Mai 2026
Dossier soumis à enquête publique

Plan communal de mobilité

Commune de Chastre

Diagnostic 1 > Objectifs 2 > Actions 3

Avant-Projet

Commune
de Chastre

ICEDD

Wallonie service public SPW


© Wikipedia

Table des matières

Partie 1 – Diagnostic

Introduction — Diapositive 3

Phase 1 : Diagnotic — Diapositive 9

Phase 2 : Objectifs — Diapositive 74

Phase 3 : Plan d'actions — Diapositive 76

Annexe : rapport des ateliers citoyens — Diapositive 218

Objectifs d'un plan communal de mobilité

Le PCM est un **outil stratégique de planification d'une mobilité durable à l'échelle communale**. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la Commune, en adéquation avec les options et objectifs généraux du Schéma de Développement Territorial. **Il veut promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et la valorisation d'une mobilité multimodale**, avec un recours accru aux modes alternatifs à l'autosolisme.

Le PCM définit des **options** et des **actions** au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes et leur articulation (infrastructures et gestion de l'offre) mais également en matière de gestion de la demande.

Le PCM s'élabore en **co-construction** entre la Commune (Collège et administration) et les partenaires régionaux (SPW-MI, TEC, Atingo, Tous à pied, Province du Brabant wallon, FRW) et communaux CCATM et Conseil de la Sécurité routière) qui ont la responsabilité d'assurer la cohérence avec l'échelle supra communale, valident le PCM et s'engagent à sa prise en compte dans leur domaine de compétence.

Le PCM s'inscrit dans la **stratégie** « **FAST – Vision 2030** (**F**luidité – **A**ccessibilité – **S**écurité – **S**anté – **T**ransfert modal) » définie par le Gouvernement wallon en décembre 2017 (voir ci-après).

Ambitions régionales : le report modal

En 2017, le Gouvernement wallon a adopté la VISION FAST 2030 fixant des objectifs ambitieux et reconnus pour la nécessaire transformation de mobilité à l'horizon 2030 en Wallonie.

Mettre en place un système de mobilité qui garantit à tous, **la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé et la Sécurité via le Transfert modal** sont les finalités que la Wallonie veut atteindre en 2030.

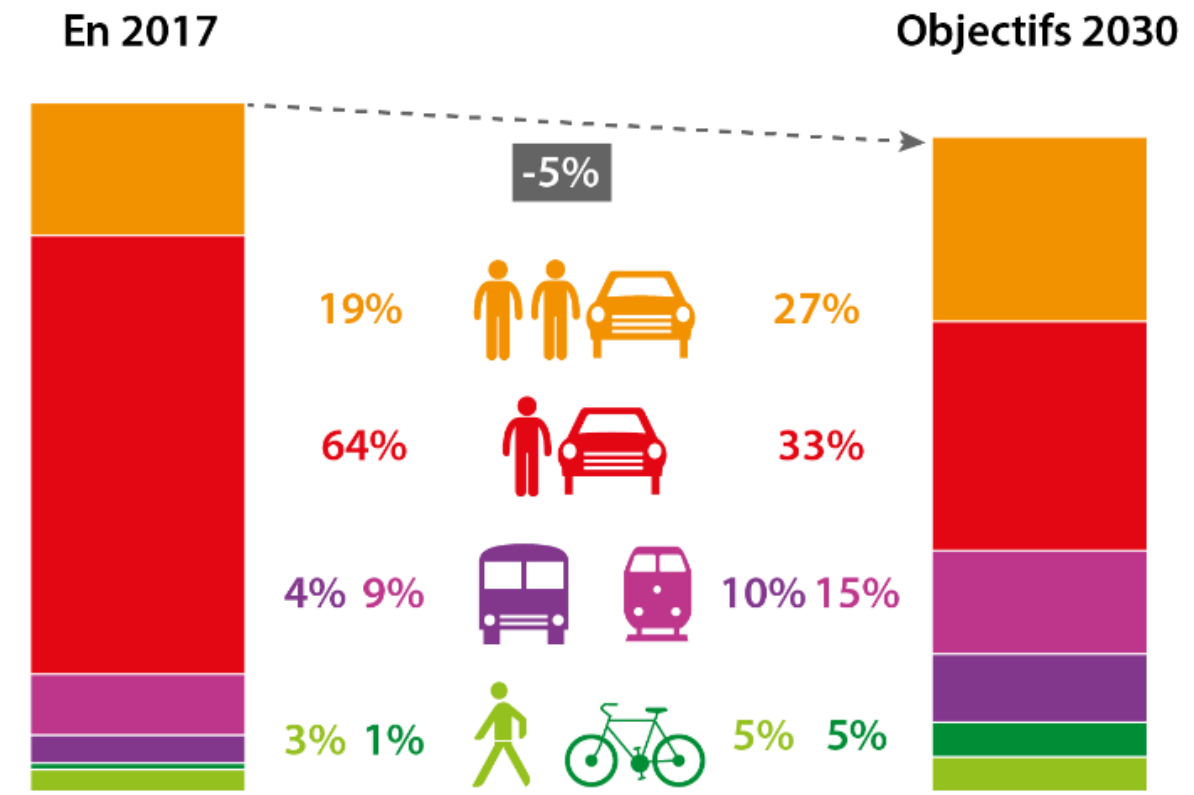
Pour concrétiser cette vision, c'est le modèle de la multimodalité qui doit être développé. Compte tenu des enjeux et défis actuels, le modèle combinant efficacement les divers modes est le seul qui permettra une accessibilité maximale en s'attaquant simultanément aux symptômes directs que sont les accidents et encombrements et aux symptômes indirects que sont la pollution et la paralysie de l'économie.

Cette vision FAST est importante à déployer à Chastre vu l'accroissement démographique qui découlera des nouveaux projets immobiliers qui verront le jour dans les prochaines années.

Fluidité
Accessibilité
Santé/Sécurité
Transfert modal

FAST
Vision de la mobilité wallonne
2030

Objectifs de la vision FAST (en km.passagers)



Ambitions régionales : le principe STOP

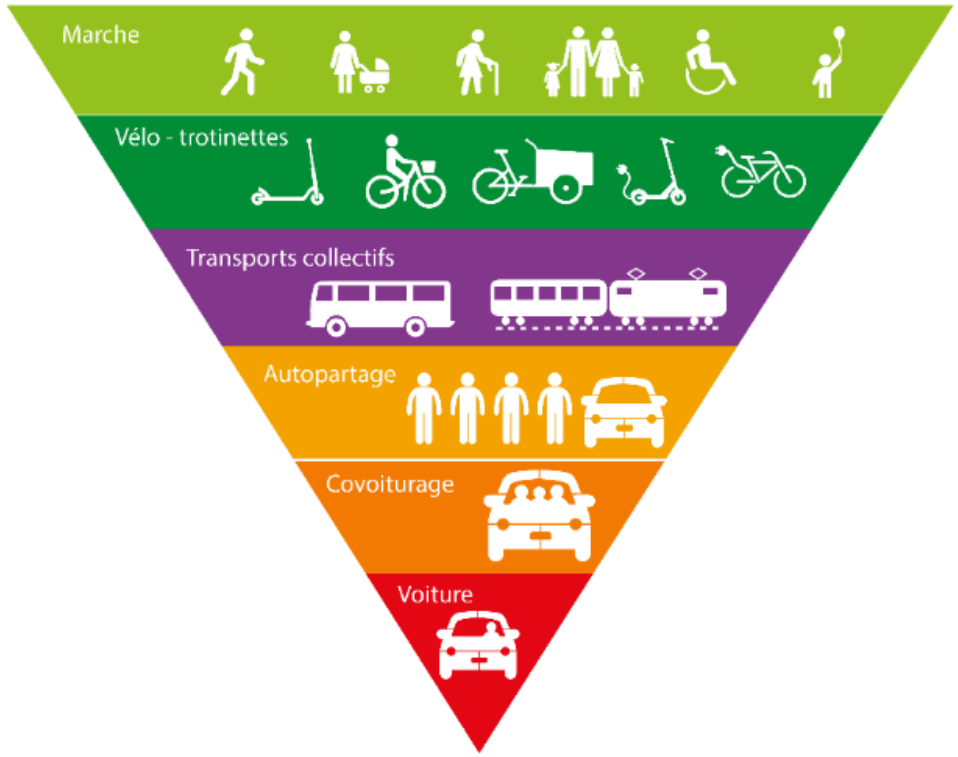
La facilité d'usage de la voiture et l'emprise qu'elle nécessite brident l'émergence des autres modes.

Le **principe STOP** inverse cette tendance, en hiérarchisant les différents modes de transports : **la priorité est donnée aux modes actifs, puis aux transports collectifs** et enfin à la voiture.

Ce principe se justifie au regard des niveaux de saturation persistants de la circulation routière et des coûts nécessaires à la fluidification du trafic, des conséquences locales de l'usage privilégié de la voiture sur la santé, la sécurité et le cadre de vie ainsi que du rapport débit offert par rapport aux coûts d'aménagement décroissant.

Selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges de l'étude), **le PCM doit répondre au principe "STOP"**.

Schéma du principe STOP



Source : SPW

Le PCM, une démarche en trois étapes

L'étude du PCM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges :

Le diagnostic est la première étape du PCM. Il sert à établir un portrait du territoire sous l'angle de la mobilité afin d'identifier les enjeux à résoudre par le plan d'actions. Il est structuré selon 7 thématiques.

La phase d'objectifs constitue la deuxième étape du PCM et sert à identifier les buts à atteindre. Ils sont identifiés sur base des enjeux définis dans le diagnostic.

Enfin, la troisième et dernière phase est le plan d'actions qui dresse la liste des actions à mettre en œuvre à un horizon de 10 ans. Ce plan d'actions est structuré selon 3 niveaux de priorité : les actions de priorité 1 à réaliser dans les 3-4 ans et qui sont chacune déclinées en fiches projets présentant et justifiant la/les solutions techniques possibles avec une estimation du coût. Les actions de priorité 2 à réaliser dans les 6-7 ans et qui sont chacune déclinées en un slide présentant la problématique et listant les solutions possibles. Les actions de priorité 3 à réaliser dans les 9-10 ans et déclinées sous la forme d'un tableau.

La N273 fait l'objet d'un traitement spécifique étant donné qu'elle traverse toute la commune et concerne tous les Chastroi-se-s et qu'il s'agit d'une voirie gérée par la Région et non la commune.

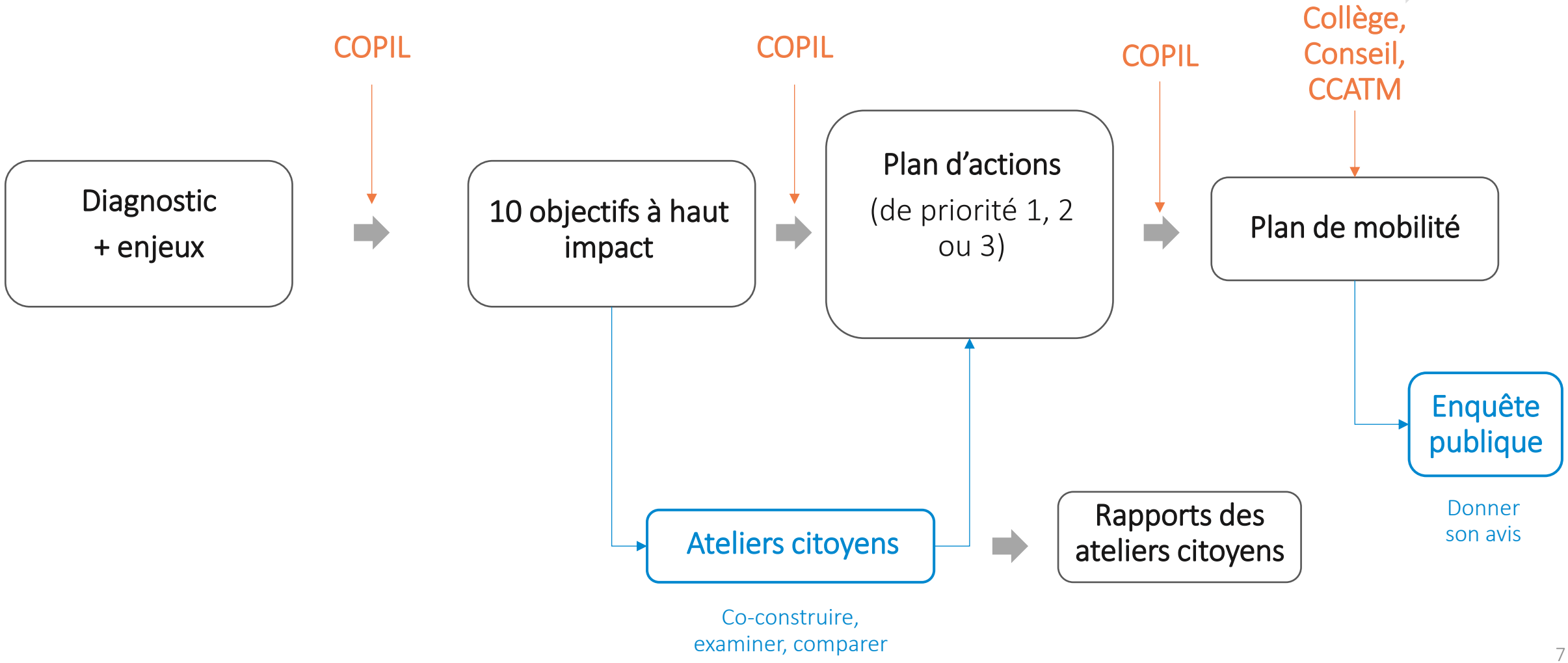
Le comité technique était composé de : Collège communal, administration communale (service urbanisme, service travaux, conseiller en mobilité), zone de police, SPW-MI (Direction de la planification de la mobilité), SPW-MI (Direction des routes du Brabant wallon), SPW-AT, TEC, SNCB, CCATM, CCSRMD, Avello, ATINGO, CAWAB, Tous à pied. 3 ateliers citoyens ont également été organisés pour prioriser les propositions d'actions. Un appel public à canditat-e-s a permis de constituer le groupe de citoyens dans lequel se trouvaient des cyclistes, automobilistes et agriculteurs.

Le PCM, une démarche en trois étapes

1 Diagnostic

2 Objectifs

3 Plan d'actions



Conseils et précaution de lecture

Ce rapport a été conçu pour faciliter la lecture en format numérique. Plusieurs liens sont donc présents pour permettre des allers retours rapides entre les tables des matières, les tableaux d'actions, les différents chapitres et les fiches actions.

La numérotation des fiches actions diffère entre celle du chapitre plan d'actions et celle de l'annexe « ateliers citoyens » car une fois la priorisation des projets d'actions faites durant les ateliers et les comités techniques, il a été décidé de renuméroter toutes les actions retenues dans un ordre continu.

Au sein de chacune des 3 priorités, la numérotation des actions ne donne elle pas de niveau de priorité. Il ne faut donc par exemple, pas considérer que l'action 1.1 est prioritaire sur l'action 1.4.

Les estimations de coûts réalisées sur toutes les actions de priorité 1 sont purement indicatives et servent à donner une première estimation grossière du budget total à engager. Ces coûts seront revus à la hausse ou à la baisse en fonction des techniques choisies lors de la mise en œuvre et en fonction du relevé précis des contraintes de terrain qui sera réalisé à ce moment.

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1
Diagnostic

ICEDD

Retour table des matières

Diagnostic

Le diagnostic est la première étape du PCM. Il sert à établir un portrait du territoire sous l'angle de la mobilité afin d'identifier les enjeux à résoudre par le plan d'actions.

Ce diagnostic est structuré selon 7 thématiques.

Phase 1 – Diagnostic	
Thème 1 : Transition vers des nouvelles mobilités	Diapositive 11
Thème 2 : La demande	Diapositive 25
Thème 3 : Offre en transport	Diapositive 33
Thème 4 : Transit et sécurité	Diapositive 50
Thème 5 : L'immobilité	Diapositive 60
Thème 6 : Le stationnement	Diapositive 64
Thème 7 : Gouvernance et cohabitation	Diapositive 68
Synthèse des enjeux	Diapositive 72

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Thème 1

Transition vers de nouvelles mobilités

ICEDD

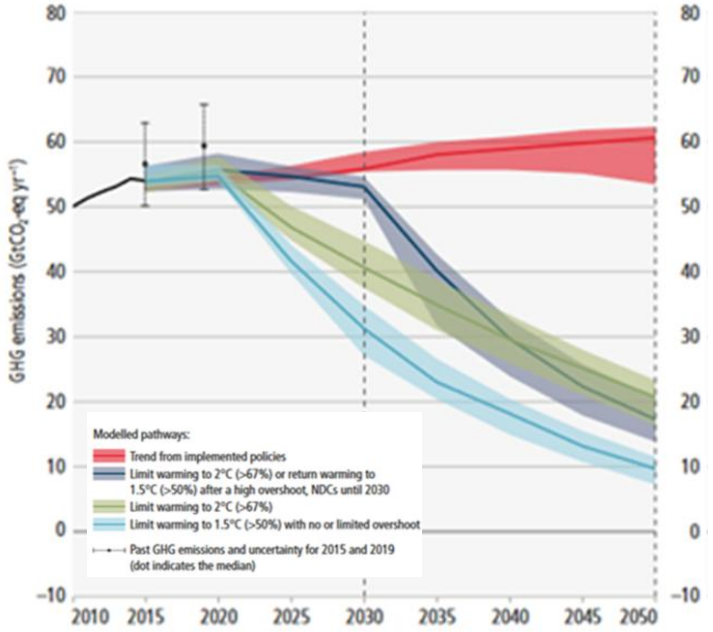
Retour table des matières

Phase 1 : éléments de contexte

Elaborer un Plan Communal de Mobilité en 2024 revêt un caractère très particulier étant donné les changements sociétaux auxquels nous assistons désormais.

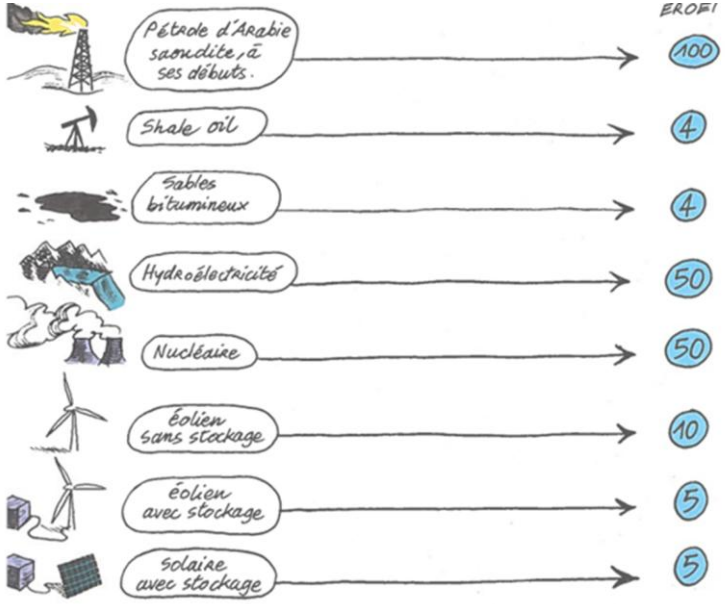
Jusqu'il y a peu, les PCM avaient comme ambition première d'apporter des solutions à la dynamique continue de croissance automobile. C'est ce paradigme qui structurait naturellement les PCM et nourrissait la majeure partie de leur plan d'actions. Les modes alternatifs à la voiture individuelle faisaient également partie de la réflexion mais trouvaient peu d'échos dans ce modèle dominé par la maîtrise du temps, aux ressources en énergie « illimitées » et sans intégration des externalités. 3 défis nous imposent de revoir ce paradigme :

Le défi climatique, l'impossibilité de limiter le réchauffement à +1,5°C



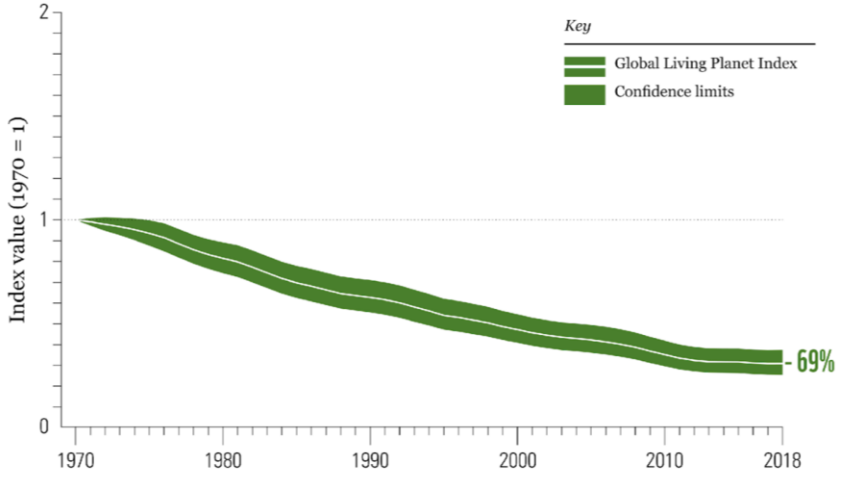
Emissions projetées de GHG (Source : Climate Change 2022, Mitigation of Climate Change, Summary for Policymakers. Intergovernemental Panel on Climate Change.)

Le défi énergétique, la fin de l'énergie pas chère



Coût énergétique des différentes sources d'énergie (Source : Le monde sans fin. Jancovici – Blain)

Le défi de la biodiversité, une menace réelle pour tous les services écosystémiques



The global living planet index (1970 to 2018) (Source : WWF Living Planet Report 2022)

Phase 1 : éléments de contexte

Le défi énergétique, la fin de l'énergie pas chère

Il est admis par les experts en énergie que le pic pétrolier a été dépassé. Du pétrole est et sera toujours disponible mais dans des conditions d'accès et de traitement de plus en plus difficiles. Ce qui impactera à la hausse son coût. Comme le montre le graphique qui compare le coût énergétique (c'est-à-dire le rapport entre l'énergie nécessaire pour produire l'énergie et celle qui en est générée) des différentes sources d'énergie rien ne sera jamais aussi rentable que les champs pétroliers terrestres dont les réserves s'amenuisent. Ce qui amène à dire que nous vivons clairement la fin de l'énergie pas chère.

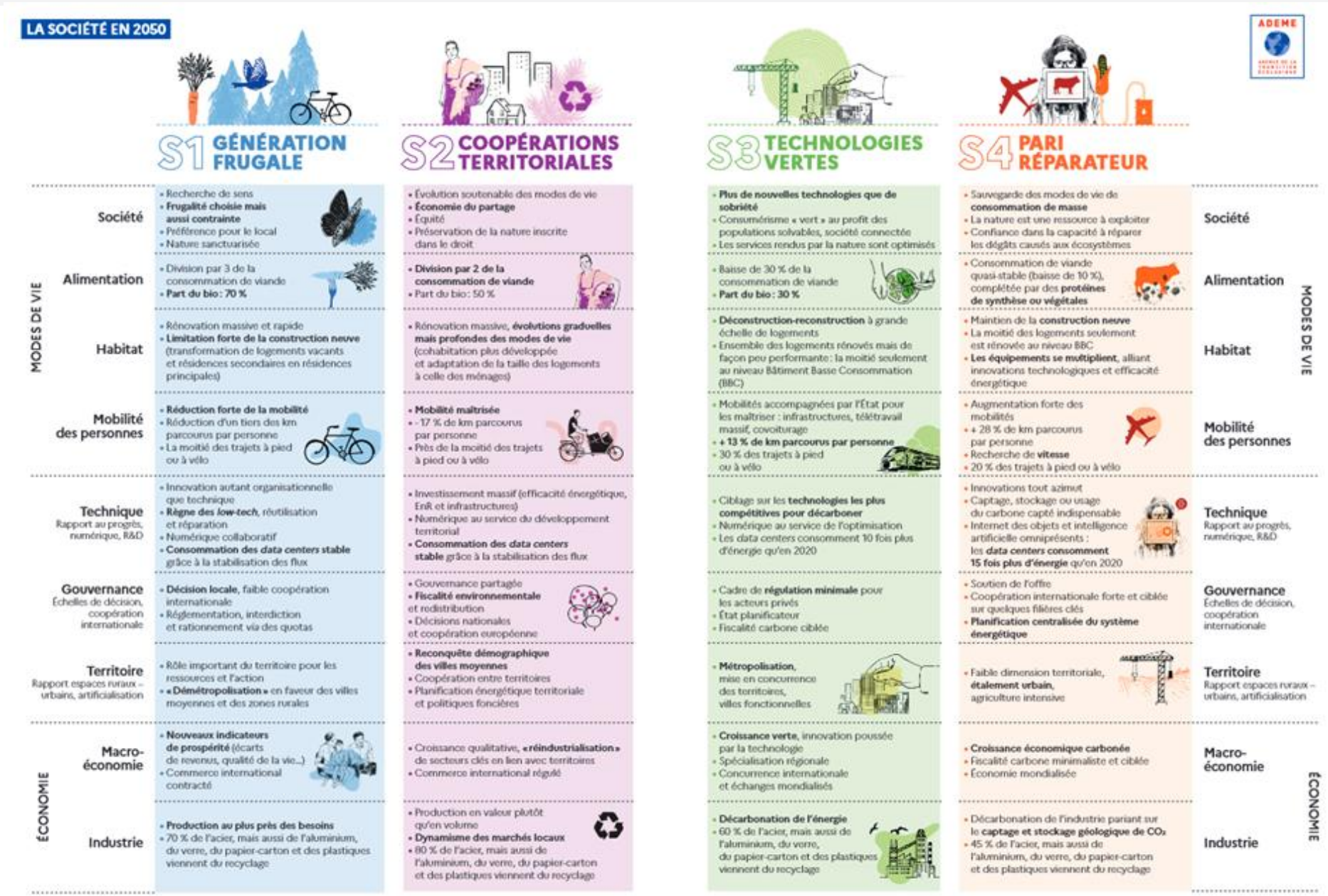
Le défi climatique, l'impossibilité de limiter le réchauffement à +1,5°C

Le dernier rapport du GIEC de 2022 confirme sans ambiguïté qu'il y a réchauffement climatique et que celui-ci est bien causé par les activités humaines. Il montre également que la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour limiter le réchauffement climatique à +1,5°C n'est pas du tout respectée et que nous nous dirigeons vers le seuil de +2°C d'ici 2100. A ce jour, cette trajectoire vers le +2°C est confirmée et semble même s'accélérer. Ce seuil est essentiel car au-delà, le GIEC estime que les effets du réchauffement climatique seront plus intenses et qu'un basculement dans un processus incontrôlable est davantage possible.

Le défi de la biodiversité, une menace réelle pour tous les services écosystémiques

Depuis 1970, les populations de vertébrés (mammifères, oiseaux, poissons, reptiles et amphibiens) ont diminué de 68%. C'est ce que les scientifiques appellent la 6ème extinction de masse et elle est entièrement causée par les activités humaines. Il en est de même pour les insectes et les espèces végétales qui disparaissent deux fois plus rapidement que les mammifères, oiseaux et amphibiens réunis. Or cette biodiversité joue de multiples rôles essentiels à la vie humaine : production d'oxygène, puits de carbone, fertilisation des sols, pollinisation des cultures, transformation de déchets et polluants, régulation des ravageurs des cultures, mise à disposition de matières premières, production de médicaments, …

Phase 1 : éléments de contexte

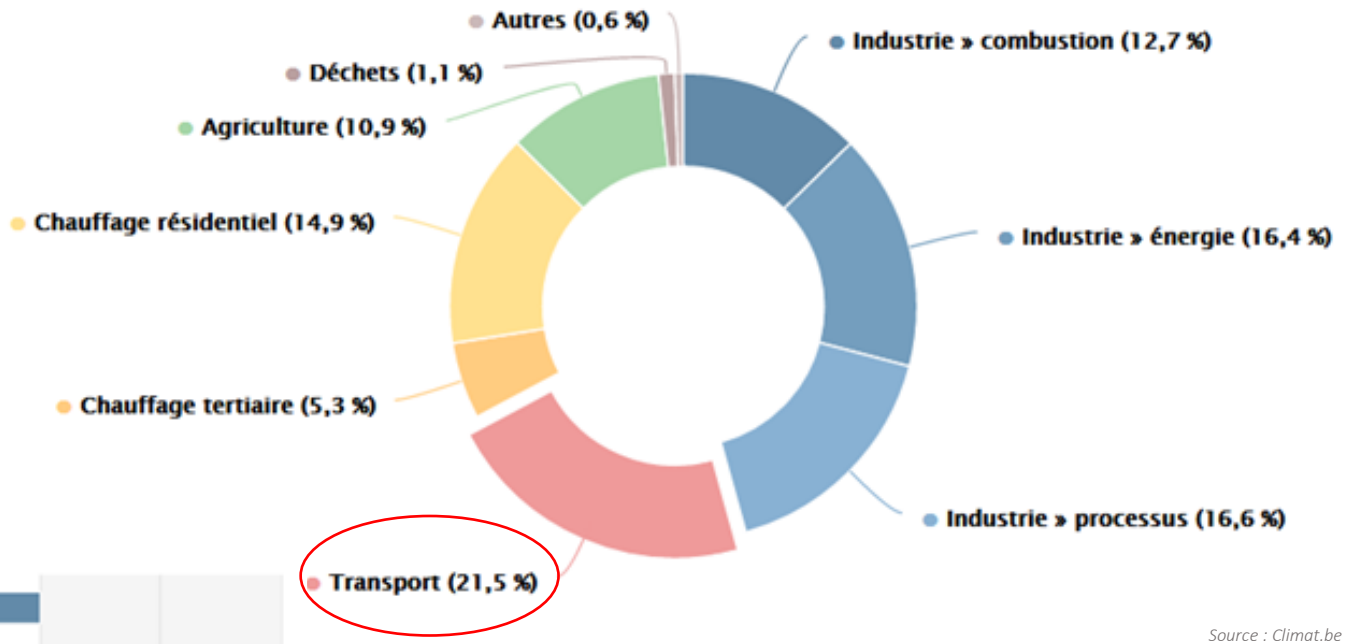


Les scénarios 2050 (Source : Les futurs en transition, ADEME)

Phase 1 : 1) Transition : le « poids » CO2 du transport

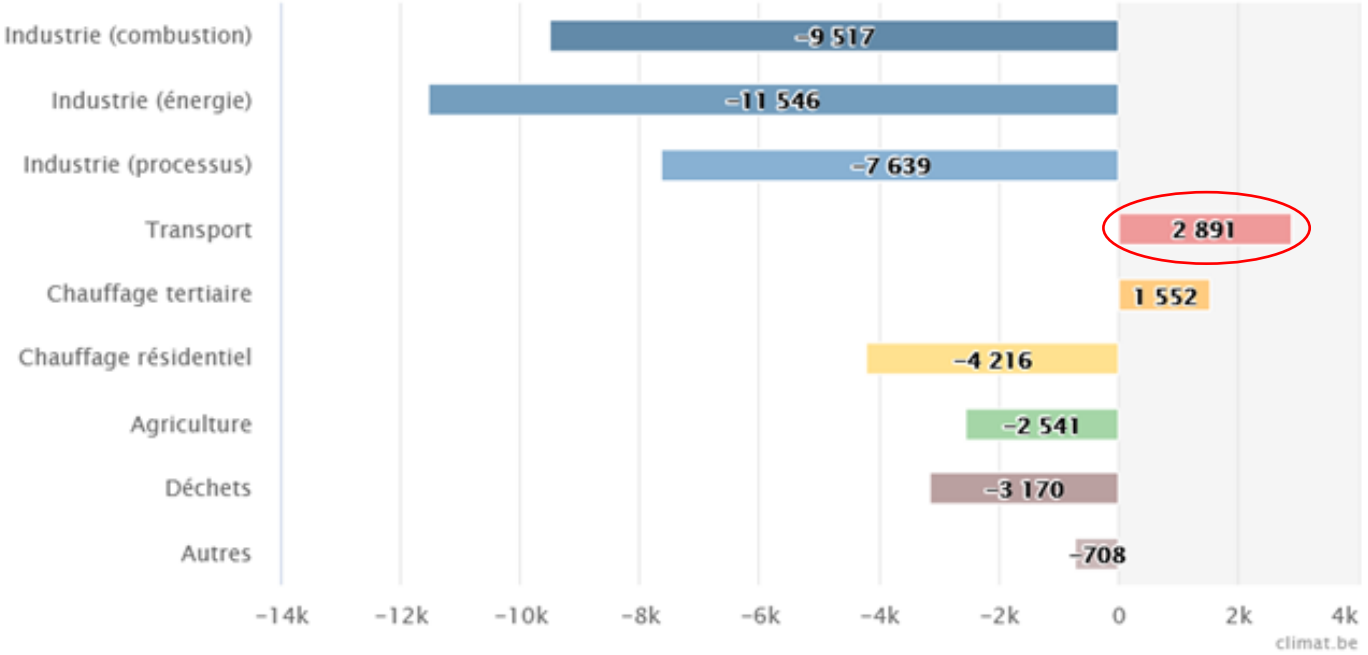
En Belgique, le secteur du transport émet ¼ des émissions de gaz à effet de serre. Ce secteur est, en outre, un des seuls avec le chauffage tertiaire à avoir connu une augmentation de ses émissions entre 1990 et 2021 alors que tous les autres secteurs d'émissions baissaient fortement.

Part des émissions de GES en Belgique par secteur en 2021



Source : Climat.be

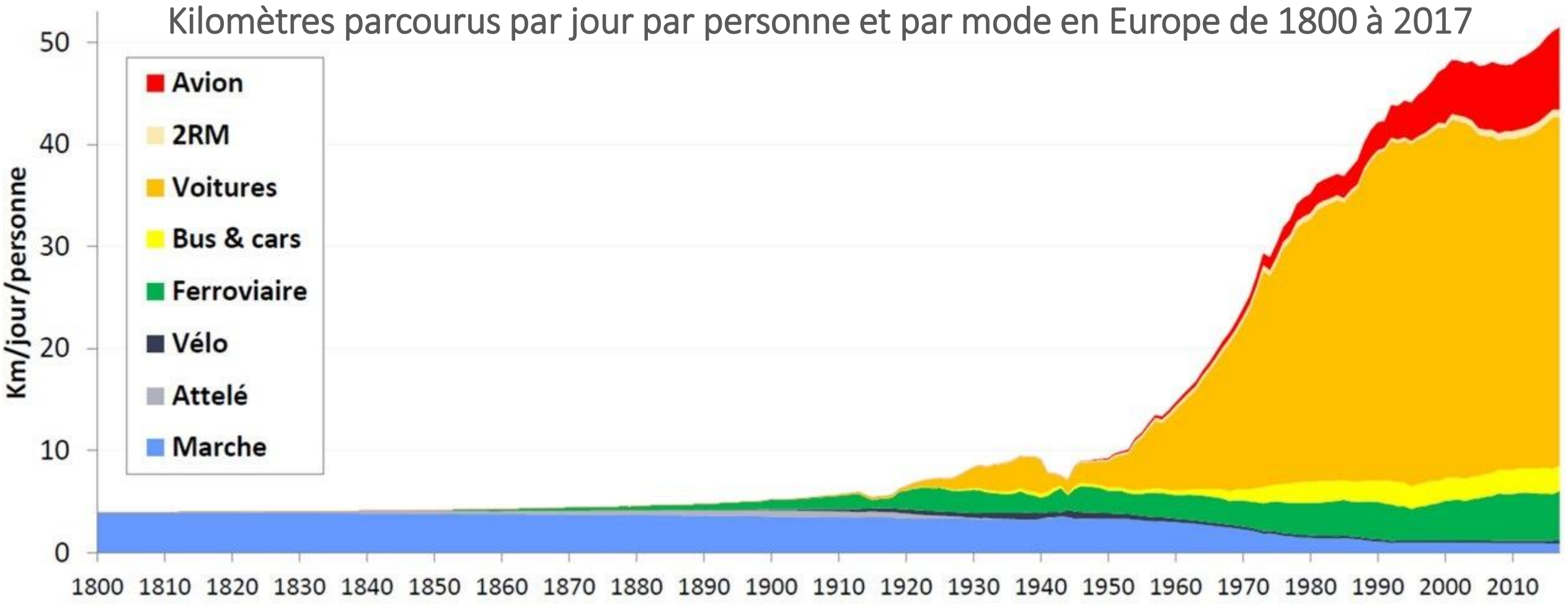
Evolution des émissions de GES des différents secteurs en Belgique entre 1990 et 2021 en kt éq CO2



Le secteur du transport constitue donc un levier majeur pour baisser les émissions wallonnes de GES dont plusieurs leviers se trouvent à l'échelon local dans notre manière de consommer la mobilité, dans nos pratiques d'aménagement du territoire, dans les infrastructures dédiées aux modes actifs et aux transports en commun et dans les dispositifs de mobilité partagée.

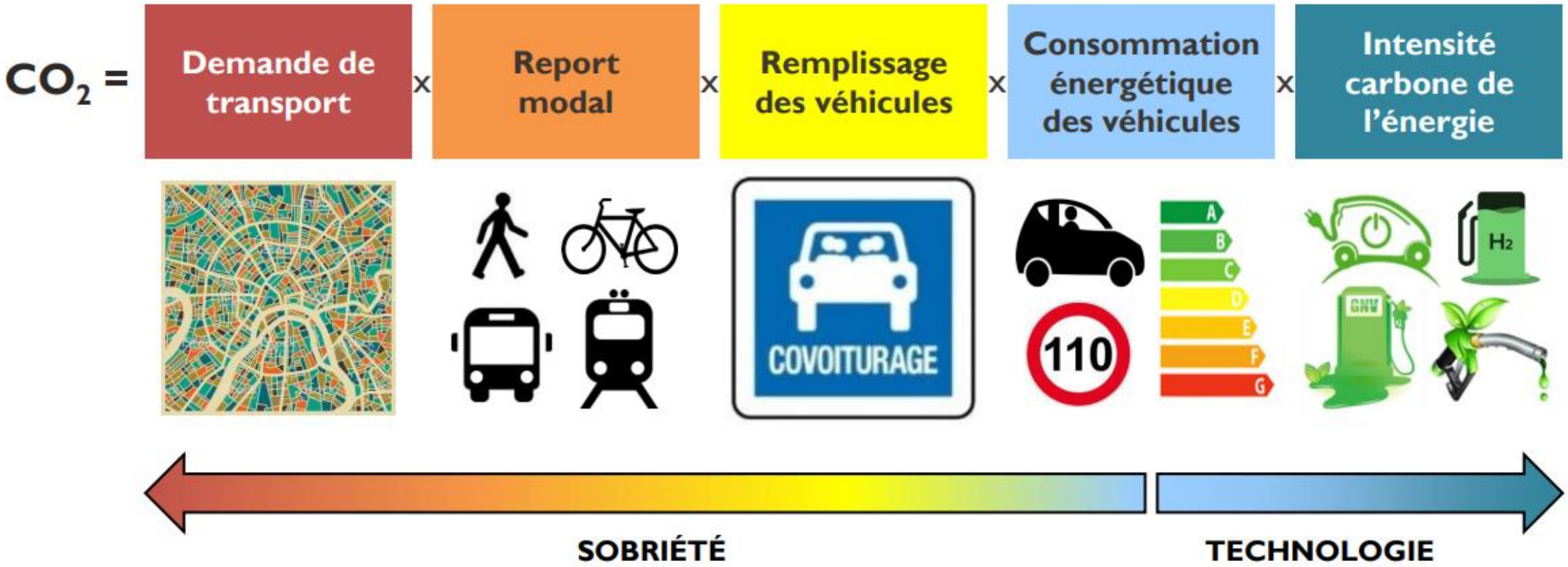
Source : Climat.be

Phase 1 : 1) Transition : le « poids » CO2 du transport



https://www.enerdata.fr/publications/breves-energie/emissions-co2-tendances.html

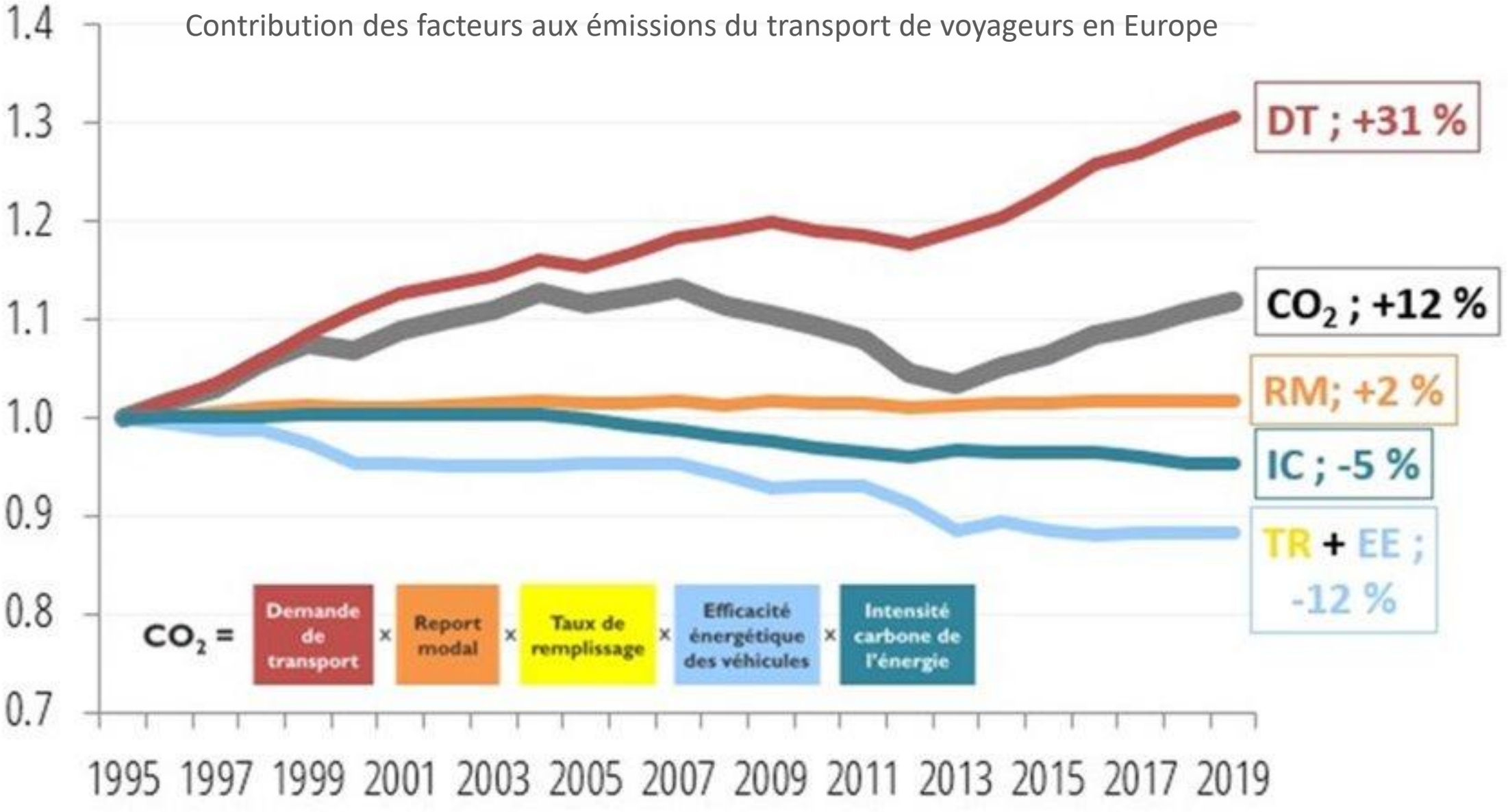
Phase 1 : 1) Transition : le « poids » CO2 du transport



https://www.enerdata.fr/publications/breves-energie/emissions-co2-tendances.html

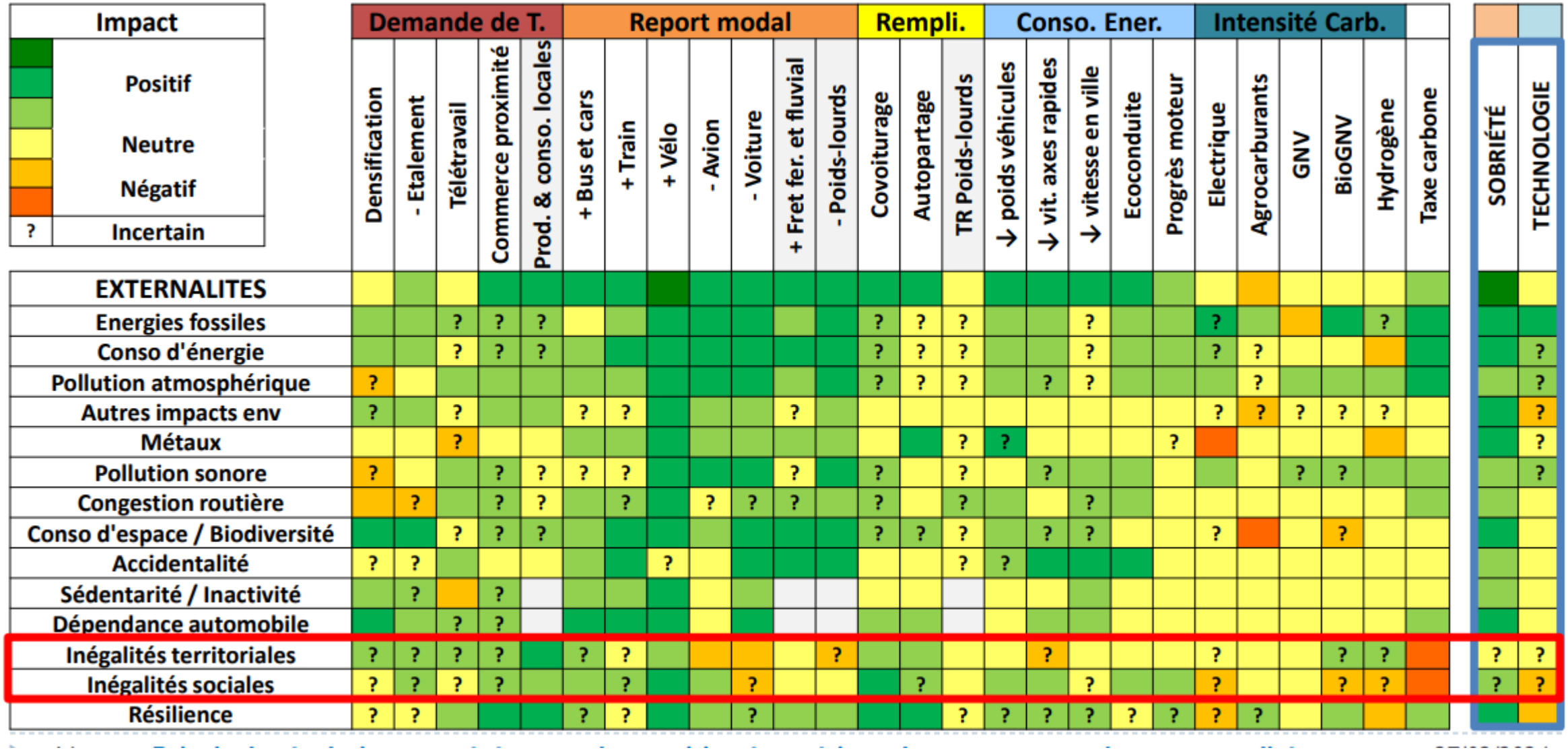
Phase 1 : 1) Transition : le « poids » CO2 du transport

Contribution des facteurs aux émissions du transport de voyageurs en Europe



Source : https://www.enerdata.fr/publications/breves-energie/emissions-co2-tendances.html

Phase 1 : 1) Transition : le « poids » CO2 du transport



Impact	Demande de T.					Report modal							Rempli.			Conso. Ener.					Intensité Carb.							
	Densification	- Etalement	Télétravail	Commerce proximité	Prod. & conso. locales	+ Bus et cars	+ Train	+ Vélo	- Avion	- Voiture	+ Fret fer. et fluvial	- Poids-lourds	Covoiturage	Autopartage	TR Poids-lourds	↘ poids véhicules	↘ vit. axes rapides	↘ vitesse en ville	Ecoconduite	Progrès moteur	Electrique	Agrocarburants	GNV	BioGNV	Hydrogène	Taxe carbone	SOBRIÉTÉ	TECHNOLOGIE
EXTERNALITES																												
Energies fossiles			?	?	?								?	?	?			?			?				?			
Conso d'énergie			?	?	?								?	?	?			?			?	?						?
Pollution atmosphérique	?												?	?	?		?	?				?						?
Autres impacts env	?		?			?	?				?										?	?	?	?	?			?
Métaux			?												?	?				?								?
Pollution sonore	?			?	?	?	?				?		?		?		?						?	?				?
Congestion routière		?		?	?		?		?	?	?		?		?			?										
Conso d'espace / Biodiversité			?	?	?								?	?	?		?	?			?			?				
Accidentalité	?	?						?							?	?												
Sédentarité / Inactivité		?		?																								
Dépendance automobile			?	?																								
Inégalités territoriales	?	?	?	?		?	?					?					?				?			?	?		?	?
Inégalités sociales	?	?	?	?			?			?				?				?			?			?	?		?	?
Résilience	?	?				?	?			?					?	?	?	?	?	?	?	?						

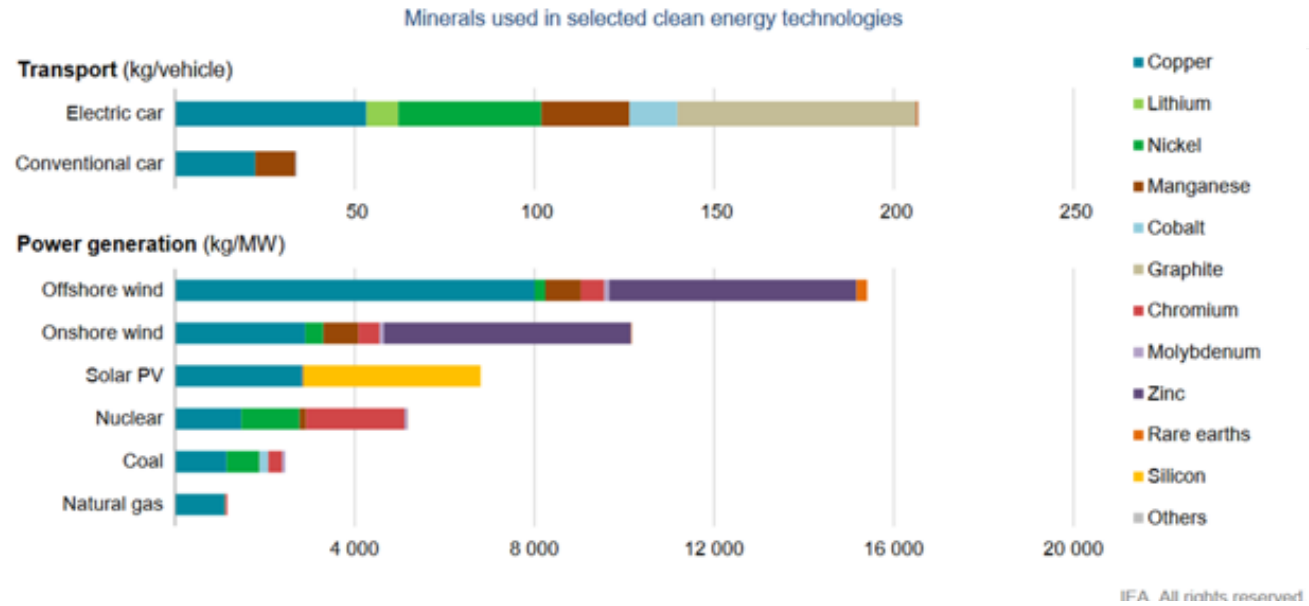
Impact : Positif / Neutre / Négatif / ? Incertain

Source : https://www.enerdata.fr/publications/breves-energie/emissions-co2-tendances.html

Phase 1 : 1) Transition : le « poids » CO2 du transport

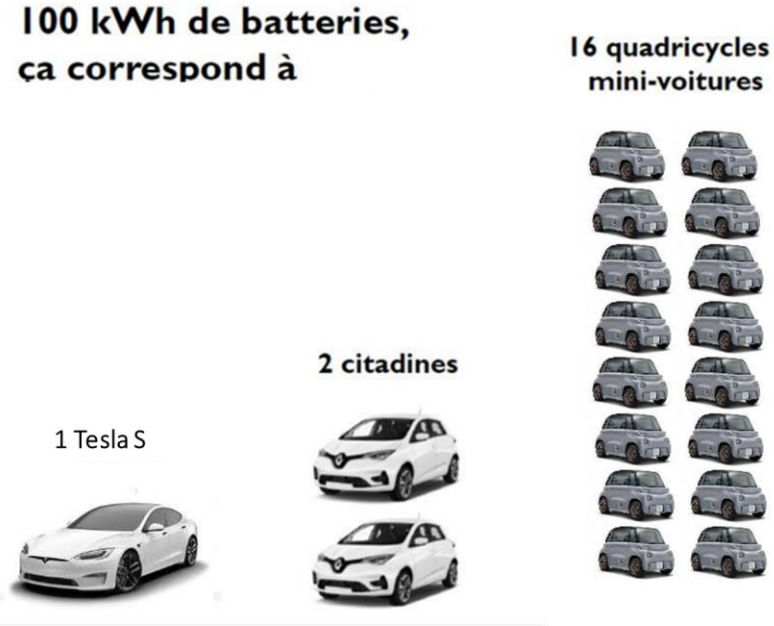
L'électrification du secteur des transports est souhaitée et techniquement faisable mais son impact environnemental est important vu la quantité colossale de minerais nécessaire pour l'assurer (210kg par voitures électriques contre 40kg pour une voiture thermique). Il est donc essentiel d'être sobre et efficace dans son utilisation

Se pose également la question de la dépendance géostratégique puisque cette transition électrique impliquera de passer d'une dépendance vis-à-vis de la Russie (gaz) et des pays arabes (pétrole) à celle de la Chine qui maîtrise la filière minerais.

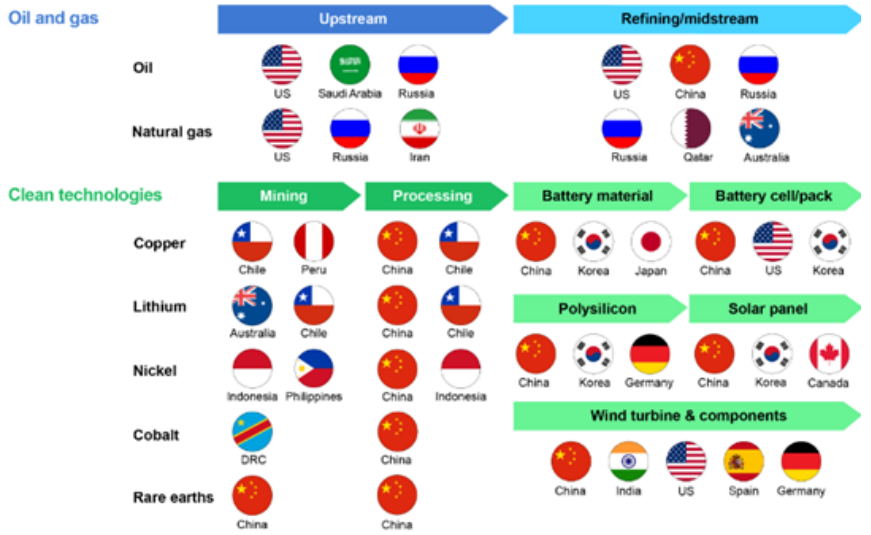


Notes: kg = kilogramme; MW = megawatt. Steel and aluminium not included. See Chapter 1 and Annex for details on the

Source : The Rôle oc Critical Minerals in Clean Energy Transitions, IEA, 2022



Source : Aurélien Bigot, ICEDD, 2023



Source : The role of critical minerals in clean energy transitions– International Energy Agency

Phase 1 : 1) Transition : Engagements politiques wallons



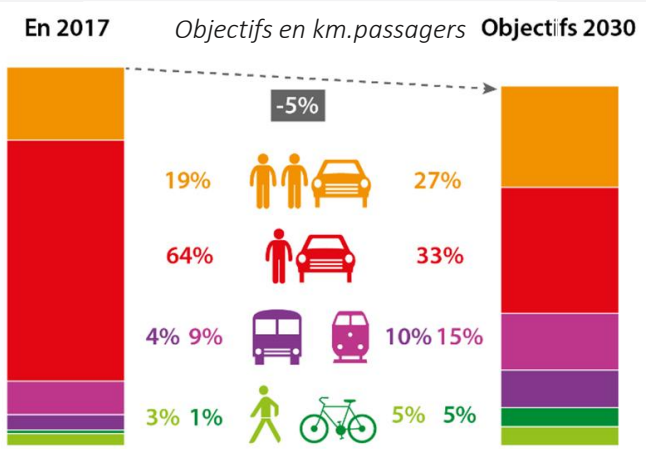


DÉCLARATION DE POLITIQUE
WALLONIE
2019-2024



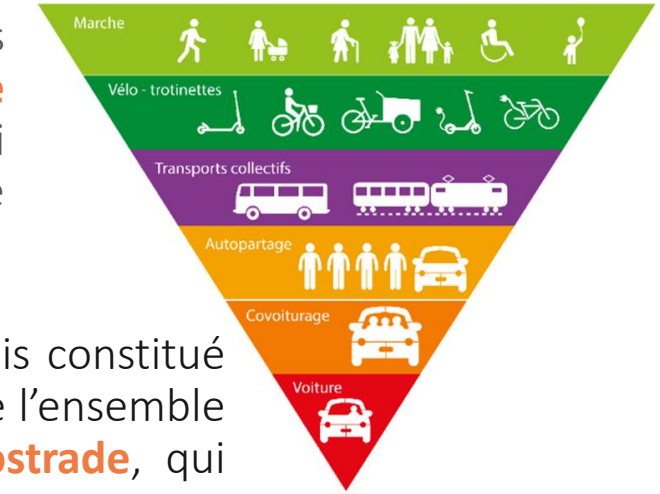


En septembre 2017, le Gouvernement wallon a adopté la **Vision Fast 2030** pour garantir à tous une accessibilité aux biens et services et réduire drastiquement le nombre d'accidents de la route, le nombre de km d'embouteillages et de 40% les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport. Des objectifs ambitieux de report modal pour 2030 y ont été traduits.



En mai 2019, le Gouvernement wallon a adopté la **Stratégie Régionale de Mobilité** qui définit comment les objectifs de la Vision FAST 2030 vont être atteints. Y sont développés entre autres les principes de : bassins de mobilité, réseau hiérarchisé, mobipôles, mobipoints, fin de l'étalement urbain, quartiers apaisés, communication et tarification intégrée.

En septembre 2019, le Gouvernement wallon a présenté les grandes lignes de la nouvelle **Déclaration de politique régionale**. Elle prévoit notamment la neutralité carbone d'ici 2050 et -55% des émissions d'ici 2030 et consacre le principe STOP dans son chapitre 13 relatif à la mobilité.



Le 1er octobre 2020, le TEC lance son **réseau Express** désormais constitué de 28 lignes. En parallèle l'AOT travaille sur un redéploiement de l'ensemble de son offre sur tout le territoire wallon. La première **cyclostrade**, qui dessine le réseau structurant vélo, est inaugurée en mai 2023

Phase 1 : 1) Transition: les réponses du marché

Un secteur privé qui investit massivement dans des nouvelles technologies de motorisation, dans de nouveaux types de véhicules et dans des services de mobilité. Ainsi, la vente de trottinettes et vélos électriques explose de même que le nombre d'usagers de voiture partagées. Et le nombre de villes testant les véhicules autonomes grandit.





POPPY
SMART MOBILITY FOR SMART CITIES

BePark
Smart Parking Solutions

cozy wheels
véhicules partagés entre voisins





Phase 1 : 1) Transition : Dynamiques locales

Des dynamiques locales, souvent citoyennes, se mettent en place pour proposer, à l'échelle de territoires locaux, des solutions de mobilité partagées avec une préoccupation importante sur les questions énergétiques et d'accès à la solution (open source). Ces dynamiques ont aussi comme avantages indirects de fédérer les habitants d'un même territoire autour d'un projet commun (lien social), de créer des liens concrets avec la filière de la formation (bien présente à Chastre) et de retrouver une partie de la maîtrise (du prix, des décisions, des composants, …) d'une filière répondant à des besoins de base (alimentation, énergie, mobilité).



Voiture partagée achetée par la coopérative d'énergie Courant d'air à Eupen

Source : Courantdair.be.be



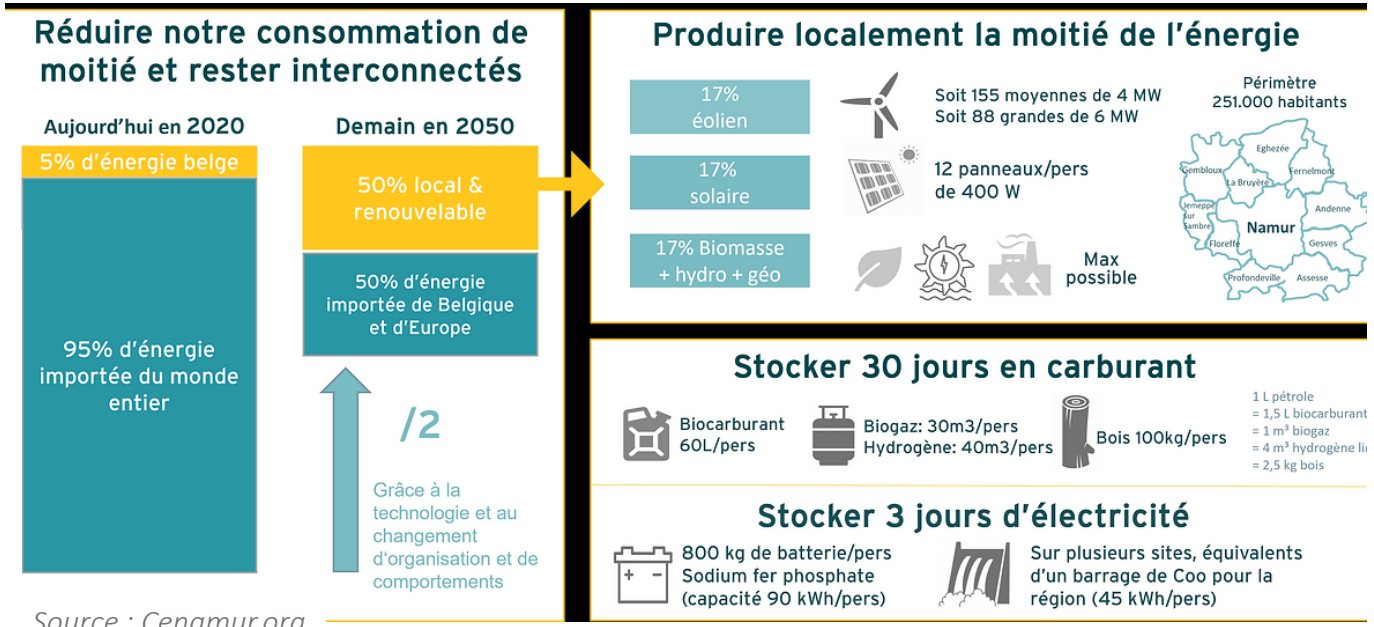
Vélos électriques disponibles à l'achat et à la fabrication open source

vhélio social cycle

Plateforme web open source d'échanges de bonnes pratiques

LA FABRIQUE DES MOBILITÉS

CEINTURE ENERGETIQUE NAMUROISE



Source : Cenamur.org

Phase 1 : 1) Transition : 3 enjeux

Enjeu 1 : Accélérer les changements de pratiques de mobilité via des campagnes d'information et de sensibilisation et/ou des soutiens humains et financiers ???

Avec l'émergence d'une multitude de solutions éprouvées (micromobilité électrique, mobilité partagée, voitures et bus autonomes, lignes de bus express, applications IT de gestion de flottes et de trajets, produits d'assurance adaptés, communautés d'usagers, …), les contraintes réellement techniques à l'usage d'autres modes que la voiture individuelle sont levées les unes après les autres. Certes, les voiries doivent encore être adaptées et sécurisées mais elles ne rendent pas impossible leur usage. Comment donc accélérer l'appropriation sociale de ces nouveaux modes de transport qui constituent une vraie solution au défi climatique, techniquement et financièrement accessible au plus grand nombre. Voilà un premier enjeu pour Chastre

Enjeu 2 : Lancer des projets citoyens locaux de mobilité ???

Dans l'objectif d'accélérer la transition vers une mobilité plus durable, la dynamique citoyenne ne peut-elle pas être un vecteur puissant à utiliser comme c'est le cas pour les questions de transition alimentaire et énergétique ?

Enjeu 3 : Accroitre l'exemplarité de la commune ???

Poursuivre la transition de l'administration communale dans ses pratiques de mobilité afin de renforcer son rôle d'exemplarité auprès du citoyen.

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Thème 2

La demande

Déplacements actuels et futurs, projets immobiliers, réserve foncière

ICEDD

Retour table des matières

Phase 1 : 2) La demande – flux de mobilité

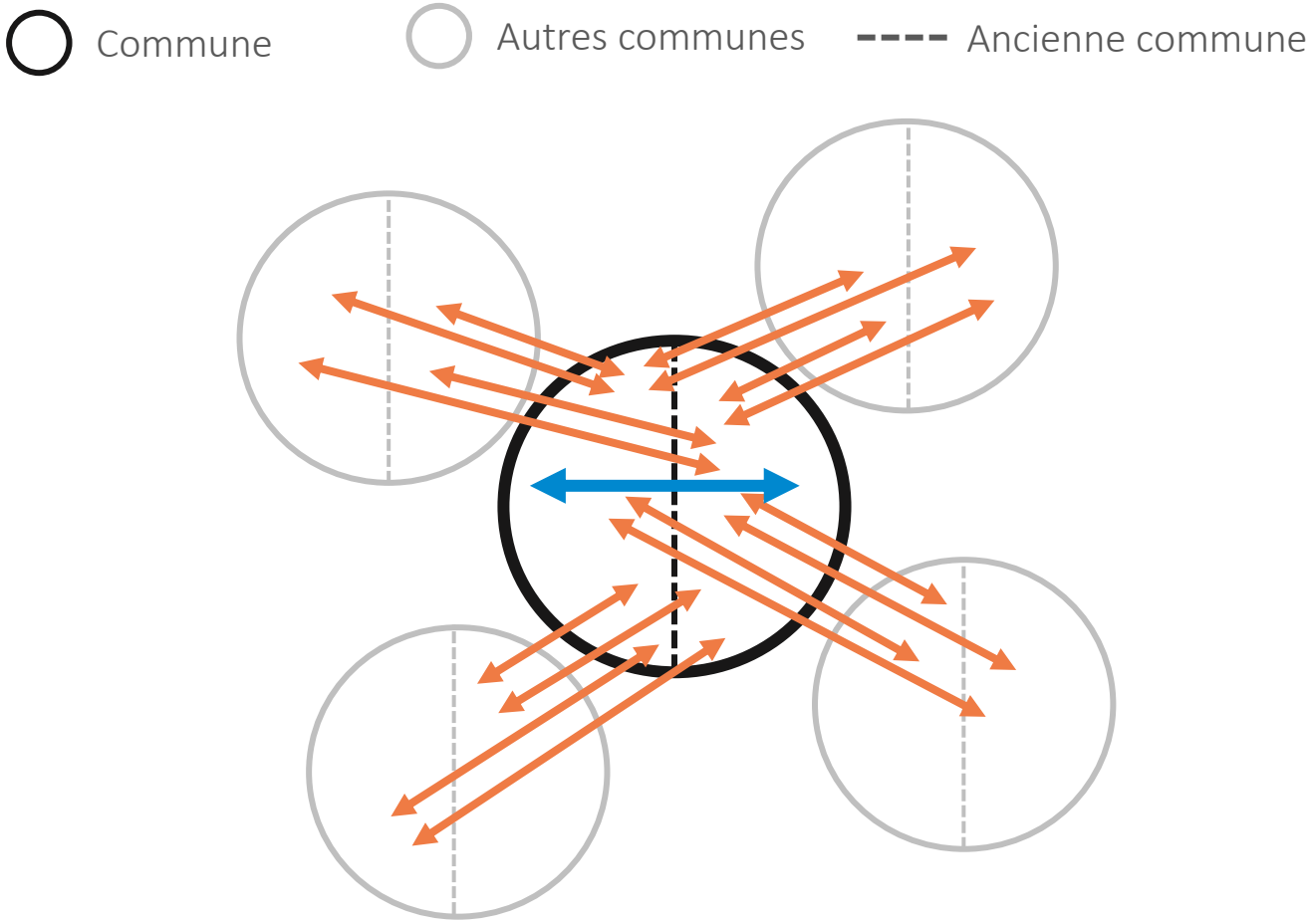
Floating Mobile Data

Les données de Proximus acquises par le Région wallonne permettent de mieux cerner les flux d'origine et de destination en lien avec Chastre. Ces données ont été collectées quotidiennement, du 7 mars 2022 au 7 juin 2022, à l'exception des périodes de congés scolaires et des jours fériés.

Les données indiquent à quelle antenne a borné chaque carte SIM durant la journée. Elles couvrent une part de marché d'environ 40%. Afin de refléter l'entièreté de la population, les données de flux et de présences ont été redressées sur base d'un algorithme basé sur des statistiques de population et du lieu de vie le plus probable.

Elles permettent de connaitre la part de flux depuis et vers la commune concernée à l'échelle des sous-communes. Elles sont détaillées par jour et par heure permettant une analyse fine des mouvements, particulièrement utile dans le développement d'une stratégie de mobilité.

ATTENTION: CES DONNEES N'INCLUENT PAS LE TRAFFIC DE TRANSIT



Mouvements 1

Entre anciennes communes de la commune concernée

Mouvements 2

Entre anciennes communes de la commune concernée et anciennes communes des autres communes

Phase 1 : 2) La demande – flux de mobilité

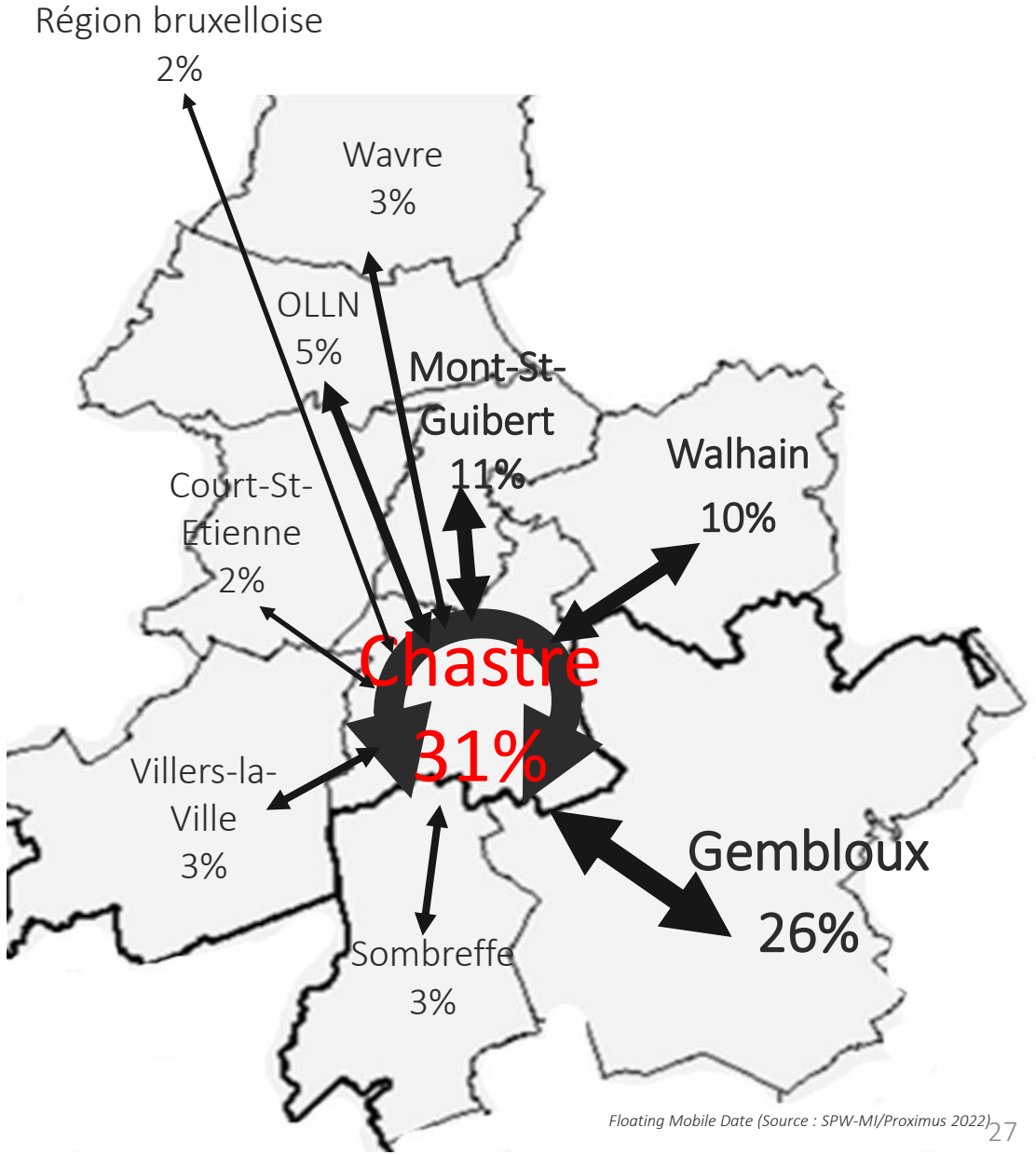
Déplacements intercommunaux

Selon les chiffres collectés, **10 communes captent 95% des flux FMD**. Chastre avec 31%, Gembloux avec 26% et ensuite Walhain et Mont-Saint-Guibert avec 20%. Ces **4 entités concentrent donc 78%** des flux

8% se font avec les 3 communes frontalières de l'ouest et 8% vers le pôle Ottignies-Louvain-la-Neuve-Wavre. La Région bruxelloise qui complète ce top 10 ne concerne déjà plus que 2% des mouvements.

TOP 10 des parts de déplacements	
CHASTRE	30,5%
GEMBLOUX	25,8%
MONT-SAINT-GUIBERT	10,6%
WALHAIN	10,4%
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	5,4%
SOMBREFFE	3,1%
WAVRE	2,7%
VILLERS-LA-VILLE	2,5%
REGION BRUXELLOISE	2,2%
COURT-SAINT-ETIENNE	2%
TOTAL	**95%**

Source : Proximus (2022)



Floating Mobile Date (Source : SPW-MI/Proximus 2022)

Phase 1 : 2) La demande – flux de mobilité

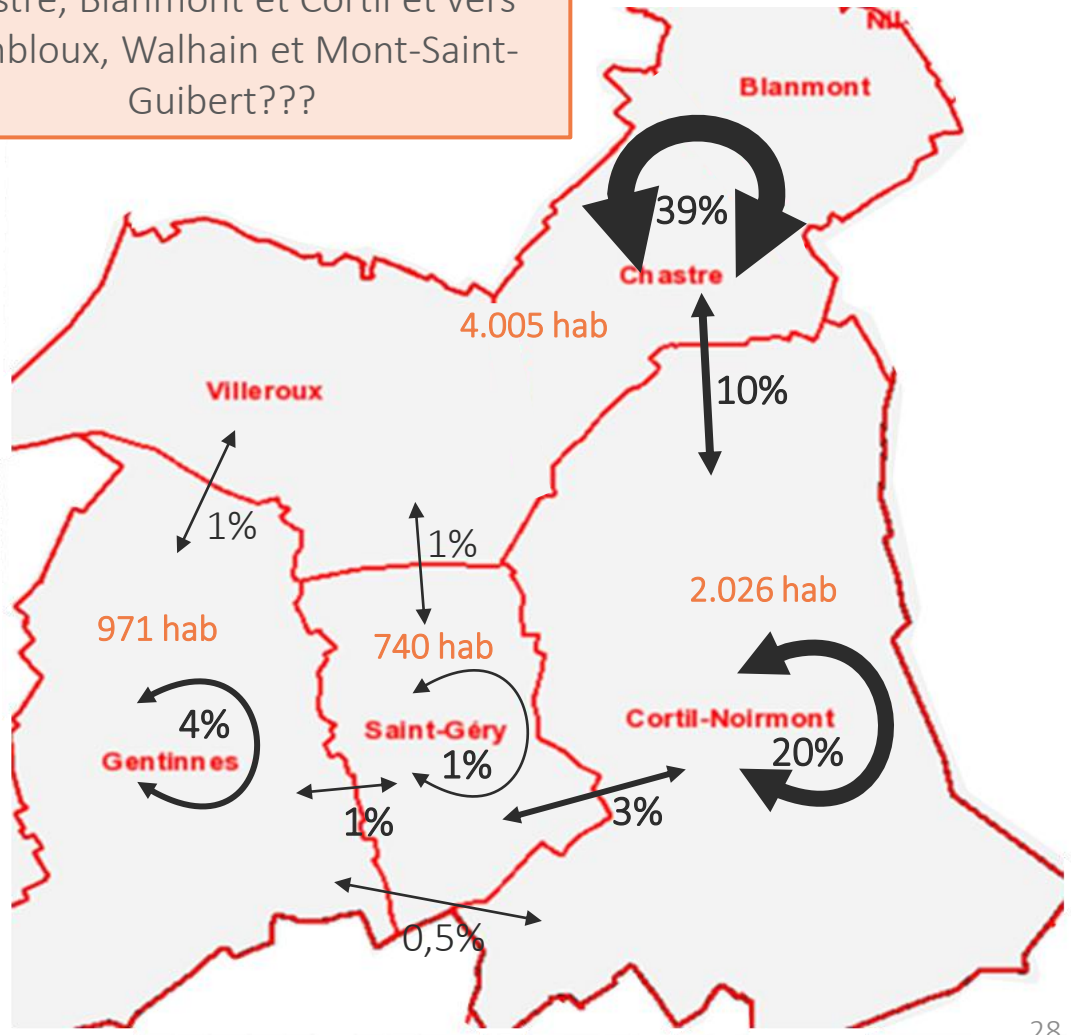
Déplacements internes à Chastre

52% des flux FMD internes à l'entité se font avec l'ancienne commune de **Chastre-Villeroux-Blanmont**. Et 39% des flux sont internes à celle-ci. Ces chiffres correspondent au poids démographique puisque 52% des chastroi-se-s y résident.

L'ancienne commune de **Cortil-Noirmont** est le deuxième pôle d'échanges avec **34% des flux** FMD. Enfin, Gentinnes et Saint-Géry représentent chacun 6 à 7% des mouvements. Notons que dans chaque ancienne commune, les mouvements majoritaires sont systématiquement ceux qui sont internes.

Mouvements	à				
De	CHASTRE-VILLEROUX-BLANMONT	CORTIL-NOIRMONT	GENTINNES*	SAINT-GERY	Total général
CHASTRE-VILLEROUX-BLANMONT	39%	10%	1%	1%	52%
CORTIL-NOIRMONT	10%	20%	0,5%	3%	34%
GENTINNES*	1%	0,5%	4%	1%	7%
SAINT-GERY	1%	3%	1%	1%	6%
Total général	**52%**	**3 432**	**7%**	**6%**	**100%**

Enjeu 4 : Avoir des actions prioritaires qui facilitent les flux internes à Chastre, Blanmont et Cortil et vers Gembloux, Walhain et Mont-Saint-Guibert???



Floating Mobile Date (Source : SPW-MI/Proximus 2022)

Phase 1 : 2) La demande – flux de mobilité

Flux depuis Chastre vers les autres communes

Nombre

	00-05h	05-06h	06-07h	07-08h	08-09h	09-10h	10-11h	11-12h	12-13h	13-14h	14-15h	15-16h	16-17h	17-18h	18-19h	19-20h	20-21h	21-22h	22-23h	23-24h	Total
GEMBLOUX	329	69	104	235	261	222	236	230	246	224	225	225	217	209	217	210	185	167	155	149	4.114
MONT-SAINT-GUIBERT	111	25	48	117	128	92	94	88	85	83	78	85	83	88	98	96	92	86	73	68	1.717
WALHAIN	125	31	52	83	99	82	84	80	84	77	82	84	88	96	98	97	91	86	83	76	1.676
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	2	3	27	158	128	64	60	39	42	43	37	39	41	47	49	48	24	16	11	8	882
SOMBREFFE	41	10	16	23	22	23	20	24	23	25	21	28	31	29	33	31	27	26	22	22	493
WAVRE		9	26	96	67	35	28	26	20	23	20	17	19	17	17	14	8	5	5	2	452
VILLERS-LA-VILLE	13	6	11	21	26	20	20	21	20	20	19	24	27	27	28	24	22	21	18	14	399
COURT-SAINT-ETIENNE	10	3	10	48	37	18	18	14	15	13	14	15	18	17	16	16	14	13	12	11	329
NAMUR		0	13	69	38	13	11	8	9	9	6	9	10	10	9	5	3	2	1	1	225
Bruxelles	0	8	36	47	19	8	6	4	4	2	2	2	4	5	5	3	1		0	0	154
CHAUMONT-GISTOUX			4	17	16	9	7	6	5	6	6	6	7	7	7	6	2	3	1	1	113

68%

Flux vers Chastre depuis les autres communes

Floating Mobile Date (Source : SPW-MI/Proximus 2022)

Nombre

	00-05h	05-06h	06-07h	07-08h	08-09h	09-10h	10-11h	11-12h	12-13h	13-14h	14-15h	15-16h	16-17h	17-18h	18-19h	19-20h	20-21h	21-22h	22-23h	23-24h	Total
GEMBLOUX	405	60	104	170	222	201	216	223	255	237	235	238	315	277	257	231	201	184	171	182	4.379
MONT-SAINT-GUIBERT	163	22	38	61	79	77	79	82	90	83	80	92	118	120	120	115	98	88	83	89	1.776
WALHAIN	183	28	44	70	84	77	80	82	87	86	80	82	90	97	112	108	99	88	91	89	1.756
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-NEUVE	14	1	3	5	16	19	18	26	40	38	37	55	108	139	116	83	59	40	40	41	894
SOMBREFFE	53	10	17	25	34	25	23	24	25	21	21	23	25	25	30	30	28	25	25	27	513
WAVRE	2			4	7	10	10	13	19	19	26	32	59	72	66	43	22	14	13	11	438
VILLERS-LA-VILLE	27	5	8	21	29	21	20	19	22	18	17	22	23	27	27	28	25	21	20	18	416
COURT-SAINT-ETIENNE	17	2	5	9	14	11	10	12	14	14	16	22	39	35	24	20	16	13	12	12	316
NAMUR			1	3	8	6	3	3	6	9	7	11	31	51	36	14	6	5	7	7	213
Bruxelles	1			1	2	2	1	1	3	4	5	8	15	38	40	25	9	5	5	9	170
CHAUMONT-GISTOUX	1			0	2	4	4	4	7	6	5	7	13	17	16	13	6	5	4	3	116

68%

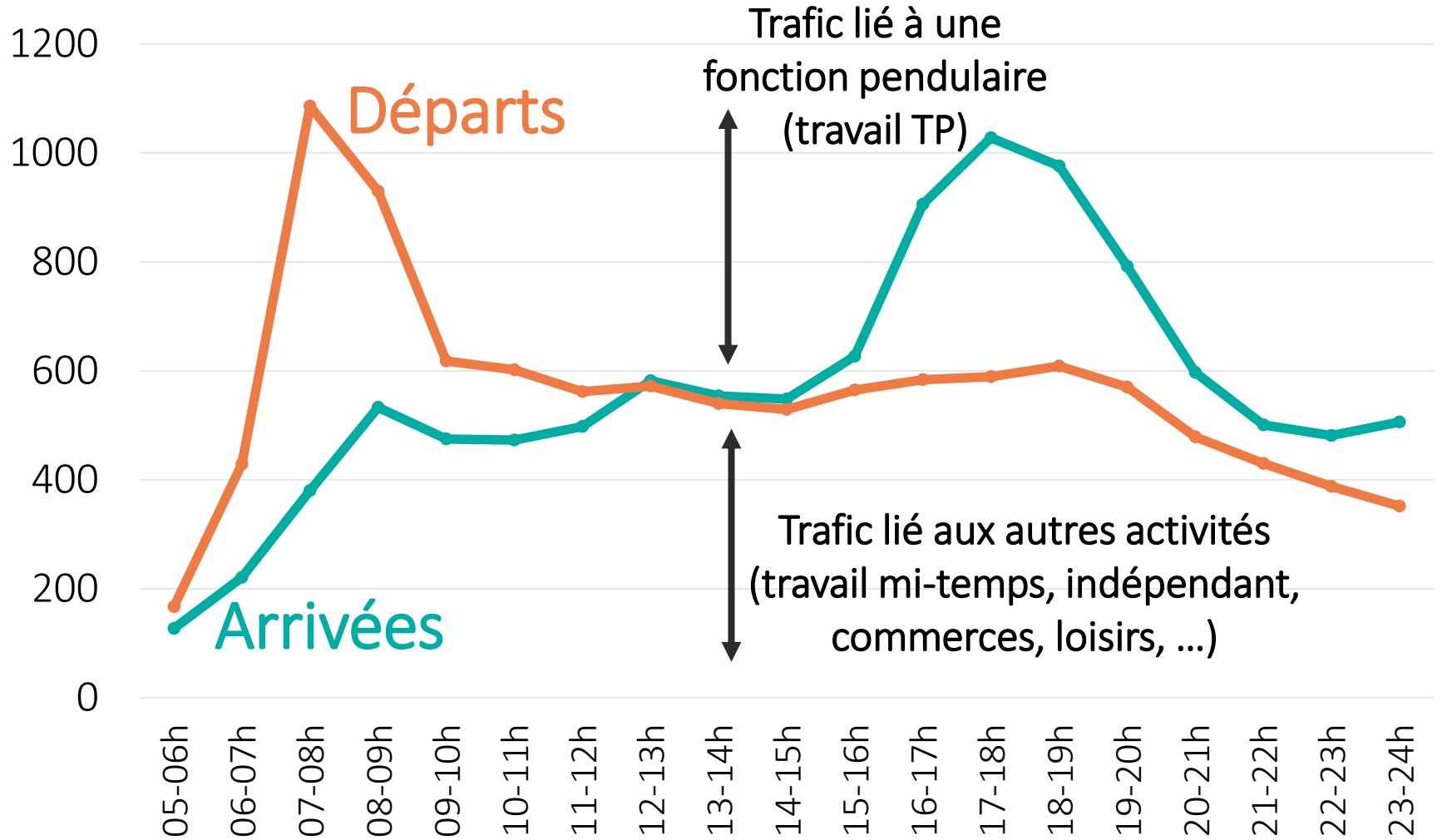
Phase 1 : 2) La demande – flux de mobilité

Dynamique des déplacements vers et depuis Chastre

La matinée confronte Chastre à un pic de départs. Pic qui se retrouve l'après-midi mais est un peu plus étalé.

50% des déplacements de l'entité sont liés à une activité pendulaire, c'est-à-dire une fonction exercée de manière récurrente tous les jours et qui nécessite un besoin spécifique et momentané de l'infrastructure de mobilité. Ce qui empêche d'amortir alors convenablement les investissements en matériels et ressources humaines.

Enjeu 5 : Réduire les pics de demandes en transport afin de mieux amortir les investissements et limiter le besoin en moyens matériels et humains ???



Floating Mobile Date (Source : SPW-MI/Proximus 2022)

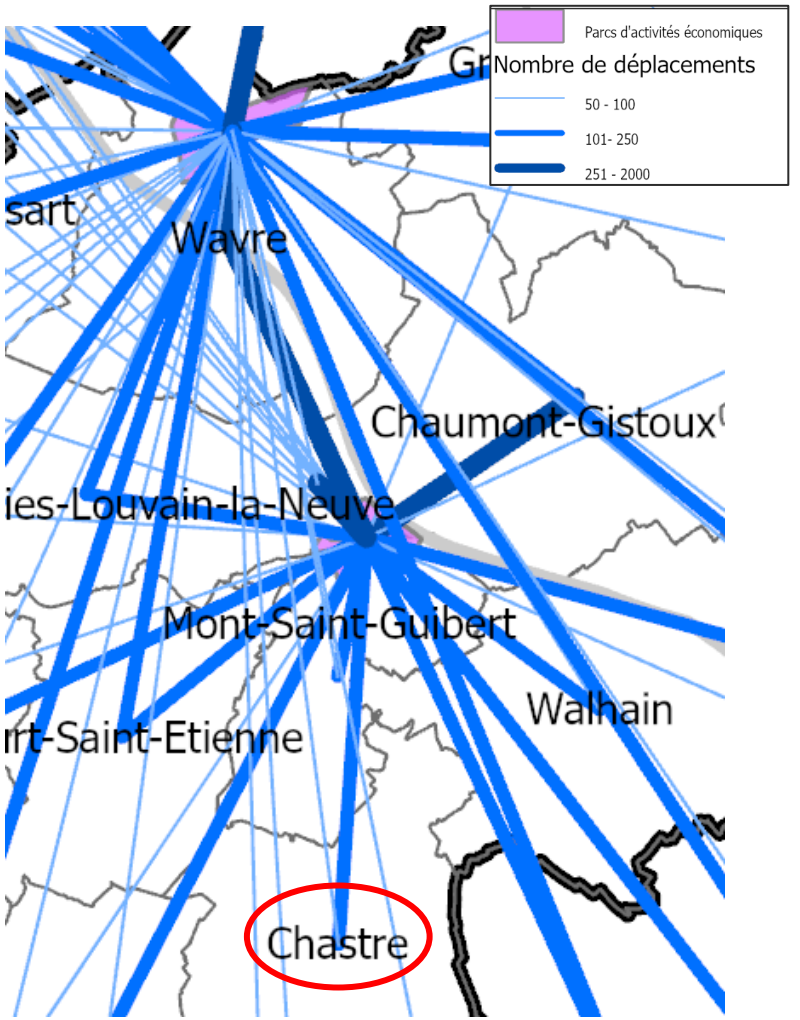
Phase 1 : 2) La demande – flux liés aux PAE du BW

Déplacements liés aux principaux parcs d'activité économique du BW

A Chastre :

- la destination principale est **LLN** avec entre 100 et 250 déplacements matinaux avec un temps de parcours de (départ rue du Centre et arrivée à 9h) :
  - 12 à 22 minutes en voiture ;
  - 29 minutes en vélo ;
  - 33 minutes en 1 bus MAIS arrivée à 8h (21' à pied + 12' via bus 53).
  - 45 minutes en 2 bus (22' à pied + 13' via bus 34 et E6 + 10' d'attente) ;
- Vient ensuite **Wavre Nord** avec entre 50 et 100 déplacements matinaux avec un temps de parcours de (départ rue du Centre et arrivée à 9h) :
  - 20 à 40 minutes en voiture ;
  - 54 minutes MAIS train + bus = 2 abonnements (12' à pied + 33' via train L et bus 22 + 9' d'attente) ;
  - 1h03 en vélo ;
  - 1h18 en 2 bus (19' à pied + 47' via bus 52 et E6 + 12' d'attente).

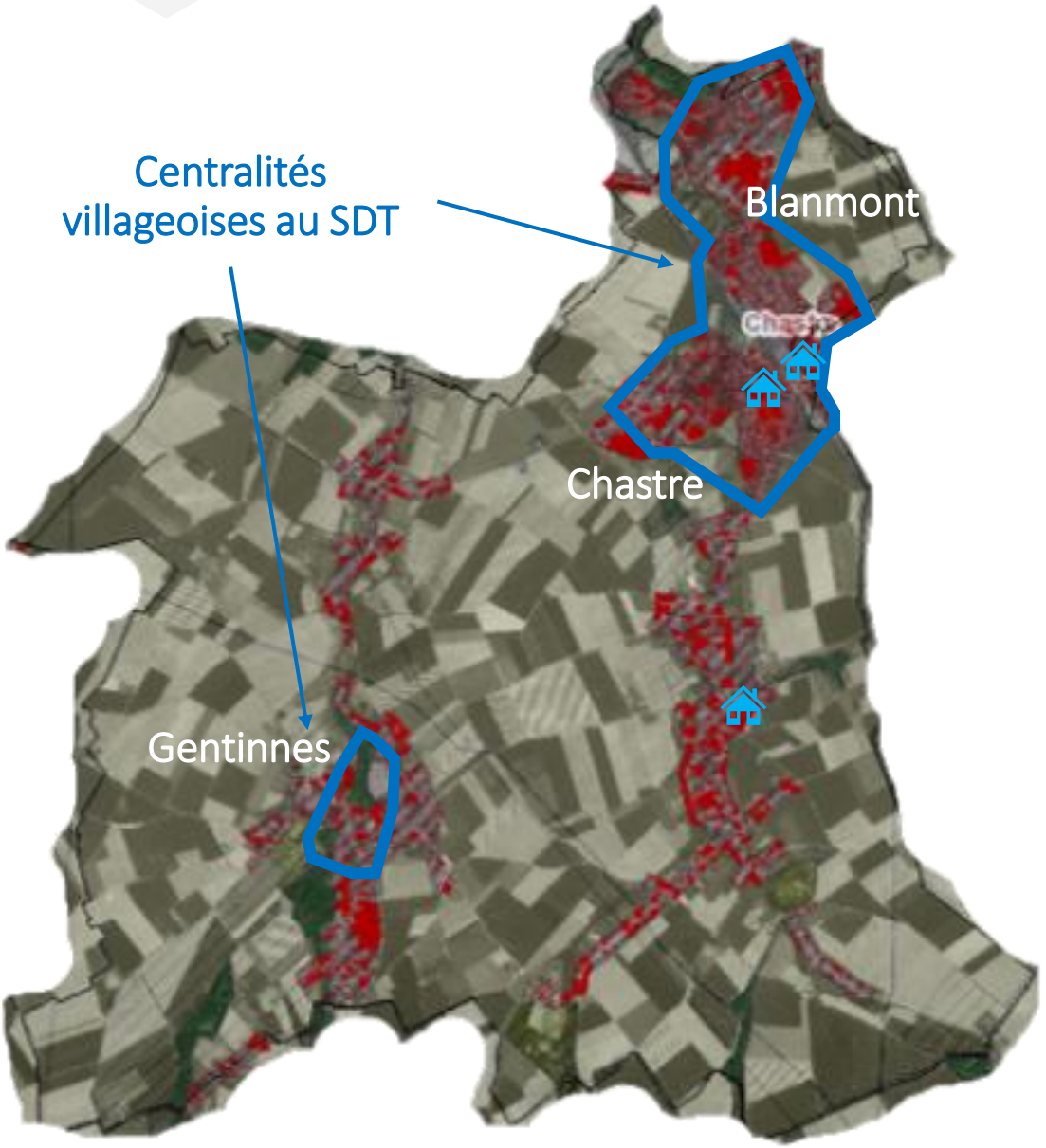
Enjeu 6 : Développer les liaisons structurantes bus et vélos vers le parc d'activité économique de LLN (et Wavre Nord) ???



Source :
- Données Proximus 2022
- Heure de pointe du matin (6h-10h)
- Un jour moyen de la semaine

Données issues du rapport « Analyses des dynamiques territoriales du Brabant wallon », *MC Vandermeer – Service de l'environnement et du développement territorial – Novembre 2023*

Phase 1 : 2) La demande – flux futurs de mobilité



(Source : Walstat, WalonMap 2024)

<u>125 ha non bâti en zone d'habitat</u> au plan de secteur sur 488 ha disponibles, dont **40 ha dans les deux futures centralités** (Chastre/Blanmont et Gentinnes).

⇒ 40ha*20log/ha = 800 logements

⇒ 85 ha*5log/ha = 425 logements

+ Fort potentiel de densification puisque 363 ha bâti pour 3025 logements, soit 8log/ha en moyenne

=> 363 ha*2log/ha = 726 logements

Potentiel théorique total de +/- 1.950 logements

Chastre dispose d'un SDC approuvé en 2008 et en révision actuellement dont l'analyse contextuelle annonce une croissance de 310 logements sur la période 2024-2050.

<u>Projets immobiliers en cours et projetés (situation en 2024)</u>

- **La Sucrery : Rue Ledocte :** 103 appartements, 383 m² de commerces, 130 places de parking, 95 m² + 76 m² de services
- **Boischamps : Avenue des Peupliers :** 95 logements (34 appartements et 61 maisons)
- **Entre ciel et champs : Rue Des Mottes :** 26 maisons neuves avec garage ou carport

Enjeu 7 : Anticiper une croissance de la demande à Gentinnes ???

Enjeu 8 : Proposer de nouvelles règles de stationnement à appliquer lors des permis d'urbanisme ???

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Thème 3

L’offre en transports

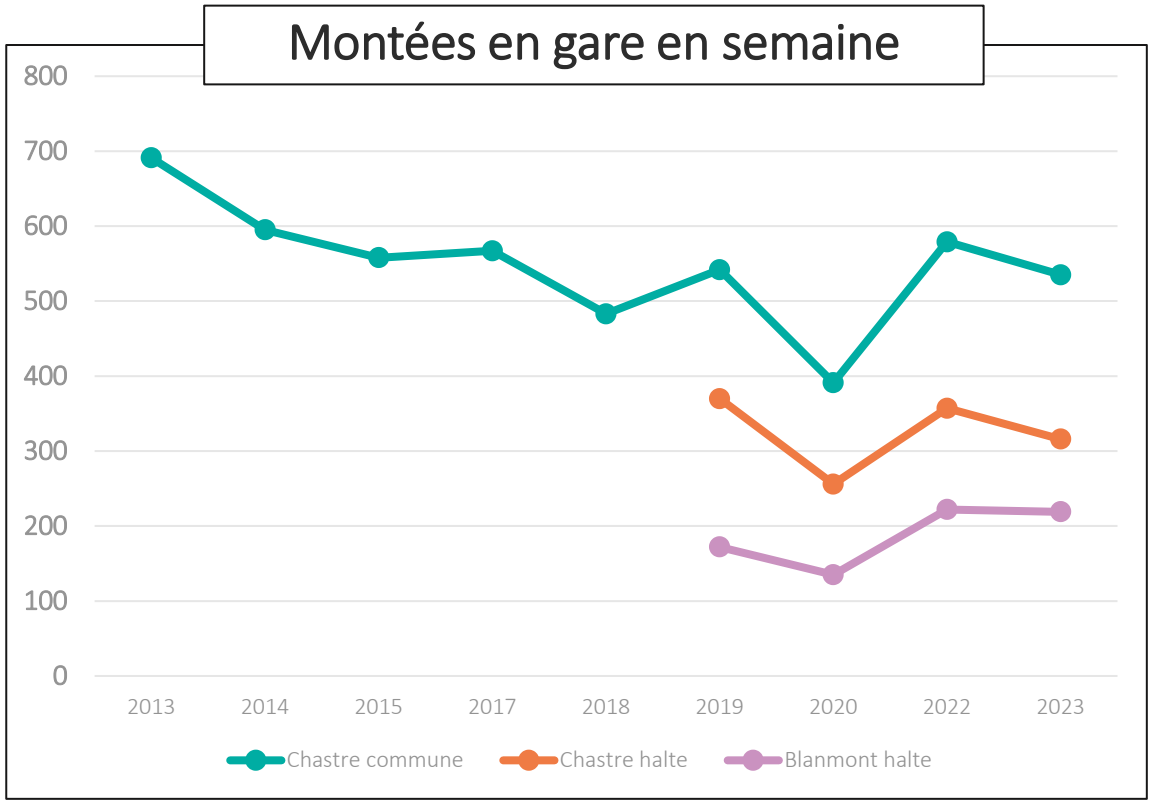
Infrastructure et réseaux

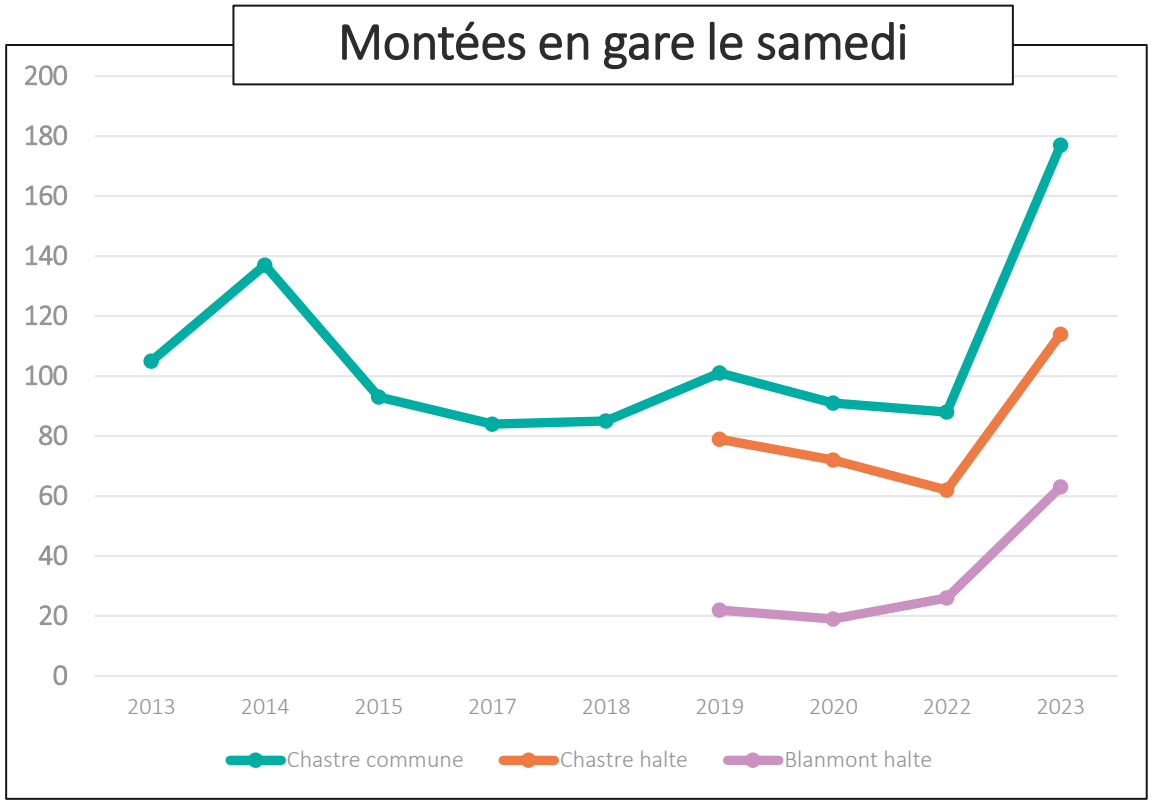
ICEDD

Retour table des matières

Phase 1 : 3) L'offre – Le réseau trains

Les comptages visuels réalisés par le personnel des gares depuis 2013 permettent de mettre en évidence, en semaine, une baisse de la fréquentation entre 2013 et 2020. 2022 et 2023 montrent des signes de croissance nouvelle. Le samedi, les chiffres sont sept fois moindres mais plus sujet aussi, vu le faible échantillon, à de fortes variations dépendantes de la présence exceptionnelle d'un grand groupe lors des journées de comptage.





Source : Walstat et SNCB

Phase 1 : 3) L'offre – Le réseau trains

Les 2 haltes SNCB de Chastre et Blanmont sont équipées d'automates et de parkings et présentent une bonne offre assurée par des trains L entre Ottignies et Namur avec :

- Semaine = **1 train/h/sens** + 3 trains P par sens ;
- Week-end et jours fériés = 1 train/2h/sens ;

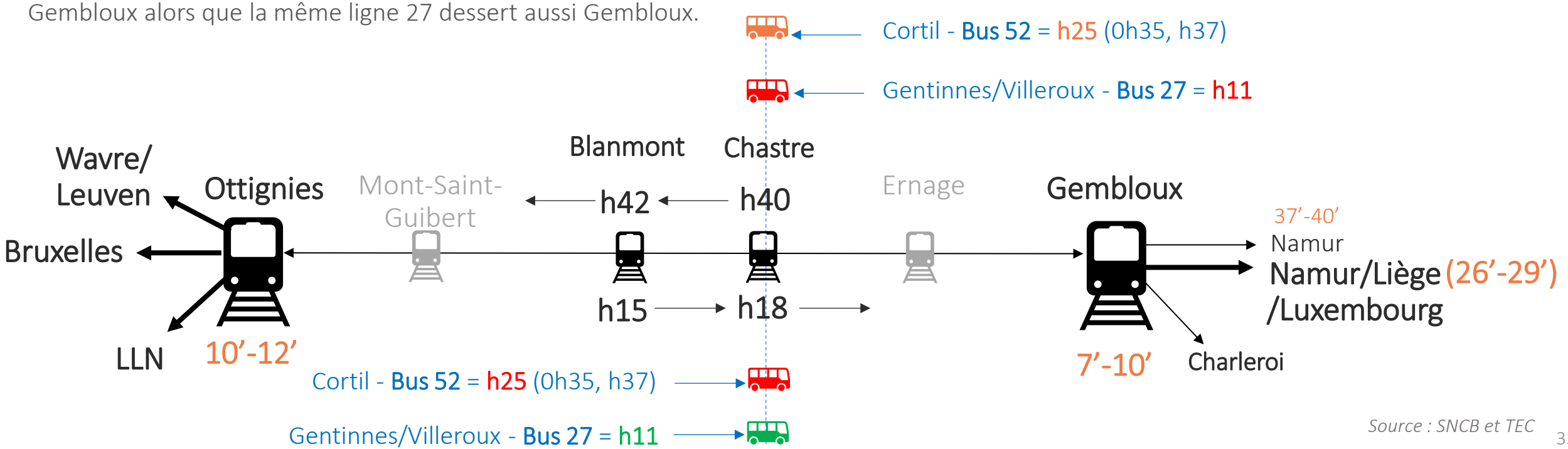
Cette bonne offre est cependant dépendante, pour atteindre les pôles wallons et belges des correspondances en gares d'Ottignies et de Gembloux.

Pour les Chastroi-se-s dépendant d'une **correspondance bus/train, elles ne sont pas optimales. Seules 2 des 7 lignes** jouent un rôle de correspondance et pour ces 2 lignes (27 et 52), un seul des 4 horaires est idéal. Celui qui correspond avec le train vers Gembloux alors que la même ligne 27 dessert aussi Gembloux.

Enjeu 9 : revoir les correspondances Bus/train ???

Enjeu 10 : Améliorer la desserte et correspondance vélo/train avec les villages ???

Enjeu 11 : Aménager une offre cyclable structurante Chastre/Gemboux-Gare ???



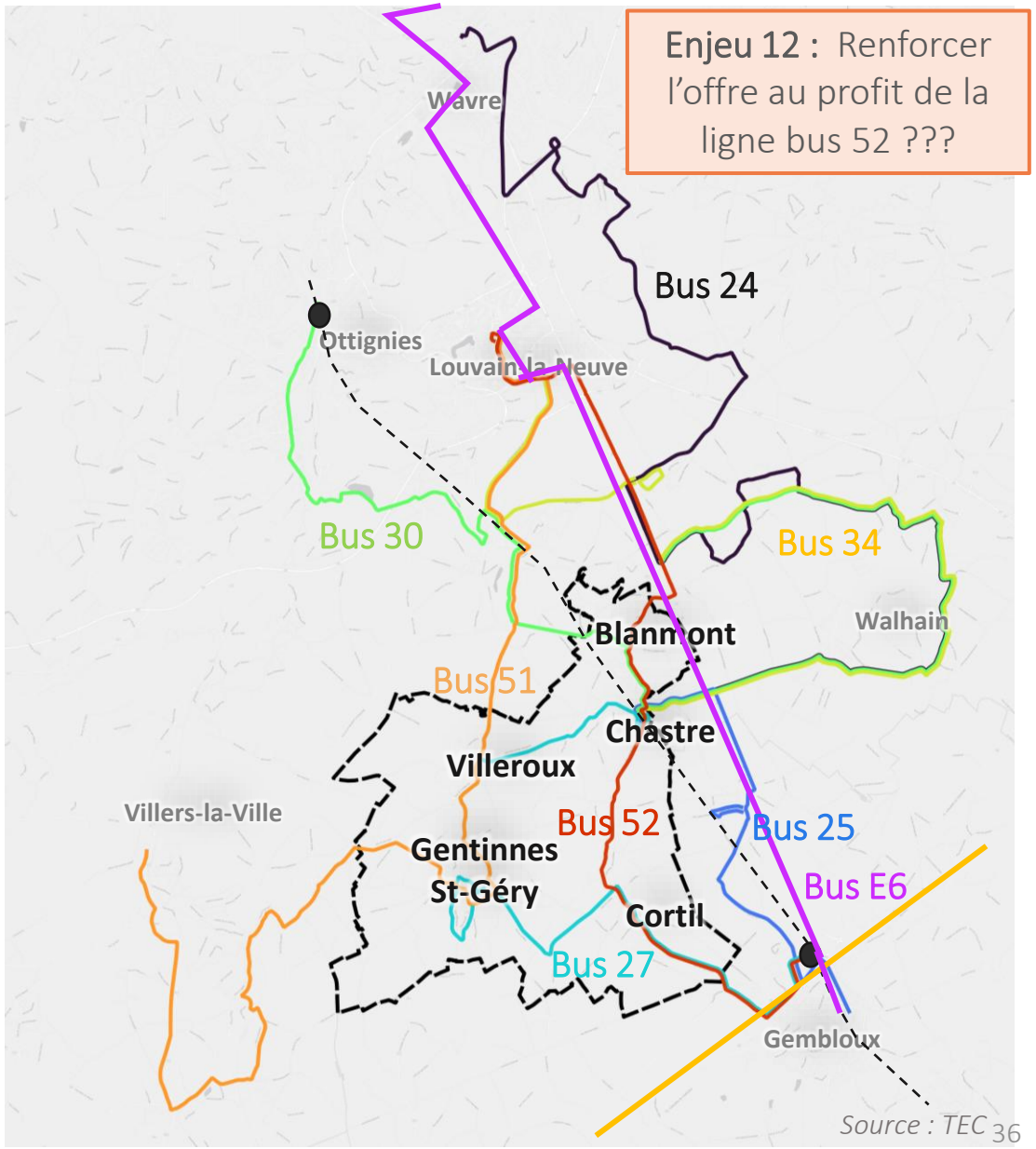
Source : SNCB et TEC

Phase 1 : 3) L'offre – Le réseau bus

7 lignes de bus desservent la commune dont 3 (24, 25 et 34) qui ne font que passer par la halte SNCB de Chastre. Notons aussi la ligne E6 avec une grande fréquence et une desserte de Wavre Nord mais qui ne fait que 3 minutes de moins que le 52 vers LLN.

Les pôles de Gembloux, Louvain-la-Neuve, Ottignies et Wavre sont tous desservis y compris le samedi pour les deux premiers. Mais comme le montre la carte, **seules les lignes 52 et 51** (vers LLN) **ont des tracés directs**. **Le dimanche n'offre aucune desserte**. On peut également se questionner sur l'intérêt de la desserte de Villers-la-Ville le samedi.

N°	Ligne	Fréquence en semaine	Fréquence le sa.
L27	Chastre - St-Géry - Gembloux	12 bus/j vers Chastre 7 bus/j vers Gembloux	/
L30	Nil - Chastre - Court-St-Etienne - Ottignies	1 bus/j vers Ottignies 2 bus/j vers Nil	/
L51	Villers-la-Ville - St-Géry - Mont-St-Guibert - LLN	7 bus/j vers LLN 6 bus/j vers VlV	3 bus/j vers LLN 3 bus/j vers VlV
L52	Gembloux – Chastre – Louvain-La-Neuve	9 bus/j vers LLN + 7 vers Chastre 15 bus/j vers Gembloux	4 bus / j / sens
L24	Wavre - Corbais - Nil - Chastre	6 bus/j vers Chastre 4 bus/j vers Wavre	/
L25	Chastre - Gembloux – (Jodoigne)	1bus/j vers Gembloux 1 bus/j vers Chastre	/
L34	Chastre - Walhain - MSG - LLN	8 bus/j/sens	4 bus/j/sens
E6	Gembloux - LLN – Wavre Nord	20 bus/j/sens	10 bus/jour/sens

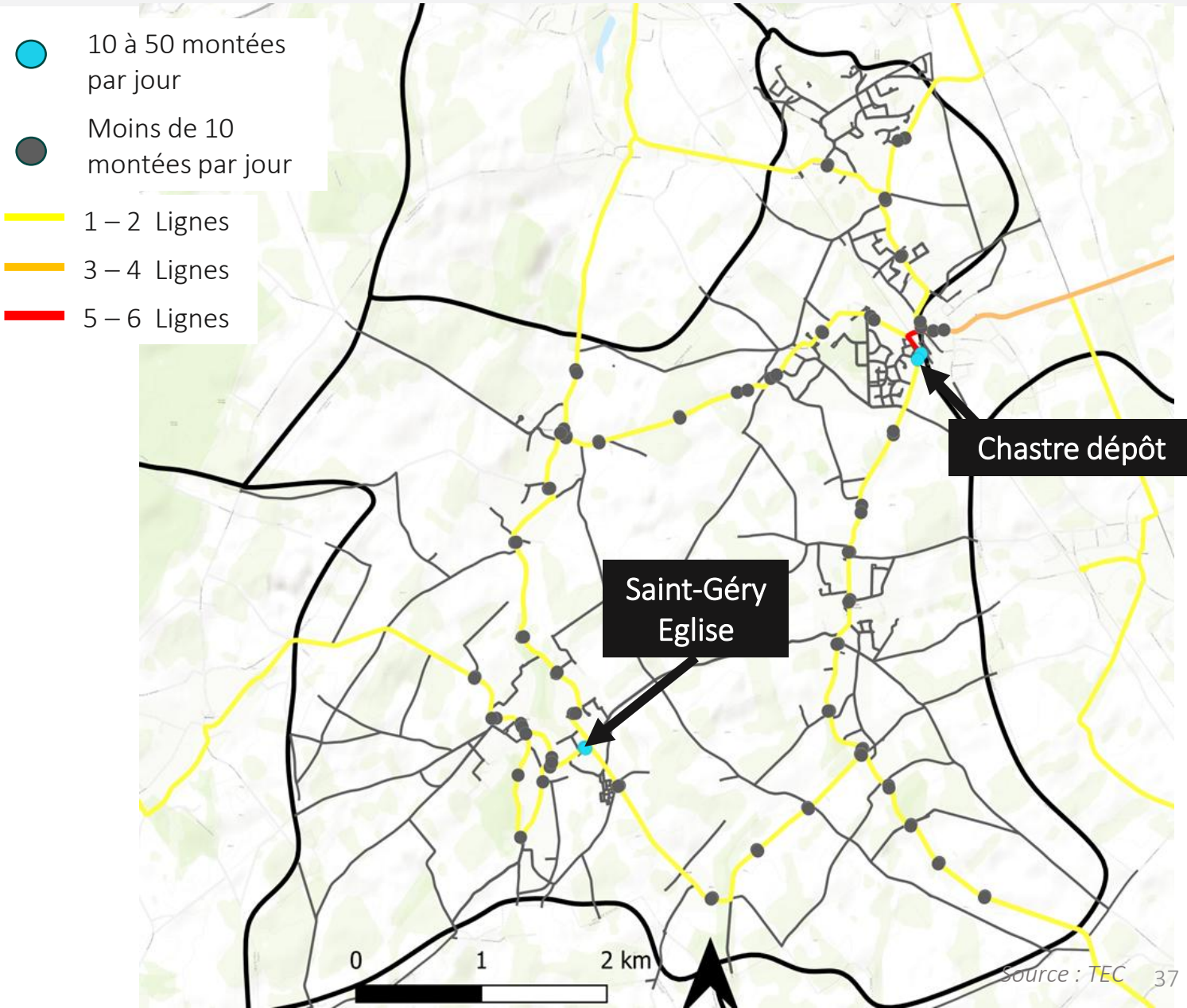


Phase 1 : 3) L'offre – Les arrêts de bus

Seules la rue Gaston Delvaux (devant la gare) et la Route Provinciale jusqu'au rond-point voient passer 5 à 6 lignes de bus. Toutes les autres voiries de l'entité ne comprennent que 1 à 2 lignes.

De même, seuls 2 arrêts comptent plus de 10 montées par jour : « Chastre Dépôt » et « Saint-Géry Eglise »

Enjeu 13 : Renforcer l'offre en services aux deux arrêts bus « Chastre Dépôt » et « St-Géry Eglise » ???



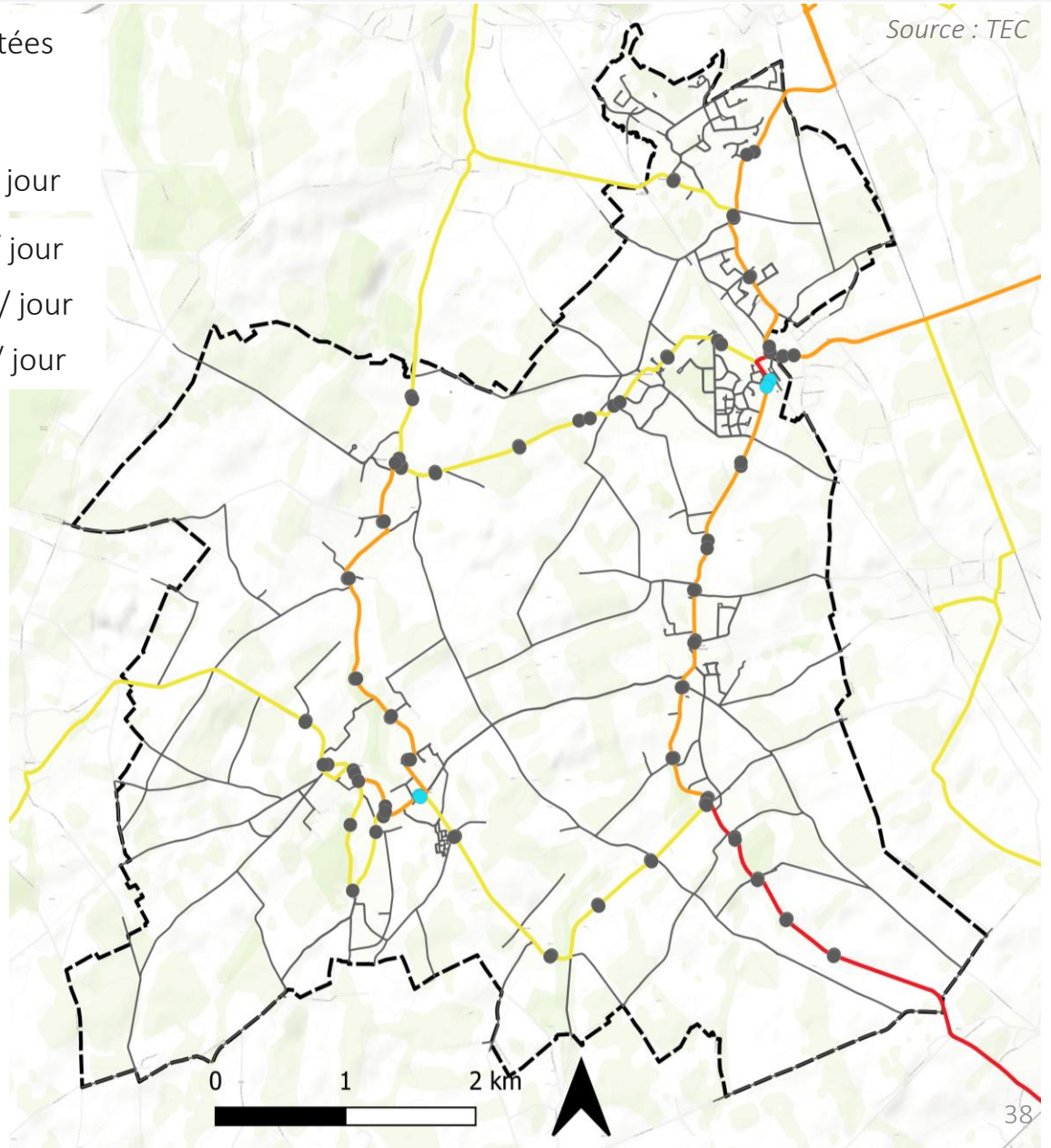
Source : TEC

Phase 1 : 3) L'offre – Les lignes de bus

Si l'on s'intéresse au nombre de bus totaux passant par les voiries, on remarque que **deux axes sont davantage fréquentés avec 20 à 50 bus par jour**. Ce qui pourrait justifier des aménagements spécifiques pour les bus à des carrefours et/ou des sections congestionnées :

- l'axe Provinciale/Delvaux/Lotin/Tilleul/Rudes ;
- L'axe Mellery/Etat/Minique/Destraux/Hévillers.

Enjeu 14 : Prévoir des aménagements réservés aux bus sur les 2 axes principaux ???



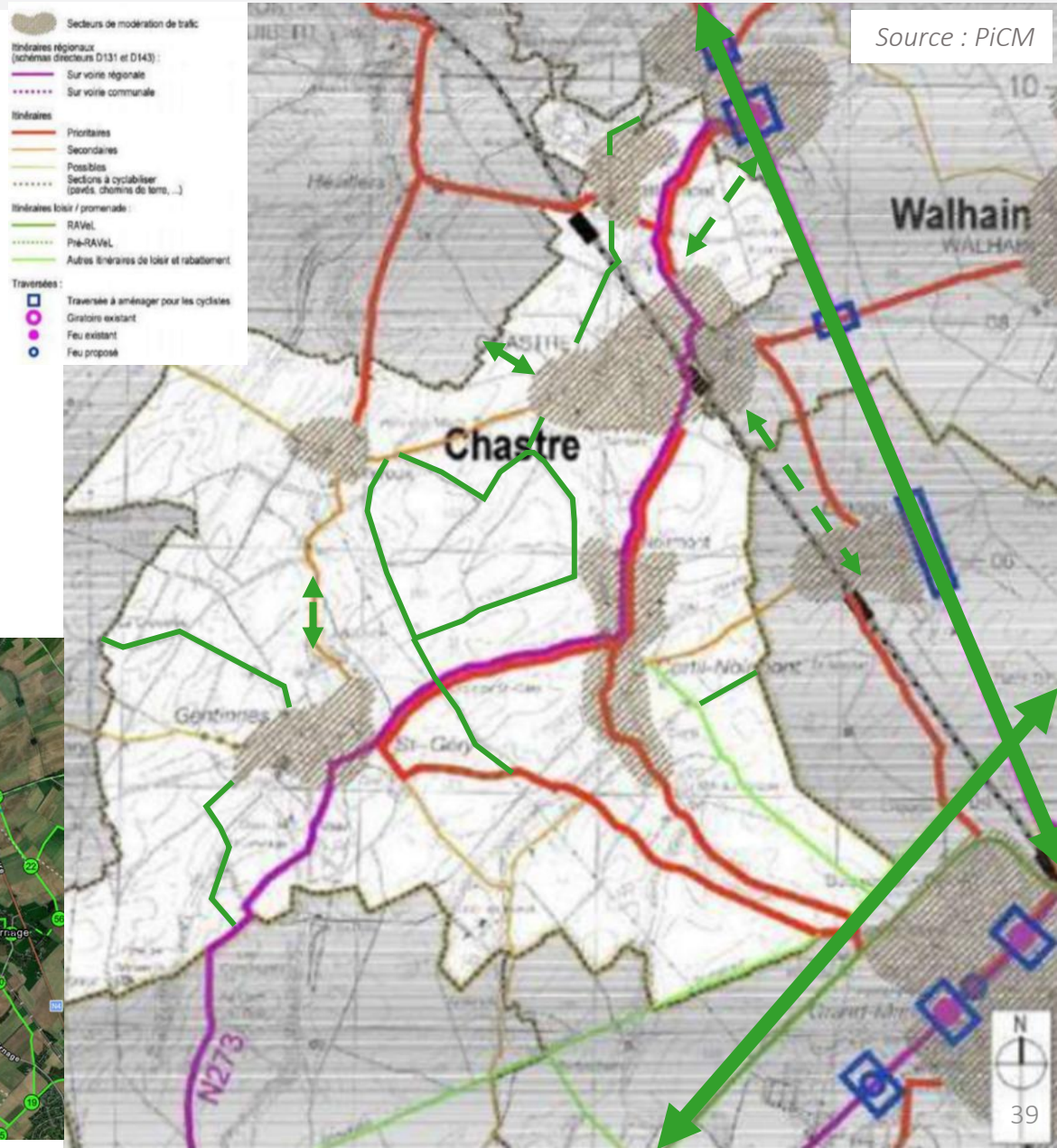
Phase 1 : 3) L'offre – Le réseau cyclable

Le réseau cyclable de Chastre a été défini lors du PiCM de 2004 et peut s'appuyer sur un réseau structurant régional constitué du **RAVeL 147** au sud et de la future **cyclostrade en projet sur la N4**.

Ce réseau est en partie réalisé, montre plusieurs **divergences avec le réseau Point-Nœuds** réalisé entre temps et bénéficie aussi de **projets prévus via le PCDR, WaCy/Pimaci et le remembrement rural** :

1) Liaison cyclo-pédestre Chastre-Gembloux le long de la ligne 161 (PCDR) ;
2) Liaison cyclo-pédestre Blanmont-N4 (PCDR) ;
3) Bi-bande béton sur le chemin d'Hévillers – sentier 59 (DAFOR) ;
4) Chemin réservé bidirectionnel rue Destraux (Pimaci) ;
5) Piste cyclable place de Gentinnes (PiWaCy) ;

Enjeu 15 : Etendre et structurer le réseau cyclable communal ???





Phase 1 : 3) L'offre – le réseau piéton

La qualité d'un réseau piéton s'évalue en opérant une distinction entre la qualité des trottoirs (bon, moyen, absent), leur largeur (>1,5m, <1,5m et 1m>, <1m) et la conformité des traversées (bordures abaissées et dalles podotactiles).

Trottoir large confortable et en bon état





Trottoir plus étroit (à l'état parfois moyen)



Absence de trottoir

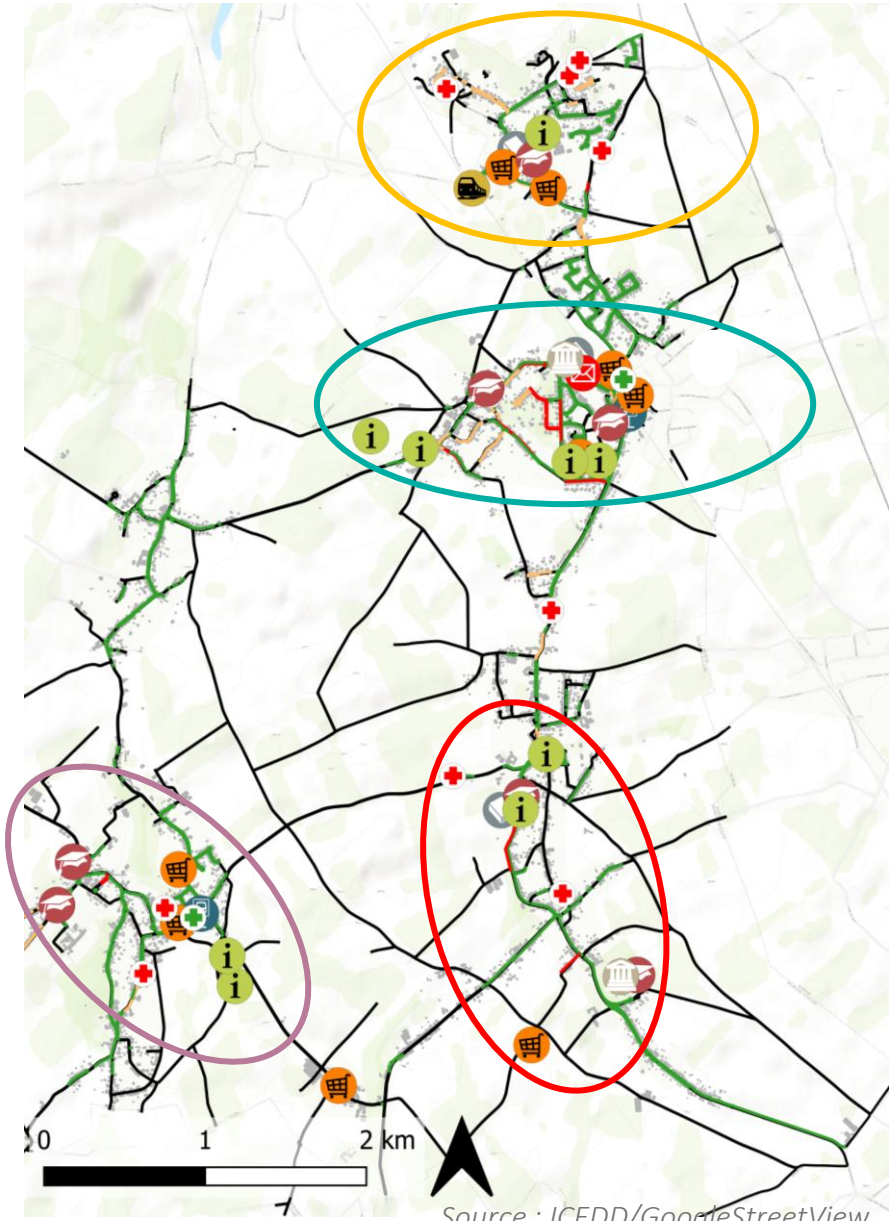


Phase 1 : 3) L'offre – le réseau piéton

Vu l'étendue du territoire, l'intérêt d'engager des moyens pour créer/rénover des trottoirs doit s'objectiver par la présence de fonctions à desservir. La carte ci-contre qui localise l'ensemble des fonctions essentielles de l'entité laisse 4 polarités sur le territoire :

- Chastre : 17 polarités
- Gentinnes/Saint-Géry : 11 polarités
- Blanmont : 10 polarités
- Cortil-Noirmont : 9 polarités

C'est dès lors à l'intérieur de ces 4 pôles que l'évaluation de la qualité des trottoirs doit se faire.



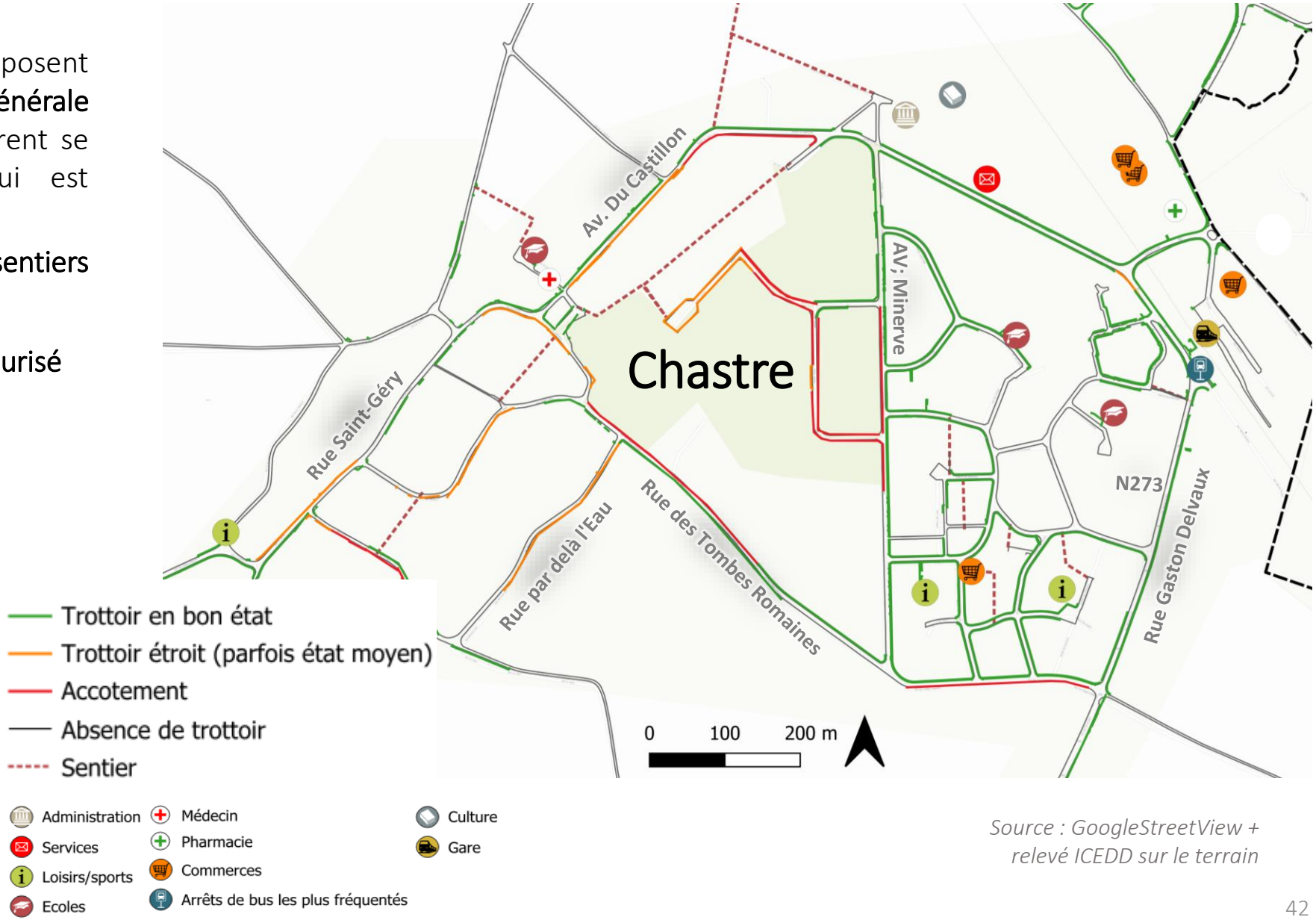
Source : ICEDD/GoogleStreetView

Phase 1 : 3) L'offre – le réseau piéton à Chastre-centre

A Chastre-Centre, tous les équipements disposent de trottoirs à leurs abords. Leur **qualité générale** est plutôt **bonne** mais le problème récurrent se pose au niveau de leur largeur qui est insuffisante.

On peut observer **le rôle que joue les sentiers** dans ce lien entre fonctions et quartiers.

Enfin, on peut remarquer que le **réseau sécurisé n'est pas continu** pour relier l'ensemble des fonctions.



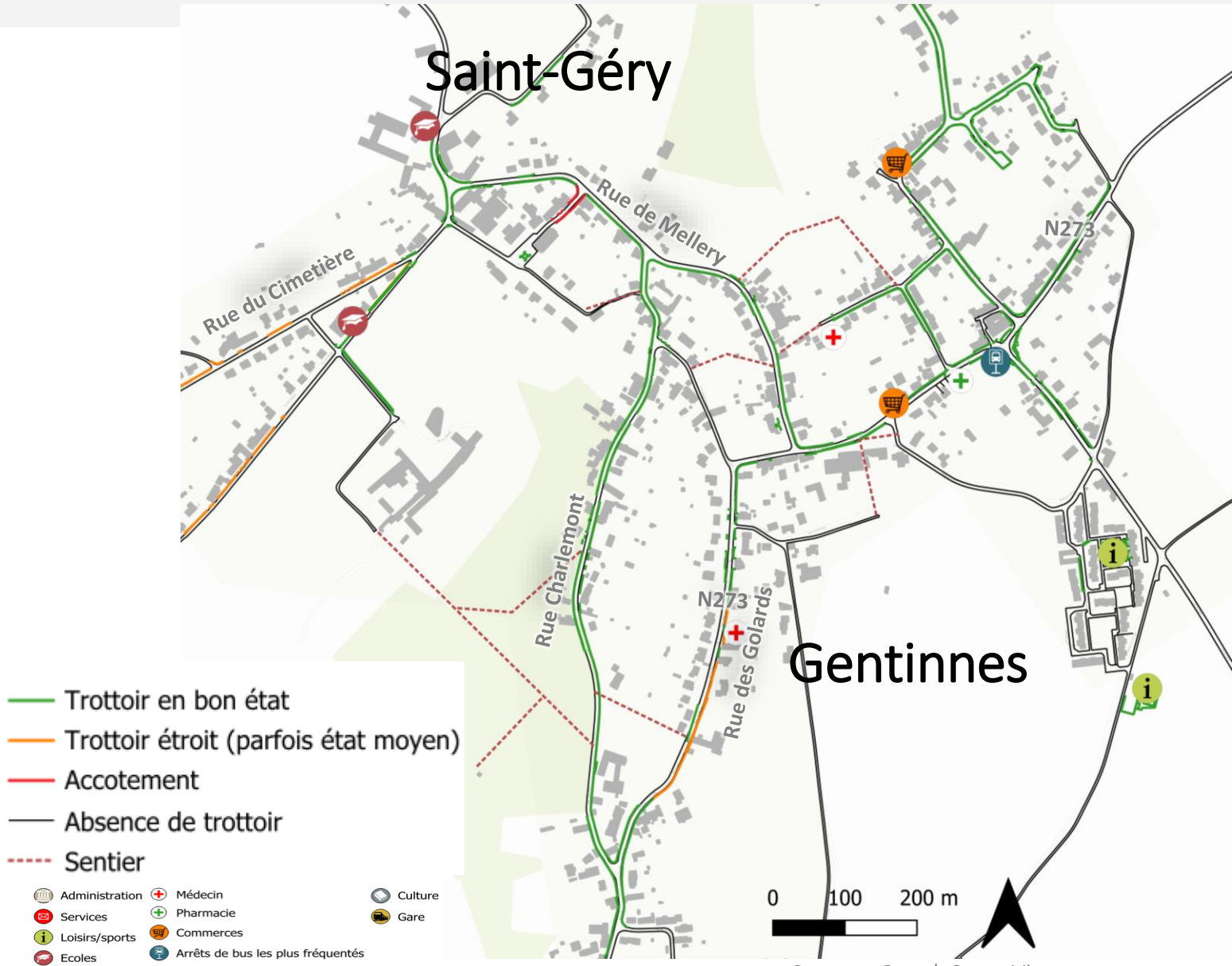
Source : GoogleStreetView + relevé ICEDD sur le terrain

Phase 1 : 3) L'offre – le réseau piéton à Gentinnes/Saint-Géry

A Gentinnes et Saint-Géry, la **qualité générale** des trottoirs existants est de **bonne qualité** (exception faite de certains tronçons rue des Golards) et on les trouve aux abords de chaque équipement.

Quelques rues ne sont pas équipées.

Les entiers jouent aussi un rôle mais d'une manière moins importante qu'à Chastre pour ce qui est des trajets fonctionnels vers l'école notamment.

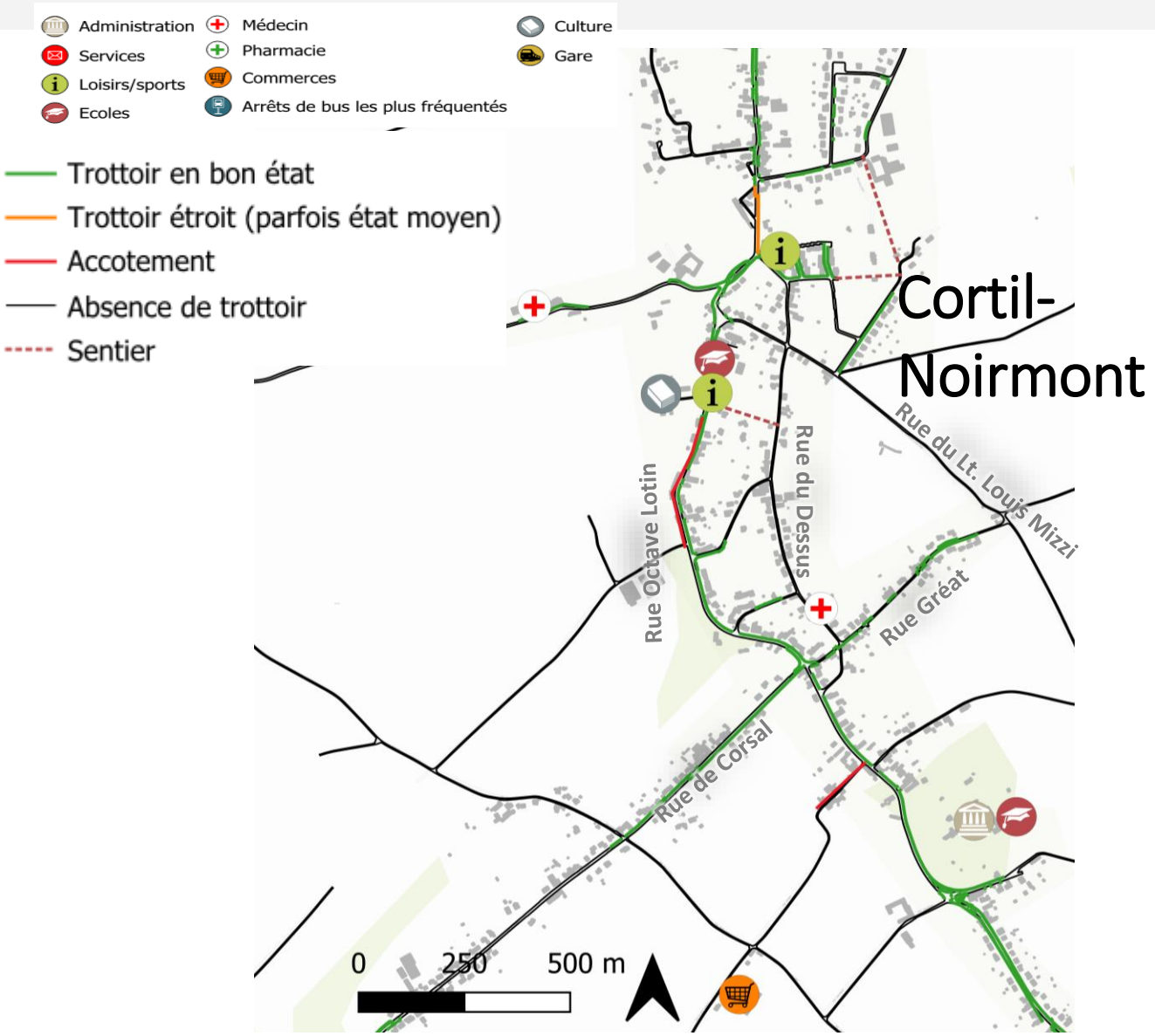


Source : GoogleStreetView + relevé ICEDD sur le terrain

Phase 1 : 3) L'offre – le réseau piéton à Cortil-Noirmont

A Cortil-Noirmont, la **qualité générale** des trottoirs existants est également de **bonne qualité** et on les trouve aux abords de chaque équipement.

On trouve cependant davantage de rues non équipées de trottoirs et moins de sentiers que dans les autres villages.



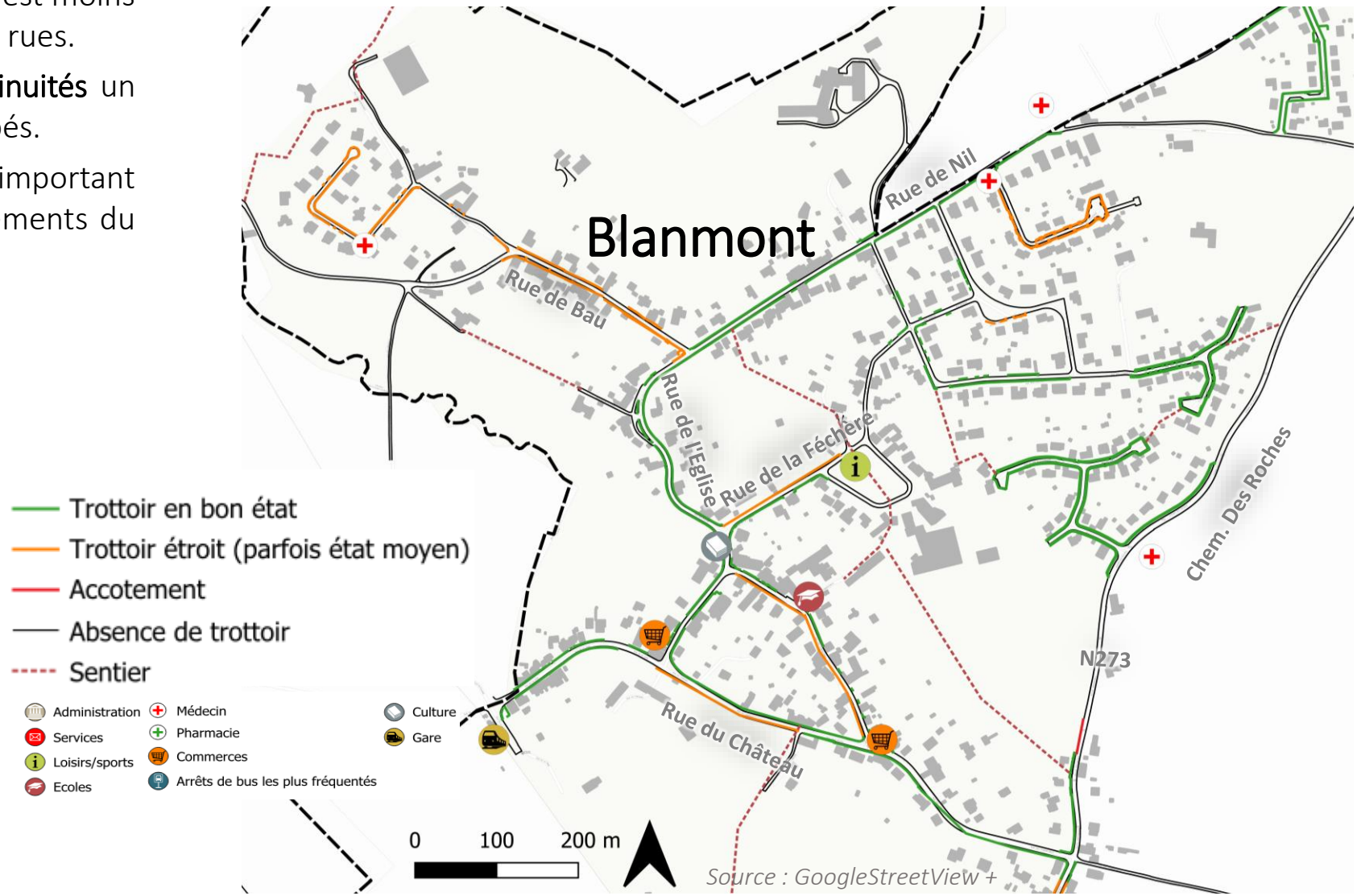
Source : GoogleStreetView + relevé ICEDD sur le terrain

Phase 1 : 3) L'offre – le réseau piéton à Blanmont

A Blanmont, la **qualité générale** des trottoirs est moins bonne avec des états **moyens** dans plusieurs rues.

On peut également remarquer des **discontinuités** un peu partout et plusieurs quartiers non équipés.

Ici aussi, le réseau de sentier joue un rôle important de liaisons entre les quartiers et les équipements du village.



Source : GoogleStreetView + relevé ICEDD sur le terrain

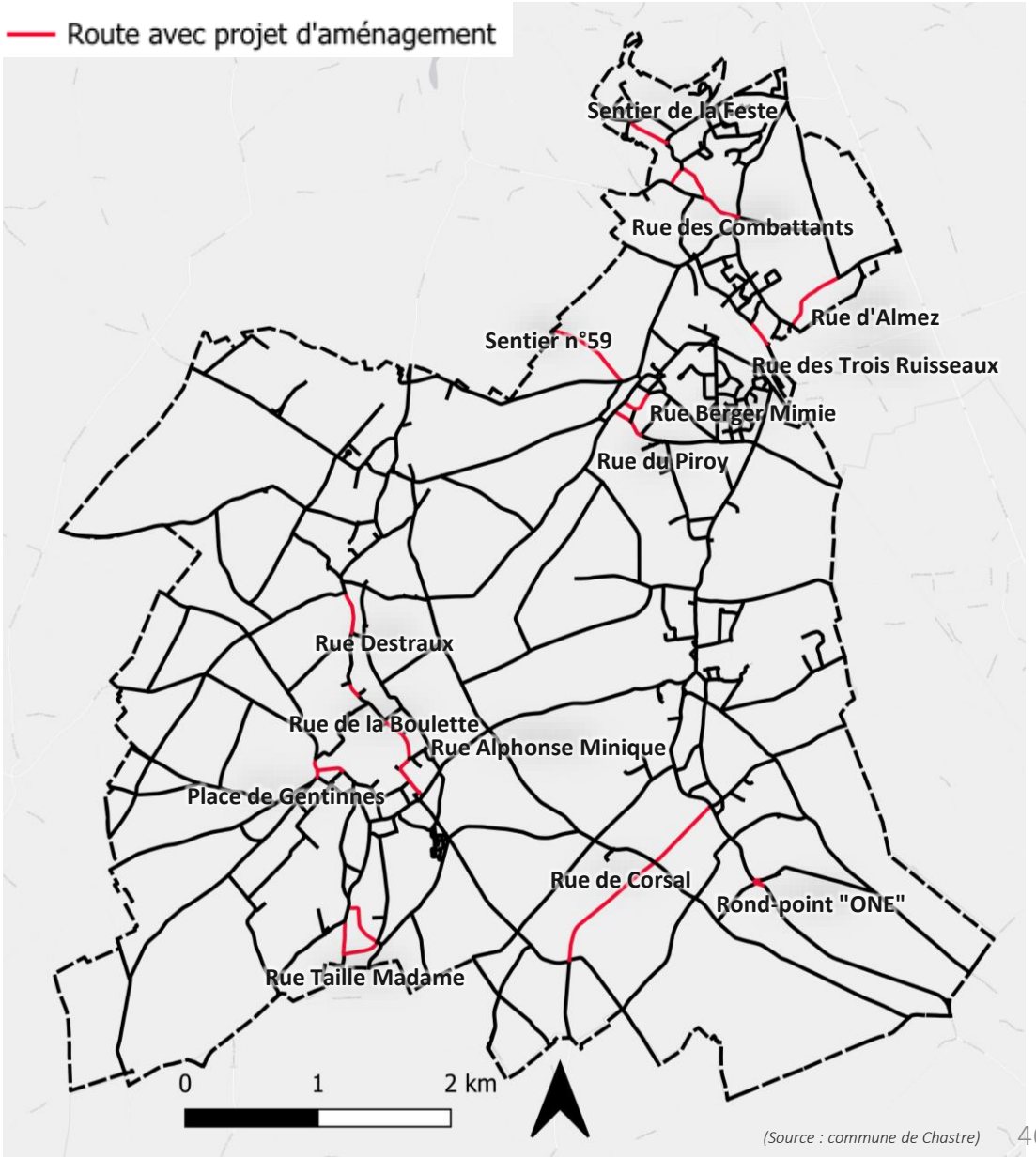
Phase 1 : 3) L'offre – le réseau piéton

Les routes avec un projet d'aménagement prévus au PIC/PIMACI sont :

- Sentier de la Feste
- Rue des Combattants
- Rue d'Almez
- Sentier n°59
- Rue des Trois Ruisseaux
- Rue Berger Mimie
- Rue du Piroy
- Rue Destraux
- Rue de la Boulette
- Rue Alphonse Minique
- Place de Gentinnes
- Rue de Corsal
- Rond-point "ONE"
- Rue Taille Madame

Enjeu 16 : Rénover les tronçons dégradés de trottoirs et aménager les chainons manquants et des traversées de RN au sein des 4 polarités avec une attention particulière à Blanmont et Chastre ???

Enjeu 17 : Rénover les sentiers des 4 polarités pour en faire des éléments structurants du réseau piéton utilisables par les PMR et par tout temps (surtout à Chastre et Blanmont) ???



(Source : commune de Chastre)

Phase 1 : 3) L'offre – la mobilité partagée

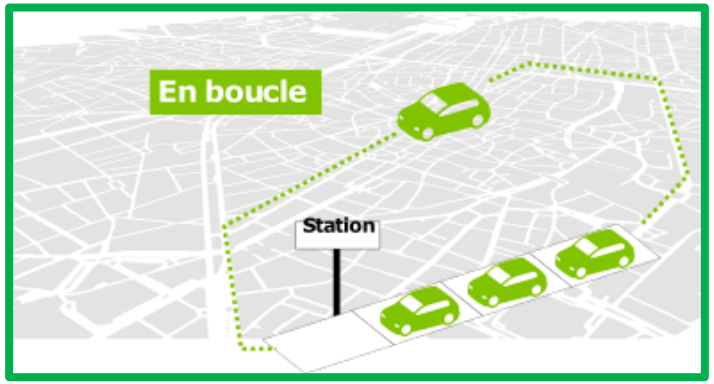
L'autopartage en le partage d'un seul véhicule par plusieurs usagers. Ce qui le différencie du co-voiturage qui consiste uniquement dans e partage de trajets. Plusieurs systèmes d'autopartage existent en Belgique, avec chacun un mode de fonctionnement différent et des publics et des usages différents. Tous ne sont pas adaptés au contexte rural. A Chastre, seuls les systèmes en boucle, en peer-to-peer ou en groupe de particuliers sont adaptés à la réalité du territoire.



Non adapté pour Chastre

Ex: Poppy
+/- 600 véhicules (Bruxelles, Anvers)
Idéal pour les courtes distances/durées en milieu urbain

A développer près de la gare de Chastre



Ex: Cambio
1400 véhicules en Belgique
Idéal pour les moyennes distances/durées dans et hors de la ville



A développer dans tous les villages

Ex: Getaround, Wibee
1700 véhicules en Belgique
Idéal pour les moyennes et longues distances/durées

A développer dans les gros projets immobiliers et les villages



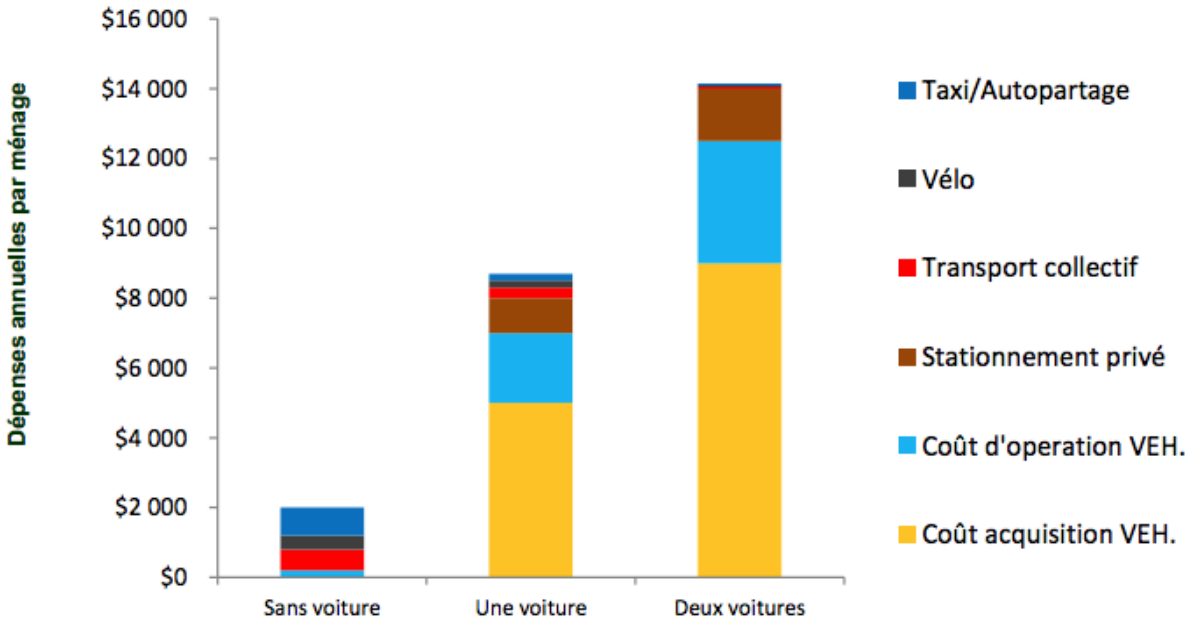
Ex: Cozywheels, (ou Wibee)
8000 membres
Idéales pour les moyennes et longues distances/durées

Source : Espace Mobilité

Phase 1 : 3) L'offre – la mobilité partagée

Les avantages de l'autopartage sont multiples dont des gains notables en pouvoir d'achat puisque les coûts d'achat et d'entretien ne sont plus à amortir sur un seul ménage. L'autre gain, beaucoup plus collectif, est une économie notable en besoin d'espace de parcage qui est deux fois moindre. L'autopartage est dès lors une solution intéressante où l'espace disponible au parcage est faible et/ou la densité en logements est forte.

Gain de pouvoir d'achat

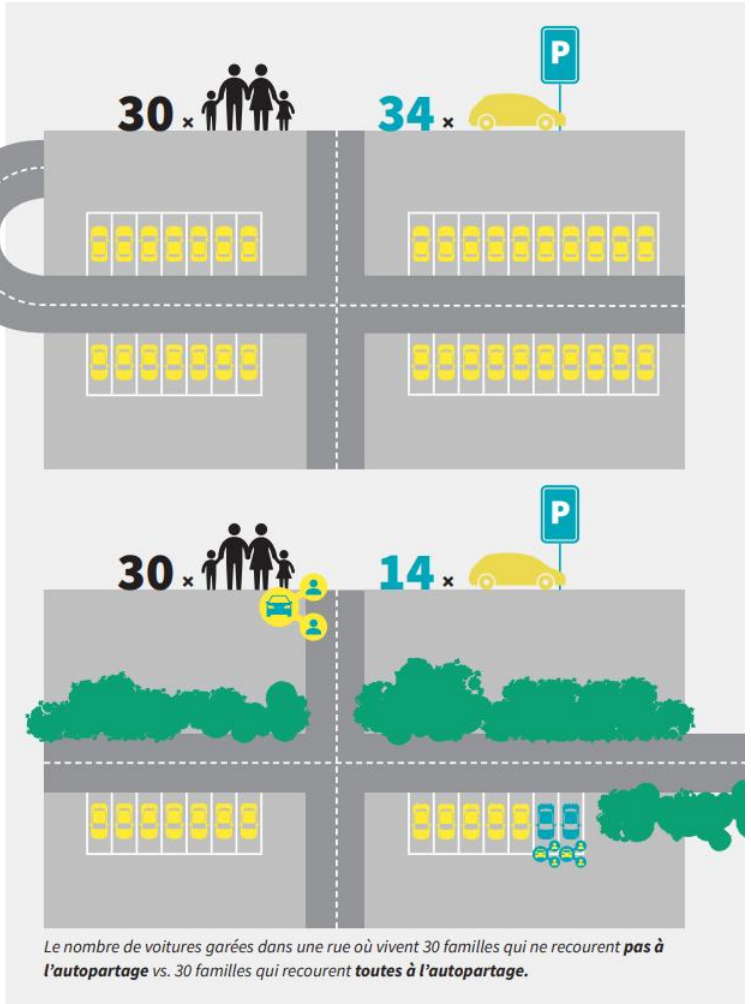


Source : Todd Litman, 2015. Victoria Transport Policy Institute



Source : Espace Mobilité

Gain d'espace

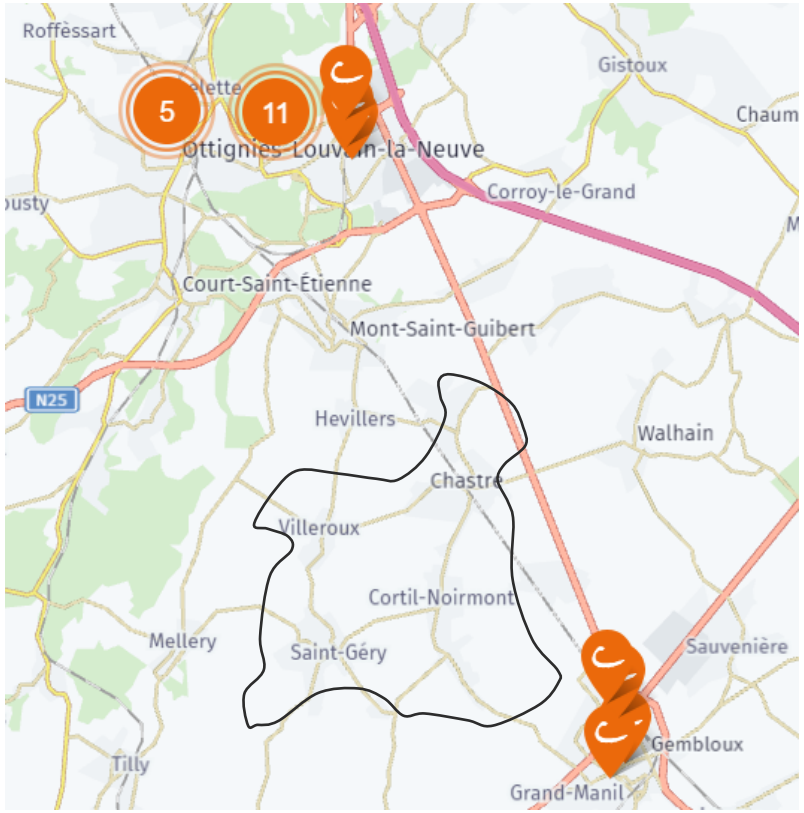


Source : Autodelen

Phase 1 : 3) L'offre – la mobilité partagée

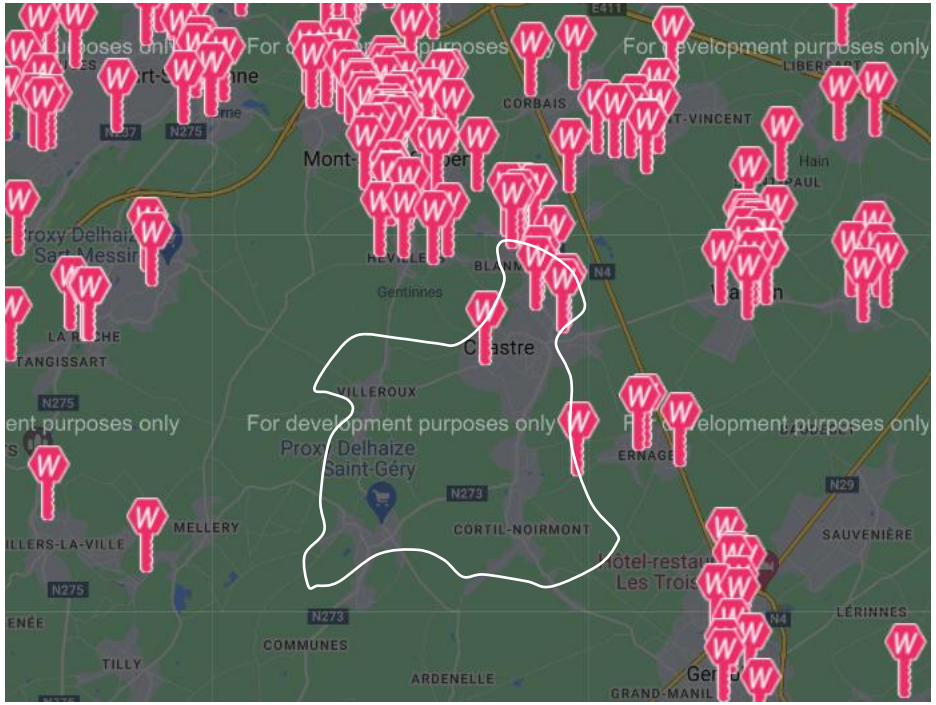
Cambio à Chastre : pas de station existante sur la commune de Chastre: « trou » dans le maillage de l'offre Cambio entre les pôles de Gemloux et Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Cambio qui connaît une croissance importante partout en Wallonie depuis quelques années.



Source : Cambio

Autopartage entre particuliers difficile à monitorer, mais en développement (ex : CozzyWheels, Wibee, etc). Ci-dessous, carte des membres **Wibee**, illustrant qu'il y a déjà eu des usagers à Chastre (pas nécessairement un usage régulier).



Source : Getaround

Enjeu 18 : Développer les voitures partagées sur le territoire ???

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Thème 4
Flux et sécurité routière

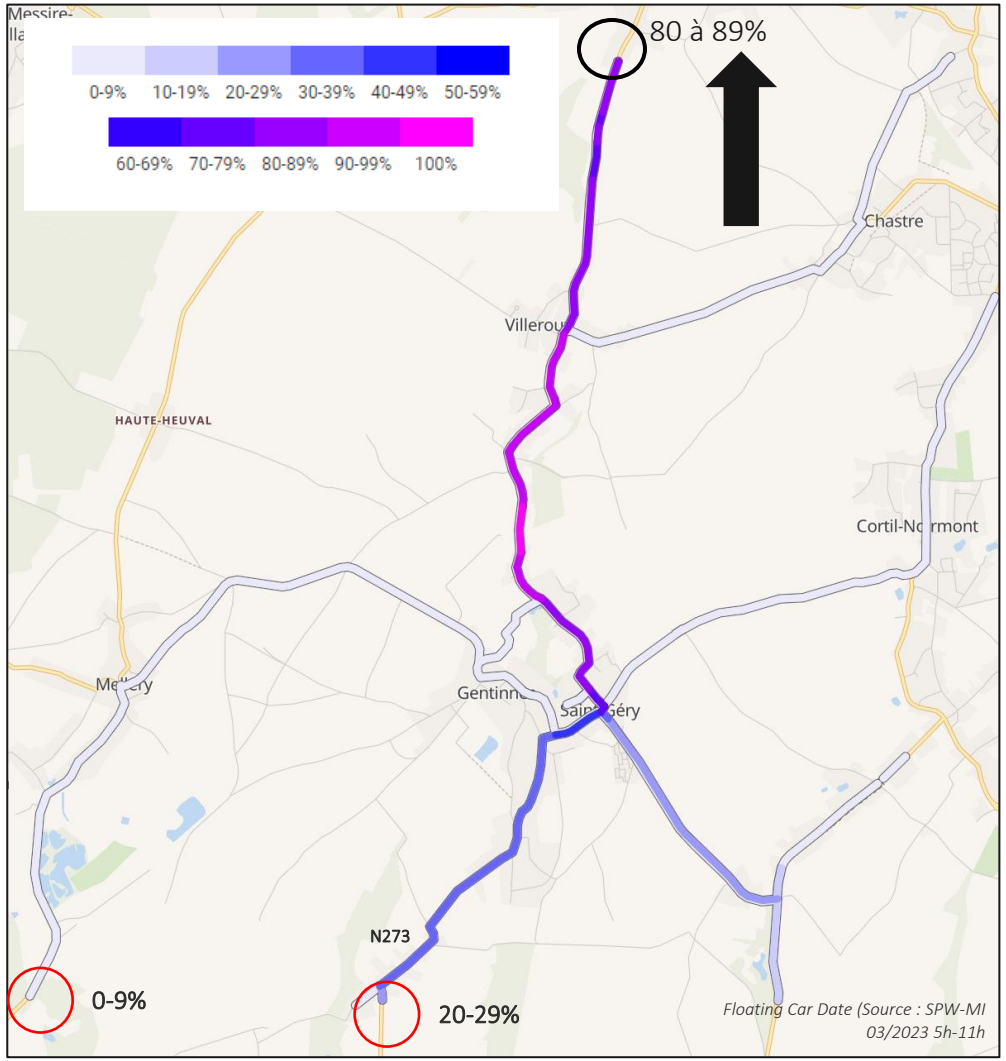
Retour table des matières

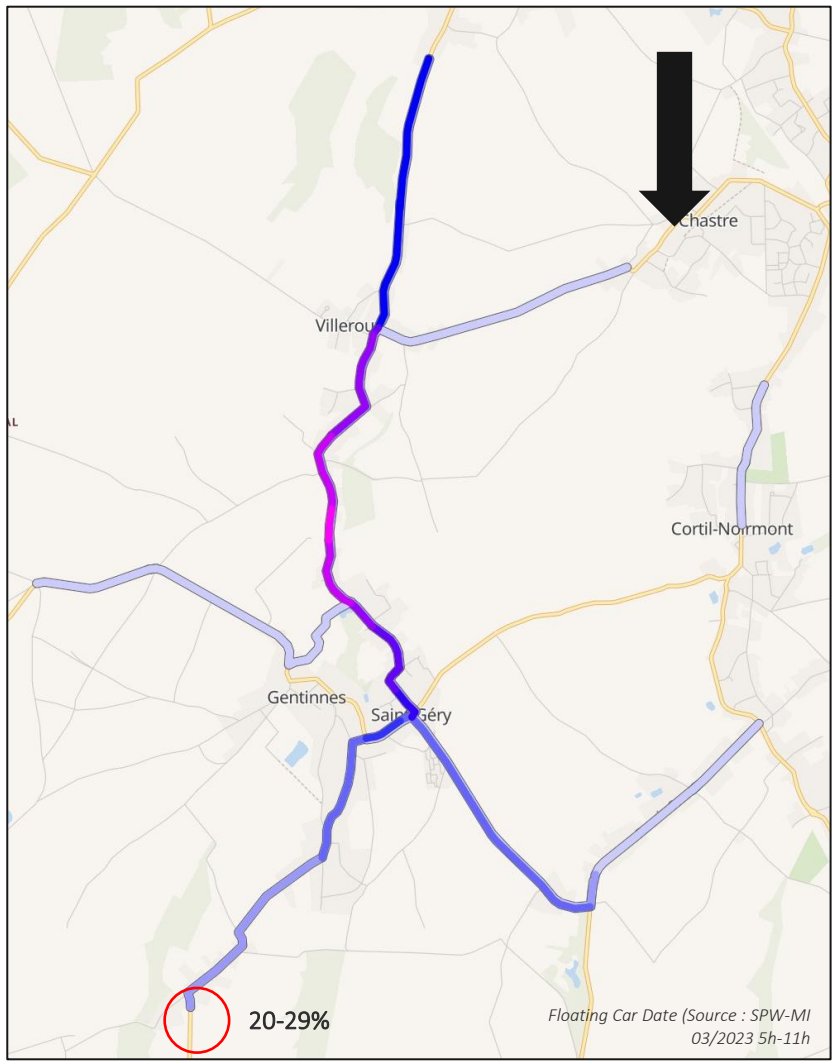
Phase 1 : 4) Sécurité routière – les flux et la congestion

Les données FCD (Floating Car Data) obtenues via le réseau cellulaire permettent de repérer la charge et les trajets de véhicules sur un tronçon de voirie en particulier. Cela donne une indication sur l'éventuelle présence et importance du transit.

Pour l'axe Saint-Géry/Villeroux, on peut ainsi observer qu'il y a une part de transit de 20 à 40% de et vers Sombreffe. Elle est dès lors minoritaire par rapport à la part de trafic venant de Saint-Géry même et des quartiers voisins.

Cet axe assure donc principalement un rôle de desserte des villages et quartiers qu'il traverse.

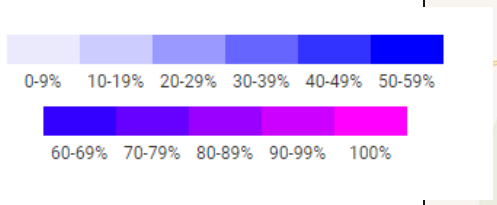


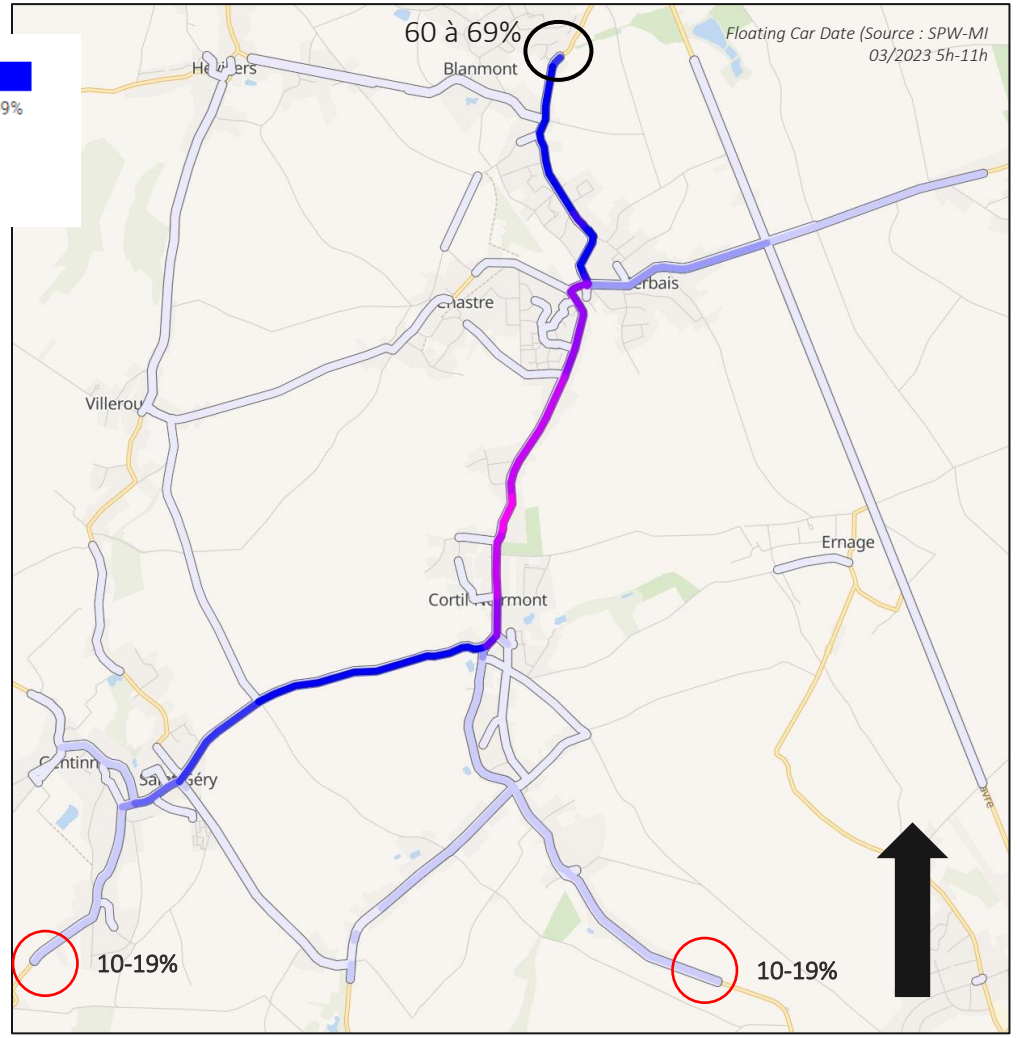


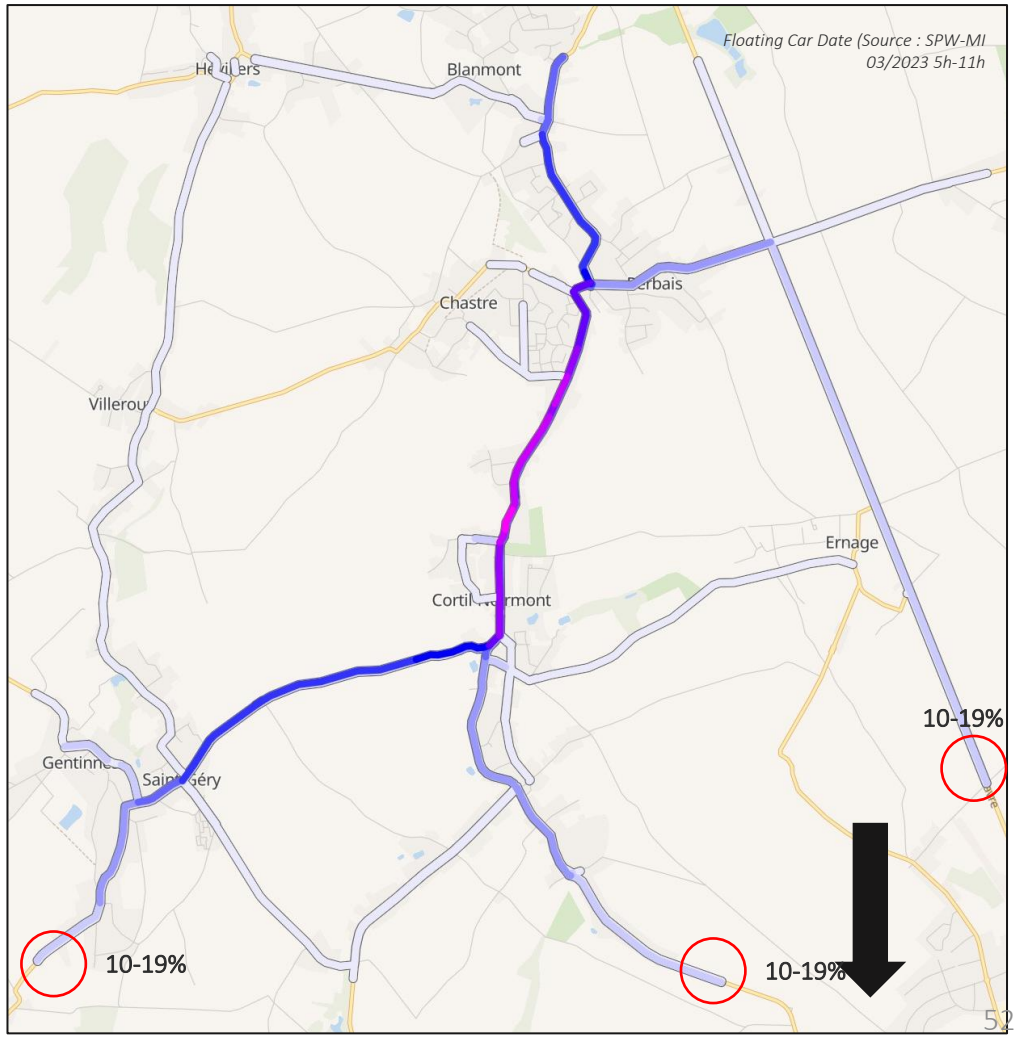
Dans le sens Sud-Nord, son rôle de liaison vers les pôles voisins s'accentue un peu plus vu qu'on observe un élargissement de la zone de chalandise avec des véhicules venant de plus loin. Cela peut s'expliquer parce que l'heure de pointe du matin est plus concentrée et que d'avantage d'automobilistes veulent sans doute éviter le carrefour de Corbais sur la N4 et le rond-point N4/N25 à Louvain-la-Neuve.

Phase 1 : 4) Sécurité routière – les flux et la congestion

En ce qui concerne la N273, comparativement à l'axe Saint-Géry/Villeroux, on remarque qua sa zone de chalandise est bien plus étendue avec des flux de et vers Sombreffe, Gembloux et Mont-Saint-Guibert. Cet axe joue donc un rôle plus important de transit mais concentre tout de même une majorité de flux locaux venant de Cortil, Chastre et des villages proches.

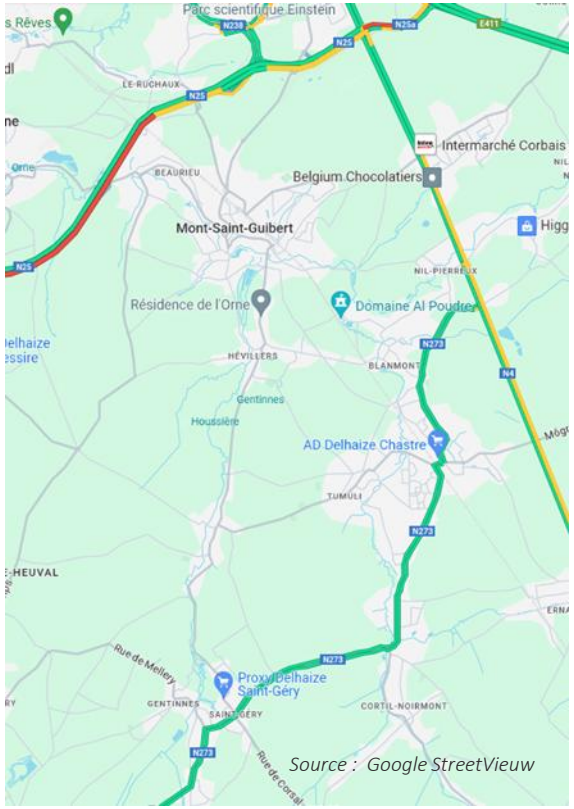




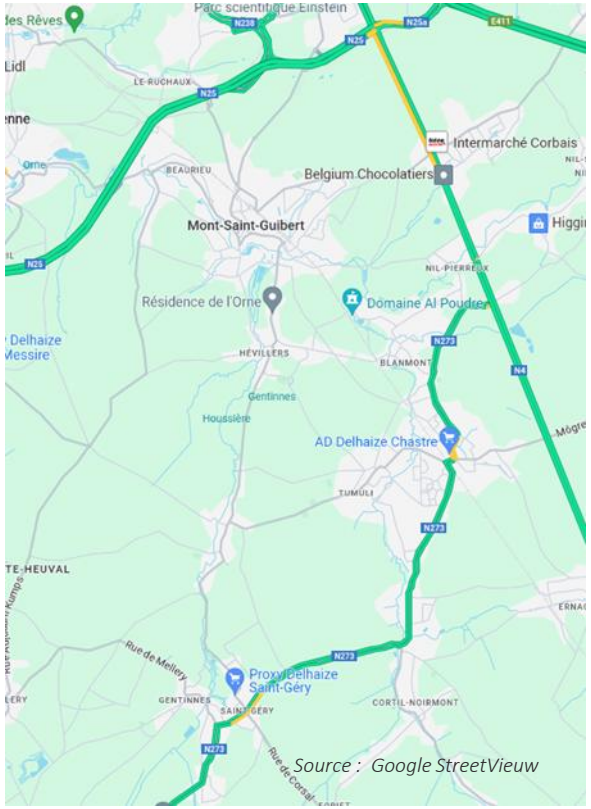


Phase 1 : 4) Sécurité routière – les flux et la congestion

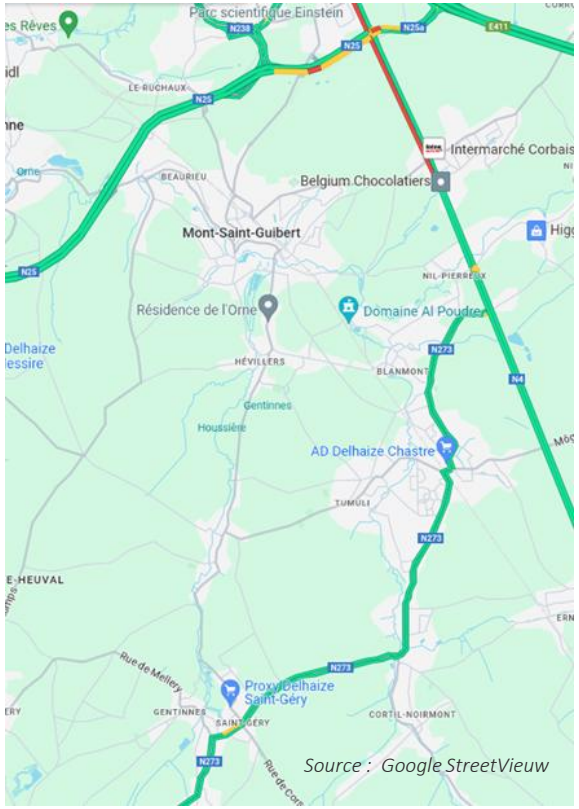
L'analyse des données de congestion (disponible sur Google trafic) ne soulève pas de zones particulièrement problématiques sur le territoire communal si ce n'est ponctuellement devant l'église de Saint-Géry, à hauteur du rond-point de Chastre ou aux deux entrées sur la N4 (feux Provinciale et feux Maugré To). Par contre, **les congestions régulières sur la N25 et la N4** à hauteur de Corbais et du rond-point de la planche à voile ainsi que celles **sur la N29** à hauteur du rond-point des trois clefs à Gembloux peuvent être la cause d'un **report de transit dans Villeroux et Hévillers** d'une part et dans **Saint-Géry et Chastre** via la N273 d'autre part.



Vue d'ensemble: lundi à 8h15



Vue d'ensemble: mercredi à 12h45



Vue d'ensemble: vendredi à 15h20

Enjeu 19 : Prendre des mesures de dissuasion du transit sur l'axe Destraux/Hévillers et sur la N273 ???

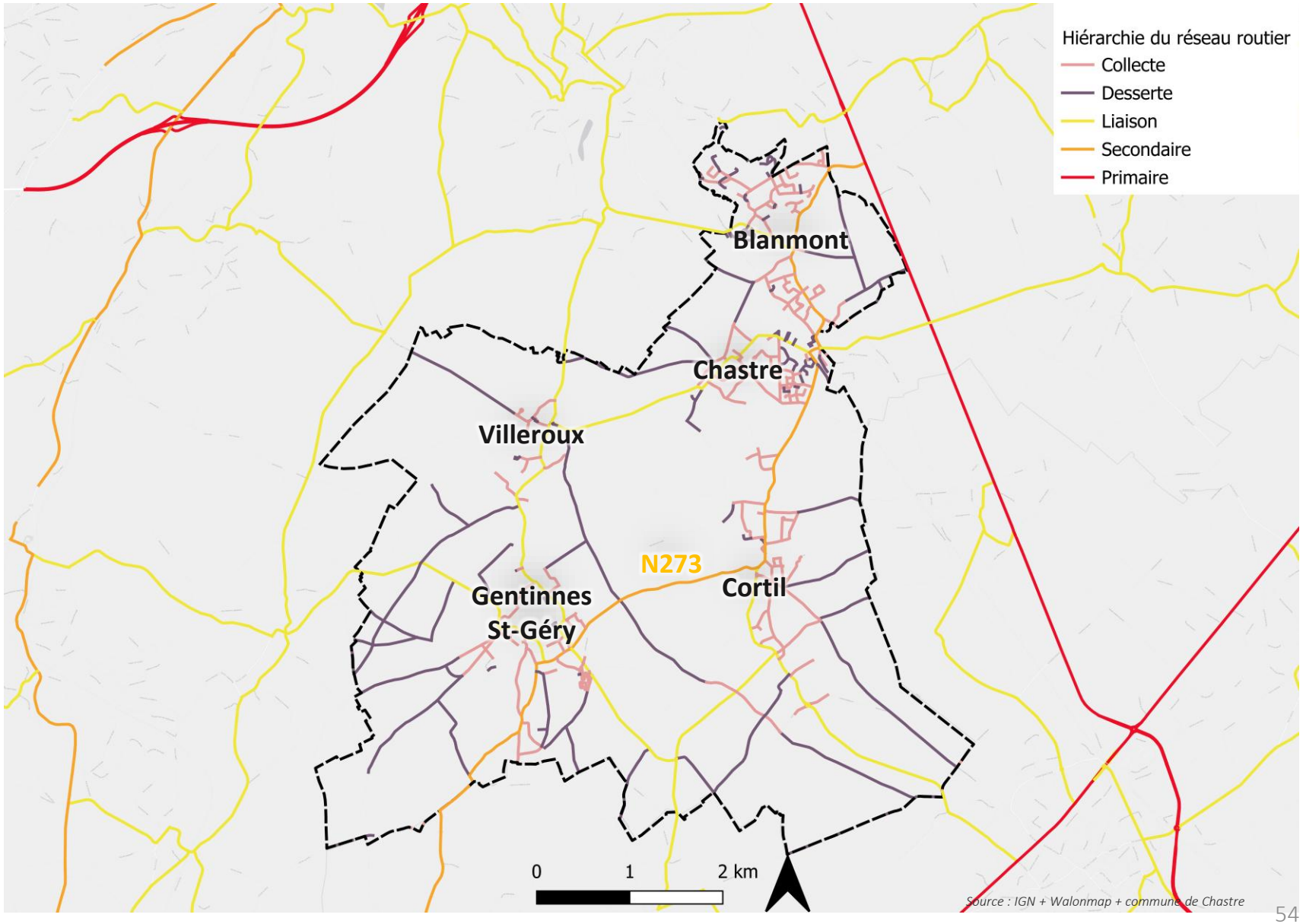
Phase 1 : 4) Sécurité routière – la hiérarchie du réseau

Bien que la N4 passe à proximité directe de l'entité, **le réseau viaire le plus important du territoire est secondaire avec la N273**, seule voirie régionale.

Le reste du réseau viaire est communal avec **6 axes de liaisons** qui relient les villages entre eux, à la N273 ou aux communes voisines.

Les autres voiries sont des collectrices de quartier ou des dessertes. Ces dernières étant majoritairement des chemins de remembrement.

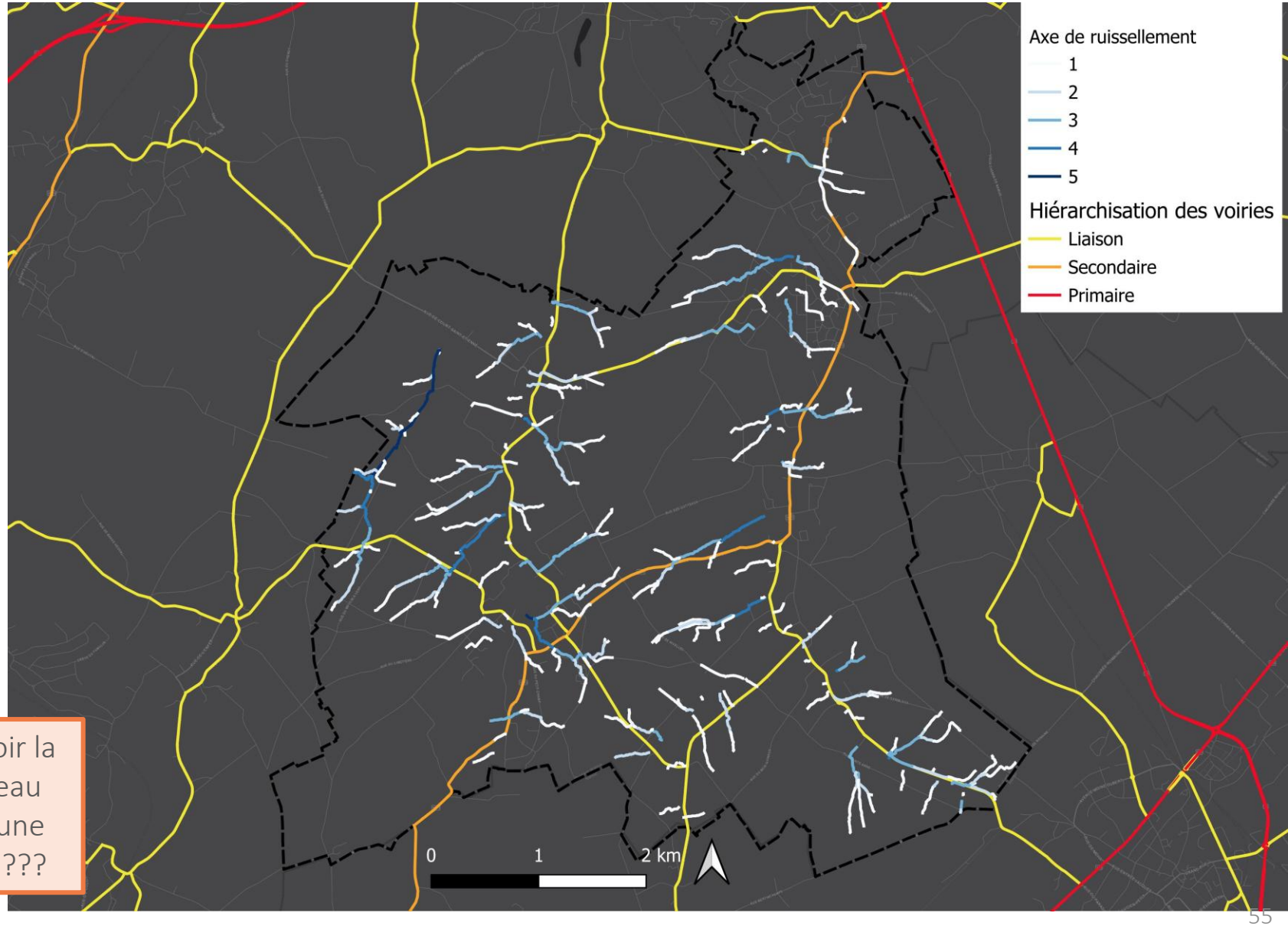
On remarque dès lors, d'une part que les voiries de liaison sont utilisées comme accès vers le réseau primaire notamment vers la N25 et d'autre part, que les chemins de remembrement constituent des raccourcis pour éviter des traversées de village.



Phase 1 : 4) Sécurité routière - l'aléa de ruissellement

Ce réseau viaire n'est pas soumis au même risque d'aléa de coulées boueuses dont on sait qu'il risque de s'amplifier les prochaines années sous l'effet de l'augmentation en intensité et en fréquence de pluies orageuses.

En croisant la donnée du réseau viaire secondaire et de liaison avec les axes de ruissellement, on constate que la N273 (axe secondaire) est confrontée a moins d'axes de ruissellement (15 pour 9,1km, soit 1,6 axe par km) que les 6 voiries de liaison (55 pour 17,45km, soit 3,2 axe par km).



Enjeu 19 bis : Revoir la hiérarchie du réseau viaire et en avoir une gestion du risque ???

Phase 1 : 4) Sécurité routière – les vitesses autorisées

Trois régimes de vitesse sont d'application dans l'entité : Les agglomérations à 50 km/h, les abords d'écoles et les chemins réservés à 30 km/h et les autres voiries à 90 km/h.

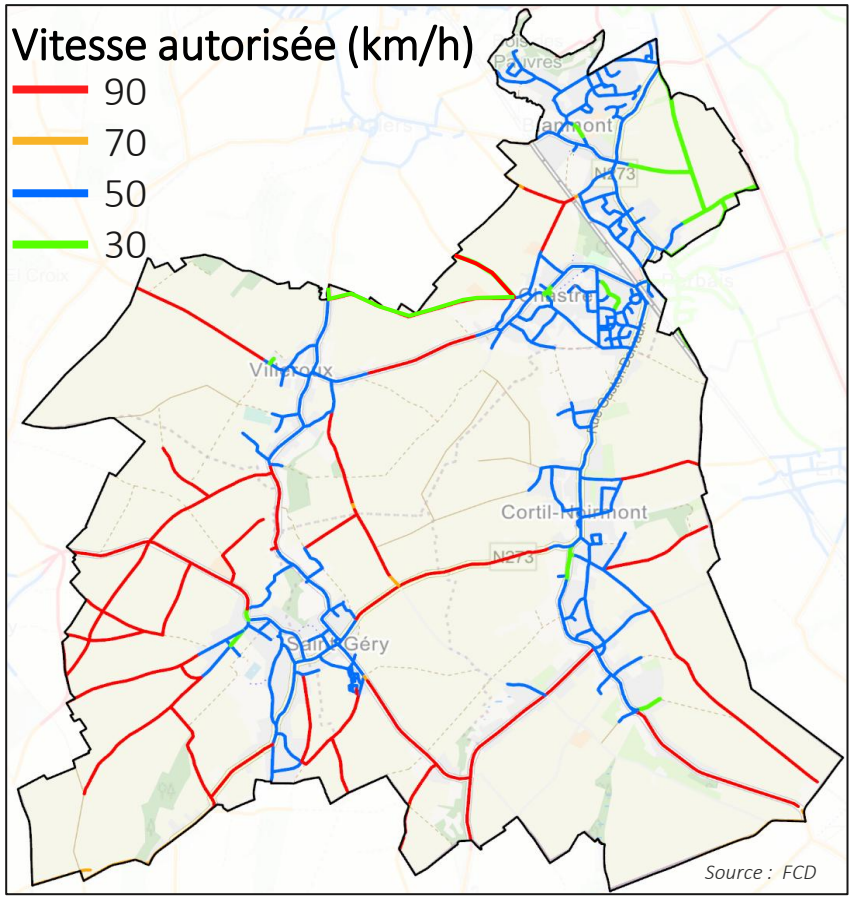
En comparant ces vitesses réglementaires avec les vitesses pratiquées par 85% des véhicules sur base des données Be Mobile (GPS), on peut générer une carte des tronçons où ont lieu les excès de vitesse les plus récurrents. **Les points noirs identifiés sont :**

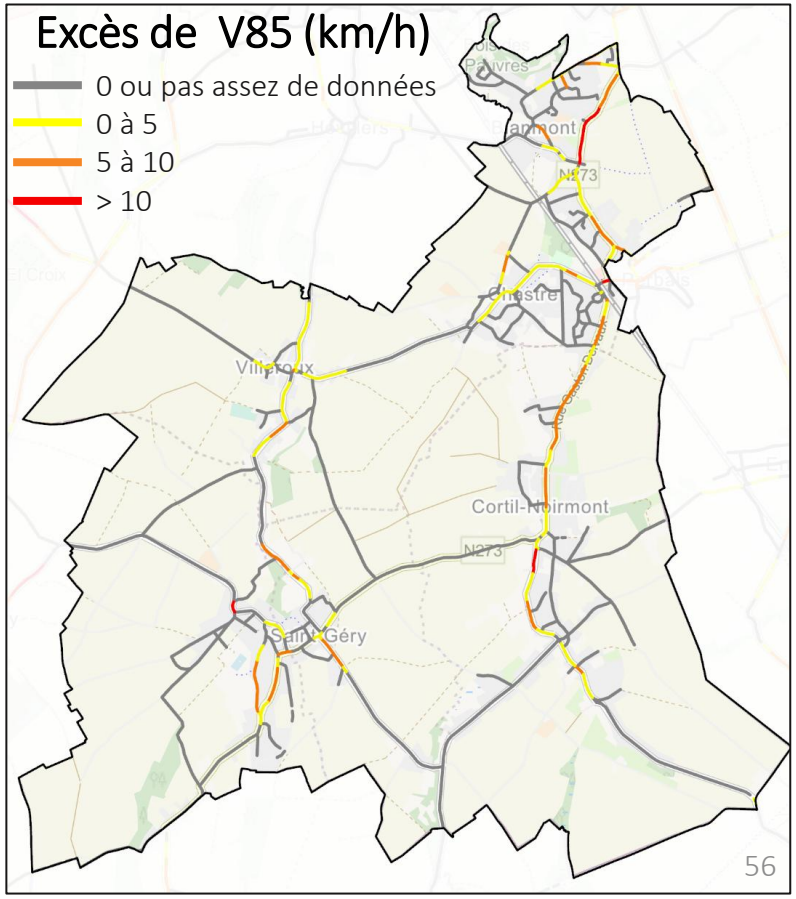
- A Blanmont : route provinciale, chemin Mahy et rue des Combattants devant l'école ;
- A Chastre : la rue Delvaux
- A Cortil-Noirmont : les rues Chuillet et Lotin ;
- A Saint-Géry/Gentinnes : les rues de la Boulette, de Mellery, des Golard, Charlemont et des Ecoles.
- A Villeroux : la rue de la Paroche

!!! Attention : par manque de données, certains axes importants de la N273 n'ont pu être analysés !!!

Enjeu 20 : Poursuivre l'aménagement de dispositifs de réduction de vitesse ???

**La V85 ou percentile 85 est la vitesse respectée par 85% des automobilistes. Elle est souvent utilisée comme indicateur de la vitesse pratiquée sur une voirie.*





Phase 1 : 4) Sécurité routière – les accidents

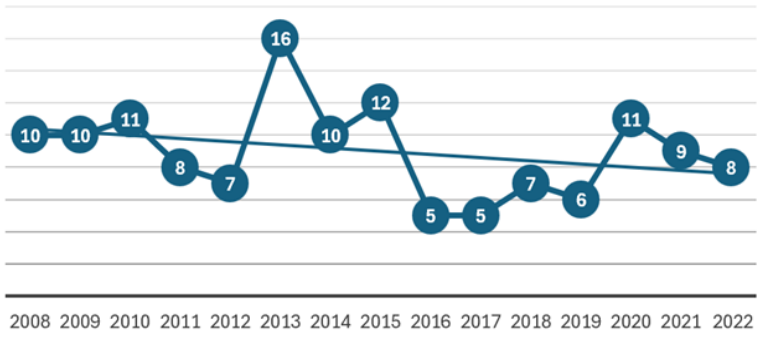
En 2022, **8 accidents*** de la route ont été déclarés à Chastre. Ce chiffre est en baisse constante depuis 1995 où 14 accidents avaient été relevés et constitue le **taux le plus faible de tout le Brabant wallon** avec 1 accident pour 1000 habitants (trois fois moins que la moyenne provinciale. La dynamique est la même si l'on considère les victimes de la route qui se chiffraient à 10 en 2022 contre 21 en 1995.

Depuis 2008, sur les 135 accidents recensés, 118 l'étaient avec blessés légers, 14 avec blessés graves et seulement 3 avec tués dans les 30 jours (en 2011, 2014 et 2015).

Cette réduction du nombre d'accidents est d'autant plus remarquable puisqu'elle s'est faite dans un contexte de croissance du nombre de voitures (4.928 véhicules en 2023 contre 4.099 en 2010).

Sont considérés comme 'accidents', les accidents de la circulation routière impliquant au moins un véhicule qui occasionne des dommages corporels et qui se sont produits sur la voie publique.

Evolution du nombre d'accidents entre 2008 et 2022



Source : Walstat

Entité administrative	Nombre d'accidents en 2022	Population	Taux d'accidents par habitant
Chastre	8	7742	0,10%
Rixensart	33	23115	0,14%
Beauvechain	11	7232	0,15%
Orp-Jauche	14	9097	0,15%
Chaumont-Gistoux	21	11813	0,18%
Ramillies	12	6667	0,18%
Tubize	52	28057	0,19%
Grez-Doiceau	28	14067	0,20%
La Hulpe	16	7564	0,21%
Hélécine	8	3789	0,21%
Lasne	31	14313	0,22%
Villers-la-Ville	27	11118	0,24%
Rebecq	27	11081	0,24%
Ottignies-Louvain-la-Neuve	91	31526	0,29%
Brabant Wallon	1284	412934	0,31%
Braine-le-Château	33	10671	0,31%
Nivelles	1284	412934	0,31%
Nivelles	100	29018	0,34%
Braine-l'Alleud	141	40469	0,35%
Wallonie	13388	3681575	0,36%
Genappe	57	15915	0,36%
Jodoigne	54	14789	0,37%
Walhain	28	7567	0,37%
Perwez	38	9639	0,39%
Mont-Saint-Guibert	35	8361	0,42%
Incourt	24	5614	0,43%
Waterloo	133	30477	0,44%
Wavre	171	35444	0,48%
Ittre	34	7039	0,48%
Court-Saint-Étienne	57	10750	0,53%

Source : Walstat

Phase 1 : 4) Sécurité routière – la sécurité des cyclistes

Avec 2,52 points (moins qu'en 2021), **Chastre se classe à la 46ème position sur 86 dans le baromètre cyclable** 2023 de Avello. Ce qui lui confère une **note « très défavorable aux cyclistes**. Les principales doléances pointées par les répondants étaient :

- La gêne occasionnée par le trafic routier ;
- La circulation sur les grands axes ;
- La circulation pour les enfants et les seniors ;
- L'entretien des cheminements cyclables ;
- Les alternatives proposées en cas de chantier ;
- La communication en faveur du vélo ;
- L'accès à des dispositifs de location et réparation ;

Ce ressenti de quelques usagers n'est pas à prendre à la légère car vu la croissance des déplacements effectués en vélo, les statistiques wallonnes montrent, contrairement à la tendance positive des accidents de la route, une **dégradation complète des chiffres d'accidents spécifiques aux cyclistes**.



Enjeu 21 : Mettre en place une véritable politique de sécurité routière en faveur des cyclistes ???

	Accidents Corporels Impliquant un cycliste	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes victimes	Gravité spécifique
2018	791	8	74	713	795	10,1
2019	853	21	70	780	871	24,6
2020	1 019	12	89	933	1 034	11,8
2021	930	10	63	863	936	10,8
2022	1 024	18	81	945	1 044	17,6
Total 2018-2022	4 617	69	377	4 234	4 680	14,9
Évolution 2021-2022	+10%	+80%	+29%	+10%	+12%	+63%
Évolution 2019-2022	+20%	-14%	+16%	+21%	+20%	-29%
Évolution 2018-2022	+29%	+125%	+9%	+33%	+31%	+74%

Source : Wallonie, sécurité routière, Février 2024

4) Sécurité routière – la sécurité aux abords des écoles

Les 8 écoles présentes sur le territoire ne présentent **pas toutes le même niveau d'équipement de sécurisation**. L'école de Blanmont et la petite école de Gentinnes sont très bien équipées alors que les écoles Les Chardons et Jean Bosco disposent des seuls dispositifs réglementaires.
Cependant les contextes viaires et de circulation varient fortement d'une école à l'autre et peuvent dès lors faire qu'il n'est pas nécessaire de faire des aménagements spécifiques de sécurité.

	Sécurisation directe des abords	Dépose minute	Panneaux didactiques	Signaux dynamiques
Ecole de Blanmont	Oui (plateau)	Oui	Oui	Oui
Ecole Les Mouchons	Oui (coloration)	Non	Oui	Oui
Ecole Notre-Dame à Cortil	Oui (dévoiement)	Non	Oui	Non
Ecole de Cortil	Oui	Non	Oui	Non
Ecole Les Petits Boulis	Non	Non	Oui	Oui
Petite école de Gentinnes	Oui (chemin)	Oui	Oui	Oui
Ecole Les Chardons	Non	Non	Non	Non
Ecole Jean Bosco	Non	Non	Non	Non

Enjeu 22 : Sécuriser davantage les abords des écoles ???





Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Thème 5
L’immobilité

ICEDD

Retour table des matières

Phase 1 : 5) L'immobilité – les publics fragilisés

Chastre est une commune avec de bons indicateurs socio-économiques et un haut taux de motorisation. Ce qui démontre que la majorité des chastrois-e-s ont les moyens de se déplacer et la plupart en voiture individuelle (**12,6% seulement des ménages chastrois n'ont pas de voitures contre 24,6% en moyenne en Wallonie** et un minimum à 9,6%).

Une solution est offerte grâce à la centrale de mobilité Mobitwin (jusqu'à 60 demandes par mois) mais dont les coûts ne sont pas négligeables (12€/an + 0,42€/km).

=> Les ménages obligés de se déplacer par d'autres modes que la voiture sont minoritaires et très localisés.

Indicateurs	Classement
Revenu moyen par habitant	30ème sur 262
Taux de chômage administratif	88ème sur 262
Part des chômeurs de très longue durée	61ème sur 262
Part de bénéficiaires BIM	33ème sur 262
Part de compteurs à budget actifs en électricité	64ème sur 262
Part des majeurs en procédure de règlement collectif de dettes	57ème sur 262
Part de ménage sans voiture	**22ème sur 262**

Source : walstat 2023

Quartiers stat + ménages	Ménages sans voiture		Publics précarisés				Offre bus
			BIM	(E)RIS	Chômeurs	Ménages isolés de +65 ans	
Chastre (580)	108	18,7%	281	35	151	85	44 bus/j/sens
Cortil-Noirmont (808)	95	11,8%	184	18	120	97	21 bus/j/sens
Blanmont (713)	69	9,7%	95	10	110	68	10 bus/j/sens
Gentinnes (369)	46	12,5%	69	9	58	43	19 bus/j/sens
Saint-Géry (285)	38	13,5%	128	23	94	29	19 bus/j/sens
Villeroux (234)	19	8,3%	36	/	47	29	19 bus/j/sens

Source : walstat 2023

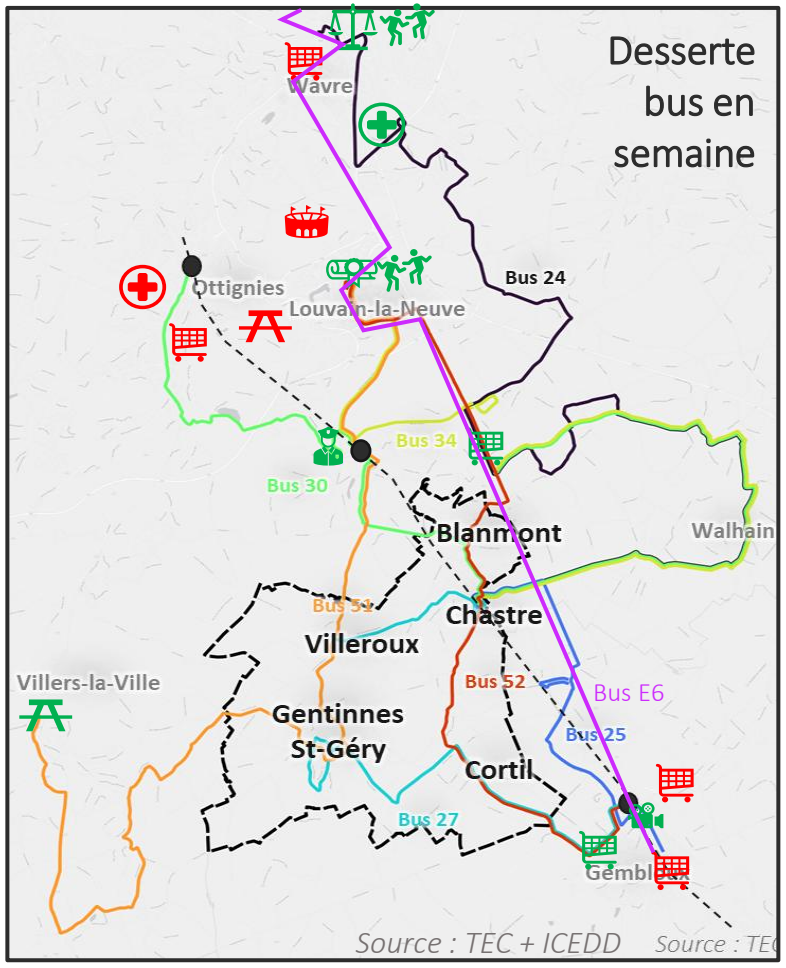
Enjeu 23 : pour lutter contre les difficultés d'accès à la mobilité, maintenir une offre structurelle bus/train sur Chastre et Cortil-Noirmont et favoriser en priorité le bus à la demande et la mobilité partagée dans les 4 autres villages et ce, avec un coût d'usage accessible ???

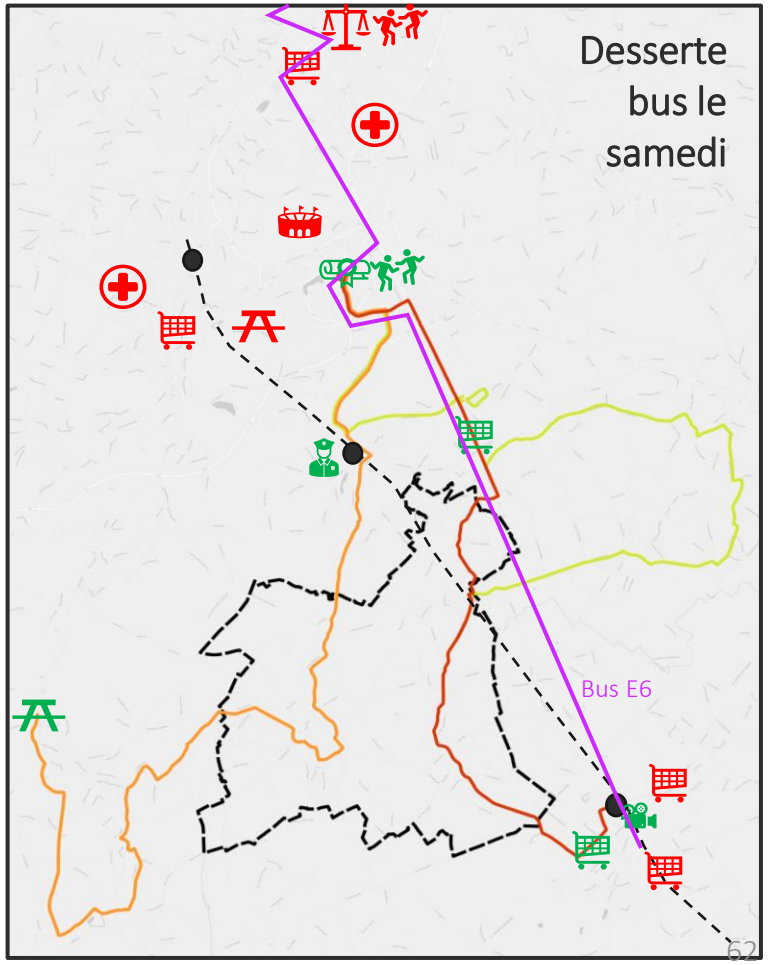
Phase 1 : 5) L'immobilité – les publics fragilisés

L'analyse de la desserte bus sans rupture de charge depuis Chastre montre que certains équipements essentiels ne sont pas desservis en semaine (hôpital Saint-Pierre actuel, Bois des Rêves, Blocry, sociétés de logement social). Ce qui limite leur accès par les publics fragilisés. Cette non-desserte s'accentue encore plus le samedi et est quasi-totale le dimanche puisque seuls les trains sont disponibles.

Enjeu 24 : Renforcer la desserte des fonctions essentielles pour les publics non motorisés ???

Equipements	Desserte directe	
	semaine	samedi
Justice de paix de Wavre	Oui	Non
Commissariat de police	Oui	Oui
Hôpital Saint-Pierre actuel	Non	Non
Hôpital Saint-Pierre futur	Oui	Non
AIS/Notre maison	Non	Non
Commerces du Douaire	Oui	Non
Commerces de Bierges	Non	Non
Commerces Gbx-Grand-Manil	Oui	Oui
Commerces Gbx-A Tous Vent	Non	Non
Commerces Gbx-Enée	Non	Non
Bois des Rêves	Non	Non
Abbaye VLV	Oui	Oui
Loisirs LLN	Oui	Oui
Loisirs Wavre	Oui	Oui
Loisirs Gbx	Oui	Oui
Blocry LLN	Non	Non

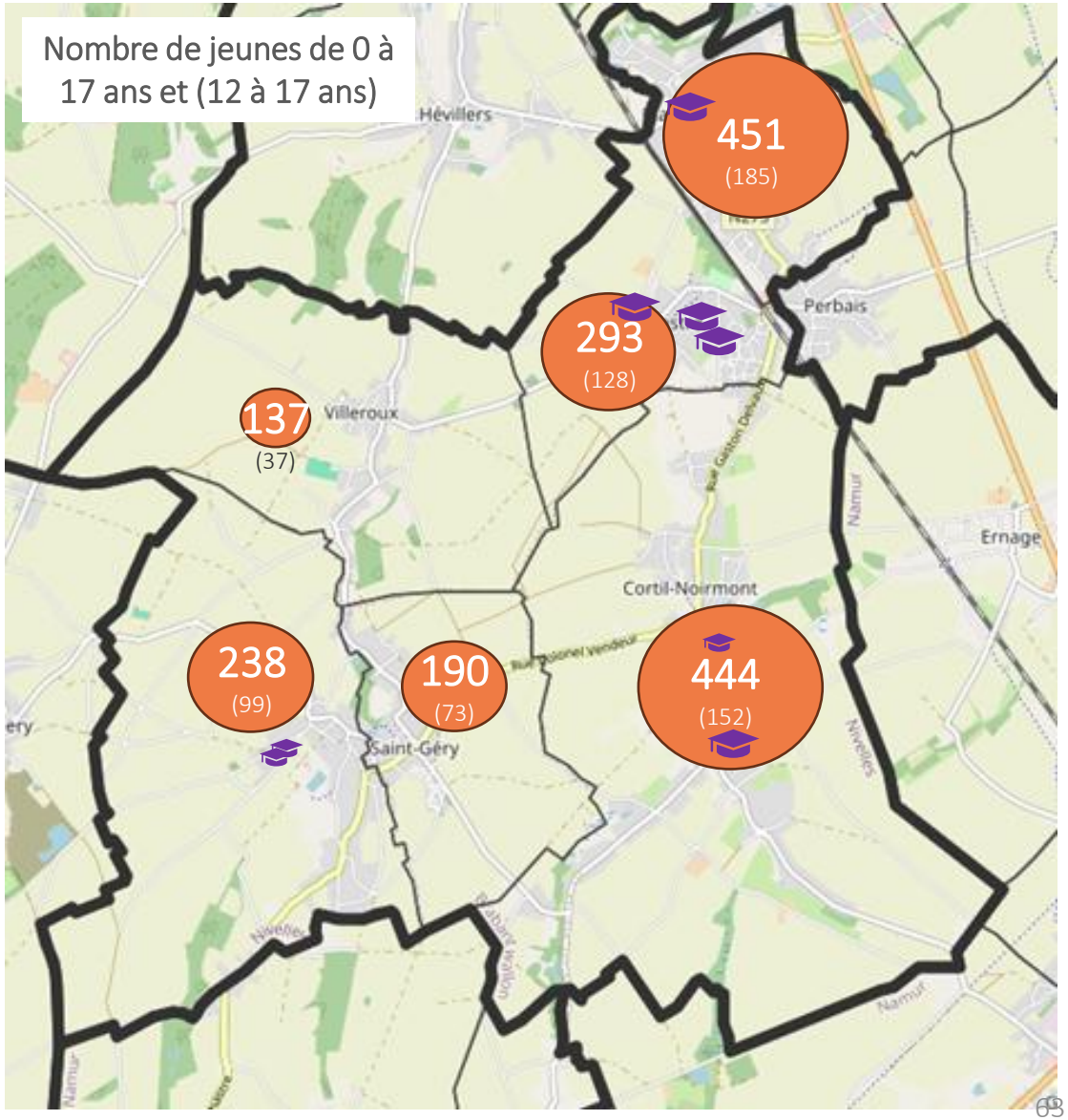




Phase 1 : 5) L'immobilité – les jeunes sans permis

Constat : Les jeunes de moins de 17 ans représente 22,6% des habitants faisant ainsi de Chastre la 20ème commune la plus jeune de Wallonie. 68% de ces jeunes (1.188) habitent le long de l'axe Cortil-Chastre-Blanmont. C'est également là que se concentrent les 12-17 ans qui sont un public cible idéal pour le report modal vers le vélo. Cet axe, qui dessert 6 des 8 écoles de l'entité, pourrait donc être jugé prioritaire pour sécuriser et éclairer les liaisons cyclables.

Enjeu 25 : sécuriser et éclairer les liaisons cyclables de l'axe Cortil-Chastre-Noirmont afin de favoriser l'usage du vélo par les jeunes ???



Source : walstat 2023

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Thème 6
Le stationnement

ICEDD

Retour table des matières

Phase 1 : 6) Le stationnement – les résidents et navetteurs

La typologie du bâti chastrois fait que la grande majorité des **logements** disposent de solutions de parcage sur leur parcelle (garages, avant-cours, allée latérale, …). Il en résulta dès lors une demande faible et très localisée de parcage sur l'espace public. Lequel s'organise en voirie le long des trottoirs. Peu de ces endroits disposent cependant d'un **marquage au sol**.

Les deux **haltes SNCB** avec leurs navetteurs génèrent une demande en stationnement dans les parkings et voiries alentours au sein desquels **aucune régulation** n'existe à ce jour. Cette problématique est surtout relevée par les riverains de la halte de Chastre.

Enfin, le **stationnement illicite sur les trottoirs** observés quelques endroits peut être la cause d'une mise en insécurité des piétons.



Avenue du Castillon

Source : Google Street vieuw

Enjeu 26 : Mieux organiser le stationnement résidentiel en voirie ???

Enjeu 27 : Adopter une solution pour le stationnement des navetteurs autour de la halte de Chastre ???

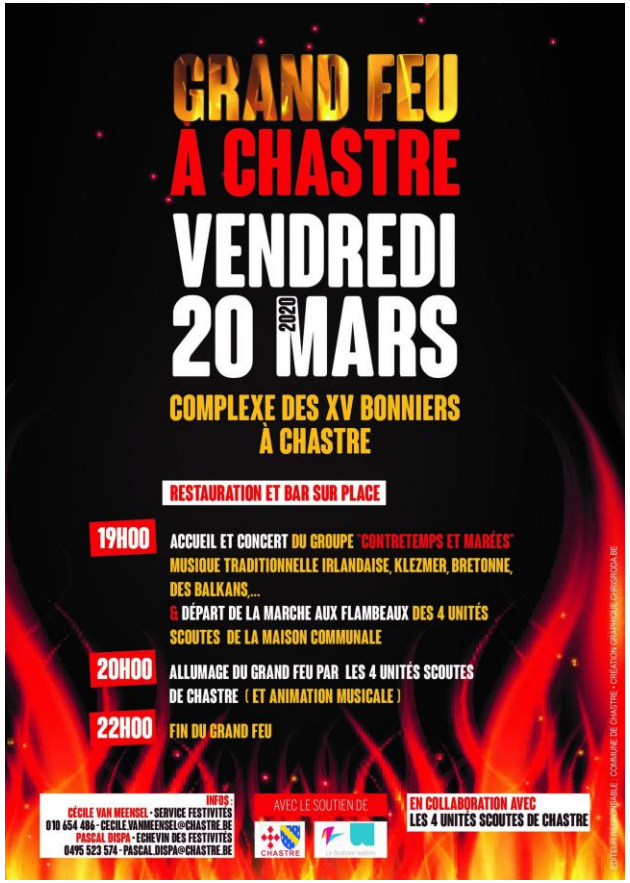
https://www.lalibre.be/regions/brabant/2016/08/26/bois-champs-chastre-le-stationnement-en-question-EXRDZLCPKVFPHMUEAMNJ4FUWQ4/

Phase 1 : 6) Le stationnement – les événements

Le stationnement peut également devenir très problématique lors de grands événements. Non pas tant par manque de places mais par la **congestion et les difficultés de croisement** qu'ils occasionnent puisque les voitures se garent en voirie. C'est notamment le cas pour le Grand feu lors duquel les véhicules se stationnent tout le long de la rue des Quinze Bonniers y rendant les croisements très compliqués ainsi que l'accès par les services de secours.

D'autres événements comme « Place aux artistes » et le marché de Noël peuvent aussi être la cause de ce type de problématique.

Enjeu 28 : Mettre en place une politique de gestion du stationnement lors des événements ???



Source : Google Street vieuw

Phase 1 : 6) Le stationnement – les vélos

Avec la croissance du nombre d'usagers mais surtout du prix de certains vélos, le stationnement vélo doit désormais répondre à un double défi : être suffisant en nombre et éviter des vols. Chaque lieu de destination doit donc être correctement équipé en fonction de la durée de stationnement et éviter à tout prix les pinces-roues qui ne sont plus du tout adaptés.
A Chastre, certains lieux sont déjà correctement équipés (halte de Chastre, administration communale, …) alors que d'autres ne le sont pas ou pas correctement (commerces, poste,


Poste de Chastre


Commerce à Saint-Géry


Mobipoint « Maugré To »

Enjeu 29 : Equiper correctement tous les lieux de destination de parkings vélos ???



Gare de Chastre


Administration communale

Source : Google Street vieuw

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Thème 7
Gouvernance et cohabitation

Retour table des matières

Phase 1 : 7) Gouvernance et cohabitation – moyens financiers

Entre 2017 et 2021, la part du budget communal ordinaire dédiée au poste « voirie-communication » variait constamment entre **15 et 16% du budget total**. Cette proportion se situe en deçà de la moyenne wallonne qui se situe environ à 20%.

Au budget extraordinaire, la part est beaucoup plus variable et représentait +/-24% en 2020 et 2021, 5 à 9% en 2019 et 2017 et 63% en 2018.

Dans ces deux budgets, **il n'est pas possible** (comme dans les budgets de toutes les communes wallonnes d'ailleurs) **d'identifier clairement la part spécifiquement dédiée à la mobilité durable**.

Pour les années 2022-2024 :

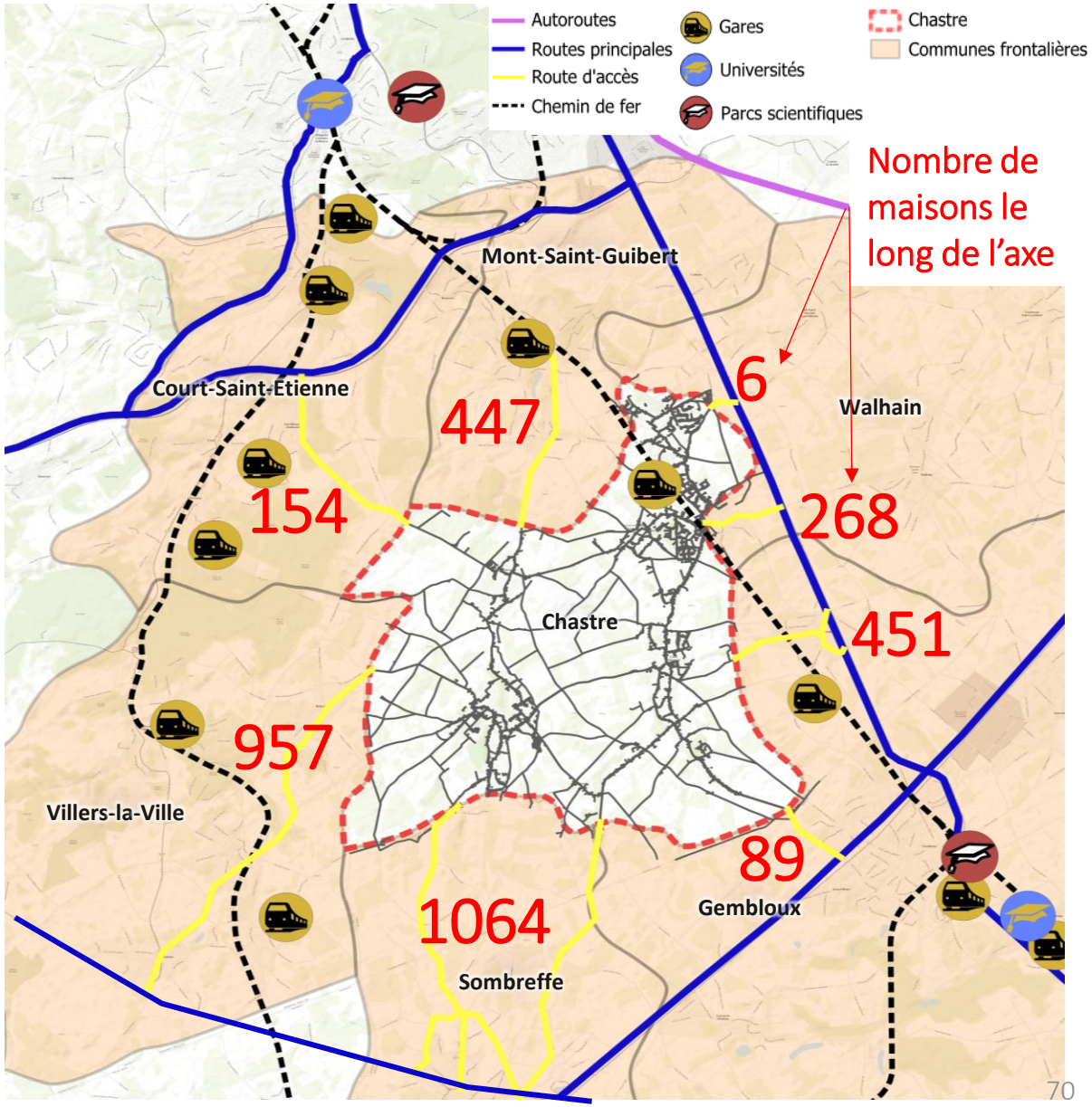
Le montant consacrée au plan d'investissement communal (PIC) via le droit de tirage de la Région wallonne était de 561.024,72 €. Cette enveloppe qui finance 60% des travaux réalisés par la commune sert à entretenir, rénover ou construire des voiries ou des bâtiments communaux.
Le montant consacré au Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité (PIMACI) était de 475.547,52 €. Il s'agit également d'un droit de tirage wallon permettant de financer 80% des travaux réalisés par la Commune pour des aménagements cyclables, piétons et favorisant l'intermodalité.

Enjeu 30 : Accroitre les moyens financiers dédiés aux investissements pour la mobilité durable ???

Phase 1 : 7) Gouvernance et cohabitation – communes voisines

Depuis l'entité de Chastre, il est obligatoire de transiter par une des communes voisines pour atteindre le réseau structurant routier. 6 communes différentes sont concernées (Walhain, Gembloux, Sombreffe, Villers-la -Ville, Court-Saint-Etienne et Mont-Saint-Guibert.

Enjeu 31 : Gérer en bonne entente avec les communes voisines la gestion du transit chastrois sur leur territoire ???

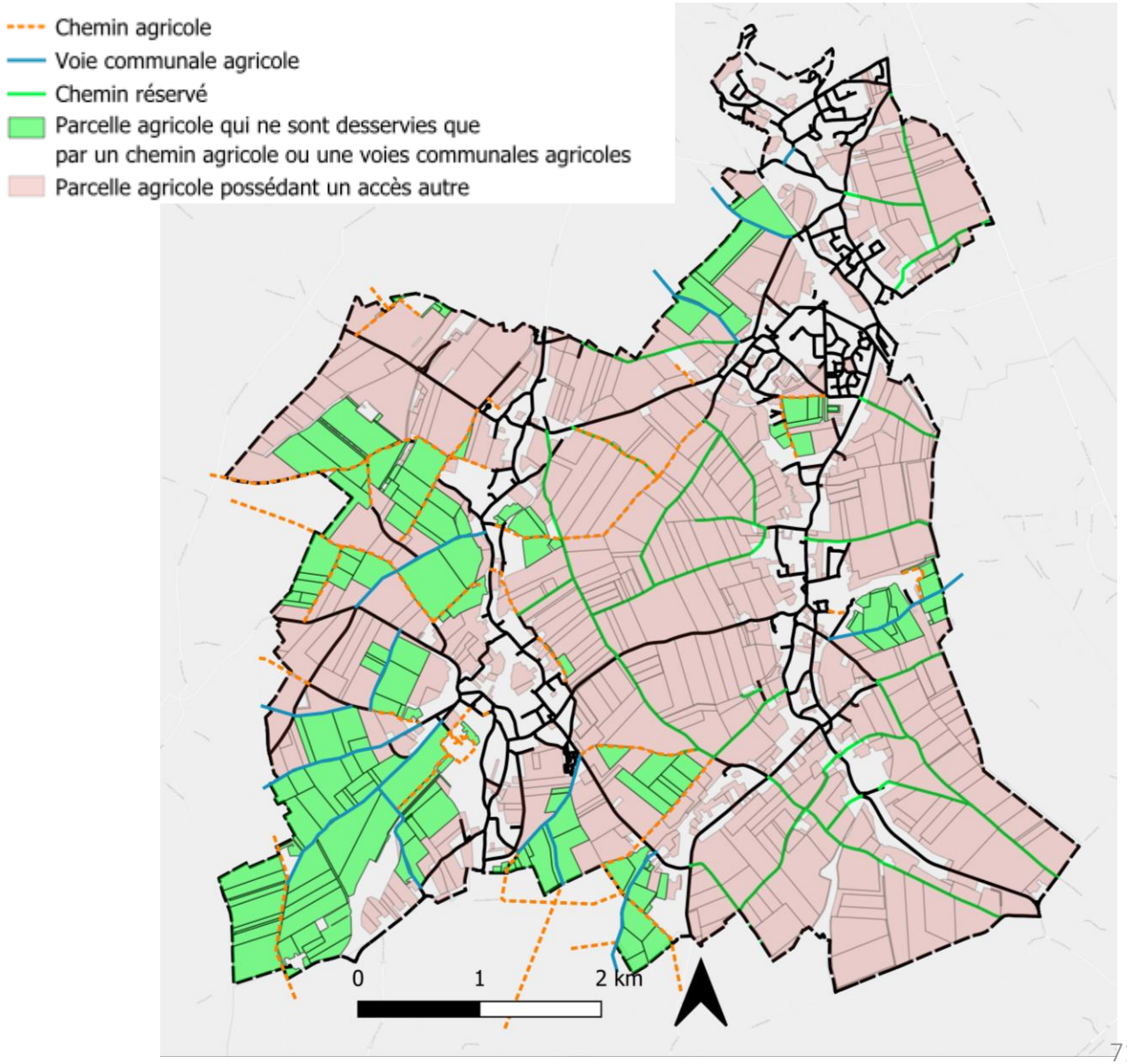


Phase 1 : 7) Gouvernance et cohabitation – mobilité agricole

951 parcelles agricoles sont dispersées sur le territoire communal. **184 sont accessibles uniquement par un chemin agricole** ou une voie communale agricole et 767 sont accessibles par au moins un deuxième accès autre qu'un chemin agricole.

Quel statut conférer à ces voiries de manière à limiter les conflits potentiels entre les différents usagers tout en maintenant un accès aisé aux agriculteurs ?

Enjeu 32 : Clarifier le déploiement des chemins réservés sur voiries agricoles ???



Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 1 – Diagnostic

Synthèse des enjeux

Retour table des matières

Phase 1 : 32 enjeux de mobilité pour le territoire

1) La transition

Enjeu 1 : Accélérer les changements de pratiques de mobilité via des campagnes d'information et de sensibilisation et/ou des soutiens humains et financiers ???

Enjeu 2 : Lancer des projets citoyens locaux de mobilité ???

Enjeu 3 : Accroitre l'exemplarité de la commune ???

2) La demande

Enjeu 4 : Avoir des actions prioritaires qui facilitent les flux internes à Chastre, Blanmont et Cortil et vers Gembloux, Walhain et Mont-Saint-Guibert ???

Enjeu 5 : Réduire les pics de demandes en transport afin de mieux amortir les investissements et limiter le besoin en moyens matériels et humains ???

Enjeu 6 : Développer les liaisons structurantes bus et vélos vers le parc d'activité économique de LLN (et Wavre Nord) ???

Enjeu 7 : Anticiper une croissance de la demande à Gentinnes ???

Enjeu 8 : Proposer de nouvelles règles de stationnement à appliquer lors des permis d'urbanisme ???

3) L'offre

Enjeu 9 : Revoir les correspondances Bus/train ???

Enjeu 10 : Améliorer la desserte et correspondance vélo/train avec les villages ???

Enjeu 11 : Aménager une offre cyclable structurante Chastre/Gembloux-Gare ???

Enjeu 12 : Renforcer l'offre au profit de la ligne bus 52 ???

Enjeu 13 : Renforcer l'offre en services aux deux arrêts bus « Chastre Dépôt » et « St-Géry Eglise » ???

Enjeu 14 : Prévoir des aménagements réservés aux bus sur les 2 axes principaux ???

Enjeu 15 : Etendre et structurer le réseau cyclable communal ???

Enjeu 16 : Rénover les quelques tronçons dégradés de trottoirs et aménager les chainons manquants et des traversées de RN au sein des 4 polarités avec une attention particulière à Blanmont et Chastre ???

Enjeu 17 : Rénover les sentiers des 4 polarités pour en faire des éléments structurants du réseau piéton utilisables par les PMR et par tout temps (surtout à Chastre et Blanmont) ???

Enjeu 18 : Développer les voitures partagées sur le territoire ???

4) Transit et sécurité

Enjeu 19 : Prendre des mesures de dissuasion du transit sur l'axe Destraux/Hévillers et sur la N273 ???

Enjeu 19 bis : Revoir la hiérarchie du réseau viaire et en avoir une gestion du risque ???

Enjeu 20 : Poursuivre l'aménagement de dispositifs de réduction de vitesse ???

Enjeu 21 : Mettre en place une véritable politique de sécurité routière en faveur des cyclistes ???

Enjeu 22 : Sécuriser davantage les abords des écoles ???

5) L'immobilité

Enjeu 23 : pour lutter contre les difficultés d'accès à la mobilité, maintenir une offre structurelle bus/train sur Chastre et Cortil-Noirmont et favoriser en priorité le bus à la demande et la mobilité partagée dans les 4 autres villages et ce, avec un coût d'usage accessible ???

Enjeu 24 : Renforcer la desserte des fonctions essentielles pour les publics non motorisés ???

Enjeu 25 : sécuriser et éclairer les liaisons cyclables de l'axe Cortil-Chastre-Noirmont afin de favoriser l'usage du vélo par les jeunes ???

6) Le Stationnement

Enjeu 26 : Mieux organiser le stationnement résidentiel en voirie ???

Enjeu 27 : Adopter une solution pour le stationnement des navetteurs autour de la halte de Chastre ???

Enjeu 28 : Mettre en place une politique de gestion du stationnement lors des événements ???

Enjeu 29 : Equiper correctement tous les lieux de destination de parkings vélos ???

7) Gouvernance et cohabitation

Enjeu 30 : Accroitre les moyens financiers dédiés aux investissements pour la mobilité durable ???

Enjeu 31 : Gérer en bonne entente avec les communes voisines la gestion du transit chastrois sur leur territoire ???

Enjeu 32 : Clarifier le déploiement des chemins réservés sur voiries agricoles ???

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 2
Objectifs

Retour table des matières

Les 9 mesures à haut impact (Objectifs)

Mesures
Mesure 1 : Résoudre les **problématiques de transit, de vitesse et de sécurité routière** dans les traversées de villages et de quartiers
Mesure 2 : Etablir un **plan de rénovation des trottoirs et des sentiers** au sein du périmètre urbanisé des 4 villages
Mesure 3 : Poursuivre le développement du **réseau cyclable structurant** entre les villages et vers Gembloux, Walhain et Mont-Saint-Guibert en adéquation avec le charroi agricole
Mesure 4 : Développer une offre complète de **mobilité partagée**
Mesure 5 : Déployer l'offre en **transports en commun** en s'appuyant sur les trains, et les bus E6 et 52
Mesure 6 : Mettre en place un **plan de communication** sur l'offre globale en mobilité de l'entité, vers les 3 pôles voisins et les Parcs d'affaire de Wavre et LLN
Mesure 7 : Avoir une stratégie de développement multimodal pour le **quartier de la gare**
Mesure 8 : Poursuivre la sécurisation des **abords des écoles**
Mesure 9 : Poursuivre la sécurisation de tous les usagers sur la **N273**

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Phase 3
Plan d’actions

Retour table des matières

ICEDD

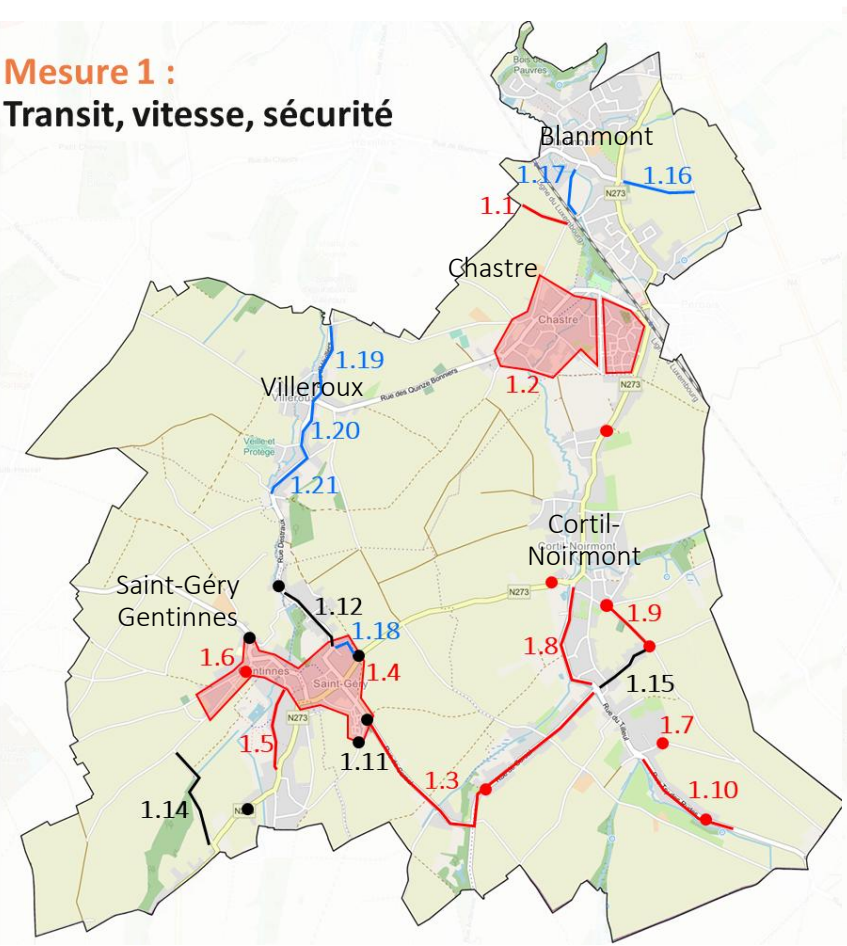
Phase 3 : Plan d’actions

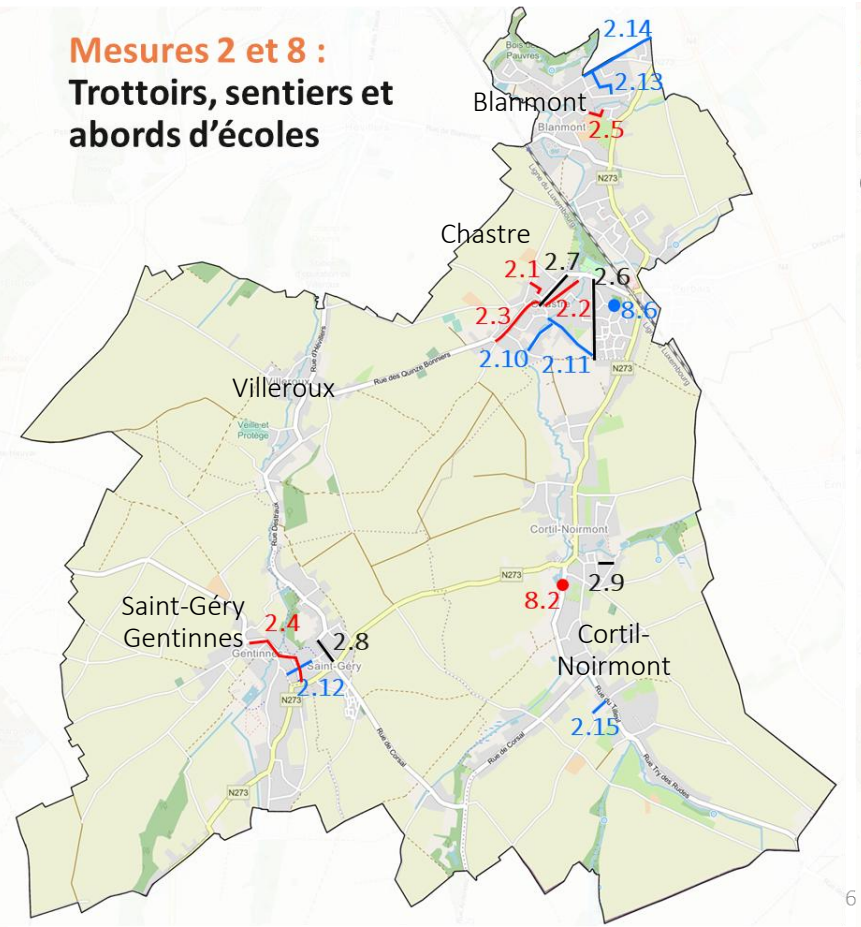
Le diagnostic est la première étape du PCM. Il sert à établir un portrait du territoire sous l’angle de la mobilité afin d’identifier les enjeux à résoudre par le plan d’actions.

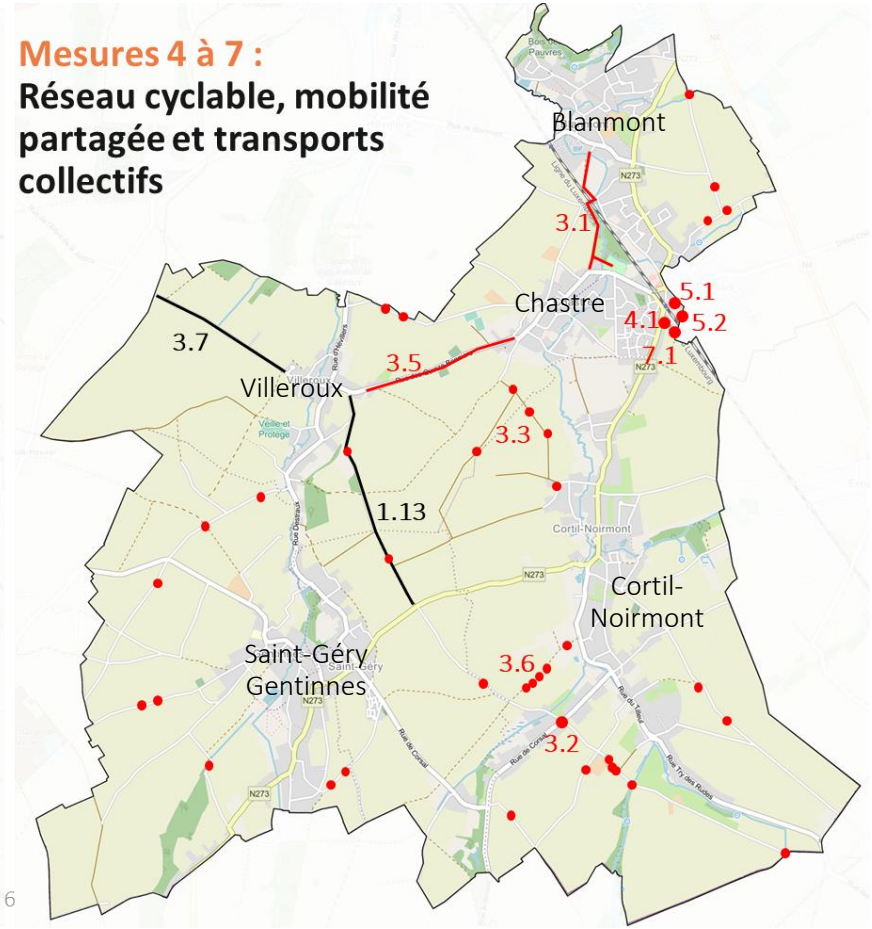
Ce diagnostic est structuré selon 7 thématiques.

Phase 1 – Diagnostic	
Actions sur la N273	Diapositive 79
Actions de priorité 1 sur le réseau communal	Diapositive 82
Actions de priorité 2 sur le réseau communal	Diapositive 186
Actions de priorité 3 sur le réseau communal	Diapositive 214

Localisation des aménagements prévus sur voiries communales







PCM de Chastre

Phase 3 – Plan d’actions

Actions sur la N273

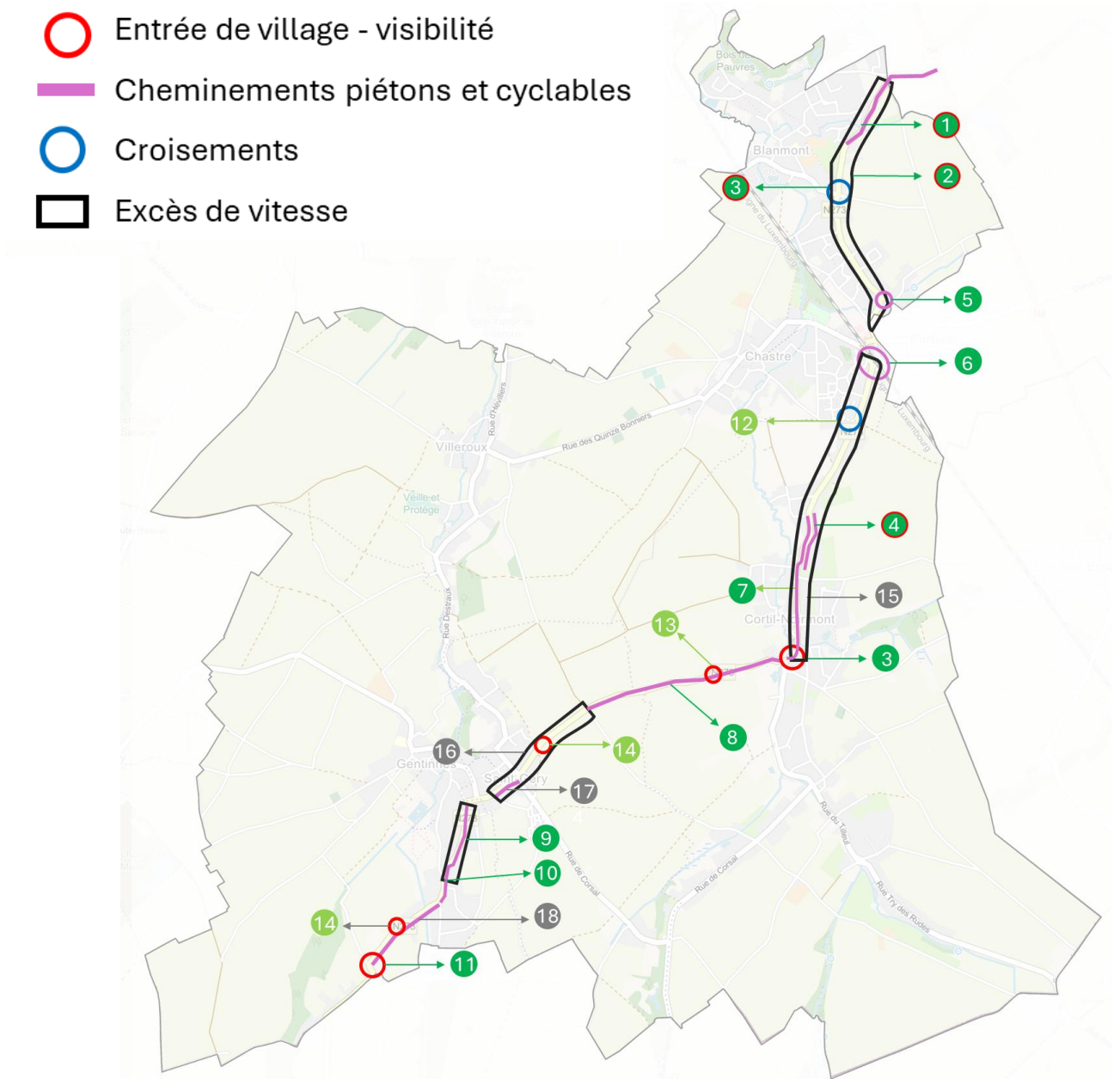
Retour table des matières

Actions spécifiques à la N273

La N273 traverse tout le territoire communal et concerne tous les Chastrois et Chastroises. Elle a donc fait l'objet d'un travail spécifique lors des ateliers citoyens et des Comités techniques. Néanmoins, comme il s'agit d'une **voirie régionale gérée par le SPW** (Service Public de Wallonie) et non par la commune, nous n'avons pas, comme pour toutes les autres actions, été jusqu'à faire des propositions concrètes d'aménagements (le propriétaire d'une maison ne peut effectivement pas réfléchir sur les travaux de la maison de son voisin). Par contre, vu que cet axe connaît des problématiques importantes et est utilisé quotidiennement par les habitant-e-s, nous avons identifiés et priorisés 18 actions que la commune demande impérativement au SPW de mener sur sa voirie. Parmi celles-ci, 11 sont en priorités 1 dont **4 sont ultra prioritaires**, 3 en priorité 2 et 4 en priorité 3. La commune invite donc le SPW a mettre en œuvre ses actions dans le meilleur délai.

Priorité 1	**9.1 Blanmont : créer un trottoir Chemin des Roches jusqu'à la N4**
	9.2 Traiter les excès de vitesse dans toute la traversée de Blanmont (Route Provinciale et Chemin des Roches)
	9.3 Sécuriser le carrefour avec la rue des Combattants à Blanmont
	9.4 Noirmont : sécuriser la liaison entre les rues Gottaux et Rauwez
	9.5 Sécuriser la traversée au niveau de l'intersection avec la rue Almez
	9.6 Sécuriser la fin de la piste cyclable rue Gaston Delvaux au niveau de la gare de Chastre
	9.7 Remplacer le chemin réservé aux cyclistes le long de la rue Gaston Delvaux par une bande cyclable suggérée
	9.8 Cortil : aménager une liaison cyclable rue Colonel Vendeur
	9.9 Traiter les excès de vitesse Rue des Golards à Saint-Géry
	9.10 Compléter le trottoir rue des Golards entre les rues Taille-Madame et du Dauphin
	9.11 Sécuriser le double virage Dog's land à Saint-Géry
Priorité 2	9.12 Sécuriser le croisement avec la rue des Tombes Romaines
	9.13 Aménager les entrées du village de Cortil-Noirmont
	9.14 Aménager les entrées du village de Saint-Géry
Priorité 3	9.15 Traiter les excès de vitesse Rues Commandant Chuillet et Gaston Delvaux à Cortil-Noirmont/Chastre
	9.16 Traiter les excès de vitesse Rue de l'Etat à Saint-Géry
	9.17 Créer un trottoir rue de l'Etat côté sud entre l'église et le chemin de Plugova
	9.18 Créer une liaison piétonne rue des Communes

Actions spécifiques à la N273



PCM de Chastre

Phase 3 – Plan d’actions

Actions de priorité 1

Retour table des matières

Priorité 1 : 32 actions

Mesure 1 Transit, vitesse, sécurité	Mesure 2 Trottoirs et sentiers	Mesure 3 Réseau cyclable	Mesure 4 Mobilité partagée	Mesure 5 Transports en commun	Mesure 6 Communication	Mesure 7 Quartier de la gare	Mesure 8 Mobilité scolaire
1.1 Chastre : Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita	2.1 Créer un accès piéton vers l'école de Chastre depuis le futur parking	3.1 Aménager les sentiers du Marais et du Bois en voies cyclo-piétonnes	4.1 Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs	5.1 Interpeller le TEC afin de mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec le train	6.1 Réaliser une communication spécifique sur l'existence du réseau de bus Express	7.1 Aménager un mobipôle au quartier de la gare de Chastre	8.1 Multiplier les vélobus vers les écoles et les pérénniser en autonomie.
1.2 Chastre : Etendre les zones 30	2.2.Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève	3.2 Sécuriser le carrefour rue Sainte-Anne/rue de Corsal	4.2 Réaliser des campagnes de communication pour les voitures partagées	5.2 Interpeller la SNCB afin d'accroitre l'offre en train le soir et le week-end	6.2 Installer des panneaux de signalisation comme outils de communication	7.2 Edicter des règles urbanistiques favorisant la mobilité alternative	8.2 Cortil : créer un parvis pour les piétons devant l'école Notre-Dame
1.3 Saint-Géry/Gentinnes : résoudre les problématiques de vitesse rue de Corsal	2.3 Améliorer le cheminement piéton rue du Centre entre la rue Berger Mimie et l'avenue du Castillon	3.3 Résoudre les problèmes de fond d'eau sur les chemins de remembrement			6.3 Communiquer et inciter à la courtoisie sur les routes et chemins		
1.4 Saint-Géry/Gentinnes : Etendre la zone 30	2.4 Améliorer le trottoir rue de Mellery entre la rue du Dauphin et la place de Gentinnes	3.4 Encourager l'installation d'arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce					
1.5 Saint-Géry/Gentinnes : résoudre les problématiques de vitesse rue Charlemont		3.5 Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers					
1.6 Saint-Géry/Gentinnes : améliorer la sécurité au carrefour rue du Cimetière et rue des Maïeurs	2.5 Créer une liaison piétonne entre la place de la Féchère et le quartier du Pré à la Chambre	3.6 Réparer les plaques de béton dangereuses des chemins de remembrement et mettre en place un budget annuel de réparation					
1.7 Cortil-Noirmont : Aménager des effets de porte aux entrées du village							
1.8 Cortil-Noirmont : résoudre les problématiques de vitesse rue Octave Lotin et Place de Cortil							
1.9 Cortil-Noirmont : résoudre les problématiques de vitesse rue Lieutenant Mizzi							
1.10 Cortil-Noirmont : Régler les problématiques de vitesse à la rue Try des Rudes							

Priorité 1 : synthèse des coûts prévisionnels par action

Fiche	Orientations et précisions	Coût estimé	Explication	Source
1.1 Chastre : Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita	Signalisation Marquage	+/- 3.700€		
1.2 Chastre : Etendre les zones 30 dans tout le centre	Signalisation Marquage Panneaux de communication	+/- 85.000€	Création de 17 portes d'entrée	Commune de Huy (14 portes d'entrée zone 30) 50k€ : *https://www.huy.be/ma-commune/mobilite/zone-30* Effet de porte, environ 5K€ - 6k€ pour ensemble de 2 coussins côte à côte * 8 portes : *https://data-mobility.irisnet.be/home/media/filer_public/3d/70/3d705f91-bcf9-4e8c-ae10-24776a7ea972/6_fiche_1_-_coussin_berlinois.pdf?* et PCM Wavre p.88 : *https://www.wavre.be/sites/wavre/files/2019-04/Plan%20communal%20de%20Mobilite%20Wavre%20Phase%203%20-%20Plan%20d%27action.compressed.pdf?*
1.3 Saint-Géry : résoudre les problématiques de vitesse rue de Corsal	Signalisation Marquage (voie centrale?) Panneaux de communication	+/-24.000€	CVC 1km (12€/m/sens)	Le cout des politiques vélos - Guide
1.4 Saint-Géry/Gentinnes : Etendre la zone 30 à tout le centre	Signalisation Marquage Panneaux de communication	+/-25.000€	Création de 4 portes d'entrée	Commune de Huy (14 portes d'entrée zone 30) 50k€ : *https://www.huy.be/ma-commune/mobilite/zone-30* Effet de porte, environ 5K€ - 6k€ pour ensemble coussins côte à côte * 4 portes : *https://data-mobility.irisnet.be/home/media/filer_public/3d/70/3d705f91-bcf9-4e8c-ae10-24776a7ea972/6_fiche_1_-_coussin_berlinois.pdf?* et PCM Wavre p.88 : *https://www.wavre.be/sites/wavre/files/2019-04/Plan%20communal%20de%20Mobilite%20Wavre%20Phase%203%20-%20Plan%20d%27action.compressed.pdf?*
1.5 Saint-Géry : résoudre les problématiques de vitesse rue Charlemont	2 écluses passages piétons 2-3 zones de stationnement 2-3 dispositifs ralentisseurs	+/-8.500€		https://data-mobility.irisnet.be/home/fr/publications/publications-techniques/securite-routiere/
1.6 Gentinnes : améliorer la sécurité au carrefour rue du Cimetière et rue des Maïeurs	2 coussins berlinois 1 plateau surrélevé	+/-16.000€		https://data-mobility.irisnet.be/home/fr/publications/publications-techniques/securite-routiere/
1.7 Cortil-Noirmont : Aménager des effets de porte aux entrées du village	2 coussins berlinois 1 plateau surrélevé	+/-16.000€		https://data-mobility.irisnet.be/home/fr/publications/publications-techniques/securite-routiere/
1.8 Cortil : résoudre les problématiques de vitesse et rue Octave Lotin et Place de Cortil	2-3 zones de rétrécissement	+/-4.500€		https://data-mobility.irisnet.be/home/fr/publications/publications-techniques/securite-routiere/
1.9 Cortil-Noirmont : Résoudre les problématiques de vitesse rue Lieutenant Mizzi	2 dispositifs ralentisseurs	+/-3.000€		https://data-mobility.irisnet.be/home/fr/publications/publications-techniques/securite-routiere/
1.36 Régler les problématiques de vitesse à la rue Try des Rudes	2-3 zones de stationnement 2-3 dispositifs ralentisseurs	+/-6.000€		https://data-mobility.irisnet.be/home/fr/publications/publications-techniques/securite-routiere/
2.1 Créer un accès piéton vers l'école de Chastre depuis le futur parking	2 dispositifs ralentisseurs	+/-2.000€		
2.2.Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève	Eclairages avec détection de présence + raccordement	+/-22.500€	1000€ à 2000€/lampadaire, 350 m (donc genre 15 lampadaires 1 lamp/20-25m) --> 1500*15	https://conseils.hellopro.fr/guide-de-l-eclairage-public-1047.html
2.3 Créer un trottoir rue du Centre, entre la Rue Berger Mimie et l'avenue du Castillon	5m de trottoirs signalisation	+/-2.000€	200 €/m --> environ 5 m à faire	https://data-mobility.irisnet.be/home/fr/publications/publications-techniques/securite-routiere/
2.4 Améliorer le trottoir Rue de Mellery entre la Rue du Dauphin et la Place de Gentinnes	1 passage piéton 15 m de trottoir 1 marquage au sol	+/- 4.000€	200 €/m --> environ 15 m à faire	
2.5 Créer une liaison piétonne entre la place de la Féchère et le quartier du Pré à la Chambre	90 m de sentier en stabilisé 1 passerelle en bois	+/-15.000€	100 €/m --> environ 90 m à faire	Dépend longueur sentier, mais environ 100-200 m et aussi du revetement ici béton https://www.travaux.com/demolition-evacuation/guide-des-prix/prix-dun-terrassement-de-terrain https://www.challenv.fr/passerelles/5838-passerelle-bois-droite-4-m.html

Priorité 1 : synthèse des coûts prévisionnels par action

3.1 Aménager les sentiers du Marais et du Bois en voies cyclo-piétonnes	Aménagement des deux sentiers Marquages au sol + signalisation Aménagement d'un chemin réservé	+/-240.000€	3.150m² de stabilisé à 78€/m² 130m² de résine à froid à 18€/m²	https://prozon.com/49-peinture-et-resine-au-sol
3.2 Sécuriser le carrefour rue Sainte-Anne/rue de Corsal	Marquages au sol + signalisation	+/-3.100€	150m² de résine à froid à 18€/m² 2 panneaux à 200€ pc	https://prozon.com/49-peinture-et-resine-au-sol
3.3 Résoudre les problèmes de fond d'eau sur les chemins de remembrement	A définir par l'administration communale			
3.4 Encourager l'installation d'arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce		+/-4.800€	200€/arceau, 8 commerces, 3 arceaux/commerces	
3.5 Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers	Chaussée à voie centrale + Signalisation Panneaux de communication	+/-20.000€		
4.1 Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs		6000€/an		
4.2 Réaliser des campagnes de communication pour les voitures partagées	Impression de bâches Panneaux de communication	+/- 1.000€		
5.1 Interpeller le TEC afin de mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec le train		/		
5.2 Interpeller la SNCB afin d'accroitre l'offre en train le soir et le week-end		/		
6.1 Réaliser une communication spécifique sur l'existence du réseau de bus Express	Impression de bâches Panneaux de communication Etc	+/- 1.000€		
6.2 Installer des panneaux de signalisation comme outils de communication	Panneaux de communication, etc	+/- 2.000€	10 panneaux à 200€/pc	
6.3 Communiquer et inciter à la courtoisie sur les routes et chemins	Panneaux de communication, etc	+/- 4.000€	20 panneaux à 200€/pc	
7.1 Aménager un mobipôle au quartier de la gare de Chastre	A définir en détail	/		
7.2 Edicter des règles urbanistiques favorisant la mobilité alternative	A définir si réalisé en interne ou sous-traité	/		
8.2 Multiplier les vélobus vers les écoles et les pérenniser en autonomie		/		
8.7 Cortil : créer un parvis pour les piétons devant l'école Notre-Dame		+/- 4.000€	20m² + équipements	pose pavés béton 45€ à 75€/m2 https://www.avenir-renovations.be/services/amenagement/amenagement-exterieur/dallage/paves/?

PCM de Chastre

priorité 1

Action 1.1 : **Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita**

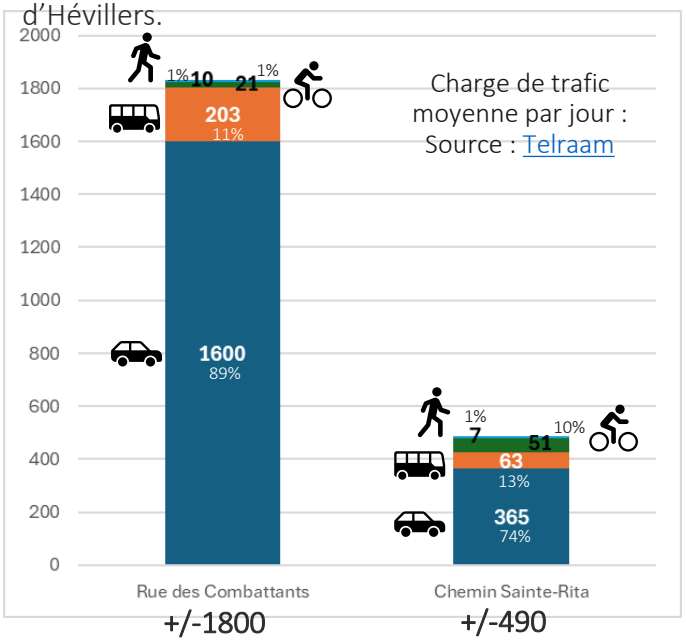
Retour table des matières

Action 1.1 : Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita

Contexte

Le chemin Sainte-Rita qui s'étend sur les communes de Chastre et de Mont-Saint-Guibert est un chemin de remembrement à une bande (3,2m) utilisé comme itinéraire alternatif à l'axe Blanmont/Gare/Château/Combattants. Cet itinéraire est plus long de 100m mais permet un gain de temps pour éviter le passage à niveau (demande de permis faite par Infrabel en 2014 pour remplacer le passage à niveau par un pont carrossable. Ce projet a reçu un avis défavorable de la commune de Mont-Saint-Guibert. Infrabel est en train de réexaminer le projet avec les communes concernées en vue de le concrétiser d'ici 2030) et les dispositifs ralentisseurs présents rue du Château et des Combattants (coussins berlinois, chicanes, bandes de stationnement alternées). Gain de temps qui sera beaucoup moindre une fois que la boucle en sens unique dans la rue des Trois Ruisseaux sera mise en œuvre. Puisque cet aménagement risque d'avoir un impact sur le transit au chemin Sainte Rita, **il est essentiel avant tout aménagement de mener une nouvelle campagne de comptages une fois la boucle sens unique installée**.

L'itinéraire permet également un accès préférentiel via la rue de la Chapelle au nouveau parking qui sera aménagé derrière l'école Les Mouchons pour les parents, sans doute peu nombreux, venant de Blanmont et d'Hévillers.



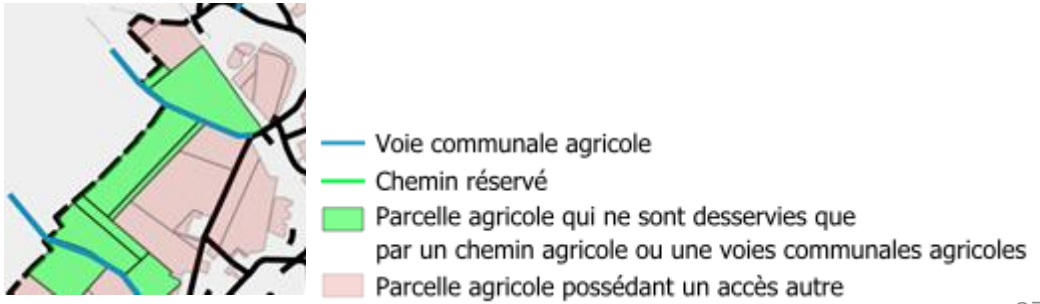
En termes de charge de trafic, la rue des Combattants accueille 4 fois plus de véhicules par jour et proportionnellement plus de voitures que le chemin Sainte-Rita. Chemin Sainte-Rita qui voit passer 2 fois plus de cyclistes par jour que la rue des Combattants avec une part de cyclistes de 10%.

La V85 (vitesse pratiquée par 85% des automobilistes) est de 62 km/h Chemin Sainte-Rita contre 60km/h rue des Combattants. Signalons aussi que sur Mont-Saint-Guibert, le chemin Tollet qui le prolonge est déjà fermé à la circulation.

Ce Chemin Sainte-Rita assure également un rôle de desserte agricole (sa fonction première en réalité) puisqu'il donne accès à 5 parcelles agricoles dont 4 uniquement accessibles par lui et une sur laquelle s'est développée récemment une activité de maraîchage.



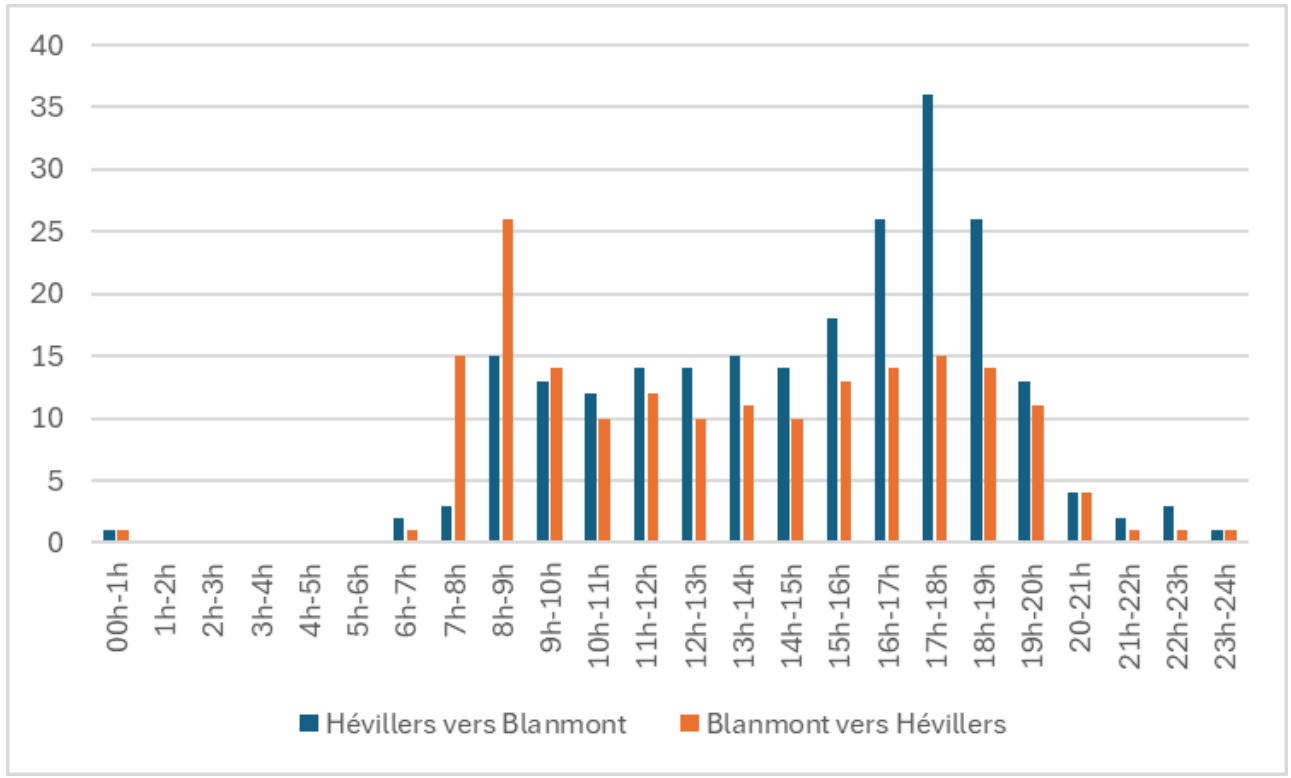
Localisation du chemin (Source : ICEDD+IGN)



Action 1.1 : Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita

Contexte

Sur le chemin Sainte-Rita, 56% du trafic circule dans le sens Hévillers/Blanmont et ce, surtout l'après-midi. Le flux dominant du matin (pointe entre 8h et 9h) va quant à lui dans le sens Blanmont/Hévillers. Les voitures sont majoritaires dans les deux sens. Par contre, les cyclistes sont massivement présents tout au long de la journée dans le sens Blanmont/Hévillers. Seulement 15% d'entre eux font le trajet dans le sens Hévillers/Blanmont. En comparaison avec d'autres axes, le chemin Sainte-Rita peut être considéré, sur base des parts et flux de cyclistes, comme un axe vélo important.



Evolution moyenne du nombre de véhicules (tous modes confondus) par sens de circulation sur le chemin Sainte-Rita : Source : Telraam

Modes	Hévillers vers Blanmont (56%)	Blanmont vers Hévillers (44%)
🚶	0	6 (3%)
🚲	7 (3%)	39 (21%)
🚗	191 (82%)	120 (65%)
🚌 🚚 🚜	34 (15%)	19 (10%)
TOTAL	232	184

Répartition moyenne sur 24h des modes de transport par sens de circulation sur le chemin Sainte-Rita : Source : Telraam

Axe	Part des cyclistes	Nombre de cyclistes/j
N4 (Ernage)	2,07%	220 (10/2022)
Route Provinciale (Blanmont)	3,24%	120 (08/2025)
Grand-Rue (Walhain)	2,35%	86 (10/2024)
Chemin Sainte-Rita	**11,57%**	**46 (08/2025)**
Rue Destraux (Gentinnes)	5,66%	39 (11/2024)
Rue de Corsal (Saint Géry)	2,57%	22 (04/2025)
Rue des 3 Ruisseaux (Blanmont)	4,07%	9 (07/2025)
Rue des Combattants (Blanmont)	0,63%	8 (01/2025)
Rue des 15 Bonniers (Gentinnes)	1,18%	4 (08/2025)
Rue des Communes (Gentinnes)	0,57%	2 (01/2025)
Chemin de la Chapelle aux souris	0,17%	1 (07/2025)
Rue Try des Rudes (Cortil)	0,06%	1 (08/2025)

Part et nombre moyens de cyclistes sur 24h deux sens confondus sur différentes voiries : Source : Telraam

Action 1.1 : Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita

	Scénario 0 Statu quo	Scénario 1 Baisse de la vitesse autorisée	Scénario 2 Bandes de croisement	Scénario 3 Sens unique limité (SUL)	Scénario 4 Sens unique temporaire	Scénario 5 Limitation temporaire de vitesse	Scénario 6 Zone cyclable	Scénario 7 Chemin réservé F99c
			 Réalisé en 2025					
Interventions	Installation de panneaux d'avertissement	Placement de deux ralentisseurs avec marquage au sol et signalisation	Aménagement d'au moins 2 zones de croisement	Mise à sens unique dans le sens B-H (sens majoritaire des cyclistes)	Sens unique à message variable dans le sens H-B de 8h à 9h et dans l'autre sens de 15h à 19h	Limitation temporaire de vitesse à 30km/h dès constat de cyclistes via des capteurs	Mise en place d'une zone cyclable (30 km/h d'office)	Mise en place d'un chemin réservé F99c (30 km/h d'office)
Objectifs	Vérifier l'impact de la boucle rue des Trois Ruisseaux et de la fin du chantier N4/N25 (été 2026)	Réduire la v85 à 50 km/h (-12km/h)	Sécuriser les croisements et dépassements en maintenant l'accès à tous les usagers	Réduire la charge globale de trafic et contrer le trafic majoritaire (H-B)	Contrer les deux pointes de trafic (matin et après-midi) avec maintien du double sens entre	Sécuriser en maintenant l'accès à tous les usagers	Donner la priorité aux cyclistes en maintenant l'accès à tous les usagers	Supprimer l'accès aux véhicules non agricoles
Avis SPW (DSSSAV)	OK	Ok	Ok	OK	PAS OK	PAS OK	PAS OK	OK

Action 1.1 : Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita

	Scénario 0 Statu quo	Scénario 1 Baisse de la vitesse autorisée	Scénario 2 Bandes de croisement	Scénario 3 Sens unique limité (SUL)	Scénario 4 Sens unique temporaire	Scénario 5 Limitation temporaire de vitesse	Scénario 6 Zone cyclable	Scénario 7 Chemin réservé F99c
			 Réalisé en 2025					
Impacts sur les voitures	Statu quo	+13 sec. de temps de parcours	Croisement et dépassement facilités	+9 à +81 sec. de temps de parcours pour 220 véhicules	+9 à +81 sec. de temps de parcours pour 125 véhicules	+ 66 sec. de temps de parcours si vélo	+ 80 sec. de temps de parcours si vélo	+9 à +81 sec. de temps de parcours pour 420 véhicules
Impacts sur les cyclistes	Statu quo	-10km/h de différenciel avec les voitures	Réduction du risque de collisions	-220 véhicules/j (= 53% du trafic total)	-125 véhicules/j (= 69% du trafic de pointe)	-30km/h de différenciel avec les voitures	Cycliste prioritaire	**Sécurité optimale**
Impacts sur les agriculteurs	Statu quo	Statu quo	Légère perte de terres arables	**Détour jusqu'à 2,7km**	Détour jusqu'à 2,7km entre 8h et 9h et 15h et 19h	Statu quo	Statu quo	Statu quo
Impacts sur les riverains	Statu quo	Statu quo	Statu quo	+200 véhicules/j rue Combattants (= 10% du trafic)	+125 véhicules/j rue Combattants (= 7% du trafic)		Statu quo	**+420 véhicules/j rue Combattants** (= 23% du trafic)
Coût	0€	+/- 3.700€	+/- 4.000€	+/- 400€	+/- 6.400€	Min 6.400€	+/- 1.200€	+/- 400€

Action 1.1 : Réduire le trafic de transit sur le chemin Sainte-Rita

	Scénario 0 Statu quo	Scénario 1 Baisse de la vitesse autorisée	Scénario 2 Bandes de croisement	Scénario 3 Sens unique limité (SUL)	Scénario 4 Sens unique temporaire	Scénario 5 Limitation temporaire de vitesse	Scénario 6 Zone cyclable	Scénario 7 Chemin réservé F99c
			 Réalisé en 2025					
	Scénario qui ne permet pas d'améliorer la situation d'un des itinéraires vélos les plus fréquentés	Scénario qui n'impacte pas les riverains, a des impacts légers sur les automobilistes et les agriculteurs et apporte une sécurité supplémentaire aux cyclistes		Scénario qui réduit la charge de trafic mais pas la vitesse et qui a des impacts sur tous (riverains, automobilistes et agriculteurs). Devrait avoir comme préalable les scénarios 1 ou 2	2 scénarios qui permettent de cibler les moments qui posent problèmes en réduisant les impacts sur les automobilistes et riverains. Devraient avoir comme préalable les scénarios 1 ou 2. Scénarios innovants non validés par le SPW-DSSSAV		Scénario qui ne répond pas au Code du gestionnaire (tronçon trop long)	Scénario le plus favorable aux cyclistes avec maintien d'accès aux agriculteurs. Le report de trafic (+23%) dans Blanmont peut être intégralement compensé si on applique la Vision FAST. Scénario qui demande de revoir les aménagements rues de Blanmont, de la Gare et des Combattants.
	À écarter	À privilégier		À écarter	À écarter		À écarter	À privilégier

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 1.2 **Chastre : étendre les zones 30**

Retour table des matières

Action 1.2 : Chastre : Etendre les zones 30

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

Trois zones 30 sont présentes dans le centre de Chastre, situées autour des trois écoles. L'entrée dans ces zones est signalée par les panneaux verticaux réglementaires et par du marquage au sol mais il n'y a pas de d'aménagements de type « effet de porte « (ralentisseurs, chicanes, changement de revêtement, etc.).

Avenue Boishamps / Rue des Acacias

1





Avenue des Erables

2



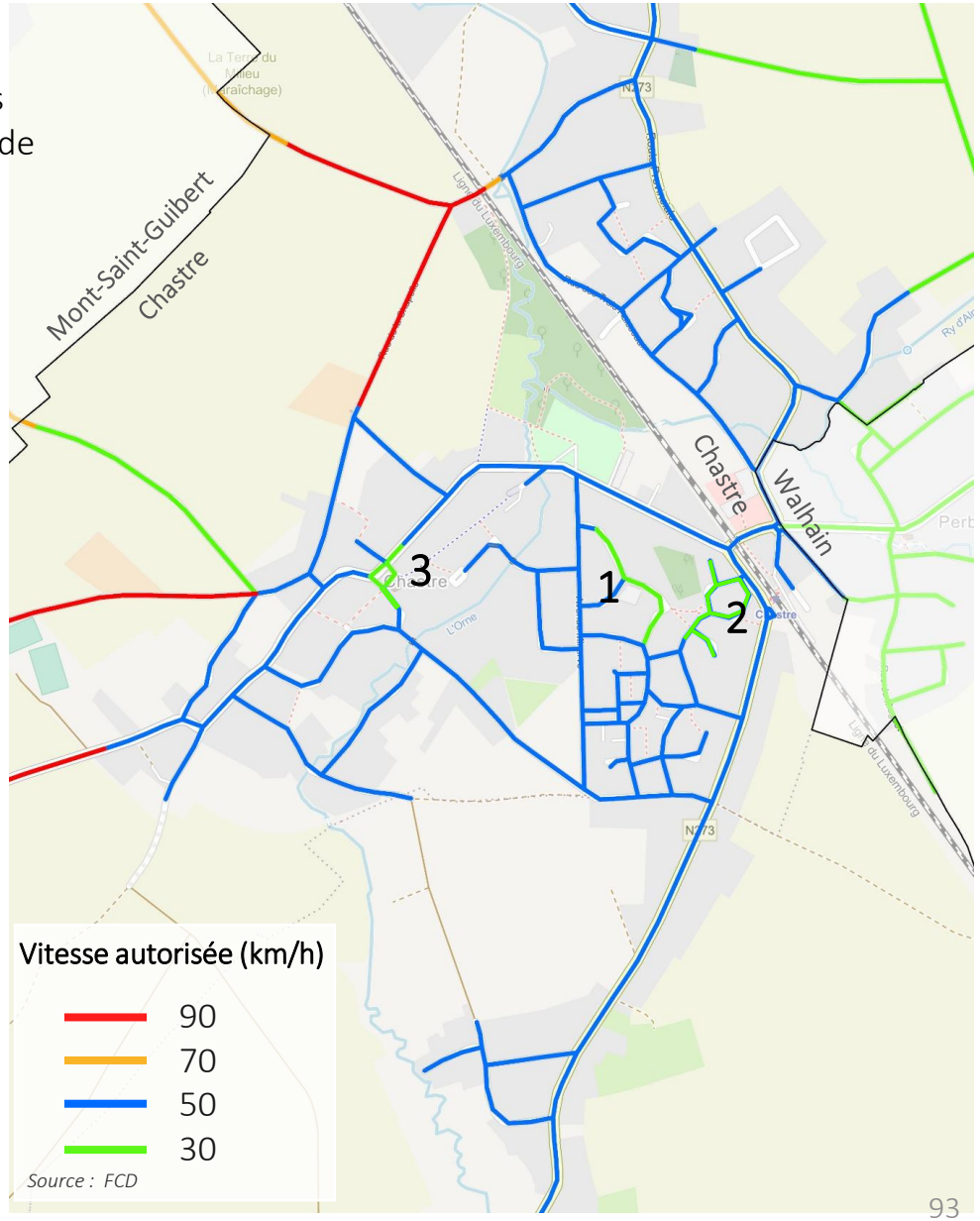
Avenue du Castillon / Pl. communal

3







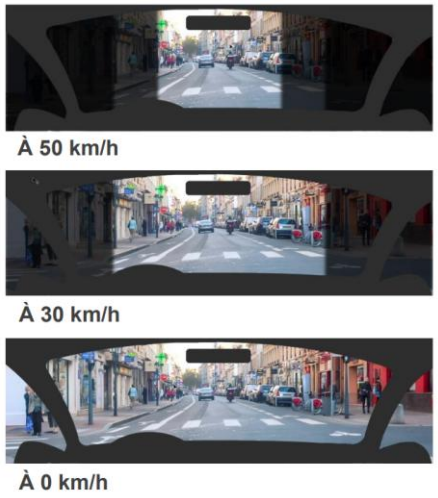


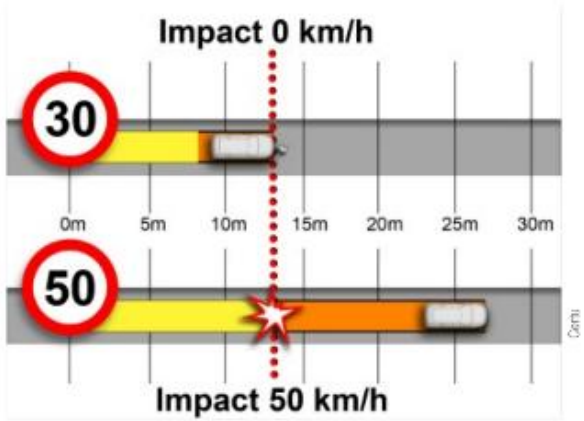
Action 1.2 : Chastre : Etendre les zones 30

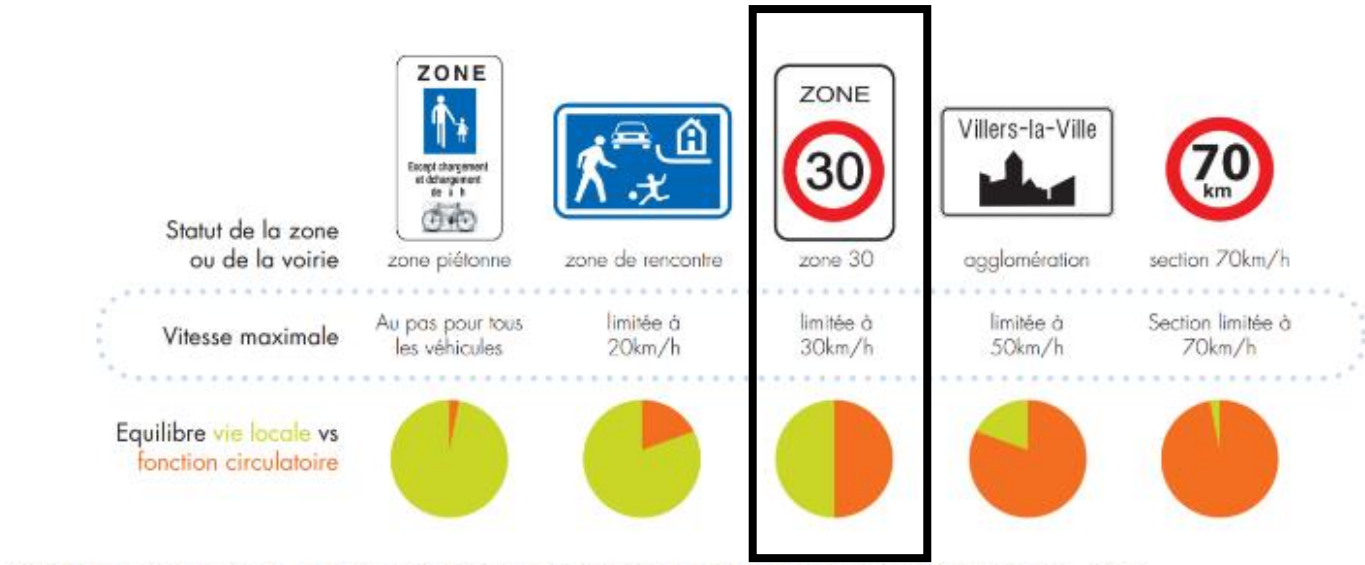
Objectif

Etendre la zone 30 à d'autres rues du centre de Chastre :

- pour une meilleure **cohabitation** des modes de déplacement
- pour dissuader le transit et favoriser d'autres modes de déplacement
- pour plus de sécurité (cfr le graphique ci-dessous qui montre la réduction de moitié de la distance de freinage entre 30 et 50 km/h







Signalisation. D'après : Certu – Évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements – 2011.

Principes généraux d'aménagement de zone 30 :

- envisager le régime de vitesse sur une **zone** plutôt que sur une rue pour garantir la lisibilité et éviter les changements fréquents de vitesse autorisée
- conserver une logique d'aménagement au sein d'une zone, voire même sur l'ensemble du territoire communal : **homogénéité** et design commun
- objectif des aménagements : **faire prendre conscience** aux conducteurs qu'ils doivent réduire leur vitesse parce qu'ils entrent dans une zone spécifique
- **identifier les entrées** et les sorties





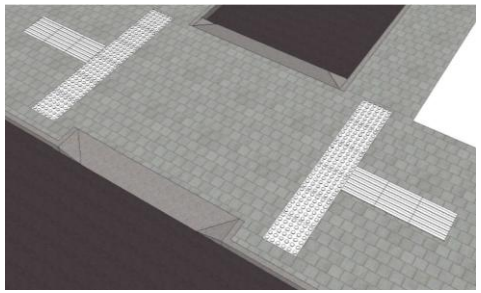
Action 1.2 : Chastre : Etendre les zones 30

Action

Étendre la zone 30 à l'ensemble des rues résidentielles du centre de Chastre sauf sur les axes structurants (tels que l'avenue du Castillon, la N273, l'avenue Minerve et le début de la rue des Tombes romaines) qui resteraient en zone 50. La mise en place de dispositifs d'effet de porte est recommandée afin de marquer clairement l'entrée dans la future zone 30 ainsi que que pour renforcer la lisibilité de la hiérarchie viaire, inciter les conducteurs à adapter leur vitesse et améliorer la sécurité et le confort des usagers vulnérables.
L'entrée dans la zone 30 doit être clairement signalée, ce qui peut être réalisé, en plus du panneau « zone 30 », par un marquage au sol, un changement de revêtement, un dispositif surélevé, ou encore une combinaison de plusieurs de ces mesures. Ces différentes options sont détaillées ci-dessous. Il est également essentiel d'assurer une cohérence entre les différents points d'entrée de la zone 30, afin de favoriser une meilleure compréhension pour les usagers et de garantir qu'ils identifient sans ambiguïté leur entrée dans cette zone apaisée.


Dispositif surélevé


Changement de revêtement

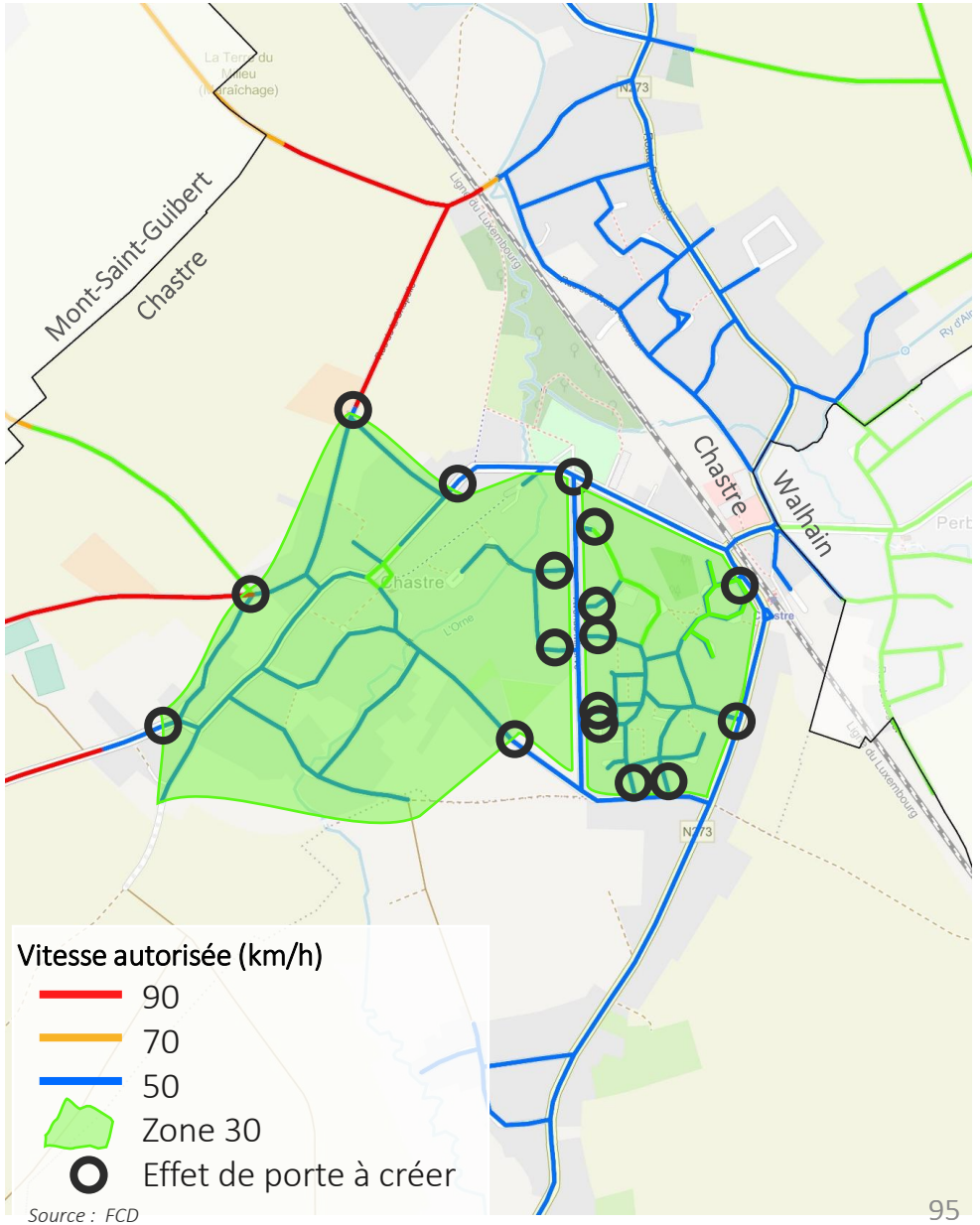

Trottoir traversant


Installation d'un coussin


Coloration du revêtement


Une chicane végétalisée ou avec du stationnement

Sources photos : Sécurothèque ou ICEDD



Source : FCD

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 1.3 **Saint-Géry/Gentinnes : résoudre les problématiques de vitesses rue de Corsal**

ICEDD

Retour table des matières

Action 1.3 : résoudre les problématiques de vitesses rue de Corsal

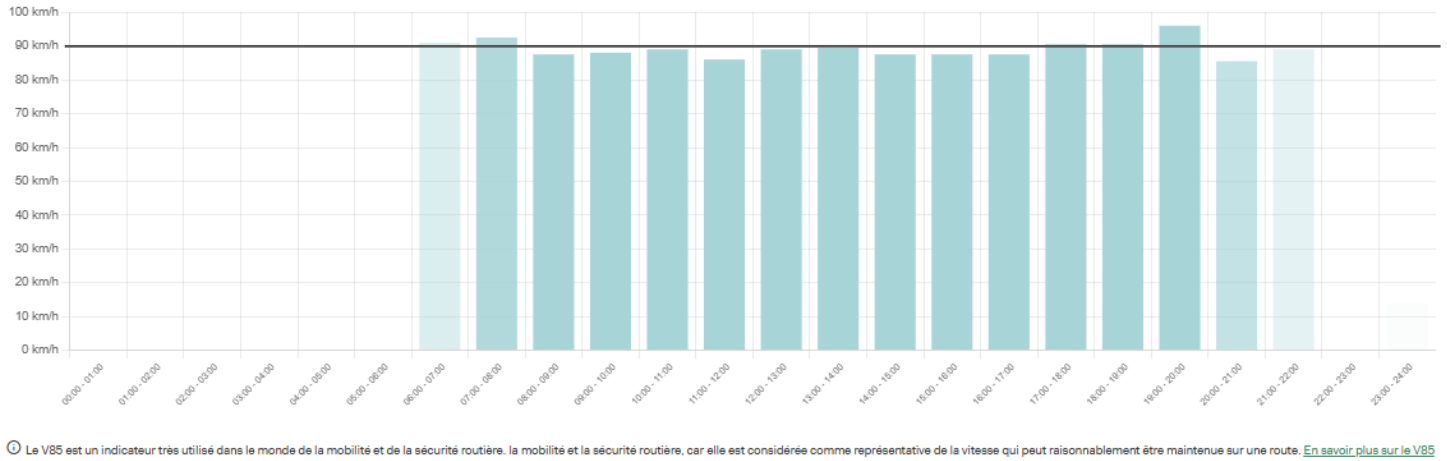
Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3

La rue de Corsal relie Saint-Géry à Cortil-Noirmont.

La première section, côté Saint-Géry, traverse des champs et la vitesse est limitée à 90 km/h. Une caméra Telraam y a été installée pendant deux semaines, permettant de recueillir des données sur la vitesse et la répartition modale. La V85* se situe entre 85 et 96 km/h. La part modale est constituée à 74% de voitures, 23% de poids-lourds et à 3% de modes actifs.

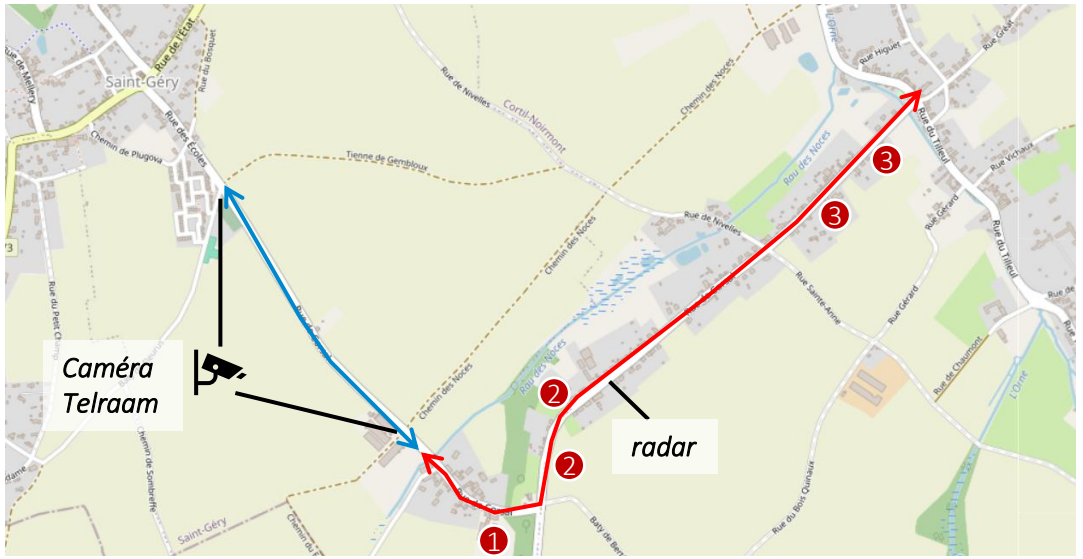
Vitesses des voitures V85



Le V85 est un indicateur très utilisé dans le monde de la mobilité et de la sécurité routière. la mobilité et la sécurité routière, car elle est considérée comme représentative de la vitesse qui peut raisonnablement être maintenue sur une route. En savoir plus sur le V85

**La V85 est un indicateur très utilisé dans le monde de la mobilité et de la sécurité routière car elle est considérée comme représentative de la vitesse qui peut raisonnablement être maintenue sur une route.*
V85 = vitesse à laquelle 85% des conducteurs ne la dépassent pas.

La seconde section est plus résidentielle, avec des constructions de part et d'autre de la rue, la vitesse y est limitée à 50 km/h. Plusieurs dispositifs ralentisseurs y sont déjà présents, tels que coussins berlinois, radar répressif, plateaux, chicanes avec bacs à fleurs ou encore des priorités de droite, afin de réduire la vitesse des véhicules.



1



2



3

Bacs absents lors de notre visite en 11/25



GoogleStreetView septembre 2025

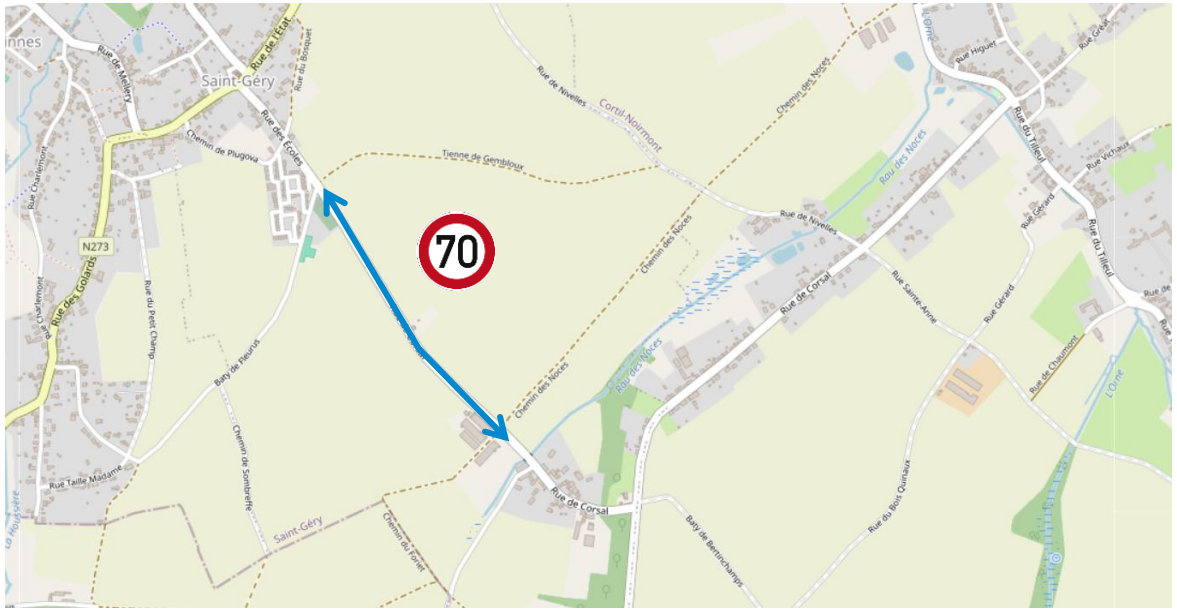
Action 1.3 : résoudre les problématiques de vitesses rue de Corsal

Action

Mettre en place une Chaussée à Voie Centrale (CVC)

La « Chaussée à voie centrale » (CVC) est une chaussée sans marquage axial, composée d'une voie centrale destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes actifs.

La largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ceux-ci sont autorisés à emprunter les bandes latérales lors des croisements ou dépassements, à condition de ne pas mettre en danger les piétons et les cyclistes qui s'y trouvent.



Conditions de mise en place :

- Voirie inter-villages à max. 70 km/h – trafic faible
- Sur un itinéraire cyclable structurant

Exemples :





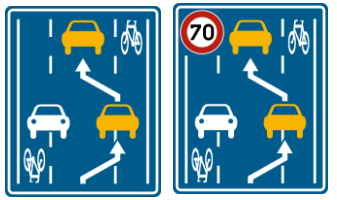


Dimensionnement et recommandations :

Sécurothèque – Fiche n°440

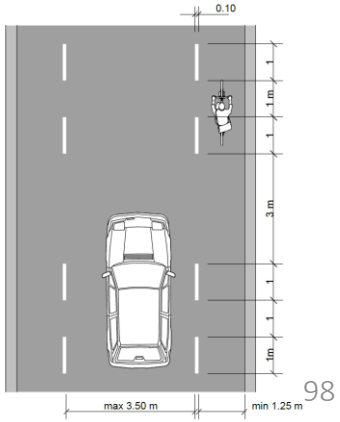
Marquage ?

Ce sont les deux lignes blanches parallèles discontinues de chaque côté de la chaussée qui vont donner à l'aménagement son statut. Celles-ci peuvent être mises en évidence par le marquage de pictogrammes aux accès. En l'absence de coloration ocre, il est conseillé de marquer au sol ces pictogrammes tous les 200 m.



Signalisation verticale?

Il n'y a pas de signalisation verticale prévue dans le Code de la route pour signaler une chaussée à voie centrale. Néanmoins, une signalisation verticale (indiquant aux automobilistes le comportement à adopter) peut être placée à l'entrée de la CVC et éventuellement répétée après les carrefours structurants. La bonne pratique consiste à installer ce type de panneau.



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 1.4 **Saint-Géry/Gentinnes : Etendre la zone 30**

Retour table des matières

Action 1.4 : Saint-Géry/Gentinnes : Etendre la zone 30

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

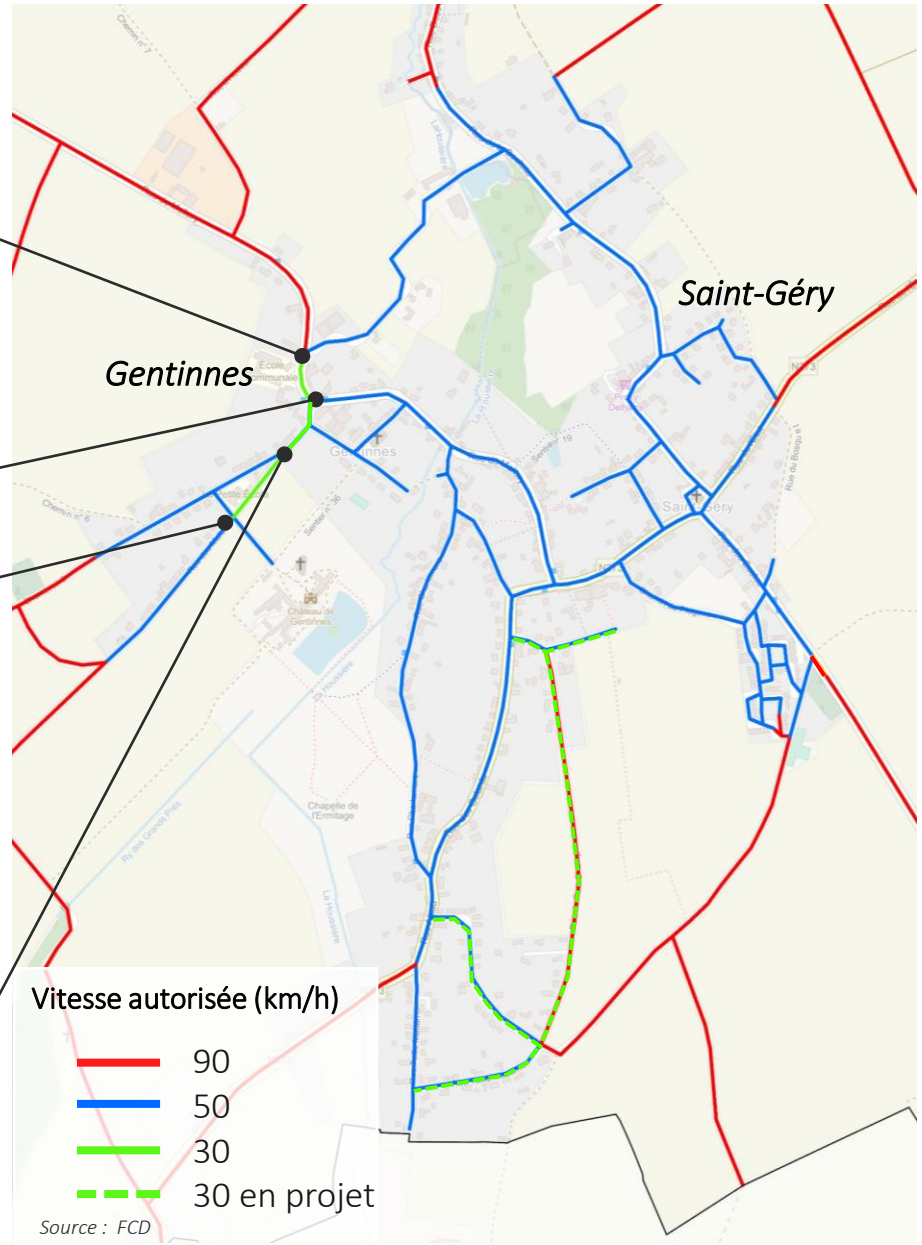
Le centre de Saint-Géry est actuellement classé en zone 50 km/h. A Gentinnes, il existe actuellement une zone 30 aux abords de l'école des Petits Boulis et de la Petite Ecole.









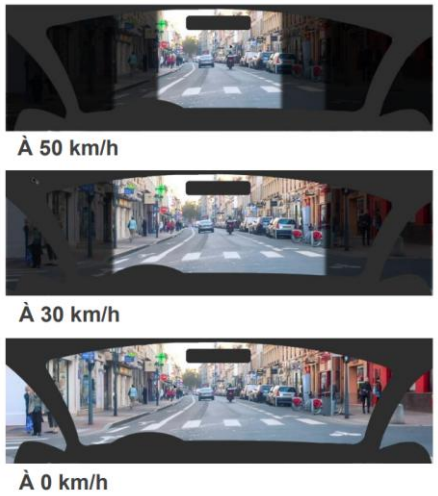


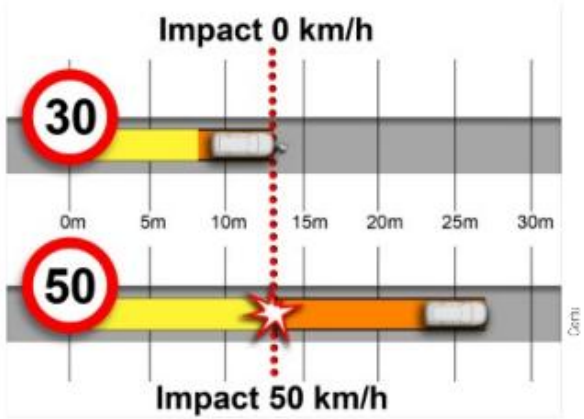
Action 1.4 : Saint-Géry/Gentinnes : Etendre la zone 30

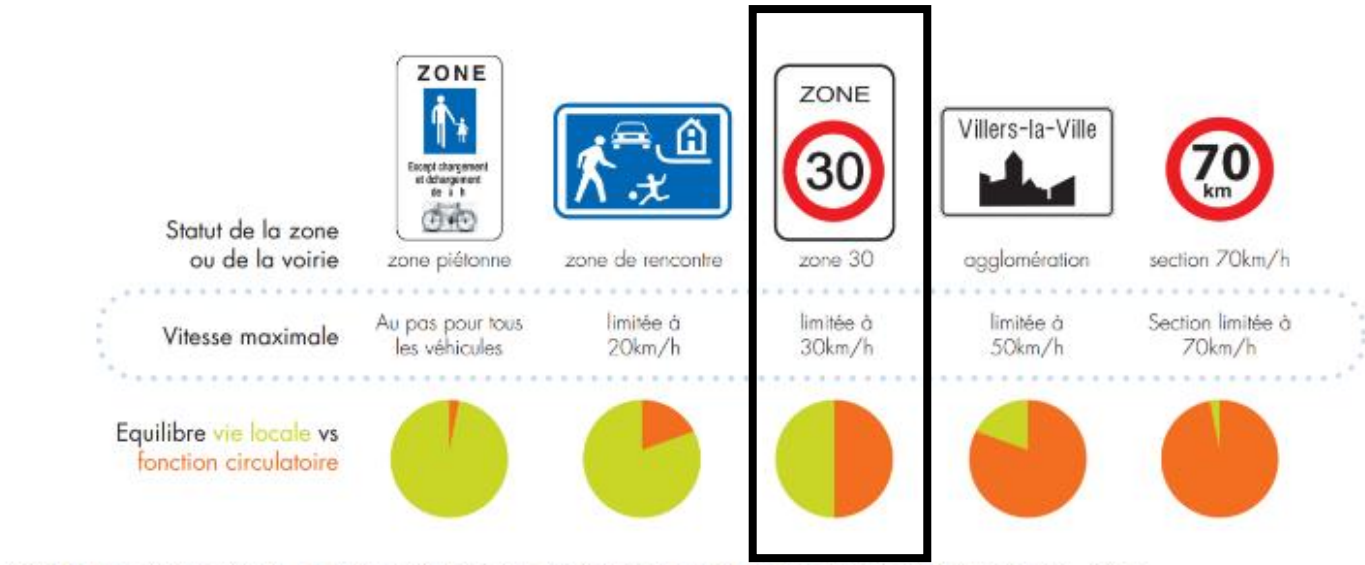
Objectif

Etendre la zone 30 à d'autres rues du centre de Saint-Géry :

- pour plus de **sécurité**
- pour une meilleure **cohabitation** des modes
- pour renforcer la **vie locale**
- pour **dissuader le transit** et favoriser d'autres modes de déplacement







Signalisation. D'après : Certu – Évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements – 2011.

Principes généraux d'aménagement de quartiers apaisés :

- envisager le régime de vitesse sur une **zone** plutôt que sur une rue pour garantir la lisibilité et éviter les changements fréquents de vitesse autorisée
- conserver une logique d'aménagement au sein d'une zone, voire même sur l'ensemble du territoire communal : **homogénéité** et design commun
- objectif des aménagements : **faire prendre conscience** aux conducteurs qu'ils doivent réduire leur vitesse parce qu'ils entrent dans une zone spécifique
- **identifier les entrées** et les sorties





Action 1.4 : Saint-Géry/Gentinnes : Etendre la zone 30

Action

Étendre la zone 30 à l'ensemble des rues résidentielles du centre de Saint-Géry. Ainsi, toutes les voiries locales du centre passeraient en zone 30, tandis que les axes structurants (tels que la rue Charlemont ou la N273) resteraient en zone 50. La mise en place de dispositifs d'effet de porte est recommandée afin de marquer clairement l'entrée dans la future zone 30 et de :

- renforcer la lisibilité de la hiérarchie viaire
- inciter les conducteurs à adapter leur vitesse
- améliorer la sécurité et le confort des usagers vulnérables.

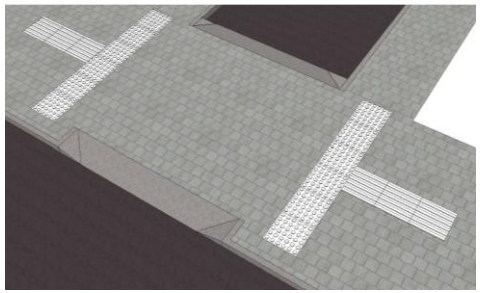
L'entrée dans la zone 30 doit être clairement signalée, ce qui peut être réalisé, en plus du panneau « zone 30 », par un marquage au sol, un changement de revêtement, un dispositif surélevé, ou encore une combinaison de plusieurs de ces mesures. Ces différentes options sont détaillées ci-dessous. Il est également essentiel d'assurer une cohérence entre les différents points d'entrée de la zone 30, afin de favoriser une meilleure compréhension pour les usagers et de garantir qu'ils identifient sans ambiguïté leur entrée dans cette zone apaisée.



Dispositif surélevé



Changement de revêtement



Trottoir traversant



Installation d'un coussin

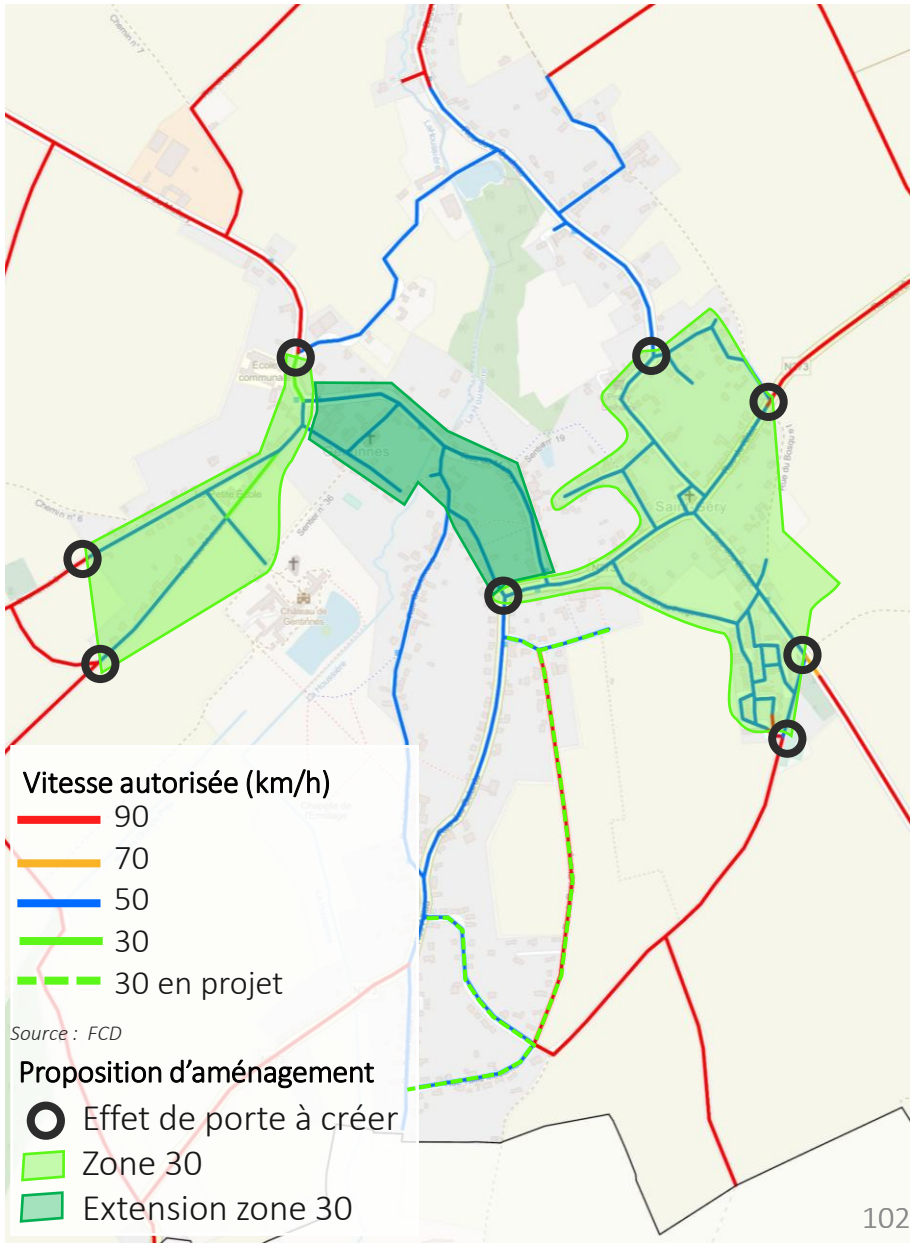


Coloration du revêtement



Une chicane végétalisée ou avec du stationnement

Sources photos : Sécurothèque ou ICEDD



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

1.5 Saint-Géry/Gentinnes : **résoudre les problématiques de vitesse rue Charlemont**

Retour table des matières

Action 1.5 : résoudre les problématiques de vitesses Rue Charlemont

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

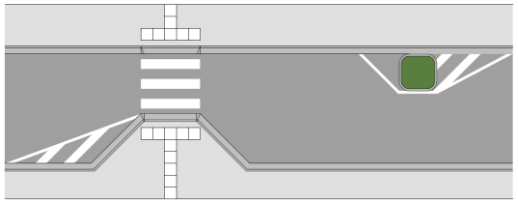
La rue Charlemont est une rue résidentielle dans le village de Gentinnes, reliant la rue de Mellery au nord à la N273 au sud. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Elle est équipée d'un cheminement continu sur trottoir via deux passages piétons qui permettent des changements de côté. Elle fait 890 m de long et dispose déjà de 3 bacs à fleurs disposés en chicanes sur une portion de 100m. A ce jour, nous ne disposons pas de données de charges de trafic et de vitesse. Le bus 27 y circule 19 fois par jour 2 sens confondus uniquement en semaine.

Objectif

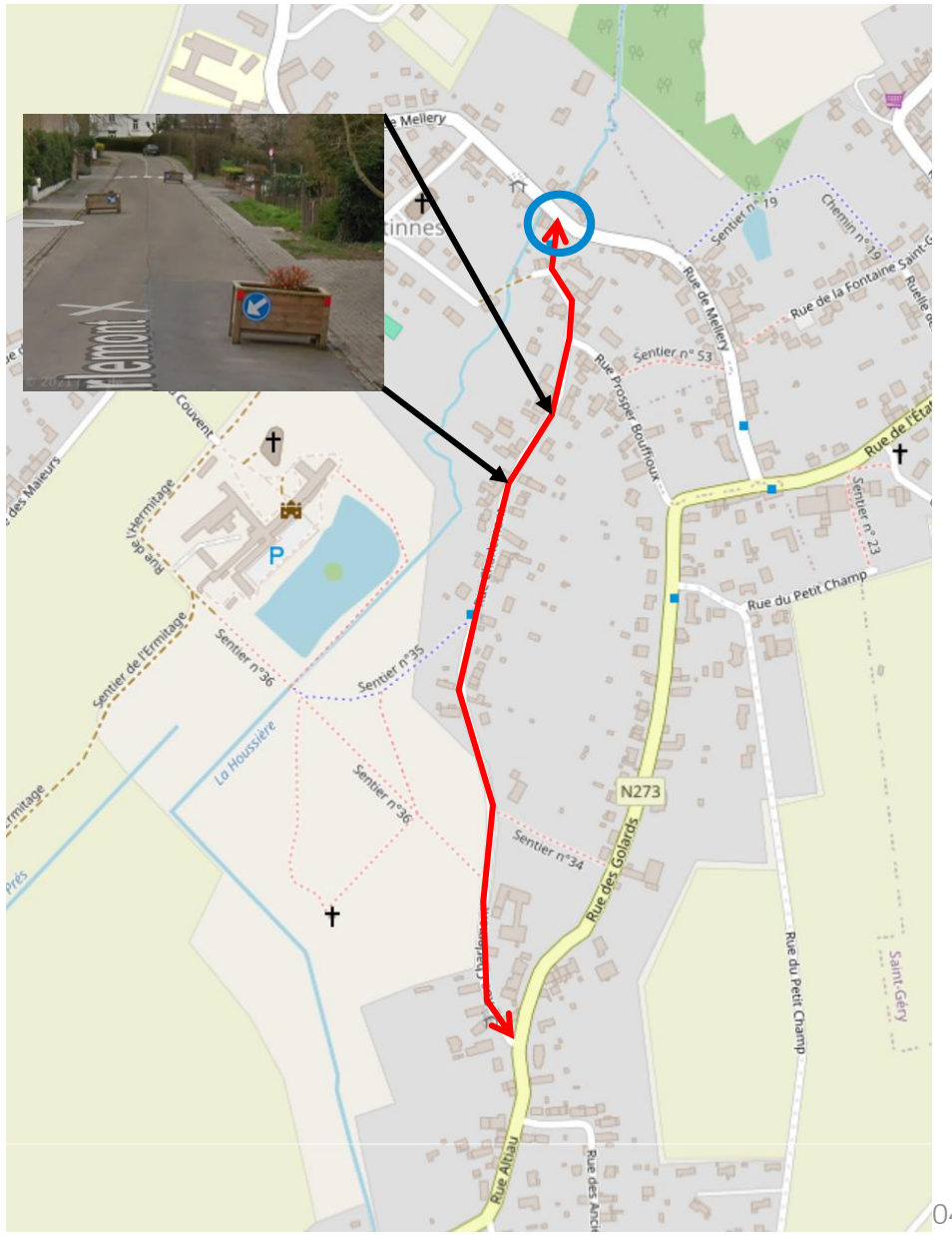
- Résoudre les problématiques de vitesse, sécuriser les modes actifs, dissuader le transit

Action

- Placer un Telraam afin de monitorer le flux de trafic (charges et vitesses) et objectiver au mieux les problématiques :
  - Aménager des écluses au droit des deux passages piétons existants afin de rétrécir l'emprise de la voirie et empêcher le croisement des véhicules ;
  - Aménager des zones de stationnement en chicane ;
  - Placer des dispositifs ralentisseurs et choisir le modèle en concertation avec les riverains et agriculteurs et adaptés au passage des bus (coussin berlinois ou plateau). Compléter au besoin avec des radars préventifs et/ou curatifs ;
  - Mettre éventuellement la rue en zone 30 km/h ;



- Marquer un passage piéton au droit du carrefour avec la rue de Mellery afin de pouvoir desservir l'arrêt de bus (voir action 2.15)



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

1.6 Gentinnes : **améliorer la sécurité au carrefour rue du Cimetière et rue des Maïeurs**

Retour table des matières

Action 1.6 : améliorer la sécurité au carrefour rue du Cimetière et rue des Maïeurs

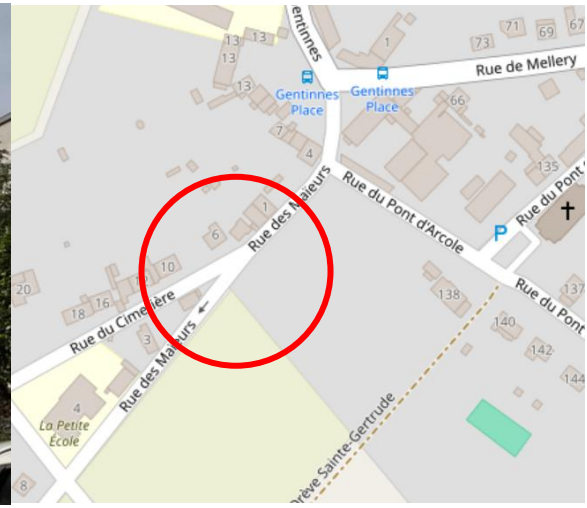
Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

Le carrefour entre la rue du Cimetière (en zone 30) qui devient à sens unique après l'intersection présente actuellement des enjeux de sécurité.
La configuration du carrefour pose principalement un problème de visibilité, qui peut être accentué par la végétation et limite la perception entre les deux voiries, ce qui augmente le risque de conflit, d'autant que le secteur est fréquenté par des piétons en raison de la proximité de l'école. Un miroir a déjà été installé afin d'améliorer la visibilité, mais celui-ci ne compense pas entièrement les contraintes liées à la configuration des lieux.

Compte tenu du schéma de circulation en vigueur dans le quartier, une mise en sens unique de la rue du Cimetière n'est pas envisageable. Il convient dès lors d'examiner d'autres solutions afin de sécuriser l'intersection.



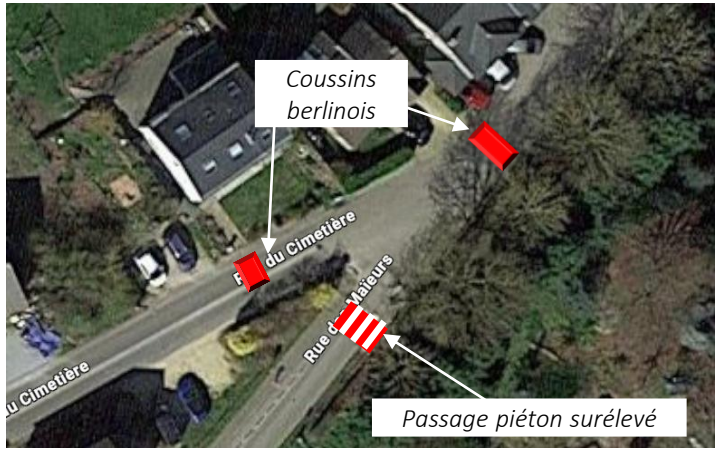


Objectif

Améliorer la sécurité du carrefour.

Action

Mettre en place, en amont du carrefour, des ralentisseurs adaptés au charroi agricole afin de renforcer l'effet de porte, d'assurer le respect de la zone 30 et de sécuriser les traversées piétonnes.
Compléter au besoin avec des radars préventifs et/ou curatifs.





Exemple plateau avec passage-piéton (source : Sécurothèque - Fiche n°176)

PCM Chastre

Plan d’actions de priorité 1

1.7 Cortil-Noirmont : Aménager des effets de porte aux entrées du village

Retour table des matières

Action 1.7 Cortil-Noirmont : Aménager des effets de porte aux entrées du village

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

Le centre de Cortil-Noirmont est actuellement classé en zone 50 km/h, à l'exception de la portion de la rue Octave Lotin située devant l'école Notre-Dame, ainsi que du tronçon situé devant l'école communale de Cortil-Noirmont (rue de Gembloux), qui sont en zone 30 km/h.

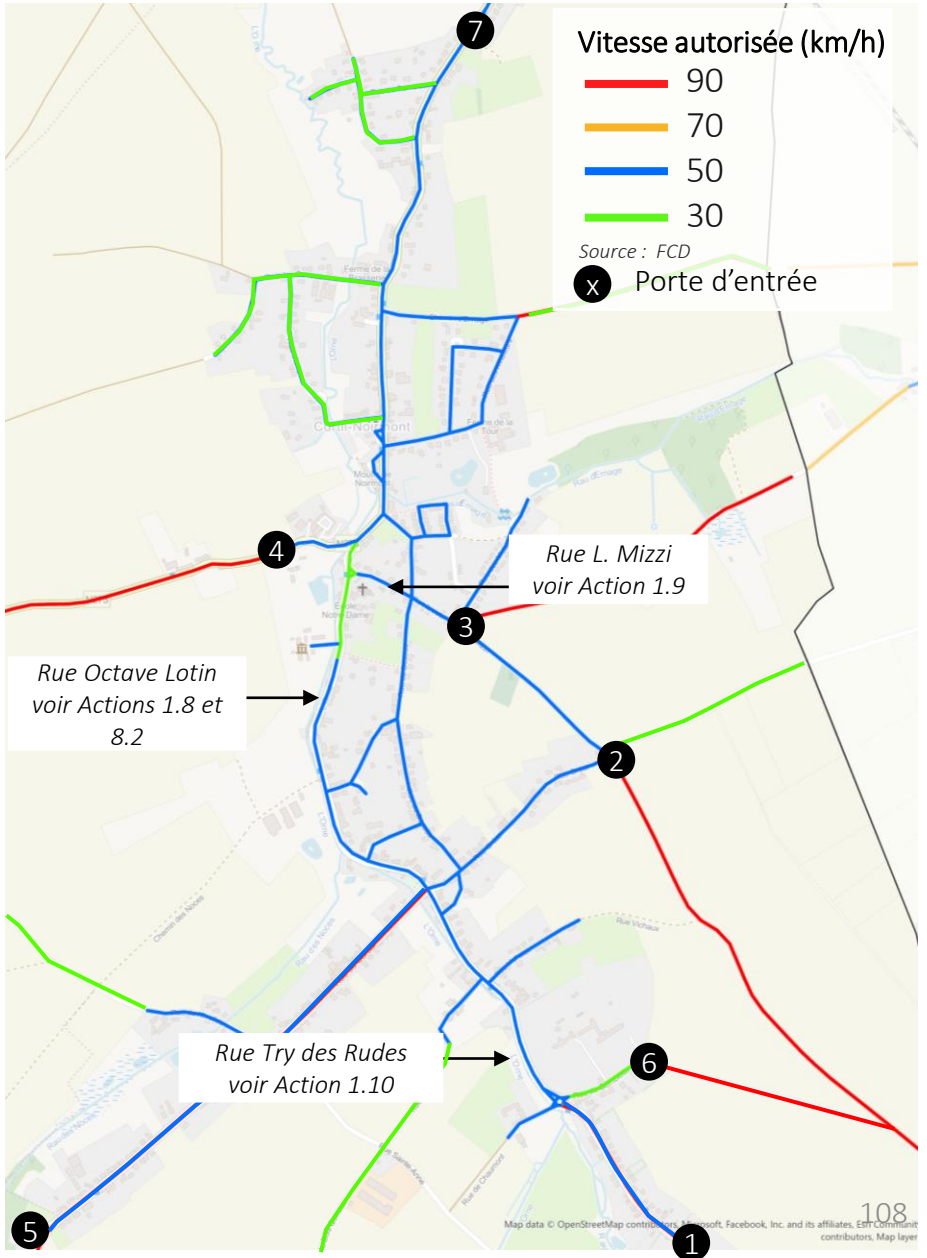
Le diagnostic a mis en évidence les vitesses pratiquées sur l'axe principal nord–sud (rue Try des Rudes, rue du Tilleul, Place de cortil, rue Octave Lotin). Plusieurs sections présentent des excès de vitesse. Toutefois, des mesures ciblées relatives à ces points spécifiques sont déjà développées dans le rapport.

La présente action vise donc à compléter ces interventions par la mise en place d'effets de porte aux entrées du village, afin de signaler clairement à l'automobiliste son entrée en agglomération et de l'inciter à adapter sa vitesse pour atteindre les 50 km/h. Les autres mesures proposées contribuent, quant à elles, au maintien de cette limitation sur l'ensemble de la traversée du village.

Le village de Cortil-Noirmont compte sept entrées principales, dont certaines disposent déjà d'aménagements marquant la porte d'entrée.

Objectif

Créer des effets de porte aux entrées principales du village pour faire prendre conscience aux automobilistes qu'ils rentrent dans une zone résidentielle et les inciter à ralentir et à respecter la vitesse autorisée de 50 km/h.



Action 1.7 Cortil-Noirmont : Aménager des effets de porte aux entrées du village

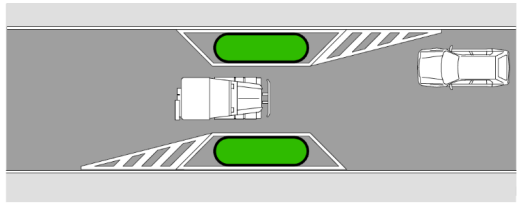
Action

Une partie des portes d'entrée dispose déjà d'un aménagement (portes 1, 3 et 5), tandis que d'autres nécessitent une évaluation complémentaire (porte 2). La présente action vise donc principalement l'aménagement des portes d'entrée n°4, 6 et 7. Celles-ci pourraient être traitées par l'installation d'un dispositif ralentisseur et/ou d'un rétrécissement imposant un passage alterné. La voirie étant régionale, il conviendra de se concerter avec la Région afin de définir le type d'aménagement approprié.

N°	Photos	Aménagement existant	A aménager?
1	Rue Try des Rudes 	Il existe déjà un dévoiement, suivi de chicanes qui marque l'entrée	*Non*
2	Rue Lieutenant Mizzi 	Croisement avec route 90 km/h et chemin réservé	Voir en fonction de la charge de trafic et des vitesses pratiquées
3	Croisement rue des Mottes, Ch. du Bayon Bry 	Dispositif ralentisseur Chemin du Bayon Bry	*Non*

N°	Photos	Aménagement existant	A aménager?
4	Rue Colonel Vendeur (N273) 	Pas d'aménagement particulier	**Oui** (en concertation avec la Région)
5	Rue de Corsal 	Dispositif ralentisseur + radar répressif	*Non*
6	Rue de Gembloux 	Panneaux et marquage au sol zone 30	**Oui**
7	Rue Gaston Delvaux (N273) 	Pas d'aménagement	**Oui** (en concertation avec la Région)

Exemples d'aménagements possibles :





Source : Sécurothèque – Fiche n°174





Portes d'entrée à Berloz

Source : GoogleStreeview

PCM Chastre

Plan d’actions de priorité 1

1.8 Cortil-Noirmont : résoudre les problématiques de vitesse rue Octave Lotin et Place de Cortil

ICEDD

Retour table des matières

1.8 Cortil – Noirmont : résoudre les problématiques de vitesse rue Octave Lotin et Place de Cortil

Contexte

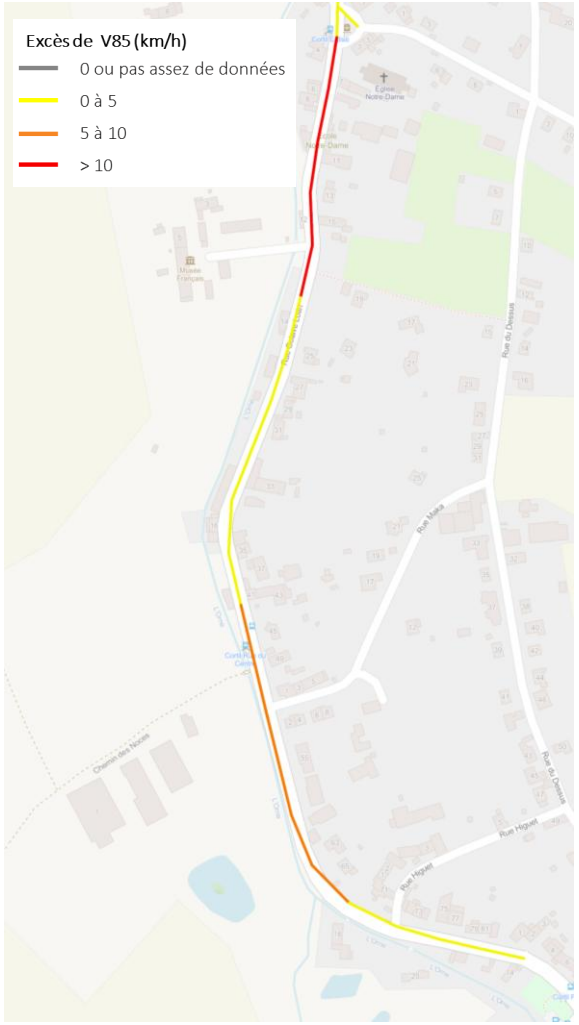
Lien PCDR : Fiche 2.4

La rue Octave Lotin constitue l'un des axes principaux de Cortil-Noirmont. La limitation de vitesse y est fixée à 50 km/h, à l'exception du tronçon situé devant l'école Notre-Dame, classé en zone 30.

L'analyse des comptages réalisés par la police, ainsi que des données FCD (Floating Car Data), met en évidence des excès de vitesse devant l'école (principalement en dehors des horaires scolaires). La fiche 8.7, qui vise à créer un parvis devant l'école Notre-Dame, contribuera à renforcer la modération des vitesses grâce à des aménagements complémentaires. **La présente fiche concerne donc le reste du tronçon, en dehors de la section située devant l'établissement.**

Les données FCD montrent des excès de vitesse sur le reste de l'axe Octave Lotin, pouvant atteindre jusqu'à 10 km/h par rapport à la limitation en vigueur.

Sur cette portion étudiée, plusieurs carrefours sont déjà aménagés avec un marquage rouge et un régime de priorité à droite, notamment aux croisements avec la rue des Higuet, la rue Maka et la rue Tensoul.





1.8 Cortil – Noirmont : résoudre les problématiques de vitesse rue Octave Lotin et Place de Cortil

Objectif

Réduire les vitesses pratiquées sur la rue Octave Lotin afin de garantir le respect de la limitation à 50 km/h sur l'ensemble de l'axe, tout en assurant une transition progressive vers la zone 30 située à proximité de l'école. L'objectif est de préserver la fonction structurante de cet axe principal du village, tout en renforçant la sécurité et le cadre de vie des riverains.

Action

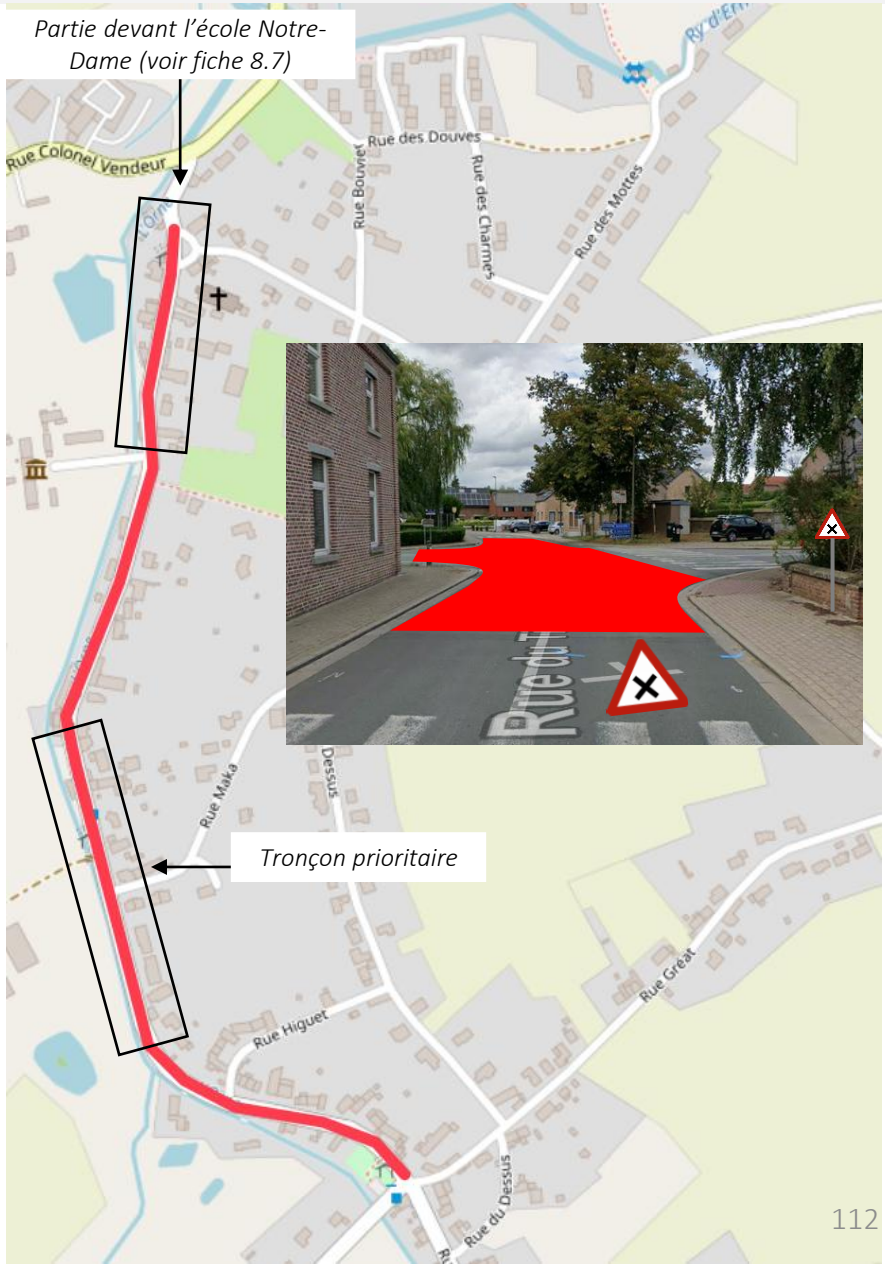
Rue Octave Lotin :

- Option 1 : Aménager des rétrécissements intégrant des parterres plantés d'arbres, ou mettre en place des dispositifs ralentisseurs plus contraignants, tels que des plateaux surélevés et/ou des dos d'âne compatibles avec le passage des bus. Ces aménagements pourraient notamment être réalisés en remplacement des carrefours actuellement marqués en rouge, mais non surélevés. Ces aménagements seraient à prioriser sur la section comprise entre l'arrêt de bus et la rue Higuet, correspondant au tronçon en ligne droite identifié comme le plus problématique.
- Option 2 : Aménager des rétrécissements au moyen d'avancées de trottoirs aux endroits où ceux-ci sont actuellement trop étroits pour permettre une circulation aisée de tous (y compris PMR). Ce type d'aménagement devant être consciencieusement signalé et sécurisé afin de ne pas générer une insécurité pour les automobilistes.

Compléter au besoin chacun des deux options avec des radars préventifs et/ou curatifs

Place de Cortil :

Sécuriser le carrefour de la Place de Cortil par des marquages et de la signalisation aux 4 voies d'accès.



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 1.9 :

Cortil-Noirmont : **Résoudre les problématiques de vitesse rue Lieutenant Mizzi**

ICEDD

Retour table des matières

Action 1.9 Cortil-Noirmont : résoudre les problématiques de vitesse rue Lieutenant Mizzi

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

La rue Lieutenant Mizzi est située à Cortil-Noirmont. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Elle marque la transition entre une zone limitée à 90 km/h et une zone limitée à 50 km/h. La rue comprend une partie bâtie et une partie non bâtie.

Objectif

Réduire les vitesses pratiquées sur la rue Lieutenant Mizzi afin de renforcer la sécurité et la qualité du cadre de vie des riverains.

Action

1. Réaliser des comptages afin d'objectiver les vitesses réellement pratiquées ;
2. En cas de dépassements constatés, prévoir la mise en place d'aménagements visant à réduire la vitesse (dispositifs ralentisseurs). Compléter au besoin avec des radars préventifs et/ou curatifs ;
3. Dans la portion entre la place du 7ème Tirailleurs Marocains et la rue des Mottes, envisager l'extension de la zone 30 avec signalisation et dispositifs ralentisseurs adéquats.



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 1.10 :

Régler les problématiques de vitesse à la rue Try des Rudes

Retour table des matières

Action 1.10 : Réduire la vitesse pratiquée rue Try des Rudes

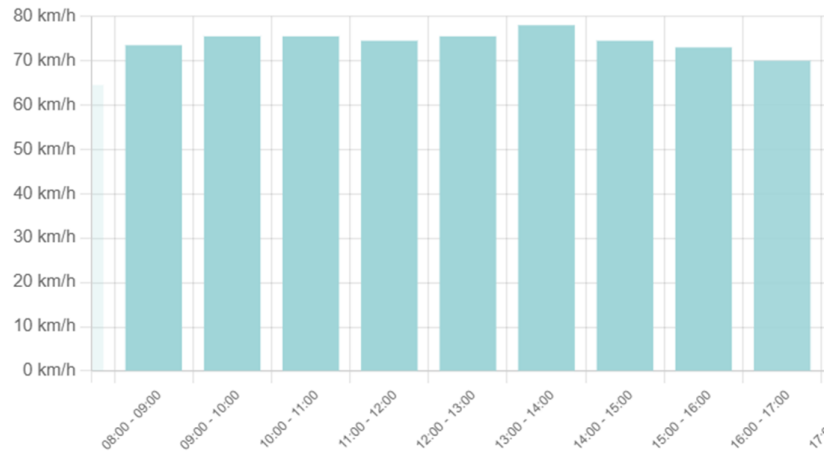
Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

La rue Try des Rudes constitue la porte d'entrée dans la commune depuis Gembloux et la N29. Elle joue donc un double rôle : desserte des habitations qui la bordent et liaison entre les villages de Chastre et l'axe N29/Gembloux. Plusieurs dispositifs régulateurs de vitesse la ponctuent : un dévoiement avec ilot central, coussin berlinois et détecteur de vitesse à l'entrée de l'agglomération, plusieurs rétrécissements, un plateau marqué au sol. Il n'y a pas de données de comptages actuellement disponibles.

Une caméra Telraam y a été placée à hauteur du n°47 (dans la zone à 50 km/h) du 18/11/2025 au 02/12/2025 permettant de recueillir des données sur la charge de trafic, les vitesses et la répartition modale. La V85* se situe entre 70 et 78 km/h, soit 20 à 28km/ha au dessus de la limite autorisée.

**La V85 est un indicateur très utilisé dans le monde de la mobilité et de la sécurité routière car elle est considérée comme représentative de la vitesse qui peut raisonnablement être maintenue sur une route. V85 = vitesse en dessous de laquelle 85% des conducteurs roulent.*

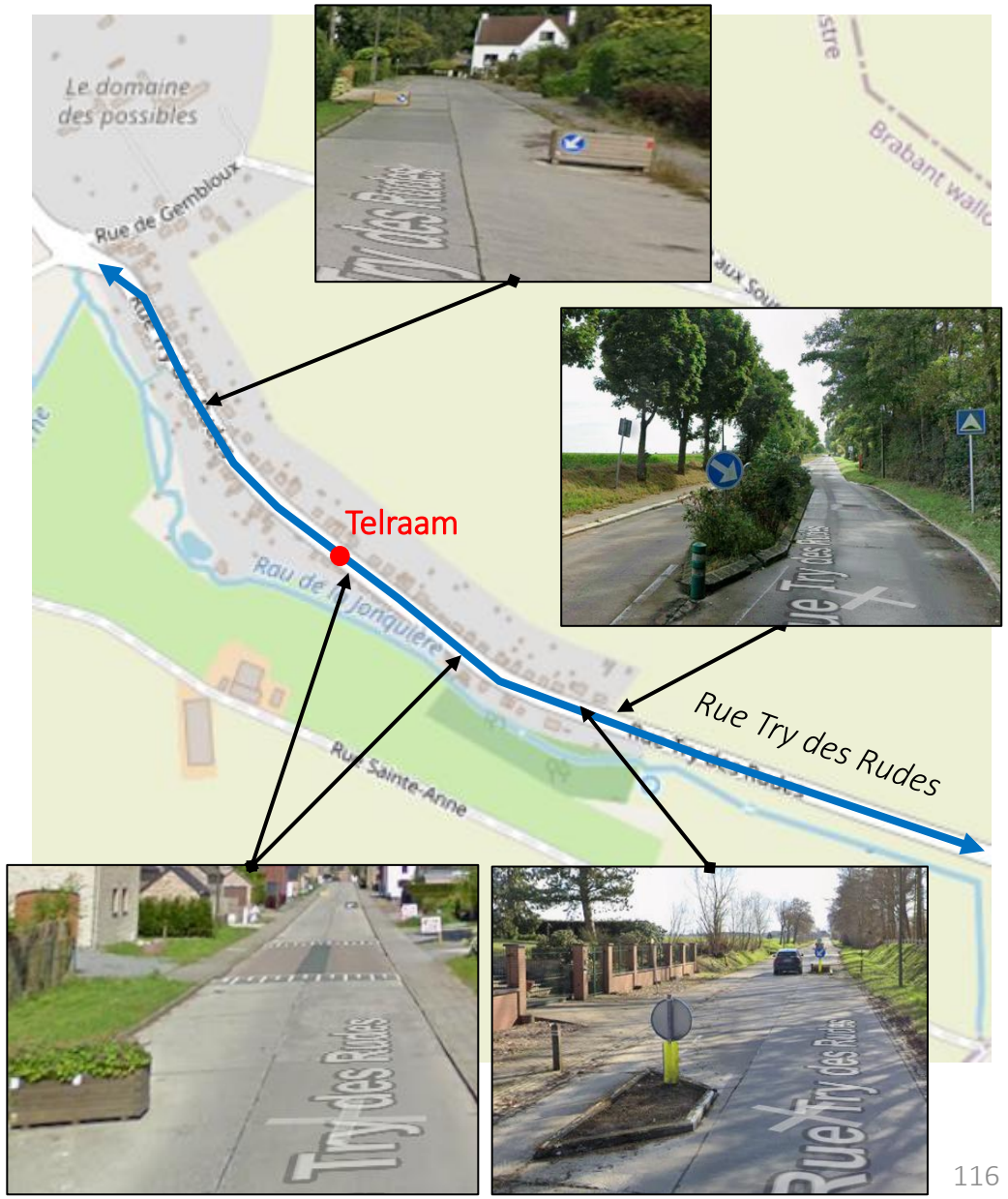


Objectif

Réduire la vitesse des voitures.

Action

- Aménager des bandes de stationnement en voirie encadrées par des parterres plantés d'arbres. Leur localisation doit se faire en concertation avec les besoins des riverains ;
- Installer des dispositifs ralentisseurs plus contraignants : plateau réel et/ou dos d'ânes conformes à des passages de bus ; Compléter au besoin avec des radars préventifs et/ou curatifs



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 2.1 :

Créer un accès piéton vers l’école de Chastre depuis le futur parking

Retour table des matières

Action 2.1 : Créer un accès piéton vers l'école de Chastre depuis le futur parking

Contexte

Un futur parking est en projet sur une parcelle en bordure de voirie rue de la Chapelle, le long du sentier qui mène à l'école du centre de Chastre.

Objectif

Créer un accès direct entre le futur parking et le sentier menant à l'école.

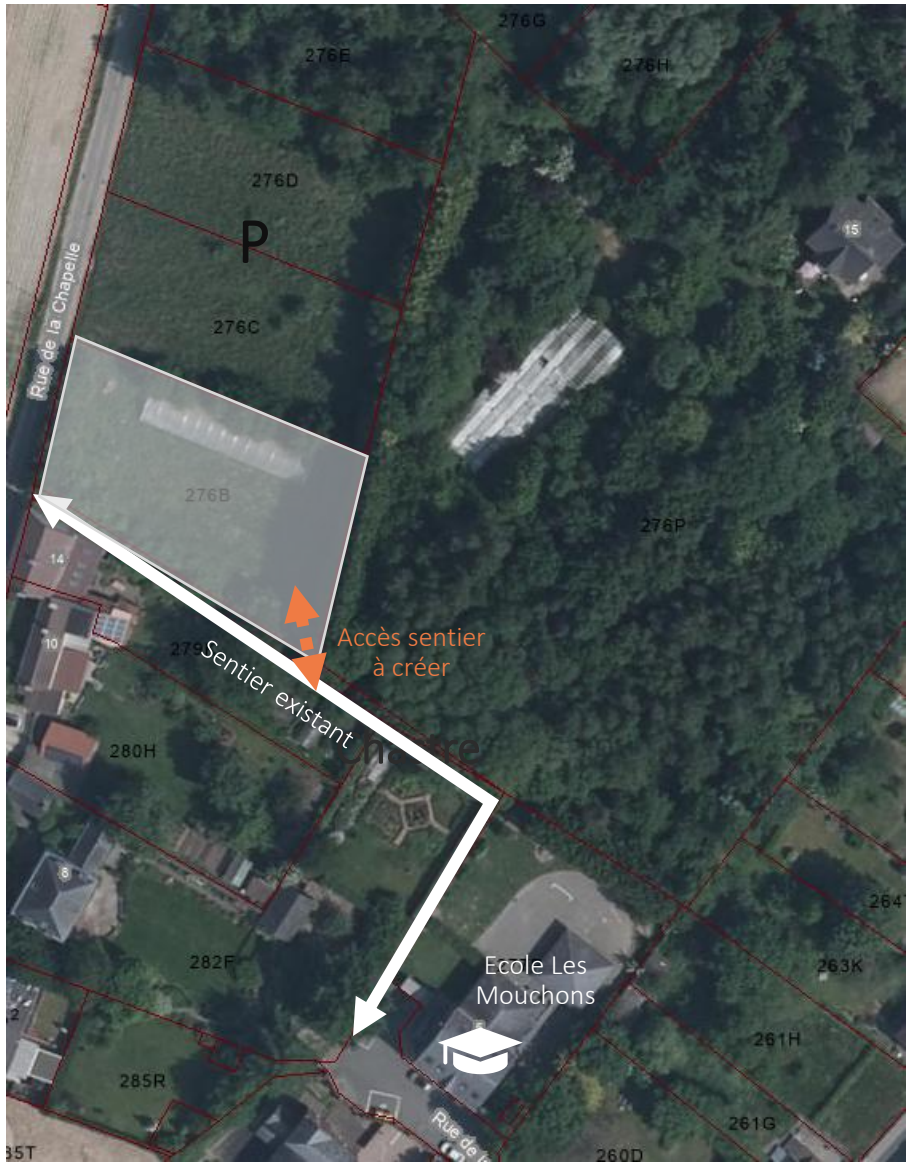
Action

Créer une liaison piétonne entre la parcelle du futur parking et le sentier de l'école en passant à travers la haie existante

→ Les travaux nécessaires sont étudiés par l'administration communale et seront réalisés en même temps que le parking.



Parcelle du futur parking Source : Google Street View



Localisation du parking et de la liaison: WalonMap

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 2.2 :

Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève

ICEDD

Retour table des matières

Action 2.2 : Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3 et 2.11

Le sentier de la rue de la Drève relie la Rue de la Drève à l'Eglise Notre-Dame-Alerne, au cœur du village de Chastre entre la place Communale et l'administration communale. Ce sentier est actuellement dépourvu d'éclairage public, ce qui génère un sentiment d'insécurité pour certains usagers surtout en hiver quand les périodes de clarté ne correspondent plus aux heures de déplacement de pointe (6h30-8h30 et 17h-19h).

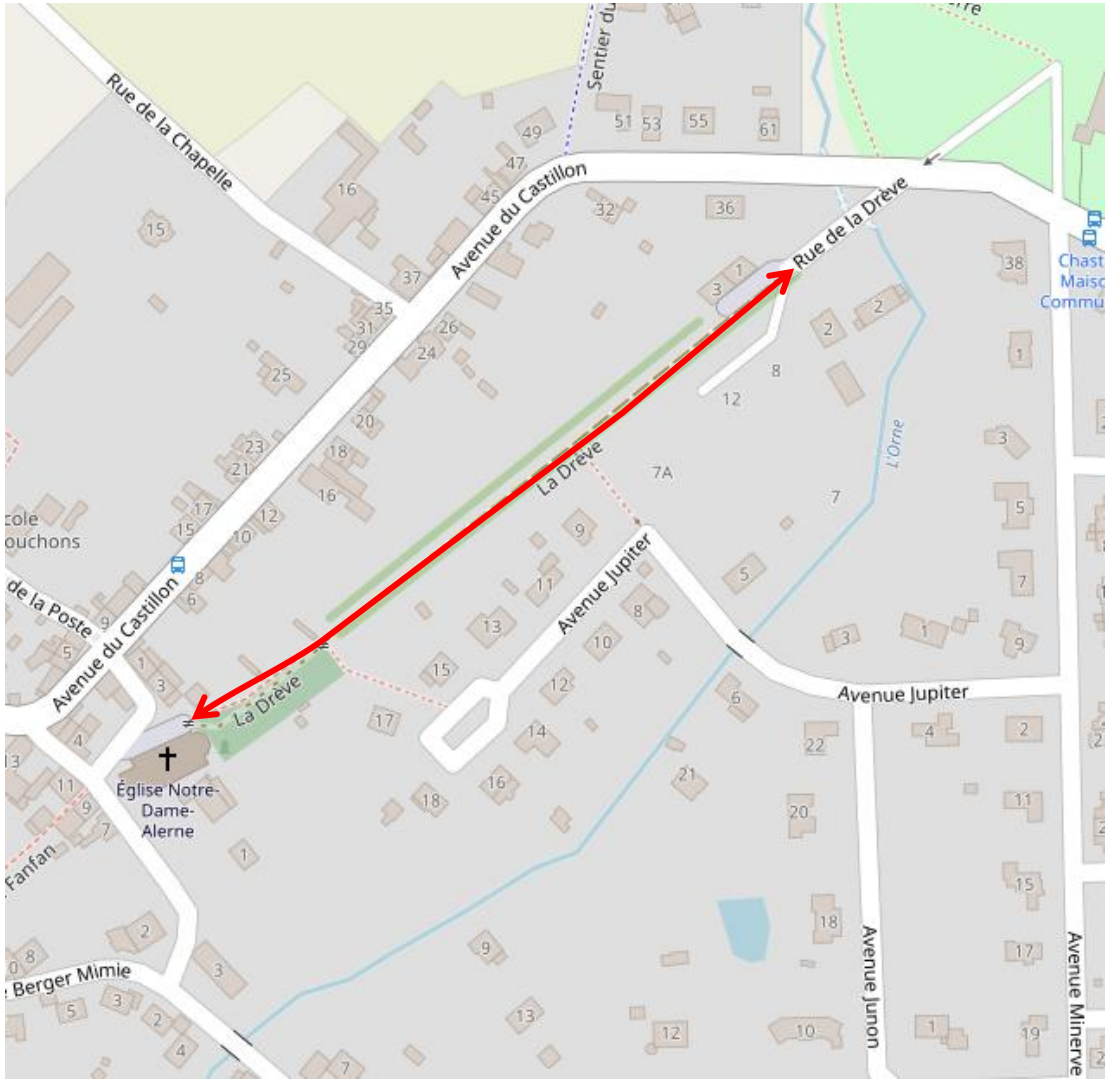
Objectif

- Augmenter le confort des usagers du sentier.
- Favoriser la mobilité douce (piétons, vélos) entre les zones résidentielles.
- Renforcer le sentiment de sécurité et la convivialité du quartier.

Action

- Déterminer le type d'éclairage le plus adapté pour l'usage des riverains et la biodiversité nocturne ;
- Placer une quinzaine de lampadaires le long du sentier (pour un sentier de 350 m avec 1 lampadaire tous les 20-25 m → environ 15)





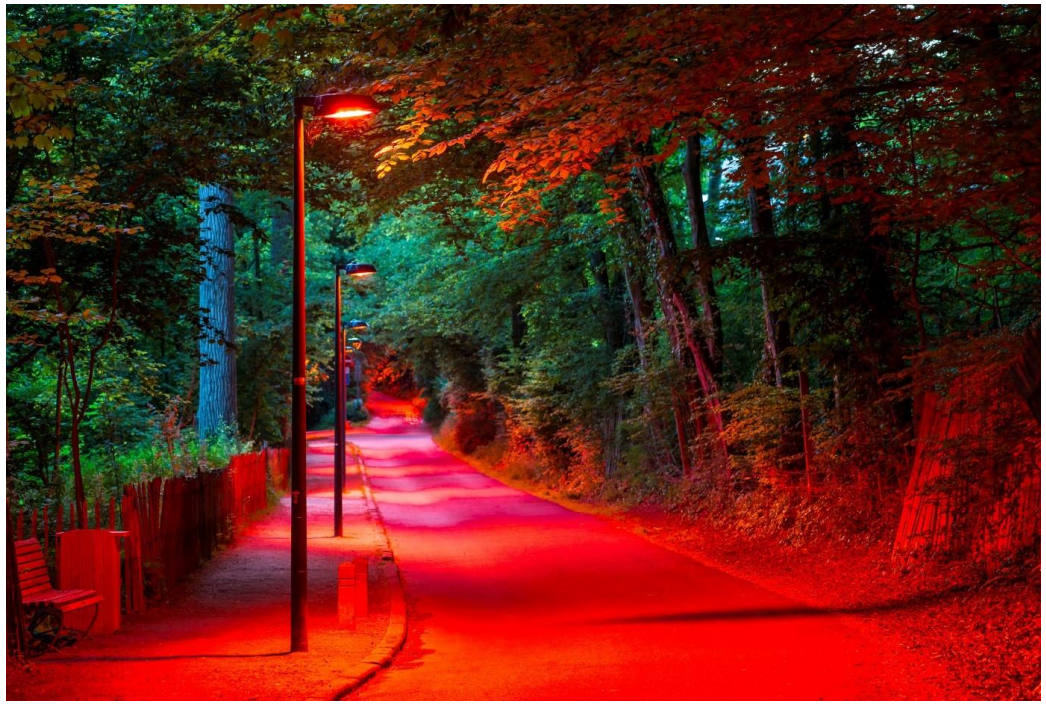
Action 2.2 : Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève

Action

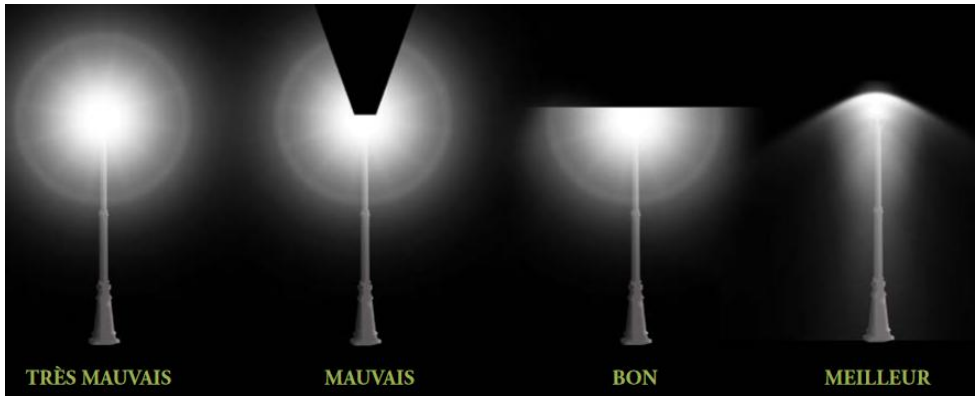
Selon le SPW Energie, il est conseillé d'assurer un éclairement minimum de 10 à 15 lux sur les sentiers. Celui-ci n'étant pas énormément emprunté, il pourrait être judicieux de mettre un éclairage intelligent à détection de présence.

Pour éviter la pollution lumineuse et protéger la biodiversité nocturne, il est opportun de limiter le flux de lumière orienté vers le ciel et donc de privilégier les lampadaires dont le faisceau lumineux est dirigé vers le bas. De plus, la source de lumière doit être positionnée le plus bas possible pour en limiter la zone de visibilité.

Enfin, il serait bien de choisir un spectre lumineux (couleur) moins impactant pour la biodiversité, comme une lampe émettant une lumière orangée comme les LED ambrés ou rouges.



Eclairage au Rouge-Cloître. Source: Bruxelles Environnement



Type d'éclairage. Source: Bruxelles Environnement

A titre indicatif, il faut compter un tarif entre 1000€ à 2000€ par lampadaire, soit environ 22.500€ pour 15 lampadaires hors frais de pose et de raccordement électrique. Ce prix pourra être revu à la hausse ou à la baisse en fonction des impératifs finaux retenus (sécurisation optimale des usagers VS protection maximale de la faune nocturne).

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 2.3 :

Améliorer le cheminement piéton rue du Centre, entre la rue Berger Mimie et l’avenue du Castillon

Retour table des matières

Action 2.3 : Améliorer le cheminement piéton rue du Centre, entre la Rue Berger Mimie et l'Avenue du Castillon

Contexte

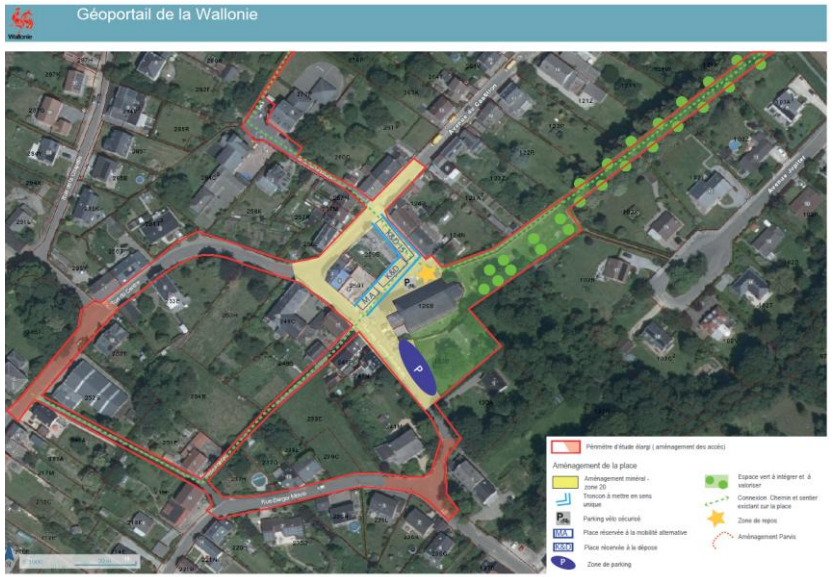
Lien PCDR : Fiche 1.3 et 1.10

Selon le CoDT, la largeur minimale d'un trottoir est fixée à 1,50 m. Les bonnes pratiques observées ailleurs confirment ces ordres de grandeur : une largeur de 1,50 m constitue un minimum, tandis qu'une largeur de 1,80 m à 2,00 m améliore le confort, notamment en cas de trafic important ou à proximité de pôles d'activités.

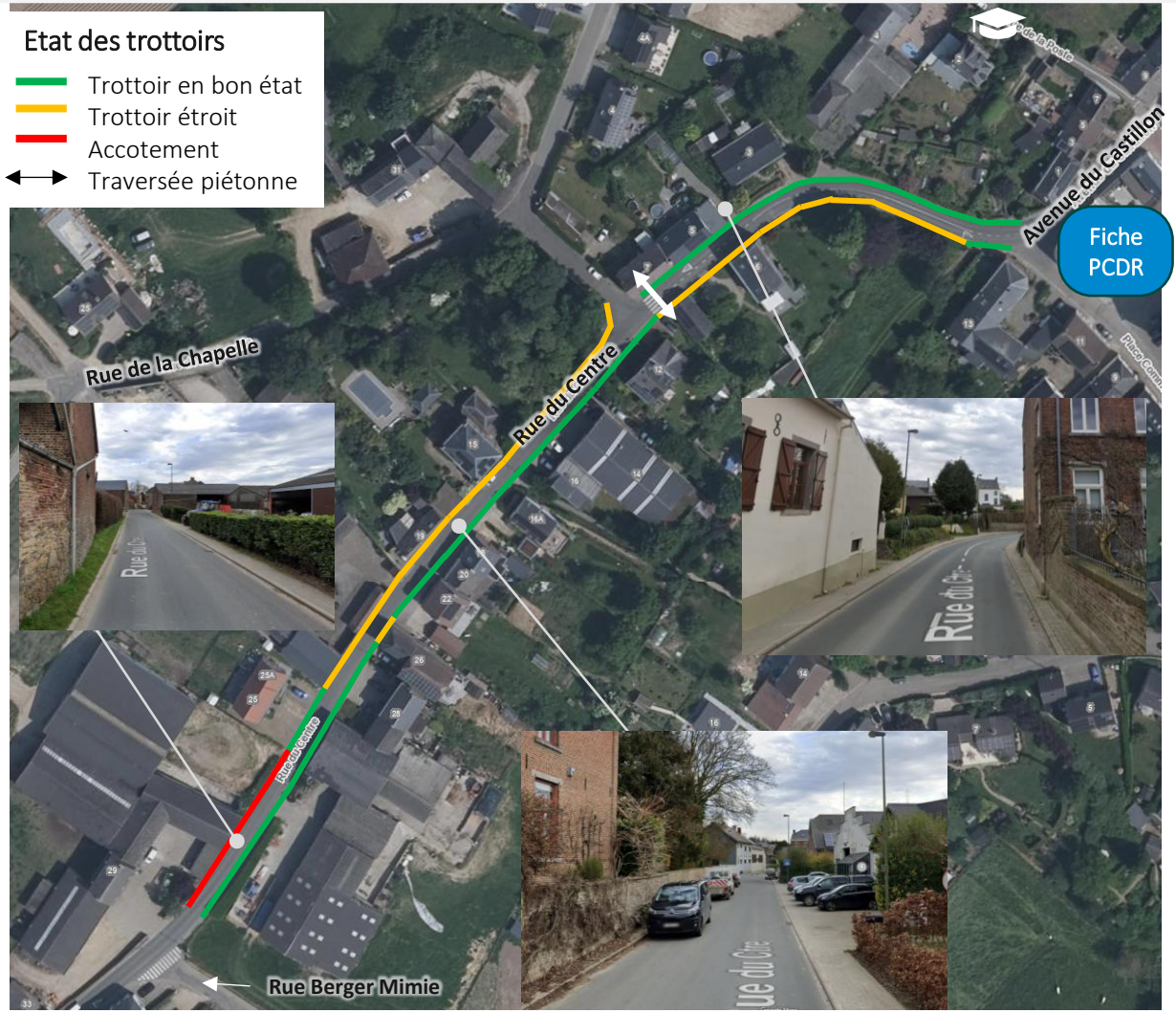
La majorité de la rue du Centre dispose de trottoirs en bon état. Le cheminement piéton y est **presque continu** avec quelques discontinuités ponctuelles et/ou des largeurs insuffisantes qui méritent d'être traitées afin d'assurer une liaison pleinement confortable et sécurisée entre la rue Berger Mimie et l'avenue du Castillon.

La rue du Centre fait par ailleurs l'objet d'une fiche relative à l'extension de la zone 30 dans le centre de Chastre. Son passage **en zone 30** devrait déjà renforcer la sécurité et améliorer les conditions de déplacement des piétons.

En complément, une fiche PCDR concerne **la place Communale,** qui deviendrait une zone de rencontre avec l'aménagement d'une place de plain-pied, accessible à tous, intégrant du mobilier urbain et créant un espace convivial au cœur du village.



Extrait fiche 1.10 du PCDR (Source : Plan Communal de Développement Rural, Agora)



Rue du Centre - Google Street View 2025

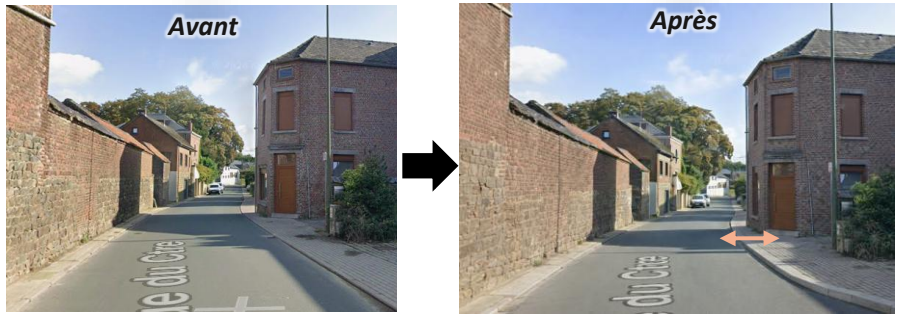
Action 2.3 : Améliorer le cheminement piéton rue du Centre, entre la Rue Berger Mimie et l'Avenue du Castillon

Objectif

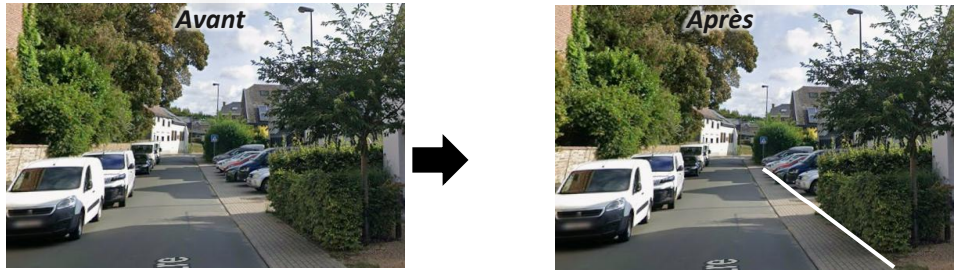
Assurer une continuité piétonne sécurisée et confortable rue du Centre entre la rue Berger Mimie et l'Avenue du Castillon.

Action

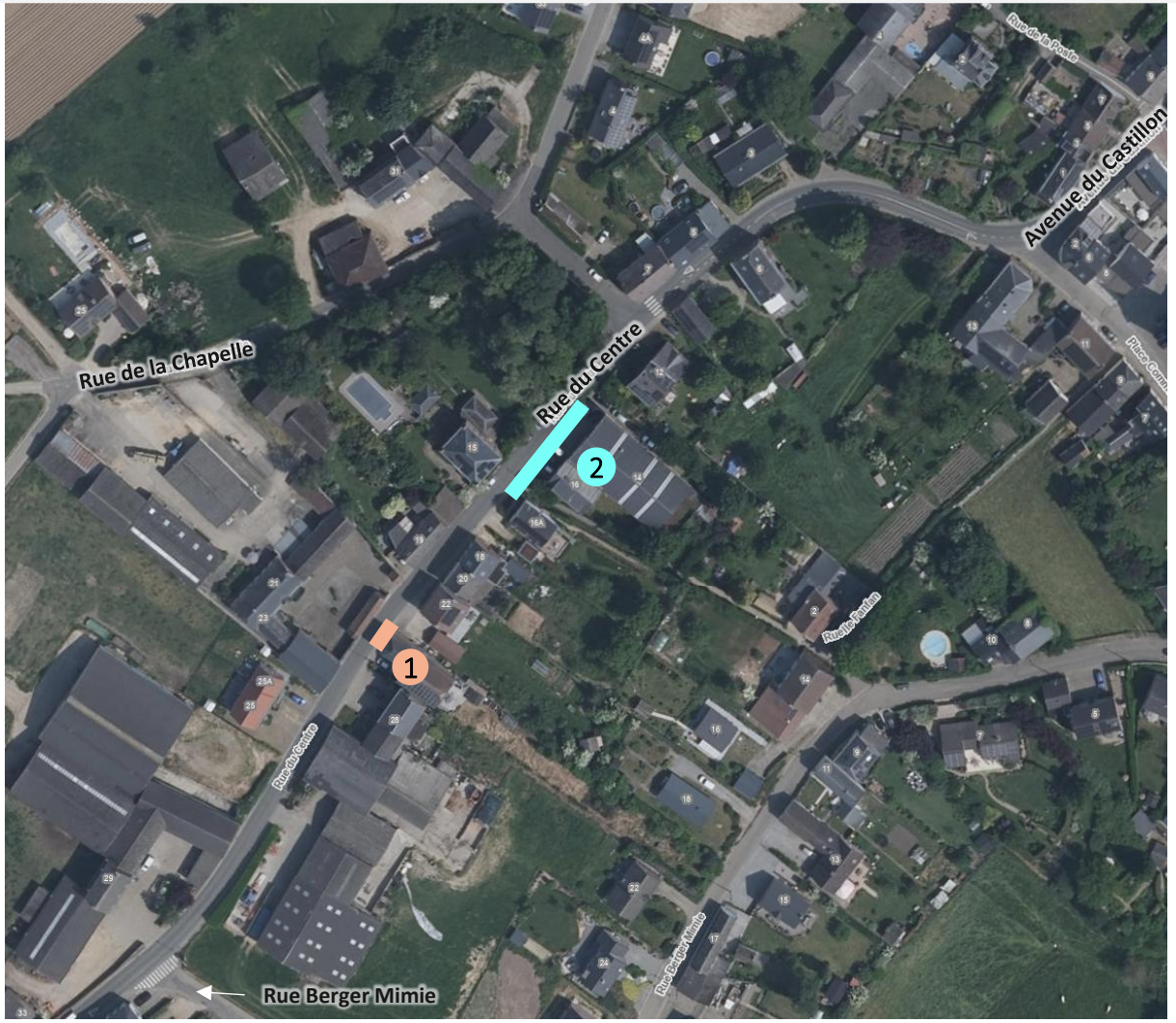
1. Créer une avancée de trottoir ponctuelle.



2. Mettre en place un marquage au sol afin de matérialiser clairement la limite entre la zone de stationnement et le trottoir, et ainsi empêcher le stationnement des véhicules sur l'espace réservé aux piétons.



3. Entre la rue Berger Mimie et le service technique, rappeler aux riverains leur obligation d'entretien des trottoirs.



Rue du Centre - Google Street View 2025

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 2.4 :

Améliorer le trottoir Rue de Mellery entre la Rue du Dauphin et la Place de Gentinnes

ICEDD

Retour table des matières

2.4 : Améliorer le cheminement piéton Rue de Mellery entre la Rue du Dauphin et la Place de Gentinnes

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3

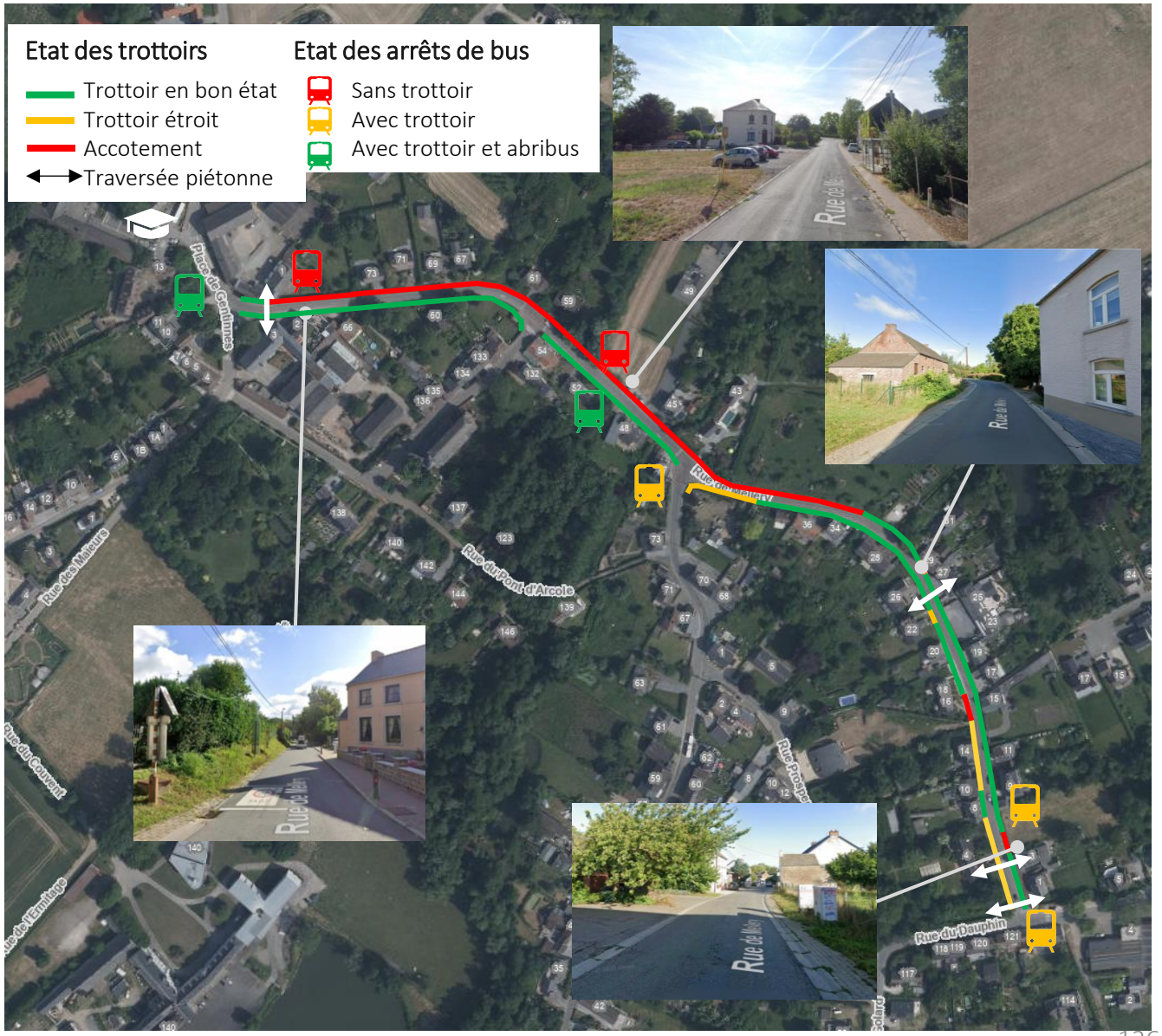
La Rue de Mellery est pourvue de trottoirs et d'accotements peu pratiques pour le cheminement piéton. Certaines portions des trottoirs sont trop étroites pour un cheminement sécurisé des piétons.

Cependant, une continuité piétonne est presque assurée entre les portions sud et nord qui peuvent être reliées par des traversées. Seuls quelques segments du trottoir, localement trop étroits, nécessitent d'être élargis.

La rue de Mellery abrite 4 arrêts de bus TEC et donne sur la Place de Gentinnes et sur l'école maternelle et primaire Les Petits Boulis. Certains arrêts TEC ne sont pas facilement accessibles et ne sont pas situés sur un trottoir, notamment celui situé à proximité de l'école.

Objectif

- Assurer une continuité piétonne sécurisée et confortable tout au long de la rue grâce à des trottoirs suffisamment larges.
- Favoriser la mobilité piétonne dans le quartier et aux abords de l'école Les Petits Boulis.
- Rendre accessibles et sécurisés les arrêts des bus TEC et leurs accès.

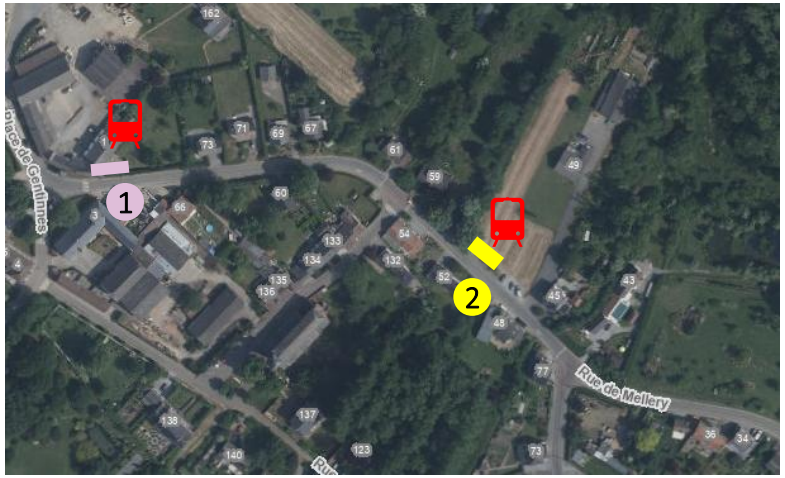


Rue de Mellery: Google Street View

2.4 : Améliorer le cheminement piéton Rue de Mellery entre la Rue du Dauphin et la Place de Gentinnes

Action

Dans la Rue de Mellery, deux arrêts de bus ne sont pas situés sur des trottoirs mais sur des accotements enherbés, rendant l'accessibilité vers l'arrêt et l'attente peu pratiques et peu sécurisées :



Rue de Mellery : Google Street View 2025

1 L'arrêt de bus « Gentinnes Place » ne dispose d'aucun aménagement adapté pour l'attente des usagers : pas d'abri, ni d'espace surélevé ou protégé. Un léger renfoncement dans le talus existe, mais il est trop étroit et peu fonctionnel, surtout lorsque plusieurs personnes attendent simultanément. De plus, l'accès piéton jusqu'à l'arrêt n'est pas optimal, l'accotement étant étroit et enherbé. Il faudrait donc créer un vrai espace sécurisé pour l'arrêt de bus. Au vu de l'étroitesse de la voirie et de l'accotement, trois options peuvent être envisagées :



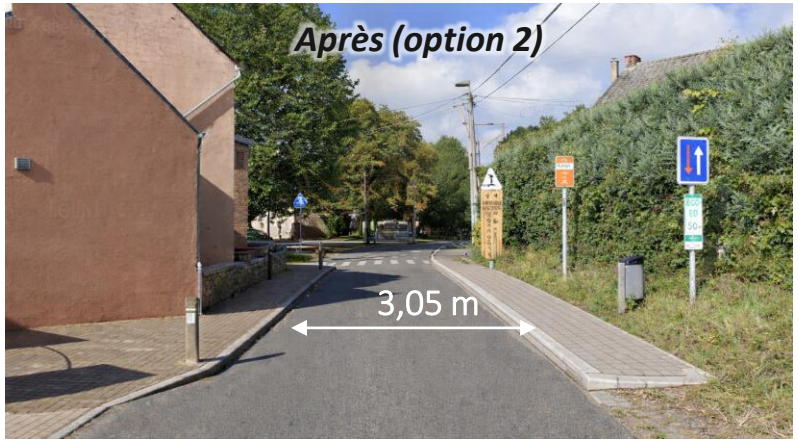
- Option 1 : réaliser un marquage au sol avec un pictogramme piéton afin de matérialiser une zone d'attente au niveau de l'arrêt de bus. Cette solution permettrait aux usagers d'attendre partiellement sur la chaussée et d'améliorer la lisibilité de la présence piétonne, notamment entre le passage pour piétons et l'arrêt de bus. La sécurité resterait toutefois relative. Il conviendra de faire valider cet aménagement par la Région (DDDSAV). Voir exemple réalisé à Plombières Rue du Centre.





Exemple rue du Centre à Plombières

- Option 2 : créer une avancée de trottoir depuis le passage pour piétons jusqu'à l'arrêt de bus afin d'offrir un espace d'attente sécurisé et clairement délimité. Veiller à maintenir une largeur minimale de 3,05 m de chaussée afin de permettre le passage du bus et du charroi agricole. Cette option nécessite la pose d'un mur de soutènement le long de la propriété contigüe.

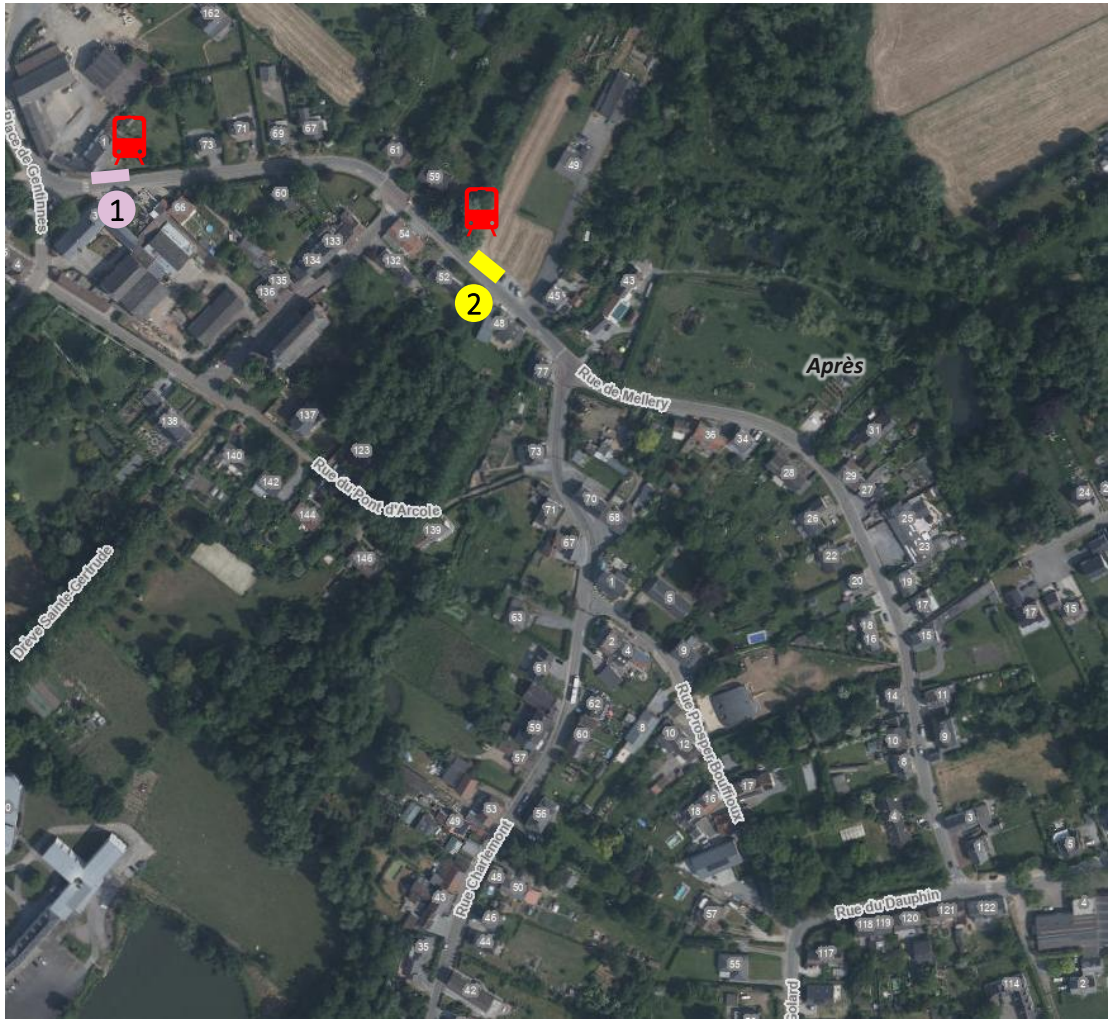


2.4 : Améliorer le cheminement piéton Rue de Mellery entre la Rue du Dauphin et la Place de Gentinnes

Action

Option 3 : Aménager un mur de soutènement et réaliser un trottoir sur toute la largeur du talus existant, sans modification de la largeur actuelle de la voirie.





Rue de Mellery : Google Street View 2025

2 **L'arrêt « Gentinnes Rue Charlemont »** bénéficie actuellement d'un espace d'attente relativement large mais enherbé. Une amélioration consisterait à aménager une zone d'attente confortable, dans la continuité entre le parking en gravier adjacent et l'arrêt.





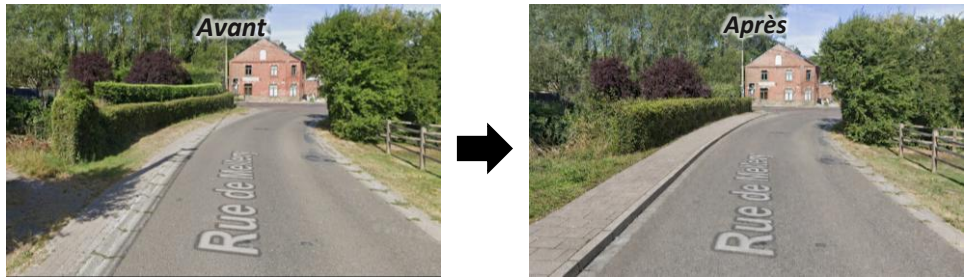
2.4 : Améliorer le cheminement piéton Rue de Mellery entre la Rue du Dauphin et la Place de Gentinnes

Action

3 Créer un passage piéton à la fin de la Rue Charlemont pour sécuriser le passage entre les 2 portions de trottoirs de la Rue de Mellery. Ce passage piéton permet de circuler jusqu'à l'arrêt de bus Rue de Charlemont de manière plus sécurisée.



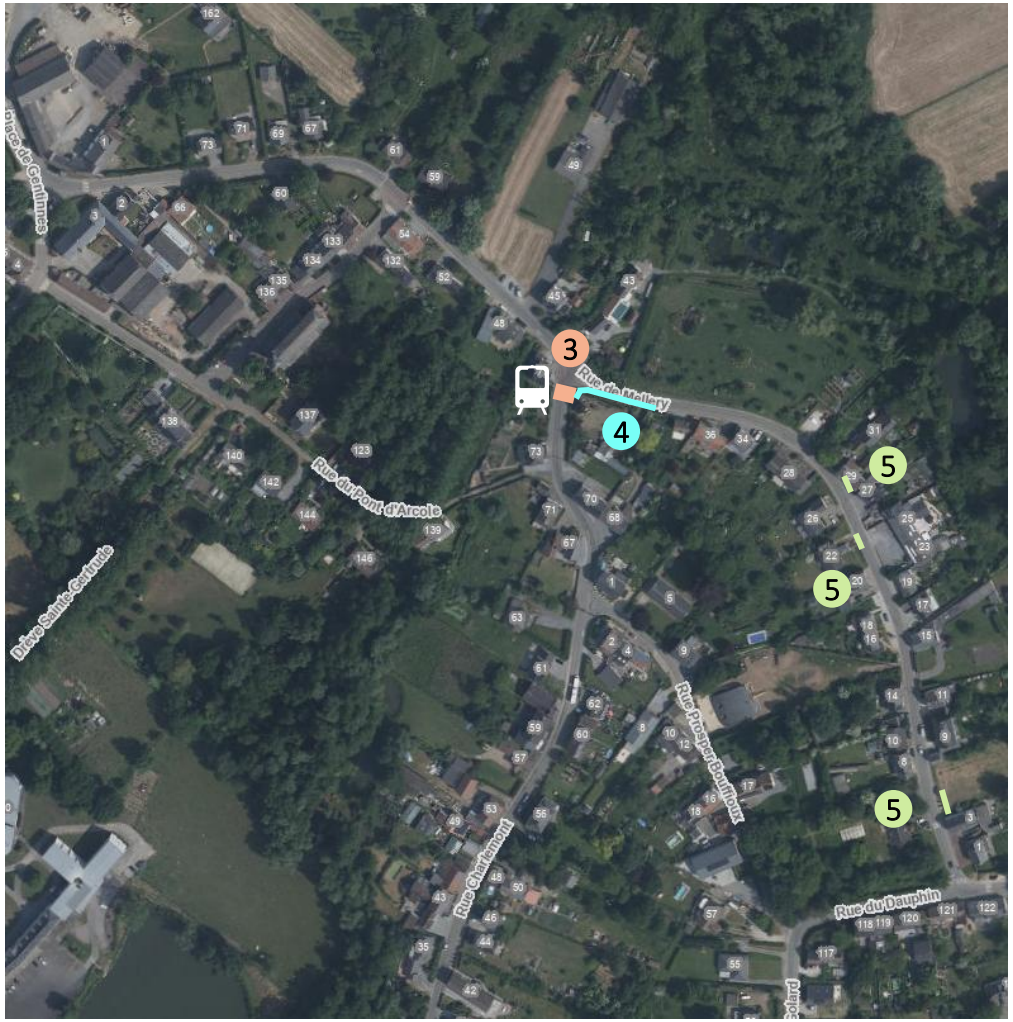
4 Agrandir sur 30m le tronçon qui donne sur la Rue Charlemont pour avoir une largeur de 1,5 m.



5 Agrandir ponctuellement le trottoir à trois endroits afin de garantir une largeur minimale de 1,50 m. Pour chaque emplacement identifié sur la carte, si l'élargissement du trottoir implique la mise en place d'un passage alterné, celui-ci devra être accompagné de l'installation des panneaux B19 et B21.

Exemple :





Rue de Mellery : Google Street View 2025

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 2.5 **Créer une liaison piétonne entre la place de la Féchère et le quartier du Pré à la Chambre**

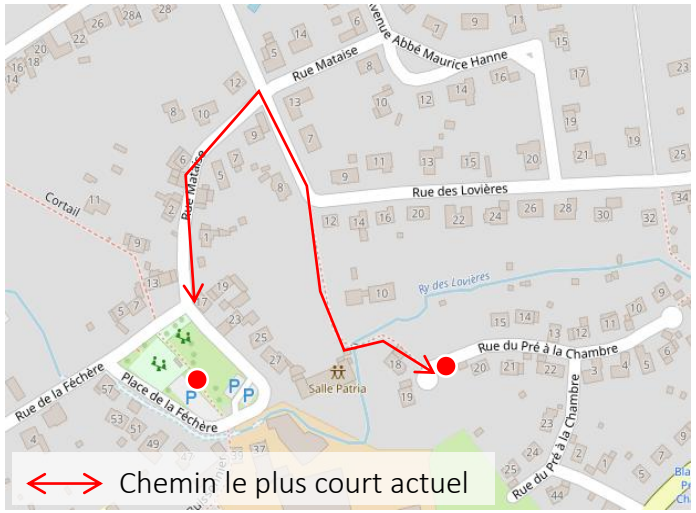
Retour table des matières

Action 2.5 : Créer une liaison piétonne entre la place de la Féchère et le quartier du Pré à la Chambre

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3 et 2.9

La Place de la Féchère est une place centrale du village de Blanmont, regroupant notamment un espace sportif, une plaine de jeux, ainsi que la salle des fêtes Patria. Bien que le quartier Pré à la Chambre se situe à seulement 150 m à vol d'oiseau, il faut actuellement 5 minutes à pied pour rejoindre la place, en raison de l'absence de liaison piétonne directe.



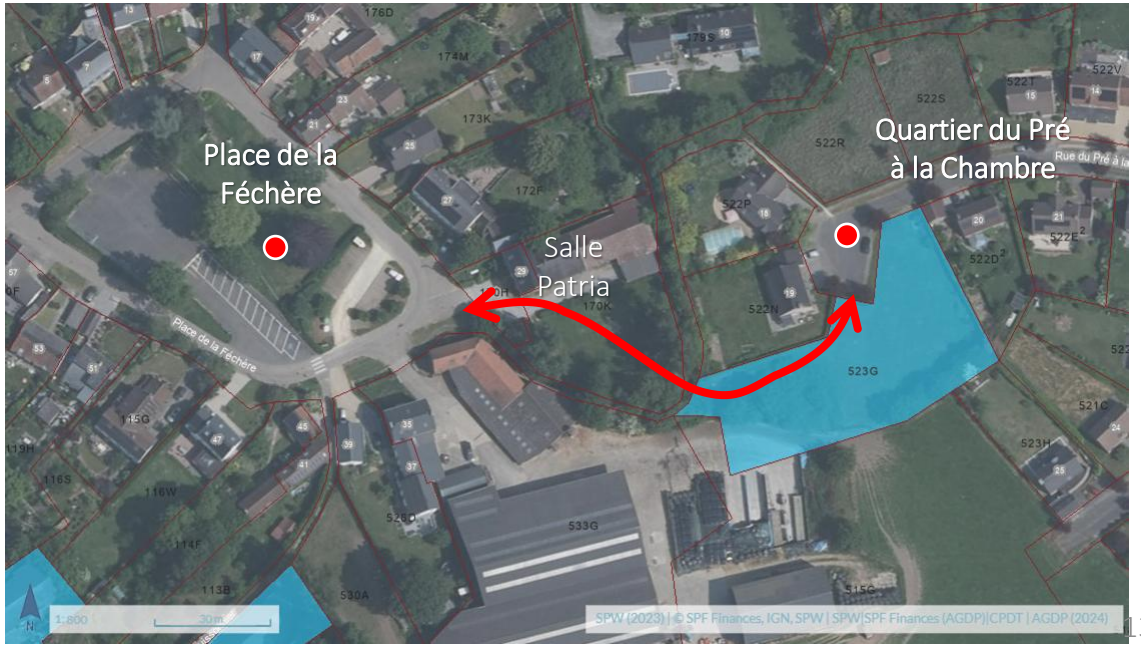
Objectif

Créer une nouvelle liaison piétonne afin de réduire le temps de parcours entre la Place Féchère et le quartier du Pré à la Chambre. Cette liaison permettra non seulement de connecter directement le quartier à la place, mais aussi de renforcer la connexion entre le quartier et le centre du village de Blanmont et, par extension, avec les principaux équipements et lieux d'intérêt : l'école de Blanmont, l'Espace 2000, l'église Saint-Martin, la bibliothèque,….

Action

Créer un sentier piéton d'une longueur d'environ 130m (1 à 2 minutes à pied) entre la place de la Féchère et le quartier du Pré à la Chambre.
Le scénario retenu prévoit un passage par la parcelle 523G, propriété communale. Il sera toutefois nécessaire d'obtenir une autorisation de servitude de passage auprès de l'Association des Œuvres paroissiales de la Région de Walhain pour pouvoir accéder via l'entrée de la salle Patrial. Il conviendra également de placer une passerelle pour franchir le ruisseau et demander l'avis à la Province (gestionnaire du cours d'eau).

Cette liaison offrira un cheminement ludique et pédagogique permettant aux élèves d'accéder facilement à la parcelle communale notamment pour y développer des activités d'école du dehors.



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 3.1 :

Aménager les sentiers du Marais et du Bois en voies cyclo-piétonnes

Retour table des matières

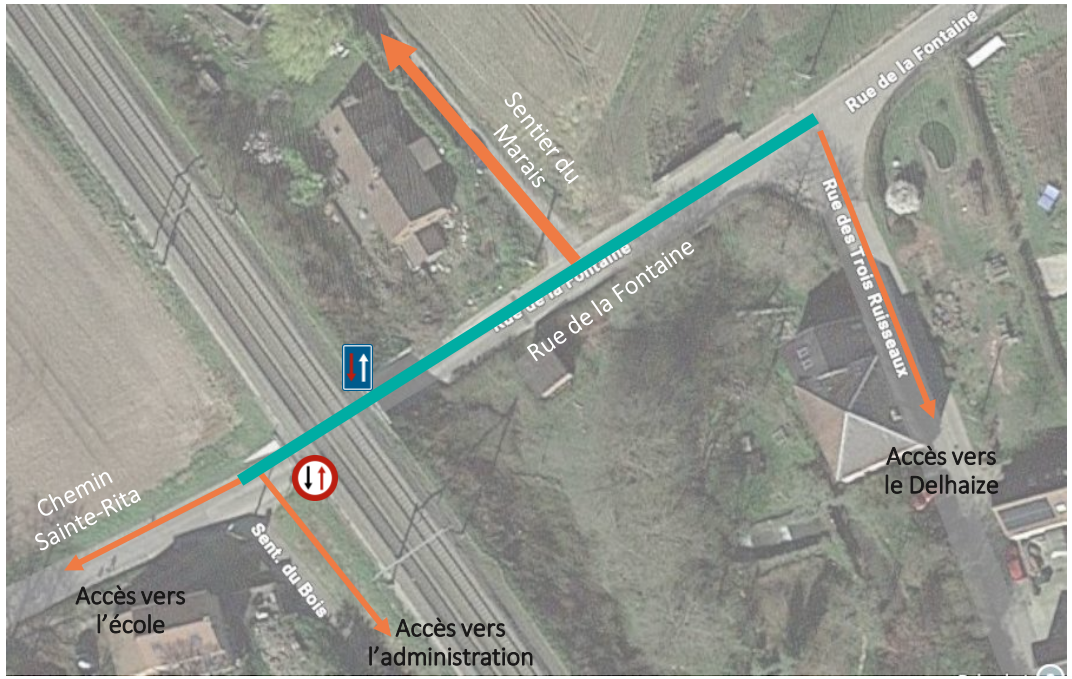
Action 3.1 : Aménager les sentiers du Marais et du Bois en voie cyclo-piétonne

Contexte

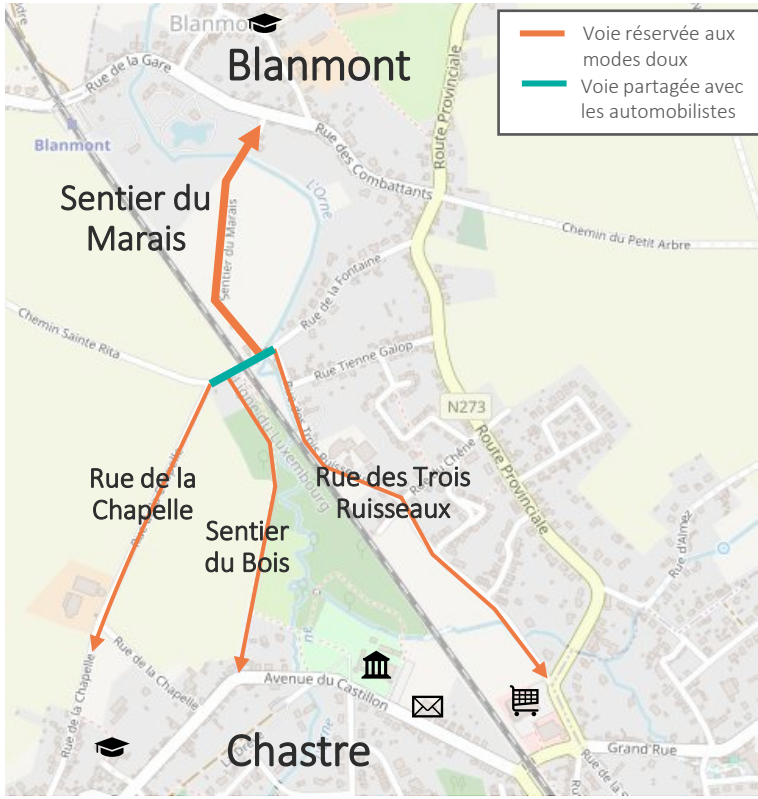
Le sentier du Marais constitue une liaison importante pour les modes doux entre Chastre et Blanmont. A hauteur de la rue de la Fontaine, l'itinéraire peut prendre trois directions en fonction de la destination finale (rue de la Chapelle, sentier du Bois et rue des trois Ruisseaux). Plus courte que la route Provinciale (1,9km contre 2,9km) cette liaison est également attractive en temps de parcours à vélo vis-à-vis de la voiture (7min à vélo contre 6min en voiture). Sécurisée et aménagée, son potentiel de report modal est véritable. Sur l'ensemble du tracé, plusieurs problématiques existent :

- Un manque de visibilité aux entrées et sorties des deux sentiers à la rue de la Fontaine et à l'avenue du Castillon ainsi qu'au bas de la rue de la Chapelle ;
- Des vitesses de véhicules excessives dans la rue de la Fontaine ;
- Des largeurs de sentiers insuffisantes qui rendent difficiles les croisements ;
- Des revêtements (terre, graviers) qui limitent la praticabilité par temps de pluie ;
- Un passage étroit sous le pont ferroviaire qui rend difficile les dépassements par les voitures ;
- Des difficultés de croisements rue des Trois Ruisseaux.

Les deux sentiers sont repris à l'atlas des chemins (n°78 pour le sentier du Marais et n°66 pour le sentier du Bois) mais pas au cadastre. Il s'agit donc de servitudes de passage sur des parcelles agricoles.



Itinéraire à hauteur du pont ferroviaire. Source : GoogleMaps



Localisation de la liaison. Source : WalonMap

Action 3.1 : Aménager les sentiers du Marais et du Bois en voie cyclo-piétonne

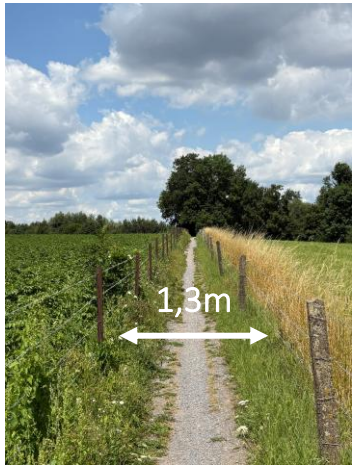


Vue depuis la rue de la Fontaine à l'amorce du sentier du Marais. Source : Google StreetView



Vue depuis la rue de la Fontaine à l'amorce du sentier du Bois. Source : Google StreetView





Vue du sentier du Bois au départ de la rue de la Chapelle et au milieu du parcours. Source : Google StreetView, ICEDD



Vue du sentier du Bois au départ de l'avenue du Castillon. Source : ICEDD



Vue du sentier du Marais côté rue du Château. Source : Google StreetView



Vue de la rue de la Chapelle à l'intersection avec la rue de la Fontaine. Source : Google StreetView

Action 3.1 : Aménager les sentiers du Marais et du Bois en voie cyclo-piétonne

Objectif

Aménager une voie cyclo-piétonne sécurisée et praticable en tout temps entre Chastre et Blanmont via les sentiers du Marais et du Bois.

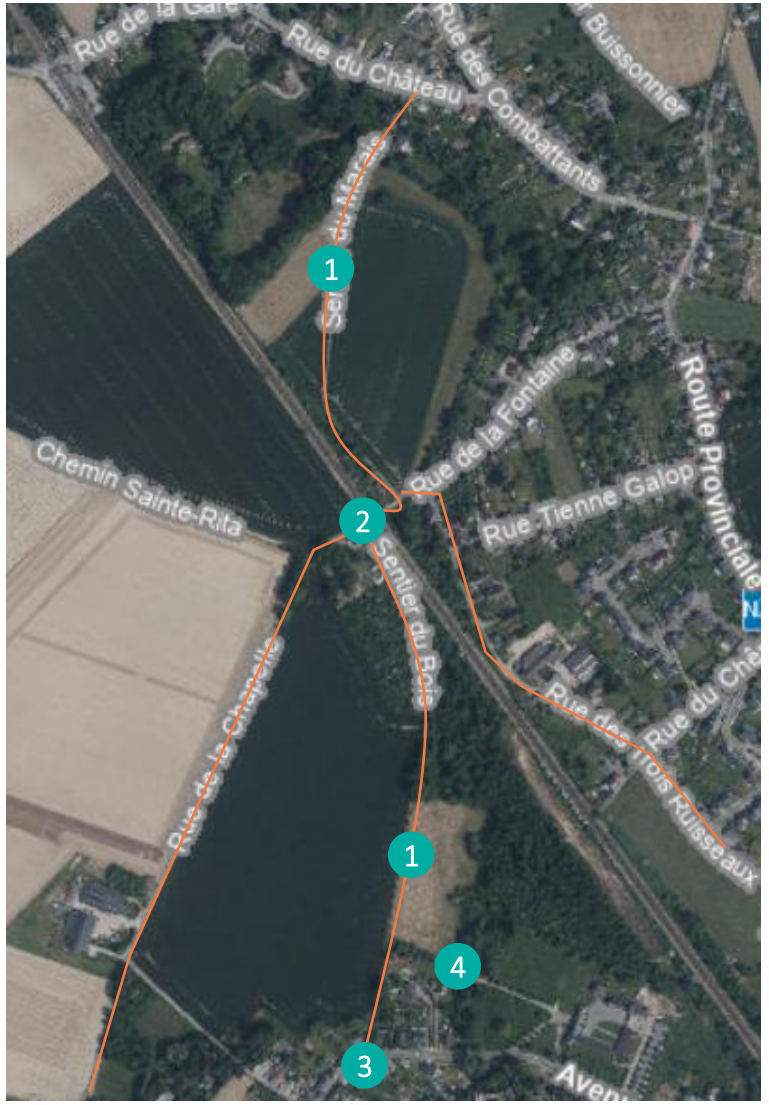
Actions

Quatre interventions sont proposées :

1. L'aménagement du sentier du Marais en chemin réservé F99c (permettant l'accès aux exploitants agricoles) et du sentier du Bois en chemin réservé F99a (limitant l'accès aux modes actifs) ;
2. L'aménagement d'une zone cyclable rue de la Fontaine entre la rue des Trois Ruisseaux et la rue de la Chapelle ;
3. L'aménagement de la sortie du sentier du Bois avec l'Avenue du Castillon ;
4. L'aménagement de la Drève des Prisonniers de Guerre en chemin réservé F99c (permettant l'accès aux exploitants agricoles) dans le respect du site (statut de protection supprimé par arrêté en 2023).

Suite au chantier en cours à la rue des Trois Ruisseaux qui verra la création d'un trottoir et la mise en place d'une boucle sens unique, il n'y a pas lieu de prévoir un nouvel aménagement dans cette rue puisque la situation des cyclistes y sera améliorée.

Emplacement des interventions



Action 3.1 : Aménager les sentiers du Marais et du Bois en voie cyclo-piétonne

1. Aménagement des deux sentiers en **chemins réservés** (F99c et F99a) .

Aménagements :

- (450*3m)+(550*2m) de voie en revêtement stabilisé ;
- Remplacement des fils barbelés au sentier du Bois le long de la parcelle ouest ;
- Changement de la priorité en sortie du sentier du Marais

Coût = +/- 190.000 € hors foncier.





2. **Marquages au sol** rue de la Fontaine entre la rue des Trois Ruisseaux et le sentier du Bois + changement de priorité en sortie du sentier du Bois.

Aménagements :

- 4*35m² de résine couleur
- 5 logos thermocollés
- Signalisation

Coût = +/- 4.000€





3. **Marquage au sol** à la sortie du sentier du Bois avec l'Avenue du Castillon.

Aménagements :

- 60m² de résine couleur
- Signalisation

Coût = +/- 2.000€



4. L'aménagement d'un **chemin réservé** (F99c) à la Drève des Prisonniers de Guerre.

Aménagements :

- 200*3m de voie en revêtement stabilisé

Coût = +/- 47.000 € (pas de rachat de foncier à prévoir).



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 3.2 :

Sécuriser le carrefour rue Sainte-Anne/rue de Corsal

Retour table des matières

Action 3.2 Sécuriser le carrefour rue Sainte-Anne/rue de Corsal

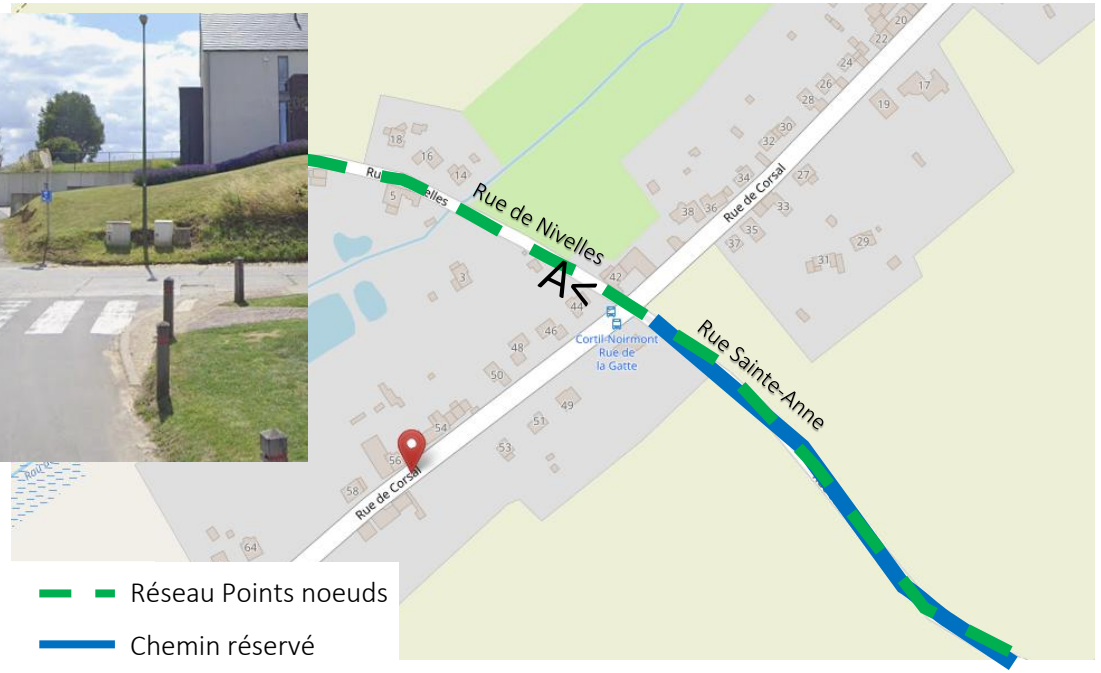
Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

Le carrefour entre la rue de Corsal — axe de transit reliant les villages de Saint-Géry et de Cortil-Noirmont —, la rue Sainte-Anne — chemin réservé — et la rue de Nivelles — en régime « excepté circulation locale » — ne dispose actuellement d'aucun aménagement visant à sécuriser les traversées.

Le carrefour est inscrit dans le réseau cyclable points nœuds et est actuellement régi par un régime de priorité de droite, sans aménagement spécifique complémentaire. Ce carrefour pose des questions de sécurité pour tous les usagers.





Objectif

Améliorer les conditions de sécurité pour tous les usagers franchissant la rue de Corsal.

Action

Option 1 :

- Marquer le carrefour en rouge (+/- 150m²) afin de renforcer sa lisibilité.
- Modifier le régime de priorité en instaurant un signal B5 (stop) ou B1 (cédez le passage) à la fin du chemin réservé, et en accordant la priorité aux automobilistes circulant rue de Corsal au moyen d'un signal B15f en amont du chemin réservé.

Cette modification permettrait d'accroître la vigilance des cyclistes et des autres usagers en provenance du chemin réservé lors de la traversée de la rue de Corsal.
Dans le sens opposé, le régime actuel serait maintenu : la priorité de droite resterait d'application pour les usagers sur la Rue de Corsal pour les véhicules en provenance de la rue de Nivelles.





Action 3.2 Sécuriser le carrefour rue Sainte-Anne/rue de Corsal

Action

Option 2 :

- Marquer le carrefour en rouge afin de renforcer sa lisibilité.
- Maintenir le régime de priorité actuel (priorité de droite) en le soulignant par des panneaux et un marquage au sol invitant à la prudence :
  - Le panneau B17 à la rue de Corsal (dans les deux sens) afin de rappeler le régime de la priorité de droite. Le panneau peut être complété par un marquage au sol ;
  - Le panneau A51 à la rue Sainte-anne afin de requérir la prudence des cyclistes malgré leur priorité





PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 3.3 :

Résoudre les problèmes de fond d’eau sur les chemins de remembrement

Retour table des matières

Action 3.3 : Résoudre les problèmes de fond d'eau sur les chemins de remembrement

Contexte

Sur les chemins de remembrement de l'entité, 17 points bas ont été recensés par Avello et le service travaux. Il s'agit d'endroits problématiques où l'eau peut stagner plusieurs jours ou créer des conditions boueuses après des pluies et ainsi entraver et parfois empêcher la circulation des piétons et cyclistes.

- 8 de ces points sont localisés sur le réseau points-nœuds ou réseau cyclable structurant. Ils sont donc à priori davantage utilisés par les cyclistes : Chemin du Chalet* (3), Chemin de la Croix (2), Rue Sainte-Anne* (2) et Chemin de la Chapelle Sainte-Antoine (1)
- Les 10 autres points sont localisés hors réseau points-nœuds et réseau cyclable structurant : rue d'Almez* (3), rue Bois des Pauvres (2), Chemin de Nil Pierreux* (1), Baty de Chaufour (1), Chemin de Louvignies (1), Chemin des Noces (1) et Baty de Tilly* (1).

* Ces rues/chemins sont également concernés par l'action 3.20 « Réparer les plaques de béton abimées ».

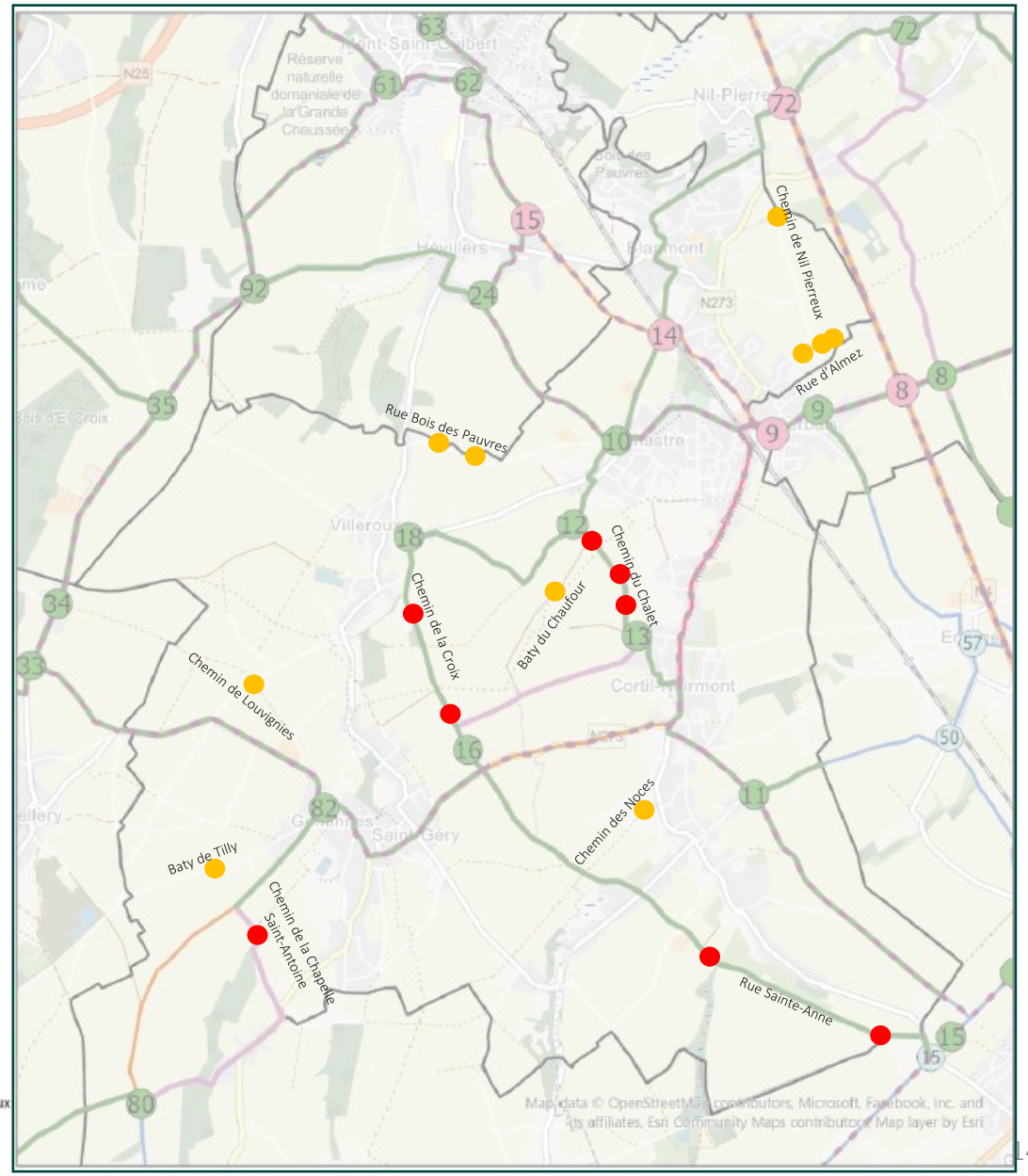
Objectif

Permettre un passage confortable et au sec toute l'année aux piétons et cyclistes sur les itinéraires cyclables.

Action

Les zones problématiques ont été identifiées par l'administration communale qui se chargera de les réaménager pour limiter les phénomènes de fonds d'eau. Les points rouges devraient à priori être solutionnés en priorité





PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 3.4 :

Encourager l’installation d’arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce

Retour table des matières

Action 3.4 : Encourager l'installation d'arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce

Contexte

Afin de favoriser l'usage du vélo, notamment par les clients de commerces, la possibilité de garer son vélo en toute sécurité à proximité de chaque commerce est primordiale.

Objectif

Permettre de garer son vélo en toute sécurité à proximité immédiate des commerces en encourageant l'installation d'arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce de la commune, quand c'est possible.

Action

Pour des courtes durées de station (achats en commerces) l'arceau simple (U renversé) suffit amplement. De tels arceaux permettent une fixation au cadre des vélos à plusieurs niveaux. Les dispositifs en pinces-roues sont à proscrire. De simples anneaux fixés à un mur peuvent aussi suffire à condition qu'ils soient accompagnés d'un picto pour les signaler.

Coût : environ 200€ par arceau


Source: mottez.com


Source: E. Germeau

Suggestion de liste des commerces concernés par la mesure :

- Boulangeries
- Restaurants
- Friteries
- Pharmacies
- Supermarchés ;
- Supérettes ;
- Médecins ;
- Centres de soins.

Les commerces du parvis de la gare (librairie et pizzaria) sont déjà équipés avec un arceau. Les indépendants et professions libérales proposant un service régulier aux citoyens pourront aussi être invité à s'équiper.

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 3.5 :

Créer un aménagement cyclo-piéton Rue des Quinze Bonniers

ICEDD

Retour table des matières

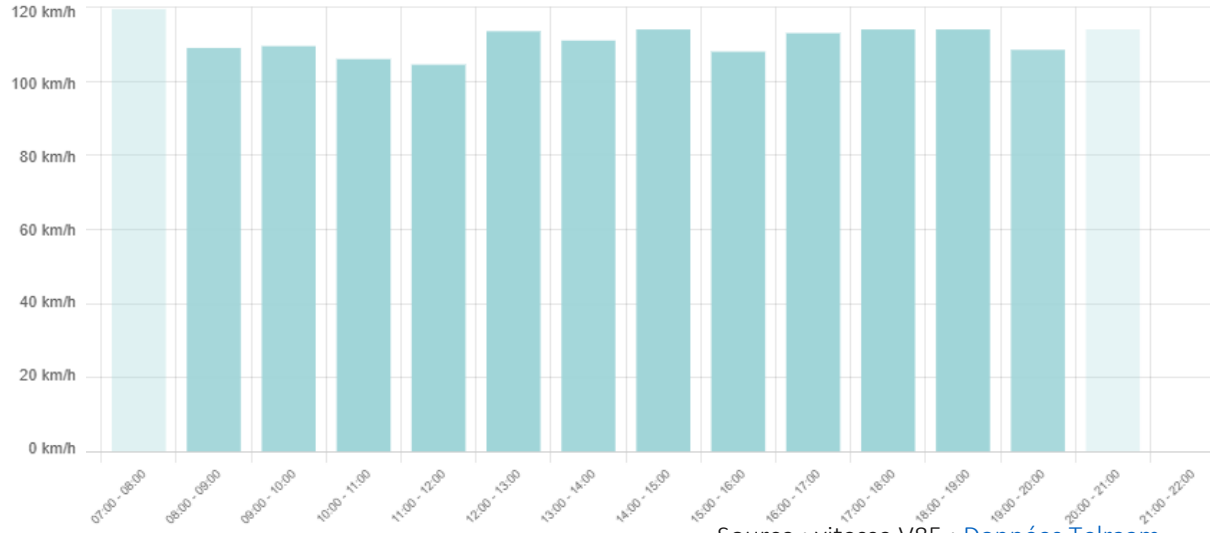
Action 3.5 : Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers

Contexte

La rue des Quinze Bonniers est l'axe principal et le plus direct reliant le village de Villeroux à celui de Chastre pour tous les modes. La portion de la route située hors de l'agglomération (max 90 km/h) est longue de 950m et présente une largeur de chaussée variant entre 5,5m et 6m et une emprise cadastrale variant entre 8 et 11m talus compris. Le bus 27 y passe 10 fois par jour dans chaque sens. C'est à approche du sommet que l'attention aux cyclistes doit être rappelée, il arrive régulièrement qu'un vélo soit doublé malgré la ligne blanche.

Les données Telraam indiquent une vitesse moyenne **(V85) qui dépasse systématiquement les 100km/h. La charge quotidienne moyenne de véhicules est de 400 deux sens confondus dont seulement 0,7% de cyclistes.** Cyclistes qui selon les données Telraam, sont majoritairement de sortie les week-ends. Ce qui indique une utilisation actuelle principalement de loisir et non pour du domicile-travail.





Source : vitesse V85 ; Données Telraam

Modes	Déplacements comptabilisés	Part modale
🚶	9	2,3%
🚲	3	0,7%
🚗	246	61%
🚌 🚚 🚜	144	36%
TOTAL	402	100%

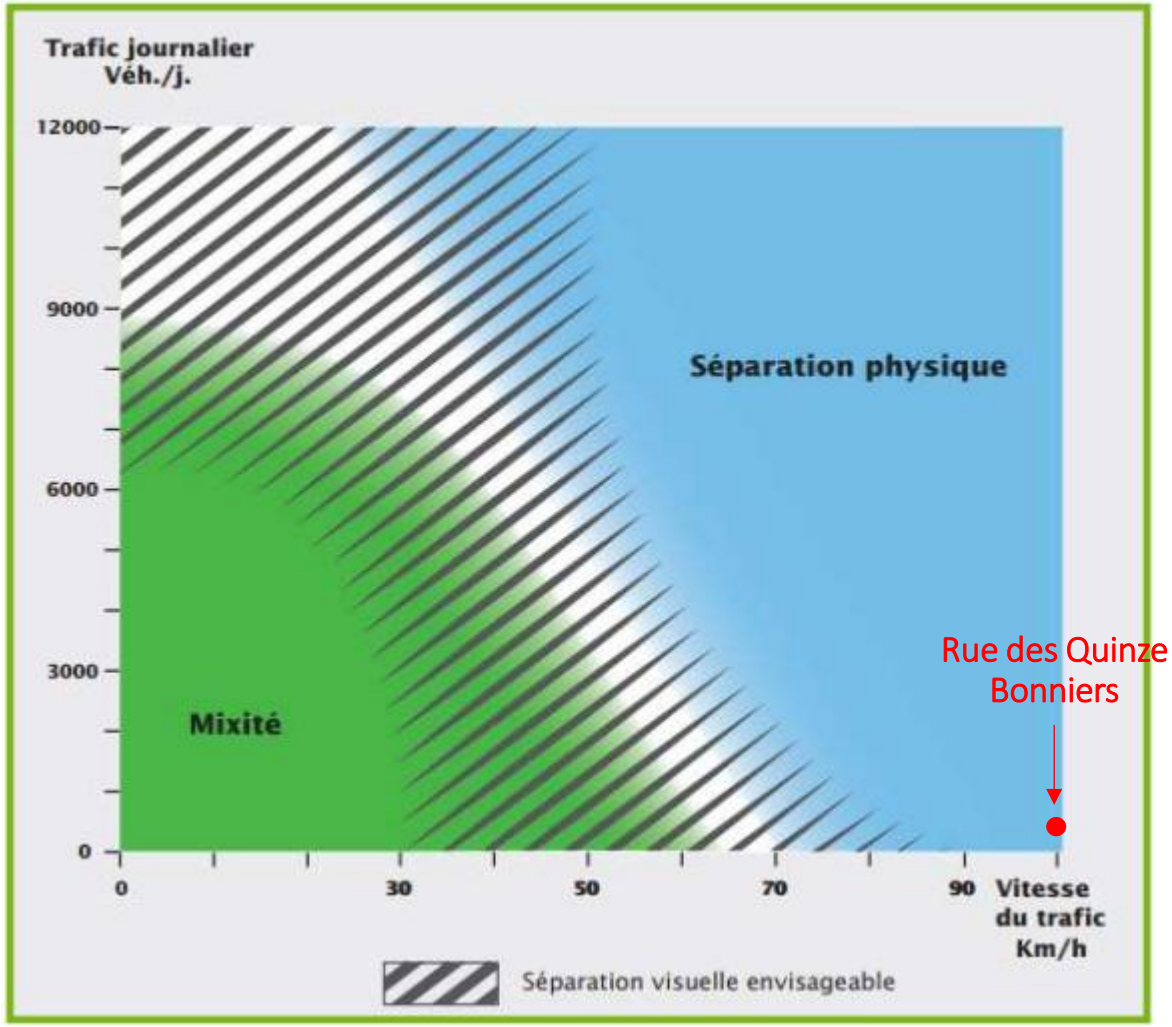
Répartition moyenne sur 24h des modes de transport par sens de circulation sur la rue des 15 Bonniers : Source : Telraam

Action 3.5 : Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers

Objectif

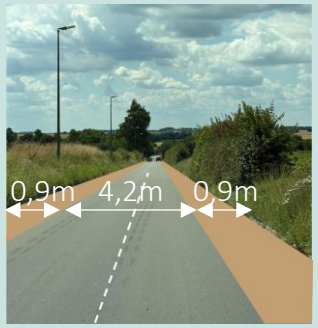
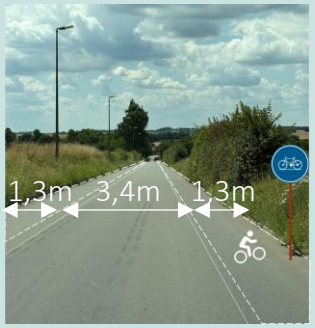
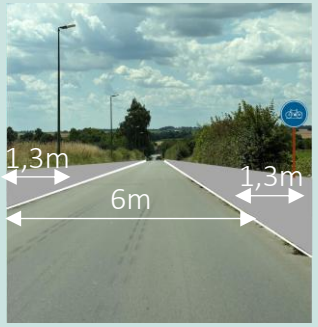
L'aménagement choisi doit permettre une sécurisation des cyclistes et des piétons. Face à la multitude des solutions possibles, il faut tenir compte du flux quotidien de cyclistes concerné ainsi que de la charge et de la vitesse des voitures.

La situation actuelle rue des Quinze Bonniers (400 véhicules/j et V85 de 100 km/h) ainsi que le passage de bus impose le choix d'une solution en aménagement séparatif (piste cyclo-piétonne marquée ou séparée). Si l'on souhaite aller plutôt vers une situation de mixité afin d'éviter de faire un aménagement séparé, il faudrait d'abord que les conditions de vitesse des véhicules le permettent et réduire la V85 à au moins 60 km/h. Ce qui impliquerait d'installer des dispositifs régulateurs de vitesse en plus de l'aménagement cyclable.

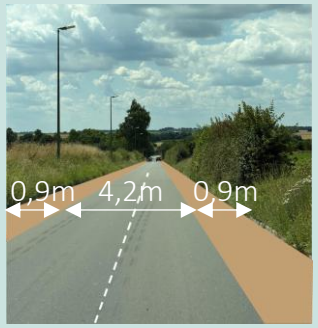
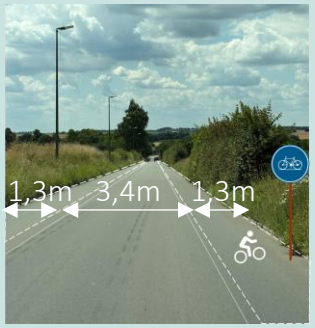
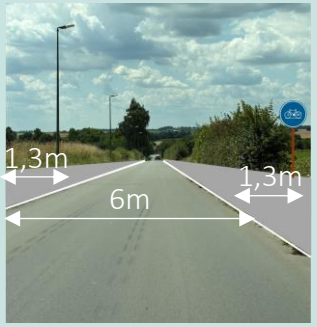


Source : « Quel aménagement choisir ? », SPW, Namur, 2012

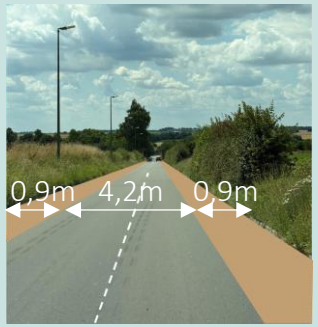
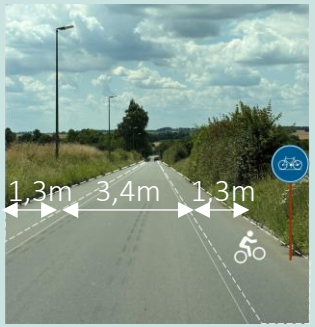
Action 3.5 : Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers

	Scénario 1 Signalisation dynamique	Scénario 2 Chaussée à voie centrale banalisée	Scénario 3 2 bandes cyclables suggérées	Scénario 4 2 pistes cyclables marquées	Scénario 5 1 piste cyclable séparée	Scénario 6 2 pistes cyclables séparées
						
Interventions	Installation de panneaux d'avertissement avec capteur	Marquage de la voie, installation de panneaux (interruption 30m avant les sommets)	Marquage de 2 bandes cyclables suggérées et pose de dispositifs ralentisseurs	Marquage de 2 pistes cyclables marquées et pose de dispositifs ralentisseurs	Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée physiquement de la chaussée	Aménagement de 2 pistes cyclables sur les 2 accotements de la chaussée
Objectifs	Sensibiliser à la présence de cyclistes	Sécuriser le déplacement des vélos	Sécuriser le déplacement des vélos	Sécuriser le déplacement des vélos	Sécuriser le déplacement des vélos	Sécuriser le déplacement des vélos
Respect des Codes	Oui	Oui, hors virage et sommet de côte Oui si baisse de la V85 à **70km/h**	Oui si baisse de la V85 à **50km/h**	Oui si baisse de la V85 à **70km/h** Non : ne respecte la largeur de voirie dédiée aux voitures de min 5m	Non : ne respecte la largeur de voirie dédiée aux voitures de min 5m	Oui

Action 3.5 : Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers

	Scénario 1 Signalisation dynamique	Scénario 2 Chaussée à voie centrale banalisée	Scénario 3 2 bandes cyclables suggérées	Scénario 4 2 pistes cyclables marquées	Scénario 5 1 piste cyclable séparée	Scénario 6 2 pistes cyclables séparées
						
Impact automobilistes	Adaptation de sa vitesse	+ 11 secondes de temps de parcours	+ 60 secondes de temps de parcours	Non réglementaire	Non réglementaire	Statu quo
Impact cyclistes	Attention accrue par les automobilistes	Espace dédié - 20km/h de différentiel avec les voitures	Espace dédié -40km/h de différentiel avec les voitures			Espace en site propre
Accès aux piétons	Oui	Oui	Non	Oui à condition d'élargir la piste à 2m en F99a	Oui à condition d'élargir la piste à 2m en F99a	Oui à condition d'élargir la piste à 2m en F99a
Coût	+/- 6k€	+/- 20k€	+/- 150k€			Min. 400k€

Action 3.5 : Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers

	Scénario 1 Signalisation dynamique	Scénario 2 Chaussée à voie centrale banalisée	Scénario 3 2 bandes cyclables suggérées	Scénario 4 2 pistes cyclables marquées	Scénario 5 1 piste cyclable séparée	Scénario 6 2 pistes cyclables séparées
						
	Scénario temporaire à envisager le temps que les flux vélos croissent	Scénario à envisager à moyen terme si une croissance des flux vélos s'observe	Scénario qui impliquera des mesures coercitives régulières pour faire respecter la vitesse de 50 km/h. Mesures difficiles à justifier au regard du flux de cyclistes	Scénarios non réglementaires (largeur de voirie insuffisante)		Scénario dont le coût ne se justifie pas à ce jour
	À envisager	À privilégier	À écarter	À écarter		À écarter

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 3.6 :

Réparer les plaques de béton dangereuses des chemins de remembrement et mettre en place un budget annuel de réparation

Retour table des matières

Action 3.6 : Réparer les plaques de béton dangereuses des chemins de remembrement et mettre en place un budget annuel de réparation

Contexte

Sur les chemins de remembrement de l'entité, 37 plaques défectueuses ont été recensées par Avello et le service travaux :

- 2 plaques sont localisées sur le réseau points-nœuds et le réseau cyclable structurant et devraient donc être traitées en première priorité : Chemin de la Chapelle aux Souris.
- 10 plaques sont localisées sur le réseau points-nœuds et devraient donc être traitées en priorité : Rue Sainte-Anne* (6), Chemin du Chalet* (3), rue de Nivelles (1) ;
- 25 plaques sont localisées hors du réseau points-nœuds et réseau cyclable structurant : Chemin des Noces (12), Baty de Fleurus (2), Baty de Bertinchamps (2), Rue d'Almez* (2), Baty de Tilly* (2), Chemin du Moulin à Vent (3), Rue du Moulin à Vent (1), Chemin de Nil Pierreux* (1) et rue du Bois Quinaux (1).

* Ces rues/chemins sont également concernés par l'action 3.9 « Résoudre les problèmes de fond d'eau sur les chemins de remembrement ».

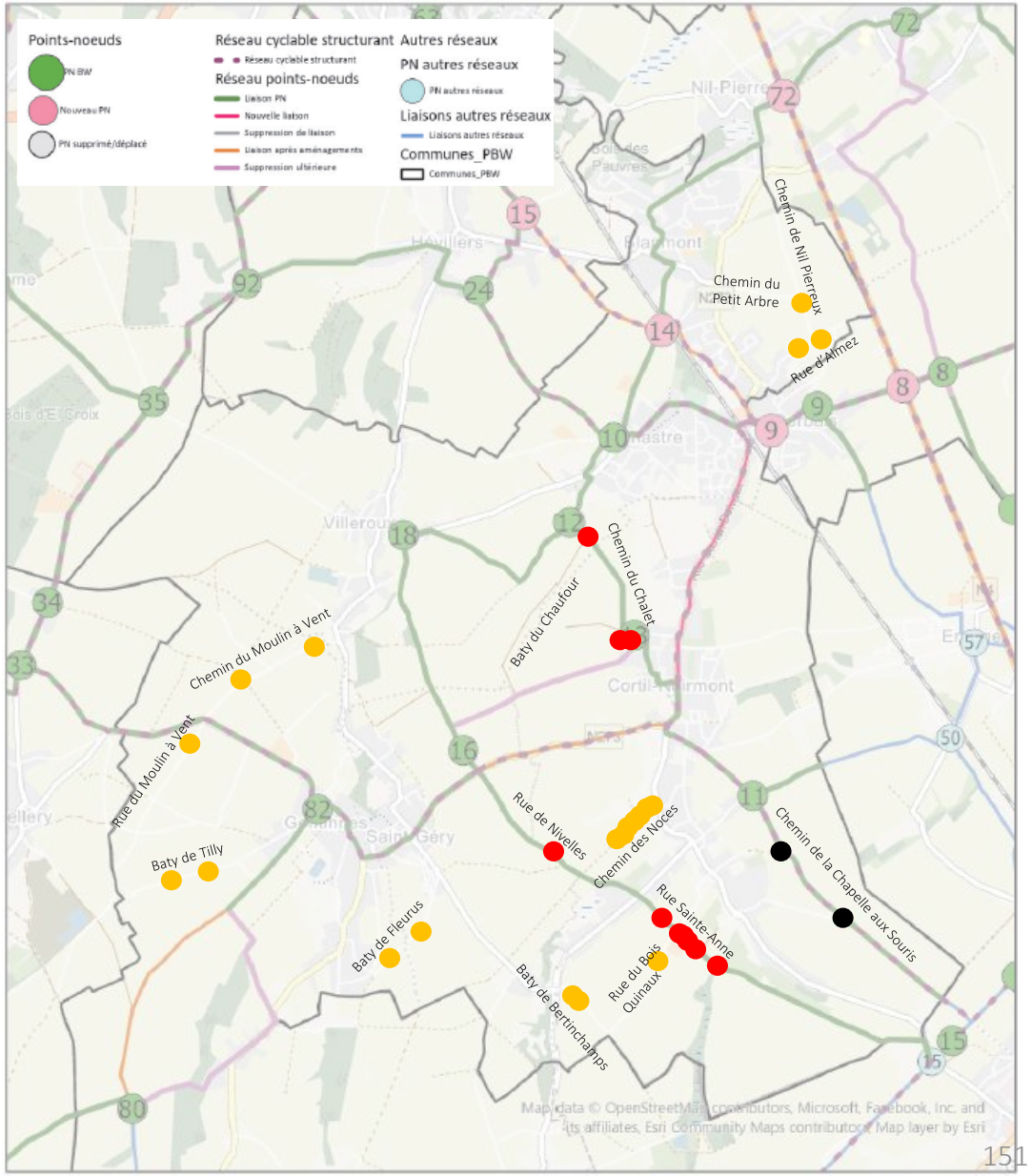
Objectif

Réparer les plaques de béton identifiées comme endommagées et mettre en place un budget annuel dédié à cet effet.

Action

Les plaques problématiques ont été identifiées par l'administration communale qui se chargera de les réparer au fur et à mesure en priorisant les points les plus dangereux et les plus fréquentés.

Pour information, les derniers travaux menés récemment à Chastre pour la pose de bandes de croisement en béton dans différents chemins de remembrement ont été réalisés à un coût TTC de 320€/m².



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 4.1 :

Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs

ICEDD

Retour table des matières

Action 4.1 : Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs

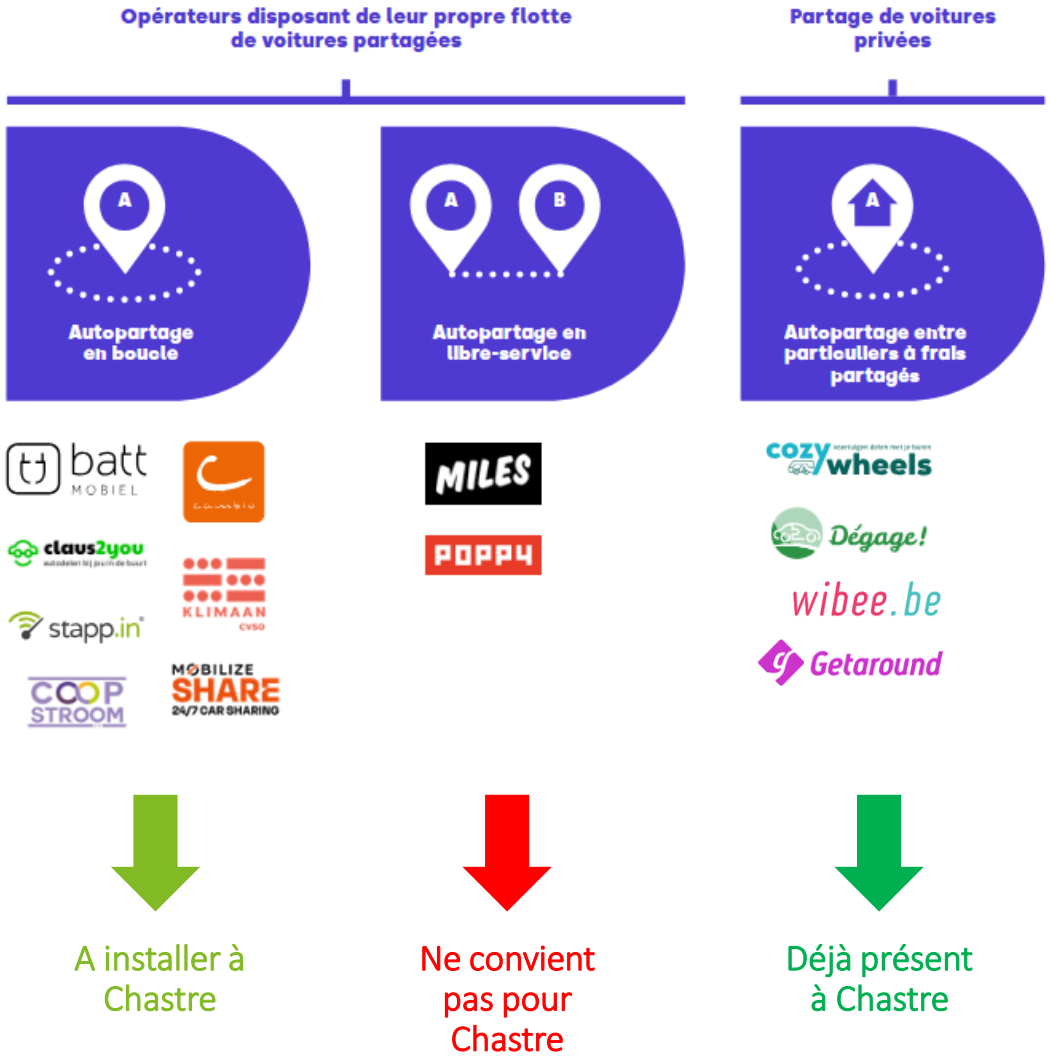
Action 4.2.a : installer une station de type Cambio

Contexte

450 voitures partagées étaient actives en Wallonie en 2024, soit 124 de plus qu'en 2020. 155 sont des voitures partagées entre particuliers et 295 le sont selon le système « en boucle » (type Cambio). Cambio dispose de 128 stations en Wallonie au sein de 20 communes urbaines et rurales (Arlon, Neufchâteau, Libramont, Namur, Verviers, Liège, Charleroi, Mons, Tournai, Mouscron, Soignies, Braine-le-Comte, Rixensart, Gembloux, Nivelles, Ciney, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre, Grez-Doiceau et Waterloo).

3 systèmes différents d'autopartage existent :

- Le système en boucle : des véhicules appartenant à des opérateurs privés sont disponibles sur des stations fixes et doivent y être redéposés à la fin de la location. **Ce système n'est pas disponible à Chastre mais lui convient** ;
- Le système en libre-service : des véhicules appartenant à des opérateurs privés sont disponibles au sein d'une zone (une ville, une région) et peuvent y être redéposés n'importe où à la fin de la location. **Ce système ne convient qu'aux grandes agglomérations urbaines** ;
- Le système entre particuliers : des véhicules appartenant à des particuliers sont disponibles auprès d'une communauté ouverte ou fermée. Le véhicule doit être ramené à son point de départ en fin de location. Ces systèmes permettent aussi le partage de vélos et trottinettes (Cozy Wheels et Getaround). **Plusieurs véhicules sont déjà disponibles à Chastre**.



Source : « La mobilité partagée en Belgique, Way to Go, 2024

Action 4.1 : Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs

Contexte

L'avantage d'un opérateur comme Cambio est qu'il propose plusieurs forfaits d'abonnements ce qui permet de maîtriser son budget. Quatre abonnements sont proposés en fonction de l'intensité de l'usage prévu et au tarif forfaitaire différent en plus d'un tarif horaire :

1) Start : 4€ => profil (+- 50km/mois)
2) Bonus : 8€ => profil (50 - 300km/mois)
3) Confort : 22€ => profil (>300km/mois)
4) Campus : 9€ => (tarif étudiant)

Les frais d'activation s'élèvent à 35€ (Gratuit pendant les 3 premiers mois de lancement sur un nouveau territoire) et une participation financière (Caution) de 150€ est demandée pour les formules Start et Campus et de 500€ pour les formules Bonus et Confort. En comparaison à une voiture similaire possédée individuellement, Cambio permet une économie de 50%.

Objectif

Installer une station de voitures partagées sur la commune.

Action

Choix de l'emplacement

Au démarrage dans une nouvelle commune, il est conseillé d'installer d'abord une station avec 2 véhicules plutôt que deux stations avec un seul véhicule. Ceci afin de garantir une plus grande disponibilité aux usagers. La présence d'une gare SNCB est primordiale de même que la visibilité du lieu et l'existence d'un contrôle social. Pour ces raisons, le parking devant le Vieux Chastre est la localisation la plus adaptée. Ce site n'est pas propriété communale mais partagé entre la SNCB et l'OTW (Opérateur de Transport de Wallonie) avec qui il conviendra donc de négocier l'emplacement.



Source : GoogleStreetView, ICEDD

Action 4.1 : Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs

Types de véhicules

Un service comme Cambio propose une gamme variée de véhicules (manuels et automatiques) répondant à différents besoins des usagers :

- Véhicules thermiques citadins : typiquement de type Citroën C3, utilisés fréquemment pour les courts trajets ou les déplacements urbains. Ce sont souvent les premiers véhicules mis en place lors du lancement d'une station.
- Véhicules compacts et berlines : pour les trajets plus longs ou avec plus de passagers (ex. : Renault Clio, Opel Corsa, Fiat Tipo, …).
- Véhicules électriques : dans certaines villes, Cambio propose également des modèles 100% électriques, en fonction de la présence d'infrastructures de recharge et des partenariats locaux.
- Véhicules utilitaires / vans : utiles pour les transports de charges ou les déménagements (ex. : petits utilitaires de type Renault Kangoo, Dacia Jogger 5+2pl, …).

Fonctionnement

La commune et l'opérateur choisi signent une **convention bipartite** déterminant notamment le financement et le lieu où sera située la station et le nombre de véhicules → Les contrats sont généralement établis sur une durée de 4 ans. **C'est le rôle de la commune de communiquer et de sensibiliser ses citoyens** pour promouvoir l'utilisation de cette offre de mobilité afin d'attirer des utilisateurs.

Coût pour la commune

La mise à disposition d'un véhicule de type Cambio dans une commune représente **un cout maximum de 6000€ HTVA par an**. Le cout peut varier en fonction du type de véhicule, de la durée du contrat, du taux d'utilisation. Ce montant est dégressif selon l'utilisation du véhicule : plus il est utilisé par les citoyens ou les services communaux, moins le coût pour la commune est élevé. Si le véhicule atteint 24.000 km parcourus sur l'année, les frais communaux peuvent être annulés entièrement.

Coût pour l'usager

- Outre le montant de l'abonnement, l'usager paie un tarif à l'heure (à partir de 2 à 3 €/heure selon la catégorie de véhicule) et un tarif au kilomètre (±0,25 à 0,33 €/km, carburant compris pour les véhicules thermiques). Des tarifs sont disponibles pour les usagers réguliers, les PME, les administrations ou encore les ASBL, avec des formules flexibles.

Action 4.1 : Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs

Stratégie de communication

- Avant le lancement du service:
  - Disposer un totem à proximité de la future station Cambio pour informer du service qui va bientôt arriver.
  - Mettre en avant le logo Cambio et les avantages que représente l'autopartage avec des messages accrocheurs ex: 'Envie d'économiser plusieurs milliers d'euros par an?'
- Au moment du lancement:
  - Utiliser le site web de la commune et les réseaux sociaux et présenter les avantages de l'autopartage (voir action 4.5)
  - S'appuyer sur un évènement local proche du lancement pour communiquer sur Cambio via un stand d'information
  - Proposer une démonstration gratuite, accompagner les utilisateurs dans leurs inscriptions
- Après le lancement:
  - Recueillir des avis des premiers utilisateurs
  - Communiquer sur les témoignages d'utilisateurs Chastrois satisfaits du service
  - Communiquer sur les promotions proposées par Cambio (6 premiers mois offerts)
  - Continuer à communiquer régulièrement sur les différents canaux et via les événements locaux

Action 4.1 : Installer une station de voitures partagées et un pôle pour véhicules alternatifs

Action 4.2.b : installer un pôle pour véhicules alternatifs

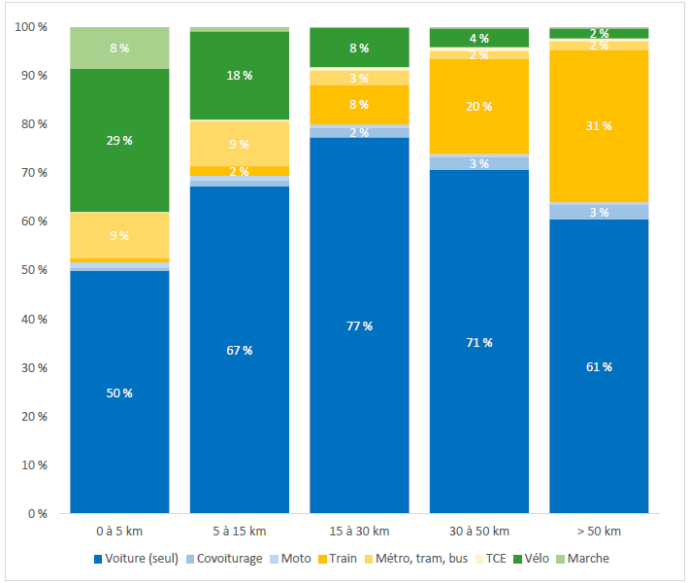
Contexte

Les innovations apportées à la mobilité électrique couplées aux objectifs de réduction des émissions de CO2 ont fait émerger une multitude de nouveaux véhicules destinés aux particuliers. Il s'agit de bicycles, tricycles et quadricycles qui grâce à une assistance électrique permettent de réaliser dans un bon confort des distances jusqu'à 20 km avec ou sans charge/passager. Sachant que l'usage de la voiture reste encore majoritaire pour les trajets inférieurs à 20km, ces nouveaux modes ont un potentiel de croissance important. Leur nombre est en croissance en Wallonie avec en corollaire un impact positif sur la création d'emplois locaux (vendeurs, réparateurs, slowtourisme, …) et sur les commerces locaux. Cfr étude fédérale sur l'économie du vélo qui pèse près de 1 milliard d'euros et étude de l'ADEME sur l'impact du vélo sur les commerces locaux.

Action

L'action consiste donc à soutenir/accompagner les initiatives portées par des acteurs présents à Chastre et qui visent le développement de ces mobilités alternatives :

- Mise à disposition d'un local ;
- Prime commerciale à l'installation ;
- Aides à l'acquisition pour les ménages ;
- Campagne de communication ;
- Installation de stations partagées en lien avec la station Cambio.



Répartition modale selon les distances domicile-travail. Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022



Source : Reporterre.net

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 4.2 :

Réaliser des campagnes de communication pour les voitures partagées

ICEDD

Retour table des matières

Action 4.2 : Réaliser des campagnes de communication pour les voitures partagées

Contexte

Afin de promouvoir l'utilisation des voitures partagées à Chastre, tels que les systèmes comme Cambio mais également des systèmes entre particuliers tels Getaround, Wibee ou Cosywheels la commune doit communiquer sur cette nouvelle forme de mobilité et ses avantages.

Objectif

Communiquer auprès des citoyens afin de:

1. Faire connaître et vulgariser les différentes formes d'autopartage
2. Sensibiliser aux avantages de l'autopartage, notamment financier
3. Présenter les solutions déjà disponibles dès aujourd'hui et celles envisagées à Chastre

Action

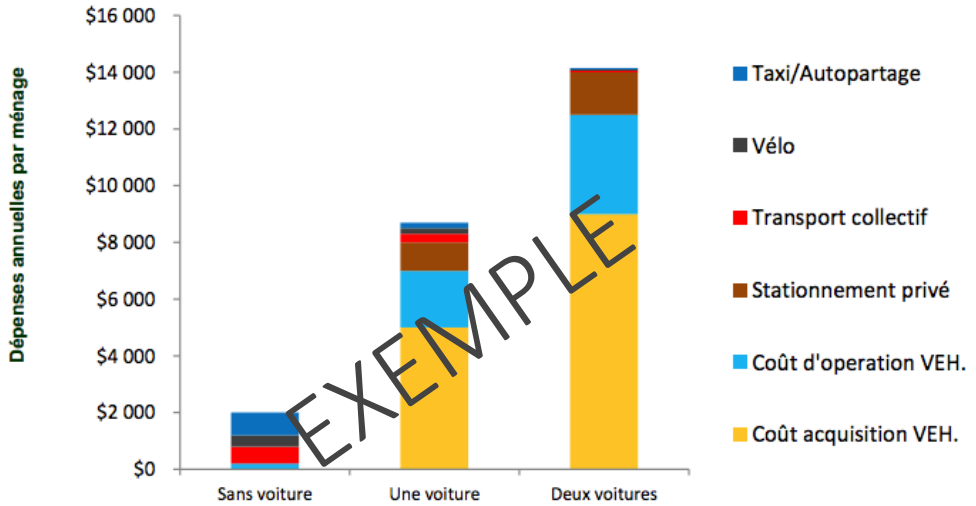
Communiquer sur les différents canaux disponibles :

- Site internet communal : enrichir la rubrique *Mobilité > Intermodalité* avec une sous-rubrique *Voitures partagées* contenant des explications et des visuels présentant les avantages de l'autopartage ainsi que les services existant à Chastre (pour Cambio spécifiquement, voir action 4.2)
- Réseaux sociaux : publier régulièrement des informations sur les offres existantes et les nouvelles possibilités
- Affichage communal physique reprenant les visuels du site internet et/ou réseaux sociaux
- Communication spécifique lors d'évènements (ex: semaine de la mobilité)
- Sensibilisation et communication via les commerçants et les employeurs ou encore le tissu associatif existant
- Republier les communications institutionnelles existantes via les différents canaux

Action 4.2 : Réaliser des campagnes de communication pour les voitures partagées

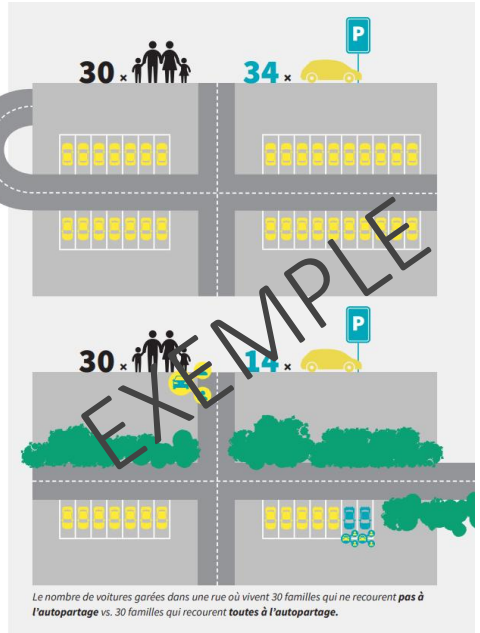
Avantages des voitures partagées: exemples de visuels

- Gain d'espace de stationnement ;
- Levier important (véhicule d'appoint) pour inciter la multimodalité au sein des ménages et donc la démotorisation ;
- Solution d'appoint pour les personnes n'ayant pas accès à un véhicule ;
- Maîtrise des coûts liés à la voiture.



Source : Todd Litman, 2015. Victoria Transport Policy Institute

Une voiture partagée remplace 3 à 10 voitures privées (selon autodelen)



Source : Autodelen

Une voiture reste stationnée 95 % du temps



Source : Espace Mobilité

Action 4.2 : Réaliser des campagnes de communication pour les voitures partagées

Exemples de communications sur l'autopartage



Communication de communauto dans le métro parisien ; Source : lareclame.fr



Quels sont les avantages ?

- Si vous parcourez moins de 11 000km par an, ce système est **plus économique qu'une voiture personnelle**, dont les frais fixes (entretien, assurance...) sont difficilement compressibles.
- Pour de nombreux ménages, il permet de **se passer d'un second véhicule**, souvent moins utilisé.
- **Le carsharing vous libère de toute une série de contraintes** : l'entretien, le nettoyage, les réparations, le contrôle technique, l'assurance, etc.
- Une voiture est garée en moyenne 95% du temps et son taux d'occupation moyen en circulation ne dépasse pas 1,4 personne. À l'échelle d'une Ville ou d'une Commune, la mobilité partagée permet donc de **rationnaliser l'utilisation d'une voiture** et de diminuer la pression automobile en termes d'occupation d'espace (sur un parking, en voirie...) et de pollution. On estime d'ailleurs qu'un véhicule partagé remplace jusqu'à 15 voitures privées.

Communication lancement Cambio ; Source : site internet commune de Waterloo

Voitures partagées

Une voiture partagée, qu'est-ce que c'est?

A la différence d'une voiture personnelle, la voiture partagée ne nous appartient pas. On n'a don cpas à en payer les frais fixes: achat, assurance, entretien... On paye seulement quand on l'utilise, en fonction de la durée de réservation et du kilométrage parcouru.

Est-ce utile pour moi?



Avant toute chose, les stations étan situées en ville, Cambio s'adresse à un public urbain: ce sont ces personnes qui, pour des raisons d'espace (pas de garage), d'accès aux transports publics ou financières, auront un besoin ponctuel pour un véhicule.

Ensuite, la voiture partagée est dédiée essentiellement aux trajets en boucle: aller déposer son enfant au sport, visite chez des amis, se rendre à une activité culturelle, faire des courses lourdes... Les trajets domicile-travail ne sont pas recommandés car l'utilisateur.ice paye à l'heure.

Enfin, ce système parle surtout à des personnes qui roulent moins de 11 000 km par an. Ca permet d'éviter l'achat d'un premier véhicule à des jeunes couples sans enfant, des personnes pensionnées qui n'en ont plus besoin pour aller au travail ou encore comme renfort pour les couples avec enfant pour ne pas devoir acquérir un second véhicule.

Ca coûte cher?

S'acheter sa propre voiture coûte cher: tous frais compris, on estime qu'une voiture neuve revient à environ 500 € par mois, voire plus en fonction du modèle... Alors qu'elle reste garée 95 % du temps! L'abonnement le moins cher est à 3€ par mois, ce à quoi il faut ajouter le coût de location horaire (environ 2€/heure) et le prix au kilomètre parcouru qui varie, lui, en fonction du prix de l'essence.

Source : site internet ville d'Arlon



Source : civis.re (La réunion, France)



Source : Hautes Terres communauté (Cantal, France)



Source : ville de Beloeil (Québec)

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 5.1 :

Interpeller le TEC afin de mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec le train

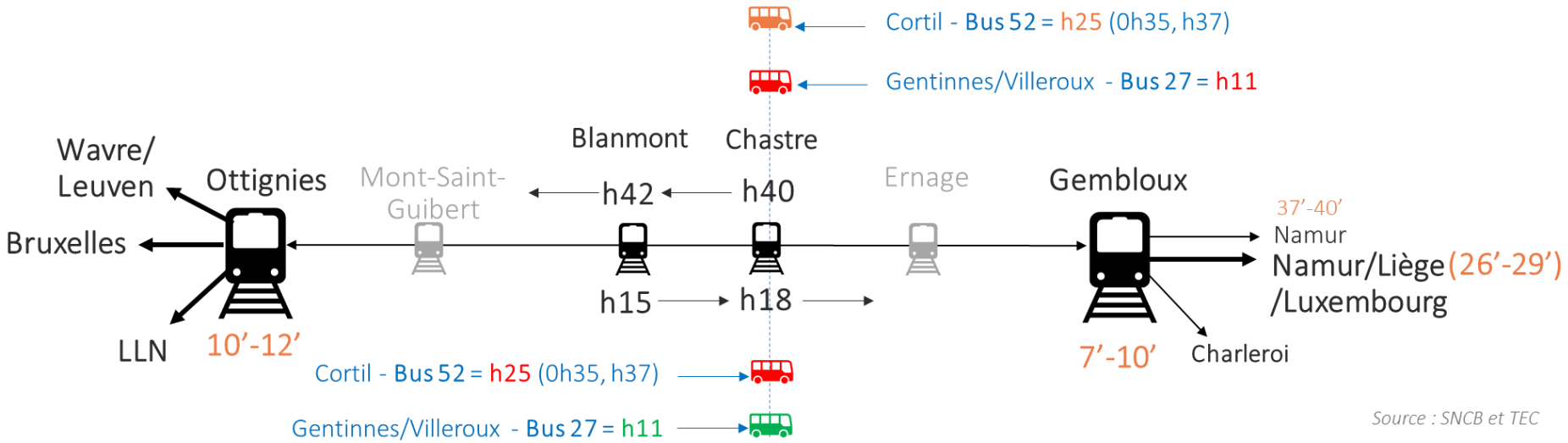
ICEDD

Retour table des matières

Action 5.1 : Interpeller le TEC afin de mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec le train

Contexte

Les bus 52 et 27 desservent la gare de Chastre mais selon des horaires qui sont défavorables à 2 des 4 correspondances avec le train. Ainsi, pour le train en direction d'Ottignies qui part toutes les heures 40, le bus 52 arrive 15 minutes plus tôt et le bus 27 29 minutes plus tôt. Les temps d'attente sont donc longs. En direction de Gembloux le bus 52 arrive 7 minutes après le départ du train.



Source : SNCB et TEC

Objectif

Mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec les horaires des trains desservant la gare de Chastre afin d'optimiser la multimodalité et ainsi renforcer l'attractivité à la fois des trains et des bus.

Action

Interpeller le TEC pour leur faire prendre conscience de cette problématique et les inciter à changer les horaires de bus pour mieux les adapter aux horaires de train.

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 5.2 :

Interpeller la SNCB afin d’accroitre l’offre en train le soir et le weekend

ICEDD

Retour table des matières

Action 5.2 : Interpeller la SNCB afin d'accroitre l'offre en train le soir et le weekend

Contexte

Les 2 haltes SNCB de Chastre et Blanmont présentent une bonne offre assurée par des trains L entre Ottignies et Namur avec **en semaine 1 train par heure et par sens**, complétée par 3 trains P supplémentaires par sens par jour.

Depuis la gare de Chastre, les horaires s'étalent en semaine entre 6h18 et 22h18 en direction de Gembloux et entre 6h24 et 22h41 en direction d'Ottignies.

Les **week-ends et jours fériés,** l'offre se limite à **1 train toutes les deux heures entre 6h17 et 20h17 en direction de Gembloux et entre 7h46 et 21h45 en direction d'Ottignies**.

Objectif

- Proposer une offre de transport alternative à la voiture aux habitants de Chastre au-delà des seuls déplacements pendulaires, qui leur permette d'utiliser le train également le soir et le week-end pour se déplacer vers d'autres pôles de la région et du pays, pour leurs loisirs par exemple.
- Accroitre l'attractivité du déplacement en train pour les Chastrois.

Action

Interpeller la SNCB afin de leur demander d'accroitre l'offre en train les weekends et jours fériés ainsi qu'en soirée (après 22h).

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 6.1 **Réaliser une communication spécifique sur l’existence du réseau de bus Express**

ICEDD

Retour table des matières

Action 6.1 Réaliser une communication spécifique sur l'existence du réseau de bus Express

Contexte

Le 1er octobre 2020, les TEC lançaient le nouveau réseau de lignes Express. Il s'agit de lignes dont le confort s'apparente à des autocars et dont les trajets sont plus directs avec quelques arrêts structurants qui optimisent le temps de parcours. Après 5 années d'existence, le réseau continue d'attirer davantage de voyageurs. 4,4 millions de validations ont été enregistrées en 2024, soit 11% de plus qu'en 2023. Signe qu'il s'agit bien d'une réponse appropriée aux besoins de déplacement entre les principaux nœuds urbains wallons. A ce jour, 31 lignes desservent la Wallonie dont la ligne E6 qui emprunte la N4 et longe le territoire chastrois. Cette ligne relie Gembloux à Wavre Nord en passant par Louvain-la-Neuve. La cadence est d'un bus toutes les 30 minutes en semaine (entre 6h48 et 21h10) et toutes les heures le samedi (entre 10h10 et 19h10). Le dimanche n'est pas desservi.

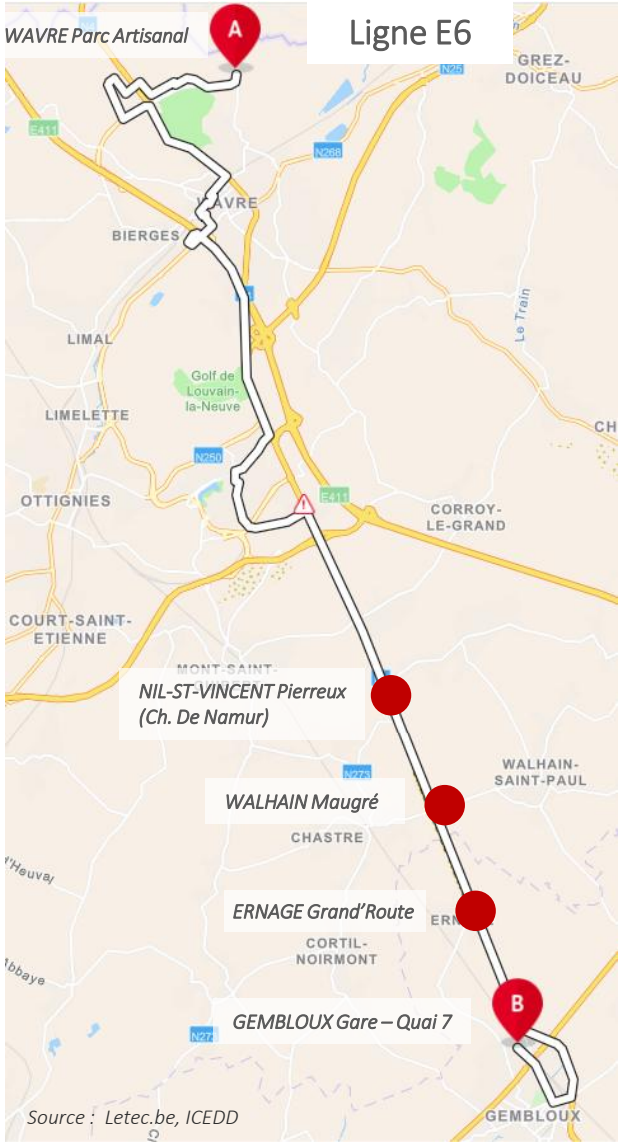


Source : Letec.be

Trois arrêts sont susceptibles d'intéresser le public chastrois. L'arrêt « NIL-ST-VINCENT Pierreux (Ch. de Namur) » au nord de la commune pour les habitants de Blanmont, « Walhain Maugré » pour les habitants de Chastre et « Ernage Grand'Route » pour les habitants de Cortil-Noirmont).



Source : Letec.be



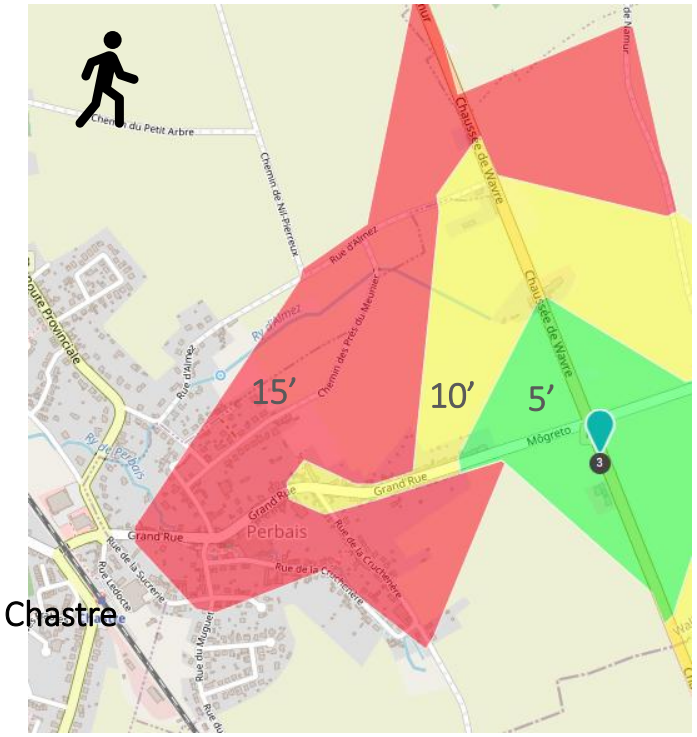
Source : Letec.be, ICEDD

Arrêt « WALHAIN Maugré »

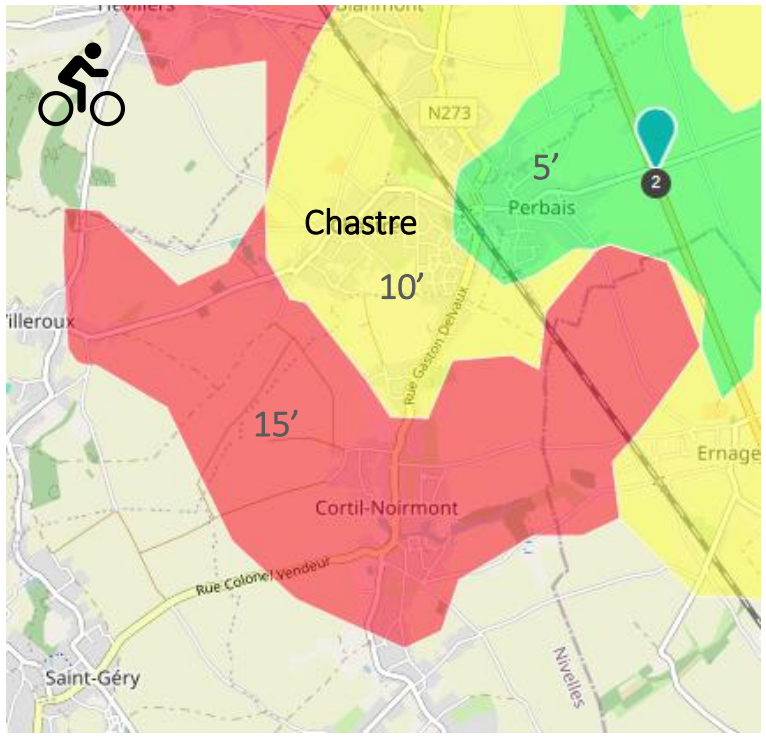
L'arrêt « Walhain Maugré » dispose d'arceaux vélos couverts. Le trajet depuis Chastre est assuré, en agglomération, par des bandes cyclables suggérées accompagnées de plusieurs dispositifs de réduction de la vitesse et, hors agglomération d'une piste cyclable séparée. Les isochrones montrent un temps de parcours trop important pour attirer les piétons mais tout à fait correct pour attirer les cyclistes résidant dans les villages de Chastre et Blanmont. En prolongeant jusqu'à 15 minutes, on rejoint également Cortil-Noirmont.



Infrastructure cyclable à l'arrêt « Walhain Maugré ». Source : GoogleStreetView



Isochrones 5, 10 et 15 minutes à pied depuis l'arrêt « Walhain Maugré ». Source : openrouteservice.org



Isochrones 5, 10 et 15 minutes à vélo depuis l'arrêt « Walhain Maugré ». Source : openrouteservice.org

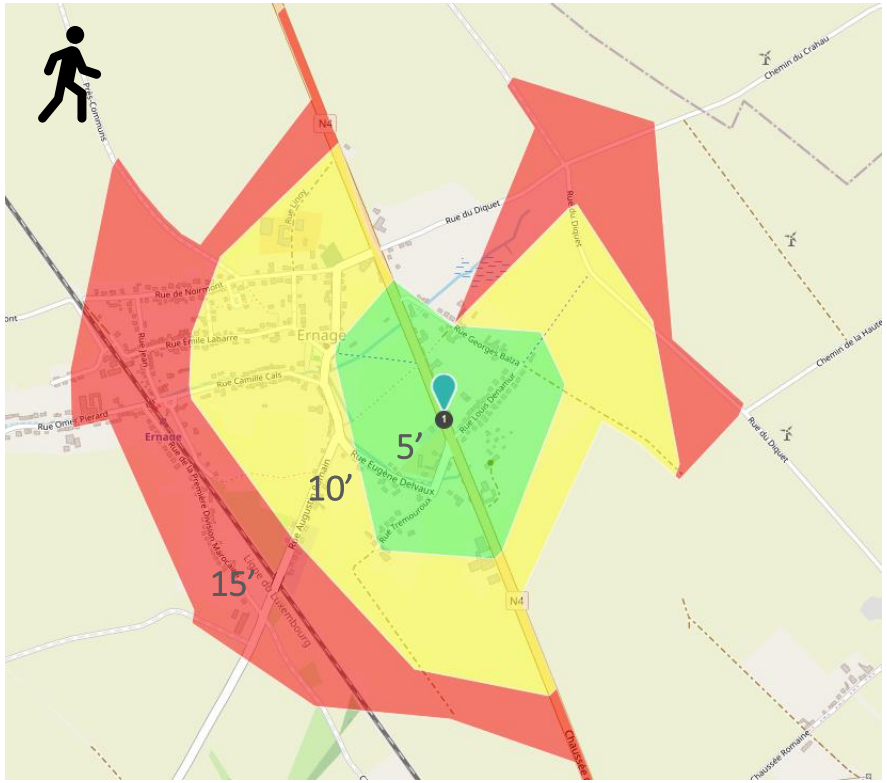
Action 6.1 Réaliser une communication spécifique sur l'existence du réseau de bus Express

Arrêt « ERNAGE GRAND'ROUTE»

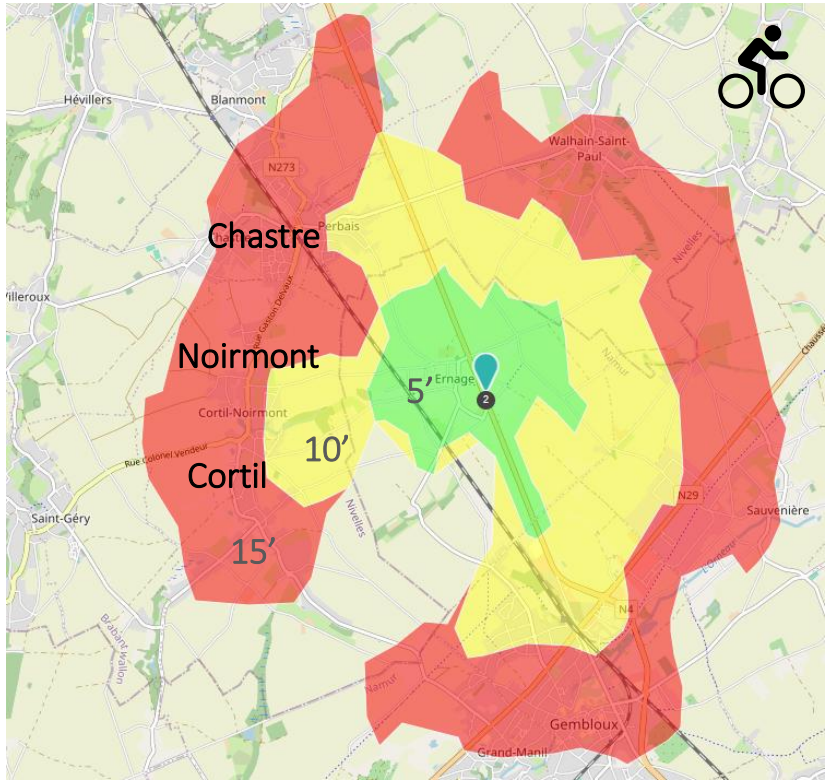
L'arrêt « Ernage Grand'Route » ne dispose pas d'arceaux vélos. L'isochrone pédestre montre que l'arrêt n'est pas attractif pour un accès à pied depuis Chastre. Pour le vélo, l'attractivité existe depuis Chastre et Cortil-Noirmont. Le trajet depuis Chastre est sécurisé via la rue Prés Communs qui est en chemin réservé. Depuis Noirmont, le trajet est sécurisé via le Chemin d'Ernage qui est en chemin réservé. Par contre, depuis Cortil, le trajet emprunte la rue Piérard qui n'est pas en chemin réservé et est un axe fortement emprunté par des véhicules pour relier Chastre au nord de Gembloux et la N29 en direction de l'E411.



Equipements l'arrêt « Walhain Maugré ». Source : GoogleStreetView



Isochrones 5, 10 et 15 minutes à pied depuis l'arrêt « Ernage Grand'Route ». Source : openrouteservice.org



Isochrones 5, 10 et 15 minutes à vélo depuis l'arrêt « Ernage Grand'Route ». Source : openrouteservice.org

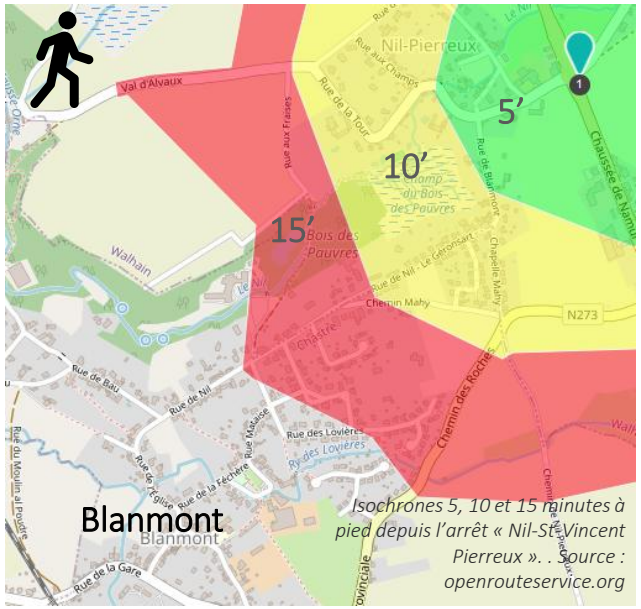
Action 6.1 Réaliser une communication spécifique sur l'existence du réseau de bus Express

Arrêt « NIL-ST-VINCENT Pierreux (Ch. De Namur) »

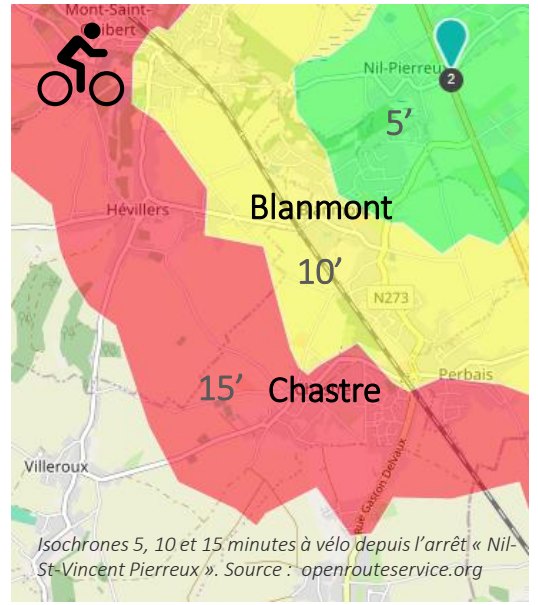
L'arrêt « Nil-St-Vincent Pierreux » dispose d'arceaux vélos couverts. Le trajet depuis Blanmont se fait via un réseau de voiries locales aux vitesses limitées à 30 ou 50 km/h équipées de dispositifs ralentisseurs. Depuis Chastre le trajet emprunte la Route Provinciale (non équipée pour les cyclistes) et la rue Chapelle Mahy, très étroite. Les isochrones montrent un temps de parcours trop important pour attirer les piétons mais tout à fait correct pour attirer les cyclistes résidents dans le village de Blanmont. En prolongeant jusqu'à 15 minutes, on rejoint également Chastre.



Infrastructure cyclable à l'arrêt « Nil-St-Vincent Pierreux ». Source : GoogleStreetView



Isochrones 5, 10 et 15 minutes à pied depuis l'arrêt « Nil-St-Vincent Pierreux ». . Source : openrouteservice.org



Isochrones 5, 10 et 15 minutes à vélo depuis l'arrêt « Nil-St-Vincent Pierreux ». Source : openrouteservice.org

Objectif

Donner plus de visibilité à la ligne E6.

Actions

- **Site internet communal** : enrichir la rubrique *Mobilité > Transports publics > TEC* en y intégrant une présentation des lignes TEC présentes sur le territoire, avec un focus particulier sur la **ligne Express E6** et un texte explicatif sur le concept des lignes Express.
- **Bulletin communal** : consacrer une page spéciale intitulée *« La ligne Express 6 passe près de chez vous »*, afin d'informer les habitants de son tracé, de sa fréquence et de ses avantages.
- **Affichage local** : installer des panneaux dans les villages situés à proximité des arrêts, avec un message clair du type *« Votre bus vers Gembloux et Wavre toutes les 30 minutes, à deux pas d'ici »*, accompagné d'un **QR code renvoyant directement aux horaires.**
- **Réseaux sociaux :** publier régulièrement des informations sur la mobilité et notamment sur le bus E6 (capsules vidéo…) ;
- **Installer**, sur demande, **des box vélos individuels sécurisés** louables (cfr commune de Gembloux)



Exemple de communication : commune d'Erquelinnes

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 6.2 **Installer des panneaux de signalisation comme outils de communication**

ICEDD

Retour table des matières

Action 6.2 Installer des panneaux de signalisation comme outils de communication

Contexte

Pour nombre d'usagers, quantités de panneaux, règles, principes n'existaient pas au moment de passer leur permis. Le Code de la route (désormais Code de la voie publique) est un outil qui intègre chaque année de nouvelles règles. Cela concerne surtout le partage de l'espace avec d'autres usagers (vélos, piétons, trottinettes, quad, …) ainsi que l'existence de zonage spécifique (zone 20, zone basse émission, zone cyclable, zone résidentielle, zone de séjour, …). Dans bien des cas, certaines communes accompagnent ces nouveaux panneaux par une signalisation connexe didactique non réglementaire dans le but de les rendre plus explicites.

Objectifs

- Renforcer la lisibilité et la compréhension de certains nouveaux panneaux du Code de la voie publique ;
- Limiter les situations de conflit entre usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, agriculteurs) ;
- Favoriser un usage harmonieux et équitable de l'espace public, au bénéfice de tous les usagers.

Actions

- Identifier les panneaux problématiques et les zones à équiper ;
- Réaliser un atelier avec différentes parties prenantes pour sélectionner/créer les panneaux annexes à placer sur base d'exemples déjà existants ou à créer ensemble ;
- Placer les panneaux et en faire une communication via les canaux communaux.

























Le cas particulier des chemins réservés

Outre le non-respect du code avec des automobilistes qui continuent à utiliser ces chemins, la cohabitation entre les différents usagers qui y sont autorisés (agriculteurs, piétons, cyclistes et deux-roues) est parfois source de conflits. Chacun considérant, à tort, que l'espace lui est réservé en priorité. Plusieurs solutions sont possibles :

Le placement de panneaux additionnel « Main STOP »

Exemple à Hannut où ces panneaux ont été rajoutés en dessous des F99c afin de rappeller l'interdiction d'accès aux véhicules motorisés (hors ayants droits). Ce panneau est d'application en Wallonie même s'il n'est pas au code de la Route



Le placement de panneau accès interdit sauf usage agricole

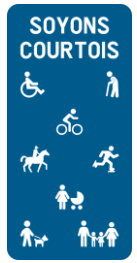
La panneau C3 interdit l'accès à tous les conducteurs. En le complétant avec un panneau additionnel du type IV « excepté usage agricole » et le panneau additionnel M2, les véhicules agricoles et les cycles peuvent également y circuler.



Le placement de panneaux additionnels et de marquages au sol « soyons courtois »

Exemple au pont des Ardennes à Namur où un panneau additionnel et un marquage au sol ont été rajoutés afin de rappeler aux piétons et cyclistes qu'ils partageaient un même espace. Ce panneau a été créé par le service mobilité de la ville de Namur et est désormais d'application en Wallonie même s'il n'est pas repris au code de la Route. Il pourrait donc être adapté au contexte rural en gardant/rajoutant les pictogrammes adéquats





Le placement de panneaux d'information

Exemple à Profondeville sur le halage de la Meuse où la commune a d'initiative complété les panneaux réglementaires par le rajout de panneaux didactiques invitant à la bonne cohabitation des différents usagers.



PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 6.3 **Communiquer et inciter à la courtoisie sur les routes et chemins**

Retour table des matières

Action 6.3 Communiquer et inciter à la courtoisie sur les routes et chemins

Contexte

À Chastre, des conflits peuvent parfois apparaître entre les différents usagers de la voirie qu'ils soient automobilistes, cyclistes ou piétons.

Objectifs

- Limiter les situations de conflit entre usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, agriculteurs) grâce à des affichages appelant à la courtoisie.
- Favoriser un usage harmonieux et équitable de l'espace public, au bénéfice de tous les usagers.

Actions

- Développer des visuels explicatifs pour la signalisation routière et des règles de courtoisie (affiches, flyers, panneaux pédagogiques).
- Communiquer régulièrement sur les initiatives et bonnes pratiques via site web communal, newsletters…
- Exemple : campagne de sécurité routière (commune de Profondeville), zone cyclable (commune de Rixensart), campagne « partageons mieux la route pour la sécurité de tous (AWSR), charte de la ruralité en BW (commune de Lasne), A vélo je respecte le Code de la route (commune de Nogent)



Exemple : communication zone cyclable à Rixensart

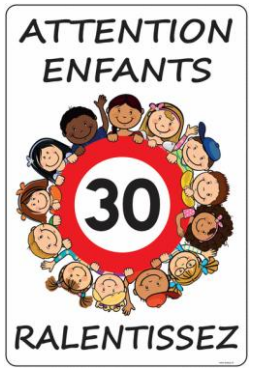








Campagne « partageons mieux la route pour la sécurité de tous » AWSR




A. Circuler en milieu agricole

SALUT LES FILLES!

Nous apprécions tous les promenades à pied ou vélo dans les chemins de campagne. Ces promenades sont une occasion idéale pour découvrir le labeur des agriculteurs. Nous attirons cependant votre attention sur le fait qu'il faut absolument éviter de circuler en dehors des chemins et sentiers (pas dans les champs et prairies). Certaines parcelles, même si elles semblent «vides» sont en réalité **tout juste ensemencées** et votre passage détruirait en partie ce travail. Il arrive très souvent que des motos ou des quads détruisent en grande partie les couverts semés. De même, les bandes d'herbe en bordure de parcelle, aussi appelées tournières, sont en réalité des mesures mises en place par les agriculteurs pour préserver l'environnement et favoriser la biodiversité (nidification, mise bas, refuge, richesse en espèces végétales…). Il est interdit de circuler sur ces aménagements et **cela détruirait toute leur efficacité environnementale**.

Certains chemins sont exclusivement réservés aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et sont balisés par un panneau F99C. Il convient bien évidemment de respecter scrupuleusement cette restriction de circulation. Pour rappel, ces chemins de remembrement sont des outils indispensables à l'activité agricole et vu leur valorisation, il n'est pas étonnant que les promeneurs y soient parfois confrontés à de la boue, des engrais organiques ou autres signes de l'activité agricole menée en ces lieux. Nul besoin dès lors, de s'en insurger.

De même, un propriétaire dont le bien est traversé par un sentier ou un chemin public ne peut en aucun cas en empêcher ou en entraver l'accès. Il est également interdit de labourer ces chemins et sentiers.

Extrait de la Charte de la ruralité (commune de Lasne)

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 7.1 :

Aménager un mobipôle au quartier de la gare de Chastre

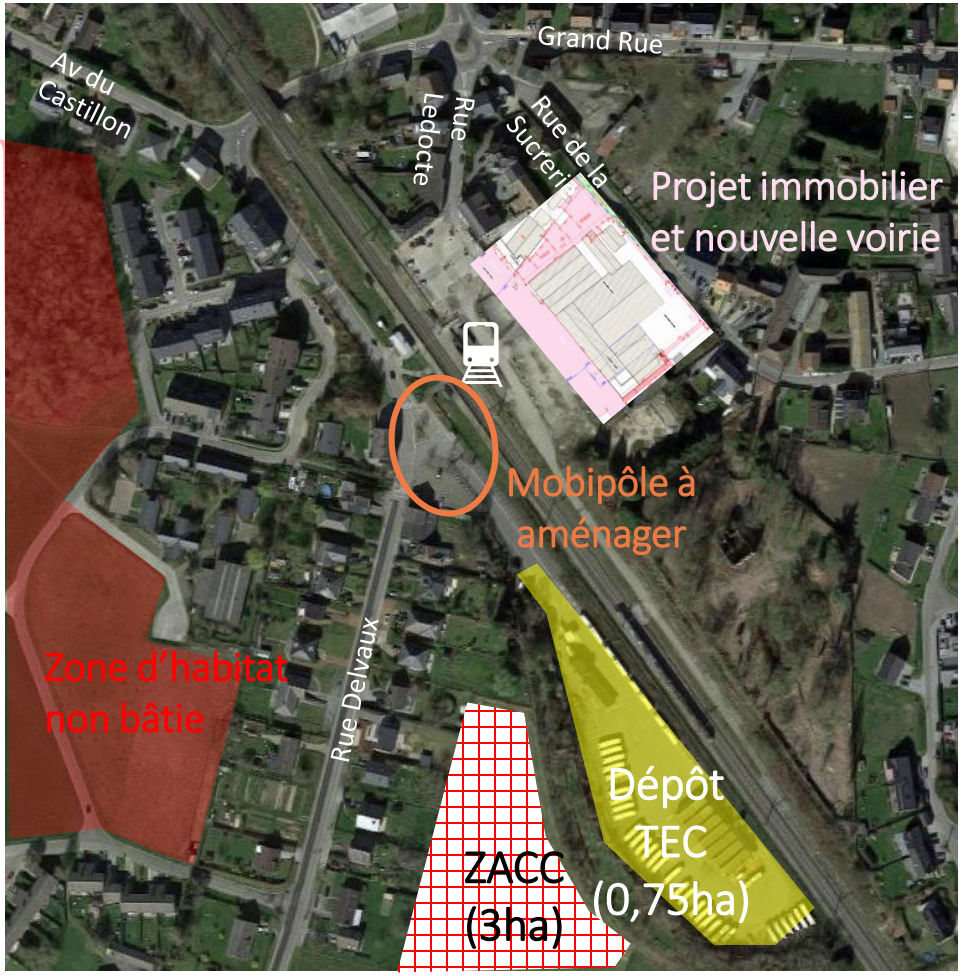
Retour table des matières

Action 7.1. Aménager un mobipôle au quartier de la gare de Chastre

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.8

Le quartier de la gare, avec la mise en œuvre du Schéma de Développement Territorial (75% des logements de l'entité dans la centralité et densité d'au moins 20 log/ha), va connaître une croissance du nombre de ses logements dans les années à venir vu les projets en cours et les potentiels existants (rénovation des bâtiments de l'ancienne sucrerie, ZACC, départ du dépôt TEC, zone d'habitat non bâtie). Il dispose déjà d'atouts en termes de mobilité avec la présence de la gare et de l'arrêt de bus « Chastre Dépôt » qui voit s'arrêter toutes les lignes desservant l'entité. Cela en fait donc le lieu idéal pour y développer un mobipôle.



Objectif

Aménager un mobipôle équipé d'une offre complète de mobilité alternative et de services et équipements de base

Actions

- Avoir une nouvelle vision de la placette comme futur parvis piéton à la place du parking voiture et de l'entrée carrossable vers le dépôt TEC ;
- Penser à structurer ce nouveau parvis avec de nouveaux bâtis offrant des petites surfaces commerciales et/ou de services (boulangerie, horeca, atelier d'artistes, vélociste, …) ;
- Aménager une station de voitures partagées ;
- Aménager un parking vélo couvert et fermé avec accès par badge équipé d'une station de réparation ;
- Aménager un arrêt de bus de qualité équipé d'un petit hall d'attente muni du wifi et de desk de travail ;
- Equiper le lieu d'une signalétique marquant la visibilité du mobipôle.

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

Action 7.2 :

Edicter des règles urbanistiques favorisant la mobilité alternative

Retour table des matières

Action 7.2. Edicter des règles urbanistiques favorisant la mobilité alternative

Contexte

Outre les actions à mener sur l'espace public, les espaces privés sont aussi des lieux à examiner pour permettre le déploiement de la mobilité alternative. La procédure d'octroi des permis constitue ainsi un moment privilégié pour informer architectes, promoteurs et propriétaires sur les bonnes pratiques à adopter. Des règles spécifiques peuvent également être édictées et appliquées sous la forme de conditions et/ou de charges d'urbanisme.



Objectif

Mettre en place un cadre réglementaire qui favorise le déploiement de la mobilité alternative lors de la procédure de demande de permis d'urbanisme.

Actions

- Editer et distribuer une brochure au moment de la réunion de projet présentant les solutions de mobilité alternative présentes à Chastre (horaire des trains/bus, info sur bus Express, acteurs du covoiturage et voitures partagées, …) et donnant les principes de base à respecter pour l'aménagement d'un espace vélo ;
- Edicter sous forme d'un règlement ou d'un guide, des principes de mise en œuvre de stationnement voiture et vélo pour chaque projet de logement. Exemple : Directives d'analyse des demandes de permis à la Ville de Liège, Guide du stationnement hors voirie de la Ville de Namur)
- Réaliser un guide explicitant les principes et modalités des charges d'urbanisme afin de pouvoir apporter une clarté sur les aménagements prioritaires à financer. Exemple : Note sur les charges d'urbanisme à la Ville de Namur

PCM de Chastre

Plan d’actions de priorité 1

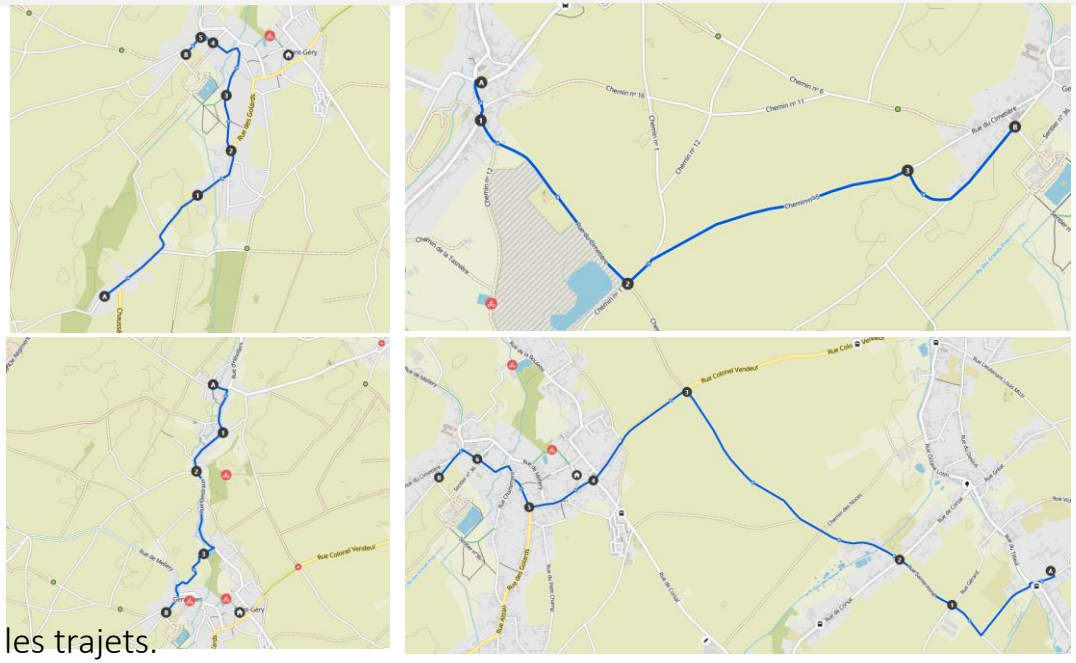
Action 8.1 **Multiplier les vélobus vers les écoles et les pérenniser en autonomie**

Retour table des matières

Action 8.1 : Multiplier les vélobus vers les écoles et les pérenniser en autonomie

Contexte

Il n'y a actuellement pas de vélobus régulier à Chastre. Seule la Petite Ecole de Gentinnes (rue des Maïeurs) organise ponctuellement des vélobus. Le prochain vélobus est prévu du 15 au 19 septembre dans le cadre de la semaine de la mobilité. Ce sera la 3e édition. 4 itinéraires seront proposés aux familles. Ils seront encadrés par des groupes de parents.



Itinéraires vélobus de la Petite Ecole de Gentinnes

Objectif

- Encourager les modes actifs pour se rendre à l'école
- Réduire les congestions devant les écoles
- Favoriser les rencontres entre voisins, entre élèves

Action

Axe 1 : Organisation & coordination

- Créer une plateforme locale de mise en relation (parents, élèves, bénévoles) pour organiser les trajets.
- Cartographier les trajets entre quartiers et écoles pour identifier les itinéraires et les points de rendez-vous.
- Mettre en place des référents bénévoles (parents, enseignants, associations) pour encadrer les trajets

Axe 2 : Formation & sensibilisation

- Former les parents accompagnateurs à la gestion d'un groupe de jeunes cyclistes en circulation.
- Organiser des campagnes de sensibilisation dans les écoles et auprès des familles (avantages santé, écologie, convivialité).

Axe 3 : Infrastructure & matériel

- Veiller aux stationnements sécurisés des vélos devant les écoles (voir action 3.14)
- Fournir des aides pour les équipements (casques, gilets réfléchissants, signalétique)
- Mettre en place des marquages ou panneaux spécifiques « trajet vélobus »

Axe 4 : Pérennisation & autonomie

- Passer progressivement la gestion aux familles : un planning collaboratif où les parents se relaient.
- Créer un système de reconnaissance (badge, diplôme du « cycliste autonome ») pour motiver les élèves.

Pour plus d'information :

Ramassage scolaire en vélobus – Pro Vélo
Vélobus – Guide de démarrage

PCM Chastre

Plan d’actions de priorité 1

8.2 Cortil-Noirmont : créer un parvis pour les piétons devant l’école Notre-Dame

Retour table des matières

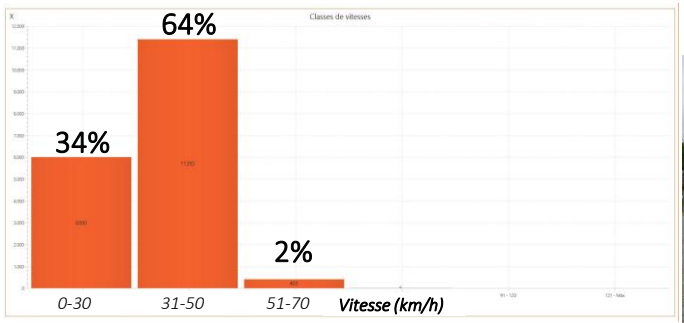
8.2 Cortil-Noirmont : créer un parvis pour les piétons devant l'école Notre-Dame

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.6

L'école maternelle Notre Dame se trouve dans la Rue Octave Lotin, voirie à double sens et à la vitesse réglementaire de 50 km/h, sauf les alentours de l'école qui se situent dans une zone 30.

Des rétrécissements sont aménagés devant l'école, au nord de celle-ci, intégrant quatre places de stationnement.



Source : commune de Chastre, comptage police

À une centaine de mètres se situent la place du 7e Tirailleur Marocain au nord et la place du Tensoul au sud, qui toutes deux, offrent des possibilités de stationnement avec une dizaine de places disponibles chaque fois.

Il existe déjà plusieurs aménagements/signalisations devant ou avant/après l'école pour sécuriser les piétons et réduire la vitesse des voitures tels que barrières le long du trottoir, marquages de couleur au sol, passage pour piétons, panneau « sortie d'école », dispositifs ralentisseurs... Les trottoirs avant et après l'école sont dans un bon état.

D'après une analyse des comptages de la police, la V85* sur le tronçon « zone 30 » est de 42 km/h avec 34% des vitesses inférieures à 30km/h.



Objectif

Résoudre les problèmes de sécurité rencontrés aux heures d'entrée et de sortie de l'école lorsque des voitures se stationnent en voirie devant l'école masquant la visibilité du passage piéton et rendant compliqués les croisements de véhicules dans la rue.

Voir aussi fiche 1.32 Cortil-Noirmont : Rue Octave Lotin : résoudre les problématiques de vitesse et transit qui traite plus largement de la voirie

**La V85 est un indicateur très utilisé dans le monde de la mobilité et de la sécurité routière car elle est considérée comme représentative de la vitesse qui peut raisonnablement être maintenue sur une route. V85 = vitesse à laquelle 85% des conducteurs ne la dépassent pas.*

8.2 Cortil-Noirmont : créer un parvis pour les piétons devant l'école Notre-Dame

Action :

- Déplacer la zone de parcage existante de l'entrée de l'école de manière à créer une seule zone continue à une seule bande ;
- Placer des arceaux vélos sur la première place de parking ;
- Assurer une communication (flyers, affiches, …) invitant à se garer sur la place du 7ème Tirailleurs Marocains e/ ou place du Tensoul.

<u>Option 1 :</u>

- Aménager deux zones verdurisées de part et d'autre du passage piéton et enlever les barrières bleues de manière à élargir la zone piétonne devant l'entrée de l'école. Protéger l'espace par des balises sentinelles réfléchissantes et/ou des barrières ;

<u>Option 2 :</u>

- Elargir le trottoir sur une largeur moindre que l'option 1.



Exemple : Maison des Cultures, rue Belgrade, Saint-Gilles (Source : GoogleStreetView, 2024)





Pour plus d'informations :
https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_guideecole_fr_web.pdf

PCM de Chastre

Actions de priorité 2

Retour table des matières

Priorité 2 : 24 actions

Mesure 1 Transit, vitesse, sécurité	Mesure 2 Trottoirs et sentiers	Mesure 3 Réseau cyclable	Mesure 4 Mobilité partagée	Mesure 5 Transports en commun	Mesure 6 Communication	Mesure 7 Quartier de la gare	Mesure 8 Mobilité scolaire
1.11 Saint-Géry/Gentinnes : Aménager les entrées du village (effet de porte)	2.6 Améliorer le cheminement piéton avenue Minerve	3.7 Aménager une liaison cyclable entre Villeroux et Court-Saint-Etienne	4.3 Promouvoir un partenariat avec un système d'autopartage particuliers à particuliers	5.3 Optimiser le trajet de la ligne 52 et renforcer sa fréquence en semaine et après 18h ainsi que le week-end	6.4 Communiquer régulièrement sur les nouvelles règles du code de la route	7.3 Réaliser des simulations de charges de trafic des projets et potentiels du quartier de la gare	8.3 : Encourager les pédibus vers les écoles
1.12 Saint-Géry/Gentinnes : Aménager des dispositifs régulateurs de vitesse rue de la Boulette	2.7 Elargir ponctuellement les trottoirs avenue du Castillon	3.8 Installer des arceaux vélo couverts devant chaque équipement	4.4 Faire une page web dédiée sur le site de la commune		6.5 Etablir une carte type Metrominuto pour Chastre		8.4 Organiser un jeu/concours inter-écoles qui récompense les meilleures classes piétonnes et cyclables ou inter-classes
1.13 Aménager un tronçon cyclable entre Saint-Géry/Gentinnes et Villeroux	2.8 Créer un trottoir rue Minique		4.5 Promouvoir l'autopartage lors de chaque dossier de demande de permis		6.6 Etablir une série d'indicateurs positifs de monitoring de la mobilité au niveau communal et les communiquer annuellement		8.5 Renforcer la signalisation sur la présence des écoles
1.14 Saint-Géry/Gentinnes : Réduire le transit au chemin de la chapelle Sainte-Antoine	2.9 Placer un éclairage au sentier de la rue des Douves à Cortil-Noirmont				6.7 Organiser des journées tests de nouveaux modes de transport : vélo cargo, vélo électrique, trottinettes électriques, quadricyclique, voiture partagée, …		8.6 : sécuriser l'accès vers l'école des Chardons
1.15 Cortil-Noirmont : Régler les problématiques de vitesse rue Gréat							

Action 1.11 : Saint-Géry/Gentinnes : Aménager les entrées du village (effet de porte)

Contexte

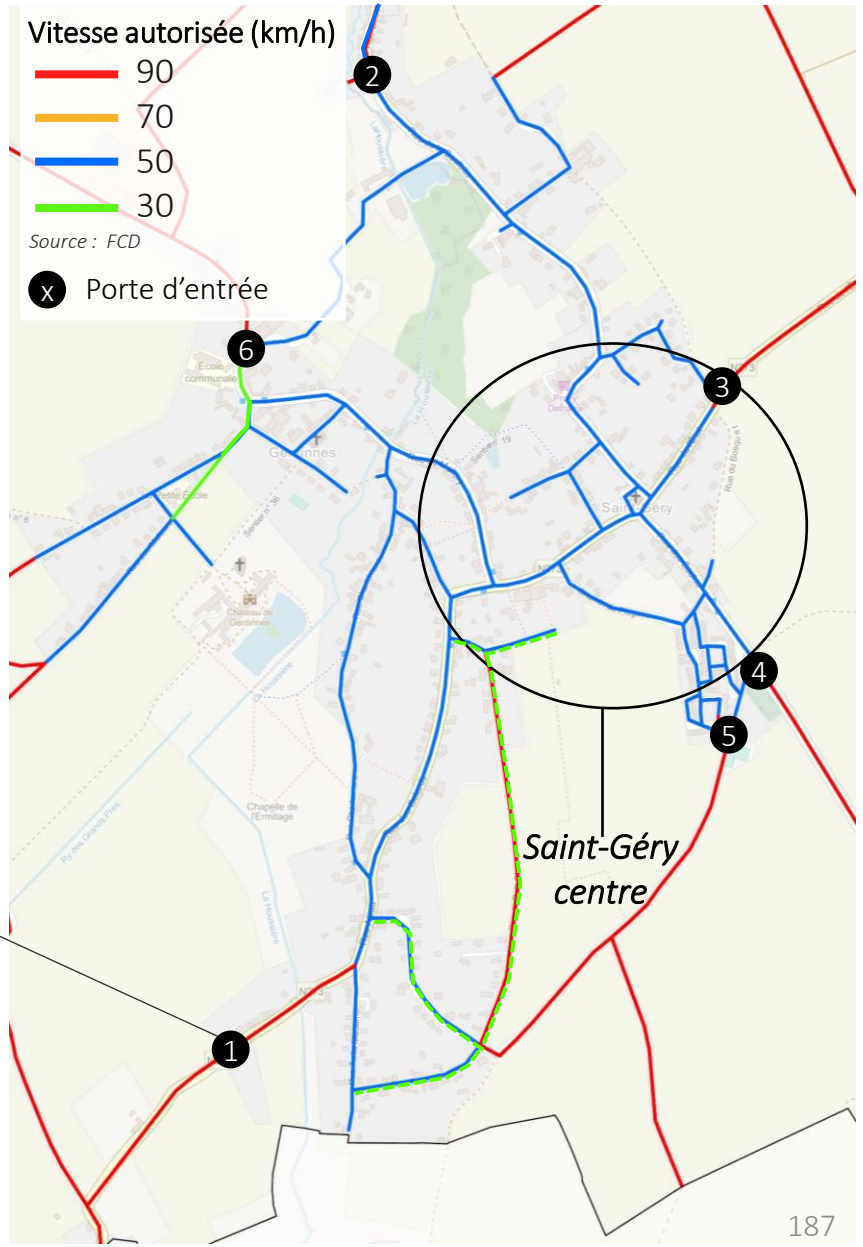
Lien PCDR : Fiche 2.4

Le village de Saint-Géry est traversé par la N273 (voirie secondaire dans la hiérarchie du réseau). Sur cet axe, les véhicules adoptent des vitesses élevées, avec une V85 dépassant jusqu'à 10 km/h la limite autorisée. Cette situation génère des nuisances et crée des conditions potentiellement dangereuses au sein du village de Saint-Géry.

Objectif

Créer des effets de porte aux entrées principales du village pour faire prendre conscience aux automobilistes qu'ils rentrent dans une zone résidentielle et les inciter à ralentir et à respecter la vitesse autorisée de 50 km/h.





Action 1.11 : Saint-Géry/Gentinnes : Aménager les entrées du village (effet de porte)

Action

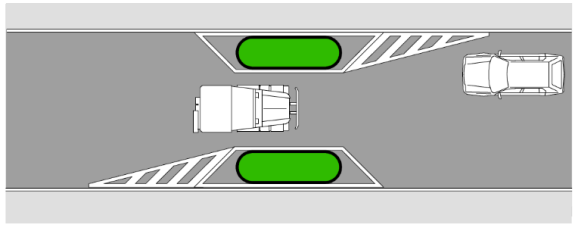
Certaines portes d'entrée sont déjà traitées dans d'autres actions :

❸ ❹ ❺ ❻ Effet de porte entrée zone 30 (voir action 1.17 « Créer une zone 30 dans tout le centre »)

❷ Effet de porte entrée zone 50 (voir action 1.14 « Aménager des dispositifs ralentisseurs rue de la Boulette »)

Cette action vise à donc aménager la dernière porte d'entrée (❶). Cet emplacement a été identifié car il marque le début de l'entrée du village, avec des habitations situées de part et d'autre de la voirie. Cette entrée peut être aménagée en y installant un dispositif ralentisseur et/ou un rétrécissement obligeant un passage alterné.

Exemples d'aménagements possibles :





Source : Sécurothèque – Fiche n°174





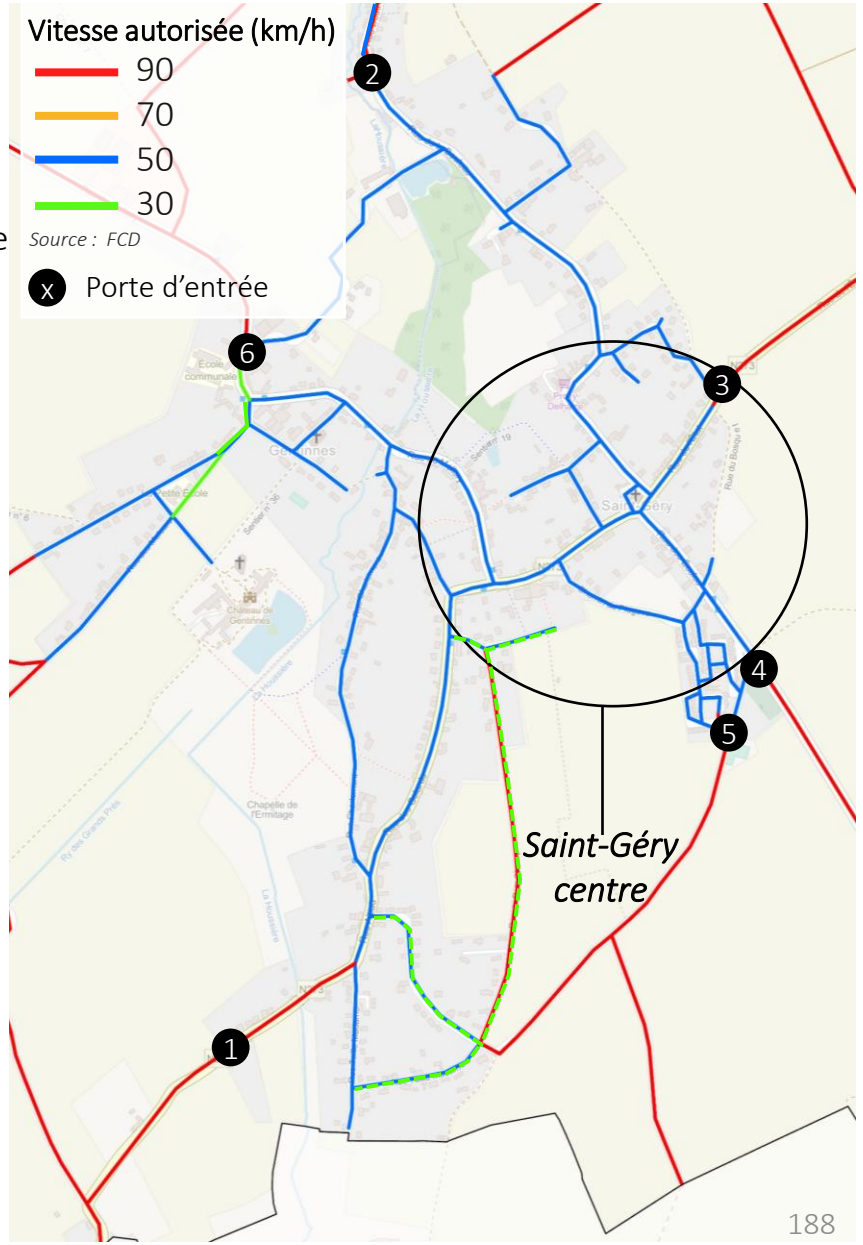
Portes d'entrée à Berloz





Portes d'entrée à Grand-Leez

Source : Googlestreeview



Action 1.12 : Saint-Géry/Gentinnes : Aménager des dispositifs régulateurs de vitesse rue de la Boulette

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

L'axe reliant les villages de Villeroux et Saint-Géry emprunte notamment la rue de la Boulette et la rue Destraux. Il constitue un passage incontournable pour rejoindre Saint-Géry, puis Villeroux, Hevillers et les localités situées plus au nord. La présente fiche se concentre sur la portion sud, du côté de l'entrée du village de Saint-Géry. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Le diagnostic révèle une V85 dépassant la limite autorisée de 5 à 10 km/h, traduisant un certain excès de vitesse sur l'ensemble du tronçon. Cette rue fait par ailleurs partie de l'itinéraire de bus.

Objectif

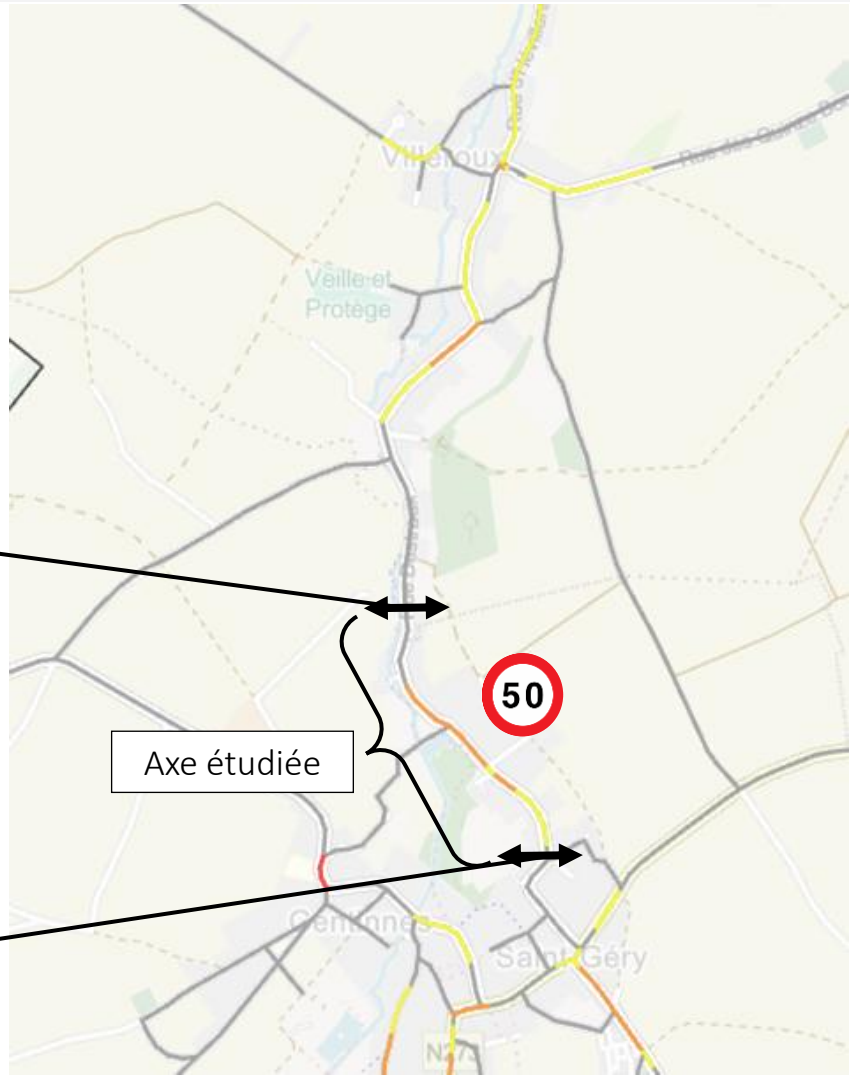
Assurer le respect de la limitation de vitesse à 50 km/h sur l'ensemble du tronçon étudié.

Action

1. Aménager deux vrais plateaux au carrefour avec la rue Try Martin et la rue des Moulins.
2. Installer éventuellement en plus un radar éducatif.



Carrefour avec marquage rouge



Excès de V85 (km/h)

- 0 ou pas assez de données
- 0 à 5
- 5 à 10
- > 10

Action 1.13 Aménager un tronçon cyclable entre Saint-Géry/Gentinnes et Villeroux

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3

La liaison à vélo entre Saint-Géry et Villeroux peut se faire selon 2 itinéraires : via la rue Destraux ou par le Chemin de la Croix. La rue Destraux est une voirie assez contrainte dans sa largeur (talus, rigoles, haies) et avec une charge de trafic d'environ 1100 véhicules par jour dont environ 200 à l'heure de pointe du matin. Pour les cyclistes, la situation n'est donc pas favorable. L'itinéraire par la rue Destraux concernera plutôt les riverains de la rue alors que l'itinéraire par le Chemin de la Croix concernera les autres habitants du village (pour qui la distance entre les deux options est la même) et les cyclistes venant de la rue de Nivelles. Le Chemin de la Croix fait partie du réseau points-nœuds et est dans la continuité de la rue de Nivelles qui a le statut de chemin réservé.

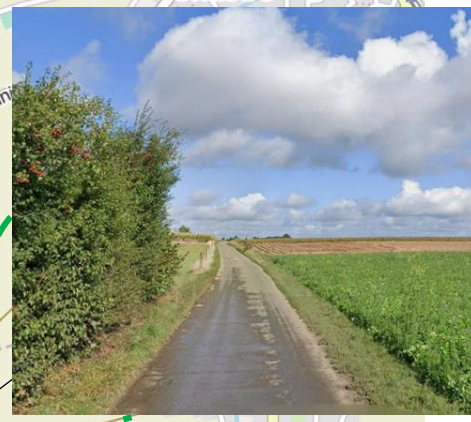
Objectif

Empêcher le trafic de transit d'emprunter cet axe (itinéraire 2).

Action

- Monitorer le trafic chemin de la Croix afin d'évaluer la charge de trafic et les vitesses concernées. En fonction des résultats, plusieurs options peuvent être envisagées :
  - **Option 1 :** Maintenir l'accès automobile tout en dissuadant l'usage de cet axe local par l'installation de dispositifs ralentisseurs ;
  - **Option 2 :** Interdire la circulation automobile et transformer la rue en chemin réservé de type F99c ;
  - **Option 3 :** Marquer des chevrons au sol rue Destraux accompagné du panneau rappelant la distance de 1m avec les cyclistes ;
  - **Option 4 :** Mettre une limitation de vitesse à 40 km/h.







Source : OpenStreetMap

Action 1.14 : Saint-Géry/Gentinnes : réduire le transit au chemin de la chapelle Sainte-Antoine

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3

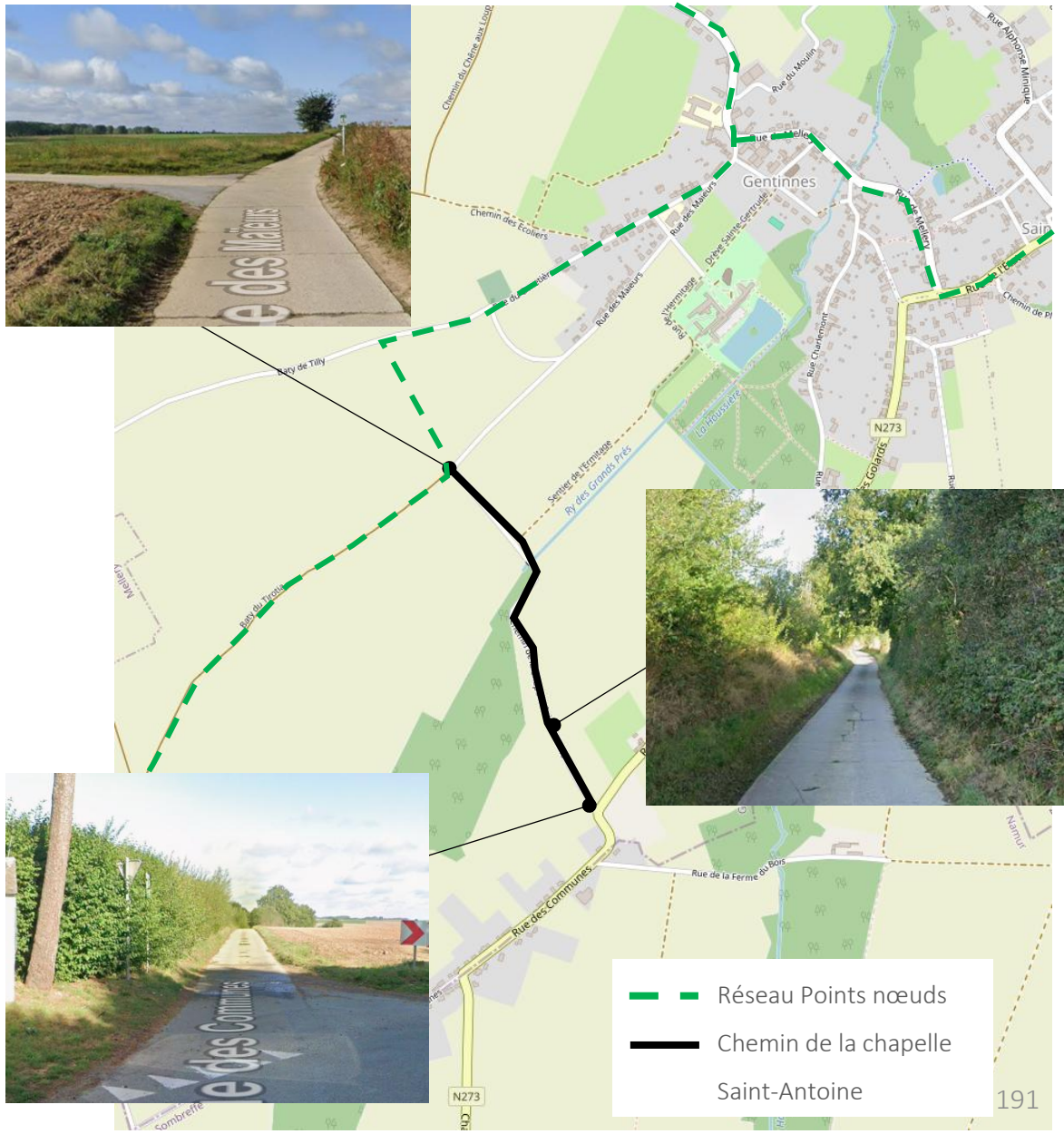
Le chemin de la chapelle Saint-Antoine relie la N273 à la rue des Maïeurs à Gentinnes. Il peut être utilisé comme itinéraire de raccourci pour rejoindre la rue des Maïeurs et notamment accéder plus rapidement à l'école de Gentinnes. Cet axe est étroit et comporte une habitation à 120m du début. Par ailleurs, le chemin est souvent utilisé par des promeneurs.

Objectif

Empêcher le trafic de transit d'emprunter cet axe.

Action

- Monitorer le trafic sur le chemin afin d'évaluer la charge de trafic et les vitesses concernées. En fonction des résultats, deux options peuvent être envisagées :
  - **Option 1 :** Maintenir l' accès automobile tout en dissuadant l'usage de cet axe local par l'installation de dispositifs ralentisseurs ;
  - **Option 2 :** Interdire la circulation automobile et transformer la rue en chemin réservé de type F99c ;



Action 1.15 Cortil-Noirmont : Régler les problématiques de vitesse rue Gréat

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.4

Des aménagements sont actuellement en réflexion rue Gréat à Cortil-Noirmont, notamment en vue de l'instauration d'une zone 30. Il conviendra de monitorer les vitesses pratiquées afin de vérifier le respect de cette limitation.

Objectif et action

Aucune action complémentaire n'est envisagée à ce stade, étant donné les réflexions étant en cours concernant l'aménagement de la rue Gréat.



Action 2.6 Améliorer le cheminement piéton avenue Minerve

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3 et 2.6

Bien qu'une grande partie de l'avenue Minerve soit déjà équipée de trottoirs, certaines sections en sont encore dépourvues. Cependant, à l'échelle de l'axe complet nord–sud, on constate une continuité piétonne avec toujours au moins un côté de la voirie équipé d'un bon trottoir, et des traversées aménagées tout au long de l'itinéraire. La fiche-action ne prévoit donc pas la création de nouveaux trottoirs, mais vise plutôt à améliorer l'itinéraire piéton existant, en renforçant le confort des trottoirs et des traversées déjà présentes.

Objectif

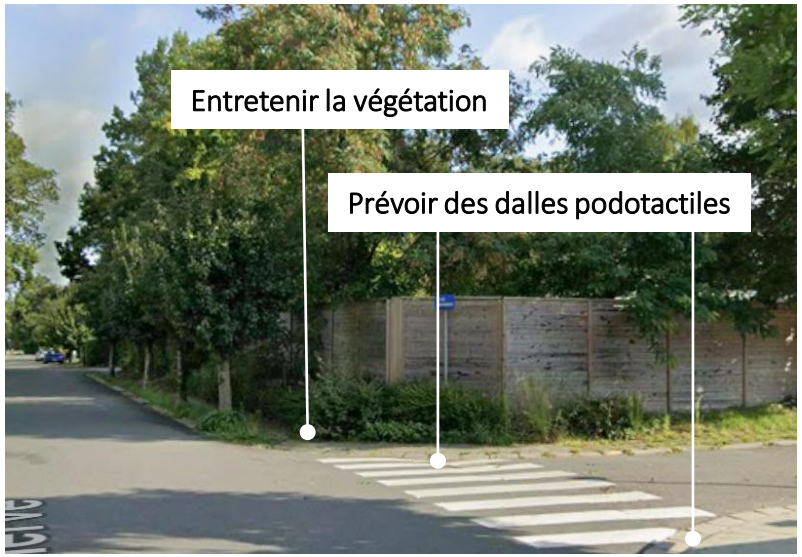
Assurer une continuité piétonne confortable et accessible aux PMR sur l'avenue Minerve entre l'avenue du Castillon et la rue des Tombes Romaines.

Action

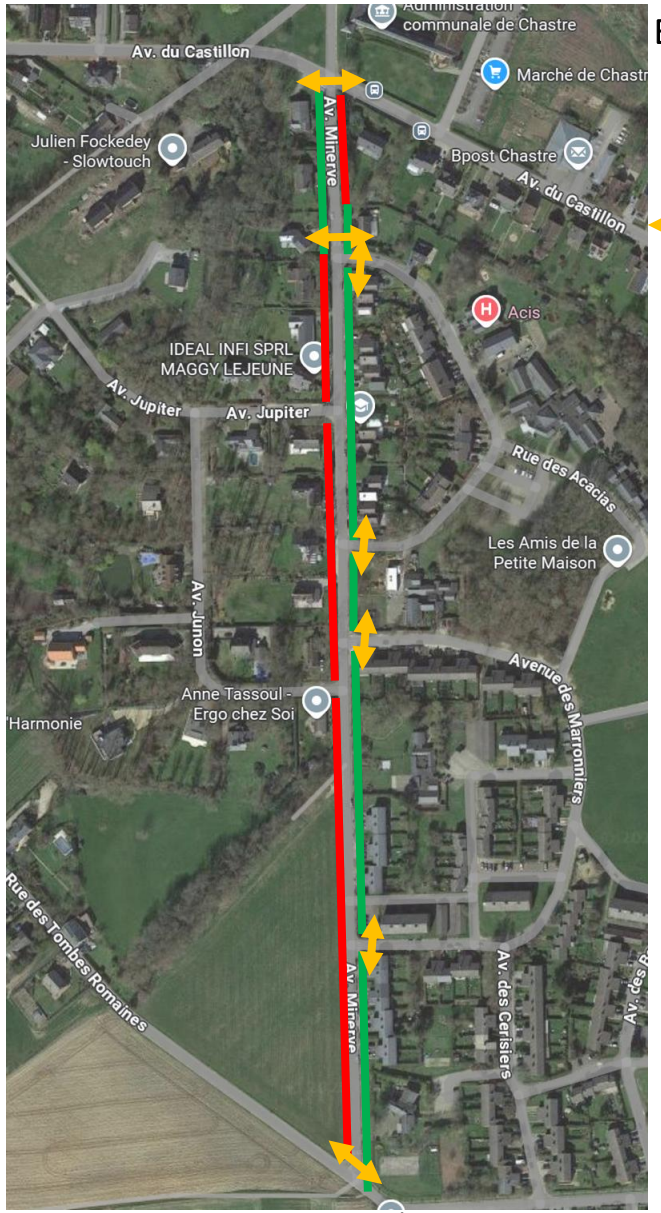
- Équiper les traversées piétonnes qui n'en disposent pas encore de dalles podotactiles.
- Assurer un entretien régulier de la végétation.



Exemple de traversées piétonnes avec dalles podotactiles (rue Minerve # Avenue Boischamps)



Exemple : Minerve # avenue des Marronniers



Source : GoogleMaps

Action 2.7 Elargir ponctuellement les trottoirs avenue du Castillon

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3

La continuité piétonne côté nord de l'avenue du Castillon est presque assurée et permet un cheminement confortable sur la majeure partie du linéaire. Toutefois au niveau du croisement avec la rue de la Chapelle, le trottoir est ponctuellement trop étroit pour garantir un passage aisé aux personnes à mobilité réduite.







Objectif

Elargir ponctuellement les trottoirs pour garantir un cheminement sécurisé et accessible à tous.

Action

Assurer une continuité piétonne en aménageant les deux parties plus étroites de l'avenue du Castillon. Compte tenu de l'étroitesse actuelle de la chaussée, il faut prévoir un élargissement ponctuel du trottoir avec un dispositif ralentisseur sur la chaussée, empêchant le croisement des véhicules à cet endroit.



Exemple : Rue du Mont à Perwez

Action 2.8 Créer un trottoir rue Minique

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3

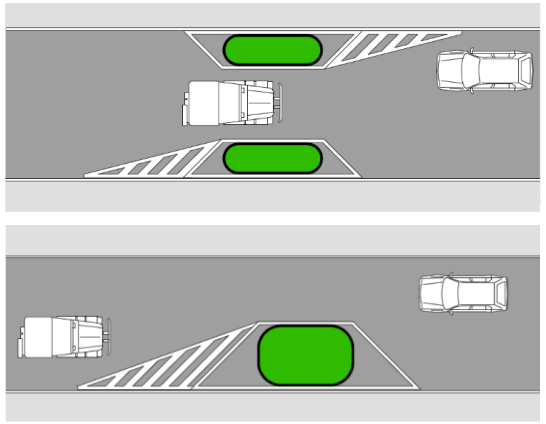
Bien que la majeure partie de la rue Alphonse Minique soit dotée de trottoirs de part, un petit tronçon en est dépourvu, créant une rupture dans la continuité piétonne entre la rue du Try Marsin et la rue de l'État.

Objectif

Assurer une continuité piétonne sécurisée et confortable grâce à des trottoirs suffisamment larges sur l'ensemble de la rue.

Action

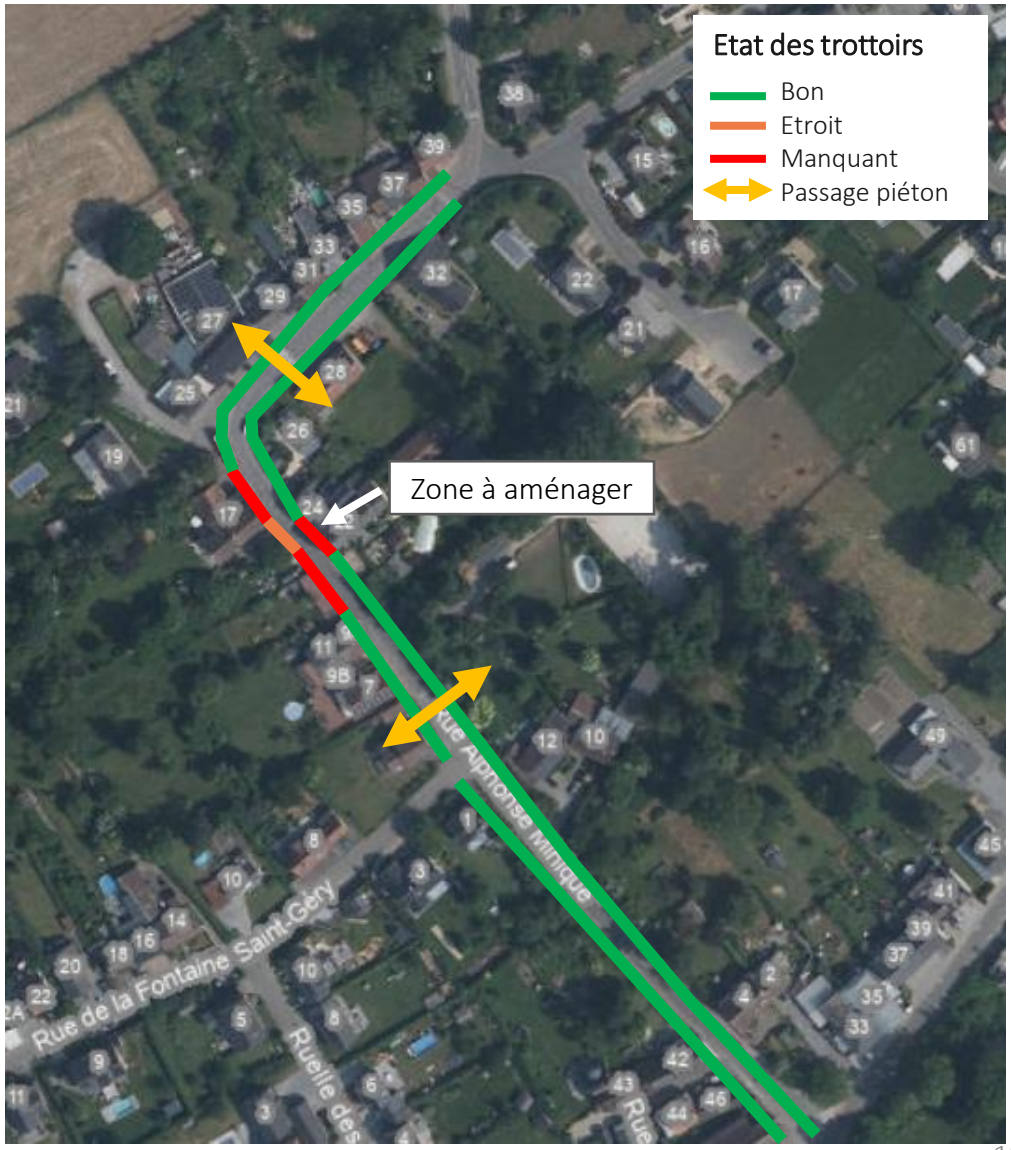
Assurer une continuité piétonne en aménageant la partie manquante de la rue Minique (en rouge sur la carte). Compte tenu de l'étroitesse actuelle de la chaussée, il faut prévoir un dévoiement ponctuel du trottoir avec un dispositif implanté sur la chaussée, empêchant le croisement des véhicules à cet endroit, par exemple au moyen d'une chicane ou d'un rétrécissement.



Source : Sécurothèque



Exemple : Rue du Mont à Perwez



Action 2.9 Placer un éclairage au sentier de la rue des Douves à Cortil-Noirmont

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3 et 2.11

Le sentier de la rue des Douves permet aux piétons et cyclistes de rejoindre rapidement la rue des Douves à la rue des Mottes. Cependant, son utilisation la nuit est peu pratique ou conviviale en l'absence d'éclairage public



Objectif

Permettre aux piétons et cyclistes d'emprunter le sentier en toute sécurité de jour comme de nuit.

Action

- Déterminer le type d'éclairage le plus adapté pour l'usage des riverains et la biodiversité nocturne (voir fiche 2.9)
- Placer six lampadaires le long du sentier (pour un sentier de 150 m avec 1 lampadaire tous les 20-25 m → environ 6)

Action 3.7 Aménager une liaison cyclable entre Villeroux et Court-Saint-Etienne

Contexte

Lien PCDR : Fiche 1.3

La rue de Court-Saint-Étienne constitue un axe de liaison de 1,8km entre Villeroux et la commune de Court-Saint-Étienne (350m sur cette dernière et 1,4km sur Chastre). Il s'agit d'une voirie en pavés, d'une largeur d'environ 3,50m et bordée de deux accotements de 2 à 2,5m parfois de plein pied et parfois en talus. La liaison ne fait pas partie du réseau points-nœuds, ni du Réseau Cyclable Structurant à cause des pavés. Avec une solution adaptée, elle deviendrait la liaison idéale entre Chastre et Court-Saint-Etienne.



Objectif : Aménager une piste cyclable séparée.

Action

Vu la configuration actuelle en pavés, il n'est pas envisageable de prévoir un dispositif sur l'emprise même de la voirie. Plusieurs aménagements sont possibles mais à valider techniquement et à étudier en concertation avec la commune de Court-Saint-Etienne.

1) Gravillonner les deux accotements (ex. rue de l'Abbaye à Villers-la-Ville).



Intervention envisageable à court terme. La moins couteuse mais qui nécessitera un comblement régulier de nids de poule

2) Macadamiser les deux accotements (ex. rue de l'Abbaye à Villers-la-Ville).



Intervention plus durable dans le temps mais qui demande des sous-fondations solides pour supporter le charroi

3) Créer un trottoir séparé non carrossable (ex. chemin de la Vallée à Genappe).



Intervention qui sécurise mieux le cycliste, nécessite une sous-fondation plus légère mais dont les potelets pourraient gêner le charroi agricole

4) Créer une piste cyclable séparée en béton (ex. à Waterloo rue de Dimont).



Intervention la plus durable et sécurisée mais avec le coût le plus important (+/-400€/m)

Action 3.8 Installer des arceaux vélo couverts devant chaque équipement

Contexte

Le choix de l'infrastructure de parking vélo doit être déterminé par la durée du stationnement et la fonction du lieu de stationnement.
La sécurité du dispositif de stationnement est essentielle => STOP aux pinces-roues

Solution idéale pour les équipements collectifs

Arceaux couverts

- Moyennes durées
- Ouvert ou fermé



Exemple d'arceaux couverts

Objectif : Proposer du stationnement sécurisé.

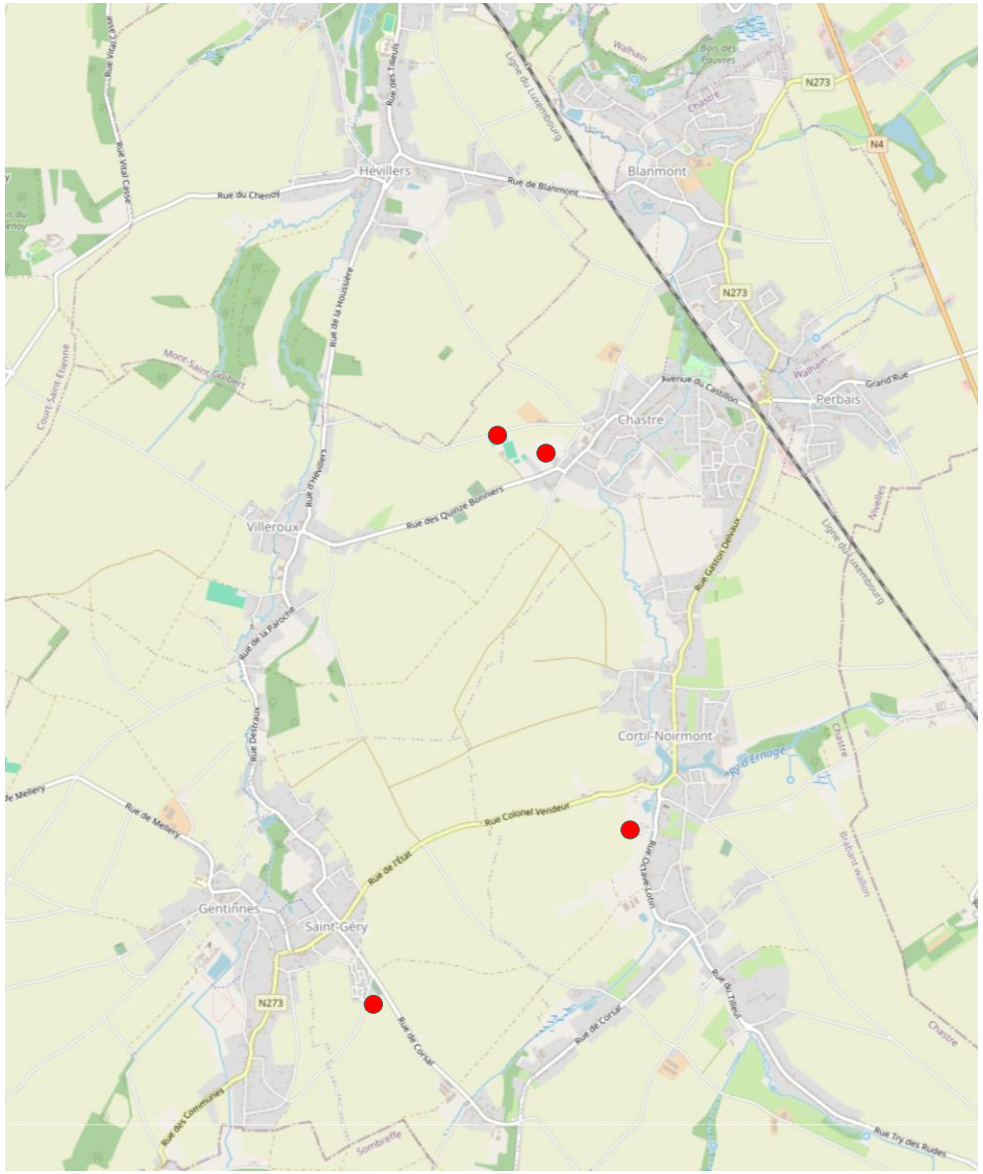
Action

Il convient d'installer des arceaux à vélos couverts à proximité directe des équipements publics suivants :

- La Tchatche (salle des fêtes) à Chastre ;
- Club de foot ASE de Chastre ;
- Plaine de jeux et Agora quartier du Baty à Saint-Géry ;
- Salle des Golards ;
- Salle du Tensoul à Cortil-Noirmont (prévoir des arceaux sous l'abri existant, voir photo) ;
- Locaux scouts.



Abri à vélo actuel à la Salle de Tensoul

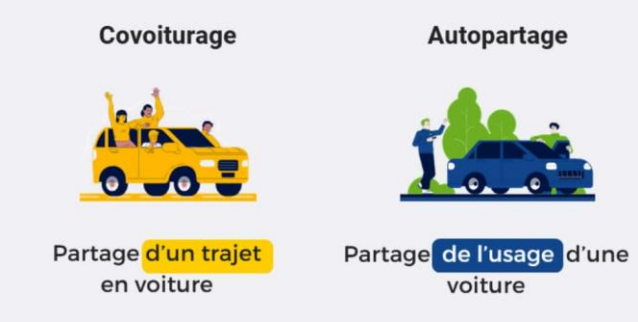


Action 4.3 Promouvoir un partenariat avec un système d'autopartage particuliers à particuliers

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.3

L'autopartage est en développement en Wallonie et a plusieurs avantages : économie financière pour les ménages, réduction du nombre de voitures en circulation, diminution du besoin en stationnement dans les quartiers. À Chastre, on dénombre déjà quelques utilisateurs de Wibee. On peut aussi citer l'exemple de Genappe qui dispose de trois voitures dans le centre ville et vient d'inaugurer un 4ème véhicule dans le village de Bousval grâce à un partenariat avec Mobilize Share.



Objectif

Encourager le développement de l'autopartage entre particuliers à Chastre afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Action

- Encourager un partenariat avec une plateforme d'autopartage entre particuliers (ex. Getaround, Wibee, Cozywheels, Mobilize Share) ;
- Promouvoir ce système auprès des habitants, dans le centre et les villages, via les canaux de communication communaux ;
- Étudier la possibilité d'un soutien communal à l'inscription ou à l'abonnement (prime, prise en charge partielle des frais), en s'inspirant d'exemples existants en Belgique.

Bousval a sa voiture électrique partagée, la première en dehors de Genappe-centre

Elle est disponible depuis ce mois de février, résultat d'un partenariat entre la Commune de Genappe et la société Mobilize Share.

Ottignies-Louvain-la-Neuve offre une prime pour l'usage des voitures partagées

Brabant wallon

Camille Oger

Publié le 12-08-20 à 17h44 - Mis à jour le 12-08-20 à 18h15

Dans le cadre des mesures d'aide "Covid-19", la Ville met à disposition une enveloppe budgétaire de 10 000 euros pour la prime.

Exemples :

- Plateformes : Getaround wibee.be cozy wheels (≈1700 véhicules en Belgique)
- Exemples de soutien communal : Ottignies–LLN, Gand, Rixensart
- Exemples de communes rurales : Genappe, Neufchâteau, Libramont

Action 4.4 Faire une page web dédiée à l'autopartage sur le site de la commune

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.3

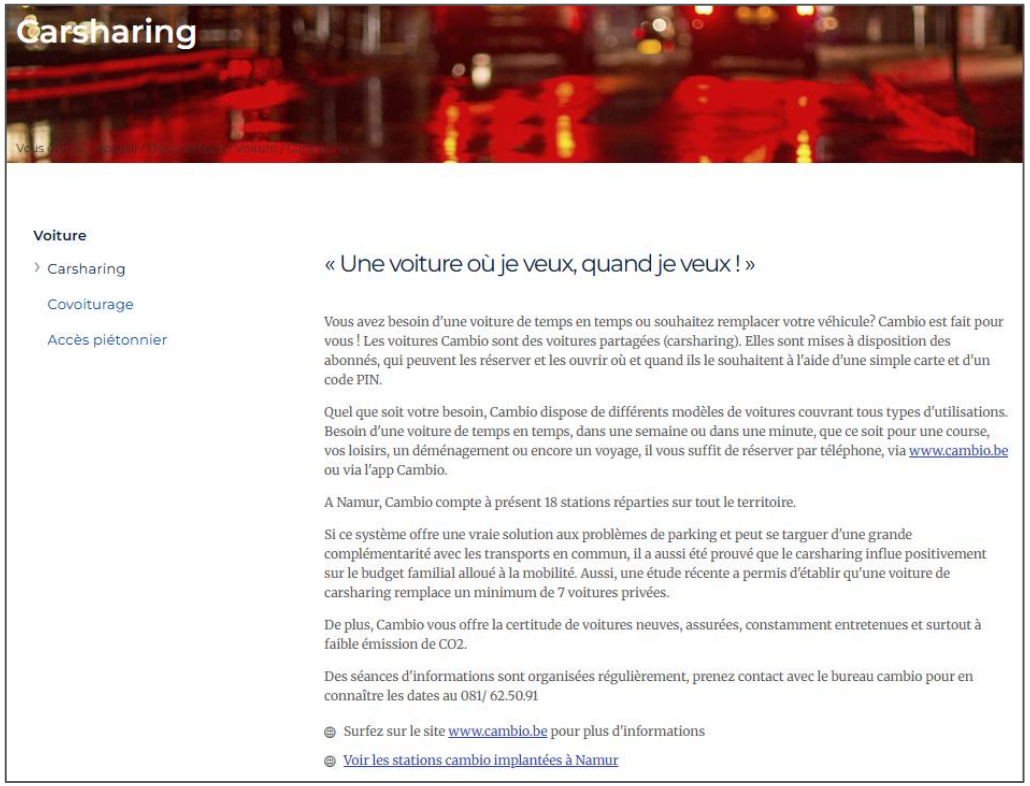
Afin de faire connaître et de promouvoir l'autopartage à Chastre, qu'il s'agisse de systèmes tels que Cambio ou de plateformes entre particuliers comme Getaround ou Wibee, la commune doit communiquer sur cette forme de mobilité et sur ses avantages.

Objectif

Faire connaitre et vulgariser les différentes formes d'autopartage et indiquer les solutions disponibles dès aujourd'hui et demain à Chastre.

Action

- Faisant partie intégrante de la stratégie de communication sur la mobilité partagée à Chastre (voir action 4.5), il est prévu d'enrichir la rubrique *Mobilité > Intermodalité* du site de la commune avec une sous-rubrique *Voitures partagées* contenant des explications et des visuels présentant les avantages de l'autopartage ainsi que les services existant à Chastre.
- Construire cette nouvelle rubrique et l'alimenter en contenu, mettre à jour régulièrement.



Source : Ville de Namur, Namur Mobilité

Action 4.5 Promouvoir l'autopartage lors de chaque dossier de demande de permis

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.3

Le développement de nouveaux logements, commerces ou équipements génère une augmentation potentielle des déplacements motorisés et de la pression sur le stationnement. Dans ce contexte, l'autopartage constitue une solution pertinente pour réduire le nombre de véhicules en circulation et optimiser l'usage de l'espace public. Les procédures de demande de permis d'urbanisme représentent un moment clé pour sensibiliser les porteurs de projets et les futurs usagers aux alternatives à la voiture individuelle. Intégrer l'autopartage lors de ces démarches permet de diffuser l'information de manière systématique et ciblée, en lien direct avec les enjeux de mobilité liés aux nouveaux projets. Voire de développer l'offre comme à Nivelles où une station de type Cambio a été opérationnalisée via une charge d'urbanisme dans un projet d'immeubles à appartements



Succès pour les voitures partagées de Cambio à Nivelles

En 2020, les deux voitures de la station de la rue Par-delà l'Eau ont été réservées 460 fois.

V.F.

Publié le 13-04-2021 à 20h18

Enregistrer

Objectif

Sensibiliser les porteurs de projets et les futurs habitants aux solutions d'autopartage existantes afin d'encourager leur utilisation dès la conception et la réalisation de nouveaux projets, de limiter la dépendance à la voiture individuelle et de réduire la pression sur l'espace public.

Action

- **Intégrer une information systématique sur l'autopartage** dans les dossiers de demande de permis d'urbanisme, par exemple sous la forme d'une fiche d'information ou d'un encart explicatif ;
- **Présenter les solutions d'autopartage disponibles sur le territoire communal**, qu'il s'agisse de systèmes en boucle (ex. Cambio) ou de plateformes de partage entre particuliers, ainsi que leurs avantages en termes de coûts, de flexibilité et d'impact environnemental ;
- **Imposer la réalisation d'une étude de faisabilité** portant sur la mise en place d'une solution d'autopartage pour tout projet de grande ampleur (> 15 logements) ;
- **Assurer la cohérence avec l'action 4.5** « Faire des campagnes de communication via les canaux de la commune pour les voitures partagées ».

Action 5.3 Optimiser le tracé et renforcer la fréquence des lignes de bus, en particulier en soirée et le week-end

Contexte

La commune de Chastre est desservie par 7 lignes de bus reliant les pôles de Gembloux, Louvain-la-Neuve, Ottignies et Wavre. Toutefois, seules les lignes 52 et 51 offrent des liaisons relativement directes, la ligne 52 constituant un axe structurant entre Gembloux, Chastre et Louvain-la-Neuve.

Les pôles de Gembloux, Louvain-la-Neuve, Ottignies et Wavre sont tous desservis y compris le samedi pour les deux premiers. Mais comme le montre la carte, seules les lignes 52 et 51 (vers LLN) ont des tracés directs. Le dimanche n'offre aucune desserte. On peut également se questionner sur l'intérêt de la desserte de Villers-la-Ville le samedi.

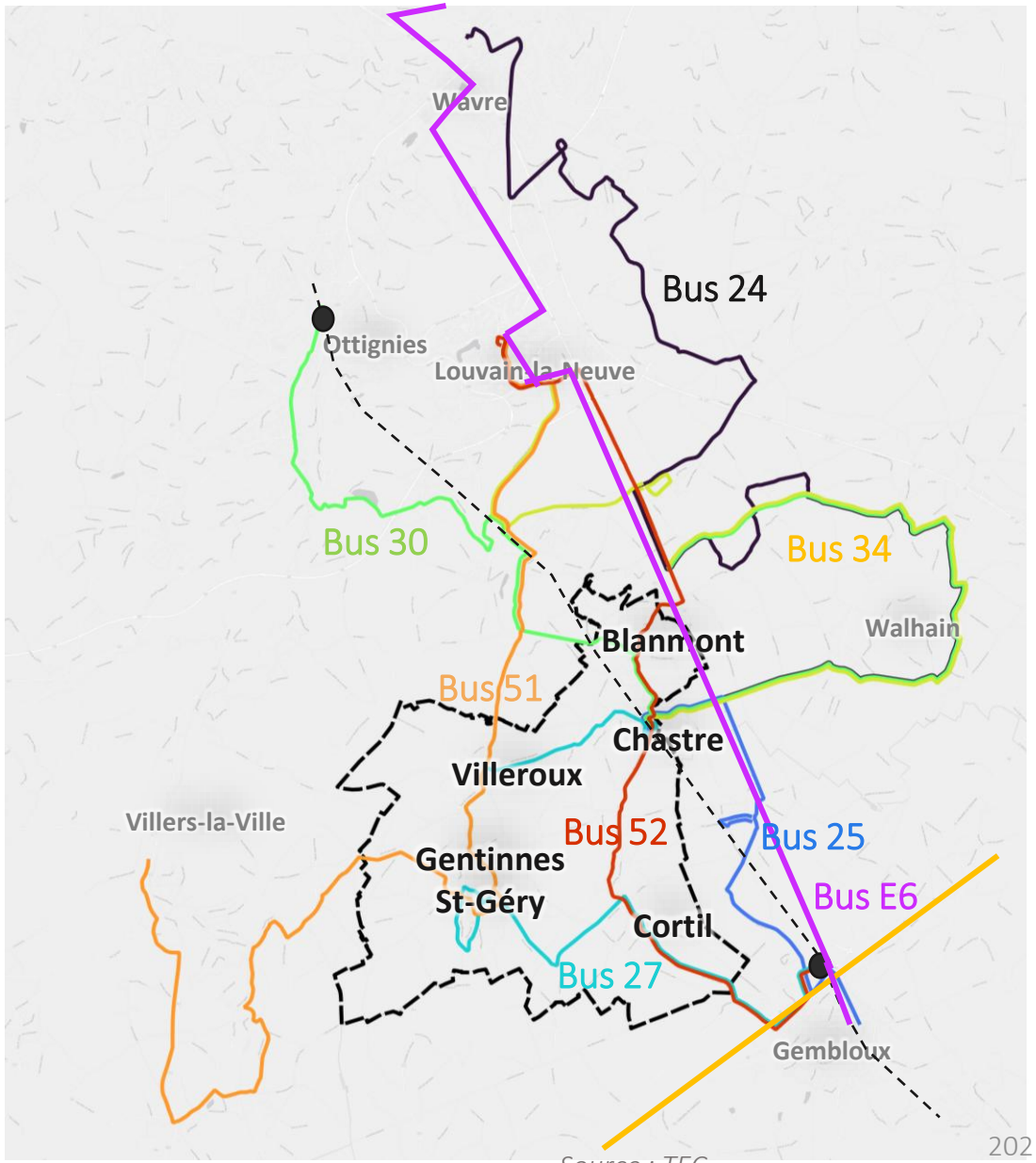
Objectif

Renforcer l'attractivité du bus en augmentant sa fréquence et en adaptant ses horaires aux correspondances avec les gares de Gembloux et de Chastre et avec les horaires des universités de Gembloux et Louvain-la-Neuve.

Action

En collaboration avec les TEC, l'ADT et l'OTW :

1. Analyser les flux de montées et descentes sur les différentes lignes TEC et identifier les principaux usages (liaisons vers la gare de Chastre ? Vers la gare de Gembloux ? etc.).
2. Questionner les habitant-e-s sur leurs besoins premiers : plus de bus en semaine ? Le soir ? Le week-end ? Vers Gemboux ? Wavre ? Ottignies ? LLN ? Sombreffe ?
3. Optimiser en priorité les temps de correspondance entre les lignes de bus (notamment les lignes 27 et 52) et la gare de Gembloux, puis avec la gare de Chastre.
4. Examiner les possibilités d'adaptation du tracé et de renforcement de la fréquence, en particulier en soirée et le week-end.



Source : TEC

Action 6.4 Communiquer régulièrement sur les nouvelles règles du code de la route

Contexte

La mobilité à Chastre, comme partout en Wallonie, continuer d'évoluer avec la mise en place d'aménagements visant à améliorer la sécurité routière et à favoriser les modes alternatifs à la voiture. Rues scolaires, zones de rencontre, sens uniques limités, chaussées à voie centrale, rues cyclables, dépose-minute… Tous ces aménagements modifient les usages et les comportements attendus sur l'espace public. Dans ce contexte, la sécurité et la bonne cohabitation entre les différents usagers de la voirie reposent non seulement sur la qualité des aménagements, mais aussi sur une compréhension claire des règles du code de la route. Une communication régulière et pédagogique permet de limiter les comportements à risque, d'améliorer l'acceptabilité des aménagements et de renforcer le respect des règles par l'ensemble des usagers.

Objectif

Améliorer la compréhension et le respect des règles du code de la route, afin de renforcer la sécurité routière et le partage apaisé de l'espace public entre tous les usagers de la route.

Action

1. **Communiquer en priorité sur les règles en lien avec les nouveaux aménagements** présents ou à venir sur le territoire communal (zones de rencontre, rues scolaires, chaussées à voie centrale, rues cyclables, sens uniques limités, dépose-minute, etc.) ;
2. **Élaborer des supports de communication** pédagogiques et accessibles, expliquant de manière claire et visuelle les règles applicables et les comportements attendus (infographies, schémas explicatifs, vidéos, articles explicatifs) ;
3. **Diffuser régulièrement ces contenus via les différents canaux de communication de la commune** (site internet, réseaux sociaux, bulletin communal, panneaux d'information, affichage temporaire sur site lors de la mise en place de nouveaux aménagements).

Exemples :

- Commune de Beauvechain (règle stationnement et Kiss&Ride à l'école communale de La Bruyère)
- Commune de Grez-Doiceau (règle sens unique et zone 30)
- Commune de Nivelle (zones cyclables)

Action 6.5 Etablir une carte type Metrominuto pour Chastre

Contexte

Pour répondre aux objectifs régionaux de report de la part modale, il est nécessaire de promouvoir la marche à pied qui reste souvent le moyen de se déplacer le plus adapté sur les courtes distances. La compacité du village de Chastre et la proximité des points d'intérêts et équipements (gare, écoles, commerces etc.) représente un vrai potentiel pour encourager la marche dans des déplacements du quotidien.

Objectif

Promouvoir la marche à pied à Chastre via un outil graphique accessible mettant en valeur les possibilités de déplacements piétons : le *metrominuto* (carte de circulation piétonne qui indique le temps de trajet en minutes entre différents points d'intérêt d'un territoire sous la forme d'un plan de métro).

Action

1. Répertorier les cheminements structurants pour les piétons à Chastre (ex: entre la gare et les écoles, vers l'administration communale etc.) et estimer leur temps de parcours à pied ;
2. Mandater un prestataire ou des ressources en interne pour établir une charte graphique pour la carte et pour produire le livrable final ;
3. Communiquer sur la présence de cette carte via les différents canaux de communication à disposition de la commune et l'afficher à différents points clé de Chastre (ex: parvis de la gare) ;
4. Un exercice similaire pourrait être fait à l'échelle de la commune pour le vélo.

Sources :

- Cartes Metrominuto – votre commune à pied – Liège (projet en cours)
- Metrominuto, Saint-Brieuc ;
- https://www.openstreetmap.org/user/LySioS/diary/402129



Carte Metrominuto centre de Liège (Source : ASBL Tous à Pied)

Carte piétonne schématique *metrominuto* de Pontevedra



Source : Arquitecturaviva

Exemples de signalétiques destinées aux piétons





Action 6.6 Etablir une série d'indicateurs positifs de monitoring de la mobilité au niveau communal et les communiquer annuellement

Contexte

La mobilité est en évolution constante avec l'apparition de nouvelles formes de mobilité et la baisse programmée de la part modale de la voiture individuelle. Le suivi régulier de la mobilité permet d'évaluer l'évolution de ces pratiques ainsi que les politiques menées par la commune et de valoriser les progrès auprès des citoyens.

Objectif

Disposer d'une vision claire, factuelle et positive de l'évolution de la mobilité au niveau communal afin d'appuyer les choix politiques sur des données concrètes et mesurables et de renforcer la transparence et la communication envers les citoyens.

Action

1. **Définir un tableau de bord communal reposant sur des indicateurs simples et lisibles.**

Par exemple :

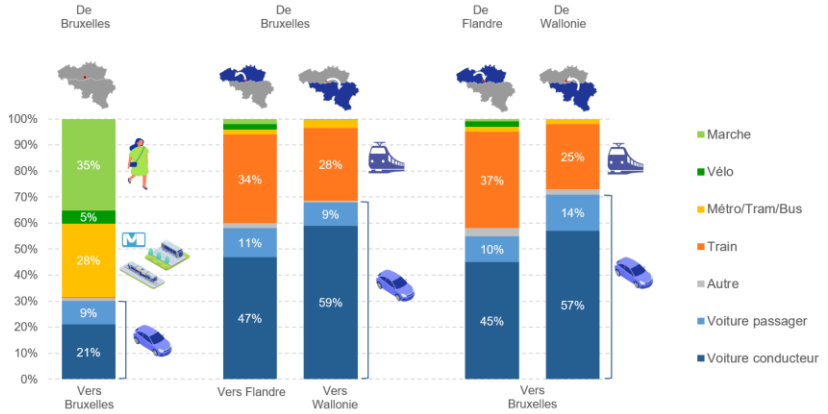
À l'aide de capteurs Telraam, suivre l'évolution de certains tronçons ;

- Part modale des différents modes de déplacement ;
- Nombre de cyclistes ;
- Vitesses pratiquées par les automobilistes (V85).

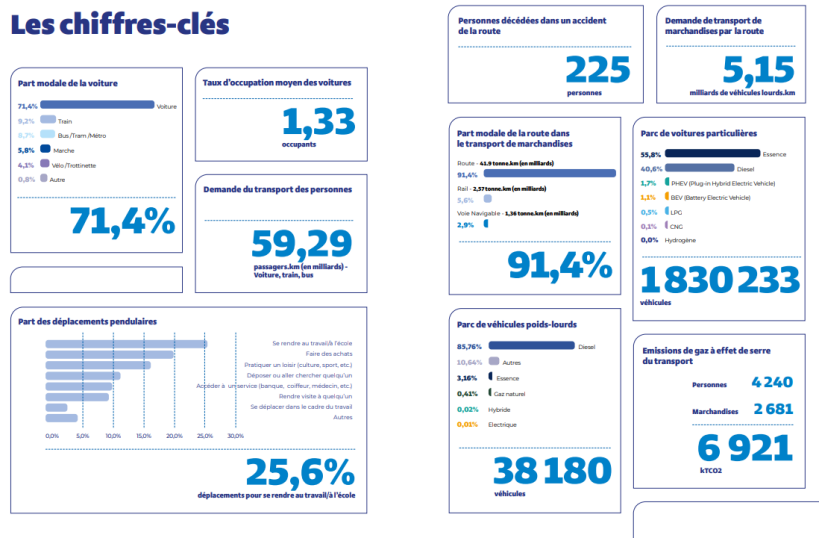
D'autres indicateurs peuvent également être suivis, tels que :

- Montées en gare ;
- Montées en bus ;
- Utilisation des véhicules Cambio ;
- Accidentologie ;
- Kilométrage des aménagements cyclables.

2. **Publier régulièrement un rapport de suivi** (via le site internet communal et le bulletin communal) et
3. **Mettre en évidence les progrès réalisés**.



Source : Bruxelles Environnement



Source : Tableau de bord de la mobilité, SPW-Mobilité

Action 6.7 Organiser des journées tests de nouveaux modes de transport

Contexte

Pour répondre aux objectifs régionaux de report de la part modale, il est nécessaire de promouvoir des modes de déplacements nouveaux et alternatifs comme la micromobilité électrique, les vélos cargos ou encore les différentes formes d'autopartage.

Objectif

Informer et sensibiliser les citoyens sur les modes de transports nouveaux et alternatifs en leur permettant de les essayer gratuitement et de se familiariser avec leur utilisation

Action

1. Poursuivre l'action déjà menée en 2025 lors de la semaine de la mobilité ;
2. Mettre en place des journées test en partenariat avec différents acteurs de la mobilité :
   - Acteurs de l'autopartage (Cambio, Getaround etc.)
   - Fabricants ou loueurs de vélos et trottinettes
   - Associations spécialisées dans la sensibilisation à la mobilité douce (ex: Pro Velo)
3. Associer des acteurs locaux à ces journées tests afin de maximiser leur impact sur les citoyens
   - Écoles, employeurs, associations, fêtes de village, pouvoirs locaux



Source: Espaces mobilités



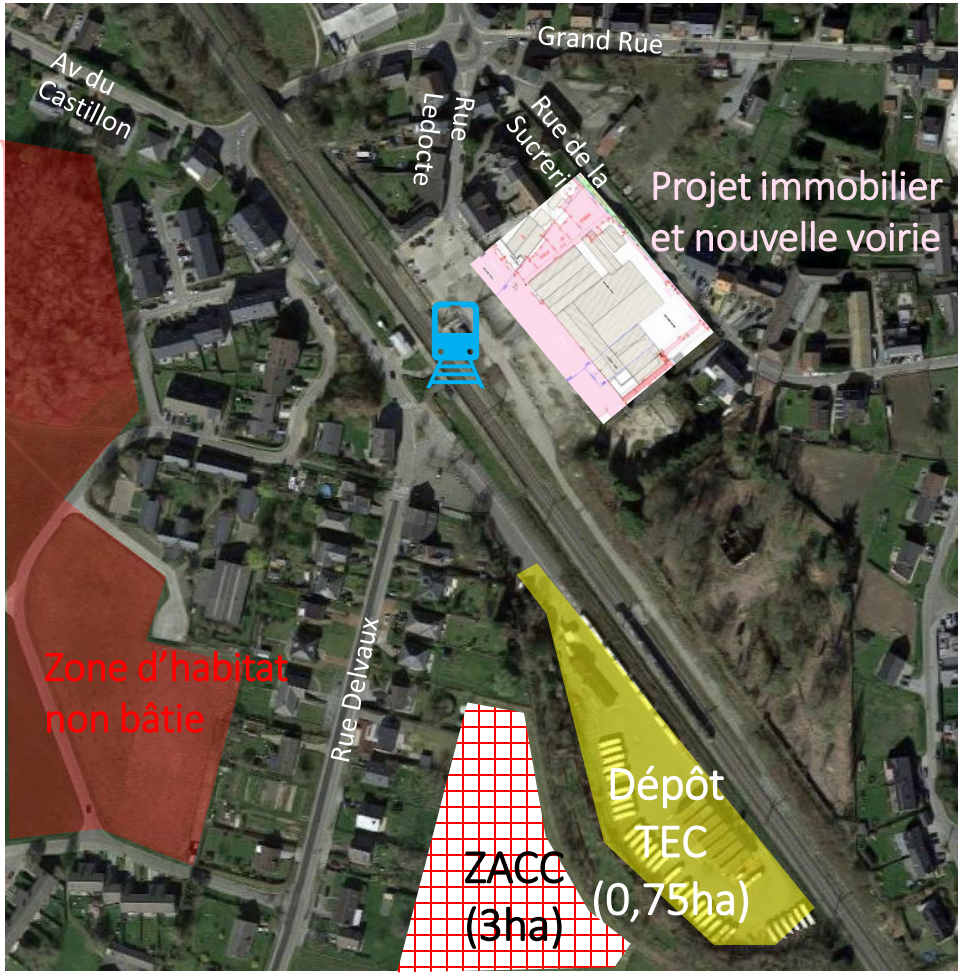
Source: Pro Vélo

Action 7.3 Réaliser une étude d'impact mobilité du quartier de la gare

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.8

Le quartier de la gare concentre plusieurs enjeux urbanistiques : un classement en centralité villageoise au SDT, le projet accordé de 111 appartements sur le site de l'ancienne sucrerie, la ZACC toute proche d'une surface de 3ha, une poche de 3,8ha d'un seul tenant de terrains non bâtis en zone d'habitat au plan de secteur, le déménagement à prévoir du dépôt des TEC laissant un terrain de 1ha en zone blanche au plan de secteur. Si on applique les principes du Schéma de Développement du Territoire (75% des logements de l'entité dans la centralité et densité d'au moins 20 log/ha), cela entraînera donc, dans les prochaines années, une concentration significative de nouveaux logements dans ce secteur avec des impacts non négligeables sur la mobilité. Plutôt que de réfléchir individuellement chacun de ces projets (comme ce fut le cas pour le projet de la sucrerie), il convient de les réfléchir ensemble puisqu'ils permettent d'atteindre une masse critique pour penser la mobilité du quartier autrement.



Objectif

Disposer d'une vision d'ensemble du quartier de la gare de Chastre afin de penser à un projet global de mobilité. Disposer de cette vision avant la mise en œuvre de chacun des projets individuels.

Actions

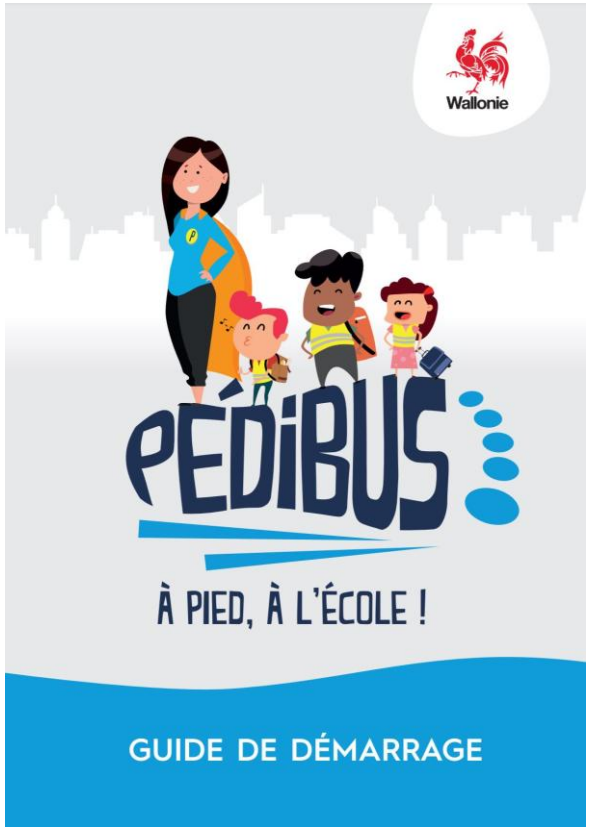
- Mener des monitorings annuels (charges de trafic, flux piétons et vélos) afin de caractériser la situation actuelle et voir les évolutions ;
- Faire étudier les impacts sur la mobilité dans le Rapport d'Incidences Environnementales du futur Schéma de Développement Communal sur base du projet établi dans la carte de mise en œuvre du projet de Schéma de Développement Communal ;
- Réaliser un Schéma d'Orientation Local sur l'ensemble de la zone si le Schéma de Développement Communal et son Rapport d'Incidences Environnementales n'apportent pas suffisamment de réponses.

Action 8.3 Encourager les pédibus vers les écoles

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.6

Le pédibus fonctionne sur le même principe que le bus, mais à pied. Il s'agit d'un groupe d'enfants se rendant à l'école à pied, accompagné d'un adulte. À l'instar d'un bus, le pédibus suit un itinéraire précis avec plusieurs points d'arrêt et un horaire établi. L'itinéraire ne dépasse généralement pas 15 à 20 minutes de marche, soit environ 1 km au maximum. L'adulte accompagnant peut être un parent, un enseignant, un membre du personnel communal, ou toute autre personne désignée. Si des initiatives ponctuelles existent déjà comme le pédibus organisé entre l'église et l'école de Gentinnes lors de la semaine de la mobilité, il n'existe pas d'initiatives récurrentes et pérennes dans toutes les écoles de la commune.



Objectif

Mettre en place des pédibus quotidiens desservant plusieurs écoles du village à partir de points centraux et pratiques (ex: église de Gentinnes) afin d'encourager les modes actifs pour se rendre à l'école et réduire les congestions devant les écoles.

Action

Axe 1 : Organisation & coordination

- Créer une plateforme locale de mise en relation (parents, élèves, bénévoles) pour organiser les trajets (peut être commune avec les vélo-bus cf. action 8.2)
- Cartographier les trajets entre quartiers et écoles pour identifier les itinéraires et les points de rendez-vous.
- Mettre en place des référents bénévoles (parents, enseignants, associations) pour encadrer les trajets

Axe 2 : Formation & sensibilisation

- Former les parents accompagnateurs à la gestion d'un groupe de piétons en circulation.
- Campagnes de sensibilisation dans les écoles et auprès des familles (avantages santé, écologie, convivialité).

Axe 3 : Pérennisation & autonomie

- Passer progressivement la gestion aux familles : un planning collaboratif où les parents se relaient.

Sources :

- Guide de démarrage d'un pédibus
- Comment initier et accompagner un projet de pédibus dans une école? Cémaphore 165, p.14

Action 8.4 Organiser un jeu/concours inter-écoles qui récompense les meilleures classes piétonnes et cyclables ou inter-classes

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.6

Une partie des objectifs de report modal de la voiture individuelle vers les modes actifs peut être atteinte grâce aux trajets domicile–école, qui peuvent, lorsque les conditions le permettent, s'effectuer à pied ou à vélo.

Objectif

- Promouvoir l'usage du vélo et/ou de la marche à pied dans les écoles ;
- Sensibiliser les enfants, familles et écoles aux bénéfices de la mobilité active (santé, sécurité, environnement) et créer une dynamique conviviale et valorisante entre classes et écoles.

Action

Organiser un jeu-concours annuel entre toutes les écoles de Chastre afin de récompenser la meilleure école et/ou la meilleure classe. Associer les enseignants et les parents pour le suivi et la motivation des élèves et prévoir une remise de prix festive (diplômes, matériel scolaire ou sportif, journée spéciale, etc.), communiquer sur les résultats pour renforcer la visibilité de l'initiative.



Source: Ligue de l'enseignement

Sources :

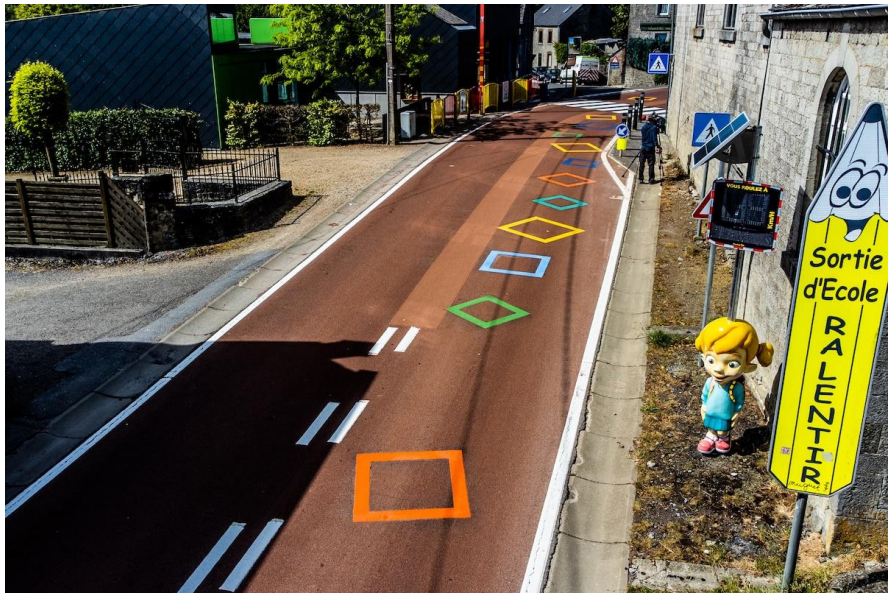
- *Défis Vélo Défis Ecole – Provélo*
- *Education à la mobilité/sécurité routière - EMSR*
- *Challenge piétons et vélos – Cellule Mobilité d'AKT for Wallonia*
- *Challenge Mobilité Inter-écoles, ADEME*

Action 8.5 Renforcer la signalisation sur la présence des écoles

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.6

La sécurité aux abords des écoles constitue un enjeu essentiel pour encourager les déplacements actifs vers les écoles. Dans certaines écoles de la commune, la signalisation destinée à avertir les automobilistes manque de visibilité ou n'est pas suffisamment adaptée. Renforcer et repositionner cette signalisation, afin de la rendre plus lisible, permet d'alerter plus efficacement les conducteurs, de réduire leur vitesse et d'améliorer les conditions de circulation et de déplacement des enfants et des parents aux abords des établissements scolaires.



Exemple abord d'école sur route régionale (source : Thomas Donfut)

Objectif

- Améliorer la sécurité des élèves en rendant la zone scolaire immédiatement identifiable par les automobilistes.
- Inciter les conducteurs à réduire leur vitesse à l'approche des écoles.
- Diminuer les conflits d'usage entre piétons, cyclistes et voitures.
- Encourager les déplacements actifs en améliorant le sentiment de sécurité des parents et des enfants.
- Harmoniser la signalisation avec les recommandations régionales et les bonnes pratiques en matière d'aménagements autour des écoles.

Action

- Diagnostiquer la signalisation existante autour des écoles pour identifier les manques et les zones peu visibles.
- Définir les besoins : types de panneaux, marquages au sol et emplacements prioritaires.
- Installer ou remplacer la signalisation pour améliorer la visibilité et rappeler la zone scolaire.
- Compléter par des dispositifs de ralentissement si nécessaire (radars pédagogiques, marquages renforcés…).
- Évaluer l'efficacité et ajuster les aménagements en fonction des retours et observations.



Source : Ville d'Ath

Sources :

- *Les abords d'école – Fiche sécurothèque n°255*
- *Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'école – Fiche sécurothèque n°256*

Action 8.5 Renforcer la signalisation sur la présence des écoles

Action

Plus concrètement, zoom sur les 8 écoles présentes sur le territoire. Celles-ci ne présentent **pas toutes le même niveau d'équipement de sécurisation**. L'école de Blanmont et la petite école de Gentinnes sont très bien équipées alors que les écoles Les Chardons et Jean Bosco disposent des seuls dispositifs réglementaires.

Cependant les contextes viaires et de circulation varient fortement d'une école à l'autre de sorte que les équipements spécifiques peuvent aussi varier d'une école à l'autre..

Ecole	Sécurisation directe des abords	Dépose minute	Panneaux didactiques	Signaux dynamiques	Aménagements à mettre en place
Ecole de Blanmont	Oui (plateau)	Oui	Oui	Oui	/
Ecole Les Mouchons	Oui (coloration)	Non	Oui	Oui	Si problème de vitesse, ajouter un dispositif ralentisseur
Ecole Notre-Dame à Cortil	Oui (dévoiement)	Non	Oui	Non	• Créer un parvis piétons (voir fiche 8.7) • Diminuer les vitesses pratiquées aux abord de l'école, Rue Octave Lotin (voir fiche 1.32)
Ecole de Cortil	Oui	Non	Oui	Non	Si problème de vitesse, ajouter un dispositif ralentisseur
Ecole Les Petits Boulis	Non	Non	Oui	Oui	Améliorer le marquage/ sécuriser la traversée piétonne sur la rue de Mellery
Petite école de Gentinnes	Oui (chemin)	Oui	Oui	Oui	Améliorer la sécurité au carrefour en amont de l'école (voir action 1.23)
Ecole Les Chardons	Non	Non	Non	Non	• Déplacer l'entrée du parking, côté Avenue Boischamps (voir action 8.6) • Améliorer le marquage/sécuriser la traversée piétonne sur rue des Acacias
Ecole Jean Bosco	Non	Non	Non	Non	Si problème de vitesse, ajouter un dispositif ralentisseur Davantage signaler à l'aide de panneaux/marquage l'entrée de l'école

Action 8.6 : Sécuriser l'accès vers l'école des Chardons

Contexte

Lien PCDR : Fiche 2.6

La rue des Acacias et l'avenue Boischamp constituent des voies d'accès directes à l'école des Chardons. La rue des Acacias est une voirie étroite, fortement empruntée aux heures d'arrivée et de départ scolaires. Les manœuvres de dépose des enfants y génèrent des situations de conflit et d'insécurité entre automobilistes, piétons et cyclistes. La circulation bidirectionnelle complique la fluidité des déplacements, augmentant les risques aux abords de l'école.

Dans le cadre du projet immobilier en discussion sur le site Boischamps un nouveau régime de circulation est prévu dans le quartier avec une généralisation des zones 30, des zones de rencontre (20 km/h) sur toutes les voiries internes au périmètre du projet (dont la moitié de la rue des Acacias) et une mise à sens unique de la portion nord de l'avenue Boischamps et de la rue des Acacias.

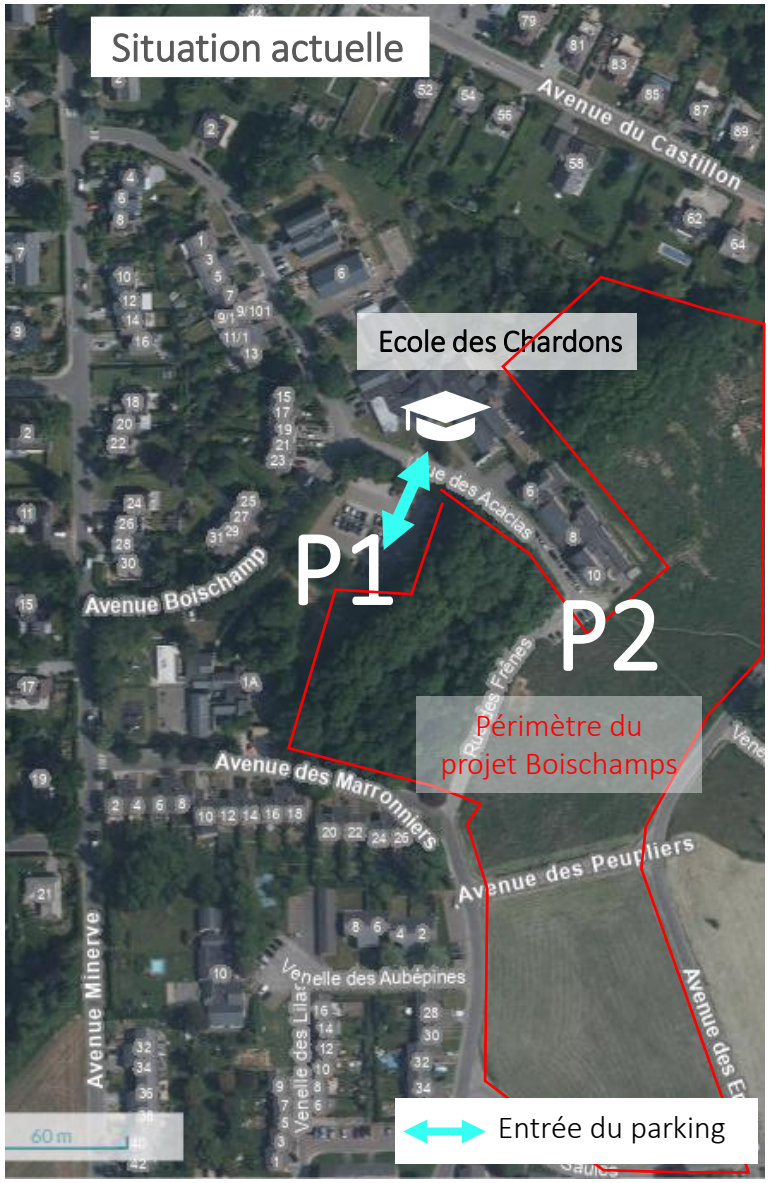


Objectif

- Améliorer la sécurité des élèves et des parents lors des arrivées et départs scolaires
- Fluidifier la circulation et réduire les conflits de mobilité aux abords de l'école
- Apaiser l'espace public et encourager les modes actifs (marche, vélo)



Devant l'école des Chardons – Rue des Acacias. Source : GoogleStreetView

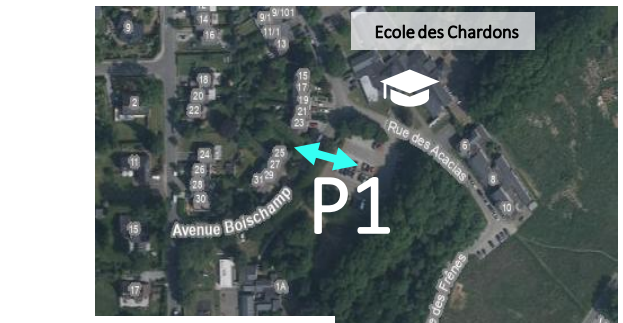


Source : Walonmap

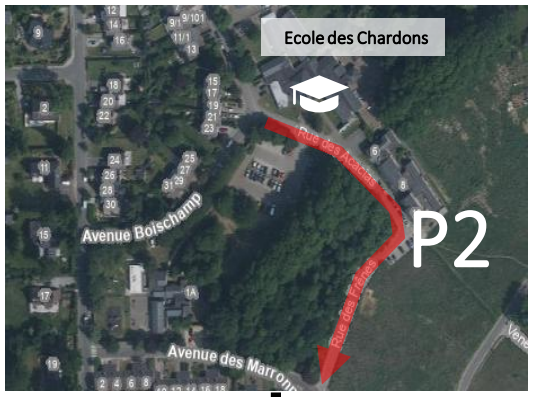
Action 8.6 : Sécuriser l'accès vers l'école des Chardons

Action

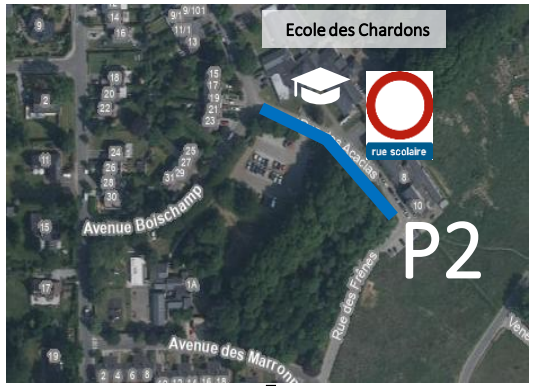
	Option 1 : déplacement de l'entrée du parking avenue Boischamp	Option 2 : Mise en sens unique rues des Acacias et des Frênes	Option 3 : Installation d'une rue scolaire rue des Acacias	Option 4 : Mise en sens unique de l'avenue Boischamp
Avantage	• Entrée du parking située avant l'arrivée devant l'école, ce qui incite les véhicules à utiliser le parking plutôt que de s'arrêter devant l'établissement. • Enlève de la rue des Acacias, la circulation liée au parking ; • Facilité technique de mise en œuvre ; • Sécurise davantage le passage piéton devant l'école.	• Réduit les croisements de véhicules rue des Acacias ; • Sécurise davantage le passage piéton devant l'école ; • N'impacte pas les riverains de l'avenue Boischamp. • Cohérent avec le schéma de circulation proposé par le projet immobilier Boischamps	• Sécurise totalement l'espace devant l'école et le passage piétons ; • Favorise l'accès à l'école par les modes actifs (marche et vélo) ; • Maintien un accès voiture au P2 par la rue des Frênes ; • N'impacte pas les riverains de l'avenue Boischamp.	• Réduit les conflits de croisement avenue Boischamp qui est une voirie étroite avec stationnement ; • Facilite les entrées et sorties du P1 et de la rue des Acacias : plus de tourne à gauche.
Inconvénients		• Oblige un détour par l'avenue Boischamp pour ceux venant de l'avenue des Maronniers.	• Oblige l'accès au P2 par l'avenue des Maronniers. • Diffère du schéma de circulation proposé par le projet immobilier Boischamps	• Oblige les riverains de la fin de l'avenue Boischamp à faire une distance un peu plus longue pour accéder à leur maison • Diffère du schéma de circulation proposé par le projet immobilier Boischamps



A privilégier



A recommander



A privilégier



A recommander

Il est recommandé de **tester l'organisation choisie de manière temporaire** (signalisation provisoire, phase pilote) avant toute pérennisation, afin d'évaluer les impacts sur la circulation locale et d'ajuster si nécessaire et de faire une communication adéquate aux parents, instituteurices et riverains. Attention de mettre les sens uniques, en sens uniques limités.

PCM de Chastre

Phase 3 – Plan d’actions

Actions de priorité 3

Retour table des matières

Priorité 3 : 30 actions

Mesure 1 Transit, vitesse, sécurité	Mesure 2 Trottoirs et sentiers	Mesure 3 Réseau cyclable	Mesure 4 Mobilité partagée	Mesure 5 Transports en commun	Mesure 6 Communication	Mesure 7 Quartier de la gare	Mesure 8 Mobilité scolaire
1.16 Blanmont : Chemin du Petit Arbre (transit)	2.10.Créer un trottoir rue par delà l'Eau	3.9 Imposer 1 local vélo à rue avec 1 vélo par oreiller dans chaque demande de permis d'urbanisme	4.6 Imposer 1 voiture partagée par 15 logements dans les nouveaux projets immobiliers	5.4 Etendre l'offre du bus 27 au week-end	6.8 Communiquer régulièrement sur certains enjeux clés de la mobilité en les vulgarisant	7.4 Organiser le stationnement individuel du quartier de la gare en poche de parking partagée	
1.17 Blanmont : Chemin du Moulin al Poudre (transit)	2.11 Créer un trottoir rue des Tombes Romaines jusqu'au carrefour avec la rue Minerve	3.10 Installer des box vélos sécurisés dans les centres villageois	4.7 Organiser des journées tests de voitures partagées pendant les fêtes de villages et quartiers	5.5 Mieux aménager certains arrêts de bus structurants et/ou moins sécurisés (aubette, trottoir etc.)	6.9 Réaliser une communication spécifique sur le "budget mobilité" à destination des employés	7.5 Améliorer l'accès vélos en sous voie (et pour personnes à mobilité réduite?)	
1.18 Saint-Géry : Rue des Sarrasins (transit)	2.12 Placer un éclairage au sentier entre rue Prosper Bouffioux et rue de la Fontaine Saint-Géry		4.8 Mettre en place une prime de 500€ pour les ménages qui partagent leur voiture	5.6 Equiper les arrêts de bus les plus fréquentés de box vélo sécurisés	6.10 Réaliser une communication spécifique les solutions de leasing vélo pour entreprises et particuliers		
1.19 Villeroux : Rue d'Hévillers (vitesse et transit)	2.13 Créer un trottoir av Abbé Maurice Hanne		4.9 Partager une partie des véhicules communaux		6.11 Relayer les communications des opérateurs de transport alternatif à la voiture individuelle: SNCB, TEC, Cambio etc.		
1.20 Villeroux : Rue du village (vitesse et transit)	2.14 Prolonger un trottoir vers Nil en collaboration avec Walhain		4.10 Organiser un jeu/concours qui récompense les usagers de mobilité partagée les plus assidus				
1.21 Villeroux : Rue de la Paroche (vitesse et transit)	2.15 Créer un trottoir rue Gérard		4.11 Se fixer des objectifs (utilisateurs, km parcourus, …) et les communiquer chaque mois				
	2.16 Sentier de la ferme du Château : grande mare sur le trajet du sentier						

PCM de Chastre

Phase 3 – Plan d’actions

Actions de priorité 3

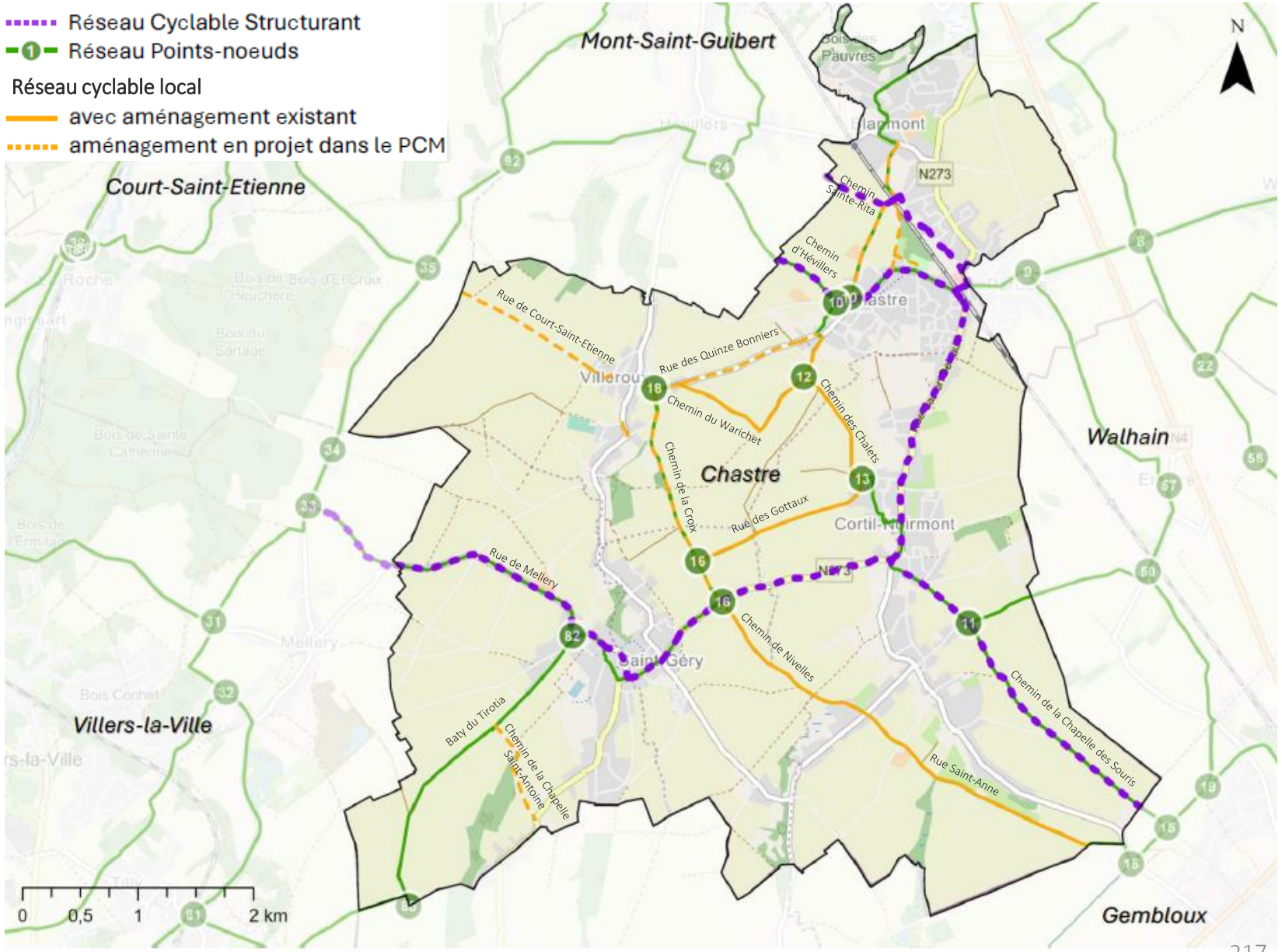
Retour table des matières

Carte du réseau cyclable existant et projeté

La carte ci-contre représente le réseau cyclable actuel composé :

- Du réseau cyclable structurant géré par la Région ;
- Du réseau points-nœuds gérés par la Province ;
- Des voiries communales déjà équipées d'infrastructures cyclables (F99) ;

A cela s'ajoutent les projets d'aménagements cyclables prévus dans les différentes fiches actions du PCM



PCM de Chastre

Annexe

Rapport des ateliers citoyens

ICEDD

Retour table des matières

Les ateliers, pourquoi ? Pour Qui ?

Pourquoi des ateliers citoyens ?

Le projet de PCM fera l'objet d'une enquête publique qui permettra à tous les citoyens de se prononcer sur son contenu. Elle aura lieu en fin de procédure, une fois les trois phases du plan finalisées. L'auteur devra alors répondre aux remarques formulées par les citoyens et corriger au besoin le projet de PCM. La volonté du Collège communal de Chastre et de son administration était d'impliquer le citoyen plus en amont dans l'élaboration du plan. Il a donc été décidé d'organiser des ateliers citoyens avant la phase d'élaboration des actions. Ainsi, sur base du diagnostic et de la stratégie déjà validés par le comité de pilotage et le Conseil Communal, les participants aux ateliers ont été invité à travailler sur une multitude de propositions d'actions. Les résultats de ce travail sont compilés dans ce rapport et seront utilisés par l'auteur du PCM et le comité de pilotage pour fixer le choix définitif des actions prioritaires.

Les participants et participantes aux ateliers devaient atteindre 4 objectifs :

1) Prioriser les 134 propositions d'actions en 3 niveaux de priorité :
    - Priorité 1 : Actions à réaliser d'ici la fin de la législature => fiches détaillées (+/-30) ;
    - Priorité 2 : Actions à réaliser ou préparer d'ici la fin de la législature => fiches simplifiées (+/-30) ;
    - Priorité 3 : Actions à préparer d'ici la fin de la législature (pas de fiches).
2) Comparer des itinéraires et leurs avantages et inconvénients pour la mesure n°3 : réseau cyclable ;
3) Choisir les aménagements préférentiels à réaliser pour les mesures n°1 : transit, sécurité et vitesse et n°3 : réseau cyclable ;
4) Faire des propositions d'éventuelles nouvelles actions et émettre des avis et commentaires sur les propositions d'actions.

Profil des participants aux ateliers

Un appel à candidature spontanée a été diffusé plusieurs fois dans le bulletin communal et sur les réseaux sociaux. Suite à cela, une vingtaine de candidats et candidates de la société civile se sont manifestés constituant un panel aux profils socio-économiques variés avec des hommes, des femmes, des personnes de tout âge et vivant dans des villages différents de la commune.

Les représentants politiques n'y ont volontairement pas été convié.

Les ateliers, comment ?

Trois ateliers ont été organisé afin de pouvoir traiter l'ensemble des 134 propositions. Les actions ont été travaillées par mesures qui, selon l'ampleur du thème, ont été abordées en groupes ou de manière individuelle. Chaque séance de travail en groupe se clôturait par un retour en plénière. Le dernier atelier s'est terminé par un travail en plénière regroupant et validant les priorités de chaque thème en une seule synthèse.

La **synthèse des résultats** est présentée dans les **slides suivants**. **Les détails** sur la méthodologie et les résultats de chaque atelier sont présentés **en annexe**.

Atelier 1 : (23/04/25)

EN GROUPE

Mesure n° 2 : Etablir un plan de rénovation des trottoirs et des sentiers au sein du périmètre urbanisé des 4 villages

EN INDIVIDUEL

Mesure n°6 : Etablissement d'un plan de communication

Mesure n°8 : Etablissement d'un plan d'actions pour la mobilité scolaire

Atelier 2 (12/05/25)

EN GROUPE

Mesure n° 1 : Résoudre les problématiques de transit, de vitesse et de sécurité routière

Mesure n° 3 : Mise en place d'un réseau cyclable structurant

EN INDIVIDUEL

Mesure n°4 : Mobilité partagée

Mesure n°5 : Transports en commun

Atelier 3 (26/05/25)

EN GROUPE

Mesure n° 9 : Actions localisées sur la voirie régionale N273

EN INDIVIDUEL

Mesure n°7 : Stratégie de mobilité multimodale pour le quartier de la gare

EN PLENIERE

→ Synthèse de l'ensemble des résultats et validation des 3 groupes d'actions multithèmes selon les 3 niveaux de priorité.

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Ateliers citoyens

Synthèse des résultats des 3 ateliers

ICEDD

Synthèse finale : les 3 groupes d'actions prioritaires

Durant le 3e et dernier atelier, les participants ont validé un programme d'actions constitué de :
34 actions de priorité 1 ; **29 actions de priorité 2** et **30 actions de priorité 3. 25 actions sont non prioritaires**

	Priorité 1 (à réaliser d'ici 6 ans)	**Priorité 2** (à étudier/réaliser d'ici 6 ans)	**Priorité 3** (à étudier d'ici 6 ans)	**TOTAL**	***Non prioritaire***
TOTAL	34	29	30	**93**	*25*
Actions localisées					
Entité entière	11	16	17	**42**	*4*
Chastre	7	4	2	**13**	*6*
Saint-Géry / Gentinnes	7	5	2	**16**	*4*
Cortil-Noirmont	5	3	1	**10**	*3*
Blanmont	3	0	4	**7**	*4*
Villeroux	1	1	4	**6**	*4*

→ Sur les **134 actions analysées**, certaines ont été fusionnées ou écartées car déjà réalisées, aboutissant à une **priorisation de 120 actions** au total. La répartition par priorité et par villages est équilibrée.

Priorité 1 : 34 actions

Mesure 1 Transit, vitesse, sécurité	Mesure 2 Trottoirs et sentiers	Mesure 3 Réseau cyclable	Mesure 4 Mobilité partagée	Mesure 5 Transports en commun	Mesure 6 Communication	Mesure 7 Quartier de la gare	Mesure 8 Mobilité scolaire
1.3 Chastre : Chemin Sainte-Rita, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers Action faisant débat dans sa mise en œuvre	2.3 Créer un trottoir rue de la Chapelle au niveau du sentier venant de l'école en lien avec le futur parking situé à gauche du sentier	3.2/3/7/8/10 Blanmont: chemin du marais - sentier du Bois – chemin Ste Rita : sécuriser les traversées et aménager de vraies liaisons cyclables (F99c)	4.2 Installer une station Cambio à Chastre	5.4 Mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec les horaires de train à Chastre et autour de Chastre	6.9 Installer des panneaux de signalisation comme outils de communication	7.1 Développer une offre structurée de mobilité pour le quartier de la gare : mobilité partagée etc.	8.2 : Multiplier les vélobus inter-écoles et les pérenniser en autonomie.
1.4 Chastre : Extension de la zone 30 du centre pour renforcer la sécurité et la convivialité.	2.8.Sécuriser l'accès à la ruelle Fanfan rue du Berger Mimie	3.6 Sécuriser le carrefour rue Saint-Anne rue de Corsal	4.5 Faire des campagnes de communication pour les voitures partagées		6.11 Communiquer et inciter à la courtoisie sur les routes et chemins	7.2 Edicter des règles urbanistiques qui privilégient la mobilité alternative à la voiture	8.7 Cortil:créer un parvis pour les piétons devant l'école ND
1.5 Chastre : Rue de la Chapelle, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers	2.9.Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève	3.9 Résoudre les problèmes de fond d'eau sur les chemins de remembrement					
1.13 Saint-Géry : rue de Corsal, résoudre les problématiques de vitesse	2.13 Créer un trottoir rue du Centre, de la rue Berger Mimie à l'avenue du Castillon	3.13 Installer des arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce					
1.17 Saint-Géry : Extension de la zone 30 du centre pour renforcer la sécurité et la convivialité	2.15 Créer un trottoir rue de Mellery entre la rue du Dauphin et la place de Gentinnes	3.14 Installer des arceaux vélos couverts à chaque école					
1.21 Saint-Géry : Rue Charlemont, résoudre les problématiques de vitesse Action faisant débat dans sa mise en œuvre		3.19 Rue des Quinze Bonniers : créer une bande ou une piste cyclable					
1.22 Gentinnes : Rues des Anciens Combattants, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers	2.19 Créer une liaison piétonne entre la place de la Féchère et le quartier du Pré à la Chambre	3.20 Réparer les plaques de béton des chemins de remembrement dangereuses et mettre en place un budget annuel de réparation					
1.23 Gentinnes : Carrefour rue du Cimetière et rue des Maïeurs, améliorer la sécurité	2.24 Créer un trottoir rue du Pont d'Arcole						
1.31 Cortil-Noirmont : Aménager des effets de porte aux entrées du village							
1.32 Cortil-Noirmont : Rue Octave Lotin : résoudre les problématiques de vitesse et transit							
1.34 Cortil-Noirmont : Rue Lieutenant Mizzi résoudre les problématiques de vitesse							

Commentaires et suggestions des participants et participantes

Mesure 1 (transit, vitesse, sécurité) :

- Action 1.3 Chastre : Chemin Sainte-Rita (transit)
  - « faut-il dévier le transit, au risque de surcharger une autre route ? Peu aménagé, passage à niveau poussant son utilisation comme itinéraire de contournement»
- Action 1.34 Cortil-Noirmont : Rue Lieutenant Mizzi résoudre les problématiques de vitesse
  - « attention au report de transit vers d'autres rues alentour n'étant pas dimensionnées pour accueillir des flux plus importants »
- Installer des radars entre les villages plutôt que de faire des aménagements

Mesure 2 (trottoirs et sentiers) :

- Action 2.3 Chastre: créer un trottoir rue de la Chapelle en lien avec le futur parking
  - « Laisser en priorité 1 mais modifier l'aménagement. Plutôt que de créer un nouveau trottoir, il est possible de créer un accès directement depuis le sentier à travers la haie» ;
- Action 2.9. Chastre: Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève
  - « Nécessaire pour renforcer le sentiment de sécurité la nuit et les matins et soirs en hiver »
- Action 2.15 Gentinnes: créer un trottoir rue de Mellery
  - « Faut il garder la totalité du trottoir ? Trop cher, il faut séquencer l'action »
  - 2 suggestions de déclasser cette action dans une autre priorité.
- Action 2.21 Blanmont: rénover le sentier du Marais
  - Intégrer dans l'action liaison cyclable 3.2/3/7/8/10

Mesure 3 (réseau cyclable) :

- Action fusionnée 3.2/3/7/8/10
  - « Toute la zone est à travailler sans la séparer en plusieurs mesures »
  - « Rendre cyclable les sentiers du Marais et du Bois sans les macadamiser »
  - « Sécuriser la portion de rue entre le sentier du Marais et chemin Ste Rita de sorte que la transition en vélo/à pied Marais <-> Bois soit sécurisée »
    - Aménagements incitant à un ralentissement important des automobilistes (ex: chicanes)
- Action 3.9 : résoudre les problèmes de fond d'eau sur les chemins de remembrement
  - Prioriser les points problématiques (ex: sur l'itinéraire cyclable Chemin du Chalet à l'approche du Chemin du Pré Mathy)
  - La locale de Avello (Gracq) a déjà fait un travail de mise en évidence de points problématiques

Commentaires et suggestions des participants et participantes

Mesure 7 (Quartier de la gare) :

- Action 7.1 **Développer une offre structurée de mobilité pour le quartier de la gare : mobilité partagée etc.**
  - « ne pas se limiter à la mobilité mais penser à la qualité de l'espace public» (ex: plaines de jeu, espaces verts etc.)
  - « imposer un certain nombre de parkings vélo, station Cambio, covoiturage etc. aux frais du promoteur »
- Action 7.2 **Mettre en place des règles urbanistiques qui privilégient la mobilité alternative à la voiture**
  - « mettre en place un nombre minimum de parkings vélo sécurisés pour tout projet»
  - « en accord avec l'offre de transport en commun »
  - « moins de parking voiture »

Mesure 8 (Mobilité scolaire) :

- Action 8.7 **Cortil: école Notre Dame : aménager un parvis pour les piétons devant l'école**
  - « faire respecter la vitesse de la zone 30 plutôt que proposer un aménagement « ;
  - « faire un parking vélo à rue à la place d'une place de parking » ;
  - « faire une rue cyclo piétonne ; « installer des coussins berlinois » ;
  - « inciter à utiliser le parking Tensoul » ; Une meilleure réorganisation de la localisation des emplacements de parkings pourrait déjà améliorer le sentiment de sécurité devant la sortie de l'école.

Priorité 2 : 29 actions

Mesure 1 Transit, vitesse, sécurité	Mesure 2 Trottoirs et sentiers	Mesure 3 Réseau cyclable	Mesure 4 Mobilité partagée	Mesure 5 Transports en commun	Mesure 6 Communication	Mesure 7 Quartier de la gare	Mesure 8 Mobilité scolaire
1.12 Saint-Géry : Aménager des effets de porte aux entrées du village	2.1 Créer des chainons manquants de trottoirs avenue Minerve	3.1 Aménager un tronçon cyclable entre Saint-Géry et Villeroux et vers Hévillers Action faisant débat dans sa mise en œuvre	4.3 Établir un partenariat avec un système d'autopartage particuliers à particuliers	5.1/2 Optimiser le trajet de la ligne 52 et renforcer sa fréquence en semaine et après 18h ainsi que le week-end	6.2 Communiquer régulièrement sur les nouvelles règles du code de la route	7.5 Réaliser des simulations de charges de trafic des projets et potentiels du quartier de la gare	8.1 : Multiplier les pédibus inter-écoles
1.14 Saint-Géry : Rue de la Boulette, résoudre les problématiques de vitesse et transit	2.2 Créer des chainons manquants de trottoirs avenue du Castillon	3.16 Installer des râteliers vélo devant chaque gros équipement	4.10 Faire une page web dédiée sur le site de la commune	5.5 Accroitre l'offre en train le soir et le week-end	6.4 Réaliser une communication spécifique sur l'existence du réseau de bus Express	7.6 Réaliser un SOL du quartier de la gare incluant la ZACC et la gare des bus	8.3 Organiser un jeux/concours inter-écoles qui récompense les meilleures classes piétonnes et cyclables ou inter-classes
1.18 Saint-Géry : Chemin de la Croix Saint-Géry vers Villeroux, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers	2.10/3.18.Traiter la problématique de la présence de fils barbelés sentier du bois		4.11 Promouvoir l'autopartage lors de chaque dossier de demande de permis		6.7 Etablir une carte type Metrominuto pour Chastre		8.5 Renforcer la signalisation sur la présence des écoles
1.19 Gentinnes : Chemin de la chapelle Sainte-Anne à la rue des Maïeurs, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers	2.14 Créer un trottoir rue Minique				6.8 Etablir une série d'indicateurs positifs de monitoring de la mobilité au niveau communal et les communiquer annuellement		8.6 Ecole des chardons : mettre la rue des Acacias et la rue Boischamps en sens unique
1.33 Cortil-Noirmont : Rue du Tilleul, résoudre les problématiques de vitesse et transit	2.26 Placer un éclairage au sentier de la rue des douves à Cortil-Noirmont				6.10 Organiser des journées tests de nouveaux modes de transport : vélo cargo, vélo électrique, trottinettes électriques, quadricyclique, voiture partagée, …		
1.35 Cortil-Noirmont : Rue Gréat, résoudre les problématiques de vitesse							

Commentaires et suggestions des participants et participantes

Mesure 1 (transit, vitesse, sécurité) :

- Action 1.35 Cortil-Noirmont : Rue Gréat (vitesse)
  - « Attendons de voir l'effet des aménagements effectués »

Mesure 2 (trottoirs et sentiers) :

- Action 2.1 Chastre: créer des chainons manquants de trottoirs avenue Minerve
  - « Beaucoup d'argent pour peu d'aménagement concret, peu d'entretien sur l'existant » x2 → passage de priorité 1 à 2
- Action 2.2 Compléter les trottoirs avenue du Castillon à Chastre
  - « Pas nécessaire car il y a déjà un bon trottoir d'un côté » x5 → passage de priorité 1 à 2

Mesure 3 (réseau cyclable) :

- Action 3.4 prévoir une piste cyclable vers la future cyclostrade de la N4
  - « Déjà payé quasi-entièrement par des subsides » → Action à lister dans la mesure 9 en priorité 2
- Action 3.5 Aménager une piste cyclable Saint-Géry/Gembloux Via rue Colonel Vendeur N273
  - « Liaison prévue dans le réseau cyclable structurant de la Région » → Action à lister dans la mesure 9 en priorité 2

Mesure 6 (communication) :

- Action 6.10 Organiser des journées tests de nouveaux modes de transport
  - « compléter par une période test d'un mois»

Mesure 7 (Quartier de la gare) :

- Action 7.6 Chastre: Réaliser un SOL du quartier de la gare incluant la ZACC et la gare des bus
  - « inclure la question des écoles et des crèches pour les nouveaux logements »

Priorité 3 : 30 actions

Mesure 1 Transit, vitesse, sécurité	Mesure 2 Trottoirs et sentiers	Mesure 3 Réseau cyclable	Mesure 4 Mobilité partagée	Mesure 5 Transports en commun	Mesure 6 Communication	Mesure 7 Quartier de la gare	Mesure 8 Mobilité scolaire
1.10 Blanmont : Chemin du Petit Arbre, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers	2.7.Créer un trottoir rue par delà l'Eau	3.11 Réaliser une piste cyclable séparée à côté de la voirie en pavés rue de Court-Saint-Etienne (1,5 km)	4.1 Imposer 1 voiture partagée par 15 logements dans les nouveaux projets immobiliers	5.3 Etendre l'offre du bus 27 au week-end	6.6 Relayer les communications des opérateurs de transport alternatif à la voiture individuelle: SNCB, TEC, Cambio etc.	7.3 Organiser le stationnement individuel du quartier de la gare en poche de parking partagée	
1.11 Blanmont : Chemin du Moulin al Poudre, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers	2.12 Créer un trottoir rue des Tombes Romaines jusqu'au carrefour avec la rue Minerve	3.12 Imposer 1 local vélo à rue avec 1 vélo par oreiller dans chaque demande de permis d'urbanisme	4.4 Organiser des journées tests de voitures partagées pendant les fêtes de villages et quartiers	5.6 Mieux aménager certains arrêts de bus structurants et/ou moins sécurisés (aubette, trottoir etc.)	6.1 Communiquer régulièrement sur certains enjeux clés de la mobilité en les vulgarisant	7.7 Améliorer l'accès vélos en sous voie (et pour personnes à mobilité réduite?)	
1.15 Saint-Géry : Rue des Sarrasins, résoudre le problème du transit et sécuriser les autres usagers	2.16 Placer un éclairage au sentier entre rue Prosper Bouffioux et rue de la Fontaine Saint-Géry	3.15 Installer des box vélos sécurisés dans les centres villageois	4.6 Mettre en place une prime de 500€ pour les ménages qui partagent leur voiture	5.7 Equiper les arrêts de bus les plus fréquentés de box vélo sécurisés	6.5 Réaliser une communication spécifique les solutions de leasing vélo pour entreprises et particuliers		
1.25 Villeroux : Rue d'Hévillers, résoudre les problématiques de vitesse et transit	2.17 Créer un trottoir av Abbé Maurice Hanne		4.7 Partager une partie des véhicules communaux		6.3 Réaliser une communication spécifique sur le "budget mobilité" à destination des employés		
1.26 Villeroux : Rue du village, résoudre les problématiques de vitesse et transit	2.18 Prolonger un trottoir vers Nil en collaboration avec Walhain		4.8 Organiser un jeu/concours qui récompense les les usagers de mobilité partagée les plus assidus				
1.27 Villeroux : Rue de la Paroche, résoudre les problématiques de vitesse et transit	2.25 Créer un trottoir rue Gérard		4.9 Se fixer des objectifs (utilisateurs, km parcourus, …) et les communiquer chaque mois				
	2.27 Sentier de la ferme du Château : grande mare sur le trajet du sentier						

Commentaires et suggestions des participants et participantes

Mesure 7 (Quartier de la gare) :

- Action 7.3 Organiser le stationnement individuel du quartier de la gare en poches de parking partagée
  - « sauf PMR qui doivent disposer de places réservées»
  - « attention au risque de vandalisme »
  - « répartir en plusieurs zones »

Non prioritaires : 25 actions

Mesure 1 Transit, vitesse, sécurité	Mesure 2 Trottoirs et sentiers	Mesure 3 Réseau cyclable	Mesure 4 Mobilité partagée	Mesure 5 Transports en commun	Mesure 6 Communication	Mesure 7 Quartier de la gare	Mesure 8 Mobilité scolaire
1.1 Chastre : Avenue du Castillon (vitesse)	2.4.Chastre: créer un trottoir rue Saint-Géry	3.17 Station vélos partagés à chaque Eglise				7.4 Réorganiser l'offre en stationnement pour les navetteurs	
1.2 Chastre : Avenues Junon et Jupiter (convivialité)	2.5.Chastre: créer des chainons manquants de trottoirs rue du Piroy					7.8 Développer le projet Tata bicyclette dans l'ancien local de vente de burgers	
1.6 Chastre : Place Communale (convivialité)	2.6. Chastre: créer un trottoir rue Berger Mimie					7.9 Aménager une zone d'arrêt pour du co-voiturage	
1.7 Blanmont : Place de la Féchère (convivialité)	2.20 Blanmont: créer un trottoir rue de Bau pour amener au Moulin Al Poudre						
1.8 Blanmont : Rue des Montagnes (convivialité)	2.22 Saint-Gery/Gentinnes: Rénover la ruelle des Loups et y placer de l'éclairage						
1.9 Blanmont : Rue des Molignias (convivialité)	2.23 Saint-Gery/Gentinnes: Rénover le sentier entre les rues Charlemont et des Golards						
1.16 Saint-Géry : Chemin de Plugova (transit)	2.28 Villeroux: aménagement léger pour les piétons du Chemin Bâty de Noirmont						
1.20 Saint-Géry : Rue du Pont d'Arcole (convivialité)							
1.28 Villeroux : Rue des Quinze Bonniers (vitesse)							
1.24 Villeroux : Entrées du village (effet de porte)							
1.29 Villeroux : chemin de la chapelle Saint-Hubert vers la Croiselée (transit)							
1.30 Cortil-Noirmont : Extension de la zone 30 du centre (sécurité et convivialité)							
1.36 Cortil-Noirmont : Extension de la zone 30 du centre (sécurité et convivialité)							
1.37 Cortil-Noirmont : Carrefour rue de Corsal et rue d'Ardenelle (sécurité)							

Autres suggestions des participants et participantes

Mesure 1 (transit, vitesse, sécurité) :

- Toutes les actions « convivialité » ont été classées non-prioritaires par les participant-e-s car elles leur semblaient sortir du périmètre des discussions mobilité

Mesure 3 (réseau cyclable) :

- Suggestion à été faite de prendre une mesure volontariste en mettant par défaut tous les chemins de remembrement en F99c
  → Cette proposition a susciter un long débat mais n'a pas recueilli d'unanimité parmi les participant-e-s. Chaque chemin semble avoir ses particularités et ses usages. Parfois le transit y est problématique et parfois il l'est moins. La généralisation par défaut des F99c pourrait, dans certains cas, susciter davantage de réactions que de résolution de problèmes.

Mesure 4 (mobilité partagée) :

- Proposer un service de conseils à la carte proposant d'étudier la meilleure solution de mobilité pour un foyer qui le demande
- Renforcer le service de taxi social ;

Mesure 6 (communication) :

- Communiquer sur les règles de sécurité pour les cyclistes et piétons ;
- Privilégier la communication incitant à l'action ;
- Communiquer sur les primes d'achat vélo ;

Mesure 8 (Mobilité scolaire) :

- Aménager l'accès à la mobilité douce pour l'école de Blanmont ;
- Assigner une personne à chaque entrée et sortie d'école pour réguler la circulation ;
- Réaménager la rue des combattants devant l'école de Blanmont et l'accès piétons et vélos jusqu'à la place de la Féchère ;

Mesure 9: actions spécifiques à la N273

Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Non Prioritaire
9.6 Gentinnes : compléter le trottoir rue des Golards entre les rues Taille-Madame et du Dauphin: Réaliser une jonction de trottoir d'environ 200m et des passages pour piétons associés pour permettre aux enfants de circuler à pied jusqu'à la rue Charlemont	9.3 Sécuriser le double virage Dogsland à Gentinnes et Sablière à Noirmont (vis-à-vis des piétons et cyclistes)	9.5 Saint-Géry : créer une liaison piétonne rue des Communes	9.14 Sécuriser le croisement avec la rue des Tombes Romaines
9.8 Noirmont : sécuriser la liaison entre les rues Gottaux et Rauwez)	9.4 Saint-Géry: créer un trottoir rue de l'Etat côté sud entre l'église et le chemin de Plugova	9.15 Traiter les excès de vitesse Rue des Golards à Saint-Géry	
9.9/3.5 Cortil : aménager une liaison cyclable rue Colonel Vendeur (piste séparée demandée)	9.7 Blanmont : créer un trottoir Chemin des Roches jusqu'à la N4	9.16 Traiter les excès de vitesse Rue de l'Etat à Saint-Géry	
9.11 Sécuriser la fin de la piste cyclable rue Gaston Delvaux au niveau de la gare de Chastre	9.10 Sécuriser la traversée au niveau de l'intersection avec la rue Almez (passage piétons et miroir?)		
9.12 Remplacer le chemin réservé aux cyclistes rue Commandants Chuillet et Gaston Delvaux par une bande cyclable suggérée	3.4 prévoir une piste cyclable vers la future cyclostrade de la N4 (action considérer comme nécessaire mais en priorité 2 pour raisons de coût)		
9.13 Sécuriser le carrefour avec la rue des combattants à Blanmont			
9.17 Traiter les excès de vitesse Rues Commandant Chuillet et Gaston Delvaux à Cortil-Noirmont/Chastre (zone 30?)			
9.18 Traiter les excès de vitesse Route Provinciale et Chemin des Roches à Blanmont			
9.1 Aménager les entrées du village de Saint Géry Priorisation faisant débat			
9.2 Aménager les entrées du village de Cortil-Noirmont Priorisation faisant débat			

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Ateliers citoyens

Atelier 1 (23/04/25)

ICEDD

Atelier 1 – Méthodologie

Travail sur les actions de la mesure 2 :

- Répartition en **4 groupes** de 7 personnes
- Chaque groupe travaille sur **7 mesures prédéterminées**
- Chaque groupe **priorise les actions** en priorité 1, 2 et 3 ou comme « non prioritaire » - **30 minutes**
  - Coller les fiches actions sur le canevas de priorisation fourni
  - 1 seule action peut être désignée comme « coup de cœur »

- Chaque groupe **restitue** et justifie tous ses choix de priorisation aux autres groupes - **10 minutes de présentation par groupe**
- **Chaque personne** bénéficie d'une seule **action supplémentaire** pouvant être désignée comme **coup de cœur** parmi toutes les actions présentées
  - Ajout d'un sticker sur l'action concernée directement sur les canevas **– 10 minutes**

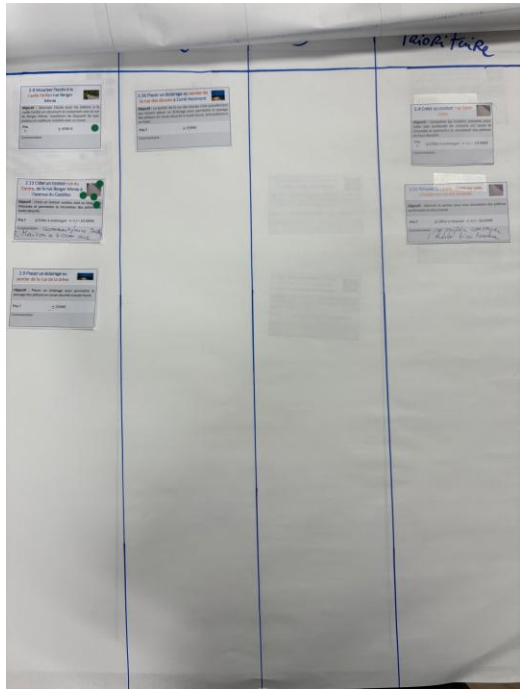
Travail sur les autres mesures (6 et 8):

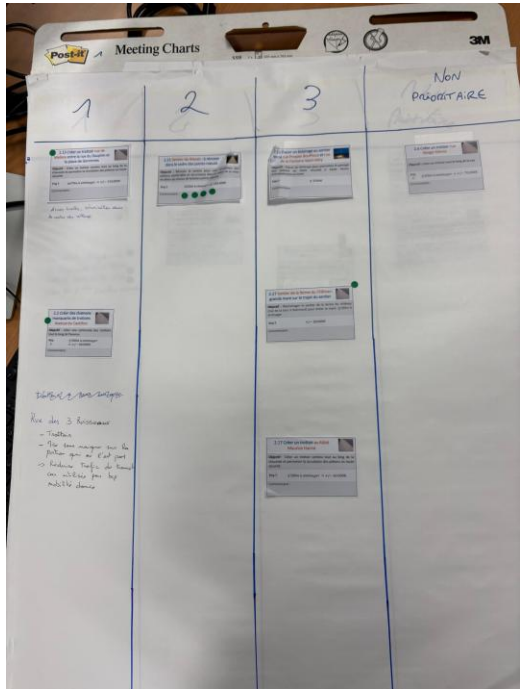
- Travail **individuel**
- Chacun reçoit un **tableau** avec des **actions à prioriser** de 1 à 3 ou à classer comme « non prioritaire » **- 20 minutes par mesure**

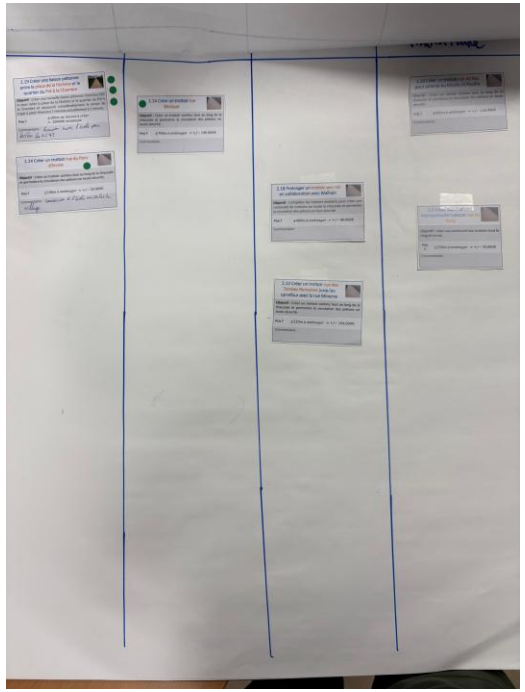
Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Non prioritaire

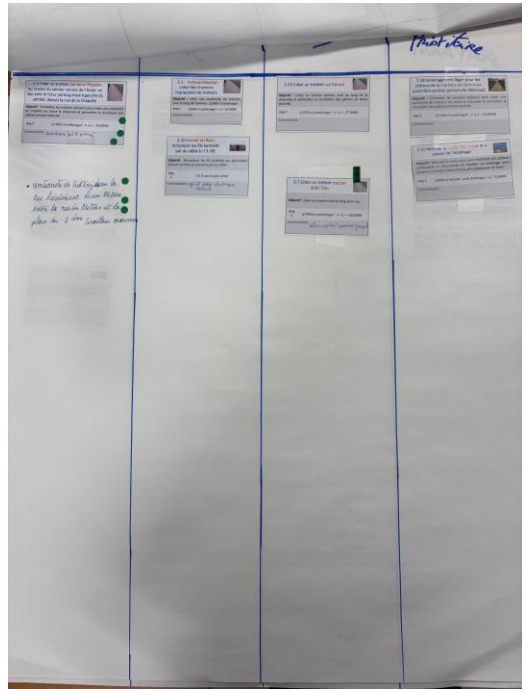
Résultats du 1er atelier

Mesure 2 : Etablir un plan de rénovation des trottoirs et des sentiers au sein du périmètre urbanisé des 4 villages









Résultats du 1er atelier

Mesure 2 : Etablir un plan de rénovation des trottoirs et des sentiers au sein du périmètre urbanisé des 4 villages

Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Non Prioritaire
2.13 Créer un trottoir rue du Centre, de la rue Berger Mimie à l'avenue du Castillon (Chastre) 4	2.21 Sentier du Marais : à rénover dans le cadre des points-nœuds 4	2.27 Sentier de la ferme du Château : grande mare sur le trajet du sentier 1	2.4.Créer un trottoir rue Saint-Géry
2.19 Créer une liaison piétonne entre la place de la Féchère et le quartier du Pré à la Chambre (Blanmont) 3	2.14 Créer un trottoir rue Minique 1	2.7.Créer un trottoir rue par delà l'Eau	2.5.Créer des chainons manquants de trottoirs rue du Piroy
2.3 Créer un trottoir rue de la Chapelle au niveau du sentier venant de l'école en lien avec le futur parking situé à gauche du sentier, depuis la rue de la Chapelle (Chastre) 3	2.1 Créer des chainons manquants de trottoirs avenue Minerve	2.12 Créer un trottoir rue des Tombes Romaines jusqu'au carrefour avec la rue Minerve	2.6.Créer un trottoir rue Berger Mimie
NEW - Créer une continuité de trottoirs dans la rue lieutenant Louis Mizzi entre la rue des mottes et la place du 7e tirailleur marocain 3	2.10.Traiter la problématique de la présence de fils barbelés sentier du bois	2.16 Placer un éclairage au sentier entre rue Prosper Bouffioux et rue de la Fontaine Saint-Géry	2.22 Rénover la ruelle des Loups et y placer de l'éclairage
2.2 Créer des chainons manquants de trottoirs avenue du Castillon (Chastre) 1	2.26 Placer un éclairage au sentier de la rue des douves à Cortil-Noirmont	2.17 Créer un trottoir av Abbé Maurice Hanne	2.23 Rénover le sentier entre les rues Charlemont et des Golards
2.8.Sécuriser l'accès à la ruelle Fanfan rue du Berger Mimie (Chastre) 1		2.18 Prolonger un trottoir vers Nil en collaboration avec Walhain	2.28 Aménagement léger pour les piétons du Chemin Bâty de Noirmont (première section partant de Villeroux)
2.15 Créer un trottoir rue de Mellery entre la rue du Dauphin et la place de Gentinnes (Saint-Géry) 1		2.25 Créer un trottoir rue Gérard	
2.24 Créer un trottoir rue du Pont d'Arcole (Gentinnes) 1			
2.9.Placer un éclairage au sentier de la rue de la Drève (Chastre)			

Résultats du 1er atelier

Mesure 6 : Plan de communication

	Actions par ordre de priorité	Priorité moyenne
6.11	**Communiquer et inciter à la courtoisie sur les routes et chemins, notamment via le "Bien Vivre à Chastre", les Commissions Consultatives,..**	1,33
6.9	Installer des panneaux de signalisation comme outils de communication (ex: distance à respecter avec les cyclistes pour un automobiliste, principe du chemin réservé, ...)	1,45
6.2	Communiquer régulièrement sur les nouvelles règles du code de la route	1,50
6.7	Etablir une carte type Metrominuto pour Chastre	1,80
6.8	Etablir une série d'indicateurs positifs de monitoring de la mobilité au niveau communal et les communiquer annuellement	1,82
6.10	Organiser des journées tests de nouveaux modes de transport : vélo cargo, vélo électrique, trottinettes électriques, quadricyclique, voiture partagée, …	1,95
6.4	Réaliser une communication spécifique sur l'existance du réseau de bus Express	2,00
6.6	Relayer les communications des opérateurs de transport alternatif à la voiture individuelle: SNCB, TEC, Cambio etc.	2,20
6.1	Communiquer régulièrement sur certains enjeux clés de la mobilité en les vulgarisant : électrification des flottes automobiles, coût réel de la voiture sur le budget des ménages, micromobilité, voiture partagée, ...	2,29
6.5	Réaliser une communication spécifique les solutions de leasing vélo pour entreprises et particuliers	2,39
6.3	Réaliser une communication spécifique sur le "budget mobilité" à destination des employés proposé par le pouvoir fédéral	2,80
New	Communiquer sur primes achat vélos	NA
New	Renforcement éducation et habituation à l'adoption des modes de transport doux	NA

Mesure 8 : Mobilité scolaire

	Actions par ordre de priorité	Priorité moyenne
8.2	**Multiplier les vélobus inter-écoles et les pérénister en autonomie.**	1,60
8.5	Renforcer la signalisation sur la présence des écoles	1,76
8.6	Ecole des chardons : mettre la rue des Acacias et la rue Boischamps en sens unique	1,76
8.1	Multiplier les pédibus inter-écoles	1,80
8.3	Organiser un jeux/concours inter-écoles qui récompense les meilleures classes piétonnes et cyclables "ou inter-classes	1,90
8.7	Ecole Notre Dame à Cortil : aménager un parvis pour les piétons devant l'école	2,00
New	Assigner une personne à chaque entrée et sortie d'école	NA

Les actions sont notées de la priorité la plus haute 1 à la plus basse 3 ou comme non prioritaire, auquel on attribue la note de 4.

Les notes individuelles sont compilées pour arriver à un score de priorité moyenne.

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Ateliers citoyens

Atelier 2 (12/05/25)

ICEDD

Atelier 2 – Méthodologie

1 Mesures 1 (transit et vitesse) et 3 (réseau cyclable)

Mesure 1 | Mesure 3

2 Mesures 4 (mobilité partagée) et 5 (transports en commun)

Qui?

- 2 groupes
- 2 groupes
- Travail individuel

Objectif

- **Prioriser** les actions
- Choisir **l'aménagement** adéquat

- **Prioriser** les actions
- Evaluer les **avantages** et **inconvénients** de chaque **tracé** et **aménagement** possible

- Prioriser les actions

Déroulé

1. Prioriser les actions reçues en groupe
2. Choisir 1 action « coup de cœur » par groupe
3. Restituer ses choix aux autres groupes
4. Possibilité d'1 « coup de cœur » individuel

1. Prioriser chaque action individuellement
2. Rendre le tableau aux intervenants

- 30 minutes de préparation par groupe
- 5 minutes de restitution par groupe
- 5 minutes « coup de cœur »

- 15 minutes par mesure environ

Atelier 2 – Méthodologie – Mesure 1

Chaque groupe **priorise les actions distribuées** en priorité 1, 2 et 3 ou comme « non prioritaire »

- **Déterminer le type d'aménagement le plus adapté** selon vous pour chaque action
  - Coller les fiches actions sur le canevas de priorisation fourni
  - 1 seule action peut être désignée comme « coup de cœur »

	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Non Prioritaire
Baisse de vitesse				
Capteur de vitesse				
Radar				
Bandes rugueuses				
Dos d'âne				
Coussin berlinois				
Chicanes				
Plateau				
Rétrécissement				
Ilot				

Atelier 2 – Méthodologie – Mesure 3

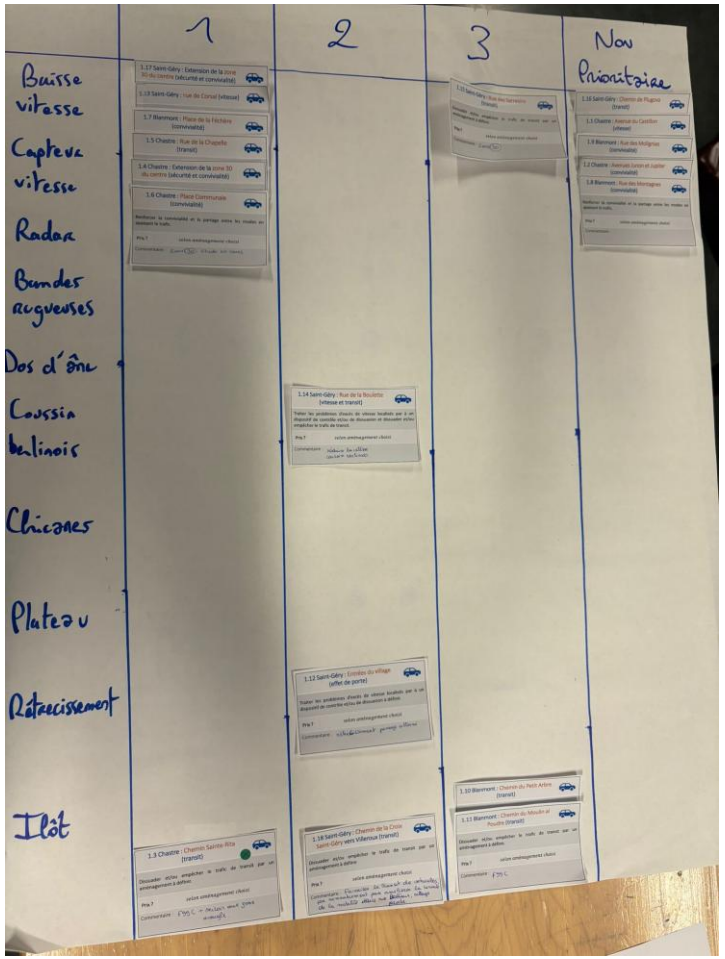
Chaque groupe **priorise les actions distribuées** en priorité 1, 2 et 3 ou comme « non prioritaire »

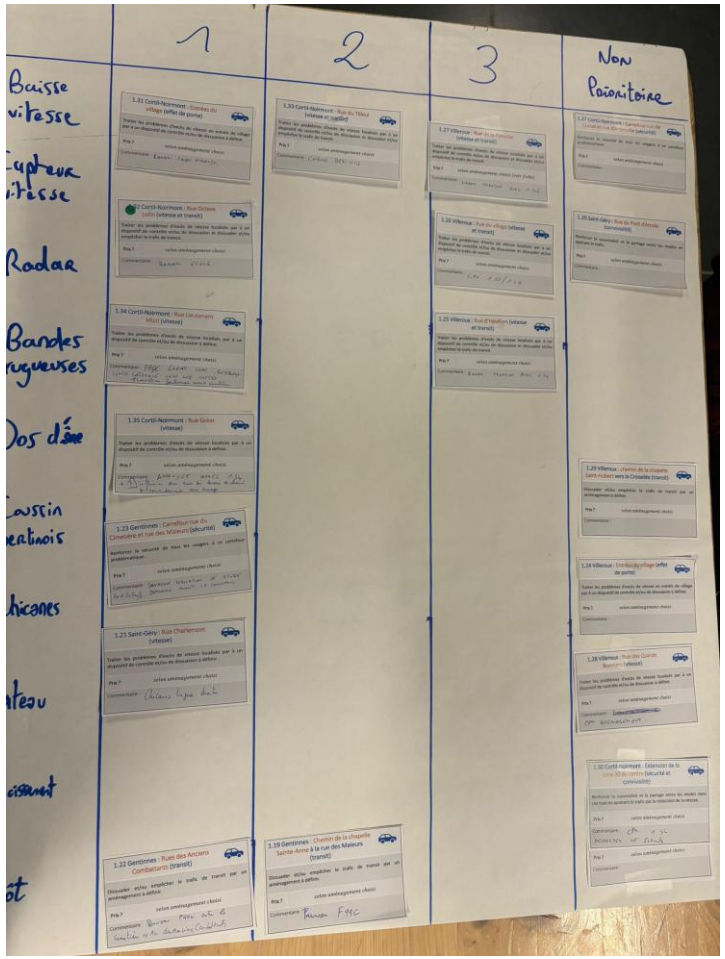
- Pour les actions **« liaison cyclable »** 1; 4; 5 et 19 :
  - Prioriser l'action comme précédemment
  - Considérer **l'itinéraire à privilégier** si plusieurs options existent
  - Considérer **l'aménagement à privilégier** si plusieurs options existent
  - Indiquer les avantages et inconvénients et éventuelles autres remarques de chaque option au sein du tableau ci-dessous:

	3.1 Liaison cyclable entre Saint-Géry et Villeroux						
Itinéraire(s)	Via la rue Destraux (3,5km)				Via la rue des Quinzes Bonniers (2km)		
Type d'aménagement	Status quo	Réduction de la vitesse	Bande cyclable	Chevrons	Status quo	Réduction de la vitesse	Passage en chemin réservé
Prix	0€	± 500 €	± 1.12M €	± 10K €	0€	± 500 €	± 500 €
Avantages							
Inconvénients							
Remarques							

Résultats du 2e atelier: mesure 1

Mesure 1 : Résoudre les problématiques de transit, de vitesse et de sécurité routière





Résultats du 2e atelier: mesure 1

Mesure 1 : Résoudre les problématiques de transit, de vitesse et de sécurité routière

Priorité 1	Aménagement	Priorité 2	Aménagement	Priorité 3	Aménagement
1.12 Saint Géry: extension de la zone 30 du centre (sécurité et convivialité) 1	Baisse de la vitesse	1.14 Saint Géry : Rue de la boulette (vitesse et transit)	Baisse de la vitesse et coussin berlinois	1.27 Villeroux : Rue de la Paroche (vitesse et transit)	Radar tronçon commun aux trois rues
1.13 Saint Géry: rue de Corsal (vitesse) 1	Baisse de la vitesse	1.12 Saint Géry: entrées du village (effet de porte)	Rétrécissement avec passage alterné	1.26 Villeroux : Rue du village (vitesse et transit)	
1.7 Blanmont: place de la Fechère (convivialité) 1	Baisse de la vitesse	1.18 Saint Géry: Chemin de la croix Saint Géry vers Villeroux (transit) 1		1.25 Villeroux : Rue d'Hévillers (vitesse et transit)	
1.5 Chastre: rue de la chapelle (transit)	Baisse de la vitesse	1.33 Cortil-Noirmont: rue du tilleul (vitesse)	Coussins berlinois	1.15 Saint-Géry : Rue des Sarrasins (transit)	Baisse de la vitesse (Zone 30)
1.4 Chastre: extension de la zone 30 du centre (sécurité et convivialité) 2	Baisse de la vitesse	1.19 Gentinnes : chemin de la chapelle Sainte-Anne à la rue des Maieurs (transit)	F99c	1.10 Blanmont : Chemin du Petit Arbre (transit)	F99c
1.6 Chastre: place communale (convivialité) 1	Baisse de la vitesse			1.11 Blanmont : Chemin du Moulin al Poudre (transit)	F99c
1.3 Chastre: chemin Sainte-Rita (transit)	F99c et installation de miroirs				
1.31 Cortil-Noirmont : entrées du village (effet de porte) 1	Radar				
1.32 Cortil-Noirmont : Rue Octave Lotin (vitesse et transit)	Radar pédagogique				
1.34 Cortil-Noirmont : Rue lieutenant Mizzi 2	F99c entre rue great et gembloux et coussin berlinois avant le cimetière				
1.35 Cortil-Noirmont : Rue Gréat	À analyser selon l'aménagement de la rue lieutenant Mizzi				
1.23 Gentinnes: carrefour rue du cimetière et rue des Maieurs (sécurité)	Baisse de la vitesse et coussin berlinois				
1.21 Saint-Géry: Rue Charlemont (vitesse) 1	Chicanes dans la ligne droite				
1.22 Gentinnes : rue des anciens combattants (transit)	F99c entre le cimetière et avenue des anciens combattants				

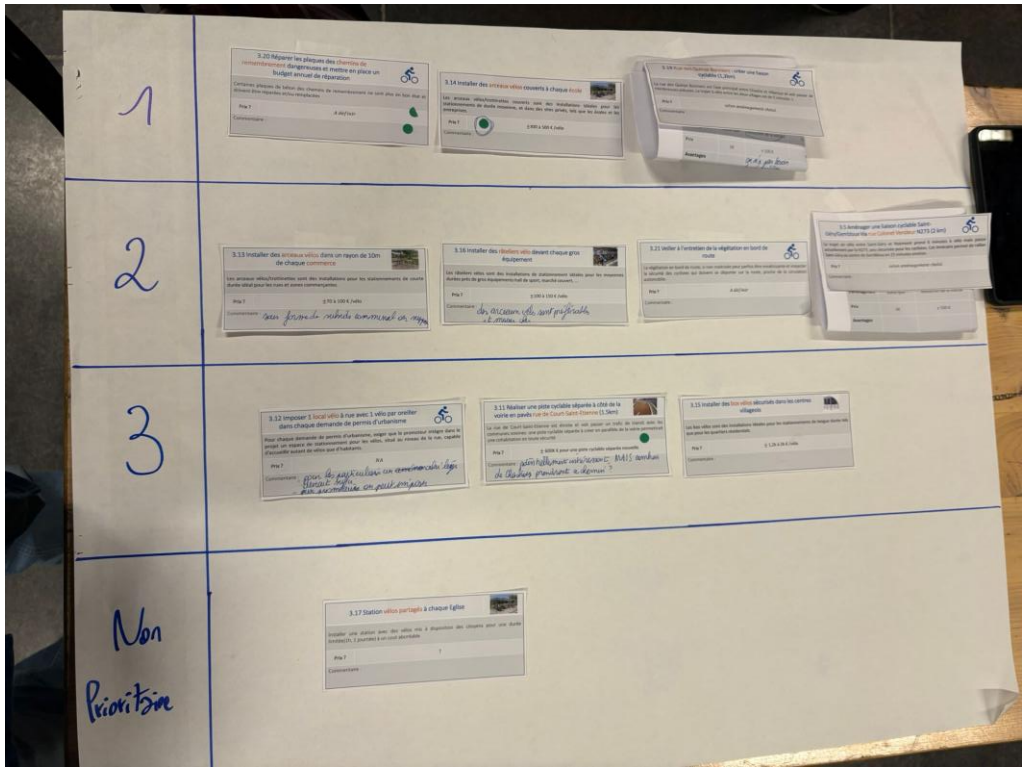
Résultats du 2e atelier: mesure 1

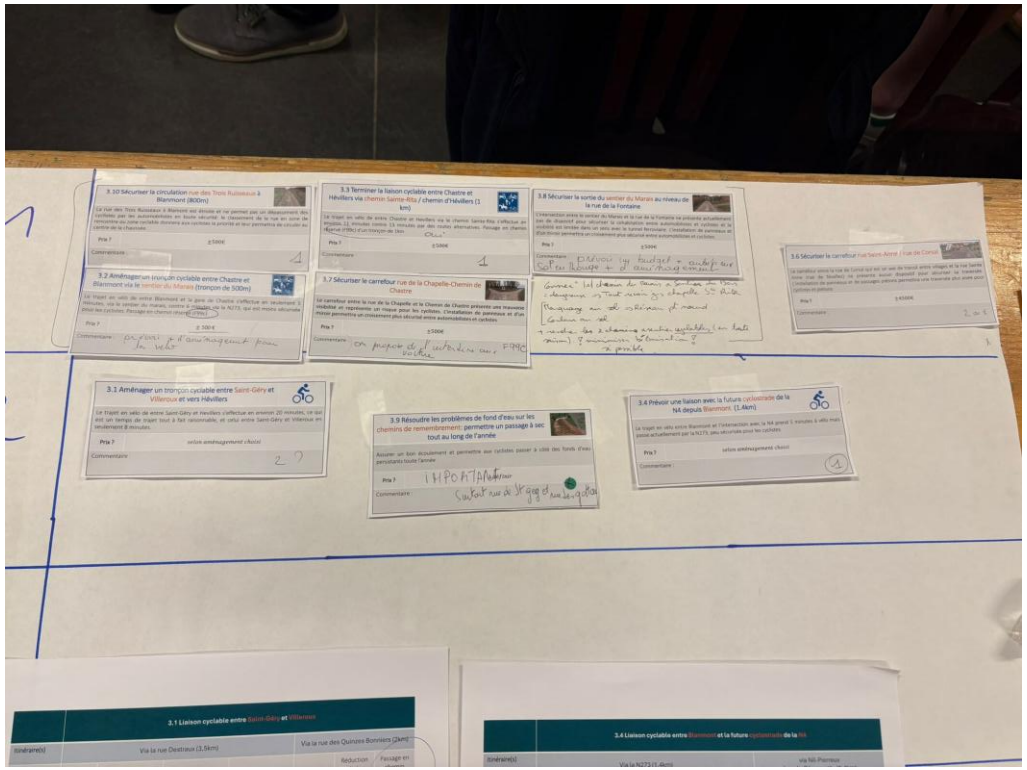
Mesure 1 : Résoudre les problématiques de transit, de vitesse et de sécurité routière

Non prioritaire
1.1 Chastre : Avenue du Castillon (vitesse)
1.2 Chastre : Avenues Junon et Jupiter (convivialité)
1.8 Blanmont : Rue des Montagnes (convivialité)
1.9 Blanmont : Rue des Molignias (convivialité)
1.16 Saint-Géry : Chemin de Plugova (transit)
1.20 Saint-Géry : Rue du Pont d'Arcole (convivialité)
1.24 Villeroux : Entrées du village (effet de porte)
1.28 Villeroux : Rue des Quinze Bonniers (vitesse)
1.29 Villeroux : chemin de la chapelle Saint-Hubert vers la Croiselée (transit)
1.30 Cortil-Noirmont : Extension de la zone 30 du centre (sécurité et convivialité)
1.36 Cortil-Noirmont : Extension de la zone 30 du centre (sécurité et convivialité)
1.37 Cortil-Noirmont : Carrefour rue de Corsal et rue d'Ardenelle (sécurité)

Résultats du 2e atelier: mesure 3

Mesure 3 : réseau cyclable structurant





Liaisons et aménagements cyclables priorisés en atelier

Mesure 3 : Réseau cyclable structurant

PRIORITE 1 :

- **3.19** Bande cyclable **rue des quinze bonniers** entre Villeroux et Chastre ;
- **3.3** Mise en chemin réservé du **chemin Sainte Rita** ;

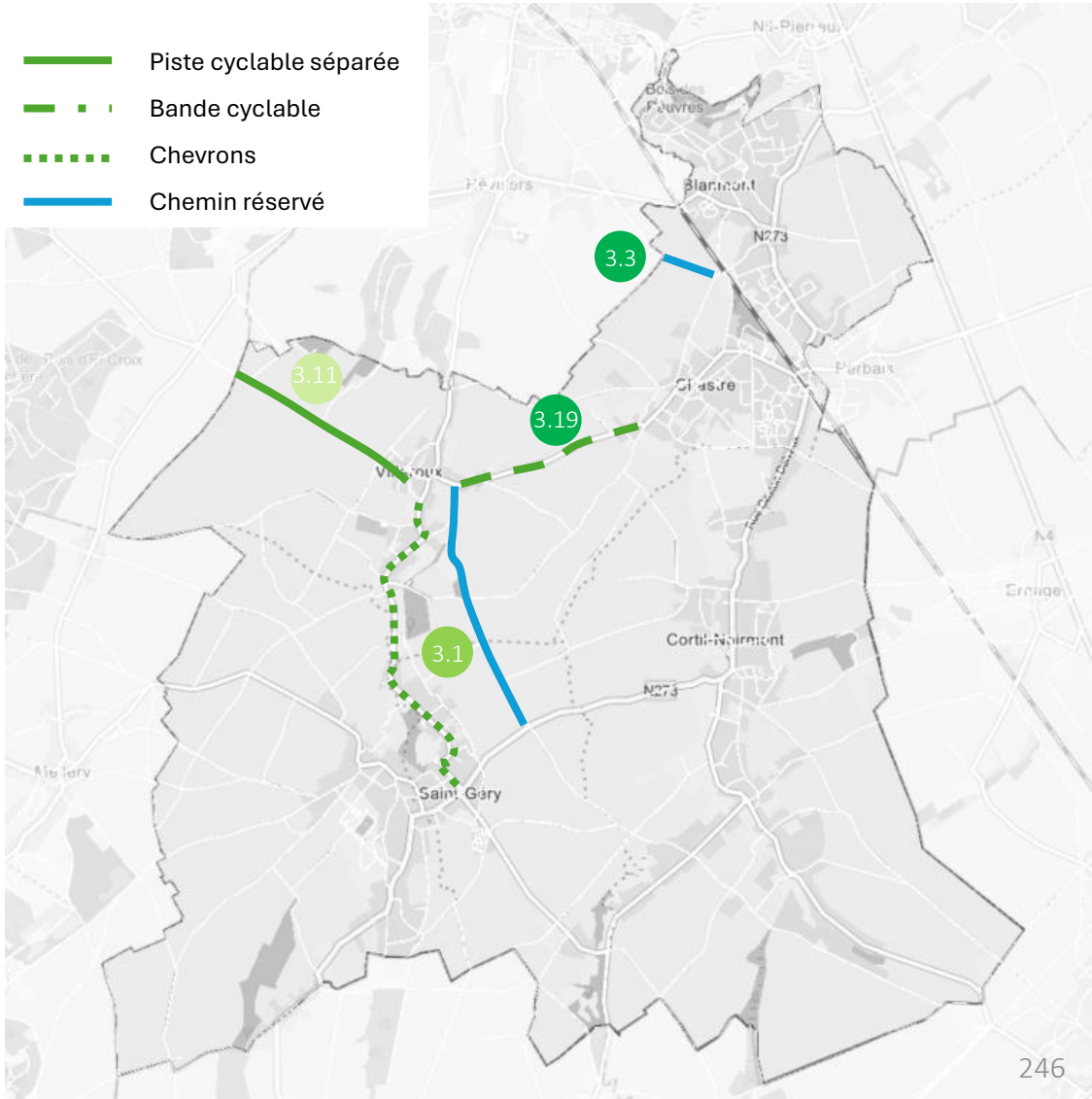
PRIORITE 2 :

- **3.1** Liaison **Saint Gery – Villeroux ;**
  - Mise en chemin réservé entre croix de Saint Gery et Villeroux
  - Chevrons sur la rue destraux
  - Combinaison des 2 options ?

PRIORITE 3 :

- **3.11** Piste cyclable entre **Villeroux et Court-Saint-Etienne**

Note: les actions 3.4 (Blanmont: prévoir une piste cyclable vers la future cyclostrade de la N4) et 3.5 (Aménager une piste cyclable Saint-Géry/Gembloux Via rue Colonel Vendeur) ont finalement été écartées car déjà quasi entièrement financées par des subsides



Résultats du 2e atelier: mesure 3

Mesure 3 : réseau cyclable structurant

Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3
3.20 Réparer les plaques dangereuses des chemins de remembrement 2	3.14 Installer des arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce	3.12 Imposer 1 local vélo à rue avec 1 vélo par oreiller dans chaque demande de permis d'urbanisme
3.14 Installer des arceaux vélos couverts à chaque école 1	3.16 Installer des râteliers vélo devant chaque gros équipement	3.11 Réaliser une piste cyclable séparée à côté de la voirie en pavés rue de Court-Saint-Etienne 1
3.19 Créer une liaison cyclable rue des quinze bonniers	3.21 Veiller à l'entretien de la végétation en bord de route	3.15 Installer des box vélos sécurisés dans les centres villageois
3.2/3/7/8/10 Améliorer la liaison cyclable chemin du marais - sentier du bois – chemin Sainte Rita : sécurisation des traversées, rendre les sentiers cyclables en toute saison et mise en F99c (actions fusionnées) 3	3.5 Aménager une liaison cyclable Saint-Géry/Gembloux Via rue Colonel Vendeur	
3.6 Sécuriser le carrefour rue sainte-anne / rue de corsal 1	3.1 Aménager un tronçon cyclable entre Saint-Géry et Villeroux et vers Hévillers : mise en F99c entre croix de st gery et villeroux et/ou chevrons sur la rue destraux 1	
	3.9 Résoudre les problèmes de fond d'eau sur les chemins de remembrement: permettre un passage à sec tout au long de l'année 3	
	3.4 Prévoir une liaison avec la future cyclostrade de la N4 depuis Blanmont via la N273 - piste cyclable séparée	

Résultats du 2e atelier: mesures 4 et 5

Mesure 4 : Mobilité partagée

	Actions par ordre de priorité	Priorité moyenne
4.2	**Installer une station Cambio à Chastre** (à la gare, centres villages)	**1,31**
4.5	Faire des campagnes de communication via les canaux de la commune pour les voitures partagées	1,41
4.10	Faire une page web dédiée sur le site de la commune	1,61
4.3	Etablir un partenariat avec un système de particuliers à particuliers type Wibee (mise à disposition de sa propre voiture)	1,67
4.11	Promouvoir l'autopartage lors de chaque dossier de demande de permis	2,12
4.6	Mettre en place une prime de 500€ pour les ménages qui partagent leur voiture	2,21
4.4	Organiser des journées tests de voitures partagées pendant les fêtes de villages et quartiers	2,31
4.7	Partager une partie des véhicules communaux	2,38
4.1	Imposer 1 voiture partagée par 15 logements dans les nouveaux projets immobiliers	2,44
4.9	Se fixer des objectifs (utilisateurs, km parcourus, …) et les communiquer chaque mois	2,50
4.8	Organiser un jeu/concours qui récompense les les usagers de mobilité partagée les plus assidus	2,56
New	Propose un service de conseil à la carte pour étudier la meilleure solution de mobilité par foyer	/
New	Renforcer le taxi social	/

Mesure 5 : transports en commun

	Actions par ordre de priorité	Priorité moyenne
5.4	**Mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec les horaires de train à Chastre et autour de Chastre**	**1,44**
5.1	Optimiser le trajet de la ligne 52 et **renforcer sa fréquence** en semaine et après 18h	1,71
5.2	Accroitre l'offre en train le soir et le week-end	1,82
5.5	Renforcer la fréquence du bus 52 le week-end	1,85
5.3	Etendre l'offre du bus 27 au week-end	2,14
5.6	Mieux aménager certains arrêts de bus structurants et/ou moins sécurisés (aubette, trottoir etc.)	2,25
5.7	Equiper les arrêts de bus les plus fréquentés de box vélo sécurisés	2,53
New	Renforcer l'offre TEC à la demande	/

Les actions sont notées de la priorité la plus haute 1 à la plus basse 3 ou comme non prioritaire, auquel on attribue la note de 4.

Les notes individuelles sont compilées pour arriver à un score de priorité moyenne.

Plan Communal de Mobilité de Chastre

Ateliers citoyens

Atelier 3 (26/05/25)

ICEDD

Atelier 3 – Méthodologie

	1 Mesure 7 (quartier de la gare)	2 Mesure 9 (N273)
Qui?	• Travail individuel	• 4 groupes • 2 groupes « Est » • 2 groupes « Ouest »
Objectif	• **Prioriser** les actions	• **Prioriser** les actions
Déroulé	1. Prioriser chaque action individuellement 2. Rendre le tableau aux intervenants	1. Prioriser les actions reçues en groupe 2. Choisir 1 action « coup de cœur » par groupe 3. Restituer ses choix aux autres groupes 4. Possibilité d'1 « coup de cœur » individuel
	• 15 minutes	• 30 minutes de préparation par groupe • 5 minutes de restitution par groupe • 5 minutes « coup de cœur »

Résultats du 3e atelier: mesures 7 et 9

Mesure 7 : Quartier de la gare

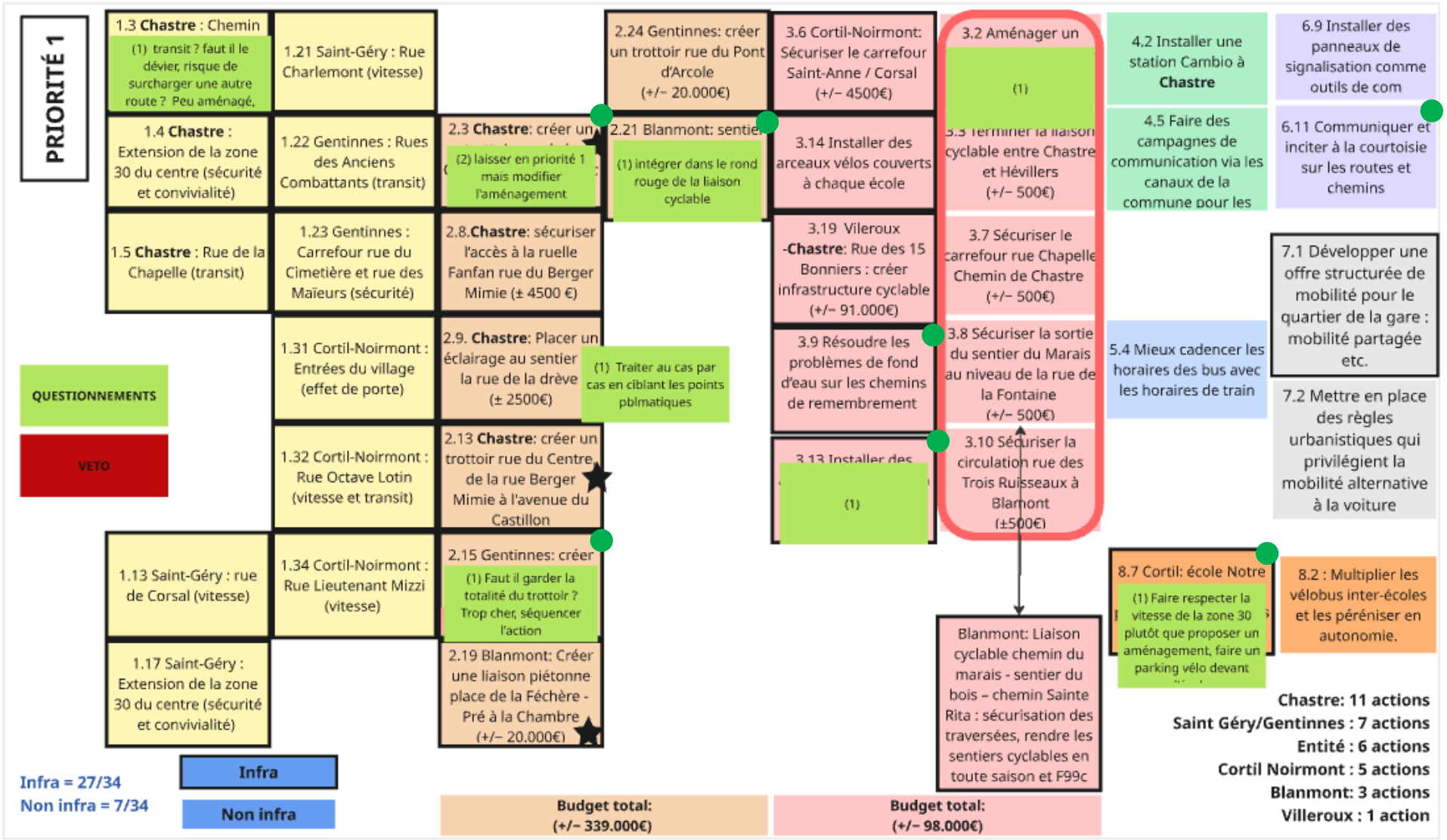
	Actions par ordre de priorité	Priorité moyenne
7.1	**Développer une offre structurée de mobilité pour le quartier de la gare : voiture partagée, vélos partagés, parking vélos sécurisé, commande groupée de mini voiture électrique, …**	**1,42**
7.2	Mettre en place des règles urbanistiques qui privilégient la mobilité alternative à la voiture individuelle	1,45
7.5	Réaliser des simulations de charges de trafic englobant l'ensemble des projets et potentiels autour du quartier de la gare	1,50
7.6	Réaliser un SOL (Schéma d'Orientation Local) du quartier de la gare incluant la ZACC et la gare des bus	1,83
7.3	Organiser tout le stationnement individuel du quartier de la gare en une poche de parking partagé à son entrée	2,09
7.7	Améliorer l'accès vélos en sous voie (et pour personnes à mobilité réduite?)	2,18
7.4	Réorganiser l'offre en stationnement pour les navetteurs	2,33
7.9	Aménager une zone d'arrêt pour du co-voiturage	2,36
7.8	Développer le projet Tata bicyclette dans l'ancien local de vente de burgers. Mettre en place un bail entre SNCB et association	2,64

Mesure 9 : N273

	Actions par ordre de priorité	Priorité moyenne
9.6	**Gentinnes : compléter le trottoir rue des Golards entre les rues Taille-Madame et du Dauphin: Réaliser une jonction de trottoir d'environ 200m et des passages pour piétons associés pour permettre aux enfants de circuler à pied jusqu'à la rue Charlemont**	1
9.8	Noirmont : sécuriser la liaison entre les rues Gottaux et Rauwez)	1
9.9	Cortil : aménager une liaison cyclable rue Colonel Vendeur (piste séparée demandée)	1
9.11	Sécuriser la fin de la piste cyclable rue Gaston Delvaux au niveau de la gare de Chastre	1
9.12	Remplacer le chemin réservé aux cyclistes rue Commandants Chuillet et Gaston Delvaux par une bande cyclable suggérée	1
9.13	Sécuriser le carrefour avec la rue des combattants à Blanmont	1
9.17	Traiter les excès de vitesse Rues Commandant Chuillet et Gaston Delvaux à Cortil-Noirmont/Chastre (zone 30?)	1
9.18	Traiter les excès de vitesse Route Provinciale et Chemin des Roches à Blanmont	1
9.1	Aménager les entrées du village de Saint Géry	1,5
9.2	Aménager les entrées du village de Cortil-Noirmont	1,5
9.3	Sécuriser le double virage Dogsland à Gentinnes et Sablière à Noirmont (vis-à-vis des piétons et cyclistes)	2
9.4	Saint-Géry: créer un trottoir rue de l'Etat côté sud entre l'église et le chemin de Plugova	2
9.7	Blanmont : créer un trottoir Chemin des Roches jusqu'à la N4	2
9.10	Sécuriser la traversée au niveau de l'intersection avec la rue Almez (passage piétons et miroir?)	2
9.5	Saint-Géry : créer une liaison piétonne rue des Communes	3
9.15	Traiter les excès de vitesse Rue des Golards à Saint-Géry	3
9.16	Traiter les excès de vitesse Rue de l'Etat à Saint-Géry	3
9.14	Sécuriser le croisement avec la rue des Tombes Romaines	Non prioritaire

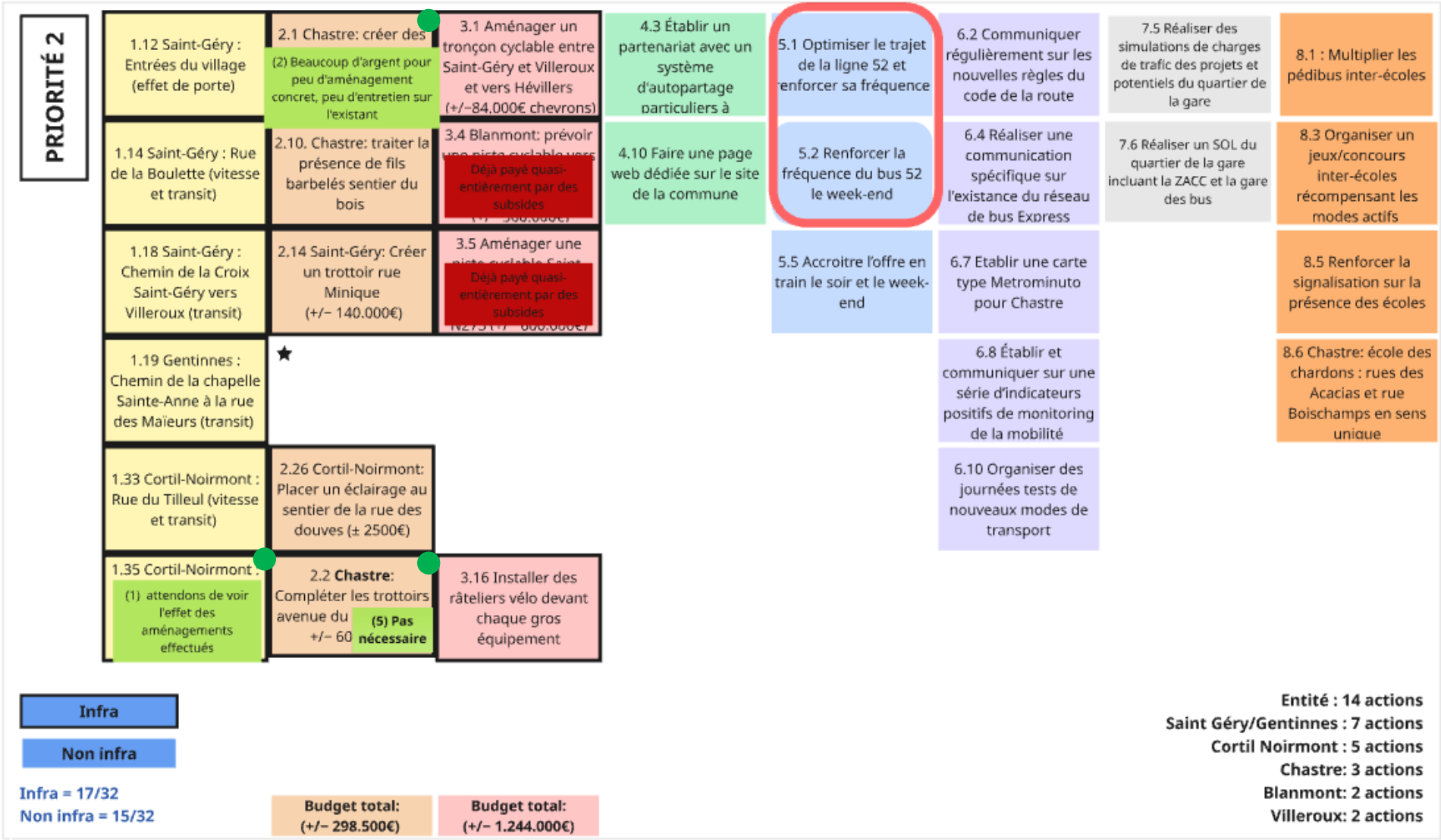
Les actions sont notées de la priorité la plus haute 1 à la plus basse 3 ou comme non prioritaire, auquel on attribue la note de 4. Les notes individuelles sont compilées pour arriver à un score de priorité moyenne.

Rééquilibrage des actions par niveau de priorité en plénière



Coup de cœur

Rééquilibrage des actions par niveau de priorité en plénière



Coup de cœur

Rééquilibrage des actions par niveau de priorité en plénière

PRIORITÉ 3

1.10 Blanmont : Chemin du Petit Arbre (transit)	2.7.Chastre: créer un trottoir rue par delà l'Eau (+/- 68.000€)	3.11 Villeroux: réaliser une piste cyclable séparée à côté de la rue de Court-Saint-Etienne	4.1 Imposer 1 voiture partagée par 15 logements dans les nouveaux projets immobiliers	5.3 Etendre l'offre du bus 27 au week-end	6.1 Communiquer régulièrement sur certains enjeux clés de la mobilité en les vulgarisant	7.3 Organiser le stationnement individuel du quartier de la gare en poche de parking partagée
1.11 Blanmont : Chemin du Moulin al Poudre (transit)	2.12 Chastre: créer un trottoir rue des Tombes Romaines ---> rue Minerve (+/- 104.000€)	3.12 Imposer 1 local vélo à rue avec 1 vélo par oreiller dans chaque demande de permis d'urbanisme	4.4 Organiser des journées tests de voitures partagées pendant les fêtes de villages et quartiers	5.6 Mieux aménager certains arrêts de bus structurants et/ou moins sécurisés (aubette, trottoir etc.)	6.3 Réaliser une communication spécifique sur le "budget mobilité"	7.7 Améliorer l'accès vélos en sous voie (et pour personnes à mobilité réduite?)
1.15 Saint-Géry : Rue des Sarrasins (transit)	2.16 Gentinnes: placer un éclairage: sentier entre rue Bouffioux et rue Fontaine Saint-Géry (± 2500€)	3.15 Installer des box vélos sécurisés dans les centres villageois	4.6 Mettre en place une prime de 500€ pour les ménages qui partagent leur voiture	5.7 Equiper les arrêts de bus les plus fréquentés de box vélo sécurisés	6.5 Réaliser une communication spécifique les solutions de leasing vélo pour entreprises	
1.25 Villeroux : Rue d'Hévillers (vitesse et transit)	2.17 Blanmont: créer un trottoir av Abbé Maurice Hanne (+/- 60.000€)		4.7 Partager une partie des véhicules communaux		6.6 Relayer les communications des opérateurs de transport alternatif à la voiture individuelle	
1.26 Villeroux : Rue du village (vitesse et transit)	2.18 Blanmont: prolonger trottoir vers Nil en collaboration avec Walhain (= +/- 80.000€)		4.8 Organiser un jeu/concours qui récompense les les usagers de mobilité assidus			
1.27 Villeroux : Rue de la Paroche (vitesse et transit)	2.25 Cortil-Noirmont: Créer un trottoir rue Gérard (+/- 27.000€)		4.9 Se fixer des objectifs (utilisateurs, km parcourus, ...) et les communiquer chaque mois			
	2.27 Cortil-Noirmont: aménager sentier rue de la tour à Noirmont, le long de la mare (+/- 20.000€)					
	Budget total: (+/- 361.500€)	**Budget total: (+/- 600.000€)**				

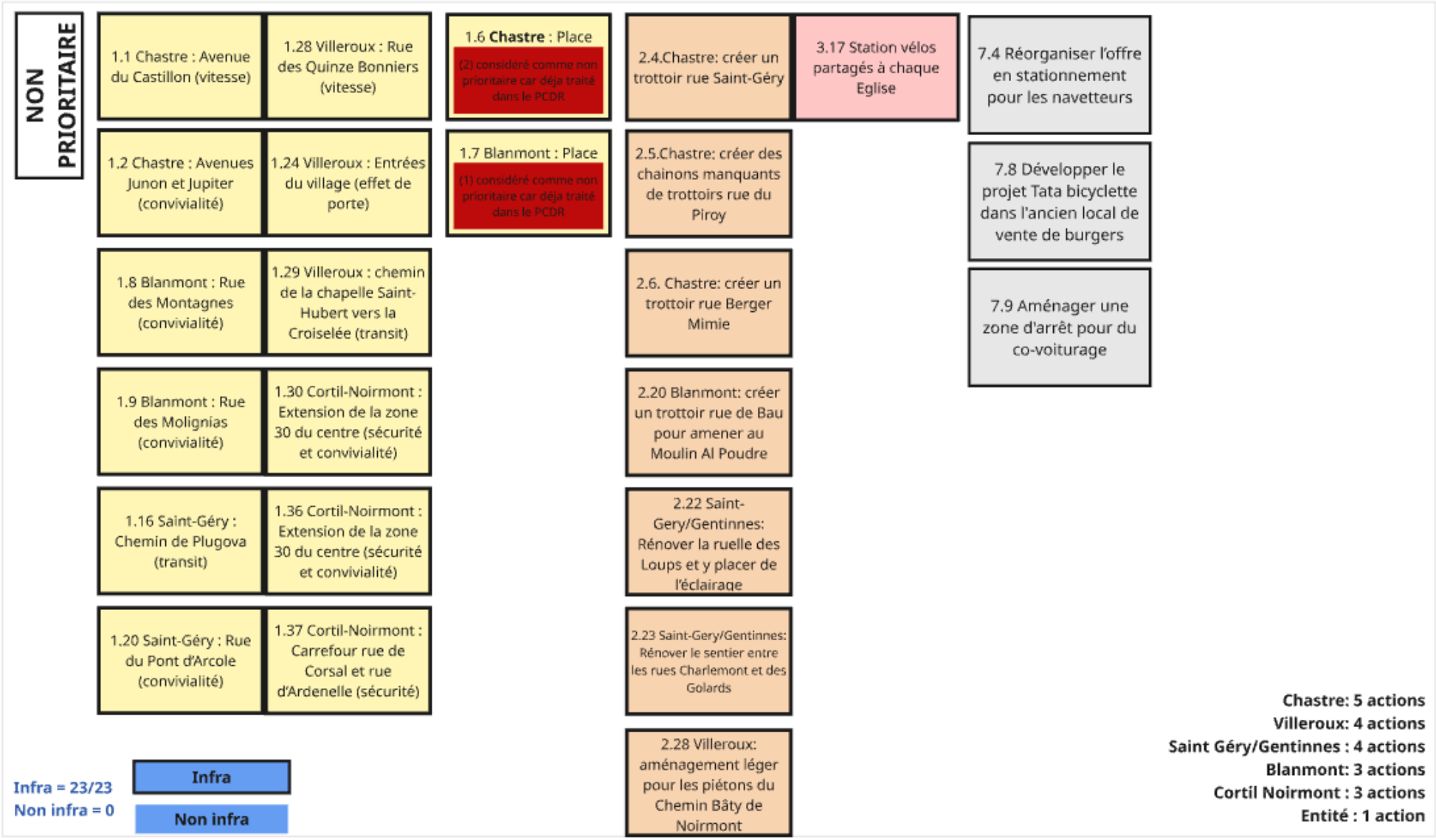
Infra

Non infra

Infra = 19/31
Non infra = 12/31

Entité : 15 actions
Blanmont: 4 actions
Villeroux: 4 actions
Saint Géry/Gentinnes : 2 actions
Cortil Noirmont :2 actions
Chastre: 2 actions

Rééquilibrage des actions par niveau de priorité en plénière



ICEDD

Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable

4 Boulevard Frère Orban
B-5000 Namur
Tél : +32 81 250 480

www.icedd.be
icedd@icedd.be

- Déchets et ressources naturelles
- Climat et transition énergétique
- Mobilité et territoire
- Bâtiment et industrie durables