



RÉGION WALLONNE

**MINISTÈRE WALLON
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS**

D.G.3
Direction Générale des Transports
I.G.31
Division de la programmation et de
la coordination des transports
D.311
Direction des études et de la
programmation des transports

PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE

**CHASTRE
GEMBLOUX
PERWEZ
SOMBREFFE
WALHAIN**



Rapport Phase 2
- Objectifs -

Janvier 2004

Etude réalisée en collaboration avec



SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	3	4.1.6	Renforcer l'attractivité des transports publics et améliorer l'intermodalité	14
2	LES OBJECTIFS GENERAUX	4	4.1.7	Optimiser le stationnement	14
2.1	Améliorer la qualité de vie	4	4.2	Les objectifs par commune	15
2.2	Assurer la mobilité et l'accessibilité de tous	4	4.2.1	Chastre	15
2.3	Renforcer la structure spatiale	5	4.2.2	Gembloux	16
3	LES RELATIONS VERS L'EXTÉRIEUR	6	4.2.3	Perwez	17
3.1	Réseau routier principal (hiérarchie, trafic)	6	4.2.4	Sombreffe	18
3.1.1	Pour tous les axes N 4 – N 29 – N 93 – N 98 – N 243	6	4.2.5	Walhain	19
3.1.2	N 4 Namur – Gembloux – Wavre	6	5	LA COMMUNICATION : UN OUTIL INDISPENSABLE A LA BONNE COMPREHENSION DU PROJET	20
3.1.3	N 29 Charleroi – Fleurus – Sombreffe – Gembloux – Perwez – Jodoigne – Tienen	6			
3.1.4	N 93 Nivelles – Sombreffe – Mazy – Namur	7			
3.1.5	N 98 Ligny – Sambreville – Fosses-la-Ville – Mettet	7			
3.1.6	N 243 Eghezée – Perwez – Chaumont – Wavre	7			
3.1.7	N 273 Ligny – Sombreffe – Saint-Géry - Chastre	7			
3.2	Transports en commun : rail	8			
3.2.1	Projets à prendre en compte	8			
3.2.2	Objectifs	9			
3.2.3	Transports en commun : bus	10			
3.3	Intermodalité	10			
4	L'ECHELLE COMMUNALE	11			
4.1	Les objectifs partagés par toutes les communes	11			
4.1.1	Maîtriser les vitesses dans les villages et dans les agglomérations	11			
4.1.2	Redistribuer l'espace public entre les différents modes	11			
4.1.3	Aménager les axes de trafic importants	12			
4.1.4	Améliorer la qualité et la lisibilité des espaces publics	12			
4.1.5	Développer l'utilisation du vélo	13			



1 INTRODUCTION

La Région Wallonne, en collaboration avec les communes de Chastre, Gembloux, Perwez, Sombreffe et Walhain, la SNCB et les TEC, a confié aux bureaux d'études AGORA, ISIS et V.O. Communication la conception du **plan intercommunal de mobilité** des cinq communes.

Ce plan ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic, le présent document cadre **les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude.**

Nous présentons ci-dessous les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitées s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité ne doit-elle être considérée comme un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants ?



2 LES OBJECTIFS GENERAUX

En matière de déplacements, la problématique n'est plus, comme dans les années 70, d'écouler plus de trafic (motorisé) dans un espace limité, mais plutôt de prendre en considération les différents aspects liés à la mobilité et à la vie sociale, afin de les concilier. La demande porte sur :

- La réduction des nuisances liées à un usage non maîtrisé de l'automobile :
 - insécurité routière,
 - bruit, vibrations,
 - pollution de l'air,
- L'amélioration de la qualité des espaces publics,
- Le partage de l'espace au profit des modes alternatifs à l'automobile : marche, vélo, transports en commun...
- La prise en compte des contraintes du transport des marchandises et des véhicules agricoles.

Il s'agit de maintenir des volumes de trafic automobile compatibles avec la diversité des usages et des usagers de l'espace public, la problématique n'étant pas la même selon la localisation : centre de Gembloux, centre de village, chemins et sentiers, voies de desserte communales, voie inter-villages, route régionale...

Les objectifs propres au plan de mobilité ne peuvent que s'inscrire dans une politique plus générale de développement des territoires, qui a elle-même des objectifs plus larges. Certains concernent le plus directement la mobilité :

2.1 Améliorer la qualité de vie

- En réduisant l'insécurité routière,
- En rééquilibrant la place des différents modes dans l'espace public,
- En maîtrisant le trafic automobile.

2.2 Assurer la mobilité et l'accessibilité de tous

En termes de mobilité, les trois objectifs principaux à atteindre sont :

- Améliorer la sécurité (objective et subjective) des déplacements : faire diminuer le nombre et la gravité des victimes, faire reculer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues.
- Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité : infléchir la part des déplacements en voiture et promouvoir les modes alternatifs : marche, vélo, bus, train, ...,
- Offrir une bonne accessibilité des pôles et équipements, pour tous et par tous les modes de déplacement,
- Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics,
- Lever les barrières existantes.

2.3 Renforcer la structure spatiale

Pour limiter les déplacements, il faut limiter la périurbanisation. Cet objectif dépasse largement le cadre de cette étude mais dont les conséquences influencent directement la mobilité de la commune:

- Eviter l'augmentation des distances des trajets ;
- Limiter les besoins de motorisation des ménages ;
- Favoriser les projets aux abords des pôles d'échanges.

Ceci peut se traduire concrètement par :

- Densifier les pôles d'habitat et d'activité, et en particulier ceux situés à proximité d'un axe de transport en commun.
- Améliorer les liens aux pôles extérieurs que sont principalement Bruxelles, le Brabant wallon (Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre), Namur et Charleroi, grâce à un réseau de relations rapides et offrant une grande qualité de service,
- Maintenir une bonne accessibilité des différents sites d'activités économiques et principaux pôles d'emplois (industriels, artisanaux, centres de recherches et d'enseignement) des communes.
- Envisager une orientation des politiques d'aménagement du territoire circonscrivant la demande de mobilité dans des périmètres plus restreints et à la densité d'habitat et d'activités plus denses.
- Prévoir dans les projets de lotissement, de PCA et autres plans de développement des contraintes relatives à la mobilité, permettant de mieux inscrire les développements futurs dans une politique de mobilité durable, et prévoyant la réalisation des équipements nécessaires, tels que trottoirs, pistes cyclables, sentiers piétons, zones résidentielles ou zones 30, raccordements routiers, adaptations de l'infrastructure, etc.

- Réévaluer au niveau de la DGATLP la validité des plans d'alignements, souvent anciens et dépassés, mais dont les conséquences se font sentir sur les espaces de circulation (reculs de bâtisses trop importants, espaces à gérer et entretenir par la commune,... En ce qui concerne les plans d'alignements le long des voiries régionales, un groupe de travail commun au MET et à la DGATLP étudie actuellement les lignes directrices de nouvelles règles en la matière.



3 LES RELATIONS VERS L'EXTÉRIEUR

3.1 Réseau routier principal (hiérarchie, trafic)

Les grands axes (N 4, N 29, N 93, N 243) desservent les agglomérations et villages (+), et les traversent localement (-). Ils jouent également le rôle de collecteur vers des pôles plus éloignés, et vers le réseau à grand gabarit (RGG).

Tous les projets relevés pendant la phase de diagnostic visent à mieux gérer les vitesses et à sécuriser les voiries.

En termes d'exploitation du réseau de voiries, les objectifs seront :

- Améliorer la lisibilité du réseau
- Définir le mode de fonctionnement des différents axes (gabarit type, régulation,...)
- Appliquer pour les aménagements une logique de cohérence d'axe et non ponctuelle.
- Définir une hiérarchie des voiries de la zone afin de structurer la desserte du territoire :

- Axes absorbant le grand transit : autoroutes E 411 et E 40
- Transrégional « Brabant Wallon » : la N 25
- Voirie de distribution du trafic à l'intérieur de la zone d'étude : N 4, N 29, N 98, N 243, ...
- Voirie de desserte locale

Une autre problématique à prendre en compte, connexe à la hiérarchie routière, est l'accessibilité au parking de la gare de Gembloux, pour laquelle un accès par le nord est à envisager très sérieusement, avec une possibilité d'accès depuis la N 4 et les

communes du nord et de l'est (Chastre, Walhain, Perwez) (cf. objectifs sur l'intermodalité)

3.1.1 Pour tous les axes N 4 – N 29 – N 93 – N 98 – N 243

- Maîtriser les vitesses tout au long de l'axe
- Prévoir le cas échéant des zones de desserte séparées de la circulation rapide
- Gérer les carrefours pour y faciliter les insertions
- Créer des effets de porte
- Sécuriser et faciliter les traversées aux endroits disposant d'habitat et d'activités
- Sécuriser et faciliter les déplacements non-motorisés le long de l'axe.

3.1.2 N 4 Namur – Gembloux – Wavre

- Quelle gestion pour la N4 dans le cadre du réaménagement du carrefour N4/N25 ?
- Quid des feux de Corbais, à Nil et à Walhain ?
- Quid des raccordements vers Perbais, Chastre et Blanmont ?
- Quel(s) profil(s) adopter pour cet axe de transit ?

3.1.3 N 29 Charleroi – Fleurus – Sombreffe – Gembloux – Perwez – Jodoigne – Tienen

- Décourager le trafic de grand transit
- Quelles solutions pour l'insertion des véhicules venant des voies s'y raccordant et sortant des linéaires commerciaux à Sombreffe, à Thorembois ?

- Quelles solutions pour le carrefour du Docq, l'accès à Tongrinne, l'accès à Corroy-le-Château, à Sauvenière, au parc industriel ?



3.1.4 N 93 Nivelles – Sombreffe – Mazy – Namur

- Quelles solutions pour le carrefour du Docq, l'accès et la sortie vers Tongrinne, l'accès à Bothey, la traversée de Mazy avec le passage devant l'école ?

3.1.5 N 98 Ligny – Sambreville – Fosses-la-Ville – Mettet

- Intégration des insertions et meilleure visibilité à l'accès vers Boignée ;
- Sécurisation et organisation des accès vers le parc industriel ;

- Sécurisation des raccordements à l'autoroute E 42 (aménagement déjà prévus en rond-points).

3.1.6 N 243 Eghezée – Perwez – Chaumont – Wavre

Vu le parcours fort urbanisé, les principes décrits ci-dessus restent à appliquer :

- Sécuriser en particulier la traversée du Ravel, les accès au zoning et aux supermarchés, les abords du rond-point de Thorembais et le centre de Perwez ;
- Sécuriser et faciliter les déplacements non-motorisés le long de l'axe, qui dans ce cas ci suit une ligne de demande forte Perwez – Thorembais – Orbais / Malèves-Ste-Marie ;

3.1.7 N 273 Ligny – Sombreffe – Saint-Géry - Chastre

La fonction de cette route régionale n'est pas celle d'un axe à grande circulation. C'est plutôt un axe de liaison intervillages, assurant la desserte de Ligny, St-Géry, Noirmont, Perbais et Blanmont.

Entre St-Géry et Sombreffe, elle pourrait être requalifiée en voirie locale. Son profil pourrait être réduit au bénéfice d'un espace piéton ou cyclable.

Sauf pour les localités traversées, elle ne joue pas de rôle en termes de relation vers l'extérieur. Sa sécurisation et son aménagement sont donc plus fonction des besoins locaux. Pour son raccordement au réseau principal, il convient de se référer aux objectifs donnés pour les N 4 et N 93.

3.2 Transports en commun : rail

3.2.1 Projets à prendre en compte

Le fonctionnement futur du réseau ferré sera fonction de certaines options prises au niveau national et international.

A RER Bruxelles et mise à 4 voies de la ligne 161 entre Bruxelles et la jonction vers Louvain-la-Neuve.

Même si le RER ne rejoint pas Gembloux, ce projet contribue à assurer une meilleure desserte et une exploitation plus fiable par les trains IC et P, et ouvre la perspective de liaisons directes vers l'aéroport de Zaventem depuis Ottignies et/ou Namur. Ce projet devrait aussi offrir via correspondances à Ottignies plus de relations vers le Brabant wallon (par exemple Rixensart, La Hulpe, Court-Saint-Etienne).

B Ligne 161N à grande vitesse Ottignies-Daussoulx-Gosselies

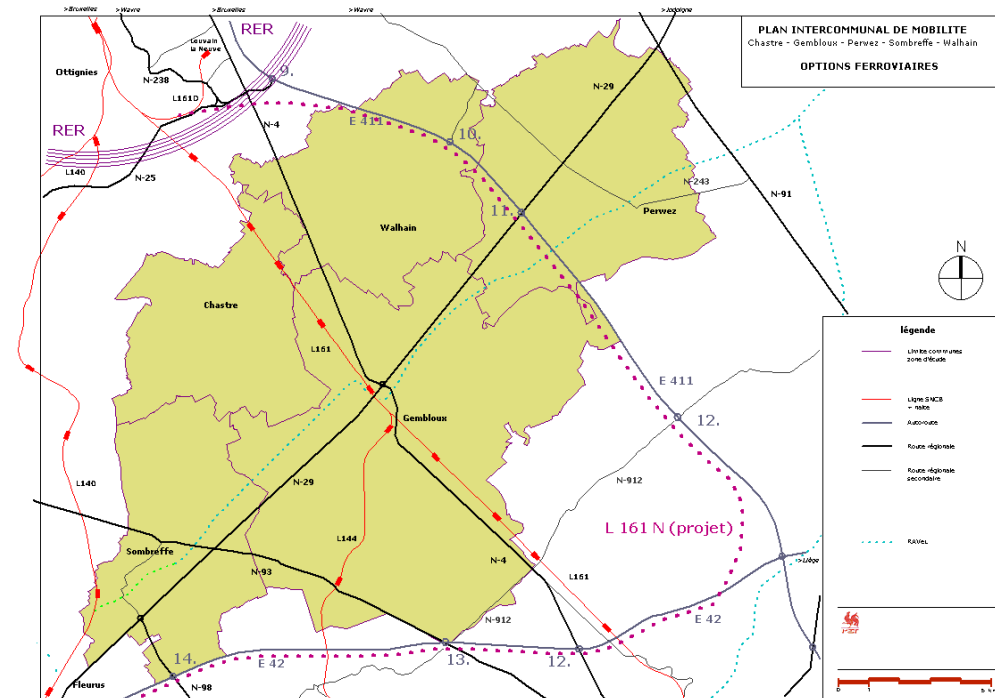
L'impact est difficile à évaluer, surtout en l'absence de projet concret à plus long terme définissant le rôle national et international de ces moignons de ligne.

Il est cependant établi que cette option ne peut qu'éclater les services au-delà d'Ottignies en deux branches distinctes, affaiblissant d'autant la densité de service à Gembloux et sur les autres haltes de la ligne 161.

Par ailleurs, les gares envisagées à Dausoulx et/ou Rhisnes se situent au sud du territoire étudié, ce qui rend leur usage par les habitants des cinq communes peu vraisemblable. L'ouverture d'un

point d'arrêt à hauteur de Perwez est quant à lui peu probable, en raison des caractéristiques à grande vitesse de la ligne.

Par ailleurs pour la jonction vers Gosselies, le détour par Dausoulx rend le temps de parcours dans le meilleur des cas équivalent à celui d'une relation par la ligne classique L140 entre Ottignies et Charleroi.



C Projet EuroCap-Rail

Ce projet vise à améliorer les services et l'infrastructure sur la ligne Bruxelles – Luxembourg, surtout sur la ligne 162 au-delà de Namur, en vue d'assurer une liaison en +/- 1h30 entre les deux capitales.

Même sans arrêt à Gembloux, de tels services permettraient, via correspondance à Namur, de rendre des liaisons avec Arlon, Luxembourg et au-delà compétitives avec un trajet en voiture.

D Ligne 140 Ottignies – Fleurus - Charleroi

Un certain développement de l'exploitation de la L140 pourrait viser à l'amélioration des fréquences sur cette ligne. Son usage pour les marchandises ne grève en rien ce rôle local.

A moyen ou long terme, et dans le cadre de la réalisation du RER et en particulier de la jonction Schuman-Josaphat, des services entre l'aéroport de Zaventem et celui de Gosselies sont envisageables.

E Ligne 144 Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre

Cette ligne dessert une population relativement faible mais est bien utilisée par les scolaires (arrêt de Chapelle-Dieu bien plus proche des établissements secondaires que la gare de Gembloux). Son usage pour les marchandises ne grève en rien ce rôle local.

Compte tenu de la faible desserte¹, la fréquentation est intéressante. Le développement du quartier « à tous vents » devrait amener des voyageurs supplémentaires à Chapelle-Dieu.

Une extension de services en direction de Sambreville et Charleroi avec ou sans correspondances offre un potentiel de développement, et est une piste à suivre. Pour le long terme, des véhicules de type Railbus présentent peut-être un potentiel.

¹ Deux trains « L » par jour et par sens aux heures de pointe uniquement

3.2.2 Objectifs

En raison du rôle très important de la gare de Gembloux et de son potentiel en matière d'intermodalité, les objectifs seront :

- **Renforcer par tous les moyens l'exploitation des services sur le réseau classique, en particulier sur les lignes 161 et 140.**
- **Sécuriser au minimum l'exploitation actuelle et si possible développer l'offre vers Chapelle-Dieu et Mazy sur la ligne 144.**
- **Viser à obtenir des liaisons directes avec l'aéroport de Zaventem lors de la mise en œuvre du RER.**
- **S'assurer du maintien et du développement du rôle international de la ligne par correspondance à Namur (Luxembourg – France – Suisse et TGV vers Paris) et à Bruxelles (TGV et Eurostar vers la France, l'Angleterre, l'Allemagne et les Pays-Bas).**
- **Renforcer l'accessibilité et l'intermodalité à la gare de Gembloux (mise en œuvre rapide du projet de nouvelle gare et de parking) et aux autres haltes de la SNCB.**



3.2.3 Transports en commun : bus



Les bus jouent un rôle essentiel pour la mobilité scolaire vers les établissements de l'enseignement secondaire et vers la gare.

La desserte fine de plusieurs villages plus éloignés de l'axe de la N 29 reste fortement améliorable.

Objectifs :

- **Maintenir et renforcer en fonction des besoins les axes de desserte bus forts.**
- **Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente des voyageurs.**
- **Améliorer l'accessibilité des bus à la gare de Gembloux.**
- **Envisager des dessertes complétant l'offre scolaire dans les villages éloignés des axes fortement desservis, sous la forme de services à la demande ou de toute autre variante de desserte exploitable à meilleur marché que les lignes régulières.**
- **Renforcer la complémentarité avec les chemins de fer, par exemple entre Chastre et Walhain.**
- **Envisager des points de collecte P+bus, vélo + bus, à plusieurs arrêts bien choisis.**
- **Intégrer à l'offre une desserte calibrée pour les centres de recherche CRAGx et autres pôles d'emploi**

3.3 Intermodalité



Objectifs :

- **Aménager des parcs-relais aux échangeurs autoroutiers, incluant une possibilité de stationnement pour les vélos, et servant le cas échéant également d'arrêt Rapidobus.**
- **Améliorer la qualité de certains parkings automobiles aux gares et haltes SNCB et TEC, et y réaliser du stationnement vélo.**
- **Améliorer l'accessibilité des bus à la gare de Gembloux, tout en tenant compte des besoins de correspondance bus-bus et bus-train et de la lisibilité pour l'usager.**
- **Envisager l'éventualité d'une section de gare bus côté chaussée de Wavre, ou résorber sensiblement les difficultés d'accès à la place de la Gare.**

4 L'ECHELLE COMMUNALE

4.1 Les objectifs partagés par toutes les communes

4.1.1 Maîtriser les vitesses dans les villages et dans les agglomérations

Réduire les vitesses du trafic automobile de manière à assurer l'intégration des autres usagers et leur sécurité

- Créer des **effets de porte aux entrées de chaque village** afin d'identifier le territoire traversé et de modérer la vitesse.
- Poursuivre l'aménagement des voiries, dans les traversées des villages en particulier (sections habitées), en y suscitant suffisamment d'événements maintenant l'attention du conducteur en alerte et l'encourageant au respect de la limitation de vitesse en vigueur.



4.1.2 Redistribuer l'espace public entre les différents modes

Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes, avec des itinéraires continus, confortables, sûrs, directs et attractifs

- Développer dans le cœur de tous les villages, et particulièrement aux abords des écoles, un **retraitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité**, en accordant une priorité le long des voiries de grande communication le long desquelles le trafic routier entre en conflit avec ces activités locales.
- Mettre en place, le long de toutes les voiries en agglomération, des interventions visant à accorder une place suffisante / une cohabitation harmonieuse de tous les usagers, que ce soit par :
 - la modération du trafic / le retraitement qualitatif des espaces publics (spécialement dans le centre des villages).
 - la mise en place / le bon entretien de voies destinées à ces usagers.
 - la bonne commodité des traversées privilégiées.
- Accorder une grande attention à tous les détails de réalisation afin qu'ils tiennent compte des besoins et contraintes de l'ensemble des usagers, y compris des PMR.
- Intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite dans tous les aménagements et en priorité aux abords des établissements publics, commerces et équipements.
- Prise en compte des circulations agricoles, largeurs requises, zones de manœuvres, etc.

4.1.3 Aménager les axes de trafic importants

**Développer un aménagement par séquences
selon le type de tissu traversé**

- Aménager les voies régionales (N29, N4, N93, N243, N912, N273...) en se basant sur un principe d'aménagement par séquences homogènes selon le type de tissu traversé, et permettant qu'en chaque lieu l'aménagement incite au respect des vitesses autorisées.
- Poursuivre l'aménagement des voiries, dans les traversées des villages en particulier (sections urbaines).
- Créer des effets de porte aux entrées de chaque village afin d'identifier le territoire traversé et de modérer la vitesse. Des voies communales seront aussi concernées par ces effets de porte.
- Faciliter les traversées de ces grands axes par les piétons et les cyclistes, par l'intermédiaire de modération de la vitesse, ou lorsqu'elle n'est pas suffisante (en inter-urbain notamment), par des aménagements de type passerelle ou passage souterrain... Dans les carrefours et aux arrêts de bus, prévoir clairement les possibilités de franchissement par tous les modes.
- Prévoir des aménagements cyclables et le long de ces axes permettant la circulation, au minimum dans les zones habitées et dans les courtes sections intermédiaires.

4.1.4 Améliorer la qualité et la lisibilité des espaces publics

**La qualité des espaces publics a un impact sur leur usage
en termes de séjour et leur perception en tant qu'espace
de circulation, notamment en matière de maîtrise des
vitesses.**

- Développer des séquences d'identification de la voirie.
- Améliorer la signalisation, le jalonnement, le mobilier urbain.
- Améliorer l'éclairage public des centres des quartiers, des traversées de voirie et des arrêts de transport public.



4.1.5 Développer l'utilisation du vélo

Le vélo augmente le rayon d'action du piéton, et est bon pour la santé et pour la mobilité des autres

- Promouvoir le RAVEL et le connecter aux zones habitées et commerçantes de la N29 et aux réseaux communaux.
- Développer progressivement un réseau cyclable de base entre les centres et les villages des communes.
- Relier ce réseau aux pôles voisins importants (Louvain-la-Neuve, Fleurus) et aux réseaux cyclables des territoires voisins (Eghezée notamment).
- Sécuriser les chemins de remembrement en y limitant le trafic de fuite ? Les rendre utilisable seulement par les véhicules agricoles, les usagers non motorisés et les riverains par la systématisation du panneau F99c est intéressant mais ne suffit pas, il faudra probablement aussi des contrôles et des aménagements dissuasifs, tels des casse-vitesse qui ne soient pas pénalisants pour véhicules agricoles.
- Poursuivre l'installation d'équipements de stationnement de bicyclettes, assurant en tout cas la sécurité, et dans la mesure du possible la protection contre les intempéries.
- Profiter de toute occasion qui se présente avec les acteurs présents sur le territoire communal pour développer une nouvelle stratégie d'incitation à l'utilisation de ce mode de transport (les écoles tout particulièrement).
- Favoriser une complémentarité très attractive vélo-train et vélo-bus aux différentes gares et haltes (cheminements d'accès et stationnement).
- Prévoir des aménagements cyclables et le long de ces axes permettant la circulation, au minimum dans les zones habitées et dans les courtes sections intermédiaires.

- Réaliser un gros entretien de rattrapage sur les pistes dont la qualité est devenue insuffisante au fil des ans.
- Assurer par la suite l'entretien régulier des pistes cyclables (balayage, bordures, pavés, joints,...)



4.1.6 Renforcer l'attractivité des transports publics et améliorer l'intermodalité

Un complément de transport mécanisé demande un enchaînement sans faille des différents modes de déplacement

- Réaliser un effort spécifique de requalification des gares, haltes, arrêts, de leurs abords et de leur accessibilité.
- Améliorer la desserte de la zone par les bus, en envisageant un service de transport à la demande, notamment à Chastre et Walhain, mais aussi dans d'autres villages isolés à Perwez, Gembloux et Sombreffe.
- Question de la desserte en soirée et week-ends,...
- Cf. objectifs transports en commun.

4.1.7 Optimiser le stationnement

Les voitures stationnent en moyenne 23 h sur 24, cela vaut la peine d'organiser cette consommation de l'espace

- Combattre le stationnement illicite sur trottoirs ou autres espaces réservés pour d'autres usagers. Réduire le stationnement gênant pour les bus et autres véhicules spéciaux (livraisons, véhicules agricoles,...).
- Organiser le stationnement à proximité des pôles d'attraction, même secondaires.
- Etablir la réglementation qui permettra de mettre en place une politique volontariste en terme de stationnement.
- Préciser les modalités de tarification, organiser le report du stationnement à longue durée en dehors des zones fort fréquentées.
- Protéger le stationnement résidentiel hors zones commerçantes.



4.2 Les objectifs par commune

4.2.1 Chastre

- Accent fort sur la maîtrise des vitesses, y compris intérêt pour participer en tant que commune-pilote à des projets de type Adaptation Intelligente de la Vitesse des véhicules.
- Quel aménagement sur la N4 ? Quelle gestion des carrefours permettant d'accéder à la commune (feux à Perbais et Blanmont) ?
- Quels axes privilégiés pour accéder à Chastre ? Rôle collecteur de la Grand-Rue à Perbais ! Eviter le parcours complet à travers l'ensemble de la commune pour rejoindre la N4 et ne pas attirer du trafic extérieur à la commune.
- Quel statut pour la N273 entre Gentinnes et Sombreffe ?
- Que faire contre le trafic de fuite par les voies communales vers Mont-Saint-Guibert ?
- Interdire le transit des camions sur le territoire (desserte locale autorisée) ?
- Améliorer les correspondances train-bus en gare de Chastre.
- Maintenir la billetterie à la halte SNCB de Chastre, et y étendre les heures de présence.
- Améliorer la qualité de l'espace public devant la gare de Chastre (parc de stationnement, en lien avec projet de réhabilitation du site Brichart, où il faudrait privilégier l'habitat et les commerces de proximité). Un développement résidentiel y est ardemment souhaité.
- Passage souterrain en gare de Chastre à améliorer.
- Améliorer la desserte bus de l'ensemble de la commune, et envisager un système de transport à la demande ?
- Créer un réseau cyclable avec en priorité une liaison cyclable vers Walhain, une liaison cyclable vers Gembloux-gare et ses écoles (par Cortil-Noirmont), via une connexion au RAVeL.

- Prévoir dans les espaces publics des aires piétons et vélo, éventuellement franchissables pour le croisement de gros véhicules, mais qui offrent une continuité de cheminement. (genre piste cyclable « suggérée »).
- ...



4.2.2 Gembloux

- Quels aménagements sur la N4 ?
- Problème sur la N29 au niveau du Lidl. Quid du projet de rond-point ? quelle solution pour améliorer la situation existante ?
- Plan de circulation du centre à modifier ? (rue Sigebert, rue Chapelle-Dieu, rue Albert notamment, tenant compte des impératifs de la desserte scolaire).
- Forte maîtrise de la circulation autour des écoles pour une meilleure sécurité, notamment par une réorganisation des accès
- Actions de sensibilisation des parents.
- Requalifier certains espaces publics, comme la place de l'Orneau (en lien avec une amélioration de la gestion du stationnement). Plus généralement, requalifier l'espace public envahi par la voiture.
- Mieux utiliser les parcs de stationnement existant au centre de Gembloux (accès, signalisation, tarification).
- Favoriser le stationnement de courte durée dans les rues commerçantes du centre de Gembloux, ainsi qu'à la rue de la Station.
- Désenclavement de la gare de Gembloux : créer un accès nord pour le parking ?
- Améliorer les haltes de Mazy (abords) et Lonzée (accès au quai)
- Améliorer les traversées de la N4 notamment pour les piétons et les cyclistes (envisager des passerelles, des souterrains ?), surtout à Ernage, Lonzée, Beuzet, ainsi que pour la N29 dans Gembloux et la N93 à Mazy (abords de l'école notamment). Ceci étant lié aux partis d'aménagement qui seront retenus (séquences urbaines).
- Créer des itinéraires vélos reliant les différents villages, avec en priorité ceux qui représentent le plus fort potentiel : Gembloux-Sauvenière-(Grand-Leez), Gembloux-Lonzée-Beuzet, Gembloux

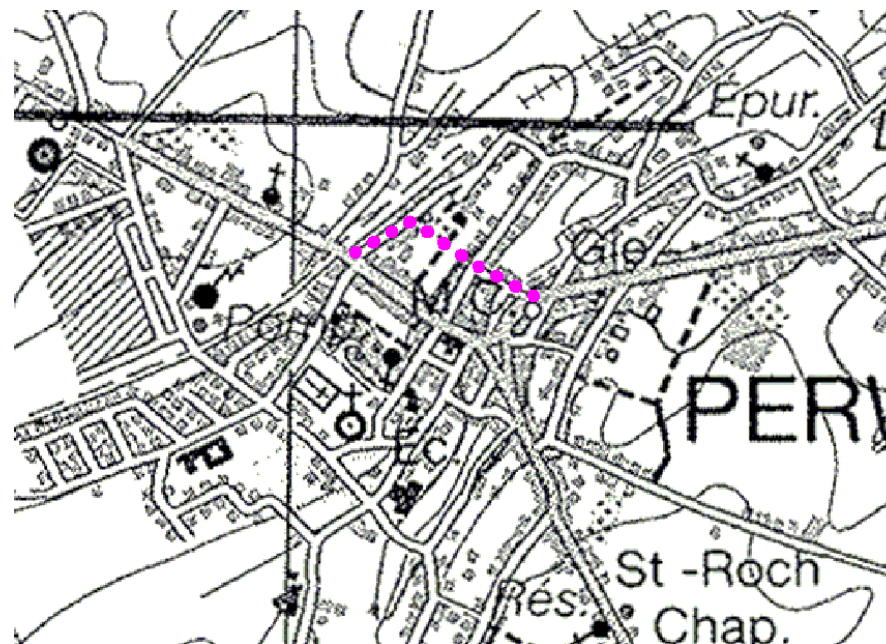
-Cortil Noirmont-Chastre, Gembloux-Ernage, Gembloux-Corroy, en complément du RAVeL.

- Matérialiser des itinéraires piétons/PMR/cyclistes, et notamment entre le centre et la gare (SUL rue Coquelet et rue du Moulin, ...).
- Aménagements cyclables de sécurité sur quelques axes collecteurs (avenue de la Faculté),...
- Lever les dernières difficultés liées au RAVeL (aménagement à la gare, passerelle N 4, Sauvenière...) et le connecter à la N29 à hauteur du zoning de Sauvenière.
- ...



4.2.3 Perwez

- Gérer le développement résidentiel et ses conséquences sur la mobilité. Contraintes éventuelles à poser sur les raccordements aux routes régionales ou axes collecteurs, aménagement des voiries internes, etc.
- Plan de circulation du centre (rue mise à sens unique avec boucle par rue à créer, est-ce bien le meilleur choix ?).
- Quel aménagement de la N 243 permettant une insertion plus aisée des véhicules sur la chaussée, ainsi que la sécurisation des autres usagers, les traversées, etc. ?
- Quels aménagements pour la N 29, Quelles améliorations pour les traversées de piétons et des cyclistes, notamment aux arrêts de bus, pour les insertions de véhicules ?
- Desserte bus à renforcer, problématique des heures creuses et villages plus éloignés, surtout pour home de personnes âgées en implantation à Orbais par exemple. Envisager un partenariat TEC – Commune,...
- Co-voiturage / car-pooling à l'échangeur n° 11 Thorembais, et gestion / promotion de l'équipement au moins en phase de démarrage (incluant du stationnement pour vélo et un arrêt Rapidobus). A développer en conjonction avec Gembloux.
- Quel accès au zoning ? un accès direct (bretelle à créer) ou maintenu par Thorembais ? dans ce cas, quelle amélioration de gestion pour ce carrefour ?
- Développer un réseau cyclable, avec en priorité les itinéraires présentant un fort potentiel, tels que Perwez-Thorembais-Orbais/Malèves-Ste-Marie.
- En fonction des choix d'aménagement des voiries, choisir un type de stationnement cohérent et en définir le mode de gestion.
- ...



4.2.4 Sombreffe

- Accès au linéaire commercial sur N 29 au nord de Sombreffe. Quelles améliorations possibles (insertion des voitures, tourne-à-gauche). A relier avec réaménagement de la N 29.
- Idem pour accessibilité par l'arrière (modes non-motorisés principalement).
- Amélioration du carrefour « Pichelin », et y assurer la traversée pour les modes non motorisés.
- Aménagement de la N 93 dans la traversée de Sombreffe (séquences urbaines).
- Aménagement de la N273 dans la traversée de Ligny.
- Mieux identifier le zoning de Sombreffe afin de favoriser la lisibilité des accès.
- Aménager un P+R en gare de Ligny, promouvoir le covoiturage à réaliser à l'échangeur 14 de la E 42, envisager un P+R sur la N 93 à Marbais
- Réaliser un pré-RAVEL entre Sombreffe et Ligny, viser à le compléter rapidement d'une liaison vers Fleurus et le Ravel prévu sur la ligne L131 Fleurus-Nivelles.
- Veiller aux connections entre le RAVeL et le réseau de voirie, notamment la N29 et ses commerces.
- Créer un réseau cyclable complémentaire et connecté au RAVeL, en développant en priorité les liaisons à fort potentiel, telles Sombreffe-Ligny (en alternative par la N 273 ?), Sombreffe-Tongrinne-Boignée.
- ...



4.2.5 Walhain

- Accent fort sur la maîtrise des vitesses.
- Améliorer la desserte bus de Walhain, vers Gembloux mais aussi vers la gare de Chastre (correspondances) et vers Louvain-la-Neuve, Ottignies et Wavre (prioritaire pour Nil en particulier).
- Envisager un système de transport à la demande en complément aux services réguliers ?
- Question de la desserte en soirée et week-ends,...
- Arrêt du Rapidobus à la sortie n° 10, évaluer la demande ou effectuer un test ?
- Créer un réseau cyclable, et en priorité des liaisons à fort potentiel, comme Walhain-Chastre (gare), Tourinnes-Nil-Blanmont, Walhain-Gembloux via Sauvenière², ou encore une liaison vers Louvain-la-Neuve.
- Matérialiser l'itinéraire de la du schéma directeur vélo de la Direction des Routes du MET (D.143) sur réseau communal par logos, peintures, aménagements légers de sécurité,...
- Quel aménagement sur la N4 ? Quelle gestion des carrefours permettant d'accéder à la commune (feux à Perbais et Nil) ?
- Que faire contre le trafic de fuite par les voies communales et chemins de remembrement vers l'E411 ?
- Réaffectation ponctuelle de certaines sections de chemins ruraux et aménagement de ceux-ci pour reprendre une fonction de collecteur de trafic, au profit du dégagement et de la sécurisation de voiries à l'habitat dense, ou pour la restauration de liaisons intervillages (par ex. vers Corroy-le-Grand).

- Aménagements ponctuels organisant le stationnement, la circulation, les zones de rétrécissement, les espaces piétons, etc. à divers endroits de la commune.

• ...



² La commune a d'ailleurs déjà réalisé des travaux sur l'assiette de l'ancienne ligne de tram reliant Walhain à Gembloux à cette fin. La liaison Gembloux-Sauvenière se fera par le RAVeL.

5 LA COMMUNICATION : UN OUTIL INDISPENSABLE A LA BONNE COMPREHENSION DU PROJET

**LA COMMUNICATION N'EST PAS UN OBJECTIF
MAIS UN DEVOIR**

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de l'informer, de la sensibiliser, voire de l'éduquer pour qu'elle en comprenne les arcanes et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Cette valorisation s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :

- Toutes boîtes,
- Action ramassage scolaire à vélo durant la semaine de la mobilité,
- Réunions publiques début octobre,
- Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront cibler le public des enfants et adolescents, en raison :

- De l'importance de la mobilité scolaire dans la problématique,
- De l'effet d'entraînement sur les parents,
- De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme,
- De l'utilité d'autonomiser les déplacements des enfants pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de ce mode.
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des demandes émanant de la population (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la prise d'initiatives au sein du public, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, cavaliers,...).