



Conseil communal de Court-Saint-Etienne
Séance du 25 juin 2019

Aménagements pour la mobilité douce cyclable dans la commune de Court-Saint-Etienne

Table des matières

1. Contexte général

- a. Intérêts du vélo
- b. Du coût-vérité des divers moyens de déplacements
- c. Politique régionale et communale

2. Contexte spécifique et note de motivation

- a. Situation existante
- b. Situation souhaitable
- c. Objectifs
 - i. Objectif stratégique
 - ii. Objectifs opérationnels
 - 1. Circuler à vélo de manière sécurisée dans le centre
 - 2. Le Ruchaux
 - 3. Beaurieux
 - 4. Suzeril
 - 5. Sart-Messire-Guillaume
 - 6. Faux
 - 7. La Roche
 - 8. Tangissart
 - 9. Mérivaux
 - 10. Wisterzée
 - 11. Limauges
 - 12. Sensibilisation et incitation à la pratique du vélo
 - 13. Synthèse des objectifs opérationnels

3. Projet de délibération

Contexte général

Intérêt du vélo

L'intérêt du vélo a été démontré par de nombreuses études, car ce mode de déplacement combine des **avantages** en termes de :

- mobilité collective et décongestion des artères principales¹ ;
- impact sur l'environnement² ;
- santé individuelle³.

Du coût-vérité des divers moyens de déplacement

Une des difficultés récurrentes du déploiement de la mobilité douce sur le territoire est pointé en page 86 du **Rapport sur l'état de l'environnement wallon 2017** (accessible sur <http://etat.environnement.wallonie.be/files/Publications/REEW2016/DGRNE-16-16716-REEW%202016-sl-051217-prod2%20-%20basse%20r%C3%A9solution.pdf>) dans sa section « COÛTS EXTERNES LIÉS AU TRANSPORT DE PERSONNES »:

En matière de transport, la demande globale et les choix modaux dépendent notamment des prix proposés aux utilisateurs. Dans ces conditions, la non-prise en compte des coûts externes dans la formation de ces prix entraîne une surconsommation de transport, un accroissement du trafic et donne un avantage concurrentiel relatif aux modes les plus impactants (dont les coûts externes sont les plus élevés).

Ce même rapport quantifie les externalités des différents modes de transport, pour lequel le vélo atteste d'une quasi gratuité, tel que présenté dans le tableau ci-dessous.

¹ Il suffit de regarder la place occupée sur la voirie par 20 vélos vs 20 voitures, alors que le trajet moyen effectué en voiture ne dépasse pas 15km, cf. les [Chiffres clés de la Mobilité 2016](#) du SPF mobilité.

² Comme en atteste encore un très récent [rapport du Shift Project parisien](#), le 9 octobre 2017.

³ Pratiquer le vélo équivaut à l'absorption d'une « pilule » miracle pour la santé, titrait le Guardian le 17 septembre 2017, dans un [article en anglais](#). Une toute récente étude parue dans le [Lancet de ce 10 avril 2019](#) impute un quart des cas d'asthme chez les enfants à la pollution due au trafic automobile !

IMPACT (centimes € / pers.km)	Voiture	Bus/Car	2-roue motorisé	Train	Vélo
Changement climatique	0,30 – 2,11	0,14 – 1,00	0,21 – 1,40	0,11 – 0,77	0
Pollution atmosphérique	0,36 – 1,01	0,17 – 0,48	0,41 – 1,15	nc	0
Nuisances sonores	0,59	0,15	1,92	0,44	0
Consommation d'espace	0,41	0,10	0,30	0,09	0,30
Accidents	3,91	0,30	23,90	0,11	nc
Congestion	11,45 – 35,37	0,60 – 1,83	nc	0,22	0

On arrive ainsi à un coût total des externalités, supporté par la collectivité tantôt au niveau communal, régional ou fédéral, qui se présente comme suit :

	Voiture	Bus/Car	2-roue motorisé	Train	Vélo
Coût total par 100 km	17,02–43,04 €	1,46–3,86 €	26,74–28,67 €	0,97–1,63 €	0,3 €

Ainsi, chaque fois qu'un-e stéphanois-e parcourt 100 km à vélo au lieu d'utiliser sa voiture, cela permet à la collectivité d'épargner entre 17 et 43 euros ! Cela mérite donc assurément quelques investissements pour assurer la sécurité des cyclistes, qui contribuent aussi à des finances plus saines.

De plus, ce tableau ne tient pas compte de l'effet bénéfique de l'activité sur la santé-même des cyclistes, et donc la baisse qui en résulte sur les coûts de la sécurité sociale en matière de soins de santé. Et c'est indéniablement également plus de convivialité pour les citoyens de notre commune !

Ce tableau ne prend par ailleurs pas en considération les coût de production, de distribution et de recyclage des différents moyens de transport. Le cas échéant, la différence entre le vélo et les autres moyens de transport apparaîtrait encore plus impressionnante.

Politique régionale et communale

Fort de ce constat, le Gouvernement wallon s'est fixé pour objectif de faire **quintupler** la part des déplacements effectués à vélo par les citoyen·ne·s wallon·e·s. Alors qu'ils représentent 1% de l'ensemble des kilomètres parcourus aujourd'hui, l'objectif est que le vélo en représente 5% à l'horizon 2030. Cet objectif extrêmement ambitieux est formulé dans la vision FAST du Gouvernement : <http://www.wallonie.be/fr/actualites/fast-vision-de-la-mobilite-wallonne-dici-2030>. Espérer pouvoir l'atteindre impose à tous les niveaux de pouvoir de prendre, en ce qui les concerne, les décisions qui s'imposent.

Dans sa Déclaration de Politique Communale du 29 janvier 2019, le Collège communal de Court-Saint-Etienne a déclaré que « *chacun s'accorde sur la nécessité de faciliter la mobilité douce. Les liaisons piétonnes et cyclables doivent être favorisées.* » Et a également intégré le

souhait de mener une politique environnementale large car « *l'environnement ne se décline (...) plus uniquement en termes de protection de la nature et d'embellissement du cadre de vie.* »

Le Collège a annoncé la remise à jour du Plan Communal de Mobilité (PCM) en 2020. Il semble néanmoins indispensable de ne pas attendre cette révision au moment d'élaborer le Plan Stratégique Transversal (PST) qui déterminera très prochainement les objectifs stratégiques et opérationnels de l'action communale pour la période 2019-2024, ainsi que l'affectation conséquentes des moyens dont la Commune dispose. Dès lors, un PCM révisé, avec de nouveaux objectifs et de nouvelles actions plus ambitieux mais absents du PST resterait lettre morte. Il est donc indispensable d'anticiper cette révision du PCM dans le PST, même si des éléments opérationnels précis devront bien sûr être affinés par la suite en fonction des conclusions dudit PCM révisé.

Contexte spécifique et note de motivation

La commune de Court-Saint-Etienne est constituée d'un centre et de dix hameaux/villages qui en sont plus ou moins éloignés. Si plusieurs écoles sont réparties sur l'ensemble du territoire, le centre focalise toutefois plus de lieux d'intérêts et de commerce prisés des stéphanois-es. Se pose donc la question de savoir comment chacun-e peut rejoindre ces différents points d'intérêt à vélo, et ce de manière sécurisée.

Situation existante

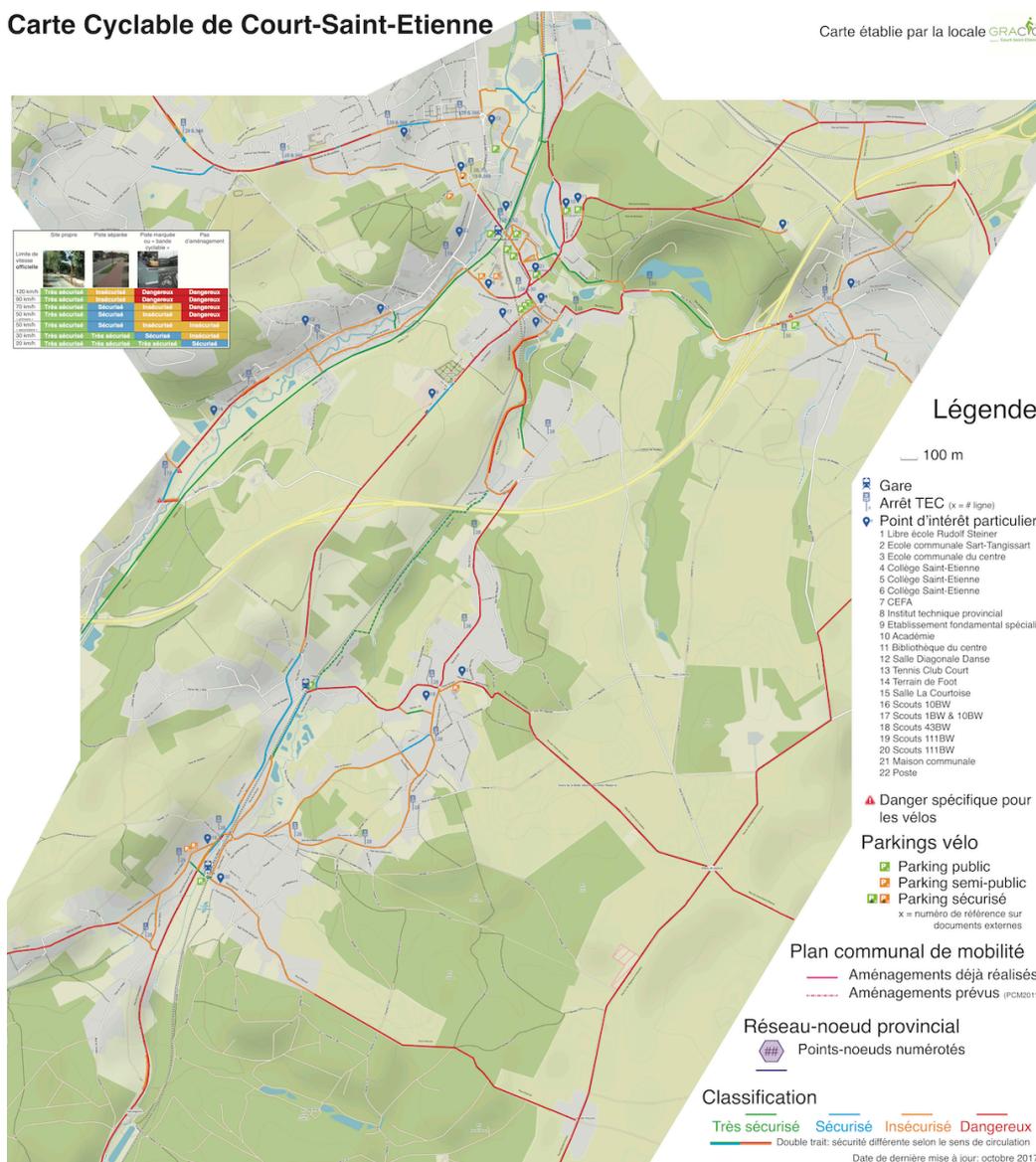
La locale stéphanoise du Gracq ([Groupement de réflexion et d'action des cyclistes au quotidien](#)) a établi en ce sens une cartographie précise des différentes voies cyclables (répertoriées comme telles dans le [PCM de 2011](#), ou reprises depuis lors dans le [réseau provincial de points-nœuds](#)). Le Gracq a classé chaque tronçon en 4 niveaux de sécurité pour le cycliste, objectivés selon le type d'aménagement en place et la vitesse autorisée officiellement, ce qui se traduit par le tableau ci-dessous :

	Site propre	Piste séparée	Piste marquée ou « bande cyclable »	Pas d'aménagement
Limite de vitesse officielle				
120 km/h	Très sécurisé	Insécurisé	Dangereux	Dangereux
90 km/h	Très sécurisé	Insécurisé	Dangereux	Dangereux
70 km/h	Très sécurisé	Sécurisé	Insécurisé	Dangereux
50 km/h	Très sécurisé	Sécurisé	Insécurisé	Dangereux
50 km/h « primaire »	Très sécurisé	Sécurisé	Insécurisé	Insécurisé
30 km/h « secondaire »	Très sécurisé	Très sécurisé	Sécurisé	Insécurisé
20 km/h	Très sécurisé	Très sécurisé	Très sécurisé	Sécurisé

Le relevé de situation établi par le Gracq (et accessible en haute résolution sur leur site <http://courtsaintetienne.gracq.org/faire-du-velo-cse>) se présente comme suit :

Carte Cyclable de Court-Saint-Etienne

Carte établie par la locale GRACQ



Il faut noter que -comme la N25 interdite aux cyclistes- deux autres grandes voiries traversant l'entité, à savoir la N275 (Villers-la-Ville ↔ Rixensart) et la N237 (Genappe ↔ Ottignies) sont des voiries régionales, gérées par le Service Public de Wallonie (SPW) avec qui tout aménagement doit se discuter. L'expérience dans d'autres communes montrent que le SPW est souvent enclin à accepter des initiatives des communes (installation de radars, marquage, signalisation...) lorsque celles-ci prennent en charge la concrétisation de ces aménagements.

A l'inverse, pour des travaux plus lourds, ce sont des budgets du SPW qui doivent nécessairement être mobilisés, en tout ou partie, pour aménager des tronçons de ces voiries.

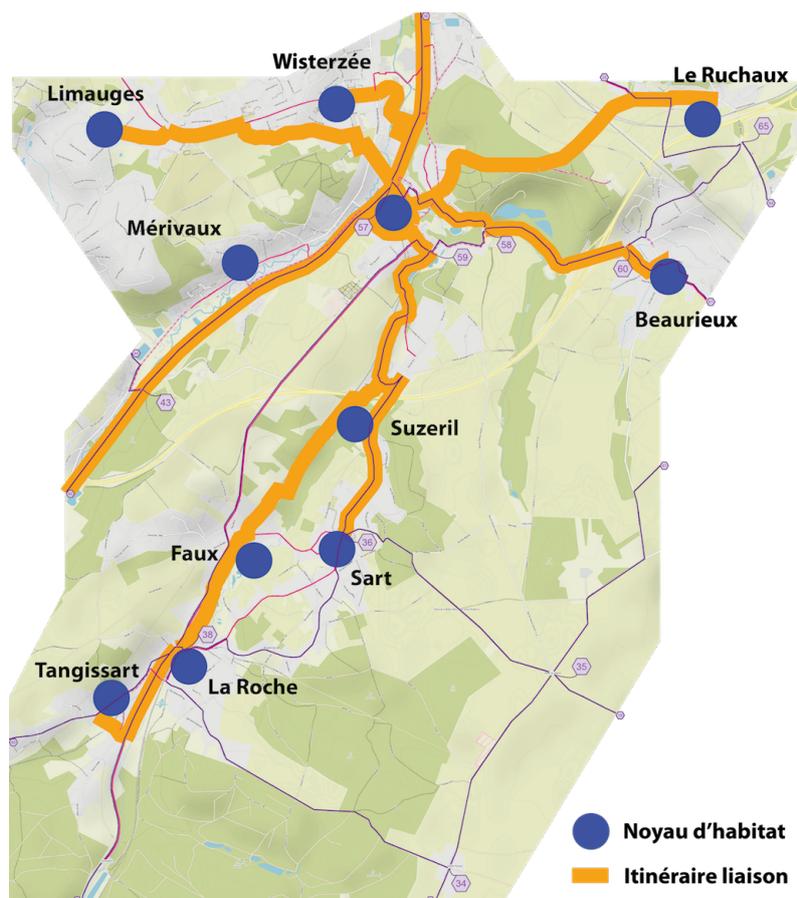
Par ailleurs, le fait que plusieurs voiries communales figurent dans le réseau provincial des points-nœuds donne *de facto* accès à une série de subsides provinciaux pour des aménagements cyclables, pouvant couvrir jusqu'à 75% des montants impliqués.

Situation souhaitable

Si l'on entend promouvoir sérieusement la mobilité douce, l'objectif général est de :

- rendre possible la circulation à vélo dans le centre Court-Saint-Etienne de manière **sécurisée** ou **très sécurisée**,
- créer un axe pour rejoindre, toujours de manière **sécurisée** ou **très sécurisée**, ce centre depuis chacun des dix autres noyaux d'habitat disséminés sur le territoire communal.

Cela est parfaitement envisageable moyennant une série d'aménagements progressifs avant d'obtenir un maillage cyclable continu tel que celui repris dans la carte suivante :



En termes de priorités, il est sans doute intéressant de se référer au volume d'habitat de chacun des 11 noyaux (centre + dix hameaux) :

Noyaux d'habitat « Nord »	# habitations (estimation)	Noyaux d'habitat « Sud »	# habitations (estimation)
Centre	~ 1405		
Le Ruchaux	~ 120	Suzeril	~ 110
Beaurieux	~ 485	Sart-Messire-Guillaume	~ 465
Mérviaux	~ 275	Faux	~ 230
Wisterzée	~ 185	La Roche	~ 435
Limauges	~ 280	Tangissart	~ 395

Objectifs

Objectif stratégique

Afin de construire progressivement ce maillage et donner ainsi une juste place aux cyclistes de l'entité tout en contribuant à atteindre au niveau local des équivalents à ceux fixés au niveau wallon, une vision stratégique est nécessaire. Certes, tout ne se fera pas en un jour, ni en un an, mais la décision de doter Court-Saint-Etienne d'une vision pour que les différents chantiers cyclables forment progressivement un tout cohérent ne peut plus attendre.

L'objectif stratégique est donc d'acter la volonté de **doter Court-Saint-Etienne d'un maillage cyclable sécurisé et continu**, de décliner cela en objectifs opérationnels, et d'en planifier les premiers éléments pour que la réalisation démarre.

Objectifs opérationnels

11 objectifs opérationnels en termes d'infrastructures découlent directement de la vision.

Le premier concerne la circulation à vélo dans le centre de Court-Saint-Etienne, qu'il s'agit de rendre plus sécurisée qu'actuellement.

Les dix suivants concernent chaque fois une liaison cyclable entre un hameau et le centre, assurant un parcours cyclable continu et sécurisé.

Chacun de ces objectifs est présenté ici sous forme d'un itinéraire depuis l'extrémité du hameau jusqu'au centre, avec une première suggestion des aménagements qui pourraient être envisagés, sans présumer d'une amélioration de cette vision suite à des études ou analyses plus approfondies de la situation.

Ensuite un douzième objectif opérationnel vient soutenir ces infrastructures sous forme d'incitation à la pratique du vélo.

Circuler à vélo de manière sécurisée dans le centre

- Aménager le centre : faire en sorte que le tronçon principal du Centre (qui comporte une cascade de cinq carrefours) entre la **Gare et l'Église** soit sécurisé, en imposant la vitesse de 30 km/h entre les deux Zones 30 existantes et ce jusqu'aux extrémités du tronçon et en procédant à quelques aménagements de ralentissement de la vitesse (chicanes...) ainsi qu'au marquage vélo - [piste marquée \(i.e. bande suggérée\)](#) - de la voirie.
- Demander à la Province que ce tronçon soit intégré dans le réseau points-nœud, permettant ainsi aux cyclistes d'être orientés vers le centre et les commerces de Court-Saint-Etienne (et à la Commune de bénéficier de subsides provinciaux pour ces tronçons).
- Aménager (suite aux travaux de la salle de gymnastique) la traversée cyclable de l'avenue de Wisterzée reliant la fin du Ravel au sentier de la Filature.
- Veiller à ce que le promoteur de Court Village aménage correctement le sentier de la Filature sur la portion qu'il souhaite déplacer, en veillant à éviter des déviations en angle droit et la traversée de la voie cyclable par des voitures.
- Assurer la sécurisation de la traversée de la **rue Coussin Ruelle** en venant de la rue de Suzeril et marquer le trottoir du côté droit en montant pour en faire un trottoir partagé (première proposition à analyser dûment).

- Prévoir la refonte de la **rue des Prisonniers de Guerre** en rue cyclable depuis la traversée du Ravel jusqu'à la place communale.

Le Ruchaux

La liaison démarre par la bien-nommée rue du Ruchaux. Cette voirie comporte déjà des marqueurs cyclables à ses débuts, mais pas tout le long, et n'indique pas de priorité lors de ses 4 chicanes de ralentissement pour le trafic routier à 50 km/h.



Après le carrefour avec la rue du Bois des Rêves, des premiers marquages vélo ont également été effectués sur la rue du Ruchaux. Bien que se rapprochant ainsi d'une bande cyclable, la vitesse autorisée y est de plus de 50 km/h et, à moins que de limiter cette vitesse, une piste cyclable séparée serait donc nécessaire pour atteindre le niveau de sécurité bleu.



A noter que dans la partie boisée, l'étroitesse de la voirie ne permet pas aux voitures de doubler aisément des vélos, à moins d'empiéter sur la ligne blanche centrale présente en de nombreux endroits.



Dès la proximité de l'ONE et de la bibliothèque, la vitesse est limitée à 30 km/h, ce qui permet d'y intégrer plus aisément le vélo, dont la présence nécessiterait toutefois d'être signalée, surtout dans la montée de la rue de la Quenique (où les voitures ont tendance à « prendre leur élan »). On rejoint ensuite la rue des Écoles où des aménagements seraient utiles pour indiquer et sécuriser la présence des vélos jusqu'à la rue de la Taverne ou la rue Henricot selon ce qui aura été sécurisé dans le centre.



Beaurieux

Dans le centre du hameau, la rue de Beaurieux est en zone 30, et nécessiterait simplement un marquage vélo. Partant de Beaurieux vers le centre de CSE, avant le pont de la RN25, le cycliste – qui n'avait droit à aucune indication jusque-là – doit soudain comprendre que la bande pointillée marquée au sol le concerne et qu'il doit traverser la chaussée pour emprunter le trottoir partagé situé en contresens. Si l'intention est louable en termes de sécurité pour amener le cycliste à traverser les voies d'accès de la RN25, la prise en charge est incomplète. Il manque notamment la signalisation nécessaire qui annonce cette traversée cyclables aux automobilistes.



Par ailleurs, plus loin, au moment-même de croiser la sortie de la RN25, que ce soit dans un sens ou l'autre, il est demandé au cycliste de se déporter complètement hors du passage piéton, et dans une bande dont la largeur ne permet pas à deux cyclistes de se croiser. De plus, hormis cette bande après le passage piéton, rien ne signale aux automobilistes l'éventualité de la venue de cyclistes depuis leur droite, alors que leur attention est focalisée sur le trafic venant de leur gauche. Les cyclistes venant ainsi de Beaurieux surprennent régulièrement les automobilistes qui arrivent rue de Beaurieux depuis la RN25.



La traversée de l'entrée de la RN25 est mieux alignée, mais reste néanmoins quelque peu étroite, comme l'est d'ailleurs à plusieurs endroits la piste cyclable dans le bois qui jouxte la rue de Beurieux en direction du centre, et qui ne permet pas à des cyclistes en contresens de se croiser « normalement ».



Ensuite, la voie cyclable débarque littéralement sur l'arrêt de bus « Abattoir » où, juste après un dernier bollard de protection, le cycliste doit à nouveau traverser la voirie puisque dorénavant, jusqu'au centre, chacun roule du côté droit de la voirie. L'accompagnement et les indications envers les automobilistes sont légères à cet endroit et pour toute la suite.



Une fois parvenu à la rue du Tienne, le cycliste peut emprunter celle-ci, puis le sentier 66 et la ruelle Crombez pour rejoindre la rue des Écoles (cf. plus haut). Toutefois, ce ne sera pas son itinéraire de choix s'il se rend à l'école de Suzeril ou à l'église. Poursuivons donc sur la rue de Beurieux, pour constater que celle-ci dispose en plusieurs endroits de la largeur disponible pour permettre une véritable piste cyclable ou – à défaut – un trottoir partagé, tandis qu'ensuite la rue Coussin Ruelle est plus étroite (cf. ci-dessous à propos de l'itinéraire depuis Suzeril, qui est ainsi rejoint).



A noter qu'en sens inverse (pour rejoindre Beurieux depuis le centre), un pont dédié au vélo a été aménagé pour le passage sur l'Orne. Il n'est toutefois pas possible à l'heure actuelle pour le cycliste d'accéder de manière « normale » à ce pont, et lorsqu'il en redescend, rien ne le prévient de ce que le trottoir va se rétrécir nettement au coin du garage Emilio et puis s'arrêter (avec une « marche » de 15cm pour rejoindre la chaussée, en plein virage).



Suzeril

Le haut de Suzeril rejoint aisément la rue des Maçons via la rue de Sart, qui nécessiterait aussi des aménagements (voir Sart, ci-dessous). La descente de la rue des Maçons vers le bas de Suzeril est malaisée (la montée encore plus) à cause du revêtement en pavés (qui a par contre assurément un côté dissuasif important pour les automobiles).



Une fois en bas de la rue des Maçons, on rejoint rue de Suzeril, et le bas du hameau, sur laquelle le cycliste poursuit son trajet jusqu'au centre où il rejoint la rue Coussin Ruelle juste après être passé devant l'école de Suzeril. Cette rue bucolique est propice au vélo, mais les vitesses autorisées aux véhicules provoquent un certain sentiment d'insécurité, d'autant plus que la voirie est étroite.



Faisant partie du centre, la rue Coussin Ruelle pourrait être aménagée avec un marquage sur le trottoir (trottoir partagé) en montée et une bande cyclable bien nette en descente. Après être passé devant l'église, la descente vers le centre se fait via la rue Henricot qui gagnerait (cf. supra à propos du centre) à être en zone 30 avec un marquage clair pour les vélos.



Sart-Messire-Guillaume

Partant de la place de Sart, l'itinéraire est relativement direct, puisqu'il « suffit » de descendre la rue de Sart jusqu'à son croisement avec la rue des Maçons pour alors rejoindre l'itinéraire de Suzeril (cf. supra). Cette longue « artère, avec plusieurs tronçons en ligne droite provoque quelques pointes de vitesse chez les automobilistes, dont il faudra protéger adéquatement les cyclistes.



Il est également vraisemblable, et à analyser, qu'une partie des habitants, résidant sur le flanc de colline à l'Ouest de la place de Sart, préférerait ne pas devoir y remonter pour redescendre la rue de Sart. Et plutôt descendre « le grand S » de la rue de Faux pour rejoindre l'itinéraire proposé ci-dessous. Dans ce cas, il y aurait également lieu de sécuriser la pratique cycliste dans la rue de Sart.

Faux

Au carrefour de la rue de Faux et de la N275, le cycliste se fait diriger via la N275 pour rejoindre le centre, en ce compris dans le cadre du réseau points-nœuds : 3,2km le long de la voirie régionale et 42 m de dénivelé, avec majoritairement une simple bande cyclable le long de la voirie (hormis les quelques 300 premiers mètres où un trottoir partagé a été aménagé).



Pourtant, tant le SPW Direction des routes que l'organe provincial en charge des points-nœuds considèrent qu'il serait plus judicieux d'aménager adéquatement le sentier 103 qui rejoint le parking de la gare de Faux à la rue de Suzeril (là où elle croise la rue des Maçons, cf. plus haut). Et ce via un itinéraire d'une longueur équivalente (3.3km) mais avec moins de dénivelé (18 m) et un cadre nettement plus serein et naturellement protégé des autres véhicules. L'investissement y serait donc moindre pour une sécurité accrue et un parcours plus agréable.



La Roche

Pour relier Faux, et ensuite le centre (cf. supra), il s'agit soit d'emprunter le RN275, soit – de l'autre côté du chemin de fer (mais la passerelle ne comporte pas de goulotte pour l'emprunter aisément avec un vélo) via la rue d'Heuval, la rue de la Roche et le sentier des Étangs. Cette alternative à la route nationale est assurément plus agréable pour le cycliste, et demandera vraisemblablement moins d'aménagements.



Tangissart

Pour relier La Roche, et de là le centre (cf. supra), il s'agit de sécuriser la rue du Cerisier (et la rue de Villers pour permettre de joindre la gare de La Roche via le petit passage qui traverse le RN275 et arrive à la rue du Marais.



Il est à noter que la rue de Cerisier est la seule voirie (en sus du Ravel) de Court-Saint-Etienne qui figure sur le schéma directeur cyclable wallon en tant que « tronçon du réseau qui relie les pôles urbains de Wallonie », en l'occurrence Gembloux à Nivelles. A ce titre aussi, cette rue mériterait des aménagements cyclables, auxquels la région peut sans doute contribuer.

Mérivaux

Ce quartier, ainsi que le clos de la Gala, a la particularité d'être localisé le long de l'avenue des Combattants, elle-même parallèle au Ravel qui traverse l'entité. Le SPW Direction des Routes n'entend dès lors pas y investir plus que les bandes cyclables actuellement (partiellement) installées. Si le principe d'inciter les cyclistes à rejoindre le plus vite possible le Ravel est louable (bien qu'en soirée l'absence d'éclairage de celui-ci n'en facilite pas l'usage), il y a toutefois lieu de l'y amener en sécurité et donc de maximiser les accès au Ravel et la manière de rejoindre ceux-ci en sécurité. Cela restera un dossier délicat à discuter avec le SPW.

Par contre, il faut noter un endroit critique au moment de rejoindre le feu rouge avec l'avenue de Wisterzée, il n'y a là plus aucune bande cyclable : le cycliste est lâché seul au milieu des voitures.



Wisterzée

L'option de base serait de connecter la sortie du quartier à partir du carrefour de l'avenue des Coquelicots avec la chaussée de Bruxelles. Cela nécessite de sécuriser la chaussée jusqu'au rond-point avec l'avenue des Combattants, ainsi que le rond-point lui-même pour ensuite rejoindre le Ravel via l'avenue des Métallurgistes et l'avenue des Noirs Talons dont le côté cyclable devrait être renforcé lors de la suite des aménagements du site Henricot.

Toutefois depuis les récents aménagements de rue dans le quartier avec chicanes de rétrécissement et sens unique (cyclable), la traversée du quartier est sans doute tout autant envisageable, pour aller directement rejoindre le feu rouge de la rue Henricot.



NB : il serait plus cohérent que le cycliste ne soit pas incité, comme dans l'exemple ci-dessus à droite, à rouler du côté gauche de la voirie dans le sens unique ! Il risquerait fort de surprendre un cycliste remontant le sens unique, qui n'a pas été prévenu que cette bande cyclable est bidirectionnelle. Une bande cyclable de chaque côté de la voirie serait plus judicieux.

Limauges

Il est à noter que le réseau provincial de points-nœuds n'a pas repris de liaison directe entre le Centre et Limauges. Trois possibilités existent pour rejoindre le centre à vélo, et l'analyse plus fouillée des options 2 et 3 mériterait d'être incluse dans le prochain PCM afin de déterminer le meilleur investissement :

1. Descendre par la chaussée de Bruxelles jusqu'au rond-point avec l'avenue des Combattants et ensuite poursuivre comme pour le trajet Wisterzée (cf. supra). Pour atteindre un niveau de sécurité bleu sur ces voiries régionales, où la piste est régulièrement en bordure de la voirie à 90 km/h, il faudrait à tout le moins une piste séparée, ce qui représente des modifications relativement lourdes.



2. Comme prévu par le PCM 2011, quitter la chaussée de Bruxelles dès le début de la descente pour emprunter la rue des Fusillés puis l'avenue Henricot. Cela limite la portion de la chaussée de Bruxelles à sécuriser, et ne nécessite « que » de marquer les autres rues pour l'usage du vélo tout en les limitant à 30km/h.



3. Il est néanmoins possible de fortement limiter le passage sur la chaussée de Bruxelles en empruntant de suite la rue de la Chapelle aux sabots, qui rejoint l'avenue des Combattants quasiment en face de la rue Demolder qui rejoint la rue du Pont de Pierres. Placer la rue de la Chapelle aux sabots en zone 30 marquée ou en zone 20 km/h tout en finalisant son revêtement béton sur le tronçon de 400 m dans les bois (et en y empêchant le passage des véhicules à quatre roues) finaliserait un trajet plus court, plus sécurisé et plus champêtre.



Sensibilisation et incitation à la pratique du vélo

Le PCM 2011 pointait toute une série d'actions en termes de sensibilisation et d'incitation à la pratique du vélo, qu'il semblerait judicieux d'activer en parallèle de l'amélioration des infrastructures afin d'inviter l'ensemble de la population à enfourcher plus souvent son vélo. Sans aucune prétention d'exhaustivité, on peut notamment citer les actions suivantes :

- Augmenter la part d'agents communaux qui utilisent le vélo pour leurs déplacements domicile/lieu de travail et pour les besoins du service (10% à l'horizon 2023 ?)
- Augmenter la part d'enfants des écoles communales qui se rendent à l'école à vélo (25% à l'horizon 2023 ?)
- Mettre en place un plan mobilité dans chaque école communale
- Organiser dans chaque école communale le Brevet du Cycliste
- Amplifier la mise en place de parkings, si possible sécurisés, en privilégiant les abords des pôles d'activités, particulièrement pour les jeunes : écoles, terrains de sports, activités artistiques, locaux des mouvements de jeunesse...

- Imposer pour tout nouveau projet urbanistique la présence d'un (ou de plusieurs) parkings vélo couverts permettant d'assurer une place pour chacun des futurs habitants avec possibilité d'y recharger les vélos à assistance électrique (VAE)
- Participer systématiquement avec une action vélo à la Semaine de la Mobilité organisée en Wallonie
- Améliorer la signalétique cyclable sur tout le territoire

Synthèse des objectifs opérationnels

Objectif opérationnels	Actions
Rendre le centre de Court-Saint-Etienne sécurisé pour les vélos	Discuter avec le SPW de la possibilité de limiter à 30 km/h de l'église jusqu'au feu, et de l'inclusion de bandes cyclables
	Discuter avec la Province de l'inclusion du tronçon reliant la rue Coussin Ruelle au feu rouge dans le cadre des Points-Nœuds
	Réaménager la sortie du Ravel sur l'avenue de Wisterzée lors des travaux de la nouvelle salle de gymnastique
	Marquer de manière appropriée la traversée de l'avenue de Wisterzée entre le Ravel et le sentier de la filature
	Aménagements de la rue Coussin Ruelle
	Réaménager la rue des Prisonniers de Guerre du croisement avec le Ravel jusqu'à la place communale
	Amélioration du sentier de la Filature et de son interconnexion avec le Ravel
Relier Le Ruchaux au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Aménager la rue du Ruchaux
	Aménager la rue de la Quenique
	Aménager la rue des Écoles
Relier Beaurieux au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Aménager la rue de Beaurieux dans le centre du village
	Améliorer les traversées des bretelles de la RN25
	Rendre réellement bidirectionnelle la piste cyclable qui jouxte la rue de Beaurieux
	Aménager la rue de Beaurieux au niveau du pont de l'Orne
Relier Suzeril au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Aménager la rue de Beaurieux jusqu'à la rue Coussin Ruelle
	Aménager la rue des Maçons
Relier Sart-Messire-Guillaume au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Aménager la rue de Suzeril
	Aménager la rue de Sart
Relier Faux au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Analyser la nécessité de sécuriser également la rue de Faux et, le cas échéant, l'implémenter
	Aménager la rue de Faux pour rejoindre le parking de la gare de Faux
	Aménager une bande cyclable pour traverser le parking de la gare de Faux
	Rendre cyclable le sentier 103

Relier La Roche au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Placer une goulotte vélo sur la passerelle qui enjambe les voies (discussion SNCB)
	Aménager la rue d'Heuval et/ou la rue du Marais
	Aménager la rue de la Roche
	Préserver le sentier des Etangs en cul de sac (bollards) mais en rendre le revêtement cyclable avec une assise permettant à deux vélos de se croiser
Relier Tangissart au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Aménager la rue du Cerisier
	Aménager la rue de Villers
	Renforcer le passage cyclable de la rue de Villers à la rue du Marais
Relier Méridaux au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Aménager de manière plus marquée tous les accès au Ravel
	Aménager les tronçons principaux de l'avenue des Combattants pour rejoindre ces entrées de Ravel (SPW)
	Aménager l'avenue des Combattants de la rue du 1 ^{er} Régiment d'Infanterie au feu rouge, de par la présence de nombreuses habitations commerces, poste... (SPW)
Relier Wisterzée au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Déterminer la meilleure option (chaussée de Bruxelles puis avenue des métallurgistes, ou traverser le hameau jusqu'à la rue Henricot)
	Sécuriser le trajet retenu
Relier Limauges au centre pour les vélos, de manière sécurisée	Déterminer la meilleure des options pour relier Limauges au centre (sécurité vs coût)
	Sécuriser le trajet retenu
Sensibilisation et incitation à la pratique du vélo	<i>(Actions à sélectionner)</i>

Projet de délibération

Conseil communal du 25 juin 2019

Motion pour une stratégie communale de mobilité à vélo

LE CONSEIL COMMUNAL

Vu que la Déclaration de Politique Communale approuvée par le Conseil communal du 29 janvier 2019 fait mention de la volonté de la Commune d'encourager la mobilité douce et de prendre en compte le souci de la population pour un environnement de qualité ;

Considérant la vision FAST du Gouvernement wallon qui vise que les trajets à vélo représentent 5% des trajets à l'horizon 2030 ;

Considérant que le Conseil communal partage cet objectif ambitieux et s'engage donc à réaliser au niveau qui est le sien les actions qui permettront de l'atteindre ;

Considérant que le vélo offre de nombreux avantages en termes de mobilité, d'espace urbain et de santé publique ;

Considérant la topologie de la commune de Court-Saint-Etienne et la possibilité de doter le territoire communal d'artères cyclables reliant les différents hameaux au centre ;

DECIDE par (...) OUI, (...) NON et (...) ABSTENTIONS

Article 1 : de se doter d'un objectif stratégique en termes de mobilité cyclable ;

Article 2 : de définir celui-ci comme ayant pour but de doter Court-Saint-Etienne endéans les 10 ans d'un maillage cyclable permettant aux cyclistes de circuler en sécurité dans le centre, et de rejoindre en sécurité continuée le centre de Court-Saint-Etienne depuis chacun des hameaux de l'entité ;

Article 3 : d'intégrer cette stratégie dans le Plan Stratégique Transversal, et d'en décliner des premiers objectifs opérationnels d'infrastructure et d'incitation/sensibilisation pour la législature en cours ;

Article 4 : de charger le Collège communal d'assurer le suivi de ces décisions.

CETTE DELIBERATION N'A PAS ETE SUIVIE PAR LA MAJORITE. APRES DISCUSSION, UNE VERSION MOINS ENGAGEANTE A ETE ADOPTEE A L'UNANIMITE :

Article 1 : D'intégrer les propositions reprises dans la présentation ci-jointe dans le chapitre relatif à la mobilité cyclable du PCM et d'y inclure les nouvelles actions proposées.

Article 2 : Ces actions auront pour but d'améliorer, endéans les 11 ans, la mobilité cyclable entre les hameaux, les villages et le centre de la commune, ainsi que les liaisons vers les communes voisines.

Article 3 : D'utiliser le PCM afin de décliner les objectifs de mobilité du PST.

Article 4 : De charger le Collège communal d'assurer le suivi de cette proposition de stratégie communale de mobilité à vélo.