



TRAJECT

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 2 DÉFINITION DES OBJECTIFS

COMMUNE DE GEMBOUX

20 Juin 2023 – *Rapport provisoire*

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction

Préambule

Les outils de planification existants

Objectifs régionaux en matière de mobilité

Objectifs généraux d'un plan communal de mobilité

2. Objectifs du PCM de Gembloux

Quatre intentions transversales : accessibilité, sécurité, convivialité, effectivité

Quatre objectifs stratégiques :

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

II. Soutenir la multimodalité

III. Améliorer la mobilité scolaire

IV. Encourager un usage raisonné de la voiture

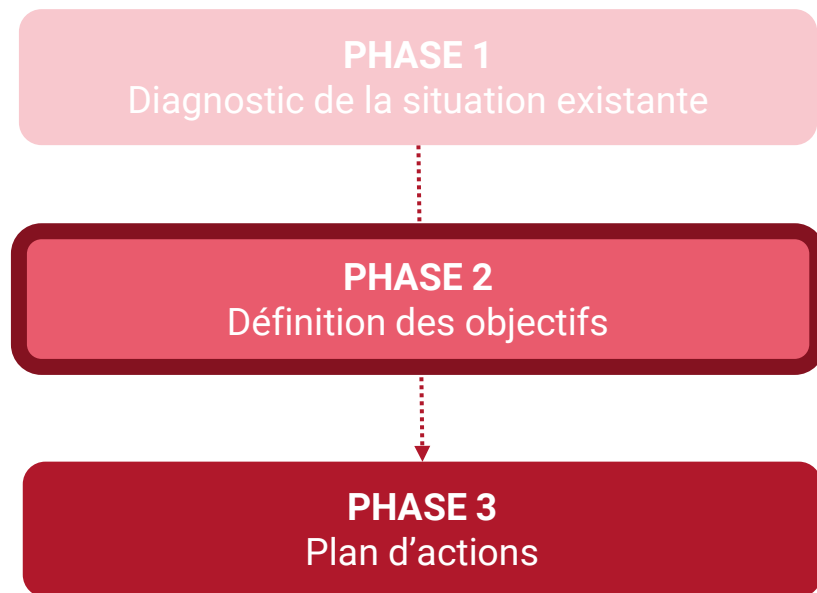
3. Synthèse des objectifs et suite de la mission

4 intentions transversales – 4 objectifs stratégiques – 15 objectifs opérationnels

INTRODUCTION

PRÉAMBULE

Le présent document se rapporte à la seconde phase du Plan Communal de Mobilité de Gembloux, qui s'attache à **définir les objectifs** poursuivis par celui-ci.

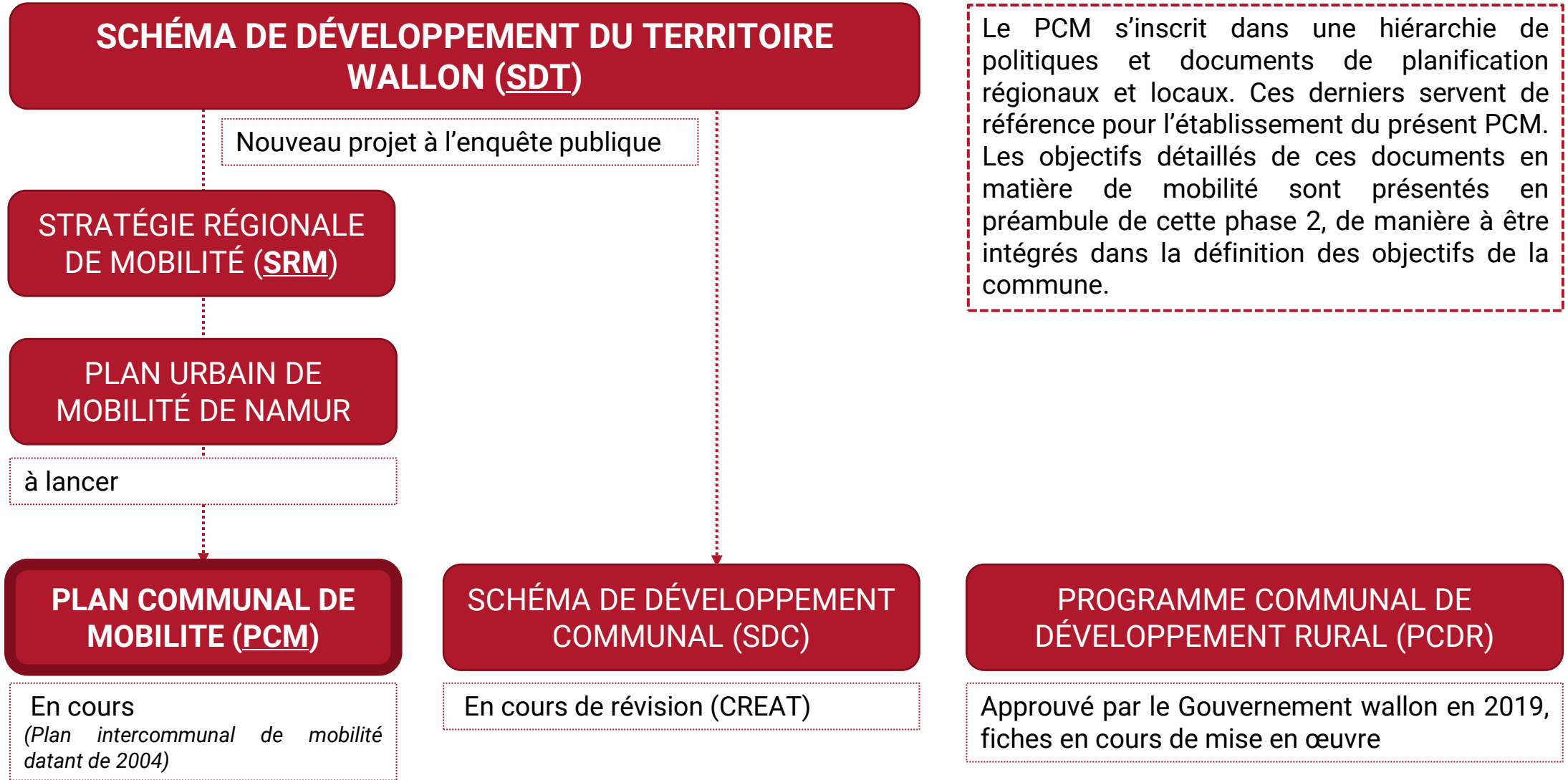


Les objectifs développent **la situation souhaitée à moyen et long termes** en matière de déplacements des personnes et des marchandises, d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, de mobilité, de sécurité routière et de qualité de vie.

Ces objectifs sont établis :

- Dans le respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire, en particulier le Schéma de Développement Territorial (SDT), de la vision FAST et de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) ;
- En étroite collaboration avec la Commune dont la volonté est d'améliorer les déplacements sur son territoire et depuis/vers les pôles voisins (en particulier via les modes actifs et les transports publics), d'améliorer la sécurité routière et la qualité de vie ainsi que la convivialité dans les quartier et villages ;
- Sur base du diagnostic de la situation existante (Phase 1 du PCM) ;
- En intégrant les attentes exprimées par les membres des commissions consultatives (réunions du 18 octobre 2022 et 6 juin 2023) et du Comité d'Accompagnement (réunions du 8 novembre 2022 et 1^{er} juin 2023) ;
- Ou encore au regard de la place prépondérante de la mobilité scolaire (workshop avec les établissements scolaires le 10 octobre 2022).

LES OUTILS DE PLANIFICATION EXISTANTS



OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Les objectifs poursuivis par le PCM s'inscrivent dans la lignée de ceux fixés par la Région wallonne.

1. Le Schéma de Développement du Territoire wallon (SDT)

Maitriser la mobilité, soutenir les modes de transports plus durables, organiser la complémentarité des modes de déplacement, développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Parmi les défis que souhaite relever la Wallonie – et retranscrits dans le projet de SDT – celui de maitriser la mobilité, plus particulièrement de maitriser et de favoriser d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle en développant des transports en commun performants et attractifs (vers les pôles wallons et principaux pôles wallons d'enseignement et d'emploi), en développant un réseau maillé d'itinéraires cyclables structurés, en privilégiant et/ou renforçant le déploiement de mobilités collectives ou partagées.

Autre objectif fixé par le projet de SDT, celui d'organiser la complémentarité des modes de transport notamment par le développement de points de connexion intermodaux ou en optimisant la continuité des chaînes de déplacements.

Le projet de SDT ambitionne enfin le développement d'espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs. Lors de chaque réaménagement/création d'espaces publics, les aménagements tenant compte des modes actifs sont à privilégier. Parallèlement, il ajoute que le trafic doit être apaisé au sein des villes et des villages, et les infrastructures routières ne peuvent constituer des obstacles aux déplacements des cyclistes et des piétons (en ce comprises les personnes à mobilité réduite).

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

2. Politique et Stratégie Régionale de Mobilité (SRM)

Fluidité-Accessibilité-Sécurité-Santé-Transfert modal (FAST)

Fin 2017, le Gouvernement a approuvé la « **Vision FAST – Mobilité 2030** » dont les objectifs sont « *de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et aux services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. [...] Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé.* ».

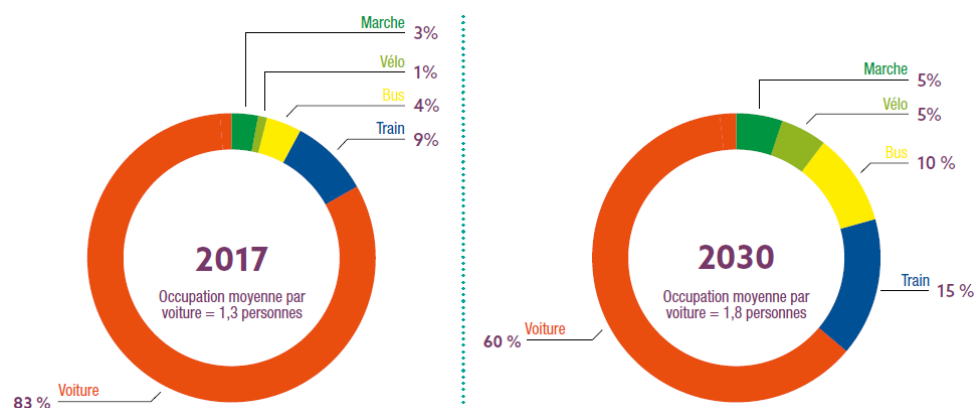


Figure 1 : Objectifs de répartition modale (en km parcourus) pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030

Organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé, optimiser la continuité de la chaîne de déplacement, doubler l'offre de solutions de mobilité, accompagner les citoyens et les acteurs de la société

La Stratégie Régionale de Mobilité (2019), décrit les orientations stratégiques à suivre pour atteindre les objectifs de la Vision FAST 2030. Parmi les 10 grandes orientations stratégiques définies :

- Celle visant à organiser l'accessibilité à l'ensemble du territoire par un réseau hiérarchisé. Celui-ci est articulé autour d'une offre de transport structurante et collective performante entre tous les pôles (dont Gembloux) et toutes les communes. Pour permettre aux personnes issues des territoires ruraux d'accéder au réseau structurant, la SRM ambitionne la création de liaisons cyclistes et piétonnes de qualité, et régulièrement entretenues. La SRM ajoute qu'en complément des autres solutions de mobilité, le développement d'une offre de taxis locaux pourra s'avérer nécessaire ;

OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

- Celle visant à optimiser la continuité de la chaîne de déplacement par la création de mobipôles – à savoir des lieux d'échanges modaux sur le réseau structurant vers lesquels convergeront les différentes liaisons et services [...], qui rendront possible l'accès des habitants des zones reculées au réseau structurant. Chaque commune devra disposer d'un tel lieu ;
- Celle visant à doubler l'offre de solutions de mobilité. A cet égard, la SRM définit de nombreuses actions visant à développer les offres de solutions de mobilité, en vue de favoriser la marche à pied, le vélo, les engins de micromobilité, les transports publics, le partage de véhicules ou encore d'accroître le taux d'occupation des véhicules par le covoiturage. Parmi ces actions, celles visant à multiplier les zones de rencontre aux abords des principaux lieux de vie, l'aménagement d'infrastructure visant à renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes, le développement de l'offre de voitures partagées dans les zones urbaines, etc. ;
- Celle visant à accompagner les citoyens et les acteurs de la société. Il s'agira d'inciter et sensibiliser les citoyens et autres acteurs de la société à une autre mobilité, mais aussi à aménager la société pour limiter et lisser la demande en renforçant notamment l'attractivité des villes et centres de villages par des choix de localisation intelligente des activités, ou en pacifiant les quartiers d'habitation.

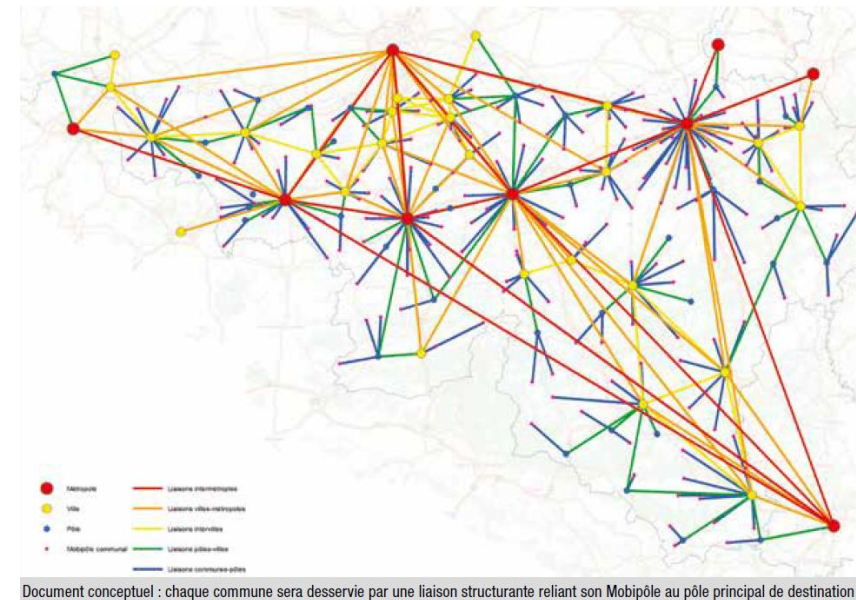


Figure 2 : Concept de l'organisation de l'accessibilité par un réseau hiérarchisé – SRM (2019)

OBJECTIFS GÉNÉRAUX D'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Le Plan Communal de Mobilité est un **outil stratégique** qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune.

Ses objectifs consistent en l'amélioration de l'**accessibilité** et de la **mobilité**, de la **sécurité routière** et du **cadre de vie** sur le territoire communal.

En matière d'accessibilité et de mobilité, l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les **personnes** et les **marchandises** dans la commune. Le plan doit :

- être multimodal et hiérarchisé ;
- offrir une réponse en termes d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- favoriser la marche, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activité, en favorisant la mixité des fonctions.

En matière de sécurité routière, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

En matière de qualité du cadre de vie, le PCM vise à améliorer la convivialité des espaces publics, y favoriser le développement d'activités dites « de séjour » (vie locale) et diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique...).

Sur base des constats faits dans le diagnostic de la situation existante (phase 1), le présent Plan Communal de Mobilité va répondre à chacun de ces points en vue d'améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité et le cadre de vie sur le territoire communal de Gembloux.

OBJECTIFS DU PCM GEMBLOUX

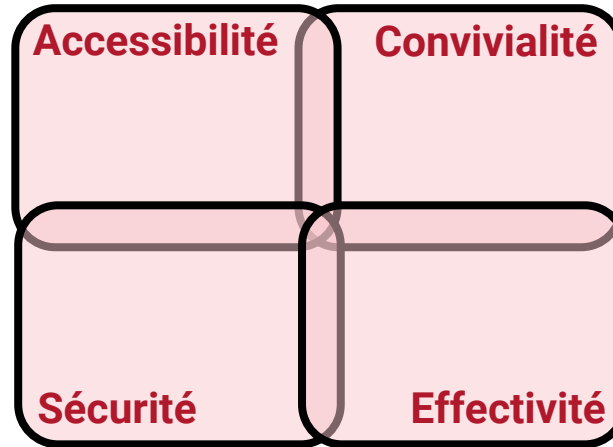
4 intentions transversales

4 objectifs stratégiques

15 objectifs opérationnels

4 INTENTIONS TRANSVERSALES

En préambule, quatre intentions transversales aux objectifs stratégiques du présent Plan Communal de Mobilité :



Les intentions pour la politique de mobilité à Gembloux des 10 prochaines années sont ainsi :

- une commune **accessible** pour tous les usagers, grâce à des aménagements adaptés, des connexions et des services variés et cela dans une logique d'accessibilité universelle ;
- une commune assurant la **sécurité** pour chacun à commencer par les usagers vulnérables, grâce aux zones apaisées et aménagements pour s'y déplacer en toute légèreté ;
- une commune qui offre un environnement **convivial** pour tous, quels que soient les modes de transports, une commune agréable à vivre ;
- enfin une commune qui met en œuvre sa politique de mobilité de manière **effective et opérationnelle**, avec des actions financées, suivies et évaluées ainsi qu'une gouvernance dédiée (comité de suivi réuni de manière régulière par exemple).

4 OBJECTIFS STRATÉGIQUES...

Les 4 objectifs stratégiques sont complémentaires et incarnent l'ambition de la politique communale de mobilité :



ET 15 OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

Les 4 objectifs stratégiques sont soutenus par un ensemble de **15 objectifs opérationnels** spécifiques.

Ils ont été définis :

- sur base des constats faits en phase 1 – diagnostic ,
- en adéquation avec la vision régionale,
- et en concertation avec la Commune et ses partenaires (Comité d'Accompagnement, Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire - CCATM).

Ils ont été également **fixés sur base du principe STOP** selon lequel l'attention doit d'abord être portée aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics, et finalement aux transports privés.

Ces objectifs ne se concentrent pas uniquement sur des besoins en termes d'**infrastructures** mais également – et tout aussi important – en termes d'**information** /communication et d'**incitations** (règle des 3 « i »).



LA NOTION DE « PRIORITÉ »

La **numérotation** de chacun des objectifs opérationnels participe à la meilleure identification / lisibilité et ne constitue pas un classement du degré d'importance pour la politique de mobilité communale.

Les différents **objectifs opérationnels devront être poursuivis en parallèle** et mis en pratique par des actions développées et intensifiées dans le temps.

Certaines de ces actions sont déjà en cours au niveau de la commune : principalement celles portant sur les campagnes de communication et sensibilisation à la multimodalité. La mise en œuvre de ces objectifs opérationnels devra ainsi être poursuivie et intensifiée dans les années à venir. Ces objectifs sont dès lors identifiés sous le **degré de priorité n°2**.

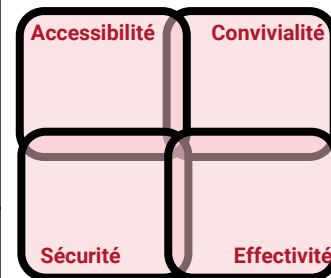
D'autres objectifs opérationnels nécessitent des ressources (plan d'action à définir, budget spécifique à débloquer, partenaires à mobiliser, etc.), qui seront mobilisées dans ce présent PCM, lors de la phase 3. Leur concrétisation a un haut impact sur la politique de mobilité communale. Ils sont alors identifiés sous le **degré de priorité n°1**.

Ces deux niveaux restent étroitement liés et nécessaires pour porter le niveau d'ambition communal en matière de mobilité durable.

4 OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET 15 OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

Les **4 objectifs stratégiques** sont complémentaires et soutenus par **15 objectifs opérationnels**. Ils concrétisent les objectifs stratégiques et contribuent à leur réalisation. Parmi ces objectifs opérationnels, **10 ont** un fort impact pour la politique de mobilité communale (priorité 1).

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



GEMBLoux, CHOISIR LA VILLE ET LES VILLAGES DU « QUART D'HEURE »



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

Un centre-ville et des villages à l'échelle du « quart d'heure » grâce à la marche et au vélo érigés en mode à part entière

L'ambition du Gouvernement Wallon dans sa **vision FAST** est que la part modale des déplacements effectués à pied et à vélos s'élèvent ensemble à **10%** à l'horizon 2030 (4% en 2017).

Le **Schéma de Développement Communal** s'attèle à structurer le territoire autour des différentes polarités. Il vise un développement commercial concentrique avec le renforcement du centre tout en conservant / redynamisant l'offre de proximité dans les villages ; selon le modèle de la « ville du quart d'heure » où tous les services essentiels se trouvent à une distance d'un quart d'heure à pied ou à vélo.

Gembloux peut tout à fait répondre à cet objectif voire le dépasser, notamment pour les déplacements dans le centre-ville. Le centre de Gembloux présente toutes les caractéristiques d'une « ville des courtes-distances », par sa densité et localisation des pôles générateurs.

Le diagnostic a montré que les déplacements dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare ou de la Place de l'Orneau permettent de couvrir la quasi-totalité du centre, en seulement 12 à 15 minutes de marche.



Source : Paris en Commun, 2020

MICAËL

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

Objectif opérationnel n°1.

Améliorer les conditions de déplacements des piétons au sein du centre urbain et des villages - priorité 1

Le centre urbain de Gembloux concentre une grande partie de la population, de nombreux services et équipements, des commerces, ainsi que la gare, qui est particulièrement fréquentée.

Il a été mis en évidence que le centre urbain est globalement doté d'infrastructures piétonnes mais que ces dernières sont de qualité variable et relativement peu accessibles (en particulier pour les PMR). Il s'agit donc de garantir de bonnes conditions de déplacement pour les piétons, en particulier sur les axes structurants, aux abords des pôles d'attraction (écoles, faculté, commerces, arrêts de transport public) ou dans les zones accidentogènes.

Par ailleurs, il a été constaté en phase 1 que les villages sont encore peu aménagés pour les piétons, même si des efforts ont été faits ces dernières années. De fait, les trottoirs sont rares, étroits et discontinus, alors que les **vitesse**s autorisées dans les traversées de villages sont parfois importantes et avec beaucoup de trafic de transit.

Il s'agira de définir un **réseau piéton structurant accessible** dans le centre et les villages, **reliant les différents pôles**. L'ambition est celle de **l'accessibilité universelle**.

Ceci passera par des aménagements / créations de trottoirs (plan trottoirs à initier) mais également par le développement de **zones apaisées** (zone piétonne, zone de rencontre, zone 30,...), qui favoriseront la **sécurisation** des cheminements piétons. Une optimisation de la gestion du stationnement en centre-ville et dans les places de village permettra également de **dégager davantage d'espaces** pour les piétons. Un objectif déjà implémenté dans le cadre du réaménagement des places de village (Lonzée – Beuzet) dans le cadre du PCDR.

Afin d'inciter et d'accompagner les déplacements des piétons dans la commune, le développement de **signalétique** doit être poursuivi.

» **Vers un plan d'action** : établir le réseau piéton structurant du centre-ville et des villages en identifiant les cheminements prioritaires ; réaliser un plan piéton complet cartographié, considérer l'élaboration d'un « plan trottoirs»,....

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

Objectif opérationnel n°2.

Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal et développer les connexions cyclables (communales et supra-communales) - priorité 1

En matière cyclable, la Commune a réalisé ces dernières années un certain nombre d'aménagements visant à améliorer et sécuriser les déplacements des cyclistes au sein de son territoire (voie lente en sites propres, aménagements dans le centre, etc.) ; sur fonds propres et/ou avec l'appui de la Région (projet Wallonie Cyclable). Mais les aménagements existants manquent parfois encore de cohérence/continuité, notamment à l'approche des axes régionaux. Par ailleurs, quelques villages sont peu ou mal connectés.

Ainsi, il conviendra de continuer sur cette lancée en améliorant les aménagements existants et en développant de nouveaux. La mise en place progressive d'un réseau cyclable communal et intercommunal doit contribuer à inciter **tous types de citoyens** à la pratique du vélo pour leurs déplacements dits utiles/utilitaires, c'est-à-dire au quotidien. Une attention doit être particulièrement portée sur les usagers cyclistes « non avertis » (jeunes et moins jeunes) : dès lors la **qualité** de ces

aménagements cyclables doit être primordiale pour que la **sécurité** ne soit plus un frein. La place de la voiture est en effet encore trop prépondérante sur certains itinéraires cyclables.

Dans la lignée des réflexions entreprises dans le cadre de Wallonie Cyclable et au sein de la Commission Consultative Communale Vélo, en articulation avec le redéploiement de l'offre en transport public, il reste aussi à aménager et à renforcer les **connexions cyclables avec les transports en commun**, en particulier les Mobipoints, pour encourager l'intermodalité.

» **Vers un plan d'action** : aboutir à la cartographie d'un réseau cyclable, hiérarchisé et complet (centre-ville et jonctions prioritaires avec les villages et futurs projets urbains, cyclostrade, etc.) ; identifier les aménagements à réaliser, les prioriser et les programmer; anticiper d'éventuels futurs appels à projets régionaux...

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

Objectif opérationnel n°3.

Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal - priorité 1

Le stationnement est un enjeu primordial pour favoriser la pratique du vélo. D'après le diagnostic réalisé en première phase du PCM, des dispositifs d'accrochage pour les vélos existent aux abords des principaux équipements publics de la commune, mais l'offre reste clairement insuffisante face à la demande latente. Ce constat a été largement pointé dans l'audit de la politique cyclable communale et partagé par les membres de la CCCV rencontrés le 25 octobre 2022.

Il s'agira donc de la développer en **quantité** mais aussi et surtout de veiller à sa **qualité, sa sécurisation** et son **entretien**. De fait, les dispositifs actuellement installés sont parfois inadaptés (pincés-roues) et font face à des vols et dégradations. L'objectif est en effet de permettre à la fois un

stationnement sécurisé du vélo mais aussi adapté en fonction des profils d'utilisateurs (et donc de la durée de stationnement) et des types de vélos (vélos-cargo).

L'offre en stationnement sécurisé doit également être développée dans les villages, où elle est pour le moment trop peu présente.

Le stationnement vélo doit aussi être intégré à la chaîne de déplacement complète notamment avec le vélo comme mode de rabattement / diffusion depuis les nœuds de transports / Mobipoints.

» **Vers un plan d'action** : réaliser une **stratégie de stationnement vélo** en tenant compte des typologies d'utilisateur. Identifier les typologies d'équipements et leurs localisations stratégiques dans le centre-ville et les villages,...

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

Objectif opérationnel n°4.

Offrir des services et communiquer aux citoyens afin de favoriser la pratique utilitaire de la marche et du vélo - priorité 2

Un autre objectif sera de continuer à **promouvoir et inciter** les Gembloutois à se déplacer à pied et à vélo en leur **offrant certains services**. Ainsi, diverses démarches pourront être entreprises en ce sens : information sur les temps de déplacements à pied, accompagnement à la création de pédibus/vélobus, bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique, dispositif de gonflage des pneus, etc. Il s'agira également d'évaluer le potentiel de développement d'un **service de vélos partagés** sur la commune.

Il faut **poursuivre et intensifier la sensibilisation** sur la pratique de la marche et du vélo **auprès des établissements scolaires, organisations et entreprises** pour que la politique cyclopedestre en dehors de l'espace public soit cohérente avec les ambitions de la commune.

De manière générale, il importe de **poursuivre la sensibilisation, l'accompagnement des usagers afin de soutenir le changement de comportement**. Il est important que les bonnes pratiques et la réglementation (Code de la route) soit connues de tous (par exemple, comportement et règles dans les zones de rencontre).

» **Vers un plan d'action** : identifier les lieux stratégiques d'implantation de "services-vélo" (réparation, recharge électrique, vélos partagés, etc.) ; établir / renouveler la stratégie de communication autour du vélo et de la marche (infrastructures et services) ; offrir un panel diversifié de services aux habitants/usagers : formations, équipements, événements, etc. ; accompagner la mise en œuvre de Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) et Plan de Déplacement Scolaire (PDS).

SOUTENIR LA MULTIMODALITÉ



SOUTENIR LA MULTIMODALITÉ

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

Sous cette impulsion, la Région wallonne encourage la multimodalité à travers sa **Stratégie Régionale de Mobilité**. L’ambition de la Région est de connecter les pôles wallons entre eux via des réseaux de transports publics structurants qui convergent dans des lieux d’échange modaux, les « **Mobipôles** » et « **Mobipoints** ». Il s’agit d’espaces d’échanges conviviaux où convergent une offre et des services de mobilité abondants et diversifiés, afin que les usagers puissent recourir à plusieurs modes de déplacement au cours d’un même trajet.

La Commission européenne, via son projet européen **Interreg eHUBS**, vise à réduire l’utilisation de la voiture individuelle en déployant des pôles de mobilité dans le nord-ouest de l’Europe. Gembloux fait partie de l’un des territoires pilotes en Wallonie, et devrait se doter rapidement de eHubs / mobipôles opérationnels. L’aménagement de la gare de Gembloux est d’autant plus important qu’elle est classée gare supra-locale M (avec plus de 5.5000 voyageurs/jour en 2022 – source : SNCB).

En parallèle, le redéploiement du TEC est en cours. Dans ce contexte, il est d’autant plus nécessaire de soigner les zones et pôles d’échanges.



Source : Mobipunt, 2022



II. SOUTENIR LA MULTIMODALITÉ

Objectif opérationnel n°5.

Faire de la gare SNCB de Gembloux un véritable MobiPôle* - priorité 1

Bien qu'elle soit proche du centre, l'**accessibilité multimodale** de la zone gare doit être renforcée. De fait, la **lisibilité** du réseau de bus sur la zone est à améliorer, tout comme l'**accessibilité pour les modes actifs : marche et vélo**. Il s'agira donc d'améliorer l'accessibilité multimodale mais aussi de renforcer l'intermodalité **en particulier entre les modes marche – vélo – bus – train**.

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

Source : Mpact, 2021

Des services de mobilité partagée devront également être développés. Les deux côtés / parvis de la Gare devront être aménagés, en cherchant une complémentarité des services (pôle bus des deux côtés par exemple). La réflexion sur les bornes de recharge électrique (voiture, vélo) sera intégrée.

L'un des défis sera d'incorporer le nouveau Quartier de la gare (PRU) dans les connexions directes avec ce pôle multimodal.

Un tel renforcement a pour but l'optimisation de la chaîne de déplacement au sein de la commune. La gare de Gembloux a le profil idéal pour remplir ce rôle.

» **Vers un plan d'action** : établir la vision / stratégie d'accessibilité pour chacun des modes : réalisation d'un schéma multimodal pour la zone Gare (incluant les projets de développements urbains – PRU – et/ou de mobilité – redéploiement TEC, cyclostrade N4, etc.)



MobiPôle

*Les MobiPôles sont des lieux où convergent différentes offres de services (vélos partagés, voitures partagées, vélos cargo, ...) et infrastructures de mobilité (zones d'attente conviviales, parkings vélos, bornes de recharge, ...) et qui offrent une connexion directe avec le réseau de transport public structurant (train et bus express/principal). Les MobiPoints sont également des lieux où convergent différentes offres de services et infrastructures de mobilité, mais ils ne sont pas directement connectés au réseau structurant de transport public. (Source : [Sécurithèque](#))

II. SOUTENIR LA MULTIMODALITÉ

Objectif opérationnel n°6.

Développer un réseau de MobiPôles - MobiPoints sur le territoire - priorité 1

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

Le travail réalisé en collaboration avec M'pact a permis d'identifier déjà plusieurs MobiPoints / MobiPôle sur la commune, restant à développer :

- Gare de GEMBLoux côté Ouest
- Gare de GEMBLoux côté Est
- Esplanade de l'Hôtel de Ville
- Rue des Oies
- Gare de BEUZET
- Gare de MAZY
- Gare de LONZEE
- Gare d'ERNAGE

Le PCM devra intégrer ces projets mais également apporter

une vision globale et sur le long terme. Notamment, préciser les services attendus outre les aspects de mobilité partagée électrique.

Il faut aussi repenser la hiérarchie des voiries pour organiser la desserte vers les MobiPôles / MobiPoints afin de privilégier vélo – bus – train. Il s'agira entre autres de limiter le trafic de transit et sécuriser les principaux itinéraires cyclo-piétons.

» **Vers un plan d'action :** réaliser un schéma des MobiPôles et MobiPoints du territoire, identifier les services à développer, prendre en compte de la politique d'intermodalité (accueil des vélos, correspondances...) des opérateurs de transports.

II. SOUTENIR LA MULTIMODALITÉ

Objectif opérationnel n°7.

*Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus
TEC - priorité 2*

En vue d'encourager une plus grande utilisation des transports publics, mais aussi pour des raisons de sécurité routière, la **qualité des infrastructures** d'accueil des arrêts de transports en commun devra également être améliorée. Le redéploiement prévu du TEC devra être pris en compte lors de cette analyse. Il conviendra de **réaménager** progressivement les arrêts de bus notamment ceux aux plus fortes offres et/ou fréquentation, avec une attention particulière également pour les **arrêts principaux dans chacun des villages** qui ne sont pas suffisamment bien **équipés et/ou aux normes selon les principes d'accessibilité** : réfection des quai/arrêts/abribus – en partenariat avec le TEC - et des cheminements cyclopiétons pour s'y rendre.

» **Vers un plan d'action** : clarifier les arrêts de transport public concernés par les lignes structurantes, en lien avec l'offre TEC redéployée ; identifier et proposer des aménagements et des connexions cyclopiétonnes vers ces arrêts de bus prioritaires.

AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE



AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

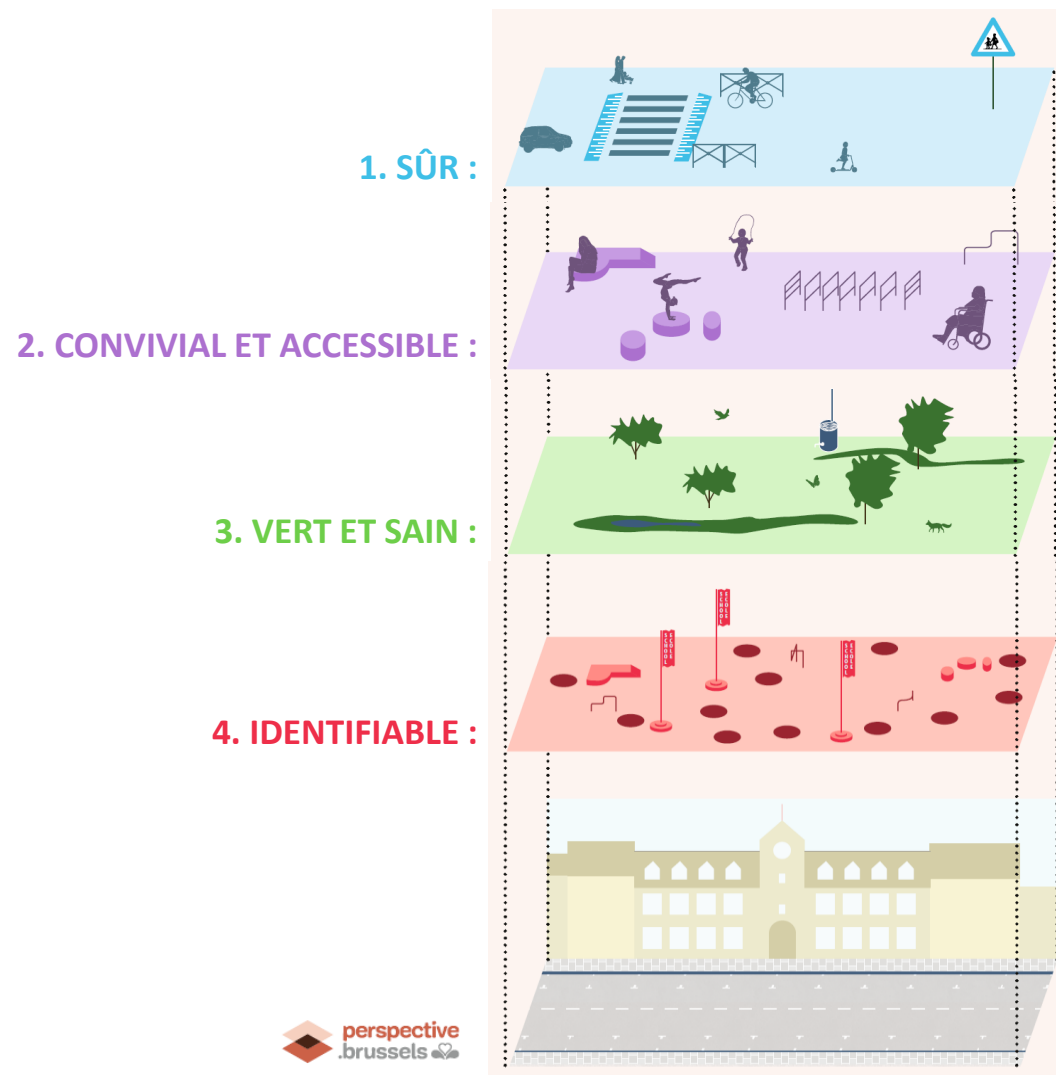
La mobilité scolaire est un enjeu de taille car les actions entreprises dans ce milieu ont un impact durable et conditionnent les **comportements actuels et futurs** des élèves et étudiants (en plus d'un **ruissellement** sur les parents et équipes éducatives).

La commune de Gembloux rassemble pas moins de **22 implantations scolaires, une université et une école supérieure**. La plupart (10) se situent dans la ville-même de Gembloux ; le reste étant dispersé sur le territoire communal.

Cette polarité attire dès lors dans un périmètre large. Ainsi **60%** des étudiants du secondaire inscrits dans les écoles gembloutoises résident **dans une autre commune**. La population scolaire totale est importante avec près de 7.500 élèves (sans compter le personnel enseignant et éducatif), créatrice de flux de déplacements.

Le phénomène d'hyperpointe est présent à Gembloux avec les engorgements des principales rues du centre et des lignes de bus aux moments scolaires.

Ce contexte souligne l'enjeu de la mobilité scolaire sur le territoire gembloutois et l'importance de l'améliorer et même la « réinventer ».



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

III. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Objectif opérationnel n°8.

Repenser les abords des établissements scolaires - priorité 1

En vue d'encourager l'usage de modes alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école, il est important de rendre l'école accessible aux autres modes, à commencer par la marche. Les abords d'écoles sont globalement praticables pour les **piétons** mais il reste à **améliorer les aménagements** : élargissement des trottoirs, entretien, continuité des itinéraires vers l'établissement, sécurisation des traversées, éclairage, etc. L'accessibilité à **vélo** est en cours de développement mais persistent des points d'attention : pistes cyclables, marquages au sol, et surtout **dispositifs de stationnement** aux abords des écoles. Les arrêts de **bus** vont quant à eux connaître un redéploiement **adéquat** à proximité des écoles.

Actuellement, les abords d'écoles sont peu visibles. Les 16 écoles fondamentales sont signalées par les panneaux réglementaires mais les écoles ne sont pas mises en avant par le mobilier urbain ou un aménagement différencié. La végétalisation est peu présente. L'un des objectifs du PCM sera

donc de **renforcer la visibilité et sécurité** des abords d'écoles mais plus largement des itinéraires cyclopédestres principaux vers/depuis celles-ci.

Les périodes d'entrée et de sortie d'école constituent souvent des moments critiques en matière de congestion et de stationnement. Ces besoins en stationnement de courte durée entraînent des arrêts sauvages et comportements dangereux aux abords des établissements scolaires. Ces enjeux sont particulièrement importants dans le centre-ville. Il s'agira donc de poursuivre et développer les mesures en vue de maîtriser au mieux cette problématique en dirigeant les déposants vers des **alternatives modales ou des parkings de dissuasion** (« parking+marche » / pédibus).

» **Vers un plan d'action** : proposer des réaménagements des abords d'écoles « types », en milieu urbain et milieu rural, à différents niveaux d'enseignement (maternelle, primaire, secondaire et supérieur), intégrant les différentes mobilités (esquisses et bonnes pratiques). Cette méthodologie pouvant être dupliquée ensuite dans les autres établissements scolaires gembloutois.

III. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Objectif opérationnel n°9.

Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme pour se rendre sur les lieux d'enseignement - priorité 2

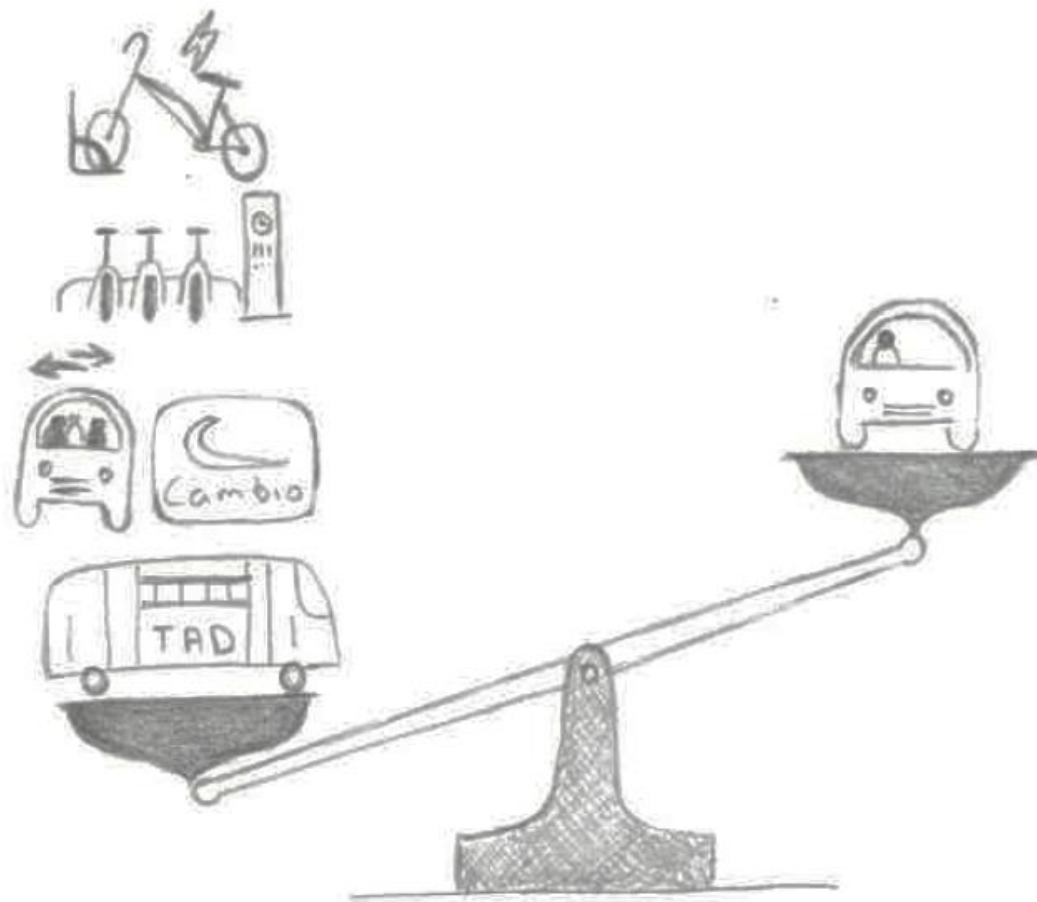
La **mobilité a un rôle** dans le milieu scolaire et un large **potentiel** d'utilisation (pour sensibiliser les élèves ou utiliser la mobilité comme sujet de réflexion et de pédagogie). Le mode de déplacement des enfants conditionnant souvent leur mode de déplacement dans le futur, les inciter à se déplacer dès leur plus jeune âge avec les modes actifs et en autonomie constitue un autre objectif du PCM. Une grande partie des actions de sensibilisation menées à Gembloux actuellement concernent les **usagers des établissements scolaires**. Il s'agira de continuer à **sensibiliser, former, et inciter** les enfants et jeunes à l'usage d'autres modes de déplacement que la voiture pour se rendre à l'école. Les bénéfices seront d'autant plus grands s'il y a un effet de ruissellement sur les comportements des parents et équipes éducatives.

En parallèle, il faudra sensibiliser les **équipes enseignantes et éducatives** à **repenser leurs déplacements domicile-travail** : reconsidérer les différentes possibilités de modes de déplacements (autres que la voiture), ainsi que le **stationnement** pendant leur journée de travail.

Le public universitaire constitue par ailleurs une cible importante pour la stratégie de mobilité de la commune

» **Vers un plan d'action** : initier l'élaboration de Plans de Déplacements Scolaires et d'Université; organiser des rencontres régulières sur la mobilité scolaire à Gembloux avec les établissements, pour confronter les idées, créer des synergies, entendre les établissements et les accompagner dans leurs démarches sur la mobilité,

ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE



ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

En Wallonie, la part modale de la voiture a été évaluée à 83% en 2017, avec une taux d'occupation de 1,3 personnes par voiture. La **Vision FAST** a pour ambition le transfert modal basé sur l'efficacité selon le type de déplacement. La réduction de la surutilisation de la voiture au profit des autres moyens de déplacement en fait donc partie. Les bénéfices sont multiples : la réduction du nombre d'accidents de la route, des embouteillages et des gaz à effet de serre (ce dernier étant en conformité avec les objectifs européens).

Pour atteindre ce transfert modal, en plus de favoriser les autres moyens de déplacement, il est nécessaire d'agir sur le recours à la voiture. L'objectif est qu'à Gembloux, la voiture soit utilisée aux meilleurs endroits (zones peu denses et rurales ; parkings reportés en périphérie des pôles attractifs), aux meilleurs moments (heures creuses, soir et week-end en relais des offres de transport public) et surtout de manière plus efficace : plus souvent (autopartage) ou davantage remplies (covoiturage). Pour illustrer l'usage actuel et non-raisonné de la voiture, une voiture reste stationnée 97,6% du temps (Bruxelles Mobilité – Parking Brussels).

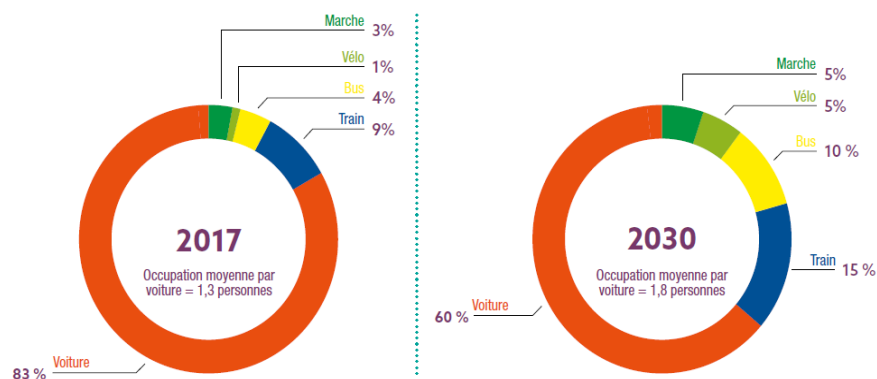
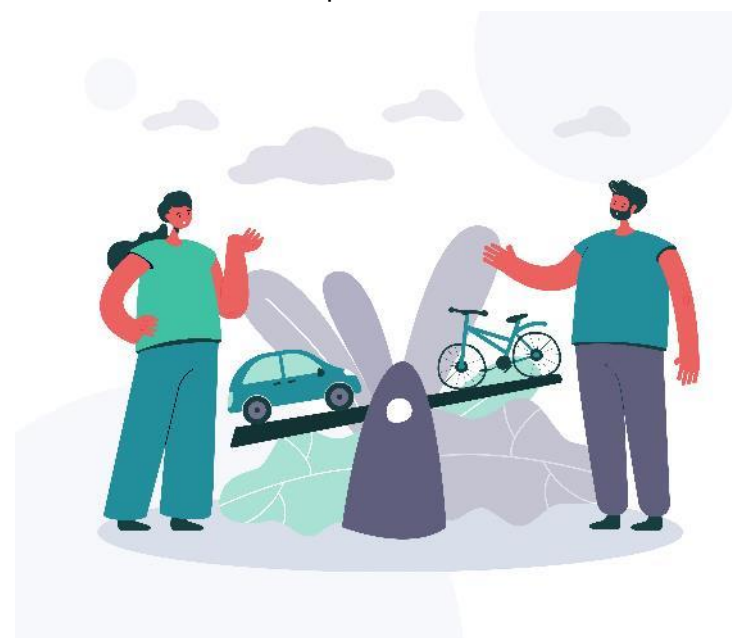


Figure 1 : Objectifs de répartition modale (en km parcourus) pour la mobilité des personnes – Vision Fast 2030



IV. ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Objectif opérationnel n°10.

Rééquilibrer les espaces publics dans le centre et les villages et gérer le stationnement - priorité 1

Il s'agira de porter une attention à la spécialisation du réseau routier, c'est-à-dire d'**accorder l'aménagement de la voirie avec la fonction** qu'elle joue, pour dissuader le trafic de transit.

Actuellement, le centre-ville de Gembloux manque de convivialité, que ce soit pour les résidents, les visiteurs, etc. La densité du trafic et l'espace dédié au stationnement nuisent à la qualité de l'espace public, et laisse peu de place pour d'autres usages. Afin de rendre le centre-ville plus attrayant et d'encourager l'usage des modes actifs, il est très important de **repenser les espaces publics et la hiérarchie du réseau** (en lien avec les schémas directeurs piéton et vélo notamment).

Les **cœurs de villages** manquent également de **convivialité**, et sont généralement plutôt conçus comme des carrefours que comme des **espaces de rencontre**, où le trafic de transit est bien ancré. L'objectif du PCM sera donc de rendre les cœurs

des villages et le centre-ville plus **attractifs, sécuritaires et conviviaux**, pour les résidents ou pour les personnes qui s'y déplacent.

Si dans le centre-ville une optimisation de la gestion du parking est nécessaire à cet égard, les mesures à prendre veilleront à **garantir** une bonne accessibilité multimodale et viabilité des commerces et autres activités présentes dans le centre.

Le contrat de délégation du stationnement s'achevant en 2024 est une opportunité de repenser la politique de stationnement. La **politique de stationnement** forme en effet un **levier de report modal**. Il s'agira de définir les grandes orientations en matière d'offre, de typologie et de réglementation du stationnement à Gembloux

» **Vers un plan d'action** : élaborer une stratégie d'apaisement de la circulation (voir objectif n°12 également); actualiser la politique de stationnement communale en lien avec les prescriptions du PCM via un plan de stationnement prospectif, intégrant une grille décisionnelle quant à ses différentes formes de gestion (interne/externe).

IV. ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Objectif opérationnel n°11.

Réfléchir à la structuration des axes à enjeux : avenue de la faculté, nœud routier N4/N29 et nouveau quartier gare, autres routes régionales N93, N912 - priorité 1

Il s'agit d'être cohérent avec les principes d'aménagement des axes et carrefours "clés", en adéquation avec leur hiérarchisation et la catégorisation des autres modes en présence (réseau cyclable et transport public notamment).

De ce fait, une attention particulière doit être portée sur la **gestion du nœud routier N4/N29**. Il faut en effet **encadrer la congestion** aux heures de pointes, particulièrement au niveau des **intersections et carrefours** et notamment le **rond-point des 3 clés** ; en articulation avec les enjeux de gestion multimodale : intégration des circulations des cyclistes, traversées cyclopiétonnes, gestion dynamique des flux, intégration de la cyclostrade, prise en compte des nouveaux usages et besoins

induits par le PRU, etc.

D'autres axes structurants apparaissent à enjeux de sécurisation et/ou de réaménagement au sein de l'entité : l'avenue de la faculté et les autres routes régionales N93 (Mazy) et N912 (Isnes), cette dernière particulièrement concernée par les implications de l'extension de Créalys ; il s'agit par ailleurs d'un axe concerné par le charroi agricole (« route de la betterave »). De manière générale, l'accessibilité multimodale aux parcs d'activité économiques (zones d'emplois) et zones commerciales doit être renforcée.

Ceci sera réalisé en étroite collaboration avec les communes limitrophes concernées.

» **Vers un plan d'action** : identifier les enjeux d'aménagements cyclables et piétons sur les voiries régionales de l'entité ; identifier les principaux points noirs en matière de sécurité routière ; intégrer les enjeux de gestion statique / dynamique des flux et de révision des vitesses maximales sur les routes régionales ; esquisser les modalités de structuration / gestion du nœud routier N4/N29,...

IV. ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Objectif opérationnel n°12.

Pacifier et apaiser le centre-ville et les cœurs de villages – Priorité 1

La phase Diagnostic a montré à la fois que certains axes dans le centre-ville étaient très sollicités en termes de charges de trafic / itinéraires de transit mais aussi que les entrées / sorties des villages n'étaient pas forcément bien identifiées par les automobilistes. Par ailleurs, la structuration en « villages-rues » avec un seul axe viaire en traversée de village auquel s'ajoute parfois des contraintes infrastructurelles (points de franchissement de la voie ferroviaire) concentre le trafic (et les nuisances : bruit, pollution, risque d'accidents) dans les cœurs de village. En écho à l'objectif opérationnel n°10 visant le rééquilibrage des espaces publics dans le centre et les villages, il s'agit également de pacifier et apaiser ces derniers du trafic automobile.

L'objectif d'apaisement requiert en détail :

- De garantir la bonne lisibilité des limites de vitesses

imposées, notamment en veillant à la création d'effet de porte aux entrées de villages (et leur respect) ;

- d'envisager de réévaluer ces vitesses maximales règlementaires via un développement de zones apaisées : zones piétonnes, zones de rencontres, zones cyclables zones 30, etc. ;
- d'identifier d'autres mesures adaptées (plan de circulation) ;
- de réduire le nombre et la gravité des accidents en sécurisant les lieux accidentogènes.

» **Vers un plan d'action :** aboutir à un plan de circulation et de vitesse du centre et des villages. Ceci, en étroite collaboration avec la Région wallonne.

IV. ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Objectif opérationnel n°13.

Organiser le flux des poids lourds sur le territoire - priorité 1

Sur le territoire communal, un nombre non-négligeable de poids lourds circulent au sein des villages et sur des voiries locales qui ne sont pourtant pas destinées à ce type de déplacement. Gembloux est en effet positionné aux intersections de nœuds routiers importants. Ce flux doit être canalisé pour **cohabiter en toute sécurité avec les autres modes de déplacements** (piétons, cyclistes notamment) ou des équipements importants (écoles,...).

Il faut donc organiser le flux des poids lourds pour le **réorienter** sur les axes adéquats et envisager l'intégration dans le réseau VIAPASS de la N29 et N93.

Des **itinéraires particuliers** et/ou des **interdictions de tonnage** permettraient de réorienter ce transport routier afin de sécuriser le centre-ville et les centres de villages où la

cohabitation avec la mobilité douce est indispensable.

La question du charroi agricole doit également être considérée notamment dans les enjeux de réaménagement d'espaces publics et/ou de développement d'itinéraires piétons et cyclables communaux car ce charroi a toute sa place dans une commune rurale et agricole.

» **Vers un plan d'action** : établissement d'un plan de tonnage

IV. ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Objectif opérationnel n°14.

Articuler politique de développement urbain et mobilité (aménagement cohérent du territoire) - priorité 2

Le diagnostic a révélé l'existence de réserves foncières importantes. A court ou moyen terme, ce sont plusieurs projets qui sont amenés à se développer (logements, parc d'activités, réaménagement d'espaces publics, etc.). Il sera important d'apporter une attention particulière aux enjeux de mobilité, et de veiller à ce que les **futurs projets immobiliers disposent d'alternatives à la voiture** individuelle pour se déplacer. Cela peut également passer par l'imposition de mettre à disposition des **stationnements pour vélo** de qualité et en nombre suffisant dans les futurs projets ; et des **connexions pédestres conviviales** pour accéder aux transports en commun environnants ; en cohérence avec les recommandations du Schéma de Développement Communal.

Tous les projets de renouveau dans le centre-ville, et en dehors de la couronne urbaine, sont autant d'**opportunités** pour améliorer la mobilité, et particulièrement les déplacements des modes actifs.

De manière plus globale, le développement du territoire gembloutois doit s'inscrire dans les différents piliers de la durabilité :

-environnementale : résilience climatique, verdurisation, réduction de la pollution...

-sociale : prise en compte des besoins des plus vulnérables (enfants / aînés), amélioration de la santé, renforcement de la cohésion sociale et intergénérationnelle,

- économique : circularité, enjeu de limite des ressources...

» **Vers un plan d'action** : systématiser la prise en compte des enjeux mobilité dans les plans et projets urbanistiques ; étudier les demandes de permis au regard des orientations du PCM et du principe STOP, réaliser un document officiel d'exigences de base en matière de mobilité pour tous projets urbanistiques,...

IV. ENCOURAGER UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Objectif opérationnel n°15.

Améliorer et promouvoir les services de mobilité partagée - priorité 2

Afin d'atteindre les objectifs de report modal fixé par le Gouvernement wallon, il s'agira d'évaluer le potentiel de développement et de renforcement de **nouveaux services de mobilité**. À ce titre, il serait pertinent de réfléchir au développement d'un système **de vélos partagés**. Il est également possible de valoriser et faire connaître les services tels que le **taxi social**, et notamment ceux développés entre les particuliers (**covoiturage, partage de véhicules** entre particuliers). L'offre de voiture partagée en station pourrait être étoffée. La verdurisation du parc automobile doit s'accompagner d'un déploiement de bornes de recharges électriques.

La création d'une **centrale locale de mobilité**, dont le rôle serait de coordonner ces différents services, constituerait une opportunité intéressante. **L'accompagnement des citoyens** est en effet une étape nécessaire et importante en vue d'encourager un usage (plus) rationnel de la voiture individuelle.

Des **actions spécifiques** doivent également être envisagées à destination des travailleurs des entreprises présentes sur le territoire (en particulier dans le parc scientifique, les parcs commerciaux et dans le centre-ville).

La **promotion** et la **formation à l'usage** de modes de déplacements alternatifs à la voiture pourrait encore être développée. De fait, le diagnostic a révélé que la grande majorité des déplacements effectués sur le territoire communal se fait en voiture. Or 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. Il conviendra donc de renouveler, pérenniser et développer ces **communications** dans le temps.

Une attention particulière doit être faite de la part de la commune sur son **exemplarité**. La réalisation d'un **plan de déplacement d'administration** (incluant le CPAS) serait un bon incitant et un exemple à suivre prouvant aux citoyens la faisabilité de transformer la mobilité.

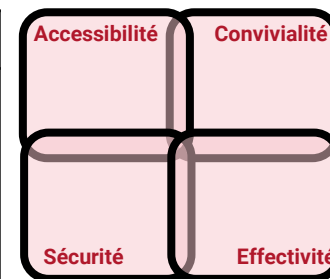
» **Vers un plan d'action** : développer la stratégie autopartage et vélopartage dans la commune ; enrichir la communication sur la mobilité ; soutenir la réalisation de plans de déplacements d'entreprise ; établir un plan de déplacement d'administration,...

SYNTHÈSE DES OBJECTIFS ET SUITE DE LA MISSION

SYNTHÈSE

Les **4 objectifs stratégiques** sont complémentaires, composés de **15 objectifs opérationnels**. Ils reflètent les **4 intentions transversales** à tous les objectifs (en **rouge, les 10 objectifs opérationnels prioritaires** – à « **hauts impacts** »), le tout étant ordonné suivant le principe STOP.

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



Ces objectifs transversaux concernent l'entité de Gembloux, mais peuvent aussi être portés par d'autres acteurs et partenaires.

DÉLIVRABLES DE LA PHASE 3

La phase 3 consiste à définir les actions à mener dans les 10 prochaines années.

Les encadrés  **Vers un plan d'action : (...)** ci-avant donnent des exemples d'actions qui pourront composer le plan.

Pour les 10 objectifs opérationnels prioritaires – à « hauts impacts », **des actions seront affinées et détaillées** via :

- un ensemble de cartes pour spatialiser les interventions (schémas directeurs, réseaux structurants,...) ou d'esquisses pour visualiser les aménagements proposés ;
- un degré de priorité dans la réalisation de ces actions ;
- l'identification des principaux acteurs et partenaires concernés ;
- ou encore une estimation de leur budget.

Pour les autres objectifs opérationnels, les actions possibles (parfois déjà en cours) seront esquissées plus succinctement.

Pour chaque action du plan, seront détaillés **des indicateurs de réalisation / mise en œuvre (valeurs cibles) ainsi que des indicateurs d'impacts (effet attendu)**. Ils permettront de pouvoir suivre la mise en œuvre du Plan communal de mobilité dans le temps notamment lors des réunions du Comité de Suivi PCM.

Par ailleurs, un **tableau de bord** complètera le rapport et permettra d'avoir en un coup d'œil un aperçu complet de l'ensemble des actions et des différents indicateurs précités. Ce tableau facilitera le suivi de la mise en œuvre du PCM.

Ce travail va être initié mais quelques actions apparaissent déjà incontournables : elles sont reprises dans le tableau de synthèse ci-après.

Un Plan Communal de Mobilité ne doit pas uniquement s'incarner dans des rapports écrits / fiches actions. C'est également et avant tout **une dynamique de travail et d'échanges** au sein de la commune avec les partenaires et citoyens qui doit s'inscrire dans le temps. En ce sens, les réunions et workshops qui pourront être initiés dans le cadre de la définition du plan d'actions constituent également des livrables à part entière de la phase 3.

DÉLIVRABLES DE LA PHASE 3 : LISTE ILLUSTRATIVE

Objectifs stratégiques	Objectifs opérationnels	Liste illustrative
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	Schéma directeur piéton (centre et villages)
	2. Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, et les connexions cyclables (communales et supra-communales)	Schéma directeur vélo (centre et villages) avec infrastructures (y inclus stationnement)
	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	Schéma directeur zone gare (y inclus PRU)
	6. Développer un réseau de MobiPoints sur le territoire	Schémas des MobiPôles / MobiPoints
	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	Esquisse d'aménagement
	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	Schéma directeur stationnement (centre et villages)
	11. Réfléchir à la structuration des axes à enjeux (avenue de la faculté, nœud routier N4/N29/nouveau quartier gare, N93, N912)	Stratégie de gestion / Esquisse
	12. Pacifier et apaiser le centre-ville et les cœurs de village	Plan de circulation/ vitesse (centre et villages)
	13. Organiser le flux des poids lourds sur le territoire	Plan de tonnage
	14. Articuler politique de développement urbain et mobilité (aménagement cohérent du territoire)	
	15. Améliorer et promouvoir des services de mobilité partagée	



Marie HAIN

marie@traject.be

+32 (0)4 68 19 01 62



Antoine SLUYSMANS

antoine@traject.be

