endroits où l'offre de stationnement doit être renforcée (quand son taux d'occupation est supérieur à 40% ou inexistante).



■ Améliorations avant 2014

Si la Ville semble disposer d'une offre en stationnement importante, il s'agira de concevoir une amélioration de l'offre, de sa qualité et de son adéquation.

DESCRIPTION DE L'ACTION 1.1. : Adaptation de l'offre en stationnement

Contexte et objectifs	Des ébauches d'inventaires ont déjà été réalisées par le passé. Ce printemps 2011, un nouvel inventaire global a été réalisé sur tout le territoire de la Ville. Si l'offre en stationnement est déjà importante avec plus de 1000 emplacements sur LLN dont près de 56% sont abrités (inventaire en annexe), elle doit en permanence se calquer aux besoins mais aussi les anticiper. Avec les acteurs comme le Gracq, on veillera à susciter son développement et son amélioration, l'objectif étant de diversifier le type d'offre (gratuit non couvert pour la courte durée, gratuit et couvert ou sécurisé et couvert).
Descriptif	1. Actualiser l'inventaire chaque année et réaliser une enquête auprès des citoyens pour évaluer les besoins. 2. Renseigner dans la prochaine carte cyclable les sites de stationnement. 3. Communiquer vers les partenaires potentiels et constituer un pôle ressource des meilleures technologies pour aider les propriétaires concernés par l'équipement d'un site de stationnement. 4. Intensifier l'offre de stationnement là où elle semble insuffisante sur base de la représentation spatiale ou sur base des comptages de façon à ce que le taux d'utilisation ne dépasse pas 70%. A court terme (2011): prévoir un renforcement de l'offre en stationnement adapté/adéquat au centre d'Ottignies, au Douaire, à la gare de LLN , au domaine provincial du Bois des Rêves, à la ferme du Biéreau, à la maison de quartier du Bauloy et de Chapelle aux Sabots, à la place des Sports et à l'académie, au bord du lac de LLN, aux entrées du bois de Lauzelle, à la place des Ondines, à la Chapelle de Bonne Espérance... A partir de 2012, des installations de range-vélos de grande capacité idéalement couverts et fermés devraient être créées en bordure de l'hyper-centre. Les emplacements précis doivent faire l'objet d'une analyse plus approfondie. Il s'agit dans le quartier du Biéreau : à la voie du Roman Pays, à proximité de la gare ; dans le quartier des Bruyères : à l'aboutissement de la rue des Bruyères et près de la gare TEC ; dans le quartier de l'Hocaille : devant le parvis de l'église Saint François et le long du chemin des Sages ; dans le quartier de Lauzelle : à la place du Coq Hardi et dans le quartier de la Baraque : près du centre commercial et près de la gare.
Responsable	Ville d'Ottignies-LLN - UCL
Période de mise en œuvre	Dès 2011 mais durant toute la durée du PCC
Coût global estimé	Au minimum pour la ville 40.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 1.2. : Développement de l'intermodalité

Contexte et objectifs	Notre Ville se caractérise par un potentiel en intermodalité particulièrement important avec : - ses 3 gares - ses 2 gares de bus (avec ses 8 arrêts à la gare d'Ottignies et 10 à la gare de LLN) - ses 120 arrêts de bus répartis sur le territoire. Une dizaine d'arrêts de bus sont déjà équipés d'emplacements de stationnement vélo. La gare d'Ottignies compte 9000 voyageurs en montée/descente, celle de LLN, 9000 et celle de Céroux-Mousty 380.
Descriptif	Le principe serait de développer l'offre en stationnement vélo aux arrêts de bus (simple barre U) en fonction de leur attractivité, ainsi qu'aux gares des bus (stationnement plus important), en concertation avec les TEC et le Gracq. Afin de déterminer les zones prioritaires à aménager, on veillera à croiser les diverses données. Le nouvel appel d'offres pour les abribus de la Ville imposera d'offrir du stationnement pour les vélos.
Responsable de la mise en œuvre	Ville, SNCB, TEC, Gracq.
Période de mise en œuvre	Dès 2012 mais durant toute la durée du PCC
Coût global estimé	20.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 1.3. : Développement de nouvelles formes de stationnement

Contexte et objectifs	L'ensemble du domaine accessible au public n'appartient pas à la Ville. De nombreux autres acteurs sont concernés par cette question à savoir l'UCL, les écoles, les propriétaires de logements collectifs publics ou privés, les commerces, les centres commerciaux..., la SNCB. D'autre part, certains espaces "privés" pourraient être convertis aux stationnements sécurisés "publics" c'est-à-dire accessibles à un nombre déterminé d'utilisateurs. Ce constat est partagé notamment par certains représentants de l'université, le plus gros employeur du Brabant wallon. Du stationnement pourrait également être créé sur le domaine public. (demande existante dans divers quartiers : Tiernat, LLN).
Descriptif	1. Sensibiliser et accompagner ces acteurs dans la recherche de solutions pour l'accueil des vélos en stationnement. 2. Elaborer un concours, avec la faculté d'architecture, pour proposer du stationnement vélo original et s'intégrant dans l'espace public - réalisation de normes qui seraient intégrées au règlement communal. Il s'agira donc de soigner le style et l'esthétique de ces aménagements 3. Octroyer une aide aux propriétaires d'espaces quand ceux-ci acceptent de convertir ce lieu en stationnement vélos partagés.
Responsable de la mise en œuvre	Ville OLLN et tous les propriétaires d'espaces (UCL, entreprises, clinique...)
Période de mise en œuvre	Dès 2012/2013 mais durant toute la durée du PCC
Coût global estimé	30.000 €/an

LEVIER STATIONNEMENT 2

Stationnement à l'intérieur des bâtiments

Depuis quelques années, la Ville impose aux nouveaux immeubles collectifs la création d'un local « vélos et poussettes », sans toutefois fixer de dimensionnement de ces espaces intérieurs pour que poussettes et vélos ne s'entravent mutuellement.

- **Améliorations avant 2014**

A l'instar de la réglementation qui impose des normes d'accessibilité des bâtiments aux personnes à mobilité réduite, il serait pertinent de fixer des normes (avec des plans et des dimensions) pour les parkings à vélos.

Il s'agira de concevoir une amélioration de l'offre en stationnement dans les entreprises, les logements...

DESCRIPTION DE L'ACTION 2.1.: Etablissement de normes de stationnement

Contexte et objectifs	Pour influencer les pratiques de mobilité des familles, il faut que chacun puisse prendre son vélo quand il en a envie de manière aisée et non, faute de place suffisante pour l'entreposage, partager un seul vélo. Il s'agira de vérifier l'adéquation et le maintien de la mise en œuvre.
Détail de l'action	On fixera donc des normes pour toute une série de lieux : - Bibliothèque : 2 pour 10 visiteurs simultanés/comptage fin d'après-midi ou samedi matin - Cimetière : 1 par 1000 m2 de surface - comptage le dimanche - Eglise : 1 pour 20 places assises - lors d'un service religieux - Local de réunion : 4 pour 10 places assises - Centre de fitness/tennis/ : 1 pour 2 visiteurs simultanés - 17 et 19 heures - Piscine en plein air : 1 pour 2 visiteurs - en périodes de pointe - Piscine couverte : 3 pour 10 visiteurs simultanés en fin d'après-midi - Tennis : 2 par court - le samedi après-midi - Halls de sport : 4 pour 10 places de vestiaire - en soirée - Manifestation bien fréquentée (fête de la pomme, fête de la musique...)- 1 pour 10 visiteurs simultanés - Salle de concert/cinéma/théâtre/musée : 1 pour 20 places - Restaurants, auberges, hôtels de randonneurs : 2 pour 10 places - Gares : 1 à 4 pour 10 embarquements - Ecoles primaires : 2 pour 10 élèves - Ecoles secondaires et supérieures : 6 pour 10 élèves /étudiants - Magasins d'articles pour le quotidien, épiceries de quartier : 2 - Centres commerciaux : 2 pour 10 emplois - Entreprises : 3 pour 10 emplois + emplacements pour visiteurs - Logements familiaux : 2 logements + 1 emplacement par chambre au minimum. - Pour les logements étudiants : 2 vélos/3 étudiants. Ce type de norme peut être imposé via le RCU, les permis d'urbanisme ou les permis d'environnement. Ces mesures seront imposées dans toute transformation d'immeuble, et lors de créations de logements supplémentaires.
Responsable	Ville
Période	2012
Coût global estimé	-

7. CHAMP D'ACTION 3 - COMMUNICATION

7.1. LES REPÈRES DU CHAMP D'ACTION "COMMUNICATION"

▪ Critères de base

Les efforts produits en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo.

La promotion de la pratique du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

▪ Les mesures de communication en 2011

Depuis quelques années, la Ville participe déjà volontairement à une série d'actions de promotion à savoir :

- participation aux journées "sans voiture" et "semaine de la mobilité";
- brevet du cycliste, projet génération tandem scolaire;
- commission communale vélo;
- édition d'une carte des aménagements cyclables (format papier et internet www.oln.be), fléchage de certains circuits;
- activités de réparation vélo par l'asbl Les Débrouillards et par la cellule de développement communautaire (service de la Ville) dans les quartiers sociaux, avec la collaboration du Gracq....



7.2. LES LEVIERS DU CHAMP D'ACTION "COMMUNICATION"

De manière générale, profitant du projet ville cyclable, les efforts d'aménagement devront s'accompagner d'efforts de promotion. Ces efforts viseront les cyclistes "convaincus", les cyclistes "frileux" et les cyclistes "potentiels".

Leviers	Actions
1. Informer et renforcer la communication de manière coordonnée.	Action 1.1. Questionner les habitants. Action 1.2. Réaliser une campagne de marketing. Action 1.3. Améliorer la visibilité des et pour les vélos. Action 1.4. Organiser une table ronde.
2. Développer l'usage du vélo par groupe cible.	Action 2.1. Proposer aux nouveaux habitants une journée découverte de la ville en vélo. Action 2.2. Développer l'usage du vélo dans l'administration. Action 2.3. Proposer des actions à destination des clients des garagistes. Action 2.4. Développer les actions brevet cycliste avec implication des parents. Action 2.5. Développer l'offre de formations et remise en selle pour adultes. Action 2.6. Proposer une série d'actions vélo en lien avec les commerces.
3. Mettre à disposition des vélos pour les publics cibles.	Action 3.1. Des vélos de seconde main à destination des étudiants. Action 3.2. Des vélos classiques à destination des citoyens. Action 3.3. Des vélos électriques à destination des citoyens.

LEVIER COMMUNICATION 1

Informer et renforcer la communication de manière coordonnée

Nous avons la chance de bénéficier de l'appui de nombreux acteurs dans les matières spécifiques "vélos" avec l'asbl Provélo, le nouveau point vélo de la gare d'Ottignies, le Gracq, les Débrouillards... A ces points d'information ciblés s'ajoutent d'autres points d'information moins formels (Service tourisme, accueil Hôtel de ville, la Maison de Développement Durable...).

Outre des acteurs spécialisés, en matière de communication et d'information, nous disposons d'autres acquis : notre ville était une des premières villes wallonnes à disposer d'une carte cyclable, tirée chaque année, depuis 2008, à 2000 exemplaires, la ville compte deux conseillers en mobilité et plusieurs nouveaux responsables motivés par les modes doux au service travaux-environnement.

Sur base de l'expérience des villes qui se sont lancées dans cette dynamique, il s'agira de développer un marketing social visant à convaincre l'ensemble des usagers.



DESCRIPTION DE L'ACTION 1.1.: Questionner les habitants

Contexte et objectifs	Quelques chiffres: - Ottignies = 2395 emplacements de stationnement - pas de saturation - LLN = 5080 emplacements de stationnement - dont 1350 emplacements payants - 7500 déplacements par jour sur le territoire - 11.000 travailleurs sur Ottignies-LLN, dont 60% viennent du Brabant wallon, 10 % de la région namuroise et 10% de Bruxelles - 30.000 habitants dont 21.150 en âge de travailler et 3100 pensionnés.
Descriptif	Le potentiel de cyclistes est grand. Il serait intéressant de connaître les freins à l'utilisation du vélo et de réfléchir à la manière de les vaincre. On profitera également de ce questionnaire pour établir une méthodologie de gestion des plaintes, suggestions... Ce questionnement sera réalisé de manière régulière à destination du tout public. Les propositions seront ensuite renvoyées vers un groupe de base (comité de suivi du PCC) pour élaborer des propositions dès le début de la réflexion.
Responsable de la mise en œuvre	Ville
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	2000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 1.2.: Réaliser une campagne de marketing

Contexte et objectifs	L'idée d'utiliser le vélo pour se déplacer doit être vendue. Il faut donc proposer une image positive du vélo. Jusqu'à présent, la carte cyclable était le seul outil d'information en soutien aux efforts faits en termes d'aménagements et d'infrastructures de stationnement.
Descriptif	1. Editer une nouvelle carte cyclable, laquelle renseignera les itinéraires classiques, les itinéraires touristiques et les stationnements vélo. Cette carte serait distribuée en toutes boîtes. 2. Adapter l'onglet "mobilité" du site internet de façon à permettre aux utilisateurs d'établir une carte d'accessibilité à partir de la carte interactive de la ville, évaluant notamment le temps mis pour parcourir le trajet souhaité. 3. Accompagner cette nouvelle application d'une vaste campagne de communication, prévoir un calendrier des événements vélo et une possibilité d'interactivité avec l'utilisateur. 4. Organiser en semaine une journée vélo - fête du printemps 5. Etablir des liens depuis le site de la Ville vers les sites des vélos partenaires et vice versa. 6. Travailler sur les atouts du vélo : gain de temps, facilité de parking, avantages du point de vue santé, financier et environnemental. 7. Afficher la carte vélo sur les itinéraires principaux pour confirmer leur statut.
Responsable de la mise en œuvre	Ville
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	10.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 1.3.: Améliorer la visibilité des et pour les vélos

Contexte et objectifs	Depuis plusieurs années, la Ville, via notamment le service police, mène des actions autour de la sécurité du vélo et de ses usagers. En 2010, aux abords des écoles secondaires, la police a contrôlé les vélos lors d'une campagne "soyons vus". La police participe en outre à un grand nombre d'actions qu'elle mène de manière autonome et en relation/ soutien de ces divers acteurs (Contrôles annuels de conformité des vélos, Encadrement policier pour des manifestations annuelles, Participation aux modules d'éducation vélo-école, radars préventifs fixes et mobiles aux abords des zones et contrôle stationnement gênant et dangereux pour les usagers faibles : 2800 PV/an, présence policière aux rentrées/sorties des classes). Une série d'itinéraires sont actuellement déjà fléchés avec des panneaux f 34b2 ou b1. Cette signalisation réglementaire pourrait être améliorée. L'idéal serait de baliser de manière attractive les axes vers les principaux pôles et les communes environnantes, le tout couplé à un marquage au sol. Pour nombre de personnes, le vélo nécessite une tenue vestimentaire stricte et peu attractive. Le collectif des femmes organise des cours de stylisme et serait intéressé à travailler sur la thématique "vélo".
Descriptif	1. On accentuera le principe d'information en coordonnant les actions menées par la police et le milieu associatif associant sécurité et éducation. Pour 2012, il a notamment été décidé de mener prioritaires des actions sur la question de la visibilité et de la prévention du vol avec Pro-vélo 2. On fléchera de manière prioritaire les itinéraires vélos identifiés dans la partie "aménagement" en concertation et coordination avec les communes environnante mais aussi avec les pôles d'attractivité (des échanges sont en cours avec les directions d'écoles par exemple). On généralisera le principe de pistes cyclables marquées sur un grand nombre de voiries (toutes les voiries de liaison). 3. Via un concours avec le Collectif des femmes, l'objectif sera de développer un projet visant à donner un caractère plus fun aux équipements vestimentaires des cyclistes.
Responsable de la mise en œuvre et partenaires	Ville OLLN en partenariat avec le Collectif des femmes de Louvain-la-Neuve, la Police, Provélo, le Gracq.
Période de mise en œuvre	Dès 2011
Coût global estimé	10.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 1.4.: Organiser une table ronde

Contexte et objectifs	Notre territoire regroupe de nombreux acteurs autour du vélo tels que le vélo-club, le CSE (organisateur des 24 h vélo de LLN), le Gracs, Provélo, les Débrouillards, des comités de quartiers, des associations de parents..., la Ligue des familles, l'AWIPH, des associations d'aveugles... Trop régulièrement, chacun travaille de manière séquentielle, diluant de la sorte son action. Ce projet est né d'une expérience similaire menée par l'échevine de l'environnement et des affaires sociales dans le secteur du logement.
Descriptif	1. Organiser une concertation communale permanente autour du vélo avec la police notamment. 2. Créer ensemble un évènement vélo proposant une grande activité familiale regroupant un maximum d'organiseurs, cet évènement pourrait être soutenu par le centre culturel
Responsable de la mise en œuvre	Ville, Police en coordination avec le Gracq, Provélo et les acteurs
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	Intégré dans le fonctionnement global

LEVIER COMMUNICATION 2

Développer l'usage du vélo par groupe cible

▪ Contexte du levier communication 2

Aujourd'hui, en soutenant les initiatives locales telles que les courses cyclistes, les brocantes de vélos, les balades, les animations dans les écoles... la Ville apporte déjà son soutien à de nombreux acteurs du vélo et aux groupes cibles concernés par son utilisation.

Le principe serait de toucher d'autres groupes cibles ou de leur proposer des actions plus structurelles et pérennes.

DESCRIPTION DE L'ACTION 2.1.: Proposer aux nouveaux habitants une journée découverte de la ville en vélo

Contexte et objectifs	Depuis une dizaine d'années, une soirée de bienvenue est proposée aux nouveaux habitants. Lors de sa domiciliation, chaque ménage reçoit une farde de bienvenue qui contient notamment la carte cyclable de la Ville.
Descriptif	1. Etablir un circuit de 10 et 15 km empruntant les itinéraires vélos les plus fonctionnels. 2. Organiser pour les nouveaux habitants une activité de découverte de la ville en vélo avec accompagnement cycliste et touristique (en septembre). Cette activité pourrait aussi être proposée plus largement au printemps de chaque année.
Responsable de la mise en œuvre	Service participation/Service tourisme - Ville d'OLLN
Partenaire(s)	Gracq
Période de mise en œuvre	Septembre de chaque année dès 2012
Coût global estimé	1.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 2.2. : Développer l'usage du vélo dans l'administration

Contexte et objectifs	Fin 2008, la ville a réalisé une vaste enquête auprès des 270 membres de son personnel au sujet des déplacements. 93 d'entre eux ont répondu à l'enquête. 30 ont déclaré être concernés par des déplacements professionnels pendant le travail à des fréquences variables. Le confort (selle large, suspension,...), l'équipement (dérailleur, porte bagage vélo électrique,...), la disposition de moyens de protection individuelle (casque, coupe-vent, vêtement de pluie,...) sont considérés comme incitants à l'utilisation du vélo pour se déplacer en journée. En termes de déplacement pour se rendre au travail, moins de 10 personnes utilisent le vélo et demandent l'indemnité financière. En 2011, la police a acquis deux vélos électriques en complément aux 4 vélos VTT dont elle dispose déjà.
Descriptif	Sur base de l'expérience menée par la police, il est proposé de réaliser une démarche en 4 temps : 1. Constitution d'un groupe de travail au sein de l'administration. 2. Pour les déplacements professionnels : prévoir la location ou l'achat de quelques vélos en profitant de l'expérience menée par la police. 3. Pour les déplacements domicile-travail, prendre diverses mesures pour atteindre un taux de 50 personnes en 2014 (comme par exemple l'augmentation de l'indemnité vélo). 4. Organisation d'un système de parrainage avec organisation de manière régulière d'animation vélo les temps de midi, le jour de la fête du personnel.
Responsable de la mise en œuvre et partenaires	Service du personnel, Gracq, Provélo
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	15.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 2.3. : Proposer des actions à destination des clients des garagistes

Contexte et objectifs	La ville compte 4 garagistes qui proposent généralement des voitures de courtoisie. Des contacts ont été pris pour connaître le type de public et la possibilité de mettre à disposition des vélos de courtoisie comme ils le font déjà pour les voitures.
Descriptif	1. Proposer aux garages la mise à disposition de 2 vélos de courtoisie (un classique et 1 vélo électrique) pour une durée d'une année. 2. Prévoir la distribution et l'affichage de la carte des aménagements cyclables à proximité.
Responsable de la mise en œuvre	Ville
Partenaire(s)	Provélo, les marchands de vélos, les garagistes.
Période de mise en œuvre	Dès 2011
Coût global estimé	10.000 €/an la première année

DESCRIPTION DE L'ACTION 2.4. : Développer les actions brevet du cycliste avec implication des parents

Contexte et objectifs	Depuis plusieurs années, le brevet du cycliste est organisé dans un grand nombre de classes de 5ème et 6ème primaire. Les écoles secondaires d'Ottignies ont toutes mis en place du stationnement vélo pour les élèves, ce qui traduit leur préoccupation sur les questions de la mobilité. Le collège du Christ-Roi a entamé en 2010 une démarche innovante : pour se rendre au centre sportif, les étudiants sont invités à se déplacer en vélo. Toutefois, le vélo est surtout utilisé par les étudiants de la 4ème à la 6ème secondaire. En 2008 et 2009 nous avons tenté de mettre en place le projet GTS (génération tandem scolaire) en continuité du brevet du cycliste, abandonné par manque d'intérêt. En 2010, 5 membres du personnel (de divers services communaux) ont suivi la formation de Provélo pour devenir eux-mêmes formateurs ou accompagnateurs vélo.
Descriptif	Nous restons convaincus qu'une suite devrait pouvoir être apportée aux élèves de 5ème/6ème et début du secondaire pour qu'ils puissent poursuivre la pratique du vélo. 1. Mettre en place un projet d'accompagnement avec les parents pour toutes les classes qui ont participé à la formation brevet du cycliste. 2. A l'instar de ce qui se passe au collège du Christ Roi, travailler avec une école qui accepterait de porter un projet vélo pour se rendre aux diverses activités (gym, bibliothèque) avec encadrement du personnel communal qui a suivi la formation de Provélo ou des adultes "remis en selle". 3. Solliciter et soutenir les écoles qui rentreraient un projet «Construire son REVe » dans le cadre de l'appel à projet "printemps de la mobilité".
Responsable de la mise en œuvre	Service enseignement de la Ville, Provélo
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	Intégré dans les budgets existants

DESCRIPTION DE L'ACTION 2.5. : Développer l'offre de formation et remise en selle pour adultes

Contexte et objectifs	Peu de personnes prennent conscience de l'intérêt du vélo pour leur santé, l'environnement, la mobilité... Avec sa clinique, ses diverses maisons médicales, la ville dispose d'un nombre significatif sur la question de la santé. En outre, le CPAS dispose de plusieurs assistants sociaux qui travaillent sur les questions de la consommation de l'énergie. Enfin, la cellule de développement communautaire est bien impliquée dans les quartiers sociaux autour de la question de la dépendance aux énergies et notamment aux énergies fossiles. L'ucl, le plus gros employeurs du BW souhaite atteindre un taux de 30% d'employés se rendant au travail en vélo. Comme elle le fait déjà pour diverses activités sportives, l'ucl proposera des balades les temps de midi, pour rendre goût au vélo à son personnel.
Descriptif	1. Une action ciblée sera menée auprès des prestataires de soins de santé pour qu'ils puissent diffuser l'information sur les avantages de l'usage du vélo. Cette information pourra également être communiquée vers tous les autres acteurs. 2. Une formation assez proche de celle proposée par Provélo pour les enfants pourrait être proposée aux adultes avec des tours guidés réguliers pour remise en selle. La cellule de développement communautaire a déjà entamé ce travail de réflexion avec la Maison médicale - Espace Santé, Lire et écrire, Provélo, ... qui consisterait d'une part à proposer des cours de la pratique de vélo pour débutants et d'autre part à proposer le brevet vélo à destination d'adultes. Parallèlement à ces deux activités les participants auraient l'occasion de s'initier à la réparation vélo et de suivre un programme de balades, ... 3. La démarche de l'ucl sera soutenue et valorisée
Responsable de la mise en œuvre	Ville/Maison des cyclistes ainsi qu'un large partenariat
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	5000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 2.6 : Proposer une série d'actions en lien avec les commerces

Contexte et objectifs	La ville compte deux entités commerçantes avec l'Esplanade et le Douaire. Au douaire, les cyclistes disposent de deux endroits de stationnement des vélos. Ces endroits (modèle tue-roue) ne sont pas couverts. A l'esplanade, les cyclistes ne disposent pas de suffisamment de place pour garer leur vélo à certaines heures. Les commerçants ne semblent pas percevoir favorablement les cyclistes et acceptent difficilement de mettre en place l'infrastructure nécessaire pour améliorer leur accueil.
Descriptif	1. Des rencontres avec les représentants des associations de commerçants sont en cours 2. Mise en place d'un système de remorque à courses partagées. Ces remorques pourraient être acquises par la Ville et les commerces (cfr caddie-service).
Responsable de la mise en œuvre	Ville /Associations des commerçants/Gracq/Provélo
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	5000 €/an

LEVIER COMMUNICATION 3

Mettre à disposition des vélos

▪ **Contexte**

La solution de vélos en libre service ne semble pas se justifier vu :

- la taille de la ville : une partie significative de la population habite dans un rayon d'1 km des gares et des deux centres urbains;
- les caractéristiques intrinsèques de la population.

Par contre, des mesures en faveur de la mise à disposition de vélos spécifiques pour des publics spécifiques est tout à fait pertinente.

DESCRIPTION DE L'ACTION 3.1. Dés vélos de seconde main pour les étudiants

Contexte et objectifs	Provélo est installé sur le territoire de la ville depuis une petite dizaine d'année. Au départ, installés au centre d'Ottignies, leurs locaux ont été affectés à LLN pendant 3 années. Durant cette période, Provélo a développé son offre de location de vélo et chaque année, une quarantaine de vélos longue durée aux étudiants à un tarif promotionnel. Le déplacement de l'antenne de Provélo vers la gare d'Ottignies a amoindri le service offert par Provélo, aujourd'hui pris en charge à temps partiel par la maison du DD. Des contacts sont en cours avec l'UCL pour réactiver ce service de location.
Descriptif	1. Identifier un espace pour le stockage de vélos de seconde main qui pourraient être mis en location aux étudiants. 2. Organiser des permanences régulières pour ce service de seconde main. 3. Etoffer le service, le rendre plus accessible.
Responsable de la mise en œuvre	UCL, Ville, Maison du DD, Hautes écoles, Maison des cyclistes
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	10.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 3.2. : Des vélos classiques à destination des citoyens

Contexte et objectifs	Depuis plusieurs années, Provélo récupère une fois par an les vélos au parc à conteneur, les retape et les remets en service au point vélo. Outre cette valorisation d'autres formes de location sont proposées (à la journée, longue durée) de vélos neufs. En parallèle, depuis une année, la cellule de Développement Communautaire a mis sur pied des ateliers réparation vélos dans 2 quartiers sociaux avec l'aide bénévole du Gracq. Enfin, le service tourisme de LLN et Inforville sont régulièrement confrontés à une demande des visiteurs de LLN de disposer de vélos pour les déplacements touristiques à LLN. A Ottignies, ce service courte durée est déjà effectif soit via le blue-bike de la snbc, soit via un service de vélo touristique proposé par le point vélo.
Descriptif	L'idée serait d'étoffer l'ensemble de ces actions avec : - prise en charge d'une partie du coût de la location des vélos (longue durée) à destination de ses citoyens. Une convention est en discussion avec le Point vélo pour mettre en œuvre ce service dès 2012. - la généralisation des actions "réparation vélo" dans l'ensemble des quartiers sociaux. - l'organisation d'un service de mise à disposition de vélos à courte durée pour les touristes plus spécifiquement à LLN. Des liens devront également se tisser afin de coupler des actions "valorisation des vieux vélos" avec l'action "remise en selle".
Responsable de la mise en œuvre et partenaires	Ville/Provélo/UCL/Gracq
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	4.000 €/an

DESCRIPTION DE L'ACTION 3.3. : Des vélos électriques à destination des citoyens

Contexte et objectifs	La subsidiation des vélos électriques pose question. Provélo propose déjà aux citoyens de tester des vélos électriques. La SNCB compte en mettre en location. Les entreprises de l'éco-zoning sont elles-mêmes en recherche de partenaires pour développer l'usage des vélos électriques.
Descriptif	Avec la Province, l'UCL, les entreprises du parc scientifique et la SNCB nous tenterons de développer l'offre de vélos électriques.
Responsable de la mise en œuvre et partenaires	Ville/Province/UCL/SNCB/Entreprises du parc scientifique
Période de mise en œuvre	Dès 2012
Coût global estimé	30.000 €/an

8. CHAMP D'ACTION 4 - POLITIQUE CYCLABLE

8.1. LES REPÈRES DU CHAMP D'ACTION "LA POLITIQUE CYCLABLE"

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable de l'ancrer dans les esprits et les structures, de lui donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'en assurer un suivi efficace. Il faut notamment pouvoir développer une "culture cyclable" qui :

- Intègre la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal;
- Conforte le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre;
- Mette en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

8.2. LE LEVIER DU CHAMP D'ACTION "LA POLITIQUE CYCLABLE"

Le champ d'action de la politique cyclable ne comporte qu'un seul levier prioritaire mais de taille.

On profitera des modifications en cours au sein de l'administration pour :

- Désigner un coordinateur vélo/mobilité au sein de l'administration;
- Définir les missions de ce coordinateur.

LEVIER POLITIQUE CYCLABLE

ACTION 1.1.

Désignation d'un coordinateur vélo au sein de l'administration

Contexte et objectifs	Aujourd'hui, la Ville dispose déjà de deux conseillers en mobilité. Le premier, attaché au service de police, occupe cette fonction depuis 2001. Le second, attaché au service urbanisme occupe cette fonction depuis 2008. Le service travaux-environnement a en charge (bureau d'étude en concertation avec l'éco-conseillère pour les aspects vélo) la mise en œuvre du PCM en concertation avec le conseiller en mobilité de la police. La police mène également de nombreuses actions sur la question du vélo (sécurité, prévention du vol...). Au cours de la démarche entamée avec l'élaboration du PCC, une dynamique a pu être entamée par le service travaux-environnement et le bourgmestre, tant vers l'extérieur (les autorités régionales, la SNCB, l'UCL, les communes environnantes, la province, asbl diverses et variées...) que vers l'intérieur (service urbanisme, service de police, cellule de développement communautaire...) Les services de la ville sont actuellement en pleine restructuration, suite à un vaste audit réalisé en 2009/2010. Une modification du cadre sera apportée. En ce qui concerne la mobilité, il est clairement apparu la transversalité de cette fonction et donc la nécessité de rattacher cette personne au secrétariat communal et l'importance du coordinateur des modes de déplacement en général.
Descriptif	En ce qui concerne le vélo, les missions de ce coordinateur seraient : - d'assurer la coordination entre les diverses compétences; - de réunir la commission; - de veiller au bon suivi des demandes; - d'analyser les diverses données; - de prévoir 1 à 2 fois par an une visite de terrain afin d'évaluer les points noirs
Responsable de la mise en œuvre	Secrétaire communal
Période de mise en œuvre	2011/2014
Coût global estimé	40.000 €/an

9. RECAPITULATIF DES ACTIONS PRIORITAIRES

Les actions prioritaires sont les actions prévues dans le cadre du PCC, soit jusqu'à 2020.

Nous les avons replacées dans un tableau de synthèse selon les 4 axes, à savoir, aménagement (45 actions), stationnement (4 actions), communication (13 actions) et politique cyclable (1 action).

CHAMP ACTION 1 : AMENAGEMENT

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
1. Gare/sud	A.1.1.	Aménagement rues des Deux Ponts et du Monument	Ville		*			800.000 €
		Amélioration du cheminement reliant le Pré-Ravel de CSE et la zone commerciale du Mesdaght	Ville/CSE/SPW			A l'étude	*	
		Poursuite du projet "Les berges de la Dyle" vers CSE	Ville/CSE/SPW				*	
2. Gare/nord	A.2.1.	Amélioration de l'itinéraire cyclable RN 239	SPW			*		Pas communiqué à ce stade
		Poursuite du projet "Les berges de la Dyle" entre Massaya et la rue Ch. Dubois	Ville				*	
3. Gare/ouest	A.3.1.	Amélioration de la rue du Bon Air	Ville		*			250.000 €
		Amélioration des pistes cyclables de la Croix Thomas	Ville				*	
4. Gare/nord-ouest	A.4.1.	Valorisation de la cyclabilité av. Demolder et rue A. Haulotte	Ville		*			Intégré au budget fonctionnement
		Amélioration de la Drève des Volontaires	Ville/SNCB			A l'étude	*	
		Réalisation de la liaison Massaya	SNCB				*	

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
5. Gare/ sud-ouest	A.5.1.	Aménagement de l'avenue des combattants	Ville		*			450.000 €
	A.5.2.	Aménagement "Berges de Dyle"	Ville		*			250.000 €
	A.5.3.	Aménagement de la rue E. Berthet, rue du Ry et avenue Provinciale	SPW		*			A détailler
	A.5.4.	Amélioration de la cyclabilité rue de la Station, avenue des Vallées et avenue Bel Horizon	Ville	*				Intégré au budget fonctionnement
		Amélioration de la cyclabilité de l'avenue Provinciale entre Mousty et CSE	SPW/Ville/CSE				*	
		Connexion entre les berges de la Dyle aux abords du Douaire et la liaison de la Prairie Orban	Ville/lotisseur			A l'étude	*	
		Amélioration de la liaison Gare/avenue des Combattants/Av des Villas	SPW/SNCB/Ville			A l'étude	*	
6. Gare/ centre-ouest		Amélioration de l'information, de la signalisation... (action 13.3.)	Ville	*				
		Mesure pour contrecarrer le dénivelé (tire-fesses - av des Villas)	Ville				*	
		Cheminement dans la vallée sèche du Petit Ry	Ville/lotisseur				*	

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
7. Gare/LLN bois des Rêves	A.7.1.	Aménagement de la rue de Franquénies et rue du Bois des Rêves	Ville/Province		*			850.000 €
	A.7.2.	Aménagement du tour du lac de Louvain-la-Neuve	Ville/UCL		*			650.000 €
		Amélioration du revêtement rue de la Malaise	Ville				*	
		Développement des liaisons entre le Bauloy et le fond de vallée de la Malaise	Ville/Province				*	
8. Gare/LLN par Invasion	A.8.1.	Aménagement de la rue du Viaduc et rue de l'Invasion	Ville			*		500.000 €
	A.8.2.	Amélioration de la cyclabilité de la rue Haute (+ Hennebel)	Ville			*		50.000 €
		Mesure pour contrecarrer le dénivelé (tire-fesses - Montagne du Stimont)	Ville				*	
		Travailler à une meilleure cohabitation des cyclistes dans la circulation à la chaussée de la Croix	Ville				*	
9. Gare/ nord-est	A.9.1.	Réalisation de chevrons rue du Blanc-Ry et chemin de Lauzelle	Ville		*			Intégré au budget fonctionnement
		Aménagement du chemin n° 18 en béton imprimé	Ville				*	
		Elargissement du piétonnier Droits de l'Homme	SNCB				*	

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
10. Axe de grande liaison : Namur/Gblx/LLN/Bxl	A.10.1.	Aménagement de la N4	SPW			*		Pas communiqué à ce stade
	A.11.1.	Aménagement de la rue de Namur	Ville/commune de MSG		*			250.000 €
	A.11.2	Réalisation de chevrons rue de Mont-St-Guibert	Ville	*				Intégré au budget fonctionnement
	A.11.3	Amélioration de la sécurité Boulevard de Lauzelle	SPW			*		Pas communiqué à ce stade
	A.11.4	Amélioration de la cyclabilité de LLN vers les communes environnantes	SPW-Ville-UCL - communes environnantes			*		Pas détaillé à ce stade
		Amélioration de la traversée E411	SPW				*	
		Création de la voirie cyclo-piétonne de la rue de la Flèche	Lotisseur/SPW				*	
		Développement de la sécurité et l'éclairage pour les liaisons vélos entre le parc scientifique et le centre de LLN	Ville/IBW/UCL				*	
		Sécurisation des traversées de la rocade	SPW/Ville				*	

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Coût
12. Axe touristique		Aménagement de cheminement en béton imprimé	Ville				*	
13. Mesures transversales	A.13.1.	Pose de chevrons pour améliorer la visibilité des cyclistes	Ville	*				Intégré au budget fonctionnement
	A.13.2.	Abaissement des bordures, amélioration de l'entretien, pose de goulottes en bordure des escaliers	Tous les acteurs gestionnaires de voiries ou de sites		*			Intégré au budget fonctionnement
	A.13.3	Amplification de la reconnaissance cyclable de certaines voiries (LLN et chemins agricoles)	Ville		*			Intégré au budget fonctionnement
	A.13.4	Bande bus cyclable	SPW-Ville		*			Pas communiqué à ce stade

CHAMP ACTION 2 : STATIONNEMENT

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
1. Stationnement sur espace public	S.1.1.	Adaptation de l'offre en stationnement	Ville		*	*	*	40.000 €/an
	S.1.2.	Développement de l'intermodalité	Ville, SNCB, TEC, Gracq, UCL		*	*	*	20.000 €/an
	S.1.3.	Développement de nouvelles formes de stationnement	Ville			*	*	30.000 €/an
2. Stationnement intérieur	S.2.1.	Etablissement de normes d'infrastructures dans les bâtiments	Ville			*		Pas de budget spécifique

CHAMP ACTION 3 : COMMUNICATION

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
1. Informer	C.1.1.	Questionner les habitants	Ville		*	*	*	2.000 €
	C.1.2.	Réaliser une vaste campagne de marketing	Ville		*	*	*	10.000 €
	C.1.3.	Améliorer la visibilité de et pour les vélos	Ville		*	*	*	10.000 €
	C.1.4.	Organiser une table ronde	Ville, Gracq, Provélo		*	*	*	Intégré dans le fonctionnement global
2. Projets "GROUPES CIBLES"	C.2.1.	Proposer aux nouveaux habitants une journée découverte de la ville en vélo	Ville		*	*	*	1.000 €
	C.2.2.	Développer l'usage du vélo dans l'administration	Ville		*	*	*	15.000 €
	C.2.3.	Proposer des actions à destination des clients des garagistes	Ville et commerçants	*	*	*	*	10.000 €/an
	C.2.4.	Développer le projet "brevet du cycliste" avec implication des parents	Ville			*	*	Intégré dans le fonctionnement global
	C.2.5.	Développer l'offre de formation et de remise en selle pour adultes	Ville, Provélo, MDD				*	5.000 €/an
	C.2.6.	Proposer une série d'actions vélo en lien avec les commerces	Ville/commerçants /Gracq/Provélo		*	*	*	5.000 €/an

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
3. Des vélos à disposition	C.3.1.	Des vélos de seconde main à destination des étudiants	UCL, Ville, Maison du DD, Hautes Ecoles, Maison des cyclistes		*	*	*	10.000 €/an
	C.3.2.	Des vélos classiques à destination des citoyens	Ville/Provélo		*	*	*	4.000 €/an
	C.3.3.	Des vélos électriques à destination des citoyens	Ville/Province/UCL SNCB/entreprises		*	*	*	30.000 €/an

CHAMP ACTION 4 : POLITIQUE CYCLABLE

N° du levier	N° action	Type d'action	Responsable	2011	2012	2013	> 2014	Cout
Politique cyclable	P.1.1	Désigner un coordinateur vélo au sein de l'administration	Secrétaire communal	*	*	*	*	40.000 €/an

10. EVALUATION

Un des points forts de notre candidature résulte dans notre capacité à mettre en place rapidement une série d'indicateurs permettant une évaluation de notre politique cyclable.

10.1. LES INDICATEURS DE LA POLITIQUE CYCLABLE D'OLLN

■ **Indicateur 0 : Score Bypad**

Une évaluation By-pad sera réalisée selon la même méthodologie que celle utilisée lors de l'élaboration du processus. Nous espérons obtenir en 2014 une côte moyenne de 3.

■ **Indicateurs 1 à 8 : Aménagements**

Avant la mise en place du plan, la Ville disposait de toutes les données permettant de chiffrer le nombre de km de voiries en zone 30, 30 abords écoles, zones résidentielles et voiries à circulation locale, les voies vertes....

L'information a été adaptée selon la méthodologie fixée par l'icedd. Nous proposons une série de 8 indicateurs significatifs de la cyclabilité de la ville.

Deux remarques :

1. Ce type d'indicateur ne donne qu'une idée de l'évolution de la cyclabilité puisque ces chiffres ne permettent pas de refléter la cyclabilité générale liée à l'amélioration des aménagements existants de façon à les rendre plus cyclables! Ceci explique notamment que certains chiffres évoluent peu.

2. Pour établir la situation de référence, nous sommes partis de la carte "Détail de la cyclabilité". Nous avons donc repris l'ensemble des voiries déjà favorables aux modes doux, qu'elles soient ou non situées sur des leviers prioritaires. Entre parenthèse, nous avons chaque fois repris le chiffre lié aux itinéraires prioritaires pour mémoire. Les chiffres des évolutions portent uniquement sur les axes prioritaires. Nous n'avons pas présumé des évolutions qui pourraient être apportées pour des raisons d'opportunité sur les axes non prioritaires.

■ **Indicateurs 9 à 11 : Stationnement**

Grace à divers paramètres, nous évaluerons la progression de l'offre de stationnement vélo et son utilisation.

A ce stade, le stationnement vélo n'a été étudié que sur le domaine accessible au public. Le nombre d'immeubles offrant du stationnement vélo n'a pas été évalué de manière affinée. Le principe serait de pouvoir réaliser une quantification exacte de ce paramètre.

■ **Indicateurs 12 à 17 : Communication/Education/Dynamique participative**

Grâce à divers indicateurs, nous tenterons de mettre en évidence les actions de sensibilisation et de formuler la participation existante à ce jour.

- **Indicateurs 18 à 25: Utilisation du vélo**

Depuis 2008, un observatoire du vélo a été mis en place. Ses principes seront intensifiés et développés de façon à refléter au mieux la réalité quotidienne.

- **Indicateurs 26 à 28: Sécurité**

Aujourd'hui, l'image que nous avons en terme de sécurité est lacunaire. Nous tenterons de l'améliorer pour offrir une image forte des actions menées et des résultats.

10.2. SUIVI DE L'EVOLUTION DES INDICATEURS

N° indicateur	Indicateur	Valeur de référence 2010/2011	Objectif 2014	Objectif 2020
0	Cote bypad	2.33	3	3.5
Aménagements <i>(entre parenthèse ce sont les chiffres des leviers uniquement)</i>				
1	Km de chemins réservés (F 99a, F99c, F103, C3+m2)	22.561 (9.915) ¹	29.967	37.693
2	Piste cyclables marquées	18.061 (6.103)	18.457	18.457
3	Km de pistes cyclables séparées	9.889	12.853	16.718
4	Piste cyclable bidirectionnelle	5.661	10.484	10.424
5	Km de bandes cyclables suggérées	6.955 (5.971)	15.909	18.011
6	Km de bandes bus accessibles	0	1.245	1.245
7	Km de SUL	2.782 (0.750)	3.021	3.021
8	Km de chemins ou voiries favorables aux modes doux	51.479 (5.814)	51.932	51.932
Stationnement				
9	Nombre d'arrêts TEC équipés de stationnement vélo et utilisation	4	30	tous
10	Nombre d'emplacements et utilisation	1715	2200	3000

¹ Une partie de la zone piétonne de LLN n'a pu être intégrée dans ce chiffre par le service carto. ces chiffres devraient donc être revus à la hausse

11	Nombre d'immeubles offrant du stationnement sécurisé répondant aux normes et utilisation	0	Objectif pas encore quantifiable	
Communication/Education/Dynamique participative				
12	Nombre d'enfants participant à une éducation vélo	+/- 135/an depuis 2007	250/an	250/an
13	Nombre de participants à des événements vélo	5.000 personnes (hors 24 h vélo)	10.000	10.000
14	Nombre de visiteurs vélos au point vélo	Pas de chiffre à ce stade		
15	Nombres d'adultes formés à la vélo-éducation	0	100	200
16	Nombre de signataires de la charte ville cyclable	0	1000 ²	3000
17	Nombre de personnes ou instances présentes aux réunions du PCC	25	50	100
Utilisation du vélo				
18	Nombre de vélos bluebike mis en service	1		
19	Nombre d'élèves se rendant à l'école en vélo	Pas de chiffres actuellement	+ 5%/an	
20	Nombre de cyclistes au lieu de comptage/2 h	524	+5%/an	
21	% des déplacements domicile-travail	Pas de chiffres disponibles	5% ³	15%
22	Nombre de vélos mis à disposition des étudiants UCL	50	+ 20% /an	
23	Nombre de vélos mis en location au point vélo	10	+ 20% /an	
24	Nbre de clients des 4 garages ayant utilisé le vélo	0	200	400

² citoyens, asbl, entreprises

³ Proposition d'élaboration d'une étude - Action C.1.1

25	Nbre de membres du personnel communal utilisant un vélo pour se rendre au travail ou pour se déplacer dans le cadre des missions	20	100 ⁴	200
Sécurité				
26	Relevé accidentologique impliquant des vélos	Pas de chiffres spécifiques vélos		
27	Nombre de vols de vélos	100/an	50	50
28	Nombres de personnes touchées en vue de mener des mesures relatives à la sécurité	Pas de chiffres spécifiques vélo		

⁴ y compris enseignants et police

11. CAHIER CARTOGRAPHIQUE

Ce cahier comporte une série de documents dressés par le service cartographique de la ville, alimenté par le service travaux-environnement et le conseiller en mobilité de la police.

CARTE 1. Plan schématique des principales liaisons/pôles d'intérêt

Il s'agit d'une carte graphique reprenant les 12 leviers prioritaires dont question dans le chapitre relatif aux aménagements.

Pour mémoire, nous reprenons ci-dessous les leviers considérés :

- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 1 : Axe structurant provincial entre la gare d'Ottignies et le sud par le fond de vallée (Mousty/CSE/Nivelles)
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 2 : Axe structurant provincial entre la gare d'Ottignies et le nord par le fond de la vallée (Limelette/Wavre)
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 3 : Axe structurant entre la gare d'Ottignies et l'ouest (Céroux, Lasne, Braine l'Alleud, Waterloo)
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 4 : Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le nord-ouest (Limelette, Rixensart, Bruxelles)
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 5 : Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le sud-ouest (Mousty)
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 6 : Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le centre-ouest (Petit-Ry)
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 7 : Axe structurant entre les 2 centres urbains - Ottignies et LLN par le Bois des Rêves
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 8 : Axe structurant entre les 2 centres urbains - Ottignies et LLN par la rue de l'Invasion
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 9 : Axe structurant entre la gare d'Ottignies et le nord-est (Wavre/Zoning SE de Wavre)
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 10 : Axe structurant provincial entre Namur/Gembloux/LLN/Wavre/Bruxelles
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 11 : Axes cyclables rocades autour de Louvain-la-Neuve
- ✓ LEVIER AMENAGEMENT 12 : Axe touristique est-ouest Ottignies/Braine l'Alleud

CARTE 2. Carte de la cyclabilité en 2011

Il s'agit d'une carte graphique reprenant les aménagements existants (carte cyclable actualisée) sur fond de carte présentant les zones urbanisées et urbanisables ainsi que les zones d'activité économique.

Nous y avons reporté:

- les voiries déjà cyclables. Si ces voiries font partie des leviers, il en est fait mention au moyen d'un petit onglet indiquant le n° du tronçon et du levier concerné.
- les pôles d'intérêt;
- les zones à modération de trafic (zone 30, résidentielle, abords école....);
- les fléchages des rando-vélo;
- les principales liaisons vers les communes environnantes;
- les résultats des 9 points de comptages vélos réalisés en 2008/2009/2010 (chiffres des comptages moyens);
- les arrêts tec (logo tec), VAP (logo VAP);
- les emplacements de stationnement vélo existants;

CARTE 3. Carte détaillée de la cyclabilité

Il s'agit d'une présentation différente de la carte précédente reprenant pour l'ensemble du réseau le type d'aménagement (classé selon la méthodologie ICEDD) et la pente de la voirie.

CARTE 4. Carte de la cyclabilité en 2014/2020

Il s'agit d'une carte graphique réalisée sur le même modèle que la carte 2 mais est complétée par les voiries à aménager sur les axes "leviers". S'il s'agit d'une voirie à aménager de manière prioritaire (avant 2014 - parce qu'elles se situent sur un des leviers), le numéro imprimé renvoie au texte du chapitre 5.

Nous y avons également reporté les emplacements vélos futurs.

CARTE 5. Carte détaillée des actions sur les axes structurants

Sur fond de photo, nous avons repris ici uniquement les actions à entreprendre sur les leviers prioritaires structurants d'ici 2014.

12. ANNEXES COMPLEMENTAIRES

- Annexe 1 - Motion "ville cyclable"
- Annexe 2 - Diagnostic Bypad
- Annexe 3 - Composition de la commission communale vélo
- Annexe 4 - Résultats des comptages vélos et rapport de l'observatoire - septembre 2010
- Annexe 5 - Extrait du PPM et du schéma des voiries régionales
- Annexe 6 - Stationnement vélo
- Annexe 7 - Visite de terrain
- Annexe 8 - Principales liaisons au regard des cheminements existants et potentiels en BW
- Annexe 9 - Carte cyclable d'OLLN
- Annexe 10 - Note du service urbanisme sur les données cartographiques
- Annexe 11 - Délibération du Conseil Communal approuvant le PCC en date du 28 septembre 2011
- Annexe 12 - Version informatique du PCC

Annexe 1 - Motion "Ville cyclable"

Annexe 2 - Diagnostic Bypad

Résultats détaillés du diagnostic par module

1.1.1 Besoins des cyclistes

FORCES

1. Des lieux de concertation

La Ville a déjà mis en place divers outils de concertation, consultation.... au travers du Conseil consultatif de la mobilité, de la CCATM.

Lors de l'élaboration du plan communal de mobilité, les cyclistes ont largement été associés. Ce plan comportait d'ailleurs un volet "modes doux" assez développé.

2. Des lieux d'échange ciblés

Les représentants des cyclistes sont en outre associés au travers de comités d'accompagnement lors des projets "mobilité" pour les dossiers d'aménagements importants.

3. La gestion des besoins ou dysfonctionnements

Le site internet et le bulletin communal proposent aux citoyens de nous faire part des problèmes et/ou soucis qu'ils rencontrent. S'il n'est pas à destination spécifique des vélos, il est l'occasion pour les piétons et cyclistes de nous faire part de problèmes, de demandes... Outre ces outils de participation, la ville est donc attentive aux plaintes et besoins de ces citoyens qui sont, soit traités dans l'immédiat, soit intégrés lors de travaux à réaliser.

4. Internet comme facilitateur de contact

L'utilisation facile du mail pour le contact avec la Ville semble permettre la collecte des "questions, plaintes, commentaires" de manière utile et rapide.

5. Un outil systématique de suivi

L'observatoire du vélo constitue clairement un premier outil d'analyse du vélo.

FAIBLESSES

1. On peut sans doute regretter l'absence d'un dialogue régulier. La Commission communale vélo prévue dans le cadre du présent dossier devrait sans doute permettre d'augmenter la régularité des échanges. Il s'agira de définir une méthodologie bien établie pour sa gestion efficace, ses compétences, ses objectifs.... ses relations avec les autres contingents.

2. Des enquêtes spécifiques à destination du vélo n'ont jamais été réalisées et pourraient peut-être constituer un outil intéressant pour tenter de comprendre les freins des utilisateurs potentiels.

1.1.2 Responsabilité et coordination

FORCES

1. La stratégie en faveur de l'usage du vélo est balisée dans le plan communal de mobilité (2003) autour duquel se sont articulés de nombreux projets pour le vélo.

2. Dans divers services, des personnes sont sensibles à cette question.

3. Toute occasion de coopérer avec les 'autorités' supérieures, les voisins, les représentants des cyclistes... sont prises. La transversalité n'est pas un vain mot pour la Ville et son administration.

FAIBLESSES

1. Le lobbying communal ou la coordination des attentes des cyclistes auprès des supermarchés, écoles, du SPW, de la SNCB ...en faveur du vélo semble insuffisant. Au travers des groupes mis en place l'objectif serait d'améliorer cette collaboration pour inciter plus les acteurs qui se sentent moins concernés et/ou qui pensent ne rien pouvoir faire.

2. L'intégration de la question vélo dans la thématique "mobilité" reste cruciale. C'est en tout cas la volonté exprimée au travers de la nouvelle structure de l'administration.

3. De l'extérieur, le cycliste a l'impression d'être face à un saucissonnage des compétences.

1.1.3 La politique cyclable dans les textes

FORCES

1. Le PCM a été un formidable outil pour rendre de plus en plus cohérent les réseaux de notre ville en pleine transition.
2. Le vélo fait partie intégrante de la stratégie de mobilité telle que formulée selon le Collège communal.

FAIBLESSES

1. Actuellement, de l'extérieur, la communication et l'établissement échelonné dans le temps des projets prévus, semble insuffisants.
2. Le vélo s'est souvent résumé à un message lié au mode de déplacement. Il s'agira d'améliorer et multiplier les actions et le message à faire passer sur l'impact positif de l'utilisation du vélo sur la santé, l'environnement, le lien social...

1.1.4 Moyens et acteurs

FORCES

1. Si certains peuvent regretter que les actions à la faveur du vélo ne soient réalisées que dans le cadre d'appel à projets, il s'agit d'une réalité et d'une volonté politique. Depuis 2002, la Ville présente des projets "mobilité douce" (pas seulement vélo) pour subvention par la Région wallonne, via les crédits d'impulsion. C'est ainsi que depuis 2002, la Ville a pu réaliser de 400 à 500.000 € d'investissement chaque année.
2. La coordination des initiatives vélo est assurée par l'éco-conseillère mais les projets d'aménagements de voiries sont aussi examinés par le conseiller en mobilité de la police. Au sein du service de l'urbanisme, la préoccupation "modes doux" est assurée par l'architecte communal et le cartographe, également CEM. La structure actuelle peut sembler complexe pour les cyclistes mais elle reflète l'aspect transversal de la tâche.
3. La Ville souhaite tout mettre en œuvre pour continuer à solliciter toutes les pistes de subsides utiles au développement et à l'amélioration du réseau cyclable communal et aux actions de sensibilisation à la pratique du vélo (moyen de déplacement et loisir).

FAIBLESSES

1. La coordination actuelle doit être plus formelle. La réorganisation de la structure actuelle permettra sans doute de clarifier les choses vis-à-vis du public. Toutefois, sur base des expériences menées dans d'autres secteurs, il n'est pas dans les intentions de la Ville de désigner un Monsieur Vélo. Il faudra évidemment veiller à ce que la personne qui aura le leadership en termes de mobilité soit sensible à la question des modes doux (accès, sécurité, priorité...).
2. Sans soutien financier extérieur, la Ville ne dispose pas de moyens financiers suffisants pour améliorer les voiries, et donc améliorer les modes doux.

1.1.5 Infrastructure et sécurité

FORCES

1. Depuis l'adoption du PCM, une stratégie concertée et planifiée visant à l'amélioration de la sécurité des usagers faibles et la réduction des accidents a été décidée parmi les 5 priorités du plan zonal de sécurité. Pour atteindre cet objectif, la Ville s'est donc dotée de divers outils et suit de manière régulière l'évolution des chiffres (identification des points noirs, réunions trimestrielles avec le SPW...).
2. Avec le PCM, ce suivi a permis de justifier jusqu'à présent les divers aménagements réalisés en vue de concrétiser la structure du maillage actuel.
3. La cellule de contrôle a été renforcée. En 10 ans, on a diminué de 27% le taux d'accident, ce qui est non négligeable au regard de l'augmentation du trafic.
4. Des campagnes sont menées par la police en vue d'améliorer et renforcer la sensibilisation et le contrôle de l'équipement minimum obligatoire, surtout dans l'obscurité (éclairage, vareuse...).

FAIBLESSES

1. Nous ne disposons pas encore actuellement d'un réseau cyclable. En moins de 10 ans, l'ensemble des voiries n'ont pu être améliorées. Des maillons structurants sont encore manquants. Il faut poursuivre la

sécurisation des circuits reliant les différents quartiers de la Ville et la signalisation des itinéraires et des carrefours.

2. L'entretien des pistes est insuffisant. Il doit être amélioré.

3. Une attention particulière doit également être apportée pour améliorer la sécurité dans le cadre des chantiers, dont notamment les chantiers de minime importance.

1.1.6 Communication et éducation

FORCES

1. le public est informé des diverses initiatives via la carte "Itinéraire cyclable" imprimée à 2.000 exemplaires (les 2.000 premiers ont été épuisés en 1 année). Ces cartes sont disponibles en divers lieux comme par exemple les antennes administratives, le service tourisme, la maison du développement durable, la maison des cyclistes.... Elles font également partie de la farde de bienvenue communiquée à tout nouvel habitant. Elles ont également été transmises dans les écoles et les mouvements de jeunesse. Il leur a été proposé de leur en fournir le nombre d'exemplaires souhaités.

2. Le site internet et la carte interactive vélo sont également des outils intéressants.

3. Le site internet et le bulletin communal tiré à 11.000 exemplaires, sont largement utilisés pour communiquer sur le comptage vélos, les nouveaux projets en termes de mobilité...

4. Les contrôles préventifs réalisés par la police et les opérations menées par la cellule de développement communautaire constituent également des outils d'information ciblés.

5. la Ville a permis à 4 agents communaux de suivre la formation Pro-Vélo. Ces agents pourraient proposer des actions originales vis-à-vis de leurs collègues lors d'actions particulières et/ou vis-à-vis de certains groupes cibles et/ou des écoles.

FAIBLESSES

1. Intensifier les formations pour tous.

2. Améliorer la présence et la visibilité à l'office du tourisme, sur les marchés, dans les écoles, auprès des mouvements de jeunesse et des associations.

1.1.7 Promotion et partenariats

FORCES

1. En lien avec les aménagements pont du Pape, les tandems scolaires ont été testés mais sans résultats : abandonnés après 3 années d'essai car trop coûteux et assez énergivores.

2. De nombreux déplacements concernent le temps de midi : ils pourraient faire l'objet d'actions spécifiques vers le vélo.

3. La visibilité des cyclistes sera renforcée avec l'installation prochaine d'un point vélo. Ceci renforcera l'image de la maison des cyclistes implantée sur Ottignies - Louvain-la-Neuve depuis plusieurs années.

4. La planification des aménagements réalisés s'est basée sur les propositions du PCM et chaque aménagement recommandé par le PCM a été concerté avec les acteurs depuis une dizaine d'années. Pour les aménagements futurs, notre volonté est de poursuivre cette concertation - voir courrier de compte rendu de la première réunion de la commission communale vélo en annexe 2.

FAIBLESSES

1. Les prestataires de soin de santé n'utilisent pas assez de message type vélo - santé - environnement.

2. Les employeurs n'encouragent pas suffisamment les employés à utiliser leur vélo.

3. Les mouvements cyclistes ont-ils un message positif ?

1.1.8 Actions complémentaires

FORCES

1. La Ville compte un grand nombre de zones 30 ou zones résidentielles, de culs de sac, de SUL... de liaisons piétons/cyclistes qui donnent un avantage et une sécurité pour les cyclistes. Ceci est particulièrement vrai sur Louvain-la-Neuve et assez vrai sur Ottignies.
2. Le plan de stationnement donne un petit atout au vélo.
3. La Ville souhaite privilégier les itinéraires ou techniques pour contrer les inconvénients de la déclivité (dalle béton bois escavée).
4. Le service urbanisme est particulièrement attentif à privilégier les modes de déplacement doux lors des demandes de permis.

FAIBLESSES

1. Des automobilistes sont insuffisamment informés et ou respectueux des utilisateurs vélos sur les SUL.
2. Le RCU devrait prévoir l'obligation de prévoir des stationnements vélo avec des critères bien définis à l'intérieur : ce qui inverserait la logique actuellement pratiquée.

1.1.9 Évaluation et impacts

FORCES

1. Via l'observatoire du vélo deux comptages annuels sont réalisés par Pro-Vélo. Afin de non seulement mesurer l'impact des mesures de promotion mais surtout de donner à la Ville d'Ottignies - Louvain-la-Neuve les capacités de mesurer quantitativement et qualitativement le degré d'utilisation du vélo pour agir concrètement sur le terrain, Pro-Vélo asbl et la Ville d'Ottignies - Louvain-la-Neuve ont décidé de réaliser un observatoire régulier des déplacements à vélo.
2. Au travers de cet observatoire, réalisé 2 fois par an depuis 2008, nous pouvons suivre l'évolution des effets des mesures prises.
3. L'accidentologie est suivie régulièrement et fait l'objet de communication vers le Collège communal.

FAIBLESSES

1. On ne connaît pas la part modale puisqu'il n'y a pas d'enquête ménage.

Annexe 3 - Composition de la commission communale vélo

Composition de la CC vélo

Bernard De Maet, représentants des cyclistes teamdeber, membre CCATM

Alain Dangoisse, Responsable Maison du DD et coordinateur mobilité UCL

Christian Germis, Responsable Esplanade

Dominique Baecke, Bertrand Willems, coordinateurs Provélo

Jean-Pierre Jacquet, médiateur urbain

Walter Leonard, Président du conseil consultatif de mobilité

Immobilière : agence de aiglon@skynet.be;

Benoît Dupriez, citoyen cycliste, IBSR et membre suppléant CCATM

Bernadette Gany, Chantal Jacobs, Francis Meunier; représentants SPW

Alain Courtoy, directeur bois des rêves

Guy Maas, Virginie Detienne : représentants service mobilité provincial

Juckler Pierre, Bovy Martial, M Buelens, E Scorier, Grégory Lempereur, Van Calbergh Benoît; Bleeckx Dominique; Buelens Marcel;

Hemeleers Nadia; Roland Jean-Luc; Scorier Etienne représentants Ville

Christine Delcroix, Marc Vanhoomissen, Jean Patte, Sylvain Bouillon, Anne-sophie Masureel : citoyens cyclistes

Claude Monette, Jean-Marc Jadot, représentant SPW

Erika Lepers, Jean-Marc Simoens, Veronique Eeckhoudt : représentants UCL

Nathalie Leclercq et H de Beer, Citoyen, président et membre du conseil consultatif de l'énergie

Gilles Poupart, étudiant UCL, membre commission DD de l'AGI

Gregory Falisse, cellule environnement, UWE

Isabelle wauthy, chargée de communication clinique-saint-pierre.be

Jacob Benoît; Lecharlier Cécile; JL Roland, mandataire politiques

Lecharlier Emmanuel : représentant TEC

Marina Letesson : représentant l'asbl @atoutage.be;

Maurice LEVEQUE, J Vanderveken, représentant Police (Commissaire principal de police et cem)

Mireille Andries, Sam Ansiaux: représentants CCATM

Philippe Degand : représentant Gracq

André Ransart : responsable association des habitants



Stephane Hendrick, Directeur b-holding.be

Maison Médicale

Collectif des femmes

Centre Adepts

Plaine des Coquerées, centre sportif de Blocry

Association des commerçants d'Ottignies

Gestion centre ville

Rando-Vélo

Annexe 4 - Résultats des comptages vélos et rapport de l'observatoire de septembre 2010

Dans la perspective du développement en cours et annoncé de l'entité ainsi que des perspectives plus larges, et notamment, provinciales, la création d'un observatoire prend de plus en plus de sens.

Depuis 2008, en concertation étroite et en collaboration avec la Ville d'Ottignies - Louvain-la-Neuve ainsi qu'avec l'aide du Gracq – les cyclistes quotidiens, un comptage régulier est effectué. La Ville délègue à chaque fois 4 à 5 membres du personnel de la zone bleue.

Le comptage se fait en neuf points clés d'Ottignies et de Louvain La Neuve déterminés par la Ville et Pro-Vélo.

Le comptage permet de mesurer la « culture vélo » de la population, celle-ci se développant plus facilement lorsque les infrastructures et les aménagements lui sont favorables. Le comptage est donc un baromètre des habitudes de mobilité et de la qualité des aménagements réalisés.

L'image du vélo s'est considérablement améliorée, celui-ci n'a plus la connotation négative qu'on lui connaissait et c'est bon signe car dans les années à venir on peut s'attendre à un véritable boom dans son utilisation. En effet, à la croisée des crises énergétiques, écologiques et économiques que nous ne sommes pas près à quitter, le vélo répond de manière formidable à tous ces défis. Sans oublier que le vélo c'est aussi la santé et que l'on semble redécouvrir les vertus de l'exercice, du mode de vie sain. Il est, à ce titre, un allié précieux!

Le développement urbanistique et économique de la Province forcera par ailleurs de nouveaux choix intelligents. Le vélo en fait assurément partie.

L'observatoire est un outil devant servir à long terme, il doit pouvoir aider les choix politiques à venir.

Cet observatoire a été réalisé 3 fois sur l'année 2008. Deux fois en 2009 et 2010 en mai et en septembre, il est appelé à se réitérer chaque année.

Résumé des résultats comptage vélo 2008 – 2009 - 2010

	Moyenne 08	Moyenne 09	Moyenne 10	Mai 10	Sept 10
Gare d'Ottignies	75	86	102	97	107
Carrefour de Blocry	68	85	97,5	90	105
Gare de Mousty	54	73	60	60	60
Pont du Pape	54	69	94	78	110
Rue des deux Ponts	47	52	59,5	58	61
Balle Pelote	47	35	34,5	31	38
Av des Arts/Ciseaux	27	30	24	27	21
Carrefour N4/Pénétrante ⁵	13	16	13	13	13
Bon air	9	10	11,5	14	9
Total observations	394	456	496	468	524
		+15,7%	+8,7%		

⁵ Le point de comptage a évolué au cours du temps (le 1^{er} comptage portait sur le carrefour N4/bvd de Lauzelle et Laide Burniat, les second et troisième comptages ont été réalisés au carrefour N4/bvd de Wallonie)

2. Principaux enseignements

- ✓ La fréquentation cycliste de la Ville d'Ottignies - Louvain-la-Neuve est très clairement en augmentation. En effet, nous comptabilisons pour certains points de comptage (Gare d'Ottignies, Pont du Pape et Carrefour du Blocry) une moyenne de quelque 50 cyclistes par heure sur les derniers comptages. La Ville d'Ottignies - Louvain-la-Neuve dispose donc d'un potentiel cycliste non négligeable dont la progression s'affirme d'année en année.
- ✓ Sans surprise, la gare d'Ottignies est le point le plus fréquenté de la Ville. Les utilisateurs sont des cyclistes navetteurs adultes qui prennent le train pour Bruxelles. La majeure partie vient du centre d'Ottignies. A la gare d'Ottignies, le vélo fait gagner du temps, il n'empiète que très peu sur l'espace public et est un complément idéal aux transports en commun présents.
- ✓ Les range-vélos sont régulièrement saturés en de nombreux points à Louvain-la-Neuve. Les box des deux gares sont également saturés.
- ✓ Le carrefour de Blocry est fort fréquenté : jusqu'à 105 vélos observés dont majoritairement des enfants cyclistes. Les flux se font depuis le boulevard de Lauzelle en direction du quartier du Bauloy et en direction de la Rue Mont-Saint-Guibert provenant de la rue de l'Invasion (Ottignies) et du Boulevard de Lauzelle (Ottignies). L'aménagement de ce carrefour a renforcé la sécurité des lieux.
- ✓ La gare de Mousty est également caractérisée par une fréquentation importante d'enfants provenant de la rue de la Station et se rendant à la rue de Franquennes. La sécurisation des lieux doit retenir l'attention.
- ✓ En convention avec la SNCB, Pro-Vélo ouvrira dans quelques mois un Point Vélo (Gare d'Ottignies), il s'agira d'offrir davantage de services aux navetteurs et aux usagers en général. Locations, réparations et surveillance des parkings renforceront à n'en point douter la fréquentation cycliste.
- ✓ Conclusion : l'utilisation du vélo dans la Ville est en augmentation, il faut en tenir compte et la renforcer car les enjeux sont énormes. Le vélo a un bel avenir devant lui! Ayons bien en tête que chaque euro investi par son biais rapporte à la société plus du triple. Vous avez dit crise?

Pour plus d'info sur l'observatoire du vélo et nos activités : www.provelo.org

Annexe 5 - Extrait du PPM, du schéma des voiries régionales

Annexe 6 - Stationnement vélo

ID	SITUATION	TYPE_LIEU	TYPESTAT_D	STATUT_D	Nombre de places	Occupation 2011	Taux d'occupation 2011
S1	Place de l'Europe	Espace public	Arceaux	Existant	4	0	0,00
S10	Bibliothèque du Douaire	Espace attractif	Arceaux	Existant	4	0	0,00
S11	Croisement avenue du Douaire / Rue de la Station	Espace public	Arceaux	Existant	8	1	12,50
S11A	Croisement avenue du Douaire / Rue de la Station	Espace public	Arceaux	Existant	10	1	10,00
S11B	Gare de Mousty	Espace multimodal	Râtelier non couvert	Existant	9	2	22,22
S12A	Clinique d'Ottignies	Entreprises avec accueil du public	Arceaux couvert	Existant	6	0	0,00
S12B	Clinique d'Ottignies	Entreprises avec accueil du public	Arceaux moto	Existant	2	2	100,00
S13	Eglise du Petit-Ry	Lieu de culte	Arceaux	Existant	8	0	0,00
S14	Etangs du Buston	Espace attractif	Arceaux	Existant	4	0	0,00
S15	Place Communal de Céroux (abris bus)	Espace multimodal	Arceaux	Existant	6	0	0,00
S16	Parking à l'arrière de l'école de Céroux	Espace attractif	Arceaux	Existant	8	0	0,00
S17	Place des Sports (devant le service des sports)	Centre sportif	Arceaux	Existant	6	0	0,00
S18	Rue des Sports	Centre sportif	Arceaux	Existant	6	0	0,00
S19	Atelier Théâtre (place de l'Hocaille)	Espace attractif	Arceaux	Existant	4	3	75,00
S2	Parvis Saint-Géry (église de Limelette)	Lieu de culte	Arceaux	Existant	3	0	0,00
S20	Entrée piscines	Centre sportif	Arceaux	Existant	10	1	10,00
S21	Rue des Chinels	Espace public	Arceaux	Existant	4	2	50,00
S22	Parking du bâtiment Pierre de Coubertin	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	3	2	66,67
S23	Place Pierre de Coubertin	Zone d'enseignement	rampe	Existant	3	3	100,00
S24	Parvis Saint-François	Lieu de culte	Arceaux	Existant	5	2	40,00
S25	Place Blaise Pascal	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	12	7	58,33
S26	Place Cardinal Mercier	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	9	9	100,00
S27	Grand-Place à l'entrée de la faculté de Théologie	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	3	2	66,67
S28	Grand-Place à côté de chez Augustin	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	3	2	66,67
S29	Rue Paulin Ladeuze	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	8	0	0,00
S30	Bas de la rue Charlemagne	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	6	4	66,67
S31	Agora (entrée de la librairie)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	3	3	100,00
S32	Grand-Place (Auditoire Agora)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	2	2	100,00
33	Ruelle de la Lanterne Magique (proximité auditoire Montesquieu et cinémas)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	12	2	16,67
S34	Ruelle de la Lanterne Magique	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	18	3	16,67
S35	Place Raymond Lemaire (Aula Magna)	Espace attractif	Arceaux	Existant	6	2	33,33
S36A	Place Montesquieu (plusieurs endroits)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	14	6	42,86
S36B	Place Montesquieu (plusieurs endroits)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	14	7	50,00
S36C	Place Montesquieu (plusieurs endroits)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	14	7	50,00

S37	Place des Doyens (sous bâtiment)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	22	4	18,18
S38	Place des Doyens (gare des bus)	Espace multimodal	Arceaux couvert	Existant	20	11	55,00
S39	Gare des bus (vers l'EPHEC)	Espace multimodal	Arceaux couvert	Existant	20	7	35,00
S3A	Gare d'Ottignies	Espace multimodal	Box vélo	Existant	30	30	100,00
S3B	Gare d'Ottignies	Espace multimodal	Arceaux couvert	Existant	40	40	100,00
S3C	Gare d'Ottignies	Espace multimodal	Râtelier non couvert	Existant	58	43	74,14
S3D	Gare d'Ottignies	Espace multimodal	Arceaux moto	Existant	20	33	165,00
S3E	Gare d'Ottignies (parking des Villas)	Espace multimodal	Râtelier non couvert	Existant	18		
S3F	Gare d'Ottignies	Espace multimodal	Râtelier non couvert	Existant	120		
S40	Rue du Sablon (théâtre Jean Vilar)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	5	1	20,00
S41	Place Rabelais (théâtre Jean Vilar)	Espace attractif	Arceaux	Existant	3	2	66,67
S42	Place Rabelais (la Fleur de Sel)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	3	1	33,33
S43	Rue de Bologne (ascenseur parking)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	6	2	33,33
S44	Place de l'Université (vers le Cortil du Coq Hardi)	Espace public	Arceaux	Existant	4	2	50,00
S45A	Cortil du Coq Hardi	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	7	2	28,57
S45B	Cortil du Coq Hardi	Espaces commerciaux	Box vélo	Existant	14	14	100,00
S46	Place de l'Accueil	Espaces commerciaux	Rampe	Existant	4	4	100,00
S47	Rue des Condruziens (gare)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	25	15	60,00
S48A	Voie des Hennuyers	Espace multimodal	Box vélo	Existant	14	14	100,00
S48B	Voie des Hennuyers	Espace multimodal	Arceaux couvert	Existant	16	10	62,50
S48C	Voie des Hennuyers	Espace multimodal	Arceaux moto	Existant	8	8	100,00
S49	Rue des Wallons (cabines téléphoniques)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	4	4	100,00
S5	Place du Centre	Espace public	Arceaux	Existant	5	0	0,00
S50	Place de l'Université (ING)	Espace public	Arceaux	Existant	2	2	100,00
S51A	Grand-Rue (proxy Delhaize)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	4	2	50,00
S51B	Grand-Rue (proxy Delhaize)	Espaces commerciaux	Râtelier non couvert	Existant	6	0	0,00
S52	Traverse d'Esopo	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	7	3	42,86
S53	Voie du Roman Pays	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	6	4	66,67
S54	Rue de la Neuville	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	7	2	28,57
S55	Place des Wallons (sous l'escalier)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	6	0	0,00
S56	Place Galilée (Médiathèque)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	16	2	12,50
S57	Place des Sciences (restaurant le Galilée)	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	9	4	44,44
S58	Place des Sciences (entrée secondaire auditoires)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	5	0	0,00
S59	Auditoires des Sciences (à côté de l'entrée principale)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	12	0	0,00
S6	Avenue des Combattants (Centre Culturel)	Espace attractif	Arceaux	Existant	5	3	60,00

S60	Place Louis Pasteur (Mercator)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	10	3	30,00
S61	Contre la Bibliothèque des Sciences et Technologies	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	7	3	42,86
S62	Entrée Ouest des auditorios Sainte Barbe	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	28	3	10,71
S63	Place Sainte-Barbe	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	14	2	14,29
S64	Place du Levant	Zone d'enseignement	rampe	Existant	9	2	22,22
S65	Sentier du Cyclotron (entrée du Cyclotron)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	12	7	58,33
S66A	Croix du Sud (plusieurs endroits)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	14	3	21,43
S66B	Croix du Sud (plusieurs endroits)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	13	3	23,08
S66C	Croix du Sud (plusieurs endroits)	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	13	2	15,38
S67	Place des Peintres	Espace public	Arceaux	Existant	4	0	0,00
S68A	Place de l'Equerre	Espaces commerciaux	Râtelier non couvert	Existant	6	0	0,00
S68B	Place de l'Equerre	Espaces commerciaux	Arceaux	Existant	4	2	50,00
S69	Place Victor Horta	Espace public	Arceaux	Existant	4	0	0,00
S70	Aldi, Avenue des Musiciens	Espaces commerciaux	Râtelier non couvert	Existant	12	0	0,00
S71	Rue Charles Dubois (château de Limelette)	Restaurants	Râtelier couvert	Existant	6	6	100,00
S72	Centre William Lennox	Entreprises avec accueil du public	Râtelier couvert	Existant	4	2	50,00
S73	Avenue Provinciale (abris bus)	Espace multimodal	Arceaux	Existant	4	0	0,00
S74	Rue de la Malaise (local scout)	Espace attractif	Arceaux	Existant	16	0	0,00
S75	Avenue Van de Walle (local scout)	Espace attractif	Arceaux	Existant	14	0	0,00
S7A	Espace du Cœur de Ville	Espace attractif	Arceaux	Existant	8	3	37,50
S7B	Espace du Cœur de Ville	Espace attractif	Arceaux	Existant	8	0	0,00
S8	Douaire côté Colruyt	Espaces commerciaux	Râtelier non couvert	Existant	10	1	10,00
S9	Douaire côté Delhaize	Espaces commerciaux	Râtelier non couvert	Existant	12	1	8,33
SC	Ecole communale Notre-Dame	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	10	3	30,00
SD	Centre sportif des Coquerées	Centre sportif	Râtelier non couvert	Existant	17	0	0,00
SE	Ecole communale des Coquerées	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	14	0	0,00
SF	Le Bois des Rêves	Espace attractif	Râtelier non couvert	Existant	25	7	28,00
SG	Collège du Christ-Roi	Zone d'enseignement	Râtelier couvert	Existant	125	35	28,00
SI	Athénée Royal Paul Delvaux - Villas	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	20	0	0,00
SJA	Ecole communale Saint-Pie X	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	15	3	20,00
SJB	Ecole communale Saint-Pie X	Zone d'enseignement	Arceaux moto	Existant		3	
SK	FC Limelette	Centre sportif	Arceaux	Existant	18	0	0,00
SN	Club Justine N1	Centre sportif	Râtelier non couvert	Existant	14	0	0,00
SO	Athénée Royal Paul Delvaux - Lauzelle	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	65	17	26,15
SP	Ecole communale de Lauzelle	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	35	5	14,29
SQ	Ecole communale Martin V	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	27	9	33,33
SR	Haute Ecole Léonard de Vinci	Zone d'enseignement	Arceaux	Existant	8	0	0,00

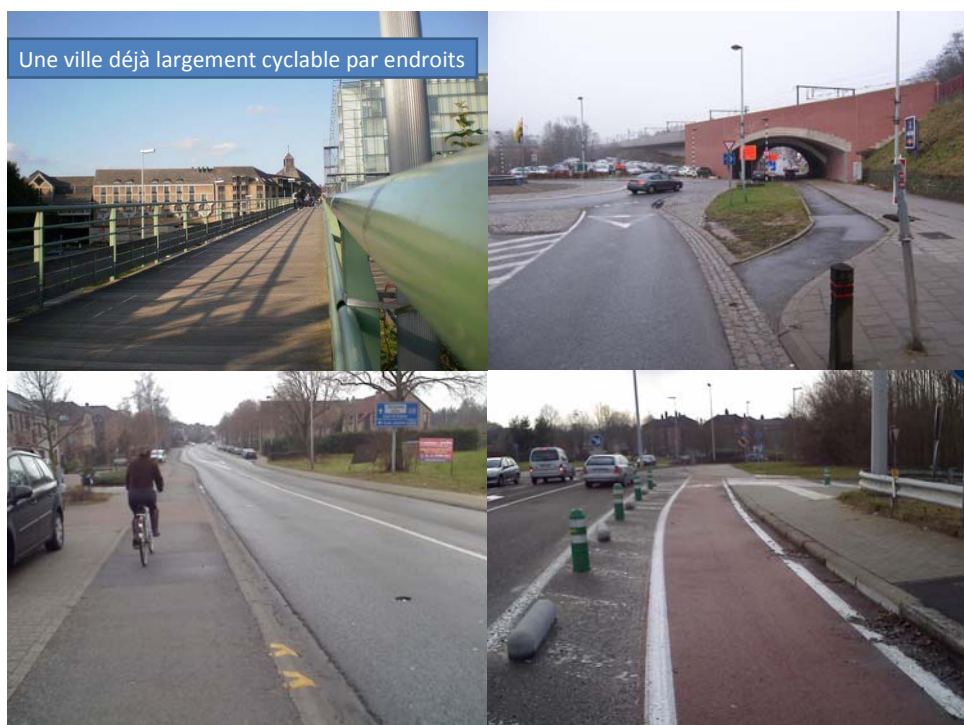
SSA	Lycée Martin V - Biéreau	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	42	22	52,38
SU	Lycée Martin V - Bruyères	Zone d'enseignement	Arceaux couvert	Existant	48	7	14,58
SV	Ecole des Bruyères	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	27	13	48,15
SWA	Complexe sportif du Blocry	Centre sportif	Arceaux couvert	Existant	24	4	16,67
SWB	Complexe sportif du Blocry	Centre sportif	Arceaux	Existant	32	5	15,63
SWC	Complexe sportif du Blocry	Centre sportif	Râtelier non couvert	Existant	7	4	57,14
SX	Royal Ottignies Stimont	Centre sportif	Arceaux	Existant	20	0	0,00
SY	Ecole de Blocry	Zone d'enseignement	Râtelier non couvert	Existant	50	17	34,00
SZ	Centre sportif Demeester	Centre sportif	Arceaux	Existant	8	0	0,00
S100	Quartier de la Baraque (proche de la gare)	Espace multimodal		Projeté	30	0	0,00
S101	Alentours du centre commercial de Louvain-la-Neuve	Espaces commerciaux		Projeté	30	0	0,00
S102	Quartier de la Baraque (proche du centre commercial)	Espaces commerciaux		Projeté	30	0	0,00
S103	Ferme du Biéreau	Espace attractif		Projeté	6	0	0,00
S104	Chapelle de l'Espérance	Lieu de culte		Projeté	30	0	0,00
S76	Maison de quartier de la Chapelle aux Sabots	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S77	Ancien CPAS - Académie	Espace attractif		Projeté	6	0	0,00
S78	Douaire	Espaces commerciaux		Projeté	12	0	0,00
S79	Centre d'Ottignies (Hôtel de Ville)	Espace public		Projeté	16	0	0,00
S80	Centre d'Ottignies (espace du Cœur de Ville)	Espaces commerciaux		Projeté	4	0	0,00
S81	Maison de la citoyenneté	Espace attractif		Projeté	2	0	0,00
S82	Domaine provincial du bois des Rêves	Espace attractif		Projeté	18	0	0,00
S83	Maison de quartier du Bauloy	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S84	Entrée du bois de Lauzelle	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S85	Place des Sports	Centre sportif		Projeté	10	0	0,00
S86	Entrée du bois de Lauzelle	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S87	Entrée du bois de Lauzelle	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S88	Place des Ondines	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S89	En bordure du lac	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S90	Rue des Bruyères - place Montesquieu (proche de la gare des bus)	Zone d'enseignement		Projeté	30	0	0,00
S91	Parvis Saint-François	Lieu de culte		Projeté	30	0	0,00
S92	Chemin des Sages	Espace public		Projeté	10	0	0,00
S93	Entrée du bois de Lauzelle	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S94	Entrée du bois de Lauzelle	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S95	Cortil du Cog Hardi	Espace public		Projeté	6	0	0,00
S96	Alentours du centre commercial de Louvain-la-Neuve	Espaces commerciaux		Projeté	30	0	0,00
S97	Gare de Louvain-la-Neuve	Espace multimodal		Projeté	100	0	0,00
S98	Voie du Roman Pays (proche de la gare)	Espace attractif		Projeté	30	0	0,00
S99	Voie des Hennuyers	Espace		Projeté	30	0	0,00

	(proche de la gare)	multimodal					
SA	Ecole communale maternelle de Céroux	Zone d'enseignement		Projeté	2	0	
SB	Ecole communale de Limauges	Zone d'enseignement		Projeté	4	1	
SH	Ecole maternelle de La Croix	Zone d'enseignement		Projeté	2	0	
SL	Ecole communale maternelle du Buston	Zone d'enseignement		Projeté	2	2	
SM	Ecole communale de Limelette	Zone d'enseignement		Projeté	4	2	
SSB	Lycée Martin V - Biéreau	Zone d'enseignement	Arceaux moto	Projeté		13	
ST	Club de baseball Phoenix	Centre sportif		Projeté	2	0	

Annexe 7 - Visite de terrain

















Annexe 8 - Principales liaisons au regard des cheminements existants et potentiels en Brabant wallon

Annexe 9 - Carte cyclable d'OLLN

Annexe 10 - Note du service carto

**Annexe 11 - Délibération du Conseil
Communal approuvant le PCC en date du 28
septembre**

Annexe 12 - Version informatique du PCC