

## LOT 2 - FICHE-PROJET N°II.07

# DEFINIR UN PLAN GLOBAL POUR AMELIORER LA MOBILITE INTRA-VILLAGEOISE

### 1. DESCRIPTION SUCCINCTE DU PROJET

#### *Objectifs du projet*

La fiche vise à rassembler les actions possibles pour améliorer la mobilité, en particulier la mobilité douce, dans les villages et dans les quartiers. Elle a pour objectif :

- l'amélioration et la sécurisation des déplacements des modes doux (déplacements à pied, à vélo ou autres...) vers les commerces, les équipements en particulier les écoles, les arrêts de bus et de trains..., l'aménagement des sentiers et des trottoirs... ;
- la sécurité en particulier aux abords des écoles ;
- la cohabitation des différents usagers de l'espace public intra-villageois, par exemple la maîtrise du transit et des véhicules de grand gabarit dans les villages (cohabitation véhicules agricoles, bus...);
- l'amélioration du stationnement et de la fluidité de circulation...

#### *Pistes de concrétisation*

Il s'agira de :

- Réétudier de manière plus fine la mobilité dans chacun des villages, sous la forme d'un « **plan de mobilité** » de villages et de quartiers, en se basant sur l'inventaire des lieux villageois établis par le groupe de travail de la CLDR, sur la mise à jour de l'atlas des communications vicinales en cours d'élaboration par la Ville, sur un relevé plus précis des points problématiques (cf. Enquête réalisée récemment à Ernage par le biais d'Ernage animation) ;
- Identifier des **aménagements types** qui pourraient être réalisés au fur et à mesure des réaménagements de voiries dans les villages (ex. organisation du stationnement pour permettre le croisement des véhicules grand gabarit dans les rues étroites des villages, réflexion sur le stationnement avec les équipes expertes de la RW...) Utiliser le même type d'aménagements pour les voiries dans toute l'entité afin de proposer progressivement un « langage » urbanistique similaire et renforcer le sentiment d'identité local et d'appartenance à l'entité ;
- Identifier les zones pressenties pour **l'aménagement de zones 30 et d'espaces partagés**,

d'aménagements d'abords d'écoles... ;

- Identifier les mesures générales pour gérer les heures de pointe aux **abords des écoles**, dans tous les villages, et encourager les parents à déposer leurs enfants un peu plus loin pour ne pas encombrer les abords, mettre en place des groupes de ramassage des enfants en « pédibus » ou « vélobus » dans le cadre scolaire ;
- Identifier les **mesures spécifiques pour chacun des villages** : des villages ont déjà été cités comme problématiques, en particulier Lonzée (stationnement important dans un village rue, étroitesse des trottoirs, accès possible à l'école par des sentiers à réaménager...), ou encore Les Isnes ou Grand-Leez (opportunité de sentiers intra-villageois à réaménager...)...

## 2. JUSTIFICATION DU PROJET

Plusieurs fiches traitent déjà de la mobilité douce :

- celles qui prévoient l'aménagement des places de villages (Sauvenière, Lonzée, Grand-Leez, Isnes-les-Dames, Ernage...),
- d'autres qui ciblent des tronçons utilitaires à aménager en priorité (liaison vers la gare de St-Denis-Bovesse, liaison entre Walhain et Grand-Leez), liaison de Sauvenière vers le terrain de football, liaison entre Bossière et Gembloux...),
- ou encore la fiche qui prévoit l'optimisation du réseau de chemins et sentiers.

Il semblait toutefois pertinent à la CLDR pour répondre aux souhaits des habitants, de maintenir une fiche globale de réflexion et de propositions pour tenter de résoudre divers problèmes de circulation intra-villageoise et définir des principes généraux d'aménagements.

La question de la mobilité est cruciale dans chaque village ou quartier. De nombreuses remarques ont été mises en évidence par la population, les associations locales ou par la CLDR.

Cette problématique suggère à la fois des réponses ponctuelles spécifiques aux problèmes soulevés, mais elle amène aussi à une réflexion systématique qui peut être extrapolée à l'ensemble de l'entité. D'où cette fiche relativement globale, qui propose de décliner la réflexion par village dans un second temps.

Le projet aura pour incidence de favoriser l'utilisation des modes doux dans les villages, d'encadrer la présence des voitures, et d'améliorer la convivialité et la sécurité dans les villages.

Des liens sont clairement à établir avec les fiches traitant de mobilité douce évoquées ci-avant, en particulier celles qui traitent des espaces publics (place de Lonzée, de Sauvenière...), ainsi que les fiches de lot 3 favorisant l'usage du vélo ou des transports en commun, ou la liaison vers le terrain de foot de Sauvenière.

## 3. LIEN A LA STRATEGIE DU PCDR

Le fiche répondra en priorité aux objectifs de mobilité, mais elle aura aussi pour impact d'améliorer le vivre ensemble.

Obj. 1.1. Gembloux, sa ville, ses villages : renforcer les liens, l'identité locale et le vivre ensemble

Obj. 1.2. Améliorer la vie associative et culturelle

Obj. 1.3. Poursuivre et améliorer l'aménagement et le fonctionnement des lieux de rencontre, intergénérationnels

Obj. 2.1. Gembloux sur Orneau : s'appuyer sur la structure écologique, paysagère et identitaire des cours d'eau

Obj. 2.5. Préserver l'environnement rural, le patrimoine bâti et le paysage

**Obj. 3.1. Gembloux en mouvement : renforcer un réseau multimodal**

**Obj. 3.2. Favoriser l'usage des modes doux**

**Obj. 3.3. Améliorer la sécurité, la fluidité et le stationnement**

**Obj. 3.5. Communiquer, sensibiliser et éduquer (en matière de mobilité)**

Obj. 4.4. Communiquer, renforcer les liens entre agriculteurs et habitants

Obj. 5.1. Gembloux : renforcer l'attractivité, la vocation historique, scientifique et culturelle

## 4. IMPACTS DU PROJET SUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE

### *Aspects sociaux et culturels*

Par l'amélioration de la sécurité des usagers, de la fluidité et de la bonne cohabitation des différents modes de déplacements dans les villages, le projet aura pour impact l'amélioration du vivre ensemble. Il rendra les centres de village plus conviviaux et plus sécurisants.

La manière de trouver les solutions optimales pourra se faire en rassemblant les différents acteurs impliqués pour trouver un terrain d'entente et une solution qui rencontre les souhaits du plus grand nombre.

Bien sûr, les propositions pourraient amener à devoir changer certains comportements, certaines manières de stationner dans les rues du village et à proximité des écoles par exemple.

### *Aspects environnementaux*

Le projet encourage à l'usage des modes doux dans les villages, ce qui devrait permettre de limiter les déplacements motorisés internes. Les impacts seront positifs sur la consommation d'énergie et la pollution.

### *Aspects économiques*

A priori, les impacts économiques directs du projet seront faibles.

## 5. LOCALISATION ET STATUT

La fiche concerne a priori l'ensemble des villages et quartiers du territoire communal.

Certains aménagements peuvent toutefois déjà être ciblés dès ce stade dans certains villages (voir ci-après, programmation et phasage).

## 6. PORTEURS DE PROJET ET PARTIES PRENANTES

### *Porteur du projet*

Ville de Gembloux  
Membres de la CLDR

### *Parties prenantes*

Ecoles,  
Associations villageoises  
Associations spécifiques pour la sécurité des modes doux (Marginabo...)  
Associations de cyclistes (GRACQ, Pro Vélo...) et d'utilisateurs des transports en commun  
Commission communale de sécurité routière (CCSR)  
Citoyens  
Autres acteurs locaux éventuels (entreprises locales, agriculteurs circulant dans le village...)  
Police, pompiers, services de secours

## 7. PROGRAMME DE REALISATION

### *Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche*

- La fiche a été retenue en lot 2, les mesures de mobilité douce sont prioritaires mais telle que formulée, la fiche nécessite une analyse systématique de chaque village pour y déterminer les priorités à réaliser.

### *Etat du dossier (ce qui a déjà été réalisé)*

- Des travaux sont déjà en cours, menés par la Ville ;  
Une entreprise a été désignée (marché stock pour trois ans) pour réaliser des aménagements de sécurité aux entrées des villages (chicanes, ralentisseurs, plateaux...) ;  
Un budget de 350.000 € est alloué annuellement pour la réparation de trottoirs ;  
Des travaux sont encore prévus aux abords des écoles (Ernage notamment) ;
- Inventaire des lieux villageois établis par le groupe de travail de la CLDR ;
- Mise à jour de l'atlas des communications vicinales en cours d'élaboration par la Ville ;

- Dans certains villages comme à Ernage, l'inventaire des problèmes de mobilité a été complété par une enquête réalisée par les associations locales.

### *Planification, descriptif de la mise en œuvre et phasage*

- Réétudier de manière plus fine la mobilité dans chacun des villages, sous la forme d'un « plan de mobilité » de villages et de quartiers ;
- Identifier des aménagements types qui pourraient être réalisés au fur et à mesure des réaménagements de voiries dans les villages (ex. organisation du stationnement pour permettre le croisement des véhicules grand gabarit dans les rues étroites des villages...) ;  
Utiliser le même type d'aménagements pour les voiries dans toute l'entité afin de proposer progressivement un « langage » urbanistique similaire et renforcer le sentiment d'identité local et d'appartenance à l'entité ;
- Identifier les zones pressenties pour l'aménagement de zones 30 et d'espaces partagés, d'aménagements d'abords d'écoles... ;
- Identifier les mesures générales pour gérer les heures de pointe aux abords des écoles, dans tous les villages, et encourager les parents à déposer leurs enfants un peu plus loin pour ne pas encombrer les abords ;
- Contrôler le stationnement des véhicules : matérialiser les emplacements de façon à aménager des dégagements à intervalles réguliers, empêcher le stationnement sur les trottoirs...

Identifier les mesures spécifiques pour chacun des villages, notamment :

- **Lonzée :**  
désengorger la rue de l'Eglise, aménager la place de l'Eglise (voir fiche projet spécifique) ;  
organiser des parkings de délestage pour les écoles ;  
réactiver le sentier 59 qui va de la gare aux écoles (solution partielle au parking en heures scolaires) ;
- **Les Isnes :**  
réactiver les sentiers 16a et 16b pour renforcer le maillage de sentiers dans le cœur du village ;  
améliorer la signalisation pour orienter les poids lourds hors du village et gérer les traversées du village, pour préserver le village du trafic de transit ;
- **Sauvenière :**  
renforcer un maillage de sentiers en boucle autour de la place du Sablon (voir fiche I.01) ;  
créer de nouveaux petits itinéraires pour rejoindre le terrain acquis par Natagora, moyennant la création d'un petit pont sur l'Orneau et négocier un accès vers la rue du Trichon ;  
acquérir un terrain le long de la rue du Trichon pour renforcer la présence de petits espaces verts au cœur du village, proche de la place du Sablon ;
- **Beuzet :**  
améliorer la sécurité et les relations entre les différents modes de déplacements à proximité du passage à niveau rue de la Station ;  
prolonger les trottoirs ;
- **Grand-Leez :**  
renforcer et entretenir le maillage des sentiers au cœur du village ;
- ...

### Démarches administratives à réaliser

- ...

### Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé.

- Entretien des voiries, des sentiers, des zones de parking et penser à la signalisation ...

## 8. EVALUATION (EN RELATION AVEC LES OBJECTIFS VISES ET LES EFFETS ATTENDUS)

**Indicateurs de réalisation** : Indicateurs mesurant les effets directs issus des actions et projets mis en œuvre - Comment saura-t-on que le projet a bien été mis en œuvre ?

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre,...)
Réalisation des études	OK	Rapport annuel du PCDR Identification des mesures générales et particulières à mettre en place, pour l'entité et pour chaque village concerné
Réalisation des aménagements	OK	Rapport annuel du PCDR Réalisation effective d'aménagements dans les villages : réouvertures de sentiers, fléchages, marquages au sol, aménagements...

**Indicateurs de résultat** : Indicateurs mesurant le résultat direct et immédiat d'une intervention sur le public cible – Quels sont les effets du projet ?

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible	Source de vérification (document, rapport, carnet, registre,...)
Adéquation et efficacité des aménagements réalisés	satisfaction	Questions aux relais locaux (CLDR, police, écoles...) Améliorations sensibles des problèmes de mobilité dans les villages, constat de fluidité du trafic, constat des modifications de comportements concernant le stationnement
Fréquentations des chemins et sentiers entretenus et aménagés dans les coeurs de villages	Min 3 pers / jour et évolution positive	Comptages, personnes relais