

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

Phase 1 – Etat des lieux et diagnostic



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

**SPW**

**Date:** 20/06/2018



Titre	Plan communal de mobilité de la commune de Mont-Saint-Guibert
Adjudicateur	Commune de Mont-Saint-Guibert - SPW
Personne de contact adjudicateur	Mme Dumont Mme Gany
Soumissionnaire	Tractebel (Tractebel Engineering s.a.) Avenue Ariane 7 - 1200 Bruxelles T +32 2 773 99 11 - <a href="mailto:info@tractebel.engie.com">info@tractebel.engie.com</a>
Personne de contact soumissionnaire	M. Thibaud Hilmarcher <a href="mailto:thibaud.hilmarcher@tractebel.engie.com">+ 32 2 773 78 00 – thibaud.hilmarcher@tractebel.engie.com</a>
Date	20/06/2018
Numéro de version	1
Numéro du projet	P.011033



# QUALITÉ



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

Version	Date	Remarques
2		Rapport de diagnostic complet
1		Première version du rapport de diagnostic

## RESPONSABILITE DOCUMENT

Auteur(s)	Florian van Quickelberghe, Gauthier Blicq	Date 25/06/2018
Vérificateur(s) du document	Thibaud Hilmarcher	Date

## INFORMATION DU FICHIER

Nom du fichier	PCM-MSG-RapportP1_V5_en_cours
Dernière sauvegarde	03/07/2018

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. Introduction</b>	<b>8</b>
1.1 Contexte	8
1.2 Objectifs généraux du PCM	8
1.3 Processus d'élaboration du PCM	9
1.4 Elaboration du diagnostic (Phase 1)	9
<b>2. Diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale</b>	<b>10</b>
2.1 Objectif du diagnostic global de mobilité	10
2.2 Description de l'espace communal	10
2.3 Analyse des générateurs de déplacement	18
2.4 Analyse des modes actifs	20
2.5 Analyse des transports en commun	51
2.6 Analyse du réseau routier	66
2.7 Analyse du stationnement	97
2.8 Analyse de la sécurité routière	105
2.9 Analyse de la mobilité scolaire	107
2.10 Analyser des alternatives aux véhicules individuels sur le territoire communal	110
<b>3. Diagnostic approfondi</b>	<b>112</b>
3.1 Intégrer les nouveaux projets dans la mobilité locale	113
3.2 Analyse de l'espace public et des profils de voirie	122
3.3 Améliorer les liaisons entre le pôle urbain de Mont-Saint-Guibert et les villages	126
3.4 Améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite	127
3.5 Améliorer l'accès multimodal à l'Axis-Parc	129
<b>4. Workshop</b>	<b>133</b>
4.1 Transports en commun et accès multimodal aux pôles	134
4.2 Mobilité scolaire et sécurité routière	135
4.3 Modes actifs et liaisons entre villages	136
4.4 Développement territorial, transport de marchandise, stationnement et accès aux commerces	136
4.5 Qualité des réseaux	137
<b>5. Conclusion</b>	<b>138</b>
5.1 Analyse AFOM générale	138
5.2 Analyse AFOM des modes actifs (piétons et vélos)	138
5.3 Analyse AFOM des transports en commun	139
5.4 Analyse AFOM de la circulation automobile	139
5.5 Analyse AFOM du stationnement	140
<b>6. Annexes</b>	<b>141</b>

6.1	Annexe 1 : giratoire N4, N25, N25a _____	141
6.2	Annexe 2 : Autres projets en cours sur le territoire communal _____	141

# 1. INTRODUCTION

## 1.1 Contexte

L'élaboration du PCM est l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité. Cette réflexion s'appuiera notamment sur une analyse fine du contexte de Mont-Saint-Guibert et par l'analyse des grands projets en cours.

En 2011, le plan provincial de Mobilité du Brabant-Wallon, élaboré entre autres par notre équipe, identifiait Mont-Saint-Guibert, en raison de sa proximité directe avec Ottignies et Louvain-la-Neuve comme, jouant un rôle en tant que centre d'activité, commercial et d'équipement. Le plan provincial notait que ces pôles disposaient encore de réserves foncières mobilisables, ce qui amène à envisager la densification de ces pôles dans une stratégie visant à articuler le développement territorial autour du système de transport.

Aujourd'hui, il apparaît indispensable d'élaborer le PCM de Mont-Saint-Guibert, dernière commune de la province qui ne dispose pas d'un tel outil, afin de faire face à ces évolutions, et d'accompagner le développement urbain du territoire.

Dans le même temps, de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures se sont développées et sont amenées à se développer, et ont influencé les pratiques de mobilité. On notera, entre autres :

- La mise en service de l'offre ferroviaire suburbaine « S » par la SNCB, qui a un impact entre-autre sur la desserte des gares du territoire communal (Mont-Saint-Guibert et Blanmont), mais aussi des gares avoisinantes (Ottignies et Louvain-la-Neuve);
- Le dynamisme des parcs d'activités (Axis-Parc et Grandbompré);
- Le projet de rénovation urbaine ;
- Les jardins de l'Orne ;
- Le christ du Quéwet ;
- Le Plan Communal d'Aménagement de la Sablière
- Le site Jardinia
- Le développement de l'offre TEC desservant la commune et le parc d'activité et assurant des liaisons plus régulières avec Louvain la Neuve.

## 1.2 Objectifs généraux du PCM

La Commune de Mont-Saint-Guibert a déjà réalisé de nombreux relevés et diagnostics. Différents éléments et problèmes de mobilité ont été identifiés et des réflexions sont intégrés aux projets urbains de la commune pour répondre aux problèmes de mobilité identifiés.

Le plan communal de mobilité est l'occasion d'entreprendre une réflexion globale sur la mobilité et d'apporter une vision stratégique de la mobilité au niveau communal. Ce processus offre l'opportunité d'examiner avec les acteurs concernés les mesures envisageables afin d'améliorer l'accessibilité et la mobilité dans le territoire communal.

L'élaboration d'un PCM permettra à la Commune de répondre aux objectifs suivants :

- Renforcer l'**accessibilité** des différentes parties du territoire communal - en particulier celle des lieux fortement fréquentés -, et améliorer la **mobilité** de tous les utilisateurs qui s'y déplacent, y compris les usagers faibles ;

- Améliorer la **sécurité routière** pour tous les utilisateurs des voiries, et en particulier celle des usagers faibles ;
- Améliorer la **qualité de vie** en diminuant les nuisances dues au trafic, en améliorant la qualité et la convivialité des espaces publics et en développant un maillage efficace des cheminements doux ;
- Permettre le **développement harmonieux de la commune**, en conciliant les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, de mobilité.

## 1.3 Processus d'élaboration du PCM

Le Plan Communal de Mobilité se déroulera en 3 phases :

- Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic ;
- Phase 2 : Définition des objectifs ;
- Phase 3 : Plan d'actions

## 1.4 Elaboration du diagnostic (Phase 1)

Les trois sources d'informations suivantes ont permis de procéder à un diagnostic en établissant des constats en matière de mobilité, de sécurité routière, de qualité du cadre de vie :

- Inventaire des documents existants (projets, études, données, plans, pré-diagnostic) ;
- Rencontres avec des acteurs de la mobilité (organisateur des transports en commun, région, associations, établissements scolaires) lors d'un workshop et de manière bilatérale ;
- Expérience et relevés de terrain.

Le diagnostic a permis d'identifier les atouts, faiblesses, opportunités et menaces que rencontrent la commune en termes de mobilité et d'accessibilité.

## 2. DIAGNOSTIC GLOBAL DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE COMMUNALE

Le diagnostic se compose de nombreuses cartes. Une « miniature » des cartes est proposée dans le corps du texte mais nous vous suggérons de consulter en parallèle l'atlas cartographique pour une meilleure résolution. Les cartes et planches de l'atlas cartographique peuvent être imprimées jusqu'au format A0.

### 2.1 Objectif du diagnostic global de mobilité

Le diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a pour but d'offrir une vision exhaustive et objective du fonctionnement de la mobilité dans le périmètre concerné et de s'assurer de l'adéquation de l'offre de mobilité avec les besoins existants et potentiels.

Le diagnostic identifie les incidences en termes d'accessibilité et de mobilité, de qualité du cadre de vie, de sécurité et d'environnement.

### 2.2 Description de l'espace communal

#### 2.2.1 Présentation générale

*Voir carte n°1 « Localisation géographique de la commune de Mont-Saint-Guibert en Wallonie »*

La commune de Mont-Saint-Guibert se situe à 30km à vol d'oiseau au sud-est de Bruxelles. Sa superficie est de 18.63 km<sup>2</sup>.

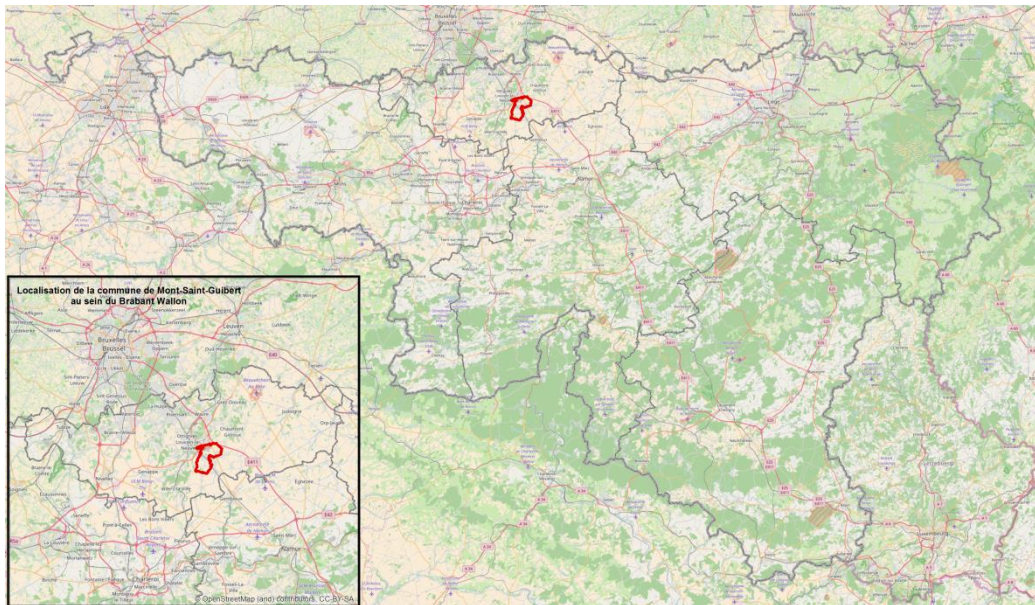


Figure 1: Localisation géographique de la commune de Mont-Saint-Guibert en Wallonie

*Voir carte n°2 « Quartiers et villages de la commune de Mont-Saint-Guibert »*

La carte n°2 représente les différents quartiers de la commune ainsi que les espaces verts. On constate que la commune est traversée par des grands axes de circulation tels que la N25, la N4, ou la N25a (échangeur avec la E411). La commune de Mont-Saint-Guibert est composée des 3 villages de Héவில்lers et de Corbais et Mont-Saint-Guibert. L'Axis-Parc ainsi que le Parc Grandbompré sont deux quartiers importants de Mont-Saint-Guibert.

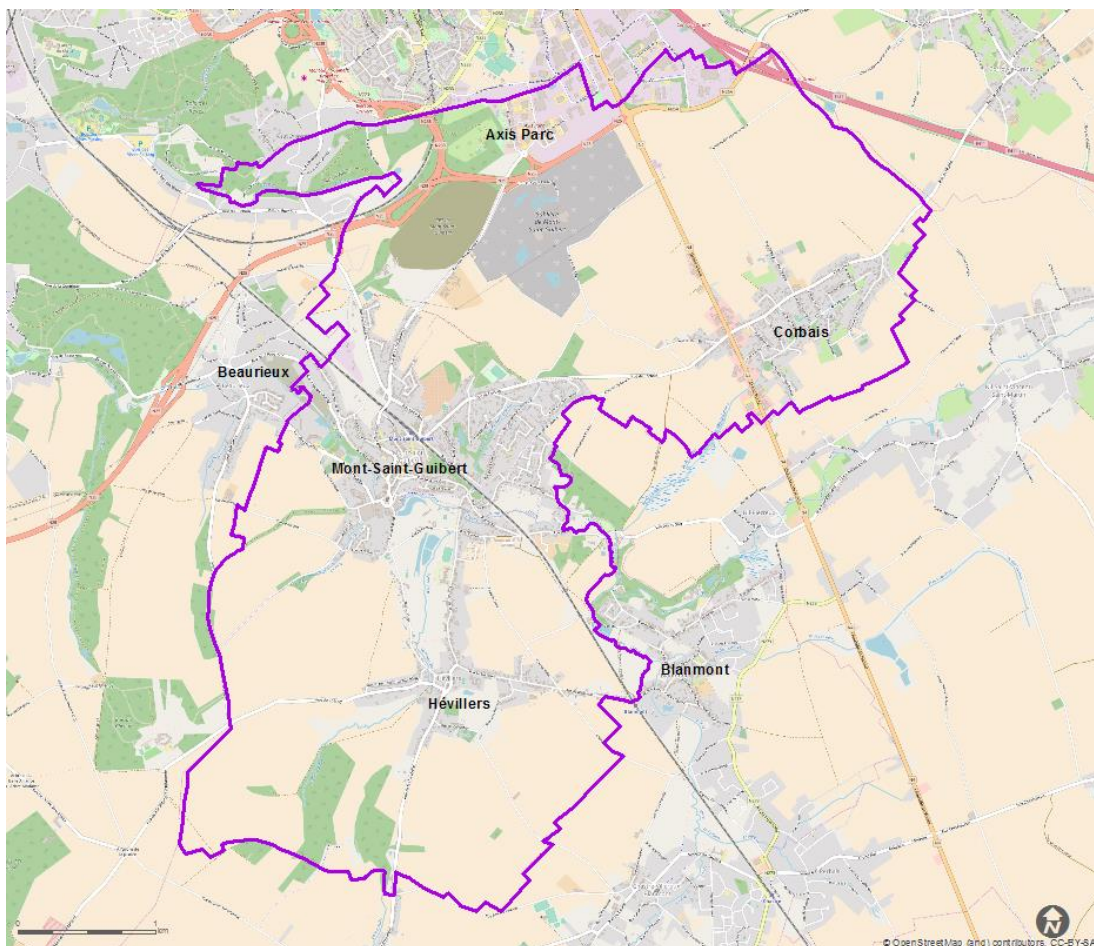


Figure 2: Quartiers de la commune de Mont-Saint-Guibert et voisins

## 2.2.2 Caractéristiques de la population de Mont-Saint-Guibert

### 2.2.2.1 Evolution de la population

La commune de Mont-Saint-Guibert accueille une population totale de 7.446 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2017<sup>1</sup> dont 3652 hommes et 3794 femmes.

<sup>1</sup> Source : walstat.iweps.be

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

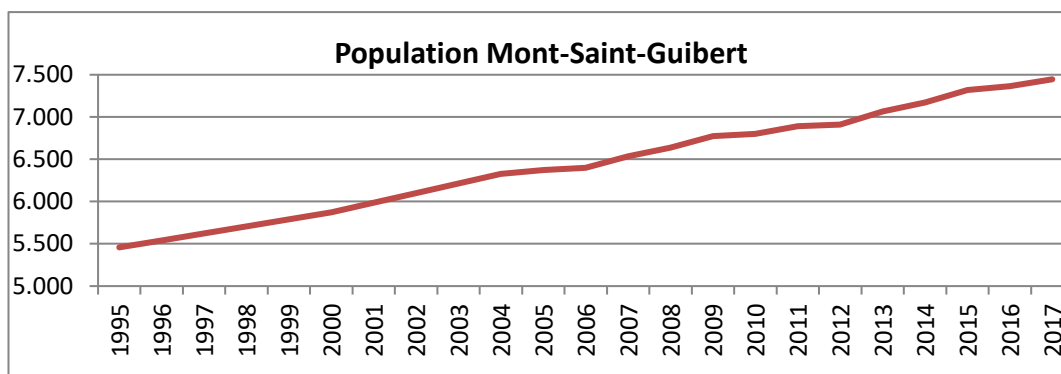


Figure 3 : Evolution de la population de Mont-Saint-Guibert, statbel

### 2.2.2.2 Densité de population

Voir carte n°3 « Densité de population »

La population de Mont-Saint-Guibert n'est pas répartie de manière homogène sur le territoire communal. La carte n°3 présente la densité de population en 2011 par secteur statistique<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Le secteur statistique a été établi par l'Institut National de Statistiques (INS) comme micro unité de recensement. Cette unité est établie sur base d'une analyse géographique, via des caractéristiques structurelles d'ordre morphologique, urbanistique, sociale et économique.

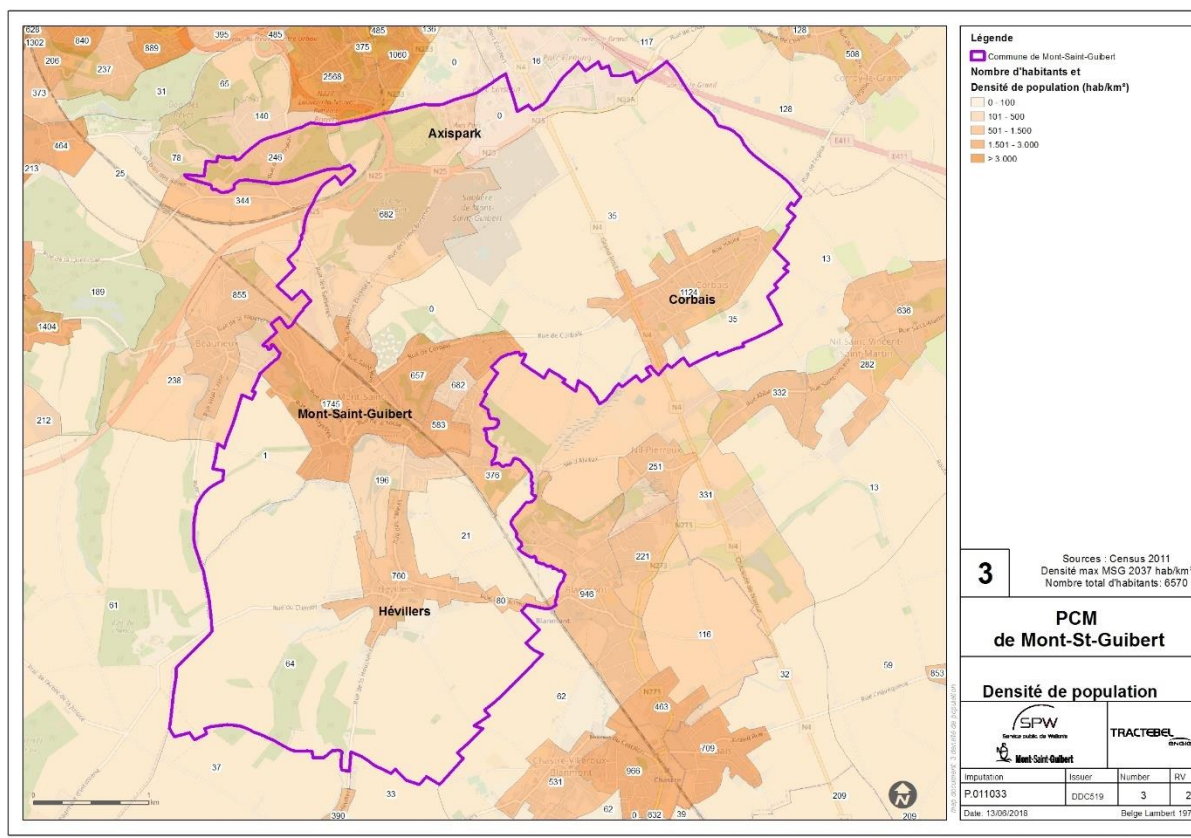


Figure 4 : Densité de la population de Mont-Saint-Guibert

La densité moyenne des différents secteurs de Mont-Saint-Guibert en 2011 est de 400 hab/km<sup>2</sup>. On y distingue :

- Les quartiers densément peuplés du centre-ville (2037hab/km<sup>2</sup>)
- Les centres des hameaux de Hévillers et de Corbais
- Les quartiers faiblement habités représentent principalement des surfaces agricoles

### 2.2.2.3 Pyramides des âges

La répartition par âge de la population de Mont-Saint-Guibert ne diffère que très peu de celle de la Wallonie. Le seul fait marquant est une homogénéité plus marquée chez les individus âgés de 25 à 65 ans. Il y a aussi une légère sous-représentation de jeunes de moins de 20 ans. La pyramide est de forme dite « pagode » avec une base plus étroite que les générations précédentes ce qui indique un vieillissement de la population. Les données de l'année 2013 sont les dernières à avoir été publiées.

Selon les statistiques parmi les 6896 habitants de Mont-Saint-Guibert en 2013, 67,17% d'entre eux avaient entre 15 et 64 ans soit un total de 4632 habitants.

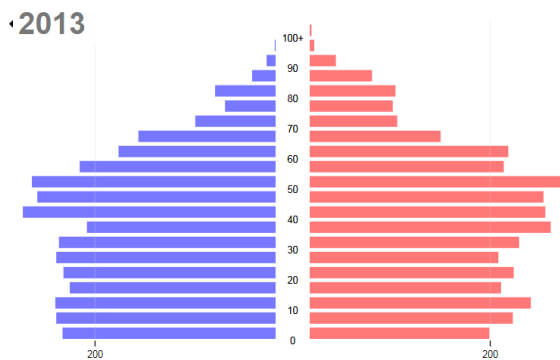


Figure 5 : Pyramide des âges à Mont-Saint-Guibert, Statbel

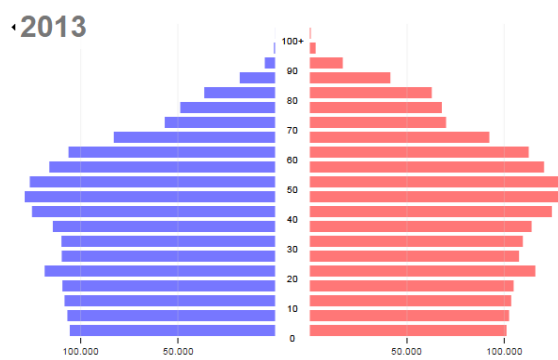


Figure 6 : Pyramide des âges en Wallonie, Statbel

#### 2.2.2.4 Motorisation des ménages

Le taux de motorisation à Mont-Saint-Guibert s'élève à 0.521 véhicules par habitant en 2016. Ce taux est légèrement supérieur à la moyenne régionale qui atteint 0.513 véhicules par habitant. Le taux de motorisation est constant ces 3 dernières années.

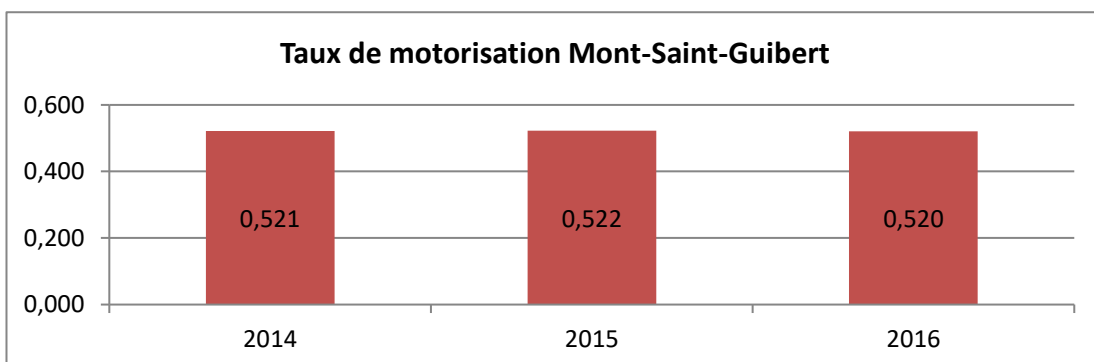


Figure 7 : Taux de motorisation à Mont-Saint-Guibert, statbel

#### 2.2.3 Zones d'emploi et pôles économiques

Voir carte n°4 « Densité de population active »

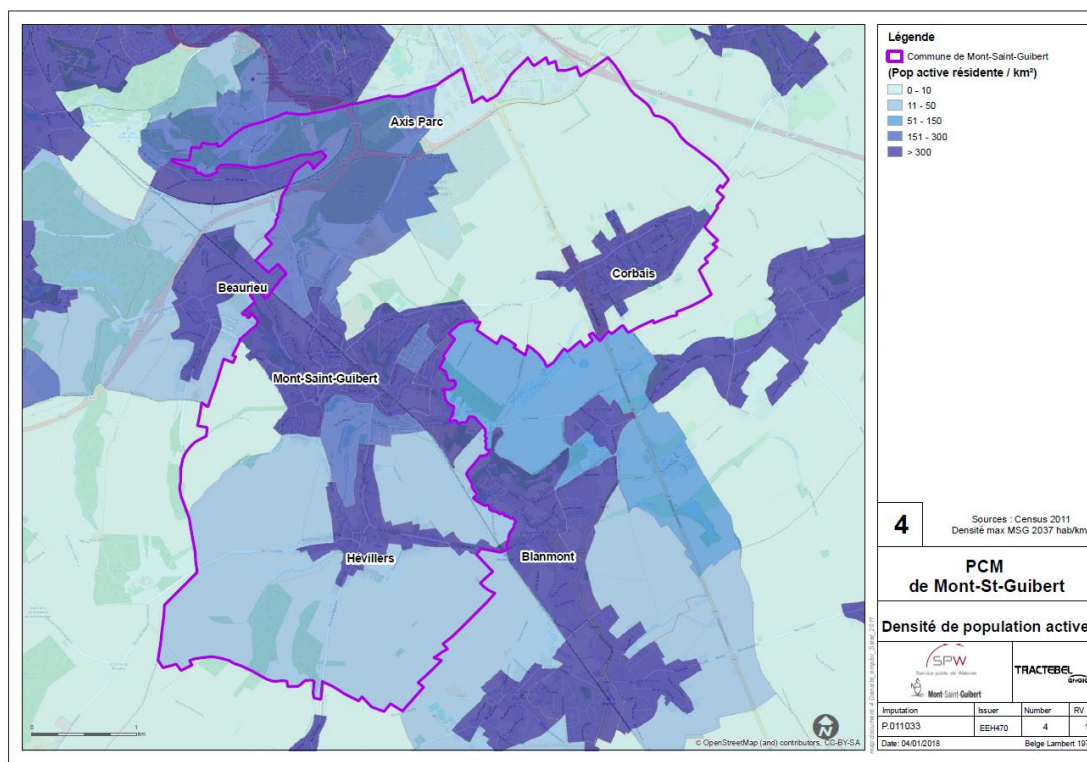


Figure 8 : Densité de population occupée à Mont-Saint-Guibert et à proximité par secteur statistique

Les plus haute concentration en population occupée se trouvent dans le centre du bourg et dans les villages de Héவில் et Corbais. Certains secteurs statistiques ont une très faible densité suite au nombre d'habitant très faible dans ces secteurs. Enfin, le secteur statistique englobant l'Axis-Parc est caractérisé par une densité de population active relativement élevée. Cela est dû à la taille de ce secteur qui englobe la rue des Sablières et rue des Trois Burettes, mais également la zone principalement formée par la Rue des Aulnes (située au centre de la carte ci-dessus). Ce secteur statistique est en effet divisé en deux parties.

## 2.2.4 Population scolaire

*Voir carte n°5 « Densité de population suivant un enseignement »*

La commune de Mont-Saint-Guibert accueille 4 établissements scolaires sur son territoire, du niveau fondamental au secondaire. De nombreux établissements scolaires sont présents sur la commune d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, Court-Saint-Etienne, Walhain et Chastre.

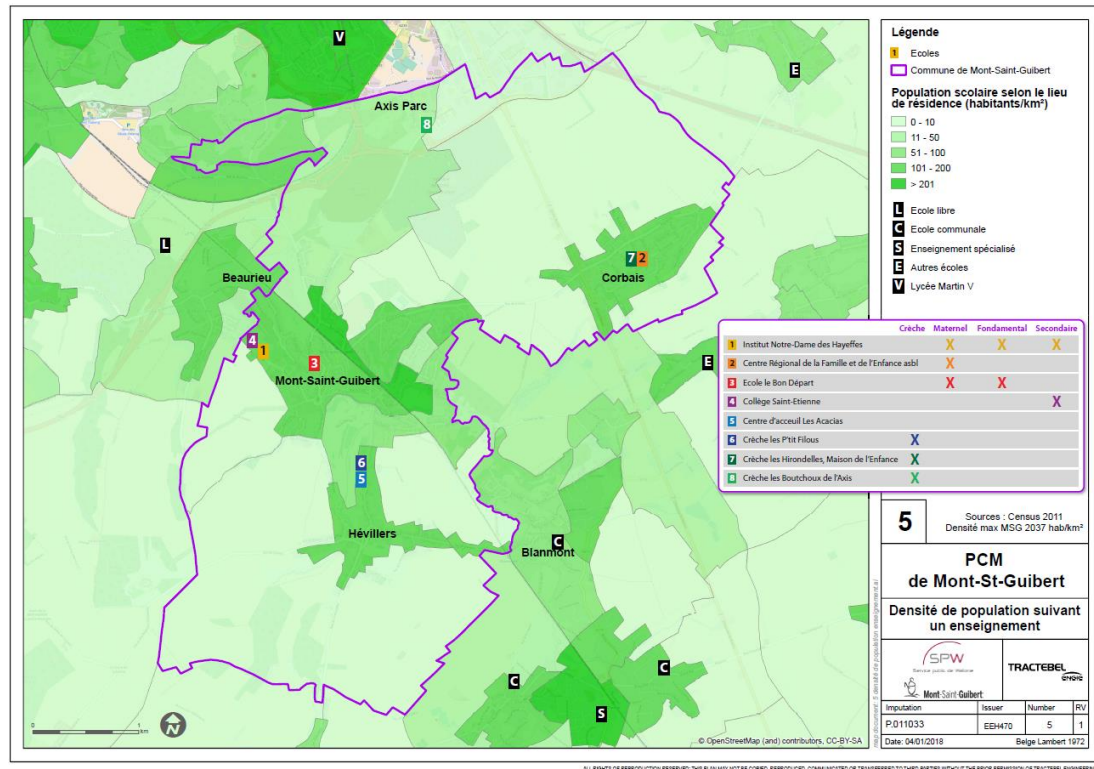


Figure 9 : Densité de population suivant un enseignement par secteur

Les établissements scolaires drainent un nombre important de personnes (élèves et professeurs) sur le territoire communal. La carte représente la répartition spatiale des établissements scolaires sur le territoire communal ainsi que la population scolaire au lieu de résidence de l'élève par secteur statistique.

On identifie des zones de la commune dans lesquelles se situent des élèves qui doivent se déplacer pour aller à l'école, même fondamentale, et donc qui génèrent des flux de circulation.

De nombreuses crèches sont réparties sur le territoire communal, ces établissements drainent un grand nombre de déplacements matin et soir et ont des contraintes de mobilités particulières qui doivent être prises en comptes.

## 2.2.5 Outils d'affectation réglementaires des sols

### 2.2.5.1 Plan de secteur

Le plan de secteur fixe les lignes directrices de l'aménagement du territoire en Wallonie.

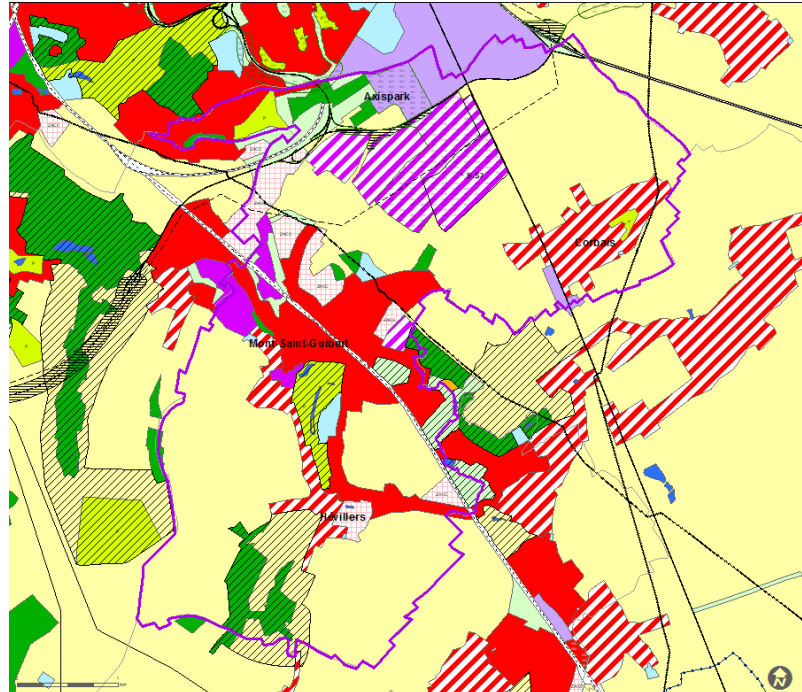


Figure 10 : Plan de secteur

Zones d'affectation	
Habitat	Activité économique spécifique Risque majeur
Habitat à caractère rural	Extraction
Services publics et équipements communautaires	Aménagement communal concerté
Centre d'enfouissement technique	Aménagement communal concerté à caractère industriel
Centre d'enfouissement technique déaffecté	Agricole
Loisirs	Forestière
Servitude particulière	Espaces verts
Activité économique mixte	Naturelle
Activité économique industrielle	Parc
Activité économique spécifique Agro-Economique	Eau
Activité économique spécifique Grande Distribution	Zone non affectée ("zone blanche")

Le quartier Beurieux, le centre du bourg, l'axe formé par la rue des Tilleuls et rue de Blanmont jusque là gare de Blanmont, et une partie de la rue de Corbais forment les principales zone habitat au plan de secteur. Le village de Corbais et le sud-est de Héவில் forment les zones d'habitat à caractère rural. Plus de la moitié des terrains sont par contre en zones agricoles. La commune présente également une grande zone d'extraction et des zones à caractère industriel et économiques au Nord. (L'ensemble de ces quartiers de Mont-Saint-Guibert sont illustrés sur la Figure 2: Quartiers de la commune de Mont-Saint-Guibert et voisins).

## 2.3 Analyse des générateurs de déplacement

Voir cartes n°6 et 7 « Générateurs de déplacements »

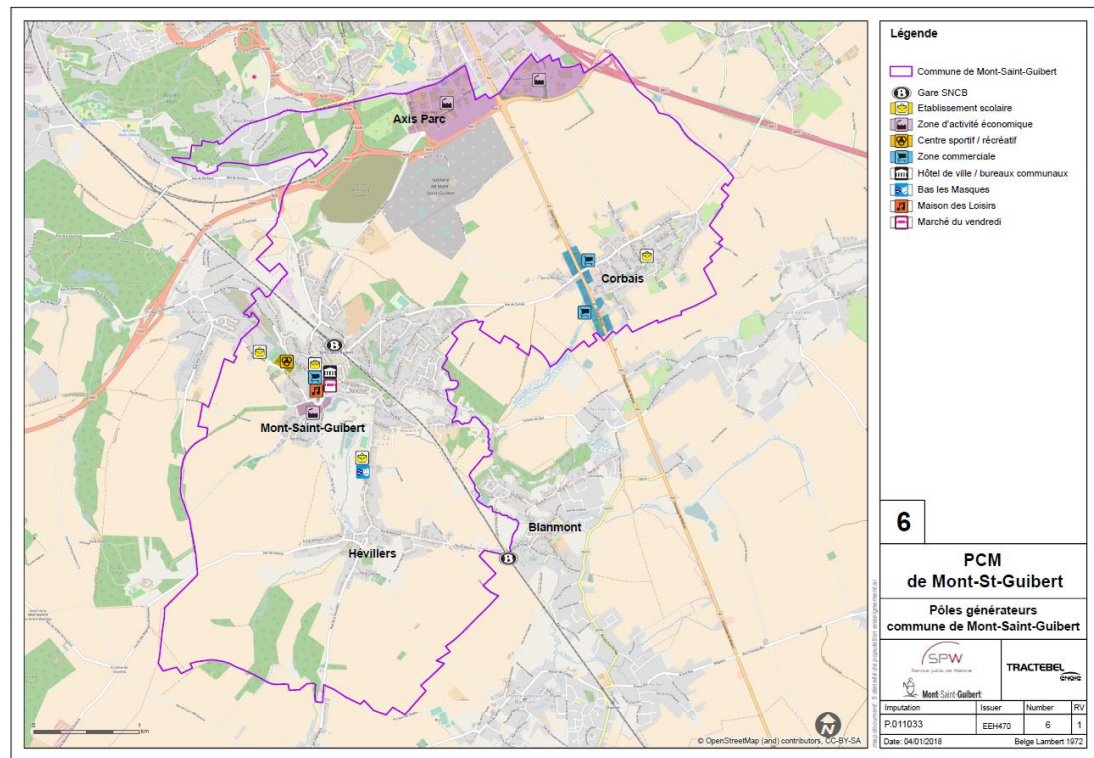


Figure 11 : Générateurs de déplacements de la commune de Mont-Saint-Guibert.

Sur cette carte nous pouvons observer les principaux pôles générateurs de trafic au sein de la commune :

- Établissements scolaires primaire, secondaire
- 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, 130 jeunes principalement le samedi et le mercredi après-midi)
- Le centre bourg avec ses commerces et son marché du vendredi.

La carte 7 de l'atlas cartographique, 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.

Les projets et générateurs futurs de déplacements sont repris dans le diagnostic approfondi.

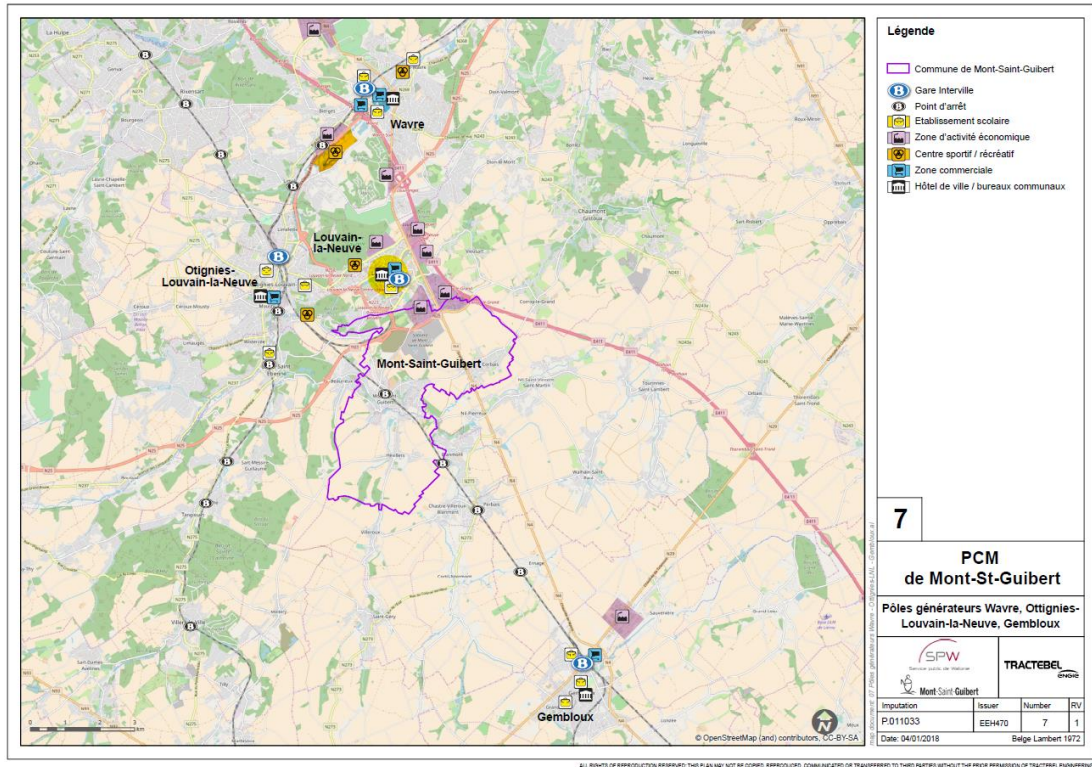


Figure 12 : Générateurs de déplacements dans le périmètre élargi

## 2.4 Analyse des modes actifs

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

Le vélo (et particulièrement le vélo à assistance électrique) est en plein essor et offre souvent une alternative à la voiture et aux transports en communs pour certains trajets. Ce mode de déplacement nécessite des infrastructures spécifiques principalement de sécurisation. Il ne présente pas un grand danger pour les autres utilisateurs, mais au même titre que les piétons, il doit être protégé des véhicules. Son utilisation s'accompagne de mesure de sensibilisation tant du côté des utilisateurs des deux roues (état du vélo, éclairage, code de la route,) que du côté des automobilistes, chauffeurs de camion ou de bus.

L'analyse suivante s'est portée sur quatre types de rue : le **quartier de la gare** avec la rue de la Station, les rues du **centre-bourg** avec principalement la rue des Ecoles, rue Musette et la Grand'Rue. Le troisième type de rue est marqué par la **proximité d'écoles** (Rue des Hayeffes, rue de Mont-Saint-Guibert et rue des Tilleuls). Enfin pour terminer, les rues à caractère **résidentiel** comme la rue de Beurieux, la rue de la Papeterie, la rue des Trois Burette, de Corbais, la rue Haute, et la rue Saint Jean seront analysées.

### 2.4.1 Analyse descriptive

#### 2.4.1.1 Quartier de la gare

Le quartier de la gare tel qu'analysé dans ce chapitre couvre principalement la rue de la station dans ses trois segments (Place Saint Jean, tunnel de la station et Impasse des Quais, coté Grand'Rue et vers le passage en direction de rue de la Fosse)

#### *Piétons et Personnes à Mobilité Réduite*

**Place Saint Jean**, dans sa partie longeant les voies et sous les voies est caractérisée par un cheminement piéton de qualité situé « du côté des voies ». Ce cheminement mesure environ 1.5m et est constitué de dalles 30x30cm ou de klinkers confortables pour les piétons. Ce cheminement piéton de qualité est continu jusque la rue des Béclines après le carrefour avec la rue de Corbais. Au total, 3 traversées sont présentes dans ce cheminement parallèle aux voies ferrées.



Ce cheminement se prolonge sous les voies via le tunnel pour aboutir face à la gare. Il se prolonge ensuite par de l'asphalte rouge pendant quelques mètres pour se dégrader en un revêtement en pavés jusqu'à la fin de la zone de parking.

De l'autre côté de la voirie, un cheminement large en asphalte rouge marqué par des obstacles est continu entre le giratoire et la friterie. Au-delà de cette friterie, le revêtement se transforme en pavé.



La rue de la Station se prolonge également depuis le café « le Saint Guibert » jusqu'à la Grand'Rue. Les cheminements dans cet axe sont marqués par une très faible largeur. Au plus étroit, ces trottoirs ne font que 0.3m.



Au niveau des traversées, une traversée est dessinée sur la rue de la Station un peu avant le carrefour avec la rue de Saint-Jean et deux autres sont présentes au carrefour entre la rue de Corbais et la rue Saint-Jean. Du côté du bâtiment de la gare, une traversée est également dessinée face au café « Le Saint Guibert ». La troisième traversée de la rue de la Station se situe au carrefour avec la Grand'Rue.

Aucune traversée ne permet de relier la gare au parking situé près de la friterie de manière direct.

La majorité des traversées sont équipées de pente douce de manière à faciliter les traversées. L'image suivante illustre un passage pour piétons dont l'accès de gauche est équipé de pente douce, mais pas l'accès de droite.



Aucune dalle podotactile n'est présente sauf sur les quais du chemin de fer.

Un banc est présent au carrefour entre la rue de la Station/Impasse des Quais et la rue Saint Jean. Au sud des voies, seuls les bancs de la friterie et de la SNCB permettent aux piétons ou PMR de se reposer.

### *Cyclistes*

Mis à part le parking vélo situé au sud des voies (6 arceaux métalliques couverts), aucune autre infrastructure pour cycliste n'est présente. Il n'y a aucun marquage ni espaces réservés aux vélos en voirie.



### *Remarques*

Comme le montre les photo TRACTEBEL ci-dessus, l'espace disponible dans la rue de la Station entre la Grand'Rue et la gare ne permet pas l'aménagement de cheminements piétons de qualité du stationnement et de la voirie. La largeur de la voirie étant supérieure à 3 mètres, il n'est pas, selon le code de la route, interdit de stationner à cet endroit.

#### 2.4.1.1.2 Quartier du centre – bourg

Le quartier du centre-bourg tel qu'analysé dans ce chapitre couvre les rues suivantes : Rue des Ecoles, Rue Musette, Rue des Vignes (partie sous la rue Musette) et Grand'Rue,

##### *Piétons*

La **rue des Ecoles** depuis le pont du chemin de fer vers le centre est équipée de cheminements piétons de part et d'autre de la voirie. Ceux-ci sont constitués principalement de dalles 30x30cm et mesurent entre 0.8 et 1m. Certains obstacles (pylônes électriques potelets anti-stationnement) réduisent cette largeur par endroit.

Deux traversées coupent la rue des Ecoles, l'une se situe face à la rue de la Poste et l'autre se situe face à l'école « Le Bon Départ ». Seule cette dernière aménagée sans différence de niveaux (sur-élévation de la chaussée pour ralentir la vitesse) et est équipée de croix de Saint-André permettant la sécurisation de la traversée. Ces deux traversées sont marquées par une couleur rouge en plus des bandes blanches.

Deux bancs sont également présents du côté opposé à l'école. Une autre zone de repos se situe tout en haut de la rue des Ecoles, avant le pont du chemin de fer.



La **rue Musette** dispose des mêmes aménagements pour piétons (largeur des trottoirs de l'ordre de 0.8 à 1.2m, voire plus par endroit mais avec différence de niveau). Deux traversées sont présentes, une en haut et l'autre en bas de la rue. Ces deux traversées ne sont pas adaptées aux PMR, elles ne se trouvent pas au même niveau que les trottoirs et ne sont pas équipées de bordures en pente.



La **rue des Vignes** (dans sa partie au sud de la rue Musette) est caractérisée par des cheminements contraints par des bâtiments proches de la voirie. Au plus étroits, ils ne mesurent que 0.8m de large. Le revêtement est de type dalles en béton 30x30cm. Une traversée non adaptée aux PMR se situe dans ce tronçon de la rue des Vignes. Face à cette traversée, se trouve une zone de repos constituée de deux bancs publics.

La **Grand'Rue** depuis son croisement avec la rue des Ecoles est caractérisée par deux trottoirs de part et d'autre de la chaussée d'une largeur de 0.6m. Certains obstacles rétrécissent encore localement ce cheminement. Cette faible largeur est problématique pour cette rue.

### *Cyclistes*

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. Le premier est situé sur la façade de la pharmacie Fontaine qui permet de fixer 2 vélos. Le second est constitué de 3 arceaux métalliques faces au supermarché Spar. Il s'agit là de deux initiatives privées. Le troisième parking pour vélo est situé face à la maison communale.



#### **2.4.1.1.3 Rues des écoles**

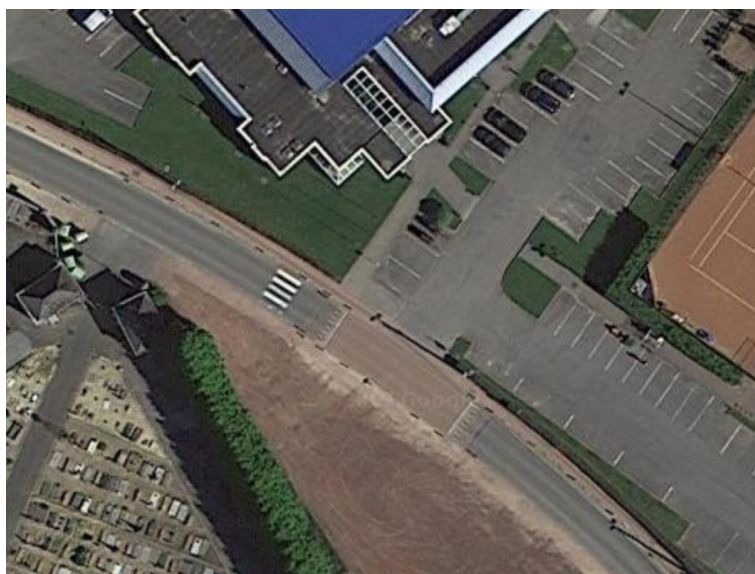
Les rues concernées par la dynamique scolaire et analysées dans ce chapitre sont les suivantes : Rue des Hayeffes, Rue de Mont-Saint-Guibert et Rue des Tilleuls. Bien que certaines de ces rues ne fassent pas partie de la commune de Mont-Saint-Guibert, mais

celle de Court-Saint-Etienne, il a été décidé de les intégrer dans la réflexion car elles constituent des axes majeures de la commune.

### *Piétons et PMR*

Au niveau de la **rue des Hayeffes**, les cheminements sont présents des deux côtés de la voirie avec un revêtement lisse. La largeur est variable au cours de la rue, à proximité et du côté du centre sportif le cheminement piéton est séparé de la chaussée par des potelets et bordures anti-stationnement. Six traversées sont présentes sur cette rue, l'une est située au carrefour avec la rue de l'Ornoy, les autres se trouvent face au centre sportif et aux écoles.

Mise à part la continuité du revêtement situé au nord de la rue des Hayeffes, très peu d'infrastructures sont adaptées aux PMR. A titre d'exemple, l'image ci-dessous, illustre la traversée piétonne située face au centre sportif. Elle n'est ni alignée avec le trottoir ni située sur la zone surélevée de la chaussée.



La **rue de Mont-Saint-Guibert** est caractérisée par une voirie en revêtement pavé, parcourue sur tout son long (côté gauche dans le sens de la montée) par un cheminement piéton et +/- 1m constitué lui de klinkers. Deux traversées coupent cet axe, l'une située à proximité du rond-point près de l'école. La seconde se trouve en bas de la rue près du carrefour avec la rue Vital Casse.



Concernant la rue de Mont-Saint-Guibert, bien que le revêtement de la voirie soit de mauvaise qualité, le revêtement relativement lisse du cheminement piéton est de bonne qualité. Ceci dit, il n'est présent que d'un côté de la voirie et sa largeur est très limitée (moins de 1m).

La **rue des Tilleuls** fera elle aussi partie de cette analyse suite à la présence des Acacias et de Bas les Masques. Le revêtement de ce trottoir est de qualité (asphalte ou klinkers) mais la largeur est parfois inférieure à 1m et des obstacles obstruent le cheminement. La traversée face au bâtiment des Acacias n'est pas marquée par des bandes blanches peintes au sol mais le sur-élévation de la route au niveau du trottoir impose un ralentissement des véhicules. Une traversée marquée par des bandes blanches peinte au sol manque à cet endroit.



### *Cyclistes*

La rue des Hayeffes ne dispose d'aucun aménagement pour cyclistes (aucun marquage ni parking vélos sur la voie publique). La rue de Mont-Saint-Guibert est particulièrement problématique pour les cyclistes. Le revêtement de celle-ci ne permet pratiquement pas d'emprunter cet axe sans rouler sur le trottoir.

La rue des Tilleuls ne dispose pas d'infrastructures destinées aux cyclistes et le stationnement en alternance rend l'utilisation du vélo dangereuse au vu de la vitesse des automobilistes.

#### **2.4.1.1.4 Rues résidentielles**

Les rues concernées par la dynamique résidentielle analysées dans ce chapitre sont les suivantes : Rue Beurieux, Rue de la Papeterie, Rue des Trois Burettes, Rue de Corbais, Rue Haute, Résidence du Centre et rue Saint Jean.

Une partie des rues concernées par cette problématique fait partie de la commune de Court-Saint-Etienne, il est cependant important de les intégrer dans cette analyse car elles forment un importants pour la mobilité à Mont-Saint-Guibert.

### *Piétons*

La **rue Beurieux** est marquée par un cheminement piéton et une piste cyclable en provenance de Court-Saint-Etienne du côté sud de la rue. La largeur des cheminements est supérieure à 1.2m et le revêtement est de qualité (klinkers). Ceux-ci sont toutefois obstrués par des potelets anti-stationnement ou du stationnement sur trottoirs. Deux traversées sont présentes à proximité du carrefour avec la rue Calotte. L'arrêt de bus (direction Court Saint

Etienne) se trouve également à cet endroit. Deux autres traversées sont présentes au sud du carrefour avec la rue de la Papeterie.



Aucune traversée de la rue n'est adaptée aux PMR dans la rue de Beaurieux, il n'y a pas de bordures en pente ni de dalles podotactiles. Deux zones de repos sont présentes sur la rue de Beaurieux : à l'arrêt de bus (proximité du parking vélo) et au carrefour avec la rue de la Papeterie.



La **rue de la Papeterie** est marquée par un large cheminement piéton du côté des nouvelles habitations (Les Jardins de l'Orne). Celui-ci est large et permet aux PMR de se déplacer aisément. Notons que la Coulée Verte commence dans cette rue, elle fera l'objet d'une analyse dans le chapitre suivant. Une fois sur le territoire de Mont-Saint-Guibert cet axe change de nom et devient la rue **A. Lannoye**. Ses aménagements sont identiques, bien que du stationnement à cheval sur le trottoir et la voirie diminue fortement le passage accessible aux piétons et PMR.



**La Rue des Trois Burettes**, dans sa partie résidentielle est marquée par deux cheminements physiquement séparés de la chaussée par des haies ou arbres. Ils ont une largeur parfois inférieure à 1m (obstruction par des escaliers d'entrée d'habitation entre-autre). Quatre traversées bien réparties sont présentes sur ce tronçon. Dans sa partie non résidentielle, la rue des Trois Burettes dispose d'un trottoir partagé avec les cyclistes (hors agglomération) sur le côté gauche en direction de l'Axis-Parc.

La Rue des Trois Burettes ne propose aucun aménagement adapté aux PMR. Les arrêts de bus ne disposent pas de banc, pas plus que le petit espace vert situé Place de la Dodaine. Les traversées ne sont ni sécurisées ni équipées de bordures en pentes comme le recommandent les normes adaptées aux PMR.

**La Rue de Corbais** dans sa partie résidentielle dispose de deux trottoirs d'une largeur parfois inférieure à 1m et d'un revêtement de qualité. Peu de traversées sont présentes sur ce tronçon (une face au nouveau centre pour troisième âge « Au Bon Vieux Temps », la seconde se trouve au carrefour avec la rue de Béclines). Dans sa partie haute, moins résidentielle, la rue de Corbais dispose d'une piste cyclable partagée avec les piétons (hors agglomération) sur le côté droit en montant.

Au niveau des infrastructures pour PMR, le constat est identique pour la Rue de Corbais. A l'exception de la nouvelle traversée aménagée face à la résidence « Au Bon Vieux-Temps », il n'y a aucun aménagement qui respecte les normes. Des potelets anti-stationnement obstruent le cheminement. Aucun banc n'est présent le long de cet axe.

**La Rue Haute** est longée par deux trottoirs avec un revêtement de qualités. La largeur est très variable. Le nombre de traversée est important et celles-ci sont aménagées de manière à réduire la largeur de la voirie et donc la vitesse des automobilistes. La continuité du cheminement situé au sud de la voirie n'est pas assurée au niveau des nombreuses voirie qui la coupe (rue de la Rose, rue Godeau, rue de la Forge, rue des Hirondelles, etc).



**Rue Haute** ne dispose pas d'aménagements de qualités pour les PMR. Les traversées ne sont pas équipées de bordures en pente facilitant la traversée pour un piéton ou un PMR. La photo reprise ci-dessus illustre le type de traversée de cette rue. L'arrêt de bus situé à proximité du parking de la superette du supermarché dispose d'un banc pour une personne, il s'agit pratiquement du seul abribus de la commune.

**Les Rue de la Fosse, rue de l'Orne, Rue del Gatte et Résidence du Centre** forment une partie du centre-bourg et présentent des caractéristiques similaires. Des trottoirs de part et d'autre constitués d'un bon revêtement sont présents. La largeur est globalement de l'ordre d'1.5m à l'exception de la rue del Gatte où la largeur est très faible. Des traversées sont présentes en nombre et bien réparties. Ces cheminements sont parfois obstrués soit par du stationnement soit par des potelets anti-stationnement. Un coussin berlinois est présent dans la rue de la Fosse. Il est équipé de barrière permettant de sécuriser le trottoir à cet endroit.



**Les Rue de la Fosse, rue de l'Orne, Rue del Gatte et Résidence du Centre** n'offrent pas non plus d'environnements adaptés aux PMR. Les traversées ne sont pas équipées de bordures en pentes. Un banc est présent dans la rue Résidence du Centre ainsi que rue de la Fosse.



La **rue Saint Jean** est marquée par deux trottoirs d'une largeur supérieure à 1.5m (sauf dans la zone de travaux du Christ du Quéwet). Le revêtement est de type dalle 30x30cm en béton. Quatre traversées sont présentes dans la rue, aux extrémités, face à la ruelle André Josis et face aux nouveaux appartements environ au centre de la rue. Ces traversées sont équipées de piquets verts permettant de raccourcir la traversée piétonne mais surtout de ralentir de trafic automobile (illustration ci-dessous).

La rue Saint Jean n'est pas adaptée aux PMR. Les traversées ne sont pas adaptées aux spécificités des PMR. Deux bancs sont présents dans le bas de la rue, l'un à l'angle avec la rue de la Station/Impasse des Quais et l'autre à proximité du parking.



### *Cyclistes*

La piste cyclable **rue de Beurieux** en provenance de Court-Saint-Etienne, s'arrête brutalement sans aménagement adaptés en face des premières habitations. Le reste de la rue ne propose aucun aménagement pour cyclistes.



Dans sa partie résidentielle, la **Rue des Trois Burettes** ne propose aucun aménagement pour cyclistes. Dans sa partie non résidentielle au nord, un trottoir est accessible aux cyclistes uniquement hors agglomération. Il est présent sur le côté gauche en direction de l'Axis-Parc.



**Rue de Corbais** dispose exactement des mêmes aménagements que la rue des Trois Burette, c'est-à-dire, rien dans sa partie résidentielle et une piste sur le côté droit en direction de Corbais.



Mis à part un petit parking pour vélo situé en face de l'ancien commissariat, **la Rue Haute** ne dispose pas d'aménagements pour cyclistes.



**Les Rue de la Fosse, rue de l'Orne, Rue del Gatte et Résidence du Centre** ne disposent d'aucun aménagement pour cyclistes.

La **rue Saint Jean** n'est pas équipée de pistes cyclables, mais de bandes suggérées de couleur rouge. Comme le montre la photo suivante les aménagements de traversées piétonnes contraignent ces cheminements cyclistes.



### *Remarques*

De manière générale, les chicanes, stationnements en alternance, rétrécissements pour les traversées piétonnes présentent dans ces rues mettent les cyclistes en danger face aux automobilistes.

#### **2.4.1.1.5 Ruelles, venelles et impasses débouchantes**

Certaines ruelles et venelles du centre-bourg sont utilisées pour raccourcir certains trajets piétons dans le centre. Ils forment un réseau relativement dense et atypique de part leur état et leur degré d'inclinaison.

#### **Cheminement piéton au sein des jardins de l'Orne**

Ce projet est décrit ci-dessous dans sa globalité dans la partie concernant les nouveaux projets. Ceci-dit, une partie de cette coulée verte est déjà construite. Elle est visible sur google maps.



Bien que le revêtement utilisé soit de qualité (béton) et d'une largeur supérieure à 1m. Les feuilles, branches et boue couvrent l'ensemble du tracé existant à l'heure actuelle (image ci-dessous).



#### **Rue des vignes – Rue A. Lannoye (escalier et rampe)**

La rampe ne semble plus être utilisée. Deux panneaux « Propriété Privée » sont présents aux extrémités. Le revêtement est constitué de vieux pavés et des herbes ont envahi le passage. Des aménagements pour cyclistes y sont aménageables bien que celle-ci sera majoritairement utilisée dans le sens descendant. Les escaliers eux, sont utilisés par des écoliers accompagnés lors de la sortie des écoles. Ils ne sont pourtant ni larges ni en revêtement approprié.



#### **Grand'Rue – Place du Sablon**

Cette ruelle permet de relier la Grand'Rue à la Place du Sablon. De part son degré d'inclinaison et sa largeur, il est impossible d'y aménager un cheminement cycliste. Le revêtement est composé de vieux pavés inconfortables pour les piétons.



### **Rue des Hayeffes– Gare**

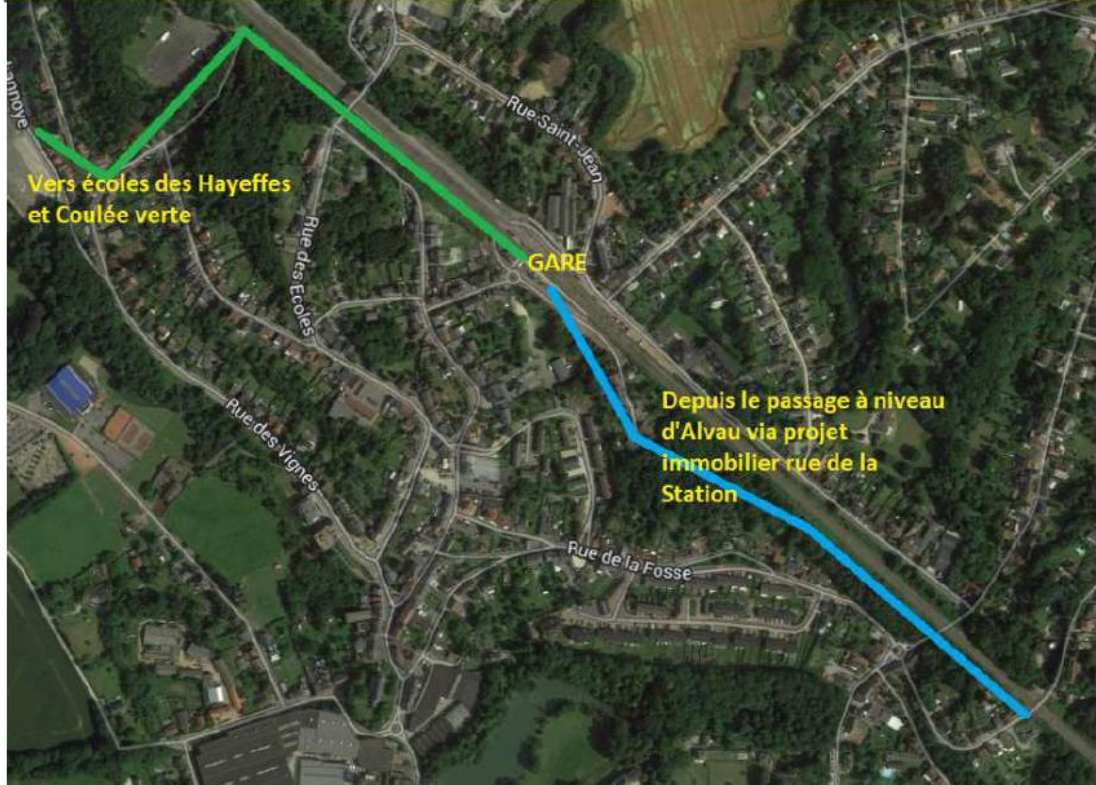
Ce cheminement existait par le passé mais a été fermé par la SNCB pour des raisons de sécurité le long des voies. Il proposait un cheminement direct entre la gare et les écoles du site des Hayeffes via la rue Demi-Lune et la rue des A. Lannoye. La rue Demi-Lune présente une inclinaison assez forte et son revêtement est de mauvaise qualité (vieux pavés). Les écoliers pouvaient donc emprunter les escaliers décrits plus haut (jonction entre rue des Vignes et rue A. Lannoye) et le passage/dépose minute reliant la rue de A. Lannoye au site des Hayeffes.

Sa réouverture dépend de Infrabel et de B-Station et est en cours de négociation avec la commune de Mont-Saint-Guibert.

A ce stade, et sur le principe, personne ne semble opposés au projet de ré-ouverture, mais des questions et conditions ont été posées, en voici les principales :

- Est-ce que la commune désire acquérir l'emprise du cheminement, ou désire un contrat de location ?
- Une clôture haute sera nécessaire, elle sera payée par la commune.
- L'accès ne peut être que piétons vus que l'accès aux quais est interdit aux vélos.
- Une convention devra être rédigée afin d'officialiser les engagements et la gestion.

## Cheminement piéton Alvau - vers Hayeffes





### **Rue de Corbais – Rue des Trois Burettes – Rue des Sablières**

Ce cheminement propose de contourner la N4 entre Corbais et Louvain-la-Neuve par un tracé contournant la sablière par l'ouest.

Les photos suivantes ont été prises en faisant le parcours depuis la rue de Corbais vers la rue des Sablières. Le premier tronçon n'est actuellement praticable qu'en vélo tout terrain (photo en haut). Le rond-point situé rue des Trois Burettes est aménagé de manière à pouvoir accueillir ce cheminement (photo en haut à droite).

De l'autre côté du rond-point, en direction de la rue des Sablière, la qualité du cheminement est meilleure malgré le manque d'entretien (photo en bas à gauche). Le croisement avec la rue des Sablière ne présente pas un revêtement de qualité (vieux pavé) pour les cyclistes.





#### 2.4.1.1.6 Conclusion générale de l'analyse des modes actifs

##### *Piétons et Personnes à Mobilité Réduite*

Dans les rues du centre où l'espace disponible est limité, la priorité n'a pas été donnée aux piétons, PMR ou cyclistes (principe STOP). L'espace alloué au stationnement empêche l'aménagement d'infrastructures pour modes actifs de qualité. A de rares exceptions près, les largeurs sont toujours insuffisantes mais le revêtement est souvent de qualité.

Au vu de leur localisation et de leur typologie, la rue de la Station (entre la Gare et la Grand'Rue) et la Grand'Rue n'offrent pas de trottoirs suffisamment larges aux piétons et PMR. Pour pallier à ce manque, il n'est pas possible de conserver dans ces rues une voie de circulation et des emplacements de stationnement.

Au niveau des traversées, seules celles situées face aux écoles sont adaptées aux PMR.

##### *Cyclistes*

Le territoire communal dispose de très peu d'aménagements pour les cyclistes mise à part la N4 avec des pistes cyclables, la rue de Saint Jean avec des bandes suggérées et les rues des Trois Burettes et de Corbais avec un aménagement présent uniquement sur un côté de la voirie. La rue de Namur située à la limite de Ottignies-Louvain-la-Neuve dispose également de bandes suggérées.

De plus, le stationnement en alternance, les rétrécissements de voirie au niveau des traversées piétonnes et les chicanes présents sur la majorité des rues de la commune complexifient et rendent dangereux les déplacements en vélo.

## 2.4.2 Accessibilité piétonne de la gare

*Voir carte n° 8 « Accessibilité piétonne de la gare de Mont-Saint-Guibert »*

*Voir carte n° 39 « Accessibilité de la gare multimodale de Mont-Saint-Guibert »*

Cette carte a été construite avec l'hypothèse d'une vitesse de marche de 4km/h, ce qui correspond à un rythme normal de marche d'une personne avec un objectif, un lieu à atteindre. Elle illustre la distance parcourable en fonction du temps à partir de la gare. Il s'agit d'une carte dite d'origine. Ni le relief ni l'agréabilité ou la sécurité ne sont pris en compte lors de l'élaboration de ce type de carte.

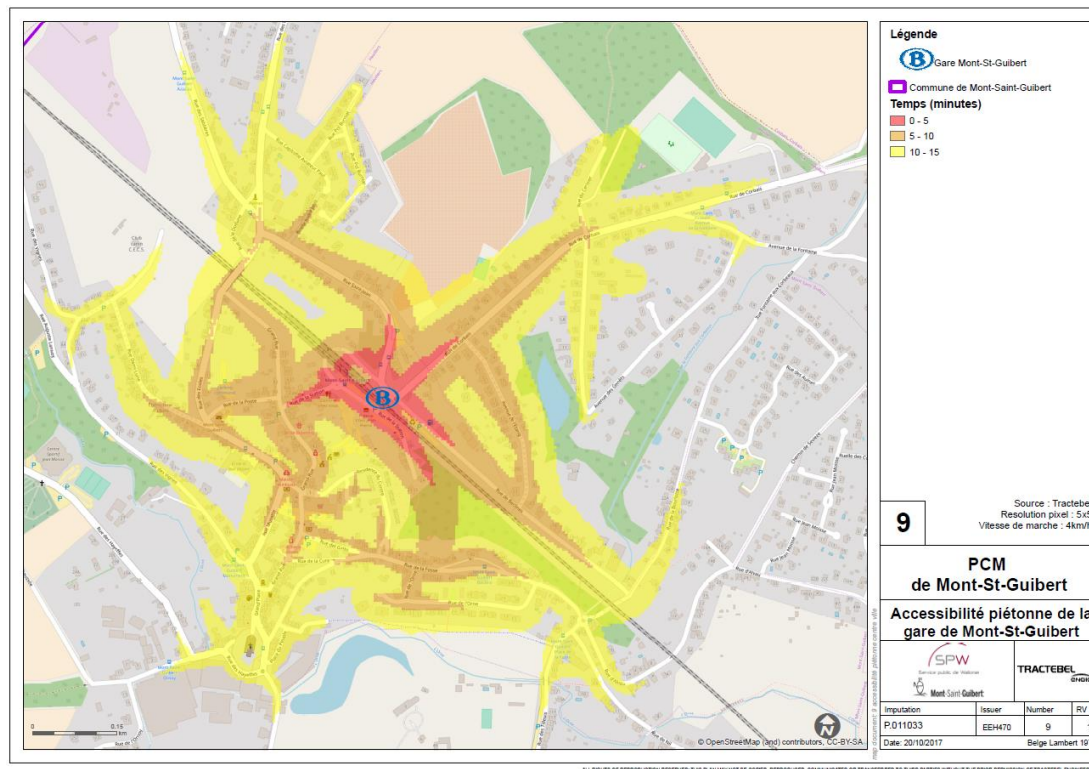


Figure 13 : Accessibilité piétonne de la gare et du centre-ville de Mont-Saint-Guibert

La carte montre que l'ensemble du centre-ville et la gare sont accessibles en moins de 15 minutes à pied. La carte montre également l'importance de l'infrastructure ferroviaire et des franchissements dans les temps de parcours à pied. Les parcours se rallongent parallèlement aux voies ferrées.

Une carte du même type pourrait être faite afin de mesurer l'accessibilité du centre-bourg de Mont-Saint-Guibert. Le choix a été fait de ne pas la présenter ici vu qu'elle n'apporte pas d'informations supplémentaires à la carte ci-dessus. Les deux origines (la gare et le centre-bourg) sont suffisamment proches pour ne créer qu'une seule carte.

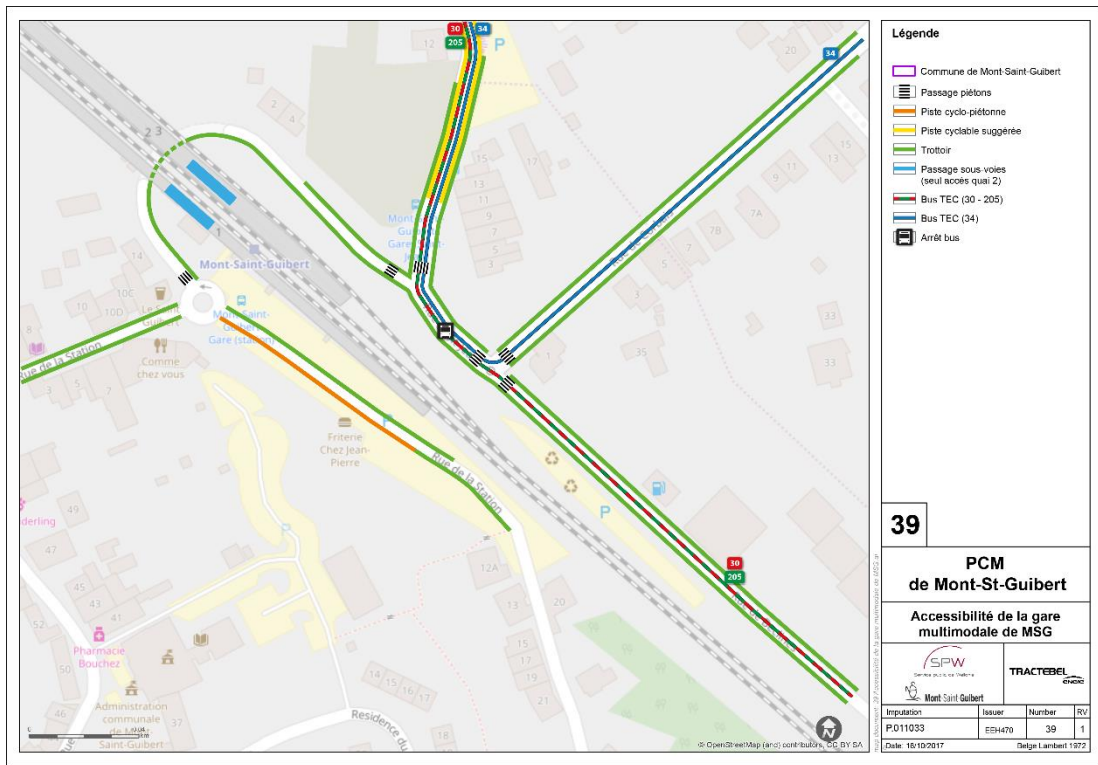


Figure 14 : Infrastructures piétonnes de la gare de Mont-Saint-Guibert

La carte ci-dessus, localise les différents aménagements liés à la mobilité piétonne à proximité de la gare de Mont-Saint-Guibert. A cette carte doivent s'ajouter des abris et bancs situés sur les quais du chemin de fer.

Deux traversées piétonnes sont manquantes à proximité du rond-point situé à l'ouest de la gare.

Mise à part les dalles podotactiles situées sur le quai 1 (en direction de Bruxelles) uniquement, il n'y a pratiquement aucun aménagement pour PMR respectant les normes.

### 2.4.3 Infrastructures piétonnes du centre-bourg de Mont-Saint-Guibert

Voir carte n° 8b « Modes actifs Piétons et PMR »

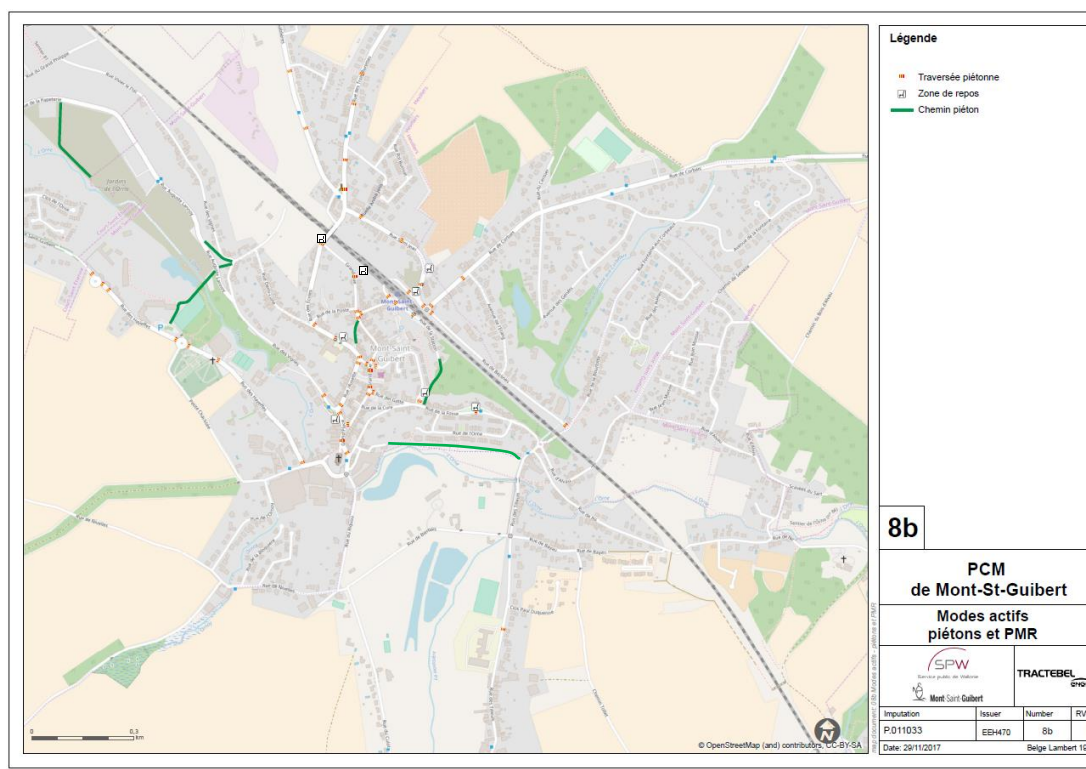


Figure 15: Infrastructures piétonnes du centre bourg de Mont-Saint-Guibert

Cette carte a été centrée sur le centre-bourg volontairement afin de se concentrer sur les infrastructures spécifiques liées à la marche et aux personnes à mobilité réduite.

Les traversées sont présentes en nombre et bien réparties. Certaines zones de repos sont également présentes, mais leur répartition semble aléatoire.

Les venelles, sentiers et impasses débouchantes sont présents en nombre présentes un intérêt pour le développement des modes actifs à Mont-Saint-Guibert.

## 2.4.4 Réseaux cyclables à Mont-Saint-Guibert

[Voir cartes n°8 « Réseau cyclable et Points Nœuds »](#)

Cette carte montre les points-nœuds et le réseau structurant en Province du Brabant Wallon. Le but de cette carte n'est pas de d'illustrer l'ensemble des pistes cyclables et infrastructures concernant les modes actifs mais uniquement le réseau structurant du Brabant Wallon et les points-nœuds.

Le **schéma directeur cyclable wallon**, en cours d'élaboration, 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. La conception d'un réseau aussi vaste tire parti des infrastructures vélo existantes (RAVeL par exemple), mais suggère également des aménagements à faire,

qui permettraient d'emprunter des chemins aujourd'hui impraticables à vélo (chemins de campagne, halage, anciens vicinaux, etc).

Le **réseau cyclable à points-nœuds** de la Province du Brabant Wallon a été développé dans ce cadre et mis en place en avril 2018. La carte n°8 illustre ces cheminements relativement radiaux et qui permettent de relier Corbais, Héவில், 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.

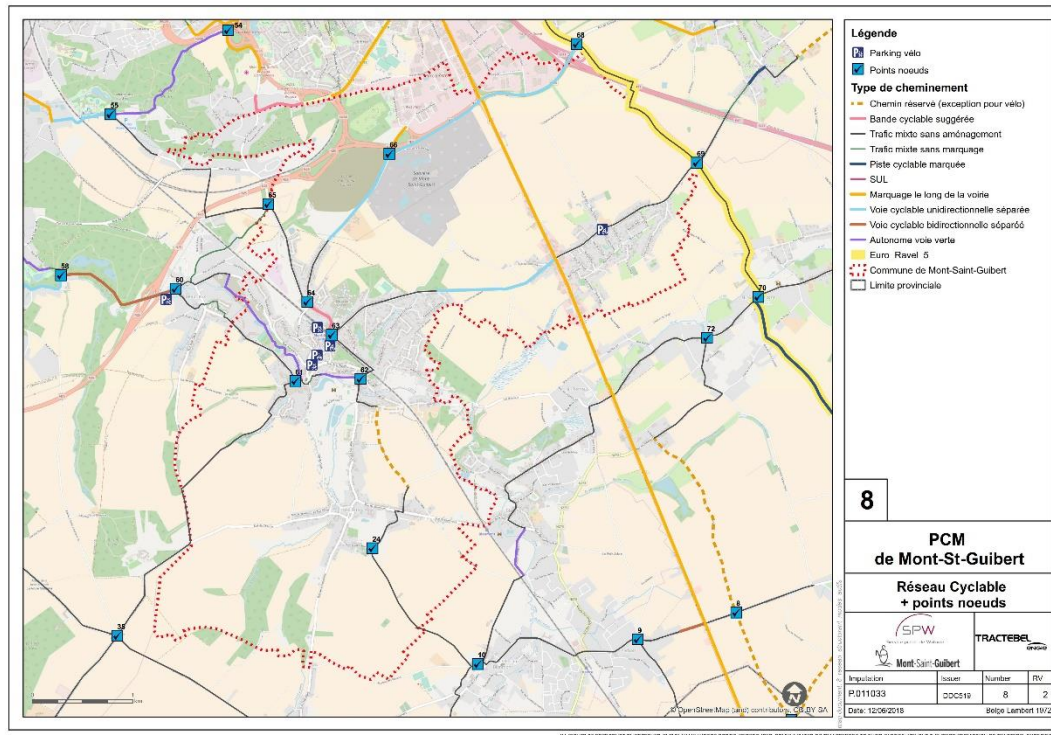


Figure 16 : Réseau cyclable et points-nœuds

Le réseau cyclable guibertins est très peu développé. Seules 4 rues disposent d'infrastructures à proprement parler. La rue Saint Jean où des bandes suggérées sont présentes de part et d'autre de la rue. Cela ne constitue pas à une piste cyclable. Les rues de Corbais (illustration ci-dessous) 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 1.3m. La rue de Namur, dispose également d'une bande suggérée du côté nord et d'un piste cyclable mixte au sud de la rue. Aucune liaison cycliste conforme ne permet de relier Mont-Saint-Guibert aux entités voisines.



Figure 17 : Rue de Corbais, illustration du trottoir mixte hors agglomération, google streetview.

Un compteur vélo a été placé rue de Beurieux sur la piste bidirectionnelle reliant Mont-Saint-Guibert à Court-Saint-Etienne. Les premiers résultats seront disponibles en juin et permettront de quantifier les déplacements vélos sur cet axe. Les résultats seront pris en compte lors de la phase 3 du PCM.

## 2.4.5 Projets en cours

### 2.4.5.1.1 Place d'Héவில்ers

Le projet de réaménagement de la place de Héவில்ers a pour but de redessiner l'espace public disponible face à l'église afin d'y dessiner 7 emplacements de parking dont une pour personnes à mobilité réduite

et des aménagements publics structurés. Une attention particulière sera accordée aux traversées piétonnes qui seront équipées aux normes PMR (rabaissements aux normes et dalles podotactiles).



La place actuelle manque d'aménagement et est constituée d'une large zone en gravier entourant le monument.



#### 2.4.5.1.2 Projet coulée verte

Le dessin ci-dessous illustre la partie de la coulée verte reliant l'église/quartier brasserie de Mont-Saint-Guibert au sud du quartier en développement « les Jardins de l'Orne ». Ce cheminement cyclo-piéton longe l'Orne et non une voirie. Il sera donc performant en matière de sécurité et d'agréabilité.

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 Héவில். Vers le Nord, 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. Ce cheminement permet également de rejoindre l'abris pour vélo et l'arrêt de bus de la ligne Rapido 4, Ottignies- Nivelles situés à proximité de la N25.



#### 2.4.5.1.3 Rue des Trois Burettes – Fond Cattelain :

Une étude est en cours concernant l'aménagement 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.





Figure 18: Travaux de voirie rue des 3 Burettes et rue du Fond Cattelain. Auteur de projet: C<sup>2</sup> PROJECT

#### 2.4.5.1.4 Autres projets communaux

D'autres projets de mobilité sont en cours sur le territoire communal. Ceux-ci ont été communiqués au cours de l'élaboration des différentes phases de ce Plan Communal de Mobilité. Ils n'ont pas pu faire partie intégrante du diagnostic, mais ils ont été intégrés à la réflexion lors de l'élaboration de la phase 3. Ces projets sont illustrés en annexe 2.

#### 2.4.6 Dysfonctionnements dans les déplacements piétons et PMR

*Voir cartes n°10 « Dysfonctionnements des modes actifs – Piétons et PMR »*

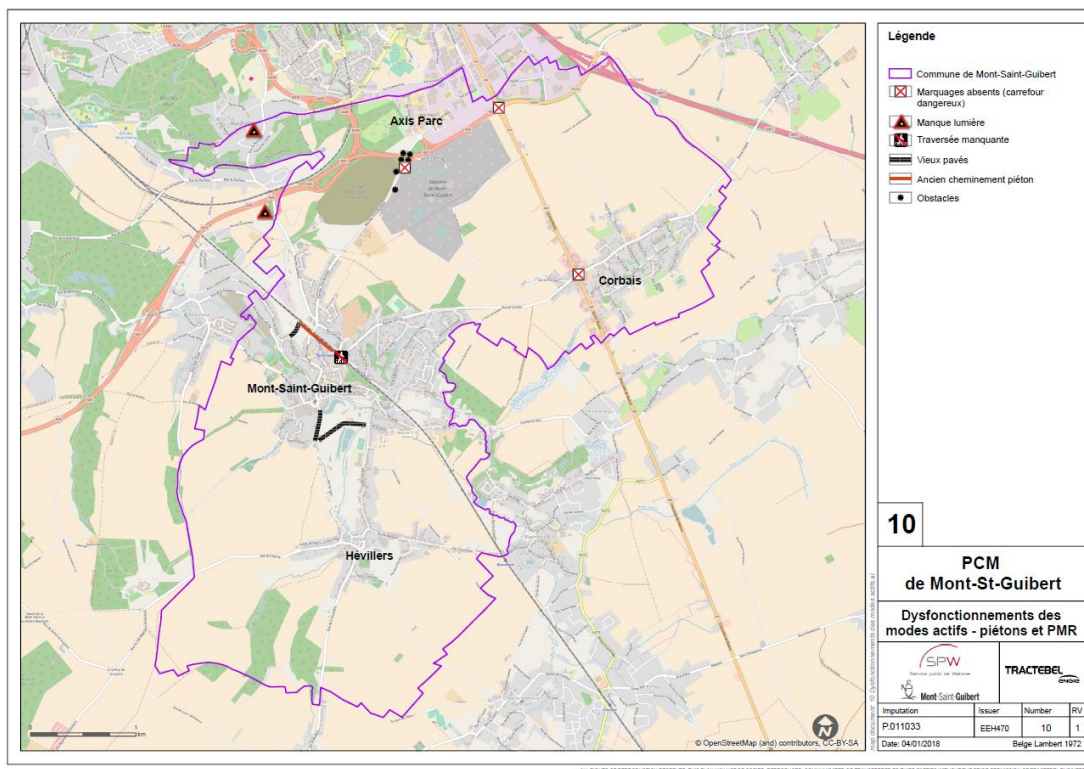


Figure 19 : Dysfonctionnements des modes actifs Piétons et PMR sur le territoire de Mont-Saint-Guibert

Les dysfonctionnements relevés pour les piétons et PMR sont :

- La largeur des trottoirs est généralement insuffisante même si le revêtement de sol peut-être de qualité. Présence d'obstacles fixes (poteaux, potelets...)
- Stationnement gênant sur les trottoirs
- Un cheminement piéton longeant les voies de chemin de fer a été supprimé récemment. Il était principalement utilisé par les écoliers qui évitaient de la sorte des croisements avec des automobilistes, ce qui sécurisait leur trajet ;
- Cheminement et accès au quai 2 uniquement via des escaliers sous voie alors qu'il est possible de faire une connexion de plain-pied vers la rue Saint-Jean. Quai 2 hors normes pour les PMR.
- Traversées piétonnes non adaptées aux PMR à l'exception de celles devant les écoles
- La grande majorité des traversées ne sont pas sécurisées. Seule celle située au centre de la rue des Ecoles (Face à l'école du Bon Départ) est équipée de barrière permettant de sécuriser les piétons.

- A quelques exceptions près, aucun arrêt du réseau TEC n'est équipé de banc ou d'abris bus qui facilite l'accès aux transports en communs aux piétons et PMR, ils ne respectent pas non plus les normes PMR.
- Mise en valeur via un entretien d'une connexion entre Beurieux et l'Axis-Parc. Un pont (rue de Baudoux) et deux tunnels (rue Fossé des Vaux et rue du Grand Philippe) existent pour traverser les voies de chemin de fer.

Les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements piétons et PMR :

- Adapter les traversées et les largeurs des cheminements piétons aux normes adaptées aux PMR et aux piétons.
- Adapter le quai 2 de la gare SNCB aux normes PMR et étudier la possibilité de le relier directement à la place Saint Jean.
- Adapter les arrêts de bus pour les rendre accessibles
- En fonction des différents quartiers de Mont-Saint-Guibert, ré-équilibrer l'espace public en fonction des différents modes de déplacements.

Problématique scolaire

- Sécuriser un cheminement entre la gare et le site des Hayeffes.
- Sécuriser les traversées face aux écoles

## 2.4.7 Dysfonctionnements des déplacements cyclistes

Voir cartes n°10b « Dysfonctionnements des modes actifs – Cyclistes »

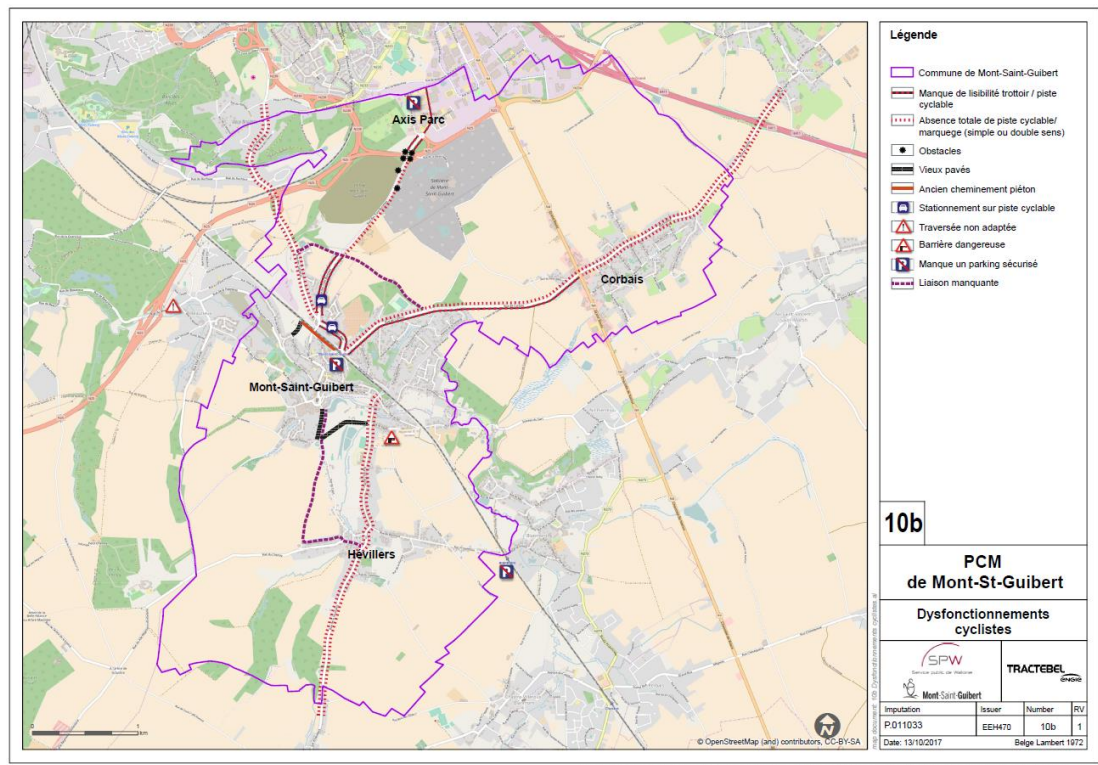


Figure 20: Dysfonctionnements des modes actifs cyclistes sur le territoire de Mont-Saint-Guibert

La carte 10b montre les dysfonctionnements en lien avec la mobilité des cyclistes ils sont également repris dans la liste ci-dessous :

- 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). Ces cheminements sont mal indiqués.
- Des obstacles sont présents (piquet électrique, borne en béton) sur l'axe Mont-Saint-Guibert vers l'Axis-Parc.
- 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.
- 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 Tallet qui est utilisé pour relier Blanmont au centre-ville.



Figure 21: Barrières située chemin du Tollet (photo Tractebel)

- Problème de la largeur/accessibilité/lisibilité du trottoir hors agglomération à la rue des Trois Burettes et rue de Corbais
- Parcours manquant entre la rue de Corbais en direction du rondpoint des trois Burettes puis dans le prolongement vers la rue de la sablière (chemin de champs non praticable en vélo)
- Absence de parking vélos sécurisé aux endroits stratégiques (gares, Axis-Parc, centre Sportif, etc).
- Manque de continuité dans les pistes cyclables, et aménagement pas aux normes. Bien que situé à Court-Saint-Etienne, cet illustration (rue de Beurieux) permet de rendre compte de l'absence de coordination entre les aménagements prévus à Court-Saint-Etienne et à Mont-Saint-Guibert.



#### 2.4.8 Point d'attention : le relief

Le relief est fort marqué dans sur l'ensemble du territoire communal. Ce dernier est encore accentué par la présence de la ligne de chemin de fer bien visible sur l'image suivante.

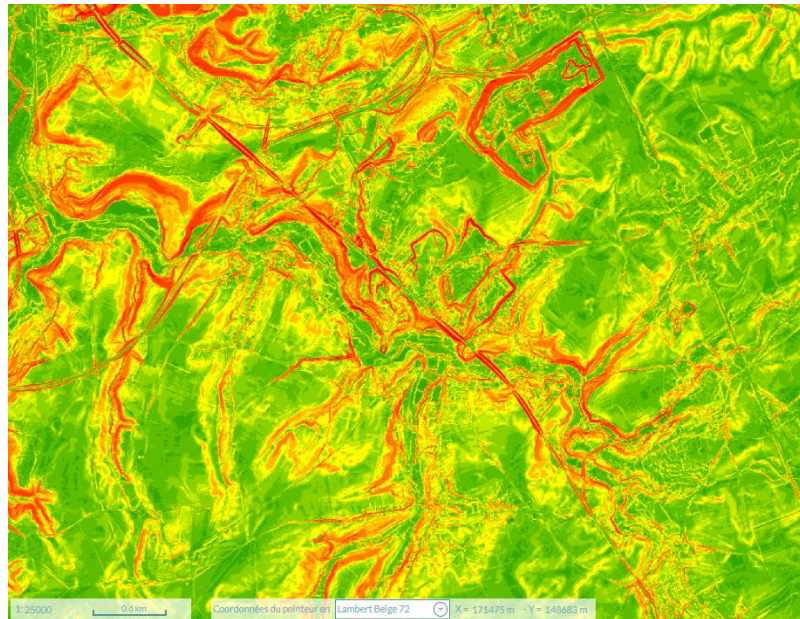


Figure 22: Classification des pentes selon le MNT de 2013 - 2014 (accessible sur <http://geoportail.wallonie.be>)

Les enjeux et pistes à travailler en matière de déplacements vélos :

Ponctuellement :

- Augmenter le nombre de parkings où sécuriser son vélo (gares, Axis-Parc, parking de covoiturage, écoles, centre sportif, récréatifs, commerces, arrêt de TEC, etc).
- Manque de boxe pour sécuriser des vélos à la gare.

De manière générale

- Le stationnement des véhicules en alternance rend dangereux les cheminements cyclistes
- Les aménagements de la voirie (ralentisseurs, chicanes, parkings alternés) peuvent dans certains cas rendre les cheminements des modes actifs dangereux. Les futurs aménagements doivent être envisagés en regard de la mobilité douce et de la sécurité de l'ensemble des usagers de l'espace public. Ces aménagements doivent être harmonisés à l'échelle de la commune afin d'habituer les usagers.
- Assurer la continuité des aménagements sur les grands axes identifiés
- Assurer l'accès des chemins de champs aux ayants-droits, cyclistes et piétons par un autre moyen que des barrières.
- Améliorer les cheminements cyclistes vers les écoles pour faire augmenter la part modale (actuellement très faible) des cyclistes parmi les écoliers.
- Améliorer l'entretien des pistes et cheminements cyclables (branches, feuilles, revêtement, éclairage etc).
- Prendre en compte les nouveaux types de vélos (vélo-cargo, vélo-couché, vélo à assistance électriques, etc.) mais également les trottinettes, vélo 1 roue qui nécessitent parfois des infrastructures spécifiques

## 2.5 Analyse des transports en commun

### 2.5.1 Réseaux de bus (TEC)

#### 2.5.1.1 Morphologie du réseau de bus

Le réseau TEC desservant Mont-Saint-Guibert est caractérisé par une structure radiale des lignes interurbaines (6 lignes régulières) reliant les villages de la commune de Mont-Saint-Guibert à des pôles voisins.

Les 6 lignes circulent les 5 jours de semaine, seule la ligne 34 circule le samedi et aucune ligne n'est active le dimanche. Des lignes de ramassage scolaires complètent l'offre.

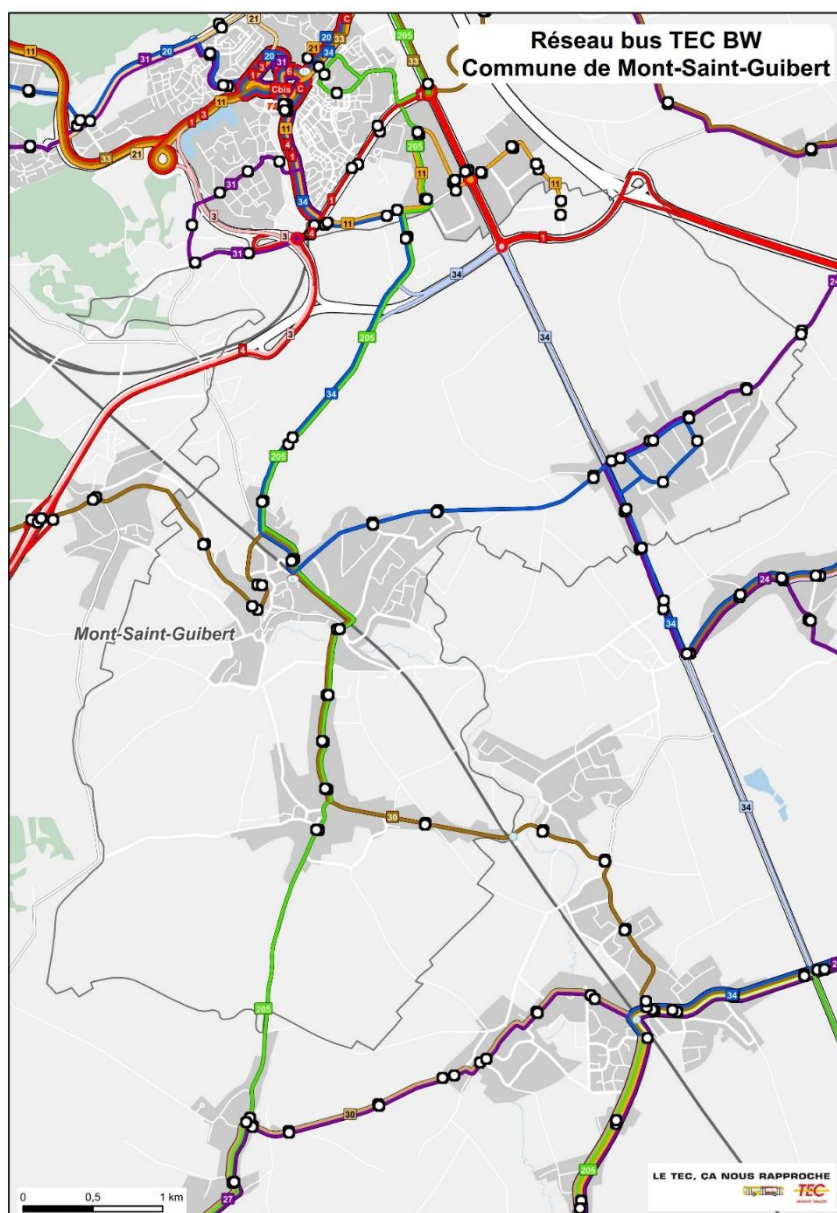


Figure 23 : Réseau TEC desservant la commune de Mont-Saint-Guibert (Source : infotec.be)

## 2.5.1.2 Flux des utilisateurs du réseau de bus

*Voir carte n°11 « Montées aux arrêts TEC »*

Lignes	Nom Ligne	Fréquence	Jours de circulation	Nombre de montées en une semaine
4	Nivelles – Louvain la Neuve	15/j/sens	L-M-M-J-V	Non-communicé
11	Ottignies – Axis-Parc	11/j/sens	L-M-M-J-V	Non-communicé
24	Wavre-Chastre	3-6/jour/sens	L-M-M-J-V	27
30	NIL - CHASTRE - COURT-ST-ETIENNE - OTTIGNIES	3/jour/sens	L-M-M-J-V	149
34	CHASTRE - WALHAIN - MONT-SAINT-GUIBERT - LLN	9/j/sens	L-M-M-J-V-S	409
205	Proxibus INTER C.M.L	4 en HPM, 2 en HPS	L-M-M-J-V	47

Tableau 1 : Lignes TEC desservant la commune de Mont-Saint-Guibert et nombre de montées la semaine du 08 au 12 mai 2017 aux arrêts localisés sur le territoire communal de Mont-Saint-Guibert.

- La ligne 4 ne passe pas sur le territoire communal de Mont-Saint-Guibert, ceci dit elle offre une connexion efficace entre l'arrêt situé à Beurieux (équipé d'un parking vélo) et Louvain-la-Neuve. Cette ligne offre une fréquence intéressante tout au long de la journée.
- La ligne 11 dessert l'Axis-Parc depuis les gares d'Ottignies et de Louvain-la-Neuve. Cette ligne offre une fréquence intéressante tout au long de la journée à savoir 11 bus en direction du parc Fleming entre 6h23 et 13h23 et 11 bus également dans l'autre direction entre 12h19 et 18h36.
- La ligne 24 dessert Corbais et pas le centre-bourg de Mont-Saint-Guibert. Les fréquences de cette ligne sont faibles au cours d'une journée.
- La ligne 30 dessert la gare de Blanmont, Héவில், le centre-bourg de Mont-Saint-Guibert et Beurieux en direction de Court-Saint-Etienne et Ottignies. Cette ligne n'est pas cadencée au cours de la journée.
- La ligne 34 offre 6 bus par jour entre le centre-bourg de Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve en période scolaire et 10 bus dans l'autre sens. Cette ligne est également en service le samedi avec 4 bus par jour et par sens. Il s'agit de la seule ligne disposant d'un site propre (sur la N4 en direction de Louvain-la-Neuve).
- La ligne 205 (Proxibus Inter C.M.L) offre 3 bus en direction de Louvain-la-Neuve le matin et 3 bus (+2 le mercredi midi) en direction de Chastre. La commune est actuellement en négociation avec le TEC pour étendre l'offre de cette ligne.

Ces chiffres sont de mai 2017, avant la mise en service de la ligne 11. Ces lignes transportent près de 600 voyageurs montés dans la zone de Mont-Saint-Guibert par semaine. La ligne la plus populaire à Mont-Saint-Guibert est la ligne 34 avec plus de 400 montées par semaine. Le nombre total de montées est toutefois assez relatif. Les transports en communs ne sont pas massivement empruntés tant comme moyen de transport principal

que comme élément de la chaîne de déplacements. Notons qu'il n'y a pas de bus en circulation le dimanche.

Les chiffres suivants indiquent les parts de population disposant d'un abonnement aux services de la TEC au mois de mai 2017.

Mont-Saint-Guibert	Abonnements TEC mai 2017		
	Population ciblée	Nombre d'abonnés	% pop. abonnée
6-24 ans	1.843	215	11,7
25-64 ans	3.978	29	0,7
65 ans et +	1.082	72	6,7
<b>Total (6 ans et +)</b>	<b>6.903</b>	<b>316</b>	<b>4,6</b>

Ces catégories issues des chiffres de la TEC montrent :

- en première ligne la part des abonnés ayant entre 6 et 24 ans
- en deuxième ligne, la part des abonnés ayant entre 25 et 64 ans
- en troisième ligne, la part des abonnés ayant plus de 65 ans pour qui un tarif spécial est mis en place.
- en dernière ligne l'ensemble des usagers en âge de prendre un abonnement

Malgré la présence de plusieurs écoles sur le territoire communal, seul 1 jeune guibertin sur 10 (6 – 24 ans) dispose d'un abonnement de bus. Notons toutefois que la grande majorité des écoliers fréquentant les écoles de Mont-Saint-Guibert sont des guibertins. L'abonnement de bus ne leur est probablement pas utile tant la distance est faible entre leur domicile et l'école.

### 2.5.1.3 Evolution de l'offre de bus

Dans son nouveau contrat de gestion 2018 – 2022, le groupe TEC intégrera les objectifs du plan stratégique « Vision FAST – mobilité 2030 » du gouvernement wallon. Le terme « FAST » signifie ici Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert Modal.

« Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de GES issues du secteur du transport. » (Extrait de la vision de mobilité wallonne à 2030.

Les objectifs en matière de parts modales sont les suivants :

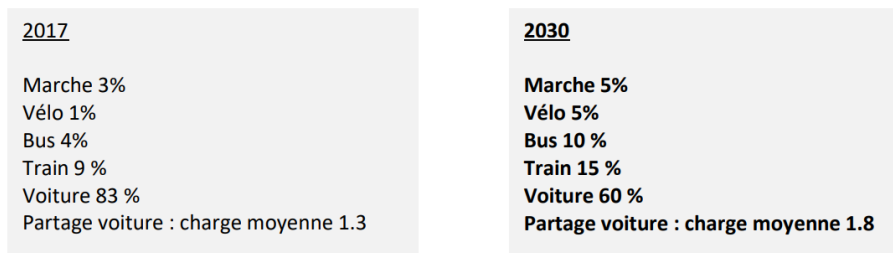


Figure 24 : Répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes (Source : Plan Vision de mobilité wallonne à 2030)

Au niveau de l'offre bus, ce plan entend valoriser encore cette solution de transport en l'adaptant à tous les types d'usagers, y compris les travailleurs. Pour cela, il prévoit d'améliorer l'adéquation entre l'offre et les attentes des citoyens en termes de vitesse et fiabilité, mais également de mettre l'accent sur les infrastructures comme les systèmes de priorité.

## 2.5.2 Autres services de bus

### 2.5.2.1 Navette d'entreprise.

Il n'existe pas de navette d'entreprise spécifiquement mise en place par une société implantée au sein de l'Axis-Parc qui permettrait de relier une gare de la région comme Ottignies-Louvain-la-Neuve, Louvain-la-Neuve ou Mont-Saint-Guibert. L'Axis-Parc est relié aux gares par le réseau TEC comme indiqué ci-dessus.

## 2.5.3 Réseau ferroviaire (SNCB)

### 2.5.3.1 Morphologie du réseau ferroviaire

La ligne 161 Bruxelles – Midi – Arlon passe par Mont-Saint-Guibert. Il s'agit de l'une des principales radiales des chemins de fer belges. Les trains IC ne s'arrêtent pas en gare de Mont-Saint-Guibert, par contre un train L s'y arrête toutes les heures. Les temps de parcours en train L vers les plus proches gares IC sont également indiqué sur la figure ci-dessous.

## Horaire des lignes desservant la gare de Mont-Saint-Guibert, destinations et arrêts principaux

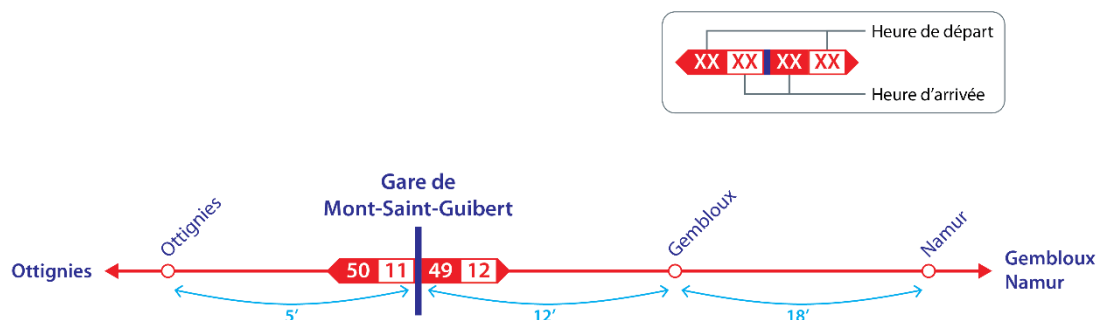


Figure 25 : Réseau SNCB desservant Mont-Saint-Guibert

Une deuxième halte SNCB est présente à la lisière du territoire communal. Il s'agit de la gare de Blanmont. Elle est desservie par la même offre que la gare de Mont-Saint-Guibert et constitue une alternative pour les habitants de Héவில்ers notamment.

L'offre en transport est aujourd'hui limitée. Les gares de Mont-Saint-Guibert et Blanmont sont desservies en semaine par :

- 1 train L par heure à destination de Ottignies. Offre portée à 2 trains par heure par l'ajout d'un train P par heure entre 7h et 09h et entre 16h et 18h ;
- 1 train L par heure à destination de Namur (ou Rhisnes). Offre portée à 2 trains par heure par l'ajout d'un train P par heure entre 7h et 09h et entre 16h et 18h).

Le weekend, l'offre est réduite à 1 train toutes les 2 heures à destination de Namur et d'Ottignies. Au vu du nombre de voyageurs et des fréquences actuelle, la SNCB, dans son plan de décembre 2017 ne prévoit pas d'augmenter les fréquences aux gare de Mont-Saint-Guibert, la priorité est donnée sur les fréquences plus faibles ailleurs sur le réseau.

A noter, que les correspondances à Ottignies ne sont pas organisées en fonction de cette offre ferroviaire en provenance de la ligne desservant Mont-Saint-Guibert et Blanmont.

De Mont-St-Guibert vers	12/2013 Desserte cadencée (toute la journée)	12/2014 Desserte cadencée (toute la journée)	12/2017 Desserte cadencée (toute la journée)	12/2017 Desserte avec trains de pointe (6h30-8h30)
Ottignies	6	6	5	5
Louvain-la-Neuve	24	30	29	20, 25 et 28
Bruxelles-Schuman	34	35	34	34
Bruxelles-Nord	42	57	57	43 à 49

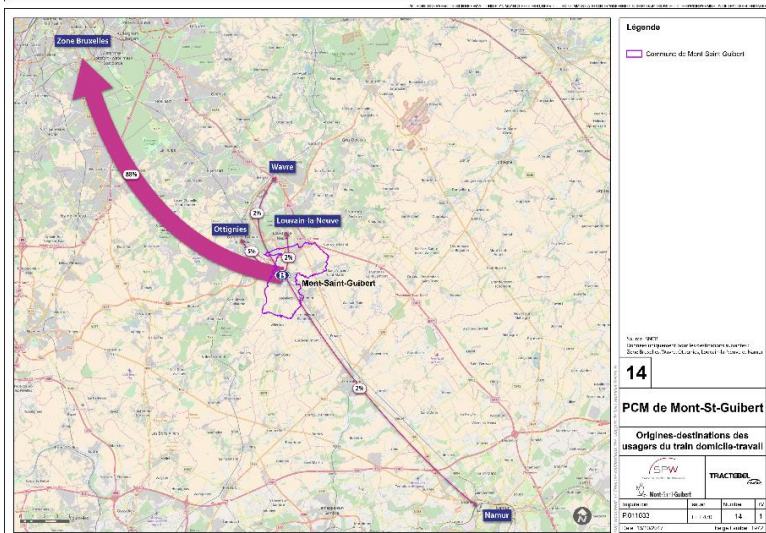
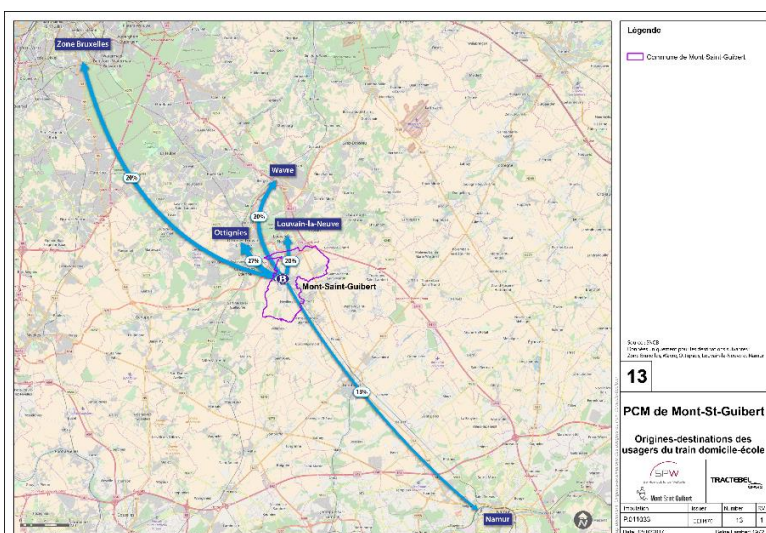
Figure 26: Evolution des temps de parcours en minutes, un jour ouvrable

### 2.5.3.2 Flux des utilisateurs du réseau ferroviaire

La gare de Mont-Saint-Guibert comptabilisait en octobre 2015, plus de 422 voyageurs montés (source : SNCB). La gare de Blanmont accueille environ moitié moins de voyageurs montés (236 en octobre 2015) que la gare de Mont-Saint-Guibert.

Gare	Année	Semaine	Samedi	Dimanche
Mont-Saint Guibert	2014	456	89	70
	2015	422	73	50

Voir cartes n°12, 13 et 14 « Origines/destinations des usagers du train »





inverse, les trains desservent directement Gembloux mais suivant l'horaire, peuvent nécessiter une correspondance pour rejoindre Namur. Dans ce cadre, au-delà, du seul périmètre communal, l'accessibilité ferroviaire n'est pas idéale et nécessite dans certains cas des correspondances pouvant être assez longues à Ottignies ou Gembloux.

Aux heures de pointe, les trains P améliorent sensiblement la situation mais ceux-ci n'étant, par définition, non cadencés, ils ne facilitent pas la lisibilité et l'usage du train pour les voyageurs.

En termes d'intermodalité :

- La gare de Blanmont n'est desservie que par la ligne de bus TEC n°30 qui ne circule qu'avec une fréquence de 3 bus/jour et par sens.
- La gare de Mont-Saint-Guibert est desservie par les lignes de bus TEC n°30 (3 bus/jour/sens), 34 (9 bus/j/sens) et 205 (4 bus en HPM, 2bus en HPS) qui offrent une fréquence très limitée au long de la journée.

Les bus arrivent et partent de la gare de manière dégroupée et non cadencée ce qui pose des problèmes de correspondances suivant les moments de la journée et ne constitue pas en l'état une réelle offre intermodale.

Par ailleurs, le weekend l'intermodalité entre les lignes TEC et l'offre SNCB est rendue encore plus délicate dans la mesure où :

- La fréquence des bus TEC est réduite le samedi et aucun bus ne circule le dimanche ;
- L'offre SNCB est réduite à sa portion congrue le weekend et ne constitue pas une réelle alternative pour se rendre vers les pôles extérieurs à la commune.

## 2.5.5 Aire d'influence du réseau de transport en commun

### 2.5.5.1.1 Accessibilité de la gare de Mont-Saint-Guibert en Transports en commun

Voir cartes n°15a, 15b et 15c « Isochrones vers et depuis la gare en transport en commun »

Ces cartes illustrent le temps de parcours depuis tout point du territoire de la commune vers la gare de Mont-Saint-Guibert sur base d'un modèle multimodal.

Ce modèle prend en compte l'ensemble des horaires du TEC et de la SNCB disponibles via Google itinéraire. Le lieu d'arrivée considéré par le modèle est la gare des bus, nous avons ajouté 2 minutes de trajet à pied pour rejoindre le quai du train.

Les différentes zones rouges englobent les zones non accessibles depuis la gare en transport en commun. Les zones rouges situées à l'ouest de l'Axis-Parc sont les terrains situés au centre des échangeurs formés par la N25 et la N238.

L'accessibilité en mode piéton vers la gare de Mont-Saint-Guibert est reprise au chapitre 2.4.1.2.

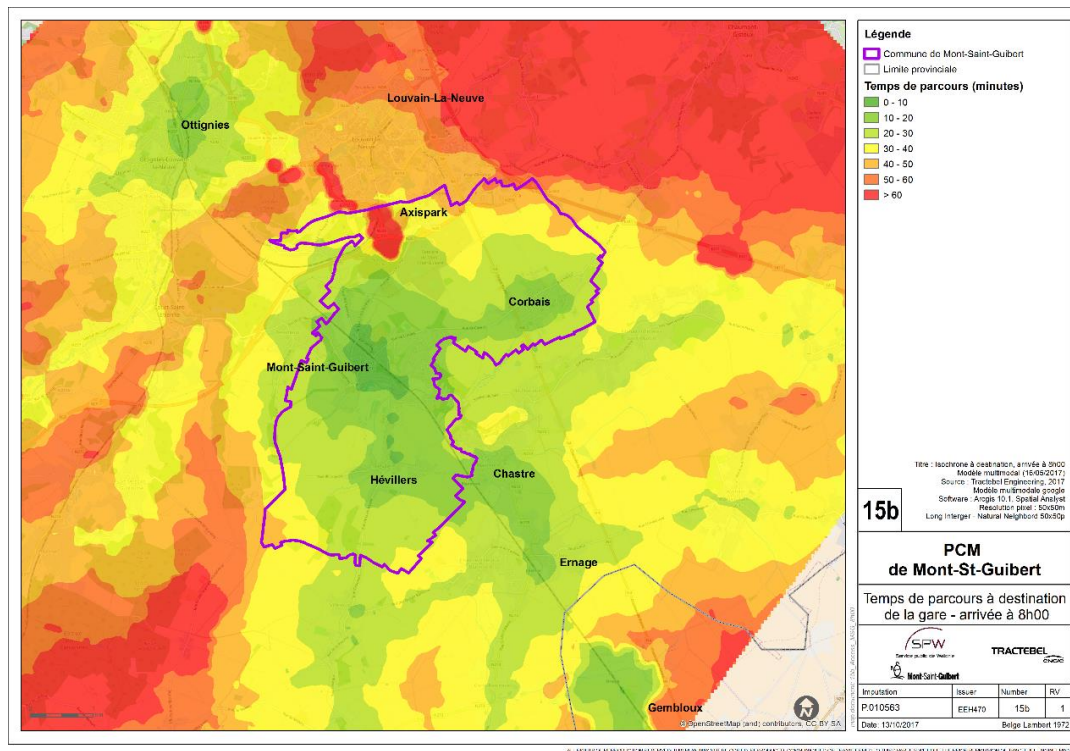


Figure 28 : Isochrones vers la gare en transport en commun à 08h00

Le but de ces cartes est de visualiser l'accessibilité des zones sur le territoire communal en **transport en commun** vers la Gare de Mont-Saint-Guibert. Trois créneaux d'arrivées ont été choisis en fonction de l'heure de départ du train L en direction d'Ottignies, notons que le train L en direction de Gembloux/Namur est 20min plus tard.

Le modèle calcule de manière optimale le trajet le plus rapide en transport en commun avec une priorité d'utilisation du bus. L'utilisation du train n'est effectuée que s'il n'y a pas d'autre alternative ou que le temps de parcours en train est inférieur à celui du bus.

Le modèle calcule les correspondances possibles avec les autres lignes de bus. Ci-dessous les trois configurations de correspondances les plus utilisés dans les calculs de l'accessibilité.

De par la configuration du réseau TEC et ferroviaire sur le territoire communal, la première configuration est la plus utilisée.

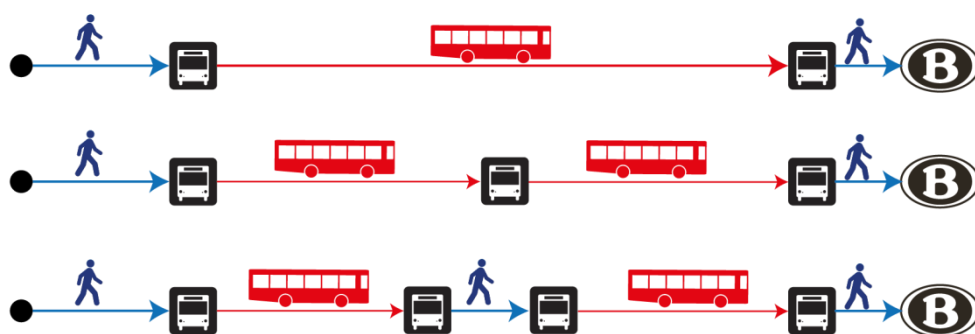


Figure 29 : Chaînes de déplacement prises en compte dans les isochrones des déplacements vers et depuis la gare

L'analyse des cartes (voir Atlas) montre que l'accessibilité de la gare est la meilleure pour les heures d'arrivées de 08h00 et 08h15. Ceci est expliqué, entre autres, par une meilleure offre ainsi que la mise en service des bus scolaires.

L'accessibilité à la gare en transport en commun est moins bonne à 07h15 en raison de la faiblesse de sa desserte en bus obligeant à effectuer une longue correspondance.

A noter enfin que quelle que soit l'heure d'arrivée choisie en gare de Mont-Saint-Guibert, l'accessibilité n'est pas optimale depuis l'Axis-Parc en raison de l'absence de liaison directe entre la zone d'activité et la gare (avant septembre 2017).

A noter que la carte présentée ci-dessus informe sur la qualité de l'accessibilité de la gare depuis le territoire communal en transports en commun, **les temps de parcours calculés ne tiennent pas compte des temps de parcours à pied, vélo ou voiture**. L'accessibilité en mode piéton est par exemple calculée dans le chapitre 2.4.3.

### 2.5.5.1.2 Accessibilité de la gare d'Ottignies en TC

Une analyse similaire est effectuée pour différents pôles remarquables sur le territoire communal et à proximité tant en termes de destination (Axis-Parc) ou en tant que nœud de correspondance (gare des bus de Louvain la Neuve, gare d'Ottignies et gare de Blanmont).

Ces pôles constituent des générateurs importants de déplacements et même s'ils sont situés en bordure ou à l'extérieur de la commune, il est important d'analyser leur bonne accessibilité en transports en commun.

Voir cartes n°16 « Temps de parcours à destination de la gare d'Ottignies, arrivée à 8h00. »

Cette carte illustre les temps de parcours nécessaires en transports en commun (train et bus) pour être à la gare d'Ottignies à 8h00. Elle montre bien le réseau de train, avec une connexion d'une durée comprise entre 10 et 20 minutes pour le centre-Bourg et la gare de Blanmont.

Le reste du territoire communal ne dispose pas de bonnes connexions en transports en commun avec la gare d'Ottignies. Cela est particulièrement marquant pour la rue A. Lannoye et plus généralement le sud du quartier Beurieux.

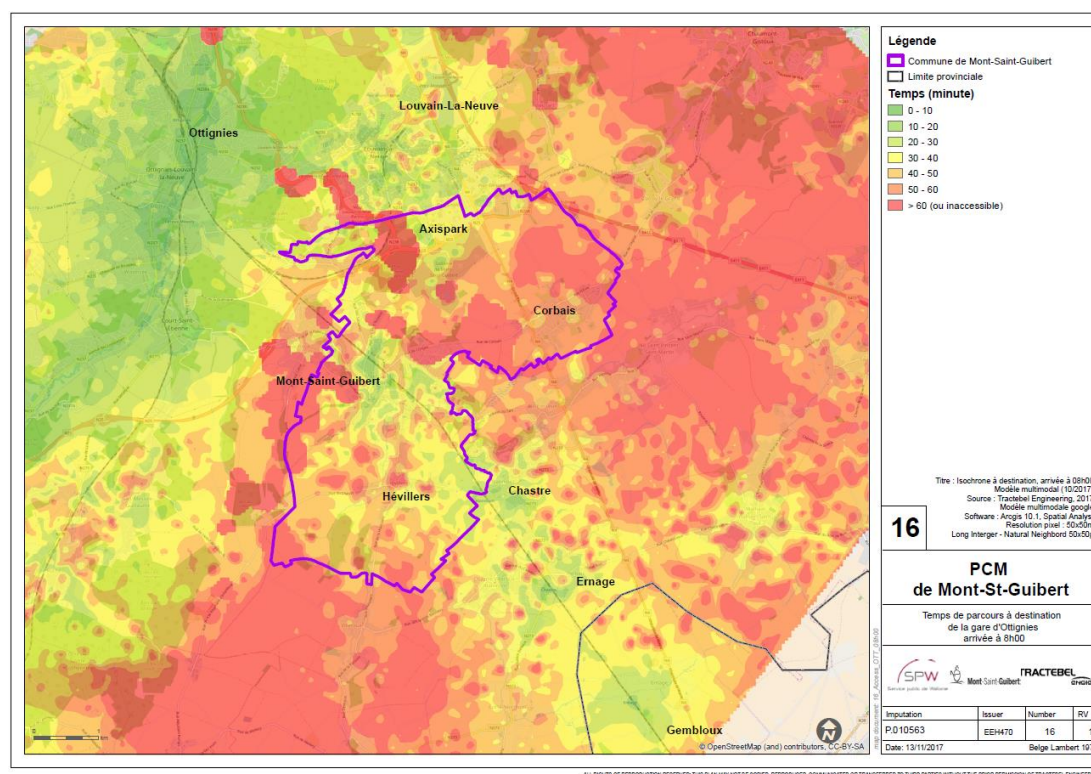


Figure 30: Temps de parcours en transports en commun à destination de la gare d'Ottignies.

### 2.5.5.1.3 Accessibilité de l'Axis-Parc en TC

Voir cartes n°18 « Temps de parcours à destination de l'Axis-Parc, arrivée à 8h00. »

Cette carte montre les temps de parcours nécessaires pour rejoindre l'Axis-Parc en transports en commun. Il est donc visible que Corbais dispose d'une meilleure desserte à destination de l'Axis-Parc que le centre-bourg.

Le sud de la commune et notamment Héவில்lers dispose de mauvaises connexions de ce type avec l'Axis-Parc.

Les 3 zones rouges situées à l'ouest de l'Axis-Parc sont dues à des zones du territoire non accessibles comme des échangeurs d'infrastructures routières.

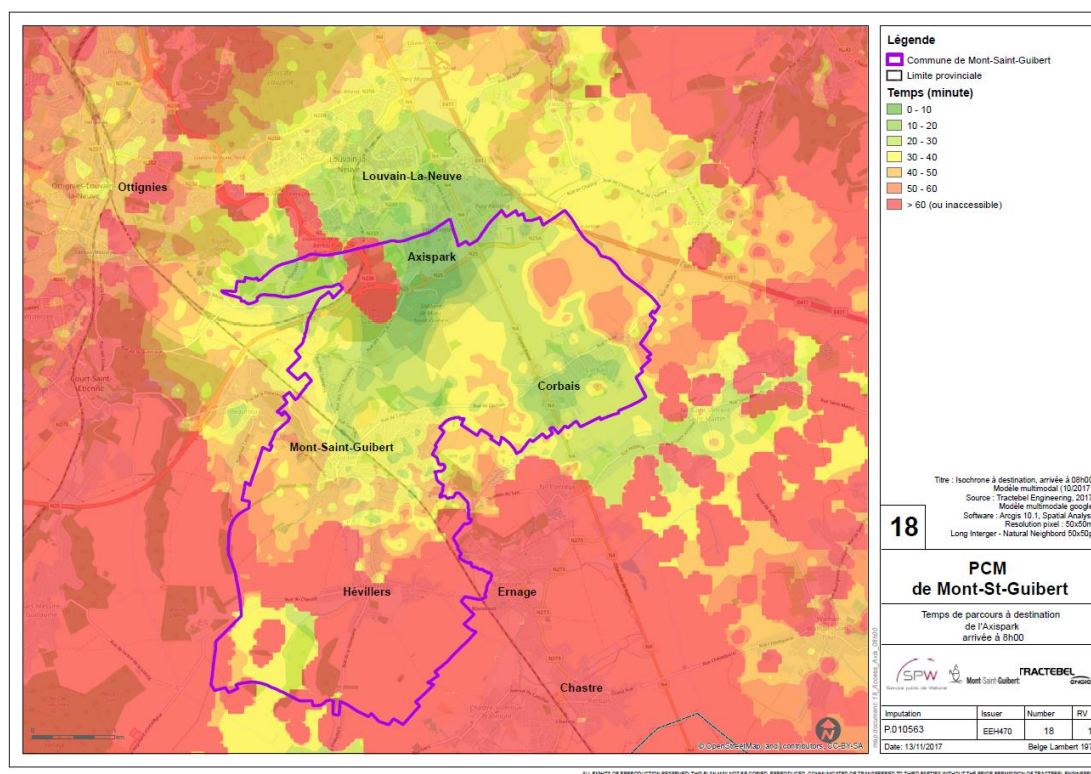


Figure 31: Temps de parcours en transports en commun à destination de l'Axis-Parc.

#### 2.5.5.1.4 Accessibilité de la gare des Bus de Louvain-la-Neuve en TC

Voir cartes n°17 « Temps de parcours à destination la gare des bus de Louvain-la-Neuve, arrivée à 8h00. »

La carte montre des résultats est assez similaire à la carte précédente suite à la proximité de l'Axis-Parc et de la gare des bus de Louvain-la-Neuve.

Seul le village de Corbais dispose de connexion en moins de 20 minutes vers la gare des bus. Le sud de la commune est particulièrement mal desservi en transports en commun à destination de la gare des bus de Louvain-la-Neuve.

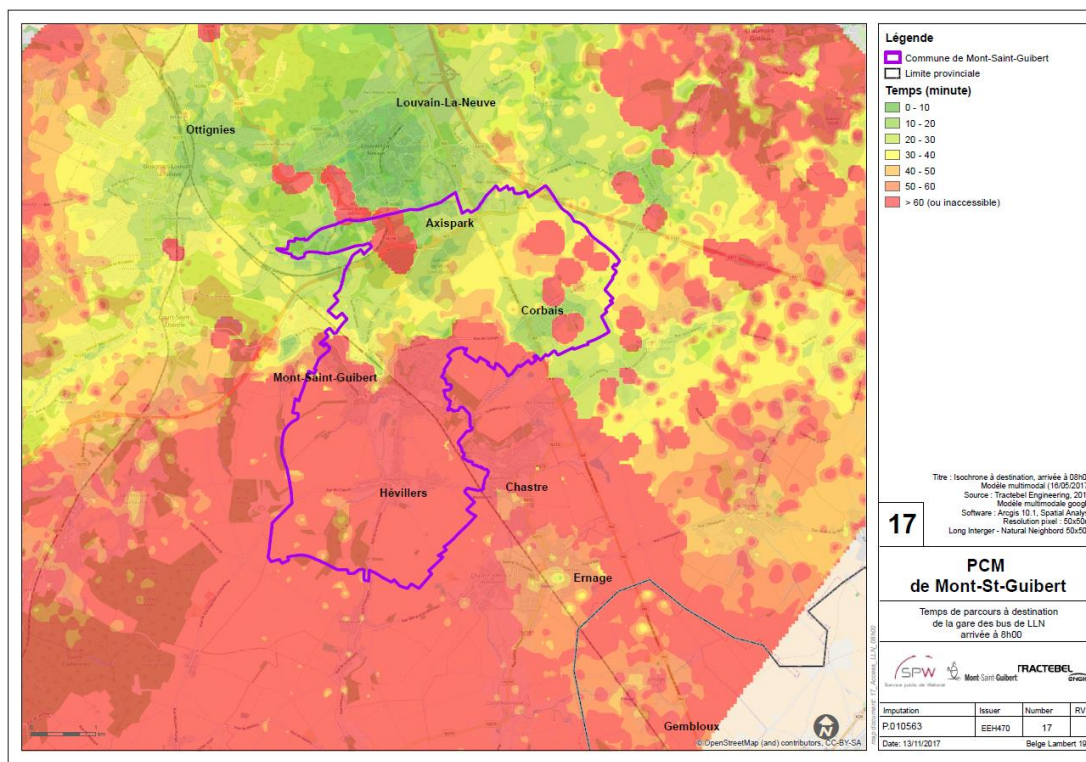


Figure 32: Temps de parcours en transports en commun à destination de la gare des bus de Louvain-la-Neuve.

Les analyses présentées concernent l'intermodalité entre les différents transports en commun. L'accessibilité vers les gares de Ottignies ou de Louvain la Neuve, **les temps de parcours calculés ne tiennent pas compte des temps de parcours à pied, vélo ou voiture**. L'accessibilité en mode piéton est par exemple calculée dans le chapitre 2.4.3.

Par ailleurs, il est considéré que venant de Mont Saint Guibert, la gare d'Ottignies restera le principal pôle d'échange ferroviaire avec l'offre la plus importante vers Bruxelles ou Namur. La gare ferroviaire de LLN offrira à terme une offre plus conséquente mais qui restera inférieurs à celle de Ottignies.

Venir en voiture à la gare de Louvain la Neuve est possible, d'autant plus facilement avec le parking-relais mais cet usage ne peut être recommandé dans le cadre du PCM.

## 2.5.6 Dysfonctionnements des transports en commun

*Voir carte n°18 « Dysfonctionnements des transports en commun »*

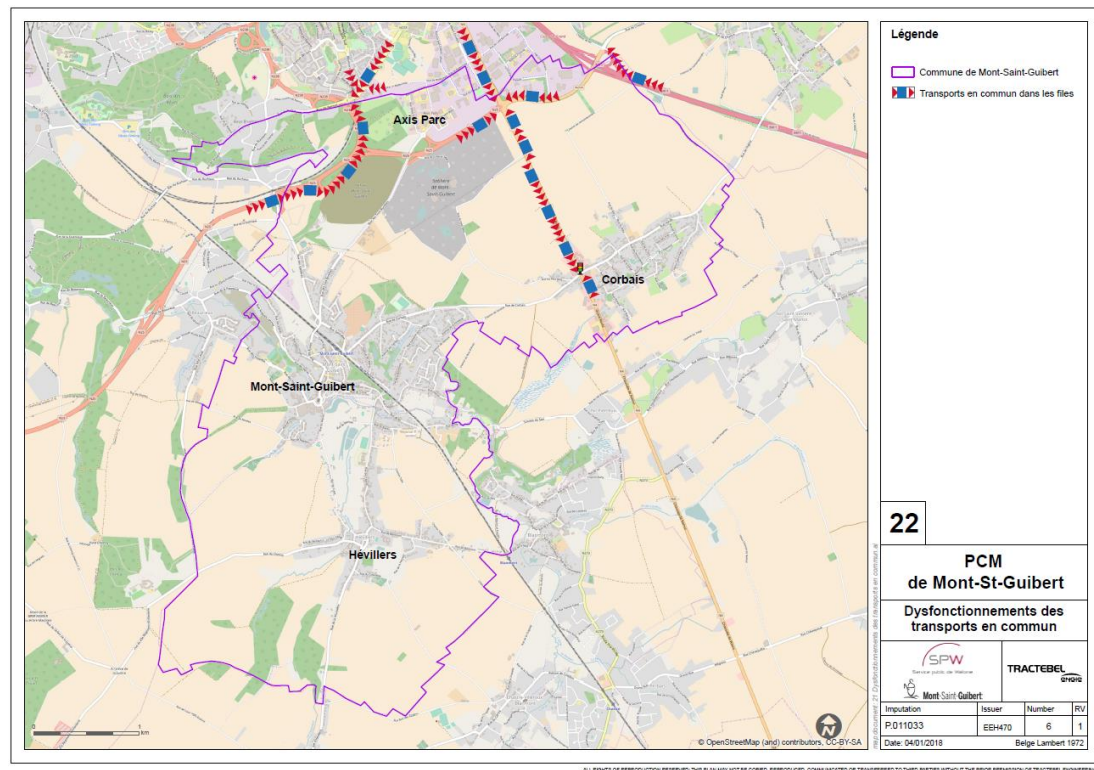


Figure 33 : Dysfonctionnements des transports en commun

L'offre en transport commun présente les lacunes suivantes :

- Offre ferroviaire limitée tant en termes :
  - De parcours : parcours limités à Ottignies et Gembloux avec des correspondances confortables non assurées ;
  - D'offre : offre cadencée insuffisante (1 train/ heure et par sens) pour être suffisamment attractive pour les voyageurs
- Offre bus insuffisamment coordonnée avec l'offre ferroviaire.
- Offre inexistante le weekend
- Offre obligeant d'effectuer des ruptures de charge
- A l'échelle du Brabant Wallon, il y a un manque de liaison est – ouest en transport en commun, ce qui induit un grand nombre de déplacements automobile sur la N25 entre autres.
- Les arrêts de bus TEC sont peu ou pas équipés aux normes PMR. A quelques exceptions près, ils n'offrent ni banc ni abris contre les intempéries.
- La gare SNCB dispose d'une salle d'attente accessible uniquement de 05h30 à 13h30.

Par ailleurs les transports en commun, au même titre que le reste du trafic sont confrontés au carrefour constitué par la rue de Corbais et la N4, au rond-point formé par la N4, la N25 et N25a. A ces endroits, les bus subissent des ralentissements suite au trafic. Une analyse pourrait être menée afin d'envisager la possibilité de sortir les bus du trafic sur les grands axes. Notons qu'un site propre dédié aux bus existe en direction de Louvain-la-Neuve. Au vu de la carte, il serait intéressant d'étudier la possibilité de créer un site propre en direction de Corbais (sous réserve que celui-ci s'intègre avec les commerces et autres fonctions de cet axe problématique).

Les enjeux et pistes à travailler concernant les transports en commun :

- Améliorer la vitesse commerciale des bus afin de les rendre plus attractif. (Feux intelligents, bandes séparées sur les grands axes ...)
- Améliorer l'offre en bus pour spécifique aux écoles (TEC ou non)
- Analyser l'opportunité de créer une navette de bus entre une gare et l'Axis-Parc (Ottignies-Louvain-la-Neuve, Louvain-la-Neuve ou Mont-Saint-Guibert)
- Améliorer les infrastructures des arrêts de bus sur le territoire communal

## 2.6 Analyse du réseau routier

### 2.6.1 Morphologie du réseau routier

Voir carte 19 « hiérarchie du réseau routier »

Voir carte 20 « régime de vitesse »

Voir carte 21 « gabarit et sens de circulation »

Les cartes 19 à 21 sont sous format d'atlas cartographique. En effet, pour améliorer la lisibilité des informations cartographiques, le territoire de la commune de Mont-Saint-Guibert a été découpé en 6 zones de tailles identiques et une zone englobant le Centre-Ville. Ces cartes sont également réalisées en format A0, jointes à ce document.

#### 2.6.1.1 Hiérarchie

La classification hiérarchique du réseau routier est définie par le SPW, elle est la suivante :

	Classification PCM	Fonction	Classification DGO1
<b>Echelle régionale</b>	Autoroutes et Réseau Primaire 1	Relier les aires métropolitaines entre elles de manière fluide, avec une capacité importante et des temps de parcours limités	RGG1 RGG2 RGG3
	Réseau Primaire 2	Relier les pôles secondaires aux pôles principaux et avec le réseau autoroutier et assimilé. Irriguer les bassins de vie	RESI I RESI II
	Réseau Secondaire	Relier les communes aux pôles secondaires et irriguer les aires d'influence des pôles secondaires	RESI III
<b>Echelle locale</b>	Réseau de liaison locale	Relier les centres, noyaux et pôles entre eux à l'échelle communale et intercommunale	
	Réseau de Collecte locale	Collecter et distribuer la circulation locale	
	Réseau de Desserte locale	Donner un accès aux habitations et autres fonctions riveraines	

Tableau 2 : Classification hiérarchique du réseau routier

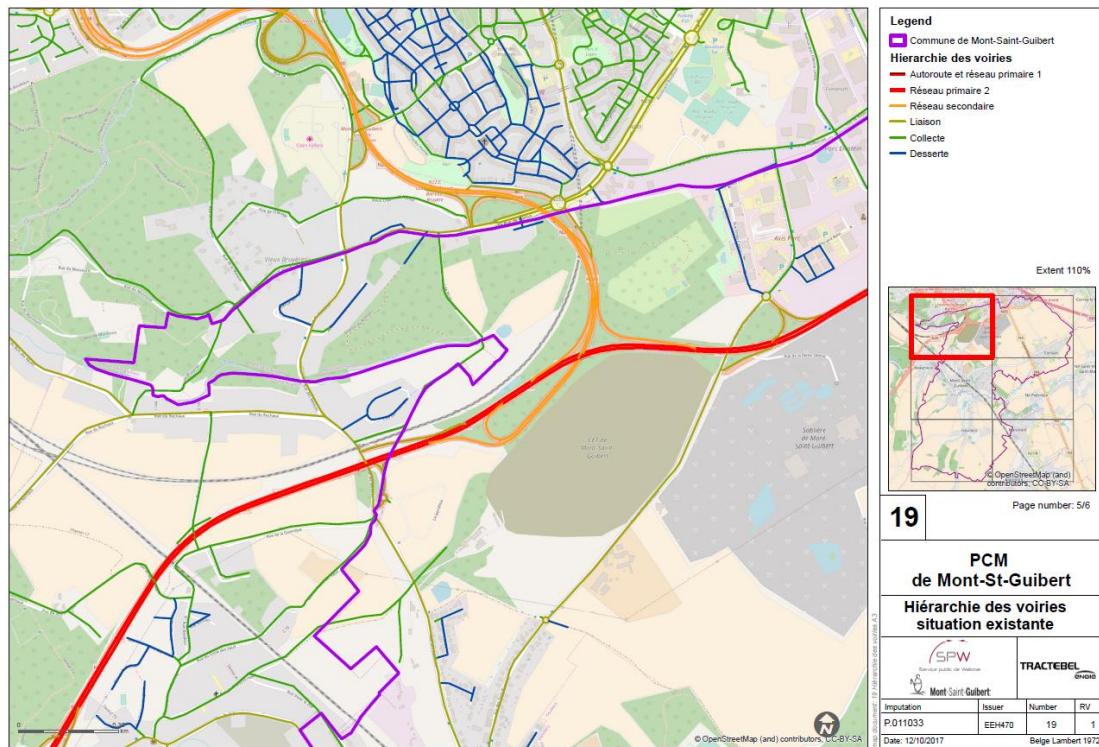


Figure 34: Hiérarchie des voiries dans la commune de Mont-Saint-Guibert (carte 19 planche 5/6)

### 2.6.1.2 Régime de vitesse

Les cartes 20 montrent le régime de vitesse actuel des voiries sur le territoire de la commune.

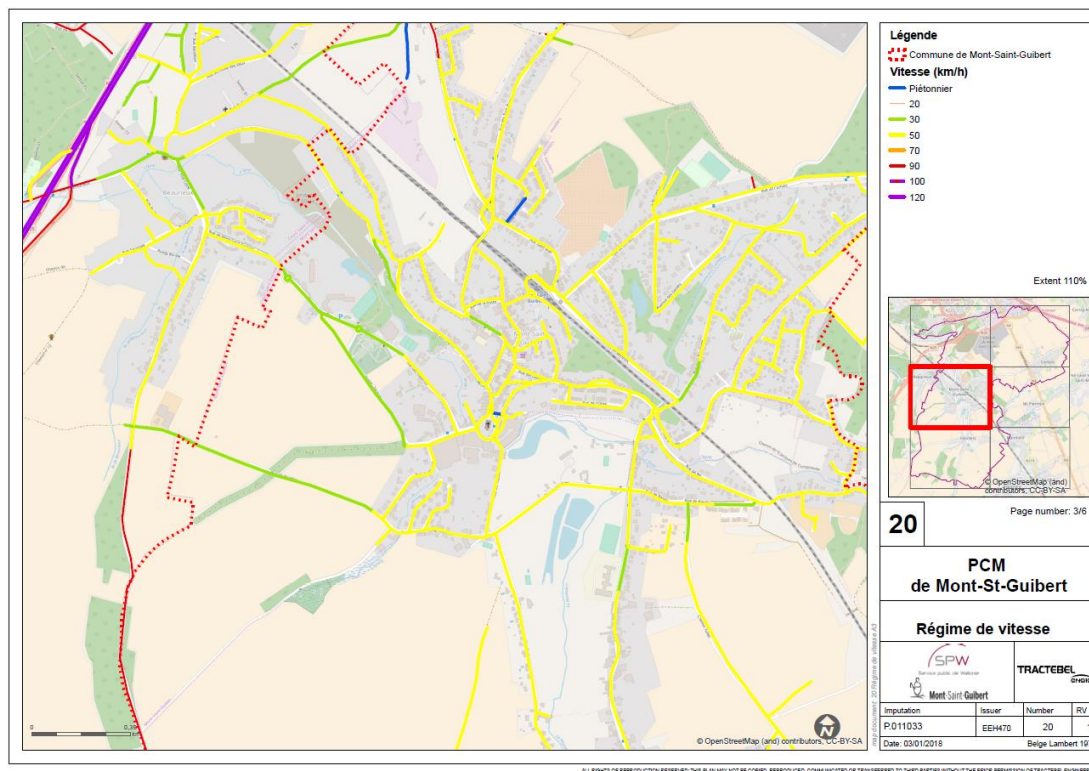


Figure 35: Régime de vitesse dans la commune de Mont-Saint-Guibert (carte 20 planche 3/6)

L'analyse de la vitesse, encodée dans certains postes de comptages nous informe que celle-ci est supérieure à la réglementation sur la N25 ainsi que sur la majorité des axes pénétrants.

La rue des trois Burettes est limitée à 50km dans la zone bâtie, mais de nombreuses plaintes concernant une vitesse excessive existent.

Notons que hors agglomération et sans indications particulières, la limitation de vitesse est fixée à 90km/h en Région Wallonne.

### 2.6.1.3 Gabarit et sens de circulation

La carte 21 montre le gabarit et les sens de circulation existants des voiries sur le territoire de la commune. La majorité des voiries présentes dans le village et le territoire de Mont-Saint-Guibert sont des voiries bidirectionnelles à une bande de circulation.

Tenir compte de l'impact des nouveaux lotissements, dans l'analyse des gabarits. Au centre-bourg, certaines voiries ne risquent-elles pas d'être sous-dimensionnées → important d'exclure le trafic de fuite

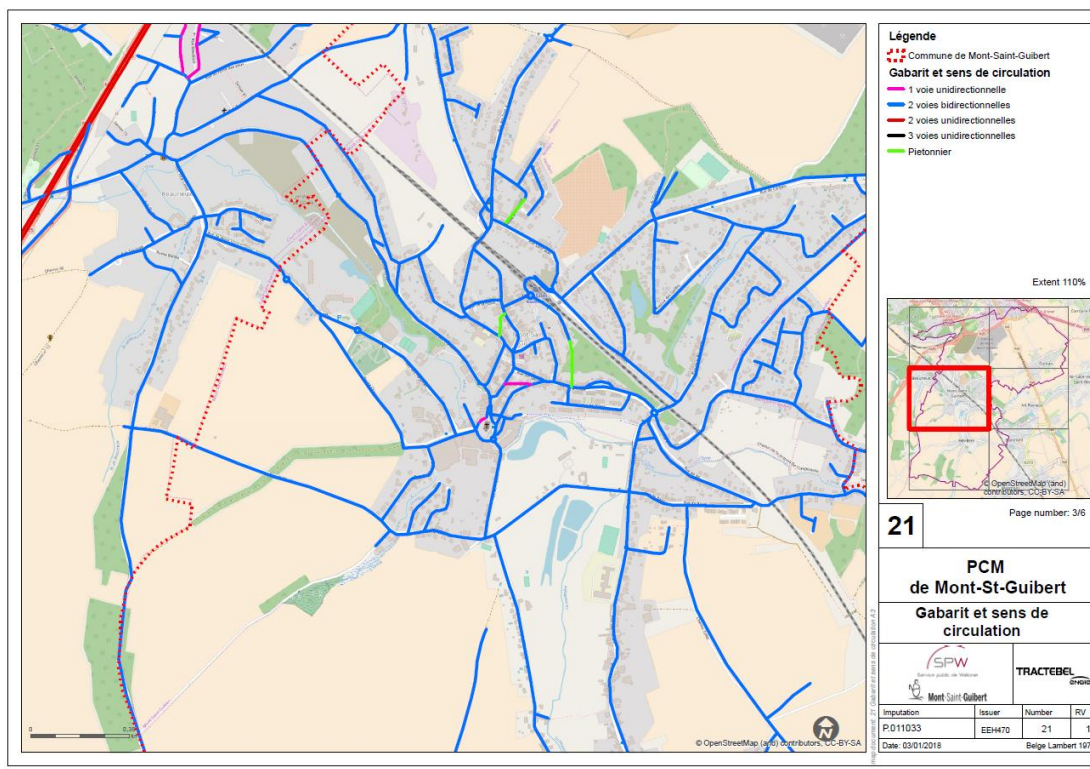


Figure 36: Gabarit et sens de circulation dans la commune de Mont-Saint-Guibert (carte 21 planche 3/6)

Notons qu'il s'agit ici d'une analyse du réseau existant et qu'au vu des différents projets immobiliers dans le centre certaines rues pourraient être modifiées. Il n'est évidemment pas toujours possible de modifier le gabarit du réseau (souvent dépendant du bâti), mais il est par contre possible d'augmenter la capacité de certains axes sans pour autant augmenter la vitesse. Cette analyse sera faite dans la partie suivante du PCM.

Peu de distinction est faite à ce niveau concernant les chemins agricoles, ils devraient pourtant être traités de manière spécifique en accordant le droit de passage aux ayants droits uniquement.

## 2.6.2 Flux de véhicules

Afin d'améliorer la lisibilité des cartes, celles-ci ont été faites à deux échelles. La mention « a » indique l'échelle de la commune, la mention « b » indique l'échelle du centre-ville

Voir carte 23 « *localisation des comptages* »

Voir carte 24 « *comptages automatiques en 24h* »

Voir carte 25 « *comptages automatiques en heure de pointe du matin (HPM entre 08h et 09h)* »

Voir carte 26 « *comptages automatiques en heure de pointe du soir (HPS entre 17h et 18h)* »

Voir carte 27 et 28 « *saturation sur les voiries en HPM et HPS* »

L'analyse des flux de véhicules prend compte de plusieurs sources et types de données :

- Les comptages existants et réalisés dans le cadre d'autres études (exemple actualisation du PCM de Ottignies Louvain-la-Neuve) ;
- Les comptages réalisés dans le cadre du présent PCM et réalisés en mai 2017 ;
- Les données de congestion TOM-TOM ainsi que l'analyse régulière des informations de trafic relevés sur Google Trafic ;
- Les données Proximus.
- Comptages EIE papeteries, rue des tilleuls vers Blanmont, rue de l'Ornoy, rue des vignes, rue des Hayeffes, rue haute.

## 2.6.2.1 Localisation des points de comptages

### 2.6.2.1.1 Comptages réalisés dans le cadre du PCM de Mont-Saint-Guibert (2017)

La carte 23 montre la localisation des points de comptages réalisés dans le cadre de l'étude du PCM de Mont-Saint-Guibert.

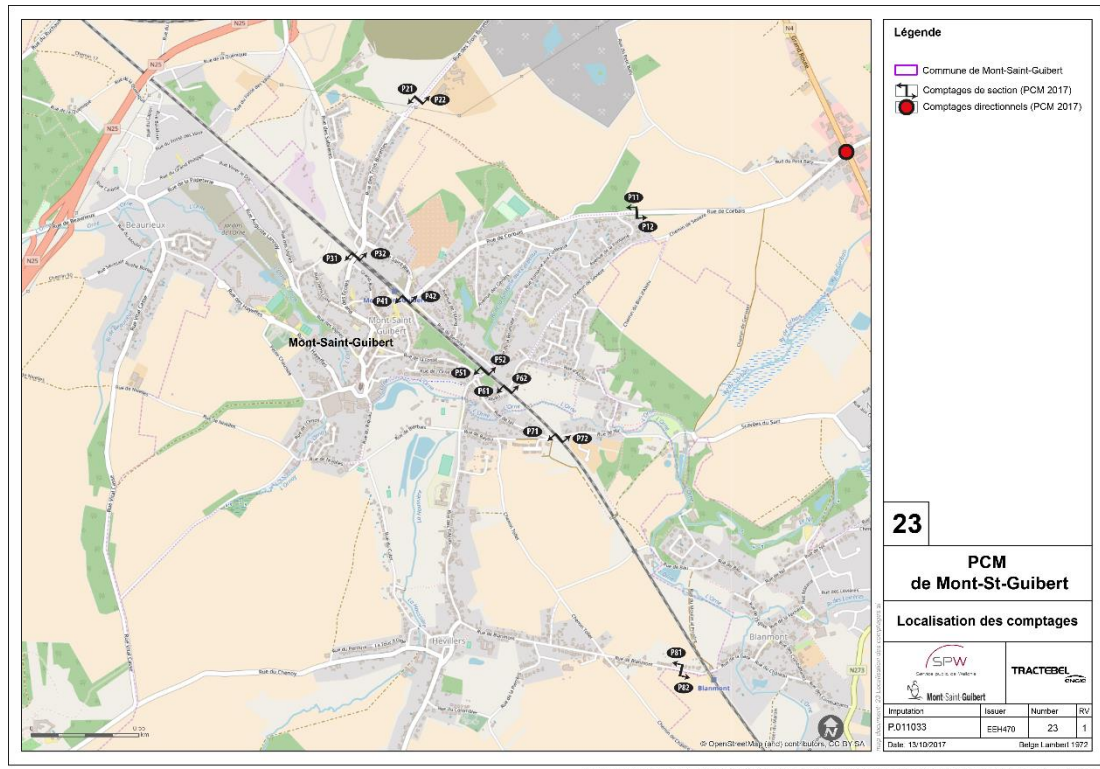
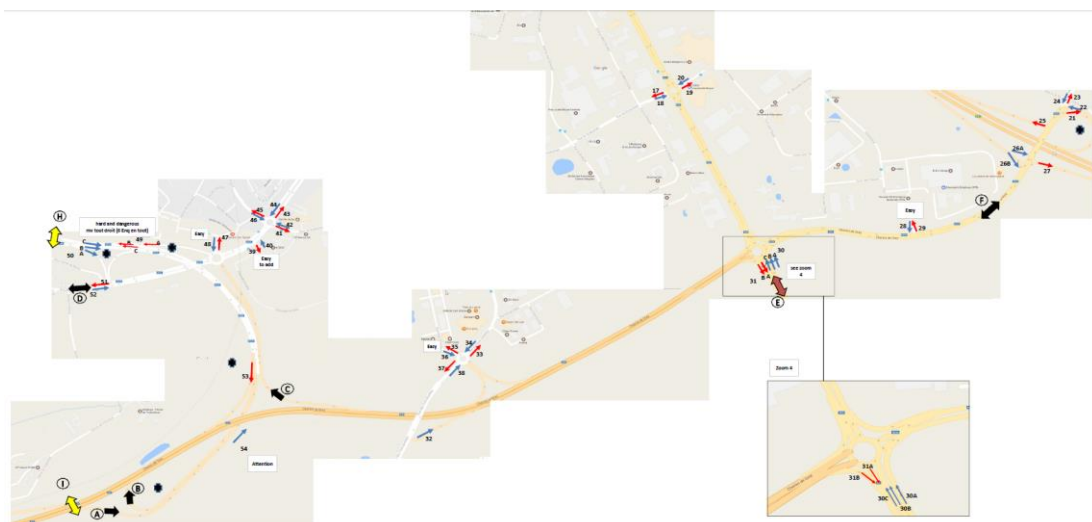


Figure 37: Localisation des comptages réalisés en mai 2017 dans la commune de Mont-Saint-Guibert

### 2.6.2.1.2 Comptages réalisés dans le cadre du PCM de d'Ottignies-Louvain-la-Neuve

La carte suivante localise les comptages issus du PCM de Ottignies Louvain-la-Neuve et qui concernent directement des voiries partagées ou en lien avec le territoire de Mont-Saint-Guibert.



*Figure 38: Localisation des comptages réalisés pour le PCM de Ottignies Louvain-la-Neuve*

Seuls les comptages localisés sur la N238 (numéro 54), sur le rond-point situé entre la rue Fond Cattelain et la rue des Trois Burettes et une partie du rond-point formé à l'angle de la N4, N25 et N25a seront présentés ici.

#### **2.6.2.1.3 Comptages réalisés dans le cadre du PCM de Court-Saint-Etienne (2006)**

Un comptage a été réalisé le jeudi 26/10/2006 dans la rue de Beurieux via un câble et ce dans les deux sens.

Il est important de noter que ce comptage a eu lieu avant la fermeture de la papeterie qui engendrait un certain charroi de poids lourds.

#### **2.6.2.1.4 Comptages réalisés dans le cadre de l'EIE Papeterie (2011)**

Dans le cadre du développement du projet des Jardins de l'Orne, le site de la papeterie a fait l'objet d'une étude d'incidences sur l'environnement. Au cours de celle-ci, différents comptages réalisés par câbles ont eu lieu lors d'un jour ouvrable moyen de novembre 2011.

Rue A. Lannoye - Rue des Sablières - Rue des Trois Burettes - Rue de Corbais

Trois carrefours ont également fait l'objet de comptages visuels. Ceux-ci ont été réalisés entre 7h45 et 8h45, le mardi 6 décembre 2011.

Rue de Beurieux # rue de la Papeterie

Rue de Beurieux # rue de Mont-Saint-Guibert

Rue des Vignes # rue Musette

### **2.6.2.2 Résultats des comptages sections**

#### **2.6.2.2.1 Résultats des comptages réalisés dans le cadre du PCM de Mont-Saint-Guibert (2017)**

Les principaux résultats des comptages sections réalisés dans le cadre de ce PCM se trouvent sur les cartes 24, 25 et 26.

L'analyse des flux de trafic est effectuée à la fois pour l'heure de pointe du matin et du soir, mais présente également le nombre de véhicules du lundi au vendredi.

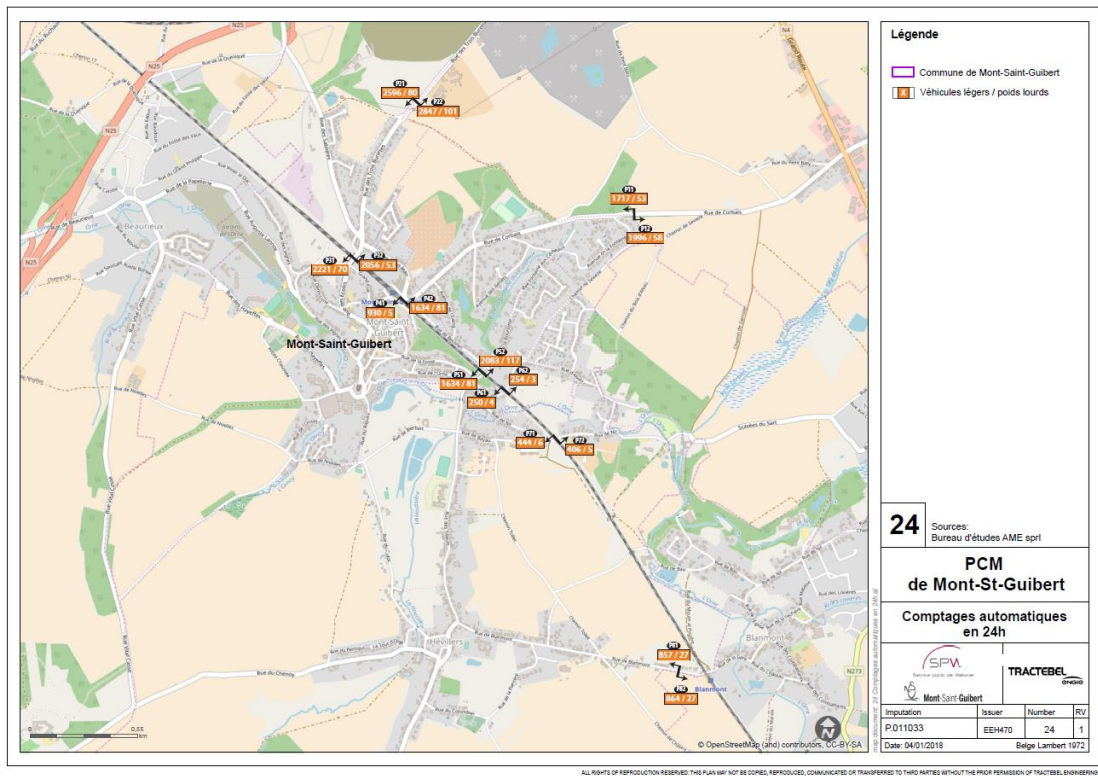


Figure 39: Comptages automatiques : nombre voitures du lundi au vendredi

Les comptages réalisés montrent l'importance des flux traversant les voies ferrées dans le centre de Mont-Saint-Guibert et le poids de certaines traversées comme par exemple, la rue des écoles (près plus de 2000 voiture/ jours suivant le sens) et la traversée souterraine du Tunnel de la fosse (fréquentée par 1634 et 2083 voiture/ jours).

Les autres traversées sont moitié moins fréquentées (rue de la Station) voire près de 5 fois moins fréquentées sur une journée (rue de Nil).

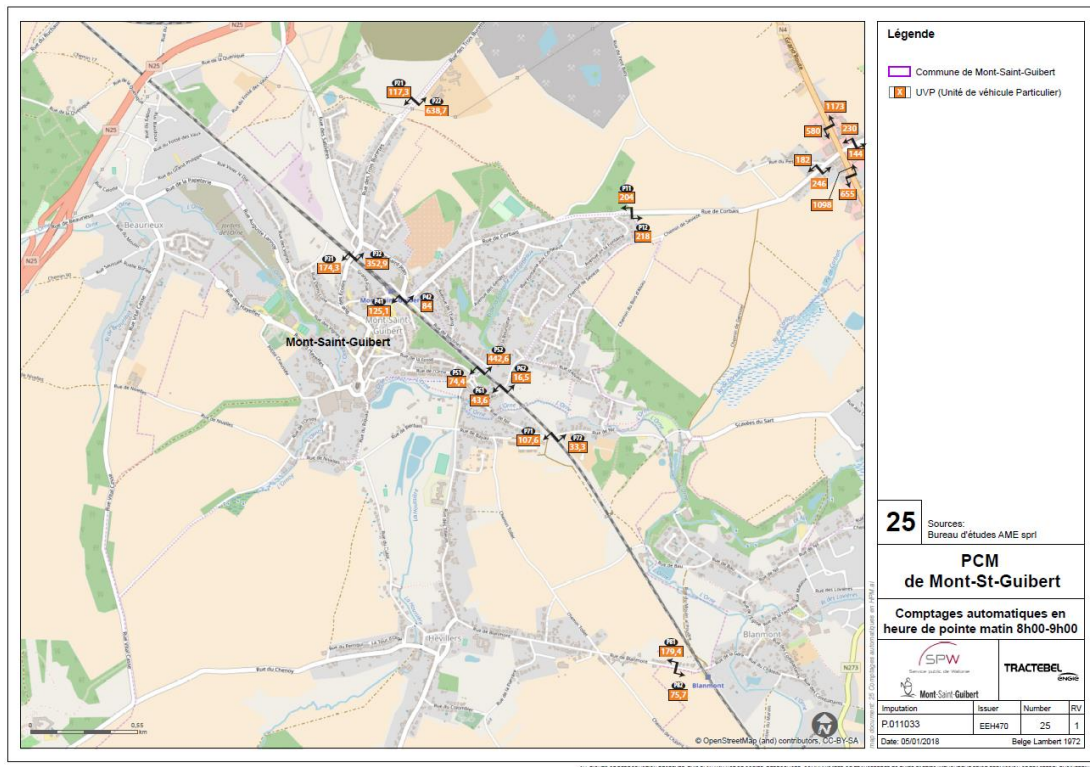


Figure 40: Comptages automatiques en heure de pointe du matin

En heure de pointe du matin, on peut noter l'importance des flux dits sortants tant :

- sur la rue des 3 Burettes (639 véhicules entre 08h00 et 09h00) ;
- la rue des écoles en amont (353 véhicules) ;
- la rue de la Bourlotte (Tunnel de la fosse) (442 véhicules soit 20% des flux quotidiens) et sur la N4 en direction du rondpoint avec la N25 (1173 véhicules).

A noter toutefois qu'à cette même heure, on note un trafic équivalent sur les 2 sens de circulation de la rue de Corbaix, ceci notamment en lien avec l'attractivité des écoles et plus modestement avec les véhicules rejoignant la gare.

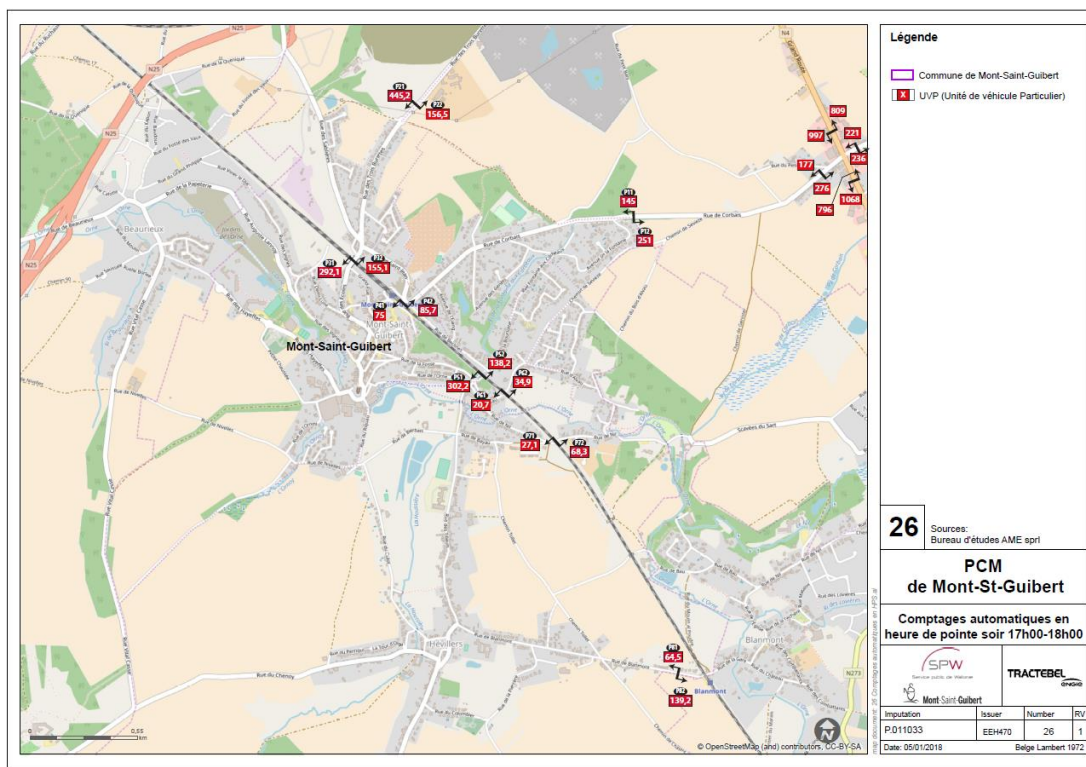


Figure 41: Comptages automatiques en heure de pointe du soir

En heure de pointe du soir, on peut signaler l'inversion des flux relevés le matin.

Toutefois, ceux-ci sont globalement plus modérés et donc moins dimensionnant que ceux du matin en raison de la pointe du soir qui est plus diffuse dans le temps.

A noter que l'on relève de l'ordre de 2 fois plus de flux sortant sur la rue de Corbais que de flux entrant, flux étant en lien avec le retour des travailleurs ayant effectué une partie de leur trajet en train et aux utilisateurs des commerces du centre-bourg de Mont- Saint-Guibert.

### 2.6.2.2 Résultats des comptages existants

Les différents comptages par câbles ont été regroupés dans le tableau ci-dessous.

	Sens	HPM (8-9h) [véh/h]	HPS (variable) [véh/h]
Rue Beurieux (2006)	Vers N25	425	250
	Vers centre	250	300
Rue A. Lannoye (2011)	Vers N25	200	100
	Vers centre	115	100
Rue des Sablières (2011)	Vers N25	450	100
	Vers centre	150	300
Rue des Trois Burettes (2011)	Vers N25	800	450
	Vers centre	100	175
Rue de Corbais (2011)	Vers N4	150	275
	Vers centre	225	125

Les deux images suivantes illustrent les 3 comptages visuels réalisés aux différents carrefours.

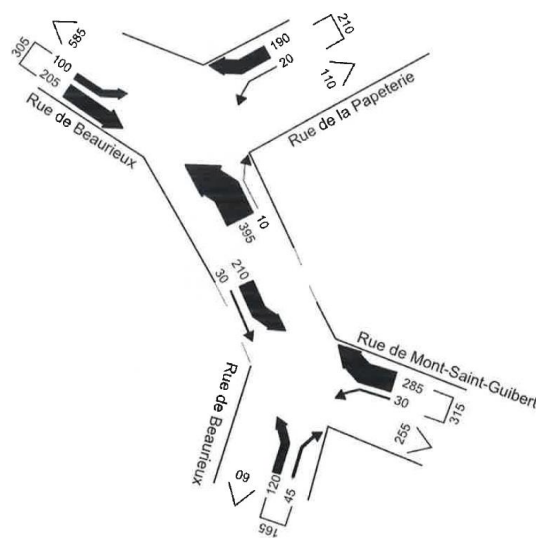


Figure 42: Comptages visuels aux carrefours rue de Beurieux # rue de la Papeterie et rue de Beurieux # rue de Mont-Saint-Guibert entre 7h45 et 8h45 le mardi 6 décembre 2011

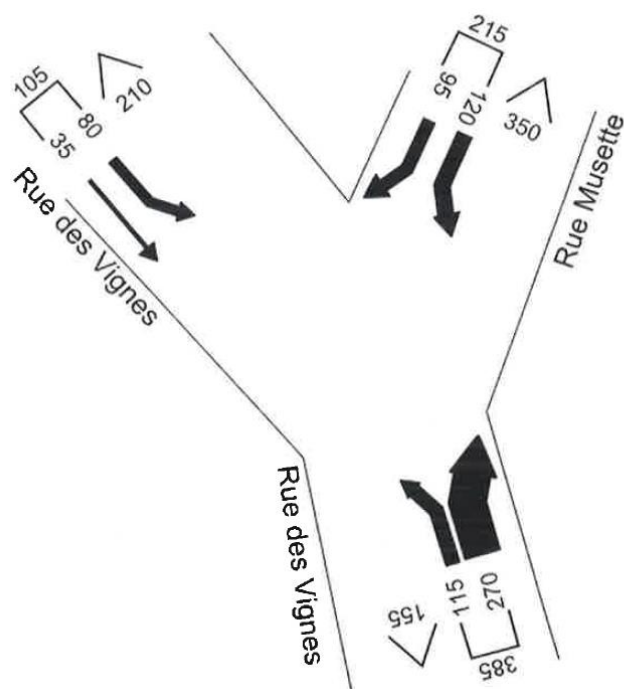


Figure 43: Comptages visuels aux carrefours rue des Vignes # rue Musette entre 7h45 et 8h45 le mardi 6 décembre 2011

### 2.6.2.3 Résultats des comptages directionnels

Plusieurs comptages directionnels ont été réalisés à des carrefours stratégiques sur le territoire de la commune de Mont-Saint-Guibert dans le cadre du présent PCM et de l'actualisation du PCM d'Ottignies Louvain-la-Neuve. Ces comptages sont repris dans les figures ci-après.

- Résultats de comptages issus du PCM de Mont-Saint-Guibert.

L'analyse des flux de trafic est effectuée à la fois pour l'heure de pointe du matin (08h00 à 09h00) et du soir (16h45-17h45)

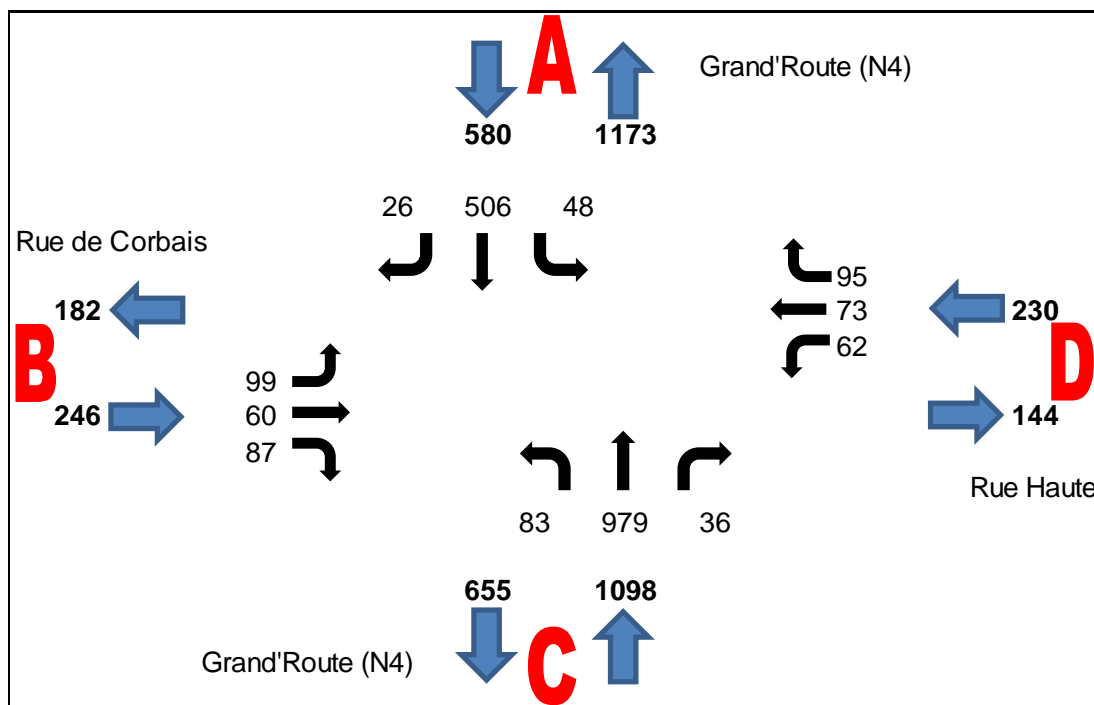


Figure 44: Comptages directionnels entre la rue de Corbais et la N4 en heure de pointe du matin

Saturation %	Saturation par voie de circulation HPM	
	Voie centrale + TAD	Voie de gauche (TAG)
A : Grand'Route-N4 (Nord)	53%	18%
B : Rue de Corbais	100%	0%
C : Grand'Route-N4 (Sud)	100%	18%
D : Rue Haute	90%	0%

A l'heure de pointe du matin l'analyse des comptages montre une saturation pour les flux à l'origine de la N4 dans sa portion Sud vers le Nord de cette même voirie. De même la Rue de Corbais montre une saturation en raison de la durée de la phase de feux et de la configuration à une bande de circulation.

Les observations de terrain ont montré ces mêmes niveaux de saturation.

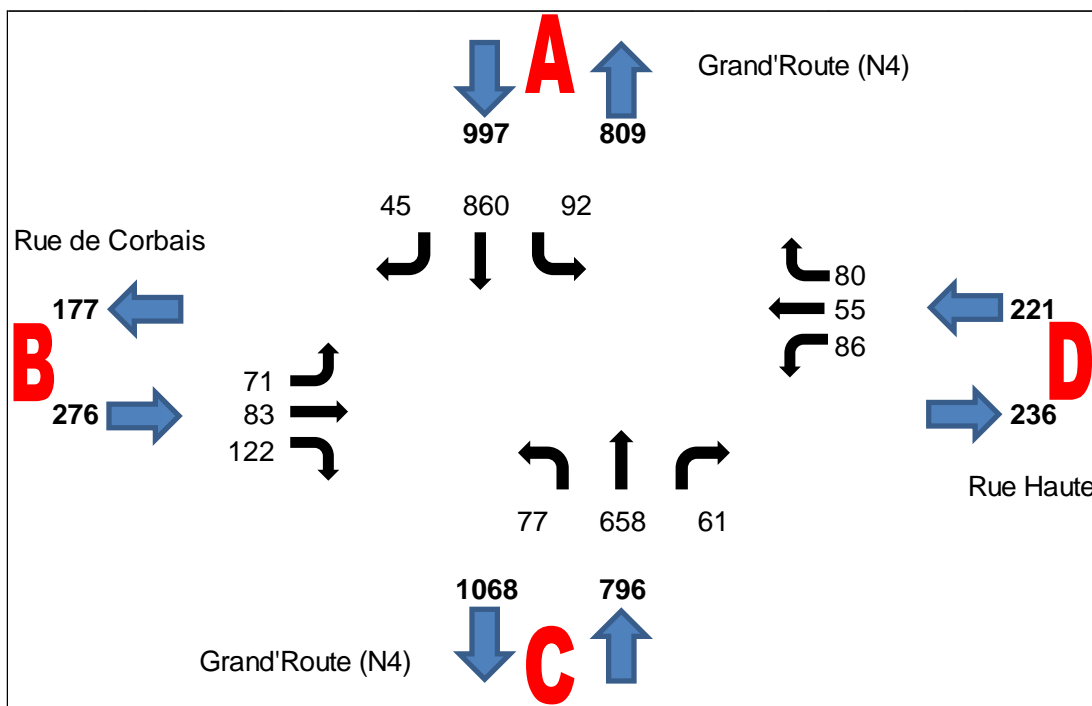


Figure 45: Comptages directionnels entre la rue de Corbais et la N4 en heure de pointe du soir

Saturation %	Saturation par voie de circulation HPS	
	Voie centrale + TAD	Voie de gauche (TAG)
A : Grand'Route-N4 (Nord)	94%	25%
B : Rue de Corbais	94%	0%
C : Grand'Route-N4 (Sud)	75%	27%
D : Rue Haute	81%	0%

A l'heure de pointe du soir l'analyse des comptages montre une situation proche de la saturation sur le carrefour à feu sur les mouvements à l'origine de la N4 Nord en voie centrale et en tourne à droite.

Une saturation est également relevée en provenance de la rue de Corbais. Celle-ci s'explique par une phase de feux trop courte pour permettre l'évacuation des flux et à sa configuration offrant une seule bande pour les 3 directions.

Les observations de terrain ont confirmé les remontées de files pour ces mêmes mouvements.

- Résultats des comptages issus de l'actualisation du PCM de Ottignies-Louvain-la-Neuve.



Figure 46 : Résultats des comptages issus du PCM Ottignies-Louvain-la-Neuve en HPM

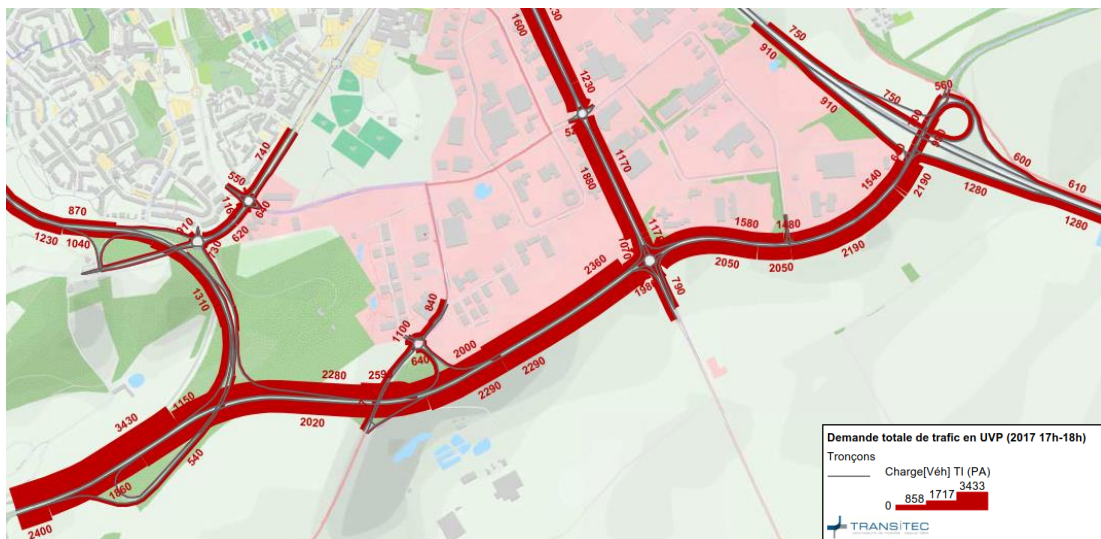


Figure 47 : Résultats des comptages issus du PCM Ottignies-Louvain-la-Neuve en HPS

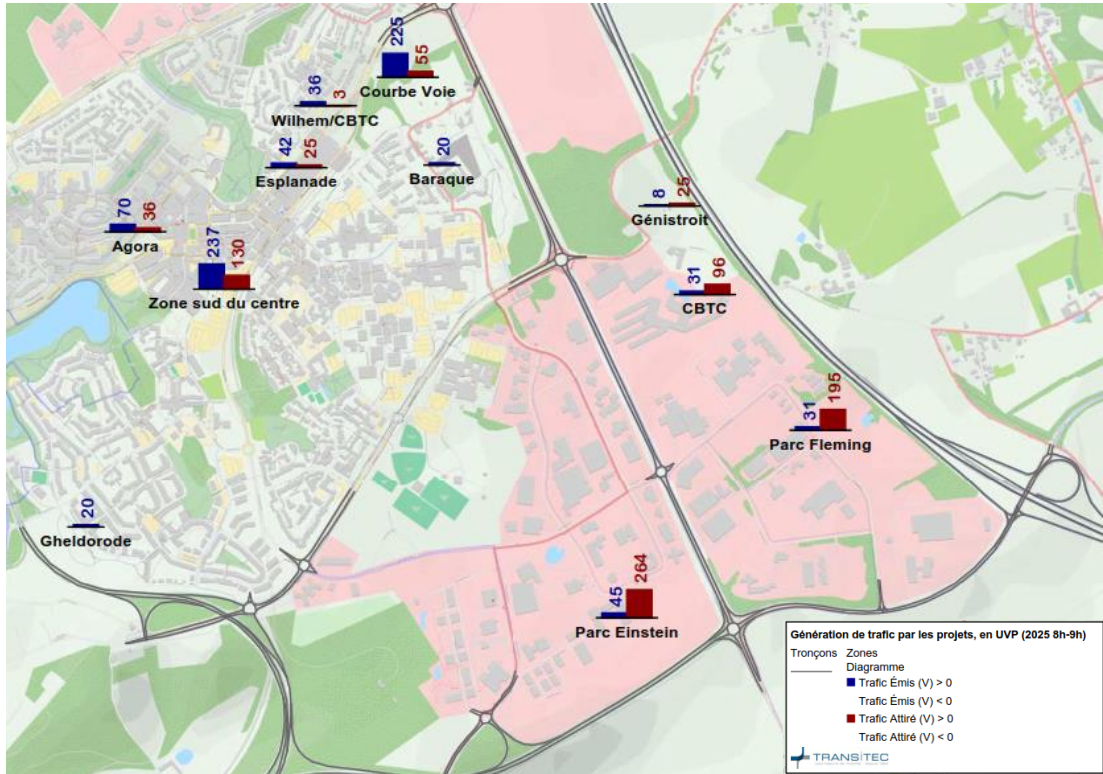


Figure 48 : Génération de trafic par les projets de développement territorial à l'horizon 2025, HPM

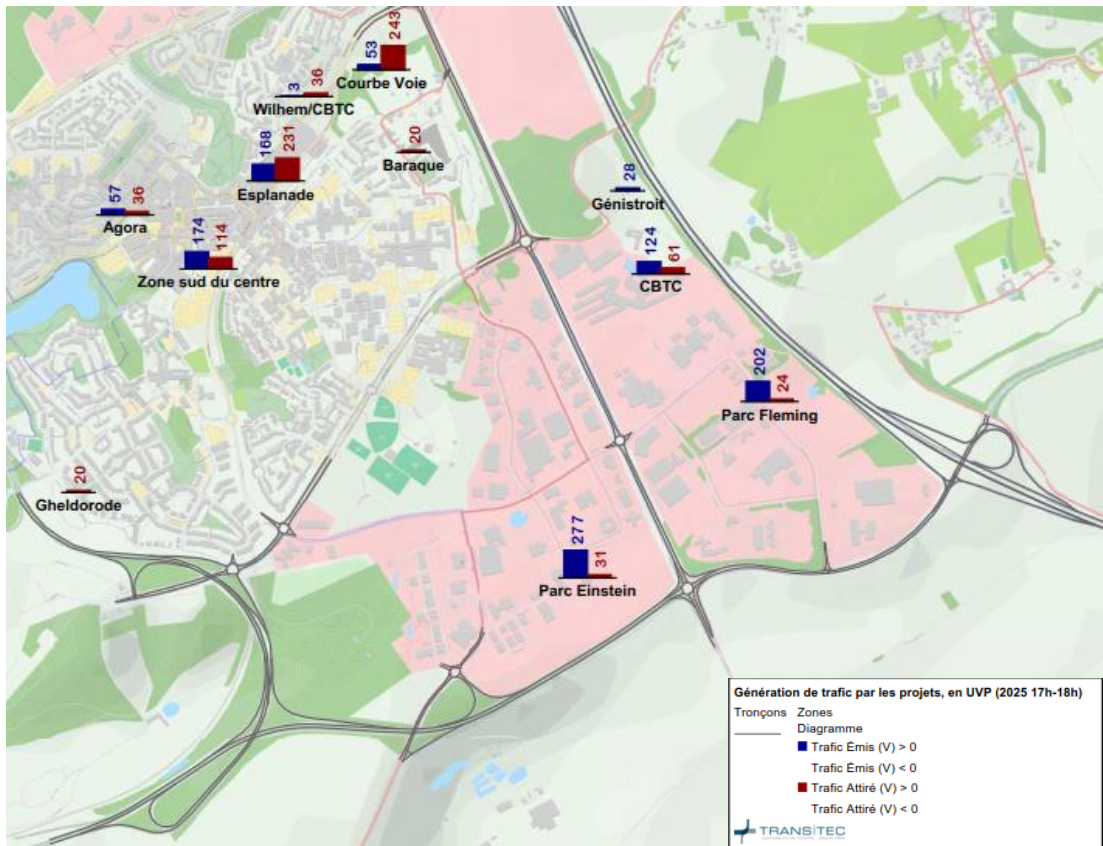


Figure 49 : Génération de trafic par les projets de développement territorial à l'horizon 2025, HPS

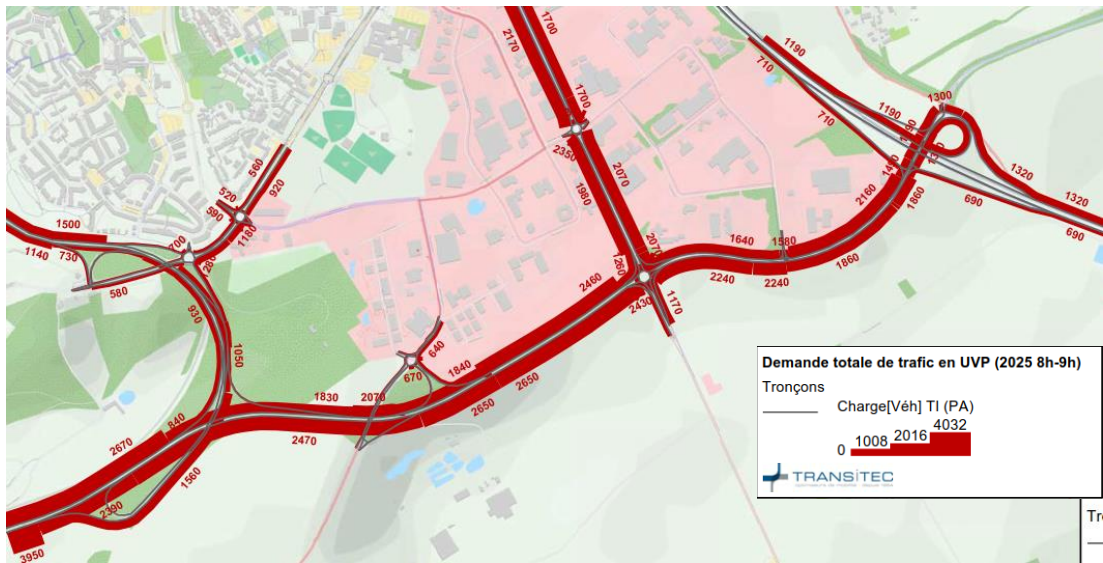


Figure 50 : Simulation de la demande totale en 2025, HPM

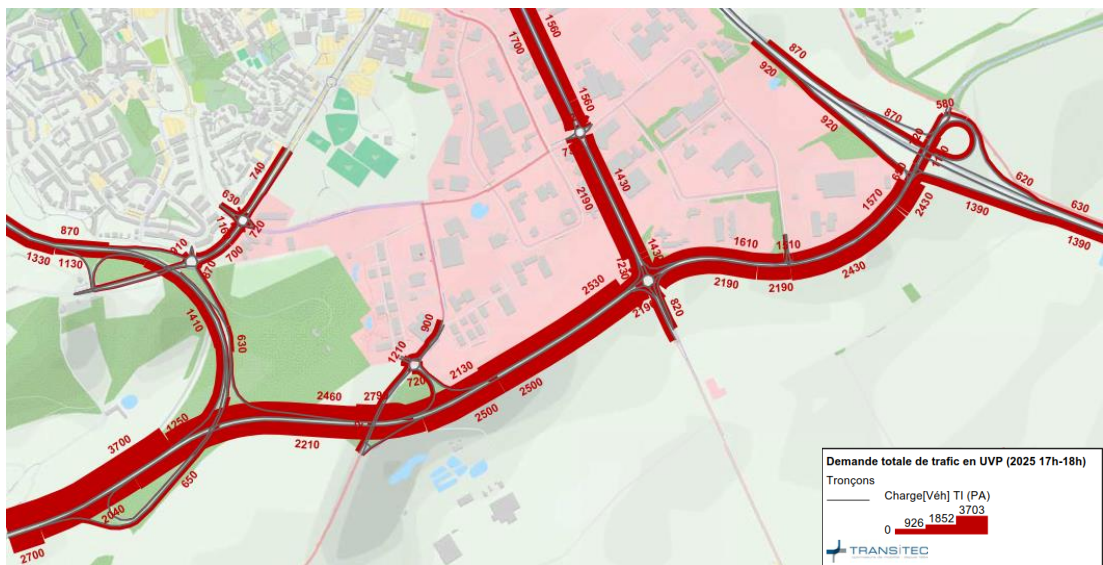


Figure 51 : Simulation de la demande totale en 2025, HPS

#### 2.6.2.4 Type de véhicules

Sur les axes locaux, le trafic de poids lourds est globalement limité autour de 3% du trafic total. On peut distinguer :

- Moins de 60 poids lourds empruntent la Rue de Corbais par sens de circulation sur une journée soit 3% de la circulation sur cet axe ;
- La proportion est similaire sur la rue des 3 Burettes qui voit passer un total de 180 poids lourds par jour, 2 sens confondus ;
- 6% des flux sur la rue de la Bourlotte (tunnel de la Fosse) sont des véhicules poids lourds, elle constitue l'axe local le plus utilisé par le PL en proportion du trafic ;

- Les autres axes sur lesquels des comptages ont été réalisés présentent peu de trafic de poids lourds.

Sur l'axe de la N4, on peut signaler :

- Entre 07h00 et 09h00, 135 poids lourds traversent le carrefour avec la rue de Corbais (pour 3769 VL) ;
- Entre 16h00 et 18h00, le trafic poids lourds est bien plus limité avec un total de 15 véhicules pour 4347 VL

### 2.6.2.5 Congestion des voiries

Voir cartes 27 et 28 « saturation des voiries en HPM et HPS »

Ces cartes montrent le rapport entre les flux de trafic mesurés et la capacité théorique des segments de voiries, il s'agit donc de la saturation actuelle. Nous observons que l'ensemble des voiries principales représentées dispose d'une saturation inférieure à 80%. Cette analyse ne tient pas compte de la capacité des carrefours analysée dans le chapitre précédent. C'est pour cette raison que les cartes sont similaires en heures de pointes du soir et du matin. Aucune section de route ne doit accueillir une quantité plus élevée de trafic que sa capacité. C'est donc la limite de capacité des carrefours et non les sections qui causent des embarras de circulation. Les carrefours actuels ne permettent pas d'absorber les flux de véhicules.

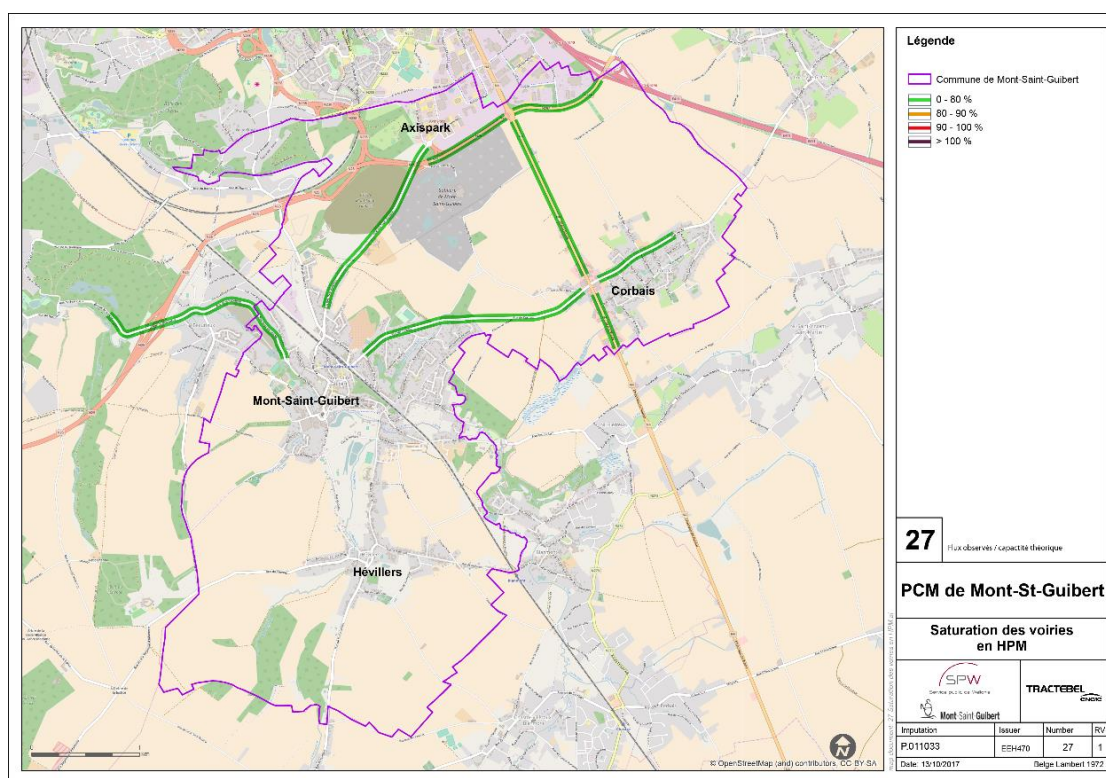


Figure 52: Saturation des voiries principales en HPM

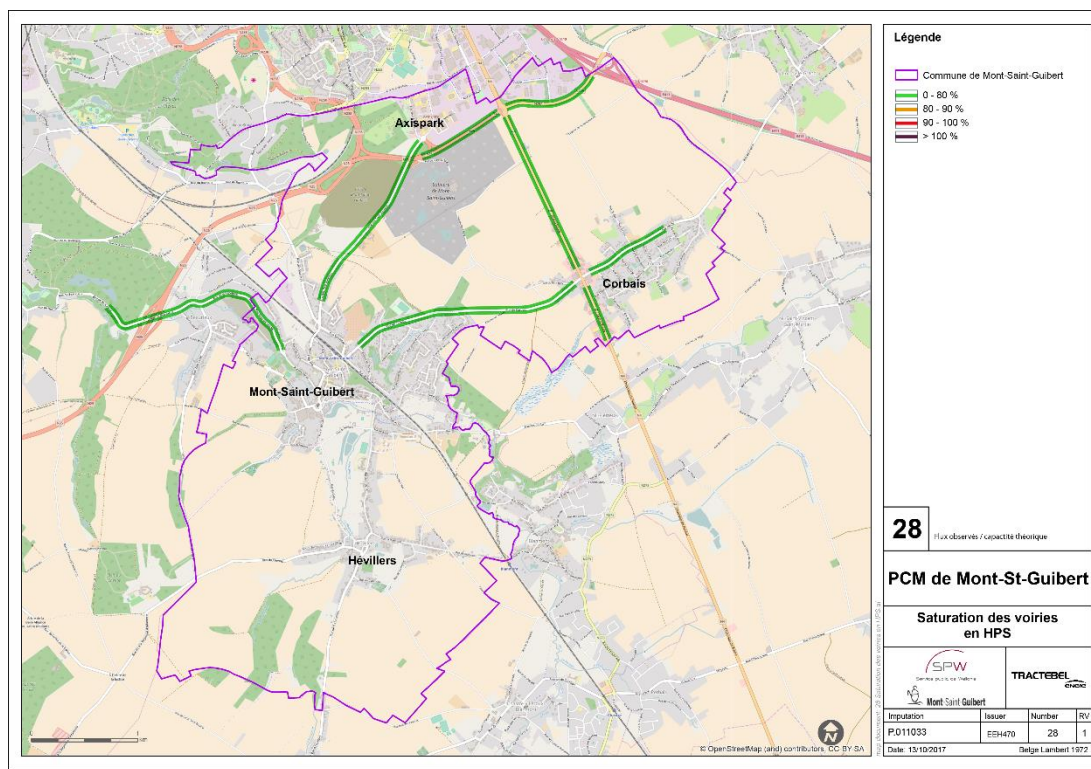


Figure 53: Saturation des voiries principales en HPS

### 2.6.3 Analyses des données TomTom

Voir cartes 29a, 29b et 30 « Congestion sur le réseau routier sur bases des données TomTom en HPM et HPS »

Pour la construction de ces cartes, TomTom se base sur la réception du signal GPS. Lorsqu'un certain pourcentage de véhicules sont arrêtés sur le segment de voirie, il est considéré que ce segment est congestionné à plusieurs niveaux (voir légende des cartes).

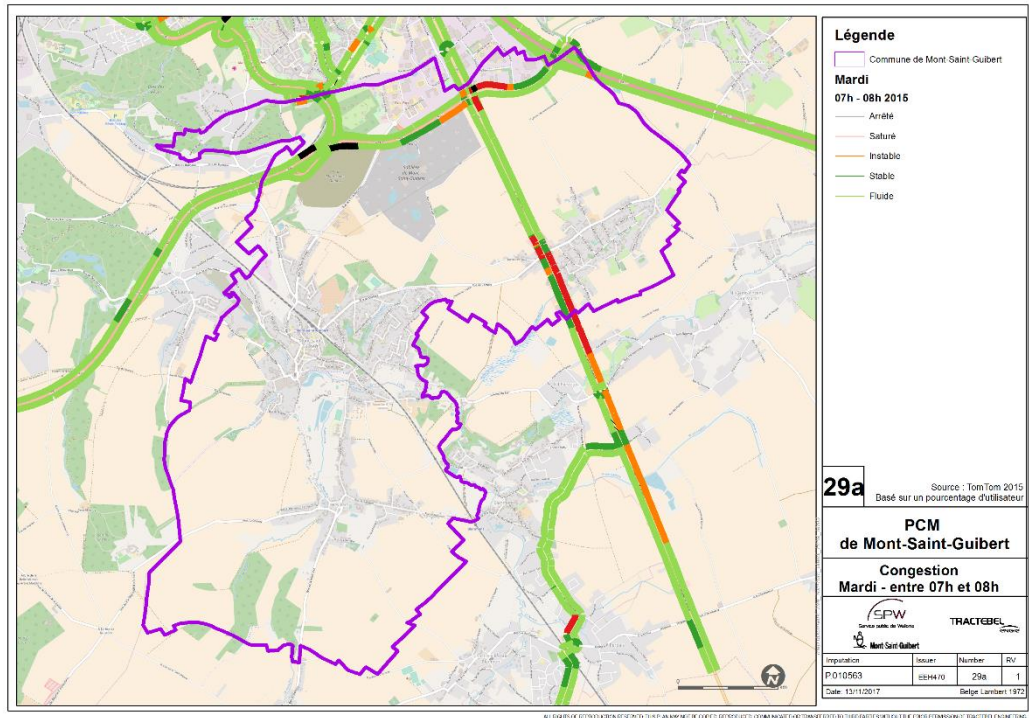


Figure 54: Congestion des voiries selon données TomTom de 2015 en HPM 07h – 08h

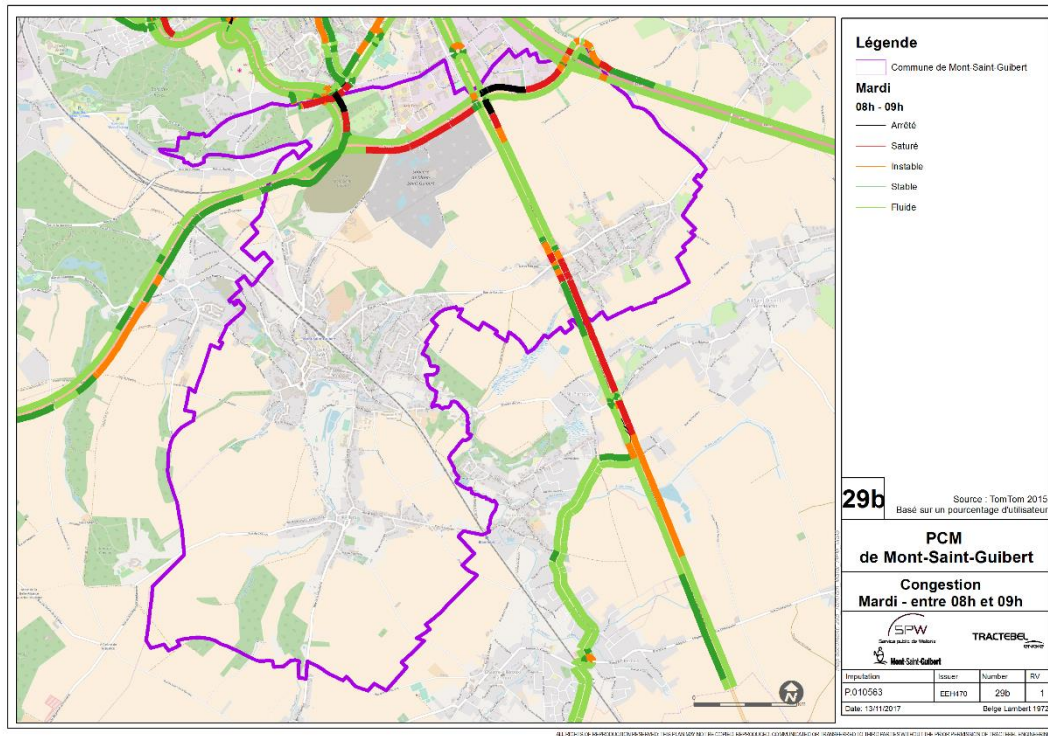


Figure 55: Congestion des voiries selon données TomTom de 2015 en HPM 08h - 09h

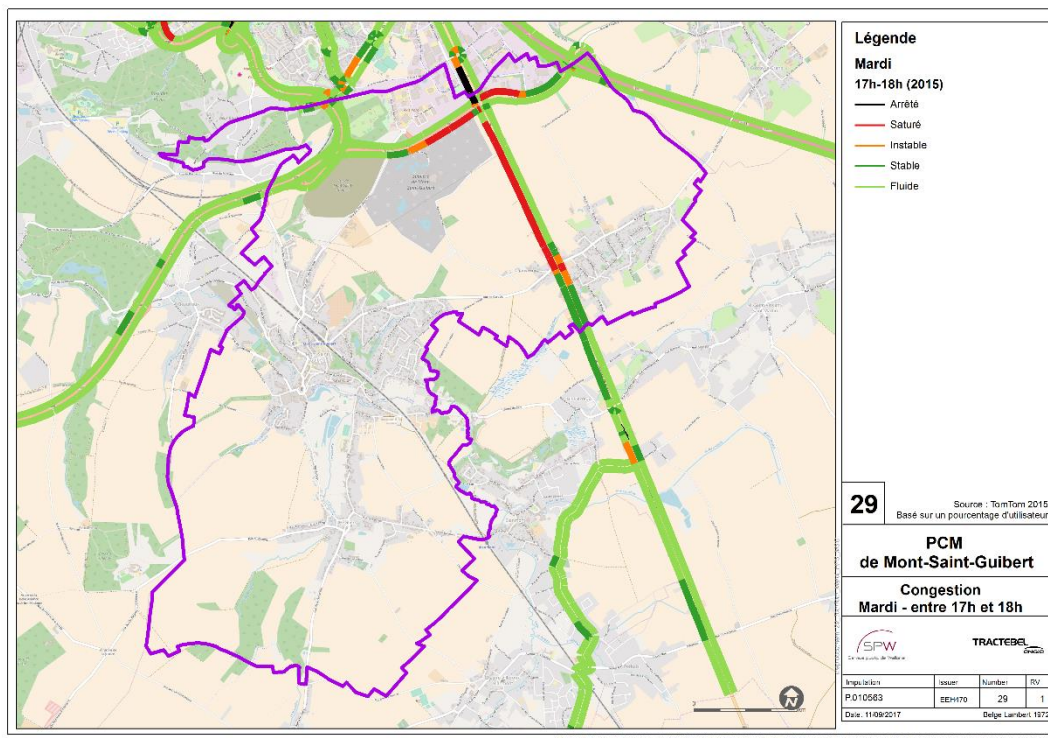


Figure 56: Congestion des voiries selon données TomTom de 2015 en HPS

Ces données de 2015 illustrent les problèmes de congestions situés le long de la N4 et sur la N25 à proximité du rond-point avec la N4.



Ce premier graphique illustre l'ensemble des déplacements mesurés par cette méthode en provenance de Mont-Saint-Guibert et en direction des autres communes de Belgique. Les heures de pointes du matin et du soir sont très visibles.

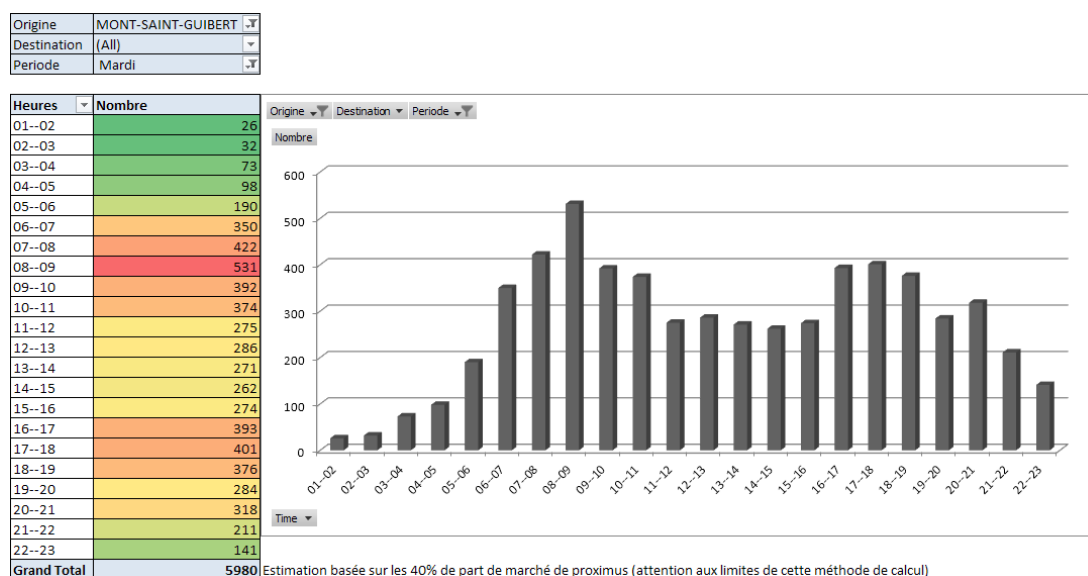


Figure 58: Données Proximus illustrant les déplacements tous modes depuis Mont-Saint-Guibert

Ce second graphique illustre le nombre de déplacement en provenance des communes de Belgique vers le territoire de Mont-Saint-Guibert au cours d'un mardi.

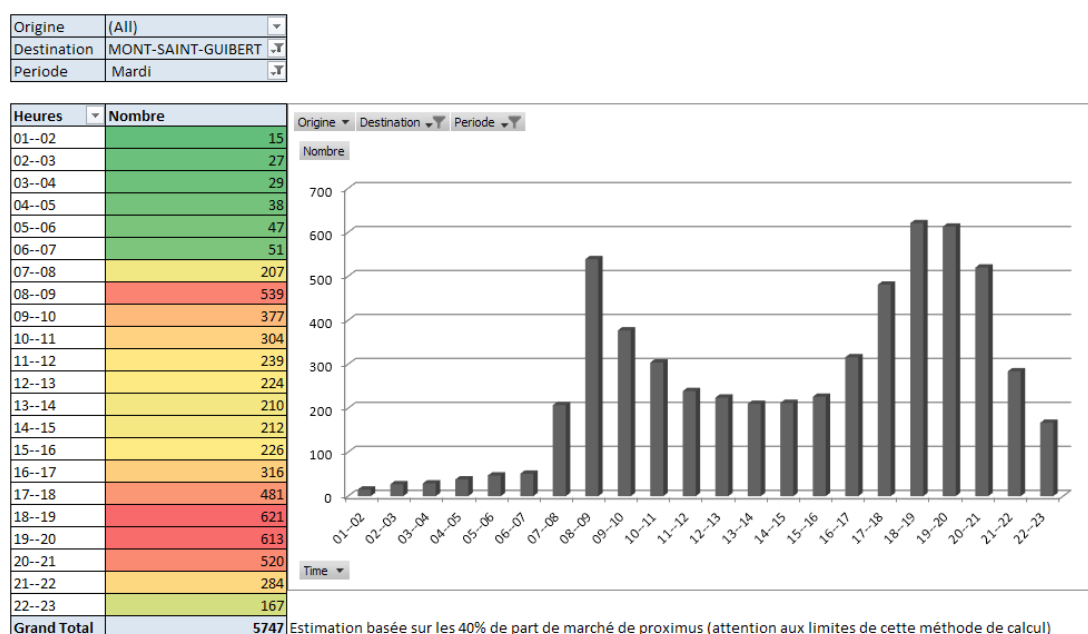


Figure 59: Données Proximus illustrant les déplacements tous modes vers Mont-Saint-Guibert

Il est intéressant de remarquer le rapport entre le nombre de personnes quittant la commune par rapport à ceux entrant. Globalement le même nombre de personne viennent (et restent au minimum 1h) à Mont-Saint-Guibert par rapport au nombre de personne qui en sortent. Les heures de pointes sont très marquées dans ce graphique et s'étend pratiquement jusque 21h.

## 2.6.5 Le trafic de transit

Dans le cadre du présent PCM, aucune enquête de Police ou comptage avec reconnaissance de plaques n'ont été réalisés afin de connaître précisément la part du trafic de transit dans la commune. Toutefois, l'utilisation des différentes données présentées précédemment et les comptages réalisés permettent de connaître les flux routiers et d'en extrapoler un ordre de grandeur du trafic de transit sur le territoire communal.

Pour rappel, le trafic de transit se définit comme le total des mouvements moins les mouvements d'intérêt local. Ces derniers étant les mouvements depuis, vers et internes à Mont Saint Guibert.

L'extrapolation de la part du trafic ne faisant que transiter dans la commune en heure de pointe du matin est estimée entre 40 et 55 % du trafic total. Les valeurs peuvent varier dans cette fourchette suivant les axes considérés.

Il s'agit d'un ordre de grandeur qui reste suffisant pour considérer que la question du trafic de transit avec toutes les nuisances liées doit être traitée dans le cadre du PCM.

## 2.6.6 Conclusion des comptages

L'ensemble des comptages réalisés au cours des dernières années montrent des heures de pointes du matin et du soir très marquées.

Les sections des voiries sont suffisantes pour accueillir la quantité de trafic, mais les carrefours sont en sursaturation. Il faut donc prioritairement analyser les carrefours et augmenter leur capacité si cela est possible et judicieux.

Ces volumes de trafics ne peuvent être uniquement originaire ou à destination de Mont-Saint-Guibert. Du trafic de transit parasite la mobilité des guibertins en heures de pointe. Des mesures doivent être prises pour le faire disparaître. Ces mesures doivent prendre en compte des nouvelles technologies (applications) comme Waze et Tomtom GO qui ne prennent pas en compte la hiérarchie des voiries et qui sont en pleine expansion.

## 2.6.7 Transport de marchandises

### 2.6.7.1 Livraisons

Au niveau des livraisons dans le centre, les aires de livraisons sont assez efficaces. La plupart des commerces en ville disposent d'emplacements de livraison accessible en voirie (dédiés ou non) ou de parking (SPAR par exemple).

La livraison est gratuite et doit être en cours (mouvement observé autour du véhicule), le stationnement de véhicules de livraison n'est normalement pas toléré dans le centre de la commune.

### 2.6.7.2 Charroi de poids-lourds et agricole

Des véhicules lourds transitent quotidiennement sur la N4 et la N25 à destination ou non des pôles localisés sur le territoire communal (commerce le long de la N4, Axis-Parc...). La faible vitesse des charrois agricoles entraîne régulièrement des accidents sur la N25. L'ensemble des communes de la province ont interdit le passage de véhicules excédant 10 tonnes sur leur territoire. Sans la N25, certains agriculteurs ne seraient plus en mesure de rejoindre leurs champs.

De plus, certains services GPS font transiter les poids-lourds par le centre-ville et des voiries non adaptées. Il manque aussi un balisage des itinéraires poids-lourds à Mont-Saint-Guibert.

Les spécificités des charrois agricoles doivent être pris en compte lors des réaménagements des espaces publics et des voiries. Ils sont certes contraignants de par leur taille et leur masse, mais ils font partie de l'activité économique de la région et également du caractère rural des lieux.



Figure 60 : Itinéraires pour transport exceptionnels

## 2.6.8 Projet routiers identifiés

### 2.6.8.1 Rond-point entre la N4, N25 et N25a



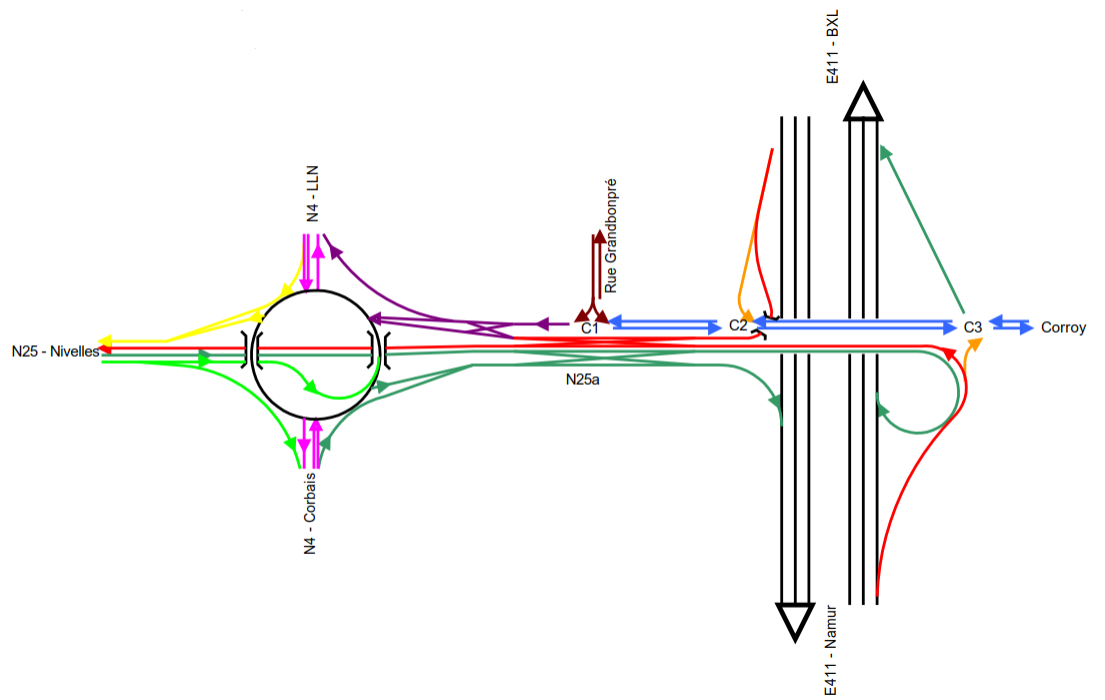
Figure 61: Liaison N25, N25a, N4 et E411. Source: Google maps.

Une réflexion est menée au sein de Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR) pour réaménager le rond-point et la N25a.

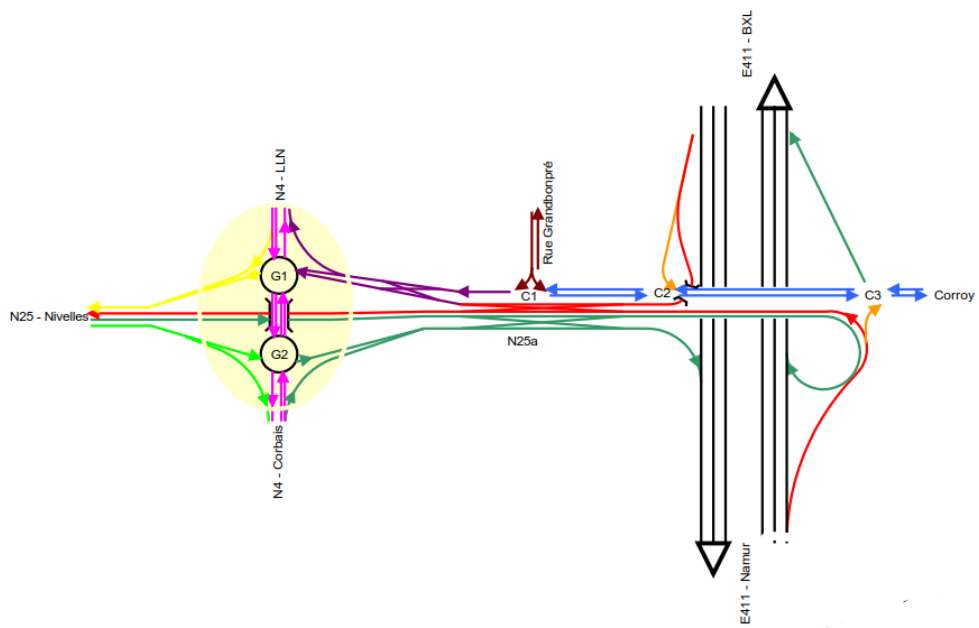
L'objectif est de séparer le flux de transit effectuant le trajet N25-E411 des flux en provenance et à destination de la N4, de la zone d'activité économique Fleming et de l'Axis-Parc.

Une évolution des idées et études a abouti à plusieurs propositions et variantes. Trois sont présentées ci-dessous, l'ensemble des propositions se trouvent dans l'annexe 1.

- Optimisation du giratoire dit de la planche à voile



- Proposition d'optimisation des giratoires (dédoublage du giratoire dit de la planche à voile).



- Proposition d'un carrefour à feux à l'indonésienne ou en diamant (Diverging Diamond Interchange)

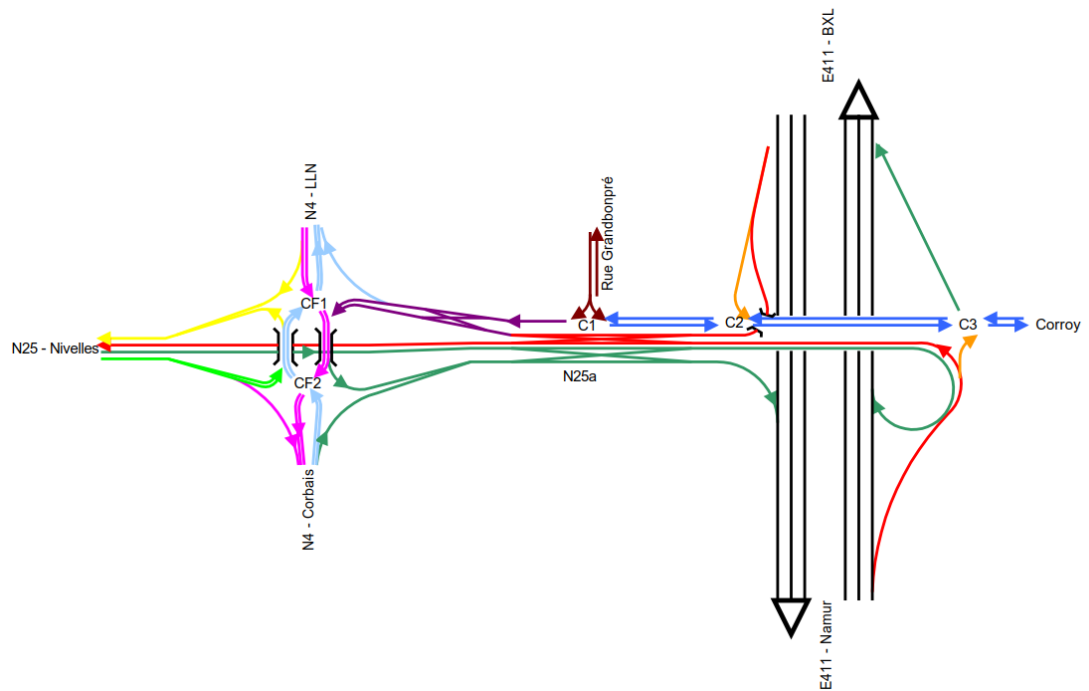


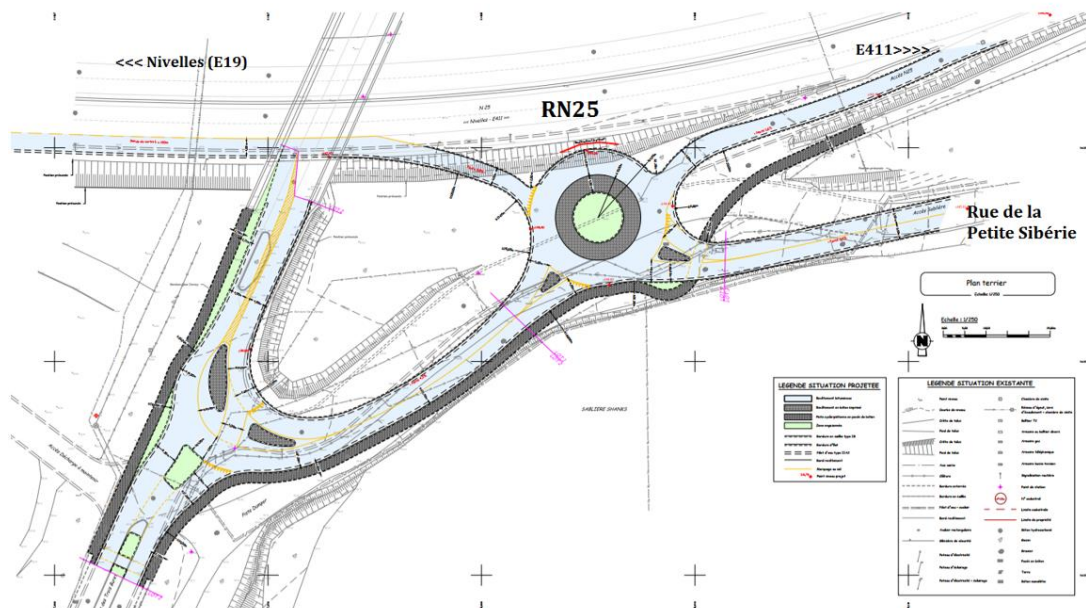
Figure 62 : Etude d'alternatives pour le carrefour N4, N25, N25a (source : SPW, Direction des Routes du Brabant Wallon)

Des solutions innovantes (en Région Wallonne) sont proposées, en effet, des infrastructures comme le carrefour en diamant ne sont pas fréquentes en Belgique, mais font leur preuve ailleurs dans le monde. Deuxièmement, bien que non visible sur ces schémas, l'intégration des transports en commun et la sécurisation des cyclistes et piétons font parties intégrantes de la réflexion et auront un impact important sur le choix de l'aménagement.

## 2.6.8.2 Sortie N25 – Trois Burettes

### 2.6.8.2.1 Description et image du projet

Ce projet a pour but de créer une sortie de la N25 vers la rue des Trois Burettes et l'Axis-Parc, mais également d'aménager l'actuelle voirie permettant d'emprunter la N25 depuis la rue des 3 Burettes. L'accès à la sablière et le carrefour avec la rue des Trois Burettes font également partie du périmètre du projet. Enfin, le projet prévoit également le réaménagement de la piste cyclable longeant la N25a.



### 2.6.8.2.2 Objectif recherché / effets attendus

L'objectif de ce projet est de créer un accès direct entre l'Axis-Parc et la N25 dans les deux sens. Cela aura pour effet de diminuer le trafic venant de Nivelles et empruntant la N238 ou allant jusqu'au rond-point au croisement de la N25, N4 et N25a pour rejoindre l'Axis-Parc ou Mont-Saint-Guibert.

L'aménagement d'un rond-point entre l'accès de la sablière, la montée sur la N25 et la rue menant à la rue des Trois Burettes permettra de sécuriser les différents usagers.

Une partie de la rue des Trois Burettes sera également réaménagée. Cet axe est actuellement traversé par le charroi de Shanks afin de relier leurs différents sites.

L'ensemble du projet permettra également de sécuriser le cheminement des cyclistes empruntant la piste cyclable longeant la N25a et désirant aller vers l'Axis-Parc ou vers Mont-Saint-Guibert. Ce projet permettra de faire la jonction entre le projet de piste cyclable rue des Trois Burettes et rue Fond Cattelain afin d'améliorer le cheminement entre Mont-Saint-Guibert, l'Axis-Parc et Louvain-la-Neuve.

### 2.6.8.2.3 Temporalité de réalisation

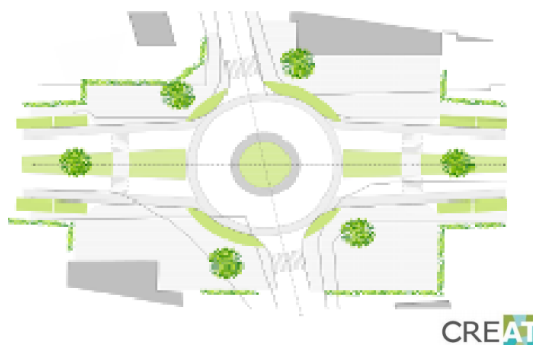
Les travaux de ce réaménagement pourraient commencer en 2018.

## 2.6.8.3 Carrefour Corbais -> rond-point

### 2.6.8.3.1 Description et image de la réflexion

Le CREAT (Centre d'études en aménagement du territoire – UCL) en 2014 a réalisé une réflexion sur la traversée de Corbais par la N4 (Complément d'étude prospective du village de Corbais). Il ne s'agit donc pas d'un projet en tant que tel, mais bien d'une réflexion, de pistes qui pourraient être envisagées pour améliorer la situation complexe de ce carrefour.

Les conclusions de cette étude préconisaient la transformation du carrefour entre la N4 et la rue de Corbais / rue Haute en un rond-point d'une bande de circulation. Ce type de rond-point est déjà d'actualité plus au sud, au croisement entre la N4 et la rue de Hautbiermont.

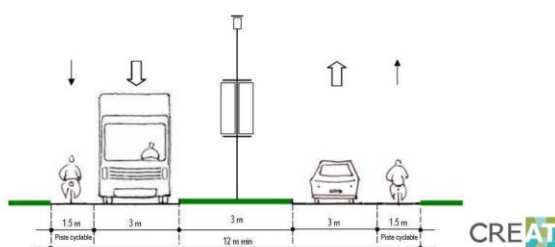


Une étude devrait également être menée pour comparer la situation d'un rond-point à un anneau de circulation et celle d'un giratoire renforcé de feux tricolores pour favoriser les insertions latérales en heures de pointe.

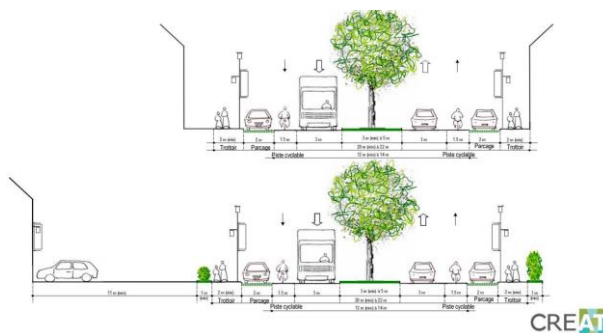
Le projet prévoit des pistes cyclables séparées le long de la N4. Dans la majorité des traversées piétonnes, le franchissement ne portera que sur une bande de circulation. Les images ci-dessous illustrent les ilots centraux qui permettent de créer des zones de repos pour les traversées. Seule la zone commerciale, avec son aménagement caractéristique imposera un franchissement de deux bandes de circulation.

Ils préconisent un réaménagement de la N4 pour que cette infrastructure réponde à ses enjeux de voirie régionale, de distribution et de desserte locale. Pour cela, ils proposent un séquençage en 4 tronçons : deux zones d'approches du village (zone ouverte), une zone de traversée d'agglomération et une zone de développement commercial.

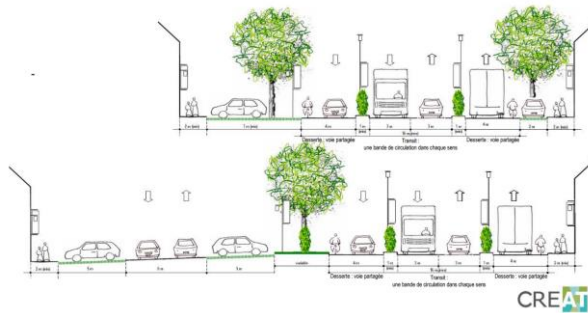
- Zones d'approches :



- Zone de traversée d'agglomération



- Zone commerciale



### 2.6.8.3.2 Objectif recherché / effets attendus

Ce projet de réaménagement a pour objectif d'améliorer l'accessibilité aux commerces, d'améliorer et de sécuriser les cheminements et traversées piétonnes et cyclistes tout en fluidifiant un maximum le trafic de transit important sur cet axe.

Remarquons que ce projet ne prend pas en compte le passage de bus au droit de ce carrefour. Les transports en commun devraient être pris en compte et mis en avant afin d'améliorer leur vitesse commerciale à ce point noir du réseau.

### 2.6.8.4 Réglage des feux N4/Rue Haute

La modernisation des feux situés au carrefour formé par la N4 et la rue Haute permettrait d'augmenter la capacité de ce carrefour. Les feux actuels ne font en effet pas partie de la dernière génération de feux. L'installation de cette nouvelle génération de feux permettrait par la même occasion d'instaurer la priorisation des bus à ce carrefour.

Les remontées de files dans la rue Haute entraînent un report de trafic de transit dans les rues de la Rose et Thomas. Ces rues n'ont pas vocation à accueillir un trafic de transit et ce flux occasionne des désagréments et situations dangereuses pour les riverains.

## 2.6.9 Dysfonctionnements du réseau routier

Voir carte 31 « *dysfonctionnements du réseau routier* »

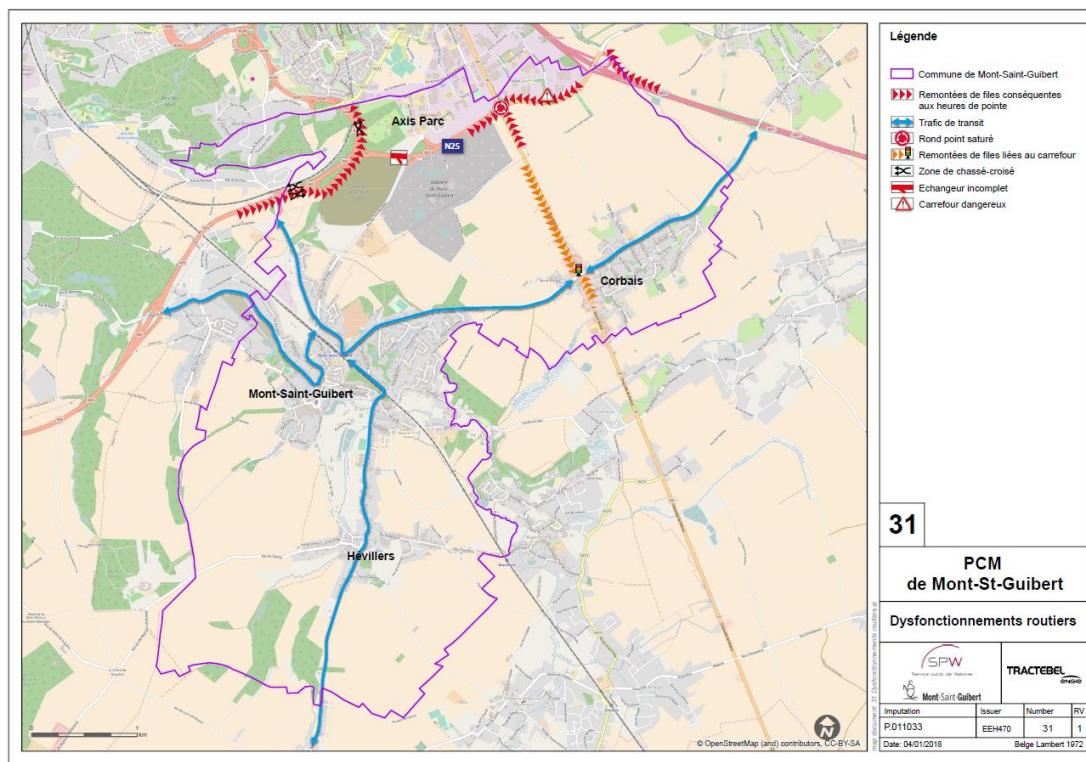


Figure 63: Dysfonctionnement du réseau routier

Comme cela a été démontré par les comptages dans les chapitres précédents, la N25 et la N4 sont en saturation. Aux heures de pointe, on constate la quasi-totale saturation du rondpoint N4-N25-N25a et ce sur 3 branches en entrée (depuis la N25, depuis la N4 Sud et depuis la E411). Ce giratoire concentre effectivement les flux sortants à destination de l'autoroute mais doit également absorber les flux à destination de l'Axis-Parc et du Parc Scientifique. Enfin, le trafic de transit (notamment logistique) rend la situation encore plus critique.

Cette situation incite des automobilistes à court-circuiter ce rond-point via le centre-bourg de Mont-Saint-Guibert. De par leur nombre et leur vitesse, ces usagers ne respectent pas le caractère résidentiel ou les zones scolaires des itinéraires qu'ils empruntent. Ils sont donc en partie responsables de la saturation en heure de pointe du cœur de Mont-Saint-Guibert. Cette situation est probablement aggravée depuis quelques temps par l'utilisation quotidienne d'application qui recalculent en permanence l'itinéraire. Ces applications ne tiennent pas compte de la hiérarchisation des voiries.

A proximité et aux horaires des écoles, le nombre de véhicules en manœuvre plus le nombre important de personnes traversant la chaussée rendent ces zones très problématiques (rue des écoles, rue des Tilleuls et rue des Hayeffes).

On note enfin des remontées de file importante sur la N4 au droit du carrefour avec la rue de Corbais. Ces remontées de file dans les 2 sens s'expliquent à la fois par la saturation du carrefour à feux en tant que tel mais également en raison de la circulation le long de la N4 et des accès aux nombreux commerces qui rendent la circulation saccadée et non fluide. Des remontées de files ont également lieu dans la rue Haute et dans la rue de Corbais. Certains automobilistes empruntent donc la rue de la Rose et la rue Thomas pour rejoindre la N4. Le passage du bus 34, un trafic de transit et des rues de faible largeur sans trottoir en font des axes dangereux pour l'ensemble des usagers de l'espace public.

Les enjeux et pistes à travailler concernant le réseau routier :

Trafic de transit :

- Améliorer la capacité du réseau majeure existant (N25, N4, N25a)
- Dissuader le trafic de transit via la mise en place de boucle, de sens interdits etc.
- Prendre en compte les nouvelles technologies type Waze ou Tomtom Go dans les différentes réflexions.

Zones scolaires :

- Organiser les zones de dépose-minutes à proximité des écoles afin de fluidifier le trafic à ces endroits tout en respectant le caractère scolaire de ces zones, en facilitant et sécurisant les traversées piétonnes et parcours cyclistes.

Corbais - N4 :

- Moderniser les feux au carrefour de la N4 et prévoir une étude d'optimisation de ces feux, voire l'installation de la nouvelle génération de feux.
- Organiser et signaler les manœuvres et le stationnement sur le N4 afin qu'ils puissent se faire en conservant la fluidité du trafic.

Vitesses trop élevées :

- La majorité des axes pénétrants dans l'agglomération subissent un trafic en vitesse excessive. Des aménagements doivent être prévus, mais ne peuvent se faire au détriment des autres usagers. Ces aménagements doivent être harmonisés à l'échelle de la commune afin d'habituer les usagers.

## 2.7 Analyse du stationnement

### 2.7.1 Stationnement en voirie

Le stationnement est gratuit dans les centres villageois qui ont principalement un caractère résidentiel. Il est toutefois soumis en voirie au respect des zones réservées et signalées par un marquage au sol ou une signalétique adaptée.

Des emplacements disposés en alternance sont dessinés en voirie dans toutes les rues principales de la commune. Des emplacements sont donc disponibles pour les habitations ne disposant ni d'un garage ni d'une voie carrossable permettant de stationner un véhicule hors de l'espace public.

Des emplacements PMR et de livraison sont présents et organisent la durée autorisée et le type de véhicule pouvant se stationner. En face de la gare, une zone bleue est également

présente (disque obligatoire, durée limitée à 2h entre 9h et 18h les jours ouvrables) ainsi qu'un emplacement pour taxi.



*Figure 64: Emplacement de taxi située rue de la Station*

En dehors de répondre au seul besoin en matière de stationnement, les emplacements de situés en voirie servent également à ralentir le trafic.



Figure 65: Grand'Place



Figure 66: Rue A. Lannoye



Figure 67: Rue des Vignes

A proximité de la gare, le stationnement se fait principalement en voirie ou sur le parking à proximité de la friterie. Ce stationnement est gratuit et ces emplacements servent à des usagers de la SNCB originaire de Mont-Saint-Guibert ou non. Il s'agit en effet d'emplacements gratuits situés à moins de 45 minutes en train de Bruxelles. Le parking de la gare d'Ottignies-Louvain-la-Neuve est lui payant et une file d'attente pour obtenir une place est d'application. A l'exception des emplacements situés en face de la gare (zone bleue), il n'y a pas d'organisation de ces emplacements. Un aménagement permettrait

d'augmenter la capacité à cet endroit. Ceci dit, une augmentation de cette capacité augmenterait le trafic automobile à destination du centre-bourg de Mont-Saint-Guibert.

## 2.7.2 Stationnement hors voirie

Voir carte 31 « stationnement hors-voirie »

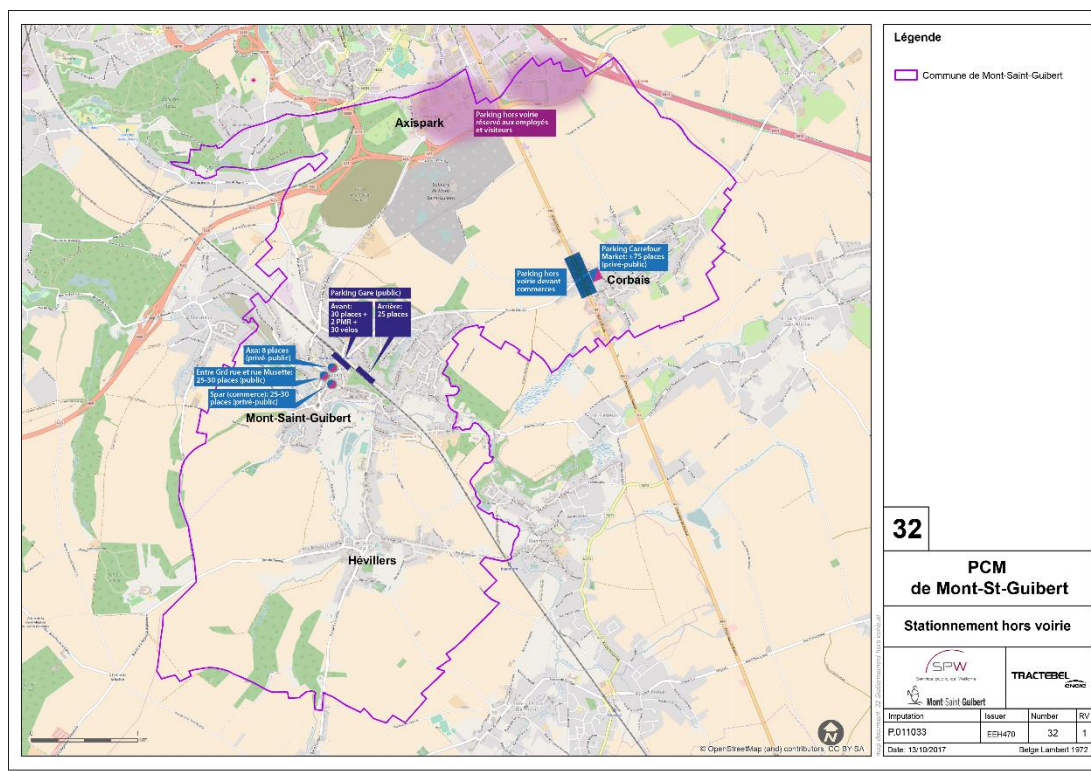


Figure 68 : Principaux parkings hors voirie sur le territoire de Mont-Saint-Guibert

La carte montre les principaux parkings hors voirie sur le territoire de la commune de Mont-Saint-Guibert.

Des parkings publics hors voirie sont présents en nombre dans le centre-bourg : rue de la station (parking près de la friagerie), rue Saint Jean, rue de la Poste, Grand'Rue # rue del Gatte. Mise à part ce dernier, les autres parkings publics hors voirie ne sont pas aménagés à 100% de leur capacité.

Les parkings hors voirie rue Musette, Grand'Rue sont réservés aux clients du supermarché durant leur heures d'ouverture, mais ne sont pas fermés en dehors de ces heures. Ces emplacements peuvent donc être utilisés entre 20h et 8h30 la semaine et entre 13h et 8h30 la nuit du dimanche au lundi.

Au niveau de la N4, les emplacements de stationnement sont importants pour les commerces qui désirent capter des clients parmi le trafic important qui emprunte cet axe. Ces emplacements sont mal organisés et gênent la fluidité du trafic à cet endroit. Une solution devrait être trouvée sans diminuer l'accessibilité de ces emplacements et en permettant une fluidité optimale. Cette solution permettrait également de sécuriser ce tronçon et les accès aux parkings des commerces.

## 2.7.3 Parkings de covoiturage

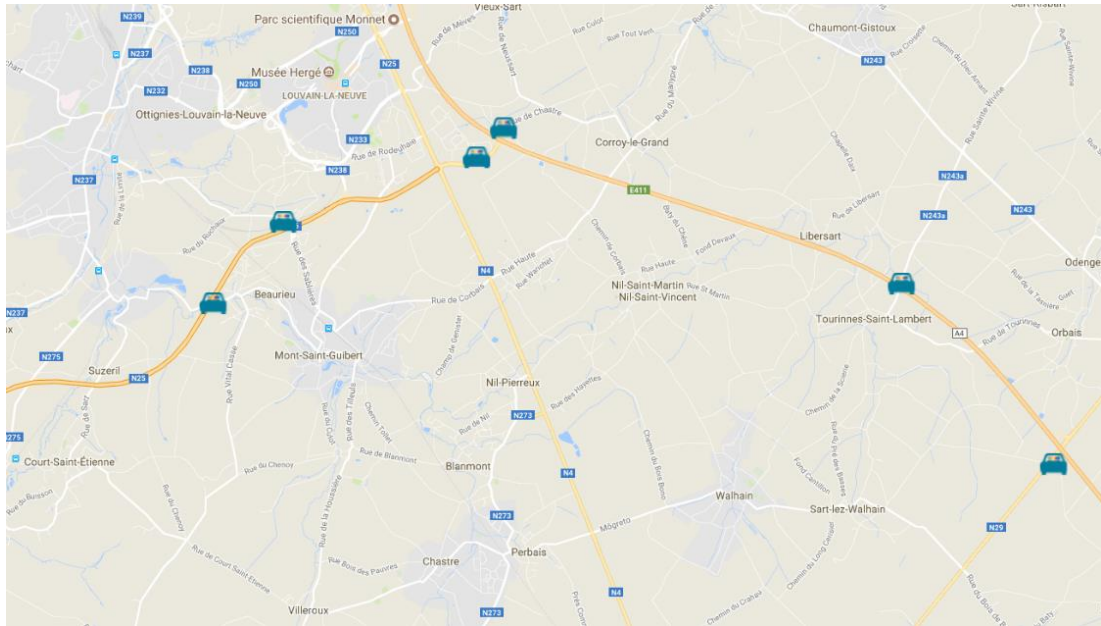


Figure 69: Parkings de covoiturage localisés à proximité de Mont-Saint-Guibert (source [covoituragebw.be](http://covoituragebw.be))

Deux parkings de covoitages sont présents sur le territoire de la commune. Les noms des parkings ci-dessous sont ceux extraits du site [covoituragebw.be](http://covoituragebw.be). Le parking « Corroy-le-Grand/E411/N25a » dispose de 133 places en voirie (accessibilité dangereuse). Le parking « Chemin du Nil – E411 » dispose lui de 5 places et est situé à proximité directe de la E411.

Deux parkings sont présents à proximité directe 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.

Enfin les derniers parkings de covoiturage sur la carte ci dessus sont situés le long de la E411 en direction de Namur. Le parking « Walhain E411 » offre 20 places aménagées et le parking « Thorembais-Saint-Trond E411 » offre un total de 127 places.



*Figure 70: Chaumont-Gistoux : parking de covoiturage Chemin du Nil – E411 (5pl) (photo prise un samedi)*



*Figure 71: Parking de covoiturage Corroy-le-Grand/E411/N25a (133pl) (photo prise un samedi)*

## 2.7.4 Dysfonctionnement en matière de stationnement

Voir carte 32 « Dysfonctionnements en matière de stationnement »

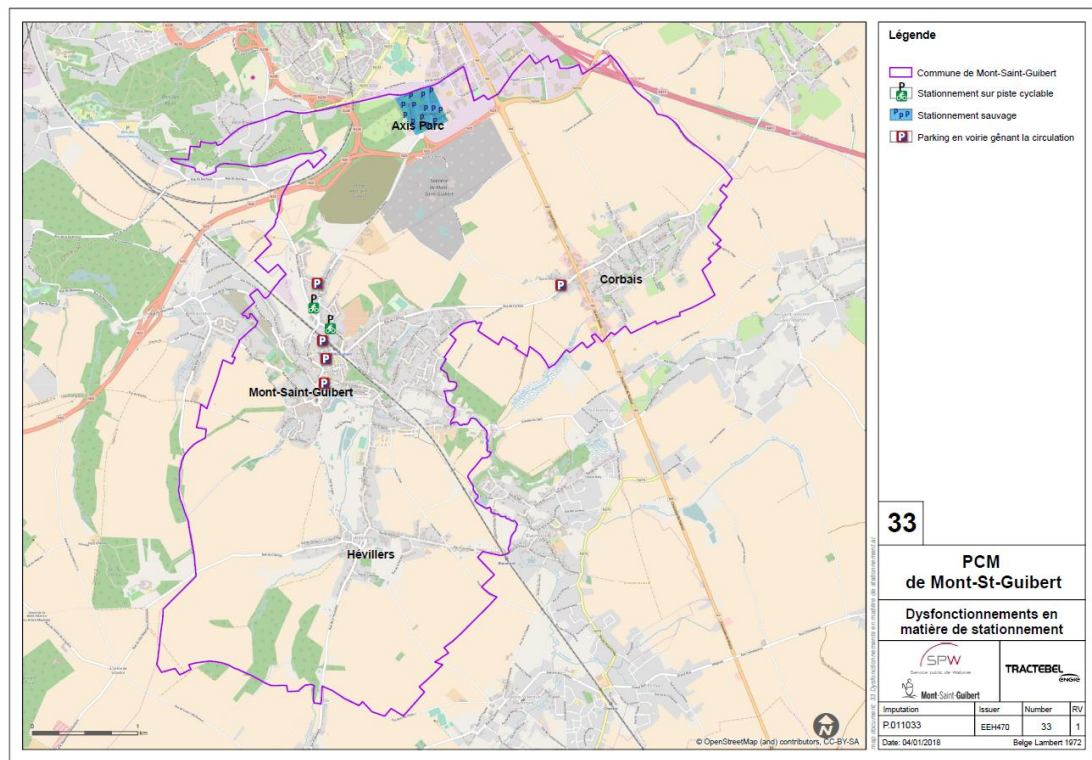


Figure 72 : Dysfonctionnements en matière de stationnement à Mont-Saint-Guibert

Cette carte localise les problèmes relevés en matière de stationnement sur le territoire communal. Trois types de zones sortent de cette analyse : l'Axis-Parc, les gares et les abords des écoles.

Au sein de l'Axis-Parc, la problématique est le manque d'emplacement. La majorité des entreprises disposent 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.





A proximité des gares de Mont-Saint-Guibert l'offre en stationnement est limitée, mais tant à la gare au centre-bourg qu'à la gare de Blanmont, l'organisation n'est pas optimum. Le problème est identique pour le parking « sauvage » situé rue Saint Jean. Optimiser l'espace disponible en organisant le stationnement permettrait d'augmenter la capacité de ces deux zones stratégiques pour ces usagers de la SNCB.

Enfin, à proximité des écoles l'organisation spécifique que demande des abords d'écoles n'est pas mise en place. Bien qu'une nouvelle zone « dépose-minute » située rue A. Lannoye ait été mise en service récemment, elle ne remplit pas son rôle premier à l'heure actuelle. Elle est en effet utilisée par les ouvriers des Jardins de l'Orne. Des moyens devraient être mis en place afin d'assurer la bonne gestion de ces emplacements. L'école « Le Bon Départ » ne dispose pas de telles infrastructures. La largeur de la voirie permet cependant de l'envisager lors de son réaménagement.

Ponctuellement, des stationnements en infraction rendent des cheminements cyclistes et piétons dangereux (rue de Saint Jean ou rue des 3 Burettes entre la place de la Dodaine et la rue Capitaine Aviateur Paul) ou causent d'importants embarras de circulation en heure de pointe (Grand'Rue). Une campagne de sensibilisation suivie de contrôles permettrait d'améliorer la situation existante.

Les enjeux et pistes à travailler en matière de stationnement qui permettront à la fois de :

- Organiser les emplacements près des gares sans pour autant augmenter de manière démesurée le trafic de transit.
- Organiser le stationnement aux abords des écoles afin de fluidifier le trafic automobile tout en sécurisant les piétons.
- Conserver du stationnement proche des commerces du centre
- Equilibrer le partage de l'espace public afin d'aménager des infrastructures cyclistes et piétonnes sécurisées et de qualité (faire en sorte d'interdire que des voitures en stationnement ne soient décalées sur le trottoir pour éviter des accrochages sur la voirie par exemple)
- Améliorer la qualité des cheminements piétons et PMR pour mieux desservir les parkings hors voirie du centre-bourg
- Tenir compte du passage de convois agricoles dans le centre-bourg.
- Organiser et augmenter la capacité des parkings de co-voiturages aux endroits clés du territoire communal (échangeur E411, N25, etc).
- Rendre accessibles les parkings de co-voiturage à l'ensemble des modes de déplacements. (piétons, cyclistes, utilisateurs des transports en commun.)

## 2.8 Analyse de la sécurité routière

- Evolution du nombre d'accident

		2009			2010			2011			2012		
		Agglo	Hors agglo	Non disponible	Agglo	Hors agglo	Non disponible	Agglo	Hors agglo	Non disponible	Agglo	Hors agglo	Non disponible
Mont-Saint-Guibert	Nombre d'accidents	14	20		13	23		11	23		8	14	7
	Nbr d'acc avec blessés légers	14	20		13	17		11	22		8	13	5
	Nbr d'acc avec blessés graves	0	0		0	3		0	1		0	1	1
	Nbr d'acc avec tués 30 jours	0	0		0	3		0	0		0	0	0
Province de Brabant wallon	Nombre d'accidents	776	554	3	748	579	3	735	547	1	625	463	166
	Nbr d'acc avec blessés légers	723	471	0	697	507	0	676	474	0	581	407	140
	Nbr d'acc avec blessés graves	45	64	0	42	52	0	49	56	0	36	34	14
	Nbr d'acc avec tués 30 jours	8	19	3	9	19	3	10	17	1	7	22	3
Belgique	Nombre d'accidents	27435	20319	44	26006	19877	34	27827	20095	23	24167	16812	3255
	Nbr d'acc avec blessés légers	24793	16323	0	23627	16280	1	25241	16474	6	21860	14115	2830
	Nbr d'acc avec blessés graves	2394	3404	0	2144	3079	0	2316	3109	1	2102	2289	318
	Nbr d'acc avec tués 30 jours	248	592	44	235	519	33	270	513	16	206	408	106

		2013			2014			2015			2016		
		Agglo	Hors agglo	Non disponible	Agglo	Hors agglo	Non disponible	Agglo	Hors agglo	Non disponible	Agglo	Hors agglo	Non disponible
Mont-Saint-Guibert	Nombre d'accidents	4	14	6	4	8	21	3	13	11	12	15	3
	Nbr d'acc avec blessés légers	4	14	4	4	8	17	3	12	10	12	11	3
	Nbr d'acc avec blessés graves	0	0	1	0	0	2	0	1	0	0	3	0
	Nbr d'acc avec tués 30 jours	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0
Province de Brabant wallon	Nombre d'accidents	523	407	245	450	343	375	569	372	196	536	411	114
	Nbr d'acc avec blessés légers	475	359	226	419	303	349	524	337	185	497	364	109
	Nbr d'acc avec blessés graves	43	40	17	23	29	20	40	24	7	31	33	3
	Nbr d'acc avec tués 30 jours	6	8	2	8	11	6	5	11	4	8	14	2
Belgique	Nombre d'accidents	21286	15217	4776	16034	11401	14046	20959	14850	4494	21211	14826	4059
	Nbr d'acc avec blessés légers	19229	12813	4187	14465	9575	12732	19001	12635	4186	19397	12686	3765
	Nbr d'acc avec blessés graves	1885	2007	482	1389	1487	1148	1740	1782	262	1645	1753	253
	Nbr d'acc avec tués 30 jours	172	397	107	180	339	166	218	433	36	169	387	41

Figure 73: Evolution du nombre d'accident à Mont-Saint-Guibert, dans le Brabant Wallon et en Belgique. (Source: <https://bestat.economie.fgov.be>)

Comme le montre les tableaux ci-dessus issus des statistiques fédérales disponibles, le nombre d'accident en agglomération à Mont-Saint-Guibert a diminué entre 2009 et 2015. L'année 2016 a été marquée par un grand nombre d'accident en agglomération. Le constat est similaire pour les accidents localisés hors agglomération. Notons que les accidents dont l'information concernant la localisation n'est pas disponible est très variable et existent uniquement depuis 2012.

- Caractéristiques des accidents en 2016 à Mont-Saint-Guibert.

Date	Heure	Jour de la semaine	Localisation	Description	Commentaire sur la luminosité
02 January 2016	19	Samedi	En agglomération	Par le côté	Nuit, éclairage public allumé
08 January 2016	20	Vendredi	Non disponible	Par le côté	Non disponible
26 January 2016	15	Mardi	Hors agglomération	Contre un obstacle hors de la chaussée	Plein jour
17 February 2016	16	Mercredi	En agglomération	Par le côté	Plein jour
04 March 2016	14	Vendredi	Hors agglomération	Contre un obstacle hors de la chaussée	Plein jour
06 March 2016	4	Dimanche	En agglomération	Contre un obstacle hors de la chaussée	Nuit, éclairage public allumé
24 March 2016	19	Jeudi	Hors agglomération	Par l'arrière (ou en parallèle)	Plein jour
09 April 2016	1	Samedi	En agglomération	Par le côté	Nuit, éclairage public allumé
11 April 2016	9	Lundi	En agglomération	Un seul usager, pas d'obstacle	Plein jour
25 April 2016	8	Lundi	Hors agglomération	Non disponible	Plein jour
21 May 2016	16	Samedi	Hors agglomération	Non disponible	Plein jour
05 June 2016	18	Dimanche	En agglomération	Avec un piéton	Plein jour
06 June 2016	12	Lundi	Hors agglomération	Par l'arrière (ou en parallèle)	Plein jour
31 July 2016	21	Dimanche	Hors agglomération	Un seul usager, pas d'obstacle	Aube, crépuscule
22 August 2016	18	Lundi	Non disponible	Par l'arrière (ou en parallèle)	Non disponible
24 August 2016	15	Mercredi	Hors agglomération	Contre un obstacle hors de la chaussée	Plein jour
29 August 2016	7	Lundi	Hors agglomération	Un seul usager, pas d'obstacle	Plein jour
30 August 2016	18	Mardi	En agglomération	Collision frontale (ou en croisement)	Plein jour
23 September 2016	9	Vendredi	Non disponible	Avec un piéton	Non disponible
06 October 2016	9	Jeudi	En agglomération	Par l'arrière (ou en parallèle)	Plein jour
10 October 2016	15	Lundi	En agglomération	Contre un obstacle hors de la chaussée	Plein jour
11 October 2016	7	Mardi	En agglomération	Avec un piéton	Aube, crépuscule
12 October 2016	20	Mercredi	Hors agglomération	Par l'arrière (ou en parallèle)	Nuit, éclairage public allumé
21 October 2016	16	Vendredi	Hors agglomération	Collision en chaine (entre 4 conducteurs ou plus)	Plein jour
22 October 2016	19	Samedi	Hors agglomération	Par l'arrière (ou en parallèle)	Plein jour
03 November 2016	17	Jeudi	En agglomération	Contre un obstacle hors de la chaussée	Plein jour
05 November 2016	18	Samedi	Hors agglomération	Par l'arrière (ou en parallèle)	Nuit, éclairage public allumé
16 November 2016	22	Mercredi	Hors agglomération	Contre un obstacle hors de la chaussée	Nuit, éclairage public allumé
08 December 2016	8	Jeudi	En agglomération	Avec un piéton	Aube, crépuscule
11 December 2016	12	Dimanche	Hors agglomération	Un seul usager, pas d'obstacle	Plein jour

Figure 74: Description des accidents à Mont-Saint-Guibert en 2016

	Répartition des accidents au cours de la semaine
<b>Samedi</b>	17%
<b>Dimanche</b>	13%
<b>Lundi</b>	20%
<b>Mardi</b>	10%
<b>Mercredi</b>	13%
<b>Jeudi</b>	13%
<b>vendredi</b>	13%

Figure 75: répartition des accidents par jour en 2016 à Mont-Saint-Guibert

Le tableau ci-dessous montre que la majorité des accidents en 2016 ont eu lieu des lundis et des samedis.

	Répartition des accidents en fonction de la luminosité
Nuit, éclairage public allumé	20%
Aube, crépuscule	10%
Plein jour	60%
Non disponible	10%

Figure 76: Répartition des accidents en fonction de la luminosité en 2016 à Mont-Saint-Guibert

Ce tableau montre que plus de la moitié des accidents ayant eu lieu en 2016 à Mont-Saint-Guibert se sont passés en plein jours. La luminosité ne peut donc pas être désignée responsable des accidents sur le territoire communal en 2016.

## 2.9 Analyse de la mobilité scolaire

### 2.9.1 Ecoles et élèves

*Voir carte n°5 « Densité de population suivant un enseignement »*

Mont-Saint-Guibert accueille 3 établissements scolaires sur son territoire : L'institut Notre-Dame des Hayeffes, le Collège Saint-Etienne, site des Hayeffes et l'école « Le Bon Départ ».

D'autres écoles sont également présentes sur les communes limitrophes.

#### 2.9.1.1 Nombre d'élèves

- Site de Notre Dame des Hayeffes : 700 élèves suivent un enseignement maternel et primaire
- Ecole le Bon Départ (Ecole fondamentale autonome de la Communauté française, EFCF) : 23 élèves en maternelles et 60 élèves en primaires.
- Collège Saint Etienne : données non communiquées

*Voir en meilleure résolution dans l'atlas : Carte n°5 « Densité de population suivant un enseignement »*

#### 2.9.1.2 Origines géographiques des élèves

Selon les données de l'établissement de Notre-Dame des Hayeffes, près de 70% des élèves viennent de la commune, 10% de Court-Saint-Etienne et Beaurieux, 5% de Chastre et près de 15% viennent d'autres communes.

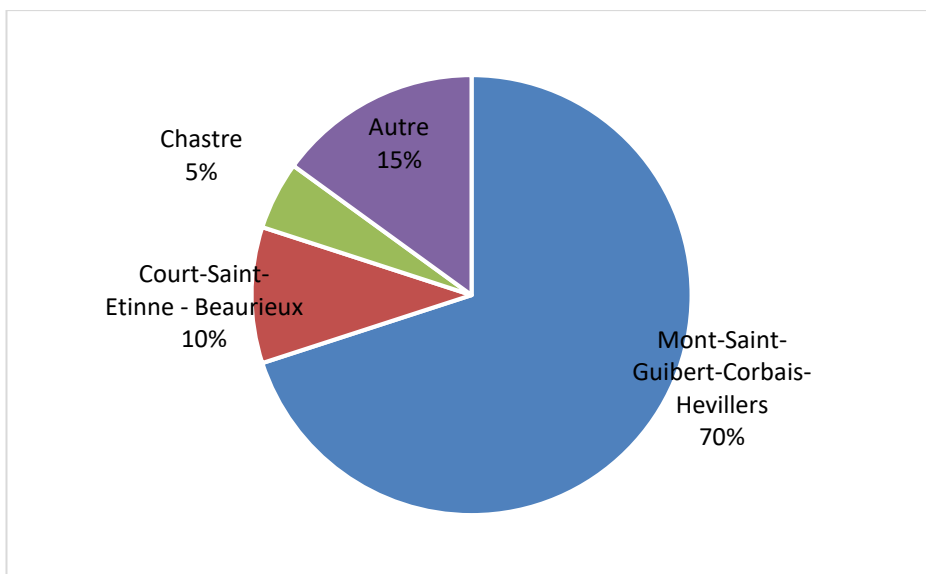


Figure 77: Pourcentage des communes d'origine des écoliers se rendant vers Notre Dame des Hayeffes

L'école « Le Bon Départ » compte peu d'élèves (moins de 85) et ceux-ci viennent principalement de Mont-Saint-Guibert.

### 2.9.1.3 Répartition modale des élèves

Les parts modales des élèves de l'institut Notre-Dame des Hayeffes sont réparties comme le montre le graphique suivant. Il eut été intéressant de disposer des données permettant de séparer les écoliers se rendant à pied à l'école de ceux utilisant le vélo, mais ces données n'ont pas été communiquées.

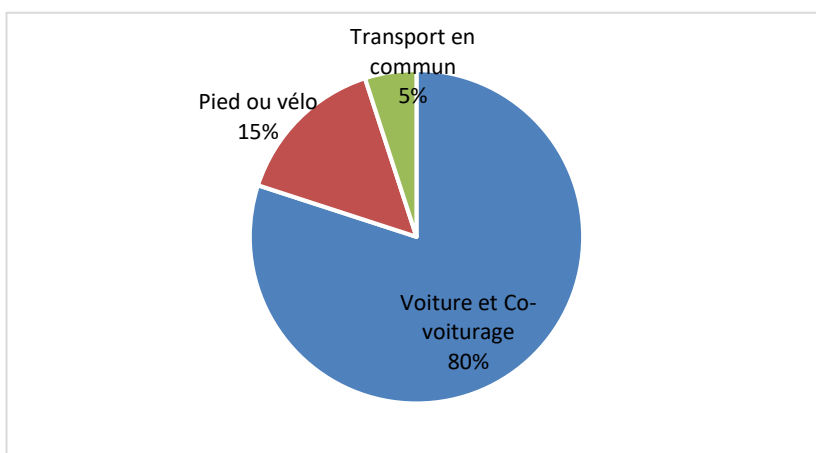


Figure 78: Part modale des élèves de l'école Notre-Dame des Hayeffes

## 2.9.2 Infrastructures liées aux établissements scolaires

Notons que la qualité des parcours a été analysée dans le chapitre concernant les modes actifs au point 2.4.1.1.3

- Possibilité de dépose minute, stationnement  
Le site des Hayeffes dispose d'un dépose minute situé rue A. Lannoye particulièrement intéressant, celui-ci permet d'accéder de manière sécurisée (parcours sans autre véhicule) à l'école depuis cette rue. Il fait partie de l'axe piéton Rue des Hayeffes – Gare décrit plus haut. Il est actuellement utilisé par les ouvriers du site Les Jardins de l'Orne et son entretien n'est pas assuré (feuilles et boue).
- Conflits entre stationnement/dépose, circulation routière et piétonne/cycliste  
L'école « Le Bon Départ » située rue des Ecoles ne dispose pas de parking hors voirie et des conflits existent entre les parents qui déposent leurs enfants et l'arrêt de bus présent face à l'école. Cela se voit entre autres par des signes interdiction de stationner peints à plusieurs endroits. Une solution doit être trouvée pour mieux sécuriser l'accès des écoliers sans pour autant entrer en conflit avec la TEC.

### 2.9.3 Analyse de la mobilité scolaire

Concernant l'Institut Notre-Dame des Hayeffe, il est intéressant de noter que bien que 70% sont originaires de la commune de Mont-Saint-Guibert, (Corbais et Héவில்ers inclus), près de 80% d'entre eux viennent malgré tout en voiture ou en co-voiturage. Seuls 15% viennent à pied ou en vélo.

Lors de la semaine de sensibilisation « Emile, le Serpent Mobile », organisée une ou deux fois par an. Les parts modales des 500 élèves du primaire changent et près de 50% des écoliers viennent à pied, en vélo en covoiturage ou depuis des parkings de délestages (hors zones de parking de l'école). Ces changements ne perdurent pas et s'estompent chaque fois dans les semaines qui suivent celle de sensibilisation.

Des actions sont prévues telle que la mise en place d'un « pédibus », organisant le ramassage scolaire à pied.

L'école attend également la mise en place d'infrastructures permettant de sécuriser les parcours piétons comme la coulée verte.

La sécurité est le frein majeur à l'augmentation de la part modale des piétons et cyclistes. De meilleures infrastructures (pistes cyclables, un meilleur entretien, des parkings) permettraient d'augmenter cette part modale et ainsi diminuer l'impact du rythme scolaire sur la mobilité locale.

## 2.9.4 Conclusions

Les écoles de Mont-Saint-Guibert sont principalement fréquentées par des guibertins, or dans les parts modales, la voiture reste largement majoritaire.

Les aménagements aux abords des écoles (dépose-minutes, traversées, trottoirs, zones 30, etc) doivent être développés, mis en évidence, voire contrôlés. Cela aura plusieurs impacts :

- Fluidifier (sans augmenter la vitesse) le trafic aux heures de pointes
- Sécuriser les abords des écoles
- Inciter les modes actifs

Il serait également intéressant au niveau communal de collecter annuellement des données concernant les parts modales des élèves (y compris les crèches). Ceci permettrait de disposer d'un diagnostic complet, mais surtout de pouvoir mesurer l'impact de nouvelles mesures mises en place

## 2.10 Analyser des alternatives aux véhicules individuels sur le territoire communal

### 2.10.1 Covoiturage

Les parkings de covoiturage ont déjà été analysés au chapitre 2.7.3 Parkings de covoiturage. Ce mode de transport est amené à se développer sous l'impulsion du projet de mise en service d'une voie de circulation réservée aux covoitureurs sur le E411 en direction de Bruxelles. Cette annonce a été faite par le ministre de la mobilité en décembre 2017.

Ces parkings actuellement en voirie le long des principaux axes de circulation (N25a notamment) doivent se développer et être aménagé de manière à accueillir des parkings vélos ou des arrêts de bus. Ceci dans le but de diminuer le trafic dans le centre-bourg mais également sur les grands axes permettant de rejoindre ces parkings.

### 2.10.2 Taxis

Une société de taxi est présente sur le territoire communal ainsi qu'un emplacement situé face à la gare de Mont-Saint-Guibert.

### 2.10.3 Voitures partagées Guiberto

Via l'asbl Autopia, une voiture partagée est en service depuis 2014 entre particuliers de plusieurs familles. La commune lui a d'ailleurs réservé un emplacement rue du Riquau.

Cette initiative privée montre que ce système fonctionne entre particuliers. Les nouveaux développements immobiliers devraient insérer dans leurs parkings des emplacements pour véhicules partagés.

Ce genre d'initiative permettent de diminuer le trafic de la commune en organisant et rationalisant ses déplacements, de diminuer l'emprise au sol des véhicules en stationnement tout en diminuant les coûts par rapport à un véhicules individuels.

## 2.10.4 Navettes d'entreprises

Il n'existe pas à notre connaissance de navette d'entreprise mise en place par l'Axis-Parc ou une entreprise particulière. Il serait intéressant d'analyser le potentiel de telle navette à partir de gares proches, ou à partir de parking de covoiturage de Nivelles ou Gembloux par exemple.

A titre d'exemple, entre Bruxelles et Anvers, une navette de bus-bureau circule et permet aux usagers de travailler. Ce bus-bureau est équipé de wifi, café et tablette de travail. Les entreprises participantes permettent à leurs employés de compter le temps de trajet comme du temps de travail. Il s'agit donc d'un réel gain de temps pour les employés.



Om half acht 's ochtends vertrekken en om kwart over vier terugkeren. De uren op de bus gelden als werktijd: u hoort de werknemers niet klagen.

Figure 79: De File? Die merk ik niet eens op. (source: De Standaard, janvier 2018)

### 3. DIAGNOSTIC APPROFONDI

Cette section de l'étude se proposera d'approfondir certains enjeux spécifiques à la pratique de la mobilité à, vers et depuis Mont-Saint-Guibert.

L'analyse de ces enjeux spécifiques à la commune permettra d'identifier en phases 2 et 3, des objectifs puis des actions adaptées, à même d'apporter des solutions aux problèmes qui auront éventuellement été soulevés.

Les enjeux proposés sont les suivants :

- Intégrer les nouveaux projets dans la mobilité locale ;
- Repenser le partage de l'espace public ;
- Améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ;
- Améliorer les liaisons entre le pôle urbain de Mont-Saint-Guibert et les villages ;
- Améliorer l'accès multimodal au pôle de l'Axis-Parc ;

## 3.1 Intégrer les nouveaux projets dans la mobilité locale

Plusieurs projets, 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. Une analyse approfondie des impacts de ces projets sur la mobilité locale ainsi que des propositions d'organisation des flux tous modes seront réalisés en phase 2 du présent PCM.

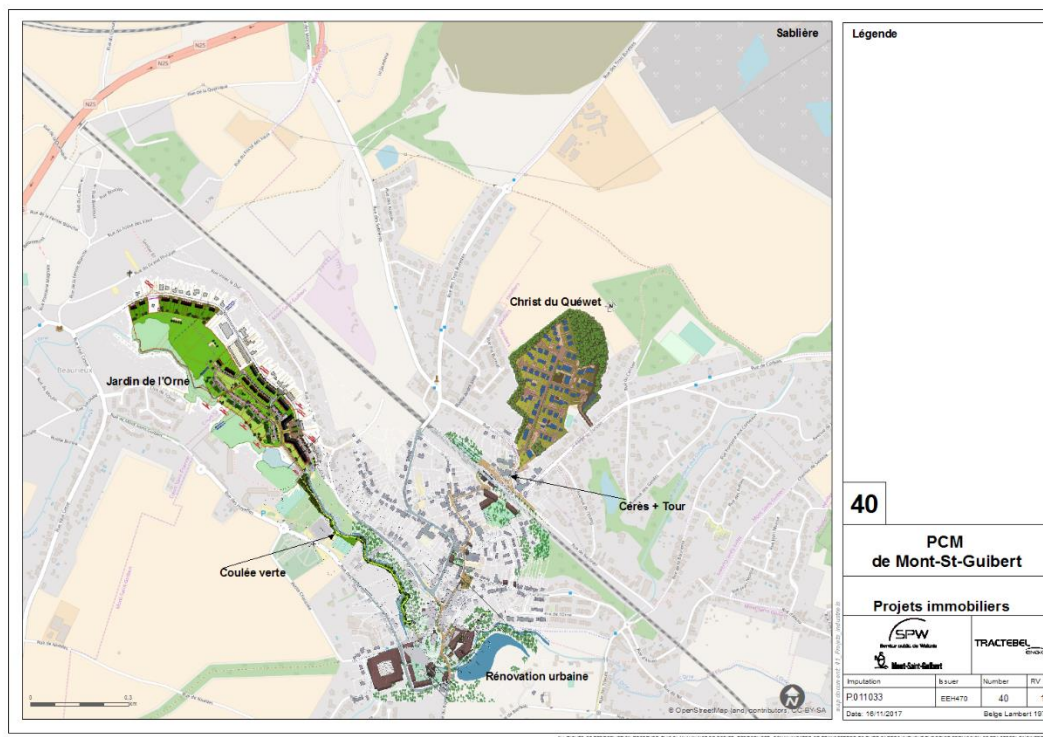


Figure 80: Projets immobiliers de Mont-Saint-guibert

### 3.1.1 Le projet de rénovation urbaine ;

Afin de résumer le projet de rénovation urbaine (PRU), il a été divisé en 3 pôles de projet : le plateau de la gare, le bourg (à proximité du Spar/ Grand'Rue / Grand'Place) et le quartier de la brasserie. Seule la mobilité de ce projet sera analysée dans ce chapitre.

#### 3.1.1.1 Plateau de la gare

Ce projet prévoit entre-autre 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). Il prévoit également l'aménagement d'un espace public de qualité sur le plateau de la gare, ce qui le rendra accessible à tous.



Malgré la présence de nouveaux logements, le plateau de la gare restera le pôle multimodale de Mont-Saint-Guibert. Un parking de transit y est prévu au nord de la gare. Le plateau de la gare concentrera les différents axes de mobilité douce déployés vers le centre et les communes proches. Le tunnel sous les voies sera réaménagé pour améliorer la qualité des cheminements piétons, mais également pour ajouter une piste cyclable bidirectionnelle séparée.

Les objectifs de ce réaménagement sont principalement d'améliorer la qualité de l'espace public et des alternatives à la voiture via la suppression d'emplacements de stationnement, sécurisation, amélioration des infrastructures pour la mobilité douce.

L'image suivante illustre les sens de circulations prévus sur le plateau de la gare.



### 3.1.1.2 Bourg

Ce projet prévoit l'aménagement d'un parking paysager face au Spar, la construction 8 à 13 logements, plus 6 à 8 sur la façade nord de la Grand' Place.

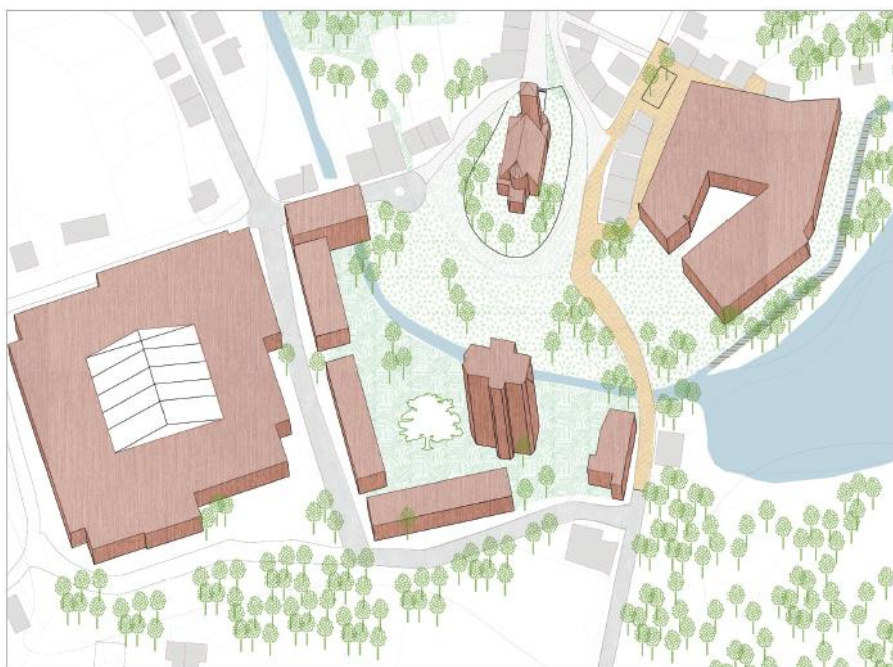


Outre ces logements, les objectifs principaux de ce réaménagement sont d'améliorer la vie sociale et commerciale du centre du bourg en y favorisant la mobilité douce (principalement piétonne via des venelles), en organisant le stationnement en voirie et dans des poches, en soutenant le développement de commerces et d'Horeca. Un point d'attention est porté également à la Maison des Loisirs.

### 3.1.1.3 Quartier Brasserie

Le site de la brasserie pourrait selon ce projet accueillir entre 50 et 80 logements, une zone d'activités non polluantes et locales. Il met également l'accent sur les professions artisanales et /ou libérales axées sur la jeunesse. Ce quartier formerait également un pôle culturel, mise en avant des professions liées à l'ancienne brasserie et mise en valeur de patrimoine industriel.

Le quartier sera directement relié à la coulée verte longeant l'Orne et à la Grand' Place.



Les objectifs principaux de ce réaménagement sont de créer de l'activité économique et des logements. Ce quartier directement relié à la Grand'Place et apportera des usagers afin de soutenir le commerce et l'activité locale.

### 3.1.2 Les Jardins de l'Orne



Figure 81: Illustration du projet de Jardins de l'Orne (source: [www.jdo.be](http://www.jdo.be))

Ancienne papeterie industrielle, ce quartier de Mont-Saint-Guibert se situe à 800m à l'ouest de la gare. A terme, il sera doté de 280 logements, des commerces, services, parking de type « dépose - minute », d'équipements communautaires (crèche, piétonnier dit « coulée

verte », espaces publics). En matière de stationnement, la demande en emplacement a été estimée lors de l'Etude d'Incidences sur l'Environnement réalisée par Aries en 2012 à 429 places et le projet en prévoit 444 (incluant les emplacements privés réservés aux habitants).

Au sud de ce développement, deux accès carrossables relient les nouvelles constructions à la rue A. Lannoye, l'un de ces accès est constitué par une placette (zone de rencontre) où sont localisés les commerces. Un dernier accès à la pointe sud (à droite sur l'image ci-dessus) constitue le dépose-minute. Ce dernier est relié à l'école des Hayeffes via un passage accessible uniquement aux piétons et cyclistes. Ces trois connexions au réseau existant se feront via des plateaux ralentisseurs sur la rue A. Lannoye avec priorité de droite. Cela aura pour effet direct de ralentir le trafic au droit de la rue A. Lannoye.

Un parking souterrain de 54 places est prévu en plus des emplacements en voirie. Les prescriptions urbanistiques de ce développement recommandent la création de 2 emplacements par lot unifamilial. Une zone de livraison est également prévue pour les commerces (accessibles aux semi-remorques). Un nombre suffisant d'emplacements PMR (RRU) seront également mis en place. Une zone de dépose minute complète l'offre en stationnement automobile. Enfin deux parkings vélos (20 emplacements au total) seront également prévus à deux endroits différents. Des locaux pour vélos sont également prévus pour les immeubles à appartements.

Les Jardins de l'Orne officialisent et développent également la connexion entre la rue des Vignes et l'Institut Notre-Dame des Hayeffes. Cette connexion permet aux automobilistes de déposer les écoliers en toute sécurité (zone de dépose minute) à la rue A. Lannoye, aux habitants du nouveau développement de se rendre à l'école de manière rapide et sécurisée et enfin, ce passage constitue un tronçon important dans la connexion entre la gare et l'école.

**Selon cette étude, l'augmentation du trafic de près de 50% en heure de pointe ne devrait pas impacter les rue A. Lannoye/rue de la Papeterie au vu de la capacité importante de ces voiries.**

### 3.1.3 Le Christ du Quèwet ;

Situé à moins de 300m au nord de la gare et de l'arrêt TEC, le projet du Christ du Quèwet prévoit la construction de 132 à 165 logements dont 111 maisons 2 ou 3 façades de gabarit rez +1 et 54 appartements. Ce projet, uniquement résidentiel sera relié au réseau de voirie existant via un accès, l'un vers la rue Saint-Jean (accès de manière piétonne à la gare sera privilégié) et l'autre, secondaire servant d'accès technique et de secours, vers la rue de Corbais.

Le RUE prévoyait un nombre total de 400 à 439 résidents soit près de 2.78 personnes par logements.

Les aires de stationnement prévues en suffisance seront intégrées dans le projet et non situées au bord de voiries. Ceci dans le but d'améliorer le caractère piétonnier et paysager du site.

La première phase de ce projet est actuellement en construction.



Figure 82: Illustration du projet Christ du Quéwet  
(source: Durabrik.be)

### 3.1.4 Développement Cérès

Localisé face à la gare sur le coin formé par la rue Saint Jean et la rue de la Station, ce développement sera composé à terme de 38 appartements de 2 à 4 chambres. Au total, cela apportera à peu près 75 nouveaux Guibertins à l'horizon de septembre 2018. Le nouveau complexe proposera également 67 places de stationnements hors voirie avec accès privé (sous-sols). Un local vélo est également prévu. Des locaux de réserves et locaux techniques pourront également être aménagés en parking vélo en fonction des désirs de la copropriété.



Figure 83: Photo projet Cérès en cours de construction (prise le 13 octobre 2017, Tractebel)



Figure 84: Image de illustrant le projet en développement du Cérès

### 3.1.5 La Tour

La transformation du silo à grains de Mont-Saint-Guibert en 5 logements et un commerce. Cette transformation actuellement en cours devrait prendre fin en 2018. Il ne prévoit pas de stationnement hors voirie.



Figure 85: Photo de l'ancien silo à grains en cours de transformation (prise le 13 octobre 2017, Tractebel)

### 3.1.6 L'aménagement du fond de la Sablière (Modification du plan de secteur)

Avant l'entrée en vigueur du Code de développement territorial (CoDT), la commune de Mont-Saint-Guibert avait adopté le PCAD (Plan Communal Dérogatoire) « Sablière », celui-ci avait pour objet de transformer une partie de la zone d'extraction actuelle en :



1. Zone d'activité économique mixte (superficie d'environ 8ha, en violet sur le plan), réservée à des entreprises dont les activités sont spécifiquement liées à l'environnement et au traitement/valorisation des déchets, et ce en vue de l'implantation d'un centre de regroupement, de tri et de broyage ainsi qu'un centre de séchage/compostage de déchets ;
2. Zone de loisirs (superficie d'environ 11ha, en orange sur le plan), afin de permettre le développement d'activités de sports moteurs, en vue du déplacement du circuit de motocross de Mont-Saint-Guibert ;
3. Zone d'espaces verts (superficie d'environ 15ha, en vert sur le plan), consistant en la réhabilitation des talus de la zone d'extraction et l'implantation de zones tampons autour des activités économiques et de loisirs
4. Le reste de la zone d'extraction est maintenue (environ 45ha, en parme sur le plan), ainsi que la zone agricole existante (environ 7ha, en jaune sur le plan).

La figure ci-dessous illustre le charroi généré par ce projet, rapporté avec le trafic général sur les grands axes.

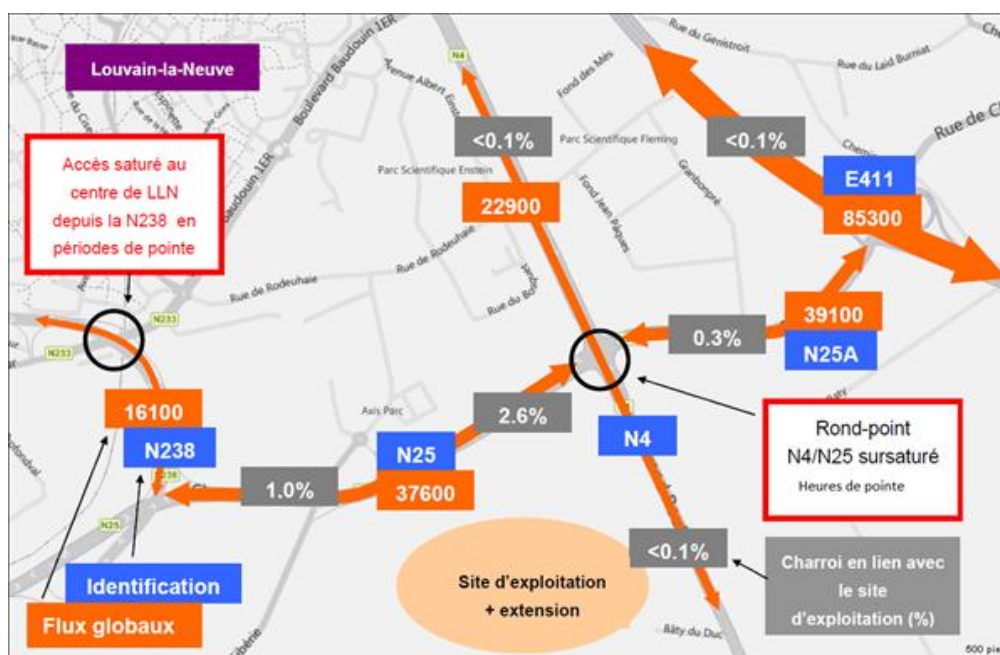


Figure 86: Charges de trafic en situation actuelle. Jour moyen (source: SPW-DGO1 - comptages 2011)

### 3.1.7 Conclusions

En termes résidentiels, les projets cités ci-dessus vont engendrer la création d'un grand nombre de logements.

Projet de Rénovation urbaine	94 – 161 logements	235 – 402 habitants
Les Jardins de l’Orne	280 logements	700 habitants
Le Christ du Quéwet	132 - 165 logements	400 - 439 habitants
Cérès	38 logements	75 habitants
La Tour	5 logements	15 habitants

Soit un total de près de 600 nouveaux logements à un horizon assez court (la plupart de ces projets sont actuellement en cours de construction à l’exception de la rénovation urbaine).

L’ensemble de ces projets sont mixtes à l’exception du Christ du Quéwet qui est uniquement destiné à du résidentiel. La Tour ne prévoit un commerce au rez-de-chaussée, le quartier Brasserie dans le projet de rénovation urbaine prévoit quant à lui la création d’activité économique non-polluante. Les autres projets prévoient l’implantation de commerces, infrastructures pour professions libérales et autres services.

Le développement Christ du Quéwet et le Cérès indiquaient clairement le nombre de personnes prévues dans le projet. Pour les autres, un rapport de 2.5 habitants par logement a été effectué afin d’obtenir le nombre de nouveau guibertins une fois ces projets achevés. Au total, ce sont entre 1.425 et 1.631 nouveaux résidents que comptera la commune, soit une augmentation de près de 20% par rapport aux 7.446 habitants recensé au 1 janvier 2017.

Au niveau des déplacements, en considérant un minimum de 1 véhicules par logements, cela entrainera une augmentation de près de 600 véhicules présents sur le territoire.

## 3.2 Analyse de l’espace public et des profils de voirie

De nombreuses voiries de Mont-Saint Guibert présentent un profil étroit, notamment en centre-ville. La question du partage de l’espace public est donc particulièrement importante. Des conflits d’usages (entre circulation et stationnement...) ou des difficultés de croisement entre véhicules sont régulièrement constatées sur plusieurs sections de voirie.

Au stade du diagnostic, les trois axes menant vers 2 villages de Mont-Saint-Guibert (Corbais et Héwillers) et vers l’Axis-Parc ont été analysés. Ils sont tous les trois intensément utilisés par les véhicules automobiles et les transports en commun (TEC). Les modes actifs sont également usagers de ces axes bien que ces derniers n’aient pourtant pas les aménagements nécessaires à leur sécurité. L’analyse des différents profils de voirie permettra de lancer la réflexion sur ces axes.

### 3.2.1 Axe Mont-Saint-Guibert - Corbais

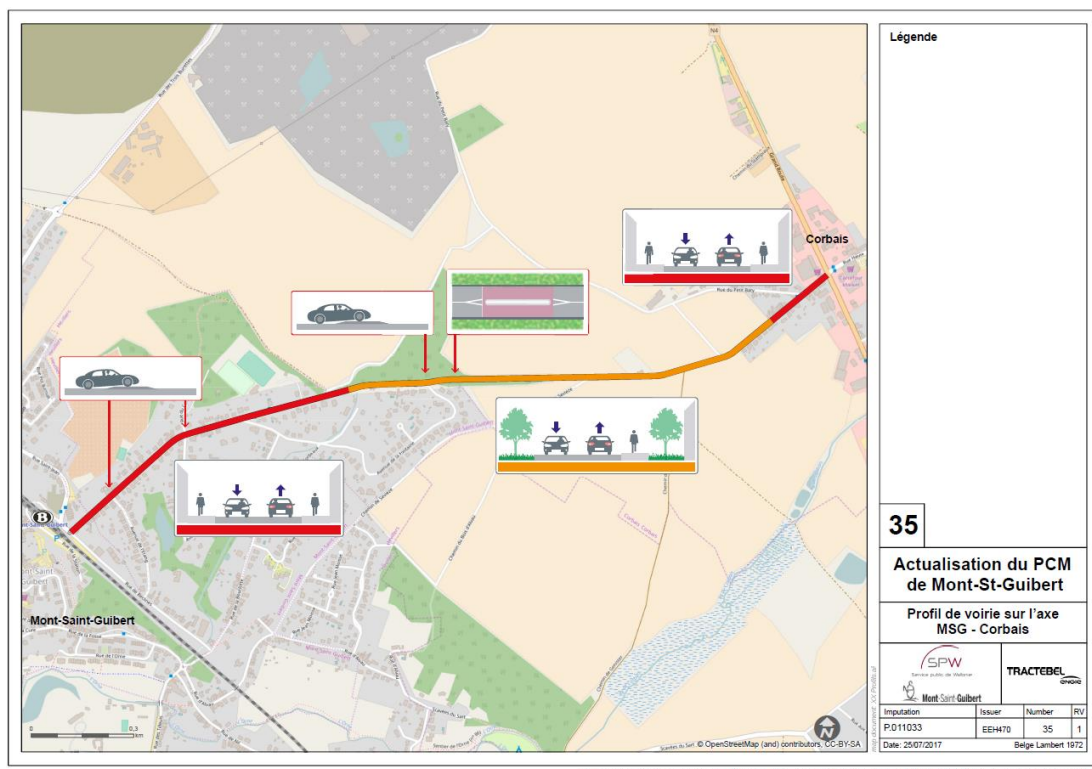


Figure 87 : profil de voirie sur l'axe de la rue de Corbais

L'axe Mont-Saint-Guibert - Corbais est une route relativement rectiligne et de largeur importante, ce qui induit des vitesses excessives. Bien que la majeure partie de cet axe soit située en agglomération et donc limitée à 50 km/h, des dispositifs forçant la diminution de la vitesse ont dû être installés.

Malgré cette largeur, il n'y a pas d'infrastructures adaptées pour les cyclistes à l'exception d'un trottoir partagé situé en dehors de l'agglomération sur le côté droit dans le sens Mont-Saint-Guibert vers Corbais. Dans la partie résidentielle, les trottoirs bien que relativement récents ne sont pas de largeur suffisante. (Voir partie 2.4.1.1.4 Rues résidentielles)



Figure 88: Rue de Corbais. (Photo Tractebel)

Le relief n'est pas en faveur des modes actifs, il y a en effet une pente ascendante pratiquement tout le long de l'axe entre la gare et la N4.

### 3.2.2 Axe gare – Axis-Parc

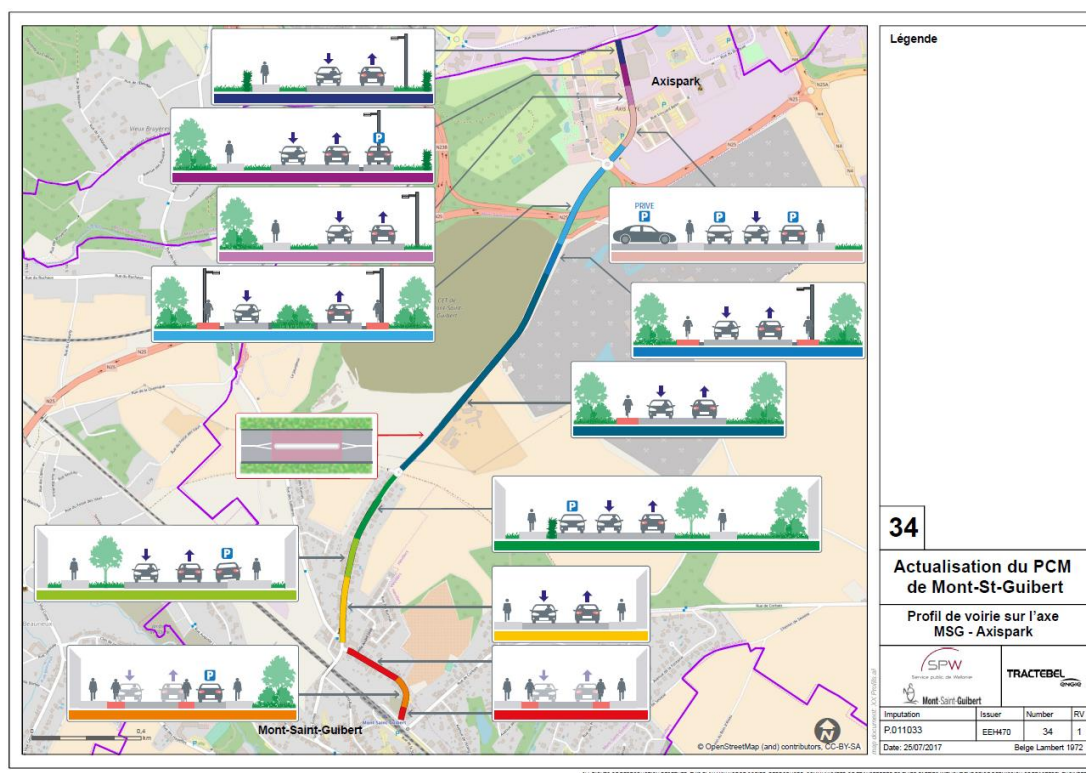


Figure 89: Profil de voirie sur l'axe Gare - Axis-Parc

Un deuxième axe important pour la commune est la jonction entre Mont-Saint-Guibert et Louvain-la-Neuve via l'Axis-Parc. La carte ci-dessus illustre l'évolution du profil de voirie le long de cet axe.

On notera que cette voirie est faiblement équipée en infrastructures pour modes actifs compte tenus du potentiel cycliste dont cet axe dispose. Dans sa partie résidentielle, les trottoirs sont séparés de la chaussée par une haie une rangée d'arbre. Cela constitue un atout sécurisant et rendant le parcours plus agréable pour les piétons.

La place de la Dodaine, située au croisement entre la rue Saint-Jean et la rue des 3 Burettes forme un espace public vert dont les infrastructures semblent à l'abandon (absence de banc ou d'infrastructures récréative pour enfant).

Une analyse devrait porter sur la nécessité de conserver le stationnement en voirie sur cet axe. Il est interdit, mais tout de même présent dans la rue de Saint Jean et forme un point noir en matière de sécurité pour les cyclistes. Le schéma est identique sur la rue des 3 Burettes entre la place de la Dodaine et la rue Capitaine Aviateur Paul où les véhicules stationnés sur les trottoirs ou sur la voirie imposent aux cyclistes et parfois même aux piétons de se déplacer sur la chaussée pour effectuer leur déplacement.

Un projet de réaménagement existe sur cet axe dans sa partie hors agglomération afin de sécuriser les déplacements cyclistes et d'aménager la connexion avec la N25. Cette réflexion devrait également être portée sur l'ensemble de l'axe Mont-Saint-Guibert – Axis-Parc.

### 3.2.3 Axe Mont-Saint-Guibert - Héவில்lers

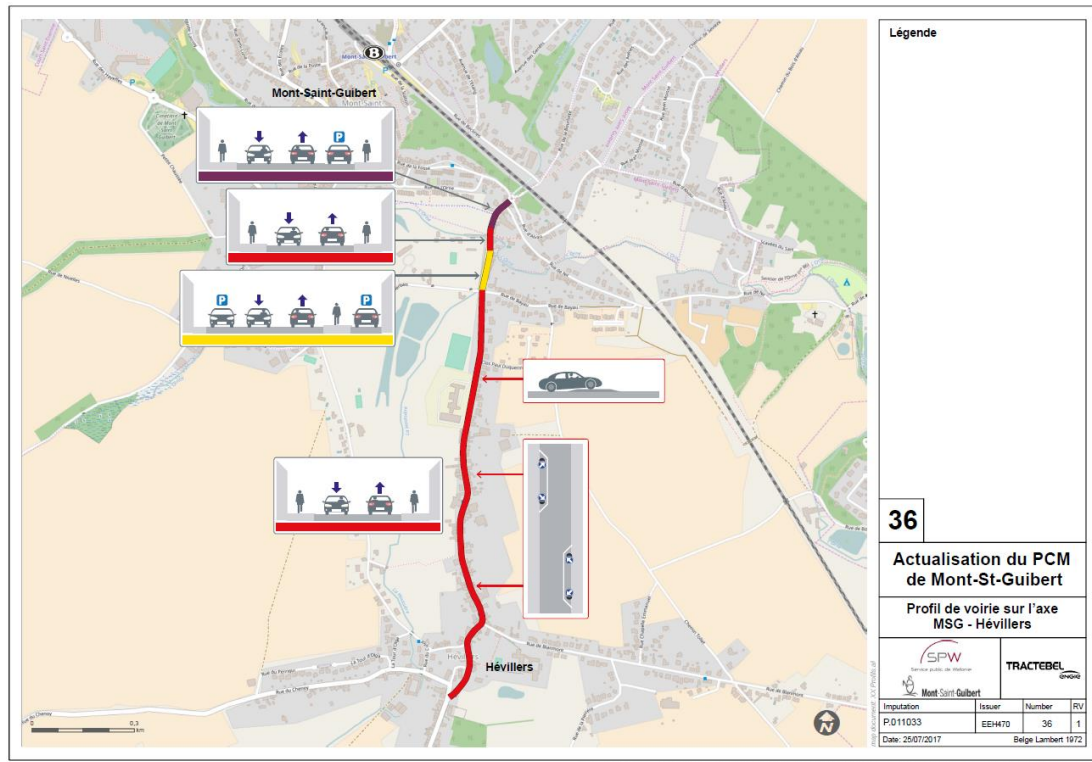


Figure 90: Profil de voirie sur l'axe de la rue des Tilleuls

La carte précédente illustre le profil de la voirie reliant le village de Héவில்lers à Mont-Saint-Guibert.

Comme sur tous les axes pénétrants, des dispositifs de ralentissement automobile ont été aménagés afin de diminuer la vitesse excessive sur cet axe.

Cet axe a été décrit dans le chapitre 2.4.1.1.3 Rues des écoles.

### 3.3 Améliorer les liaisons entre le pôle urbain de Mont-Saint-Guibert et les villages

*Voir carte n°37 « liaison entre le pôle urbain et les villages »*

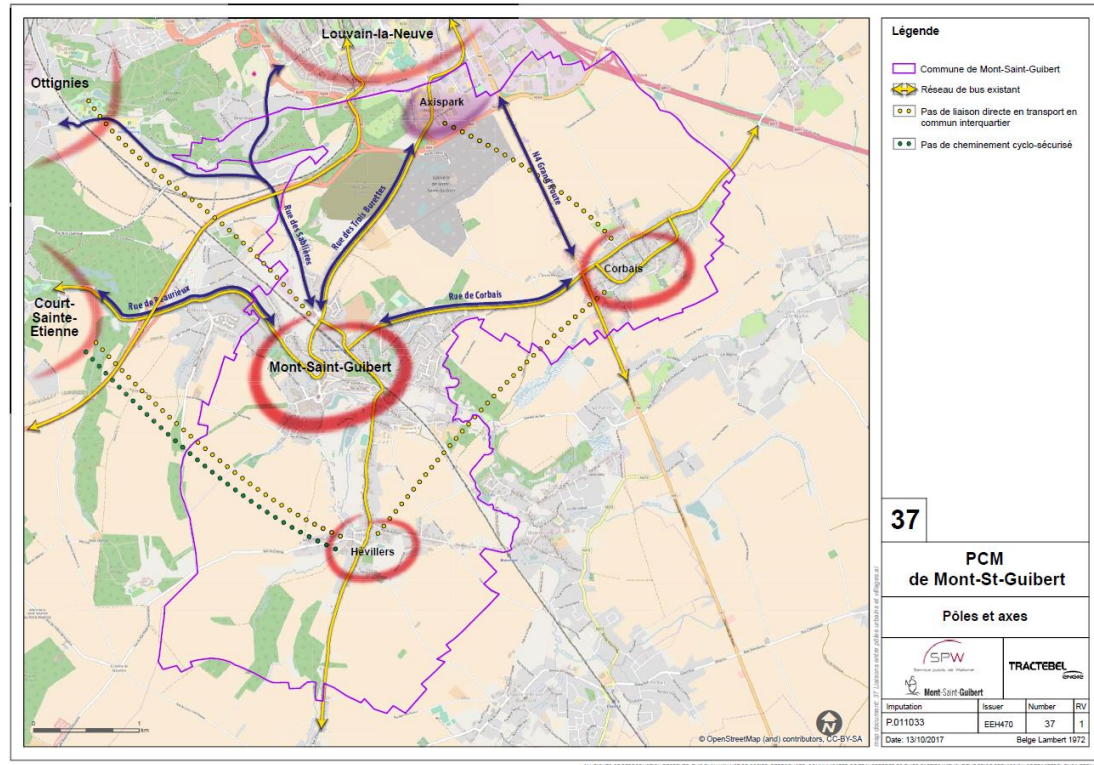


Figure 91 : liaison entre le pôle urbain et les villages

La carte ci-dessus illustre les connexions présentes et absentes entre les pôles de l'entité.

On notera notamment que le centre-bourg est bien desservi en transports en commun. L'Axis-Parc, Corbais, Héவில், Court-Saint-Etienne et Louvain-la-Neuve sont accessibles en bus. Ottignies, Blanmont et Chastres sont accessibles en train depuis la gare de Mont-Saint-Guibert.

Il n'y a cependant pas de connexion directe entre Corbais et l'Axis-Parc en transport en commun ni entre Corbais et Héவில் ou entre Héவில் et Court-Saint-Etienne.

Les flèches bleues représentent les axes cyclistes intéressants à développer (la liaison entre Héவில் et Mont-Saint-Guibert est manquante sur la carte). Actuellement, aucun axe cycliste à proprement parler n'existe vu qu'il n'existe aucun aménagement continu et dans les deux sens de direction permettant de relier deux pôles de la commune. Ces flèches bleues sont donc prioritaires par rapport aux connexions Héவில் - Court-Saint-Etienne et Héவில் – Corbais qui présentent un moins grand intérêt.

## 3.4 Améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

### 3.4.1 Abords du pôle multimodal de la gare

Seul le quai 1 est accessible et est équipé aux normes PMR. Pour accéder au quai numéro 2 il est obligatoire d'emprunter l'escalier ou le trottoir passant sous les voies au niveau du tunnel de la rue de la Station.



Figure 92: Aménagement du quai numéro 2 (photo Tractebel)



Figure 93: Escalier permettant de rejoindre la gare au quai numéro 2 (photo Tractebel)

En accord avec la SNCB, une réflexion devrait être menée pour faciliter l'accessibilité du quai 2 depuis la rue de la Station situé au nord-est de la gare.

### 3.4.2 Les accès aux commerces du centre-bourg

À l'instar de la maison communale qui offre un aménagement adapté aux PMR, les commerces, Horeca et services devraient tous être accessibles de la sorte à l'ensemble des citoyens. Il paraît intéressant de mesurer cette accessibilité en relevant les principaux

commerces et leurs infrastructures associées. Cette analyse permettra dans le futur de mesurer l'évolution positive de l'accessibilité aux commerces et services de la commune.



Figure 94: Aménagements PMR de la maison communale de Mont-Saint-Guibert. (Photo google streetview)

## 3.5 Améliorer l'accès multimodal à l'Axis-Parc

*Voir carte n°38 « accessibilité de la zone d'activité Axis-Parc »*

L'Axis-Parc est caractérisé par la présence de nombreuses PME et engendre un trafic important majoritairement en voitures. Ce site est amené à se développer à court et moyen termes.

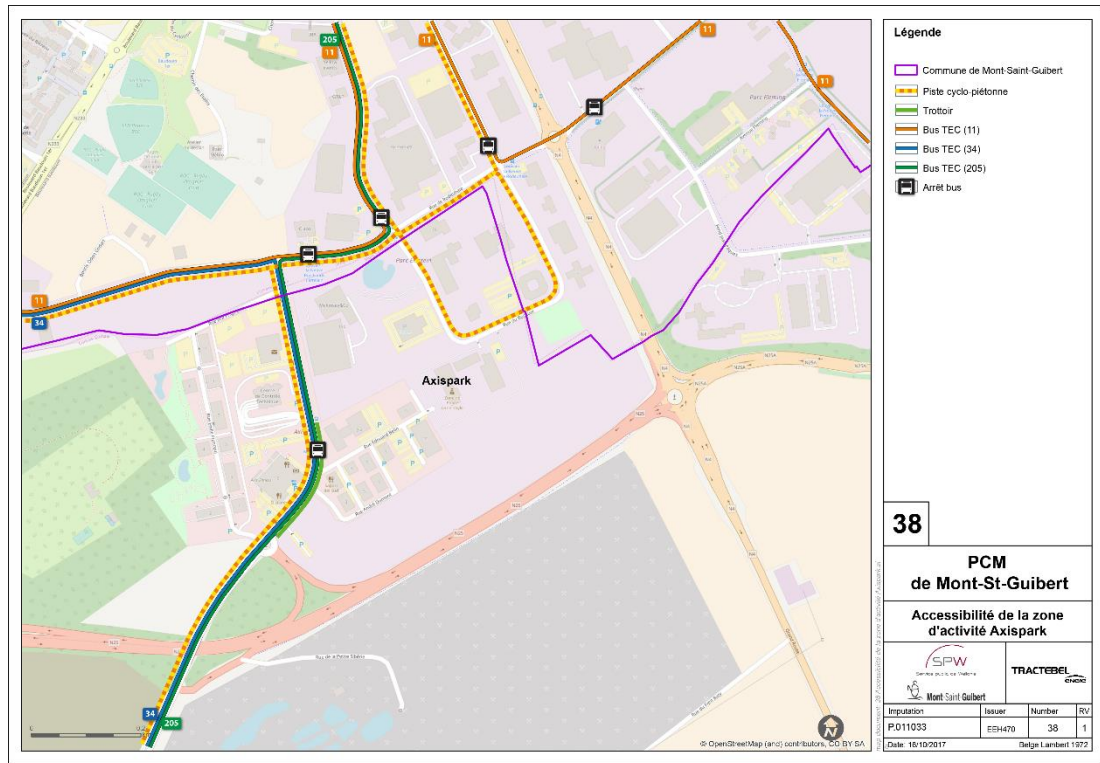


Figure 95 : Accessibilité de la zone d'activité Axis-Parc

### 3.5.1 Accessibilité routière

La voiture est le moyen de transport dominant pour les occupants de l'Axis-Parc. Malgré des parkings privés appartenant aux entreprises, ses visites de terrains ont montré qu'il y avait une suroccupation de l'espace public par les véhicules en stationnement, trottoirs, giratoires, bandes enherbées, tous les espaces accessibles sont occupés par des véhicules en stationnement.

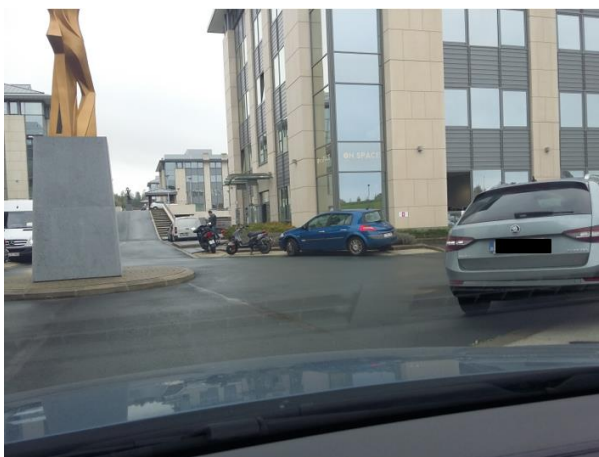


Figure 96: Axis-Parc, Stationnement en sur saturation (Photo Tractebel)



Figure 97: Axis-Parc, Stationnement en sur saturation (Photo Tractebel)

### 3.5.2 Accessibilité en transport en commun

La carte ci-dessous illustre l'offre en TEC sur le site de l'Axis-Parc. Il existe des connexions vers les gares de Louvain-la-Neuve et Mont-Saint-Guibert ou Ottignies, mais pas vers d'autres pôles comme Nivelles.

Comme le montre l'image ci-dessous, les aménagements des arrêts de bus ne sont pas idéaux.



Figure 98: Aménagement d'un arrêt de bus TEC au sein de l'Axis-Parc (Photo Tractebel)

Il n'existe pas de navette privée permettant de relier l'Axis-Parc à ses principaux bassins versant. Cette réflexion a été faite au chapitre 2.10.4 Navettes d'entreprises.

### 3.5.3 Accessibilité des modes actifs

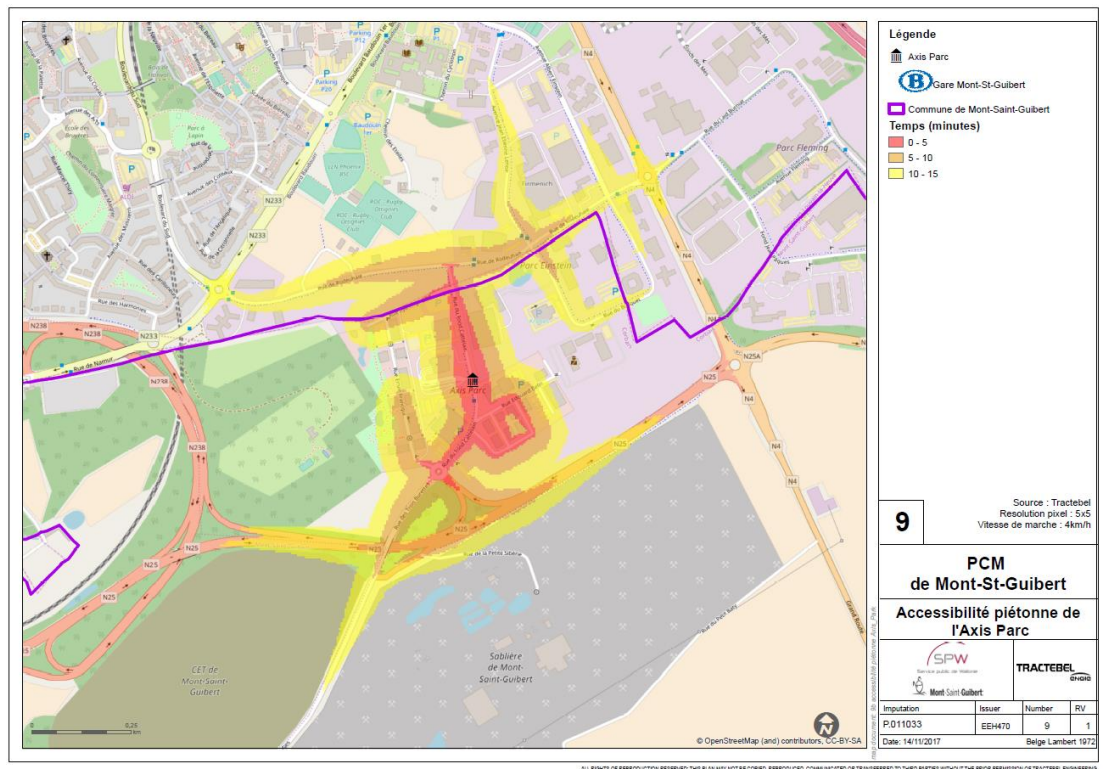


Figure 99: Accessibilité piétonne de l'Axis-Parc

La carte ci-dessus rend compte des temps de parcours nécessaire pour rejoindre un point de l'Axis-Parc à partir de son centre (arrêt de bus).

Remarque : le modèle tient compte de l'ensemble des routes et autoroutes du réseau. Il prend donc en compte des accès piétons sur la N25, ce qui n'est pas possible. Il serait donc nécessaire de modifier les données du modèle pour qu'il ne prenne pas en compte ces routes non accessibles aux piétons.

L'Axis-Parc dispose de trottoirs séparés permettant aux piétons de se déplacer de manière sécurisée. Ces cheminements ne sont pas suffisamment larges pour respecter les normes PMR, mais sont d'un revêtement de qualité. Ils sont toutefois régulièrement utilisés pour stationner des véhicules. Cette mauvaise utilisation peut rendre des situations dangereuses pour les modes actifs.

Au niveau des infrastructures pour vélos, mis à part des parkings privés, il n'existe pas de parking sécurisé à destination des cyclistes. La rue Fond Cattelain, principal axe de la zone d'activité économique fait partie d'un projet d'aménagement d'une piste cyclable. (voir chapitre 2.4.5.1.3 Rue des Trois Burettes – Fond Cattelain :)

## 4. WORKSHOP

Un workshop a été organisé le 13/09/2017 dans le but d'enrichir le pré-diagnostic avec la vision et les réactions des acteurs. Chaque groupement de citoyen a eu l'opportunité d'exprimer ses attentes et de mettre en avant des solutions. Des idées novatrices, spécifiques au contexte local, auxquelles des "techniciens" ne pensent pas toujours ont ainsi été énoncées.

Les acteurs invités étaient :

- Acteurs politiques et institutionnels : échevins, services de l'administration de la Commune, agence de développement local (ADL), CCATM, services de la Région wallonne, Intercommunale du Brabant wallon, etc. ;
- Associations : GRACQ, association de commerçants, associations de parents et/ou représentant des écoles, comités de quartier, associations sportives, Union wallonne des entreprises, etc. ;
- Opérateurs de transport : groupe TEC, SNCB, éventuellement associations locales.

Dans un premier temps, Tractebel a présenté des éléments du pré-diagnostic, mais aussi des éléments plus généraux sur l'évolution de la mobilité : tendances, évolution des comportements, impacts économiques, nouvelles solutions, économie partagée...

Dans un second temps, les participants ont été invités à faire part des éléments qui leur semblaient essentiels (attentes et/ou problèmes). Cela a permis d'élaborer une liste de thématiques propres à la commune.

Une session d'ateliers a ensuite été organisée sur base des thématiques proposées par Tractebel :

### Thématiques

- L'accès multimodal aux pôles
- La qualité des réseaux et les points noirs
- La sécurité routière et les nuisances de la mobilité
- La mobilité scolaire
- Le stationnement
- Le trafic de transit
- Le transport de marchandise
- La qualité de vie et espaces publics
- Les services de mobilité
- Le développement territorial
- Les transports en commun
- Les liaisons entre villages / lotissements
- L'accessibilité des PMR
- L'accès aux commerces

TRACTEBEL



13/09/2017

Plan Communal de Mobilité de Mont-Saint-Guibert - Workshop

54

Ensuite, par petits groupes mixtes animés par un consultant, les intervenants ont sélectionné des thématiques phares pour la commune de Mont-Saint-Guibert sur lesquelles ils ont travaillé.

---

## Organisation des ateliers

---

- 4 groupes
- 1 à 2 thématiques par groupe
- 40 minutes d'échanges
- 1 responsable chargé de la restitution
- 10 minutes de réactions



Ces thématiques sont reprises ci-dessous. Chaque thématique est décrite via un constat élaboré par les acteurs suivi d'une liste d'actions/solutions proposées.

## 4.1 Transports en commun et accès multimodal aux pôles

### 4.1.1 Constat

Les deux gares communales sont sous-exploitées et non accueillantes. Le quartier de la gare de Mont-Saint-Guibert est actuellement en transformation et le PRU (Projet de Rénovation Urbaine) prévoit le réaménagement du plateau de la gare.

Le nombre de parking voiture est insuffisant, cela engendre des stationnements sauvages à proximité de la gare. Ce problème de stationnement sauvage est constaté ailleurs dans la commune également.

La fréquence des transports en commun est insuffisante les weekends et les trains IC sont trop précoces en fin de journée.

Il existe un dialogue TEC/SNCB pour l'ajustement des horaires aux gares de Mont-Saint-Guibert, c'est un réel point positif.

Il existe une desserte TEC sur les trois villages et les améliorations TEC de ces derniers temps ont eu beaucoup de succès.

Le parking vélo situé à la gare de Mont-Saint-Guibert n'est pas suffisamment sécurisé contre les vols.

Les accès piétons aux quais de la SNCB et depuis ces quais vers l'arrêt de bus (notamment pour les groupes scolaires) sont difficiles.

Des voitures partagées existent à Mont-Saint-Guibert, mais sont sous exploitées.

Absence de normes, de cohérence et d'harmonie dans les aménagements (quai, arrêts, bancs, axes etc).

Les parking de covoiturage (N25a, proches de la E411) ne sont sécurisés et sont dangereux à l'utilisation.

Le stationnement est entièrement gratuit aux gares.

## 4.1.2 Propositions

Promouvoir les systèmes de voitures partagées et nouveaux modes de déplacements auprès d'une population qui rajeunit d'année en année.

Améliorer la qualité de l'accueil TEC/SNCB (ce point fait partie du Projet de Rénovation Urbaine)

Organiser le parking voiture (identifier les différentes poches de parking) et le parking des vélos (sécurisation, aménagement de bornes pour vélos électriques)

Création d'un nouveau parking au nord de la gare.

Bande réservée au bus sur la N4. Schéma d'orientation de Corbais.

Renforcer l'offre entre la gare de Ottignies-Louvain-la-Neuve et l'Axis-Parc.

Sécurisation piétons/cyclistes

## 4.2 Mobilité scolaire et sécurité routière

### 4.2.1 Constat

Les accès piétons et cyclistes aux abords des écoles ne sont pas tous sécurisés (différence entre sécurité subjective et sécurité objective (nombre d'accidents)).

La commune a réalisé pas mal d'aménagements ces dernières années.

Il existe des points noirs en matière de sécurité routière aux abords des écoles. Il n'y a pas de solution précise et homogène à l'échelle de la commune (plateau, casse vitesse, coussin berlinois, chicances, etc).

Une zone dépose-minute est prévue près du projet les Jardins de l'Orne.

Les enfants sont demandeurs d'alternatives à la voiture.

Rue des Tilleuls (face à l'établissement les Accacias), les chicances sont trop rapprochées.

Débat sur l'intérêt de prévoir des bandes pour cyclistes lors de l'aménagement de chicances.

### 4.2.2 Proposition

Renforcer les initiatives comme « Emile le Serpent Mobile » qui a du succès et montre des résultats encourageants.

Débat sur la création d'un parking ou d'une zone de dépose minute à proximité des écoles.

Interdire la circulation automobile dans des zones spécifiques à proximité des écoles et à certaines heures.

Sécuriser les itinéraires vers les écoles (projet de coulée verte, connexion avec le centre-bourg).

## 4.3 Modes actifs et liaisons entre villages

### 4.3.1 Constat :

Tous les aménagements et infrastructures sont pensés pour les automobiles

Manque de connexions de qualité pour les modes actifs entre les villages

### 4.3.2 Propositions :

Tenir compte des lignes de désirs afin d'éviter les détours.

Recenser les sentiers, chemins, impasses, accessibles aux piétons et aux cyclistes. En déduire les liaisons manquantes dans le village.

Agir sur la hiérarchie des voiries afin de distinguer les voiries principales des secondaires.

Assurer la continuité des aménagements afin de créer un réseau propre aux modes actifs en intégrant les chemins agricoles et chemins de remembrement (attention à l'utilisation de ces chemins de remembrement par les voitures). Ces chemins agricoles doivent rester destinés aux agriculteurs et modes actifs uniquement.

Développer et sécuriser des axes de liaisons destinés aux modes actifs entre les écoles et les villages.

Les accotements de la connexion avec Louvain-la-Neuve sont à réaménager (Projet de l'IBW, rue 3 Burettes en direction de l'Axis-Parc et de Louvain-la-Neuve).

## 4.4 Développement territorial, transport de marchandise, stationnement et accès aux commerces

### 4.4.1 Constat :

Sur la N4, remontées de files entre le rond-point et les feux rue de Corbais suite notamment aux accès des commerces.

Impacts de la taxe kilométrique des poids lourds, il est plus facile et moins cher de prendre la N25 pour rejoindre Nivelles à Leuven et pour éviter le Ring de Bruxelles.

Pression immobilière forte sur Mont-Saint-Guibert. Le PRU est là pour cadrer ces développements (à valider).

Le terrain de foot rue de Corbais entraîne des stationnements sauvages sur les trottoirs.

## 4.4.2 Propositions :

Créer un plan de circulation adapté pour orienter les transports de marchandises

Intégrer le Projet de Rénovation Urbaine (PRU). Le PCM doit vérifier si les propositions faites par le RRU sont appropriées.

Créer des zones de stationnement à durée limitée à proximité des commerces pour augmenter la rotation.

Connecter l'Axis-Parc avec les villes et villages avoisinants.

Analyser la possibilité d'aménager une sortie de la sablière (et de son extension) sur la N4 (entre le rond-point et les feux rue de Corbais)

## 4.5 Qualité des réseaux

### 4.5.1 Constat

Voiries étroites. (Il existe des voiries sans trottoirs à Court-Saint-Etienne)

Aucun SUL (sens unique limité) aménagé sur la commune

Trottoirs trop étroits à de nombreux endroits de la commune (accès limité pour les PMR).

Débat sur l'utilité des voiries partagées.

Pont N25 – 3 Burettes est très dangereux

La commune propose d'utiliser des radars dissuasifs plutôt que des casses-vitesse.

Au niveau des flux, en théorie la capacité est suffisante. Or, il y a des remontées de files aux carrefours, cela signifie que les aménagements ou l'organisation casse cette capacité théorique.

Beaucoup de chemins et sentiers non reliés et non praticables en vélo.

Le mobilier urbain a parfois des effets pervers pour les modes doux.

### 4.5.2 Propositions

Analyser les PCM voisins afin d'assurer la continuité des cheminements et reprendre des fiches types.

Traiter l'ensemble des voiries du centre-bourg en zone résidentielle et notamment la Grand'Rue en zone partagée.

Ne pas faire de travaux d'infrastructures ni augmenter le nombre de voies, mais régler les organisations, carrefours, feux afin d'améliorer la capacité et la fluidité du trafic, mais aussi de l'ensemble des modes de transports.

## 5. CONCLUSION

En guise de conclusion une analyse AFOM (Atouts, faiblesses, opportunités et menaces) de la mobilité communale générale et par mode est réalisée.

### 5.1 Analyse AFOM générale

Tableau 3 : Analyse AFOM générale

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mixité fonctionnelle sur le territoire (emploi, commerces, équipements sportifs, établissements d'enseignements...)</li> <li>– Proximité des principaux pôles extérieurs à la commune (LLN, Gembloux...) directement connectés</li> <li>– <b>Proximité d'infrastructures structurantes de transport</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Localisation des pôles communaux générateurs de déplacements</li> <li>– Localisation de la commune sur un nœud de la mobilité routière</li> <li>– Heures de pointes très marquées sur les grands axes et axes locaux</li> <li>– <b>Alternatives en transports en communs peu attractives : faiblesse de l'offre</b></li> <li>– Difficultés de connexion entre centre et villages</li> <li>– Barrière du chemin de fer</li> <li>– Relief</li> <li>– Manque de gestion des flux engendrés par les générateurs de déplacements</li> <li>– Cheminements piétons et cyclistes mis à mal par des obstacles (stationnement, ou autre) et largeur trop souvent insuffisante.</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Nouveaux projets de développement immobiliers</b></li> <li>– Nouveaux projets de mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Forte croissance démographique</li> <li>– <b>Fux engendrés par les nouveau projets</b></li> </ul>

### 5.2 Analyse AFOM des modes actifs (piétons et vélos)

Tableau 4 : Analyse AFOM des modes actifs (piétons et vélos)

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ensemble du centre-ville et la gare accessible en moins de 15 minutes de marche</li> <li>– Présence de parkings pour les vélos à la gare de Mont Saint Guibert</li> <li>– La rénovation des espaces publics en faisant plus de place aux modes actifs</li> <li>– <b>Nombreuses venelles, impasses, ruelles débouchantes</b></li> <li>– Projets immobiliers intègrent la rénovation des trottoirs</li> <li>– Nombreuses traversés piétonnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vitesse et trafic de transit</li> <li>– Topographie et déclivités</li> <li>– Existence de barrières urbaines (chemin de fer, N4, N25)</li> <li>– Accessibilité de la gare (quais)</li> <li>– Qualité des traversées</li> <li>– Qualité des trottoirs (obstacles, largeurs, revêtement)</li> <li>– Suppression cheminement le long du chemin de fer</li> <li>– <b>Manque de continuité et de lisibilité dans les cheminements piétons et</b></li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Réseau PN existant et récent</li> </ul>	<p><b>dans les itinéraires cyclables (y compris entre village)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Absence d'aménagement sécurisé à destination et proximité des écoles</li> <li>– Stationnement gênant (mise en danger) des cheminements piétons et cyclistes</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vallée de l'Orne et coulée verte</li> <li>– <b>Potentiel de développement d'itinéraires pour les modes doux au sein de la commune et vers les communes voisines</b></li> <li>– Organisation du stationnement peut libérer de l'espace pour les modes actifs</li> <li>– Nouveaux parcours dans les projets</li> <li>– Vélo électrique</li> <li>– Améliorer les parcours piétons et vélos vers les pôles (écoles, gares, Axis Parc, Corbais)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Augmentation du trafic et du stationnement en lien avec les projets</b></li> <li>– Menace du trafic de transit</li> </ul>

### 5.3 Analyse AFOM des transports en commun

Tableau 5 : Analyse AFOM des transports en commun

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Présence de deux pôles intermodaux (Gares SNCB)</b></li> <li>– Nombreux parcours bus possibles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Faiblesse de l'offre chemin de fer</li> <li>– <b>Non cadencement des lignes bus et offre limitée</b></li> <li>– Ralentissement à certains carrefours et sur la N4, N25</li> <li>– Vitesse commerciale</li> <li>– Desserte en TC des pôles</li> <li>– Qualité des équipements des arrêts de Transport en commun</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Améliorer les Correspondances TC – TC</b></li> <li>– Améliorer l'intermodalité : vélo – TC et voiture – TC</li> <li>– Parking de la gare dans le cadre de la rénovation urbaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Suppression de connexions directes vers Bruxelles en chemin de fer</b></li> <li>– Accroissement des perturbations de la circulation des bus liées à la congestion automobile et au stationnement</li> </ul>

### 5.4 Analyse AFOM de la circulation automobile

Tableau 6 : Analyse AFOM de la circulation automobile

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Proximité de l'E411</li> <li>– <b>Proximité de grands axes pour rejoindre les pôles extérieurs à MSG (N4, N25, N238)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vitesses excessives dans les villages et sur les axes pénétrants</li> <li>– Trafic de transit et itinéraires d'évitement présents par la commune</li> <li>– Manque de zones 30 et</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>d'aménagements physiques pour les zones 30 existantes</li> <li>– <b>Centre-ville saturé aux heures de pointe en lien avec les écoles et le trafic de transit</b></li> <li>– Trafic de transit sur les voiries de campagnes</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Potentiel de développement d'alternatives à la voiture individuelle dont covoiturage</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Augmentation du taux de motorisation</li> <li>– Congestion en augmentation sur les principaux axes</li> <li>– Trafic de transit dans les quartiers résidentiels</li> <li>– <b>Trafic lié aux projets urbains</b></li> <li>– Augmentation de l'insécurité (vitesse)</li> </ul>

## 5.5 Analyse AFOM du stationnement

Tableau 7 : Analyse AFOM du stationnement

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Présence de poches de stationnement hors voirie à proximité du centre et des commerces</b></li> <li>– Parking des gares</li> <li>– Zone bleue devant la gare</li> <li>– Offre en voirie importante</li> <li>– Présence de plusieurs parkings de covoiturage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Parkings désorganisés</li> <li>– Stationnement en infraction et conflits avec les autres modes</li> <li>– Absence de cartes riverains</li> <li>– Pression sur le stationnement</li> <li>– <b>Organisation du stationnement en voirie</b></li> <li>– Saturation des parkings de l'Axis-Parc</li> <li>– Accès au stationnement sur la N4 qui ralentit le trafic</li> <li>–</li> </ul>
<b>Opportunités</b>	<b>Menaces</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Prévoir des alternatives à la voiture (et stationnement) dans les projets</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Pression supplémentaire en lien avec les projets</b></li> <li>– Réglementation du parking de la gare pour éviter un trafic supplémentaire</li> </ul>

## 6. ANNEXES

### 6.1 Annexe 1 : giratoire N4, N25, N25a

Les services su SPW ont élaborés plusieurs solutions pour améliorer la situation au droit du carrefour N4/N25.

L'évolution des proposition est reprise dans le document « Annexe 1\_Evolution des idées »

### 6.2 Annexe 2 : Autres projets en cours sur le territoire communal

Durant le processus du PCM, différents projets sont apparus. Ils n'ont pas pu être intégré dans la phase 1 du diagnostic mais il en est tenu compte dans l'élaboration de la phase 3.

#### Sécurisation du carrefour des rues des Ecoles / Demi-Lune / Poste.



#### Chemin de remembrement entre Chastre et Hévíllers

Projet de création d'un chemin accessible uniquement aux cyclistes et piétons (exception faite du hangar à volailles) entre les balises 10 et 24 du réseau cyclable points-nœuds.

La motivation principale étant de sécuriser un trajet emprunté par des écoliers pour rejoindre les écoles de Mont-Saint-Guibert en vélo.

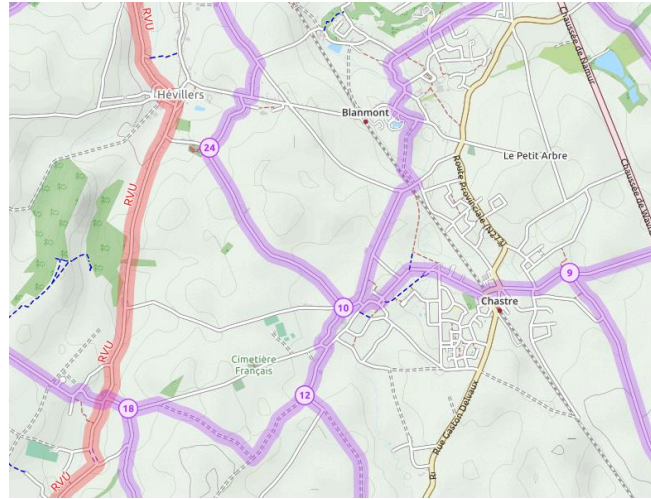
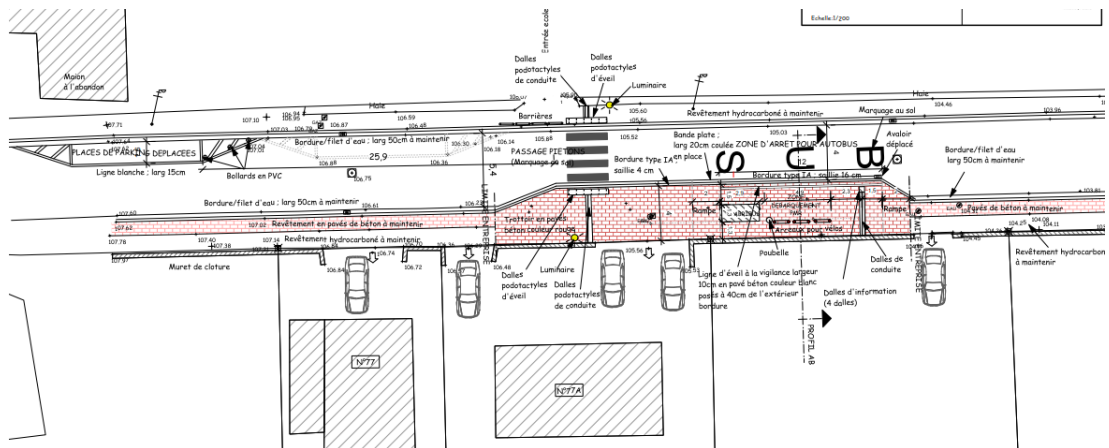


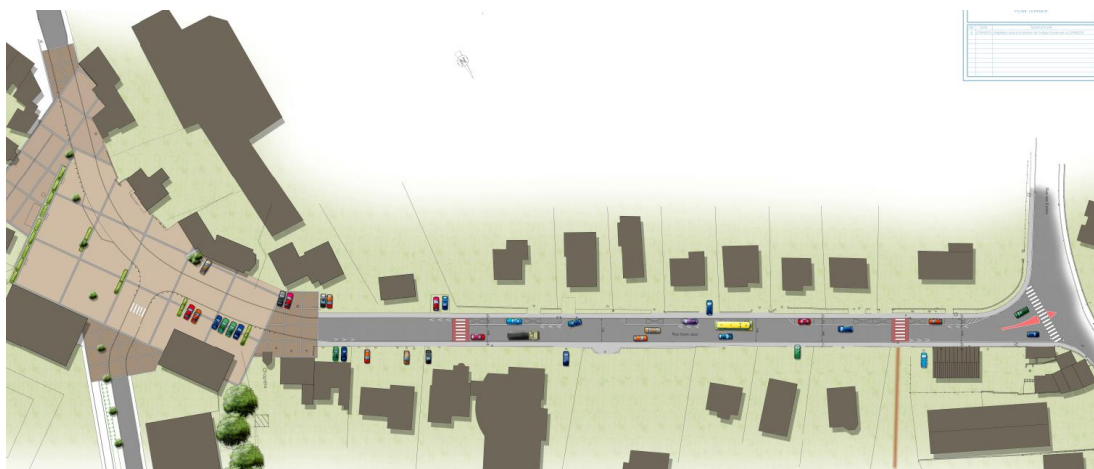
Figure 100 : Extrait de Openstreetmap, carte cycliste. ([www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org))

### Aménagement d'une traversée piétonne sécurisée et d'un abri-bus rue des Tilleuls.



L'objectif de ce réaménagement est d'équiper aux normes un arrêt de bus situé face à une école, mais également d'utiliser cet arrêt de bus comme ralentisseur de vitesse.

## Aménagement de la rue de Saint-Jean



L'objectif de ce réaménagement est de sécuriser les traversées piétonnes et baliser le stationnement afin qu'il n'entre plus en conflit avec les modes actifs.

## Aménagement de la barrière située rue du Tollet.

Cette proposition entend aménager un passage au droit de la barrière en élargissant un passage sur une largeur de 1m, longeant le chemin de remembrement existant sur une longueur de 12m, du côté de la barrière. Cela engendrera donc une modification de la signalisation en place, remplacement des panneaux F45 par des F45b.

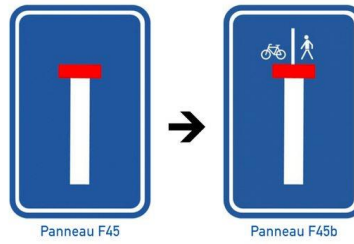


Figure 101 : illustration des panneaux F45 et F45b

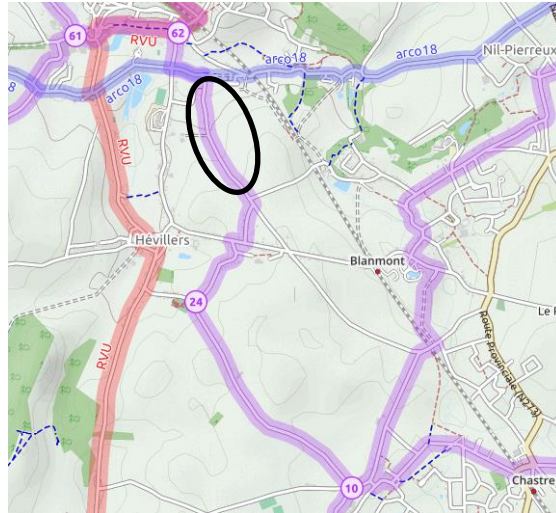


Figure 102 : Localisation du chemin du Tollet. ([www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org))

- Réaménagement de la sortie de la N25 en direction de la rue des Mélézes



Figure 103 : Extrait de la proposition du SPW concernant la R.N25 - R.N238 - Rue des Mélézes

Ce projet vise principalement à fluidifier et sécuriser le trafic de la N25 sans pour autant augmenter la circulation de transit traversant le centre-bourg de Mont-Saint-Guibert.