

## **LES DEPLACEMENTS NON MOTORISES**

## 1 Les coupures et points difficiles

Les déplacements non motorisés, marche et vélo, sont totalement perméables à l'environnement dans lequel ils se déroulent. Les attentes de ces usagers (ou de ces usagers potentiels...) en ce qui concerne tant la sécurité que la qualité des aménagements sont très fortes.

A cet égard les détours imposés à ces usagers par les coupures peuvent être rédhibitoires. Les points de franchissements ont là une importance capitale : type, qualité de l'aménagement, sécurité procurée.

Nous avons identifié dans le secteur d'étude deux types principaux de coupures :

- les coupures « imperméables », franchissables en un nombre de points limités, c'est-à-dire les voies ferrées et autoroutes,
- et les coupures dues aux grands axes routiers (voies régionales majeures telles la N4 et la N29 hors des zones urbaines), plus insidieuses, car si elles demeurent franchissables partout en théorie, la vitesse et le volume du trafic motorisé réduisent souvent en pratique ces possibilités de traversée.

Dans le territoire des cinq communes, le relief ne représente pas une coupure majeure pour les déplacements non motorisés. Si certains secteurs sont vallonnés, les pentes ne représentent néanmoins pas un obstacle important.

### 1.1 Les coupures « imperméables »

#### 1.1.1 Ligne ferroviaire 160-161

Cette voie ferrée traverse le territoire d'étude sur 15 km (communes de Chastre et Gembloux). En raison du relief et des contraintes techniques propres aux infrastructures ferroviaires, la voie est tantôt au niveau du sol, tantôt sur un talus et parfois en tranchée. Les traversées s'effectuent donc :

- à niveau (passages à niveau) (6 passages)
- soit sous la voie, par passage au niveau du sol si la voie est en talus ou par passage souterrain, routier comme à Gembloux ou piéton comme dans plusieurs gares (7 passages)
- ou encore au dessus de la voie, si la voie est dans une tranchée. Il n'y a pas de cas de franchissements de la voie par une passerelle (3 passages).

Le long de ces 15 km de voies, on a dénombré 16 points de franchissement accessibles aux modes motorisés (en incluant la N912 à Bovesse qui est en limite de zone d'étude), soit environ un point de passage tous les kilomètres. Tous les villages situés le long de la voie ferrée ont au moins un point de franchissement pour les voitures.

La qualité des passages est en général relativement bonne. On peut néanmoins signaler deux passages sous voies extrêmement étroits (où les voitures ne peuvent se croiser) à Gembloux (vers le stade) et à Loncée.



Figure 1 - Le passage sous les voies ferrées vers le stade de Gembloux (rue Victor Debecker)

Certains de ces points de passage ne servent qu'à un trafic très local, comme ces passages à niveau situés au Gotteau (au nord de Beuzet) ou à Clapette (entre Beuzet et Bovesse), où les utilisateurs sont essentiellement les engins agricoles.

A ces points de franchissement on peut ajouter les passages souterrains accessibles aux seuls piétons (et éventuellement utilisables pas les cyclistes mais à condition qu'ils portent leur vélo, aucun aménagement spécifique n'ayant été observé) qui existent dans les gares de Chastre, Gembloux et Bovesse.



Figure 2 - Le passage souterrain à la gare de Bovesse

### 1.1.2 Ligne 144

Cette voie ferrée traverse Gembloux sur environ 9 km, avec dix points de franchissements : 3 passages supérieurs, 2 passages à niveau et 5 passages inférieurs. La plupart de ces passages supportent un trafic très faible.

### 1.1.3 Ligne 140

Les deux kilomètres de cette voie passant à Ligny comportent deux points de franchissements, en plus de la possibilité de traverser les voies à la gare même.

### 1.1.4 Autoroute E411

Cette autoroute traverse le territoire d'étude sur une douzaine de kilomètres. Il y a une dizaine de points de franchissement, dont la plupart en passage inférieur.

On peut donc souligner que si un certain nombre d'infrastructures représentent des coupures, elles sont loin d'être totalement imperméables. Avec en moyenne plus d'un franchissement par kilomètre, et souvent plusieurs points de passage dans les villages, la traversée est en général aisée, et les cas de détours dus aux manques de points de franchissement doivent être plutôt rares.

## 1.2 Les coupures dues aux grands axes routiers

En raison de la vitesse et de la densité du trafic que reçoivent les routes régionales du secteur d'étude (à l'exception de la N273), et tout particulièrement les N4 et N29, leur traversée est parfois difficile, non seulement pour les piétons ou les cyclistes, mais aussi par les usagers motorisés. Hors des carrefours (hors zone urbaine), il est souvent quasiment impossible pour un piéton de traverser, tout au moins dans des conditions de sécurité acceptables.

Les aménagements d'intersections et de traversées, prennent des formes diverses, selon l'importance et le type de trafic, la localisation (urbain / interurbain) ou encore la date de construction de l'aménagement. Par exemple, les carrefours gérés par des îlots directionnels, qui étaient fréquents il y a dix ou quinze ans, sont maintenant remplacés peu à peu par des ronds-points. Ces différents types d'aménagements sont plus ou moins favorables aux piétons et aux cyclistes.

On peut à ce stade faire une remarque générale concernant la prise en compte des cyclistes, et dans une moindre mesure des piétons, dans les projets de réaménagements de carrefours élaborés par le MET pour les routes dont il a la gestion. La solution la plus fréquemment proposée est celle du carrefour giratoire, dont les avantages en terme de fluidité du trafic mais aussi de ralentissement du trafic et d'amélioration de la sécurité sont bien certains.



Figure 3 - La N4 à l'entrée nord de Lonzée

Mais les giratoires, en particulier lorsqu'ils sont de grande dimension comme c'est souvent le cas sur les routes régionales majeures, sont souvent pénalisants pour les cyclistes et aussi pour les piétons. Pour les premiers, l'insertion dans l'anneau n'est pas toujours facile, et les conflits dus aux cisaillements (mouvements sortants) nombreux et perçus par les cyclistes comme dangereux. Pour les piétons, la présence d'un carrefour giratoire impose un détour dans le cheminement, parfois important surtout à l'échelle de la distance souvent modeste du déplacement. Ces points sont certes connus et pris en compte, mais les piétons et les cyclistes sont rarement aussi nettement bénéficiaires que les automobilistes de la création d'un rond-point hors des zones urbaines. Les accidents de piétons et de cyclistes y diminuent moins sensiblement que les accidents de voiture. En

un certain sens, les ronds-points peuvent ainsi constituer des points difficiles pour les cyclistes et les piétons.

L'accroissement du trafic sur les grands axes rend de plus en plus difficile l'insertion des véhicules sur ces voiries, ainsi que leur traversée, et ce surtout pour les plus lents, cyclistes et convois agricoles. Les giratoires viennent amplifier ce phénomène : en effet, lorsqu'ils remplacent des carrefours gérés jusque là par des feux, ils suppriment les phases d'interruption de trafic, qui s'écoule alors de manière quasi-continue. On constate par exemple ce phénomène sur la N29 entre Thorembais et Jodoigne, depuis le remplacement des feux par un giratoire au carrefour N29-N243 ainsi qu'au carrefour de Glimes.

Les coupures que représentent les grands axes, et leur corollaire, les difficultés plus ou moins grandes de franchissement, sont un des facteurs influençant directement les pratiques de mobilité, et notamment les déplacements non motorisés.

## 2 Les cheminements piétonniers

Il est possible de distinguer deux types de déplacements à pied

la marche que l'on peut définir comme « utilitaire », c'est-à-dire principalement liée à des déplacements contraints, tels aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, avec des distances maximales de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche). Ces déplacements sont donc le plus souvent internes aux villages. C'est pour ces piétons que le confort des cheminements doit être amélioré.

et les déplacements dits « de loisir », c'est-à-dire la promenade, voire la randonnée d'un ou plusieurs jours. Pour ces séquences, ce sont les itinéraires entre les villages et hameaux, utilisant les chemins ruraux, qui sont souvent privilégiés. Ils n'interviendront que de manière marginale dans cette étude, et plutôt d'ailleurs comme des cheminements cyclables potentiels. En effet, si un déplacement de 4 km à pied entre deux villages ne peut être envisagé sur une base quotidienne, le même déplacement fait à bicyclette est lui tout à fait envisageable.

La marche prise comme mode de déplacement quotidien est particulièrement sensible à deux facteurs :

- La distance à parcourir : la vitesse moyenne d'un piéton est de l'ordre de 4 à 5 km/h, soit environ 1 km en 12 à 15 minutes. La lenteur de ce mode le rend peu concurrentiel par rapport à la voiture, même pour des trajets courts, dans la mesure où les problèmes de circulation et de stationnement dans le secteur d'étude sont relativement limités et circonscrits.

- Et les conditions environnementales : le confort des cheminements (revêtement, bruit, sécurité routières perçue et réelle...) est un élément important sur le choix de la marche comme mode de déplacement, seul ou en complément des transports en commun.

La présence de piétons dans les rues est un facteur d'animation fondamental pour les villages. La qualité des espaces publics passe aussi par la possibilité qu'ont les habitants de s'y croiser et de s'y rencontrer. En cela, la marche est un mode à encourager, notamment par le biais de l'amélioration de l'infrastructure dévolue aux piétons.

Le problème principal rencontré par les piétons est certainement **l'inconfort des cheminements**, lié :

- au manque d'espace (trottoirs trop étroits)
- à l'encombrement de l'espace disponible : mobilier urbain, poubelles et autres obstacles mobiles, voitures en stationnement...
- au manque d'entretien : trous, flaques, ...

En effet, l'espace dévolu aux piétons dans les villages est souvent réduit à l'espace disponible entre la chaussée et la limite des parcelles privées (clôtures, immeubles). Or cet espace résiduel est souvent très étroit, et de plus support d'autres usages, tels le stationnement ou le mobilier urbain.

L'étroitesse et l'encombrement de certains trottoirs oblige les piétons à en descendre de temps en temps, augmentant ainsi considérablement leur exposition au risque d'accident, puisque marchant sur un espace où les automobilistes ne s'attendent pas à les voir. Cette situation n'est pas sécurisante, ni objectivement ni subjectivement, pour les piétons.

On a pu noter à quel point cette question des trottoirs revenait souvent parmi les demandes de la population, par exemple au travers des comptes-

rendus des réunions tenues dans les différents villages de Gembloux lors de l'élaboration du plan communal de développement fin 2001. Il n'y a pas un village dans lequel ces questions d'étroitesse, d'encombrement et d'entretien ne reviennent.

Dans les cinq communes, la situation n'est certes pas partout satisfaisante, mais elle va en s'améliorant : les piétons sont globalement mieux pris en compte dans les aménagements récents. Par exemple, la zone 30 au centre de Gembloux, ou des projets, tels celui de l'aménagement de la Grand' Place de Perwez, permettent d'améliorer le confort pour les piétons. De même les aménagements de sécurité réalisés ou projetés autour des écoles vont dans le bon sens.

Au centre de Gembloux, dont les rues présentent un caractère urbain plus affirmé, la situation est globalement assez bonne. Les aménagements du centre ville de Gembloux sont tout à fait favorables aux piétons : la zone 30 est globalement bien appréciée et semble fonctionner de manière satisfaisante. Autour, si les trottoirs sont généralisés, il n'en reste pas moins qu'ils sont par endroits fort étroits et encombrés par du mobilier urbain, des obstacles ponctuels non permanents (poubelles, barrières, chantiers...) ou encore des voitures en stationnement illicite.

Il ne faut pas oublier que la plus grande partie des voies du secteur d'étude sont des voies rurales, et qu'il n'est évidemment pas question d'y créer des trottoirs partout.

Le second obstacle majeur aux déplacements des piétons est celui des **traversées**. Cela concerne évidemment principalement les grands axes, mais aussi des voiries jouant un rôle plus local, où la vitesse des voitures, mais aussi la faible visibilité peuvent représenter un problème. La traversée des grands axes, tels la N4, la N29 ou la N93, a été mentionnée à de

nombreuses reprises comme très problématique, surtout dans les villages qui se sont développés des deux côtés de tels axes, tels Beuzet, Loncée ou encore Mazy.

Dans les villages comme au centre de Gembloux, des traversées sont aménagées, principalement avec des passages piétons. Certains sont surélevés, notamment aux abords des écoles, afin de faire ralentir la circulation motorisée, et de tenir en alerte les automobilistes sur la présence potentielle de piétons.

Ce diagnostic est certes général, mais les situations observées sont relativement similaires dans les différents villages. C'est dans les phases ultérieures que des propositions de réaménagement des espaces seront faites, sous la forme de principes généraux d'aménagements, ainsi que d'esquisses d'aménagements pour certaines voiries, choisies en concertation avec les communes.

Les solutions pour améliorer les cheminements piétons s'orienteront dans deux directions :

- Des propositions d'interventions ponctuelles pour répondre à des problèmes localisés : déplacement de passage piéton, pose de bornes anti-stationnement, ...
- Et des actions de plus grande ampleur, s'insérant dans un aménagement plus global des espaces publics et des voiries, passant notamment par le reprofilage des voies permettant de mieux équilibrer la place donnée aux différents usagers.

Parmi les mesures d'ores et déjà envisageables pour améliorer la qualité des cheminements piétons, on peut citer :

- L'amélioration des trottoirs dégradés,
- La réduction des obstacles par l'usage de poteaux sur façade là où cela est possible,
- Une attention particulière à la continuité des cheminements : attention aux contraintes posées par les barrières, continuité des trottoirs des deux côtés des rues,
- La reprise des recommandations en vigueur pour les PMR (CWATUP, articles 414 à 416),
- L'aménagements des carrefours et des espaces publics en y donnant de l'espace pour les piétons,
- La sécurisation des circulations piétonnes par la modération du trafic et des vitesses, surtout au sein des villages.

### 3 La mobilité des PMR

Par Personne à Mobilité Réduite, il faut entendre toute personne présentant de manière temporaire ou permanente une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette définition les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou plus lourd, les malvoyants... Les chaisards ne sont donc pas ainsi les seuls PMR.

Les personnes à mobilité réduites devraient pouvoir accéder à tous les équipements, comme tout le monde. Mais dans la réalité, cela n'est pas toujours le cas, même si des efforts sont faits, et des aménagements à leur attention sont parfois réalisés lors de travaux de rénovation.

Un lieu qui est accessible aux chaisards sera beaucoup plus confortable pour tout le monde, c'est un élément à ne pas oublier.

L'étroitesse des trottoirs, leur encombrement, et leur entretien parfois médiocre, sont des obstacles bien réels pour les chaisards, mais aussi pour les piétons simplement encombrés ou chargés : poussettes, sacs...

En ce qui concerne les bâtiments (publics) l'asbl GAMAH a mis au point un « indice passe-partout », permettant d'évaluer précisément l'accessibilité d'un bâtiment aux personnes handicapées, et ce pour différents types de handicaps (chaisards, non-voyants, ...). Certains bâtiments des cinq communes ont été évalués par cette méthode par le GAMAH, notamment à Sombreffe, ainsi que la Ferme Abbatiale à Gembloux et le Moulin à eau à Chastre.



Les gares du secteur d'étude ont aussi été évaluées au regard de ce critère, mais de manière plus rapide que par l'utilisation de l'indice passe-partout.

Il ressort qu'aucune gare n'est réellement aisément accessible aux chaisards ou aux personnes ayant des difficultés à marcher. Pour accéder aux quais, il y a presque toujours des marches, même si parfois des plans inclinés ont été réalisés, comme à Beuzet.

Néanmoins, même si les quais sont accessibles, ils ne sont pas toujours surélevés : les personnes handicapées, ou ayant simplement des difficultés à monter de hautes marches, ne peuvent alors que très difficilement accéder aux trains.

Parmi les mesures qu'il conviendra de préciser, on peut citer dès à présent, et outre les mesures favorables aux piétons cités ci-dessus :

- Les cheminements privilégiés vers les bâtiments publics, dans la mesure où ils sont eux-mêmes accessibles,
- Les abaissements de bordures aux traversées dans les règles de l'art,
- La limitation des dévers horizontaux et verticaux,
- L'élimination des trous et fentes dans le revêtement des trottoirs et chaussées,
- Des emplacements de parking réservés et adaptés (surlargeur),
- L'accès aux haltes et gares SNCB (*cf. supra*).

Ces différents éléments destinés à améliorer l'accessibilité seront pris en compte dans les propositions d'aménagements qui seront faites dans les phases ultérieures de cette étude.

## 4 Les déplacements à vélo

### 4.1 Situation générale

La pratique du vélo est peu courante dans les différentes communes, du moins en ce qui concerne les déplacements quotidiens... Le cyclisme fait en effet plus partie des activités de loisirs des habitants (cyclotourisme et balades en solo ou en famille) que de leur quotidien.

Des clubs de cyclistes à vocation sportive (cyclotourisme) existent dans plusieurs communes : à Gembloux on recense trois clubs (deux de VTT et un de cyclotourisme), deux à Walhain, et un à Sombreffe.

Ces cyclistes ont généralement d'autres objectifs que le déplacement à vélo. Ils roulent pour faire du sport, et leur recherche fréquente de vitesse les amène à rouler par exemple sur de grands axes. De plus, ils circulent souvent en groupe, bénéficiant ainsi d'une meilleure visibilité.

La pratique du vélo ne pose pas de problème d'ordre physique dans les cinq communes, le relief étant le plus souvent assez modéré. Mais la circulation motorisée assez rapide et/ou dense sur les routes principales et sur beaucoup de routes de liaisons intervillages, rend très dissuasive la pratique du vélo.

Il y a cependant des cyclistes dans le territoire d'étude. Certes, ils ne sont pas nombreux, mais loin d'être inexistantes. Nos observations sur le terrain confirment que les jeunes (scolaires et étudiants) et les personnes âgées semblent bien être les utilisateurs principaux de ce mode.

Il existe une forte demande pour des itinéraires cyclables sûrs, confortables et directs. Un certain nombre de voies régionales sont déjà pourvues de pistes cyclables, de type et de qualité variable. Mais il semble très important de développer des réseaux cyclables locaux, en particulier pour

relier les villages et permettre les rabattements vers les pôles que représentent notamment les écoles et les gares.

## 4.2 Réseaux cyclables

On peut distinguer trois types de réseaux cyclables, qui doivent être interconnectés afin de produire leur plein effet auprès des usagers potentiels :

- Le RAVeL, réseau en site propre, dont la réalisation participera à la (re)mise en selle de nombreux habitants,
- Le réseau sur routes régionales, reliant les grands pôles entre eux et à l'extérieur du territoire d'étude,
- Et le réseau local, permettant une desserte fine des pôles locaux et zones d'habitat.

### 4.2.1 Le RAVeL

La conversion de la ligne 147 Sombreffe-Gembloux-Perwez en RAVeL est très attendue des habitants. Reliant trois pôles urbains importants, ce RAVeL a d'abord une vocation d'itinéraire de loisir mais sera aussi utilisable pour des déplacements utilitaires quotidiens. Cette ligne est ainsi appelé à être une véritable « colonne vertébrale » pour la mobilité à vélo dans les communes traversées ainsi que pour les communes proches.

Au delà de Perwez, il existe un tronçon bétonné, qui permet de rejoindre Ramillies, où l'on croise le RAVeL 2 Namur-Hoogarden (ancienne ligne 142). De là, on peut ainsi rejoindre Jodoigne et Tirlemont, Landen et Namur.

Un point difficile se situe au droit de la gare de Gembloux, où une passerelle est prévue pour permettre le franchissement du faisceau de voies et donc la continuité de l'itinéraire.

Par ailleurs, l'aménagement prévu ne concerne pas le tronçon Ligny-Sombreffe, pour lequel il existe pourtant une forte demande, tant pour les déplacements de loisirs qu'utilitaires. Il faudra donc trouver une solution pour ces 4 kilomètres. La réalisation d'un pré-RAVeL serait sans doute indiquée.

Il est important que les raccordements entre le RAVeL et les itinéraires cyclables régionaux et communaux soient étudiés avec soin, pour permettre une bonne inter-connexion entre les deux types de réseau. La signalisation et le balisage auront à cet égard une importance capitale.

### 4.2.2 Le réseau cyclable sur routes régionales : état existant et état projeté

Le réseau cyclable sur les routes régionales est loin d'être négligeable. Le type et surtout l'état des aménagements sont cependant assez variables, certains étant fort anciens alors que d'autres viennent d'être refaits dans le cadre de travaux de voirie (réfection de chaussée), comme c'est le cas sur la N.273 à Chastre.

Un schéma directeur du réseau d'aménagements cyclables dans le Brabant Wallon est en cours d'élaboration. La phase de diagnostic (le réseau existant) a été réalisée en 2002, et le schéma du réseau futur, ainsi que la hiérarchisation des priorités devrait être terminé en 2003.

En Province de Namur, un tel schéma directeur a démarré fin 2002, et la phase de diagnostic devrait être disponible courant 2003. La banque de données routières du MET a déjà néanmoins pu nous fournir la localisation

des aménagements cyclables existants sur les routes régionales pour les communes de Gembloux et Sombreffe.

A l'heure actuelle, le réseau cyclable sur voiries régionales se présente ainsi (cf. carte) :

- Sur la N4, deux pistes cyclables marquées d'environ un mètre de large, sur toute la traversée de Walhain et Gembloux,
- Sur la N29, deux pistes cyclables marquées, du carrefour du Docq à Thorembais-St-Trond, dans une- état variable. Certaines sections sont pourvues d'un revêtement coloré rouge,
- Sur la N93 à la sortie ouest de Sombreffe, deux pistes cyclables marquées,
- Sur la N243 (Perwez), dans la partie entre la limite communale avec Incourt et l'ancienne ligne ferroviaire L147 (futur RAVeL), une piste cyclable D7 bidirectionnelle, et de la sortie du village à la limite communale avec Ramillies, deux pistes cyclables D7 unidirectionnelles,
- Sur la N273, à Chastre, piste D7 bidirectionnelle de 1,9 mètres de largeur, réalisée récemment, d'une longueur de 1,2 km, entre la gare de Chastre et l'entrée de Noirmont. A Sombreffe, entre Ligny et la N29, la route est équipée d'une piste cyclable marquée dans le sens nord-sud.

Les autres voies régionales ne sont pas équipées d'aménagements cyclables.



Figure 4 Piste cyclable sur la N29 au nord de Gembloux

Globalement, les itinéraires existants sur les voiries régionales offrent assez peu de protection aux cyclistes, en raison des vitesses pratiquées par le trafic motorisé sur ces axes, qui sont des voies majeures de circulation de transit. Les aménagements sont en général étroits (de l'ordre d'un mètre), et ne sont que rarement séparés de la chaussée. Les schémas directeurs vélo en cours devraient permettre d'améliorer la situation, tant en ce qui concerne les types d'aménagements que leur continuité, à la condition que des budgets suffisants soient dégagés pour cela par le MET.

Les itinéraires qui seront proposés sur les voies communales tiendront compte de ces itinéraires régionaux, avec lesquels il y aura une cohérence : les itinéraires communaux relient les différents itinéraires régionaux, et offrent aussi des itinéraires alternatifs, les routes régionales, même aménagées pour les cyclistes, ne pouvant être des itinéraires acceptables pour tous les cyclistes (enfants par exemple). D'ailleurs, dans le cas du

Brabant Wallon, certains itinéraires alternatifs sur voies communales ont été proposés, et il convient évidemment d'en tenir compte.

#### 4.2.3 Le réseau cyclable sur routes communales : état existant et liaisons à créer

Les aménagements cyclables sur voiries communales sont à l'heure actuelle inexistant dans les cinq communes du territoire d'étude. Or il existe une forte demande des habitants pour des itinéraires de rabattement sécurisés, en particulier vers les écoles et les gares, ainsi que pour les liaisons inter-villages.

On cherche donc à définir un réseau cyclable sur voiries locales, complémentaire du réseau sur voiries régionales, et permettant surtout des déplacements de proximité. La définition d'un tel réseau cyclable se fait en plusieurs étapes :

- Identification des pôles à desservir : écoles, gares, équipements sportifs et culturels, *etc.*, qui a été effectuée dans le chapitre socio-économique de ce PICM,
- Identification des liaisons potentielles. C'est cette étape que nous présentons ici (*cf.* carte des liaisons à développer),
- Définition des itinéraires en mettant en adéquation les liaisons potentielles et la réalité du terrain. Cette étape sera présentée dans une phase ultérieure.
- Deux types d'itinéraires sont à étudier dans ce cadre :
- Les itinéraires à moyenne distance (de l'ordre de trois à cinq km), entre les villages et les hameaux, permettant principalement de notamment rallier à vélo les établissements d'enseignement, les équipements sportifs et culturels et les gares et haltes.

Et les itinéraires entre les différents quartiers du centre de Gembloux, qui par le caractère plus urbain des rues ne présenteront pas les mêmes caractéristiques.

Un certain nombre d'itinéraires de moyenne distance convergeant vers Gembloux trouveront leur continuité dans les itinéraires internes au centre-ville.

Il faut rappeler ici qu'un itinéraire cyclable n'est pas uniquement constitué d'aménagements cyclables spécifiquement dédiés (de type piste cyclable). En effet, dans de nombreux cas, les itinéraires cyclables préférentiels se situeront sur des voiries non aménagées spécifiquement pour les cyclistes mais qui pourront avoir fait l'objet d'autres types de mesures, parmi lesquelles on peut citer :

- Aménagements de modération de la circulation en vitesse et en volume (rétrécissements de chaussée, chicanes, ralentisseurs, revêtement de sols, sens uniques limités,...), particulièrement dans les traversées de village où l'emprise limitée de la chaussée ne permet pas d'offrir à chaque mode son couloir de circulation propre (ce qui n'est de plus sans doute pas souhaitable). Il s'agira là d'interventions plus globales sur l'espace public,
- Interdiction de la circulation à certains types de véhicules, en particulier dans le cas des chemins de remembrement, qui forment un réseau relativement dense, qui pourra être valorisé pour le vélo.

Ce sont les traversées de grands axes qui souvent demanderont le plus d'attention en terme d'aménagements. Le balisage sera un élément primordial pour l'identification de ce réseau cyclable.

Le diagnostic présente uniquement un schéma de principe de liaisons cyclables à établir entre les pôles principaux sans préjuger dès à présent

des itinéraires précis (tel rue plutôt que telle autre) et encore moins des types d'aménagement qui y seront souhaitables.

A ces liaisons internes au territoire des cinq communes qu'il serait souhaitable de développer, on peut rajouter l'intérêt évident d'itinéraires entre Blanmont/Chastre et Louvain-la-Neuve (environ 4 km) et de même entre Walhain et Louvain-la-Neuve. Les franchissements de la N25 et de la N4 seront les points difficiles de ces itinéraires.

### 4.3 Le stationnement pour les vélos

Le stationnement vélo est un volet important d'une politique d'encouragement aux déplacements cyclables, pour deux raisons :

- Les équipements sécurisent les vélos contre le vol. Or la crainte du vol est l'un des obstacles importants à l'usage du vélo,
- Les équipements et espaces spécifiques offrent une commodité d'accès (s'ils sont convenablement localisés). Ils légitiment l'acceptation sociale du vélo, et sont le signe du soutien des pouvoirs publics à ce mode de déplacement.

Actuellement, on recense du stationnement vélo dans toutes les communes, mais en faible quantité. Les écoles communales sont en général les points les plus systématiquement équipés : écoles de Chastre et Blanmont, de Perbais, Nil, Walhain-centre, Tourinnes, Gembloux, Ligny, Boignée...

En ce qui concerne le stationnement dans les écoles, il est parfois accessible uniquement aux enfants et au personnel de l'établissement

(stationnement dans l'enceinte de l'établissement), ou alors il se situe devant l'entrée de l'école, sur la voie publique.

Un certain nombre d'équipements publics et socio-sportifs de sont aussi pourvus de stationnement vélo : piscine et centre culturel/cinéma (rue du Moulin), foyer communal et administration communale à Gembloux, place communale et centre sportif à Walhain, complexe sportif et maison communale à Sombreffe, *etc.*

En certains endroits, la présence de vélos garés le long de murs ou sur des barrières indique la nécessité d'installer du mobilier de stationnement : centre communal à Ligny, école communale à Tongrines, par exemple, ou encore devant certains commerces.

Les aménagements cyclables seuls, quelle que soit leur qualité, ne suffiront pas à provoquer un transfert modal sensible vers le vélo. De nombreuses autres actions sont nécessaires, le volet infrastructure ne représentant qu'une partie, nécessaire mais non suffisante, d'une politique cyclable.

Le choix d'une action de ramassage scolaire à vélo dans le cadre de la politique de communication de ce PICM auprès de la population est d'ailleurs révélatrice de ce point : c'est aussi par une aide à la (re)mise en selle que la part des déplacements effectués à vélo, en partie ou en totalité, pourra s'accroître.

Pour résumer, les aménagements pour les cyclistes peuvent s'articuler autour de quatre thèmes principaux :

- La *continuité des cheminements*, par la réalisation d'itinéraires régionaux et communaux, reliant les villages entre eux et aux principaux pôles,
- La *sécurisation* de la circulation par la modération en vitesse et en volume du trafic motorisé, surtout au sein des villages et dans des liaisons inter-villages à définir (chemins de remembrement notamment),
- La *requalification des voies* en intégrant là où cela est possible et justifié des aménagements cyclables (sens uniques limités, zones d'attente avancées aux feux de circulation...),
- La mise en place de *stationnement vélo* à proximité des pôles principaux (équipements publics, sportifs, culturels, scolaires...) et des gares et haltes SNCB.