

**-C-**

**SCHEMA DE CIRCULATION**

<b>PREAMBULE</b> .....	<b>3</b>
<b>1. OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE PICM</b> .....	<b>4</b>
OBJECTIFS GENERAUX .....	4
OBJECTIFS GEOGRAPHIQUES .....	4
OBJECTIFS SPECIFIQUES DE LA COMMUNE.....	6
<b>2. CIRCULATION MOTORISEE</b> .....	<b>8</b>
LES GRANDES TENDANCES ET DYSFONCTIONNEMENTS .....	8
HIERARCHIE .....	10
LES MESURES D' AMENAGEMENTS .....	13
<b>3. TRANSPORTS EN COMMUN</b> .....	<b>20</b>
AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE FERROVIAIRE .....	20
RESTRUCTURATION DU RÉSEAU TEC .....	21
<b>4. MODES DE DEPLACEMENT DOUX</b> .....	<b>24</b>
CYCLISTES.....	24
PIETONS ET PMR.....	26
CAVALIERS.....	28
<b>5. SERVICES EN MOBILITE</b> .....	<b>29</b>
<b>6. ANNEXES AU SCHEMA DE CIRCULATION</b> .....	<b>30</b>

## ***Préambule***

---

L'élaboration du schéma de structure communale (dénommé SSC) de Grez-Doiceau a eu lieu en parallèle à l'élaboration du Plan Intercommunal de Mobilité relatif aux communes de Incourt, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Beauvechain. Vu cette situation particulière, la commune de Grez-Doiceau et les auteurs du PICM et du SSC ont convenus que la partie mobilité du SSC serait orientée d'une manière générale par les résultats du PICM.

Le document s'inspire donc des résultats du PICM dont l'approbation a eu lieu dans le courant du mois de juin 2005. Néanmoins le schéma de circulation présenté ci-dessous se veut une réflexion complémentaire du PICM. Pour tout renseignement complémentaire, nous invitons le lecteur à se référer au Plan Inter-Communal de Mobilité.

## **1. Objectifs poursuivis par le PICM**

Suite à l'inventaire effectué au cours de la première phase du PICM, les auteurs de projets ont établi la liste des objectifs à atteindre dans le cadre de ce plan de mobilité. De manière générale, ces objectifs sont aussi valables dans le cadre du SSC. Ci-après sont décrits les principaux objectifs établis par le PICM.

### **Objectifs généraux**

Les objectifs généraux dépassent largement le cadre d'un plan de mobilité et visent à :

- Améliorer la qualité de vie
  - ... en réduisant l'insécurité routière ;
  - ... en rééquilibrant la place des différents modes dans l'espace public ;
  - ... en maîtrisant le trafic automobile.
- Assurer la mobilité et l'accessibilité de tous
  - Améliorer la sécurité (objective et subjective) des déplacements :
    - faire diminuer le nombre et la gravité des victimes,
    - faire reculer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues ;
  - Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité ;
  - Infléchir la part des déplacements en voiture et promouvoir les modes alternatifs : marche, vélo, bus, train, ... ;
  - Offrir une bonne accessibilité des pôles et équipements, pour tous et par tous les modes de déplacement ;
  - Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics ;
  - Réduire les effets de coupure.
- Renforcer la structure spatiale
  - Eviter l'augmentation des distances des trajets ;
  - Limiter les besoins de motorisation des ménages ;
  - Favoriser les projets d'aménagements aux abords des pôles d'échanges.

### **Objectifs géographiques**

#### **A l'échelle régionale**

- Harmoniser les projets et les politiques de mobilité avec les régions voisines
  - Hiérarchiser le réseau de voirie afin de déterminer les fonctions des différents axes :
    - Axes absorbant le grand transit : E411 et E40
    - Transrégional « Brabant Wallon » : la N25
    - Voirie de distribution du trafic à l'intérieur de la zone d'étude : N25, N240,...
    - Voirie de desserte locale
  - Amplifier et encourager les transports publics sur les liaisons transrégionales : Intermodalité à organiser.

- Maîtriser le trafic routier sur le territoire de la commune et des communes voisines :
  - Hiérarchiser le réseau afin d'améliorer sa lisibilité
  - Déterminer le rôle et la structure du maillage du réseau de distribution de la circulation
  - Éviter les interventions ponctuelles au profit d'un traitement par axe
  - Déterminer la stratégie de circulation sur l'ensemble des nœuds (carrefours) du réseau
  - Étudier les impacts des différents contournements en projet
  - Améliorer la signalétique et le jalonnement.
  
- Sécuriser les axes de trafic importants
  - Diminuer les vitesses dans les zones urbanisées, particulièrement à l'entrée de chaque entité sur les axes de distribution de trafic ;
  - Réaménager les voiries dans leurs traversées des centres de quartier ;
  - Créer des effets de portes afin d'identifier le territoire traversé.
  
- Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multimodalité
  - Favoriser l'accueil des voyageurs aux haltes
  - Etoffer l'offre là où la demande le justifie
  
- Développer l'utilisation du vélo par une meilleure cohérence du réseau d'itinéraires cyclables et une bonne offre de stationnement vélo
  - Créer les chaînons manquants pour établir un réseau maillé à l'échelle de la commune et des communes voisines, dans une stratégie de concrétisation d'un réseau de base entre les principaux pôles de la commune et en connexion avec les communes voisines, bénéficiant d'un rôle mixte loisirs – utilitaire.
  - Favoriser une complémentarité très attractive avec les bus et le chemin de fer
  - Assurer l'entretien régulier de l'infrastructure cyclable
  - Créer des parcs de stationnement vélo aux endroits stratégiques de la zone d'étude : rues commerçantes, écoles, gares, arrêts TEC important ...
  - Mettre en place une signalisation spécifique
  - Profiter de toute occasion qui se présente avec les acteurs présents sur le territoire communal pour développer une nouvelle stratégie d'incitation à l'utilisation de ce mode de transport (écoles tout particulièrement)
  
- Encourager l'utilisation de la marche, valoriser les réseaux de promenades pédestres et équestres
  - En cohérence et en complément au réseau vélo ci-dessus, étoffer un réseau maillé à l'échelle de la commune, dans une stratégie de continuité d'itinéraires mixtes loisirs – utilitaire joignant les pôles de la commune et les sites de promenade et en connexion avec les communes voisines
  - Assurer l'entretien régulier de l'infrastructure de chemins.
  
- Initier à la mobilité vers et avec le citoyen

## A l'échelle des centres et villages

- Améliorer le cadre de vie des riverains des zones habitées
  - Assurer et encadrer leur besoin en stationnement ;
  - Créer des zones à circulation minimum (zone 30, zones résidentielles,...) ;
  - Maîtriser le trafic et la vitesse des autres zones.
- Redistribuer progressivement l'espace public entre les différents modes de déplacement
  - Poursuivre, le long de toutes les voiries en agglomération, les efforts visant à accorder une place suffisante / une cohabitation harmonieuse de tous les usagers, que ce soit par :
    - la modération du trafic / le retraitement qualitatif des espaces publics (spécialement dans le centre des agglomérations)
    - la mise en place / le bon entretien de voies destinées à ces usagers,
    - la bonne commodité des traversées privilégiées ;
  - Accorder une attention prioritaire à la situation de ces usagers le long des axes structurants (voiries régionales) ;
  - Améliorer la continuité et la qualité des cheminements piétonniers ;
  - Récupération de l'espace public dans les centres urbains en faveur des piétons et des PMR ;
  - Accorder une grande attention à tous les détails de réalisation afin de tenir compte des besoins et contraintes de l'ensemble des usagers ;
  - Accorder une attention particulière aux "effets de coupure" dans le territoire.
- Inciter à une meilleure utilisation de l'espace public
  - Intégrer les nouveaux projets ;
  - Organiser, en concertation, le trafic de marchandises (sites carrières, autres flux réguliers de poids lourds) ;
  - Organiser et structurer les espaces de stationnement ;
  - Le cas échéant, prévoir des mesures de gestion du stationnement, comme favoriser le stationnement de courte durée dans les zones commerçantes.
- Optimiser le stationnement
  - Endiguer le stationnement sauvage ;
  - Organiser les espaces ;
  - Mieux utiliser les potentiels existants ;
  - Améliorer la signalisation.

### ***Objectifs spécifiques de la commune***

---

Tel que décrit dans le PICM, les autorités communales de Grez-Doiceau, comme les autres communes du territoire, insiste explicitement sur la protection de son cadre de vie et de ses espaces résidentiels.

Une attitude volontariste en vue d'infléchir la tendance d'un usage dominant de la voiture vers d'autres modes de déplacement et un plus grand respect des autres usagers.

Les objectifs suivants sont à retenir en particulier :

- Promouvoir la réappropriation de la rue par les résidents
- Réduire le trafic de transit dans les villages
- Limitation du tonnage des véhicules sur des parties du réseau routier communal

- Valoriser des chemins, et éviter en particulier leur coupure par de nouvelles infrastructures routières
- Etendre le réseau cyclable
- Promouvoir le chemin de fer, informer et sensibiliser, améliorer la qualité des liaisons et l'intermodalité aux haltes
- Favoriser les communications en transport en commun vers Louvain-la-Neuve
- Etudier les mesures destinées à réduire le trafic de la RN240 dans le centre de Grez
- Etudier l'influence des projets de contournements de Wavre Nord et de Jodoigne sur le trafic dans la commune de Grez-Doiceau

## ***2. Circulation motorisée***

---

### ***Les grandes tendances et dysfonctionnements***

---

Le PICM prévoit d'importantes évolutions de la circulation motorisée pour l'horizon de 2015.

Ainsi sur le périmètre d'étude du PICM, les auteurs de projet prévoient un accroissement en heure de pointe tel que décrit sur la carte illustrée ci-après.

Cette estimation tient compte :

- de la mise en service d'un éventuel contournement Nord de Wavre
- du remplissage du zoning Ouest de Jodoigne
- des prévisions d'augmentation de population
- des modifications du plan de circulation de Wavre
- de la génération future des communes du Sud : Gembloux, Perwez, ...
- et des autres facteurs de génération de mobilité : évolution des déplacements, taux de motorisations, distance moyenne, etc.

Nous pouvons constater à Grez-Doiceau des tendances fortes d'augmentation du trafic sur les Nationales 25 et 240 de l'ordre entre 22 et 27%.

La nationale 268 (Ch. de Wavre) connaîtra une légère diminution des flux grâce à l'aménagement de la N25 qui prendra en charge une partie de ceux-ci.

Un des principaux dysfonctionnements constatés par le PICM est au niveau de Grez-Doiceau, la surcharge de la N240 au centre ville de Grez. Ainsi à l'heure de pointe en soirée plus de 1900 véhicules traversent le centre de Grez.

Cette situation est très difficilement gérable et non adaptée à la typologie de la voirie, à la capacité, aux flux conflictuels et à la fonction de centre ville notamment au niveau de convivialité et de la sécurité routière.

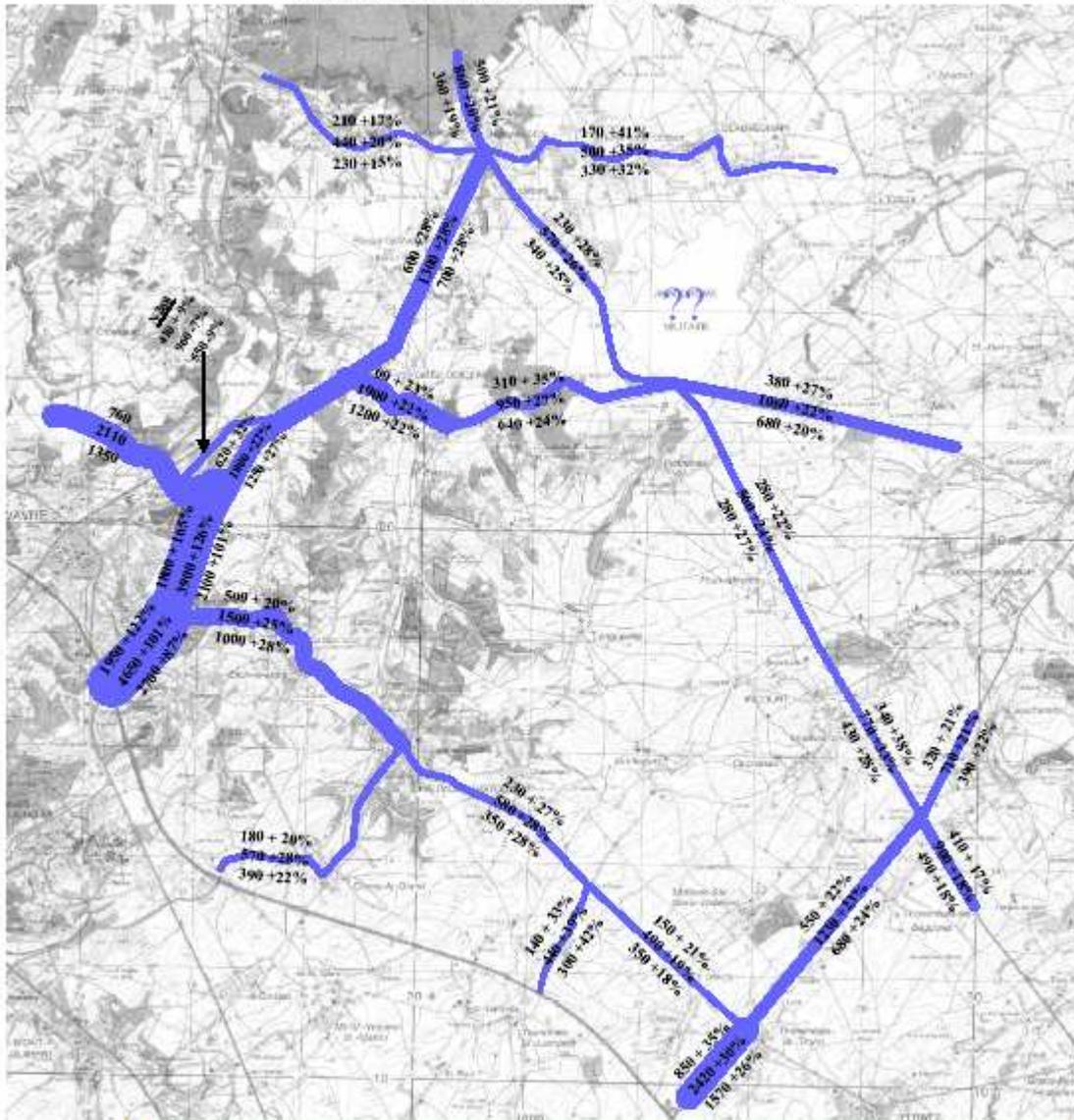
Cette augmentation proche de la saturation de la N240 s'explique par une part importante de transit (40%) venant en direction de la N25/E411 et Wavre pour rejoindre Jodoigne. Cet itinéraire est plus attractif par rapport à un itinéraire alternatif, la N29, confronté à des problèmes de saturation (p. ex. à hauteur du giratoire de Thorembois).

Afin de contrer cette problématique majeure, le PICM propose la création d'un contournement par le nord de Grez-Doiceau. D'un point de vue technique ce projet semble réalisable dans une zone non urbanisée (voir le PICM pour le détail).

Le choix de la réalisation de ce contournement entraînerait des impacts négatifs sur le plan paysager dans une zone d'intérêt paysager (plan de secteur); il faut bien pondérer les impacts environnementaux et de mobilité dans le cadre d'une décision définitive.

Nous avons intégré et affiné cette idée dans notre réflexion sur la hiérarchie et les aménagements à faire, qui nous semble tout à fait opportune.

### ESTIMATION DES FLUX A L'HORIZON 2015 – Pointe du Soir



Source : PICM – Agora / Isis

En ce qui concerne le trafic de marchandises par poids-lourds sur le réseau est essentiellement un trafic de transit, soit :

- A destinations des ZAE (zonings) situées à Gastuche et en dehors de Grez-Doiceau,
- Pour assurer des liaisons internationales, étant donné la situation géographique de la zone (euro-corridors, et axes de transports E411 et A3/E40).

Actuellement, les N25, N268, N240 et la N91 reprennent l'ensemble du trafic de transit de la commune et ses abords. Ceci se marque particulièrement sur la chaussée de Wavre bien que le centre de Grez-Doiceau en souffre aussi suite, entre autres, au passage de camions sur la chaussée de Jodoigne. Ces quatre voiries sont également utilisées par les convois exceptionnels.

## ***Hiérarchie***

---

L'enjeu d'une hiérarchie adaptée vise à bien équilibrer les besoins de la demande en terme de desserte et accessibilité, les besoins des riverains, la sécurité routière et les contraintes physiques.

La hiérarchisation du réseau de voiries s'adapte en fonction :

- de la typologie de la voirie (gabarit, capacité, trottoirs, mobilier urbain, aménagements spécifiques, pistes cyclables, sites propres, espaces public, etc.) ;
- de la nature de la circulation qui y est souhaitée, c'est-à-dire une circulation locale ou de transit ;
- de la sécurité routière ;
- des pôles de déplacements y afférant et du maillage des voies de communications ;
- du degré d'urbanisation et de la fonction de la zone desservie (zones d'habitat denses, écoles, etc.) ;
- de la demande des utilisateurs ;
- d'une bonne gestion des différents modes de transports.

Suivant ces critères et la réflexion sur les grandes tendances et dysfonctionnements, notamment l'idée d'un contournement de Grez-Doiceau, nous avons établi une hiérarchie.

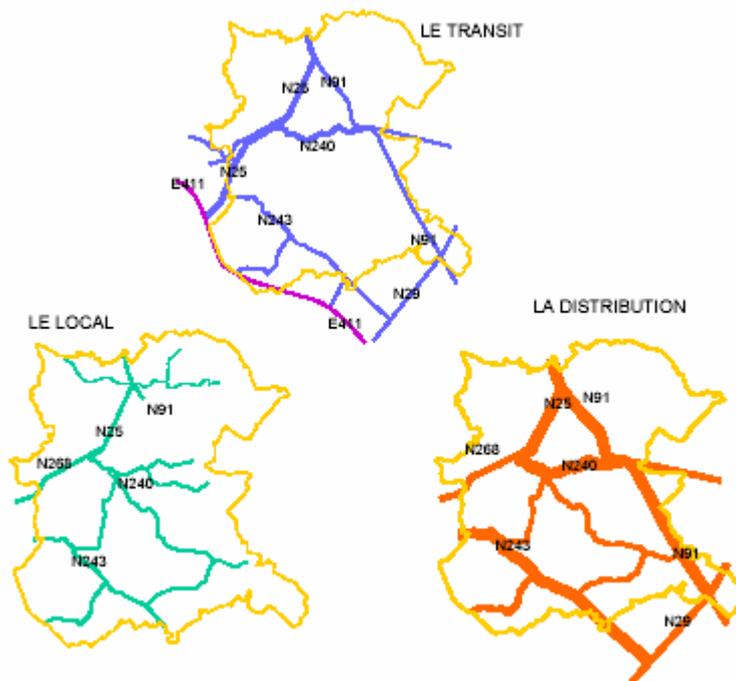
Cette hiérarchie s'est inspirée des réflexions du PICM, mais reflète des options propres au schéma de circulation considérant que le PICM est encore en cours de réalisation.

Toujours suivant le PICM, la répartition de ces flux, pour les quatre communes en question, permet de déceler une grande tendance hiérarchique pour un réseau idéal :

- Une gestion du trafic de transit principalement par une rocade (N25-E-411-N29-N91).
- Une gestion trafic de distribution par des transversales (N240 et N243)
- Le trafic plus local et inter-village pourra se rabattre sur les voiries ci-dessus.

Pour Grez-Doiceau suivant le principe de base, expliqué ci-dessus, nous avons appliqué une hiérarchie à cinq niveaux : (voir la Carte I du Schéma de circulation au 10.000ème)

**Le PICM a mis en évidence la répartition des flux de transit, de distribution et des flux locaux : (voir les trois cartes ci-dessous)**



Source : PICM – Agora / Isis

## **Le Réseau à Grand Gabarit (RGG) (en violet sur la carte I)**

Ce réseau est constitué de l'ensemble des voies à grand trafic motorisé.

Il assure l'accessibilité aux différents secteurs d'une région.

- Evite autant que possible les traversées de localité
- Voiries 2x2 voies avec carrefours dénivelés
- Interdit aux modes de déplacement doux
- Vitesses de 90km/h ou de 120km/h (parfois de 70km/h)
- Pas de stationnement sauf zones spécifiques
- Circulation de transit (véhicules particuliers et poids-lourds)

Il assure également l'accessibilité aux différents secteurs de la ville ou de la commune et les flux d'échange à l'échelle de l'agglomération ou de la commune.

- Liaisons de type pénétrantes radiales et rocade d'évitement
- Définit les zones qui ne doivent pas être traversées par du trafic de transit
- Voiries 2x2 voies avec des carrefours dénivelés ou à niveau
- Vitesse de 70km/h à 90km/h (parfois 50km/h en agglomération)
- Peu emprunté ou traversé par les modes doux
- Peu de fonctions riveraines
- Pas de stationnement sauf zones spécifiques
- Circulation de transit (véhicules particuliers et poids-lourds)

A Grez-Doiceau, ce réseau se limite à une partie de la N25 (en violet sur la carte)

## **Le Réseau Interurbain (en rouge)**

Les routes de liaisons régionales interurbaines ont pour fonction de relier entre eux les différentes communes et villages.

- Axes modérés dans les traversées de localité
- Voiries 2x1 voie avec des carrefours à niveau (moyen à grand gabarit)
- Localisation des liaisons principales de bus
- Vitesse de 70km/h à 90km/h (50km/h en traversée de localité, maîtrise ponctuelle des vitesses aux points sensibles)
- Pas de stationnement (sauf exception en milieu urbain)
- Circulation de transit interurbain (véhicules particuliers et poids-lourds)

A Grez-Doiceau ce réseau est constitué par la partie de Nord de la N25.

## **Le Réseau périurbain de distribution (en bleu)**

Les routes péri-urbaines de distribution ont pour fonction de relier entre eux les différents secteurs de la commune et de ses alentours.

- Axes modérés dans les traversées de localité
- Voiries 2x1 voie avec des carrefours à niveau (moyen gabarit)
- Localisation des liaisons principales de bus
- Vitesse de 50 à 70km/h (50km/h en traversée de localité, maîtrise ponctuelle des vitesses aux points sensibles : 30 km/h)
- Stationnement longitudinal (plus fréquent en milieu urbain)
- Circulation de distribution périurbaine (véhicules particuliers et poids-lourds)

A Grez-Doiceau ce réseau est constitué par la N240. Dans le cadre de la création d'un contournement indiqué sur la carte I, nous proposons de définir ce contournement en réseau péri-urbain de distribution. La partie restante de la N240, sera déclassée en un niveau hiérarchique inférieur.

Il est à noter que si l'option du contournement n'est pas retenue ce déclassement devient inopportun.

## **Le réseau Intervillage/Interquartier (en vert)**

Les routes du réseau interquartier - intervillage) ont pour fonction de relier entre eux les quartiers et villages voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau primaire.

- Liaisons de type pénétrantes radiales et rocade d'évitement
- Définit les zones qui ne doivent pas être traversées par du trafic de transit
- Voiries 2x1 voie avec des carrefours à niveau (petit à moyen gabarit)
- Localisation des liaisons bus
- Vitesse de 50km/h (parfois 70km/h, maîtrise ponctuelle des vitesses aux points sensibles 30 Km/h)
- Stationnement longitudinal

- Circulation intervillages (véhicules particuliers)
- Livraisons (poids-lourds)

Le réseau intervillages est constitué à Grez-Doiceau par un important réseau qui relie les villages de Nethen, Pécot, Archennes, Gastuche, Biez, Cocrou et Grez-Doiceau.

Il est à noter que la chaussée de Wavre (N268) fait désormais partie du réseau intervillage considérant que la N25 réaménagée reprend une partie des flux de la N268.

En situation existante, la rue du Stampia, et pour une petite partie, la rue Pont au Lin qui relie les villages d'Archennes et Pécrot au centre de Grez ont été déclassées en réseau local. Ce déclassement se justifie pleinement pour cause d'un gabarit très étroit de ces deux rues (dont une partie seulement est carrossable en sens unique), de la proximité immédiate de plusieurs écoles et d'un home, et de croisements à visibilité très réduite et dangereux.

Au sud du centre-ville le tracé de la rue Lambermont et de l'Av. Comte Dumonceau a été déclassé en réseau local, afin de préserver le caractère convivial des abords des ruisseaux le Train et Pietrebais, desservi par un cheminement piéton, agrémenté par un bâti traditionnel et un château, et en proximité d'un quartier résidentiel (voir Chapitre D mesures d'aménagements du SSC). La rue de Biez reprendra ainsi l'ensemble de la fonction intervillage ce qui nécessite la régulation du carrefour avec la N240 (voir aménagements du schéma de circulation ci-dessous).

## **Le Réseau local (en gris)**

- Assure l'irrigation des quartiers et villages, à partir du réseau principal et secondaire en tant que collecteur
- Assure la desserte fine des quartiers et villages, depuis le réseau collecteur en tant que voirie locale
- Assure un rôle d'animation pour la vie du quartier
- Liaisons sans rôle important ni caractère de continuité (pas de trafic de transit)
- En milieu dense :
  - Vitesse de 30km/h à 50km/h
  - Très forte présence de fonctions riveraines
  - Liaisons bus limitées aux axes bordés d'activités
  - Modes doux intégrés à la circulation, voire dominants
- Maîtrise globale des vitesses
- Certains axes peuvent être exclusivement réservés aux piétons ou aux transports collectifs y compris aux carrefours avec des axes circulés.
- Stationnement longitudinal
- Circulation locale (véhicules particuliers) et livraisons locales (poids-lourds)

Le réseau de circulation local regroupe l'ensemble du restant des voiries carrossables à Grez-Doiceau.

## ***Les mesures d'aménagements***

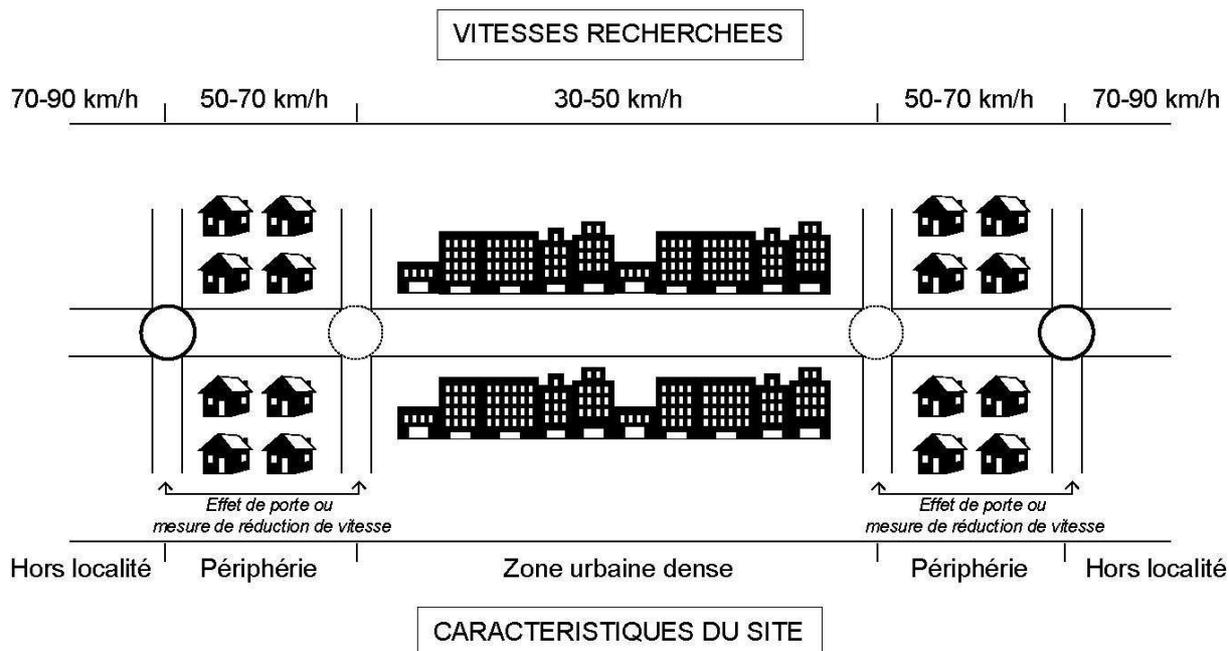
---

La réflexion autour de la hiérarchie doit être accompagnée d'un catalogue de mesures afin de bien adapter le comportement routier à celle-ci, de canaliser et maîtriser les flux, de

sécuriser les endroits dangereux et les écoles, de maîtriser les vitesses, de réguler et sécuriser certains carrefours à flux conflictuels importants.

Ainsi dans une bonne adaptation de la hiérarchie, il est important d'adapter les vitesses suivant le degré d'urbanisation de la zone traversée par des mesures de réduction de vitesse et effets de porte (giratoire, chicanes, plateaux, trottoirs traversant, ralentisseurs, rétrécissements de voiries, bandes sonores, revêtements, radars, etc.). Cela permet au conducteur, par des moyens lisibles de réduction de vitesse, d'adapter celle-ci en fonction de l'environnement urbain (voir par exemple le graphique ci-dessous).

### Réseau Interurbain et périurbain : Adaptation de la hiérarchie par rapport au degré d'urbanisation



Ci-après, nous présentons différents aménagements visant à améliorer les conditions de circulation des divers usagers de la route et la qualité de vie des riverains. Ces aménagements sont issus des réflexions apportées par le PICM et le SSC.

## Projet de contournement

Dans le cadre des réflexions sur la hiérarchie et des dysfonctionnements nous avons approfondi la proposition des auteurs de projet du PICM de réduire le trafic de transit dans le centre de Grez-Doiceau.(voir les grandes tendances et dysfonctionnement ci-dessus).

La traversée du centre de Grez-Doiceau par un trafic de transit très important, apparaît comme l'un des principaux dysfonctionnements constatés par le PICM. Cette masse de véhicules est totalement inadaptée au centre de Grez-Doiceau et sera très difficilement gérable dans un futur proche sans aménagement ultérieur.

Pour contrer ce dysfonctionnement, le PICM a étudié la possibilité d'implanter un contournement du centre de Grez par lequel seraient déviés les véhicules en transit. Trois solutions de contournements ont été envisagées (cf PICM). Une analyse poussée du territoire communal a cependant montré qu'il est très difficile de trouver une solution acceptable.

Par conséquent, puisque aucune des alternatives ne semble avoir été retenue ni par le PICM, ni par le groupe interdisciplinaire MET-DGATLP, ce projet ne sera pas d'avantage soutenu par le présent rapport.

## **Aménagements globaux de la voirie proposé par le PICM (zones hachurées en rouge)**

Le PICM prévoit l'aménagement complet de cinq voiries ou place :

- rue de Hamme-Mille à Nethen,
- rue Décoman entre Gastuche et Doiceau,
- l'avenue Lacourt à Beez.
- Place Dubois au centre de Grez
- Trois carrefours sur la RN25/ Chaussée de Wavre menant aux villages de Bossut et Gottechain

Ces aménagements prévoient tout un catalogue de mesures de réduction de vitesse : chicanes, plateaux, rétrécissements de voiries, aménagement de places.

En annexe nous avons joint les propositions d'aménagements du PICM.

## **Réaménagement global de la N268 proposé par le PICM**

La N268, bien que parallèle à la N25, est encore utilisée par les usagers pour les liaisons Wavre-Leuven.

Le contournement Nord de Wavre permettra en outre d'absorber ce trafic. Dès lors, la chaussée de Wavre ne devra avoir une fonction essentiellement locale, tant résidentielle que commerciale. Mais pour faire respecter cette hiérarchie de voirie, il sera simultanément nécessaire de :

- Maîtriser le carrefour contournement Nord – N268 afin de ne pas favoriser l'utilisation de la N268 pour le transit
- Aménager et sécuriser l'axe de la N268 afin qu'il soit moins attractif que la N25.

L'action proposée par le PICM consiste à développer sur l'ensemble du linéaire de la N268 qui est doublé par la N25 plusieurs éléments de modération de vitesse. Elle se base sur :

- Maintien des feux tricolores aux carrefours qui donnent accès à la N25
- Création de plusieurs effets de porte afin de segmenter l'axe en plusieurs tronçons
- Utilisation de certains carrefours pour implanter des éléments particuliers de modération de vitesse : plateau, petit giratoire, renforcement d'une place,...
- Amélioration systématique des traversées piétonnes : petits îlots de part et d'autre, éclairage spécifique, rétrécissement systématique à 6m (maximum) et prolongement de trottoir

## **Zone 30 pour le centre-ville de Grez Doiceau (zone hachurée en gris)**

Au centre de Grez-Doiceau, il nous semble opportun de mettre la partie centrale en zone 30. Plusieurs raisons nous ont guidé vers cette option : la proposition d'un contournement, la présence de nombreuses écoles, la fonction commerciale du centre, les traversées

piétonnes peu sécurisées, certaines rues fort étroites avec une visibilité réduite. Dans ce cadre, il faudra sécuriser les traversées piétonnes et prévoir des mesures de réduction de vitesse aux entrées de cette zone -où elles ne sont pas encore présentes- (voir mesures de réduction de vitesse et effet de porte). Des mesures particulières de réduction de vitesse doivent être envisagées aux abords des écoles (voir Zone 30 aux abords des écoles).

## **Aménagement de voiries au centre de Grez (zone hachurée en orange)**

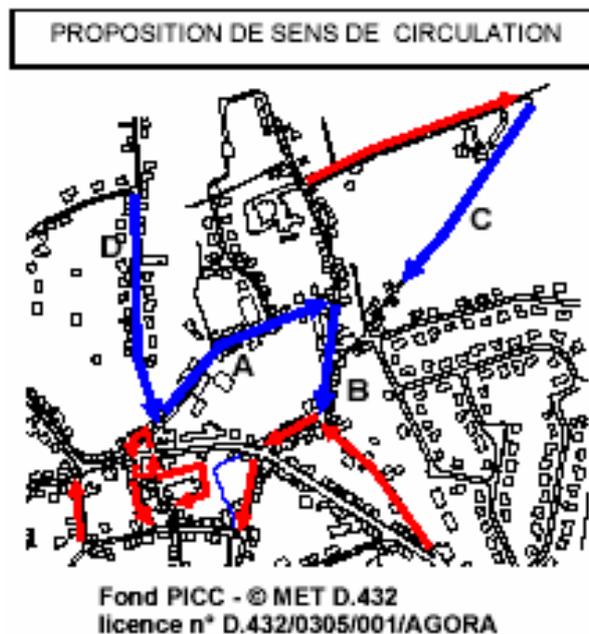
L'agglomération de Grez-Doiceau présente un réseau de voiries étroites réparties de part et d'autre de l'axe structurant : la N240.

L'étroitesse des voiries, entraîne des difficultés de croisement entre véhicules. Ces manœuvres se réalisent les plus souvent par un débordement sur les trottoirs dont la largeur est généralement très petite voire nulle. A l'étroitesse des rues, il faut ajouter le stationnement sur la chaussée aux alentours des commerces et services qui réduit également la largeur viable. Tout croisement de véhicules dans ces voiries met donc en danger les cheminements des usagers des trottoirs.

A contrario, les faibles largeurs des voiries et la présence de véhicules en stationnement permettent de maintenir des vitesses de circulations relativement faibles.

A la demande de la commune, le PICM s'est penché cette problématique. Les propositions qui en résultent sont décrites ci-après.

- Mise en sens unique de la rue pont au Lin. Cette action peut être suivie par un réaménagement de la voirie réduisant la chaussée à 3 m ce qui permet l'élargissement des trottoirs. Quelques éléments modérateurs de vitesse doivent être prévus ;
- Le choix du sens de circulation de la rue Pont au Lin dépend de la gestion de la rue du Stampia. Idéalement, la première section de cette rue devrait être maintenue en double sens et libre de stationnement. Mais, le report du stationnement (résidentiel et visite des commerces) n'est pas envisageable. En l'absence de solution pour le stationnement, la solution de mise en sens unique s'impose. Cette mise en sens unique, implique un passage plus important rue Pont au Lin.
- Mise en sens unique de la rue de la Croix Claude servant de sortie à l'école afin d'éviter tout conflit aux heures scolaires. Le double sens est maintenu devant les quelques maisons du bas de cette rue.
- Enfin, la mise en sens unique de la rue du Lambais (essentiellement résidentielle) peut être réalisée si les conditions actuelles de sécurité sont jugées trop insuffisantes.



Notons également qu'il est prévu, sur la N240 au centre-ville de Grez-Doiceau, de réaménager cette voirie en faveur des déplacements piétons notamment avec un rétrécissement de sa largeur pour la rendre plus sécurisante et conviviale ; les traversés piétonnes devront être sécurisés (par exemple par des trottoirs traversants ou par un réaménagement du revêtement à hauteur de la place centrale). Le PICM prévoit un aménagement de la place mais celui-ci n'est pas encore disponible.

### Régulation du carrefour par giratoire (points bleus)

Nous proposons d'aménager le carrefour formé, dans le futur, par la rue de Stampia et le prolongement de la RN25 par la mise en place d'un giratoire. Celui-ci permettra de constituer un effet de porte au nord de Grez ainsi qu'une meilleure gestion des flux à ce carrefour..

### Régulation du carrefour par feu tricolore (feu tricolore sur la carte I)

Afin de mieux réguler les flux conflictuels sur le carrefour rue de Biez/ N240 à Grez-Doiceau de permettre de soulager l'axe de la rue Lambermont- Av. Comte Dumonceau. L'aménagement d'un feu à l'entrée du village est conseillé. La visibilité très mauvaise sur ce carrefour fortement chargé justifie en grande partie cet aménagement. Dans le cas où un tel feu de signalisation ne serait pas mis en place, il conviendrait de mettre en place un autre type d'aménagement jouant le rôle d'un effet de porte.

### Effet de porte (deux triangles jaunes)

L'aménagement d'effets de porte s'avère indiqué à cinq entrées de villages :

- à l'ouest de Grez (N240) création d'une porte interne avant la zone 30. Si un rond-point est effectivement créé au niveau du carrefour formé par la N240 (chaussée de la Libération) l'allée du Bois de Bercuit, celui-ci reprendra le rôle d'effet de porte. Il ne sera dès lors pas nécessaire de remettre un effet de porte en bordure de la zone 30.
- à l'ouest de Biez (rue Morsaint)
- au sud de Gastuche (N268)
- au nord-est de Pécrot (rue de Pécrot) avant une descente dangereuse
- au nord-ouest de Nethen (rue de Weert Saint Georges)

L'effet de porte peut être constitué de diverses mesures de réduction de vitesse aux choix : chicanes, plateaux, rétrécissements de voiries, bandes sonores, etc.

### Mesures de réduction de vitesse (carré jaune)

Plusieurs mesures de réductions de vitesse sont reprises dans les options d'aménagements. Ces mesures ont été aménagées aux endroits dangereux (accidents fréquents, voir la situation existante) à l'exception de la rue Stampia (Grez Doiceau) en bordure de la zone 30 :

- chaussée de Wavre à hauteur du carrefour rue des Prés (Gastuche)
- chaussée de Wavre avant et après le carrefour avec la N240 (Gastuche)
- rue Stampia (Grez Doiceau) en bordure de la zone 30
- sur la N240 à l'entrée du territoire communal (avant des virages dangereux)

Les mesures de réduction de vitesse peuvent être de natures différentes : chicanes, plateaux, trottoirs traversant, ralentisseurs, rétrécissements de voiries, bandes sonores, revêtements, radars, etc.

### Zone 30 aux abords d'écoles (cercle jaune et point noir)

Les abords des écoles doivent être sécurisés par des zones 30 (minimum 75m avant et après l'école). Actuellement une seule école à Archennes bénéficie de cet aménagement. Des aménagements complémentaires de réduction de vitesse sont à prévoir s'ils n'existent pas encore.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2005, l'aménagement de zones 30 aux abords des écoles est devenu obligatoire.

### Sécurisation du carrefour proposée par le PICM (zone entouré d'un cercle rouge)

Le PICM prévoit la sécurisation de trois carrefours avec la N25 entre les villages de Bossut et Gottechain.

Ces aménagements prévoient la mise en place de chicanes, rétrécissements de voiries, tourne à gauche et tourne à droite.

Nous avons joint en annexe les propositions d'aménagements du PICM

### Sécurisation du carrefour proposée par le PICM (zone entouré

## **d'un cercle rouge)**

Deux autres carrefours doivent être sécurisés sur la N25, le carrefour de la rue Stampia/ rue des Moulins et le carrefour rue P. Colette.

La sécurisation implique l'aménagement de chicanes, rétrécissements de voiries, tourne à gauche et tourne à droite.

## **Réaménagement du stationnement (symbole Parking)**

Aux abords des gares/arrêts la réorganisation du stationnement est nécessaire par des marquages au sol et également par l'aménagement d'emplacements pour les cyclistes.

Si cela s'avère opportun, un espace limité pourrait être consacré à un aménagement Kiss & Ride pour les haltes les plus importantes comme par exemple à Gastuche.

### **3. Transports en commun**

---

#### **Amélioration de la qualité du service ferroviaire**

---

Seule la ligne ferroviaire L139 traverse la commune de Grez-Doiceau. Elle passe dans la partie ouest de la commune et relie Ottignies à Louvain. Cette ligne permet au trafic voyageur d'atteindre les axes pénétrants de la capitale que sont les lignes L36 Liège-Leuven-Bruxelles et L161 Luxembourg-Ottignies-Bruxelles. La Ligne L139 fait également partie de l'axe marchandises dit "Athus-Meuse". A l'avenir, la création du RER devrait intensifier l'attractivité des quatre stations de la commune.

Comme indiqué dans le PICM, plusieurs modifications de l'offre sont prévues à court, moyen et long terme par la SNCB afin d'améliorer, d'une manière générale, le service ferroviaire et l'accessibilité à Bruxelles en particulier. Ces projets sont décrits dans le PICM.

Ci-après, nous reprenons les grandes lignes des scénarios envisagés par le PICM, visant d'une part à proposer une évolution "idéale" de l'offre de services ferroviaires, en tenant compte des projets de la SNCB, et d'autre part à développer une stratégie d'intra/inter-modalité.

#### **Restructuration des lignes RER : R1 et R9**

Le futur projet RER présenté en 2004 par la SNCB prévoit la mise en service de plusieurs lignes à proximité de notre territoire d'étude. Cependant, aucune d'entre elles ne concerne directement celui-ci. Le PICM tend donc via les scénarios présentés à rendre le réseau RER proposé plus attractif pour la zone d'étude.

#### **Scénario 1**

Ce scénario propose la prolongation partielle des lignes R9 (Wavre / Alost) et R1 (Zottegem – Grammont / Arenberg). Deux hypothèses ont été étudiées :

- Prolongation de la ligne R9 : Wavre → Basse-Wavre
- Prolongation de la ligne R1 : Arenberg → Sint-Joris-Weert.

##### **Prolongation de la ligne R9 : Wavre → Basse-Wavre**

Cette proposition fait suite à la suggestion du contournement routier passant à l'est de Wavre via les N257 et N25. Outre ce contournement, il est également envisagé d'installer un P&R à proximité immédiate de la halte SNCB de Basse-Wavre.

En ce sens, il serait donc judicieux de prolonger la ligne R9 vers Basse-Wavre afin d'éviter aux navetteurs de devoir rejoindre le centre de Wavre et d'offrir de meilleures possibilités d'intermodalité.

##### **Prolongation de la ligne R1 : Arenberg → Sint-Joris-Weert.**

L'une des mesures demandée par la région Flamande est d'étendre la ligne R1 d'Arenberg jusque la gare de St-Joris-Weert afin de desservir toute la partie située au Sud de Leuven. Cette prolongation est également suggérée dans ce PICM vu la proximité immédiate de la zone étudiée avec la gare de St-Joris-Weert. Notamment Nethen et Pécrot ont un intérêt à valoriser ce pôle. Une synergies est également possible avec le bus "de lijn" 344 Hamme-Mille – Huldenberg – Bruxelles.

## **Scénario 2**

Ce scénario propose de prolonger la ligne R1 jusque Sint-Joris-Weert ou, à l'inverse, la ligne R9 jusque Basse-Wavre, en offrant une desserte de arrêts intermédiaires. Cette liaison passant par la L139, et en augmentant par là même la fréquence, pourrait être assurée en heure de pointe ou durant toute la journée.

Elle permettrait d'assurer les liaisons, sans rupture de charge ou correspondance vers des pôles régionaux ou d'emplois tels que Rixensart, La Hulpe, Boifort, Etterbeek, Haren, Diegem, Zaventem, Erps-Kwerps, Kortenberg, etc.

## **Scénario 3**

Ce dernier scénario prévoit de reconsidérer le bouclage de raccordement entre Wavre (L139) et Profondsart (L161) initialement prévu mais non retenu dans le permis unique délivré fin 2004, si l'un des scénarios proposés précédemment est retenu.

### **Renforcement de l'accessibilité et de l'intermodalité aux haltes de la ligne 139**

L'installation du RER pourrait entraîner une augmentation de fréquentation des haltes de la ligne 139. Il importe donc d'en prévoir une accessibilité optimale. Une attention particulière devra donc être apportée aux cheminements piétons et cyclistes menant à ces haltes, ainsi qu'aux possibilités de stationnement (P&R) pour les vélos et automobiles à leur proximité immédiate.

### **Renforcement des pôles intermodaux proches**

De la même manière, il importera de prévoir le renforcement du futur pôle intermodal de Louvain-La-Neuve et des pôles intermodaux de Wavre et Leuven, en matière notamment d'accessibilité, de stationnement (vélo, auto, etc.) et de renforcement de l'offre de transport public.

## ***Restructuration du réseau TEC***

---

Actuellement, seule la ligne 23 et sa variante, la 23/, traversent la commune. Cette ligne est relativement bien adaptée à la clientèle scolaire qu'elle dessert mais propose une offre limitée durant le week-end.

Afin d'assurer la mobilité et l'accessibilité d'un public plus large et dans un esprit de mobilité durable, le PICM envisage une restructuration plus ou moins profonde du service existant, tout en valorisant les services qui disposent déjà d'une clientèle fidèle.

Les principales actions retenues par la PICM en matière de transports en commun (TEC) sont décrites succinctement ci-après.

## **Amélioration générale des capacités, des fréquences et des correspondances**

Afin de répondre, entre autres, à la demande croissante en déplacements, les TEC devront veiller à :

- Offrir un meilleur confort aux usagers de bus surchargés aux heures de pointe
- Redéfinir certains horaires de passage, afin de limiter les discordances existant parfois entre les horaires pratiqués et souhaités.
- Augmenter l'amplitude de services, notamment durant les heures creuses et les week-ends.

Des actions de marketing devront également être organisées afin de soutenir, par exemple, les nouveaux services.

## **Mise en place d'une liaison directe entre Hamme-Mille et Louvain-La-Neuve**

Actuellement, la liaison entre ces deux points nécessite une rupture de charge à Wavre, ce qui implique un temps de parcours conséquent. Or, le diagnostic du PICM a mis en évidence une demande réelle pour la création d'une telle ligne. Le PICM propose donc la mise en place d'une cette ligne directe.

Quatre trajets ont été étudiés dans le cadre du PICM. Elles desservent une part de population différente. Dans leur section traversant Grez-Doiceau, trois de ces itinéraires passent par Biez et Grez ; le dernier, plus direct, ne passe que par Grez. Tous empruntent la N25 entre Grez et Hamme-Mille. Afin d'améliorer encore la desserte, une prolongation pourrait être envisagée vers les villages de Tourinnes et Beauvechain.

D'autres lignes passant à proximité de la commune ont également été analysées dans le cadre du PICM. Il s'agit des lignes reliant la commune de Chaumont-Gistoux à Louvain-La-Neuve et Jodoigne à Ottignies. Leur description est disponible dans le document du PICM.

## **Amélioration générale de l'intermodalité**

L'intermodalité est une logique importante à mettre en place pour accroître la compétitivité (par rapport à la voiture personnelle) et l'efficacité des transports en commun.

Comme cela a déjà été indiqué précédemment, plusieurs nœuds intermodaux potentiels apparaissent dans la zone d'étude. A ces endroits peuvent être développées diverses infrastructures d'accueil favorables à une intermodalité efficace.

Les infrastructures d'accueil proposées dans le PICM sont décrites ci-après :

- Les arrêts de bus doivent idéalement disposer d'un abri le protégeant des intempéries, de sièges/bancs (attente) ainsi que des horaires lisibles et à jour.

- En gare/halte, les quais doivent être sûrs (e.a. revêtement antidérapant), disposer d'abris et de sièges/bancs, ainsi que des horaires à jour.
- Mise en place de parkings vélo légers en gare et halte et de façon facultative aux arrêts des bus.
- Mise en place de Park & Ride et si l'espace est suffisant d'un aménagement Kiss & Ride au point d'arrêts de la SNCB

## **Amélioration de la vitesse commerciale**

Diverses mesures permettent d'améliorer la vitesse commerciale moyenne des bus. Elles ont pour résultats une diminution sensible du temps de parcours. Le service, ainsi amélioré, pourrait donc attirer d'avantage d'usagers.

Les deux points critiques de la ligne de bus 23 – 23/, mis en évidence par le PICM, sont Wavre et Hamme-Mille. Différentes mesures visant à favoriser les transports publics passant par ces deux points sont à l'étude et devrait être mises en places à court ou moyen terme. Ces mesures ne concernent pas directement le territoire communal de Grez-Doiceau.

## **4. Modes de déplacement doux**

---

### **Cyclistes**

---

Actuellement, la commune de Grez-Doiceau dispose de peu d'infrastructures cyclables. Leur état est de plus souvent moyen et/ou les pistes sont peu adaptées à la demande.

A titre d'information, signalons qu'aucun tracé de RAVeL n'a été défini actuellement sur le territoire communal. Les itinéraires proposés sur la carte II relative aux déplacements doux sont des itinéraires communaux. Néanmoins une mise en statut RAVeL pourrait être envisagée pour certains itinéraires comme les itinéraires prioritaires. Nous insisterons également sur l'intérêt de maintenir praticables les sentiers, chemins et tronçons d'anciennes lignes vicinales encore disponibles sur le territoire communal afin d'y développer à terme un réseau de déplacement alternatif réservé au trafic non motorisé.

L'un des principaux objectifs poursuivis par la PICM en matière de déplacements doux vise donc à permettre et à encourager les déplacements à vélo à travers la commune et ses voisines sur des itinéraires commodes et sécurisants, choisis en fonction des aptitudes et desiderata des cyclistes (existants ou potentiels).

Il importe donc de définir un maillage complet, sécurisé et confortable, sur l'ensemble du territoire communal ; celui-ci se prolongeant dans l'idéal dans les communes voisines. Il dessert entre autres les principaux pôles générateurs de déplacements.

Nous suggérons deux types de réseaux qui constituent ce maillage.

- Les voies régionales, pour lesquelles des schémas directeurs cyclables ont été élaborés par la direction territoriale du MET.
- Les voiries communales, qui sont le support de la circulation locale, et où passera la majorité du réseau cyclable utilitaire et les sentiers et chemins de remembrement, qui ont plus une vocation à recevoir des itinéraires de loisirs/promenades, mais qui couvrent également des itinéraires utilitaires vu les liaisons intervillages qu'ils offrent.

Ces réseaux sont décrits sur la carte II du schéma de circulation (carte au 1/10.000)

### **Réseau cyclable**

#### **Réseau régional**

La direction des routes du MET D143 a élaboré un schéma directeur cyclable, qui définit des itinéraires pour lesquels des aménagements de types différents sont nécessaires pour permettre aux cyclistes d'y circuler dans des conditions de confort et de sécurité satisfaisants.

Ces itinéraires sont repris sur la carte des déplacements doux annexée au présent rapport. Le PICM propose en outre différentes coupes de voiries illustrant les principes retenus à long terme pour les itinéraires passant dans les quatre communes du PICM.

Hormis la traversée des zones agglomérées, tels le centre de Grez, les aménagements proposés par le PICM sont plutôt de type séparatifs (piste D7 ou D9)<sup>1</sup>, ce qui procure davantage de sécurité aux cyclistes dans les sections courantes. Les pistes cyclables marquées ne sont cependant pas proscrites.

Parmi les propositions du PICM, retenons

- la modification de la piste cyclable localisée au nord de la N25a en une piste bidirectionnelle et
- la mise en place ou l'amélioration, à court terme, de pistes
  - entre la N25 et la N268, de la N240 à Gastuche et au-delà vers Wavre,
  - et de la N240 de Cocrou à la N268.

Il importera en outre d'assurer sur ce réseau régional, comme au niveau local, un entretien régulier des pistes et aménagements instaurés.

## Réseau cyclable communal

Ce réseau cyclable est destiné aux activités de travail, de loisirs et de promenade.

Il se dessine sur les voiries communales et sur les chemins de remembrement et les sentiers vicinaux. Nombre d'entre eux ont été cartographiés sur la carte de synthèse relative à la mobilité et établie au cours de la première phase du SSC.

Certains des chemins hors voiries sont éloignés des zones d'habitats, et sont par conséquent pas ou peu fréquentés par les automobilistes. Les anciens tracés vicinaux présentent de plus souvent une faible déclivité.

Ce réseau a pour vocation de couvrir de la meilleure façon possible le territoire communal afin que le maillage y soit continu et la circulation des cyclistes y soit facilitée.

Il a été établi en accord avec la commune et diverses associations et privilégie la desserte des pôles les plus importants de population. Afin d'optimiser la sécurité de ce réseau, les traversées des grands axes ont été concentrées en un nombre limité de points.

Il s'agit d'itinéraires souvent mixtes, pouvant ou non être marqués au sol ou sécurisés.

Dans le cadre du présent schéma de circulation, nous proposons, sur notre carte II, une classification qu'il importe de croiser avec les résultats du PICM. Elle distingue :

- les pistes à baliser sur chemin et routes de faible gabarit,
- les pistes praticables à baliser et à sécuriser et
- les pistes à aménager en site propre.

Nous avons également mis en évidence les pistes à aménager en priorité qui, comme indiqué sur la carte II, forme une boucle et desservent les principaux centres villageois de la commune : Biez, Grez, Archennes, Bossut, Hamme-Mille, Nethen et Pécrot, y compris les nœuds intermodaux de chacune de ces entités (arrêts SNCB).

---

<sup>1</sup> Piste D7 : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et d'une largeur minimum de 1,50m (2,50m si bidirectionnelle)

Piste D9 : piste séparée de la circulation, accessible aux cyclistes et aux piétons, avec une largeur minimum de 1,50m pour les cyclistes et 1,20m pour les piétons

## Aménagements cyclables

Ces aménagements ont pour objectif de sécuriser le réseau cyclable communal au niveau des sections courantes et des traversées.

Comme pour le PICM, le réseau cyclable proposé ci avant emprunte en grande partie des voiries et cheminements communaux. Sur ces voiries, des aménagements cyclables de type séparatif ne sont pas nécessaires. Une modération du trafic par le biais d'aménagements généraux doit en effet permettre la cohabitation entre tous les usagers. En revanche, pour les quelques tronçons sur voiries régionales, des aménagements spécifiques sont souvent nécessaires, tant en section courante qu'au niveau des intersections.

Ci-après nous décrivons quelques aménagements spécifiques. Ainsi, pour les chemins de remembrement et sentiers, des panneaux F99C ou circulation uniquement locale peuvent être implantés. De manière générale, nous suggérons également d'installer une signalisation et un balisage de ces chemins. L'amélioration des revêtements qui sont de qualité insuffisante à certains endroits devra être envisagée.

## Stationnement vélo

Les principaux points à équiper mis en évidence par le PICM sur la commune de Grez-Doiceau sont les écoles, la Maison Communale, le CPAS, la Poste, les centres des différents villages de l'entité, les quatre haltes SNCB présentes sur le territoire communal (arceaux couverts et éclairés), les grandes surfaces commerciales (en association avec les commerçants).

## ***Piétons et PMR***

---

### Généralités

Favoriser les modes de déplacement piéton implique l'amélioration ou la réalisation d'infrastructures permettant d'offrir un environnement accessible, confortable et sécurisant lors de ce type de déplacement.

Parmi les interventions prioritaires mises en évidence par le PICM, citons :

- Pris en compte systématique des piétons et PMR dans tous les aménagements de voirie (normes CWATUP)
- Dans le centre des villages, réalisation de trottoirs continus, dégagés, confortables.
- Modération des vitesses en agglomération.
- Mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages.
- Aménagements de traversées : marquage, signalisation, éclairage renforcé, îlots permettant de traverser en deux temps.
- Synergie avec les traversées cyclistes.
- Accessibilité aux gares (quais), aux arrêts de bus

Comme indiqué dans la phase d'inventaire du SSC, le maintien des tronçons d'anciennes lignes vicinales, chemins et sentiers existants ainsi que le développement de leur usage

pour la promenade s'avère nécessaire pour le développement d'une mobilité durable au sein de la commune.

Dans ce cadre, différentes actions sont possibles :

- Maintien des chemins existants recensés
- Remise en état des chemins dégradés
- Entretien régulier des chemins existants
- Mise en place de signalisation de ces chemins (balisage de promenades ou simple fléchage de destination)

Des mesures sont également nécessaires afin que les traversées des routes importantes (N25, N240, etc.) soit rendue plus visible. Les débouchés des chemins sur ces axes sont parfois peu visibles, et il est souvent difficile aux piétons (ainsi qu'aux cyclistes et cavaliers) de les traverser.

## Propositions

Notre proposition se décline par la mise en place d'un réseau piétons et PMR prioritaire reliant les différents centres d'intérêts présents dans le centre de Grez-Doiceau.

Les chemins et sentiers hors voirie indiqués sur la carte II sont également empruntables par les piétons.

Le schéma de circulation de Grez-Doiceau suggère de sécuriser et d'élargir les trottoirs et les traversées piétonnes dans une zone centrale de Grez indiquée sur la carte II.

Ce périmètre permet d'assurer une continuité piétonne entre les centres d'intérêts suivants :

- L'école communale de Grez-Doiceau
- La Place Ernest Dubois
- La Maison communale
- L'Eglise St Georges
- Les Arrêts dans le centre des bus des lignes 23 et 23/
- Le Bureau de l'Office du Tourisme et des Loisirs
- La Poste
- La Place Gustave Baugnet
- La promenade autour du ruisseau Le Train

Les rues avoisinantes formant le centre de Grez devront également être placées en zone 30 afin de préserver les modes de déplacements doux et de rendre ce centre villageois plus convivial pour ces usagers et les riverains (Cette zone 30 est définie dans carte I du schéma de circulation et chapitre 'Déplacements motorisé').

Sur ce réseau, des aménagements devront être réalisés à moyen terme dans une optique visant à rendre ces cheminements accessibles, confortables et sécurisants pour les piétons et PMR.

Un effort particulier devrait être fait sur les traversées piétonnes de la N240 dans le centre de Grez, aujourd'hui difficiles en raison de la vitesse et de la densité du trafic motorisé.

Notons que des initiatives similaires visant à accroître l'espace dévolu aux piétons pourraient également être envisagées dans les autres centres de villages de la commune. L'amélioration de la convivialité de ces centres pourrait en effet attirer une plus grande part de la population vers ce mode de déplacement. Par ailleurs, on notera également que l'aménagement et/ou la sécurisation d'un "chemin de l'école" pourrait être une solution partielle à l'encombrement des voitures que l'on constate généralement aux heures d'entrées et des sorties des écoles. Nous entendons par là l'aménagement de cheminements piétons praticables notamment pour une frange jeune de la population et la sécurisation des abords des écoles.

## ***Cavaliers***

---

La prise en compte des contraintes propres aux cavaliers et aux attelages dans les aménagements de voiries et la définition des itinéraires empruntés par les modes doux devra à l'avenir être améliorée et faire partie intégrante des décisions futures.

Le PICM suggère donc que lors de chaque réaménagement de voirie, soit pris en compte les besoins propres des cavaliers et attelages.

- Traversées de grands axes (prolongation de la N25 en particulier)
- Problème des chemins bétonnés : les chemins bi-bandes sont aussi une solution intéressante pour les cavaliers
- Pour les chemins et sentiers, les revêtements de type "stabilisé" peuvent constituer une solution intéressante, car adaptées à la fois aux piétons, aux cyclistes et aux cavaliers
- Problème des chicanes et bornes, qui empêchent le passage des attelages
- Nécessité de cheminements continus.

## **5. Services en mobilité**

---

Trois thèmes ont été abordés à ce sujet dans le cadre du PICM :

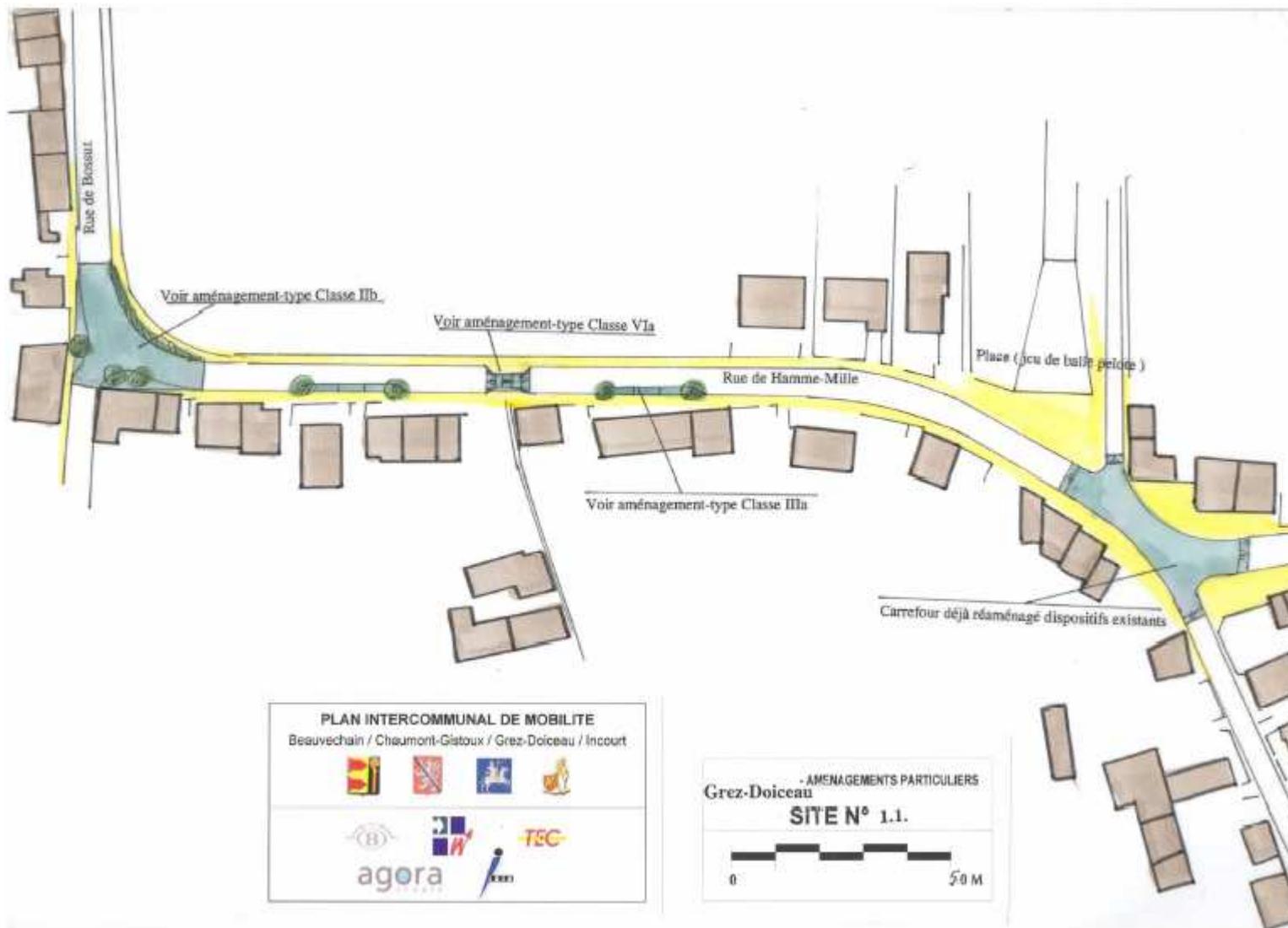
- Les plans de déplacements
  - scolaires qui ont pour but de
    - Sensibiliser et éduquer le public scolaire à la sécurité sur le chemin de l'école,
    - Evaluer et modifier les aménagements ;
    - Utiliser aux mieux les différents modes de déplacement. En limitant l'utilisation de la voiture et en faisant la promotion du vélo et de la marche, on peut : améliorer la santé et la sécurité des personnes fréquentant l'école et des riverains, améliorer le cadre de vie de l'école, développer un comportement citoyen auprès des élèves dans une optique éducative et pédagogique, etc.
  - d'entreprises qui ont pour objet de développer des itinéraires adaptés/planifiés (horaires) et de favoriser l'utilisation des modes alternatifs de transport
- Les transports à la demande (STAD) dont l'objectif est de compenser les lacunes des services de transports publics existants, en proposant par exemple une offre de nuit, une offre domicile-travail, une offre destinée aux PMR, ou bien d'autre possibilité. Ces services sont entre autres assurés par les taximen ou par des minibus spécialement affrétés pour l'occasion.
- Le service bénévole de transport de personnes aussi appelé "taxi social". Ce service dessert entre autres les zones peu ou pas desservies par d'autres types de transports publics. Ils sont mis en place en accord avec la commune, grâce à une ASBL réunissant différents chauffeurs bénévoles. Le paiement s'effectuera via l'achat d'un abonnement ou de chèque voyage.

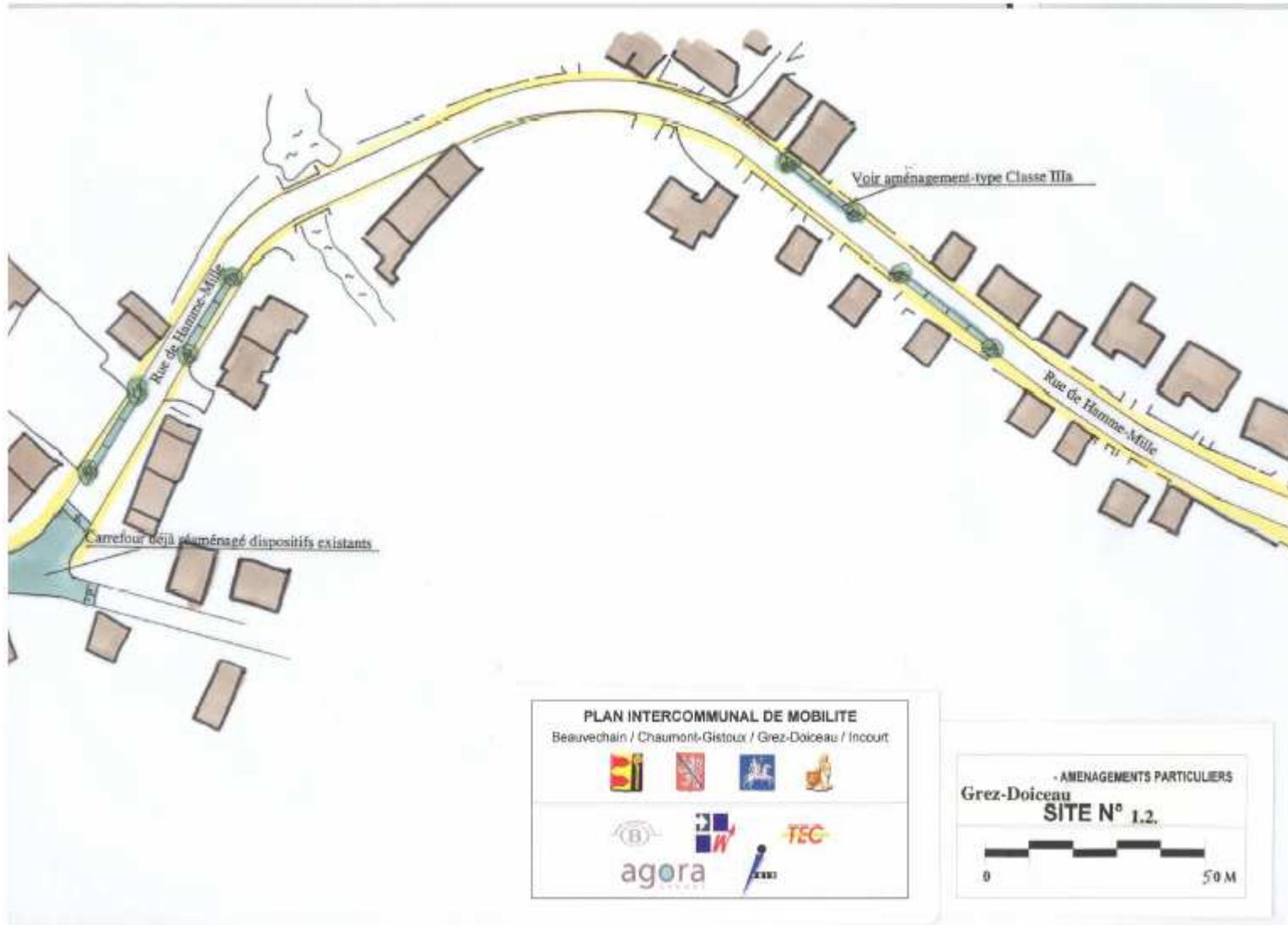
Dans ce cadre du schéma de circulation, il nous semble important de soutenir ce type de démarches afin de renforcer un développement durable de la mobilité.

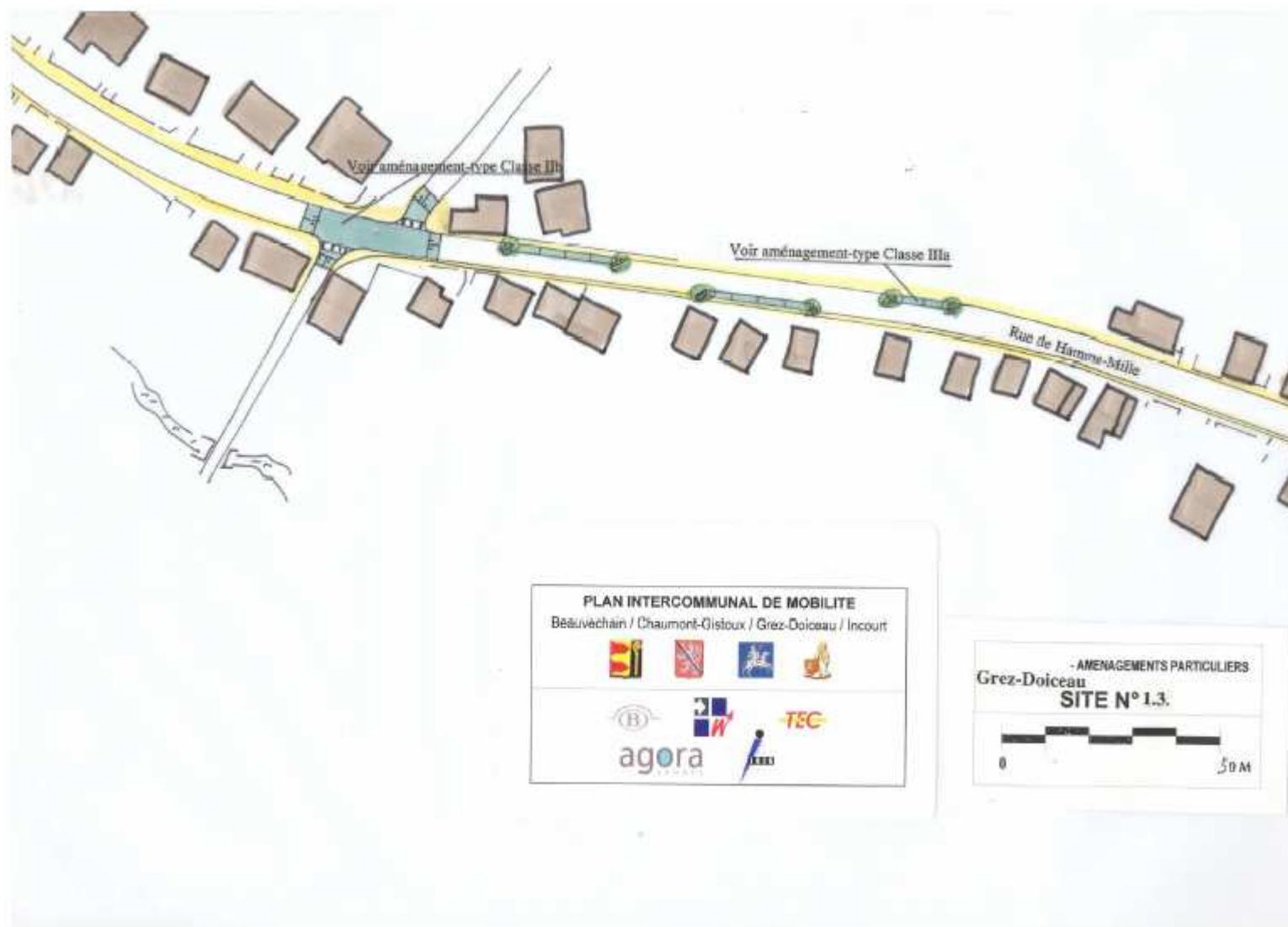
## ***6. Annexes au schéma de circulation***

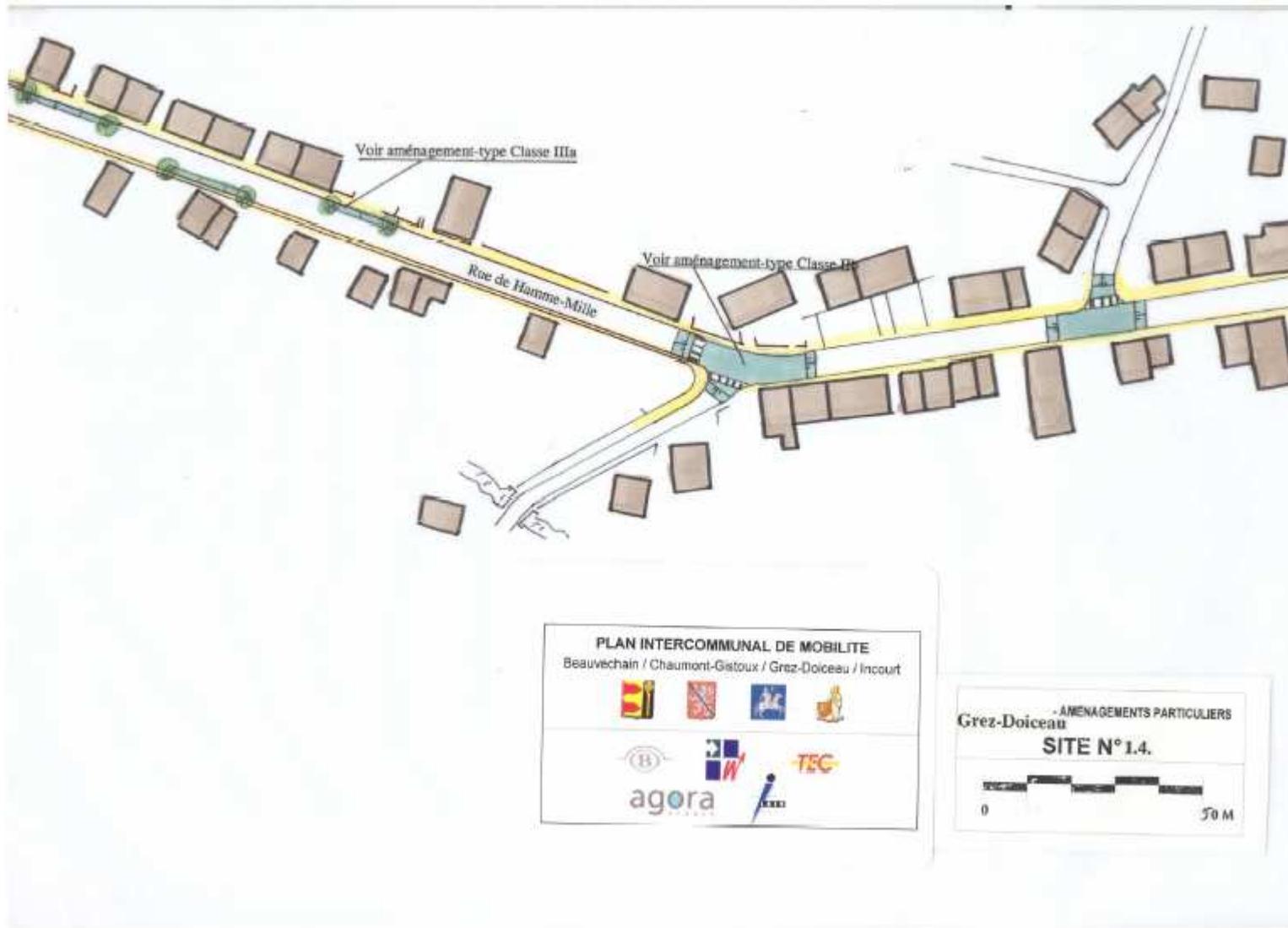
---

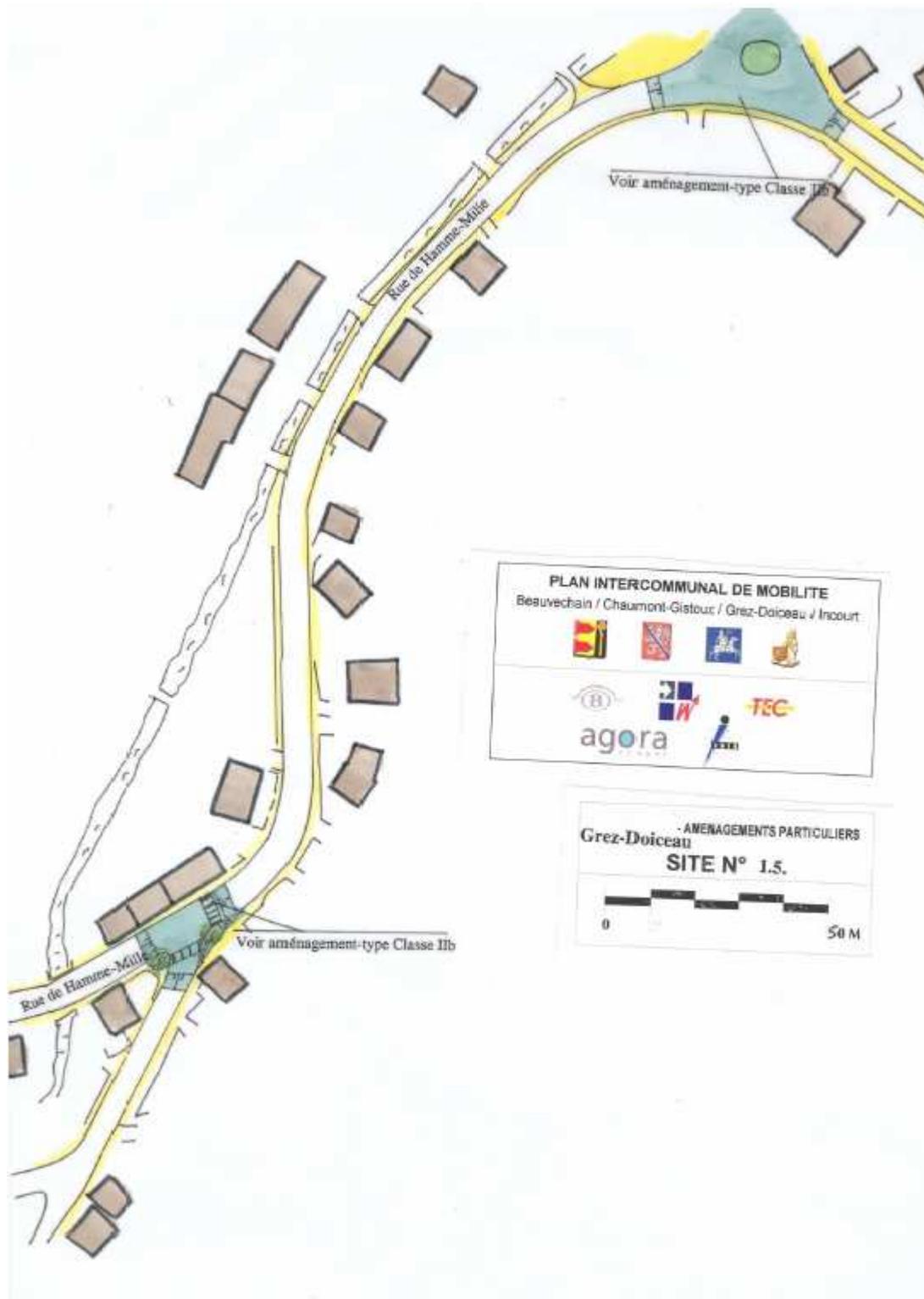
Site N°1 : Rue de Hamme-Mille à Nethen

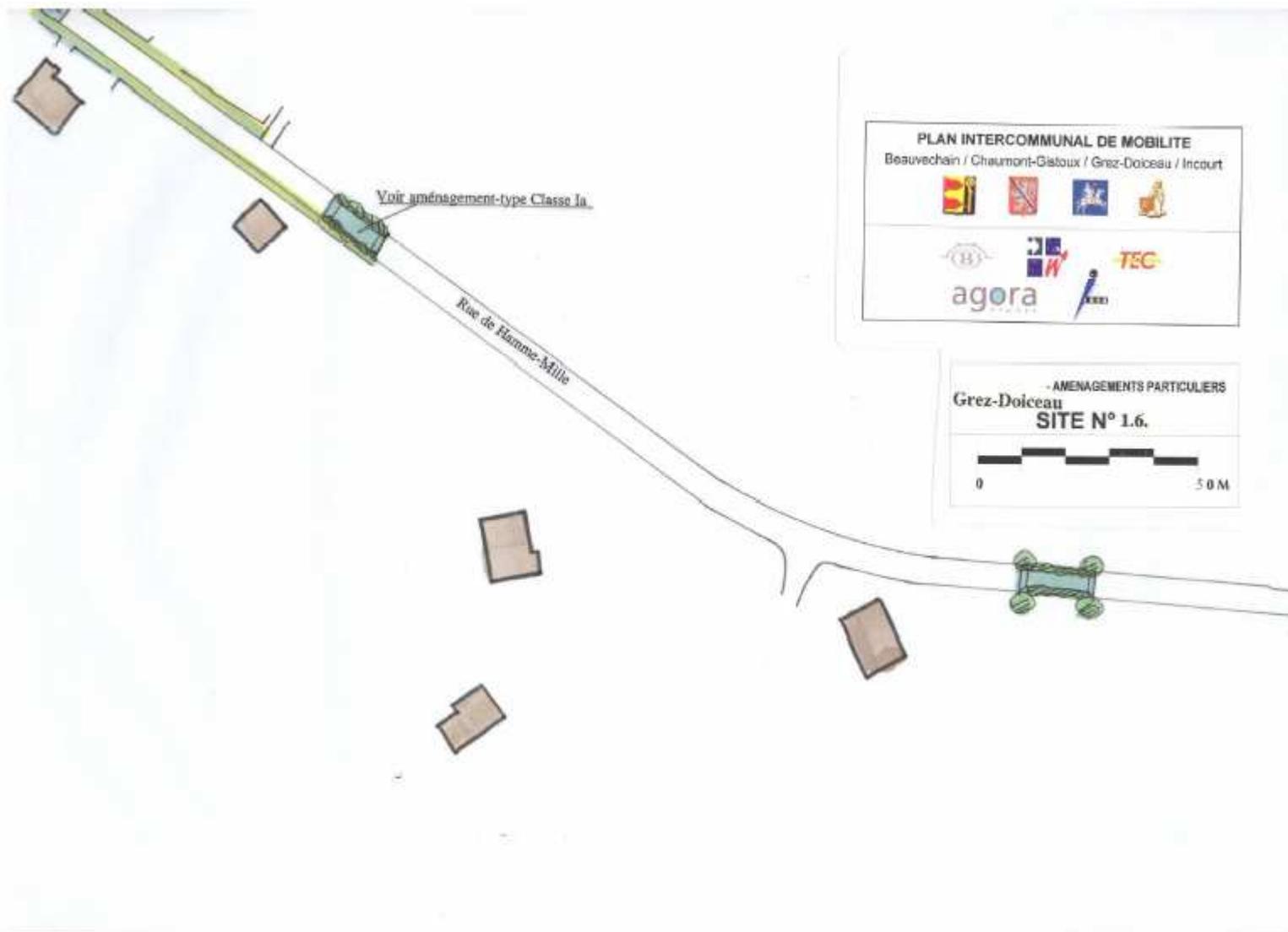






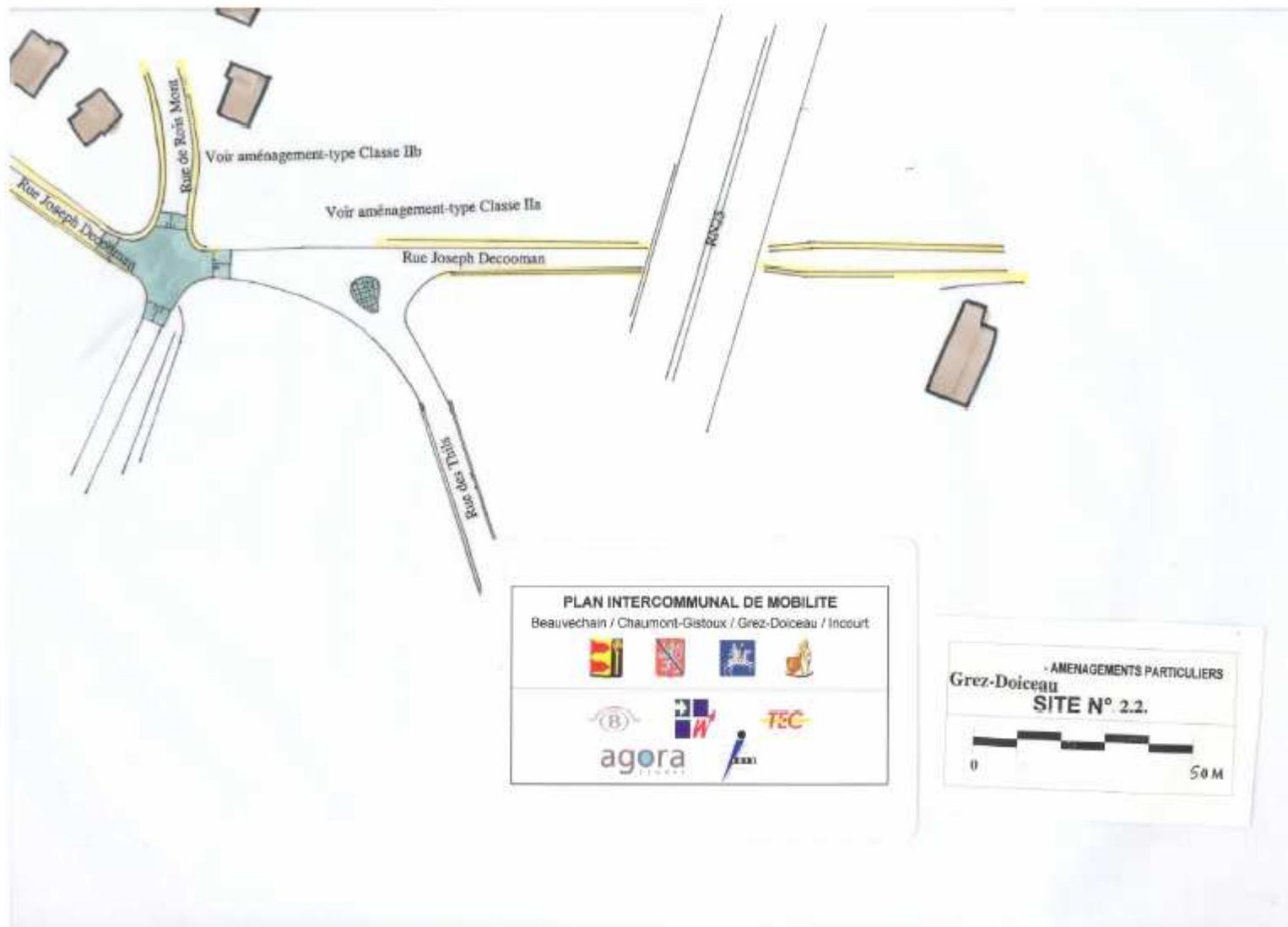






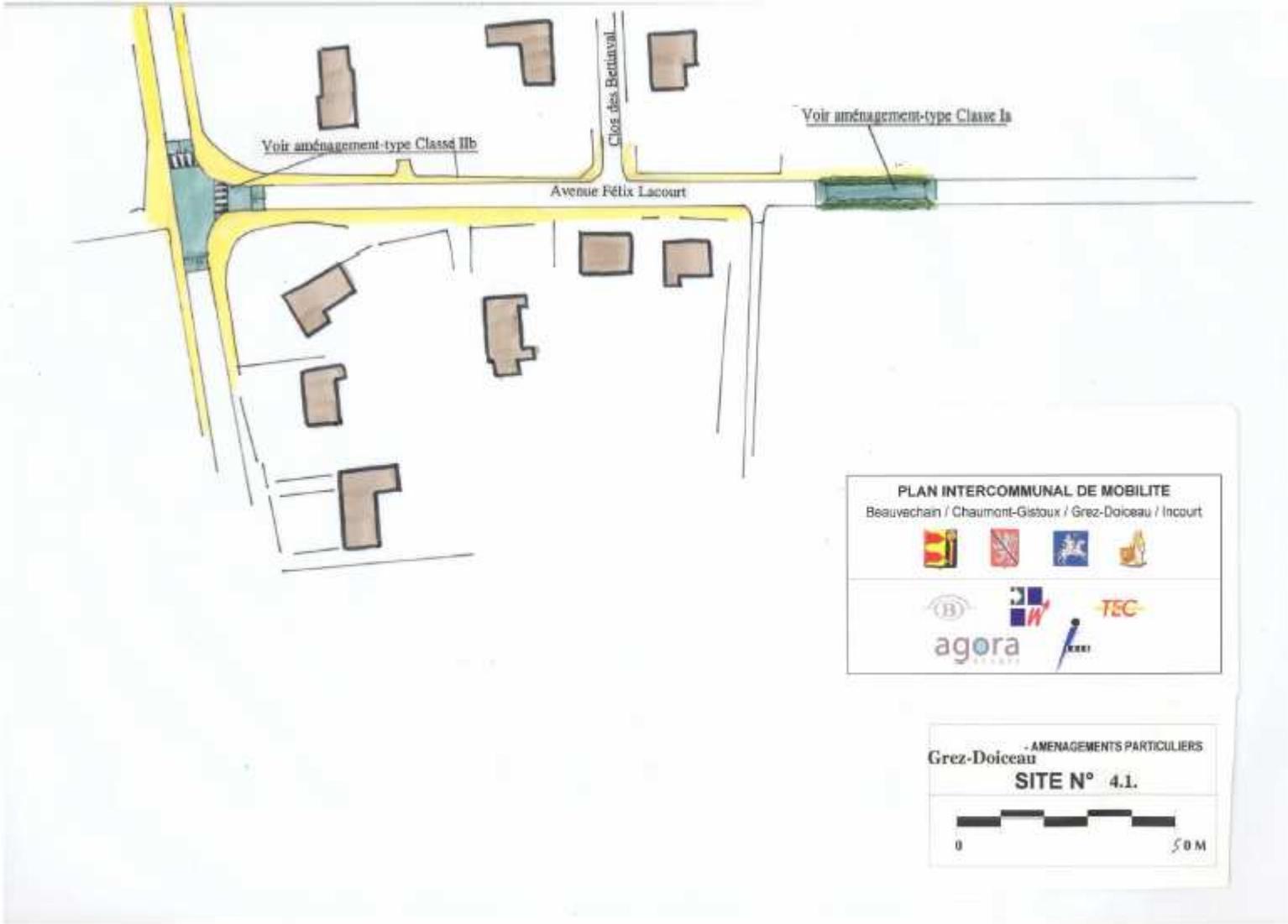
Site N2 : Rue Decooman

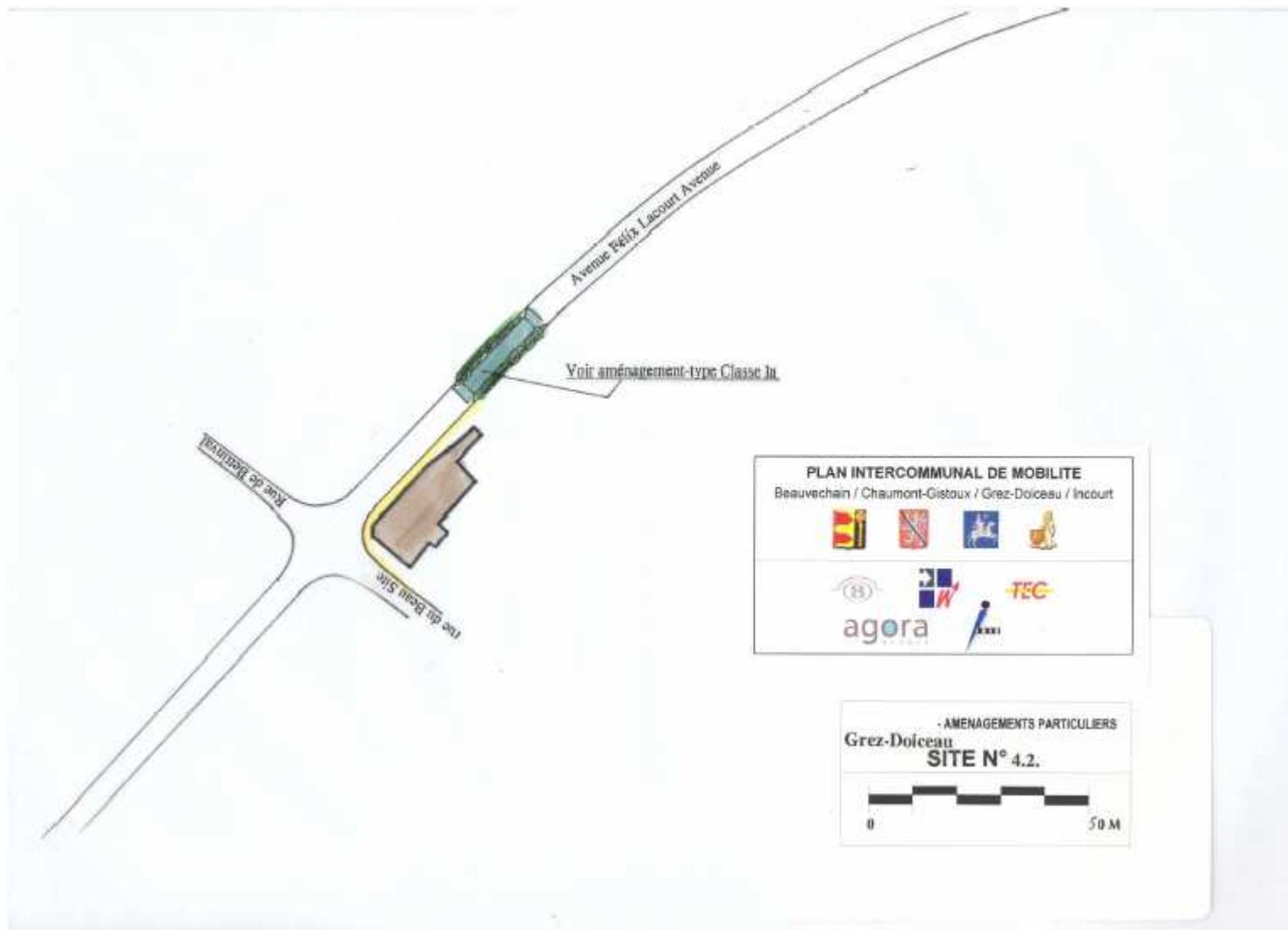




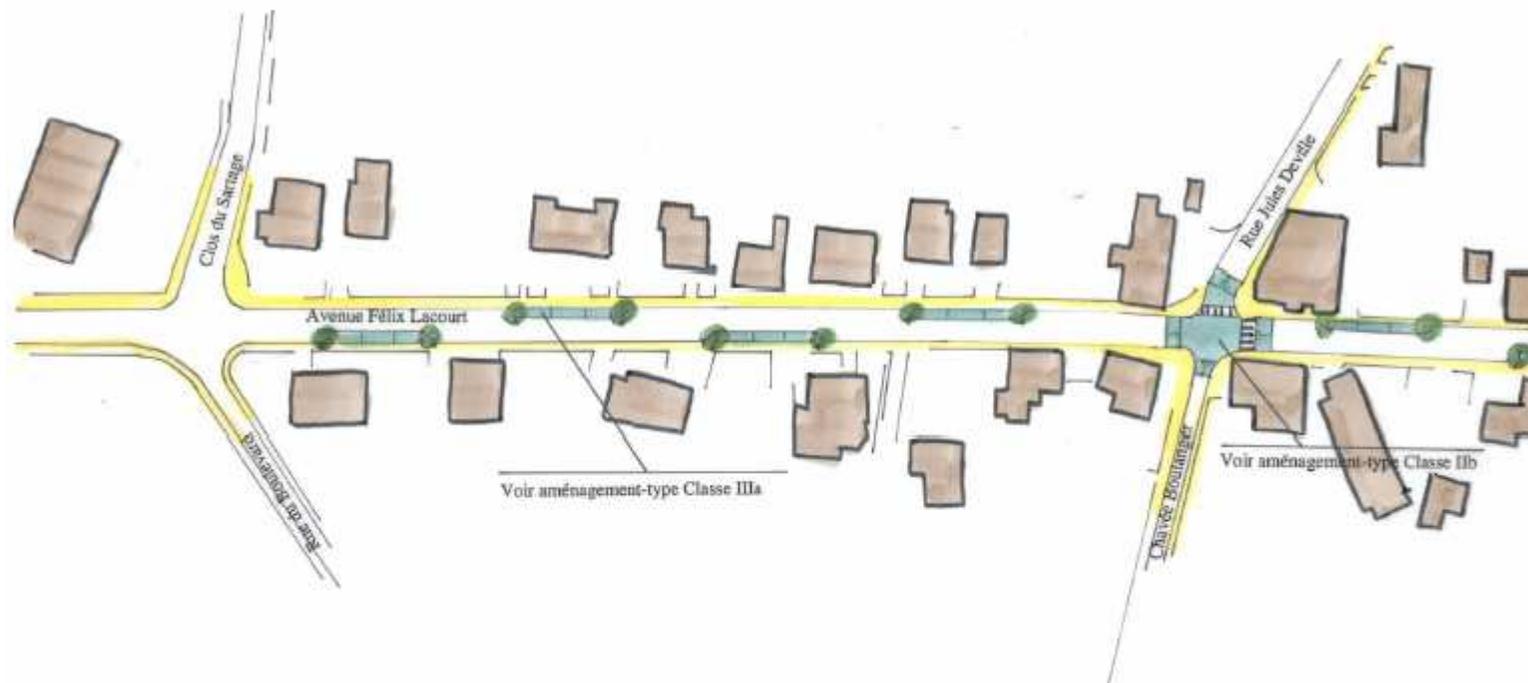


Site N°4 : Avenue Lacourt à Biez







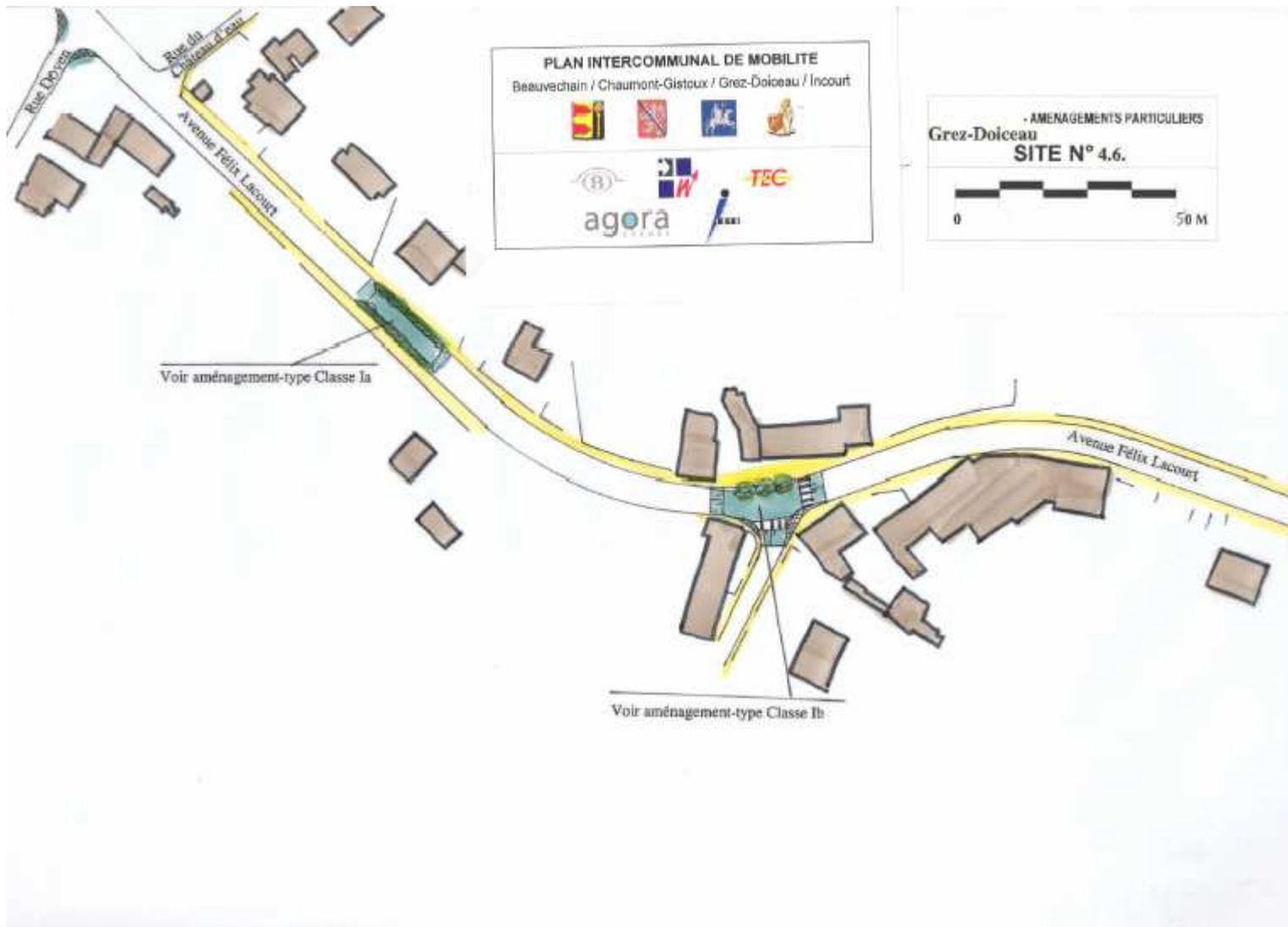


**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE**  
 Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

Logos of partners: **agora**, **TEC**, and a logo with a blue pen nib.

**- AMENAGEMENTS PARTICULIERS**  
 Grez-Doiceau  
**SITE N° 4.4.**







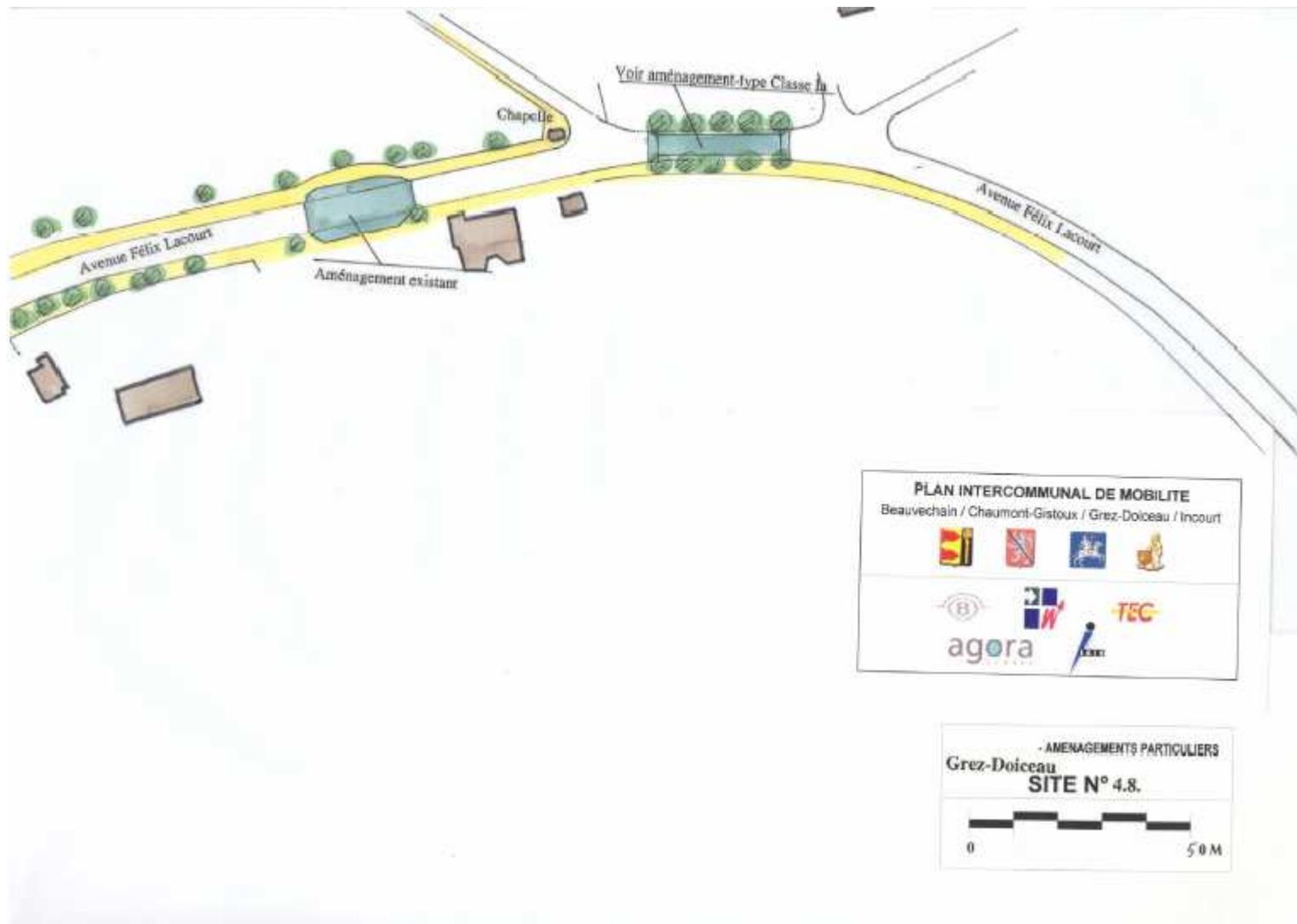
**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE**  
 Beauvechain / Chaumont-Gistoux / Grez-Doiceau / Incourt

Logos for the participating municipalities: Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, and Incourt.

Logos for the planning partners: agora and TEC.

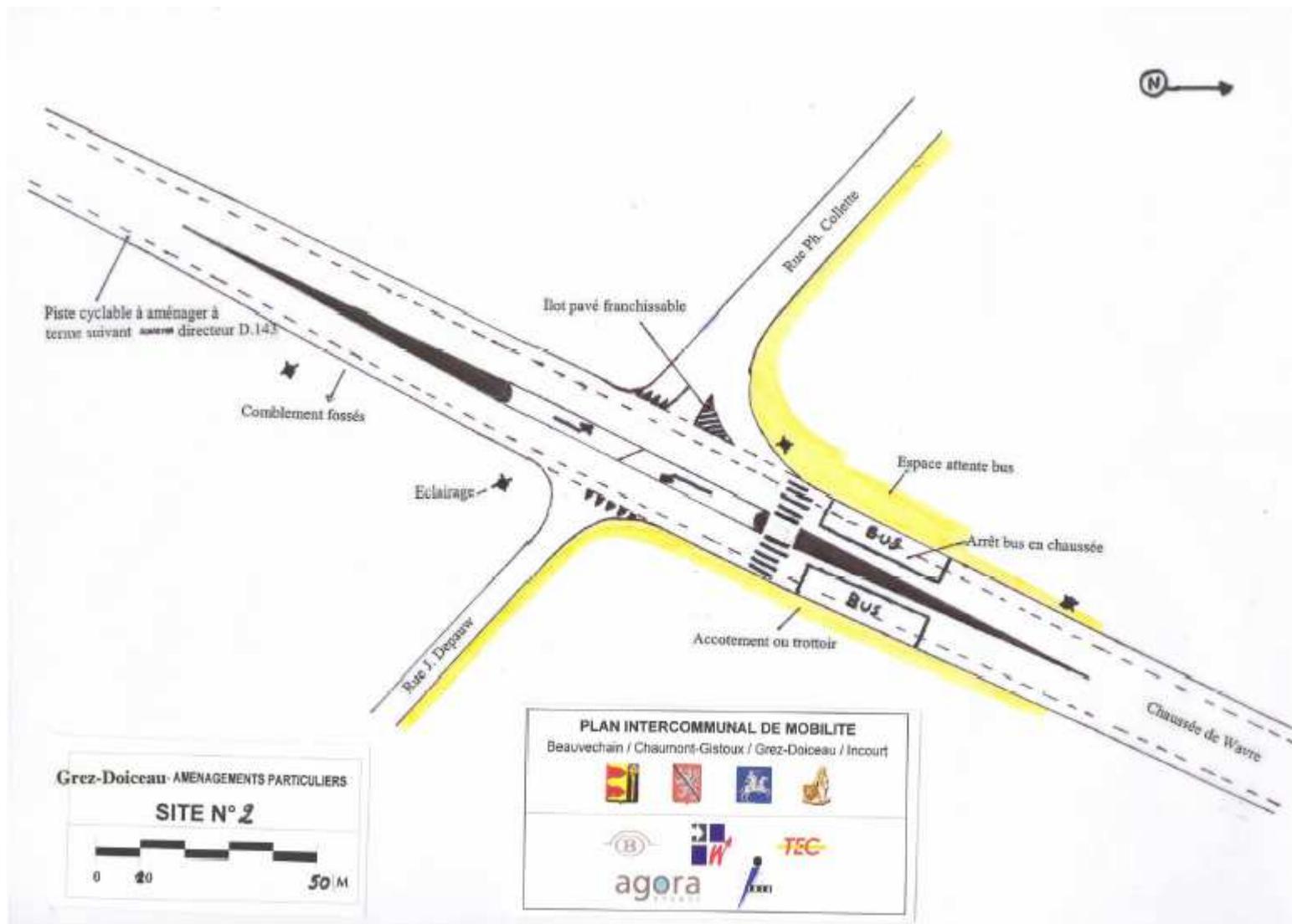
**AMENAGEMENTS PARTICULIERS**  
 Grez-Doiceau  
**SITE N° 4.7.**

A scale bar indicating a distance of 50 meters, with markings at 0 and 50 M.



Site N°5 : Les différents carrefours sur la RN25 / Chaussée de Wavre menant aux villages de Bossut-Gottechain





Site n°6 : Place Dubois au centre du village de Grez-Doiceau

