



Service public de Wallonie



Court-Saint-Etienne

Plan Communal de Mobilité

Phase 2 – Objectifs

Rapport final



15 septembre 2009

Association momentanée

espaces mobilités 

VAN WUNNIK
PARTNERS
spif bvba

En collaboration avec



Tables des matières

1	INTRODUCTION	3
2	OBJECTIFS GÉNÉRAUX	4
3	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	5
4	MODES DOUX	6
4.1	Circulation à vélo	6
4.2	Circulation piétonne	6
4.3	Aller à vélo ou à pied à l'école	7
5	TRANSPORTS PUBLICS	8
5.1	Desserte et connexions SNCB	8
5.2	Desserte et connexions TEC	8
5.3	Accessibilité de la halte de Court-Saint-Etienne	8
5.4	Haltes SNCB	9
5.5	Arrêts TEC	9
5.6	Renforcer le rôle de la N237 comme axe de TP vers Ottignies	9
6	SECURITE ROUTIERE ET QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT	10
7	GESTION DU TRAFIC AUTOMOBILE	11
7.1	Trafic de transit à l'échelle supra-communale	11
7.2	Trafic à l'échelle locale	12
8	STATIONNEMENT	14
8.1	Stationnement dans le centre	14
8.2	Stationnement ailleurs dans la commune	14
9	LA COMMUNICATION	15
	ANNEXES	16

1 Introduction

Objectifs du PCM - Rappel

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 ensuite pour constituer 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.

Le présent document propose les grandes lignes de la politique à mener durant les prochaines années pour résoudre ou devancer les problèmes de mobilité et contribuer au développement communal sur les plans économique, social et environnemental.

Les ateliers organisés dans le cadre de la phase 2 le 25 avril 2009 avec la CCATM (élargie pour la circonstance à des associations représentatives au niveau communal) ont permis de tester et affiner des objectifs proposés par le bureau d'études. Le présent rapport tient compte du travail accompli ce jour-là. Le PV de cette séance est joint en annexe.

2 Objectifs généraux

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

Les objectifs se regroupent en deux grandes catégories:

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

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

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

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

Communiquer pour informer, sensibiliser, éduquer

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

Les objectifs sont:

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

3 Aménagement du territoire

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

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

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

- Contenir le développement des espaces bâtis pour maîtriser les effets induits sur la mobilité (demande de mobilité, dépendance de la voiture).
- Viser le regroupement spatial de l'habitat et des activités, par une densification du centre de Court et par le remplissage des centres villageois ou leur extension directe, plutôt que par la création de nouveaux lotissements isolés.
- Développer les activités locales (commerces et équipements) afin de limiter les besoins de déplacements vers les communes limitrophes ou vers d'autres agglomérations. Sans prétendre concurrencer les pôles d'Ottignies Louvain-la-Neuve et Wavre, le centre de Court-Saint-Etienne devrait proposer des biens de première nécessité et des services plus pointus (plats tout préparés, cuisines étrangères, commerces ouverts le dimanche,...) en même temps que des infrastructures d'accueil (restau, infos tourisme,...). Ceci éviterait aux habitants des déplacements "quotidiens" vers les communes voisines et réduirait le besoin de posséder une voiture pour vivre à Court-Saint-Etienne.
- Permettre notamment aux personnes âgées qui ont besoin d'une assistance de s'installer dans le centre de Court-Saint-Etienne lorsqu'elles doivent quitter leur domicile dans un des villages. Prévoir la construction de logements adaptés dans le centre.
- Intégrer la mobilité dans la conception des projets d'urbanisme (Henricot 2, lotissements, crematorium, ...) afin de favoriser dès le départ une mobilité "durable" ou en tout cas de limiter les incidences sur l'environnement et la sécurité routière.
- Envisager la suppression du passage à niveau SNCB de l'avenue de Wisterzée dans le cadre d'une réflexion urbanistique sur le développement du centre urbain. (Voir page 11)
- Travailler la convivialité des espaces publics dans les noyaux villageois.

Cela implique :

- De contrôler (ou réduire si nécessaire) les nuisances liées à la circulation automobile (bruit, pollution, stress, insécurité)
- De favoriser les déplacements à pied et à vélo.

4 Modes doux

4.1 Circulation à vélo

L'objectif général est de développer la pratique du vélo en tant que mode alternatif à la voiture (en tant que conducteur ou passager).

Pour cela, les objectifs sont les suivants:

- Créer et entretenir des itinéraires cyclistes confortables, sûrs, directs:
 - Entre les villages et le centre de Court et vers les pôles extérieurs proches (Ottignies, Louvain-la-Neuve, Villers la Ville). Ces liaisons sont intéressantes parce que les distances s'y prêtent (mais sont trop grandes à pied) et qu'on peut profiter de trois fonds de vallée permettant des liaisons en pente très douce. Le potentiel est important car une proposition non négligeable d'habitants de Court travaille ou étudie dans la commune. Une majorité d'élèves de la commune se rendent à l'école en voiture alors qu'ils habitent à moins de 4km.
 - Vers les haltes TEC et SNCB afin de proposer une complémentarité attractive vélo - bus et vélo – train. C'est un facteur important de multimodalité puisque les liaisons en bus entre les villages sont assez difficiles et peu fréquentes.
 - Eventuellement vers des parkings relais servant au covoiturage (lieux à définir).
- Installer et entretenir des équipements de parage des vélos près des bâtiments publics (administration, écoles, commerces,...) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité. Le type d'équipement (du simple appui au parking en enclos) revêt une grande importance pour éviter le vandalisme.
- Valoriser le Pre- RAVeL pour les loisirs et les déplacements quotidiens vers Nivelles et vers Ottignies-Wavre.
- Penser "vélo" dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries (par exemple: SUL, choix des dispositifs de modération des vitesses etc.).
- Sensibiliser les jeunes et des adultes aux possibilités d'utilisation du vélo.

4.2 Circulation piétonne

C'est en sortant de chez soi qu'on choisit son mode de déplacement... Si les cheminements sont sûrs et confortables on est tenté de laisser l'auto au garage, de laisser son enfant partir à pied, etc.

Une fois arrivé à destination, l'automobiliste accepte facilement de marcher 100 m, voire 200 à 300 m si le parking est bien aménagé et le cheminement piéton sûr et agréable.

Les objectifs sont donc les suivants:

- Sécuriser et faciliter les déplacements à pied

- dans le centre de Court et dans les villages (trottoirs dans les rues les plus fréquentées, espaces partagés lorsque la densité de trafic le permet)
 - vers les arrêts de transport public et les parkings
- Sécuriser les traversées piétonnes, spécialement sur les voies principales et durant la nuit
- Adapter progressivement l'espace public pour les Personnes à mobilité réduite (PMR)

4.3 Aller à vélo ou à pied à l'école

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

L'objectif du PCM est d'inciter un maximum d'enfants à se rendre à l'école à vélo. L'objectif final serait que les jeunes stephanois âgés de plus de 10 ans n'utilisent plus la voiture pour aller à l'école à Court, Ottignies et Louvain-la-Neuve.

5 Transports Publics

5.1 Desserte et connexions SNCB

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

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

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

L'objectif du PCM est de valoriser le train comme mode de transport pour les déplacements dans la commune et surtout vers l'extérieur. Cela dépendra essentiellement des conditions d'accès et d'accueil aux trois haltes de l'entité (voir plus loin)

5.2 Desserte et connexions TEC

- Créer une liaison (plus) régulière entre Court-Saint-Etienne et LLN.

La prolongation de la ligne 366 Bruxelles-Rixensart-Court-Saint-Etienne jusqu'à LLN est une possibilité: elle pourrait attirer une clientèle allant de Rixensart, Genval, Court-Saint-Etienne vers LLN.

La desserte de Court-Saint-Etienne pourrait se faire via le centre et Beurieux ou via le Ruchaux, non desservi actuellement par le TEC. A définir

- Augmenter l'offre de transport en heure creuse, le soir et le WE. Les lignes régulières ne sont sans doute pas envisageables (demande trop faible) mais de nouvelles solutions de transport à la demande sont à envisager (Proxibus, taxi social, VAP, ...)
- Tenir compte de la proposition contenue dans le PCM d'Ottignies de créer une liaison entre le quartier Chapelle aux Sabots et la gare d'Ottignies. Soutenir cette proposition (ou proposer une alternative, telle que le rabattement sur la gare de Court-Saint-Etienne (voir ci-après)).

5.3 Accessibilité de la halte de Court-Saint-Etienne

La halte de Court-Saint-Etienne n'est pas très facile d'accès en voiture depuis l'avenue des Combattants (feux de la Lanterne, file au passage à niveau, pas de places de parking du côté ouest de la ligne de chemin de fer).

L'objectif proposé est d'augmenter l'accessibilité de cette halte afin d'attirer vers le train des gens venant de Genappe ou de Limauges qui actuellement vont en voiture jusqu'à la gare d'Ottignies. Dans la recherche de solutions (phase suivante de l'élaboration du PCM) on envisagera également la possibilité de déplacer vers cette halte le terminus de la ligne TEC 366 (pour donner un contact TEC-train et un accès en bus au centre communal)

5.4 Haltes SNCB

Les objectifs généraux sont les suivants

- Faire connaître et faciliter l'accès des haltes (signalisation directionnelle)
- Faciliter la montée et la descente du train pour les personnes âgées et à mobilité réduite (par exemple surmonter les quais)
- Améliorer le confort d'attente et l'information au voyageur (par exemple: horaire, n° de téléphone info, annonce vocale, ...)
- Favoriser l'accès à vélo (par exemple parkings vélos)
- Offrir suffisamment de places de parking auto
- Améliorer les cheminements piétons

Voir aussi le chapitre Communication.

5.5 Arrêts TEC

Les objectifs généraux sont les suivants:

- Améliorer le confort d'attente et l'information au voyageur (par exemple: protection des intempéries du trafic, plan du réseau, horaire, n° de téléphone pour informations)
- Favoriser l'accès à vélo et à pied (par exemple parkings vélos, traversées sécurisées)
- Rechercher les possibilités de créer un contact entre la ligne TEC 366 (Rixensart-Bruxelles) et la ligne SNCB 140, de façon à permettre des correspondances vers O-LLN et vers Charleroi.

Voir aussi le chapitre Communication8.

5.6 Renforcer le rôle de la N237 comme axe de TP vers Ottignies

La N 237 draine un nombre important de voyageurs en transport public (bus) vers le centre de Court-Saint-Etienne et vers Ottignies (centre et gare). Les bus (ligne 19 notamment) souffrent de la congestion qui remonte progressivement sur Court-Saint-Etienne. Le carrefour de la Lanterne est un point critique où la fluidité doit être améliorée. Des solutions doivent être recherchées pour permettre aux bus de remonter les files de voitures ou en tout cas de ne pas perdre leur place dans la file à chaque arrêt.

6 Sécurité routière et qualité de l'environnement

Les deux tiers des accidents avec blessés sur le territoire de Court-Saint-Etienne se produisent sur les voies régionales, gérées par le SPW. Les accidents survenus sur ces routes dans le centre et les traversées de villages témoignent du fait qu'elles ne sont pas suffisamment conçues en fonction des autres usagers que l'on y rencontre.

Les problèmes de nuisances sonores sont liées aux vitesses excessives et à la qualité du revêtement routier.

Les objectifs sont les suivants:

- modérer les vitesses sur les routes régionales dans les traversées de villages à 70 ou 50 km/h selon les endroits, en tenant compte de la disposition des lieux, des activités riveraines et de la pertinence / crédibilité de la limite imposée (objectif = respect par 85 % des conducteurs).
- limiter la vitesse à 70 km/h sur les sections non bordées d'habitations mais comportant des carrefours et traversées piétonnes ou cyclables.
- sur les voiries communales, tendre vers une limitation à 30 km/h dans les centres de villages et de hameaux. Instaurer des "villages 30" qui permettent une coexistence des usagers durs et doux lorsque les espaces publics sont étroits, sans trottoir ni piste cyclable.
- Réduire les incidences sonores et les vibrations en bordure de la N275 à La Roche et Tangissart.

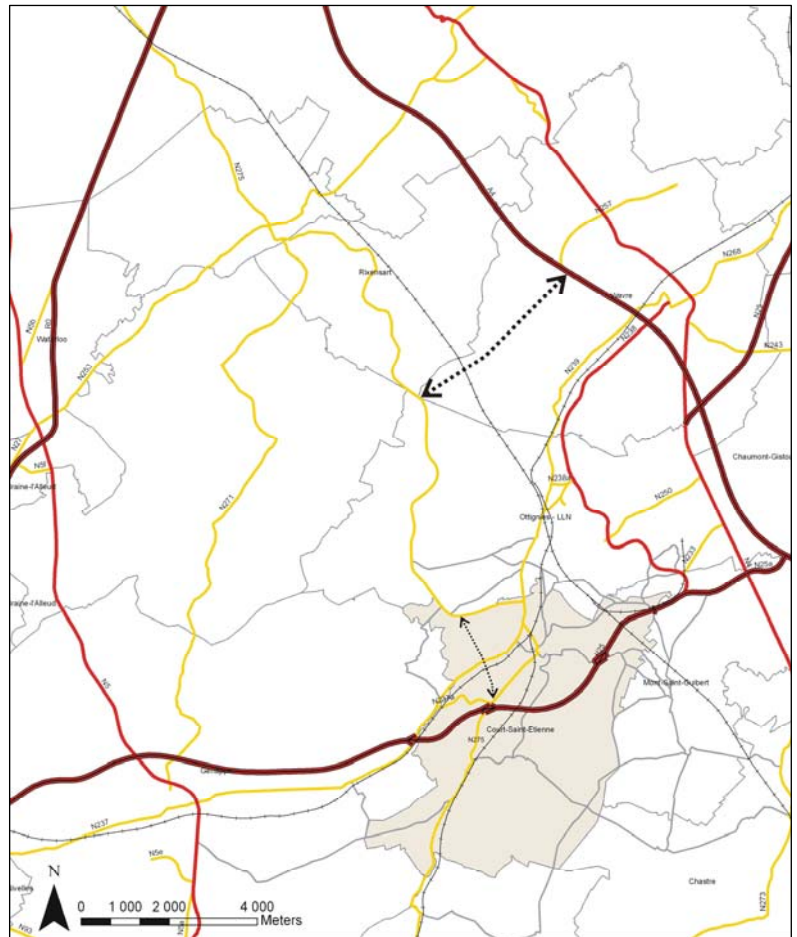
7 Gestion du trafic automobile

7.1 Trafic de transit à l'échelle supra-communale

La saturation actuelle ou prévisible du réseau régional dans le centre du Brabant wallon conduit à envisager la création de nouvelles routes. Des propositions ont été faites dans les PCM de Rixensart, La Hulpe et Ottignies LLN qui consistent à relier la N275 à l'E411 à Rixensart, au Nord, et éventuellement à la N25 au sud. (voir schéma).

Ce faisant, on créerait une sorte de contournement du pôle Ottignies-LLN-Wavre qui pourrait distribuer mieux les trafics vers Bruxelles, Wavre-Ottignies-LLN et Namur alors qu'une part de ces trafics traversent actuellement Ottignies pour rejoindre l'E411.

La création de la liaison entre la N275 et la N25, qui traverserait le territoire de Court-Saint-Etienne, est actuellement examinée dans le cadre du Plan provincial de Mobilité (notamment l'intérêt de la liaison et la priorité par rapport à d'autres investissements pour la mobilité).



Dans le cadre du présent PCM, on peut fixer les objectifs suivants pour l'étude de cette liaison éventuelle:

- Adopter un tracé qui soulage au maximum le trafic de transit et le trafic de poids lourds sur les voies communales ainsi que sur la N237 (avenue des Combattants)
- Envisager les alternatives de tracé en tenant compte de l'accessibilité du centre communal (site Henricot 2, gare, Parc à Mitrailles)
- Envisager a priori cette liaison comme vecteur multimodal (autos, poids lourds, transport public, vélos)
- Limiter strictement les nuisances induites (bruit, ...) dans les quartiers d'habitation et les espaces naturels.

7.2 Trafic à l'échelle locale

Pour la gestion du trafic sur le réseau desservant Court-Saint-Etienne, les objectifs ont été énoncés dans les chapitres précédents (notamment la modération des vitesses et la cohabitation des différents usagers).

Nous mentionnons ici trois endroits de la commune où les problèmes de trafic sont particulièrement aigus ou complexes. Ils demanderont une attention toute particulière dans la phase suivante de l'élaboration du PCM, le schéma directeur.

Les objectifs pour chaque endroit sont les suivants:

1. Avenue Defalque et centre communal

La section médiane de la N275 (av. Defalque) a une fonction de connexion avec le centre communal mais elle supporte une circulation relativement dense (500 à 600 véh/h à la pointe du matin) qui pose problème au carrefour Defalque-Coussin Ruelle et dans le centre de Court. Les développements urbains prévus sur le plateau augmenteront le trafic alors que la fermeture plus fréquente (prévisible avec le RER) des deux passages à niveau de l'av. de Wisterzée et de la rue des Prisonniers de Guerre constituera une entrave plus sévère.

Objectif gérer au mieux le trafic dans le centre de Court. Pour cela, différentes possibilités méritent d'être analysées (exemples):

- l'amélioration de la fluidité dans l'av. de Wisterzée et au carrefour de la Lanterne;
- l'aménagement urbain de l'espace "Henricot II" (grands espaces libres, projet urbain important demandant une bonne accessibilité);
- la création d'une nouvelle voirie franchissant le chemin de fer (passage dénivelé);
- le déplacement de la halte SNCB vers l'autre côté (côté nord) de l'av de Wisterzée;
- ...

2. Quartier du Ruchaux

La rue du Ruchaux (voirie communale) connaît un trafic de passage important (750 véh/h à la pointe du matin) qui relie, d'une part Cérroux (N 237) ou le centre de Court-Saint-Etienne et, d'autre part, Louvain-la-Neuve, la N25 ou encore Mont-Saint-Guibert et Chastre.

Objectif à court terme: modérer les vitesses sur cet axe (aménagements de la voirie) afin de dissuader le trafic de transit.

A plus long terme, la réalisation d'une liaison entre la N275 (versant ouest de la Dyle) et la N25 pour y reporter un trafic qui traverse actuellement le centre de Court ou le centre de Cérroux-Mousty (rue des Ecoles – rue de la Quenique rue du Ruchaux ou rue de Franquénies—du Bois des Rêves- du Ruchaux doit être envisagée à plus grande échelle, dans Plan provincial de Mobilité du Brabant Wallon (étude en cours).

3. Village de Beurieux

Le village de Beurieux est traversé par un trafic important qui rejoint la N25 en provenance de Mont-Saint-Guibert et Chastre. Ce trafic augmentera en raison notamment des développements de logements sur Mont-Saint-Guibert.

Objectif: permettre à ce trafic de rejoindre la N25 sans traverser le centre du village de Beurieux.

Différentes solutions seront à envisager et comparer, en dialogue avec le SPW et les communes de Mont-Saint-Guibert et Chastre.

Remarque sur les objectifs se traduisant par la création de nouvelles routes

Dans l'optique d'une gestion durable de la mobilité, Il faut garder à l'esprit différents aspects:

- En soi la création d'une route ne contribue pas au développement des modes de transport alternatifs à la voiture, au contraire.
- L'effet aspirateur: la création d'une nouvelle route attire un trafic qui passait par ailleurs précédemment. Pour éviter une croissance globale du trafic, il faut prendre simultanément des mesures de modération du trafic sur ces autres voiries.
- L'urbanisation en ruban ou en champignons: la création d'une route induit souvent une urbanisation de ses bords, une extension de l'habitat selon des schémas très peu "durables". La viabilisation de ces terrains (eau, gaz et électricité, tél, évacuation des eaux, ...) coûte beaucoup plus cher à terme que pour des quartiers denses et ce type d'urbanisation va presque nécessairement de pair avec une utilisation intensive de l'auto.

8 Stationnement

8.1 Stationnement dans le centre

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

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

8.2 Stationnement ailleurs dans la commune

- Soigner l'aménagement des parkings des haltes de Faux et de La Roche.
- Gérer le stationnement près des écoles. Les solutions sont à trouver au cas par cas avec l'école et les parents car il y a toujours moyen de garer l'auto à petite distance !
- Assurer la protection des trottoirs vis-à-vis du stationnement anarchique (par exemple PV ou potelets).
- Aider/inciter les conducteurs de poids lourds à trouver une place convenable pour garer leur véhicule. (Ceci en l'attente d'autres instruments législatifs à mettre en place par la Région ou l'Etat fédéral).

9 La communication

La communication n'est pas un objectif de mobilité en soi mais elle constitue un objectif général du PCM pour accompagner les autres actions à mettre en œuvre et pour influencer l'évolution des comportements individuels vers une mobilité plus durable.

Le PCM concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer**, de la **sensibiliser**, voire de **l'éduquer** pour qu'elle en comprenne les enjeux, les actions entreprises et puisse s'adapter et modifier ses habitudes conséquence.

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

Les objectifs de la communication seront les suivants /

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

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

Annexes

Afin de permettre à l'ensemble des participants de donner leur avis sur les propositions principales des ateliers, l'animateur suscite un vote de préférence: chaque participant émet son avis en levant un carton de couleur: vert = très important; orange = moyennement important; rouge = pas important.

Le bureau d'étude conclut en remerciant les participants. Il dispose d'une masse importante d'avis et d'idées qu'il utilisera pour formuler les objectifs du PCM à soumettre aux responsables politiques communaux ainsi qu'aux autres membres du comité de suivi du PCM (Région, TEC, SNCB).

La discussion se poursuit pendant un lunch sandwich.

Avis formulés par les participants

Les avis des différents ateliers se recoupant souvent, nous les regroupons ici par sujet

L'habitat est dispersé dans les villages et hameaux. L'organisation des mobilités dans les trois vallées est donc très importante:

Les alternatives à la voiture:

- Vallée de la Dyle: service bus, train et RAVeL
- Vallée de la Thyle et N275: desserte train mais alternative voie lente manque
- Vallée de l'Orne: TP trop rare et cyclistes en danger localement.

Pour valoriser les TP:

- sécuriser les arrêts de bus
- aménager parking aux haltes de La Roche et de Faux
- rehausser les quais (problème seniors)

Connexions avec LLN:

- desserte Bus fort demandée
- besoin en journée et en soirée
- suggestion de prolonger le 366 (Bxl Rixensart-Court-Saint-Etienne) jusque LLN
- Liaison vélo à améliorer par le bois des Rêves (Ottignies)

Les seniors regroupent en fait trois tranches d'âge aux besoins différents en termes de mobilité:

- Les seniors autonomes (voiture ou TP)
- Les seniors dépendants (services à domicile, ...) ont besoin de transport à la demande (taxi à prix forfaitaire par exemple)
- Les seniors fixes ont quitté leur maison. Ils devraient pouvoir habiter dans le centre de Court-Saint-Etienne (au lieu de Wavre ou Ottignies) → projet de mixité sociale et d'âges à mettre en place dans le centre.

Pour les jeunes (écoles et loisirs), il faut tenir compte des mouvements entrants et sortants de la commune.

École des Hayeffes: 1.500 élèves au total (prim + sec)

La vision à 15 ans serait de se passer de voiture pour aller à l'école (TP, vélo, marche).

→ importance de services TP adaptés

→ importance des aménagements vélos dans les trois vallées et conditions de sécurité suffisante sur les routes

→ importance de la sensibilisation pour induire les changements de comportements.

Village de Sart: 1.000 hab et 400 élèves (300 voitures env), en partie dû à l'immersion langue. → Dissuader fortement l'accès à l'école en voiture (cf Christ Roi).

Habitat regroupé en villages est OK; densifier les noyaux et préserver des espaces verts entre les hameaux. Attention à la création de routes qui entraîne une urbanisation en ruban et/ou de nouveaux lotissements. Routes = aspirateurs à voitures!

→ sécuriser les routes existantes et les places (exemple: place communale)

Renforcer les arrêts et gares: penser à développer les activités autour des points de transport public

Les grands flux posent des problèmes locaux

- Synergies avec les communes limitrophes
- Changement des mentalités
- Valoriser le train sur la commune et limiter les déplacements en voiture vers le parking de la gare d'Ottignies
 - Instaurer des navettes entre Court-Saint-Etienne et Ottignies. Les problèmes de correspondance train-train à Ottignies sont dissuasifs.
 - Aménager et sécuriser les parkings voiture et vélo aux gares de Court-Saint-Etienne.
- Besoin de P vélos sécurisés aux gares et de bonnes connexions cyclables
- Compléter les échangeurs routiers!
- Liaison Arbre de la Justice – N25
- Liaison Vélo avec LLN par bois des Rêves et vers centre par les trois vallées
- Possibilité d'un parking de covoiturage ?
- Nouvelles infrastructures: penser au coût global de ces investissements (création, entretien, incidences urbanistiques, sociales et environnementales)

Un centre dynamique

- On y voit des commerces de qualité, ciblés/branchés, entraînés par le commerce "Intermarché" rouvert
- Besoin de concilier le passage du trafic et la qualité du cadre de vie
- Fermeture du passage à niveau: idée rejetée a priori car cela constitue une coupure en deux du centre
- Mais nouvelle voie passant sous les voies pour soulager av de Wisterzée et desservir Henricot 2 et le centre commercial paraît souhaitable.
- Le centre commercial futur sera plutôt rue Henricot-Place Baudouin qu'av de Wisterzée. Donc maintenir passage de trafic dans la rue Henricot !

- Il faut favoriser les trajets vers le centre
 - Sans voiture (marche, vélo et TP classiques ou à la demande)
 - En voiture (aller là plutôt qu'à Genappe et Ottignies) → parkings à gérer (espaces existent!)
- Avenue des Combattants: les commerces resteront des commerces de passage (auto) mais trottoirs et sécurité des piétons sont importants

Avis de l'ensemble du groupe sur un certain nombre de points qui se dégagent des ateliers:

Il s'agit d'un vote rapide et "à chaud" qui exprime le sentiment des participants à ce stade de connaissance, sans véritable débat préparatoire.

	Très important	Moyennement important	Pas important
Voiries des centres des villages aménagées en espaces partagés (zones 30, ...)	15	4	2
Des liaisons lentes dans les trois vallées	15	5	0
Liaison Vélo LLN par Bois des Rêves	13	6	0
Aménagement des parkings Gare de Faux et La Roche	17	3	0
Transport à la demande pour desserte interne Court-Saint-Etienne	3	15	0
TP entre CSE et LLN, y compris le WE	16	4	0
Accueil des seniors "fixes" dans le centre de Court	12	4	2
Sensibilisation aux alternatives à la voiture	17	2	0
Liaison LLN le soir	0	15	3
Supprimer le passage à niveau de Court	0	2	16
Tunnel sous les voies (nouvelle route)	15	4	0
Maintien commerces au centre de Court	14	0	0

PV rédigé par Alix Van Cauwenberghe

2 mai 2009.