

LES DEPLACEMENTS NON MOTORISES

1 Les coupures et les points difficiles

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

A cet égard, les détours imposés à ces usagers par les coupures, peuvent être rédhibitoires, et 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 la ligne ferroviaire L 139, l'autoroute E 411 ainsi que la N 25 dans sa partie classée en axe RGG 3.
- les coupures dues aux grands axes routiers (voies régionales majeures telles la N 243 (10.000 véhicules/jour dans la section de Chaumont-Gistoux), la N 25 au nord de Grez-Doiceau (10 à 15.000 véhicules/jour selon les sections) ou encore la N 240 (environ 10.000 véhicules/jour). Ces coupures sont plus insidieuses, car si ces voiries 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 quatre communes, le **relief**, s'il ne représente pas une coupure majeure pour les déplacements non motorisés, est néanmoins suffisamment important pour limiter un certain nombre de déplacements.

1.1 Les coupures « imperméables »

1.1.1 L'autoroute E411

L'autoroute traverse le territoire d'étude sur une distance de 6 km, au sud-ouest de Chaumont-Gistoux.

On a repéré six points de franchissement dans les limites de l'aire d'étude, dont la moitié se fait par passage supérieur, et la moitié par passage inférieur, lorsque l'autoroute est en remblais, ce qui fait une moyenne d'un franchissement tous les kilomètres.

Ces points de franchissement sont cependant de qualité inégale. On notera par exemple que le pont réalisé à l'échangeur n°8a ne comporte aucun aménagement cyclable, bien qu'il ait été prévu dès la conception du projet. Or la liaison Dion/Louvain –la-Neuve est sans doute l'une de celles qui présente un plus fort potentiel en terme de déplacements à vélo.

1.1.2 La N 25 (partie RGG3)

Cet axe traverse le territoire de Chaumont-Gistoux et de Grez-Doiceau sur près de 4 km. Les chaussées y sont séparées par un terre-plein central, et la traversée n'est donc possible, comme pour l'autoroute, qu'en certains points.

Dans le territoire d'étude, il existe trois points de franchissement, à proximité de Gastuche. Les autres possibilités de traversées se situent à l'extrémité de la voie (carrefours avec la N268 et la N240, dont le franchissement par les usagers lents n'est pas aisé).

1.1.3 La voie ferrée L 139

Cette ligne ferroviaire traverse la commune de Grez-Doiceau sur 9 km, empruntant la vallée de la Dyle. On a dénombré une douzaine de points de traversée par la voirie, sous forme de passages à niveau, ou en passage inférieur lorsque la voie est en remblais. La densité des traversées, ainsi que leur qualité, est plutôt satisfaisante.



Passage sous voie au sud de la halte d'Archennes

Ce passage se fait par un chemin non empruntable par les usagers motorisés. Il pourrait faire partie d'un itinéraire cyclable, moyennant quelques aménagements.

1.2 Les coupures dues aux grands axes routiers

En raison de la vitesse et de la densité du trafic que reçoivent certaines routes régionales du secteur d'étude (et tout particulièrement la N25, la N91 et la N243), leur traversée hors des zones urbaines est parfois difficile, non seulement pour les piétons ou les cyclistes, mais aussi par les usagers motorisés.

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

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

- La distance à parcourir. La lenteur de ce mode limite la portée des déplacements à environ 1km.
- 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.

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, ...



A Pécrot, trottoir utilisé pour du stationnement et piéton obligé de circuler sur la chaussée

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.

Des panneaux rappelant que la rue doit être partagée entre les différents usagers sont parfois utilisés, mais cette solution, certes utile, ne doit pas être utilisée à la place d'aménagements d'infrastructure.



Panneau à l'entrée d'Archennes

Des aménagements récents, telles par exemple les zones 30 aux abords de plusieurs écoles de Chaumont-Gistoux, permettent d'améliorer le confort pour les piétons, ainsi que leur sécurité. Les projets allant dans le sens d'une réduction de la vitesse du trafic motorisé sont le plus souvent favorables aux piétons.

Le second obstacle majeur aux déplacements des piétons est celui des traversées de voirie. Cela concerne évidemment principalement les grands axes, mais aussi des voiries plus locales, où la vitesse des voitures, mais aussi la faible visibilité, peuvent représenter un problème.

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.



Exemple d'un aménagement à Gistoux



A proximité d'une zone 30 : trottoir étroit et encombré de voitures en stationnement

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...

Un indice d'accessibilité des bâtiments aux PMR a été élaboré par le GAMAH : l'indice passe-partout. Aucun bâtiment de la zone d'étude n'a été testé par l'association.

4 Les cavaliers

Le cheval n'est plus le mode locomotion ni l'instrument de travail qu'il était. Mais il est devenu un loisir qui connaît un regain d'intérêt en Wallonie, et notamment dans les communes de ce PICM.

Des contacts ont été pris avec des associations de cavaliers pour recenser plus précisément leurs besoins spécifiques et identifier les obstacles principaux.

4.1 La continuité des itinéraires et leur entretien

Les cavaliers et les conducteurs utilisent préférentiellement les chemins et sentiers ruraux. Divers obstacles entravent les déplacements à cheval :

- **L'interruption des chemins**, qu'ils aient été déclassés, ou viennent buter sur une route nouvelle, ou soient fermés par des obstacles destinés à empêcher leur accès au trafic motorisé. Par exemple, les barrières mises à l'entrée de certains chemins pour interdire les motos empêchent aussi l'accès aux chevaux et attelages,
- **L'état des chemins, et le revêtement**. Par exemple, les gros cailloux utilisés sur certains chemins ne conviennent pas aux chevaux (ni aux cyclistes et piétons d'ailleurs). Il faut ici souligner que les chevaux et attelages permettent, par leur passage, un entretien naturel des chemins : ils écrasent en effet les ronces et mauvaises herbes bien plus que n'importe quel autre type d'usager, mais sans abîmer les abords du chemin, ni causer de nuisances (bruit, pollution...).

Un recensement de l'ensemble des chemins de la zone intéressants pour les cavaliers a été fait durant l'été 2003 par des cavaliers. Ce travail sera exploité lors des phases ultérieures de cette étude.

4.2 La signalisation

Un autre problème rencontré par les cavaliers provient de la signalisation. En effet, les conducteurs d'attelage et les cavaliers sont considérés par le Code de la Route comme des conducteurs, et doivent à ce titre respecter la signalisation qui s'applique à l'ensemble des conducteurs. Or si rien ne leur interdit d'emprunter une route régionale majeure, l'accès à certains chemins leur est parfois interdit.

Le nouveau panneau F99c, qui autorise les véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers sur les chemins représente une avancée intéressante qu'il conviendra d'exploiter.



F99c



F101c

5 Les déplacements à vélo

5.1 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.

Nous nous intéressons principalement ici aux cyclistes "utilitaires", actuels ou potentiels, qui utilisent leur vélo pour se déplacer.

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 est 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.

5.2 Réseaux cyclables

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

- 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.

5.2.1 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. Un schéma directeur du réseau d'aménagements cyclables dans le Brabant Wallon est en cours d'élaboration. Il définit pour la province quinze itinéraires qui devront être développés sur les voiries régionales (et

marginalement communales) selon les priorités établies. Ce schéma devrait être approuvé d'ici fin 2003.



Piste cyclable sur la N91 au sud du carrefour d'Hamme-Mille

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

- Sur la N268, à Grez-Doiceau, une piste cyclable D7 bi-directionnelle, d'une largeur de 2,20 mètres, côté nord de la route. Le schéma propose de créer une piste D9 d'un côté et une piste D7 de l'autre.
- Sur la N243, dans la traversée de Chaumont-Gistoux, une piste cyclable D7 bidirectionnelle, d'une largeur de 1,1 mètre, du côté sud de la route, en mauvais état, dont l'entretien à court terme est proposée.
- Sur la N29, à Incourt (au nord de la N91), deux pistes cyclables marquées d'un mètre de large, pour lesquelles le schéma directeur propose la transformation en pistes D7. En raison de la faiblesse des emprises disponibles, il est probable que cet aménagement ne soit pas réalisé. Le Schéma Directeur prévoit d'ailleurs un itinéraire alternatif, passant la N222 et traversant Incourt par des voies communales et rejoignant la N243 (par Opprebais et Sart-Ribart).

- Sur la N91, dans la traversée de Beauvechain, une piste cyclable D7 unidirectionnelle dans le sens Incourt-St Joris, d'une largeur de 2 mètres.
- Sur la N25 au nord du carrefour d'Hamme-Mille, une piste cyclable D7 bidirectionnelle, qui se prolonge en Flandres.

En ce qui concerne cette route, la région flamande y a des projets de réaménagement importants, et les travaux devraient y commencer en 2004. Le parti pris est de réduire la circulation motorisée à 2x1 voie, et de refaire totalement la piste cyclable (bidirectionnelle), en la séparant franchement de la chaussée.

Les autres voies régionales traversant le territoire des quatre communes ne sont pas équipées d'aménagements cyclables.

Globalement, les itinéraires existants sur les voiries régionales offrent très 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. Le schéma directeur vélo devrait 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).

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

Les aménagements cyclables sur voiries communales sont à l'heure actuelle quasi-inexistants dans les quatre communes du territoire d'étude.

On cherchera donc à définir un réseau d'itinéraires cyclables 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.

On se centre surtout autour des itinéraires à moyenne distance (de l'ordre de trois à cinq kilomètres), entre les villages et les hameaux, permettant principalement de rallier à vélo les établissements d'enseignement, les équipements sportifs et culturels ainsi que les gares et haltes SNCB, et les principaux arrêts du TEC (Rapido-bus à Hamme-Mille notamment).

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.

Les possibilités de liaisons vers les pôles extérieurs aux quatre communes, et particulièrement Wavre et Louvain-la-Neuve, vers lesquelles se situe un fort potentiel de déplacements à vélo, seront aussi étudiées, en utilisant notamment le Plan communal de mobilité d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et le Plan de Circulation de Wavre.

5.3 Demande d'itinéraires

En ce qui concerne la phase ultérieure de définition plus précise des itinéraires, les travaux effectués par différentes associations locales (telles l'asbl Action Environnement Beauvechain ou le GRACQ) et les groupes de travail *Chemins et sentiers* présents dans plusieurs communes seront évidemment utilisés.

On peut aussi signaler ici qu'il existe à travers Chaumont-Gistoux un itinéraire Rando-Vélo balisé : l'itinéraire RV10 Bruxelles-Wavre-Namur. Il passe par Wavre, (Louvain-la-Neuve), Louvrance, Corroy-le-Grand, puis continue vers Nil-Saint-Vincent et Walhain.

Néanmoins, on peut remarquer dès à présent que ces itinéraires proposés ou décrits ont parfois plus une vocation d'itinéraires de promenades que d'itinéraires utilitaires. Ces deux fonctions ne sont nullement incompatibles, mais le but ici est de définir des itinéraires utilitaires, minimisant les détours, et surtout reliant les pôles d'habitat, de transport et scolaires principaux.

5.3.1 Le réseau structurant inter-villages

Les itinéraires reliant les plus gros pôles de population, les écoles, les grands équipements publics et les gares constitueront ce réseau.

Les besoins semblent se concentrer sur trois itinéraires principaux nord-sud :

- St-Joris-Weert – Pérot – Archennes – Gastuche – Dion-le-Val / Dion-le-Mont – Brocsou - Louvain-la-Neuve,
- Hamme-Mille – Grez – Bonlez – Gistoux – Corroy-le-Grand,
- Piétrebais – Roux-Miroir – Incourt – Opprebais (parallèle à la N91),

Et trois itinéraires ouest-est :

- Pérot – Nethen - Hamme-Mille – Tourinnes - Beauvechain
- Gastuche – Grez - Piétrebais
- Wavre – Brocsou – Gistoux – Chaumont - Opprebais

Le PCM d'Ottignies – Louvain-la-Neuve prévoit trois liaisons entre Louvain et Chaumont-Gistoux, par les trois passages existant pour traverser l'autoroute.

- Un itinéraire reliant LLN à Corroy-le-Grand (rue de Chastre / échangeur n°9) y est mentionné comme à valoriser à court-moyen terme. Cet itinéraire existe déjà en effet, mais devrait être amélioré par

la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RN25a (côté nord).

- Un itinéraire reliant LLN à Vieux-Sart et Dion-le-Mont (rue de Mèves) par un passage sous l'autoroute, « à valoriser à moyen-long terme ». Cet itinéraire existe mais il pourrait être amélioré.
- Et un itinéraire passant au niveau de l'échangeur n°8A (liaison vers Vieux-Sart et Dion-le-Mont), dont la mise en œuvre présentera sans doute certaines difficultés (franchissement de l'échangeur...).

L'opportunité d'utiliser ces passages pour se raccorder au réseau cyclable projeté d'Ottignies-Louvain-la-Neuve sera analysée dans la phase ultérieure de définition plus précise des itinéraires.

5.3.2 Le réseau interne aux villages

Ce réseau principal devra être complété d'un réseau secondaire. Il s'agira en général là moins d'aménagements cyclables que de d'aménagements ponctuels de carrefours (amélioration de la visibilité), de mesures de ralentissement de la circulation, ainsi que de balisage.

En ce qui concerne les types de voies qu'emprunteront ces itinéraires, il faut distinguer différents types :

- Les voies régionales pour lesquelles un aménagement existe ou est prévu par le MET dans le cadre du schéma directeur cyclable. Ces voies, même équipées d'aménagements cyclables, ne sont cependant pas adaptées pour tous les cyclistes, et notamment les enfants, en raison du trafic motorisé qui passe à proximité immédiate, et qui engendre un sentiment d'insécurité souvent fort,
- Les voies communales importantes, où des aménagements de réduction de la vitesse, voire des aménagements cyclables, seront nécessaires pour les inscrire dans le réseau cyclable,
- Les voies communales secondaires, où des aménagements ponctuels pourront être nécessaires,
- Le réseau dense de chemins ruraux et de remembrement, où les mesures pourront être de type réglementaire (restriction d'accès pour les véhicules motorisés) avec des aménagements ponctuels.

Les chemins de remembrement

Il s'agit de voiries créées lors des regroupements de terres agricoles. Ils sont le plus souvent rectiligne, et ont une largeur de 3 mètres, c'est-à-dire insuffisante pour laisser se croiser deux voitures. Ils sont nombreux dans le secteur d'étude et constituent un réseau potentiel pour des itinéraires cyclables, sous certaines conditions.

Ils sont en effet pour certains empruntés par un trafic motorisé non négligeable (raccourci, itinéraire de fuite...), alors qu'ils ne sont pas adaptés pour cela (faible largeur, faible visibilité, présence de trafic agricole...). Signalons encore que, sauf indication contraire, la vitesse y est limitée à 90 km/h.

Pour les rendre accueillant aux cyclistes et piétons, une signalisation de type F99c (cf. supra), mais autorisant l'accès aux éventuels riverains, devra être envisagée sur nombre de ces chemins. Le problème de respect de la réglementation se pose néanmoins. Si des aménagements destinés à dissuader le trafic motorisé sont faits (de type coussin berlinois par exemple), il faut alors veiller à ce que ceux-ci ne pénalisent pas le trafic agricole et permettent le passage des cyclistes, cavaliers et attelages.

Dans tous les cas, le trafic agricole doit rester la priorité sur ces chemins.

5.4 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, l'offre de stationnement vélo est peu développée dans les différentes communes, et demande donc à être étendue, près des écoles, des équipements sportifs et culturels et des commerces de proximité notamment.

On peut souligner que des parkings vélo sécurisés sont prévus aux points d'arrêts du Rapidobus.

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.

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.