

Mai 2026

Dossier sous mis à l'enquête publique

Plan communal de mobilité

Commune de Chastre

Diagnostic

1

Objectifs

2

Actions

3

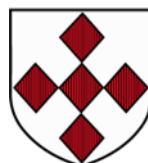
Résumé non technique



ICEDD



Wallonie
service public
SPW



Commune
de Chastre

© Wikipedia



Partie 1 – Diagnostic

Introduction

[Diapositive 3](#)

Phase 1 : **Diagnostic**

[Diapositive 10](#)

Phase 2 : **Objectifs**

[Diapositive 35](#)

Phase 3 : **Plan d'actions**

[Diapositive 36](#)



Objectifs d'un plan communal de mobilité

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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** (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) » définie par le Gouvernement wallon en décembre 2017 (voir ci-après).



Ambitions régionales : le report modal

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.

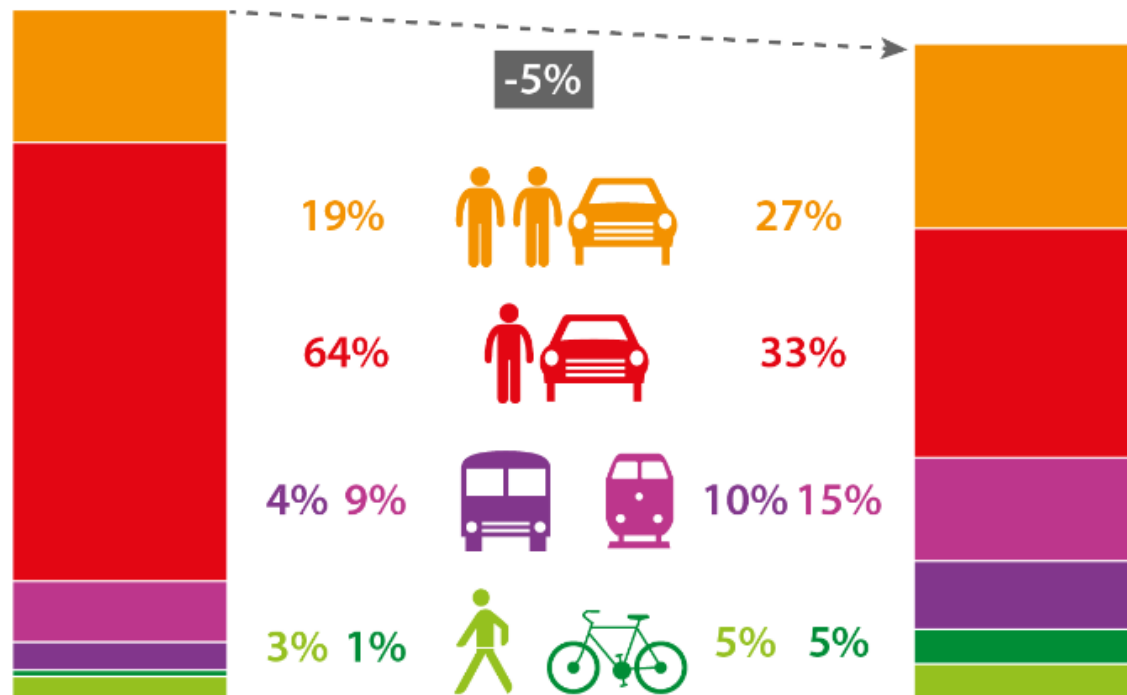
Cette vision FAST est importante à déployer à Chastre vu l'accroissement démographique qui découlera des nouveaux projets immobiliers qui verront le jour dans les prochaines années.



Objectifs de la vision FAST (en km.passagers)

En 2017

Objectifs 2030





Ambitions régionales : le principe STOP

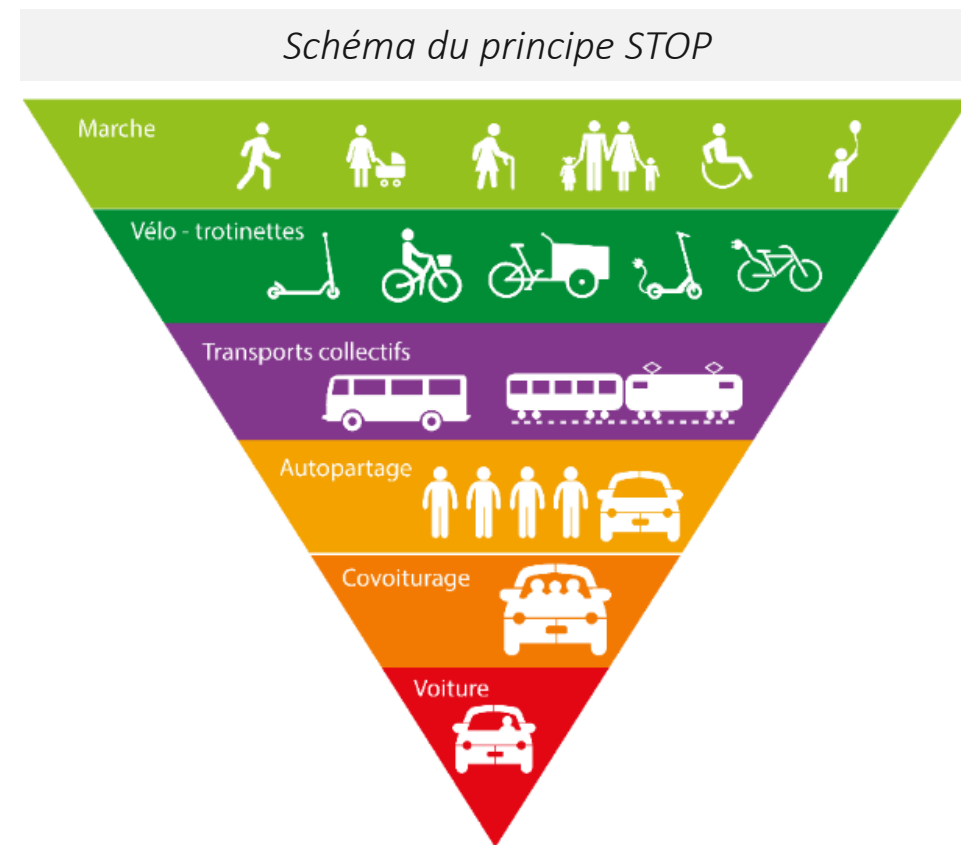
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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"**.





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.

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 candidat-e-s a permis de constituer le groupe de citoyens dans lequel se trouvaient des cyclistes, automobilistes et agriculteurs.



Diagnostic

Objectifs

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.

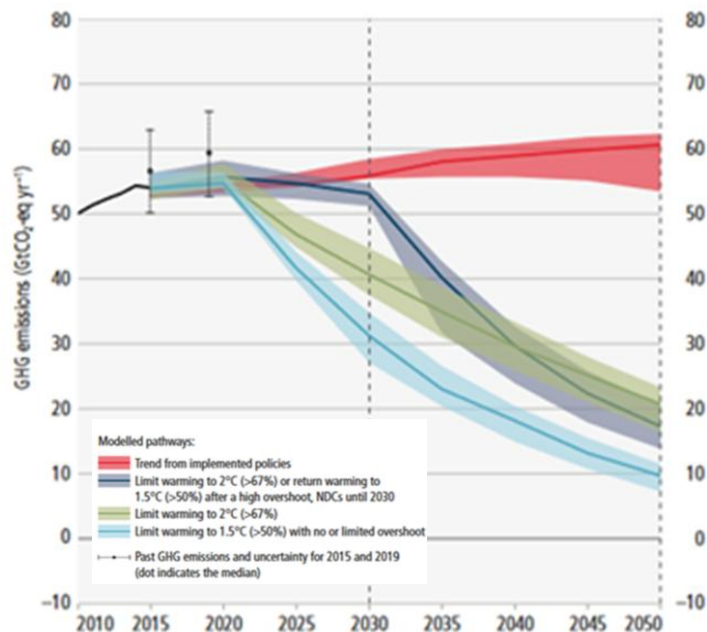


Diagnostic : éléments de contexte

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

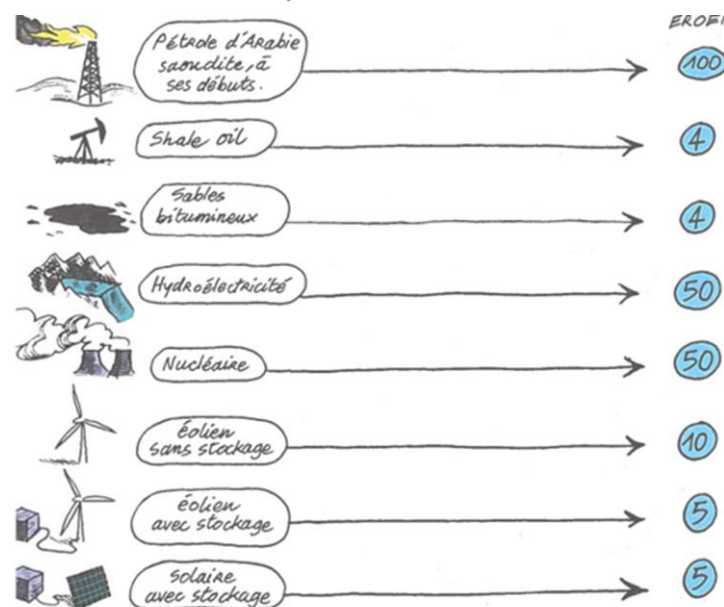
Jusqu'il y a peu, les PCM avaient comme ambition première d'apporter des solutions à la dynamique continue de croissance automobile. C'est ce paradigme qui structurait naturellement les PCM et nourrissait la majeure partie de leur plan d'actions. Les modes alternatifs à la voiture individuelle faisaient 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



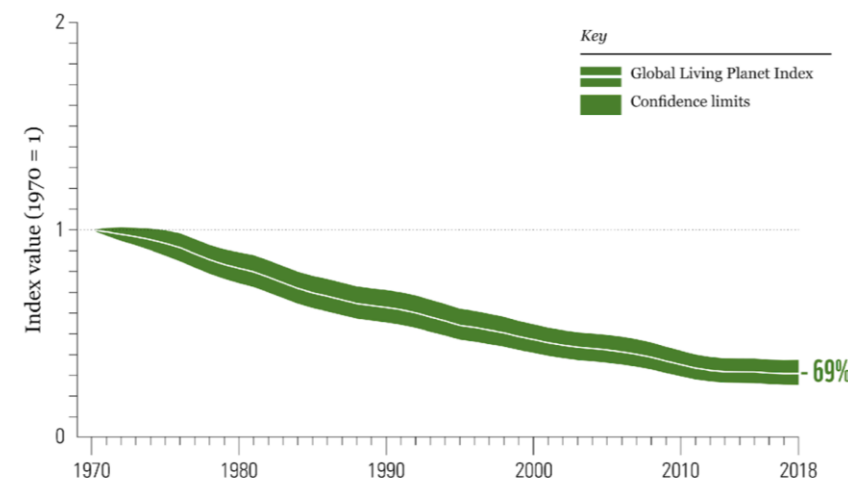
Emissions projetées de GHG (Source : Climate Change 2022, Mitigation of Climate Change, Summary for Policymakers. Intergovernmental Panel on Climate Change.)

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)



Diagnostic : 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'utilisateurs, ...), 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 : Accroître 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.



Diagnostic : 2) La demande – flux de mobilité

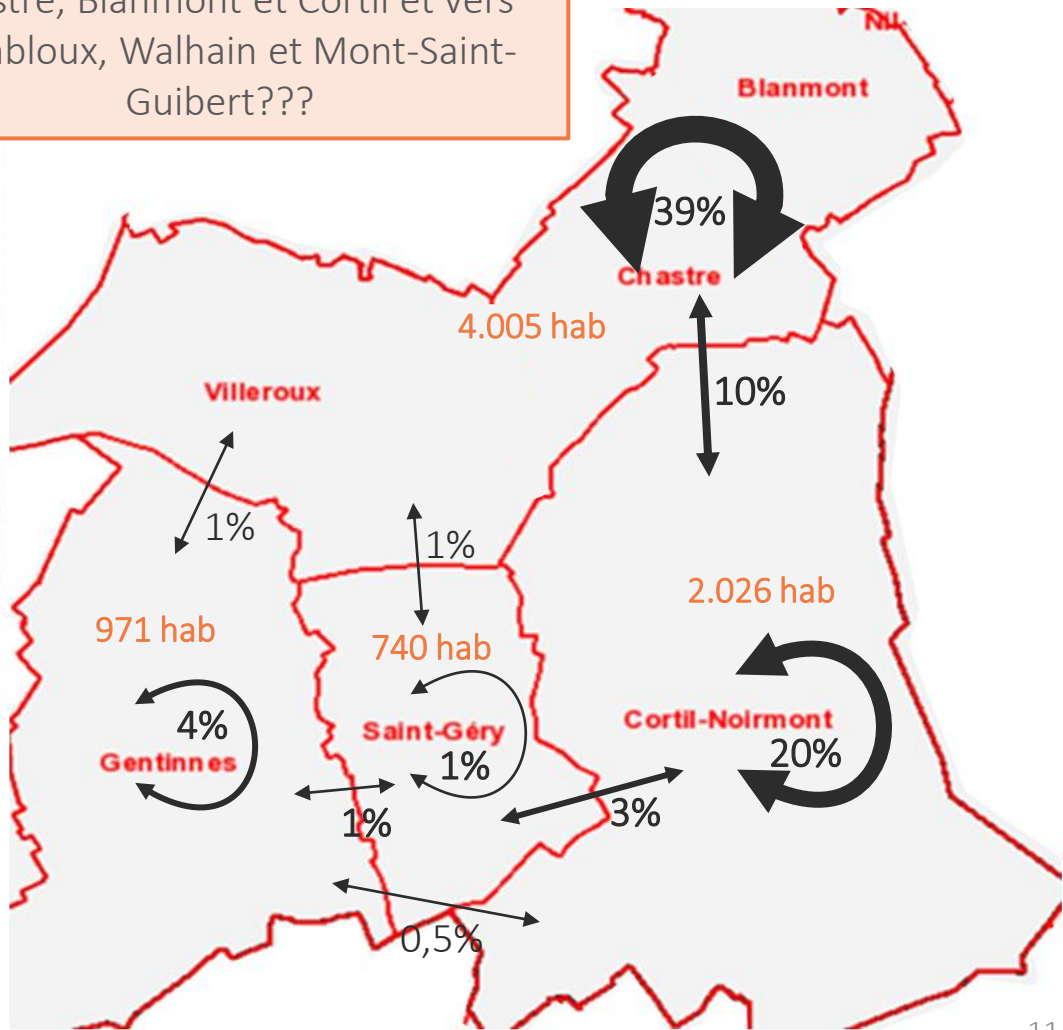
Déplacements internes à Chastre

52% des flux FMD (Floating Mobile Data) 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-GÉRY	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-GÉRY	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???





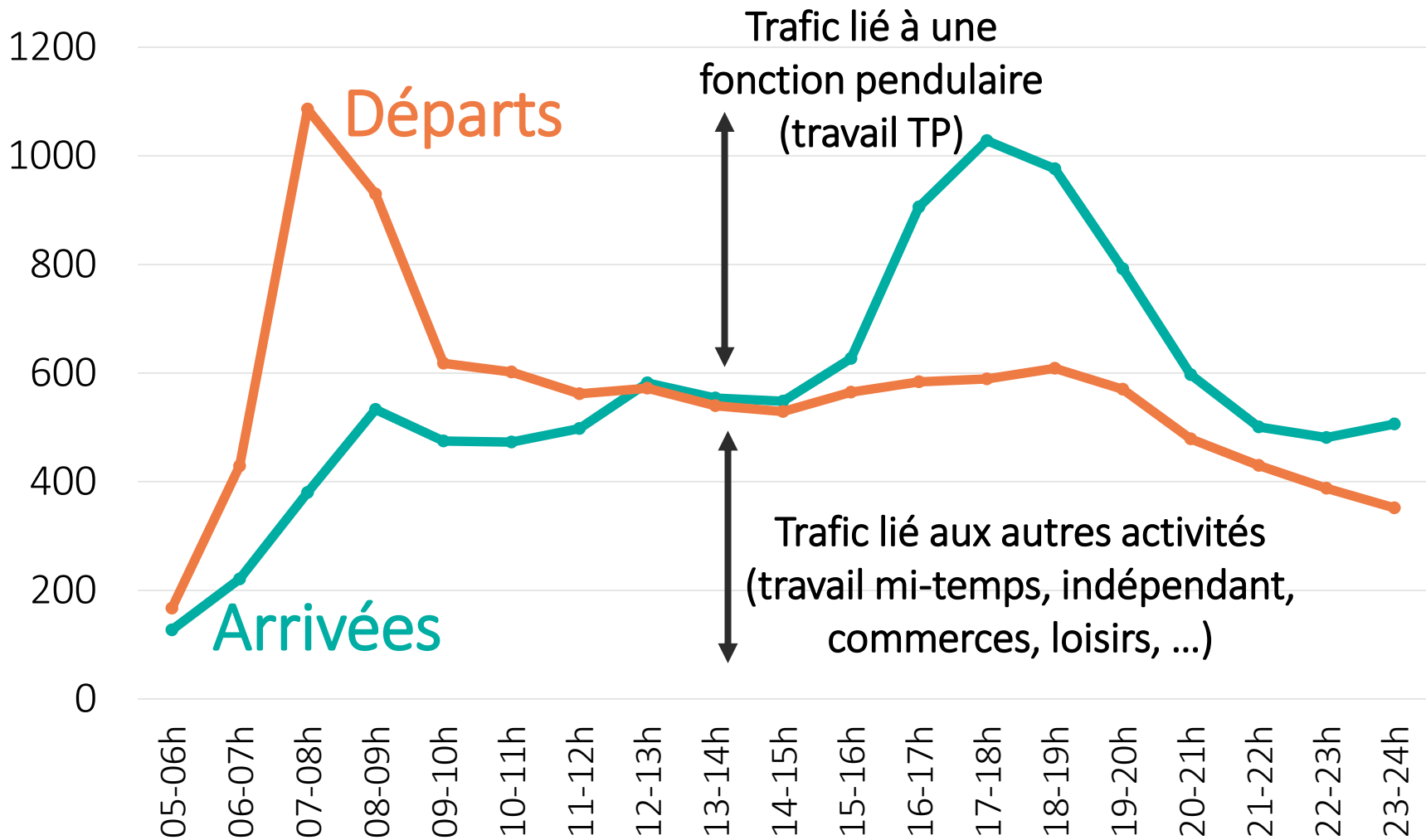
Diagnostic : 2) La demande – flux de mobilité

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 ???





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

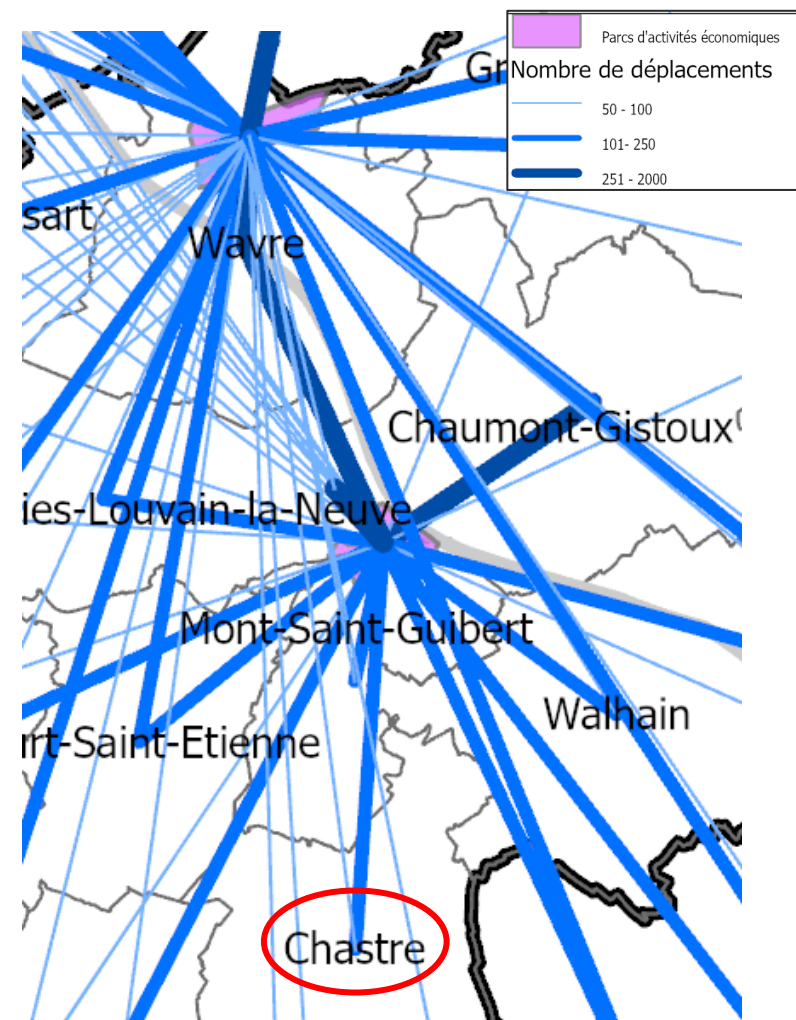
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 :

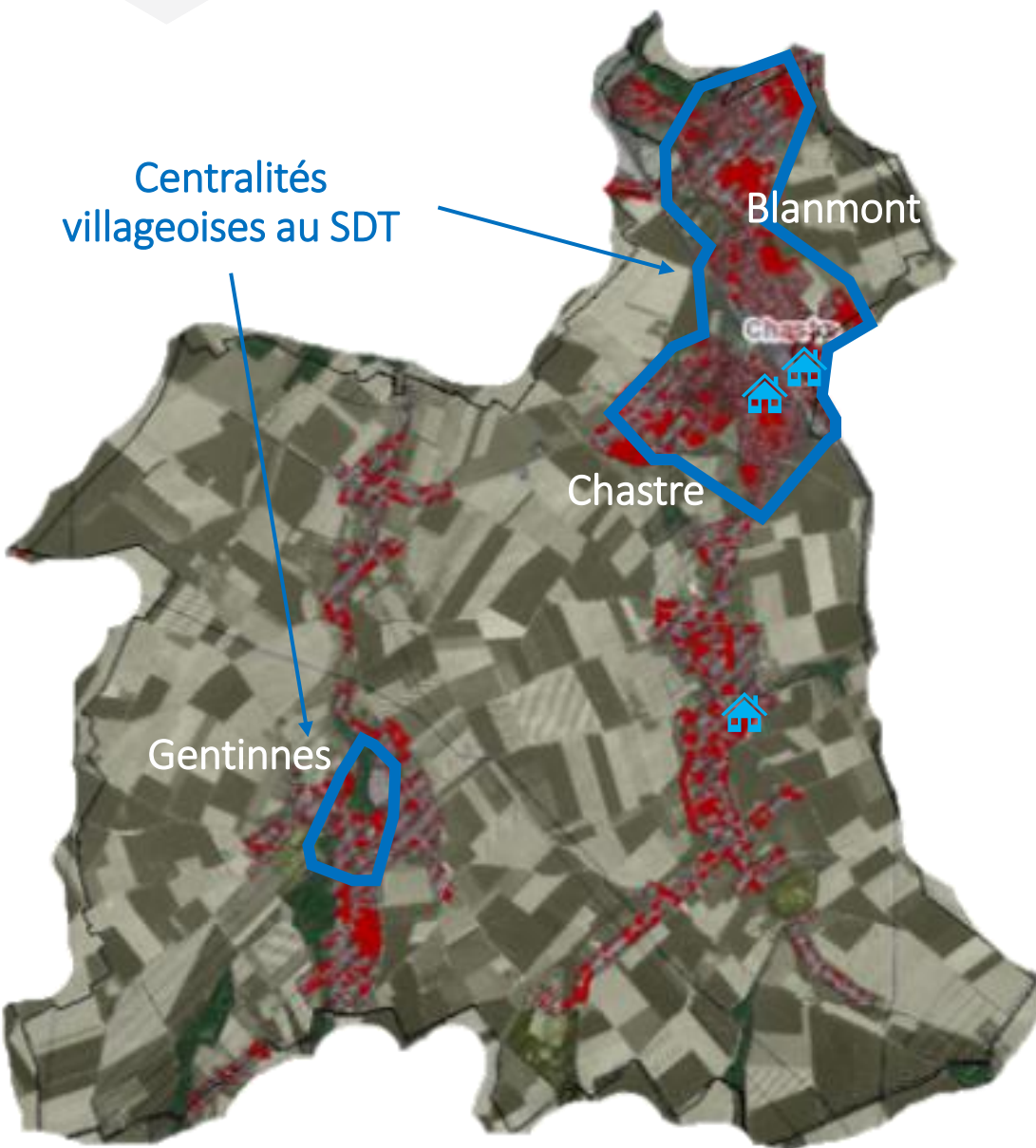
- Données Proximus 2022
- Heure de pointe du matin (6h-10h)
- Un jour moyen de la semaine

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



Diagnostic : 2) La demande – flux futurs de mobilité

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026



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

⇒ $40\text{ha} \times 20\text{log/ha} = 800$ logements

⇒ $85\text{ha} \times 5\text{log/ha} = 425$ logements

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

=> $363\text{ha} \times 2\text{log/ha} = 726$ 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.

Projets immobiliers en cours et projetés (situation en 2024)

- 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 et jardin

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

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



Diagnostic : 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 ;

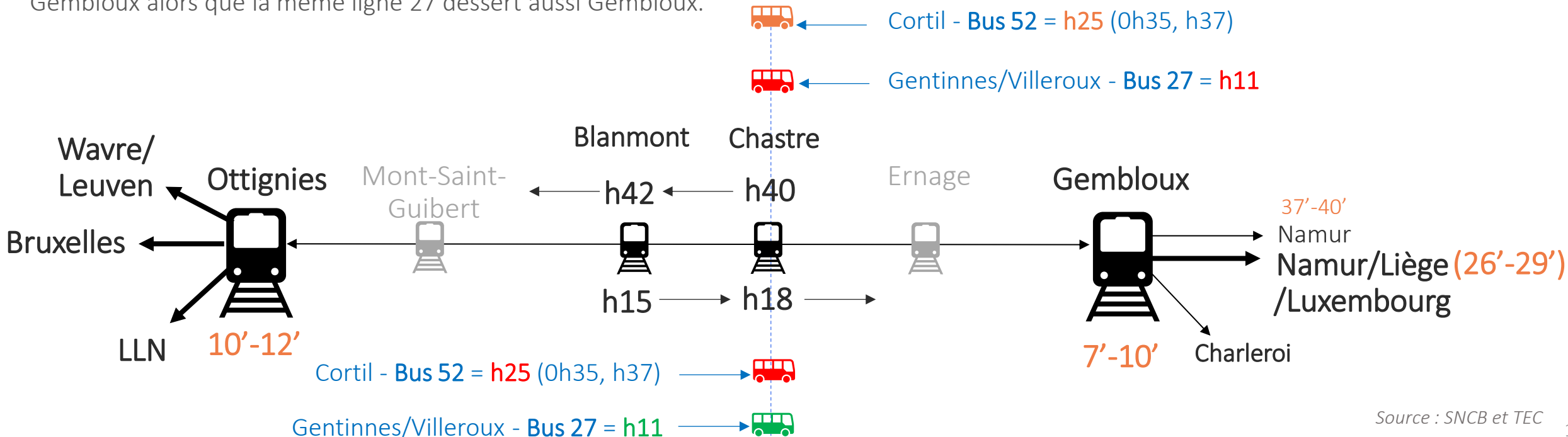
Cette bonne offre est cependant dépendante, pour atteindre les pôles wallons et belges des correspondances en gares d'Ottignies et de Gembloux.

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/Gembloux-Gare ???



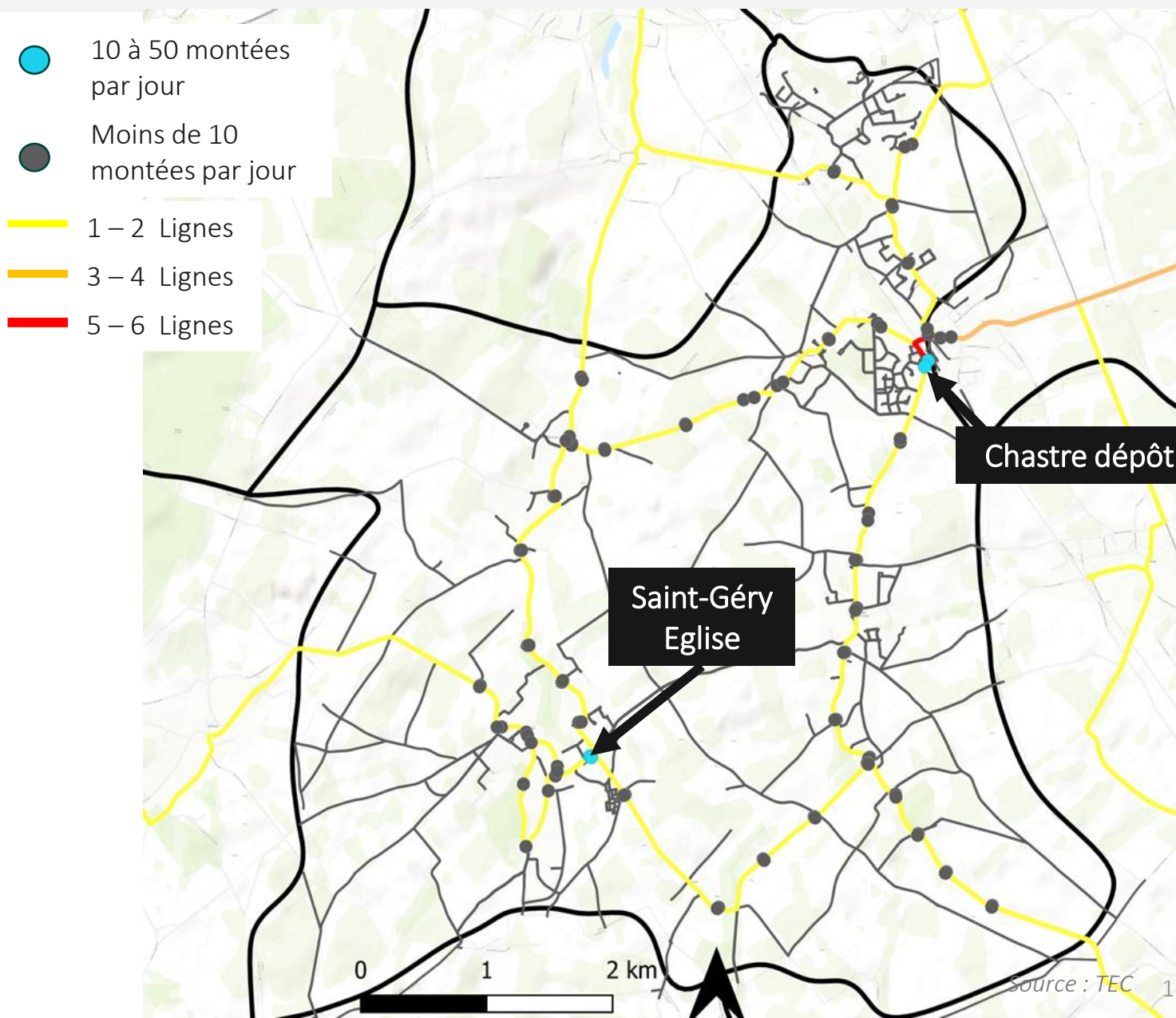


Diagnostic : 3) L'offre – Les arrêts de bus

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 » ???





Diagnostic : 3) L'offre – Les lignes de bus

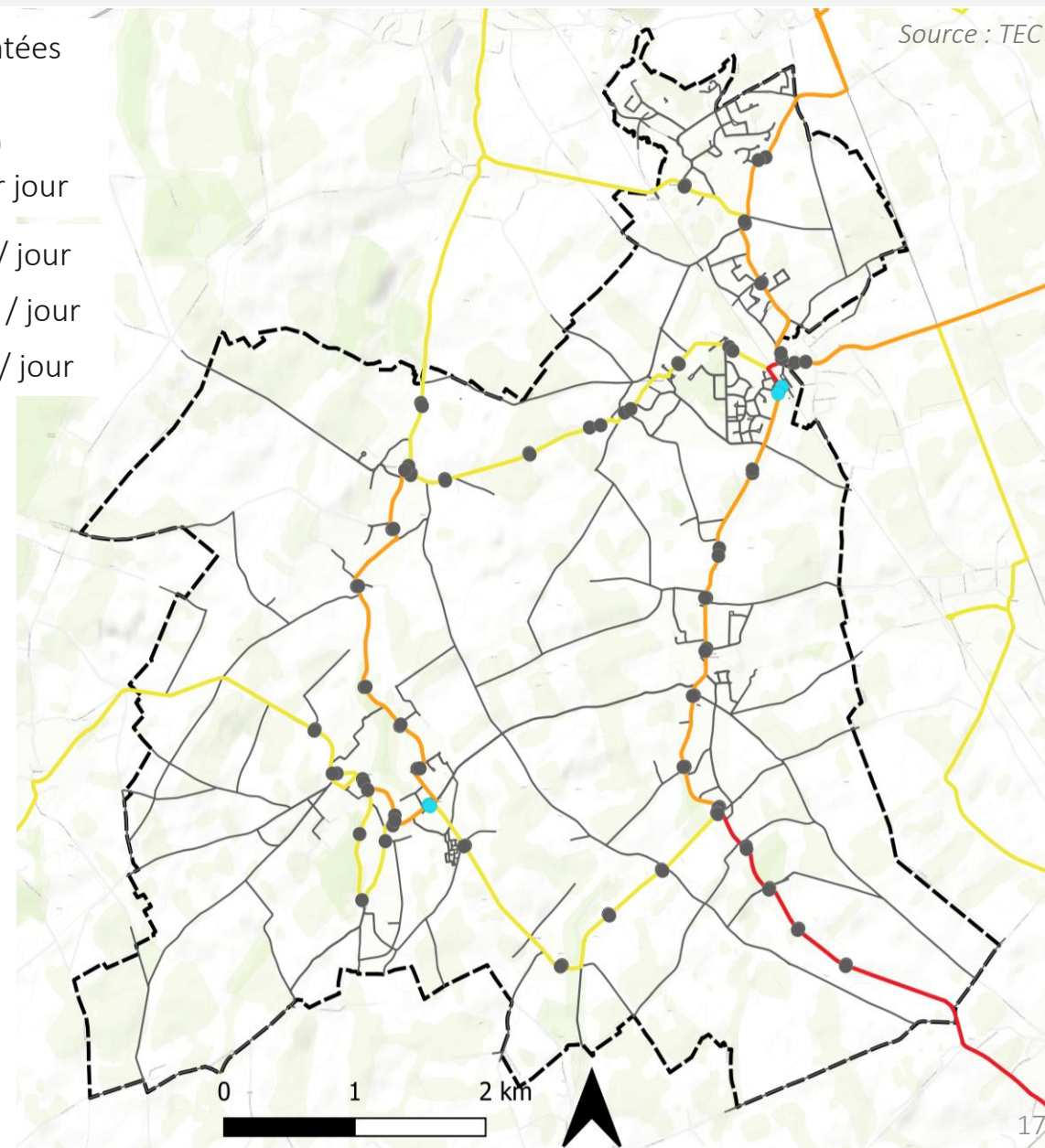
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 ???

- 10 à 50 montées par jour
- Moins de 10 montées par jour
- 2 – 19 bus / jour
- 20 – 49 bus / jour
- 50 et + bus / jour





Diagnostic : 3) L'offre – Le réseau cyclable

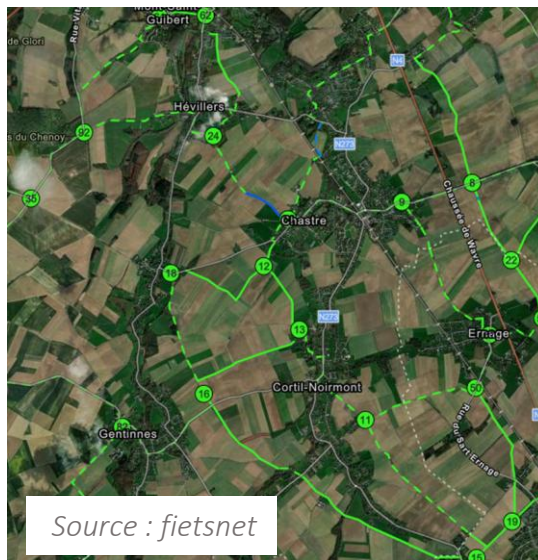
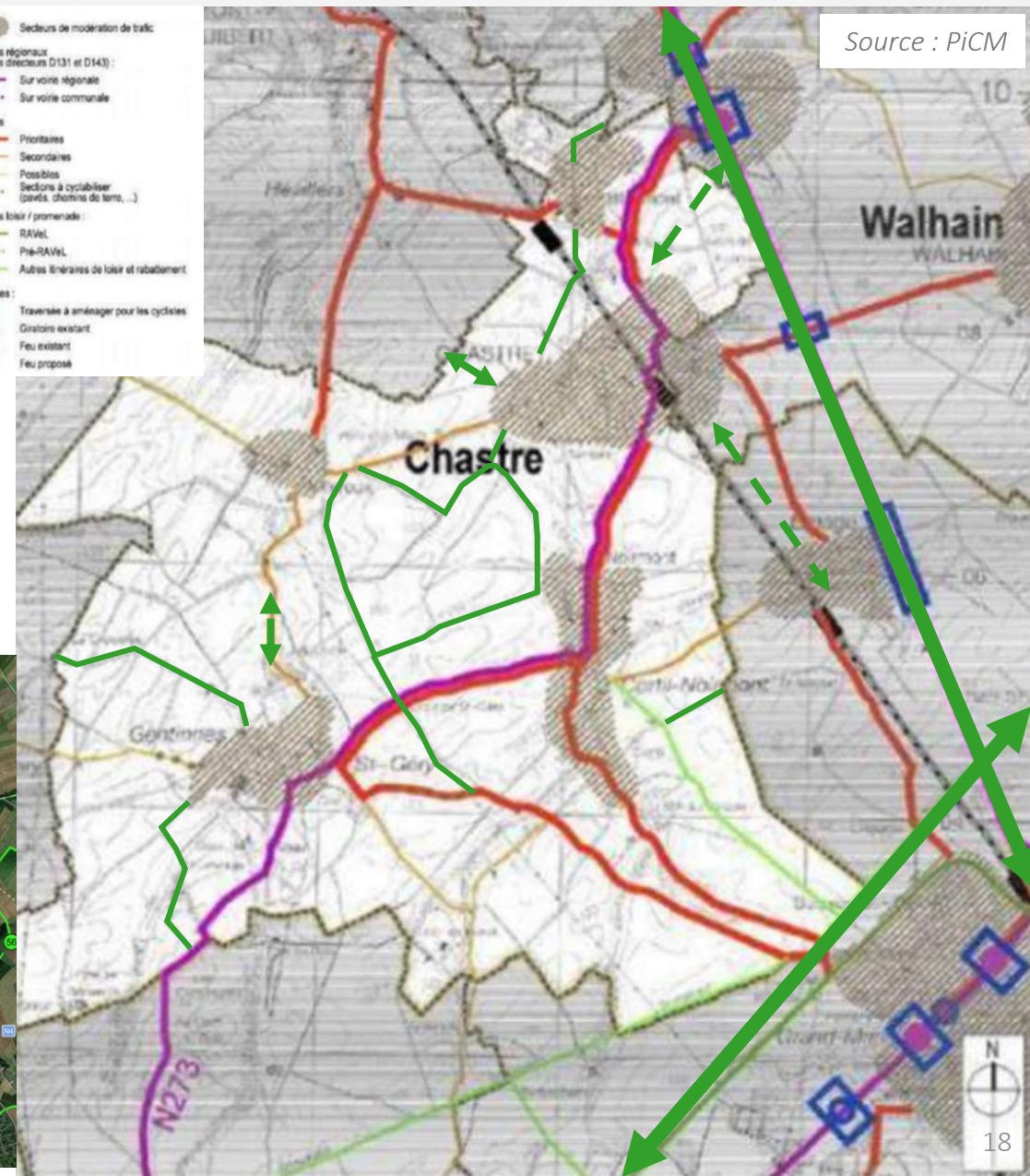
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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-Noëuds 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'Héவில்ers – 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 ???



Source : PiCM



Diagnostic : 3) L'offre – le réseau piéton

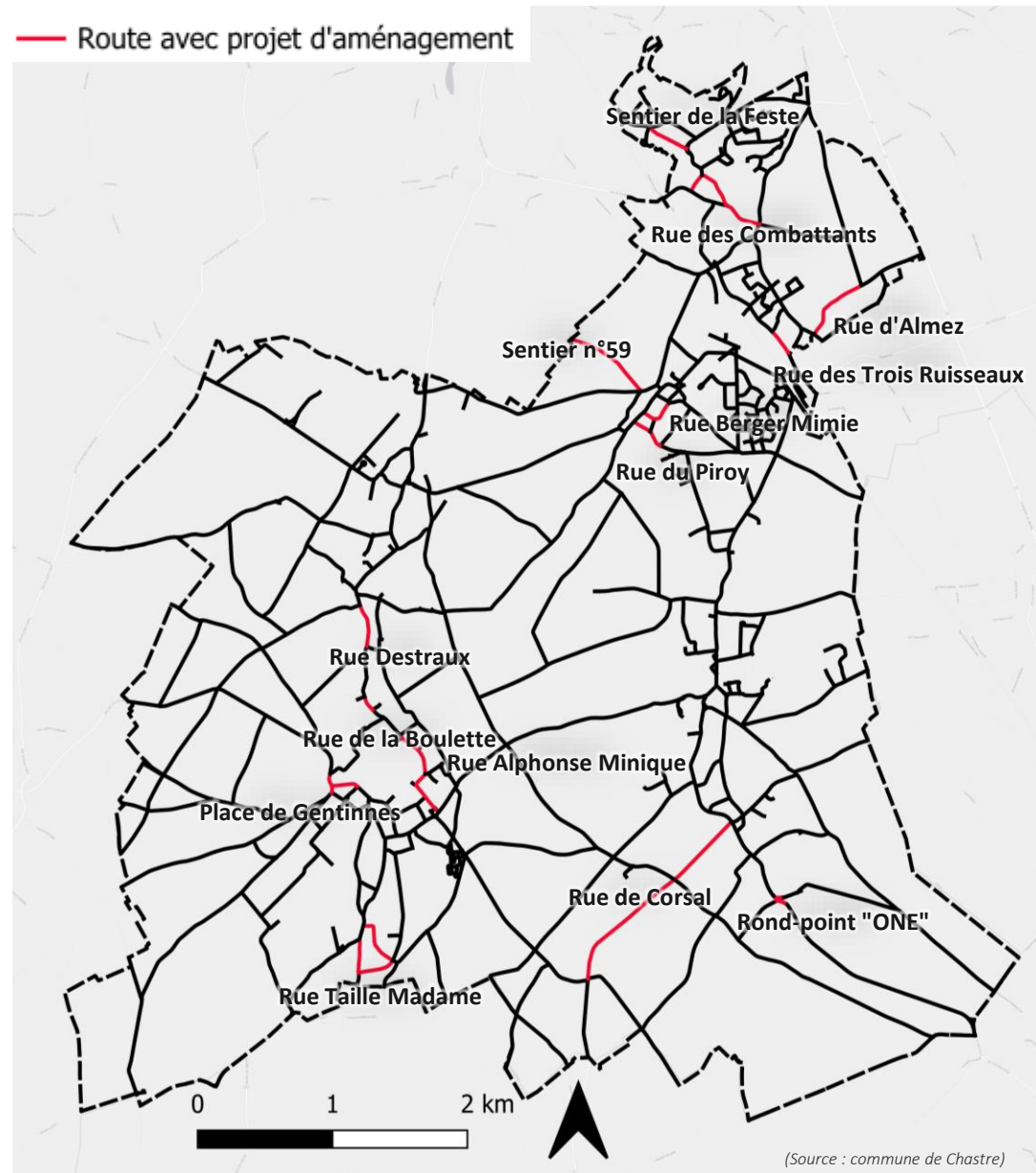
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 chaînons 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) ???



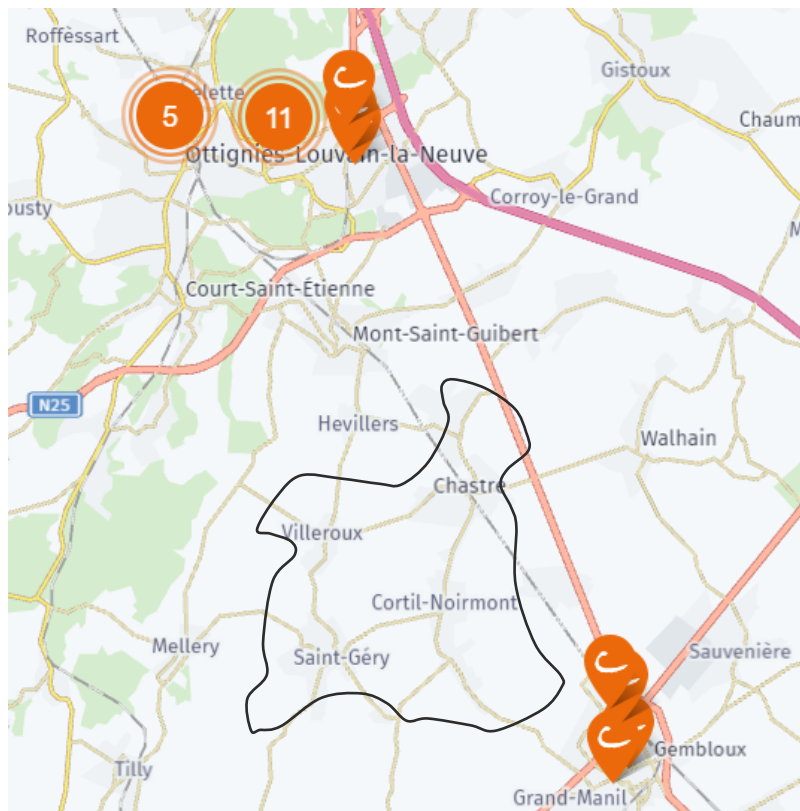
(Source : commune de Chastre)



Diagnostic : 3) L'offre – la mobilité partagée

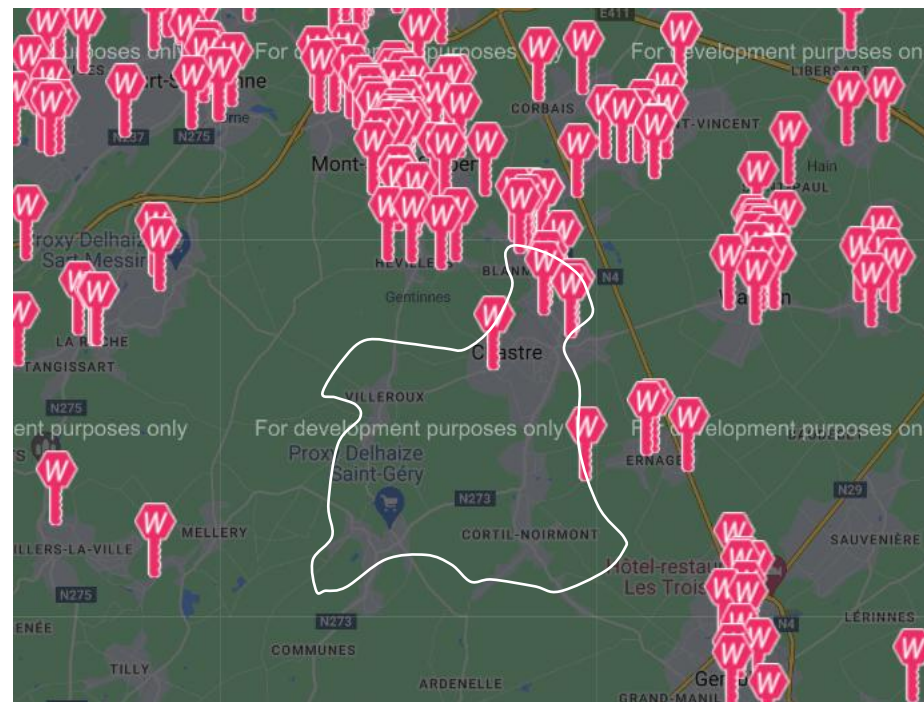
Cambio à Chastre : pas de station existante sur la commune de Chastre: « trou » dans le maillage de l'offre Cambio entre les pôles de Gembloux et Ottignies-Louvain-la-Neuve.

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



Source : Cambio

Autopartage entre particuliers difficile à monitorer, mais en développement (ex : CozyWheels, 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

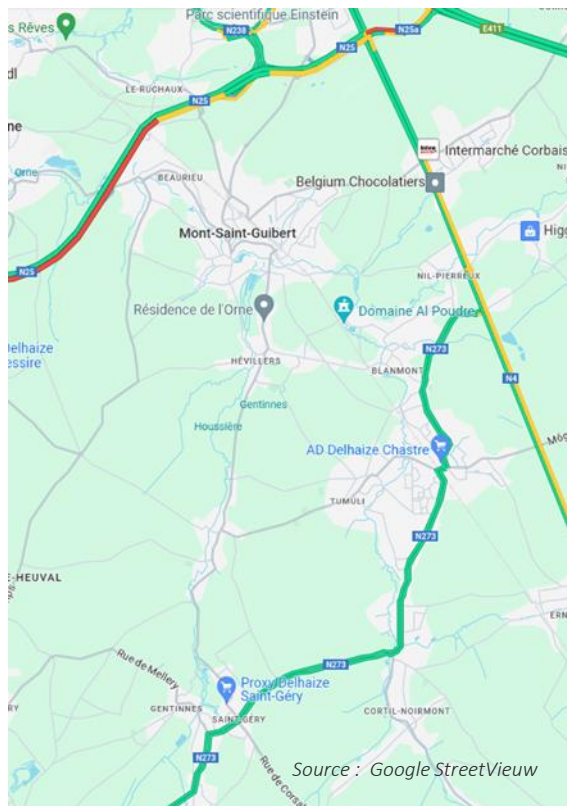
Enjeu 18 : Développer les voitures partagées sur le territoire ???



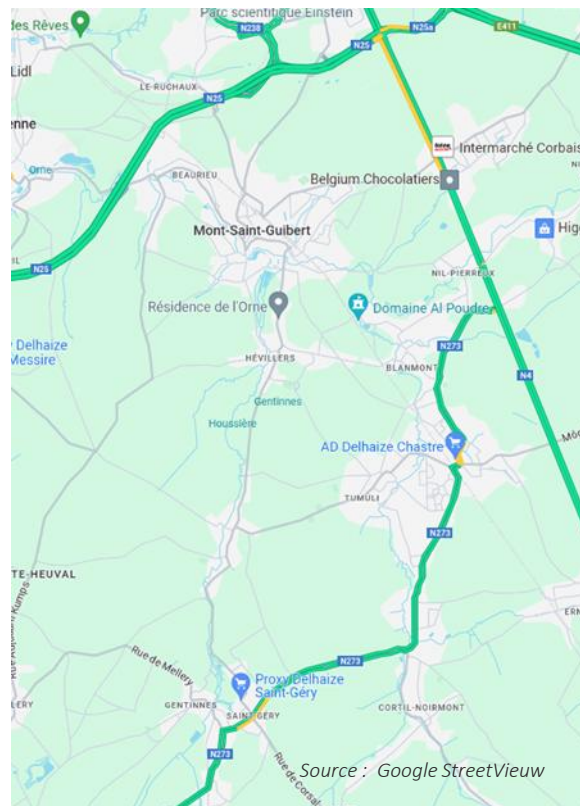
Diagnostic : 4) Sécurité routière – les flux et la congestion

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

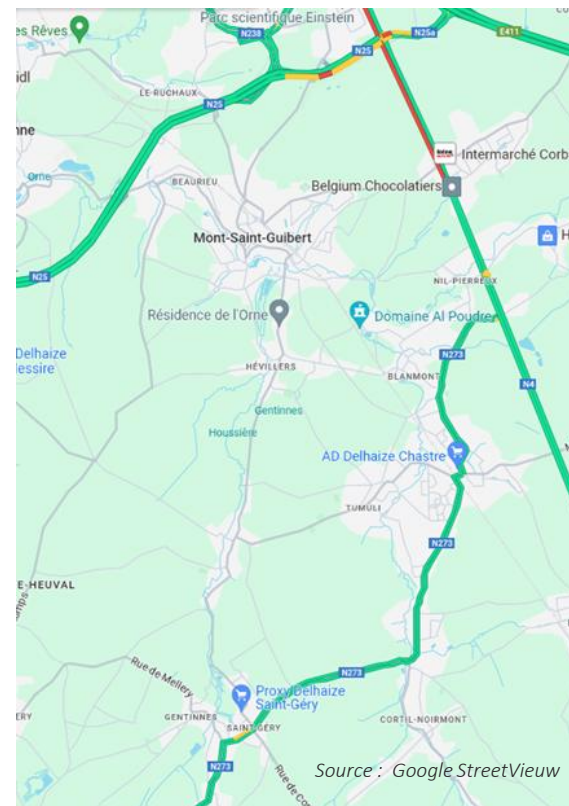
L'analyse des données de congestion (disponible sur Google trafic) ne soulève pas de zones particulièrement problématiques sur le territoire communal si ce n'est ponctuellement devant l'église de Saint-Géry, à hauteur du rond-point de Chastre ou aux deux entrées sur la N4 (feux Provinciale et feux Maugré 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 Villeroix et Héவில்** 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/Héவில் et sur la N273 ???



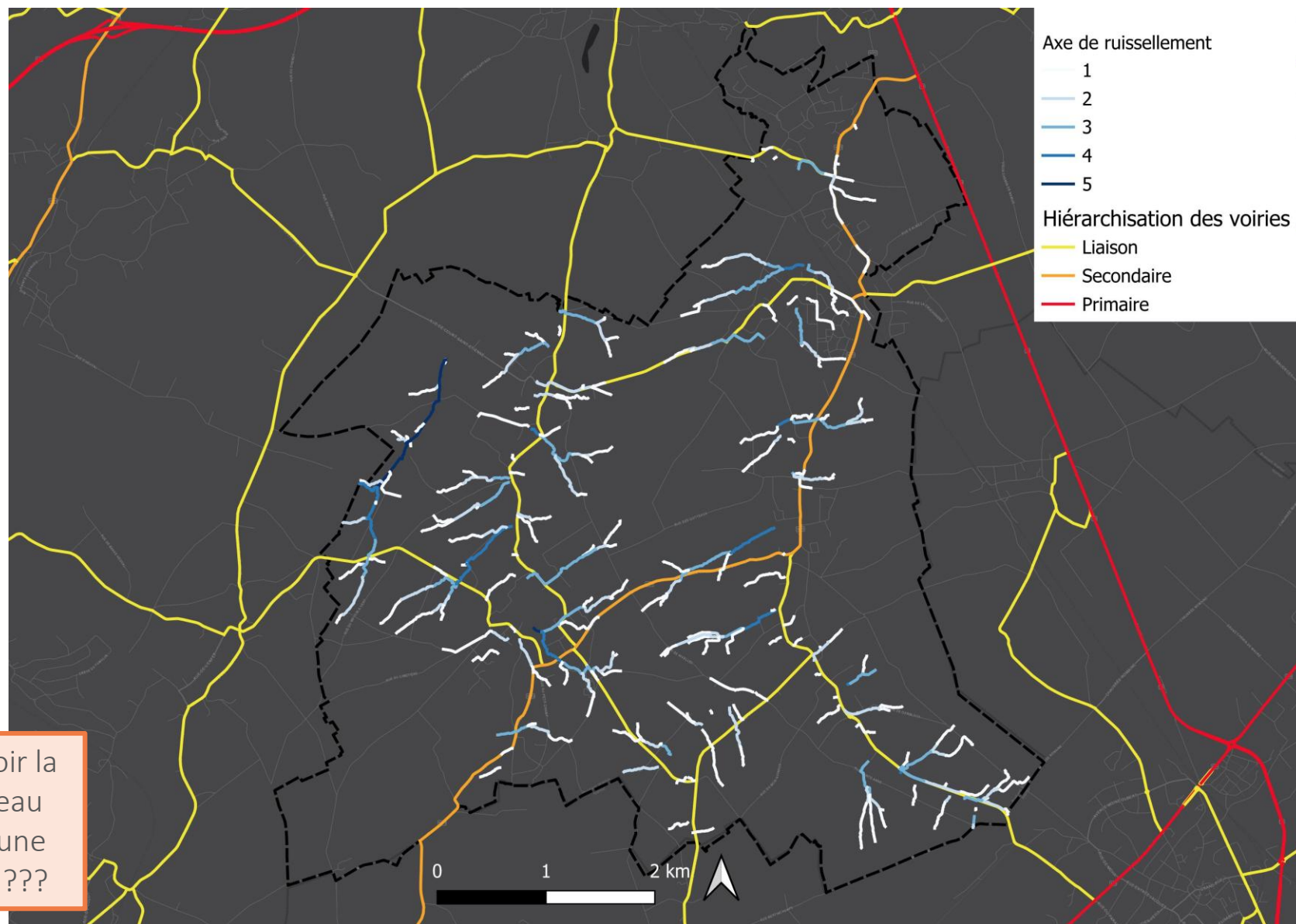
Diagnostic : 4) Sécurité routière - l'aléa de ruissellement

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 à 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 ???





Diagnostic : 4) Sécurité routière – les vitesses autorisées

PCM Chastre
avant-projet de PCM
Mai 2026

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.

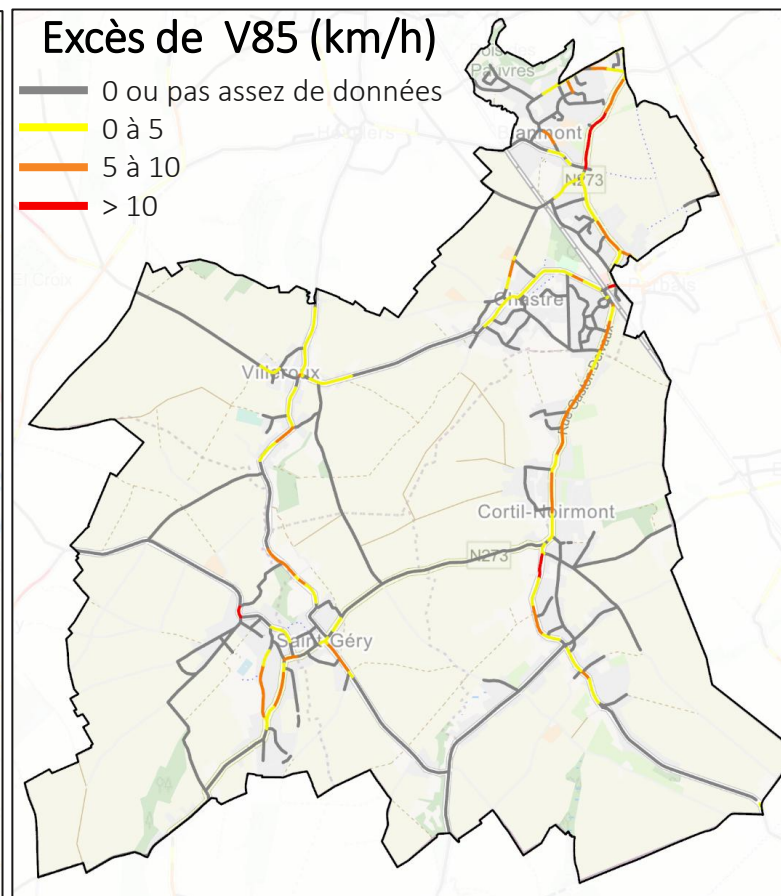
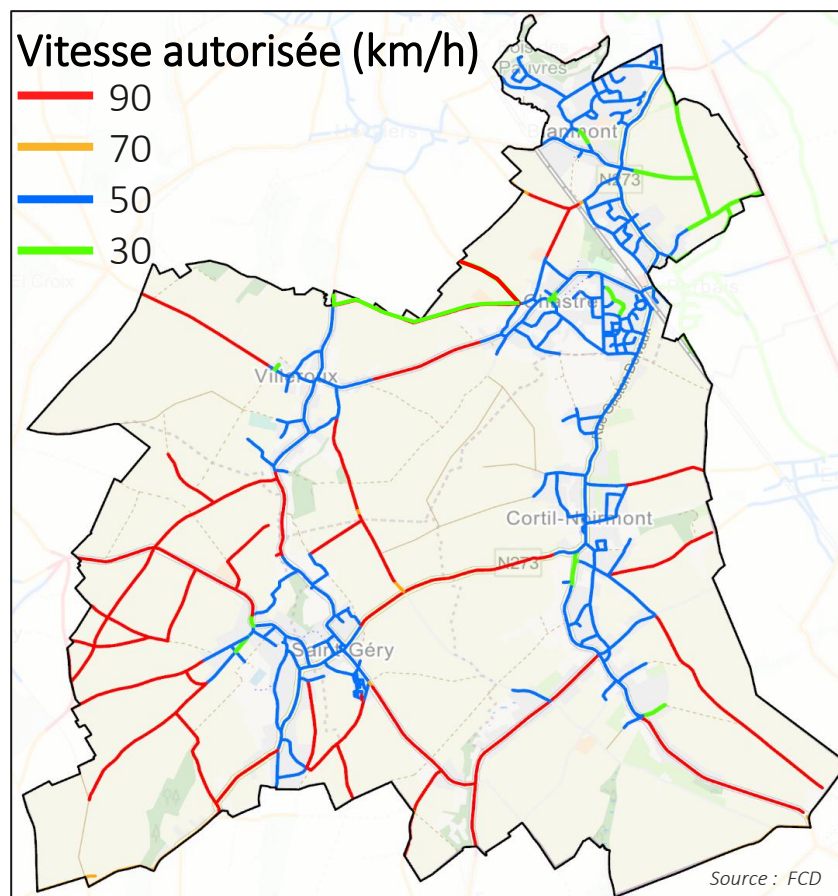
En comparant ces vitesses réglementaires avec les vitesses pratiquées par 85% des véhicules sur base des données Be Mobile (GPS), on peut générer une carte des tronçons où ont lieu les excès de vitesse les plus récurrents. **Les points noirs identifiés sont :**

- 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/Gentignes : les rues de la Boulette, de Mellery, des Golard, Charlemont et des Ecoles.
- A Villeroix : 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.*





Diagnostic : 4) Sécurité routière – la sécurité des cyclistes

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

Avec 2,52 points (moins qu'en 2021), Chastre se classe à la 46^{ème} 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%



Diagnostic 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 (dévoisement)	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 ???





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	30 ^{ème} sur 262
Taux de chômage administratif	88 ^{ème} sur 262
Part des chômeurs de très longue durée	61 ^{ème} sur 262
Part de bénéficiaires BIM	33 ^{ème} sur 262
Part de compteurs à budget actifs en électricité	64 ^{ème} sur 262
Part des majeurs en procédure de règlement collectif de dettes	57 ^{ème} sur 262
Part de ménage sans voiture	22 ^{ème} 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
Gentignes (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 ???

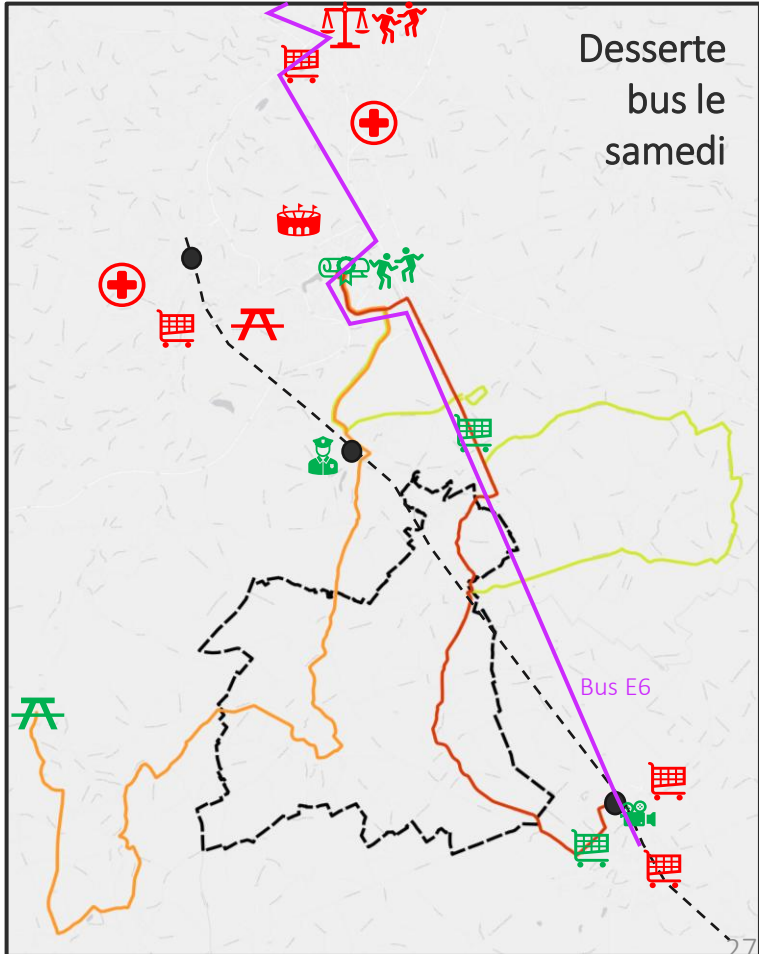
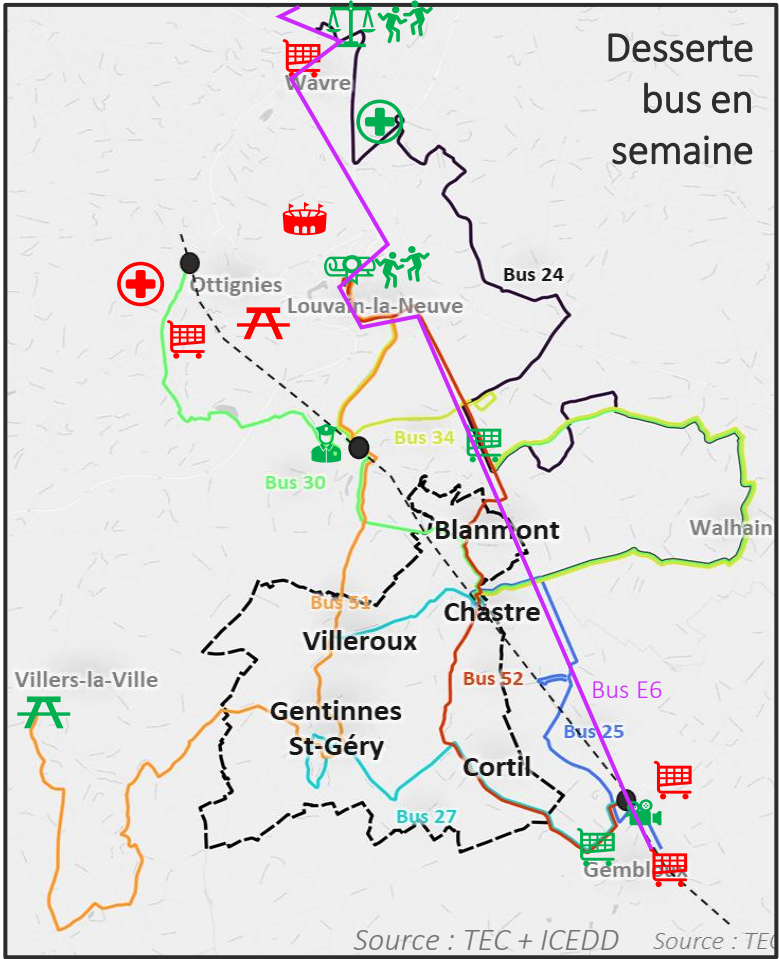


Phase 1 : 5) L'immobilité – les publics fragilisés

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'accroît 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



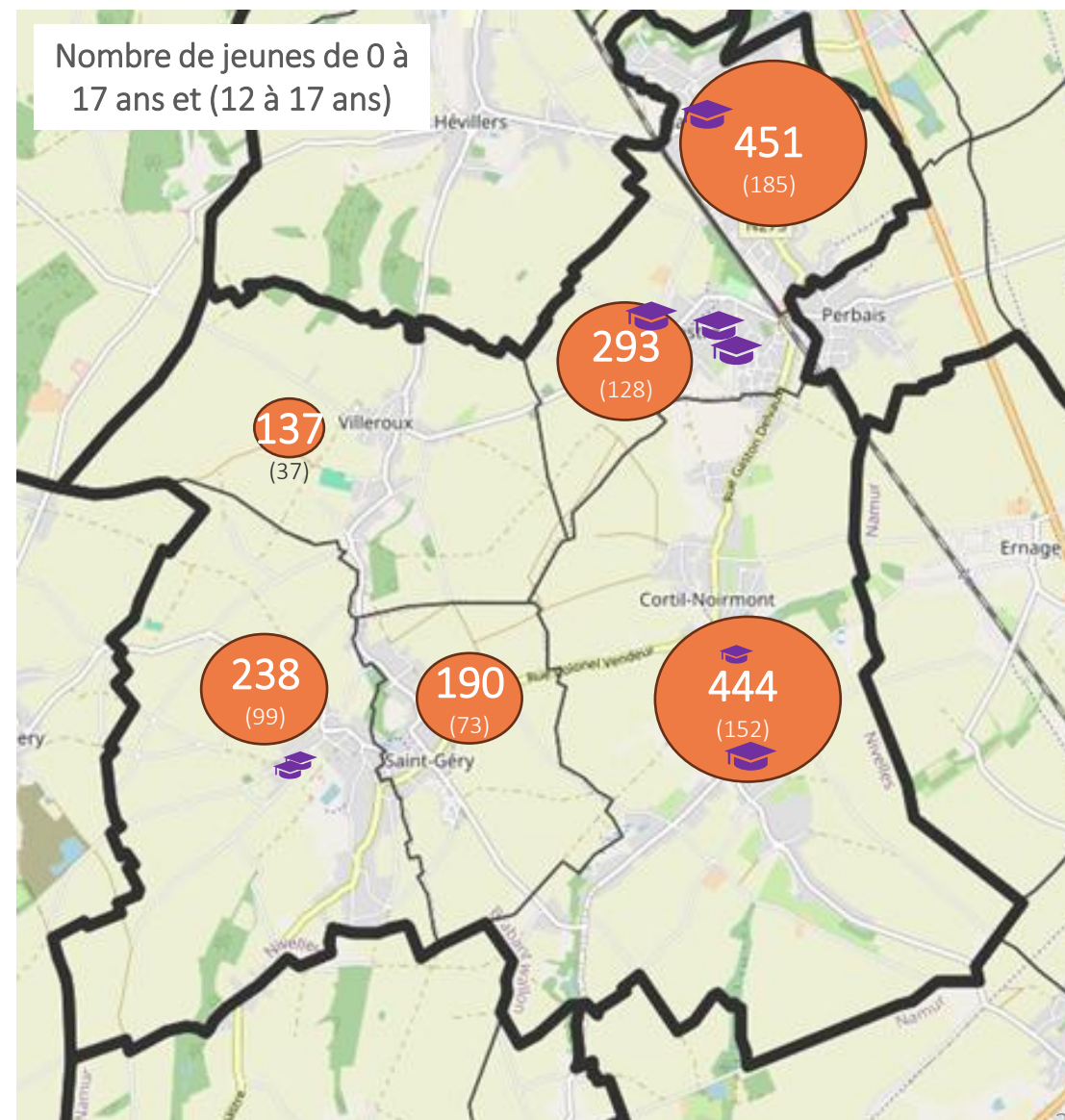


Phase 1 : 5) L'immobilité – les jeunes sans permis

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

Constat : Les jeunes de moins de 17 ans représente 22,6% des habitants faisant ainsi de Chastre la 20^{ème} 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 ???





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 résulte 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.

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 ???



Source : Google Street view

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



Phase 1 : 6) Le stationnement – les vélos

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

Avec la croissance du nombre d'utilisateurs 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 view



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 : Accroître les moyens financiers dédiés aux investissements pour la mobilité durable ???

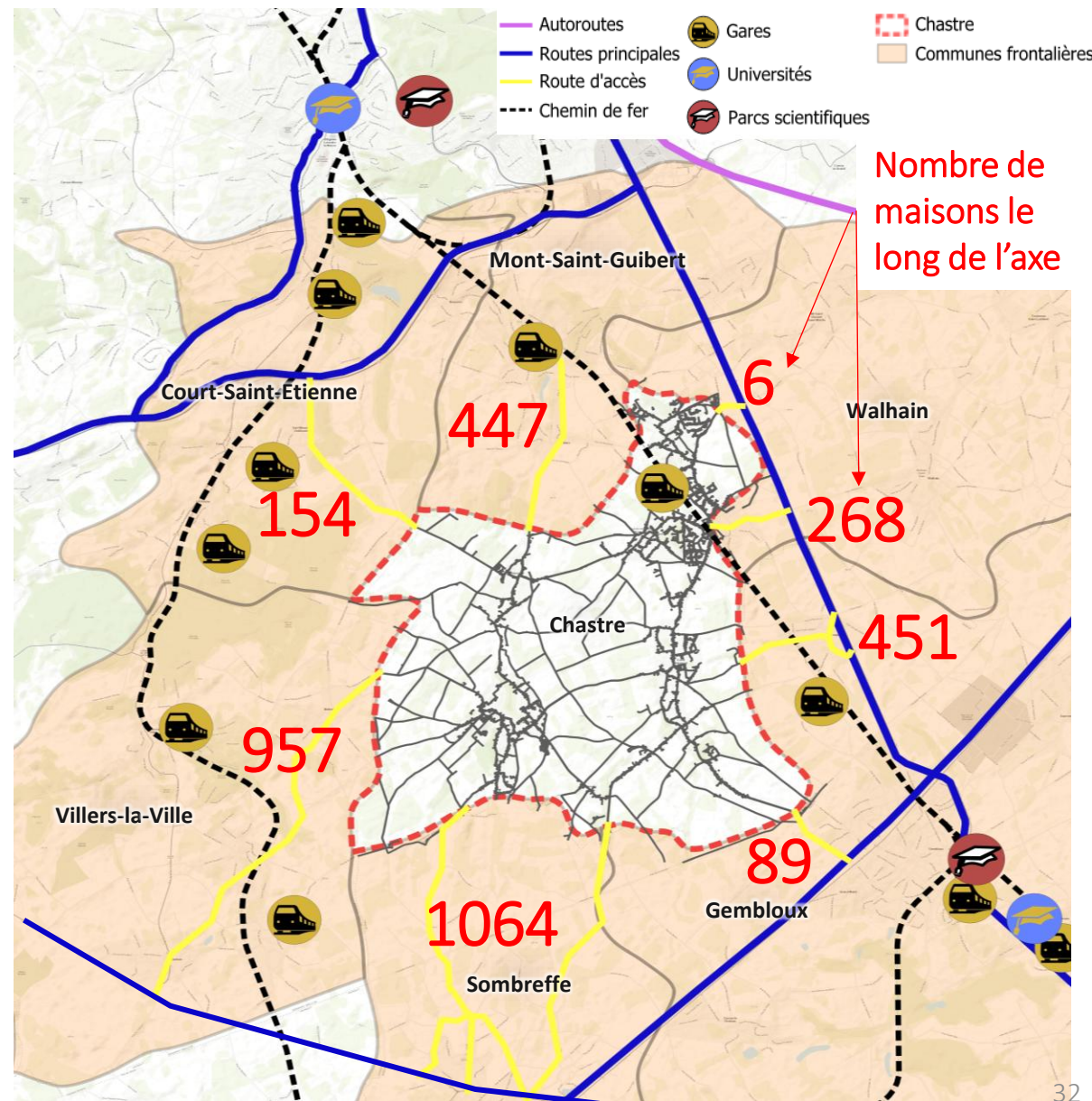


Phase 1 : 7) Gouvernance et cohabitation – communes voisines

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

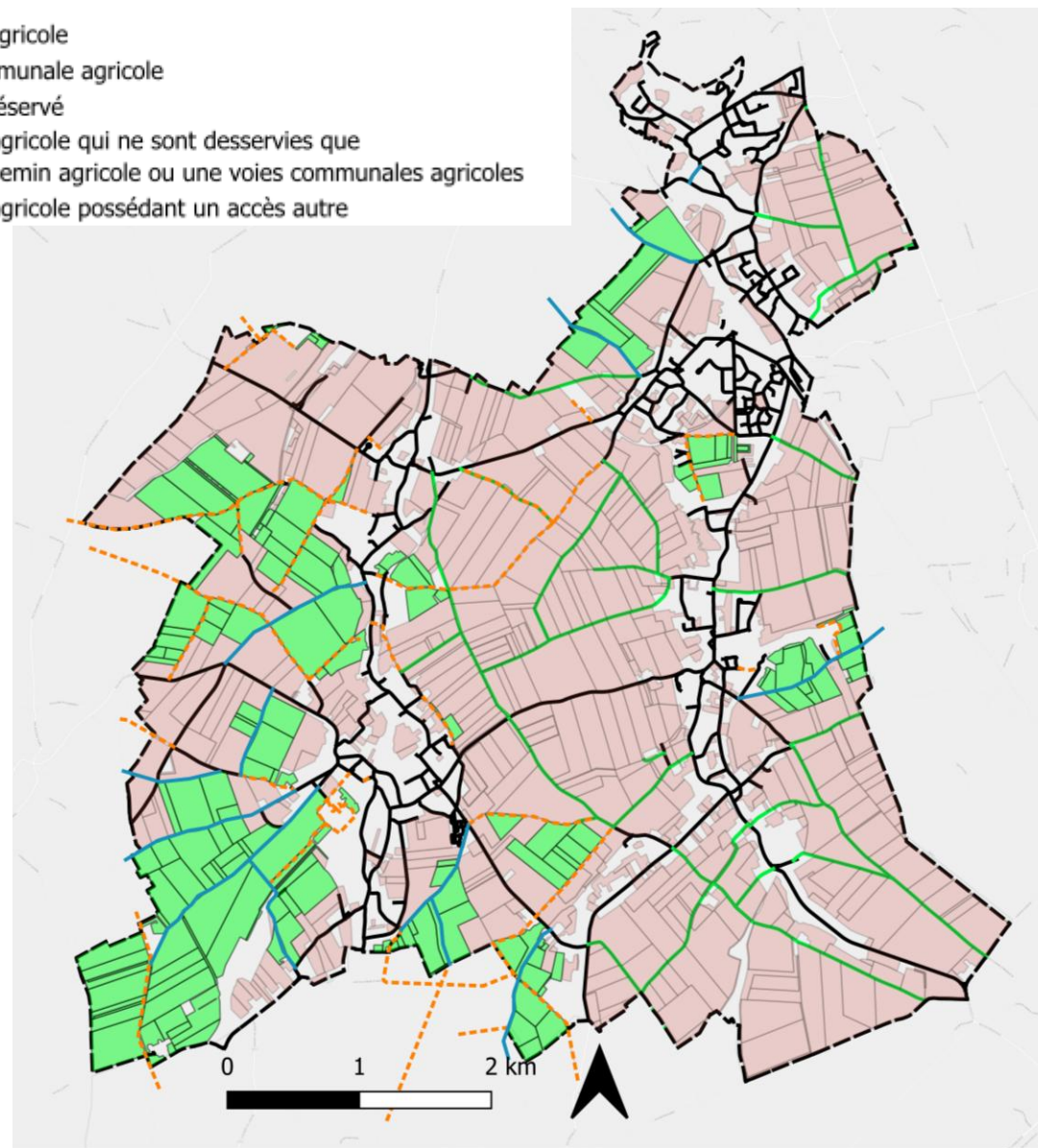
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 ???

- Chemin agricole
- Voie communale agricole
- Chemin réservé
- Parcelle agricole qui ne sont desservies que par un chemin agricole ou une voies communales agricoles
- Parcelle agricole possédant un accès autre





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 : Accroître 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 chaînons 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/Héviliers 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 structurale 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 : Accroître 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 ???



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**

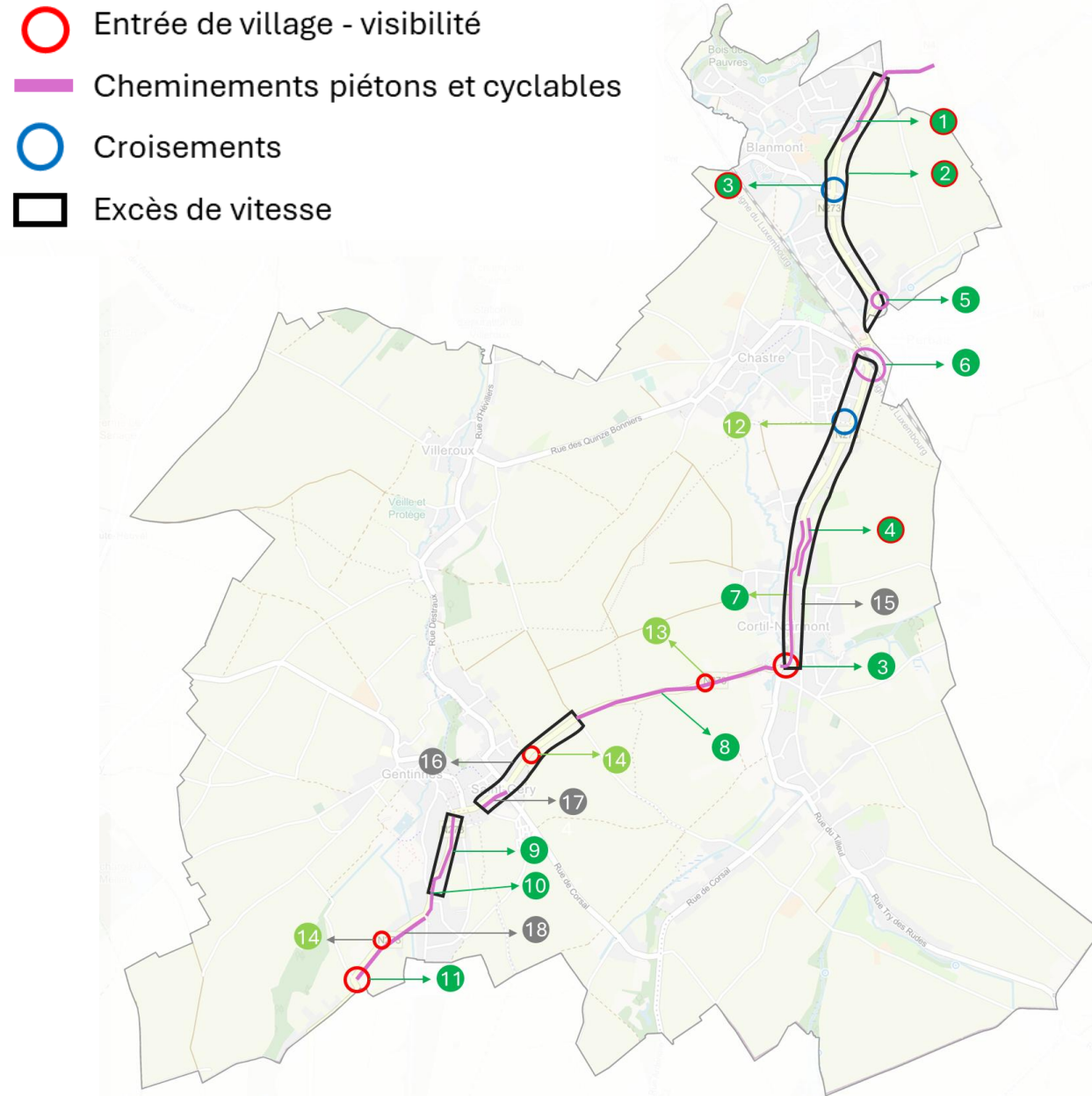
Mesure 9 : Poursuivre la sécurisation de tous les usagers sur la **N273**



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 à 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





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 pérenniser 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'accroître 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/Gentignes : 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/Gentignes : Etendre la zone 30	2.4 Améliorer le trottoir rue de Mellery entre la rue du Dauphin et la place de Gentignes	3.4 Encourager l'installation d'arceaux vélos dans un rayon de 10m de chaque commerce					
1.5 Saint-Géry/Gentignes : résoudre les problématiques de vitesse rue Charlemont		3.5 Créer un aménagement cyclo-piéton rue des Quinze Bonniers					
1.6 Saint-Géry/Gentignes : 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							



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
	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	Réalisé en 2025	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 écarter	À privilégier



Action 1.2 : Chastre : Etendre les zones 30

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 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.

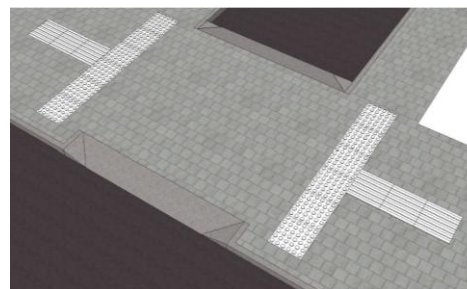
L'entrée dans la zone 30 doit être clairement signalée, ce qui peut être réalisé, en plus du panneau « zone 30 », par un marquage au sol, un changement de revêtement, un dispositif surélevé, ou encore une combinaison de plusieurs de ces mesures. Ces différentes options sont détaillées ci-dessous. Il 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



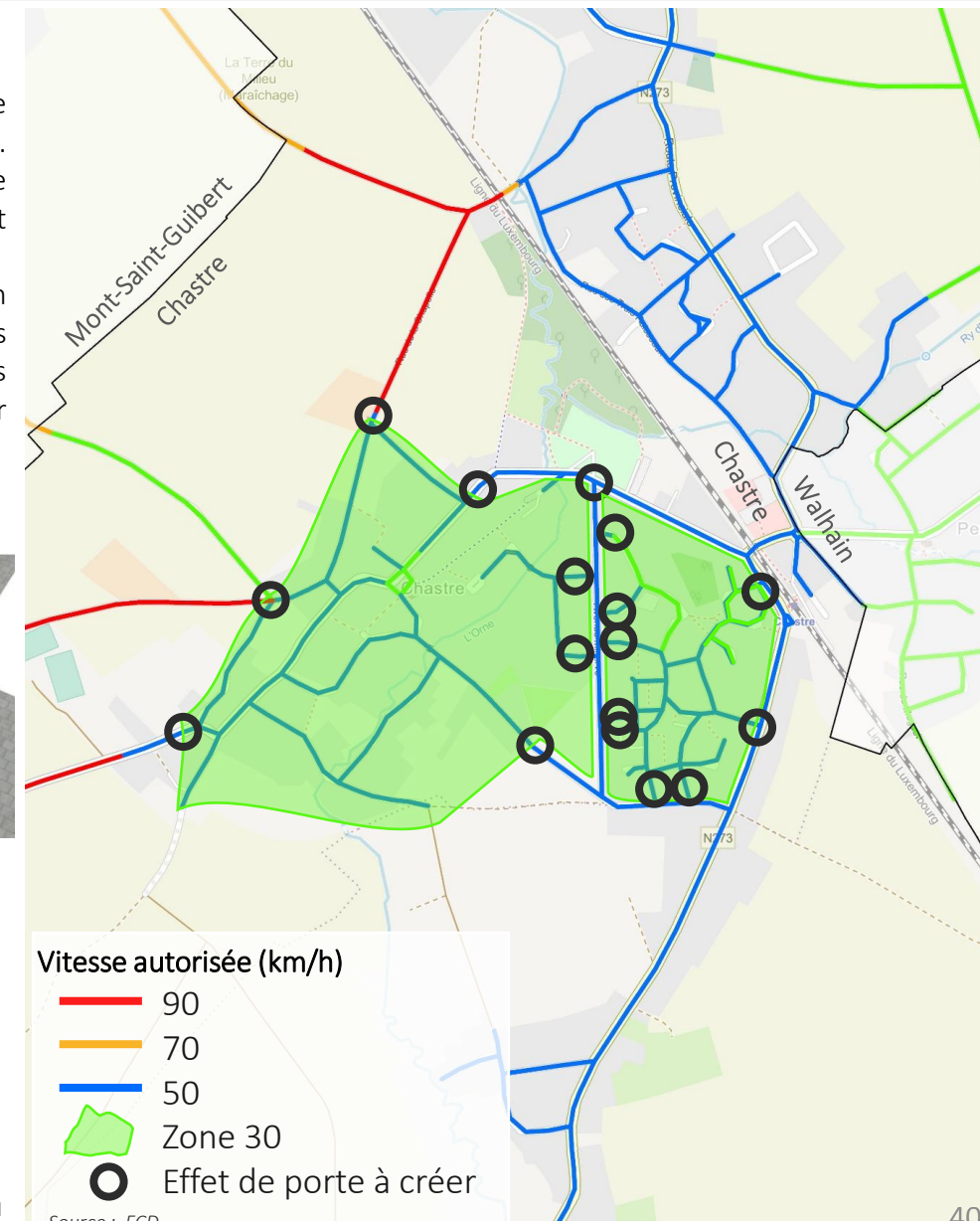
Installation d'un coussin



Coloration du revêtement



Une chicane végétalisée ou avec du stationnement





Action 1.3 : Résoudre les problématiques de vitesses rue de Corsal

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

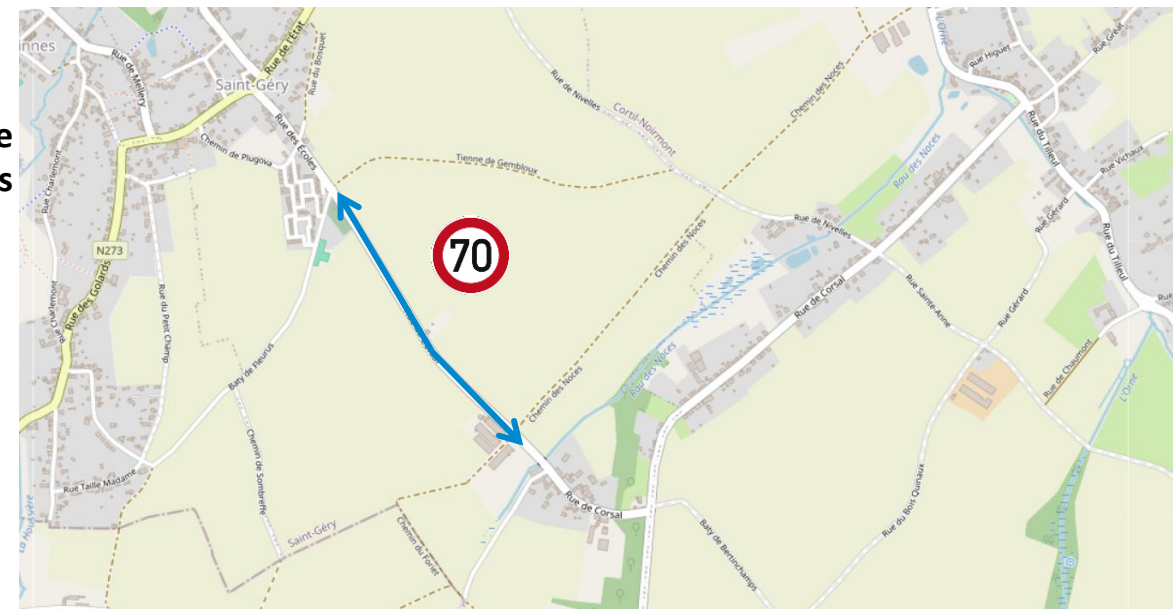
Exemples :



A Beauvechain



A Gerpinnes



Dimensionnement et recommandations :

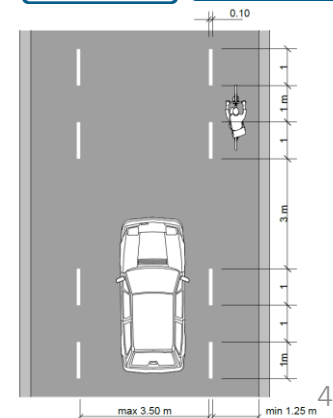
Séurothèque – Fiche n°440

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.





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.

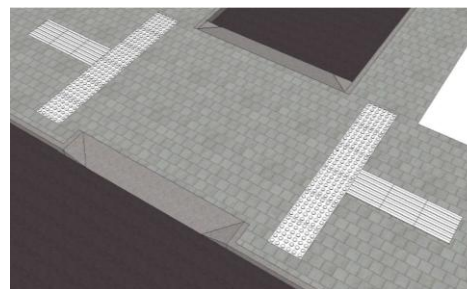
L'entrée dans la zone 30 doit être clairement signalée, ce qui peut être réalisé, en plus du panneau « zone 30 », par un marquage au sol, un changement de revêtement, un dispositif surélevé, ou encore une combinaison de plusieurs de ces mesures. Ces différentes options sont détaillées ci-dessous. Il 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

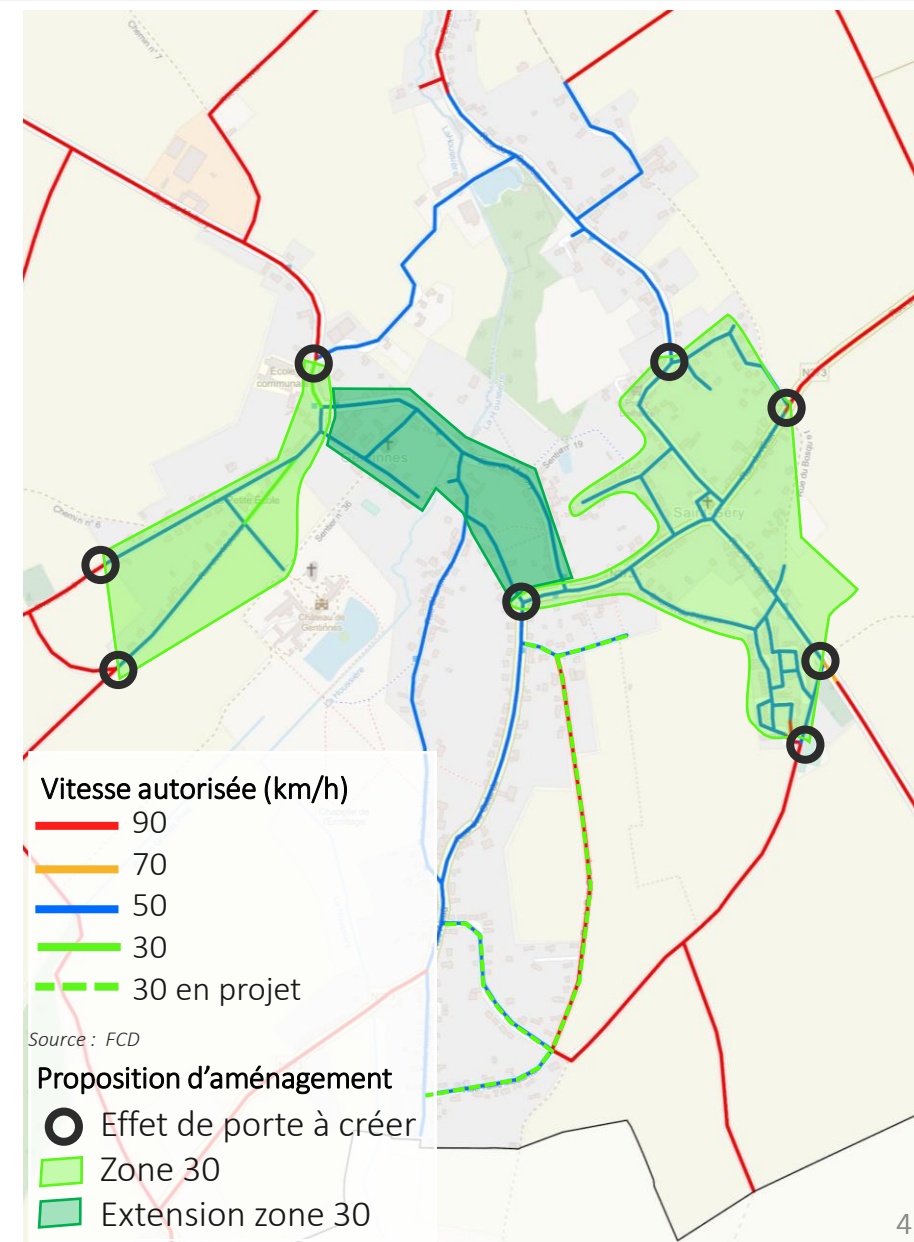


Coloration du revêtement



Une chicane végétalisée ou avec du stationnement

Sources photos : Sécurithèque ou ICEDD



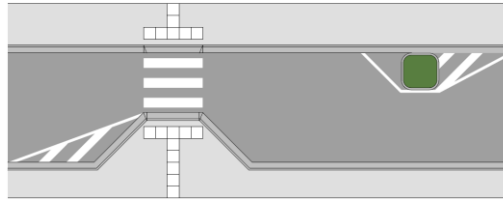


Action 1.5 : Résoudre les problématiques de vitesses rue Charlemont

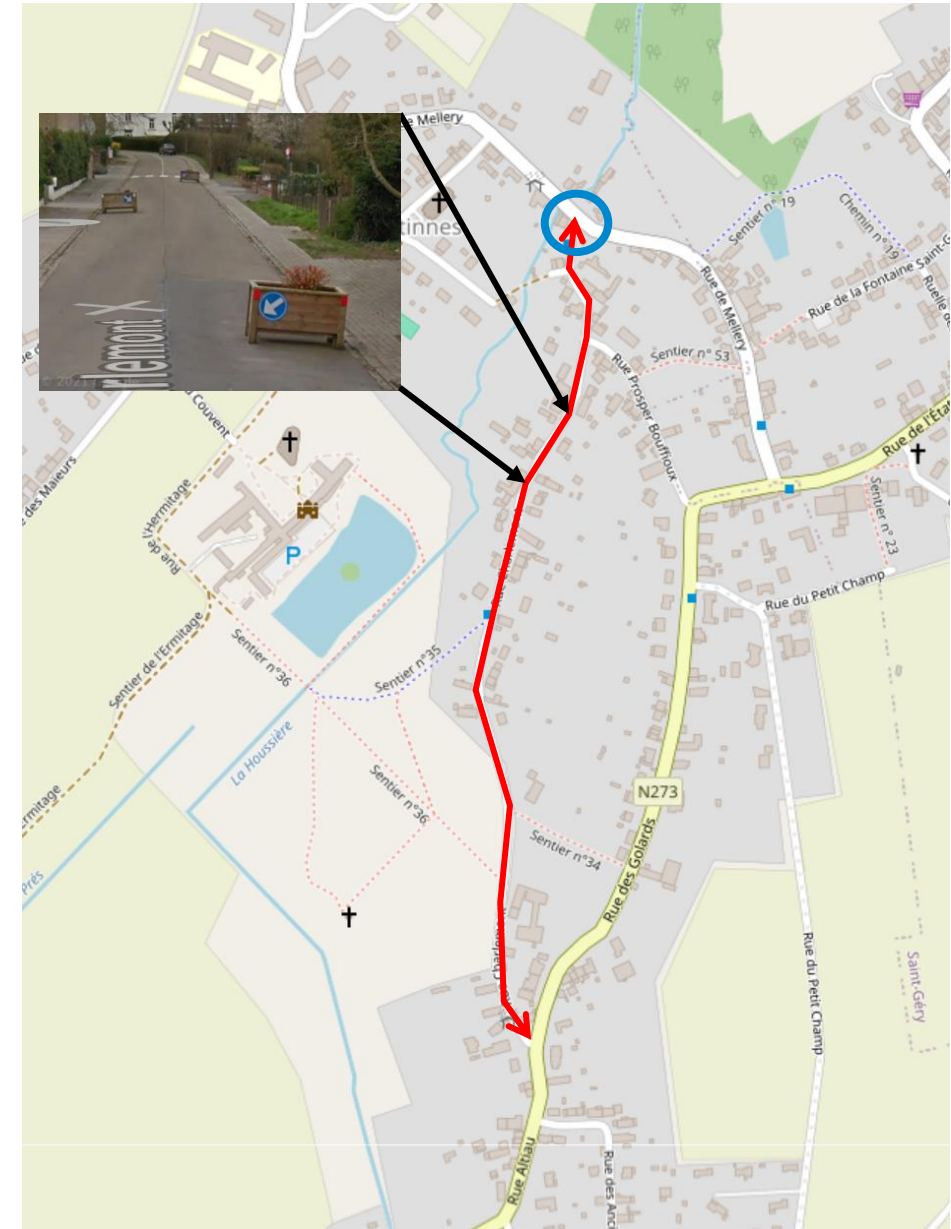
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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)



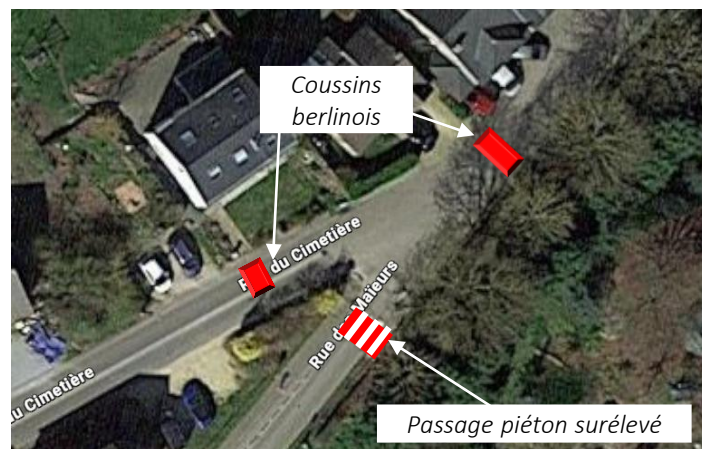
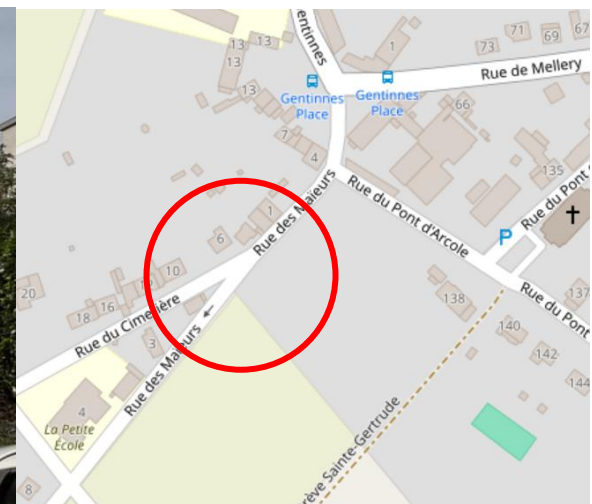


Action 1.6 : Améliorer la sécurité au carrefour rue du Cimetière et rue des Maîtres

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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)



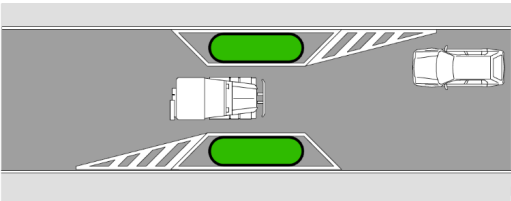
Action 1.7 Cortil-Noirmont : Aménager des effets de porte aux entrées du village

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?	N°	Photos	Aménagement existant	A aménager?
1		Il existe déjà un dévoiement, suivi de chicanes qui marque l'entrée	Non	4		Pas d'aménagement particulier	Oui (en concertation avec la Région)
2		Croisement avec route 90 km/h et chemin réservé	Voir en fonction de la charge de trafic et des vitesses pratiquées	5		Dispositif ralentisseur + radar répressif	Non
3		Dispositif ralentisseur Ch. du Bayon Bry	Non	6		Panneaux et marquage au sol zone 30	Oui
				7		Pas d'aménagement	Oui (en concertation avec la Région)

Exemples d'aménagements possibles :



Source : [Sécurithèque – Fiche n°174](#)



Portes d'entrée à Berloz

Source : GoogleStreeview



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 Higuët, 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.





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 7^{ème} Tirailleurs Marocains et la rue des Mottes, envisager l'extension de la zone 30 avec signalisation et dispositifs ralentisseurs adéquats.





Action 1.10 : Réduire la vitesse pratiquée rue Try des Rudes

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





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

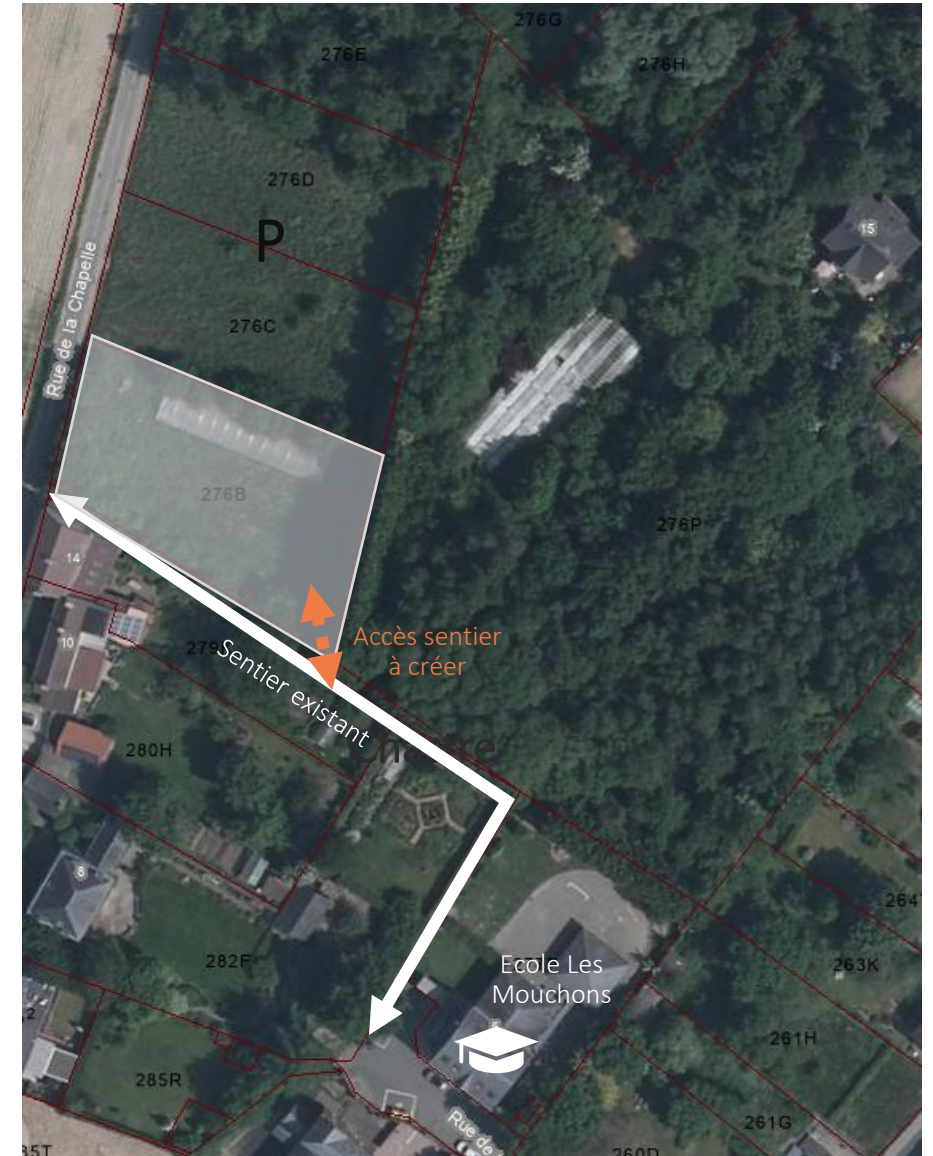
Action

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

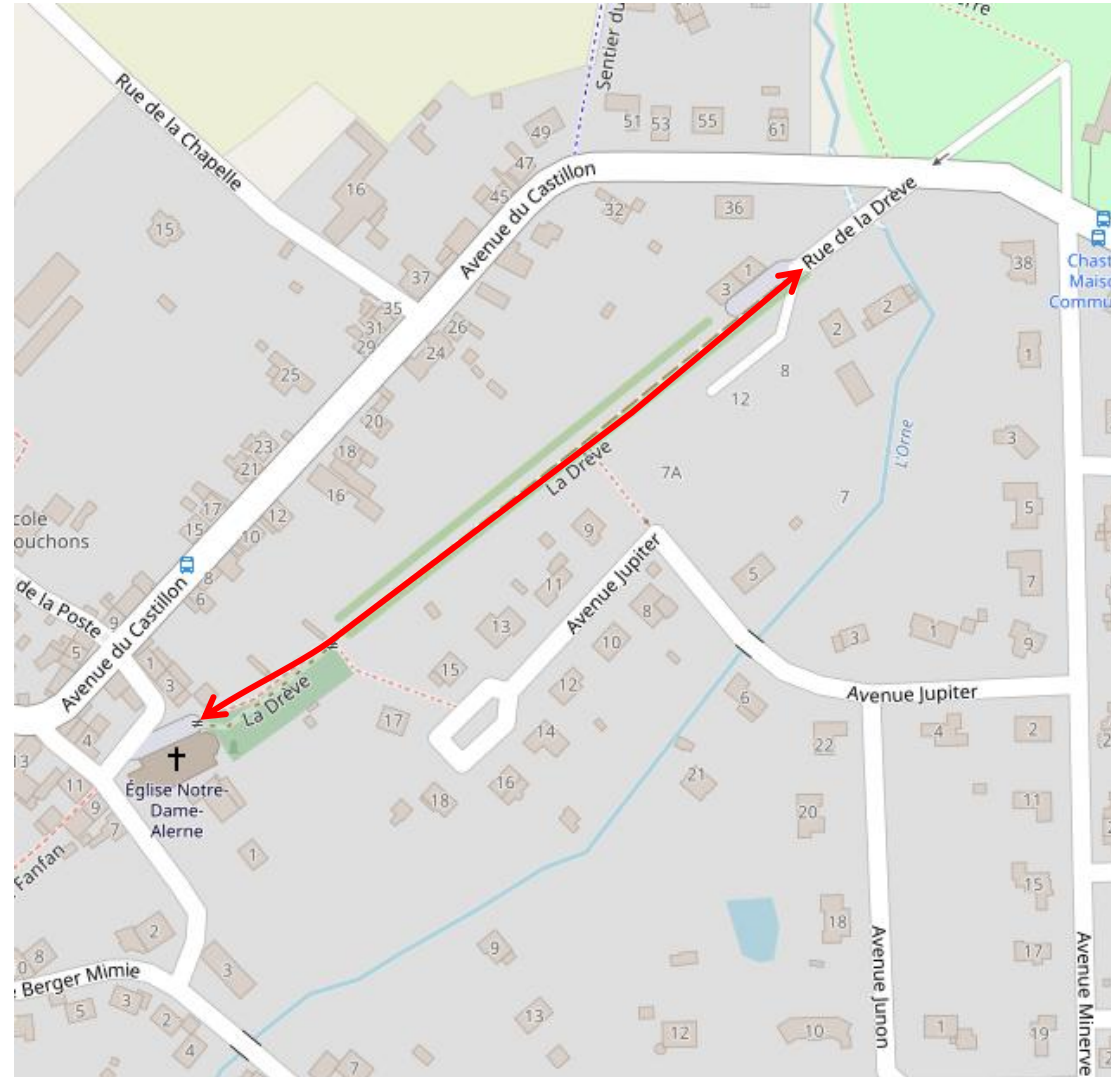


Localisation du parking et de la liaison: WalonMap



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

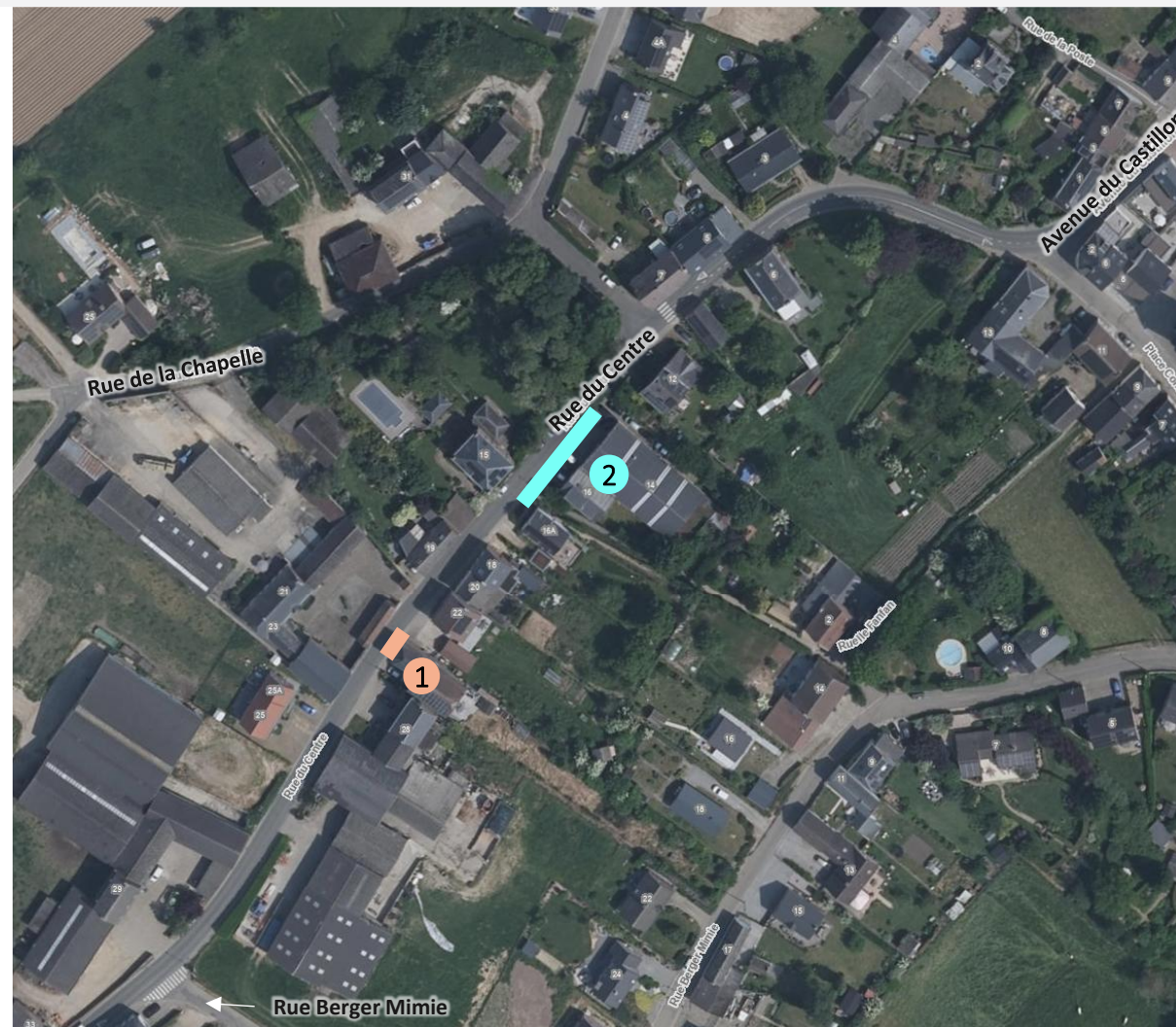
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 :

- 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 renforcement 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 :

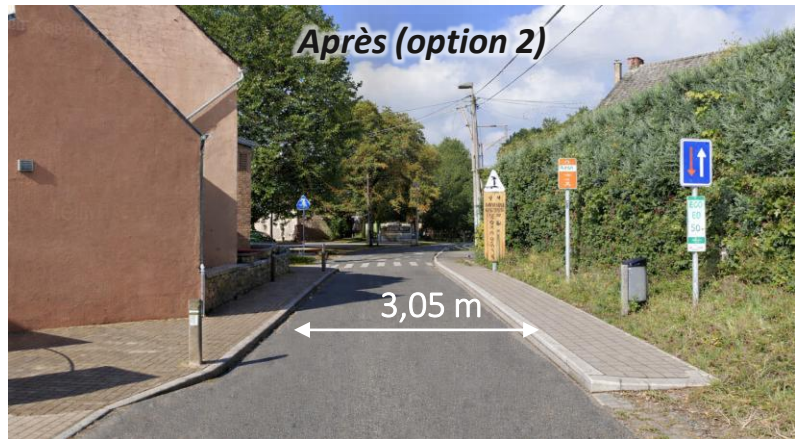


Rue de Mellery : Google Street View 2025

- **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.
- **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.



Exemple rue du Centre à Plombières





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.

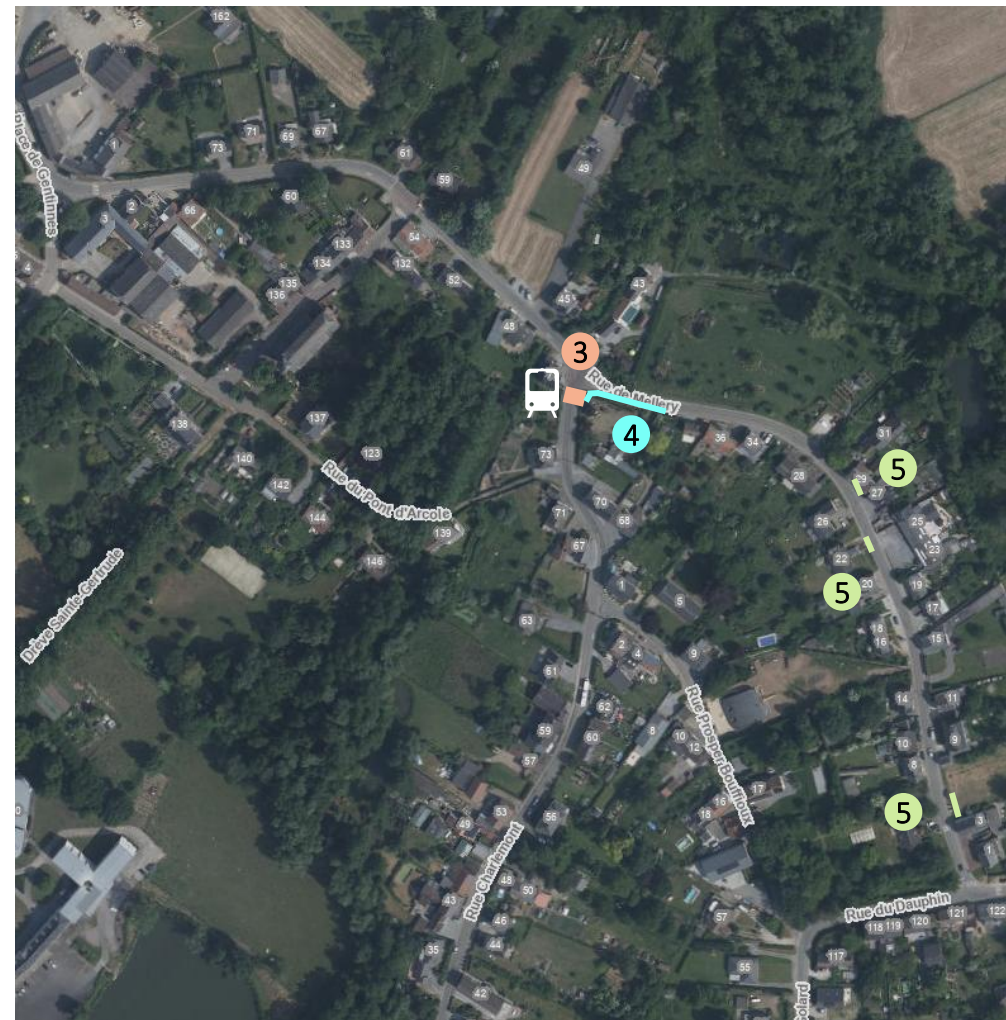


- 4 Agrandir sur 30m le tronçon qui donne sur la Rue Charlemont pour avoir une largeur de 1,5 m.



- 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



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

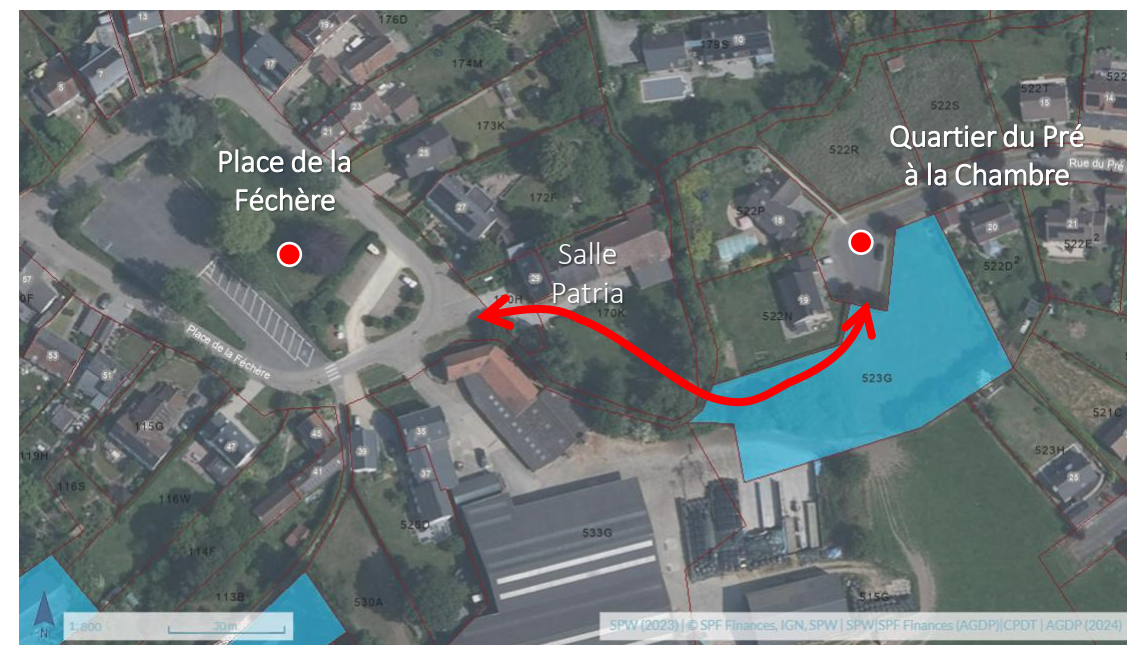
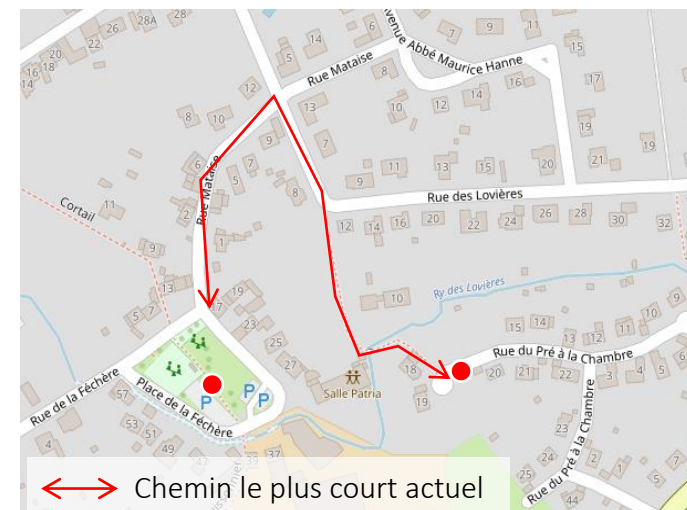
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

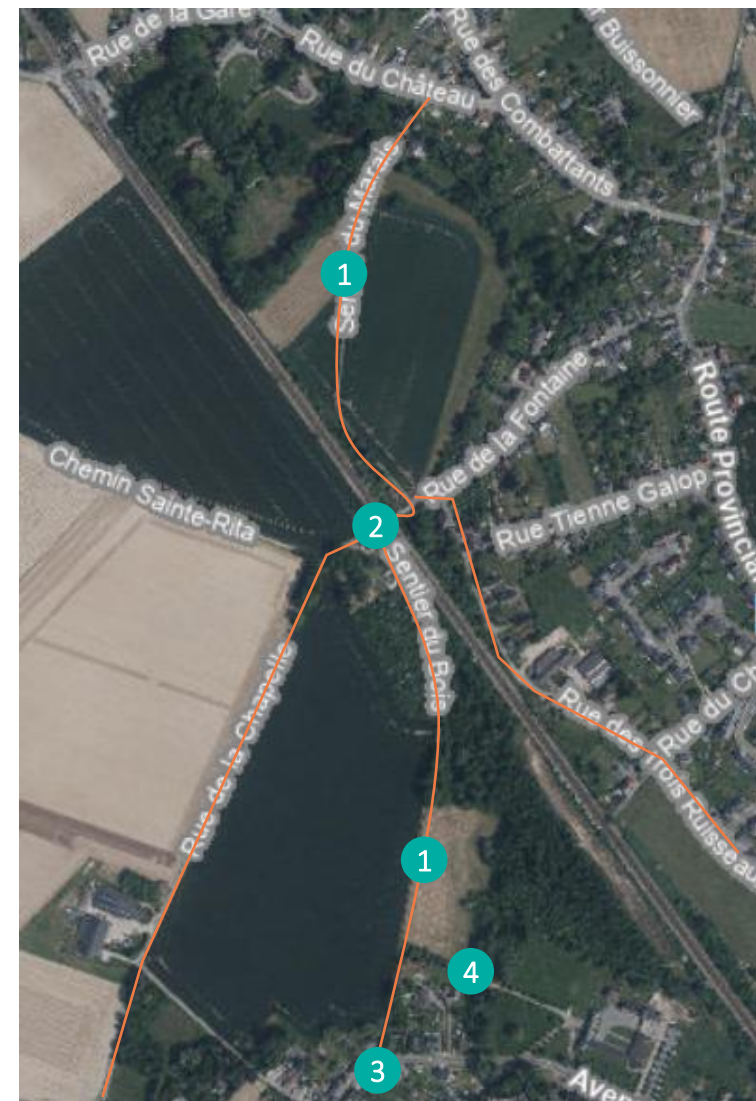
Actions

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

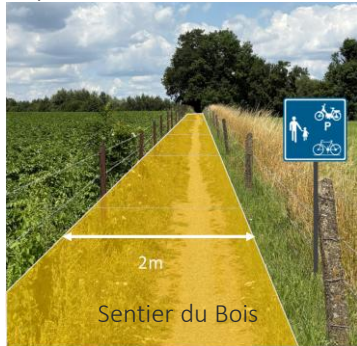
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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€

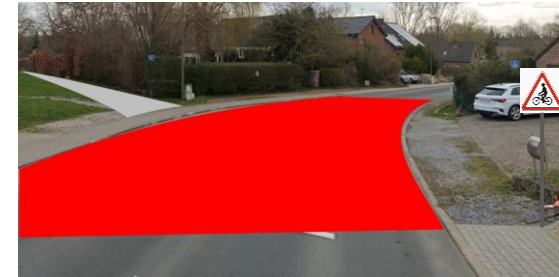


3. Marquage au sol à la sortie du sentier du Bois avec l'Avenue du Castillon.

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).





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.



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





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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).

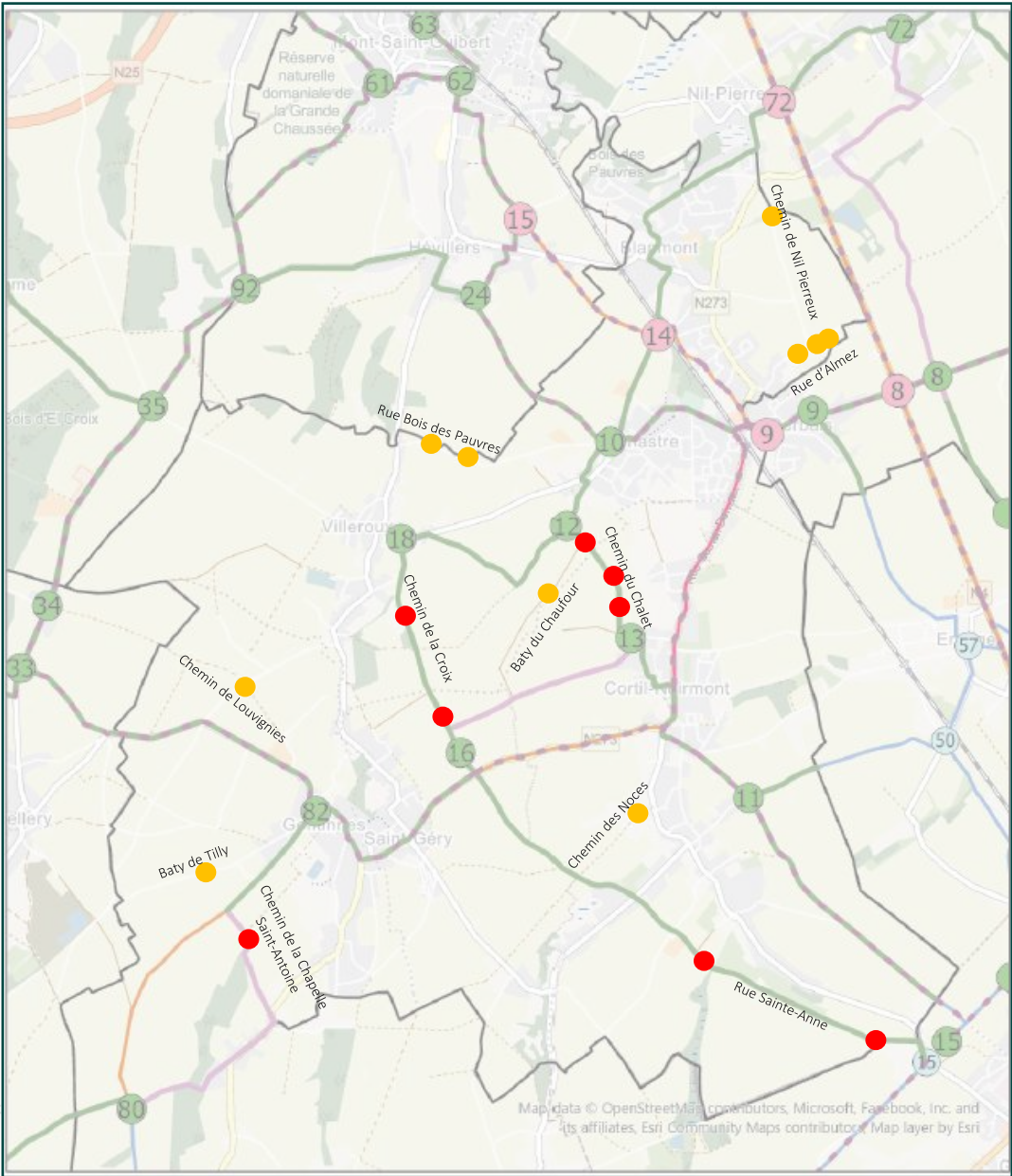
* Ces rues/chemins sont également concernés par l'action 3.20 « Réparer les plaques de béton abimées ».

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



Points-nœuds
● PN B/W
● Nouveau PN
● PN supprimé/déplacé

Réseau cyclable structurant
Réseau points-nœuds
— Liéson PN
— Nouvelle liéson
— Suppression de liéson
— Liéson après aménagement
— Suppression ultérieure

Autres réseaux
● PN autres réseaux
— Liéson autres réseaux
— Liéson après aménagement
— Suppression ultérieure
Communes_PBW
□ Communes_PBW



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

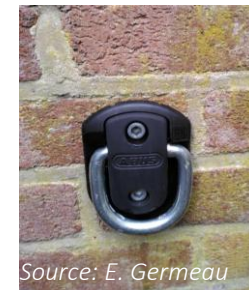
Suggestion de liste des commerces concernés par la mesure :

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

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



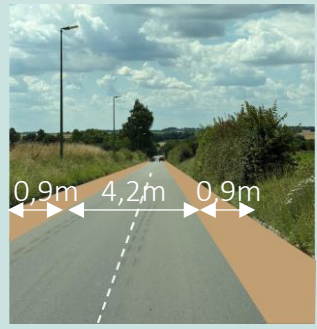
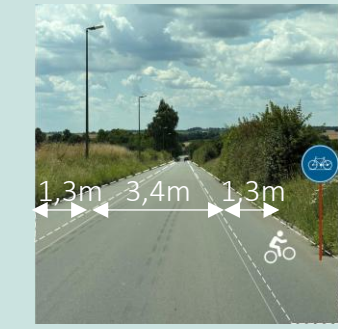
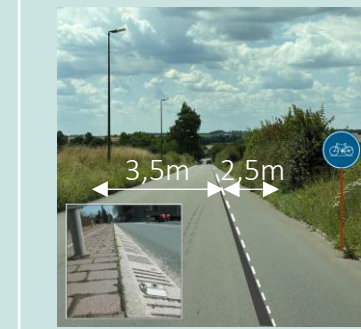
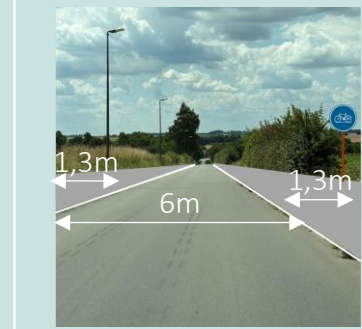
Source: mottez.com



Source: E. Germeau



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	À écarter



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 ».

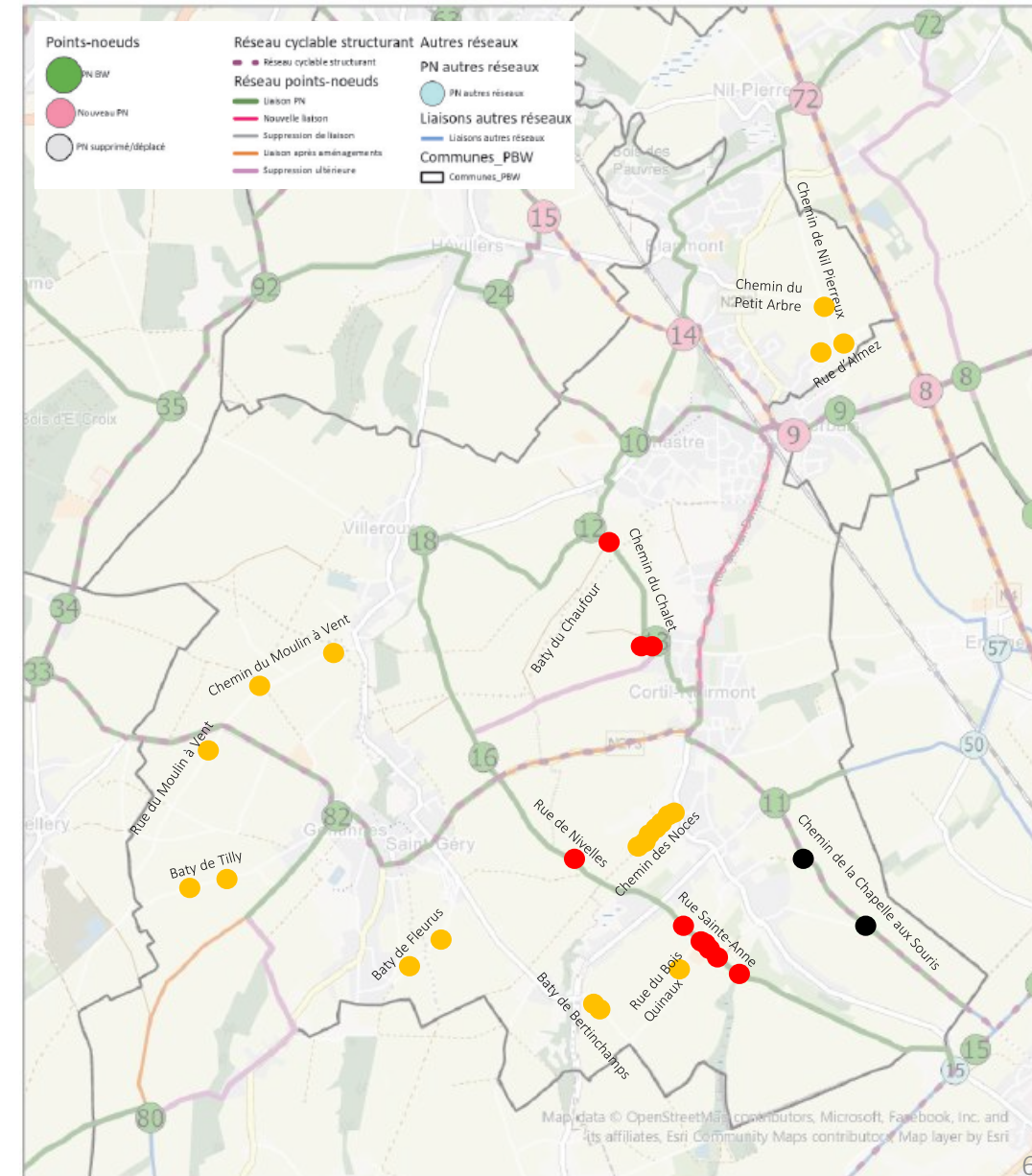
Objectif

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.





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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



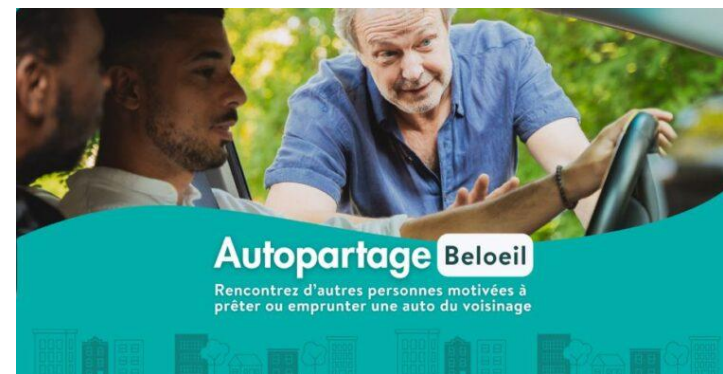
Action 4.2 : Réaliser des campagnes de communication pour les voitures partagées

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

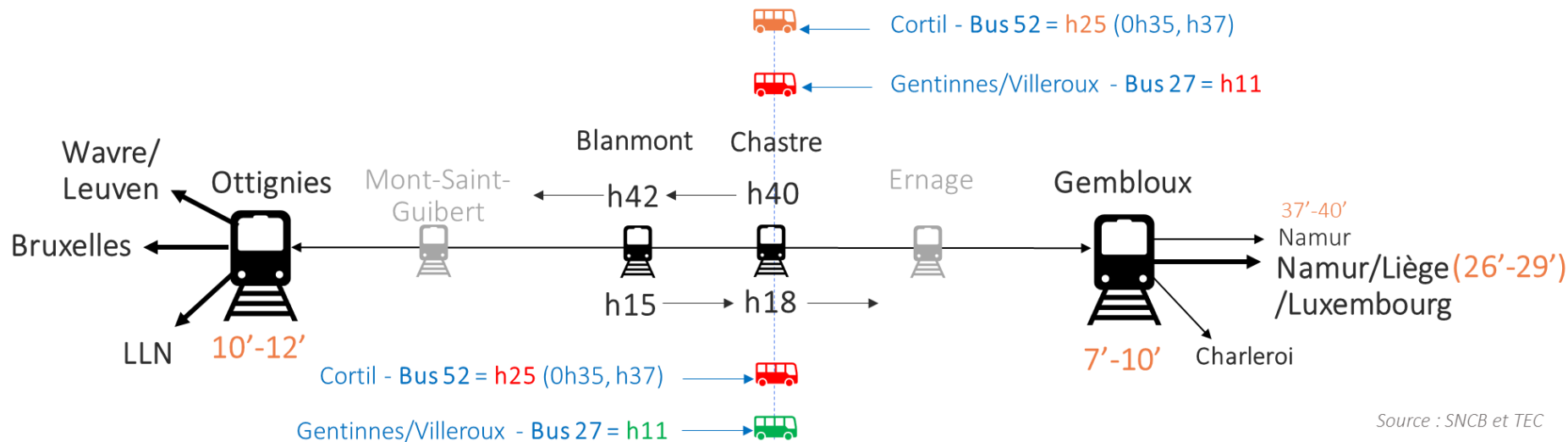




Action 5.1 : Interpeller le TEC afin de mieux cadencer les horaires des bus 52 et 27 avec le train

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.



Action 5.2 : Interpeller la SNCB afin d'accroître 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.
- Accroître l'attractivité du déplacement en train pour les Chastros.

Action

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



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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



Action 6.2 Installer des panneaux de signalisation comme outils de communication

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 rappeler 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.





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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)



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



Exemple : communication zone cyclable à Rixensart



A. Circuler en milieu agricole



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 ensimées** 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 tourbières, 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)



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

Contexte Lien PCDR : Fiche 2.8

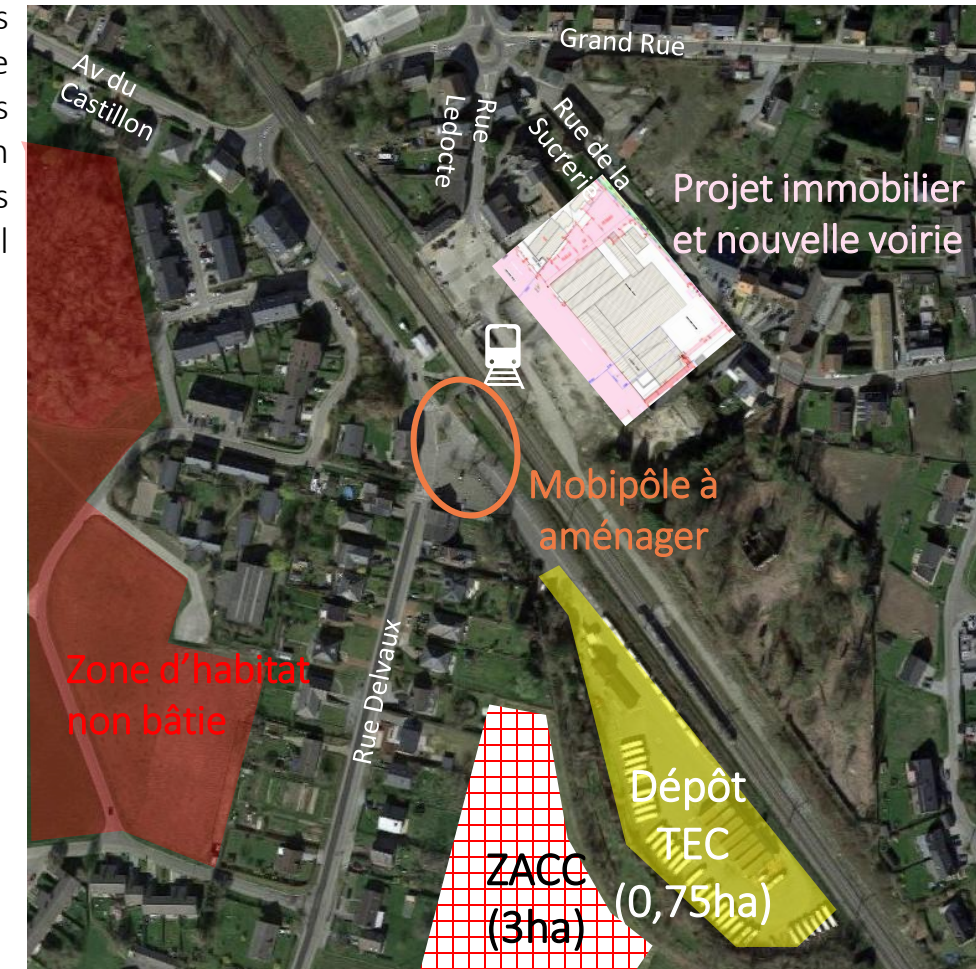
Le quartier de la gare, avec la mise en œuvre du Schéma de Développement Territorial (75% des logements de l'entité dans la centralité et densité d'au moins 20 log/ha), va connaître une croissance du nombre de ses logements dans les années à venir vu les projets en cours et les potentiels existants (rénovation 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.





Action 7.2. Edicter des règles urbanistiques favorisant la mobilité alternative

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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](#)





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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

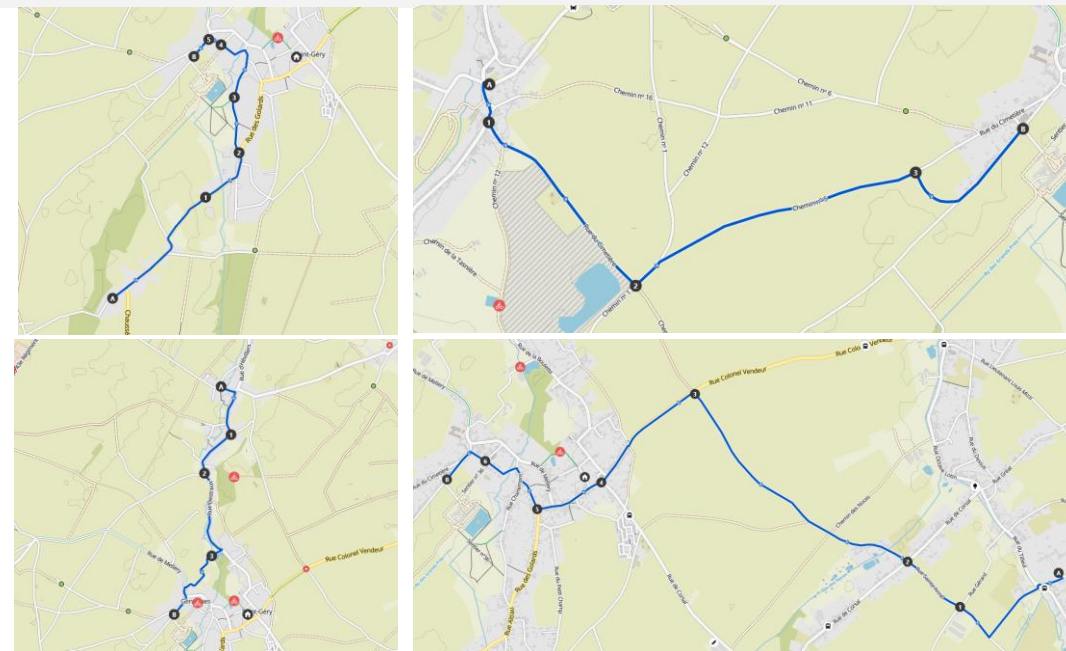
- Former les parents accompagnateurs à la gestion d'un groupe de jeunes cyclistes en circulation.
- Organiser des campagnes de sensibilisation dans les écoles et auprès des familles (avantages santé, écologie, convivialité).

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.



Itinéraires vélobus de la Petite Ecole de Gentinnes

Pour plus d'information :

[Ramassage scolaire en vélobus – Pro Vélo](#)
[Vélobus – Guide de démarrage](#)



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 7^{ème} Tirailleurs Marocains et/ou place du Tensoul.

Option 1 :

- 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 ;

Option 2 :

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



Pour plus d'informations :

https://perspective.brussels/sites/default/files/document/s/bbp_guideecole_fr_web.pdf



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/Gentignes : 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/Gentignes : 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/Gentignes 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/Gentignes : 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/Gentignes : Aménager les entrées du village (effet de porte)

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

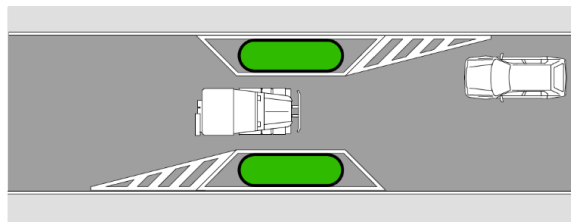
Action

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

- ③ ④ ⑤ ⑥ Effet de porte entrée zone 30 (voir action 1.17 « Créer une zone 30 dans tout le centre »)
- ② 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 (①). 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](#)

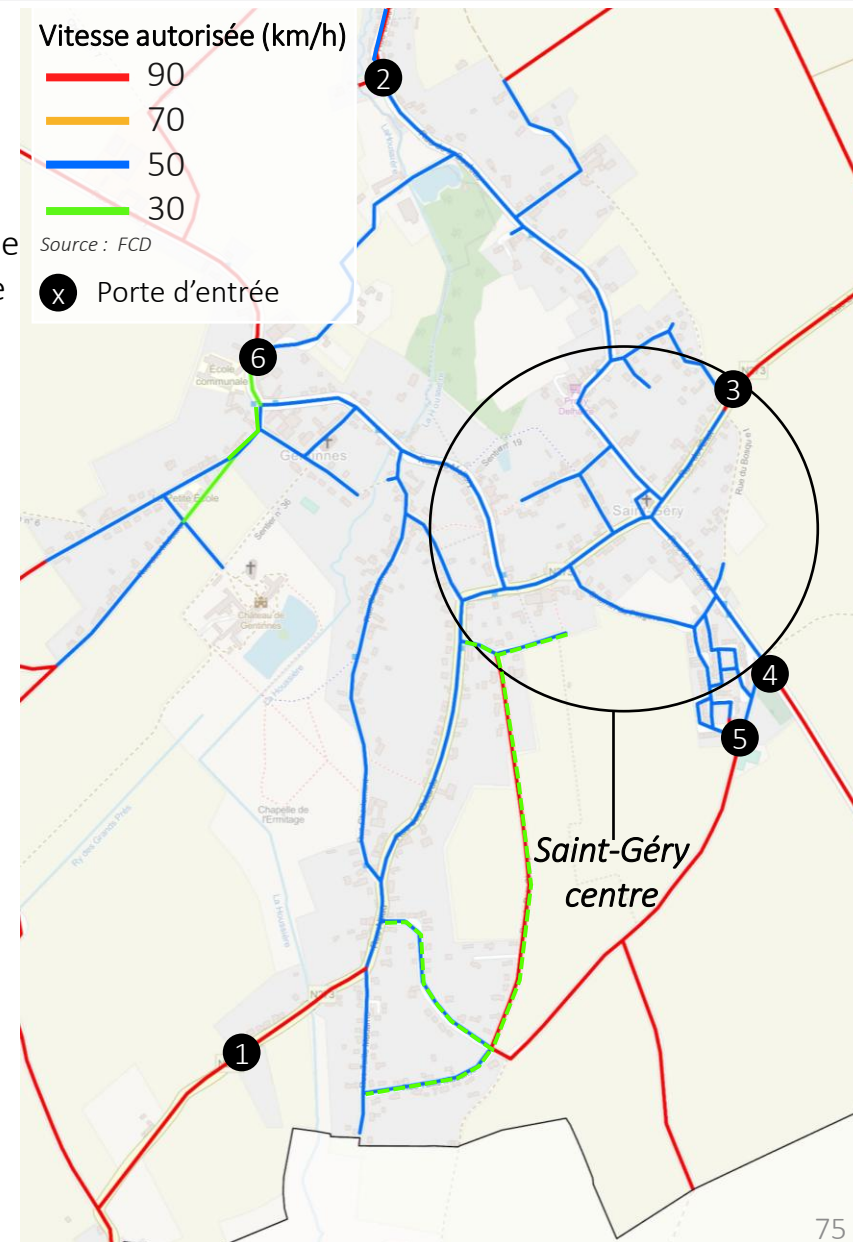


Portes d'entrée à Berloz



Portes d'entrée à Grand-Leez

Source : Googlestreetview



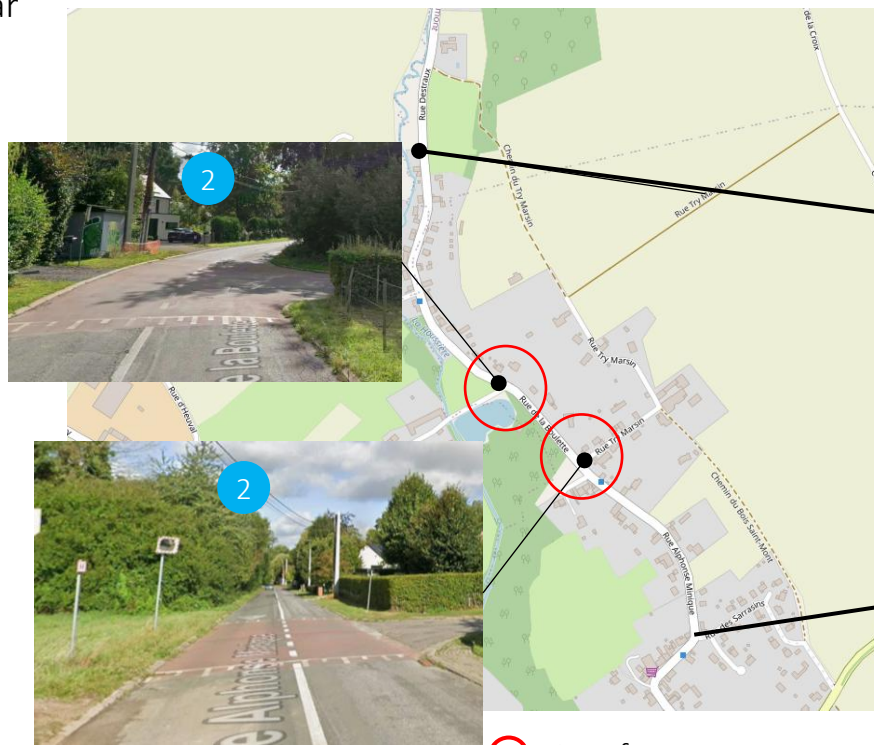


Action 1.12 : Saint-Géry/Gentignes : Aménager des dispositifs régulateurs de vitesse rue de la Boulette

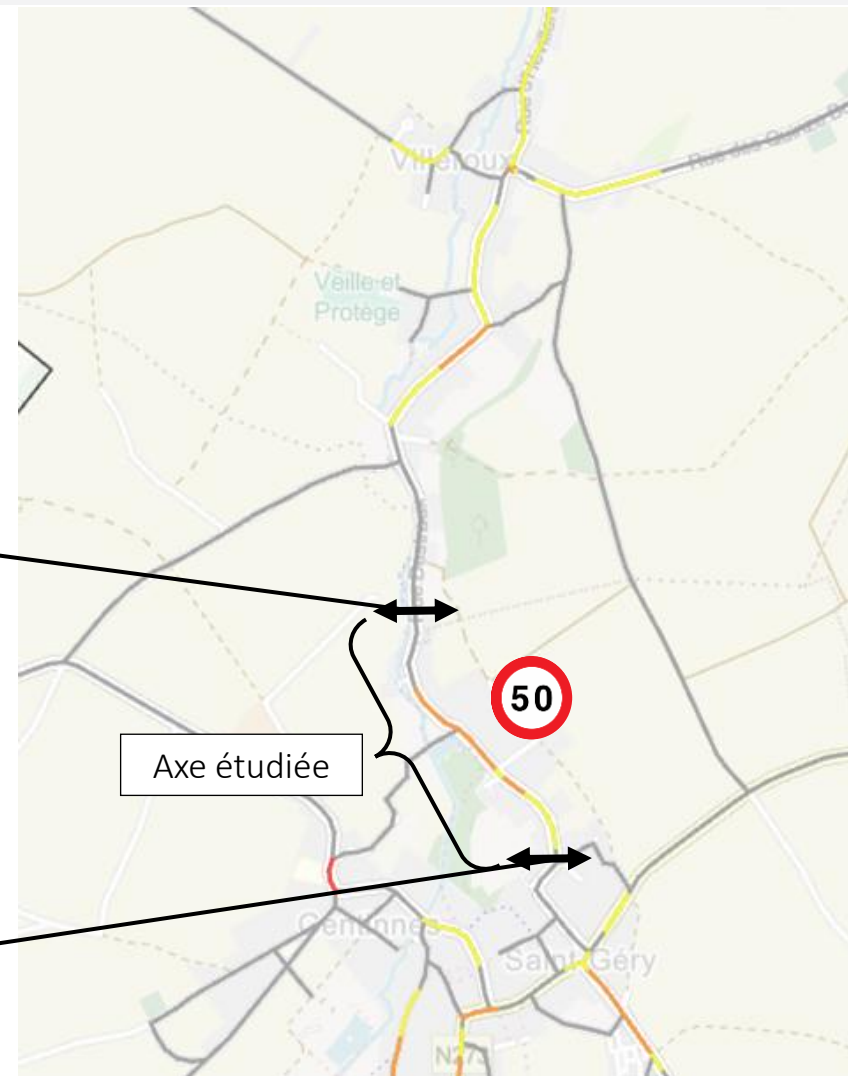
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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/Gentinnès et Villeroix

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

Action

- Monitorer le trafic chemin de la Croix afin d'évaluer la charge de trafic et les vitesses concernées. En fonction des résultats, envisager les options 1 ou 2.

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.



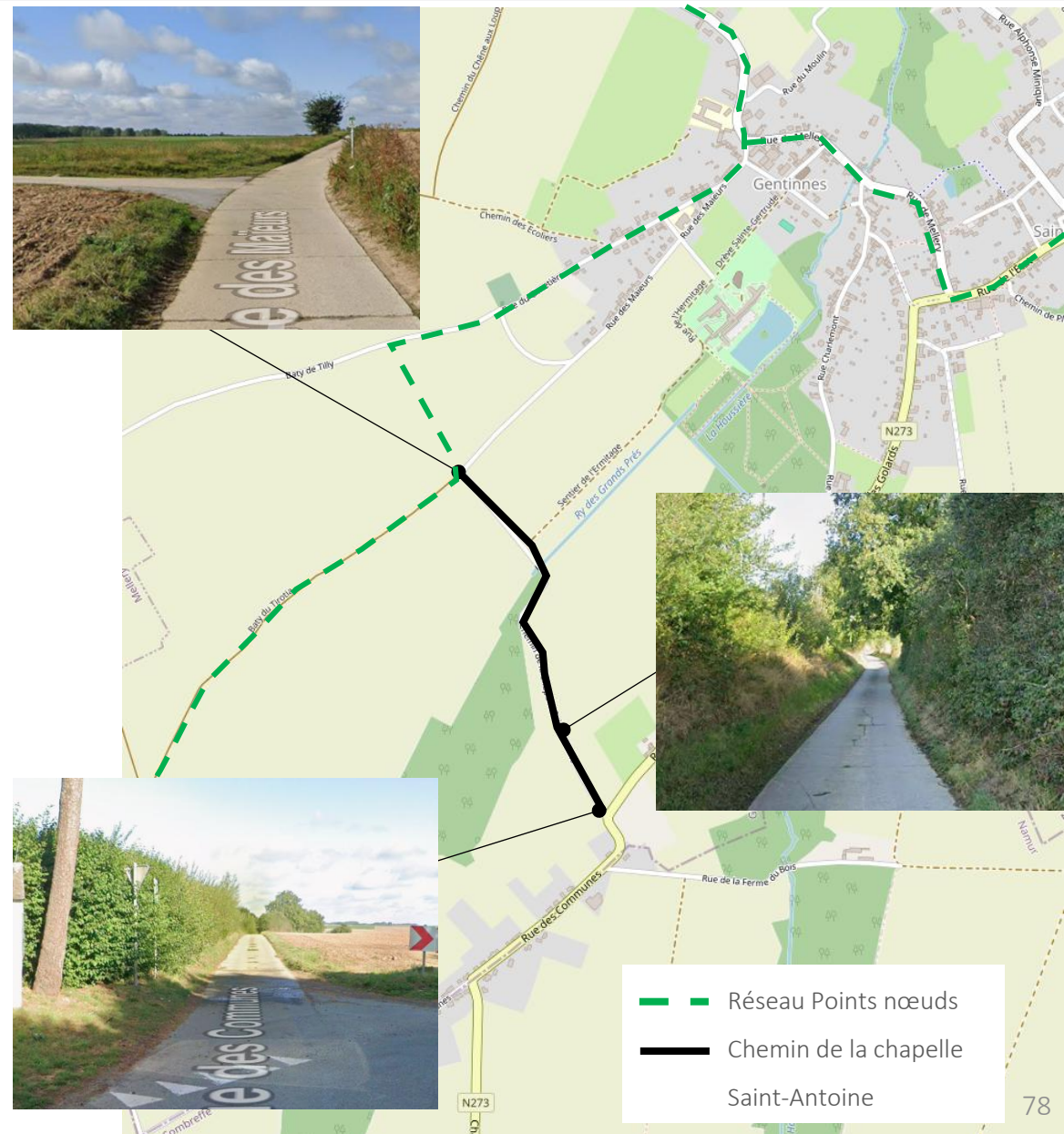


Action 1.14 : Saint-Géry/Gentignes : réduire le transit au chemin de la chapelle Sainte-Antoine

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 ;





Lien PCDR : Fiche 2.4

79



Action 2.6 Améliorer le cheminement piéton avenue Minerve

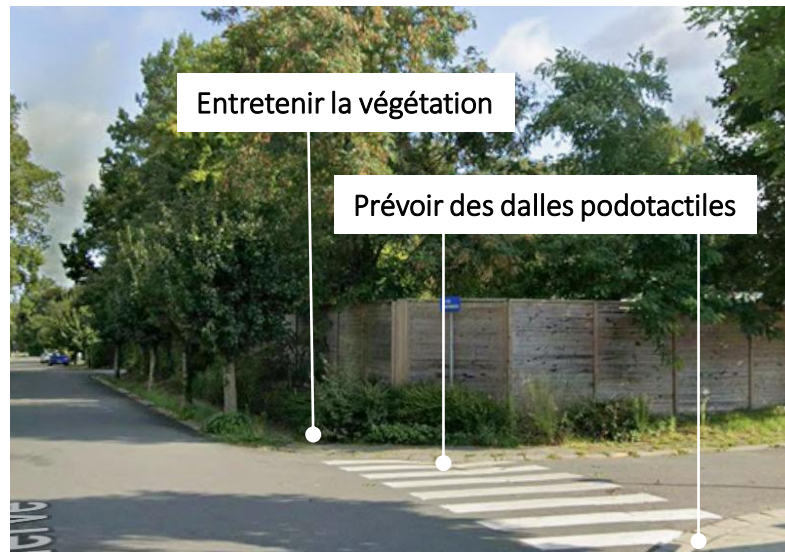
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

Action

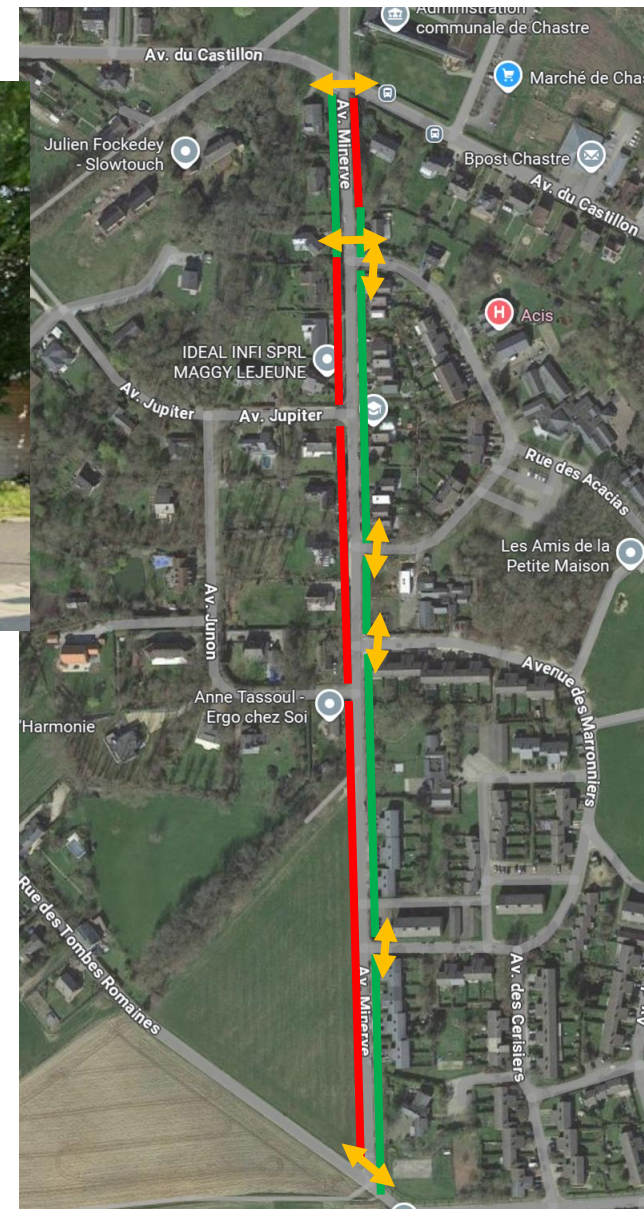
- Équiper les traversées piétonnes qui n'en disposent pas encore de dalles podotactiles.
- Assurer un entretien régulier de la végétation.



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



Exemple : Minerve # avenue des Marronniers



Etat des trottoirs

- Bon
- Accotement/pas de trottoir
- ↔ Passage piéton

Source : GoogleMaps



Action 2.7 Elargir ponctuellement les trottoirs avenue du Castillon

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

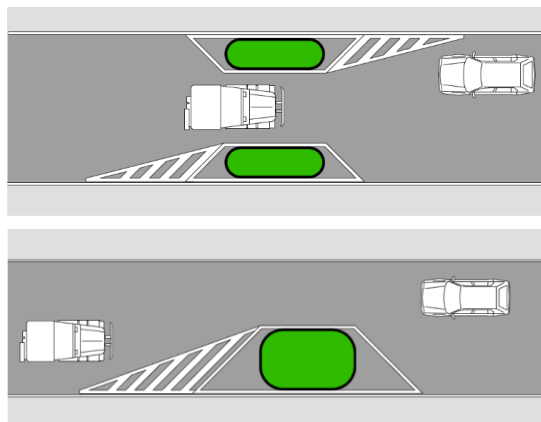


Action 2.8 Créer un trottoir rue Minique

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.



Exemple : Rue du Mont à Perwez





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

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)

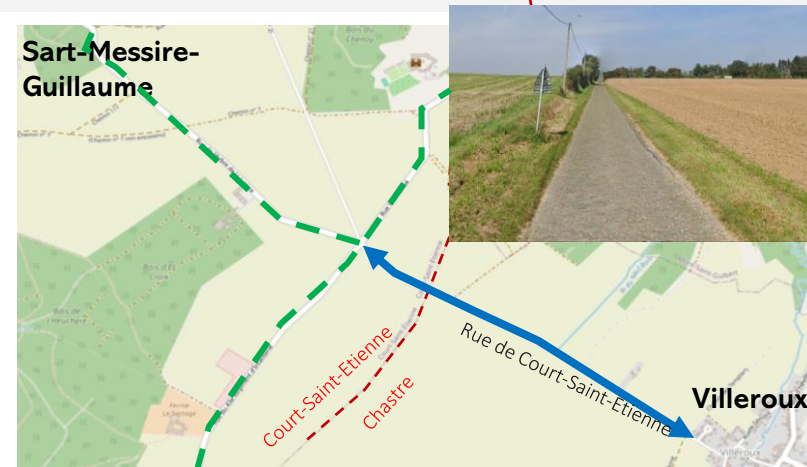




Action 3.7 Aménager une liaison cyclable entre Villeroux et Court-Saint-Etienne

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

Action

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

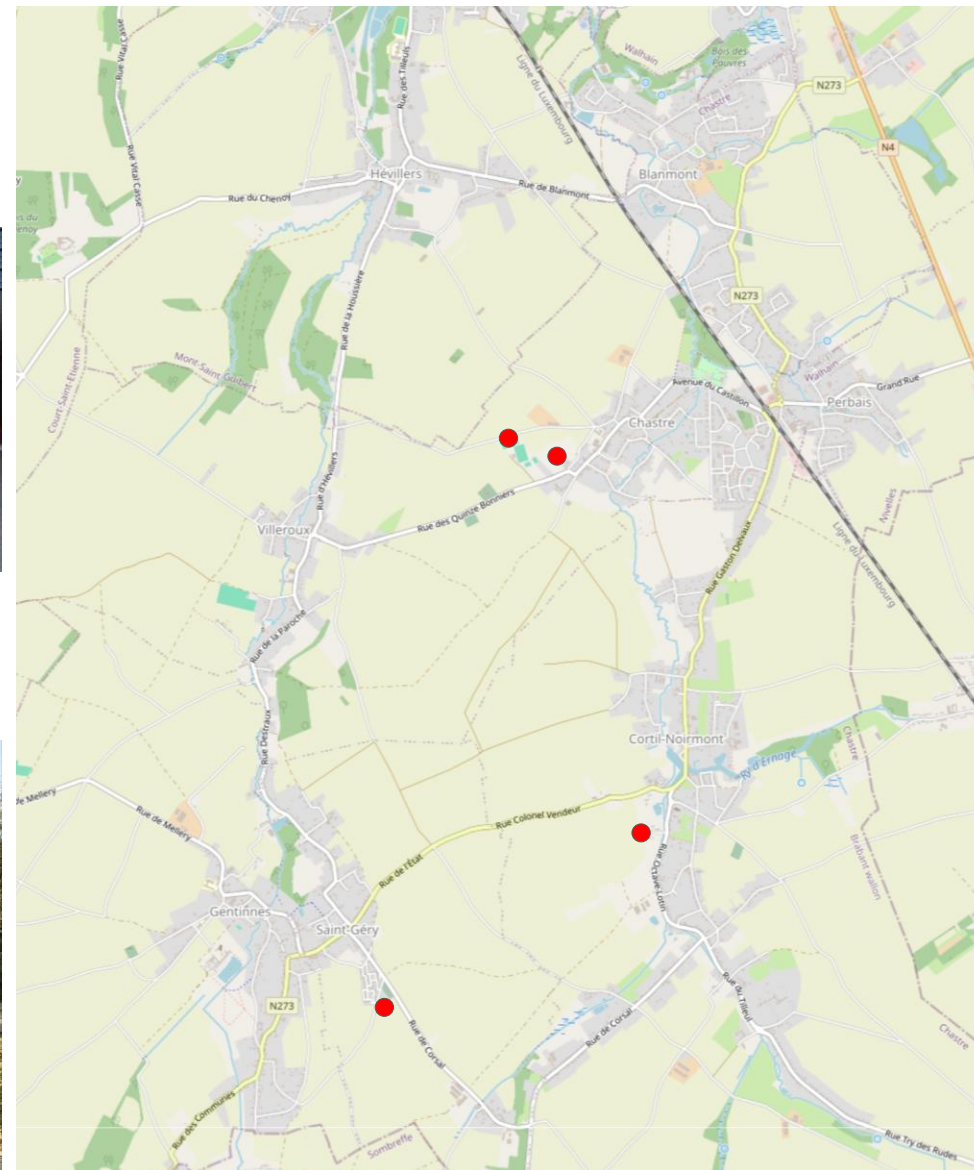
- La Tchatche (salle des fêtes) à Chastre ;
- Club de foot ASE de Chastre ;
- Plaine de jeux et Agora quartier du Baty à Saint-Géry ;
- Salle des Golards ;
- Salle du Tensoul à Cortil-Noirmont (prévoir des arceaux sous l'abri existant, voir photo) ;
- Locaux scouts.



Exemple d'arceaux couverts



Abri à vélo actuel à la Salle de Tensoul





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

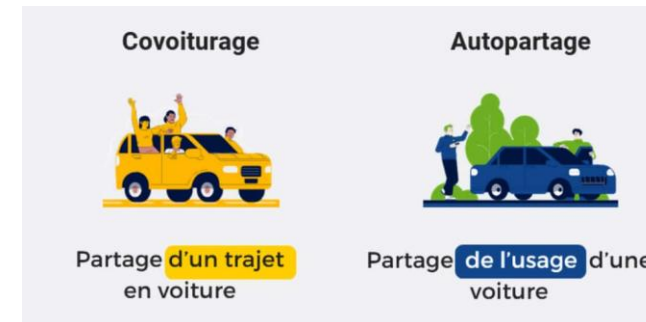
PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.

Exemples :

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



A 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.

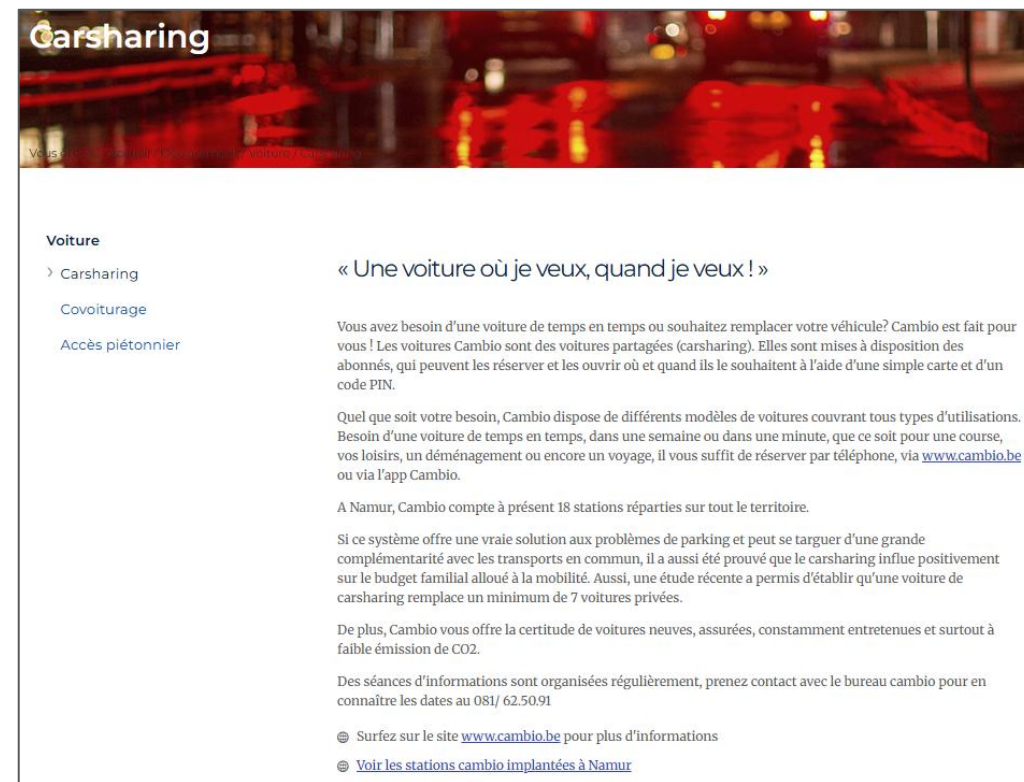


Action 4.4 Faire une page web dédiée à l'autopartage sur le site de la commune

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 ».

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





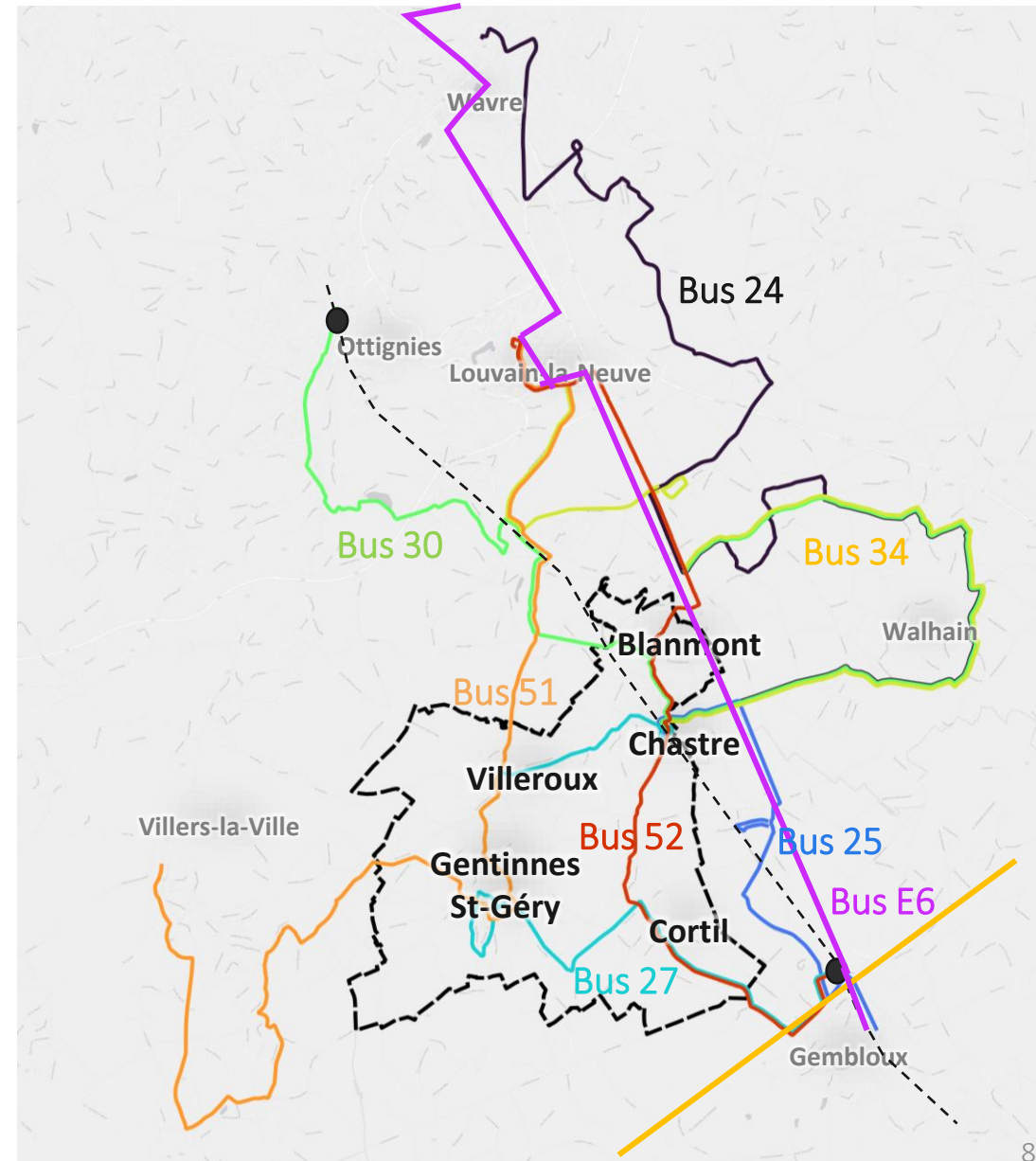
Action 5.3 Optimiser le tracé et renforcer la fréquence des lignes de bus, en particulier en soirée et le week-end

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 Nivelles ([zones cyclables](#))



Action 6.5 Etablir une carte type Metrominuto pour Chastre

Carte piétonne schématique *metrominuto* de Pontevedra



Source : Arquitecturaviva

Exemples de signalétiques destinées aux piétons



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)



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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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 ;

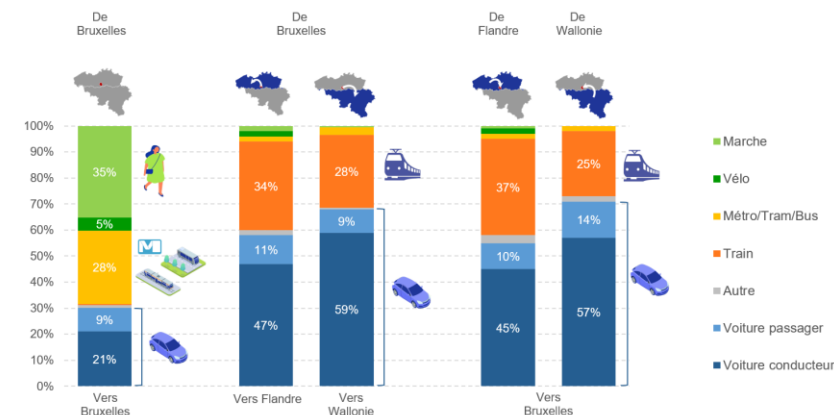
- Part modale des différents modes de déplacement ;
- Nombre de cyclistes ;
- Vitesses pratiquées par les automobilistes (V85).

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

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

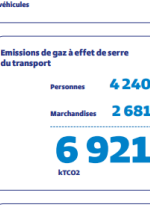
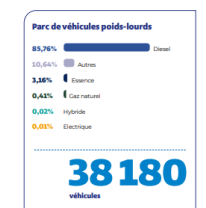
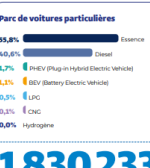
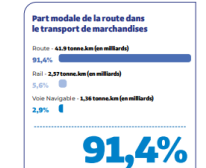
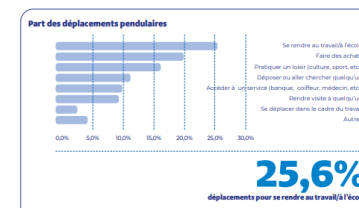
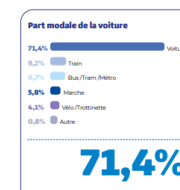
2. Publier régulièrement un rapport de suivi (via le site internet communal et le bulletin communal) et

3. Mettre en évidence les progrès réalisés.



Source : Bruxelles Environnement

Les chiffres-clés



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



Action 6.7 Organiser des journées tests de nouveaux modes de transport

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

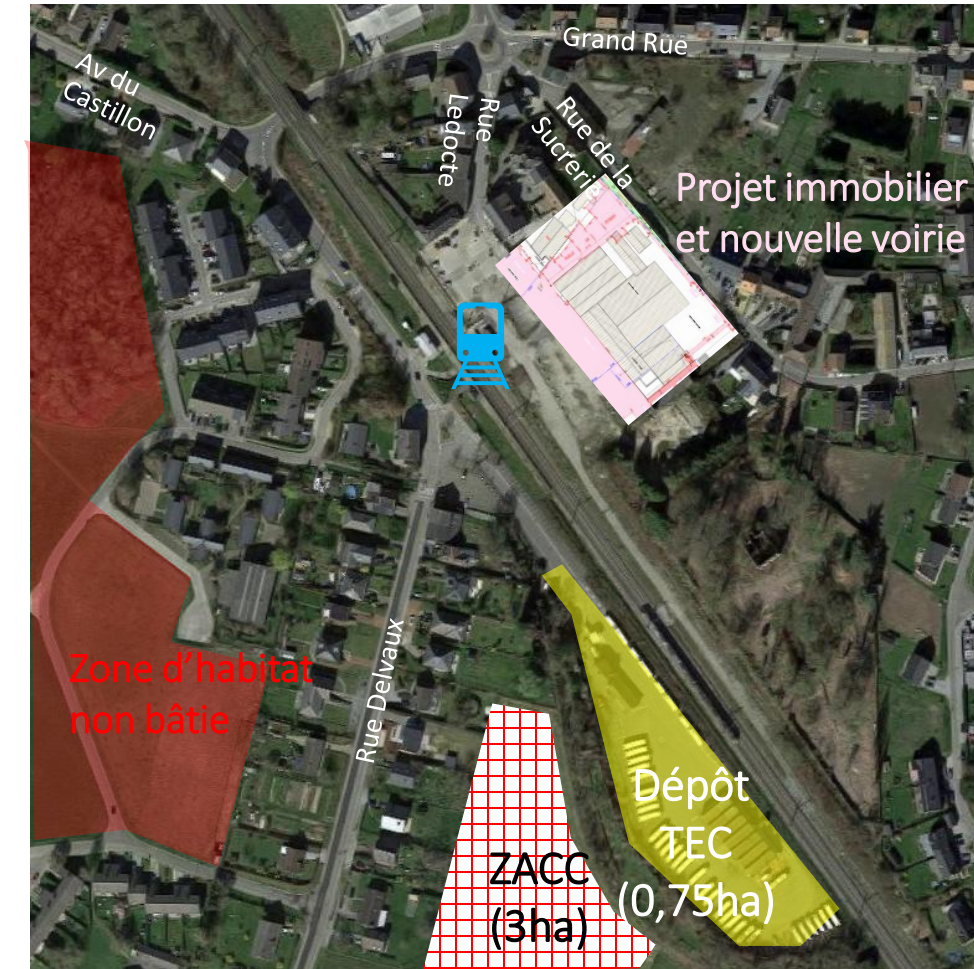


Action 7.3 Réaliser une étude d'impact mobilité du quartier de la gare

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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

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

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.

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*](#)



Source: Ligue de l'enseignement



Action 8.5 Renforcer la signalisation sur la présence des écoles

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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.

Sources :

- [Les abords d'école – Fiche sécuorthèque n°255](#)
- [Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'école – Fiche sécuorthèque n°256](#)



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



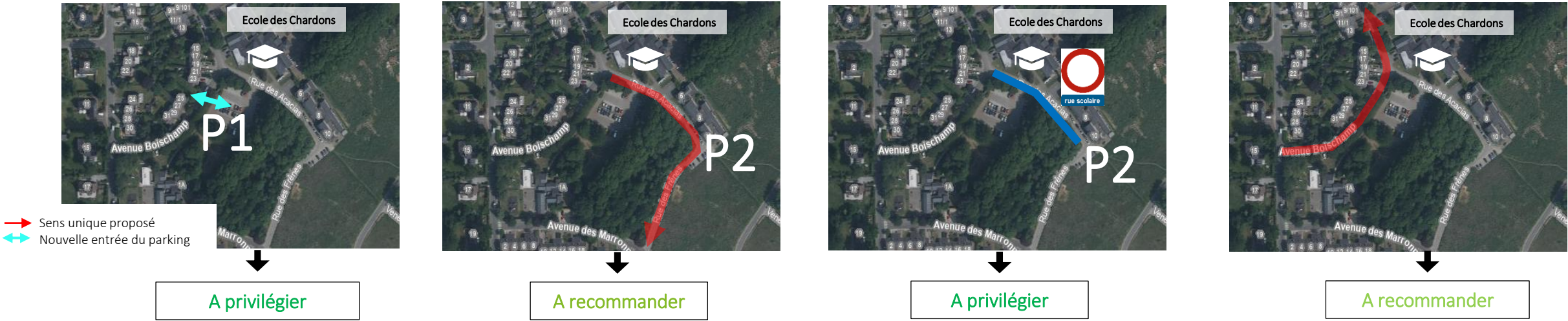
[Source : Ville d'Ath](#)



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



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.



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'Héviliers (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						



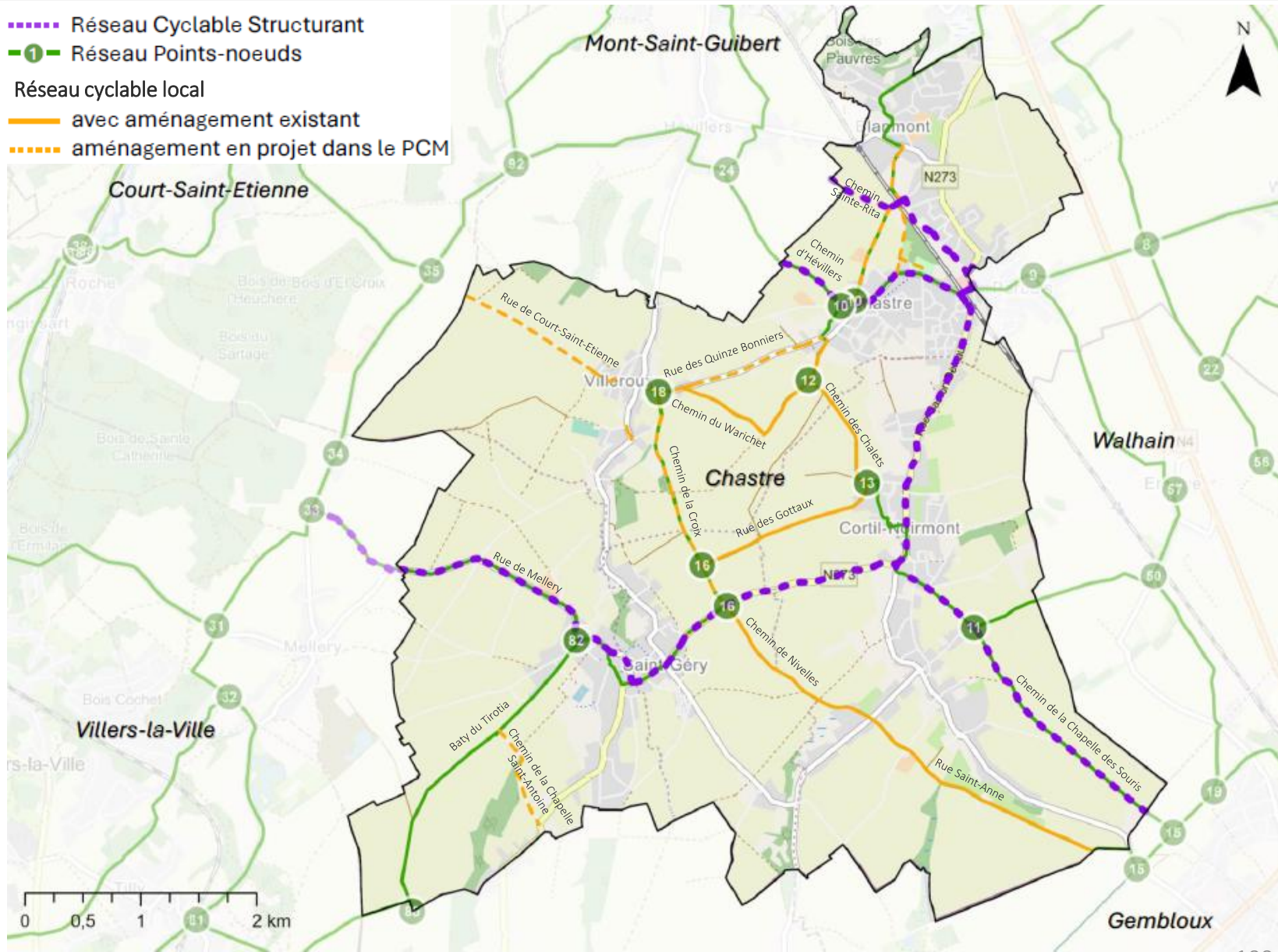
Carte du réseau cyclable existant et projeté

PCM Chastre
Avant-projet de PCM
Mai 2026

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





ICEDD

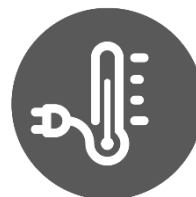
**Institut de Conseil et d'Etudes
en Développement Durable**

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