



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE GENAPPE

PHASE 1 : Etat des lieux et enjeux

Rapport final – 23 mai 2012



1 Table des matières

1	TABLE DES MATIERES	2
2	AVIS AU LECTEUR.....	6
	Liste des cartes	6
	Liste des annexes	6
3	LE PCM : UN CHEMINEMENT.....	7
3.1	Une philosophie à développer et à partager	7
3.2	La plus value d'un PCM.....	7
3.3	Une démarche participative en 3 étapes	8
4	CONTEXTE GENERAL	10
4.1	Carte d'identité.....	10
4.2	Structure territoriale et profil socio-économique.....	11
4.3	Synthèse.....	16
5	PLANIFICATION TERRITORIALE ET PROJETS DE DEVELOPPEMENTS.....	17
5.1	SDER et plan de secteur	17
5.2	Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon (2010).....	18
5.3	Plans de mobilité des communes voisines	24
5.4	Documents communaux.....	31
5.5	Projets de développement sur la commune.....	39
5.6	Synthèse.....	40
6	L'ANALYSE DES DEPLACEMENTS.....	41
6.1	Déplacements domicile-travail.....	41
6.2	Déplacements domicile-école	46
6.3	Autres types de déplacements	47
6.4	Temps de parcours.....	48

Synthèse	51
7 CIRCULATION AUTOMOBILE	52
7.1 Réseau routier	52
7.2 Trafic lourd.....	58
7.3 Sécurité routière	59
7.4 Synthèse.....	63
8 TRANSPORT PUBLIC ET INTERMODALITE	64
8.1 Transport public routier.....	64
8.2 Intermodalité	70
8.3 Synthèse.....	73
9 DEPLACEMENTS A VELO	74
9.1 Contexte général	74
9.2 Schéma directeur cyclable wallon.....	74
9.3 Infrastructure cyclable et place du vélo.....	75
9.4 Synthèse.....	79
10 DEPLACEMENTS A PIED ET PMR	80
10.1 Cheminements piétons fonctionnels	80
10.2 Itinéraires récréatifs	83
10.3 Infrastructure pour PMR	85
10.4 Synthèse.....	86
11 LES ÉCOLES	87
11.1 Enquêtes scolaire – général	87
11.2 Répartition modale des déplacements.....	88
11.3 Les implantations.....	89
11.4 Synthèse.....	107
12 DYNAMIQUE COMMUNALE.....	108



12.1	Autorités et services communaux.....	108
12.2	Commissions consultatives	108
12.3	Réseau associatif	109
12.4	Sensibilisation en matière de mobilité.....	110
13	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC	111
13.1	Analyse SWOT	111
13.2	Conclusion.....	113





2 Avis au lecteur

Ce rapport est composé d'un document sous forme de texte, d'un recueil de cartes réalisées dans le cadre de l'étude et d'annexes reprenant des documents issus d'autres études. Ce rapport tente de dresser un diagnostic le plus complet de la mobilité sur le territoire de Genappe. Un diagnostic est un processus permanent de telle manière que ce document pourra encore être complété et affiné suite aux remarques du comité d'accompagnement et des différents acteurs de la mobilité.

Liste des cartes

- **Carte 1:** Structure territoriale et réseau routier structurant
- **Carte 2:** Localisation des activités
- **Carte 3:** Localisation des écoles
- **Carte 4:** Localisation des projets de développement
- **Carte 5:** Régimes de vitesses sur les voiries principales
- **Carte 6:** Charges de trafic sur le réseau routier structurant (provisoire)
- **Carte 7:** Itinéraires de transit identifiés sur le territoire communal
- **Carte 8:** Offre de stationnement dans le centre
- **Carte 9:** Limitations de tonnage sur le territoire communal
- **Carte 10:** Vitesses pratiquées
- **Carte 11:** Lignes du TEC sur le territoire de Genappe
- **Carte 12:** Ligne 4 (Rapido Bus) - couverture du territoire
- **Carte 13:** Ligne 19 - couverture du territoire
- **Carte 14:** Ligne 568 - couverture du territoire
- **Carte 15:** Ligne 365a - couverture du territoire

- **Carte 16:** Infrastructures cyclables sur le territoire de Genappe

Liste des annexes

- **Annexe 1:** Terrains urbanisables dans le Brabant wallon selon une approche volontariste de densification
- **Annexe 2:** Réseau de transport public proposé (horizon 2020)
- **Annexe 3:** Alternative 0 - Liaison Est-Ouest (Rapido Bus)
- **Annexe 4:** Alternative 1 - Réaménagement des lignes L115 et L141 - Variante Nivelles-nord (Baulers)
- **Annexe 5:** Alternative 2 - Réaménagement des lignes L115 et L141 – Variante Nivelles-Sud
- **Annexe 6:** Alternative 2 - Réaménagement des lignes L115 et L141 – Variante par N5
- **Annexe 7:** Alternative 3 – Nouvelle liaison Est-Ouest
- **Annexe 8 :** Classification du réseau routier existant
- **Annexe 9:** Projets proposés par le PPMBW pour le réseau routier
- **Annexe 10:** Configuration projetée du réseau routier
- **Annexe 11:** Principe d'aménagement pour la RN°237
- **Annexe 12:** Zones à reconverter + options de mobilité
- **Annexe 13:** Accès au Pré-RAVEL 141

3 Le PCM : un cheminement...

3.1 Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées par la commune afin de créer une dynamique pluridisciplinaire, cohérente et multisectorielle. A cet égard, il y a lieu de faire remarquer que la Commune de Genappe s'est déjà lancée dans une démarche proactive par la réalisation d'un Contrat d'Avenir Local en 2008 et par plusieurs d'études sur le réaménagement de certaines zones, en particulier le Schéma communal d'Aménagement (SCA) du centre-ville en 2007 et l'étude sur la reconversion des anciennes sucreries (en cours).

L'étude de la mobilité est une discipline transversale qui nécessite une approche intégrée des différentes composantes sociales, culturelles, économiques ou environnementales. L'objectif d'une étude de mobilité de ce type entend agir sur les comportements en matière de déplacements en vue de répondre aux impératifs du développement durable. Bien que cela puisse paraître évident pour certains lecteurs, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Derrière un plan de mobilité se cachent d'importants choix de société tant pour gérer l'existant et le court-terme que pour se projeter dans l'avenir par définition incertain. Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long-terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets et porteurs d'avenir en valorisant les atouts territoriaux de la commune. Il faut reconnaître que cette thématique est d'ores déjà gérée par de nombreux acteurs que sont les services d'urbanisme, des travaux publics ou la police mais généralement sans vision d'ensemble et surtout sans ambition partagée. Quelle est donc la plus-value que peut apporter un PCM ?

3.2 La plus value d'un PCM

- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial: développement de l'habitat, de l'emploi, des services, des loisirs, du paysage. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux (déplacements vers et au départ de Genappe). Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.

- **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...)
- **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB,...)** afin d'arriver à des projets transversaux concertés
- **Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

3.3 Une démarche participative en 3 étapes

3.3.1 Les étapes du PCM

L'étude du PCM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes.

- **Phase 1** : état des lieux du développement territorial et de ses incidences en matière de mobilité
- **Phase 2** : définition des objectifs et options stratégiques
- **Phase 3** : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions (sous forme de fiches-action)

Les rapports d'étude se composent d'un rapport en format texte qui est agrémenté d'un recueil de cartes au format A3 (reproductibles en A4).


3.3.2 La démarche participative

L'élaboration du plan de mobilité est accompagnée d'une démarche de communication et de participation, qui vise à faire remonter l'information, sensibiliser la population, informer sur les résultats au fur et à mesure et permettre à chacun de donner son avis. Nous entendons la participation comme un processus collectif qui vise à enrichir les projets et à faire émerger des propositions pertinentes. Le débat et la confrontation d'idées ont pour but d'éclairer le travail des concepteurs et la décision des élus pendant la conception et la mise en œuvre du PCM. In fine, la participation doit assurer que le projet vise l'intérêt collectif tout en répondant le mieux possible aux aspirations individuelles des citoyens. L'information et la transparence du processus dès le début et pendant toute l'élaboration sont importantes. Il s'agit de :

- sensibiliser à l'enjeu de la mobilité en général
- canaliser les attentes de la population
- informer sur le déroulement et l'état d'avancement du projet
- mettre à disposition des documents

Cette communication se traduira par différentes actions notamment :

- De l'information dans le journal communal et sur le site web de la commune

- 
- La consultation des acteurs et témoins de l'évolution de la mobilité et de l'aménagement du territoire (associations, comités de quartier, enquêtes dans les écoles)
 - L'organisation lors de la phase 2 d'ateliers de la mobilité avec les membres de la CCATM et du Conseil communal du Développement Durable (CCDD) pour débattre des différents objectifs
 - La rédaction en phase 3 de documents de synthèse distribués à tous les habitants et l'organisation de séances d'information
 - La mise en place d'une enquête publique afin de récolter les avis des citoyens.

3.3.3 Selon le cahier des charges

« L'analyse de la première phase portera, en lien avec le territoire considéré, sur :

- Les générateurs de déplacements existants et l'évolution prospective de ceux-ci ;*
- Les réseaux et l'offre de déplacements relatifs à chaque mode de déplacement ainsi que leur utilisation et les dispositions en matière de stationnement ;*
- La sécurité routière et les nuisances liées aux déplacements,*
- Les problèmes liés à la mobilité scolaire.*

Le diagnostic mettra en évidence les enjeux, projets et dysfonctionnements majeurs. »

4 Contexte général

Le diagnostic sur la structure territoriale et le profil socio-économique de la commune réalisé dans le cadre de ce PCM se veut délibérément succinct dès lors que le Schéma communal d'aménagement du centre réalisé en 2007 par le bureau ABR et l'étude pour la mise en place d'un Contrat d'Avenir Local (CAL) réalisée en 2008 par les bureaux TRAME et VIA sont très complets à cet égard et relativement récents. Pour éviter de dupliquer cette analyse dans le présent document, le diagnostic de cette étude ne reprendra que les éléments jugés primordiaux pour une bonne compréhension des enjeux de mobilité. Nous invitons le lecteur à se référer à ces deux études qui sont disponibles sur simple demande auprès de l'Administration communale de la Ville de Genappe.

4.1 Carte d'identité

- **Localisation** : Province du Brabant wallon (Arrondissement de Nivelles)
- **Entités (8)** : Genappe, Houtain-le-Val, Baisy-Thy, Bousval, Loupoigne, Glabais, Vieux-Genappe et Ways
- **Superficie** : 8.957,35 ha
- **Population** : 14.700 habitants (31/12/2009)
- **Densité** : 164 habitants/km² (31/12/2009)

Genappe est une commune rurale située au centre de la province de Brabant wallon entre les villes de Bruxelles et Charleroi d'une part et Nivelles et Wavre d'autre part. Le centre ville est situé à proximité du carrefour de deux axes routiers importants : le

premier Nord-Sud est la RN°5 qui permet de rejoindre Bruxelles à Charleroi; le second Est-Ouest est la RN°25 qui relie Nivelles à Wavre et par la même occasion l'autoroute E19 (Mons-Bruxelles) et l'autoroute E411 (Bruxelles - Luxembourg). Genappe ne dispose pas de gare mais est traversée par le RaVeL qui relie la commune à Nivelles d'un côté et Court-Saint-Etienne de l'autre. Le terrain est relativement peu accidenté et s'incline doucement vers la Dyle au Nord.

Comme toutes les communes du Brabant wallon, Genappe se situe dans la zone d'influence de Bruxelles et est polarisée par des pôles majeurs situés aux alentours : Braine-l'Alleud/Waterloo, Nivelles, Wavre/Ottignies-Louvain-la-Neuve.



Figure 1: Genappe dans la province du Brabant wallon

4.2 Structure territoriale et profil socio-économique

4.2.1 Un territoire à tendance agricole

La commune occupe une superficie de 89,6 km² ce qui fait de Genappe la commune la plus étendue et une des communes les moins densément peuplées de la Province du Brabant wallon. La commune est décrite selon le SPF Economie comme un territoire rural à tendance agricole (80%) comprenant une zone urbanisée à 15%. Les terrains non-voués à l'agriculture ou aux forêts sont majoritairement affectés à la fonction résidentielle. Parmi les communes du Brabant wallon, Genappe est celle qui possède la plus grande proportion de terres agricoles.

4.2.2 D'importantes réserves foncières à proximité du centre

L'analyse des chiffres de 2007 fait apparaître que 81,5% de la surface totale destinée à de l'habitat, qu'il soit rural ou non, est bâtie. Il resterait donc 18,5 % de surface disponible. Si nous additionnons à ce chiffre, la superficie des ZACC, cela représente 31% de surface disponible. De plus, suite à la fermeture de la sucrerie, plus de 25 hectares attendent une réaffectation (ABR – 2007). La structure territoriale de la commune est illustrée par la **carte 1** (voir le recueil de cartes joint à ce rapport).

4.2.3 Une population en croissance

La population de Genappe était de 14.698 habitants au 31/12/2009 contre 13.389 habitants au 31/12/1994 ce qui correspond à une évolution de 9,7% au cours des 15 dernières années. La densité de population est de 164 habitants/km² ce qui

fait de Genappe la 6ème commune la moins dense du Brabant wallon.

Genappe se classe neuvième commune du Brabant wallon en termes d'habitants mais a connu une croissance de sa population inférieure à la moyenne provinciale entre 2001 et 2007 comme observé sur le tableau ci-après.

Au cours des années '90, c'est principalement le long de l'E411 et du pôle de Louvain-la-Neuve en pleine expansion, qu'on rencontre les plus fortes croissances démographiques. Le Nord-Ouest de la province le long de l'E19 suit la même tendance.

Durant cette période, la population de Genappe ne rencontre pas la croissance importante que connaissent les communes localisées le long des autoroutes.

Il est par ailleurs important de constater que beaucoup d'habitants ne viennent pas s'établir définitivement à Genappe. Cela est sans doute imputable au manque de dynamisme au sein de la commune. Ainsi, le centre de la commune n'arrive pas à retenir les nouveaux habitants de même que ses natifs quittent l'entité pour se rapprocher d'un pôle plus attractif.

COMMUNE	HABIT. 2001	HABIT. 2007	EVOLUTION (%)
Louvain-la-Neuve	10.201	11.306	10,8%
Walhain	5.540	6.088	9,9%
Jodoigne	11.564	12.644	9,3%
Incourt	4.234	4.619	9,1%
Court-Saint-Etienne	8.782	9.547	8,7%
Mont-Saint-Guibert	6.014	6.535	8,7%
Hélécine	2.868	3.109	8,4%
Ramillies	5.422	5.856	8,0%

Ottignies	17.502	18.882	7,9%
Ittre	5.656	6.087	7,6%
Chaumont-Gistoux	10.310	11.043	7,1%
Perwez	7.129	7.621	6,9%
Orp-Jauche	7.426	7.932	6,8%
Tubize	21.331	22.713	6,5%
Villers-la-Ville	9.146	9.704	6,1%
Beuvechain	6.229	6.596	5,9%
Braine-l'Alleud	35.488	37.512	5,7%
Chastre	6.474	6.819	5,3%
Grez-Doiceau	11.864	12.473	5,1%
Wavre	31.202	32.576	4,4%
Rebecq	9.835	10.255	4,3%
La Hulpe	7.014	7.309	4,2%
Braine-le-Château	9.143	9.517	4,1%
Nivelles	23.882	24.622	3,1%
Genappe	13.874	14.277	2,9%
Lasne	13.634	13.994	2,6%
Waterloo	28.874	29.398	1,8%
Rixensart	21.380	21.426	0,2%
PROVINCE	352.018	370.460	5,2%

Tableau 1: Evolution de la population dans le Brabant wallon

Source : Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon - 2010

La commune est composée de manière équilibrée d'hommes et de femmes et la tranche d'âge 19-65 ans représente 60% contre 26% pour les jeunes et 14% pour les personnes âgées.

La pyramide des âges ci-dessous montre que la tranche d'âge de 20 à 30 ans est sous-représentée dans la commune ce qui s'explique par le fait que les jeunes sont soit aux études et résident dans des villes, soit préfèrent habiter en ville tant qu'ils ne

sont pas en ménage avec enfants. La structure d'âge de Genappe est fort proche de celle des autres communes avoisinantes, à l'exception d'Ottignies-Louvain-la-Neuve où la tranche d'âge 19-49 est plus représentée.

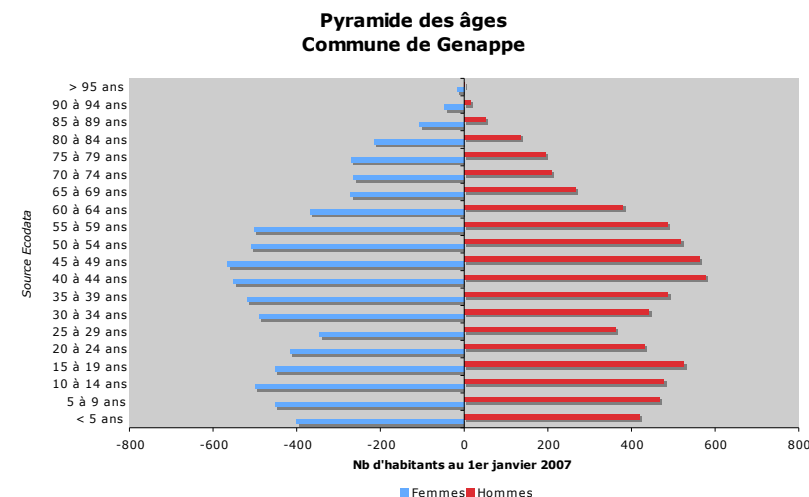


Figure 2: Pyramide des âges

Source : Contrat d'avenir local – TRAME

4.2.4 Une commune, huit villages

La commune se compose de huit entités dont la plus importante est le village de Bousval qui représente près d'un quart de la population communale. Si l'on regroupe Genappe et Vieux-Genappe, on obtient le deuxième pôle majeur de la commune.

ENTITE	HABITANTS (2009)	%
1 Bousval	3.522	23,96%
2 Baisy-Thy	2.931	19,94%
3 Genappe	1.839	12,51%
4 Loupoigne	1.726	11,74%
5 Vieux-Genappe	1.893	12,88%
6 Glabais	806	5,48%
7 Ways	1.071	7,29%
8 Houtain-le-Val	910	6,19%
TOTAL	14.698	100,00%

Tableau 2: Répartition de la population entre les entités de Genappe

Source : Administration de Genappe

Entre 2003 et 2007, ce sont les villages de Genappe et Glabais qui ont connu la plus forte évolution de leur population en pourcentage.

4.2.5 Un logement peu valorisé dans le centre

L'augmentation soutenue des prix des valeurs immobilières dans le Brabant Wallon et également à Genappe révèle que le niveau de l'offre est insuffisant au regard de la demande fort élevée. Genappe affiche cependant un retard du développement immobilier par rapport aux communes voisines ce qui s'explique peut-être jusqu'en 2004 par les nuisances créées par l'exploitation industrielle de la sucrerie lorsqu'elle était en activité (ABR – 2007). Genappe se caractérise par une majorité (53%) de maisons individuelles séparées avec un pourcentage relativement plus élevé que la moyenne provinciale mais dans des proportions

similaires aux communes rurales voisines. Les maisons jumelées et mitoyennes représentent quant à elles un peu plus d'un tiers des logements. Les noyaux villageois originels, comme Vieux-Genappe et Genappe-centre affichent une majorité de maisons mitoyennes souvent à l'image répulsive. Ces dernières années, on assiste à une augmentation du nombre de rénovations de logements tandis que les constructions de nouvelles habitations sont stables.

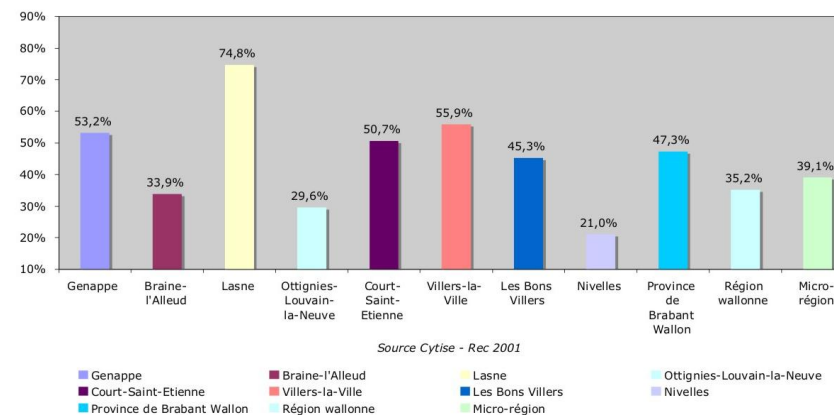


Figure 3 Pourcentage de maisons individuelles

Source : Contrat d'avenir local – TRAME

4.2.6 Une économie en attente de développement

Genappe est une ville en attente d'un développement économique qui se remet lentement de la fermeture de la sucrerie en 2004 et manque de diversification. L'activité économique reste focalisée sur l'agriculture et le commerce de première nécessité (grande distribution). La rue commerçante principale Nord-Sud (rues de Charleroi et de Bruxelles) propose un caractère un peu désuet avec des enseignes qui ont peu évolué avec le temps et ne sont

plus toujours adaptés à la demande. Les achats primaires dans le centre de Genappe sont assurés par des grandes surfaces relativement bien localisées puisque l'une se situe au Nord de l'axe commerçant et l'autre au Sud. L'attractivité est plus forte au Nord, à proximité de la N5, puisque cette zone profite de la présence de la voie rapide. Un complexe de moyennes surfaces est d'ailleurs actuellement en train de sortir de terre. Parmi celles-ci, nous retenons l'ouverture d'un discount alimentaire et d'un commerce d'aliments pour animaux. Ces commerces, orientés davantage vers l'extérieur du centre, ne vont pas favoriser la zone commerciale au centre puisqu'ils risquent d'exercer une réelle concurrence.

L'analyse commerciale révèle que :

- Genappe est avant tout un centre pour les achats primaires;
- Genappe bénéficie d'un atout, la proximité;
- A distance égale, Genappe est délaissée au profit d'autres centres : Waterloo, Ottignies et Nivelles
- Le cadre général, les circulations automobiles voiture et piétonne, ainsi que le parking constituent des points faibles qui vont à l'encontre du développement commercial.

Genappe dispose d'un zoning industriel à Basse-Lalou situé sur l'entité de Bousval entre la RN°237 et la rue du Château. Les zones d'activités aux alentours de Genappe se sont localisées près des grands axes routiers que sont l'E19, la E411 et l'autoroute de Wallonie (E42). Si les zonings de Wavre et de Braine-l'Alleud affichent complet, les zoning de Sombreffe,

Nivelles et Louvain-la-Neuve disposent encore d'une capacité d'accueil non négligeable (ABR – 2007).

La **carte 2** localise les principales activités sur la commune. Le tableau ci-après synthétise les équipements disponibles dans chaque entité.

	ECOLE	CRECHE	BIBLIOTHEQUE	POSTE	ACADEMIE DE MUSIQUE	HALL OMNISPORT	TERRAINS DE SPORTS	BANQUE	BOULANGERIE	BOUCHERIE	PHARMACIE	SUPERETTE/ SUPERMARCHÉ
Baisy-Thy	X	X							X			
Bousval	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X
Genappe	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Glabais			X					X				
Houtain le Val	X		X		X			X				
Loupoigne	X				X					X		
Vieux-Genappe	X	X						X				
Ways	X											

Tableau 3: Activités dans les différentes entités

Source : Contrat d'avenir local – TRAME

4.2.7 Un emploi limité

La commune de Genappe se classe neuvième au niveau provincial en matière d'emploi salarié avec 1.659 emplois en 2007 pourvus dans la commune ce qui signifie seulement un emploi pour 5 personnes actives (8.600 habitants). Par conséquent, la grande majorité des personnes actives doivent rejoindre les pôles

d'emplois principaux de la province ainsi que les autres pôles régionaux de Namur, Charleroi ou la Région bruxelloise. Les secteurs d'activités principaux sont le commerce, le transport et l'entreposage, l'industrie l'administration publique, la santé et l'éducation. Il est à noter que la part d'emploi féminin générée sur la commune est assez faible ce qui impose aux femmes de se déplacer sur des longues distances.

Le taux de demandeurs d'emploi était de 10,35% en 2002, 13,09% en 2005 et 10,8% en 2008. On notera donc une évolution en dents de scie. La tranche d'âge la plus touchée par le chômage est celle de 20-25 ans. Le pourcentage d'indépendants avoisine les 20%. On répertorie notamment une petite centaine d'exploitations agricoles sur le territoire communale ce qui est supérieur aux communes voisines.

L'analyse des revenus moyens identifie clairement des revenus plus élevés au fur et à mesure que l'on se rapproche de la capitale. Les hauts revenus viennent s'installer dans les lotissements des communes de Waterloo, Lasnes et Rixensart. Nous retrouvons les revenus moyens dans les villes plus anciennes de Nivelles et Wavre. Des revenus plus faibles se localisent dans des communes plus rurales telles que Sombreffe, Genappe et Villers.

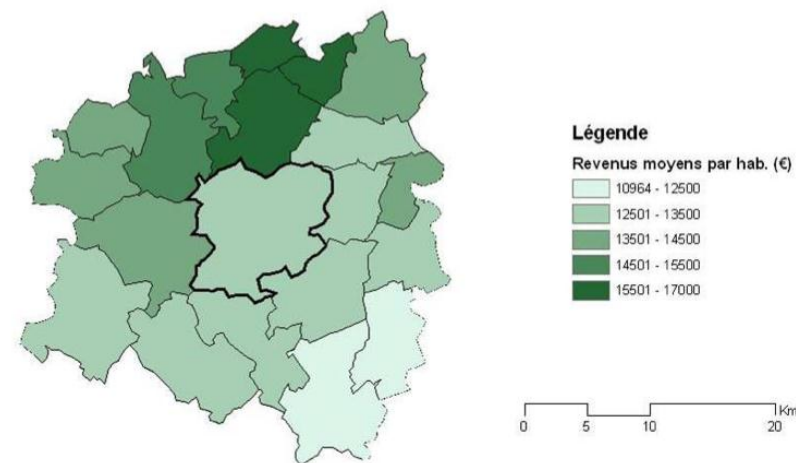


Figure 4 Revenus moyens par habitant (2004)

Source : Schéma Communal d'Aménagement du Centre – ABR (2007)

4.2.8 Ecoles

Genappe compte une petite dizaine d'écoles maternelles et primaires (représentées sur la **carte 3**) mais est dépourvue d'enseignement secondaire ou professionnel. Les étudiants se rendent donc à Nivelles, Court-Saint-Etienne ou encore Ottignies-LLN. La population scolaire de Genappe était en nette régression entre 1998 et 2005. Cela s'explique par le fait que les enfants ont tendance à aller à l'école dans des établissements implantés sur le chemin du travail de leurs parents.

4.2.9 Une croissance forte du nombre de voitures

Genappe comptait 45 voitures pour 100 habitants en 2001 (INS 2001) contre 51 voitures pour 100 habitants en 2009. Si l'on observe les immatriculations de voitures et de motos ces dernières années, on remarque que leur nombre est relativement stable excepté en ce qui concerne les voitures neuves qui ont connu une progression considérable en 2010. La tendance semble donc être à la hausse dans la commune.

	VOITURES NEUVES	VOITURES D'OCCASION	MOTOS NEUVES	MOTOS OCCASION
2010	1829	928	49	152
2009	988	944	53	153
2008	718	912	64	135

Tableau 4: Immatriculations des habitants de Genappe (2008-2010)

Source : SPF Mobilité & Transports

- Pas d'école secondaire ce qui impose des trajets domicile-école plus longs
- Une croissance très forte du nombre de voitures

4.3 Synthèse

- Une population en croissance mais dans une mesure moindre que les communes du Brabant wallon situées plus près de l'agglomération bruxelloise
- Une densité de population relativement faible dans les différentes entités et un éparpillement de l'habitat
- Des réserves foncières importantes dans le centre de Genappe mais un cadre de vie et un tissu commercial peu attractifs
- Peu d'emploi local ce qui impose des trajets domicile-travail plus longs

5 Planification territoriale et projets de développements

5.1 SDER et plan de secteur

Selon le **SDER**, le territoire de Genappe se situe dans une « zone de noyau urbain appelant une planification coordonnée ». La commune se retrouve au milieu de pôles importants (Bruxelles, Charleroi, Namur) dont le développement a des répercussions fortes sur les territoires environnants notamment en matière de localisation des logements.

Le **plan de secteur** quant à lui indique que :

- outre la zone économique de la sucrerie, on ne recense qu'une seule autre zone industrielle dans la commune. Elle est située à Bousval, parallèlement à l'ancienne voie de chemin de fer 141 et comprend essentiellement des halls de stockage et de l'artisanat.
- la RN°5 apparaît comme une barrière physique au développement du centre ville puisque la zone d'habitat est délimitée par cette dernière ;
- la structure du territoire est fortement organisée de part et d'autre de l'axe routier Nivelles-Ottignies.

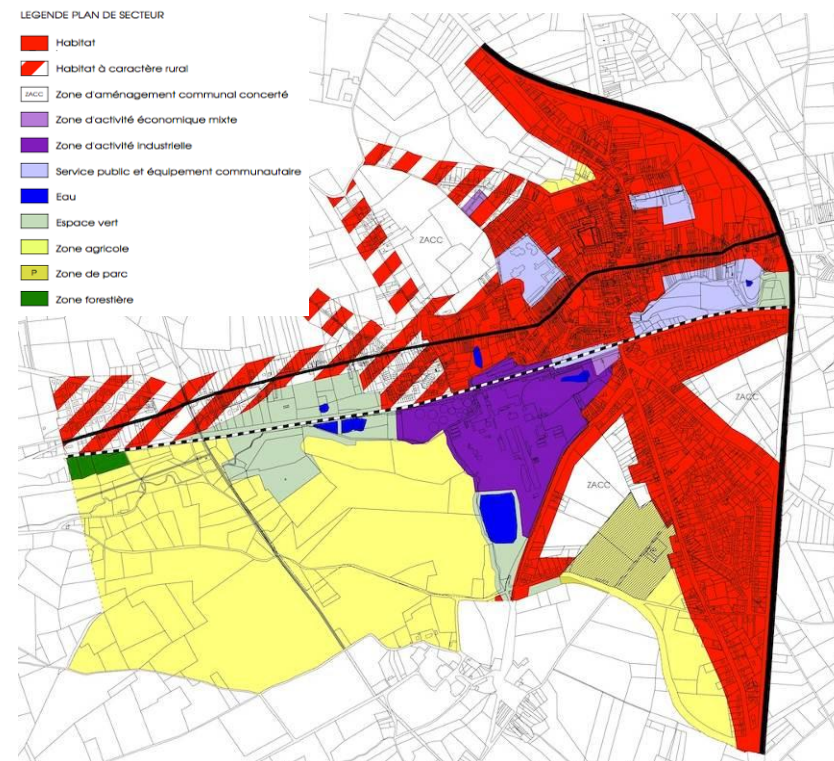


Figure 5 : Extrait du plan de secteur du centre de Genappe

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

5.2 Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon (2010)

5.2.1 Contexte

La Province du Brabant wallon et le SPW ont commandé la réalisation d'une étude de mobilité visant à analyser l'évolution de la mobilité dans la province et définir les axes stratégiques de son évolution. Cette étude s'est achevée à la fin de l'année 2010. Une telle analyse, au niveau d'une province, a constitué une démarche novatrice en Région wallonne qui a permis de prendre de la hauteur par rapport à des projets à vocation plus locale. L'analyse de la mobilité à une échelle plus grande s'imposait donc et ce fut précisément l'objectif recherché par ce plan. Celui-ci n'a pas de valeur contraignante pour les communes mais doit être plutôt considéré comme un outil de réflexion et d'orientation générale, au profit de l'ensemble des pouvoirs concernés.

L'analyse de la situation actuelle et les projections à l'horizon 2030 montrent que si on n'intervient pas à court terme, le Brabant wallon évoluera vers une société fonctionnant encore plus à l'automobile et moins avec les modes de déplacements durables. Sans mesures fortes en faveur d'un report modal vers des modes de déplacements durables, les déplacements en voiture connaîtront une progression très forte.

Le schéma ci-dessous montre l'évolution du nombre de déplacements en voiture pour trois scénarios différents :

- **Scénario tendanciel** : la part modale des modes alternatifs à la voiture reste constante

- **Scénario volontariste** : la part modale des modes alternatifs à la voiture augmente de 50%
- **Scénario hyper-volontariste** : la part modale des modes alternatifs à la voiture double

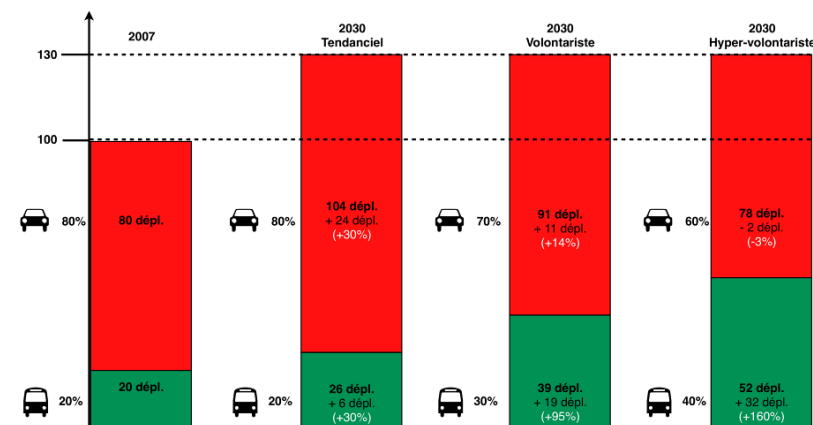


Figure 6: Progression des déplacements selon trois scénarios

Source : Plan provincial de mobilité du Brabant wallon

Cette progression sera particulièrement prononcée pour les déplacements internes au Brabant wallon et pour ceux en provenance des autres provinces wallonnes étant donné le développement économique de la province. Pour tenter de désamorcer le cercle vicieux lié à la progression des déplacements automobiles (voir schéma ci-dessous) et enclencher une spirale plus durable et équitable, le Plan Provincial de Mobilité du Brabant wallon propose au moyen d'une trentaine d'actions d'agir conjointement sur deux leviers :

- **l'aménagement du territoire**, en mettant un frein à la dispersion des activités et zones bâties

- la **mobilité**, en développant les alternatives à la voiture individuelle.

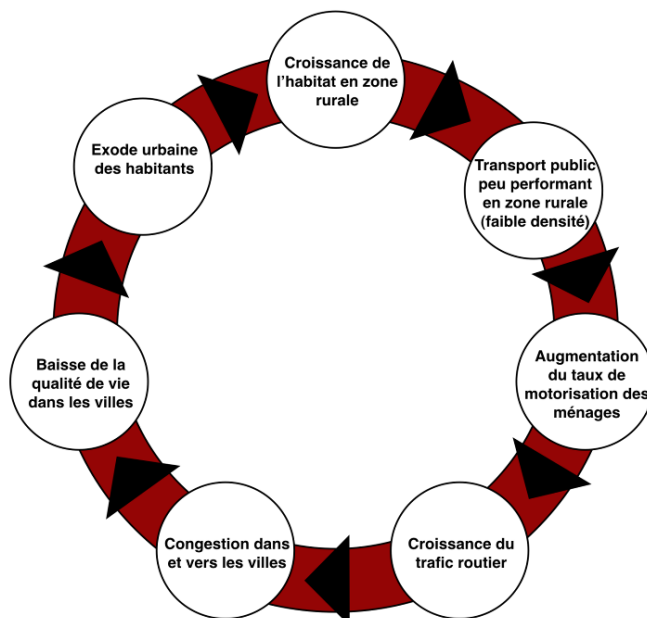


Figure 7: Cercle de la périurbanisation

Source : Plan provincial de mobilité du Brabant wallon

5.2.2 Aménagement du territoire

Densifier les centres villageois

Le PPMBW a mis en évidence qu'une densification des pôles régionaux et provinciaux, des abords des gares secondaires et des centres villageois permettrait de faire face à l'augmentation de la population du Brabant wallon annoncée à l'horizon 2030 en préservant au mieux le caractère rural là où il subsiste. L'**annexe 1** (voir recueil des annexes joint à ce rapport) montre le résultat

d'une telle politique d'aménagement du territoire à l'échelle de la province.

Pour les communes de type rural, le PPMBW préconise de densifier dans un rayon de 800m autour des centres villageois ce qui à l'échelle provinciale permettrait d'installer 190.000 logements soit de quoi couvrir largement les besoins en logement et d'autres fonctions d'ici 2060, et ce, sans tenir compte des réserves dans les centres villes et les quartiers voisins des gares.

Réserves sur toute la province (ha)		Réserves dans un rayon de 800 m (ha)		
Zone d'habitat	ZACC		Zone d'habitat	Zone agricole
4.262	1.540	11 bourgs	330	450
		83 villages	1.800	6.960
		TOTAL	2.130	7.410

Tableau 5: Réserves foncières dans le Brabant wallon

Source : Plan provincial de mobilité du Brabant wallon

Les lignes directrices de cette densification sont reprises ci-dessous.

Centre villageois

- Zone de mixité : priorité au logement avec petits bureaux, activités productives compatibles avec l'habitat, services, équipements et commerces de proximité ;
- min 40 log/ha ;
- Opérations de rénovation villageoise avec priorisation des cheminements et espaces piétons ;
- Normes de parkings vélos dans les habitations ;

1^{ère} couronne (15' à pied du centre)

→ min 20 log/ha ;

Hors couronne

- maîtriser l'urbanisation : max 5 log/ha ;
- réserver les ZACC en zones non urbanisables ;
- éviter le développement de services de proximité et de commerces de biens de consommation courante et de consommation semi courante non pondéreux ;

Il est important de noter que ruralité et densification ne sont pas forcément opposées. Il est tout à fait envisageable de densifier en maintenant un caractère rural. Il est des entités (Chimay par exemple) qui possèdent une image davantage rurale que Jodoigne mais dont le centre ville est plus dense. De même, le centre de certaines localités était probablement plus dense il y a 100 ans (à cause d'un nombre de personnes par ménage plus nombreux) et avait une image probablement beaucoup plus rurale.

Localiser correctement les zones d'activités

Dans une optique de développement durable, il convient de valoriser les zones d'activités qui sont situés à proximité de lignes structurantes de transport public et à localiser les nouvelles zones d'activités en des lieux accessibles autrement qu'en voiture.

La PPMBW a répertorié 33 sites propices à l'implantation d'activités car ils jouissent d'un potentiel d'accessibilité multimodale structurante. Ils se situent en effet au croisement ou à proximité immédiate de deux infrastructures, l'une routière et l'autre de transport public. Selon l'étude, la création d'une liaison est-ouest (voir ci-après) renforcerait 4 sites déjà bien localisés : Braine-l'Alleud, **Genappe**, Noirhat et Court-Saint-Etienne. Ces

sites représentent un potentiel de première importance pour la commune de Genappe car situés à proximité immédiate.

5.2.3 Transport public

La démarche adoptée dans le PPMBW pour le volet transport en commun a été élaborée suivant une méthodologie spécifique, en faisant abstraction des lignes existantes et se basant sur la localisation des pôles d'habitat et d'activités. Cette démarche a abouti sur une proposition de réseau qui est hiérarchisé selon cinq niveaux de liaisons :

- **Liaisons régionales** : elles relient les pôles régionaux avec une vitesse élevée et pas (peu) d'arrêts intermédiaires. Ce niveau est assuré principalement par des trains rapides (IC, P), ou par des cars circulant sur des autoroutes (au besoin, sur la bande d'arrêt d'urgence durant les heures de congestion).
- **Liaisons provinciales** : elles relient les pôles provinciaux entre eux ainsi que les pôles provinciaux aux pôles régionaux. Ce niveau est relativement rapide, n'effectue que quelques arrêts intermédiaires, et est assuré soit par des trains (type IR, P, futur RER semi direct), soit par des bus de type Rapido/Conforto.
- **Liaisons locales** : elles relient toutes les communes de la province aux pôles voisins. Ce niveau correspond aux trains omnibus actuels (P, L, CR, futur RER) et aux bus « classiques » du TEC.
- **Liaisons urbaines** : il s'agit de liaisons internes (réseau urbain) à développer au sein des 2 pôles régionaux.
- **Services particuliers** : bus à la demande, Proxibus, bus scolaires, bus spécifiques, etc.

L'**annexe 2** présente la structure du réseau vers lequel le TEC Brabant wallon devrait tendre. Les deux derniers niveaux de service n'ont pas été cartographiés. Les lignes proposées par le PPMBW différencient peu des lignes actuelles du TEC. La seule liaison inexistante en tant que tel est la liaison locale n° 39 Braine-l'Alleud – Genappe – Villers-la-Ville qui emprunterait la RN°5 puis la RN°93. Par contre les objectifs en matière de fréquences sont beaucoup plus ambitieux.

Le PPMBW prévoit par ailleurs l'établissement d'une ligne dite « régionale » entre les deux pôles régionaux de la province (Braine-l'Alleud - Waterloo d'une part, Ottignies- Louvain-La-Neuve - Wavre d'autre part). L'étude a mis en exergue la difficulté de développer une liaison de transport public réalisant les objectifs de performance d'une "liaison régionale" entre ces deux pôles régionaux de la province. Théoriquement, cette liaison devrait s'effectuer sans arrêt intermédiaire, à une vitesse commerciale de 80 km/h et avec des fréquences élevées (2 à 3 trajets par heure et par sens selon les périodes de la journée). Seule une infrastructure ferrée (ou à la rigueur un car circulant sur une autoroute non congestionnée) peut offrir de telles performances. Toutefois la province bénéficie de 2 lignes ferroviaires désaffectées orientées suivant un axe est-ouest :

- La ligne 141 qui reliait Court-Saint-Etienne à Baulers ;
- La ligne 115 qui reliait Tubize à Braine-l'Alleud (le tronçon Tubize-Clabecq est toujours en service pour la desserte marchandises de Duferco-Clabecq).

Les propositions du PPMBW consistent à améliorer progressivement les relations est-ouest, en prenant des actions :

- Sur l'offre : renforcement et cadencement, extension des amplitudes, etc.
- Sur l'infrastructure : aménagements de sites propres, priorités aux feux, etc.
- Sur le confort : aménagements des arrêts, informations à l'utilisateur, etc.

Les grandes étapes proposées pour la mise en œuvre de cette relation sont les suivantes:

- De 2010 à 2015, liaisons existantes bus Rapido à renforcer, réorganiser et amplifier ;
- A partir de 2015-2020, atteindre un haut niveau de service sur ces relations (bonne vitesse commerciale grâce à des aménagements de voirie, services fréquents et cadencés, etc.) ;
- A partir de 2025-2030, envisager une transition du tronçon centre-ouest, potentiellement le plus porteur au niveau de la clientèle et des opportunités de développement territorial, vers un mode de type tram-train (si la pertinence technico-économique de ce projet est confirmée entre-temps).

Pour ce dernier point, une démarche « exploratoire » (pré-étude de faisabilité technique) a été initiée en faisant l'hypothèse que les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité rendraient un tel système pertinent à l'avenir. En effet, le passage à un mode ferré, coûteux en investissement et en exploitation, requiert une clientèle bien plus importante que la clientèle actuelle, ou que celle prévisible si la mobilité évolue selon la tendance actuelle. Sans cela, les coûts d'investissement et d'exploitation seraient trop importants au regard de la clientèle transportée. Un fort

accroissement de la clientèle passe par une révision fondamentale des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire.

Le tram-train est un mode de transport innovant : il peut circuler à la fois comme un tramway en ville et comme un train régional sur les voies du réseau ferré. Il peut également circuler sur une infrastructure ferroviaire qui lui est dédiée, par exemple en réutilisant le tracé d'anciennes lignes ferroviaires. Ses caractéristiques techniques sont proches de celles du tramway urbain (accélération, freinage, gabarit) et de celles d'un train classique (vitesse, confort, résistance aux collisions, équipements de sécurité embarqués). Il combine ainsi les aspects intéressants des deux moyens de transport.

Permettant de tirer parti des avantages du tram-train, les possibilités d'utiliser les anciennes lignes SNCB et les lignes existantes ont été examinées. Les tracés proposés sont la plupart du temps à voie unique (avec voie d'évitement dans les gares importantes). Plusieurs types de tracés ont été proposés et sont illustrés par les **annexes 3 à 7**. Tous les tracés ont la caractéristique de passer par Genappe et nécessiteraient vraisemblablement le réaménagement de la gare de Genappe comme arrêt.

Un mode de transport ferré performant sur l'axe centre-ouest ne peut s'envisager qu'à long terme. Cependant, il est souhaitable dès aujourd'hui d'initier ce projet :

- En poursuivant une amélioration progressive de l'offre de transport en commun sur cet axe et également vers l'est de la province (cfr supra) ;
- En lançant le débat politique et citoyen sur ce projet ;

- En affinant son opportunité, sa faisabilité technique et financière (études) ;
- En inscrivant le cas échéant sa réalisation et son (ou ses) tracés pressentis dans les documents planologiques de référence (SDER révisé, Plan de secteur, Schéma(s) directeur(s), Plan d'investissement du Groupe SNCB, etc.) ;
- En ne prenant aucune action qui pourrait compliquer ou compromettre sa réalisation future.

Concrètement pour Genappe, il s'agit de préserver l'emprise de l'ancienne ligne 141. Cela n'est nullement incompatible avec une utilisation de ces emprises à des fins de loisirs (RaVeL) même si le confort pourrait en être réduit. En ce qui concerne la RN°5 entre Genappe et Braine-l'Alleud, on veillera également à ne pas réduire le domaine public de part et d'autre de la voirie, et à empêcher de nouvelles constructions qui seraient situées trop près de la route (zone de recul à respecter). En vue de rendre le projet de liaison pertinente et s'assurer que l'utilisation de cette nouvelle infrastructure sera suffisante, il faut dès à présent veiller à densifier les zones implantées à proximité de la liaison.

5.2.4 Réseau routier

L'approche des projets routiers dans le PPMBW s'est faite de la façon suivante :

- Inventaire des projets existants (au nombre de 28) dans la province (sur base des principalement des PCM/PICM et des projets connus de l'administration régionale) ;

- Analyse, par les auteurs du PPM, de ces projets (dans la limite des informations disponibles), en examinant les points suivants :
 - Contraintes : administratives, techniques et environnementales ;
 - Intérêts : pour le trafic automobile, pour les transports en commun, pour les modes doux et le cadre de vie ;
 - Estimation du coût ;
 - Evolutivité potentielle et mesures d'accompagnement à envisager.
- La sélection des projets prioritaires a été élaborée sur base des lignes directrices suivantes :
 - La justification et le dimensionnement de nouveaux projets routiers ne découlent pas (plus) uniquement des charges de trafic à écouler.
 - Proposer des projets qui présentent le plus grand bénéfice pour la collectivité et qui intéressent le plus d'utilisateurs possible.
 - Intégrer systématiquement des mesures d'accompagnement.
 - Proposer des projets s'inscrivant dans les lignes directrices en matière de développement territorial. Une attention particulière a été accordée aux projets susceptibles de participer aux développements des deux pôles régionaux de la province.
 - Proposer des projets susceptibles de participer à la résolution de zones à hauts risques et zones à moyens risques (ZHR-ZMR) en matière de sécurité routière.

Ces projets prioritaires sont représentés graphiquement sur les **annexes 8 à 10**. Les projets suivants auraient une incidence directe sur l'accessibilité de Genappe :

Braine-l'Alleud – Waterloo

Il est proposé la fermeture de la route du Lion, l'ouverture de la nouvelle liaison entre la RN5 et le R0, la nouvelle voirie vers la gare de Braine-l'Alleud et la création d'un barreau sud-ouest qui ait une ambition structurante. Ces projets sont associés à un réaménagement de la RN5 au nord de la nouvelle voirie de liaison avec le R0 (déclassement de ce tronçon). Ces différents projets permettraient de réduire, voire supprimer le trafic de transit dans le centre de Braine-l'Alleud et sur le site historique du champ de bataille. Ils permettent d'assurer l'accessibilité au site du Parc de l'Alliance, à l'hôpital CHIREC et plus largement aux zones du nord-ouest de Braine-l'Alleud qui sont promises à des développements importants (Parc de la vallée du Hain).

Ils assument également un rôle multimodal :

- La liaison régionale est-ouest (actuel Rapido 3) emprunte la nouvelle liaison entre la RN5 et le R0, ainsi que la nouvelle voirie qui mène à la gare. Ces itinéraires doivent donc intégrer des mesures en faveur des transports en commun (priorités aux feux, sites propres là où le besoin est pressenti, en particulier à l'approche de l'échangeur n°24 du R0).
- Le tronçon de la RN5 au nord de la nouvelle voirie de liaison est réaménagé principalement en faveur des transports en commun et des modes doux.
- Le nouvel itinéraire à l'ouest de Braine-l'Alleud améliore l'accès aux gares de Braine Alliance et

Braine-l'Alleud et permettent des liaisons vélo par l'ouest.

Ces projets entraîneront une augmentation du trafic à l'échangeur n°24 (Braine Alliance). La configuration de celui-ci devra être fondamentalement revue car il s'agit d'un élément clé de l'accessibilité de cette zone. Il faudra veiller à y assurer la circulation aisée des bus TEC (sites propres).

Wavre – Ottignies Louvain-La-Neuve.

Il est proposé de créer un itinéraire structurant continu autour de l'agglomération, constitué de tronçons existants et trois tronçons à créer :

- Contournement nord de Wavre ;
- Liaison RN257 – RN275 (Bierges – Rixensart) ;
- Contournement de Court-Saint-Etienne.

Une telle liaison permettrait de réduire le trafic de transit dans les agglomérations (Wavre, Ottignies, Rixensart, La Hulpe, Court-Saint-Etienne), tout en distribuant de manière homogène le trafic autour de l'agglomération et en favorisant l'accès à la RN25, principal axe structurant est-ouest de la province.

Une telle liaison présente également un caractère multimodal, en facilitant l'accès à la gare de Profondsart qui pourrait accueillir un parking de transit et être relié par la relation provinciale n°5 bis du réseau proposé (ligne Wavre – Zoning Wavre nord – Bierges – Profondsart – Rixensart).

Finaliser et améliorer la RN25, seule véritable artère est-ouest structurante de la province.

Concrètement, les priorités sur la RN25 doivent porter sur les points où la congestion est chronique et où le gabarit de la voirie n'est pas homogène :

- L'amélioration du carrefour RN25 # RN 4 et de l'échangeur de Corroy-le-Grand. Un passage dénivelé dans l'axe de la RN25 sous le rond-point existant couplé à un réaménagement (déclassement) de la RN4 dans la traversée de Louvain-La-Neuve et de Wavre, comme proposé dans le PCM d'Ottignies Louvain-La-Neuve semble la solution la plus intéressante.
- L'amélioration des carrefours du R24 à Nivelles, qui font partie de l'axe de la RN25 reliant les autoroutes E411 et E19. La révision du PCM de Nivelles qui doit débiter devrait apporter un éclairage sur cette question. Les solutions possibles vont d'une amélioration des ronds-points à des solutions dénivelées.

5.3 Plans de mobilité des communes voisines

5.3.1 Nivelles (2002)

Le PCM de Nivelles date de 2002 et le projet important de ce PCM en matière de circulation automobile consistait en la réalisation d'un contournement Nord-Ouest de la ville (voir ci-après).

La ville de Nivelles souhaite à présent mettre à jour son PCM car la commune a connu des mutations profondes au niveau de l'organisation des déplacements notamment :

- l'ouverture récente de la N25, dont le raccordement au R24 au Sud de Nivelles se fait par un giratoire aménagé au Sud-Ouest de la N93 – chaussée de Namur. Le R24 constitue un goulet

d'étranglement sur la N25, puisque tout l'axe est aménagé à 2x2 voies avec berme centrale et carrefours dénivelés tandis que le R24 est canalisé sur une voie par sens à l'approche des cinq ronds-points qu'il comporte, avant son branchement sur l'A7 – E19 à l'échangeur de Nivelles Sud. Ces carrefours n'ont pas été adaptés à l'ouverture de la N25. Les mesures d'accompagnement à l'ouverture de la N25 seront un des enjeux de l'actualisation du PCM de Nivelles et auront un impact également sur l'accessibilité de Genappe.

- le déploiement du RER dont les travaux avancent avec l'aménagement d'un P+R de 750 places à la gare de Nivelles. Il y a lieu de préciser que le premier PCM de 2002 avait révélé des difficultés d'accès significatives à la gare et donc l'intérêt de valoriser le point d'arrêt RER envisagé à Baulers. L'accès tous modes au rail sera l'un des grands enjeux de l'actualisation du PCM. Un accès aisé à la gare de Nivelles, tant en voiture qu'en bus et en vélo est un enjeu majeur pour les habitants de Genappe si l'on veut espérer un report modal important vers le RER à destination de Bruxelles.

La mise à jour du PCM de Nivelles n'a pas encore débuté.

5.3.2 Braine-l'Alleud (2004)

En matière de circulation automobile, le PICM de Braine-l'Alleud/Waterloo a fait la proposition de créer un nouveau barreau Ouest qui relierait la RN°5 au Sud de Braine-l'Alleud à la route de Piraumont suite à la fermeture programmée de la Route du Lion. Ce projet a été considéré comme prioritaire par le PPMBW (voir ci-dessus). Ce barreau serait prolongé au Nord jusqu'à la Chaussée de Tubize. Un tel projet permettrait de réduire le transit dans le centre-ville de Braine-l'Alleud, en favorisant un développement

urbain harmonieux de celui-ci et faciliterait l'accessibilité à l'ouest de la ville. Le PICM propose de même la création d'une pénétrante sud de Braine-l'Alleud, nouvelle route parallèle au chemin de fer entre la route de Piraumont et la gare de Braine-l'Alleud afin d'améliorer l'accessibilité de la gare depuis le sud de Braine-l'Alleud et les communes environnantes.

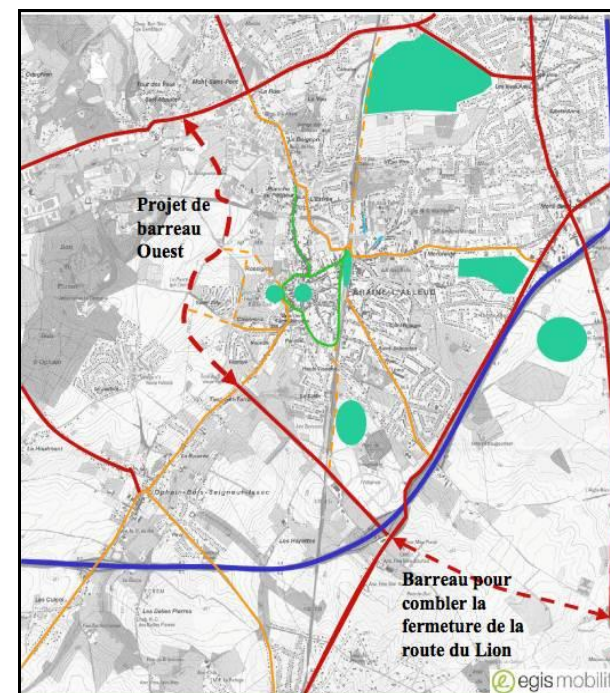


Figure 8: Projet de barreau Ouest

Source : PICM de Waterloo et Braine l'Alleud - Agora

Le PICM insiste sur la création d'un pôle multimodal à la gare de Braine-l'Alleud afin d'offrir des rabattements performants en transport public depuis la commune et les communes voisines.

Ces différents projets sont d'une grande importance pour Genappe car ils amélioreraient l'accessibilité de l'Ouest de Braine-l'Alleud et surtout l'accès aux gares en permettant des connexions beaucoup plus directes tant en transport public qu'en voiture.

5.3.3 Ottignies-Louvain-La-Neuve (2003)

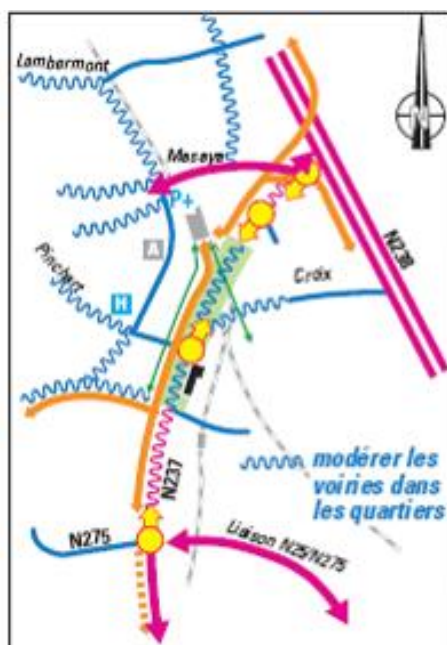


Figure 9: Liaison RN°25-RN°275

Source : PCM d'Ottignies – Louvain-la-Neuve

Le concept multimodal pour Ottignies-LLN redéfinit le rôle de la N237 comme accès de transport public vers le centre d'Ottignies. C'est dans ce cadre qu'il est proposé de créer une nouvelle liaison N25 – N275, qui se situerait à la limite entre Ottignies et Court-Saint-Etienne. Le scénario intermédiaire prévoit sur la N237 des mesures d'exploitation, notamment un contrôle d'accès en amont (donc vers Court-Saint-Etienne) et

des mesures en faveur des bus (gestion des feux et bandes bus). Le scénario volontariste (à long terme)

propose le principe d'une nouvelle liaison N25-N275. Considéré comme un ensemble avec une nouvelle liaison au nord (N257), un

effet de rocade serait créé permettant de réduire la circulation transitant par le centre d'Ottignies et d'améliorer l'accès en transport public depuis les communes voisines dont Genappe. Cette nouvelle liaison offrirait un accès plus direct à l'autoroute E411 venant de Genappe sans passer par Court-Saint-Etienne et Ottignies. Ce projet a été considéré comme prioritaire par le PPMBW (voir ci-dessus).

Les options transport public qui auront ou ont déjà un impact pour Genappe sont les suivantes :

- la volonté de valoriser la gare d'Ottignies comme gare IC et RER est évidemment favorable;
- la proposition d'une liaison Rapido Bus sur la N25 a déjà été réalisée.
- des liaisons en bus plus rapides vers Ottignies par la N237 seraient également bénéfiques.

5.3.4 Court-Saint-Etienne (2011)

Le PCM de Court-Saint-Etienne élaboré par Espaces-Mobilités entre 2009 et 2011 contient quelques propositions qui ont chacune à un degré divers une incidence pour Genappe

Liaison entre la RN°275 et la RN°25

Le PCM de Court-Saint-Etienne retient également le projet de liaison entre la RN°275 et la RN°25 qui est détaillée à la section précédente. Une telle liaison présenterait un intérêt à l'échelle du Brabant wallon, surtout si on réalise également la liaison entre la N275 et l'E411 à Bierges. Il s'agit d'un projet dont la réalisation passe après d'autres projets routiers dans la Brabant wallon. La liaison sur Court-Saint-Etienne serait à réaliser après la liaison sur

Rixensart, compte tenu des charges de trafic sur le réseau régional.

Les autorités communales considèrent cette liaison comme peu profitable pour la mobilité locale. Elles s'en réfèrent aux instances supérieures pour une décision à ce sujet et demandent à être associées aux éventuelles études préparatoires.

Développement du site Henricot II

Le déplacement du quai de chemin de fer (trains vers Ottignies), permet d'envisager la création d'une "place de la gare" sur le site Henricot qui accueillerait le terminus de bus de la ligne 366, une zone de dépose minute et un parking pour les navetteurs (celui du Parc à Mitrailles étant utilisé surtout le soir et le WE).

Différents tracés sont proposés; ils permettent :

- d'améliorer l'accessibilité de l'av.de Wisterzée et du noyau commercial de la Place Roi Baudouin
- d'alléger le trafic au carrefour de la Lanterne, dans l'av des Combattants et dans l'av de Wisterzée. La nouvelle voirie serait en fait régionale (nouveau tracé de la RN 275), les voiries précitées seraient rendues à la Commune.
- d'alléger le trafic dans la rue Henricot, avec la possibilité d'une mise à sens unique de la section étroite entre la rue de Vaujour et la place communale (cette section demande en effet des trottoirs plus larges)
- d'augmenter l'accessibilité en voiture et en bus de la halte de Court (dont le quai vers Ottignies est déplacé du côté de la rue Belotte), tout en maintenant l'accès facile à vélo et à pied

Exemple de tracé ci-dessous :

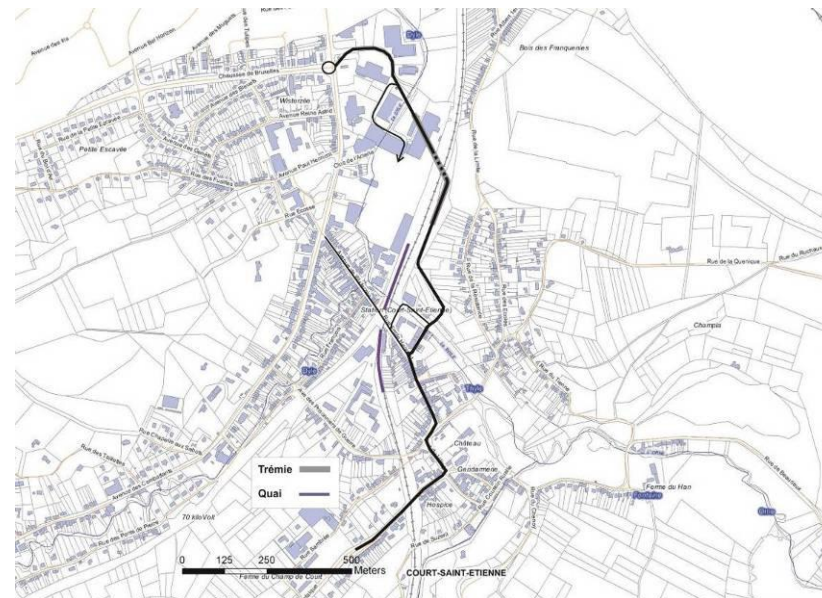


Figure 10: Projet de contournement du centre via le site Henricot

Source : PCM de Court-Saint-Étienne - 2011

Aménagements de la route régionale N237 (voir annexe 11)

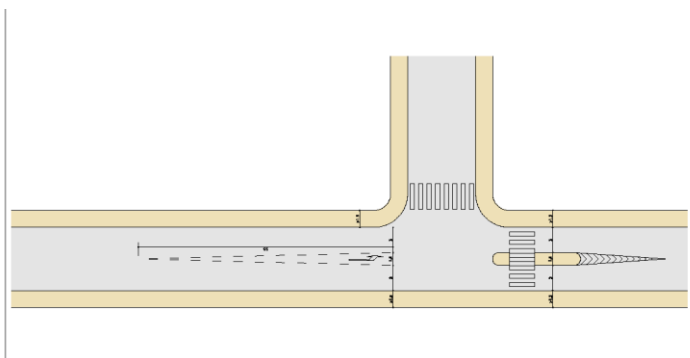
Les pistes cyclables existantes en accotement sont une bonne solution dans la section Sud, d'autant que le pré-RAVeL n'est pas loin. Equiper les traversées piétonnes d'îlots centraux, de marquages (là où la vitesse est limitée à 50 km/h) et d'un éclairage.

Les carrefours desservant les lotissements méritent un traitement soigné (passages piétons, trottoirs vers les arrêts TEC, éclairage spécifique).

En allant vers Ottignies les pistes cyclables s'arrêtent à hauteur du quartier de Méridaux, les cyclistes étant invités à rejoindre le pre-

RAVeL par le sentier. A partir de cet endroit, les trottoirs sont élargis selon les possibilités.

Au carrefour de l'avenue des Prisonniers de Guerre, une traversée piétonne peut être aménagée selon le principe suivant.

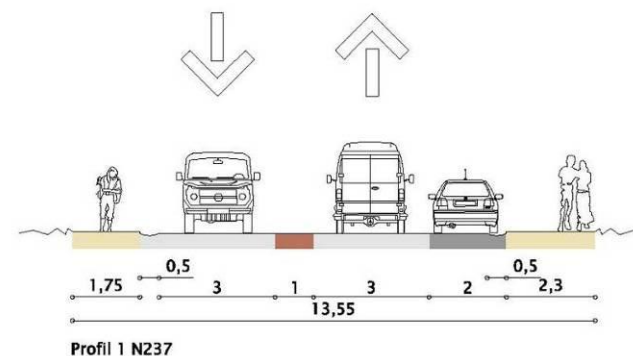
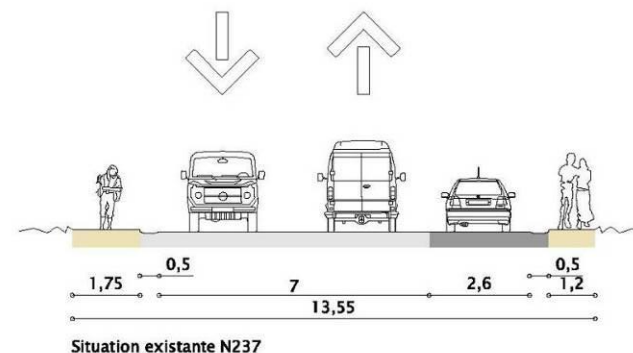


Dans la section comprise entre l'avenue des Prisonniers de Guerre et le carrefour de la Lanterne, il est proposé de retravailler le profil de la route à partir des façades, laissant la chaussée en l'état mais réduisant un peu sa largeur.

La bande centrale d'une largeur d'1 mètre, permet de rétrécir les bandes de circulation à 3 m, tout en permettant le croisement de poids lourds et le passage de convois exceptionnels. Elle procure un petit « + » de sécurité aux piétons qui traversent la chaussée.

La section comprise entre le carrefour de la Lanterne et l'entrée du parc à Mitrailles demande une réflexion globale (fluidité au carrefour de la lanterne, traversée piétonne pour les arrêts de bus, trottoirs, entrée ou non du site Henricot, terminus du bus 366 en

attendant son déplacement vers le halte SNCB sur le site Henricot, mise en valeur du parc du côté de l'ITP, ...).



Carrefour de la lanterne à court terme

Le calcul de capacité du carrefour montre que celle-ci peut être augmentée et répondre à la demande réelle en optant pour un cycle de 90 secondes, avec une phase de feu rouge anticipé dans

le sens Genappe-Ottignies permettant de faciliter le tourne-à-gauche dans l'avenue de Wisterzée.

D'autre part, il est proposé de mettre la rue E. Cosse en sens unique (sauf cyclistes) vers le carrefour, ce qui permet de rendre le carrefour plus compact, de faciliter le tourne-à-gauche dans l'avenue de Wisterzée et de rapprocher la traversée piétonne la plus fréquentée. Cela permet également de créer des places de parking dans la rue E. Cosse, à deux pas des commerces.

Les vireurs à gauche de la RN°237 côté Genappe dans la rue E. Cosse sont reportés sur la rue Paul Henricot. À cet endroit on donne une surlargeur à la voie vers Ottignies pour permettre de contourner une voiture qui tourne à gauche (la largeur ne permet pas de tracer une réelle bande de tourne-à-gauche). Au-delà du carrefour, un passage permet aux piétons descendant la rue Paul Henricot de rejoindre le trottoir opposé, le plus agréable vers le rond-point (et inversement).

Halte SNCB de Court-Saint-Etienne

La halte de Court-Saint-Etienne n'est pas très facile d'accès en voiture depuis l'avenue des Combattants (feux de la Lanterne, file au passage à niveau, pas de places de parking du côté ouest de la ligne de chemin de fer). L'objectif proposé est d'augmenter l'accessibilité de cette halte afin d'attirer vers le train des gens venant de Genappe ou de Limoges qui actuellement vont en voiture jusqu'à la gare d'Ottignies.

Cet arrêt comporte également un passage à niveau qui subit l'impact des trains passants et ceci de façon plus prononcée pour les trains s'arrêtant juste avant le passage à niveau. Cela

provoque un temps de fermeture prolongé imposé au trafic routier et aux modes doux.

Dans la situation actuelle, deux trains par heure s'arrêtent avant le passage et prolongent ainsi la fermeture des barrières d'environ 6 minutes (2X3 min). En heure de pointe, ce temps perdu a des conséquences visibles sur la circulation, et avec l'intensification probable du service RER, l'effet sera encore plus important.

Déplacer un quai pour que les deux haltes soient situées après le passage à niveau permettrait de réduire l'impact du passage à niveau sur le trafic.

Pour toutes ces raisons, il faut encourager le déplacement de la halte SNCB de Court-Saint-Etienne dans le sens Charleroi-Ottignies à front de la rue Belotte. Elle se trouverait plus près des espaces de parking; elle serait desservie par une nouvelle voirie créée pour la desserte du site Henricot II dans le cadre du réaménagement du site. Cette nouvelle voirie permettrait au bus de la ligne 366 d'établir son terminus à la halte de Court pour donner un contact TEC-train et un accès en bus au centre communal.

Les actions proposées pour améliorer l'équipement sont les suivantes:

- Un effort particulier est à apporter pour l'accueil des usagers. La halte doit être rafraîchie, disposer d'un éclairage efficace, d'un confort d'attente et d'information au voyageur (par exemple: horaire, n° de téléphone info, annonce vocale, ...)
- Les haltes doivent être munies de parkings vélos disposés pour qu'ils soient le plus visible possible.

- Les parkings pour autos doivent être aménagés (marquage, signalisation,...) et agrandis afin qu'ils paraissent propres, organisés et sécurisés, particulièrement à Faux et La Roche.
- Faciliter la montée et la descente du train pour les personnes âgées et à mobilité réduite (quais hauts lors des adaptations des haltes)

Terminus de la ligne 366

La mise en place d'une nouvelle voirie créée pour la desserte du site Henricot II dans le cadre du réaménagement du site doit permettre au bus de la ligne 366 d'établir son terminus à la halte de Court pour donner un contact TEC-train et un accès en bus au centre communal.

Nouvelle ligne TEC

Créer une liaison (plus) régulière entre Court-Saint-Etienne et LLN, et qui desservirait les différents villages.

Cette nouvelle liaison TEC doit relier Court-Saint-Etienne à Louvain-la-Neuve en desservant les villages, la place communale, les rues de Franquennies et le Ruchaux. Idem en sens inverse.

Les heures creuses et le week-end étant à priori des périodes moins pertinentes pour ce type de trajet, cette nouvelle ligne pourrait être mise en place dans un premier temps en heure de pointe.

Les itinéraires possibles :

- Créer une nouvelle ligne qui prendrait l'itinéraire de la ligne 28 entre Genappe et le centre de Court-Saint-Etienne, desservirait la rue de La Roche et la rue Defalque (lotissement

du Val de Croix) et bifurque vers LLN en passant par la gare de Cérroux-Mousty, la rue de Franquennies et Le Ruchau

→ Permet de d'augmenter l'offre sur la ligne existante qui dessert les villages, mais à faible fréquence et qui est très chargée en heure de pointe.

- La nouvelle ligne emprunterait la N275 avec des arrêts à des points importants tels que les gares et le centre de Court avant de rejoindre le Ruchau et LLN
 - Permet une liaison plus rapide vers LLN et dessert tous les villages sur le pourtour de la N275.
- Au lieu de desservir Genappe, la ligne pourrait venir de Villers-la-Ville qui n'est actuellement reliée à Court par aucune ligne TEC.

Vitesse commerciale TEC

La N 237 draine un nombre important de voyageurs en transport public (bus) vers le centre de Court-Saint-Etienne et vers Ottignies (centre et gare). Les bus (ligne 19 notamment) sont fortement ralentis aux heures de pointe, du fait de la congestion, ce qui n'encourage pas l'utilisation du bus plutôt que de la voiture pour se rendre au travail ou à la gare. Les prévisions de croissance du trafic sur cet axe (comme ailleurs en Brabant wallon) ne feront qu'aggraver la situation.

Les mesures pour faciliter le passage des bus sont les suivantes:

- Sur la RN237, prévoir les arrêts TEC en chaussée en direction d'Ottignies, de façon que les bus gardent leur place dans la file de trafic. sauf l'arrêt école provinciale où le bus s'arrête très longtemps pour l'embarquement et le débarquement des

passagers, ce qui risque de poser des problèmes au carrefour de la Lanterne.

- Au carrefour dit de la lanterne, modifier les phases de feux
- A plus long terme et dans le cadre d'un réaménagement de la RN 237, réaliser un couloir bus en direction d'Ottignies, entre le carrefour de la lanterne et le rond-point de la chaussée de Bruxelles (RN 275).

Pistes cyclables

- Les pistes sur voirie régionale
 - Entretien et réparation des pistes existantes
 - Prolongement de la piste sur la N237 en direction de Genappe pour rejoindre le Pré-RAVeL au niveau de la rue de Noirhat
- Transformation du Pré-RAVeL en RAVeL asphalté entre Genappe et Court-Saint-Etienne.

5.3.5 Villers-la-Ville (2002)

Le PCM de Villers-La-Ville ne contient aucune proposition à incidences fortes pour Genappe. De manière générale, le PCM réclame un transport par rail plus efficace, de meilleures correspondances à la gare d'Ottignies, tout en améliorant l'intermodalité et l'accessibilité des gares sur la commune (création de P&R, correspondances bus, accès vélo).

5.4 Documents communaux

La commune de Genappe ne dispose pas de Plan Communal de Développement (PCD), de Plan Communal de Développement Rural (PCDR) ni de schéma de structure.

5.4.1 Contrat d'avenir local (2008)

La commune de Genappe s'est lancée en 2007 et 2008 dans la réalisation d'un contrat d'avenir local (CAL) qui s'articule autour de trois enjeux comme représenté sur le schéma ci-dessous :

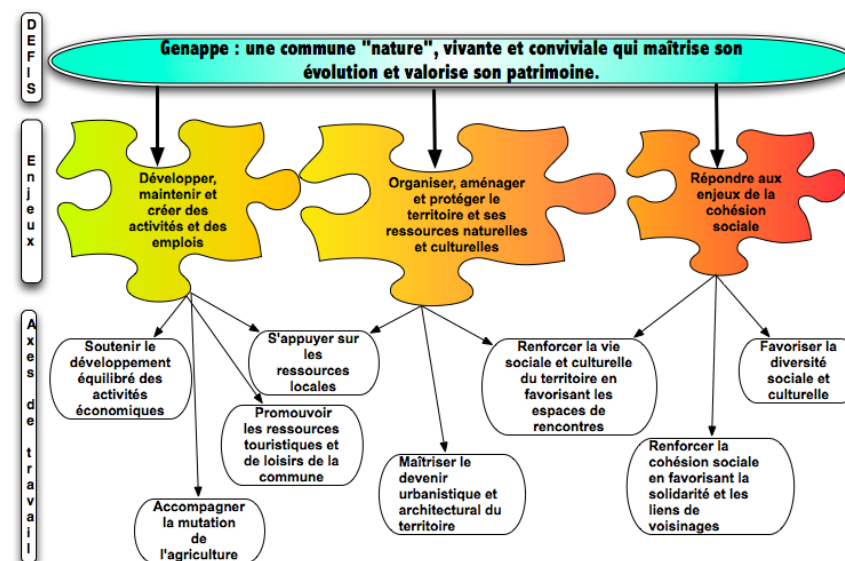


Figure 11: Structure des actions préconisées par le CAL

Source : Contrat d'avenir local - TRAME

L'étude répertorie une trentaine d'actions autour de ces trois enjeux. Les actions les plus pertinentes en matière de densification des noyaux villageois et de mobilité sont listées ci-dessous :

Développer, maintenir et créer des activités et des emplois

- Développer un/des éco-zoning(s)/parc(s) d'activités économiques durables.
- Soutenir le développement économique local en organisant le repérage, l'accueil et le développement d'activités économiques (TPE/PME principalement).
- Développer une véritable politique (offre, promotion, commercialisation) touristique de Genappe :
- Création/développement de circuits thématiques (VTT, patrimoine, culture) et/ou par public-cible (personnes âgées, enfants, bancs, aménagement des accès).

Organiser, aménager et protéger le territoire et ses ressources naturelles et culturelles

- Aménagement global/concerté (urbanisme, économie, mobilité) du périmètre Parc de la Dyle/place de la gare en lien avec les acteurs concernés (maison de repos, résidence service, jeunes, activités culturelles - théâtre, logement, HORECA, ...)
- Rationalisation des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme et l'élaboration d'une charte pour les nouvelles constructions.
- L'aménagement des places publiques :
 - Aménagement de la place de l'ancienne gare de Bousval, lieu de rencontre de proximité (sport, bibliothèque, snack, ravel, transports en commun, ...).

- Valoriser la place de Genappe pour la rendre "conviviale" (salon de thé, restos de différents standings, vitrine des produits locaux, ... etc).
- Aménager les abords de l'espace Beghin en lieu convivial et plurigénérationnel (jeux pour petits, bancs, "abri" pour les jeunes,...) et terrain pour vélo de cross, Skate, Agora space.
- Créer un espace partagé (entre modes de mobilité) au centre ville.

- Création d'un éco-quartier mixte au centre de Genappe (proximité/site de la sucrerie) (voir fiche projet 4).
- Valorisation du Pré-RAVeL en assurant des liaisons avec les différents sentiers.
- Développement/renforcement de lignes de bus ou de bus locaux.
- Elaboration d'un PiCM avec les communes de Court-St-Etienne et Villers-la-Ville (en prévision du RER notamment) => plus d'actualité étant donné que Court-Saint-Etienne a déjà réalisé son PCM
- Développer le maillage des déplacements doux en s'appuyant sur le Pré-Ravel et le futur Ravel.

Répondre aux enjeux de la cohésion sociale

- Développer la mobilité citoyenne (co-voiturage, ...), développer un service de transport (via la mobilité citoyenne ?) pour les jeunes et leur permettre de rejoindre les activités organisées à Genappe.

5.4.2 Schéma d'aménagement du centre (2007)

Le schéma d'aménagement du centre a été réalisé en 2007 par le bureau ABR. Cette étude visait à dresser le portrait des différents secteurs qui composent le centre de Genappe, à identifier leurs forces et opportunités et à dresser une liste d'actions prioritaires pour leur développement tant au niveau économique, qu'à la qualité du logement et du cadre de vie. Ce plan a mis en évidence une série de mesures à prendre en matière de mobilité afin de porter d'ambitieux projets urbanistiques. Les éléments principaux sont synthétisés ci-après.

Réorganisation des flux

La réorganisation des flux de circulation vise principalement à dégager de l'espace public pour les usagers faibles. Cette réorganisation va également permettre de créer un bouclage dans le but de faire converger les flux depuis les portes d'entrée vers des parkings. Depuis ces parkings, des connections piétonnes seront privilégiées vers l'axe commerçant. Cette réorganisation des flux implique, par exemple, la création d'une nouvelle voirie dans le prolongement de la rue Mathys afin de permettre la mise à sens unique de la rue de Ways.

Création d'une zone 20

Dans le but de créer, au centre, un espace public partagé, dans lequel les déplacements piétons seraient sécurisés, il convient de créer une zone 20 de centre urbain qui comprend les axes commerçants.

Création d'effets de porte

Afin de marquer cette zone 20, nous proposons d'aménager des effets de porte par une différence de niveau et de revêtement. Ces

portes que nous appelons « primaire » concernent le centre urbain de Genappe. Les portes, dites « secondaire », pourraient, quant à elles, indiquer l'entrée du bourg de Genappe par des aménagements particuliers sur les voies principales comme des ronds-points avec la N5.

Amélioration des voiries d'accès au noyau urbain

Une attention particulière devra être portée aux aménagements des abords de chaussée afin de ralentir le trafic (rétrécissement visuel de la chaussée) et de faire ressentir à l'automobiliste qu'il rentre dans une zone où la fonction principale n'est plus simplement de circuler. Ainsi les arrêts de bus pourraient être réintégrés à la chaussée, réduisant ainsi l'espace circulaire et provoquant le ralentissement tout en affirmant la priorité du transport en commun en agglomération.



Figure 12: Proposition d'aménagement

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

Ce ralentissement permettrait à l'automobiliste d'attacher beaucoup plus d'importance aux éléments nouveaux qui composeront l'espace : nouvelles fonctions, nouveaux commerces, nouvelles formes d'habitats,...

Infrastructures cyclables

Une attention est portée aux cyclistes au sein du périmètre d'étude. Le re-modelage des voiries principales permet de dégager de l'espace pour des pistes cyclables connectées au pré-RAVeL. De même, ces aménagements permettent de réduire visuellement la largeur de la chaussée et contribuent ainsi à la réduction de la vitesse automobile. De plus, dans le but de ne pas imposer des détours décourageants aux cyclistes, des sens uniques limités permettraient leur accessibilité dans les deux sens. (SUL)

Cheminements piétons

Que ce soit dans le centre, dans les cités sociales, dans les lotissements périphériques ou sur les voiries d'accès à Genappe, de nombreux chemins piétons existent mais ne sont pas mis en valeur. Ils sont soit mal entretenus ou tout simplement assimilés à la propriété privée de certains habitants.

Un effort doit être fait pour créer des continuités entre ces cheminements afin de lier les zones bâties. Une carte des promenades est disponible mais ces dernières ne sont pas visibles dans le centre de la commune. Un fléchage depuis la place de l'Eglise permettrait de renforcer la centralité au niveau du noyau urbain.



Figure 13: Proposition d'aménagement

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

Axe commerçant historique Nord-Sud

Rappelons l'existence d'un pôle commercial de moyennes surfaces à la périphérie du centre de Genappe. Depuis ce pôle, des connexions piétonnes doivent attirer les clients vers l'axe Nord-Sud. Le futur parking de ce complexe commercial, a été créé proche du centre afin d'inciter les visiteurs à pénétrer dans le centre urbain de Genappe. A l'autre extrémité de cet axe Nord-Sud, la place de la gare doit se positionner comme une locomotive pour le développement commercial du centre. Le supermarché existant doit y être localisé et accompagné de commerces de proximité organisés sous une galerie semi-couverte. En effet, les clients se plaignent régulièrement des conditions atmosphériques défavorables aux commerces urbains. Entre ces deux pôles, l'axe commerçant devra forcément s'adapter à la dynamique en place et par exemple commencer par modifier les heures d'ouverture et les produits proposés.



Figure 14: Proposition d'aménagement

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

Le schéma d'aménagement fait également des propositions en matière de mobilité au niveau des différents périmètres voués à une reconversion ou à un développement de l'habitat et des activités économiques. Le masterplan de l'étude synthétise les options de mobilité pour le centre de Genappe et est illustré par l'**annexe 12**.

Le site de la sucrerie

Du logement et des activités économiques devraient être développées sur le site de la sucrerie en lien et en continuité avec le tissu résidentiel existant afin de compléter et refermer le centre de Genappe.

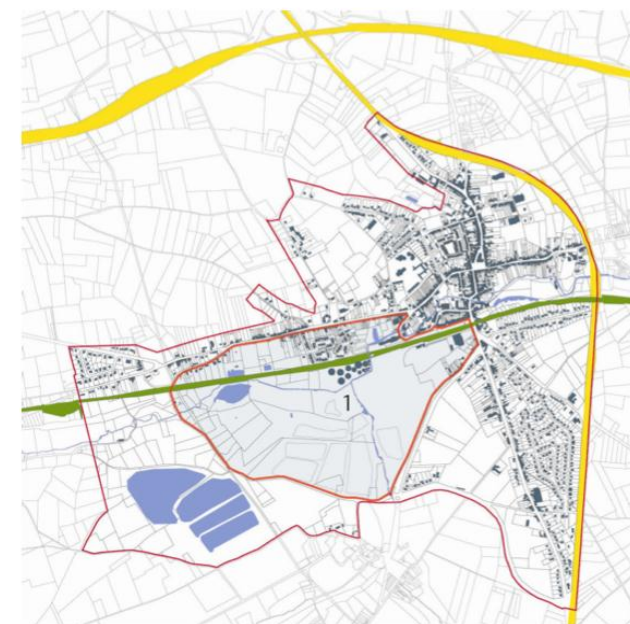


Figure 15: Secteur du site de la sucrerie

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

L'implantation d'un nouveau quartier nécessite l'ouverture de nouvelles voiries mais également la restructuration d'autres existantes. Le carrefour entre les rues Taburiaux et Berger, face à l'ancien bâtiment du Service Travaux, est repensé comme porte d'entrée dans le centre de Genappe. Le trait épais noir représente le trafic lourd (camion) qui est invité à ne plus emprunter les rues centrales (rue de Charleroi). Le projet d'aménagement sur la zone de la sucrerie prévoit des boulevards urbains (trait noir fin) pour assurer le bouclage du trafic. Les axes principaux (boulevards urbains) qui sont les suivants :

- Chaussée de Nivelles ;
- Chaussée de Charleroi ;
- Rue Saint-Joseph ;
- Route Betteravière.

Les cheminements piétons à valoriser (trait rouge) concernent, outre le RaVeL, l'axe entre la place de la gare et le centre sportif qui est primordial dans la structure territoriale proposée.



Figure 16: Propositions pour site de la sucrerie

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

La ZACC Saint-Joseph

En continuité de l'affectation résidentielle du périmètre 1, la ZACC St-Joseph vient compléter l'urbanisation au Sud-Ouest de la place de la Gare et propose un front bâti à la rue St- Joseph. La forme bâtie s'exprime en îlots urbains, moins denses que ceux prévus sur le périmètre 1, caractérisé par des logements unifamiliaux.

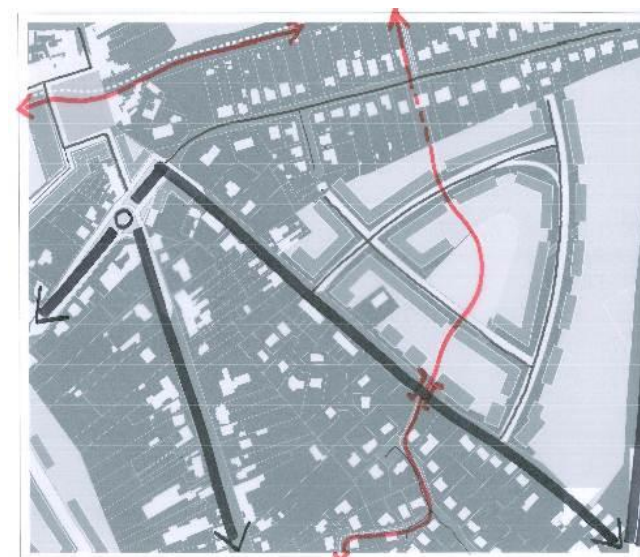


Figure 17: Propositions pour la ZACC Saint-Joseph

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

Deux accès automobiles sont prévus depuis la rue de Villers-La-Ville vers le site et deux liens vers l'avenue des Cottages sont également envisagés. L'aboutissement de la rue de Villers-La-Ville ne rejoint plus la chaussée de Charleroi mais participe à un aménagement urbain qui distribue la circulation. Un tissu bâti est

reconstitué autour de cet aménagement en voirie et permet de refermer la place de la Gare et la rue de Villers-La-Ville. A l'extérieur du périmètre il est proposé que la rue de Villers-La-Ville rejoigne la rue Saint- Joseph pour orienter les flux vers la Chaussée de Nivelles en passant par l'Ouest de l'espace vert public de la maison de repos. Dans le but de créer un maillage entre les quartiers, il est recommandé de liaisonner ces derniers par un cheminement piéton (trait rouge). Un lien piéton est donc vivement recommandé de part et d'autre de la rue de Villers-La-Ville afin de permettre un cheminement continu à travers les différents quartiers de Genappe.



Figure 18: Proposition de passerelle piétonne pour la ZACC Saint-Josph

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

La plaine communale (zone Beguin)

La fonction principale proposée pour cette zone est du logement, organisé sous forme d'appartements et d'habitations unifamiliales. Ceci nécessitera la création de 150 emplacements de stationnement.



Figure 19: Secteur de la plaine communale (zone Beguin)

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

Le schéma de mobilité proposé bouleverse quelque peu les habitudes en place dans le but de proposer une réorganisation de la circulation en proposant deux options principales :

- Mettre la rue de Ways à sens unique vers Bousval. Cette option permet de créer une nouvelle entrée dans Genappe ;

- Créer un lien depuis cette entrée dans la commune avec la sortie de la N5, à côté du pôle commercial. Cette liaison permettra aux habitants de Bousval d'emprunter le centre de la commune pour rejoindre leur localité.

L'avantage de cette proposition de mobilité est de créer un bouclage et d'orienter les flux dans le centre de Genappe. Ainsi, un habitant de Bousval, désireux de faire ses courses dans le centre, pourra se rendre directement aux parkings prévus dans ce périmètre. La mobilité douce est aussi intégrée au développement de ce site puisque des cheminements (représenté en rouge) sont à développer.



Figure 20: Propositions pour la plaine communale (zone Beguin)

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

5.4.3 Plan de reconversion du site des sucreries

Une étude est en cours pour la reconversion du site des sucreries de Genappe. Les résultats de cette étude devront être intégrés aux prochaines étapes de l'élaboration du PCM.

5.4.4 PCA de la Plaine communale

Une étude pour l'élaboration d'un plan communal d'aménagement de la plaine communale (zone Beguin) est en cours d'élaboration. Le PCM devra anticiper le développement du logement et des activités dans ce secteur.

5.4.5 ZACC de Villers-la-Ville

Un projet est en cours sur la ZACC de Villers-la-Ville mais il est encore trop tôt pour affirmer qu'elle sera mise en œuvre rapidement. Toutefois, on s'attend à une promotion immobilière vu sa situation de telle sorte que le PCM devra en tenir compte.

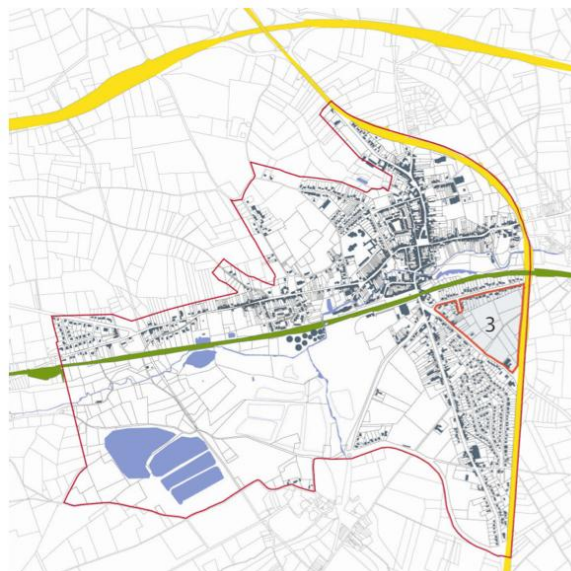


Figure 21: Secteur de la ZACC de Villers-la-Ville

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

5.5 Projets de développement sur la commune

Les projets connus de développement sur la commune sont synthétisés ci-dessous et représentés par la **carte 4**.

5.5.1 Projets de logement

Plusieurs projets de développement de logement sont attendus sur le territoire de Genappe mais les échéances de réalisation sont incertaines.

- Création de 30-40 appartements à Houtain-le-Val

- Projet de reconversion de la sucrerie (dont des logements pour personnes âgées)
- Projet de construction de logements sur la ZAC Saint-Joseph (en –standby par rapport au projet de sucrerie)
- Création de logements sur la plaine communale (voir résultats du PCA)
- Construction de 3 projets de logements à Bousval: 21 maisons groupées + 14 appartements
- Rénovation de l'îlot Mintens

5.5.2 Projets commerciaux

- Installation d'un Colruyt et d'autres enseignes (chaussures et textiles) le long de Chaussée de Bruxelles: création d'un rond-point sur la RN°5 pour l'accès au Colruyt et extension du parking
- Des commerces sont envisagés sur le site de la sucrerie

5.5.3 Projets d'infrastructures

- Construction d'un commissariat de police sur le site de l'Espace 2000 à Genappe à proximité des services communaux. Impacts à court-terme sur le stationnement.
- Dépôt d'un dossier auprès de la Communauté française pour la création d'une école secondaire: aucune certitude à ce stade.
- Pas de projets de centres sportifs ou culturels

5.6 Synthèse

- RN°5 apparaît comme une barrière physique au développement du centre ville puisque la zone d'habitat est délimitée par cette dernière ;
- structure du territoire fortement organisée de part et d'autre de l'axe routier Nivelles-Ottignies
- Plan provincial de Mobilité du Brabant wallon : cadre de gestion de la mobilité et de l'aménagement du territoire au niveau provincial
- PCM des communes voisines de Nivelles, Court-Saint-Etienne, Braine-l'Alleud et Ottignies-Louvain-la-Neuve avec des projets ayant un impact pour Genappe: nécessité de coordonner les actions entre communes
- plusieurs documents de planification (Schéma d'aménagement du centre, CAL, ...) avec des options intéressantes en matière de mobilité : coordination entre les études
- vaste projet de développement sur le site des anciennes sucreries : opportunité de densification et de création d'un éco-quartier
- plusieurs projets de logement et commerciaux avec des incidences en matière de trafic et de stationnement

6 L'analyse des déplacements

6.1 Déplacements domicile-travail

Les migrations quotidiennes des travailleurs pour motifs professionnels, que ce soit entre leur domicile et leur lieu de travail ou pour rejoindre un lieu de rendez-vous est une composante essentielle de la mobilité. Bien que celle-ci ne représente que de l'ordre de 40% des déplacements quotidiens un jour ouvrable (MOBEL 1999), elle influence très fortement le choix modal pour les autres motifs de déplacement. De plus, étant donné que ces déplacements sont plus concentrés dans le temps (bien que les pointes du matin et du soir ont progressivement tendance à s'estomper), ce sont ceux pour lesquels l'offre de transport public peut ou pourrait le mieux répondre à la demande.

6.1.1 Destinations

Les données les plus récentes en matière d'origine-destination proviennent de l'enquête de 2008 du SPF Mobilité et Transports sur les déplacements domicile-travail des travailleurs salariés des entreprises de plus de 100 personnes. Cette enquête a concerné 4633 Genappeiens ce qui équivaut à plus de 50% des actifs de la commune. On peut dès lors considérer que cette analyse est relativement représentative de la réalité communale.

Le schéma ci-dessous présente la répartition des destinations des travailleurs habitant Genappe.

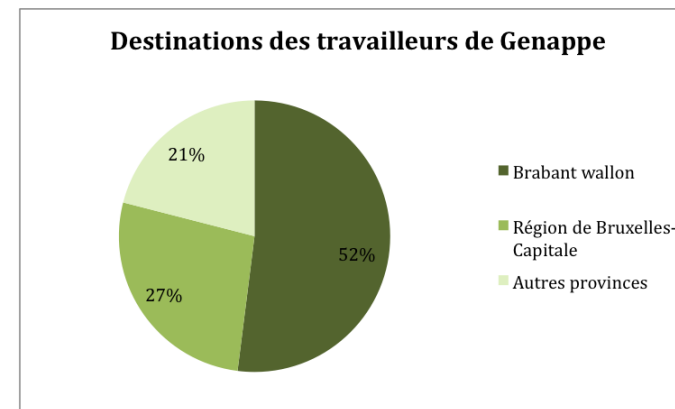


Figure 22: Destinations des travailleurs de Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

Ce schéma permet de tirer les constats suivants:

- 1 travailleur sur 2 exerce une activité dans le Brabant wallon
- 1 travailleur sur 4 exerce une activité à Bruxelles
- 1 travailleur sur 5 travaille dans une autre province.

Le tableau ci-après indique quelles sont les principales destinations des travailleurs habitant Genappe.

COMMUNE	TRAVAILLEURS
1 GENAPPE	628
2 NIVELLES	418
3 BRUXELLES-BRUSSEL	389
4 OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	301
5 BRAINE-L'ALLEUD	231
6 WAVRE	230
7 CHARLEROI	162
8 WATERLOO	149

9	IXELLES	128
10	ANDERLECHT	115
11	RIXENSART	97
12	UCCLE-UKKEL	96
13	LASNE	71
14	SCHAARBEEK-SCHAARBEEK	67
15	WOLUWE-ST-L	65
16	LA HULPE	61
17	ETTERBEEK	59
18	NAMUR	55
19	ST-J-TEN-NODE	54
20	ZAVENTEM	53

Tableau 6 : Destinations principales des habitants de Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

La carte ci-après représente les 20 principales destinations des travailleurs de Genappe. Cette carte montre qu'outre le Brabant wallon et la Région de Bruxelles-Capitale, c'est Charleroi, Namur et les alentours de l'aéroport de Bruxelles-National qui représentent les destinations les plus importantes.

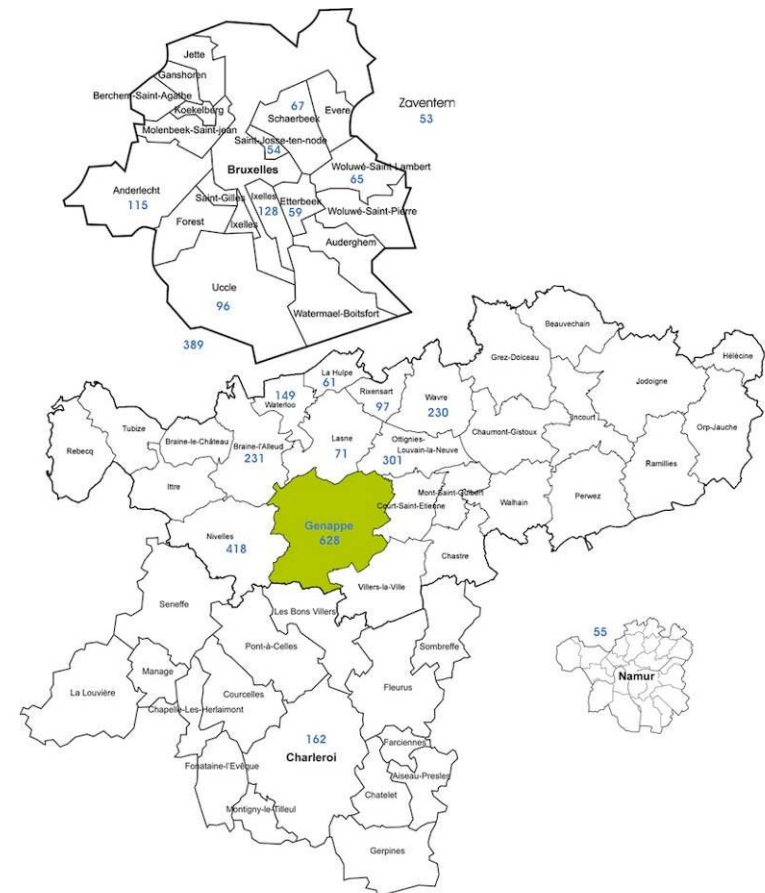


Figure 23: Destinations principales des travailleurs de Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

Le tableau ci-après indique quelles sont les communes de destination en Brabant wallon.

COMMUNE	TRAVAILLEURS	%
1 GENAPPE	628	26,36%
2 NIVELLES	418	17,55%
3 OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	301	12,64%
4 BRAINE-L'ALLEUD	231	9,70%
5 WAVRE	230	9,66%
6 WATERLOO	149	6,26%
7 RIXENSART	97	4,07%
8 LASNE	71	2,98%
9 LA HULPE	61	2,56%
10 COURT-SAINT-ETIENNE	46	1,93%
11 VILLERS-LA-VILLE	31	1,30%
12 TUBIZE	20	0,84%
13 BRAINE-LE-CHATEAU	16	0,67%
14 ITTRE	16	0,67%
15 MONT-SAINT-GUIBERT	13	0,55%
16 WALHAIN	11	0,46%
17 CHAUMONT-GISTOUX	9	0,38%
18 CHASTRE	8	0,34%
19 RAMILLIES	7	0,29%
20 GREZ-DOICEAU	6	0,25%
21 PERWEZ	5	0,21%
22 JODOIGNE	4	0,17%
23 INCOURT	3	0,13%
24 REBECQ	1	0,04%
25 ORP-JAUCHE	0	0,00%
26 HELECINE	0	0,00%
TOTAL	2382	100,00%

Tableau 7 : Destinations principales des habitants de Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

Ce tableau permet de tirer les constats suivants parmi les travailleurs exerçant une activité en Brabant wallon

- 1 travailleur sur 4 est employé à Genappe
- 60% des travailleurs exercent leur activité dans un des pôles majeurs de la Province (cfr PPMBW)
- très peu de personnes travaillent à l'Est du Brabant wallon

Le tableau ci-après indique quelles sont les communes de destination en Région de Bruxelles-Capitale.

COMMUNE	TRAVAILLEURS	%
BRUXELLES	389	30,75%
IXELLES	128	10,12%
ANDERLECHT	115	9,09%
UCCLE	96	7,59%
SCHAERBEEK	67	5,30%
WOLUWE-ST-LAMBERT	65	5,14%
ETTERBEEK	59	4,66%
ST-J-TEN-NODE	54	4,27%
AUDERGHEM	47	3,72%
WATERMAEL-BOITSFORT	47	3,72%
ST-GILLES	42	3,32%
EVERE	39	3,08%
ST-J-MOLENBEEK	36	2,85%
FOREST	31	2,45%
WOLUWE-ST-PIERRE	22	1,74%
JETTE	11	0,87%
KOEKELBERG	8	0,63%
GANSHOREN	4	0,32%
BERCHEM-ST-AGATHE	4	0,32%
WEZEMBEEK-OPPEM	1	0,08%
TOTAL	1265	100%

Tableau 8 : Destinations principales des habitants de Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

Ce tableau permet de tirer les constats suivants parmi les travailleurs exerçant une activité en Région bruxelloise

- 1 travailleur sur 3 se rend dans la Ville de Bruxelles
- les autres communes de destination sont principalement localisées au Sud et à l'Est

6.1.2 Origines

Le schéma ci-dessous présente la répartition des origines des travailleurs habitant Genappe dont près de 2/3 proviennent du Brabant wallon.

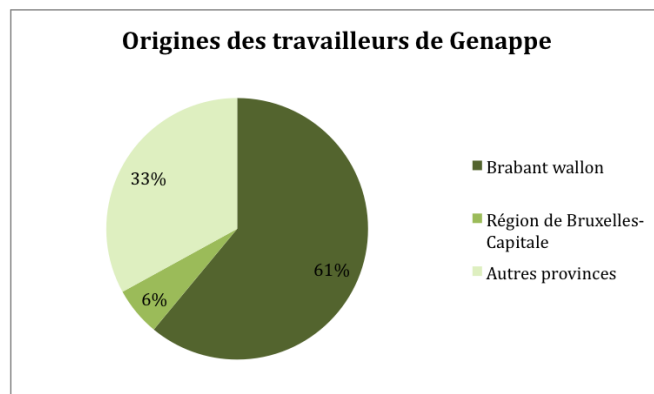


Figure 24: Origines des personnes travaillant à Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

Le tableau ci-après indique quelles sont les communes d'origine des personnes exerçant un emploi à Genappe.

COMMUNE	TRAVAILLEURS
1 GENAPPE	628
2 CHARLEROI	75
3 NIVELLES	60
4 LES BONS-VILLERS	59
5 VILLERS-LA-VILLE	48
6 COURT-SAINT-ETIENNE	42
7 BRAINE-L'ALLEUD	39
8 OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	37
9 PONT-A-CELLES	33
10 WAVRE	26
11 WATERLOO	24
12 COURCELLES	22
13 FLEURUS	21
14 LASNE	18
15 NAMUR	15
16 LA LOUVIERE	15
17 GREZ-DOICEAU	13
18 ANDERLECHT	12
19 SCHAERBEEK	11
20 SOMBREFFE	10

Tableau 9 : Origines principales des personnes travaillant à Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

Ce tableau permet de tirer les constats suivants :

- La grande majorité provient directement de Genappe
- Les autres personnes viennent principalement des communes voisines du Brabant wallon et du Hainaut.

La carte ci-après représente les 20 principales origines des personnes travaillant à Genappe.



Figure 25: Origines principales des personnes travaillant à Genappe

Source : SPF Mobilité & Transports - 2008

6.1.3 Répartition modale

L'enquête de 2008 réalisée par le SPF Mobilité & Transports permet d'estimer la part modale des actifs de Genappe. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-après.

MODE DE TRANSPORT	TRAVAILLEURS	%
VOITURE	3616	78,0
COVOITURAGE	124	2,7
TRAIN	553	11,9
BUS-TRAM-METRO	150	3,2
BUS ENTREPRISE	19	0,4
VELO	37	0,8
MOTO	54	1,2
A PIED	81	1,0
TOTAL	4633	100

Tableau 10 Part modale des travailleurs de Genappe
(Source : SPF Mobilité et Transports – 2008)

Ces chiffres permettent de tirer les constats suivants:

- 4 travailleurs sur 5 se rendent à leur travail en voiture
- le train est utilisé par 12% des travailleurs (sans doute majoritairement des navetteurs vers Bruxelles)
- le bus ne représente que 3% des travailleurs
- le vélo et la marche à pied sont dérisoires ce qui s'explique notamment par le peu d'emplois dans la commune
- le covoiturage est en-dessous de la moyenne provinciale qui est de 6,5%
- la part modale de la voiture est supérieure à la moyenne régionale qui était de 76,1% et à la moyenne provinciale qui est de 74,8% pour la même année.

Le tableau ci-après compare la part modale des personnes venant travailler à Genappe.

<i>MODE DE TRANSPORT</i>	<i>TRAVAILLEURS</i>	<i>%</i>
VOITURE	1366	81
COVOITURAGE	44	2,6
TRAIN	60	3,6
BUS-TRAM-METRO	99	5,8
BUS ENTREPRISE	1	0
VELO	23	1,4
MOTO	25	1,5
A PIED	73	4,3
TOTAL	1691	100

Tableau 11 Part modale des travailleurs à destination de Genappe
Source : SPF Mobilité & Transports – 2008

6.2 Déplacements domicile-école

6.2.1 Destinations

Sur base des données assez anciennes du recensement de l'INS en 2001, les destinations des élèves de Genappe sont reprises dans le tableau ci-dessous. Etant donné que les écoles connaissent moins d'évolution que les entreprises, il est fort probable que la tendance soit restée relativement stable.

<i>DESTINATION</i>	<i>ELEVES</i>
NIVELLES	405
GENAPPE	339
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	283
REGION BRUXELLES-CAPITALE	188
COURT-SAINT-ETIENNE	141
BRAINE-L'ALLEUD	65

WAVRE	56
LES BONS VILLERS	47
WATERLOO	46
LASNE	44
NAMUR	39
CHARLEROI	30
RIXENSART	21

Tableau 12 Part modale des élèves de Genappe
Source : INS - 2001

Ces chiffres permettent de tirer les constats suivants:

- Outre Genappe, le pôle scolaire le plus important est de tout évidence Nivelles qui est suivi par Ottignies-LLN
- Un nombre important d'élèves se rendent quotidiennement à Bruxelles
- Court-Saint-Etienne accueille également de nombreux élèves de Genappe

La carte ci-après représente les principales destinations des élèves de Genappe.

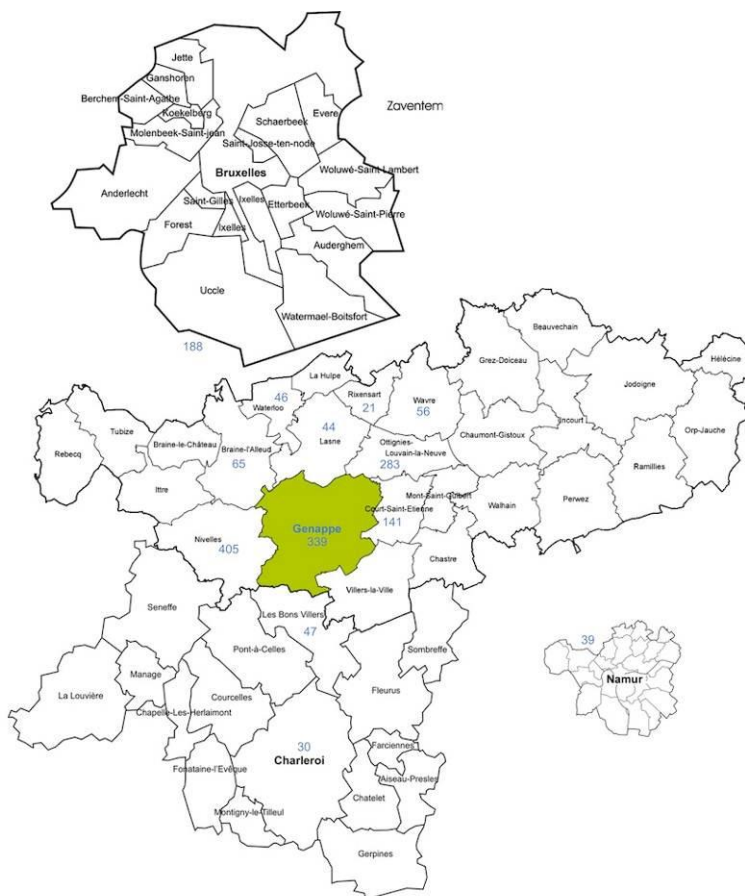


Figure 26: Destinations principales des élèves de Genappe

Source : INS - 2001

6.2.2 Répartition modale

Aucune donnée n'est disponible sur la répartition modale des élèves en provenance de Genappe.

6.2.3 Origines

Aucune donnée n'est disponible sur l'origine des élèves fréquentant les établissements scolaires de Genappe mais une enquête sera réalisée auprès des écoles par le SPW dans le cadre de ce PCM.

6.3 Autres types de déplacements

Aucune donnée n'est disponible sur les origines et destinations des autres types de déplacements tels que les loisirs ou les achats. Etant donné la position de Genappe, les destinations principales par type de déplacement sont vraisemblablement les suivantes :

▪ Achats

- Nivelles (artères commerçantes et shopping de Nivelles-Sud)
- Ottignies-Louvain-la-Neuve (notamment l'Esplanade)
- Waterloo (artères commerçantes et HyperCarrefour)
- Bruxelles (magasins spécialisés)

▪ Loisirs

- Braine-l'Alleud (cinéma Imagibraïne)
- Ottignies-Louvain-la-Neuve (centres culturels, théâtre)
- ...

6.4 Temps de parcours

Afin de mesurer l'attractivité des différents modes de transport, une comparaison a été faite entre les temps de parcours réalisés en voiture, en transport public ou via une combinaison des deux par un rabattement vers une gare (Nivelles ou Ottignies en fonction de la destination finale), ceci en heure de pointe (arrivée à destination à 9h) et en heure creuse (arrivée à destination à 14h). Les calculs sont basés sur différents outils de calcul d'itinéraires (Infotec, Railtime et Google Maps). Pour réaliser cet exercice, nous avons opté pour les hypothèses suivantes :

Trajet vers arrêt de bus	5 min
Stationnement à la gare + attente du train	10 min
Stationnement à destination	5 min
Congestion vers Bruxelles (heure de pointe)	30 min
Congestion vers Bruxelles (heure creuse)	5 min
Congestion depuis Bruxelles (heure de pointe)	20 min
Congestion depuis Bruxelles (heure creuse)	5 min
Congestion dans le Brabant wallon (heure de pointe)	5 min
Congestion dans le Brabant wallon (heure creuse)	0 min

Sur base de ces différents schémas, on peut tirer les constats suivants :

- Sauf sur les trajets à destination ou en provenance de Bruxelles, les temps de parcours en transport public ne sont pas compétitifs et comportent un nombre élevé de correspondances;
- Les trajets en transport public en interne dans le Brabant wallon sont très pénalisants (exemple de Tubize);

- Les trajets en voiture + train (stationnement à la gare) sont les plus rapides à destination de Bruxelles (heure de pointe du matin) et relativement équivalents au trajet uniquement en voiture en provenance de Bruxelles (heure de pointe du soir),
- En heure creuse, la voiture est la plus rapide sur toutes les destinations.

Cet exercice revêt une certaine importance car il montre les limites de l'offre actuelle en matière de transport public depuis et vers Genappe. Le différentiel de performance entre la voiture et le transport public est trop marqué que pour espérer influencer sensiblement les comportements de mobilité sur les longues distances.

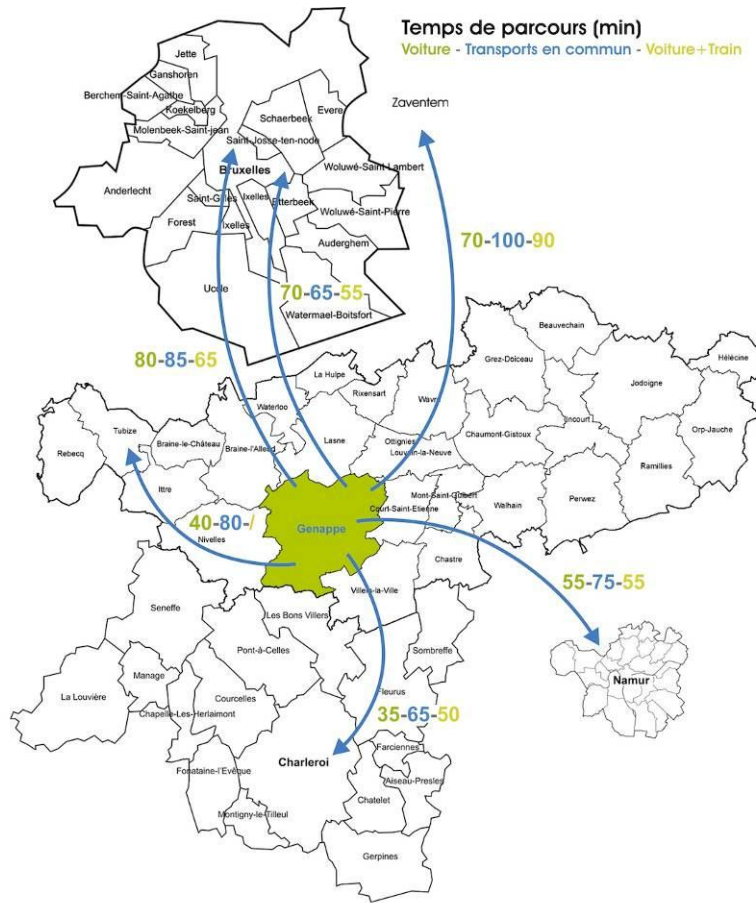


Figure 27: Estimation des temps de parcours en fonction du mode – Arrivée à destination à 9h

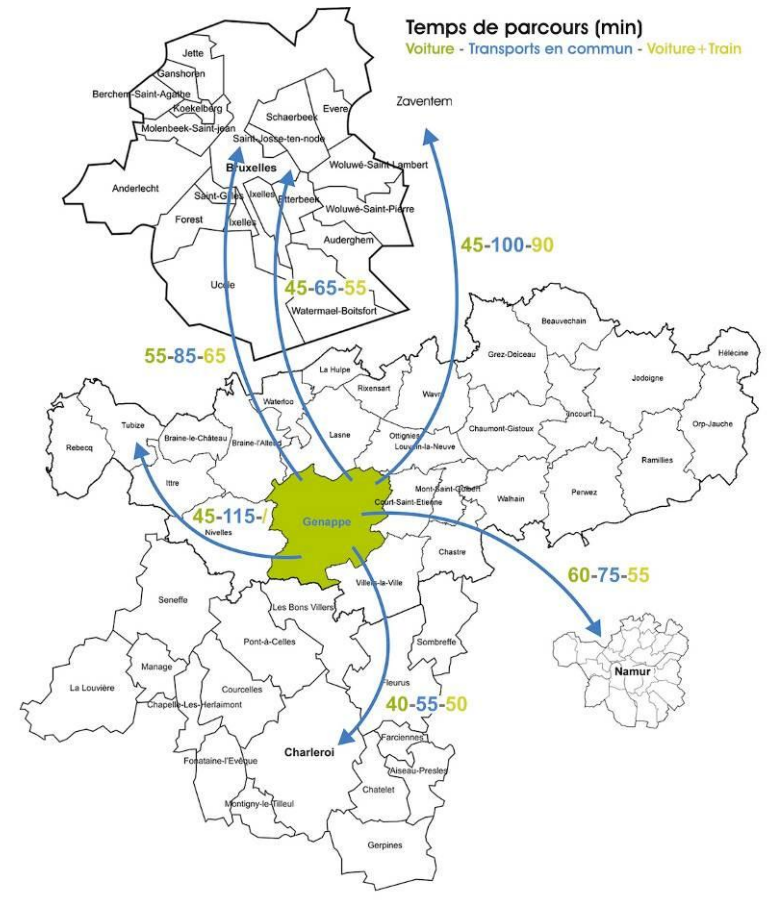


Figure 28: Estimation des temps de parcours en fonction du mode – Arrivée à destination à 14h

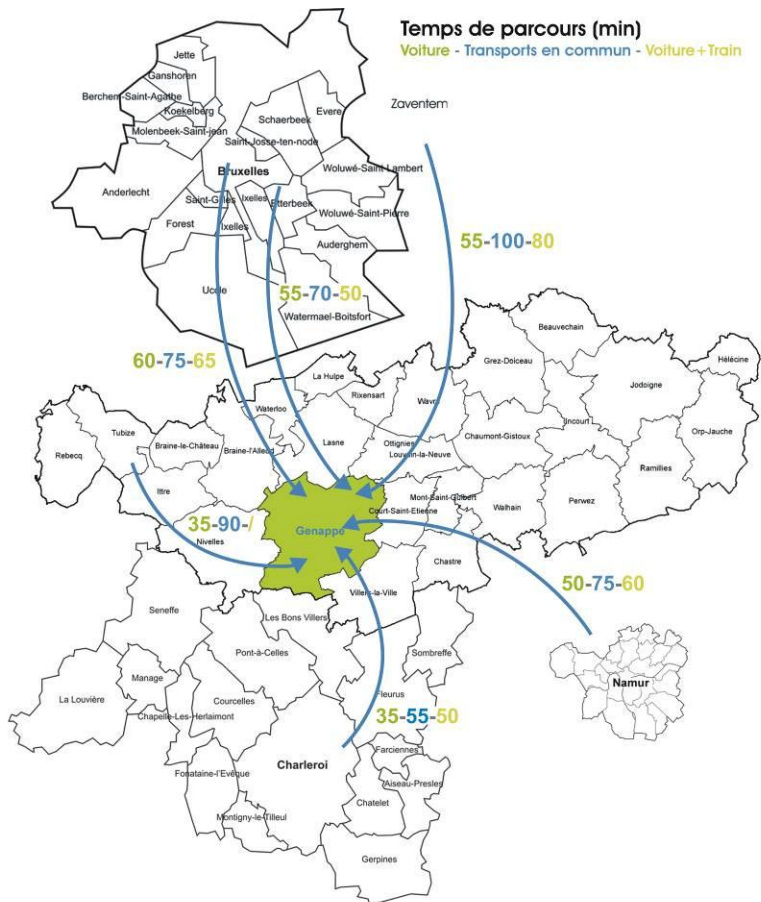


Figure 29: Estimation des temps de parcours en fonction du mode – Départ à l'origine à 17h

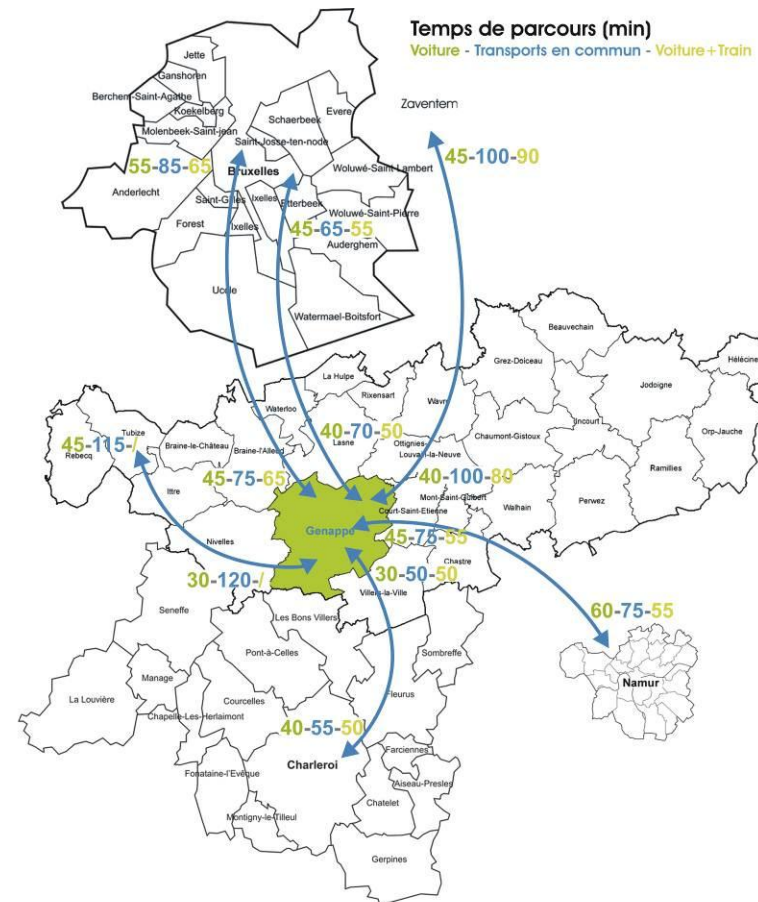


Figure 30: Estimation des temps de parcours en fonction du mode – Départ à l'origine à 14h

Synthèse

- majeure partie de la population (+ de 50%) travaille dans le Brabant wallon et seulement ¼ à Bruxelles
- emploi surtout dans les pôles d'Ottignies-LLN-Wavre et de Braine-l'Alleud-Waterloo ainsi que Nivelles
- fréquentation des écoles de Nivelles, d'Ottignies-LLN et de Court-Saint-Etienne
- usage prépondérant de la voiture, utilisation moyenne du train et assez faible du transport en commun et du vélo par les travailleurs
- temps de parcours favorables à la voiture sauf vers Bruxelles en heure de pointe
- temps de parcours intéressants pour la combinaison voiture + train
- temps de parcours en transport public peu performants dans le Brabant wallon

7 Circulation automobile

7.1 Réseau routier

7.1.1 Structure du réseau routier

Genappe compte 458 km de voiries dont 398 de petites voiries vicinales et 60 de grandes communications.

Le centre de la commune bénéficie d'une très bonne accessibilité routière principalement de par sa proximité avec quatre autoroutes :

- 10 km pour rejoindre le Ring Ouest de Bruxelles ;
- 13 km pour rejoindre l'autoroute E19 Paris-Mons ;
- 15 km pour rejoindre l'autoroute E411 Bruxelles-Luxembourg ;
- 16 km pour rejoindre l'autoroute E42 Liège-Namur.

Le réseau routier structurant est représenté par la **carte 1**. La commune est traversée par deux routes numérotées d'importance régionale :

- La RN°25 qui rejoint Nivelles à Wavre est la seule voie rapide ayant une orientation ouest-est au sud de l'agglomération de Bruxelles. Elle est classée par la Région wallonne en tant que RGG2 (voir carte ci-dessous) et fonctionne en quelque sorte comme un « Grand Ring » de Bruxelles en reliant l'E19 à l'E411. Cette voirie de grand gabarit permet ainsi une liaison sécurisée et aisée entre les pôles urbains importants du Brabant wallon. Le développement important de ces pôles et la

périurbanisation de Bruxelles dans les communes rurales du Brabant wallon intensifient progressivement le trafic sur cet axe. Cette voirie coupe la commune en deux parties isolant en quelque sorte l'entité de Glabais et le Nord de Bousval.

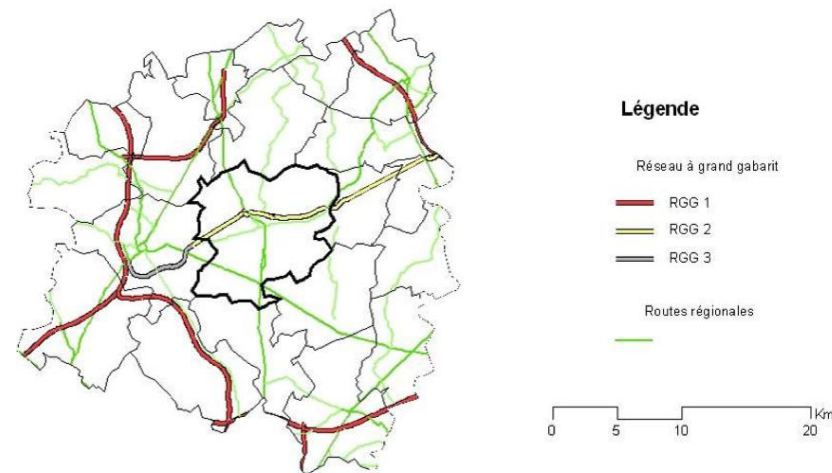


Figure 31 Réseau routier principal

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

- La RN°5 constitue une liaison entre Bruxelles – Waterloo – Charleroi. Pour y limiter les vitesses, son gabarit a été réduit à une bande dans chaque sens de circulation, la bande centrale étant occupée par un terre-plein régulièrement interrompu pour les tournes à gauche (refuge sécurisé). L'évolution de l'activité économique et de l'aéroport de Gosselies laisse présager une augmentation sensible de la circulation sur cet axe. Cette voirie traverse la commune du nord au sud. Le centre de Genappe et l'entité de Baisy-Thy sont toutefois protégés par des contournements.

La commune compte également des routes numérotées de plus petit gabarit :

- RN°237 qui relie Nivelles à Ottignies et dédouble en quelque sorte la RN°25
- RN°271 qui relie Genappe à Lasne
- RN°93 qui relie Nivelles à Namur

Le réseau des voiries dans le centre de Genappe se caractérise par deux organisations distinctes:

Au Nord de la voie ferrée : Le réseau routier reflète une structure ancienne. Le déplacement du village de Vieux-Genappe vers Genappe a donné l'occasion aux aménageurs de l'époque de créer un réseau de rues étroites inscrites dans un tissu urbain dense. La relation entre les voiries et la voie ferrée est différente entre le Nord et le Sud du périmètre d'étude. Les voiries au Nord sont antérieures à la voie ferrée ce qui a pour conséquence qu'elles sont arrêtées par cette dernière tandis qu'au Sud, le réseau s'est développé postérieurement à la réalisation de la voie ferrée ce qui a eu pour effet de créer un passage unique au niveau de la place de la gare (ABR – 2007).

Au Sud de la voie ferrée : Le réseau routier au Sud de la voie ferrée s'étend en « patte d'oie » à partir du passage à niveau. Les voiries sont plus larges et moins aménagées. Elles sont dépourvues pour la plupart de trottoirs et sont bordées par un bâti hétérogène. Notons la création dans les années '90 de la route betteravière qui contourne le réseau existant pour relier directement la sucrerie à la RN°5 (ABR – 2007).

7.1.2 Régimes de vitesse

La **carte 5** représente les régimes de vitesse sur le réseau structurant et quelques autres voiries importantes. La vitesse en agglomération est fixée à 50km/h comme recommandé. On observe rapidement que les vitesses varient fortement sur le réseau et présente donc peu d'homogénéité et vraisemblablement peu de lisibilité pour l'automobiliste. Plusieurs zones 30 ont été instaurées à hauteur des écoles mais sur des distances assez courtes ce qui peut limiter leur lisibilité et respect.

Lors des visites de terrain, nous avons remarqué que certains panneaux étaient absents ou peu lisibles (cachés, effacés, abîmés).

7.1.3 Charges de trafic

Les charges de trafic sur les différentes voiries structurantes situées sur le territoire communal sont représentées sur la **carte 6**. Sur base de cette carte, on peut tirer les constats suivants :

- **RN°25 (Nivelles-Wavre) :** La RN°25 est beaucoup plus chargée à l'est de Genappe en direction d'Ottignies qu'à l'ouest en direction de Nivelles.
- **RN°5 (Bruxelles-Charleroi) :** La RN°5 connaît une croissance constante de son trafic. Elle est plus chargée au Nord de Genappe en direction de Braine-l'Alleud/Bruxelles qu'au Sud vers Charleroi. Le volume diminue encore après le croisement avec la RN°93. Selon une campagne de comptages réalisée en juin 2006, le nombre de véhicules/jour est identique dans chaque sens, à savoir près de 8.300 uv/jour (usagers véhicules/jours). Le graphique ci-dessous montre toutefois que le volume est plus important en matinée dans le

sens Charleroi-Bruxelles et inversement le soir. Cela montre que cette voirie est vraisemblablement utilisée pour des déplacements pendulaires par des personnes habitant au Sud de Genappe et désirant se rendre dans des pôles tels que Braine-l'Alleud et Waterloo ainsi que vers Bruxelles.

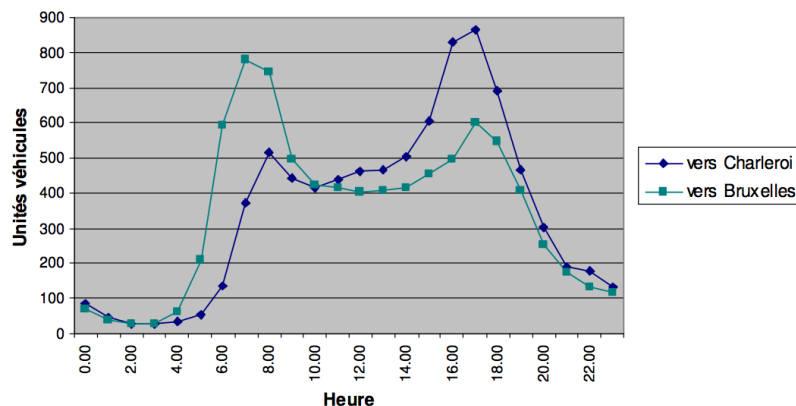


Figure 32 : Charges de trafic - RN°5

Source : Schéma d'aménagement du centre de Genappe – ABR (2007)

- **RN°237 (Nivelles-Ottignies)** : Seules des données de 2005 sont disponibles pour le tronçon Nivelles-Genappe. On observe un volume de trafic assez faible sur cet axe dès lors que le transit de longue distance se rabat sur la RN°25.
- **RN°93 (Nivelles-Namur)** : Le trafic atteint de l'ordre de 4.500 véhicules sur cet axe avec un pourcentage plus élevé de poids lourds (+ de 8%) qui l'utilisent comme raccourci vers Namur plutôt que d'utiliser le réseau de plus grand gabarit.

7.1.4 Itinéraires de transit

Trafic de transit : trafic traversant la commune sans y faire arrêt ; qui a son origine, sa destination et ses étapes éventuelles en dehors de Genappe.

Les itinéraires de transit ont été identifiés sur la **carte 7**. Il s'agit essentiellement d'itinéraires permettant de rejoindre de façon plus directe la RN°25.

- Trafic de transit vraisemblable sur la RN°271 (Glabais) pour rejoindre Lasne, Rixensart voire l'E411
- Trafic de transit à travers Baisy-Thy pour rejoindre les ruines de Villers-la-Ville
- Trafic de transit entre la RN°275 et la RN°25 par la rue de Ferrières à Bousval
- Trafic de transit par la rue Emile François à Ways pour rejoindre l'échangeur de la RN°25
- Trafic de transit par le chemin de la cense brûlée et par la route de Lillois (Vieux-Genappe) pour rejoindre l'échangeur de la RN°25
- Trafic de transit depuis la RN°5 vers la RN°275 (Tangissart) et la RN°25 par les rues de Godefroid de Bouillon, Tabaral, Hattain, du Chant des Oiseaux et des Communes
- Trafic de transit par la Rue de Godefroid de Bouillon ou de la Croisette pour relier la RN°5 à Villers-la-Ville

7.1.5 Projets d'aménagements de voiries

Peu de projets de nouvelles voiries sont au programme sur le territoire communal :

- Création d'un rond-point sur la RN°5 en vue de faciliter l'accès aux nouveaux projets commerciaux le long de la Chaussée de Bruxelles (Colruyt et autres enseignes) et d'améliorer la sécurité routière;
- Projet de rond-point sur la RN°5 au niveau de la rue de Villers-la-Ville et de la rue Longchamps

7.1.6 Offre de stationnement

La commune ne connaît pas de problèmes majeurs en matière de stationnement comparé à d'autres communes similaires.

■ Normes de stationnement

La commune impose actuellement la création de deux places de stationnement pour chaque nouveau logement.

■ Stationnement dans le centre

Le centre de Genappe comporte différentes zones de parking dont la capacité totale s'élève à 500 places actuellement et dont l'occupation est relativement faible à l'exception de la zone située aux abords de la place de l'Eglise et dans les rues commerçantes principales. L'offre de stationnement dans le centre est représentée sur la **carte 8**.

Le centre comporte une zone bleue qui s'étend du croisement entre la rue de Bruxelles et la rue Emile Vandevandel jusqu'à la rue de la station.

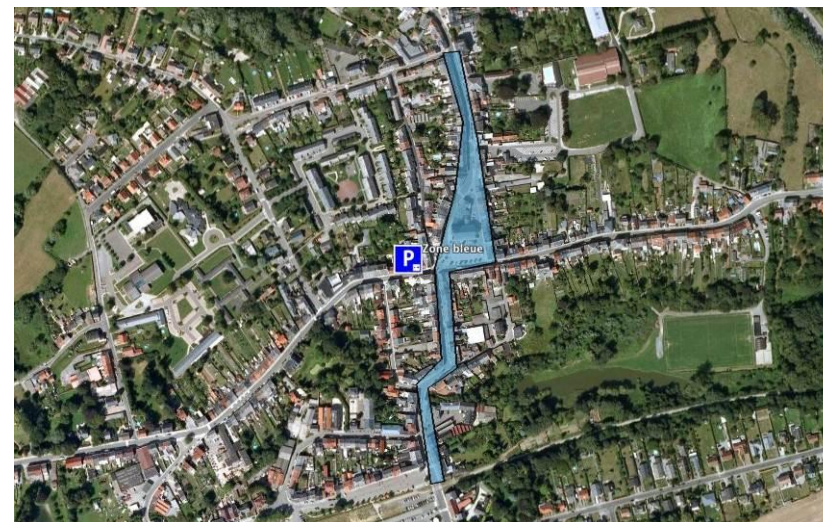


Figure 33: Localisation de la zone bleue

Nous trouvons donc en zone bleue et donc limitée à un stationnement n'excédant pas 2h : les rues de Charleroi, de Bruxelles (sur une partie), E Lutte, de Ways (sur une partie), la place de la Gare (sur une partie) et la Grand Place

A l'intérieur de cette zone, des zones limitées à 30 et 60 minutes ont été créées :

Limitation à 30 min :

- Entre les immeubles n°41 et 45 de la rue de Charleroi
- Rue de Bruxelles, sur 24m à partir de l'immeuble 4 (de la poissonnerie jusqu'à l'agence immobilière ZOOM),
- Entre les immeubles 33 et 49 de la rue de Bruxelles

Limitation à 60 min :

- Rue de Bruxelles, sur 10m devant l'immeuble 74 (Ets Pirard),
- Rue de Bruxelles, sur 5m devant l'immeuble 115 (Boulangerie l'artisanale),
- Rue de Bruxelles, sur 20m à partir de l'immeuble 111 (centre de radiologie).

Le stationnement est contrôlé par un agent deux heures tous les jours. Ci-dessous, le nombre de procès-verbaux émis pour la zone bleue depuis 2008 (date de mise en œuvre de la zone).

	2008 (novembre-décembre)	2009	2010	2011 (jusqu'avril)
Nombre de PV	635	1252	454	252

Tableau 13 Evolution du nombre de procès-verbaux dans la zone bleue du centre de Genappe

Source : Commune de Genappe

On peut constater une nette diminution au fil des années, ce qui peut s'expliquer par le temps d'adaptation des habitants à la nouvelle réglementation.

■ Stationnement dans les villages

Des problèmes de stationnement peuvent se poser dans les villages, dus notamment à l'étroitesse des voiries et au manque d'emplacements. Les automobilistes se stationnent donc régulièrement sur les trottoirs au détriment du cheminement piéton. C'est particulièrement le cas dans les villages de Houtain-le-Val et de Loupoigne.



*Rue de Fontaine-
l'Evêque à Loupoigne*



Loupoigne

Houtain-le-Val

■ Parkings publics

Outre les parkings de supermarchés et le stationnement en voirie, le centre communal dispose de différents espaces de stationnement qui sont pour la plupart sous-utilisés actuellement (à l'exception du parking sur la place de l'Eglise). Ces parkings totalisent une capacité de stationnement pour quelque 450

voitures ce qui est assez important à l'échelle d'une commune de la taille de Genappe.

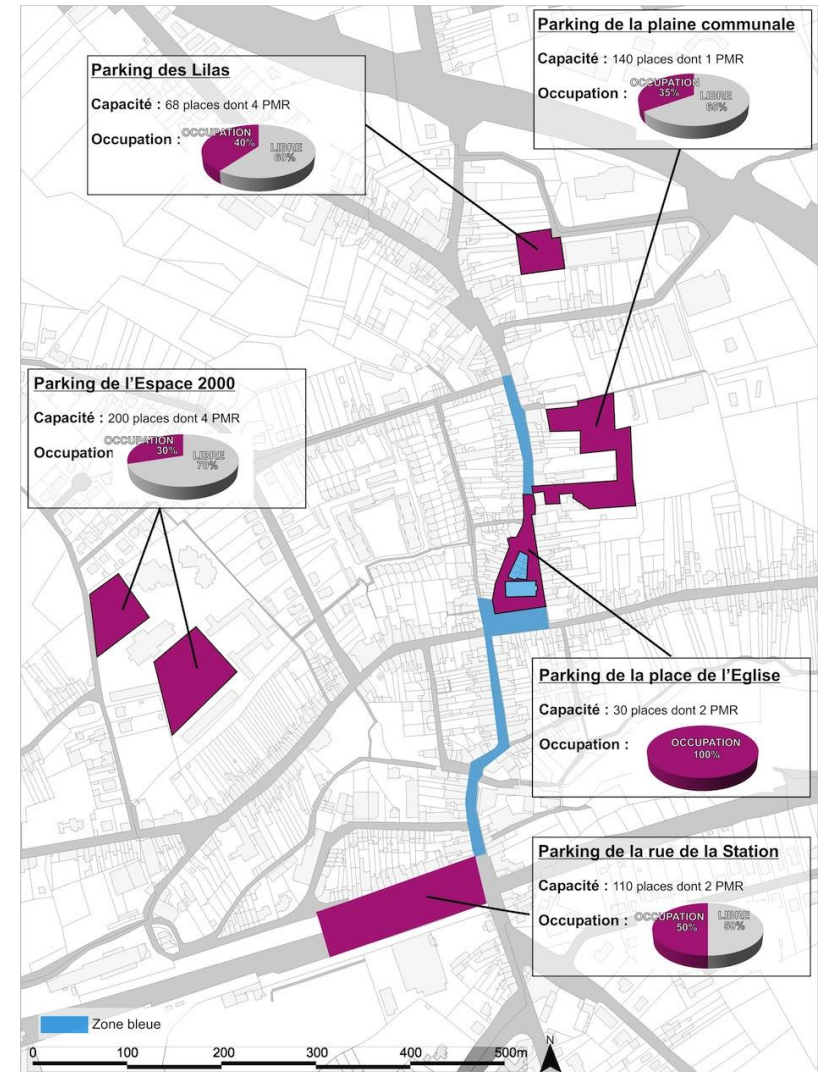


Figure 34 : Localisation des parkings publics

Les autres entités de la commune ne disposent pas de parking public à proprement parler.



Place de l'Eglise



Rue de la Station



Plaine communale

7.2 Trafic lourd

7.2.1 Localisation des générateurs de trafic lourd

Les générateurs de trafic pour les poids lourds se situant sur la commune sont :

- Zone d'activités de Basse-Lalou à Bousval
- Rue des Lilas (zone commerciale) à Genappe: livraison par des semi-remorques pour le Aldi, Zeeman et Colruyt
- Les entreprises de transports Vandamme à la rue Croisette (destinée à déménager à moyen terme).
- Le site de la sucrerie (environ 10 à 15 semi-remorques par jour)
- Les différentes exploitations agricoles.

7.2.2 Itinéraires de trafic lourd

Un trafic de transit de poids lourds est observé entre Nivelles et Namur par la RN°93 malgré la limitation de tonnage à 5,5 tonnes excepté pour la circulation locale. Il n'existe pas d'itinéraires particuliers mis en place pour les poids lourds.

7.2.3 Limitations de tonnage

Il existe 2 types de limitation de tonnage sur la commune : 5,5t et 10t. La **carte 9** représente les limitations de tonnage sur la commune. On observe un certain manque d'homogénéité de ces interdictions qui semblent avoir été installées au fil des demandes des riverains sans réel réflexion à l'échelle globale du territoire et des besoins en matière d'approvisionnement.

7.2.4 Trafic agricole

La présence de nombreux chemins agricoles permet de desservir les terres des agriculteurs. Toutefois, le charroi agricole emprunte également le réseau de voiries locales et supra-communales, traversant ainsi les centres de villages. Il en découle sur ces voiries, un charroi de véhicules agricoles et de camions diffus sur l'ensemble du territoire et particulièrement perceptible en période saisonnière et de transport vers les dépôts. Il est également important de noter que les tracteurs peuvent emprunter la RN°25 ce qui implique des problèmes de sécurité routière lors du trafic saisonnier de betteraves (voir ci-dessous).

7.3 Sécurité routière

Les données de la police communale disponibles en matière d'accidents portent sur les accidents avec lésions corporelles pour les années 2007 à 2009.

7.3.1 Types d'accidents

Le nombre d'accidents est relativement stable mais le nombre de tués et de blessés graves est en nette augmentation durant la période 2007-2009, contrairement à la tendance nationale qui affiche une baisse régulière.

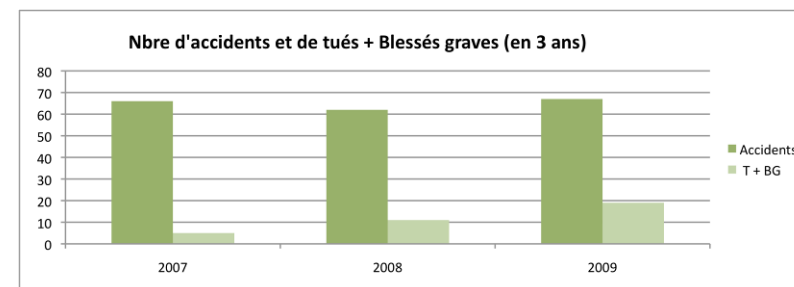


Figure 35 : Nombre d'accidents et de victimes – 2008-2010

Source : Zone de police de Nivelles-Genappe

La répartition selon les jours de la semaine met en évidence un phénomène d'accidents durant le week-end.

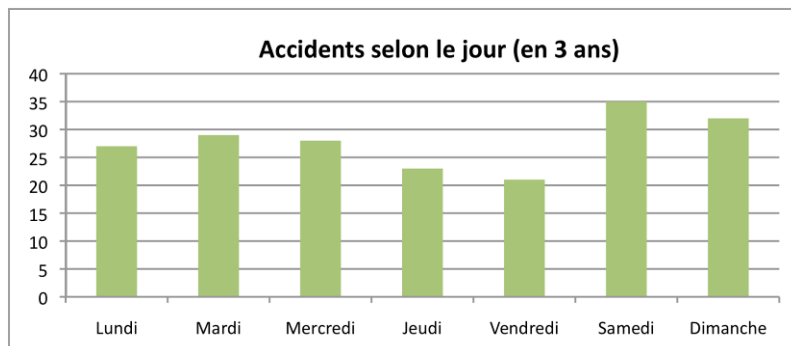


Figure 36 : Accidents selon le jour – 2008-2010

Source : Zone de police de Nivelles-Genappe

La répartition selon les heures met en évidence une concentration des accidents en fin d'après-midi (c'est classique) et début de soirée. Par rapport à la densité de la circulation durant la nuit, la concentration d'accidents entre 22h et 02h doit être mise en exergue. Les nuits de week-end sont particulièrement accidentogènes.

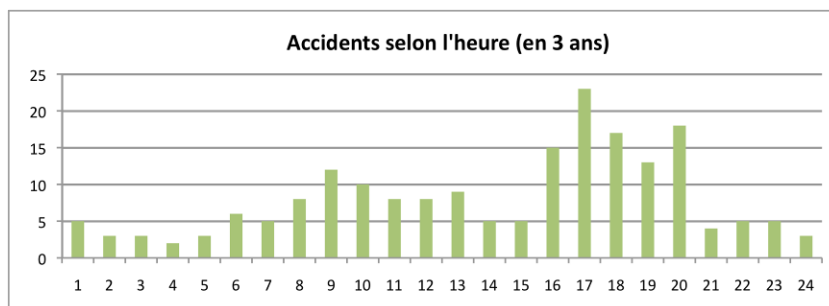


Figure 37 : Nombre d'accidents selon l'heure – 2008-2010

Source : Zone de police de Nivelles-Genappe

7.3.2 Nombre et types de victimes

La répartition des accidents et des victimes selon le type d'utilisateur indique que la plupart des accidents impliquent des conducteurs de voiture.

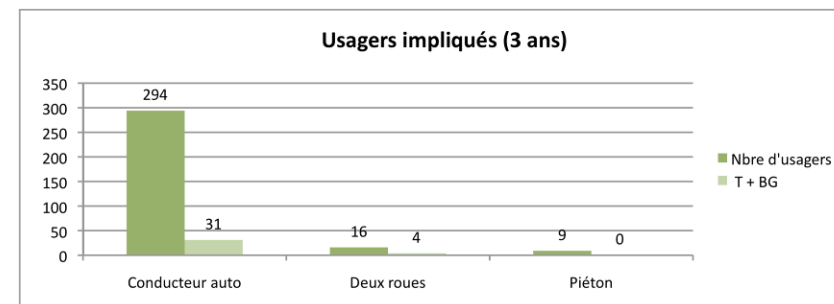


Figure 38 : Usagers impliqués – 2008-2010

Source : Zone de police de Nivelles-Genappe

7.3.3 Localisation des accidents

Les accidents graves se produisent essentiellement sur les voiries régionales qui traversent la commune. Ces voiries supportent certes une part importante du trafic journalier mais ce sont surtout des voiries sur lesquelles les vitesses - et donc les risques - sont plus élevés.

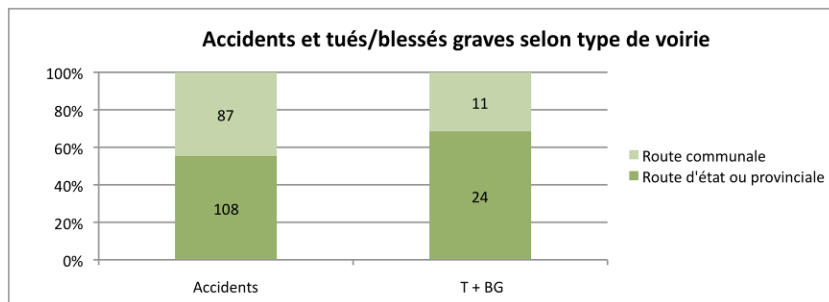


Figure 39 : Victimes selon type de voiries – 2008-2010

Source : Zone de police de Nivelles-Genappe

Sur la carte des zones à risques établie par le SPW sur base d'une analyse des statistiques d'accidents, un point se situe sur la RN°5 au sud de Genappe à hauteur de Baisy-Thy. Cet endroit présente un indice d'insécurité compris entre 1,5 et 2,3 ce qui est un indice moyen à l'échelle de la Région wallonne.

La répartition selon le type de collision fait ressortir les collisions par le côté (souvent aux carrefours) ainsi que les sorties de route (perte de contrôle du véhicule).

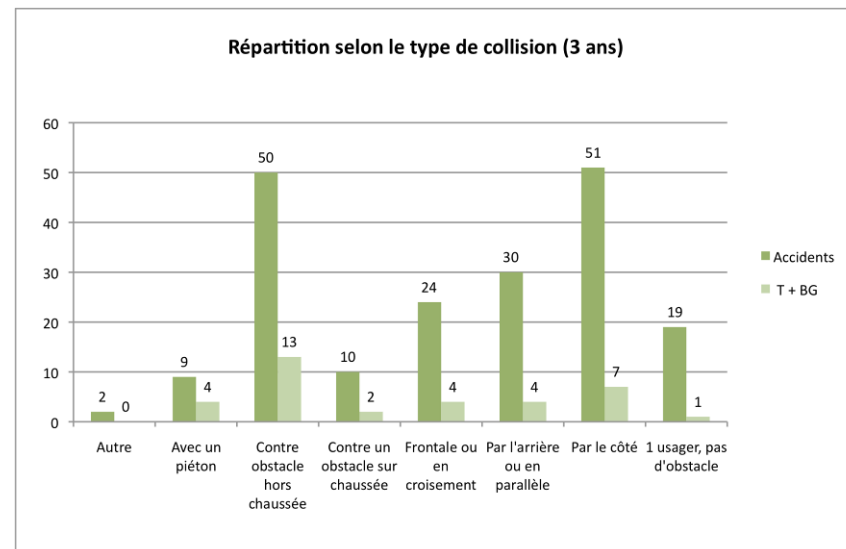


Figure 40 : Nombre d'accidents et de victimes – 2008-2010

Source : Zone de police de Nivelles-Genappe

Dans une étude réalisée en octobre 2007 par la zone de police de Nivelles-Genappe, basée sur les données des radars et sur les statistiques « accidents », il a été mis en évidence les problèmes de sécurité suivants:

- le trafic betteravier sur la RN°25 ;
- de nombreux accidents aux carrefours des Quatre-Bras et du Longchamps sur la RN°5 (11 accidents sur la RN°5 ont été recensés sur le territoire de Genappe entre janvier et octobre 2007)
- des vitesses inadaptées sur la RN°237: Chaussée de Nivelles, Grand'route et Avenue des Combattants, la vitesse moyenne dépasse la vitesse autorisée de plus

de 10 km/h (9 accidents y ont été comptabilisés entre janvier et octobre 2007) ;

- les pistes cyclables de la RN°5 et la RN°237 ponctuellement interrompues engendrent une situation dangereuse pour les cyclistes;
- des vitesses inadaptées sur la RN°93:
- le tourne-à-gauche du domaine 1815 sur la RN°93 est dangereux.
- problème de vitesse dans la rue du chant des oiseaux (rue toute droite)

7.3.4 Vitesses pratiquées

La **carte 10** représente les vitesses pratiquées sur base des données disponibles auprès de la Zone de Police de Nivelles-Genappe. Les vitesses semblent peu adaptées sur les voiries suivantes :

- Chaussée de Charleroi entre le centre et la RN°5 ;
- Rue du Chant des oiseaux et rue des Communes,
- RN°5 en amont de l'échangeur avec la RN°25
- Route de Lillois en amont de l'échangeur avec la RN°25

7.3.5 Gestion de la vitesse

La commune dispose de radars préventifs localisés sur les voiries suivantes : en attente des données.

Elle a également réalisé différents types d'aménagements de voirie visant à modérer les vitesses.



*Stationnement alterné -
rue de Villers-la-Ville*



*Chicane - rue de
Bruxelles*



*Casse-vitesse – rue
Henri Semal*

Des aménagements en vue de réduire la vitesse des automobilistes sont également prévus :

- Rue de Villers-la-Ville à Loupoigne (système de chicanes avec stationnement)
- Croisette à Baisy-Thy (système de chicanes avec stationnement et effet de porte à l'entrée de la rue en venant de Villers-la-Ville)
- Rues Pont Labigniat et Tabaral à Baisy-Thy (système de chicanes avec et sans stationnement).
- Rues Chant des Oiseaux et des Communes à Baisy-Thy (système de chicanes avec et sans stationnement).
- Avenue de la Motte à Bousval

Aucun radar fixe n'est installé sur les voiries de la commune mais présence de radars préventifs.

7.4 Synthèse

- Excellente accessibilité routière vers les différents pôles provinciaux et régionaux (Bruxelles, Namur, Charleroi)
- Cœur de la commune protégé grâce aux contournements réalisés sur la RN°5
- Charges de trafic en augmentation sur les voiries régionales
- Pas d'enjeux importants par rapport à la création de nouvelles voiries
- Plusieurs itinéraires de transit pour relier la RN°275 ou la RN°25

- Offre de stationnement généreuse dans le centre de Genappe (plus de 450 places) et existence d'une zone bleue (stationnement limité)
- Problèmes de stationnement sauvage (sur les trottoirs) surtout à Loupoigne et Houtain-le-Val
- Peu de nuisances liées au trafic de poids lourds excepté sur la RN°93 entre Nivelles et Charleroi
- Nombre stable d'accidents entre 2007 et 2009 mais augmentation du nombre de blessés graves et de tués (contraire à la tendance nationale). Surtout sur les voiries régionales.
- Vitesses élevées sur certaines voiries
- Aménagement progressif des voiries communales avec des systèmes de réduction de la vitesse



8 Transport public et intermodalité

8.1 Transport public routier

8.1.1 Offre

- **Lignes**

La commune est desservie par 5 lignes du TEC Brabant Wallon et 2 lignes du TEC Charleroi (365a et 366). Cette offre est représentée par la **carte 11**.

N°	Itinéraires	Gares SNCB
4	Nivelles - LLN	Nivelles
19	Ottignies - Nivelles	Ottignies, Bousval
28	Genappe - Tangissart - Ottignies	Genappe, Court-St-Étienne, Ottignies
29	Genappe - Céroux-Mousty - Ottignies	Genappe, Ottignies
365a	Charleroi - Bruxelles	Charleroi Sud, Bruxelles Midi
366	Baisy-Thy - Genappe - Rêves	/
568	Nivelles-Marbais-Fleurus	Nivelles, Fleurus

N° de Ligne	Taux de charge HPM	Taux de charge HPS	Taux de charge samedi
Rapido 4	Fréquenté	Fréquenté	NA
19	Plein	Plein	Fréquenté
28	Fréquenté (scolaire)	Fréquenté	Peu fréquenté
29	NA	NA	NA
568	Plein	Plein	fréquenté
365a	Plein	Plein	fréquenté
366	Plein+	Plein+	pas de desserte

- **Couverture du territoire**

Le réseau de desserte bus assure à première vue une couverture assez complète du territoire (voir **cartes 12 à 15**). Cependant 4 villages ou hameaux sont très mal desservis : Loupoigne, Dernier Patard, Promelles et Glabais.

Excepté la ligne 568, toutes les lignes desservent le centre de Genappe. La ligne 365a est la ligne interrégionale qui permet de rejoindre Charleroi et Bruxelles. Le Rapido Bus (Ligne 4) traverse la commune via la RN°25 et dessert un arrêt à proximité de l'échangeur de Genappe. Son itinéraire direct par les grands axes et les arrêts peu nombreux lui procurent un gain de temps considérable.

8.1.2 Demande

- **Fréquentation**

N° de Ligne	Destination	Type de clientèle principale	Taux de charge journée
Rapido 4	Nivelles-LLN	Université + Scolaire	Fréquenté
19	Nivelles-Ottignies	Scolaire + Mixte + Gare	Fréquenté
28	Mellery-Ottignies	Scolaire	Peu fréquenté
29	Genappe-Ottignies	Marché	Peu fréquenté
568	Nivelles-Fleurus	Scolaire + Mixte + Gare	Peu fréquenté
365a	Bruxelles-Charleroi	Mixte+scolaire+Gare	Fréquenté
366	Baisy-Thy - Rêves	scolaire +mixte	pas de desserte

▪ Abonnés

Les abonnés sur la commune de Genappe sont composés principalement d'une clientèle captive:

TEC Charleroi : en 2011

- 41 abonnés « 65+ »
- 12 lynx junior « 6-11 ans », abonnement gratuit
- 30 abonnés Lynx (-25 ans) dont les 2/3 ont comme zone d'arrivée la commune de Rèves où se situent les sections primaire et secondaire de l'institut Sainte-Marie.

TEC BW : Le nombre d'abonnements pour les 5 zones concernant Genappe

- En 2010 : 548 abonnés annuel et 79 abonnements mensuels

Zone (octobre 2010)	Lynx annuel	Lynx mensuel	Open annuel	Open mensuel	Alto annuel	Alto mensuel
Glabais : 6135	20	3	0	0	0	0
Loupoigne : 6136	62	19	7	14	0	0
Genappe : 6137	233	66	14	34	1	2
Bousval : 6138	102	27	7	16	1	1
Houtain-le-Val : 6143	65	8	2	6	0	0
Baisy-Thy : 6264	21	2	3	1	0	1

- En 2011 : 548 abonnés annuel et 1678 abonnements mensuels

▪ Nombres de voyageurs

	BILLETS	CARTES	GASA MENS.	GASA ANN.	TEC/SNCB	65+	S/TOTAL
4 : RAPIDO 4	6 966	19 990	67 684	249 755	9 791	51 741	405 928
19 : NIVEL OTTIG	93 437	108 282	222 944	549 980	129 114	147 008	1 250 765
28 : OTTIG GENAP	7 675	7 866	4 622	29 361	14 319	7 485	71 329
29 : OTTIG GENAP	5 505	4 891	4 407	36 426	135	7 723	59 087
568 : NIVEL FLEUR	24 613	26 444	42 735	205 846	100 363	45 196	445 196

▪ Destinations

La fréquentation est fortement corrélée aux lieux de destination principaux des travailleurs et des scolaires (voir 6.1 et 6.2)

8.1.3 Qualité de la desserte

▪ Fréquence

(Basés sur les horaires TEC du 21/04/2011)

Les fréquences sont très différentes selon les lignes. Elles sont essentiellement adaptées aux horaires écoles – travail. Le W-E et les jours fériés, les fréquences sont nettement plus faibles et plusieurs lignes ne circulent pas.

Estimation des fréquences par ligne à l'arrêt *Genappe Eglise* :

Ligne Rapido Bus 4 : nb de bus par jour

→ Nivelles / LLN	Semaine	Samedi	Dimanche	Vacances
07h – 19h	10	/	/	6-7

- En direction de LLN, 3 bus à la pointe du matin
- L'arrêt Genappe compte 4 bus de moins que les 5 autres arrêts de la ligne

Ligne 19 : nb de bus par heure en semaine

	École	Vacances
→ Nivelles		
06h – 19h	3	3
19h – 24h	1	1
→ Ottignies		
05h - 06h	2	2
06h – 18h	3*	3
18h – 19h	2	2
19h – 23h	1	1

*Un bus supplémentaire à 16h le mercredi

Week-end → 1 bus / h

→ La ligne 19 est la ligne la plus régulière sur Genappe. Elle traverse toute la commune via la N237.

Ligne 28 : nb de bus en semaine

	École	Vacances
→ Ottignies		
06h – 08h	2	2
Matinée	2*	1
13h – 19h	4	4
→ Genappe		
06h – 08h	2	2
Matinée	2*	1
13h – 20h	5	4

Samedi : 5 bus sur la journée

Dimanche : Pas de transport

*Un bus supplémentaire le vendredi

C'est essentiellement à la gare que les usagers attendent le bus et ils ne sont jamais fort nombreux.

→ Nous constatons une fréquence assez faible pour la seule ligne traversant Baisy-Thy.

Ligne 29 : nb de bus en semaine

1 Bus par semaine sur Genappe → le vendredi !!

La ligne 29 ne fonctionne que le vendredi pour le marché → très peu fréquenté par rapport au marché du samedi

Il y a environ 5 personnes âgées qui l'empruntent. Elles montent à Sauvagemont "Mont cornet" et à Glabais "Eglise" pour descendre à la gendarmerie et à l'église. Ensuite elles le reprennent à la gare.

Ligne 365a : nb de bus par heure en semaine

	École	Vacances
→ Charleroi 05h – 20h	1*	1*
→ Bruxelles 05h - 06h	1**	1**

*2 bus/h de 07h à 08h et de 17h à 18h

**2 bus/h de 17h à 18h

Week-end → 8 bus / jour

→ Ligne régulière qui traverse toute la commune via la N5

Ligne 366 : nb de bus en semaine

2 à 3 bus par jour

Pas de bus le WE et 1 par jour pendant les congés

Ligne 568: nb de bus par heure en semaine

	École	Vacances
→ Fleurus 06h – 20h	1*	1*
→ Nivelles 05h - 19h	1**	1**

*2 bus/h de 07h à 08h et 3 bus/h de 17h à 18h

**6 bus de 06h à 08h

Samedi → 8 bus / jour

Dimanche : Pas de transport

→ Seule ligne ne desservant pas le centre de Genappe. La fréquence a été estimée par rapport à l'arrêt *Houtain-le-Val Village*.

→ Lignes 366 et 568 : Le TEC est obligé aux heures d'école de mettre à disposition 2 bus l'un derrière l'autre pour répondre à la demande

Temps de parcours

Les tableaux suivants donnent une estimation des temps de parcours en semaine.

- Liaison vers les villages à partir du centre de Genappe :

Destination	Ligne	Durée (min)
Bousval	19	5 à 10
Glabais	19,29	6
Baisy-Thy	28	5 à 10
Houtain-le-Val	19 + 365a	20
	19 + 568	45

Les communes de Vieux-Genappe et Ways sont desservies par la ligne 19 en moins de 5 min depuis le centre.

- Liaison vers les communes extérieures à partir du centre de Genappe :

Destination	Ligne	Durée (min)
Ottignies	19	25
	28	40
Nivelles	4	14

	19	15
Louvain-la-Neuve	4	20
Bruxelles Midi	366	57

8.1.4 Vitesse commerciale

La vitesse commerciale (VICOM) d'un moyen de transport en commun est sa vitesse moyenne, utile à l'usager. Elle tient compte de la vitesse de circulation et des temps d'arrêt (arrêts TEC, feux, congestion).

Deux problèmes ont été identifiés pouvant ralentir les bus TEC en heure de pointe :

- Les lignes 365a et 366 vont circuler à nouveau dans le centre de Genappe. Réelle crainte du TEC d'y être bloqué en heure de pointe
- Problème de congestion dans le centre de Houtain-le-Val, perte de temps avec les feux à l'église

8.1.5 Les points noirs

Les points noirs sur la commune de Genappe sont:

- Le carrefour du centre et plus particulièrement l'avancée en pavés qui se situe en face du café qui fait le coin avec la rue de Charleroi. Cette avancée oblige les bus à se déporter et cela pose parfois problème quand ils se retrouvent face à un autre véhicule.

- La rue de Charleroi : Il y a parfois des voitures mal stationnées en bout de rue et cela pose problème pour les bus qui doivent virer en direction d'Ottignies.
- Arrêt Houtain garage dans le sens Nivelles - Baisy Thy très dangereux les voitures dépassent le bus sans aucune visibilité vu le virage un peu plus bas.
- Terminus Genappe, Gare. Les bus doivent faire demi-tour et la manœuvre est souvent rendue compliquée par les voitures en stationnement.

8.1.6 Qualité des arrêts

■ Impression globale

La qualité de l'arrêt est un élément d'incitation ou de dissuasion à l'utilisation du transport public. Le niveau d'équipement des arrêts à Genappe est variable, et laisse souvent à désirer autant en confort, qu'en visibilité et sécurité. Ci-dessous, deux arrêts de bonne qualité comprenant un cheminement piéton de qualité, du mobilier et de l'espace permettant de garantir un confort d'attente.



Place de l'Eglise -
Genappe



Arrêt bien équipé
mais avec une
très mauvaise
accessibilité
piétonne



Rue Tabaral -
Baisy-Thy



Cheminement piéton
de qualité mais
aucun mobilier
permettant un
confort d'attente.

Des arrêts en encoche avec marquage au sol sont présents tout le long de la RN°237

▪ Arrêts principaux

Les arrêts principaux se situent essentiellement sur la N237 dans le centre de Genappe.

L'arrêt du RapidoBus a également une grande importance, notamment comme potentiel pôle intermodal. Il est cependant mal positionné et ne permet pas une accessibilité aisée que ce soit à pied, à vélo ou en voiture.



8.1.7 Projets du TEC

Etant donné les contraintes budgétaires du TEC Brabant wallon et du TEC Charleroi, aucun projet significatif pour Genappe n'est prévu à court-terme.

8.2 Intermodalité

8.2.1 Covoiturage

→ La commune de Genappe dispose d'un parking le long de la RN°5 qui appartient au SPW et a été réalisé sur

l'emprise libérée suite à la modification du tracé de la courbe de la route. Le site sert actuellement d'aire de repos. Il comprend une friterie (mobile) ainsi qu'un arrêt VAP. On y observe déjà quelques voitures en stationnement en journée. Ce site dispose d'une bonne visibilité sur axe fort circulé et pourrait être valorisé à peu de frais comme parking de covoiturage moyennant un marquage de qualité et une signalétique adapté.

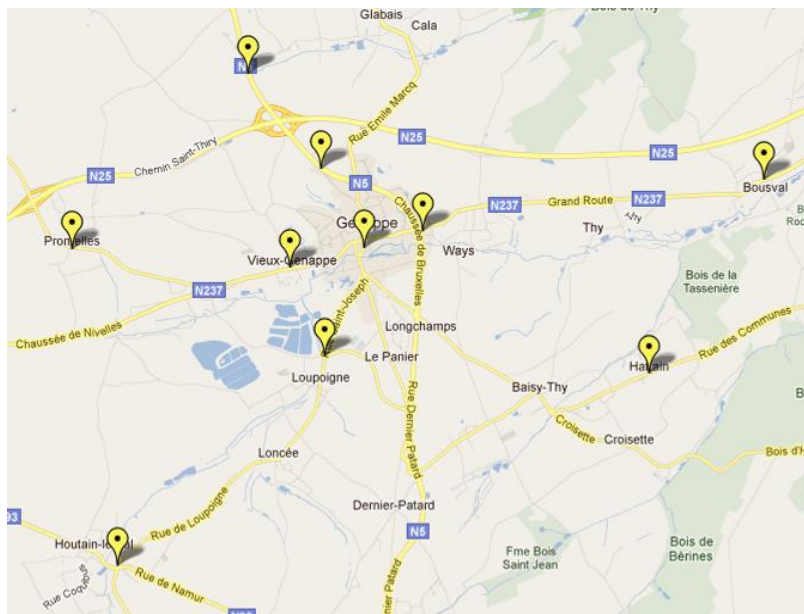
→ Demande de la commune pour l'aménagement d'un petit parking de covoiturage à la sortie Promelles de la RN°25.

8.2.2 Réseau VAP

Le réseau VAP est un système d'auto-stop de proximité ayant pour objectif de compenser l'absence à certains endroits de lignes de transport public ou des fréquences limitées (service scolaire).

Plus d'infos: www.vap-vap.be

On recense 10 arrêts VAP sur la commune de Genappe.



- Vieux-Genappe : Sortie de la N25 à Promelles (en direction de Genappe) et arrêt RapidoBus dans le haut de la rue de Bruxelles (près de la pompe à essence)
- Genappe : Rue de Charleroi (à proximité de l'entrée sur le Ravel)
- Houtain-le-Val : Rue de Loupoigne à Houtain-le-Val
- Glabais : Chaussée de Bruxelles à hauteur du Renard de la Bonne Ferme un dans chaque sens de circulation
- Baisy-Thy : Place d'Hattain
- Bousval : Place de Bousval
- Loupoigne : Rue St-Joseph au rond -point de la sucrerie
- Glabais : Carrefour de la N5 avec le rue de Glabais

A noter que l'arrêt VAP au niveau du RapidoBus est mal positionné car peu accessible aux voitures.

8.2.3 Voitures partagées

- Pas de contact particulier avec Cambio mais réflexion à mener dans le cadre du quartier durable de la Sucrerie.

8.2.4 Transport à la demande

- La société de taxis Claude et Francet offre ses services à partir du territoire de Genappe.
 - **Prise en charge de jour** : 2,20 € (de 6H00 à 22H00)
 - **Prise en charge de soirée / nuit** : 4,00 € (de 22H00 à 6H00)
 - **Prix kilométrique** : En tarif 1 (course aller - retour) : 1 € / kilomètre parcouru. En tarif 2 (course simple) : 2 € / kilomètre parcouru
- Coup de pouce (asbl) : 25 bénévoles travaillent au transport des personnes en difficultés vers des lieux de soins ou de commerce (uniquement pour les courses ménagères). 0,30€/km
- Taxi-social du CPAS (via une convention avec le Village n°1).

8.2.5 Transports pour PMR

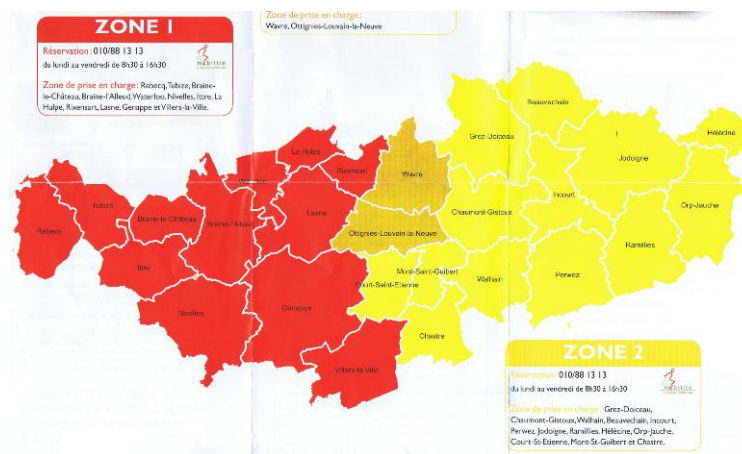
- Le service :

Un service de bus porte-à-porte spécialement conçu pour les personnes à mobilité réduite a été mis en place par le TEC Brabant Wallon début 2011. Les bus sont équipés d'élévateur, de marches d'accès supplémentaires et de dispositifs de sécurité divers. De plus, les chauffeurs ont bénéficié de formations spécifiques à ce type de transport.

Il circule du lundi au samedi de 7h00 à 19h00.

La personne à mobilité réduite doit emprunter le bus dans une des 3 zones définies et peut circuler partout dans les communes qui font partie de cette zone. La commune de Genappe fait partie de la zone 1.

Zone 1 : Rebecq, Tubize, Braine-le-Château, Braine-l'Alleud, Waterloo, Nivelles, Ittre, La Hulpe, Rixensart, Lasne, Genappe et Villers-la-Ville.



Des déplacements hors de la zone d'embarquement sont possibles vers les destinations suivantes :

- le CHIREC à Braine-l'Alleud
- le CHR à Tubize
- le CHR à Nivelles
- la Clinique de la Forêt de Soignes à Waterloo
- la Clinique du Bois de la pierre à Wavre
- le Centre William Lennox à Ottignies
- la Clinique Saint-Pierre à Ottignies.
- vers les communes d'Ottignies - Louvain-la-Neuve et Wavre

- Le Fonctionnement

Il faut obligatoirement réserver une place dans le bus, tant à l'aller qu'au retour afin d'obtenir le déplacement à la date et à l'heure souhaitée. Toute personne accompagnante (maximum 1) paie le prix du trajet, sauf si la nature du handicap justifie la présence d'un accompagnateur.

Chaque trajet simple dans une même zone PMR coûte 1,60€. Hors zone, le prix varie selon le système zonal du TEC. Les personnes qui possèdent un libre-parcours 65+ peuvent utiliser ce service gratuitement.

8.3 Synthèse

- Présence de plusieurs lignes du TEC mais seules les lignes 19, 365a et Rapido 4 permettent des liaisons efficaces vers pôles voisins: Ottignies, Nivelles, Braine-l'Alleud, Bruxelles, Charleroi
- Bonnes connections avec les gares d'Ottignies et de Nivelles avec la ligne 19 mais offre très limitée le week-end
- Très peu d'abonnés au TEC et surtout une clientèle captive (scolaires, seniors)
- Qualité très variable des arrêts du TEC
- Pas de projets à court-terme pour le réseau du TEC
- Mise en place du système VAP
- Peu d'offre en matière de transport à la demande

9 Déplacements à vélo

9.1 Contexte général

Peu d'aménagements mais des citoyens actifs en matière de déplacements cyclables, notamment des policiers à vélo. Le vélo est de manière générale plus employé pour les loisirs via le RAVeL que pour les déplacements quotidiens.

9.2 Schéma directeur cyclable wallon

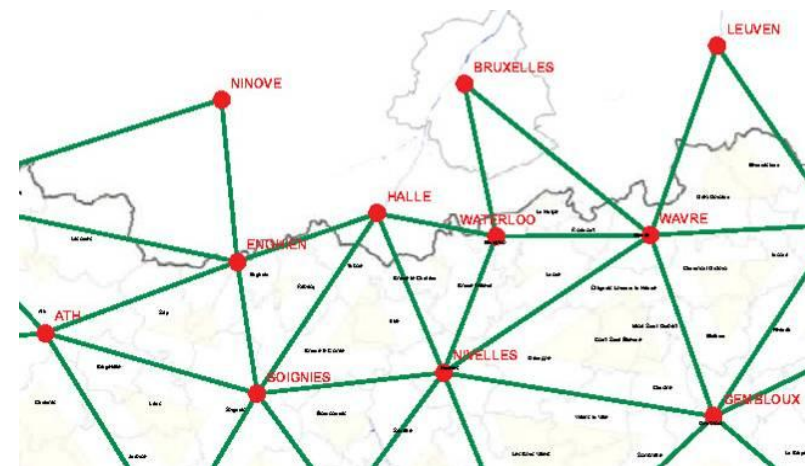
La Région wallonne a chargé en 2009/2010 le GRACQ, Pro Velo, AGORA et l'ICEDD de définir un réseau cyclable qui pourrait relier les différents pôles de la région. Ces pôles correspondent aux agglomérations importantes de Wallonie, dans lesquelles sont repris entre autres Nivelles, Wavre et Waterloo.

Un certain nombre de liaisons qui concernent Genappe ont été retenues entre ces pôles.

Pour ces liaisons, des itinéraires vélos ont été déterminés selon les critères suivants :

- **sécurité** (pas de trafic rapide, ni trop de voitures par exemple)
- **relief** (pas de pentes de plus de 5% ou alors sur une distance très limitée)
- **utile** (qui passe par des infrastructures collectives, près des écoles, des gares IC/IR)

- **direct** (détour de maximum 40% par rapport au chemin le plus court)



L'objectif est de tirer parti au maximum des infrastructures vélo existantes (RAVeL par exemple), mais aussi de suggérer des aménagements à faire, qui permettraient d'emprunter des chemins aujourd'hui impraticables à vélo (chemins de campagne, halage, anciens vicinaux). Ces suggestions serviront de base à de futurs aménagements menés par la Région wallonne.

20 liaisons prioritaires ont été également définies ainsi que les travaux qui s'y rapportaient. La liaison Nivelles – Wavre qui passe par Genappe en fait partie.

9.3 Infrastructure cyclable et place du vélo

A l'échelle du territoire, de nombreux déplacements pourraient être effectués en vélo, à condition que des aménagements pour les cyclistes soient mis en œuvre. Nous sommes cependant dans une situation où l'on assiste à un manque criant d'infrastructures cyclables sur la commune.

Mis à part le RAVeL et quelques aménagements sur les voiries régionales, il n'existe pas d'aménagements cyclables, tant dans les villages qu'en dehors. L'absence d'un maillage du territoire par un réseau cyclable n'incite par conséquent pas à l'usage du vélo pour les déplacements au quotidien.

9.3.1 Aménagements existants en voirie

Des pistes cyclables unidirectionnelles marquées existent sur les voiries régionales. Elles sont représentées sur la **carte 16**.

- **RN°5** sur toute la commune
- **RN°237** depuis Court-Saint-Etienne jusqu'au début de l'agglomération de Genappe
- **RN°93** depuis la N5 jusque Nivelles
- **Route du Sucre**

Ces pistes ne sont plus entretenues et sont donc parfois difficilement praticables, voire dangereuses.



*Carrefour RN°93 –
rue de Loupaigne*



RN°93

Certains tronçons sont ressentis par les utilisateurs comme insécurisant comme au niveau du S de Houtain-le-Val.



Piste cyclable à double sens étroite pour accueillir les cyclistes dans les deux sens qui se retrouvent en confrontation avec les piétons. Le double sens peut être mal compris par les automobilistes qui traversent la piste en se concentrant sur la priorité de droite.

9.3.2 Chemins de remembrement

Les chemins de remembrement ne sont pas réservés à la mobilité douce actuellement. Ces chemins sont souvent utilisés par des conducteurs à des vitesses non appropriées alors que ces infrastructures sont des lieux privilégiés de déplacements à pied et à vélo.

9.3.3 RAVeL

La ligne 141 est réaménagée sur 2 sections :

- RAVeL sur la section Nivelles – Genappe

Ce RAVeL n'est pas encore terminé

- Il faut traverser le parking de la gare RER de Nivelles dont l'aménagement n'est pas encore terminé.
- Il n'y a pas encore de site propre entre la gare RER de Nivelles et la gare de Baulers (projet en cours)

Il est néanmoins déjà praticable sur toute une section.



RAVeL : traversée de la rue de Charleroi

- Pré-RAVeL sur la section Genappe - Bousval – Court-St-Etienne

Entre ces entités, la RN°237 et la ligne 141 courent parallèlement au cœur de la vallée de la Dyle. Le Pré-RAVeL est donc une bonne alternative à la route nationale où la circulation automobile rend les déplacements dangereux pour des piétons et des cyclistes.



Pré-RAVeL : traversée de la rue du Grand Arbre (Bousval)

L'**annexe 13** présente une carte sur les accès au Pré-Ravel élaborée par l'association « Chemins 141 ».

9.3.4 Itinéraires récréatifs

Les promenades et randonnées existantes sur une commune peuvent avoir un intérêt pour les déplacements au quotidien.

- Les sentiers vicinaux

Les anciens sentiers, tels que répertoriés dans l'atlas des chemins vicinaux de 1848 et offrant les liaisons les plus pertinentes et les plus efficaces pourraient être sollicités pour les déplacements à vélo, à condition d'être sécurisés et préservés de la circulation automobile.

Il existe des difficultés face à leur suppression due à une jurisprudence non contraignante (règle des 30 ans). Le PCM peut justifier l'intérêt de la sauvegarde de ces chemins vicinaux même s'il n'a pas de valeur réglementaire.

- Les randonnées VTT qui empruntent une majorité des sentiers de la commune

9.3.5 Rues à sens unique limité (SUL)



La commune possède peu de rues à sens unique et aucune rue à sens unique limitée, c'est-à-dire accessible aux cyclistes dans les deux sens.

9.3.6 Points noirs

L'association Chemins 141 a mené une enquête en septembre 2011 auprès des citoyens de la commune afin d'identifier les points noirs. Les éléments non exhaustifs qui ressortent de cette enquête sont les suivants:

- **Ways**: Accès aux écoles situées sur la Grand Route est très dangereux pour les cyclistes car beaucoup de trafic et peu d'entretien des trottoirs.
- **Baisy-Thy**: entretenir la piste cyclable rue Longchamp (notamment le fauchage des talus) et lutter contre le stationnement sur la piste. Accès dangereux au chemin de Thy depuis la RN°237. Rue de Villers très dangereuse pour les cyclistes pour cause de vitesse des automobilistes et de dépassements risqués.
- **Loupoigne**: stationnement de voitures sur la piste cyclable allant vers Genappe (Chaussée de Charleroi)

- **Bousval**: stationnement d'automobiles sur la piste cyclable de l'avenue des Combattants à hauteur de Noirhat.
- **Glabais**: absence de pistes cyclables et vitesses élevées des automobilistes sur la RN°271

9.3.7 Projets de liaisons cyclables

■ **Projet Pic-Verts**

Réhabilitation de 4 sentiers d'accès au pré-RAVeL depuis :

- Le parc de la Dyle à Ways
- Le chemin de la Tassenière à Baisy-Thy
- L'avenue des Combattants – rue du Château (RN°237) à Bousval
- L'avenue des Combattants (RN°237) sous le pont de la RN°25 à Bousval

9.3.8 Stationnement

Un des grands freins à l'utilisation du vélo est le manque de parking vélos en voirie. Il en existe plusieurs sur la commune mais ceux-ci sont trop présents.

- Espace 2000
- Bureau de poste
- Accès du RAVeL
- Arrêt RapidoBus et certains arrêts TEC



Espace 2000



RAVeL



Bureau de poste



Arrêt TEC Grand Place

9.3.9 Policiers à vélos

La zone de police Nivelles-Genappe a décidé de disposer d'un certain nombre de policiers cyclistes en les équipant de VTT. La

présence de policiers à vélo a de nombreux avantages notamment:

- amélioration de l'image de la police dans un sens de proximité et de convivialité ;
- plus grande mobilité des policiers notamment dans les zones isolées et peu accessibles en voiture (rues étroites, places, ...), tout en respectant l'environnement et en diminuant les coûts d'équipement (10% du coût de la voiture);
- meilleure connaissance de leur environnement ainsi qu'une connaissance du quotidien des cyclistes ce qui leur permet de suggérer des mesures à prendre pour améliorer leurs déplacements ou leur sécurité.

En circulant en VTT, le policier assure une présence sur le terrain cinq fois plus importante qu'à pied. La couverture du terrain à pied est de 6 km par jour en moyenne, alors que celle du cycliste est de 30 km par jour. Pour intervenir auprès des enfants, le policier cycliste est particulièrement indiqué car il connaît leurs problèmes d'usagers faibles et peut les accompagner dans le trafic.

9.3.10 Vélocistes

Les personnes utilisant le vélo comme moyen de déplacement quotidien ont besoin d'un service de proximité qui est un facteur important du développement de l'usage du vélo. Le vélociste est la personne la plus indiquée pour conseiller le choix d'un vélo ou d'équipements vélo, ainsi que pour effectuer des réparations.

Un vélociste est présent au centre de Genappe: BIARENT, 31, rue de Bruxelles, 1470 Genappe (067/790483).

9.4 Synthèse

- Présence de pistes cyclables sur les voiries régionales mais manque d'entretien et zones accidentogènes
- Absence d'aménagements cyclables sur les voiries communales (pas de SUL)
- Nombreux itinéraires récréatifs et dynamisme du réseau associatif
- Atout et potentiel du RaVeL à valoriser
- Offre de stationnement très limitée
- Mise en place d'une brigade de policiers à vélo ce qui assure une belle visibilité pour ce mode de déplacement

10 Déplacements à pied et PMR

La part de l'espace public réservée aux piétons est souvent révélatrice d'un rapport de force inéquitable entre les différents usagers de la voirie. La fragilité du piéton l'expose continuellement à l'emprise tantôt de l'automobile, tantôt du transport public. Les dimensions données à l'espace accessible au piéton déterminent largement la qualité de séjour d'un espace public.

Pourtant, les déplacements à pied concernent une très grande partie de la population. En effet, la plupart des personnes qui quittent leur domicile au cours de la journée se déplacent à un moment ou un autre à pied. La politique des déplacements et l'aménagement des espaces publics doivent donc leur réserver l'attention qui leur revient.

10.1 Cheminements piétons fonctionnels

Ces cheminements sont principalement liés à des déplacements utilitaires tels qu'aller à l'école, rejoindre un arrêt de transport public, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, les distances maximales étant de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

La distance à parcourir et le confort des cheminements (revêtement, sécurité, continuité,...) sont des facteurs importants pour favoriser le choix de la marche comme mode de déplacement dans ses activités quotidiennes.

Sur le territoire de Genappe, excepté le centre urbain où des réaménagements de voiries ont été effectués récemment, il faut

souvent constater dans les villages une absence de continuité du cheminement piéton qui est décourageante pour tout piéton, surtout pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les principaux problèmes rencontrés par les piétons sont de manière générale :

- Le manque d'espace : trottoirs trop étroits ou absents
- Les obstacles : mobilier urbain, voitures en stationnement, etc.
- Le revêtement : matériaux pas adapté, trous, flaques, etc.
- Les traversées non sécurisées : vitesses d'approche, visibilité, pas de possibilité de traverser en deux temps,...
- Le manque d'éclairage

10.1.1 Le centre et ses abords

D'un point de vue général, la circulation des piétons (PMR comprises) est importante pour renforcer les qualités d'accueil et d'attraction d'un centre urbain qui regroupe les administrations, les équipements publics (écoles, pôles culturels) et les commerces.

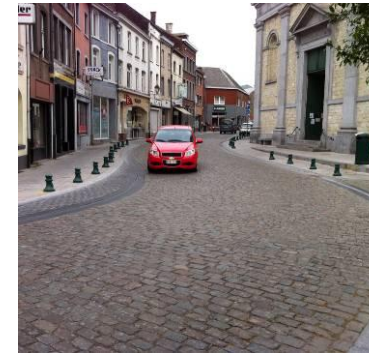
Afin de rendre cette circulation piétonne attrayante, agréable et sûre, il est important d'offrir des cheminements piétons confortables et continus, pouvant répondre à des flux plus importants de piétons. Cela inclut des trottoirs de qualité mais également des traversées piétonnes sécurisées.

▪ Le centre communal

Les commerces génèrent une circulation plus dense sur les axes depuis le zoning commercial le long de la RN°5 jusqu'à la rue de la station.



La circulation des piétons est assez aisée dans le centre et sont adaptés correctement aux PMR. Nous trouvons dans ce secteur une zone où le trafic est apaisé (aux abords de la place de l'Eglise) et des cheminements piétons de qualité mais qui manquent parfois de largeur sur certaines sections.



■ Les abords du centre

En dehors du centre de Genappe, la qualité des cheminements est plus aléatoire.

- Largeur trop exigüe
- Variation de hauteur
- Stationnement de véhicules



Rue Joseph Berger



Rue Emile Vandevandel

*Chaussée de Nivelles*

10.1.2 Villages et zones rurales

Il existe une grande hétérogénéité dans la qualité des cheminements piétons dans les villages de la commune et hors agglomération.

Avec des trottoirs souvent trop peu nombreux et des traversées de voirie non sécurisées, les cheminements présentent un manque de continuité dans la plupart des villages. L'absence, l'étroitesse et l'encombrement de certains trottoirs obligent les piétons à en descendre régulièrement, augmentant ainsi leur exposition au risque d'accident et leur incommodité.

De plus, la qualité des aménagements existants laisse parfois à désirer. Souvent, les trottoirs existants sont de mauvaise qualité (recouverts de gravier ou enherbés), sont mal entretenus ou tout simplement assimilés à la propriété privée.

*Houtain-le-Val**Bousval*

10.1.3 Barrières et points noirs

- Espace 2000 : espace piétonnier → liaison à valoriser à travers la cité sociale vers le centre et rues commerçantes
- Traversées des voiries régionales



RN°5



RN°5 - Îlot central

10.1.4 Réfection de trottoirs

Plusieurs trottoirs ont été réaménagés récemment dans le centre de Genappe.

- Rue de Bruxelles – rue de Charleroi
- Rue Vandevandel
- Rue Semal
- Rue Emmanuel Lutte

10.2 Itinéraires récréatifs

De nombreuses promenades et randonnées existent sur la commune dont certains tronçons pourraient avoir un intérêt pour les déplacements récréatifs

10.2.1 Grandes randonnées

En dehors du réseau RAVeL, 5 itinéraires de randonnées sont répertoriés sur Genappe.

- GR Rando-boucle n°9 Brabant Wallon
- Sentier de grande randonnée GR 121

- Sentier de grande randonnée GR 126 (9 km)
- Chemin de Saint-Jacques de Compostelle (14 km)
- Tour du Brabant wallon (10 km)

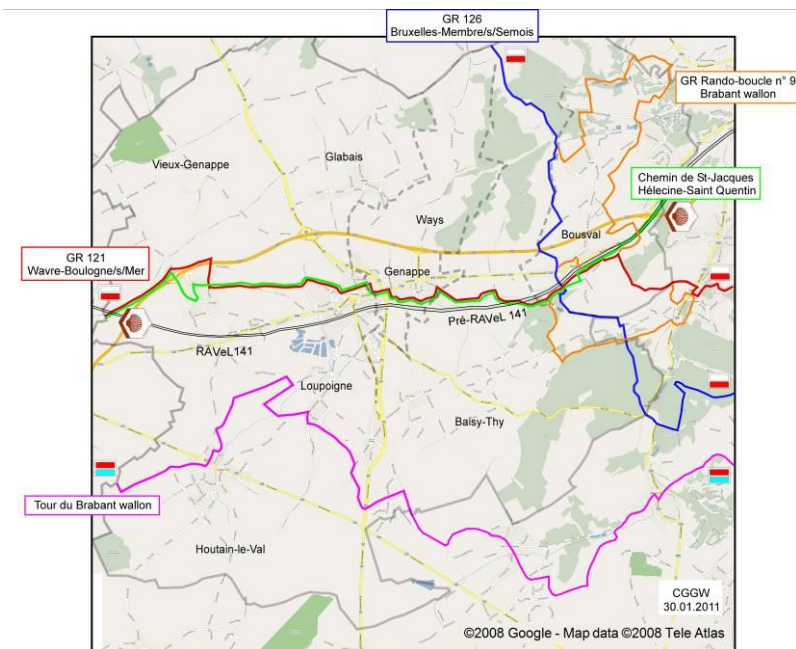


Figure 41: Grandes randonnées

Source : Les Amis de Bousval

10.2.2 Les circuits de promenade

L'Association « Les Amis de Bousval » présente onze circuits de promenade couvrant l'ancienne commune de Bousval. Quelques-unes d'entre elles s'étendent partiellement sur les communes voisines d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et de Court-St-

Etienne. Ces circuits ne sont pas balisés. L'appellation des promenades se réfère uniquement à des lieux-dits de Bousval.

Numéro	Nom	Longueur (km)
1	<u>Promenade de la Motte</u>	9.4
2	<u>Promenade de Pallandt</u>	8.1
3	<u>Promenade du Bois des Conins</u>	7.8
4	<u>Promenade de Sclage</u>	7.5
5	<u>Promenade de Noirhat</u>	8.8
6	<u>Promenade de l'Alfer</u>	9.4
7	<u>Promenade du Tombois</u>	8.2
8	<u>Promenade des Grands Fossés</u>	8.0
9	<u>Promenade de Renoussart</u>	9.1
10	<u>Promenade du Grand Arbre</u>	7.7
11	<u>Promenade de Laloux</u>	6.8

Tableau 14 : Réseau des circuits de promena

Source : Les Amis de Bousval

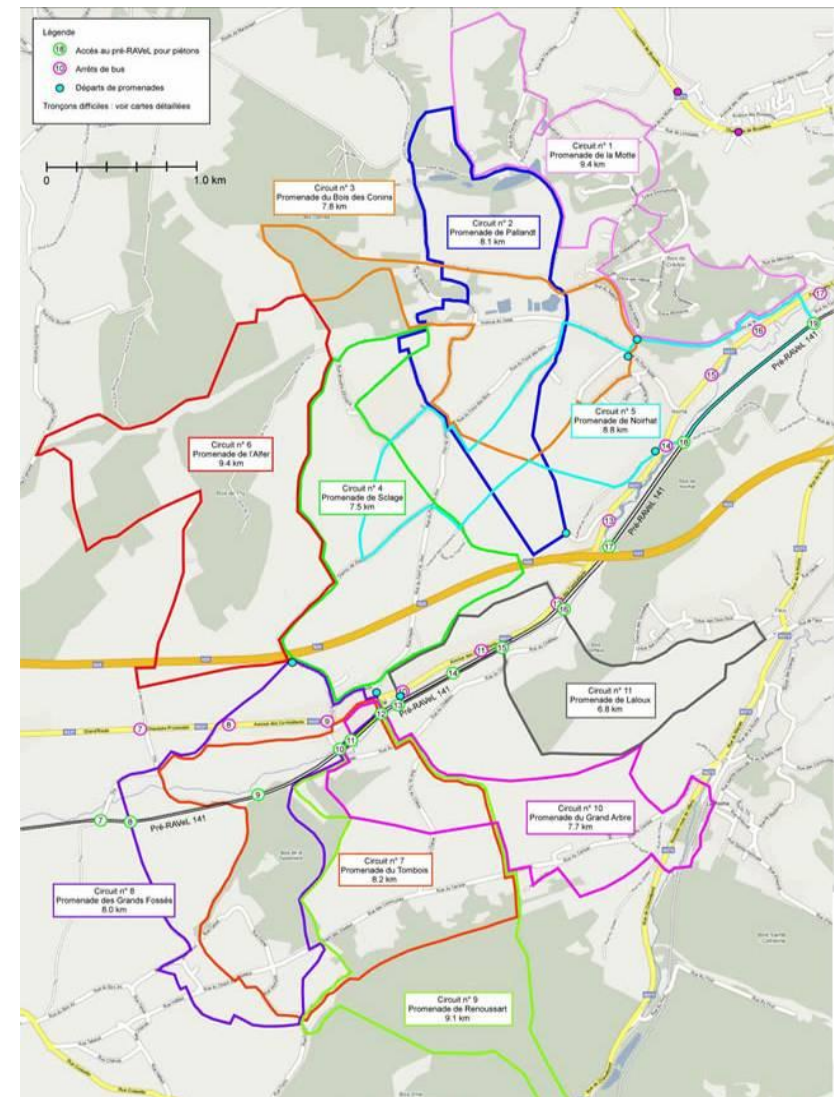


Figure 42: Circuits de promenade

Source : Les Amis de Bousval

10.3 Infrastructure pour PMR

Une attention toute particulière doit être accordée aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) comme les handicapés physiques, les malvoyants, les personnes du troisième âge ou encore les parents avec poussettes ou enfants en bas âge. Les personnes en chaise roulante ne sont donc pas du tout les seuls PMR !

Dès lors, dans tout aménagement, il faut tenir compte de l'accessibilité de l'espace public pour ces personnes. En particulier, des actions doivent être entreprises pour assurer leur accès aux transports publics, pour leur offrir des places de stationnement adaptées et pour étudier et offrir des modes de déplacement alternatifs

Nous pouvons constater un développement de l'accessibilité aux PMR au niveau du centre de la commune, notamment au niveau des bâtiments publics. Des efforts sont faits, et des aménagements à leur attention sont réalisés progressivement lors de travaux de rénovation.

Dans l'ensemble, il existe cependant des disparités et parfois d'importantes lacunes même si une partie des lieux ouverts au public est au moins partiellement accessible. Ci-dessous, des exemples d'adaptations pour PMR dans le centre de la commune.



Baucoup d'améliorations peuvent néanmoins être apportées pour rendre encore meilleure l'accessibilité de ces bâtiments et espaces. Quelques exemples ci-dessous :

- Espace 2000 → adaptation au niveau de l'administration mais barrières encore existantes



*Accès difficile
à la rampe*

- Présence de barrières importantes à la pratique de la marche : voiries régionales, dénivelés, ...
- Prise en compte progressive des PMR lors du réaménagement des voiries dans le centre (bordures abaissées, lignes guides pour malvoyants, ...)
- Nombreux itinéraires récréatifs et dynamisme du réseau associatif
- Atout et potentiel du RaVeL à valoriser

- De manière générale, dans les villages, l'étroitesse ou l'absence de trottoirs ne permet pas une circulation sécurisée et confortable, et les aménagements PMR sont quasiment inexistants. Ceci est confirmé par l'enquête menée par Chemins 141.

10.4 Synthèse

- Absence de prise en compte des déplacements à pied dans les villages et en-dehors du centre (trottoirs étroits, obstacles, traversées peu sécurisantes, manque de continuité, ...)
- Aménagement de la place du centre de Genappe et des rues alentours en faveur du piéton et réfection progressive des trottoirs

11 Les écoles

Les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité sur le territoire d'une commune, particulièrement à l'heure de pointe. Ainsi, lors de toute réflexion sur la problématique de la mobilité, il devient nécessaire de prendre en compte ces déplacements et d'intégrer à cette réflexion une dimension 'mobilité scolaire'.

Les écoles communales ont accepté de réaliser en mai 2011 une enquête auprès des parents d'élèves selon le canevas proposé par le SPW pour l'élaboration des Plans de déplacements scolaires (PDS).

Le SPW a traité les enquêtes et produit un rapport par école qui est mis à disposition de l'école et des communes. Le rapport comprend une synthèse des résultats ainsi qu'une représentation cartographique du lieu de résidence des élèves en fonction de leur mode de déplacement.

Ce document est donc avant tout un outil qui leur permet de diagnostiquer les comportements de mobilité de leurs élèves et d'agir en conséquence. Cela peut se traduire notamment par la mise en place de plans de déplacement scolaire où l'établissement s'engage à améliorer la sécurité aux abords d'écoles, à conscientiser les parents et les professeurs pour limiter l'usage de la voiture comme mode de déplacement et à sensibiliser les élèves à la mobilité durable en général.

Dans le cadre du PCM, nous avons extrait les informations principales, à savoir celles qui permettent de connaître le choix modal des parents ou élèves selon le type d'enseignement et la localisation de l'établissement.

11.1 Enquêtes scolaire – général

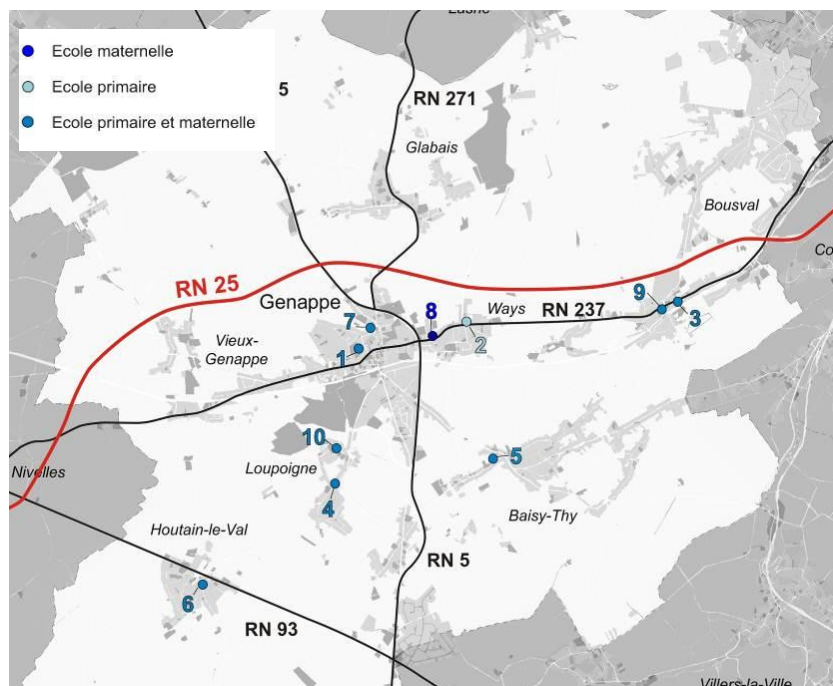
La commune de Genappe ne comprend que des écoles fondamentales, les élèves se déplaçant pour la majorité à Court-Saint-Etienne, Ottignies et Nivelles pour le niveau secondaire.

Les écoles du territoire accueillent environ 1200 élèves et on peut considérer que l'enquête donne une idée de la mobilité de 47% des élèves.

La taille des implantations varie énormément, allant de 35 à 246 élèves.

Sur les 10 écoles, seule l'école Sainte-Marie de Bousval n'a pas participé à l'enquête. Ci-dessous, la liste des écoles et leur emplacement.

	réseau						type		enquête PDS								
	Centre Genappe	Ways	Bousval	Loupoigne	Baisy-Thy	Houtain-le-Val	école communale	école libre	Autre	maternel	primaire	nombre d'élèves	% du total recensé	Nbre enseignants enquêtés	élèves concernés	taux d'élèves couverts	
1 Espace 2000									28	48	76	7%	5	32	51	67%	
2 Ways									49	49	49	4%	3	36	43	88%	
3 Bousval									28	58	86	7%	5	42	56	65%	
4 Loupoigne									20	49	69	6%	6	28	38	55%	
5 Baisy-Thy									144	142	286	24%	15	137	210	73%	
6 Houtain-le-Val									35	107	142	12%	9	36	50	35%	
7 Saint-Jean									95	150	245	21%	21	72	109	44%	
8 Fonds Comte et Comtesse									35		35	3%	3	11	12	34%	
9 Sainte-Marie											200	/	/	/	/	/	
10 Petit Chemin									24	32	56	5%	5	22	30	54%	
10	2	2	2	2	1	1	6	4	0	381	587	1168	100%	67	384	548	47%



11.2 Répartition modale des déplacements

Nous allons analyser dans ce chapitre la part des différents modes utilisés pour les déplacements dans le cadre des trajets domicile-école sur Genappe.

Nous avons différencié dans l'analyse ci-dessous les sections maternelles et primaires qui ont un degré d'autonomie différent, ce qui influence la réponse des parents sur la possibilité de venir à pied ou à vélo. Pour les écoles comprenant les deux sections, l'enquête ne permet pas de distinguer les élèves de maternelle et de primaire.

11.2.1 Sections maternelles

Les maternelles sont un cas particulier vu le jeune âge des enfants. Les parents accompagnent les enfants presque systématiquement en voiture sauf si l'école est très proche du domicile.

11.2.2 Sections primaires

Dans cette catégorie d'âge, les principaux moyens de locomotion restent la voiture et en moindre mesure la marche. Selon les statistiques régionales, une grande partie des parents qui déposent ou viennent rechercher des enfants n'ont d'ailleurs pas d'autre motif à leur déplacement.

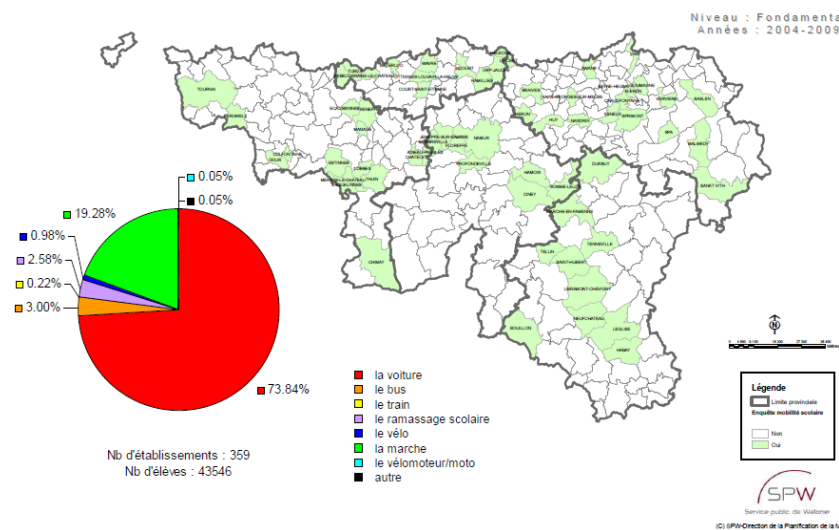
L'emploi du vélo, du ramassage scolaire ou du bus commence à apparaître, principalement pour les élèves de 5ème ou 6ème primaire.

11.2.3 En milieu rural

Les écoles de village drainent souvent des enfants dans un rayon plus large, et pour ceux habitant à proximité, les cheminements piétons de mauvaise qualité ne permettent pas toujours les déplacements à pied. Tout cela accentue donc l'utilisation de la voiture comme moyen de locomotion.

11.2.4 Statistiques à l'échelle régionale

Afin de donner des points de repère, nous allons comparer les résultats obtenus aux statistiques régionales pour la période 2004-2009 mis en place par le SPW.



Comme habituellement dans ces tranches d'âge, la voiture est largement dominante avec + de 70% d'utilisation suivi de la marche avec 19%, les autres modes étant utilisés de façon beaucoup plus marginale.

Statistiques pour les écoles de Genappe

L'utilisation de la voiture est légèrement inférieure à la moyenne régionale (-2%) ce qui est plutôt positif et cela grâce à une utilisation plus importante du ramassage scolaire (+2,3%).

Les déplacements en transport public et en vélo sont exactement dans les mêmes proportions que la moyenne. Les déplacements à pied sont par contre moins élevés (-2,8%) ce qui peut s'expliquer par la répartition des écoles dans de nombreux villages de la commune.

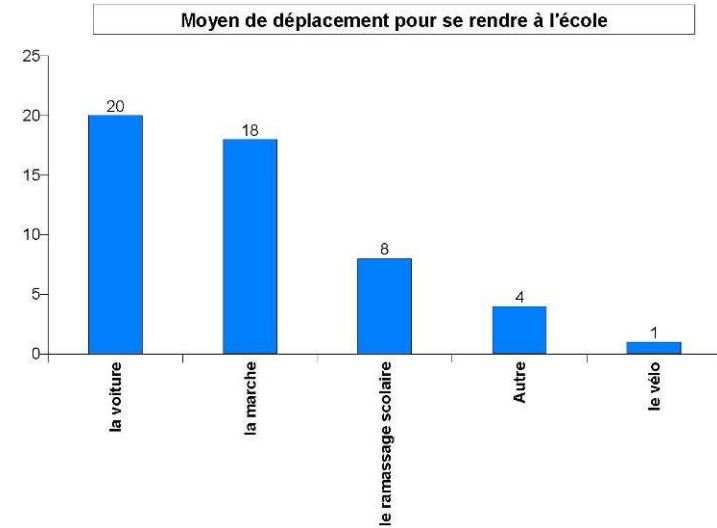
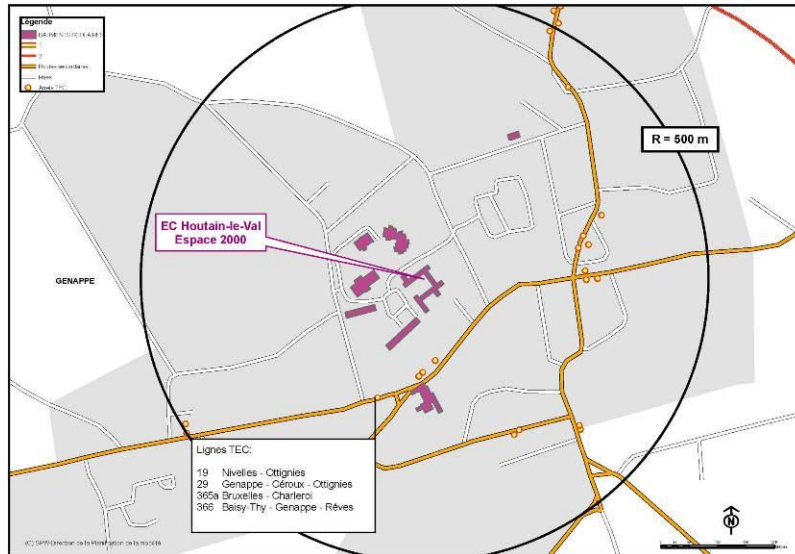
11.3 Les implantations

Pour chaque école, nous reprenons :

- Les données clés livrées par l'enquête scolaire, en chiffres, graphiques et cartes
- L'analyse des abords d'écoles, sur base d'observations sur le terrain et de commentaires recueillis auprès des directions

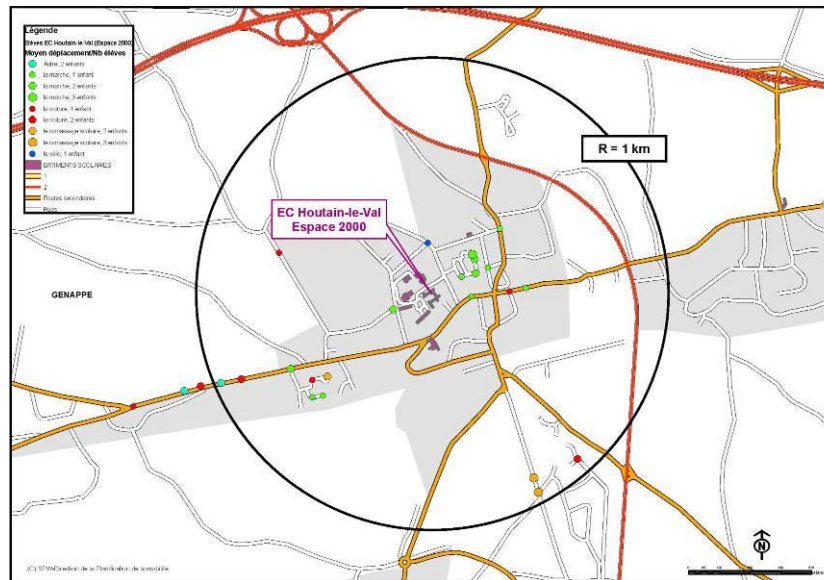
11.3.1 Ecole Espace 2000

maternel	28
primaire	48
nombre d'élèves	76
nombre d'enseignants	5
enquêtes	32
élèves concernés	51
taux d'élèves couverts	67%



La voiture n'est pas prédominante comme mode de déplacement grâce à l'utilisation du ramassage scolaire et surtout de la marche à pied par les familles habitant à proximité.

	Autre	la marche	la voiture	le ramassage scolaire	le vélo	Total
FRANES-LEZ-GOS			4			4
SELIES						
GENAPPE		12	3			15
LOUPOIGNE				6		6
OTTIGNIES			1			1
VIESVILLE			1			1
VIEUX-GENAPPE	4	6	7	2	1	20
VILLERS-LA-VILLE			1			1
WAGNELEE			1			1
WAYS			2			2
Total	4	18	20	8	1	51



L'école est située sur le site de l'espace 2000 en dehors des voiries principales. Les abords sont de qualité mais on peut signaler :

- Cheminement piéton peu lisible et absence de passage pour piétons
- Délimitation pas claire pour le stationnement et la zone de dépose

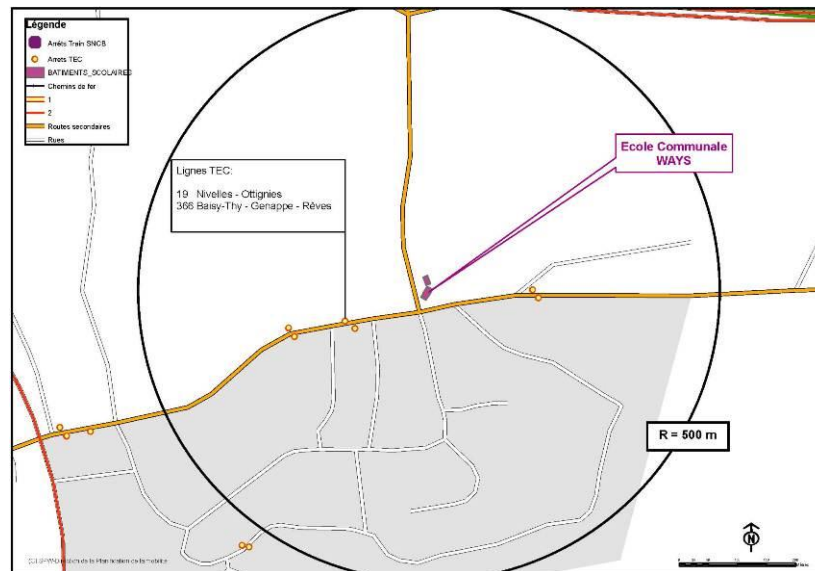
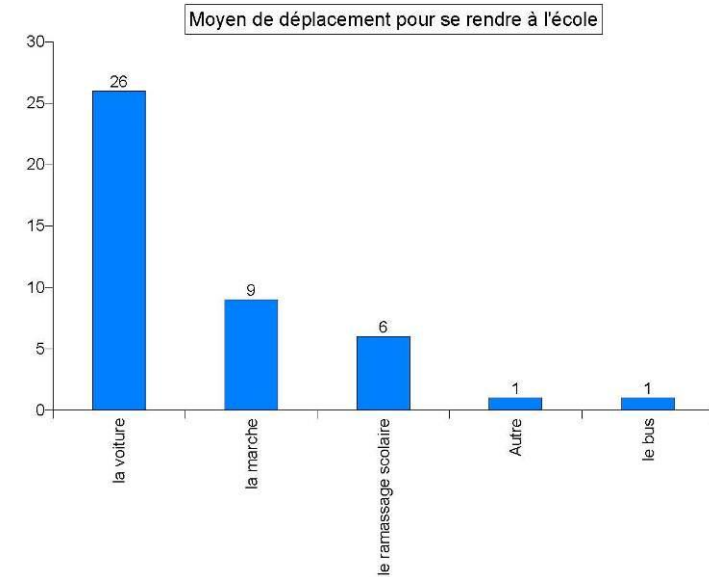
A noter la présence de surveillantes ou d'enseignantes lors des entrées et sorties des classes.

La carte ci-dessus illustre le fait que la majorité des enfants habitant dans un rayon de 1km se déplacent à pied pour se rendre à l'école.



11.3.2 Ecole de Ways

maternel	/
primaire	49
nombre d'élèves	49
nombre d'enseignants	3
enquêtes	36
élèves concernés	43
taux d'élèves couverts	88%

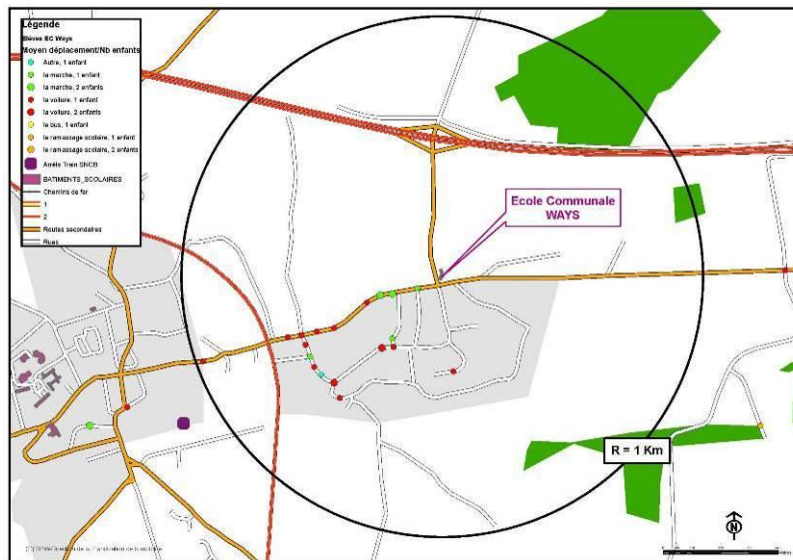


Dans le cas de l'école de Ways, l'utilisation de la voiture est nettement plus importante.

	Autre	la marche	la voiture	le bus	le ramassage scolaire	Total
BAISY-THY			2	1		3
BOUSVAL			1			1
GENAPPE		2	2		1	5
LASNE			1			1
LOUPOIGNE			3		4	7
OTTIGNIES			1			1
VIEUX-GENAPPE			2		1	3
WAYS	1	7	14			22
Total	1	9	26	1	6	43

La majorité des enfants proviennent de la commune de Genappe.

De nombreux enfants habitant à proximité se déplacent en voiture, ce qui peut s'expliquer par des cheminements piétons difficiles, notamment la traversée de la N237.



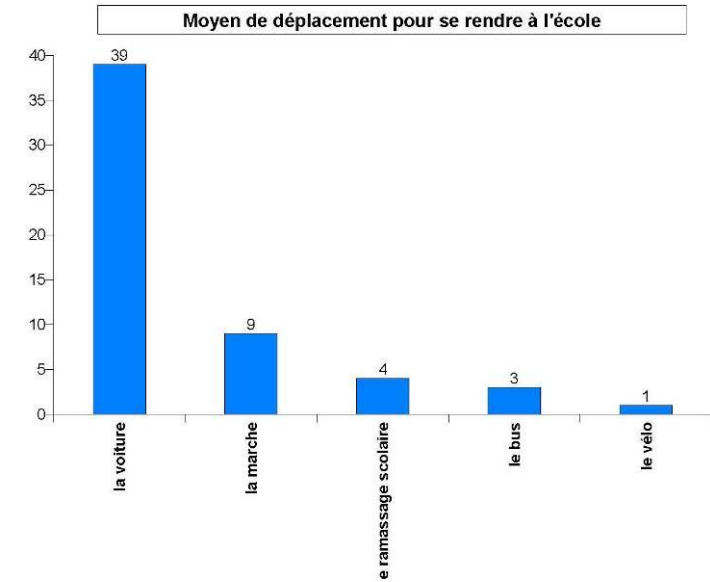
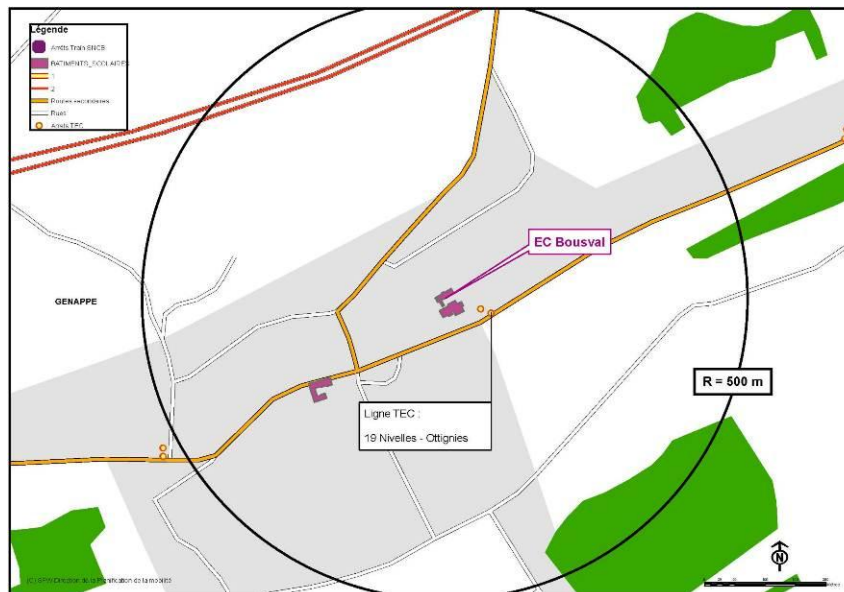
Les abords de l'école :

- Traversée piétonne aménagée avec du mobilier adapté
- Peu de zones de stationnement le long de la route
- Difficulté pour l'embarquement des élèves dans le car scolaire car pas d'emplacement spécifique
- Très peu de véhicules respectent la zone 30



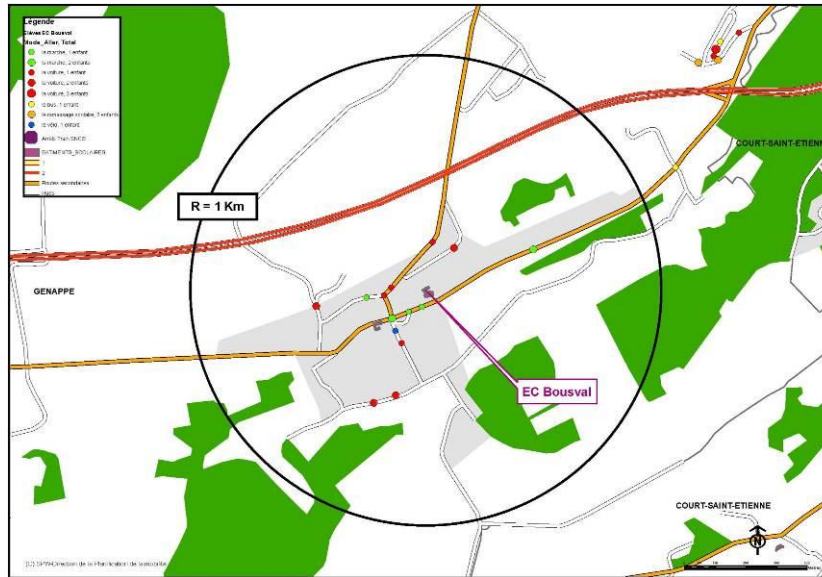
11.3.3 Ecole de Bousval

maternel	28
primaire	58
nombre d'élèves	86
nombre d'enseignants	5
enquêtes	42
élèves concernés	56
taux d'élèves couverts	65%



Ecole comportant des élèves originaires de communes très diverses, ce qui explique en partie l'utilisation très importante de la voiture comme mode de déplacement.

	la marche	la voiture	le bus	le ramassage scolaire	le vélo	Total
BAISY-THY		3				3
BOUSVAL	9	20	2	2	1	34
COURT-SAINT-ETIENNE		3				3
GENAPPE		1	1	2		4
GESVES		1				1
LES BONS VILLERS		2				2
LIMELETTE		1				1
SAINT-AMAND		1				1
WAVRE		1				1
WAYS		6				6
Total	9	39	3	4	1	56



Comme pour l'école de Ways, de nombreux enfants dans un rayon d'1km se déplacent en voiture.



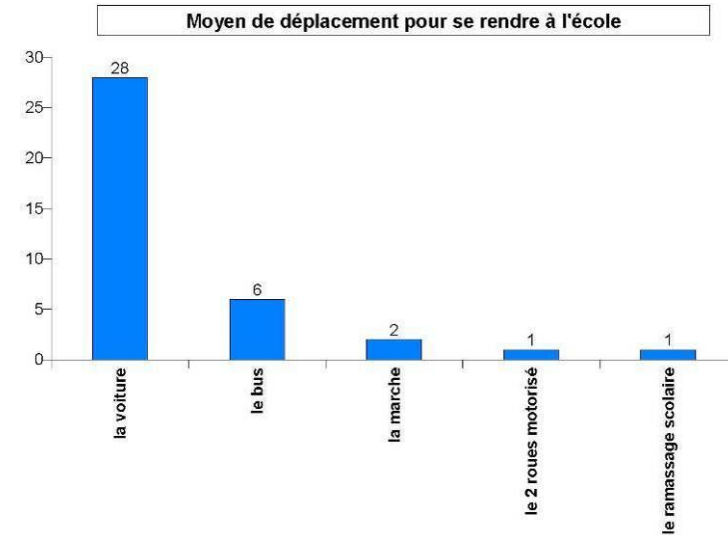
Les abords de l'école :

- Traversée piétonne aménagée avec du mobilier adapté
- Emplacement en encoche pour le bus et le car scolaire → rang organisé pour rejoindre le car
- Grand parking situé en face de l'école
- Très peu de véhicules respectent la zone 30
- Accès au RAVeL en face de l'école non aménagé

A signaler la présence un jour sur deux d'une personne payée pour aider à traverser la chaussée → les parents traversent souvent en-dehors du passage.

11.3.4 Ecole de Loupoigne

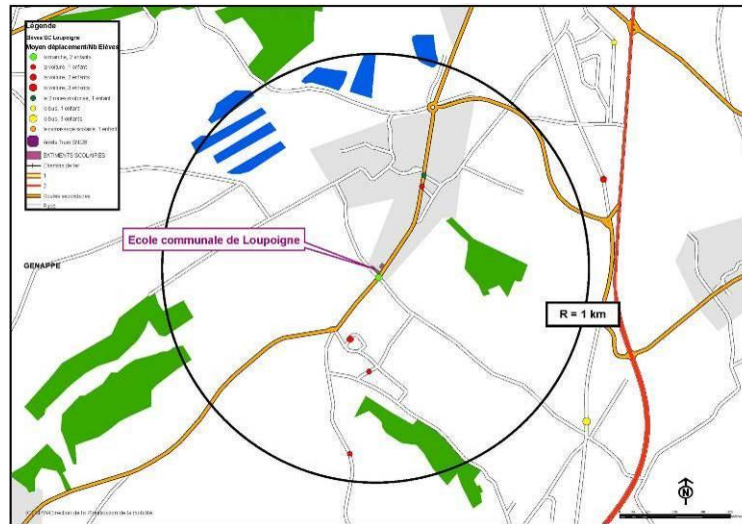
maternel	20
primaire	49
nombre d'élèves	69
nombre d'enseignants	6
enquêtes	28
élèves concernés	38
taux d'élèves couverts	55%



Très peu d'élèves vivant à proximité de l'école, ce qui explique l'utilisation si importante de la voiture.



	la marche	la voiture	le 2 roues motorisé	le bus	le ramassage scolaire	Total
FRASNES-LEZ-GOSSELIES		1				1
GENAPPE		7		5	1	13
GLABAIS		1				1
JUMET		1				1
LES BONS VILLERS		1				1
LOUPOIGNE	2	5	1			8
MARBAIS		1				1
PONT-A-CELLES		2				2
VIEUX-GENAPPE		7		1		8
WAYS		2				2
Total	2	28	1	6	1	38



Les abords de l'école :

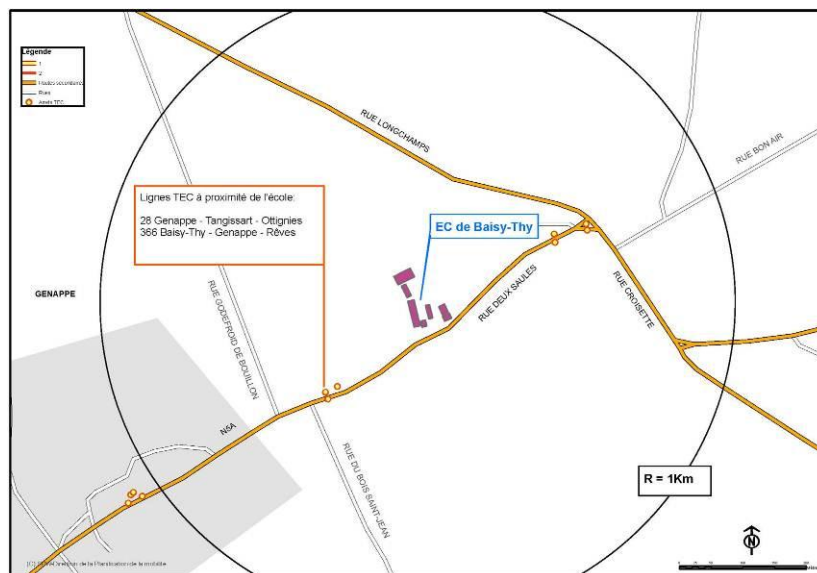
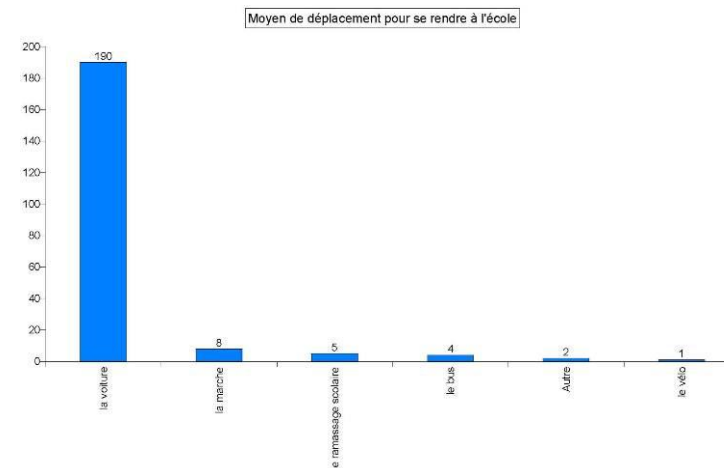
- Traversée piétonne aménagée avec du mobilier adapté
- Emplacement en encoche pour le bus et le car scolaire → rang organisé pour rejoindre le car
- Grand parking pas toujours respecté par les parents
- Très peu de véhicules respectent la zone 30



Phase 1 : Rapport final - 23 mai 2012

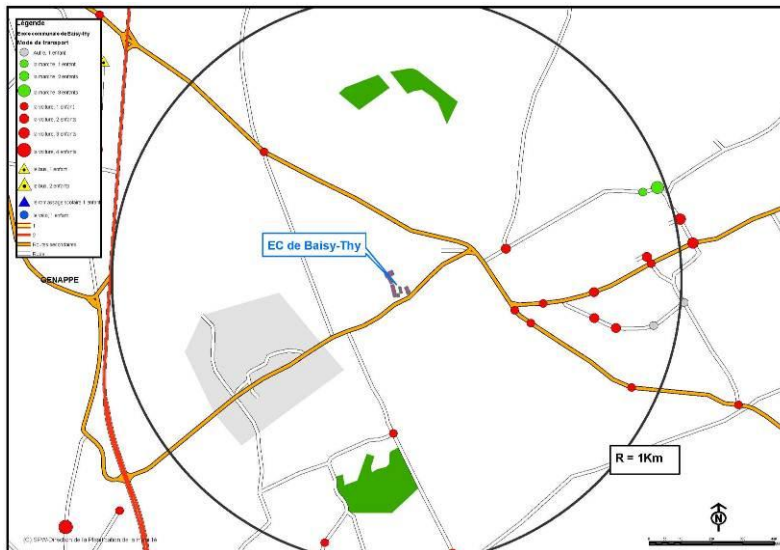
11.3.5 Ecole de Baisy-Thy

maternel	144
primaire	142
nombre d'élèves	286
nombre d'enseignants	15
enquêtes	137
élèves concernés	210
taux d'élèves couverts	73%



Implantation la plus importante de Genappe drainant des élèves des différents villages de la commune ou de communes extérieures.

	Autre	la marche	la voiture	le bus	le ramassage scolaire	le vélo	Total
BAISY-THY	2	8	67	2	2		81
BOUSVAL			4				4
COURT-SAINT-ETIENNE			1				1
FRASNES-LEZ-GOSSELIES			3				3
GENAPPE			7	2		1	10
GLABAIS			3				3
HOUTAIN-LE-VAL			3				3
JUMET			1				1
LASNE			1				1
LES BONS VILLERS			6				6
LOUPOIGNE			22		1		23
NIVELLES			1				1
REVES			3				3
SART-DAMES-AVELINES			34				34
SOMBREFFE			2				2
TILLY			1				1
VIEUX-GENAPPE			11		2		13
VILLERS-LA-VILLE			8				8
WAGNELEE			1				1
WATERLOO			3				3
WAUTHIER-BRAINE			1				1
WAYS			7				7
Total	2	8	190	4	5	1	210



Proportion importante d'élèves originaires de Baisy-Thy dont une grande partie se trouve dans un rayon d'1km autour de l'école. Malgré cela, la voiture est quasiment le seul mode de déplacement utilisé par les élèves de cette école. Ce choix

peut s'expliquer notamment par un manque de continuité du cheminement piéton dans le village.



Les abords de l'école :

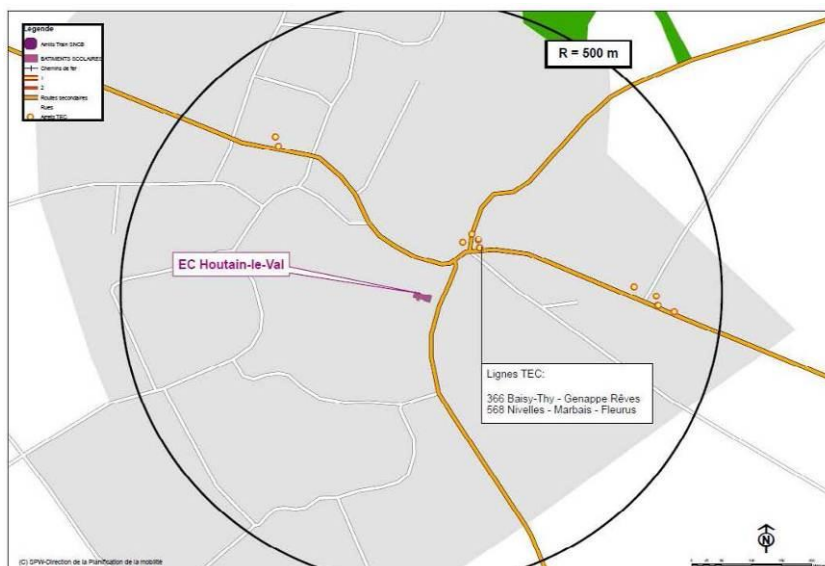
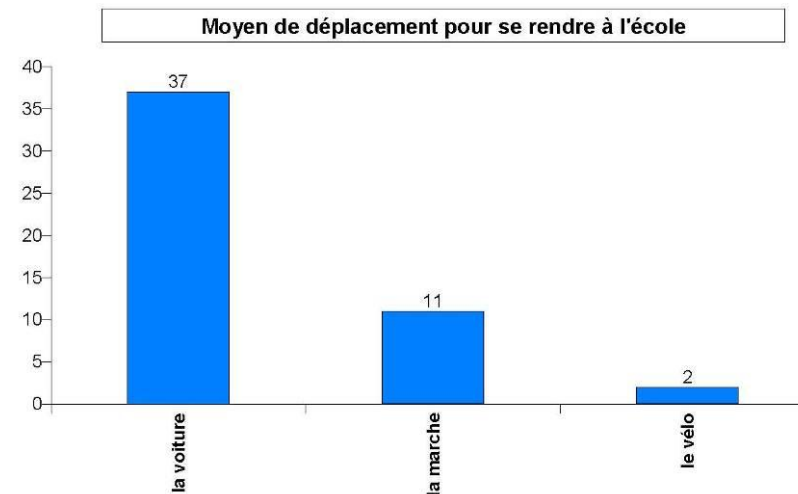
- Traversée piétonne aménagée avec plateau et du mobilier adapté
- Par contre mauvais éclairage au niveau de la traversée et de l'entrée de l'école
- Emplacement en encoche pour le bus et le car scolaire → rang organisé pour rejoindre le car

Remarques :

- Aménagement de l'horaire entre les sections maternelles et primaires afin de diminuer les problèmes liés aux nombreuses voitures aux heures de sortie → les primaires finissent à 15h et les maternelles à 15h30
- Un transport scolaire est organisé mais suscite peu d'engouement par son circuit trop long

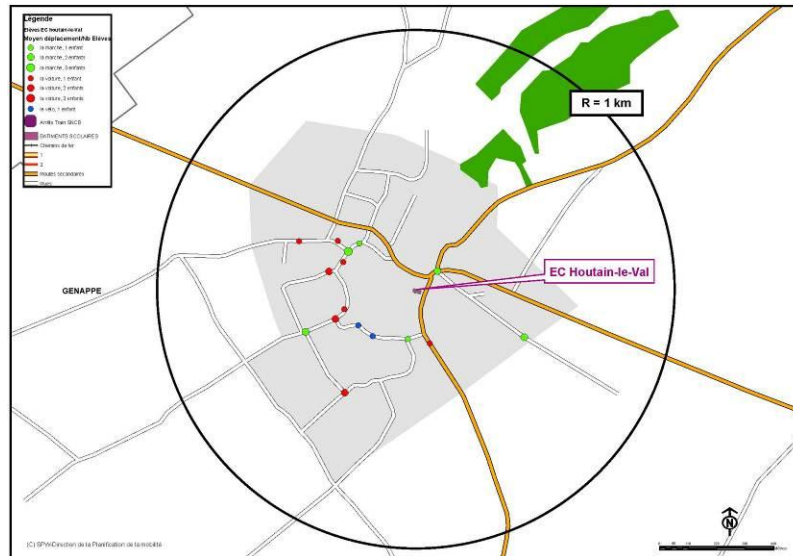
11.3.6 Ecole de Houtain-le-Val

maternel	35
primaire	107
nombre d'élèves	142
nombre d'enseignants	9
enquêtes	36
élèves concernés	50
taux d'élèves couverts	35%



50% des élèves habitant le village se déplacent à pied pour se rendre à l'école et fait plus rare pour cette tranche d'âge, 2 élèves se déplacent à vélo.

	la marche	la voiture	le vélo	Total
BAISY-THY		3		3
BUZET		2		2
COURT-SAINT-ETIENNE		1		1
HOUTAIN-LE-VAL	11	11	2	24
LES BONS VILLERS		1		1
LOUPOIGNE		2		2
NIVELLES		1		1
OBAIX		1		1
REVES		3		3
SART-DAMES-AVELINES		3		3
VIEUX-GENAPPE		2		2
VILLERS-PERWIN		4		4
WAYS		3		3
Total	11	37	2	50



Les abords de l'école :

- Traversée piétonne aménagée avec du mobilier adapté
- L'école n'est pas signalée depuis la grand route → automobilistes n'ont pas conscience qu'ils circulent à proximité d'une école
- Rue très étroite qui rend très difficile le stationnement et la dépose des enfants
- Le parking de l'école n'est pas respecté et est occupé par des riverains

A noter la présence de surveillantes ou d'enseignantes lors des entrées et sorties des classes.

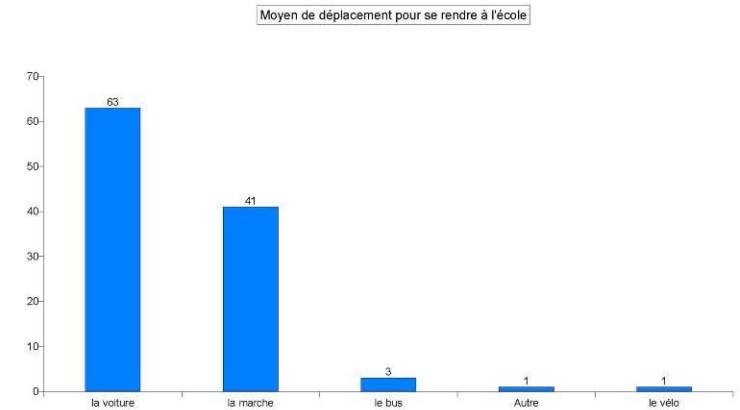


11.3.7 Ecole Saint-Jean

maternel	95
primaire	150
nombre d'élèves	245
nombre d'enseignants	21
enquêtes	72
élèves concernés	109
taux d'élèves couverts	44%



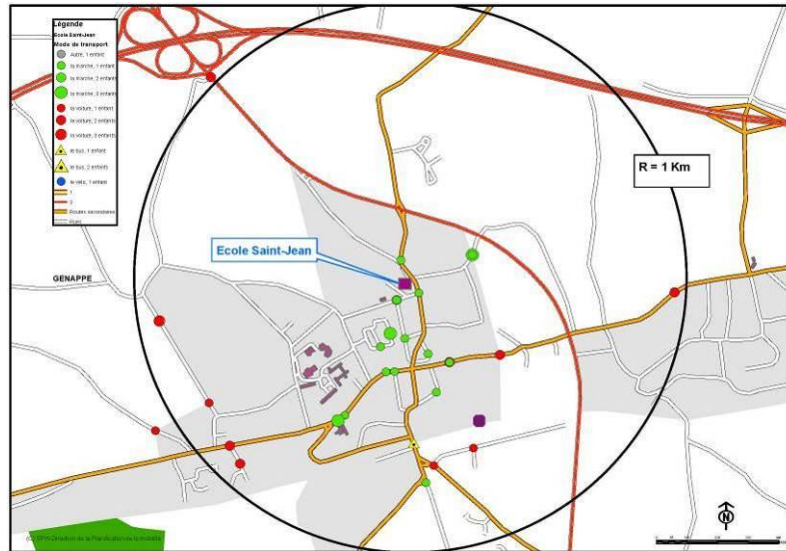
60 % des élèves arrivent à l'école en voiture pour 39% à pied, ce qui est une proportion tout à fait respectable.



Ecole importante du centre de Genappe drainant des élèves des différents villages de la commune ou de communes extérieures.

	Autre	la marche	la voiture	le bus	le vélo	Total
BAISY-THY			6	1		7
BAULERS			2			2
BOUSVAL				2		2
CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT			1			1
FELUY			1			1
FRASNES-LEZ-GOSSELIES			2			2
GENAPPE		36	5			41
GLABAIS			2			2
GOSSELIES			1			1
LOUPOIGNE	1	1	13		1	16
MARBAIS			3			3
OTTIGNIES			1			1
RESSAIX			1			1
SART-DAMES-AVELINES			4			4
VIEUX-GENAPPE		2	16			18
VILLERS-LA-VILLE			1			1
WAYS		2	4			6
Total	1	41	63	3	1	109

La plupart des élèves habitant à proximité de l'école se déplace à pied.

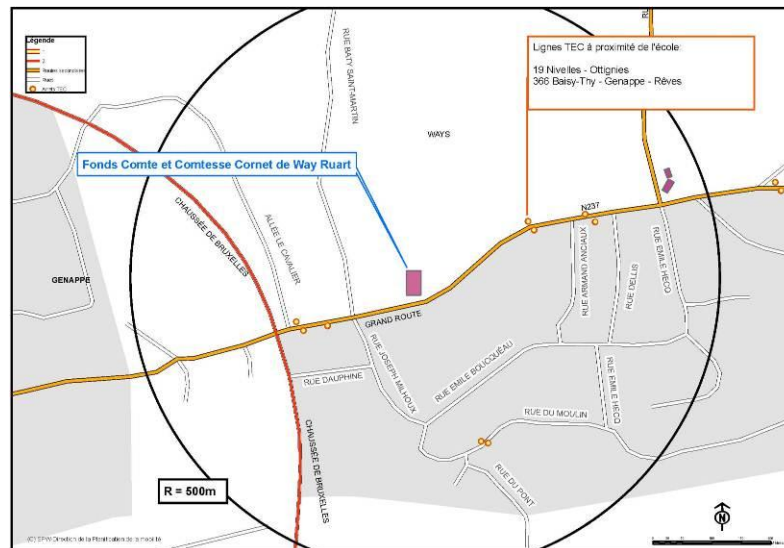
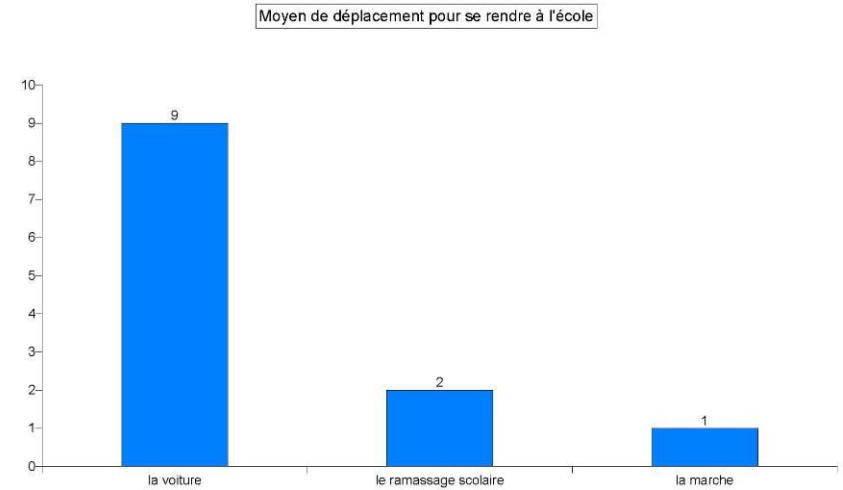


Les abords de l'établissement ont été aménagés et permettent aux piétons de se déplacer en sécurité. A noter cependant, la présence de stationnement sur les trottoirs qui sont des obstacles importants.



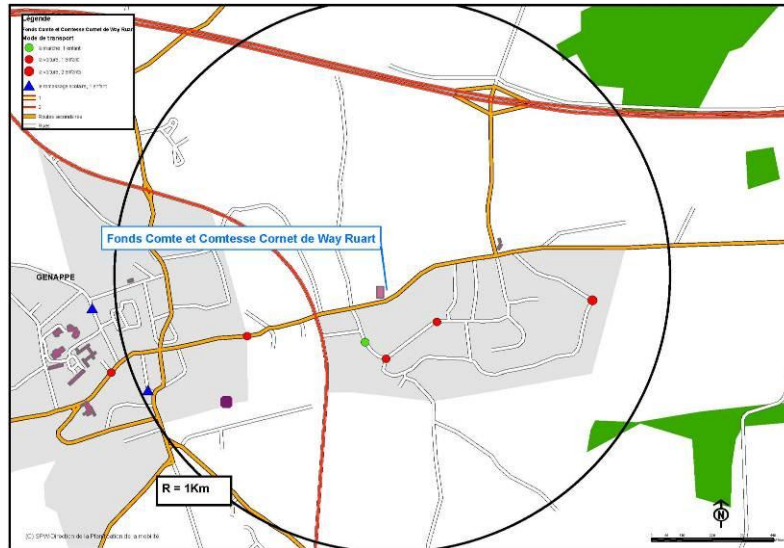
11.3.8 Ecole Fonds Comte et Comtesse Cornet de Way

maternel	35
primaire	/
nombre d'élèves	35
nombre d'enseignants	3
enquêtes	11
élèves concernés	12
taux d'élèves couverts	34%



Petite école maternelle proche du centre de Genappe. Comme souvent pour cette tranche d'âge, les déplacements ne se font quasiment qu'en voiture.

	la marche	la voiture	le ramassage scolaire	Total
BOUSVAL		1		1
GENAPPE		2	2	4
NIVELLES		1		1
SENEFFE		1		1
WAYS	1	4		5
Total	1	9	2	12



Ecole en bordure de la N237 qui connaît un trafic important. Une traversée piétonne a été aménagée mais les vitesses y sont encore élevées.



11.3.9 Ecole Sainte-Marie



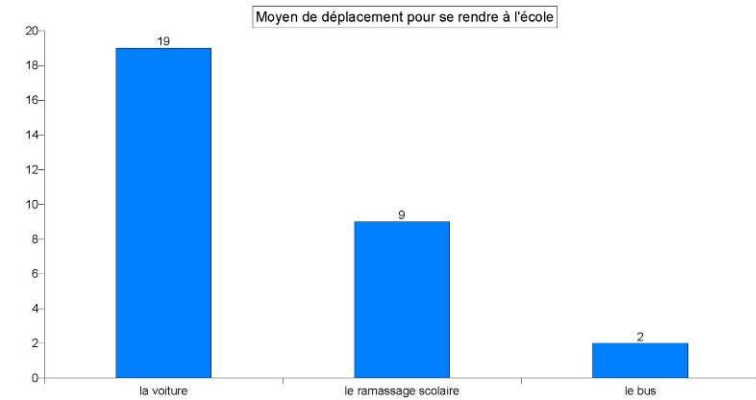
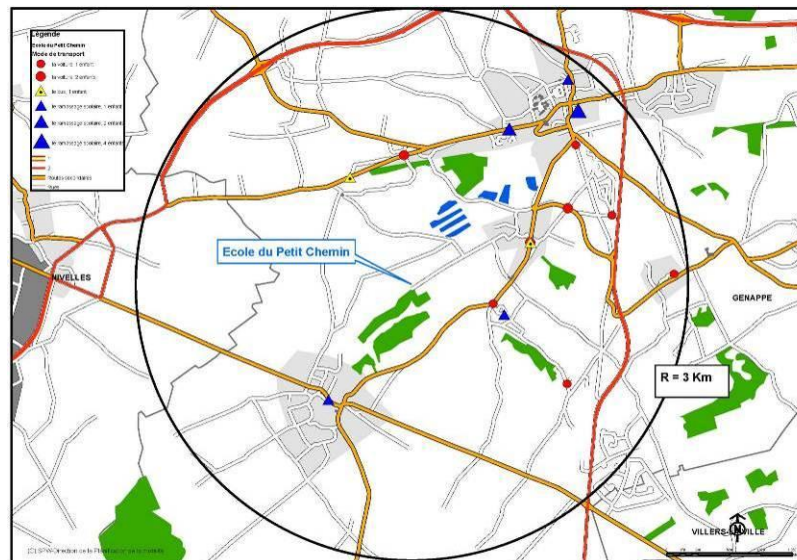
Ecole également située sur le bord de la N237 à Bousval :

- Le cheminement piéton est correct mais on constate un manque de traversées piétonnes
- A nouveau, la zone 30 est très peu respectée
- Emplacement en encoche pour le car scolaire à l'entrée de l'école



11.3.10 Ecole du Petit-Chemin

maternel	24
primaire	32
nombre d'élèves	56
nombre d'enseignants	5
enquêtes	22
élèves concernés	30
taux d'élèves couverts	54%



	la voiture	le bus	le ramassage scolaire	Total
BAISY-THY	2			2
FRANES-LEZ-GOSSELIES	2			2
GENAPPE	1		5	6
HOUTAIN-LE-VAL			1	1
LES BONS VILLERS	1			1
LOUPOIGNE	6	2	1	9
REVES	5			5
VIEUX-GENAPPE	2		2	4
Total	19	2	9	30

Ecole tout-à-fait isolée au bout d'une voirie de desserte locale, ce qui ne permet pas les déplacements à pied => grande importance du ramassage scolaire dans ce cas-ci.

11.4 Synthèse

- Domination de la voiture dans les déplacements domicile-école mais moyenne légèrement inférieure à la moyenne régionale.
- Relative importance de la marche malgré la répartition des écoles dans de nombreux villages de la commune.
- Peu de déplacements en transport public et à vélo.



12 Dynamique communale

La réalisation d'un PCM est la première étape décisive d'une gestion active de la mobilité au sein d'une commune mais elle est une étape relativement aisée si on la compare à la mise en œuvre du plan. En effet celle-ci nécessite des ressources importantes et une importante dynamique communale afin de motiver les différents départements communaux, les acteurs institutionnels et associatifs et les citoyens à changer leurs habitudes de déplacements.

La commune de Genappe a déjà mis en place une dynamique de gestion de la mobilité dont les principales structures sont présentées dans cette section.

12.1 Autorités et services communaux

12.1.1 Pouvoir politique

Au cours de cette législature, c'est le Bourgmestre Gérard COURONNE, qui est en charge de la compétence relative à la mobilité de même que celle relative à l'aménagement du territoire. Il est secondé dans cette tâche par l'échevine Marianne JANSSENS en charge notamment du développement durable.

12.1.2 Conseiller en mobilité (CeM)

Au quotidien, la gestion de la mobilité est gérée par un (ou plusieurs) Conseiller(s) en Mobilité (CeM) qui est un relais, un lien entre les différents acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services, techniques, associations, usagers,...). Son rôle est de mettre en

œuvre le PCM, d'identifier les dysfonctionnements, les éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements, d'alerter les responsables et de favoriser les échanges entre interlocuteurs concernés.

Pour devenir CeM, il faut suivre une formation organisée par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW et cautionnée par un certificat. A Genappe, c'est Madame Aude Roland qui assure cette fonction en parallèle avec la fonction de conseiller en environnement. Monsieur Alain Dave de la police locale de Nivelles-Genappe a également suivi la formation.

12.2 Commissions consultatives

12.2.1 Commission Communale de Circulation et de la Mobilité

Son rôle est d'envisager la mobilité au sein de la commune de manière globale, à long terme, maximisant la sécurité de tous, respectant l'environnement et tenant compte des desiderata de chacun.

12.2.2 Commission Communale Consultative d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité

La commune de Genappe possède une Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM). La CCATM est un organe consultatif composé des forces vives en présence dans la Commune. Elle est habilitée à remettre au Collège des Bourgmestre et Echevins des avis motivés portant sur des projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire : permis dérogatoires et/ou soumis à enquête publique,

plans communaux d'aménagement, schéma de structure communal, mise en œuvre de zones d'aménagements différés. Le Collège peut également solliciter l'avis de la CCATM pour tout dossier pour lequel il souhaite un avis complémentaire, le plus souvent d'ordre esthétique. La CCATM intègre le citoyen dans le débat de l'aménagement du territoire et reflète ainsi la sensibilité et les positions de la population au profit d'un meilleur cadre de vie. La CCATM de Genappe se réunit de l'ordre d'une fois par mois et comporte une dizaine de membres.

12.2.3 Conseil Consultatif du Développement Durable

Un conseil consultatif de développement durable (CCDD) a été instauré à Genappe et trouve sa source dans le contrat d'avenir local (voir 5.4.1) qui avait organisé des ateliers territoriaux et rassemblé des citoyens, acteurs sociaux, économiques et culturels, fonctionnaires communaux. Le CCDD se compose de cinq membres du conseil communal et d'un représentant de chaque village composant l'entité et se réunit au minimum 6 fois par an. Le CCDD a pour mission de garantir la continuité du processus engendré par le CAL et d'évaluer l'impact des projets identifiés comme prioritaires. Des membres occasionnels, avec voix consultative, peuvent être associés aux travaux. Le CCDD se réunit de l'ordre d'une fois par mois.

12.3 Réseau associatif

12.3.1 Les Amis de Bousval

L'association « Les Amis de Bousval » est active dans le domaine socio-culturel et a pour but de promouvoir le développement culturel de Bousval et de la région. Elle a notamment développé des circuits de promenade sur le territoire communal (voir 10.2.2).

Plus d'infos : www.lesamisdebousval.be

12.3.2 Chemins 141

Groupe d'individus et d'associations qui militent pour que la ville de Genappe se dote d'un réseau de chemins et sentiers praticables à pied, en vélo et à cheval et qui sillonne toute l'entité et la rattache à ses voisines.

Plus d'infos : www.chemins141.be

12.3.3 Syndicat d'initiative

Le Syndicat d'Initiative de Genappe est un organisme touristique qui s'occupe du développement et de la promotion du tourisme à Genappe. Ses missions sont les suivantes :

- Promouvoir les atouts touristiques de Genappe et ses alentours
- Organisation et participation aux activités touristiques
- Développement du tourisme vert

Plus d'infos : www.sigenappe.be

12.4 Sensibilisation en matière de mobilité

12.4.1 Site Internet

La commune de Genappe s'est dotée au printemps 2011 d'un nouveau site Internet qui comporte une section "pratique" où la thématique de la mobilité est très clairement présentée. Cet outil devra servir de relais d'information entre les autorités communales et les concitoyens (habitants, commerçants, entreprises, associations, écoles, ...) tout au long de la réalisation du PCM mais également lors de sa mise en œuvre. Ce média doit permettre aux Genappiens de s'approprier la problématique et de participer activement à la mise en place des différentes mesures.

12.4.2 Journal communal

A chaque étape importante du PCM, un article sera rédigé dans le journal de la commune afin non seulement d'informer les citoyens sur l'avancée de l'étude mais également afin de solliciter leur avis sur les différents rapports.

12.4.3 Semaine de la mobilité

La commune n'a pas organisé ces dernières années d'événements spécifiques lors de la semaine de la mobilité.

12.4.4 Ecoles

Des rangs à vélo et des circuits de sécurité routière ont été organisés avec la police locale dans plusieurs écoles.

12.4.5 Formations à la conduite

La police de Nivelles-Genappe a offert en 2010 dans le cadre de sa politique de prévention en matière de sécurité routière, des formations à la conduite défensive.

13 Synthèse du diagnostic

13.1 Analyse SWOT

En vue de dresser un bilan contrasté de la situation de Genappe en matière de déplacements, nous avons procédé à une analyse de type SWOT qui reprend les forces et les faiblesses de la commune (éléments endogènes propres à la commune) et les opportunités et menaces (éléments exogènes sur lesquels la commune n'a pas de pouvoir d'action directe). Le tableau ci-dessous reprend les éléments majeurs de cette analyse.

	FORCES	FAIBLESSES
ENDOGENE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Position centrale au milieu de pôles importants ▪ Caractère rural de la commune ▪ Excellente accessibilité routière et pas de besoins importants de création de nouvelles infrastructures routières ▪ Plusieurs lignes de bus structurantes (Rapido 4 et ligne 19) ▪ Réserves foncières disponibles à proximité du centre-ville et mutations importantes grâce à plusieurs projets en cours ▪ RAVeL qui offre un potentiel d'accessibilité par les modes doux et relie deux gares/pôles ▪ Rénovation progressive du centre-ville en faveur des modes doux et contournement du centre-ville via la RN°5 ▪ Plusieurs études récentes de planification en matière de développement territorial ▪ Réserve de capacité de stationnement à proximité du centre ▪ Peu de nuisances liées au trafic de poids lourds ▪ Mise en place progressive de systèmes de réduction de la vitesse afin de protéger les zones d'habitat ▪ Présence d'associations très actives et nombreux organes de discussion et de concertation ▪ Utilisation des vélos par les policiers de la zone de police Nivelles/Genappe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pas de gare sur le territoire ▪ Transport public peu performant en dehors de l'axe Est-Ouest ▪ Peu d'abonnés au transport public et utilisation peu répandue parmi les scolaires ▪ Habitat dispersé et faible densité même dans le centre ▪ Faible attractivité du centre ▪ Peu d'emploi local et pas d'école secondaire ce qui allonge les distances ▪ Croissance forte du nombre d'immatriculations et charges de trafic en augmentation ▪ Quelques itinéraires de transit vers les axes structurants avec des vitesses souvent élevées ▪ Trop grande place de la voiture sur l'espace public ▪ Augmentation de la gravité des accidents et présence de points noirs en matière de sécurité routière ▪ Positionnement d'écoles le long de voiries régionales ▪ Absence d'aménagements cyclables sur les voiries communales et manque d'accessibilité au RAVeL ▪ Cheminements piétons peu confortables et sécurisés ▪ Stationnement anarchique dans les villages et manque de visibilité et d'aménagement des parkings

		▪ Peu d'actions de sensibilisation
--	--	------------------------------------



	OPPORTUNITÉS	MENACES
EXOGENE	<ul style="list-style-type: none"> Finalisation du PPMBW et des PCM des communes voisines ce qui peut permettre une approche plus concertée et plus cohérente Combinaison train + voiture compétitive pour certaines destinations Relief peu accidenté propice à la pratique du vélo Prise de conscience des citoyens et souhait de changement face à l'augmentation des coûts énergétiques et à la crise économique Plusieurs appels à projet de la Province et de la Région en matière de mobilité (notamment pour les parkings de covoiturage) Localisation appropriée de la commune par rapport aux infrastructures routières pour l'installation de parkings de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> Pression automobile en forte croissance Austérité budgétaire pour les sociétés de transport public Croissance de population forte dans le Brabant wallon qui va engendrer une pression foncière sur les terrains à bâtir (commune encore abordable) Développement de grandes surfaces en bordure de Genappe Manque de stabilité en matière d'emploi ce qui complexifie le changement de comportements

13.2 Conclusion

La commune de Genappe doit faire face aux défis de la périurbanisation principalement de Bruxelles et à une croissance continue des déplacements automobiles. L'absence de densité de population et l'éparpillement de l'habitat et des activités ont favorisé l'utilisation presque exclusive de la voiture et limitent la performance du transport public.

Genappe bénéficie pourtant d'importantes réserves foncières à proximité du centre-ville notamment sur le site des anciennes sucreries. C'est atout considérable devra être valorisé dans les projets de développement de la commune afin de densifier le cœur de la commune et permettre le développement d'alternatives réelles à la voiture individuelle. Le Plan provincial de mobilité du Brabant wallon a dressé des recommandations en matière de

densité dans les centres urbains et villageois. Celles-ci devraient pouvoir être appliquées lors des réflexions sur les différentes zones à développer sur la commune tout en veillant à endiguer la dissémination de l'habitat sur le territoire.

Le territoire communal jouit d'une position centrale dans la province du Brabant wallon et est très accessible. Cette position lui offre ainsi des connexions aisées vers les gares de Nivelles et d'Ottignies. Toutefois, les temps de parcours de porte à porte en transport public sont fort pénalisants et permettent difficilement de concurrencer la voiture à l'exception des déplacements vers Bruxelles où l'offre est assez développée. Par contre, les connexions internes au Brabant wallon sont très lacunaires.

Les autorités communales ont mené des efforts pour apaiser la circulation au centre de Genappe par le réaménagement de la

place principale et des voiries avoisinantes. De plus, le centre-ville est relativement préservé des mouvements Nord-Sud grâce au contournement routier sur la RN°5. Il sera nécessaire de procéder à de nouveaux aménagements mais pas seulement dans le centre de l'entité notamment afin de faciliter les déplacements à pied et à vélo. A cet égard, Genappe dispose d'un potentiel évident d'augmentation des déplacements à vélo étant donné que les

villages sont peu distants et que le relief est peu accidenté. Le PCM sera l'occasion de travailler à la cyclabilité de la commune.

Enfin, Genappe a déjà mis en place de nombreuses structures de concertation qui abordent notamment les questions de mobilité. Ces structures devront être mobilisées pour affiner les projets et permettre une réelle dynamique avec l'ensemble des acteurs institutionnels mais également avec les citoyens.