

Ensemble prenons soin de Gembloux, pour une ville et des villages plus sûrs, à la mobilité apaisée

CONSTATS

Longée par les autoroutes et traversée par 4 nationales structurantes, dotée de 6 gares et de nombreuses lignes de bus dont plusieurs nouvelles lignes expresses, traversée par le Ravel, la Ville de Gembloux présente bien des atouts « mobilité ». Choisir la marche pour des courtes distances, enfourcher son vélo, prendre le bus, partir en voiture ou miser sur le train tout doit pouvoir se combiner, selon ses besoins. Faciliter les alternatives et améliorer la sécurité routière font sans conteste partie des attentes majeures exprimées par les Gembloutoises et les Gembloutois. Des aménagements publics de qualité sont le gage de la convivialité.

OBJECTIF

Pouvoir aller au boulot ou à l'école, faire du sport ou ses courses en choisissant le mode de déplacement qui convient et sans craindre les accidents, ça doit être possible à Gembloux. Plus globalement, nos places et nos rues, par leur aménagement, doivent favoriser la rencontre et la convivialité. C'est le concept de la « ville du 1/4h » développée dans le Plan Communal de Mobilité.

NOS PROPOSITIONS

1. Finaliser et concrétiser le Plan communal de mobilité qui donne de nouvelles perspectives en associant les Gembloutois aux décisions.

- Ce nouveau plan communal de mobilité (PCM) et ses actions prioritaires doivent être mis en œuvre : aménagements de sécurité aux entrées des villages, modération des vitesses, larges zones 30 au cœur des villages et dans les quartiers urbanisés, création de Mobipoints intermodaux.
- Dans ce cadre, ont été élaborés un nouveau **plan réseau des itinéraires cyclables** et de l'élaboration d'un **plan trottoirs ambitieux** pour lesquels des moyens conséquents seront dégagés et qui devront être concertés avec la population et les associations représentatives.
- Lorsqu'on prend sa voiture, il faut pouvoir rouler sur des routes correctement aménagées. La réfection des voiries, en priorisant les itinéraires selon leur usage et leur état, doit se poursuivre avec l'investissement communal et les soutiens de la Région wallonne.
- La participation du public doit être favorisée dans l'élaboration de ces documents d'orientation structurants, pour les plus grands dossiers urbanistiques. Les organes consultatifs parallèles doivent également être mieux associés (CCATM, CCCR, Commission vélo,...).

2. Favoriser les modes actifs (marche, vélo) notamment en créant dans Gembloux et les villages de larges « zones apaisées »

- Créer dans le centre de Gembloux, dans de nombreux quartiers résidentiels, mais aussi dans les cœurs de villages, **des zones 30** moyennant des investissements qui rendent celles-ci crédibles et respectées.
- Développer localement **des zones 20 km/h** : zones résidentielles et de rencontres où coexistent piétons, cyclistes, bus, autos, enfants qui jouent...
- Outre le **plan trottoir**, **réhabiliter des sentiers** est un de nos points d'attention particulier dans une perspective de mobilité quotidienne, de loisir et de tourisme.
- Examiner les modifications des plans de circulation permettant des avancées pour les piétons et les cyclistes (SUL,...) qui permettraient d'accroître la sécurité, en particulier au niveau de l'hypercentre qui souffre de congestion aux heures scolaires.
- Renforcer l'aspect « pôle multimodal » de la gare dans le cadre des importants projets immobiliers pour favoriser le recours au train et l'accessibilité générale de la gare via des itinéraires cyclables convergents, zone de débarquement bus, voitures partagées, parking vélos sécurisés, espace co-voiturage.
- Assurer un financement pérenne du point vélo de la gare.

3. Faire de Gembloux une ville plus sûre pour tous les usagers de la voie publique

- S'appuyer sur le relevé des zones les plus dangereuses en vue d'**aménagement de sécurité destinés à diminuer le nombre d'accidents** et augmenter les contrôles répressifs (vitesse et feux brûlés), y compris sur les voiries régionales qui traversent Gembloux de part en part (N4, N29, N93, N912). La traversée de ces nationales doit être un point d'attention particulier.
- Être strict sur le parcage intempestif des voitures sur les trottoirs ou passages piétons, et, au-delà des amendes, envisager le recours à la prestation citoyenne.
- Prendre en compte systématiquement des aspects « mobilité » et « sécurité routière » dans les projets d'aménagement de voirie et grands projets urbanistiques.
- Formation et campagnes de sensibilisation à la sécurité routière et à la pratique de la marche et du vélo notamment en milieu scolaire

4. Aider ceux qui rencontrent des difficultés à se déplacer

- Le **TEC** est souvent la première solution pour celles et ceux qui n'ont pas de véhicule ou la possibilité de se déplacer à vélo ou à pied. Son offre doit répondre à la demande du plus grand nombre. Il conviendra d'évaluer avec eux sans tabous le succès des **lignes expresses** et du nouveau réseau, ses insuffisances et ses améliorations potentielles.
- Le nouveau dispositif de "**TEC à la demande**" est intéressant en soi. Aujourd'hui, il ne couvre pas encore tout le territoire et il est méconnu et encore assez difficile d'accès. Il convient de mieux le faire connaître et de maintenir un dialogue constant avec le TEC pour **renforcer le développement de nouveaux parcours et en faciliter la réservation et l'usage**. Dans tous les cas, une évaluation du dispositif devra être faite et les corrections apportées au service des usagers.
- Avoir une attention particulière pour les PMR (former le personnel communal et la police aux réalités des PMR, abaissements de bordures,...).

- Poursuivre la **création de stations de véhicules partagés** au-delà des 4 stations existantes (et des 10 véhicules disponibles) en ce compris dans les villages de l'entité.
- Examiner la possibilité et les modalités de partager les véhicules communaux utilisés uniquement durant heures de travail à l'instar de certaines communes
- Associer les partenaires (CPAS, Espace Numérique, Conseil des Aînés) autour d'une « centrale locale de mobilité » pour faire connaître et promouvoir les possibilités de transport aux personnes en difficulté de déplacement et renforcer celles-ci : TEC à la demande, taxi social,...

5. Mettre en place une politique de stationnement qui fait vivre la Ville

Pour que le centre et la gare soient fréquentés, il faut y **trouver des places de parking et donc assurer une rotation des véhicules en évitant les « voitures ventouses »** qui occuperaient des places à la journée. C'est la seule motivation qui nous préoccupe en soutien à la dynamique commerciale et à l'accessibilité aux activités qui se déroulent.

Pour cela nous voulons :

- Continuer à faire évoluer les règles en vigueur au niveau du stationnement à l'instar des initiatives prises ces dernières années : réduction de la période contrôlée (9h-17h), extension de la gratuité à 1h en semaine et le samedi, paiement par SMS et par application, folders explicatifs, ajustement localisé des zones,...) pour soutenir le commerce local
- Informer mieux encore les automobilistes de l'**offre de stationnement à travers la concrétisation du projet Smart Parking** (recensement par caméras et info par panneau à messages variables) et du marquage au sol complémentaire pour éviter les 'amendes inutiles'
- Poursuivre la visibilité **des parkings gratuits** (rappel du nombre de places) qui sont proches du centre-ville.
- Assurer pour les cyclistes et motards des espaces permettant le stationnement sécurisé de leurs véhicules

6. Réaménager les espaces publics

- Poursuivre la politique de rénovation et réaménagement des espaces publics à l'instar des programmes de développement rural (PCDR) et de rénovation urbaine en concertation avec la population : place de l'Orneau, parc d'Epinal, places de villages (Sauvinière, Lonzée, Beuzet,...)
- Faciliter l'installation de places de parking accessibles à la recharge publique de véhicules électriques
- Pour les projets de voirie, ne pas se contenter de simples « rubans d'asphalte » mais examiner systématiquement la problématique des trottoirs, de l'éclairage public et la nécessité de prévoir des aménagements de sécurité.
- Pour les espaces publics comme pour les voiries, veiller à leur végétalisation d'une part et leur caractère polyvalent (zones de jeux, bancs,...)