

Plan cyclable et de stationnement de Mont-Saint-Guibert

20/06/2023

TRACTEBEL

ENGIE

PUBLIC

INTERNAL

RESTRICTED

CONFIDENTIAL

Table des matières

Partie 1

Introduction, méthodologie et objectifs

Partie 2

Actualisation du diagnostic

Partie 3

Bonnes pratiques et exemples

Partie 4

Plan cyclable et de stationnement

Partie 5

Plan d'actions et communication

01

Introduction, méthodologie et objectifs

TRACTEBEL



Introduction

La commune de Mont-Saint-Guibert souhaite refaire un nouveau règlement complémentaire de police et faire une campagne de marquages au sol adaptés, et ce pour le printemps 2021.

Dans ce cadre, elle a confié à Tractebel la réalisation d'un Plan cyclable en voirie combiné à la réalisation d'un Plan communal de stationnement véhicules en voirie sur le réseau principal.

L'étude doit être en cohérence avec le Plan Communal de Mobilité de MSG actuellement en cours, et doit répondre aux objectifs définis dans le cadre du PCM.

Tendances mobilité

La pratique du vélo est en augmentation depuis plusieurs années en Belgique, que ce soit pour un usage ponctuel ou quotidien. Le vélo fait de plus en plus partie des trois modes de transport principaux utilisés par la population belge dans ses déplacements.

De plus, dans ces mêmes trois modes de transport principaux, la Belgique a la particularité d'avoir une part de vélo électrique nettement plus importante que la moyenne européenne (4% contre 2% en 2017¹) et sa pratique est en augmentation dans toutes les catégories d'âges.

Proposant une alternative aux transports en communs sanitaire plus sûre, la tendance s'est accentuée avec l'épisode de la crise sanitaire du COVID-19, pendant lequel l'intérêt du vélo par la population a massivement augmenté, entraînant des pénuries voire des ruptures de stocks chez la majorité des vendeurs belges².

¹ : VIAS institute 2018

² : "Covid-19 : le succès fou des vélos provoque la pénurie de cycles et de pièces détachées ", RTBF, 2020

Objectifs du plan cyclable et du plan de stationnement

Le but de la mission est :

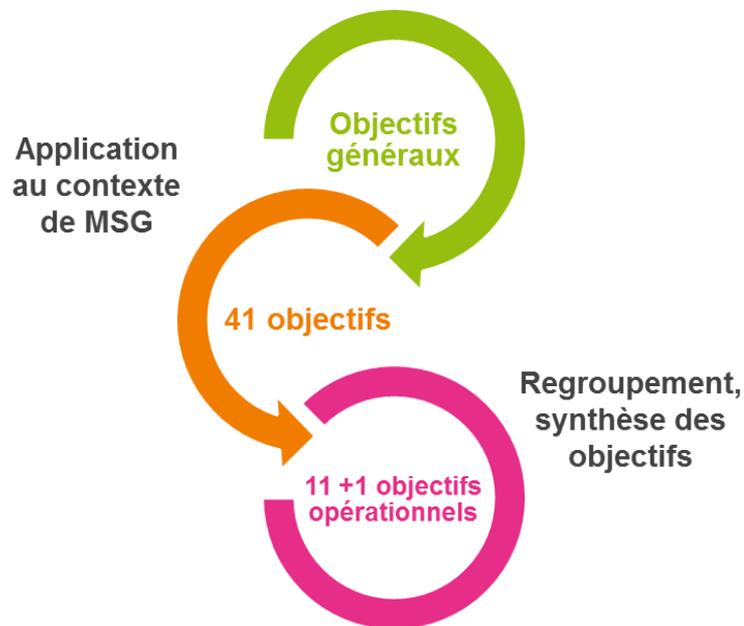
- de réaliser un plan combiné cyclable et de stationnement complété par les mesures et politiques d'accompagnement et de communication pour la mise en œuvre du plan combiné,
- de réaliser les plans détaillés (pour le stationnement et la circulation cyclables) pour les voiries principales qui sont précisées dans la note ci-après,
- de réaliser ces plans en concordance avec les objectifs définis dans le Plan Communal de Mobilité de Mont-Saint-Guibert.

Cohérence avec les objectifs généraux du PCM

La réalisation des plans combinés tiendra compte des objectifs du PCM, à savoir :

- l'accessibilité,
- la qualité du cadre de vie,
- l'usage rationnel de la voiture,
- l'incitation à l'usage des transports en commun et des modes actifs,
- la convivialité de l'espace public et la revitalisation du centre.

Cohérence avec les objectifs opérationnels du PCM (phase 2)



1. Aménagement et pacification des abords d'écoles
2. Favoriser la circulation des piétons et PMR, augmenter l'espace dévolu aux modes doux
3. **Faire de Mont Saint Guibert une commune cyclable**
4. Améliorer l'accessibilité des gares et l'intermodalité avec les autres modes de transport
5. Améliorer l'attractivité des bus
6. Améliorer et renforcer la hiérarchisation des voiries (transit et saturation)
7. Traiter les points noirs et traversées (sécurité)
8. Redéfinir le plan de stationnement
9. Adapter/améliorer les parcours des véhicules agricoles et de marchandises
10. Développer les modes alternatifs de transport
11. Communication - sensibilisation

Périmètre

Cette étude consiste à développer un plan d'aménagement de la voirie précis reprenant les actions et en conformité avec le plan combiné cyclable et de stationnement proposé.

L'étude se portera principalement sur le réseau identifié comme suit :

- Rue de Blanmont
- Rue de la Houssière
- Rue des Tilleuls
- Rue du Culot
- Grand Rue
- Rue Auguste Lannoye
- Rue Haute
- Rue de Corbais
- Rue des Ecoles
- Rue des Vignes
- Rue Musette
- Rue Saint-Jean
- Rue des Trois Burettes
- Rue de la Fosse
- Rue du Riquau
- Rue de Béclines

Méthodologie



- Actualisation du diagnostic et des cartes dysfonctionnements
- Relevés géomètre

- Définition des objectifs (parts modales...)
- Intégration des objectifs généraux et communaux du PCM

- Plans à l'échelle de la commune
- Plans détaillés
- Plan d'actions
- Communication
- Subsidés

02

Actualisation du diagnostic

TRACTEBEL



2.1. Cadre réglementaire et planologique

2.1 Plan Directeur Cyclable wallon (Voiries régionales à haute vitesse cyclable)

Le schéma directeur cyclable wallon consiste en un **outil de planification** des infrastructures cyclables à l'échelle régionale. Il définit un réseau qui pourrait relier les différents pôles de la région, qui correspondent aux agglomérations importantes de Wallonie.

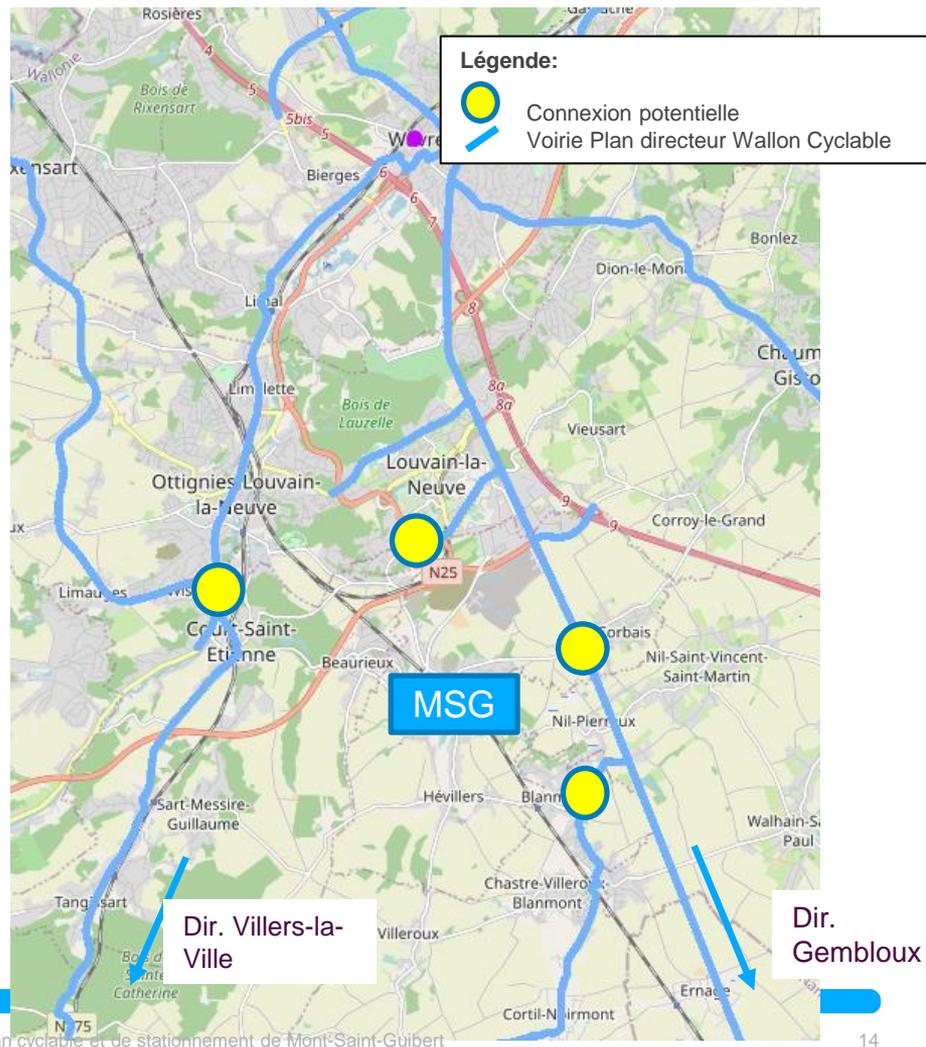
Source : <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/infrastructures/le-schema-directeur-cyclable-1.html>



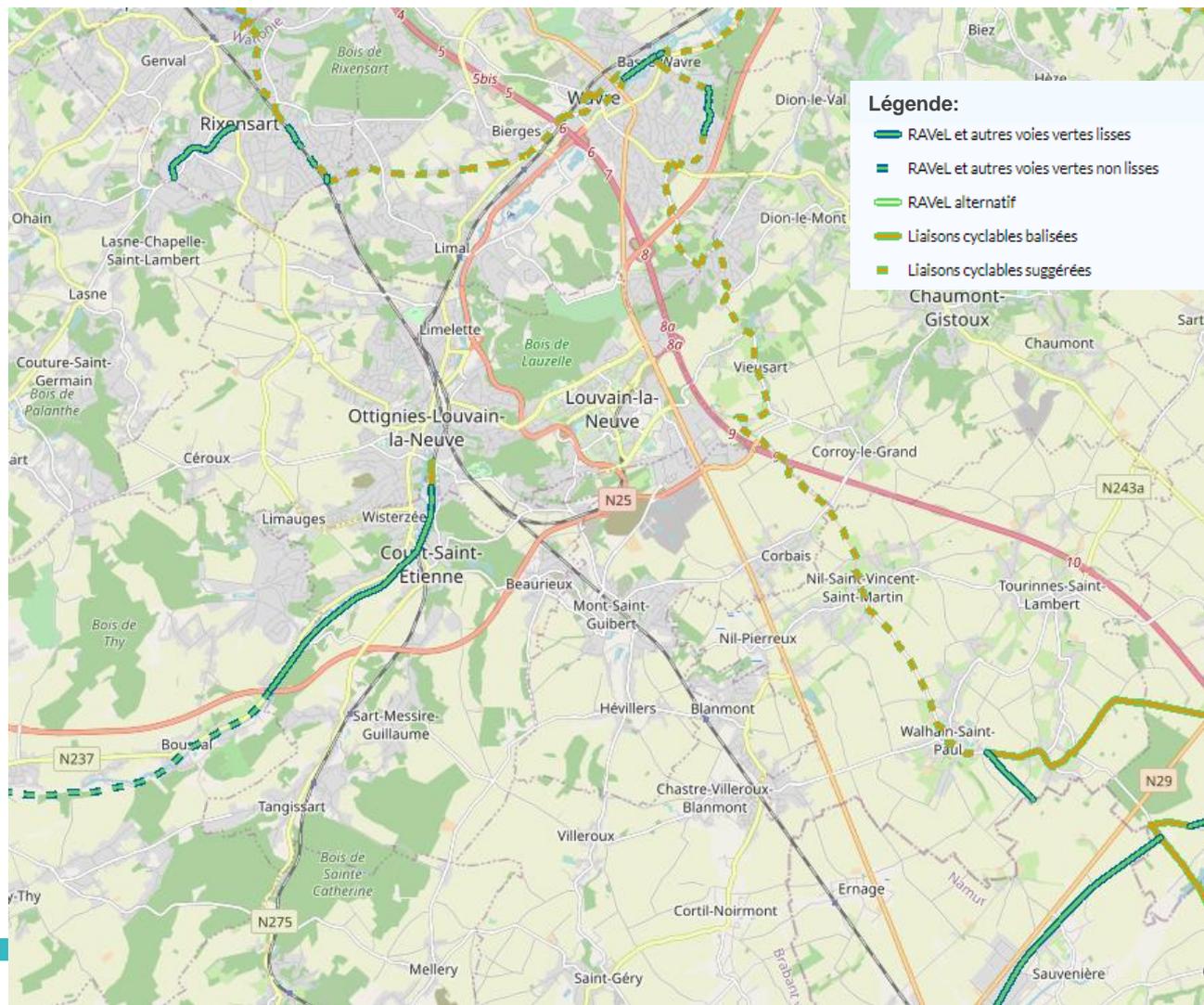
2.1 Plan Directeur Cyclable wallon (Voiries régionales à haute vitesse cyclable)

- Le Plan montre le niveau d'attractivité potentiel pour le cycliste en Région wallonne
- Dans notre zone d'études, il est orienté nord-sud (radiale de Wavre)
- Mont-Saint-Guibert se trouve plutôt au milieu → opportunité pour des connexions

Source : [#https://geoportail.wallonie.be/walonmap#BBOX=167983.53471_87445_7.177737.3390247003.141282.35394280963.146390.54215438478](https://geoportail.wallonie.be/walonmap#BBOX=167983.53471_87445_7.177737.3390247003.141282.35394280963.146390.54215438478)
#SHARE=A003405DAFDC19ADE053D0AFA49D0E07



2.1 Routes RaVel existantes



Source: <https://ravel.wallonie.be/home/carte-interactive.html>

TRACTEBEL

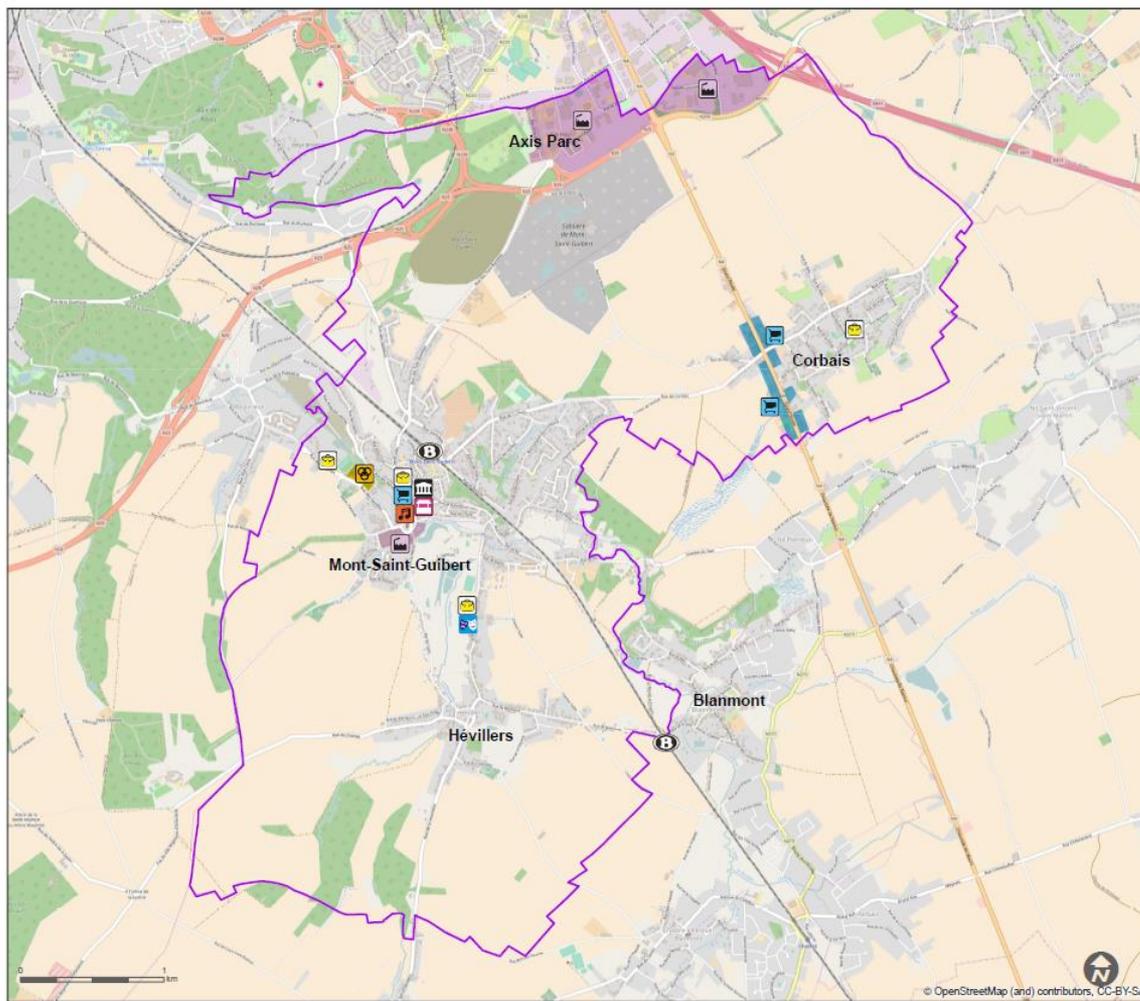
ENGIE

20/06/2023

2.2. Générateurs et pôles importants dans la commune

Sur la carte suivante, issue du PCM de Mont-Saint-Guibert, nous pouvons observer les principaux **pôles générateurs de trafic au sein de la commune**, à savoir :

- Établissements scolaires primaires, secondaires
- Pôle multimodal de la gare de Mont-Saint-Guibert et de Blanmont
- Etablissement commerciaux le long de la N4
- Les zones d'activités économiques de l'Axis-Parc
- La Maison des Loisirs (événements culturels, salles en location pour divers événements)
- Centre sportif
- Bas les Masques (rue des Tilleuls, principalement le samedi et le mercredi après-midi)
- Le centre bourg avec ses commerces et son marché du vendredi.



Légende

- Commune de Mont-Saint-Guibert
- Gare SNCB
- Etablissement scolaire
- Zone d'activité économique
- Centre sportif / récréatif
- Zone commerciale
- Hôtel de ville / bureaux communaux
- Bas les Masques
- Maison des Loisirs
- Marché du vendredi

6

PCM de Mont-St-Guibert

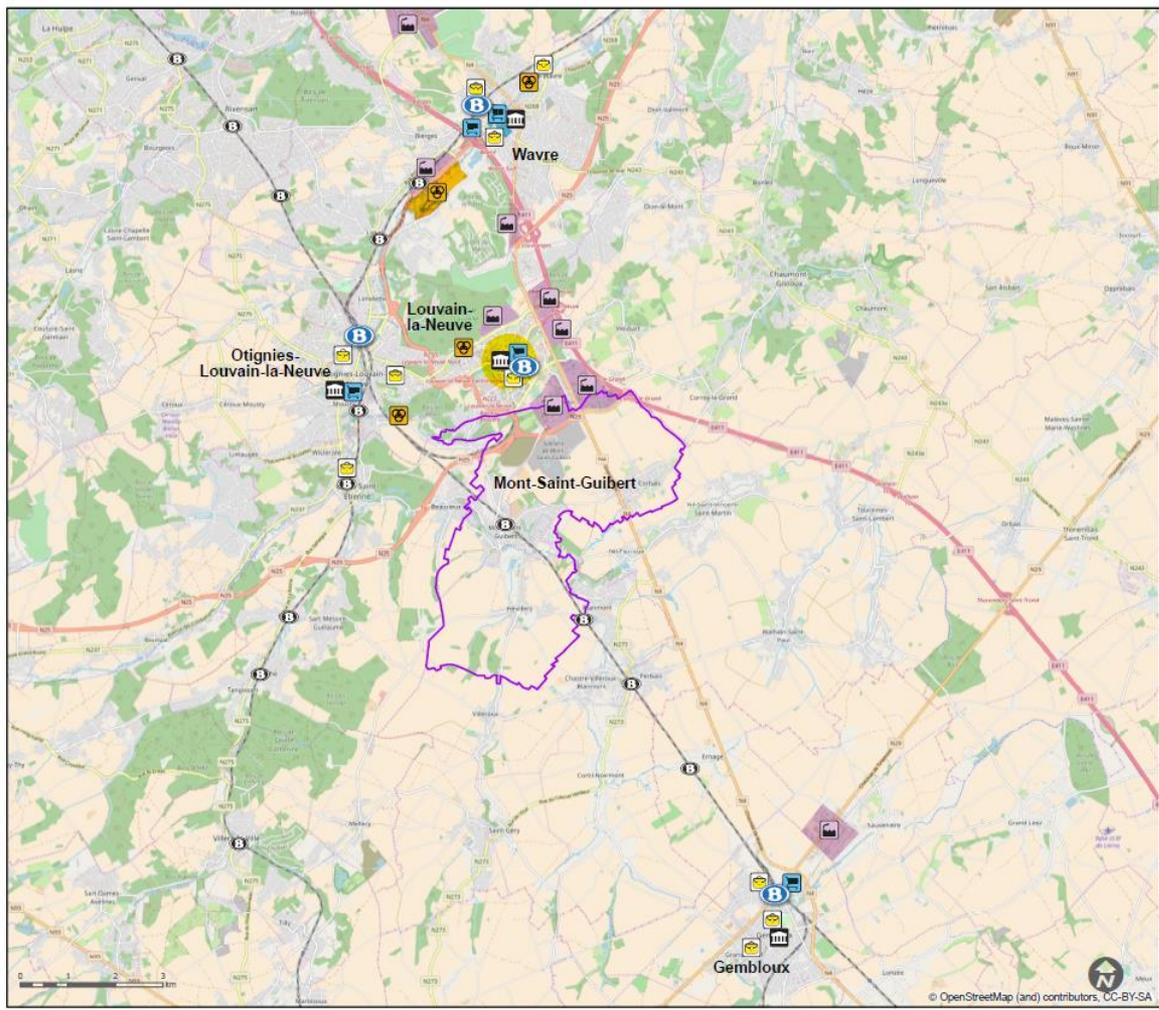
Pôles générateurs
commune de Mont-Saint-Guibert



Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	6	1
Date: 04/01/2018		Belge Lambert 1972	

2.2. Générateurs et pôles importants en dehors la commune

La carte suivante issue du PCM de Mont-Saint-Guibert, permet d'illustrer les **pôles générateurs existants de trafic dans les villes avoisinantes** que sont Louvain-la-Neuve, Ottignies, Wavre et Gembloux. La commune de Mont-Saint-Guibert dispose de plusieurs pôles générateurs de déplacements sur son territoire mais il est important d'élargir le champ de vision aux principaux pôles adjacents qui induisent des déplacements au départ de la commune et des déplacements la traversant.



Légende

- Commune de Mont-Saint-Guibert
- B Gare Interville
- B Point d'arrêt
- 🎓 Etablissement scolaire
- 🏠 Zone d'activité économique
- 🏃 Centre sportif / récréatif
- 🏪 Zone commerciale
- 🏛️ Hôtel de ville / bureaux communaux

7

**PCM
de Mont-St-Guibert**

Pôles générateurs Wavre, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Gembloux

 Région wallonne de l'Est Mont-Saint-Guibert			
Imputation	Issu	Number	RV
P.011033	EEH470	7	1
Date: 04/01/2018		Belge Lambert 1972	

2.2 Projets immobiliers

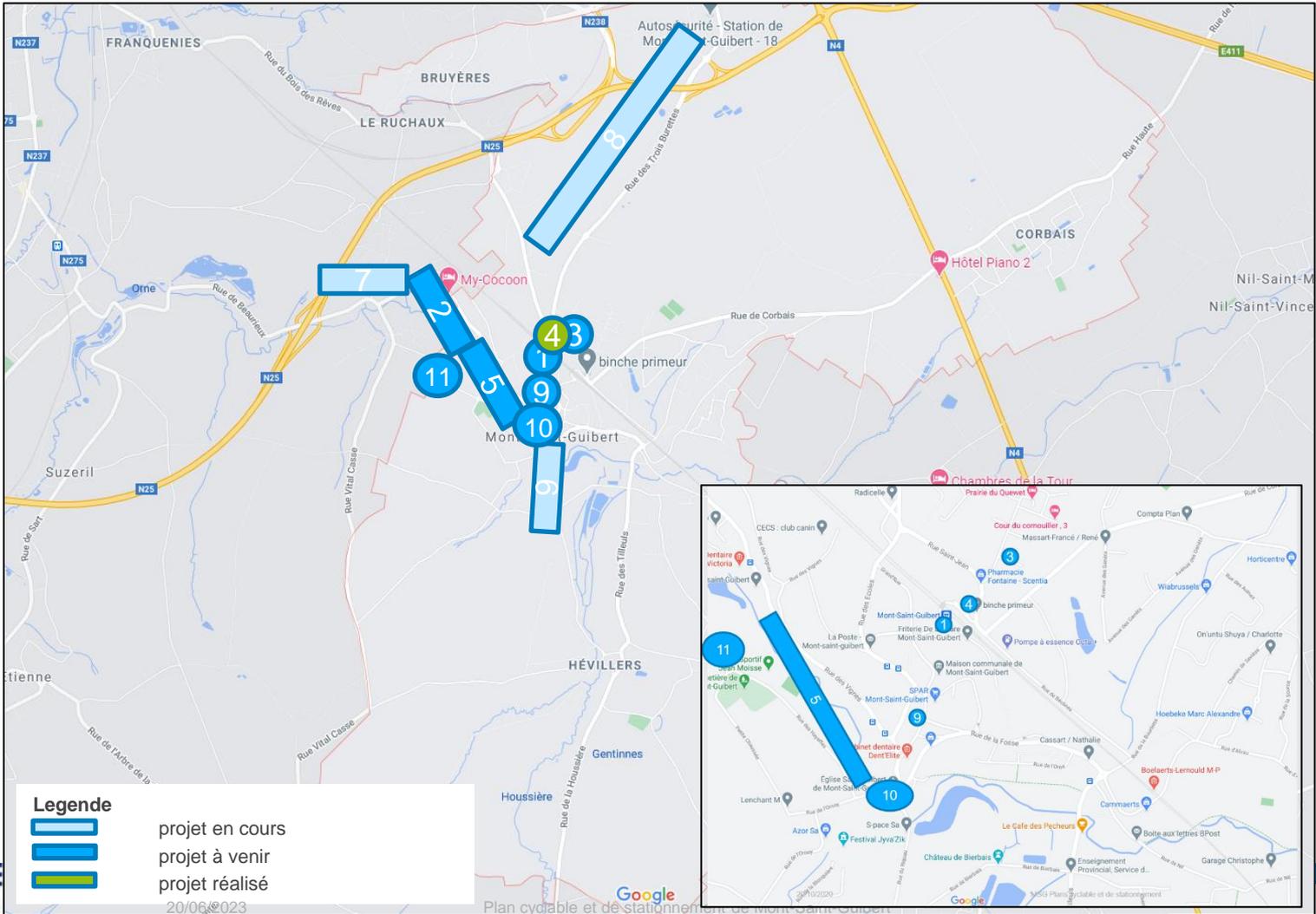
Plusieurs projets immobiliers, à des degrés d'avancement divers, sont en cours sur le territoire communal et vont influencer la mobilité locale ou seront influencés par des choix stratégiques en matière de mobilité.

2.2 Projets immobiliers

1. **Plateau de la gare:** 30 à 40 logements. le long de la rue de la Station, un parc urbain, un développement mixte (activités commerciale, HoReCa, professions libérales et services).
2. **Les jardins de l'Orne:** 280 logements, des commerces, services, parking de type « dépose - minute », d'équipements communautaires (crèche, piétonnier dit « coulée verte », espaces publics
3. **Le christ du Quéwet:** Construction de 132 à 165 logements dont 111 maisons 2 ou 3 façades de gabarit rez +1 et 54 appartements.
4. **Cérès:** 38 appartements de 2 à 4 chambres
5. **Coulée verte:** cheminement cyclo-piéton longe l'Orne et non une voirie. Il sera donc performant en matière de sécurité et d'agrément.

2.2 Projets immobiliers

6. **Coulée verte suite I:** A terme, cette coulée verte continuera en longeant l'Orne vers le Sud. Un cheminement est également prévu via le site de la brasserie vers Hévillers.
7. **Coulée verte suite II:** Après avoir traversé les Jardins de l'Orne, le cheminement continuera en direction de la Rue de Beurieux pour rejoindre la piste cyclable vers Court-Saint-Etienne.
8. **Etude:** d'une piste cyclable mixte (Type D10) dans le sens Mont-Saint-Guibert vers Louvain-la-Neuve le long de la rue des Trois Burettes.
9. **Bourg:** la construction 8 à 13 logements, plus 6 à 8 sur la façade nord de la Grand' Place.
10. **Quartier Brasserie:** *Le projet reste à définir.* Toutefois, le site de la brasserie pourrait selon ce projet accueillir entre 50 et 80 logements ?
11. **Rue scolaire :** L'Institut Notre-Dame des Hayeffes

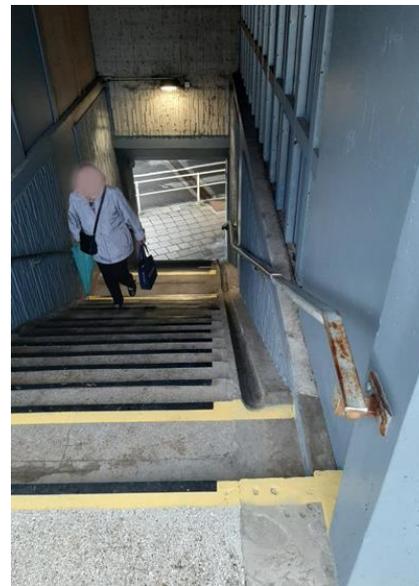


2.3. Actualisation du diagnostic du PCM

2.3 Diagnostic actualisé 'Cycliste'

Quartier de la Gare : Mise à part le parking vélo situé au sud des voies (6 arceaux métalliques couverts), aucune autre infrastructure pour cycliste n'est présente en voirie. La traversée des voies se fait par la rue de la Station, soit par le trottoir puis par les escaliers et la rampe vélo soit par la route de la station où il n'y a aucun marquage ni espaces réservés aux vélos en voirie.

Quartier du centre – bourg : Aucune infrastructure pour cyclistes n'est présente dans la rue des Ecoles, ni rue Musette, ni dans la rue des Vignes. La Grand'Rue dispose elle de trois parkings pour vélos (arceaux non couverts).



2.3 Diagnostic actualisé ‘Cycliste’

Grand’Rue : La Grand’Rue est longée de trottoirs étroits qui forcent les piétons et les voitures à circuler sur la même voirie et compliquent le cheminement cycliste.

Les venelles qui ne sont pas entretenues et le stationnement automobile non organisé en voirie participent également à ce phénomène et rendent la rue peu praticable au déplacement vélo. Le stationnement vélo n’étant pas sécurisé, reste inexploité tandis que le besoin existe dans la rue, ce qui favorise le stationnement de vélo « sauvage ».



2.3 Diagnostic actualisé ‘Cycliste’

Rues des écoles (Rue des Hayeffes, Rue de Mont-Saint-Guibert et Rue des Tilleuls) : La rue des Hayeffes ne dispose pas d'aménagement cyclable en voirie. Il n'y a ni marquage au sol ni piste cyclable, bien que des emplacements de stationnement vélo aient été ajoutés récemment aux abords des équipements sportifs et qu'un système de rue scolaire ait été mis en place aux abords de l'institut Notre-Dame des Hayeffes.

La rue des Tilleuls et la rue des Ecoles ne disposent pas d'infrastructures destinées aux cyclistes et le stationnement en alternance rend l'utilisation du vélo dangereuse au vu de la fréquentation ou de la vitesse des automobilistes. Le passage allant de la Grand'Rue à la rue des Ecoles n'est pas en l'état praticable à vélo en toute sécurité.

La coulée verte vient enrichir le réseau cyclable du secteur. Cependant, des bacs cassent la linéarité du cheminement et réduisent l'espace praticable pour les cyclistes (croisement difficile avec un autre cycliste ou un piéton).



2.3 Diagnostic actualisé ‘Cycliste’

Rues des écoles (Rue demi-lune) : La rue demi-lune ne dispose pas d'aménagement cyclable en voirie ou de stationnement. Il n'y a ni marquage au sol ni piste cyclable bien que la rue soit fréquentée par une population étudiante pour rejoindre les établissements scolaires. La voirie est étroite, les trottoirs sont en mauvais états et le stationnement illégale force les cyclistes et les piétons à cheminer avec les voitures sur la voirie.



2.3 Diagnostic actualisé ‘Cycliste’

Rues résidentielles (Rue de la Fosse, Rue de l’Orne, Rue del Gatte, Résidence du Centre et rue Saint Jean) :

Les Rue de la Fosse, rue de l’Orne, Rue del Gatte et Résidence du Centre ne disposent d’aucun aménagement pour cyclistes. Le passage rejoignant la rue de la Fosse en partant de la gare doit être réservé aux piétons.

De manière générale, les chicanes, le stationnement en alternance, le stationnement ‘illégal’, les rétrécissements pour les traversées piétonnes présents dans ces rues mettent les cyclistes en danger face aux automobilistes. De même l’offre en stationnement cycliste n’est pas visible dans ces rues ou à proximité des logements, quand le stationnement automobile est très présent.



2.3 Diagnostic actualisé ‘Cycliste’

Rues d'accès à Mont-Saint-Guibert (Rue Beurieux, Rue de la Papeterie, Rue des Trois Burettes, Rue de Corbais, Rue Haute) : La piste cyclable rue de Beurieux en provenance de Court-Saint-Etienne, s'arrête brutalement sans aménagement adapté en face des premières habitations. Le reste de la rue ne propose aucun aménagement pour cyclistes.

La rue de la Papeterie puis **la rue Auguste Lannoye** ne bénéficient pas non plus d'aménagements cyclables. Les connexions qu'il existe entre la rue des Vignes en hauteur de la rue Auguste Lannoye en contre-bas ne sont pas praticables par les cyclistes (soit une voirie privée sans entretien, soit des escaliers trop étroits).



2.3 Diagnostic actualisé ‘Cycliste’

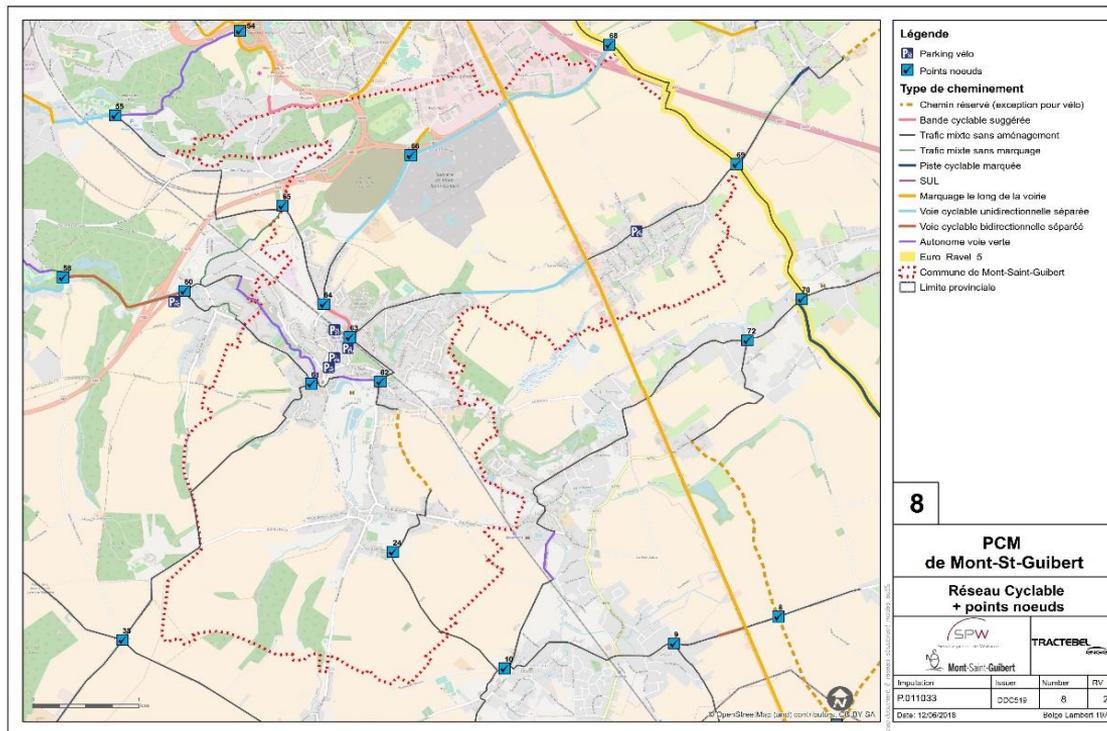
Dans leurs parties résidentielles, les **Rues des Trois Burettes et de Corbais** ne proposent aucun aménagement pour cyclistes. Dans les parties non résidentielles, des trottoirs ou pistes sont accessibles aux cyclistes uniquement hors agglomération.

Mis à part un petit parking pour vélo situé en face de l’ancien commissariat ou des emplacements de stationnement vélo couverts au fond du parking du Carrefour Market (trop loin de l’entrée du magasin pour être réellement utilisés), la **Rue Haute** ne dispose pas d’aménagements pour cyclistes.

2.3 Réseau cyclable à points-nœuds

La carte suivante, tirée du PCM, illustre ces cheminements relativement radiaux et qui permettent de relier Corbais, Héவில்lers, Villers-la-Ville et l'Axis-Parc.

Ce réseau balisé manque d'aménagement permettant d'assurer la sécurité des cyclistes. Il n'est en fait composé que de panneaux directionnels vers les points les plus proches pour définir un itinéraire.



2.3 Réseau cyclable de Mont-Saint-Guibert

Le réseau cyclable guibertin est très peu développé et manque de continuité. Seules 4 rues disposent d'infrastructures à proprement parler.

La rue Saint-Jean a possédé un temps des bandes suggérées de part et d'autre de la rue. Cela ne constitue pas une piste cyclable marquée.

Les rues de Corbais et des Trois Burettes disposent d'un trottoir mixte utilisable par les cyclistes hors agglomération. Il s'agit d'une piste d'une largeur d'environ 1,3 mètre.

La rue de Namur dispose également d'une bande suggérée du côté nord et d'une piste cyclable mixte au sud de la rue.

Aucune liaison cycliste conforme ne permet de relier Mont-Saint-Guibert aux entités voisines même quand les rues y sont déjà aménagées en faveur du déplacement cycliste.

2.3 Réseau cyclable de Mont-Saint-Guibert

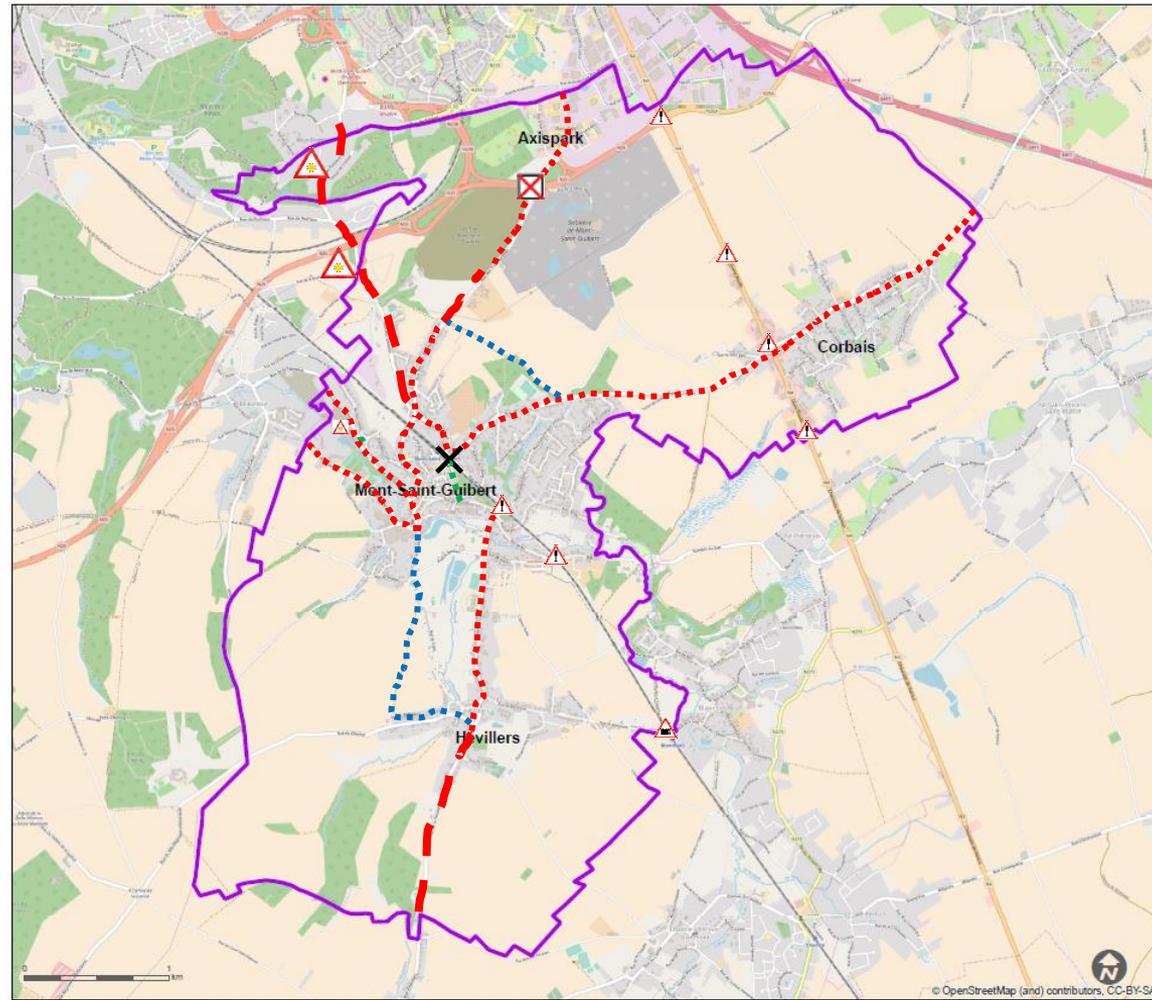
Le cheminement cycliste y est compliqué, la place de la voiture est importante. De manière générale les cheminements sont mal indiqués, il y a un manque de signalisation aidant aux déplacements piéton et cycliste. La majorité des passages n'est pas aménagée ou entretenue suffisamment pour pouvoir recevoir des cyclistes.



2.3 Dysfonctionnements des modes actifs

- Les cartes suivantes reprennent les **dysfonctionnements** identifiés dans le diagnostic en matière de modes actifs (piétons et cyclistes).
- Les **principaux dysfonctionnements à l'échelle de la commune** sont repris dans les slides suivantes.

Dysfonctionnement modes actifs



Légende

- Commune de Mont-Saint-Guibert
- Carrefour dangereux
- Petit trottoir ou manque de visibilité
- Absence totale de piste cyclable et de trottoir
- ▲ Barrière
- ▲ Manque de lumière
- Liaison manquante
- Passage mode actif non adapté aux vélos
- X Rupture
- ▲ Passage dangereux

2

PCM de Mont-St-Guibert

Ville de Mont-Saint-Guibert
Localisation des quartiers et villages



TRACTEBEL ONGEO

Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	2	1
Date: 13/10/2017		Belge Lambert 1972	

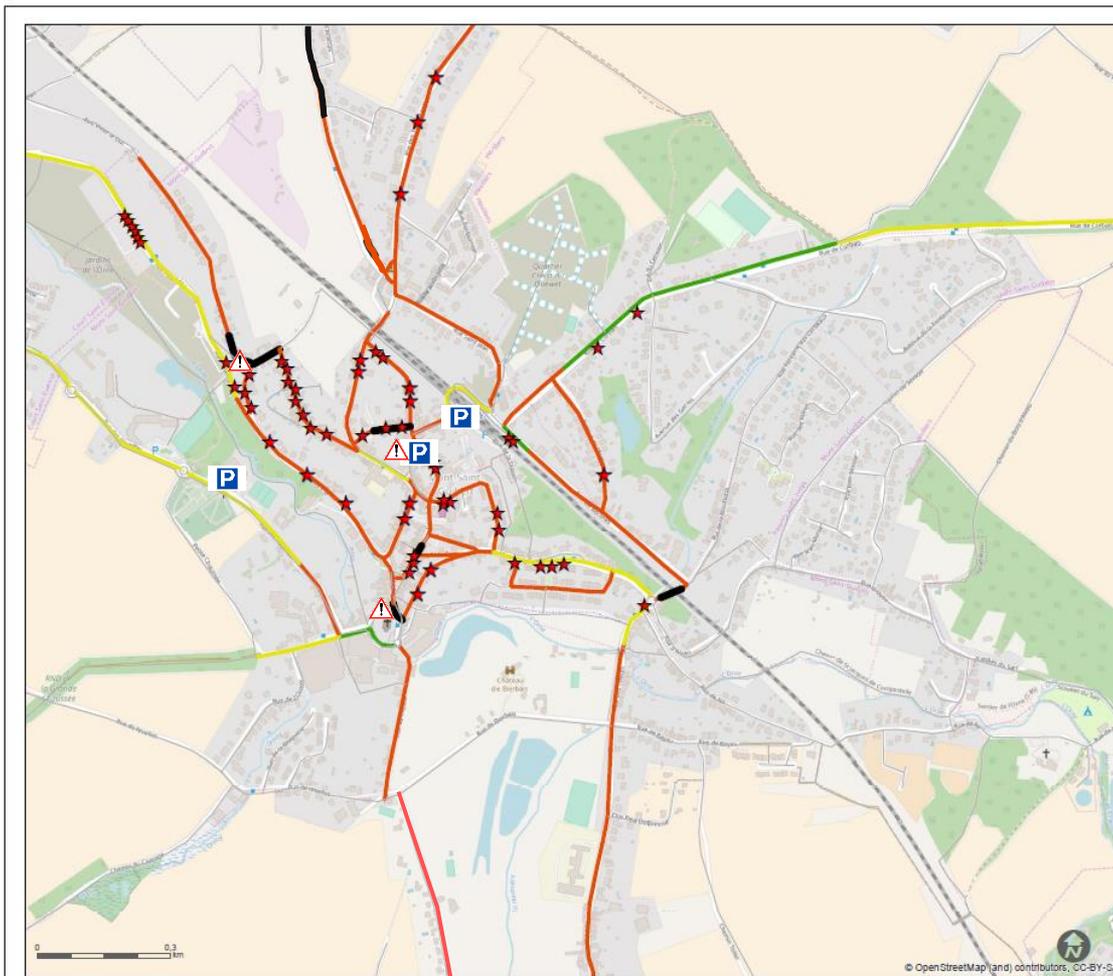
2.3 Dysfonctionnements des modes actifs à l'échelle de la commune

- Les liaisons cyclistes non continues sur les parcours les plus empruntés et / ou les plus intéressants pour les cyclistes (Vers Louvain-la-Neuve via l'Axis-Parc et vers Corbais principalement). Des obstacles sont présents (piquet électrique, borne en béton) sur l'axe Mont-Saint-Guibert vers l'Axis-Parc.
- Le carrefour entre la N4 et la rue de Corbais manque d'aménagement pour les modes actifs de manière générale (piétons, cyclistes)
- La piste cyclable bidirectionnelle située au sud de la RN25a est difficilement accessible depuis la rue des 3 Burettes. Le réaménagement de cette zone est nécessaire.
- Un parcours est manquant entre la rue de Corbais en direction du rond-point des trois Burettes (chemin de champs non praticable), la partie dans le prolongement vers la rue des Sablières est existante.

2.3 Dysfonctionnements des modes actifs à l'échelle de la Commune

- Manque d'aménagement sur la liaison avec Louvain-la-Neuve (rue des Sablières et rue du Ruisseau).
- Une barrière est également présente sur le chemin du Tollet qui est utilisé pour relier Blanmont au centre-ville.
- Absence de parking vélos couvert et sécurisé aux endroits stratégiques (gares, Axis-Parc, centre Sportif, etc.) qui favorise le stationnement sauvage quand une alternative sécurisée n'existe pas à proximité.
- Manque de continuité dans les pistes cyclables, et aménagement pas aux normes.
- Manque d'indications sur les itinéraires cyclistes possibles et de sécurité dans les déplacements cyclistes quand des aménagements existent.
- Problème de la largeur/accessibilité/lisibilité du trottoir hors agglomération à la rue des Trois Burettes et rue de Corbais.

Dysfonctionnement modes actifs



Légende

- ★ Stationnement gênant pour les modes actifs (piéton et cycliste)
- Rue non analysée
- absence de trottoir
- largeur comprise entre 40 et 120cm
- trottoir (+120cm) double (de chaque côté de la voirie)
- trottoir (+120cm) simple (un seul côté de la voirie)
- P** Besoin de parking sécurisé
- ⚠ Manque d'entretien, passage dangereux

8 C

PCM
de Mont-St-Guibert

Modes actifs : Qualité des trottoirs et stationnement gênant

 Mont-Saint-Guibert			
Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	DDCS19	8 C	1
Date: 14/06/2016		Belge Lambert 1972	

2.3 Dysfonctionnements des modes actifs

- Certains emplacements de stationnement pour cyclistes aux abords des commerces doivent être sécurisés (et couverts) et être rapprochés de l'entrée des commerces.
- De par l'aménagement actuel, la coulée verte n'est pas suffisamment large pour le passage de 2 cyclistes en sens opposé.
- **Manque d'entretien** de certaines venelles et cheminements piétons-cyclistes (pavés manquants, mauvaises herbes...).
- **Difficulté de traverser les rails de chemin de fer** (gare) pour les cyclistes (liaison tunnel non sécurisée).

2.3 Diagnostic actualisé 'Stationnement'

Centre-ville :

Des emplacements disposés en alternance sont dessinés en voirie dans toutes les rues principales de la commune. Ils permettent un stationnement des habitants et également de ralentir le trafic. Cependant, on observe toujours au centre-ville ponctuellement, des stationnements en infraction. Ces voitures stationnées sur la route ou sur les trottoirs rendent les cheminements cyclistes et piétons dangereux ou causent d'importants problèmes de circulation en heure de pointe, notamment dans la Grand'Rue.



2.3 Diagnostic actualisé 'Stationnement'

Centre-ville :

Des emplacements PMR et de livraison sont aussi présents, ainsi qu'un nombre important de parkings hors voirie (rue de la station où les places sont limitées, rue Saint Jean, rue de la Poste, Grand'Rue et rue del Gatte) et de parkings commerciaux (Grand'Rue et Rue Musette). Ces parkings ne sont pas aménagés à 100% de leurs capacités et leurs utilisations peuvent être optimisées.



2.3 Diagnostic actualisé 'Stationnement'

Axis-Parc :

Au sein de l'Axis-Parc, la problématique reste le manque d'emplacements. La majorité des entreprises dispose déjà d'un parking hors voirie, mais malgré ceux-ci, le niveau de saturation est vite atteint et les abords des voiries sont envahis par des voitures. On constate alors un stationnement non réglementaire aux abords de la zone.



2.3 Diagnostic actualisé 'Stationnement'

Les écoles :

Le stationnement aux abords des écoles peut-être optimisé dans le cadre l'amélioration de la sécurité scolaire. Même si une rue scolaire a été adoptée à proximité de l'Institut Notre-Dame des Hayeffes et réduit l'impact du stationnement lié à l'école sur la circulation, l'école « Le Bon Départ » ne bénéficie pas de dépose-minute alors que la largeur de la voirie permet de l'envisager. Comme il était signalé dans le PCM, bien qu'une nouvelle zone « dépose-minute » située rue Auguste Lannoye ait été mise en service récemment, elle ne remplit pas son rôle premier à l'heure actuelle. Des moyens pourraient être mis en place afin d'assurer la bonne gestion de ces emplacements.

2.3 Diagnostic actualisé ‘Stationnement’

Covoiturage :

La commune dispose de deux parkings de covoiturages.

Le parking « Corroy-le-Grand/E411/N25a » (photo du dessus) dispose de 133 places en voirie. La qualité du parking doit cependant être améliorée, particulièrement au niveau de son accessibilité qui reste dangereuse.

Le parking « Chemin du Nil – E411 » (photo du dessous) dispose lui de 5 places et est situé à proximité directe de la E411.

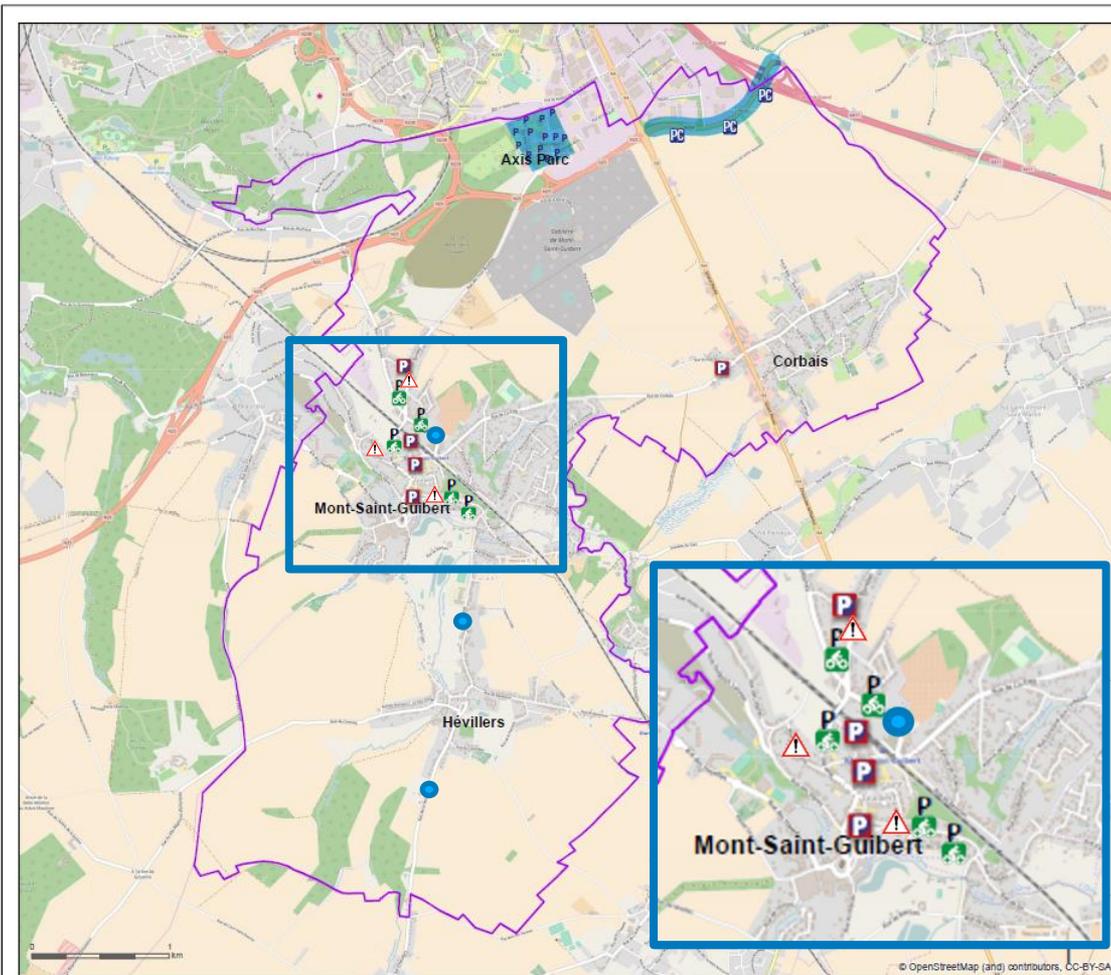
Deux parkings sont présents à proximité direct du territoire communal. Le parking « Rue des Mélèzes – N25 – Court-Saint-Etienne » offre 7 places et le parking « Beurieux N25 » offre quant à lui 14 places.



2.3 Dysfonctionnements en matière de stationnement

- La carte suivante reprend les dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic en matière de stationnement.
- Les principaux dysfonctionnements à l'échelle de la commune sont repris dans les slides suivantes.

Dysfonctionnement stationnement



Légende

- Commune de Mont-Saint-Guibert
- Stationnement gênant les cyclistes
- Stationnement sauvage
- Parking en voirie gênant la circulation
- Parking covoiturage de mauvaise qualité
- Stationnement gênant sur les trottoirs
- Stationnement gênant la circulation en HP

33

PCM de Mont-St-Guibert

Dysfonctionnements en matière de stationnement

Mont Saint-Guibert		Mont Saint-Guibert	
Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	33	1
Date: 04/01/2018		Belge Lambert 1972	

2.3 Dysfonctionnements en matière de stationnement

- Au sein de l'Axis-Parc, manque d'emplacement (non visité en 2020 – crise sanitaire COVID19)
- A proximité des écoles, stationnement non organisé
- Stationnement illégal et gênant sur les trottoirs dans certaines rues
- Stationnement dangereux dans les virages des voiries à double sens
- Stationnement problématique rue des Tilleuls, rue Saint-Jean et rue de la Houssière (informations de la commune, non observé lors de la visite de terrain en septembre 2020)

03

Bonnes pratiques et exemples

TRACTEBEL



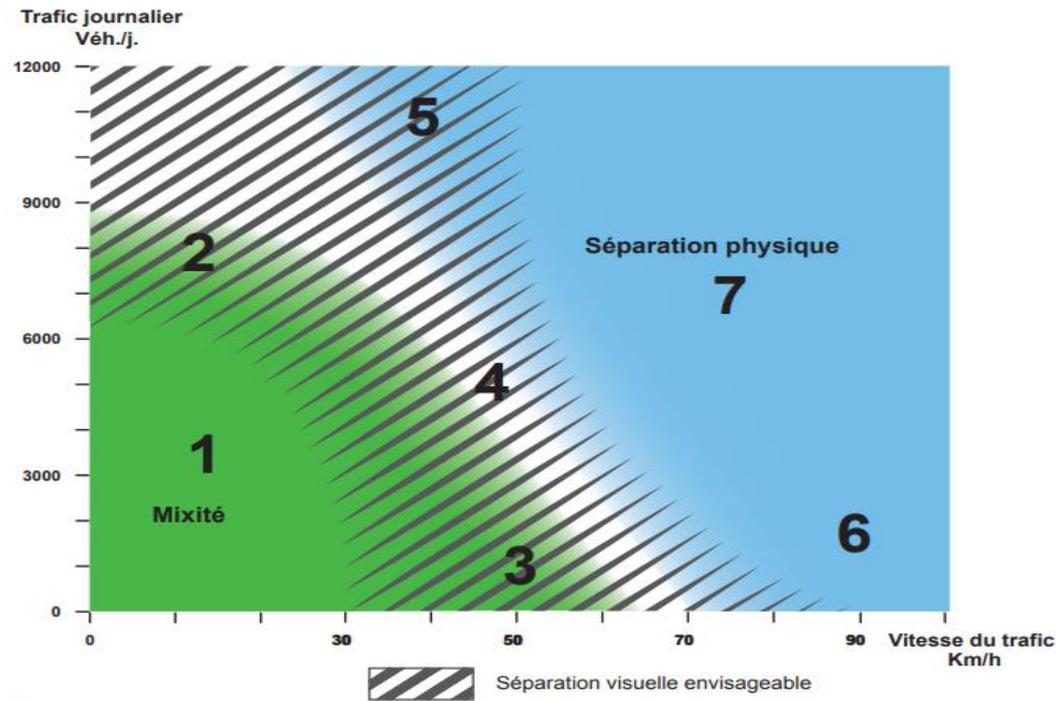
Bonnes pratiques et exemples

Mettre en œuvre un réseau cyclable communal structurant (en lien avec le réseau provincial): le but est de relier les pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces, zones économiques...) en s'appuyant sur les aménagements cyclables existants ou en projets tout en respectant des principes de cohérence, de rapidité, d'agrément, de sécurité et de confort.

Bonnes pratiques et exemples

Sélectionner le type de voirie adapté à la situation:

Selon la densité et la vitesse de trafic, il sera recommandé par le SPW de privilégié de la mixité (cas 1, 2 et 3 sur le graphique) ou au contraire des voies cyclables séparées, visuellement ou physiquement (cas 5, 6 et 7 sur le graphique). Selon le cas le type de voirie est choisi parmi les catégories qui suivent.



Choix du type d'aménagement selon la densité et la vitesse du trafic

Bonnes pratiques et exemples

Type d'aménagement cyclable	Description	Largeur utile standard	Avantages	Inconvénients
PCM	Piste cyclable marquée	1,3 m	-sentiment de sécurité -bonne visibilité	-obligation d'utilisation -danger ouverture portière
D7	Piste cyclable séparée	1,75 m (unidirectionnelle) 2,5 m (bidirectionnelle)	-sentiment de sécurité optimale sauf bidirectionnelle	-obligation d'utilisation -insécurité aux carrefours -moins bonne visibilité -risque d'accident aux entrées/sorties accès riverains
D9	Piste cyclo-piétonne	2,80 m (unidirectionnelle) 4 m (bidirectionnelle)		
D10	Cheminement cyclo-piéton	2,5 m	-espace de circulation -sentiment de sécurité	-obligation d'utilisation -conflit possible avec piéton, et risque d'accident
F99	Chemin réservé moins large que 3,5m	3 m (F99a) 3,5 m (F99b)	-liberté, convivialité -respect mutuel	-conflits possibles entre usagers - zones de danger possibles aux carrefours
BCS	Bandes cyclables suggérées	0,90 m	-indication sécuritaire -usage non obligatoire	-pas de référence légale -danger de la circulation et ouverture portière
SUL	Sens uniques limités	1 m	-gain de temps, distance -contact visuel avec automobiliste	-sentiment d'insécurité -insécurité possible aux carrefours

Bonnes pratiques et exemples

- **Encourager la population à la pratique du vélo:** il est souhaitable de mener des campagnes de communications, de sensibilisations et d'accompagner le passage au vélo par des mesures d'encouragement (primes, aides...)
- **Adapter l'offre en stationnement :** il est important de mettre à disposition des citoyens des offres de stationnement suffisantes et adaptées aux besoins, avec différents niveaux de sécurités.



Zone de dépôt de trottinettes à Bruxelles
source : mobilite-mobiliteit-brussels.prezly.com

Bonnes pratiques et exemples

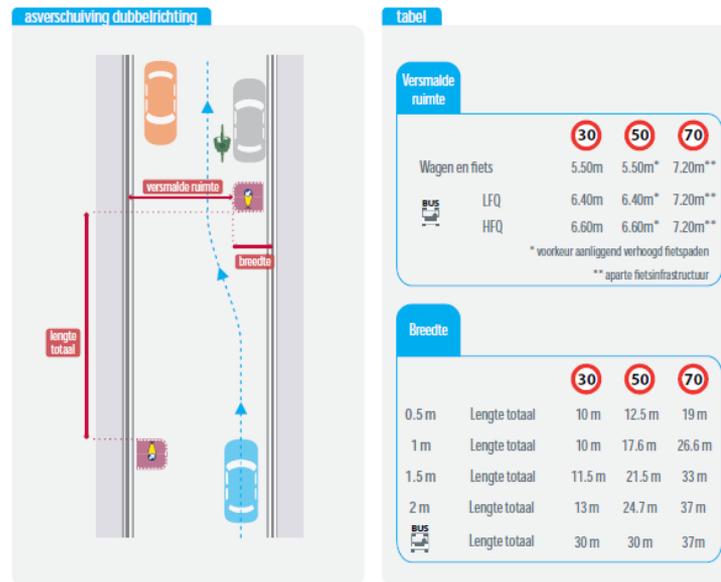
- **Sécuriser les points noirs et faciliter l'accès aux chemins agricoles** : le revêtement de la voirie doit être soigné et une attention particulière doit être portée aux traversées. Les accès des chemins agricoles peuvent être favorisés et sécurisés



Piste cyclable lumineuse en Gironde
Source : Alban Gilbert pour OliKrom

Le stationnement en alternance: bonnes pratiques

- Si le taux d'occupation des places de stationnement est égal ou supérieur à 80%, le stationnement en alternance a un effet de ralentissement de la circulation. De ce cas, il vaut mieux laisser les cyclistes au milieu de la voirie via des chevrons.
- Un cas spécifique d'un ralentisseur



04

Plan cyclable et de stationnement

TRACTEBEL



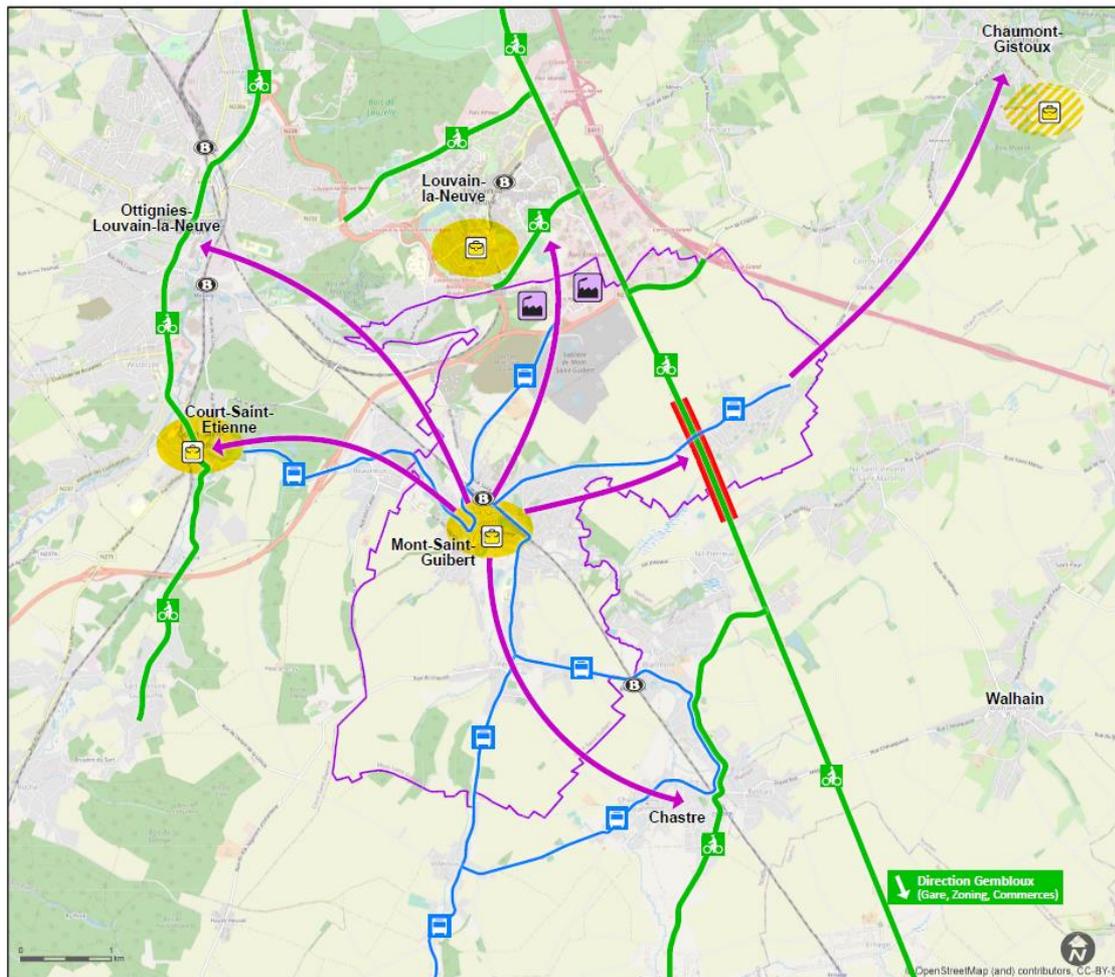
4.1. Rappel méthodologie

Méthodologie



Les priorités (hiérarchisation)

- Tractebel a défini des routes prioritaires à l'échelle de la commune. Ces routes permettent de relier les grands pôles générateurs à la commune. Elles doivent être aménagées de façon à sécuriser les cyclistes, amenés à être de plus en plus nombreux à circuler sur ces voiries.
- Cinq routes principales ont été identifiées et formeront le réseau cyclable principal de la commune. A ce réseau, viendront se rajouter des voiries secondaires permettant de renforcer le maillage cyclable.
- Ces routes remplissent 4 objectifs :
 - Connexion au réseau régional et au réseau existant (schéma directeur cyclable wallon), RaVeL...
 - Connexion des pôles importants (gares – MSG, Blanmont, LLN... ; zonings ; écoles ; commerces ; projets immobiliers...)
 - Résolution des dysfonctionnements identifiés
 - Création d'un réseau global à l'échelle de la commune et du centre-bourg



- Légende**
- Commune de Mont-Saint-Guibert
 - Zoning
 - B Gare
 - Commerce
 - 📖 Zones écoles
 - 🚲 Plan Directeur Wallon Cyclable
 - 🚌 Lignes de bus
 - ➔ Connexion MSG

X

PCM de Mont-St-Guibert

Propositions de connexions



Service public de Wallonie





Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	7	1
Date: 27/11/2020		Belge Lambert 1972	

4.2. Stratégie et réseau à l'échelle de la Commune

Stratégie

Tractebel a travaillé de façon pragmatique :

Nous avons dans un premier temps identifié les routes principales sur lesquelles des infrastructures cyclables devaient être mises en place.

Une fois les voiries identifiées, nous avons pris en compte plusieurs critères afin de déterminer si un aménagement cyclable était nécessaire, et si oui, de quel type.

Les critères pris en compte sont par exemple la vitesse effective du trafic, la densité de trafic, le nombre et type de carrefour, l'organisation du stationnement, les largeurs disponibles des voiries...

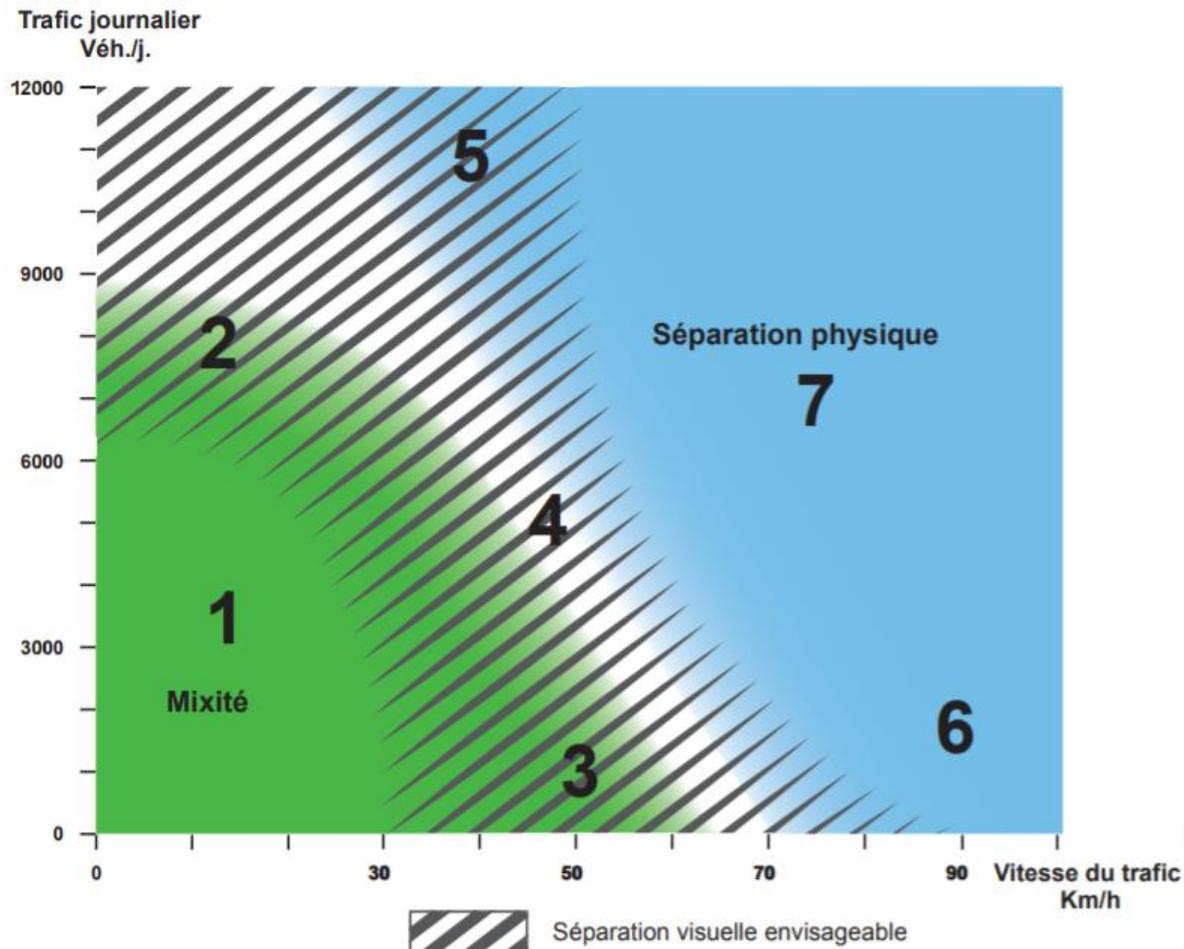
Stratégie

« La vitesse effective et la densité du trafic sont des variables de première importance, car elles déterminent le nombre de dépassements et de croisements de cyclistes, ainsi que le différentiel de vitesses lors de ces mouvements. La figure qui suit permet de “dégrossir” la décision de séparer ou de mélanger le trafic cycliste du reste de la circulation. Elle ne peut être analysée indépendamment des autres variables présentées ci-avant telles que la présence de stationnement latéral, la présence et le nombre de carrefours, etc. »

(source : les aménagements cyclables en Wallonie – 1. Quel aménagement choisir, SPW, 2012)

Stratégie

(source : les aménagements cyclables en Wallonie – 1. Quel aménagement choisir, SPW, 2012)



Stratégie (source : les aménagements cyclables en Wallonie – 1. Quel aménagement choisir, SPW, 2012)

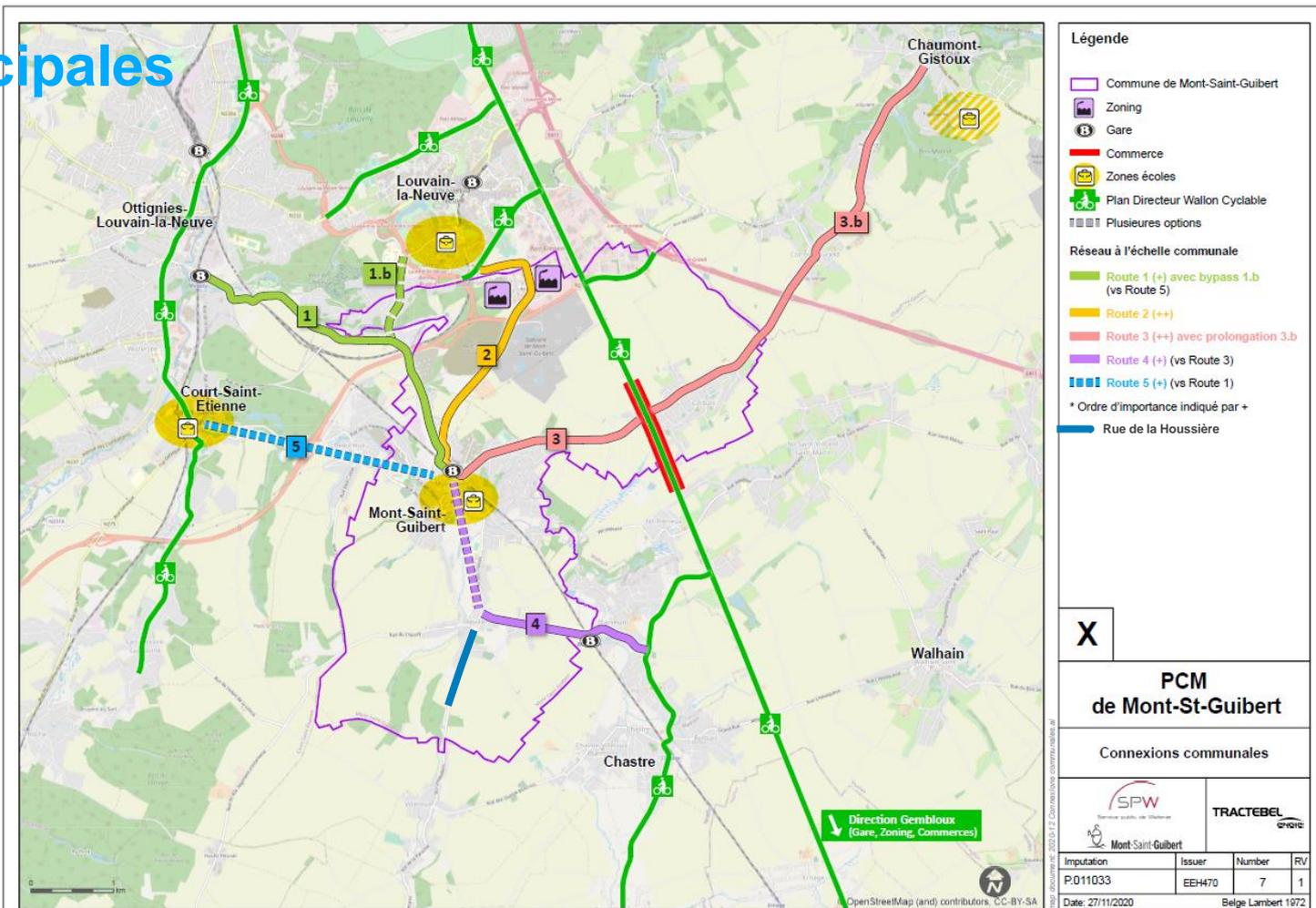
- Zone 1 : En toute logique, lorsque la vitesse du trafic est inférieure à 30 km/h et que la densité de trafic est moyenne à faible, la mixité est recommandée.
- Zone 2 : combinaison de faibles vitesses et d'un trafic important est rare. La mixité y est d'application. Une séparation visuelle des circulations cyclistes et automobiles est également acceptable, de même qu'éventuellement un aménagement suggéré pour les cyclistes.
- Zone 3 : En présence d'un trafic assez faible, la mixité est applicable jusqu'à des vitesses de l'ordre de 50 à 60 km/h. Au-delà, la séparation physique est recommandée. Une séparation visuelle des circulations peut-être envisagée également. Cependant, elle ne peut avoir pour conséquence une augmentation des vitesses pratiquées au moment du dépassement du cycliste par un automobiliste se sentant seul dans sa bande de circulation.

Stratégie

(source : les aménagements cyclables en Wallonie – 1. Quel aménagement choisir, SPW, 2012)

- Zone 4 : En présence d'une circulation et de vitesses pratiquées de moyenne importance, la solution d'aménagement est à apprécier au cas par cas en fonction notamment des autres variables décrites plus haut.
- Zone 5 : Un trafic relativement élevé combiné à des vitesses pratiquées moyennement élevées plaide pour une séparation du trafic. En dessous des 50 km/h, la séparation visuelle est acceptable mais doit être particulièrement soignée.
- Zone 6 : Malgré un trafic de faible importance, la séparation physique est souhaitable en raison de l'importance du différentiel de vitesses.
- Zone 7: Avec des vitesses de circulation élevées et un trafic relativement important, la piste cyclable, physiquement séparée de la chaussée, est la meilleure solution.

5 routes principales identifiées



4.3. Détails par route prioritaire

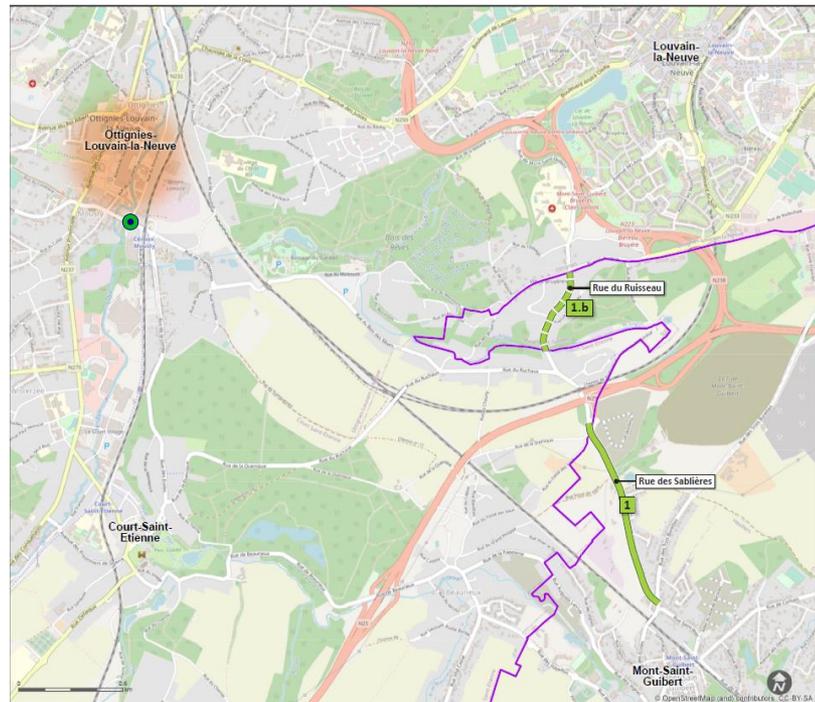
Ensemble de voirie

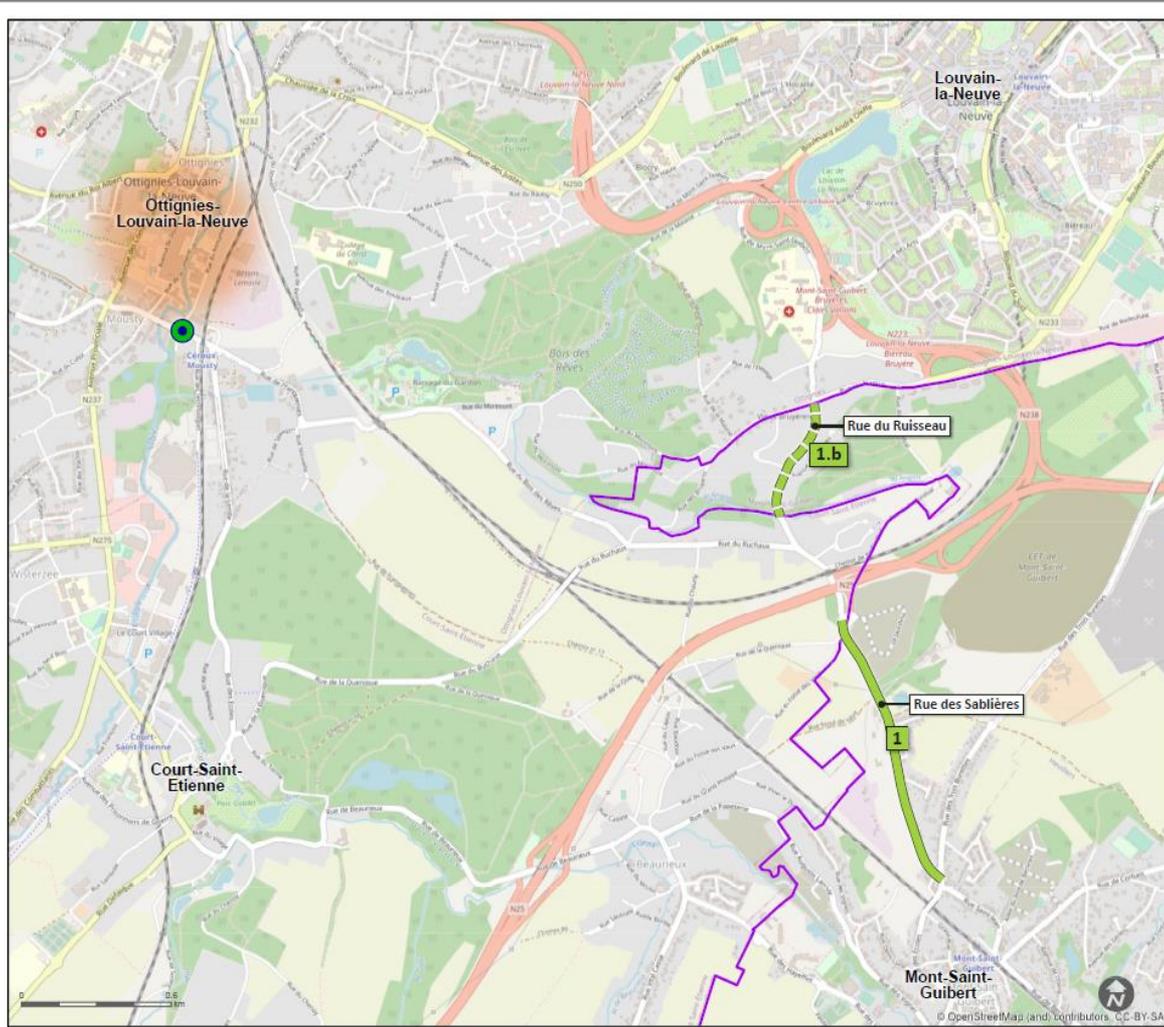
Route prioritaire	Voirie concernée	Route prioritaire	Voirie concernée
Route 1	Place de la Dodaine	Centre-bourg	Grand'Rue
	Rue de la Sablière		Rue Demi-Lune
Route 2	Rue des 3 burettes		Rue Musette
Route 3	N4		Rue Saint-Jean
	Rue Haute		Rue de Béclines
	Rue de Corbais		Rue de la Fosse
Route 4	Chemin Tollet		Rue de la Poste
	Rue Chapelle Emmanuel		Rue de la Station
	Rue de Bayau		Rue del Gatte
	Rue de Blanmont		Rue des Ecoles
	Rue des Tilleuls (+ route 5)		Rue du Riquau
	Rue du Culot		
Route 5	Coulée verte		
	Rue Auguste Lannoye		
	Rue des Hayeffes		
	Rue des vignes		



Route 1 : connexion à Ottignies

- Justification - Intérêt :
 - Connexion à la gare Ottignies
 - Connexion aux pôles 'écoles' (27% des abonnements scolaires (SNCB) sont à destination de Ottignies)
 - Connexion au Collège du Christ-Roi (Ottignies)
 - Connexion au Plan Directeur Wallon Cyclable
- Itinéraire, deux possibilités :
 - Rue des Sablières
 - Connexion via les rails de chemin de fer
- Opportunité de connecter LLN = 1b (Rue du Ruisseau)





Légende

- Commune de Mont-Saint-Guibert
- Connexion Plan Directeur Wallon Cyclable



X

**PCM
de Mont-St-Guibert**

Route 1: connexion Ottignies

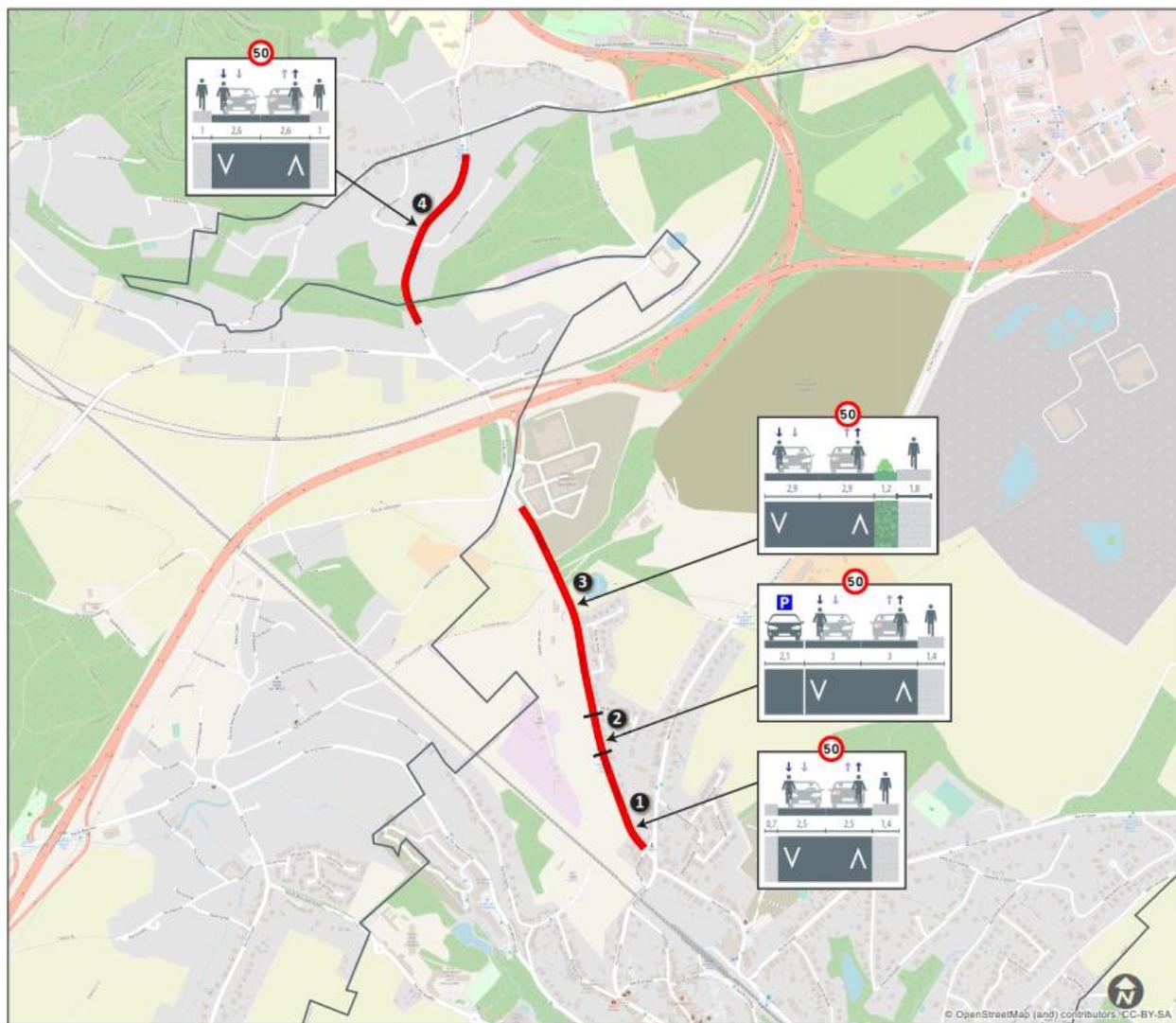
 Service public de Wallonie			
Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	7	1
Date: 27/11/2020		Belge Lambert 1972	

Route 1 : stratégie de mise en œuvre à court terme

- 50km/h.
- Le principe de mixité d'usages de la voirie entre les différents utilisateurs (automobilistes, bus et cyclistes) est d'application car les vitesses sont réduites. Aucune infrastructure cyclable séparée physiquement n'est nécessaire.
- Des chevrons au sol sont cependant conseillés pour rappeler la place du cycliste sur la voirie.
- La vitesse ne peut excéder 50 km/h pour permettre aux cyclistes de circuler sur la voirie en sécurité (principe de mixité d'usagers).

Route 1 : stratégie de mise en œuvre à court terme

- Bandes cyclables suggérées avec marquage vélo et chevrons dans les 2 sens tout le long de la rue des Sablières avec une vitesse maximale de 50km/h

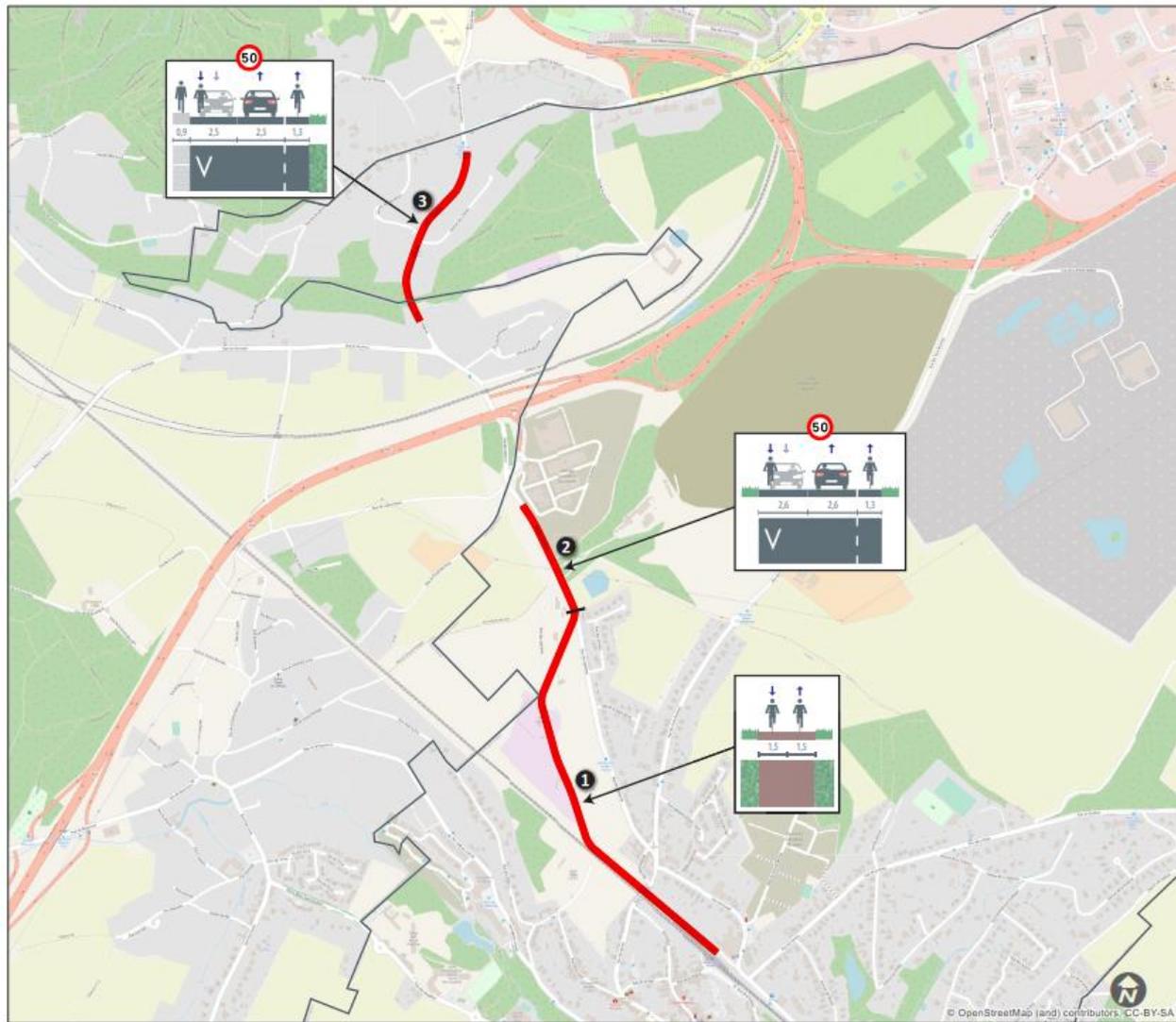


Route 1 : Stratégie de mise en œuvre à long terme

- Utiliser et aménager la connexion via les rails de chemin de fer
- Ensuite, prévoir un site propre vers Ottignies jusqu'à l'entrée du JAURDINIA
- Puis reprendre piste cyclable marquée au sol
- La vitesse est limitée à 50 km/h maximum

Route 1 : Stratégie de mise en œuvre à long terme

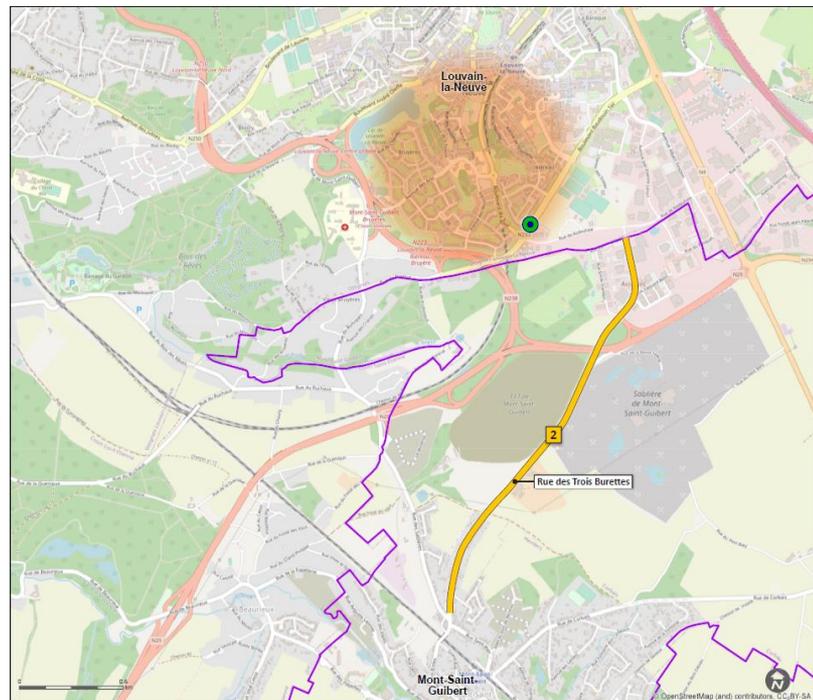
- Sur le long terme, créer la piste cyclable le long du chemin de fer.
- Rue du Ruisseau avec piste cyclable marquée vers le nord et bande cyclable suggérée avec marquage vélo et chevrons vers le sud.





Route 2 : Connexion à Louvain-la-Neuve

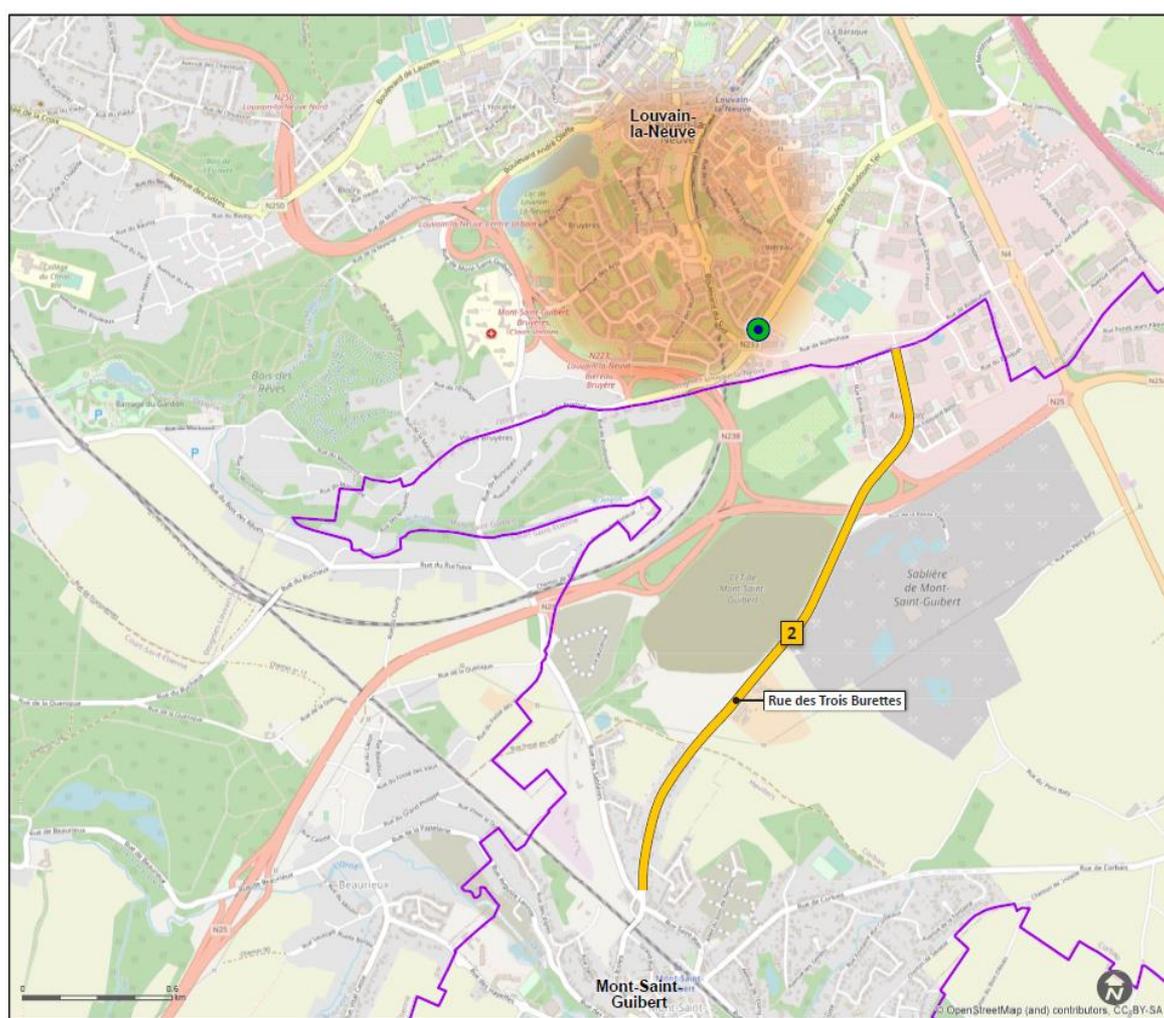
- Justification – Intérêt :
 - Connexion au zoning de Louvain-La-Neuve
 - Connexion à la gare de Louvain-La-Neuve
 - Connexion au Plan Directeur Wallon Cyclable
 - Connexion aux pôles écoles (20% de ces abonnements scolaires sont à destination de Louvain-La-Neuve) + Université / Hautes Ecoles
 - Connexion aux commerces
- Itinéraire :
 - Rue des Trois Burettes





Légende

- Commune de Mont-Saint-Guibert
- Connexion Plan Directeur Wallon Cyclable



X

PCM de Mont-St-Guibert

Route 2: connexion
Louvain-la-Neuve



Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	7	1
Date: 27/11/2020		Belge Lambert 1972	

Route 2 : Stratégie de mise en oeuvre à court terme

- Tronçon 1: 50 km/h. Les trottoirs sont laissés comme en situation existante. Stationnement marqué au sol sur la voirie, du mobilier urbain est placé devant les zones de stationnement. Une piste cyclable marquée au sol est créée vers MSG. Une seule bande de circulation pour les voiries/bus là où il y a du stationnement.
- Tronçon 2: 70km/h. La piste cyclable unidirectionnelle déjà mise en place peut être utilisée, la voirie est suffisamment large pour une piste cyclable sur l'autre coté. Un petit-buffer peut être placé pour sécuriser les cyclistes vers Ottignies.

Route 2 : Stratégie de mise en oeuvre à court terme

- Tronçon 3 : diminution de la vitesse à 50 km/h. La piste cyclable unidirectionnelle déjà mise en place peut être utilisée mais doit être entretenue. Une piste cyclable marquée au sol vers Ottignies est aménagée jusqu'au niveau des 'berges centrales'. Les cyclistes sont réinsérés sur la voirie (de la piste cyclable sur la voirie) puis des chevrons au sol sont marqués jusqu'au rond-point.
- Tronçon 4 : Idem situation existante.

Route 2 : Stratégie de mise en œuvre à long terme

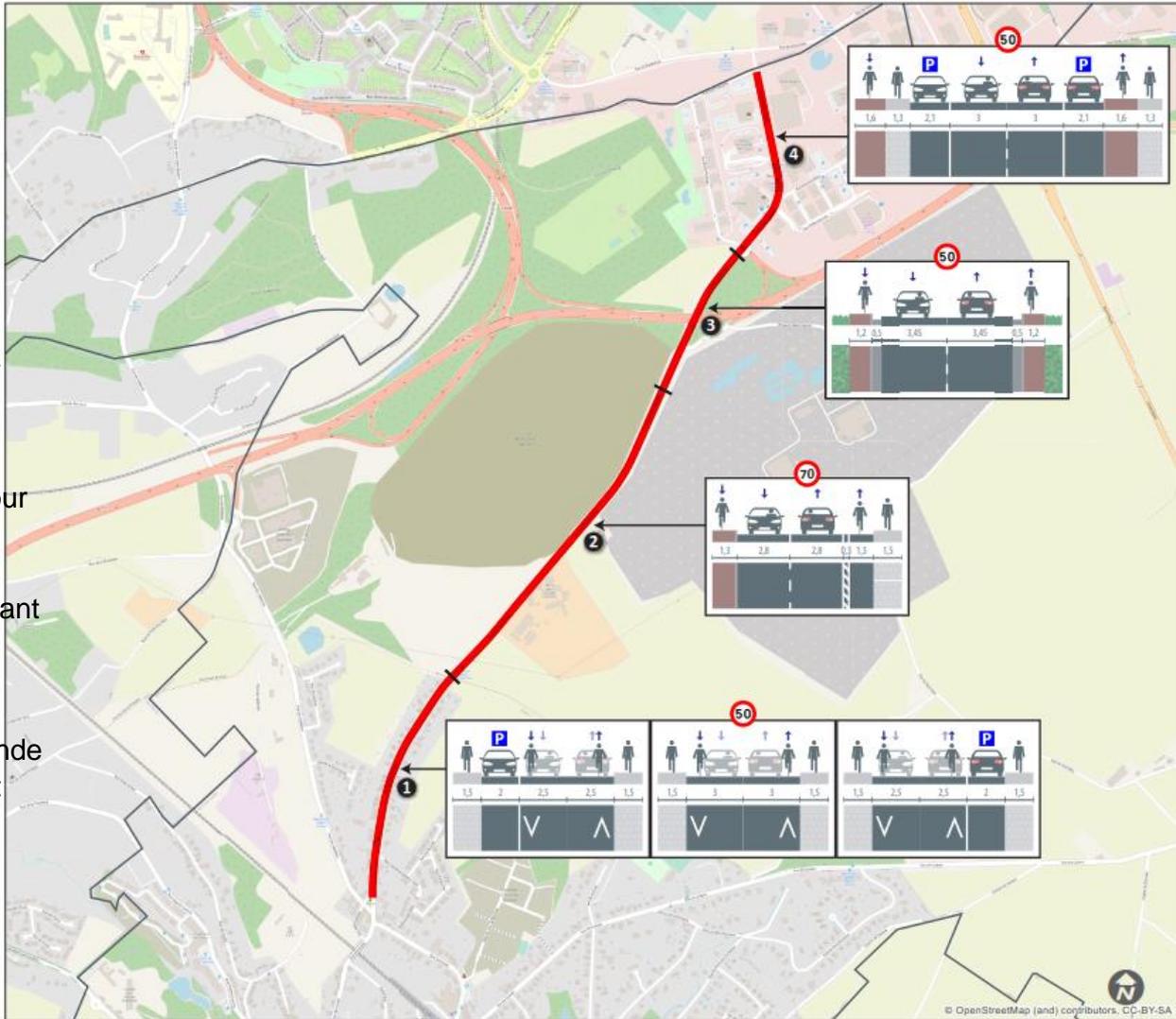
- Tronçon 1 : 50 km/h. Maintien du stationnement à cheval sur la voirie (chevrons sur la voirie)
- Tronçon 2 : idem situation à court terme mais sécurisation de la piste cyclable vers Ottignies.
- Tronçon 3 : réaménagement pour diminuer la place de la berne centrale et création de pistes cyclables séparées. Sur le pont, aménagement de deux pistes cyclo-piétonnes unidirectionnelles
- Tronçon 4 : idem situation court terme

Un projet de liaison cyclable entre la rue des 3 Burettes et le carrefour N4/N25, le long de la RN 25 est en cours de réflexion.

Route 2 : Stratégie de mise en œuvre à long terme

DU SUD au NORD

- Maintien du stationnement à cheval sur la voirie (chevrons sur la voirie)
- Suppression de quelques places de stationnement au niveau du rond-point pour permettre la réintégration des cyclistes venant des deux pistes cyclables (celle existante et celle qui va être réalisée) venant du nouvel échangeur N25
- Piste cyclable séparée unidirectionnelle dans le sens vers Mont-Saint-Guibert, bande cyclable suggérée avec marquage vélo et chevrons.
- Deux pistes cyclables séparées après l'échangeur N25





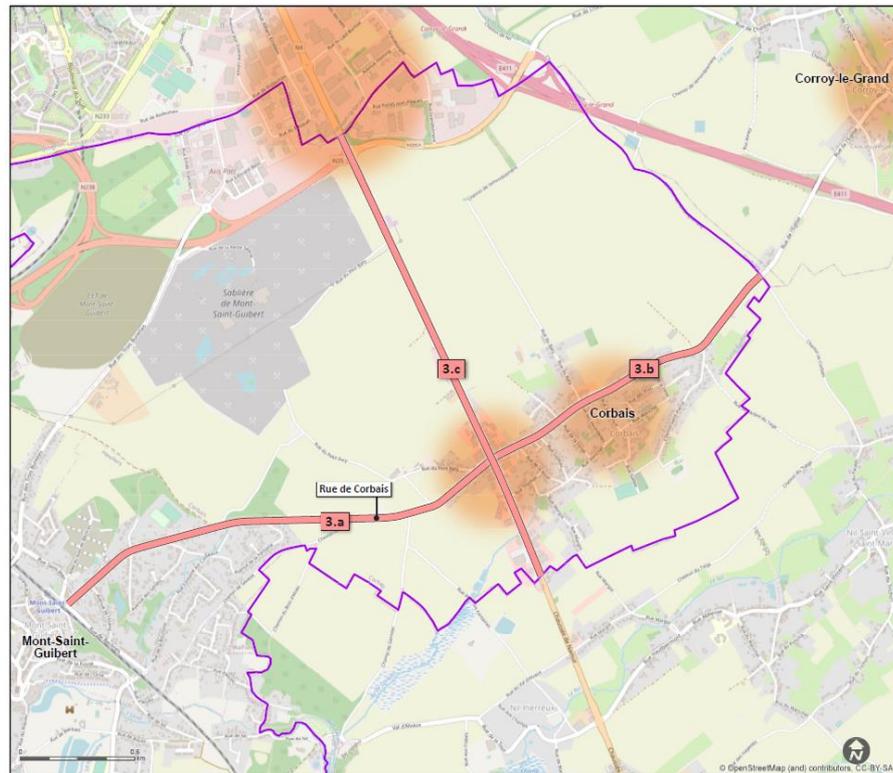
Route 3 : Connexion à Corbais et Wavre-Gembloux

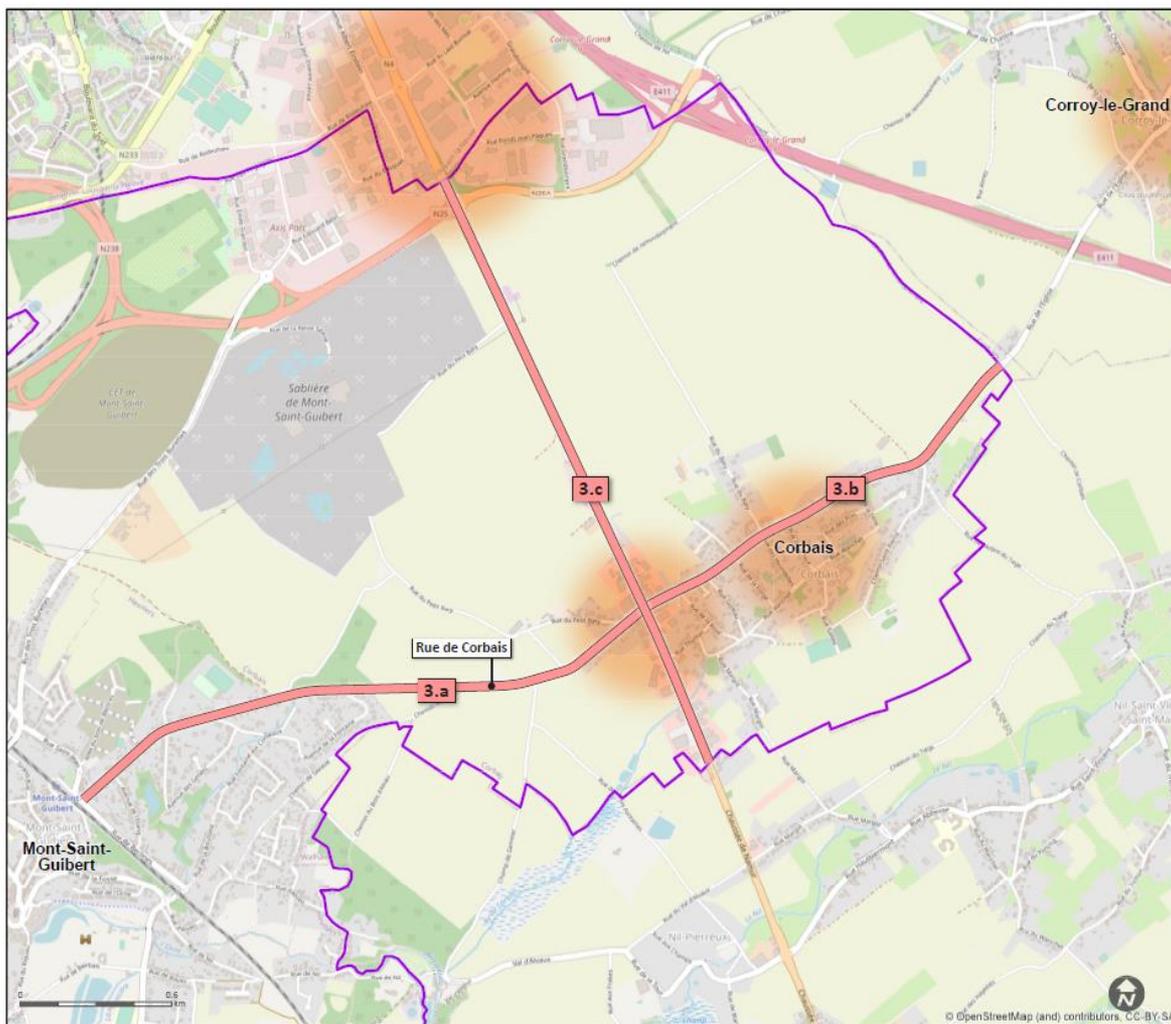
- Justification – Intérêt :
 - Connexion à Corbais (3.a) → Route prioritaire
 - Connexion à l'école de Chaumont-Gistoux (3.b)
 - Connexion aux zones de commerces le long de la N4 (3.a + 3.c)
 - Connexion avec la N4, connexion au Plan Directeur Wallon Cyclable, vers Gembloux et Wavre (Connexion Directeur Wallon Cyclable) (3.a + 3.c)



Route 3 : Connexion à Corbais et Wavre-Gembloux

- Route divisée en 3 parties :
 - Connexion Corbais (3.a)
 - Connexion vers Chaumont-Gistoux (3.b)
 - Connexion N4 - Wavre-Gembloux (3.c)
- Itinéraire :
 - Rue de Corbais (3a)
 - Rue Haute (3b)
 - N4 (3c)





20/06/2023

Légende

Commune de Mont-Saint-Guibert

X

**PCM
de Mont-St-Guibert**

Route 3: Connexion Corbais
et Wavre-Gembloux

SPW
Service public de Wallonie
Mont-Saint-Guibert

TRACTEBEL
CHIRAC

Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	7	1

Date: 27/11/2020

Belge Lambert 1972



Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à court terme (rue de Corbais et rue Haute)

- Tronçon 1 :
 - 30km/h entre le rond-point de la gare et la maison de repos. Puis 50km/h pour permettre la mixité d'usagers sur la voirie car il n'y a pas la place pour mettre des pistes cyclables marquées au sol.
 - Des chevrons au sol sont conseillés.
 - Du stationnement en alternance peut être présent à certains endroits. Il permet notamment de casser la linéarité de la voirie et donc de diminuer la vitesse de circulation des automobilistes (cf. bonnes pratiques d'aménagements)
- Tronçon 2 :
 - 50km/h pour permettre la mixité d'usagers sur la voirie car il n'y a la place que pour 1 seule piste cyclable unidirectionnelle (à droite de la voirie, vers la N4). La piste cyclable marquée au sol permettra de connecter la piste cyclable séparée existante (tronçon 3)
 - De l'autre côté, des chevrons au sol sont conseillés.

Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à court terme (rue de Corbais et rue Haute)

- Tronçon 3 :

- Vitesse de 50km/h conseillée mais 70 km/h possible. Si la vitesse de 70km/h est maintenue, les cyclistes empruntant la voirie ne seront pas sécurisés.
- Une seule piste cyclable séparée (existante) du côté droit de la voirie (vers la N4).
- De l'autre côté, il n'y a pas la place pour mettre une piste cyclable. Des chevrons au sol sont conseillés, bien qu'ils ne suffiront pas à sécuriser les cyclistes si la vitesse est de 70km/h.

- Tronçon 4 :

- 50km/h (à l'approche des habitations et du carrefour).
- Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages).
- Des chevrons au sol sont conseillés.
- Du stationnement en alternance peut être présent à certains endroits. Il permet notamment de casser la linéarité de la voirie et donc de diminuer la vitesse de circulation des automobilistes (cf. bonnes pratiques d'aménagements)

Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à court terme (rue de Corbais et rue Haute)

- Tronçon 5 :
 - 50km/h près des habitations et des commerces.
 - Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés.
 - Du stationnement en alternance peut être présent à certains endroits. Il permet notamment de casser la linéarité de la voirie et donc de diminuer la vitesse de circulation des automobilistes (cf. bonnes pratiques d'aménagements)
- Tronçon 6
 - 50km/h - Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés.

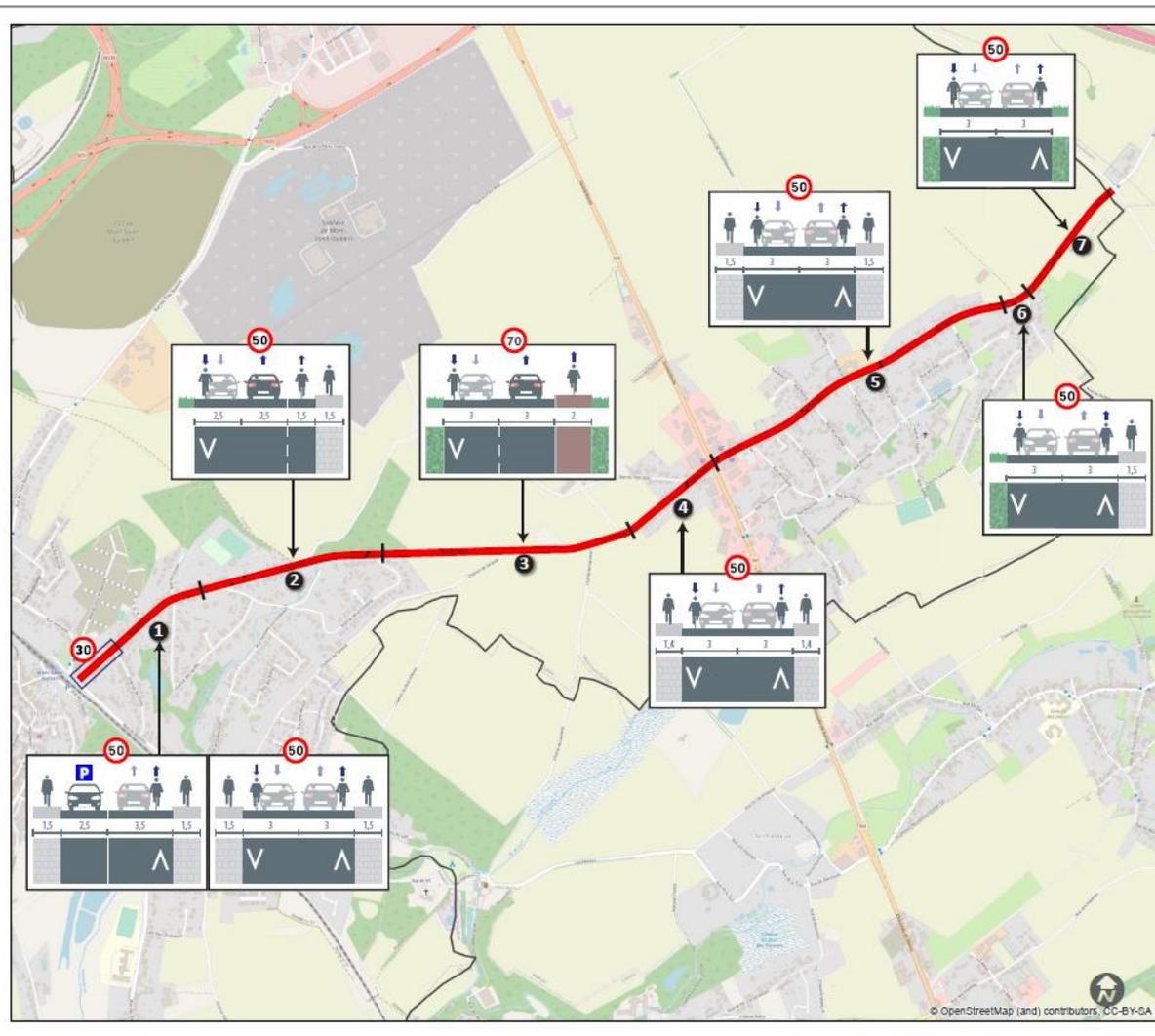
Tronçon 7 : chaussée à voie centrale banalisée

Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à court et long termes (N4)

- Ajouter une séparation physique pour sécuriser les pistes cyclables. A cette vitesse, une piste cyclable marquée au sol ne suffit pas à sécuriser les cyclistes. Il faut la séparer physiquement (potelets par exemple à Grez Doiceau).



Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à court terme (rue de Corbais et rue Haute)



Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à long terme (rue de Corbais et rue Haute)

- Tronçon 1 : 30 kmh
- Tronçon 2 :
 - 50 km/h
 - Bandes cyclables suggérées avec marquage vélo et chevrons dans les 2 sens jusqu'à la sortie du village,

Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à long terme (rue de Corbais et rue Haute)

- Tronçon 3 :
 - piste cyclable marquée dans le sens vers Corbais et passage à 70km/h jusqu'à l'entrée de Corbais,
 - Une attention particulière sera apportée à la réinsertion des cyclistes sur la voirie en fin de piste.
- Tronçon 4 : idem court terme
- Tronçon 5 : idem court terme
- Tronçons 6 et 7 : idem court terme

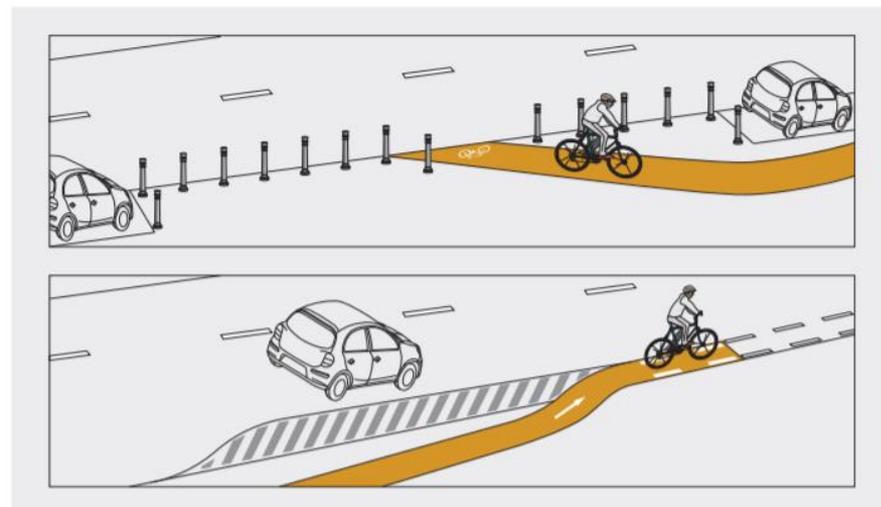
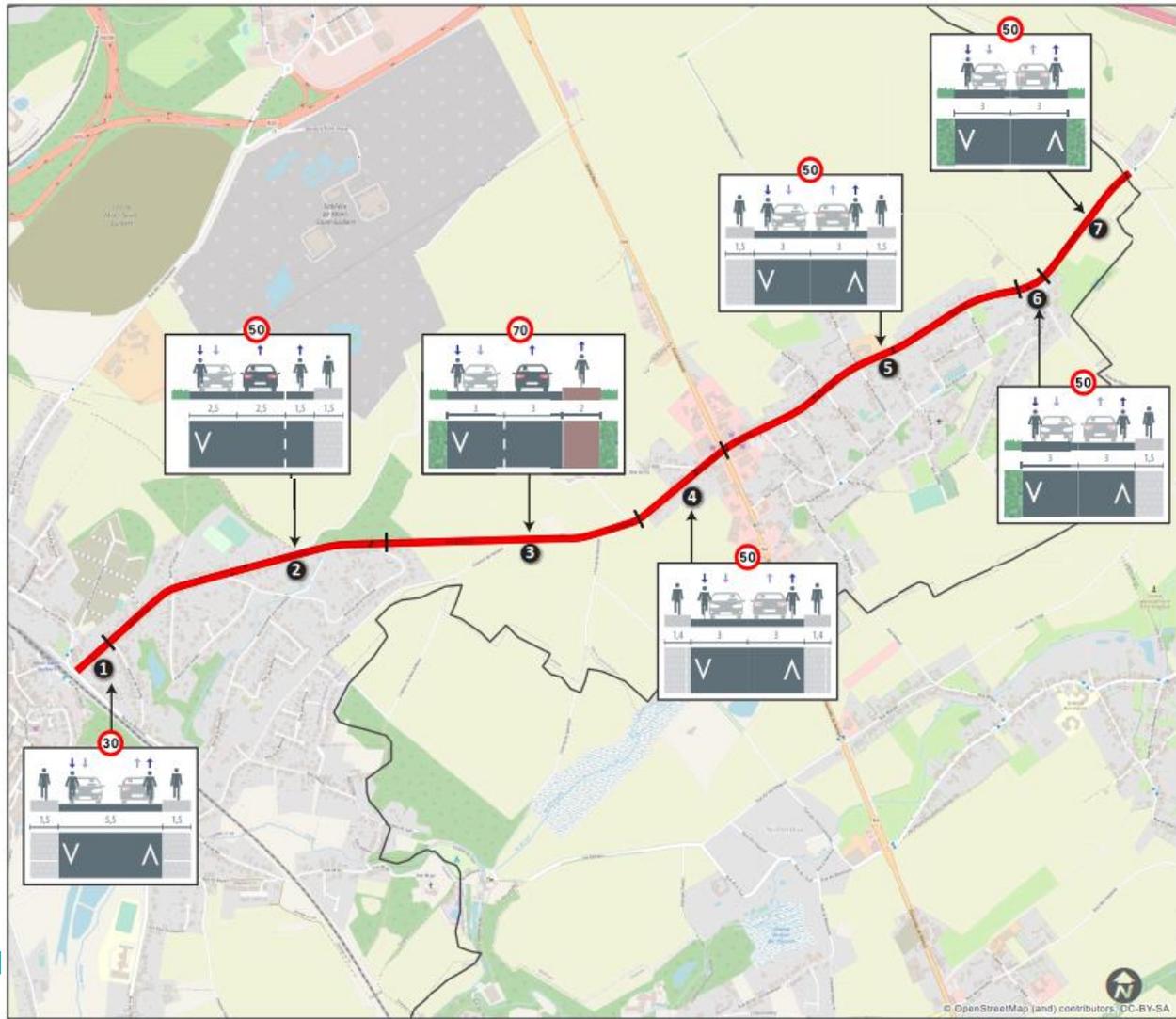


Figure 59 – Exemple de zone de transition au début et à la fin d'une piste cyclable, d'après le RRU.

Source : Vadémécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, Aménagements cyclables séparés de la chaussée, Bruxelles Mobilité, 2018

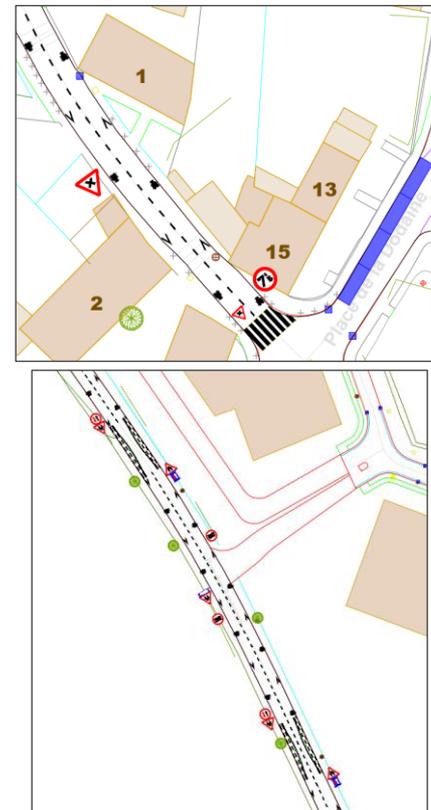
Route 3 : Stratégie de mise en œuvre à long terme (rue de Corbais et rue Haute)



Plan de stationnement pour les routes 1, 2 et 3

Stationnement : Rue des sablières et place de la Dodaine

- Marquage au sol du stationnement sur la place de la Dodaine
- Rue des sablières : plusieurs doubles rétrécissements depuis la rue des mélèzes et avant le petit pont
- Marquage de l'entrée du village via un plateau et couleur au sol au croisement de la rue des Acacias



Place de la Dodaine

1. marquage au sol et éventuellement potelets pour interdire le stationnement
2. 4 emplacements de stationnement à marquer sur la voirie (2,2m x 5m)



Stationnement : rue des trois burettes

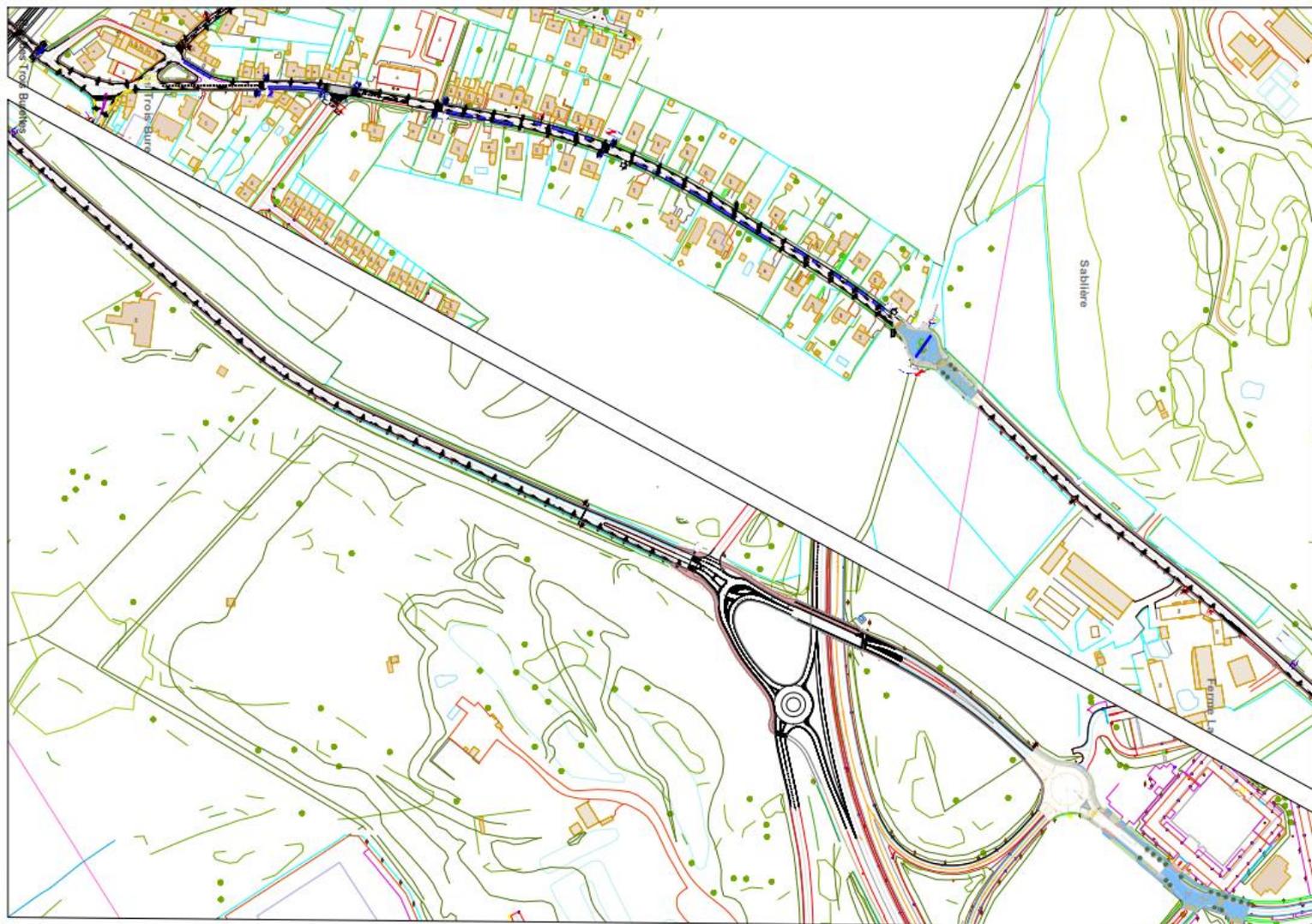
- En situation actuelle, le nombre de places de stationnement sur voirie est de 52 emplacements
- Mettre du stationnement en alternance.
- Organiser tant que possible le stationnement avec un maximum de 6 emplacements d'affilée (30m) pour permettre une bonne visibilité et une sécurisation des cyclistes qui partagent la voirie.
- Du matériel urbain peut être mis au début d'une zone de stationnement pour forcer l'automobiliste à ralentir.
- Nombre de places de stationnement en situation projetée : 45

Plan de stationnement : Rue des trois Burettes

- **Subdiviser l'espace** en plusieurs emplacements de stationnement individuels (longueur = 5 m par voiture) et marquer ces zones de stationnement par du **mobilier urbain** afin de forcer l'automobiliste à ralentir.
- Prévoir des **zones de max 30m de long** pour garder une bonne visibilité et sécuriser les cyclistes qui partagent la voirie.
- Garder une largeur de passage suffisante pour laisser le **passage des bus** (4m pour le passage d'un bus, 6m à 6,5m pour le passage de deux bus). Il faut également prévoir des '**zones d'attente**' pour qu'un bus attend lorsqu'un bus arrive dans l'autre sens.
- Prévoir un passage de max 4m de large quand il y a du stationnement d'un coté (pas moins pour le passage des bus, pas plus sinon 2 voitures peuvent passer dans chaque sens malgré le stationnement, ce qui devient dangereux).

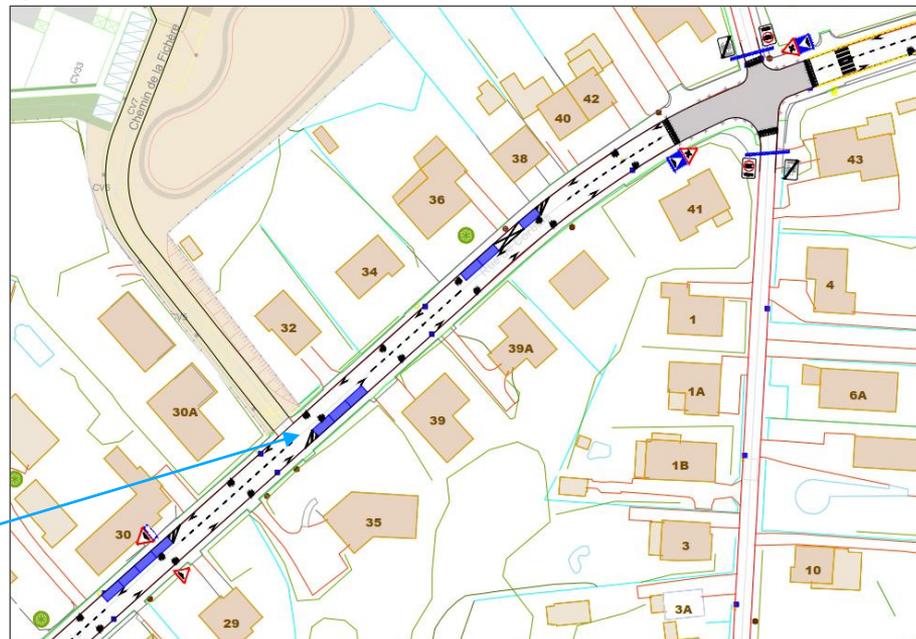
Plan de stationnement Rue des trois Burettes

- Zoom extrait du plan de détail de la rue des trois burettes (voir plans pdf Rue des trois burettes)



Stationnement : rue de Corbais

- En situation actuelle, le nombre de places de stationnement sur voirie est 17 emplacements.
- En situation projetée 18 emplacements sont prévus
- Prévoir une zone d'évitement striée sur laquelle apposer du mobilier urbain avant les zones de stationnement en alternance pour forcer l'automobiliste à ralentir (arbre, pot de fleurs ...).



Plan de stationnement : Rue de Corbais



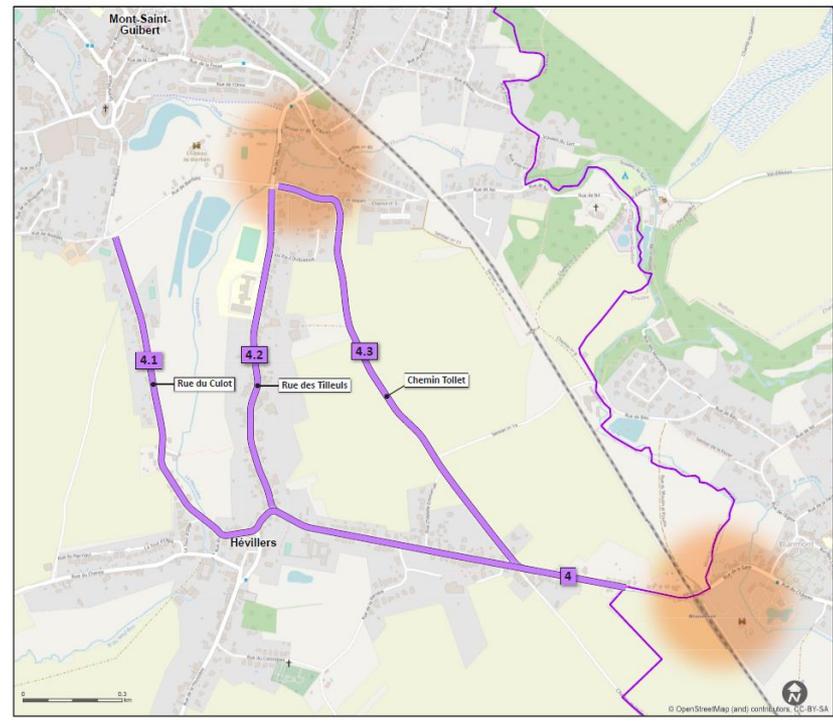
Bilan de stationnement des routes 1, 2 et 3

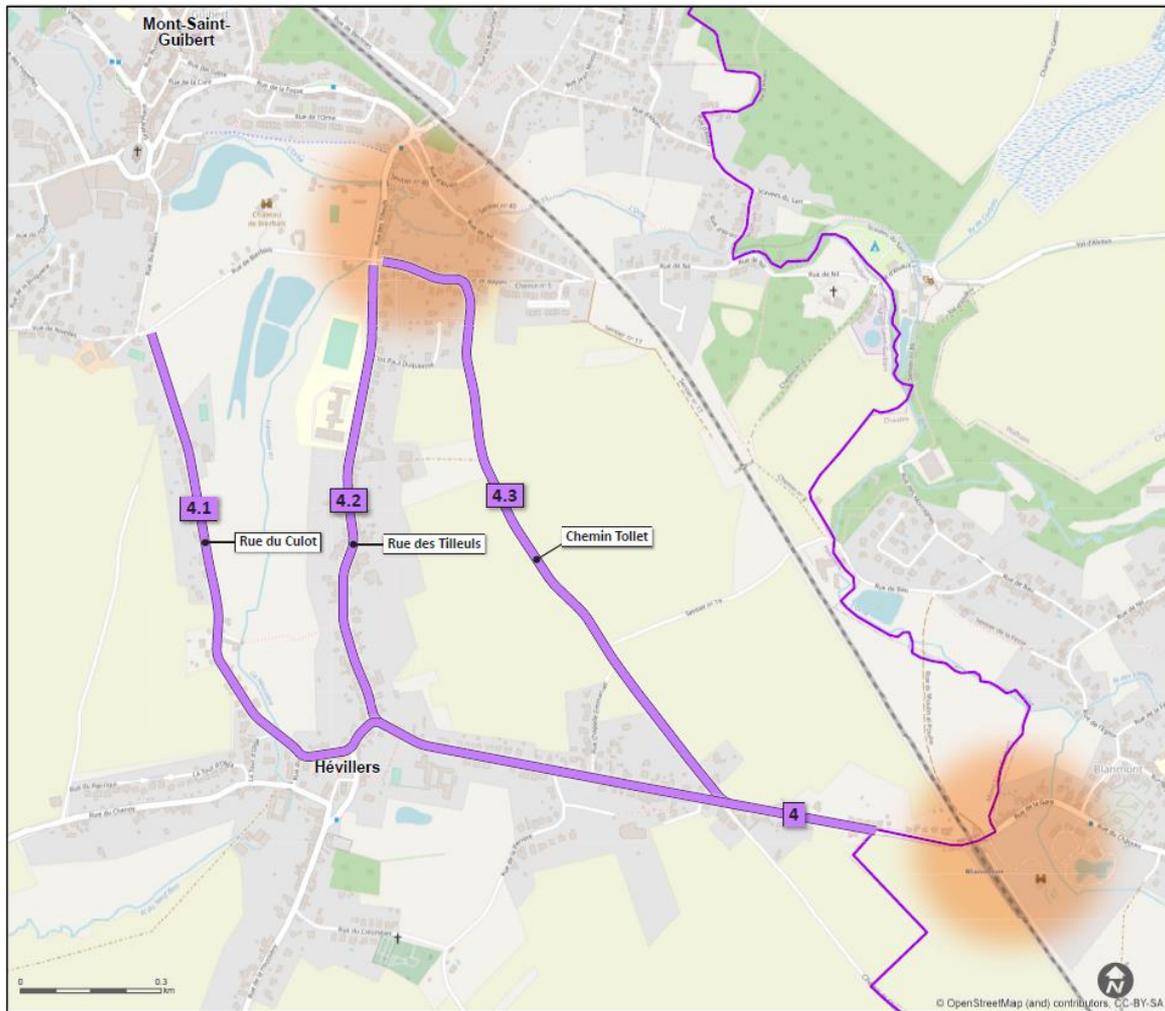
Route prioritaire	Voire concernée	Nombre places sitex	Nombre places projeté	Différence
Route 1	Place de la Dodaine	4	4	0
	Rue des Sablières	50	50	0
Route 2	Rue des 3 burettes	52	45	-7
Route 3	Rue Haute	0	0	0
	Rue de Corbais	17	18	+1
Bilan				-6



Route 4 : Connexion à Héவில்

- Justification – Intérêt :
 - Connexion à la gare de Blanmont
 - Connexion au Plan Directeur Wallon cyclable
- Itinéraire, plusieurs possibilités :
 - Rue des Tilleuls (1) : dénivelé important, et stationnement -> pas prioritaire cycliste
 - Rue du Culot (2) : dénivelé important, pas la place pour piste cyclable -> pas prioritaire cycliste
 - **Chemin Tollet (3) → zone circulation apaisée, prioritaire cycliste**





Légende

 Commune de Mont-Saint-Guibert

X

PCM de Mont-St-Guibert

Route 4: Connexion Héவில்lers



Imputation	Issuer	Number	RV
P.011033	EEH470	7	1
Date: 27/11/2020		Belge Lambert 1972	

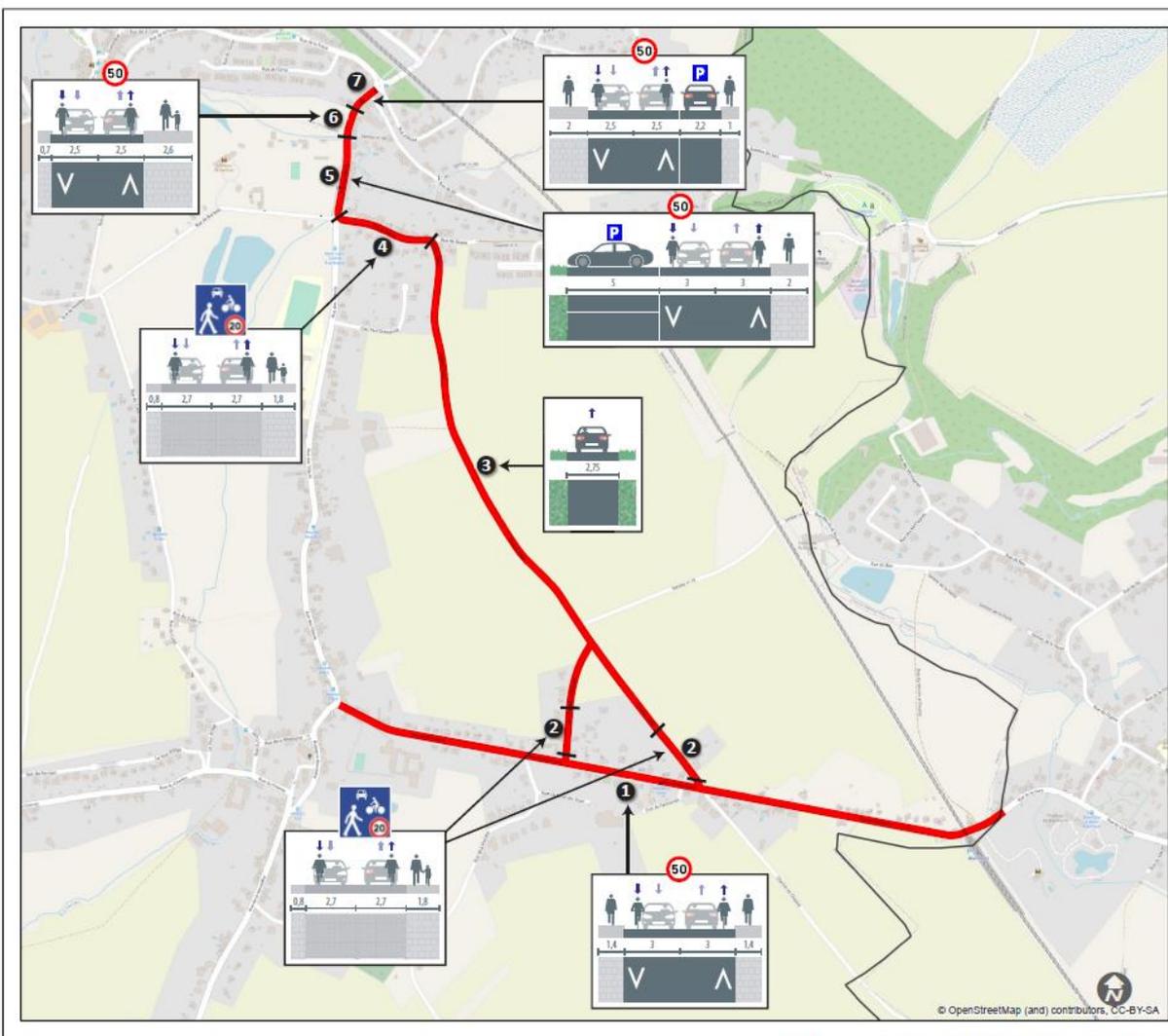
Route 4 : Stratégie de mise en œuvre à court terme (chemin Tollet)

- Tronçon 1 :
 - 50km/h.
 - Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages).
 - Des chevrons au sol sont conseillés.
 - Du stationnement en alternance peut être présent.
- Tronçon 2 : 20km/h zone de rencontre.
- Tronçon 3 : voirie réservée (panneau type 250 – F99A)
- Tronçon 4: 20km/h zone résidentielle

Route 4 : Stratégie de mise en œuvre à court terme (chemin Tollet)

- Tronçon 5:
 - 50Km/h.
 - Prévoir de marquer les emplacements de stationnement (en épis)
 - Des chevrons au sol sont conseillés.
- Tronçons 6 et 7 :
 - 50 km/h.
 - Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages).
 - Des chevrons au sol sont conseillés.
 - Stationnement interdit

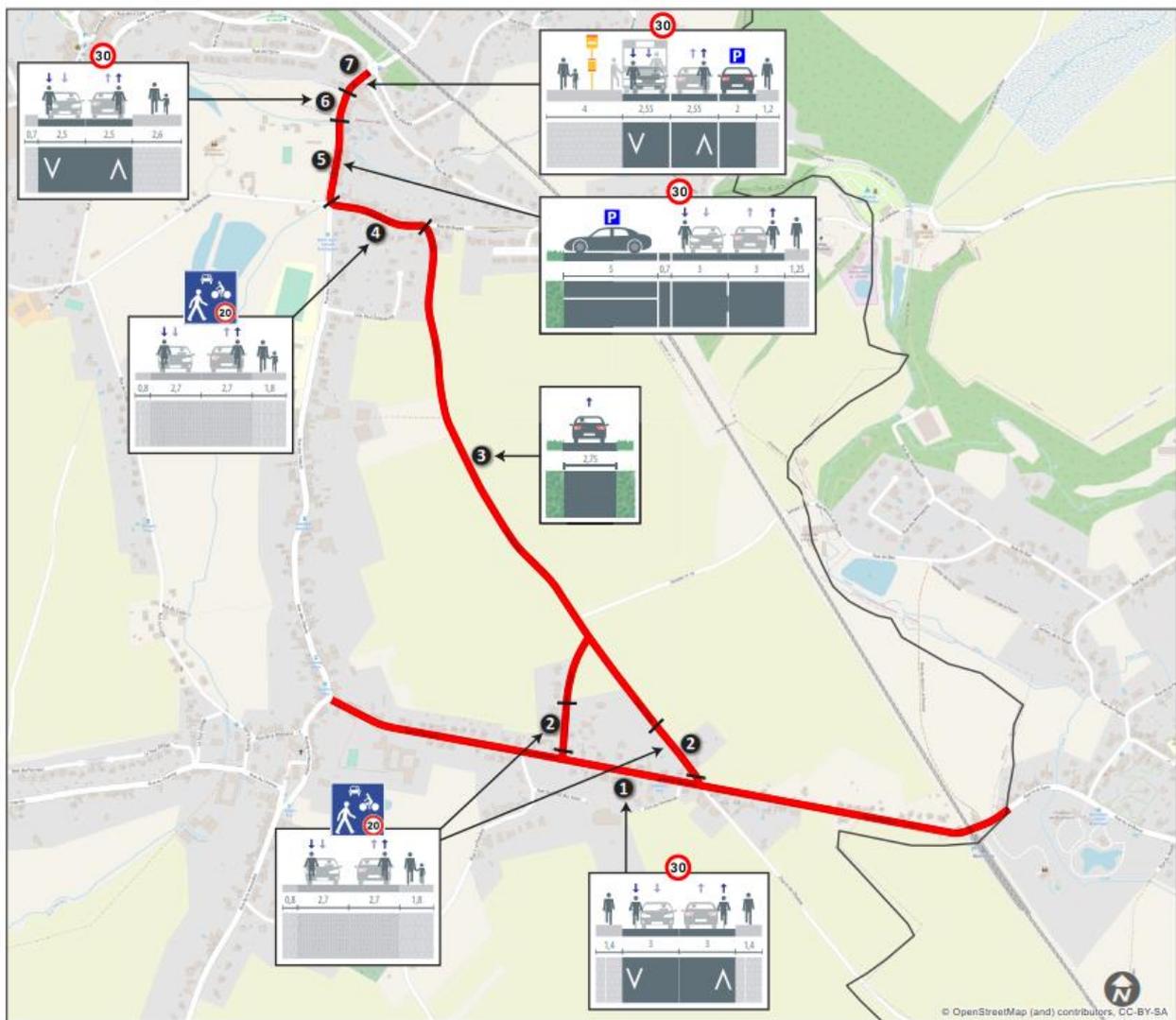
Route 4 : Stratégie de mise en œuvre à court terme (chemin Tollet)



Route 4 : Stratégie de mise en œuvre à long terme (rue des Tilleuls – chemin Tollet)

- Tronçons 1, 6 et 7 : 30km/h
- Tronçon 5 (rue des Tilleuls) :
 - A réaménager de façade à façade : création d'une piste cyclable séparée du stationnement d'un côté, et d'une piste cyclable marquée dans l'autre sens.
 - Le stationnement reste en 'épis' comme actuellement
 - Interdire (et pas marquer) le stationnement devant des sorties de garages et accès carrossables
 - Pour fluidifier le trafic, laisser plus d'espace entre les zones de stationnement (actuellement 20 m → proposition de 30m)
 - Cfr. recommandations précédentes concernant le stationnement en alternance

Route 4 : Stratégie de mise en œuvre à long terme (rue des Tilleuls – chemin Tollet)



Bilan de stationnement de la route 4

Route prioritaire	Voire concernée	Nombre places sitex	Nombre places projeté	Différence
Route 4	Chemin Tollet	0	0	0
	Rue Chapelle Emmanuel	0	0	0
	Rue de Bayau	Pas de changement par rapport à la situation existante		
	Rue de Blanmont	81	44	-37
	Rue des Tilleuls	58	67	+9
	Rue du Culot	0	0	0
Bilan				-28



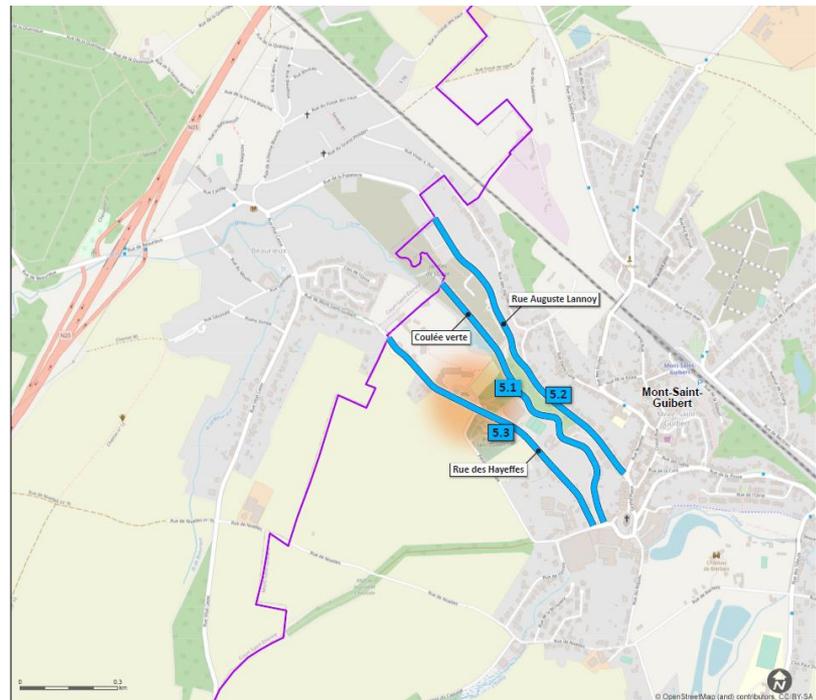
Route 5 : connexion à Court-Saint-Etienne

- Justification – Intérêt :

- Connexion à l'Institut Notre-Dame des Hayeffes et au centre sportif
- Connexion aux logements Jardin de l'orne et aux logements de la rue Auguste Lannoy
- Connexion aux pôles écoles de Court-Saint-Etienne

- Itinéraire, 3 possibilités :

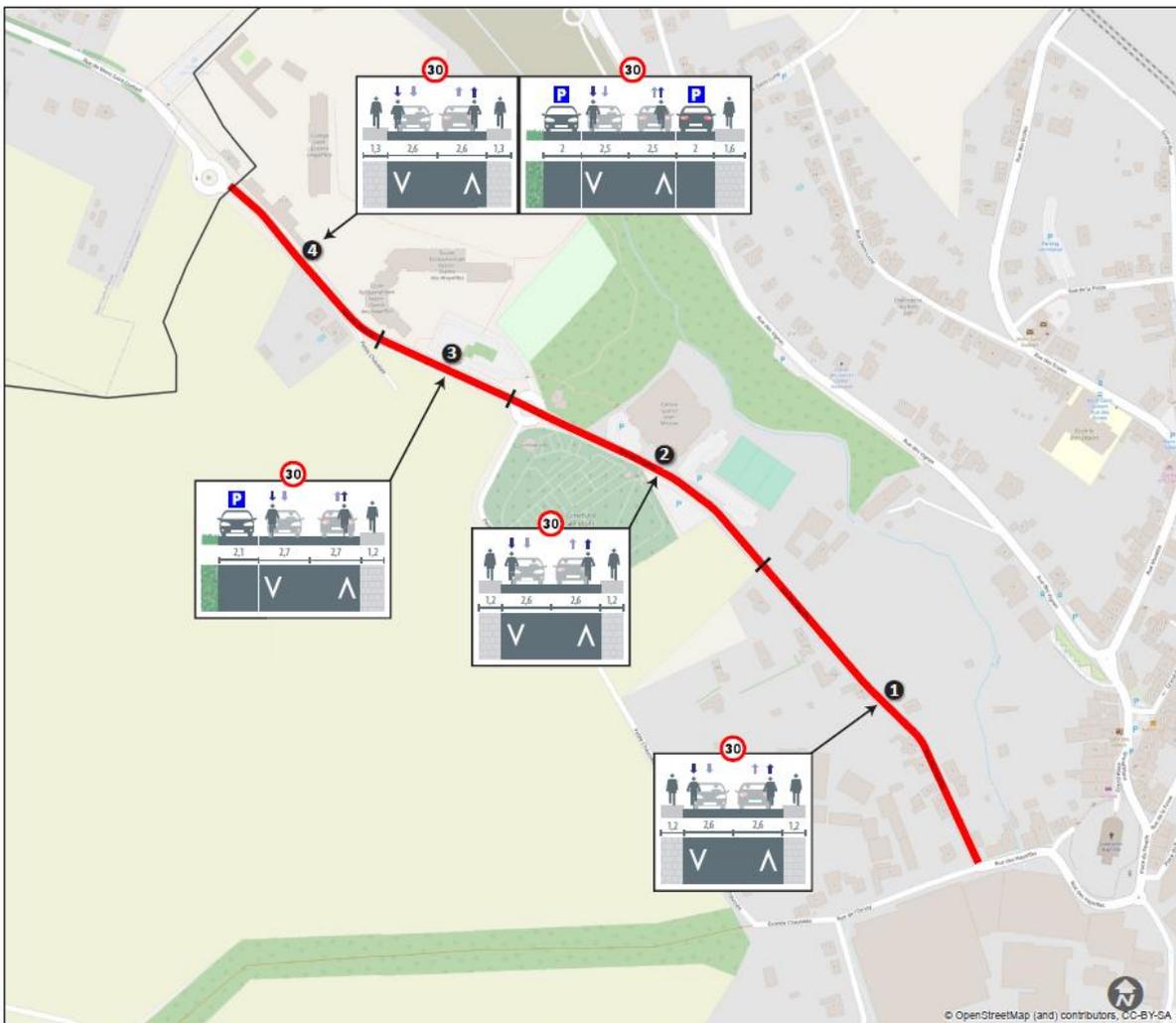
- Coulée verte (1) → Dégager le chemin (élargir) pour laisser le passage pour 2 cyclistes se croisant
- Rue Auguste Lannoy (2)
- Rue des Hayeffes (3) → rue scolaire



Route 5 : Stratégie de mise en œuvre - Rue des Hayeffes

- Court terme:
 - Chevrons sur les deux côtés.
 - Sur tout le trajet 30 km/h (→ école)
 - Attention tronçon 3 = rue scolaire également
 - Interdire la circulation, exceptée locale, sur la petite chaussée
 - Interdiction de stationnement sur le tronçon de la rue scolaire durant son fonctionnement
- Long terme :
 - Coulée verte

Route 5 Rue des Hayeffes



Le stationnement Rue des Hayeffes



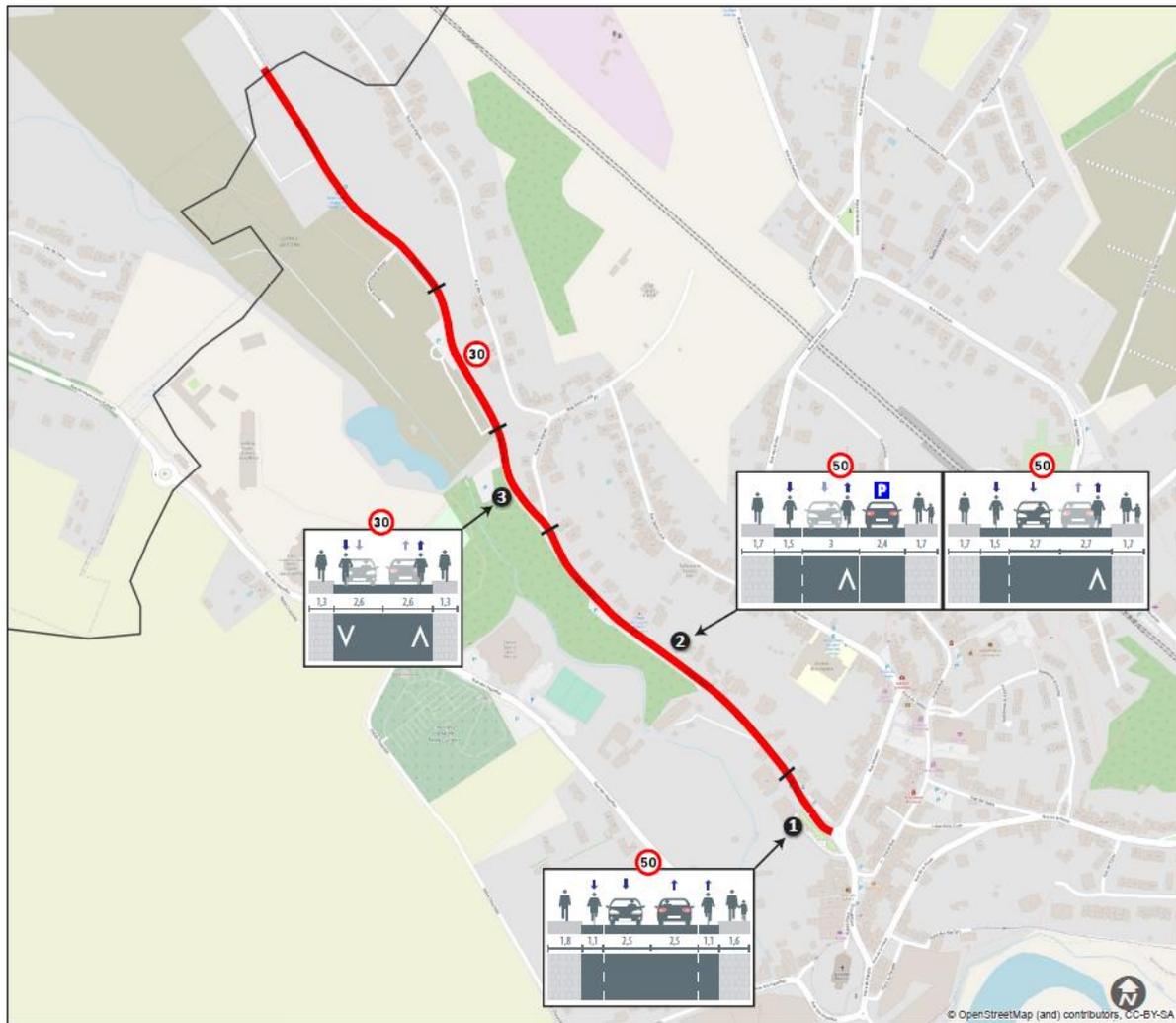
Route 5 : Stratégie de mise en œuvre

- Court terme : pour connecter le centre de Mont-Saint-Guibert avec le site jardin de l'orne, mettre des chevrons au sol sur les deux côtés
- Long terme: Coulée verte (élargir pour laisser le croisement des cyclistes) - Alternative de la coulée verte qui pourrait se raccorder sur la rue des Vignes et laisser des chevrons sur A. Lannoye

Route 5 : Stratégie de mise en œuvre - rue Auguste Lannoye

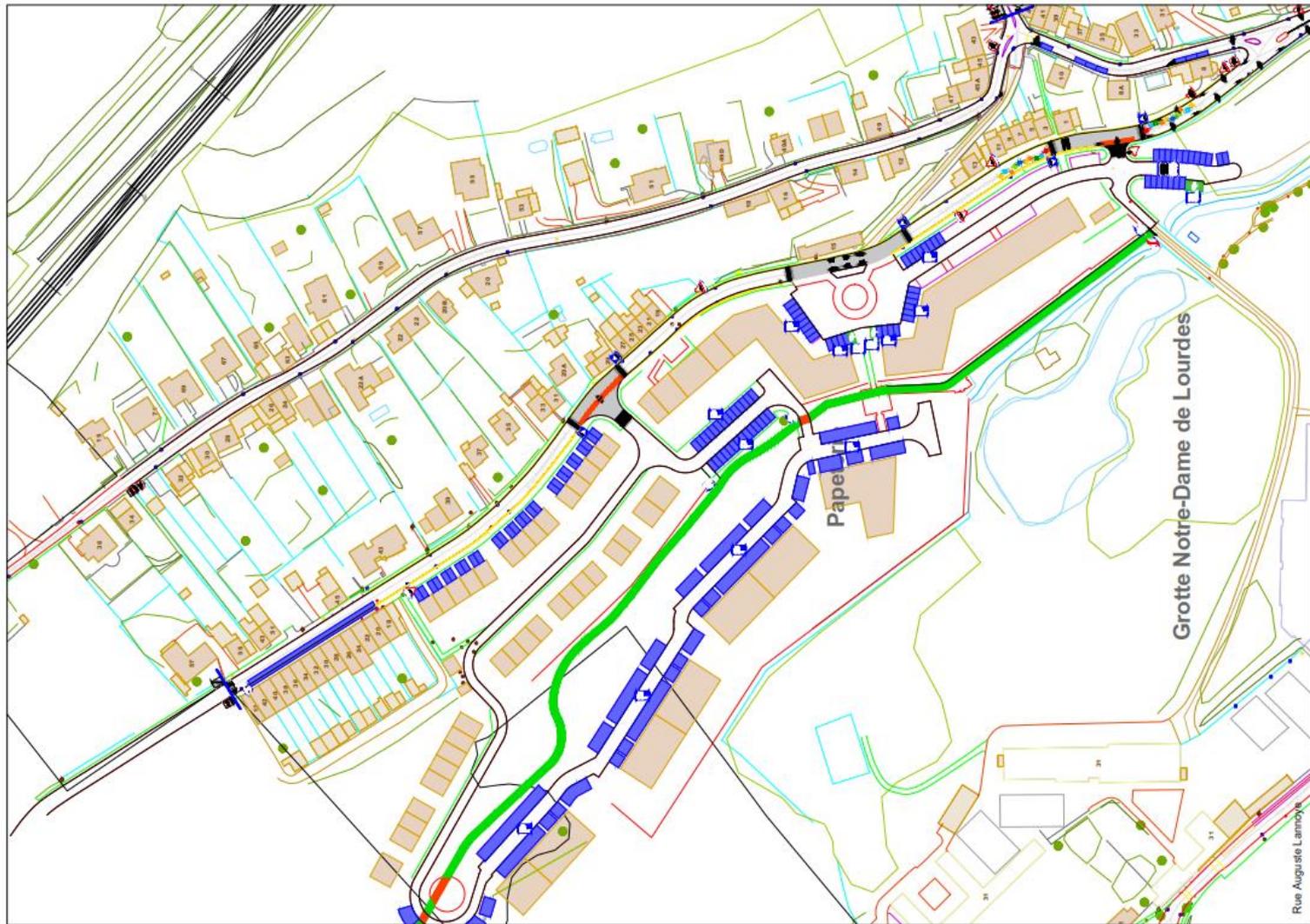
- Tronçons 1 et 2 :
 - 50 km/h.
 - Il y a de la place pour marquer une piste cyclable au sol (dans le sens de la montée).
 - De l'autre côté, les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés.
 - Du stationnement en alternance peut être présent à certains endroits. Il permet notamment de casser la linéarité de la voirie et donc de diminuer la vitesse de circulation des automobilistes (cf. bonnes pratiques d'aménagements)
- Tronçon 3 :
 - 30km/h (élargie aux heures d'école et donc qui commencerait au milieu du tronçon 2, haut de la côte et du côté papeterie, un peu avant la place de la Papeterie , entrée de la boucle JF Breuer).
 - Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés.

Route 5 : rue Auguste Lannoye



Plan de stationnement route 5

- Zoom extrait du plan de détail de la rue Auguste Lannoye (voir plans pdf rue Auguste Lannoye)



Plan de stationnement route 5

- Propositions

- Rue Auguste Lannoye: marquer les places individuelles, mettre du matériel urbain (avec des réflecteurs) avant les places de stationnement
- Rue des vignes : marquer les places individuelles, mettre du matériel urbain (avec des réflecteurs) avant les places de stationnement

Le stationnement Rue des Vignes/Rue Auguste Lannoye



Bilan de stationnement de la route 5

Route prioritaire	Voire concernée	Nombre places sitex	Nombre places projeté	Différence
Route 5	Coulée verte	/	/	
	Rue Auguste Lannoye	13	13	0
	Rue des Hayeffes	16	16	0
	Rue des vignes	34	37	+3
Bilan				+3

4.4. Zoom sur le centre de Mont-Saint-Guibert

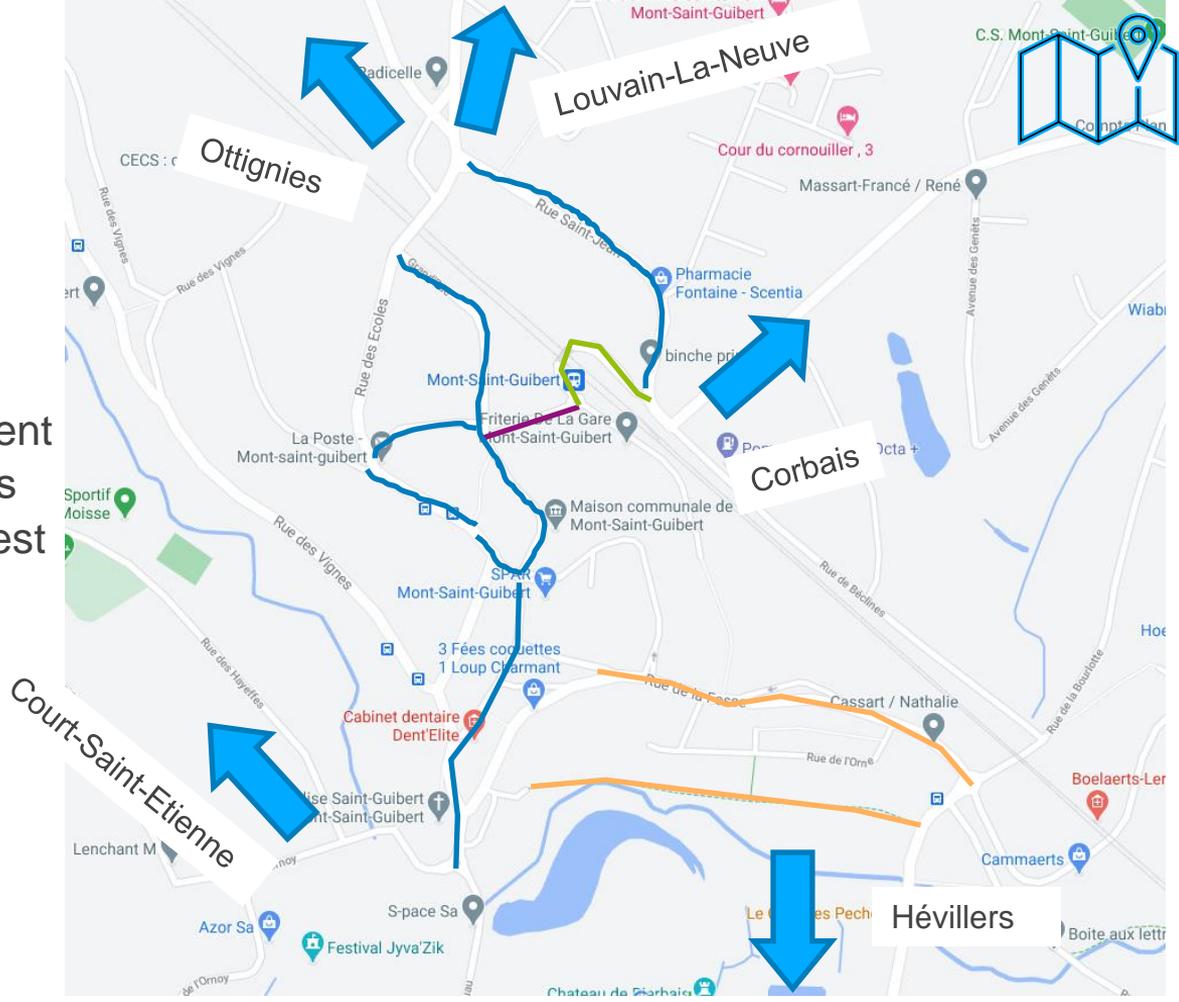
Zoom sur le centre de Mont-Saint-Guibert

- En plus de 5 routes prioritaires cyclables, Tractebel a également analysé le centre-bourg de Mont-Saint-Guibert afin de le rendre plus cyclable et d'y organiser le stationnement.
- En accord avec la commune, un plan de circulation a été décidé afin de mettre certaines voiries à sens unique pour libérer de l'espace pour soit du stationnement, soit une infrastructure cyclable.

Zoom sur le centre de Mont-Saint-Guibert

Indication des rues analysées

En général la vitesse est actuellement 50 km/h avec l'exception des voiries autour des écoles où une zone 30 est mise en place





Plan de circulation – Points d’attention

Plusieurs points d’attention ont été pris en compte:

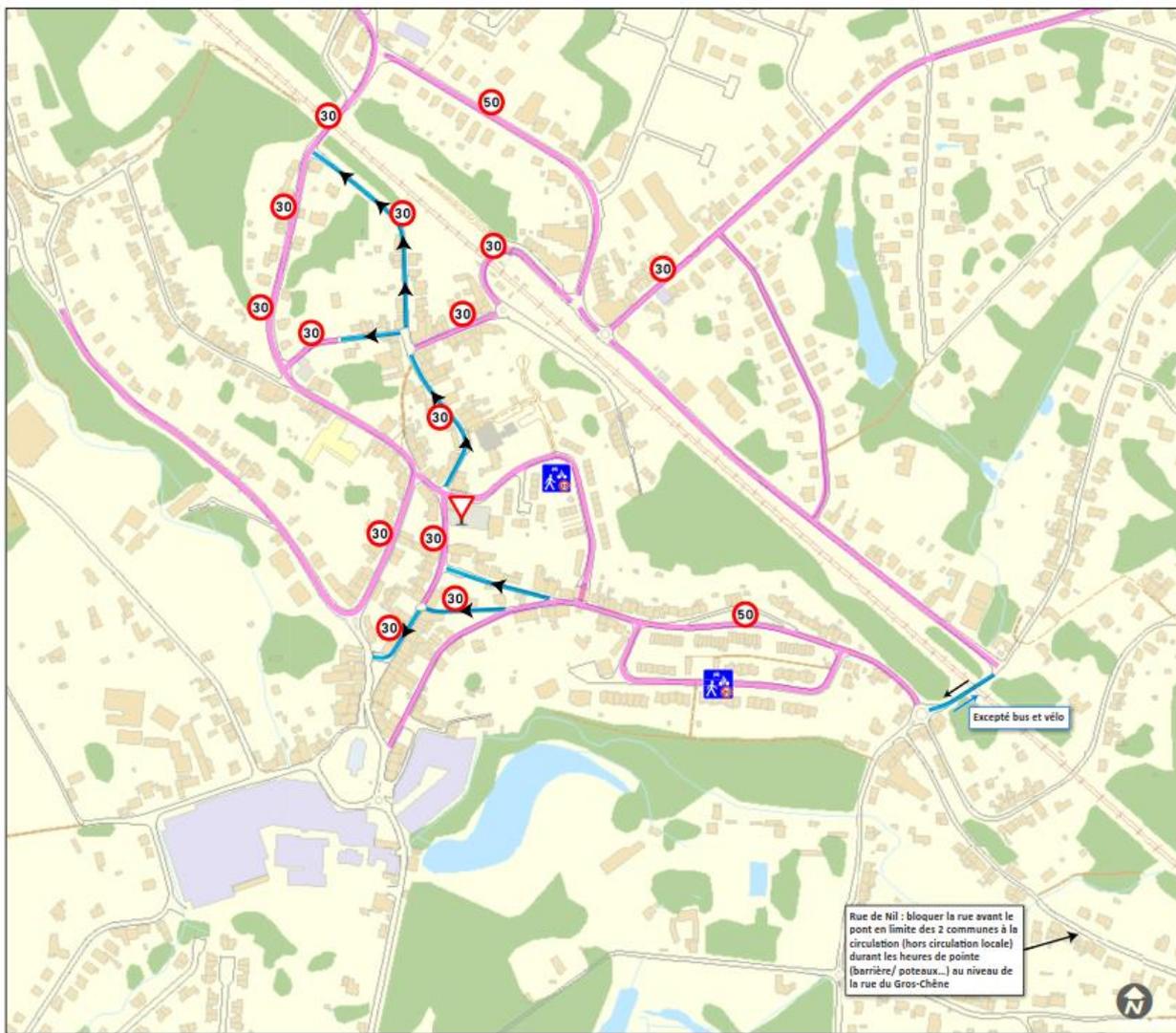
- Prioritiser les piétons et cyclistes dans une optique réaliste (principe STOP)
- Dissuader le trafic de transit
- Pour les piétons ce qui est important : liaison Gare - école (constat sur place)
 - Elèves de l’école le bon départ : rue de la station et rue de la piste, actuellement sont des voies piétonnes très étroites.
 - Etudiants Notre Dame des Hayeffes : Rue Demi-Lune est très étroite pour une rue bidirectionnelle Rue des vignes (et stationnement sur les trottoirs)



Plan de circulation – Points d’attention

Plusieurs points d’attention ont été pris en compte:

- Une partie de la Grand’Rue reste bidirectionnelle pour ne pas décourager les automobilistes locaux à prendre le train.
- Rue de la poste unidirectionnelle : une partie bidirectionnelle pour atteindre le parking communal.
- Pour les rues à sens unique : mise en place de sens unique limité (SUL) lors que la largeur de la voirie le permet



Rue de Nil : bloquer la rue avant le pont en limite des 2 communes à la circulation (hors circulation locale) durant les heures de pointe (barrière/ poteaux...) au niveau de la rue du Gros-Chêne

- Légende**
- Double sens
 - Sens unique
 - Zone de rencontre
 - Sens unique limité excepté bus et vélo

6

**PCM
de Mont-St-Guibert**

**Vision stratégique
Plan de circulation du centre**

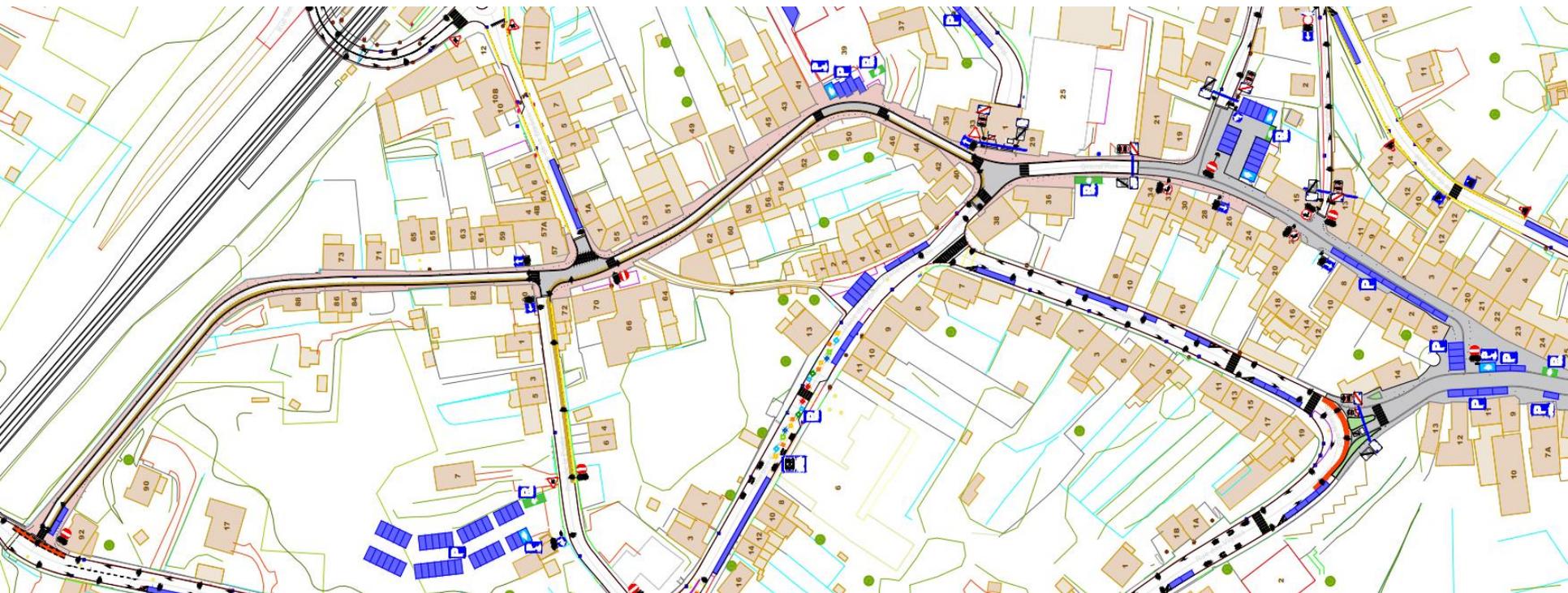
Service public de Wallonie

ONDIF

Imputation	Issuor	Number	RV
P.011033	EEH470	6	1

Date: 15/06/2023 Belge Lambert 1972

Zoom sur le centre-bourg : Grand'Rue

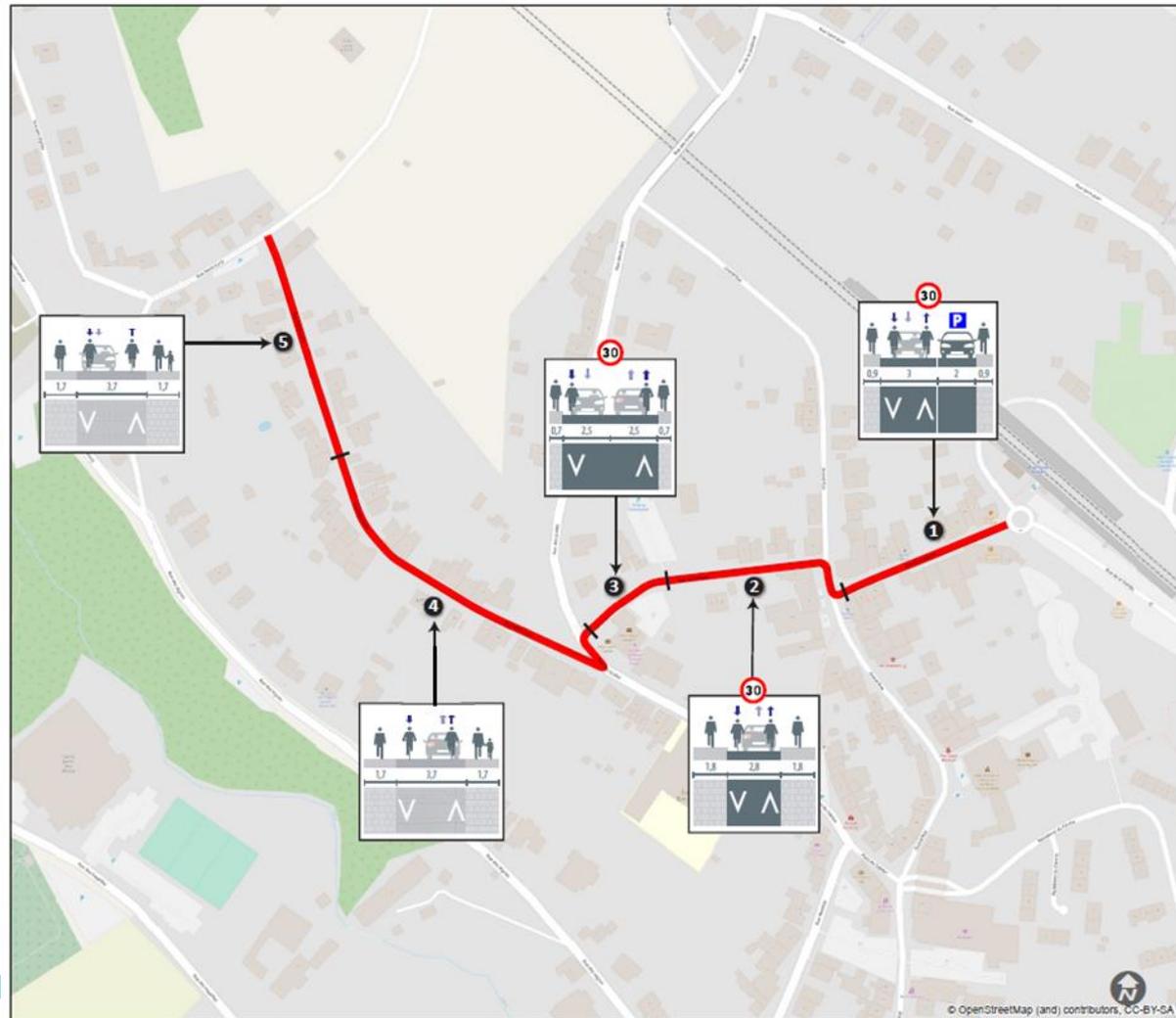


Voir détails des aménagements sur le plan de détail pdf Grand Rue

Zoom sur le centre-bourg : Grand'Rue

- La vitesse est limitée à 30 km/h
- Un sens de circulation voiture : du SPAR jusqu'au croisement rue des école (Pont chemin de fer)
- Piste cyclable marquée au sol via couleur différenciée dans le sens opposé
- Pas de stationnement en voirie sur le tronçon

Connexion Gare – rue Demi-Lune



Connexion Gare – rue Demi-Lune : Stratégie de mise en œuvre

- De nombreux trajets piétons et cyclistes sont réalisés par ces voiries entre l'école et la gare
- Tronçon 1 (rue de la station) :
 - 30km/h.
 - Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés.
- Tronçon 2 (rue de la Poste) :
 - Réaménagement de ce tronçon en élargissant les trottoirs.
 - Mise à sens unique limité (SUL) à partir du 7 rue de la poste avec parcours possible Grand Rue vers Rue des Ecoles
 - Sur le tronçon en SUL, piste cyclable marquée dans le sens opposé
 - Interdiction de stationnement (les riverains pourront se garer sur le parking à 100m)
 - 30km/h.

Connexion Gare – rue Demi-Lune : Stratégie de mise en œuvre

- Tronçon 3 (rue de la Poste) :
 - laissé à double sens pour accès au parking.
 - 30km/h.
- Tronçon 4 et 5 (rue Demi-Lune) :
 - Prévoir du stationnement marqué au sol
 - Prévoir chevrons pour marquer la circulation des vélos

Rue de la poste : Stationnement

- Etat actuel

- Connexion entre Grand'Rue et Rue de l'Ecole.
- Pris par des élèves sur leur trajet gare-école (le bon départ et de l'Institut Notre-Dame des Hayeffes) (constat lors de la visite de terrain en septembre 2020)

- Proposition

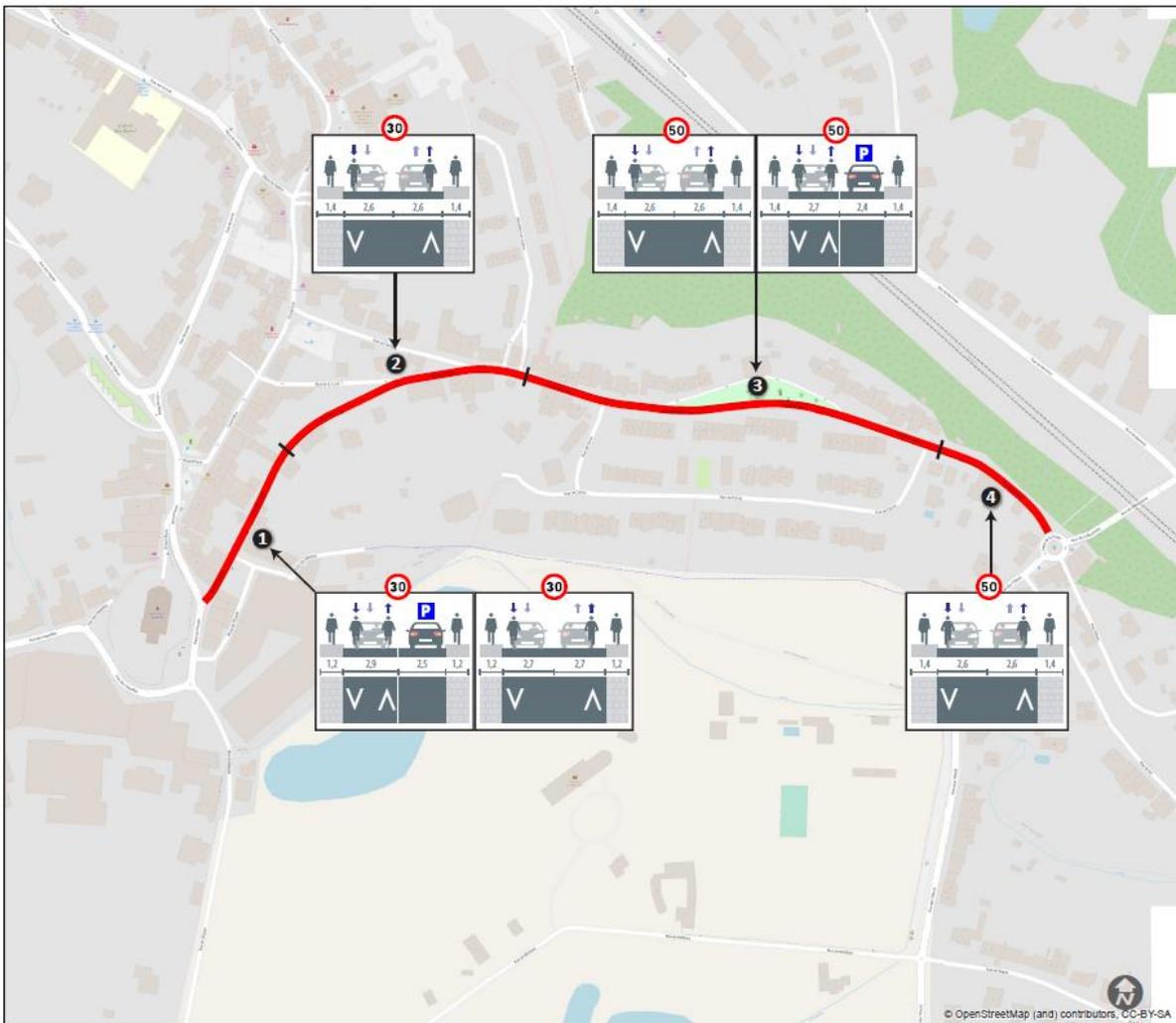
- Interdire le stationnement (parking communal 50m plus loin)
- Elargir les trottoirs
- 30km/h.



Rue de la Fosse : Stratégie de mise en œuvre

- Tronçons 1 et 2 : 30 km/h. Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés. Du stationnement en alternance peut être présent sur le tronçon 1.
- Tronçons 3 et 4 : 50 km/h. Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés. Du stationnement en alternance peut être présent sur le tronçon 4.
- Alternative le long de la rivière

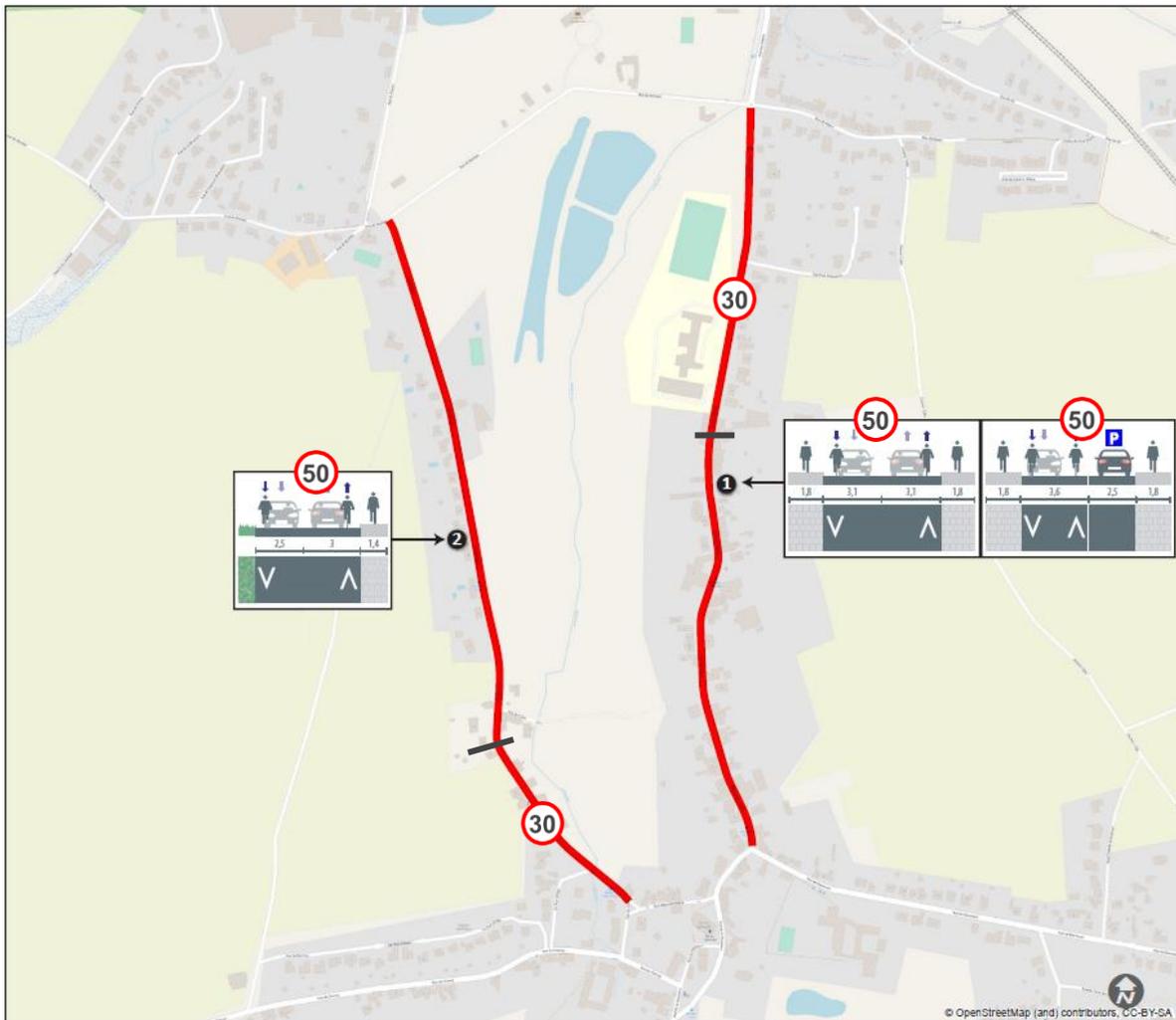
Rue de la Fosse



Rue des Tilleuls et rue du Culot

- Tronçon 1: 50 km/h. Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés. Du stationnement en alternance peut être présent.

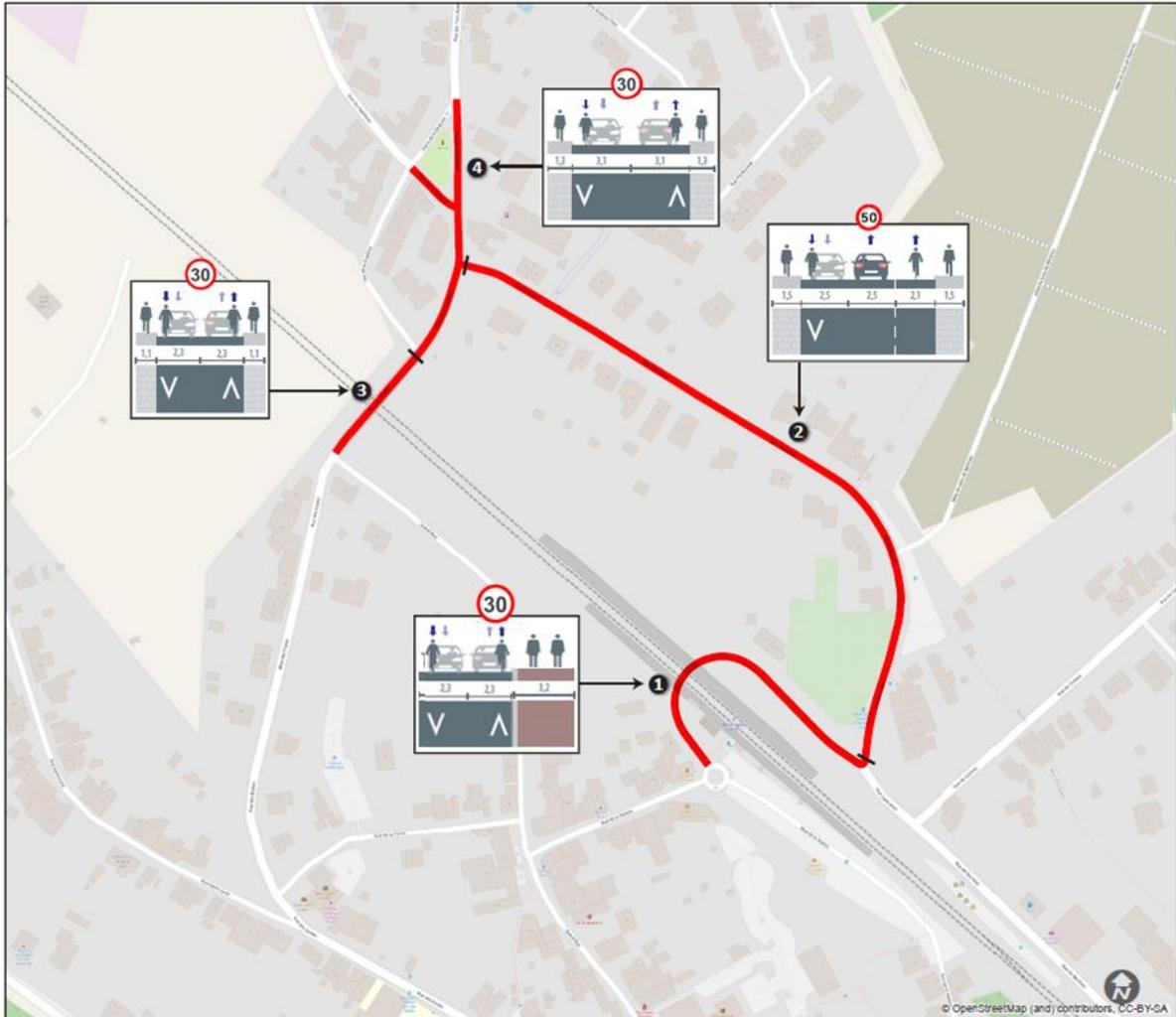
- Tronçon 2 : 50km/h. Les cyclistes partagent la voirie avec les automobilistes (mixité d'usages). Des chevrons au sol sont conseillés.



Quartier de la Gare : Stratégie de mise en œuvre

- Tronçon 1 (tunnel gare) : Cette voirie, en courbure et relativement obscure n'est pas sécurisée pour les cyclistes. Nous proposons d'améliorer l'éclairage et de suggérer la circulation vélo via un marquage de chevrons au sol. Vitesse – 30km/h.
- Tronçon 2 (rue Saint-Jean) : piste cyclable marquée au sol dans le sens de la montée (éventuellement séparée par des potelets pour interdire le stationnement). Dans l'autre sens, marquer des chevrons au sol. Vitesse limitée à 50 km/h. Pas de stationnement prévu car beaucoup de garages présents et futur parking de 32 places près du projet immobilier.
- Tronçon 3 (rue des écoles – pont) : 30 km/h. Chevrons au sol marqués.
- Tronçon 4 (place de la Dodaine) : 30 km/h. Chevrons au sol marqués.

Quartier de la Gare



Bilan de stationnement du centre-bourg



Route prioritaire	Voire concernée	Nombre places sitex	Nombre places projeté	Différence
Centre-bourg	Grand'Rue + Grand place	30	39	+9
	Rue Musette	14	14	0
	Rue Saint-Jean	0	0	0
	Rue de Béclines	0	10	+10
	Rue de la Fosse	0	12	+12
	Rue de la Poste	0	0	0
	Rue de la Station	7	5	-2
	Rue des Ecoles	25	25	0
	Rue du Riquau	0	4	+4
Bilan				+33

4.5. Bilan du stationnement

Route prioritaire	Bilan
Route 1	0
Route 2	-7
Route 3	-1
Route 4	-28
Route 5	+3
Centre-bourg	+33
Bilan	+2

4.6. Stationnement vélo





Stationnement vélo

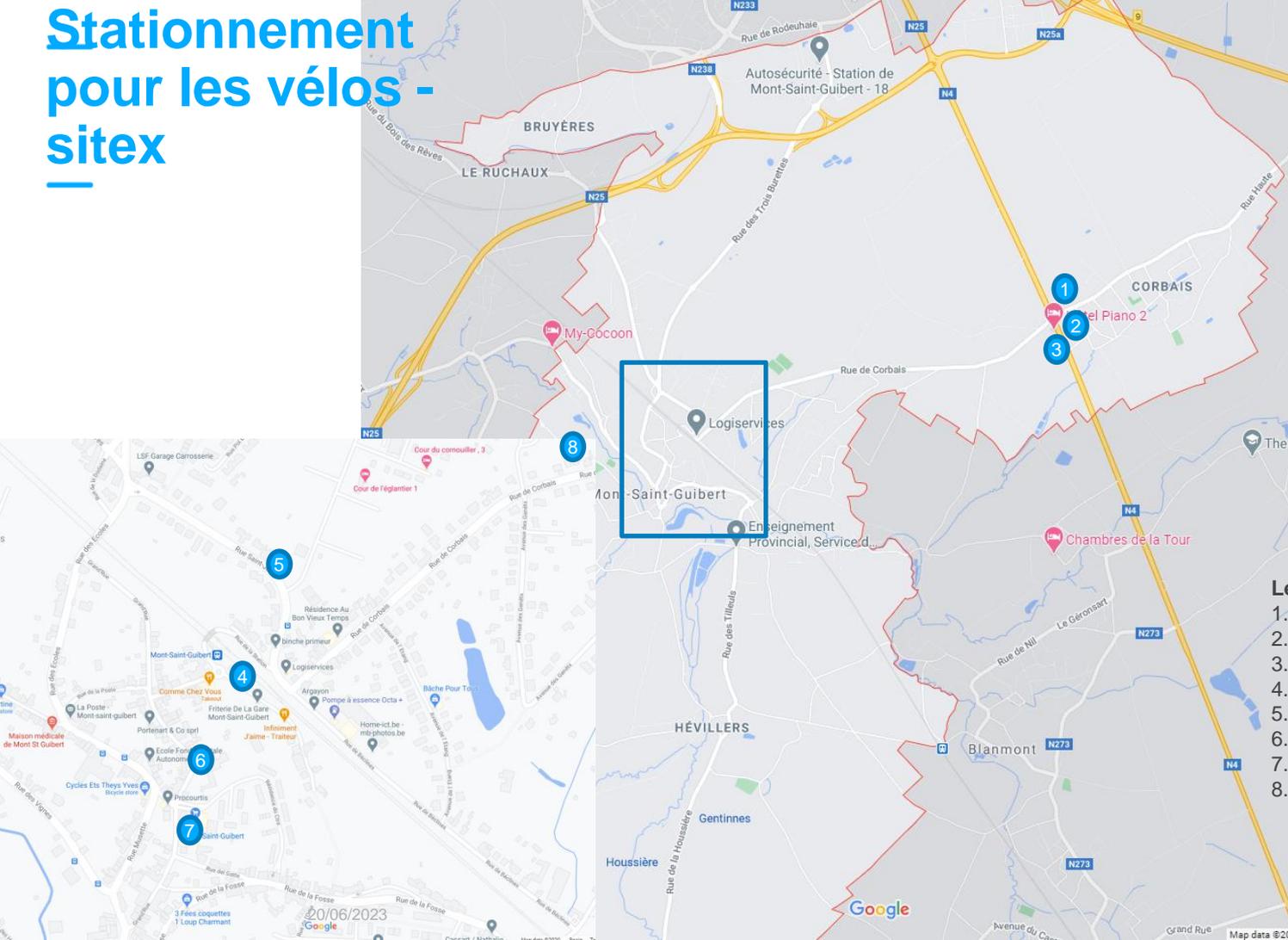
En plus du stationnement des véhicules, Tractebel propose des aménagements pour le stationnement des cyclistes.

Stationnement vélo



- Gare MSG : prévoir un parking sécurisé, couvert et éclairé pour les vélos et vélos électriques. Prévoir des casiers sécurisés avec prise électrique pour permettre la recharge des batteries des vélos.
- Rue de la Fosse (beaucoup d'habitants) : installer une box vélos pour les riverains
- Place entre Grand'Rue et rue des vignes : installer une box vélos pour les riverains
- Commerces, administration... ne possédant pas encore de stationnement vélos : Propositions de parkings couverts et éclairés (à mettre proche de l'entrée des bâtiments)
- Commerces possédant déjà du stationnement vélos (comme le carrefour Market rue Haute et le Spar Grand'Rue) : rapprocher les parkings vélos existants de l'entrée des commerces. De préférence, les couvrir et les éclairer ;

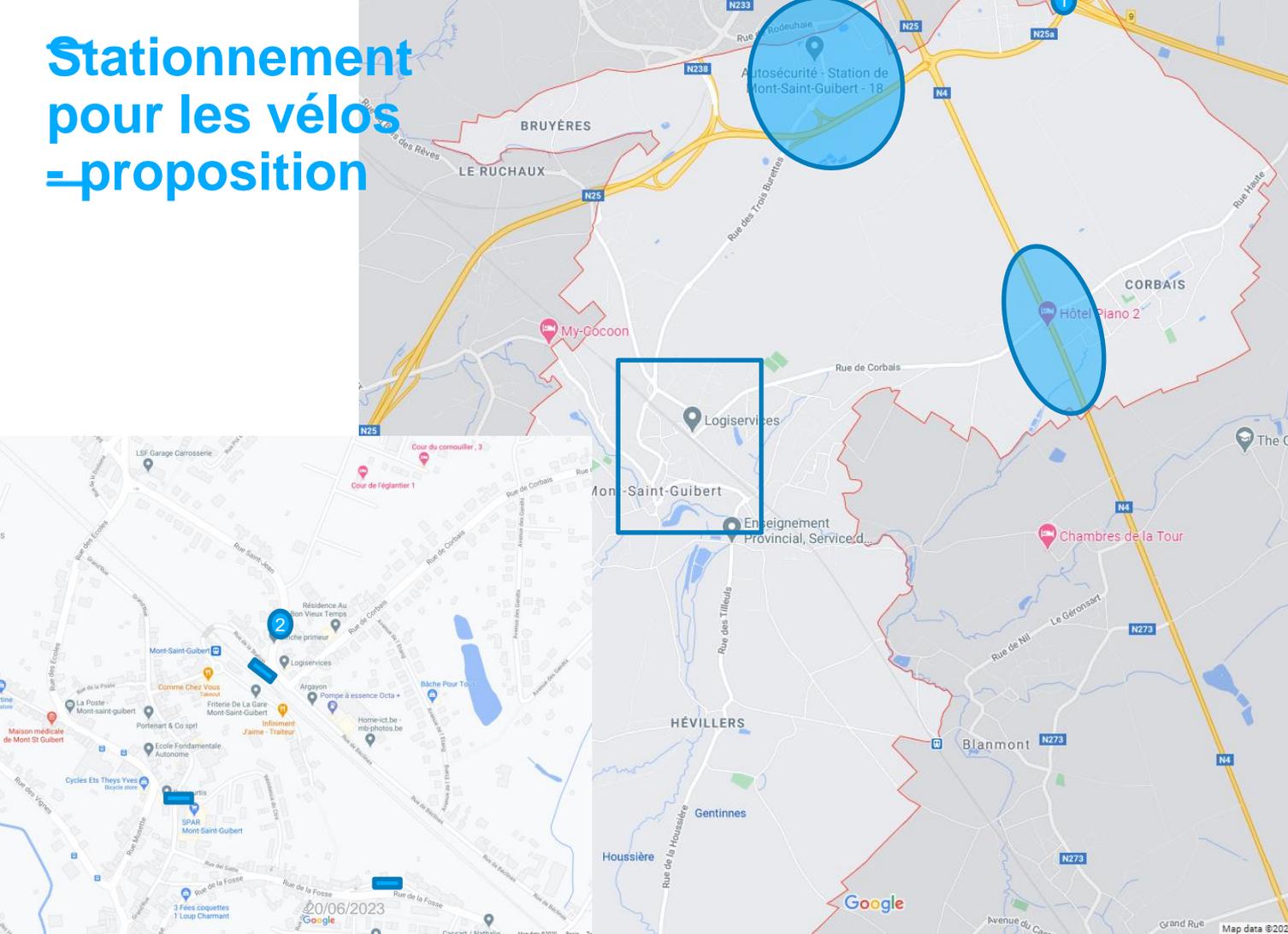
Stationnement pour les vélos - sitex



Légende

1. BIO planet : 14 places
2. Carrefour market: 4 places
3. Pharmacie Servais: 3 places
4. Gare MSG : 6 places
5. Pharmacie Fontaine: 2 places
6. Maison Communale: 2 places
7. Spar: 3 places
8. Centre sportif Jean Moisse: 6 places

Stationnement pour les vélos - proposition



4.7. Stationnement aux abords des écoles





Le stationnement aux abords des écoles

« Une zone de dépose-minute est une zone où un véhicule s'arrête pour déposer ou embarquer un passager. Ce concept n'existe pas dans le code de la route. Il est toutefois assimilable à la situation d'arrêt, qui est indiquée par le signal E1 (arrêt autorisé mais stationnement interdit).

Ce type de zone peut être utile aux abords des écoles, des hôpitaux, des gares... L'article 2.22 du code indique que le terme « véhicule à l'arrêt » désigne un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Le conducteur ne doit donc s'arrêter que le temps strictement nécessaire et – idéalement – ne pas quitter son véhicule. Le conducteur qui souhaite accompagner son passager jusqu'à destination doit choisir un stationnement de courte durée par exemple. Un dépose-minute fonctionne donc généralement bien avec les élèves autonomes, mais est moins approprié pour les élèves de maternelle et des premières années du primaire. Une zone bleue de courte durée sera préférable dans ce cas. »

source : <http://mobilite.wallonie.be/news/zone-de-depose-minute-ou-zone-bleue-de-courte-duree>

Ecole le bon départ

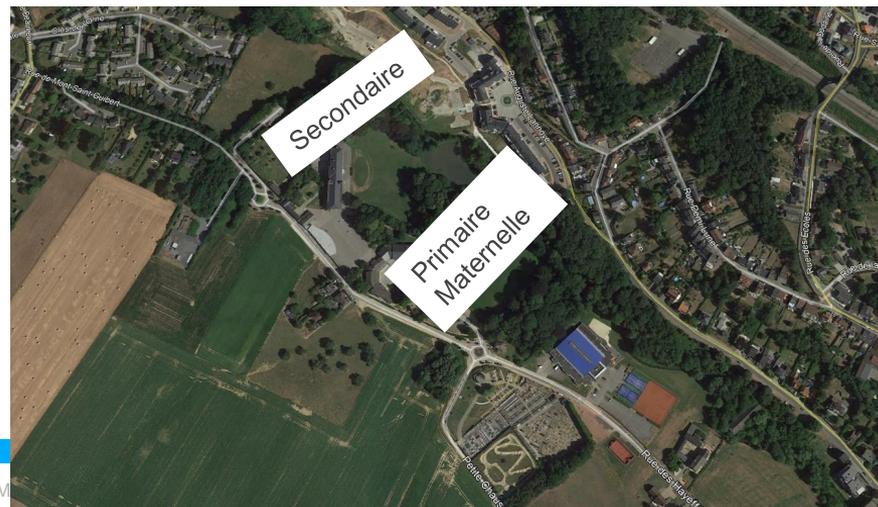


- Enseignement fondamental, élèves non autonomes
- Pression sur les places de parking devant l'école
 - Favoriser d'autres modes de transport (aménager un lien sécurisé avec la zone de rencontre Grand'Rue et la gare)
 - Créer une zone 'stationnement de courte durée'
 - Promouvoir le parking communal pour amener ensuite les enfants à pied à l'école → communication, sensibilisation
 - Mutualisation possible entre les riverains et l'école pour le stationnement devant l'école.
 - Créer une zone de dépose-minute devant l'école sur les places stationnement riverains en heure de pointe
 - Proposer aux parents de se garer un peu plus loin (parking communal, parking gare...) pour rejoindre ensuite l'école à pied, afin d'éviter un regroupement de personnes devant la grille de l'école.

Institut Notre-Dame des Hayeffes



- Sections maternelle, primaire et secondaire
- Rue scolaire déjà mise en place
 - Augmenter la sécurité
 - Encourager une mobilité alternative à la voiture (pendant le test un shift vers plus de cyclistes a été observé (18% → 26%))

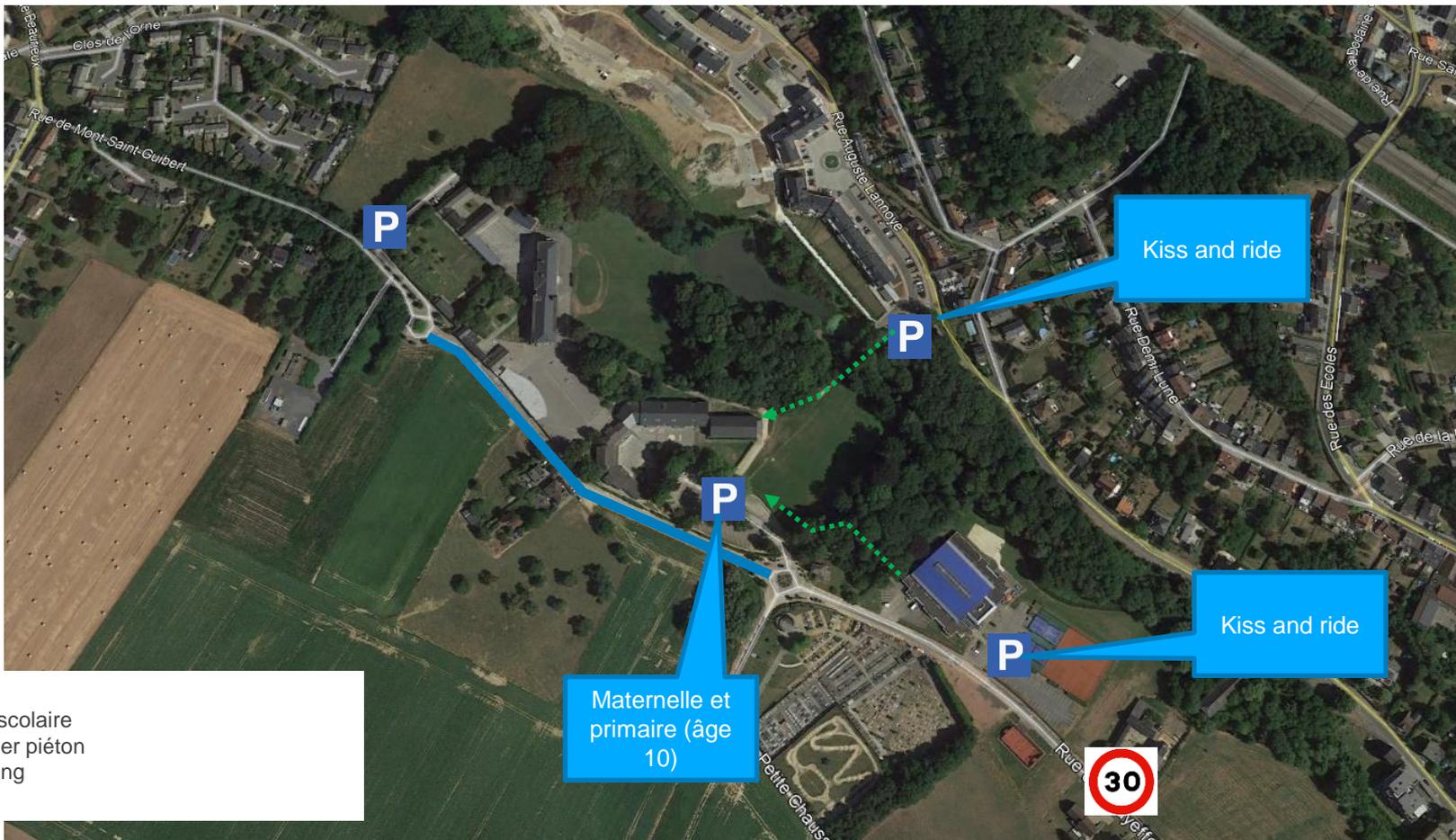




Les enfants de la maternelle et du primaire sont trop jeunes pour une zone de type « dépose-minute »

Kiss & Ride pas adapté dans la rue des Hayeffes (mobilité, sécurité des enfants...)

- Formaliser les deux zones kiss&ride possibles : centre sportif et Rue A. Lannoye
- Favoriser le dépose-minute en bas de la rue de Mont-Saint-Guibert (coté Court-Saint-Etienne) ou créer une zone de dépose-minute avant le rond-point
- Laisser le parking côté maternel pour le dépôt des élèves de maternelle en priorité



Légende

-  Rue scolaire
-  Sentier piéton
-  Parking

Maternelle et
primaire (âge
10)



05

Plan d'actions et communication

TRACTEBEL



5.1 Plan de communication

Au niveau de la communication, les enjeux sont les suivants :

- Permettre un lancement qualitatif du plan cyclable et de stationnement ;
- Sensibiliser et susciter l'appropriation des enjeux du nouveau plan auprès des citoyens, commerçants, travailleurs et visiteurs de Mont-Saint-Guibert ;
- Mettre en avant les avantages apportés par le plan cyclable et de stationnement ;
- Valoriser la démarche innovante engagée par la Commune et positionner ainsi MSG comme un acteur innovant, créatif et actif à l'échelle communale sur les questions de mobilité et d'attractivité de la Ville ;
- Favoriser une visibilité quotidienne sur les réseaux sociaux permettant notamment la promotion du projet ;
- Favoriser la réussite du projet urbain.

5.1 Plan de communication

- Plusieurs types de support de communication peuvent être utilisés : flyers, mobiliers urbains, affiches, site web, réseaux sociaux, réunions publiques, ... ces méthodes sont expliquées et illustrées d'exemples dans la suite du document.

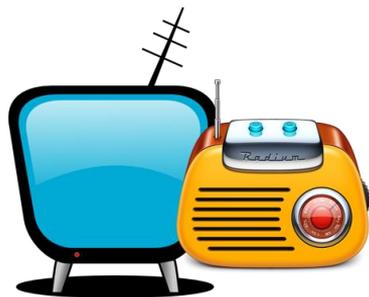
Identification des cibles

- Automobilistes souhaitant accéder au centre-bourg. Ils sont les principaux concernés par le plan de stationnement ;
- Riverains : ils doivent faire l'objet d'une communication spécifique car ils sont souvent sensibles aux modifications apportées à la circulation, aux infrastructures cyclables et au stationnement dans leur environnement ;
- Commerçants : des outils spécifiques pourront être diffusés auprès des commerçants d'une part pour les informer, et d'autre part, pour qu'ils puissent informer leurs clients ;
- Journalistes, blogueurs... : Un dossier de presse doit être établi avec des photos et plans en haute qualité, ainsi qu'avec un texte de base afin de favoriser la diffusion d'informations exactes par différents canaux. Ce dossier de presse devra être facilement disponible (téléchargement direct depuis le site de la Commune).

Proposition de canaux



Réunion publique



TV / radio



Réseaux sociaux



meublement urbain



Site web

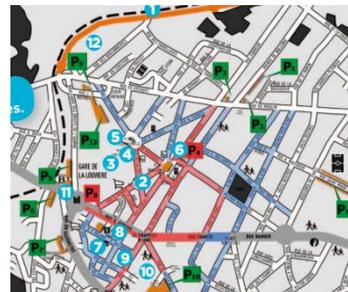
TRACTEBEL



20/06/2023



Presse



Set de table

Plan cyclable et de stationnement de Mont-Saint-Guibert

Canaux – Réunion publique

- Réunions publiques
- Organiser une réunion publique permet d'informer un grand nombre de personnes sur un sujet précis. Elle constitue un lieu d'information et d'échange. La réunion publique tient une place importante dans le fonctionnement démocratique à l'échelle communale.
- Diverses réunions pourront être organisées en fonction des cibles afin de permettre aux intéressés de se focaliser sur certaines préoccupations en particulier.
- Il est recommandé de se faire assister par un animateur spécialisé lors de telles réunions afin de permettre des échanges fructueux.
- L'organisation d'une conférence de presse auprès des journalistes et bloggeurs avant la mise en œuvre est une bonne formule car elle permet aux journalistes d'obtenir des informations en primeur.

Canaux – Mobilier urbain

- L'utilisation du mobilier urbain comme support de communication est très efficace. Ceci d'autant plus que l'affichage se situe à proximité des parkings, des entrées de RaVeL ou des lieux attirant potentiellement des conducteurs et les cyclistes (commerces, salle de spectacle, centre-ville,...).
- Ces affiches doivent reprendre la charte graphique retenue pour la communication. L'affiche devra être facilement lisible, aussi bien pour les automobilistes et les cyclistes que pour les piétons.
- Les deux exemples ci-dessous illustrent des campagnes de communication autour du stationnement intégrées à des mobiliers urbains de 2m² (dimension standard), à Mulhouse et à Valenciennes.

Exemples de communication sur mobilier urbain



Campagne de communication sur le stationnement à Mulhouse et à Valenciennes

Canaux – Médias de masse

- Un communiqué ou un dossier de presse pourrait être élaboré à l'attention des médias de masse, afin de leur fournir des éléments-clés, facilement réutilisables au sein des articles. Ce dossier devra insister sur les aspects positifs liés à la mise en place du plan cyclable et de stationnement pour tous les publics cibles et proposer une cartographie du plan.

Canaux – Presse écrite

- Mont-Saint-Guibert édite un bulletin communal qui paraît tous les 2 mois. Il est distribué auprès des habitants et proposé au téléchargement sur le site internet de la Ville.
- Accessible à tous les habitants, il constitue un support privilégié pour la diffusion des informations communales.
- La diffusion d'articles relatifs au plan offre une médiatisation locale, et même au-delà lorsque les journaux mettent en ligne les articles sur leurs sites internet (auquel cas ils peuvent être relayés sur les réseaux sociaux).
- Il est d'autant plus important d'approcher les journalistes afin qu'ils relèvent les points positifs du plan cyclable et de stationnement.

Canaux – Radio et télévision

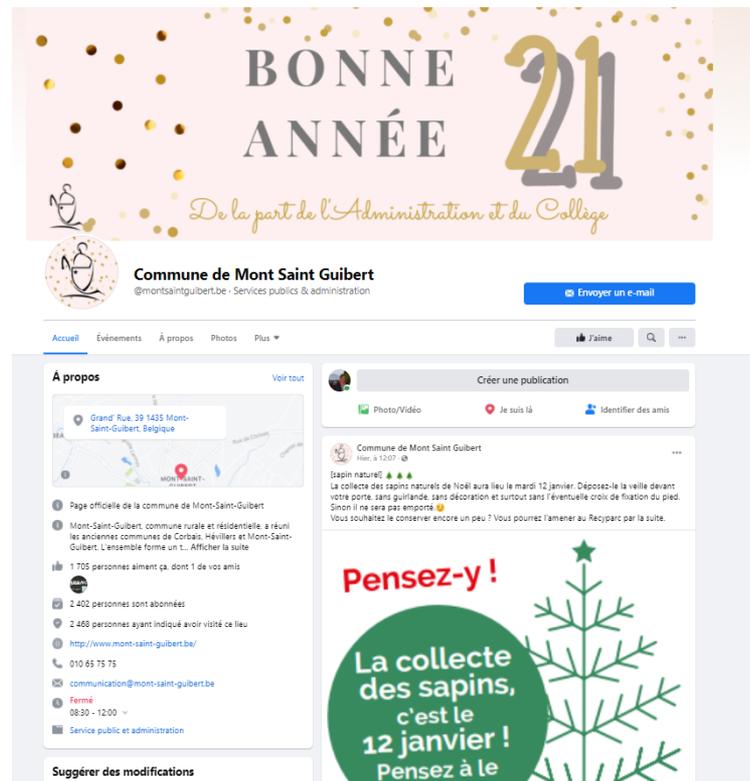
- Accorder une interview avec le bourgmestre ou l'échevin de la mobilité sur le sujet pourrait permettre la réalisation de reportages traitant du plan cyclable et de stationnement au sein de ces médias

Canaux - Blogs

- Un dossier de presse spécifique pourrait être créé à destination des blogs : ils pourraient reprendre des éléments facilement mobilisables, comprenant des illustrations et détaillant de façon synthétique les avantages du système pour les différents publics-cibles.

Canaux – Réseaux sociaux - Facebook

- A l'heure actuelle, Mont-Saint-Guibert dispose d'une page **Facebook** officielle qui compte près de 2402 « likes ».
- Facebook permet à la Commune de gagner en **visibilité** et de créer un lien privilégié avec les personnes qui l'« aiment ». C'est l'opportunité de sonder ces personnes, de les laisser s'exprimer, pour mieux comprendre leurs attentes et d'être mieux armé pour y répondre.
- Il s'agit ainsi d'une interface privilégiée pour diffuser des informations relatives à l'actualité de la Commune.
- La page Facebook permet la publication régulière d'informations et d'actualités liées à la Commune. Ces informations peuvent de plus être republiées par les personnes qui aiment la page (fonction « partage »).



Canaux – Sets de table

- Des sets de table promotionnels pourront être imprimés et distribués auprès des restaurateurs. Ces sets de table reprendront la charte graphique diffusée auprès des partenaires médias, et dans l'idéal un plan cyclable et de stationnement. Afin d'assurer leur distribution, une prise de contact avec les associations de commerçants est souhaitable.
- De nombreux fournisseurs assurent à l'heure actuelle l'impression et la livraison de tels supports promotionnels.