PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE DE MONT-SAINT-GUIBERT

Synthèse des objectifs

isoire

Adjudicateur : **Ville de Mont-Saint-Guibert**

SPW

Date : 04/16/2018

Version provisoire

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction 2

2. Objectifs stratégiques 3

2.1 Objectifs généraux 3

2.2 Traduction des objectifs dans le contexte de Mont-Saint-Guibert sur base du diagnostic 3

2.3 Synthèse des objectifs en objectifs opérationnels 5

3. Objectifs opérationnels 6

3.1 Introduction 6

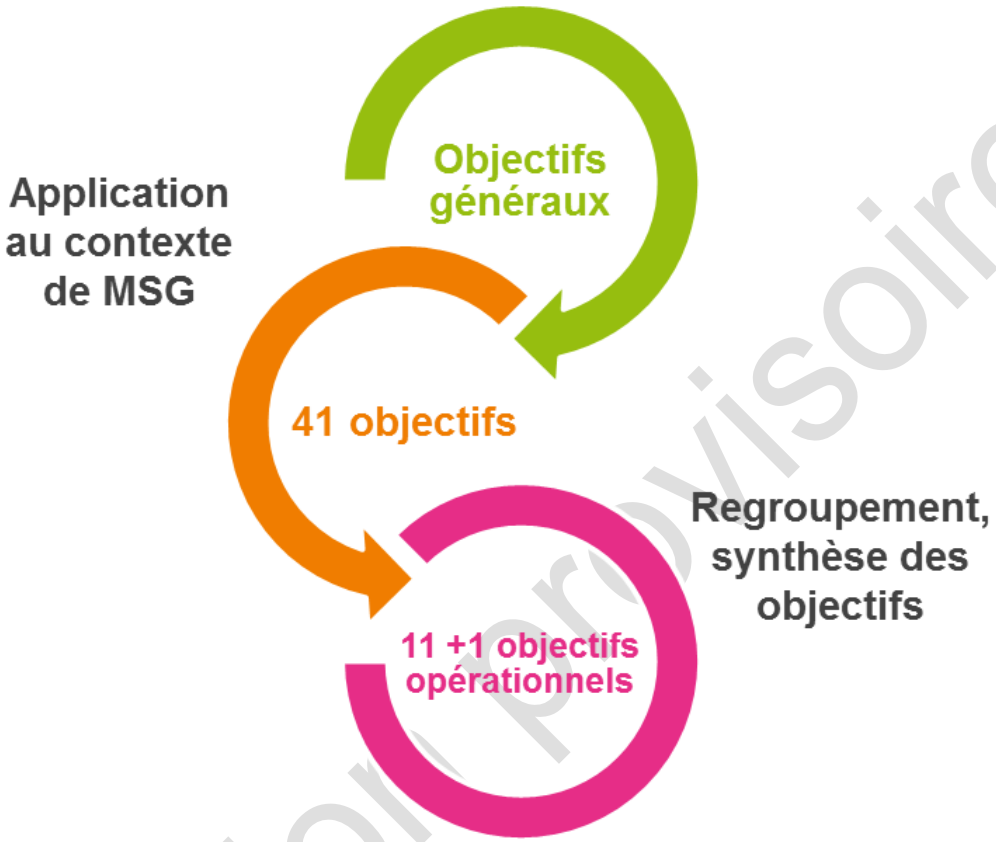
3.2 Les objectifs opérationnels 7

3.3 Tableaux de synthèse 16

Version provisoire

1. INTRODUCTION

Le présent document vise à synthétiser les différents objectifs formulés en phase 2 du Plan Communal de Mobilité de Mont-Saint-Guibert selon le schéma suivant :



En effet, pour répondre aux « enjeux » identifiés en phase 1, 11 +1 objectifs dits opérationnels ont été formulés sur base des 41 objectifs précédemment identifiés. Cette synthèse permet de **faire apparaître de manière directe les grands objectifs à suivre pour la commune et à développer en phase 3 de l'étude.**

La « synthèse » a été réalisée :

- En identifiant des objectifs clés qui constituent en eux-mêmes un objectif opérationnel à développer en phase 3 ;
- En regroupant certains objectifs entre eux ;

Enfin, le document identifie le lien entre les objectifs et les modes et thématiques du PCM.

Les chapitres suivants présentent ainsi :

- Les objectifs généraux,
- Les 41 objectifs proposés dans le contexte de Mont Saint Guibert et la synthèse en 11+ 1 objectifs opérationnels
- Les objectifs opérationnels et leurs liens avec les modes et thématiques

Version provisoire

2. OBJECTIFS STRATÉGIQUES

2.1 Objectifs généraux

Les objectifs opérationnels du plan s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux suivants :

- Renforcer l'**accessibilité** des différentes parties du territoire communal - en particulier celle des lieux fortement fréquentés -, et améliorer la **mobilité** de tous les utilisateurs qui s'y déplacent, y compris les usagers faibles ;
- Améliorer la **sécurité routière** pour tous les utilisateurs des voiries, et en particulier celle des usagers faibles ;
- Améliorer la **qualité de vie** en diminuant les nuisances dues au trafic, en améliorant la qualité et la convivialité des espaces publics et en développant un maillage efficace des cheminements doux ;
- Permettre le **développement harmonieux de la commune**, en conciliant les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité.

2.2 Traduction des objectifs dans le contexte de Mont-Saint-Guibert sur base du diagnostic

En ce qui concerne le mode piéton :

- Développer un réseau des cheminements piétons adapté aux PMR, structurant, entre autres, en valorisant et réaménageant les venelles et impasses débouchantes
- Adapter et sécuriser les traversées (devant les écoles, chemin de fer, axes dangereux)
- Améliorer l'accessibilité des pôles et prioritairement des écoles pour les piétons
- Rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et PMR

En ce qui concerne le mode vélo :

- Mettre en œuvre un réseau cyclable communal structurant (en lien avec le réseau provincial)
- Généralisation du brevet du cycliste dans les écoles et partenariat avec Pro-vélo pour l'initiation vélo-trafic aux adultes
- Assurer la continuité des aménagements sur les grands axes et à destination des pôles (Axis parc-Louvain-la-Neuve, Corbais, Hévillers gares MSG, Blanmont et LLN, …)
- Mettre en place des infrastructures de stationnement pour les vélos
- Valoriser le potentiel du vélo électrique et prévoir des infrastructures dédiées (parking, bornes)
- Améliorer la traversée des barrières pour les cyclistes : chemin de fer, N4, N25
- Faciliter l'accès des chemins agricoles pour les cyclistes (adapter les barrières, obstacles…)
- Généraliser les sens uniques limités

En ce qui concerne les transports en commun :

- Favoriser l'utilisation des transports en commun pour rejoindre les pôles internes et extérieurs de la commune

Version provisoire

- Améliorer les liaisons en transport en commun depuis toute la commune vers les écoles et pôles
- Améliorer les connexions entre les transports en commun : chemin de fer et bus
- Favoriser l'intermodalité vélo-train, voiture-train
- Traiter les carrefours impactant la vitesse commerciale des bus
- Adapter les arrêts mal conçus et sous équipés
- Favoriser l'utilisation du train en développant un pôle multimodal à la gare de MSG

En ce qui concerne le stationnement :

- Revoir le plan de stationnement dans le centre de Mont Saint Guibert, afin d'améliorer le fonctionnement actuel du stationnement et de mieux rééquilibrer l'espace public
- Organiser le stationnement et les accès aux pôles (gares, Axis Parc, N4 Corbais)
- Faire respecter les interdictions de stationnement (surtout sur trottoirs, pistes cyclables)
- Organiser le stationnement et les déposes/reprises minutes aux abords des écoles
- Organiser les parkings de covoiturage
- Réfléchir le stationnement dans les nouveaux projets immobiliers

En ce qui concerne la circulation automobile :

- Sécuriser les axes et les carrefours dangereux
- Hiérarchiser le réseau routier et diminuer le trafic dans les noyaux d'habitat
- Lutter contre le trafic de transit lié à l'évitement des axes saturés : organiser l'accès à la commune
- Fluidifier et participer à limiter la congestion sur les grands axes (capacité, gestion des feux, carrefours, accès) et dans les secteurs congestionnés
- Pacifier la circulation automobile au centre et aux abords des écoles
- Organiser la circulation interne en tenant compte des flux liés aux futurs projets

En ce qui concerne le transport de marchandises :

- Garantir la circulation des véhicules agricoles
- Protéger les quartiers d'habitat du trafic des poids lourds

En ce qui concerne la modification des comportements :

- Encourager l'évolution des mentalités en faveur d'une mobilité plus durable
- Développer des alternatives à la voiture individuelle
- Promouvoir les voitures partagées. Intégrer dans les projets urbains des offres et solutions de véhicules partagés

Version provisoire

2.3 Synthèse des objectifs en objectifs opérationnels

Afin de mettre en évidence de manière directe les grands objectifs à suivre pour la commune et à développer en phase 3 de l'étude, le bureau d'étude a synthétisé (via regroupement, sélection) 11+1 objectifs opérationnels.

Ces objectifs sont détaillés dans le chapitre suivant. Le tableau suivant identifie les interactions entre les 41 objectifs et les objectifs opérationnels.

Les couleurs employés indiquent :

- Une interaction directe
- Une interaction liée

Le tableau est à consulter dans sa version Excel pour une réelle compréhension.

Objectifs stratégiques	Tous modes confondus					Piétons et PMR				Vélo							Transports en communs							Auto					Stationnement					Alternatives				
Objectifs opérationnels	Tous modes confondus	Tous modes confondus	Tous modes confondus	Tous modes confondus	Tous modes confondus	Piétons et PMR	Piétons et PMR	Piétons et PMR	Piétons et PMR	Vélo	Vélo	Vélo	Vélo	Vélo	Vélo	Vélo	Transports en communs	Transports en communs	Transports en communs	Transports en communs	Transports en communs	Transports en communs	Transports en communs	Auto	Auto	Auto	Auto	Auto	Stationnement	Stationnement	Stationnement	Stationnement	Stationnement	Alternatives	Alternatives	Alternatives	Alternatives	Alternatives
1.Intégrer les projets en développement dans une approche multimodale	■	■	■		■	■			■	■												■				■		■	■					■				■
2.Réorganiser et pacification des zones piétonnes			■			■	■	■	■	■	■		■													■	■	■				■						
3.Favoriser la circulation des piétons et PMR, augmenter l'espace dévolu aux modes actifs			■	■	■	■	■	■	■												■					■	■	■	■		■	■		■				
4.Faire de Mont Saint-Guibert une commune cyclable	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■	■	■			■							■	■	■	■		■			■		■		
5.Améliorer l'accessibilité des gares et interconnectabilité avec les autres modes de transport	■	■		■	■	■												■	■			■								■			■					
6.Améliorer l'attractivité des bus	■	■	■	■	■	■											■	■	■	■	■	■		■	■			■							■			
7.Améliorer et renforcer la hiérarchisation des voiries (transit et saturation)	■	■	■	■	■		■		■						■					■				■	■			■						■	■	■	■	■
8.Traiter les points noirs et traversées (sécurité)	■	■	■	■	■		■		■				■													■	■								■	■	■	■
9.Rendrécir le plan de stationnement	■				■	■			■			■				■								■					■	■	■	■	■	■	■			■
10. Adapterdéstiorer les parcours des véhicules agricoles et de marchandises			■																					■	■													
11.Développer les modes alternatifs de transport	■		■		■																													■	■	■	■	■
12. Communication - sensibilisation	■			■							■																											
Interaction directe																																						
Interaction liée																																						

Version provisoire

3. OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

3.1 Introduction

Le chapitre présente la synthèse des objectifs opérationnels. Ils concrétisent les objectifs stratégiques, et sont proposés en vue d'être développés dans le cadre de la troisième phase de l'étude.

En synthétisant les 41 objectifs initiaux en un plus petit nombre, cela permet de donner les grandes orientations à suivre de manière plus claire pour la commune et les acteurs impliqués.

Il doit être noté que les **objectifs sont souvent intimement liés entre eux**. Ainsi par exemple, l'aménagement et pacification aux abords des écoles est intimement liée aux objectifs relatifs à la hiérarchie des voiries, au stationnement, à la circulation des piétons et des cyclistes.

Les objectifs proposés se composent :

- D'un **objectif dit 0** qui concerne les projets urbains, économiques, infrastructurels identifiés sur le territoire communal. L'intégration des projets influe sur les flux tant en nombre qu'en organisation et cet objectif 0 a un impact sur les autres objectifs opérationnels développés ;
- De **11 objectifs** qui sont suivant le cas propre à un mode ou liés à plusieurs modes. Ces objectifs peuvent avoir une identité géographique variable et concerner le territoire dans son entièreté ou un pôle précis qui constitue un enjeu précis.

Des tableaux reprennent sous chaque objectif les modes de déplacement et les thématiques concernés selon le code couleur suivant :

Mode ou thématique principal
Mode ou thématique lié

Version provisoire

3.2 Les objectifs opérationnels

0. Intégrer les projets en développement dans une approche multimodale

De nombreux projets urbains sont en cours de développement à Mont Saint Guibert et doivent être intégrés dans le PCM. Une attention particulière sera apportée à la génération de trafic liée à ces projets selon une approche multimodale. Il s'agit de valider le fonctionnement des flux supplémentaires dans la mobilité communale.

Tous les autres objectifs développés et le plan d'action tiennent ainsi compte de l'intégration des nouveaux projets tant en termes :

- De flux : ex : pour organiser le plan de circulation, définir la hiérarchie des voiries, il sera nécessaire d'assurer la bonne circulation vers et depuis les projets
- De parcours, via l'analyse/validation des cheminements proposés pour les cyclistes et piétons
- D'infrastructures : comme par exemple le lien avec le réaménagement du parking de la gare
- …

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

Version provisoire

1. Aménagement et pacification des abords d'écoles

L'objectif touche à tous les modes et est transversal par nature.

Des propositions conceptuelles d'aménagement doivent être faites pour améliorer la sécurité aux abords des écoles, réduire les vitesses pratiquées devant celles-ci et organiser le stationnement de manière non dangereuse (y compris via des déposes/reprises minutes).

En lien avec les objectifs plus routiers, il s'agit de permettre une meilleure accessibilité aux écoles pour les piétons et les cyclistes.

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

2. Favoriser la circulation des piétons et PMR, augmenter l'espace dévolu aux modes doux

On constate un potentiel intéressant de déplacements à pied dans la commune.

Une grande attention doit être accordée à l'aménagement des cheminements piétons. Il faudra veiller à leur continuité, leur sécurité et leur confort, en particulier à proximité des équipements fortement fréquentés par les piétons : les écoles, les commerces, les gares et les principaux arrêts d'autobus. Les venelles, passages et impasses débouchantes offrent une opportunité pour favoriser les déplacements piétons et PMR.

Une attention toute particulière devra également être apportée lors de tous les nouveaux aménagements programmés dans la commune

La mise en œuvre de la hiérarchisation des voiries fournit l'opportunité d'augmenter l'espace dévolu aux modes doux dans les secteurs à protéger du trafic de transit.

Version provisoire

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

3. Faire de Mont Saint Guibert une commune cyclable

Le vélo est un mode de transport efficace et durable, dont l'utilisation doit être promue. Cela passe par des actions sur les infrastructures, les réseaux, le stationnement cycliste mais également par des mesures de communication et d'éducation.

L'objectif est donc une somme d'actions favorables à la pratique du vélo répondant aux différents objectifs généraux précédemment identifiés.

Un réseau cohérent et continu d'itinéraires cyclables doit être complété (dont en lien avec le réseau du BW) voire construit, en prévoyant des itinéraires sécurisés sur des axes à faible circulation ou des pistes cyclables sur les grands axes, compte tenu de la hiérarchisation du trafic choisie.

Il convient de compléter l'ossature de ce réseau principal structurant à proximité des équipements publics (écoles, gares, principaux arrêts d'autobus...) et d'y prévoir des emplacements de stationnement pour vélos et vélos électriques.

Des actions de sensibilisation et de communication permettront d'accompagner la valorisation de l'usage du vélo sur le territoire communal pour faire de MSG une commune cycliste à court mais également sur le long terme.

Version provisoire

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

4. Améliorer l'accessibilité des gares et l'intermodalité avec les autres modes de transport

L'amélioration de l'accessibilité des gares à pied et à vélo et des possibilités d'intermodalité avec le réseau autobus ou la voiture particulière (possibilité de stationnement à proximité des gares) constituent un maillon essentiel dans l'objectif de valoriser l'attractivité du chemin de fer. Concernant les véhicules individuels, la mise en place de places réservées pour des véhicules partagés et des espaces de covoiturage renforceront le caractère intermodal des gares.

Les pistes de réflexion sont en complément de l'amélioration des parcours entre autres liées aux éléments suivants : parkings adaptés aux vélos et vélos électriques, zones de repos, abris pour la pluie, informations horaires, accessibilité aux PMR, …

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

version provisoire

5. Améliorer l'attractivité des bus

Des recommandations pour améliorer la fréquence et la desserte des bus (offre vers LLN, desserte de l'Axis Parc) seront formulées mais il est difficile dans le cadre du PCM de revoir le schéma d'exploitation de l'exploitant.

Le Proxibus est une réalisation qui porte ses fruits sur le territoire de MSG à la fois pour encourager l'usage des transports en commun mais également pour offrir une alternative performante répondant aux besoins des utilisateurs. Des recommandations quant à son extension (en matière de parcours, fréquence, desserte) seront formulées.

Il existe à l'échelle de Mont-Saint-Guibert des possibilités pour rendre l'usage du réseau de bus plus attractif sur lesquelles la commune peut intervenir.

En lien avec les objectifs routiers ci-après, le traitement des points noirs tels le carrefour N4/rue de Corbais peut améliorer la vitesse commerciale des bus et par effet ricochet rendre leur usage plus attractif.

De même la réalisation d'arrêt de bus en voirie permet aux autobus de ne pas perdre leur place dans la circulation et contraint les automobilistes à rester derrière les bus ; c'est-à-dire que ceux-ci ne sont pas plus performants que les bus.

La réalisation de sites propres est également un levier jouant sur l'attractivité des bus.

En parallèle de l'organisation de la circulation, l'attractivité des bus doit être renforcée en facilitant l'accès vers les arrêts de bus. L'accessibilité vers les arrêts est un objectif lié aux objectifs piétons/PMR et cyclistes et doit être assurée pour que les utilisateurs gagnent en confort vers et depuis les transports en commun. Les arrêts eux-mêmes doivent (à minima pour les arrêts les plus importants) être équipés d'abris, de bancs et présenter l'information nécessaire aux voyageurs.

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

Version provisoire

6. Améliorer et renforcer la hiérarchisation des voiries
(transit et saturation)

L'objectif est :

- De définir les zones qui doivent être protégés du trafic de transit, d'améliorer le fonctionnement des axes structurants et d'améliorer la lisibilité du réseau.
- De conduire au renforcement des zones 30 existantes, à l'identification des zones à aménager en zone apaisée dans le futur et l'élaboration de plans de circulation au niveau local. Dans le cadre de ces plans de circulation locaux, des modifications ou des mises en sens unique seront possibles.
- D'améliorer la continuité des itinéraires. Des solutions techniques doivent être recherchées pour aménager les points noirs de la circulation sur les grands axes qui constituent des barrières difficilement franchissables pour les autres modes, notamment sur les nœuds identifiés comme problématiques sur la N4 et la N25.

Il s'agit de préciser les principes d'aménagement à mettre progressivement en place (sur le réseau routier structurant, les voies de liaison et le réseau local) pour concrétiser la hiérarchisation et valiser les principes d'aménagement des carrefours saturés.

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

Version provisoire

7. Traiter les points noirs et traversées
(sécurité)

Des propositions conceptuelles d'aménagement doivent être faites pour améliorer la sécurité routière et diminuer, par tous les moyens possibles, les vitesses pratiquées sur les axes identifiés,où elles nuisent à la sécurité objective ou subjective des autres usagers. Le plan de circulation proposera des vitesses adaptées selon les axes pour respecter les différents usages (selon la hiérarchie des voiries) et en cohérence avec le contexte de Mont-Saint-Guibert. Une attention toute particulière sera portée sur les moyens de faire respecter les dites vitesses.

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

8. Redéfinir le plan de stationnement

Au centre de Mont Saint Guibert, la réorganisation du stationnement permettra de :

- Favoriser le stationnement résidentiel à proximité des quartiers d'habitation ;
- La rotation du stationnement dans les zones commerciales
- Mieux définir le stationnement dans les rues saturées et inadaptées
- Mieux partager l'espace public entre les modes
- Réfléchir à une approche cohérente et intégrée du stationnement dans les projets futurs (offre de véhicules partagée dans les projets par exemple)

Développer la pratique du co-voiturage et du car-sharing en :

- Organisant et équipant des parkings de co-voiturage (accessibilités TC et vélos aux parkings, utilisation d'applications),
- Implanter du co-voiturage dans les projets en développement et futurs
- Identifiant les acteurs (privés ?) qui seraient intéressés de développer des offres de véhicules partégs à destination des services publics, des zones d'emplois, des nouveaux projets denses d'habitat. Des approches innovantes doivent être poursuivies dans la matière et des recommandations seront formulées en ce sens.

Le long de la N4, il s'agira de proposer une réorganisation des accès. L'offre en stationnement de l'Axis Parc devra être complétée par la valorisation des autres modes et par la mise en place de stationnement réservé et contrôlé pour les covoitureurs.

Version provisoire

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	Vélo	Transports en commun	Routier

Thématique					
Stationnement	Marchandises & agricole	Mobilité scolaire	Qualité de vie	Services de mobilité	Développement territorial

9. Adapter/améliorer les parcours des véhicules agricoles et de marchandises

L'amélioration des parcours des véhicules agricoles (marchandises) fait partie des objectifs du Plan Communal de Mobilité. La réflexion doit être poursuivie pour examiner les possibilités d'améliorations de la situation, dans les domaines suivants :

- Les itinéraires réservés ou recommandés pour garantir la circulation de ces véhicules sur le territoire communal ;
- Les limitations, le cas échéant, de gabarit de certaines voiries peuvent aider au respect de la quiétude des quartiers d'habitat ;
- L'organisation des livraisons

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	Vélo	Transports en commun	Routier

Thématique					
Stationnement	Marchandises & agricole	Mobilité scolaire	Qualité de vie	Services de mobilité	Développement territorial

Version provisoire

10. Développer les modes alternatifs de transport

L'objectif vise à suivre une approche quick win pour développer les alternatives. Il s'agit dans la temporalité du PCM de développer la mobilité de demain à Mont-Saint-Guibert.

Cet objectif touche :

- Aux alternatives (conventionnelles) à l'usage de la voiture individuelle telles que le covoiturage et l'autopartage ;
- Au développement de solutions plus intégrées telles des voitures électriques partagées (pour les résidents) dans les projets urbains, voire dans les services communaux ou les entreprises ;
- Aux infrastructures à développer sur le territoire communal telles des capteurs pour assurer la rotation du stationnement près des commerces et du centre ou la localisation de la mise en place de bornes de recharge électriques ;
- Au développement d'application communale pour le partage de mobilités aux appels à projet citoyens de partage d'espace public…

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

11. Communication - sensibilisation

Parallèlement aux objectifs opérationnels d'amélioration des réseaux de transport, la Commune ne peut pas faire l'économie d'une réflexion de fond visant à conscientiser les citoyens sur la nécessité d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme, dans une optique de mobilité durable.

Il s'agit d'un objectif transversal s'adressant à tous les publics.

Différents outils et approches pourront être développés tels les PDS, PDE, PDA, usage des nouvelles technologies, journées de sensibilisation, Semaine de la Mobilité, … La mise en place d'un plan de déplacement de l'administration permettra de montrer les bonnes pratiques et fera force d'exemplarité.

Version Provisoire

Modes et thématiques concernés par l'objectif opérationnel :

Mode			
Piéton et PMR	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**

Thématique					
Stationnement	**Marchandises & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Développement territorial**

3.3 Tableaux de synthèse

Le tableau ci-après reprend le lien entre les objectifs opérationnels et les modes/thématiques qui seront développés dans la phase 3 du Plan Communal de Mobilité.

Version provisoire

	Mode				Thématique					
Objectifs opérationnels	**Piéton et PMR**	**Vélo**	**Transports en commun**	**Routier**	**Stationnement**	**Marchandise & agricole**	**Mobilité scolaire**	**Qualité de vie**	**Services de mobilité**	**Developpement territorial**
0.Intégrer les projets en développement dans une approche multimodale										
1.Aménagement et pacification des abords d'écoles										
2. Favoriser la circulation des piétons et PMR, augmenter l'espace dévolu aux modes doux										
3. Faire de Mont Saint Guibert une commune cyclable										
4. Améliorer l'accessibilité des gares et l'intermodalité avec les autres modes de transport										
5. Améliorer l'attractivité des bus										
6. Améliorer et renforcer la hiérarchisation des voiries **(transit et saturation)**										
7. Traiter les points noirs et traversées **(sécurité)**										
8. Redéfinir le plan de stationnement										
9. Adapter/améliorer les parcours des véhicules agricoles et de marchandises										
10. Développer les modes alternatifs de transport										
11. Communication - sensibilisation										

Version pour