

Province de Liège  
**Commune de Saint-Nicolas**

**Plan Communal de Mobilité**

Phase 2 : Objectifs



*Janvier 2025*

Ont participé à la présente étude :

**Coordination générale :**

- Benjamin Belboom, Pluris Administrateur, géographe

**Inventaires, cartographie et recherches :**

- Benjamin Belboom, Pluris Administrateur, géographe

- Gian Luca Dequeker, Pluris Administrateur, infographiste

- François Etienne, Pluris Géographe urbaniste

- Tom Vandenberg, Pluris Géographe urbaniste

- Bruno Gavray, Gesplan Administrateur délégué, ingénieur

- Marty Slubczakowski, Gesplan Dessinateur

## Glossaire

BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CCATM	Commission Consultative en Aménagement du Territoire et Mobilité
CCM	Conseil Consultatif de la Mobilité
CeM	Conseiller en Mobilité
CPDT	Conférence Permanente du Développement Territorial
DAL	Direction de l'Aménagement Local
DPC	Déclaration de Politique Communale
DPR	Déclaration de Politique Régionale
FAST	Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé – Transfert modal
GRACQ	Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens
PAEDC	Plan d'Actions pour l'Énergie Durable et le Climat
PCM	Plan Communal de Mobilité
PCAR	Plan Communal d'Aménagement Révisionnel
PIC	Plan d'Investissement Communal
PICC	Projet Informatique de Cartographie Continue
PIMACY	Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité
PIWACY	Plan d'Investissement Wallonie Cyclable
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PST	Plan Stratégique Transversal
RAVeL	Réseau Autonome des Voies Lentes
SDC	Schéma de Développement Communal
SDT	Schéma de Développement Territorial
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SPW	Service Public de Wallonie
SPW-MI	Service Public de Wallonie – Mobilité et Infrastructures
SPW-TLPE	Service Public de Wallonie – Territoire, Logement, Patrimoine et Énergie
(Principe) STOP	Stappen – Trappen – Openbaarvervoer – Privevervoer (marcher – pédaler – transport en commun – voiture privé)
SUL	Sens Unique Limité
TEC	Transport En Commun
UVP	Unité Véhicule Particulier
UWE	Union Wallonne des Entreprises
ZACC	Zone d'Aménagement Communal Concerté
ZAE	Zone d'Activité Économique

## Table des matières synthétique

<b>Phase 2 : objectifs.....</b>	<b>6</b>
<b>1 Introduction.....</b>	<b>6</b>
<b>2 Objectifs généraux.....</b>	<b>7</b>
<b>3 Objectifs spécifiques.....</b>	<b>7</b>
3.1 Aménagement du territoire, urbanisme et cadre de vie.....	7
3.2 Modes actifs.....	9
3.3 Transports en commun.....	11
3.4 Réseau routier et circulation automobile.....	12
3.5 Stationnement.....	13
3.6 Intermodalité.....	14
3.7 Communication et évolution des comportements.....	15
<b>4 Cartographie synthétique.....</b>	<b>16</b>

## Table des matières détaillée

<b>Phase 2 : objectifs.....</b>	<b>6</b>
<b>1 Introduction.....</b>	<b>6</b>
<b>2 Objectifs généraux.....</b>	<b>7</b>
<b>3 Objectifs spécifiques.....</b>	<b>7</b>
3.1 Aménagement du territoire, urbanisme et cadre de vie.....	7
3.1.1 Objectif 1A – Développer le territoire en fonction de l'accessibilité aux services et des modes alternatifs à la voiture.....	7
3.1.2 Objectif 1B – Réaménager l'espace public.....	8
3.1.3 Objectif 1C – Limiter les nuisances sonores liées à la mobilité.....	8
3.2 Modes actifs.....	9
3.2.1 Objectif 2A – Améliorer la circulation des piétons prioritairement dans les zones accessibles du territoire.....	9
3.2.2 Objectif 2B – Concevoir un réseau cyclable structurant.....	9
3.2.3 Objectif 2C – Garantir l'autonomie des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans leurs déplacements.....	10
3.2.4 Objectif 2D – Assurer la lisibilité de la signalétique et son jalonnement.....	10
3.3 Transports en commun.....	11
3.3.1 Objectif 3A – Accroître la qualité des services des transports en commun.....	11
3.3.2 Objectif 3B – Améliorer l'accessibilité aux arrêts de transport en commun structurants.....	11
3.3.3 Objectif 3C – Développer des solutions de mobilité partagée.....	11
3.3.4 Objectif 3D – Connecter les zones affaiblies en matière d'accessibilité avec les nouveaux pôles de transports en commun.....	12
3.4 Réseau routier et circulation automobile.....	12
3.4.1 Objectif 4A – Hiérarchiser le réseau routier.....	12
3.4.2 Objectif 4B – Maîtriser les vitesses.....	12
3.4.3 Objectif 4C – Réaménager les voiries aux abords des écoles de façon conviviale et sécurisante.....	13
3.5 Stationnement.....	13
3.5.1 Objectif 5A – Développer une stratégie pour le stationnement vélo.....	13
3.5.2 Objectif 5B – Améliorer les solutions pour le stationnement automobile.....	13
3.5.3 Objectif 5C – Assurer le besoin en stationnement pour les nouveaux développements.....	14
3.6 Intermodalité.....	14
3.6.1 Objectif 6A – Perfectionner l'intermodalité au niveau des mobipôles.....	14
3.6.2 Objectif 6B – Intégrer une réflexion intermodale au niveau des espaces et des équipements publics ainsi que dans les nouveaux développements.....	14
3.7 Communication et évolution des comportements.....	15
3.7.1 Objectif 7A – Inciter les citoyens à l'utilisation des modes actifs et des transports en commun.....	15
3.7.2 Objectif 7B – Encourager les gestionnaires d'équipements publics et d'entreprises importantes à mener une réflexion concernant leur mobilité.....	15
3.7.3 Objectif 7C – Mettre en place des pratiques et des outils d'analyse prospective de la mobilité.....	15
<b>4 Cartographie synthétique.....</b>	<b>16</b>

## PHASE 2 : OBJECTIFS

---

### 1 Introduction

Faisant suite à la première phase relative au diagnostic, cette deuxième phase correspond à l'élaboration des objectifs du PCM.

Les objectifs développent la **situation souhaitée à moyen et long terme** en matière de déplacement des personnes et des marchandises sur le territoire communal.

Ces objectifs se doivent d'être conforme aux :

- Documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire, notamment aux objectifs de la vision FAST ;
- Conclusions du diagnostic.

Essentiellement, le choix des objectifs permet de répondre à la question :

**« Quelles situations la commune et les acteurs du territoire veulent-ils atteindre ? »**

Les objectifs sont définis en deux grandes catégories :

- **Les objectifs généraux.**  
Les objectifs généraux constituent des **lignes directrices de travail** en regard de l'organisation des déplacements et de la gestion du territoire. Ils dépassent largement le cadre de la mobilité et sont généralement développés dans les Schémas de Développement Communaux (SDC) ou de Programme Communal de Développement Rural (PCDR).
- **Les objectifs spécifiques par mode de déplacement.**  
Les objectifs particuliers concernent déjà des **actions concrètes à mettre en œuvre, sans toutefois indiquer comment il faudra procéder.**  
Ces objectifs spécifiques sont ensuite traités via la Phase 3, le plan d'actions.

Afin de synthétiser cette Phase 2, une **cartographie synthétique** représentant les objectifs généraux et spécifiques est établie.

Afin de résumer et d'illustrer l'avancée du document, une **plaquette de présentation** est réalisée.

Cette deuxième phase permettra d'établir la troisième et dernière phase dédiée à l'élaboration du plan d'actions du PCM.

## 2 Objectifs généraux

Pour rappel, les objectifs généraux constituent des **lignes directrices de travail** en regard de l'organisation des déplacements et de la gestion du territoire.

Dans le cadre de l'actualisation du PCM de Saint-Nicolas, les objectifs généraux sont les suivants :

1. **Optimiser l'accessibilité des lieux de vie et d'activités;**
2. **Apaiser le cadre de vie;**
3. **Accroître la part modale des alternatives à l'automobile;**
4. **Améliorer la sécurité routière;**
5. **Favoriser la communication;**
6. **Travailler sur la perméabilité des barrières physiques.**

## 3 Objectifs spécifiques

### 3.1 Aménagement du territoire, urbanisme et cadre de vie

#### 3.1.1 Objectif 1A – Développer le territoire en fonction de l'accessibilité aux services et des modes alternatifs à la voiture

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En intensifiant le territoire via une densification des logements, des services, des commerces et des activités à proximité des lieux les plus accessibles pour les modes alternatifs à la voiture	6.2.1 Fonctions et équipements structurants	X (SDC)
En promouvant la mixité fonctionnelle au sein des espaces possédant d'ores et déjà des fonctions et des solutions en matière de transport en commun	6.2.1 Fonctions et équipements structurants 6.2.3. L'habitat	X (SDC)
En s'appuyant sur la complémentarité fonctionnelle et commerciale avec les pôles environnants	6.2 Analyse des pôles générateurs	X (SDC)
En facilitant la mobilité résidentielle afin de permettre aux personnes le nécessitant d'intégrer les centralités et de s'affranchir le plus possible de l'utilisation de l'automobile	6.2.1 Fonctions et équipements structurants 6.2.3 L'habitat	X (SDC)

### 3.1.2 Objectif 1B – Réaménager l'espace public

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En renforçant la convivialité des espaces publics via des aménagements qualitatifs	<p>8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs</p> <p>13.2 Pôles d'intermodalité au sein de la commune</p> <p>14.2 Analyse des pôles scolaires</p>	<p>2A-1 Aménager le réseau piéton structurant</p> <p>2A-2 Adopter un règlement la construction, reconstruction et réparation des trottoirs</p> <p>3A-1 Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux gares et arrêts de bus</p> <p>3B-2 Améliorer l'accessibilité des modes actifs aux gares et arrêts de bus</p> <p>4A-3 Intégrer un concept multimodal au niveau des voiries</p> <p>Chapitre 8 – Projets d'infrastructure</p>
En réduisant le sentiment d'insécurité en voirie pour favoriser la marche, le vélo et la fonction sociale des rues	<p>8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs</p> <p>8.3.4 Sécurité en fonction de la vitesse et de l'infrastructure existante</p> <p>13.2 Pôles d'intermodalité au sein de la commune</p> <p>14.2 Analyse des pôles scolaires</p>	<p>2A-1 Aménager le réseau piéton structurant</p> <p>2A-2 Adopter un règlement la construction, reconstruction et réparation des trottoirs</p> <p>2B-1 Aménager le réseau cyclable structurant</p> <p>3B-2 Améliorer l'accessibilité des modes actifs aux gares et arrêts de bus</p> <p>4A-3 Intégrer un concept multimodal au niveau des voiries</p> <p>4A-4 Établir des itinéraires pour les transports de marchandises et du charroi agricole</p> <p>4B-1 Adopter le concept de "Ville 30 km/h" dans le coeur des centralités</p> <p>4B-2 Proposer des régimes de vitesse adaptés à la hiérarchie proposée</p> <p>4B-3 Créer des aménagements physiques permettant de limiter la vitesse</p> <p>Chapitre 8 – Projets d'infrastructure</p>

### 3.1.3 Objectif 1C – Limiter les nuisances sonores liées à la mobilité

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En intégrant la problématique des nuisances sonores (issues du réseau ferroviaire et routier, notamment causée par le charroi lourd) dans les futurs développements	11.4 Nuisances sonores	X (SDC)
En portant une attention particulière lors du développement d'entreprises dont le charroi peut s'avérer important	6.2.3 L'habitat	X (SDC)
En dissuadant le trafic de transit dans les quartiers	7.2 Hiérarchisation des voiries	4A-4 Établir des itinéraires pour les transports de marchandises



résidentiels	10.2 Analyse des comptages existants	<p>et du charroi agricole</p> <p>4B-1 Adopter le concept de "Ville 30 km/h" dans le coeur des centralités</p> <p>4B-2 Proposer des régimes de vitesse adaptés à la hiérarchie proposée</p> <p>4B-3 Créer des aménagements physiques permettant de limiter la vitesse</p>
En offrant une réponse en mobilité adéquate aux événements temporaires	X	1C-1 Offrir une réponse en mobilité adéquate aux événements temporaires

## 3.2 Modes actifs

### 3.2.1 Objectif 2A – Améliorer la circulation des piétons prioritairement dans les zones accessibles du territoire

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En développant des axes piétons forts permettant notamment de s'affranchir des grandes coupures urbaines	8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs	2A-1 Aménager le réseau piéton structurant
En solutionnant, lorsque cela est possible, les points noirs identifiés dans la zone préférentielle d'accessibilité piétonne	8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs	2A-1 Aménager le réseau piéton structurant 2A-3 Lutter contre le stationnement sur les trottoirs 3B-2 Améliorer l'accessibilité des modes actifs aux gares et arrêts de bus
En traitant les espaces publics au profit de la sécurité et de la convivialité des piétons	8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs 13.2 Pôles d'intermodalité au sein de la commune 14.2 Analyse des pôles scolaires	2A-1 Aménager le réseau piéton structurant 2A-3 Lutter contre le stationnement sur les trottoirs Chapitre 8 – Projets d'infrastructure
En mettant en valeur les chemins et sentiers présentant un potentiel	8.4 Analyse des chemins et des sentiers	2A-1 Aménager le réseau piéton structurant
En luttant contre le stationnement sur les trottoirs	12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	2A-3 Lutter contre le stationnement sur les trottoirs

### 3.2.2 Objectif 2B – Concevoir un réseau cyclable structurant

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En se conformant à la hiérarchie proposée par le décret du 24 novembre 2022 reprenant les cyclostrades, les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales et les liaisons cyclables de desserte locale	8.1.2.1.2 Décret relatif à la politique cyclable du 24 novembre 2022	2B-1 Aménager le réseau cyclable structurant
En reliant les pôles générateurs de déplacements principaux	6.2 Analyse des pôles générateurs	2B-1 Aménager le réseau cyclable structurant
En mettant en valeur les chemins et sentiers présentant un potentiel	8.4 Analyse des chemins et des sentiers	2B-1 Aménager le réseau cyclable structurant
En portant une attention particulière à la continuité vis-	8.1 Éléments de stratégies,	2B-1 Aménager le réseau

à-vis des territoires limitrophes	outils, pré-diagnostic et participation citoyenne concernant les modes actifs	cyclable structurant 2B-2 Ouvrir des sens uniques à la circulation des cyclistes dans les deux sens
En ouvrant les sens uniques à la circulation des cyclistes dans les deux sens	7.6 Sens de voirie	2B-2 Ouvrir des sens uniques à la circulation des cyclistes dans les deux sens
En priorisant les aménagements modes actifs vers les nouveaux pôles de transports en commun malgré le dénivelé important	9.2. Réseau de transport public	2B-1 Aménager le réseau cyclable structurant 3B-2 Améliorer l'accessibilité des modes actifs aux gares et arrêts de bus 3D-2 Prioriser les aménagements modes actifs vers ces nouveaux pôles de transports en commun

### 3.2.3 Objectif 2C – Garantir l'autonomie des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans leurs déplacements

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En appliquant le "Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous" notamment à proximité des fonctions structurantes	8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs 13.2 Pôles d'intermodalité au sein de la commune 14.2 Analyse des pôles scolaires	2C-1 Systématiser la mise en place d'aménagements garantissant l'autonomie des PMR

### 3.2.4 Objectif 2D – Assurer la lisibilité de la signalétique et son jalonnement

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En disposant dans la zone préférentielle d'accessibilité piétonne des panneaux indiquant les temps de parcours à pied vers les grands pôles générateurs de déplacements	6.2 Analyse des pôles générateurs 8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs	2D-1 Disposer de la signalétique au niveau des poches de stationnement indiquant les temps de parcours à pied vers les fonctions proches
En balisant de manière adéquate le réseau cyclable structurant au niveau des nœuds importants	X	2D-2 Disposer de la signalétique aux croisements principaux du réseau cyclable en indiquant les temps de parcours à vélo
En indiquant la présence de stationnement pour vélo à proximité du réseau cyclable structurant	8.3.5 Stationnement vélo 13.2 Pôles d'intermodalité au sein de la commune	5A-2 Améliorer l'information et la signalétique vers les poches de stationnement vélo

### 3.3 Transports en commun

#### 3.3.1 Objectif 3A – Accroître la qualité des services des transports en commun

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En améliorant les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux gares et arrêts de bus	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3A-1 Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux gares et arrêts de bus
En stabilisant les temps de parcours afin d'offrir un service fiable et prévisible	9.2. Réseau de transport public	3A-2 Stabiliser les temps de parcours afin d'offrir un service fiable et prévisible tout en garantissant une vitesse commerciale élevée pour le réseau TEC
En garantissant que la vitesse commerciale des bus soit élevée, notamment sur les axes et en approche des nœuds problématiques en matière de trafic routier	9.2. Réseau de transport public	3A-2 Stabiliser les temps de parcours afin d'offrir un service fiable et prévisible tout en garantissant une vitesse commerciale élevée pour le réseau TEC

#### 3.3.2 Objectif 3B – Améliorer l'accessibilité aux arrêts de transport en commun structurants

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En améliorant l'accessibilité des modes actifs aux gares et arrêts de bus	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3B-2 Améliorer l'accessibilité des modes actifs aux gares et arrêts de bus
En offrant des solutions de stationnement vélo et voiture à proximité des gares et arrêts de bus	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3B-1 Offrir des solutions de stationnement vélo et voiture à proximité des gares et arrêts de bus
En liaisonnant les mobipôles aux pôles d'habitat ou de fonctions à proximité	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3B-3 Liaisonner les mobipôles aux pôles d'habitat ou de fonctions à proximité

#### 3.3.3 Objectif 3C – Développer des solutions de mobilité partagée

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En offrant aux citoyens une solution de cyclo-partage	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3C-1 Offrir aux citoyens une solution de cyclo-partage
En proposant des services de mobilité complémentaires aux services de transport en commun classiques	9.1. Éléments de stratégies, outils, pré-diagnostic et participation citoyenne concernant les transports en commun	3C-2 Étudier les opportunités futures de TEC à la demande 3C-3 Créer une flotte de voitures partagées 3D-1 Offrir des solutions d'auto-partage
En étudiant les opportunités futures de l'offre de TEC à la demande	9.2. Réseau de transport public	3C-2 Étudier les opportunités futures de TEC à la demande
En créant une flotte de voitures partagées en libre service et en étudiant des positionnements stratégiques	13.4.3. Voitures partagées	3C-3 Créer une flotte de voitures partagées
En utilisant ces solutions de mobilité partagée afin de connecter les zones affaiblies en matière d'accessibilité suite à la réorganisation du réseau TEC	9.2. Réseau de transport public	3C-3 Créer une flotte de voitures partagées 3D-1 Offrir des solutions

		d'auto-partage
--	--	----------------

### 3.3.4 Objectif 3D – Connecter les zones affaiblies en matière d'accessibilité avec les nouveaux pôles de transports en commun

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En priorisant les aménagements modes actifs vers ces nouveaux pôles de transports en commun malgré le dénivelé important	9.2. Réseau de transport public	3D-2 Prioriser les aménagements modes actifs vers ces nouveaux pôles de transports en commun
En offrant des solutions d'auto-partage ne nécessitant pas un retour en station dans ces zones	9.2. Réseau de transport public	3D-1 Offrir des solutions d'auto-partage

## 3.4 Réseau routier et circulation automobile

### 3.4.1 Objectif 4A – Hiérarchiser le réseau routier

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En appliquant des niveaux s'inspirant de la classification Réseau à Grand Gabarit – Réseau Interurbain (RGG-RESI)	7 Réseau routier	4A-1 Appliquer des niveaux s'inspirant de la classification Réseau à Grand Gabarit - Réseau Interurbain (RGG-RESI)
En adaptant les aménagements au niveau du réseau et des croisements en fonction de la hiérarchie proposée	7 Réseau routier	4A-2 Adapter les aménagements au niveau du réseau et des croisements en fonction de la hiérarchie proposée
En intégrant un concept multimodal au niveau des voiries	7 Réseau routier	4A-3 Intégrer un concept multimodal au niveau des voiries
En établissant des itinéraires pour les transports de marchandises	7 Réseau routier	4A-4 Établir des itinéraires pour les transports de marchandises et du charroi agricole

### 3.4.2 Objectif 4B – Maîtriser les vitesses

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En adoptant le concept de "Ville 30 km/h" au niveau des voiries adaptées	7 Réseau routier	4B-1 Adopter le concept de "Ville 30 km/h" dans le coeur des centralités
En proposant des régimes de vitesse adaptés à la hiérarchie proposée	7 Réseau routier	4B-2 Proposer des régimes de vitesse adaptés à la hiérarchie proposée
En créant des aménagements physiques permettant de limiter la vitesse	7 Réseau routier	4B-3 Créer des aménagements physiques permettant de limiter la vitesse

### 3.4.3 Objectif 4C – Réaménager les voiries aux abords des écoles de façon conviviale et sécurisante

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En sécurisant les cheminements piétons à proximité des entrées scolaires	14 Mobilité scolaire	4C-1 Sécuriser les cheminements piétons à proximité des entrées scolaires
En proposant des aires de « dépose-minute » à des endroits stratégiques et en formalisant les aires existantes	14 Mobilité scolaire	4C-2 Proposer des aires de "dépose-minute" à des endroits stratégiques et en formalisant les aires existantes
En étudiant les possibilités de création d'itinéraires en bouclage lors des périodes d'entrée/sortie d'école	14 Mobilité scolaire	4C-3 Étudier les possibilités de création d'itinéraires en bouclage lors des périodes d'entrée/sortie d'école

## 3.5 Stationnement

### 3.5.1 Objectif 5A – Développer une stratégie pour le stationnement vélo

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En aménageant du stationnement vélo au niveau des centralités, en particulier à proximité des espaces et des équipements publics	8.3.5 Stationnement vélo	5A-1 Aménager du stationnement vélo adéquat dans des lieux clés
En aménageant du stationnement vélo en relation avec le réseau cyclable structurant	8.3.5 Stationnement vélo	2A-1 Aménager le réseau piéton structurant
En proposant des solutions de stationnement adéquates en fonction du type d'utilisateur attendu	8.3.5 Stationnement vélo	5A-1 Aménager du stationnement vélo adéquat dans des lieux clés

### 3.5.2 Objectif 5B – Améliorer les solutions pour le stationnement automobile

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En créant des poches de stationnement dans les quartiers les plus saturés	12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	5B-1 Créer des poches de stationnement dans les quartiers les plus saturés
En réorganisant les poches de stationnement existantes	12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	5B-2 Favoriser la rotation du stationnement dans les zones commerciales 5B-1 Créer des poches de stationnement dans les quartiers les plus saturés
En favorisant la rotation du stationnement dans les zones commerciales	12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	5B-2 Favoriser la rotation du stationnement dans les zones commerciales
En améliorant l'information et la signalisation vers les parkings hors voirie	12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	5B-3 Favoriser la rotation du stationnement dans les zones commerciales
En prévoyant des liaisons piétonnes de qualité entre les parkings les plus éloignés et les lieux d'activités	8.2.1 Qualité des cheminements et identification des points noirs 12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	2A-1 Aménager le réseau piéton structurant
En maîtrisant le stationnement illicite	12.2 Analyse de l'offre et de la	2A-3 Lutter contre le

	demande en stationnement voiture	stationnement sur les trottoirs
En mutualisant le stationnement dans les poches adéquates	12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	5B-4 Proposer des solutions de mutualisation de stationnement
En réfléchissant à l'intégration de systèmes de bornes de recharge électrique au niveau des emplacements voiture	12.2 Analyse de l'offre et de la demande en stationnement voiture	5B-5 Intégrer des bornes de recharge électrique au niveau des poches de stationnement

### 3.5.3 Objectif 5C – Assurer le besoin en stationnement pour les nouveaux développements

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En établissant un guide de bonnes pratiques, notamment utilisable par les porteurs de projet, déterminant le nombre d'emplacements à concevoir en fonction de l'accessibilité aux services et des modes alternatifs à la voiture	6.2.1 Fonctions et équipements structurants	5C-1 Assurer le besoin en stationnement pour les nouveaux développements
En réfléchissant à l'intégration de systèmes de bornes de recharge électrique au niveau des emplacements voiture	X	5B-5 Intégrer des bornes de recharge électrique au niveau des poches de stationnement

## 3.6 Intermodalité

### 3.6.1 Objectif 6A – Perfectionner l'intermodalité au niveau des mobipôles

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En améliorant les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux gares et arrêts de bus	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3A1 Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux gares et arrêts de bus
En offrant des solutions de stationnement vélo et voiture qualitatifs à proximité des arrêts de transport en commun structurants	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3B1 Offrir des solutions de stationnement vélo et voiture à proximité des gares et arrêts de bus
En liaisonnant les mobipôles aux pôles d'habitat ou de fonctions à proximité	13.2. Pôles d'intermodalité au sein de la commune	3B-3 Liaisonner les mobipôles aux pôles d'habitat ou de fonctions à proximité

### 3.6.2 Objectif 6B – Intégrer une réflexion intermodale au niveau des espaces et des équipements publics ainsi que dans les nouveaux développements

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En s'assurant que les mobipôles répondent aux fonctionnalités cibles correspondant à leur typologie prévue dans le cadre d'aménagements de mobipôles par le SPW	13.1.2.2 Mobipôles	6B1 S'assurer que les mobipôles répondent aux fonctionnalités cibles correspondant à leur typologie de mobipôle
En s'appuyant sur l'accessibilité des transports en commun ainsi que l'accessibilité des fonctions et équipements structurants comme outil d'aide à la décision en matière de nouveaux développements	9.6 Efficacité des transports en commun	6B2 S'appuyer sur l'accessibilité des transports en commun ainsi que l'accessibilité des fonctions et équipements structurants comme outil d'aide à la décision

### 3.7 Communication et évolution des comportements

#### 3.7.1 Objectif 7A – Inciter les citoyens à l'utilisation des modes actifs et des transports en commun

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En améliorant l'information multimodale à destination des usagers	X	7A-1 Créer une application à l'échelle communale qui récompense les utilisateurs utilisant la marche dans leurs déplacements 7A-3 Organiser une semaine de la mobilité
En communiquant continuellement sur les bienfaits en termes de santé de l'usage des modes actifs	X	7A-2 Organiser des formations vélo à destination de tous les citoyens 7A-4 Communiquer sur les solutions alternatives à la voiture individuelle via les canaux de la commune

#### 3.7.2 Objectif 7B – Encourager les gestionnaires d'équipements publics et d'entreprises importantes à mener une réflexion concernant leur mobilité

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En incitant les écoles à réaliser des Plans de Déplacements Scolaires (PDS)	14.2 Analyse des pôles scolaires	7B-1 Inciter les écoles à réaliser des Plans de Déplacements Scolaires (PDS)
En incitant les entreprises à réaliser des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE)	6.2.2 L'emploi	7B-2 Inciter les entreprises à réaliser des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)
En développant un réseau de Mobility Managers	6.2.2 L'emploi	7B-3 Développer un réseau de Mobility Managers

#### 3.7.3 Objectif 7C – Mettre en place des pratiques et des outils d'analyse prospective de la mobilité

Action à mettre en œuvre	Éléments du Diagnostic (Phase 1) relatifs à l'action	Éléments du Plan d'actions (Phase 3) répondant à l'action
En complétant continuellement les indicateurs de suivi afin de suivre les évolutions concernant la mobilité sur le territoire	15 Indicateurs de suivi	7C-1 Compléter continuellement une liste d'indicateurs de suivi et monitorer les actions mises en œuvre proposées par le PCM
En mettant en place un monitoring de la mobilité via les nouvelles formes de données	X	7C-1 Compléter continuellement une liste d'indicateurs de suivi et monitorer les actions mises en œuvre proposées par le PCM

## 4 Cartographie synthétique



Figure 1: Objectifs généraux



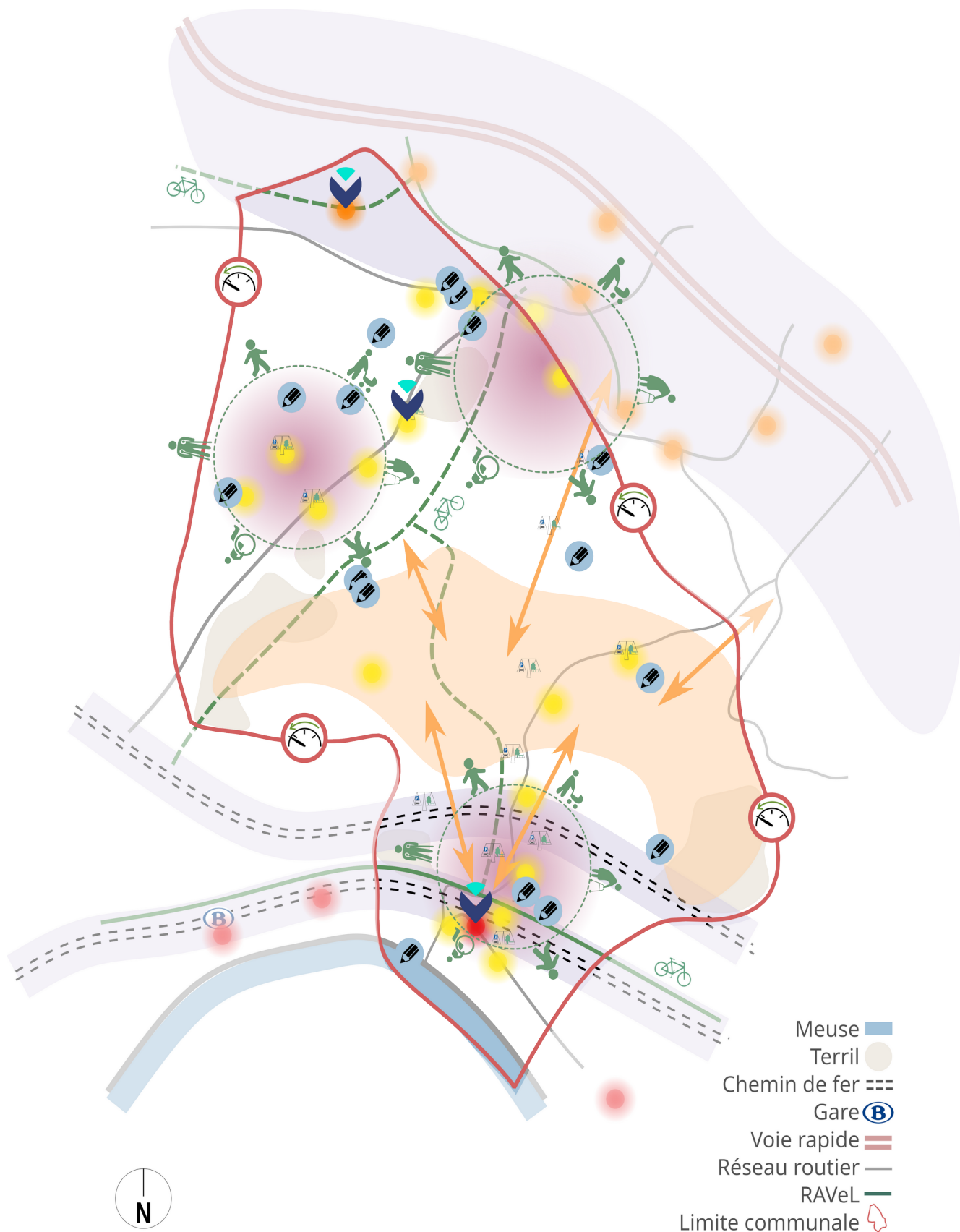
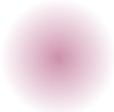


Figure 2: Cartographie des objectifs spécifiques

# Objectifs spécifiques - légende



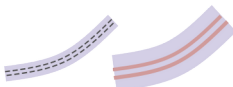
Objectif 1A - Développer le territoire en fonction de l'accessibilité aux services et des modes alternatifs à la voiture



Objectif 1B - Réaménager l'espace public (non cartographié)



Objectif 1C - Rééquilibrer les places publiques entre offre en stationnement et espaces de convivialités qualitatifs



Objectif 1D - Limiter les nuisances sonores liées à la mobilité



Objectif 2A - Améliorer la circulation des piétons prioritairement dans les zones accessibles du territoire



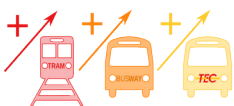
Objectif 2B - Concevoir un réseau cyclable structurant



Objectif 2C - Garantir l'autonomie des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans leurs déplacements



Objectif 2D - Assurer la lisibilité de la signalétique et son jalonnement (non cartographié)



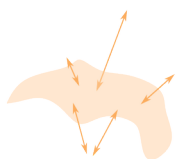
Objectif 3A - Accroître la qualité des services des transports en commun (non cartographié)



Objectif 3B - Améliorer l'accessibilité aux arrêts de transport en commun structurants



Objectif 3C - Développer des solutions de mobilité partagée (non cartographié)



Objectif 3D - Connecter les zones affaiblies en matière d'accessibilité avec les nouveaux pôles de transports en commun

Figure 3: Cartographie des objectifs spécifiques - Légende (Partie 1)



Figure 4: Cartographie des objectifs spécifiques - Légende (Partie 2)