

Court-Saint-Etienne

Plan Communal de Mobilité

Phase 1 – diagnostic
Rapport final



04 septembre 2009

Association momentanée

espaces mobilités 

VAN WUNNIK
PARTNERS
spfl bvba

En collaboration avec



Glossaire

CSE Court-Saint-Étienne

PMR personne à mobilité réduite

SPW Service public Wallon

Evp équivalent véhicule particulier (une voiture = 1 evp, un poids lourd = 2 evp)

PL Poids Lourds

LLN Louvain La Neuve

Tables des matières

1. LE PCM : OBJECTIFS ET DEROULEMENT	4
2. LA COMMUNE DANS LA REGION	6
2.1 La commune dans le SDER	6
2.2 PCM des communes voisines : enjeux intercommunaux	8
3. LE TERRITOIRE COMMUNAL	12
3.1 La structure spatiale	12
3.2 Pôles d'activités sur le territoire communal	13
3.3 Contexte socio-économique	14
3.4 Les projets d'aménagement dans la commune	17
3.5 Propositions contenues dans le Schéma de structure	19
4. LES MIGRATIONS QUOTIDIENNES	24
4.1 Domicile-travail	24
4.2 Domicile-école	26
5. CIRCULATION AUTOMOBILE	30
5.1 Structure et hiérarchie du réseau	30
5.2 Volumes de trafic	30
5.3 Trafic de transit ou d'intérêt local	39
5.4 Gestion de la circulation	47
5.5 Le trafic de poids lourds	51
6. STATIONNEMENT	54
6.1 Offre de stationnement dans le centre	54
6.2 Rotation du stationnement dans le centre	54
6.3 Stationnement ailleurs dans la commune	60
7. SECURITE ROUTIERE	61
7.1 Statistiques d'accidents	61
7.2 Vitesses pratiquées	64
7.3 Gestion de la vitesse	66
8. TRANSPORT PUBLIC	67
8.1 Le réseau de transport public	67
8.2 Transport public ferré	68
8.3 Transport public routier	76
8.4 Correspondances sur la commune et intermodalité	82
9. CIRCULATION A VELO	88
9.1 Réseau cyclable existant	88
9.2 Rues à sens unique limité (SUL)	90
9.3 Parkings vélos	90
9.4 Potentiel	91
10. CIRCULATION PIETONNE	92
11. LES ECOLES	96

11.1	Introduction.....	96
11.2	Enquête PDS – général.....	96
11.3	Moyens de locomotion.....	98
12.	SYNTHESE ET ENJEUX	102
13.	ANNEXES	104

Liste des cartes A3

- Carte 1 Structure du territoire
- Carte 2 Projets de développement
- Carte 3 Transport public
- Carte 4 Aménagements cyclables existants
- Carte 5 Piétons

Liste des Figures

Figure 1	SDER carte 2 Régions urbaines en Wallonie	6
Figure 2	SDER carte 10 voiries régionales.....	6
Figure 3	SDER carte 12 Transport des marchandises	7
Figure 4	SDER carte 11 Transports en commun.....	7
Figure 5	SDER carte 17 Projet de structure spatiale	7
Figure 6	Structure spatiale de Court-St-Étienne	13
Figure 7	Evolution de la population de Court-Saint-Etienne	14
Figure 8	Pyramide des âges de CSE	15
Figure 9	Pyramide des âges du Brabant Wallon	15
Figure 10	Population par village	16
Figure 11	Migrations Domicile-Travail (données INS 2001)	25
Figure 12	Comptages de trafic - pointe du matin.....	33
Figure 13	Comptages manuels - pointe du matin	34
Figure 14	Comptages de trafic - pointe du soir.....	35
Figure 15	Comptages manuels - pointe du soir	36
Figure 16	Comptages automatiques de trafic – 24h.....	37
Figure 17	Résumé synthétique - charge de trafic sur 24h	38
Figure 18	Part du trafic de transit	41
Figure 19	Répartition du trafic d'intérêt local	46
Figure 20	Les sens uniques existants	48
Figure 21	Périmètre des relevés de stationnement dans le centre.....	55
Figure 22	Mesures de vitesses et points dangereux, selon les habitants.....	65
Figure 23	Lignes RER	75
Figure 24	Itinéraires les plus performants vers les villages	83
Figure 25	Itinéraires les plus performants vers les principales destinations	84
Figure 26	Localisation des écoles	97

1. Le PCM : objectifs et déroulement

Objectifs du PCM

Le PCM est un plan d'action pour assurer l'accessibilité des différents villages et pôles d'activité, pour gérer la mobilité, c'est-à-dire assurer de bonnes conditions de déplacement par les différents modes de transport tout en garantissant une sécurité routière satisfaisante et en préservant ou améliorant le cadre de vie.

Le PCM est élaboré dans l'optique du développement durable, ce qui implique de réduire si possible l'utilisation de la voiture individuelle (automobilisme) en développant et encourageant les alternatives telles que transport public, vélo ou cyclomoteur, marche, voitures partagées, ...

Les actions qui seront définies pour constituer in fine le PCM porteront sur les aménagements de voirie (en tenant compte différentes catégories d'usagers qui les emprunteront), sur la desserte en transport public, la gestion du stationnement, le contrôle des infractions, etc... autant de mesures dont la mise en œuvre dépend de la commune, de la Région, du TEC ou de la SNCB. Les actions porteront également sur l'information et la sensibilisation de la population (et de certains groupes en particulier) sur les comportements souhaités et les solutions (ou nouvelles solutions) de mobilité qui se présentent à elle pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

Déroulement de la mission

L'objet de la première phase de l'élaboration du PCM est de décrire la situation existante en matière de mobilité dans la commune de Court-Saint-Etienne.

Dans la deuxième phase d'élaboration du PCM, on définira les objectifs à viser pour résoudre les problèmes qui se posent actuellement et influencer progressivement la mobilité dans le sens d'un développement plus soutenable.

Enfin, la troisième phase traduira les objectifs et options en actions concrètes qui constitueront le plan d'action.

Communication et participation

L'élaboration du plan sera accompagnée par une démarche de communication et de participation, qui vise à faire remonter l'information, sensibiliser la population, informer sur les résultats au fur et à mesure et permettre à chacun de donner son avis.

- Information par le journal communal et le site web de la commune
- Consultation des acteurs et témoins de l'évolution de la mobilité et de l'aménagement du territoire (associations, comités de quartier, enquêtes dans les écoles)
- Atelier de la mobilité avec les membres de la CCATM en phase 2 pour débattre des options
- Enquête publique en phase 3, précédée d'une séance d'information des habitants et d'un document de synthèse distribué à tous les ménages.

Ce rapport

Le présent rapport s'intéresse d'abord aux causes de la mobilité. En effet, l'aménagement du territoire et le contexte socio-économique dans la commune ainsi que son environnement (autres communes, pôles d'emploi, ...) sont des facteurs déterminants de la mobilité. Leur évolution influencera de manière déterminante la mobilité et doit donc également être prise en considération

Le rapport décrit ensuite le fonctionnement des différents modes de déplacement à l'échelle de la commune. La sécurité routière est une matière transversale qui fait l'objet d'un chapitre distinct.

Les écoles font également l'objet d'un chapitre spécifique car les cas se ressemblent souvent et ils requièrent des actions similaires. Les déplacements domicile-école effectués en voiture contribuent à l'encombrement des routes et des rues le matin, avec les incidences que l'on sait sur l'environnement et sur les autres modes de déplacement (piétons et cyclistes).

Le rapport est dit "**intermédiaire**" en ce sens qu'il est progressivement adapté et complété, en fonction des données reçues (la récolte prend du temps!) et des contributions des partenaires rencontrés pour l'élaboration du projet.

Un rapport final sur l'état des lieux et les options du PCM sera produit en guise de clôture de la phase 2 de l'étude.

Un texte et des cartes

Le dossier se compose d'un fascicule texte et d'un fascicule de cartes au format A3 (reproductibles en A4).

2. La commune dans la région

2.1 La commune dans le SDER

Une sélection de cartes tirées du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER, données 1997) permet de situer Court-Saint-Etienne dans l'espace régional et au regard de la politique régionale en matière de développement territorial, en se focalisant sur les aspects liés à la mobilité.

Court-Saint-Etienne apparaît clairement comme une commune entourée de pôles urbains, fortement polarisée par Bruxelles et à proximité de réseaux importants. Elle bénéficie d'une très bonne accessibilité, tout en restant à l'écart des flux dominants de circulation et des infrastructures majeures. La Commune est traversée par la N25, liaison est-ouest rapide sans être une autoroute de premier ordre, et par la ligne ferroviaire nord-sud, offrant une bonne connexion à Ottignies et Charleroi, tout en étant un axe de trains de marchandises relativement important.

Court-Saint-Etienne est caractérisée comme « zone résidentielle des migrants alternants de la région urbaine de Bruxelles ». Malgré une plus grande proximité de Charleroi et Namur, l'influence de Bruxelles comme zone d'emploi domine.

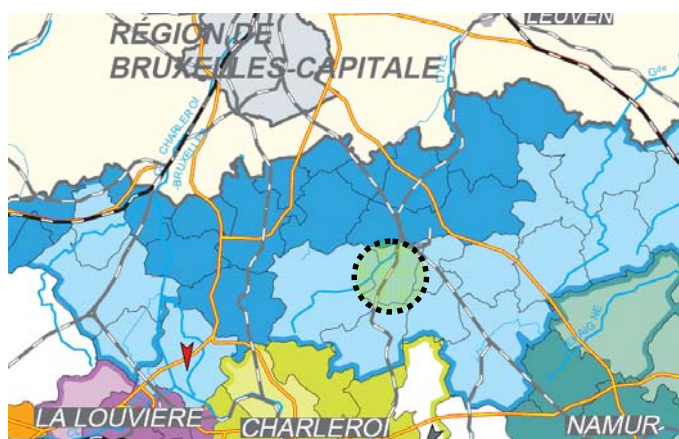


Figure 1 SDER carte 2 Régions urbaines en Wallonie

Court-Saint-Etienne se situe à l'intérieur d'un maillage dense d'autoroutes (type RGG1 : A4-A15-A54-A7 et R0), qui relie Wavre, Namur, Charleroi, Nivelles et Bruxelles. De ce fait, la commune est à l'abri d'un transit important.

La zone est traversée d'Est en Ouest par la N25, reliant Wavre à Nivelles, en passant par Court-Saint-Etienne. Vu l'absence de liaison directe entre Wavre et Charleroi, le trafic s'écoule via Nivelles ou Gembloux (N29), en transitant par Court-Saint-Etienne.

La commune dispose d'excellentes liaisons autoroutières directes avec Wavre et Nivelles, et via l'A4 de bonnes liaisons avec Bruxelles et Namur.

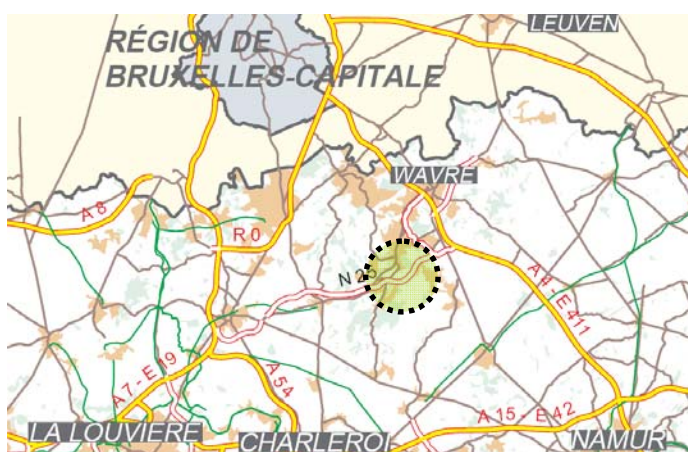


Figure 2 SDER carte 10 voiries régionales

Court-Saint-Etienne se situe sur un axe transport de marchandises régional mineur (10000 à 20000 tonnes par jour), orienté nord-sud, d'Ottignies vers l'axe Charleroi-Namur.

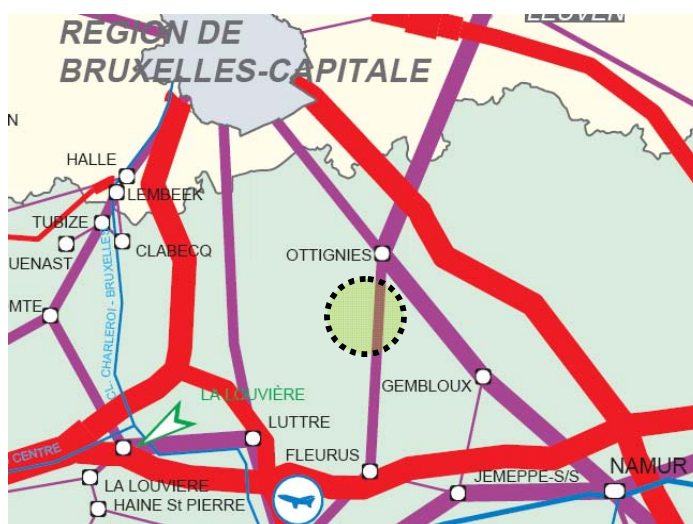


Figure 3 SDER carte 12 Transport des marchandises

Court-Saint-Etienne est parcourue par une liaison ferroviaire reliant Ottignies et Charleroi. Bien que d'importance régionale, la densité moyenne du trafic reste limitée à 2000 à 4900 voyageurs par jour (deux sens confondus). Cette ligne offre une bonne liaison vers Charleroi et surtout vers Ottignies (gares de plus de 10000 voyageurs par jour), qui bénéficie à son tour de bonnes correspondances pour Namur et Bruxelles.

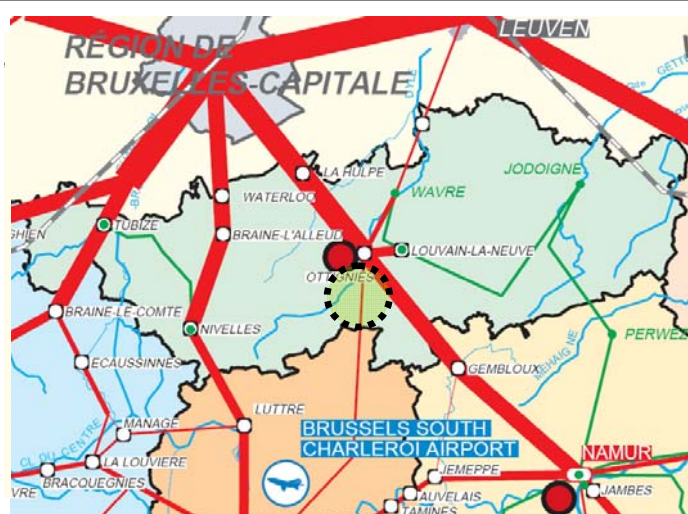


Figure 4 SDER carte 11 Transports en commun

Dans le projet de structure spatiale, l'importance régionale de Court-Saint-Etienne est surtout liée à la ligne ferroviaire, marquée comme « voie ferrée à trafic de marchandises intense », reliant l'axe Leuven et Wavre au nord à l'axe Charleroi-Namur au sud.

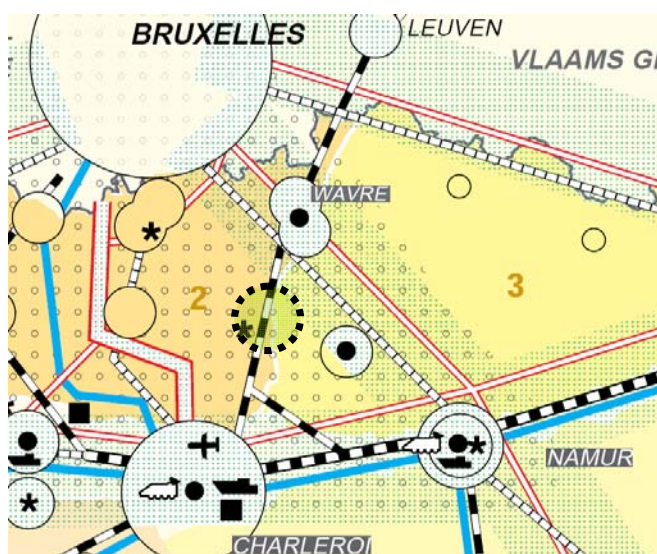


Figure 5 SDER carte 17 Projet de structure spatiale

2.2 PCM des communes voisines : enjeux intercommunaux

2.2.1 PCM Villers-la-Ville (2002)

Le PCM de Villers-La-Ville ne contient aucune proposition à incidences fortes pour Court-Saint-Etienne. De manière générale, le PCM

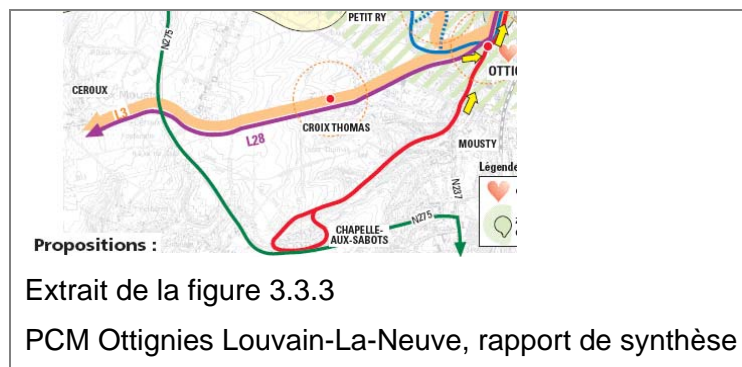
- réclame un transport par rail plus efficace, de meilleures correspondances à la gare d'Ottignies, tout en améliorant l'intermodalité et l'accessibilité des gares sur la commune (création de P&R, correspondances bus, accès vélo), ce qui ne peut que contribuer à réduire le trafic de transit vers Court-Saint-Etienne ;
- considère la sortie de la N25 à la rue de La Roche comme une porte d'accès vers Villers-la-Ville et son Abbaye, venant du nord, et à signaler comme telle.

2.2.2 PCM Ottignies-Louvain-La-Neuve (2003)

Propositions transport public

Les options transport public qui auront ou ont déjà un impact pour Court-Saint-Etienne sont les suivantes :

- la volonté de valoriser la gare d'Ottignies comme gare IC et RER est évidemment favorable pour les stéphanois ;
- la proposition d'une liaison Rapido Bus sur la N25 a déjà été réalisée. Il n'y a pas d'autres propositions pour mieux relier Louvain-la-Neuve et Court-Saint-Etienne.
- à l'échelle plus locale, il est constaté que le quartier Chapelle aux Sabots (et donc aussi Limauges) est mal relié au centre d'Ottignies. Des propositions de nouvelle ligne urbaine sont proposées à moyen/long terme (figure 3.3.3)



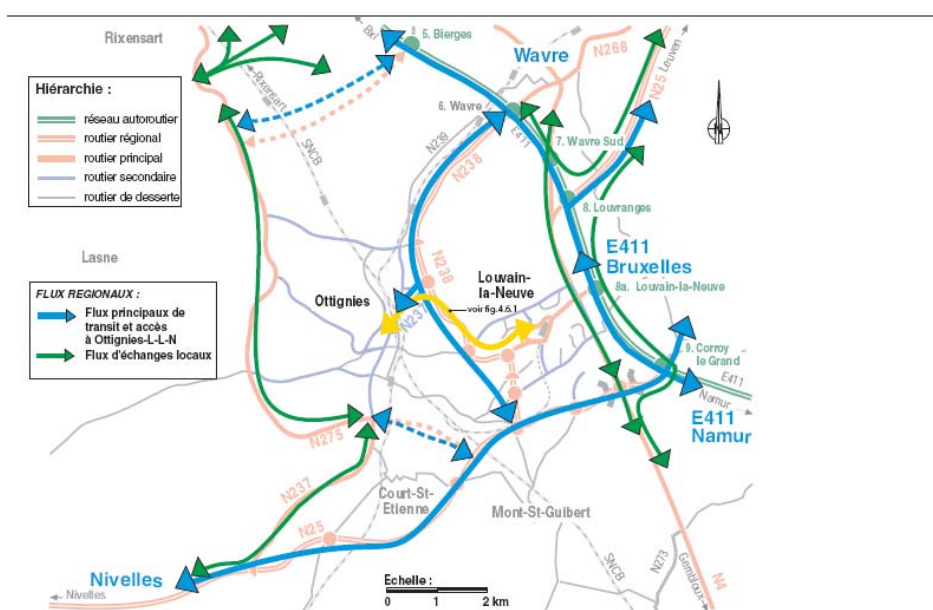
Propositions de gestion de la N237 et d'une nouvelle liaison N25-N275

Le concept multimodal pour Ottignies-Louvain-la-neuve redéfinit le rôle de la N237 comme accès de transport public vers le centre d'Ottignies, ce qui concerne directement Court-Saint-Etienne. C'est dans ce cadre qu'il est proposé de créer une nouvelle liaison N25 – N275, qui se situerait à la limite entre Ottignies et Court-Saint-Etienne.

- le scénario intermédiaire prévoit sur la N237 des mesures d'exploitation, notamment un contrôle d'accès en amont (donc vers Court-Saint-Etienne) et des mesures en faveur des bus (gestion des feux et bandes bus). Il est mentionné que la situation à hauteur de

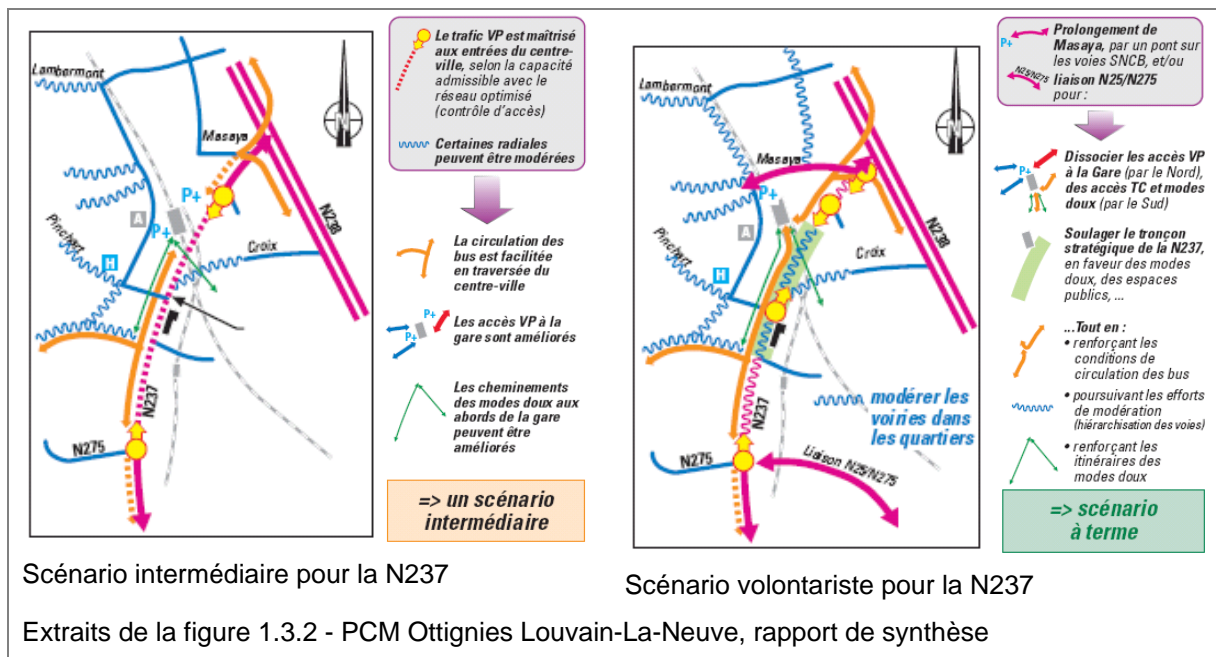
Court-Saint-Etienne (carrefour avenue provinciale) est peu problématique et n'exige pas de priorisation des bus.

- le scénario volontariste (à long terme, après 2010) propose le principe d'une nouvelle liaison N25-N275.
 - considéré comme un ensemble avec une nouvelle liaison au nord (N257), un effet de rocade serait créé permettant de réduire la circulation transitant par le centre d'Ottignies et d'améliorer l'accès en transport public (figures 1.3.2 et 2.5.1).
 - cette nouvelle liaison offrirait un accès plus direct à l'autoroute E411 venant de l'ouest (sans traversée du centre).
 - la nouvelle liaison devrait permettre de déclasser la N237 à partir de Court-Saint-Etienne vers le centre, de la supprimer comme itinéraire poids lourds et de la privilégier comme axe bus.



Principe de l'utilisation de la E411, la N238 et la N25 en « rocade »

Extrait de la figure 2.5.1 - PCM Ottignies Louvain-La-Neuve, rapport de synthèse



L'impact de ces options pour Court-Saint-Etienne:

- il est indispensable de coordonner les mesures de contrôle d'accès sur la N237 entre les deux communes afin de ne pas repousser la circulation vers Court-Saint-Etienne ; il est envisageable de poursuivre la même logique d'aménagement sur Court-Saint-Etienne jusque Méridaux ;
- Court-Saint-Etienne doit être associée à l'étude de faisabilité et du tracé d'une nouvelle liaison, en partie sur son territoire, et gérer l'impact local ;
- des liaisons en bus plus rapides vers Ottignies par la N237 seraient bénéfiques pour les stéphanois, et contribueraient à renforcer une politique visant à accroître l'utilisation des transports publics et une diminution de l'utilisation de l'automobile ;
- comme accès rapide vers la N25, la liaison pourrait également soulager le centre de Court-Saint-Etienne et Beaurieux (la vallée de la Thyle) et rendre possible un aménagement favorisant les modes doux.

2.2.3 PICM Chastre / Perwez / Walhain (2004)

Deux actions dans le PICM de Chastre ont une incidence sur Court-Saint-Etienne.

Action 1.3 : Proposition d'une liaison directe avec la N25 (sans devoir transiter par Mont-Saint Guibert et Beaurieux). Ceci implique la création à Court-Saint-Etienne d'un échangeur à la rue de Chenoy et le recalibrage de la rue vers Villeroix/Chastre.

- ceci semble présenter un intérêt pour des connexions vers l'Ouest (Genappe et Nivelles) ;
- le PICM note toutefois qu'il existe déjà une connexion avec la N25 via la N4 et qu'il s'agit d'une proposition à long terme, dans le cas d'une croissance importante de la demande de déplacements et d'une augmentation des flux sur la N4.

THEME 1 - CHASTRE : HIERARCHISATION

Action 1.3. Aménagement d'une liaison vers la N25

1. CONTEXTE

La liaison entre Chastre et la N25 se fait aujourd'hui soit via le centre de Mont-St-Guilbert ou soit via la N4. Il n'existe pas réellement de connexion directe depuis Chastre. Or une liaison directe vers la N25 permettrait de mieux répartir les flux sur l'ensemble de la commune et de décharger le centre de Mont-St-Guilbert.

2. OBJECTIFS

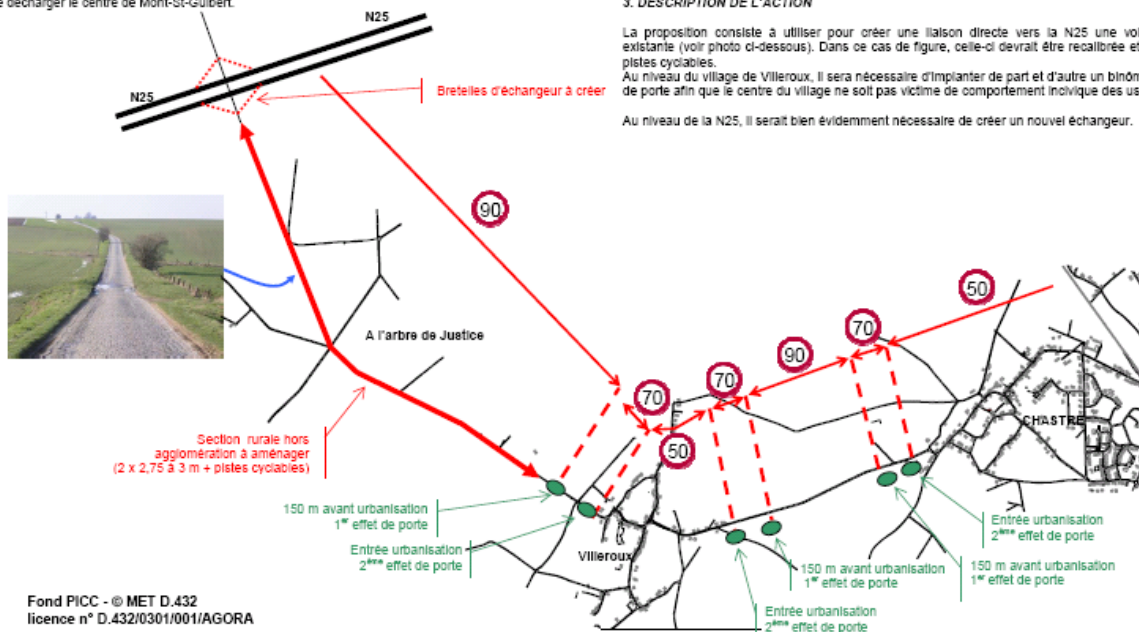
- Proposer une alternative à long terme pour rejoindre la N25 en évitant le centre de Mont-St-Guilbert²
- Sécuriser cette nouvelle alternative

3. DESCRIPTION DE L'ACTION

La proposition consiste à utiliser pour créer une liaison directe vers la N25 une voirie locale existante (voir photo ci-dessous). Dans ce cas de figure, celle-ci devrait être recalibrée et dotée de pistes cyclables.

Au niveau du village de Villeroux, il sera nécessaire d'implanter de part et d'autre un binôme d'effets de porte afin que le centre du village ne soit pas victime de comportement involontaire des usagers.

Au niveau de la N25, il serait bien évidemment nécessaire de créer un nouvel échangeur.



² La nouvelle voirie est une proposition à long terme face à l'augmentation potentielle de la circulation en général. Elle devra sans doute être réévaluée en fonction de l'évolution réelle du trafic et de la demande en déplacements motorisés. Les aménagements modérateurs sont quant à eux à réaliser dans un terme beaucoup plus proche.

Proposition d'un nouvel échangeur N25 pour un meilleur accès à Chastre.

Action 1.3, extrait du PICM Chastre/ Perwez / Walhain, Phase 3 propositions

Action 2.1 : un itinéraire cyclable secondaire sur la rue de Chenoy vers Court-Saint-Etienne.

NB: Les communes de Mont-Saint-Guilbert et de Genappe n'ont pas encore (novembre 2008) entamé l'élaboration de leur PCM.

3. Le territoire communal

3.1 La structure spatiale

L'organisation spatiale de la commune a été historiquement fortement structurée par le relief et les cours d'eau.

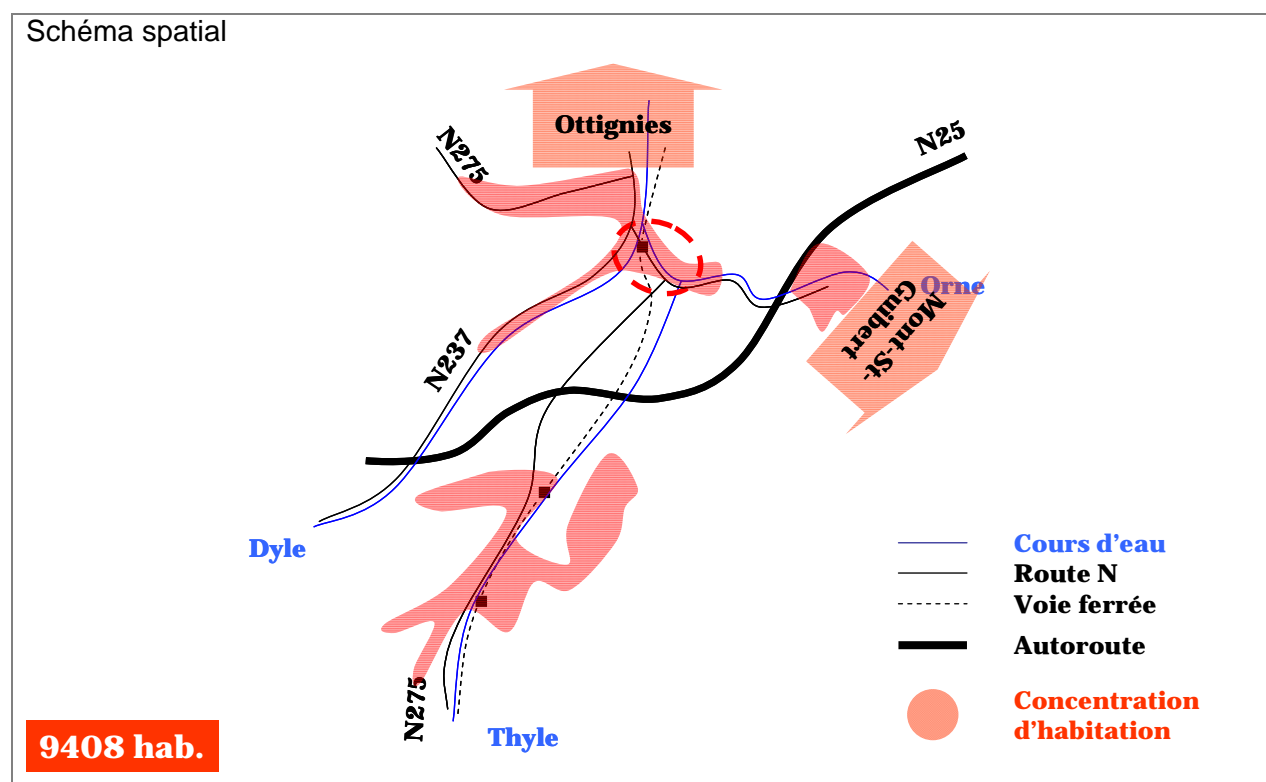
Le centre de la commune s'est implanté au confluent de la Dyle, de la Thyle et de l'Orne, s'étire d'Est en Ouest et continue vers le nord en direction d'Ottignies ;

En dehors du centre, des villages se sont regroupés dans les vallées en pente : à l'est on trouve Beurieux qui s'étire vers Mont-St-Guibert et au sud les villages de Faux, La Roche, Tangissart et Sart-Messire-Guillaume forment une grappe le long de la Thyle ;

Le réseau ancien des grandes voiries (actuellement les routes régionales) a épousé la configuration des vallées (N237, N275 nord) et des chemins de crête (N275 entre le centre et Faux) ;

La voie ferrée longe la Thyle sur un axe nord-sud ;

Seule la N25, autoroute d'après-guerre, a rompu la logique du relief, avec son parcours sinueux est/ouest, entraînant des ouvrages d'art pour franchir les dénivelées.



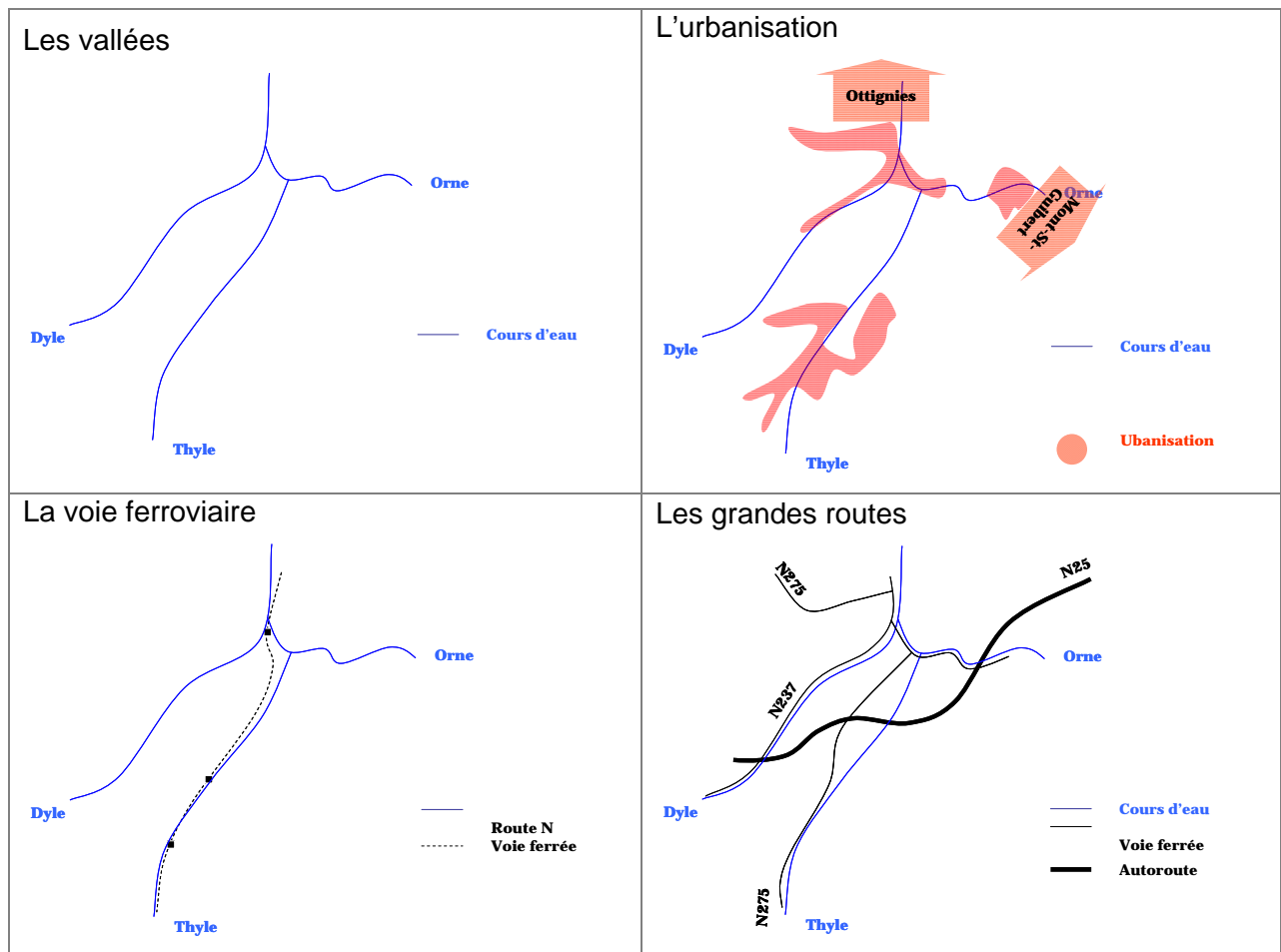


Figure 6 Structure spatiale de Court-St-Étienne

3.2 Pôles d'activités sur le territoire communal

La carte 1 localise les différents villages et hameaux de l'entité ainsi que les pôles d'activité.

La carte 2 localise les projets sur Court-Saint-Etienne.

L'essentiel des activités se situe dans le centre communal et le long de l'avenue des Combattants (N 237). Les principaux pôles en dehors du centre sont les écoles dont certaines pratiquent l'immersion langue et attirent des élèves venant de loin.

Le centre accueille un marché hebdomadaire le mardi qui attire du monde, sans toutefois modifier sensiblement la circulation puisqu'il se tient en dehors des voiries qui desservent le centre

Le centre comporte également une friche industrielle (sites Henricot 1 et 2) dont le redéveloppement en centre d'entreprises et de commerces ou services pourra avoir un impact très sensible sur l'activité et la mobilité dans le centre. Sur ce site le Parc à Mitrailles" accueille régulièrement de grands événements, pouvant accueillir 3.000 personnes.

L'installation d'un crematorium est prévue à côté du cimetière. Il drainera une circulation provenant de l'ensemble de la province. L'accès par la N 25 devrait limiter les incidences de la circulation dans le centre communal.

3.3 Contexte socio-économique

3.3.1 Population

La commune compte 9.607 habitants au 1^{er} janvier 2008, répartis sur 26,6 km², soit une densité de 361 habitants/km².

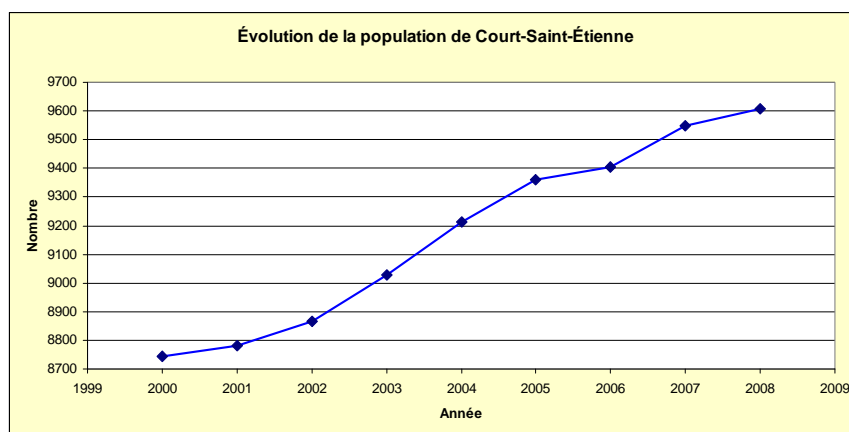


Figure 7 Evolution de la population de Court-Saint-Etienne.

La population est en croissance constante depuis 2000, une croissance nettement supérieure à la moyenne de la province: +9,2 % entre 2000 et 2007 !

Evolution démographique de Court-Saint-Etienne et du Brabant Wallon.

	Année	Hab	2007/2005	2007/2005	2007/2000	2007/2000
CSE	2000	8746	185	2,0%	801	9,2%
	2005	9362				
	2007	9547				
	2008	9607				
Province BW	2000	352018	6.885	1,9%	18.442	5,2%
	2005	363575				
	2007	370460				

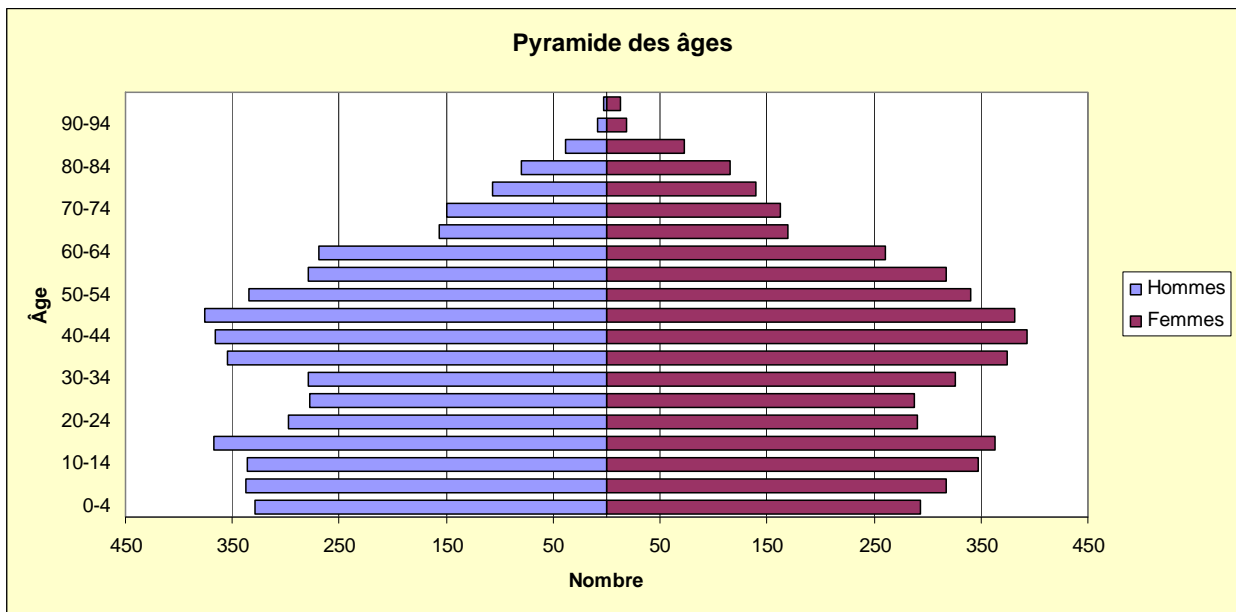


Figure 8 Pyramide des âges de CSE

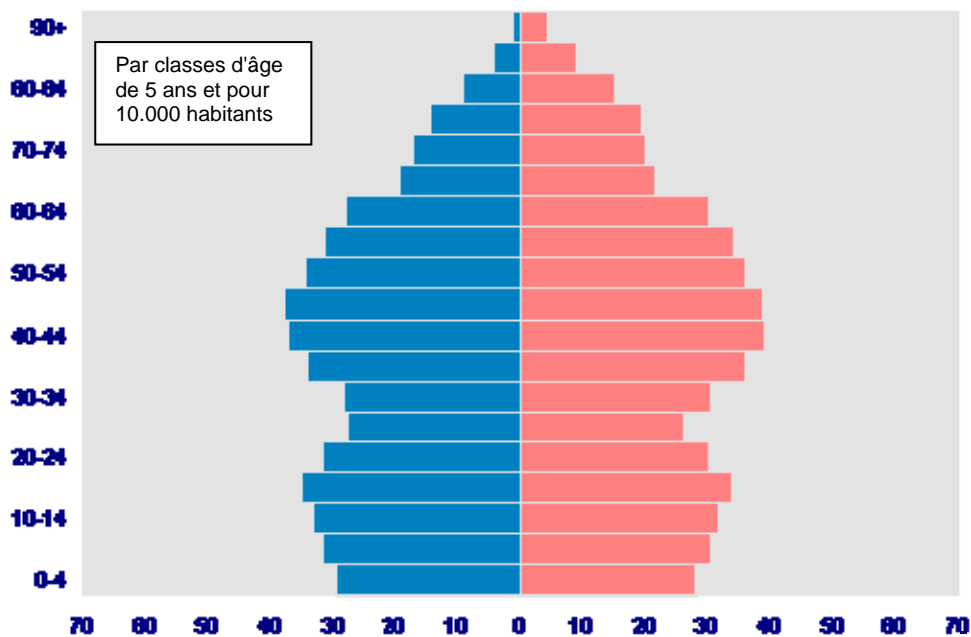


Figure 9 Pyramide des âges du Brabant Wallon

La population de Court-Saint-Etienne est plutôt jeune par rapport à la moyenne provinciale, elle-même plus jeune que le reste du pays.

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

Population par village

Données au 19/11/2008

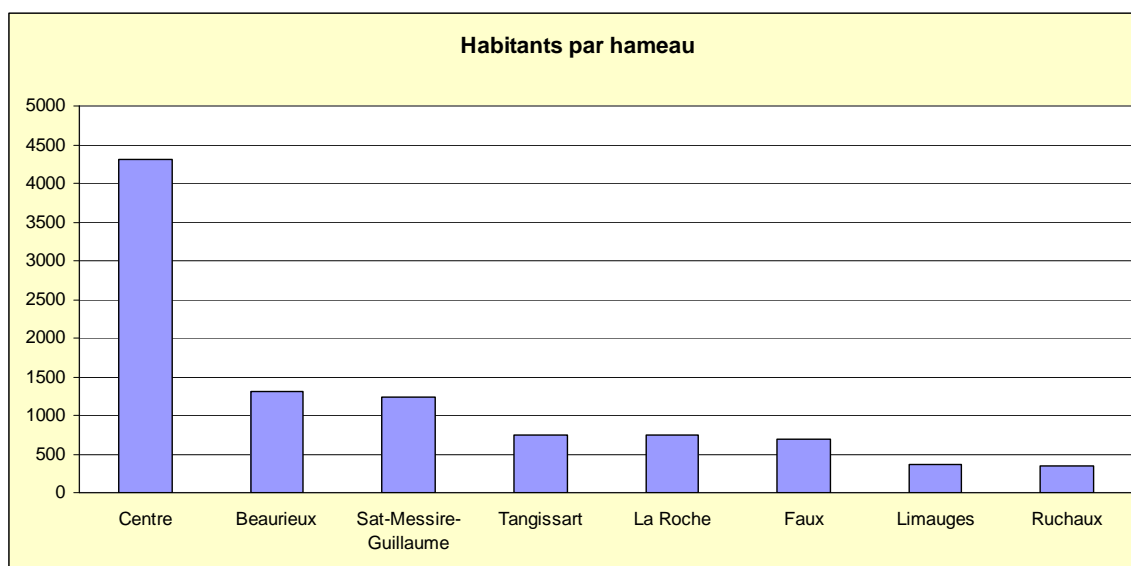


Figure 10 Population par village

Le parc automobile

(Données SPF mobilités)

Parc de véhicules à CSE				
	2000		2005	
	Nombre de véhicules	% du total	Nombre de véhicules	% du total
Total	4875	100	5298	100
Essence	2968	60,9	2846	53,7
Diesel	1807	37,1	2353	44,4
LPG	68	1,4	72	1,4
Electricité	0	0	0	0
Indéterminé	32	0,7	27	0,5

Le parc automobile sur Court-Saint-Etienne a augmenté de 423 véhicules entre 2000 et 2005, soit une augmentation de 8,6 %. Cette tendance s'est probablement poursuivie entre 2005 et 2008, à un rythme éventuellement plus faible.

3.3.2 Utilisation du sol et secteurs d'activités

Utilisation du sol		
Superficie, en km ²	2000	2005
Superficie totale	26,6	26,6
Superficie des terres agricoles	13,2	13,1
Superficie des forêts et terrains boisés	7,2	7,2
Superficie des terrains bâtis et connexes	5,8	6
Dont:		
<i>Superficie des terrains résidentiels</i>	2,7	2,9
<i>Superficie des terrains industriels</i>	0,2	0,2
<i>Superficie des commerciaux</i>	0	0
<i>Superficie divers</i>	0,4	0,3

Principales activités économiques	
Secteur	% du total
Hôtels et restaurants	2,7
Transports, entreposage et communication	0,9
Immobilier, location et services aux entreprises	10
Construction	12,8
Commerce de gros et de détail, réparations ...	35,6
Autres	38,1

3.4 Les projets d'aménagement dans la commune

(Voir carte 2)

Dans un avenir proche, un nombre important de projets de lotissement et de développement de services et commerces sont annoncés. La bonne accessibilité de ceux-ci doit être assurée, et la croissance de la demande en déplacements demande d'être bien gérée.

Plusieurs projets de lotissements sont en cours :

Faux : 80 logements, dont 34 dans un premier temps

rue Defalque : 220 logements

Papeteries : à cheval sur la limite avec Mont-St-Guibert ; 16 logements sur Court-Saint-Etienne

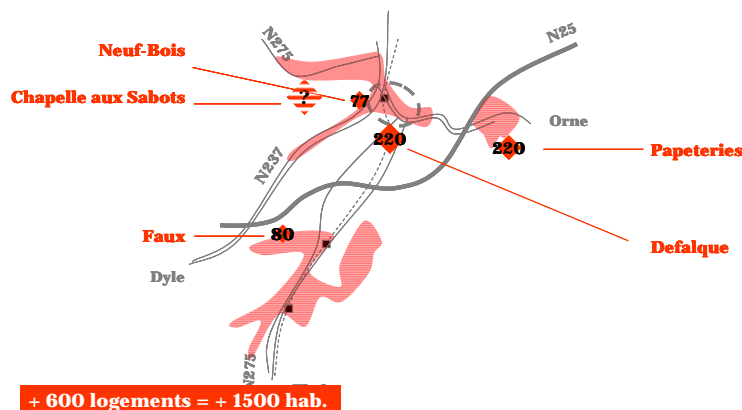
Neuf-Bois : 77 logements

Reste une réserve à la Chapelle aux Sabots et des logements dans le projet futur Henricot 2.

Dans l'ensemble, au moins 600 logements s'ajouteront dans ou à proximité de la commune, dont la plupart auront pour effet d'étendre le centre.

Sources : administration communale et études d'incidences

Projets d'habitation



Au centre de la commune comme aux alentours, de nombreux projets de création de services/infrastructures sont annoncés, dans des états d'avancement variables :

au centre :

rénovation urbaine du site Henricot II, par un projet d'urbanisation mixte, comprenant un espace public multifonctionnel, dont les entrées et sorties carrossables doivent être étudiées ;

réouverture attendue de l'Intermarché (après solution des problèmes juridiques de l'exploitant précédent) ;

à proximité de la rue Defalque :

ouverture d'un crématorium pour le Brabant-Wallon : la commune imposera l'accès via la N25 ;

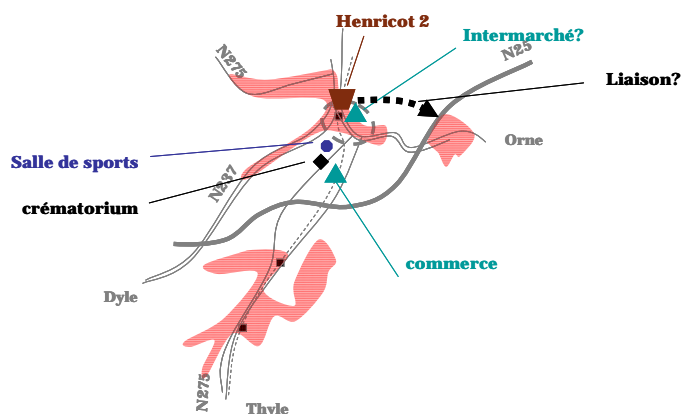
création d'une surface commerciale dans le lotissement Defalque ;

ouverture d'une nouvelle salle de sports à proximité du centre

Par ailleurs, le PCM d'Ottignies reprend la piste d'une nouvelle liaison routière entre la N275 et la N25.

Source : administration communale

Autres projets et propositions



3.5 Propositions contenues dans le Schéma de structure

3.5.1 Globalement

L'élaboration du Schéma de structure de la commune fut entamée en 1997 et soumise à enquête public en 1999. Suite aux remarques collectées en 2002, la deuxième partie du plan, "options" fut produite en 2004. Cet outil constitue une référence importante pour l'élaboration du PCM.

Les options du schéma de structure traitent de sept domaines relatifs à l'aménagement de la commune :

- Court-St-Etienne, une commune pour qui?
- la structure et les caractéristiques de l'urbanisation,
- la protection de l'environnement,
- les caractéristiques du bâti,
- les équipements et services collectifs,
- le système de communication,
- les équipements techniques.

Pour chacun de ces thèmes, la politique choisie par la commune est exprimée en "options fondamentales", généralement précisées par des directives.

Pour la mise en oeuvre des options, trois outils sont prévus:

- un plan d'affectation
- un concept pour la gestion de la circulation
- un ensemble de mesures d'aménagement

Il faut également mentionner ici le Règlement d'urbanisme qui complète le Schéma de structure et définit entre autres les règles qui régissent les aménagements des voiries et autres espaces publics.

Options fondamentales

Le Schéma de structure envisage une croissance de la population jusqu'à 11.000 habitants à l'horizon 2015 (en 2008: 9700habitants).

"Cette croissance devrait se faire de manière prioritaire dans le centre de la commune accompagnée d'une expansion équilibrée des différents villages et hameaux".

Pour les sept domaines ci-dessus le SdS énumère une série d'options, dont les suivantes, pertinentes pour le PCM:

- un cadre de vie convivial
- urbanisation centrée sur les noyaux existants
- la valorisation du centre, notamment par le commerce

- l'aménagement des espaces publics contribuera au caractère rural
- les équipements culturels, sportifs et de loisir seront renforcés

Le Schéma de structure plaide pour la promotion des circulations lentes et les transports publics et pour une hiérarchisation claire des voies automobiles.

- L'accessibilité, du centre doit être favorisée pour tous les modes.
- L'amélioration des sentiers et cheminements piétons
- la circulation automobile doit être freinée, le passage de camions et du charroi agricole doit être canalisé et limité.

3.5.2 Implications du SDER

Le SDER donne plusieurs indications qui seront à intégrer dans le PCM.

- Le renforcement de la centralité qui trouvera une application directe dans les mesures pour le centre de Court Saint Etienne
- Rendre la structure spatiale plus lisible; la hiérarchisation des voiries de la commune est un exemple de mesure dans ce domaine
- Rechercher la qualité de l'espace public qui doit être prise en compte pour tout le système viaire de Court-Saint Etienne

Commentaires:

la politique exprimée dans le SDER rencontrera les inerties des situations existantes, par exemple les effets de l'implantation des (grands) commerces et des entreprises le long des chaussées. La construction d'une nouvelle « centralité » dans le centre qui est d'inspiration historique, demandera des efforts soutenus et des mesures de transition qui protégeront les commerces actuels du centre (et les équipements).

3.5.3 Le Plan d'Affectation du sol

L'affectation du sol déterminera bien sûr l'accessibilité, qu'il faut réaliser pour chaque lieu à Court-Saint-Etienne.

Le plan distingue sept catégories de zones d'habitat qui varient en densité de 3.5 logements/ha à 40 logements/ha, Les zones les plus denses se situent dans les "centres". Il faut noter que ce seront les zones les moins denses qui produiront par habitant le plus de déplacements en voiture.

C'est notamment dans les zones à caractère urbain que les propositions du Schéma de structure pour l'espace public posent des limites aux aménagements nécessaires pour assurer la mobilité. La mixité des fonctions est mentionnée: il faudrait au moins 25 log/ha en plus des magasins. Dans ce chapitre les contraintes inévitables de la circulation sont peu présentes.

Extrait.

Caractéristiques de l'espace public

La vocation du centre est d'être un endroit convivial, un lieu de rassemblement et un pôle animé (Option II.2).

Une qualité toute particulière doit être recherchée pour l'aménagement des espaces publics (rues, places, espaces verts), car ces zones urbaines constituent spontanément des lieux de référence et de convergence de la population (Option I.3, II.2).

Les rues et les places doivent être conçues pour assurer une coexistence harmonieuse entre les piétons, les cyclistes et les véhicules automobiles.

Il faut également aménager des espaces verts et renforcer la présence de végétaux. Des zones vertes sont à maintenir et à renforcer en bordure des cours d'eau.

Dans les zones de densité plus faible le Schéma de structure insiste sur la hiérarchisation des voiries et des "*réels espaces publics permettant jeux, rencontres et promenades*".

Pour les équipements communautaires un besoin de parkings est envisagé.

Le Plan d'affectation comporte un plan des " éléments à prendre en considération dans la mise en œuvre du plan d'affectation.

Ces indications sont importantes si dans le PCM il faut envisager des aménagements de l'espace public pour améliorer la mobilité

3.5.4 Schéma des circulations

Le Schéma de structure indique « les orientations générales destinées à harmoniser et à intégrer les flux de circulation

Un chapitre comporte des indications et deux plans. Les plans reprennent d'une part la hiérarchie des voies de circulation automobile et d'autre part la circulation des piétons et des cyclistes. (Plans 2 et 3).

Ces plans fournissent des indications précieuses pour le PCM, Comme ces plans sont des orientations ils laissent suffisamment de souplesse pour optimiser la mobilité

Le Schéma propose une hiérarchie de voiries basée sur trois types de circulation:

- le trafic de transit
- le trafic de liaison inter-quartier ou inter-villages
- la desserte locale des quartiers

Les voies de ces différentes catégories sont reprises sur la carte 1

Suivant la fonction et l'environnement de la voirie, le Schéma de structure propose différents types d'aménagement.

Chaque type est divisé en trois catégories.

Commentaire:

La faisabilité de certaines recommandations sera à évaluer dans le diagnostic du réseau et son usage actuel, quatre ans après le Schéma de structure et peut-être en prévision de la mobilité

future). Par exemple il faudra soigneusement évaluer l'impact sur la sécurité routière de l'admission du trafic agricole sur la N25 proposée dans le Schéma de structure.

Les voies de transit

Des aménagements relativement importants sont proposés pour le "transit rapide" de la N25:

- au Ruchaux un nouvel accès vers Genappe
- l'échangeur de Bousval à compléter
- aménagement de la rue de Beurieux autour de l'échangeur
- des restructurations autour de l'échangeur Champ de Court

Pour la N275 et la N237 destinée au "transit ralenti", le Schéma de structure propose un aménagement différencié selon le milieu traversé (ralentir la circulation dans les zones urbanisées, avec une optique d'aménagement global de l'espace public où l'automobile perd sa priorité.

La rue de Noirhat est présentée comme une voie de transit particulière qui demande des aménagements à petite échelle.

Les voies pour trafic de liaison intervillages et interquartiers

Le Schéma de structure distingue de nouveau trois types de voiries:

- hors agglomération
- traversant des zones bâties
- voiries à haute valeur paysagère

Le schéma donne un ensemble de propositions assez générales. A cela s'ajoute un grand nombre de propositions ponctuelles.

"Bien qu'elles doivent supporter un trafic extérieur au quartier, elles ont aussi pour rôle d'être le support de la vie locale. La place du piéton et du cycliste doit être assurée et même considérée comme prioritaire dans les centres. De nombreuses activités riveraines ou occasionnelles doivent pouvoir s'y dérouler en toute sécurité.

Il s'agit :

- à Court-St-Etienne de la rue Wisterzée, de la rue E. Henricot, de la rue des Prisonniers de Guerre et de la rue du 1er Régiment d'Infanterie, de la nouvelle voirie à créer entre les anciens sites Henricot n°1 et 2 avec franchissement du chemin de fer, de la rue des Ecoles, du début de la rue de la Quenique, de la place communale, de la rue Coussin Ruelle, du bas de la rue Defalque et d'une partie de la rue de Beurieux;
- à Franquénies, de la rue de la Limite;
- au Ruchaux, de la rue des Morimonts, de la rue du Ruchaux et de la rue des Mélèzes;
- à Beurieux, de la rue Vital Casse, de la rue de Beurieux, de la rue de Mont-St-Guibert et de la rue de la Papeterie;
- à Sart et Faux, d'une portion de la RN275 (rue de La Roche), de la rue de Faux, de la rue de l'Arbre de la Justice et de la rue de Sart;
- à Tangissart, de la rue du Cerisier, de la rue de Villers et de la nouvelle rue de Villers.

Trafic de circulation locale

Les voies locales sont de nouveau divisées en deux types:

- les voies de distribution
- voies de desserte locale

Le charroi agricole est une des fonctions à insérer dans cette circulation (en y ajoutant des trajets sur la N25)

Des propositions détaillées sont proposées pour la plupart des voies dans la commune.

Le stationnement

Le stationnement dans le centre est appelé à croître (cf p 105). L'importance de la disponibilité de parcage pour les commerces notamment est clairement reconnue.

Le Schéma de structure préconise également l'amélioration des parkings dans les petits centres secondaires (villages et hameaux)

Piétons, cyclistes et autres usagers

Le SdS prévoit un ensemble de mesures en faveur des circulations lentes et un large éventail d'aménagements, surtout en faveur des circulations utilitaires (par opposition aux promenades). Le plan du SdS propose un réseau ainsi établi qui répond au rôle accru de ces circulations.

Commentaire:

La qualité du réseau prévu dépend largement des aménagements prévus; des arbitrages entre automobile et circulation lente seront nécessaires. Le PCM devrait principalement établir la faisabilité et les priorités.

Transports en commun.

Le SdS demande une plus haute fréquence sur les lignes TEC, une nouvelle ligne vers Louvain la Neuve et l'aménagement des arrêts.

Aux Chemins de Fer est adressée la demande de maintenir les arrêts La Roche et Faux et d'étendre les possibilités de parkings P+R.

3.5.5 Mesures d'aménagement

Le SdS aboutit à un inventaire fort exhaustif (9 pages) des aménagements à prévoir.

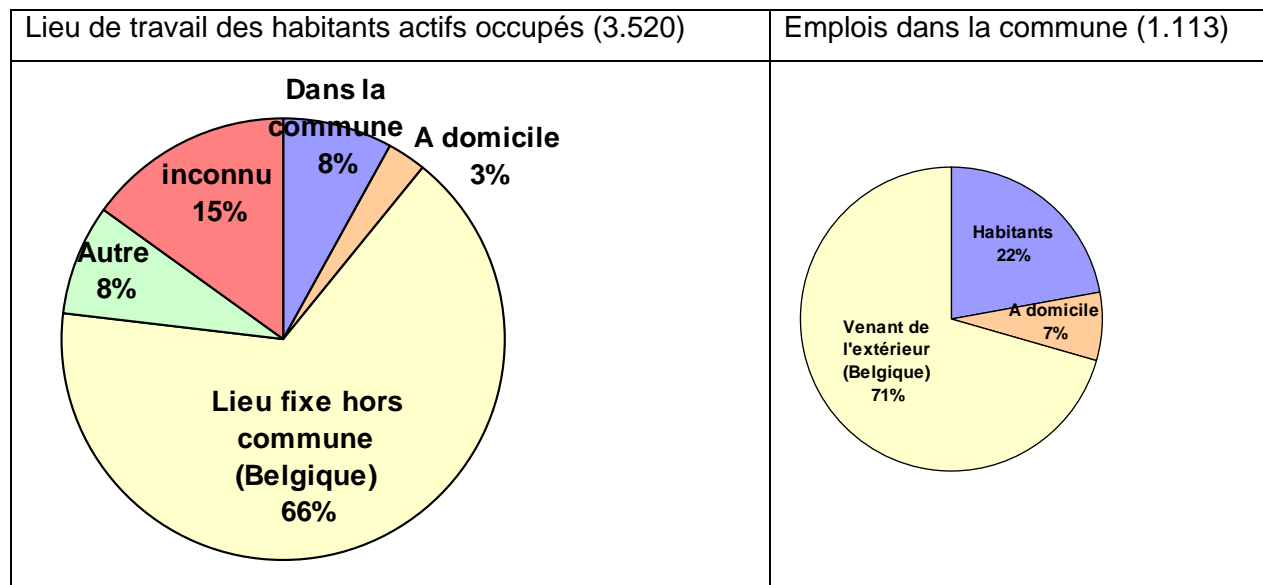
Commentaire: Plusieurs de ces aménagements seront en rapport direct avec la gestion de la mobilité et notamment avec les aménagements à proposer dans le PCM (phase 3).

Le Schéma de structure propose également la réalisation d'une nouvelle voirie reliant la N 237 à la rue des Ecoles (en passant sur ou sous le chemin de fer ?) afin de contourner le centre communal et de soulager l'avenue de Wisterzée et la rue Henricot. (Voir carte 1)

4. Les migrations quotidiennes

4.1 Domicile-travail

Les données dont on dispose sont celles de l'enquête ménages de 2001 (INS).



Commune essentiellement résidentielle depuis la fermeture des usines Henricot, la commune de Court-Saint-Etienne héberge 3.520 actifs occupés mais ne procure que 1.113 emplois. Elle connaît donc des migrations importantes pour le travail à l'extérieur de la commune.

Par rapport à 2001, l'augmentation de population de Court-Saint-Etienne a eu pour effet d'augmenter le nombre de déplacements au départ de la commune, probablement sans modification majeure de la répartition des destinations.

Comme l'indiquent les figures ci-après, les principales destinations pour le travail sont la Région de Bruxelles-Capitale et Louvain-la-Neuve. Près de 300 personnes travaillent à domicile ou dans la commune. Viennent ensuite les destinations de Wavre et Rixensart, puis Nivelles, Braine-l'Alleud, Waterloo, Charleroi, Namur, ...

Court-Saint-Etienne procure 1113 emplois qui sont majoritairement assurés par des stéphanois (352 emplois). Les autres emplois sont pourvus par des personnes résidant dans les communes voisines (Ottignies Louvain-la-Neuve, Wavre, Genappe, Villers-la-Ville et Mont-Saint-Guibert) ainsi que Nivelles (28 emplois).

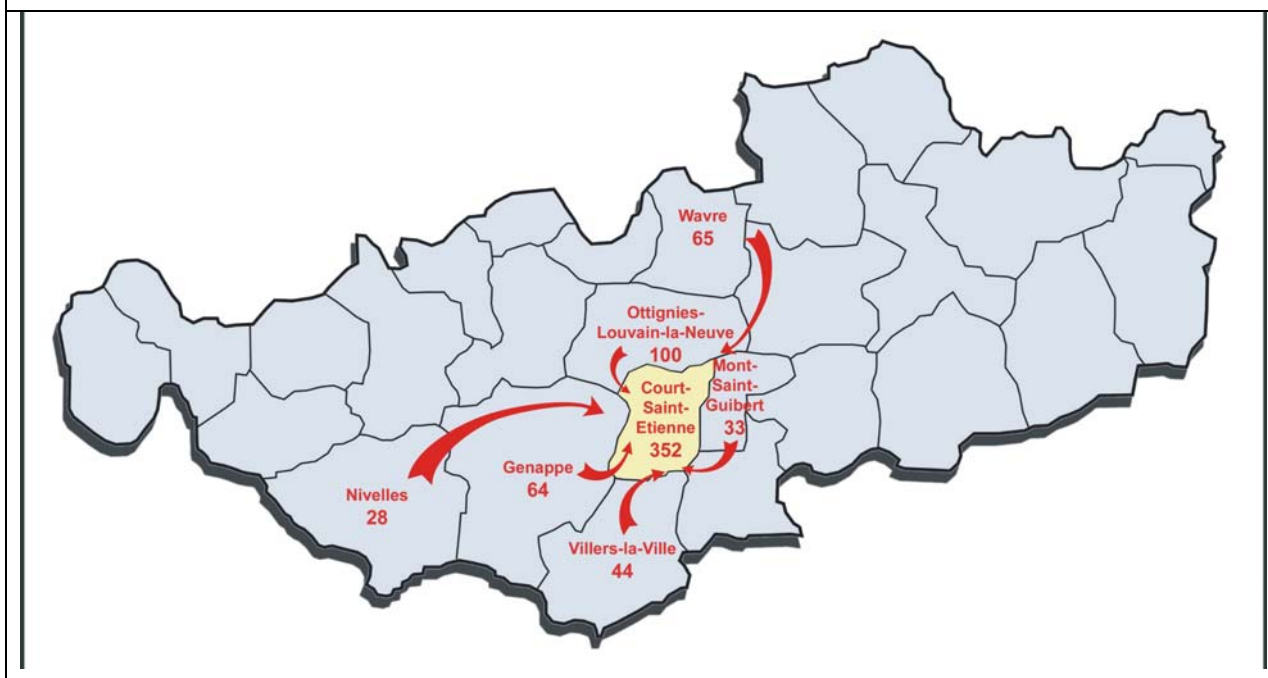
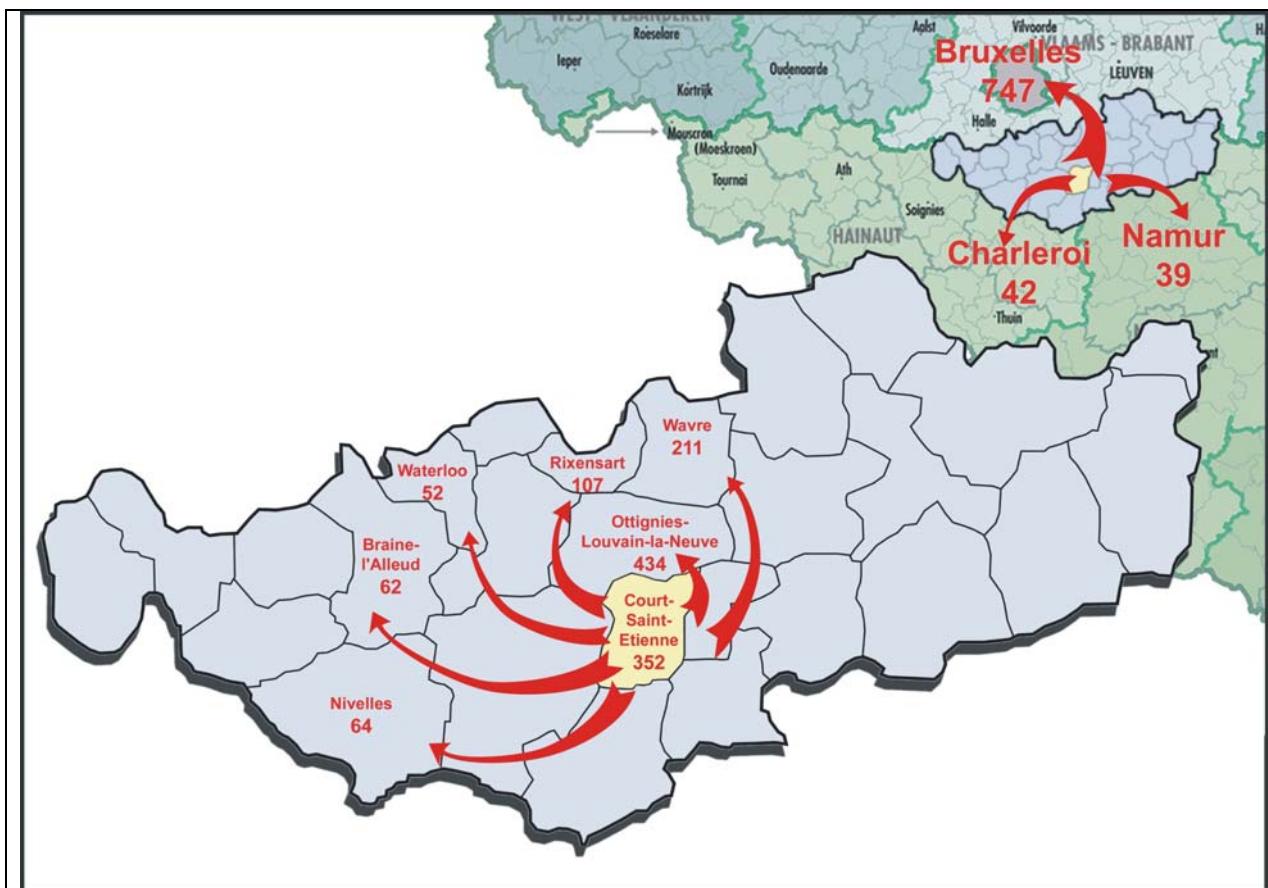


Figure 11 Migrations Domicile-Travail (données INS 2001)

4.2 Domicile-école

L'INS ne fournit plus les données de migration domicile-école.

L'enquête lancée dans les écoles permet de définir les provenances des élèves qui fréquentent les écoles de Court-Saint-Etienne et du site des Hayeffes à Mont-Saint-Guibert.

Les écoles de la commune drainent environ 4800 élèves (site des Hayeffes inclus). Pour la localisation des écoles, voir le chapitre 11.2.

Ci-dessous la liste des écoles de la commune avec le nombre d'élèves :

	Centre	Sart	Tangissart	Beaurieux - Mt-St-Guibert	Immersion	type			nombre d'élèves
						maternel	primaire	Secondaire	
Wisterzée						164	147		311
Neuf bois							38		38
Gare						97			97
Defalque						57	29		86
Arbre de la justice						159	107		266
Église de Sart, 10							58		58
Église de Sart, 31							91		91
Villers						45			45
Notre Dame							94		94
Collège St-Etienne, Village						62	176		238
Collège St-Etienne, Prisonniers								1313	1313
Collège St-Etienne, Hayeffes								1313	1313
Notre-Dame des Hayeffes						243	488		731
Rudolf Steiner						79	132		211
ITP								755	755
CEFA								400	400
	16	8	3	2	3	5	906	1360	2468
									4734

La commune dispose d'un nombre important d'écoles avec la particularité d'avoir plusieurs écoles d'immersion qui attirent beaucoup d'élèves extérieurs à la commune. Il existe une forte concentration d'écoles dans le centre, situation qui cause des problèmes de mobilité aux heures de début (+/- 8h) et de fin de journée scolaire (+/- 16h). Pour les destinations en-dehors de la commune, Louvain-La-Neuve est un pôle de déplacement très important.

4.2.1 Sections maternelle – primaire classiques

Ces sections représentent environ 1500 élèves.

La provenance la plus représentée est logiquement la commune de Court-Saint-Étienne même.

Suivent ensuite les communes avoisinantes et surtout Ottignies -LLN, Genappe, Villers-la-Ville et Mont-Saint-Guibert.

Exemple collège Saint-Etienne

	Voiture	A pied	Bus - Tec	Ramassage scolaire	Vélo	TOTAL
Court-Saint-Etienne	72	35	1	2	1	111
Ottignies	8	0	2	0	0	10
Bousval	7	0	0	0	0	7
Céroux-Mousty	6	0	0	0	0	6
Tilly	5	0	0	0	0	5
Genappe	3	0	0	0	0	3
Hévillers	3	0	0	0	0	3
Chastre	2	0	0	0	0	2
Limelette	2	0	0	0	0	2
Mont-St-Guibert	0	0	2	0	0	2
Vieux-Genappe	2	0	0	0	0	2
Baisy-Thy	1	0	0	0	0	1
Beuzet	1	0	0	0	0	1
Fleurus	1	0	0	0	0	1
Genvai	0	0	1	0	0	1
Houtain-le-Val	1	0	0	0	0	1
Malèves-Sainte-Marie-Wastines	1	0	0	0	0	1
Rosières	1	0	0	0	0	1
Sart-Dames-Avelines	1	0	0	0	0	1
TOTAL :	117	35	6	2	1	161

Ecole communale du centre, rue Defalque

	Voiture	A pied	Ramassage scolaire	Bus - Tec	TOTAL
COURT-SAINT-ETIENNE	24	5	4	1	34
MONT-SAINT-GUIBERT	8	0	0	1	9
OTTIGNIES	9	0	0	0	9
VILLERS-LA-VILLE	4	3	0	0	7
WALHAIN-SAINT-PAUL	4	0	0	0	4
BOUSVAL	3	0	0	0	3
TOURINNES-SAINT-LAME	3	0	0	0	3
CEROUX MOUSTY	2	0	0	0	2
WALHAIN	2	0	0	0	2
GENVAL	1	0	0	0	1
PIETREBAIS	1	0	0	0	1
WAVRE	1	0	0	0	1
TOTAL :	62	8	4	2	76

4.2.2 Sections maternelle – primaire d’immersion

Cela représente environ 750 élèves.

La provenance des élèves est plus variée et parfois plus éloignée que pour les écoles classiques.

La provenance la plus représentée n’est plus forcément la commune de CSE même.

	Voiture	A pied	TOTAL
OTTIGNIES-LOUVAIN-LA-	7	0	7
CEROUX-MOUSTY	6	0	6
COURT-SAINT-ETIENNE	2	2	4
CHASTRE	3	0	3
HEVILLERS	3	0	3
LOUVAIN-LA-NEUVE	3	0	3
MELLERY	3	0	3
MONT-SAINT-GUIBERT	3	0	3
SART-DAMES-AVELINES	3	0	3
BRYE	2	0	2
LASNE	2	0	2
LIMAL	2	0	2
LIMELETTE	2	0	2
LONGUEVILLE	2	0	2
MARBAIS	2	0	2
TOURINNES-SAINT-LAME	2	0	2
WATERLOO	2	0	2
BOUSVAL	1	0	1
GENVAL	1	0	1
GREZ-DOICEAU	1	0	1
OHAIN	1	0	1
TOTAL :	53	2	55

Ecole communale du centre, rue du Neufbois

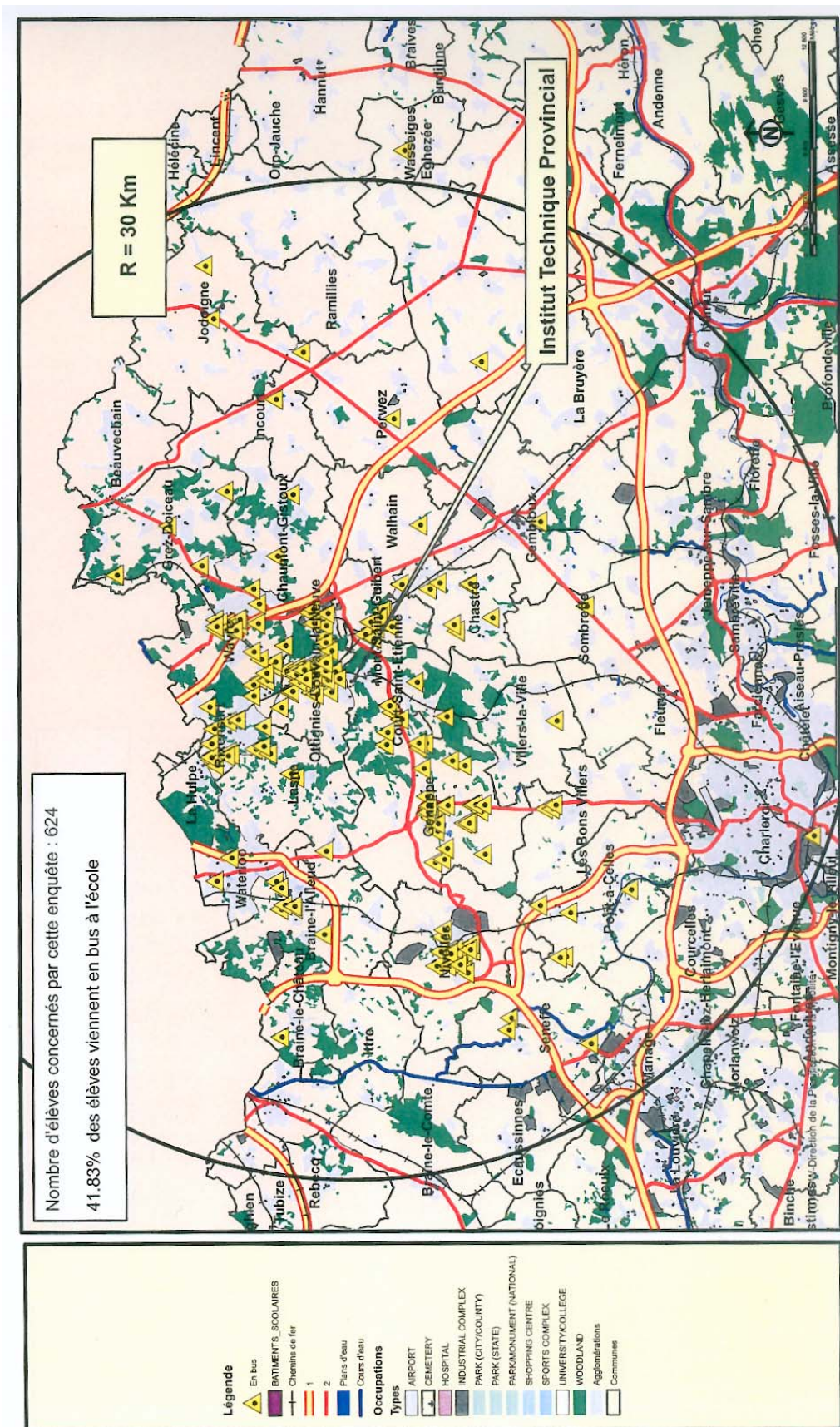
4.2.3 Sections secondaires

Environ 2500 élèves

La provenance des élèves d’école secondaire ne se limite généralement pas aux communes limitrophes. Ces élèves peuvent venir de communes plus lointaines ou même de la région bruxelloise grâce à une plus grande autonomie dans leur moyen de locomotion, notamment grâce aux transports en commun.

Ceci est encore plus vrai pour les écoles d’enseignement spécial ou provincial qui drainent des élèves provenant de communes très diverses, également en dehors de la Région.

Exemple : carte des élèves utilisant le bus pour rejoindre l'Institut Technique Provincial

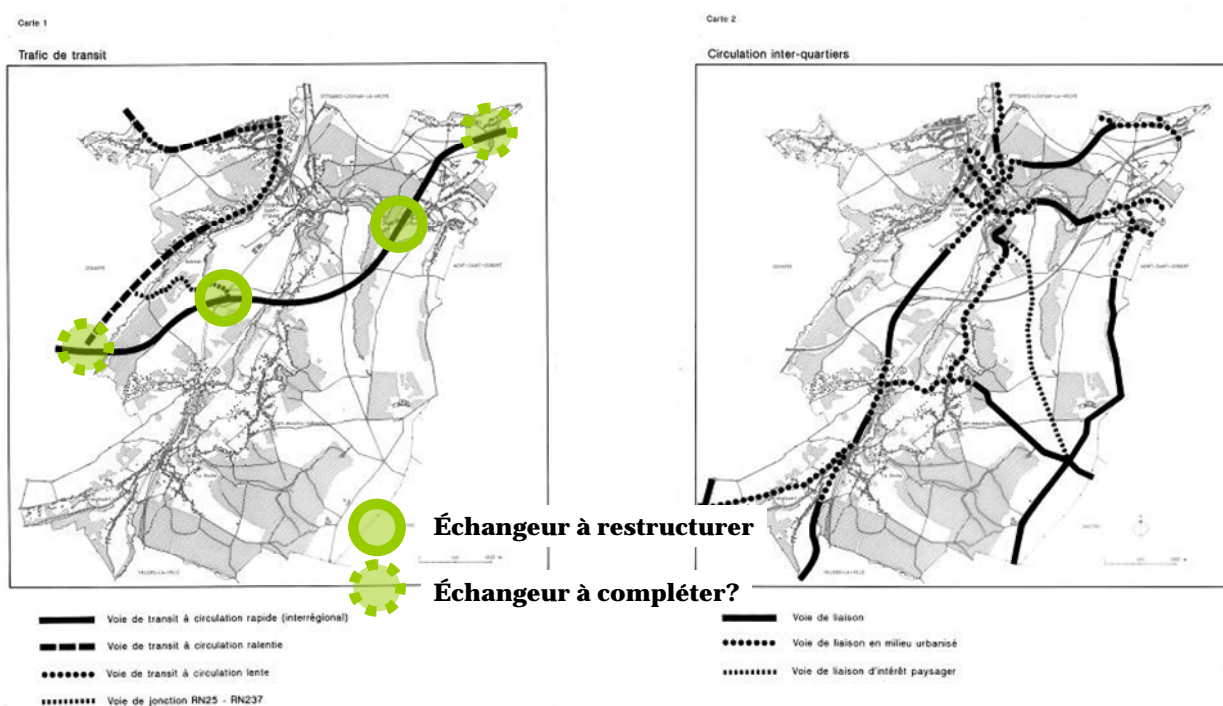


5. Circulation automobile

5.1 Structure et hiérarchie du réseau

5.1.1 Statut des voiries locales selon le Schéma de structure

Le schéma de structure de Court-Saint-Etienne contient une réflexion poussée sur la hiérarchie des voiries.



5.2 Volumes de trafic

5.2.1 Méthode

Des comptages ont été effectués en différents endroits afin de compléter les données dont on disposait déjà (les comptages réguliers du SPW).

Le SPW a placé des compteurs automatiques sur les routes et nous avons procédé à des comptages manuels à des carrefours clefs afin d'y connaître les flux aux heures de pointe du matin et du soir.

Une enquête Origine-Destination (OD) a également été réalisée, en vue de déterminer les volumes de trafic qui traversent la commune sans s'y arrêter. (voir 0)

Remarque:

Les comptages ont été difficiles à réaliser (important dispositif à mettre en œuvre et opération deux fois reportée entre novembre 2008 et janvier 2009 en raison des conditions météo trop mauvaises).

Le dernier comptage manuel effectué le 20 janvier le matin à Beurieux et dans le centre de Court à différents carrefours a malheureusement été effectué un jour où environ 700 élèves de

l'école des Hayettes étaient en congé (journée pédagogique). Nous avons alors réalisé un nouveau comptage à Beautieux le matin qui nous a permis de calibrer (gonfler) les résultats du comptage précédent.

L'essentiel de ce trafic étant lié à la N 25, les incidences de la journée pédagogique sur le trafic dans le centre de Court sont probablement limitées. Les chiffres de Court n'ont pas été gonflés, ils sont sans doute légèrement inférieurs à la réalité.




Dates et heures des comptages:

Type de comptage	date	heures
Comptages automatiques du SPX	Du 19/01 au 26/01/2009	
Enquête OD	15-01-2009	07:00 – 08:30
Comptages manuels le matin (carrefours)	20-01-2009	07:00 – 08:30
Comptages manuels le soir	15-01-2009	16:00 – 17:30
Comptage de calibrage à Beurieux	19-02-2009	07:30 – 08:30
Comptage automatique MET	27-11-2007	
Comptage PCM Ottignies	Février 2002	
Comptage habitants de Limauges	2001	

5.2.2 Résultats

Les résultats des comptages figurent sur les cartes suivantes:

La légende des couleurs indique la source des comptages.

	Comptages automatiques
	Comptages manuels
	Chiffres calculés sur base des comptages

5.2.3 Constats sur les volumes de trafic

Comme en règle générale, le trafic est plus intense à la pointe du matin que le soir (pointe plus étalée) sur les voiries communales.

Matin

A Beurieux, on constate nettement les flux de trafic en provenance de Mont-Saint-Guibert : plus de 500 véh/h qui se dirigent majoritairement vers la N25. au-delà de l'échangeur de Beurieux 280 véh/h se dirigent vers le centre de Court-Saint-Etienne.

Le carrefour communal le plus chargé est celui de la rue Coussin Ruelle et de l'avenue Defalque: plus de 1.100 véh/h débouchant de façon équilibrée des trois branches du carrefour

(la rue du Village étant tout-à-fait locale). A cet endroit on constate la dominance du mouvement de Defalque vers le centre de Court.

Plus loin le trafic se répartit entre la rue des Ecoles (direction Ottignies) et la rue des Prisonniers de Guerre (école Saint Etienne et connexion avec l'av des Combattants) mais le flux dominant poursuit vers l'av de Wisterzée. Le passage à niveau agit probablement sur la répartition du trafic entre les rues.

La rue du Ruchaux connaît une circulation dense mais en liaison surtout avec Cérroux-Mousty (seulement 85 veh/h arrivant au carrefour Quenique-Ecoles vers Court)

La rue des Ecoles, près de la maison communale, connaît en direction du Nord un trafic de 260 veh/h qui se dirige majoritairement vers la rue de la Limite et dans une moindre mesure vers le Ruchaux et LLN. Ce trafic provient en partie de l'av de Wisterzée et de l'av Defalque ou de la rue de Beurieux.

En ce qui concerne le village de Limauges, la rue de la Motte connaît un trafic important mais celui-ci provient surtout du quartier situé au sud du village (500 maisons environ). Le comptage effectué dans le bas de la rue du Pont Spilet n'indique pas un trafic de transit important qui traverserait tout le quartier pour rejoindre la N 275 à Limauges (évitant la traversée de Court sur la N 237).

Soir

Dans l'avenue de Wisterzée on constate nettement le retour des habitants vers le plateau (av Defalque).

La rue des Ecoles connaît un accroissement net du trafic venant surtout de la rue de la Limite (Ottignies). La rue du Ruchaux voit son trafic augmenter dans les deux sens, ce qui montre clairement son rôle de liaison entre Cérroux et LLN.

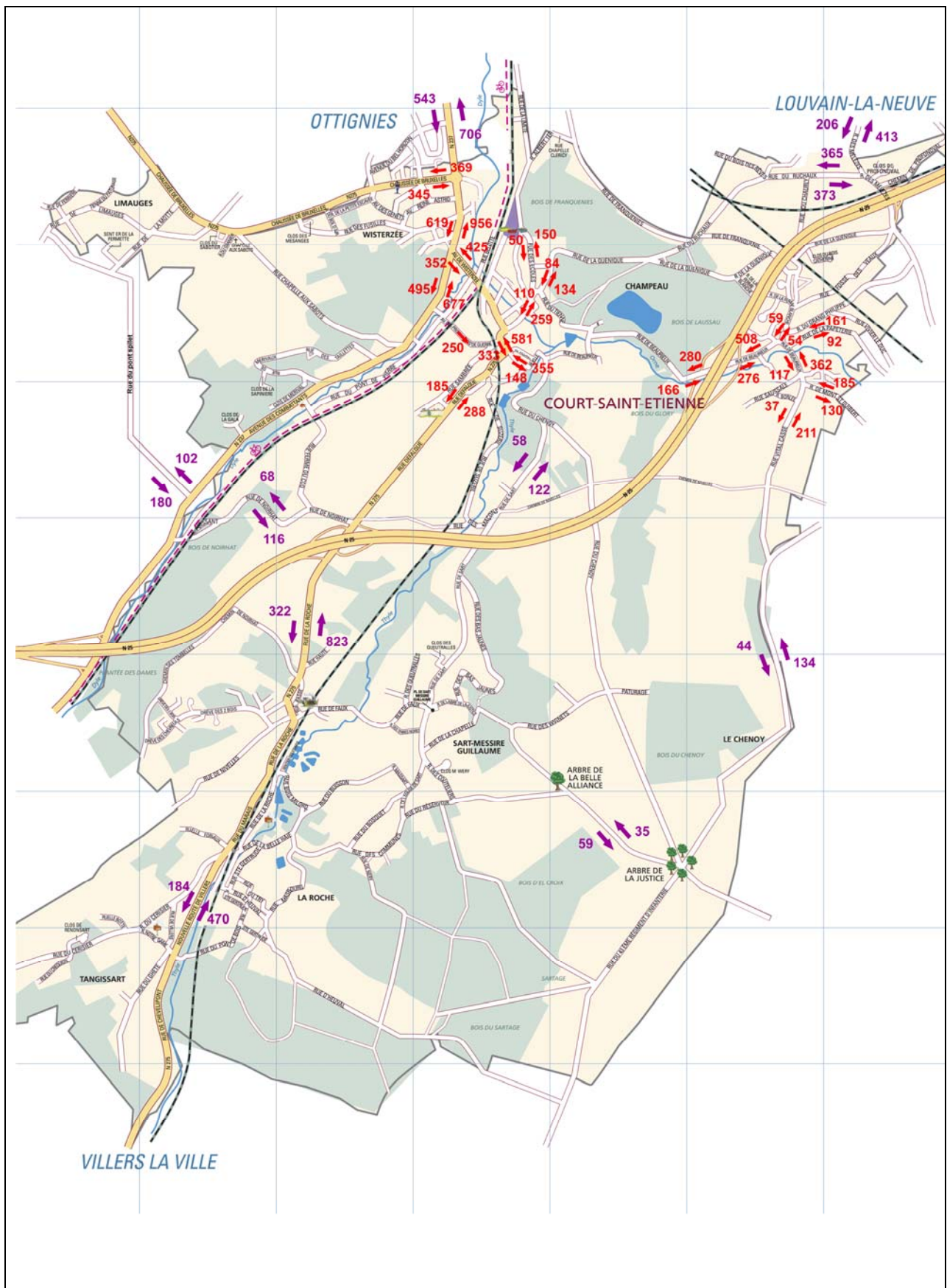


Figure 12 Comptages de trafic - pointe du matin

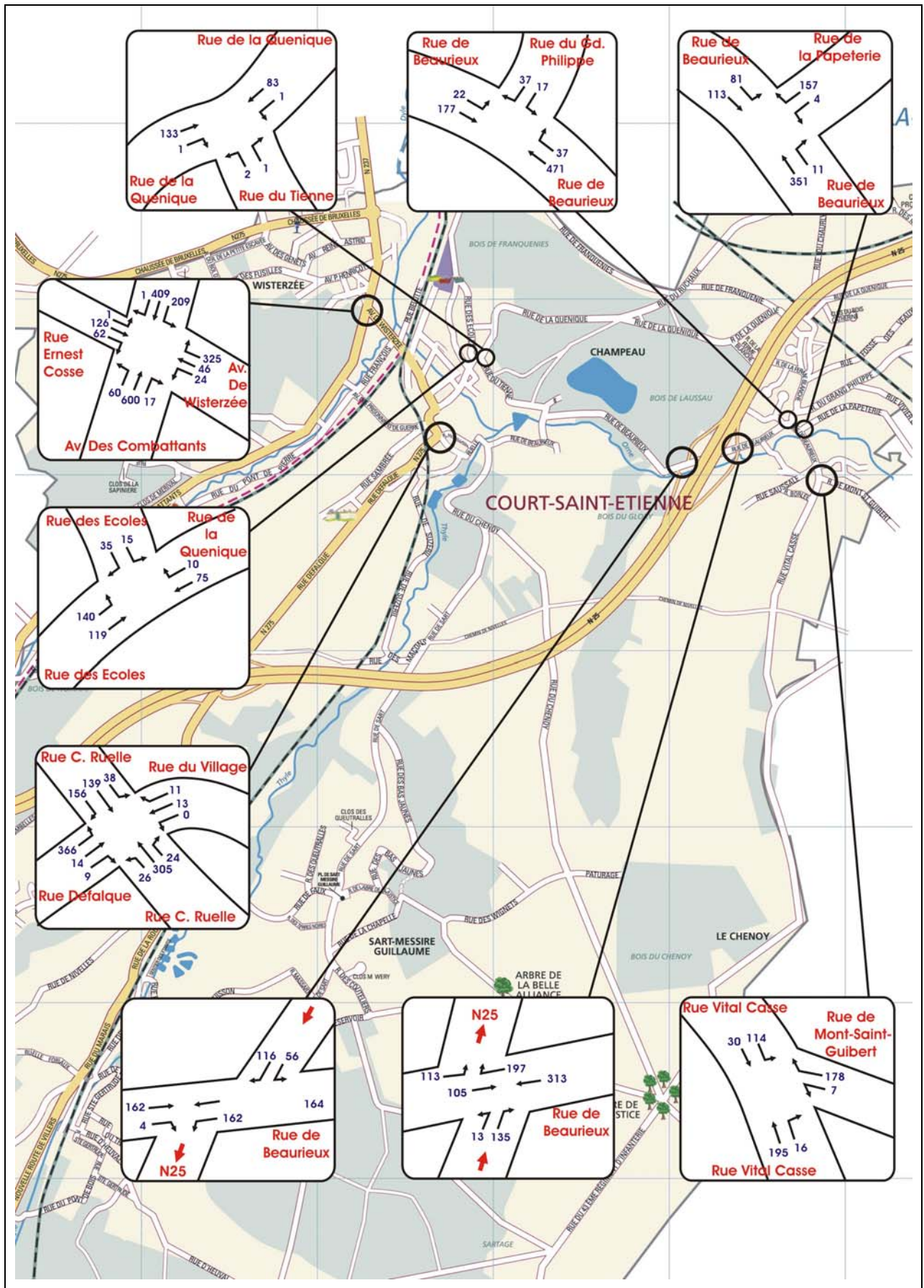


Figure 13 Comptages manuels - pointe du matin

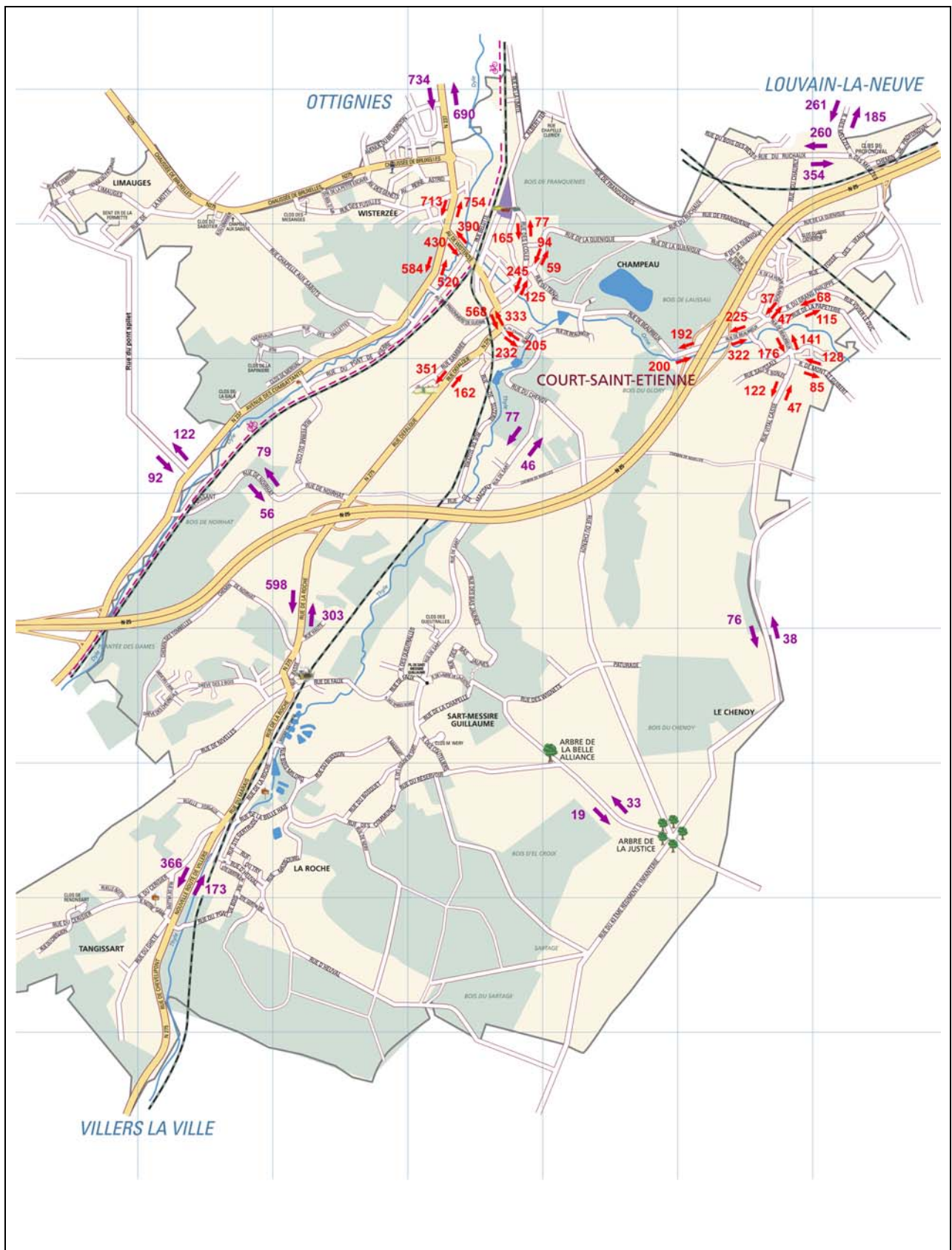


Figure 14 Comptages de trafic - pointe du soir

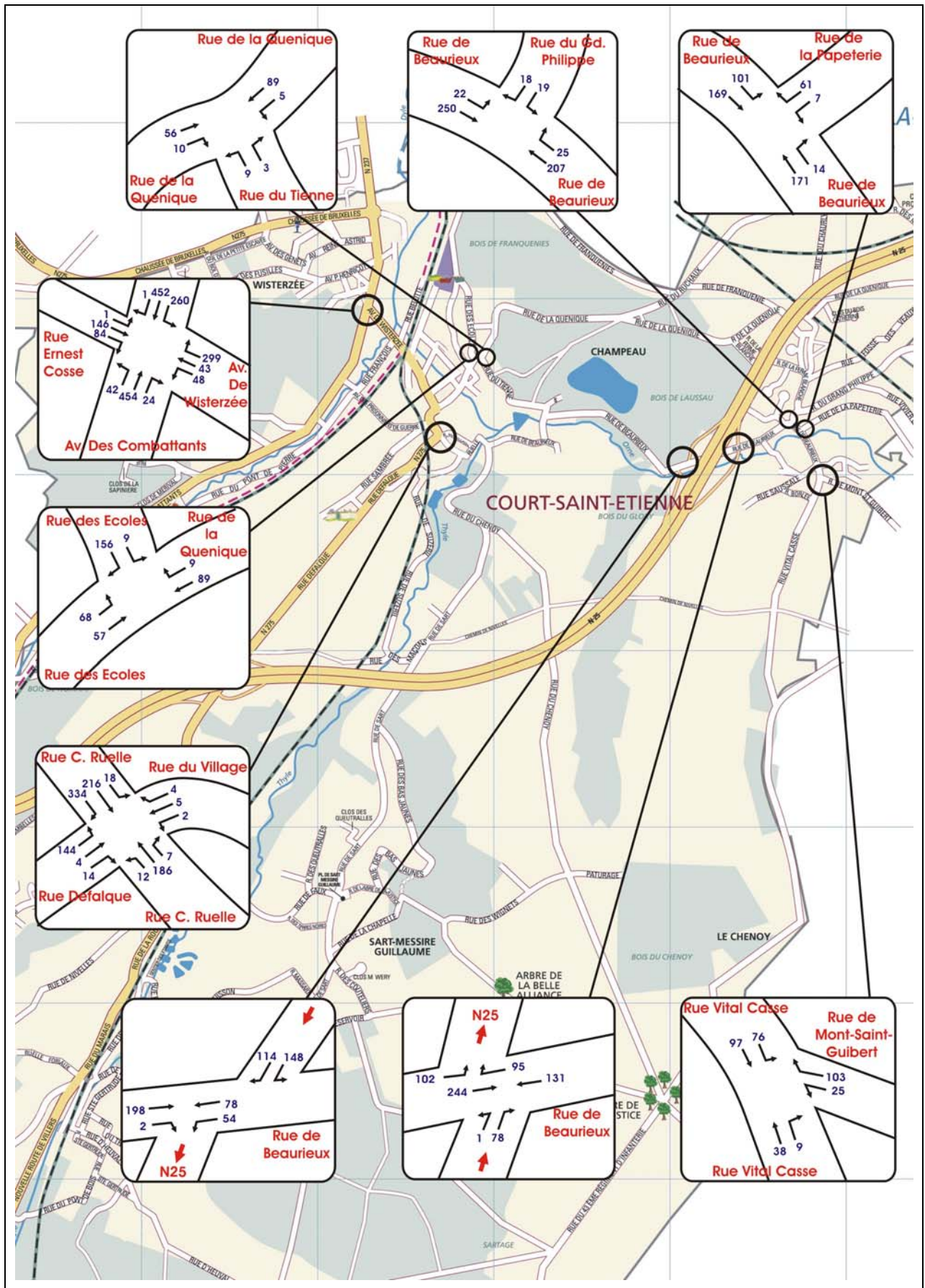


Figure 15 Comptages manuels - pointe du soir

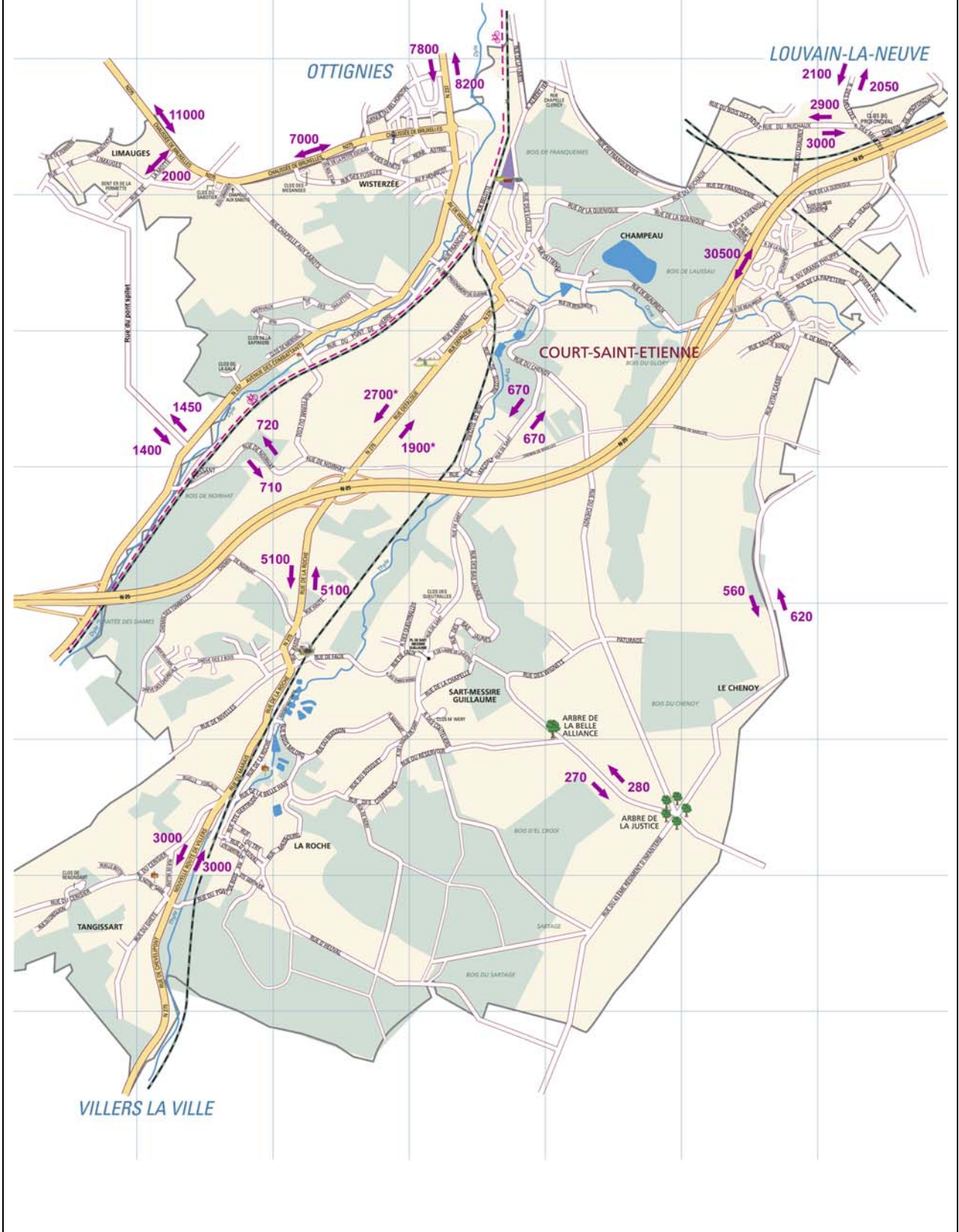


Figure 16 Comptages automatiques de trafic – 24h

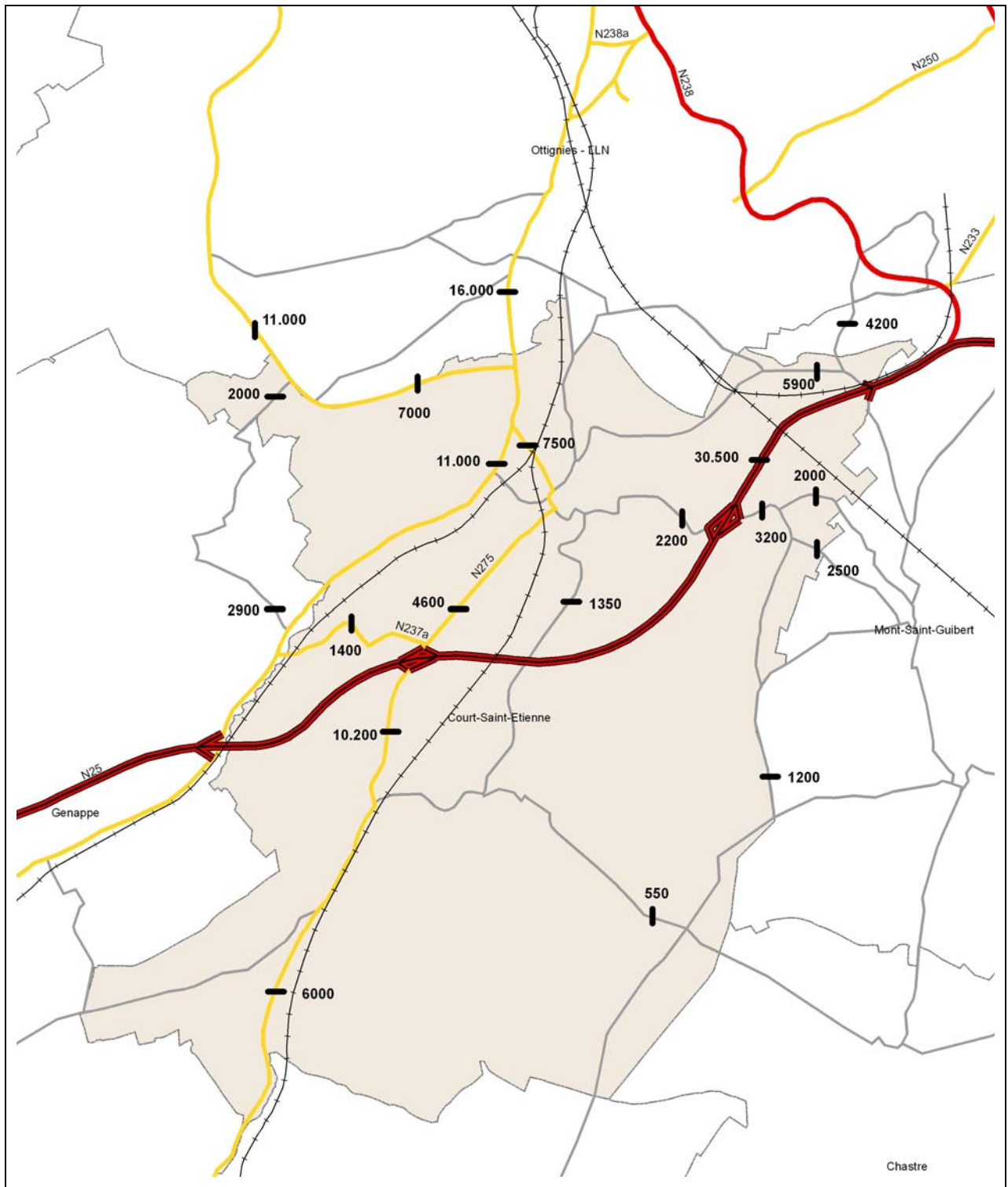


Figure 17 Résumé synthétique - charge de trafic sur 24h

5.3 Trafic de transit ou d'intérêt local

5.3.1 Méthode

Des enquêtes ont été réalisées en 5 lieux le 15 janvier 2009, entre 7h et 8h30. Leurs localisations sont les suivantes :

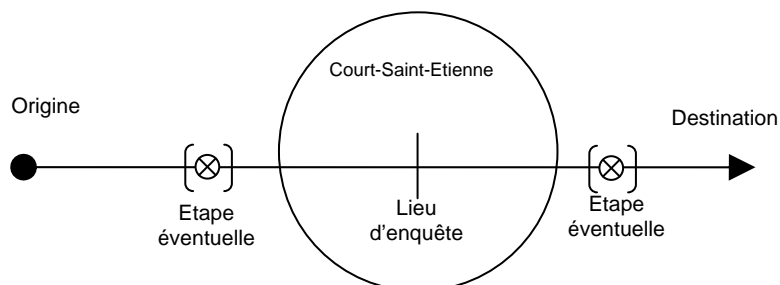


En chaque lieu, le nombre total de véhicules a été comptabilisé, et un certain nombre d'entre eux ont été interceptés avec l'aide de la police afin d'interroger le conducteur sur son lieu d'origine, de destination et ses arrêts éventuels. Les taux de conducteurs interrogés à chaque lieu sont indiqués dans le tableau qui suit.

<u>lieu d'enquête</u>	<u>% enquêtés</u>
11 Chaussée de Bruxelles direction ouest	25,59
12 Chaussée de Bruxelles direction est	24,23
21 Henricot direction ouest	24,63
22 Henricot direction est	35,34
31 Beaurieux	30,86

5.3.2 Définitions

Trafic de transit : trafic traversant la commune sans y faire arrêt ; qui a son origine, sa destination et ses étapes éventuelles en dehors de Court-Saint-Etienne.



Trafic d'intérêt local : trafic faisant au moins un arrêt dans la commune de Court-Saint-Etienne. On considérera 3 cas de figure :

<p>Extérieur vers Court-Saint-Etienne</p>	
<p>Court-Saint-Etienne vers extérieur</p>	
<p>Court-Saint-Etienne vers Court-Saint-Etienne</p>	

5.3.3 Répartition entre trafic de transit et trafic d'intérêt local aux lieux d'enquête

A partir des données détaillées du comptage simultané des véhicules (résultats par quart d'heure), nous avons pu estimer, pour chaque lieu étudié, le nombre de véhicules en transit et en trafic local pour la tranche horaire 7h30-8h30.

lieu d'enquête	transit (veh/h)	local (veh/h)	total (veh/h)
11 Chaussée de Bruxelles direction ouest	195	153	348
12 Chaussée de Bruxelles direction est	154	178	332
21 Henricot direction ouest	86	282	368
22 Henricot direction est	48	173	221
31 Beaurieux	223	202	425

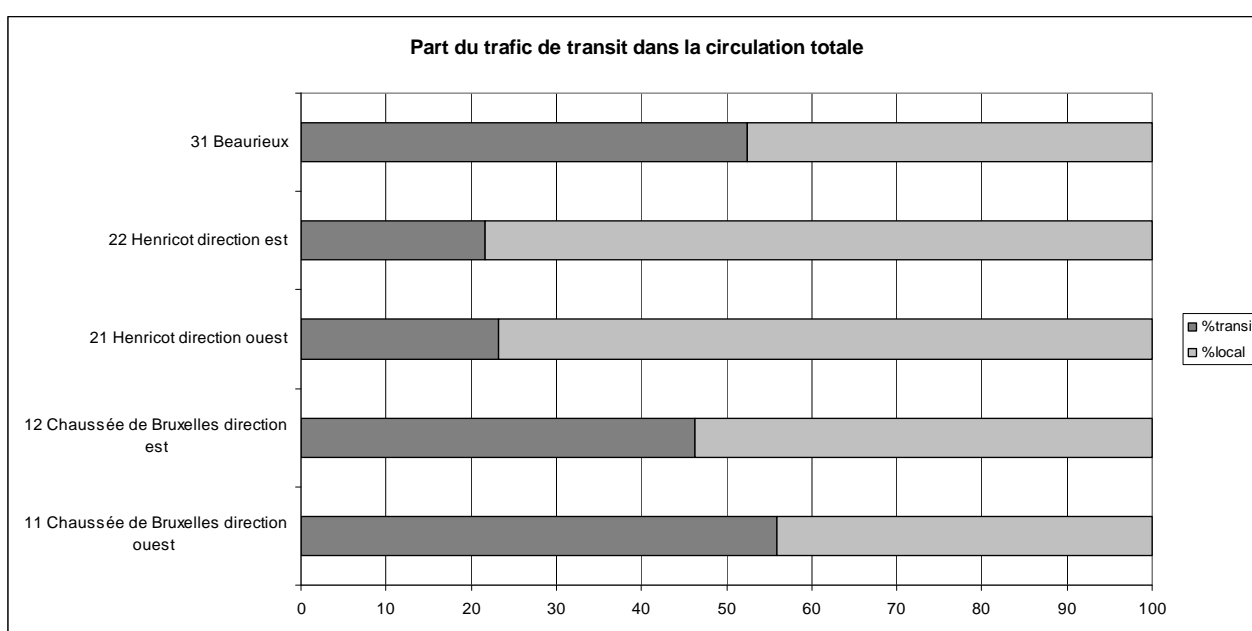


Figure 18 Part du trafic de transit

La part du trafic de transit dans le trafic total varie selon le lieu d'enquête. Elle est plus importante sur la chaussée de Bruxelles (50% environ) et à Beaurieux (50 % environ) que dans le centre de Court où elle ne représente que 20 % du trafic.

Le trafic dans le centre de Court dépend donc surtout de la mobilité des stephanois, des gens qui viennent travailler à Court et des écoles qui attirent des automobilistes venus des communes extérieures.

5.3.4 Trafic de transit : provenance et destination

Les graphiques suivants illustrent, pour chaque lieu d'enquête, les communes citées comme origine (ou dernière halte avant l'enquête) et destination (ou prochaine halte après l'enquête). Les chiffres indiqués représentent un nombre de véhicules/heure estimé en tenant compte du taux de conducteurs enquêtés, et ramené à 1h de comptage.

(Les nombres ont été arrondis et il se peut donc que les totaux indiqués ne correspondent pas exactement à la somme des nombres du tableau).

Lieu 11 : Chaussée de Bruxelles, direction ouest

		Prochaine halte après l'enquête									
Dernière halte avant l'enquête	(veh/h)	RBC	Chastre	La Hulpe	Lasne	OLLN	Rixensart	Waterloo	Wavre	Total	
	Beauvechain					3				3	
	Bernissart						3			3	
	Braine-le-Comte					3				3	
	Charleroi					3				3	
	Chastre				3		6			10	
	Fleurus						3			3	
	Fontaine-l'Évêque					3				3	
	Genappe	3				3	6			3	16
	Jemeppe-sur-Sambre				3						3
	La Louvière							6			6
	Mont-St-Guibert	3					6	10	3		22
	OLLN			3		3	26	16			48
	Perwez						3				3
	Quaregnon						3				3
	Ramillies					3					3
	Sambreville					3					3
	Seneffe	3									3
	Sombreffe						3				3
	Villers-la-Ville	3						42			45
	Wavre						3		3		6
	Total		13	3	3	16	64	86	6	3	195

On remarque que plusieurs personnes ont Ottignies-Louvain-la-Neuve à la fois comme origine et comme destination. Il s'agit notamment de personnes reliant Céroux-Mousty à Limelette.

Rixensart est une destination importante, pour des personnes venant de Villers-la-Ville principalement, mais également d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et Mont-Saint-Guibert.

Plusieurs personnes de différentes provenances se dirigent vers la Région de Bruxelles-Capitale ou vers Lasne. Notons encore que plusieurs personnes en provenance de Genappe passent par ce lieu.

Lieu 12 : Chaussée de Bruxelles, direction est

A nouveau, on remarque le nombre important de personnes ayant Ottignies-Louvain-la-Neuve à la fois comme origine et comme destination. Il s'agit principalement de personnes en provenance de Céroux-Mousty qui se dirigent vers Ottignies, Limelette ou Louvain-la-Neuve. Les trajets Genappe vers Ottignies-Louvain-la-Neuve et Ottignies-Louvain-la-Neuve vers Wavre ont été souvent cités, et dans une moindre mesure les trajets Rixensart vers Nivelles et Ottignies-Louvain-la-Neuve vers Nivelles.

		Prochaine halte après l'enquête														Total
		RBC	Charleroi	Chastre	Genappe	Jodoigne	Liège	Luxembourg	Manage	Mons	Mont-Saint-Guibert	Nivelles	OLLN	Rixensart	Wavre	Total
(veh/h)																
Genappe		3										24			7	35
Nivelles		3														3
OLLN		0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	10	24		17	80
Rixensart		0			7						3	10				21
Wavre		0										7		3	3	14
Total			3	3	7	3	3	3	3	3	7	28	49	3	28	154

Dernière halte avant l'enquête

Lieu 21 : Henricot, direction ouest

	Prochaine halte après l'enquête							Total	
	(veh/h)	inconnu	Genappe	Lasne	OLLN	Rixensart	Watermael-Boitsfort		
Dernière halte avant l'enquête	Braine-l'Alleud				3			3	
	Charleroi				3	3		6	
	Chastre				3			3	
	Chaumont-Gistoux				3	3		6	
	Fleurus				6	3		10	
	Fosse-la-Ville						3	3	
	Genappe						3	3	
	La Bruyère			3				3	
	Mettet					3		3	
	Mont-St-Guibert			3	3	3		10	
	Namur				3			3	
	Sombreffe							3	3
	Villers-la-Ville	3				16	6	25	
	Waremmes				3			3	
	Total		3	6	10	41	22	3	86

OLLN est une destination importante, principalement pour des personnes en provenance de Villers-la-Ville. Les autres destinations fréquentes sont Rixensart et Lasne.

Outre Villers-la-Ville, les provenances principales sont Fleurus et Mont-Saint-Guibert.

Lieu 22 : Henricot, direction est

	Prochaine halte après l'enquête													Total	
	(veh/h)	Bruxelles	Charleroi	Chastre	Eghezee	Farciennes	Gembloux	Genappe	Liège	Mont-Saint-Guibert	Namur	OLLN	Villers-la-Ville		
Dernière halte avant l'enquête	Chastre											3		3	
	Lasne	3										3		5	
	OLLN				3	5	3	3	3	8	3	3	5	33	
	Rixensart			3										3	
	Wavre			3										3	5
	Total	3	3	3	3	5	3	3	3	8	5	5	8	48	

Les personnes interrogées proviennent principalement d'Ottignies-Louvain-la-Neuve, avec des destinations variées.

Lieu 31 : Beurieux, direction ouest

Les personnes interrogées proviennent principalement de Mont-Saint-Guibert, avec des destinations variées, mais également de Villers-la-Ville et de Chastre. Les principales destinations sont Wavre, OLLN et la Région de Bruxelles-Capitale.

Sur la base des réponses, on peut estimer à 26 le nombre de véhicules par heure passant par Beurieux et se destinant à traverser la commune de Court-Saint-Etienne sans y faire arrêt (contre 197 véhicules qui se dirigeraient vers la N25).

	Prochaine halte après l'enquête																			Total				
	RBC	Braine-l'Alleud	Charleroi	Cenaphe	Gent	Halle	Hamme-Mille	Kortrijk	La Hulpe	La Louvière	Lasne	Namur	Nivelles	OLLN	Rixensart	Senefte	Sint-Genesius-Rode	Soignies	Tubize	Villers-la-Ville	Waterloo	Wavre	Total	
Chastre	10	5						3			5		5				3					5	37	
Chaumont-Gistoux	0																						3	3
Mont-Saint-Guibert	13	10	3	13	3				3	3	5	3	13	16	5	3		5	3		3	13	8	121
Villers-la-Ville	3		3						3		3			13	8							3	21	56
Walhain	0					3							3										5	5
Total	26	16	5	13	3	3	3	3	3	3	13	3	21	29	13	3	3	5	3	3	5	13	37	223

5.3.5 Trafic d'intérêt local

Le graphique suivant illustre pour chaque lieu étudié la répartition du trafic d'intérêt local selon les trois cas de figure, et leurs volumes respectifs :

trafic purement interne à la commune

trafic depuis la commune vers l'extérieur

trafic depuis l'extérieur vers la commune.

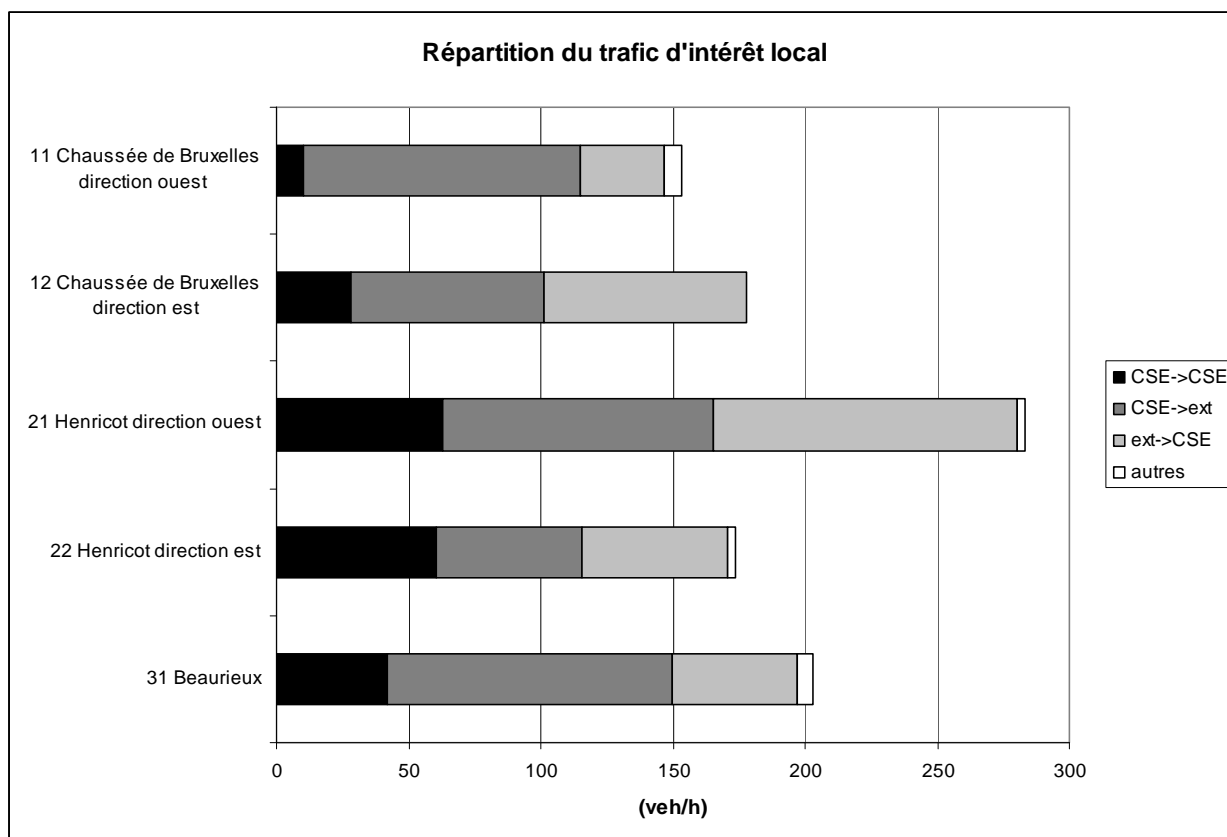


Figure 19 Répartition du trafic d'intérêt local

La catégorie « autres » concerne des personnes qui relient des lieux situés en dehors de la commune de Court-Saint-Etienne, mais qui ont mentionné CSE comme étant leur origine.

Lieu 11 Chaussée de Bruxelles direction Ouest : le trafic purement local ne représente que 6,5% des personnes interrogées. Les principales destinations en dehors de CSE sont Rixensart (45 veh/h) et OLLN (22 veh/h) ; l'origine principale en dehors de CSE est OLLN (16 veh/h).

Lieu 12 Chaussée de Bruxelles direction Est : le trafic purement local représente 15,7% des personnes interrogées (30 veh/h). Les principales destinations en dehors de CSE sont OLLN (28 veh/h) et Wavre (21 veh/h) ; les principales origines en dehors de CSE sont OLLN (28 veh/h) et Rixensart (21 veh/h).

Lieu 21 Henricot direction Ouest : le trafic purement local représente 22,3% des personnes interrogées (63 veh/h). La destination principale est OLLN (63 veh/h), la principale origine est Villers-la-Ville (32 veh/h).

Lieu 22 Henricot direction Est : le trafic purement local représente 34.8% des personnes interrogées (63 veh/h). OLLN est à la fois la principale destination (15 veh/h) et la principale origine (35 veh/h).

Lieu 31 Beaurieux : le trafic purement local représente 20.8% des personnes interrogées (30 veh/h). Les principales destinations en dehors de CSE sont OLLN (24 veh/h) et Wavre (15 veh/h) ; les principales origines en dehors de CSE sont Mont-Saint-Guibert (24 veh/h) et Chastre (13 veh/h).

5.4 Gestion de la circulation

5.4.1 Régimes de vitesses

La figure 22 indique les limites de vitesses sur les voies qui structurent le réseau routier.

Par rapport aux limites des agglomérations, les limites de vitesses sont cohérentes sur les voies communales. Sur les routes N275 et sur la N237 on observe des changements nombreux de limitation qui sont assez difficiles à suivre! La cause principale est l'inadéquation entre l'aménagement routier et le développement des activités riveraines. Un problème classique sur les routes datant des années 50-80 ou élargies à cette époque.

La commune compte quelques zones 30 (à Beaurieux, Sart Messire Guillaume, Limauges et Tangissart) ainsi que des abords d'écoles traités en zones 30 selon la réglementation.

Voir aussi le chap 7.2 à propos des mesures de vitesses.

5.4.2 Sens uniques et sens uniques limités

La commune compte quelques rues à sens unique, instaurés souvent à la demande des riverains pour résoudre des problèmes locaux.

Aucun sens unique n'est actuellement ouvert aux cyclistes dans les deux sens, contrairement à la réglementation qui l'impose partout, sauf justification expresse.

Des suggestions ont été formulées par les acteurs et témoins. Elles seront examinées au cas par cas.

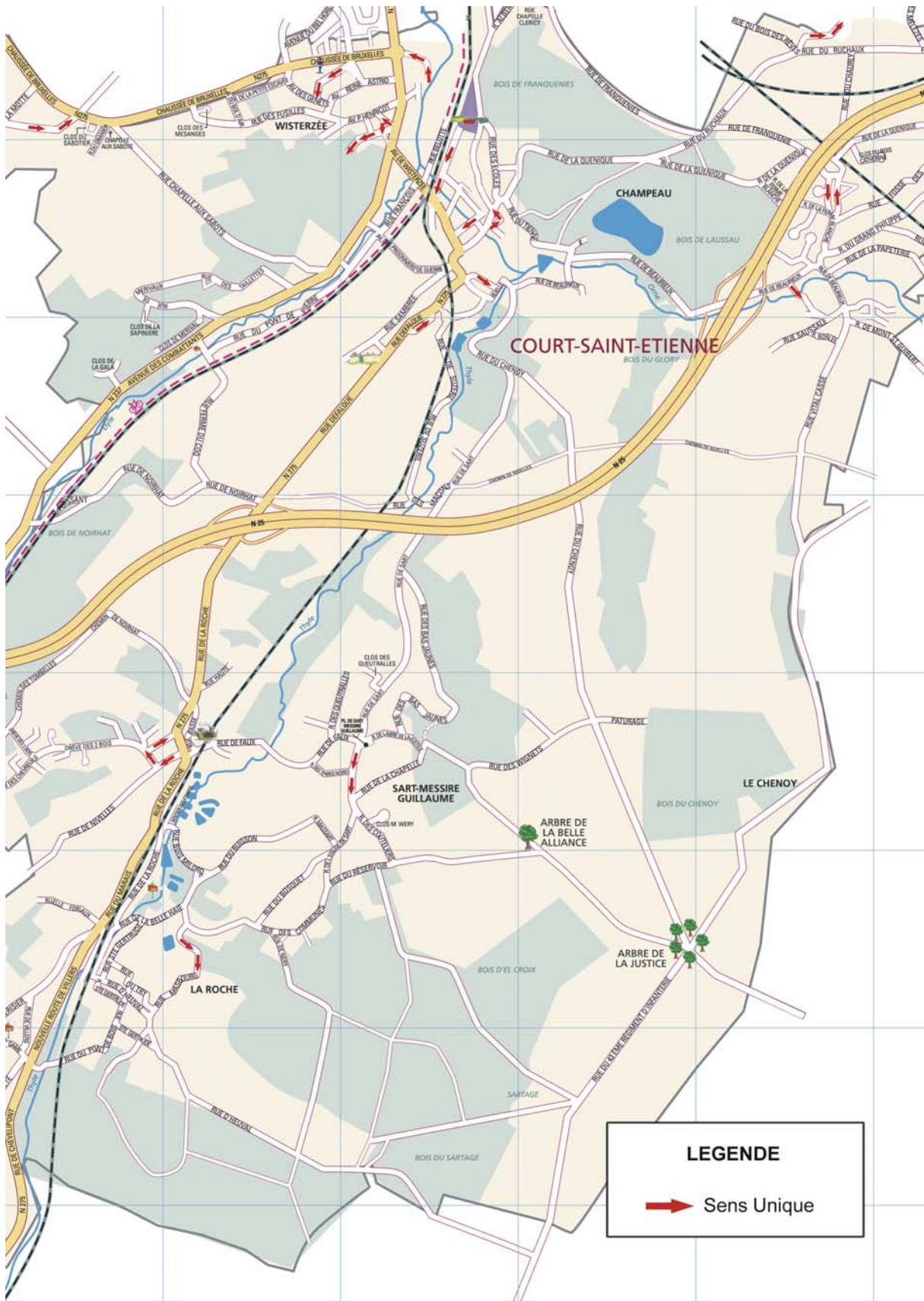


Figure 20 Les sens uniques existants

5.4.3 Signalisation routière

La signalisation routière fait l'objet d'une remise en ordre par la commune: suppression de nombreux panneaux pléthoriques; remplacement des panneaux vétustes.

La signalisation directionnelle laisse encore à désirer pour celui qui ne connaît pas la commune (destinations absentes à certains carrefours alors que le réseau routier est tortueux et compliqué et que la hiérarchie des voiries est peu évidente.

5.4.4 Aménagements de voiries

L'état des voiries est variable, du très bon au très mauvais (rue de Limauges, ...)

Mises à part les réfections globales de voiries qui sont l'occasion de créer un trottoir, de faire un aménagement de type zone 30 etc... la commune installe progressivement des dispositifs brise vitesses sur les routes connaissant un trafic trop rapide.

Le peu de moyens financiers limite le rythme d'équipement des voiries et incite à réaliser des aménagements légers (chicanes par exemple) dont les limites de performances sont aussitôt décriées par certains riverains ou usagers. Faut-il faire moins et mieux ? Une question à la fois technique et politique (tenter de satisfaire tous les habitants).

5.4.5 Les passages à niveau

Les passages à niveau sont des points d'attention particulière car la commune en compte plusieurs qui occasionnent des formations de files, peuvent induire des trafics d'évitement dans des voies de moindre importance, sans parler du danger que représentent ces passages à niveaux.

Les temps d'attente aux passages de La Roche, Faux et Court sont parfois longs, compte tenu du trafic de marchandises qui s'ajoute au trafic de voyageurs

des dispositifs de sécurité propres à la SNCB (temps de fermeture calculés en fonction de la vitesse des trains de marchandises, fermeture des barrières alors que le train est à l'arrêt, à Court par exemple)

de la coïncidence des heures de passage dans les deux sens (les barrières ne s'ouvrent pas entre deux trains)

Aux trains de passagers s'ajoutent les trains de marchandises ; la SNCB affirme le maintien de ce trafic de marchandises à son niveau actuel (pas d'augmentation structurelle prévue), en cohérence avec le rôle attribué à cette ligne dans le SDER (voir chap 2).

Nombre de trains passagers : voir chap 8.2

Nombre de trains de marchandises

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
De 06h à 18h	8	15	13	15	15	13	0
Sur 24h	16	31	32	34	36	25	5

En semaine durant la période 06h-18h, on peut estimer la fréquence à 28 trains passagers et 14 trains marchandises, ce qui donne une moyenne de 3 à 4 trains par heure.

Quelques points relevés:

Rue Henricot: formation de files de part et d'autre du passage aux heures de pointe

Faux: Le passage à niveau allonge le trajet entre Sart-Messire-Guillaume et l'accès à la N25, ce qui incite les automobilistes en direction de Louvain-La-Neuve à passer plutôt par Beurieux.

Faux: la fermeture des barrières correspond à la pointe d'arrivée des parents d'élèves. Ceux-ci doivent attendre dans chaque sens s'ils font l'aller-retour par la rue de Faux, ce qui est souhaitable (rejoindre la N 275)

Perspectives :

La SNCB affirme qu'il n'y a pas de solution de gestion technique des barrières à court terme pour réduire les temps de fermeture.

La SNCB est favorable à la suppression des passages à niveau, entraînant éventuellement le déplacement de gares et d'arrêts, ce qui pourrait aller de pair avec la création de parking relais plus accessibles et plus grands. Ceci nécessite de dévier les voiries ou de créer de nouvelles liaisons avec passages inférieurs pour franchir les voies SNCB.

5.5 Le trafic de poids lourds

5.5.1 Comptages automatiques

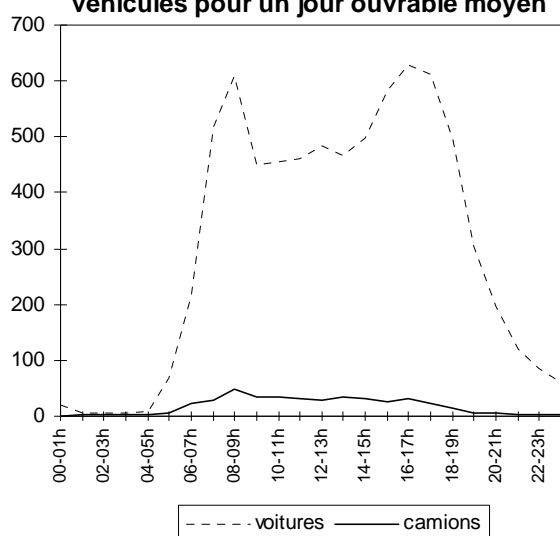
Sur base des comptages automatiques on peut affirmer que la proportion des poids Lourds dans le trafic est faible, inférieure à 6% (N 237):

	06-22h		Sur 24h	
	Nbre	Pourcentage du trafic	Nbre	Pourcentage du trafic
N237	803	5.6%	844	5.6%
N275 / Faux	356	3.9%	360	3.7%
N275 / rue du Marais	232	4.3%	235	4.2%
Noirhat	78	6%	78	5.8%
Rue de Sart	52	4.2%	52	4.1%
Pont Spilet	111	4.2%	111	4.1%
Ruchaux	211	3.9%	219	3.9%
Rue du Ruisseau	109	2.9%	109	2.7%
Vittal Casse	57	5.3%	57	5.1%
Arbre Belle Alliance	19	3.8%	19	3.6%

→ Le Ruchaux connaît le même problème de transit qu'avec les voitures alors que le trafic PL est interdit sauf circulation locale.

→ On observe des mouvements de PL au carrefour Defalque - Coussin Ruelle ainsi que sur la N237, où le comptage réalisé entre le rond-point de la N275 et l'avenue Bel Horizon compte moins de 6% de PL.

Répartition horaire des différents types de véhicules pour un jour ouvrable moyen



Exemple N237

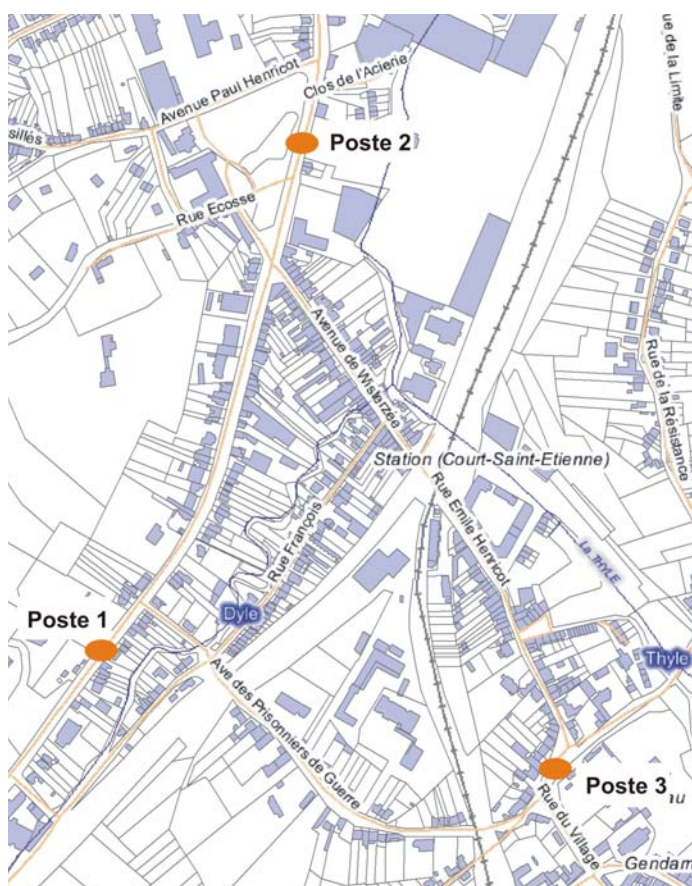
5.5.2 Enquête Origine-Destination

Une enquête a été effectuée pour connaître l'origine et la destination des poids lourds qui empruntent les rues du centre de Court-Saint-Etienne, à savoir l'avenue des Combattants, l'avenue de Wisterzée, l'avenue des Prisonniers de Guerre et la rue E. Henricot.

Lieux et heures de l'enquête

Les comptages automatiques ayant été faits sur une semaine (du 19 au 26 janvier 2009), on s'est basé sur les volumes à chaque heure pour cerner les périodes d'affluence maximale afin d'interviewer un nombre maximum de chauffeurs.

L'enquête s'est déroulée le mercredi 11 juin 2009



Avenue des Combattants :

- entre 8h et 11h en direction d'Ottignies (poste 1)
- entre 13h et 16h en direction de Genappe (poste 2)

Sur la Place Communale, en direction de l'avenue de Wisterzée: entre 8h et 11h et entre 13h et 16h (poste 3)

Analyse des données

poste	période	PL	durée comptage	(enquêtés)	(autres)
3	matin	20	03:30	17	3
3	après-midi	16	02:45	13	3
1	matin	43	03:30	36	7
2	après-midi	44	02:45	33	11
<i>total</i>		123		99	

(94 enquêtés + 5 fiches vides)

comparaison avec autres comptages de trafic disponibles

poste 1	PL 135	selon comptages automatiques MET entre lanterne et rp. Donc loin et ajout sens + vers Ottignies	
poste 2	91	entre rp et lanterne	sens - vers Nivelles
poste 3	matin 6 14	entre 7:00 et 8:30 extrapolé sur période 08:00 à 11:30	selon comptage AME au carrefour Defalque-Coussin Ruelle
poste 3	pm 3 5	entre 16:00 et 17:30 extrapolé sur période 13:30 à 16:15	selon comptage AME au carrefour Defalque-Coussin Ruelle

poste	local (CSE)	bizarre/perdu	transit	à dévier par échangeur complet N237#N25	dévié par liaison RP-- N25
1	12	5	16	4	9
2	16		14	0	0
3	15	6	4	0	5

Au poste3 (place communale) les conducteurs en transit viennent souvent de Beurieux pour rejoindre Céroux, Ottignies. Ils pourraient emprunter nouvelle liaison entre N25 et le rond-point N237#N275. Idem en sens inverse. Mais petits volumes !

Au poste 1, sur N237 au sud de la commune (ancienne station essence) en direction d'Ottignies, peu d'usagers (allant à Wavre et Limelette, par exemple) seraient intéressés par un échangeur complet N237#N25.

Davantage seraient intéressés par la liaison entre N25et rond-point 237#275 car ils empruntent N275 vers Rixensart. Ils resteraient alors sur N25 jusqu'à cette nouvelle liaison.

Au poste 2, entre rond-point N275#N237 et Lanterne, les poids lourds en transit ne profiteraient pas de la liaison entre le rond-point et N25 car ils poursuivent vers N25 vers Nivelles et la nouvelle liaison serait un allongement de trajet aberrant. Deux d'entre eux auraient pu éviter de se trouver sur la N237 car viennent du Nord d'Ottignies et vont vers Nivelles ou plus loin. Problème de GPS ?

En conclusion:

L'intérêt de compléter l'échangeur N25#N237 n'apparaît pas.

L'intérêt de la liaison entre le rond-point 237#275 et la N25 apparaît; elle permettrait de soulager le centre de Court-Saint-Etienne (Wisterzée-Henricot) et de soulager l'avenue des Combattants.

6. Stationnement

6.1 Offre de stationnement dans le centre

Le centre communal dispose de différents espaces de stationnement (parc à Mitrailles, derrière le supermarché, Place des Déportés, à côté de la maison communale, ...) qui sont sous-utilisés actuellement.

Le plus grand espace est celui du parc à Mitrailles, peu aménagé, qui accueille de grands nombres de voitures lors d'évènements qui attirent jusqu'à 3.000 personnes.

Cet espace n'est toutefois pas définitivement dédié au stationnement; au contraire, il devrait disparaître dans le cadre de l'urbanisation du site.

Un autre grand espace quasiment inoccupé actuellement est le parking du supermarché (terrain privé?). Il devrait retrouver sa fonction première à court terme (réouverture du magasin). L'adéquation entre le nombre de places de parking et la surface commerciale ne peut être évaluée. Cet espace offre toutefois une réserve supplémentaire pour des évènements en soirée (commerce fermé).

Le stationnement quasiment n'est pas réglementé. Il fut –semble-t-il– réglementé par le passé (zone bleue) dans l'avenue de Wisterzée mais les panneaux ont été enlevés.

Seules 4 places dans la rue Henricot sont à durée limitée (30 minutes). des emplacements existent pour les personnes handicapées et elles semblent bien respectées par les autres usagers.

6.2 Rotation du stationnement dans le centre

Afin de connaître l'utilisation des places de parking dans le centre au cours de la journée, on a procédé à un relevé des plaques d'immatriculation des voitures en stationnement le jeudi 12 décembre 2008, toutes les heures entre 7h et 20h. Le périmètre étudié et le découpage en zones est le suivant:

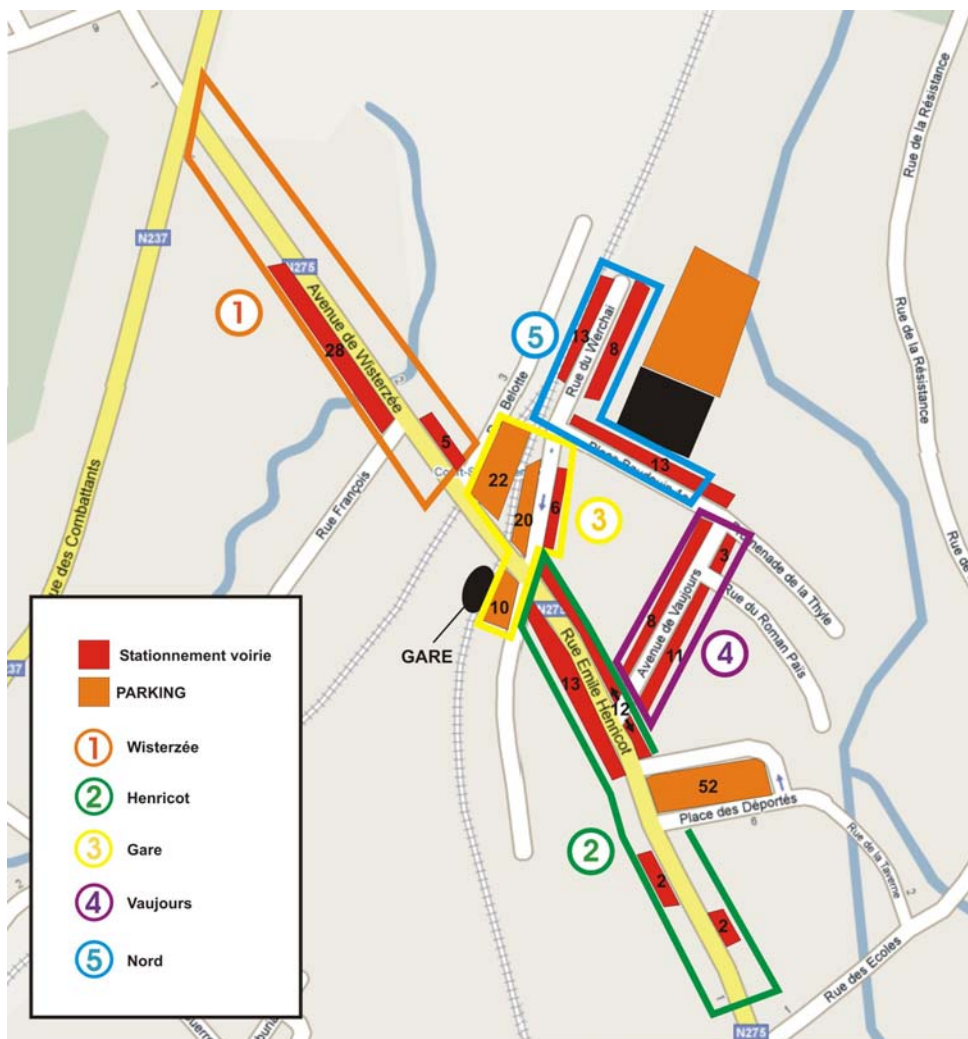


Figure 21 Périmètre des relevés de stationnement dans le centre

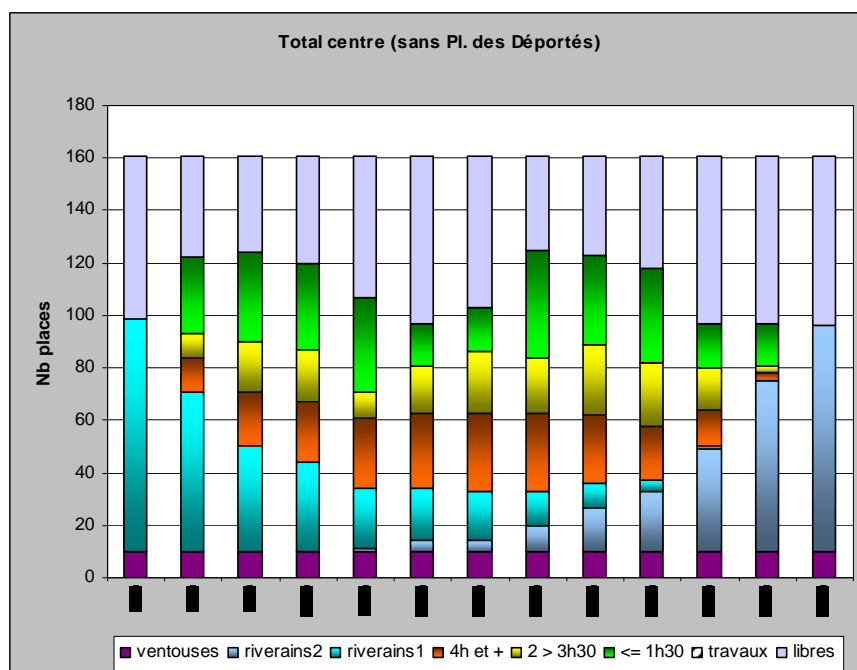
En prenant comme hypothèses que les voitures stationnées à 7h30 et celles stationnées à 19h30 sont celles de riverains, on peut tracer l'évolution de l'occupation des places de parking.

On constate ceci:

Il reste en permanence des places libres pour des visiteurs

Les voitures des riverains partent généralement le matin avant 9 h; elles sont à nouveau nombreuses à partir de 17h.

Très peu de voitures ne bougent pas durant la journée (usage fréquent de la voiture par les habitants!)



Les places libérées sont occupées par

des voitures qui stationnent longtemps (+ de 4 heures pour les navetteurs train et les commerçants ou autres travailleurs dans le centre). Stationnement "ventouse"

des voitures qui stationnent pendant 2 à 3h30 (visiteurs de moyenne durée)

et enfin des voitures qui stationnent durant moins d'1 h30 (leur nombre est sous-estimé, du fait de la fréquence horaire des relevés)

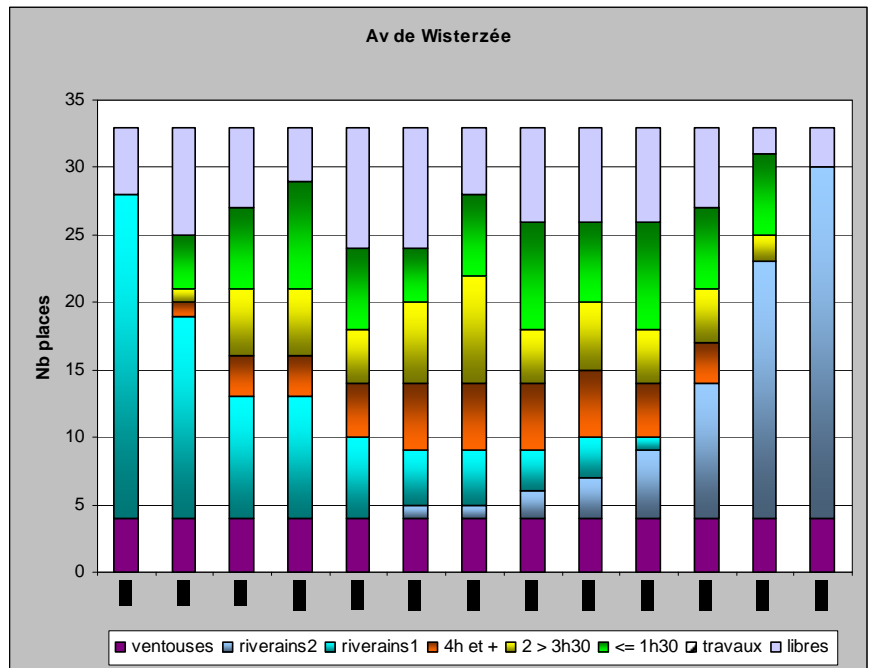
La plupart des voitures de riverains bougent durant la journée (usage fréquent de l'auto par les habitants)

Avenue de Wisterzée.

L'avenue n'est jamais saturée mais on atteint presque 90% d'occupation à 10h et davantage en fin d'après-midi.

Compte tenu de la disposition de l'avenue (longue rue sans possibilité de faire demi-tour pour prendre une place de l'autre côté, par exemple) on peut considérer qu'il est parfois difficile de trouver une place durant la journée lorsque 80% des places sont occupées (<10% de places libres par sens).

En interdisant le stationnement de longue durée (plus de 3h30) on créerait une réserve suffisante pour accueillir les clients.

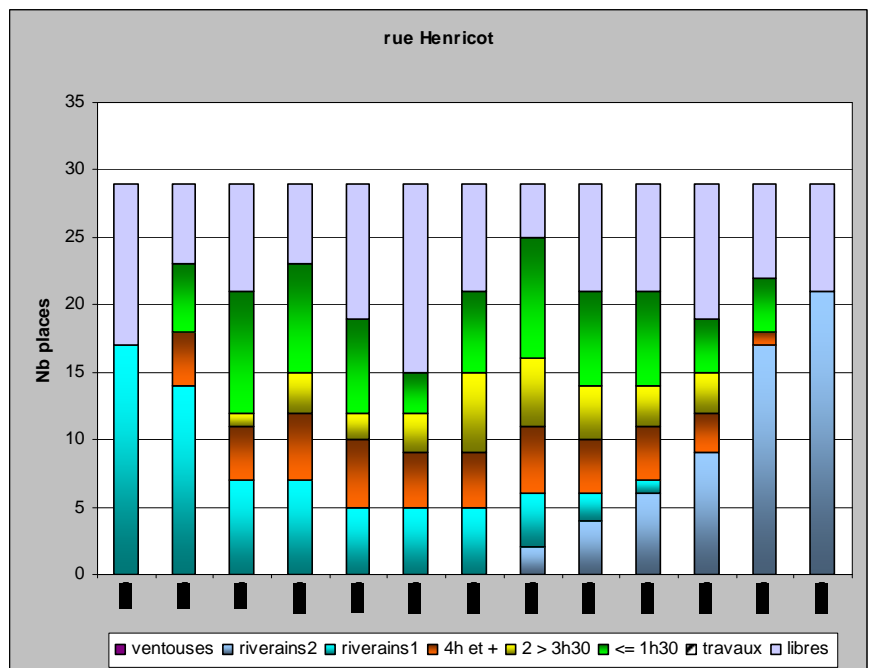


Rue Henricot

De l'autre côté du chemin de fer, la situation est assez similaire mais il est plus facile de trouver une place puisqu'il y a les rues transversales.

On atteint fréquemment 80% d'occupation en journée.

En interdisant le stationnement de longue durée (plus de 3h30) on créerait une offre accueillante pour les clients, notamment les clients de passage en fin de journée (retour à la maison).

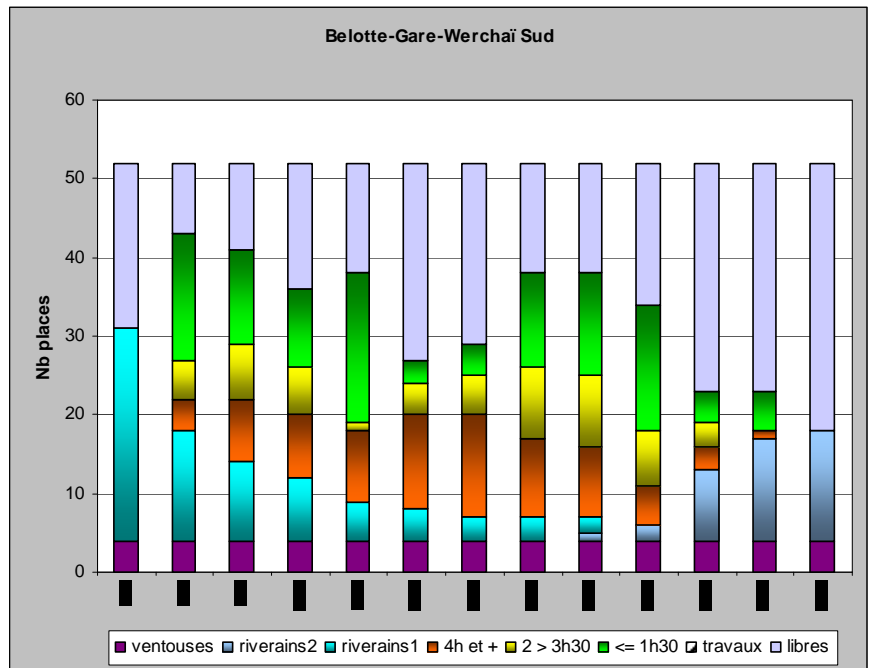


Place de la Gare, début de la rue Belotte et de la rue du Werchaï

Dans cette zone proche de la gare, il y a assez peu de stationnement de longue durée tôt le matin. Quelques utilisateurs du train peut-être.

Mais surtout des voitures de riverains qui partent et sont remplacées par des voitures en stationnement d'assez longue durée.

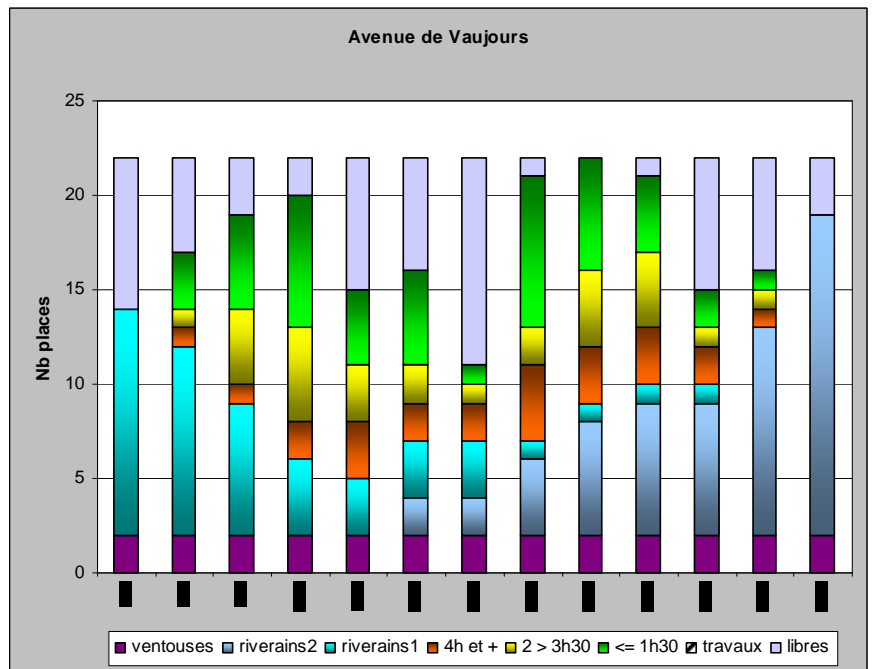
Des places libres en permanence pour les visiteurs



Avenue de Vaujours

Davantage de voitures de riverains durant le journée.

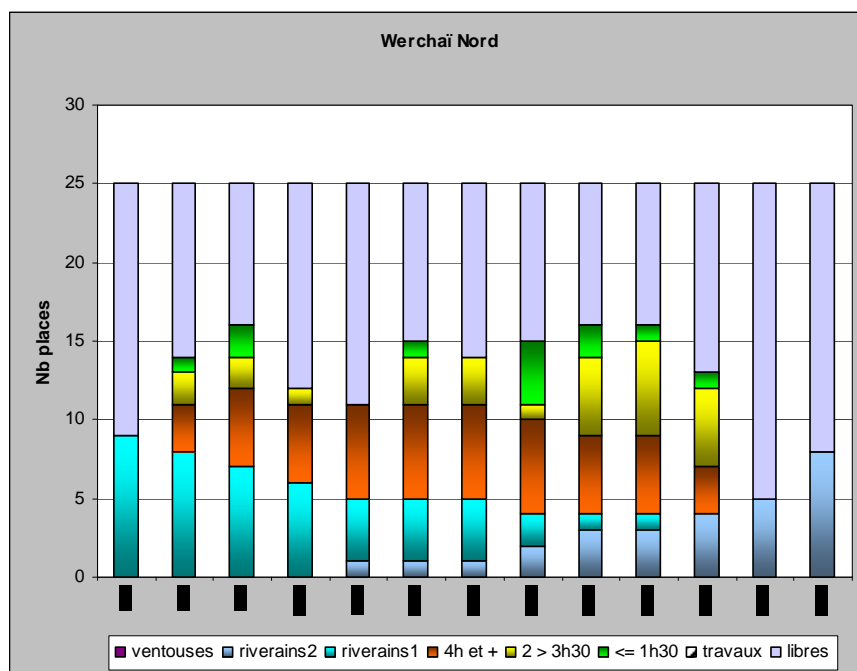
Toutes les places sont occupées à certains moments.



Rue de Werchaï Nord Côté au-delà de la place Baudouin 1^{er}.

Il reste beaucoup de places libres. On y trouve quelques voitures de riverains et des voitures qui séjournent longtemps.

Très peu de stationnement de courte durée, ce qui est logique, compte tenu de la distance plus grande à parcourir à pied pour rejoindre les commerces et services. Mais si des gens vont se garer là-bas, c'est qu'ils n'ont pas trouvé plus près !



Conclusions à propos du stationnement dans le centre:

Les relevés ont été réalisés en décembre, un vendredi peu avant les fêtes. L'affluence peut être plus importante le samedi ou les jours de beau temps ou ... en fonction de nombreux facteurs qui déterminent la fréquentation des commerces (beau temps, soldes, braderie, jour de marché, ...).

Il est certain toutefois que le taux d'occupation des places dans l'av de Wisterzée, la rue Henricot et l'avenue de Vaujourn est assez élevé et que l'attractivité des commerces profiterait d'un report des voitures en stationnement de longue durée vers les espaces disponibles non loin (parc à Mitrailles, Place des Déportés?, rue du Werchaï Nord), afin de libérer des places pour les clients des commerces et services.

La réouverture du supermarché, en tant que locomotive des commerces, est un élément majeur à prendre en compte si on veut que les commerces locaux profitent de la clientèle attirée par ce nouveau commerce.

Dans l'avenue des Combattants (section commerçante de part et d'autre du carrefour de la lanterne), le stationnement est assez peu organisé et –sans avoir fait un relevé exhaustif, on peut affirmer que bon nombre de places sont occupées par du stationnement de longue durée. L'impact sur le fonctionnement des commerces est sans doute limité mais il convient d'intégrer cet axe dans la réflexion sur la gestion du stationnement dans le centre communal: si des mesures sont prises pour assurer une meilleure rotation du stationnement dans l'avenue de Wisterzée, des mesures devront également être prises dans l'avenue des Combattants.

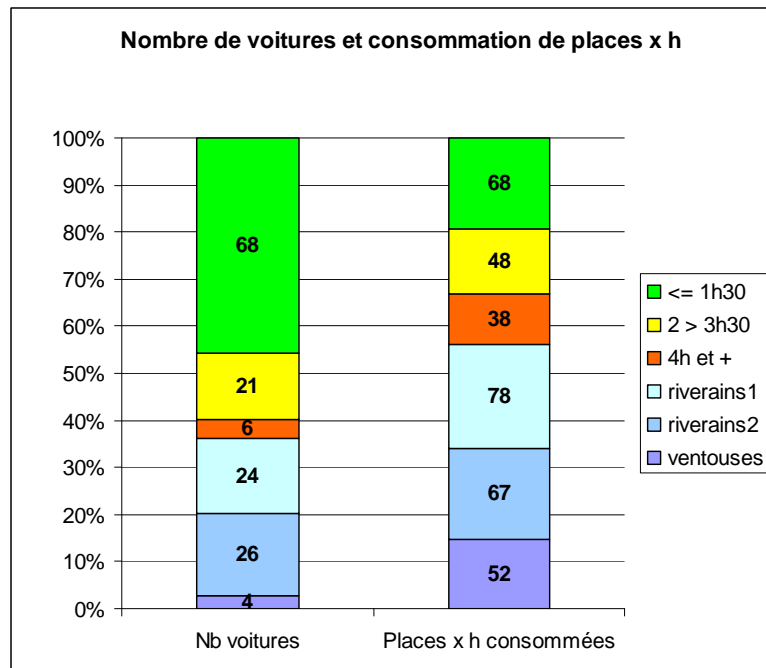
Remarque: Le déplacement des voitures ventouses permet d'attirer beaucoup de voitures en stationnement de courte durée, si on réfléchit en termes de places x heures consommées par les voitures.

Exemple:

Avenue de Wisterzée

55% des voitures ont stationné pendant plus de 2 heures. En fait ces voitures ont consommé 80% de la capacité en places x heures !

Les 6 voitures de non résidents qui ont stationné pendant plus de 4 heures ont en fait occupé 38 places x heures, soit autant que 38 voitures qui stationneraient pendant une heure.



6.3 Stationnement ailleurs dans la commune

Près des gares de La Roche et de Faux, on trouve des voitures de navetteurs durant la journée. Le peu de contrôle de ces espaces n'invite pas à y garer sa voiture pendant de longues heures. Le problème est mentionné par des habitants qui préfèrent se faire conduire à la gare ... ou partir en voiture.

Des problèmes très localisés se posent près des écoles. Ils seront abordés au cas par cas avec les écoles.

A certains endroits, des véhicules stationnent sur le trottoir, ce qui rend le passage des piétons difficile ou impossible. Voir la carte 5 "Piétons".

Le stationnement de poids lourds est ressenti comme une gêne et un danger dans la rue du Cerisier à Tangissart.

7. Sécurité routière

7.1 Statistiques d'accidents

7.1.1 Evolution du nombre de victimes d'accidents

	2006	2007	2008	TOTAL
Tués	1	2	2	5
Blessés graves	5	3	1	9
Blessés légers	35	36	43	114
TOTAL	41	41	46	128
accidents avec seult dégâts mat.	86	11	17	114

Les accidents avec tués ou blessés graves (càd emmenés à l'hôpital) sont peu nombreux sur le territoire de Court-Saint-Etienne. On constate toutefois une augmentation du nombre de blessés légers entre 2007 et 2008.

7.1.2 Types d'usagers impliqués

La répartition des victimes selon le type d'usager impliqué est la suivante (2006 à 2008):

Type d'usager	Tués	Blessés graves	blessés légers	total victimes
piéton		3	12	15
cycliste			4	4
cyclomotoriste	1		8	9
motocycliste			2	2
conducteur auto	4	5	65	74
passager auto		1	22	23
autre			1	1
Total victimes	5	9	114	128

7.1.3 Localisation des accidents

Les deux tiers des accidents avec blessés se produisent sur les voies régionales, gérées par le SPW. Ces routes supportent effectivement la plus grande part du trafic routier qui circule sur la commune. Mais les accidents s'expliquent aussi par le fait que ces routes traversent le centre et des villages tout en n'étant pas ou peu conçues en fonction des autres usagers que l'on trouve dans les agglomérations. Elles permettent des vitesses élevées et sont peu équipées en trottoirs, traversées piétonnes, pistes cyclables, zones de stationnement.

Nombre de victimes (2006 à 2008)		
sur voie régionale	86	69%
N 25	22	
N 237	33	
N 275	30	
N 237a	1	
sur voirie communale	38	31%
TOTAL	124	100%

La liste ci-dessous localise les accidents avec blessés par route, par ordre décroissant du nombre de victimes. Nous gardons les dénominations locales des voies régionales car elles précisent quelque peu le lieu de l'accident.

Nb accidents avec blessés	route	gestionnaire voirie
30	Avenue des Combattants	SPW
22	N025000	SPW
8	N275	SPW
8	Rue de Beurieux	Commune
5	Chaussée de Bruxelles	SPW
5	Rue de la Roche	SPW
5	Rue Coussin Ruelle	Commune
5	Rue de Villers	Commune
4	Nouvelle Route de Villers	SPW
3	Rue de Chévelipont	SPW
3	Rue Emile Henricot	SPW
2	Avenue de Wisterzée	SPW
2	N237	SPW
2	Place Communale	Commune
2	Rue de Faux	Commune
2	Rue du 43e Régiment d'Infanterie	Commune
2	Rue du Chenoy	Commune
2	Rue du Ruchaux	Commune
1	Rue Defalque	SPW
1	Rue du Marais	SPW
1	N237a	SPW
1	Avenue de Vaujours	Commune
1	Avenue des Coquelicots	Commune
1	Avenue des Métallurgistes	Commune
1	Parc de Wisterzée	Commune
1	Rue Champ des Garennes	Commune
1	Rue de la Quenique	Commune
1	Rue de l'Arbre de Justice	Commune
1	Rue de l'Eglise de Sart	Commune
1	Rue de Sart	Commune
1	Rue des Ecoles	Commune
1	Rue du Bois des Rêves	Commune

7.1.4 Accidents aux carrefours

Les accidents aux carrefours ne sont pas très nombreux et on ne trouve pas de véritable point noir. Le tableau ci-dessous reprend les accidents aux carrefours entre 2006 et 2008.

Route 1	Route 2	Nb d'accidents
Avenue des Combattants	Avenue de Wisterzée	3
Avenue des Combattants	Rue Ernest Cosse	3
Avenue des Combattants	Chaussée de Bruxelles	2
Avenue des Combattants	Rue Ferme du Coq	2
Avenue des Combattants	Avenue Reine Astrid	1
Avenue des Combattants	Rue Chapelle aux Sabots	1
Avenue des Combattants	Rue de Mérivaux	1
Avenue des Combattants	Rue Jules Demolder	1
Chaussée de Bruxelles	Avenue de Limauges	1
Chaussée de Bruxelles	Avenue des Coquelicots	1
Chaussée de Bruxelles	Rue du Bol d'Air	1
N237	Parc de Wisterzée	1
N237a	rue de La Roche	1
N237a	Rue Defalque	1
N275	N25 Direction Thines (Nivelles)	1
N275	Rue de la Roche	1
Place Communale	Rue Sambrée	1
Rue Champ des Garennes	N275 Bruxelles - Marbais (Villers-la-Ville)	1
Rue Coussin Ruelle	Rue du Village	1
Rue de Beurieux	Clos de l'Orne	1
Rue de Beurieux	Rue du Moulin	1
Rue de Villers	Rue du Cerisier	1
Rue Defalque	N25 Direction Thines (Nivelles)	1
Rue du Capon	Rue de la Ferme Blanche	1
Rue du Marais	Rue de la Roche	1

7.2 Vitesses pratiquées

Les mesures de vitesses effectuées régulièrement par la police indiquent qu'effectivement les limites de vitesse sont couramment dépassées en différents endroits, localisés sur la figure 22 qui indique la vitesse respectée par 85% des conducteurs (seuil considéré comme représentatif de la situation).

Le tableau ci-après précise les données pour chaque point de mesure. On y trouve notamment les vitesses maximales pratiquées.

A noter le très faible respect de la zone 30 devant l'école de la rue Defalque. Cette zone se justifie mal à notre avis puisque les enfants sont conduits en voiture ou en car (enseignement spécial) et déposés en dehors de la route. Il n'empêche que 90 km/h et plus est tout-à-fait excessif, compte tenu du développement urbain à proximité (débouché de voies locales).

Dans la rue de la Motte, récemment réaménagée en zone 30, la limite n'est pas respectée par la majorité des conducteurs.

Résultats des relevés de vitesses

Lieu	période	Nb jours	Nb véhicules	v85 (km/h)	< 30km/h	30-50 km/h	60-70 km/h	80-90 km/h	> 90 km/h
Rue de l'église de sart (zone 30)	oct 07	10	2.118	33	67%	32%	1%		
Rue de l'église de sart	juil 07	14	1.962	31	70%	29%			
Rue Defalque (zone 30 km/h)	oct 07	10	14.392	78	11%	30%	37%	19%	4%
Rue de la roche	févr 08	8	10.041	63	10%	51%	33%	6%	
Rue de la motte (zone 30 km/h)	sept 08	10	5.545	42	45%	51%	4%		
Rue de sart	mai 08	10	4.377	52	16%	63%	20%	1%	
Rue de vital casse	févr 08	7	3.236	57	10%	54%	32%	3%	
Rue des cerisiers (ht no 75)	déc 08	14	7.811	62	6%	49%	39%	6%	
Rue fossé des vaux	déc 08	14	3.226	36	45%	54%			
Rue de sart	nov 08	11	5.488	56	9%	54%	34%	2%	

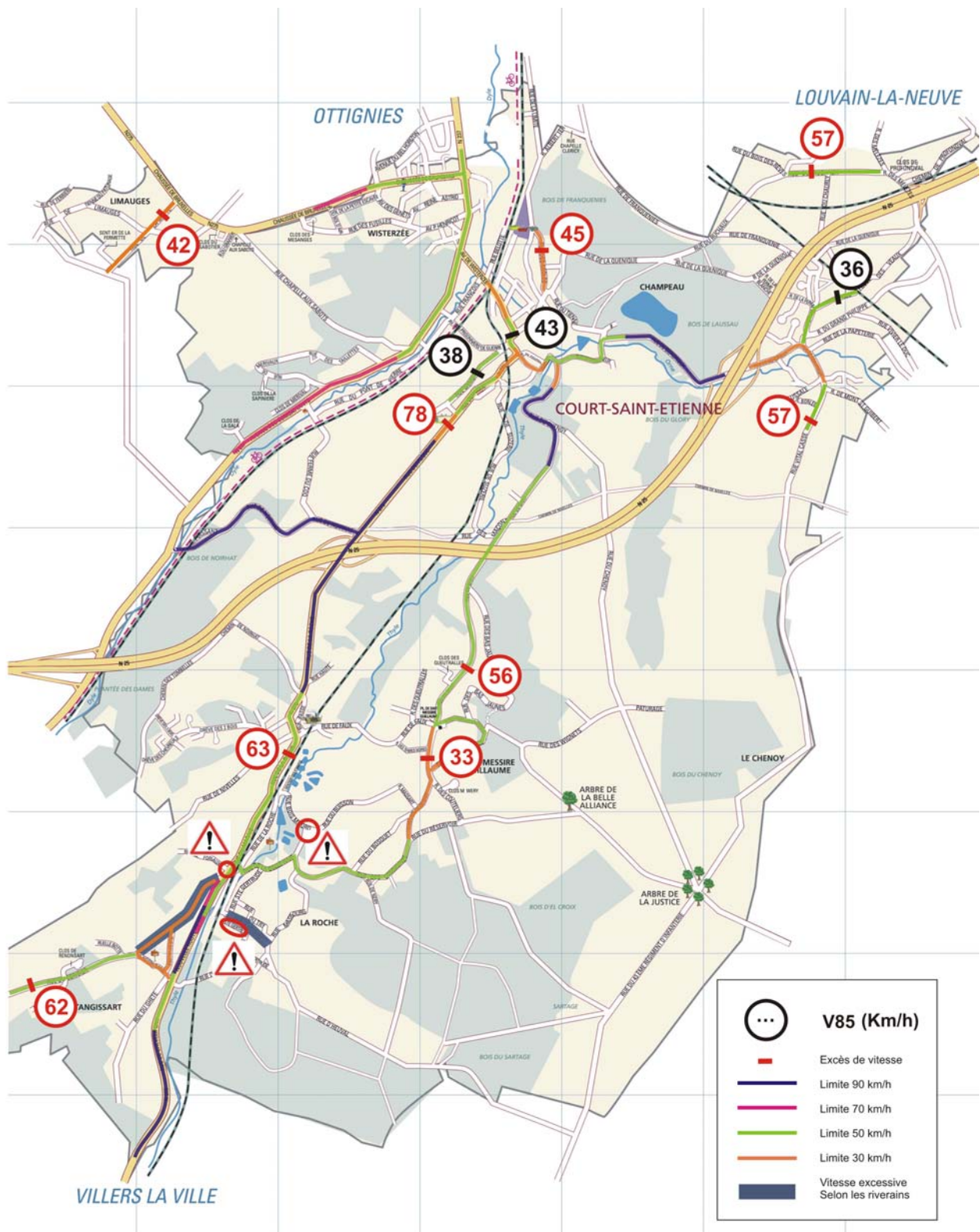


Figure 22 Mesures de vitesses et points dangereux, selon les habitants.

7.3 Gestion de la vitesse

La commune dispose d'un radar qu'elle place régulièrement aux endroits critiques. Elle a réalisé également des aménagements de voirie visant à modérer les vitesses.

Exemples:



Rue de Beurieux



Rue du Ruchaux

8. Transport public

8.1 Le réseau de transport public

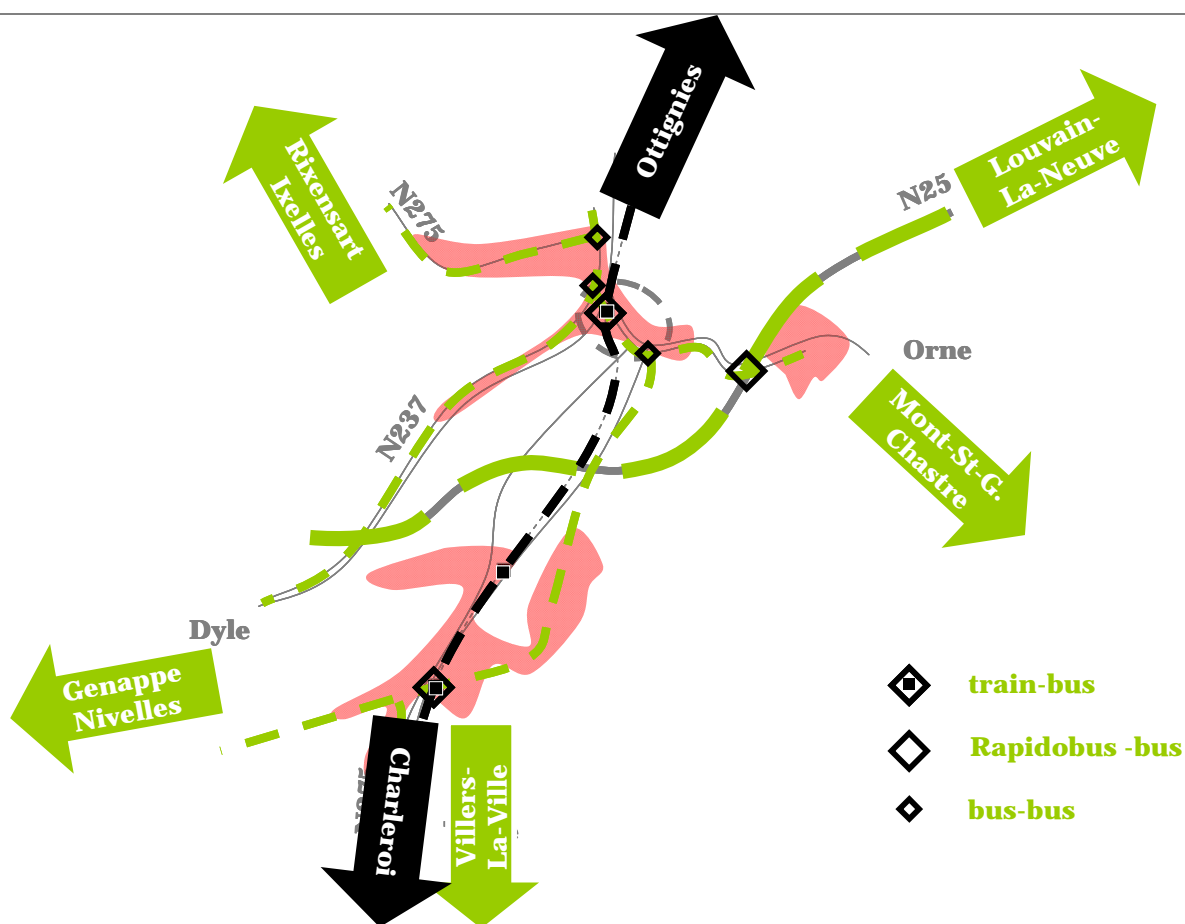
(Voir carte 4)

L'offre de transport public se compose de trois éléments

- La ligne ferroviaire, sur un axe nord-sud, avec 3 gares/haltes bien espacées, desservant le centre, La Roche et Faux, ce qui rend le train comme mode de déplacement dans la commune et surtout comme liaison avec la gare IC/IR d'Ottignies.
- La ligne Rapido Bus est/ouest sur la N25, avec une halte à l'échangeur de Beurieux ; l'écart par rapport au centre de Court limite l'intérêt de la ligne pour se rendre à Nivelles mais l'aménagement prévu d'un parking relais et d'un parking pour vélos devrait intéresser davantage de navetteurs
- Les 6 lignes TEC, concentrés sur le centre, et partant dans 4 directions pour relier le centre aux villages et les communes voisines.

La gare est le point de correspondance principal, complété par d'autres arrêts au centre. La gare de La Roche et l'arrêt Rapido Bus sont chacun desservis par une ligne de bus, ce qui n'est pas le cas pour la gare de Faux.

La desserte et la fréquentation de chacun des éléments est examinée en détail ci-après.

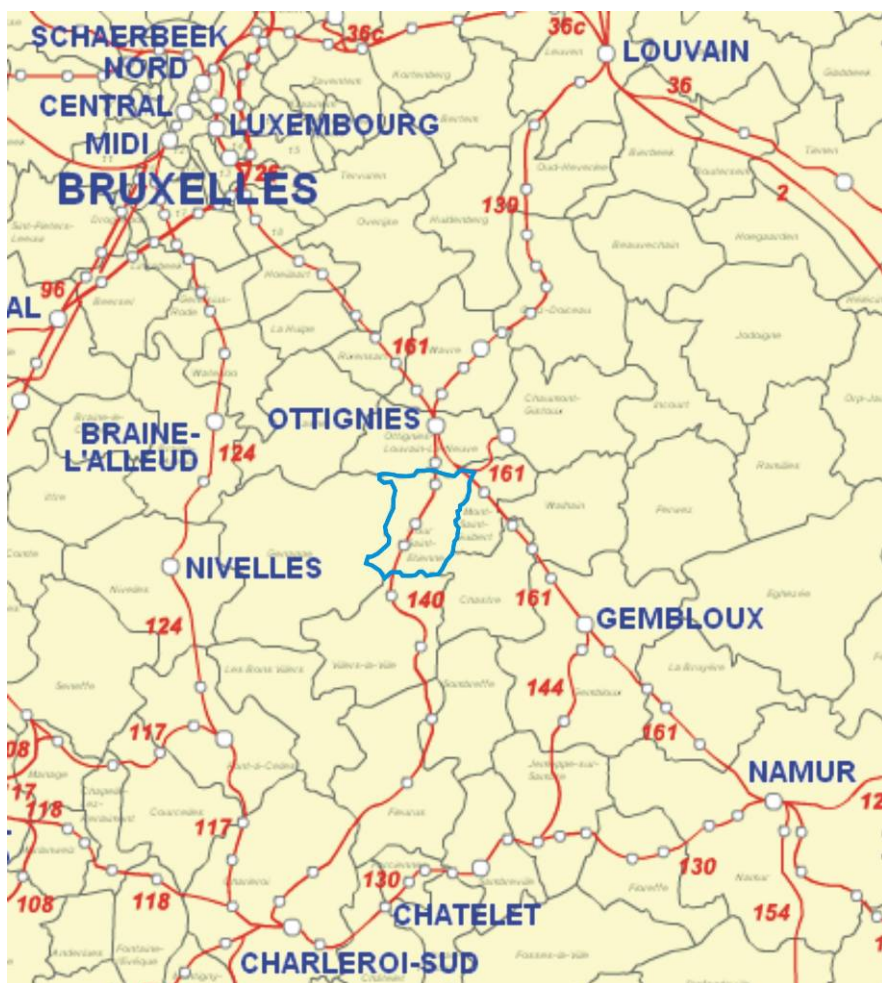


8.2 Transport public ferré

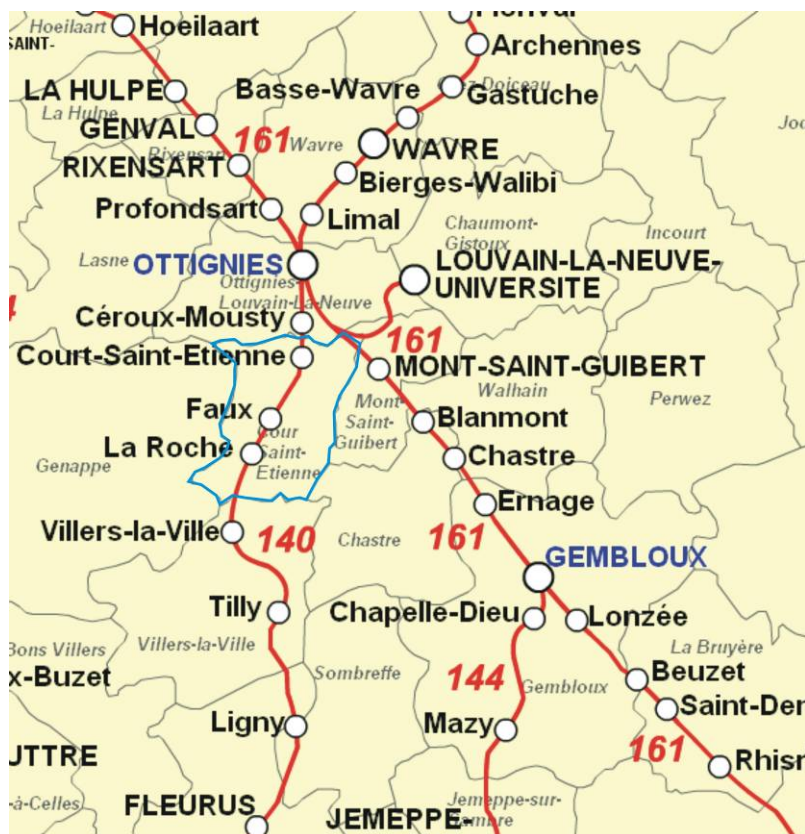
8.2.1 L'offre

La commune de Court-Saint-Étienne est traversée par deux lignes SNCB :

- La ligne 140 relie Charleroi-Sud à Ottignies en passant par la commune.
- La ligne 161 relie Namur à Bruxelles et borde le territoire au nord (Mont-St-Guibert)



Trois haltes sont desservies par la ligne 140 : Court-St-Étienne, Faux et La Roche.



Offre de services aux gares

Les 3 haltes de la commune sont sans guichet (contrairement à la gare de Mont-Saint-Guibert) et n'ont pas d'infrastructures adaptées pour les PMR.

Elles possèdent par contre des parkings voitures et vélos gratuits mais aménagés de façon sommaire.

Les parkings voitures sont bien utilisés (surtout à la gare de Faux) mais pas saturés. En l'absence de délimitations claires et de marquages au sol, les voitures sont garées de manière anarchique.

A noter également que la place de la gare de Court-Saint-Etienne ne se prête pas au stationnement (cul-de-sac et espace retreint). Des parkings existent par contre à proximité immédiate.



Gare de Court-Saint-Etienne



Gare de Faux

Les équipements pour ranger les vélos sont très sommaires (pas d'abri et peu de lumière) et pas toujours visibles (pas d'indications). Ils sont extrêmement peu utilisés.



Gare de Court-Saint-Etienne



Gare de Faux

Que ce soit pour les voitures ou les vélos, les problèmes d'équipement et le manque de surveillance des lieux font qu'une partie des usagers délaisse ces infrastructures et préfère se faire déposer en voiture.

Les quais d'embarquement sont également très peu aménagés. Ils comportent des abris rudimentaires et peu attrayants.

Les Infos voyageurs (horaires) sont par contre présentes à chaque gare.



Gare de La Roche



Gare du Centre

Gare de Faux

8.2.2 Demande

Fréquentation

Ci –dessous, le tableau reprenant la fréquentation des gares de 2004 à 2007 (nombre de voyageurs montés)

Gares	2004 / 2006 (moyenne)			2007		
	semaine	samedi	dimanche	semaine	samedi	dimanche
Court-St-Étienne	416	53	37	443	38	33
La Roche	157	33	26	151	28	27
Faux	122	17	16	124	21	10

La gare de Court-Saint-Etienne, par son positionnement dans le centre de la commune, est logiquement la plus fréquentée.

Un comparatif avec la moyenne 2004/2006 ne montre pas de réelle évolution de la fréquentation des gares sur le territoire, sous toutes réserves méthodologiques (compilation de comptages visuels).

Aux heures de pointe, le train est déjà bondé en arrivant à La Roche; les usagers doivent voyager debout jusqu'à Ottignies (temps de trajet de quelques minutes mais manque de confort).

Destination

(En se basant sur les migrations quotidiennes voir chap 4)

La majorité des usagers SNCB partent sur Ottignies, à partir d'où certains peuvent rejoindre avec une correspondance plusieurs destinations

- LLN
- Rixensart
- Wavre
- Bruxelles (centre)
- Namur

Une petite partie des usagers rejoint Charleroi en ligne directe depuis Court-St-Etienne.

La ligne 140 permet également de faire le lien entre les villages de La Roche, de Faux et le centre de la commune.

8.2.3 Qualité de la desserte

Fréquences

(Basés sur les horaires SNCB du 14/12/2008)

Fréquence moyenne sur la ligne 140

Charleroi - Ottignies	
semaine	05h00 - 08h00 2 trains par heure
	08h00 - 23h00 1 train par heure
w-e et jour férié	08h00 - 23h00 1 train toutes les 2 heures
Ottignies - Charleroi	
semaine	05h00 - 16h00 1 train par heure
	16h00 - 19h00 2 trains par heure
	19h00 - 23h00 1 train par heure
w-e et jour férié	07h00 - 22h00 1 train toutes les 2 heures

Cette ligne possède donc une fréquence correcte avec des trains 2 fois par heure le matin vers Ottignies et en soirée vers Charleroi, ce qui correspond aux horaires des travailleurs.

Le w-e, la fréquence est nettement moindre ainsi que les jours fériés.

Temps de parcours

Le train met 2 minutes entre la gare de La Roche et de Faux, puis 4 minutes de Faux à la gare de Court-Saint-Etienne.

Le tableau suivant donne une estimation des temps de parcours en semaine pour les principales destinations à partir de la gare de Court-St-Étienne :

Destination	Ligne	Durée (min)	Correspondance (min)
Ottignies	140	4	
LLN	140 + 161	25	13
Rixensart	140 + 161	23	15
Wavre	140 + 139	24	12
Bruxelles (centre)	140 + 161	49	15
Namur	140 + 161	36	8
Charleroi - Sud	140	37	

8.2.4 Accessibilité des gares

La signalisation directionnelle est inexistante et complique l'accès aux gares, surtout à Faux et à La Roche.

Court-Saint-Etienne

Les bus TEC 28 et 30 s'arrêtent à la gare.

Les bus 19-29-366 s'arrêtent à l'école provinciale située à 400 m de la gare.

Le RAVeL longe la ligne mais pas d'accès direct à la gare depuis la piste.

Faux

Pas d'arrêt TEC.

Pas de piste cyclable aménagée permettant de rejoindre la gare depuis le village de Faux ou de Sart

La Roche

Arrêt du bus 28 à proximité (environ 400m)

Pas de piste cyclable permettant de rejoindre la gare depuis le village de La Roche ou de Tangissart



L'accès piéton en venant de la rue d'Heuval est fortement dégradé.

8.2.5 RER

L'arrivée du RER améliorera la régularité des lignes de train à l'approche de Bruxelles.

La commune est directement concernée via la ligne RER n°2 : Nivelles - Bruxelles – LLN/Villers-la-Ville, comme on le voit sur le schéma (le plus récent rendu public par la SNCB).



Figure 23 Lignes RER

L'impact potentiel est grand et multiple, mais les détails de l'exploitation restent des points d'interrogation à ce jour :

- Liaisons plus fréquentes en RER vers Ottignies et donc meilleures correspondances IC/IR vers Bruxelles et Louvain-La-Neuve ?
- Liaison RER directe vers Bruxelles, améliorant la desserte d'arrêts intermédiaires, tels que Rixensart, Genvat, La Hulpe, Hoeilaart, Boitsfort, Watermael ?
- Desserte améliorée des gares : de 2 trains par heure à 4 en heure de pointe en semaine ? quelle desserte en heures creuses, en soirée, le week-end ?
- Amélioration des infrastructures et de l'intermodalité : rénovation des gares et haltes ? création éventuelle de facilités PMR ? ici rien n'est moins sûr
- Le RER devrait augmenter l'utilisation du train RER pour la navette vers les pôles d'emploi, en premier lieu Bruxelles, et diminuer le transit en voiture traversant la commune (venant de Villers-La-Ville). Pour devenir une alternative plus forte à la voiture privée, il faudrait également une desserte suffisamment attractive en heures creuses, en soirée et le week-end.

8.3 Transport public routier

8.3.1 L'offre

(Voir carte 3)

La commune est desservie par 6 lignes TEC Brabant Wallon.

La majorité de ces lignes ne desservent que le haut de la commune. Les villages de Faux, La Roche et Le Ruchaux ne sont pas desservis.

Les lignes TEC			
N°	Itinéraires	Fonction	Gares SNCB
4	Nivelles - LLN	Rapido	Nivelles
19	Ottignies - Nivelles	Régionale	Ottignies, Bousval
28	Genappe – Tangissart - Ottignies	Régionale	Genappe, Court-St-Étienne, Ottignies
29	Genappe – Céroux-Mousty - Ottignies	Régionale	Genappe, Ottignies
30	Courbais – Chastres - Ottignies	Régionale	Mont-St-Guibert, Court-St-Étienne, Ottignies
366	Cour-St-Étienne – Rixensart - Ixelles	Inter-régionale	Genva, Watermael-Boitsfort

Le réseau de desserte bus se caractérise essentiellement par des lignes qui traversent le haut de la commune et dont le parcours est parfois complexe.

Toutes les lignes régionales mènent à Ottignies.

La ligne 28 est la seule qui traverse entièrement la commune en desservant plusieurs villages : Tangissart – Sart-Messire-Guillaume – Court-St-Etienne

La ligne 366 est la ligne interrégionale qui permet de rejoindre Court-St-Etienne à Bruxelles.

Le Rapido Bus (Ligne 4) traverse la commune via la N 25 et dessert un arrêt à l'échangeur de Beurieux. Son itinéraire direct par les grands axes et les arrêts peu nombreux lui procurent un gain de temps considérable.

8.3.2 La demande

Fréquentation

Le TEC ne dispose pas de données de fréquentation sur Court-Saint-Etienne. Nous avons pu constater que la ligne 28 est très fréquentée aux heures de pointe.

Destination

(En se basant sur les migrations quotidiennes voir chap 4)

Les usagers utilisent les lignes TEC pour :

- Les liaisons entre les villages de Tangissart – Sart-Messire-Guillaume – Beurieux - Limalges et le centre, notamment pour rejoindre les écoles.
- Rejoindre Ottignes depuis les villages
- Rejoindre Nivelles ou Bruxelles (Ixelles), en ligne directe depuis le centre
- Rejoindre LLN en ligne directe depuis Beurieux

8.3.3 Qualité de la desserte

Fréquence

(Basés sur les horaires TEC du 01/09/2008)

Les fréquences sont très différentes selon les lignes mais restent de manière générale assez mauvaises durant la journée et quasiment inexistantes après 20h. Elles sont néanmoins un minimum adaptées aux horaires écoles – travail.

Le W-E et les jours fériés, les fréquences sont nettement plus faibles et beaucoup de lignes ne circulent pas.

A signaler, des bus supplémentaires le mardi pour desservir le marché dans le centre.

Ci-dessous une estimation des fréquences par ligne :

- LIGNE RAPIDO BUS 4 : NIVELLES - LLN

Ligne 4 : nb de bus				
→ Nivelles / LLN	Semaine	Samedi	Dimanche	Vacances
07h – 19h	14	/	/	10

A signaler : En direction de LLN, 3 bus à la pointe du matin.

- LIGNE 19 : OTTIGNIES - NIVELLES

Ligne 19 : nb de bus par heure en semaine		
	École	Vacances
→ Nivelles		
06h – 19h	3	3
19h – 24h	1	1
→ Ottignies		
05h - 06h	2	2
06h – 18h	3*	3
18h – 19h	2	2
19h – 23h	1	1

Week-end : 1 bus par heure

*Un bus supplémentaire à 16h le mercredi

La ligne 19 est la ligne la plus régulière sur Court-St-Étienne.

· LIGNE 28 : GENAPPE – TANGISSART - OTTIGNIES

Ligne 28 : nb de bus en semaine		
	École	Vacances
→ Ottignies		
Pointe du matin	2	2
Matinée	1*	1
13h – 19h	4	4
→ Genappe		
Pointe du matin	2*	2
12h - 20 h	5	5

SAMEDI : 4 BUS SUR LA JOURNEE

DIMANCHE : PAS DE TRANSPORT

*UN BUS SUPPLEMENTAIRE LE MARDI

Nous constatons une fréquence assez faible pour la seule ligne traversant la commune.

· LIGNE 29 : GENAPPE – CEROUX-MOUSTY – OTTIGNIES

Ligne 29 : nb de bus				
	Semaine	Samedi	Dimanche	Vacances
→ Ottignies				
Pointe matin	4	/	/	3
Midi	1*	/	/	1*
Pointe soir	4	/	/	3
→ Genappe				
Pointe matin	3**	/	/	2**
Midi	1***	/	/	1***
Pointe soir	4	/	/	3

* + 1 bus le mardi et vendredi

** + 1 bus le vendredi

***+ 1 bus le mardi

· LIGNE 30 : COURBAIS – CHASTRES - OTTIGNIES

Semaine école

→ Ottignies : 2 bus à la pointe du matin + 2 bus en matinée le mardi

→ Courbaix : 1 bus à 16h + 2 en matinée le mardi et 1 à 13h le mercredi

Semaine vacances

2 bus en matinée le mardi

→ pas de bus le w-e et les jours fériés

Il s'agit d'une ligne à fréquence extrêmement faible, mise en place essentiellement pour les écoliers et le marché

· LIGNE 366 : COUR-ST-ÉTIENNE – RIXENSART – IXELLES

Ligne 366 : nb de bus				
	Semaine	Samedi	Dimanche	Vacances
Pointe matin	2	/	/	2
Midi	1	/	/	1
Pointe soir	3	/	/	2

w-e → la ligne s'arrête à Rixensart.

Cette ligne a une fréquence très faible et n'est donc intéressante que pour quelques arrêts particuliers car pour beaucoup d'autres, il est plus intéressant de prendre le train.

Temps de parcours

Les tableaux suivants donnent une estimation des temps de parcours en semaine :

Liaison vers les villages à partir du centre de Court-Saint-Etienne :

Destination	Ligne	Durée (min)
Sart-Messire-Guillaume	28	9
Tangissart	28	16
Beaurieux	30	6
Limoges	366	5

Liaison vers les communes extérieures :

Destination	Ligne	Durée (min)
Ottignies	19, 28, 30	~10
Nivelles	19	33
Bruxelles (Ixelles)	366	57

A partir de Beaurieux :

La particularité de Beaurieux est le Rapido Bus qui évite aux usagers de devoir passer par le centre de la commune.

Destination	Ligne	Durée (min)
LLN	4	7
Wavre	4 + c	32
Nivelles	4	26

Les temps de parcours sont bons mais cette ligne reste surtout intéressante pour sa liaison directe et rapide vers LLN.

8.3.4 Qualité des arrêts

(Voir carte 3)

La qualité de l'arrêt est un élément d'incitation ou de dissuasion à l'utilisation du transport public.

Le niveau d'équipement des arrêts à Court-Saint-Etienne est variable, et laisse souvent à désirer autant en confort, qu'en visibilité et sécurité. Ci-dessous, quelques exemples commentés.



Aménagement typique sur la ligne 28/30, hors du centre : 1 abri, 1 poteau et un aménagement de sécurité



Aménagement minimal : 1 poteau



L'arrêt Monument, près de l'administration communale : absence d'abri, de confort, de sécurité



Exemple de cheminement non confortable (vers Beurieux)



Exemple de manque de visibilité de l'arrêt et de cohabitation difficile entre différents modes, l'arrêt étant souvent occupé par du stationnement illégitime (Wisterzée)



Cheminement insécurisé de Méridaux à l'arrêt en face (Av. des Combattants)

8.3.5 Projets du TEC

La SRWT et le SPW vont aménager un "pôle d'intermodalité" à l'échangeur de Beaurieux pour le Rapido Bus. Projet en deux phases:

- Phase 1: aménagement des points d'arrêt du Rapido Bus, d'un parking de 20 places environ d'un côté de la rue de Beaurieux et d'un trottoir (+ cyclistes?) d'un côté de la route, entre les carrefours des bretelles de la N25.
- Phase 2: aménagement d'un parking équivalent et d'un trottoir (+ vélos ?) de l'autre côté de la route + arrêt ligne 30 ? → mauvaise correspondance (voir chap ci-dessous)

NB: l'ajout d'un arrêt de la ligne 30 (arrêt à 400 m environ actuellement) serait intéressant, pour autant que les fréquences et correspondances soient améliorées.

Le TEC souhaite renforcer la liaison entre Court-Saint-Etienne et LLN en instaurant une ligne régulière.

8.4 Correspondances sur la commune et intermodalité

8.4.1 Introduction

La majorité des destinations à partir de Court-St-Étienne nécessite une correspondance mais pour la plupart dans le même mode de transport (train + train ou bus + bus)

Par contre pour rejoindre Braine L'Alleud et Waterloo qui sont deux destinations pointées dans les migrations quotidiennes, il faut emprunter différents modes

→ Intermodalité via le bus 19 jusque Nivelles puis par le train (ligne 124).

8.4.2 Itinéraires les plus performants

En comparant les différents modes de transport, nous avons pu sélectionner les itinéraires les plus rapides pour rejoindre les principales destinations.

Du Centre vers les villages

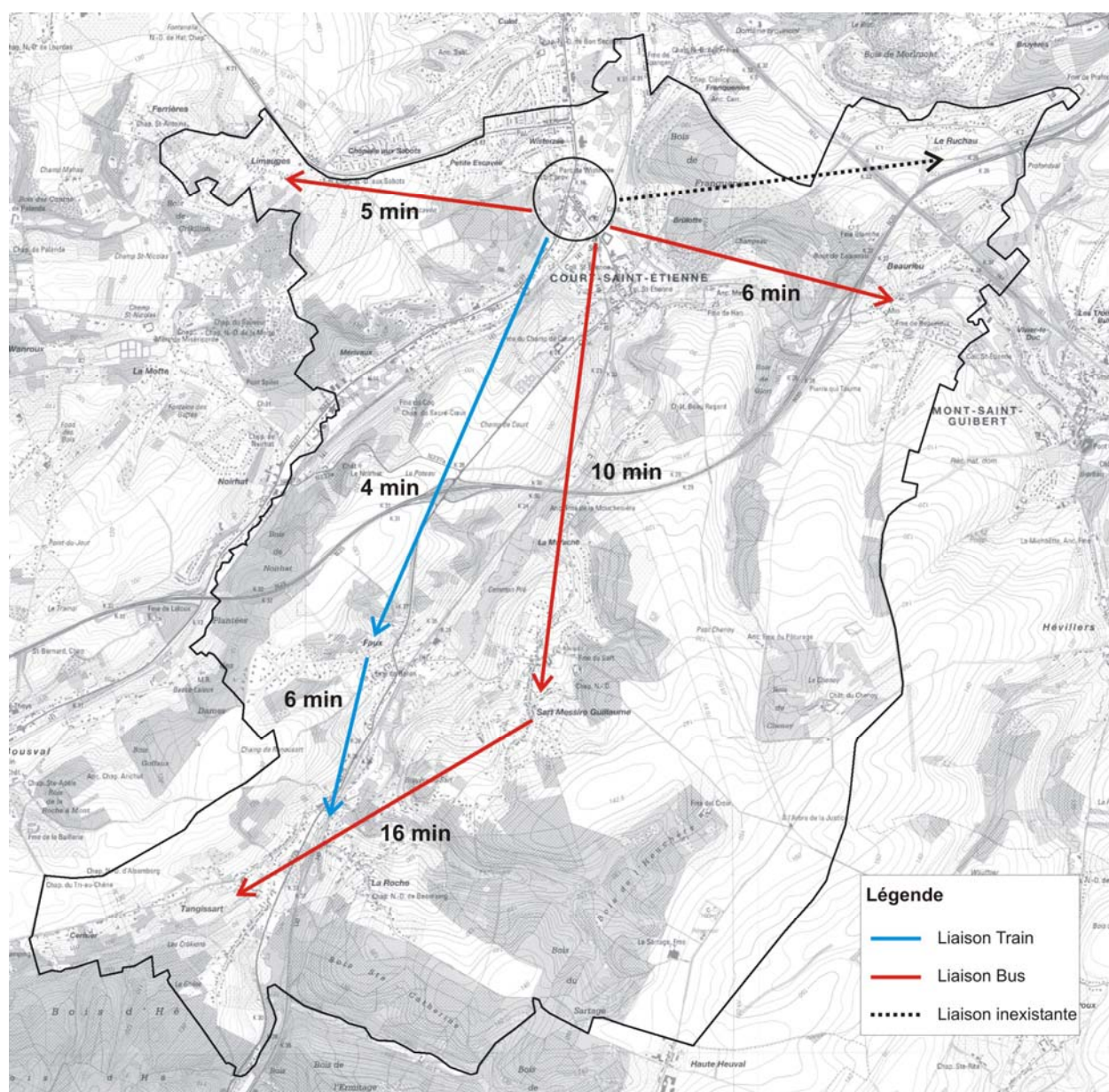


Figure 24 Itinéraires les plus performants vers les villages

DESTINATION	LIGNES	DURÉE (min)
Limoges	366	5
Beaurieux	30	6
Le Ruchau	/	
Faux	140	4
Sart-Messire-Guillaume	28	10
La Roche	140	6
Tangissart	140	6

Du centre de Court-Saint-Etienne vers les destinations fréquentes

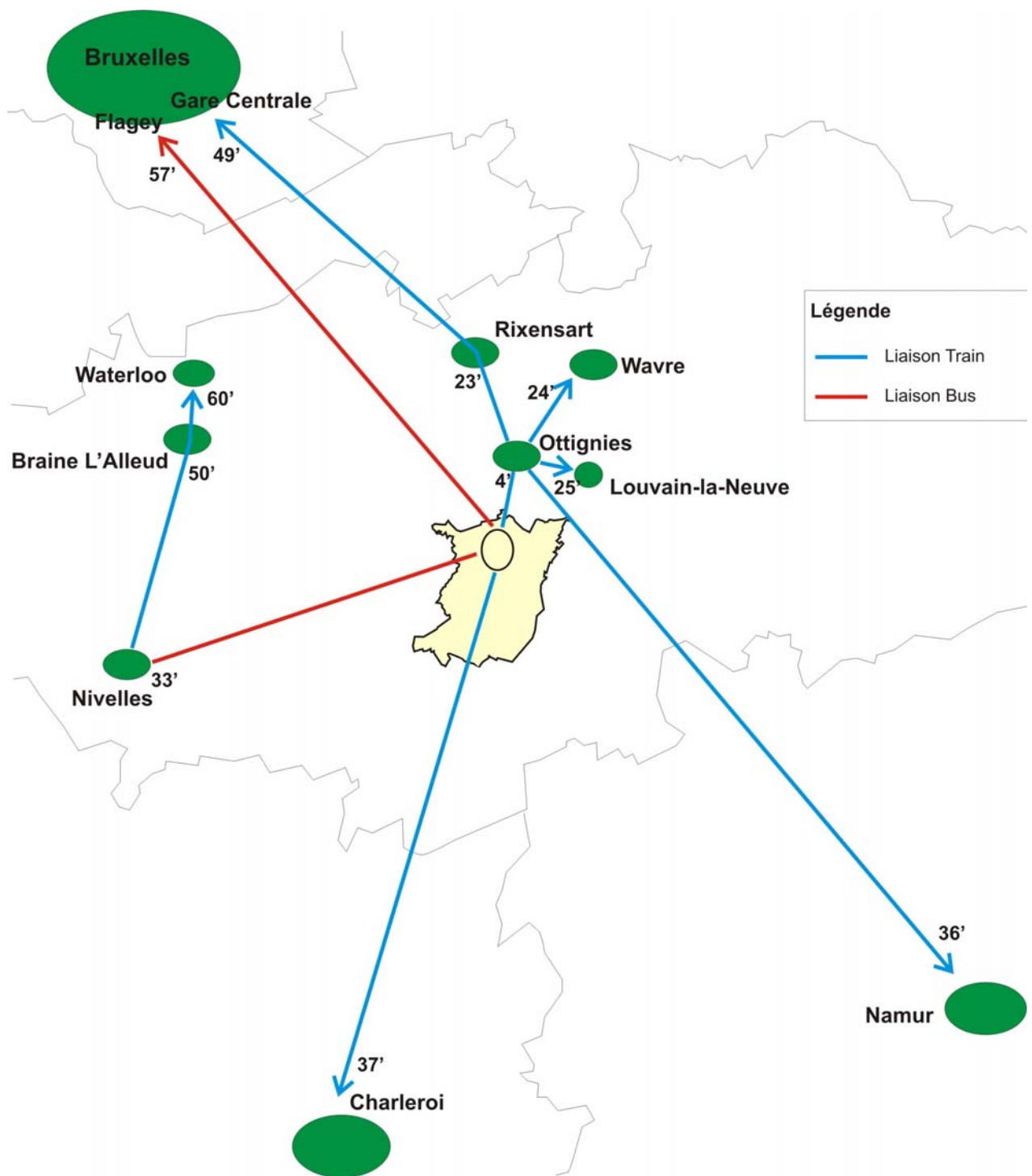


Figure 25 Itinéraires les plus performants vers les principales destinations

DESTINATION	LIGNES	DURÉE (min)	CORRESPONDANCE (min)
Ottignies	140	4	
LLN	140 + 161	25	13
Rixensart	140 + 161	23	15
Wavre	140 + 139	24	12
Nivelles	19	33	
Braine l'Alleud	19 + 124	50	5
	28 + 3	55	10
Waterloo	19 + 124	60	5
Bruxelles Schuman	140 + 161	37	15
Bruxelles (centrale)	140 + 161	49	15
Bruxelles (Flagey)	366	57	
Charleroi	140	37	
Namur	140 + 161	36	8

De Beaurieux

Particularité du Rapido Bus qui a une fréquence plus élevée et qui évite des correspondances avec le centre

DESTINATION	LIGNES	DURÉE (min)	CORRESPONDANCE (min)
LLN (gare autobus)	4	7	
Wavre	4 + C	32	15
Nivelles	4	26	
Braine l'Alleud	4 + 124	40	5
Waterloo	4 + 124	53	5
Bruxelles (centrale)	4 + 124	68	17

8.4.3 Efficacité des correspondances

En venant des villages, il faut souvent passer par le centre pour prendre une correspondance afin de rejoindre sa destination.

Certaines lignes s'arrêtant à la gare de Court et d'autres à l'école provinciale, il est parfois nécessaire de passer d'un arrêt à l'autre, distant d'environ 400m, pour prendre sa correspondance.

Ci-dessous nous avons étudié l'efficacité des correspondances entre différentes lignes et différents modes :

Rejoindre ligne 140 vers Ottignies

A partir de	Ligne	Correspondance
Limoges	366	+ 20 min

Rejoindre ligne 140 vers Charleroi

A partir de	Ligne	Correspondance
Tangissart - Sart	28	+ 20 min
Mérivaux	19	10 à 20 min
Beaurieux	30	+ 20 min
Limoges	366	+ 20 min

Rejoindre le 19 vers Nivelles

A partir de	Ligne	Correspondance
Tangissart - Sart	28	+ 20 min
La Roche - Faux	140	+ 20 min
Beaurieux	30	- 10 min
Limoges	366	- 10 min

Rejoindre 366 vers Ixelles

A partir de	Ligne	Correspondance
Tangissart - Sart	28	- 10 min
La Roche - Faux	140	- 10 min
Beaurieux	30	- 10 min
Limoges	366	- 10 min

Les correspondances sont souvent mauvaises et très occasionnelles vu la fréquence très réduite de la majorité des lignes.

Correspondance avec le Rapido

La ligne 30 est la seule passant par l'arrêt du Rapido mais ne s'y arrête pas actuellement.

Ci-dessous les correspondances qu'il pourrait y avoir entre les deux lignes :

30→ MT ST Guibert

	Rapido vers LLN	Rapido vers Nivelles
Semaine		
16h22	17h31	16h30
Mardi		
10h49	11h48	10h57
11h32	11h48	12h07
Mercredi		
12h59	13h11	13h30

30→ CSE

	Rapido vers LLN	Rapido vers Nivelles
Semaine		
06h51	06h59	07h13
08h02	08h04	08h23
Mardi		
09h09	09h18	09h37
11h00	11h48	12h07

Plusieurs problèmes se posent :

- Le 30 possède une fréquence nettement plus faible que le Rapido
- Les correspondances pour rejoindre LLN en partant du centre de Court sont extrêmement mauvaises
- Les correspondances pour Nivelles en venant du centre sont inexistantes le matin.

9. Circulation à vélo

La carte 4 localise les infrastructures existantes.

9.1 Réseau cyclable existant

9.1.1 Aperçu général

Le vélo est une des solutions de mobilité les moins exploitées à l'heure actuelle.

Mis à part le pré-RAVeL qui suit la vallée de la Dyle, les aménagements cyclables sont peu nombreux, tant dans les villages qu'en dehors.



Le vélo est de manière générale plus employé pour les loisirs que pour les déplacements quotidiens.

Une piste communale a été aménagée sur une section entre Court-St-Etienne et Beurieux.



Des pistes cyclables existent également sur les voiries régionales:

- N 237 : piste cyclable marquée des 2 côtés de la route sur la commune de Court-Saint-Etienne, pas plus loin vers Bousval. Pas de signalisation de police

- N 275 : piste cyclable marquée des 2 côtés de la route avec une signalisation de police très réduite et inadéquate

Ces pistes ne sont plus entretenues et sont donc difficilement praticables, voire dangereuses.



N 237



N 275 vers Limoges



N275 côté Villers-la-Ville

9.1.2 Le Pré-RAVeL

Pré-RAVeL sur la ligne 141 : Section Genappe - Bousval – Court-St-Etienne

Entre ces entités, la RN 237 et la ligne 141 courent parallèlement au cœur de la vallée de la Dyle. Le RAVeL est donc une bonne alternative à la route nationale où la circulation automobile rend les déplacements dangereux pour des piétons et des cyclistes.



Une liaison RAVeL est également prévue entre Genappe et Nivelles, les travaux devraient commencer prochainement.

9.2 Rues à sens unique limité (SUL)

La commune possède peu de rues à sens unique et aucune rue à sens unique limité, c'est-à-dire accessible aux cyclistes dans les deux sens.

9.3 Parkings vélos

On trouve peu de parkings vélos dans la commune. Les gares possèdent des équipements basiques sans abri et sans éclairage. Les écoles ne sont guère équipées.

La possibilité de garer son vélo en sécurité est pourtant un facteur décisif dans le choix de circuler à vélo.



Gare de Faux



Gare de La Roche

9.4 Potentiel

Un certain nombre de liaisons et sentiers existants mériteraient d'être valorisés et d'autres devraient être créés afin d'obtenir un réseau intéressant pour circuler dans la commune ou la traverser.

Pour contribuer au développement durable, il faut favoriser les déplacements à vélo entre les villages, vers les écoles et vers les pôles de transport public (intermodalité).



Liaison rue de la Limite



Liaison Rue de Sart

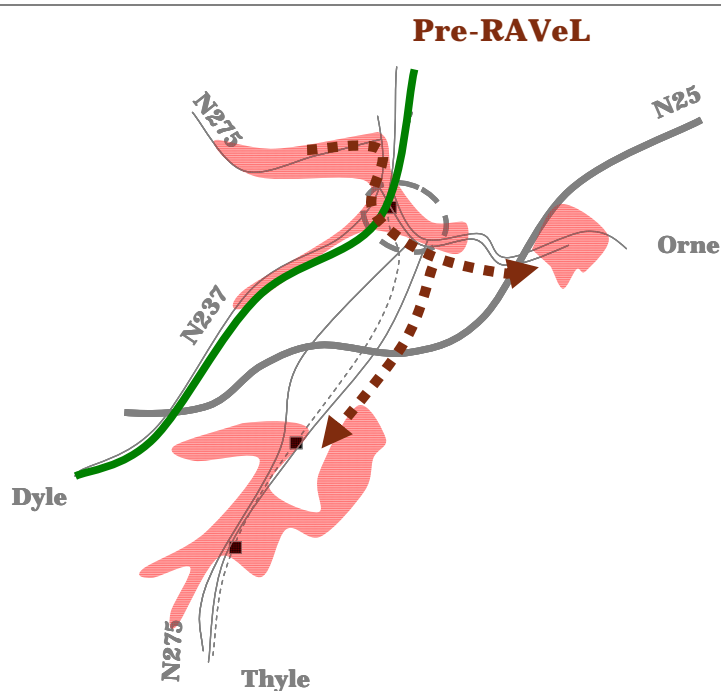
Le relief étant un facteur crucial dans l'utilisation du vélo, les vallées et les crêtes qui relient les noyaux sont des itinéraires intéressants, dont celui de la Dyle, déjà utilisé par le RAVeL.

Structure potentielle d'un réseau cyclable en 3 branches interconnectées, reliant les noyaux, les équipements et les pôles de transport public :

Le RAVeL le long de la Dyle ;

Un itinéraire continu de Limauges à Beaurieux (et au-delà) ;

Une branche le long de la Thyle en direction de Faux et au-delà.



10. Circulation piétonne

(Voir carte 5)

Afin de rendre la circulation piétonne attrayante, agréable et sûre, il est important d'offrir des cheminements piétons continus. Ceci est d'autant plus important dans le centre, qui regroupe les administrations, les équipements publics (écoles, pôles culturels) et les commerces.

Cette continuité est assurée dans les aménagements de zone 30, qui montrent une belle cohérence (Sart-Messire-Guillaume, Limauges), ainsi que dans la rue Henricot, réaménagée dans le cadre de l'opération Henricot I.



Ailleurs, et notamment dans le centre, il faut constater l'absence de continuité qui est décourageant pour tout piéton et surtout pour les personnes à mobilité réduite, parmi lesquelles il faut compter les personnes en chaise roulante ou ayant des difficultés physiques, parents avec enfants ou poussettes, personnes âgées...

Ci-dessous, à titre d'illustration, une partie du cheminement en arrivant dans le centre depuis la direction Beurieux. On constate la présence d'éléments ponctuels, tels que trottoirs et traversées piétonnes, mais aussi des parties avec des trottoirs étroits et encombrés d'obstacles, et qui obligent le piéton à traverser la rue plusieurs fois pour retrouver un trottoir acceptable. Les étranglements de la voirie et le bâti irrégulier imposent évidemment des contraintes, mais une meilleure continuité, ne fut-ce que d'un côté de la rue, semble possible.





Bon nombre de traversées ont été récemment réaménagées et offrent une bonne qualité, d'autres présentent encore des défauts.



Exemples de traversées bien conçues et mises en évidence



Bordure non abaissée



Pente trop forte pour chaise roulante



Cheminement encombré



Accès au quai et traversée des voies difficiles

Sur les voies régionales (N 237 et 275) où les vitesses sont élevées, les traversées demandent d'être très visibles et sécurisées, surtout à proximité d'écoles. Les aménagements à Court-Saint-Etienne sont très variables.



Traversée sécurisées sur la N275 (Wistersée) et la N237 (Wistersée, près d'une école).



Traversée effacée à Faux (N275)



Pas de traversée aux arrêts de bus et à l'entrée de l'école provinciale – la traversée aux feux est trop loin pour qu'on fasse le détour.

11. Les écoles

11.1 Introduction

La concentration d'établissements scolaires fait supposer que les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité à Court-Saint-Etienne

Les écoles ont accepté de réaliser en février 2009 une enquête auprès des parents d'élèves, selon le canevas proposé par la SPW pour l'élaboration des Plans de déplacements scolaires (PDS). Les deux écoles du site des Hayeffes se trouvant sur Mont-Saint-Guibert à la frontière de la commune ont été reprises dans l'enquête.

Le SPW a traité les enquêtes et produit un rapport par école dont nous avons extrait les informations principales pour le PCM, à savoir celles qui permettent de visualiser et comprendre les choix des parents pour les trajets domicile-école. Ces résultats sont présentés ci-après.

Les remarques envoyées par les directions d'école et les parents ainsi que nos observations sur place serviront pour l'élaboration du plan d'action en phase 3.

11.2 Enquête PDS – général

Les écoles de la commune accueillent ± 4800 élèves et on peut considérer que l'enquête donne une idée de la mobilité de 70% des élèves. Sur les 16 écoles, 15 ont participé à l'enquête PDS. Le CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) qui s'adresse aux jeunes de 15 à 25 ans n'a pas participé à l'enquête.

- Les 15 écoles ensemble représentent 4334 élèves, dont 76% ont répondu à l'enquête, et donc autant de déplacements le matin et le soir.
- La taille des implantations varie de 38 à 755 élèves.

Référence carte		réseau			type			enquête PDS									
		Centre Sart Tangissart	Beaurieux - Mt-St-Guibert	école communale école libre Autre	maternel	primaire	Secondaire	nombre d'élèves	% du total recensé	nombre de parents enquêtes	élèves concernés	taux de réponse parents	taux d'élèves couverts				
1	Wisterzée				164	147		311	7%	NC	NC	NC	NC	NC			
2	Neuf bois					38		38	1%	38	31	31	82%	82%			
3	Gare				97			97	2%	95	51	82	54%	85%			
4	Defalque				57	29		86	2%	77	46	76	60%	88%			
5	Arbre de la justice				159	107		266	6%	NC	77	126	NC	47%			
6	Église de Sart, 10					58		58	1%	NC	34	57	NC	98%			
7	Église de Sart, 31					91		91	2%	NC	33	62	NC	68%			
8	Villers				45			45	1%	NC	23	34	NC	76%			
9	Notre Dame					94		94	2%	NC	55	79	NC	84%			
10	Collège St-Etienne, Village				62	176		238	5%	175	106	161	61%	68%			
11	Collège St-Etienne, Prisonniers									NC	NC	528	NC				
12	Collège St-Etienne, Hayeffes						1313	1313	28%	NC	NC	535	NC	81%			
13	Notre-Dame des Hayeffes				243	488		731	15%	490	404	715	82%	98%			
14	Rudolf Steiner				79	132		211	4%	144	112	178	78%	84%			
15	ITP						755	755	16%	NC	NC	624	NC	83%			
16	CEFA						400	400	8%								
		16	8	3	2	3	9	5	2	906	1360	2468	4734	100%	972	3288	69%

La carte ci dessous localise les implantations scolaires sur la commune.

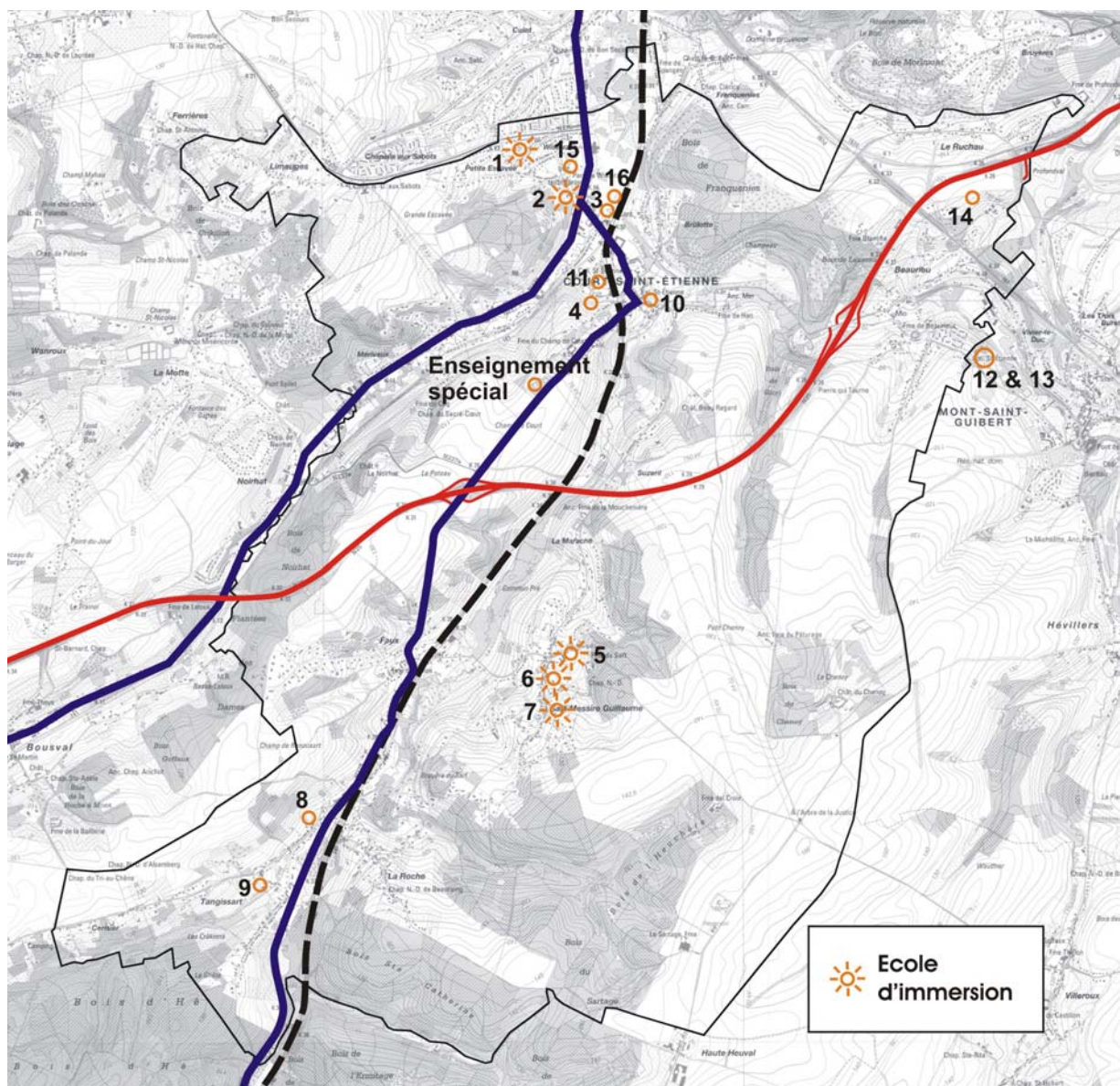


Figure 26 Localisation des écoles

L'enquête ne permet pas de distinguer les élèves de maternelle et de primaire, qui ont un degré d'autonomie différent, ce qui influence la réponse des parents sur la possibilité de venir à pied ou à vélo.

A signaler qu'un regroupement de certaines écoles aura lieu prochainement :

- Les 3^{ème}-4^{ème} primaire (rue de l'Eglise de Sart, 31) et les 5^{ème}-6^{ème} primaire (rue de l'Eglise de Sart, 10) de l'école de Sart vont rejoindre l'implantation des maternelles rue de l'Arbre de la Justice.
- Les sections primaire et maternelle du collège Saint-Etienne vont déménager vers l'implantation des secondaires avenue des Prisonniers de Guerre.

L'école d'enseignement spécial n'est pas reprise dans l'enquête car n'induit pas les mêmes problématiques de mobilité. Tous les élèves sont amenés à l'école en voiture ou en bus scolaire spécialisé.

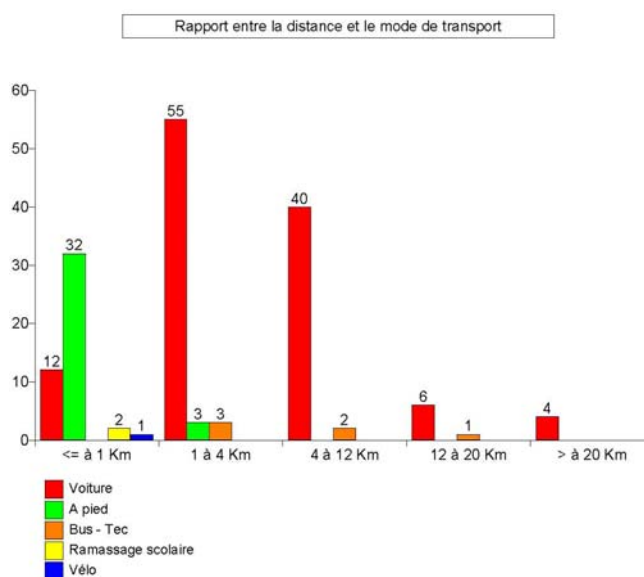
11.3 Moyens de locomotion

11.3.1 Sections maternelles et primaires

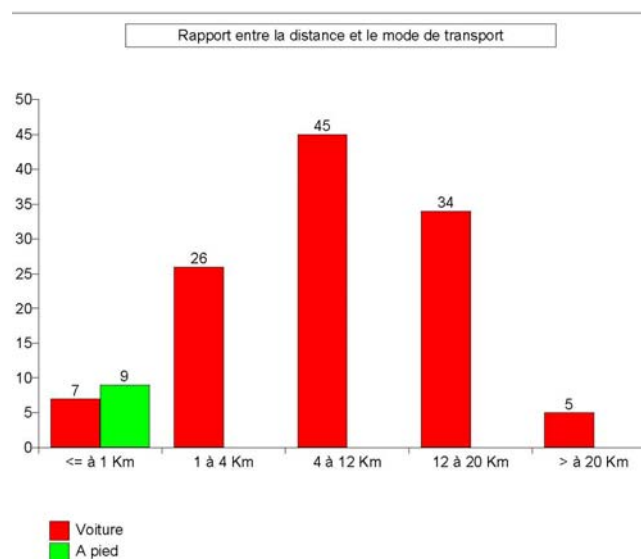
Les maternelles étant un cas particulier vu le jeune âge des enfants, les éléments abordés ci-dessous concerneront principalement les primaires.

Moyens de locomotion

Dans cette catégorie d'âge, les principaux moyens de locomotion sont en voiture et en moindre mesure à pied. Sauf certaines exceptions, l'emploi du vélo, du ramassage scolaire ou du TEC est beaucoup plus rare.



Collège Saint-Etienne



Ecole de Sart - Arbre de la justice, 4

La proportion d'élèves se rendant à l'école à pied est quand-même de manière générale plus élevée dans les écoles du centre par rapport aux autres.

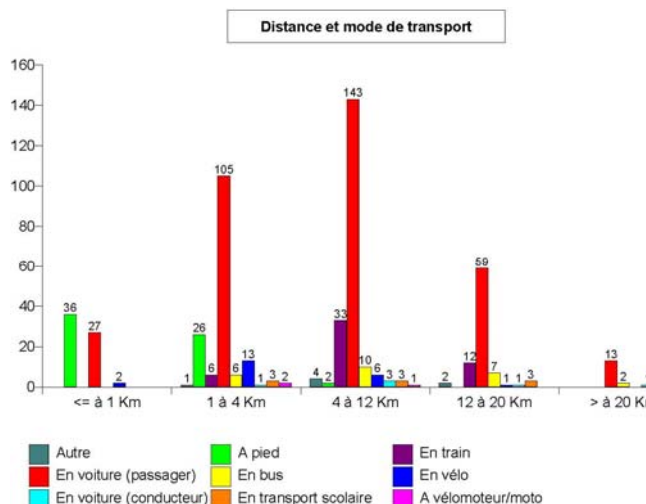
Quelques chiffres parlants

Ci-dessous, des éléments représentatifs des écoles maternelles et primaires sur la commune.

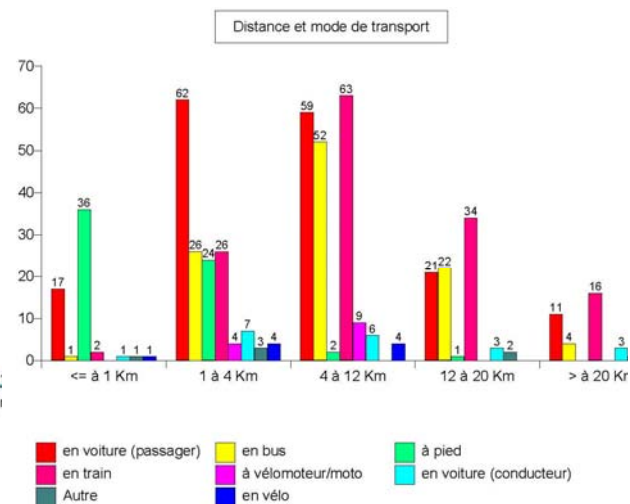
<p>Si le conducteur n'amenait pas d'enfants à l'école, ferait-il le même chemin ?</p> <p>40 11</p> <p>Non Oui</p> <p><i>Ecole de Sart - Arbre de la justice, 4</i></p>	<p>Quelque soit l'école, une grande majorité des parents font un détour pour déposer leurs enfants.</p>
<p>Raisons évoquées par les parents pour la non utilisation du vélo.</p> <p>40 35 30 25 20 15 10 5 0</p> <p>9 21 14 7 36 11 1</p> <p><= à 1 Km 1 à 4 Km 4 à 12 Km</p> <p>Autres (2) Trop dangereux (2) Manque d'aménagements (2)</p> <p><i>Collège Saint-Etienne</i></p>	<p>En dehors du trop jeune âge d'une partie des élèves, les raisons évoquées en grande majorité pour la non utilisation du vélo restent le manque d'aménagement et la dangerosité qui sont en fait tous les deux liés.</p>
<p>Raisons évoquées par les parents pour la non utilisation du ramassage scolaire organisé via l'école.</p> <p>24 21 18 15 12 9 6 3 0</p> <p>11 3 2 1 10 17 25 5 9 3 4 5 2 1</p> <p><= à 1 Km 1 à 4 Km 4 à 12 Km > à 20 Km</p> <p>Autres (3) Cela prendrait trop de temps (3) Les horaires ne correspondent pas (3) Manques d'aménagements (3) Payant (3)</p> <p><i>Collège Saint-Etienne</i></p>	<p>La plupart des parents connaissent l'existence du ramassage scolaire, mais extrêmement peu l'utilisent alors qu'ils se disent, pour la majorité, ouverts à ce moyen de locomotion.</p> <p>Les raisons les plus évoquées sont les horaires inadaptés et les trop longs trajets. En moindre mesure, le fait que ce soit payant décourage certains parents.</p> <p>D'autres éléments comme l'isolement par rapport au trajet du bus ou le manque de confiance des parents sont à envisager.</p>

11.3.2 Sections secondaire et écoles supérieures

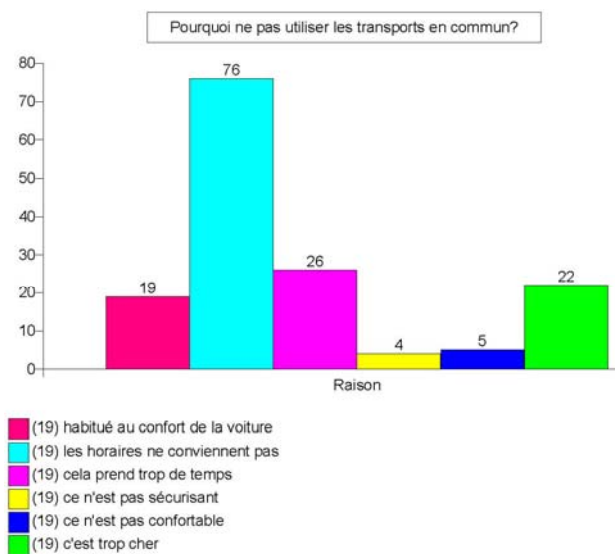
La voiture est beaucoup moins employée au profit en général des transports en commun. Une grande partie continue également d'aller à l'école à pied mais très peu à vélo malgré une tranche d'âge plus adaptée à ce moyen de locomotion.



Collège St-Etienne – site de Mont-St-Guibert

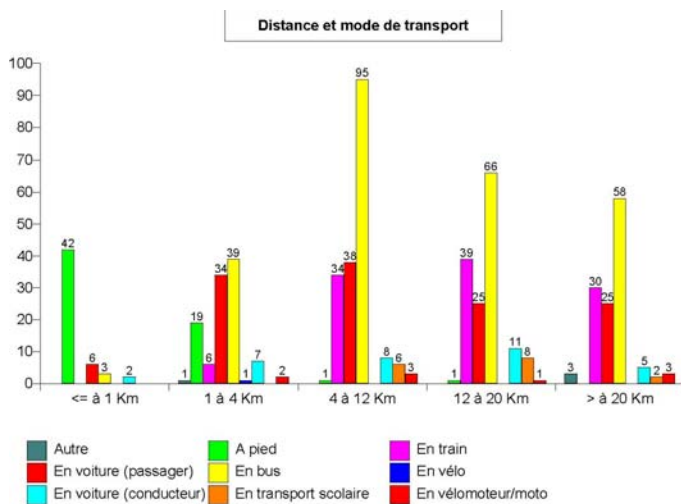


Collège St-Etienne – Centre



Collège St-Etienne – site de Mont-St-Guibert

La voiture est beaucoup plus utilisée pour aller sur le site de Mont-St-Guibert, ce qui s'explique principalement par la plus grande difficulté d'utilisation du transport en commun pour s'y rendre, que ce soit au niveau des horaires ou des itinéraires.



Pour les élèves de l'ITP, l'emploi du transport en commun est encore beaucoup plus développé, grâce notamment à une meilleure desserte.

ITP

12. Synthèse et enjeux

La croissance de la population et les projets de lotissements vont induire une augmentation des déplacements sur Court-Saint-Etienne. Cette croissance aura des effets certains sur la circulation routière, compte tenu du nombre limité d'emplois dans la commune et donc des mouvements pendulaires vers des communes pourvoyeuses d'emplois.

On peut dégager les enjeux suivants pour la commune:

faciliter et encourager l'utilisation des transports publics (RER, Rapido Bus et autres lignes fortes) ;

pour ce faire, améliorer la qualité de la desserte des villages, l'accessibilité et la sécurité/confort des haltes et arrêts et développer l'intermodalité (parking autos, parking vélos, cheminements piétons, information aux voyageurs,...) ;

développer les alternatives à la voiture pour les déplacements dans la commune et vers Ottignies et Louvain-la-Neuve (écoles, commerces, équipements culturels et sportifs) ;

développer les activités locales (commerces et équipements) afin de limiter les besoins de déplacements vers les communes limitrophes ou vers d'autres agglomérations, Court-Saint-Etienne ne doit pas vouloir concurrencer les pôles d'Ottignies Louvain-la-Neuve et Wavre mais des déplacements "quotidiens" vers ces centres peuvent être évités si le centre communal offre des biens de première nécessité et des services plus pointus qu'actuellement (plats tout préparés, cuisines étrangères, commerces ouverts le dimanche, ...) en même temps que des infrastructures d'accueil (restau, infos tourisme, ...)

intégrer la mobilité induite dans la conception des projets d'urbanisme (Henricot 2, lotissements, crematorium, ...) afin de favoriser dès le départ une mobilité "durable" ou en tout cas limiter les incidences sur la qualité de vie, l'environnement et la sécurité routière.

Trafic automobile

Le trafic de transit emprunte largement les voies régionales, construites à cet effet: N 25, 237 et 275 (à l'ouest de la N 237 et au sud de la N25). La section médiane de la N275 (av. Defalque) a davantage une fonction de desserte intervillages et de connexion avec le centre communal mais elle supporte une circulation relativement dense qui pose problème au carrefour Defalque-Coussin Ruelle aux heures de pointe. Les développements sur le plateau (projet Bouygues et, dans une moindre mesure, celui de Faux) aggraveront les difficultés à ce carrefour.

La rue du Ruchaux (voirie communale) connaît un trafic de passage important qui relie Cérroux et LLN.

Le village de Beurieux est traversé par un trafic important qui rejoint la N25. ce trafic provient pour une bonne part de Mont-Saint-Guibert et Chastre.

Sécurité routière

Les problèmes d'insécurité routière se posent surtout sur les voies régionales (N237 et N275 côté Villers-la-Ville). La modération des vitesses y est l'enjeu principal. Dans la traversée de Faux et La Roche, la N275 n'offre pas assez de sécurité aux piétons et cyclistes.

Sur les voiries communales, des vitesses inadaptées sont constatées en maints endroits. Des aménagements de voiries sont encore à envisager mais des contrôles réguliers (radars) seront sans doute plus efficaces (rapport coût / efficacité).

En matière de transport public

Les liaisons sur l'axe Nord-Sud sont beaucoup plus faciles que sur l'axe Est-Ouest.

La ligne SNCB est l'axe fort du transport public sur Court-St-Étienne par sa desserte sur la commune et en dehors, sa fréquence et ses temps de parcours, que ce soit en semaine ou le w-e. D'où l'intérêt d'aménagements performants aux gares pour accueillir les usagers.

La desserte en RER de la ligne 140 est un atout pour les habitants (30% des actifs environ travaillent en région bruxelloise)

Se déplacer avec les lignes bus est plus difficile, le Rapido et le 19 étant les seules lignes régulières en semaine (Pas de Rapido le w-e). Les villages extérieurs à la ligne 140 sont donc isolés du reste de la Commune :

- Ruchaux isolé totalement
- Beurieux et Limauges isolés le w-e
- Tangissart et Sart sont mal desservis et il est souvent plus efficace de descendre à pied ou à vélo jusqu'aux gares de La Roche et de Faux.

Pour les personnes extérieures à Beurieux, la liaison Rapido vers Nivelles n'est pas très intéressante; la ligne 19 étant très régulière, plus accessible et quasiment aussi rapide.

Vers LLN, la liaison Rapido est nettement plus efficace que le train mais les usagers doivent se rendre à l'arrêt en voiture ou en vélo (projet de pôle d'inermodalité).

Vélo et piétons

Un certain nombre de liaisons et sentiers existants mériteraient d'être valorisés et d'autres devraient être créés afin d'obtenir un réseau intéressant pour circuler dans la commune ou la traverser.

Pour contribuer au développement durable, il faut favoriser les déplacements à vélo entre les villages, vers les écoles et vers les pôles de transport public (intermodalité). Les premiers résultats des enquêtes dans les écoles indiquent que bon nombre d'élèves viennent en voiture alors qu'ils habitent à distance cyclable. Les enfants étant les adultes de demain, ils représentent un potentiel indéniable pour le développement de nouvelles habitudes de mobilité. Leur permettre de rouler en sécurité apparaît donc comme un enjeu important du PCM.

13. Annexes

13.1 Annexe 1 : Avis des acteurs et témoins

Les comités d'habitants et associations nous ont fait part de différentes informations que nous résumons ci-après

Comité de quartier de Limauges (contact M. Marichal)

Le trafic de transit par la rue de la Motte (2.000 véh/jour) provient largement de Bousval (càd hors commune) puisque Limauges ne compte qu'une centaine de maisons.

Critiques vis-à-vis du réaménagement récent de la rue de la Motte (trottoir discontinu et trop étroit pour les PMR)

Proposition faite pour le réaménagement de la rue de Limauges: zone résidentielle, pas de trottoir, SUL, coussins berlinois pour faciliter le passage des cyclistes

Commission consultative de la personne handicapée (contact Mme Evrard)

Souhait que les aménagements de voirie tiennent mieux compte des problèmes des personnes à mobilité réduite.

Constat des difficultés de mobilité pour les personnes âgées ou handicapées habitant dans les villages.

GRACQ (Contact M de Wilde)

Souhait de développer le vélo comme mode de transport pour aller à l'école, pour les loisirs et pour les déplacements quotidiens dans la commune.

Souhait de rétablir la liaison cyclable par la vallée de la Thyle (Suzeril –Faux-Villers-la-Ville) pour les trajets quotidiens et pour les loisirs (antenne du RAVeL vers Villers-la-Ville par exemple).

Suggestion de valoriser la liaison entre Court et la gare d'Ottignies par la rue de la Limite et passerelle sur le chemin de fer. Les cyclistes vont à la gare d'Ottignies à vélo car plus rapide qu'en transport public (pas de temps de correspondance).

Souhait que le pôle d'intermodalité de Beurieux (échangeur N 25) soit bien relié aux centres de Court-Saint-Etienne et de Beurieux.

Critique des aménagements de chicanes à Beurieux qui sont délicats pour les cyclistes lorsque le trafic est dense (heures de pointe)

Comité de quartier Mérviaux (contact M. Godfroid)

Problème principal: vitesses excessives sur la N 237, donc danger en débouchant de rues du quartier et pour traverser à pied.

Comité de quartier du Ruchaux (contact M. Gaudissart)

Trop de trafic dans la rue du Ruchaux qui n' a pas été conçue à cet effet.

L'itinéraire Ruchaux-Bois des Rêves-Morimont-Franqueries est fort utilisé par des conducteurs de LLN en direction d'Ottignies.

Vitesses excessives

Non respect de la limitation de tonnage (5t) par des poids lourds en nombre croissant. Il y a des contrôles dans le rue du Bois des Rêves mais pas sur Court-Saint-Etienne.

Pas de trottoir digne de ce nom: l'accotement de plain pied est utilisé pour le croisement de véhicules. La commune a annoncé la création d'un trottoir mais les subsides n'ont pas été accordés, semble-t-il.

La développement du nouveau parc industriel avec entreprises et commerces en bordure de la bretelle de la rue des Mélèzes vers la N 25 (direction Wavre) fait craindre un nouvel afflux de trafic. (extension de l'Axis Parc installé sur Mont-Saint-Guibert ?).

Association des commerçants et indépendants du centre (contact: M. Devillers)

Critique de l'organisation actuelle du stationnement: le stationnement de longue durée devrait se faire à distance (parc à Mitrailles ? place Roi Baudouin) de façon à libérer les places près des commerces pour les clients (clients de passage qui n'ont pas de temps à perdre!). Il pense nécessaire de réserver des places pour le stationnement de courte durée.

Il y a eu une zone bleue, abandonnée.

Le centre doit fonctionner comme une "plate-forme d'échanges" entre visiteurs, navetteurs (gare), clients des commerces et services, ce qui demande une certaine "fluidité".

Il constate l'absence de commerces de première nécessité dans le centre, qui force les habitants à aller faire des achats ailleurs. Besoin de voiture.

Espoir de voir rouvrir à court terme le supermarché, en tant que locomotive du commerce local. Ce supermarché permettrait à des habitants du centre communal de se passer de voiture !

Commission Intergénérationnelle

A communiqué une liste de points à prendre en compte/améliorer:

Insécurité routière:

collège saint Etienne: manque d'espace "alternatif"

sécurité "délicate" en de nombreux endroits (ex. chaussée de Bruxelles et sortie école Wisterzee)

plusieurs passages pour piétons non éclairés

Vélo:

piste cyclable en mauvais état vers Genappe (non utilisée car trop dangereuse)

rue de la Quenique, manque de sécurité pour le cycliste

manque d'une liaison cycliste entre Tangissart et Suzeril

manque de liaison entre l'arrêt du Rapido Bus et Beurieux (ni trottoir ni piste séparée, manque d'éclairage)

Divers:

manque de parkings sécurisés (près de la gare ou des écoles)

augmentation importante du trafic de passage

manque de correspondance entre le bus de la ligne 30 qui passe à Beaurieux (en provenance de Corbais) et le RAPIDO BUS (distance de 500 m entre les arrêts et pas de coïncidence des horaires)

caractère rural exceptionnel de la rue de SUZERIL – à préserver notamment pour la mobilité douce

asbl La Vallée Rotchîs-Muclets

l'asbl nous a transmis un dossier très fouillé sur La Roche et Tangissart, comportant des constats et des propositions. Certains points sont repris sur les cartes et ailleurs dans le rapport. D'autres sont listés ci-dessous. Ils seront intégrés dans le travail d'élaboration du PCM.

Place de La Roche: pourrait être embellie et devenir un endroit convivial, tout en accueillant la fête annuelle

Carrefour rue de la Belle Haie et rue du Bois Milord difficulté au débouché de la rue Bois Milord. Priorité de droite non respectée. Remplacer par un "céder le passage" ?

Rue Sainte Gertrude (section à sens unique) : non respect par certains conducteurs

Rue de Villers:

- suggestion de faire passer le bus 28 par la N 275 plutôt que par la rue de Villers, avec arrêt à hauteur du chemin vers la gare
- abords de l'École maternelle : suggestion d'aménager une aire d'arrêt pour les parents sur une partie du terrain communal entre l'école et le n° 20.
- Signalisation équivoque (C3 et limite de la zone 30)
- Stationnement de poids lourds qui perturbe la vie du quartier et compromet la visibilité et la sécurité.

Rue Notre-Dame:

- envisager une mise à sens unique pour réduire le trafic ?
- abord de l'école primaire: congestion aux heures d'arrivée et de départ des écoliers.

Sentier n° 83, dit du Ry d'Hez en très mauvais état (boue, ...)

Place de Tangissart : envisager un aménagement convivial.

Rue du Cerisier

- Revêtement de plaques de béton fort dégradées. Les riverains se plaignent des nuisances sonores dues à l'état de la voirie et à la vitesse des véhicules, en particulier les bus. Dégâts à certaines habitations liés aux vibrations.

- Carrefour à hauteur de la rue du Try au Chêne: Vitesse excessive, non respect de la priorité de droite, fréquence des demi-tours par des véhicules de service, manque de visibilité. → aménager ce carrefour, éventuellement en rond-point.

RN 275

- Revêtement de plaques de béton qui subsiste est très bruyant Les habitants dénoncent l'effet vallée résultant de la propagation de la résonance du bruit de la route dans toute la vallée.
L'asphaltage d'une section de la route a permis de constater une baisse très appréciable de la nuisance sonore de la route à cet endroit. La variation de niveau sonore est flagrante au point de passage d'une section à l'autre.
- Au goulot du Marais (intersection de la RN 275 et de la rue du Marais, formation de flaques d'eau qui éclaboussent les passants et les façades.

Passages pour piétons de part et d'autre de la rue du Marais. Marquages peu visibles et saleté de la chaussée. Peu repérables par les conducteurs, ils offrent une fausse sécurité.

Ligne SNCB 140: Doléances quant au bruit des trains de marchandises, surtout lorsque leur vitesse est "excessive". Pose de panneaux anti bruit ?

Jonction cyclable Faux-Court par la vallée de la Thyle

La liaison à vélo avec Court-Saint-Etienne par la RN 275 oblige le cycliste à emprunter un itinéraire à forte déclivité.

Une possibilité existait à l'époque de rester dans la vallée de la Thyle, en passant par le chemin n° 103 qui reliait Faux à Suzeril. Demande d'étudier sa remise en service pour offrir aux habitants des hameaux situés au sud de RN 25, et parmi eux les élèves qui fréquentent les écoles de Court, une liaison facile et sûre avec le centre de la localité. La liaison aurait également un intérêt touristique en offrant une liaison pédestre ou cyclable entre la vallée de la Dyle et le site de Villers-la-Ville.

Sentiers: veiller à la protection et au maintien en bon état des sentiers et chemins de promenades qui sont localement labourés par les motos, quads, VTT