

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE DE MONT-SAINT-GUIBERT

Phase 2 – Définition des objectifs du PCM



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

**SPW**

Date : 10/01/2018



Titre	Plan communal de mobilité de la Ville de Mont-Saint-Guibert
Adjudicateur	Ville de Mont-Saint-Guibert - SPW
Personne de contact adjudicateur	Mme Dumont Mme Gany
Soumissionnaire	Tractebel (Tractebel Engineering S.A.) Avenue Simon Bolivar 34-36 - 1000 Bruxelles T +32 2 773 99 11 - info@tractebel.engie.com
Personne de contact soumissionnaire	M. Thibaud Hilmarcher + 32 2 773 78 00 – <a href="mailto:thibaud.hilmarcher@tractebel.engie.com">thibaud.hilmarcher@tractebel.engie.com</a>
Date	11/01/2018
Numéro de version	1
Numéro du projet	P.011033



# QUALITÉ



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

Version	Date	Remarques
1	11/01/2018	Première version du rapport de la définition des objectifs du PCM

## RESPONSABILITE DOCUMENT

Auteur(s)	Florian van Quickelberghe, Gauthier Blicq	Date 11/01/2018
Vérificateur(s) du document	Thibaud Hilmarcher	Date 15/01/2018

## INFORMATION DU FICHIER

Nom du fichier	PCM-MSG-RapportP2_V1.docx
Dernière sauvegarde	17/01/2018



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Introduction</b>	<b>2</b>
<b>2. Formulation des problèmes et des enjeux majeurs de la mobilité à Mont-Saint-Guibert</b>	<b>3</b>
<b>3. Orientation et objectifs définis lors du pré-diagnostic</b>	<b>6</b>
<b>4. Définition des objectifs du PCM</b>	<b>9</b>
4.1 Tous modes confondus	9
4.2 Modes actifs	10
4.3 Transport en commun	13
4.4 Circulation automobile	14
4.5 Stationnement	15
4.6 Alternatives à la voiture individuelle	15
<b>5. Définition des critères d'évaluation et attribution de valeurs-cibles</b>	<b>17</b>
<b>6. Définition des tâches à réaliser en phase 3</b>	<b>22</b>
<b>7. Conclusion</b>	<b>27</b>

# 1. INTRODUCTION

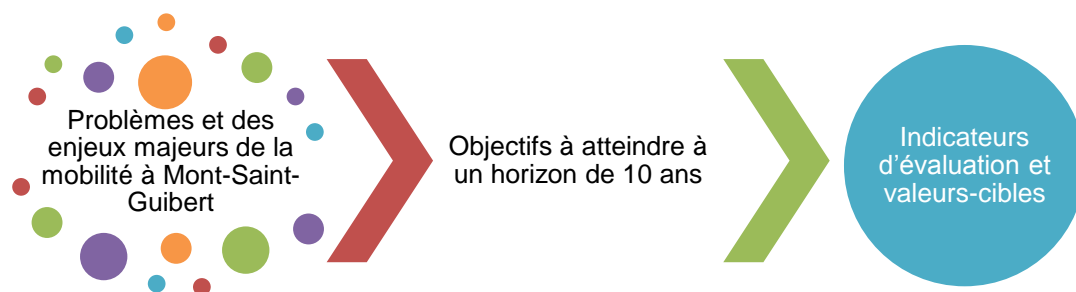
Le diagnostic a permis de mettre en évidence les dysfonctionnements relatifs aux réseaux de transport de chaque mode et aux enjeux en matière de stationnement, de sécurité routière et de mobilité scolaire. Le diagnostic a été établi en intégrant au mieux les préoccupations des nombreux acteurs consultés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

Sur base du diagnostic, un ensemble d'objectifs pour le plan communal de mobilité sont sélectionnés, constituant dès lors les options de principe à poursuivre pour la suite de l'étude. Ces objectifs définissent **la situation désirée à un horizon de 10 ans**. Les moyens pour y parvenir et le planning de réalisation seront traités dans le cadre de la phase 3 de l'étude (Plan d'actions).

Les objectifs du plan s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux suivants :

- Renforcer l'**accessibilité** des différentes parties du territoire communal - en particulier celle des lieux fortement fréquentés -, et améliorer la **mobilité** de tous les utilisateurs qui s'y déplacent, y compris les usagers faibles ;
- Améliorer la **sécurité routière** pour tous les utilisateurs des voiries, et en particulier celle des usagers faibles ;
- Améliorer la **qualité de vie** en diminuant les nuisances dues au trafic, en améliorant la qualité et la convivialité des espaces publics et en développant un maillage efficace des cheminements doux ;
- Permettre le **développement harmonieux de la commune**, en conciliant les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité.

La définition des objectifs se réalise en trois temps :



Les objectifs développent l'ambition du PCM dans les domaines de l'accessibilité, de la mobilité, de la sécurité routière, de la qualité du cadre de vie et de respect de l'environnement, en cohérence avec le développement territorial à un horizon de 10 ans.

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

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



## 2. FORMULATION DES PROBLÈMES ET DES ENJEUX MAJEURS DE LA MOBILITÉ À MONT-SAINT-GUIBERT

La première étape de la Phase 2 se base sur l'analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces) réalisée à l'issue du diagnostic. L'exploitation de cette analyse permet de formuler les problèmes et enjeux majeurs de la mobilité à Mont-Saint-Guibert.

Tableau 1 : Problèmes et les enjeux majeurs de la mobilité à Mont-Saint-Guibert

<b>Faiblesses générales</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Localisation des pôles communaux générateurs de déplacements</li> <li>▪ Localisation de la commune sur un nœud de la mobilité routière</li> <li>▪ Heures de pointes très marquées sur les grands axes et axes locaux</li> <li>▪ Alternatives en transports en communs peu attractives : faiblesse de l'offre</li> <li>▪ Difficultés de connexion entre centre et villages</li> <li>▪ Barrière du chemin de fer</li> <li>▪ Relief</li> <li>▪ Manque de gestion des flux engendrés par les générateurs de déplacements</li> </ul>
<b>Faiblesses des modes actifs (piétons et vélos)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vitesse et trafic de transit</li> <li>▪ Topographie et déclivités</li> <li>▪ Existence de barrières urbaines (chemin de fer, N4, N25)</li> <li>▪ Accessibilité de la gare (quais)</li> <li>▪ Qualité des traversées</li> <li>▪ Qualité des trottoirs (obstacles, largeurs, revêtement)</li> <li>▪ Suppression cheminement le long du chemin de fer</li> <li>▪ Manque de continuité et de lisibilité dans les cheminements piétons et dans les itinéraires cyclables (y compris entre village)</li> <li>▪ Absence d'itinéraires cyclables communaux balisés vers les pôles (Axis Parc, écoles)</li> <li>▪ Absence d'aménagement sécurisé à destination et proximité des écoles</li> </ul>
<b>Faiblesses des transports en commun</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faiblesse de l'offre chemin de fer</li> <li>▪ Non cadencement des lignes bus et offre limitée</li> <li>▪ Ralentissement à certains carrefours et sur la N4, N25</li> <li>▪ Vitesse commerciale</li> <li>▪ Desserte en TC des pôles</li> <li>▪ Qualité des équipements des arrêts de Transport en commun</li> </ul>
<b>Faiblesses de la circulation automobile</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vitesses excessives dans les villages et sur les axes pénétrants</li> <li>▪ Trafic de transit et itinéraires d'évitement présents par la commune</li> <li>▪ Manque de zones 30 et d'aménagements physiques pour les zones 30 existantes</li> <li>▪ Centre-ville saturé aux heures de pointe en lien avec les écoles et le trafic de transit</li> <li>▪ Trafic de transit sur les voiries de campagnes</li> </ul>

### **Faiblesses des alternatives à la voiture individuelle**

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

### **Faiblesses du stationnement**

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



### 3. ORIENTATION ET OBJECTIFS DÉFINIS LORS DU PRÉ-DIAGNOSTIC

Un pré-diagnostic a été établi par la Ville de Mont-Saint-Guibert en 2015 et reprenait les enjeux suivants.

Enjeu	Constat	Localisation	Actions déjà mises en œuvre et/ou envisagées
La vitesse	Vitesses trop élevées malgré de nombreux aménagements déjà réalisés (plateaux, coussins berlinois, dévoiements, ronds-points, radars-préventifs).	Echelle de la commune	Aménagement de la rue Fond Cattelain Marquages routiers pour matérialiser des zones de stationnement (dévoiement) rue Musette et rue Auguste Lannoye.
	Vitesses trop élevées	Grands axes	Aménagements de parkings en quinconce
Le transit	La commune sert d'itinéraires de fuite dus aux ralentissements sur la RN4, au transit de Villeroux vers l'E411 ou RN25	Axes principaux et secondaires de la commune Voiries secondaires	Aménagement séquence +2 ronds-points rebroussement Carrefour à feux Tunnel sous carrefour RN4/RN25
Le stationnement	Parking provisoire inesthétique, mais stationnement nécessaire à la survie du commerce de proximité au centre. Le maintien d'un front bâti serait préférable.	Grand rue	Étudier l'opportunité
	Stationnement peu lisible et désorganisé	Grand Place	Aménagement pour ralentir le trafic Grand-Place Objectifs d'un nouvel aménagement : Créer un espace convivial, Maintien de la traversée automobile,

			Trouver des poches de parkings (pour commerces et pour logement (division de logements induit augmentation du nombre de véhicules).
	La partie étroite, et la plus peuplée, de la rue de la Houssière est encombrée par le parcage des voitures des riverains, réduisant le passage à un seul sens.  Cette situation est surtout problématique aux heures de pointe et engendre un vif sentiment d'insécurité pour les riverains.	Rue de la Houssière	Étudier l'opportunité
<b>Accessibilité aux établissements scolaires rue des Hayeffes</b>	Saturation du réseau aux heures de pointes	Rue des Hayeffes	Étudier l'opportunité
<b>Les piétons</b>	Voiries étroites, stationnement anarchique, sentiment d'insécurité, désertion du centre	Centre/bourg	Un projet d'aménagement de l'axe structurant (Grand'Place /Grand'Rue vers la rue de la Station) en voirie partagée existe
	*Envahissement de certains trottoirs par le stationnement de voitures. * Aménagement rue de Nil ont réduit vitesse mais envahissent espace piéton * Aménagement trottoirs PMR rue Haute (Marcq N4 & N4 Rose)	Reste de la commune	Étudier l'opportunité

<p><b>La gare</b>  <b>Accessibilité aux quais : proposition d'aménagement multimodal</b></p>	<p>Sentiment d'insécurité  Manque d'accessibilité</p>	<p>Gare de Mont-Saint-Guibert</p>	<p>Cheminement piéton Alvau - vers Hayeffes  Création d'un nouveau quai  Nouvelle clôture pour éviter traversée des voies  Aménagement parking pour navetteurs/Cambio  Passage sous voie : une seule voie automobile  + aménagement piéton plus convivial</p>
--	---	-----------------------------------	---

## 4. DÉFINITION DES OBJECTIFS DU PCM

### 4.1 Tous modes confondus

#### ***Accompagner le développement urbain, économique et commercial du territoire de MSG, tout en maîtrisant les impacts de ces développements sur la mobilité***

La population de Mont-Saint-Guibert connaît une forte croissance ininterrompue depuis les années 2000. De nombreux projets immobiliers sont en cours de réalisation ou de conception et contribueront notablement à la poursuite de cette croissance dans les années à venir.

Il est important d'accompagner ce développement, tout en maîtrisant les impacts de ces développements sur la mobilité ; favoriser l'urbanisation des zones bénéficiant d'une bonne accessibilité, créer les conditions favorables aux développements urbains et économiques via une gestion optimale du stationnement ou des livraisons par exemple, etc.

#### ***Renforcer les liens entre les différents pôles de la commune***

La population de Mont-Saint-Guibert n'est pas répartie de manière homogène sur le territoire communal. Il est donc important de renforcer les liens (pour tous les modes) entre les différents pôles de la commune : centre-bourg, villages, zones d'activités dont Axis Parc, zones commerciales le long de la N4, etc.

#### ***Concevoir un plan de circulation pour tous les modes à l'échelle de la commune***

La conception d'un plan de circulation à l'échelle de la commune est un préalable à la rencontre de plusieurs objectifs relatifs à l'amélioration de l'accessibilité, de la qualité de vie et de la sécurité routière. Il importe en effet de définir les principes d'organisation du réseau routier (secteurs dans lesquels la circulation en transit doit être modérée ou interdite, axes où la priorité est donnée aux transports en commun...) avant d'être à même de spécifier les aménagements physiques à y apporter, ainsi que les modalités d'organisation : règles de priorité, aménagement des carrefours, mise en place de feux directionnels, ...

Le plan de circulation prendra en compte toutes les catégories d'utilisateurs. Il fournit dès lors une « vue d'ensemble » des actions à entreprendre sur le plan de l'aménagement et de l'organisation des infrastructures de transport, qui devront être ensuite déclinées dans un ensemble d'actions spécifiques. Dans ce cadre une attention sera portée sur les pôles intermodaux tels que les gares d'Ottignies et Louvain la Neuve et les liens avec la commune de MSG.

Etudier l'opportunité de créer des zones à allure modérée, pour une meilleure convivialité et sécurité notamment dans le centre bourg et à proximité des écoles.

Etudier par exemple des solutions innovantes d'axe permettant la mixité piétons/voiture en fonction des saisons (été piétonnier/hiver voiture) ou des jours de la semaine (samedi piétonnier).

#### ***Entreprendre un travail d'information, de sensibilisation et d'éducation pour favoriser l'évolution des mentalités***

Parallèlement aux objectifs d'amélioration des réseaux de transport, et compte tenu de la croissance continue de la demande de déplacements motorisés, la Commune ne peut pas faire l'économie d'une réflexion de fond visant à conscientiser les citoyens sur la nécessité

d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme, dans une optique de mobilité durable.

Il s'agit d'un travail de longue haleine dont les résultats ne seront perceptibles qu'à long terme. Certaines initiatives en ce sens ont déjà été entreprises à différents niveaux, tel que l'utilisation du site de la Commune et du bulletin pour communiquer au sujet de la mobilité, ...

### ***Intégrer les projets dans un plan de circulation***

Il est important d'accompagner le développement des projets qu'ils soient de type immobiliers, économiques ou en lien direct avec la mobilité. Il s'agit dans le développement du plan de circulation à l'échelle de la commune de maîtriser les impacts de ces développements sur la mobilité ; favoriser les liens avec les autres modes que l'autosolisme, assurer des liaisons douces qualitatives et gérer l'impact sur le trafic et le stationnement.

## **4.2 Modes actifs**

### **4.2.1 Piétons et PMR**

Toute personne qui se déplace débute et termine son voyage à pied. C'est pourquoi une attention doit être accordée aux cheminements piétons. Il faut prendre en considération les modes doux lors de toute proposition d'aménagements concrets, tels que pistes cyclables, passages piétons, éclairage, ...

### ***Développer le réseau des cheminements piétons en valorisant et réaménageant les venelles et impasses débouchantes***

Le réseau des cheminements piétons, accessibles à tous, y compris aux PMR est morcelé. Il existe une réelle opportunité de développer ces réseaux à Mont-Saint-Guibert à condition d'en assurer la lisibilité et le rendre attractif. Il convient d'en assurer la continuité en prenant en compte les normes d'accessibilité dans l'aménagement des itinéraires structurants pour piétons.

L'intérêt d'un tel réseau est d'assurer les liaisons piétonnes en toute sécurité entre les parties résidentielles de la commune et les pôles de la commune tels que la gare, les commerces du centre, les écoles, les équipements et les arrêts de transports en commun. Le fléchage directionnel a pour but d'orienter et de conseiller les piétons et les cyclistes des itinéraires privilégiés vers des zones d'activités (commerces, centres sportifs...).

Un réseau structurant et cohérent de cheminements piétons répondant à la fois à la fonction utilitaire des déplacements et à la fonction récréative doit être défini. Les impasses débouchantes seront valorisées et intégrées au réseau et l'adaptation des panneaux devra être faite. Idem pour les venelles et sentiers.

### ***Adapter et sécuriser les traversées (devant les écoles, chemin de fer, axes dangereux)***

Un effort doit être entrepris pour réduire les effets barrières qui traversent la commune. Une analyse systématique des ruptures de continuité que constituent notamment les grands axes (N4 par exemple), le chemin de fer (tunnels sous voie) devrait être faite, dans le but d'assurer la continuité des itinéraires piétons.

Une analyse des traversées (et cheminements) à proximité des écoles doit permettre d'identifier les aménagements qui seront nécessaires pour que ces pôles soient prioritairement accessibles au mode piéton en toute sécurité.



### ***Améliorer l'accessibilité des pôles et prioritairement les écoles pour les piétons***

En lien avec les objectifs précédemment définis, les pôles tels que les écoles, les commerces mais aussi les arrêts de transports en communs doivent être facilement accessibles sans rupture et selon un parcours lisible, raccourci et sécurisé.

### ***Rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et PMR***

L'espace public de Mont-Saint-Guibert montre une forte présence de la voiture tant pour la circulation que pour le stationnement. Dans certains cas extrêmes, les piétons ne disposent pas de cheminements ou trottoirs adaptés. Il s'agit ici de rééquilibrer le partage de l'espace public pour garantir une place suffisante aux piétons et PMR. Au-delà des seuls aménagements de voiries, il s'agit que ces aménagements soient respectés et ne présentent pas d'obstacles.

## 4.2.2 Vélo

La pratique du vélo est encore fortement marginale à Mont-Saint-Guibert en lien avec différents facteurs tels que la topographie, les habitudes comportementales et les infrastructures. Sur ce dernier point, le diagnostic montre la présence d'une infrastructure cyclable (pistes cyclables, SUL, points-nœuds, parking à la gare), incontournable atout pour encourager ce mode de déplacement. Le propos est ici de valoriser et compléter ces infrastructures existantes pour faire du mode vélo un incontournable de la mobilité locale.

Par ailleurs l'importante population scolaire constitue un réservoir considérable de cyclistes potentiels pour autant que l'infrastructure leur permette de se déplacer en toute sécurité. L'avènement du vélo électrique est notamment une occasion de réellement mettre les habitants en selle en leur offrant une infrastructure confortable et sûre qui permet de faire fi de la topographie locale.

### ***Mettre en œuvre un réseau cyclable communal structurant (en lien avec le réseau provincial)***

La Wallonie a entrepris la définition des itinéraires de liaison entre des pôles établis dans le cadre du SDER et fixer des priorités en termes d'investissement. Bien entendu, le maillage ainsi proposé devra atteindre des standards minimums au niveau de la sécurité, du confort et de la qualité paysagère.

Un réseau cyclable communal structurant vise à s'intégrer dans ces itinéraires, à les compléter localement et permettrait de relier entre elles les différentes fonctions de la commune telles que les villages, les commerces, les écoles et les pôles de loisirs. Ceux-ci remplissent à la fois un rôle de liaison entre les itinéraires régionaux et de ramification de ces derniers sur le territoire communal.

Sur les grands axes constituant le réseau cyclable structurant de la commune où la largeur des voiries le permet, des aménagements sécurisés devraient être généralisés. Ceci permettrait d'impulser une réelle dynamique de report modal via un partage de l'espace public plus favorable aux modes actifs, le développement du stationnement vélo sécurisé, la mise en place d'une signalétique adaptée, etc.

### ***Généralisation du brevet du cycliste dans les écoles et partenariat avec Pro-vélo pour l'initiation vélo-traffic aux adultes***

Si Mont-Saint-Guibert veut devenir une ville « vélo dynamique » et mettre en place une politique vélo efficace, elle doit envisager de se faire accompagner par des structures telles que Pro-vélo pour former les enfants dans les écoles, les citoyens et les employés des entreprises nivelloises afin qu'ils acquièrent les techniques et la confiance nécessaire pour se déplacer à vélo en ville en toute sécurité.

### ***Assurer la continuité des aménagements sur les grands axes et à destination des pôles (Axis parc-Louvain-la-Neuve, Corbais, Hévíllers...)***

Le diagnostic montre qu'il n'est pas question à Mont Saint Guibert d'absence d'infrastructures cyclables mais davantage de discontinuités. Des chaînons manquants ont été identifiés et il est important de les traiter pour assurer des liaisons complètes vers les villages de la commune, l'Axis parc de manière sécurisée mais également en lien avec les réseaux des communes alentours et vers les pôles (ex : gare de Louvain la Neuve) extérieurs.

### ***Mettre en place des infrastructures de stationnement pour les vélos***

Les dispositifs de stationnement pour les vélos doivent être organisés de manière coordonnée avec les itinéraires régionaux, communaux et les pôles de Mont Saint Guibert (gare, écoles, zones d'équipement, Axis Parc). Une signalisation de ces infrastructures de stationnement doit aussi être envisagée depuis les itinéraires points-nœuds et l'Euro RaVel.

Pour les habitants qui ne disposent pas de garage, une solution de stationnement sécurisée (velo-boxx...) doit être analysée et mise en place si un engouement est perceptible.

### ***Améliorer la traversée pour les cyclistes des barrières : chemin de fer, N4, N25***

Un effort doit être entrepris pour réduire les effets barrières qui traversent la commune. Une analyse systématique des ruptures de continuité que constituent notamment le chemin de fer, la N4, la N25 devrait être faite, dans le but d'assurer la continuité des itinéraires cyclables qui traversent ces boulevards.

### ***Faciliter l'accès des chemins agricoles***

Mont-Saint-Guibert dispose d'une formidable opportunité pour valoriser les cheminements cyclables au travers des chemins agricoles présents sur l'ensemble du territoire. Ceux-ci constituent des parcours raccourcis et séparés des circulations automobiles. La facilitation des accès de ces cheminements pour les cyclistes permettra de développer fortement l'usage du vélo au sein de la commune.

### ***Généraliser les sens uniques limités***

Ces sens uniques limités (SUL) permettent aux cyclistes d'éviter les détours. Bien conçus, ils offrent en outre des avantages en termes de sécurité pour les cyclistes. Ces derniers peuvent notamment établir un contact visuel avec les automobilistes.

## 4.3 Transport en commun

### ***Favoriser l'utilisation des transports en commun pour rejoindre les pôles internes et extérieurs de la commune***

Il convient de localiser les lieux d'activités et les gares (LLN) en rapport au réseau de transport en commun afin de faire en sorte de répondre au mieux à la demande de déplacement et d'améliorer l'accessibilité des pôles en transport en commun via des cheminements sécurisés et balisés entre le pôle et l'arrêt, par exemple.

### ***Améliorer les liaisons en transport en commun depuis toute la commune vers les écoles et pôles***

Des liaisons en transports en commun directes entre les villages, les écoles, les gares (y compris LLN) ou l'amélioration des fréquences devraient être envisagées afin de favoriser l'utilisation des transports en commun dans la commune.

Le diagnostic a relevé une plus faible desserte en transport en commun dans certains villages de la commune. L'analyse des possibilités d'améliorer la desserte de ceux-ci devrait être faite en collaboration avec le TEC.

### ***Améliorer les connexions entre les transports en commun : chemin de fer et bus***

Les réseaux TEC et SNCB ne peuvent être organisés autour des seuls besoins de Mont-Saint-Guibert. Il est toutefois possible d'assurer que des correspondances puissent exister dans des conditions confortables (temps d'attente, espaces d'attente). La réflexion doit être étendue à la gare de Louvain la Neuve qui polarise le Nord du territoire communal et qui offre davantage de fréquence vers Bruxelles.

### ***Favoriser l'intermodalité vélo-train, voiture-train***

L'objectif ne consiste pas à polariser des navetteurs extérieurs à la commune qui souhaiteraient prendre un train depuis une des gares de MSG. L'intermodalité voiture-train doit répondre à un besoin marginal d'utilisateur pour lesquels les intermodalités bus-train, vélo-train ne sont pas possibles.

L'intermodalité vélo-train sera valoriser via le développement de l'infrastructure cyclable à destination des gares (y compris LLN) et des emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos.

### ***Traiter les carrefours impactant la vitesse commerciale des bus***

Le diagnostic a identifié les points noirs pour la circulation des bus sur le territoire communal à certains carrefours sur la N4 et N4/N25 notamment et des problèmes de congestion sur les grands axes (N4). Le traitement des carrefours en accordant une priorité aux TC permettront de les rendre plus attractifs, compétitifs c'est-à-dire de réels leviers pour encourager un transfert modal vers ce mode.

### ***Adapter les arrêts mal conçus et sous équipés***

Si certains arrêts ont été mal conçus, une adaptation doit être proposée. Des améliorations en termes d'équipements des arrêts sont également nécessaires mais doivent se faire en coloration avec les cheminements piétons vers ces arrêts.

### ***Favoriser l'utilisation du train***

Mont-Saint-Guibert dispose d'un atout incontournable : le train. Toutefois, l'offre est insuffisamment attractive pour convertir de nombreux navetteurs. Une double réflexion doit être posée pour à la fois valoriser les 2 gares du territoire et faciliter l'accès à la gare de LLN qui bénéficie de l'arrivée du RER, et plus particulièrement l'augmentation des fréquences des services.

Traiter de manière globale ce sujet doit permettre de valoriser les synergies et non créer de la concurrence.

## **4.4 Circulation automobile**

### ***Lutter contre le trafic de transit lié à l'évitement des axes saturés : organiser l'accès à la commune***

Certains itinéraires, des voiries de campagnes ou le centre-bourg sont empruntés par les automobilistes qui souhaitent éviter les axes congestionnés. Le problème est que ces voiries ne disposent pas du rôle ou des caractéristiques pour accueillir ce trafic de transit. Cet aspect peut être résolu en partie par le plan de circulation, mais requiert aussi un réaménagement de certaines voiries et une modification de la vitesse maximale autorisée. Une signalisation directionnelle adaptée permet d'orienter les automobilistes et livreurs vers les pôles par les voies du réseau primaire et éviter le trafic de transit.

### ***Fluidifier et participer à limiter la congestion sur les grands axes (capacité, gestion des feux, carrefours, accès)***

Les principaux axes (N4, N25), abords de l'Axis Parc sont saturés aux heures de pointe. Des solutions infrastructurelles et organisationnelles peuvent être analysées pour fluidifier le trafic et donc éviter les comportements d'évitement qui créent le trafic de transit sur la commune.

La problématique de la N4 et des accès aux commerces doit être traitées pour fluidifier le trafic sur cet axe (en lien avec le carrefour à feux).

### ***Pacifier la circulation automobile au centre et aux abords des écoles***

Des excès de vitesse sont régulièrement observés. Pacifier le trafic sur les axes pénétrants de la commune et dans les quartiers résidentiels est essentiel pour renforcer la convivialité.

### ***Pacifier les abords des écoles en augmentant la visibilité et le nombre de zones 30***

La commune dispose de zones 30 mais la vitesse maximale est souvent dépassée par les automobilistes, parfois, simplement parce que l'aménagement de la zone n'est pas assez distinctif.

### ***Organiser la circulation interne en tenant compte des flux des projets***

Voir objectifs tous modes : ***Concevoir un plan de circulation pour tous les modes à l'échelle de la commune et Intégrer les projets dans un plan de circulation***

## 4.5 Stationnement

### ***Réorganiser le stationnement à l'échelle de la commune. Partage de l'espace public***

De même que pour l'objectif traitant du partage de l'espace public pour que ce dernier accorde davantage d'espace aux piétons, il convient à Mont-Saint-Guibert de s'interroger sur la place du stationnement.

Généralement l'offre en stationnement en voirie à Mont-Saint-Guibert est suffisamment dimensionnée mais la localisation et l'organisation peut être repensée. En coordination avec le développement des cheminements piétons visant à faciliter la marche, raccourcir certaines distances, il est possible de déplacer des emplacements de stationnement sans impact négatif sur l'accès aux pôles, commerces, gare...

Le stationnement, lorsque l'espace disponible est limité doit devenir la variable d'ajustement qui est aujourd'hui souvent la place accordée aux piétons et PMR.

### ***Organiser le stationnement et les accès aux pôles (gares, Axis Parc, N4 Corbais)***

Ces pôles souffrent de la problématique du stationnement. Des propositions organisationnelles, infrastructurelles et relatives aux accès doivent être formulées.

### ***Faire respecter les interdictions de stationnement (surtout sur trottoirs, pistes cyclables)***

Pour des raisons liées à la fois au confort et à la sécurité des utilisateurs, il est absolument nécessaire de faire respecter l'interdiction de stationnement au droit des arrêts d'autobus, aux carrefours, sur les passages pour piétons et sur les emplacements réservés aux PMR.

Des mesures de contrôle doivent être mises en place. Des aménagements physiques peuvent également lutter contre l'incivilité des automobilistes.

### ***Organiser le stationnement et les déposes minutes aux abords des écoles***

Pour pouvoir fonctionner de manière optimale, une zone de dépose-minute nécessite un aménagement soigné et des mesures d'accompagnement.

### ***Organiser les parkings de covoiturages***

Il manque de parkings de covoiturage aux abords de la sortie d'autoroute. Créer davantage de stationnement évitera du stationnement sauvage, avec tout ce que cela entraîne, comme de l'insécurité, mais en plus, cela donnera de la visibilité aux candidats au covoiturage.

## 4.6 Alternatives à la voiture individuelle

### ***Développer des alternatives à la voiture individuelle.***

Il est essentiel de tirer parti du développement des modes partagés, et des possibilités offertes par les nouvelles technologies, pour développer de nouvelles alternatives à la voiture individuelle.

### ***Promouvoir le covoiturage auprès de différents publics-cible (parents, travailleurs)***

Plateforme de covoiturage mise en place à promouvoir et places de stationnement privilégiées à créer.

***Valoriser le vélo électrique et prévoir des infrastructures dédiées (parking, bornes)***

45% des vélos vendus en Belgique sont aujourd'hui des vélos électriques. Cette solution permet à Mont-Saint-Guibert de lisser l'impact de la topographie et de la distance pour rejoindre certains pôles. Le développement des infrastructures cyclables encouragera l'usage du vélo, les vélos électriques nécessitant quant à eux de proposer une infrastructure de parkings plus sécurisée pour que l'utilisateur puisse laisser son vélo en toute tranquillité.

***Promouvoir les voitures partagées Intégrer dans les projets urbains des offres et solutions de véhicules partagés***

Les voitures partagées aident à diminuer l'utilisation de la voiture individuelle et la demande en stationnement dans les quartiers résidentiels. Il est important de le faire connaître de manière récurrente aux habitants.

Au travers des développements des projets urbains et immobiliers, il existe à Mont-Saint-Guibert une opportunité pour intégrer/imposer une telle offre dans les projets. Cela permettra de limiter les besoins en stationnement et en termes de flux.

## 5. DÉFINITION DES CRITÈRES D'ÉVALUATION ET ATTRIBUTION DE VALEURS-CIBLES

Le choix des indicateurs est guidé par :

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

Pour chaque objectif la valeur cible à atteindre à un horizon de 10 ans. Ces valeurs-cibles définissent le niveau d'ambition du PCM

Volet	Objectif	Indicateur	Méthode de mesure	Valeur-cible
<b>Tous modes confondus</b>	Accompagner le développement urbain, économique et commercial du territoire de MSG, tout en maîtrisant les impacts de ces développements sur la mobilité	Population non desservie par les transports en commun	Application GIS mesurant la surface des zones d'habitat à moins de 300m des arrêts de bus et 1500m des gares	95%
<b>Tous modes confondus</b>	Renforcer les liens entre les différents pôles de la Commune	Analyse cartographique des chaînons manquants en voiture, à pied, à vélo, en transports en commun	Analyse cartographique visuelle	Elimination des chaînons manquants préalablement établis
<b>Tous modes confondus</b>	Concevoir un plan de circulation pour tous les modes à l'échelle de la commune	Nombre de d'accidents dont la cause est notamment due au plan de circulation	Analyse de l'aménagement des lieux des accidents	0
<b>Tous modes confondus</b>	Entreprendre un travail d'information, de sensibilisation et d'éducation pour favoriser l'évolution des mentalités	Nombre de flyers distribués, de pages internet consultées, nombre de campagnes dans les écoles	Comptage et analyse du community manager	A définir dans un plan de communication

<b>Tous modes confondus</b>	Intégrer les projets dans un plan de circulation	Plan de circulation		
<b>Piétons et PMR</b>	Développer le réseau des cheminements piétons en valorisant et réaménageant les venelles et impasses débouchantes	Nombre de piétons sur axes emblématique(s)	Comptage du nombre de piétons sur un (des) axe(s) emblématique(s)	Augmentation de 10% chaque année
<b>Piétons et PMR</b>	Adapter et sécuriser les traversées (devant les écoles, chemin de fer, axes dangereux)	Nombre de traversées équipées et aux normes PMR et de sécurité par rapport au nombre de traversées totales à équiper (nombre et localisation de ces traversées préalablement défini)	Comptage des traversées équipées	100%
<b>Piétons et PMR</b>	Améliorer l'accessibilité des pôles et prioritairement les écoles pour les piétons	Part modale des piétons	Enquête de mobilité permettant de définir les parts modales aux pôles	Augmentation de 20% chaque année
<b>Piétons et PMR</b>	Rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et PMR	Cheminements créés Rue Piétonnes créées Largeur minimum des trottoirs avant et après (aux endroits clés préalablement définis)	Nombre d'axes créés ou renouvelés destinés aux piétons	100% des axes identifiés dans le Plan de circulation piétons et PMR équipés
<b>Vélo</b>	Mettre en œuvre un réseau cyclable communal structurant (en lien avec le réseau provincial)	Nombre de vélos sur un (des) axe(s) emblématique(s) du réseau structurant	Comptage du nombre de vélos sur un (des) axe(s) emblématique(s) du réseau structurant	Augmentation de 30% chaque année
<b>Vélo</b>	Généralisation du brevet du cycliste dans les écoles et partenariat avec Pro-vélo pour l'initiation vélo-traffic aux adultes	Nombre de brevet enfants et nombre d'adultes formés	Demande des statistiques à Pro-Vélo	Augmentation de 30% chaque année
<b>Vélo</b>	Assurer la continuité des aménagements sur les grands axes et à destination des pôles (Axis parc-Louvain-la-Neuve, Corbais, Hévíllers...)	Nombre de cyclistes sur ces axes	Comptages ciblés permettant d'illustrer l'évolution dans le temps	Augmentation de 30% chaque année



<b>Vélo</b>	Mettre en place des infrastructures de stationnement pour les vélos	Nombre de parking vélo	Comptage du nombre parkings vélo (U inversés et nombre de box)	Nombre (à définir) de U renversé et de boxe à chaque pôles (à définir)
<b>Vélo</b>	Améliorer la traversée pour les cyclistes des barrières : chemin de fer, N4, N25	Nombre de barrières non résolue sur le terrain	Comptage des franchissements de barrières problématiques	0
<b>Vélo</b>	Faciliter l'accès des chemins agricoles	Part modale des cyclistes	Comptages ciblés permettant d'illustrer l'évolution dans le temps	Augmentation de 30% chaque année
<b>Vélo</b>	Généraliser les Sens Uniques Limités (SUL)	Equiper les voiries de panneaux et marquages spécifiques	Nombre de rue en sens unique / nombre de rue équipée en SUL	100%
<b>Transports en commun</b>	Favoriser l'utilisation des transports en commun pour rejoindre les pôles extérieurs de la commune	Part modale des différents pôles (enquêtes)	Enquêtes à réaliser à la commune : demander aux visiteurs leur mode de transport pour venir et leur code postal	
<b>Transports en commun</b>	Améliorer les liaisons en transport en commun depuis toute la commune vers les écoles et pôles	Population desservie par les transports en commun Nombre d'enfants (handicapés et non handicapés) transportés pour aller à l'école	Application GIS mesurant la population localisée à moins de 700m des arrêts de transport en commun. Comptages à demander auprès du TEC. Nombre de descentes aux écoles secondaires.	
<b>Transports en commun</b>	Améliorer les connexions entre les transports en commun : chemin de fer et bus	Horaires et comptages	Nombre de connexions train – bus Nombre de connexion bus – train Nombre de connexion bus - bus	
<b>Transports en commun</b>	Favoriser l'intermodalité vélo-train, voiture-train	Enquêtes et infrastructures créées	Enquêtes en gare	Augmentation de 30% des cyclistes chaque année
<b>Transports en commun</b>	Traiter les carrefours impactant la vitesse commerciale des bus	Nombre de points noirs des transports en commun Vitesses moyennes des bus	Compter le nombre de points noirs	0
<b>Transports en commun</b>	Adapter les arrêts mal conçus et sous équipés	Nombre d'arrêts non adaptés	Comptage des arrêts non adaptés	0

<b>Transports en commun</b>	Favoriser l'utilisation du train	Nombre de montées/descentes aux gares communale.	Chiffres à demander à la SNCB	Augmentation de xx% chaque année
<b>Auto</b>	Lutter contre le trafic de transit lié à l'évitement des axes saturés : organiser l'accès à la commune	Nombre de trafic de transit dans les quartiers résidentiels, voiries de campagne et centre-bourg	Comptages avec relevés de plaques dans les quartiers résidentiels, voiries de campagne et centre-bourg	0
<b>Auto</b>	Fluidifier et participer à limiter la congestion sur les grands axes (capacité, gestion des feux, carrefours, accès)	Congestion observée	Observation régulière de la congestion sur Google Maps en heure de pointe.	Diminution des zones congestionnées
<b>Auto</b>	Pacifier la circulation automobile au centre et aux abords des écoles	Nombre d'excès de vitesse (V80) Nombre d'excès de vitesse sur les zones 30	Demander les données à la Police	Diminution de XX% des excès chaque année
<b>Auto</b>	Pacifier les abords des écoles en augmentant la visibilité et le nombre de zones 30	Nombre de zones 30 créées	Demander les données à la Police Comptage et relevés des radars mobiles de la commune	Diminution de XX% des excès chaque année 100% d'école équipée
<b>Auto</b>	Organiser la circulation interne en tenant compte des flux des projets	Fréquentation sur les voiries locales	Comptages grâce au compteur mobile de la commune	
<b>Stationnement</b>	Réorganiser le stationnement à l'échelle de la commune. Partage de l'espace public	Zones de stationnement créées. Suivi de la gestion. Dépôts de plainte		
<b>Stationnement</b>	Organiser le stationnement et les accès aux pôles (gares, Axis Parc, N4 Corbais)	Nombre de panneaux de jalonnement, nombre de places et taux d'occupation		
<b>Stationnement</b>	Faire respecter les interdictions de stationnement (surtout sur trottoirs, pistes cyclables)	Nombre de stationnement illégal	Demander les données au gestionnaire	0
<b>Stationnement</b>	Organiser le stationnement et les déposes minutes aux abords des écoles	Nombre d'écoles non équipées de dépose-minute	Comptage du nombre d'écoles non équipées de dépose-minute	0

<b>Stationnement</b>	Organiser les parkings de covoiturages	Nombre de places de parking pour covoiturage	Comptages du nombre de places	Xx places au total
<b>Alternatives</b>	Développer des alternatives à la voiture individuelle.	Solutions alternatives disponibles	Comptage du nombre de solution alternative à la voiture individuelle	1 chaque année promue par la commune
<b>Alternatives</b>	Promouvoir le covoiturage auprès de différents publics-cible (parents, travailleurs)	Nombre de covoiturage via la plateforme	Demander les données à Taxistop	Augmentation de 30% chaque année
<b>Alternatives</b>	Valoriser le vélo électrique et prévoir des infrastructures dédiées (parking, bornes)	Part modale vélo. Infrastructures installées	Nombre parking type boxe sécurisé Comptage nombre de vélos	15 boxes aux gares 5 boxes au centre sportif 15 boxes au sein de l'Axis-Parc
<b>Alternatives</b>	Intégrer dans les projets urbains des offres et solutions de véhicules partagés	Nombre d'utilisation de voitures partagées	Demander les données aux opérateur (Cambio, Wibee...) Nombre de véhicule partagé sur la commune	15 véhicules partagés

## 6. DÉFINITION DES TÂCHES À RÉALISER EN PHASE 3

### 6.1.1 Les réseaux et le schéma intermodal

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

#### 6.1.1.1 Le volet piéton et PMR

Cette analyse se basera sur l'identification et l'analyse des principaux pôles générateurs de déplacement, identifiés au cours de la Phase 1, afin de définir un réseau de liaisons piétonnes structurantes et accessibles aux personnes à mobilité réduite. La continuité, l'accessibilité, la visibilité et la qualité des cheminements seront toujours recherchées. La lisibilité des cheminements sera également recherchée. Certaines actions pourront par exemple porter sur le développement et l'amélioration possible de l'actuelle signalétique piétonne.

Une carte du réseau piéton structurant sera produite.

Les actions à entreprendre pour la mise en place de ce réseau seront identifiées et priorisées. Par ailleurs, des mesures non infrastructurelles cohérentes (en termes notamment de communication et de sensibilisation du grand public) seront suggérées.

#### 6.1.1.2 Le volet cyclable

Le volet cyclable s'attachera à proposer l'établissement d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire communal sur base des réflexions déjà entamées notamment par le Gracq.

Tout au long de la réflexion concernant le réseau cyclable, Tractebel sera attentif :

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

Une carte du réseau cyclable, en ce compris le stationnement vélo, sera produite.

Par ailleurs, des mesures non infrastructurelles cohérentes (en termes notamment de communication, de sensibilisation du grand public, mais également d'actions innovantes : vélos électriques, vélos partagés, vélos mis à disposition...) seront suggérées.

#### 6.1.1.3 Le volet transports en commun

Le volet transports en commun formulera un ensemble de propositions visant à rendre l'usage des transports en commun plus attractif, par une bonne adéquation entre l'offre et la demande. Il sera particulièrement attentif au développement territorial de Mont-Saint-Guibert en intégrant

tous les projets ou développements en cours susceptibles de générer de nouveaux flux en origine et en destination :

- Développement des projets de logements : les projets identifiés dans la phase 1 de l'étude développeront de nombreux logements et auront donc un impact fort sur les pratiques de mobilité
- Développement des zones d'activités (principalement l'Axis Parc et les commerces le long de la N4) ;
- etc.

Ce volet sera élaboré en concertation avec les TEC et la SNCB.

Une carte du réseau de transports publics tous modes confondus avec détail de l'offre, qualité de service et représentation des pôles d'échanges sera produite. Une attention particulière sera apportée à la proximité de la gare SNCB de Louvain-la-Neuve qui polarise les habitants du Nord de la commune et qui développe une offre ferroviaire plus attractive que les gares du territoire communal.

Des mesures non infrastructurelles cohérentes (en termes notamment de communication et de sensibilisation du grand public) seront par ailleurs identifiées et suggérées.

#### 6.1.1.4 Le volet routier

Le volet routier élaborera un plan de hiérarchisation des voiries cohérent avec les développements urbains prévus, la vision des Communes voisines (y compris les PCM en cours) et de la Région wallonne. A cet effet, une carte du réseau routier sera produite.

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

Le but recherché sera une optimisation globale du fonctionnement du réseau routier :

- En intégrant les flux générés par les projets en cours ;
- En canalisant au maximum le trafic de transit sur des axes évitant le centre-ville.

Enfin, les principes d'aménagement de certains axes et carrefours clefs seront définis (nombre à valider)

## 6.1.2 Les volets thématiques

Certaines thématiques spécifiques feront l'objet d'une réflexion dédiée. Les différents volets thématiques qui seront étudiés au sein du PCM de Mont-Saint-Guibert sont les suivants :

### 6.1.2.1 Volet stationnement

Au cours de cette réflexion, Tractebel sera particulièrement attentif :

- Au stationnement en intermodalité avec le train ;
- Au stationnement de dépôt et des reprises autour des établissements scolaires ;
- Au stationnement des véhicules partagés (ex. : création de parkings de covoiturage) ;

- Au stationnement et aux accès des parkings le long de la N4 et dans l'Axis Parc ;
- A l'organisation du stationnement en voirie ;
- À l'aménagement et au devenir des parkings hors-voirie (ex : gare, Axis Parc), à leur gestion de façon à garantir une complémentarité optimale entre offre de stationnement en voirie et hors voirie, et aux mesures à prendre pour davantage valoriser ces parkings (y compris balisage, signalisation...)
- Au stationnement vélo, notamment autour des pôles générateurs de trafic (réflexion qui sera menée dans le cadre du volet cyclable) ;
- Au stationnement des personnes à mobilité réduite.

Une carte de l'organisation du stationnement public sur voirie et hors voirie sera produite.

#### 6.1.2.2 Volet transport de marchandises et agricole par la route

Le volet transport de marchandises par la route définira des lignes directrices pour l'organisation du transport de marchandises en ville :

- Du point de vue de l'organisation du transport de marchandises, et principalement des livraisons (normes urbanistiques, aménagement optimal des aires de livraison, horaires et restriction d'accès...). Un plan de localisation et de dimensionnement des aires de livraison sera proposé.
- Du point de vue des itinéraires à privilégier pour le transport de marchandises, en distinguant les différentes fonctions (transit de poids-lourds, actuellement constaté en centre-ville, et qu'il s'agira de limiter ; desserte des zones d'activités économiques ; livraisons...). Une carte représentant le transport de marchandises et agricole (itinéraires conseillés pour poids-lourds, y compris les itinéraires pour transports exceptionnels) sera produite.

#### 6.1.2.3 Volet mobilité scolaire

Tractebel accordera une importance particulière à l'aménagement des abords des établissements scolaires, afin de résoudre les dysfonctionnements constatés au cours du diagnostic.

En particulier, l'attention sera portée sur :

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

Pour ce volet, un travail important sur la mise en place de mesures non-infrastructurelles sera par ailleurs élaboré par Tractebel : suggestion d'actions de sensibilisation ciblées, valorisation des initiatives déjà mises en place...

#### 6.1.2.4 Volet amélioration de la qualité de vie dans les centres villageois

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

#### 6.1.2.5 Volet services de mobilité

Le volet "nouveaux services de mobilité" proposera l'implémentation de nouvelles solutions concrètes pour améliorer la mobilité à Mont-Saint-Guibert et réduire la dépendance à l'automobile individuelle pour les déplacements à, vers et depuis la commune. Ces nouvelles solutions incluront des services partagés ou innovants (car sharing, covoiturage, voitures électriques, vélos électriques, vélos partagés, transport à la demande, transport social optimisé, rangs à pied ou à vélo vers les écoles...), en fonction de la pertinence de ces projets au vu du contexte local. Les acteurs impliqués par ces projets seront identifiés, de même que l'échelle de mise en place la plus appropriée.

Par ailleurs, Tractebel pourra s'appuyer sur les recommandations issues du plan provincial de mobilité du Brabant wallon. Ce document propose notamment :

- De mener des projets pilotes de transport à la demande ;
- De favoriser le covoiturage (par la mise en place de parkings de covoiturage, priorité également définie par le pré-diagnostic ; mais également par la mise en place de plateformes de covoiturage – à ce titre, des acteurs comme Taxistop et Carpoolplaza, déjà actifs sur le territoire, seront contactés) ;

#### 6.1.2.6 Volet développement territorial et urbanisme

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

Conformément aux orientations définies par le plan provincial de mobilité du Brabant wallon, il s'agira de mieux articuler le développement territorial autour des systèmes de transport.

Compte tenu de la présence de nombreux projets sur le territoire communal, ce volet doit être traité prioritairement car il impacte l'ensemble des réseaux de Mont-Saint-Guibert et les actions qui en découleront.

### 6.1.3 Le tableau de bord de mise en œuvre et les fiches actions

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

Le soumissionnaire définira, pour commencer, **un maximum de dix mesures à haut impact** qui seront réparties entre les différents modes de transport. Certaines mesures pourront être transversales et concerner différents modes de transport simultanément (par exemple traitant de l'intermodalité, du stationnement des différents modes de transport...).

Ensuite, pour chacune de ces dix mesures à haut impact, le soumissionnaire définira un certain nombre d'actions spécifiques.

Le soumissionnaire dressera ensuite, pour chaque action, une fiche action. Ces fiches se baseront sur le canevas détaillé au sein du cahier spécial des charges. En plus d'une contextualisation (description, localisation...) de chaque action, ces fiches permettront d'identifier de façon claire et synthétique :

- Les objectifs poursuivis (au regard des objectifs qui auront été définis au cours de la Phase 2).

- Les indicateurs de résultats pertinents (au regard des indicateurs et des valeurs-cibles définis en Phase 2). La définition de ces indicateurs permettra également le suivi et l'évaluation ultérieure de chaque action.
- Le degré de priorité et la période de mise en œuvre (court ou moyen terme), définie précédemment.
- L'identification des autres actions liées, que la mise en œuvre d'une action dépende impérativement de la réalisation d'une autre action, ou bien que son efficacité soit renforcée par la réalisation d'une autre action (le but sera toujours de rechercher la cohérence des actions entre elles).
- L'identification des acteurs impliqués par la mise en œuvre de l'action, et la définition claire de leurs rôles respectifs (responsable de la mise en œuvre ou partenaire).
- L'évaluation des moyens nécessaires pour la mise en œuvre de l'action, ainsi que des sources et des modalités de financement.
- L'impact de la réalisation des actions sur l'espace public : l'évaluation de ces impacts pourra par exemple prendre la forme de schémas ou de chiffres-clé.
- Les esquisses d'aménagement liées à la réalisation de l'action, le cas échéant.

Enfin, Tractebel fournira :

- Un tableau de synthèse qui permettra de visualiser l'ensemble des mesures à haut impact et des actions liées. Ce tableau permettra de visualiser rapidement, pour chacune d'entre elles, le degré de priorité, les acteurs impliqués et les autres actions liées.
- Une carte de synthèse des propositions et des actions proposées.

Une synthèse non-technique de l'étude d'une vingtaine de pages, claire et didactique, richement illustrée, sera remise au pouvoir adjudicateur.



## 7. CONCLUSION

La première étape de la phase 3 visera à définir les actions sur base des objectifs définis ci-dessus.

Concrètement, cela se fera sur base des livrables prévus :

- Les réseaux (4 cartes) et le schéma intermodal
- Les volets thématiques (6 thèmes)
- Le tableau de bord et fiches-actions pour 10 mesures phares
- Des esquisses pour 10 projets (2 esquisses/projet)