

**Place de Tangissart****Situation actuelle**

La Place est une grande surface d'asphalte dédiée principalement au stationnement.

Stationnement très présent en soirée et le week-end, beaucoup moins durant la journée en semaine

Circulation et stationnement délimités par marquages au sol

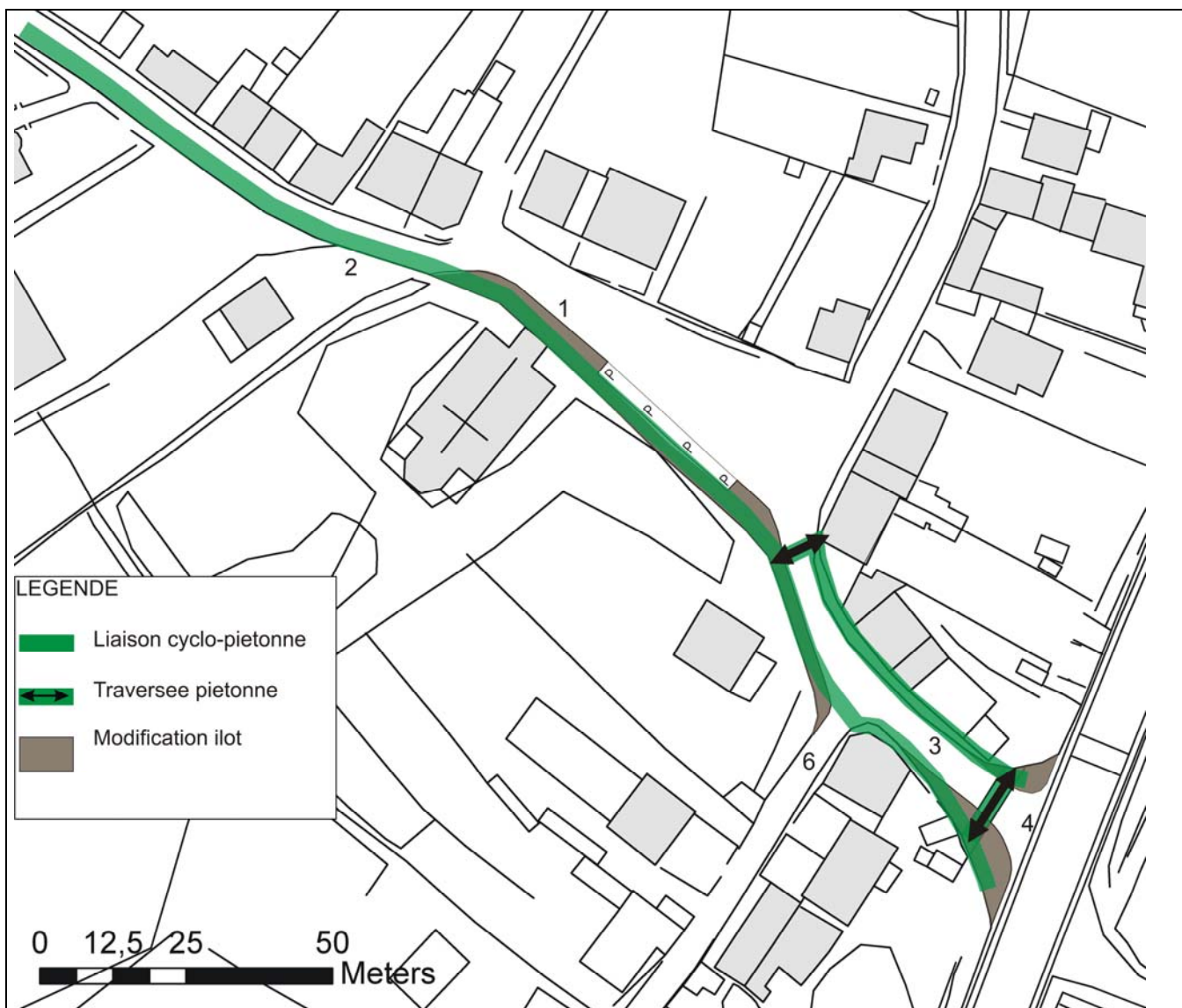
1. Trottoir étroit du côté ouest de la place (côté église et abri de bus)
2. ensuite cheminement non aménagé dans la rue Notre-Dame vers l'école etc...
3. Trottoirs très étroits et peu praticables dans la rue Notre-Dame
4. débouché sur la N275 très large et peu sécurisant pour les piétons
5. rue de Ghête voie sans issue

Terrain de balle pelote !

**Propositions**

La place appellerait l'élaboration d'un projet global pour un faire un espace public agréable. La réalisation pourrait se faire par étapes successives, en accordant une priorité au côté sud de la place et à la rue Notre-Dame vers la superette. Les propositions à intégrer dans le projet sont les suivantes:

1. Écarter le bord de chaussée de la façade de l'église et aménager un trottoir convenable sur tout ce côté de la place.
2. Poursuivre le cheminement dans la rue Notre-Dame, du côté gauche en montant
3. redessiner la rue Notre-Dame pour créer un trottoir praticable (au moins)
4. resserrer le débouché sur la N275 et restaurer la traversée piétonne
5. Placer le quartier en zone 30 (pas seulement "école") → revoir la signalisation
6. inclure la rue de Ghête dans la zone 30 (pas d'aménagement nécessaire) qui couvre tout le quartier



2



3



3



4



4



Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Ecole de Tangissart

### Situation actuelle



Panneau de prévention pour l'école trop éloigné

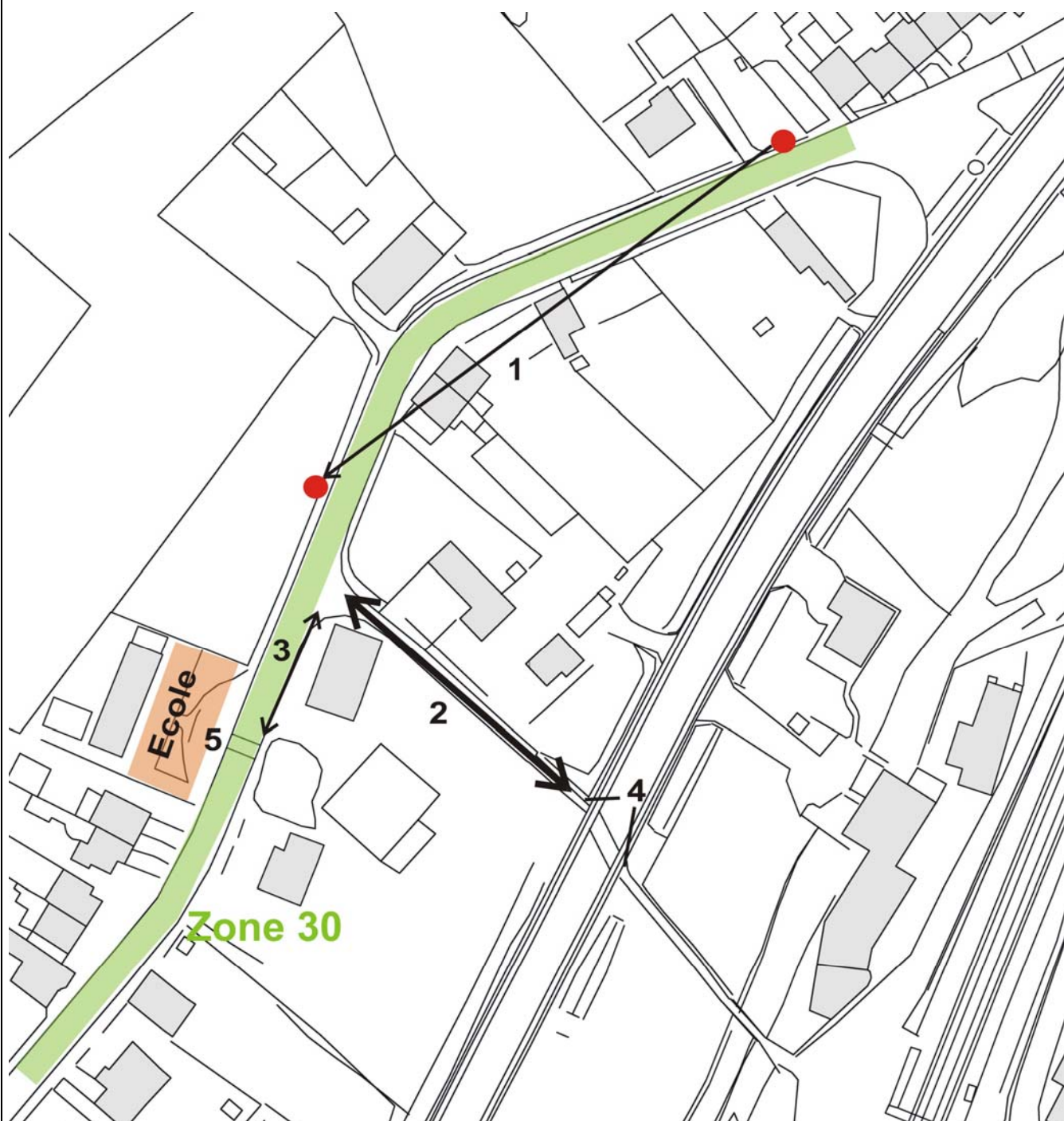


Cheminement vers l'école



Espace dégagé devant l'entrée mais voitures qui masquent les abords du passage pour piétons.

## Mesures



1. Maintenir le panneau zone 30 mais déplacer les panneaux pour l'école



2. Entretenir le sentier vers la gare et garantir un bon éclairage



3. Réfection du trottoir + possibilité de récupérer des places de stationnement pour l'école ?



4. Remplacer les panneaux directionnels pour la gare



5. Réorganiser le stationnement devant l'école afin de dégager le cheminement piéton et la visibilité du passage pour les conducteurs.

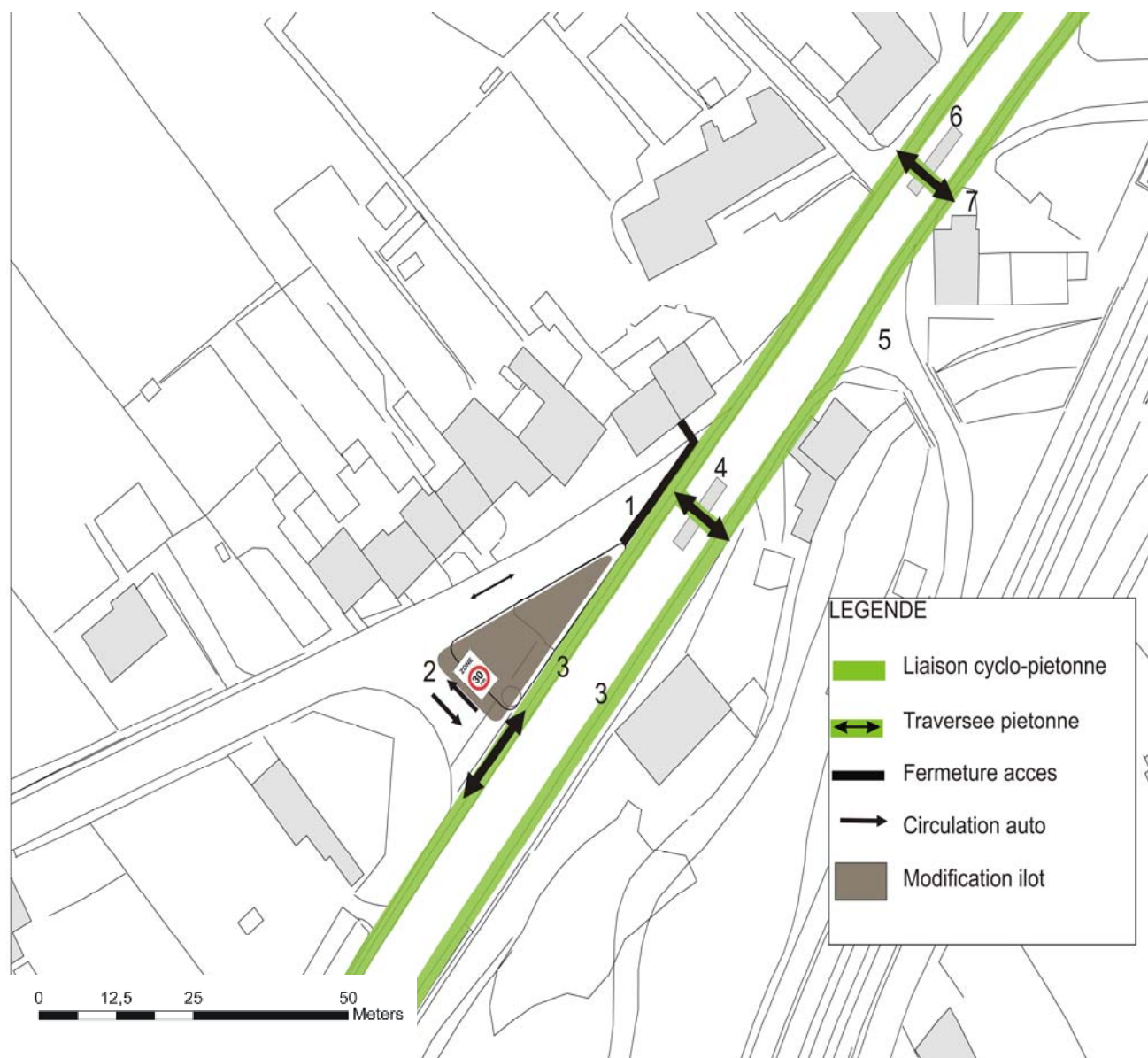


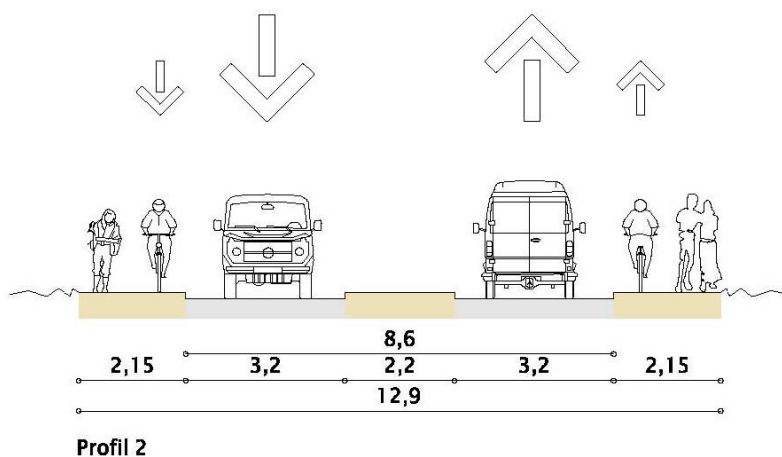


## Carrefour N275 – rue de Villers

### Mesures

1. Modification du carrefour: fermeture du débouché tangentiel
2. et resserrement du débouché perpendiculaire
3. Création de pistes cyclo-piétonnes surélevées (pistes D10) de chaque côté de la N275 dans toute la traversée du village. Voir profil et la planche "N275 sud"
4. Déplacement possible de la traversée piétonne pour le rendre plus accessible de chaque côté et profiter de la berme centrale comme zone d'attente.
5. accès à la gare de La Roche: indiquer l'accès auto (signalisation directionnelle) et mettre l'accès en zone 30 (mixité autos, vélos et piétons). Pas d'aménagement à y prévoir semble-t-il (pas de problème de vitesse).
6. Traversée piétonne à maintenir. Mais exproprier un bout du jardin de la maison qui se trouve trop près de la route pour permettre de créer un trottoir convenable et **en même temps de dégager la visibilité vers la gauche pour les conducteurs débouchant de la rue de La Roche.**





Mise en oeuvre

La Commune et SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

**Place de Faux****Situation existante et propositions**

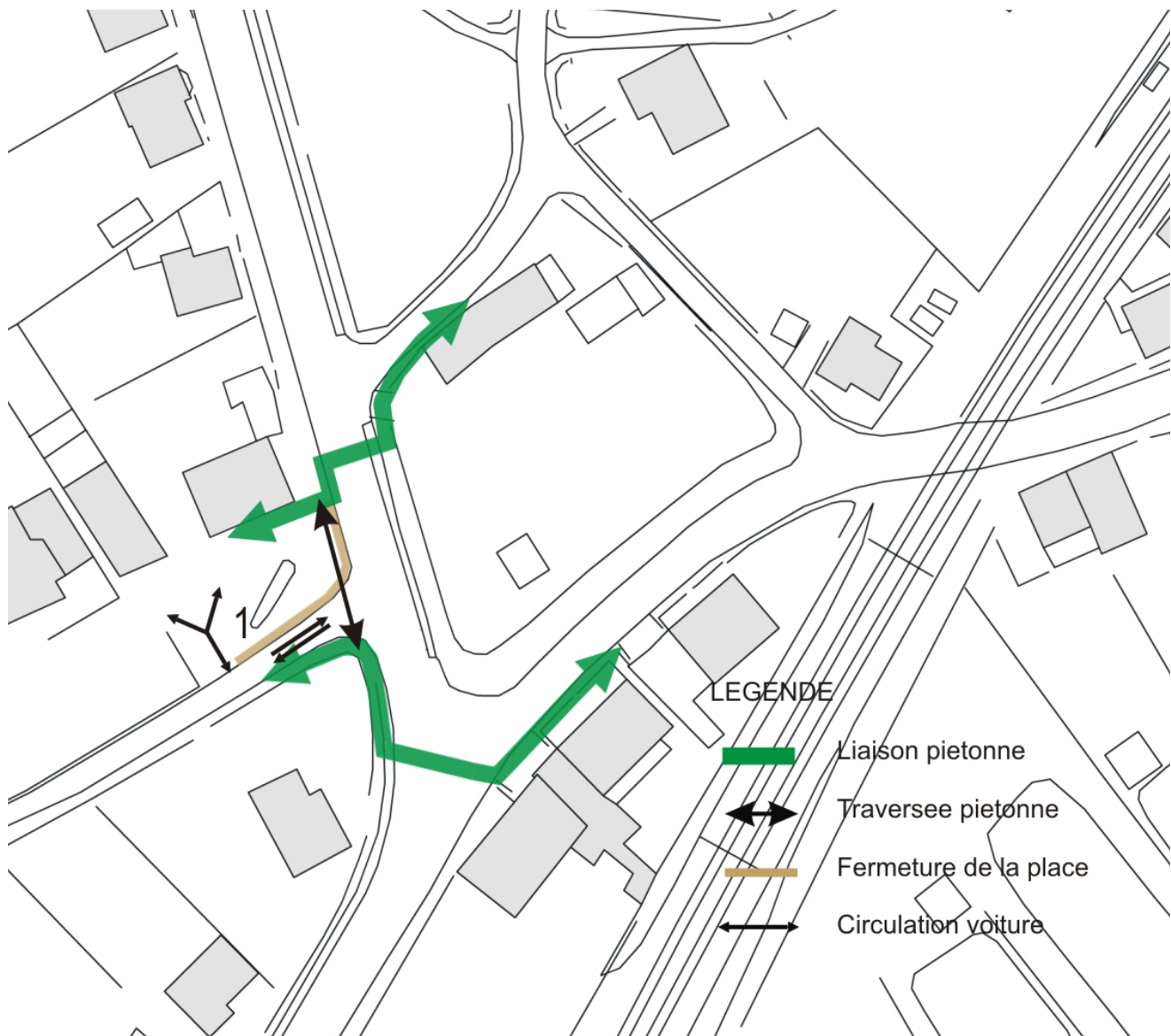
La place est une grande surface d'asphalte qui manque de présentation et d'agrément. On peut y circuler à une vitesse stressante pour les piétons et cyclistes car le régime n'est pas clair.

→ Rendre la place plus conviviale en refermant la place en bordure de la N275 (trottoir cyclable) et déplacer l'accès aux maisons de la place

Projet d'espace public à étudier (matériaux, éclairage, mobilier urbain, déplacement conteneurs, ...). Mais amélioration "light" sans doute possible en attendant: fermer l'espace piéton à l'aide de potelets ou d'éléments préfabriqués



Mesures



Mise en oeuvre

La Commune





## Accessibilité de la gare de Faux

### Situation existante et propositions

1. traversée piétonne fréquentée mais peu présente visuellement.  
→ Aménager un trottoir depuis la place et placer un éclairage spécifique
2. Accès au quai vers Ottignies peu attrayant (gros gravier, encombrement par mobilier vétuste et passage interdit dans l'axe du quai (détour obligé)  
→ asphalter l'accès et remplacer le mobilier vétuste; affichage horaires et Parking vélos
3. Accès au quai interdit (détour obligé par le Parking de la gare).  
→ Aménager cet accès piéton
4. Trottoir étroit, voitures garées parfois dessus  
→ dégager le trottoir de la végétation et placer potelets si nécessaire. Les voitures peuvent se garer sur la place
5. parking de la gare: aménager un cheminement piéton (asphalte) et délimiter des places de parking. Stabiliser le sol à l'aide de dalles gravier, par exemple.(perméabilité)
6. Possibilité de déplacer l'arrêt vers Charleroi au-delà du passage à niveau pour réduire les temps de fermeture des barrières. Mais travaux de terrassements et sans doute expropriation à faire.
7. Les voitures entrent trop rapidement dans la rue de Faux.  
→ Réaliser une extension de trottoir qui souligne le virage de la N275. Bordure haute, piste cyclable D10 sur cette extension, prolongée éventuellement par un plateau traversant la rue de Faux.



Accès gare - rue Basse



Accès gare - rue de Faux



*Accès au Quai – Direction Ottignies*



*Accès au Quai – Direction Charleroi*



*Accès au quai par le parking*



0 12,5 25 50  
Meters

Mise en oeuvre

La commune et le SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Place et école de Sart

1. Cheminement piéton à sécuriser depuis la rue de Faux et la place de Sart jusqu'à l'école (détail ci-dessous)
2. Cheminement piéton à sécuriser rue de la Chapelle pour permettre la liaison depuis le Clos Max Wéry jusqu'à l'école.



## Cheminement piéton à sécuriser depuis la rue de Faux

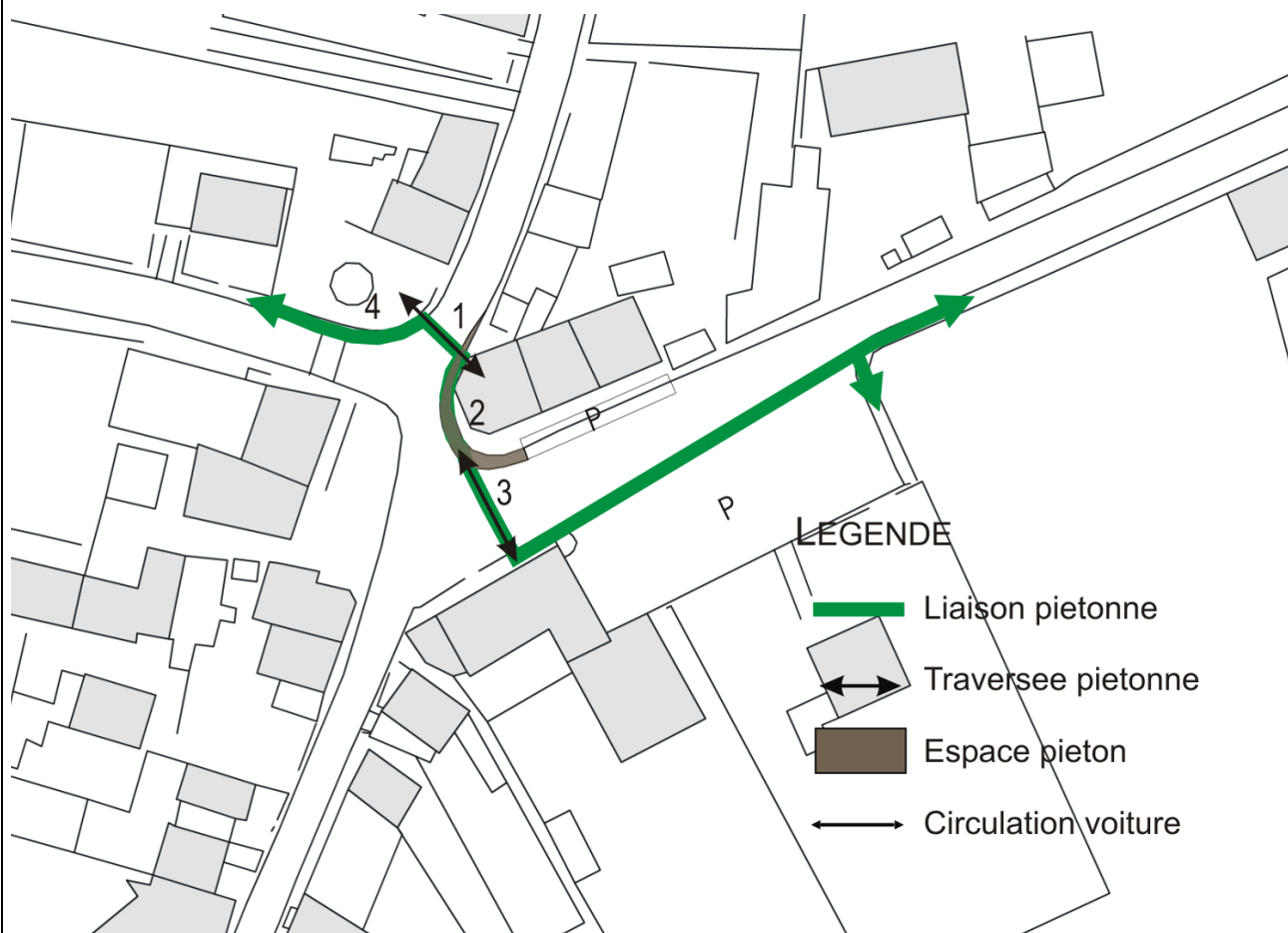
L'objectif est de relier mieux la rue de Faux à la rue de l'Arbre de la Justice (école de Sart), notamment pour permettre aux enfants de monter à pied vers l'école (et de redescendre après l'école). Ceci permettrait de réduire le nombre de voitures qui viennent déposer et reprendre les enfants dans le centre du village.

Mesures proposées:

Privilégier le cheminement dessiné sur le schéma qui est le plus simple à réaliser sans expropriation ou travaux beaucoup plus coûteux.

1. Rapprocher le passage piéton du carrefour (ligne de désir des piétons)
2. élargir l'espace trottoir autour de la maison (mais giration de bus ...)  
Oreille de trottoir qui marque la fin de la zone de stationnement dans la rue de la Justice et dégage la visibilité vers ce passage piéton (3)
3. aménager un passage piéton permettant de rejoindre le Parking de l'école ou de poursuivre vers la rue de la Justice

Dans le cadre d'un réaménagement de voirie, il faudra penser à élargir le trottoir du côté rue de Faux (largeur actuelle entre bordures = 6.20 m) et resserrer le coin (rayon de 5 m. Espace bloqué de l'autre côté (4). Enlever le passage piéton ? vers le mur du restaurant ?





Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

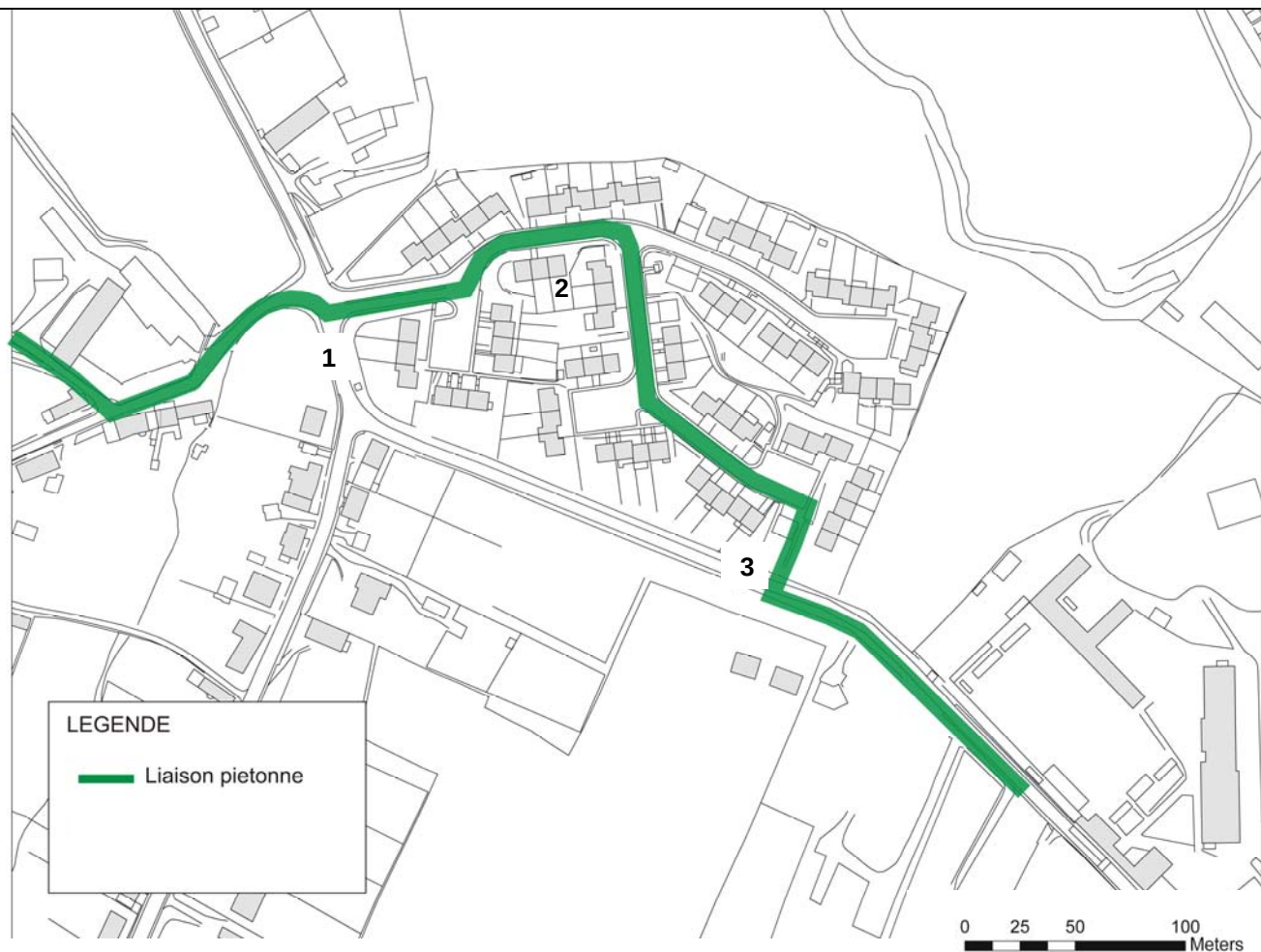
## Cheminement des modes doux à Beaurieux

L'objectif est de réaliser la prolongation de la liaison cyclable existant entre Court et l'échangeur de Beaurieux (N25). Cette liaison est intéressante en particulier pour les élèves de l'école des Hayeffes. Elle permettra également aux habitants de Beaurieux et de Mont-Saint-Guibert de rejoindre à vélo le point intermodal situé à l'échangeur de la N25.

L'itinéraire proposé évite les voiries les plus chargées de trafic pour emprunter des rues très calmes.



1. Piste vélo de la rue de Beaurieux à prolonger jusqu'au l'échangeur (arrêt Rapidobus + parking de covoiturage)
2. Cheminement cyclo-piéton à assurer de l'échangeur jusqu'au village de Beaurieux
3. Réasphaltage et mise en SUL de la rue du Moulin
4. Liaison vélo jusqu' au site scolaire par le clos de l'Orne, quartier calme. Le petit détour permet d'éviter une bonne partie de la rue de Mont Saint Guibert, route qui présente un très bel aspect de drève mais est peu cyclable (pavés, pente, étroitesse pour la mixité avec le trafic dense à certaines heures). L'itinéraire rejoint la rue dans sa partie supérieure. Voir zoom ci-après.





1. Traversée de la rue de Beaurieux (simple balisage)
2. circulation dans le clos de l'Orne (revêtement dégradé à réasphalter pour le confort des cyclistes notamment!)
3. débouché par un chemin piéton à adapter (élargir à 2m, asphalte, virage plus souple, remplacer barrières par potelets. Débouché sur un plateau ralentisseur qui permet aux cyclistes de s'insérer en voirie pour monter vers Mont Saint Guibert. Au-delà de ce plateau, le trottoir de gauche est élargi à 1,20 m environ.

Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Cheminement piéton Rue Coussin ruelle – rue E. Henricot

### Situation actuelle

Les trottoirs ont des largeurs variables, en raison de l'implantation irrégulière des immeubles riverains. Certaines sections impraticables pour les PMR, voire pour tous les piétons;

Il s'agit pourtant de l'unique voie de liaison piétonne vers le centre pour les gens habitant de ce côté.



1



2



3



4

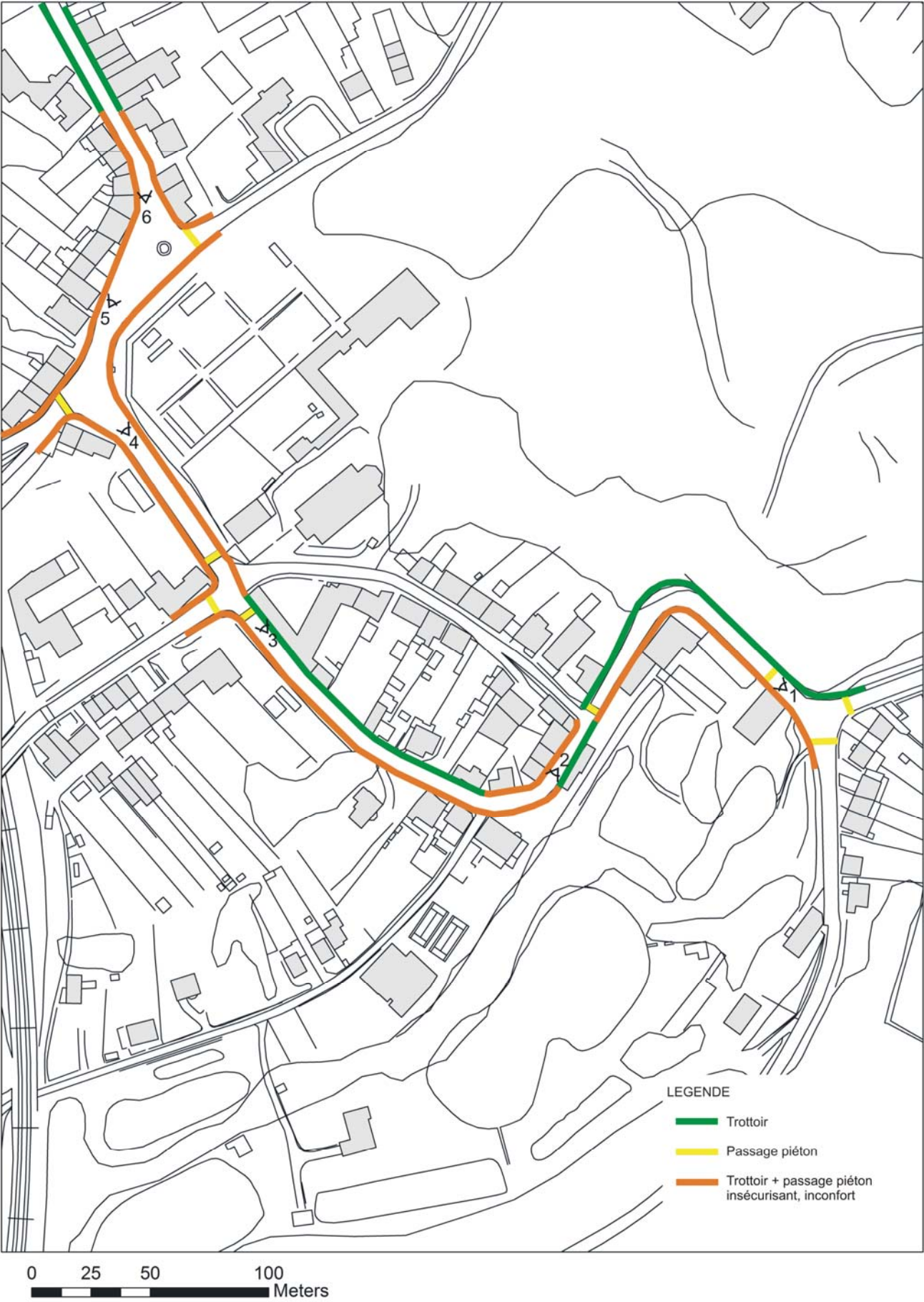


5



6

Situation actuelle

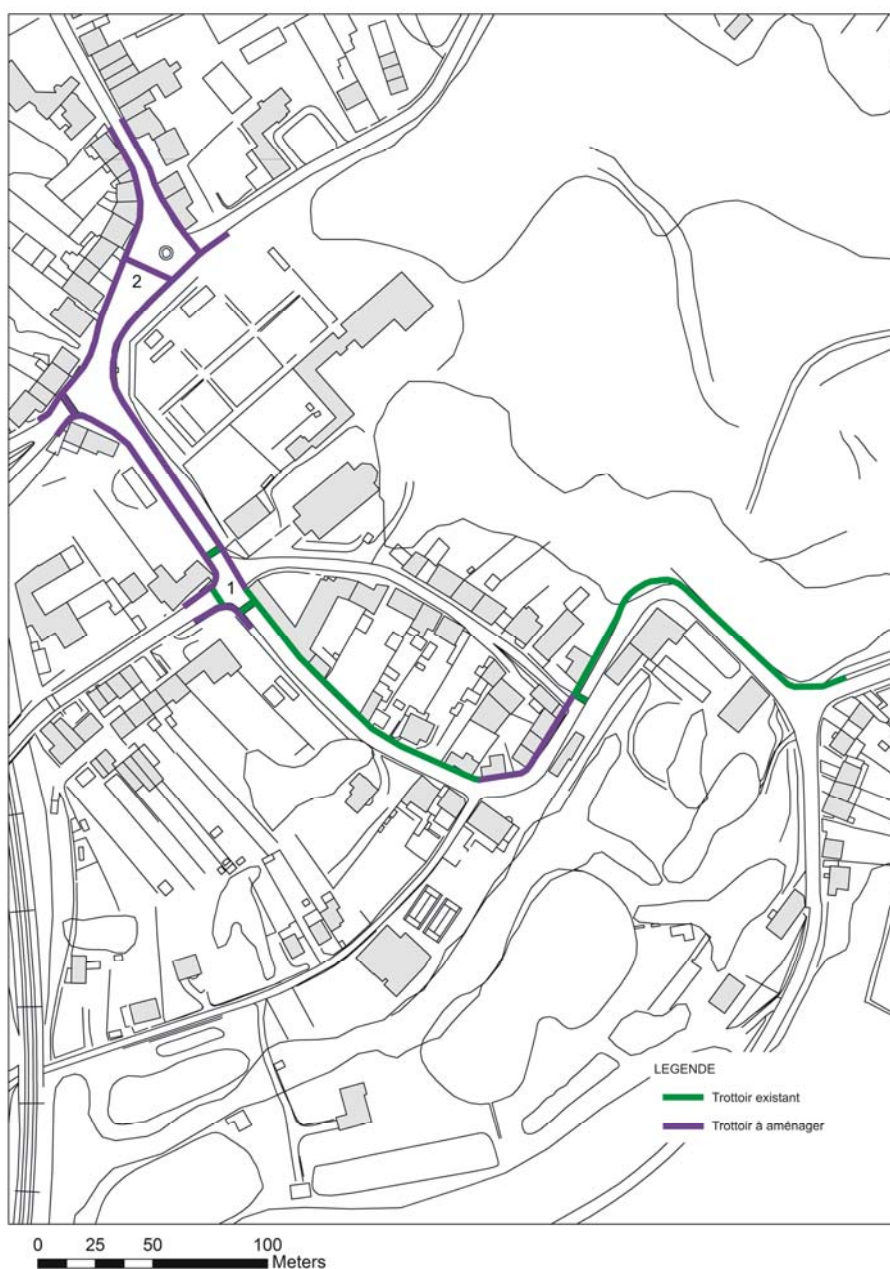


## Mesures

Pour procurer aux piétons un cheminement continu, il est proposé de privilégier un côté de la rue, entre la rue de Sart et l'avenue Defalque, l'étroitesse de la rue ne permettant pas de rendre confortables les deux trottoirs. Entre l'avenue Defalque et la rue E. Henricot, les deux trottoirs doivent être rendus accessibles.

Deux points particuliers:

1. au carrefour devant l'église, le cheminement côté église doit être privilégié car il évite de traverser l'av Defalque où le trafic est dense. Le fait que l'église soit un site classé ne devrait pas empêcher de créer une traversée piétonne relativement lisse (pavés sciés éventuellement) après avoir enlevé la barrière jaune-rouge.
2. sur la place communale et dans la rue E. Henricot, un cheminement doit être aménagé de chaque côté, avec des traversées aux endroits indiqués. Les esquisses proposées pour la place communale (voir Fiche 9) montrent les deux possibilités de traitement de l'espace public, et des cheminements piétons en particulier



## Place communale

### Situation actuelle



Le lieu ne fait que porter le nom de "place". La circulation suit un tracé sinueux et les largeurs disponibles permettent des vitesses élevées. Les espaces piétons sont réduits à des trottoirs très étroits et discontinus. Les traversées sont longues et périlleuses pour les enfants et les personnes à mobilité réduite.

Pour les piétons venant des quartiers sud du centre, la place est un point de passage obligé vers la maison communale, vers les écoles de l'avenue des Prisonniers de Guerre, le centre, la gare, ...

Les bus font arrêt sur la place.

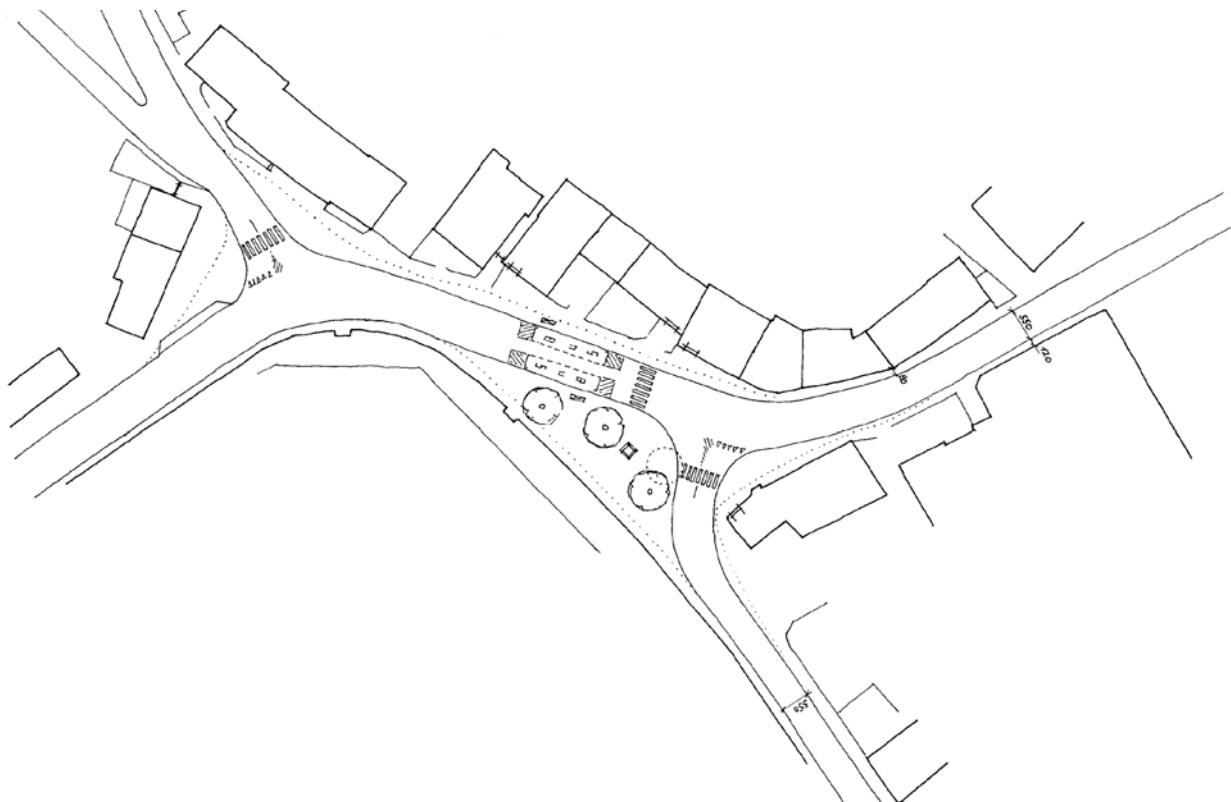
### Mesures

Les deux esquisses ci-après montrent qu'il est possible d'étendre très sensiblement l'espace piéton et d'à la fois canaliser le trafic et modérer les vitesses.

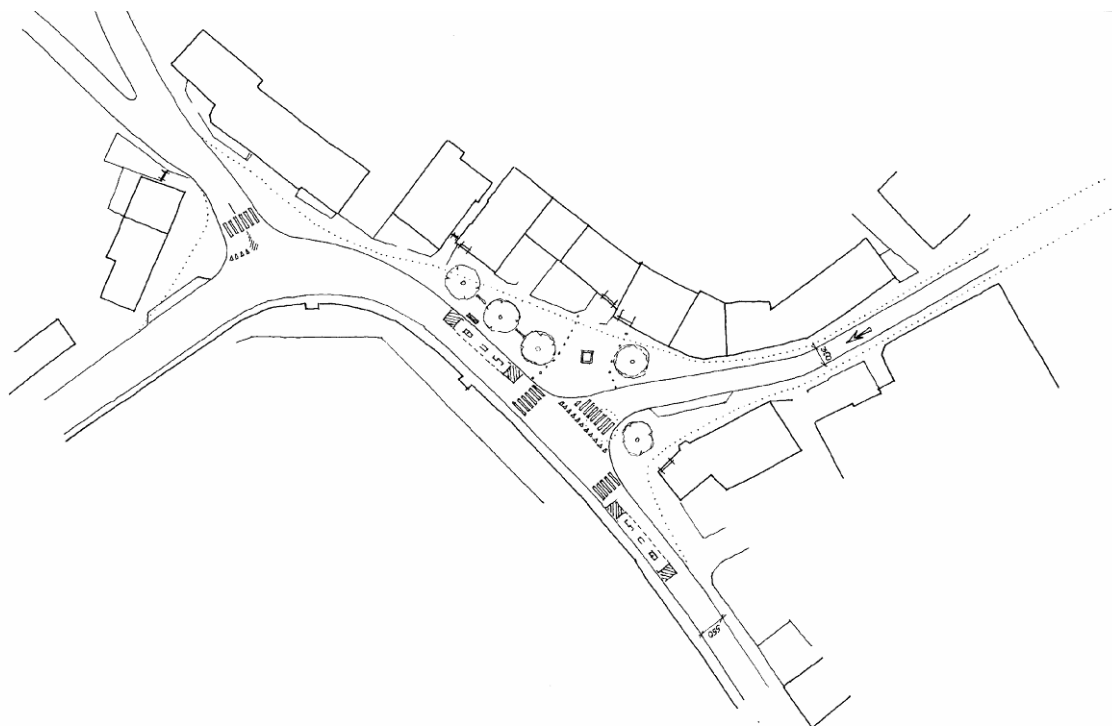
L'esquisse n° 1 élargit des trottoirs du côté des maisons et crée un espace convivial au pied du mur du château. La rue Henricot est maintenue à double sens.

L'esquisse n° 2 privilégie le côté des maisons en élargissant le domaine piéton de ce côté. Elle fonctionne bien si on met la rue Henricot à sens unique entre la place et la rue de Vaujour (pour des raisons 1° de rayons de giration à respecter, selon les mouvements autorisés, 2° de continuités spatiales et 3° de visibilité aux points de traversée). Ce choix permet alors de créer dans la rue Henricot des trottoirs larges et de prolonger le cheminement agréable vers le centre. Cela demande toutefois de créer la voie de contournement du centre qui relie le rond-point N237#N275 à la rue des Ecoles et, par là, à la place communale.

1



2



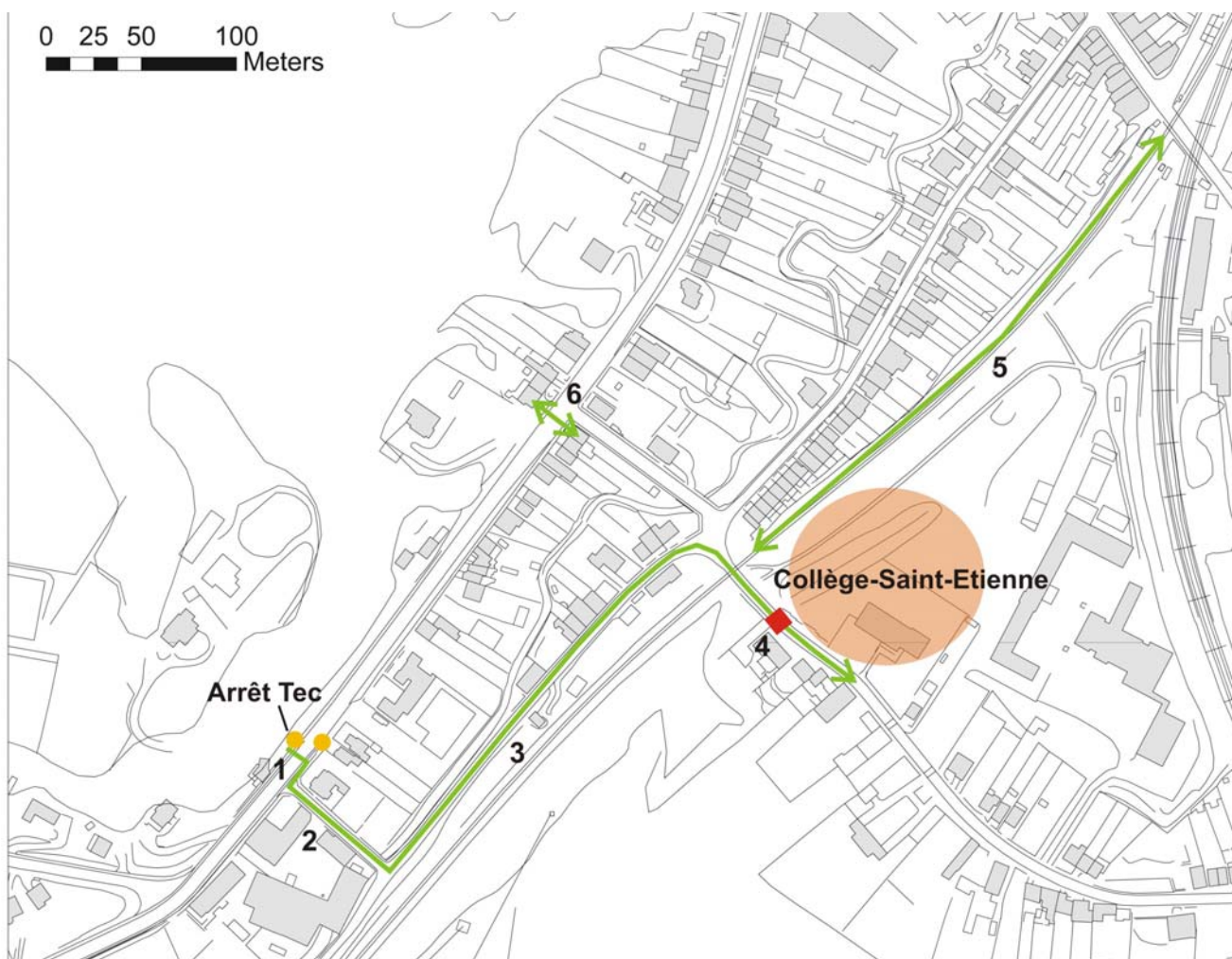
Mise en oeuvre

La Commune et SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Accessibilité du Collège-Saint-Etienne



1. traversée piétonne sécurisée à aménager sur la N237  
Aménagement / agrandissement du quai et de l'abri bus sens Ottignies-Nivelles pour pouvoir accueillir les nombreux élèves qui attendent à cet arrêt



2. Cheminement piéton continu et marquage vélo rue Jules Demolder  
Mise en zone 30 de la rue Demolder

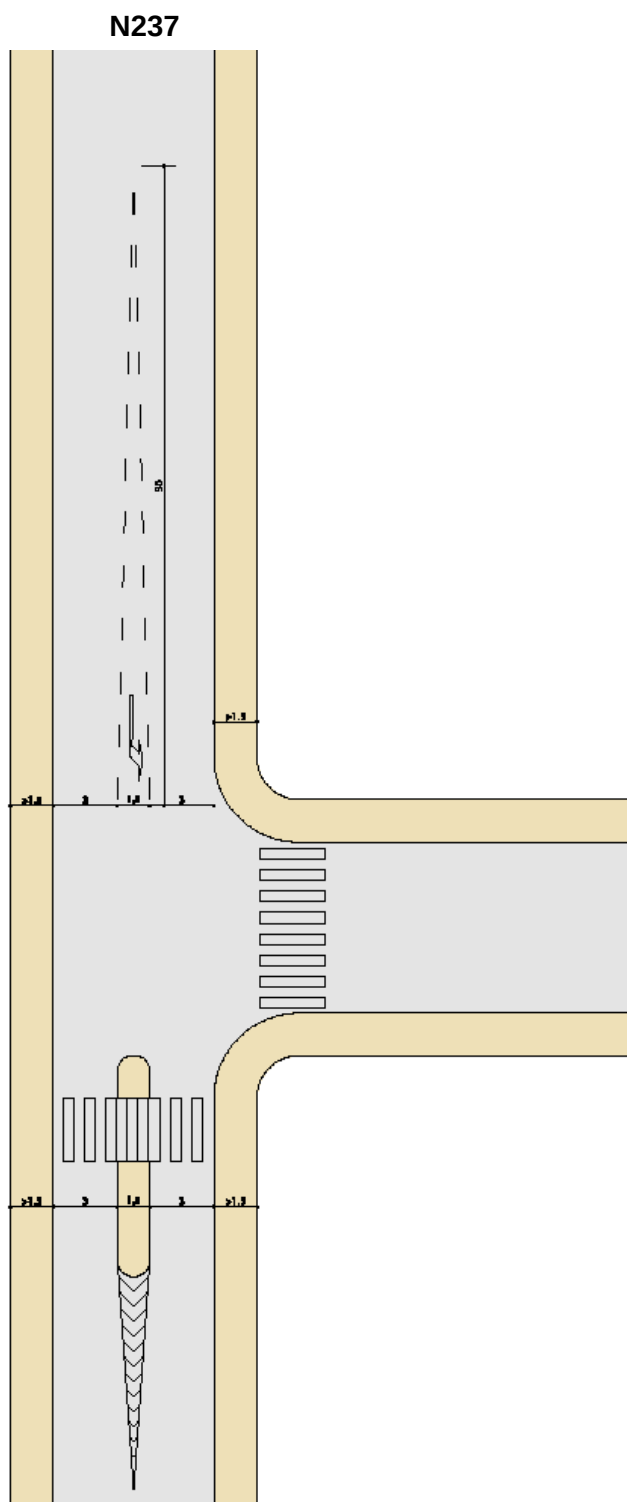


→ bordure empêchant le cheminement piéton

3. Cheminement piéton continu et marquage vélo rue du Pont de pierres jusqu'au Collège  
Mise en zone 30 de toute la rue
4. Zone 30 – Abord d'école : Suite à l'extension du Collège, aménagement de la rue à réfléchir en concertation avec les riverains et la direction du collège.
5. Eclairage à prévoir sur les sentiers S66 et S54 entre la gare et le collège



## 6. Traversée piétonne à sécuriser



## Liaison du Quartier Mérivau au Pré-RAVeL

### Mesures

Aménager le sentier : revêtement cyclable + éclairage + balisage



Accès depuis la N237



Passage au dessus du cours d'eau





Liaison à la rue du pont de pierre

Sécuriser la traversée de la N237 depuis le quartier Mérivaux : marquage + éclairage



Mise en oeuvre

La Commune et le SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS



## Signalisation directionnelle - Mobilité douce



La signalisation directionnelle pour vélo sert à orienter l'utilisateur, de manière générale, vers des localités ou des lieux d'intérêt économique, social, culturel ou touristique, comme le fait la signalisation routière pour le trafic général.

Une bonne signalisation directionnelle est évidemment un outil pour l'utilisateur, mais aussi un outil pour la promotion et la visibilité des itinéraires.

Sur base des itinéraires cyclables, la commune doit établir un «plan de signalisation».

### Signalisation directionnelle pour balisage d'un RAVeL.

Le balisage comprend :

- La signalisation de rabattement
- La signalisation directionnelle d'entrée, de continuité et de sortie pour le RAVeL proprement dit.

La signalisation de rabattement est celle qui indique à l'utilisateur potentiel du RAVeL, se trouvant ou circulant dans une localité ou sur une voirie proche du RAVeL, comment le rejoindre par la voirie la plus adaptée.

Une signalisation de type F34a peut être utilisée à cet effet.

Pour les automobilistes, cette signalisation de type F34a ne devra conduire qu'à des accès pourvus de parkings adéquats.

La signalisation directionnelle d'entrée est celle qui indique à l'utilisateur accédant au RAVeL les destinations qu'il peut atteindre en empruntant le RAVeL dans l'une ou l'autre des directions possibles (panneau type 34b2).

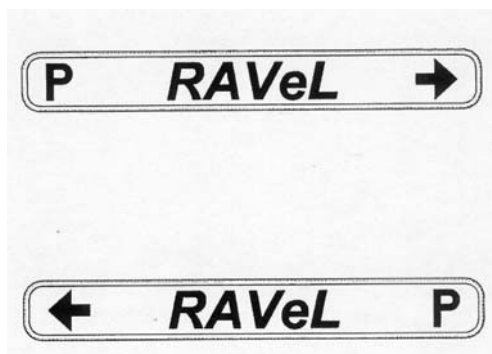
La signalisation directionnelle de continuité a pour rôle d'indiquer à l'utilisateur qui circule sur le RAVeL qui aborde une traversée vers quelle destination il se dirige sur le RAVeL et s'il y a lieu la destination proche d'une localité ou d'un lieu-dit important (panneau type 34b2).

La signalisation directionnelle de sortie indique à l'utilisateur circulant sur le RAVeL les destinations qu'il peut atteindre en quittant le RAVeL par une voirie d'accès (panneau type 34b2).

## Signalisation directionnelle pour les itinéraires vélos

Une signalisation de type F34b1 ou F34b2 est préconisée pour orienter les usagers vers les différentes localités ou pôles d'attraction.

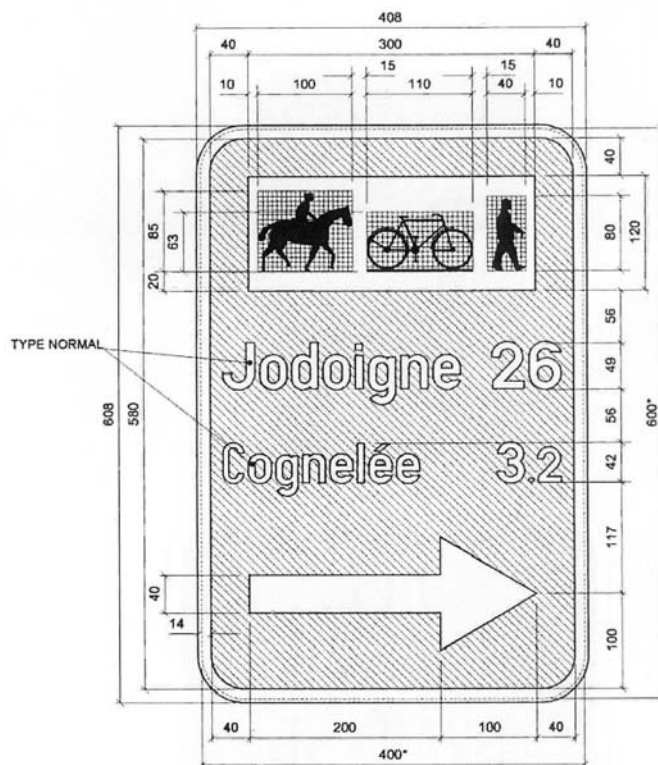
### Caractéristiques des panneaux



F34a



F34b1



F34b2

Les panneaux sont conformes aux "Recommandations relatives à la signalisation directionnelle sur le RAVeL" MET et Chemins du Rail, août 2003.

Les panneaux F34b2 ont une dimension standard de 400x600 mm; les symboles des usagers sont orientés de manière différente suivant que le fléchage indique la direction gauche ou droite.

Pour éviter une multiplication de poteaux, les panneaux F34b2 seront regroupés sous les panneaux F99a ou placés au dos des panneaux F101a.

## Les parkings vélos

Cette mesure est indispensable pour encourager la pratique du vélo pour aller à l'école, pour les achats et les loisirs.

Le type de parking à prévoir dépend de la durée de stationnement.

Les meilleurs râteliers sont ceux qui permettent de cadenasser le cadre et la roue avant. Ils sont placés près des commerces et services, près des équipements sportifs et dans les écoles.

On les placera de préférence:

- dans un endroit bien visible (contrôle social)
- à proximité immédiate de l'entrée piétonne des bâtiments (les cyclistes ne font pas un long trajet à pied entre le parking et leur destination)



(voir modèles ci dessous)

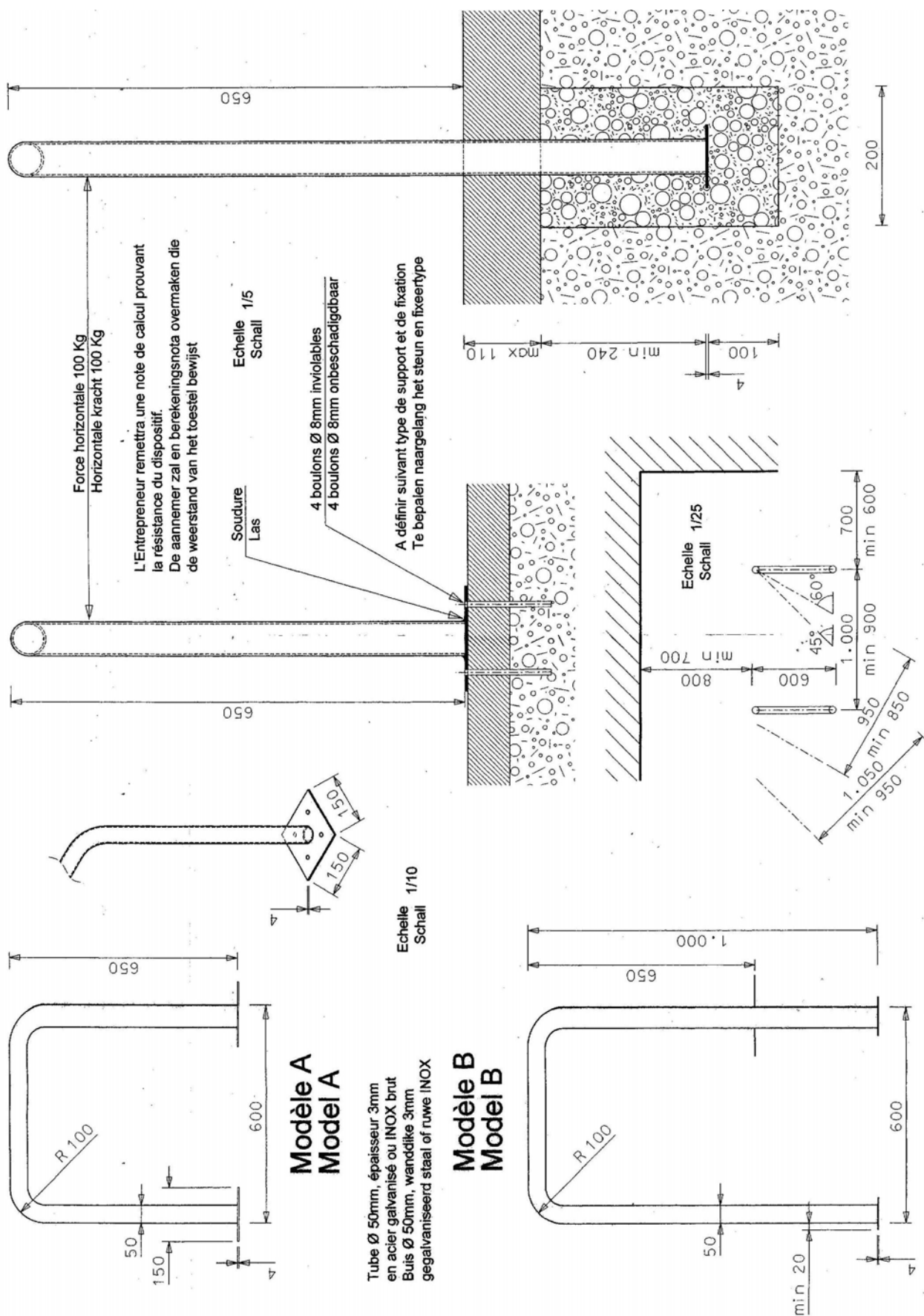
Un abri est bienvenu pour le stationnement de longue durée (entreprises, administrations, ...) pour protéger les vélos et surtout leurs équipements (sacoques, siège enfant, casque, ...).



Pour le stationnement de longue durée, dans un endroit non surveillé, il faut envisager l'installation de boxes à vélos, payants ou non, ou au moins un enclos fermé à clef.



## Modèles d'arceau



Mise en oeuvre

La Commune

espacesmobilités

VAN WUNNIK  
 PARTNERS

**Promotion du vélo****Mesures**

Le développement de la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens dépend d'un ensemble de facteurs qu'il faut aborder de front, sans quoi les initiatives ne sont pas couronnées de succès.

L'aménagement des infrastructures cyclables (pistes) est nécessaire le long des grands axes (voir carte 1) mais la pratique du vélo quotidien est déjà possible pour bon nombre de liaisons.

Les liaisons communales reprises sur la carte existent pour une bonne part mais les habitants ignorent sans doute leur existence.

L'aménagement de parkings vélos (les bons modèles ! voir fiche 15) est très important car leur absence est très dissuasive (crainte du vol).

Il faut faire connaître les bons itinéraires vélos et les parkings vélos, par exemple en créant une rubrique "la commune à vélo tous les jours" sur le site web communal qui présenterait la carte des liaisons existantes, la localisation des parkings vélos (services, commerces, arrêts TEC, ...).

L'organisation d'un ramassage scolaire à vélo, l'utilisation du vélo par les services de police et communaux sont des initiatives qui montrent au grand public que le vélo est possible, voire branché.

D'autres initiatives doivent être mises en place pour répondre aux appréhensions et préjugés des citoyens tel que le brevet du cycliste (voir ci-dessous) ou autres : séances de "remise en selle", cours de conduite pour les cyclistes hésitants, ateliers de contrôle technique des vélos, gravure anti-vol des vélos, balades de découverte des bons trajets, ...

La commune peut associer les commerçants (parkings vélos) et les entreprises (remboursement des frais km des travailleurs). L'administration communale peut montrer l'exemple !

Une communication régulière dans la revue communale sur l'intérêt de la mobilité douce est à envisager, principalement dans les écoles.

Le moment phare pour le lancement de ces initiatives est sans conteste la semaine de la mobilité. Mais les manifestations locales sont de bonnes occasions également.

Le placement de parkings vélos provisoires (barrières Nadar) est à envisager lors de toutes les manifestations qui attirent un grand nombre de visiteurs.

Diverses initiatives sont également possibles pour valoriser ceux/celles qui ont opté pour le vélo: opération "j'achète à vélo" avec les commerçants; gilet fluo ou casque pour les employés qui s'engagent à venir souvent à vélo au travail (minimum trois jours par semaine, par exemple), etc.

### ***Le brevet du cycliste***

Il a été développé par la Région avec l'aide de l'asbl ProVelo et de l'IBSR.

L'objectif est de remettre l'enfant en selle et de lui donner les compétences nécessaires pour rouler

en sécurité à bicyclette dans la circulation. La formation qui comprend différents stades (Code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation) est suivie d'un examen théorique et pratique des compétences et est sanctionnée par un Brevet.

**Il faudrait proposer la formation au brevet du cycliste chaque année aux élèves de 3ème ou 4ème année primaire de toutes les écoles de CSE.**

***Pour plus d'informations sur le Brevet du cycliste***

**<http://www.brevetducycliste.be>**

|                |            |                                                                                                                                                                        |
|----------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mise en oeuvre | La Commune |   |
|----------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



## La mobilité à l'école

Comment aborder la mobilité dans le cadre d'une école ?

Cette fiche liste les actions qu'une école (càd le personnel sur place et/ou l'association de parents) peut entreprendre pour améliorer la situation et induire des comportements plus "durables" chez les élèves et les parents. On sait que les enfants sont des acteurs des changements de comportement des parents. La communauté scolaire a donc un pouvoir d'action pour organiser la mobilité et la sécurité routière autour de l'école. Elle peut faire appel à la commune, la police, le TEC et d'autres partenaires (voir plus loin) pour mettre en œuvre les actions qui la concernent directement.

### Sécurisation des abords de l'école

- **Mise en place de zones 30**

Les zones 30 sont déjà en place sur la commune de Court-Saint-Etienne

- **Organisation du stationnement et de zones de dépose-minute (Kiss&Ride)**



Dans le cas de la dépose en voiture, le conducteur s'arrête durant un très court laps de temps, uniquement pour permettre à ses passagers de quitter le véhicule ou d'embarquer

L'intérêt d'une zone de dépose-minute est de mieux sécuriser les abords aux heures d'affluence lors de la dépose des enfants, lorsque les embouteillages, les différentes manœuvres de stationnements (en double file, sur les trottoirs ou sur les passages pour piétons) sont problématiques.

Pour les recommandations pour la prise de décision et l'aménagement optimal d'une zone de dépose-minute : voir la brochure illustrée de l'IBSR (juin 2008).

La création d'une zone de dépose-minute n'est qu'une solution pour sécuriser la zone et ne doit pas empêcher la promotion des déplacements en transport en commun, à pied ou à vélo afin de diminuer l'insécurité et la congestion aux abords des écoles

## Accessibilité des pompiers

Une attention particulière portera sur l'accès des pompiers pour permettre en permanence aux véhicules d'intervention d'accéder aux bâtiments.

Les pompiers peuvent venir sur place pour vérifier si tout est en ordre. La participation de (représentants de) la communauté scolaire à cette démonstration avec véhicules d'intervention permet de sensibiliser chacun aux mesures qu'il faut absolument respecter pour assurer la sécurité des élèves

Les interdictions de stationnement prévues à cet effet sont-elles respectées? Parfois ce sont les voitures "de l'école" qui sont en infraction. La communauté scolaire semble bien placée pour agir.

## Accessibilité piétonne

Le mode de déplacement idéal pour les écoles de proximité (souvent le cas pour les maternelles et primaires) est bien sûr la marche à pied. Il faut donc encourager les parents et les élèves à le faire et cela passe par la prise en compte de plusieurs éléments :

- **Traversées piétonnes et cheminements sécurisés aux abords de l'école**



L'intervention d'un agent de sécurité peut se justifier pour faciliter les traversées sur les voiries les plus empruntées.

- **Cheminements piétons cohérents depuis les arrêts de transport public**

Cela concerne notamment les élèves de secondaire qui utilisent pour une grande majorité les transports en commun.

L'école peut organiser avec les élèves concernés un relevé des points délicats et en faire part à la commune qui relayera auprès des acteurs concernés.

- **Rang scolaire**

Action à organiser avec des élèves de primaire dans un rayon inférieur à 1km. La mise place de ces rangs encadrés par des accompagnateurs rassurent les parents, réduisent le nombre d'arrivées en voiture et développent l'autonomie des enfants..

Cela demande des itinéraires où le cheminement piéton est adéquat ainsi que des accompagnateurs (voir fiche 18)



## Développement de l'utilisation du vélo

Le vélo est le mode de déplacement à privilégier pour des déplacements de 1 à 5 km.

Les résultats des enquêtes dans les écoles indiquent que bon nombre d'élèves viennent en voiture alors qu'ils habitent à distance cyclable (< 4 km).

L'objectif du PCM est d'inciter un maximum d'enfants à se rendre à l'école à vélo. L'objectif serait qu'un maximum de jeunes stephanois âgés de plus de 10 ans n'utilisent plus la voiture pour aller à l'école à Court.

Différentes interventions sont possibles pour encourager l'utilisation du vélo :

- **Parking vélo disponible à l'école**

Cette mesure est indispensable pour encourager la pratique du vélo pour aller à l'école. (voir fiche 15)

- **Brevet cycliste : Initiation vélo pour les jeunes**

Il a été développé par la Région avec l'aide de l'asbl ProVelo et de l'IBSR.

L'objectif donner les compétences nécessaires à l'enfant pour rouler en sécurité à bicyclette dans la circulation. La formation qui comprend différents stades (Code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation) est suivie d'un examen théorique et pratique des compétences et est sanctionnée par un Brevet.

Pour plus d'informations sur le Brevet du cycliste : <http://www.brevetducycliste.be>

- **Ramassage scolaire à vélo**



Des accompagnants organisent un circuit quotidien passant à proximité de la maison des enfants cycliste

Le principe est d'accompagner les élèves candidats à vélo à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont généralement ceux de la 4ème à la 6ème primaire.

La mise en place d'un ramassage scolaire à vélo apparaît comme un outil prioritaire pour encourager la pratique du vélo. Il semble être un bon moyen pour susciter l'intérêt des habitants pour la pratique du vélo. Dès l'enfance, le vélo peut avoir toute sa place dans le quotidien des enfants.

Le fait d'être en groupe rend les vélos plus visibles pour les voitures qui sont donc plus attentives. Les enfants bénéficient donc de conseils et d'une meilleure sécurité pour faire leur apprentissage.

L'asbl Pro Velo accompagne et met à disposition des personnes désireuses de mettre en place ce système une multitude d'outils pratiques.

Ce système doit être mis en place à l'initiative des écoles et des associations de parents.

Voir en détail fiche 18

- **Itinéraires adaptés aux vélos**

A l'adolescence, le rang à vélo devient presque superflu et les élèves sont assez autonomes pour se déplacer seuls.

Ils doivent par contre trouver les itinéraires les plus adaptés à leurs déplacements.

➔ infos auprès de la commune concernant le réseau cyclable

- **Atelier de réparation**

Mise en place d'un atelier de réparation des vélos dans le cadre de l'école.

Voir l'exemple de l'école communale Clair-Vivre à Bruxelles où l'atelier vélos est mis en place par l'association des parents chaque mardi.

Pour renseignements : [mobilite@clairvivre.be](mailto:mobilite@clairvivre.be)

## **Covoiturage entre parents**

### **Le covoiturage informel**

Nombreuses sont les familles qui adoptent ce système pratique de manière informelle. Cela demande un peu d'organisation, notamment pour faire face aux changements dans les emplois du temps. Mais cela permet de simplifier les déplacements et d'établir des contacts entre parents d'élèves.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                         |                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                         |                                                                                                                                                                         |
| <b>Mis en place d'un Plan de Déplacements Scolaire (PDS)</b>                                                                                                                                                                                                                       |                         |                                                                                                                                                                         |
| <p>Les écoles de Court-Saint-Etienne ont participé à cette enquête élaborée par le SPW.</p> <p>Les résultats de ces enquêtes doivent être utilisés par les écoles pour mettre en place, avec l'aide des différents acteurs, un certain nombre des actions proposées ci-dessus.</p> |                         |                                                                                                                                                                         |
| Mise en oeuvre                                                                                                                                                                                                                                                                     | La Commune – Les écoles |   |

**Ramassage scolaire à vélo et à pied****Ramassage à vélo**

La mise en place d'un ramassage scolaire à vélo apparaît comme un outil prioritaire pour encourager la pratique du vélo. Il semble être un bon moyen pour susciter l'intérêt des habitants pour la pratique du vélo.

**Ramassage scolaire**

C'est accompagner les élèves candidats à vélo à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont généralement ceux de la 4ème à la 6ème primaire.

**Démarche**

***Ce type de projet est mis en place et organisé à l'initiative des écoles et des associations de parents d'élèves***

***Prise de contact***

Avant de présenter le projet aux parents, il convient de s'assurer du degré d'engagement des différents partenaires (commune, police, associations, clubs sportifs, etc.).

***Réunion de présentation du service mis en place***

Selon le degré de formalisation du projet, il est plus ou moins nécessaire de convier les parents à une réunion de présentation du service. Cette réunion servira à présenter :

- les contrats (celui des parents et celui de l'élève, voir ci-dessous), en priant les uns et les autres de les lire très attentivement et de vous les remettre dûment complétés
- la feuille de route (voir ci-dessous).

Elle peut aussi être l'occasion de présenter les accompagnateurs et les responsables de l'opération.

***Choix des accompagnateurs et formation***

Choix des accompagnateurs parmi les bénévoles et parents. Pro vélo se déplace gratuitement pour effectuer une formation.

### ***Choix des itinéraires et de l'horaire***

Avant d'assumer la responsabilité d'un groupe sur la route, il est utile de reconnaître l'itinéraire, d'abord entre accompagnateurs, puis avec les élèves.

### ***Test de compétence des enfants***

Ce test s'effectue en deux temps:

- un test d'habileté dans la cour de récréation
- une sortie en rue à la découverte des pièges de la circulation.

Ces exercices sont décrits dans le manuel du professeur vélo-dynamique édité par Pro Vélo.

Pour la formation des élèves, il existe également le « brevet du cycliste » (fiche 16).

### ***Contrôle technique des vélos***

Les vélos de tous les participants doivent être en parfait état et régulièrement révisés. Une fiche de contrôle technique des vélos se trouve dans le carnet des participants.

### ***Installation de parkings vélo à l'école***

Voir fiche 15

### ***Répétition générale***

Le samedi qui précède le lancement de l'opération tous les accompagnateurs et les élèves accomplissent ensemble le circuit.

### **Détails pratiques**

#### ***Quel matériel pour rouler ensemble en sécurité?***

Les vélos de tous les participants doivent être en parfait état et régulièrement révisés.

Quelques points sensibles pour la sécurité du convoi :

- Eclairage: les feux fonctionnant sur dynamo n'éclairent pas toujours suffisamment, freinent la progression à cause de la friction et demandent plus d'entretien (rupture ou détachement des fils) ; ceux fonctionnant sur piles sont plus efficaces, mais plus chers ...
- Drapeau: renforce la visibilité des jeunes cyclistes
- Chasubles fluo: renforce la visibilité de tous les cyclistes
- Casque: pas obligatoire, mais fortement conseillé

#### ***Le problème du cartable***

- Arrangements entre les parents et les instituteurs pour que le cartable soit le moins lourd possible
- Equiper les vélos d'un porte-bagage avec si possible des sacoches pour la boîte à tartine, le sac de sport ou autre.

### ***Assurances***

Le contrat des parents indique que l'enfant doit être couvert par une assurance RC Familiale. Cette assurance peu onéreuse est conseillée à tous les parents indépendamment du déplacement à vélo vers l'école. Le modèle de convention liant chaque accompagnateur stipule qu'il bénéficie d'une

assurance prise par l'établissement scolaire et couvrant sa responsabilité civile et professionnelle.

→ Les élèves, enseignants et accompagnateurs bénévoles

Toutes les écoles sont assurées en responsabilité civile pour leur personnel (y compris les accompagnateurs bénévoles) et leurs élèves, pour tout dommage corporel ou matériel causé à des tiers pendant l'activité scolaire. Des activités à caractère pédagogique comme le ramassage scolaire à vélo vers l'école peuvent être considérées par l'établissement comme des activités scolaires. C'est l'établissement qui avertira l'assureur de son intention.

**Plus d'info : Guide du ramassage scolaire Pro vélo**

#### Contacts

[info@provelo.org](mailto:info@provelo.org)

Tel 02 502 73 55 - Fax 02 502 86 41

### Ramassage à pied

Action à organiser avec des **élèves de primaire dans un rayon inférieur à 1km.**

L'organisation est identique à celle du ramassage à vélo, avec moins de contrainte technique.

Cela demande par contre des itinéraires où le cheminement piéton est adéquat (trottoirs et traversées piétonnes).



## Service de ramassage scolaire à vélo

## Convention réglant la collaboration des accompagnateurs

**Cadre :**

Dans le but d'organiser un service de ramassage scolaire à vélo pour les élèves de l'école ..... à .....  
 les autorités et ASBL organisatrices, d'une part, et chaque accompagnateur, d'autre part, ont signé la convention suivante précisant les engagements et responsabilités de chaque partie.

**Intervenants:**

Les autorités et asbl organisatrices (la Police, l'école, Pro Velo asbl et le Gracq-  
Les cyclistes quotidiens asbl), dénommées « les organisateurs » dans la con-  
vention et représentées par Mme/M. ....

et d'autre part, l'accompagnateur/accompagnatrice M./Mme  
domicilié(e) à .....

dénommé(e) « l'accompagnateur » dans la convention.

conviennent ce qui suit :

## Article 1

**ALLIÉE**  
L'accompagnateur s'engage à assurer, à titre bénévole, l'encadrement du service de ramassage scolaire à vélo pour le(s) jour(s) suivant(s) (préciser matin/midi/après-midi) :

pour la période du ..... au .....  
sur le circuit partant de la rue/avenue .....  
et aboutissant à l'école !

## Article 2

**Dans sa mission, l'accompagnateur bénéficie d'une assurance prise par les organisateurs et couvrant sa responsabilité civile et professionnelle.**

### Article 3

Les règles et modalités d'accompagnement sont déterminées par les organisateurs (itinéraire choisi, horaire, vitesse, interventions, etc.).

## Article 4

En l'absence de policier, c'est l'accompagnateur qui a autorité sur le groupe. Dans sa tâche, il appliquera les consignes qui lui auront été données lors des séances de formation.

## Article 5

En cas d'empêchement, l'accompagnateur s'engage à avertir le (la) suppléant(e) la veille au soir ou, en cas d'imprévu, au plus tard le jour même à 7 h 30.

Fait à ..... le .....

Pour les organisateurs,  
L'accompagnateur.

## Service de ramassage scolaire à vélo

## Enqagement de l'élève

Nom ..... Classe : .....

Adresse :

Je me rendrai à l'école ..... à vélo avec l'appui du service de ramassage scolaire.

J'adhère au **code de bonne conduite** établi ci-dessous dans le but de garantir la sécurité du groupe et de préserver les avantages de ce mode de déplacement :

1. Je respecte les consignes de l'accompagnateur responsable du groupe.
2. Je garde ma place dans le groupe pendant tout le trajet.
3. Je veille toujours à former avec les autres élèves un groupe compact.
4. Je respecte le code de la route :
  - je roule toujours à droite
  - je respecte les injonctions des agents, les feux de signalisation, les signaux et les règles de circulation
  - je respecte la priorité des piétons

- j'adopte une conduite préventive sur la route :
  - je communique mes intentions aux autres usagers (par ex. en tendant le bras, en utilisant la sonnette ou en échangeant un regard)
  - je tiens compte, dans ma conduite, de la qualité de mon vélo et de celle de mes réflexes, des conditions atmosphériques, du revêtement de la route, etc.
  - je prévois les difficultés pour éviter les écarts de direction et les arrêts brusques
  - j'ai les yeux et les oreilles grands ouverts.

Date:

**Signature :**

## Service de ramassage scolaire à vélo

## Engagement des parents

Le(s) soussigné(s)..... (père)

domicilié(s) à ..... rue..... n°.....  
tél. ....

autorisent leur fils/fille

à se rendre à vélo à l'école ..... avec l'appui du service de ramassage scolaire.

L'élève sera pris(e) en charge pour l'aller à ..... (endroit)  
et déposé(e) pour le retour à ..... (endroit)

Le(s) soussigné(s) s'engage(nt) à respecter les règles reprises ci-dessous, établies dans le but de garantir la sécurité des participants et de préserver les avantages du vélo comme mode de déplacement.

Le groupe respecte l'horaire établi et ne peut attendre un enfant en retard ; l'élève devra se trouver au lieu de rendez-vous fixé à l'heure convenue.

Si, à l'occasion, l'élève ne recourt pas au service de ramassage scolaire, les parents en avertissent l'accompagnateur responsable.

L'élève porte des vêtements aux couleurs vives, un survêtement réfléchissant ou, tout au moins, une bande réfléchissante au bras gauche. Le **port du casque** n'est pas obligatoire, mais vivement **recommandé** par l'ensemble du corps médical et beaucoup de cyclistes. Les gants offrent une protection supplémentaire en cas de chute.

L'élève dispose d'un vélo en bon état et équipé conformément aux exigences du code de la route. Il est couvert par une assurance RC familiale souscrite par ses parents.

L'accompagnateur responsable a autorité sur le groupe pour en assurer la sécurité. Il est le premier interlocuteur des parents pour tout problème qui pourrait se poser.

Les élèves qui participent s'engagent par écrit à respecter un code de bonne conduite dont un exemplaire est joint à la présente

Date:

**Signatures :**

## La feuille de route, outil indispensable pour l'organisation d'un ramassage

Petit plan de l'itinéraire à photocopier pour tous les participants

### Organisateurs

|                  |        |                               |
|------------------|--------|-------------------------------|
| Police de .... : | M. Y   | (tél.)                        |
| Ecole .... :     | Mme X  | (tél. à l'école ; tél. privé) |
| Pro Velo :       | M. XYZ |                               |

### Elèves

| Noms      | Adresses | Tél. | Lieu de rendez-vous | Heure |
|-----------|----------|------|---------------------|-------|
| Alexandre | ...      | ...  | lieu n°1            | 7.55  |
| Elodie    | ...      | ...  | lieu n°1            | 7.55  |
| Dorian    | ...      | ...  | lieu n°2            | 7.59  |
| Lola      | ...      | ...  | lieu n°3            | 8.02  |

### Accompagnateurs

| Jours    | Type   | Noms                 | Tél. |
|----------|--------|----------------------|------|
| Lundi    | Aller  | Accompagnateur 1 + 2 | ...  |
|          | Retour | Accompagnateur 2     | ...  |
| Mardi    | Aller  | Accompagnateur 1 + 3 | ...  |
|          | Retour | Accompagnateur 3     | ...  |
| Mercredi | Aller  | Police à vélo        | ...  |
|          | Retour | Accompagnateur 4     | ...  |
| Jeudi    | Aller  | Accompagnateur 1     | ...  |
|          | Retour | Accompagnateur 3     | ...  |
| Vendredi | Aller  | Accompagnateur 2     | ...  |
|          | Retour | Police à vélo        | ...  |

Suppléant : Accompagnateur 5 ...

Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Les aménagements PMR

### Penser PMR

Dans tous les aménagements de voirie il faut prendre en compte les personnes à mobilité réduite, notamment les personnes en fauteuil roulant.

Le respect de certaines normes (très strictes !) est crucial pour permettre à ces personnes de se déplacer dans la Commune.

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).

### Prise en compte des personnes en fauteuil roulant

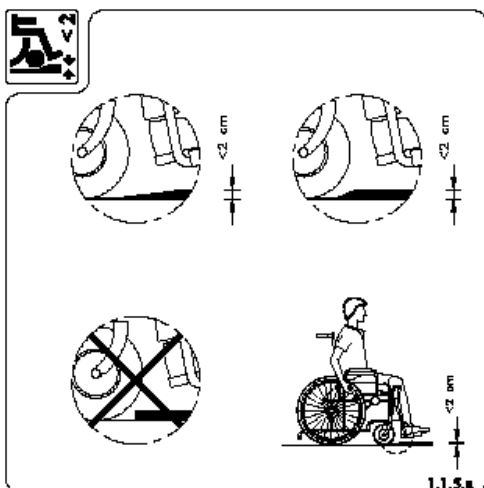
#### *Des cheminements libres d'obstacles*

Les rues doivent comporter un trottoir praticable. Celui-ci doit offrir une largeur libre de 1,50m minimum permettant une circulation aisée des usagers, le déplacement d'un fauteuil roulant et le croisement de celui-ci avec d'autres piétons. Cette largeur est également indispensable pour permettre le demi-tour d'un fauteuil roulant. Les obstacles à contourner sont, par exemple, les poteaux, feux de signalisation, cabines téléphoniques, poubelles, panneaux publicitaires, terrasses HORECA, arbres mal localisés, abris de bus...

La largeur du cheminement libre ne peut être réduite que localement, sur une courte distance.

#### *Les bordures*

La hauteur maximale des bordures entre le fond du filet d'eau et le trottoir doit être de 2 cm.



© anlh-cooparch



La chaise roulante ne peut pas franchir un ressaut de plus de 2 cm.

## Prise en compte des malvoyants aux traversées

La personne malvoyante suit les alignements (immeubles, jardinets, ...) en balayant le sol avec sa canne jusqu'à ce qu'elle rencontre une ligne de conduite (dalles striées). Les dalles striées vont lui permettre de rejoindre la traversée et de s'orienter pour traverser.

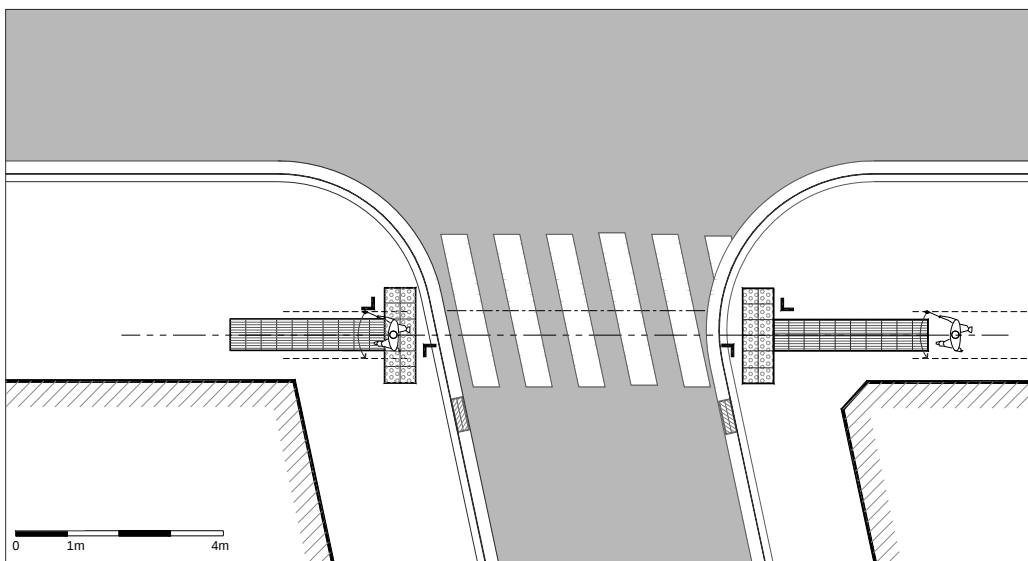
La ligne de conduite striée a donc deux objectifs :

1. guider la personne vers la traversée;
2. l'orienter en lui indiquant la direction de la traversée piétonne.

La personne malvoyante a appris à s'orienter selon un axe parallèle au sens de sa marche. Elle est capable de garder sa trajectoire sans grande déviation sur une longueur d'environ 20 m.

Après la traversée, la personne poursuit son chemin en balayant le sol de droite à gauche avec sa canne.

Dans le cas d'une traversée oblique, la ligne de conduite n'est donc pas perpendiculaire à la bordure et la ligne de vigilance n'est pas parallèle à la bordure.



Traversée bien traitée pour les aveugles.

La dalle en caoutchouc indique l'arrêt de bus (position de la porte avant du bus arrêté).



## Covoiturage et VAP

## Situation générale

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. L'inconvénient majeur du covoiturage est sans aucun doute la rigidité d'horaire qu'il impose, de façon toutefois moins contraignante que celle des transports publics.

Suite à la promotion du covoiturage comme forme de mobilité durable, les autorités fédérales ont accordé un avantage fiscal aux covoitureurs qui se décline de la façon suivante :

- L'exemption fiscale (partielle) de l'indemnisation domicile-travail (déduction forfaitaire des frais professionnels) ;
- Introduction des kilomètres covoiturés dans les frais professionnels ;
- L'exemption fiscale (partielle) de votre voiture de société.

## Mesures

### Organiser le covoiturage

#### **Portails**

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

Des initiatives plus locales naissent également au sein de communes avec l'avantage d'agir plus localement. C'est notamment le cas à Villers-la-Ville où des habitants ont développé le portail « Va pour la planète » ([www.vapourlaplanete.be](http://www.vapourlaplanete.be)) qui regroupe des annonces de covoiturage depuis ou vers Villers-la-Ville.

#### **Parkings de covoiturage**

La création de parkings de covoiturage de qualité et bien localisés est un élément décisif de la promotion du covoiturage et de son succès sur le long terme. L'aménagement de tels parkings nécessite une approche cohérente prenant en compte de nombreux aspects :

- une bonne localisation à proximité des axes et nœuds routiers importants
- une offre de stationnement adaptée à la demande potentielle et future
- une excellente signalisation tant localement qu'en amont
- une connexion avec les autres modes de transport (lignes de bus, pistes cyclables, cheminements piétons)
- des équipements de qualité (terrain carrossable, aubette, poubelles, éclairage public, borne d'appel d'urgence, parking pour vélo et PMR,
- une sécurisation active et passive : clôtures, caméras (éventuellement), proximité de l'habitat (contrôle social), ...



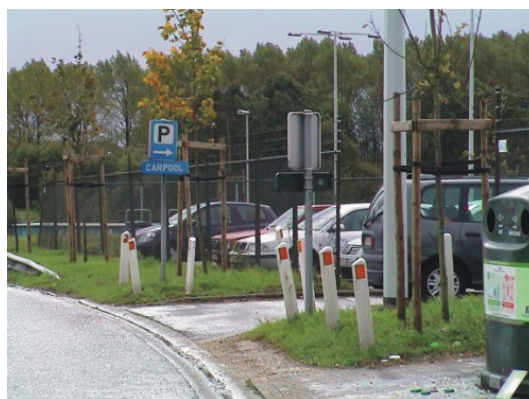
Parking type



Plan d'accès



Signalisation en amont



Signalisation locale

Dans le cadre de ce PCM, 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

La création d'une offre dense de parkings de covituration est envisagée actuellement à un niveau provincial

### Faire connaître le covoiturage

Le public est généralement mal informé des avantages, entre autres fiscaux, du covoiturage. Il est utile d'organiser régulièrement des campagnes de promotion et d'inscription au covoiturage qui peuvent prendre différentes formes : stands d'information, lien sur le site web communal, brochures, mailing, article dans le journal communal avec témoignages de covoitureurs, ...

### Développer le réseau VAP

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](http://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. Plusieurs communes du Brabant wallon ont manifesté leur intérêt pour ce nouveau système qui, outre l'information des habitants, peut être favorisé par l'installation d'arrêts VAP.



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'événements tels que la semaine de la mobilité, etc...)

Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS



## Equipement des arrêts TEC

### Situation actuelle

Les arrêts présents sur le territoire sont de qualité inégale. Chaque arrêt dispose du poteau TEC qui indique les numéros des lignes de bus et parfois les horaires. Des bancs équipent certains arrêts.

La plupart des arrêts sont implantés en bord de route, sans jouir d'un trottoir d'1,50 m qui procurerait des conditions d'accès et d'attente satisfaisantes.

*Figure: Les abris: Une diversité de mobiliers et peu de confort*



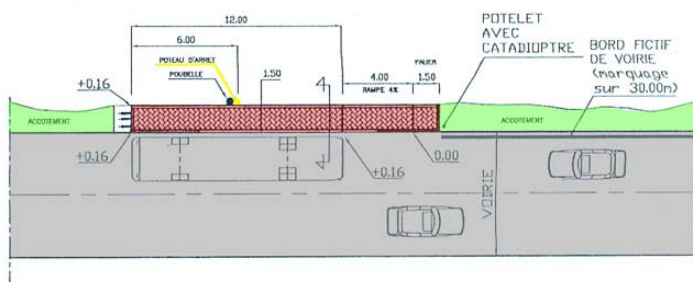
## Mesures

Il s'agit d'aménager les arrêts de bus, que se soit en milieu urbain, suburbain ou rural. En effet, les arrêts de bus représentent le premier contact des usagers avec les transports publics, et l'image qu'ils dégagent peuvent refréner, chez certaines personnes, leurs déplacements en transports en commun.

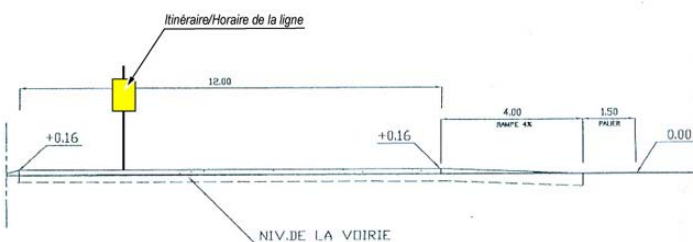
Il est évident qu'aménager un arrêt avec abri bus en milieu rural ou suburbain n'est toujours évident. Cependant, il existe des solutions techniques permettant de sécuriser les usagers qui utilisent les transports en commun.

### Aménagement type d'un arrêt suburbain

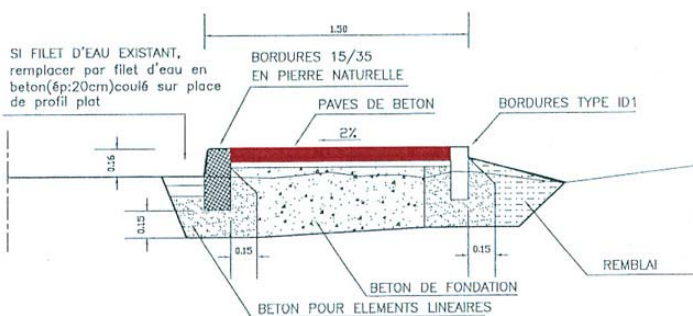
*Vue en plan*



*Profil en long*



*Profil en travers*



### Subsides abri bus

Si abri type SRWT :

- l'infrastructure (préparation du sol, dallage,...) est subsidiée à 100% par la SRWT
- l'abri est subsidié à 80% par la SRWT, mais une entreprise privée doit l'entretenir

### Exemple de réalisation



Avant



Après

Mise en œuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Effet de porte aux entrées d'agglomération

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

L'usager 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.

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 réaménagement de voiries.

### Mesures

Il existe différents types d'aménagements pour réduire la vitesse en entrée d'agglomération



Chicanes plus ou moins espacées, avec bacs à fleur ou simple îlot avec signal routier



Aménagement d'approche à l'aide de marquages ou de berme centrale



Coussins berlinois

Les dispositifs surélevés (dos d'ânes) ne sont pas indiqués lorsqu'il y a un trafic de bus et du charroi agricole.

## 1. Les Coussins Berlinois

Dans la plupart des cas l'aménagement le plus adapté sur les routes communales, voire sur certaines régionales à trois chiffres est le rétrécissement à une bande, complété par un coussin berlinois ou le double coussin.

Double coussin



Rétrécissement unilatéral et coussin



Rétrécissement bilatéral et coussin

Les rétrécissements sont plus contraignants pour l'automobiliste que les doubles coussins et ne doivent être utilisés que si le flux de véhicules n'est pas trop important.

Le rétrécissement peut être symétrique ou placé d'un côté de la route, selon la disposition des lieux (largeur de la chaussée, trottoir d'un seul côté, pente transversale de la route, ...)

Des rétrécissements bilatéraux ne sont réalisables que si la largeur de chaussée est suffisante pour que les aménagements latéraux aient une certaine présence visuelle.

Si rétrécissement d'un seul côté, le placer du côté où on souhaite le plus ralentir les conducteurs ; dans ce cas le panneau de priorité de passage (B19) n'est pas nécessaire.

## Différents types de rétrécissement

Les prix varient selon la qualité et l'esthétique



- Signalisation avec poteau réfléchissant, piquets et marquage.

Aménagement simple et peu onéreux mais peu esthétique et assez fragile (peut facilement être arraché par une machine agricole) → pas recommandé pour une entrée de village.



- Bacs à fleurs

Bac fragile et demande un entretien des plantations.  
La hauteur peut être gênante pour un charroi agricole.

→ moins recommandé dans le cas présent

- Aménagement simple en dur



Simple îlot comprenant un signal routier.

Aménagement plus solide et plus adapté pour les entrées de village.



- Aménagement simple en dur + plantation

Simple îlot comprenant un signal routier et de la végétation. Demande plus d'entretien que l'aménagement précédent.



- Aménagement avec plantation et mobilier

Equipement plus développé, plus esthétique mais nettement plus cher.

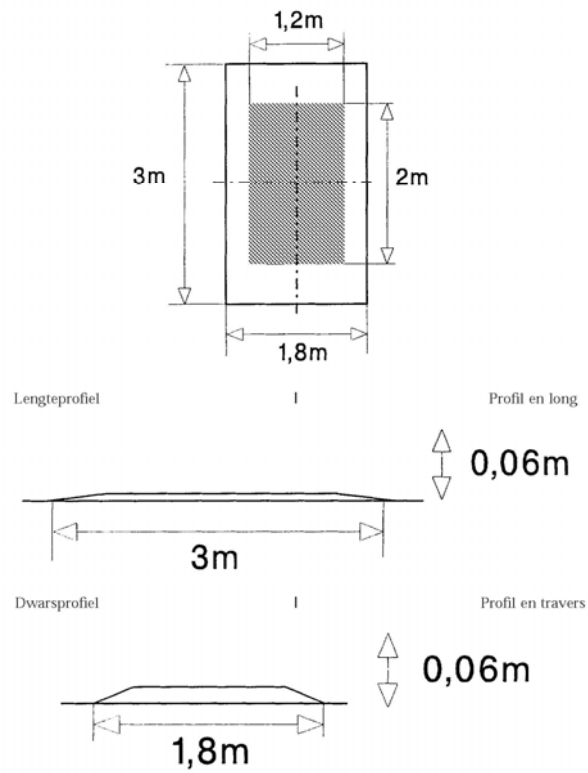
Plus adapté pour l'intérieur d'un village que pour une entrée.

## Règlementation

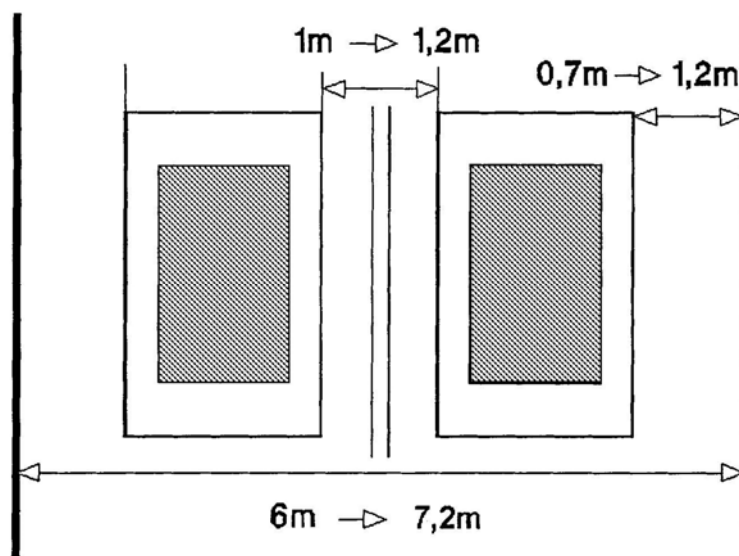
### Caractéristique du coussin Berlinois

Il est essentiel de respecter les caractéristiques géométriques suivantes :

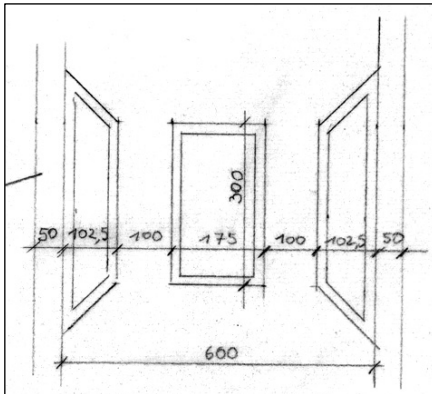
- Largeur entre 1,75 m et 1,90 m. Si la route est fréquentée régulièrement par des bus, cars et camions, la largeur sera réduite à 1,75 m;
- Largeur de la partie plane : entre 1,15 et 1,25 m;
- Largeur des pentes latérales : (chanfreins) de 30 à 35 cm;
- Largeur des pentes avant et arrière (chanfreins) entre 45 et 50 cm, cette largeur peut être réduite à 30 cm en zone 30.
- Longueur : entre 3 et 4 m; elle peut être réduite à 1,70 m en zone 30.
- Hauteur : de 6 à 7 cm; 7 cm étant une hauteur maximale. Il convient d'éviter des dispositifs d'une hauteur inférieure à 6 cm car le dispositif perd toute efficacité et est alors franchi à grande vitesse, créant en outre des nuisances sonores.



### Placement de 2 coussins côte à côte



## Rétrécissement



*Exemple pour une voirie de 6 m*

C'est le sens entrant dans la zone agglomérée qui devra être le plus ralenti (placement du panneau B19)

**Attention !!** Si véhicules agricoles très larges, ne pas mettre de piquets ou de signalisation sur les bords des rétrécissements pour éviter qu'ils soient arrachés.

## Localisation

- Les coussins doivent être placés à au moins 100 mètres de la limite d'agglomération ou du panneau 50 km/h et à plus de 15 m d'un carrefour.
- À éviter à côté des habitations, pour éviter les nuisances sonores et les vibrations
- Disposer près d'un éclairage public si possible.

## Signalisation

- Coussin Berlinois

Il est généralement (sauf en zone 30) nécessaire de placer les types de signaux suivants.

A51 + panneau indicatif



- Si rétrécissement d'un côté

A7a + panneau indicatif



Avant

D1d



Sur place

- Si rétrécissement des 2 cotés

A7a + panneau indicatif



Avant

B19



Sur place

## Estimation des coûts

| Descriptif (exemple pour voirie de 6 m)                    | unité | quantité | prix<br>unitaire | montant         |
|------------------------------------------------------------|-------|----------|------------------|-----------------|
| <b>Rétrécissement des 2 cotés avec ilots simple en dur</b> |       |          |                  |                 |
| bordure à coller                                           | m     | 22,00    | 30,00            | 660,00          |
| sciage                                                     | m     | 14,00    | 5,00             | 70,00           |
| démolition chaussée                                        | m2    | 10,00    | 7,50             | 75,00           |
| béton autonivellant                                        | m3    | 2,00     | 150,00           | 300,00          |
| ragréage en béton                                          | m3    | 4,00     | 220,00           | 880,00          |
| coussin berlinois                                          | p     | 1,00     | 1.165,00         | 1.165,00        |
| pavé de béton                                              | m2    | 8,00     | 25,00            | 200,00          |
| panneau de signalisation                                   | p     | 6,00     | 200,00           | 1.200,00        |
|                                                            |       |          |                  | <b>4.550,00</b> |
| <b>Deux coussins côte à côte</b>                           |       |          |                  |                 |
| Sciage *1.5                                                | m     | 22,50    | 5,00             | 112,50          |
| démolition chaussée *1.5                                   | m2    | 21,00    | 7,50             | 157,50          |
| béton autonivellant *2                                     | m3    | 4,00     | 150,00           | 600,00          |
| ragréage en asphalte *1.5                                  | m3    | 4,50     | 150,00           | 675,00          |
| coussin berlinois *2                                       | p     | 2,00     | 1.165,00         | 2.330,00        |
| panneau de signalisation                                   | p     | 6,00     | 200,00           | 1.200,00        |
|                                                            |       |          |                  | <b>5.075,00</b> |

## 2. Les dispositifs à l'approche d'un village

Dispositifs conseillés pour des voiries comportant un débit important de voitures tel que les voiries régionales.

L'idéal consiste en la succession d'une série d'aménagements de manière progressive

### ➤ Dispositifs d'alerte en amont



Passage de 90 à 70 km/h en amont du village marqué de façon visuel par un marquage central et par des aménagements latéraux tels que des glissières ou plantations qui donnent une impression de rétrécissement.

### ➤ Dispositifs proche de l'entrée du village

Passage de 70 à 50 km/h marqué par différents types de dispositifs



Mise en place d'un marquage jusqu'à l'entrée

De façon plus marquante via une berme centrale et une continuité du marquage jusqu'à l'entrée du village.



→ De manière plus agressive par un véritable dévoiement de la route.

Cela demande plus d'espace sur la largeur pour implanter le dévoiement, la piste cyclable et les trottoirs. Ce type d'aménagement implique donc un travail en dehors de l'emprise de la voirie et donc plus de frais.



Par marquage



Avec berme centrale



**Communication - Sensibilisation**

**Mesures**

Pour induire des modifications de comportement, en matière de mobilité comme dans d'autres domaines, il faut développer des efforts très importants.

L'Etat fédéral, la Région Wallonne, le SPW, la Province ont chacun un rôle à jouer mais les communes et les zones de police ont un rôle important parce que au plus proche des citoyens et de leurs besoins.

Le PCM doit comporter un volet Communication – sensibilisation comportant des actions concrètes et accompagné d'un budget de mise en œuvre.

Il y a intérêt à mêler les messages "mobilité" et les messages "santé, économies financières, énergie, climat, loisirs, convivialité " pour démultiplier les forces mises en oeuvre.

Penser également à associer des partenaires (TEC, écoles, commerçants, entreprises, selon les cas) pour démultiplier l'impact

**Exemples d'actions** à mettre en œuvre (certaines le sont dans l'une ou l'autre commune déjà)

- Actions de promotion telles que "j'achète à vélo", semaine de la mobilité, balades de découverte (combinaison loisirs et mobilité, mobilité et santé, mobilité et environnement)
- Penser mobilité douce et accessibilité des PMR dans toutes les manifestations organisées par la commune. Organiser les accès PMR, le stationnement des vélos, ...Assurer la visibilité de ces initiatives "mobilité" pour en amplifier l'impact
- Ramassage scolaire à vélo
- Centrale de mobilité pour l'info des citoyens sur les solutions de transport et faire naître des projets intéressants (transport social, VAP, etc)
- Contrôle de prévention et de répression + publicité sur les lieux, les effets, les bilans sécurité routière, ...
- Kit de bienvenue pour les nouveaux habitants (plan des rues, des écoles et commerces, solutions de mobilité, activités diverses, ...)
- Valorisation des initiatives citoyennes intéressantes (prix annuel de ...)
- ...

**Page Mobilité sur le site web** communal et rubrique systématique dans le journal communal.

- Rappel de règles de circulation (zones 30, poids lourds, équipement des vélos, ...)
- Résultats des contrôles radar et autres
- Nouveaux aménagements, commentés
- Lignes du TEC et localisation des arrêts (+ noms) + horaires (ou lien html) + liaisons à plus grande distance, les bonnes correspondances, etc...
- Info sur le ramassage scolaire et autres initiatives envers les enfants

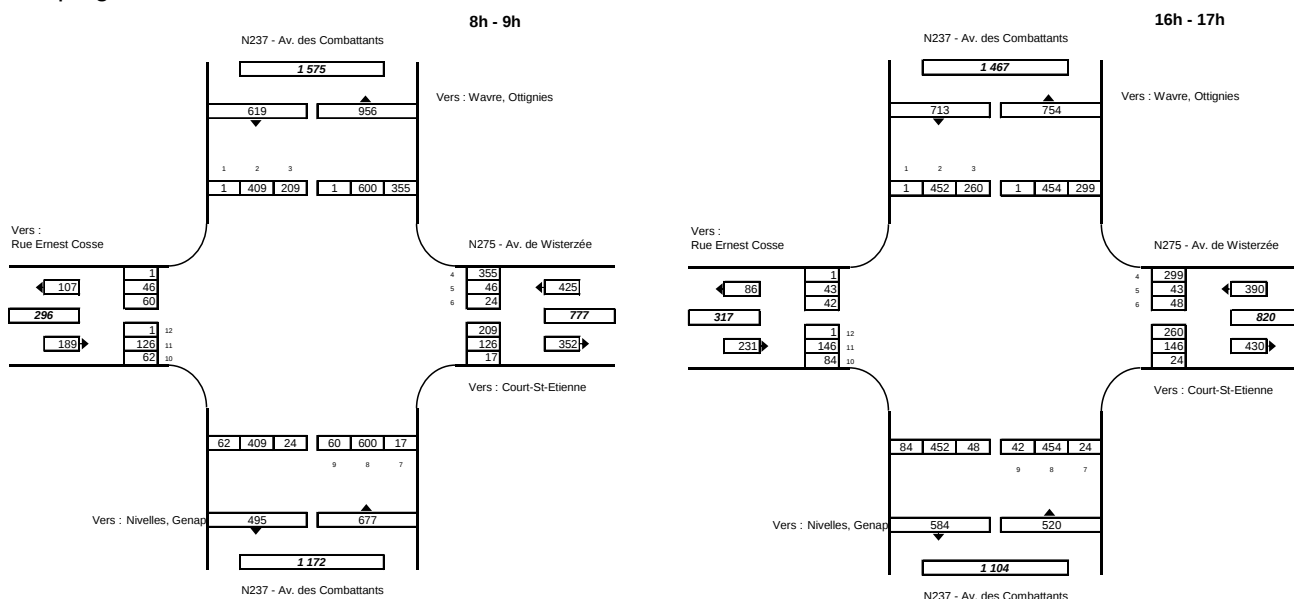


## Carrefour de la Lanterne et avenue des Combattants (RN237)

### Situation actuelle et propositions

Les feux accordent le même temps de vert aux trafics circulant dans les deux sens sur la RN 237. Les vireurs à gauche de la RN 237 vers l'av. de Wisterzée, qui représentent 34 à 36 % du trafic vers l'ouest (selon l'heure) ne peuvent effectuer librement ce mouvement, compte tenu de la densité du trafic en sens inverse. Cette situation bloque à certains moments le trafic allant tout droit sur la RN 237, vers Genappe, la bande de stockage des vireurs à gauche en amont du carrefour étant trop courte.

Comptages du SPW en 2007.



Les vireurs à gauche de la RN 237 côté Genappe dans la rue E. Cosse représentent 8 % du trafic ouest-est sur la RN237. Ce mouvement est assez faible et peut être reporté sur la rue P. Henricot qui longe l'ITP. Ceci offre différents avantages (voir schéma)

1. Pas besoin de bande de vireurs à gauche avant le carrefour, côté sud. Donc possibilité d'ajouter des places de parking sur cette section commerçante de la rue des Combattants.
2. Possibilité de placer un îlot axial qui protège la traversée piétonne sur la RN237 ainsi que les vireurs à gauche venant d'Ottignies.
3. Augmentation de l'espace d'attente de ces vireurs à gauche au milieu du carrefour.

La rue E. Cosse peut être mise à sens unique (sauf cyclistes) dans le sens descendant vers l'av de Wisterzée, ce qui permet de y créer des places de stationnement (on est à deux pas des commerces).

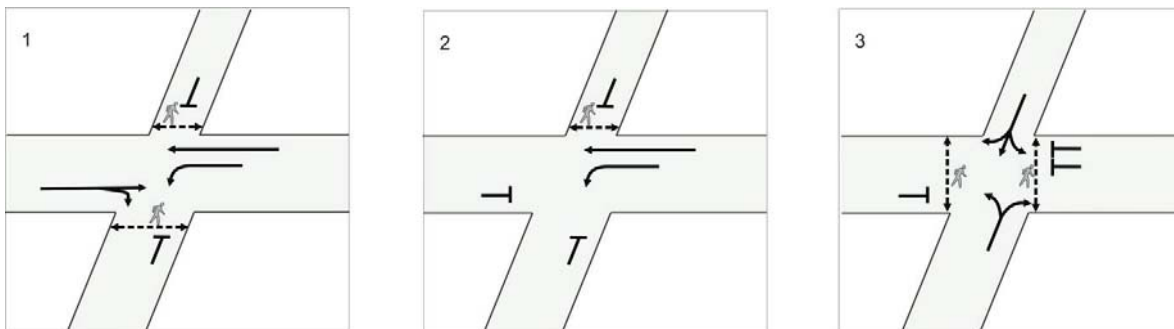
Les propositions suivantes permettent alors d'améliorer le confort des piétons (y compris les personnes à mobilité réduite, notamment les malvoyants) tout en augmentant la capacité du carrefour

4. Déplacement du passage vers le carrefour pour réduire les temps morts entre les phases de feu (plus de capacité trafic) et trajets plus directs pour les piétons.
5. Oreille de trottoir qui permet de raccourcir les traversées piétonnes.
6. remise en état de ce trottoir (réfection du revêtement et élagage de la végétation)
7. Léger recul de ce passage pour permettre de le rendre accessible aux PMR
8. modification du cycle des feux: feu rouge "avancé" pour stopper le trafic venant de Genappe avant celui venant d'Ottignies et permettre le tourne-à-gauche vers l'av de Wisterzée.

Placer éventuellement une flèche de tourne-à-droite au débouché de l'av de Wisterzée qui permet de

libérer à ce moment les vireurs à droite vers Ottignies (gain assez limité car pas de bande en amont dans l'av de Wisterzée pour ces vireurs mais c'est le flux dominant).

#### Phases de feux:

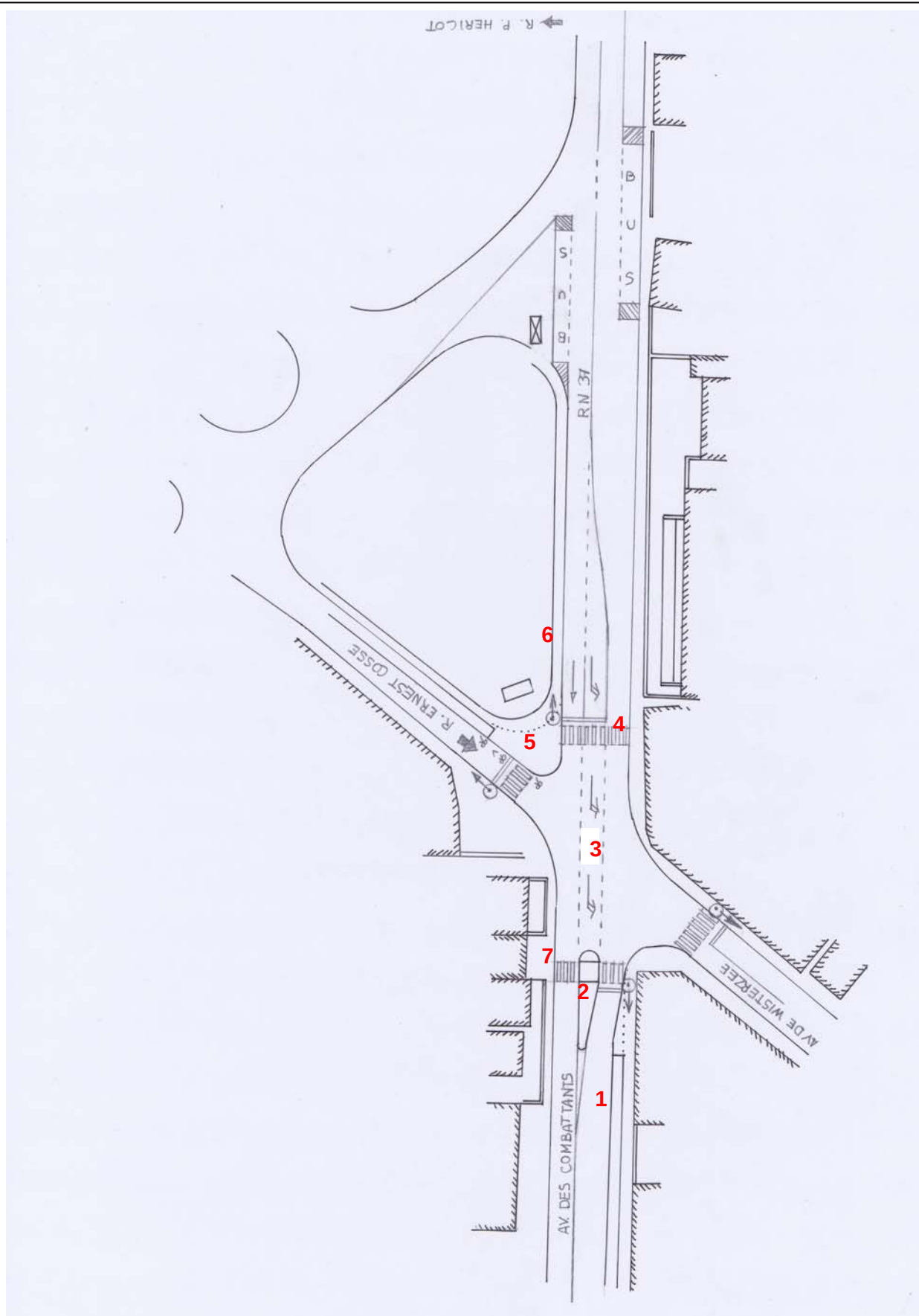


#### Remarques:

1. Des mesures de facilitation du passage des bus en direction d'Ottignies ne sont pas possibles en amont du carrefour de la Lanterne sans supprimer du stationnement dans l'av des Combattants. En sens inverse, on pourra revoir la situation après la création de la nouvelle voie d'accès au centre de Court via le site Henricot II qui aura pour effet de soulager sensiblement le carrefour de la Lanterne.
2. En amont du rond-point de la chaussée de Bruxelles on pourrait aménager une voie d'approche pour les bus, moyennant la suppression du stationnement devant la station Total etc... et le reprofilage de la voirie (travaux lourds). A envisager à moyen terme, selon l'évolution de la congestion.
3. Une traversée piétonne supplémentaire serait utile entre l'arrêt de bus vers Ottignies et l'institut provincial (ligne de désir des étudiants)
4. Devant les entrées dans le parc de Wisterzée et dans l'avenue P. Henricot des aménagements pourraient être réalisés, par exemple une zone centrale d'attente pour les vireurs à gauche.

→ Un plan-projet précis portant sur toute la section devrait être établi pour répondre à ces exigences et en même temps mettre en valeur l'atout que constitue l'espace vert du parc de Wisterzée.





Mise en oeuvre

Le SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

**Place de Tangissart****Situation actuelle**

La Place est une grande surface d'asphalte dédiée principalement au stationnement.

Stationnement très présent en soirée et le week-end, beaucoup moins durant la journée en semaine

Circulation et stationnement délimités par marquages au sol

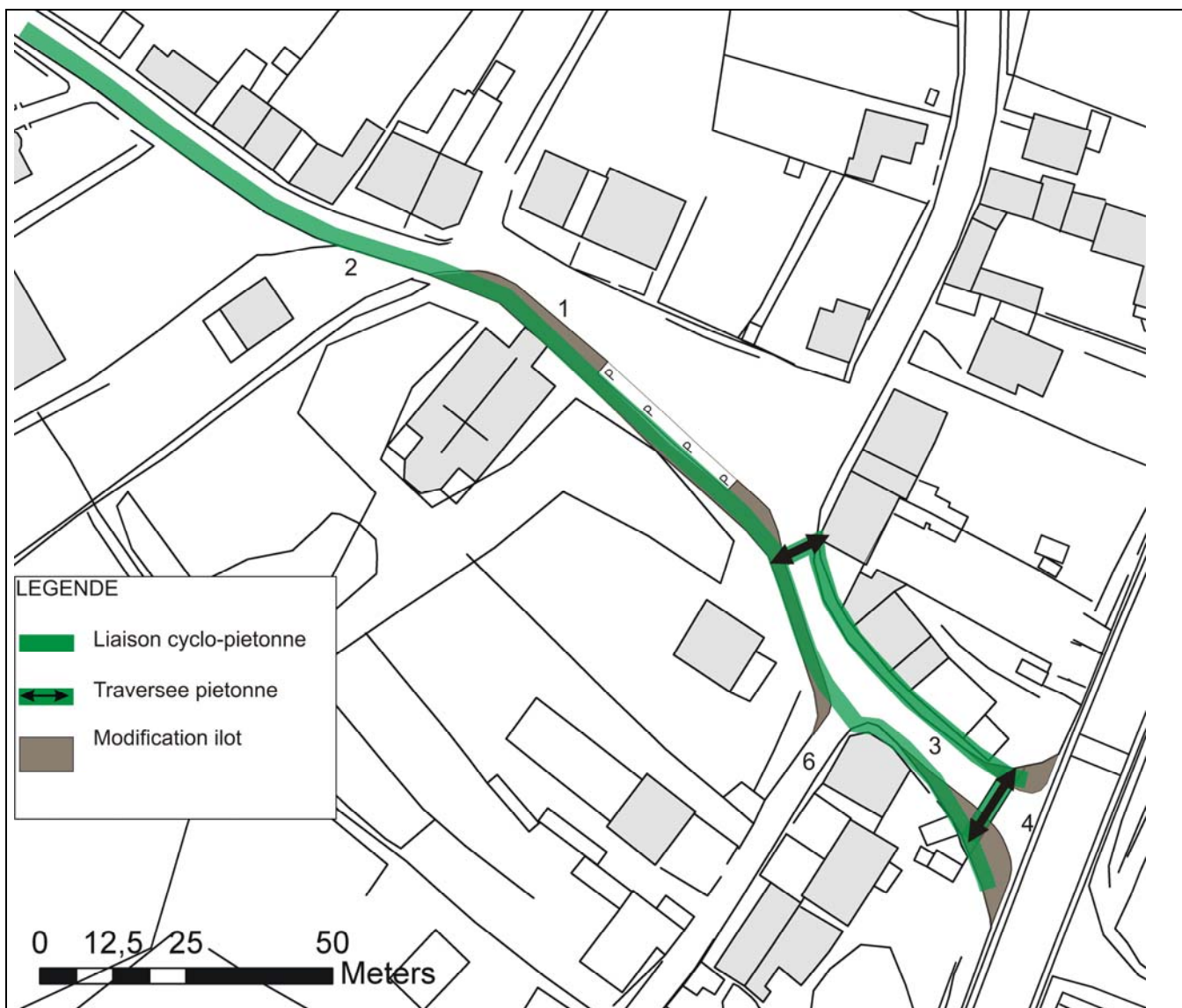
1. Trottoir étroit du côté ouest de la place (côté église et abri de bus)
2. ensuite cheminement non aménagé dans la rue Notre-Dame vers l'école etc...
3. Trottoirs très étroits et peu praticables dans la rue Notre-Dame
4. débouché sur la N275 très large et peu sécurisant pour les piétons
5. rue de Ghête voie sans issue

Terrain de balle pelote !

**Propositions**

La place appellerait l'élaboration d'un projet global pour un faire un espace public agréable. La réalisation pourrait se faire par étapes successives, en accordant une priorité au côté sud de la place et à la rue Notre-Dame vers la superette. Les propositions à intégrer dans le projet sont les suivantes:

1. Écarter le bord de chaussée de la façade de l'église et aménager un trottoir convenable sur tout ce côté de la place.
2. Poursuivre le cheminement dans la rue Notre-Dame, du côté gauche en montant
3. redessiner la rue Notre-Dame pour créer un trottoir praticable (au moins)
4. resserrer le débouché sur la N275 et restaurer la traversée piétonne
5. Placer le quartier en zone 30 (pas seulement "école") → revoir la signalisation
6. inclure la rue de Ghête dans la zone 30 (pas d'aménagement nécessaire) qui couvre tout le quartier



2



3



3



4



4



Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Ecole de Tangissart

### Situation actuelle



Panneau de prévention pour l'école trop éloigné

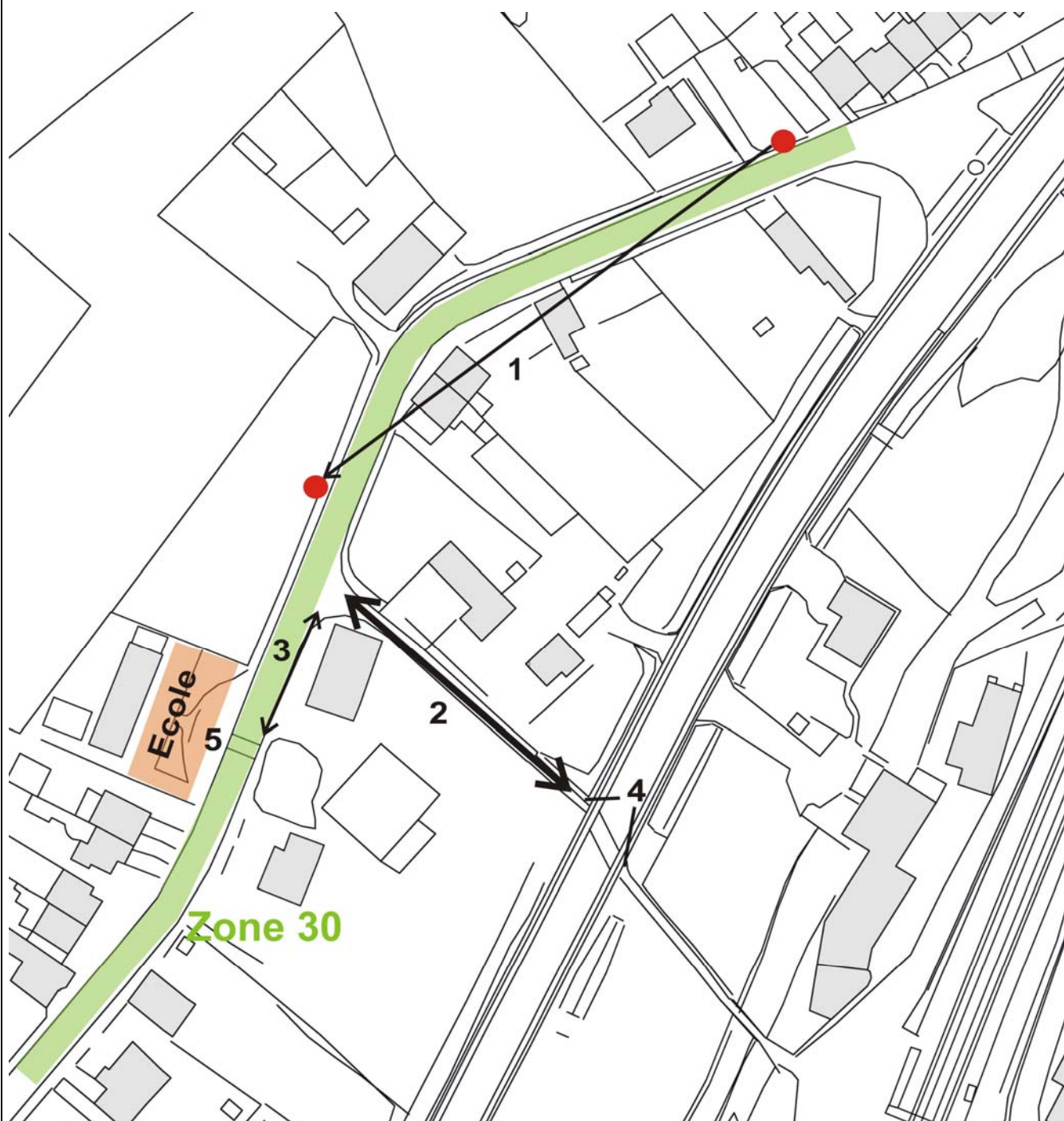


Cheminement vers l'école



Espace dégagé devant l'entrée mais voitures qui masquent les abords du passage pour piétons.

## Mesures



1. Maintenir le panneau zone 30 mais déplacer les panneaux pour l'école



2. Entretenir le sentier vers la gare et garantir un bon éclairage



3. Réfection du trottoir + possibilité de récupérer des places de stationnement pour l'école ?



4. Remplacer les panneaux directionnels pour la gare



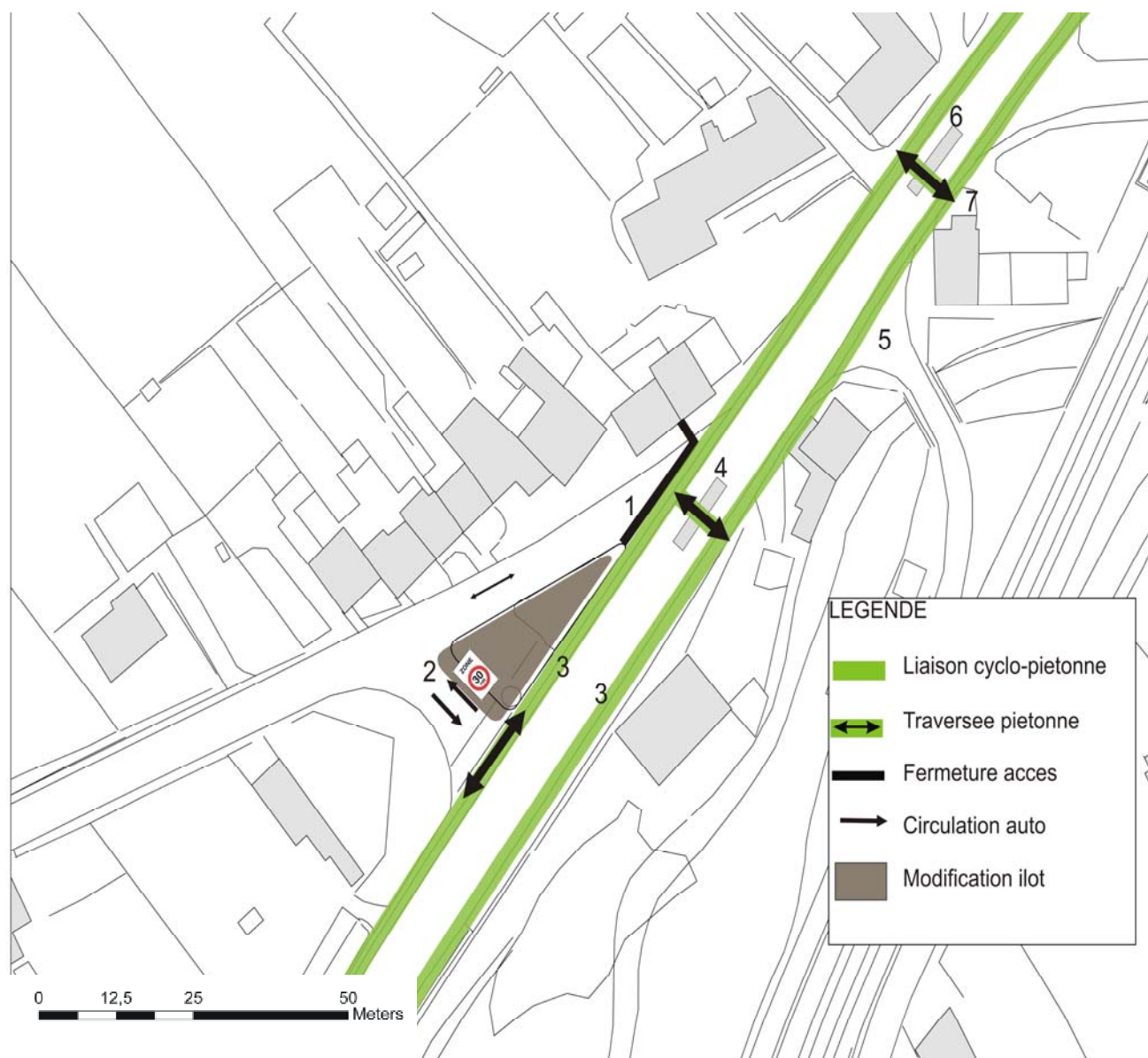
5. Réorganiser le stationnement devant l'école afin de dégager le cheminement piéton et la visibilité du passage pour les conducteurs.

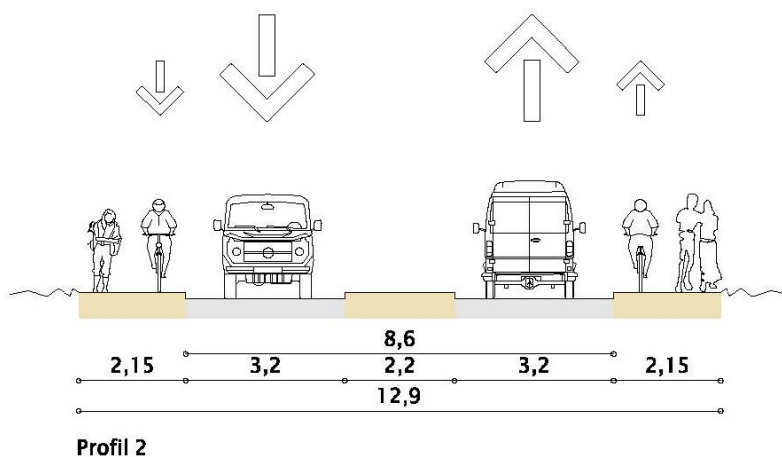


## Carrefour N275 – rue de Villers

### Mesures

1. Modification du carrefour: fermeture du débouché tangentiel
2. et resserrement du débouché perpendiculaire
3. Création de pistes cyclo-piétonnes surélevées (pistes D10) de chaque côté de la N275 dans toute la traversée du village. Voir profil et la planche "N275 sud"
4. Déplacement possible de la traversée piétonne pour le rendre plus accessible de chaque côté et profiter de la berme centrale comme zone d'attente.
5. accès à la gare de La Roche: indiquer l'accès auto (signalisation directionnelle) et mettre l'accès en zone 30 (mixité autos, vélos et piétons). Pas d'aménagement à y prévoir semble-t-il (pas de problème de vitesse).
6. Traversée piétonne à maintenir. Mais exproprier un bout du jardin de la maison qui se trouve trop près de la route pour permettre de créer un trottoir convenable et **en même temps de dégager la visibilité vers la gauche pour les conducteurs débouchant de la rue de La Roche.**





Mise en oeuvre

La Commune et SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

**Place de Faux****Situation existante et propositions**

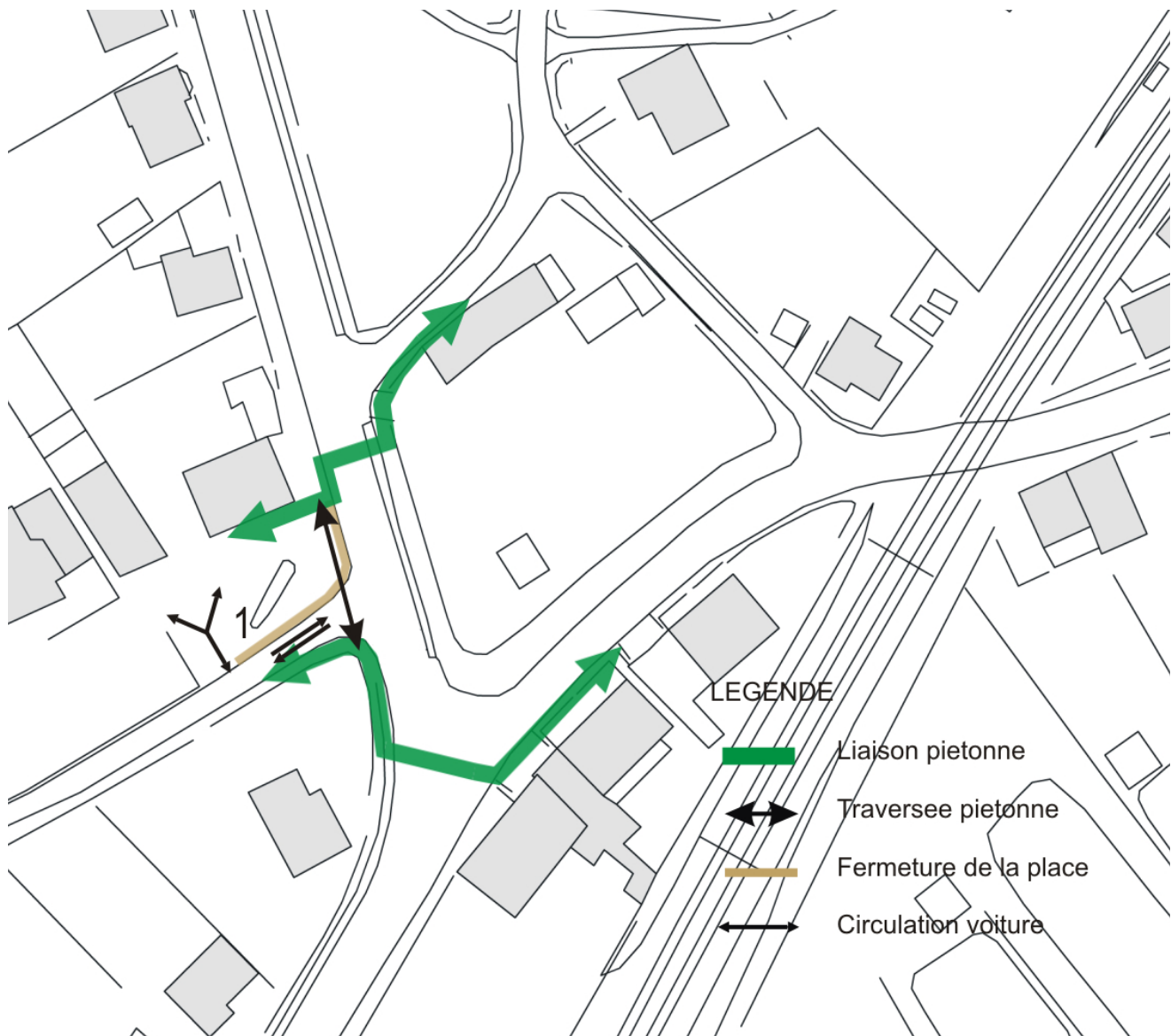
La place est une grande surface d'asphalte qui manque de présentation et d'agrément. On peut y circuler à une vitesse stressante pour les piétons et cyclistes car le régime n'est pas clair.

→ Rendre la place plus conviviale en refermant la place en bordure de la N275 (trottoir cyclable) et déplacer l'accès aux maisons de la place

Projet d'espace public à étudier (matériaux, éclairage, mobilier urbain, déplacement conteneurs, ...). Mais amélioration "light" sans doute possible en attendant: fermer l'espace piéton à l'aide de potelets ou d'éléments préfabriqués



Mesures



Mise en oeuvre

La Commune



**Accessibilité de la gare de Faux****Situation existante et propositions**

1. traversée piétonne fréquentée mais peu présente visuellement.  
→ Aménager un trottoir depuis la place et placer un éclairage spécifique
2. Accès au quai vers Ottignies peu attrayant (gros gravier, encombrement par mobilier vétuste et passage interdit dans l'axe du quai (détour obligé)  
→ asphalter l'accès et remplacer le mobilier vétuste; affichage horaires et Parking vélos
3. Accès au quai interdit (détour obligé par le Parking de la gare).  
→ Aménager cet accès piéton
4. Trottoir étroit, voitures garées parfois dessus  
→ dégager le trottoir de la végétation et placer potelets si nécessaire. Les voitures peuvent se garer sur la place
5. parking de la gare: aménager un cheminement piéton (asphalte) et délimiter des places de parking. Stabiliser le sol à l'aide de dalles gravier, par exemple.(perméabilité)
6. Possibilité de déplacer l'arrêt vers Charleroi au-delà du passage à niveau pour réduire les temps de fermeture des barrières. Mais travaux de terrassements et sans doute expropriation à faire.
7. Les voitures entrent trop rapidement dans la rue de Faux.  
→ Réaliser une extension de trottoir qui souligne le virage de la N275. Bordure haute, piste cyclable D10 sur cette extension, prolongée éventuellement par un plateau traversant la rue de Faux.

*Accès gare - rue Basse**Accès gare - rue de Faux*



*Accès au Quai – Direction Ottignies*



*Accès au Quai – Direction Charleroi*



*Accès au quai par le parking*



0 12,5 25 50  
Meters

Mise en oeuvre

La commune et le SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Place et école de Sart

1. Cheminement piéton à sécuriser depuis la rue de Faux et la place de Sart jusqu'à l'école (détail ci-dessous)
2. Cheminement piéton à sécuriser rue de la Chapelle pour permettre la liaison depuis le Clos Max Wéry jusqu'à l'école.



## Cheminement piéton à sécuriser depuis la rue de Faux

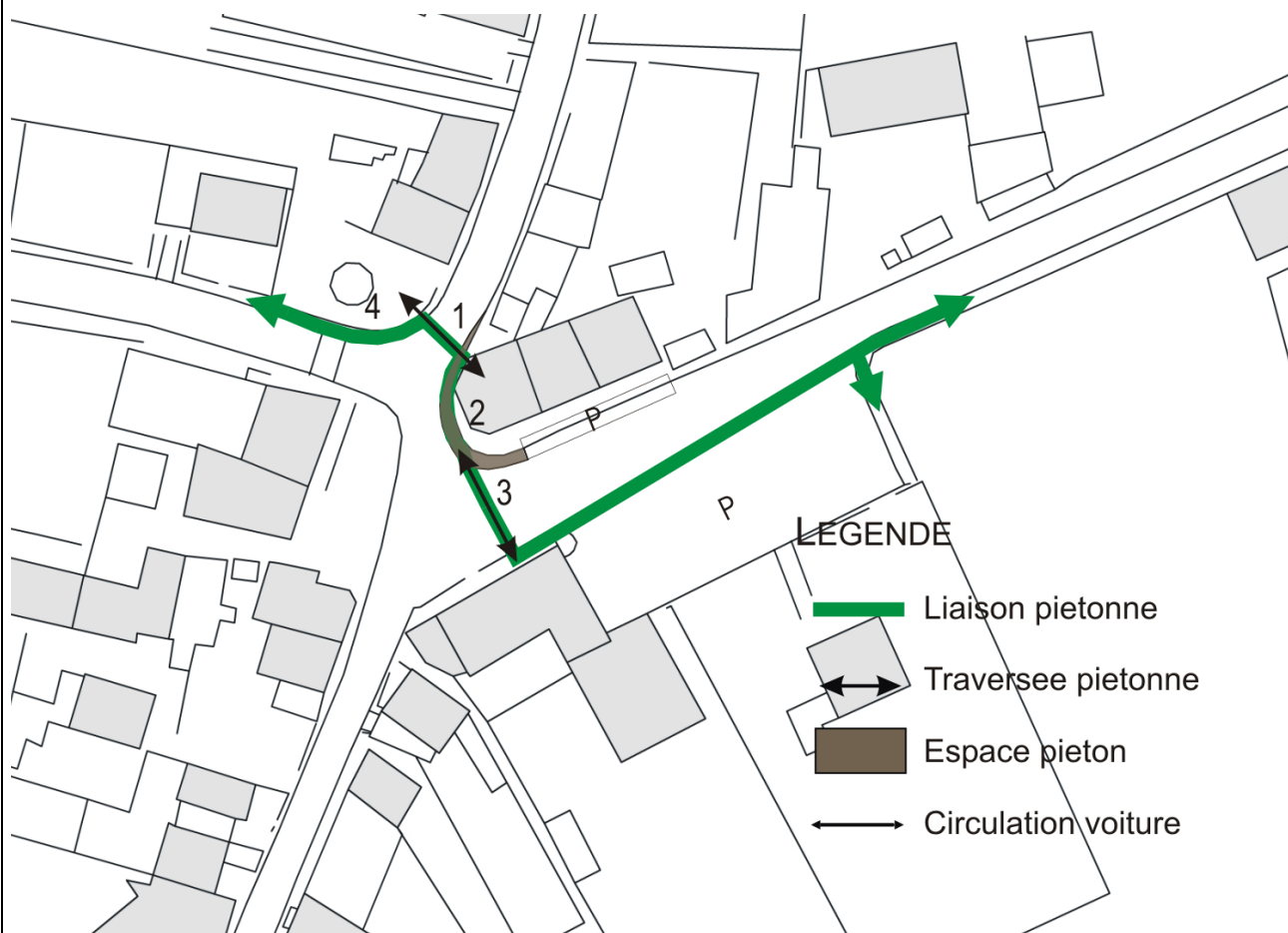
L'objectif est de relier mieux la rue de Faux à la rue de l'Arbre de la Justice (école de Sart), notamment pour permettre aux enfants de monter à pied vers l'école (et de redescendre après l'école). Ceci permettrait de réduire le nombre de voitures qui viennent déposer et reprendre les enfants dans le centre du village.

Mesures proposées:

Privilégier le cheminement dessiné sur le schéma qui est le plus simple à réaliser sans expropriation ou travaux beaucoup plus coûteux.

1. Rapprocher le passage piéton du carrefour (ligne de désir des piétons)
2. élargir l'espace trottoir autour de la maison (mais giration de bus ...)  
Oreille de trottoir qui marque la fin de la zone de stationnement dans la rue de la Justice et dégage la visibilité vers ce passage piéton (3)
3. aménager un passage piéton permettant de rejoindre le Parking de l'école ou de poursuivre vers la rue de la Justice

Dans le cadre d'un réaménagement de voirie, il faudra penser à élargir le trottoir du côté rue de Faux (largeur actuelle entre bordures = 6.20 m) et resserrer le coin (rayon de 5 m. Espace bloqué de l'autre côté (4). Enlever le passage piéton ? vers le mur du restaurant ?





Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

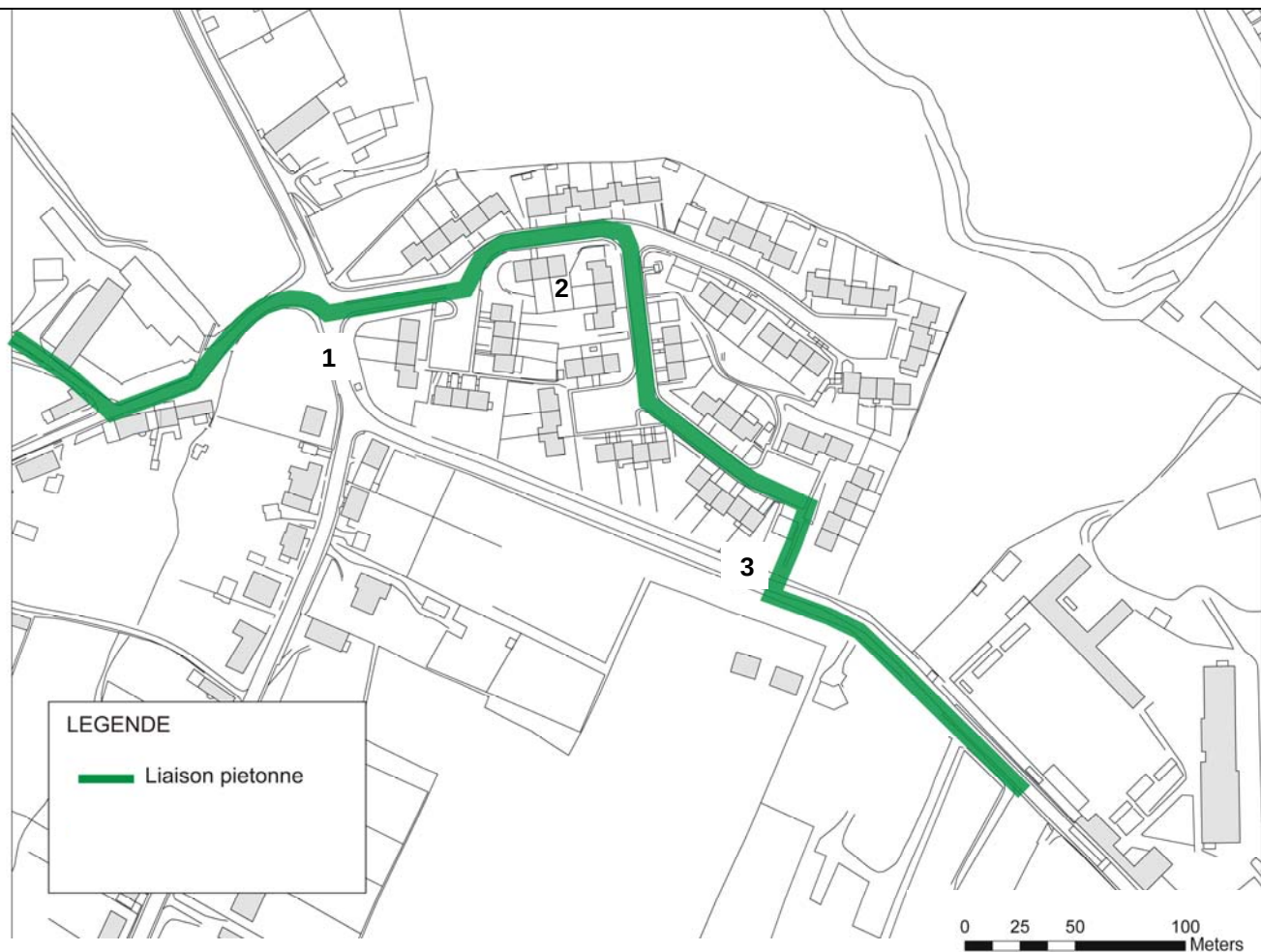
## Cheminement des modes doux à Beaurieux

L'objectif est de réaliser la prolongation de la liaison cyclable existant entre Court et l'échangeur de Beaurieux (N25). Cette liaison est intéressante en particulier pour les élèves de l'école des Hayeffes. Elle permettra également aux habitants de Beaurieux et de Mont-Saint-Guibert de rejoindre à vélo le point intermodal situé à l'échangeur de la N25.

L'itinéraire proposé évite les voiries les plus chargées de trafic pour emprunter des rues très calmes.



1. Piste vélo de la rue de Beaurieux à prolonger jusqu'au l'échangeur (arrêt Rapidobus + parking de covoiturage)
2. Cheminement cyclo-piéton à assurer de l'échangeur jusqu'au village de Beaurieux
3. Réasphaltage et mise en SUL de la rue du Moulin
4. Liaison vélo jusqu' au site scolaire par le clos de l'Orne, quartier calme. Le petit détour permet d'éviter une bonne partie de la rue de Mont Saint Guibert, route qui présente un très bel aspect de drève mais est peu cyclable (pavés, pente, étroitesse pour la mixité avec le trafic dense à certaines heures). L'itinéraire rejoint la rue dans sa partie supérieure. Voir zoom ci-après.





1. Traversée de la rue de Beaurieux (simple balisage)
2. circulation dans le clos de l'Orne (revêtement dégradé à réasphalter pour le confort des cyclistes notamment!)
3. débouché par un chemin piéton à adapter (élargir à 2m, asphalte, virage plus souple, remplacer barrières par potelets. Débouché sur un plateau ralentisseur qui permet aux cyclistes de s'insérer en voirie pour monter vers Mont Saint Guibert. Au-delà de ce plateau, le trottoir de gauche est élargi à 1,20 m environ.

Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Cheminement piéton Rue Coussin ruelle – rue E. Henricot

### Situation actuelle

Les trottoirs ont des largeurs variables, en raison de l'implantation irrégulière des immeubles riverains. Certaines sections impraticables pour les PMR, voire pour tous les piétons;

Il s'agit pourtant de l'unique voie de liaison piétonne vers le centre pour les gens habitant de ce côté.



1



2



3



4

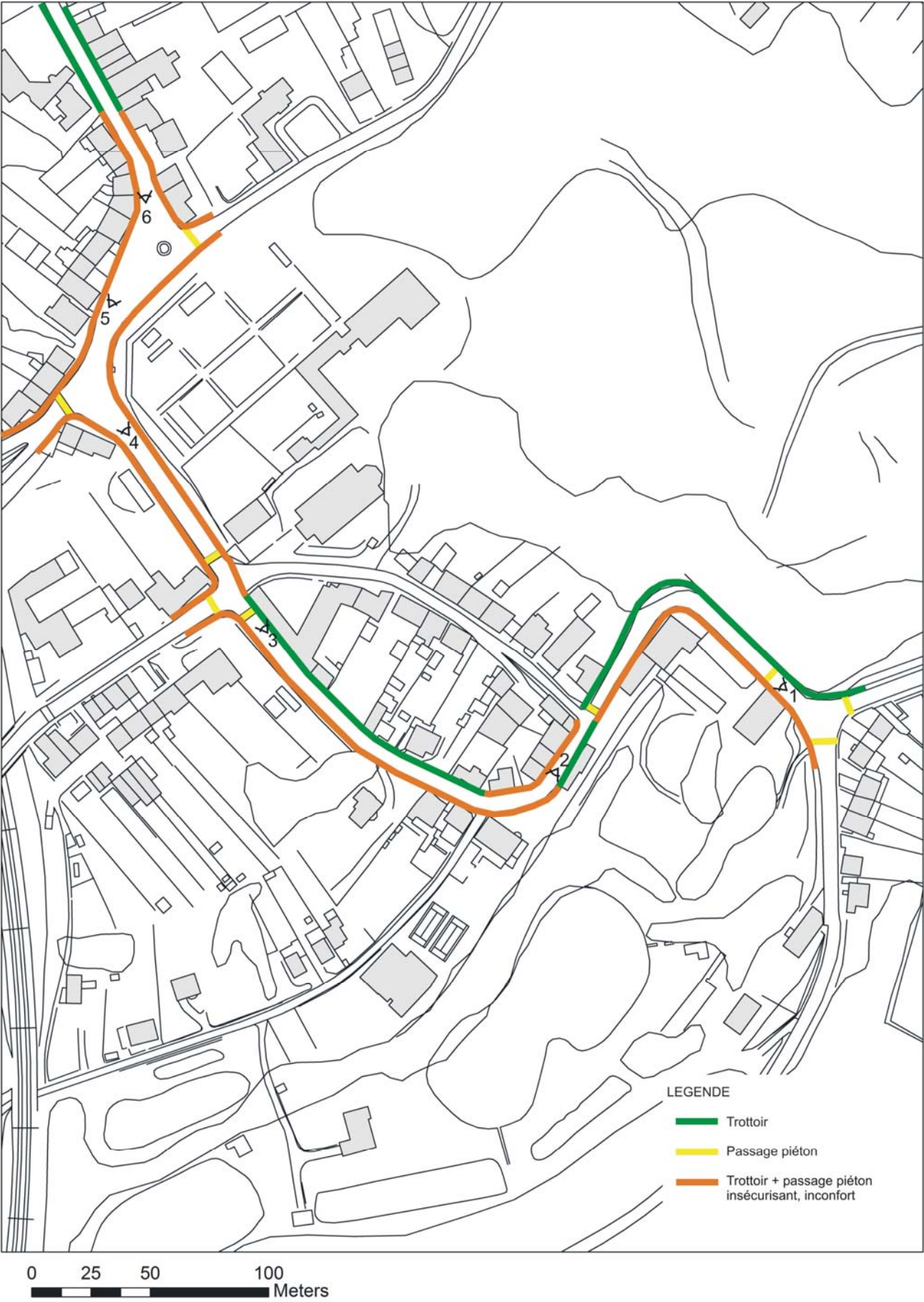


5



6

Situation actuelle

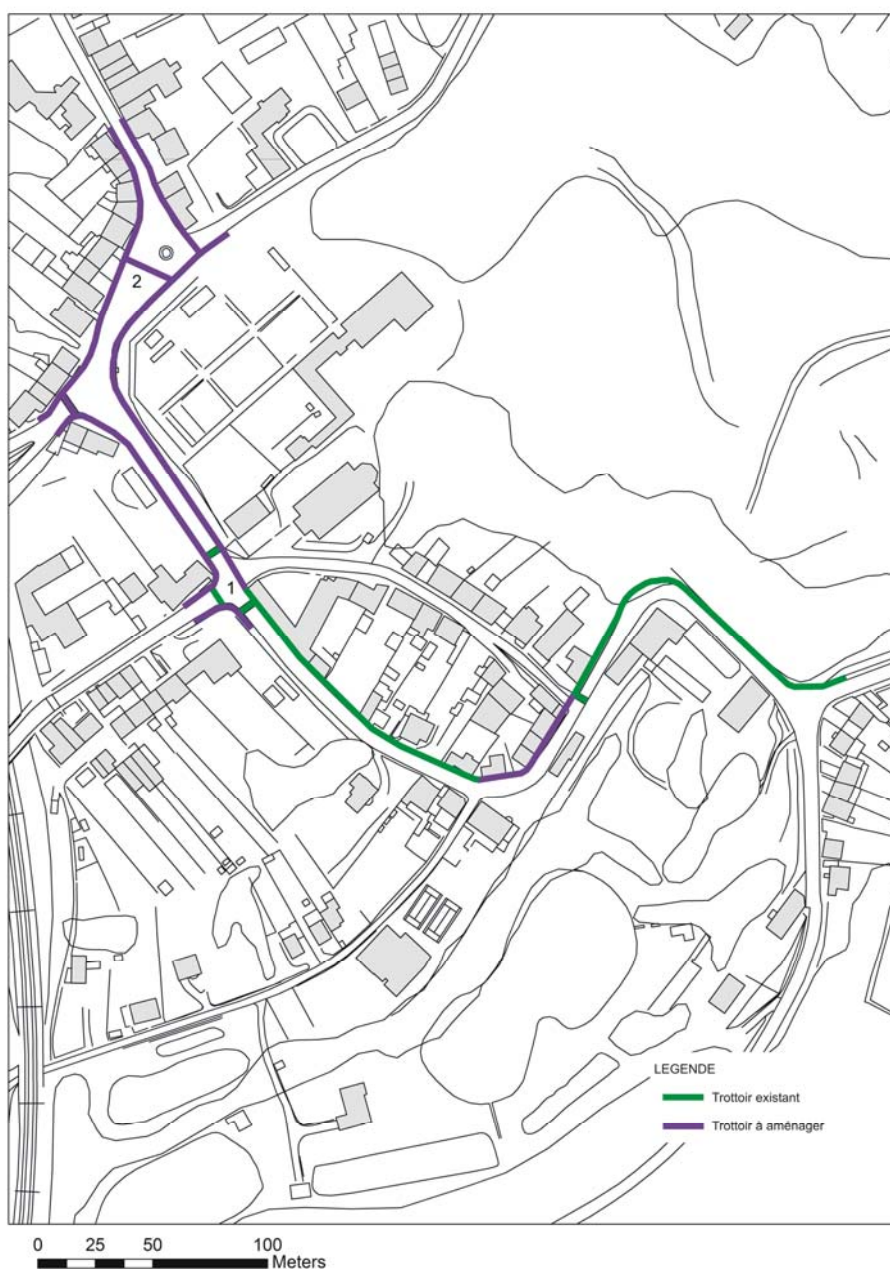


## Mesures

Pour procurer aux piétons un cheminement continu, il est proposé de privilégier un côté de la rue, entre la rue de Sart et l'avenue Defalque, l'étroitesse de la rue ne permettant pas de rendre confortables les deux trottoirs. Entre l'avenue Defalque et la rue E. Henricot, les deux trottoirs doivent être rendus accessibles.

Deux points particuliers:

1. au carrefour devant l'église, le cheminement côté église doit être privilégié car il évite de traverser l'av Defalque où le trafic est dense. Le fait que l'église soit un site classé ne devrait pas empêcher de créer une traversée piétonne relativement lisse (pavés sciés éventuellement) après avoir enlevé la barrière jaune-rouge.
2. sur la place communale et dans la rue E. Henricot, un cheminement doit être aménagé de chaque côté, avec des traversées aux endroits indiqués. Les esquisses proposées pour la place communale (voir Fiche 9) montrent les deux possibilités de traitement de l'espace public, et des cheminements piétons en particulier



## Place communale

### Situation actuelle



Le lieu ne fait que porter le nom de "place". La circulation suit un tracé sinueux et les largeurs disponibles permettent des vitesses élevées. Les espaces piétons sont réduits à des trottoirs très étroits et discontinus. Les traversées sont longues et périlleuses pour les enfants et les personnes à mobilité réduite.

Pour les piétons venant des quartiers sud du centre, la place est un point de passage obligé vers la maison communale, vers les écoles de l'avenue des Prisonniers de Guerre, le centre, la gare, ...

Les bus font arrêt sur la place.

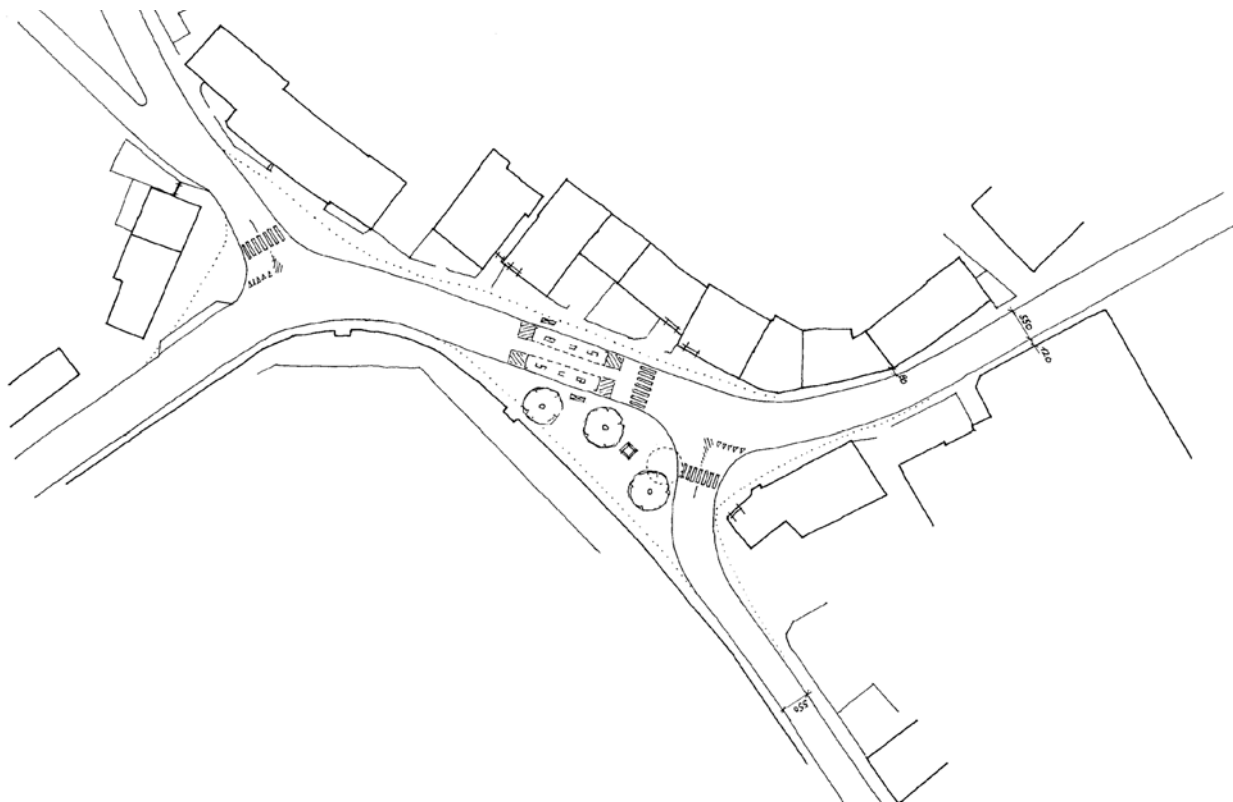
### Mesures

Les deux esquisses ci-après montrent qu'il est possible d'étendre très sensiblement l'espace piéton et d'à la fois canaliser le trafic et modérer les vitesses.

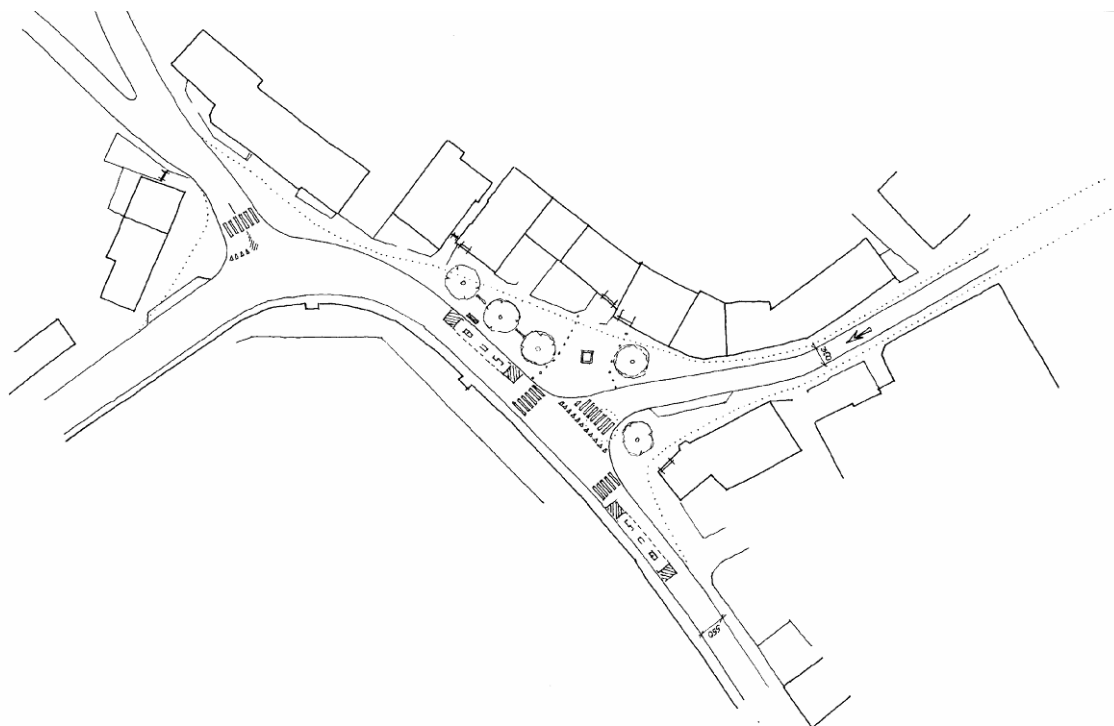
L'esquisse n° 1 élargit des trottoirs du côté des maisons et crée un espace convivial au pied du mur du château. La rue Henricot est maintenue à double sens.

L'esquisse n° 2 privilégie le côté des maisons en élargissant le domaine piéton de ce côté. Elle fonctionne bien si on met la rue Henricot à sens unique entre la place et la rue de Vaujour (pour des raisons 1° de rayons de giration à respecter, selon les mouvements autorisés, 2° de continuités spatiales et 3° de visibilité aux points de traversée). Ce choix permet alors de créer dans la rue Henricot des trottoirs larges et de prolonger le cheminement agréable vers le centre. Cela demande toutefois de créer la voie de contournement du centre qui relie le rond-point N237#N275 à la rue des Ecoles et, par là, à la place communale.

1



2



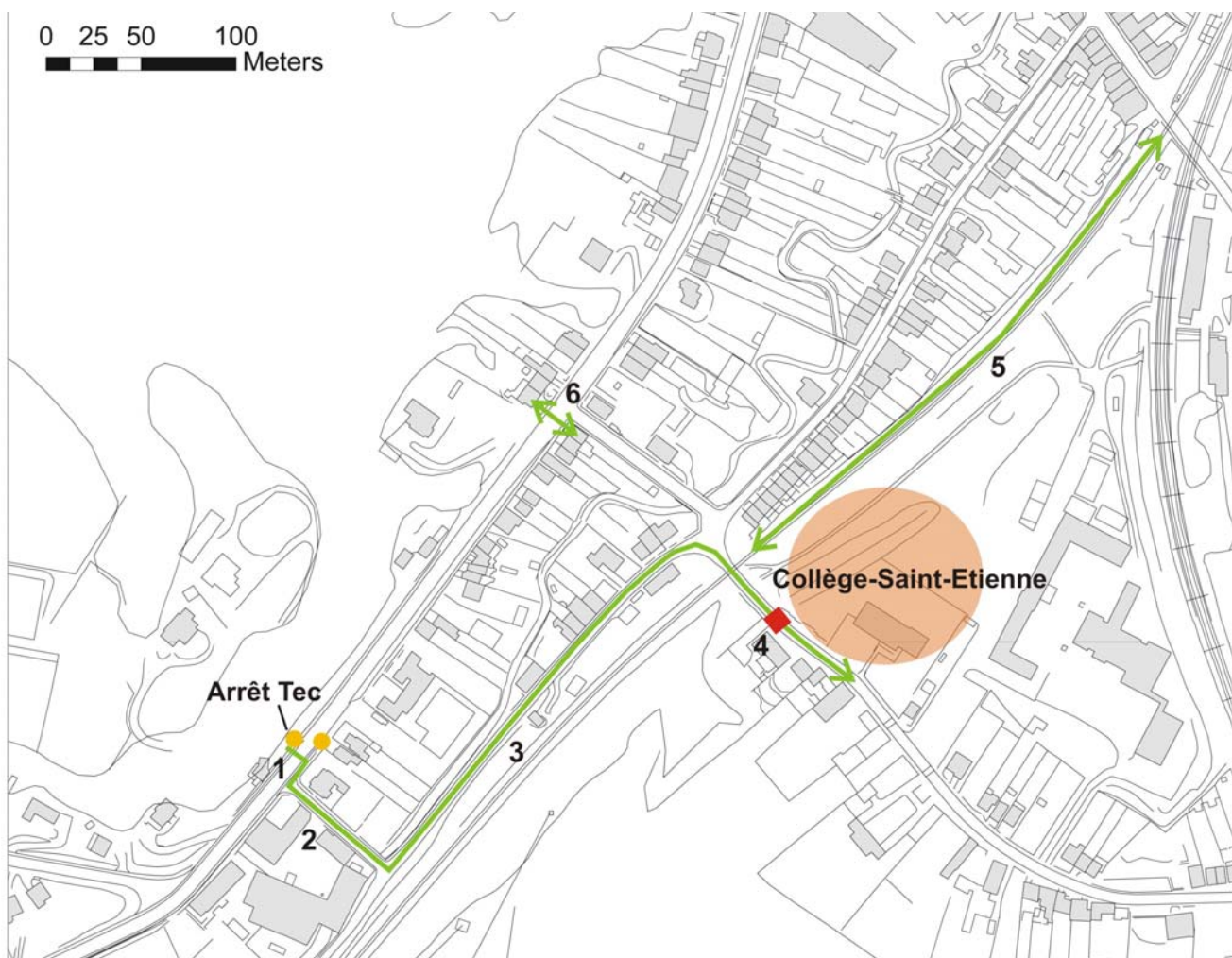
Mise en oeuvre

La Commune et SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Accessibilité du Collège-Saint-Etienne



1. traversée piétonne sécurisée à aménager sur la N237  
Aménagement / agrandissement du quai et de l'abri bus sens Ottignies-Nivelles pour pouvoir accueillir les nombreux élèves qui attendent à cet arrêt



2. Cheminement piéton continu et marquage vélo rue Jules Demolder  
Mise en zone 30 de la rue Demolder

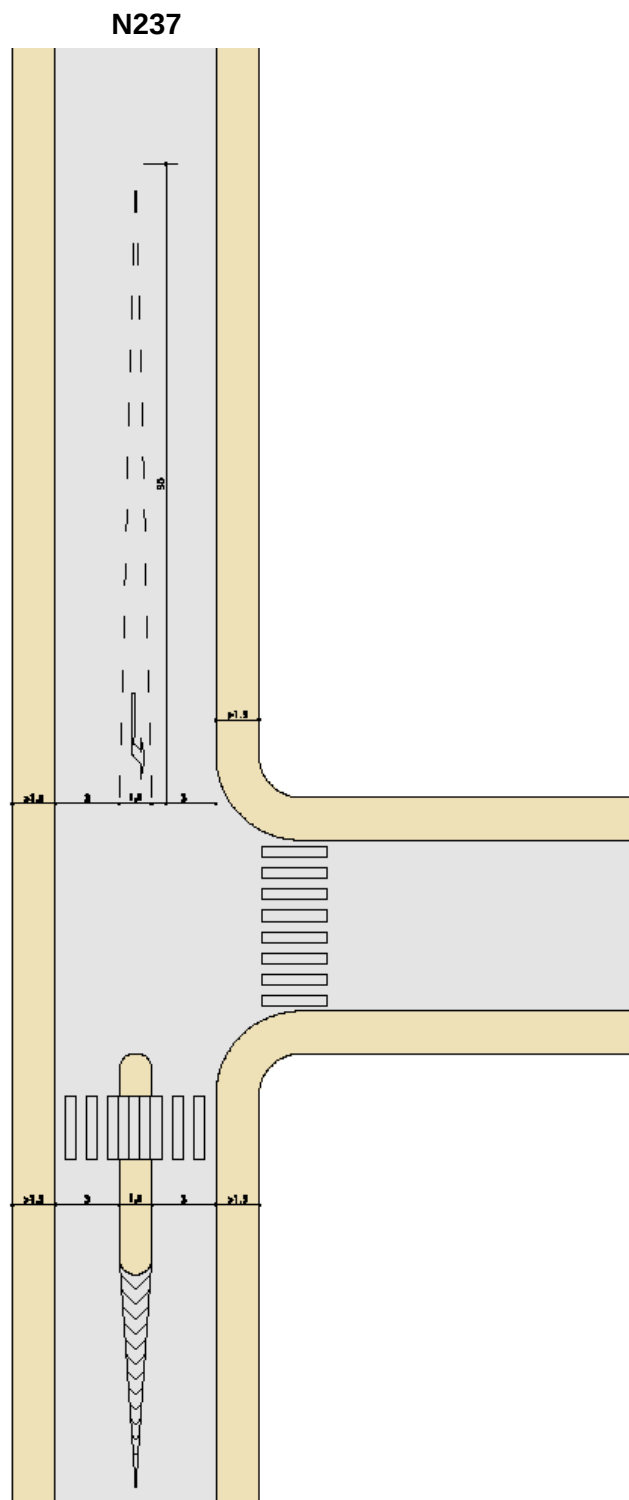


→ bordure empêchant le cheminement piéton

3. Cheminement piéton continu et marquage vélo rue du Pont de pierres jusqu'au Collège  
Mise en zone 30 de toute la rue
4. Zone 30 – Abord d'école : Suite à l'extension du Collège, aménagement de la rue à réfléchir en concertation avec les riverains et la direction du collège.
5. Eclairage à prévoir sur les sentiers S66 et S54 entre la gare et le collège



## 6. Traversée piétonne à sécuriser



## Liaison du Quartier Mérivaux au Pré-RAVeL

### Mesures

Aménager le sentier : revêtement cyclable + éclairage + balisage



Accès depuis la N237



Passage au dessus du cours d'eau





Liaison à la rue du pont de pierre

Sécuriser la traversée de la N237 depuis le quartier Mérivaux : marquage + éclairage



Mise en oeuvre

La Commune et le SPW

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS



## Signalisation directionnelle - Mobilité douce



La signalisation directionnelle pour vélo sert à orienter l'utilisateur, de manière générale, vers des localités ou des lieux d'intérêt économique, social, culturel ou touristique, comme le fait la signalisation routière pour le trafic général.

Une bonne signalisation directionnelle est évidemment un outil pour l'utilisateur, mais aussi un outil pour la promotion et la visibilité des itinéraires.

Sur base des itinéraires cyclables, la commune doit établir un «plan de signalisation».

### Signalisation directionnelle pour balisage d'un RAVeL.

Le balisage comprend :

- La signalisation de rabattement
- La signalisation directionnelle d'entrée, de continuité et de sortie pour le RAVeL proprement dit.

La signalisation de rabattement est celle qui indique à l'utilisateur potentiel du RAVeL, se trouvant ou circulant dans une localité ou sur une voirie proche du RAVeL, comment le rejoindre par la voirie la plus adaptée.

Une signalisation de type F34a peut être utilisée à cet effet.

Pour les automobilistes, cette signalisation de type F34a ne devra conduire qu'à des accès pourvus de parkings adéquats.

La signalisation directionnelle d'entrée est celle qui indique à l'utilisateur accédant au RAVeL les destinations qu'il peut atteindre en empruntant le RAVeL dans l'une ou l'autre des directions possibles (panneau type 34b2).

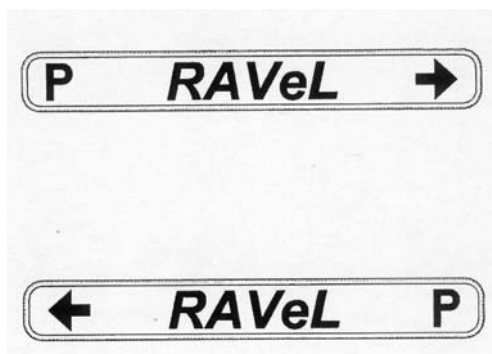
La signalisation directionnelle de continuité a pour rôle d'indiquer à l'utilisateur qui circule sur le RAVeL qui aborde une traversée vers quelle destination il se dirige sur le RAVeL et s'il y a lieu la destination proche d'une localité ou d'un lieu-dit important (panneau type 34b2).

La signalisation directionnelle de sortie indique à l'utilisateur circulant sur le RAVeL les destinations qu'il peut atteindre en quittant le RAVeL par une voirie d'accès (panneau type 34b2).

## Signalisation directionnelle pour les itinéraires vélos

Une signalisation de type F34b1 ou F34b2 est préconisée pour orienter les usagers vers les différentes localités ou pôles d'attraction.

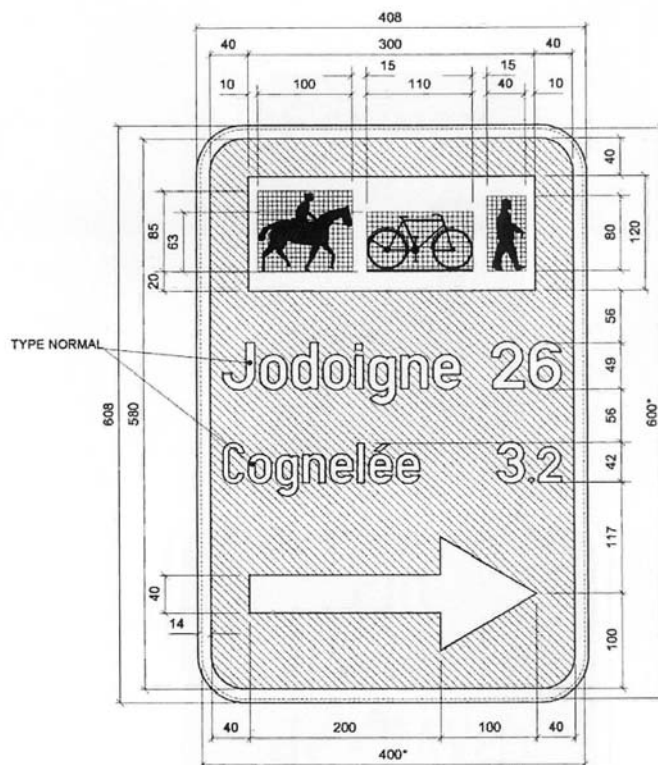
### Caractéristiques des panneaux



F34a



F34b1



F34b2

Les panneaux sont conformes aux "Recommandations relatives à la signalisation directionnelle sur le RAVeL" MET et Chemins du Rail, août 2003.

Les panneaux F34b2 ont une dimension standard de 400x600 mm; les symboles des usagers sont orientés de manière différente suivant que le fléchage indique la direction gauche ou droite.

Pour éviter une multiplication de poteaux, les panneaux F34b2 seront regroupés sous les panneaux F99a ou placés au dos des panneaux F101a.

## Les parkings vélos

Cette mesure est indispensable pour encourager la pratique du vélo pour aller à l'école, pour les achats et les loisirs.

Le type de parking à prévoir dépend de la durée de stationnement.

Les meilleurs râteliers sont ceux qui permettent de cadenasser le cadre et la roue avant. Ils sont placés près des commerces et services, près des équipements sportifs et dans les écoles.

On les placera de préférence:

- dans un endroit bien visible (contrôle social)
- à proximité immédiate de l'entrée piétonne des bâtiments (les cyclistes ne font pas un long trajet à pied entre le parking et leur destination)



(voir modèles ci dessous)

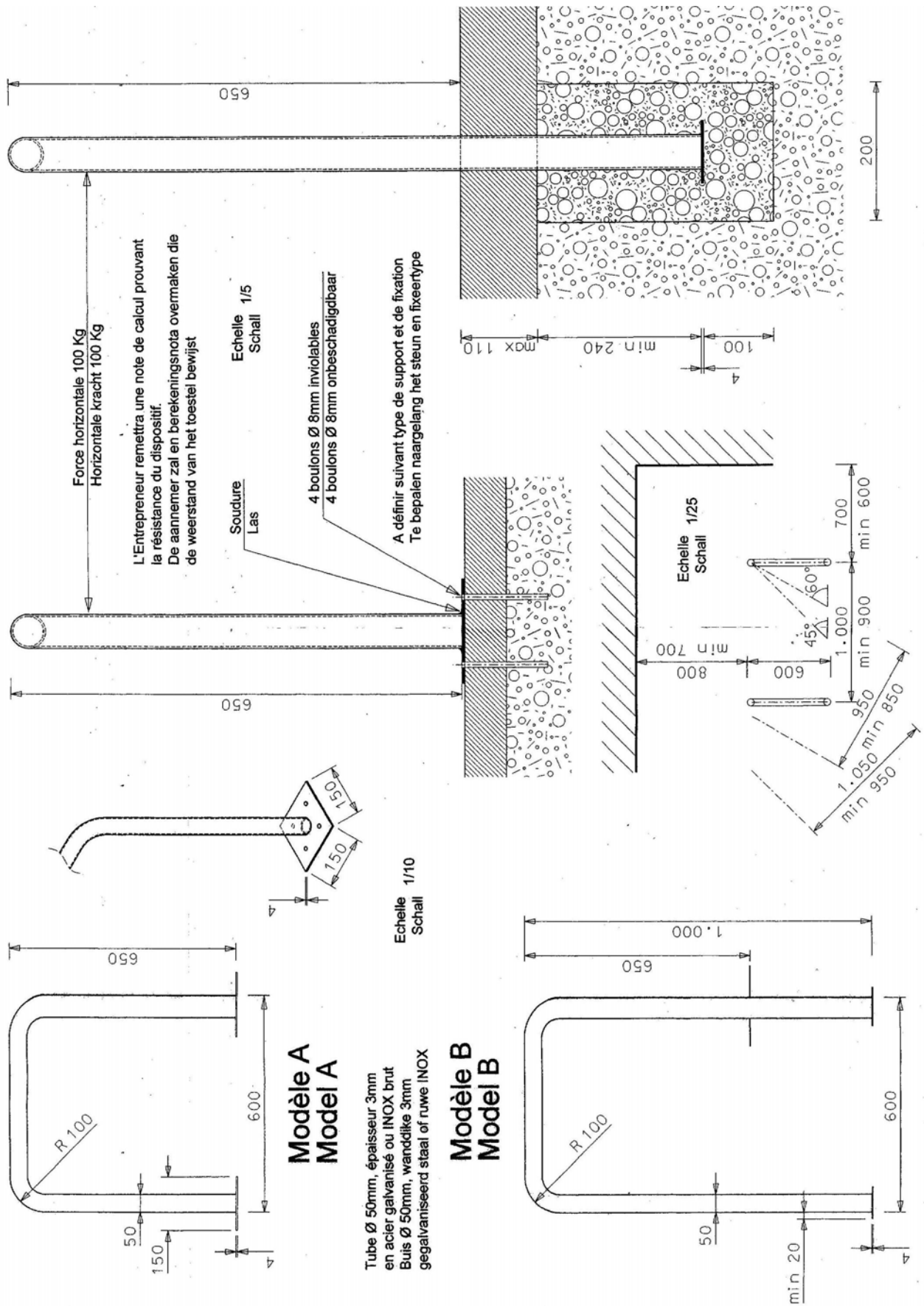
Un abri est bienvenu pour le stationnement de longue durée (entreprises, administrations, ...) pour protéger les vélos et surtout leurs équipements (sacoques, siège enfant, casque, ...).



Pour le stationnement de longue durée, dans un endroit non surveillé, il faut envisager l'installation de boxes à vélos, payants ou non, ou au moins un enclos fermé à clef.



## Modèles d'arceau



Mise en oeuvre

La Commune

espacesmobilités

VAN WUNNIK  
 PARTNERS

**Promotion du vélo****Mesures**

Le développement de la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens dépend d'un ensemble de facteurs qu'il faut aborder de front, sans quoi les initiatives ne sont pas couronnées de succès.

L'aménagement des infrastructures cyclables (pistes) est nécessaire le long des grands axes (voir carte 1) mais la pratique du vélo quotidien est déjà possible pour bon nombre de liaisons.

Les liaisons communales reprises sur la carte existent pour une bonne part mais les habitants ignorent sans doute leur existence.

L'aménagement de parkings vélos (les bons modèles ! voir fiche 15) est très important car leur absence est très dissuasive (crainte du vol).

Il faut faire connaître les bons itinéraires vélos et les parkings vélos, par exemple en créant une rubrique "la commune à vélo tous les jours" sur le site web communal qui présenterait la carte des liaisons existantes, la localisation des parkings vélos (services, commerces, arrêts TEC, ...).

L'organisation d'un ramassage scolaire à vélo, l'utilisation du vélo par les services de police et communaux sont des initiatives qui montrent au grand public que le vélo est possible, voire branché.

D'autres initiatives doivent être mises en place pour répondre aux appréhensions et préjugés des citoyens tel que le brevet du cycliste (voir ci-dessous) ou autres : séances de "remise en selle", cours de conduite pour les cyclistes hésitants, ateliers de contrôle technique des vélos, gravure anti-vol des vélos, balades de découverte des bons trajets, ...

La commune peut associer les commerçants (parkings vélos) et les entreprises (remboursement des frais km des travailleurs). L'administration communale peut montrer l'exemple !

Une communication régulière dans la revue communale sur l'intérêt de la mobilité douce est à envisager, principalement dans les écoles.

Le moment phare pour le lancement de ces initiatives est sans conteste la semaine de la mobilité. Mais les manifestations locales sont de bonnes occasions également.

Le placement de parkings vélos provisoires (barrières Nadar) est à envisager lors de toutes les manifestations qui attirent un grand nombre de visiteurs.

Diverses initiatives sont également possibles pour valoriser ceux/celles qui ont opté pour le vélo: opération "j'achète à vélo" avec les commerçants; gilet fluo ou casque pour les employés qui s'engagent à venir souvent à vélo au travail (minimum trois jours par semaine, par exemple), etc.

### ***Le brevet du cycliste***

Il a été développé par la Région avec l'aide de l'asbl ProVelo et de l'IBSR.

L'objectif est de remettre l'enfant en selle et de lui donner les compétences nécessaires pour rouler

en sécurité à bicyclette dans la circulation. La formation qui comprend différents stades (Code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation) est suivie d'un examen théorique et pratique des compétences et est sanctionnée par un Brevet.

**Il faudrait proposer la formation au brevet du cycliste chaque année aux élèves de 3ème ou 4ème année primaire de toutes les écoles de CSE.**

***Pour plus d'informations sur le Brevet du cycliste***

**<http://www.brevetducycliste.be>**

|                |            |                                                                                                                                                                        |
|----------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mise en oeuvre | La Commune |   |
|----------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



## La mobilité à l'école

Comment aborder la mobilité dans le cadre d'une école ?

Cette fiche liste les actions qu'une école (càd le personnel sur place et/ou l'association de parents) peut entreprendre pour améliorer la situation et induire des comportements plus "durables" chez les élèves et les parents. On sait que les enfants sont des acteurs des changements de comportement des parents. La communauté scolaire a donc un pouvoir d'action pour organiser la mobilité et la sécurité routière autour de l'école. Elle peut faire appel à la commune, la police, le TEC et d'autres partenaires (voir plus loin) pour mettre en œuvre les actions qui la concernent directement.

### Sécurisation des abords de l'école

- **Mise en place de zones 30**

Les zones 30 sont déjà en place sur la commune de Court-Saint-Etienne

- **Organisation du stationnement et de zones de dépose-minute (Kiss&Ride)**



Dans le cas de la dépose en voiture, le conducteur s'arrête durant un très court laps de temps, uniquement pour permettre à ses passagers de quitter le véhicule ou d'embarquer

L'intérêt d'une zone de dépose-minute est de mieux sécuriser les abords aux heures d'affluence lors de la dépose des enfants, lorsque les embouteillages, les différentes manœuvres de stationnements (en double file, sur les trottoirs ou sur les passages pour piétons) sont problématiques.

Pour les recommandations pour la prise de décision et l'aménagement optimal d'une zone de dépose-minute : voir la brochure illustrée de l'IBSR (juin 2008).

La création d'une zone de dépose-minute n'est qu'une solution pour sécuriser la zone et ne doit pas empêcher la promotion des déplacements en transport en commun, à pied ou à vélo afin de diminuer l'insécurité et la congestion aux abords des écoles

## Accessibilité des pompiers

Une attention particulière portera sur l'accès des pompiers pour permettre en permanence aux véhicules d'intervention d'accéder aux bâtiments.

Les pompiers peuvent venir sur place pour vérifier si tout est en ordre. La participation de (représentants de) la communauté scolaire à cette démonstration avec véhicules d'intervention permet de sensibiliser chacun aux mesures qu'il faut absolument respecter pour assurer la sécurité des élèves

Les interdictions de stationnement prévues à cet effet sont-elles respectées? Parfois ce sont les voitures "de l'école" qui sont en infraction. La communauté scolaire semble bien placée pour agir.

## Accessibilité piétonne

Le mode de déplacement idéal pour les écoles de proximité (souvent le cas pour les maternelles et primaires) est bien sûr la marche à pied. Il faut donc encourager les parents et les élèves à le faire et cela passe par la prise en compte de plusieurs éléments :

- **Traversées piétonnes et cheminements sécurisés aux abords de l'école**



L'intervention d'un agent de sécurité peut se justifier pour faciliter les traversées sur les voiries les plus empruntées.

- **Cheminements piétons cohérents depuis les arrêts de transport public**

Cela concerne notamment les élèves de secondaire qui utilisent pour une grande majorité les transports en commun.

L'école peut organiser avec les élèves concernés un relevé des points délicats et en faire part à la commune qui relayera auprès des acteurs concernés.

- **Rang scolaire**

Action à organiser avec des élèves de primaire dans un rayon inférieur à 1km. La mise place de ces rangs encadrés par des accompagnateurs rassurent les parents, réduisent le nombre d'arrivées en voiture et développent l'autonomie des enfants..

Cela demande des itinéraires où le cheminement piéton est adéquat ainsi que des accompagnateurs (voir fiche 18)



## Développement de l'utilisation du vélo

Le vélo est le mode de déplacement à privilégier pour des déplacements de 1 à 5 km.

Les résultats des enquêtes dans les écoles indiquent que bon nombre d'élèves viennent en voiture alors qu'ils habitent à distance cyclable (< 4 km).

L'objectif du PCM est d'inciter un maximum d'enfants à se rendre à l'école à vélo. L'objectif serait qu'un maximum de jeunes stephanois âgés de plus de 10 ans n'utilisent plus la voiture pour aller à l'école à Court.

Différentes interventions sont possibles pour encourager l'utilisation du vélo :

- **Parking vélo disponible à l'école**

Cette mesure est indispensable pour encourager la pratique du vélo pour aller à l'école. (voir fiche 15)

- **Brevet cycliste : Initiation vélo pour les jeunes**

Il a été développé par la Région avec l'aide de l'asbl ProVelo et de l'IBSR.

L'objectif donner les compétences nécessaires à l'enfant pour rouler en sécurité à bicyclette dans la circulation. La formation qui comprend différents stades (Code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation) est suivie d'un examen théorique et pratique des compétences et est sanctionnée par un Brevet.

Pour plus d'informations sur le Brevet du cycliste : <http://www.brevetducycliste.be>

- **Ramassage scolaire à vélo**



Des accompagnants organisent un circuit quotidien passant à proximité de la maison des enfants cycliste

Le principe est d'accompagner les élèves candidats à vélo à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont généralement ceux de la 4ème à la 6ème primaire.

La mise en place d'un ramassage scolaire à vélo apparaît comme un outil prioritaire pour encourager la pratique du vélo. Il semble être un bon moyen pour susciter l'intérêt des habitants pour la pratique du vélo. Dès l'enfance, le vélo peut avoir toute sa place dans le quotidien des enfants.

Le fait d'être en groupe rend les vélos plus visibles pour les voitures qui sont donc plus attentives. Les enfants bénéficient donc de conseils et d'une meilleure sécurité pour faire leur apprentissage.

L'asbl Pro Velo accompagne et met à disposition des personnes désireuses de mettre en place ce système une multitude d'outils pratiques.

Ce système doit être mis en place à l'initiative des écoles et des associations de parents.

Voir en détail fiche 18

- **Itinéraires adaptés aux vélos**

A l'adolescence, le rang à vélo devient presque superflu et les élèves sont assez autonomes pour se déplacer seuls.

Ils doivent par contre trouver les itinéraires les plus adaptés à leurs déplacements.

➔ infos auprès de la commune concernant le réseau cyclable

- **Atelier de réparation**

Mise en place d'un atelier de réparation des vélos dans le cadre de l'école.

Voir l'exemple de l'école communale Clair-Vivre à Bruxelles où l'atelier vélos est mis en place par l'association des parents chaque mardi.

Pour renseignements : [mobilite@clairvivre.be](mailto:mobilite@clairvivre.be)

## **Covoiturage entre parents**

### **Le covoiturage informel**

Nombreuses sont les familles qui adoptent ce système pratique de manière informelle. Cela demande un peu d'organisation, notamment pour faire face aux changements dans les emplois du temps. Mais cela permet de simplifier les déplacements et d'établir des contacts entre parents d'élèves.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                         |                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                         |                                                                                                                                                                         |
| <b>Mis en place d'un Plan de Déplacements Scolaire (PDS)</b>                                                                                                                                                                                                                       |                         |                                                                                                                                                                         |
| <p>Les écoles de Court-Saint-Etienne ont participé à cette enquête élaborée par le SPW.</p> <p>Les résultats de ces enquêtes doivent être utilisés par les écoles pour mettre en place, avec l'aide des différents acteurs, un certain nombre des actions proposées ci-dessus.</p> |                         |                                                                                                                                                                         |
| Mise en oeuvre                                                                                                                                                                                                                                                                     | La Commune – Les écoles |   |

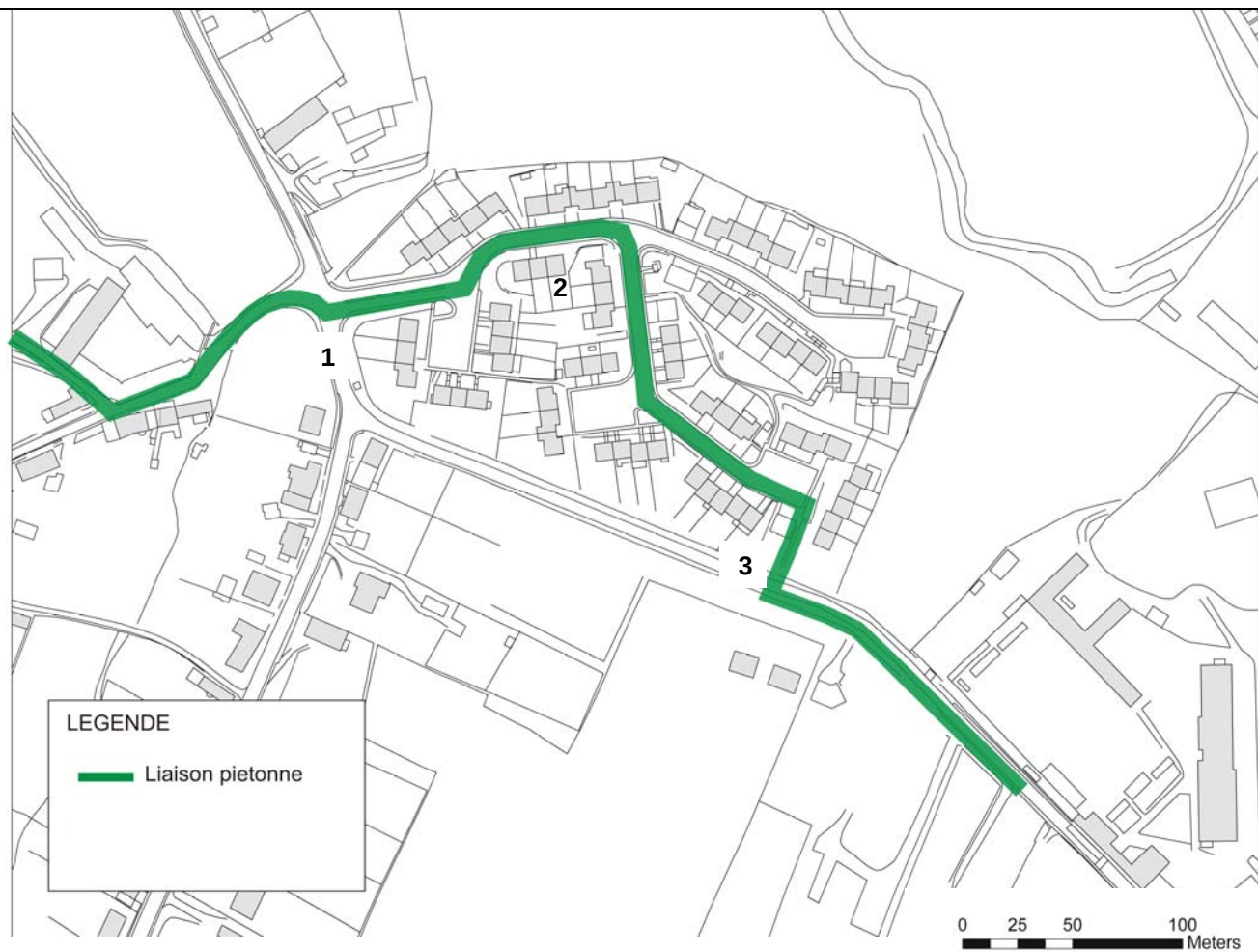
## Cheminement des modes doux à Beaurieux

L'objectif est de réaliser la prolongation de la liaison cyclable existant entre Court et l'échangeur de Beaurieux (N25). Cette liaison est intéressante en particulier pour les élèves de l'école des Hayeffes. Elle permettra également aux habitants de Beaurieux et de Mont-Saint-Guibert de rejoindre à vélo le point intermodal situé à l'échangeur de la N25.

L'itinéraire proposé évite les voiries les plus chargées de trafic pour emprunter des rues très calmes.



1. Piste vélo de la rue de Beaurieux à prolonger jusqu'au l'échangeur (arrêt Rapidobus + parking de covoiturage)
2. Cheminement cyclo-piéton à assurer de l'échangeur jusqu'au village de Beaurieux
3. Réasphaltage et mise en SUL de la rue du Moulin
4. Liaison vélo jusqu' au site scolaire par le clos de l'Orne, quartier calme. Le petit détour permet d'éviter une bonne partie de la rue de Mont Saint Guibert, route qui présente un très bel aspect de drève mais est peu cyclable (pavés, pente, étroitesse pour la mixité avec le trafic dense à certaines heures). L'itinéraire rejoint la rue dans sa partie supérieure. Voir zoom ci-après.





1. Traversée de la rue de Beaurieux (simple balisage)
2. circulation dans le clos de l'Orne (revêtement dégradé à réasphalter pour le confort des cyclistes notamment!)
3. débouché par un chemin piéton à adapter (élargir à 2m, asphalte, virage plus souple, remplacer barrières par potelets. Débouché sur un plateau ralentisseur qui permet aux cyclistes de s'insérer en voirie pour monter vers Mont Saint Guibert. Au-delà de ce plateau, le trottoir de gauche est élargi à 1,20 m environ.

Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Les aménagements PMR

### Penser PMR

Dans tous les aménagements de voirie il faut prendre en compte les personnes à mobilité réduite, notamment les personnes en fauteuil roulant.

Le respect de certaines normes (très strictes !) est crucial pour permettre à ces personnes de se déplacer dans la Commune.

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).

### Prise en compte des personnes en fauteuil roulant

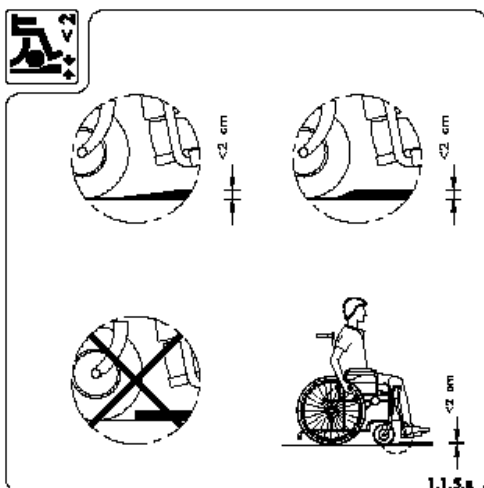
#### *Des cheminements libres d'obstacles*

Les rues doivent comporter un trottoir praticable. Celui-ci doit offrir une largeur libre de 1,50m minimum permettant une circulation aisée des usagers, le déplacement d'un fauteuil roulant et le croisement de celui-ci avec d'autres piétons. Cette largeur est également indispensable pour permettre le demi-tour d'un fauteuil roulant. Les obstacles à contourner sont, par exemple, les poteaux, feux de signalisation, cabines téléphoniques, poubelles, panneaux publicitaires, terrasses HORECA, arbres mal localisés, abris de bus...

La largeur du cheminement libre ne peut être réduite que localement, sur une courte distance.

#### *Les bordures*

La hauteur maximale des bordures entre le fond du filet d'eau et le trottoir doit être de 2 cm.



© anlh-cooparch



La chaise roulante ne peut pas franchir un ressaut de plus de 2 cm.

## Prise en compte des malvoyants aux traversées

La personne malvoyante suit les alignements (immeubles, jardinets, ...) en balayant le sol avec sa canne jusqu'à ce qu'elle rencontre une ligne de conduite (dalles striées). Les dalles striées vont lui permettre de rejoindre la traversée et de s'orienter pour traverser.

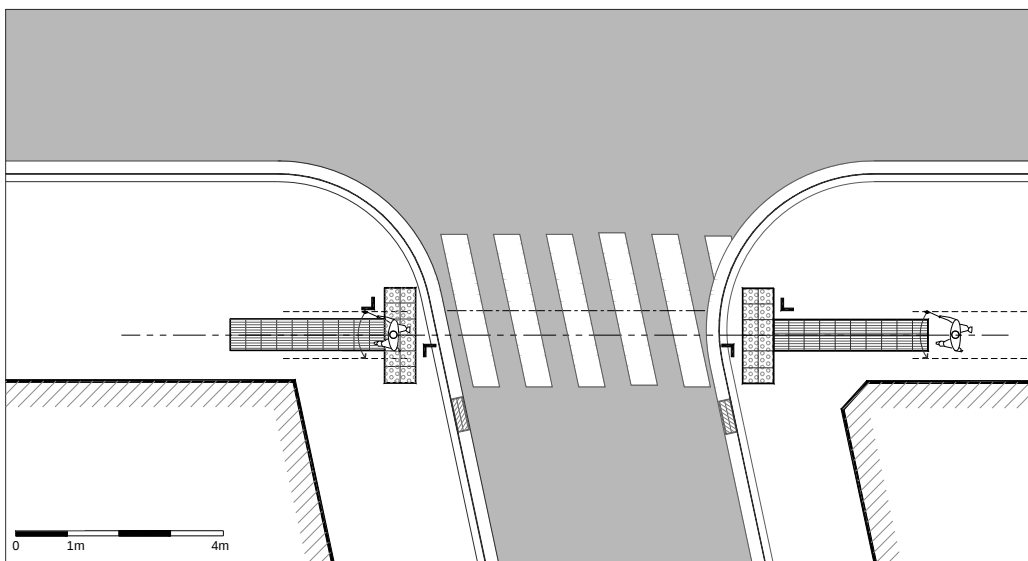
La ligne de conduite striée a donc deux objectifs :

1. guider la personne vers la traversée;
2. l'orienter en lui indiquant la direction de la traversée piétonne.

La personne malvoyante a appris à s'orienter selon un axe parallèle au sens de sa marche. Elle est capable de garder sa trajectoire sans grande déviation sur une longueur d'environ 20 m.

Après la traversée, la personne poursuit son chemin en balayant le sol de droite à gauche avec sa canne.

Dans le cas d'une traversée oblique, la ligne de conduite n'est donc pas perpendiculaire à la bordure et la ligne de vigilance n'est pas parallèle à la bordure.



Traversée bien traitée pour les aveugles.

La dalle en caoutchouc indique l'arrêt de bus (position de la porte avant du bus arrêté).



## Covoiturage et VAP

## Situation générale

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. L'inconvénient majeur du covoiturage est sans aucun doute la rigidité d'horaire qu'il impose, de façon toutefois moins contraignante que celle des transports publics.

Suite à la promotion du covoiturage comme forme de mobilité durable, les autorités fédérales ont accordé un avantage fiscal aux covoitureurs qui se décline de la façon suivante :

- L'exemption fiscale (partielle) de l'indemnisation domicile-travail (déduction forfaitaire des frais professionnels) ;
- Introduction des kilomètres covoiturés dans les frais professionnels ;
- L'exemption fiscale (partielle) de votre voiture de société.

## Mesures

### Organiser le covoiturage

#### **Portails**

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

Des initiatives plus locales naissent également au sein de communes avec l'avantage d'agir plus localement. C'est notamment le cas à Villers-la-Ville où des habitants ont développé le portail « Va pour la planète » ([www.vapourlaplanete.be](http://www.vapourlaplanete.be)) qui regroupe des annonces de covoiturage depuis ou vers Villers-la-Ville.

#### **Parkings de covoiturage**

La création de parkings de covoiturage de qualité et bien localisés est un élément décisif de la promotion du covoiturage et de son succès sur le long terme. L'aménagement de tels parkings nécessite une approche cohérente prenant en compte de nombreux aspects :

- une bonne localisation à proximité des axes et nœuds routiers importants
- une offre de stationnement adaptée à la demande potentielle et future
- une excellente signalisation tant localement qu'en amont
- une connexion avec les autres modes de transport (lignes de bus, pistes cyclables, cheminements piétons)
- des équipements de qualité (terrain carrossable, aubette, poubelles, éclairage public, borne d'appel d'urgence, parking pour vélo et PMR,
- une sécurisation active et passive : clôtures, caméras (éventuellement), proximité de l'habitat (contrôle social), ...



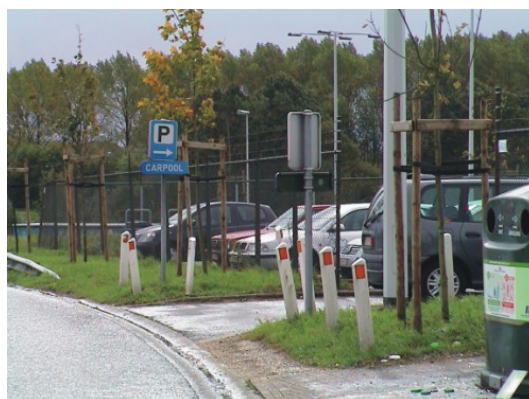
Parking type



Plan d'accès



Signalisation en amont



Signalisation locale

Dans le cadre de ce PCM, 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

La création d'une offre dense de parkings de covituration est envisagée actuellement à un niveau provincial

### Faire connaître le covoiturage

Le public est généralement mal informé des avantages, entre autres fiscaux, du covoiturage. Il est utile d'organiser régulièrement des campagnes de promotion et d'inscription au covoiturage qui peuvent prendre différentes formes : stands d'information, lien sur le site web communal, brochures, mailing, article dans le journal communal avec témoignages de covoituteurs, ...

### Développer le réseau VAP

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](http://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. Plusieurs communes du Brabant wallon ont manifesté leur intérêt pour ce nouveau système qui, outre l'information des habitants, peut être favorisé par l'installation d'arrêts VAP.



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'événements tels que la semaine de la mobilité, etc...)

Mise en oeuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Equipement des arrêts TEC

### Situation actuelle

Les arrêts présents sur le territoire sont de qualité inégale. Chaque arrêt dispose du poteau TEC qui indique les numéros des lignes de bus et parfois les horaires. Des bancs équipent certains arrêts.

La plupart des arrêts sont implantés en bord de route, sans jouir d'un trottoir d'1,50 m qui procurerait des conditions d'accès et d'attente satisfaisantes.

*Figure: Les abris: Une diversité de mobiliers et peu de confort*



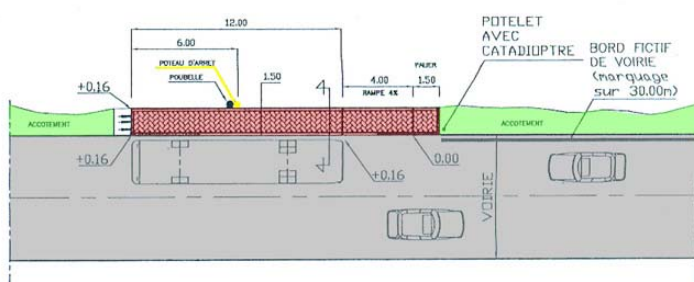
## Mesures

Il s'agit d'aménager les arrêts de bus, que se soit en milieu urbain, suburbain ou rural. En effet, les arrêts de bus représentent le premier contact des usagers avec les transports publics, et l'image qu'ils dégagent peuvent refréner, chez certaines personnes, leurs déplacements en transports en commun.

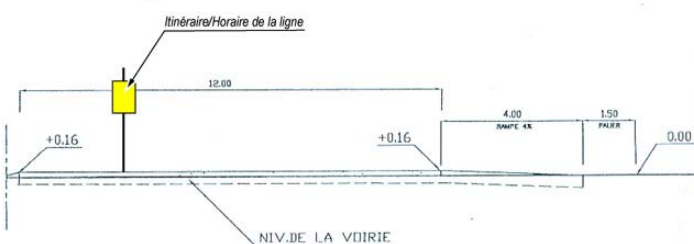
Il est évident qu'aménager un arrêt avec abri bus en milieu rural ou suburbain n'est toujours évident. Cependant, il existe des solutions techniques permettant de sécuriser les usagers qui utilisent les transports en commun.

### Aménagement type d'un arrêt suburbain

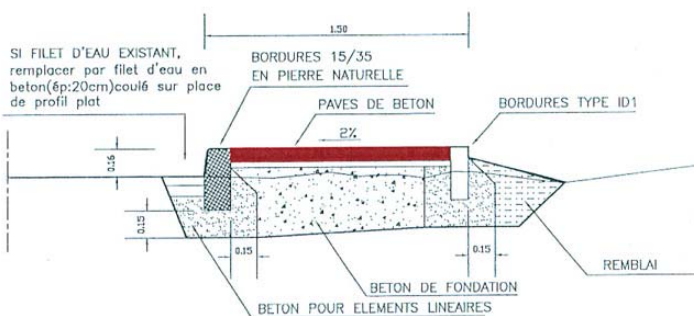
*Vue en plan*



*Profil en long*



*Profil en travers*



### Subsides abri bus

Si abri type SRWT :

- l'infrastructure (préparation du sol, dallage,...) est subsidiée à 100% par la SRWT
- l'abri est subsidié à 80% par la SRWT, mais une entreprise privée doit l'entretenir

### Exemple de réalisation



Avant



Après

Mise en œuvre

La Commune

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

## Effet de porte aux entrées d'agglomération

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

L'usager 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.

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 réaménagement de voiries.

### Mesures

Il existe différents types d'aménagements pour réduire la vitesse en entrée d'agglomération



Chicanes plus ou moins espacées, avec bacs à fleur ou simple îlot avec signal routier



Aménagement d'approche à l'aide de marquages ou de berme centrale



Coussins berlinois

Les dispositifs surélevés (dos d'ânes) ne sont pas indiqués lorsqu'il y a un trafic de bus et du charroi agricole.

## 1. Les Coussins Berlinois

Dans la plupart des cas l'aménagement le plus adapté sur les routes communales, voire sur certaines régionales à trois chiffres est le rétrécissement à une bande, complété par un coussin berlinois ou le double coussin.

Double coussin



Rétrécissement unilatéral et coussin



Rétrécissement bilatéral et coussin

Les rétrécissements sont plus contraignants pour l'automobiliste que les doubles coussins et ne doivent être utilisés que si le flux de véhicules n'est pas trop important.

Le rétrécissement peut être symétrique ou placé d'un côté de la route, selon la disposition des lieux (largeur de la chaussée, trottoir d'un seul côté, pente transversale de la route, ...)

Des rétrécissements bilatéraux ne sont réalisables que si la largeur de chaussée est suffisante pour que les aménagements latéraux aient une certaine présence visuelle.

Si rétrécissement d'un seul côté, le placer du côté où on souhaite le plus ralentir les conducteurs ; dans ce cas le panneau de priorité de passage (B19) n'est pas nécessaire.

## Différents types de rétrécissement

Les prix varient selon la qualité et l'esthétique



- Signalisation avec poteau réfléchissant, piquets et marquage.

Aménagement simple et peu onéreux mais peu esthétique et assez fragile (peut facilement être arraché par une machine agricole) → pas recommandé pour une entrée de village.



- Bacs à fleurs

Bac fragile et demande un entretien des plantations.  
La hauteur peut être gênante pour un charroi agricole.

→ moins recommandé dans le cas présent

- Aménagement simple en dur



Simple îlot comprenant un signal routier.

Aménagement plus solide et plus adapté pour les entrées de village.



- Aménagement simple en dur + plantation

Simple îlot comprenant un signal routier et de la végétation. Demande plus d'entretien que l'aménagement précédent.



- Aménagement avec plantation et mobilier

Equipement plus développé, plus esthétique mais nettement plus cher.

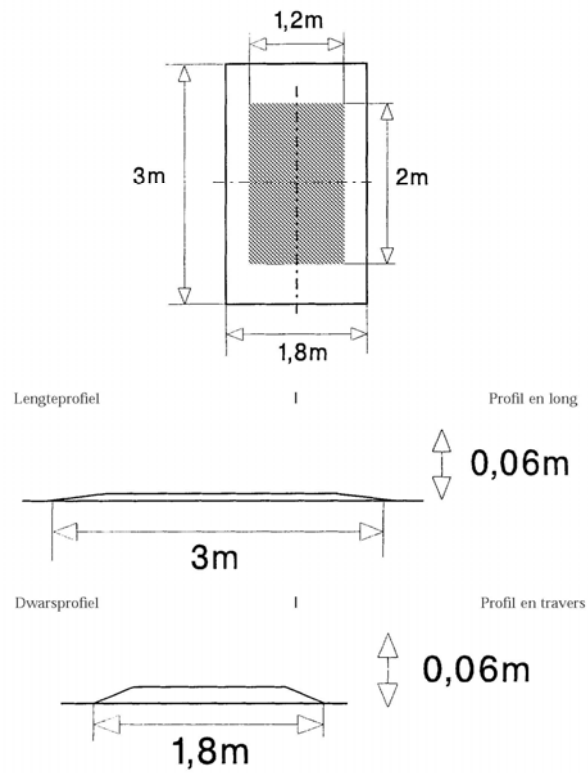
Plus adapté pour l'intérieur d'un village que pour une entrée.

## Règlementation

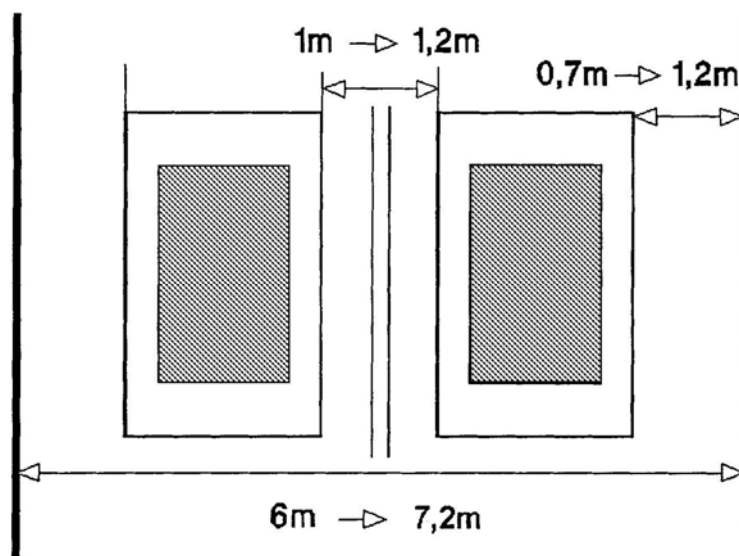
### Caractéristique du coussin Berlinois

Il est essentiel de respecter les caractéristiques géométriques suivantes :

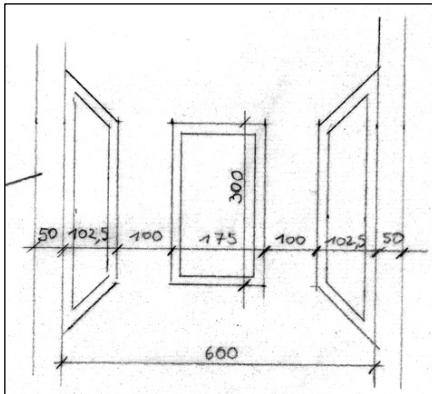
- Largeur entre 1,75 m et 1,90 m. Si la route est fréquentée régulièrement par des bus, cars et camions, la largeur sera réduite à 1,75 m;
- Largeur de la partie plane : entre 1,15 et 1,25 m;
- Largeur des pentes latérales : (chanfreins) de 30 à 35 cm;
- Largeur des pentes avant et arrière (chanfreins) entre 45 et 50 cm, cette largeur peut être réduite à 30 cm en zone 30.
- Longueur : entre 3 et 4 m; elle peut être réduite à 1,70 m en zone 30.
- Hauteur : de 6 à 7 cm; 7 cm étant une hauteur maximale. Il convient d'éviter des dispositifs d'une hauteur inférieure à 6 cm car le dispositif perd toute efficacité et est alors franchi à grande vitesse, créant en outre des nuisances sonores.



## Placement de 2 coussins côte à côte



## Rétrécissement



*Exemple pour une voirie de 6 m*

C'est le sens entrant dans la zone agglomérée qui devra être le plus ralenti (placement du panneau B19)

**Attention !!** Si véhicules agricoles très larges, ne pas mettre de piquets ou de signalisation sur les bords des rétrécissements pour éviter qu'ils soient arrachés.

## Localisation

- Les coussins doivent être placés à au moins 100 mètres de la limite d'agglomération ou du panneau 50 km/h et à plus de 15 m d'un carrefour.
- À éviter à côté des habitations, pour éviter les nuisances sonores et les vibrations
- Disposer près d'un éclairage public si possible.

## Signalisation

- Coussin Berlinois

Il est généralement (sauf en zone 30) nécessaire de placer les types de signaux suivants.

A51 + panneau indicatif



- Si rétrécissement d'un côté

A7a + panneau indicatif



Avant

D1d



Sur place

- Si rétrécissement des 2 cotés

A7a + panneau indicatif



Avant

B19



Sur place

## Estimation des coûts

| Descriptif (exemple pour voirie de 6 m)                    | unité | quantité | prix unitaire | montant         |
|------------------------------------------------------------|-------|----------|---------------|-----------------|
| <b>Rétrécissement des 2 cotés avec ilots simple en dur</b> |       |          |               |                 |
| bordure à coller                                           | m     | 22,00    | 30,00         | 660,00          |
| sciage                                                     | m     | 14,00    | 5,00          | 70,00           |
| démolition chaussée                                        | m2    | 10,00    | 7,50          | 75,00           |
| béton autonivellant                                        | m3    | 2,00     | 150,00        | 300,00          |
| ragréage en béton                                          | m3    | 4,00     | 220,00        | 880,00          |
| coussin berlinois                                          | p     | 1,00     | 1.165,00      | 1.165,00        |
| pavé de béton                                              | m2    | 8,00     | 25,00         | 200,00          |
| panneau de signalisation                                   | p     | 6,00     | 200,00        | 1.200,00        |
|                                                            |       |          |               | <b>4.550,00</b> |
| <b>Deux coussins côte à côte</b>                           |       |          |               |                 |
| Sciage *1.5                                                | m     | 22,50    | 5,00          | 112,50          |
| démolition chaussée *1.5                                   | m2    | 21,00    | 7,50          | 157,50          |
| béton autonivellant *2                                     | m3    | 4,00     | 150,00        | 600,00          |
| ragréage en asphalte *1.5                                  | m3    | 4,50     | 150,00        | 675,00          |
| coussin berlinois *2                                       | p     | 2,00     | 1.165,00      | 2.330,00        |
| panneau de signalisation                                   | p     | 6,00     | 200,00        | 1.200,00        |
|                                                            |       |          |               | <b>5.075,00</b> |

## 2. Les dispositifs à l'approche d'un village

Dispositifs conseillés pour des voiries comportant un débit important de voitures tel que les voiries régionales.

L'idéal consiste en la succession d'une série d'aménagements de manière progressive

- Dispositifs d'alerte en amont



Passage de 90 à 70 km/h en amont du village marqué de façon visuel par un marquage central et par des aménagements latéraux tels que des glissières ou plantations qui donnent une impression de rétrécissement.

- Dispositifs proche de l'entrée du village

Passage de 70 à 50 km/h marqué par différents types de dispositifs



Mise en place d'un marquage jusqu'à l'entrée

De façon plus marquante via une berme centrale et une continuité du marquage jusqu'à l'entrée du village.



→ De manière plus agressive par un véritable dévoiement de la route.

Cela demande plus d'espace sur la largeur pour implanter le dévoiement, la piste cyclable et les trottoirs. Ce type d'aménagement implique donc un travail en dehors de l'emprise de la voirie et donc plus de frais.



Par marquage



Avec berme centrale



**Communication - Sensibilisation**

**Mesures**

Pour induire des modifications de comportement, en matière de mobilité comme dans d'autres domaines, il faut développer des efforts très importants.

L'Etat fédéral, la Région Wallonne, le SPW, la Province ont chacun un rôle à jouer mais les communes et les zones de police ont un rôle important parce que au plus proche des citoyens et de leurs besoins.

Le PCM doit comporter un volet Communication – sensibilisation comportant des actions concrètes et accompagné d'un budget de mise en œuvre.

Il y a intérêt à mêler les messages "mobilité" et les messages "santé, économies financières, énergie, climat, loisirs, convivialité " pour démultiplier les forces mises en oeuvre.

Penser également à associer des partenaires (TEC, écoles, commerçants, entreprises, selon les cas) pour démultiplier l'impact

**Exemples d'actions** à mettre en œuvre (certaines le sont dans l'une ou l'autre commune déjà)

- Actions de promotion telles que "j'achète à vélo", semaine de la mobilité, balades de découverte (combinaison loisirs et mobilité, mobilité et santé, mobilité et environnement)
- Penser mobilité douce et accessibilité des PMR dans toutes les manifestations organisées par la commune. Organiser les accès PMR, le stationnement des vélos, ...Assurer la visibilité de ces initiatives "mobilité" pour en amplifier l'impact
- Ramassage scolaire à vélo
- Centrale de mobilité pour l'info des citoyens sur les solutions de transport et faire naître des projets intéressants (transport social, VAP, etc)
- Contrôle de prévention et de répression + publicité sur les lieux, les effets, les bilans sécurité routière, ...
- Kit de bienvenue pour les nouveaux habitants (plan des rues, des écoles et commerces, solutions de mobilité, activités diverses, ...)
- Valorisation des initiatives citoyennes intéressantes (prix annuel de ...)
- ...

**Page Mobilité sur le site web** communal et rubrique systématique dans le journal communal.

- Rappel de règles de circulation (zones 30, poids lourds, équipement des vélos, ...)
- Résultats des contrôles radar et autres
- Nouveaux aménagements, commentés
- Lignes du TEC et localisation des arrêts (+ noms) + horaires (ou lien html) + liaisons à plus grande distance, les bonnes correspondances, etc...
- Info sur le ramassage scolaire et autres initiatives envers les enfants

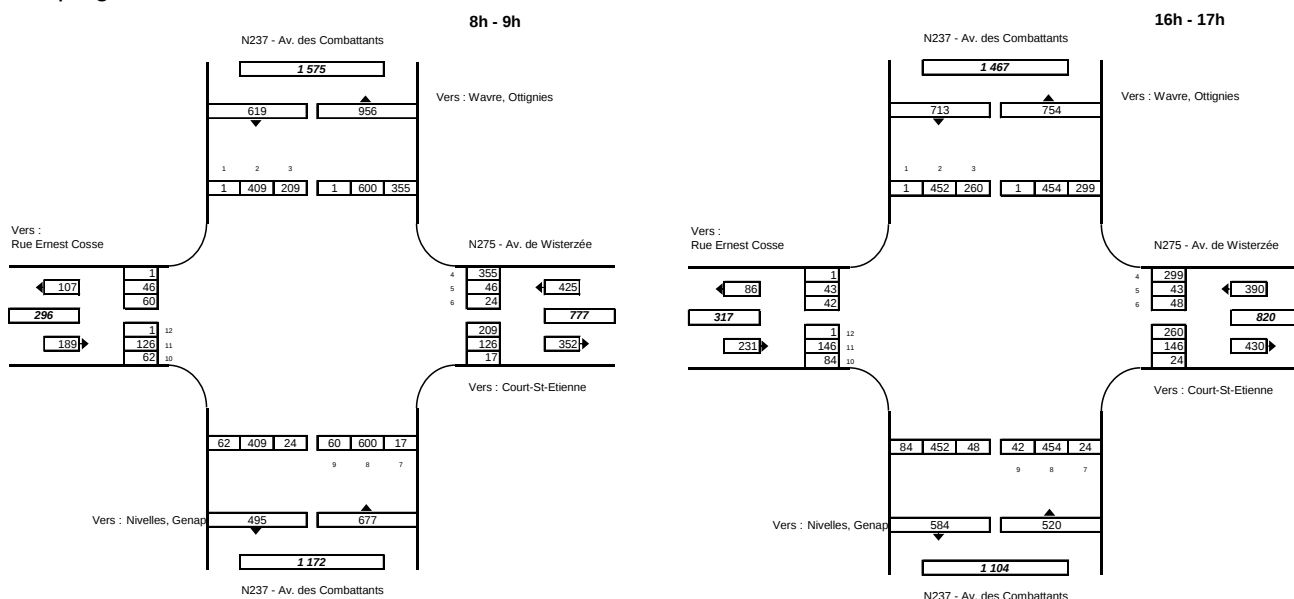


## Carrefour de la Lanterne et avenue des Combattants (RN237)

### Situation actuelle et propositions

Les feux accordent le même temps de vert aux trafics circulant dans les deux sens sur la RN 237. Les vireurs à gauche de la RN 237 vers l'av. de Wisterzée, qui représentent 34 à 36 % du trafic vers l'ouest (selon l'heure) ne peuvent effectuer librement ce mouvement, compte tenu de la densité du trafic en sens inverse. Cette situation bloque à certains moments le trafic allant tout droit sur la RN 237, vers Genappe, la bande de stockage des vireurs à gauche en amont du carrefour étant trop courte.

Comptages du SPW en 2007.



Les vireurs à gauche de la RN 237 côté Genappe dans la rue E. Cosse représentent 8 % du trafic ouest-est sur la RN237. Ce mouvement est assez faible et peut être reporté sur la rue P. Henricot qui longe l'ITP. Ceci offre différents avantages (voir schéma)

1. Pas besoin de bande de vireurs à gauche avant le carrefour, côté sud. Donc possibilité d'ajouter des places de parking sur cette section commerçante de la rue des Combattants.
2. Possibilité de placer un îlot axial qui protège la traversée piétonne sur la RN237 ainsi que les vireurs à gauche venant d'Ottignies.
3. Augmentation de l'espace d'attente de ces vireurs à gauche au milieu du carrefour.

La rue E. Cosse peut être mise à sens unique (sauf cyclistes) dans le sens descendant vers l'av de Wisterzée, ce qui permet de y créer des places de stationnement (on est à deux pas des commerces).

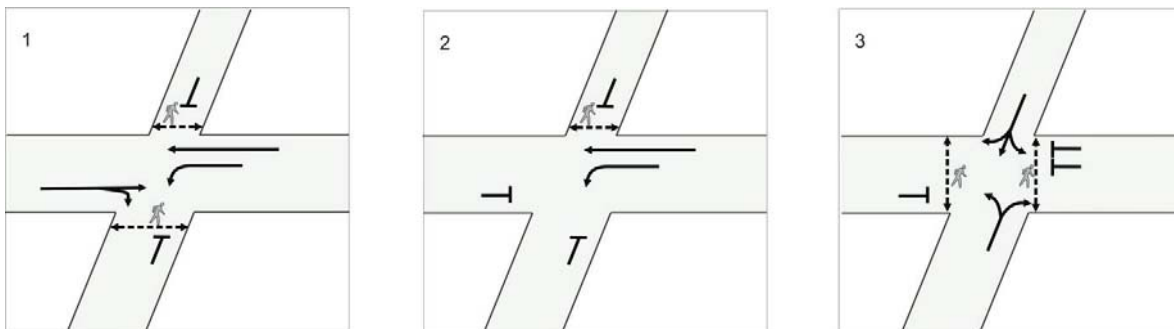
Les propositions suivantes permettent alors d'améliorer le confort des piétons (y compris les personnes à mobilité réduite, notamment les malvoyants) tout en augmentant la capacité du carrefour

4. Déplacement du passage vers le carrefour pour réduire les temps morts entre les phases de feu (plus de capacité trafic) et trajets plus directs pour les piétons).
5. Oreille de trottoir qui permet de raccourcir les traversées piétonnes.
6. remise en état de ce trottoir (réfection du revêtement et élagage de la végétation)
7. Léger recul de ce passage pour permettre de le rendre accessible aux PMR
8. modification du cycle des feux: feu rouge "avancé" pour stopper le trafic venant de Genappe avant celui venant d'Ottignies et permettre le tourne-à-gauche vers l'av de Wisterzée.

Placer éventuellement une flèche de tourne-à-droite au débouché de l'av de Wisterzée qui permet de

libérer à ce moment les vireurs à droite vers Ottignies (gain assez limité car pas de bande en amont dans l'av de Wisterzée pour ces vireurs mais c'est le flux dominant).

#### Phases de feux:

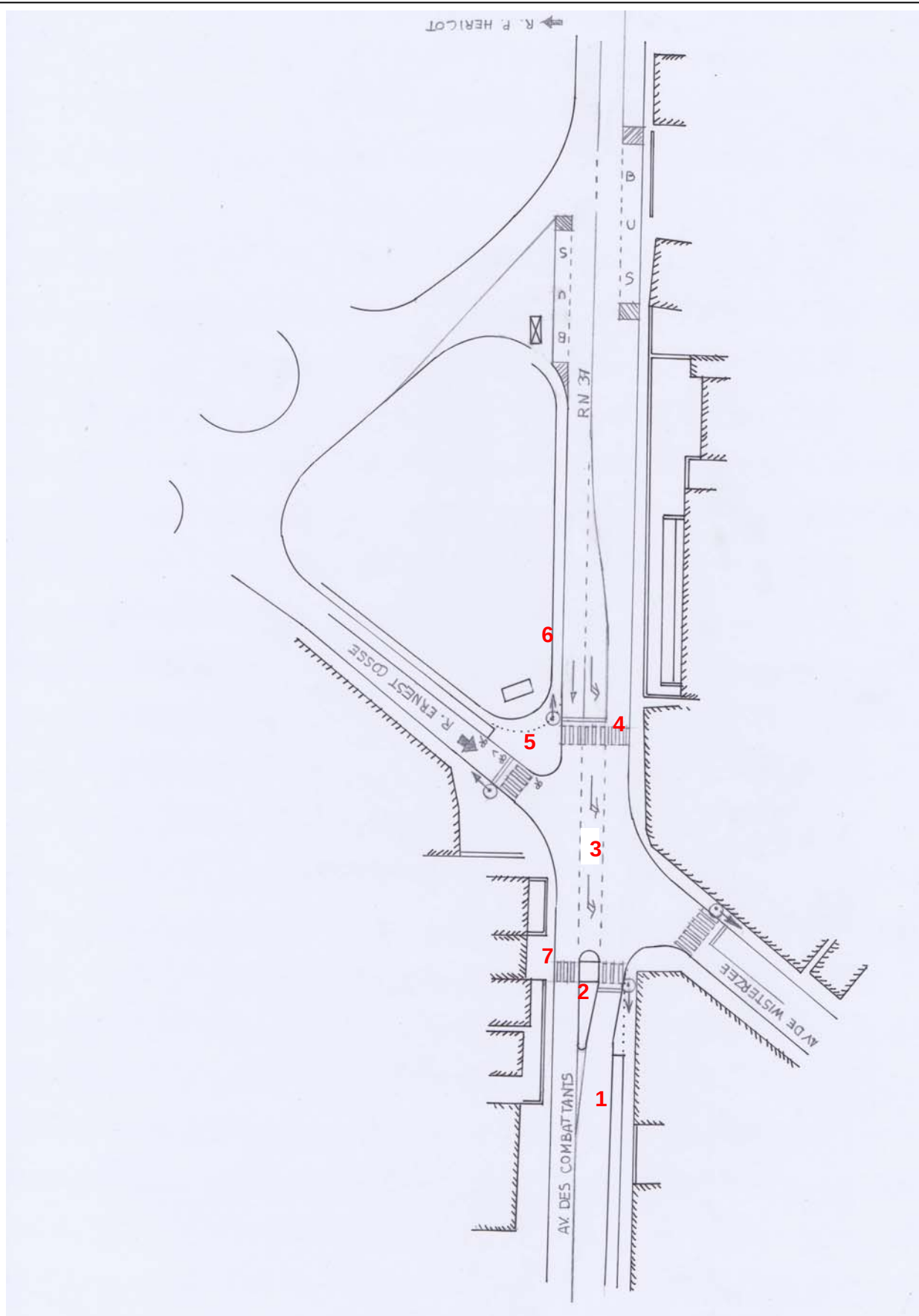


#### Remarques:

1. Des mesures de facilitation du passage des bus en direction d'Ottignies ne sont pas possibles en amont du carrefour de la Lanterne sans supprimer du stationnement dans l'av des Combattants. En sens inverse, on pourra revoir la situation après la création de la nouvelle voie d'accès au centre de Court via le site Henricot II qui aura pour effet de soulager sensiblement le carrefour de la Lanterne.
2. En amont du rond-point de la chaussée de Bruxelles on pourrait aménager une voie d'approche pour les bus, moyennant la suppression du stationnement devant la station Total etc... et le reprofilage de la voirie (travaux lourds). A envisager à moyen terme, selon l'évolution de la congestion.
3. Une traversée piétonne supplémentaire serait utile entre l'arrêt de bus vers Ottignies et l'institut provincial (ligne de désir des étudiants)
4. Devant les entrées dans le parc de Wisterzée et dans l'avenue P. Henricot des aménagements pourraient être réalisés, par exemple une zone centrale d'attente pour les vireurs à gauche.

→ Un plan-projet précis portant sur toute la section devrait être établi pour répondre à ces exigences et en même temps mettre en valeur l'atout que constitue l'espace vert du parc de Wisterzée.



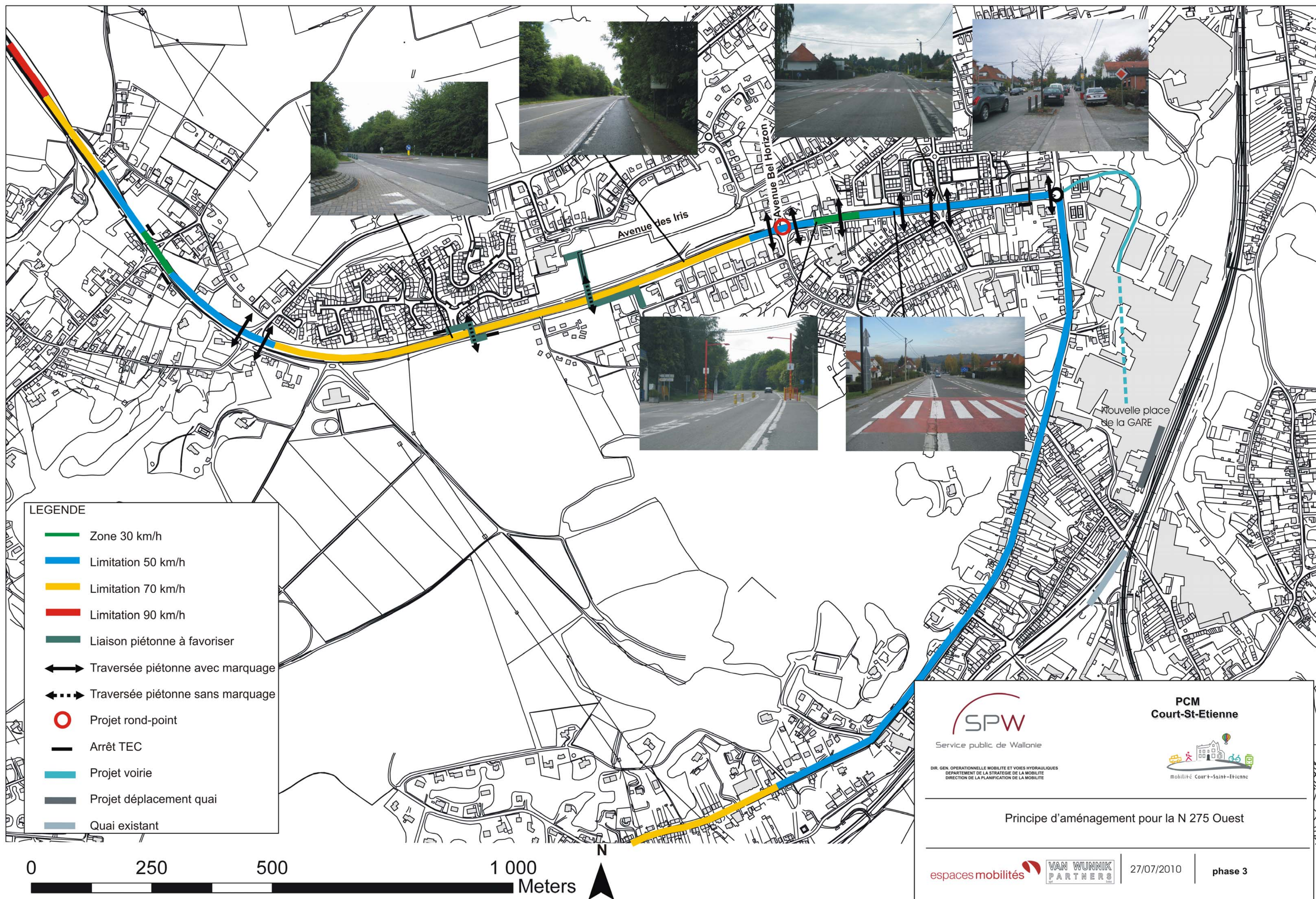


Mise en oeuvre

Le SPW

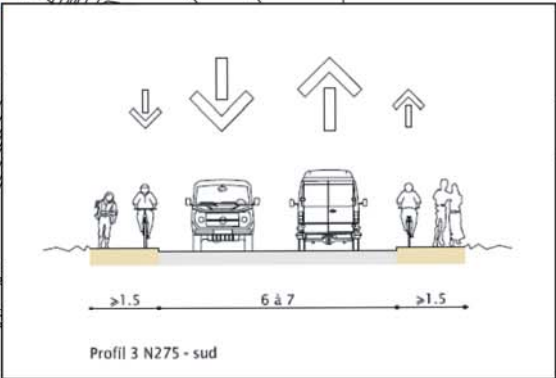
espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

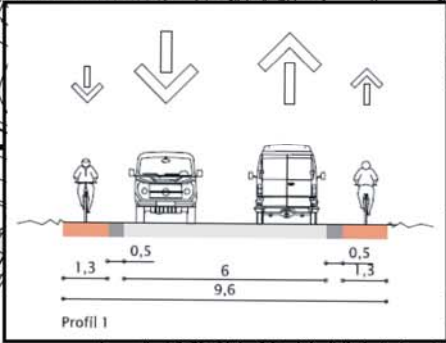
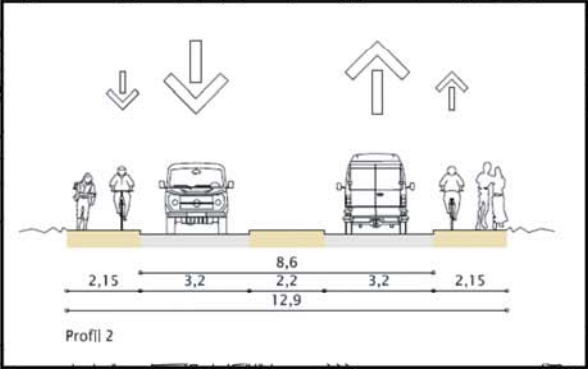


LEGENDE

- Zone 30 km/h
- Limitation 50 km/h
- Limitation 70 km/h
- Limitation 90 km/h
- Traversée piétonne avec marquage
- Traversée piétonne sans marquage
- Effet de porte
- Arrêt TEC
- Référence aux fiches



Profil existant  
ou  
Profil 3 si urbanisation



GARE

Voir fiche 2

Voir fiche 1



Modération à 70 km/h  
Pour le carrefour du  
"Louis-Delhaize"

Service public de Wallonie

DIR. GEN. OPERATIONNELLE MOBILITE ET VOIES HYDRAULIQUES  
DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE DE LA MOBILITE  
DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITE

PCM  
Court-St-Etienne

Mobilité Court-Saint-Etienne

Principe d'aménagement pour la N 275 Sud

espaces mobilités

VAN WUNNIK  
PARTNERS

27/07/2010

phase 3



