

Gottechain – Mobilité

Constats et pistes de solutions

1. Généralités

1.1 Constat

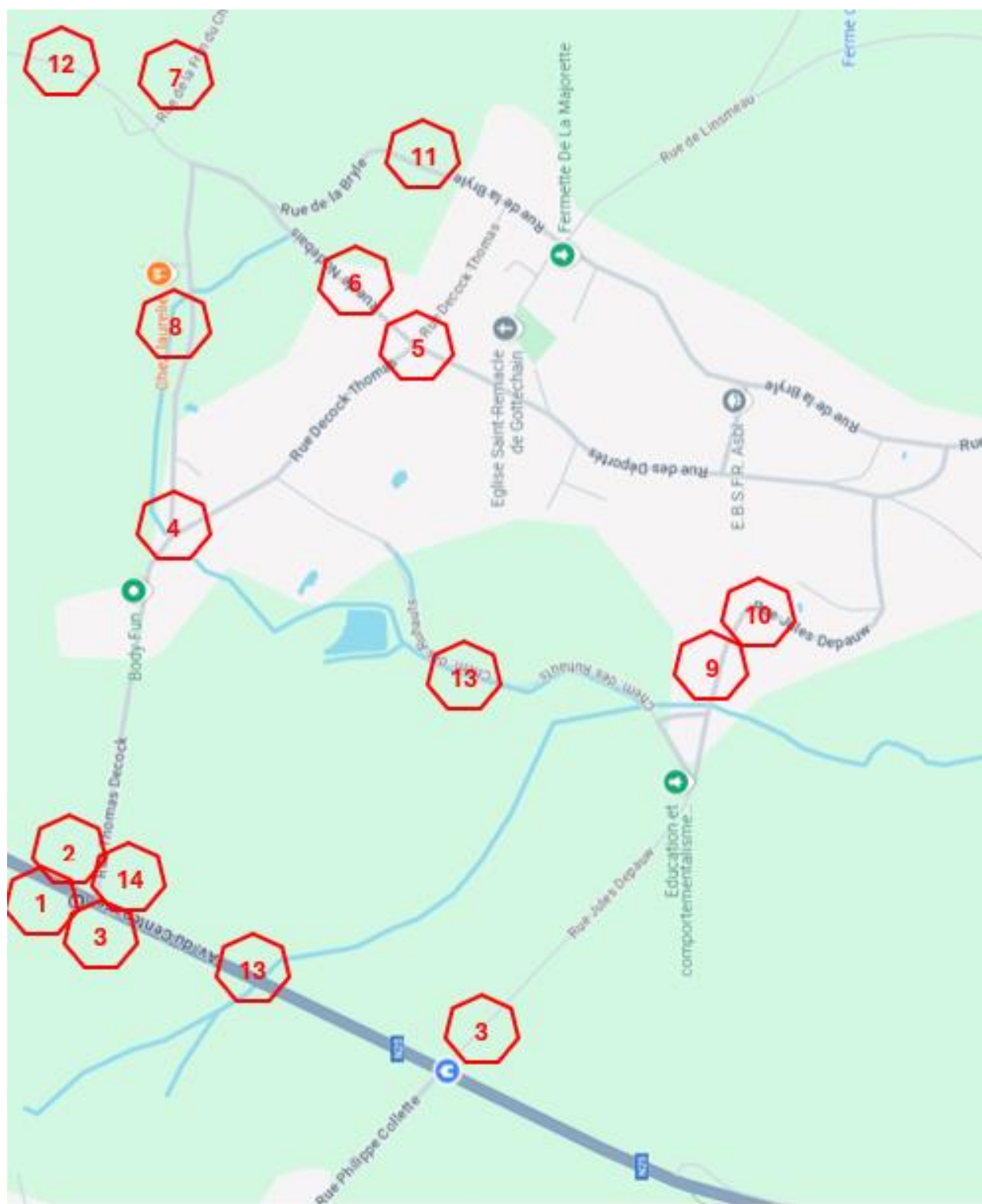
- Nombre croissant habitants :
 - o 1986 : ~ 250 habitants
 - o 2025 : ~ 450 habitants
 - o 2030 : ~ 900 habitants prévus dans le dimensionnement du collecteur
- Augmentation importante du trafic dans les axes principaux (rue T. Decock, rue des Déportés, rue de la Bryle), également pour des véhicules longs >5m (Voir comptages effectués en juin 2024).
- Activités agricoles et maraîchère importantes (tracteurs, camions, camionnettes)
- Vitesse excessive dans le village (voir comptages juin 2024)
- Aucun trottoir sur l'ensemble du village et seulement de rares accotements, discontinus et souvent peu praticables.
- Panneaux de signalisation et marquages faisant parfois défaut (exemple priorité de droite)
En conséquence, la circulation des usagers vulnérables (piétons, animaux, vélos) coexiste avec les véhicules motorisés (voitures, motos, camions, semi-remorques, véhicules agricoles)
- Visibilité réduite à de nombreux endroits du village (carrefours, voies latérales)
- La configuration des carrefours et routes étroites rend la circulation des véhicules à gros gabarit impossible et dangereuse pour les infrastructures, les maisons et les usagers vulnérables. **L'accès des véhicules de secours et ambulances pose question.**
- Etat de la voirie : dalles de béton fendues en différents endroits, joints manquants ou en saillie, provoquent non seulement des nuisances sonores mais également des tremblements et fissures dans les maisons.
- Village rural à l'aspect préservé et typique : rues pavées, chemins creux, soumis au règlement urbanistique RGSB
- Parfois manque d'entretien des haies et végétations en bords de voiries

1.2 Pistes de solutions

- Réduire la vitesse globalement dans le village : village à 30 km/h, mise en place de réducteurs de vitesse (plateau, obstacles, chicanes, ...).
- Réduire le nombre de véhicules motorisés : interdire la circulation de transit (village à circulation locale, cul-de-sac), limiter la circulation des +3.5T à la circulation locale (panneau C21)
- Renforcer la convivialité en améliorant la co-existence des usagers vulnérables avec les véhicules motorisés : aménagement des voiries et zones de rencontres
- Maintenir l'aspect rural de Gottechain (exemple rues pavées) comme cela a été fait à Biez

Ces différentes pistes générales peuvent être source d'inspiration pour les différentes problématiques spécifiques rencontrées et détaillées ci-après.

Une demande spécifique est que systématiquement une concertation préalable à tout projet et aménagement soit mise en place avec les villageois qui vivent au quotidien dans leur village.



2. Entrée dans Gottechain

2.1 Constat

- Voie d'accès principale à partir de la N25 (rue Thomas Decock). La rue Jules Depauw est une rue en circulation locale et malgré l'interdiction certains usagers prennent la rue de Nodebais depuis Hamme-Mille (chaussée de Namur).
- Dans les années 1970 la rue T. Decock a été élargie (la façade du n° 32 a été déplacée de 1.50 m) et revêtue de dalles de béton en remplacement de pavés existants, en résulte une vitesse accrue excessive des véhicules.
- Comptage de juin 2024 qui atteste du nombre de véhicules et des vitesses souvent trop élevées (excès de vitesse nombreux)
- Danger pour les usagers faibles (piétons, cyclistes ...) qui sont nombreux sur la rue Thomas Decock pour rejoindre la N25 et les arrêts de bus alors qu'il n'y a pas accotement
- Placement de bacs chicanes dans la rue T. Decock dans les années 1980 mais qui dans la pratique ne réduisent pas les vitesses excessives.

2.2 Pistes de solution

1. Carrefour rue Thomas Decock/Chaussée de Wavre. Réfection zone pavée (comme cela a été réalisé aux entrées du village de Bossut)



2. Rue Thomas Decock (entrée de village).

Donner une réelle place aux cyclistes et piétons sur la voirie et protéger les nombreux usagers qui empruntent ce tronçon (exemple, enfants pour se rendre aux arrêts de bus).

La voie centrale (voir illustration) ou les BCS (bandes cyclables suggérées comme à Bossut) nous semble indispensables (largeur de la voirie = 6 mètres).



<https://securotheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/cyclistes/amenagements-cyclables/chausse-a-voie-centrale>

3. Panneau village « Zone 30 » => zone 30 dès les entrées du village

<https://mobilite.wallonie.be/files/amenagements-temporaires/fiches/FICHE-6-Zone30.pdf>



Les travaux du collecteur pourraient servir de période test avant un débriefing avec les villageois

3. Circulation dans Gottechain

3.1 Constat

- Certaines rues ou portions de rues nécessitent une réfection
- La vitesse est souvent trop élevée
- Placement de bacs chicanes dans la rue T. Decock dans les années 1980 mais qui dans la pratique ne réduisent pas les vitesses excessives
- Danger pour les usagers faibles (piétons, cyclistes ...) qui sont nombreux surtout rue Thomas Decock pour rejoindre la N25 et les arrêts de bus
- L'étroitesse des rues et le manque d'accotement est favorable à la limitation de la vitesse et constitue le charme du village

3.2 Pistes de solution

4. Carrefour rue Thomas Decock et rue des Soupirs. Améliorer la visibilité du carrefour à priorité de droite (taille des haies, miroir, ...)

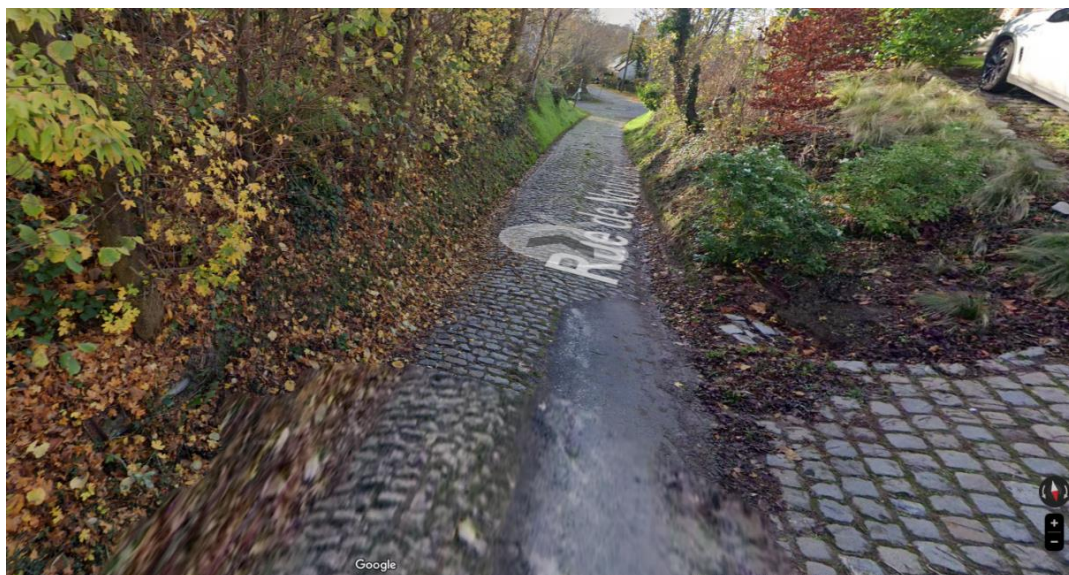


5. Carrefour rue de Nodebais/rue Thomas Decock. Réfection du carrefour avec un carrefour légèrement surélevé pour réduire la vitesse tout en préservant les pavés (concertation avec les riverains) - Plateau ralentisseur au carrefour T. Decock-Déportés-Nodebais pour éviter les vitesses excessives sur la rue T. Decock à ce carrefour et favoriser le respect de la priorité de droite.



Exemple de carrefour surélevé à Biez

6. Rue de Nodebais . Réfection et remise en place de certains pavés non remplacés correctement lors de travaux (concertation avec les riverains)



7. Rue du Chapitre. Réfection de la rue Ferme du Chapitre et du carrefour avec la rue de Nodebais (concertation avec les riverains)



8. Rue des Soupirs. Réfection de la voirie sans en faciliter la fluidité pour éviter l'effet vitesse (concertation avec les riverains)



9. Rue Jules Depauw. Laisser le coussin berlinois mais l'indiquer avec des panneaux + rappel du panneau « Excepté circulation locale »



10. Rue Jules Depauw. Indiquer le virage très dangereux (dans les 2 sens)



- 11.** Maintien de l'aspect rural : préserver en l'état, l'aspect du chemin creux allant de la rue Thomas Decock (ferme Damanet) au carrefour des rue des Soupirs/Nodebais => juste nettoyer 1x/an.



4. Problématique mobilité active

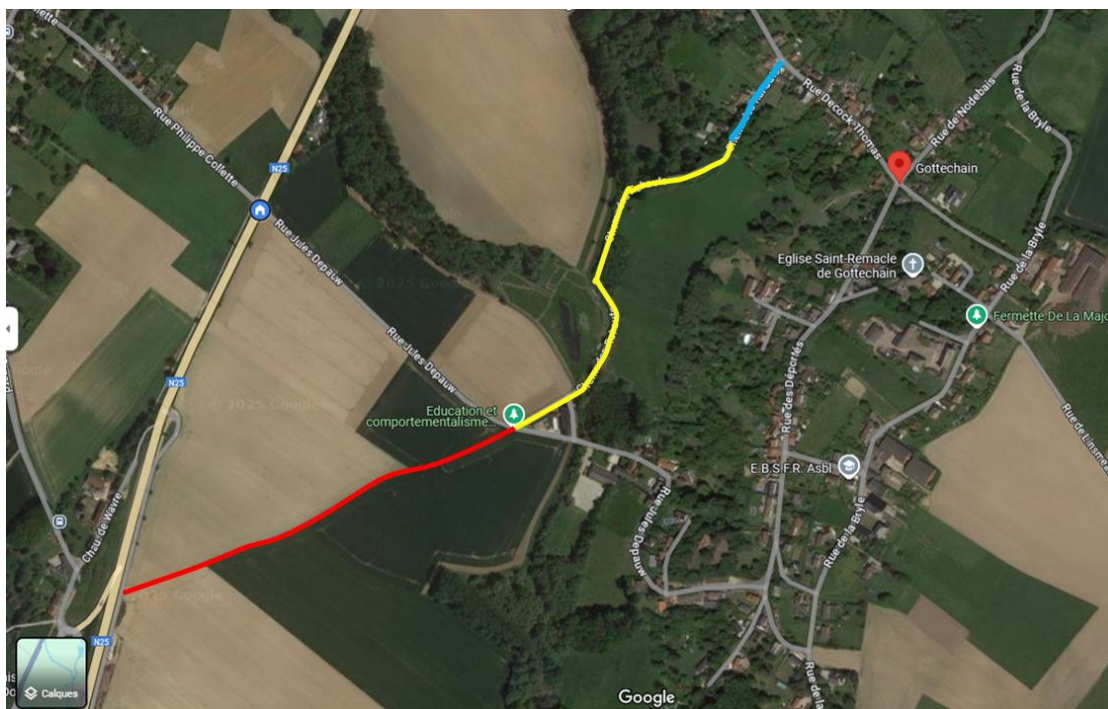
- 12.** Cyclo-piétonne. Stopper le transit de véhicules non autorisés + concertation avec les agriculteurs - Faire respecter l'usage du chemin agricole de la portion concernée de la rue de Nodebais (zone avec panneau de signalisation F99C) par le placement d'un plot central ou un décaissement à l'endroit le plus adapté (voir solutions sur le site de la sécuerothèque)



13.

Un projet de pistes cyclables le long de la RN25 est en réflexion au niveau de la Région Wallonne, de même qu'un projet de confortabilisation du chemin des Ruhauts (CLDR). Ces deux projets n'aboutiront probablement pas avant une dizaine d'années pour autant qu'ils aboutissent.

Au vu du danger sur la RN25, l'enjeu pour Gottechain, les cyclistes et piétons ne peut plus être lié à d'hypothétiques projets. Un aménagement du chemin des Ruhauts sur sa totalité est une option à court terme facile à mettre en œuvre. Cet axe permettrait aux cyclistes venant de Gottechain mais également de et vers Grez-Doiceau/Beauvechain/Jodoigne de circuler sans devoir traverser la RN25 (possibilité également d'atteindre le centre sportif de manière sécurisée via les pistes cyclables existantes). Nous souhaiterions que ce projet puisse être réalisé dans la continuité des travaux de pose du collecteur soit pour l'été 2026. L'utilisation de graviers damés, est une solution facile, peu onéreuse et pérenne si un entretien annuel est planifié.



Tracé jaune

Cette portion devra être remise en état par l'InBW après la pose du collecteur. Il faudra veiller à ce qu'une couche de graviers adaptés suffisamment importante et damée soit remise en place pour supporter le passage de véhicules (dont certains engins agricoles). Il faudra aussi veiller à ce qu'une légère pente permette aux eaux de ruissellement de s'évacuer vers les fossés. Le diamètre du tuyau d'eau qui coupe le chemin (connexion avec le Lambais) devra être augmenté pour éviter les débordements en cas de fortes pluies.

En concertation avec le riverains des parcelles, il est impératif de trouver un moyen efficace et pérenne pour bloquer le passage des véhicules de transit. Il faudra placer aux carrefours avec les rue Thomas Decock et Jules Depauw des panneaux F45b (rue en cul de



sac)  et C5 (interdit aux véhicules à moteur) + excepté riverains



**EXCEPTE
RIVERAINS**

Tracé rouge

Cette portion complètement ravinée depuis de nombreuses années n'est accessible qu'aux randonneurs et vététistes. Au cadastre dans sa partie la plus étroite elle ne fait que 2,20 mètres. Une remise à niveau d'une partie de l'assiette et la pose de graviers damés est une option satisfaisante qui présente l'avantage de permettre une réalisation rapide et une sécurisation du trajet de et vers Grez-Doiceau.

Afin de ne pas créer un effet d'appel, une dégradation rapide du tronçon et des conflits entre usagers, il est indispensable que des aménagements soient réalisés (plots, plantations, rétrécissement, chicane, ou ...) pour que cet axe soit exclusivement réservé aux piétons et cyclistes comme il l'est actuellement vu son état.

En plus des aménagements, des panneaux devront en définir la réglementation d'usage.

Panneaux C5 (interdit aux véhicules à moteurs)



et/ou D10



à placer aux deux extrémités.

Tracé bleu

A court ou moyen terme (placement des égouts ?) l'assiette pavée de ce tronçon devra être remise en état.

5. Problématique de la RN25

- 14.** Grand danger pour sortir de Gottechain sur le RN25.
Dossier à traiter urgemment pour Gottechain **et** Bossut avant un drame.

