

LE TRANSPORT PRIVE

EVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION

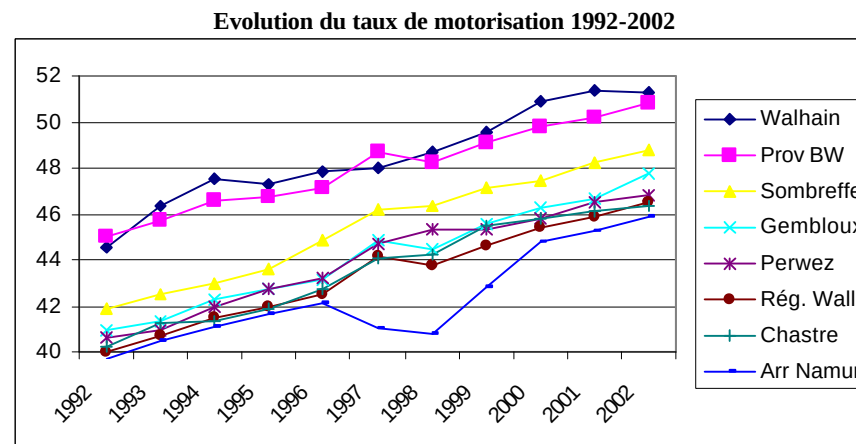
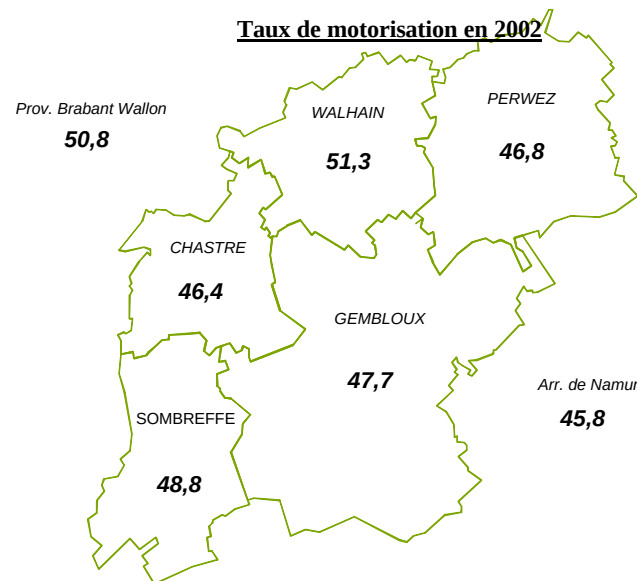
Le taux de motorisation est le nombre de véhicules légers et de motos ramené au nombre d'habitants. Le tableau suivant compare les taux des 5 communes avec ceux de leur arrondissement (*) et de la Région wallonne.

Nombre de véhicules pour 100 habitants :

	1992	1997	2002	92 => 02	Projections 2012	
Chastre	40,2	44,1	46,4	+6,2	51,1	+4,8
Perwez	40,6	44,7	46,8	+6,2	51,6	+4,8
Walhain	44,6	48,0	51,3	+6,7	56,6	+5,3
Prov. BW	45,0	48,7	50,8	+5,8	56,0	+5,2
Gembloux	40,9	44,9	47,7	+6,8	52,6	+4,9
Sombreffe	41,9	46,2	48,8	+6,9	53,8	+5,0
Arr. Namur	39,7	41,0	45,8	+6,2	50,5	+4,7
Rég. Wall.	40,0	44,2	46,5	+6,5	51,3	+4,8

Toutes les communes de la zone ont un taux semblable ou supérieur à la moyenne wallonne. Les deux communes namuroises dépassent le niveau de leur arrondissement alors que la situation des communes brabançonnaises est plus contrastée. Chastre et Perwez ont des taux nettement inférieurs à la moyenne du Brabant wallon et Walhain possède le taux le plus élevé de la zone en dépassant les 51 véhicules pour 100 habitants.

Ces 10 dernières années, le taux de motorisation de l'ensemble des 5 communes a augmenté de 15%. Sur base de cette l'évolution, présentée ci-contre, les taux de motorisation devraient encore croître entre 2002 et 2012 de plus de 10% pour dépasser le seuil des 50 véh. /hab. et atteindre près de 57 véhicules pour 100 habitants à Walhain.



(*) La province du Brabant wallon ne comporte qu'un seul arrondissement : celui de Nivelles

LE RESEAU PRINCIPAL

This map illustrates the main road network in the Gembloux region. Major roads are highlighted in red (N roads) and magenta (A and E roads). The network includes roads connecting to Brussels, Wavre, Leuven, Tienen, Nivelles, Liège, Luxembourg, and Mons. Key municipalities shown include Ottignies-Laloux, Corroy-le-Grand, Corroy-le-Petit, Gembloux, and others. The map also shows the location of the Gembloux Abbey (Abbaye de Gembloux) and the Gembloux University (Université de Gembloux).

L'autoroute A4-E411 relie Bruxelles à Namur et plus loin à Luxembourg en traversant les communes de Perwez et Walhain où elle dispose de deux échangeurs (n°10-N243 et n°11-N29). **L'autoroute de Wallonie** (A15-E42) borde le périmètre d'étude au sud et le dessert par deux échangeurs (n°13-N93/N912 et n°14-N98).

D'autres routes régionales de moindre importance en terme de transit assurent une fonction plus locale (N93, N243, ...).

La zone du PICM se situe donc au cœur d'une région traversée par des axes de transit d'importance européenne qui assure également, avec des axes de moindre importance, une desserte subrégionale et locale.

EVOLUTION DES VOLUMES DE TRAFIC

La zone d'étude a connu ces dix dernières années une forte croissance en terme de volume de circulation. Les tableau et graphique suivants illustrent cette évolution.

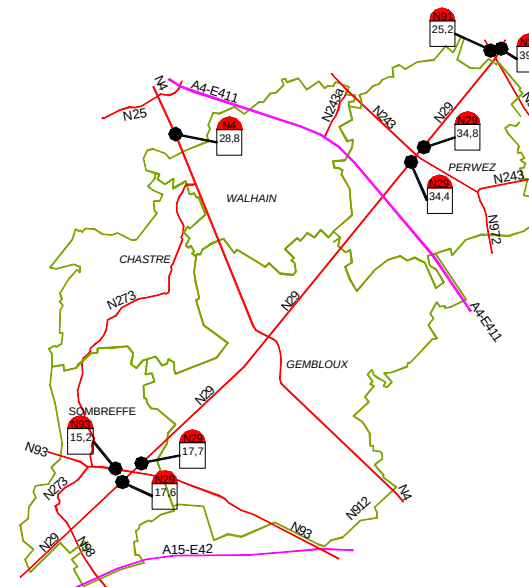
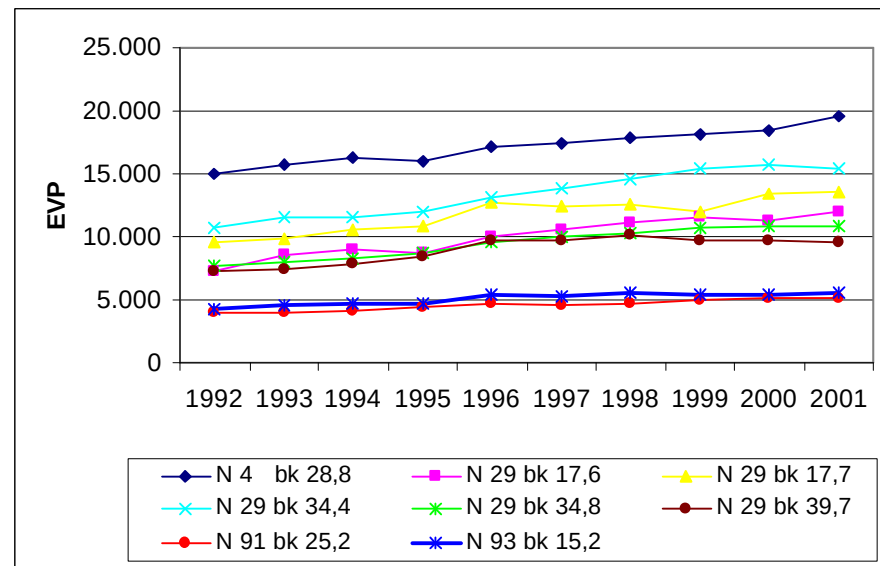
Evolution du trafic (en EVP)

		1992	1996	2001	92=>01	vers 2013 Projection théorique +25%
N 4	bk 28,8	15 035	17 211	19 584	+30%	24 500
N 29	bk 17,6	7 335	9 933	11 940	+63%	15 000
N 29	bk 17,7	9 622	12 766	13 624	+42%	17 000
N 29	bk 34,4	10 689	13 116	15 500	+45%	19 400
N 29	bk 34,8	7 675	9 566	10 898	+42%	13 600
N 29	bk 39,7	7 247	9 675	9 531	+32%	11 900
N 91	bk 25,2	3 931	4 675	5 118	+30%	6 400
N 93	bk 15,2	4 326	5 371	5 574	+29%	7 000

Source MET- D112

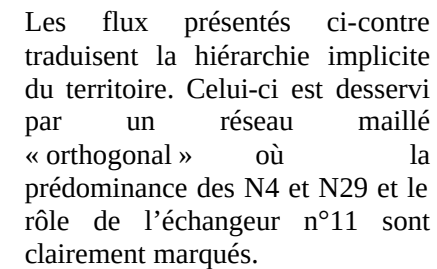
De manière générale, le trafic a crû sur les grands axes de quelque 30% en dix ans (soit en moyenne 3% par an). Ces valeurs sont largement supérieures à la moyenne wallonne qui se situe entre 20 et 25%. Une voirie présente une croissance nettement plus élevée : la N29 elle dépasse les 40% pour atteindre plus de 60% entre Sombreffe et Ligny.

Une croissance théorique de 25% par rapport à la situation actuelle amènerait en 2013 des flux dont l'importance créerait des problèmes de saturation sur l'ensemble des carrefours ce qui paralyserait l'ensemble des déplacements de la région.



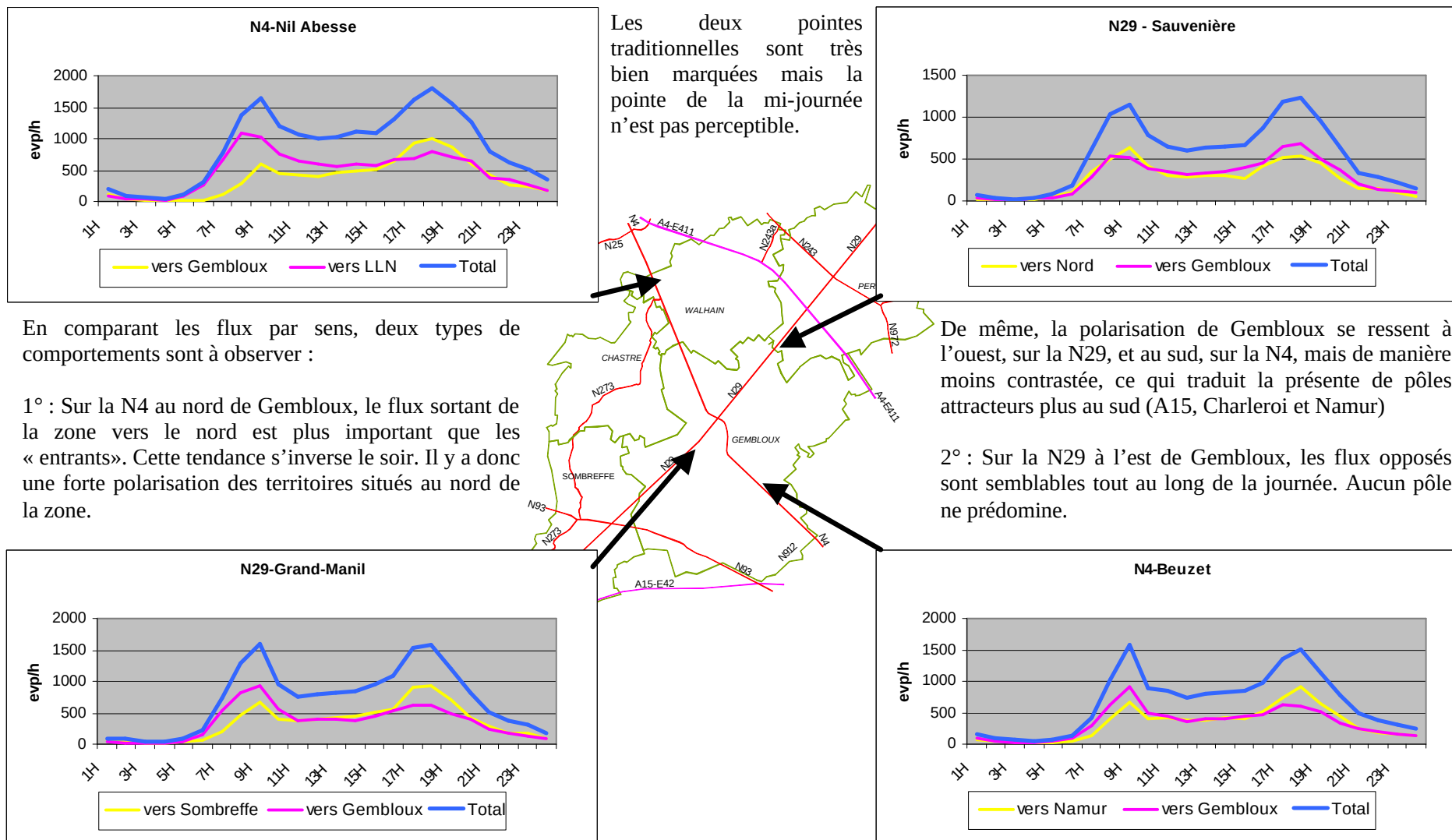
[illegible]

Flux journaliers (0-24h - 2 sens)

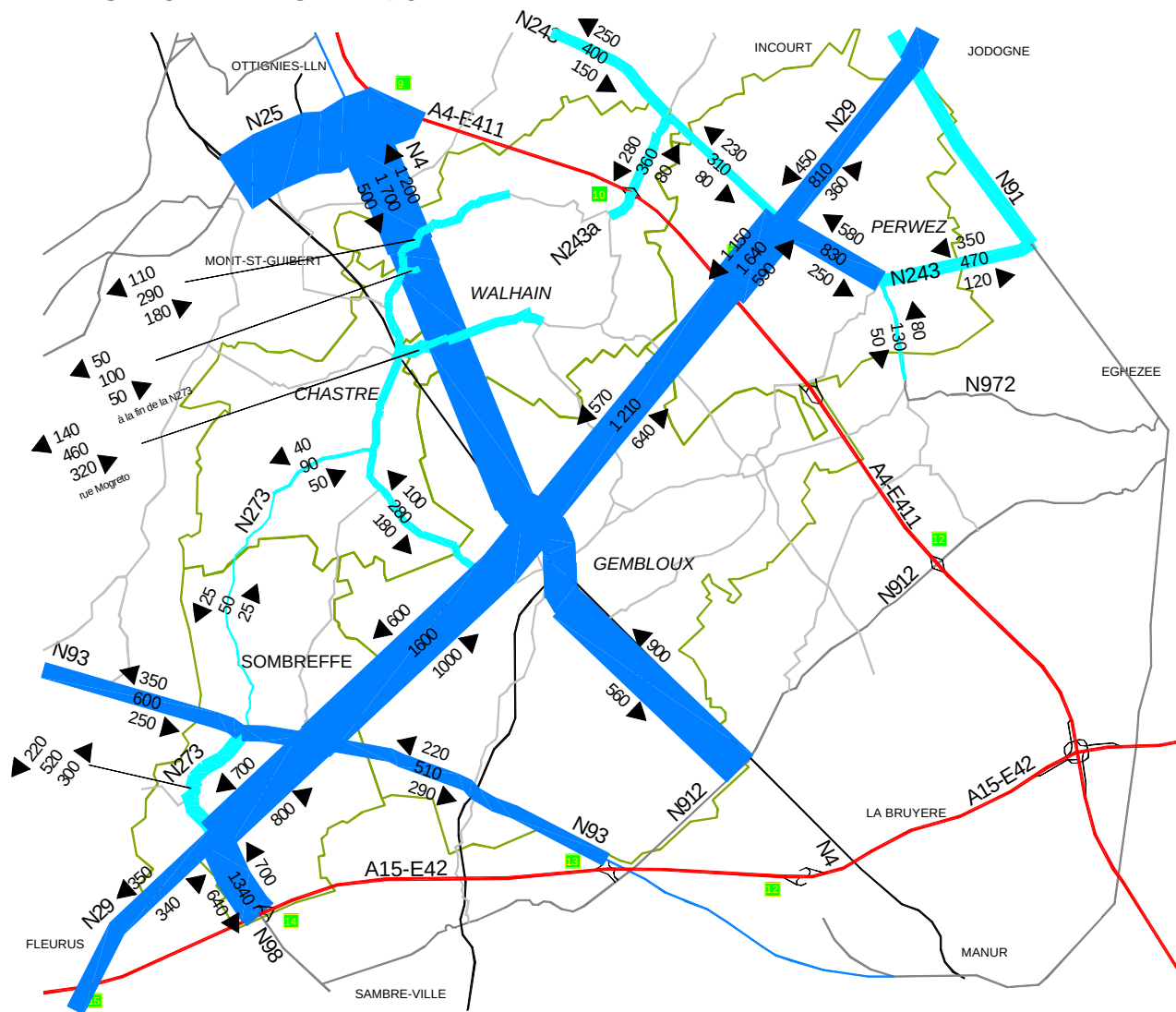


Trois pôles de génération se détachent : le nord de la zone, l'échangeur n°11 et la Ville de Gembloux .

Les flux opposés sont généralement symétriques, ce qui signifie que la plupart des conducteurs utilise les mêmes itinéraires à l'aller comme au retour.



LES FLUX A LA POINTE DU MATIN



Légende

Flux HPM

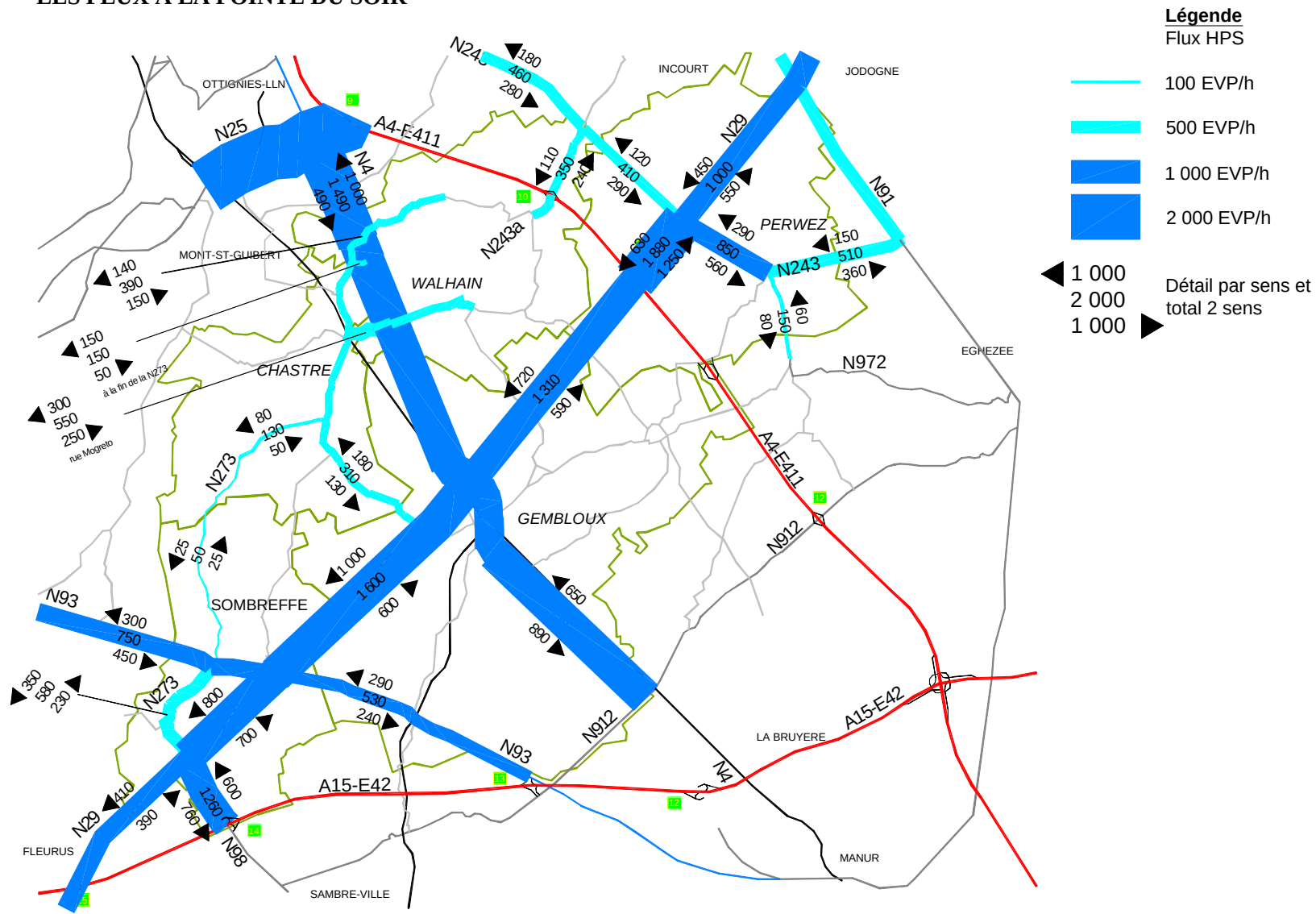
- 100 EVP/h
- 500 EVP/h
- 1 000 EVP/h
- 2 000 EVP/h

◀ 1 000
2 000
1 000 ▶

Détail par sens et
total 2 sens

La comparaison des flux aux heures de pointe du matin (HPM - ci-contre) et du soir (HPS - page suivante) confirme l'utilisation de mêmes itinéraires pour les navettes quotidiennes.

LES FLUX A LA POINTE DU SOIR



LES ECHANGES EXTRAZONAUX

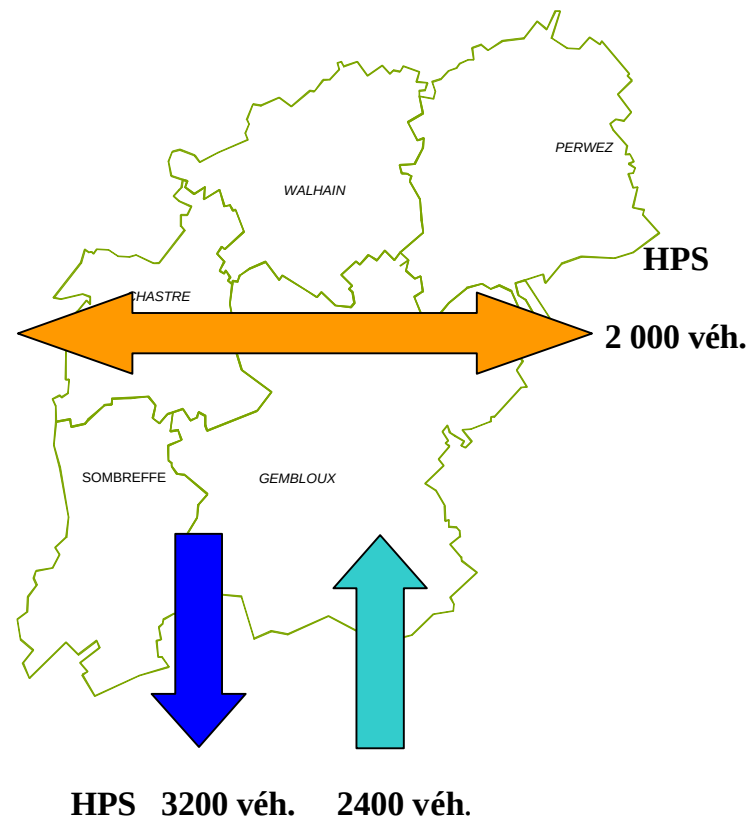
Une enquête dite « cordon » a été réalisée le jeudi 20 mars 2003 de 15h30 à 17h30. Cette opération a consisté à relever les numéros de plaques minéralogiques de chaque véhicule entrant et sortant de la zone d'étude et en différents points à l'intérieur dans le but de déterminer les itinéraires de transit et d'en quantifier l'importance.

Les flux globaux

A l'échelle de la zone d'étude, à l'heure de pointe du soir (16h30-17h30), quelque 5200 véhicules sortent de la zone alors que 4400 y rentrent. Ces flux comportent une part importante de véhicules en transit à travers la zone. Le transit est, à cette heure, de l'ordre de 2000 véhicules ce qui représentent 45% du volume total entrant dans la zone et 38% du volume sortant.

L'enquête a déterminé que le transit à travers le périmètre d'étude concerne toutes les voiries principales mais avec des importances différentes. Un certain nombre de zone d'attraction ou d'émission a également pu être identifié.

Seuls les flux les plus importants seront abordés dans ce document.



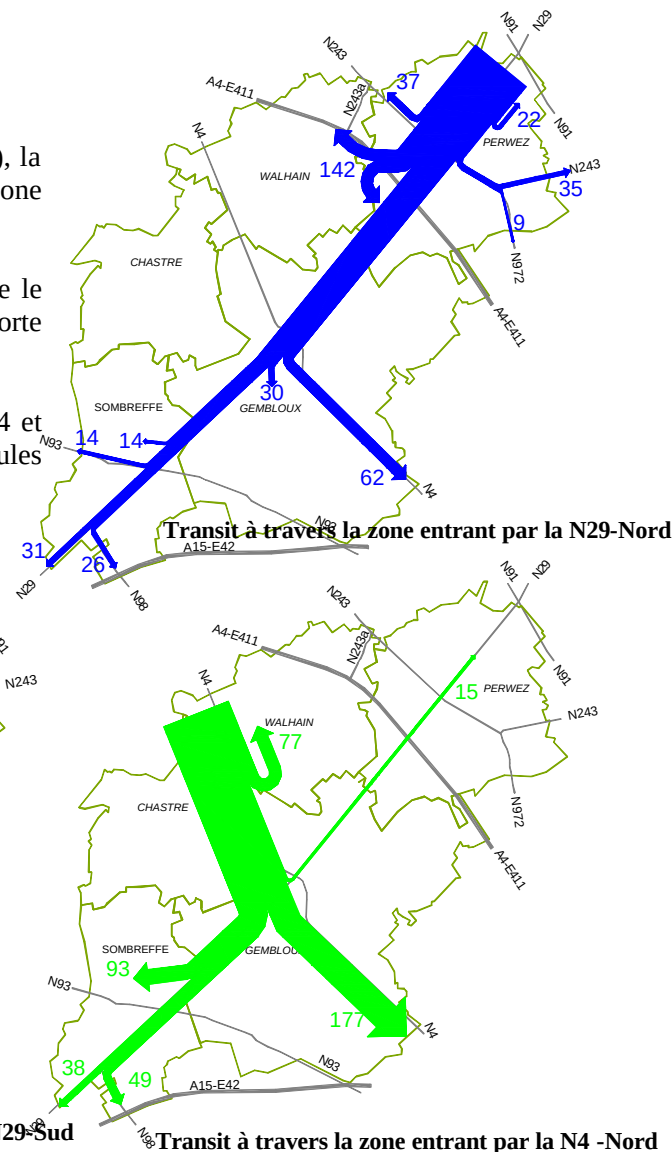
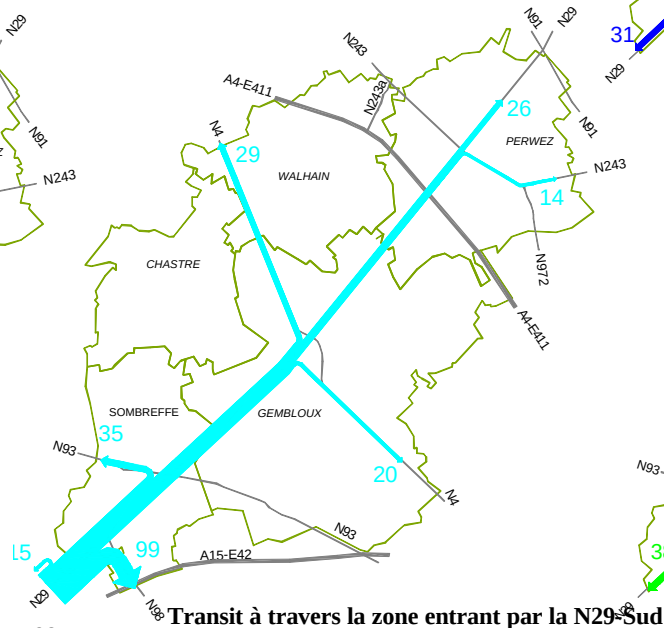
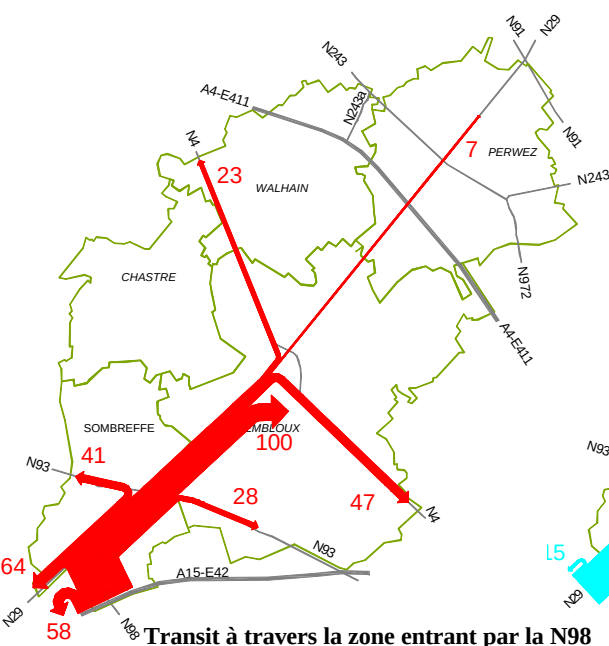
Les principaux mouvements

Les portes d'entrée principales des mouvements de transit sont :

- **la N29 par le nord** : 380 véhicules qui se dirigent principalement vers l'E411 (37%), la N4 vers le sud (16%). Une soixantaine de véhicules (15%) traverse totalement la zone pour en sortir par la N29 et la N98.

Le **transit Sud-Nord sur la N29** est comparable en provenance de Fleurus alors que le **transit entrant par la N98** est nettement plus faible. La N98 est par contre une porte d'entrée importante pour se rendre à Gembloux.

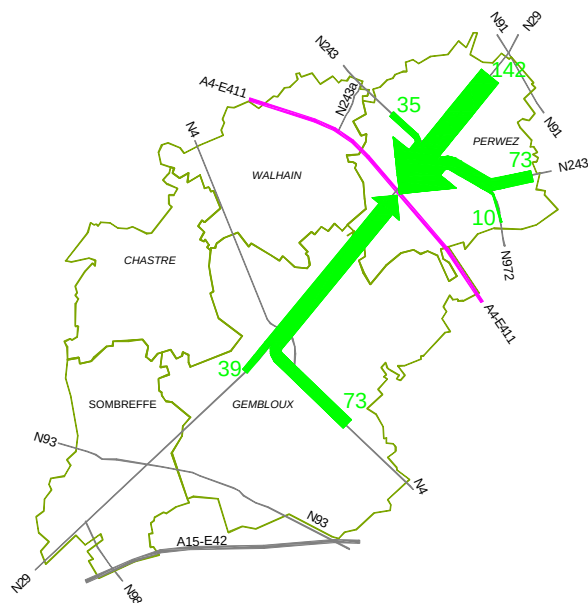
- **la N4 par le nord** : 360 véhicules dont la moitié poursuivent leur chemin par la N4 et près d'un quart quittent la zone par les N29-Sud et N98. Quelque 20% des véhicules retourne vers le nord après s'être rendu à Gembloux.



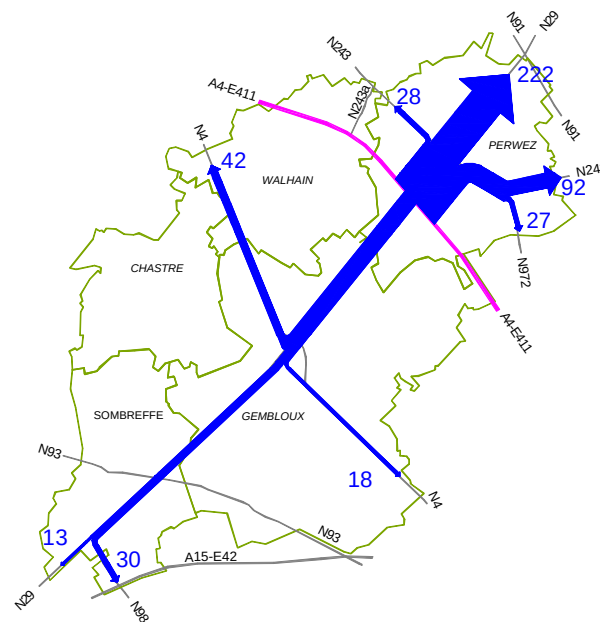
Le rôle de l'échangeur n°11(A4-N29)

Cet échangeur est une porte d'entrée et de sortie importante pour la zone d'étude. Le trafic de transit qu'il génère se dirige principalement vers le nord et vers le giratoire de Glimes en particulier.

Les sorties de la zone via cet échangeur de flux de transit ont pour origine principalement le nord. Au sud, seule la N4-Sud est une porte d'entrée pour ces flux.



Transit à travers la zone sortant par l'E411



Transit à travers la zone entrant par l'E411

LE TRAFIC DE MARCHANDISES

La circulation des marchandises n'est pas seulement une conséquence de l'organisation de l'agglomération, elle est aussi actrice de celle-ci. **En effet, la performance logistique est un élément clé de la dynamique des zones urbaines;** vouloir développer un secteur d'activité ou un lieu géographique impose un regard sur les échanges.

Les coûts logistiques représentent environ 12 % de la valeur finale d'un produit. Cette part se décompose approximativement en 40 % de coût de transport (y compris groupage et dégroupage), 40 % de coûts relatifs aux traitements réalisés à l'arrêt (gestion des stocks et autres opérations de mise en marché), 20 % de frais administratifs (liés notamment à l'information) et financiers. Ces valeurs ne sont bien évidemment qu'une moyenne et des écarts considérables peuvent exister selon le type de marchandise pris en considération ou encore les moyens mis en oeuvre ; ils montrent néanmoins qu'une ambition d'amélioration globale du système d'approvisionnement et d'enlèvement ne saurait se satisfaire d'une approche axée sur le seul aspect de déplacement des véhicules.

La localisation des générateurs de fret devient une des clés du système et une installation en zone urbaine dense ou en périphérie ne revêt pas la même signification. Si tout le monde s'accorde à reconnaître la nécessité de développer les activités de services positionnées dans le(s) centre(s), il est tout autant évident que le choix se fait dans un contexte de compétition qui a tendance à s'exacerber.

La productivité directe pour l'entreprise s'affiche comme meilleure dès lors que l'on s'éloigne des zones denses : par exemple, pour commercialiser 1 tonne de marchandises en hypermarché situé en

périphérie, il faudra 2 fois plus de personnes que dans un supermarché situé au centre ville. Par contre, l'énergie totale consommée pour un même volume traité est près de 3 fois supérieure dans le premier cas. Tout se passe comme si l'entreprise externalisait une partie de ses coûts d'approvisionnement et des nuisances qui y sont rattachées vers les usagers et la collectivité.

Les questions sont alors :

- *Comment orienter les services (et les usagers) vers les lieux potentiellement les plus intéressants pour la collectivité ?*
- *Comment répondre aux besoins émis par les entreprises en termes de transport, mais aussi en stockage et espaces logistiques sans nuire aux autres fonctions (habitat, culture, ...) ?*

La situation actuelle

Le trafic des poids lourds connaît une progression forte et constante depuis plus de 10 ans. Entre 1990 et 1999, on constate une augmentation moyenne de l'ordre de 65 à 70% sur le réseau wallon.

La carte de la page suivante présente les volumes de trafic lourds journalier et précise leur part dans les volumes globaux.

Les livraisons dans les centres

Une enquête menée auprès des commerçants des centres de Perwez et de Gembloux et du quartier de la gare de Gembloux a montré que les livraisons par poids lourds représentent 30 %.

Les pôles générateurs

Parmi les pôles générateurs de trafics lourds figurent les zonings industriels. Une enquête auprès des entreprises a permis de déterminer les caractéristiques suivantes :

Zoning de Sombreffe

Cette zone industrielle accueille une quarantaine d'entreprises qui génèrent quotidiennement quelque 200 poids lourds, dont les ¾ sont dus à la seule entreprise Sita. Ces véhicules utilisent principalement l'échangeur n°14 de l'A15-E42 tout proche.

Zoning de Sauvenière

La génération de la soixantaine d'entreprises de la zone est estimée à quelque 120 véhicules lourds par jour. Ces véhicules utilisent la N29 tant vers le nord que vers le sud pour rejoindre les autoroutes ou poursuivre leur chemin sur le réseau régional.

Zoning « Créalys »

Cette zone comporte une cinquantaine d'entreprises dont beaucoup sont des services ne générant pas de poids lourds. Malgré tout, près de 200 véhicules lourds sont générés quotidiennement dont les ¾ émanent des entrepôts de la société Aldi. L'autoroute de Wallonie (A15-E42) toute proche absorbe la majorité de ce trafic lourd.

Vu le faible taux d'occupation du zoning, les possibilités de croissance du trafic lourd restent envisageables à l'avenir.

Zoning de Perwez

La quinzaine d'entreprises de cette zone génèrent quotidiennement quelque 50 véhicules lourds dont la moitié émanent de l'usine de couvertures pour toiture. Ils utilisent la N29 comme ceux générés par la zone de Sauvenière.

De manière générale, peu d'entreprises implantées dans ces zonings avancent une croissance importante de leur activité et par conséquent du nombre de rotations dans un avenir proche (5 ans).

The map illustrates the road network around Gembloux, Belgium, highlighting the proposed N4 road. The N4 road is shown in blue, connecting various locations and existing roads. Key roads and locations include:

- Locations:** OTTIGNIES-LLN, MONT-ST-GUIBERT, CHASTRE, WALHAIN, GEMBLOUX, SOMBREFFE, LA BRUYERE, MANUR, EGHEZEE, JODOGNE, PERWEZ, FLEURUS, SAMBRE-VILLE.
- Roads:** N25, N29, N93, N91, N972, N912, N243, N243a, N273, N98, A4-E411, A15-E42.
- Traffic Data (Volume / Percentage):**
 - N25: 2 400 / 10%
 - N4 (top): 1 440 / 8%, 800 / 9%, 640 / 7%
 - N29: 1 700 / 9%
 - N4 (middle): 1 400 / 10%
 - N93 (top left): 560 / 14%, 1 100 / 14%, 540 / 13%
 - N273: 540 / 13%
 - N29 (bottom left): 530 / 13%, 600 / 13%, 1 160 / 15%
 - N98: 2 310 / 16%
 - N93 (middle left): 300 / 11%, 580 / 10%, 280 / 10%
 - N912 (middle right): 800 / 7%, 900 / 10%
 - N243 (top right): 180 / 460 / 280
 - N243a: 150 / 510 / 360
 - N912 (bottom right): 1 150 / 16%

Flux journaliers (0-24h - 2 sens:



◀ 100 10% Détail et part des PL dans le tra
200 10% par sens et total 2 sens
100 10% ▶

Le rôle de la N29 est prédominant en terme de trafic poids lourds.

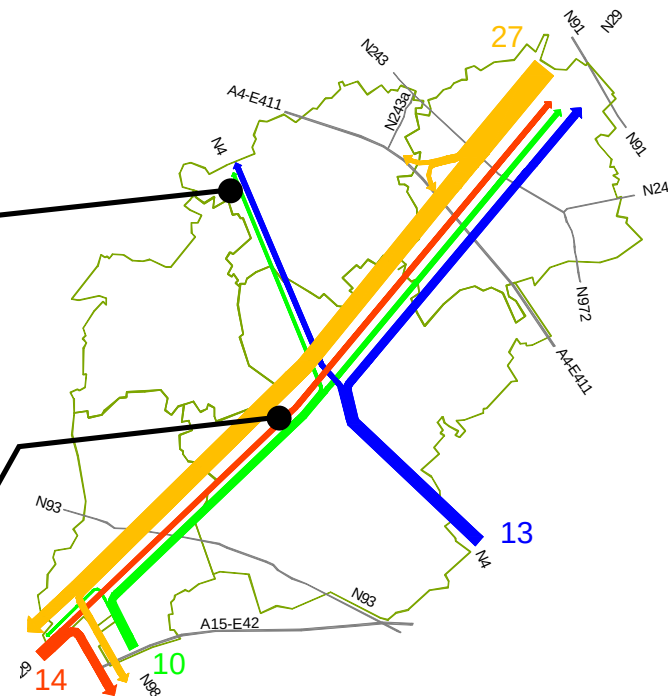
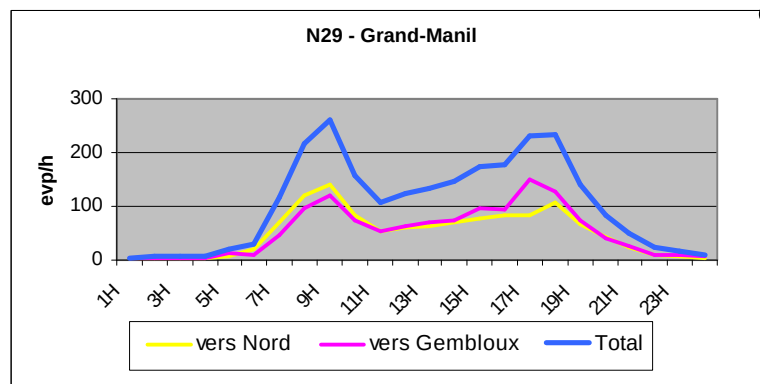
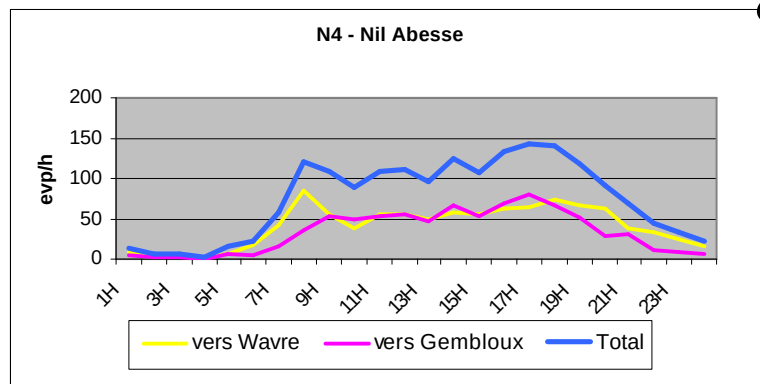
A l'ouest de Gembloux, le nombre de camions s'élève quotidiennement à quelque 2 400 (14% du volume de circulation), chiffre comparable au volume PL constaté sur la N25.

La carte monte également le rôle de l'échangeur n°14 et de la N98 comme porte sud de la zone.

(Nous attendons des données pour la
N29 à l'est de Gembloux)

LA FLUCTUATION JOURNALIERE DES FLUX DE PL

Les deux graphiques ci-contre présentent des courbes caractéristiques du trafic poids lourds à savoir que les pointes sont relativement peu marquées et que l'importance des flux opposés est semblable tout au long de la journée.



LE TRANSIT DES PL A TRAVERS LA ZONE

L'enquête « cordon » a également observé les poids lourds. Un certain nombre d'itinéraires de transit ont été identifiés et les principaux sont repris ci-dessus.

A l'heure de pointe du soir (16h30-17h30), le transit représente quelque 30% des PL entrant dans la zone d'étude. Les observations confirment le rôle régional de la N29 et de la N98 qui la relie à l'autoroute de Wallonie.

LA CIRCULATION DU CHAROI AGRICOLE

La Hesbaye est une région essentiellement agricole (grandes cultures). Le nombre de véhicules agricole qu'on rencontre sur les routes y est par conséquent relativement important, notamment aux périodes de récolte (saison des betteraves) et côtoie une circulation en constante croissance.

Ceux-ci causent des problèmes de circulation par leurs caractéristiques : lenteur relative, encombrement, ... et sont générateurs des salissures pouvant détériorer les conditions d'adhérence de la chaussée.

Evolution du nombre de tracteurs agricoles en circulation

Le tableau suivant présente l'évolution du nombre de tracteurs agricoles en circulation entre 1992 et 2000.

	1992	2002	Evolution 92-02
Chastre	162	173	+6,8%
Gembloux	426	424	-0,5%
Perwez	270	261	-3,3%
Sombreffe	216	213	-1,4%
Walhain	235	235	0%
Arr. de Namur	4512	4554	+0,9%
Brabant wallon	4931	4929	0%

La stabilité des chiffres est frappante et augure que le nombre de véhicule de ce type ne croîtra pas à l'avenir, évitant ainsi d'amplifier les risques de conflits avec les autres catégories de véhicules.

Les accidents impliquant un tracteur

Les chiffres présentés dans le chapitre Sécurité montrent que la part des accidents impliquant un tracteur reste très faible. Dans 7 cas sur les 12 constatés, le fait que le véhicule impliqué soit un tracteur n'est pas à la cause de l'accident. Malheureusement, les 5 autres accidents survenus en 6 ans, ont une gravité élevée (1 décès, 7 blessés graves et 1 blessé léger). C'est la différence de vitesse qui est la cause de ces accidents.

Il est à signaler, que la puissance des machines actuelles et leur technicité font qu'elles se déplacent à plus vive allure, diminuant ainsi le différentiel de vitesse.

Les itinéraires

L'ensemble des voiries de la zone est concerné par la circulation des véhicules agricoles qui utilisent tant les chemins ruraux que la N4 pour se rendre sur leurs terres.

La « mauvaise presse » des véhicules agricoles

Lors des différentes investigations réalisées dans le cadre de cette étude, il a été constaté, à plusieurs reprises, que ce type de véhicule n'est que très peu apprécié par les automobilistes pressés dans leurs déplacements. Il faut dès lors rappeler que nous ne pourrions pas exercer de report modal concernant l'activité agricole et que celle-ci est essentielle à l'économie de la région.

LES PRINCIPAUX AXES

La N4

Caractéristique de l'axe

La N4 traverse du nord au sud la zone d'étude (Walhain et Gembloux). Elle se présente au nord de Gembloux comme une chaussée rectiligne à une voie de circulation par sens, plus une voie centrale aménagée alternativement pour le dépassement et en voie de tourne à gauche à hauteur des carrefours. Au sud, la chaussée tout aussi rectiligne se compose de 2 voies de circulation par sens à l'exception de la traversée de Beuzet où elle présente par sens une voie de va tout droit bordée de part et d'autre d'une voie pour les mouvements tournant.

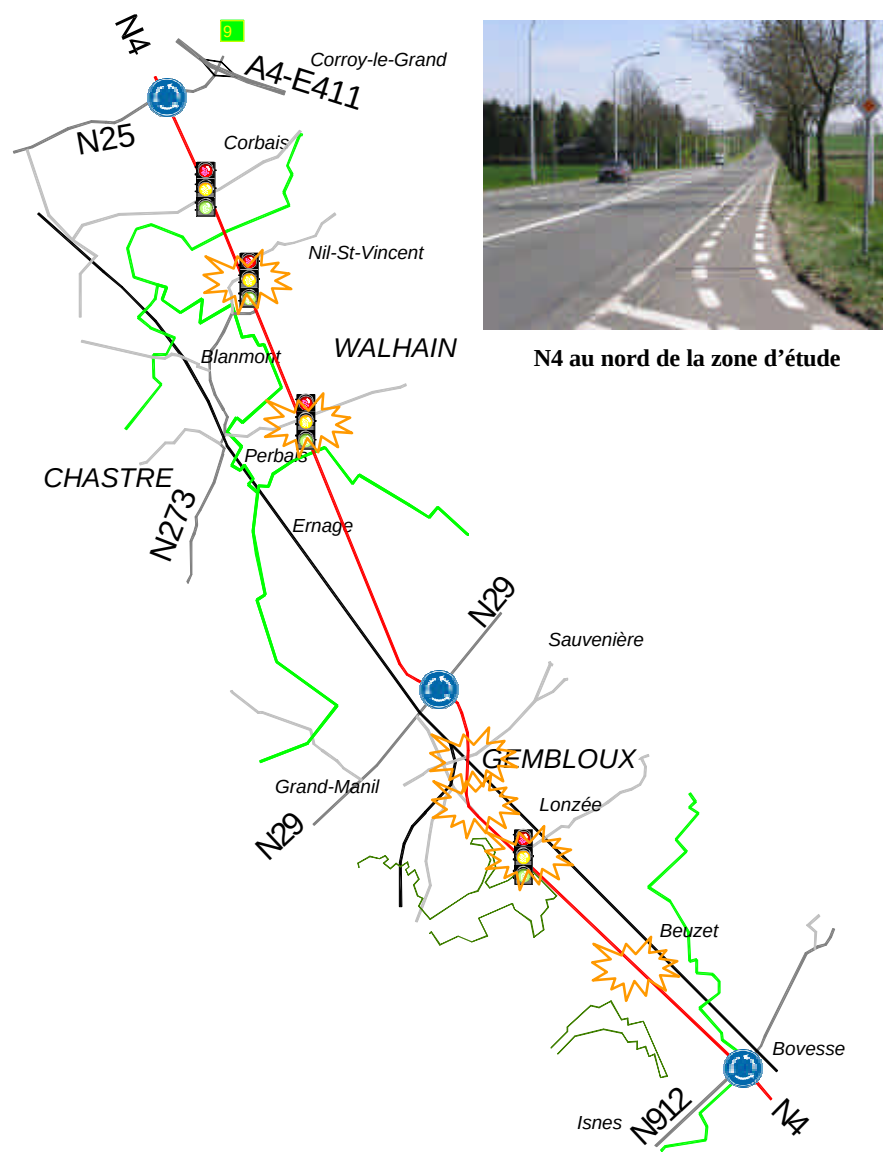
Trafic

Elle est parcourue quotidiennement par plus de 20 000 EVP au nord de Gembloux et quelque 17 000 EVP au sud. Ces flux représentent le tiers du trafic de l'A4-E411 qui lui est parallèle. A la pointe du matin les quelque 1 200 véhicules qui se dirigent vers le Nord équivalent à un passage d'un véhicule toutes les 3 secondes.

Sécurité

(197 accidents, 21 D, 63 BG, 261 BL, gravité : 43).

- Concentration aux carrefours ;
- Tout au long de l'axe :
 - accidents mortels par collisions frontales et pertes de contrôle de véhicules seuls en cause ;
 - accidents de moindre gravité lors de collisions de véhicules roulant dans le même sens.



La N29

Caractéristique de l'axe

La N29 relie Charleroi à Tienen en traversant les communes de Sombreffe, Gembloux et Perwez. Elle est composée d'une chaussée à deux voies de circulation.

Trafic

Son utilisation est fort variable puisque que le volume de trafic varie de 9 000 evp/j (entre Fleurus et Ligny) à plus de 19 000 evp/j (entre Perwez et l'A4-E411). Ces derniers flux sont comparables à ceux que supporte la N4 dont le profil est plus adapté.

Cet axe est fortement emprunté par des poids lourds qui y représentent 15 à 20% des véhicules.

Sécurité

(270 accidents, 23 D, 88 BG, 239 BL, gravité : 41).

- La moitié des accidents se concentrent au niveau des nombreux carrefours ;
- Les autres accidents se répartissent tout au long de l'axe et ont des causes diverses. L'une d'elles est la perte de contrôle de véhicules seuls en cause occasionnant des victimes lourdes, souvent jeunes et notamment au cours de nuits du week-end.



N29 à Sauvinière



La N243

Caractéristique de l'axe

La N243 relie Grand Rosière (Eghezée) à Wavre en traversant la commune de Perwez dont elle dessert le centre. Elle est composée d'une chaussée à deux voies de circulation.

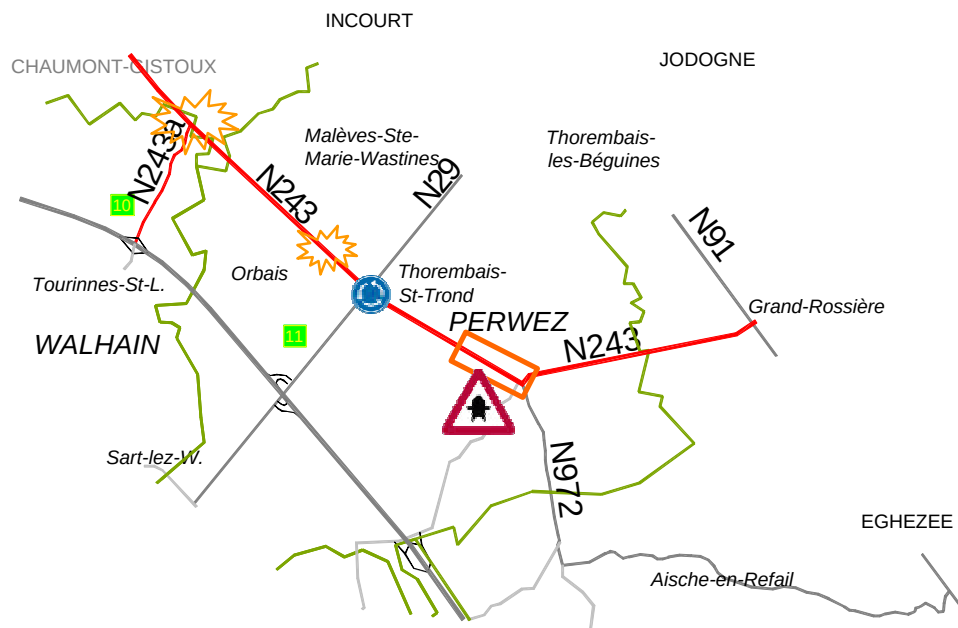
Trafic

Elle supporte des flux allant de 3 600 evp/j (au nord de la N29) à près de 10 000 (au niveau du zoning de Perwez).

Sécurité

(56 accidents, 1 D, 11 BG, 87 BL, gravité : 21).

Principalement, les accidents se produisent à hauteur de carrefour dont notamment ceux de la traversée de Perwez (gravité moindre).



N243 à hauteur du zoning de Perwez

La N93**Caractéristique de l'axe**

La N93 relie Namur à Nivelles à travers les communes de Gembloux et Sombreffe en passant par les noyaux d'agglomération de Mazy, Bothey Sombreffe. Elle est composée d'une chaussée à deux voies de circulation.

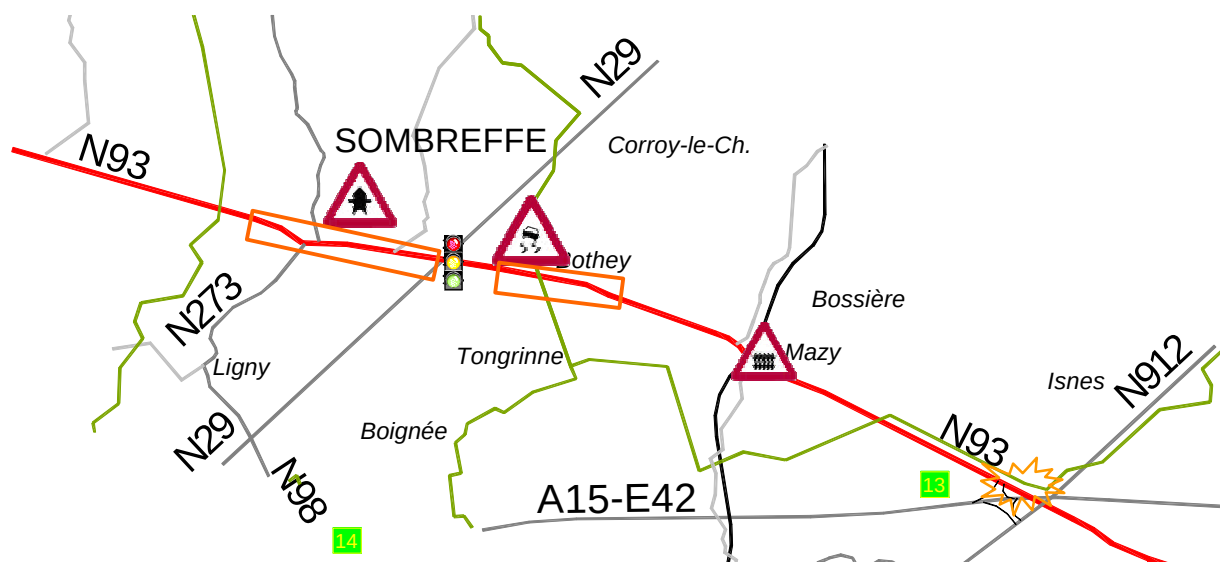
Trafic

Elle supporte des flux allant de 5 600 evp/j (au sud de la N29) à 8 000 (au nord de la N29 dans Sombreffe). La part de véhicules lourds y est de l'ordre de 15% à Sombreffe.

Sécurité

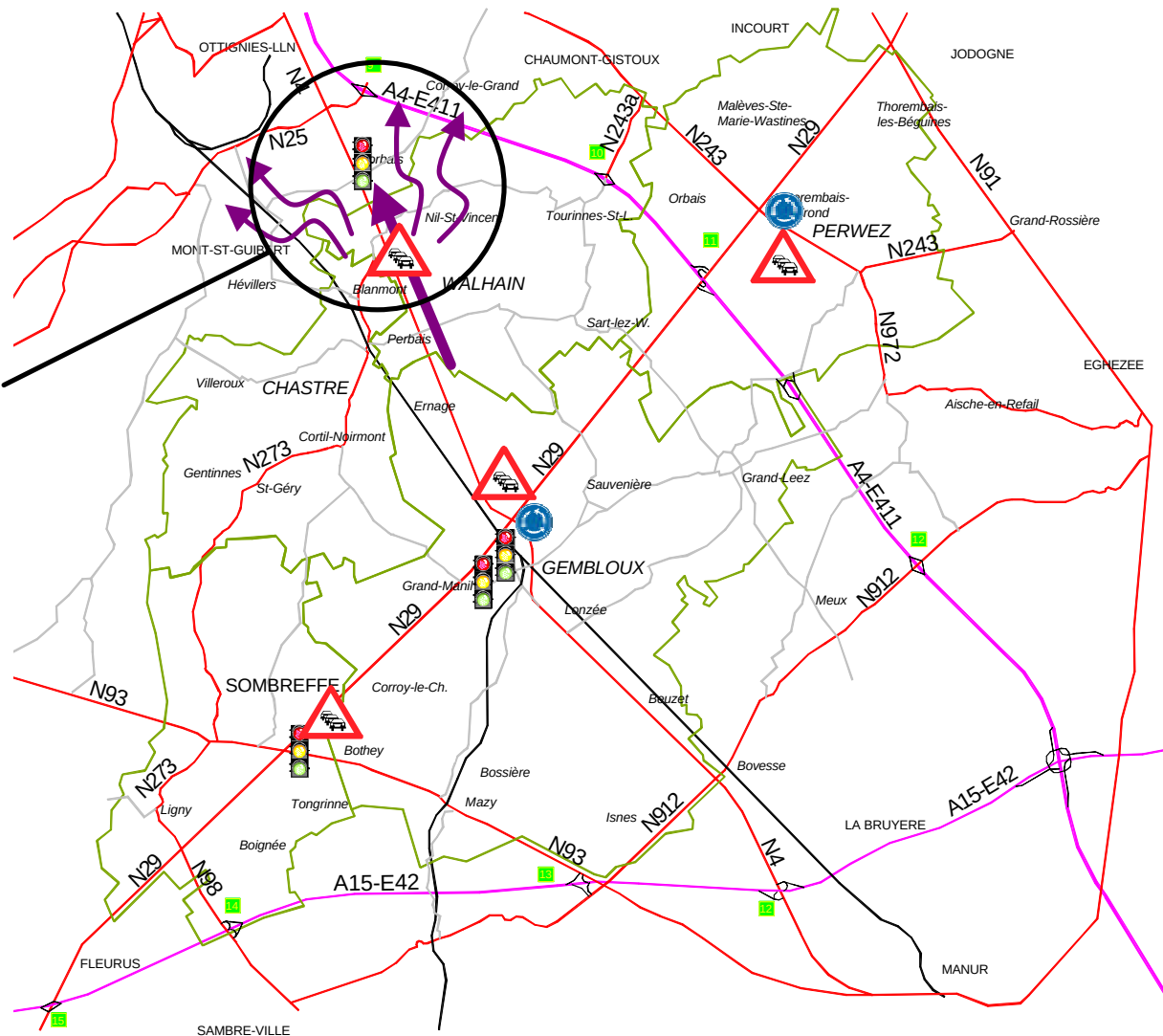
(105 accidents, 2 D, 52 BG, 126 BL, gravité : 53)

Une forte proportion d'accidents ont eu lieu dans les traversées d'agglomérations notamment celle de Sombreffe. La zone comprise entre le carrefour du Docq (N29) et Bothey est sujette aux pertes de contrôle de véhicule seul en cause.



La zone d'étude présente quelques problèmes de circulation aux heures de pointes :

- Saturations ponctuelles de quelques carrefours sur les axes très fréquentés (giratoires de Thorembais-St-Trond N29#N243, les « 3 Clés » N4#N29, Carrefour du Docq N29#N93, ...)
- Les retenues que provoquent les feux de Corbais sur la N4 engendrent des files considérables qui incitent certains automobilistes à rejoindre des axes plus roulant en empruntant des voiries locales voire agricoles (trafic de fuite).
- La charge importante que supporte les routes comme la N29 et la N243 diminue de manière importante les possibilités d'insertion à partir des voiries secondaires.
- D'autres problèmes de circulation se constatent dans Gembloux comme lors de sorties d'écoles dans le centre et les alentours de la gare (voir ci après).



LA CIRCULATION DANS LE CENTRE DE GEMBLOUX ET LE PROBLEME DES ECOLES

Le centre de Gembloux est constitué d'un ensemble de rues étroites, héritage d'un passé moyenâgeux, dans lesquelles il n'est généralement possible de circuler qu'en sens unique.

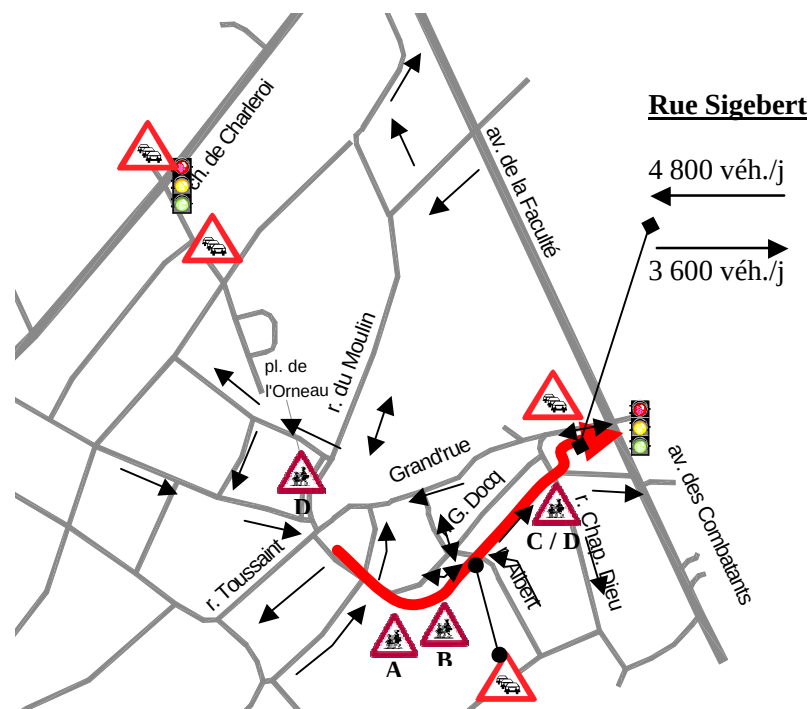
La Ville a fait l'objet d'un Plan de circulation (1994) qui y organise les mouvements en boucles. A travers celles-ci, l'un des itinéraires les plus fréquentés est la sortie du centre par la rue Docq.

Deux pôles scolaires se trouvent sur cette voirie, ce qui crée des problèmes aux heures de sortie: l'*Athénée royal* avec 520 élèves en primaire (A) et 970 élèves en secondaire (B) et la section primaire du Collège St-Guibert (C) (430 élèves). Ce dernier possède un accès rue Chapelle Dieu réservé à la section gardienne (D) (450 élèves).

La rue Chapelle Dieu pose problème en terme de cheminement piéton (largeur de trottoir) notamment pour les rangs scolaires se rendant à la piscine.

Une inversion de sens de circulation dans les rues Chapelle Dieu et Albert est actuellement étudiée par les services communaux.

Sur la place de l'Orneau, un autre établissement scolaire, le collège St-Guibert secondaire (D) (1 450 élèves) ne pose quant à lui pas trop de problèmes.



L'ACCESSIBILITE DES ARRETS SNCB

La gare de Gembloux

La situation actuelle

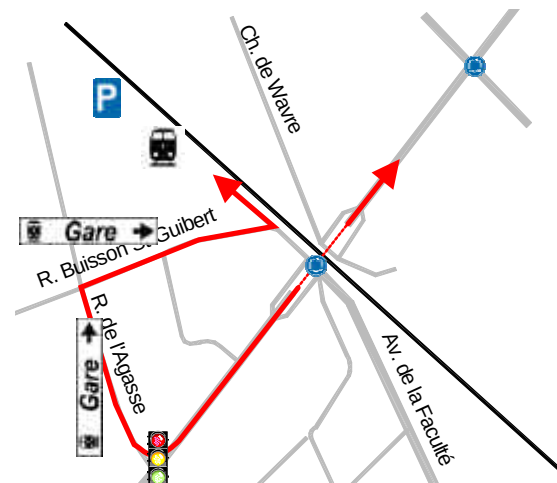
La gare de Gembloux est un générateur très important de véhicules. Les relevés de stationnement ont démontré qu'elle attire quotidiennement plus de 900 voitures auxquelles il faut ajouter les déposes et les mouvements des bus.

Cependant, cette gare d'importance régionale est doublement enclavée : tout d'abord, elle se situe dans un cul de sac au fond duquel se trouve le parking SNCB, en suite, depuis la construction du tunnel sous les voies (remplaçant avantageusement le passage à niveau qui bloquait la N29 de longues minutes), l'accès à la gare se fait venant de l'Est par les rues résidentielles de l'Agasse et du Buisson St-Guibert, via le carrefour à feux relativement chargés aux heures de pointes (surtout le soir).

Actuellement, en fin d'après midi, les véhicules venant reprendre des voyageurs se mêlent aux voitures sortant du parking SNCB par paquet en fonction des arrivées des trains et à la circulation des bus importante à ce moment. La zone n'étant que très peu aménagée, les attentes des véhicules s'effectuent sans organisation. L'ensemble crée des problèmes de fluidité et de sécurité notamment pour les piétons qui se fauillent à travers les véhicules éparés.

La situation le matin y est plus acceptable étant donné que les flux y sont majoritaires dans le même sens et que peu de véhicules attendent un voyageur.

Accessibilité de la
Gare de Gembloux
à partir de l'est



L'avenir

Un projet de nouvelle gare est en cours d'élaboration, celui-ci impliquera la révision de la circulation devant la gare, mais sans améliorer l'accessibilité de la zone.

Un projet complémentaire serait de créer un franchissement des voies au Nord de la gare pour désenclaver la gare en direction de l'Est.

La gare de Chapelle Dieu

Par sa situation dans Gembloux, la gare de Chapelle Dieu est victime des dysfonctionnements présents à l'entrée de la commune. Mais elle n'est pas destinée à recevoir un nombre très important de véhicules. La desserte principale s'effectuant à la gare de Gembloux.

Les gares de Beuzet, Blanmont, Chastre, Ernage, Ligny, Lonzée et Mazy

Ces petites gares ne présentent pas de problème d'accessibilité en voiture.

CONCLUSION

- Taux de motorisation égal ou supérieur à la moyenne wallonne
- Croissance importante du trafic
- Zone très bien desservie par un réseau d'axes d'importance diverse jouant pour certain un rôle régional
- Flux de circulation très importants sur la N4 et N29
- Très forte pression du trafic due à l'influence de la périurbanisation Bruxelles et du développement du Brabant wallon
- Influence marquée de Gembloux comme pôle local
- Transit important sur la N29 et la N4 et rôle prédominant de l'échangeur n°11 comme « porte » de la zone
- Trafic poids lourds important sur la N4 et la N29
- Les problèmes de circulation se résument en quelques points durs (franchissement de carrefours) et à des difficultés d'insertion dus à l'importance du trafic
- Accès à la gare Gembloux difficiles, surtout venant de l'Est.
- Circulation dense dans le centre de Gembloux aux heures de pointes (scolaires)
- Nombreux projets d'aménagement (sécurité) et une réflexion sur un projet de nouvelle infrastructure : le contournement nord de Gembloux