



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 3 PLAN D'ACTION

COMMUNE DE GEMBOLOUX

03 mai 2024 – En vue du passage au Collège communal

TABLE DES MATIÈRES

Introduction

Plan d'actions

I. Gembloux, choisir la ville et les villages du « quart d'heure »

1. Améliorer les conditions de déplacements des piétons au sein du centre urbain et des villages
 1. Développer des zones apaisées et sécurisées
 2. Créer un réseau piéton structurant
 3. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles
2. Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, et les connexions cyclables (communales et supra-communales)
 1. Définir un réseau cyclable structurant
 2. Concrétiser et entretenir ce réseau cyclable
 3. Identifier et résoudre les points noirs
3. Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal
 1. Multiplier les dispositifs de stationnement vélo
 2. Améliorer les conditions de stationnement vélo
4. Offrir des services et communiquer aux citoyens afin de favoriser la pratique utilitaire de la marche et du vélo
 1. Poursuivre et développer les actions de communication, sensibilisation et de promotion de la marche et du vélo
 2. Poursuivre et renforcer l'organisation d'évènements d'accompagnement pour les citoyens
 3. Amplifier l'offre de services aux piétons et cyclistes
 4. Garantir le suivi continu des besoins des piétons et cyclistes

TABLE DES MATIÈRES

Plan d'actions (suite)

II. Soutenir la multimodalité

5. Faire de la gare SNCB de Gembloux un véritable MobiPôle
 1. Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Gembloux, en accord avec les développements urbains projetés
 2. Améliorer l'accessibilité multimodale de la gare
6. Développer un réseau de MobiPoints sur le territoire
 1. Aménager les MobiPôles et MobiPoints du territoire
 2. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus TEC
7. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus TEC
 1. Rendre progressivement les arrêts de bus confortables, sécurisés et accessibles

III. Améliorer la mobilité scolaire

8. Repenser les abords des établissements scolaires
 1. Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles
 2. Renforcer la sécurité et visibilité des abords d'école
9. Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme pour se rendre sur les lieux d'enseignement
 1. Créer une dynamique de consultation et de sensibilisation autour de la mobilité scolaire
 2. Aider les écoles et la faculté à la réalisation de plans de déplacements d'établissements

TABLE DES MATIÈRES

Plan d'actions (suite)

IV. Encourager un usage raisonné de la voiture

10. Rééquilibrer les espaces publics dans le centre et les villages et gérer le stationnement

1. Améliorer la gestion du stationnement aux abords de la gare
2. Optimiser la gestion du stationnement dans le centre-ville
3. Accroître la lisibilité, la compréhension et le respect de la politique de stationnement gembloutoise
4. Lutter contre le stationnement sauvage et repenser les espaces publics des cœurs de village

11. Réfléchir à la structuration des axes à enjeux (avenue de la faculté, nœud routier N4/N29/nouveau quartier gare, N93, N912)

1. Optimiser le carrefour N4/N29 et repenser certains carrefours "secondaires" sur voies régionales
2. Maîtriser les vitesses spécifiquement en traversée de Mazy et Bothey (N93), des Isnes (N912), de Gembloux (N29) et d'Ernage (N4)

12. Pacifier et apaiser le centre-ville et les cœurs de village

1. Poursuivre les démarches en vue de marquer l'ensemble des entrées d'agglomération

13. Organiser le flux des poids lourds sur le territoire

1. Étendre la restriction pour libérer les villages des flux de poids lourds
2. Harmoniser la réglementation déjà existante afin d'améliorer son efficacité
3. Maintenir l'accessibilité du réseau local au charroi agricole

14. Articuler politique de développement urbain et mobilité (aménagement cohérent du territoire)

1. Poursuivre et intensifier la coordination des politiques « mobilité » et aménagement du territoire à Gembloux
2. Soutenir la mobilité de proximité
3. Accompagner les acteurs économiques vers une mobilité durable

15. Améliorer et promouvoir des services de mobilité partagée

1. Développer les services de véhicules partagés
2. Faciliter le covoiturage
3. Promouvoir les services de mobilité partagée

LISTE DES ACRONYMES

EMSR : Education Mobilité et Sécurité Routière

PAEDC : Plan d'Action Energie Durable et Climat

PCDR : Programme Communal de Développement Rural

PCM : Plan Communal de Mobilité

PIC : Plan d'Investissement Communal

PIMACI : Plan d'Investissement Mobilité Active Communale et Intermodalité

PRU : Périmètre de Remembrement Urbain

SDT : Schéma de Développement du Territoire

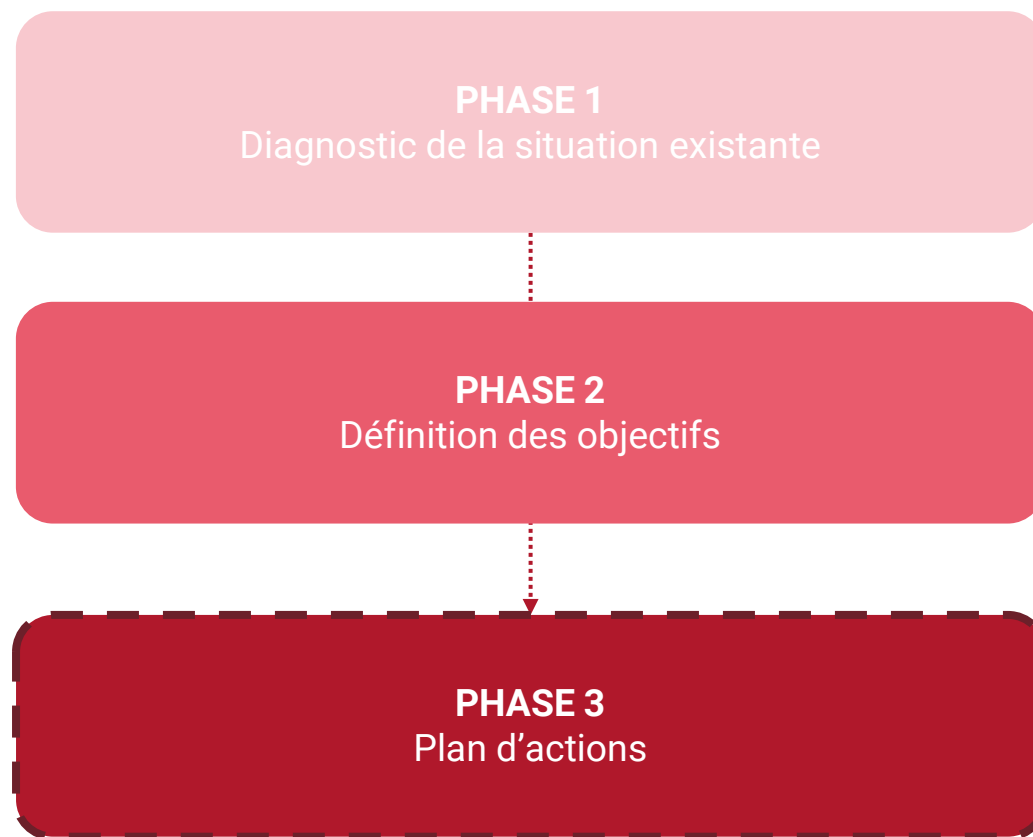
SRM : Stratégie Régionale de Mobilité

STOP – principe : **S**tappers(Piétons) – **T**rappers(Cyclistes) – **O**penbaar(Transports publics) – **P**rivé (Transports privés)

INTRODUCTION

PRÉAMBULE

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de Gembloux, qui s'attache à **définir les mesures à prendre pour atteindre les objectifs définis dans la phase précédente.**



RAPPEL DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET OPÉRATIONNELS

Pour rappel, les objectifs du présent PCM s'inscrivent dans la vision stratégique régionale. Par ailleurs, la stratégie de mobilité de la commune s'articule autour d'un ensemble de documents de référence à l'échelle communale (Programme Stratégique Transversal 2018-2024, Programme communal de Développement Rural (PCDR, 2019), Schéma Communal de Développement Commercial (SCDC, 2022), Guide communal d'urbanisme, Schémas d'Orientations Locaux et le Périmètre de Remembrement Urbain « Quartier de la Gare », Plan d'Action en faveur de l'Energie et du Climat (PAEDC, 2022)).

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels
I. Gembloux, choisir la ville et les villages du « quart d'heure »	1. Améliorer les conditions de déplacements des piétons au sein du centre urbain et des villages
	2. Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, et les connexions cyclables (communales et supra-communales)
	3. Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal
	4. Offrir des services et communiquer aux citoyens afin de favoriser la pratique utilitaire de la marche et du vélo
II. Soutenir la multimodalité	5. Faire de la gare SNCB de Gembloux un véritable MobiPôle
	6. Développer un réseau de MobiPoints sur le territoire
	7. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus TEC
III. Améliorer la mobilité scolaire	8. Repenser les abords des établissements scolaires
	9. Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme pour se rendre sur les lieux d'enseignement
IV. Encourager un usage raisonné de la voiture	10. Rééquilibrer les espaces publics dans le centre et les villages et gérer le stationnement
	11. Réfléchir à la structuration des axes à enjeux (avenue de la faculté, nœud routier N4/N29/nouveau quartier gare, N93, N912)
	12. Pacifier et apaiser le centre-ville et les cœurs de village
	13. Organiser le flux des poids lourds sur le territoire
	14. Articuler politique de développement urbain et mobilité (aménagement cohérent du territoire)
	15. Améliorer et promouvoir des services de mobilité partagée

PLAN D' ACTIONS

I. GEMBOUX, CHOISIR LA VILLE ET LES VILLAGES DU « QUART D'HEURE »



Objectifs opérationnels

- 1 Améliorer les conditions de déplacements des piétons au sein du centre urbain et des villages
- 2 Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, et les connexions cyclables (communales et supra-communales)
- 3 Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal
- 4 Offrir des services et communiquer aux citoyens afin de favoriser la pratique utilitaire de la marche et du vélo

► I.1. AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DES PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN ET DES VILLAGES

Le centre urbain de Gembloux offre une densité et diversité d'activités telles que des commerces, des services, et des établissements scolaires, ce qui en fait un **lieu propice aux déplacements à pied**. Dans la lignée des quelques aménagements spécifiques déjà réalisés, de la rénovation de certains trottoirs, ainsi que l'obtention en 2021 du **Label Commune Piétonne** et sa première « Basket » par la Région et l'asbl Tous à Pied, la commune vise à développer un environnement toujours plus convivial et sûr pour les piétons.

Gembloux se caractérise par la présence de dix villages répartis sur son territoire. La première phase de diagnostic a révélé que ces villages présentent souvent des lacunes en termes d'infrastructures piétonnes, avec des trottoirs parfois rares et/ou discontinus. De plus, les vitesses pratiquées dans les traversées de villages peuvent être élevées.

Le Plan Communal de Mobilité ambitionne d'**améliorer les conditions de déplacement des piétons tant dans le centre-ville que dans le cœur de ses villages**. Il propose de développer des zones apaisées et sécurisées, ainsi que la création d'un réseau piéton structurant pour rendre les environnements plus sûrs, accueillants encourageant ainsi les habitants à privilégier la marche. Il est également essentiel de valoriser et éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles desservant ces lieux.

ACTIONS PROPOSÉES

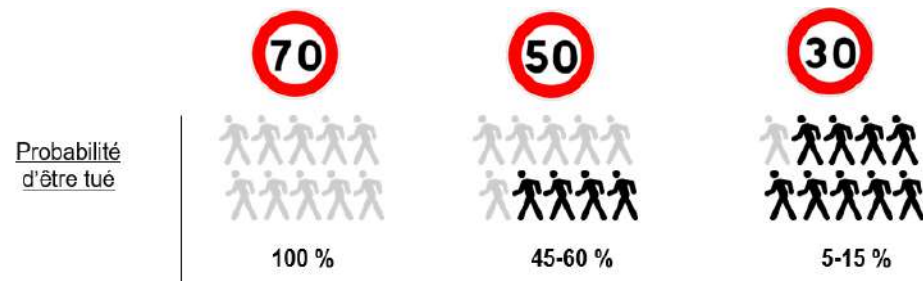
- I.1.1** Développer des zones apaisées et sécurisées
- I.1.2** Créer un réseau piéton structurant
- I.1.3** Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles



I.1.1. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES ET SÉCURISÉES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les zones apaisées se révèlent être une mesure centrale dans l'amélioration des conditions de déplacement des piétons, mettant particulièrement l'accent sur leur confort et leur sécurité. La vulnérabilité des piétons est étroitement liée à la vitesse de circulation des véhicules, cette vulnérabilité augmentant proportionnellement à l'élévation de leur vitesse.



Probabilité de mortalité selon la vitesse pratiquée

Qu'est-ce qu'une zone apaisée ?

Il s'agit de zones dans lesquelles la vitesse de circulation est réduite (≤ 30 km/h). On distingue les principales zones suivantes :

Zone piétonne



L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons. Certains véhicules peuvent toutefois y accéder, de même que les cyclistes si la réglementation le prévoit.

Zone de rencontre et zone résidentielle



Dans les zones de rencontre et zones résidentielles, les piétons sont prioritaires et peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont également autorisés. La vitesse de circulation est limitée à 20 km/h. [Pour en savoir plus - Securothèque SPW](#)

Zone 30



Zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

[Pour en savoir plus - Securothèque SPW](#)

I.1.1. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES ET SÉCURISÉES

ZONES APAISÉES À ÉTENDRE OU DÉVELOPPER DANS LE CENTRE ET LES COEURS DE VILLAGES

Actuellement, la plupart des voiries du centre de Gembloux sont concernées par une zone limitée à 30 km/h, notamment aux abords des écoles, à proximité des rues commerçantes (Grand'Rue) et de la gare, ainsi que dans certains quartiers (Sucrerie).

Du fait de la présence d'une école au sein ou à proximité des centres d'une majorité des villages, l'ensemble des cœurs de villages sont déjà couverts (partiellement) par une zone 30 : Lonzée, Ernage, Sauvenière, Mazy, Bossière, Isnes, ... Il est **prévu d'étendre à terme ces zones apaisées sur l'ensemble du territoire** là où la densité, les flux piétons (et cyclistes) et les activités (établissements scolaires, commerces) sont les plus fortes.

La carte ci-après présente la proposition d'extension et/ou développement de zones 20 et 30.

Un soin particulier devra être apporté à la manière dont seront aménagés ces lieux afin de les rendre lisibles, réglementaires et respectés par l'ensemble des usagers (cf. les grands principes d'aménagement ci-contre).



Les grands principes d'aménagement - Extrait de la [Sécurothèque](#)

Il convient de **prévoir un minimum d'aménagements** :

- Aménagements d'entrée : dispositif surélevé, installation d'un/ de coussin(s), un trottoir traversant, une réduction de la largeur de la chaussée, une chicane, une différence de revêtement, etc.
- Dans les artères roulantes, il est recommandé de répéter des aménagements réducteurs de vitesse à une fréquence suffisante (maximum 75 m) afin que la limitation de la vitesse à 30 km/h soit respectée.
- Une végétalisation ou encore l'élargissement des trottoirs peuvent accompagner l'aménagement ;
- Il est conseillé de tendre vers un principe d'aménagement uniforme sur le territoire de la Ville.



Accès à une zone 30 avec changement de revêtement

Source : Sécurothèque

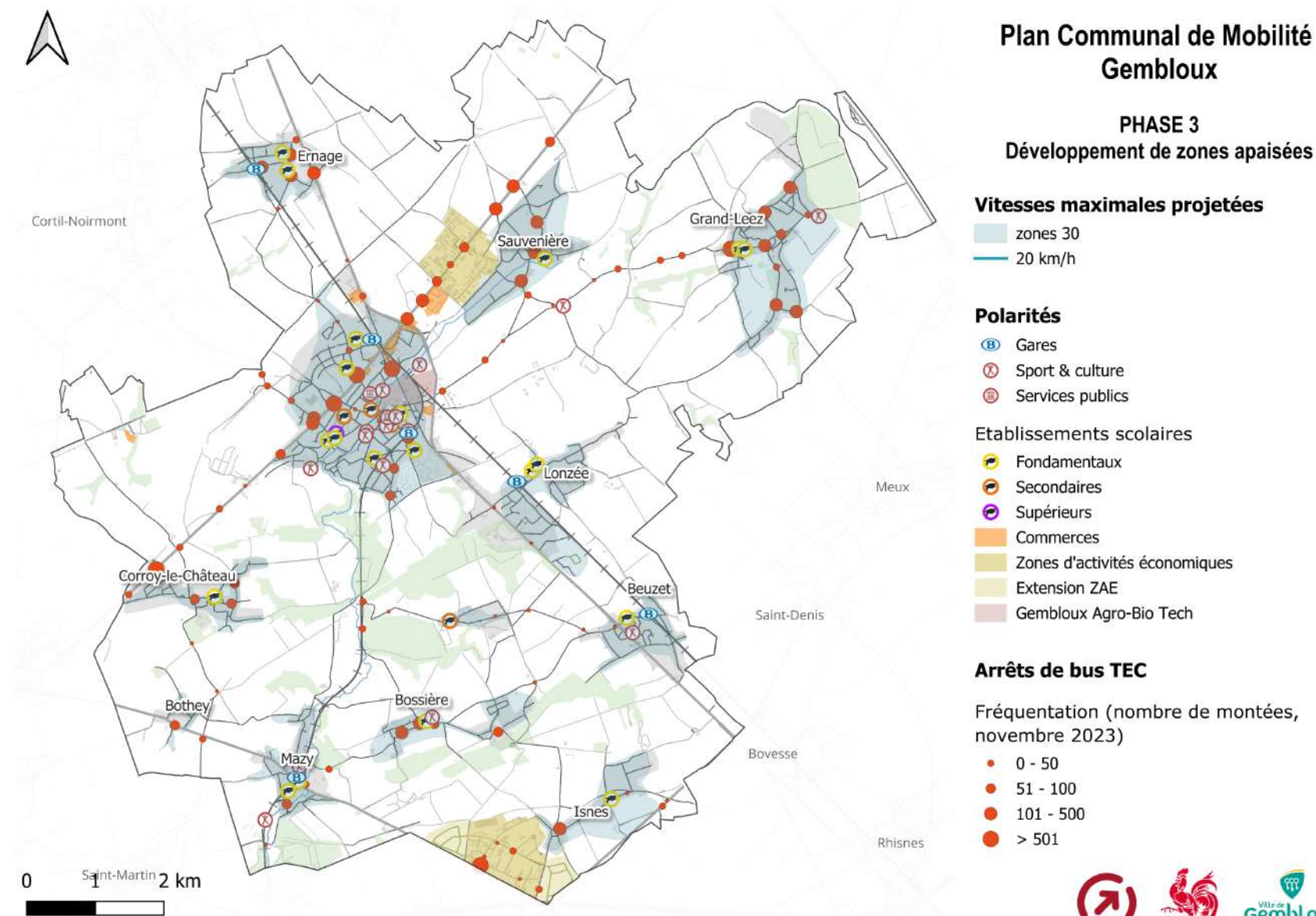


Accès à une zone 30 avec coloration du revêtement

Source : Sécurothèque

I.1.1 DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES ET SÉCURISÉES

ZONES APAISÉES À ÉTENDRE OU DÉVELOPPER DANS LE CENTRE ET LES COEURS DE VILLAGES



I.1.2. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons, un **réseau piéton structurant prioritaire, à vocation utilitaire** (déplacements pour les besoins du quotidien), est conçu pour desservir les principaux pôles tels que les établissements scolaires, les gares, les arrêts de bus TEC les plus fréquentés, les centres sportifs et de loisirs ou encore les commerces (cf. carte ci après).

Ce réseau prioritaire est **parfois déjà aménagé et de qualité ; parfois il implique des aménagements spécifiques** tels que la création de chaînons manquants, un renforcement de l'éclairage, des aménagements de trottoirs des deux côtés des voies (selon le flux en présence) ou encore de traversées piétonnes complémentaires ainsi qu'un entretien régulier et, dans certains cas, une rénovation. Le développement des zones apaisées permettra par ailleurs d'améliorer le réseau piéton structurant.

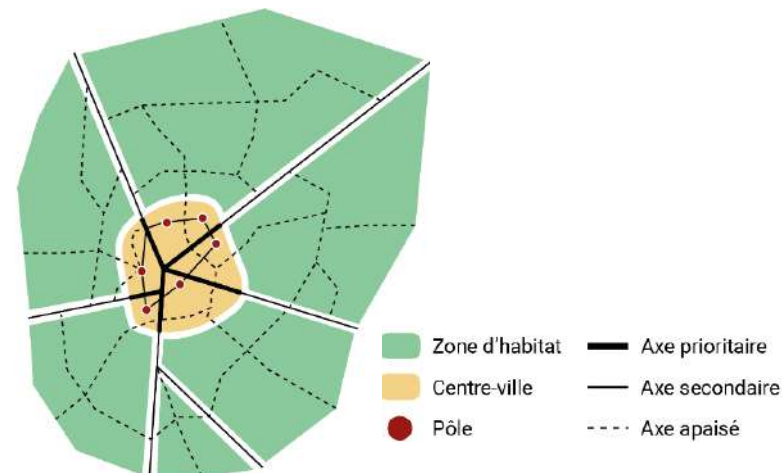
Pour cette mise en œuvre, une carte présente le différentiel entre ce réseau piéton structurant proposé et les aménagements piétons déjà réalisés (sous cette mandature) et entretenus par la ville de Gembloux, permettant ainsi de déterminer les priorités futures en termes d'aménagement.

La mise en place de **trottoirs traversant** doit être envisagée, en particulier le long des axes « prioritaires » (voir ci-contre). Il s'agit d'un « espace spécifiquement aménagé pour la circulation des piétons, mais franchissable par les véhicules sortant d'une rue secondaire (ou y entrant) ». À terme, une attention particulière sera également portée aux autres rues du territoire, de sorte à viser une accessibilité maximale à pied de l'ensemble du territoire (cf. aussi action I.1.3 ci-après).

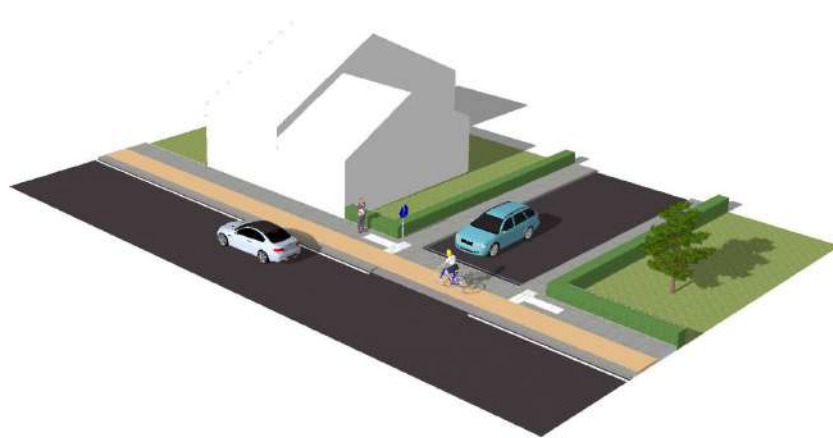
Ailleurs, le marquage de **traversée piétonnes** complémentaires et sécurisées, sur des sections de rues ou au niveau de carrefours (aménagement en plateau de plain-pied) pourra utilement être envisagé.

Ce réseau piéton structurant doit être aménagé de manière à être 100% accessible, dans une conception **d'accessibilité universelle** (quel que soit son niveau de handicap, ponctuel ou permanent ou son degré d'autonomie dans ses déplacements au quotidien).

Il est à noter que la question des abords d'école est traitée séparément (cf. action C.8.1.).



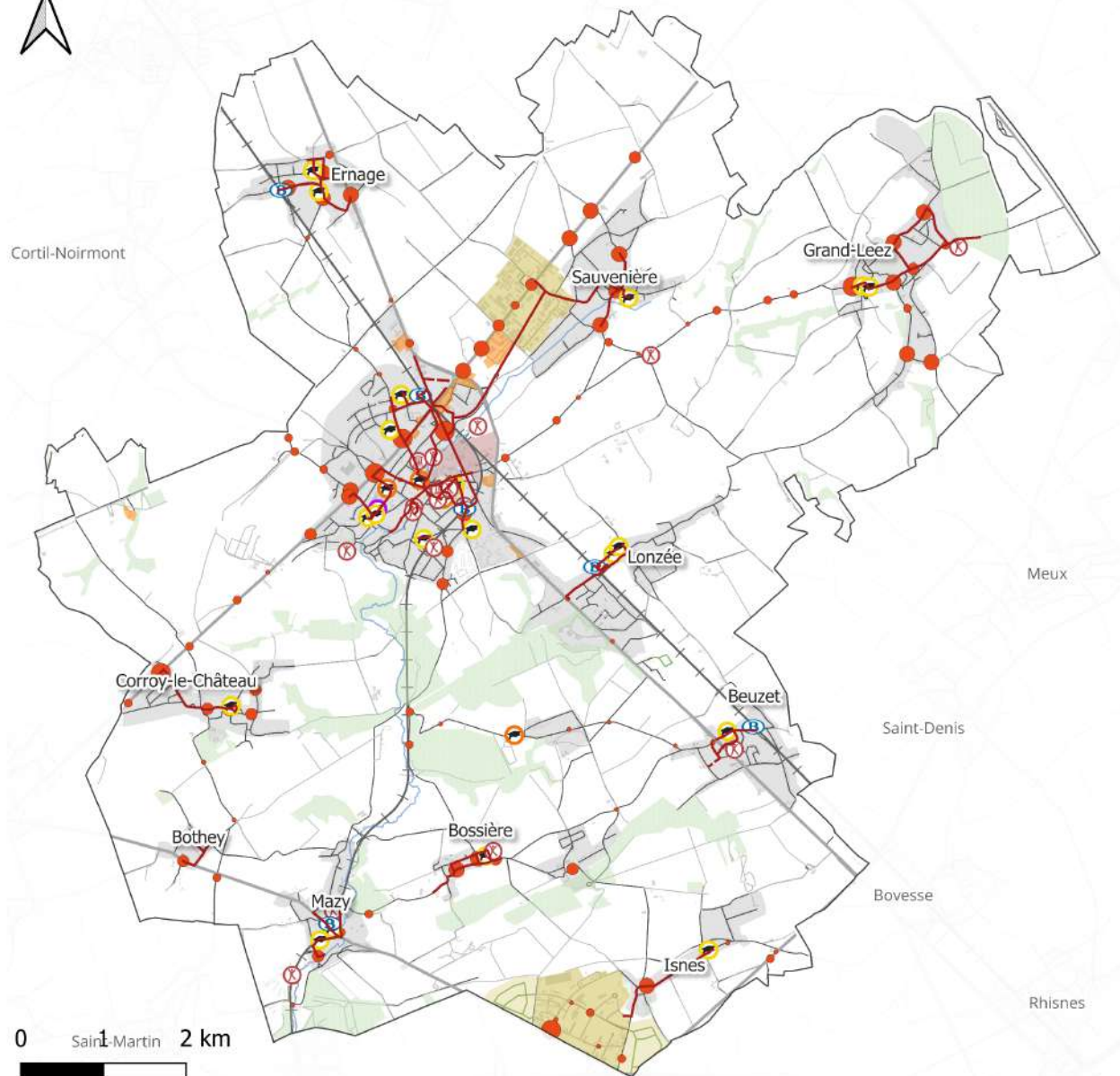
Source : Traject



Trottoir traversant
Source : sécuothèque

I.1.2. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

CARTOGRAPHIE



La carte ci-contre affiche le **réseau piéton structurant projeté**.

Certaines liaisons sont différenciées comme étant à développer à long terme, notamment, en lien avec des développements urbain programmés (opportunité de connexion/raccourcis pré-identifiés) ou par ce qu'elles nécessitent des démarches foncières.

Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3 Réseau piéton structurant projeté

- Réseau piéton prioritaire
- - - Liaisons à long terme

Polarités

- Gares
- Sport & culture
- Services publics

Etablissements scolaires

- Fondamentaux
- Secondaires
- Supérieurs
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech

Arrêts de bus TEC

Fréquentation (nombre de montées, novembre 2023)

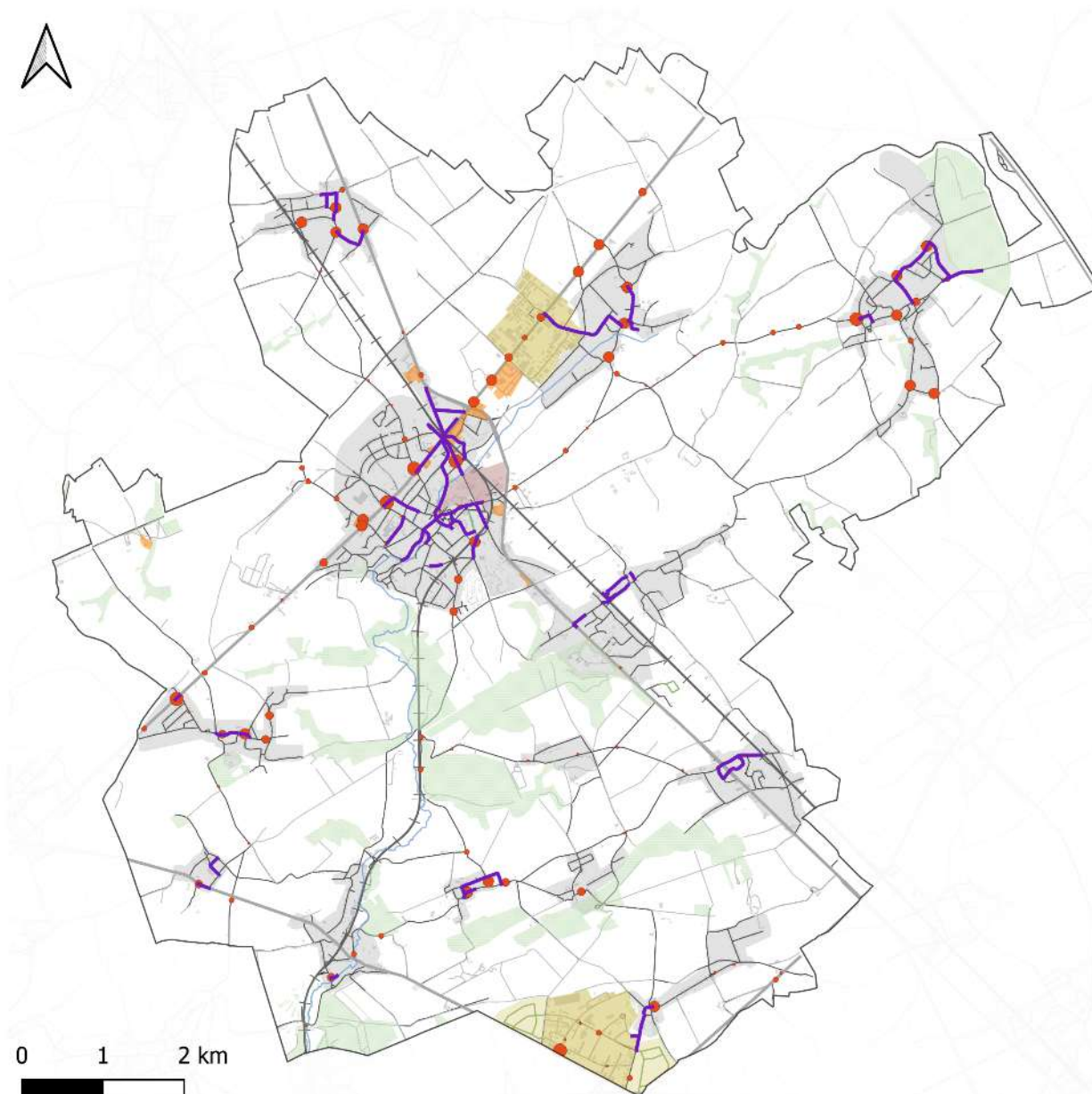
- 0 - 50
- 51 - 100
- 101 - 500
- > 501

*Zooms disponibles
en annexe*



I.1.2. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

CARTOGRAPHIE



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3 Aménagements piétons

— Solde des infrastructures piétonnes
à réaliser

Polarités

- ⓑ Gares
- ⓧ Sport & culture
- Ⓜ Services publics

Etablissements scolaires

- Ⓜ Fondamentaux
- Ⓜ Secondaires
- Ⓜ Supérieurs
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech

Arrêts de bus TEC

Fréquentation (nombre de montées,
novembre 2023)

- 0 - 50
- 50 - 100
- 100 - 500
- > 500

La carte ci-contre affiche une visualisation du solde des infrastructures piétonnes à réaliser.

Il s'agit du **différentiel entre le réseau piéton structurant proposé et les aménagements piétons déjà réalisés sous cette mandature.**

Sur les itinéraires identifiés ici, les services de la Ville analyseront si et quelles infrastructures piétonnes peuvent être réalisées.

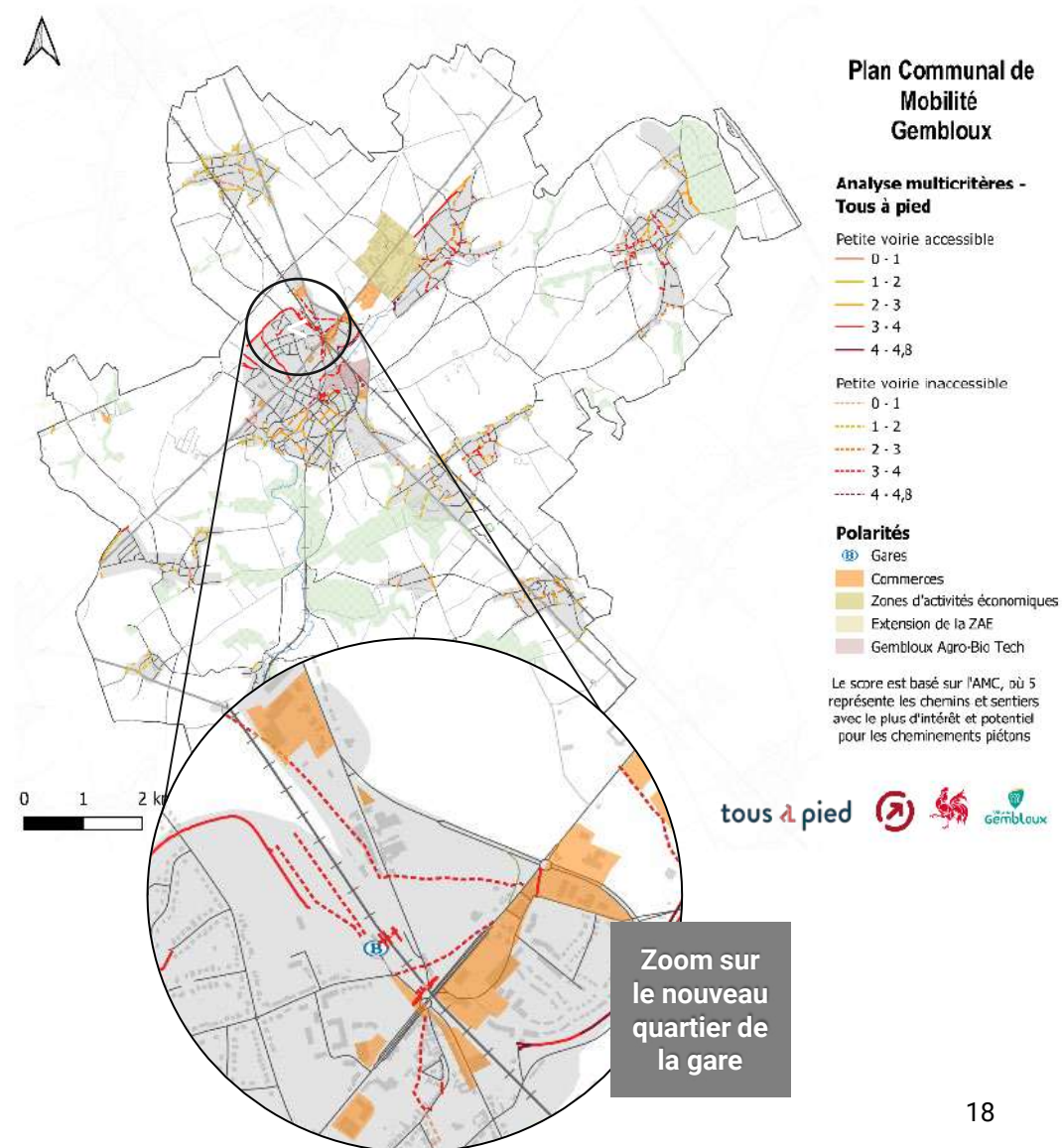
0 1 2 km

I.1.3. VALORISER, ÉVENTUELLEMENT RÉHABILITER (ET ENTRETENIR) LES SENTIERS ET VENELLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le territoire de Gembloux est traversé par un réseau dense de sentiers et de venelles offrant des raccourcis précieux, en temps de trajet comme en agrément. Ils participent ainsi au maillage piéton y compris dans une logique utilitaire (en complément des déplacements plutôt orientés vers de la promenade ou de loisirs/tourisme). L'action consiste à valoriser et éventuellement réhabiliter ceux-ci :

- En les faisant connaître au grand public. Cela pourrait être réalisé par :
 - la nomination officielle de ces itinéraires,
 - la systématisation de l'installation du panneau F45b :
 - l'élaboration d'une cartographie détaillée les intégrant éventuellement au réseau piéton structurant. Pour ce faire, la commune pourra utilement s'appuyer sur le recensement réalisé avec l'appui de l'asbl Tous à pied et la Commission Communale RCP (cf. carte ci-contre, qui hiérarchise les sentiers selon le critère mobilité) ou par ailleurs sur le balisage Point nœuds pédestre en projet.
- En les entretenant et en les rendant accessibles (dans la mesure du possible, y compris pour les personnes à mobilité réduite). La priorité sera donnée, aux sentiers et venelles connectés au réseau piéton structurant et situés à proximité de pôles de déplacements (écoles, aires de jeux, équipements sportifs, arrêts de transport public, ...).
L'entretien peut être entrepris en partenariat avec des bénévoles locaux, par exemple dans le cadre d'un projet scolaire ou avec des jeunes d'un quartier.



Dans le cadre de nouveaux projets urbains / immobiliers, il est également souhaité de développer ce réseau de cheminements / raccourcis piétons, afin de renforcer le maillage de cheminements (cf. IV. 14)

AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL, ET LES CONNEXIONS CYCLABLES (COMMUNALES ET SUPRA-COMMUNALES)

Gembloux réalise de longue date des initiatives en faveur de la pratique cyclable, encore récemment dans le cadre du Plan d'Investissement Wallonie Cyclable PIWACY (rue de la Sibérie, rue de Bertinchamps, liaison vers Baudecet...). D'autres interventions sont prévues par la Région, notamment la mise en œuvre d'une cyclostrade le long de la N4 reliant Gembloux à Louvain-La-Neuve et Namur ou ont été récemment réalisés (sur les routes régionales N29, N912).

Toutefois, les aménagements **manquent parfois de cohérence ou de continuité**, résultant par un réseau cyclable **morcelé** voire absent sur certaines parties du territoire et des conditions de déplacement à vélo **pas encore optimales ni entièrement sécurisées**. Il s'agira donc de **définir un réseau cyclable local et supra-local structurant**, destiné à la pratique du vélo « utilitaire » (au quotidien), qui fera ensuite l'objet, lorsque nécessaire, d'aménagements de qualité.

Par ailleurs, il sera primordial d'assurer la **pérennité** et la bonne **conservation** des aménagements sur le long-terme, afin de garantir la bonne utilisation de ce réseau. Dans cette optique, la commune de Gembloux a déjà instauré un service spécifique chargé de maintenir les infrastructures en bon état ainsi qu'intégré l'utilisation de l'application FixMyStreet, permettant aux citoyens de signaler les dégradations et les zones accidentogènes présentes sur le territoire.

Enfin, les déplacements devront également être facilités par la mise en place d'un **balisage clair et efficace**, qui permettra aux Gembloutois d'utiliser facilement un vélo pour les déplacements utilitaires. Ce balisage permettra de rendre visible, y compris pour les actuels non-cyclistes, les opportunités d'itinéraires et les principales directions.

ACTIONS PROPOSÉES

- I.2.1** Définir un réseau cyclable structurant
- I.2.2** Concrétiser et entretenir ce réseau cyclable
- I.2.3** Identifier et résoudre les points noirs



I.2.1. DÉFINIR UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'ambition est de **créer un réseau structurant fonctionnel**, pour une pratique du **vélo utilitaire** en complément d'une pratique récréative.

Sa réalisation se base sur des critères de **continuité** (liaisons entre toutes les polarités), **efficacité** (liaisons rapides et directes) et de **renforcement** (privilégier les aménagements existants de qualité ou avec fortes potentialités).

Ce dernier critère de renforcement repose aussi sur **la logique de pragmatisme et d'économies** : si la cyclabilité est difficile à établir à court/moyen termes (par exemple sur certains tronçons de voirie régionale, en raison des contraintes foncières, techniques ou budgétaires) et si un itinéraire alternatif est déjà aménagé, crédible (détour minime) et utilisé par les cyclistes du quotidien (« vélotafeurs »,...), alors l'itinéraire en question a été maintenu dans le réseau cyclable structurant mais identifié sous le critère « **cyclabilité à long-terme** ».

Depuis l'entrée en vigueur du décret « Politique cyclable » du 24 novembre 2022, le réseau cyclable wallon doit s'organiser en trois niveaux :

1. **Les cyclostrades** constituent la colonne vertébrale du réseau cyclable supra-local, **reliant des zones à haut potentiel de déplacements**. Elles offrent un itinéraire **continu et structurant**, avec une infrastructure de qualité supérieure, favorisant des déplacements **confortables et sécurisés** sur des distances moyennes à longues. Ces voies accueillent un large public, dimensionnées pour **un usage intensif** de divers types de cyclistes ;

2. **Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales** constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité ;

3. **Les liaisons de desserte locale** complètent localement le réseau cyclable structurant en vue d'une desserte plus fine du territoire ; elles sont identifiées et aménagées à l'échelles des communes.

En vue de répondre à cette nouvelle hiérarchisation, les itinéraires du réseau cyclable gembloutois sont donc envisagés selon ces trois différents niveaux : les cartes du réseau cyclable projeté sont proposées ci-après.

La **construction de ce réseau cyclable s'est faite de manière concertée** avec les services communaux et les membres de la Commission Consultative Communale Vélo.

À noter qu'une étude a été lancée par la Région et vise à définir, notamment à l'échelle des Province de Namur et du Brabant wallon, les deux premiers niveaux hiérarchiques. Les propositions du présent PCM alimenteront utilement les réflexions à l'échelle provinciale et régionale. Il conviendra d'ajuster le réseau cyclable structurant gembloutois le cas échéant, en fonction du travail de structuration du réseau cyclable à l'échelle wallonne une fois finalisé.



Zooms disponibles
en annexe

I.2.1. DÉFINIR UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

CARTOGRAPHIE

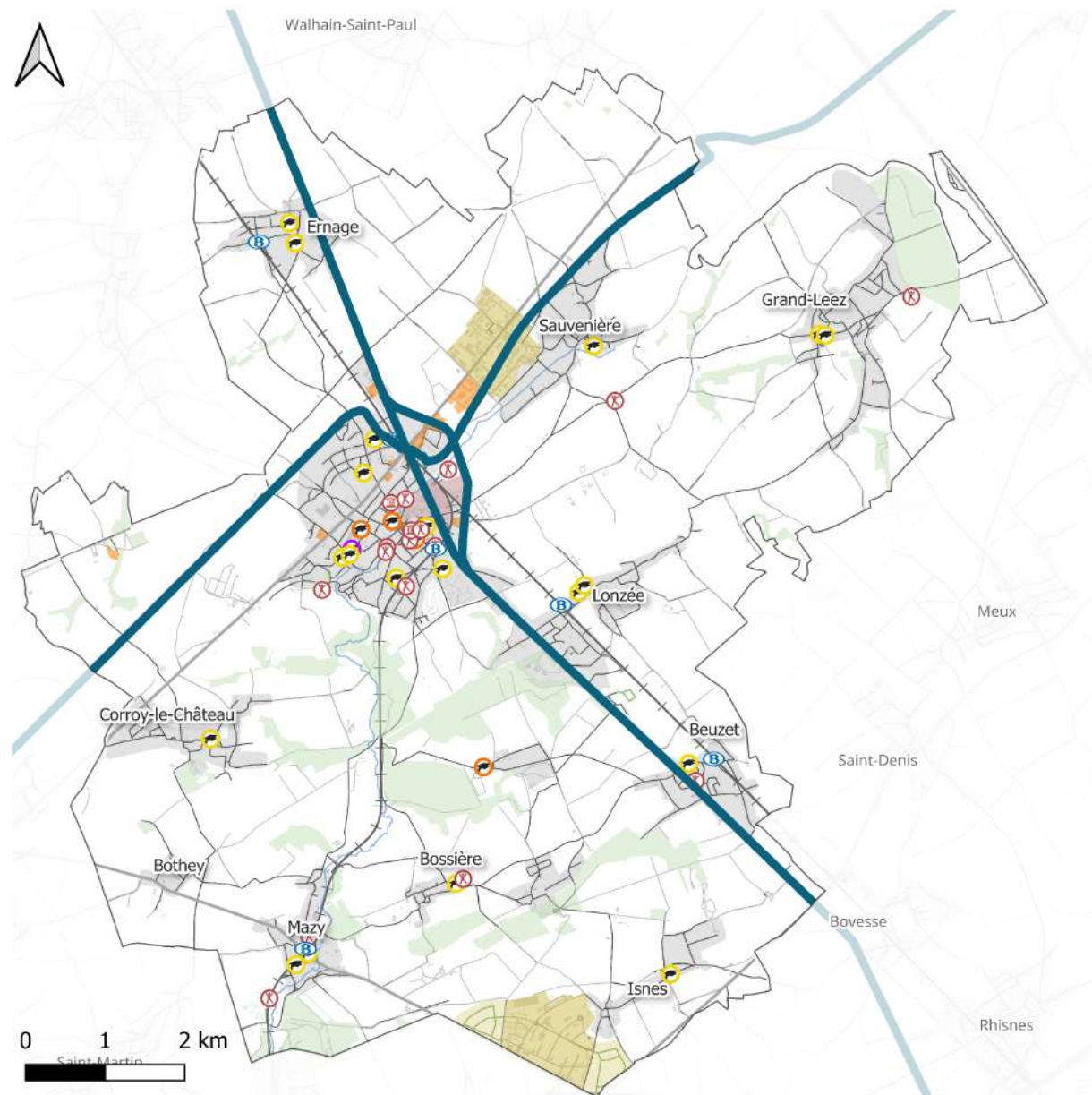
Cyclostrades

Liaisons supra-locales

Liaisons de desserte locale

Le territoire de Gembloux sera traversé par la future **cyclostrade** de la N4, en cours d'étude, s'étendant du Nord-Est au Sud-Ouest.

L'axe de la Chaussée de Wavre, de l'avenue de la Faculté et de l'avenue des Combattants est également repris dans le niveau hiérarchique supérieur, en ce sens qu'il permet un accès plus direct à la gare et au centre de Gembloux. Tout comme enfin le RAVeL, étant un axe structurant clé du territoire s'étendant du Sud-Ouest au Nord-Est, et offrant un itinéraire alternatif à la N29.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3 Réseau cyclable projeté Extrait 1/3

— Cyclostrade dont RAVeL

Polarités

- ⓑ Gares
- ⓧ Sport & culture
- Ⓜ Services publics

Etablissements scolaires

- Ⓜ Fondamentaux
- Ⓜ Secondaires
- Ⓜ Supérieurs
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech

I.2.1. DÉFINIR UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

CARTOGRAPHIE

Cyclostrades

Liaisons supra-locales

Liaisons de desserte locale

À l'échelle **supra-locale**, il s'agit de créer des liaisons entre les territoires voisins proches et les villages de Gembloux, ses gares et son centre, en assurant notamment une connexion au RAVeL et à la future cyclostrade N4.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3 Réseau cyclable projeté Extrait 2/3

- Cyclostrade dont RAVeL
- Supralocal

Polarités

- Gares
- Sport & culture
- Services publics

Etablissements scolaires

- Fondamentaux
- Secondaires
- Supérieurs
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech

I.2.1. DÉFINIR UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

CARTOGRAPHIE

Cyclostrades

Liaisons supra-locales

Liaisons de desserte locale

À l'échelle locale, il s'agit d'assurer la liaison de l'ensemble des polarités du territoire (gares, villages, écoles, établissements sportifs & culturels,...). Ce réseau a pour vocation une desserte exclusivement locale et s'inscrit par conséquent en complémentarité du réseau supra-local.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3
Réseau cyclable projeté
Extrait 3/3

- Cyclostrade dont RAVeL
- Supralocal
- Local
- - - Cyclabilité à long terme

Polarités

- ⓑ Gares
- ⓧ Sport & culture
- Ⓟ Services publics

Etablissements scolaires

- Ⓜ Fondamentaux
- Ⓜ Secondaires
- Ⓜ Supérieurs
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech

Zooms disponibles
en annexe



I.2.2. CONCRÉTISER ET ENTRETENIR LE RÉSEAU CYCLABLE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il s'agit d'établir une programmation détaillée et phasée dans le temps des aménagements cyclables restant à réaliser et/ou à améliorer. Différents outils et modalités d'aménagements pourront être utilement déployés :

- les **rues cyclables**, dans le centre de Gembloux notamment, pour des itinéraires où le flux de cyclistes pourrait s'intensifier ; sans oublier la maximisation des **Sens Uniques Limités** (SUL), permettant un maillage des itinéraires cyclistes dans toutes les directions ;
- les **chemins réservés**, notamment dans les connexions locales entre villages ;
- ou encore les **chemins à voie centrale**, hors agglomération, dans les tronçons où un aménagement cyclable séparé n'est pas possible (ou techniquement trop complexe donc coûteux à court terme)

Pour cela, **l'expertise des différentes commissions consultatives communales** (CCCV, CCATM,...) pourra utilement être sollicitée.

La Sécurithèque régionale constitue par ailleurs une ressource importante et régulièrement actualisée.



Rue cyclable à Ernage, drève de Linoy

Source : Ville de Gembloux, 2023

Une fois les infrastructures cyclables mises en œuvre, il est essentiel d'en assurer :

1. la **bonne lisibilité et compréhension** par l'ensemble des usagers : sens uniques limités marqués au sol, bandes cyclables suggérées préférentiellement de couleur ocre...
2. la **conformité aux réglementations en vigueur**, qui nécessite une validation préalable par les autorités compétentes (RW). Il convient également de souligner l'importance cruciale de la signalisation adéquate, qui fait foi en cas d'accident.
3. le **suivi et l'entretien régulier** pour garantir leur durabilité et leur qualité. Un réseau cyclable bien entretenu joue un rôle clé dans la fidélisation de ses utilisateurs, contribuant ainsi à pérenniser leur engagement dans la pratique du vélo (voir action I.4.4).

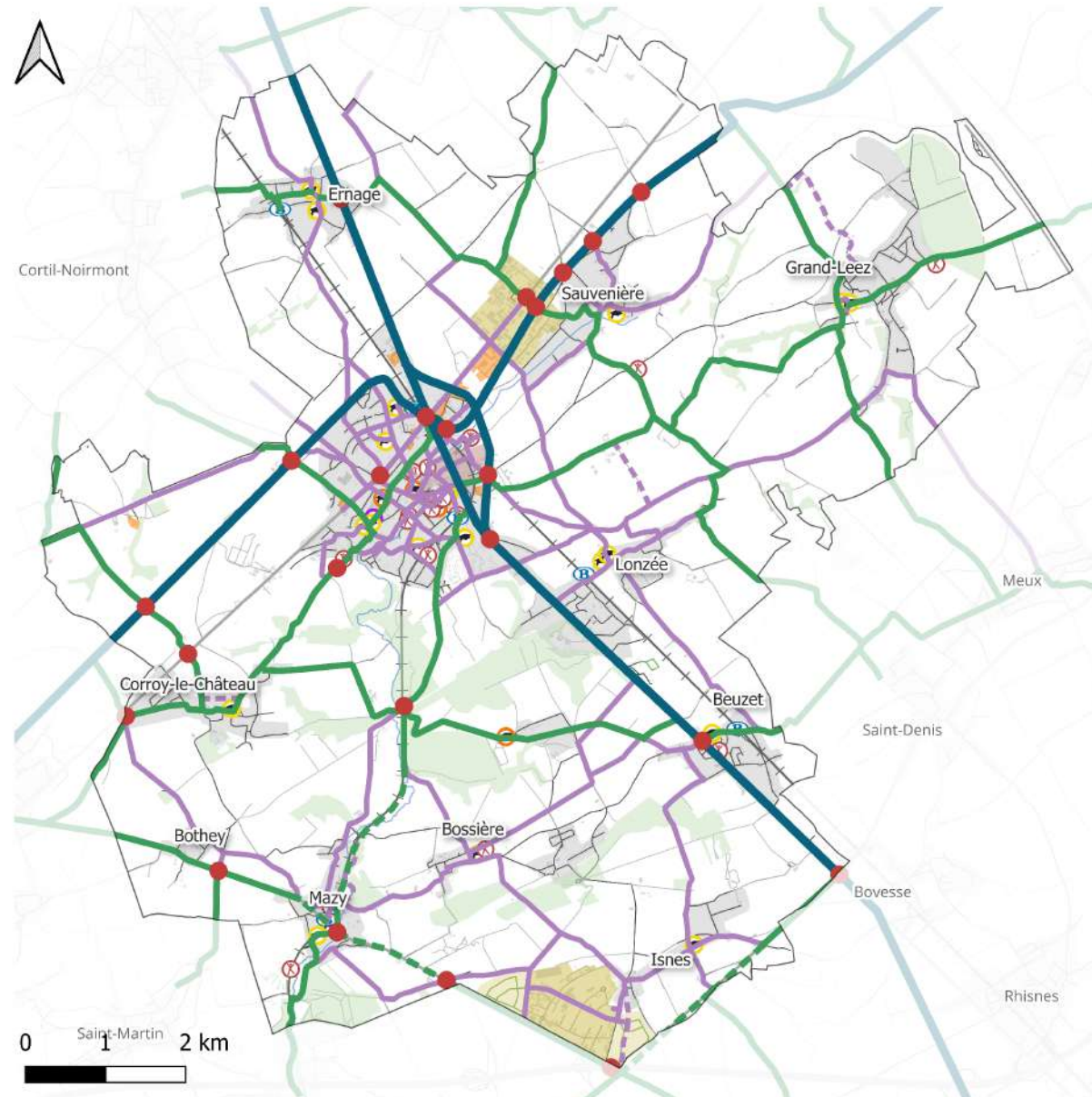
I.2.3. IDENTIFIER/RÉSOUTDRE LES POINTS NOIRS

DESCRIPTION GÉNÉRALE & CARTOGRAPHIE

Aménagements cyclables et points d'attentions

Le réseau cyclable doit encore, sur certains tronçons, **être rendu effectif par des aménagements spécifiques ou via un apaisement des circulations motorisées** permettant un partage de la chaussée en sécurité (développement des zones 30).

Des aménagements spécifiques sont par ailleurs encore nécessaires au niveau de « points d'attention » identifiés dans la carte ci-contre : sections accidentogènes ou carrefours à sécuriser par exemple. Ces aménagements seront planifiés en fonction de plusieurs critères, mais les zones à fort flux ainsi que les connexions entre les villages et le centre-ville, là où il existe un intérêt supra-local, seront prioritaires.



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3 Points d'attention en matière de sécurité à vélo

- Points d'attention considérés dangereux et/ou nécessitant un (ré)aménagement

Réseau cyclable projeté

- Cyclostrade dont RAVeL
- Supralocal
- Local
- Cyclabilité à long terme

Polarités

- ⓑ Gares
- ⓧ Sport & culture
- Ⓜ Services publics

Etablissements scolaires

- Ⓜ Fondamentaux
- Ⓜ Secondaires
- Ⓜ Supérieurs
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech



DÉVELOPPER ET AMÉLIORER LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Un réseau de stationnement vélo bien développé permet non seulement de **sécuriser les vélos contre le vol**, mais aussi de **créer un environnement favorable à l'usage du vélo** comme mode de déplacement quotidien, réduisant ainsi la dépendance aux autres types de transport tels que la voiture.

Une offre en stationnement vélo doit être **développée et maillée** sur l'ensemble du territoire (village compris) et **adaptée aux différents usages** (courte, moyenne, longue-durée), **aux besoins de mobilité du quotidien**, comme **aux typologies de vélo** ou même à la météo (stationnement couvert).

Le temps et la difficulté de recherche d'une place de stationnement pour son vélo doit être limité voire nul. Par ailleurs, le développement de l'offre limite le risque d'un stationnement vélo « sauvage » qui entraverait le cheminement des piétons.

La phase de diagnostic a révélé la présence d'un certain nombre de dispositifs de stationnement aux abords des principaux équipements générateurs de flux ainsi que dans les quartiers les plus denses (box vélos installés pour le stationnement des riverains).

Par ailleurs, **l'installation de nouveaux équipements est en cours de développement** dans le cadre du PIWACY, de l'appel à projet régional pour les établissements universitaires remporté par l'Uliège ou encore de subsides TEC.

Il s'agit dès lors de poursuivre la dynamique en cours, :

- en **complétant l'offre de stationnement vélo** ;
- en **améliorant l'offre** par des dispositifs adéquats et adaptés aux besoins.

ACTIONS PROPOSÉES

I.3.1 Multiplier les dispositifs de stationnement vélo

I.3.2 Améliorer les conditions de stationnement vélo

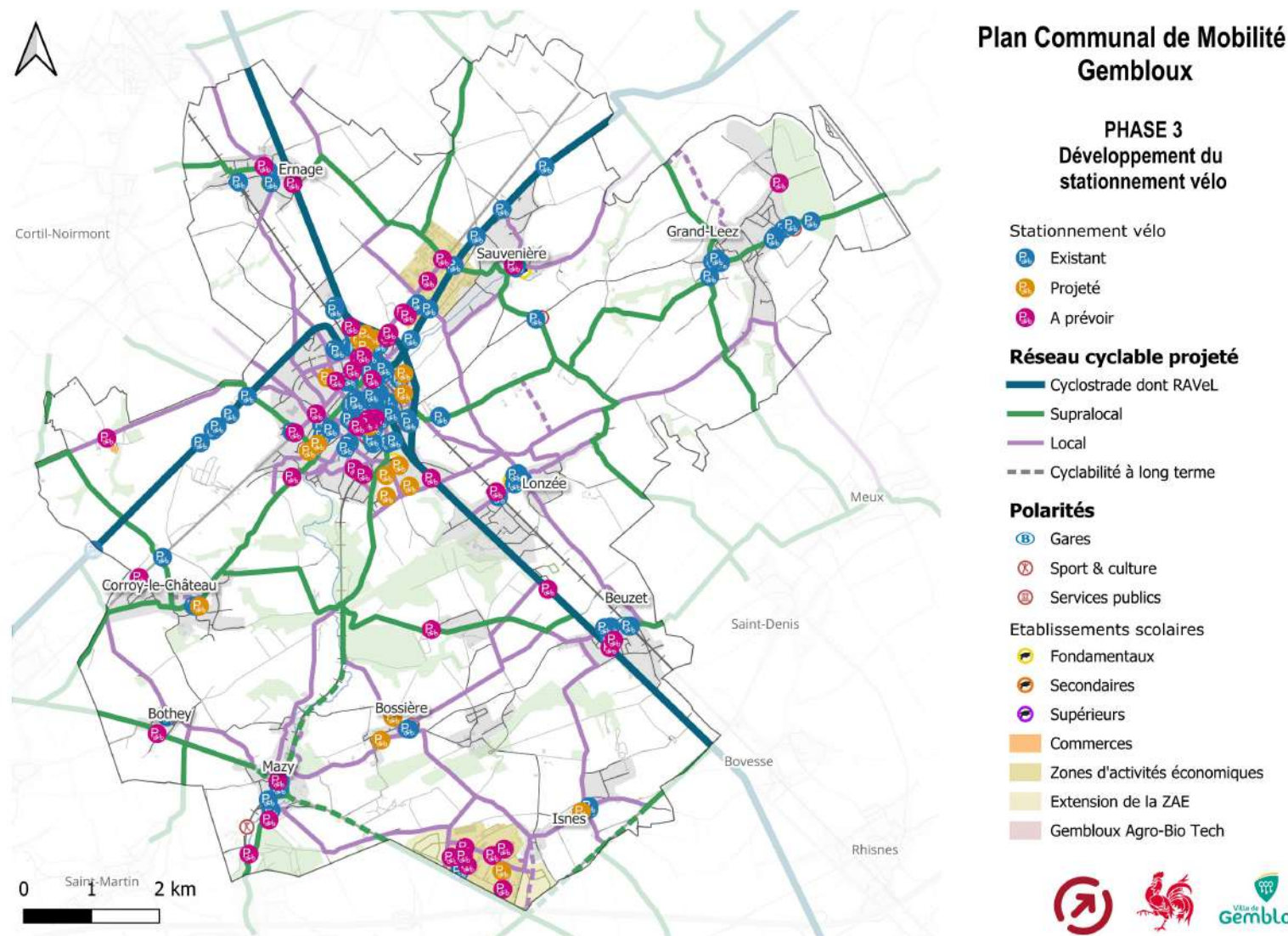


I.3.1. MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Des **emplacements stratégiques ont été identifiés** pour créer un réseau de stationnement vélo étendu (extension d'une offre existante ou création d'une nouvelle offre ad-hoc) au niveau :

- des **mobipôles et mobipoints** du territoire (cf. aussi chapitre suivant)
- des **écoles et établissements scolaires** du territoire ;
- des **équipements sportifs et culturels** : notamment pour anticiper le développement de l'offre selon la demande ;
- des **rues commerçantes** (Grand'Rue rue de la Station, avenue de la Faculté) : sur l'espace public et/ou sur les parcelles privées, en partenariat avec les commerces et parcs d'activités ;
- ou encore des **quartiers de Gembloux-Centre** : notamment dans les rues ou quartiers denses où la typologie ou taille des logements ne permettent pas d'assurer le stationnement vélo des résidents sur les parcelles privées.



I.3.2. AMÉLIORER LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT VÉLO

BONNES PRATIQUES

Le développement de l'offre doit se faire selon les principes suivants :

- Réaliser la zone de stationnement **au plus près de l'entrée du lieu concerné, sans toutefois gêner le cheminement des piétons et PMR**
- Adapter l'offre de stationnement à l'usage qui en sera fait (courte, moyenne ou longue durée) – voir ci-dessous
- Couvrir les **besoins des vélos spéciaux** tels que les vélos-cargos par exemple, notamment aux abords des écoles (voir action III.8.1) ou des zones commerciales
- Privilégier les infrastructures de types **U inversés** (*pinces-roues à démonter*)
- **Signaler** idéalement les espaces de stationnement de manière à les rendre visibles depuis la voie publique



Stationnement courte durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé », facilitant la sécurisation du vélo en le fixant par son cadre
- Éventuellement couverts
- Prévoir aussi des dispositifs « amovibles » pour couvrir les besoins lors d'événements ponctuels (fêtes, festivals, brocantes, etc..)



Stationnement moyenne durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Couverts



Stationnement longue durée

- Dispositif sécurisé fermé avec accès individuel (cadenas, code, etc.)



Piscine à Lago Weide, Courtrai

Source : Traject



Stationnement vélo estival sur place de Watou

Source : Traject



Principal arrêt de bus à Jodoigne

Source : Traject



Stationnement pour vélo-cargos

Source : Traject



Principal arrêt de bus à Jodoigne

Source : Traject



Box vélo – espace public

Source : Schaerbeek

OFFRIR DES SERVICES ET COMMUNIQUER AUX CITOYENS AFIN DE FAVORISER LA PRATIQUE UTILITAIRE DE LA MARCHÉ ET DU VÉLO

Toute bonne politique en faveur des modes actifs (marche et vélo) s'accompagne d'une **promotion dynamique et renouvelée** et du **développement de services** à destination des habitants et usagers de la commune.

Pour accompagner les citoyens vers une mobilité davantage plurielle et multimodale, il est nécessaire :

- de **poursuivre en renforçant** (éventuellement aussi centralisant et/ou renouvelant) **l'information et la pédagogie** sur les offres et services existants ;
- de **pérenniser** dans le temps voire de développer (fréquence, public touché,...) les actions de sensibilisation et de promotion de la marche et du vélo ;
- d'envisager de **développer** de nouveaux services : bornes de recharge pour vélo à assistance électrique (au niveau du Mobipôle de la Gare), bornes de réparation de vélos (à proximité du RAVeL, en complément des 3 stations qui seront implantées par l'ULiège sur le site des Facultés), service de vélo partagé,...
- ou encore de **poursuivre le suivi continu des besoins** en infrastructures piétonnes et cyclables.

ACTIONS PROPOSÉES

- I.4.1** Poursuivre et développer les actions de communication, sensibilisation et de promotion de la marche et du vélo
- I.4.2** Poursuivre et renforcer l'organisation d'événements d'accompagnement pour les citoyens
- I.4.3** Amplifier l'offre de services aux piétons et cyclistes
- I.4.4** Garantir le suivi continu des besoins des piétons et cyclistes



I.4.1. POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DE LA MARCHE ET DU VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il s'agit de **faire connaître les différents réseaux et l'offre et services de mobilité desservant et mise à disposition de l'ensemble des citoyens**. En effet, la mise en valeur de l'offre disponible sur le territoire pour se déplacer et la promotion des bienfaits des modes actifs incitent à un usage plus rationnel de la voiture.

Cette action se décline en différentes propositions :

1. *Développer l'onglet mobilité sur le site web de Gembloux*

La rubrique mobilité du site internet communal mérite d'être enrichie. Il est pertinent que le site rassemble les solutions de mobilité et des services offerts sur la commune :

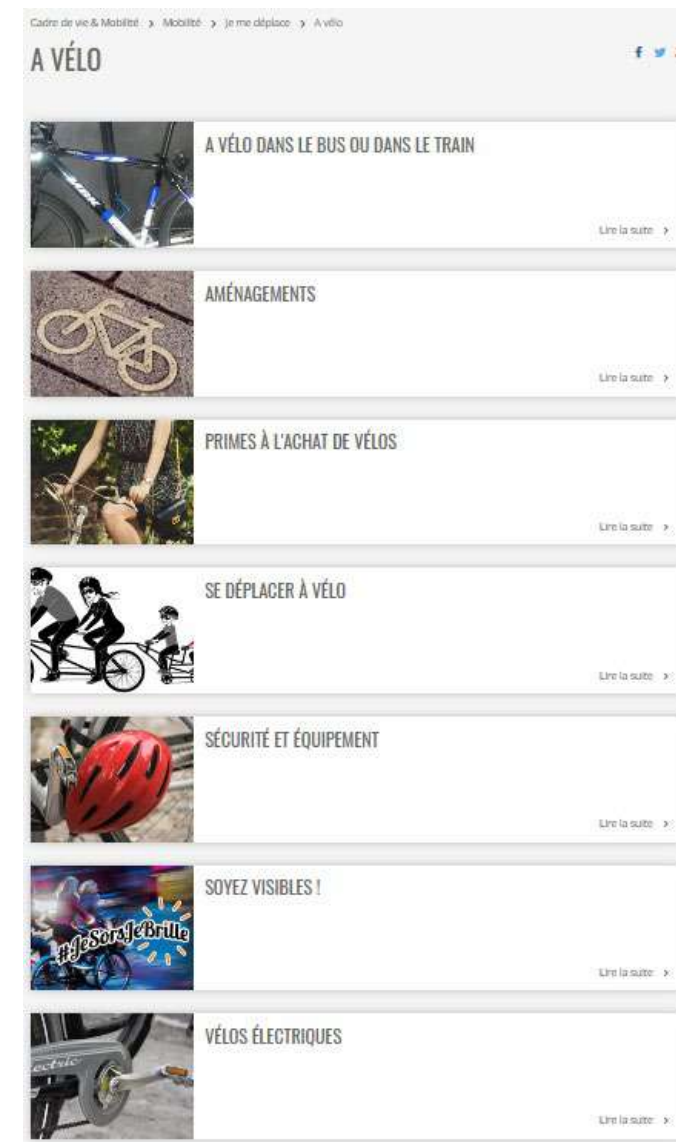
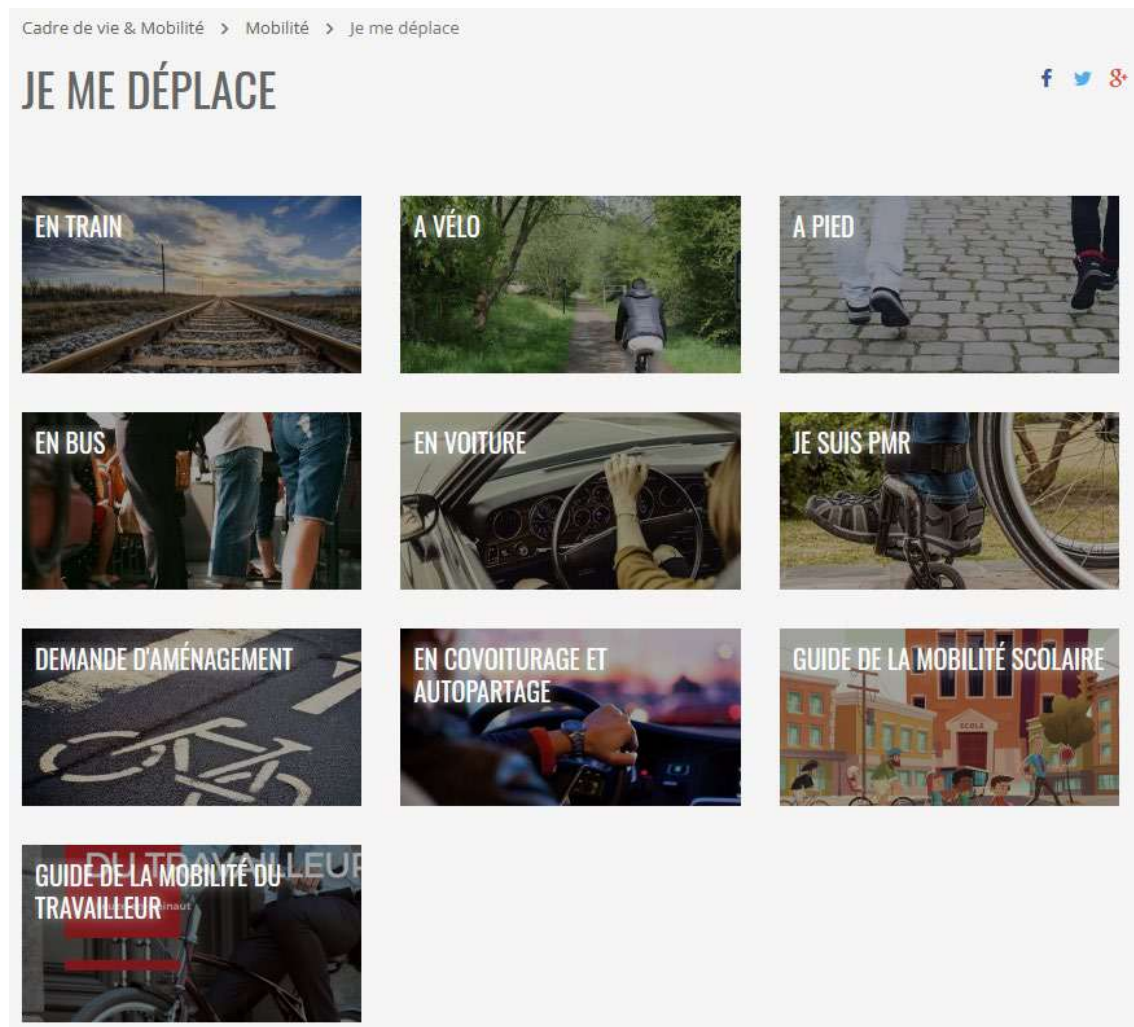
- le réseau d'itinéraires piétons, en ce compris les sentiers et venelles (cf. actions I.1.2. et I.1.3.) ;
- Les itinéraires communaux cyclables et supra-communaux (d'autant plus lorsqu'ils seront davantage développés ; cf. action I.2.1 à I.2.3.) ;
- Les infrastructures de stationnement pour les vélos (cf. action I.3.1 et I.3.2.) ;

- les lignes de train desservant les gares de l'entité (avec le niveau de d'offre et les principales destinations offertes et temps de parcours) ;
- les principales lignes de transport public (y inclus les temps de parcours) ;
- les services de transport à la demande ;
- les évènements (passés et à venir) autour de la mobilité active (Brevet du cycliste, Vélorneau, Marches exploratoires, Semaine de la mobilité,..) ;
- les autres services de mobilité mis à disposition ;
- ...

Ces informations devront être mises à jour régulièrement en fonction de l'offre de mobilité et des nouveaux services qui seront mis en place à Gembloux.

I.4.1. POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DE LA MARCHE ET DU VÉLO

EXEMPLE - SITE DE LA VILLE DE LEUZE-EN-HAINAUT



I.4.1. POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DE LA MARCHE ET DU VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

2. Diversifier les canaux de communication et les supports

De multiples informations seront disponibles sur le site web de la ville mais il est également important de poursuivre cette communication via **différents canaux de communication** (magazine communal, sur les réseaux sociaux, brochures ou cartes distribuée lors d'évènements ou aux nouveaux gembloutois) et de **diversifier les supports** (vidéos, infographies, ...).

Par exemple :

- à l'instar de la carte « Gembloux à pied » des **temps de parcours** à pied qui a été réalisée par l'asbl Tous à pied, une carte des principaux itinéraires vélo depuis le centre-ville, les villages et les équipements du territoire (avec distance/temps) pourrait être également réalisée (voir ci-après) ;
- identifier et **réaliser des portraits** (vidéos ou statiques) d'ambassadeurs gembloutois qui ont déjà recours aux modes actifs : avec mise en avant d'astuces/conseils, des bienfaits également (qualité de vie, santé, temps gagné..) ou encore identification des freins qui ont pu être dépassés....
- réaliser des **concours / challenges, appels à idées, sondages**,...

Gembloux à pied



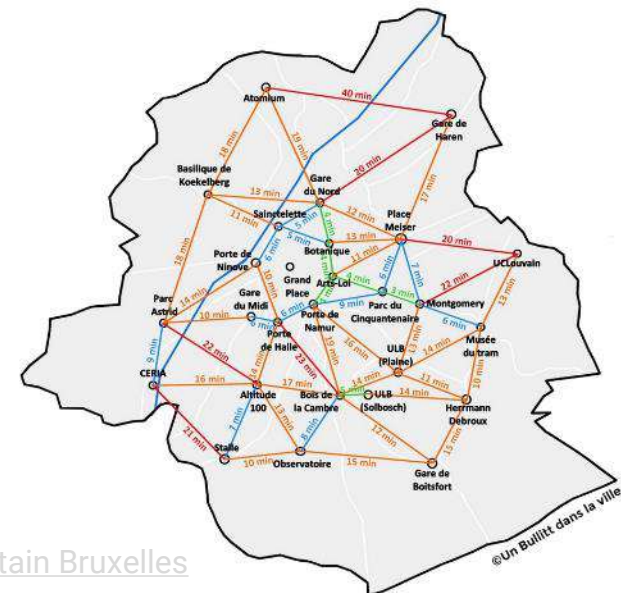
Cette carte reprend les temps de parcours à pied entre les différents pôles d'intérêt ou quartiers de la ville. Elle a été réalisée par l'ASBL Tous à Pied.

tous à pied

Carte temps marche - Gembloux
Source : Tous à Pied

EXEMPLE : CARTE DES ITINÉRAIRES ET TEMPS À VÉLO

Une initiative similaire pourrait être mise en place à Gembloux, par exemple en collaboration avec la Commission consultative communale vélo. Les itinéraires seraient parcourus et chronométrés par divers profils (en fonction de l'âge, de la condition physique, du type de vélo utilisé - musculaire ou électrique, etc.) afin d'établir une moyenne globale. L'objectif est de démontrer que le vélo offre une solution de déplacement efficace, contribuant ainsi à déconstruire les préjugés existants.



I.4.2. POURSUIVRE ET RENFORCER L'ORGANISATION D'ÉVÈNEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La commune de Gembloux est déjà fortement engagée dans l'organisation d'évènements axés sur le vélo tels que les essais de vélos électriques, la bourse aux vélos, les brevets cyclistes dans les écoles primaires ou les formations en mécanique vélo, le Vélorneau, ... Cependant, il est nécessaire d'explorer de nouvelles possibilités et d'élargir la portée de ces initiatives.

D'autres événements destinés aux citoyens pourraient inclure :

- des évènements centrés sur la **marche à pied** ;
- des opportunités pour les habitants de Gembloux de **tester différents engins de micromobilité** ;
- des séances de formation combinant la théorie et la pratique sur l'utilisation de l'**offre de mobilité** disponible sur le territoire, comme la présentation du réseau vélo, les lignes de transports en commun qui desservent l'entité, l'utilisation des services de voitures partagées, etc. ;

Bonnes pratiques :

La ville de Namur a lancé une campagne de promotion de la marche à pied, offrant des cartes dans toute la ville et distribuées dans les boîtes aux lettres, afin de démontrer la facilité d'accès à Namur pour les piétons, avec la plupart des trajets se faisant en moins de 15 minutes. Ces actions contribuent à surmonter les obstacles à la pratique des modes actifs, renforcent le sentiment de satisfaction des citoyens et favorisent le tissage de liens sociaux à travers des rencontres et des échanges entre expérimentés et novices.



Campagne d'invitation à la marche via deux supports à Namur – Source : Namur Capitale (2021)

I.4.3. AMPLIFIER L'OFFRE DE SERVICES AUX PIÉTONS ET CYCLISTES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En vue d'accompagner les citoyens vers une mobilité davantage plurielle et multimodale, il est également nécessaire d'améliorer et développer les services de mobilité aux piétons et cyclistes.

Il s'agit dans un premier temps de **poursuivre voire d'amplifier l'offre** de services actuelle aux cyclistes gembloutois notamment :

- Point Vélo à la Gare
- Brevet vélo dans les écoles de l'entité
- Location moyenne-longue durée de vélos « [Djiboucyclette](#) » (service confié à la gestion de Pro Vélo),

Des services **dédiés à la marche**, en cohérence avec le **Plan d'actions régional Wallonie Piétonne**, pourront utilement être envisagés, par exemple un « **brevet du piéton** » pour les écoliers ou la **mise en place de Pédibus ou de rangs à pied** (voir aussi chapitre 3).

À l'avenir, d'autres services pourraient être envisagés, notamment **l'implémentation de vélos partagés de courte durée** dans le centre de Gembloux. Cette offre complémentaire à Djiboucyclette, comprenant des vélos musculaires et/ou à assistance électrique, pourrait intéresser divers publics : visiteurs (Congrès, Colloques, ...), étudiants, personnel de la Faculté, usagers du centre-ville, des zones commerciales (Campagne

d'Enée) voire même de Créalys, ainsi que les touristes.

On observe une diversification des opérateurs privés et renforcement des offres, avec par exemple les services :

- « Share a bike » développé par Pro Vélo
- « Blue Bike » qui étend et diversifie son offre dans les communes flamandes et wallonnes, avec la possibilité de déployer une nouvelle offre « back to many » (plusieurs stations de prise/restitution) ;



Le brevet du piéton

Source : Tous à pied



Blue bike

Source : Blue bike

I.4.4. GARANTIR LE SUIVI CONTINU DES BESOINS DES PIÉTONS ET CYCLISTES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Par la suite et en phase de mise en œuvre du présent plan, il pourra être utile de **poursuivre et intensifier le suivi en continu des besoins** en infrastructures piétonnes et cyclables, et par exemple :

- **poursuivre le programme d'entretien préventif** qui inclut l'inspection régulières, la réparation et la mise à niveau ; à ce titre, le poste/ la fonction de « stewart piéton/vélo » qui existe déjà au Service Travaux pourrait être développé ;
- **poursuivre le travail de concertation** avec les acteurs et forces vives du territoire, notamment via les **Commissions consultatives communales** (CCR, CCCV, ...), celles-ci pourraient d'ailleurs être :
 - ✓ utilement réorganisée en **une nouvelle instance consultative « mobilité tous modes »** afin d'intégrer pleinement la dimension piétonne dans la planification et la gestion des infrastructures ;
 - ✓ mieux **associées dans le cadre de la programmation des investissements communaux** (PIC, PIMACI, plan trottoirs et sécurité routière).
- envisager une **consultation plus ouverte** auprès des gembloutois et usagers de la commune. Cette collecte d'informations peut être simplifiée grâce à l'utilisation d'une carte collaborative en ligne et/ou de questionnaires / sondages en ligne.

À titre de bonne pratique, l'exemple de la commune de Profondeville ci-contre qui a orienté sa campagne de déploiement de stationnements vélo en faisant appel à la participation citoyenne.

Pour ce faire, il apparaît primordial d'envisager d'étoffer **les ressources humaines affectées au suivi et à la mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité** (voir également les indicateurs de suivi/mise en œuvre en fin de plan).

Déploiement de parkings vélo

Grâce à un subside régional, la Commune élabore un plan de déploiement de parking vélos dans l'entité. Sont visés, les pôles d'activité (écoles, salles, sport) ainsi que les principaux arrêts de transports en commun afin de faciliter la combinaison vélo+bus ou vélo+train. Plusieurs arrêts ainsi que la gare seront équipés de boxes permettant un parking sécurisé de longue durée pour les navetteurs.



Bois-de-Villers

7 DELHAIZE-BATY	A	TSC	6-30-64-97/1
8 PLACE-ÉGLISE	B	TSC	6-30-97/1
9 CPAS-ÉCOLES	C	TSC	97/1
10 QUATRE BRAS	A	TSC	6-30-64
11 TERRAIN FOOT	A	TSC	6-30-64
12 FERME DE LA VALLÉE	A	TSC	6-64

Lesve

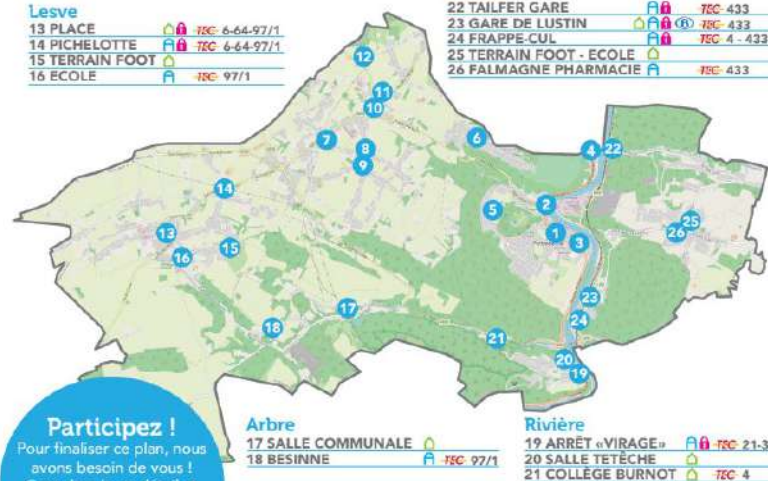
13 PLACE	A	TSC	6-64-97/1
14 PICHELOTTE	A	TSC	6-64-97/1
15 TERRAIN FOOT	A	TSC	97/1
16 ÉCOLE	A	TSC	97/1

Profondeville

1 HÔTEL DE VILLE	A	TSC	4-21-34-97/1
2 FEUX RUE GEMENNE	A	TSC	4-21-34-97/1
3 CHAUSSEE DE DINANT	A	TSC	4-21-34-97/1
4 BOREUVILLE-B. VALLON	A	TSC	4-21-34
5 CENTRE SPORTIF HULLE	A	TSC	4
6 BEAU VALLON PLAINE	A	TSC	30-97/1

Lustin

22 TALFER GARE	A	TSC	433
23 GARE DE LUSTIN	A	TSC	433
24 FRAPPE-CUL	A	TSC	4 - 433
25 TERRAIN FOOT - ÉCOLE	A	TSC	433
26 FALMAGNE PHARMACIE	A	TSC	433



Participez !

Pour finaliser ce plan, nous avons besoin de vous ! Consultez-le en détail et donnez votre avis, vos suggestions, sur notre site internet.

profondeville.be/parking-velo

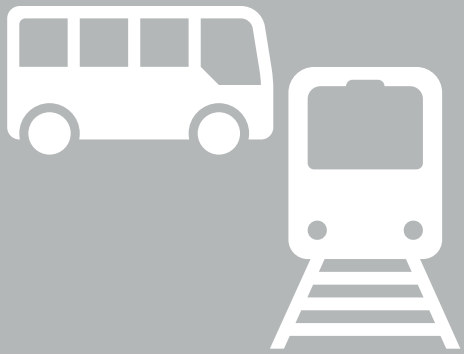
Ou scannez ce code avec votre smartphone. Également possible par téléphone !
Contactez Angélie Dumont, 081/42.02.25



Légende

ARCEAUX	A
BOXES SÉCURISÉES	B
ARCEAUX SOUS ABRI	C
LIAISON BUS	TSC 97/1
LIAISON TRAIN	TSC 4

II. SOUTENIR LA MULTIMODALITÉ



Objectifs opérationnels

- 5 ➤ Faire de la gare SNCB de Gembloux un véritable MobiPôle urbain
- 6 ➤ Développer un réseau de MobiPôles/MobiPoints sur le territoire
- 7 ➤ Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus TEC

PRÉAMBULE

Afin de concrétiser sa Stratégie Régionale de Mobilité, la Wallonie s'engage notamment dans la promotion de la multimodalité et dans le développement des **MobiPôles** et des **MobiPoints** attractifs sur l'ensemble de son territoire.

Les **MobiPôles** sont des lieux où convergent divers services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo, etc.) et infrastructures de mobilité (zones d'attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge, etc.), **offrant une connexion directe avec le réseau de transport public structurant** (train et bus express/principal). Les aménagements urbains et services associés (retrait de colis, toilettes publiques, ...) doivent être aussi particulièrement qualitatifs.

Les **MobiPoints** sont également des centres regroupant différentes offres de services et infrastructures de mobilité, bien qu'ils ne soient **pas directement liés au réseau structurant de transport public**.

La **circulaire PIMACI** (2021) définit les fonctionnalités cibles à développer selon le type* de MobiPôle/MobiPoint.

* 5 catégories sont définies : XL, L, M, S et XS



Concept de MobiPôle/MobiPoint

Source : M pact



Typologie de totem pour les Mobipôles

Source : Sécurothèque SPW ([Fiche N° 163](#))



5 FAIRE DE LA GARE SNCB DE GEMBOUX UN VÉRITABLE MOBIPÔLE URBAIN

La gare de Gembloux occupe une position centrale en matière de mobilité à l'échelle communale et supra-locale.

Avec une moyenne de 5.247 montées en semaine (SNCB, 2023), la gare de Gembloux se classe au 9^{ème} rang des gares les plus fréquentées de Wallonie, ce qui la qualifie en tant que **MobiPôle de type L**. Cela signifie que plusieurs services/fonctionnalités sont considérés comme prioritaires et devront donc être développés ou améliorés à la gare, tant en matière de mobilité que de convivialité.

Elle fait l'objet d'un vaste programme de développement urbain et ses abords seront entièrement repensés/renouvelés. Avec le Périmètre de Remembrement Urbain (PRU) et ses près de 1.300 logements, c'est un nouveau quartier qui émergera de part et d'autre de la gare. Les fonctionnalités de MobiPôle seront ainsi à déployer de part et d'autre de la gare, en lien avec le PRU.

L'objectif est de faire du quartier de la Gare, un véritable MobiPôle « bi-face », en y développant les fonctionnalités définies par la Région wallonne, tout en améliorant l'accessibilité multimodale et l'intermodalité entre les modes de déplacement.

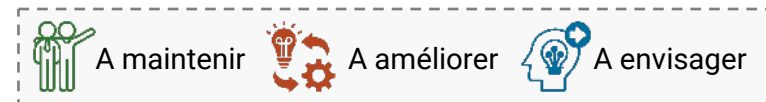
ACTION PROPOSÉE

- II.5.1** Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Gembloux, en accord avec les développements urbains projetés
- II.5.2** Améliorer l'accessibilité multimodale de la gare



II.5.1. DÉVELOPPER ET IMPLANTER DES SERVICES DE MOBILITÉ À LA GARE DE GEMBOUX

LA GARE DE GEMBOUX, MOBIPÔLE DE TYPE L



	Fonctionnalités prioritaires pour un MobiPôle L		Fonctionnalités recommandées pour un MobiPôle L	
Services de mobilité	Un service de vélos partagés (électriques ou non, incluant les vélos cargo) (voir action I.4.3)		Une drop-off zone pour les vélos en libre-service le cas échéant	
	Un parking vélo couvert et sécurisé (voir action I.3.1)			
	Un service de réparation vélo en self-service accompagné de bornes de recharges pour vélos et trottinettes (ou de casiers avec prises)			
	Des arrêts de transport public (bus et train) de qualité (avec notamment espaces couverts), spacieux, agréables et sécurisés (voir action II.5.2 et II.7.1)		La mise en place d'un atelier de réparation vélo avec mécanicien	
	Une zone de pose minute incluant des places d'attente de courte durée ainsi que des arrêts pour taxis		La vente de titre de transport au guichet	
	Des voitures partagées (électriques ou non, incluant différents types de véhicules), accompagnées de bornes de recharge (voir action IV.15.1)			
Communication	Un point d'information général sur l'offre de mobilité disponible au MobiPôle et dans ses environs, qui ne se limite pas aux informations liées au train.		Un point d'information sur le réseau piéton, le réseau cyclable (éventuellement au niveau du local vélo), ainsi que du réseau et horaire physique des transports publics (plans lignes, réseau, quartier, services, ...)	
	Ce point d'information sera complété d'un plan du quartier et d'informations sur les points d'intérêts et service aux alentours (QR code) avec mention de la distance/temps de parcours de marche		Un point d'ancrage (totem) digital et des écrans d'information	
Accessibilité	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site			
	Cheminements piétons de rabattement continu et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km)			
	Itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat.			
Convi-vialité	Présence d'aménagements et services tels que : des toilettes publiques, des bancs, des abris, des plantations, des casiers pour colis, une fontaine à eau, un éclairage adapté, des horloges, ainsi que la fourniture de wifi gratuit.		Présence d'aménagements tels que : des consignes, une boîte aux lettres, des toilettes publiques, des abris favorisant la biodiversité, un espace à langer, ...	

DESCRIPTION GÉNÉRALE

De plus, la gare pourrait être équipée d'une source d'énergie durable, potentiellement autonome, pour alimenter électriquement le site, y compris les arrêts de bus, les abris vélos, l'éclairage et les bornes de recharge voitures électriques, entre autres.

La Région wallonne a défini la charte graphique pour la signalisation des MobiPôles et MobiPoints. Celle-ci est reprise dans la sécuerothèque.



II.5.2. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE

UNE GARE MULTIMODALE BI-FACE AU CŒUR D'UN NOUVEAU QUARTIER URBAIN

Il est primordial que la **gare dispose d'une accessibilité multimodale optimale**, celle-ci étant destinée à devenir **un mobipole L (cf. action 5.1.)**

Le programme de développement urbain dont elle fait l'objet constituera une opportunité à cet égard (deux esplanades piétonnes sont prévues). Bien que le Périmètre de Remembrement Urbain (PRU) le prévoie, il s'agira de veiller à ce que le nouveau quartier contribue à renforcer l'accessibilité à pied et à vélo de la gare. Il se devra d'être le plus perméable possible aux modes actifs et **offrir de nouvelles possibilités de connexions avec le centre-ville et le complexe commercial des 3 clés.**

L'ensemble des voies d'accès à la gare sont reprises dans le réseau piéton structurant (cf. action 1.2.1). Parmi ces voies, certaines doivent être **rendues plus qualitatives pour les piétons**. C'est le cas notamment de la chaussée de Wavre englobées dans le PRU.

L'accessibilité piétonne doit aussi être envisagée via une **ouverture 24h/24 de la passerelle** surplombant les voies de chemin de fer, et ce également pour les **PMR** via l'utilisation des ascenseurs.

L'accès à chacun des quais doit également pouvoir se faire à vélo.

Si le site de la gare dispose déjà d'une bonne accessibilité à vélo, celle-ci doit aussi être renforcée :

- La **connexion entre le RAVeL et la gare**, de même qu'avec **l'avenue de la Faculté**, doit être améliorée (marquage/aménagement, visibilité), en particulier le long de la gare des bus, à hauteur du nouveau Parvis et avenue de la Station ;
- La **future cyclostrade** entre Ottignies-Louvain-la-Neuve et Namur devra aussi être raccordée à la gare. **La chaussée de Wavre** constitue une opportunité à saisir à cet égard. Un aménagement très qualitatif pour les cyclistes doit y être prévu.

L'offre en bus devra progressivement être renforcée, également le week-end. Une plus grande complémentarité **bus-train** constitue un autre objectif. Un panneau d'affichage des horaires de bus en temps réel à la gare pourrait ainsi être apposé à cet effet.

II.5.2. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE

UNE GARE MULTIMODALE BI-FACE AU CŒUR D'UN NOUVEAU QUARTIER URBAIN



Illustration du projet du quartier de la gare (PRU)
Source : pru-gare.gembloux.be

II.5.2. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE

UNE GARE MULTIMODALE BI-FACE AU CŒUR D'UN NOUVEAU QUARTIER URBAIN

Enfin, il s'agira de **valoriser le parking de la gare** pour le stationnement longue durée des navetteurs. Celui-ci n'est effectivement pas utilisé à sa pleine capacité alors que du stationnement ventouse est observé sur l'espace public. A cet égard, il s'agira d'échanger avec la SNCB sur sa politique tarifaire, mais aussi sur les possibilités de mutualisation à d'autres égards (par exemple en vue de la mise à disposition de quelques places pour le covoiturage).

6 DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE MOBIPÔLES/MOBIPOINTS SUR LE TERRITOIRE

En complément du Mobipôle à la gare de Gembloux, il y aura lieu d'équiper et créer des nœuds multimodaux secondaires sur l'ensemble du territoire communal, via un réseau de MobiPôles et MobiPoints.

Une analyse approfondie a été réalisée et a permis d'isoler les emplacements présentant le plus fort potentiel pour devenir des nœuds de transport stratégiques dans le développement des pôles multimodaux.

Plusieurs dimensions ont été prises en compte pour les identifier :

- **l'efficacité en termes de potentiel de report modal**, mettant l'accent sur les nœuds ayant les fréquentations les plus élevées en transports en commun.
- **l'équité territoriale**, veillant à une distribution équitable des pôles sur l'ensemble du territoire, assurant ainsi la présence d'un MobiPoint au centre de chaque village.
- **la structuration territoriale**, favorisant les nœuds susceptibles de renforcer l'attrait des lieux (comme la place de l'Hôtel de Ville dans le centre), capables d'accueillir diverses fonctions, bénéficiant actuellement d'une bonne accessibilité par les modes actifs (de par leur position centrale) et/ou offrant un potentiel de densification (comme le nouveau quartier de la gare de Gembloux).

ACTION PROPOSÉE

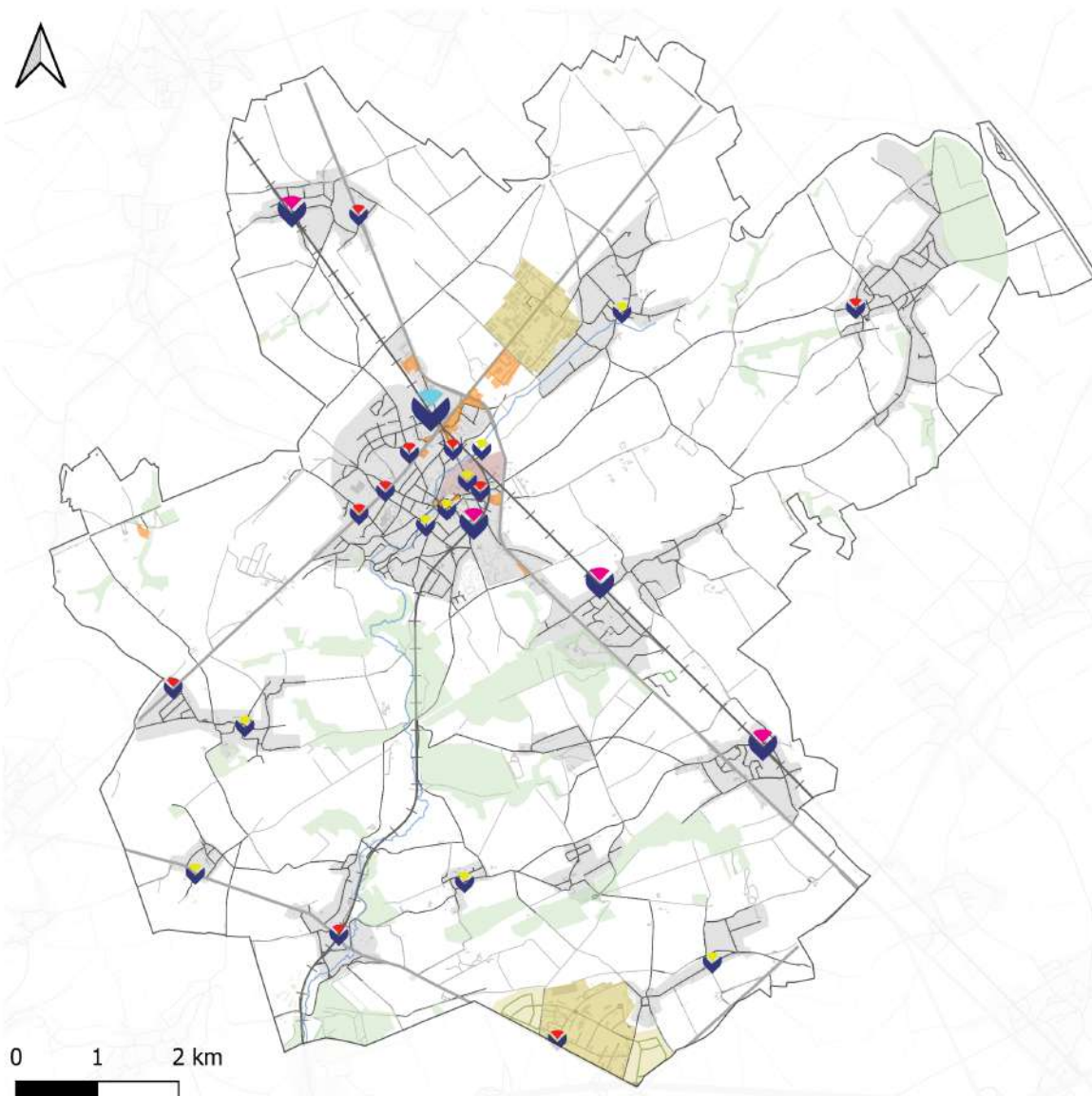
II.6.1 Aménager les MobiPôles et MobiPoints du territoire



II.6.1. AMÉNAGER LES MOBIPÔLES/MOBIPOINTS DU TERRITOIRE

CARTOGRAPHIE

Gare de Gembloux	L
Gare de Lonzée	M
Gare de Beuzet	M
Gare de Ernage	M
Gare de Chapelle-Dieu	M
Gare de Mazy	S (M à terme)
Arrêt de bus Quatre coins (Gembloux)	S
Arrêt de bus Rue des Volontaires (Gembloux)	S
Arrêt de bus Express Le Rallye (Gembloux)	S
Arrêt de bus Distillerie Descamps (Gembloux)	S
Arrêt de bus Express Créalys (Isnes)	S
Arrêt de bus Place de Grand-Leez	S
Arrêt de bus Express Bruynette (Corroy-Le-Château)	S
Arrêt de bus Express Grand'Route (Ernage)	S
Arrêt de bus Express Chaussée de Charleroi (Grand-Manil)	S
Arrêt de bus à l'arrière de la gare de Gembloux	S
Esplanade de l'Hôtel de Ville	XS
Foyer communal / Bibliothèque (rue des Oies)	XS
Parking Senghor - Avenue de la Faculté d'Agronomie	XS
Arrêt de bus Place communale (Sauvenière)	XS
Arrêt de bus Place communale/ Rue de l'Ange (Corroy-le-Château)	XS
Arrêt de bus Place à Bossière	XS
Arrêt de bus Maison Communale à Bothey	XS
Arrêt de bus Isnes Eglise à Les Isnes	XS



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3 Réseau de MobiPôles et MobiPoints

- Type L
- Type M
- Type S
- Type XS (long terme)

Polarités

- Gares
- Sport & culture
- Services publics

Etablissements scolaires

- Fondamentaux
- Secondaires
- Supérieurs
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech

II.6.1. AMÉNAGER LES MOBIPÔLES/MOBIPOINTS DU TERRITOIRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

1) Le réseau de MobiPôles :

- **MobiPôles de type M :**

Ils comprennent les gares supra-locales d'origine ainsi que les gares locales ou les gares de bus. À Gembloux, les lieux stratégiques identifiés comme MobiPôles de type M sont :

1. **La gare de Lonzée** : plus de 212 montées par jour en semaine (2023), desservie par la ligne 161 (Bruxelles – Ottignies – Gembloux – Namur). À seulement 5 minutes de Gembloux, elle compte environ 20 trains par jour vers cette direction.
2. **La gare de Beuzet** : avec plus de 173 montées par jour en semaine, elle est également desservie par la ligne 161, située à 8 minutes de Gembloux.
3. **La gare de Ernage** : enregistrant 109 montées par jour en semaine et desservie par la ligne 161, elle se trouve à 3 minutes de Gembloux.
4. **La gare de Chapelle-Dieu** avec plus de 91 montées par jour en semaine et à proximité du centre-ville.

Ces gares sont considérées comme des nœuds pertinents en termes de report modal, compte-tenu de la présence d'une offre ferroviaire de facto structurante.

Il s'agira donc de développer les fonctionnalités de ces lieux pour en faire des MobiPôles de type M, dont :

- Aménagements "**100% PMR proof**" sur le site
- Accessibilité à **pied et à vélo sécurisée** sur le site et dans les environs proches
- **Parking vélo couvert et sécurisé**
- Idéalement, une **station de vélos partagés** (éventuellement vélos cargo)
- **Réparation vélo** (self-service)
- **Information** réseau et horaire physique et en temps réel (min. train)
- **Station de recharge pour voitures électriques**
- Service de **voitures en autopartage** (électrique ou thermique)
- Distributeur de **vente** de titres de transport
- Signalisation et **balisage** vers les quais

Conformément aux recommandations pour l'ensemble des MobiPôles et MobiPoints du territoire, les gares de Lonzée, Beuzet, Ernage et Chapelle-Dieu seront le lieu privilégié d'implantation de la station de véhicule(s) partagée(s) du village (cf. action IV.15). Elles comporteront un plan du village, des informations sur l'offre de mobilité disponible, ainsi que des informations locales, culturelles et pédagogiques.



II.6.1. AMÉNAGER LES MOBIPÔLES/MOBIPOINTS DU TERRITOIRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

- **MobiPôles de type S :**

Ils incluent les gares de proximité, avec moins de 60 montées en semaine, ainsi que les arrêts de bus sur les lignes structurantes (Express, BHNS, etc.). À Gembloux, les lieux identifiés comme MobiPôles S (base sur les fréquentations des arrêts de bus de novembre 2023), sont :

5. **La gare de Mazy**, avec environ 25 montées par jour en semaine en 2023 et un arrêt de bus Express assez fréquenté (24 montées par jour en novembre 2023). Bien que cette gare soit actuellement classée en tant que MobiPôle de type S, l'ambition est de renforcer son attractivité pour la faire évoluer vers un MobiPôle de type M.

6. **L'arrêt de bus Quatre coins à Gembloux**, situé en face de la faculté, avec plus de 424 montées par jour en semaine en novembre 2024, est considéré comme un lieu stratégique de MobiPôle.

7. L'arrêt de bus Rue des Volontaires à Gembloux (3.232 montées/jour).

8. L'arrêt de bus Express Le Rallye à Gembloux (2.752 montées/jour).

9. L'arrêt de bus Distillerie Descamps à Gembloux (1.696 montées/jour).

10. L'arrêt de bus Express Créalys à Les Isnes (860 montées/jour).

11. L'arrêt de bus Place de Grand-Leez (793 montées/jour).

12. L'arrêt de bus Express Bruynette à Corroy-Le-Château (559 montées/jour).

13. L'arrêt de bus Express Grand'Route à Ernage (389 montées/jour).

14. L'arrêt de bus Express Chaussée de Charleroi à Grand-Manil (350 montées/jour).

15. L'arrêt de bus à l'arrière de la gare de Gembloux (cf. action II.5.2)

Il s'agira donc de développer les fonctionnalités de ces lieux pour en faire des MobiPôles de type S possédant :

- Aménagements « 100% PMR proof » sur le site
- Accessibilité à pied et à vélo sécurisée sur le site et dans les environs proches
- Parking vélo sécurisé (cf. A.3 "Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal")
- Information réseau et horaire physique et en temps réel (min. train)
- Espace service vélos
- Idéalement, vente de titres de transport (commerce local, point TEC, ...)



II.6.1. AMÉNAGER LES MOBIPÔLES/MOBIPOINTS DU TERRITOIRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

2) À plus long terme, le réseau de MobiPoints :

Pour assurer une répartition équitable des MobiPoints sur tout le territoire (qui se distinguent des MobiPôles par leur absence de connexion directe au réseau principal de transport public), **un MobiPoint sera à plus long terme installé au centre de chaque village**, contribuant ainsi à renforcer l'attrait des lieux. Ces MobiPoints se répartissent en deux catégories en fonction des aménagements prévus :

- **Mobipoints "urbains" de type XS :**

Un réseau de MobiPoints "urbains" de type XS doit également être développé avec pour objectif d'avoir un MobiPoint XS dans chaque village de l'entité, ainsi qu'au centre-ville de Gembloux.

Dans le centre de Gembloux, les lieux identifiés comme MobiPoints de ce type sont :

16. L'esplanade de l'Hôtel de Ville
17. Le foyer communal / Bibliothèque (rue des Oies)
18. Le complexe sportif de l'Orneau
19. Le parking Senghor - Avenue de la Faculté d'Agronomie

Ces MobiPoints ont pour vocation d'être des points d'information et de service de mobilité. Ils devront notamment comprendre :

- Parkings pour vélo sécurisé.
- Distributeur de vente de titre de transport.
- Eventuellement, voitures partagées.
- Des services vélos (bornes de réparation ou bornes de recharge)
- Point d'arrêt pour un éventuel transport à la demande dans le futur.
- Information sur l'offre de mobilité et les services de mobilité dans le quartier et plan du quartier
- Informations locales, culturelles, pédagogiques.



II.6.1. AMÉNAGER LES MOBIPÔLES/MOBIPOINTS DU TERRITOIRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

- **Mobipoints "non-urbains" de type XS :**

En complément, la création d'un réseau de MobiPoints "non-urbains" de type XS est envisagée dans des zones présentant un potentiel d'intermodalité marche-bus, vélo-bus (ou voiture-bus). L'objectif est de faciliter l'intermodalité dans ces zones tout en mettant en valeur l'offre de mobilité disponible et en fournissant des informations à ce sujet.

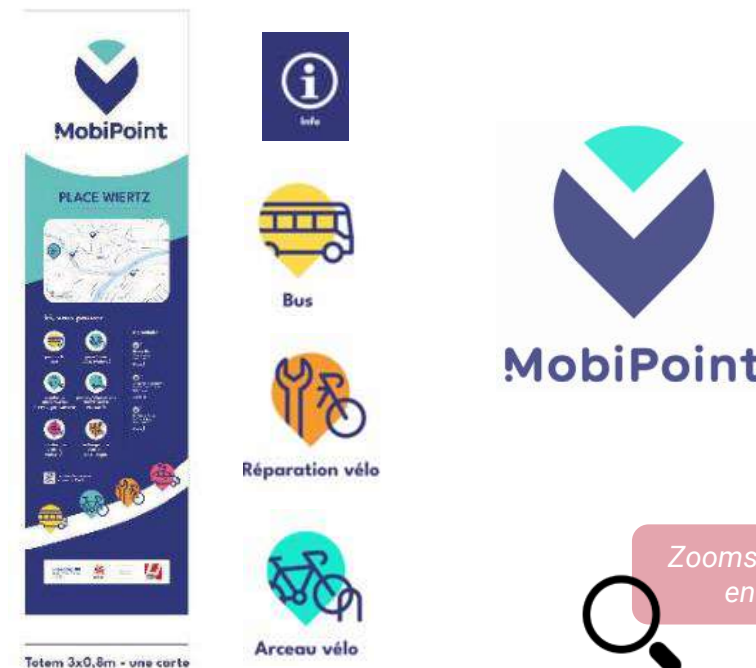
Il est également essentiel de garantir une distribution équitable de ces MobiPoints sur l'ensemble du territoire, assurant ainsi la présence d'un MobiPoint au centre de chaque village et renforçant l'attrait des lieux.

Dans la commune de Gembloux, les endroits identifiés comme MobiPoints de ce type sont :

- 20. L'arrêt de bus Place communale à Sauvenière, au niveau de la Place du Sablon, en face de l'école communale (à intégrer dans les plans de la nouvelle place)
- 21. L'arrêt de bus Place communale/ Rue de l'Ange à Corroy-le-Château
- 21. L'arrêt de bus Place à Bossière, au niveau de la Place du village.
- 22. L'arrêt de bus Maison Communale à Bothey
- 23. L'arrêt de bus Isnes Eglise à Les Isnes

Les fonctionnalités de base à implémenter dans ces MobiPoints sont notamment :

- Information sur l'offre de mobilité et services de mobilité dans le village/quartier
- Parkings pour vélo sécurisé
- Des services vélos (bornes de réparation et bornes de recharge)



Zooms disponibles
en annexe

Typologie de totem pour les MobiPoints
Source : Sécurothèque

7 AMÉLIORER LE CONFORT, LA SÉCURITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE BUS TEC

Afin de promouvoir une utilisation accrue des transports publics et également pour des raisons de sécurité routière, il est impératif **d'améliorer continuellement la qualité des arrêts** de transports publics présents sur le territoire communal.

Actuellement, la plupart des arrêts n'offrent pas un standard de qualité adéquat, notamment en matière d'équipement des arrêts dans les deux sens (y inclus les trottoirs vers/depuis l'arrêt) et/ou en matière d'accessibilité PMR.

Il est essentiel de maintenir une attention particulière sur la qualité des arrêts à travers tout le territoire, en mettant l'accent sur les arrêts prioritaires, les plus fréquentés.

Il convient également de planifier progressivement le réaménagement des arrêts de bus moins fréquentés. En effet, un arrêt de bus demeure « structurant » et important pour l'utilisateur qui l'utilise, même si le niveau de fréquentation quotidienne est faible. Il s'agit aussi de prévoir d'autres usages à l'avenir de ces points d'arrêts, notamment comme point bien identifié de prise en charge / dépose pour le transport à la demande ou encore le covoiturage.

ACTION PROPOSÉE

II.7.1 Rendre progressivement les arrêts de bus confortables, sécurisés et accessibles



II.7.1. RENDRE PROGRESSIVEMENT LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il est essentiel de prêter une attention particulière aux arrêts lors de tout projet de réaménagement afin de garantir leur confort, leur sécurité et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite. **La priorité sera accordée à l'aménagement des arrêts les plus fréquentés** (en montée notamment, pour l'embarquement), comme présenté sur la carte ci-après.

Une attention est également portée à l'accessibilité (piétonne et cyclable) des arrêts depuis leurs abords, et en particulier aux traversées des principales voies de circulation.



Arrêt TEC – Rue des Volontaires



Arrêt TEC – Créalys

De manière générale, il est nécessaire de veiller aux critères suivants :

- Tous les arrêts doivent être **accessibles à pied** et dotés d'un **trottoir d'accès**
- Tous les arrêts devront être **accessibles aux PMR** (dalles podotactiles, abaissement de trottoirs,...) ;
- Tous les arrêts doivent être dotés d'un **poteau** d'arrêt reprenant l'**horaire** de passage des bus ;
- Une **zone d'attente avec un revêtement en dur**, sans joint et non glissant, sur une longueur d'au moins 20m et une largeur d'au moins 1,5m doit être prévue ;
- Un maximum d'arrêts (au minimum les plus fréquentés en embarquement) doit être équipés d'un **abri**, et de **bancs** ou dispositifs assis-debout ;
- Les arrêts situés le long des principaux axes de circulation, où la vitesse est importante (comme le long de la N29), devront être équipés de **garde-corps** afin de garantir la sécurité des voyageurs ;
- Et, pour le cas de MobiPoints, les caractéristiques des MobiPoints seront respectés (stationnement vélo, etc.) (cf. action II.6.1.)

Enfin, des dispositifs de **stationnement pour vélos** pourraient également équiper certains arrêts (cf. action I.3.1.), dans le but de favoriser l'intermodalité bus-vélo. C'est notamment déjà le cas le long de la ligne TEC Express E5 Namur-Nivelles à l'entrée du Parc Créalys, où des [box-vélos sécurisés](#) ont vu le jour pour encourager la multimodalité.

II.7.1. RENDRE PROGRESSIVEMENT LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Priorité 1 (court terme) :

Les arrêts de bus à (ré-)aménager (et équiper) en priorité sont :

- Les arrêts desservant les gares (Mobipôles L et M) ;
- Les arrêts situés à proximité des MobiPôles S et les MobiPoints XS urbains
- Les 10 arrêts les plus fréquentés ;
- Les arrêts considérés comme actuellement “*Impracticable PMR*” selon le TEC ;

Priorité 2 (moyen terme) :

Ensuite, il s’agira d’assurer un aménagement adéquat :

- Des arrêts situés à proximité des MobiPoints XS non-urbains
- Les 10 autres arrêts les plus fréquentés ;
- Des autres arrêts situés à proximité d’une école fondamentale

Priorité 3 (long terme) :

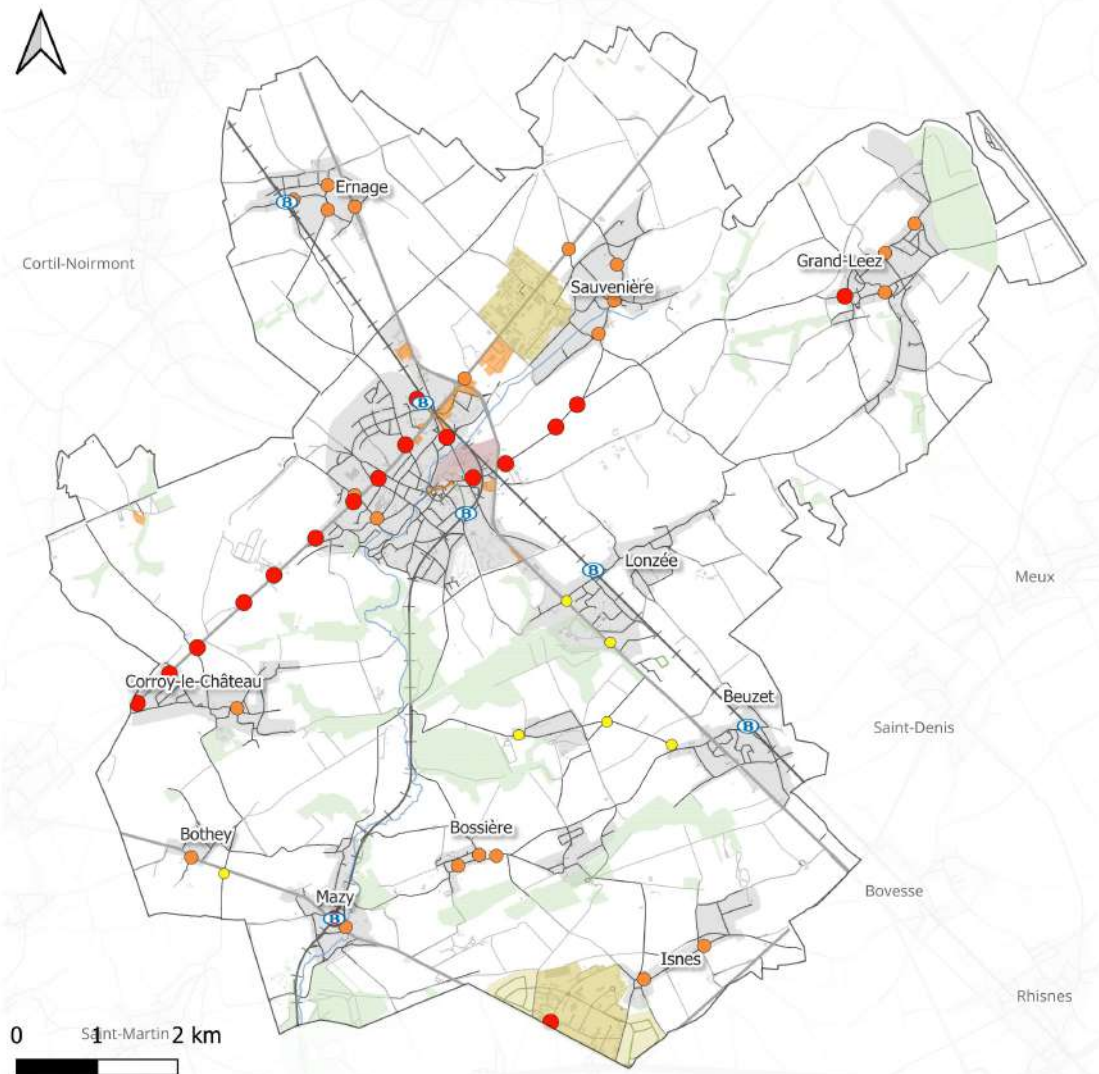
- Il conviendra ensuite d’améliorer les conditions d’attente au droit des autres arrêts moins fréquentés, situés le long des axes de desserte locale
- Les arrêts non fréquentés seront également réaménagés progressivement.

De façon générale, le réaménagement des arrêts de bus se fera également par opportunité, en fonction des projets de réaménagements de voirie par exemple et/ou de subsides mobilisables.

II.7.1. RENDRE PROGRESSIVEMENT LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES

CARTOGRAPHIE – ZOOM CENTRE

20 arrêts les plus fréquentés	Fréquentation (nombre de montées en novembre 2023, dans les deux sens)
GEMBOUX Gare – QUAIS	17.064
GEMBOUX Quatre coins	10.025
GEMBOUX Rue des Volontaires	3.232
GEMBOUX Le Rallye	2.752
GEMBOUX Distillerie Descamps	1.696
LES ISNES Créalys	860
GRAND-LEEZ Place	793
MAZY Gare	713
CORROY-LE-CHATEAU Bruynette	559
SAUVENIERE Place Communale	435
SAUVENIERE Vieux Moulin	433
GEMBOUX La Croisée	416
LES ISNES Place les Dames	414
ERNAGE Grand' Route	389
GRAND-MANIL Ch. de Charleroi	350
GRAND-LEEZ Taille Antoine	320
SAUVENIERE Camille Regnier	316
SAUVENIERE Brasserie	268
GRAND-LEEZ Cabine électrique	222
GRAND-LEEZ Rue de Perwez	200



Plan Communal de Mobilité Gembloux

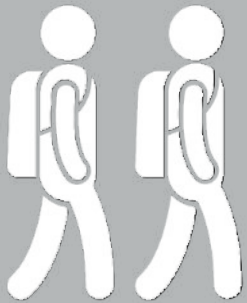
PHASE 3 Arrêts de bus prioritaires (qualité et accessibilité)

Arrêts de bus prioritaires

- A court terme
- A moyen terme
- A long terme

Polarités

- ⑧ Gares
- Commerces
- Zones d'activités économiques
- Extension de la ZAE
- Gembloux Agro-Bio Tech



III. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Objectifs

- 8 ➤ Repenser les abords des établissements scolaires
- 9 ➤ Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme pour se rendre sur les lieux d'enseignement

8 ► REPENSER LES ABORDS DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Gembloux est un pôle d'enseignement, qui regroupe 18 établissements scolaires rassemblant plus de 7.000 élèves (sans compter les équipes enseignantes et éducatives). Les flux liés à cette mobilité scolaire, encore largement marqués par la voiture, impactent les conditions de déplacements aux abords des écoles et la qualité de vie. Afin d'optimiser celle-ci, une réévaluation progressive est nécessaire à l'avenir. Pour cela, trois critères sont très importants et intimement liés, à savoir, la sécurité, la visibilité et l'accessibilité multimodale des abords d'école.

Dans l'optique d'assurer la sécurité des élèves durant leurs déplacements quotidiens, quel que soit leur mode de transport, il est essentiel de garantir une visibilité accrue des abords des écoles. Les automobilistes doivent être encouragés à réduire leur vitesse de manière significative, voire à rester en retrait des abords directs de l'école.

Il est par ailleurs impératif de créer des conditions optimales de déplacement pour les piétons, les cyclistes, ainsi que les usagers des transports en commun aux alentours des écoles afin d'encourager le changement de comportement et de contrer le cercle vicieux des « parents-taxis » (embouteillages, pollution, stress, accidentologie...)



Cercle vicieux des “parents-taxis”
Source : ATE Plan de Mobilité scolaire

ACTIONS PROPOSÉES

III.8.1 Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

III.8.2 Renforcer la sécurité et visibilité des abords d'école



III.8.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DÉPLACEMENTS PIÉTONS – RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Afin d'avoir une accessibilité piétonne optimale aux abords des écoles, les **trottoirs de chaque école doivent être suffisamment larges** : le minimum légal de 1,5 m de largeur devrait y être largement dépassé pour chercher une surlargeur spacieuse et confortable (2,5m – 3m idéalement).

Il est également essentiel **d'assurer une continuité sur les trottoirs**, facilitant ainsi la connexion avec les traversées piétonnes et/ou les arrêts de bus les plus proches.

A l'image de la réglementation prévue en région bruxelloise, **le stationnement au droit des entrées** d'établissements scolaires devrait par ailleurs être **interdit**. De plus, des mesures et des aménagements doivent être mis en place pour prévenir le stationnement abusif à proximité des écoles, et de manière générale, sur l'ensemble des trottoirs.

En ce qui concerne les **traversées piétonnes**, celles-ci doivent idéalement être décalées par rapport à l'accès à l'école, bien éclairées et d'une dimension qui permet d'accueillir le flux de piétons aux heures d'entrées et sorties d'écoles (soit +/- 3 m min.). Lorsque l'école est localisée sur une voirie soumise à un trafic important, il faut alors pouvoir guider les piétons vers la traversée la plus proche au moyen de **barrières le long du trottoir** de manière à canaliser les flux et protéger les piétons de la circulation automobile. D'autres dispositifs (végétalisation, bancs, stationnement vélo,...) peuvent utilement remplacer les barrières.

Le **type d'aménagement** et les mesures à prendre pour sécuriser les cheminements piétons vers/depuis les écoles vont dépendre de la typologie de voirie et des conditions d'apaisement envisagées par ailleurs via le présent PCM (extension de zone de rencontre 20 km/h, de zone 30...).

En matière de cheminements piétons, certaines écoles gembloutoises nécessitent encore une attention particulière (cf. Esquisses d'aménagement pour 6 écoles gembloutoises).



Rue Pierre Decoster (Forest)



Rue Emile Féron (Saint-Gilles)



Ecole Saint-Antoine (Forest)

Bonnes pratiques pour améliorer l'accessibilité piétonne des écoles

Source : perspective.brussels

III.8.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DÉPLACEMENTS PIÉTONS – BONNES PRATIQUES

En complément des aménagements infrastructurels, la sensibilisation et la formation autour de la marche doit être poursuivie et renforcée. La Région Wallonne (et sa cellule Cellule Education à la Mobilité et la Sécurité routière - EMSR) soutient et peut subsidier différentes initiatives dédiées à la marche avec l'appui d'asbl spécialisées (Tous à Pied, Empreintes asbl, GoodPlanet..).

Par exemple, les projets :

- « **Chemins de l'écolier** » spécialement conçu pour les écoles primaires, en particulier aux classes de la 4^{ème} à la 6^{ème} primaire.

Ce programme, d'une durée d'un an, vise à faciliter les déplacements à pied vers l'école concernée. Après une série d'animations dispensées en classe, les élèves collaborent pour identifier des solutions visant à encourager les déplacements à pied vers leur école. Une phase de test est ensuite consacrée à ces solutions, qui sont évaluées en vue d'une possible pérennisation. Parmi les exemples de solutions expérimentées, on retrouve la mise en place de **pédibus**, le **balisage d'itinéraires sécurisés vers l'école**, la création de **points de dépose-minute** sécurisés à moins d'un kilomètre de l'école, la mise en place d'une **rue scolaire**, ainsi que des propositions **d'aménagements pour sécuriser les abords de l'école**.

[Pour en savoir plus](#)



- ou encore le « **Brevet du piéton – Lacet Vert** », s'adressant aux classes de 4^{ème} primaire (voir action I.4.3)



Rue scolaire à Schaerbeek
Source : commune de Schaerbeek

III.8.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DÉPLACEMENTS PIÉTONS – BONNES PRATIQUES

La prise en compte des cheminements piétons au niveau des abords d'école doit être considérée au-delà des seuls aspects infrastructurels et de dimensionnement technique (largeur de trottoirs, nombre de traversées piétonnes...). C'est l'ensemble de l'environnement scolaire qui doit être idéalement repensé et **rendu agréable et confortable** à la marche, **en pensant la ville « à hauteur d'enfants »**. Quelques références :



Projets « rues aux écoles » à Paris
Avant / Après - Rue de Florence



« 8 - 80 Cities » : réseau international basé sur le principe que les aménagements réalisés pour un enfant de 8 ans comme une personne de 80 ans améliorent le bien-être de tous

Autres sources et bonnes pratiques :

- <https://www.ruesauxenfants.com>
- <https://www.880cities.org>
- [Guide pour l'amélioration des abords d'écoles en région bruxelloise](#)



Dispositifs d'accompagnement de parcours "école - cantine" / Vraiment Vraiment pour la Ville de Lille

III.8.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DÉPLACEMENTS À VÉLO – RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Afin d'encourager l'utilisation de modes de déplacements actifs, il est essentiel de **faciliter l'accès des cyclistes aux établissements scolaires**. Comme indiqué dans l'action dédiée (voir action I.3.1), cela implique **d'équiper les écoles de places de stationnement pour les vélos**, en fonction du nombre d'élèves et du type d'établissement.

Des **abris vélo sécurisés** doivent être installés à l'intérieur des écoles pour les élèves et le personnel enseignant, ainsi que des arceaux destinés au stationnement de courte-durée pour les parents peuvent être placés aux abords des écoles primaires (ou maternelles). Dans ce cas, il est recommandé de les positionner à proximité de l'entrée, mais pas devant celle-ci, afin de ne pas entraver la circulation des piétons. De plus, avec le soutien de la Région wallonne, il est utile de développer le **Vélobus** sur le territoire gembloutois. Il existe une liste des communes ayant développé ce système que la Ville pourrait contacter afin d'échanger de leurs expériences et de recevoir des conseils et bonnes pratiques.

Installer des arceaux à vélo en remplacement d'une place de parking pour voiture, par exemple, permet de séparer le trottoir de la chaussée, envoyant ainsi un message fort en faveur de modes de transport plus durables.

Il conviendra de marquer devant les écoles maternelles et primaires gembloutoises (ainsi que les crèches) des emplacements réservés au stationnement de très courte-durée type **kiss&ride pour des vélos-cargos / long-tails**.

Parallèlement, il est crucial de rendre les écoles accessibles à vélo. À cet égard, le **réseau cyclable communal** tel que défini (voir action I.2.1) dessert les différents établissements scolaires du territoire.



Le Vélobus
Source : SPW



**École fondamentale À la Croisée
des Chemins Bruxelles**
Source : Traject 2023

III.8.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DE LA « RUE SCOLAIRE » AUX « QUARTIERS SCOLAIRES »

Le concept de **rue scolaire** présente une opportunité pour transformer les abords des établissements scolaires en espaces sûrs et accueillants, encourageant les élèves, les parents et le personnel à adopter des modes de déplacement actifs pour se rendre à l'école.

Une « rue scolaire » ? :

Le principe repose sur la **fermeture temporaire** à la circulation automobile d'une rue desservant un établissement scolaire, aux heures d'entrée et de sortie de classe. Seul l'accès à pied ou à vélo est possible. L'accès motorisés des riverains de la rue peut être autorisé. La présence d'un surveillant (pour installer/déplacer la barrière) est recommandée.

Pour en savoir plus : [Sécurothèque - La rue scolaire](#)

Dans le centre de Gembloux, vu la proximité des établissements scolaires, il apparaît pertinent de dépasser le concept de rue scolaire (et d'une fermeture temporaire d'une rue) pour développer un « **quartier scolaire apaisé** » convivial et sécurisé pour favoriser la mobilité active et améliorer **l'environnement scolaire**. Ce quartier engloberait les établissements scolaires suivants : l'Athénée Royal de Gembloux (primaire et secondaire), le collège Saint-Guibert (secondaire), l'académie de musique Victor de Becker et l'école fondamentale Saint-Guibert. Des exemples de telles initiatives existent déjà, notamment à Bruxelles (quartier Triangle ou Tivoli). Cette approche s'avère d'autant plus pertinente si elle s'accompagne du développement de parkings + marche en bordure du centre (voir action IV.15), d'éventuels pédibus et vélobus/rangs piétons associés à ces parkings voire de rues scolaires (via le déploiement d'un plan de circulation dédié).

La mise en œuvre de **l'action I.1.1 qui vise le développement de zones apaisées** participera déjà à cette dynamique.



Rue scolaire à Braine-le-Comte

Source : Sécurothèque



Quartier scolaire Triangle à Laeken

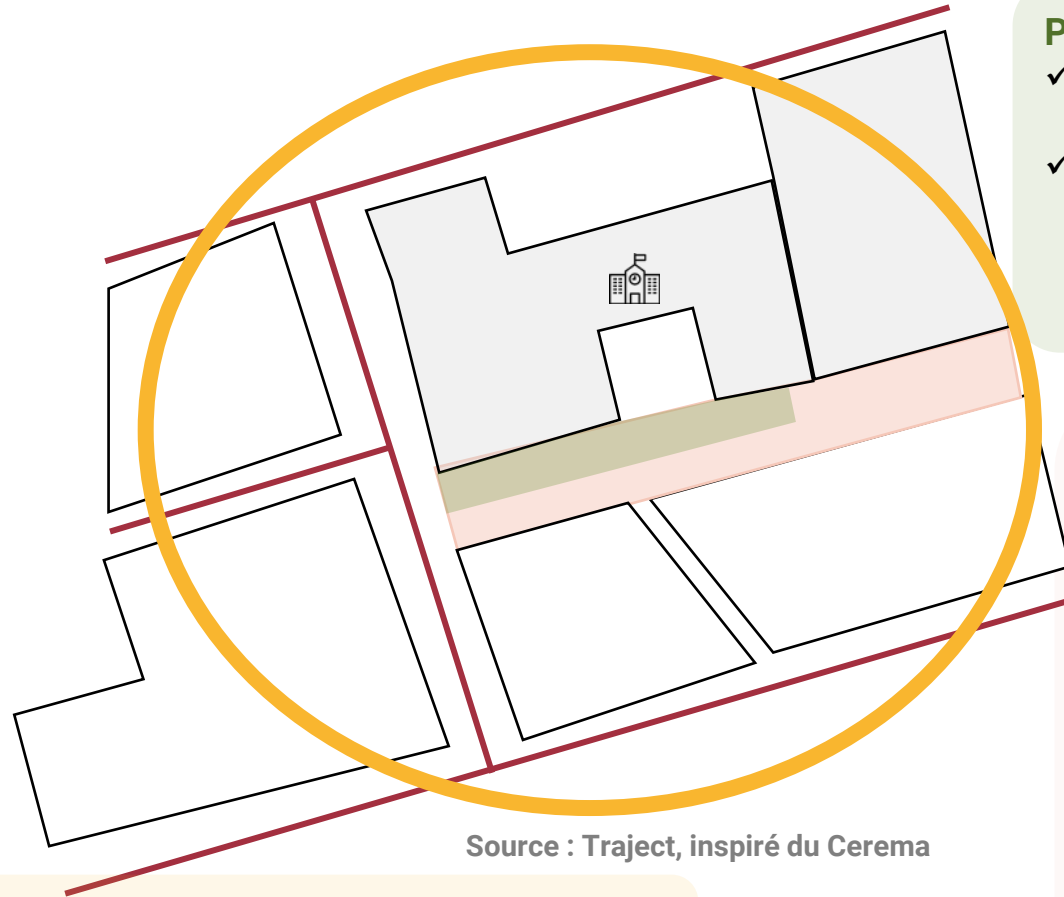
Source : Ville de Bruxelles

III.8.1. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DE LA « RUE SCOLAIRE » AUX « QUARTIERS SCOLAIRES »

Plan de circulation et stationnement :

- ✓ Adapter le plan de circulation pour sécuriser le phénomène de dépose école en voiture
- ✓ Redistribuer le stationnement en dehors de la rue de l'école



Source : Traject, inspiré du Cerema

Vie du quartier :

- ✓ Moins de transit et de bruit automobile
- ✓ Espaces adaptables : fête de quartier, brocantes, ...
- ✓ Moins de pollution de l'air (PAEDC)

Parvis devant l'école :

- ✓ Redonner un parvis pour sécuriser l'entrée et la sortie de l'école
- ✓ Améliorer l'attente des parents et l'expérience de la rue par les enfants : proposer des mobiliers pour se reposer, socialiser ou jouer, avec abri, ombrage été, ...

Rue et abord de l'école :

- ✓ **Sécurisé** : Apaiser la circulation : ralentir les vitesses automobiles, créer des rues ou quartiers scolaires, ... ;
- ✓ **Convivial et accessible** : redonner de l'espace aux piétons et aux vélos : agrémenter les cheminements et les rendre accessibles à tous, supprimer les obstacles, offrir du stationnement vélo
- ✓ **Vert et sain** : présence de nature, matériaux durables, ...
- ✓ **Identifiable** : code couleur reconnaissable, ...

III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Sécuriser les abords des écoles implique donc la mise en place d'aménagements visant à réduire les vitesses, accroître la visibilité de l'école (à travers l'utilisation de couleurs, de symbolique,...) et faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes.

Il est ainsi recommandé :

- De mettre en place des aménagements pour réduire les vitesses (coussins, plateau, dévoiement, rétrécissements, ...)
- D'utiliser du mobilier urbain protégeant les entrées/sorties d'écoles attirant l'attention (garde-corps, potelets etc.. de couleur vive) ;
- De s'assurer que les abords de l'école sont suffisamment éclairés ;
- De faire en sorte que le bâtiment et l'entrée de l'école se distingue dans son environnement (peindre les murs...) ;
- D'uniformiser les abords d'école (utiliser les mêmes éléments) de manière à créer une identité facilement reconnaissable au sein de la commune et ainsi inciter plus spontanément les automobilistes (et autres usagers de la route) à ralentir ;
- De reproduire les signaux au sol, et notamment le signal A23 (« endroit spécialement fréquenté par des enfants »).

Un nouveau marquage au sol sera mis en place dans huit écoles de Gembloux pour améliorer la sécurité des enfants. Initié par la Ministre de la Sécurité Valérie De Bue, ce projet vise à mieux marquer les abords des écoles via trois zones distinctes (zone d'entrée, de rappel et d'éveil). Plus d'informations dans la [Sécurothèque](#).

Ce marquage spécifique constitue une opportunité à court-terme pour renforcer les

zones d'approche d'école, notamment en raison de la faible lisibilité des tronçons de rue concernés (aménagement de l'espace public peu différencié excepté quelques marquage et panneaux réglementaires zone 30).

À moyen long-terme, en parallèle au déploiement de vastes zones 30 dans le centre et les villages, il s'agira de **pousser le degré d'ambition et volontarisme en matière d'aménagements d'environnements scolaires**, comme l'illustre la série d'esquisses proposées ci-après. Celles-ci développent les 4 grands principes d'actions suivants (cf. guide bruxellois) :

- ✓ un abord d'école **sûr** ;
- ✓ un abord d'école **convivial et accessible** ;
- ✓ un abord d'école **vert** ;
- ✓ un abord d'école **identifiable**.

L'aménagement des abords d'école (parvis, etc.) peut former par ailleurs un projet enrichissant à mener en co-création avec les élèves et instances éducatives concernées, voir action III.9.

III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

BONNES PRATIQUES – RUE ET PARVIS DE L'ÉCOLE



Source : « [Réinventer les abords d'écoles](#) », perspective.brussels (Juin 2022)



Aménagement de l'espace public devant une école à Anderlecht - Source : perspective.brussels, 2022



Banc ludique installé sur des places de parking devant l'école d'Anderlecht à l'initiative des parents
- Source : perspective.brussels, 2022

III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

ESQUISSES D'AMÉNAGEMENT POUR 6 ÉCOLES

Pour illustrer ces recommandations et bonnes pratiques au contexte gembloutois, un processus de sélection a été mis en place pour déterminer 6 écoles qui, à titre d'illustration, font l'objet d'une visualisation / esquisse de réaménagement de leurs abords.

Cette sélection garantit une représentativité équilibrée des contextes d'aménagement, de mobilité et scolaires, en tenant compte de divers critères. Elle englobe des écoles situées tant en milieu urbain qu'en milieu rural, couvrant différents niveaux d'enseignement (maternelle, primaire et secondaire), qu'elles relèvent de l'enseignement libre ou communal. Parallèlement, la démarche tient compte des projets récemment achevés ou en cours (notamment projets PCDR), des aménagements existants, ou encore du nombre d'élèves dans chaque établissement. Les éventuelles situations problématiques soulevées dans les forums ou de pétitions émanant d'associations de parents ou de citoyens sont également prises en considération.

Les écoles sélectionnées sont les suivantes :

1. L'école maternelle et primaire du Collège Saint-Guibert, rue Monseigneur Heylen ;
2. L'école maternelle de l'Athénée Royal, Porte d'en Haut, place Saint-Guibert ;
3. L'école primaire et secondaire de l'Athénée Royal rue Gustave Docq ;
4. L'école primaire communale de Sauvenière ;
5. L'école maternelle et primaire communale de Grand-Leez ;

6. L'école maternelle et primaire communale de Bossière.

Cette analyse approfondie portant sur 6 des 17 établissements scolaires de Gembloux ne signifie pas que la mobilité scolaire des autres écoles ne sera pas examinée et réévaluée. La méthodologie développée pour les six écoles sélectionnées peut être reproduite dans d'autres établissements scolaires de Gembloux à l'avenir, selon les possibilités techniques et financières (appels à projet, ...).

III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

1° ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT – ÉCOLE PRIMAIRE ET SECONDAIRE DU COLLÈGE SAINT-GUIBERT

- Création d'une **rue scolaire** rue Monseigneur Heylen (éventuellement accessible aux futurs usagers de la crèche en voiture via un Pass)
- Création de 5 places **dépose-minute**
- **Agrandissement du parvis** de l'école avec espaces récréatifs
- Amélioration de la **visibilité de l'école** sur voirie
- Élargissement des **passages pour piéton** et mise en place de barrières
- **Amélioration du cheminement piéton vers l'école** via la rue de l'Agasse (par le champ)
- Aménagement de **bandes cyclables suggérées** sur la chaussée
- Pose de nombreux **arceaux vélos** (et abri couvert)



III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

2° ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT – ÉCOLE MATERNELLE DE L'ATHÉNÉE ROYALE

- Création d'une **zone de rencontre** rue Reine Astrid
- Amélioration de la **convivialité** des abords de l'école grâce à de la végétation et des espaces récréatifs
- Mise en place de **barrières végétales** afin de sécuriser le parvis de l'école
- Aménagement de **bandes cyclables suggérées (ocres)** sur la chaussée
- Amélioration de la **visibilité de l'école** sur voirie
- Possibilité d'envisager la création d'une **zone scolaire** (voir action 3.8.1)
- **Dépose-minute** du parking Senghor à proximité



III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

3° ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT – ÉCOLE PRIMAIRE ET SECONDAIRE DE L'ATHÉNÉE ROYALE

- Agrandissement des **espaces piétons** devant les entrées d'école et mise en place de barrières
- Modification du haut de la rue Gustave Docq en **sens unique** et mise en place de **barrières** afin d'éviter le stationnement sauvage
- Aménagement de **bandes cyclables suggérées** sur la chaussée
- Amélioration de la **visibilité de l'école** sur voirie
- Modification des **cheminements piétons** afin de les guider vers des espaces plus sûrs



III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

4° ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT – ÉCOLE PRIMAIRE COMMUNALE DE SAUVENIÈRE

- Réaménagement de la place de Sauvenière en un vaste **espace public**
- Prolongement du **revêtement** de la place sur la voirie
- Élargissement des **passages pour piéton** et ajout d'une **bande cyclable** suggérée
- Création d'un **mobipoint** comprenant : stationnement vélo et autopartage
- Installation d'escaliers munis d'une rampe vélo confortable *



III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

5° ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT – ÉCOLE COMMUNALE DE GRAND-LEEZ

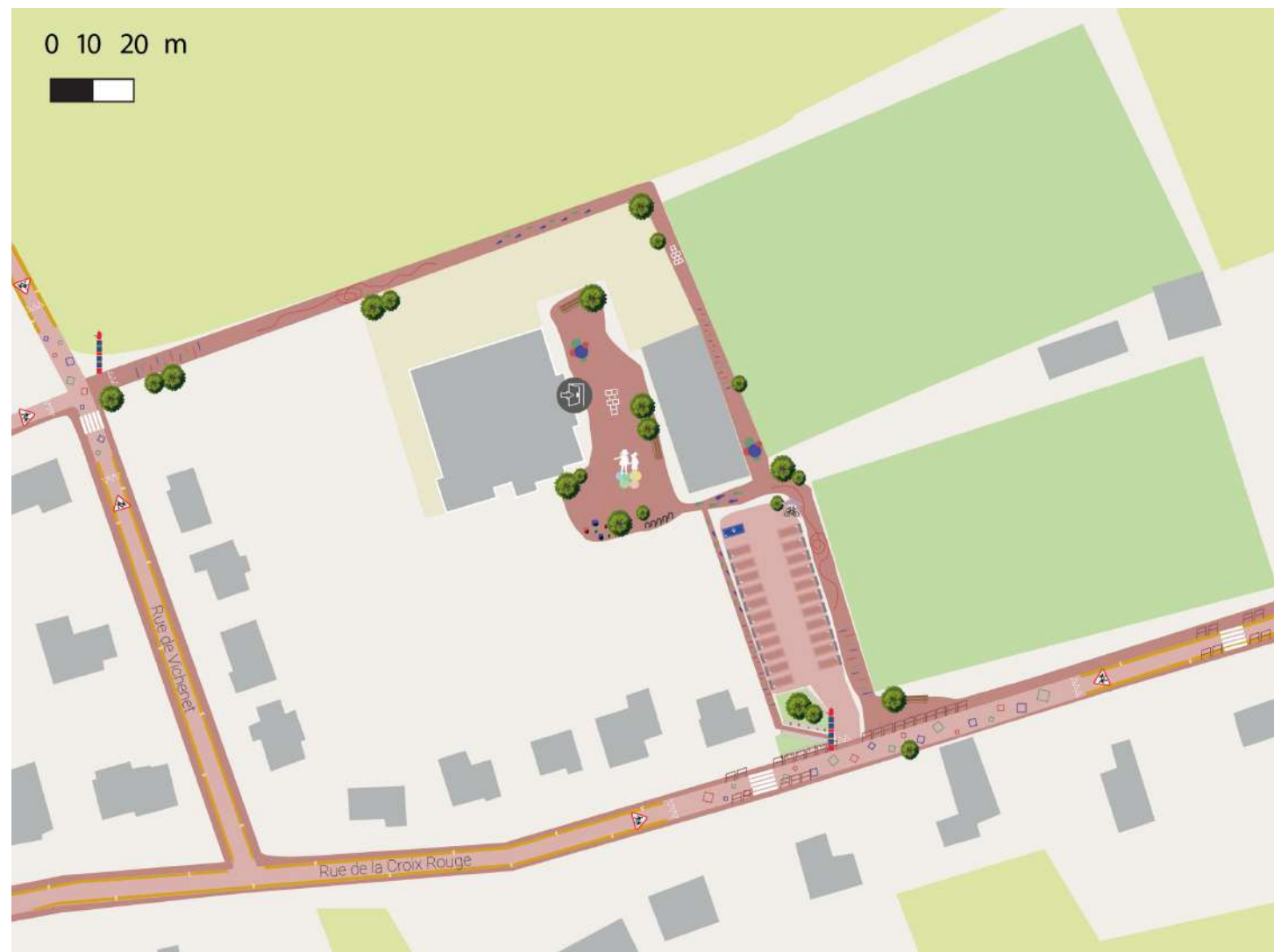
- Aménagement de la rue de la Place (portion est) en **zone de rencontre**
- Agrandissement du parvis de l'école avec **élargissement des passages pour piéton et des trottoirs** de part et d'autre de la voirie
- Amélioration de la **visibilité** de l'école par un marquage spécifique sur voirie
- Gestion du **stationnement** préférentiel sur la place de l'église
- **Stationnement voiture** suggéré aux abords directs de l'école avec interdiction de stationnement aux horaires de pointe scolaires
- Pose de nombreux **arceaux vélos**



III.8.2. RENFORCER LA SÉCURITÉ ET VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

6° ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT – ÉCOLE COMMUNALE DE BOSSIÈRE

- Amélioration de la **visibilité** de l'école depuis la route grâce à un marquage spécifique
- Élargissement des **passages piétons**
- Elargissement du **trottoir** (côté terrain de football) avec installation de barrières pour plus de sécurité
- Amélioration et agrémentation des **cheminements piétons** de part et d'autre du parking
- Aménagement de **bandes cyclables** suggérées sur la chaussée
- Installation de nombreux **arceaux** à vélo et de stationnement vélo couvert
- **Sécurisation** du carrefour Vichenet / Ferme par l'intermédiaire de ralentisseurs



9 ► SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DE MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS À L'AUTOSOLISME POUR SE RENDRE SUR LES LIEUX D'ENSEIGNEMENT

En phase de diagnostic, un atelier de travail a réuni des représentants des principaux établissements scolaires gembloutois. Cette rencontre reposait sur le principe suivant : en matière de mobilité et pour induire de nouvelles habitudes de déplacements, la communication, la sensibilisation et l'accompagnement sont tout aussi importants que les aménagements infrastructurels.

Les actions proposées ci-après entendent, lors de la mise en œuvre du PCM, poursuivre cette dynamique selon **deux leviers** :

- **l'implication et la sensibilisation** des directeurs d'écoles et des corps enseignants et éducatifs ;
- **la réalisation de plans de déplacements d'établissements.**



Atelier PCM - mobilité scolaire octobre 2022

ACTIONS PROPOSÉES

- III.9.1** Créer une dynamique de consultation et de sensibilisation autour de la mobilité scolaire
- III.9.2** Aider les écoles et la faculté à la réalisation de plans de déplacements d'établissements



III.9.1. CRÉER UNE DYNAMIQUE DE CONSULTATION ET DE SENSIBILISATION AUTOUR DE LA MOBILITÉ SCOLAIRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les **équipes éducatives et enseignantes** (directeur d'écoles et d'établissements, corps enseignants, agents éducatifs en charge du périscolaire, etc.) sont de **précieux relais pour accompagner et relayer la politique de mobilité gembloutoise**. Ils ont un réel pouvoir de changement des habitudes de déplacements des enfants et de leurs parents. Il est donc primordial de les sensibiliser, impliquer et associer aux enjeux et projets liés à la mobilité scolaire.

La Ville pourrait, dans cette perspective :

- **organiser chaque année un à deux rendez-vous** réunissant directeurs d'écoles et personnes en charge de la mobilité (ou souhaitant s'investir dans la mobilité au sein de leur établissement). Ces rencontres pourraient utilement porter sur :
 - les projets et actualités mobilité de chacun : ceux des établissements comme de la Ville ou ses partenaires (Région, TEC, Cellule EMSR, CCCV, Semaine de la mobilité...)
 - les bonnes pratiques et les expériences positives comme négatives (tout aussi riches d'enseignements) ;
 - les éventuelles problématiques de mobilité rencontrées par les établissements ;
 - les besoins identifiés, pouvant faire l'objet de mutualisation et de synergies.
- **et inciter les écoles**, à commencer par celles du réseau communal, à **suivre la formation gratuite EMSR** (« Education Mobilité et Sécurité routière ») dispensée à la Région et à destination des enseignants et éducateurs (fondamental et secondaire). Idéalement, chaque école devra disposer d'au moins un référent EMSR (ce qui ouvre par ailleurs droit à des subsides régionaux).



Education à la Mobilité et à la
Sécurité Routière



La formation de référent EMSR
dispensée par la Région via l'IFPC

Source : SPW

III.9.1. CRÉER UNE DYNAMIQUE DE CONSULTATION ET DE SENSIBILISATION AUTOUR DE LA MOBILITÉ SCOLAIRE

BONNES PRATIQUES

À l'instar de la Commune de Leuze-en-Hainaut, un « [Guide de la mobilité scolaire](#) gembloutoise » pourrait également être édité.

Cette brochure d'une dizaine de pages, élaborée avec le concours du service mobilité de la Commune, met en lumière les alternatives possibles à la voiture pour les trajets domicile-école, comme la marche, le pédibus, le vélo, le vélobus, les transports en commun, le covoiturage... ce guide a été distribué auprès de l'ensemble des élèves scolarisés sur le territoire communal. Il s'est accompagné d'une formation théorique (dont le Code de la route) et pratique.



Guide de la mobilité scolaire
Source : Commune de Leuze-en-Hainaut

III.9.2. AIDER LES ÉCOLES ET LA FACULTÉ À LA RÉALISATION DE PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ÉTABLISSEMENTS

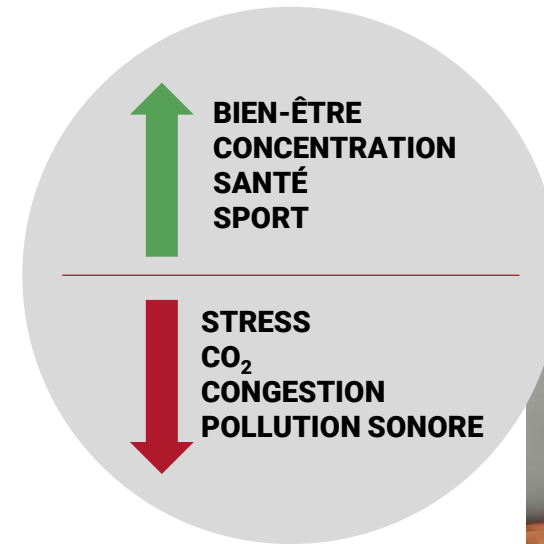
DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les Plans de Déplacements Scolaires (PDS) ou d'établissements (PDE) intègrent la mobilité des enfants et des enseignants ainsi que la sécurité routière autour de l'établissement. Après une étude des habitudes de mobilité des élèves et des équipes enseignantes (qui peut être adaptée aux données disponibles, à la capacité de mobilisation des équipes,... cf. photo ci-contre), ainsi qu'un audit des points noirs en matière de sécurité et de confort des déplacements vers/depuis l'établissement, le PDS/PDE permet d'identifier et de développer un plan d'actions sur mesure et adapté aux besoins de l'établissement. Celles-ci portent autant sur l'amélioration des infrastructures, sur l'incitation des modes durables ou sur de la sensibilisation.

Il s'agira pour la Ville **d'aider et inciter proactivement les écoles** (en commençant par les plus importantes de l'entité) **et la Faculté à la réalisation de plans de déplacements d'établissements.**

Le Service mobilité et travaux pourrait alors apporter son expertise depuis la phase d'analyse (participation à la visite de terrain avec les représentants de l'établissement et identification des points noirs) jusqu'en phase de mise en œuvre des actions identifiées, pour faciliter leur concrétisation, notamment pour ce qui concerne les abords et espaces publics.

Il pourrait alors être opportun **d'identifier un point de contact unique « mobilité scolaire » au sein des services communaux**, pour faciliter l'échange d'informations et le suivi des PDE.



Avantages du report
modal pour les élèves et
équipes éducatives

Source : Traject

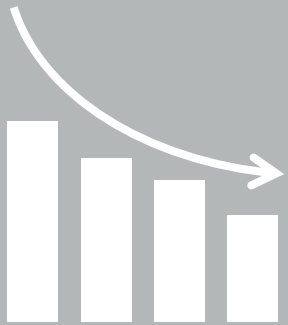


« Enquête » mobilité ludique dans une école
primaire bruxelloise (chaque bouteille
représentant un mode de déplacement)

Source : Traject

IV. ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Objectifs



- 10 ➤ Rééquilibrer les espaces publics dans le centre et les villages et gérer le stationnement
- 11 ➤ Réfléchir à la structuration des axes à enjeux (avenue de la faculté, nœud routier N4/N29/nouveau quartier gare, N93, N912)
- 12 ➤ Pacifier et apaiser le centre-ville et les cœurs de village
- 13 ➤ Organiser le flux des poids lourds sur le territoire
- 14 ➤ Articuler politique de développement urbain et mobilité (aménagement cohérent du territoire)
- 15 ➤ Améliorer et promouvoir des services de mobilité partagée

RÉÉQUILIBRER LES ESPACES PUBLICS DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES ET GÉRER LE STATIONNEMENT

La position stratégique de Gembloux rend la commune particulièrement dynamique et attractive en termes de flux de déplacements. Sa situation à proximité des axes de communications majeurs mais aussi la présence de nombreux commerces, d'établissements d'enseignement ainsi qu'une importante gare ferroviaire entraîne chaque jour d'importants flux de voitures. Comme cela a été rappelé en phase de Diagnostic, la motorisation des ménages gembloutois, est représentative d'une ville de densité moyenne avec des villages ruraux, avec en 2021, 80% des ménages disposant d'au moins un véhicule (pour 75% en Wallonie).

Certains tronçons de voirie souffrent de cette fréquentation accrue, notamment avec des phénomènes ponctuels de saturation du stationnement. Le diagnostic avait d'ailleurs pointé la part conséquente de l'espace public dédié au stationnement, ce qui nuit aux cheminements des piétons et cyclistes. Dans les villages, les places ont perdu leur rôle central en devenant de vastes parkings publics.

Le PCM forme dès lors l'occasion d'imbriquer la politique de stationnement à la stratégie globale de mobilité, en travaillant sur les différents leviers d'actions :

- la localisation (en voirie / hors-voirie)
- la durée de stationnement
- le coût
- ou encore les publics cibles : riverains, chalands, travailleurs, navetteurs, agents...

ACTIONS PROPOSÉES

- IV.10.1** Améliorer la gestion du stationnement aux abords de la gare
- IV.10.2** Optimiser la gestion du stationnement dans le centre-ville
- IV.10.3** Accroître la lisibilité, la compréhension et le respect de la politique de stationnement gembloutoise
- IV.10.4** Lutter contre le stationnement sauvage et repenser les espaces publics des cœurs de village

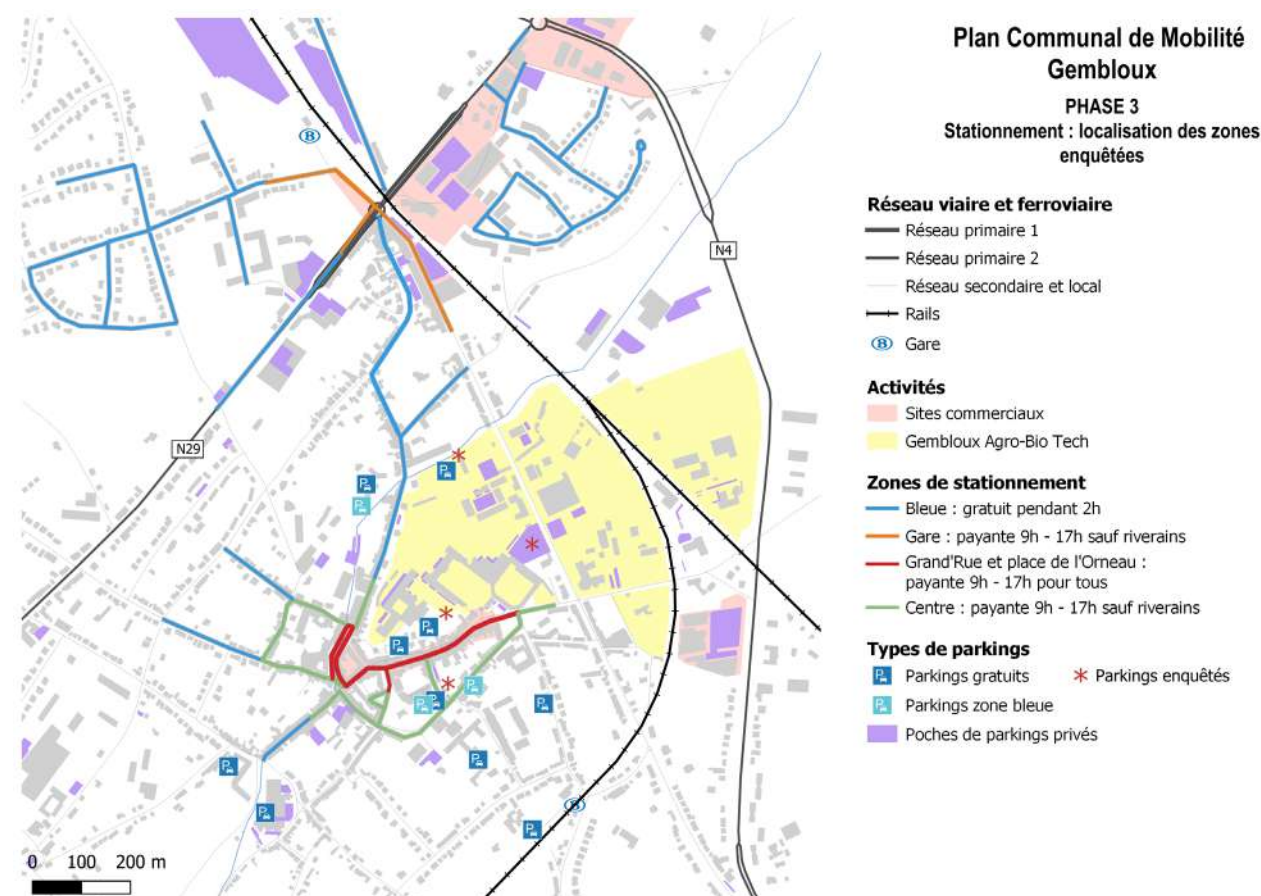


RÉÉQUILIBRER LES ESPACES PUBLICS DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES ET GÉRER LE STATIONNEMENT

AVANT-PROPOS

Afin d'actualiser la connaissance de l'offre et de la demande en matière de stationnement à Gembloux, une étude de stationnement de relevés a été effectuée en février 2024. Celle-ci a été réalisée :

- sur deux jours représentatifs : un jeudi et un samedi
- sur une plage horaire étendue (6h-20h), afin de couvrir les différentes pratiques et besoins (matin tôt lorsque les riverains sont encore au domicile, en début de soirée pour l'Horeca...)
- sur les espaces de stationnement en voirie mais également certains parkings ;
- selon deux modalités de recueil :
 - Enquêtes d'occupation visant à disposer d'une photographie de la **pression en stationnement** à cinq moments représentatifs de la demande sur la journée
 - Enquêtes de rotation, plus poussée, visant à établir le **taux de rotation** des véhicules (nombre moyen de véhicules ayant stationné par place durant la journée) et la structure des usagers par catégorie de durée (précision à la ½ heure)



IV.10.1. AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT AUX ABORDS DE LA GARE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

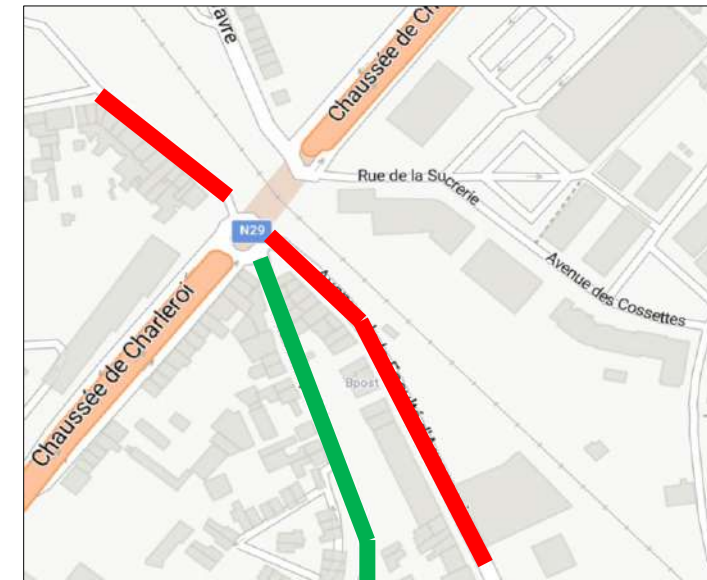
Les abords de la gare, et particulièrement l'avenue de la Station et l'entame de l'avenue de la Faculté présentent un nombre important de véhicules en stationnement longue-durée, ce qui n'est **pas compatible avec les fonctionnalités attendues d'une rue commerçante** (voir graphe ci-après). D'autres acteurs entrent également en jeu comme les camions de livraisons des commerces, avec des situations ponctuelles de blocage dû à des livraisons de facto en double-file, impactant les mouvements d'entrée/sortie de la gare des bus..

Les actions proposées dans le secteur de la gare sont les suivantes :

1. **Créer des espaces de livraison clairement délimités et identifiables** (marquages au sol jaune). Ces emplacements seront réservés aux livraisons durant des périodes précises, limitées dans le temps, afin de ne pas réduire l'offre pour les chalands ;
2. **Encourager la très courte-durée** via le marquage et l'équipement de places spéciales « **shop&go** », de très courte durée (15 min ou 30 max) : une action d'ores et déjà en phase pré-opérationnelle suite à l'appel à projet « Smart Parking » remporté par la Ville et qui lui permettra de déployer 15 places « shop&go »,

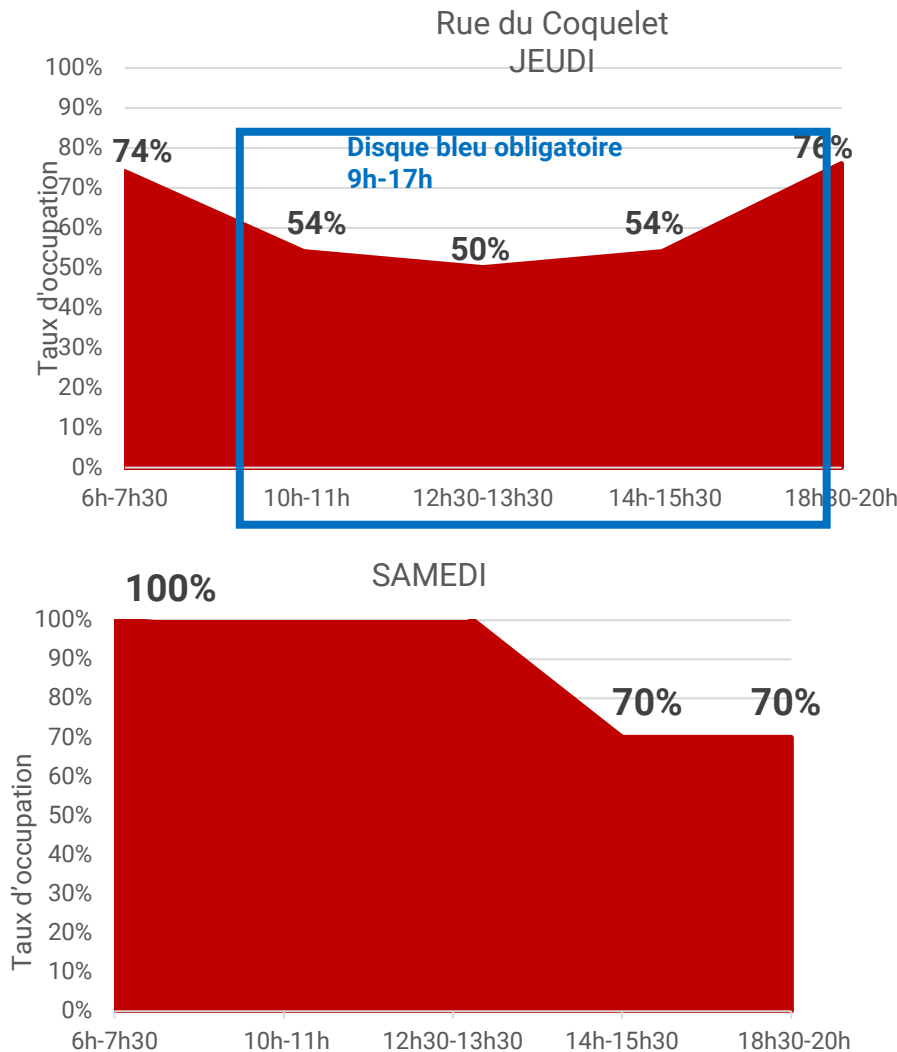


3. Pour développer encore davantage la rotation du stationnement pour les commerces, **transformer en zone rouge** le tronçon comprenant l'avenue de la Station ainsi que le début de l'avenue de la Faculté d'agronomie, actuellement en zone orange.
4. D'autres sections de rue à proximité, qui connaissent aussi des périodes de saturation et un « effet de bord », mériteraient de voir leur réglementation adaptée : c'est le cas de **la rue du coquelet** dont le taux d'occupation avoisine les 100% le samedi en matinée (voir ci-après) ; **actuellement en zone bleue, il semble opportun de la passer en zone verte**.

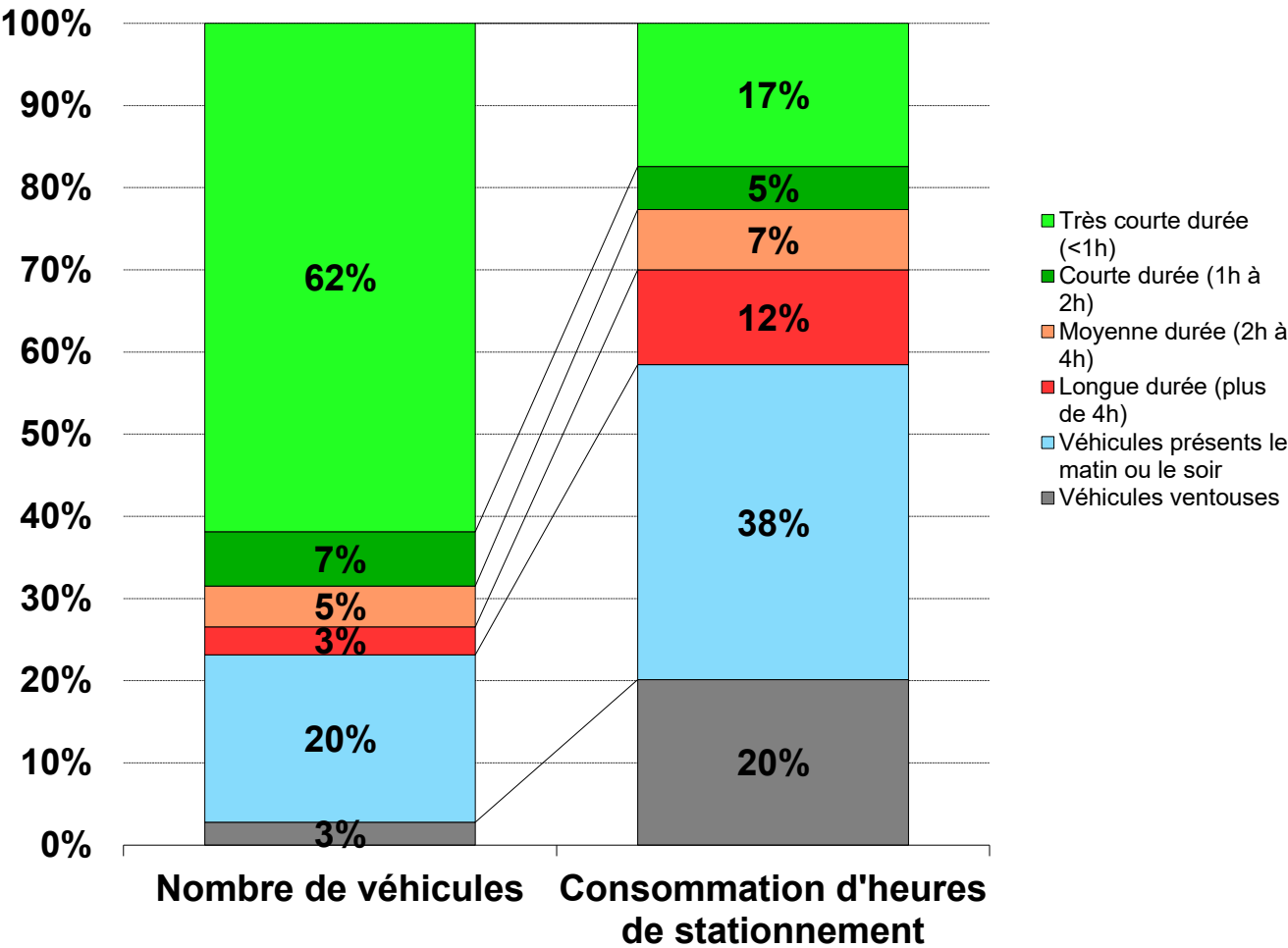


IV.10.1. AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT AUX ABORDS DE LA GARE

GRAPHIQUES



Zone Orange - Gare
Consommation de l'offre en stationnement - Jeudi



¼ des véhicules ventousent 70% du temps

IV.10.2. OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La réglementation actuelle dans le centre-ville vise à articuler l'offre nécessaire en voirie pour les riverains (zone verte) et la maximisation de la rotation et du nombre de places disponibles pour les chalands/clients. Elle performe globalement bien dans ses objectifs. Mais compte-tenu du poids encore important des véhicules en longue-durée voire très longue durée dans le centre, il est opportun de susciter une encore plus grande rotation du stationnement. Pour ce faire le plan d'action propose différentes mesures :

1. **A) Créer des places de stationnement « shop&go »**, dédiées à la très courte durée le temps des achats, et ainsi accroître la rotation : dans la zone rouge (quelques places Grand' rue par exemple) comme dans la zone verte (par exemple parvis de l'Hôtel de Ville – Parc d'Epinal rue du 8 mai).

B) Faire passer davantage de rues en zones rouges et ainsi étendre les zones « shop&go ».

2. **Valoriser les parkings hors-voirie pour les usages de moyenne/longue durée :**

- Le **parking gratuit Coutellerie**, en bordure directe du centre-ville, présent des taux d'occupation faibles en semaine comme le samedi. Il doit être valorisé pour un usage par les commerçants, les enseignants les salariés du centre voire les clients ou riverains. Via le projet « Smart Parking », le nombre de places disponibles sera en effet monitoré en permanence et affiché sur des panneaux à messages dynamiques . La formule « parking + marche » doit devenir une habitude plus ancrée chez les citoyens et usagers.

- **Le parking Senghor de la Faculté** présente un potentiel non négligeable pour cette fonction, plus particulièrement le WE (en dehors des horaires d'activités universitaires) ou en semaine, la matinée, pour de la dépose-minute scolaire (accompagnée éventuellement de pédibus). Un partenariat dans cette perspective avec la Faculté ULiège est à monter ; voir ci-après.

- **Le parking de l'Hôtel de ville**, par sa localisation en hypercentre, doit être pleinement intégré à la stratégie de stationnement. Il conviendrait :
 - ✓ de le passer en parking payant pour les chalands/visiteurs (à la manière d'une zone rouge,) ;
 - ✓ d'y envisager un tarif préférentiel riverain (via des formules d'abonnement pouvant d'ailleurs être déclinées selon la durée, avec par exemple un abonnement « soir et WE » à tester pour les riverains)
 - ✓ d'entamer une réflexion sur **les besoins de l'administration** par le biais d'un Plan de déplacement d'Administration à initier.

3. **Monitorer régulièrement les taux d'occupation dans la zone hypercentre.** Une vision continue permettra à l'avenir, de **remodeler et rééquilibrer l'espace public en conséquence** : certaines places pourraient alors être réaffectées en stationnement pour vélos / vélo-cargo, en terrasses (permanentes ou temporaires), en espace piétonnier ou encore être désimperméabilisées/verdurisées. Le cas échéant, la temporalité du stationnement payant pourrait également évoluer (de 10h à 18h).

IV.10.2. OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE DE P+MARCHE

En semaine, le parking Coutellerie est utilisé en moyenne à **20 % de sa capacité**. Le taux d'occupation chute à **13 % le samedi**.



Exemple de jalonnement dynamique qui serait installé à l'entrée des parkings Coutellerie

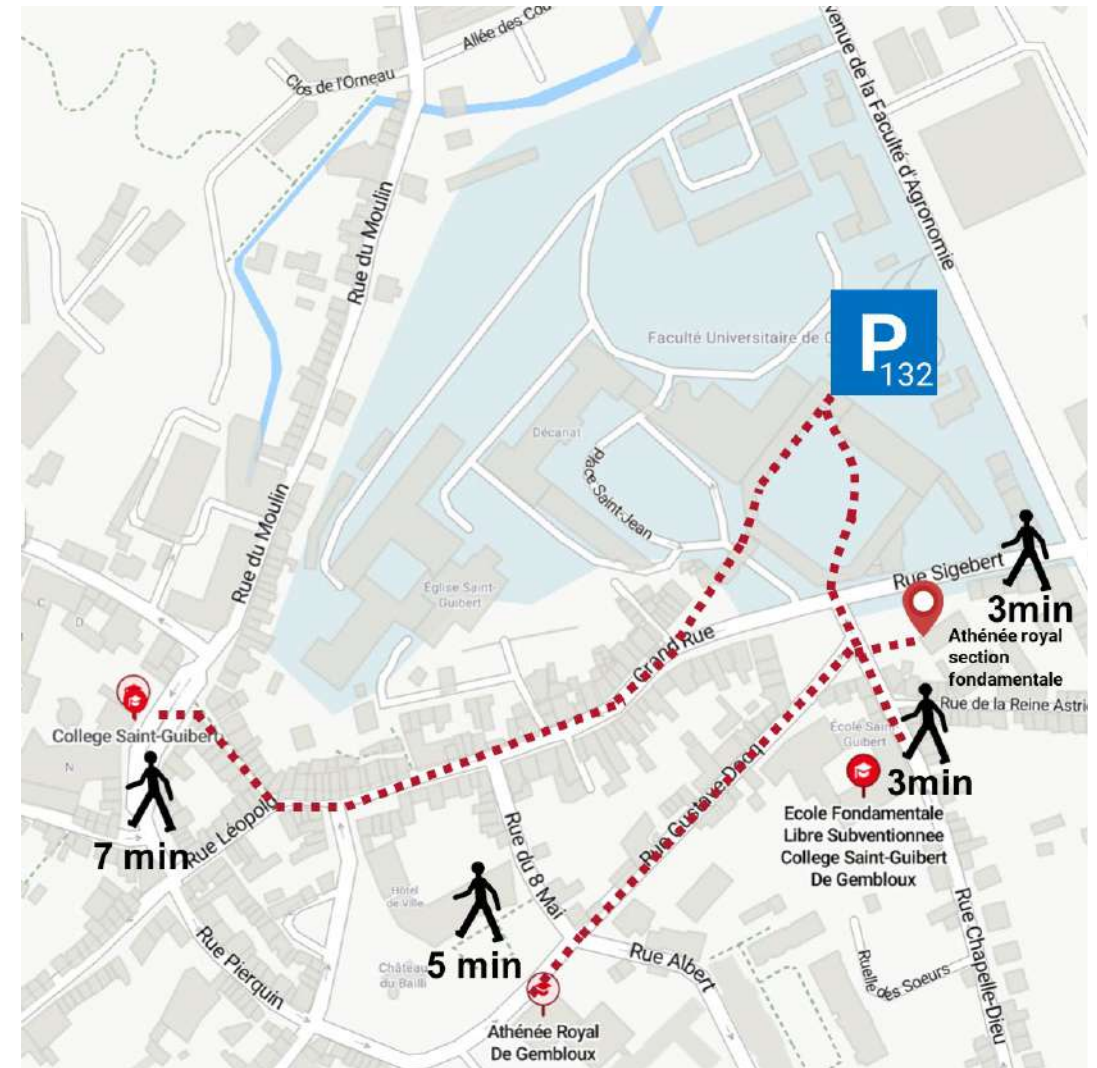
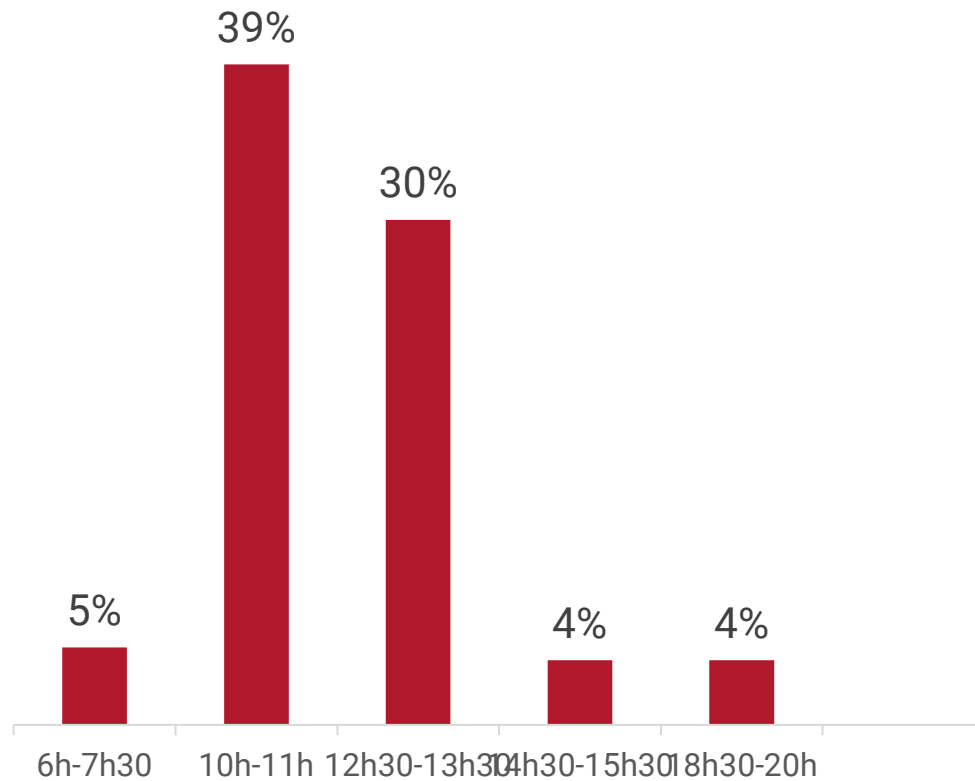


Source : OpenStreetMap (fond de carte)

IV.10.2. OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE DE P+MARCHÉ : POTENTIEL DE MUTUALISATION DU PARKING SENGHOR

Taux d'occupation du parking Senghor le jeudi lors de l'enquête



IV.10.3. ACCROÎTRE LA LISIBILITÉ, LA COMPRÉHENSION ET LE RESPECT DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Un stationnement efficace suppose enfin une bonne visibilité et une bonne compréhension des règles de stationnement en vigueur. Différentes mesures pourraient être développées :

1. A) Améliorer la lisibilité et la compréhension de la réglementation zone bleue. Certains tronçons en zone bleue connaissent des délimitations difficiles à comprendre. Aussi des marquages au sol indiquant les zones précises de contrôles rendraient la réglementation plus visible; notamment dans sections de rue où deux réglementations se succèdent (avenue du Buisson Saint-Guibert, rue Théo Toussaint par exemple).

B) Il s'agirait par ailleurs d'harmoniser la durée à 2h partout (en voirie comme dans les parkings notamment le parking de l'Académie).

2. Poursuivre la digitalisation de la gestion de la politique de stationnement. Afin de faciliter l'application des règles, les paiements doivent devenir les plus faciles possibles et les solutions démultipliées (sans contact, par sms,...). Le contact avec les clients doit être aussi facilité (qu'il soit dématérialisé ou non) tout comme la gestion des cas spécifiques (cartes PMR, plaintes...). Enfin, cette tendance doit également s'appliquer pour le contrôle du stationnement qui pourrait utilement être réalisé à l'aide de scan-car/scan-mobylette électriques (voir ci-contre)

3. Poursuivre voire intensifier les campagnes d'information/promotion/explication/sensibilisation. Dans le même souci de faciliter la compréhension de la réglementation auprès des habitants et usagers, il convient d'intensifier / renouveler la communication notamment par le biais :

- d'un site internet actualisé et doté d'une section FAQ (approche « servicielle », orientée usager) ;
- ou de flyers de sensibilisation / explication à distribuer au plus grand nombre par exemple lors de manifestations sportives/culturelles ou à fournir aux nouveaux gembloutois.



IV.10.3. ACCROÎTRE LA LISIBILITÉ, LA COMPRÉHENSION ET LE RESPECT DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

BONNES PRATIQUES

AUJOURD'HUI...



DEMAIN ?...



IV.10.3. ACCROÎTRE LA LISIBILITÉ, LA COMPRÉHENSION ET LE RESPECT DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

BONNES PRATIQUES



Campagne d'explication / rappel des règles de stationnement à Nancy (FR)
Source : Ville de Nancy

Ville de Gembloux Police Locale

Vous gênez
le passage des piétons, des poussettes,
des personnes à mobilité réduite
ou des cyclistes...
Vous êtes en infraction

Merci de respecter les règles de stationnement !

RAPPEL DES STATIONNEMENTS INTERDITS
(extraits du code de la route 35.1)

 Sur un ARRÊT DE BUS	 Sur un TROTTOIR	 Sur une PISTE CYCLABLE
 Sur un place réservée aux personnes en SITUATION DE HANDICAP	 Sur un PASSAGE PIÉTON	 Tout stationnement DANGEREUX OU TRÈS GÉNANT

SANCTION DE 58€ - 116€

Opération de sensibilisation –
Gembloux
Source : Ville de Gembloux

IV.10.4. POURSUIVRE LA LUTTE CONTRE LE STATIONNEMENT SAUVAGE ET REPENSER LES ESPACES PUBLICS DES CŒURS DE VILLAGE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le stationnement sauvage peut avoir des répercussions sur la qualité des déplacements que cela soit des piétons, des cyclistes, des transports publics...mais aussi en termes de sécurité routière. Il conviendra dès lors de poursuivre la démarche entamée récemment de lutter contre cet acte, spécifiquement **aux endroits où il est particulièrement problématique**.

Une attention particulière devra notamment être apportée aux **abords d'école** durant les périodes d'entrée et de sortie d'école. A l'instar, d'autres communes, des campagnes de sensibilisation pourraient être menées, en partenariat avec les écoles et/ou la zone de police. Il y a quelques années, les Communes de Seneffe et Mouscron ont mené une opération « roule pas sur mon doudou » invitant les parents à ne pas stationner leur véhicule sur le trottoir (des doudous étant placés sur celui-ci). Ces campagnes peuvent aussi être accompagnées d'indication sur les éventuelles zones de stationnement préférentielles à proximité de l'école. En adéquation avec l'action III.8.1 (accessibilité multimodale des écoles), les cheminements piétons entre la zone de stationnement préférentielle et l'école pourrait être rendus ludiques, voire un pédibus organisé entre ces deux lieux (si la zone de stationnement est quelque peu éloignée).

Les **espaces publics des cœurs de village** sont d'autres lieux sur lesquels une attention particulière doit être portée. Outre, y lutter contre le stationnement sauvage, ces lieux doivent être rendus les plus conviviaux et agréables possibles, et devenir des vecteurs de liens sociaux, de rencontre. Le stationnement constitue un levier intéressant à cet égard.



Cœurs de villages dont les places retrouvent une fonction de séjour

Source : CPDT (2019)

11 RÉFLÉCHIR À LA STRUCTURATION DES AXES À ENJEUX

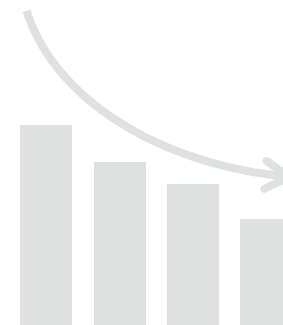
La position stratégique de Gembloux, à proximité d'axes de communication majeurs, notamment à la convergence de la N4 et de la N29, rend la commune particulièrement attractive en termes de flux de déplacements.

Le carrefour formé par la N4 et la N29 constitue un nœud clé du réseau routier sur le territoire communal. Il représente le croisement entre deux axes routiers structurants et est également crucial pour les modes de déplacement actifs. En conséquence, il fait l'objet d'une attention particulière. Par ailleurs, d'autres carrefours secondaires sur les voies régionales seront analysés et optimisés afin d'être sécurisés pour tous les usagers de la route.

La connexion de Gembloux aux pôles voisins via le réseau régional (notamment la N4 reliant Namur au sud, la N29 reliant Fleurus et Charleroi au Sud-Ouest, la N93 traversant le Sud de la commune et reliant les Isnes, Mazy et Bothey, et la N912 à la limite sud de l'entité, desservant Eghezée et Charleroi) crée des zones accidentogènes nécessitant une attention particulière et la mise en place de mesures spéciales pour maîtriser les vitesses, notamment dans les traversées de zones urbaines.

ACTIONS PROPOSÉES

- IV.11.1** Optimiser le carrefour N4/N29 et repenser certains carrefours "secondaires" sur voies régionales
- IV.11.2** Maîtriser les vitesses spécifiquement en traversée de Mazy et Bothey (N93), des Isnes (N912), de Gembloux (N29) et d'Ernage (N4)



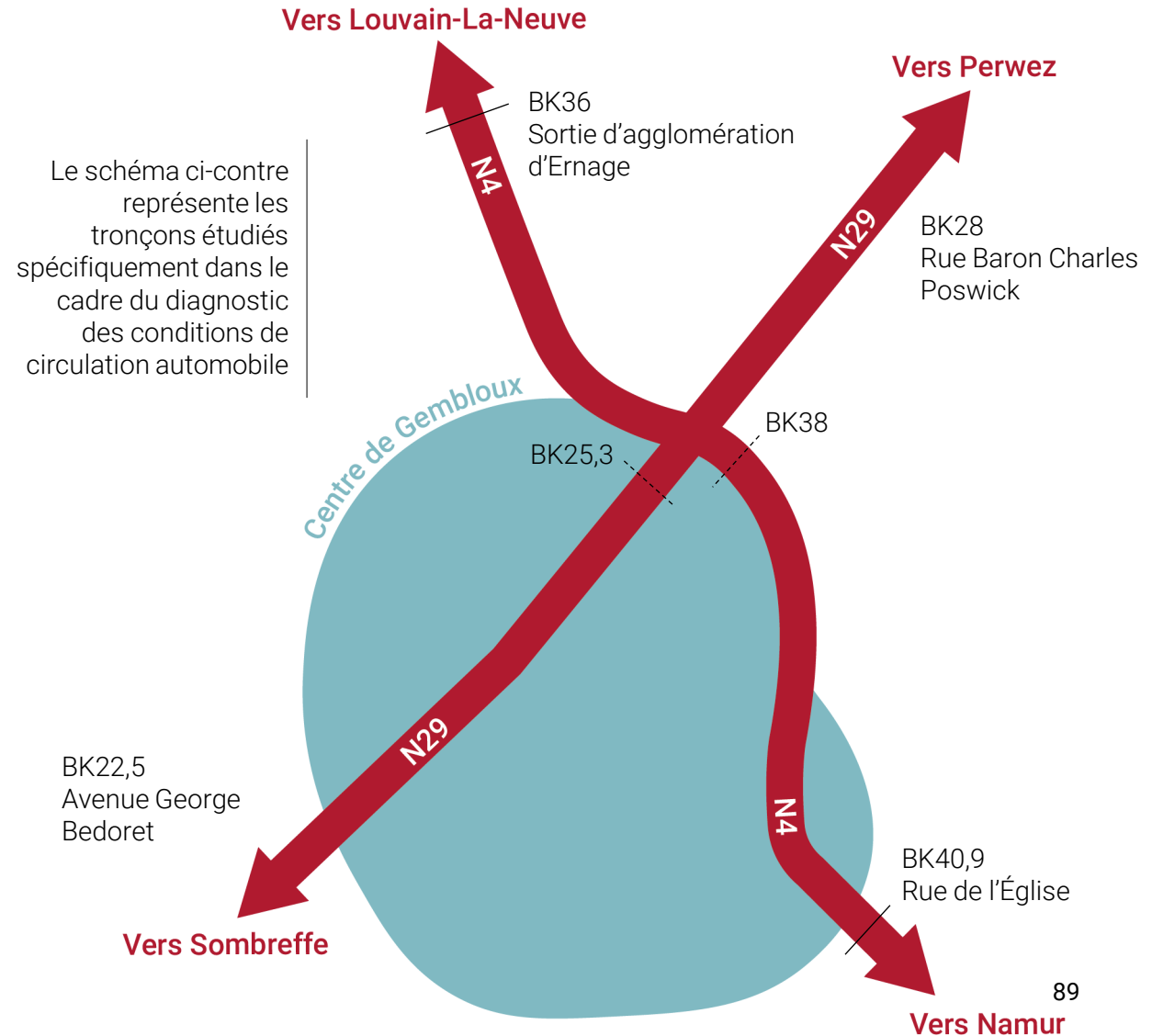
IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS "SECONDAIRES" SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – PRINCIPAUX ENJEUX

Le carrefour formé entre la **N4 et N29** constitue un **nœud clé du réseau routier** sur le territoire communal. Il constitue un croisement entre deux axes routiers structurants, et représente aussi un enjeu pour les modes actifs. De ce fait, il fait l'objet d'une attention toute particulière.

Les principaux constats et enjeux pour ce carrefour peuvent être synthétisés comme suit :

- Pour les **piétons** : besoin de traverser du carrefour pour accéder, depuis le centre, à l'arrêt de bus fréquenté « La Croisée », ainsi qu'au zoning commercial. Des traversées piétonnes existent. Les cheminements aux abords du rond-point sont en revanche lacunaires;
- Pour les **cyclistes** : le rond-point des 3 clés fait partie du réseau cyclable local projeté dans son axe nord-sud (N29) et à terme, intégrera potentiellement le tracé de la cyclostrade reliant Namur et Louvain-La-Neuve dans son axe ouest-est (N4). Actuellement, aucun aménagement ou dispositif cyclable n'existe pour traverser le carrefour ;
- Pour la **circulation routière** : le rond-point des 3 clés entraîne des pertes de temps, essentiellement durant les heures de pointe en semaine, occasionnant des remontées parfois importantes de files à la base d'un trafic de transit dans le village de Sauvenière (cf. analyse plus détaillée reprise ci-après)

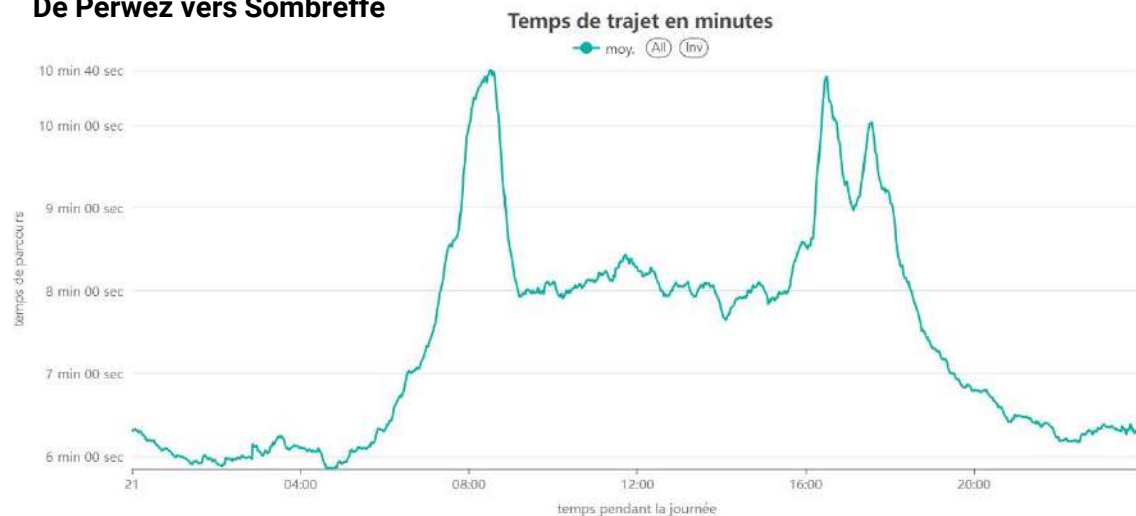


IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION

N29 : Des ralentissements quelque peu marqués durant les heures de pointe, davantage le soir en direction de Perwez

De Perwez vers Sombreffe



Ces graphiques illustrent les temps de parcours moyens sur la N29 (mardis et jeudis du 4^{ème} quadrimestre 2022) et ne rendent donc pas compte de la variabilité journalière de la circulation automobile. Globalement, les pertes de temps sont plus importantes durant les heures de pointe, spécifiquement en direction de Perwez en fin de journée.

Temps de parcours moyen sur la N29 (en direction de Sombreffe)

Heures nocturnes : 6min

Heures creuses : 8min

Heures de pointe : 10min40

En moyenne, les automobilistes prennent **2min40** de temps supplémentaire aux heures de pointe comparé aux heures creuses

De Sombreffe vers Perwez



Temps de parcours moyen sur la N29 (en direction de Perwez)

Heures nocturnes : 6min

Heures creuses : 8min

Heures de pointe : 10min (matin) / 14min (soir)

En moyenne, les automobilistes prennent **2 à 6 min** de temps supplémentaire aux heures de pointe comparé aux heures creuses

Temps de parcours sur la N29 (BK 22,5 à BK 28)

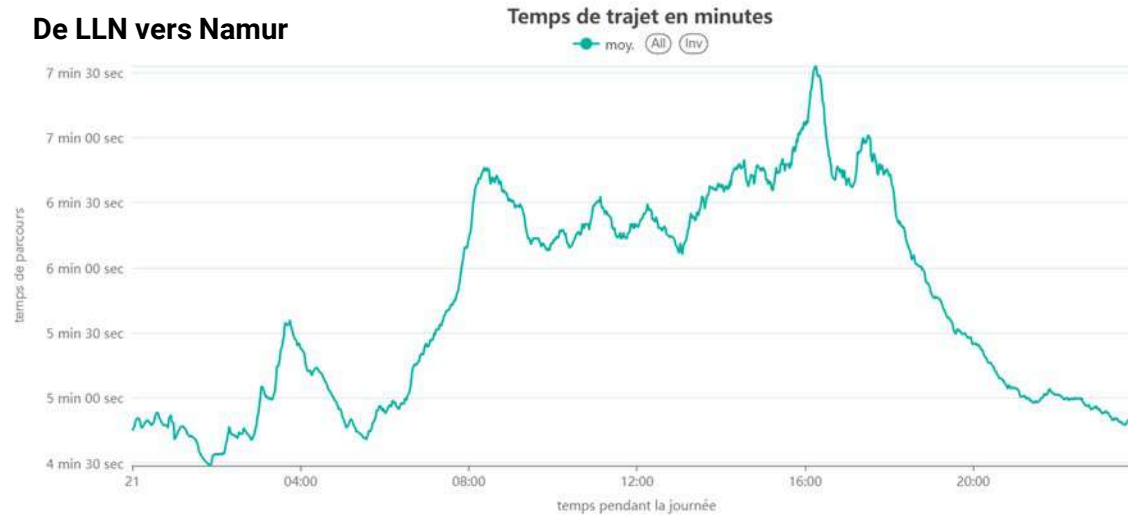
Source : Floating car data ; 4^{ème} quadrimestre 2022, moyenne des mardis et jeudis

IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION

N4 : Des ralentissements aussi davantage marqués durant les heures de pointe, en particulier le matin vers LLN

De LLN vers Namur



Ces graphiques illustrent les temps de parcours moyens sur la N4 (mardis et jeudis du 4^{ème} quadrimestre 2022) et ne rendent donc pas compte de la variabilité journalière de la circulation automobile :

Temps de parcours moyen sur la N29 (en direction de Sombreffe)

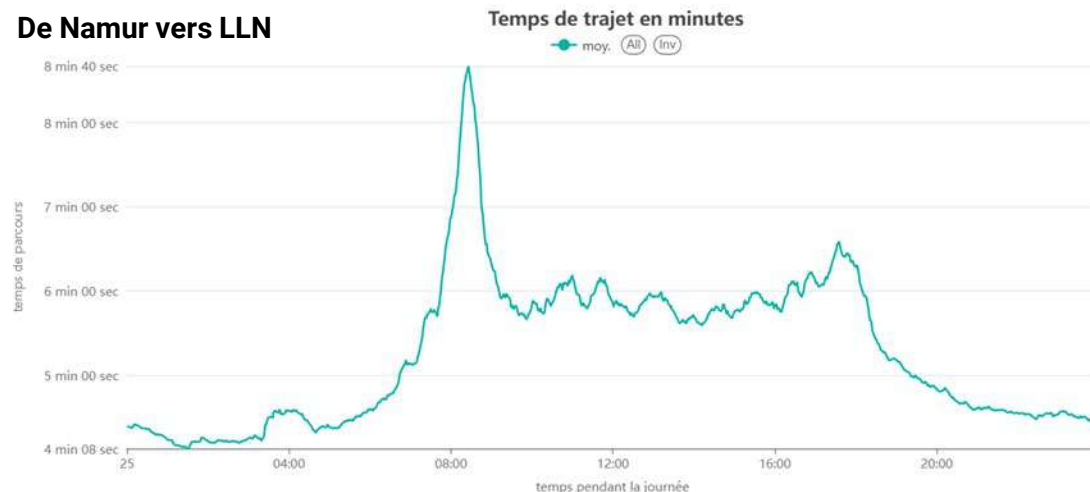
Heures nocturnes : 4min30

Heures creuses : 6min15

Heures de pointe : 7min30

En moyenne, les automobilistes prennent **1min15** de temps supplémentaire aux heures de pointe comparé aux heures creuses

De Namur vers LLN



Heures nocturnes : 4min

Heures creuses : 6min

Heures de pointe : 8min40 (matin) / 6min30 (soir)

En moyenne, les automobilistes prennent **30 sec** à **2min40** de temps supplémentaire aux heures de pointe comparé aux heures creuses

Temps de parcours sur la N4 (BK 36 à BK 40,9)

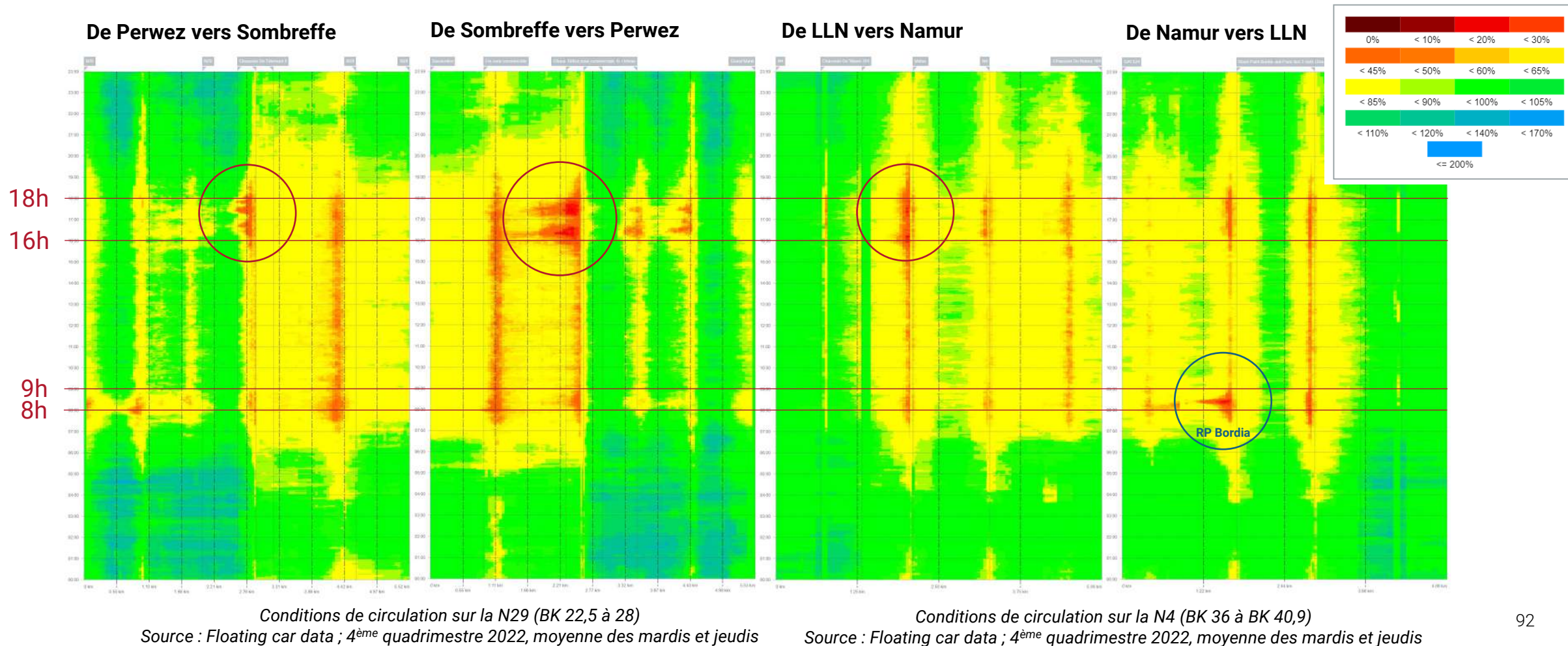
Source : Floating car data ; 4^{ème} quadrimestre 2022, moyenne des mardis et jeudis

IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION

Pertes de temps principalement au **rond-point des 3 clés** dans la direction sud – nord (N29) les soirs de semaine

Ces graphiques illustrent les endroits (et moments) où les principales pertes de temps sont observées en semaine, à savoir principalement au niveau du rond-point des trois clés.

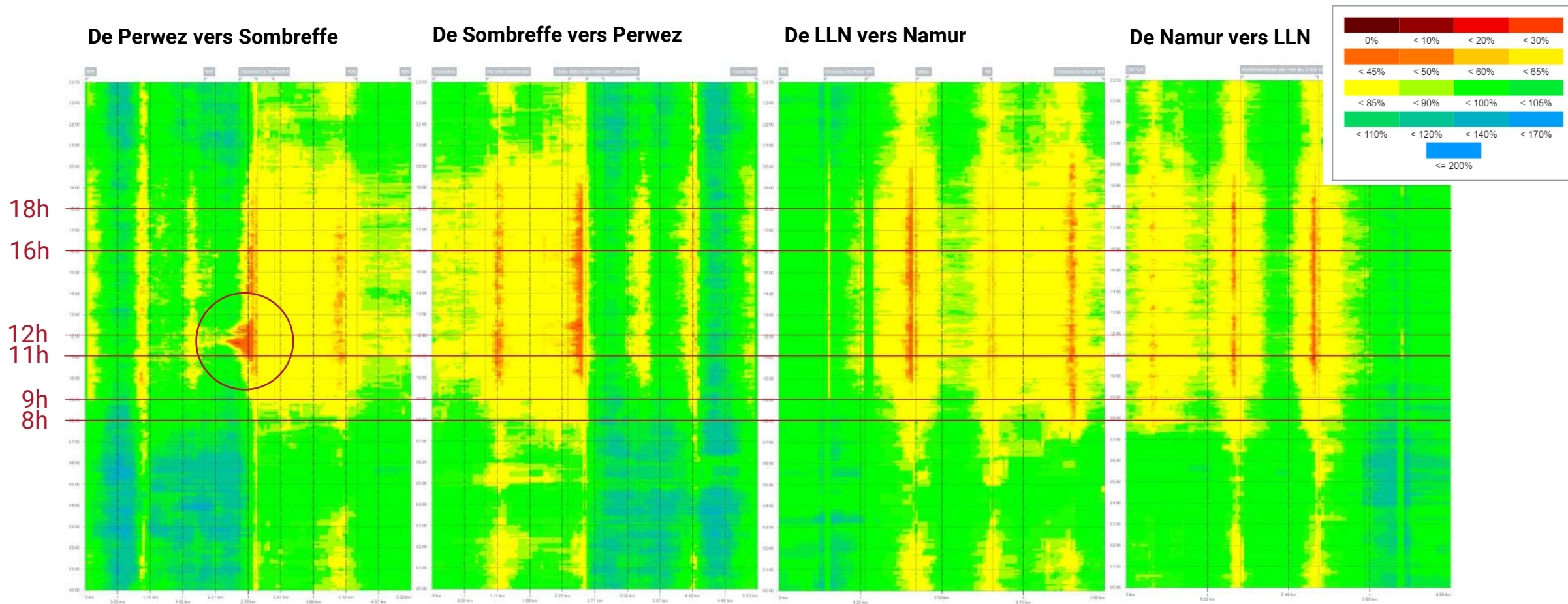


IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION

Faibles ralentissements au **rond-point des 3 clés** durant les week-ends

Ces graphiques illustrent les endroits (et moments) où les principales pertes de temps sont observées le samedi. Globalement, il y a peu de perte de temps.



Conditions de circulation sur la N29 (BK 22,5 à 28)
Source : Floating car data ; 4^{ème} quadrimestre 2022, moyenne des samedis

Conditions de circulation sur la N4 (BK 36 à BK 40,9)
Source : Floating car data ; 4^{ème} quadrimestre 2022, moyenne des samedis

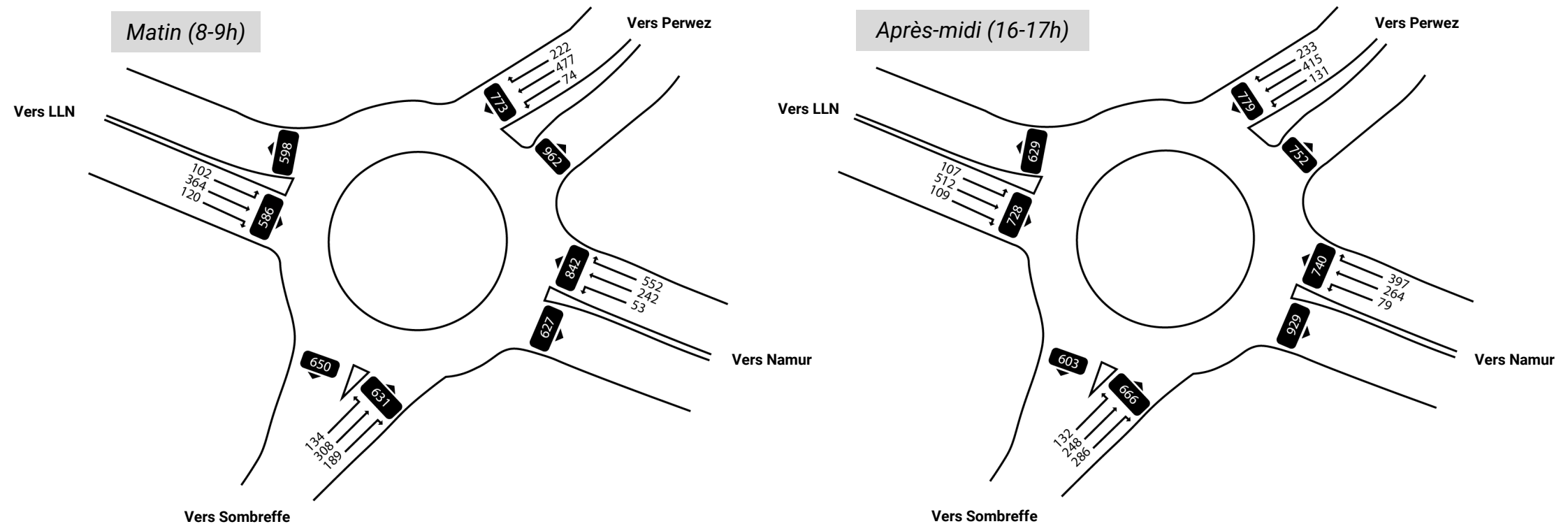
IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION

Le rond-point des 3 clés : un enjeu majeur de la congestion

Les figures ci-dessous illustrent le flux de trafic mesuré aux heures de pointe au rond-point des 3 clés. Il ressort que :

- De nombreux mouvements de tourne-à-droite sont effectués, en particulier de Namur vers Perwez. Ils sont en revanche moindres de LLN vers Sombreffe ;
- Il y a globalement très peu de mouvements de tourne-à-gauche. De ce fait, et considérant également qu'il n'y a qu'une seule bande de sortie à chaque bras, le rond-point est principalement utilisé comme s'il n'avait qu'une seule bande.



Comptages réalisés dans le cadre de l'étude de mobilité pour déterminer l'itinéraire et le tracé pour la cyclotrade entre Namur - Gembloux LLN (SOFICO-SPW, Stratec, 2023)

IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION

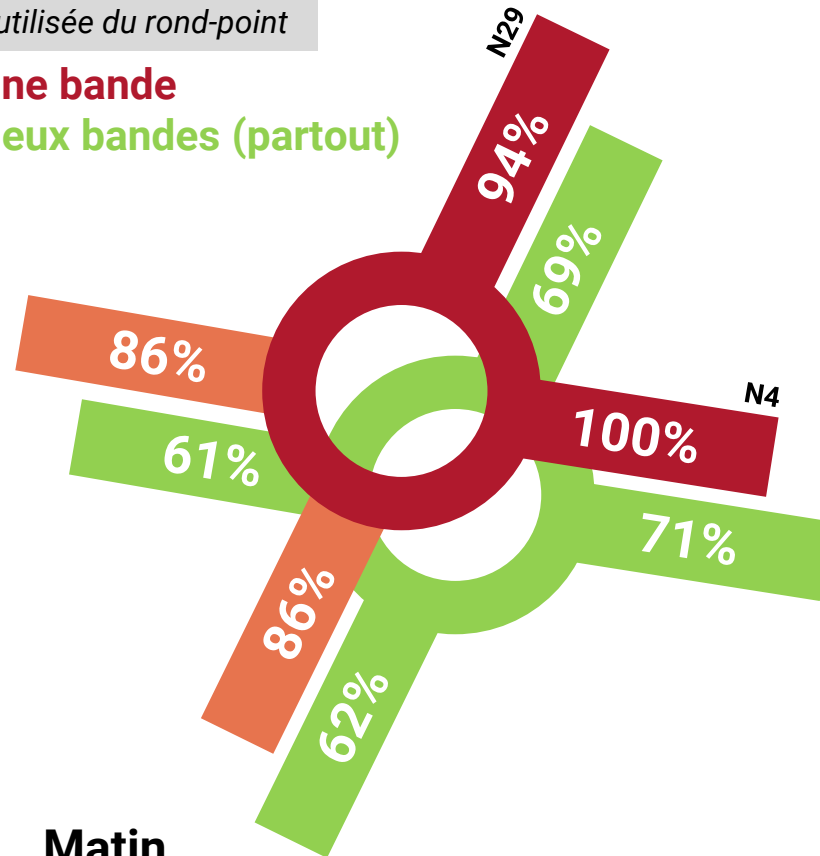
Le rond-point des 3 clés : un enjeu majeur de la congestion

L'utilisation du rond-point selon un **rond-point à une bande** pose des problèmes de congestion, ce qui ne serait pas le cas, si celui-ci disposait de deux bandes de circulation aux entrées et sorties, et dans l'anneau.

Taux de capacité utilisée du rond-point

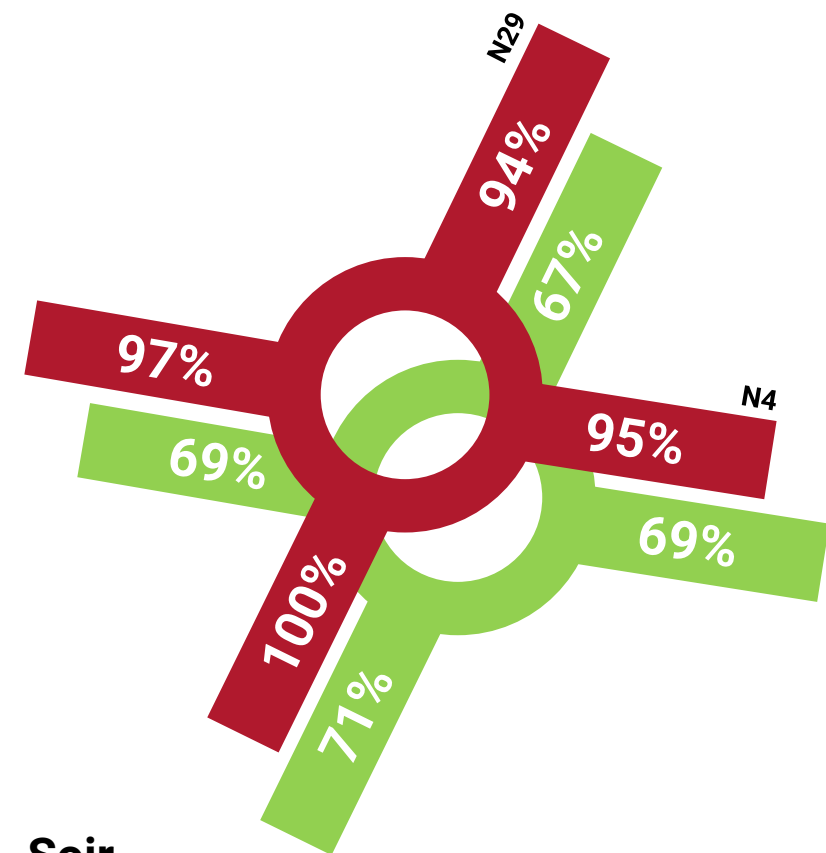
Rond-point à une bande

Rond-point à deux bandes (partout)



Matin

Taux de saturation du rond-point des 3 clés entre 8h et 9h
(> 90% très problématique, < 80% non-problématique)



Soir

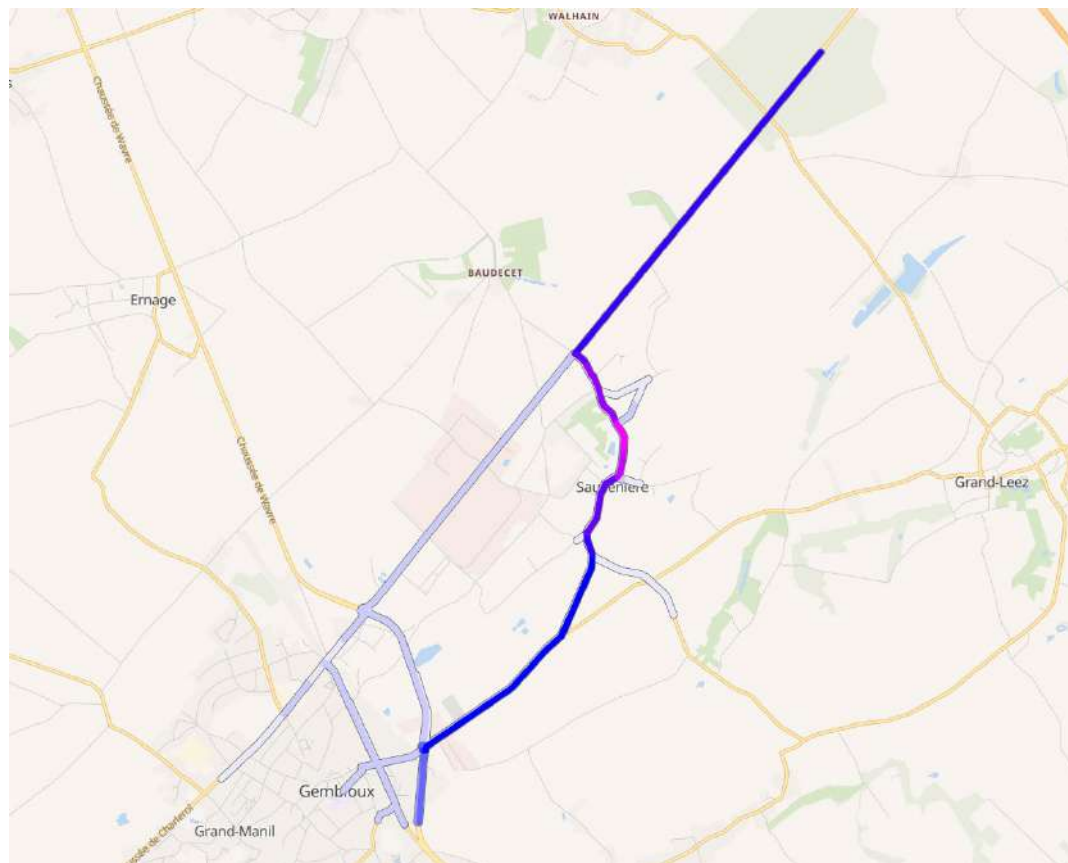
Taux de saturation du rond-point des 3 clés entre 16h et 17h
(> 90% très problématique, < 80% non-problématique)

IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

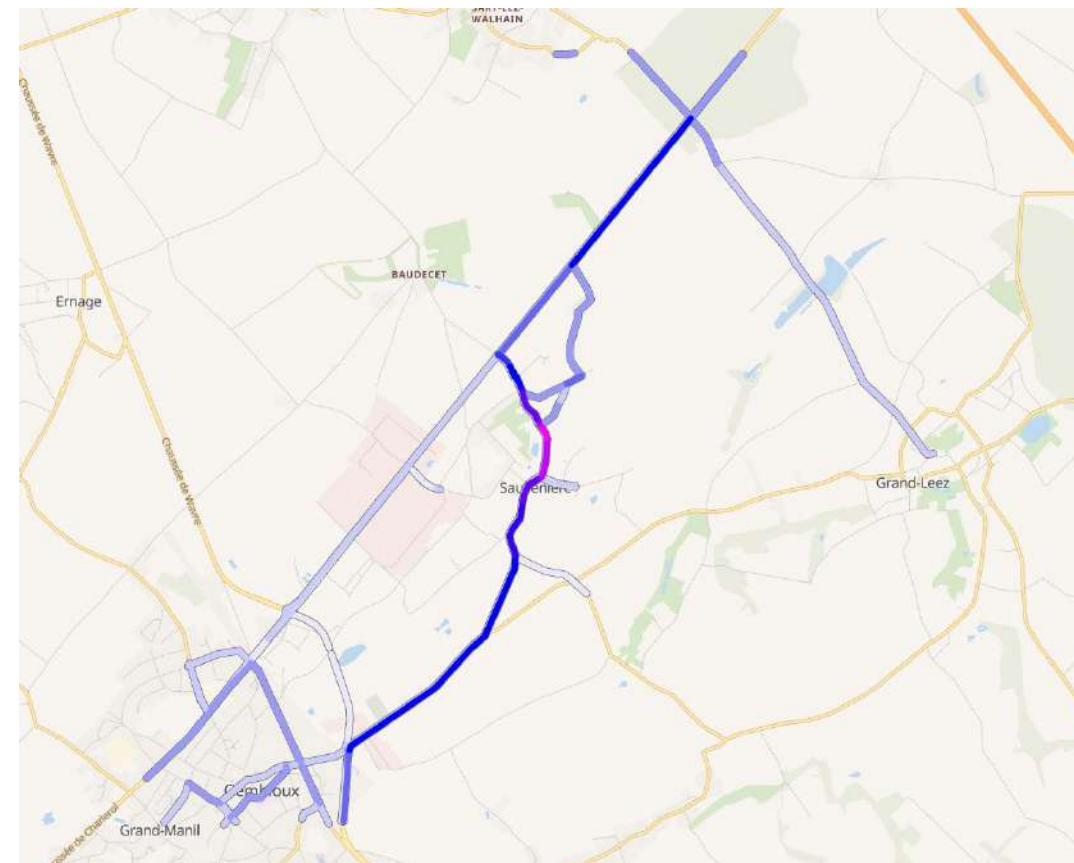
LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – ANALYSE DES CONDITIONS DE CIRCULATION

Des embarras de circulation qui entraînent un transit via des voies locales de circulation

Les schémas ci-dessous illustrent l'origine et destination des automobilistes circulant dans le village de Sauvenière et traduisent un flux de transit par ce village pour éviter la congestion au niveau du rond-point des 3 clés. En sus des propositions faites pour améliorer la fluidité du trafic au niveau du rond-point des 3 clés (cf action IV.11.1), et des mesures proposées pour supprimer le trafic de transit des poids lourds dans les villages (cf action IV.13.1), un plan de circulation pourrait être envisagé pour limiter/supprimer le trafic de transit à Sauvenière.



Trafic de contournement de la N29 par Sauvenière (matin)
Source : Proximus (2022)



Trafic de contournement de la N29 par Sauvenière (soir)
Source : Proximus (2022)

IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS « SECONDAIRES » SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – PROSPECTIVE

Un flux amené à s'accroître dans les années à venir

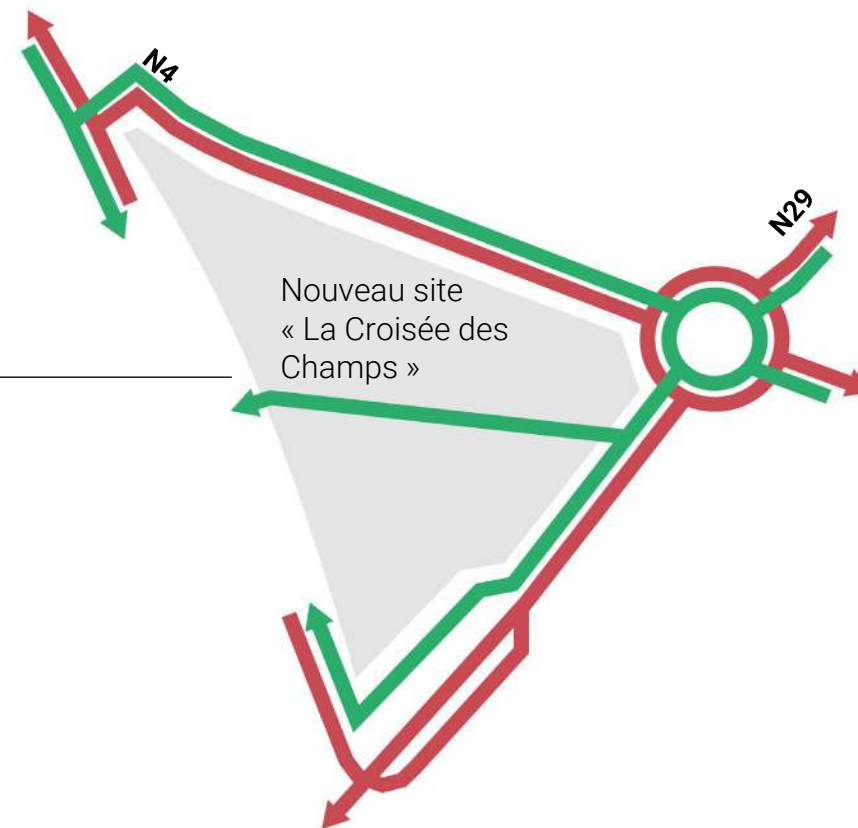
Le trafic engendré par le projet de PRU de la gare entraînera, à terme, une hausse du flux de circulation du rond-point des 3 clés. Selon l'étude d'incidences relative à ce projet, le flux automobile généré sera d'environ 300 evp/h le matin et de 270 evp/h le soir, dont une partie empruntera le rond-point (+ 5 à 10%). L'étude conclut à une (légère) amplification de la saturation du carrefour. Par ailleurs, au cours des années, le trafic automobile a globalement tendance à s'accroître sur le réseau routier. En s'appuyant sur l'évolution du trafic observée à l'échelle régionale avant la période COVID – et considérant toute chose équivalente par ailleurs – il sera considéré une augmentation d'un peu moins de 10% du trafic dans le rond-point à un horizon d'une dizaine d'années, ce qui aurait aussi pour effet d'accroître les phénomènes de congestion au droit de ce carrefour. Il s'agit d'une hypothèse maximaliste sachant que les objectifs sont ceux de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture.

Flux générés par l'urbanisation du site
« La Croisée des Champs » (PRU)

HORIZON 2040:

+300 EVP/h (matin)
+270 EVP/h (soir)

depuis ou vers le site



IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS "SECONDAIRES" SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – STRATÉGIE

Le rond-point des 3 clés : un carrefour à repenser

Il serait donc judicieux de **repenser ce carrefour**. En parallèle, des mesures sont proposées dans le présent PCM en vue de réduire le trafic sur le territoire, et notamment au rond-point des 3 clés :

- **Réduction du trafic de poids lourds** transitant par la Commune via l'inscription dans le réseau Viapass des voies régionales (cf. action 13.1) ;
- **Développement et renforcement des solutions de mobilité** en vue d'offrir aux usagers du territoire davantage de moyens de déplacements.

Il s'agira également **d'accompagner et d'inciter les futurs usagers du site « La Croisée des Champs » à recourir au maximum aux modes de déplacements alternatifs** à la voiture individuelle, compte tenu en particulier de la localisation du site à côté du pôle multimodal de la gare et à proximité directe du centre-ville.

La **stratégie globale** proposée pour le réaménagement du carrefour est la suivante :

- **Garantir une certaine fluidité du flux automobile.** Le carrefour des 3 clés a une fonction routière prépondérante. Il est de ce fait nécessaire d'y limiter les pertes de temps, notamment en vue d'éviter et supprimer tout trafic de fuite via les voies locales de circulation.

A cet égard, les pistes de solution suivantes sont proposées :

- A court terme, prévoir **deux bandes de circulation en sortie** du rond-point (et le cas échéant accompagner les automobilistes allant tout

droit et tournant-à-gauche à emprunter la bande de gauche en entrée de rond-point).

- A moyen-long terme, d'autres solutions doivent être envisagées :
 - La mise en place de **by-pass**, en particulier de « Namur » vers « Perwez », et de « Perwez » vers « Louvain-la-Neuve » ;
 - L'installation de **feux de signalisation** (en lieu et place du rond-point). Cette solution présenterait également des avantages en termes de sécurité pour les piétons et les cyclistes ;
 - La mise en place d'un **ouvrage d'art** (au-dessus ou sous la voirie) ou d'un turbo rond-point, qui ne sont toutefois actuellement pas des solutions pertinentes.



Au vu des faibles flux de tourne-à-gauche, le turbo rond-point n'est actuellement pas la solution la plus opportune en vue d'optimiser le rond-point des trois clés, mais pourrait l'être à l'avenir

IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS "SECONDAIRES" SUR VOIES RÉGIONALES

LE CAS DU CARREFOUR N4/N29 – STRATÉGIE

Le rond-point des 3 clés : un carrefour à repenser (suite)

- Garantir la **qualité des cheminements piétons**, en vue d'assurer une continuité vers les principaux pôles situés aux abords du rond-point, notamment vers les arrêts de bus « La Croisée » et le zoning commercial. La sécurité des traversées piétonnes devra par ailleurs bien sûr être assurée ;
- Garantir la qualité des **cheminements cyclables** qui seront amenés à emprunter le carrefour :
 - Le réseau cyclable local (N29). Un itinéraire moins direct et moins fluide peut-être envisagé étant donné le caractère local de l'itinéraire ;
 - Le projet de cyclostrade reliant Namur et Louvain-La-Neuve si c'est cette solution qui est retenue (N4). Dans ce cas, le rond-point devra être franchi de la manière la plus « fluide » possible ;

En parallèle, il s'agira d'accompagner les futurs occupants du Périmètre de Remembrement (PRU) de la Gare à rationaliser l'utilisation d'une voiture compte tenu spécifiquement de la localisation du site à proximité du mobipole de la gare.

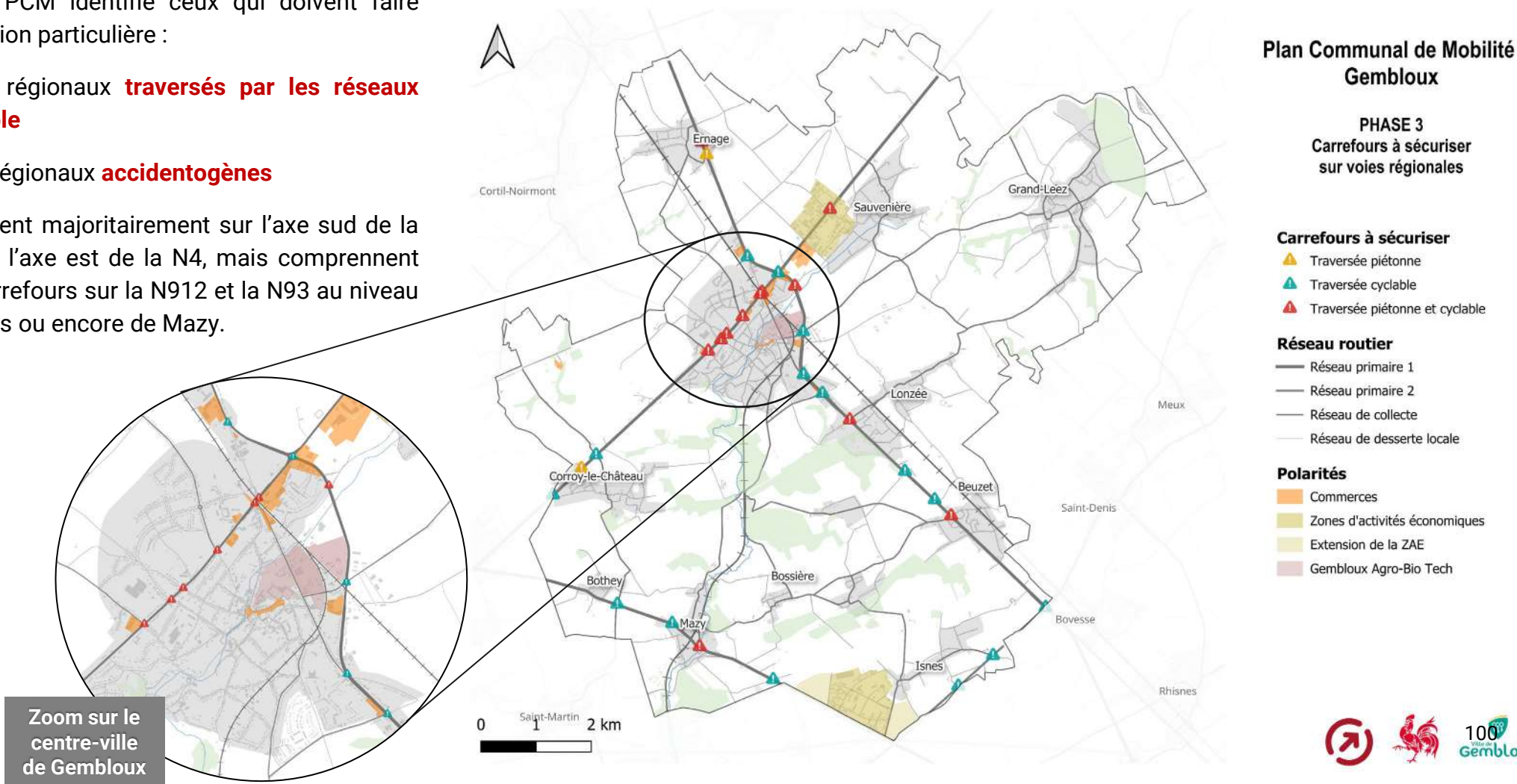
IV.11.1. OPTIMISER LE CARREFOUR N4/N29 ET REPENSER CERTAINS CARREFOURS "SECONDAIRES" SUR VOIES RÉGIONALES

LES AUTRES CARREFOURS DU RÉSEAU RÉGIONAL

Si globalement l'ensemble des carrefours doivent constituer des lieux sécurisés pour tous les usagers de la route, le présent PCM identifie ceux qui doivent faire l'objet d'une attention particulière :

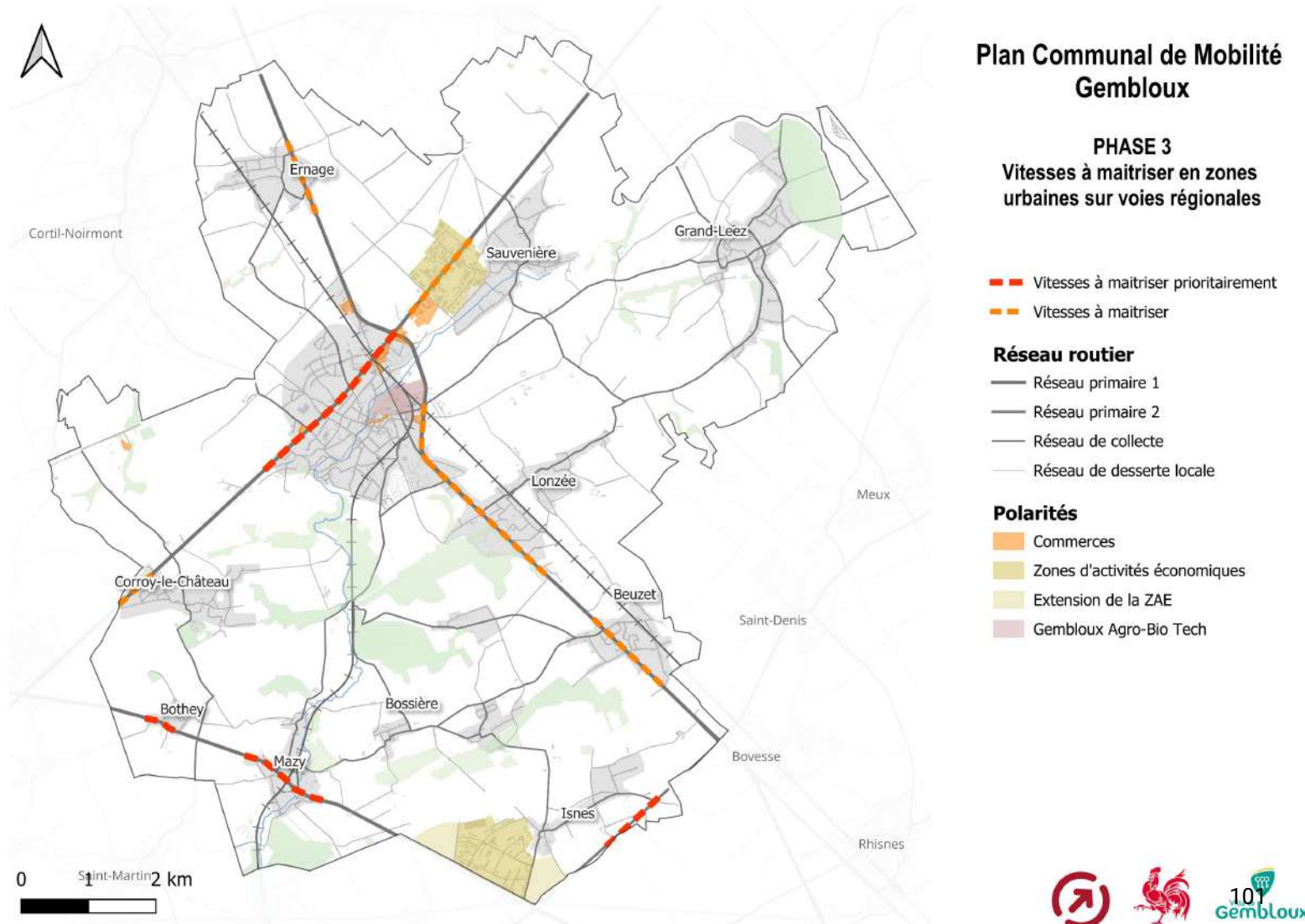
- Les carrefours régionaux **traversés par les réseaux piéton et cyclable**
- Les carrefours régionaux **accidentogènes**

Ceux-ci se retrouvent majoritairement sur l'axe sud de la N29 ainsi que sur l'axe est de la N4, mais comprennent également des carrefours sur la N912 et la N93 au niveau du village des Isnes ou encore de Mazy.



DESCRIPTION GÉNÉRALE

Cette action s'inscrit également en complément de l'objectif opérationnel 13 visant à l'organisation des flux des poids-lourds sur le territoire gembloutois, notamment via l'extension et l'harmonisation de la réglementation (restrictions de tonnage et « viapass »).



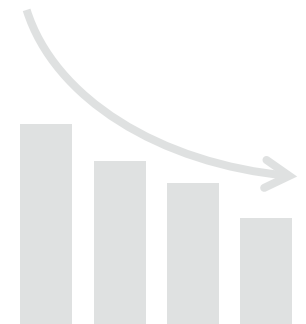
12 ► PACIFIER ET APAISER LE CENTRE-VILLE ET LES CŒURS DE VILLAGE

Le Plan Communal de Mobilité ambitionne de rendre les déplacements à pied ou à vélo plus sûrs et agréables, tant en centre-ville que dans les villages. Pour cela, il propose de développer des zones apaisées et sécurisées afin d'encourager les habitants à privilégier les modes actifs. L'action qui consiste à développer des zones apaisées et sécurisées est abordée en début de plan (cf. action I.1.1)

Ainsi, l'unique action reprise ici consiste à poursuivre les démarches visant à améliorer la visibilité et marquer les entrées des agglomérations, en vue de faire respect des limitations de vitesse, et donc à pacifier les cœurs de village et le centre-ville.

ACTION PROPOSÉE

IV.12.1 Poursuivre les démarches en vue de marquer l'ensemble des entrées d'agglomération



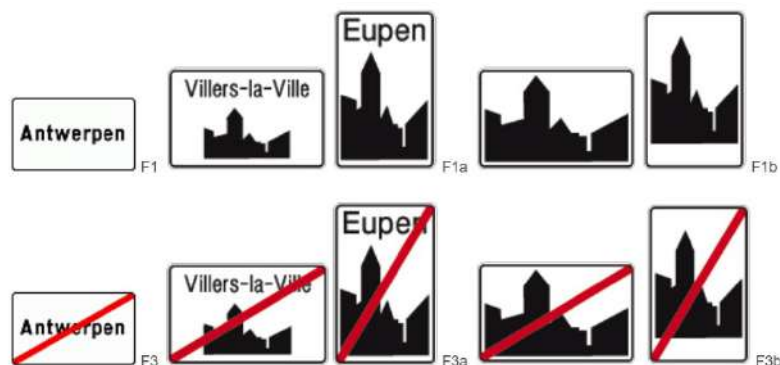
IV.12.1. POURSUIVRE LES DÉMARCHES EN VUE DE MARQUER L'ENSEMBLE DES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La **visibilité des entrées d'agglomération** revêt une importance cruciale pour assurer le respect des limitations de vitesse. Elle permet aux usagers de faire clairement la distinction entre un environnement rural et un environnement plus urbain.

Les entrées d'agglomération sont matérialisées par **les signaux F1**, qu'il convient de **placer judicieusement** à l'entrée de la zone urbanisée. À Gembloux, il est observé que la plupart de ces signaux sont bien positionnés. Quelques lieux posent toutefois réflexion :

- Le signal placé à l'entrée d'Ernage (rue de l'Europe) qui pourrait éventuellement être déplacé en amont des nouvelles habitations qui se trouvent plus proches de l'intersection avec la N4 ;
- Compte tenu du caractère agricole d'une large partie de la rue Jennay (Les Isnes), il s'avèrerait plus judicieux de placer les signaux F1 en amont des zones urbanisées (côté centre de village et côté N912) quitte à limiter à 50 km/h la vitesse entre les deux zones.



Signaux d'indication l'entrée d'une agglomération

Source : Code de la route

Il y a également lieu de veiller à ce que **l'ensemble des entrées d'agglomération soient marquées par des « effets de porte »**, qui selon la hiérarchie des voiries concernées prendront la forme de dispositifs ralentisseurs et/ou de marqueurs visuels. Actuellement, sur le territoire de Gembloux, un nombre restreint d'entrées sont déjà équipées de ces dispositifs (marquages visuels, déviations, etc.) (cf. carte ci-après). L'objectif consistera à **créer de tels effets de porte au droit de chacune des entrées d'agglomération, et à renforcer ceux-ci à certains endroits**. Idéalement ces effets seront harmonisés à la fois sur le réseau régional et sur le réseau communal.

Compte tenu de la proposition d'étendre les zones 30 sur le territoire, **certaines entrées d'agglomération correspondront parfois au début des zones 30**. Dans ce cas, il pourrait être opportun de renforcer les dispositifs.

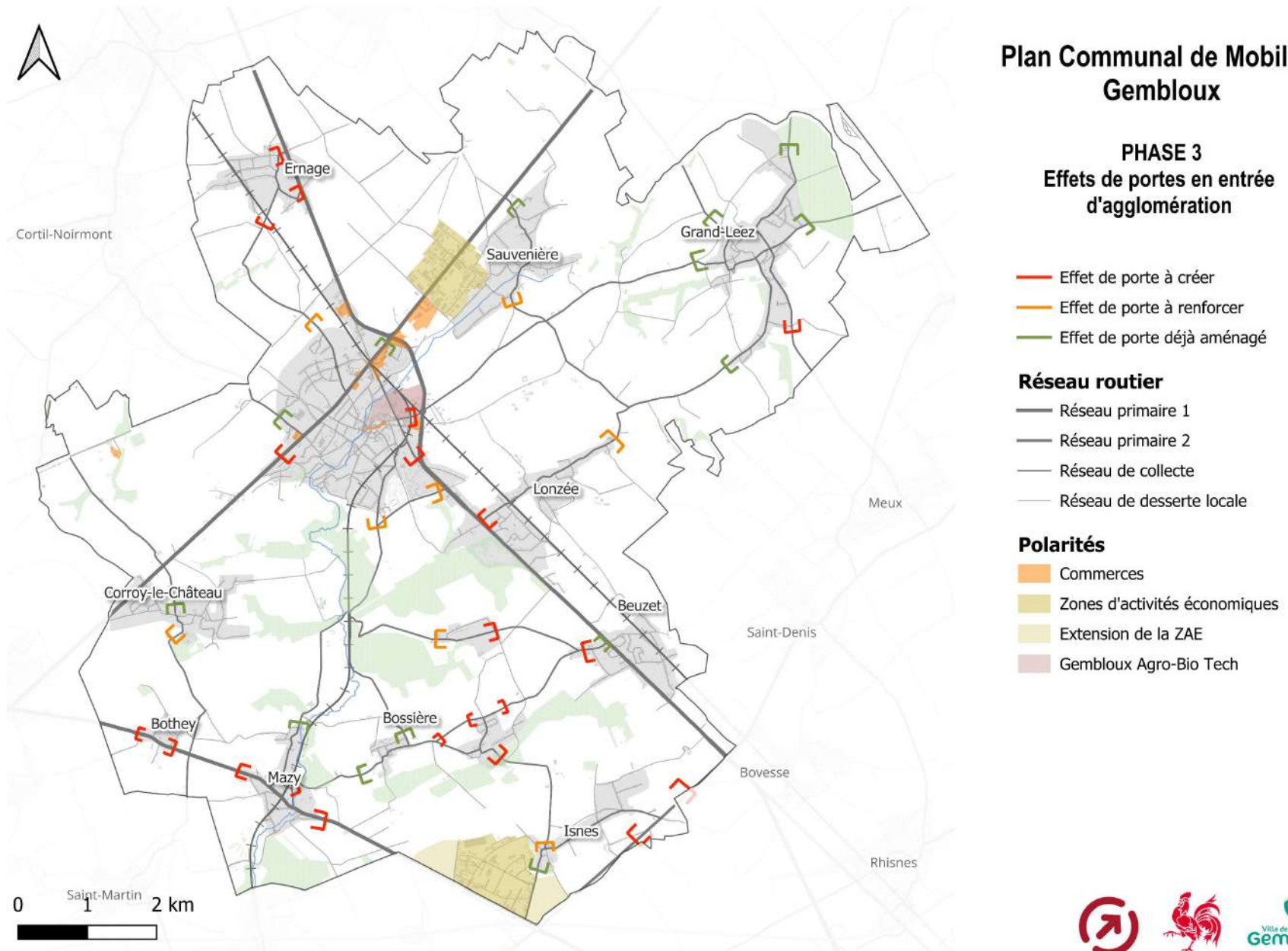
Les actions à mener doivent se faire par ordre de priorité :

- Sur le réseau **régional** (en étroite concertation avec le SPW) : le long de la N93 (traversées de Mazy et Bothey), N29 (traversée de Gembloux), N912 (traversée des Isnes), la N4 (traversée de la zone urbanisée à hauteur d'Ernage) ;
- Sur le réseau **communal** :
 - Sur le réseau de collecte : rue du Village, rue des Déportés, route de Beuzet, rue de la Polissoire, etc. ;
 - Sur le réseau de desserte locale, à moins qu'un besoin spécifique ne soit clairement identifié.

A noter qu'un travail est en cours avec la Région pour vérifier et homogénéiser tous les panneaux de circulation sur le territoire gembloutois.

IV.12.1. POURSUIVRE LES DÉMARCHES EN VUE DE MARQUER L'ENSEMBLE DES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

CARTOGRAPHIE



13 ► ORGANISER LE FLUX DES POIDS LOURDS SUR LE TERRITOIRE

La commune subit un trafic de transit de poids lourds sur son territoire sur des voiries qui ne sont pas adaptées ni destinées à ces effets. Il convient d'orienter correctement ces flux, notamment générés par les activités économiques présentes sur le territoire, afin de supprimer le transit dans les villages et ainsi améliorer la qualité de vie et la sécurité des riverains.

Différentes réglementations existent déjà pour limiter le transit des poids lourds sur le territoire de la commune. Toutefois, celles-ci mériteraient d'être harmonisées mais aussi étendues afin de limiter encore davantage les nuisances liées aux poids lourds à Gembloux.

Le charroi agricole fera lui l'objet d'un traitement particulier du fait de la ruralité importante de la commune.

ACTIONS PROPOSÉES

- IV.13.1** Etendre la restriction pour libérer les villages des flux de poids lourds
- IV.13.2** Harmoniser la réglementation déjà existante afin d'améliorer son efficacité
- IV.13.3** Maintenir l'accessibilité du réseau local au charroi agricole



IV.13.1. ÉTENDRE LA RESTRICTION POUR LIBÉRER LES VILLAGES DES FLUX DE POIDS LOURDS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En vue de limiter le trafic de transit longue distance sur la commune et d'inciter celui-ci à emprunter le réseau autoroutier, il est proposé **d'intégrer la N29 au réseau soumis à la tarification poids-lourd « Viapass »**, au même titre que la N4, la E42 et la E411. Il pourrait en être de même de la N93 et de la N912.

Par ailleurs, pour le flux de poids lourds qui seraient amenés à circuler sur le territoire ou continuerait à transiter par celui-ci, il devra être canalisé sur les grands axes régionaux que sont la **N4, la N29, la N93 ainsi que la N912**. Plusieurs solutions peuvent être envisagées, aussi en vue d'accompagner les transporteurs à destination du parc de Gembloux-Sauvenière et du parc Scientifique Créalys à emprunter les bons itinéraires. Ces deux parcs d'activité économique sont directement accessibles depuis le réseau régional et ne nécessitent pas d'emprunter de voies locales, ni la traversée de villages.

Ces solutions sont :

1° **Installer des panneaux d'interdiction aux poids lourds au début des voies d'échappement** des grands axes (excepte circulation locale et TEC au besoin). Les voies de desserte des parcs d'activité économique ne doivent évidemment pas être intégrées au plan de restriction des poids lourds (cf. proposition ci-après).

Il est proposé la mise en place d'une **signalisation zonale**, afin de limiter le nombre de signaux à implanter sur le territoire.

Une collaboration avec les Communes voisines sera nécessaire dans certains cas. En effet, la mise en place du dispositif pourrait nécessiter la mise en place d'une signalisation harmonisée sur les territoires voisins si ces voies d'échappement débutent sur ceux-ci.

Par ailleurs, dans l'idée de garantir une paisibilité et une sécurité pour les riverains, une action peut être prise au niveau des chemins de remembrement, qu'il conviendrait de transformer systématiquement en **chemins réservés** lorsque les conditions sont respectées. Des panneaux **F99** peuvent donc être installés à leur entrée et ainsi les protéger de tous flux automobiles.

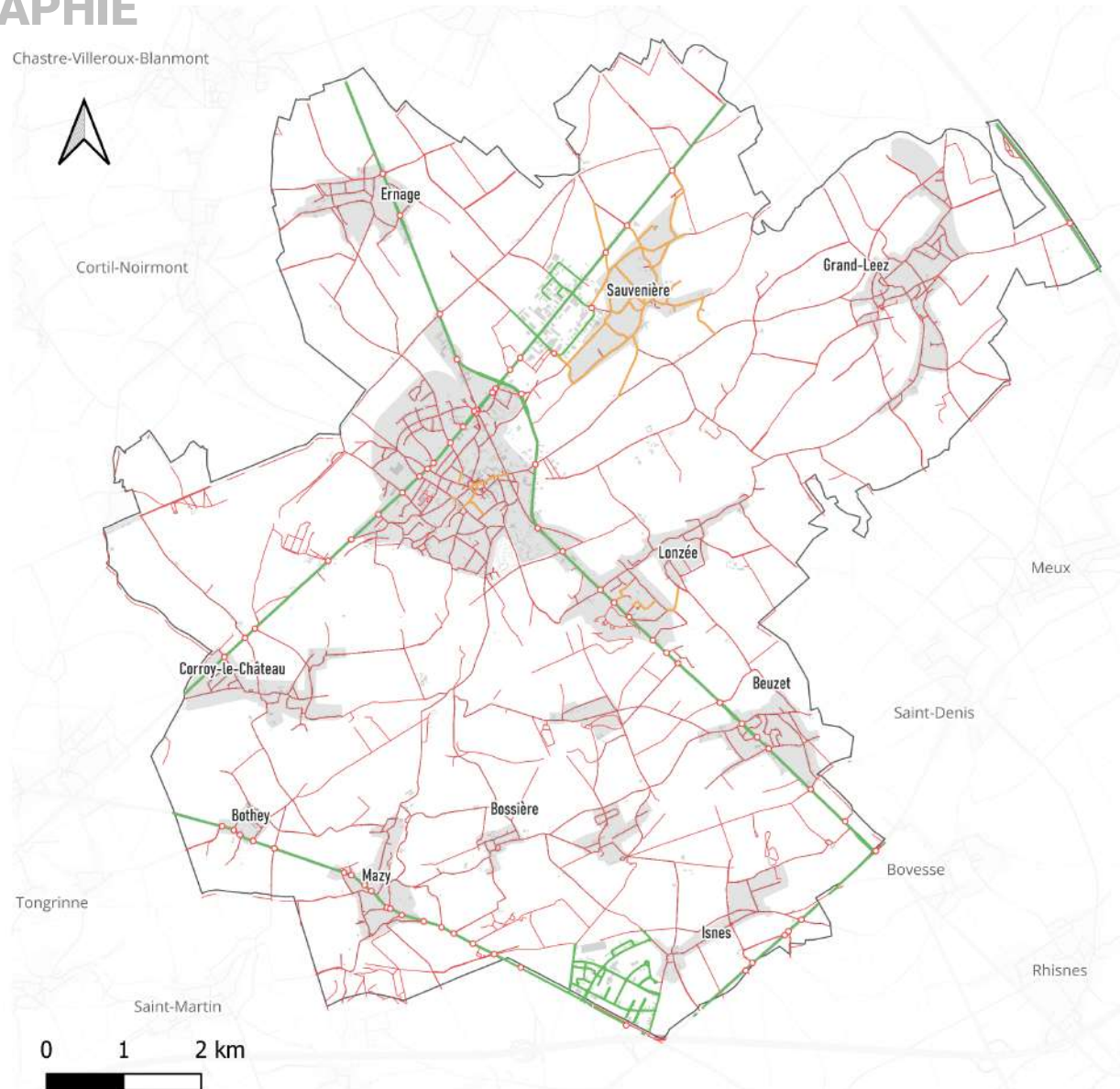
2° Installer des **signaux directionnels verticaux sur les axes régionaux en approche des parcs d'activité économique** (par exemple depuis le réseau autoroutier) afin d'orienter les flux de poids lourds sur les axes souhaités et ainsi éviter les itinéraires alternatifs, parfois empruntés par erreur.

3° Orienter le trafic lourd via des signaux du même type, **en sortie de PAE**, afin de le diriger au plus vite vers les axes autorisant leur transit.

4° **Echanger avec les transports routiers locaux** en vue de les convier à emprunter les itinéraires les plus adéquats.

IV.13.1. ÉTENDRE LA RESTRICTION POUR LIBÉRER LES VILLAGES DES FLUX DE POIDS LOURDS

CARTOGRAPHIE



Plan Communal de Mobilité Gembloux

PHASE 3 Plan de gestion des flux de poids lourds

Fond de plan

- Gembloux et ses villages
- Noyau d'habitat

Circulation des poids lourds

- Axe autorisé aux PL
- Axe à interdire aux PL
- Axe déjà interdit aux PL
- Panneau interdiction à implanter

IV.13.2. HARMONISER LA RÉGLEMENTATION DÉJÀ EXISTANTE AFIN D'AMÉLIORER SON EFFICIENCE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Certains axes routiers de Gembloux sont déjà soumis à des réglementations. Le quartier résidentiel autour de la zone économique de Sauvenière, certaines rues du centre-ville et quelques axes proches des passages à niveaux font déjà l'objet d'interdictions au-delà d'un certain tonnage (ou d'une certaine hauteur). Afin d'assurer une meilleure compréhension et un meilleur respect de ces mesures, une **harmonisation des restrictions de tonnage** doit être envisagée. Il est donc proposé la mise en place d'**une restriction zonale de circulation pour les poids lourds de plus de 3,5 T**. Cela implique d'adapter la signalétique existante. Au besoin, certaines restrictions existantes pourraient être maintenues (en complément de la signalisation zonale) pour répondre à des besoins spécifiques – comme la nécessité d'interdire des voies locales de circulation au passage de poids lourds de certains gabarits.

Compte tenu de la vocation agricole du territoire, cette restriction zonale ne s'appliquerait pas - sauf cas exceptionnel - au trafic agricole (cf. ci-après). Il en est de même pour les bus du TEC qui desservent le territoire.

IV.13.3. MAINTENIR L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU LOCAL AU CHARROI AGRICOLE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le charroi agricole fait toutefois l'objet d'un traitement particulier lorsque l'on aborde la circulation des poids lourds. Son flux ne peut être totalement évité du fait de la ruralité de la commune. Dès lors, il convient de prévoir certaines actions d'exception pour celui-ci.

1° Maintenir l'accessibilité du réseau local au charroi agricole. Bien que plusieurs actions tendent vers une complication et même une interdiction du trafic lourd sur le territoire de Gembloux, le charroi agricole doit pouvoir continuer à circuler sur certains axes nécessaires à leurs activités. **L'ajout de panneaux « excepté charroi agricole »** indiquerait clairement que les tronçons concernés demeurent accessibles pour le charroi agricole.

2° Appliquer un régime particulier pour les chemins réservés par le panneau F99 en y autorisant le transit du charroi agricole.



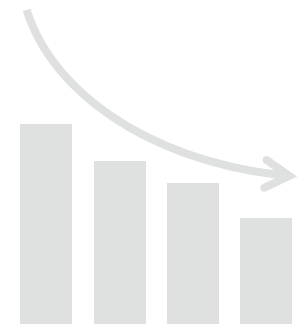
14 ARTICULER POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET MOBILITÉ (AMÉNAGEMENT COHÉRENT DU TERRITOIRE)

La commune de Gembloux dispose encore d'importantes réserves foncières, où de nombreux projets sont prévus. Dans les années à venir, les développements se concentreront principalement dans les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) des Isnes et de Sauvenière, ainsi que dans des projets résidentiels tels que celui du quartier de la Gare. La future localisation centrale du quartier et sa proximité avec la gare, ainsi que son accessibilité par le réseau cyclable communal prévu, favoriseront une bonne accessibilité multimodale, ce qui doit être encouragé lors du développement.

Il est donc crucial que le territoire se développe tout en réduisant la dépendance à la voiture, privilégiant ainsi les modes de transport alternatifs. Cette approche doit être intégrée dans le Schéma de Développement Communal actuellement en cours d'élaboration. Pour un aménagement cohérent et durable du territoire, une collaboration entre les différents services de la Ville est nécessaire, incluant la mobilité, l'urbanisme, les travaux et l'environnement. Cette collaboration doit être optimale et efficace afin de garantir la prise en compte adéquate des aspects liés à la mobilité dans tous les nouveaux projets de développement.

ACTIONS PROPOSÉES

- IV.14.1** Poursuivre et intensifier la coordination des politiques « mobilité » et aménagement du territoire à Gembloux
- IV.14.2** Soutenir la mobilité de proximité
- IV.14.3** Accompagner les acteurs économiques vers une mobilité durable



IV.14.1. POURSUIVRE ET INTENSIFIER LA COORDINATION DES POLITIQUES « MOBILITÉ » ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE À GEMBLoux

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les services Mobilité et Aménagement du territoire de la Ville échangent régulièrement, permettant de garantir une vision commune. Il s'agira de **poursuivre et de formaliser la remise d'avis du service Mobilité/Travaux lors de tout projet d'urbanisme**, en vue notamment de la prise en compte des aspects de mobilité lors de tout nouveau projet à venir sur le territoire. À cet effet, maintenir la dynamique d'échange entre les services Mobilité et Aménagement du territoire de la ville par le biais de réunions de coordination à un rythme régulier est préconisé.

Il s'agira de **renforcer et promouvoir la thématique de mobilité gembloutoise en continu**. A ce titre, il est préconisé de mettre en place une suppléance au sein de l'administration, permettant à d'autres personnes de prendre le relai en cas de nécessité. De façon complémentaire, il est suggéré d' étoffer le service (en ETP), en transférant certaines tâches liées à l'administration ou à la communication.

Dans le but d'assurer un aménagement du territoire cohérent permettant de limiter les besoins en déplacement, il est également préconisé de **poursuivre la concertation avec les autres partenaires de la commune et les acteurs du développement du territoire**, notamment la Région, l'AOT, le TEC, la SNCB, la Province et les communes voisines.

En ce qui concerne les travaux routiers, la Ville appliquera le **principe**

STOP qui vise à accorder une priorité aux piétons, ensuite aux cyclistes et usagers des engins de micromobilité, aux transports publics et partagés, et enfin aux véhicules automobiles individuels.

Lors du développement d'un nouveau projet immobilier, la Ville s'assurera de **l'adoption graduelle de la politique de stationnement**. Le stationnement des futurs habitants et usagers de la zone doit être géré dans le cadre du projet sur espace privatif (idéalement en parking souterrain) et non sur l'espace public. De plus, la Ville s'assurera de la **mise à disposition d'un minimum d'offre en stationnement vélo**. Pour les projets de plus grandes envergures, elle s'assurera de la perméabilité du site pour les piétons et les cyclistes. Elle veillera également à ce que les voiries soient aménagées de sorte à répondre à leur fonction. Les voiries locales constitueront des zones apaisées (préférentiellement des zones de rencontre ou résidentielle). Il serait également opportun de développer l'autopartage résidentiel. Cela vaut spécifiquement pour le nouveau quartier de la gare, où les cartes riverains ne devraient pas s'appliquer.

IV.14.2. SOUTENIR LA MOBILITÉ DE PROXIMITÉ

BONNES PRATIQUES

La Ville appliquera davantage l'approche de la mobilité de proximité, qui s'incarne dans le développement de villes plus cohérentes. Pour répondre à cet objectif, plusieurs mesures et bonnes pratiques ont été identifiées :

- **Rapprocher les services de proximité des Gembloutois**, pour réduire le nombre et/ou la longueur des déplacements (PAEDC - Axe 3) :
 - Installer des points de vente et des services de conseil (Bpost, TEC, SNCB) dans les tabacs et les commerces locaux.
 - Mettre en place des services itinérants tels que les bibliobus et d'autres services publics. (Bien que Gembloux ne soit pas situé en zone rurale profonde, cette initiative peut être bénéfique.)
 - Organiser des marchés dans les villages et installer des distributeurs de pains. (PAEDC - Axe 3)
 - Explorer la possibilité de services divers de proximité pour les écoles.
- **Diminuer les déplacements liés aux livraisons/e-commerce** en déployant des boîtes à colis dans les villages, idéalement au niveau des Mobipôles - Mobipoints.
- **Soutenir le télétravail** des Gembloutois :
 - Encourager des espaces de coworking dans le centre de

Gembloux, afin de réduire les déplacements sortants (vers Bruxelles, Charleroi, Namur). Cette initiative pourrait être mise en place au niveau du Mobipôle Gare.

- Soutenir des espaces de coworking dans les villages
- Augmenter la qualité et la couverture internet sur le territoire (fibre optique),

Ces actions sont à mettre **en lien avec le PAEDC** (Plan d'Action en faveur de l'Energie Durable et du Climat) – **Axe 3** « Modifier les habitudes de mobilité et favoriser l'usage d'une Mobilité alternative » - **Action 2** « Diminution de l'usage de la voiture thermique ».

IV.14.3. ACCOMPAGNER LES ACTEURS ÉCONOMIQUES VERS UNE MOBILITÉ DURABLE

DESCRIPTION

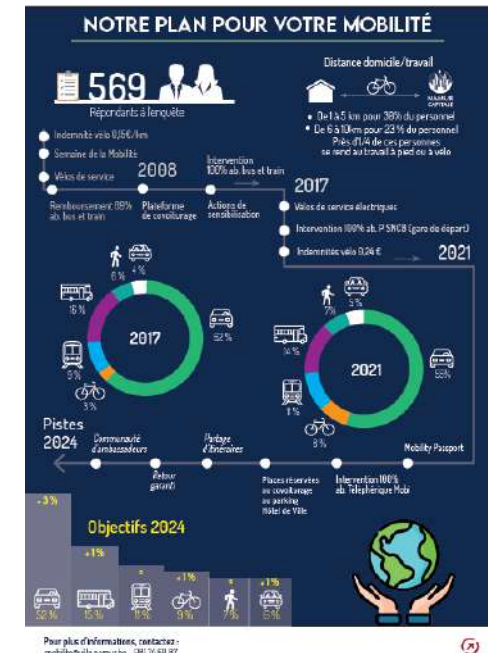
La Ville de Gembloux s'engage à sensibiliser et accompagner les acteurs économiques vers une mobilité durable. Pour ce faire, plusieurs actions et bonnes pratiques ont été identifiées :

- Sensibiliser le réseau des entreprises gembloutoises autour de la mobilité durable. Cela implique de relayer, via divers canaux (site internet de la commune, réunions annuelles, référents "Dynamique urbaine", etc.), les informations et bonnes pratiques :
 - Primes régionales et fédérales (vélo, cyclologistique)
 - Projets communaux et régionaux
 - Label "Bienvenue Vélo"
 - Par exemple, monter une enquête auprès des commerçants (et des chaland) sur leurs pratiques et besoins de mobilité
- Encourager la réalisation d'un plan de déplacement inter-entreprises pour Créalys. Ceci implique notamment la réalisation d'une fiche d'accessibilité uniforme pour le site / actualisée (cf. le redéploiement de l'offre TEC).
- Développer en parallèle l'exemplarité de la commune en initiant un plan de déplacement d'administration (Ville et CPAS). Il s'agira de profiter de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail pour définir un plan d'actions ambitieux pour l'administration communale, en reprenant des actions ciblées pour initier chez le personnel un transfert de la

voiture individuelle vers des modes plus durables. L'administration communale se doit d'être un exemple/donner l'exemple en matière de mobilité. Quelques exemples de mesures à mettre en place :

- Installation d'un parking vélos sécurisés et protégés des intempéries ;
- Instauration de vélos de service pour les déplacements professionnels ;
- Organisation de challenges et événements de mobilité (concours photo, défi vélo, formation à vélo dans le trafic, tests de nouveaux engins de mobilité, etc.);
- ...

Extrait du PDE de la Ville
de Namur
Source : [Ville de Namur](#) &
Traject



15 ▶ AMÉLIORER ET PROMOUVOIR DES SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE

En vue d'accompagner les citoyens vers une mobilité davantage plurielle et multimodale, il est essentiel d'améliorer et développer les services de mobilité partagée, tout en continuant à les promouvoir. De plus, il s'agira de favoriser le covoiturage en mettant à disposition des espaces dédiés.

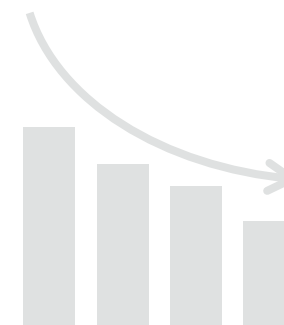
Ces services revêtent une importance particulière tant dans les zones urbaines que dans les villages, où ils complètent efficacement le réseau de transports en commun existant. En effet, ce dernier ne suffira pas à répondre à tous les besoins de déplacement, et ce n'est d'ailleurs pas sa vocation première.

ACTIONS PROPOSÉES

IV.15.1 Développer les services de véhicules partagés

IV.15.2 Faciliter le covoiturage

IV.15.3 Promouvoir les services de mobilité partagée



IV.15.1. DÉVELOPPER LES SERVICES DE VÉHICULES PARTAGÉS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Une voiture partagée remplace en moyenne 5 à 10 voitures privées. À Gembloux, il y a actuellement quatre stations Cambio, toutes situées dans le centre-ville, offrant un total de dix voitures. Les premières analyses montrent que ces voitures sont bien utilisées, avec un taux d'utilisation moyen de 41% en 2023.

De manière progressive, **le service devra être étendu à la fois dans le centre-ville et dans chaque village**, avec pour objectif de rendre disponible **au moins un service de véhicules partagés** à tous les citoyens par village et d'offrir à chaque ménage la possibilité de disposer d'un véhicule sans devoir en posséder un. Ce service sera étendu autour des gares (MobiPôles M) et/ou des Mobipoints, afin de couvrir au mieux le territoire (cf carte ci-après).

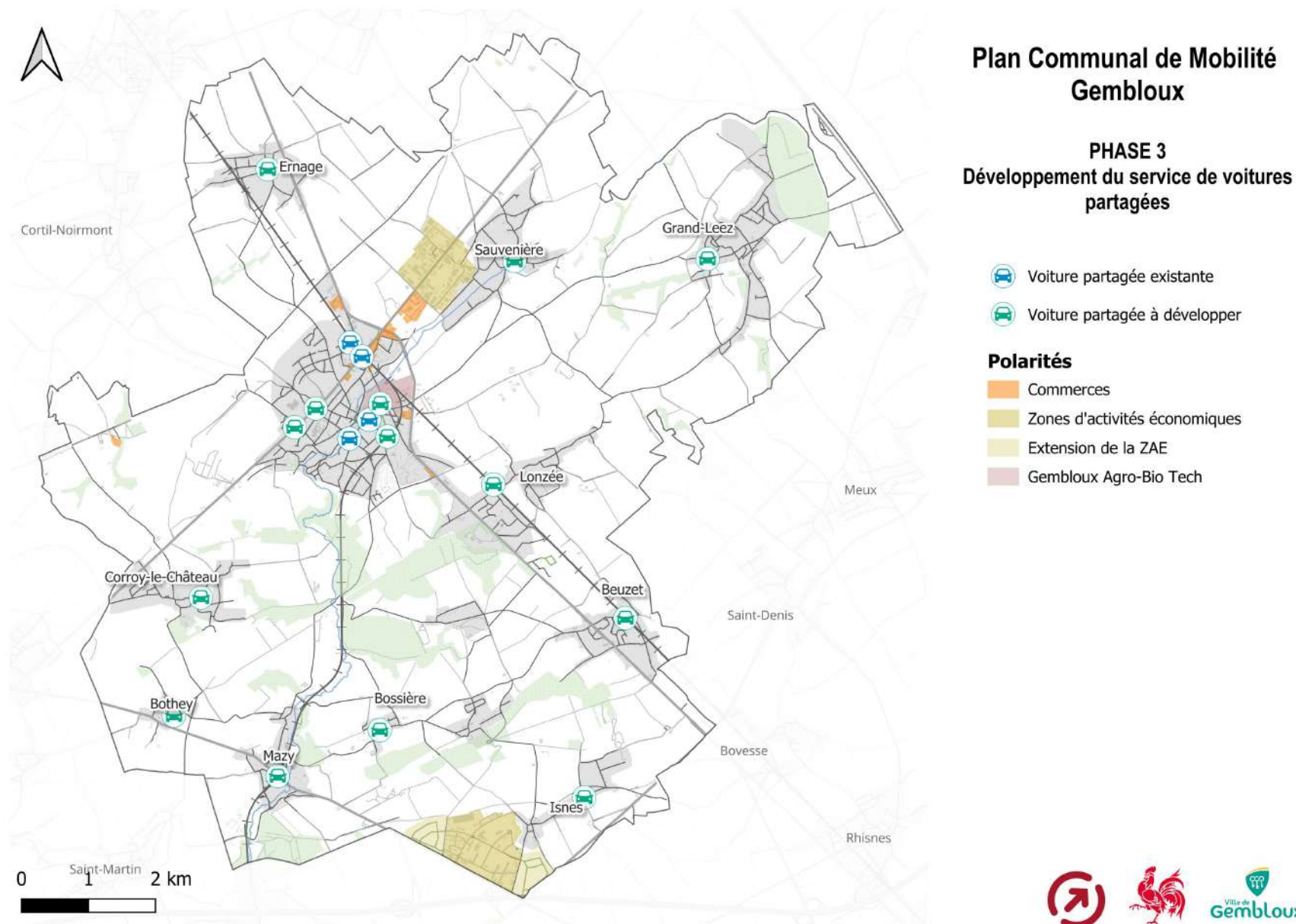
En parallèle, la ville pourrait promouvoir les services de partage de véhicules entre particuliers via la plateforme Wibee ou Cozywheels par exemple (cf action IV.15.3).



Voitures partagées Cambio rue des Oies et avenue de la Faculté
Source : Ville de Gembloux

IV.15.1. DÉVELOPPER LES SERVICES DE VÉHICULES PARTAGÉS

DESCRIPTION GÉNÉRALE



IV.15.2. FACILITER LE COVOITURAGE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

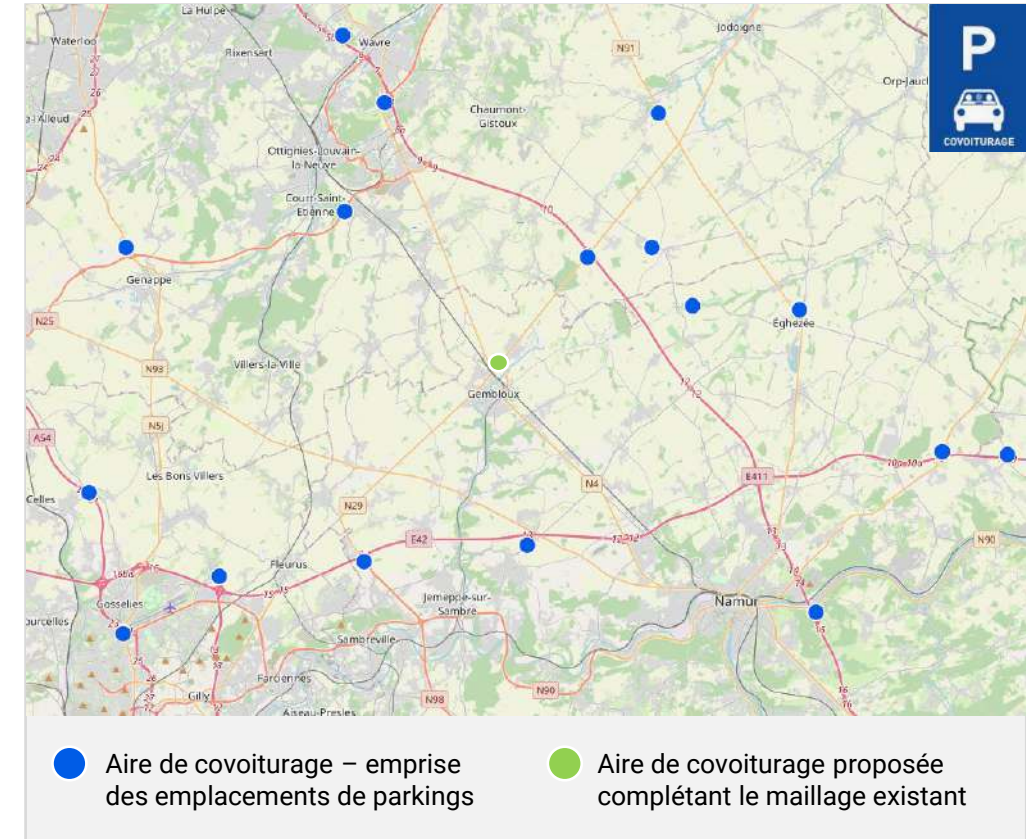
Il s'agira de favoriser le covoiturage en **mettant à disposition des espaces de stationnement pour les covoitureurs** à leur lieu de départ. Ces emplacements seront stratégiquement situés pour compléter les options existantes dans les environs (à Perwez, Spy, etc.), renforçant ainsi le réseau de parkings dédiés au covoiturage déjà en place (voir la carte ci-jointe). Gembloux, de part sa localisation, offre un lieu propice à cet égard, notamment à proximité du carrefour entre la N4 et la N29.

Une mise à disposition d'espaces de stationnement n'implique pas forcément la création de nouvelles places. Une **mutualisation d'espaces existants** (ou à venir) au bénéfice des covoitureurs est possible, notamment aux niveau des complexes commerciaux. Parmi les autres pistes à envisager, la mutualisation d'espaces au niveau de la gare ou encore l'intégration dans le projet du PRU de la gare, la mise à disposition d'espaces pour les covoitureurs.

Idéalement, des **services complémentaires** devraient être développés à ces endroits, dont un/des box de stationnement pour vélos. Ces espaces devront être situés à proximité ou directement desservis par le réseau de transport public, et être accessibles à pied et à vélo.



Aire de covoiturage à Frasnes
Source : Ville de Frasnes-lez-Anvaing



Aire de covoiturage autour de Gembloux
Source : SPW

IV.15.3. PROMOUVOIR LES SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE

DESCRIPTION GÉNÉRALE ET BONNES PRATIQUES

En complément des actions menées pour encourager les déplacements à pied et à vélo et en vue d'une plus grande utilisation des services de mobilité partagée, il sera nécessaire de maintenir les efforts de communication sur ces solutions alternatives, tout en lançant un travail d'accompagnement à leur utilisation. Par ailleurs, il s'agira de réaliser une évaluation de l'utilisation de ce service tous les 6 mois (maximum) et de demander un retour aux utilisateurs actuels en vue de prendre les mesures adéquates dans l'objectif d'améliorer le service et son utilisation.

En parallèle, la Ville continuera à promouvoir et faciliter la pratique du covoiturage auprès des citoyens et usagers de son territoire. Elle mettra notamment à jour sa page internet dédiée à cet effet. Une semaine du covoiturage peut également être mise en œuvre, à l'instar de ce qui se fait dans le Brabant Wallon.

A titre d'exemple, le GAL Pays des 4 Bras développe diverses actions pour promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. A Marbais, le GAL soutient la création d'un groupe d'autopartage en réponse à une demande citoyenne, avec une campagne de sensibilisation par distribution de cartes postales.



Dimitri est à la recherche d'une voiture qu'il pourrait utiliser de temps en temps, quand il ne prend pas le bus ou son vélo...

Vous avez une voiture que vous n'utilisez pas tout le temps?

Vous aussi vous auriez besoin d'une voiture quelques heures par semaine?

Bientôt un groupe d'autopartage à Marbais !

Intéressé.e.s ? Contactez-nous dès à présent !

mobilit@paysdes4bras.be
ou 0472/30.41.68

Une initiative du GAL Pays des 4 Bras avec le soutien de

Pays des 4 Bras cozywheels Wallonie



Marie HAIN

marie@traject.be

Jonathan HAYNES

jonathan@traject.be



Zoé Kempenaers

zoé@traject.be



Clara GODFROID

clara@traject.be

