

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 1

PROJET DE DIAGNOSTIC

COMMUNE DE GEMBOUX

24 Octobre 2022

RAPPORT PHASE 1 - TABLE DES MATIÈRES

1. [Contexte général](#)
2. [Territoire et population](#)
3. [Déplacements à pied et PMR](#)
4. [Déplacements à vélo](#)
5. [Transports public et intermodalité](#)
6. [Circulation automobile](#)
7. [Sécurité routière](#)
8. [Charroi lourd](#)
9. [Stationnement](#)
10. [Mobilité scolaire](#)
11. [Services de mobilité](#)
12. [Communication](#)
13. [Conclusion](#)

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Origines du PCM de Gembloux

En 2004, la Commune s'était lancée aux côtés de ses voisines (Chastre, Sombreffe, Walhain et Perwez) dans la réalisation d'un Plan Intercommunal de Mobilité (PICM).

Si cette démarche a permis de déterminer les enjeux partagés par les différentes communes, elle a trop peu servi à guider l'action publique communale et sa politique de mobilité. Il apparaît en effet aujourd'hui nécessaire **de renouveler la vision stratégique en matière de mobilité** en se « recentrant » sur le pôle urbain de Gembloux et de ses villages et de l'inscrire dans un document qui puisse **guider l'action communale pour les dix prochaines années**.

Le moment est d'autant plus opportun que « l'agenda » présente plusieurs dynamiques communales, supracommunales et régionales qu'il est important de mettre en synergie au travers d'un unique document :

- réalisation d'un Schéma de Développement Communal - SDC ;
- poursuite de la stratégie vélo communale (commune pilote « Wallonie Cyclable », plan d'investissement PIMACI, etc.) ;
- mise en œuvre du Programme Communal de Développement Rural (PCDR) avec l'amélioration des espaces publics dans les cœurs de village et la (re)définition du maillage des liaisons

entre le centre-ville et les villages ;

- mutation du pôle gare en un nouveau quartier multimodal ;
- étude expérimentale sur l'implantation de mobipoints ;
- ou encore démarche de redéploiement de l'offre en transport en commun dans le bassin gembloutois.

Qu'est-ce qu'un « PCM » ?

« Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un **outil stratégique** qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer **l'accessibilité** et la **mobilité**, la **sécurité routière** et le **cadre de vie** sur le territoire concerné ».

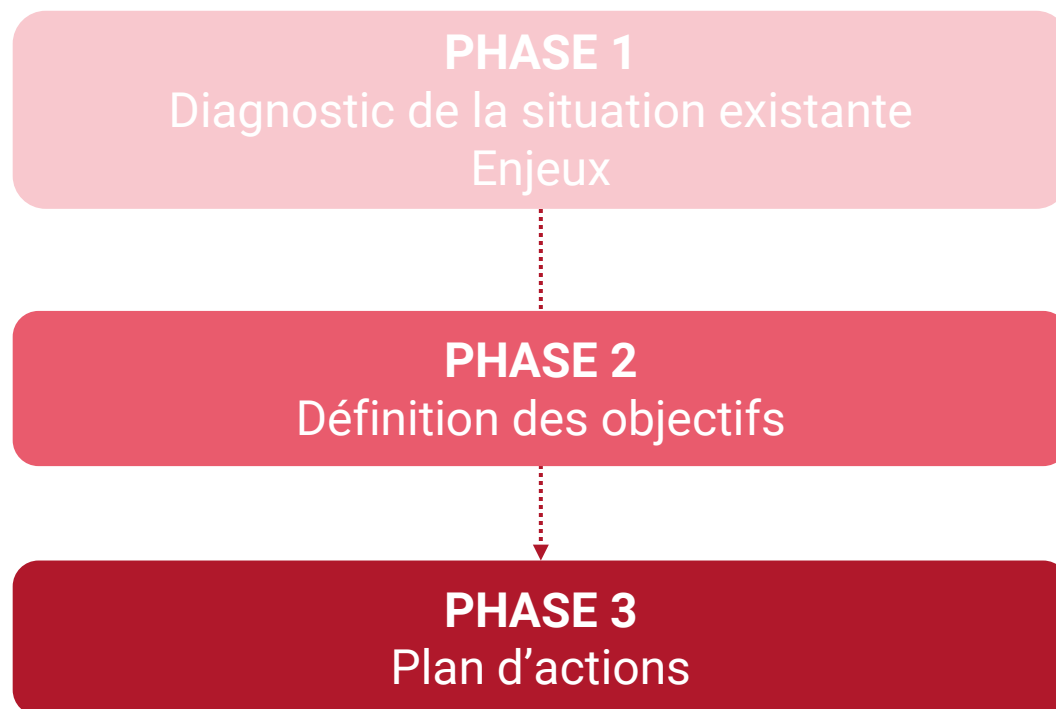
En matière d'accessibilité et mobilité, « l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les **personnes** et les **marchandises** dans la commune ». ([SPW](#))

Le PCM a également pour objectif d'encourager la commune à s'engager dans la mise en œuvre de la vision FAST 2030 de la région wallonne.

LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Les étapes du PCM

Le PCM se découpe en 3 phases, synthétisées sur le schéma ci-dessous :



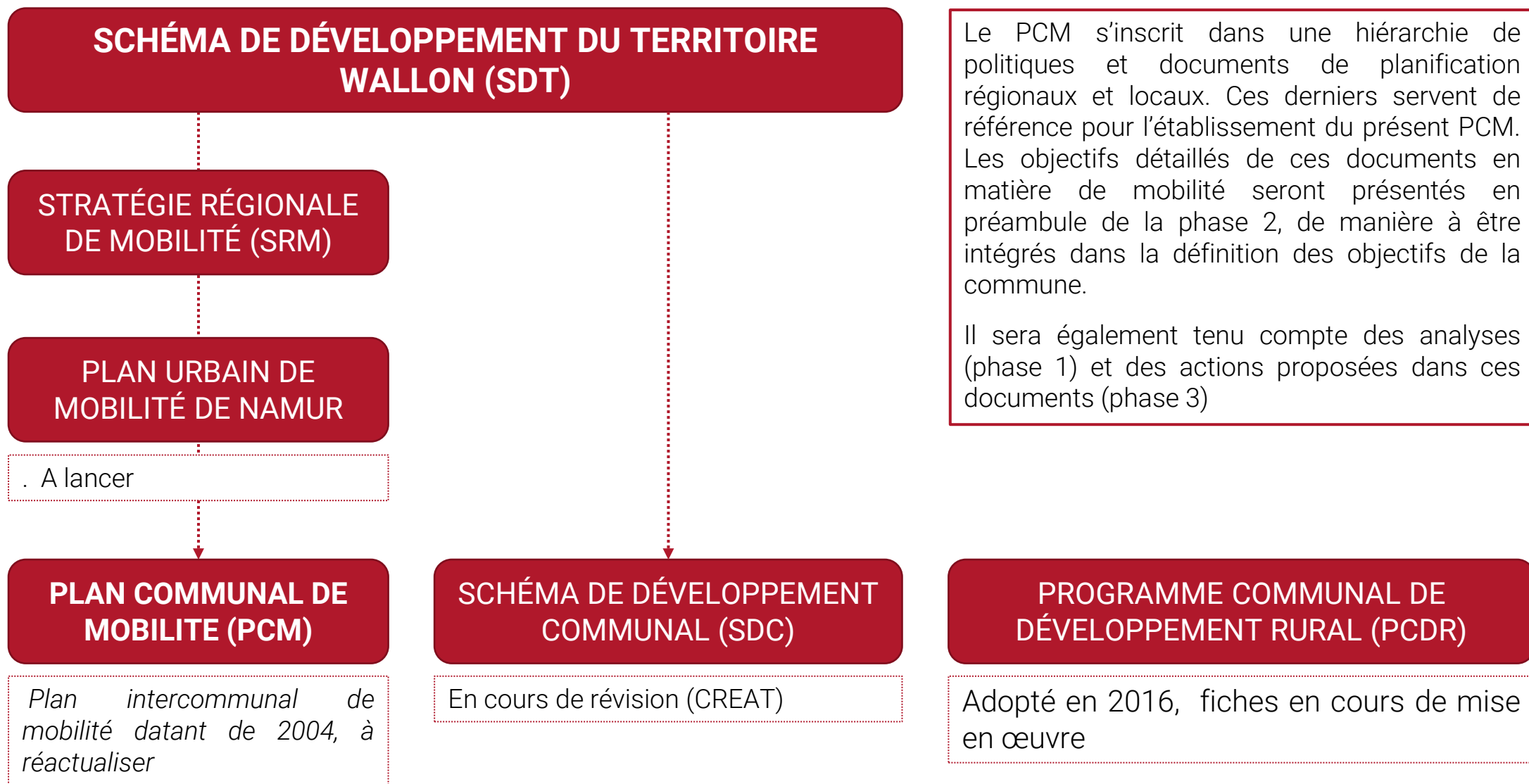
Suivi du PCM

Le PCM est suivi par un Comité technique composé des personnes suivantes :

- Le CeM
- L'échevin de la mobilité
- D'autres représentants de la Ville (élus, techniciens des services travaux, urbanisme, développement rural,...)
- Un représentant de la Zone de police
- Des représentants du SPW Mobilités et Infrastructures (Planification de la mobilité et Direction des routes)
- Un représentant du département régional de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme
- Des représentants du groupe TEC (OTW)
- Des représentants du groupe SNCB
- Des représentants des acteurs associatifs : GRACQ, Tous à Pied et Atingo.

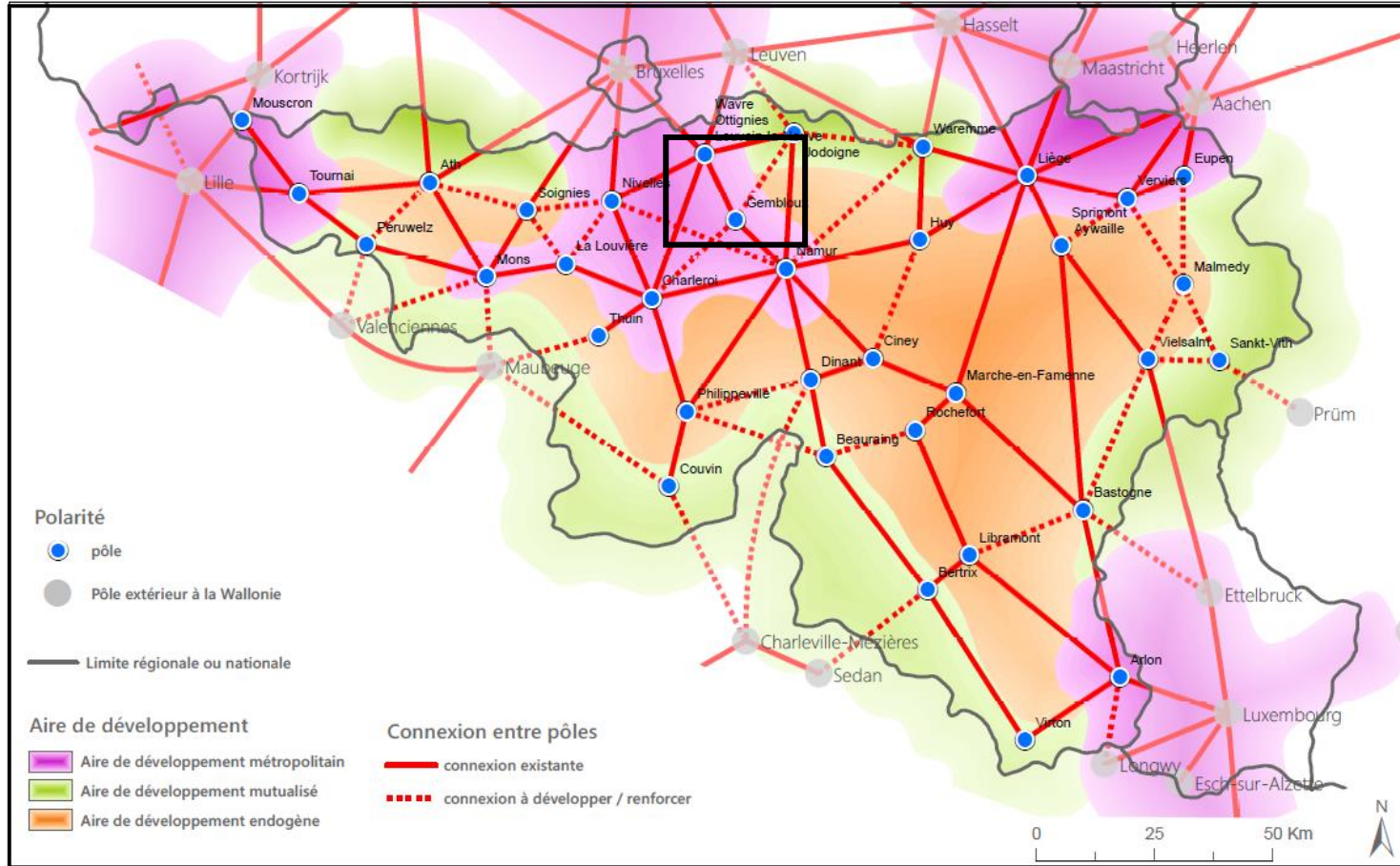
D'autres organismes et instances sont également associés (asbl Mpact, asbl Pro Vélo, Cambio, etc.)

LES OUTILS DE PLANIFICATION EXISTANTS



2. TERRITOIRE ET POPULATION

SITUATION GÉNÉRALE (1/3)



SS3 - S'APPUYER SUR LA STRUCTURE MULTIPOLAIRE DE LA WALLONIE ET FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE TERRITOIRES EN PRÉSERVANT LEURS SPÉCIFICITÉS

SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

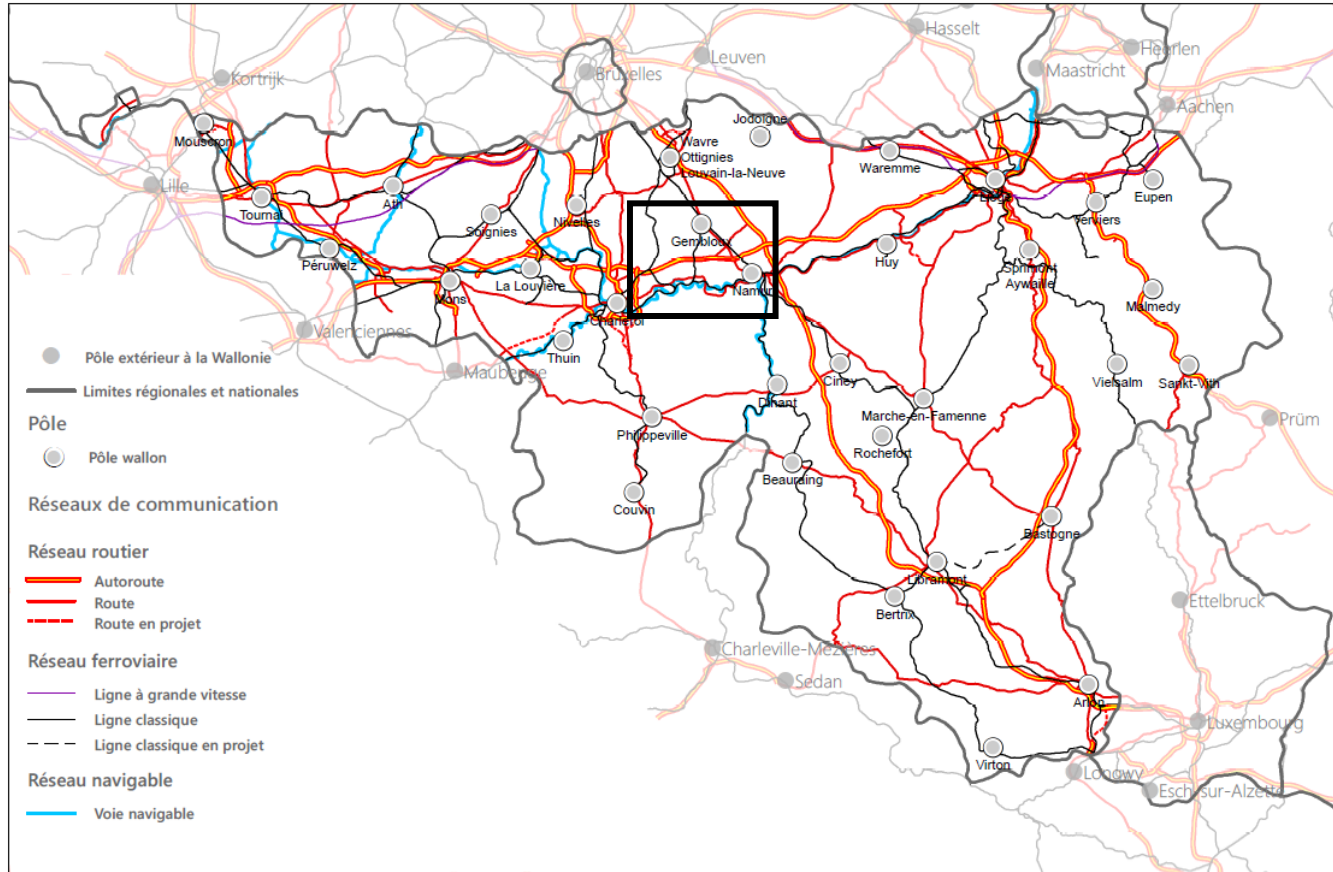
Gembloux, un pôle d'appui en province de Namur

Gembloux est une commune de près de 26 300 habitants*, localisée au nord-ouest de la province de Namur.

La commune est identifiée dans le Schéma de Développement Territorial (SDT) comme une **polarité régionale** notamment au regard de ses fonction de **pôle d'emplois de sous-région** tout comme de **pôle de connaissance**, du fait de la présence de sites d'enseignement supérieur, d'un centre de recherche ainsi que d'un parc d'activité scientifique.

* 26 239 habitant(s) au 01/01/2021 - Source : Walstat

SITUATION GÉNÉRALE (2/3)



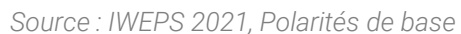
SS4 - RÉSEAUX DE COMMUNICATION
SCHEMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Une commune bien desservie par les grands axes de communication

Gembloux est traversé par le réseau RAVeL (ligne 147) reliant Fleurus à Landen.

La gare de Gembloux constitue un **nœud ferroviaire supra-local d'importance** en Wallonie, avec une offre de 158 trains par jour (dont 102 trains InterCity) ce qui fait d'elle la 13^{ème} gare wallonne – source : SNCB, 2021. Elle est localisée sur la ligne 161 Namur-Bruxelles, sur laquelle 3 autres points d'arrêts locaux sont situés (Ernage, Lonzée, Beuzet). Deux points d'arrêts complémentaires desservent l'entité depuis la ligne 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre : Chapelle-Dieu et Mazy.

La commune est à la croisée de la **N4** (Wavre-Namur) et de la **N29** (Charleroi-Tirlemont). Elle est desservie également par le réseau autoroutier localisé en bordure de l'entité : **E411** (sortie 11) et la **E42** (sorties 12 et 13). Au sud-ouest, la **N93** (Namur-Nivelles) dessert les villages de Bothey, Mazy et Bossière ainsi que le Parc Créalys.



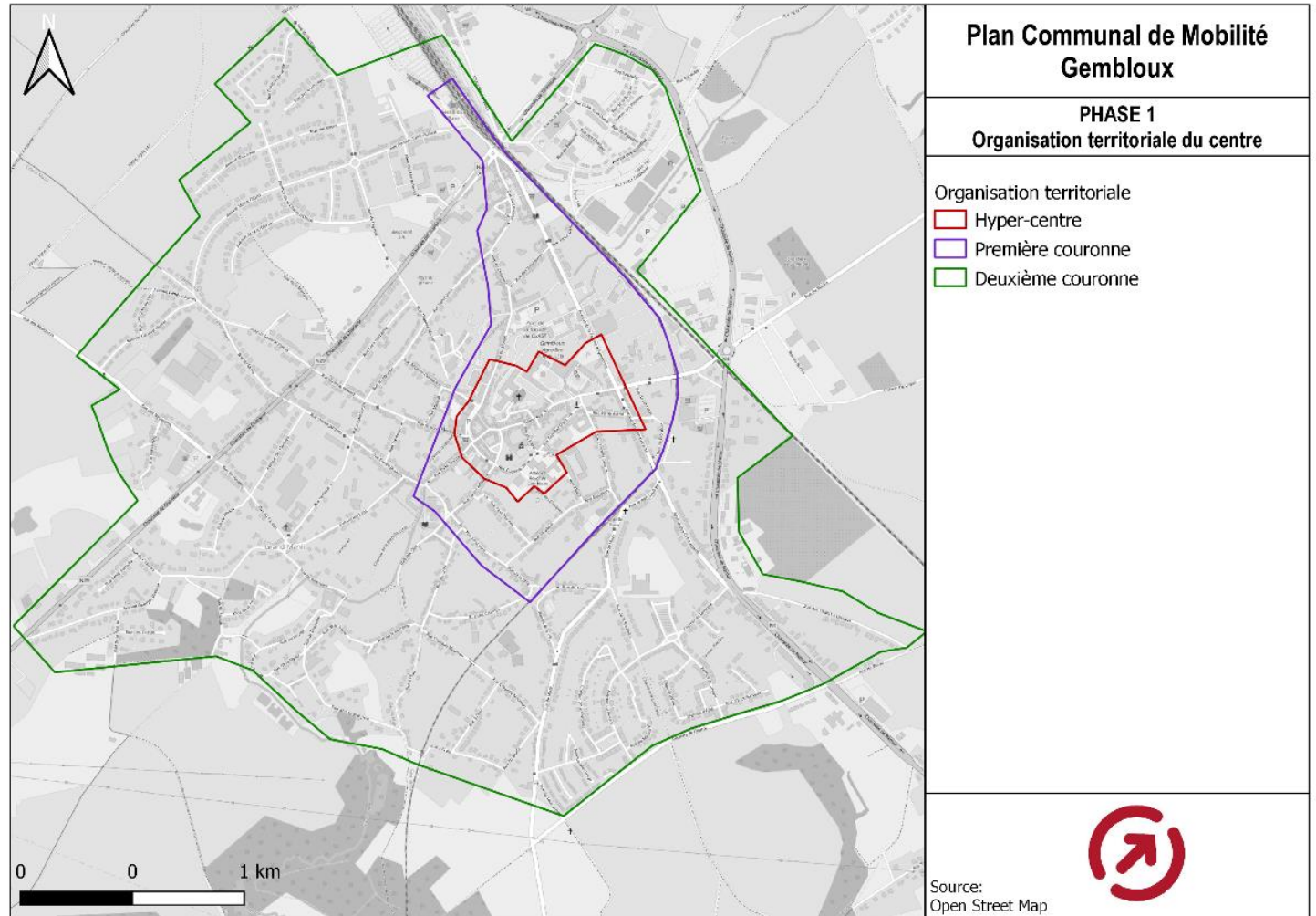
Le territoire dispose également de deux parcs d'activités à Sauvenière et aux Isnes (Créalys).

ORGANISATION TERRITORIALE DU CENTRE

Une structure urbanistique marquée par le passé médiéval

L'agglomération de Gembloux possède une structure urbanistique particulière, liée à son passé médiéval. Elle s'est développée par étapes successives :

- L'hypercentre ou le centre historique, regroupe les quelques voiries issues de la ville médiévale ;
- Le centre, regroupe les quartiers qui se sont développés directement autour du centre historique et en connexion avec la gare ;
- La deuxième couronne ou agglomération urbaine, qui regroupe les zones urbanisées de Gembloux (y compris au-delà de la N29) et de Grand-Manil (ancienne commune fusionnée en 1964).

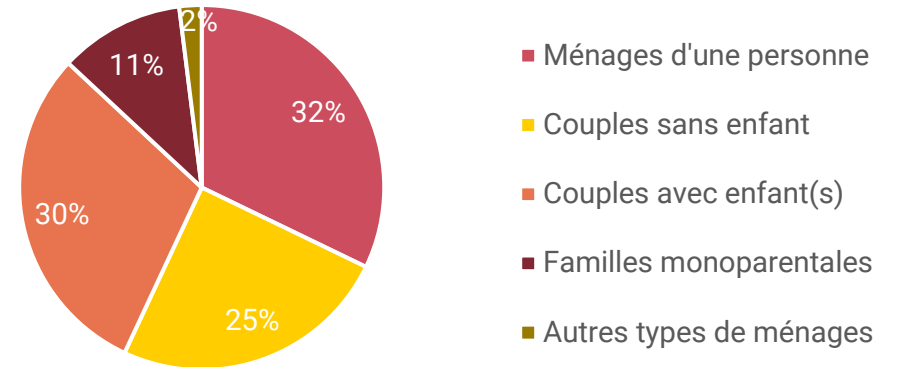


PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA POPULATION

Une répartition des ménages dans la moyenne

La répartition des ménages est similaire à celles de la Province et de la Région, avec un peu moins de la moitié des ménages se composant de familles avec enfants.

Source : Statbel, 2020

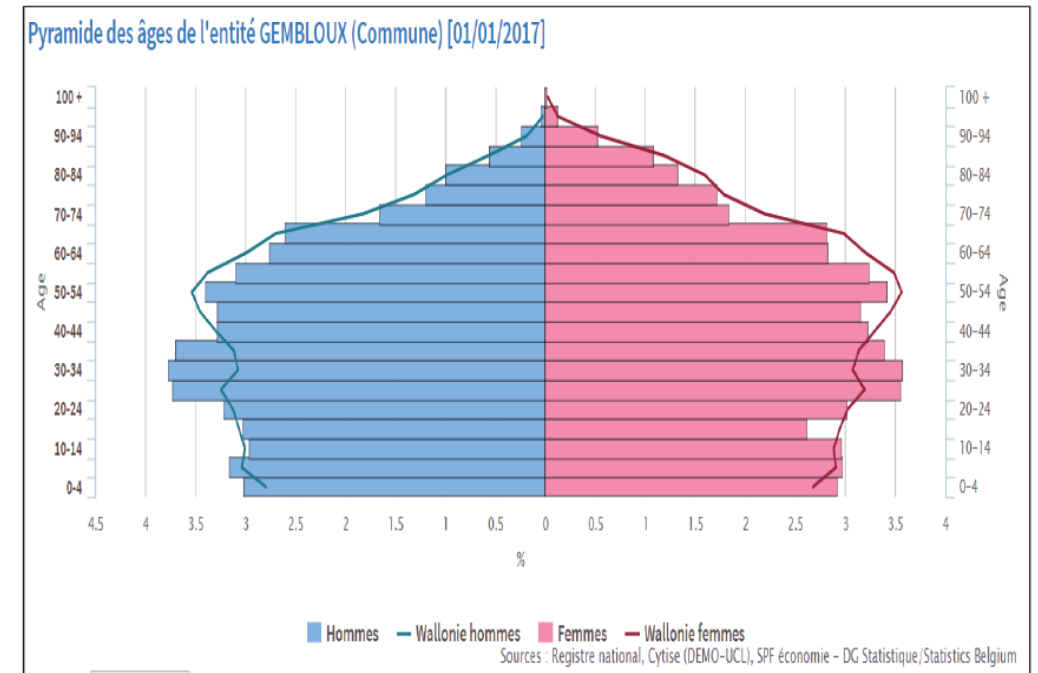


Une population relativement jeune

Gembloux se caractérise par une pyramide des âges relativement jeune, **plus de 50% de la population a moins de 40 ans**.

Gembloux est en effet un lieu d'attraction privilégié pour les étudiants et jeunes actifs. On constate également une surreprésentation des enfants en bas âge (12,1% d'enfants de moins de 9 ans) et des jeunes adultes entre 20 et 40 ans (28%).

Source : SPF Economie - Statbel



PROFIL DE MOBILITÉ DE LA POPULATION

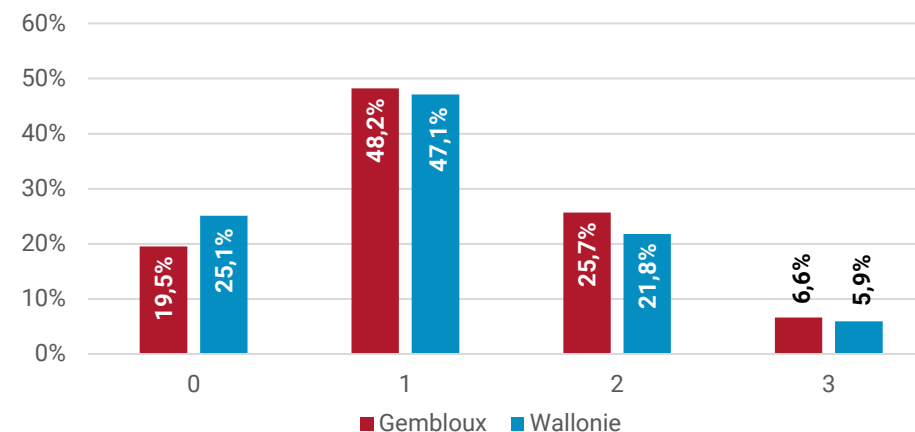
Un taux de motorisation des ménages légèrement plus élevé que la moyenne wallonne

À Gembloux, 80% des ménages disposent d'au moins un véhicule, ce qui est **légèrement plus élevé** que la moyenne wallonne (75%), mais est **représentatif d'une ville de densité moyenne**.

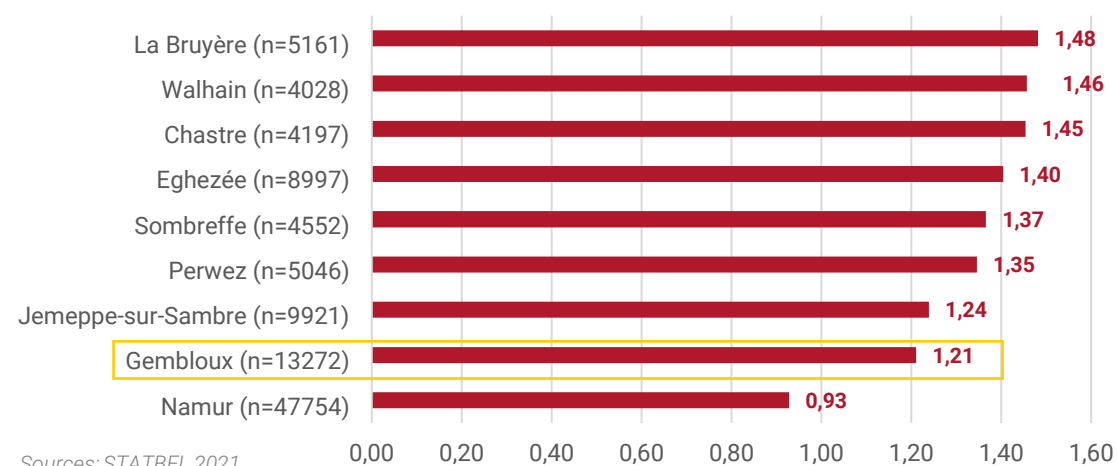
Le taux de motorisation moyen par ménage gembloutois est d'ailleurs similaire à celui de communes voisines comme Jemeppe-su-Sambre (1,21 et 1,23 respectivement). Il reste **plus faible que toutes les autres communes limitrophes wallonnes** moins denses et plus rurales.

À noter que 19,5% des ménages gembloutois n'ont donc pas de voiture personnelle (moyenne wallonne : 25,1%).

NOMBRE DE VÉHICULES PAR MÉNAGE À GEMBOUX ET EN WALLONIE



TAUX DE MOTORISATION À GEMBOUX ET DANS LES COMMUNES VOISINES



Sources: STATBEL 2021

PROFIL DE MOBILITÉ DES TRAVAILLEURS

Un usage certain des transports publics et des modes actifs pour le motif travail

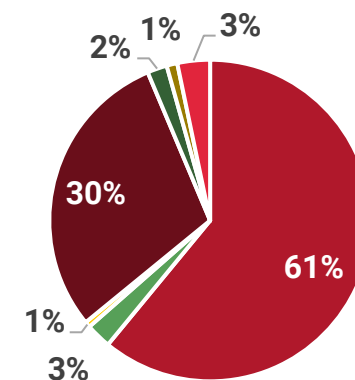
Les graphes ci-contre sont issues des enquêtes menées par la SPF Mobilité auprès des entreprises de plus de 100 collaborateurs (soit 11 établissements à Gembloux en 2017). Bien qu'elles ne soient pas exhaustives (près de 3.200 travailleurs gembloutois enquêtés en 2017), elles permettent d'approcher le profil modal d'une partie des travailleurs de l'entité.

Pour se rendre sur le lieu de travail, comme la plupart des wallons, les Gembloutois préfèrent la voiture (61%) mais accordent également une part importante au train (29,5%).

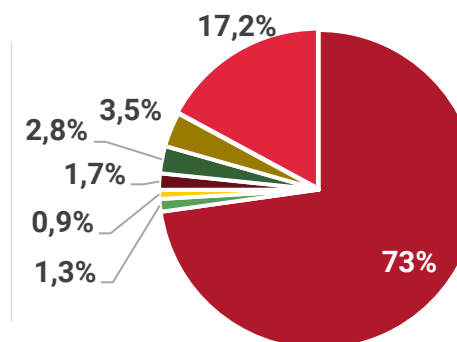
La part modale du train est particulièrement importante pour les lieux d'emplois desservis par la voie de chemin de fer Namur-Bruxelles, et dont la gare est suffisamment proche du lieu de travail (la part modale du train vers Ottignies atteint dès lors seulement 10,5% car l'accès aux parcs d'activités de Louvain-la-Neuve nécessite une correspondance). En revanche, 20% des travailleurs de l'entité en provenance de Namur utilisent les transports publics.

En ce qui concerne les Gembloutois travaillant dans leur commune de résidence, plus de 20% d'entre eux utilisent des modes actifs (marche ou vélo). La part importante de la voiture s'explique ici par la localisation des entreprises de plus de 100 travailleurs (parcs scientifiques en dehors de l'agglomération et disposant d'une excellente accessibilité automobile).

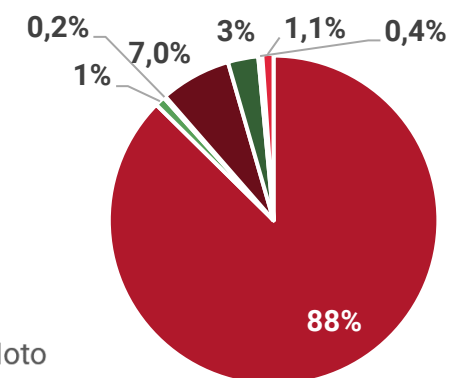
PART MODALE DES GEMBLOUTOIS *
- TOUS LIEUX D'EMPLOI
CONFONDUS (3.175)



PART MODALE DES GEMBLOUTOIS*
TRAVAILLANT À GEMBOUX (542)



PART MODALE DES TRAVAILLEURS* DE L'ENTITÉ
- HORS GEMBLOUTOIS (1.324)



■ Voiture ■ Covoiturage ■ Moto
■ Train ■ Bus ■ Vélo ■ Marche

Source : SPF Mobilité et Transports, Enquête sur les déplacements domicile-travail (2017)

* Travaillant dans un établissement de plus de 100 travailleurs

PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

Un pôle de mobilité polarisant

Gembloux se trouve au **centre de son propre bassin de mobilité**, orienté autour de la gare. En effet, la bonne desserte de la **ligne ferroviaire Namur-Bruxelles** (158 trains par jour), ainsi que la **concentration de lignes de bus au niveau de la gare**, permettent d'effectuer facilement la correspondance entre les deux moyens de transport.

La gare est également facilement accessible pour les **piétons venant du centre**, bien que légèrement excentrée (environ 1 km de l'hypercentre) et connectée au RAVeL.

Les disponibilités foncières aux abords de la gare suite à la cessation des activités industrielles (site « Eurofonderie ») offre **l'opportunité de nouveaux projets immobiliers** encadrés par un Périmètre de remembrement urbain – PRU « Quartier Gare » arrêté en octobre 2020.

Le pôle de la gare de Gembloux constituera un nouveau quartier et une future zone intermodale. L'accent sera mis sur la mobilité active à travers des aménagements cyclables et piétons depuis et vers la gare et la mobilité en transport publics et partagés.



Situation géographique du futur écoquartier de la gare – Source: PRU « quartier de la gare », 2020

PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

Un pôle majeur d'enseignement

La commune de Gembloux constitue un pôle majeur d'enseignement avec pas moins de 22 implantations scolaires et près de 7.500 élèves et étudiants.

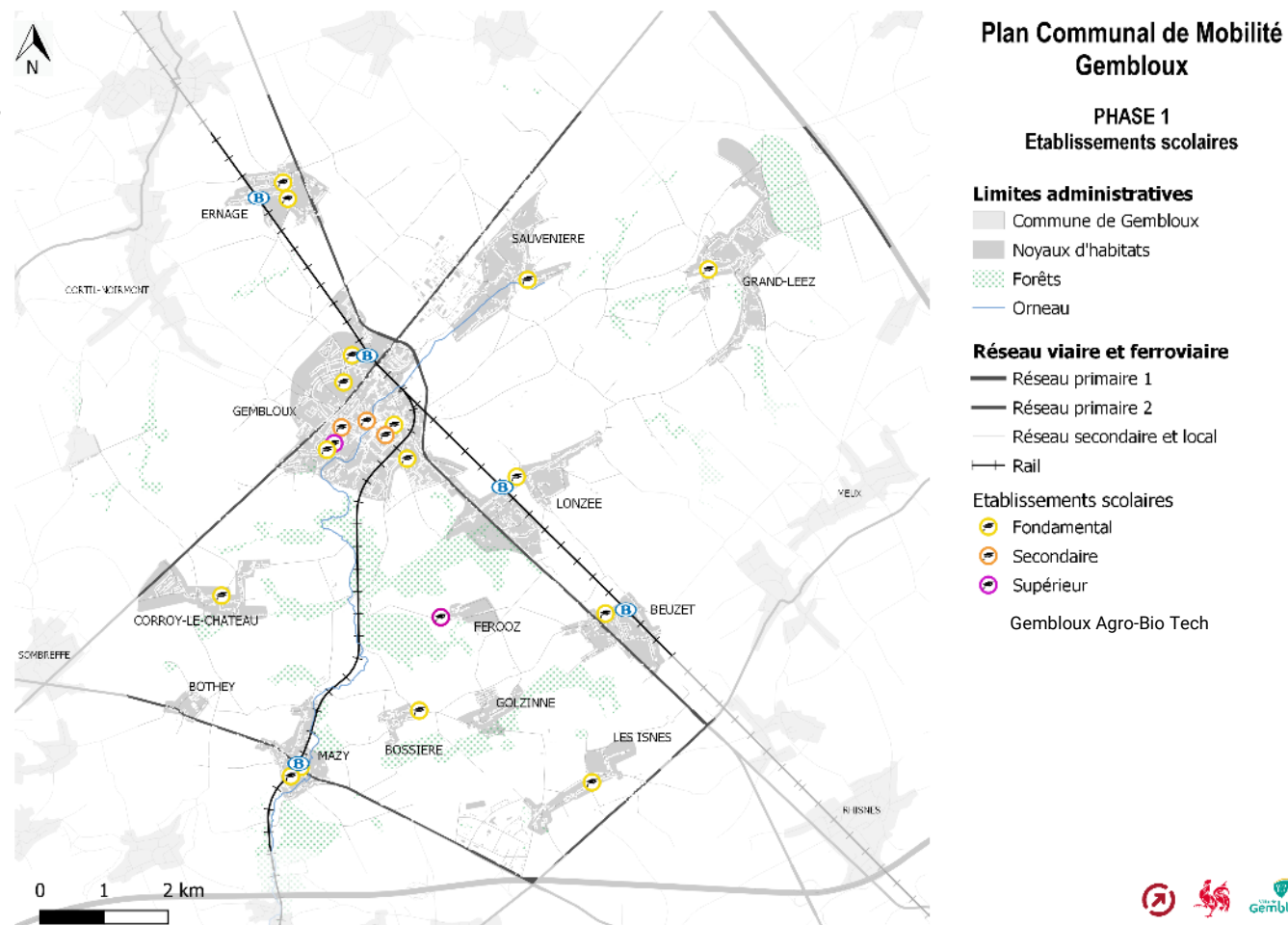
L'enseignement fondamental est réparti équitablement sur le territoire, chaque village ou presque possédant sa section.

L'enseignement secondaire (trois implantations) et supérieur (deux implantations dont Gembloux Agro-Bio Tech) se concentre quant à lui dans le centre.

Cette polarité attire dès lors dans un périmètre large. Ainsi 60 % des étudiants du secondaire inscrits dans des écoles gembloutoises résident dans une autre commune.

	ÉLÈVES INSCRITS
MATERNEL	~ 1.100
PRIMAIRE	~ 2.000
SECONDAIRE	~ 3.000
SUPÉRIEUR	~ 1.400

Sources : Commune de Gembloux(2019), Gx ABT(2021), FWB (2018)



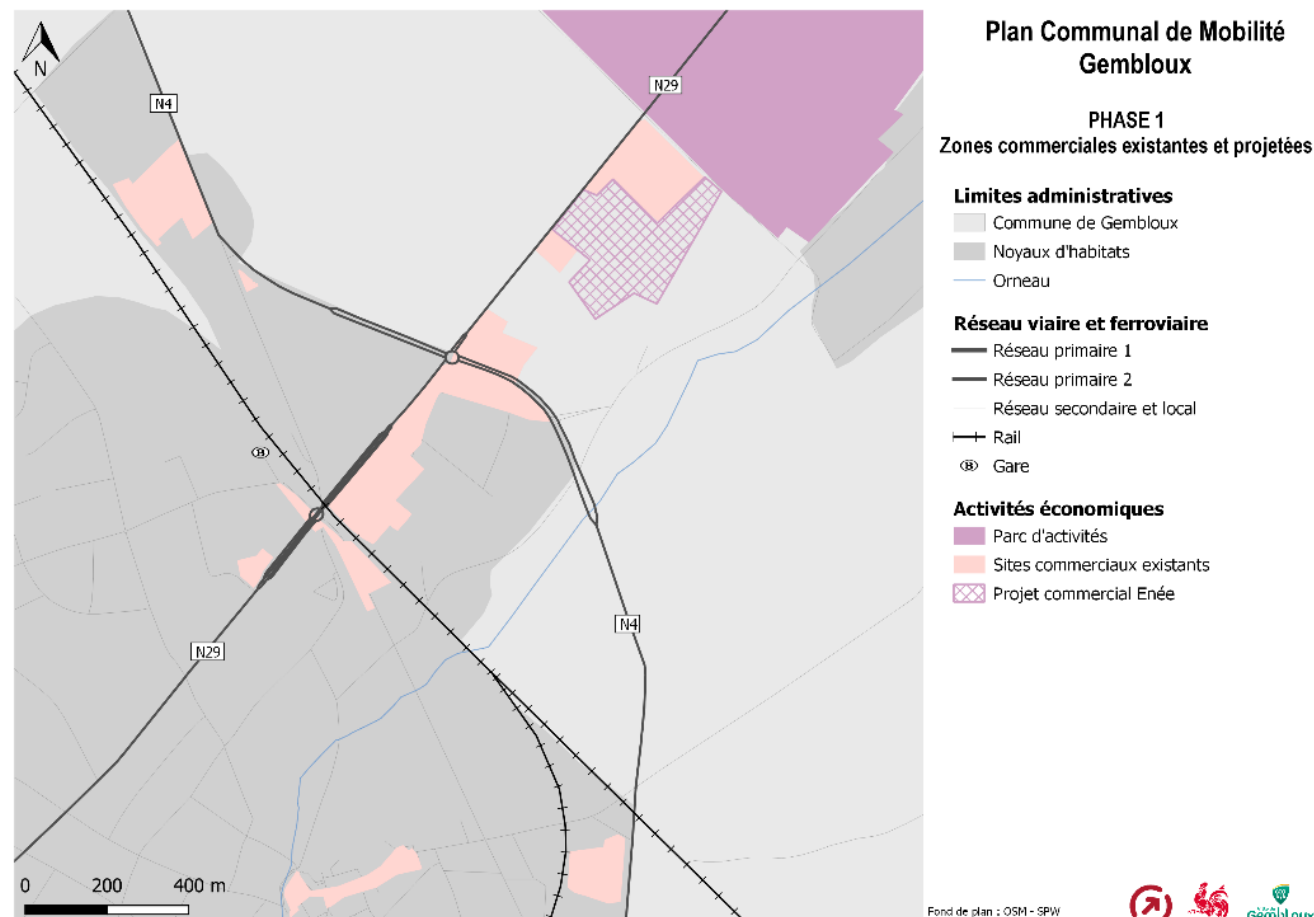
PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

Un pôle commercial concentré dans le centre

L'agglomération de Gembloux dispose d'une offre commerciale localisée principalement dans le centre (hypercentre et quartier gare) avec des **commerces de proximité, de l'Horeca et des petits commerces spécialisés**. En bordure du centre, se trouve un secteur en développement, Campagne d'Enée, complémentaire à Sauvenière (voir ci-après).

Les cinq sites concentrant les plus grandes enseignes commerciales sont situés aux abords des nationales 4 et 29, les rendant **très faciles d'accès en voiture**, et dans une moindre mesure en bus. Le seul site bénéficiant d'un accès réellement aisé à la gare est celui de **l'ancienne sucrerie**.

Le Schéma de Développement Commercial vise un développement commercial concentrique avec le renforcement, en priorité, de ce centre tout en conservant / redynamisant l'offre de proximité dans les villages ; **selon le modèle de la « ville du quart d'heure »** où tous les services essentiels se trouvent à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo.



Au total, parkings compris, Gembloux dispose actuellement d'à peu près 250.000 m² de surface commerciale sur son territoire et son potentiel de développement a été fixé à 17.050 m² supplémentaires (source : SDC, 2021).

PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

Un pôle commercial : zoom sur le projet Campagne d'Enée

Ce projet mixte commercial / bureau de 75.000 m² au total, dont 10.000 m² de surface effective de vente, est en cours de développement.

Selon le Schéma de Développement Commercial, il doit pouvoir être complémentaire à l'offre du centre-ville et au site commercial voisin de Sauvenière, en privilégiant une spécialisation en équipement de la maison et besoins quotidiens.

Il sera composé à terme d'une zone commerciale en bordure de la N29 (équipée à terme de pistes cyclables), d'un espace HoReCa ainsi qu'une zone pour les PME et une zone de bureaux, ces dernières connectées au RAVeL. Son accessibilité cyclo-piétonne et en transport publics depuis le centre et la gare sera assurée.



Source : Projet Enée

PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

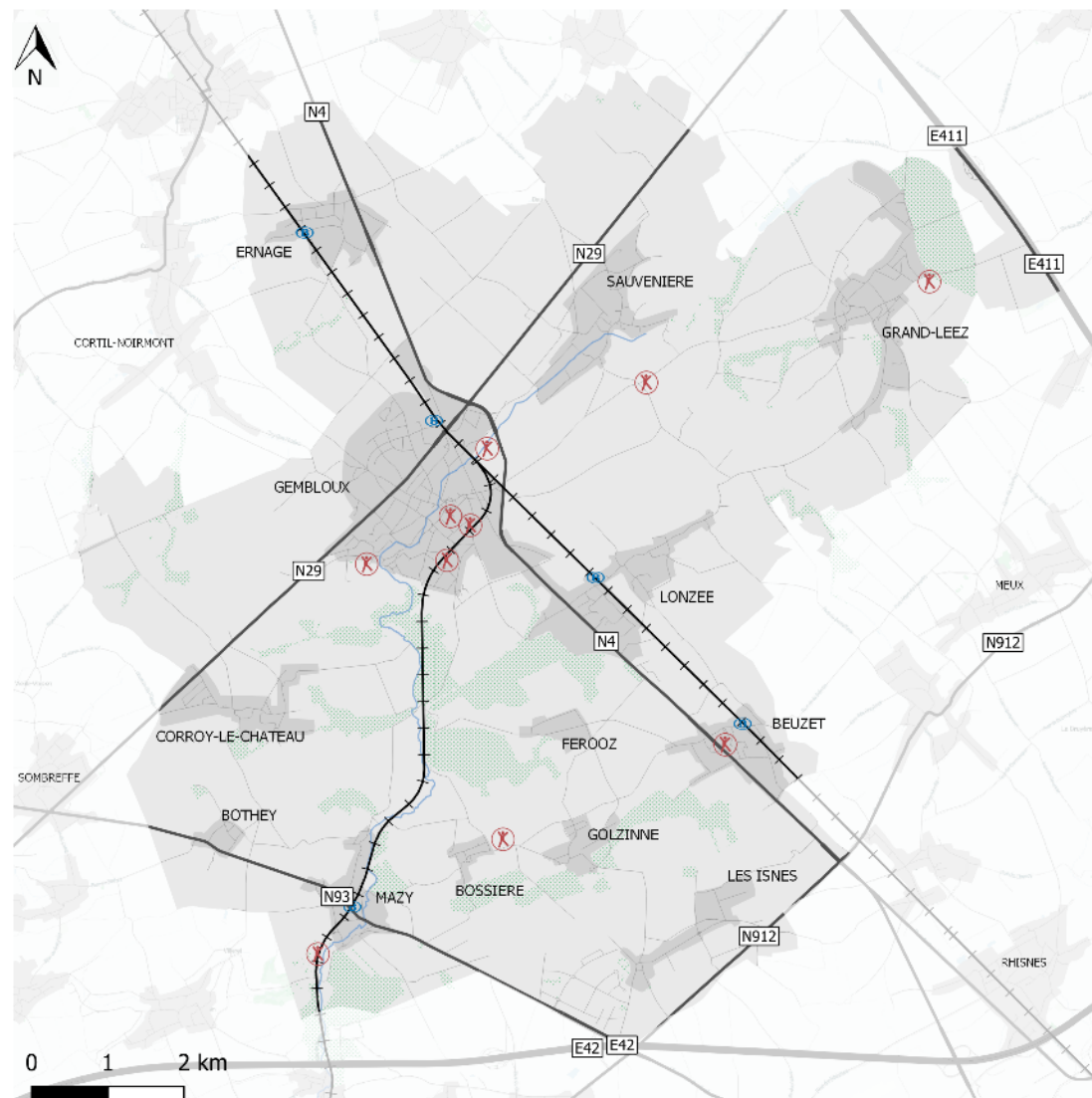
Un pôle culturel et sportif

Gembloux accueille également un certain nombre d'infrastructures sportives, dont la plus importante est le nouveau **Complexe sportif de l'Orneau**, situé en bordure de la N4 et du RAVeL. Ce secteur devrait accueillir également à terme le futur **centre aquatique communal**.

D'autres infrastructures sont présentes au cœur de l'agglomération tels que des **tennis clubs et salles multisport**.

La Ville recense également une série d'équipements de loisirs et culturels : Académie de Musique, Bibliothèque « Bibloux » ou encore centre culturel « Atrium 57 ».

Enfin, certains villages disposent également d'équipements sportifs et culturels, consistant pour la plupart en hall multisports/ salle polyvalentes et stades / terrains à ciel ouvert.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Equipements sportifs

Limites administratives

- Commune de Gembloux
- Noyaux d'habitats
- Forêts
- Orneau

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire et local
- Rail
- Gares

Equipements sportifs

- Equipements sportifs

SYNTHÈSE

GEMBOUX...

Une commune...

- très bien desservie par les axes ferroviaires et routiers ;
- possédant un fort potentiel en terme de transport public, de part la présence de la gare ;
- qui attire les travailleurs grâce à une activité économique développée (centre et parcs d'activités), mais aussi une grande quantité étudiants (secondaire et supérieur) ;
- donc polarisante et « rayonnant au-delà d'elle-même » ;
- en cours de redéveloppement de son quartier gare.

...dont la population...

- est en croissance ;
- est relativement jeune ;
- est légèrement plus motorisée que la moyenne wallonne, mais moins motorisée que les communes rurales localisées aux alentours.

...et dont les déplacements...

- s'effectuent encore principalement en voiture (61% des déplacements domicile-travail)
- se font également en train (30% des déplacements domicile-travail) ;
- se font aussi pour une partie d'entre eux à pied ou à vélo (20% des déplacements domicile-travail des Gembloutois travaillant à Gembloux)

3. DÉPLACEMENTS À PIED ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DES ESPACES PUBLICS

DÉPLACEMENTS PIÉTONS

L'ambition du Gouvernement Wallon dans sa vision FAST est que la part modale des déplacements effectués s'élève à 5% à l'horizon 2030 (3% estimée en 2017).

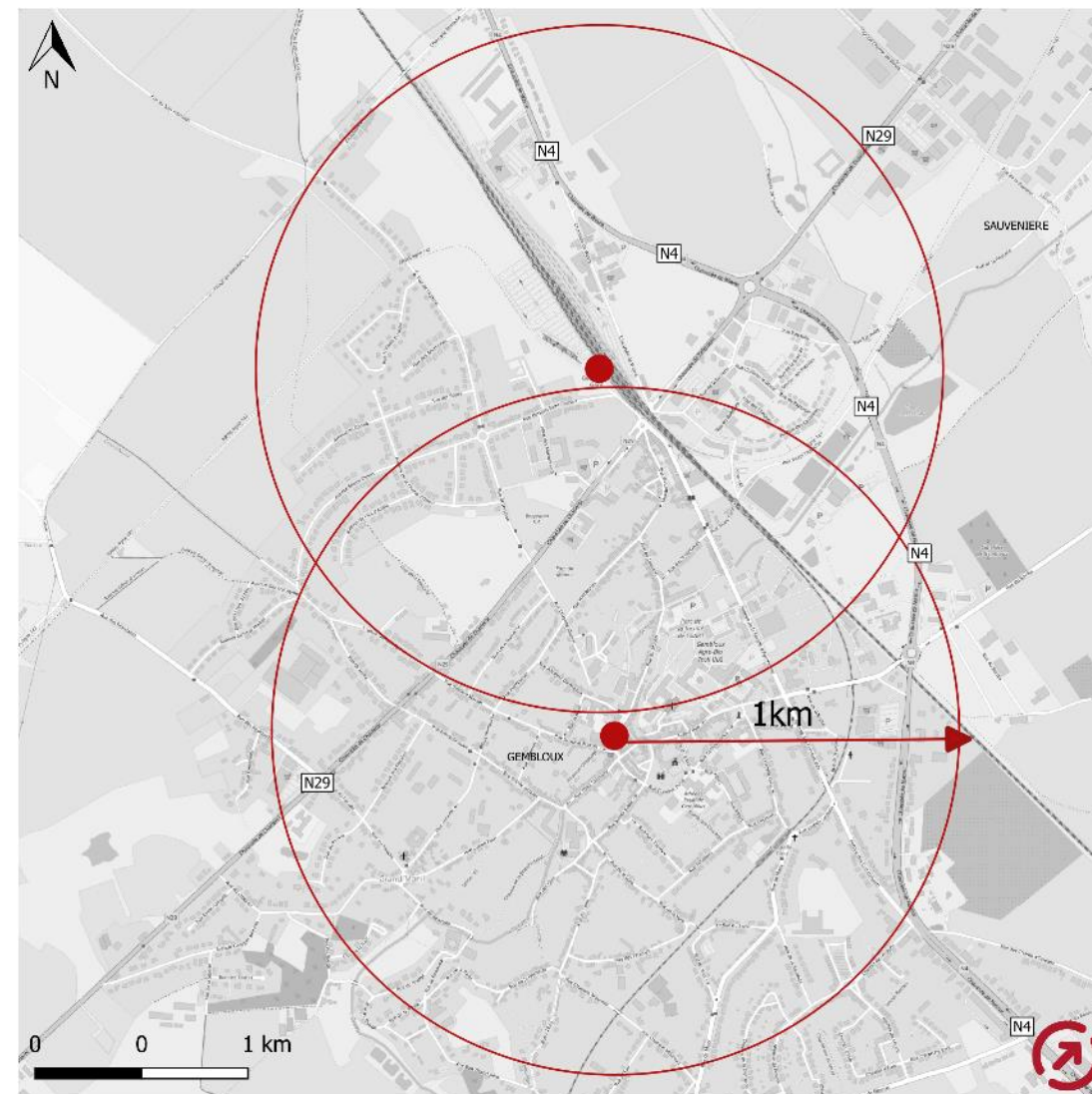
Gembloux peut tout à fait répondre à cet objectif voire le dépasser, notamment pour les déplacements dans le centre-ville.

Un centre-ville à échelle piétonne ou « du quart d'heure »

Le centre de Gembloux présente toutes les caractéristiques d'une « **ville des courtes-distances** », de la part sa densité et localisation des pôles générateurs.

La carte ci-contre montre que les déplacements dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare ou de la Place de l'Orneau permettent de couvrir la quasi-totalité du centre, en seulement 12 à 15 minutes de marche.

La concentration des équipements, des commerces et écoles combinée à de nombreux cheminements, escaliers et sentiers (par exemple, la liaison entre la rue Chapelle Marion et la rue du Moulin ou encore celle sous la voie ferrée rejoignant le centre sportif de l'Orneau) constituent des paramètres importants pour faciliter les déplacements à pied.



DÉPLACEMENTS PIÉTONS

Le développement de la marche dite « utilitaire » (pour les déplacements du quotidien : travail, école, achats...) mais surtout pour assurer à ce mode son **caractère universel** (accessibilité totale) nécessite des aménagements et infrastructures adaptées.

Des infrastructures de qualité variable

Les **trottoirs** à Gembloux, villages compris, sont encore pour beaucoup **étroits**, en **mauvais état** avec des pavements usés, **voire inexistants**. Il s'arrêtant parfois aux intersections, ce qui oblige à se déplacer sur le bord de route, sur le bas côté, ce qui n'est pas des plus sécurisant.

Le flux piéton depuis la gare ou les arrêts de bus desservant le centre (« Quatre Coins » principalement) vers les pôles d'attraction (écoles, universités, et commerces) sont très importants. Pourtant, la largeur des trottoirs est inadaptée et leur revêtements dégradés.

Du stationnement souvent au détriment des cheminements piétons

Le cheminement des piétons rencontre souvent des difficultés. Bien que certains soient en bon état et de dimensionnement correct, ils sont parfois **entravés** par du **stationnement automobile** (cf. exemple 3 et 4).

L'espace attribué à la voiture (stationnement et chaussée) occupe une place encore importante dans le paysage urbain gembloutois. Dans les villages, l'étroitesse de certaines rues et le passage de charroi agricole conduit aussi à des pratiques de stationnement sur le trottoir.

1/ Rue Adolphe Damseaux, Gembloux



Source : Google Maps, 2022

2/ Avenue Maréchal Juin, Gembloux



Source : Traject 2021

3/ Rue de la Vôte, Gembloux



Source : Google Maps, 2022

4/ Avenue de la Faculté d'Agronomie, Gembloux



Source : Traject, 2022

DÉPLACEMENTS PIÉTONS

De nouveaux aménagements pour améliorer le confort ou faciliter les liaisons piétonnes

La commune de Gembloux, consciente de la nécessité d'améliorer la qualité de ses infrastructures pédestres, a entamé un programme **de travaux**, dont la **réfection de trottoirs** (près de 4.000 mètres linéaires depuis 2018) et le développement d'espaces publics.

Certains aménagements sont terminés comme les trottoirs de la rue Jennay aux Isnes ou la Place de Bossière. D'autres réaménagements de places sont prévus à court/moyen termes dans le cadre des fiches-projet du PCDR (Beuzet, Sauvenière et Lonzée notamment).



Source : Google Maps, 2022



L'asbl Tous à Pieds a par ailleurs été mandatée pour mettre en place un « Réseau de Cheminements Piétons » permettant de relier les villages et les pôles les plus importants (selon les habitants, définis lors d'une démarche participative) via un balisage dédié. Si ce réseau emprunte au maximum les petites voiries (chemins, sentiers, venelles), il vise néanmoins à soutenir l'usage de la marche au quotidien. Il est représenté également via des cartes schématisant les temps de parcours (voir ci-après).

Des efforts récompensés

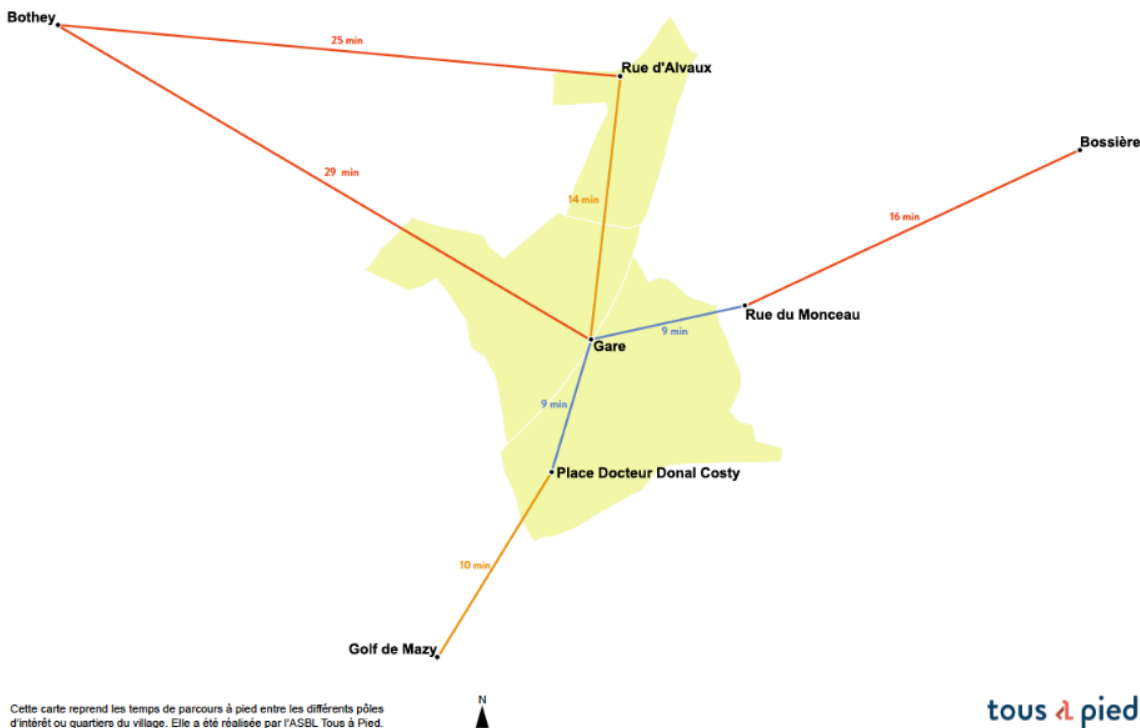
Gembloux a obtenu en 2021 le label « Commune pédestre » et sa première basket par l'asbl Tous à pied, récompensant ses efforts pour améliorer la mobilité piétonne.



Source : Traject, 2022

DÉPLACEMENTS PIÉTONS

Mazy à pied



tous à pied

Gembloux à pied



tous à pied

Cartes du Réseau de Cheminements Piétons à Mazy et Gembloux. – Source : Tous à pied, 2020

Cette carte reprend les temps de parcours à pied entre les différents pôles d'intérêt ou quartiers de la ville. Elle a été réalisée par l'ASBL Tous à Pied.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Dans le centre-ville, un bilan mitigé

De manière générale, l'accessibilité des espaces publics reste compliquée dans le centre-ville de Gembloux. Les personnes en situation de mobilité réduite (qu'elle soit permanente ou temporaire) rencontrent encore des **trottoirs étroits, parfois en mauvais état ou encombrés** (voitures, potelets, terrasses, etc.). Les **quais de bus ne sont pas adaptés** car non-surélevés et les **abaissements de trottoirs au niveau des passages piétons ne sont pas systématiques**.

Dans l'hypercentre, les aménagements de plain-pied (Place de l'Hôtel de Ville par exemple) ou les trottoirs traversants contribuent à l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public.



Source : Google Maps, 2022

Les espaces de repos (bancs) pourraient encore être davantage déployés.

Dans les villages, des espaces publics peu adaptés à tous

La problématique des trottoirs est d'autant plus prégnante dans les villages qui ne disposent pas toujours d'infrastructures (accotements en terre / graviers). Les **points d'arrêts ferroviaires sont également dépourvu d'aménagements inclusifs**, à Ernage par exemple, où l'accès au quai (en gravillon) en direction de Bruxelles se fait seulement via des escaliers.



Source : ASBL Navetteur.be, 2018

DÉPLACEMENTS À PIED : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- Un centre urbain et des centres-villages denses et aux équipements de proximité facilitant la ville du quart d'heure
- La présence de sentiers dispersés à travers le centre offrant des trajets plus directs
- Un travail important sur l'amélioration continue des trottoirs
- Un « Réseau de cheminements piétons » balisé
- Gembloux labellisée « Commune pédestre »

OPPORTUNITÉS

- Développer la marche à pied comme un mode de déplacement utilitaire (pas seulement loisir)
- Jouer sur l'intermodalité en combinant la marche avec d'autres modes de déplacements (train, bus, vélo)
- Présence d'un pôle scolaire important en plein centre, un potentiel pour effectuer le « dernier kilomètre » à pied
- Une commune jeune et active
- La marche, un élément de santé publique

FAIBLESSES

- La qualité de certains trottoirs, leur étroitesse, voire leur inexistence
- L'omniprésence de la voiture, même sur les espaces piétons, un obstacle à leurs cheminements
- La pensée des aménagements en termes d'accessibilité universelle

MENACES

- L'habitude des déplacements en voiture, le cercle-vicieux des « parents-taxis »
- La vision d'un mode déplacement « lent » et/ou inconfortable voire dangereux

4. DÉPLACEMENTS À VÉLO

RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

Un axe majeur structurant et un réseau cyclable communal en développement

L'ambition du Gouvernement Wallon, dans sa vision FAST, est de doubler la pratique du vélo d'ici 2024 et d'augmenter la part modale du vélo de 1% à 5% d'ici 2030.

Volontariste dans ce domaine, la commune de Gembloux a été désignée « commune pilote » Wallonie Cyclable dès 2010, puis à nouveau en 2021. La politique vélo a été inscrite dans un plan communal cyclable et d'autres documents de planification (PCDR).

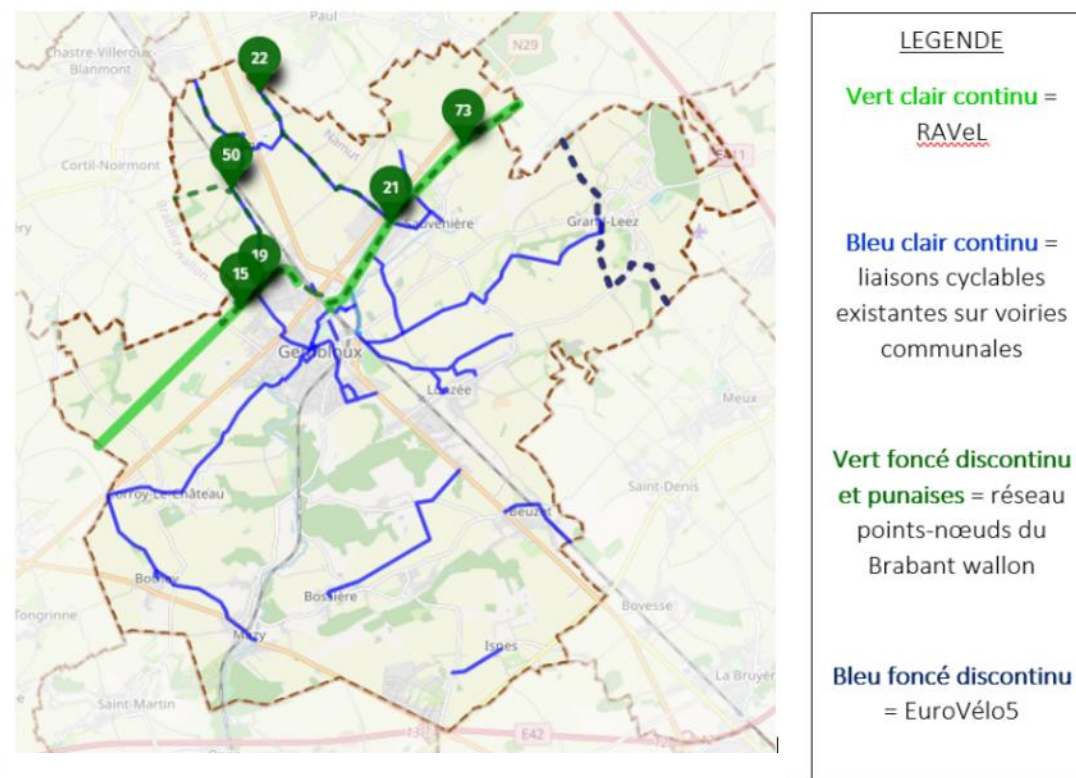
La ville de Gembloux avait été identifiée comme un pôle structurant dans le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie de 2010 (qui doit être réactualisé prochainement), avec une position stratégique entre Namur et Bruxelles notamment.

Gembloux est traversé sur 11 km par le RAVeL 147, réseau structurant reliant Fleurus à Landen (cf. [carte](#) page 31).

Le **réseau cyclable communal** est en cours de développement notamment dans la perspective de connecter les différents villages entre eux et vers Gembloux. Les routes régionales constituent souvent encore des « points noirs » dans cette perspective.

En complément, la commune est traversée à l'est par l'EuroVélo5, un itinéraire cyclable balisé reliant l'Angleterre à l'Italie (cf. [carte](#) p31).

Enfin, le **réseau points-nœuds du Brabant Wallon**, couvre la partie Nord du territoire. Les itinéraires, davantage de loisirs qu'utilitaires (chemins de remembrement), offrent néanmoins une possibilité de déplacement à vélo vers les communes du Brabant Wallon. Le développement du réseau points-nœuds de la Province de Namur est encore attendu.



Source : Réseau cyclable gembloutois, situation au 12/01/2020 - GRACQ

INFRASTRUCTURES CYCLABLES



La présence d'aménagements cyclables encore « légers »

À Gembloux, on observe :

- quelques **pistes cyclables séparées** principalement sur le réseau routier régional (1), - elles restent minoritaires et souvent substandard (largeur, entretien,...)
- des **bandes cyclables suggérées** (2), les plus nombreuses,
- des **voiries apaisées** telles que les zones 30, 20 ou SUL,
- et les jonctions cyclables entre les villages sont souvent assurées grâce à un réseau de chemins agricoles, aménagés en « chemins réservés » (3).

Les répondants au Baromètre Cyclable Wallonie du GRACQ (voir ci-après) déplorent notamment au niveau de l'infrastructure le **manque d'entretien de la voirie** (nids de poules etc.), les **marquages effacés** ou encore la **difficile praticité des chemins** lors des périodes de récoltes ou de mauvais temps.



Source : Google Maps, 2022

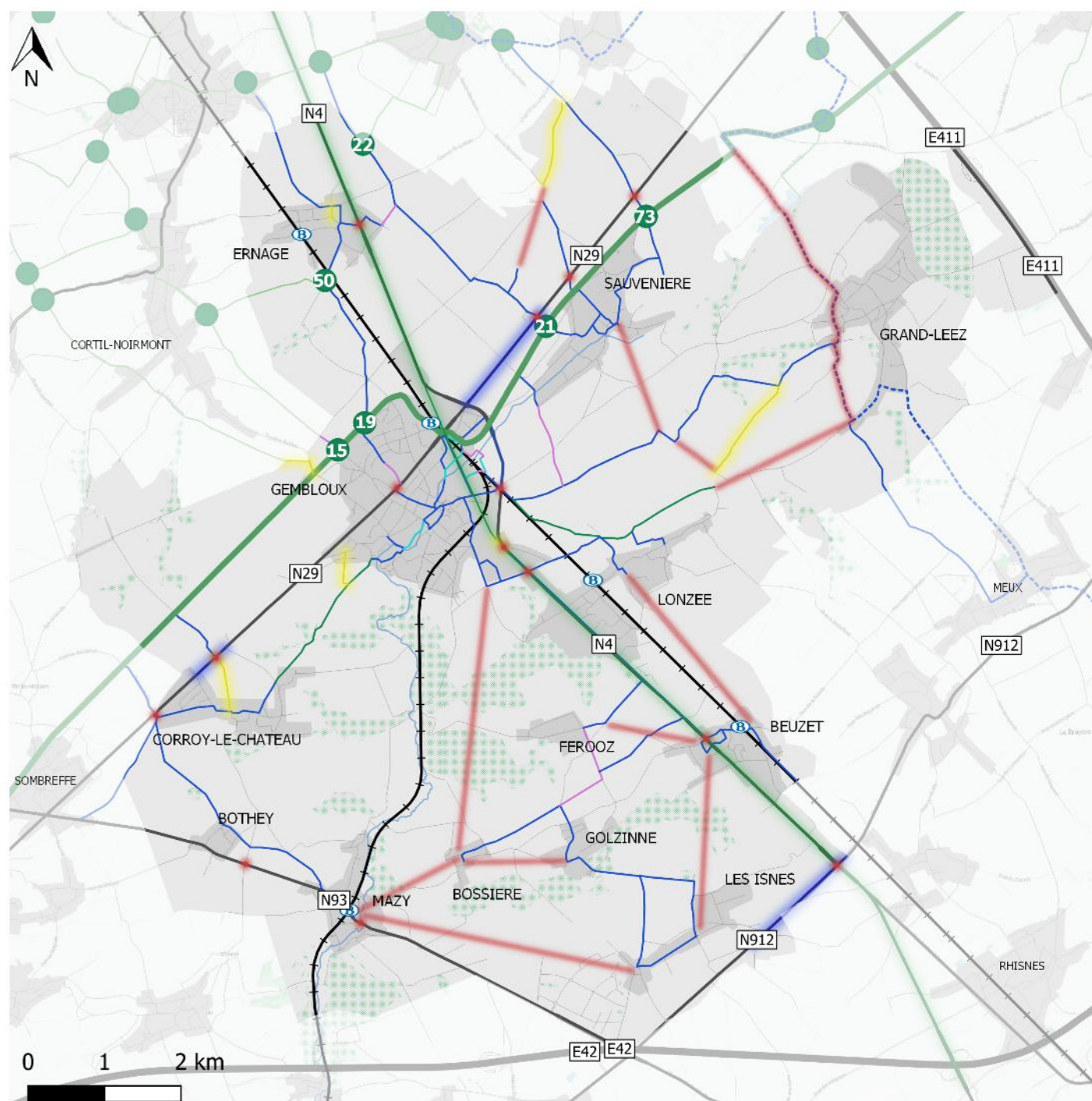
Un ensemble de projets qui va permettre d'étoffer ce réseau

Candidate et lauréate à l'appel à candidature « **Communes pilotes Wallonie Cyclable 2020** », avec une enveloppe de 750.000€ de subside régional, Gembloux a déjà sélectionné **sept tronçons à aménager** pour accueillir les cyclistes de manière plus sûr et confortable (cf. [carte](#) page suivante).

D'autres interventions sont prévues en dehors du PIWACY notamment par la Région : la construction d'une bande cyclable bidirectionnelle sur la N912 (connexion des Isnes) ou d'une piste cyclo-piétonne sur la N29 (Sauvenière) ainsi que des sécurisations de traversées. Une réflexion est également en cours par la Région (étude SOFICO va débuter) en vue de la mise en œuvre d'une cyclostrade le long de la N4, reliant Gembloux à Louvain-la-Neuve et Namur.

Certains chaînons manquants demeurent toutefois, notamment dans le sud de la commune, par exemple entre Bossière, Les Isnes et Mazy.

Le réseau cyclable supracommunal est aussi à développer (étude de la Province de Namur en cours).



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Réseau cyclable existant et projeté

Limites administratives

- Commune de Gembloux
- Noyaux d'habitats
- Forêts
- Orneau

Réseau cyclable existant

- Réseau antérieur à 2011
- Commune pilote Wallonie cyclable 2011
- PCDR 2018
- Subside mobilité douce 2020-21
- Ravel147

Itinéraires balisés

- EuroVelo5
- Liaisons Réseau Points-Noeuds
- Réseau Points Noeuds

Réseau cyclable projeté

- Cyclostrade
- Projet régional de piste cyclable
- Projet retenu PIWACY 2

Enjeux

- Enjeux de traversées
- Absence de liaisons

UTILISATION ACTUELLE DU VÉLO

Une tendance à la hausse des déplacements à vélo...

Une série de comptages réalisée par le GRACQ de Gembloux depuis 2019 démontre que **l'utilisation du vélo est à la hausse**. En gare de Gembloux, cette tendance est également confirmée par une fréquentation plus accrue des parkings vélos.

Les compteurs Telraam récemment installés sur la commune rapportent une fréquentation de cyclistes entre 1% et 15% sur les axes monitorés pour le mois d'Avril 2022, et plus de **10.600 vélos sur la chaussée de Wavre** à proximité d'Ernage. Des chiffres encourageants pour la pratique du vélo à Gembloux. Les données Telraam sont toutefois à interpréter avec précautions, en raison des limites inhérentes à ce dispositif.

Malgré une croissance de l'utilisation du vélo utilitaire, sa part modale est encore très réduite, de 1% à 3,5% pour les travailleurs gembloutois (voir [p.14](#)).

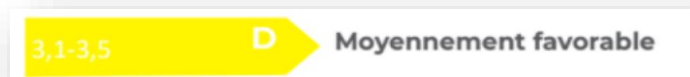
De manière générale, les données sur la pratique du vélo utilitaire restent parcellaires. À ce sujet, l'IWEPS a mandaté Pro Vélo et le CREAT pour réaliser une étude visant à affiner les méthodes de comptages des modes actifs en Wallonie. Des comptages de cyclistes à Gembloux ont ainsi été réalisés.

...qui pourrait être facilitée par la réduction de la place de la voiture

Son excellente accessibilité routière et sa dominante rurale entraîne une part modale de la voiture importante. Cette prédominance dans les déplacements peut générer des **conflits de partage de la route**, notamment avec les cyclistes.

D'après le Baromètre cyclable Wallonie 2021 réalisé par le GRACQ, **45% des répondants trouvent les grands axes de la commune pas du tout sécurisés**. Le trafic motorisé (volume et vitesse) est pour moitié d'entre eux **peu supportable** et gênant, tout comme le **stationnement très fréquent des véhicules motorisés sur les itinéraires cyclables**.

Or se sentir en sécurité à vélo est nécessaire pour encourager les non-cyclistes à se lancer ou les cyclistes non-avertis à avoir une pratique plus régulière..



« Moyennement favorable », il s'agit de l'appréciation générale obtenue pour la pratique du vélo à Gembloux d'après le baromètre cyclable 2021, les efforts de la commune sur le vélo sont néanmoins soulignés par les répondants.

DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT

Des dispositifs de stationnement aux abords des principaux équipements publics à Gembloux

Les dispositifs de stationnement sont répartis devant le parvis de l'administration communale, le stade de football, la bibliothèque communale, le CPAS ou encore aux abords des bâtiments scolaires et de Gembloux Agro-Bio Tech.

L'appel à projet Communes pilotes Wallonie Cyclable 2010 a permis d'étendre le stationnement des vélos à Gembloux, dénombrés aujourd'hui à **214 abris** et **38 arceaux**. De nouveaux arceaux (31) et abris (6) sont prévus dans le cadre du Plan d'Investissement Wallonie Cyclable 2022.

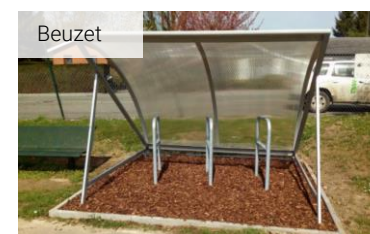
Au niveau de la gare, un **parking couvert sécurisé** a été installé en 2019, les abonnements sont gérés par Pro Vélo, complété par **11 box individuels**, loués à 90 % par des navetteurs depuis 2020.

Les équipements sont présents, cependant **leur qualité n'est pas toujours au rendez-vous**. Face à la recrudescence des vols et des dégradations, et pour répondre aux besoins de stationnement dans les quartiers dense, la Ville prévoit l'installation à terme de nouveaux box sécurisés.

Le stationnement des vélos spécifiques (cargos, longtail, etc.) n'est pas encore pris en compte.

Une demande croissante qui reste à combler

Les villages de Gembloux sont encore partiellement équipés en stationnements vélo, alors que la demande latente est visible (utilisation du mobilier urbain et poteaux de signalisation pour y attacher son vélo). **Reste encore des manquements dans les villages** notamment, **en termes d'abris sécurisés**. Les dispositifs existants sont parfois inadaptés (pinces-roues).



Source : Ville de Gembloux, Plan d'implantation abris vélos, 2012

DÉPLACEMENTS À VÉLO : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- La définition d'un réseau cyclable communal et supralocal
- L'aménagement en cours de ce réseau vélo, grâce notamment à l'appel à projet Wallonie Cyclable 2020
- Du stationnement vélo abrité, réparti dans l'ensemble de la commune
- Un panel de services et événements proposés à la population pour promouvoir la pratique du vélo (voir ci-après)

OPPORTUNITÉS

- La présence d'un important pôle scolaire en plein centre de Gembloux, un public jeune donc à cibler
- La dynamique autour du vélo au niveau de la Région (plan vélo, subsides, etc.)

FAIBLESSES

- Certains manques de connexions persistent dans le réseau cyclable
- Des tronçons cyclables pas toujours en très bon état
- Des stationnements pour vélo qui mériteraient d'être plus largement déployés, de qualité, sécurisés et diversifiés (vélo-cargo)
- Le partage de la route difficile avec les automobilistes (vitesse)
- Une forte présence du stationnement automobile en bordure de voiries ne facilitant pas les trajets des cyclistes

MENACES

- La « peur » de circuler à vélo au regard du trafic
- Prioriser les autres modes de déplacements au détriments des modes actifs

5. TRANSPORTS PUBLICS ET INTERMODALITÉ

TRANSPORTS PUBLICS

Contexte régional

À ce jour, la part modale du bus est évaluée pour la Wallonie à 4% et celle du train à 9%. La Vision FAST de la Région Wallonne ambitionne d'atteindre respectivement 10% et 15% d'ici 2030.

La Stratégie Régionale de Mobilité fixe les orientations à prendre pour y parvenir. Elle préconise des **liaisons fortes structurantes, connectant les pôles Wallons entre eux**. La mise en réseau de ces pôles doit se traduire dans l'offre en mobilité et notamment dans l'offre de transports publics SNCB et TEC.

C'est dans cette perspective que 50 % de l'offre kilométrique du réseau TEC va être redéployée d'ici 2024, avec pour objectifs :

- une meilleure intégration de l'offre ferroviaire ;
- le redéploiement des lignes express et intercommunales ;
- un renforcement et une nouvelle hiérarchisation de l'offre TEC.

La **nouvelle hiérarchisation de l'offre** (cf. figure ci-contre) permettra, à terme, d'améliorer l'efficacité des lignes, leur lisibilité, et d'attirer un plus grand nombre d'usagers.

Le Bassin Gembloutois a été l'un des premiers à faire l'objet d'études de redéploiement avec un Plan régional de transport public – PRTP – finalisé fin 2021.



RÉSEAU INTERCOMMUNAL

- Structurant ferroviaire
- Structurant express
- Structurant principal

RÉSEAU URBAIN

- Tram et BHNS
- Structurant principal
- Secondaire

MOBILITÉ LOCALE

- Liaisons secondaires
- Services de mobilité locales flexibles

RÉSEAU SCOLAIRE

- Lignes régulières
- Transport scolaire

Hiérarchisation des transports publics. - Source : AOT

OFFRE FERROVIAIRE

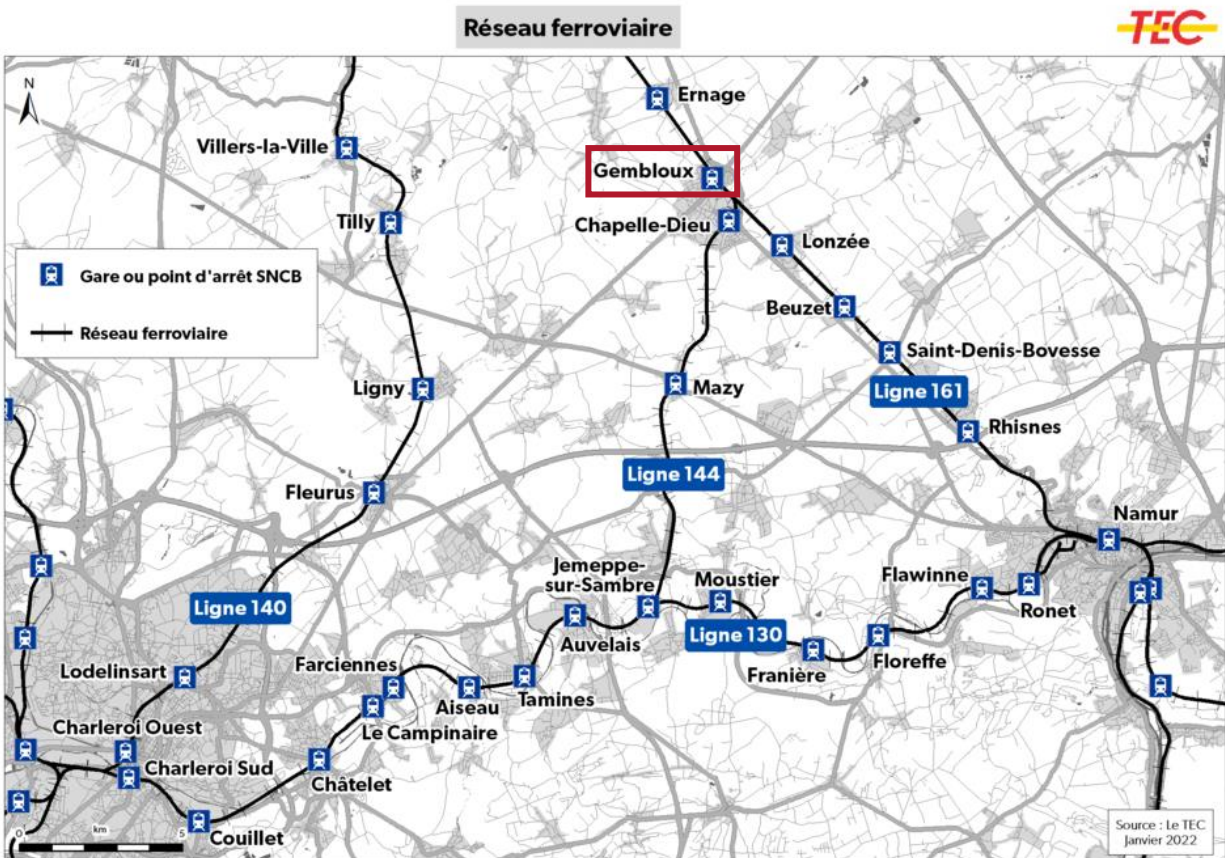
Une offre ferroviaire structurée autour de la ligne Bruxelles – Namur et la gare de Gembloux

Gembloux est desservie par deux lignes SNCB :

- la ligne 161 Namur- Bruxelles avec 4 arrêts sur l'entité : la gare principale de Gembloux et les points d'arrêts de Ernage, Lonzée et Beuzet.
- La ligne 144 Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre avec les deux points d'arrêts de Chapelle-Dieu et Mazy.

Avec 158 trains par jour (dont 102 IC), la gare de Gembloux forme un arrêt important de la ligne et le principal nœud ferroviaire de l'entité. Les arrêts de la même ligne (Ernage, Lonzée et Beuzet) descendent à une quarantaine de trains par jour avec une desserte omnibus entre Ottignies et Namur.

La ligne 144 fait l'objet d'une démarche de type « Contrat d'axe » visant notamment à valoriser le potentiel des arrêts (aménagement des cheminements piétons cyclables, valorisation foncière, etc.) qui s'est accompagné d'un renforcement de l'offre en heure de pointe pour les navetteurs et étudiants (12 trains par jour contre 8 précédemment). Malgré cela, la fréquentation de cette ligne est très faible (moyenne de 3 voyageurs montés / train).



Source : TEC – Plateforme Mobilli

	Total de trains par jour	IC	L	S	P	Voyageurs 2020
ERNAGE	41	-	34	-	7	71
GEMBOUX	158	102	34	1	21	3.095
LONZEE / BEUZET	40	-	34	-	6	95 / 85
CHAPELLE-DIEU / MAZY	12	-	-	-	12	35 / 36

Source : SNCB (Offre 2021)

OFFRE FERROVIAIRE

Une infrastructure ferroviaire en renouvellement

En matière d'infrastructure ferroviaire, le réseau gembloutois consiste en deux lignes électrifiées à double voie.

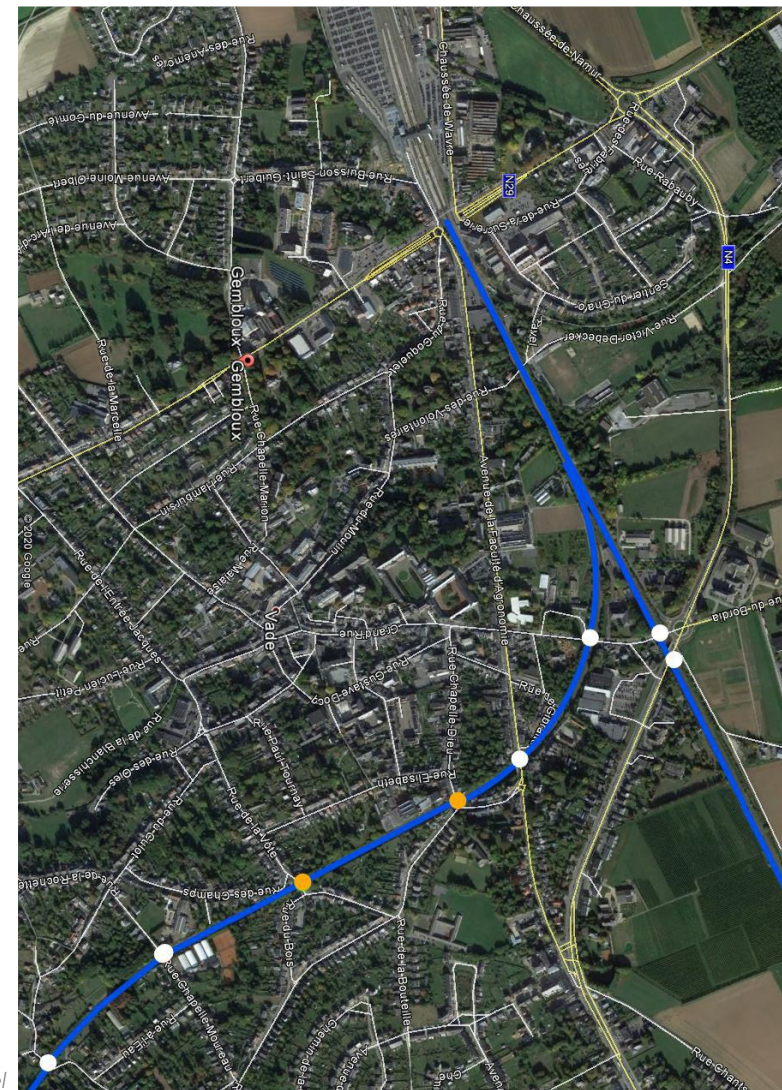
La **Ligne 161** bénéficiera à terme d'une augmentation de la capacité entre Ottignies et Gembloux, dans le cadre des travaux RER ferroviaire.

La **ligne 144** présente un trafic voyageur réduit et un trafic marchandises de transit. Elle sert également d'évitement entre Namur et Gembloux en cas d'incident / travaux sur la ligne 161.

Infrabel prévoit de renouveler d'ici 2025 les 5 ponts de l'entité. Il s'agit des :

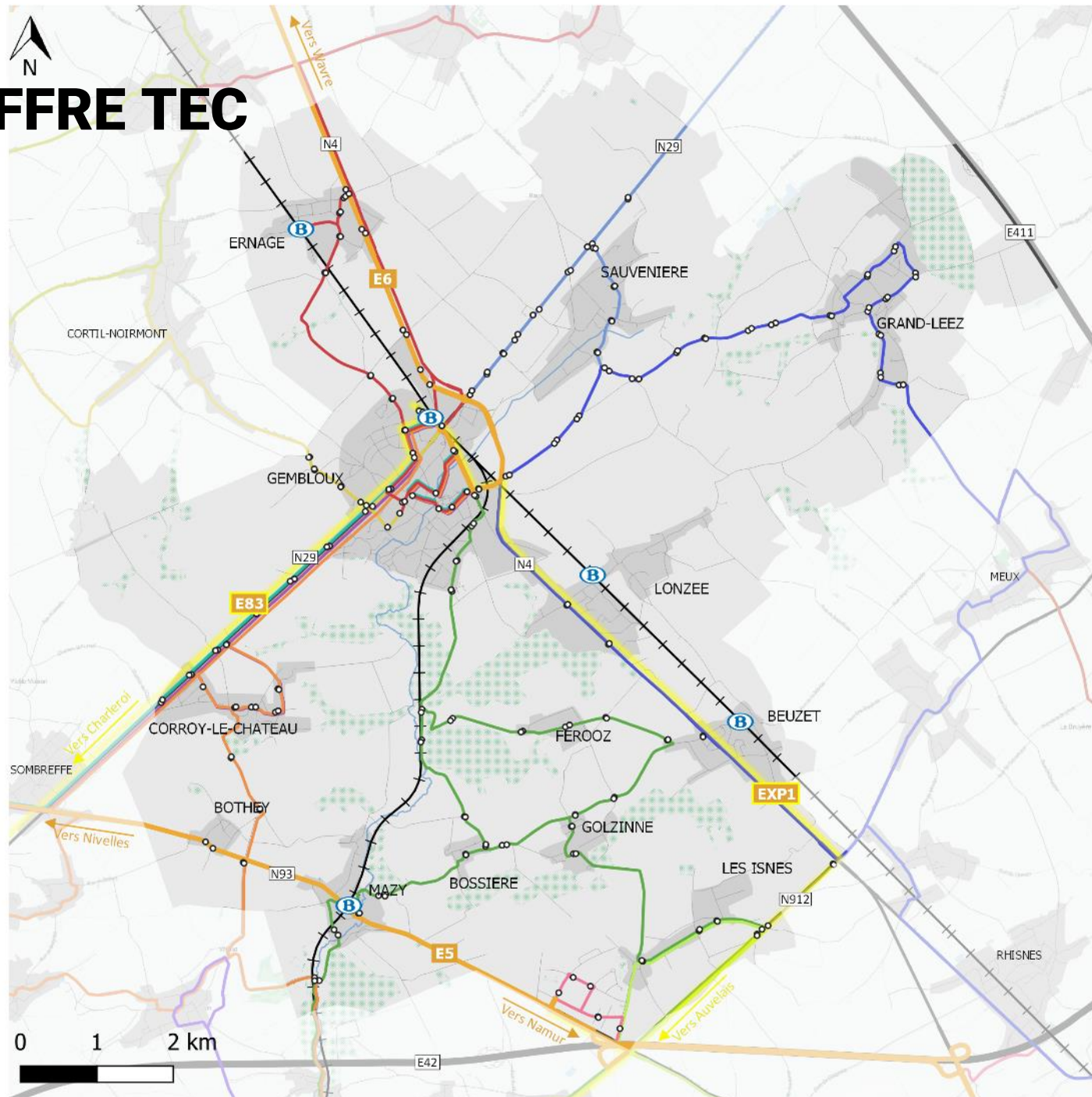
- Pont de la rue des Combattants
- Pont de la Nationale 4
- Pont de l'avenue Maréchal Juin (1)
- Pont de l'Avenue Maréchal Juin (2)
- Pont Rue Chapelle Moureau.

Une réunion de concertation s'est déjà tenue entre Infrabel et la commune afin d'harmoniser les phases chantiers, notamment dans le cadre du projet communal de réaménagement de l'Avenue Maréchal Juin.



Source : Infrabel

OFFRE TEC



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Réseau TEC actuel

Réseau TEC

Lignes express

- Existantes
- En projet

Autres lignes

- 23/ Namur - Spy - Onoz - Velaine
- 25/ Jodoigne - Gembloux
- 27/ Gembloux - Chastre - Marbais
- 32/ Namur - Gembloux
- 144a/ Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre
- 147a/ Gembloux - Fleurus - Tamines
- 148/ Gembloux - Landen
- 247a/ Gembloux - Corroy - Sombreffe
- 347a/ Gembloux - St-Martin - Tongrinne

Ligne spéciale

- 2750/ Mobi-Parcs 1

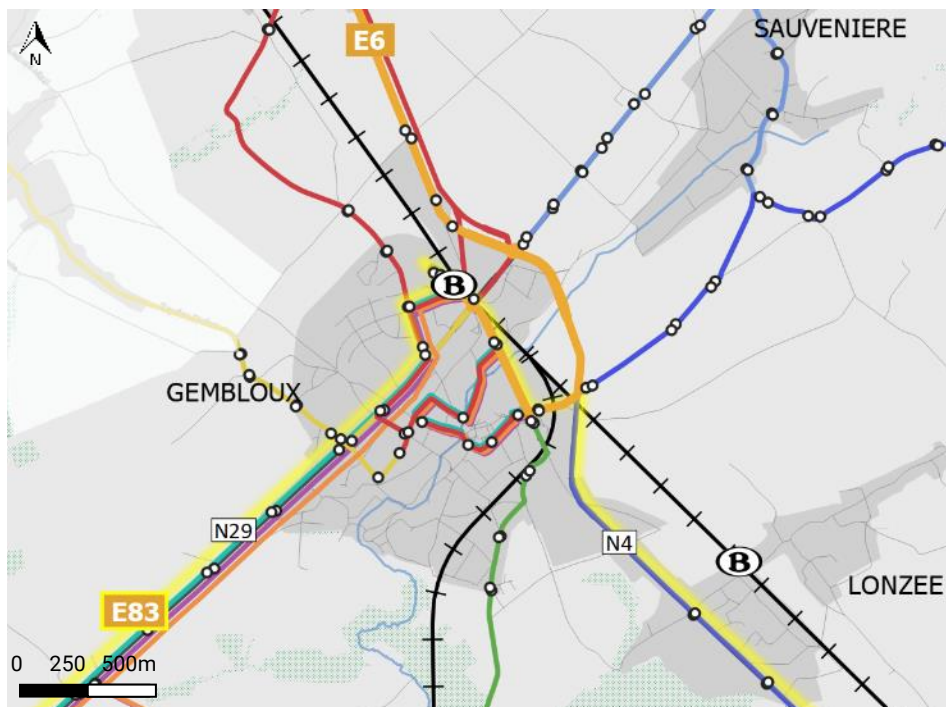
Arrêts

- ⓑ Gares SNCB
- Arrêts de bus TEC

OFFRE TEC

Un réseau en étoile depuis le centre de Gembloux, desservant l'ensemble des villages et les communes voisines

Le réseau TEC est composé de 10 lignes TEC dont 2 lignes express et une ligne plus spécifique desservant le parc d'activité CREALYS. Ce réseau converge vers le centre de Gembloux, et particulièrement la gare, et dessert l'ensemble des villages de la commune.



Une connexion importante aux pôles alentours, notamment grâce aux lignes express

Le réseau bus à Gembloux permet de connecter l'entités et ses villages avec les autres communes de son bassin de mobilité. En effet, seule la ligne Mobi-ParcS1 dédiée à la desserte du parc d'activité CREALYS circule uniquement au sein des limites communales gembloutoises.

Les autres lignes TEC parcourent la commune de Gembloux et au-delà, reliant les villes alentours telles que Jodoigne et Landen au Nord-Est, Tamines et Auvelais au sud-ouest et Namur au sud-est entre autres.

Les lignes express permettent de relier rapidement les pôles d'attractions, souvent sur de grandes distances. Les liaisons intercommunales sont rendues possible avec la E6 vers LLN et Wavre, la E5 reliant Namur à Nivelles en passant par Bothey, Mazy et Les Isnes et enfin la ligne E83 (inaugurée en septembre 2022) vers Charleroi

A terme, une nouvelle lignes express devrait être lancée, la ligne EXP1 en direction d'Auvelais.

OFFRE TEC

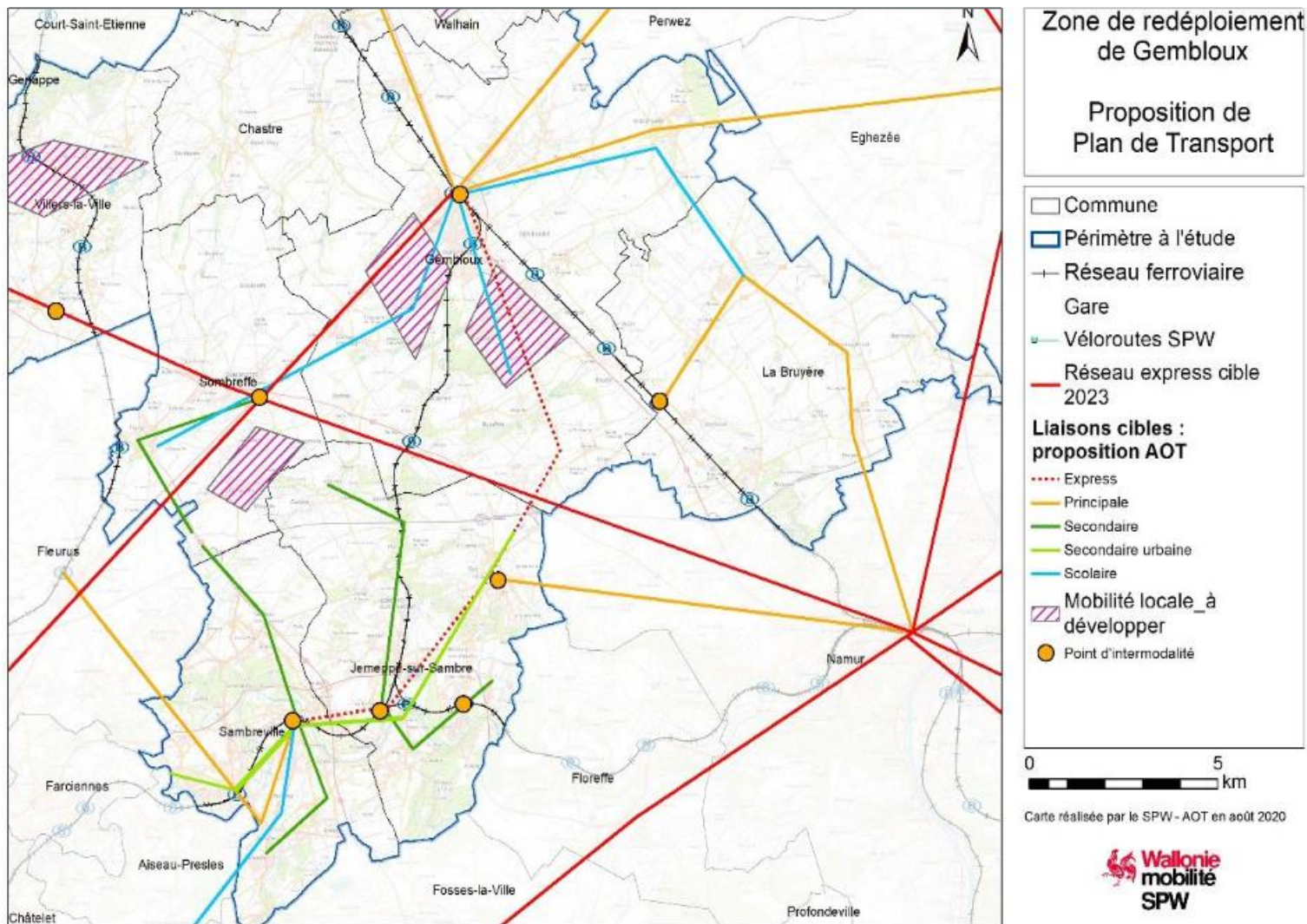
Vers un réseau TEC redéployé (1/2)

Le redéploiement de l'offre TEC repose sur un futur réseau organisé autour de lignes express, lignes principales, lignes secondaires et lignes scolaires.

Un réseau cible a été défini dans le cadre de la préparation du Plan de Transport (voir ci-contre).

Le redéploiement vise également une meilleure complémentarité avec le train et la mise en œuvre de services alternatifs complémentaires dans certains villages ou hameaux.

La volonté de mieux desservir les principaux pôles d'emplois (parcs d'activités) témoigne de la volonté d'aller chercher de nouveaux publics (travailleurs) et non seulement les usagers captifs (scolaires principalement).

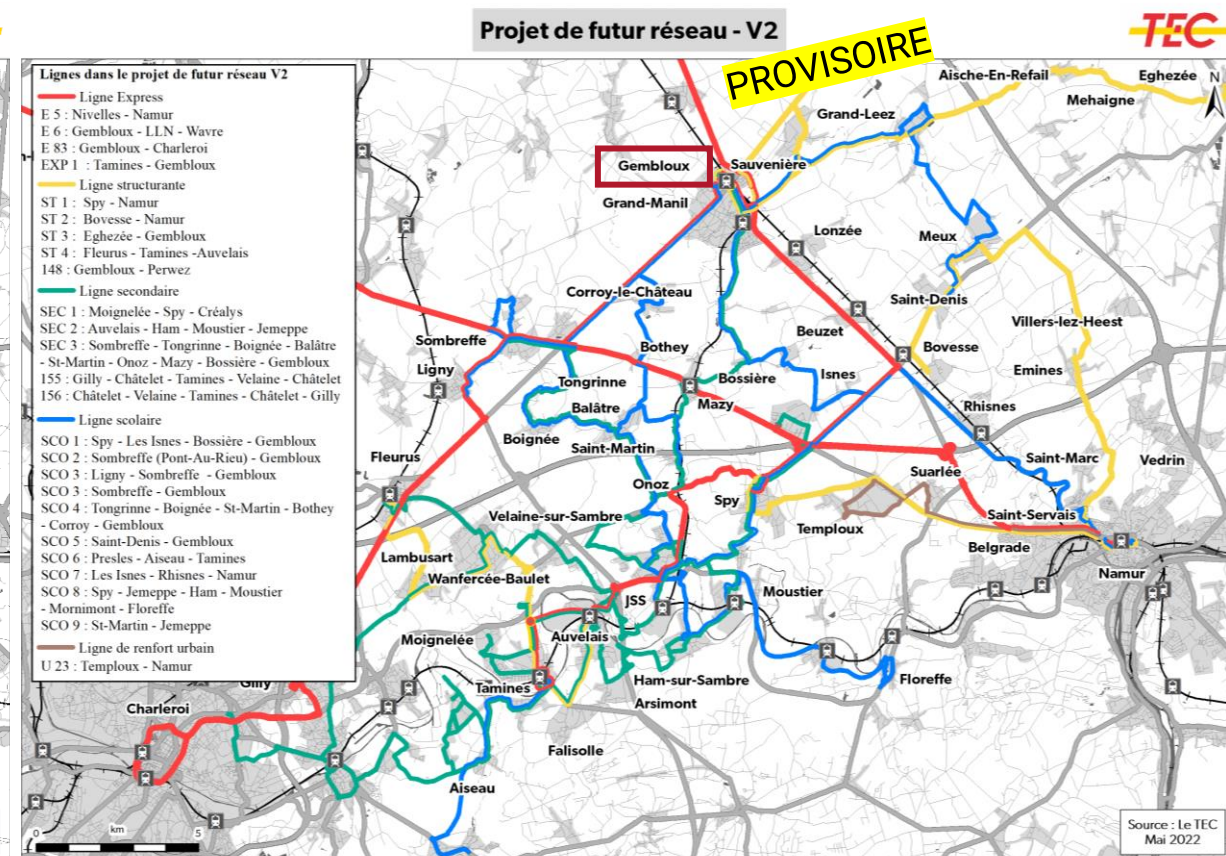
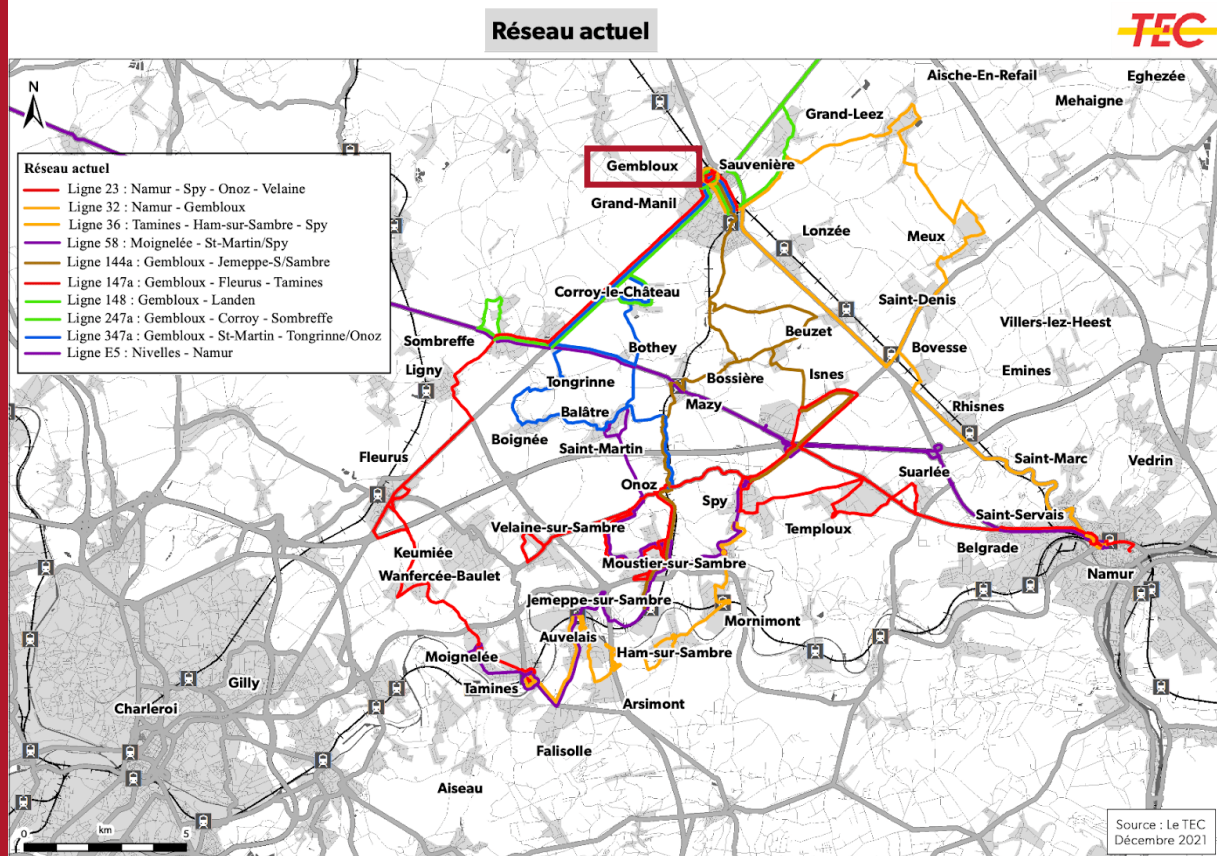


Source : SPW – AOT, 2020

OFFRE TEC

Vers un réseau TEC redéployé (2/2)

Sur base du Plan de Transport, l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) a travaillé à l'élaboration d'une proposition opérationnelle qui a été soumise à la concertation citoyenne, via une démarche participative (plateforme et ateliers) qui s'est tenue au 1^{er} trimestre 2022. Les schémas du réseau actuel et projeté sont ceux qui ont été soumis à la consultation. Une très large majorité des lignes actuelles sont impactées par le redéploiement. A noter que **cette proposition est provisoire**.



Source : AOT – Version soumise à la concertation citoyenne

OFFRE TEC PROJETÉE

Un redéploiement du réseau TEC déjà bien entamé

Depuis l'élaboration du Plan Régional de Transport Public 2020-2023, certaines lignes express ont d'ores et déjà été mises en service : outre la ligne express E5 Nivelles-Namur en service depuis Avril 2019 (1 parcours/heure/sens), la E6 Gembloux-Wavre a été lancée en Avril 2022 et la E83 Gembloux-Charleroi au 1^{er} Septembre 2022.

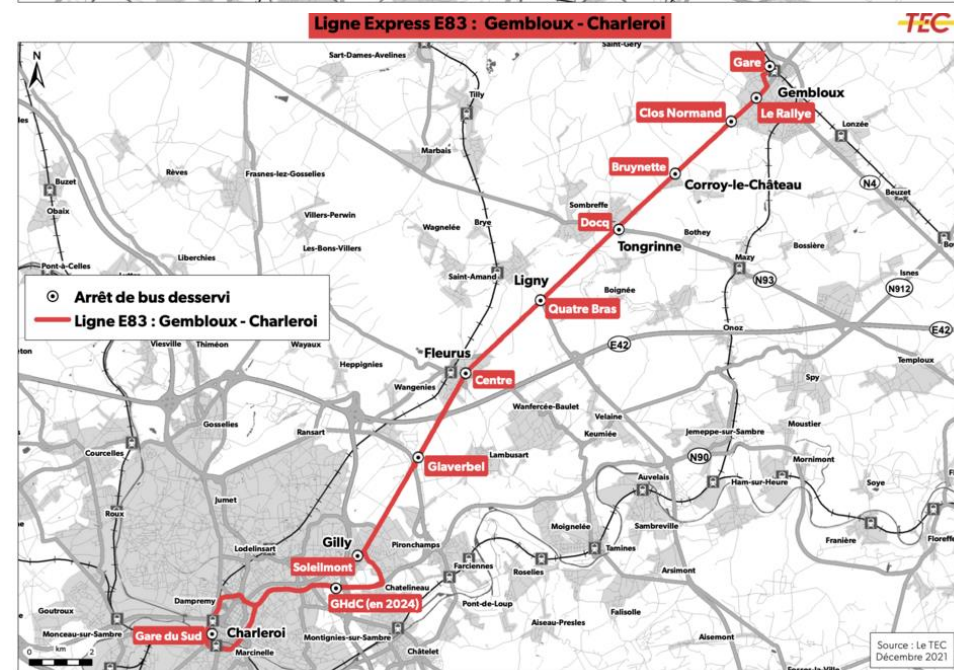
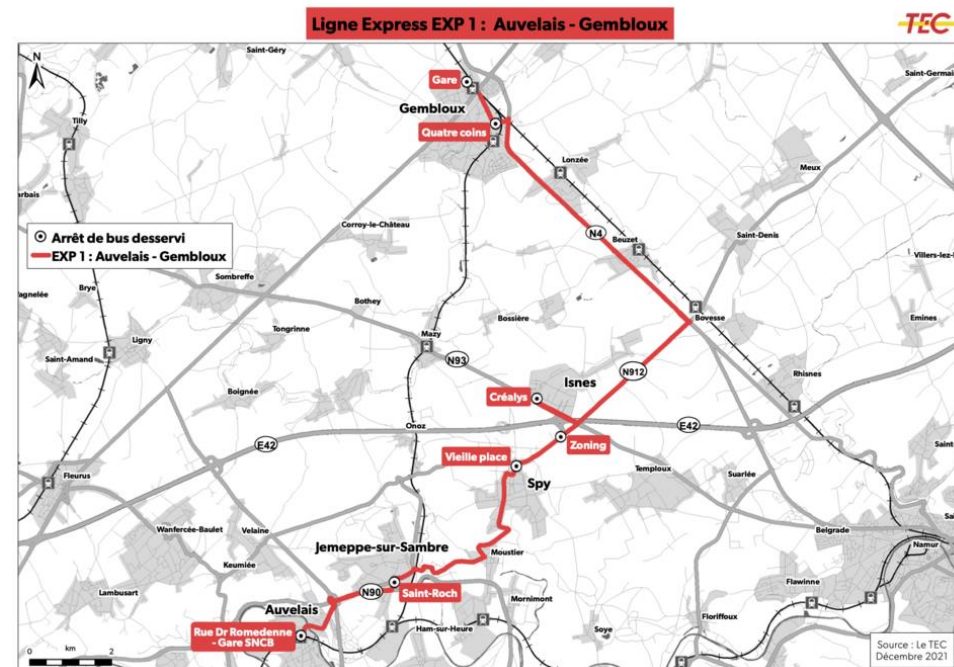
La ligne E5 fait l'objet actuellement d'un projet-pilote du transport des vélos à l'arrière du bus ou en soute pour les vélos pliants.

Au sujet de la E6, la Ville s'interroge sur l'opportunité à terme d'un départ du côté de la chaussée de Wavre et du nouveau quartier de la gare (voir tracé actuel ci-dessous).

L'autre ligne express, l'EXP1 Auvélais-Gembloux (1 passage toutes les 2h ; 4 parcours/sens/jour) est encore à l'étude.



Parcours actuel de la ligne E6 au niveau de la gare



Source : TEC – Mobili, 2022

OFFRE TEC PROJETÉE

Un redéploiement à valider et finaliser

Les autres liaisons projetées, ainsi que les points d'attentions soulevés par la Ville sont :

Les lignes structurantes :

- ST2 : Bovesse – Namur (ancienne Ligne 132) ⇒ *question de la desserte de Grand-Leez*
- ST3 : Eghezée - Grand-Leez – Gembloux ⇒ *question du niveau d'offre insuffisant (samedi et dimanche) et de la localisation des arrêts*
- ST5 : Perwez – Thorembais-St-Trond – Sauvenière – Gembloux (ligne 148 préexistante inchangée) ⇒ *question de la localisation des arrêts*

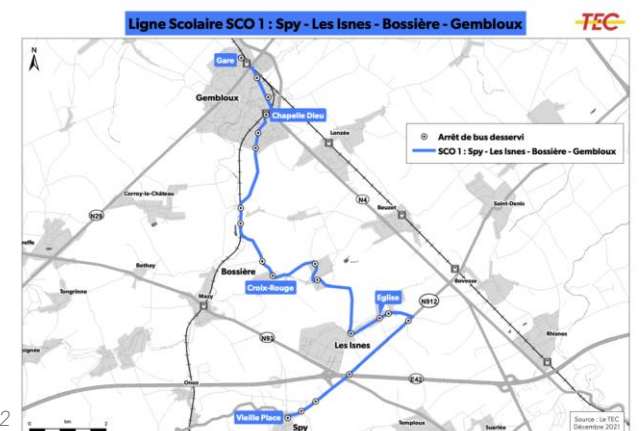
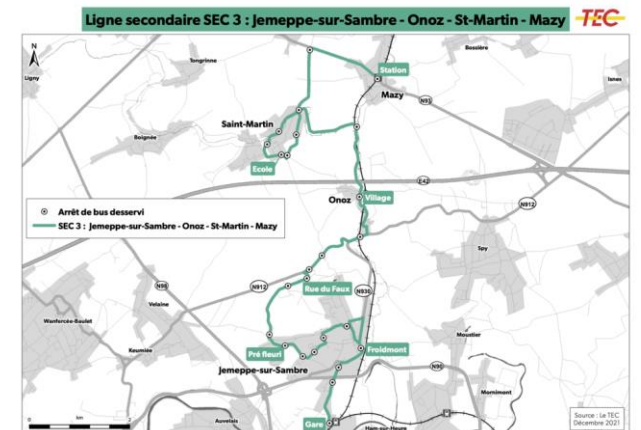
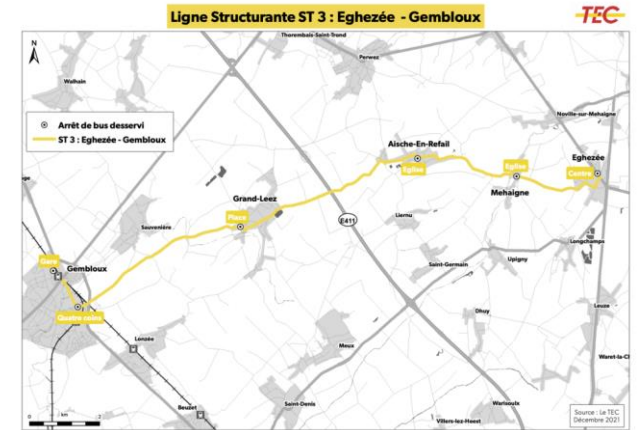
Les lignes secondaires :

- SEC1 : Moignelée – Falisolle – Auvelais – Jemeppe – Spy
- SEC 3 : Jemeppe-sur-Sambre – Mazy (correspondance avec la E5 à Mazy)

Les lignes scolaires :

- SCO 1 : Spy - Isnes – Bossière - Gembloux
- SCO 2 : Onoz – Mazy – Bossière - Gembloux
- SCO 3 : Ligny – Sombreffe – Corroy-le-Château - Gembloux
- SCO 4 : Bothey – St-Martin – Boignée – Tongrinne - Gembloux
- SCO 5 : Saint-Denis – Meux – Grand-Leez – Gembloux

Cette offre doit encore faire l'objet d'études opérationnelles fines.



Source : TEC – Mobili, 2022

INTERMODALITÉ

Un territoire pilote pour le développement de Mobipôles / Mobipoints

« L'intermodalité c'est la capacité de recourir à plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement » (source : CPDT, 2019).

La Région Wallonne, encourage l'intermodalité à travers sa Stratégie Régionale de Mobilité. L'ambition de la Région est de connecter les pôles Wallons entre eux via des réseaux de transports publics structurants qui convergent dans des lieux d'échange modaux, les « Mobipôles » et « Mobipoints ».

Il s'agit d'espaces d'échanges conviviaux où convergent une offre et des services de mobilité abondants et diversifiés.



Source : Mpact, 2021

La Région a défini une typologie de mobipoints, XL, L, M, S et XS et y a fléchi les services qui doivent s'y retrouver (cf. tableaux ci-dessous).

XL	L	M	S	XS	XS (mobipoints)
Gares régionales (>8000 montées/j en semaine)	Gares supra-locales (500 à 8000 montées/j en semaine) de destination ou mixte	Gares supra-locales (500 à 8000 montées/j en semaine) d'origine / gares locales / gares routières	Arrêts de bus sur lignes structurantes	Points non urbains de mobilité	Points urbains de mobilité

Source : Stratégie Régionale de Mobilité, 2019

default	LARGE	MEDIUM	SMALL
Arrêt de TP	Nécessaire	Nécessaire	Recommandé
Parkings vélo	Couverts et gardés	Couverts	Couverts
Vélos et trottinettes partagés	Nécessaire	Recommandé	Recommandé
Station(s) de recharge (vélos électriques)	Nécessaire	Nécessaire	Recommandé
Drop-off zone(s) pour micromobilité partagée	Nécessaire (pour gérer)	Recommandé	Nécessaire (pour stimuler)
Scooters partagés	Recommandé	Optionnel	Optionnel
Voitures partagées	Nécessaire	Nécessaire	Recommandé
K&R zone	Recommandé	Optionnel	
Taxi	Stations fixes	A la demande	Optionnel
Billetterie & info	Nécessaire	Nécessaire	Nécessaire

Source : Mpact, 2021

INTERMODALITÉ

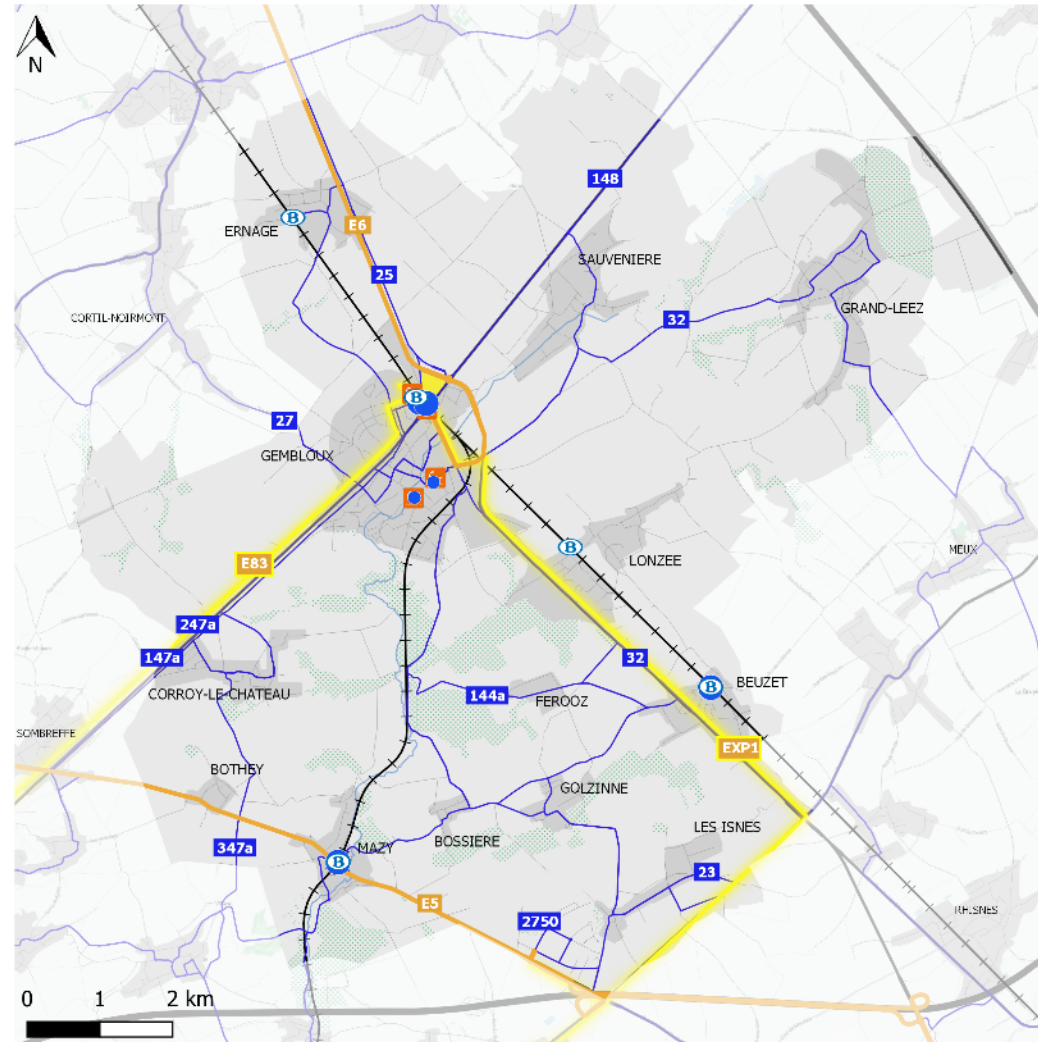
Les mobipoints pressentis

Dans le cadre du projet européen Interreg e-hubs, la ville de Gembloux bénéficie d'une étude exploratoire menée par l'asbl M pact pour le compte de la Région afin de développer des e-hubs à travers le territoire, c'est-à-dire des mobipoints incluant de la mobilité partagée électrique.

Le travail réalisé en collaboration avec M pact a permis d'identifier 6 emplacements stratégiques pour le développement de mobipoints / e-hubs :

- Gare de GEMBOUX côté Ouest
- Gare de GEMBOUX côté Est
- Esplanade de l'Hôtel de Ville
- Rue des Oies
- Gare de BEUZET
- Gare de MAZY.

La mise en service opérationnelle de ces mobipoints / e-hubs, notamment la recherche d'opérateurs, est en cours.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Localisation des mobipoints

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire et local
- Rails

Réseau TEC

- Lignes express
- Structurantes

Mobipoints projetés

- M
- XS mobipoint

Equipements de mobilité partagée

- Stations Cambio

Projets

- Lignes express E83 et EXP1
- Projet immobilier de la gare

TP & INTERMODALITÉ : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- L'offre structurante ferroviaire notamment en gare de Gembloux
- Un territoire propice aux expériences pilotes : expérimentation des lignes express en amont du redéploiement, transport des vélos dans les bus...
- Une desserte en bus extra-communale, reliant des pôles majeurs

OPPORTUNITÉS

- Le redéploiement de l'offre TEC pour redonner une nouvelle image et lisibilité à l'offre TEC
- La réflexion en cours pour accueillir des e-hubs sur le territoire de Gembloux

FAIBLESSES

- Les niveaux de desserte à ce stade de certains villages dont Grand-Leez, le plus grand de l'entité
- La question de l'intégration tarifaire (type CityPass) dans la zone
- L'inadéquation du positionnement de certains arrêts avec les polarités
- La définition des services alternatifs complémentaires

MENACES

- Les contraintes financières des opérateurs et gestionnaires de transports publics pouvant conduire à une réduction de l'offre.

6. CIRCULATION AUTOMOBILE

RÉSEAU ROUTIER

Une bonne desserte autoroutière

La commune de Gembloux est desservie par **deux axes autoroutiers majeurs**, la **E42**, ou la grande dorsale traversant la Belgique d'ouest en est, et par la **E411** permettant de rejoindre Bruxelles Namur et Luxembourg (cf. [carte](#) page suivante). Ces axes bordent le territoire communal tout en lui assurant une bonne accessibilité (positionnement des échangeurs), ce qui limite donc les nuisances pour les zones urbanisées de l'entité (bruit, pollution).

Une connexion aux pôles voisins via le réseau régional

Gembloux est localisé à la convergence de la N4 et la N29 :

- **La N4**, relie Namur au sud, et Wavre au Nord ainsi que 3 des villages de Gembloux, à savoir Ernage, Lonzée, et Beuzet.
- **La N29**, relie elle Fleurus et Charleroi au Sud-Ouest, ainsi que Jodoigne au Nord-Est. Sauvenière et Corroy-le-Château profitent également de cette desserte.

En complément :

- **La N93**, traverse le Sud de la commune, reliant Les Isnes, Mazy, et Bothey. Namur et Nivelles sont les deux pôles à proximité directe via cette route régionale.

- **La N912**, correspond à la limite sud de l'entité (Les Isnes), et dessert Eghezée ainsi que Charleroi.

Un réseau tertiaire et communal permettant une desserte plus fine du territoire

Les routes tertiaires permettent de relier l'ensemble des villages, et de se connecter aux voiries régionales.

Les autres voiries communales offrent un maillage fin du territoire.

Plan Communal de Mobilité Gembloux

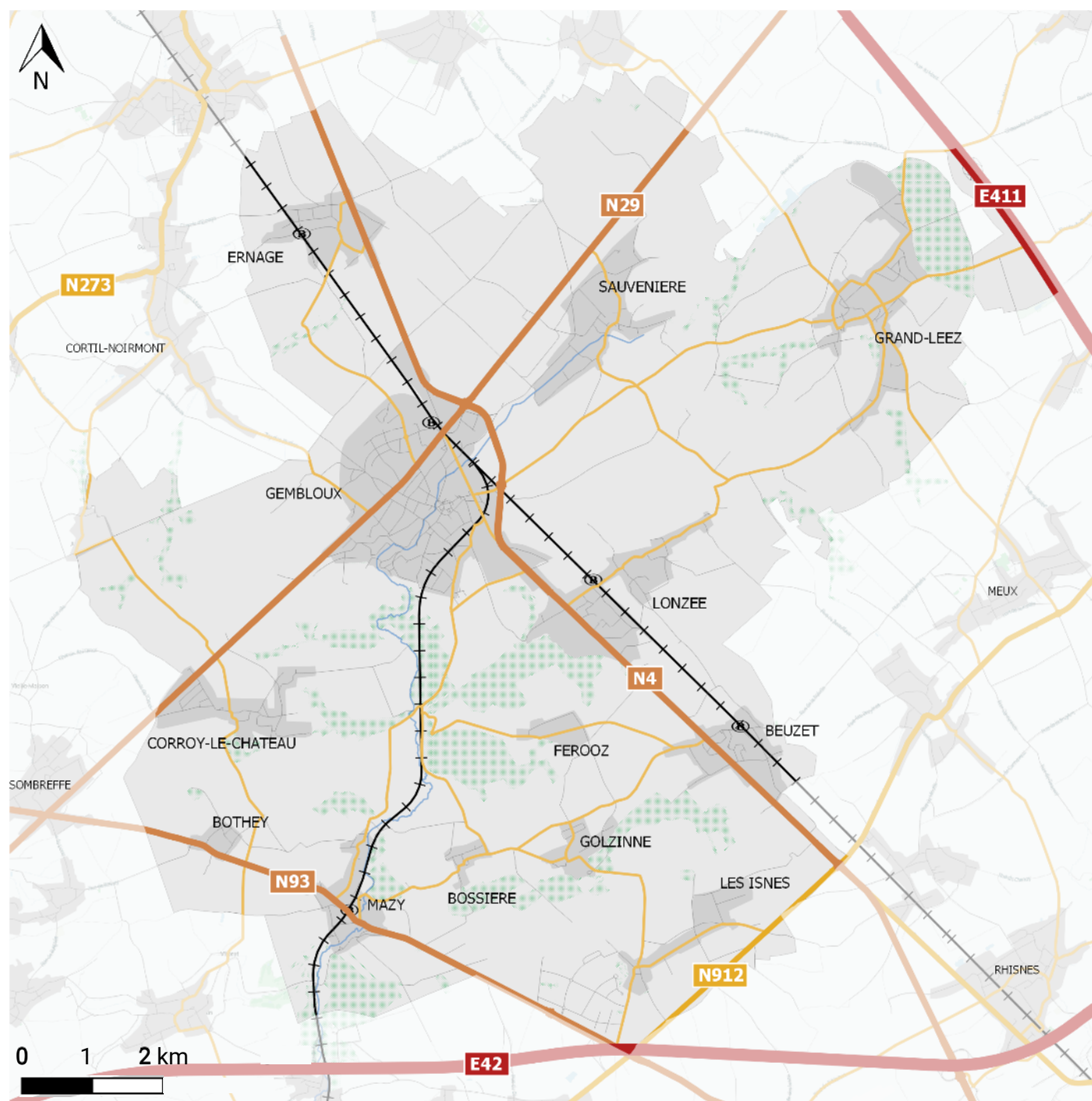
PHASE 1 Réseau routier

Limites administratives

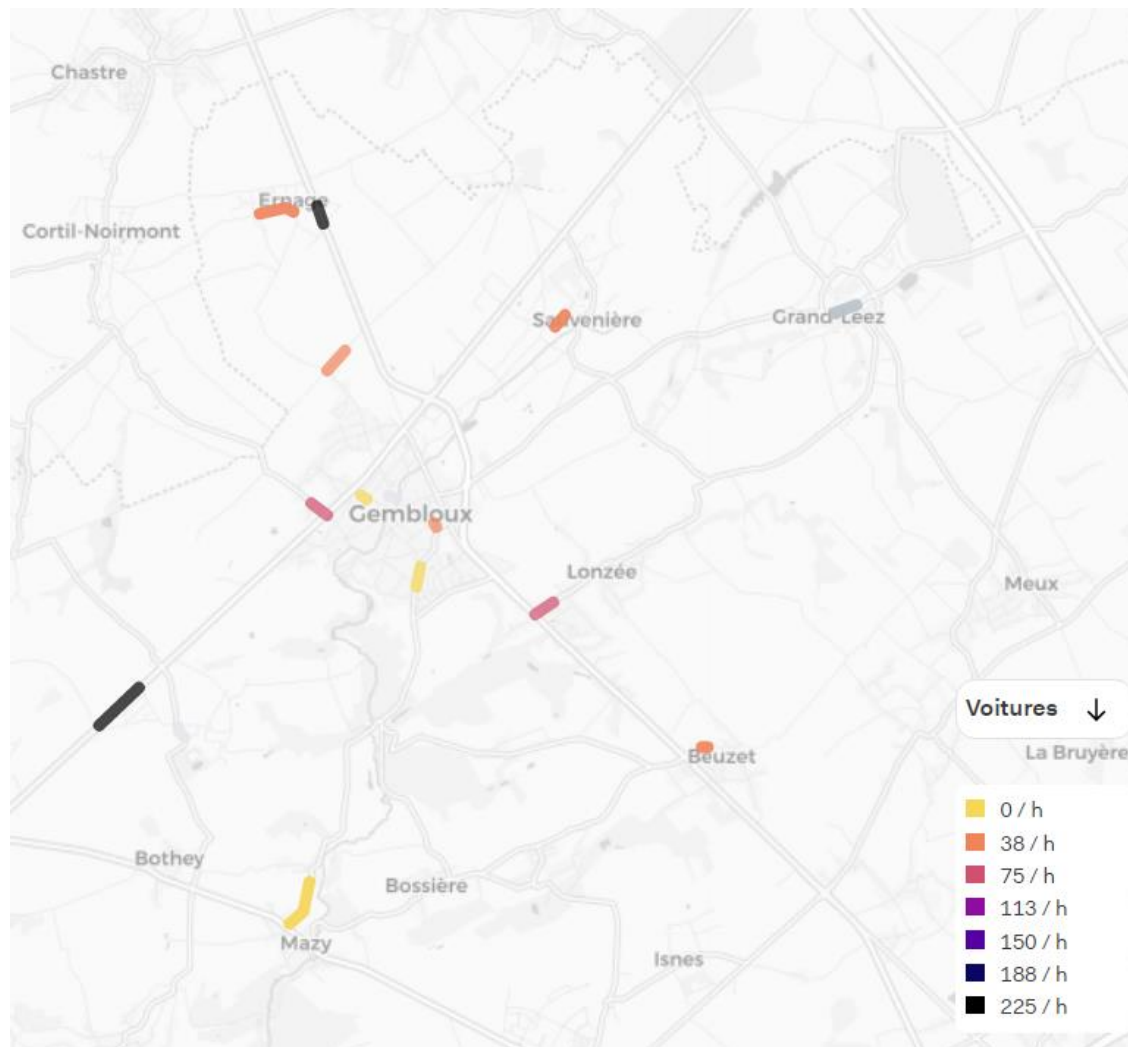
- Commune de Gembloux
- Noyaux d'habitats
- Forêts
- Orneau
- Rails
- Gares

Réseau routier

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau tertiaire
- Réseau de desserte locale



UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET ZONES À ENJEUX



Nombre de voitures par heure. - Source : Telraam, OpenStreetMap, 2022

Les axes routiers régionaux fréquentés

En l'absence de données de comptages récemment réalisées sur le réseau routier de la commune, les quelques 13 compteurs Telraam actuellement actifs sur l'ensemble de la commune permettent d'approcher le nombre, la typologie (différents modes de déplacements couverts) et la temporalité des flux. Les données qui en résultent sont toutefois à interpréter avec précautions, en raison des limites inhérentes au dispositif Telraam (marges d'erreur, catégorisation des véhicules).

Pour le cas des voitures, les axes régionaux sont sans surprises les plus fréquentés, avec la N29 et la N4 atteignant une moyenne de 225 passages par heure avec des pointes de 750 (pointe du matin sur la N29) à 850 voitures (pointe du soir sur la N29). Sur ces deux axes, les passages automobiles sont de l'ordre des 10.000 voitures par jour (mardi ou jeudi), sans compter la circulation des poids lourds (voir ci-après).

Ces données semblent cohérentes avec d'autres sources notamment des comptages réalisés en 2017 dans le cadre du projet de PRU de la gare témoignant de flux soutenus sur la chaussée de Namur (N4) et sur la chaussée de Tirlemont (N29) dans les deux sens de circulation aux heures de pointes :

- avec près de 1.800 evp. sur la N29 (tronçon sud du rond-point des 3 clés) ;
- et près de 1.400 evp. sur la N4.

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET ZONES À ENJEUX

La N29 : axe majeur le plus congestionné

Les cartes de Google trafic permettent d'évaluer le niveau de congestion automobile à Gembloux et les tronçons routiers concernés.

La figure 1 montre qu'un jeudi à 9h du matin, les axes routiers sont peu congestionnés, à l'exception de la chaussée de Tirlemont (N29).

De logiques ralentissements au niveau des carrefours

Aux heures de pointes, la congestion est inévitablement plus importante, au niveau des intersections et des voiries pénétrantes dans le centre-ville (cf. figure 3).

Le **rond-point des 3 Clés** apparaît comme un carrefour fortement congestionné (cf. figure 3), **principale zone à enjeux**, avec un taux de saturation quasi constant tout au long de la journée.

Au niveau du carrefour de la chaussée de Charleroi (N29) avec la rue des Résistants ainsi qu'à celui de la chaussée de Wavre (N4) avec la Gare, la congestion semble importante, tout comme sur l'avenue de la Faculté d'Agronomie (cf. figure 3).

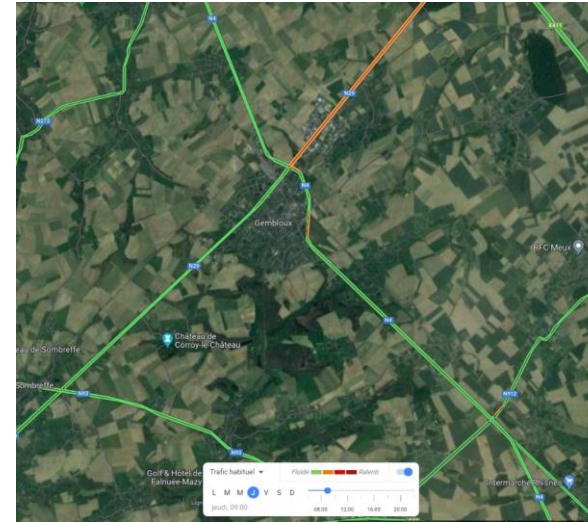


Figure 1 : Trafic routier un jeudi à 9h du matin. Source : Google Traffic, 2022

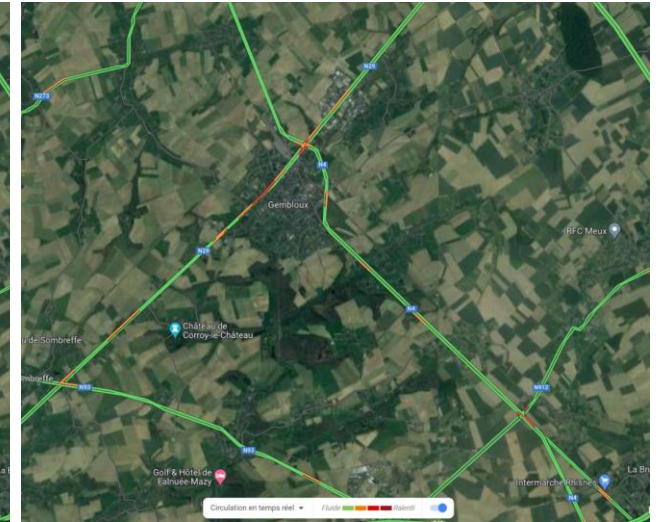


Figure 2 : Trafic routier vendredi 20 Mai à 17h. Source : Google Traffic, 2022

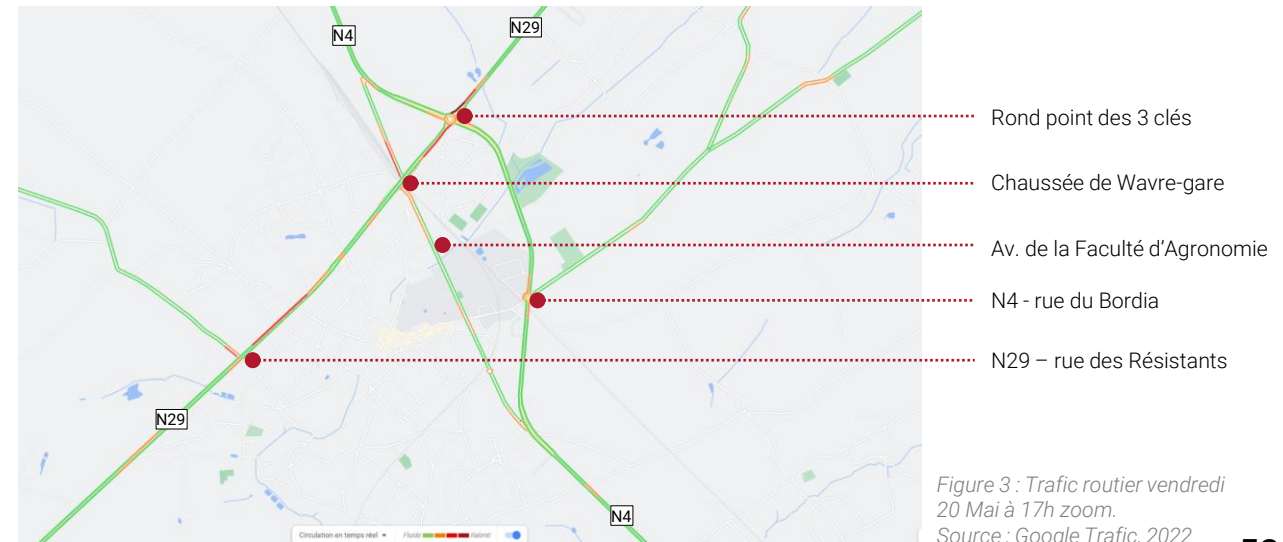


Figure 3 : Trafic routier vendredi 20 Mai à 17h zoom. Source : Google Traffic, 2022

Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1

Synthèse des projets urbains et routiers

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau tertiaire
- Réseau de desserte locale
- Rails
- ⓑ Gares
- Ravel147

Activités

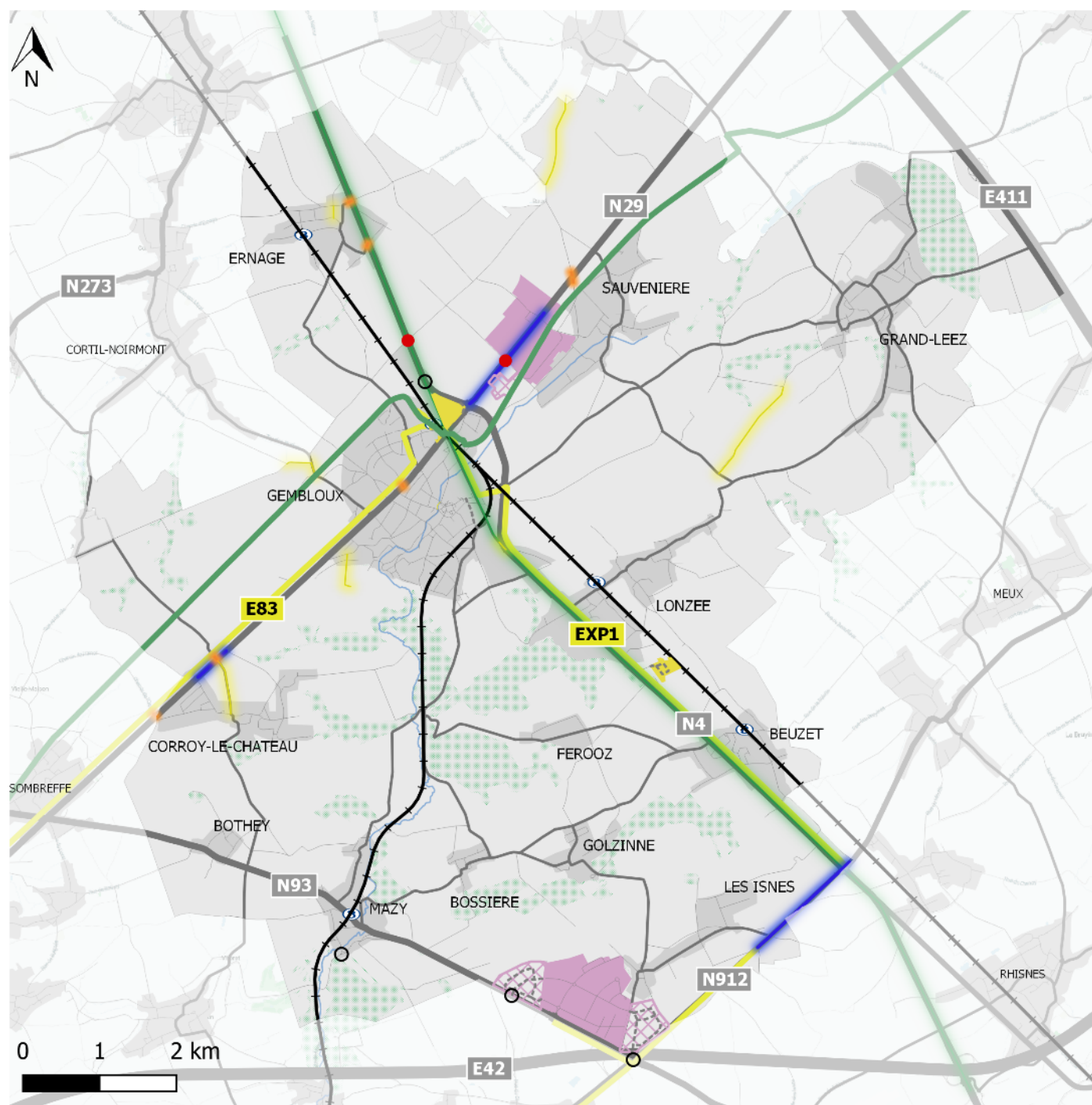
- Parc d'activité et commercial
- ▨ Extension commerciale

Projets urbains

- Projets immobiliers

Projets routiers

- Lignes express E83 et EXP1
- Cyclostrade N4
- Projets régionaux de pistes cyclables
- Projets retenus PIWACY 2
- Construction de nouvelles voiries
- Sécurisation de carrefours
- Construction de ronds points / carrefours
- Aménagement de feu tricolore



CIRCULATION AUTOMOBILE : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- La proximité d'axes régionaux important pour desservir le territoire gembloutois
- Un réseau qui ne présente pas de défaillances structurelles
- Des projets de sécurisation de carrefours et de création de pistes cyclables

OPPORTUNITÉS

- Les charges d'urbanisme pouvant être mobilisées pour des améliorations de l'espace public ou des conditions de circulation
- L'entrée de la N29 dans la taxation des poids-lourds (Viapass), souhaitée par la Ville et la Direction des Routes
- Les relevés citoyens via compteur Telraam pour pallier l'absence de données

FAIBLESSES

- L'absence de données de comptages actualisées / complètes
- Une forte fréquentation des axes routiers régionaux
- Une congestion automobile, concentrée dans le temps (hyperpointe scolaire) ou au niveau de la N29
- Des carrefours et entrées/sorties de ville qui saturent (Quatre Coins, 3 Clés)

MENACES

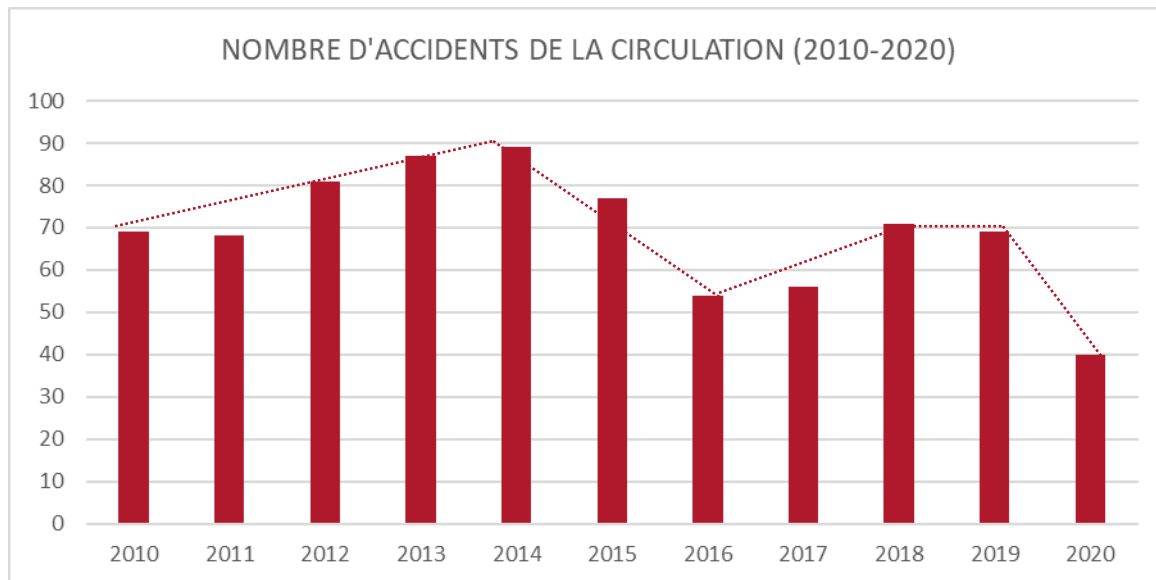
- La difficile articulation des chantiers et études
- L'insertion des cyclistes dans les ronds-points en projet
- Le faible nombre de feux ne permettant pas une gestion dynamique des flux

7. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

NOMBRE ET TYPOLOGIE DES ACCIDENTS

De fortes fluctuations du nombre d'accidents avec dégâts corporels

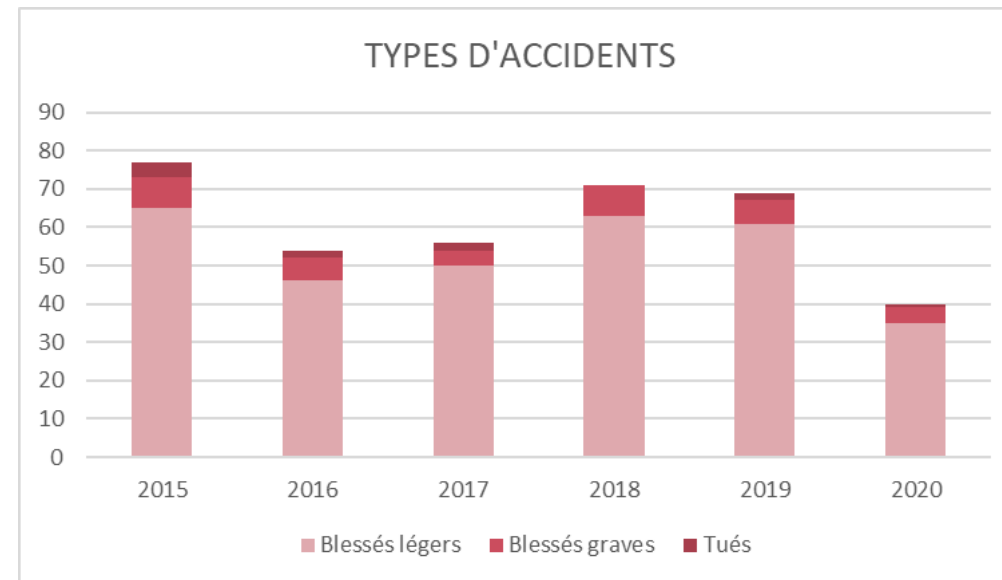
Le nombre d'accidents de la circulation avec dégâts corporels dans l'entité est très fluctuant selon les cinq dernières années ; il est toutefois en baisse en 2020 par rapport au nombre d'il y a 10 ans avec une quarantaine d'accidents recensés en 2020.



Source : SPF économie - Statbel

Des accidents de type « légers »

Les accidents de la route* sont pour majeure partie avec des blessures légères, et le nombre de décès reste, fort heureusement, très faible.



Source : SPF économie - Statbel

* Sont considérés comme 'accidents', les accidents de la circulation routière impliquant au moins un véhicule qui occasionne des dommages corporels et qui se sont produits sur la voie publique.

LIEUX ACCIDENTOGÈNES

Des accidents avec lésions principalement sur les grands axes de circulation

Les accidents de la route sont principalement avec lésions uniquement, seul un seul décès a été recensé en 2022.

Selon la Zone de Police, le comportement des conducteurs est principalement en cause, en lien majoritairement avec des excès de vitesse. Il s'agit d'ailleurs de la première cause à l'origine des accidents routiers en Belgique (source : VIAS, 2017).

Les lieux accidentogènes sont très clairement corrélés aux grands axes de circulation, soit sur la N29, et la N93.

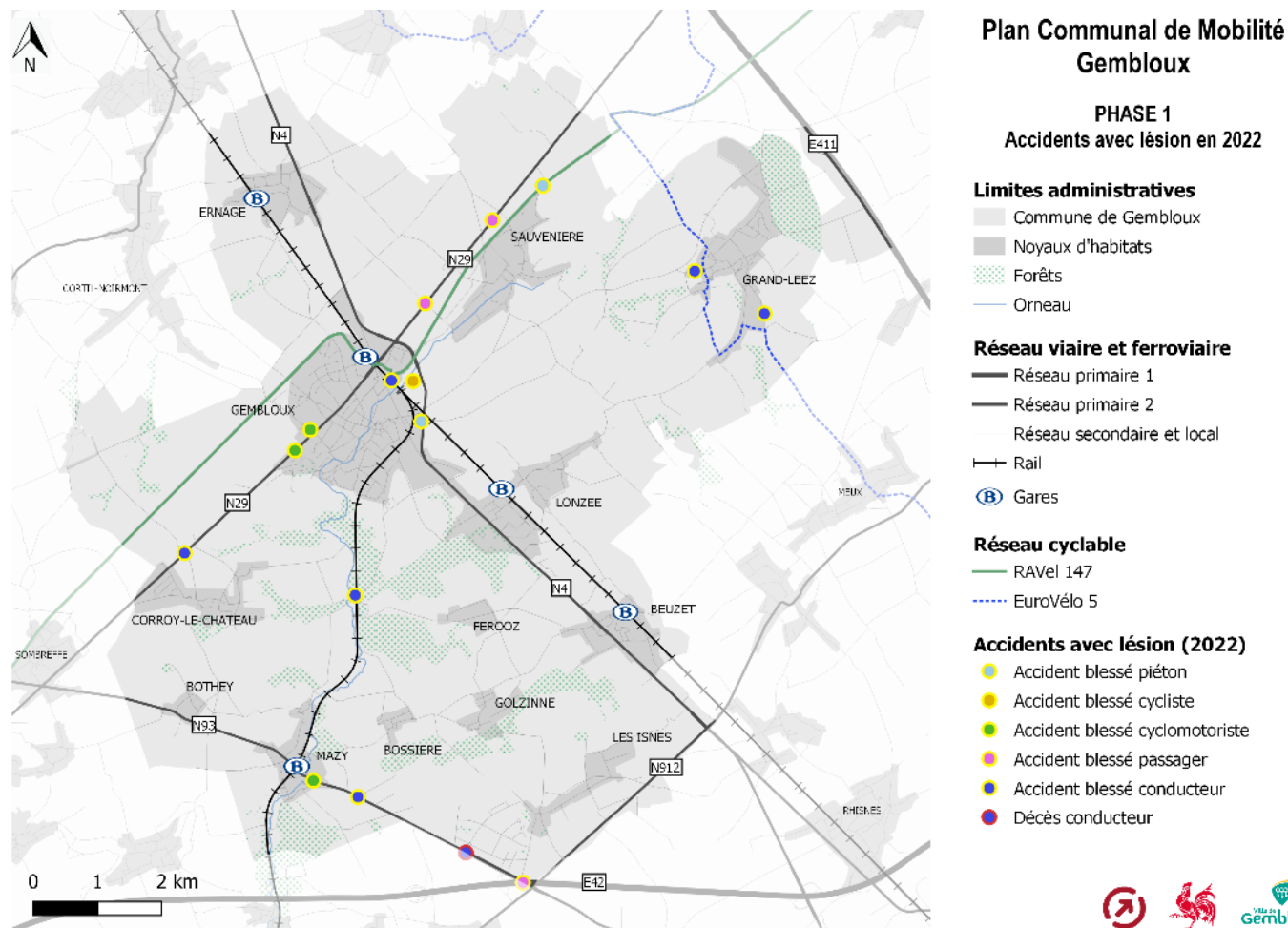
Sur la N29, les accidents se sont produits aux intersections suivantes :

- rue des Marronniers de Corroy (carrefour du Monty, prochainement réaménagé)
- rue du Château
- rue de la Posterie (prochainement réaménagé)

Pour la N93, il s'agit de la jonction avec la rue d'Hermoye, les autres accidents ayant eu lieu en section.

À Grand-Leez : la rue du Meux et celle d'Henri de Leez ont vu se réaliser deux accidents de voiture en 2022.

À noter qu'un accident piéton a eu lieu au niveau du RAVeL.



LIEUX ACCIDENTOGÈNES

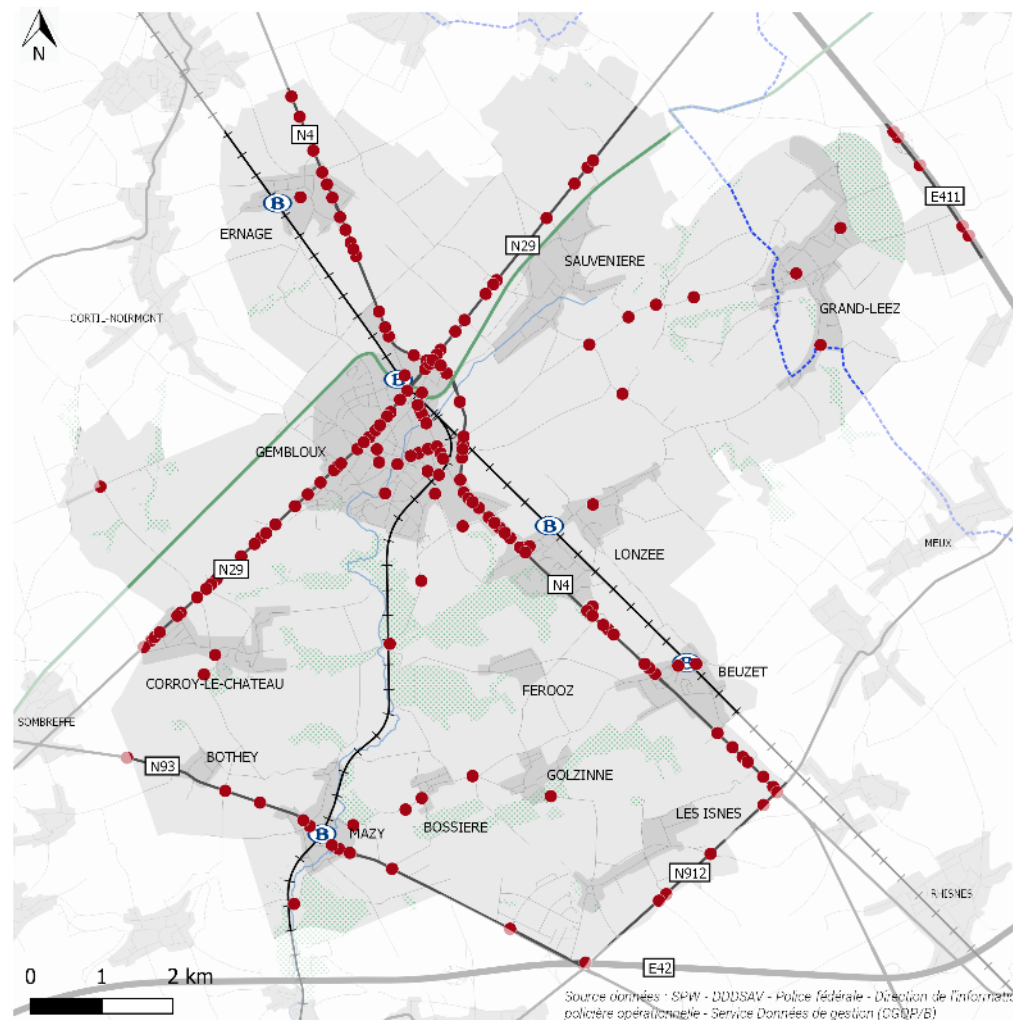
Des accidents corporels principalement sur les grands axes de circulation

Entre 2016 et 2020, près de 160 accidents corporels de la route ont été recensés et géolocalisés.

À Gembloux, les lieux « structurellement » accidentogènes sont très clairement situés sur les grands axes de circulation, soit sur la N4, la N29, et la N93.

D'autres accidents plus éparses, mais néanmoins existants, se situent, pour beaucoup, sur la rue du Pont des Pages vers Grand-Leez, la rue des Forrières entre Mazy et Bossière, ainsi que sur l'avenue de la Faculté d'Agronomie et la Grand'Rue dans Gembloux Centre.

Source : SPW – DDDSAV – Police fédérale – Direction de l'information policière opérationnelle – Service Données de gestion (CGOP/B).



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Accidents corporels entre 2016 et 2020

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire et local
- Rails
- ⓑ Gares

Réseau cyclable

- RAVel 147
- EuroVélo 5

Accidents entre 2016 et 2020

- Accidents

VITESSES

Des axes routiers et carrefours dangereux

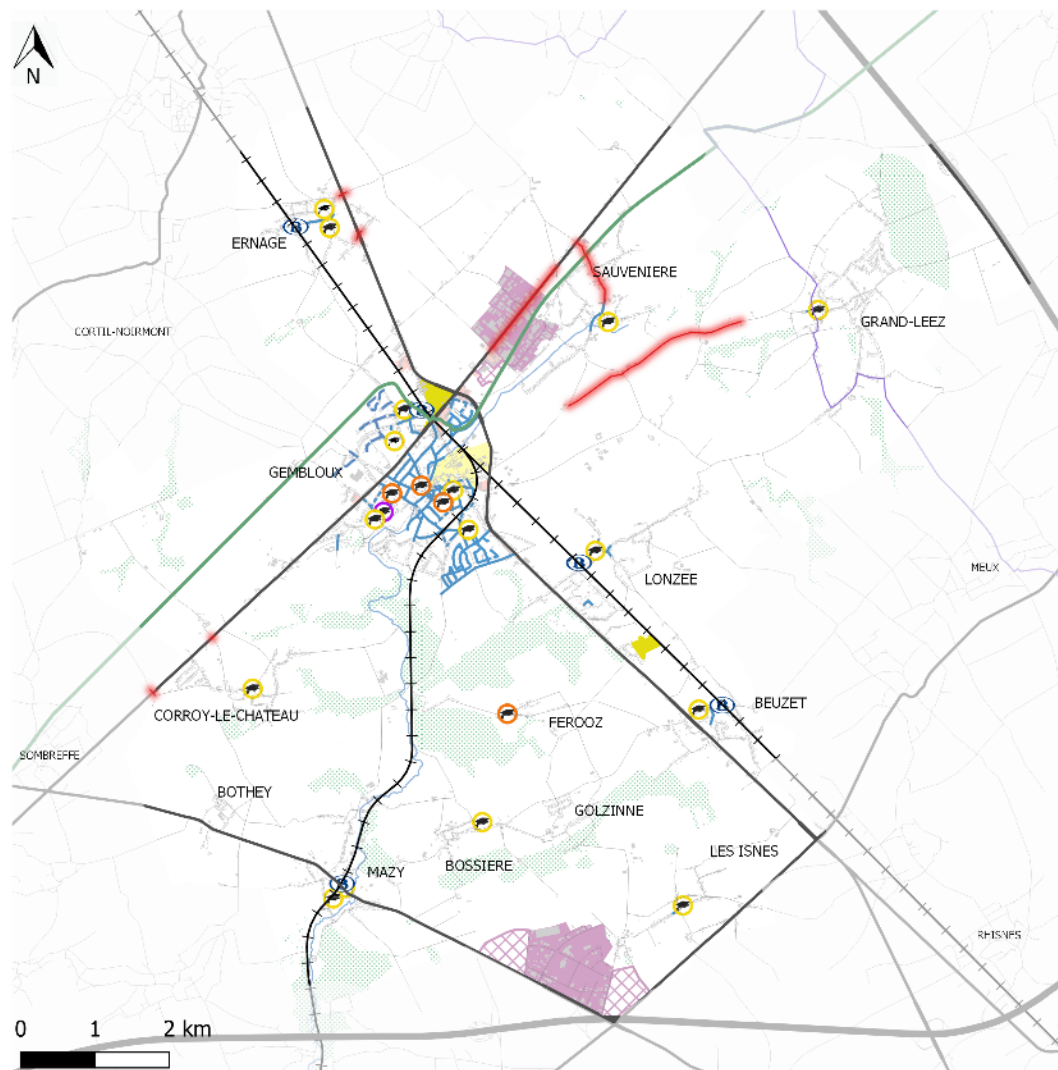
Les 13 compteurs Telraam* en activité sur la commune permettent d'approcher le niveau de trafic sur un axe, les modes en circulation et leur vitesse dont la V85. La V85 est un indicateur qui fait référence à la vitesse à laquelle 85 % des conducteurs circulent.

Sur la N29 au niveau du carrefour du Monty, 85% des conducteurs roulent à une vitesse de 67 km/h (soit bien en deçà du maximum légal de 90 km/h). La V85 augmente entre 5h et 6h du matin (86 km/h) et en soirée entre 19h et 23h (76 km/h).

Sur la N4 au niveau d'Ernage, 85% des conducteurs roulent à 72km/h.

Si les limitations de vitesses semblent être respectées par le plus grand nombre, il n'en demeure pas moins que certaines zones demeurent accidentogènes, de par la mixité des flux (mouvements tournants aux carrefours – N29 - ou intersections (rue du Pont des Pages vers Grand-Leez).

* Attention toutefois, comme les autres méthodologies de comptages, ces dispositifs présentent une marge d'erreur (catégorisation, analyses nocturnes principalement).



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Vitesse et enjeux de sécurisation des voiries

Limites administratives

- Commune de Gembloux
- Noyaux d'habitats
- Forêts
- Orneau

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire et local
- Rails
- Gares

Etablissements scolaires

- Fondamentaux
- Secondaires
- Hautes écoles
- Gembloux Agro-Bio Tech

Vitesse et enjeux liés

- Zones 30
- Axes et carrefours dangereux

VITESSES MAXIMALES RÈGLEMENTAIRES

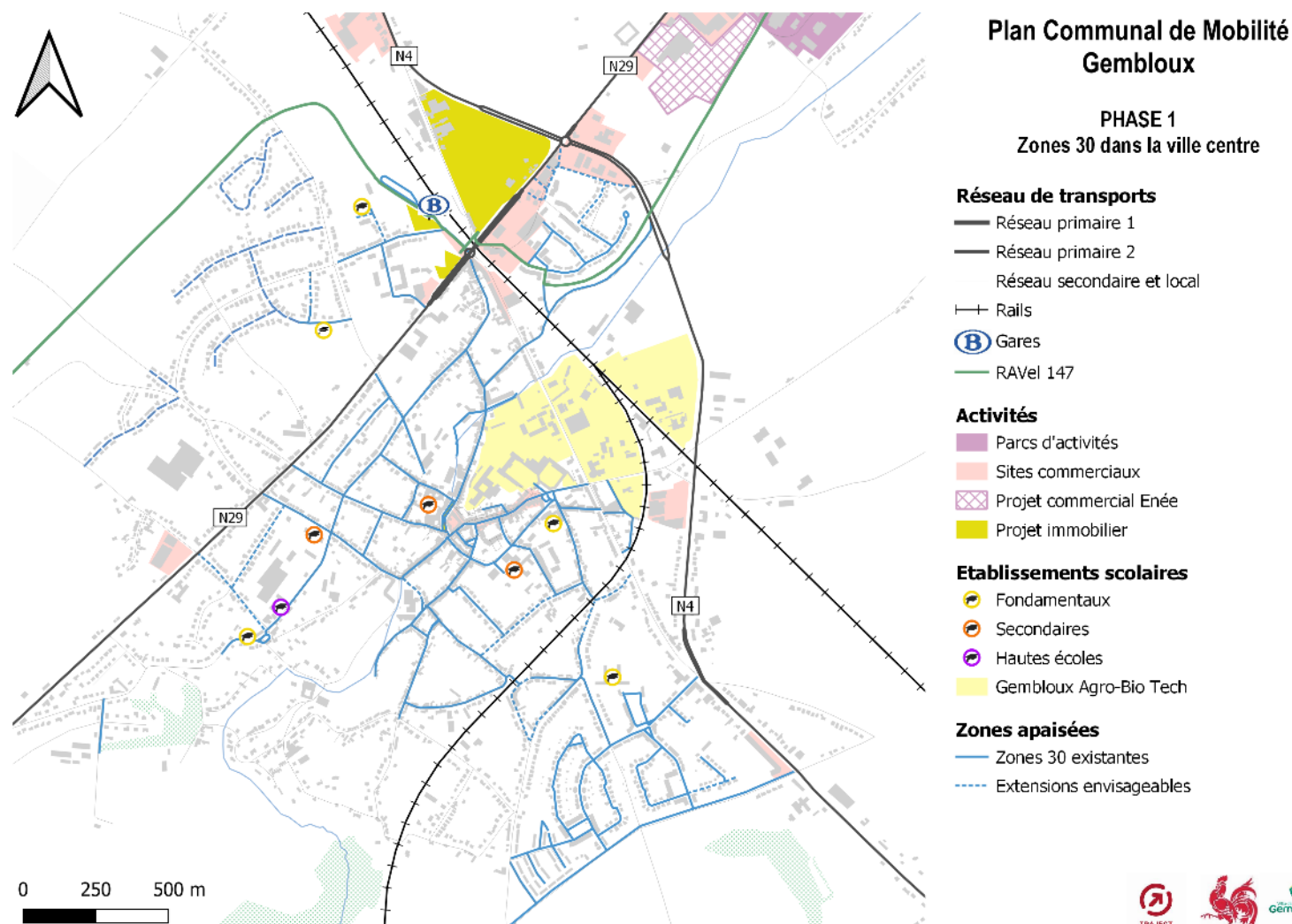
Une vitesse réduite aux abords des écoles

De manière générale au sein de Gembloux, la vitesse aux abords des écoles est réduite à 30 km/h. C'est le cas dans l'ensemble des villages, et dans le centre de Gembloux.

La ville centre partiellement réduite à 30km/h

La plupart des voiries du centre sont concernées par la zone limitée à 30km/h, notamment aux abords des écoles comme expliqué précédemment, à proximité des rues commerçantes (Grand'Rue) et de la gare, ainsi que dans certains quartiers (Sucrerie, et plus au Sud).

La vitesse à 30km/h pourrait être étendue à certaines rues complémentaires (cf. carte ci-contre), voire réduite à 20km/h là où la densité et les flux piétons/cyclistes sont importants.



ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET « EFFETS DE PORTE »

Des signaux d'agglomération judicieusement positionnés...

En règle générale, les **panneaux d'agglomération** sont placés **judicieusement**. Grand-Leez fait parti des exceptions, où le panneau est placé bien en amont du bâti, sans indication spécifiques pour réduire la vitesse.

À noter que les **voiries pavées** contribuent également à marquer les entrées de villages. Le revêtement de celles-ci étant parfois défectueux, cela participe d'autant plus à la réduction des vitesses.

... mais des effets de porte peu marqués voire inexistants

Grand-Leez et Bossière présentent des aménagements d'effet de porte positionné à un endroit stratégique au regard de l'urbanisation.

Les autres villages n'en sont pas forcément dotés, à l'exception de quelques ralentisseurs.



Source : Google Maps

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- Le nombre d'accident est en baisse
- Les accidents génèrent majoritairement seulement des blessures légères
- Une vitesse réglementaire réduite à 30 km/h sur la majorité du centre-ville de Gembloux et aux abords des écoles

OPPORTUNITÉS

- Les compteurs Telraam, malgré les limites inhérentes à la méthode de recensement du dispositif, peuvent permettre de contribuer à l'objectivation des vitesses de circulation
- L'installation de deux radars fixes (rue du Monty et à Bothey) pour agir sur le comportement des automobilistes

FAIBLESSES

- Une vitesse qu'il conviendrait de réduire sur certaines routes, notamment sur les grands axes de circulation (ou à adapter en fonction des conditions de circulation)
- Des carrefours et traversées dangereux, surtout pour ceux localisés sur les routes régionales, pour tous modes de déplacements confondus
- Des effets de portes peu marqués voire inexistants dans certains villages

MENACES

- Les ressources humaines limitées pour l'entretien et développement du réseau routier régional
- Des comportements de certains automobilistes qui restent dangereux et accidentogènes

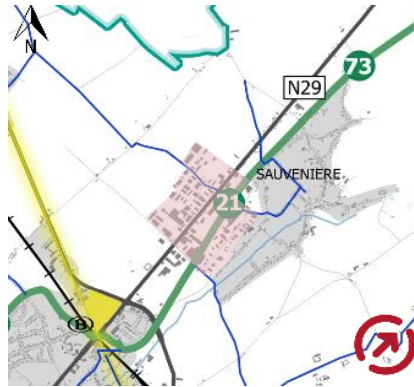
8. CHARROI LOURD

PÔLES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC LOURD

Deux parcs d'activités économiques sur le territoire

La commune possède deux parcs d'activités économiques. Le 1^{er}, Gembloux-Sauvenière est un parc de près de 105 ha, proche de la gare. Il est situé le long de la N29 et à proximité de la N4. Il s'agit d'un parc qui a atteint sa capacité maximale en termes d'accueil d'entreprises supplémentaires. Plus au sud de la commune, situé sur Les Isnes, se trouve le parc Scientifique Créalys de 110 ha. Il est positionné au croisement de la N93, N912 et de la E42. 17 ha sont encore disponibles, une zone qui peut être amenée à se développer. Les deux parcs sont situés à **proximité direct de grands axes routiers structurants**, les flux de poids lourds ne concernant a priori pas forcément les réseaux routiers secondaires et locaux. Cependant, on relève du trafic d'évitement dans certains villages, notamment à Sauvenière.

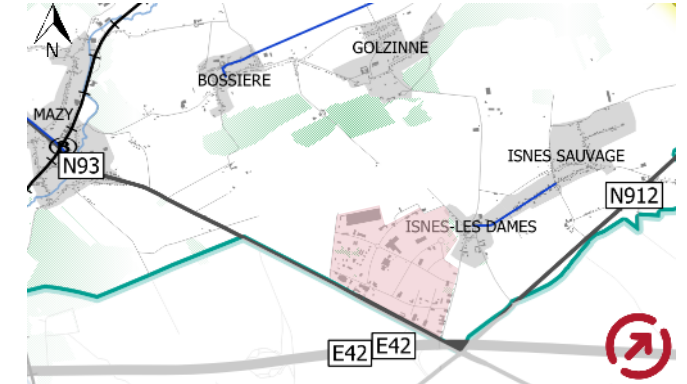
Le parc de **Gembloux-Sauvenière** représente près de 1.255 emplois. Son accès est extrêmement facile puisqu'il se situe à seulement **2km de la gare de Gembloux**, et est desservi par les lignes TEC 32 Namur-Gembloux et 148A Gembloux-Landen. **L'accès en vélo ou à pied est également aisé** via le RAVeL et les voies cyclables et sera encore amélioré suite au chantier.



Le Parc Scientifique Créalys comptabilise près de 1.820 emplois. Il est situé à mi-chemin entre la gare de Gembloux et celle de Namur, à 13km de chacune. La gare la plus proche est celle de **Mazy**, à **3.5km** et la **ligne express E5 Nivelles-Namur** en circulation sur la N93 y s'y arrête. L'accès en transport en commun y est donc plutôt facilité. Le parc est en revanche **plus difficile d'accès à pied ou à vélo** bien qu'il comprenne des liaisons douces en son sein.



Source : Traject, 2022



Des pôles commerciaux

Deux pôles commerciaux sont également générateurs de poids lourds : le **noyau commercial du centre de Gembloux** et la **zone commerciale** située entre le parc de Gembloux-Sauvenière et la gare.

AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES DE VOIRIES

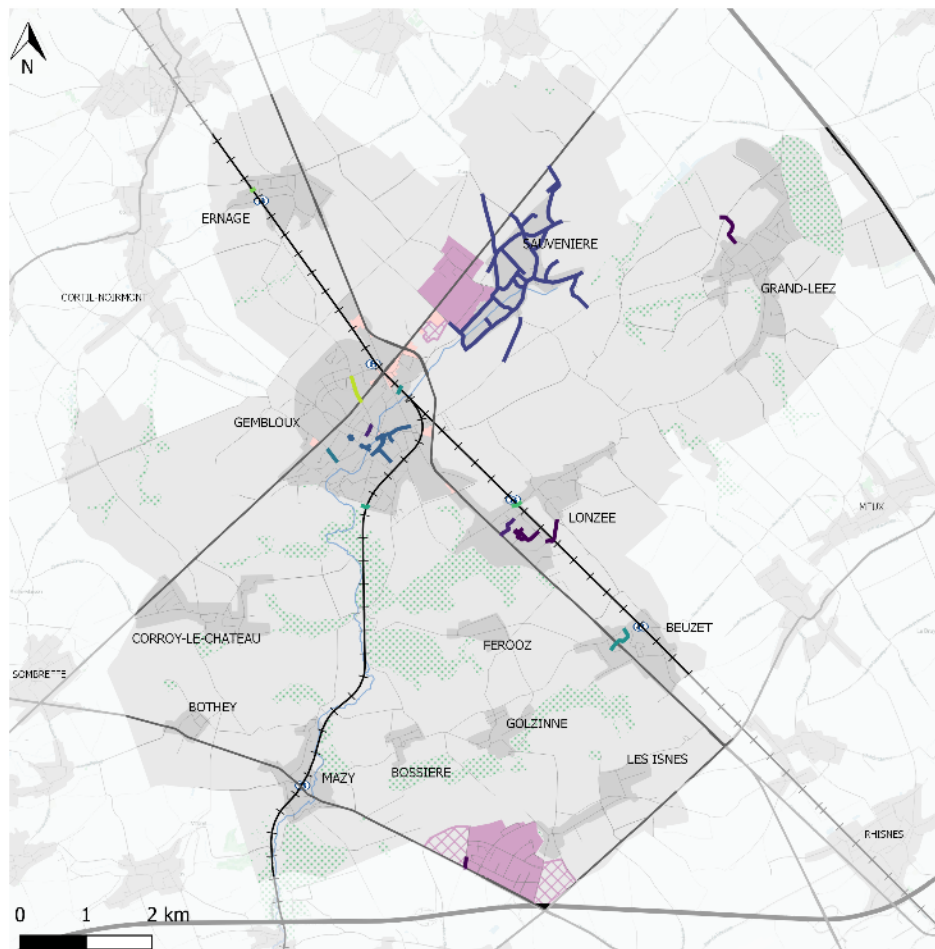
Des voiries soumises à péage pour les poids lourds

La commune de Gembloux est traversée par certaines voiries qui sont soumises à péage pour les poids lourds de plus de 3,5T (Viapass), c'est le cas des deux autoroute E42, E411 et de la N4.

Cette taxation peut inciter des stratégies d'évitement par les poids lourds, de la N4 notamment. Mais il semblerait que les transporteurs aient surtout intégré le surcoût dans leur montage économique (surcoût Viapass reporté sur les clients). Aussi, les poids lourds peuvent représenter en moyenne 10% à 30% du trafic sur la N4 en fonction des heures (source : Telraam)

Une réglementation de la circulation des poids lourds

La Ville a mis en place des restrictions d'accès aux poids lourds selon certaines conditions. Le centre-ville de Gembloux notamment, ainsi que Sauvenière sont particulièrement concernés par une interdiction aux plus de 7T, excepté desserte locale.



Source : Règlements de circulation routière, Ville de Gembloux, 2020-2022

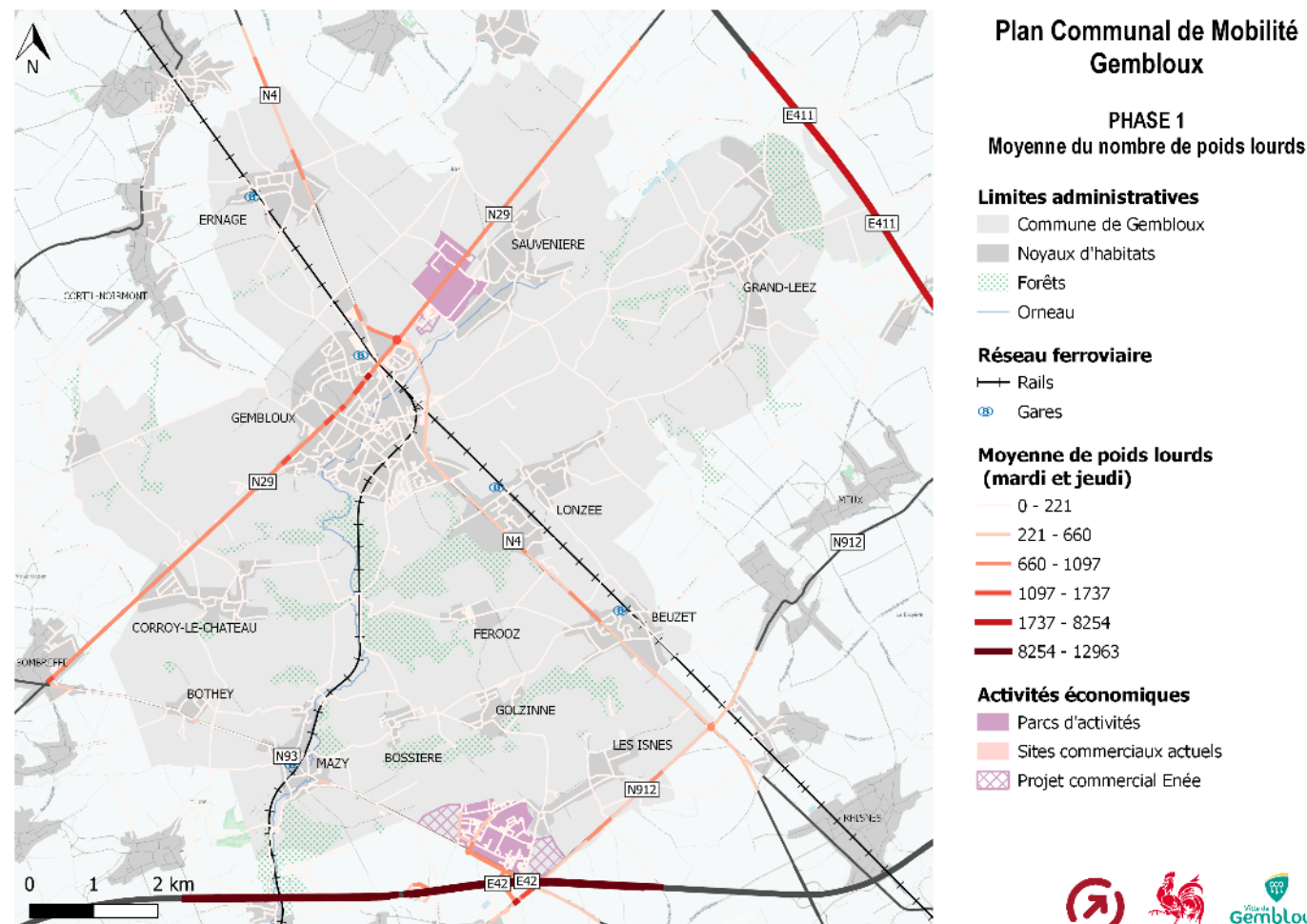
FLUX DE POIDS LOURDS

Un flux conséquent au sein de la commune (VIAPASS)

L'analyse des données Viapass (2017) montre qu'en faisant la moyenne des passages les mardi et jeudi, jours les plus représentatifs du trafic (jour ouvrable), on constate que la commune de **Gembloux est traversée par un flux notable de poids lourds**. Si les autoroutes E42 et E411 dénombrent entre 5.000 et 10.000 poids lourds, les axes N4 et N29 apparaissent comme fortement empruntés, avec **jusqu'à 1.000 poids lourds par jour ouvrable** et **près de 500 sur une heure de pointe soit 8 passages par minute**.

Les pics de fréquentation ont lieu les jeudi et vendredi et s'étalent de 7h à 10-11h du matin.

Il semblerait que les données Viapass de 2017 ne soient pas totalement robustes (problèmes de géolocalisation) et ne représenteraient pas l'ensemble de la circulation des poids lourds, aussi, les données récentes issues de Telraam peuvent être exploitées.



Source : OBU (poids lourds + de 3.5T) de Octobre/Novembre 2017 par tronçon OSM. Les chiffres repris correspondent à une moyenne sur 6 semaines, par type de jour et par heure.

* Moyenne des chiffres en date du 5 et 7 juillet 2022.

FLUX DE POIDS LOURDS

Une flux conséquent au sein de la commune (TELRAAM)

Les compteurs Telraam identifient en moyenne près de 2.700 poids lourds sur la N4 et la N29 un jour ouvrable de base (mardi).

Sur 6 semaines, près de 90 000 poids lourds ont circulés sur la N4 et la N29, soit environ 20% du trafic.

Ces chiffres sont à nuancer puisque les compteurs sont diurnes seulement, et ne comptabilisent donc pas le trafic de poids lourds dès que la lumière baisse. Ils donnent néanmoins une tendance générale et complémentaire aux données VIAPASS.

Sur 6 semaines d'avril à mai 2022 :

- Sur la N29 : 89.530 poids lourds ont circulés, soit **20,26 % du trafic**.

- Sur la N4 : 90.415 poids lourds ont circulés, soit **17,48 % du trafic**.

	AVRIL 2022			MAI 2022			
Mardi jour	19	26	03	10	17	24	Moy.6 semaines
N4	4 335	2 200	2 485	1 874	3 038	2 255	2 698
N29	2 943	2 758	3 375	2 417	2 364	2 807	2 777

Source : Compteurs Telraam Chaussée de Charleroi et Chaussée de Wavre, 2022.

Moyenne des mardi sur 6 semaines en 2022.

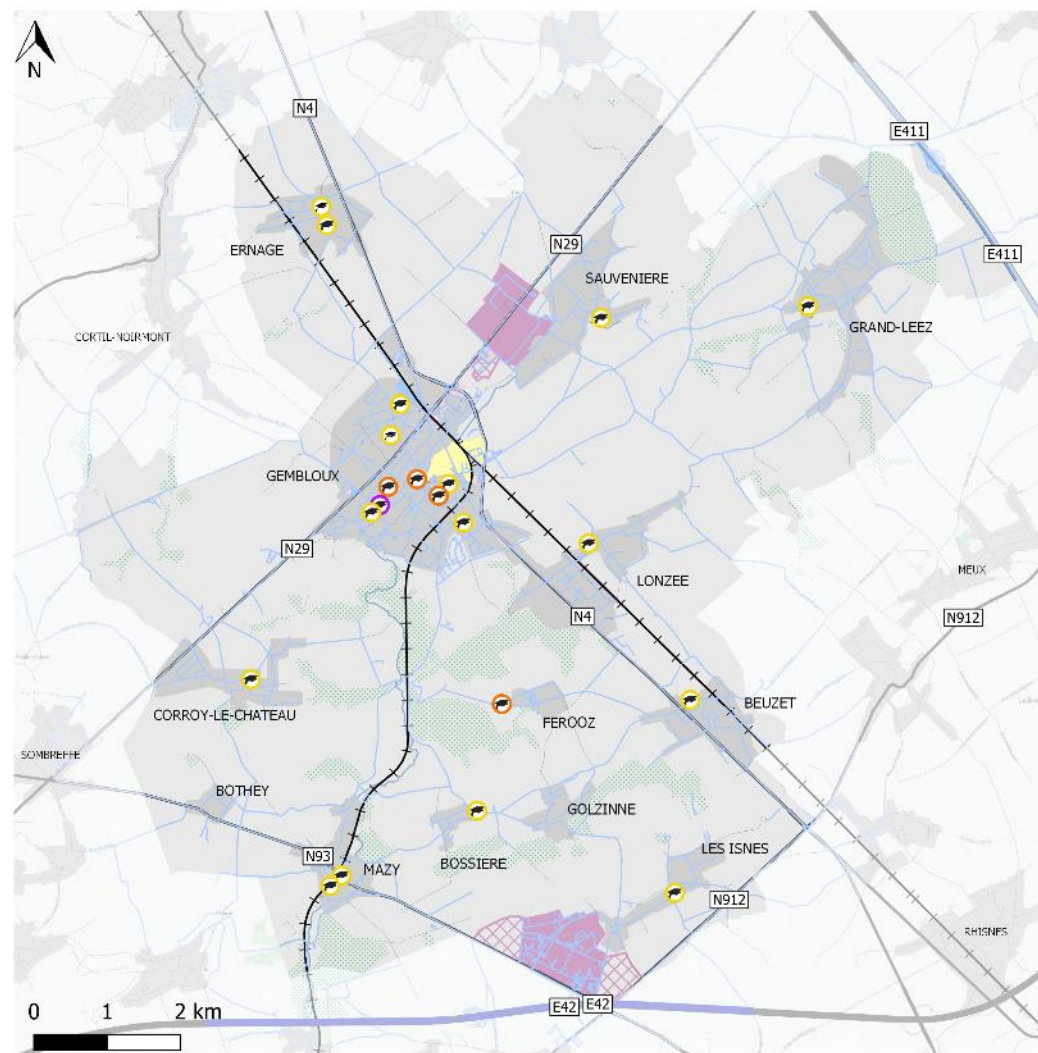
Clé de lecture : En moyenne, près de 2 700 poids lourds circulent sur la N4 un mardi en 2022.

ABORDS DES ÉCOLES ET HEURES DE POINTES

Peu de passages de poids lourd à 7h ne gênant pas la circulation aux abords des établissements scolaires

Selon les données VIAPASS, les poids lourds sont concentrés principalement sur les deux autoroutes E411 et E42, et ne rentrent que très peu sur le réseau secondaire et local de la commune.

On dénombre en moyenne une cinquantaine de poids lourds en circulation à 7h sur le réseau viaire de l'entité, une moyenne qui augmente jusqu'à 10h du matin pour ensuite diminuer fortement avec moins d'une dizaine de poids lourds en circulation à 17h.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Nombre de poids lourds à 7h

Limites administratives

- Commune de Gembloux
- Noyaux d'habitats
- Forêts

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 1
- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire et local
- Rails

Activités économiques

- Parcs d'activités
- Sites commerciaux actuels
- Projet commercial Enée

Etablissements scolaires

- Fondamentaux
- Secondaires
- Hautes écoles
- Université Agro-bio tech

Nombre de poids lourds à 7h

- 0 - 2000
- 2000 - 4000
- 4000 - 6000
- 6000 - 6603



Source : OBU (poids lourds + de 3.5T) de Octobre/Novembre 2017 par tronçon OSM. Les chiffres repris correspondent à une moyenne sur 6 semaines, par type de jour et par heure.

VÉHICULES AGRICOLES

Des aménagements pour faciliter la mobilité des agriculteurs

De part son caractère rural, la commune de Gembloux est marquée par un charroi agricole conséquent, surtout à la haute saison.

Quelques aménagements spécifiques sont prévus pour faciliter leur circulation, tout en assurant la continuité des itinéraires cyclopiétons : chemins réservés (bi bande béton), permettant le passage des véhicules agricoles mais également des piétons, cyclistes, et cavaliers.

Le passage des véhicules agricoles sur les voiries communales peut ou a pu abîmer les pavements. Il peut constituer aussi une des raisons du stationnement sur les trottoirs dans les villages. Il forme ainsi un élément fixe à prendre en compte dans le cadre de projets de réaménagement dans les cœurs de village notamment.

La circulation du charroi agricole sur les routes régionales (N4 et N25) en mixité avec le flux automobile dense avec des véhicules agricoles dont le gabarit tend à s'accroître peut générer ponctuellement des difficultés de circulation (ralentissements) voire des situations accidentogènes (dépassements).



Source : Traject, 2022

CHARROI LOURD : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- 2 parcs d'activités situés aux abords des axes routiers structurants (limitant le transit via le centre)
- Un réseau structurant soumis à la taxation pour les poids lourds de plus de 3,5 T (Viapass)
- Une circulation limitée (et réglementée) sur le réseau viaire secondaire et local
- Des écoles généralement peu gênées par le trafic de poids lourds aux heures de pointes (surtout du soir)

OPPORTUNITÉS

- Le passage de la N29 dans le réseau structurant Viapass, pour abonder le budget Sofico et dans une moindre mesure, - le trajet restant compétitif en termes d'itinéraire - pour diminuer le pourcentage de poids-lourds en circulation.

FAIBLESSES

- N4 et N29 relativement fortement empruntées par des poids lourds
- Présence de poids lourds et de véhicules agricoles donc potentielle dégradation des voiries communales

MENACES

- Le risque d'accidents entre poids lourds et usagers vulnérables

9. STATIONNEMENT

OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT

Une offre importante en stationnement dans le centre-ville

Le centre-ville de Gembloux est divisé en 4 zones de stationnement. Trois de ces zones sont payantes (Gare, Grand'Rue, Centre) offrant jusqu'à 2h30 maximum de stationnement pour 2€.

Le tarif est identique selon les 3 zones, celles-ci permettent de déterminer l'aire de validité des cartes riverains.

Il est en effet donné aux riverains et professionnels du domaine médical, la possibilité de bénéficier d'une carte de stationnement à des tarifs préférentiels (respectivement 25€ et 50€ par an) et de se stationner alors gratuitement dans leur zone d'affectation. Ainsi les cartes riverains de la zone 'Centre' ne sont pas valables dans les zones 'Gare' et 'Grand'Rue'.

Les usagers bénéficient par ailleurs, par demi-journée de stationnement et par zone, de 30 minutes gratuites du lundi au vendredi, et de 1h gratuite le samedi.

Les zones bleues, permettent de stationner gratuitement pendant 2h, à condition d'apposer le disque bleu. Elles couvrent le centre de Gembloux, les abords de la gare, et le quartier de la Sucrerie près de la zone commerciale. Elles permettent d'assurer une certaine rotation du stationnement.

En complément, 9 parkings publics gratuits et 3 parkings à disques permettent une rotation des véhicules (stationnement limité en durée).

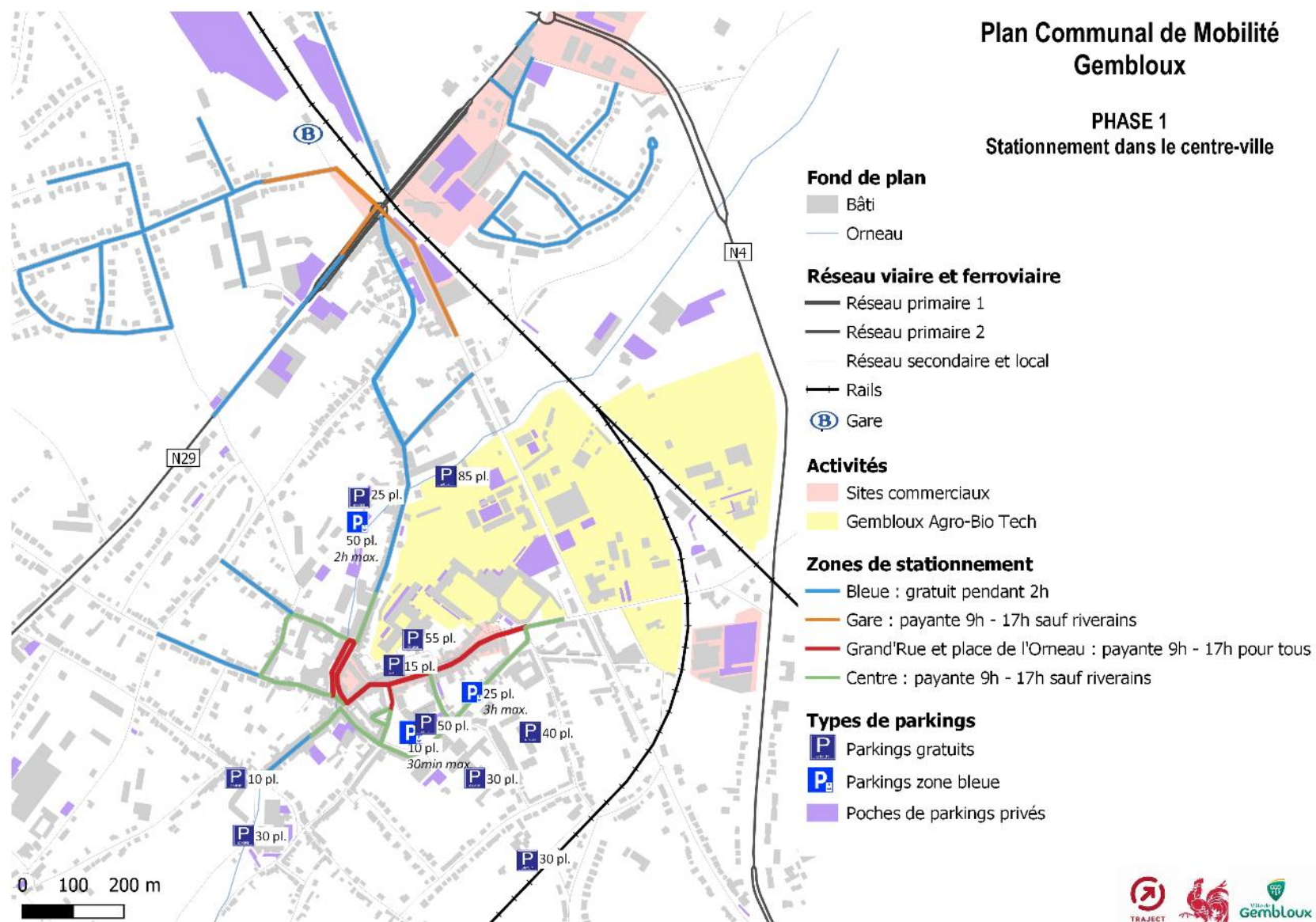
Ce sont donc près de 400 places de stationnement gratuites (parkings gratuits ou zones bleues) qui sont ainsi disponibles à Gembloux.

A côté de l'offre publique de la commune, il existe de nombreuses poches de stationnement privé (en mauve sur la carte ci-après), qui sont mis à disposition par les entreprises et organisations pour leurs clients, usagers et employés. Cette offre est pour la plupart en libre-accès et non contrôlée. Il s'agit donc d'une offre supplémentaire dans le centre-ville.

Une offre non-négligeable dans les villages avoisinants

Les 11 villages de l'entité disposent également de poches de stationnement avec une offre comprise entre 1 et 3 parkings par village (sauf Bothey et Isnes), en plus du linéaire de stationnement en voirie.

OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT



OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT

Deux types de gestion pour le stationnement gembloutois

P u b l i c

La Commune de Gembloux a délégué la gestion du stationnement contrôlé à un exploitant privé : **CityParking** (Q-Park Belgium). Il opère à Gembloux les **services usuels de stationnement** (contrôle, redevance, gestion des horodateurs, abonnements). Leur contrat de délégation du stationnement **s'achève en 2024**. Le tarif des parkings payants gembloutois (1€/h) est similaire à ceux appliqués dans d'autres centre-ville comme à Nivelles (1€/h), Wavre (1€/h), ou Namur (entre 0,5€/h et 1,9€/h). Toutefois, la redevance forfaitaire à Gembloux ne s'élève qu'à 18 € (contre 25€ à Nivelles, 30€ à Wavre ou 26€ à Namur).

P r i v é

Les **poches de stationnement privé** restent une propriété privée sous la gestion de son propriétaire (entreprise, organisation, etc.) sur lesquelles la commune n'a pas de contrôle. En particulier, **Gembloux Agro-Bio Tech** met à disposition du personnel, des étudiants et visiteurs des emplacements stationnements (dont le parking Senghor). Ces zones étant en **propriété privée**, le contrôle de ces parkings est du ressort de l'entité propriétaire. Dans les faits, il y a peu de contrôles au quotidien : le parking Senghor est par exemple à accès limité uniquement lors d'événements importants organisés par Gembloux Agro-Bio Tech.

Un enjeu de renouvellement de la politique de stationnement

Dans un contexte où le contrat de délégation du stationnement touche bientôt à sa fin et par ailleurs où l'on observe une offre importante en stationnement dans le centre, il y a une opportunité pour (re)définir la politique de stationnement, avec plusieurs pistes :

- Faire évoluer la politique de stationnement (tarification, zones, contrôle), en cohérence avec les besoins et la stratégie mobilité attendue ;
- Développer la mutualisation du stationnement avec les entités privées (dont Gembloux Agro-Bio Tech) pour mieux utiliser la ressource et avoir un levier sur les pratiques de mobilité ;
- S'assurer de la bonne lisibilité / compréhension des usagers de la politique de stationnement ;
- S'interroger sur les avantages / inconvénients entre une gestion internalisée et une gestion confiée à un prestataire ;
- (...)

OFFRE ET GESTION DU STATIONNEMENT

P
u
b
l
i
c

Parking public gratuit, Chapelle-Dieu



Zone bleue, Quartier Sucrierie



P
r
i
v
é

Parking privé, Rue des Closières – Athénée royal



Parking place Saint-Guibert



Parking privé, Parking Senghor – ULG



Source : Traject, 2022

DEMANDE EN STATIONNEMENT

La méthode pour évaluer la demande en stationnement

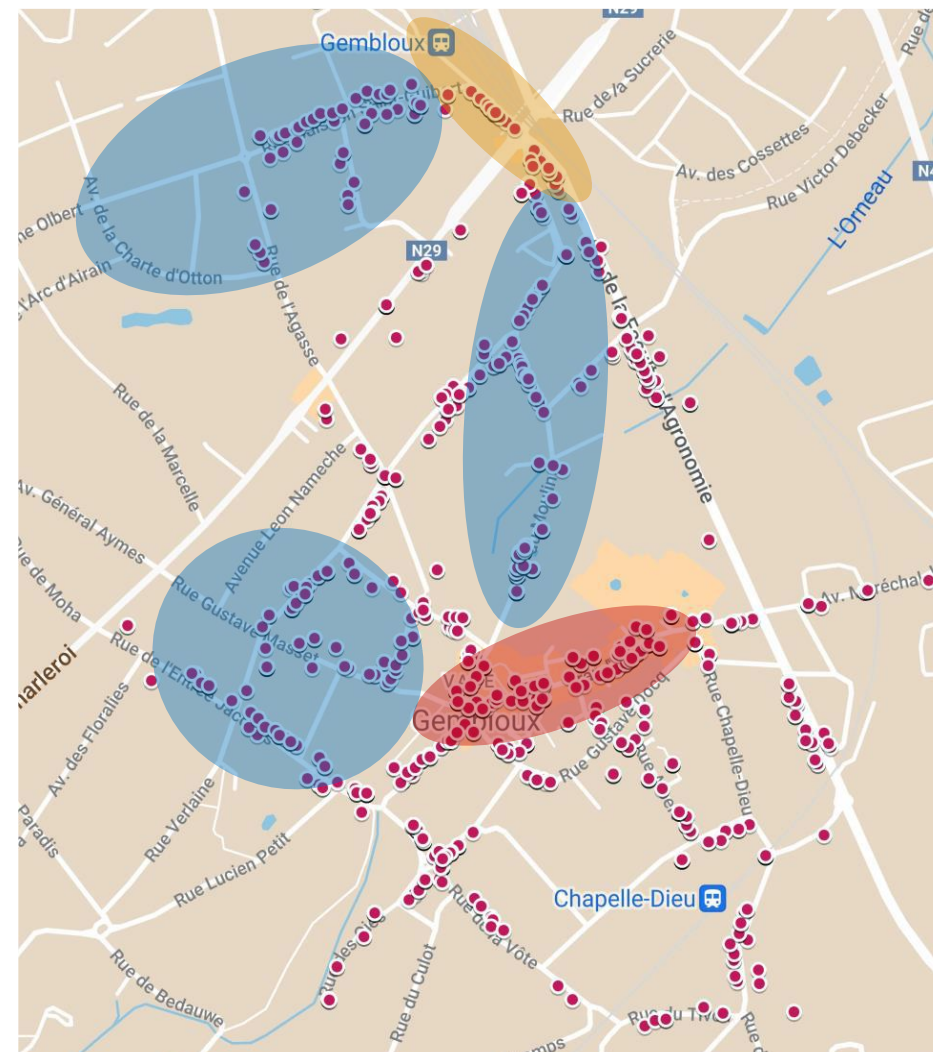
Afin d'objectiver les pratiques actuelles et les besoins en matière de stationnement dans le centre-ville, il est d'usage de réaliser des relevés et enquêtes d'occupation et de rotation du stationnement. Ici, ces relevés ont été réalisés au moyen d'une **scan-car**, mobilisée spécifiquement dans le cadre de la mission.

Cet outil a pour avantage d'être plus **rapide** et plus **économique** qu'une campagne classique de relevés. L'analyse des données a toutefois révélé plusieurs **limites** : (i) la **basse fréquence** de passage ne permettant pas de couvrir toutes les plages horaires et de mener une analyse sur la très courte durée (<30min) ; (ii) l'impossibilité de distinguer les **cartes riverains** ; et (iii) des légers **dysfonctionnements**.

Les relevés se sont déroulées tout au long de la journée du **jeudi 2 juin 2022**, entre 9h et 17h dans le centre-ville (près de 1.700 véhicules scannés).

L'objectif de cette démarche est la **compréhension générale du stationnement** en voirie, et d'identifier l'usage et les pratiques de stationnements dans trois typologies de zones : **hypercentre de Gembloux**, **zones bleues et avoisinantes** et **zone gare** (en surbrillance ci-contre).

La **scan-car** permet de scanner les plaques d'immatriculation des véhicules stationnés pour en faire le contrôle. Elle est utilisée par CityParking (Q-Park) dans les autres communes dans lesquelles la société est présente.



Véhicules stationnés entre 9h et 17h au centre-ville de Gembloux, observés par la scan-car.

DEMANDE EN STATIONNEMENT

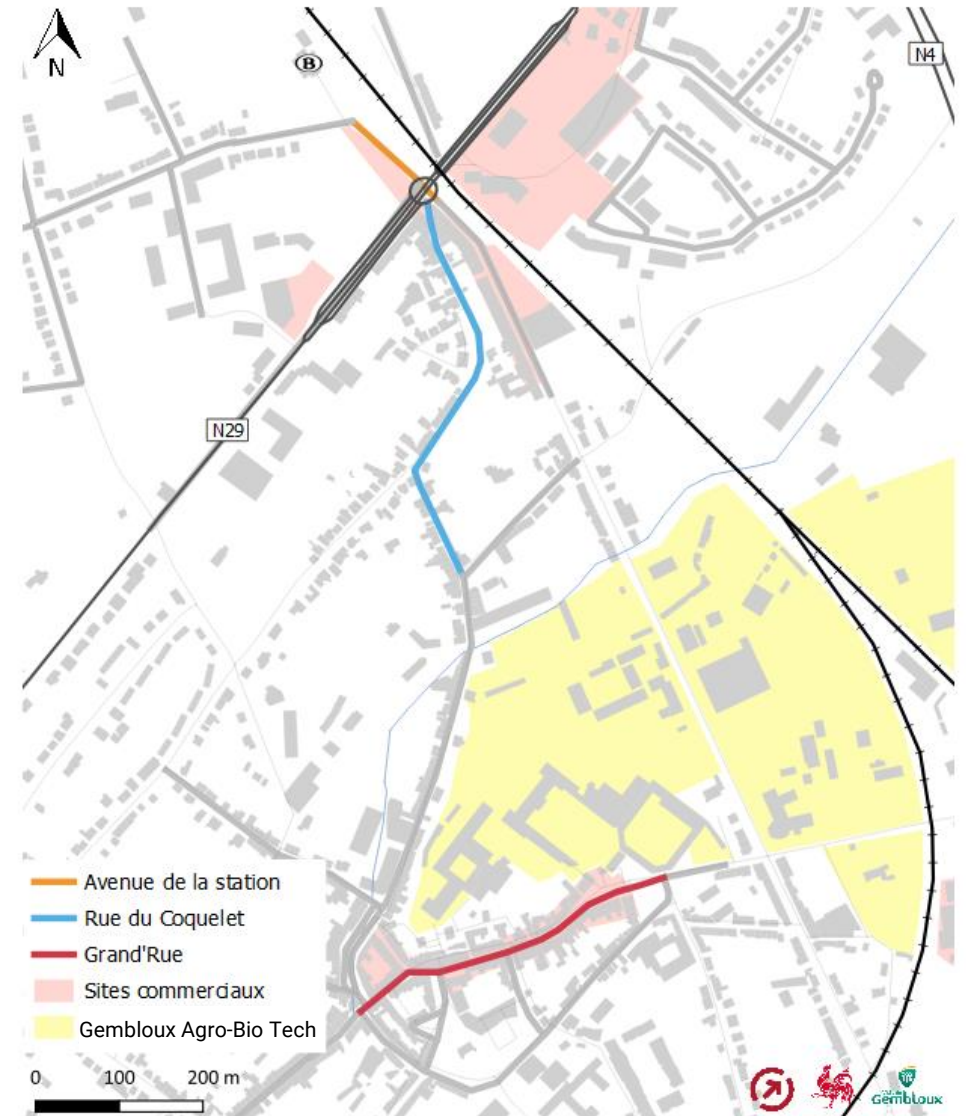
Un zoom sur les rues pertinentes pour analyser l'occupation, la rotation et le profil du stationnement

Pour chacune des zones réglementées, une rue représentative a été sélectionnée en fonction du nombre d'occurrences / passages et de la robustesse des données obtenues de la scan-car :

- **Zone rouge - hypercentre de Gembloux :**
Grand Rue (payant, 9h-17h pour tous), 48 places
- **Zones bleues résidentielles :**
Rue Coquelet (max 2h sauf riverains), 46 places
- **Zone orange gare :**
Avenue de la Station (payant, 9h-17h sauf riverains), 22 places

Ces relevés ont permis d'approcher à la fois la pression en stationnement dans ces zones (**taux d'occupation**) , le **taux de rotation** (qui ajoute la dimension temporelle) et le **profil des utilisateurs** (voir légende ci-dessous).

- Véhicule ventouse : présent durant l'ensemble des relevés de stationnement
- Véhicule sortant : présent lors du premier relevé (< 10h), mais pas lors du dernier (> 16h)
- Véhicule entrant : présent lors du dernier relevé (> 16h), mais et pas lors du premier (< 10h)
- Véhicule courte durée : présent durant $\leq 2h$, mais ni lors du premier et dernier relevés
- Véhicule moyenne durée : présent] 2 à 4 h], mais ni lors du premier et dernier relevés
- Véhicule longue durée : présent > 4h, mais ni lors du premier et dernier relevés



DEMANDE EN STATIONNEMENT

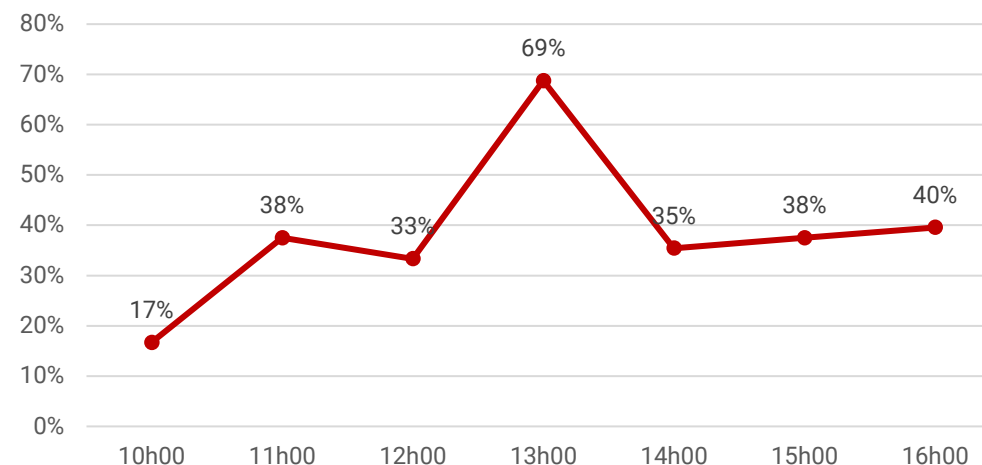
Une pression variable dans l'hypercentre (Grand Rue, 48 places)

Le graphique ci-contre permet d'observer l'évolution du taux d'occupation au cours de la journée dans la Grand Rue.

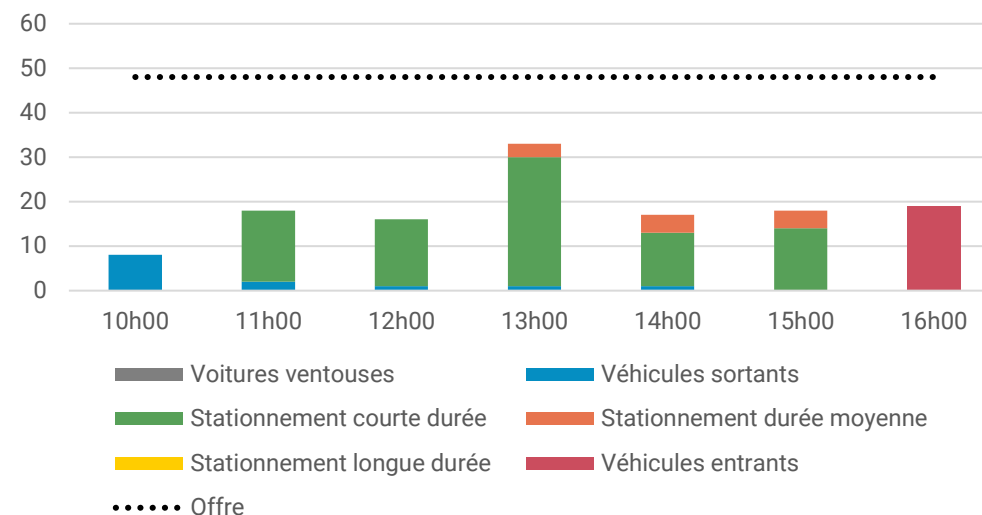
Le taux d'occupation augmente progressivement tout au long de la journée, avec un pic important à 13h où il atteint 69% (attire probable des 30 min complémentaires offertes à partir midi). Cela signifie qu'il reste un peu plus d'une quinzaine de places disponibles, même au pic. Cependant, en dehors du pic de 13h, le taux d'occupation moyen est de 33%. Sur les 48 places, il reste en moyenne une trentaine de places disponibles, ce qui constitue une **réserve importante**. L'analyse permet de conclure qu'il n'y a pas de pression sur le stationnement Grand Rue.

L'objectif d'une zone payante en centre-ville est de favoriser un stationnement de courte durée, qui permet de conserver un taux de rotation élevé et ainsi augmenter l'accessibilité et la « santé » économique des commerces notamment. Le graphique ci-contre permet de faire une analyse plus fine du type de véhicule qui stationne sur la Grand Rue. Ce dernier révèle que la voirie est utilisée comme un **stationnement courte durée**, ce qui correspond à la vocation de la zone. Il n'y a aucune voiture ventouse et les quelques stationnements durée moyenne (>2h) sont justifiés par le prolongement de la durée maximale de 30min si le véhicule se parque lors de la pause de midi.

Taux d'occupation



Profil des véhicules



DEMANDE EN STATIONNEMENT

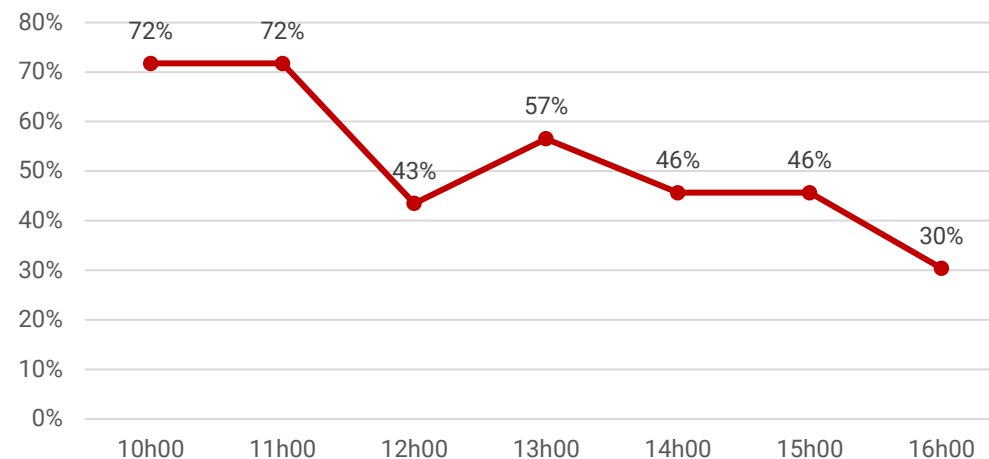
Une zone bleue relativement respectée (Rue du Coquelet, 46 places)

Parmi les zones réglementée, la zone bleue permet une gestion temporelle de la demande en stationnement. Une analyse spécifique a donc été réalisée sur un tronçon concerné par la zone bleue, soit la rue du Coquelet (entre 10h et 16h). Le taux d'occupation est dégressif allant de 72% en matinée à 30% en fin de journée. Cette zone affiche un **taux d'occupation moyen de 52%**, et un besoin maximal de 72% (33 places). Or le nombre total de places comptées sur la zone analysée est de 46 places. Il reste donc un peu plus de **13 places disponibles en permanence**. La pression sur le stationnement mesurée ici est donc relativement faible.

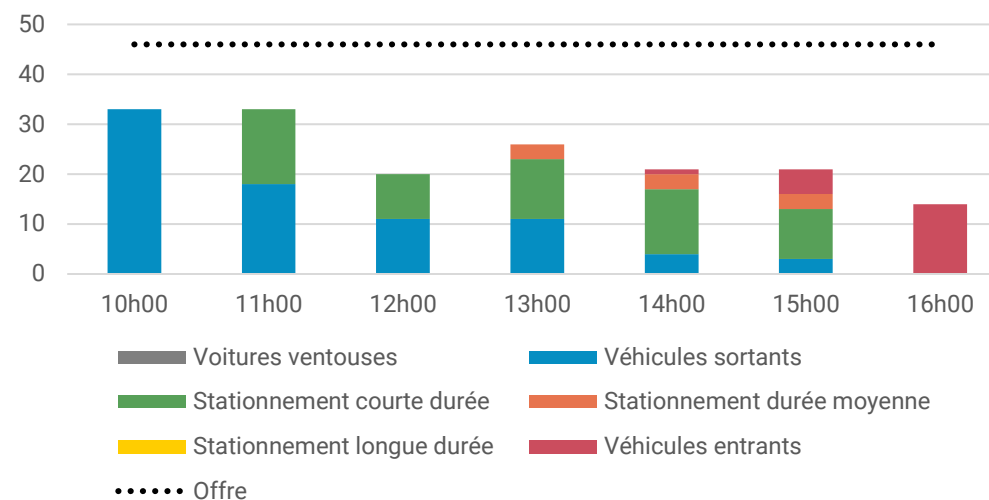
Le graphique ci-contre permet de comprendre le profil des véhicules qui stationnent dans cette zone au cours de la journée et le niveau de respect de la réglementation. La finalité d'une zone bleue résidentielle est de favoriser un stationnement de courte durée pour les non-riverains (< 2h) afin de privilégier le stationnement des habitants.

Il permet de constater que quelques véhicules (NB = 3) sont en infraction et se stationnent pour une durée moyenne et supérieure aux 2 heures maximales. Par ailleurs, puisqu'il n'a pas été possible de corrélérer entièrement les plaques minéralogiques recensées à la base des abonnés, il n'est pas possible de déterminer si le nombre très important de « véhicules sortants » sont des riverains ou des usagers illicites.

Taux d'occupation



Profil des véhicules



DEMANDE EN STATIONNEMENT

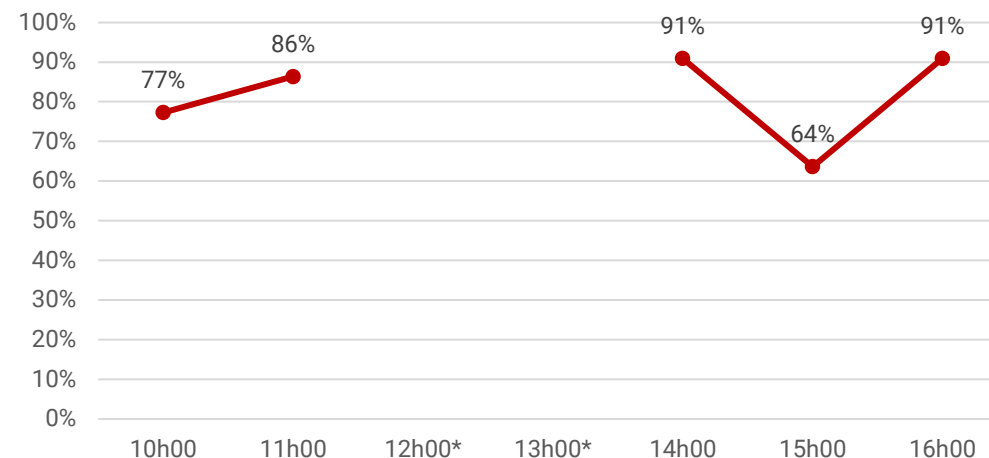
Une zone gare à forte fréquentation (Avenue de la Station, 22 places)

La voirie près de la gare fait l'objet d'une pression particulièrement forte. En effet, le **taux d'occupation moyen** sur la période étudiée est de **82%**, avec des pics allant à 91%.

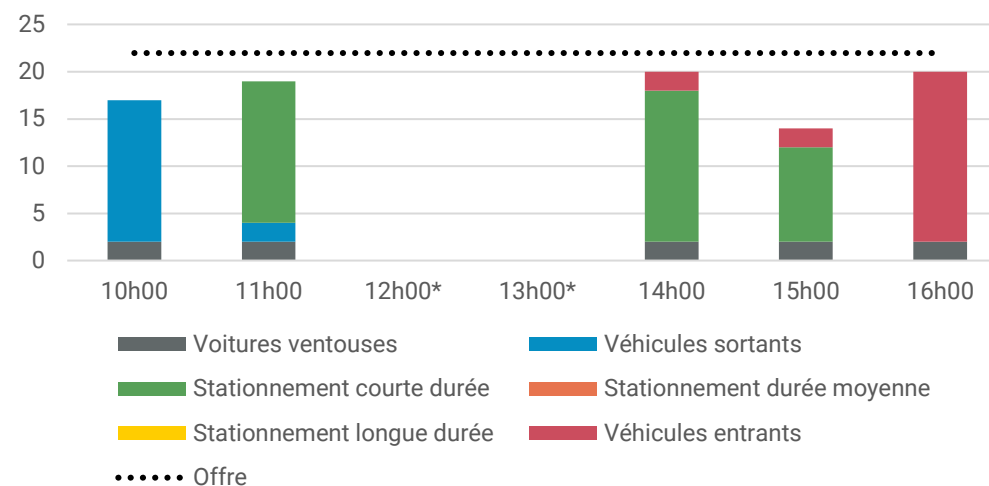
L'histogramme permet de faire une analyse plus fine du type de véhicules qui fréquentent la zone gare. Ce dernier révèle que la zone est utilisée comme un **parking courte durée**, probablement par les **clients des commerces** alentours et principalement par des **accompagnateurs** en voiture. L'objectif de la zone orange gare est donc atteint, et les 2 voitures ventouses qui subsistent possèdent la carte riverain gare. On constate que **chaque profil, en fonction de ses besoins, semble avoir trouvé sa place** dans l'offre de stationnement (publique et privée) autour de la gare (navetteurs dans le parking SNCB).

Ces informations sur les profils de l'Avenue de la Station sont confirmées par le fort coefficient de rotation (3), expliqué prochainement.

Taux d'occupation



Profil des véhicules



* Absence de données pour 12h00 et 13h00

DEMANDE EN STATIONNEMENT

Un coefficient de rotation moyennement élevé à l'échelle du centre-ville

Le coefficient de rotation représente le nombre de véhicules différents stationnés au cours d'une même journée sur une place de parking. Plus ce nombre est élevé, plus le coefficient l'est également. Il est donc généralement plus important dans les zones commerçantes, et moins dans les zones résidentielles. A l'échelle du centre-ville, ou du moins des rues enquêtées, le **coefficient total est de 2** (soit 2 véhicules différents par place), **ce qui est moyen**.

Une rotation adaptée dans la zone bleue résidentielle

Le coefficient constaté dans la Rue Coquelet est de 1,7. Ce dernier apparaît donc comme **moyennement voire peu élevé**, en concordance avec le rôle de la zone bleue résidentielle, qui a pour but ici de **privilégier les riverains**.

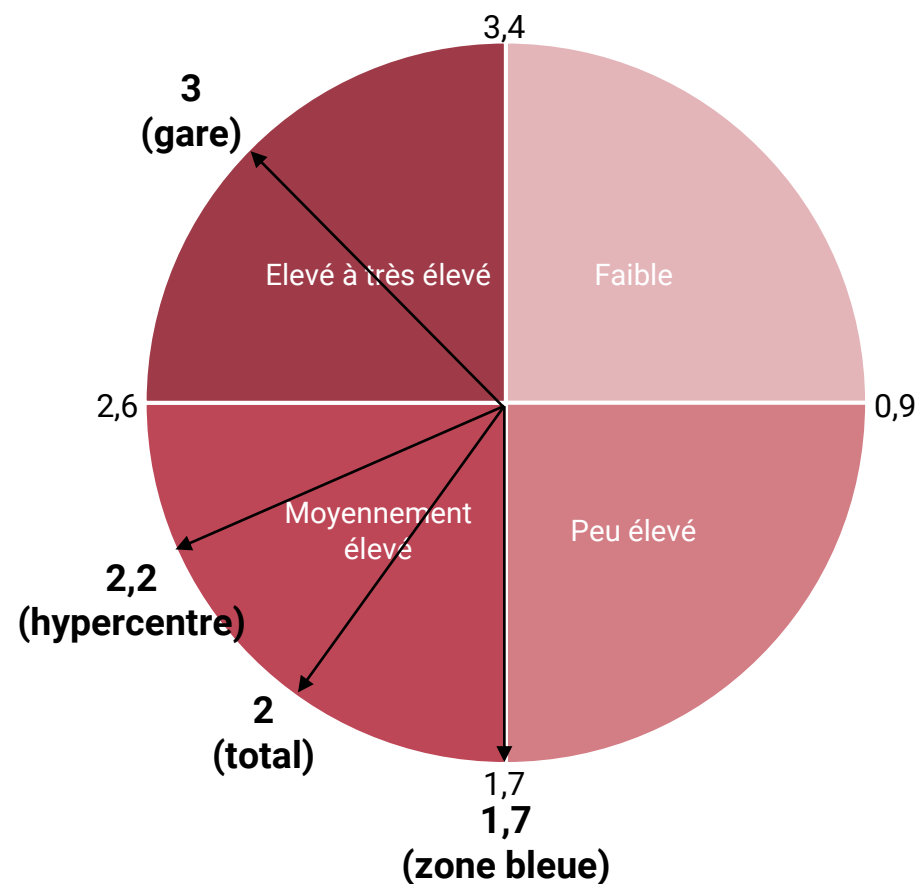
Une rotation plus importante dans l'hypercentre

Le coefficient de la Grand Rue s'élève à 2,2 ce qui montre une rotation plus élevée, conséquence directe du stationnement payant pour tous. Cette zone payante à forte rotation a pour vocation de favoriser la rotation des véhicules et ainsi la fréquentation des commerces notamment.

Une zone gare sous pressions et en rotation constante

La zone orange sur l'Avenue de la Station connaît un coefficient de rotation très élevé, expliqué par son rôle et sa position dans l'offre de stationnement des alentours de la gare.

Coefficient de rotation dans le centre-ville (sur 6h)



STATIONNEMENT : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- Une réglementation du stationnement (payant ou durée limitée) en concordance avec la vocation attendue
- Une relative disponibilité de l'offre, les taux d'occupation dépassent très rarement le seuil critique de 90%
- La plupart des villages ont au moins un parking en complément du stationnement en voirie
- Une zone orange complémentaire au parking SNCB gare
- Une tarification horaire cohérente avec les villes voisines

OPPORTUNITÉS

- La possibilité d'une gestion mutualisée des stationnements disponibles (publics-privés)
- L'expertise de CityParking qui opère dans d'autres villes

FAIBLESSES

- Une surabondance de stationnement qui peut inciter à une utilisation non-raisonnée de la voiture
- Une part conséquente de l'espace public dédiée au stationnement
- Les places de villages ont perdu leur rôle central en devenant de simples parkings publics (en opposition avec le PCDR)
- Une tarification des redevances peu dissuasive
- Un contrôle du stationnement qui pourrait encore être intensifié
- La gestion chronophage des plaintes et des cartes riverains

MENACES

- Un risque d'utilisation frauduleuse des poches privées de stationnement, dû au manque de contrôle
- Une profusion de poches de stationnements privés en concurrence avec la stratégie de gestion que pourrait prendre la commune
- La compréhension de la réglementation du stationnement par le grand public

10. MOBILITÉ SCOLAIRE

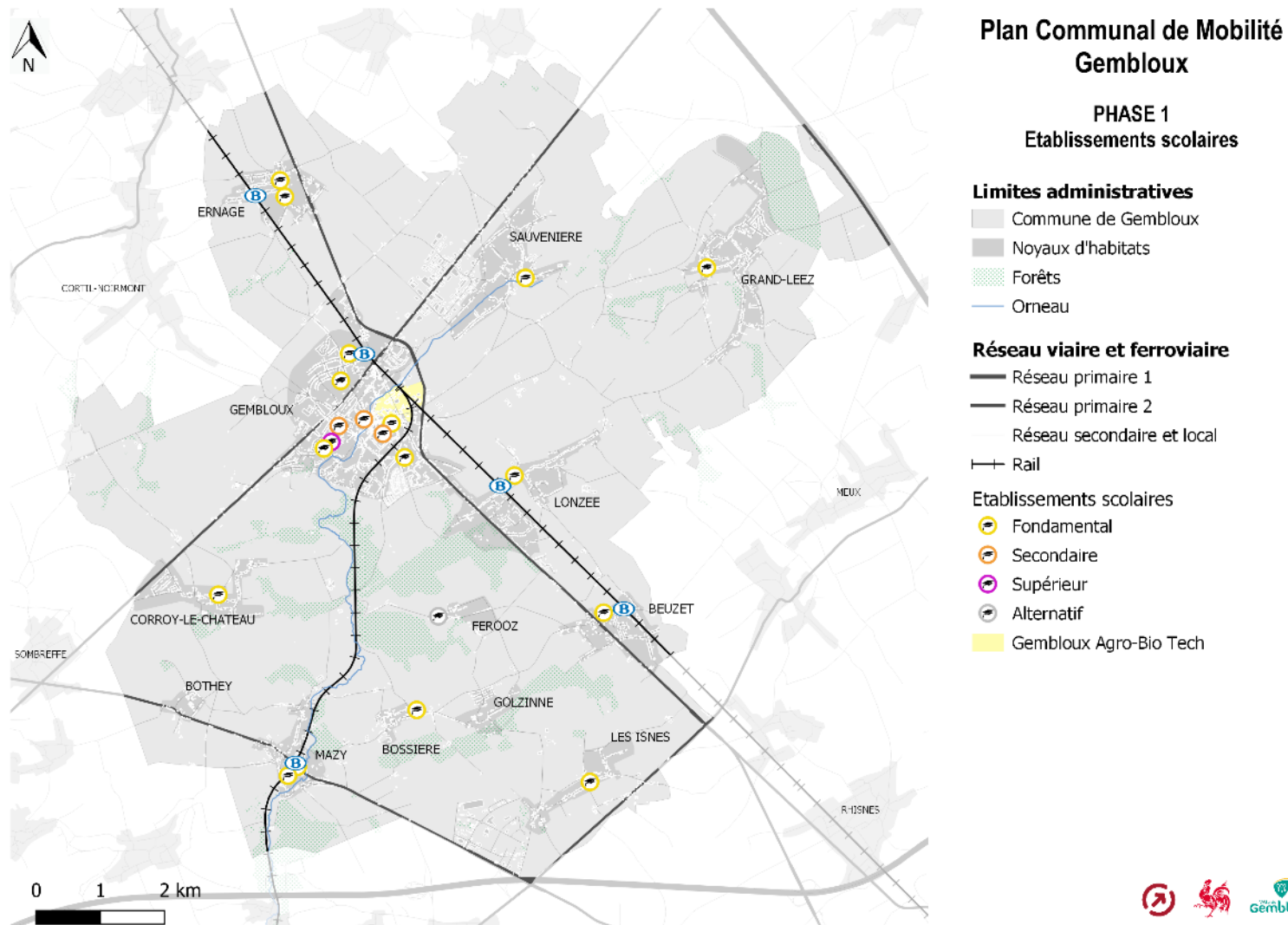
LA POPULATION SCOLAIRE

Gembloux : un pôle d'enseignement majeur

Pour rappel, la commune de Gembloux rassemble pas moins de 22 implantations scolaires et près de 7.500 élèves de tous les niveaux répartis comme suit :

- 16 écoles fondamentales
- 3 écoles secondaires
- 2 établissements du supérieur
- 1 école « alternative » - l'école démocratique de l'Orneau

L'ensemble des villages possèdent au moins une école fondamentale, à l'exception de Bothey et Golzinne. Ferooz en est dépourvu, mais accueille néanmoins une école alternative.



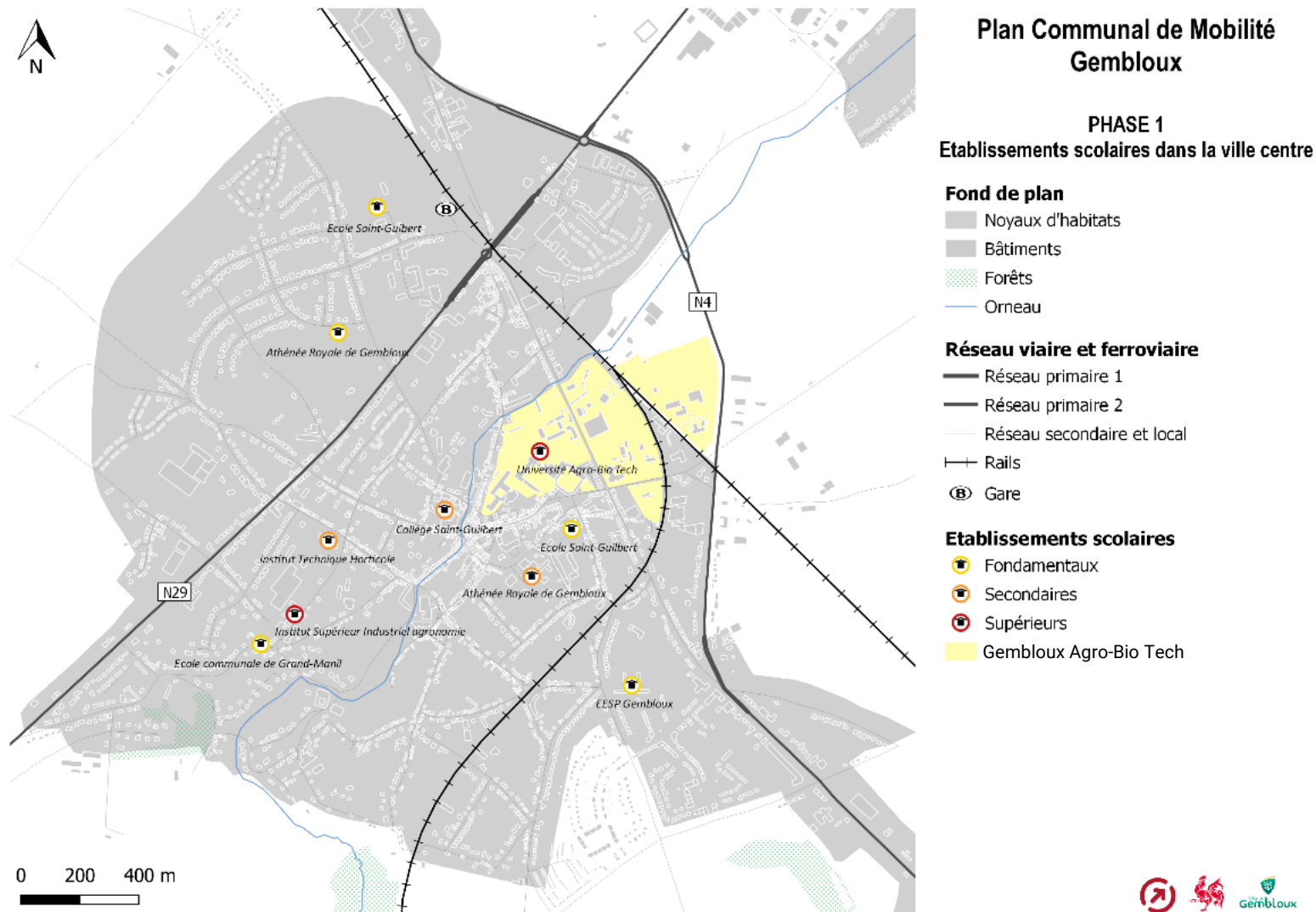
LA POPULATION SCOLAIRE

Une forte concentration d'établissements scolaires dans le centre de Gembloux

La ville-centre accueille à elle seule 10 établissements scolaires dont les 3 du secondaires (Institut Technique Horticole, collègue Saint-Guibert, et l'Athénée Royal) et les 2 du supérieur (l'Institut Supérieur Industriel agronomie, et Gembloux Agro-Bio Tech). Une partie importante des établissements scolaires se situent dans l'hypercentre.

Bien que la plupart de ces étudiants ne soient pas officiellement domiciliés à Gembloux on estime qu'environ 80%* d'entre eux résident dans des kots de la commune.

* Chiffres estimés sur base des étudiants déclarant résider en kot à l'Association Générale des étudiants de Gembloux Agro-Bio Tech (AG), et corrigés à la baisse pour inclure les non-déclarants.

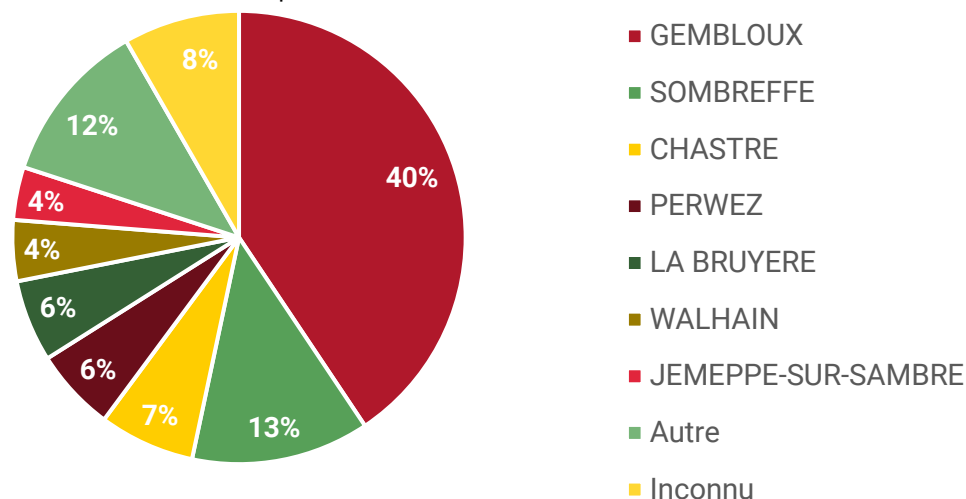


DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE DES ÉLÈVES DU SECONDAIRE

Origine des élèves fréquentant les établissements secondaires de Gembloux : une aire de chalandise de proximité

La commune de Gembloux accueille 3 établissements des réseaux de la Fédération Wallonie-Bruxelles : le collège Saint-Guibert (~1.900 inscrits), l'Athénée Royal de Gembloux (~600 inscrits) et l'Institut Technique Horticole (~500 inscrits). Des statistiques sont disponibles via la fédération, permettant d'obtenir des précisions sur les origines et flux.

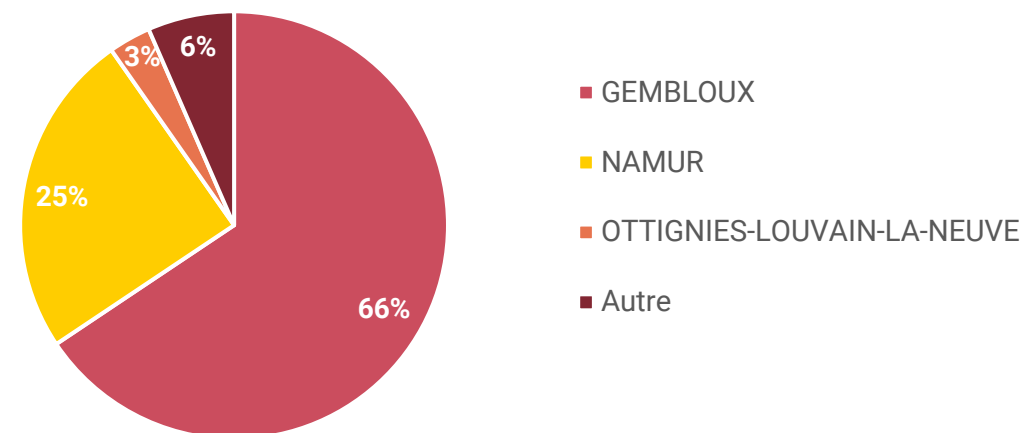
40% des inscrits de ces établissements viennent de la commune de Gembloux, les autres se répartissant principalement entre les communes limitrophes.



Destination des élèves du secondaire habitant à Gembloux : la majorité restent sur la commune

Environ 1.900 jeunes gembloutois sont inscrits dans le réseau Fédération Wallonie-Bruxelles, dont une grande proportion sont scolarisés au sein même de la commune : seulement 1/3 des étudiants du secondaire sont scolarisés en dehors de Gembloux.

Le choix préférentiel, après la commune de Gembloux est celle de Namur.



VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

Des écoles du centre signalées par les panneaux réglementaires, mais peu mises en avant par l'aménagement urbain

La présence de tous les établissements scolaires fondamentaux et secondaires du centre est bien signalée par les panneaux F4a (zone 30) et A23 (endroits spécialement fréquentés par des enfants), qui sont obligatoires d'après le Code de la route.

Le signallement réglementaire est limité : **les signaux précités ne sont pas reproduits au sol et aucun panneau coloré ou attirant l'attention** (le crayon jaune par exemple) n'est présent, tout comme aucune variation de couleur dans le mobilier urbain ou les revêtements. Certaines écoles ont toutefois travaillé sur la colorimétrie de leurs entrées principales (1 et 2).

Le collège Saint-Guibert, dans ses deux implantations, possède un passage pour piéton devant son entrée principale. Sur la place de l'Orneau en cours de rénovation (3), ce passage pour piéton était protégé par des bacs à fleur et un marquage empêchant les véhicules de cacher la vue. Sur la place Saint-Guibert, par contre, la vue est fortement entravée par un bâtiment, ce qui pousse le Collège à gérer manuellement le passage aux heures scolaires.



Source : Traject, 2021



Source : Google maps



Source : Google maps



Source : Traject, 2022

ACCESSIBILITÉ DES ÉTABLISSEMENTS

Accessibilité piétonne : globalement facilitée

Globalement, l'ensemble des écoles présentes sur le territoire communal disposent d'un trottoir et passages piétons à leurs abords immédiats. Cependant, pour rappel, les trottoirs à Gembloux ne sont pas toujours en bon état (tel qu'à Bossière), voire ne sont pas continus. Dans les villages, les trottoirs se font plus rares, devant l'école communale de Lonzée notamment. La circulation des élèves se fait dans un environnement relativement « routier ».

Recours au vélo : encore peu répandu et surtout dans le supérieur

Venir à vélo à l'école en autonomie n'est pas encore une pratique commune à Gembloux. En effet, les pistes cyclables desservent assez peu les établissements scolaires et les dispositifs de stationnement se font rares. Les écoles supérieures en sont néanmoins dotés, Gembloux Agro-Bio Tech, l'Institut Technique Horticole et même le collège Saint-Guibert. De façon générale, les écoles fondamentales, et particulièrement dans les villages n'en possède aucun.

La tendance au transport d'enfants à vélo (porte-bébés, vélos cargos ou vélos allongés) se développe.



Ecole Saint-Guibert place de l'Orneau.
Source : Traject, 2021



Ecole communale de Bossière. Source :
Google maps, 2019



Ecole communale de Lonzée. Source :
Google maps, 2019



Gembloux Agro-Bio Tech. Source :
Traject, 2021



Collège Saint-Guibert. Source : Traject,
2021



A vélo sur la route pour l'école. Source :
Traject, 2021

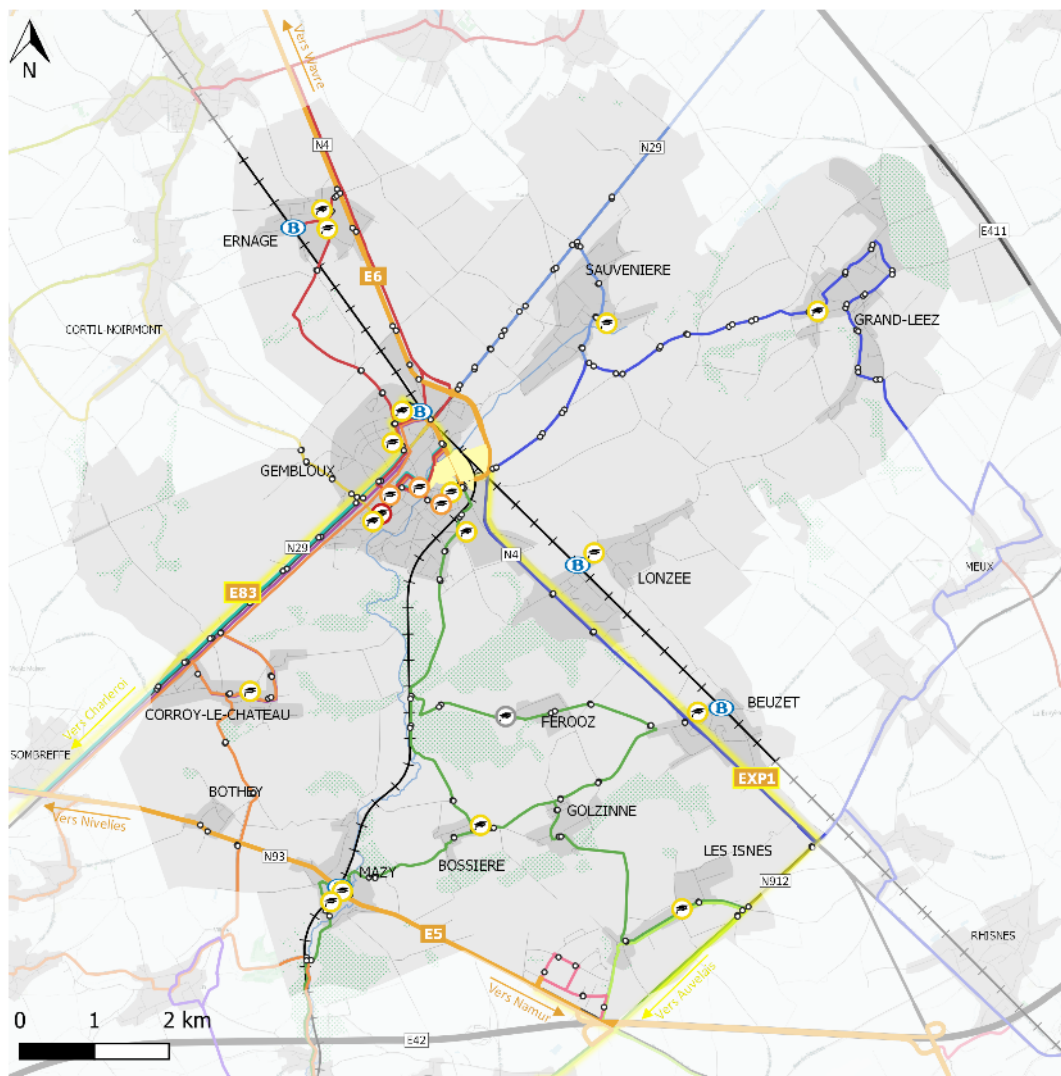
ACCESSIBILITÉ DES ÉTABLISSEMENTS

En transport public : majoritairement dans le centre de Gembloux

L'accès aux établissements scolaires est assez éparse sur la commune. Il est en effet aisé d'accéder en bus à Gembloux même, et donc aux établissements qui s'y trouvent (Gembloux Agro-Bio Tech, Institut Technique Horticole, collèges et écoles Saint-Guibert etc.).

Dans les villages la desserte en transports publics couvre l'ensemble des établissements scolaires. Les arrêts TEC ne se situent pas toujours à proximité immédiate des écoles, nécessitant de marcher plus ou moins longtemps pour les atteindre, d'où la nécessité d'améliorer les cheminements piétons.

Avec le redéploiement du réseau TEC, plusieurs lignes scolaires sont prévues, pour assurer une desserte de base des établissements d'enseignement.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1

Desserte des établissements scolaires par le réseau TEC

Réseau TEC

Lignes express

— Existantes

— En projet

Autres lignes

- 23/ Namur - Spy - Onoz - Velaine
- 25/ Jodoigne - Gembloux
- 27/ Gembloux - Chastre - Marbais
- 32/ Namur - Gembloux
- 144a/ Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre
- 147a/ Gembloux - Fleurus - Taminés
- 148/ Gembloux - Landen
- 247a/ Gembloux - Corroy - Sombreffe
- 347a/ Gembloux - St-Martin - Tongrinne

Ligne spéciale

- 2750/ Mobi-Parcs 1

Arrêts

- ⓑ Gares SNCB
- Arrêts de bus TEC

Etablissements scolaires

- ⦿ Fondamental
- ⦿ Secondaire
- ⦿ Supérieur
- ⦿ Alternatif

ACCESSIBILITÉ DES ÉTABLISSEMENTS

Accessibilité en voiture : (trop) aisée et créatrice de congestion aux abords des écoles

De manière générale, se rendre à l'école en voiture est la norme, l'hyperpointe scolaire est marquée par un encombrement marqué des principales voiries du centre. C'est le cas de la rue Gustave Docq par exemple (cf. photo ci-contre) où se trouve le collège Saint-Guibert et l'Athénée Royal.

Certains établissements disposent d'un parking à destination des équipes enseignantes et/ou usagers (dépose-minute) : par exemple Gembloux Agro-Bio Tech, l'Institut Technique Horticole ou encore l'Athénée Royal (cf. photo ci-dessous). Ces espaces peu qualitatifs (faible végétalisation) sont parfois localisés aux abords directs des entrées d'établissement, générant de potentiels risques en matière de sécurité (visibilité des jeunes enfants faible lors des manœuvres d'entrée / sortie).



Ecole Sainte-Therese à Mazy Source : Traject, 2022



Parking Senghor. Source : Traject, 2022



Parking intérieur de l'Athénée Royal. Source : Traject, 2022



Rue Gustave Docq en heure de pointe du matin. Source : Traject, 2022

MOBILITÉ SCOLAIRE : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- Une forte concentration d'établissements scolaires dans le centre de Gembloux
- La pratique du vélo utilitaire en développement sur la commune pour se rendre dans les écoles et établissements
- Des initiatives de certains établissements autour de la mobilité scolaire (cf. ci après)

OPPORTUNITÉS

- Le nombre de scolaires dans le centre peut être un argument en faveur des déplacements actifs
- Le redéploiement du réseau TEC et le nombre de lignes scolaires prévues peuvent encourager à l'usage des bus pour venir à l'école

FAIBLESSES

- Des établissements scolaires peu visibles depuis l'espace public et leurs abords peu qualitatifs
- Une accessibilité piétonne qui pourrait être améliorée (trottoirs plus larges en bon état et continus)
- Une faiblesse des infrastructures cyclables aux abords des écoles (pistes cyclables, marquages au sol, stationnement)
- Beaucoup de déplacements en voiture, ralentissant la circulation aux heures de pointes (cercle vicieux des « parents taxis »)

MENACES

- Risques d'accidents aux abords des écoles, dû à la visibilité moindre des établissements, à la congestion automobile et aux pratiques de certains parents

11. SERVICES DE MOBILITÉ

SERVICES MOBILITÉ OFFERTS À LA POPULATION

La commune de Gembloux, avec l'appui d'associations et d'entreprises, offre à ses habitants divers services de mobilité leur permettant de se déplacer autrement qu'en « voiture-solo ».

Un service d'autopartage en plein essor

L'autopartage est en plein développement sur la commune de Gembloux. La société **Cambio** a installé 4 stations pour véhicules partagés sur le territoire de la commune, dont une l'année dernière. Elle a justifié cet investissement par une demande croissante.

La **plateforme d'autopartage Cozywheels** met également en relation des usagers (propriétaires et utilisateurs) sur la commune.

Enfin, pour accompagner la décarbonation des véhicules, **treize bornes de recharge pour les véhicules électriques** sont présentes sur le territoire communal.

Un potentiel pour le covoiturage

Actuellement, **aucun parking de covoiturage** n'a été mis en place sur le territoire de la commune. Néanmoins, les **plateformes de covoiturage Carpool et BlaBlaCar** indiquent plusieurs trajets vers/partant de Gembloux. Il existe donc une offre et une demande de covoiturage qu'il convient de soutenir et développer.

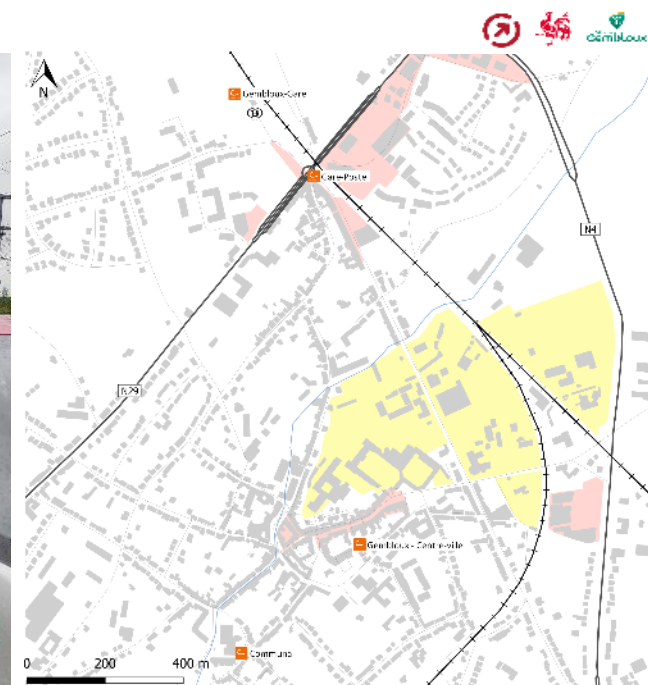
Une plateforme de covoiturage, **Ugo**, pour les étudiants de l'Université de Liège et étendue aux agents de la ville, a également été lancée.

Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 1 Localisation des stations Cambio

Activités

- Sites commerciaux
- Gembloux Agro-Bio Tech
- Stations Cambio



Source : Traject 2022

SERVICES MOBILITÉ OFFERTS À LA POPULATION

Le transport à la demande relativement développé

La Centrale Régionale de Mobilité à l'échelle de la Wallonie aura pour objectif à terme de coordonner, en collaboration avec les relais locaux, le transport à la demande et d'informer la population des différentes offres disponibles.

En attendant, **Mobitwin**, est un service mis en place par l'Asbl Mpact, et s'adresse **aux PMR, mais aussi aux personnes ayant de modestes revenus ou pâtissant d'une desserte en transport public non suffisante**. Il permet à ces personnes d'aller faire une course ou bien de visiter des proches. Le service n'assure cependant pas de trajets médicaux. Les bénéficiaires de ce service doivent payer un abonnement annuel de 10€, puis un défraiement kilométrique de 0,34€ par kilomètre. Ce service est assuré par des bénévoles, qui utilisent leur voiture personnelle moyennant une indemnisation.

Le Cube, service proposé par l'association du même nom, assure exclusivement **le transport de PMR, pour tous motifs, dont les rendez-vous médicaux**. Des repas livrés à domicile ou à emporter sont également proposés. Le tarif pour ce service disponible sept jours sur sept est de 1,50€ par kilomètre.

Le CPAS de Gembloux offre également un service de **transport social pour tous les habitants** afin de se rendre à des rendez-vous médicaux, ou bien encore pour accomplir des démarches administratives. Le service est uniquement proposé en semaine. Le coût du déplacement sont de 0,375€ par kilomètre auxquels sont ajoutés 5€ par heure. Le véhicule n'est cependant pas adapté aux PMR.

Gembloux héberge par ailleurs six sociétés privées de taxi, qui permettent aux habitants d'effectuer des trajets plus au moins long 24h/24.

Un système de navette pour les parcs d'activités

Le parc d'activité Créalys, présent sur la commune de Gembloux, est relié depuis 2006 à la gare de Namur par la navette Mobi-ParcS. Cette navette, devenue une ligne régulière du TEC, permet aussi de relier les deux parcs d'activité Ecolys et Créalys. Cette navette ne dessert cependant pas le centre-ville de Gembloux.

D'autres services de transports à la demande pourraient être déployés à l'ensemble de la population, à l'image de Louvain-La-Neuve et de son projet-pilote NAVAJO, une navette TEC à la demande et une autre autonome.

SERVICES MOBILITÉ OFFERTS À LA POPULATION

Services aux cyclistes

La commune propose de nombreux services aux cyclistes afin de favoriser l'accès et faciliter la pratique du vélo.

L'asbl **Pro Vélo** installée au niveau de la gare propose depuis 2014 un véritable **point vélo** à la population, avec une boutique, des ateliers réparation, bourses aux vélos, service d'information et de conseils, mais également test de vélo à assistance électrique avec achat de vélo à la clé. **A côté du point vélo, un parking vélo sécurisé est à disposition des cyclistes (cf. photo ci-dessous).**



Parking vélo sécurisé de la gare de Gembloux. – Source : Traject 2022

En outre, des services de location de vélo sont proposés : les « **Djibloucyclettes** » pour la location de longue durée (cf. photo ci-contre) et un service « **Share a bike** » de croute-durée pour les entreprises.

Le développement d'une offre de vélos en libre service dans le centre de Gembloux pourrait avoir lieu à moyen-terme (projet de la Gembloux Agro-Bio Tech), avec une application pour les réserver et des zones de parking prédéfinies pour encadrer leur utilisation.



Les Djibloucyclettes de Gembloux. – Source : Traject 2021

INCITANTS, FORMATION, SENSIBILISATION

Une dynamique en faveur de la promotion du vélo...

Des événements promouvant l'usage du vélo sont organisés dans la commune :

Gembloux a mis en place l'opération « *Avec un bon cadenas, plus de tracas* », c'est-à-dire une **prime communale à l'achat d'un cadenas** d'une valeur de 30€, depuis mi-2020, à la fois pour promouvoir l'utilisation du vélo, mais aussi pour lutter contre les vols.

La Ville de Gembloux organise chaque année depuis 3 ans le **Vel'Orneau**, une balade de 40km à travers les 11 villages. Un bon moyen pour découvrir et faire connaître l'ensemble du territoire, tout en promouvant l'utilisation du vélo. En 2019, l'évènement a rassemblé **plus de 1.000 participants**, un autre indicateur encourageant pour le développement à venir du vélo à Gembloux.

Des associations mènent également des projets en faveur de la mobilité douce. Le projet « **Emile, le serpent mobile** » consiste à encourager les parents et enfants à adopter des modes de transport plus actifs pour se rendre à l'école pendant tout le mois de mai.

L'Asbl Pro vélo organise régulièrement des **formations mécaniques** destinés à différents profils de cyclistes : les bases

de la mécanique vélo ou une formation de mécanique avancée.

Organisée à plusieurs reprises, la **Semaine de la mobilité** a par exemple en 2021 permis aux habitants de Gembloux d'aller vérifier gratuitement l'état de leur vélo. Gembloux Agro-Bio Tech a également organisé des activités tout au long de la semaine, comme un circuit vélo avec départ groupé ou un apéro vélo. Pour l'édition 2022, la commune envisage de mettre en place une journée sans voiture dans le quartier « A tous Vents » et de développer des animations en différents lieux du quartier.



Source : Fête du Vélo 2016, commune de Gembloux.



Source : Commune de Gembloux, 2021

INCITANTS, FORMATION, SENSIBILISATION

... mais également en faveur de la sensibilisation à la sécurité

Dans le cadre de la semaine de la mobilité en 2021, la police de Orneau-Mehaigne a réalisé une opération de **marquage vélo à la gare de Gembloux**. Ce service aux cyclistes proposé gratuitement, permet de prévenir les vols de vélos en dissuadant les voleurs mais est également utile pour retrouver le propriétaire lorsqu'un vélo volé est retrouvé. Cette opération a donc été un moment privilégié de sensibilisation et de prévention. Celles-ci sont renouvelées régulièrement comme au Printemps 2022 dernier.

En 2019, une demi-journée de **sensibilisation à la sécurité routière** à destination des élèves de rhétorique a été organisé par la Police en collaboration avec le service mobilité. Une sensibilisation particulière concernant la sécurité aux passages à niveau a également été organisée en ligne.

Depuis 2011, des **brevets du cycliste** sont proposés aux jeunes scolaires pour leur apprendre les bases de la conduite à vélo en sécurité et en autonomie. Il s'agit à ce jour de 3 100 enfants qui ont pu bénéficier de ce service

Le GRACQ organise des formations à destination de jeunes parents avec enfant âgé de 6 à 10 ans « **A vélo avec mon enfant** » pour apprendre à rouler en confiance et en sécurité.

Un accompagnement personnalisé à intensifier

Des séances gratuites de formation «**Via Vélo**» sont organisées plusieurs fois par an par l'Asbl Pro Vélo.

Cette formation de 2h a pour objectif d'apprendre à maîtriser les techniques essentielles pour se déplacer à vélo de manière sécuritaire et d'acquérir la confiance nécessaire. Les cyclistes sont accompagnés d'un coach afin de les conseiller. Le programme se déroule sur 4 semaines.

En dehors de cette formation vélo, aucun dispositif d'aide ou de conseil n'a été mis en place par la commune. Les habitants ne peuvent pas bénéficier encore d'un accompagnement personnalisé afin de repenser leur façon de se déplacer.

Des citoyens investis

Outre leur participation aux différents événements ou leur investissement dans certaines associations en faveur de la mobilité douce, les Gembloutois ont montré leur volonté de s'investir dans les projets de la commune lors de l'appel à candidats organisé par **Telraam**. De nombreux habitants ont répondu favorablement à cet appel, et se sont vus équipés de systèmes d'observation et de comptage de la circulation apportant donc leur aide dans le recueil de données.

SERVICES DE MOBILITÉ : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- Une multiplicité de services de mobilité (voitures partagées, autopartage, covoiturage, aux cyclistes, transport social, etc.)
- Des actions bien ancrées en faveur de la promotion du vélo, pour tous les publics
- Sensibilisation à la sécurité à vélo et routière
- Des citoyens investis dans la commune

OPPORTUNITÉS

- La prochaine édition de la semaine de Mobilité en Septembre 2022
- Une population jeune et étudiante à toucher pour la mobilité active
- Gembloux, commune ouverte à l'expérimentation (transport à la demande)

FAIBLESSES

- Transport à la demande peu développé sur la commune

MENACES

- Désintérêt pour la mobilité durable et d'autres alternatives à la voiture individuelle
- Attachement fort à la voiture personnelle

12. COMMUNICATION

COMMUNICATION

Un site internet relativement développé, mais à compléter et à mieux organiser

Afin d'informer ses habitants, la commune a mis en place un **onglet mobilité** sur son site internet. Celui-ci est néanmoins **peu visible** car il se trouve dans la rubrique « Ma commune » puis dans le sous-onglet « Services communaux ». Il est pourtant assez étoffé et comprend de nombreuses informations concernant le stationnement, les transports en commun, mais aussi concernant les différents services de mobilité : Voitures partagées Cambio, Cozycar, Mobitwin, etc. Il relaie également un guide en ligne pour les PMR. En outre, le site internet publie régulièrement des actualités en lien avec la mobilité : testing vélo électrique, balisage du réseau piéton, etc.

Le volet dédié à la mobilité pourrait cependant être développé. Il ne comporte aucune information concernant le réseau cyclable et la pratique du vélo à Gembloux, ou encore les sentiers et chemins. Concernant les transports en commun, le site ne donne aucune information sur les lignes (et leur redéploiement en cours) et renvoie uniquement vers le site de la SNCB et de TEC.

Quelques rubriques dans la revue communale

Au pays de Gembloux, le bulletin communal bimestriel aborde parfois des points liés à la mobilité. Pour exemple, une communication a été faite sur le label « Commune pédestre » obtenu par la commune de Gembloux en 2021 ou bien sur une réunion d'information promouvant l'autopartage, organisée par la commune en collaboration avec Cozycar (devenu Cozywheels).

Mobilité

Label « Commune pédestre » : une basket pour GEMBOUX

Avec 29 autres communes, la Ville de GEMBOUX vient de remporter le Label « Commune pédestre » dans sa nouvelle mouture, intégrant de manière encore plus large les déplacements piétons. A l'instar des étoiles pour les restaurants, pour cette première distinction, la Ville de GEMBOUX reçoit une « basket ». GEMBOUX est ainsi reconnue pour ses actions favorables à la mobilité active et au développement d'un réseau de petites voiries publiques (inventaire,

balisage, commission sentiers...). Parmi celles-ci : une politique continue d'investissements dans les trottoirs, un soutien renouvelé aux modes actifs (liaison Gembloux-Lonzée, liaison vers le Centre sportif de l'Orneau...) ou encore le travail entamé sur les sentiers. Le label permet de devenir une référence pour d'autres communes, institutions en matière de réseau de petites voiries publiques et de mobilité alternative à la voiture.

En savoir plus ?

www.gembloux.be

ou mobilite@gembloux.be

Avec Atingo, Plain-Pied et Wallonie Mobilité



Liaison Gembloux-Lonzée



Source : commune de Gembloux

COMMUNICATION

Une présence sur les réseaux sociaux

La commune est également présente sur les réseaux sociaux. Elle possède une page Facebook suivie par près de 7.400 abonnés, très régulièrement alimentée. Elle transmet notamment des informations liées à la mobilité comme l'organisation d'évènements, ou de nouvelles infrastructures. Elle partage également des informations et des photos via sa page Instagram, suivie par 1.300 abonnés. Ces posts sur les réseaux sociaux constituent un moyen moderne pour informer de façon claire et concise les citoyens. La commune possède également une chaîne YouTube, où quelques vidéos des événements sont publiées. Très récemment, une vidéo promouvant l'utilisation du vélo a été publiée. Néanmoins, cette chaîne a peu de visibilité, comptabilisant 200 abonnés.

Des campagnes d'affichage

L'affichage est utilisé comme support de communication par la commune de Gembloux, afin notamment de sensibiliser les habitants aux modes de transport alternatifs. Diverses campagnes et projets ont eu lieu : le projet d'art urbain PRIZME, dont certaines œuvres promouvoient la mobilité douce, une

campagne d'affichage mobilité douce par l'Asbl Gembloux optimiste, etc.



Source : Traject 2021

COMMUNICATION : BILAN ET POTENTIALITÉS

ATOUTS

- Un nombre important de supports de communication, papier, site internet, réseau sociaux, affichages
- Un site internet relayant certaines actualités en lien avec la mobilité
- Une présence forte sur le réseau social Facebook

OPPORTUNITÉS

- Une population jeune, dont Instagram est l'un des réseau social favori. Accentuer la communication en termes de mobilité sur ce réseau ?
- Les travailleurs du parc scientifique Créalys comme cible pour une communication dédiée

FAIBLESSES

- Manque de lisibilité du site internet sur la mobilité (post placés dans les actualités qui ne sont pas valorisés sur le long terme)
- Une communication encore trop faiblement dédiée à certains publics (jeunes, étudiants, travailleurs, seniors,...)
- Développer plus amplement des informations concernant la pratique du vélo, les sentiers piétons ou encore l'usage des transports publics sur le site internet de la Ville

MENACES

- Multiplicité de supports de communication ne relayant pas simultanément les mêmes informations

CONCLUSION

Le présent rapport comprend le diagnostic de la situation actuelle et des perspectives en matière de mobilité à Gembloux.

Il a été établi au cours du premier semestre 2022.

Il sera soumis à la validation du Comité d'Accompagnement et au Conseil communal.

C'est sur la base des enjeux, forces, faiblesses mise en lumière pour chacune des thématiques que seront déterminés les objectifs à suivre par la Commune et ses partenaires pour sa politique de mobilité (phase 2) et qui guideront un plan d'action opérationnel (phase 3).



Marie HAIN

marie@traject.be

+32 (0)4 68 19 01 62



Antoine SLUYSMANS

antoine@traject.be

