



Service public de Wallonie



mobilité Court-Saint-Etienne

Court-Saint-Etienne

Plan Communal de Mobilité

Phase 3 - Projet de plan d'action



16 août 2010

Association momentanée

espaces mobilités 

VAN WUNNIK
PARTNERS
spri bvba

En collaboration avec



Tables des matières

1	INTRODUCTION	3
1.1	Rappel des objectifs du PCM	3
1.2	Le présent document.....	4
2	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	5
3	LE RESEAU ROUTIER.....	6
3.1	Hiérarchisation du réseau.....	6
3.2	Le centre de Court-Saint-Etienne	10
3.3	Gestion des vitesses	13
3.4	Principes d'aménagement des routes régionales	15
3.5	Modération de la vitesse.....	19
3.6	Réseau Poids lourds	20
3.7	Signalisation directionnelle	21
4	STATIONNEMENT DANS LE CENTRE COMMUNAL.....	22
5	TRANSPORTS PUBLICS	23
5.1	Transport public ferré	23
5.2	Transport public routier.....	25
5.3	Transport alternatif	28
6	RESEAU CYCLABLE	31
6.1	Les liaisons cyclables	31
6.2	SUL	36
6.3	Balisage.....	36
6.4	Parkings vélos	36
6.5	Sensibilisation - Communication	36
7	RESEAU PIETON	38
7.1	Les villages.....	38
7.2	Les arrêts TP.....	40
7.3	Les accès aux écoles	41
8	ECOLES.....	42
9	COMMUNICATION-SENSIBILISATION.....	43
9.1	Développer le covoiturage.....	44
9.2	Faire connaître les alternatives à l'auto	45
9.3	Assister les entreprises et les écoles dans la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises ou scolaires.	45
9.4	La gouvernance.....	45

Liste des Fiches

Fiche 1	Place de Tangissart	06/08/2010
Fiche 2	Ecole de Tangissart	26/07/2010
Fiche 3	Carrefour N275 – rue de Villers	26/07/2010
Fiche 4	Place de Faux	26/07/2010
Fiche 5	Accessibilité à la gare de Faux	07/06/2010
Fiche 6	Place et école de Sart	26/07/2010
Fiche 7	Cheminement des modes doux à Beaurieux	07/06/2010
Fiche 8	Cheminement piéton rue Coussin Ruelle	03/08/2010
Fiche 9	Place Communale	09/06/2010
Fiche 11	Accessibilité du Collège-Saint-Etienne	26/07/2010
Fiche 12	Liaison du Quartier Mérviaux au Pré-RAVeL	07/06/2010
Fiche 14	Balisage vélo	07/06/2010
Fiche 15	Parkings vélo	07/06/2010
Fiche 16	Promotion du vélo	07/06/2010
Fiche 17	La mobilité à l'école	26/07/2010
Fiche 18	Le ramassage scolaire à pied et à vélo	26/07/2010
Fiche 19	Les aménagements PMR	07/06/2010
Fiche 20	Covoiturage et VAP	26/07/2010
Fiche 21	Arrêts TEC	26/07/2010
Fiche 22	Effets de porte aux entrées d'agglomération	26/07/2010
Fiche 23	Communication	07/06/2010
Fiche 24	Carrefour de la Lanterne (RN237#RN 275) et av des Combattants	16/08/2010

Liste des cartes A3

- Carte 1 :** Réseau cyclable
- Carte 2 :** Réseau cyclable à court, moyen et long terme
- Carte 3 :** Réseau Transport public
- Carte 4 :** Hiérarchie du réseau routier
- Carte 5 :** Régulation de la vitesse
- Carte 6 :** Poids-Lourds

Liste des Planches

Planche N275 Nord

Planche N275 Sud

Planche N237

1 Introduction

1.1 Rappel des objectifs du PCM

Le Plan Communal de Mobilité doit contribuer au développement de la commune en réduisant si possible le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes alternatifs, les plus respectueux de l'espace public. Pour cela, la commune et les partenaires régionaux s'engagent dans une démarche de développement durable et d'amélioration du cadre de vie.

Les objectifs se regroupent en deux grandes catégories:

Améliorer la mobilité de tous et l'accessibilité des pôles d'activités

1. Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population afin de permettre l'accessibilité vers tous les pôles d'activités.
2. Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité en favorisant autant que possible les modes doux et le transport public.

Cela demande la mise en place d'un **système de mobilité multimodale** qui part de l'idée que pour des raisons d'efficacité et de développement durable, les modes de transport doivent être complémentaires plutôt que concurrents. Il s'agit donc d'assurer une cohérence du système de transport qui permet d'utiliser le mode le plus approprié pour chaque déplacement et qui permet de combiner différents modes pour les trajets à plus grande distance, vers l'extérieur de la commune ou en provenance de l'extérieur.

3. Assurer une accessibilité optimale des lieux d'activités (écoles, travail, commerces, loisirs) pour l'ensemble des citoyens et selon les modes de transport les plus appropriés.
4. Lever les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces publics ou bâtiments accessibles au public (services et commerces accessibles aux chaisards, par exemple).

Communiquer pour informer, sensibiliser, éduquer

La communication entre les acteurs de la mobilité d'un côté, et avec la population de l'autre est indispensable pour assurer le succès de bon nombre d'actions mises en œuvre par les pouvoirs publics.

Les objectifs sont:

- développer la prise de conscience nécessaire de la part des citoyens sur les enjeux du développement durable de la commune, comme de la Région et de la planète
- induire des initiatives citoyennes et des évolutions positives dans les habitudes de mobilité de chacun.

1.2 Le présent document

L'objet de ce rapport est de définir les actions concrètes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés durant la phase 2 (voir rapport du 15/09/2009)

1. Le plan d'action

- qui développe le schéma directeur et définit la structure des réseaux pour le trafic automobile, pour le transport public, la circulation à vélo et les déplacements à pied. Le schéma directeur est accompagné de **cartes au format A3** et de **trois planches** figurant en annexe
- qui décrit mode par mode les actions préconisées, leur contexte et les synergies à réaliser. Les chapitres renvoient à des Fiches actions qui figurent dans la seconde partie du dossier.

2. Les Fiches actions, conçues comme des illustrations et comme des éléments "détachables" du dossier pour leur mise en œuvre concrète. Les Fiches actions portent sur des lieux précis ou sur un thème particulier.

2 Aménagement du territoire

Les actions en matières d'aménagement du territoire font l'objet d'autres documents cadres et en particulier du Schéma de structure de Court-Saint-Etienne. L'aménagement du territoire et la mobilité sont toutefois intimement liés, de sorte qu'il est utile de rappeler ici les objectifs à poursuivre sur le territoire communal.

La population de Court-Saint-Etienne va connaître une croissance durant les prochaines années. Selon le Schéma de structure, elle pourrait atteindre 11.000 habitants en 2015.

On peut prévoir pour les prochaines années un besoin croissant en matière d'équipements pour les jeunes (équipements de loisirs notamment) et pour les personnes âgées (la tranche 60-65 ans actuelle est beaucoup plus nombreuse que la tranche 65-70 ans). Si ces équipements ne sont pas présents à proximité dans la commune, ils induiront une augmentation des besoins de mobilité à destination des autres communes, voire des villes aux alentours.

Les objectifs à poursuivre en matière d'aménagement du territoire sont les suivants:

- Contenir le développement des espaces bâtis pour maîtriser les effets induits sur la mobilité (demande de mobilité, dépendance de la voiture).
- Viser le regroupement spatial de l'habitat et des activités, par une densification du centre de Court et par la densification des centres villageois ou leur extension directe, plutôt que par la création de nouveaux lotissements isolés.
- Développer les activités locales (commerces et équipements) afin de limiter les besoins de déplacements vers les communes limitrophes ou vers d'autres agglomérations. Sans prétendre concurrencer les pôles d'Ottignies Louvain-la-Neuve et Wavre, le centre de Court-Saint-Etienne devrait proposer des biens de première nécessité et des services plus pointus (plats tout préparés, cuisines étrangères, commerces ouverts le dimanche,...) en même temps que des infrastructures d'accueil (restau, infos tourisme,...). Ceci éviterait aux habitants des déplacements "quotidiens" vers les communes voisines et réduirait le besoin de posséder une voiture pour vivre à Court-Saint-Etienne.
- Permettre notamment aux personnes âgées qui ont besoin d'une assistance de s'installer dans le centre de Court-Saint-Etienne lorsqu'elles doivent quitter leur domicile dans un des villages. Prévoir la construction de logements adaptés aux seniors dans le centre.
- Intégrer la mobilité dans la conception des projets d'urbanisme (Henricot II, lotissements, ...) afin de favoriser dès le départ une mobilité "durable" ou en tout cas de limiter les incidences sur l'environnement et la sécurité routière.
- Développer la convivialité des espaces publics dans les noyaux villageois.

3 Le réseau routier

3.1 Hiérarchisation du réseau

Le réseau de voiries est le principal vecteur des déplacements. Il structure le territoire de la commune; la plupart des espaces publics urbanisés sont des voiries ou leurs espaces attenants.

En vue d'assurer à la fois une bonne accessibilité et un environnement adéquat pour les habitants et les activités, il est important de hiérarchiser les voiries de façon cohérente, à l'échelle du territoire communal.

La carte n° 4 présente la hiérarchie des voiries. Elle comporte les voiries existantes ainsi que des tracés de nouvelles voiries éventuelles, dont l'explication est fournie dans les pages ci-après.

3.1.1 Niveau 1 : Maillon du réseau régional à grand gabarit la voie express RN25

La RN25 fait partie du réseau à grand gabarit RGG2 dans la nomenclature wallonne. Ce réseau en site propre est développé dans une logique de concentration des trafics et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances.

Les entrées et sorties sur le territoire communal ne se font que par des échangeurs (pas de carrefours à niveau).

3.1.2 Niveau 2 : Le Réseau régional interurbain RESI

Sur le territoire de Court-Saint-Etienne, ce régional réseau permet les échanges entre les communes des environs et donne accès aux échangeurs de la RN25. Ce réseau a pour rôle de supporter une grande partie de la circulation qui traverse la commune.

Il se compose de la RN275, la RN237 et la RN237a, cette dernière complétant d'une certaine manière le demi-échangeur RN25#RN237 (sauf poids lourds actuellement).

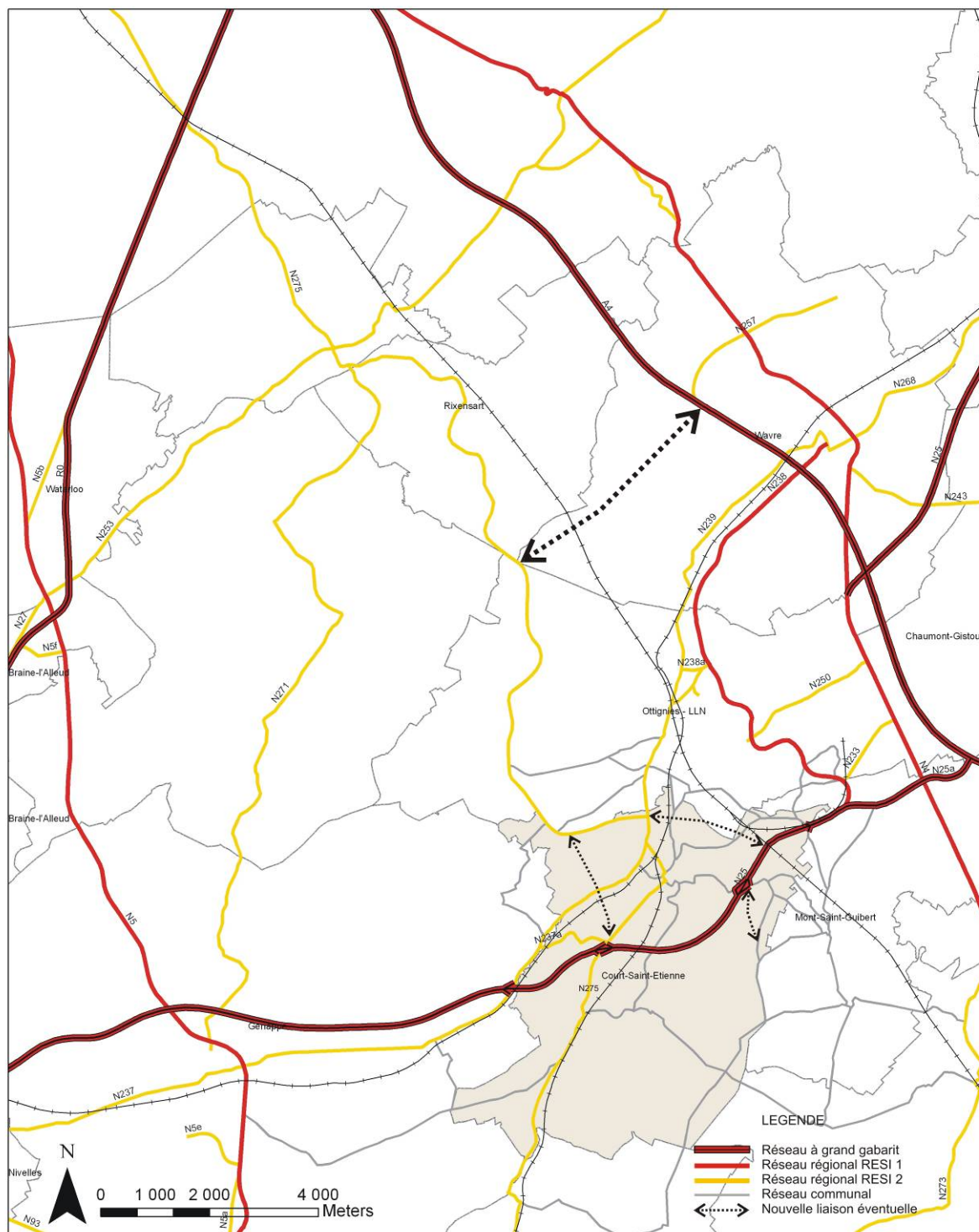
Un point difficile est la traversée du centre de Court par la RN275, du fait de l'étroitesse des rues (rues Defalque, Coussin Ruelle, Henricot) et du passage à niveau.

Pour le bon fonctionnement du centre communal avec le développement du site Henricot II, il est proposé de créer une nouvelle voirie qui reliera le rond-point N237#N275 à la Place Roi Baudouin, voire à la place communale, en passant sous ou sur le chemin de fer. (Voir les tracés et explications au point 3.2.2). Cette liaison remplacerait la liaison régionale existante entre la place communale et l'av des Combattants via la rue Henricot et l'av de Wisterzée, ces dernières devenant alors des voiries communales supportant moins de trafic de transit.

3.1.2.1 Nouvelle liaison entre le RN275 et la RN25

Une telle liaison présenterait un intérêt à l'échelle du Brabant wallon, surtout si on réalise également la liaison entre la N275 et l'E411 à Bierges. Ces deux liaisons permettraient en effet de ramener vers l'E411 et la RN25 une circulation venant de Lasne, Rixensart, La Hulpe qui remonte vers Bruxelles par la N275 ou descend vers Louvain-la-Neuve et Namur en traversant Court-Saint-Etienne et/ou Ottignies. Ce contournement permettrait de désengorger le pôle régional Ottignies-Louvain-la-Neuve-Wavre et d'ainsi, par exemple,

soulager la RN237 du trafic automobile et faciliter le passage des transports publics vers la gare d'Ottignies.

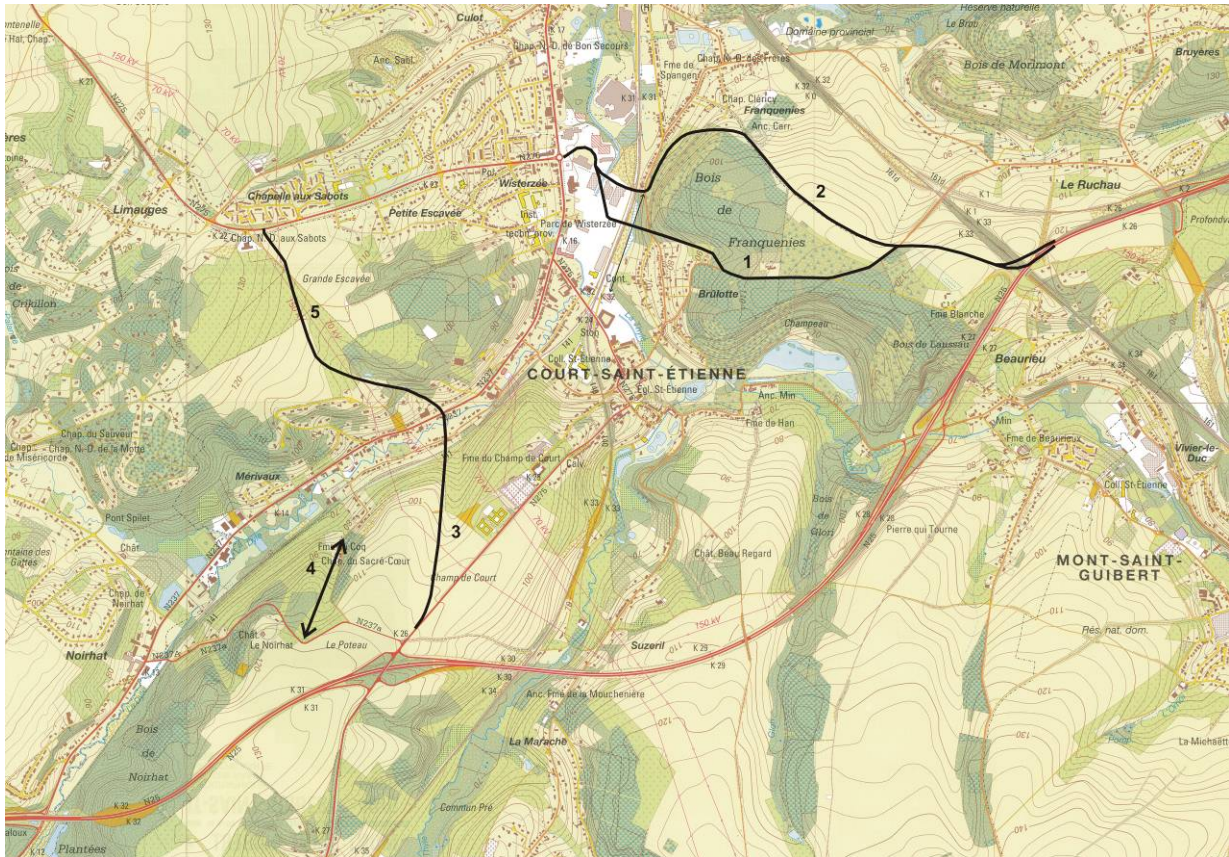


La liaison sur Court-Saint-Etienne serait à réaliser après la liaison sur Rixensart, compte tenu des charges de trafic sur le réseau régional.

La figure suivante propose différents tracés plausibles. Dans tous les cas, l'étude du projet (profils en long, terrassements, incidences paysagères, connexions au réseau local, intérêt multimodal) prendra du temps et les coûts de mise en œuvre seront très élevés. Il s'agit d'un projet dont la réalisation passe après d'autres projets routiers dans la Brabant wallon. La commune doit toutefois garder à l'esprit cette éventualité et en tenir compte dans

l'élaboration des projets de développement urbain (site Henricot II, chapelle aux sabots, ...) dans un souci de ménager l'avenir.

Tracés envisageables



- 1 Relie le rond-point de la chaussée de Bruxelles à la RN 25 avec un pont sur le chemin de fer, un carrefour (rond-point?) au croisement de la rue de la Limite et un nouvel échangeur sur la RN25.

Permet de créer une voie de desserte du centre communal (place Roi Beaudouin sans créer un passage sous le chemin de fer. Voir aussi chapitre 3.2.2.1

- 2 Variante du tracé 1, mais les incidences sur l'environnement pour les habitants des rue de la Limite et Albert 1^{er} seraient probablement plus pénibles.

Les liaisons 1 et 2 permettent de relier le site Henricot II aux grands axes régionaux. Elles offrent une liaison répondant aux flux actuels qui traversent Ottignies et Court-Saint-Etienne vers le sud et l'est (Louvain-la Neuve, voire Gembloux et Namur).Elles permettent notamment de réduire le trafic au Richaux.

- 3+5 Relie l'échangeur RN 25 au lieu-dit Le Poteau à la RN 275 à la Chapelle aux sabots. A ou l'échelle régionale, cette liaison participe à un réseau mieux équilibré ou maillé géographiquement. Elle valorise la RN 275 Nord-Sud en tant que liaison vers l'ouest (Nivelles, Charleroi, E19).

- 3 Emprunte une section de la RN275 puis descend derrière le crematorium pour rejoindre la RN 237 en un endroit de préférence proche de la rue Chapelle-aux-Sabots;

Cette liaison peut être réalisée avant de réaliser la section 5. Elle permet de soulager le centre de Court-Saint-Etienne du trafic qui relie l'av Defalque et l'avenue des Combattants (via les rues Cousin Ruelle, Henricot, des Prisonniers de Guerre et l'av de Wisterzée).

Cette liaison permet également d'interdire les poids lourds dans le centre de Court et ce par

un trajet plus doux et logique que la RN 237a (sur laquelle il n'est pas évident d'autoriser le passage des poids lourds).

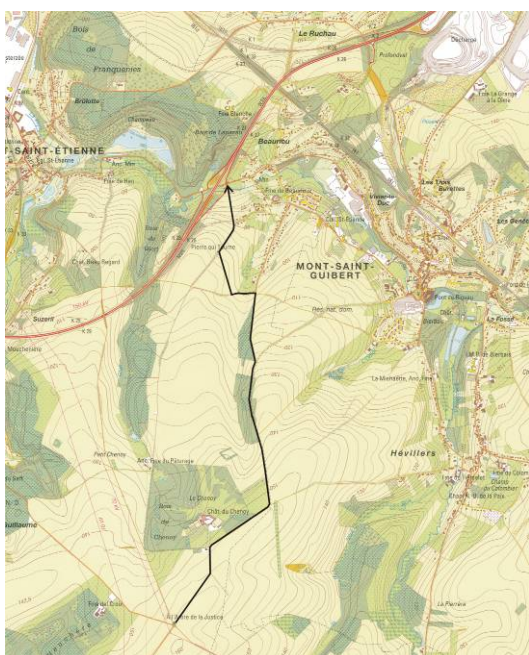
- 4 Variante du tracé 3 qui descendrait dans les prés au départ de la N237a. Trajet moins logique / lisible que le tracé 3 mais incidences environnementales à évaluer pour chaque tracé (inscription dans le paysage, pentes, expropriations en bordure de la N237, ...)
- 5 Liaison entre la Chapelle aux sabots et la RN 237. Liaison qui pourrait être créée, par exemple, dans le cadre du lotissement résidentiel (zone d'habitat au Plan de Secteur). La dernière section pour déboucher sur la RN 237 demandera quelques expropriations également.

3.1.3 Niveau 3 : le réseau communal principal

Ce réseau complète le réseau régional et assure les liaisons entre les différents villages de la commune et des communes voisines.

Le long de ce réseau, les besoins de l'habitat riverain et des activités doivent primer sur la fonction de circulation. Le réseau doit toutefois conserver une certaine fluidité pour remplir son rôle de collecteur de trafic et de liaison entre les villages. Certaines de ces routes sont parcourues par des lignes de bus.

3.1.3.1 Nouvelle liaison à Beurieux



Une nouvelle liaison entre la rue Vital Cassé et l'échangeur de Beurieux soulagerait le centre de Beurieux d'une partie du trafic qui vient de Mont-Saint-Guibert et Chastre pour rejoindre la RN25 (et inversement). Le trafic arrivant par la rue de la Papeterie ne serait toutefois pas dévié. Or il est destiné à croître en raison des constructions de logements prévues sur Mont-Saint-Guibert. La diversion de ce trafic vers la nouvelle liaison devrait donc se faire plus en amont, sur Mont-Saint-Guibert mais cela semble assez utopique.

Cette liaison aurait en tout état de cause un caractère intercommunal, qui pourrait appeler un montage financier entre les communes "intéressées", qui actuellement déversent une part de leur trafic sur Beurieux.

Une alternative à envisager avec les autres communes serait de créer un nouveau passage sous le chemin de fer pour drainer le trafic de Mont-Saint-Guibert vers le N25 par l'échangeur des trois Burettes.

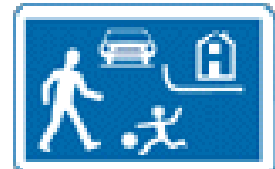
3.1.4 Niveau 4 : le réseau communal secondaire

Les voiries de ce réseau constituèrent l'armature des quartiers ou villages.

La vitesse y est limitée à 50 km/h et devrait progressivement être ramenée à 30 km/h dans les noyaux habités (travaux nécessaires, donc investissements à programmer).

3.1.5 Niveau 5 : les voiries de desserte locale

Ce niveau représente les voiries à usage exclusivement local. Dans les zones bâties, la vitesse y est limitée à 50 km/h max et des zones 30 y sont développées. On peut également réaliser des aménagements de type "zone de rencontre".



En dehors des zones bâties, ces voies sont généralement des chemins de remembrement sur lesquels il n'y a pas besoin de limiter la vitesse à l'aide de signaux.

3.2 Le centre de Court-Saint-Etienne

3.2.1 Adaptation des feux au carrefour dit de la lanterne (RN237#NR275)

Il s'agit d'une mesure prioritaire pour la gestion du trafic dans le centre de Court-Saint-Etienne.

Voir la fiche 24

3.2.2 Réorganisation de l'accessibilité du centre.

Le développement du site Henricot II demandera d'y implanter des voiries.

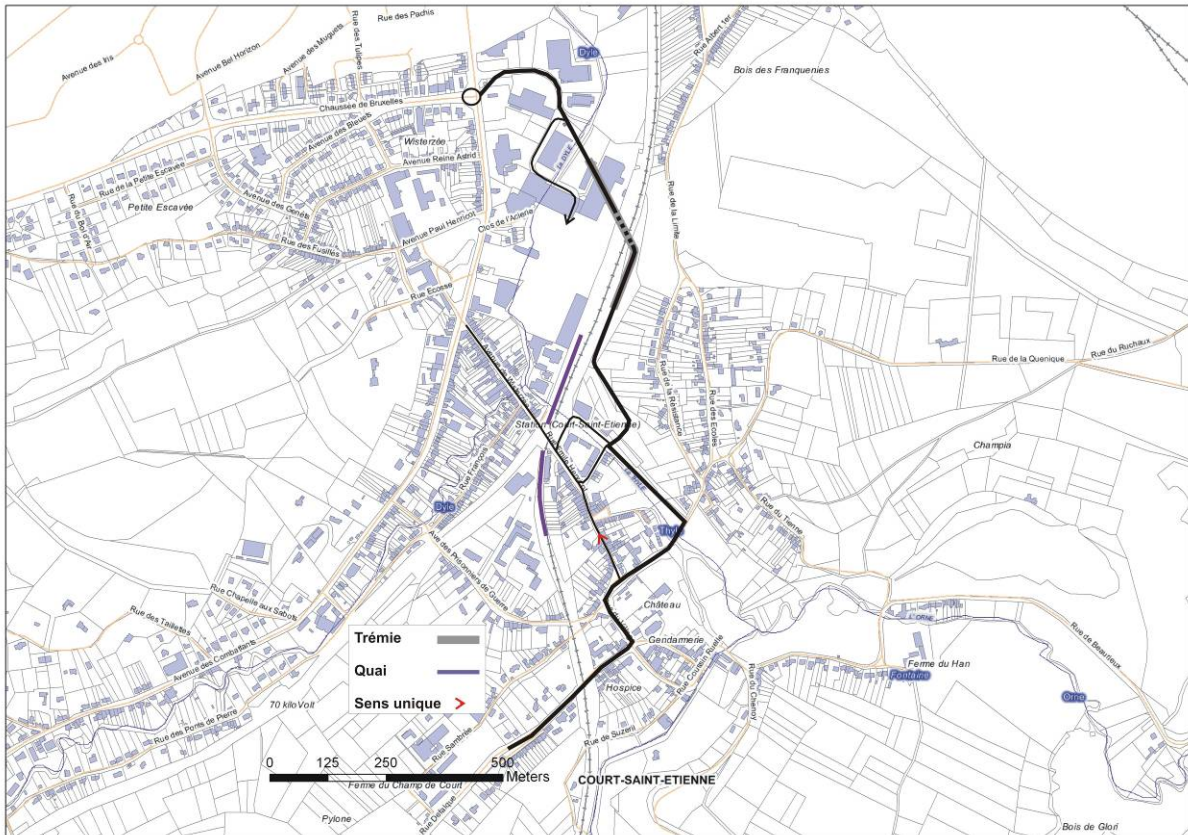
Il est important que ce quartier ne soit pas isolé du centre commercial (Place Roi Baudouin et abords, avenue de Wisterzée) et d'au contraire relier les trois quartiers par des voiries adaptées aux différents modes.

D'autre part, le déplacement du quai de chemin de fer (trains vers Ottignies, permet d'envisager la création d'une "place de la gare" sur le site Henricot qui accueillerait le terminus de bus de la ligne 366, une zone de dépose minute et un parking pour les navetteurs (celui du Parc à Mitrailles utilisé surtout le soir et le WE).

Différents tracés sont proposés; ils permettent de:

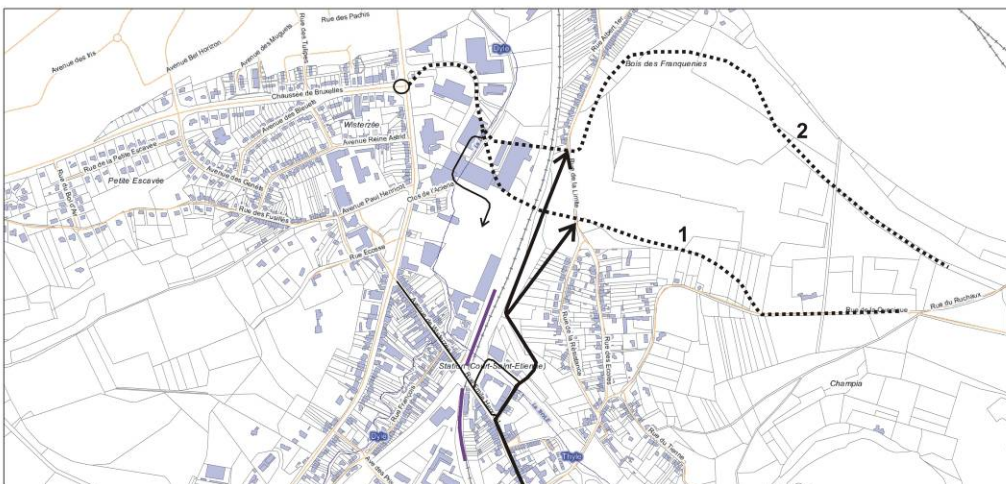
- améliorer l'accessibilité de l'av.de Wisterzée et du noyau commercial de la Place Roi Baudouin
- alléger le trafic au carrefour de la Lanterne, dans l'av des Combattants et dans l'av de Wisterzée. La nouvelle voirie serait en fait régionale (nouveau tracé de la RN 275), les voiries précitées seraient rendues à la Commune.
- alléger le trafic dans la rue Henricot, avec la possibilité d'une mise à sens unique de la section étroite entre la rue de Vaujour et la place communale (cette section demande en effet des trottoirs plus larges)

2. Passage sous le chemin de fer débouché dans la rue des Ecoles



Cette prolongation jusqu'à la rue des Ecoles permet de mettre la section étroite de la rue E. Henricot à sens unique et d'y élargir les trottoirs

3. Passage sur le chemin de fer



Il est sans doute techniquement possible de combiner la liaison RN275#RN25 (si on adopte le tracé 1 ou 2, cf point 3.1.2.1) et la nouvelle desserte du centre en franchissant le chemin de fer à l'aide d'un pont. Cette solution serait probablement moins coûteuse pour la commune que le passage inférieur mais elle dépend du calendrier de la réalisation de la

liaison RN275#RN25. Une étude technique de faisabilité et des incidences environnementales (incidences sur le paysage, le bruit, ...) permettrait d'éclairer les décisions.

3.3 Gestion des vitesses

Les régimes de vitesses proposés pour le réseau de voiries (voir carte 5) se basent sur les principes suivants.

Réseau régional

90 km/h	hors points singuliers et traversées d'agglomération
70 km/h	en zone d'approche d'agglomération
50 km/h	en agglomération, principalement sur les sections comprenant des traversées piétonnes et vélos.
30 km/h	en abords d'école si justifié (pas justifié pour l'école d'enseignement spécial de la rue Defalque dont tous les enfants sont conduits en voiture ou en car)

Réseau communal principal et secondaire

90 km/h	Maximum autorisé hors d'agglomération
70 km/h	Réseau communal principal en approche d'agglomération
50 km/h	en agglomération
30 km/h	en abords d'école

Entrée d'Agglomération

Les agglomérations délimitent un ensemble de rues d'un village, d'une ville....

Dans les agglomérations, la vitesse est limitée en dehors de toute autre indication à 50 km à l'heure. Le panneau d'entrée d'agglomération sert donc d'indication pour la vitesse autorisée.

Pour ne pas décrédibiliser cette signalisation et faire que la vitesse soit respectée, il convient de placer ces panneaux à des endroits pertinents sans englober le périurbain ou des parties non urbanisées trop importantes.

Le placement de panneaux F1 et F3 (entrée/sortie d'agglomération) doit être revu et complété pour les villages de Tangissart et de Faux (voir planche N275 sud)

Réseau de desserte locale

- La mise en zone 30 est ici préconisée comme principe, sa réalisation peut s'effectuer par étapes successives en traitant en priorité les quartiers et rues où des problèmes de vitesses récurrents sont identifiés.
Les zones 30 en réduisant les écarts de vitesses entre usagers permettent aux

cyclistes de circuler en sécurité, aux piétons de traverser sans danger, bref elles incitent à se déplacer agréablement sans voiture.

- Pour les endroits les moins fréquentés, des zones résidentielles 20 km/h (ou zones de rencontre) sont à envisager au cas par cas
- Certaines voiries locales ou chemins accessibles aux automobiles hors agglomération ne nécessitent pas une mesure générale de limitation, et sont donc par défaut à 90 km/h.

Zone résidentielle (ou zone de rencontre)

Les "zones de rencontre" sont des types d'aménagement de voiries plus forts encore dans le sens de la convivialité. Ils demandent des moyens (travaux) plus importants, sauf lorsqu'on doit envisager une réfection complète de la voirie. Leur mise en œuvre est donc plus limitée et n'est pas généralisable. A envisager lorsque des travaux de réfection de la voirie sont nécessaires.

Principes de l'aménagement d'une zone de rencontre:

Les circulations :

- Espace-public partagé entre tous les usagers
- Piétons prioritaires (jeux autorisés)
- Vitesse limitée à 20 km/h

Les aménagements :

- Trottoirs traversant aux entrées
- Pas de division entre chaussée et trottoir
- Aménagements spécifiques pour réduire la vitesse (pas de ligne droite > à 50 m)
- Éclairage adapté (style piétonnier)
- Stationnement interdit sauf aux emplacements délimités:
 - par un marquage ou un revêtement différent et lettre « P »
 - par un signal routier



3.4 Principes d'aménagement des routes régionales

Voir **planches N275 Sud, N237 et N275 Ouest**

Les deux routes régionales RN237 et 275 traversent les zones agglomérées de commune selon trois axes distincts que nous appelons N275 Sud (Tangissart, La Roche, Faux), N 237 et N 275 Ouest (Wisterzée, Limauges).

Ces trois routes ont un caractère très routier, alors que l'urbanisation s'est développée et se développera sans doute encore. Des mesures de sécurisation ont été prises localement au cours des temps, selon des principes qui ont évolué également. Le résultat est un traitement peu homogène de chaque route en question alors que des problèmes se posent en différents endroits.

Nous proposons ci-après les principes d'aménagement des trois routes. L'idée est d'appliquer ces principes progressivement pour rétablir la cohérence de chaque axe, une meilleure coexistence entre les différents usagers et une meilleure observance des limitations de vitesses, gage de sécurité routière (les accidents se concentrent sur ces routes) et de qualité de l'environnement habité.

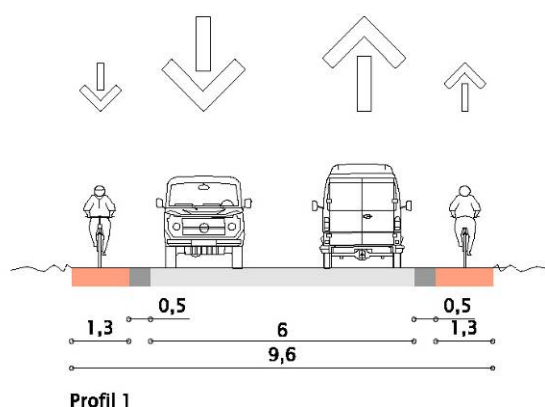
Les cotes des schémas sont approximatives, basées sur quelques mesurages. Des relevés de géomètre seraient nécessaires pour dresser des plans d'exécution.

Principes d'aménagement pour la RVN 275 Sud:

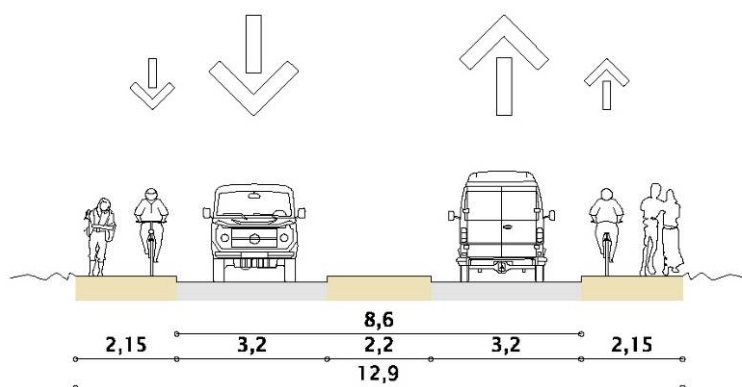
De façon générale, le revêtement pose des problèmes de bruit (sections en béton uni) et de vibrations (sections en dalles de béton). Il faudrait appliquer un autre revêtement lors de la prochaine réfection.

En venant de Villers:

- Modérer la vitesse à 70 km/ au carrefour du Delhaize et remettre en état les bords de ce carrefour
- Tracer un bord fictif sur la section suivante, qui réduit la largeur de la route à 6 m (modération de la vitesse) et donne un peu de surlargeur aux cyclistes. Supprimer le marquage axial de la route (modération des vitesses lors des croisements)



- Placer des panneaux délimitant l'agglomération de Tangissart.
- Traiter la traversée de Tangissart selon le principe suivant, appliqué déjà localement, et ce depuis la traversée piétonne qui permet de relier Tangissart à la gare de La Roche (effet de porte à cet endroit) jusqu'au carrefour de la rue de La Roche.



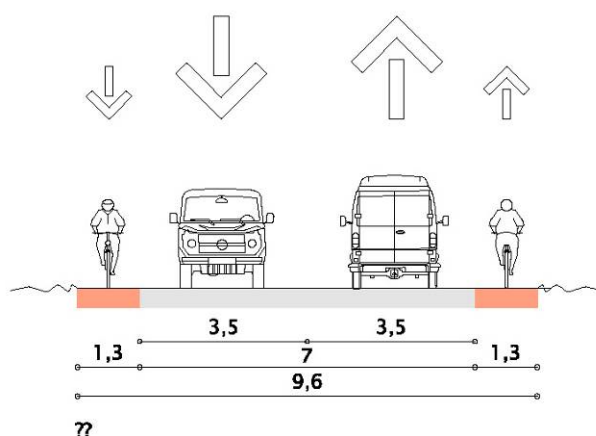
D 10

Profil 2

- redessiner le carrefour de la rue de Villers, près de la rue vers la gare de La Roche
- indiquer la voie d'accès en voiture à la gare de La Roche (signalisation directionnelle)
- procéder à une petite expropriation de jardin ou cour, permettant de dégager le trottoir et –surtout- de dégager la visibilité vers le gauche pour les conducteurs débouchant de la rue de La Roche (endroit difficile actuellement).

Dans la traversée de Faux:

- dans toute la section où la vitesse est limitée à 50 km/h remplacer les pistes cyclables en accotement (et les éléments de béton qui les bordent dans les virages) par des pistes cyclopiétonnes (D10) surélevées; réduire la largeur de la route pour induire une modération des vitesses.



- Sur la section de la route non bordée de maisons actuellement, il est proposé de relever la limitation à 70 km/h, ce qui serait plus crédible.

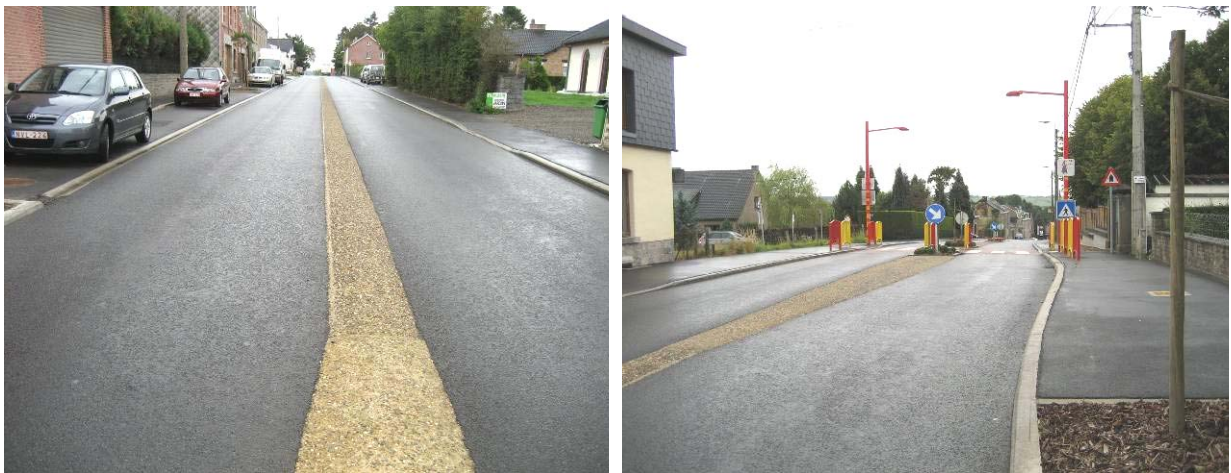
RN 237

Les pistes cyclables existantes en accotement sont une bonne solution dans la section Sud, d'autant que le pré RAVeL n'est pas loin. Equiper les traversées piétonnes d'îlots centraux, de marquages et d'un éclairage.

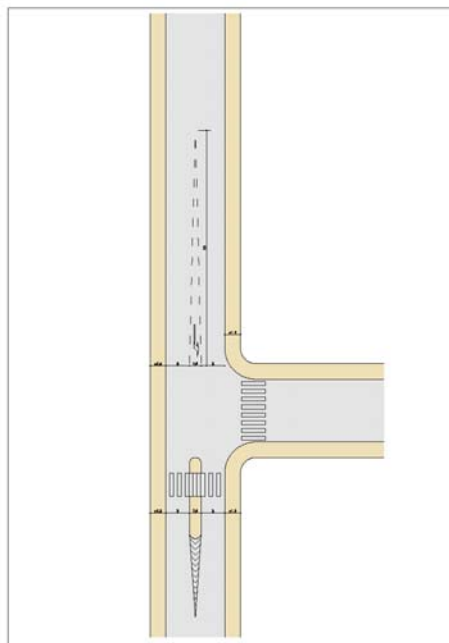
Les carrefours desservant les lotissements méritent un traitement soigné (passages piétons, trottoirs vers les arrêts TEC, éclairage spécifique).

Les pistes cyclables s'arrêtent à hauteur du quartier Mérivaux, les cyclistes étant invités à rejoindre le pré RAVeL par le sentier. A partir de cet endroit, les trottoirs sont élargis selon les possibilités.

Exemple illustrant le type d'aménagement proposé (stationnement ou arrêts de bus ou autre aménagement latéral selon les endroits):

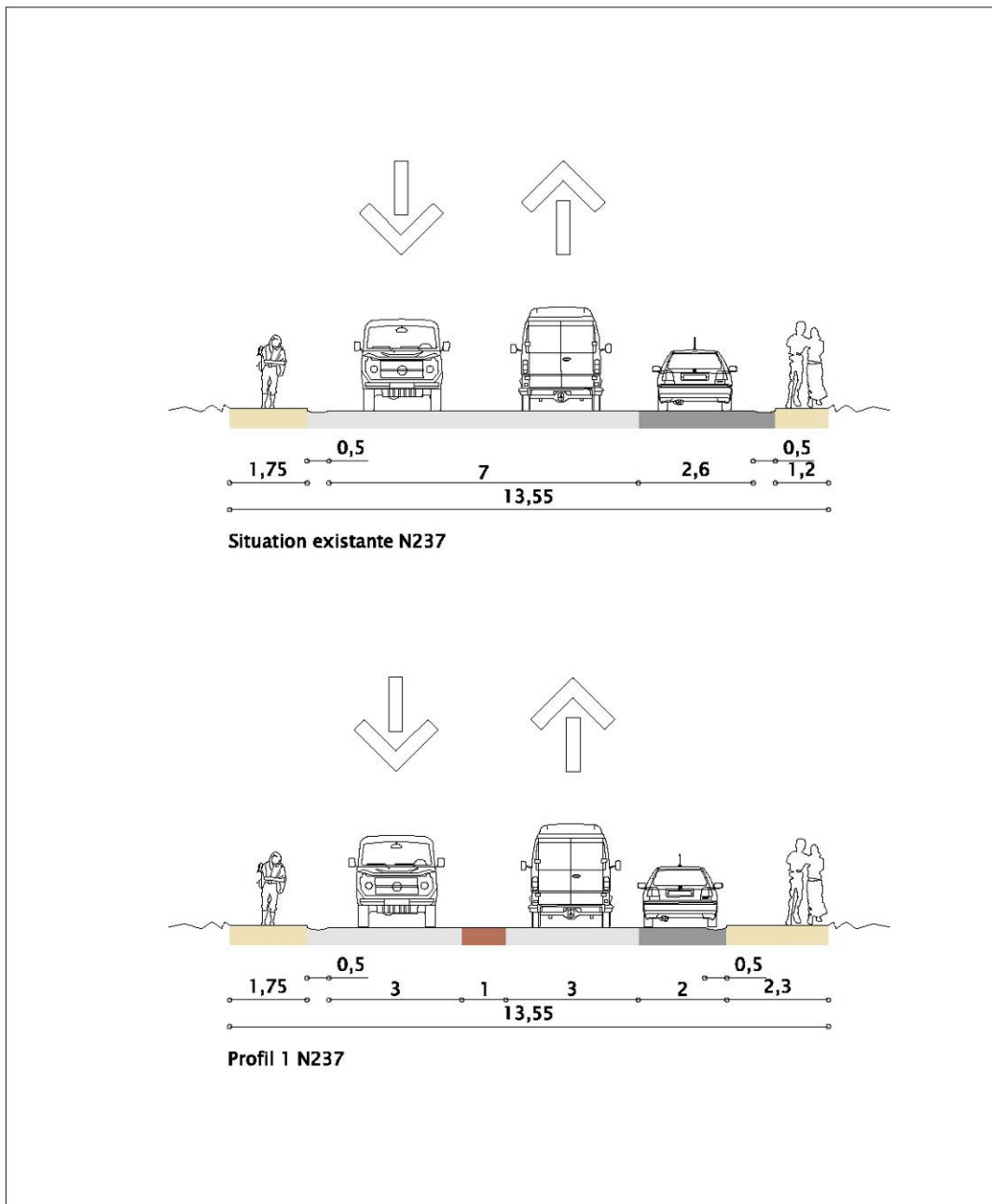


Au carrefour de l'avenue des Prisonniers de Guerre, une traversée piétonne peut être aménagée selon le principe suivant.



Dans la section comprise entre l'avenue des Prisonniers de Guerre et le carrefour de la Lanterne, il est proposé de retravailler le profil de la route à partir des façades, laissant la chaussée en l'état mais réduisant un peu sa largeur.

La bande centrale d'une largeur d'1 mètre, permet de rétrécir les bandes de circulation à 3 m, tout en permettant le croisement de poids lourds et le passage de convois exceptionnels. Elle procure un petit « + » de sécurité aux piétons qui traversent la chaussée.



La section comprise entre le carrefour de la Lanterne et l'entrée du parc à Mitrailles demande une réflexion globale (fluidité au carrefour de la lanterne, traversée piétonne pour les arrêts de bus, trottoirs, entrée ou non du site Henricot? terminus du bus 366 déplacé à terme vers le halte SNCB sur le site Henricot, mise en valeur du parc du côté de l'ITP, ...).

Voir la fiche 24 pour les mesures à court terme

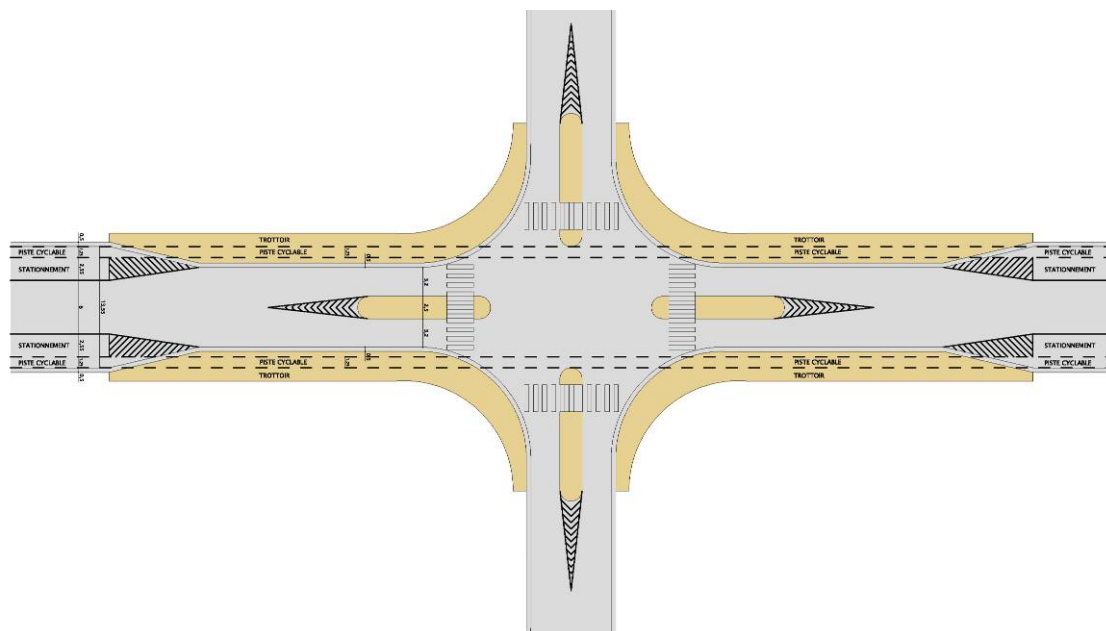
Au rond point N237#N275 il faudra prévoir des arrêts de bus si la ligne 366 croise la N237 pour rejoindre la halte via le site Henricot, ceci afin de permettre des correspondances entre les lignes qui se croient à cet endroit.

N275 Ouest

Le tracé de la route a été modifié au cours des temps, de façon à aménager des bandes de tourne-à-gauche aux carrefours. Pour cela le bord de route a été déplacé sur l'accotement et rapproché de la piste cyclable. Les bandes de tourne-à-gauche présentent l'inconvénient de ne pas ralentir les voitures qui suivent le conducteur vireur et de permettre des vitesses élevées, non concordantes avec les limitations de vitesses imposées. Les cyclistes sont frôlés par des voitures à vive allure, ce qui est très peu agréable pour eux.

La proposition est de supprimer les bandes de tourne-à-gauche (les densités de trafic ne les justifient pas) et de placer au contraire des traversées piétonnes pourvues d'îlots centraux aux carrefours. Les vireurs peuvent attendre au centre du carrefour, entre les îlots.

En dehors des carrefours, la circulation est ramenée sur la chaussée (structure de route conçue à cet effet) et les cyclistes (ou piétons) ne sont plus frôlés par le trafic.



Au carrefour de l'avenue Bel Horizon, un rond-point est proposé ; il marquera clairement l'entrée dans l'agglomération et permettra aux parents de l'école de Wisterzée de faire demi-tour en sécurité.

3.5 Modération de la vitesse

Voir le point précédent pour les trois routes régionales qui traversent l'entité (N237, N275 sud et N275 ouest).

3.5.1 Carrefours modifiés sur la voirie communale

Il est proposé de modifier plusieurs carrefours, ce qui amènera les automobilistes à ralentir

- Carrefour N275 # rue de Villers (voir **fiches 3**)
- Carrefour N275 # rue de Faux (voir **fiche 5**)
- Place communale (voir **fiche 9**)

3.5.2 Effets de porte en entrée d'agglomération

Il s'agit de marquer clairement l'entrée de l'agglomération en rendant perceptible pour l'utilisateur la frontière entre environnement rural et environnement urbain.

L'utilisateur ne respectera la limitation de vitesse en agglomération (50 km/h) que s'il a conscience de changer d'environnement ; plusieurs aménagements sont possibles selon la configuration des lieux. Voir **fiche 22**

Plusieurs effets de portes sont proposés sur la commune et sont repris sur la carte 5. Ces aménagements se feront de façon progressive dans le cadre de réaménagements de voiries.

3.5.3 Ralentisseurs de vitesse

- Avenue des Prisonniers de guerre (**fiche 11**)
- Rue de la Limite (voir chap 6.1)

3.6 Réseau Poids lourds

Voir carte 6

Les comptages automatiques du SPW et l'enquête réalisée en juin 2009 auprès des conducteurs de poids lourds ont montré que les poids lourds empruntent essentiellement la N25 et le réseau régional.

L'enquête réalisée auprès de conducteurs de poids lourds sur l'avenue des Combattants a montré que ceux-ci vont ou reviennent de la RN 275 (côté Rixensart) ou bien vont ou reviennent d'Ottignies et rejoignent la RN25 à Noirhat. La réalisation de la liaison RN25#RN275 soulagerait l'avenue des Combattants de ce trafic. En tout état de cause, la RN 237 est une voirie régionale destinée à supporter un certain trafic de poids lourds ; celui observé actuellement n'est pas très important (4% du trafic total).

L'enquête réalisée auprès de conducteurs de poids lourds sur la place communale a montré que ces poids lourds sont peu nombreux, qu'ils effectuent une livraison dans les environs, ou encore qu'ils n'ont pas respecté la signalisation placée à Beurieux, en suivant leur GPS.

Les voiries régionales doivent effectivement rester accessibles aux poids lourds. La signalisation directionnelle sur la RN25 doit inciter les poids lourds à rester sur cet axe lorsqu'ils veulent rejoindre la partie Nord d'Ottignies, Limelette et Wavre.

La carte 6 indique les endroits où une signalisation interdisant les poids lourds permettra d'éviter le passage des camions sur des voiries habitées, sauf pour la desserte locale (livraisons). Il n'est pas nécessaire ou utile de placer des panneaux à tous les coins de rues !

3.7 Signalisation directionnelle

Une signalisation directionnelle entre les différents villages de l'entité est en place, en bon état, et elle semble complète ;

Quelques panneaux doivent être supprimés ou remplacés afin que le guidage des conducteurs se fasse de préférence par les voiries régionales, notamment la N25.



Carrefour devant l'église de Court.
Panneau indiquant Wavre par le centre communal. A supprimer pour guider ces conducteurs vers l'échangeur de Beurieux.

Pour les **poids lourds**, une signalisation "positive", balisant les itinéraires conseillés, pourrait être mise en place à l'échelle provinciale. Elle serait du ressort du SPW. Cette mesure n'a pas encore fait l'objet d'une décision et on peut se demander si l'investissement considérable que cela représenterait vaut encore la peine, compte tenu de la généralisation du GPS. L'intégration des itinéraires poids lourds dans les logiciels de navigation est sans doute plus efficace. L'initiative en revient au SPW également.

Pour les **cyclistes**, une signalisation directionnelle devrait être mise en place progressivement, au fur et à mesure de la réalisation des liaisons cyclables, ou pour proposer aux cyclistes un itinéraire différent de la route pour voitures. Par exemple entre l'échangeur de Beurieux et l'école des Hayeffes, entre le carrefour de la Lanterne et la Chapelle aux Sabots ou encore entre le RN237 et le pré-RAVeL

Pour les **piétons**, une signalisation pourrait être mise en place pour les liaisons s'écartant des voiries, en fonction des réalisations des connexions bien aménagées et équipées.

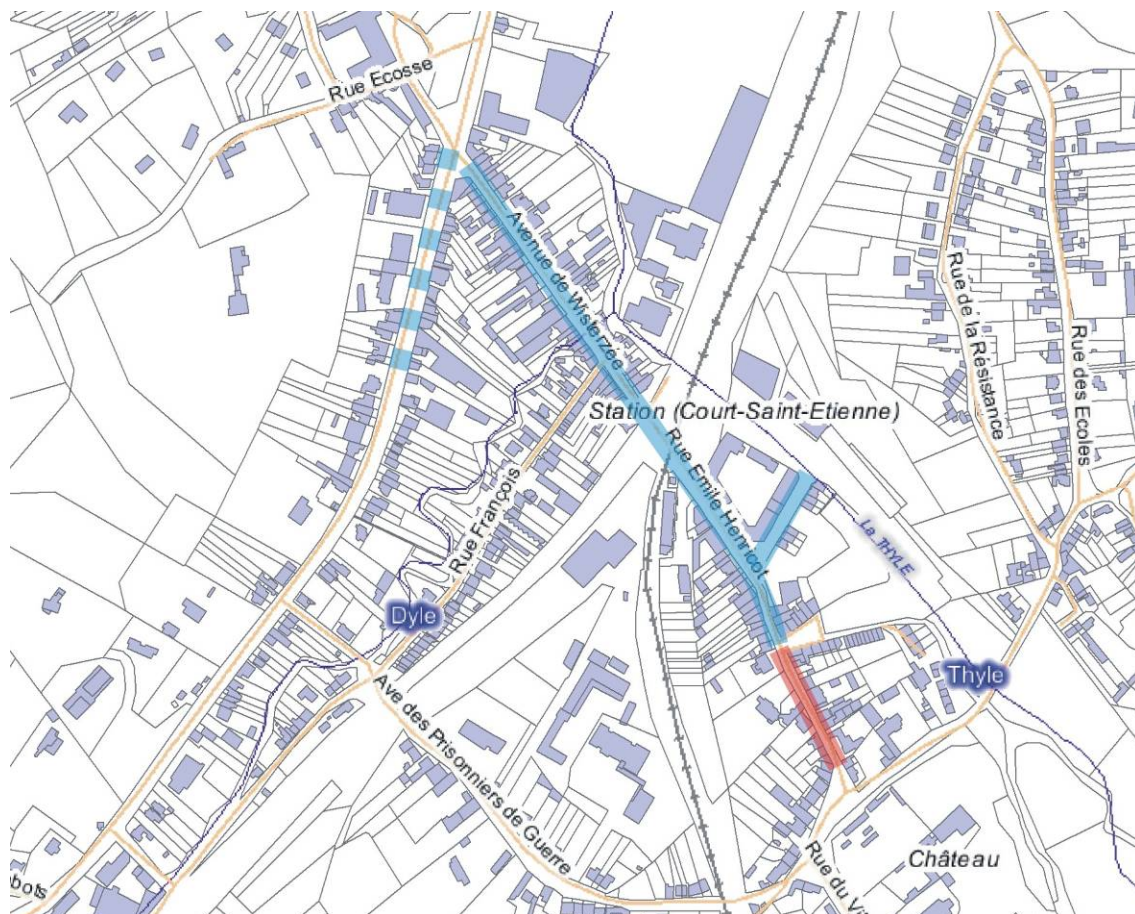
Outre le guidage des usagers sur les meilleurs itinéraires, la signalisation pour cyclistes et piétons participe à la publicité / promotion de ces modes de transport respectueux de l'environnement.

4 Stationnement dans le centre communal

L'étude de la rotation du stationnement dans le centre a montré que l'on atteint la saturation à certains moments de la journée dans l'avenue de Wisterzée, la rue Henricot et la rue de Vaujours, alors qu'il existe des places libres à proximité. Pour le bon fonctionnement des commerces, il faut évacuer de ces rues les voitures n'appartenant pas aux habitants qui y sont garées pendant plus de 3 heures (zone bleue assortie de cartes riverains).

Dans la section étroite de la rue Henricot, les quelques places de parking devraient être supprimées, ou plutôt reportées sur la Place des Déportés récemment aménagée. Ceci au profit d'un élargissement des trottoirs et de la fluidité de la circulation automobile.

L'extension de la zone de stationnement contrôlé est à envisager également dans l'avenue des Combattants. L'objectif est d'assurer des places pour le stationnement de courte durée, d'autant que l'aménagement de trottoirs confortables impliquera probablement de réduire le nombre de places offertes (stationnement parallèle à la chaussée plutôt que perpendiculaire, espaces accessibles aux PMR, arrêts de bus suffisamment spacieux, ...).



Autres actions :

- Le parking public situé derrière la maison communale doit être mieux signalé.
- Le parking du Parc à mitraille est essentiellement utilisé en soirée et les week-ends. Les places pourraient être utilisées en journée par les navetteurs

5 Transports Publics

5.1 Transport public ferré

L'objectif du PCM est de valoriser le train comme mode de transport pour les déplacements dans la commune et surtout vers l'extérieur. Cela dépendra à la fois des fréquences de passage (notamment en début de soirée pour le retour du travail) et des délais de correspondance à Ottignies. Cela dépendra aussi des conditions d'accès et d'accueil aux trois haltes de l'entité.

5.1.1 Desserte et connexions

La ligne 140 et son intégration dans le réseau RER est un atout évident pour Court-Saint-Etienne. Selon une version récente du réseau RER, une connexion directe serait établie entre Villers-la-Ville et Louvain, via Court-Saint-Etienne, Ottignies, Wavre.

Pour les trajets vers Bruxelles, les usagers changeront comme actuellement de train à Ottignies pour prendre un train IC plus rapide vers la capitale. L'avantage du RER sera d'augmenter les fréquences et sans doute d'étendre la plage horaire de desserte. Les projets d'exploitation du RER sont toutefois encore en discussion.

Pour les trajets vers LLN, autre destination très fréquente des stephanois, le train restera lent en comparaison de la distance.

Instaurer des navettes entre la gare d'Ottignies et les haltes de Court-Saint-Etienne, Faux et La Roche peut être une solution pour compenser les problèmes de correspondance train-train à Ottignies au retour en fin de journée. (1 train/h seulement à partir de 18h, le dernier étant à 22h20). Un service nouveau à mettre en place qui pourrait répondre aux attentes manifestées par les habitants, à condition que le prix soit attractif (compris dans l'abonnement train ?). Une concertation (enquête) avec les habitants est nécessaire pour dégager la solution la plus simple et attractive (TaxiTEC ? VAP ? Autres transports alternatifs ?) voir chap 5.3.

5.1.2 Haltes

Equipements

Les actions proposées sont les suivantes:

- Un effort particulier est à apporter pour l'accueil des usagers. Les haltes doivent être rafraîchies, disposer d'un éclairage efficace, d'un confort d'attente et d'information au voyageur (par exemple: horaire, n° de téléphone info, annonce vocale, ...)
- Les haltes doivent être munies de parkings vélos disposés pour qu'ils soient le plus visible possible.
- Les parkings pour autos doivent être aménagés (marquage, signalisation,...) afin qu'ils paraissent propres, organisés et sécurisés, particulièrement à Faux et La Roche.
- Faciliter la montée et la descente du train pour les personnes âgées et à mobilité réduite (quais hauts lors des adaptations des haltes)

Court-Saint-Etienne

La halte de Court-Saint-Etienne n'est pas très facile d'accès en voiture depuis l'avenue des Combattants (feux de la Lanterne, file au passage à niveau, pas de places de parking du côté ouest de la ligne de chemin de fer). L'objectif proposé est d'augmenter l'accessibilité de cette halte afin d'attirer vers le train des gens venant de Genappe ou de Limauges qui actuellement vont en voiture jusqu'à la gare d'Ottignies.

Cet arrêt comporte également un passage à niveau qui subit l'impact des trains passants et ceci de façon plus prononcée pour les trains s'arrêtant juste avant le passage à niveau. Cela provoque un temps de fermeture prolongé imposé au trafic routier et aux modes doux.

Dans la situation actuelle, deux trains par heure s'arrêtent avant le passage et prolongent ainsi la fermeture des barrières d'environ 6 minutes (2X3 min). En heure de pointe, ce temps perdu a des conséquences visibles sur la circulation, et avec l'intensification probable du service RER, l'effet sera encore plus important.

Déplacer un quai pour aboutir à deux quais en aval où le train s'arrête juste après le passage est un début pour réduire l'impact du passage à niveau sur le trafic.

Pour toutes ces raisons, il faut encourager le déplacement de la halte SNCB de Court-St-Etienne sens Charleroi-Ottignies à front de la rue Belotte. Elle se trouverait plus près des espaces de parking; elle serait desservie par une nouvelle voirie créée pour la desserte du site Henricot II dans le cadre du réaménagement du site. Cette nouvelle voirie permettrait au bus de la ligne 366 d'établir son terminus à la halte de Court pour donner un contact TEC-train et un accès en bus au centre communal.

Faux et La Roche

Déplacement de la halte SNCB de Faux sens Ottignies-Charleroi à front du sentier des étangs est une solution afin de limiter le temps de fermeture des passages à niveau qui crée des problèmes à l'heure des écoles. Le temps de fermeture est effectivement très long à la gare de Faux car le bloc de sécurité se trouve à La Roche.

L'accessibilité en transport public de ces deux gares étant très limitée, il faut faciliter au maximum l'accessibilité à pied et en vélos.

Actions à court terme	Type d'aménagement	Acteurs
Accessibilité gare de Faux	<ul style="list-style-type: none">• Amélioration pour piétons sentier S158 entre la rue Massart et la rue de Faux• Traversée N275 : Voir fiche 5	Commune et SPW
Accessibilité gare de La Roche	<ul style="list-style-type: none">• Amélioration pour piétons sentier S130 ou S131 entre la rue Masbourg et le bas de la rue de la Belle Haie• Traversée N275 : Voir fiche 3	Commune et SPW

5.2 Transport public routier

5.2.1 Desserte et connexions TEC

Des arrêts supplémentaires

- Deux arrêts sont à créer pour les lignes 19-28-30 au niveau du rond-point N275#N237 afin de permettre une meilleure correspondance avec les lignes 29 et 366. (voir carte 3)
- Ligne 30 : Création d'un arrêt à l'échangeur pour permettre une correspondance avec le RapidoBus, le parking « Park & Ride » en projet et la liaison vélo afin de créer un pôle multimodal.

Terminus de la ligne 366

La mise en place d'une nouvelle voirie créée pour la desserte du site Henricot II dans le cadre du réaménagement du site doit permettre au bus de la ligne 366 d'établir son terminus à la halte de Court pour donner un contact TEC-train et un accès en bus au centre communal.

Nouvelle ligne

Créer une liaison (plus) régulière entre Court-Saint-Etienne et LLN, et qui desservirait les différents villages.

Cette nouvelle liaison TEC doit relier Court-Saint-Etienne à Louvain-la-Neuve en desservant les villages, la place de Mousty, rues de Franquennies et le Ruchaux. Idem en sens inverse.

Les heures creuses et le week-end étant a priori des périodes moins pertinentes pour ce type de trajet, cette nouvelle ligne pourrait être mise en place dans un premier temps en heure de pointe.

Les itinéraires possibles :

- Créer une nouvelle ligne qui prend l'itinéraire de la ligne 28 entre Genappe et le centre de Court-Saint-Etienne (place Communale) et bifurque vers LLN en passant par la gare de Céroux-Mousty, la rue de Franquennies et Le Ruchaux
 - Permet de d'augmenter l'offre sur la ligne existante qui dessert les villages, mais à faible fréquence et qui est très chargée en heure de pointe.
- La nouvelle ligne emprunterait la N275 avec des arrêts à des points importants tels que les gares et le centre de Court avant de rejoindre le Ruchaux et LLN.
 - Permet une liaison plus rapide vers LLN et dessert tous les villages sur le pourtour de la N275.
 - Le bus ne rentrant plus à l'intérieur des villages, cela oblige les utilisateurs (notamment de Sart) à se déplacer jusqu'aux arrêts qui seraient situés le long de la N275, si possible au niveau des gares.

Alternatives dans le centre de Court : 2 possibilités

- Garder l'itinéraire des lignes 28 et 30 par la rue Coussin Ruelle, rue E.Henricot, Avenue de Wisterzée et avenue des Combattants avant de bifurquer vers la gare de Cérroux-Mousty
- Emprunter la rue des Ecoles et la rue de la Limite jusqu'à la gare de Cérroux-Mousty

Cette seconde proposition permet un trajet plus rapide évitant l'avenue de Wisterzée, le carrefour de la Lanterne et l'avenue des combattants qui sont des axes très fréquentés. Elle permet également de desservir des quartiers ne bénéficiant d'aucun transport en commun actuellement.

Cette solution nécessiterait par contre des aménagements au niveau de la rue de la limite :

- Remplacement des casse-vitesse par des coussins berlinois
- Limitation du stationnement que d'un côté de la voirie afin d'avoir suffisamment de place pour le bus

Augmentation de l'offre de transport en heure creuse, le soir et le WE ?

Ces demandes sont tout à fait légitimes mais le transport public traditionnel ne peut y répondre pour des raisons de coûts (demande trop faible). De nouvelles solutions de transport à la demande sont à envisager (taxi social, taxis collectifs, VAP, ...) voir chap 5.3

5.2.2 La Vitesse commerciale

La vitesse commerciale d'un moyen de transport en commun est sa vitesse moyenne, utile à l'usager. Elle tient compte de la vitesse de circulation et des temps d'arrêt (arrêts TEC, feux, congestion).

La N 237 draine un nombre important de voyageurs en transport public (bus) vers le centre de Court-Saint-Etienne et vers Ottignies (centre et gare). Les bus (ligne 19 notamment) sont fortement ralentis aux heures de pointe, du fait de la congestion, ce qui n'encourage pas l'utilisation du bus plutôt que de la voiture pour se rendre au travail ou à la gare. Les prévisions de croissance du trafic sur cet axe (comme ailleurs en Brabant wallon) ne feront qu'aggraver la situation.

Les mesures pour faciliter le passage des bus sont les suivantes:


- Sur la RN237, prévoir les arrêts TEC en chaussée en direction d'Ottignies, de façon que les bus gardent leur place dans la file de trafic. sauf l'arrêt école provinciale où le bus s'arrête très longtemps pour l'embarquement et le débarquement des passagers, ce qui risque de poser des problèmes au carrefour de la Lanterne.
- Au carrefour dit de la lanterne, modifier les phases de feux. Voir Fiche 24.
- A plus long terme et dans le cadre d'un réaménagement de la RN 237, réaliser un couloir bus en direction d'Ottignies, entre le carrefour de la lanterne et le rond-point de la chaussée de Bruxelles (RN 275).
- Le carrefour de la Lanterne est un point critique où la fluidité doit être améliorée (voir **fiche 24**)

5.2.3 Arrêts TEC

Les arrêts TEC demandent une amélioration du confort d'attente (protection des intempéries, du trafic, plan du réseau, horaire, n° de téléphone pour informations). On traitera en priorité les arrêts situés sur les voies régionales (ligne 19 la plus fréquente).

Prévoir des parkings vélos aux arrêts les plus importants.

Voir **fiche 21**

Actions à court terme	Type d'aménagement	Acteurs
RN 237	<p>création de passages protégés avec un éclairage adapté au niveau des arrêts TEC</p>  <p>(voir planche N237)</p>	SPW
Halte Suzeril : ligne 28	Aménagement du quai et de l'abri bus dans le sens Genappe-Ottignies.	SRWT
Halte Demolder : ligne 19	Aménagement du quai et de l'abri bus dans le sens Ottignies-Nivelles.	SRWT et SPW
Halte Beurieux centre : ligne 30	Aménagement du quai et de l'abri bus dans le sens Corbais-Ottignies.	SRWT
Arrêt RapidoBus à Beurieux	Cheminement continu entre l'arrêt et le village : Voir fiche 7	Commune

Actions à moyen terme	Type d'aménagement	Acteurs
Arrêts à haute fréquentation	Equiper d'un abri bus et d'un quai tous les arrêts de bus à haute fréquentation	SRWT

5.3 Transport alternatif

5.3.1 Proxibus

Principes

Le Proxibus vient en complément du réseau TEC classique. En effet, il permet de desservir des quartiers ou des villages qu'il n'est pas possible de desservir avec des lignes régulières à causes d'un nombre insuffisant de voyageurs.

La gestion du Proxibus se fait de manière conjointe entre les communes et le TEC. Le chauffeur est rémunéré par les communes alors que le TEC fournit le bus.

Propositions

- Le regroupement de communes

Il est préférable pour la commune de Court-Saint-Etienne de s'associer à d'autres communes, comme Mont-Saint-Guibert. Ces associations ainsi que leurs modalités administratives et financières devront être définies par les autorités de chaque commune.

Le Proxibus est, par définition, un système de transport très souple. Les pouvoirs publics locaux devront définir l'architecture à offrir à un tel service. Avant la mise en service, il faudra répondre aux questions suivantes :

- le Proxibus circule-t-il tous les jours ?
- quels trajets doivent être effectués ?
- quelle est la destination de tel trajet ?
- s'agit-il de tracés réguliers ?
- s'agit-il de variantes ? comment s'organisent ces variantes ?
- etc...

Actions à court terme	Acteurs
Négocier avec Mont-St-Guibert un arrêt du Proxibus 205 au niveau du Clos de Profondval. Vers ou venant de la gare de Mont-St-Guibert ou vers l'Axis Parc.	Commune
Arrangement avec Ottignies pour le Proxibus en projet passant par la N237 et N275 (Chapelle aux Sabots)	Commune

Actions à moyen terme	Acteurs
Envisager un partenariat avec des communes voisines pour la mise en place d'un réseau proxibus en complément des services TEC et SNCB pour le retour de la gare d'Ottignies le soir	Commune

- Les parcours du Proxibus

Le Proxibus pourrait amener les voyageurs vers les lignes régulières et la gare d'Ottignies.

- Les complémentarités avec les autres systèmes de transport

En fonction de l'utilisation du service Proxibus, des complémentarités pourront être recherchées avec d'autres systèmes de transport : le service bénévole de personnes, etc...

5.3.2 TaxiTEC

Le système «Taxitec» repose sur des conventions avec les sociétés de taxis utilisés comme «transport en commun» par les TEC.

Exemple de Namur

Le Tec Namur-Luxembourg a mis en place une formule «TaxiTec». Il s'agit d'une collaboration avec les entreprises de taxis circulant en soirée à Namur, soit 9 sociétés utilisant au total 33 taxis. Les clients sont titulaires d'un abonnement TEC annuel ou mensuel, d'une carte 65+ ou d'un abonnement combiné train + bus. Ils peuvent acquérir des tickets TaxiTec au prix de 2 euros pièce. À l'achat, le client doit préciser le mois durant lequel il veut utiliser le service.

Ce nouveau service fonctionne exclusivement au départ de Gare de Namur de 22 h à 0h30. Seuls les abonnés ont accès à ce service mais ils peuvent être accompagnés d'une ou plusieurs personnes, abonnées ou non, voyageant gratuitement. Dans un premier temps, le nombre de tickets est limité à 4 par mois et par abonné. On peut acheter des tickets pour le mois en cours et pour le trimestre suivant.

Une adaptation de ce genre de service avec une collaboration taxi – TEC ou SNCB permettrait la mise en place de navettes entre la gare d'Ottignies et Court-Saint-Etienne en soirée et le week-end. Un service à mettre en œuvre en concertation avec Ottignies-LLN.

5.3.3 Le service bénévole de transports de personnes

Contexte

Il existe un service intitulé « service bénévole de transports de personnes » ou encore « taxi social ». Ce dernier intervient dans le contexte du transport à la demande, à savoir l'existence de zones du territoire peu ou mal desservies par les transports en commun. Cependant, à la différence du service à la demande qui est lourd à mettre en place (horaires, destinations, centrale d'appel, véhicules, chauffeurs,...) et potentiellement très onéreux pour les communes ou gestionnaires, le service bénévole de transports de personnes peut répondre à des demandes précises en déplacement (porte à porte), et ce à moindre frais.

Un tel service existe à Court-Saint-Etienne

Autres exemples

Pepinster

Un projet pilote a été lancé en septembre 2002 et fin 2003, plus de 1000 voyages avaient déjà été effectués. Pour info: www.pepinmobil.be

Incourt

Dans le même esprit, la Commune d'Incourt a pris ou soutenu deux initiatives :

« Taxi-Caddy » offre des déplacements vers des centres commerciaux proches de la Commune. Le taxi-caddy sillonne les rues d'Incourt depuis le mois de mars 2002. Ce service permet à toute personne ne sachant pas se déplacer de bénéficier d'un transport pour effectuer les courses (alimentation, pharmacie, ...), ou pour se rendre à la poste, à la banque, chez le coiffeur, ou encore pour rendre des visites à des amis ou à des membres de la famille. Le service privilégie les courses de proximité. Pour un transport dans l'entité, le prix est fixé à 1,25€. Pour un transport vers les communes limitrophes, il vous sera demandé 2,50€. Le tarif augmente progressivement suivant l'éloignement de la destination demandée. Le client paie au départ un abonnement de 8 tickets d'une valeur de 10€. Le taxi-caddy circule tous les jours sauf le lundi matin. Les rendez-vous sont pris par téléphone.

Voir www.incourt.be.

Les VAP

Covoiturage VAP (voiture à partager – vriendelijk anders pendelen) est une initiative récente visant à susciter une formule mixte covoiturage / autopstop. La démarche espère réduire les craintes d'usagers potentiels en permettant aux utilisateurs de se reconnaître via un système de logos ou rubans verts apposés sur les voitures et de cartes portées par les candidats voyageurs. La commune de Court-Saint-Etienne soutient le projet.

- Voir www.vap-vap.be

6 Réseau cyclable

Comme pour le trafic auto et pour les transports publics, il faut mettre en place un réseau cyclable. Dans le cadre de ce PCM, nous avons défini les liaisons principales, directes, utiles au quotidien, tout en tenant compte de la sécurité qu'elles procurent et du coût des travaux nécessaires. L'objectif de cette structure est de relier les villages au centre communal, à certains pôles d'activités ou de transport importants.

6.1 Les liaisons cyclables

Il s'agit de créer et entretenir des itinéraires cyclistes confortables, sûrs, directs:

- Entre les villages et le centre de Court et vers les pôles extérieurs proches (Ottignies, Louvain-la-Neuve, Villers la Ville).
- Vers les haltes SNCB et certaines haltes TEC
- Vers les principales écoles
- Vers les parkings servant au covoiturage.

Ces liaisons sont reprises sur les cartes 1 et 2

Trois itinéraires sont proposés pour relier les pôles d'activités et de transport (haltes de chemin de fer et arrêts TEC) en suivant autant que possible les fonds de vallées (Dyle, Orne et Thyle). Ces itinéraires relient les villages les plus peuplés de l'entité au centre de Court; ils permettent de poursuivre vers Ottignies ou Genappe (Pré-RAVeL).

Des liaisons un peu plus "sportives" relient Limauge et le Ruchaux au centre communal et à Louvain-la-Neuve, pôle d'activité fort fréquenté par les Stéphanois, les jeunes surtout.


Certaines liaisons sont à créer, les autres demandent simplement un balisage pour guider les cyclistes.


Entre le versant ouest de la Dyle et le centre, une liaison suit le tracé de la RN275 (pistes existantes); elle permet aux habitants des cités de part et d'autre de la chaussée de Bruxelles de rejoindre le Pré-RAVeL. Une autre liaison traverse le quartier « Petite Escavée » et permet de rejoindre l'avenue de Wisterzée, voie d'accès au centre, sans emprunter l'av des Combattants peu propice à la circulation à vélo.


Une fois réalisée la liaison entre La Roche - Tangissart et Court, la RN275 perd de son intérêt (très relatif, vu le relief) pour les cyclistes. L'usage des pistes cyclables qui longent la route serait de rejoindre le parking de covoiturage proposé près de l'échangeur de la RN25. Entre La Roche et Villers-la-Ville, les pistes cyclables gardent tout leur sens.

Le Pré-RAVeL est également à valoriser pour les loisirs et les déplacements quotidiens vers Nivelles et vers Ottignies-Wavre.

ci-dessous la liste des sections à aménager :

Actions à court terme	Type d'aménagement	Acteurs
Les pistes sur voirie régionale	<ul style="list-style-type: none"> • Entretien et réparation des pistes existantes • Prolongement de la piste sur la N237 pour rejoindre le Pré-RAVeL au niveau de la rue de Noirhat 	Le SPW
Terminer la liaison cyclable de la rue de Beurieux entre l'échangeur RN25 (aménagement intermodal) et l'entrée du village	<p>Continuité de la piste vélo existante et permettant de rejoindre le future parking de covoiturage</p> 	La Commune
Terminer la liaison cyclable venant de Beurieux vers Court-St-Etienne par le sentier S66 (Rue du Tienne vers rue des écoles)	<ul style="list-style-type: none"> • Elargissement et entretien du sentier existant et mise en place d'un éclairage 	La Commune

		
<p>Liaison entre l'échangeur de Beurieux et l'école Notre Dame des Hayeffes via Clos de l'Orne et le haut de la rue de Mont-St-Guibert</p>	<p>Voir fiche 7</p>	<p>La Commune</p>
<p>Sentier S51 entre avenue des Combattants (en face rue des Taillettes) et rue du Pont de Pierre.</p>	<p>Amélioration pour cyclistes : Voir fiche 12</p>	<p>La Commune et le SPW</p>
<p>Sentier S94 entre rue de Sart (Suzeril haut) vers la rue de Suzeril (Suzeril bas)</p>	<p>Amélioration pour cyclistes : revêtement cyclable et installation d'un éclairage</p> 	<p>La Commune</p>

Traversée de Wisterzée via rue des Fusillés	(simple balisage)	La Commune
Liaison du carrefour ch. de Bruxelles # av des Combattants au Pré-RAVeL via le site Henricot	Dans le cadre du futur PCA du site Henricot	La Commune
Liaison rue de la Limite au Pré-RAVeL via la passerelle	<p>Modération de la vitesse (coussins berlinois ?) sur la section entre rue de la Limite et la passerelle</p> 	La Commune
Liaisons du centre de Sart à la gare de Faux	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement (revêtement cyclable et éclairage) du sentier reliant rue de l'Eglise de Sart à la rue Faux • Marquage de la rue de Faux (simple balisage) • Traversée depuis Faux vers la gare (voir fiche 5) 	La Commune et le SPW
Liaison Tangissart – Gare de La Roche – rue de La Roche	(simple balisage) + voir Fiche 2	La Commune et le SPW

Actions à moyen terme	Type d'aménagement	Acteurs
Transformation du Pré-RAVeL	Transformation du Pré-RAVeL en RAVeL asphalté entre Genappe et Court-St-Etienne.	SPW
Liaison du centre au Rucheu	Modération de la vitesse (coussins berlinois ?) sur la section entre rue de la Limite et la passerelle puis plus loin sur Ottignes	Communes de CSE et d'Ottignes
Liaison du centre à LLN	Entretien de la liaison du bois des Rêves et mise en place d'un éclairage	Commune d'Ottignes-LLN

Actions à long terme	Type d'aménagement	Acteurs
Liaison de fond de vallée entre la halte de Faux et le centre pour terminer la liaison cycliste entre Villers-La-Ville et Ottignes.	<ul style="list-style-type: none"> • Réouverture du sentier S103 entre la halte SNCB de Faux et la rue des Maçons • rue de Suzeril en zone 30 	La Commune
Liaison de fond de vallée entre la halte de La Roche et la Halte de Faux afin d'éviter la piste sur la N237	Revêtement cyclable et éclairage	La Commune

6.2 SUL

Les SUL facilitent les trajets à vélo en évitant des détours par des carrefours ou axes plus circulés.

Il est également conseillé d'indiquer la présence de cyclistes en contre-sens par un marquage au sol.

Les voiries jugées dangereuses pour la mise en place de SUL :

- Avenue des Pâquerettes
- Avenue des Bleuets
- Rue François
- Rue Baudoux
- Rue du Capon
- Rue du Village

6.3 Balisage

Il faut assurer un fléchage directionnel pour tous les itinéraires cyclables.

Le fléchage directionnel a pour but d'orienter les cyclistes sur des itinéraires privilégiés et aménagés afin de rejoindre les zones d'activités (gares, commerces, centres sportifs...).

Voir **fiche 14**

6.4 Parkings vélos

Un des grands freins à l'utilisation du vélo est le manque de parking vélos en voirie.

Des parkings vélos sont proposés aux haltes SNCB et arrêts principaux du TEC ainsi qu'aux écoles, près des commerces et services. L'équipement des parkings variera selon les endroits et la durée de parage des vélos. L'essentiel sera de les placer en des endroits plus visibles, de façon que le contrôle social soit meilleur. Voir **fiche 15**

A noter que la SRWT annonce son intention de subventionner la pose de parkings vélos pour une partie des arrêts TEC.

6.5 Sensibilisation - Communication

Penser "vélo" dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries (par exemple: SUL, choix des dispositifs de modération des vitesses, etc.).

Sensibiliser les jeunes et des adultes aux possibilités d'utilisation du vélo.

6.5.1 Promotion de l'utilisation du vélo

Voir *fiche 16*

Le développement de la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens dépend d'un ensemble de facteurs. Il faut faire connaître les bons itinéraires vélos et les parkings vélos, par exemple. La mise en œuvre d'un ramassage scolaire à vélo (voir *fiche 18*) permettrait de sensibiliser la population et de rassurer leurs parents, les trajets s'effectuant en toute sécurité.

6.5.2 Diffusion d'une carte des liaisons cyclables

La publication d'une carte des liaisons cyclables recommandées dans la commune est utile car les "nouveaux" cyclistes ont tendance à suivre les mêmes itinéraires qu'en voiture. Leur faire découvrir les itinéraires de moindre pente, moins fréquentés, etc leur permet de découvrir rapidement les avantages du vélo.

6.5.3 Atelier vélo

Il n'y a pas d'atelier à Court-Saint-Etienne actuellement. L'achat et surtout la réparation d'un vélo demande d'aller relativement loin.

L'installation d'un atelier vélos (à la gare par exemple) serait bienvenue; elle pourrait représenter un projet social de mise au travail de main d'œuvre peu qualifiée.

7 Réseau piéton

Tout déplacement comporte une part de trajet à pied. Il s'agit de sécuriser et faciliter ces déplacements dans la commune et pour cela il y a plusieurs aspects à prendre en compte :

- **Des trottoirs confortables**

Le plaisir de la marche dépend fortement de la qualité du revêtement, de la largeur libre des trottoirs, puis de l'environnement visuel et sonore.

- **Sécuriser les traversées piétonnes**, spécialement sur les voies principales et durant la nuit (éclairage)

Les points de traversée sont les points les plus critiques des cheminements à pied. La bonne visibilité des passages piétons, leur conception en fonction des vitesses automobiles, leur localisation par rapport aux cheminements logiques, les temps d'attente aux feux, l'éclairage nocturne, ... sont des éléments essentiels de l'agrément de la marche à pied.

- **Circuits accessibles à tous**

Pour promouvoir la marche, pour les trajets quotidiens et pour la promenade, il faut proposer des circuits parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite (se déplaçant avec canne, landeau, fauteuil roulant, ...). Les points principaux d'attention sont les suivants: les bordures de trottoirs, la largeur disponible et la qualité du revêtement. Les accès des bâtiments publics et des services doivent également être adaptés progressivement (vérifier notamment lors de l'octroi des permis de bâtir). Il faut donc adapter progressivement l'espace public pour les PMR (voir **fiche 19**)


7.1 Les villages

Dans les villages, les déplacements à pied sont diffus. Certaines sections de rues sont toutefois plus fréquentées et demandent de prendre des mesures pour assurer la sécurité des piétons. Cela ne veut pas nécessairement dire "trottoirs" mais cela dépend de la densité de trafic, des vitesses pratiquées (à modérer éventuellement), de la visibilité (virages, situation la nuit).

- trottoirs dans les rues les plus fréquentées
- espaces partagés lorsque la densité de trafic le permet (voir chap **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**)

Les places de village demandent un traitement particulier

Dans le centre de Court (ci-dessous) on définit assez aisément les itinéraires principaux, qui doivent être confortables et continus pour les piétons, et notamment les personnes à mobilité réduite. L'axe Wisterzée-Henricot est la liaison principale sur laquelle se greffent plusieurs liaisons piétonnes vers les quartiers riverains et les espaces de stationnement.


Actions à court terme	Type d'aménagement	Acteurs
Section de l'avenue des Combattants	Rénovation des trottoirs Voir planche N237	SPW
Rue Coussin ruelle	Voir fiche 8	Commune
Sentier S66 et sentier S54 entre la gare et la rue des prisonniers de guerre.	Eclairage léger 	Commune et SPW

Actions à moyen terme	Type d'aménagement	
Rue Emile Henricot	Suppression du stationnement et élargissement des trottoirs	SPW et Commune
Place de Tangissart	Voir fiche 1	Commune
Place de Faux	Voir fiche 4	Commune
Place de Sart	Voir fiche 6	Commune
Place communale	Voir fiche 9	Commune

7.2 Les arrêts TP

Il faut favoriser l'accessibilité des modes doux aux arrêts de transport public TEC et SNCB.

Actions à court terme	Type d'aménagement	Acteurs
Accessibilité gare de Faux	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration pour piétons sentier S158 entre la rue Massart et la rue de Faux Traversée N275 : Voir fiche 5 	Commune et SPW

<p>Accessibilité gare de La Roche</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration pour piétons sentier S130 ou S131 entre la rue Masbourg et le bas de la rue de la Belle Haie • Traversée N275 : Voir fiche 3 	<p>Commune et SPW</p>
<p>RN 237</p>	<p>création de passages protégés avec un éclairage adapté au niveau des arrêts TEC</p>  <p>(voir planche N237)</p>	<p>SPW</p>
<p>Arrêt RapidoBus à Beurieux</p>	<p>Cheminement continu entre l'arrêt et le village : Voir fiche 7</p>	<p>Commune</p>

7.3 Les accès aux écoles

De même, une accessibilité piétonne confortable et sécurisée des écoles doit être garantie
Voir chap 8

8 Ecoles

La **Fiche 17** propose une série d'actions à entreprendre par les écoles. Celles-ci peuvent en effet être considérées comme des acteurs de la mobilité scolaire; Elles sont bien placées pour constater les problèmes que rencontrent les élèves, sensibiliser les élèves et leurs parents, prendre des initiatives pour induire des comportements plus "durables". Et elles peuvent profiter de l'aide d'associations pour entrer en action.

Plusieurs actions sont également proposées pour améliorer l'accessibilité et la sécurité aux abords des écoles

Actions à court terme	Type d'aménagement	Acteurs
Collège Saint-Etienne rue des prisonniers de guerre	voir fiche 11	Commune et SPW
Notre Dame des Hayeffes	Voir fiche 7	Commune
Ecole de Sart - Liaison au clos Max Wéry	Voir fiche 6	Commune
ITP	Amélioration liaison piétonne entre rue Reine Astrid et ITP par le sentier S57 le long de l'ITP	Commune
Ecole de Tangissart	Voir fiche 2	Commune

Actions à moyen terme	Type d'aménagement	Acteurs
Ecole de Sart – accès par la place	Voir fiche 6	Commune

9 Communication-Sensibilisation

La communication et le marketing en matière de mobilité sont -comparativement à d'autres domaines- sous-développés dans notre société (la publicité automobile étant l'exception).

La promotion d'une mobilité plus durable appelle évidemment le déploiement d'autres moyens, d'autant que nous sommes presque tous habitués à la voiture et qu'il s'agit en quelque sorte de se désintoxiquer.

Pour beaucoup, les alternatives à l'autosolisme (covoiturage, transport public, vélo, taxis collectifs, voitures partagées) sont des modes à découvrir avant de les choisir et adopter couramment.

La commune peut mener différentes actions pour faire découvrir les alternatives à la voiture et elle peut soutenir/amplifier les actions de la Région et des sociétés de transport.

La communication est indispensable pour accompagner les autres actions mises en œuvre et décrites dans les chapitres précédents et pour influencer l'évolution des comportements individuels vers une mobilité plus durable.

Les actions de communication peuvent être très diverses. Elles seront à mettre en œuvre progressivement.

Les objectifs de la communication seront les suivants /

- Informer les habitants sur les solutions alternatives à la voiture individuelle
- Expliquer la politique de mobilité (les travaux entrepris, les résultats des contrôles de vitesses, les mesures d'encouragement, les bons plans, ...)
- Cibler le public des enfants et adolescents, en raison:
 - De l'importance de la mobilité scolaire dans la commune,
 - De l'effet d'entraînement sur les parents,
 - De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme,
 - De l'utilité de rendre les enfants autonomes pour leurs déplacements dans la commune (indépendance par rapport au parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de l'auto).
 - De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobiliste après l'obtention du permis de conduire.
- valoriser les comportements "exemplaires"

Les partenaires de la communication sont notamment l'administration communale, le TEC, la SNCB, les associations.

9.1 Développer le covoiturage

Voir **fiche 20**

Le covoiturage est une solution intermédiaire entre "l'autosolisme" (se déplacer seul en voiture) et les transports en commun. Il minimise les inconvénients de l'un et l'autre, réduit la demande de stationnement et l'emprise sur la voirie et offre des bénéfices évidents pour l'environnement. Le covoiturage peut offrir un avantage financier considérable tant pour le chauffeur que pour les passagers et ce surtout pour les longs trajets.

La création d'une plate-forme de covoiturage au niveau communal (faciliter l'accès à la base de données Carpoolplaza par exemple) permet aux habitants et travailleurs de trouver des covoitureurs pour leurs trajets réguliers. La proximité des gens (habitants ou employés d'un même quartier, par exemple) évite aux covoitureurs d'effectuer des détours importants pour se rendre au point de rendez-vous.

Différents portails de covoiturage ayant pour objectif d'offrir une interface pratique et fiable ont vu le jour. On citera notamment Taxisop et son portail Carpoolplaza (www.carpoolplaza.be).

Deux parkings de covoiturage sont proposés au niveau des échangeurs complets de la RN25 situés sur le territoire communal. D'autres points de covoiturage pourraient être ajoutés en fonction de la demande, par exemple à l'échangeur de Noirhat et au bas de la chaussée de Bruxelles

Le parking situé à l'échangeur de Beurieux doit devenir un pôle d'intermodalité accessible en voiture, bus, à pied ou à vélo (un projet est en cours)

Celui localisé sur la RN275 ne bénéficie pas d'une desserte en transport en commun et l'accès à pied ou à vélo n'est pas du tout aisé. Il est donc pratiquement réservé à des personnes motorisées ou qui se font déposer en voiture. Cette zone est reprise comme site potentiel dans l'étude sur les parkings de covoiturage mis en place dans le cadre du plan provincial du Brabant Wallon.

Enfin, une nouvelle forme de mobilité à mi-distance entre le covoiturage et l'auto-stop se développe depuis quelques années et est prônée par l'association « Voitures à partager » (www.vap-vap.be) dont l'objectif est de promouvoir une meilleure occupation des voitures en circulation et de développer le covoiturage sur de courtes distances en complémentarité avec les autres modes.



L'asbl VAP propose des conventions avec les communes pour encourager le covoiturage sur de courtes distances, par exemple pour rejoindre le centre, le supermarché, une arrêt TEC, la clinique. La commune intervient pour cautionner moralement le système sur son territoire, placer des signaux d'arrêt VAP et diffuser l'information auprès des habitants (dépliants chez les commerçants, plan des arrêts sur le site web, prise des inscriptions lors d'évènements tels que la semaine de la mobilité, etc...)

9.2 Faire connaître les alternatives à l'auto

La commune est la mieux placée pour informer la population des (nouvelles) solutions de mobilité qui permettent de se déplacer de façon plus "durable": journal communal, actions de démonstration dans les écoles et entreprises desservies, dans les noyaux commerciaux, animations diverses, exemples donnés par les services communaux, ...

9.3 Assister les entreprises et les écoles dans la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises ou scolaires.

Ces plans d'action mis en œuvre par les entreprises, avec l'aide de la commune, de la Région et des sociétés de transport devraient s'appliquer à l'ensemble des entreprises. Ces plans ont comme principal objectif un report modal au détriment de l'autosolisme, en favorisant le covoiturage et les modes alternatifs à la voiture.

Les plans de déplacements scolaires participent du même principe: inciter les personnes effectuant des trajets convergents à repenser leurs habitudes de mobilité, et par exemple se regrouper dans des voitures ou se déplacer ensemble à vélo, en plus grande sécurité.

Actuellement, les écoles de la commune ont élaborés un PDS. La commune peut aider ces écoles à passer de la phase de diagnostic à la phase d'action.

Voir Fiches actions:

- La mobilité à l'école
- Ramassage scolaire à vélo et à pied

9.4 La gouvernance

Pour la mise en œuvre du PCM et –de façon plus générale- pour faire progresser la mobilité et l'aménagement du territoire dans le sens du développement durable, une diversité de mesures devront être mises en œuvre par la commune, en collaboration avec le SPW, le TEC, le SNCB, les écoles, le secteur économique privé, les associations, et les habitants.

Pour donner à ce projet toutes ses chances d'être une réussite, la commune continuera à former ses agents et renforcer leurs qualifications. Les propositions de formation (CeM notamment, colloques) seront, à ce titre, des opportunités à exploiter pour développer les connaissances du personnel. Elles permettront également la rencontre des réseaux de personnes exerçant le même métier dans les communes wallonnes.

A court terme, la commune continuera à développer la **collaboration entre les services communaux**; la mobilité étant une matière transversale, les réunions régulières de travail rassemblant les différents services concernés (travaux, urbanisme, police, au minimum, + environnement, relations publiques, écoles selon les points à l'ordre du jour) permettront de coordonner les interventions, de prendre des décisions mieux fondées, de conscientiser le personnel à l'intérêt d'une approche concertée des multiples aspects de la mobilité.

Ces réunions seront également l'occasion de voir comment progresse la mise en œuvre du PCM et de faire chaque année le bilan de ce qui a été réalisé. Ce bilan se fera avec les différents partenaires communaux impliqués dans le PCM : le TEC, la SNCB et le SPW. Le compte-rendu pourra faire l'objet d'une publication dans le journal communal.

Une rubrique "mobilité" viendra, dès que possible, agrémenter le bulletin communal.

Enfin, la commune continuera à associer la CCATM aux différents projets de mobilité qui touchent à l'avenir de la commune.