# ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE MONT-SAINT-GUIBERT

Synthèse non technique

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

**SPW**

Date : 04-02-2022

provisoire

| | |
|---|---|
| Titre | Actualisation du plan communal de mobilité de Mont-Saint-Guibert |
| Adjudicateur | Commune de Mont-Saint-Guibert - SPW |
| Personne de contact adjudicateur | Mme Dumont<br>Mme Gany |
| Soumissionnaire | Tractebel (Tractebel Engineering S.A.)<br>Avenue Simon Bolivar 34-36 - 1000 Bruxelles<br>T +32 2 773 99 11 - info@tractebel.engie.com |
| Personne de contact soumissionnaire | Mme Charlotte Engelen<br>+ 32 479 55 18 71– charlotte.engelen@tractebel.engie.com |
| Date | 04/02/2022 |
| Numéro de version | 1 |
| Numéro du projet | P.011033 |

TRACTEBEL
engie

# QUALITÉ

HISTORIQUE DU DOCUMENT (la rangée supérieure constitue la version actuelle)

| Version | Date | Remarques |
|---|---|---|
| | | |
| 1 | 04/02/2021 | Première version de la synthèse non technique du PCM |

RESPONSABILITE DOCUMENT

| | | |
|---|---|---|
| Auteur(s) | Charlotte Engelen | Date |
| Vérificateur(s) du document | Thibaud Hilmarcher, Charlotte Engelen | Date |

INFORMATION DU FICHIER

| | |
|---|---|
| Nom du fichier | PCM-MSG-Synthèse non technique_V1 |
| Dernière sauvegarde | 16/02/2022 |

Version provisoire

# TABLE DES MATIÈRES

**1. Contexte** 2

**2. Diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale** 3

**3. Objectifs du PCM** 6

3.1 Méthodologie 6

3.2 Objectifs du PCM 7

3.3 Critères d'évaluation et valeurs-cibles 9

**4. Plan d'actions** 10

4.1 Visions stratégiques 10

4.2 Les réseaux et le schéma intermodal 11

4.3 Volets thématiques 14

4.4 Fiches détails 15

**5. Conclusion** 16

Version provisoire

# 1. CONTEXTE

Un Plan Communal de Mobilité est l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité. Cette réflexion s'appuie notamment sur une analyse fine du contexte de Mont-Saint-Guibert et par l'intégration des grands projets en cours.

L'élaboration du PCM est l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité. Cette réflexion s'appuiera notamment sur une analyse fine du contexte de Mont-Saint-Guibert et par l'analyse des grands projets en cours.

En 2011, le plan provincial de Mobilité du Brabant-Wallon, élaboré entre autres par notre équipe, identifiait Mont-Saint-Guibert, en raison de sa proximité directe avec Ottignies et Louvain-la-Neuve comme, jouant un rôle en tant que centre d'activité, commercial et d'équipement. Le plan provincial notait que ces pôles disposaient encore de réserves foncières mobilisables, ce qui amène à envisager la densification de ces pôles dans une stratégie visant à articuler le développement territorial autour du système de transport.

Aujourd'hui, il apparaît indispensable d'élaborer le PCM de Mont-Saint-Guibert, dernière commune de la province qui ne dispose pas d'un tel outil, afin de faire face à ces évolutions, et d'accompagner le développement urbain du territoire.

Dans le même temps, de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures se sont développées et sont amenées à se développer, et ont influencé les pratiques de mobilité. On notera, entre autres :

- La mise en service de l'offre ferroviaire suburbaine « S » par la SNCB, qui a un impact entre-autre sur la desserte des gares du territoire communal (Mont-Saint-Guibert et Blanmont), mais aussi des gares avoisinantes (Ottignies et Louvain-la-Neuve);
- Le dynamisme des parcs d'activités (Axis-Parc et Grandbompré);
- Le projet de rénovation urbaine ;
- Les jardins de l'Orne ;
- Le christ du Quéwet ;
- Le Plan Communal d'Aménagement de la Sablière
- Le site Jardinia
- Le développement de l'offre TEC desservant la commune et le parc d'activité et assurant des liaisons plus régulières avec Louvain la Neuve.

Le Plan Communal de Mobilité s'est déroulé en 3 phases :

- Phase1 : Etat des lieux et diagnostic ; approuvé par le CA et le Collège le 4 mars 2020
- Phase 2 : Définition des objectifs ; approuvé par le CA et le Collège le 4 mars 2020
- Phase 3 : Plan d'actions ; validé par le Comité technique et la CCATM le 12/01/2022 ; le Collège Communal le 31/01 ; Conseil Communal le 23/02.

Version provisoire

# 2. DIAGNOSTIC GLOBAL DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE COMMUNALE

Le diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a pour but d'offrir une vision exhaustive et objective du fonctionnement de la mobilité de la Commune de Mont-Saint-Guibert et de s'assurer de l'adéquation de l'offre de mobilité avec les besoins existants et potentiels.

Le diagnostic identifie les incidences en termes d'accessibilité et de mobilité, de qualité du cadre de vie, de sécurité, et d'environnement. Le diagnostic général se compose des thématiques suivantes :

- 2.2 •Description de l'espace communal
- 2.3 •Analyse des générateurs de déplacement
- 2.4 •Analyse des modes actifs
- 2.5 •Analyse des transports en commun
- 2.6 •Analyse du réseau routier
- 2.7 •Analyse du stationnement
- 2.8 •Analyse de la sécurité routière et nuisances liées au déplacements
- 2.9 •Analyse de la mobilité scolaire
- 2.10 •Solutions alternatives à la voiture individuelle

Le diagnostic a analysé la circulation des modes actifs sur base de 4 types de rue : le **quartier de la gare**, les rues du **centre-bourg**, les rues marqué par la **proximité d'écoles** et les rues à caractère **résidentiel**. La topographie et les nombreuses barrières urbaines ne sont pas idéales pour la circulation des modes actifs. De plus, le diagnostic a révélé une mauvaise qualité de certaines traversées et de plusieurs trottoirs, entrainant une insécurité des modes actifs et un manque de continuité des cheminements.

Un réseau de points-nœuds et un Ravel constituent déjà l'épine dorsale d'un réseau communal qui reste à définir pour assurer la continuité des cheminements piétons et cyclables dans le centre-boutg et entre les villages. La future rénovation des espaces publics en centre-bourg, dont la Grand'Rue, fait plus de place aux modes actifs.

Le réseau de transport en commun couvre les axes principaux de la commune. Cependant, l'offre en bus et en train reste limitée. Une nouvelle ligne structurante est envisagée le long de la N4.

De nombreuses voiries de MSG présentent un profil étroit, notamment en centre-bourg. La question du partage de l'espace public est donc particulièrement importante. Dû à une forte densité du bâti et à la structure des voiries, le stationnement en voirie est proche de la saturation, particulièrement en centre-bourg. De plus, le stationnement n'est pas réglementé.

Des balbutiements de projets, tant privés que publics, commencent à apparaître à Mont-Saint-Guibert pour remplacer le tout à la voiture individuelle. Il s'agit de solutions à très grand potentiel de report qu'il

Version provisoire

faut encourager. Ces solutions comprennent notamment le covoiturage, les voitures partagées et la création d'un plan cyclable et de stationnement à l'échelle communale. Mont-Saint-Guibert a également reçu des subsides de la Région wallonne dans le cadre du projet Wallonie Cyclable afin de développer des infrastructures pour la circulation des vélos.

La Commune observe un trafic de transit importants à travers le centre-bourg ainsi que des vitesses excessives dans les villages et sur les axes pénétrants. Elle comporte également de nombreux projets urbanistiques, sources de trafic supplémentaire.

Le diagnostic a permis de mettre en évidence les atouts et les dysfonctionnements relatifs aux réseaux de transport de chaque mode et aux enjeux en matière de stationnement, de sécurité routière et de mobilité scolaire. Le diagnostic a été établi en intégrant au mieux les préoccupations des nombreux acteurs consultés dans le cadre de son élaboration.

Version provisoire

### Enjeux généraux

- Localisation des pôles communaux générateurs de déplacements
- Localisation de la commune sur un nœud de la mobilité routière
- Heures de pointes très marquées sur les grands axes et axes locaux
- Alternatives en transports en communs peu attractives : faiblesse de l'offre
- Difficultés de connexion entre centre et villages
- Barrière du chemin de fer
- Relief
- Manque de gestion des flux engendrés par les générateurs de déplacements

### Enjeux pour les modes actifs (piétons et vélos)

- Vitesse et trafic de transit
- Topographie et déclivités
- Existence de barrières urbaines (chemin de fer, N4, N25)
- Accessibilité de la gare (quais)
- Qualité des traversées
- Qualité des trottoirs (obstacles, largeurs, revêtement)
- Suppression cheminement le long du chemin de fer
- Manque de continuité et de lisibilité dans les cheminements piétons et dans les itinéraires cyclables (y compris entre village)
- Absence d'itinéraires cyclables communaux balisés vers les pôles (Axis Parc, écoles)
- Absence d'aménagement sécurisé à destination et proximité des écoles

### Enjeux pour les transports en commun

- Faiblesse de l'offre chemin de fer
- Non cadencement des lignes bus et offre limitée
- Ralentissement à certains carrefours et sur la N4, N25
- Vitesse commerciale
- Desserte en TC des pôles
- Qualité des équipements des arrêts de Transport en commun

### Enjeux pour la circulation automobile

- Vitesses excessives dans les villages et sur les axes pénétrants
- Trafic de transit et itinéraires d'évitement présents par la commune
- Manque de zones 30 et d'aménagements physiques pour les zones 30 existantes
- Centre-ville saturé aux heures de pointe en lien avec les écoles et le trafic de transit
- Trafic de transit sur les voiries de campagnes

### Enjeux pour les alternatives à la voiture individuelle

- Trop d'utilisation de voiture individuelle
- Peu d'utilisation des nouvelles technologies pour développer de nouvelles alternatives à la voiture individuelle
- Covoiturage peu promu auprès de différents publics-cible (parents, travailleurs)

### Enjeux pour le stationnement

- Parkings désorganisés
- Stationnement en infraction et conflits avec les autres modes
- Absence de cartes riverains
- Pression sur le stationnement
- Organisation du stationnement en voirie
- Saturation des parkings de l'Axis-Parc
- Accès au stationnement sur la N4 qui ralentit le trafic

Document provisoire

# 3. OBJECTIFS DU PCM

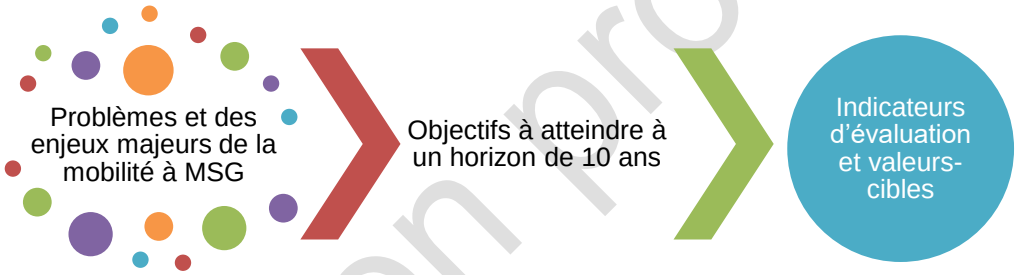
## 3.1 Méthodologie

Sur base du diagnostic, un ensemble d'objectifs pour le plan communal de mobilité sont sélectionnés, constituant dès lors les options de principe à poursuivre pour la suite de l'étude. Ces objectifs définissent la situation désirée à un horizon de 10 ans. Les moyens pour y parvenir et le planning de réalisation seront traités dans le cadre du plan d'actions.

Les objectifs 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.

La définition des objectifs se réalise en trois temps :




Ces objectifs s'inscrivent systématiquement dans une démarche durable, visant notamment à maitriser la demande de mobilité, à valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture, à améliorer la sécurité de tous les usagers, ainsi que la qualité du cadre de vie et de l'environnement.

Pour ce faire, la définition des objectifs du PCM se base scrupuleusement sur le principe STOP : c'est-à-dire que pour tout objectif, la priorité sera toujours portée d'abord aux modes actifs, puis aux transports publics, et enfin seulement aux véhicules particuliers. Cette conception garantit une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la ville.

Version provisoire

## 3.2 Objectifs du PCM

Les objectifs du PCM sont les suivants et sont traités dans les fiches générales et détaillées de la phase 3 :

| Tous modes confondus | |
|---|---|
| ***Accompagner le développement urbain, économique et commercial du territoire de MSG, tout en maîtrisant les impacts de ces développements sur la mobilité*** | Accompagner le développement des nombreux projets immobiliers ; favoriser l'urbanisation des zones bénéficiant d'une bonne accessibilité, créer les conditions favorables aux développements urbains et économiques via une gestion optimale du stationnement ; |
| ***Renforcer les liens entre les différents pôles de la Commune*** | Centre-bourg, villages, zones d'activités, zones commerciales, etc. |
| ***Concevoir un plan de circulation pour tous les modes à l'échelle de la commune*** | Définir les principes d'organisation du réseau routier ; prendre en compte toutes les catégories d'utilisateurs ; étudier l'opportunité de créer d'autres zones à allure modérée, etc. |
| ***Entreprendre un travail d'information, de sensibilisation et d'éducation pour favoriser l'évolution des mentalités*** | Conscientiser les citoyens sur la nécessité d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme |
| ***Intégrer les projets dans un plan de circulation*** | Accompagner le développement des projets qu'ils soient de type immobiliers, économiques ou en lien direct avec la mobilité |
| **Modes actifs** | |
| Piétons et PMR | |
| ***Développer le réseau des cheminements piétons en valorisant et réaménageant les venelles et impasses débouchantes*** | Assurer la continuité en prenant en compte les normes d'accessibilité dans l'aménagement des itinéraires structurants ; assurer une liaison piétonne en toute sécurité entre les quartiers d'habitat et les pôles |
| ***Adapter et sécuriser les traversées (devant les écoles, chemin de fer, axes dangereux)*** | Réduire les effets barrières, identifier les aménagements qui seront nécessaires pour sécuriser les piétons, particulièrement à proximité des écoles |
| ***Améliorer l'accessibilité des pôles et prioritairement les écoles pour les piétons*** | Pôles tels que les écoles, les commerces mais aussi les arrêts de transports en communs |
| ***Rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et PMR*** | Rééquilibrer le partage de l'espace public pour garantir une place suffisante aux piétons et PMR malgré une présente forte de la voiture |
| Vélo | |
| ***Mettre en œuvre un réseau cyclable communal structurant (en lien avec le réseau provincial)*** | Relier entre elles les différentes fonctions de la commune et fonctions des communes voisines ; aménager des cheminements sécurisés |
| ***Généralisation du brevet du cycliste dans les écoles et partenariat avec Pro-vélo pour l'initiation vélo-trafic aux adultes*** | Mettre en place une politique vélo efficace ; se faire accompagner par des structures telles que Pro-vélo pour former les enfants dans les écoles, les citoyens et les employés des entreprises |
| ***Assurer la continuité des aménagements sur les grands axes et à destination des pôles (Axis parc-Louvain-la-Neuve, Corbais, Hévillers…)*** | Traiter les chainons manquants pour assurer des liaisons complètes vers les villages de la commune, l'Axis parc de manière sécurisée |
| ***Mettre en place des infrastructures de stationnement pour les vélos*** | Sécuriser et organiser le stationnement pour les vélos de manière coordonnée avec les itinéraires régionaux et communaux et les pôles de la Commune ; proposer des solutions de stationnement sécurisé pour les riverains |
| ***Améliorer la traversée pour les cyclistes des barrières urbaines*** | Réduire les effets barrières qui traversent la commune ; assurer la continuité des itinéraires cyclables |
| ***Faciliter l'accès des chemins agricoles*** | Valoriser les cheminements cyclables au travers des chemins agricoles |
| ***Généraliser les sens uniques limités*** | La majorité des rues à sens unique est accessible à contresens par les cyclistes |

Version provisoire

| Transport en commun | |
|---|---|
| ***Favoriser l'utilisation des transports publics pour rejoindre les pôles de la commune*** | Localiser les lieux d'activités ; faire répondre au mieux la demande de déplacement ; améliorer l'accessibilité des pôles en transport en commun |
| ***Améliorer les liaisons en transport en commun depuis toute la commune vers les écoles et pôles*** | Envisager des liaisons en transports en commun directes entre les villages, les écoles, les gares ou des fréquences plus importantes depuis les lieux de correspondance ; réaliser une analyse des possibilités d'améliorer la desserte |
| ***Améliorer les connexions entre les transports en commun : chemin de fer et bus*** | Assurer des correspondances dans des conditions confortables (temps d'attente, espaces d'attente). Notamment à la gare de Louvain la Neuve qui polarise le Nord du territoire communal |
| ***Favoriser l'intermodalité vélo-train, voiture-train*** | Valoriser via le développement de l'infrastructure cyclable à destination des gares (y compris LLN) et des emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos. |
| ***Traiter les carrefours impactant la vitesse commerciale des bus*** | Encourager un transfert modal vers ce mode en les rendant plus attractifs, compétitifs |
| ***Adapter les arrêts mal conçus et sous équipés*** | Des améliorations en termes d'équipements des arrêts sont également nécessaires mais doivent se faire en coloration avec les cheminements piétons vers ces arrêts. |
| ***Favoriser l'utilisation du train*** | Double réflexion doit être posée pour à la fois valoriser les 2 gares du territoire et faciliter l'accès à la gare de LLN |
| **Circulation automobile** | |
| ***Lutter contre le trafic de transit lié à l'évitement des axes saturés : organiser l'accès à la commune*** | Mettre en place une signalisation directionnelle adaptée permettant d'orienter les automobilistes et livreurs vers les pôles par les voies du réseau primaire et d'éviter le trafic de transit ; |
| ***Fluidifier et participer à limiter la congestion sur les grands axes (capacité, gestion des feux, carrefours, accès)*** | Solutions infrastructurelles et organisationnelles ; analyse de la problématique de la N4 et des accès aux commerces |
| ***Pacifier la circulation automobile au centre et aux abords des écoles*** | Pacifier le trafic sur les axes pénétrants et dans les quartiers résidentiels |
| ***Pacifier les abords des écoles en augmentant la visibilité et le nombre de zones 30*** | Adapter les aménagements en voirie pour faire respecter les limitations de vitesse ; réaliser des contrôles réguliers |
| ***Organiser la circulation interne en tenant compte des flux des projets*** | Concevoir un plan de circulation pour tous les modes à l'échelle de la commune et Intégrer les projets dans un plan de circulation |
| **Stationnement** | |
| ***Réorganiser le stationnement à l'échelle de la commune. Partage de l'espace public*** | Concevoir un plan communal de stationnement (localisation, organisation, réglementation) |
| ***Organiser le stationnement et les accès aux pôles (gares, Axis Parc, N4 Corbais)*** | Propositions organisationnelles, infrastructurelles et relatives aux accès |
| ***Faire respecter les interdictions de stationnement*** | Faire respecter l'interdiction de stationnement au droit des arrêts d'autobus, aux carrefours, sur les passages pour piétons et sur les emplacements réservés aux PMR ; mettre en place des mesures de contrôle |
| ***Organiser le stationnement et les déposes minutes aux abords des écoles*** | Zone de dépose-minute avec aménagements adaptés et sécurisés |
| ***Organiser les parkings de covoiturages*** | Créer davantage de stationnement |
| **Alternatives à la voiture individuelle** | |
| ***Développer des alternatives à la voiture individuelle*** | Tirer parti du développement des modes partagés, et des possibilités offertes par les nouvelles technologies ; se positionner et communiquer |

Version provisoire

| | |
|---|---|
| ***Promouvoir le covoiturage auprès de différents publics-cible (parents, travailleurs)*** | Plateforme de covoiturage mise en place à promouvoir et places de stationnement privilégiées à créer |
| ***Valoriser le vélo électrique et prévoir des infrastructures dédiées (parking, bornes)*** | développement des infrastructures cyclables, parkings sécurisés |
| ***Intégrer dans les projets urbains des offres et solutions de véhicules partagés*** | Faire connaître de manière récurrente aux habitants ; continuer les initiatives déjà en cours par la Commune |

## 3.3 Critères d'évaluation et valeurs-cibles

Le choix des indicateurs est guidé par :

- Leur pertinence vis-à-vis de l'objectif défini ;
- Leur fiabilité ;
- Leur simplicité de mise en œuvre au regard des informations actuellement disponibles (Phase 1) ;
- Leur faculté à être facilement actualisés, afin de pérenniser l'objectif défini et son évaluation tout au long de la mise en œuvre du PCM ;
- Leur facilité de compréhension et d'appropriation par un large public.

Pour chaque objectif la valeur cible à atteindre à un horizon de 10 ans. Ces valeurs-cibles définissent le niveau d'ambition du PCM et ont été arrêtées par la Commune de Mont-Saint-Guibert et sont détaillées dans le rapport de la phase 2.

Du côté régional, « le Gouvernement wallon a approuvé en 2017 la « Vision FAST – mobilité 2030 ». Ce plan Vision FAST (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal) a pour but de réduire l'encombrement sur les routes wallonnes. Il vise à combiner, pour chaque déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité avec un objectif ambitieux visant à réduire de manière drastique les déplacements en voiture. (…) Dans cet esprit, d'ici 2030, le plan prévoit de promouvoir et faciliter l'usage du vélo, du bus et du train. Quant à la voiture, l'objectif poursuivi est l'accroissement du taux de remplissage. Aujourd'hui, 3 trajets sur 4 se font avec une seule personne par voiture. Réduire cette proportion peut mettre fin aux encombrements. » (source : FAST : vision de la mobilité wallonne d'ici 2030, 8 novembre, 2017, Ministre Carlo Di Antonio)

Version provisoire

# 4. PLAN D'ACTIONS

## 4.1 Visions stratégiques

### 4.1.1 Vision wallonne

Depuis 2017, le Gouvernement wallon a adopté la Vision FAST 2030 qui fixe des objectifs pour la transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie. Le 9 mai 2019, la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM), a été à son tour adoptée par le Gouvernement. Elle définit comment les objectifs de la Vision FAST vont être atteints.

Selon le plan FAST, en Wallonie, la dispersion des fonctions (habitat, emploi, enseignement et loisirs) induit une demande telle de mobilité et de flexibilité que la plupart des déplacements personnels se fait en voiture. Étant donné cette dispersion des fonctions sur le territoire, les services publics de transport doivent opérer des choix stratégiques ciblés sur tel(s) axe(s) ou pôle(s) de transport. En deçà d'un certain seuil de fréquentation, les transports en commun deviennent coûteux économiquement et environnementalement parlant. En complément du réseau structurant, des solutions doivent être prévues pour permettre à la population des villages non desservis par le réseau structurant de rejoindre ce dernier (liaisons cyclables et piétonnes, offre taxis…).

Parmi les nouveautés à prendre en compte : les mobipôles, mobipoints, micromobilité, voitures partagées, covoiturage, réseau structurant…

La multimodalité repose sur la complémentarité de solutions multiples qui doivent nécessairement converger en certains lieux d'échange modaux. Ces lieux peuvent également accueillir des fonctions et équipements. Le plan FAST différencie les lieux d'échange modaux en 'mobipôles', en milieu interurbain et rural, et 'mobipoints', en milieu urbain. Selon la définition de la vision FAST, les mobipôles sont des 'hubs' où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante. Ils sont les points de connexion sur le réseau structurant. Les lieux seront déterminés après identification des liaisons structurantes de transport collectif afin qu'ils soient bien orientés pour minimiser le temps d'accès global vers les destinations finales et lorsque c'est possible, afin qu'ils se trouvent aux lieux de convergence entre plusieurs liaisons. Ils seront situés sur des voiries structurantes pour minimiser les détours tout en étant le plus près possible des principaux centres de vie et d'activité et seront progressivement reliés aux villages environnants par des cheminements piétons (en priorité dans un périmètre d'1,5 kilomètre) et cyclables (en priorité dans un périmètre de 5 kilomètres) conviviaux, sécurisés et accessibles à tous les publics et genres.

### 4.1.2 Vision communale

La vision stratégique de la Commune de Mont-Saint-Guibert se traduit premièrement par la Déclaration de Politique Communale présentée par le Collège communal, qui couvre toute la période de la législature et présente les principaux projets que le Collège communal souhaite mener. Pour la période 2019-2024, 3 axes d'action reprennent le thème de la mobilité :

- Axe 3 – Une meilleure Mobilité
- Axe 4 – Notre cadre de vie au cœur des préoccupations
- En ce qui concerne l'action sociale et le CPAS

Les objectifs cités dans la déclaration de politique communale (DPC) sont de favoriser d'autres manières de se déplacer et d'encourager le vélo.

Deuxième, la vision stratégique se traduit à travers le programme stratégique transversal), véritable outil à la fois de gouvernance et de transparence de l'action publique réalisé sur base de la DPC et d'un état

Version provisoire

des lieux documenté comprend 258 fiches-actions. Du point de vue de la mobilité, la Commune de Mont-Saint-Guibert, au travers de son PST ambitionne d'être une ville qui favorise d'autres manières de se déplacer, en mettant l'accent sur les modes actifs, notamment.

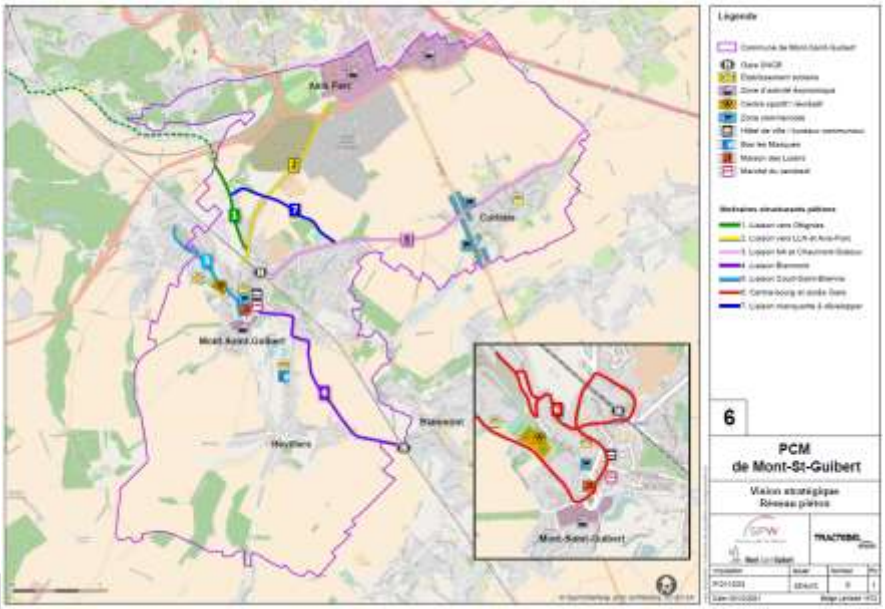
## 4.2 Les réseaux et le schéma intermodal

Le réseau intermodal permet d'opérationnaliser les objectifs du PCM pour chaque type de réseau de transport à un horizon de 10 ans. Les différents réseaux de transports sont analysés au regard de chaque objectif précédemment défini, et de façon intégrée afin de garantir l'intermodalité et la cohérence de toutes les actions entre elles, en articulation avec le développement territorial prévu. Cette réflexion comprend différents volets.

### 4.2.1 Piétons et Personnes à mobilité réduite

Cette analyse se base sur l'identification et l'analyse des principaux pôles générateurs de déplacement afin de définir un réseau de liaisons piétonnes structurantes et accessibles aux personnes à mobilité réduite. La continuité, l'accessibilité, la visibilité, la lisibilité et la qualité des cheminements sont toujours recherchées.

Une carte du réseau piéton structurant a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.



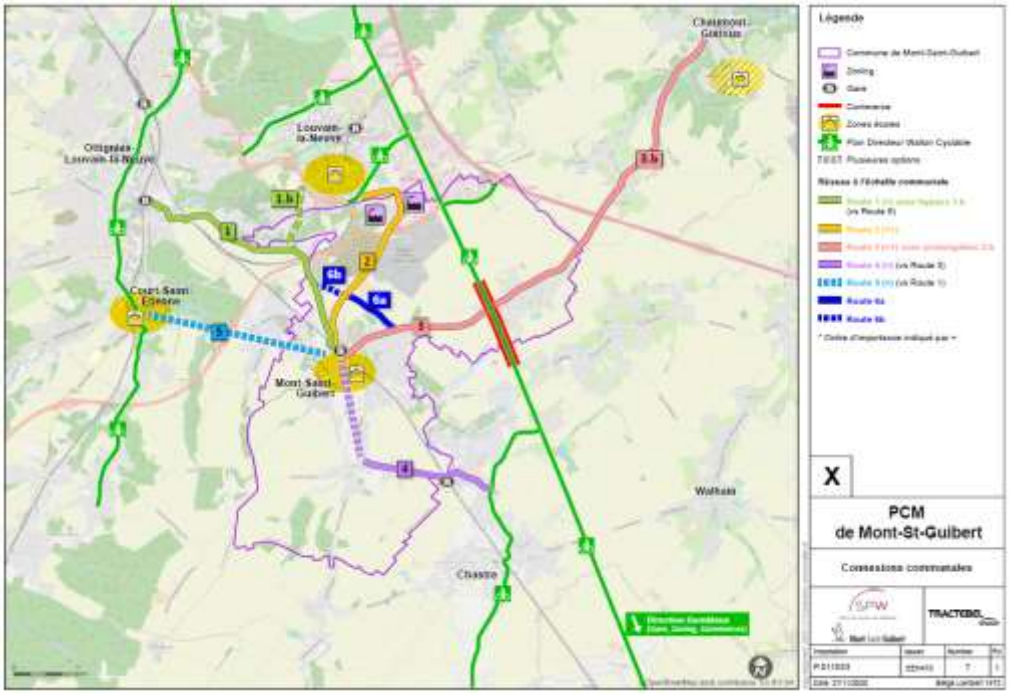

### 4.2.2 Réseau cyclable

Le volet cyclable s'attache à proposer l'établissement d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire communal.

Tout au long de la réflexion concernant le réseau cyclable, l'attention a été portée :

- À la sécurisation des aménagements cyclables, qui constitue un élément clé des actions à entreprendre, car participant activement à la conversion des utilisateurs vers ce mode.
- Au stationnement vélo ;
- À l'usage du vélo en intermodalité avec d'autres modes de transport ;

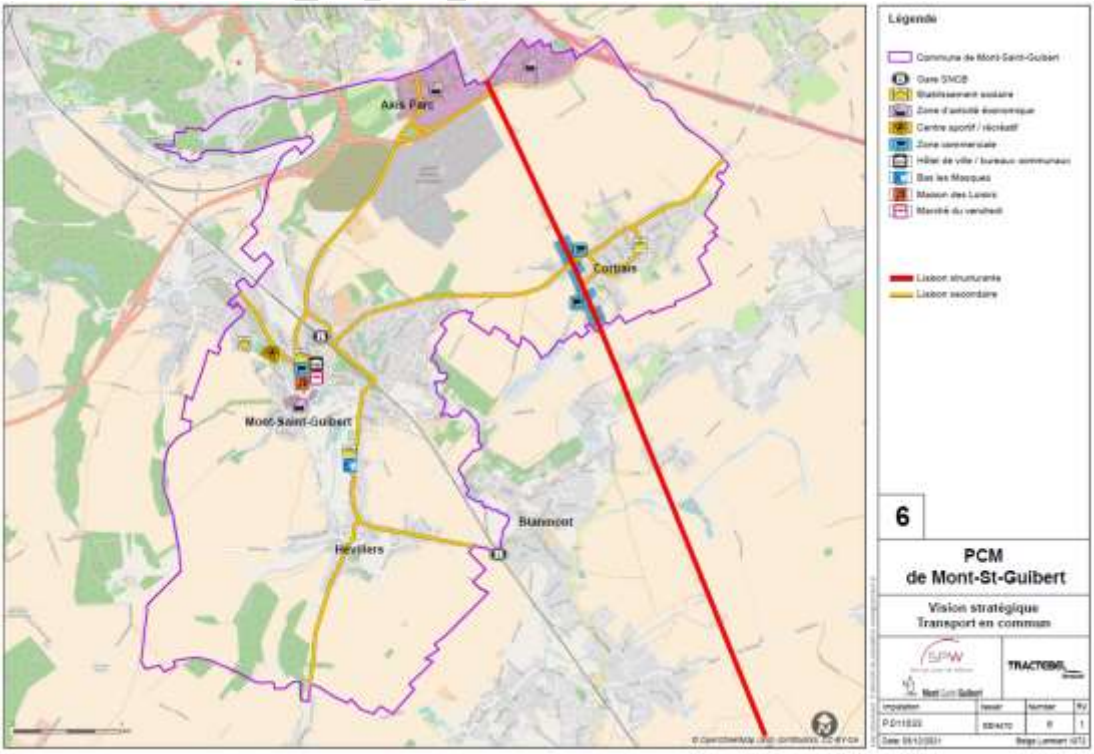
Une carte du réseau cyclable, en ce compris le stationnement vélo, a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.




## 4.2.3 Transports en commun

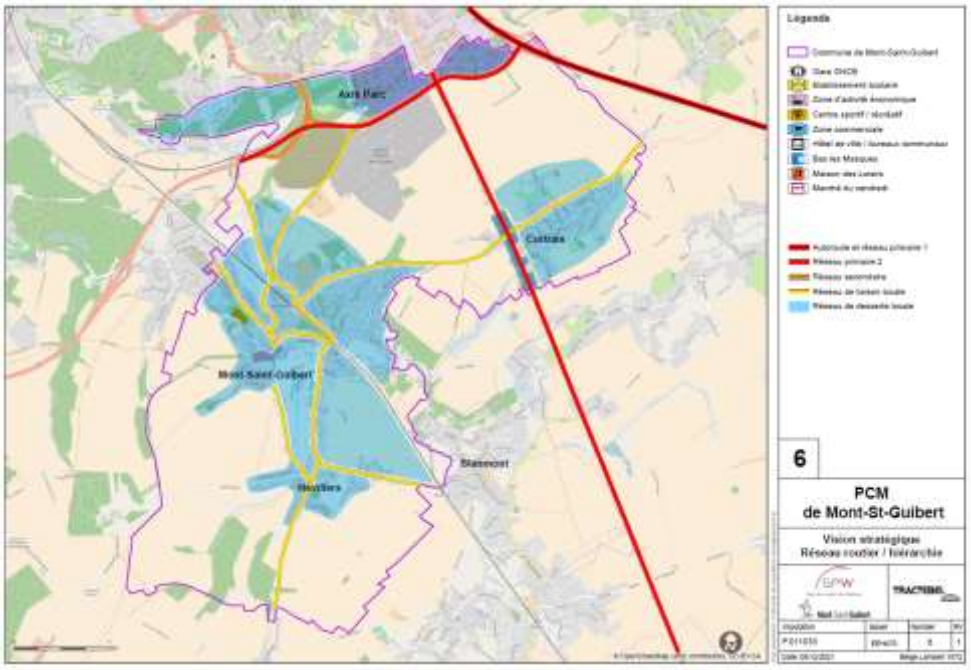
Le volet transports en commun formule un ensemble de propositions visant à rendre l'usage des transports en commun plus attractif, par une bonne adéquation entre l'offre et la demande.

Une carte du réseau de transports publics tous modes confondus avec détail de l'offre, qualité de service et représentation des pôles d'échanges a été produite. La carte et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.

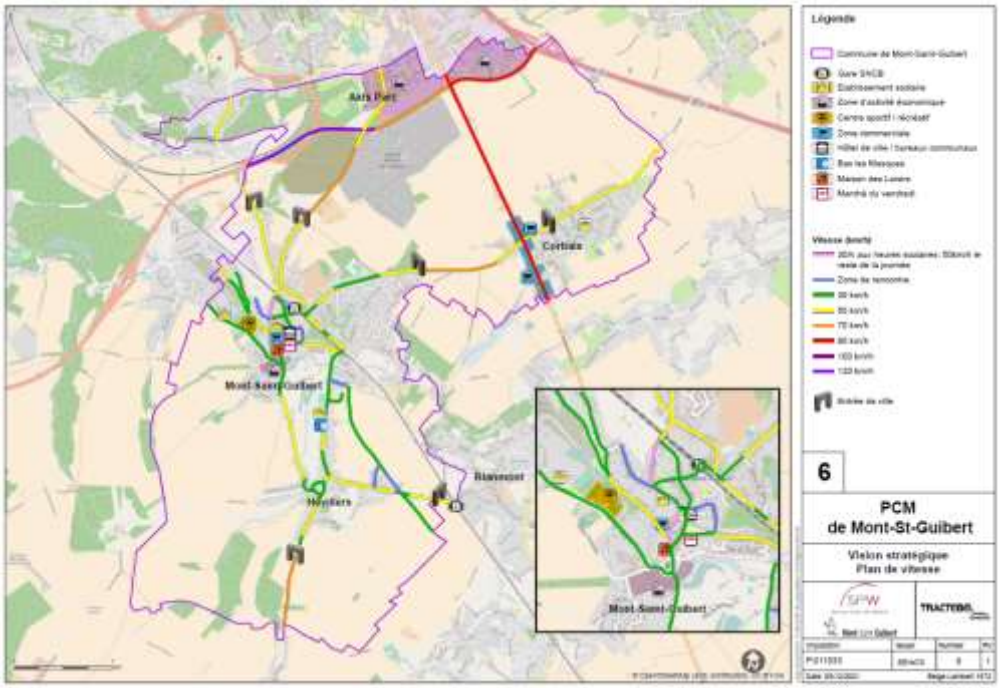


### 4.2.4 Réseau routier

Le volet routier élabore un plan de hiérarchisation des voiries cohérent avec les développements urbains prévus, la vision des Communes voisines et de la Région wallonne. A cet effet, une carte de la hiérarchie et du calibrage moyen du réseau routier a été produite. Les cartes et la fiche complète se trouvent dans le rapport de la phase 3.




Ce volet envisage également des mesures afin que cette hiérarchisation soit clairement ressentie par les usagers, notamment en termes de signalisation et de balisage ; et d'aménagements ou de limitations de vitesses, en cohérence avec les différents guides et vade-mecum existants. Une carte des limitations de vitesse à appliquer a également été produite.




Le but recherché est une optimisation globale du fonctionnement du réseau routier, en canalisant au maximum le trafic de transit sur des axes évitant le centre-bourg.

## 4.3 Volets thématiques

Certaines thématiques spécifiques ont fait l'objet d'une réflexion dédiée. Les différents volets thématiques qui ont été étudiés au sein du PCM de Mont-Saint-Guibert sont repris ci-dessous.

### 4.3.1 Stationnement

Au cours de cette réflexion, l'attention a été portée sur :

- le stationnement en intermodalité avec le train ;
- le stationnement de dépose et des reprises autour des établissements scolaires ;
- le stationnement des véhicules partagés (ex. : création de parkings de covoiturage) ;
- le stationnement des personnes à mobilité réduite.

Un plan de stationnement à l'échelle communal, combiné à un plan cyclable a été réalisé dans le cadre de la phase 3 du PCM. Plus d'informations dans les fiches détails.

### 4.3.2 Mobilité scolaire

L'aménagement des abords des établissements scolaires a été analysé, afin de résoudre les dysfonctionnements constatés au cours du diagnostic.

En particulier, l'attention est portée sur :

- L'identification des cheminements dont il faut améliorer la lisibilité et le confort (y compris l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)
- Le stationnement optimal des différents modes de transport (y compris des vélos, bus scolaires, et de dépose et reprise de passagers – type « kiss and ride »).

Pour ce volet, un travail important sur la proposition de mesures non-infrastructurelles a été par ailleurs élaboré : suggestion d'actions de sensibilisation ciblées, valorisation des initiatives déjà mises en place…

De plus, une rue scolaire a été mise en place. Plus d'informations dans les fiches détails.

### 4.3.3 Amélioration de la qualité de vie dans les centres

Le volet amélioration de la qualité de vie dans les centres s'attache à pacifier la circulation automobile afin d'améliorer la sécurité et le bien-être sur le territoire communal. Ce volet vise à favoriser le partage et la convivialité de l'espace public.

### 4.3.4 Nouveaux services de mobilité

Le volet "nouveaux services de mobilité" propose l'implémentation de nouvelles solutions concrètes pour améliorer la mobilité à Mont-Saint-Guibert et réduire la dépendance à l'automobile individuelle pour les déplacements à, vers et depuis la Commune. Ces nouvelles solutions incluent des services partagés ou innovants (carsharing, covoiturage, voitures électriques, vélos électriques, vélos partagés, transport à la demande, transport social optimisé, rangs à pied ou à vélo vers les écoles…), en fonction de la pertinence de ces projets au vu du contexte local.

Version provisoire

### 4.3.5 Développement territorial et urbanisme

Le volet développement territorial et urbanisme vise à intégrer les projets urbains en cours ou prévus à Mont-Saint-Guibert au plan d'actions du PCM. Ainsi, tous les impacts de ces projets du point de vue de la mobilité pourront être maitrisés.

## 4.4 Fiches détails

Une fois les actions définies pour les différents modes de transport (les réseaux et le schéma intermodal et les volets thématiques), il s'agit de les programmer afin d'offrir un cadre de mise en œuvre cohérent et opérationnel.

Une série de **mesures à haut impact** réparties entre les différents modes de transport a été définie. Certaines mesures sont transversales et concernent différents modes de transport simultanément.

Pour chacune de ces mesures à haut impact, un certain nombre d'actions spécifiques, regroupées sous la forme de fiches détails a été défini.

Les six fiches détails suivantes ont été réalisées. Les cartes et les fiches complètes se trouvent dans le rapport de la phase 3 :

- D1 : Mise en place d'une rue scolaire rue des Hayeffes (analyse réalisée en 2020)
- D2 : Entrée de village et trafic de transit (analysée réalisée en 2018)
- D3 : Coordination des projets (analyse réalisée en 2018)
- D4 : Carrefour N4 – rue de Corbais (analysée réalisée en 2020-2021)
- D5 : Plan de circulation du centre-bourg et tunnel de la Fosse (analysée réalisée en 2020-2021)
- D6 : Plan cyclable et plan de stationnement

Version provisoire

# 5. CONCLUSION

Le Plan Communal de Mobilité est un outil de planification de la mobilité à l'échelle d'une commune qui se base sur la concertation des acteurs locaux (citoyens, commerçants, etc.) et sur la prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements (personnes à mobilité réduite, piétons, deux roues, transports collectifs, transports individuels, etc.).

Il a été élaboré en trois phases.

Les objectifs du PCM sont de :

- 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.

Le PCM a été l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité. Cette réflexion s'est notamment appuyée sur une analyse fine du contexte de Mont-Saint-Guibert et par l'intégration des grands projets en cours.

Le Collège Communal invite la population à participer à l'enquête publique de l'actualisation du Plan Communal de Mobilité de Mont-Saint-Guibert qui se déroulera du 14/03/2022 au 28/04/2022.

Version provisoire