

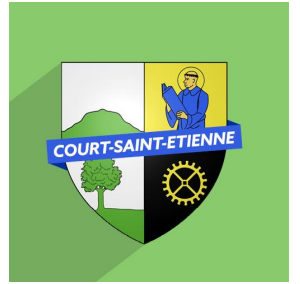


# Conseil Consultatif de la Mobilité

Commune de Court-Saint-Etienne

15 juin 2022

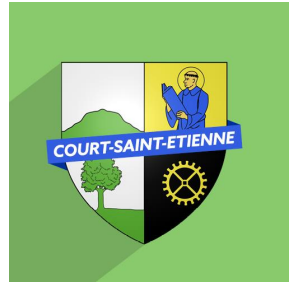
# Ordre du jour



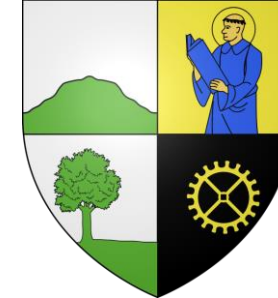
Introduction ;

- Wallonie cyclable – retour sur l’audit, le comptage et la politique cyclable ;
- PIC-PIMACI
- Plan Communal de Mobilité – Etat d’avancement ;
- La voiture partagée – Etat d’avancement ;
- Aménagement de la Rue Belotte – Etat d’avancement ;
- SPW – TEC – procédure simplifiée pour le placement d’équipements vélos à proximité des arrêts de bus ;
- Village de la Mobilité 2022 ;
- Tour de table, divers et clôture de la séance.

# Wallonie Cyclable



- 1. Audit cyclable**
- 2. Comptage vélos**
- 3. Groupe de travail pour mise en place de la politique cyclable**



# Audit BYPAD

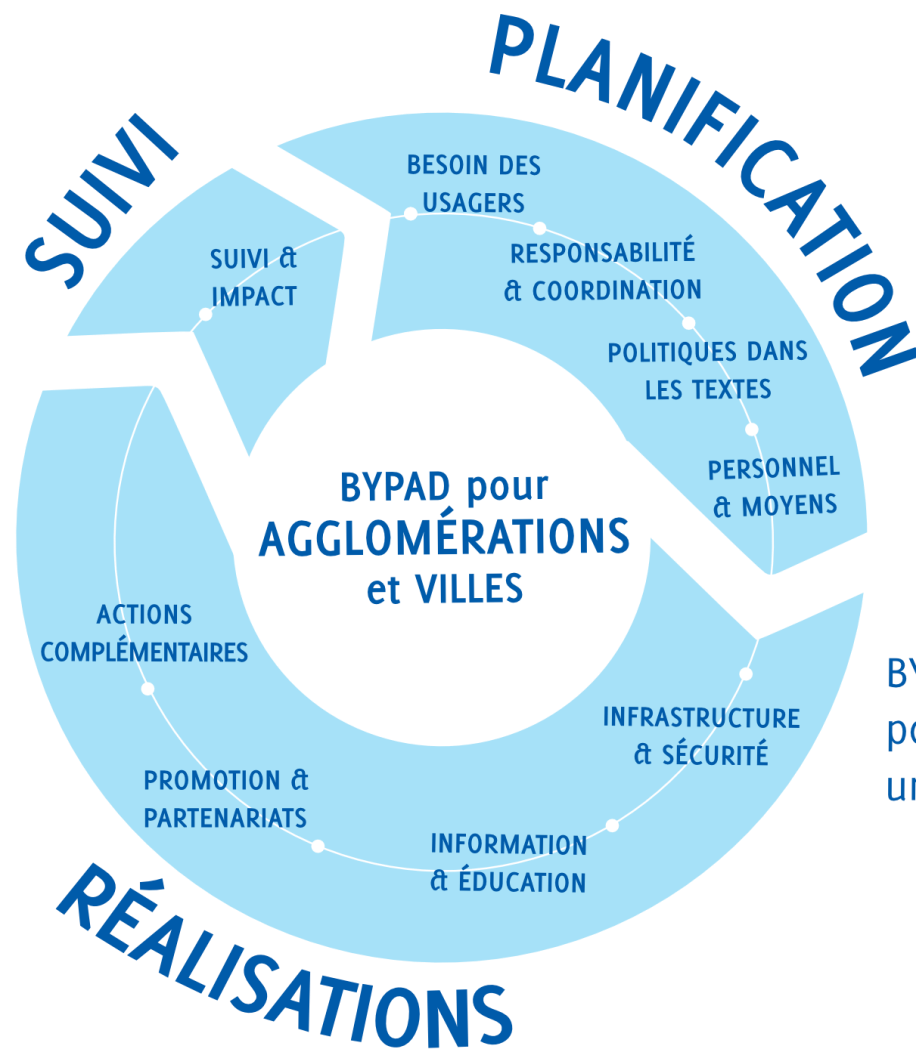
---

**Court St Etienne**  
*Présentation des résultats*

# Qu'est-ce qu'un audit Bypad ?

*BYPAD stands for **Bicycle Policy Audit** and is a process enabling towns, cities and regions to evaluate and improve the quality of their cycling policy. It is an instrument paving the way for developing a detailed cycling strategy or plan. BYPAD is a **quality process** based on **international best practice of applied measures, structures and policies** in local cycling development policy.*

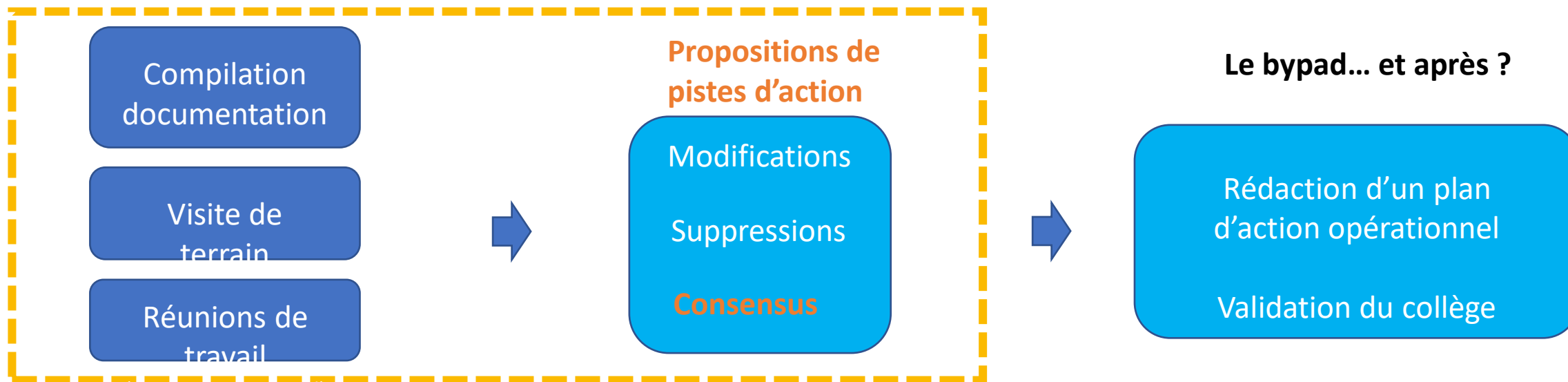
- Un état des lieux de chaque ingrédient d'une bonne politique cyclable
- Sur base d'un processus participatif intégrant toutes les parties prenantes d'une politique cyclable : représentants politiques, de l'administration et des usagers
- Ensemble, aboutir à des pistes d'actions cohérentes, ambitieuses & portées par le comité de suivi.



BYPAD considère la politique cyclable comme un processus dynamique.



## Processus mené avec le groupe de travail





# Pistes d'action

---

sur base d'un consensus

Présentation non-exhaustive des **57 pistes d'actions** définies dans le rapport d'audit (réparti en 4 volets)



<b>Objectifs généraux de la politique cycliste</b>	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans
<b>ROULER À VÉLO</b> l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
<b>LE VÉLO À L'ARRÊT</b> Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
<b>ENCOURAGER LE VÉLO</b> Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
<b>ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE</b>	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

# A. Objectif Rouler à vélo

*L'infrastructure et le réseau cyclable*

**ROULER À VÉLO**

l'infrastructure  
et le réseau cyclable

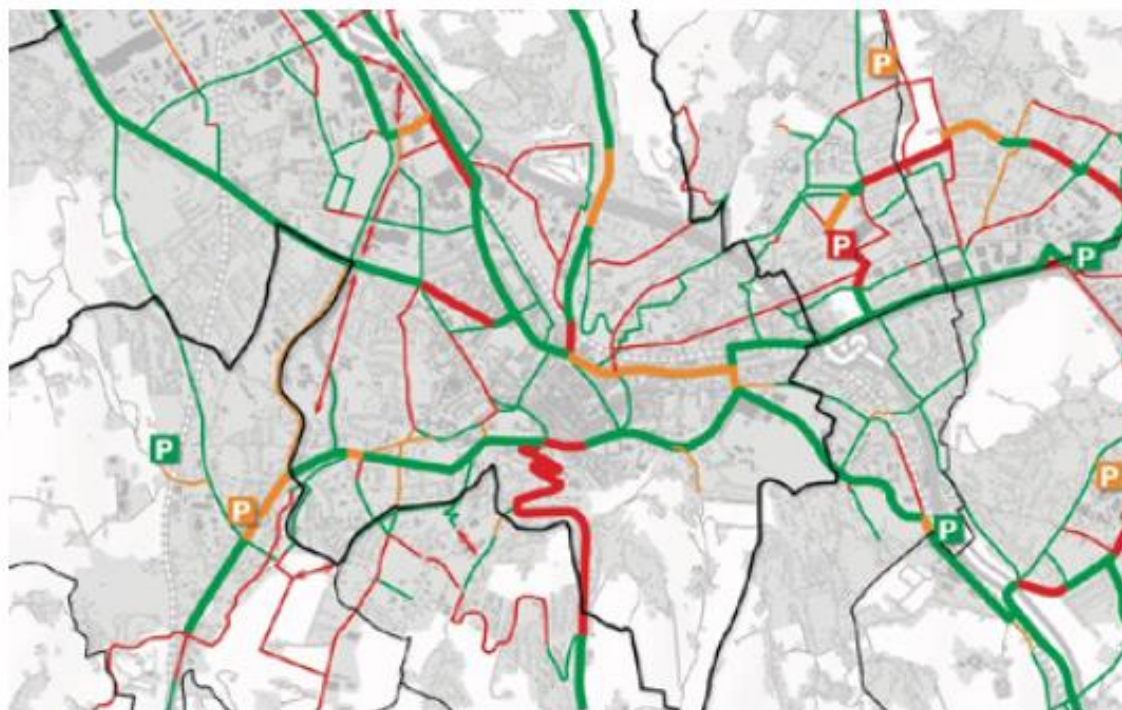
Développer un réseau vélo  
répondant aux 5 critères  
(sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)

## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.1. Schéma Directeur Cyclable – Court St Etienne

Le Schéma Directeur Cyclable invite à définir les **objectifs**, la **stratégie** et la **projection** du **réseau cyclable à Court Saint Etienne**. Pour y parvenir : une série d'étapes préalables sont nécessaires pour aboutir à un SDC cohérent avec le projet de ville.

Le Schéma Directeur Cyclable devient ensuite un **outil de travail** qui permet à l'administration de planifier le travail à réaliser avec une vision claire sur ce qui est à réaliser à court, moyen et long terme.



RÉSEAU CYCLABLE  
SELON SCHÉMA DIRECTEUR  
DES MODES ACTIFS

Liaison structurante :

- existante
- à améliorer
- à créer

Liaison secondaire :

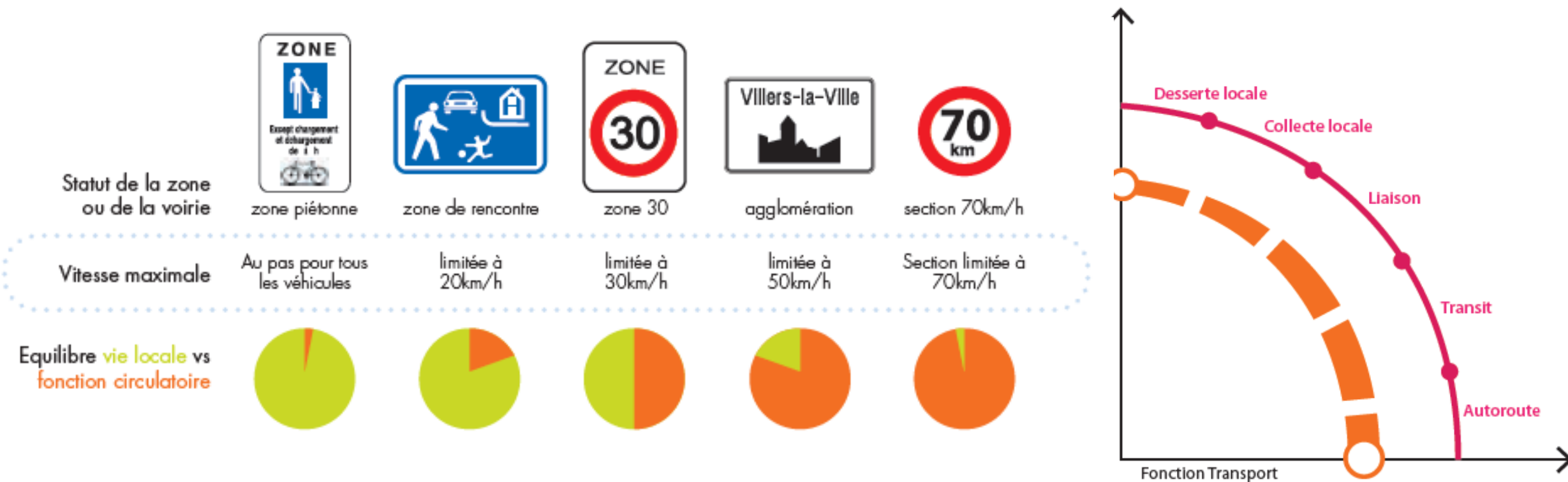
- existante
- à améliorer
- à créer
- ↔ liaison difficile, faisabilité ou tracé à approfondir

extrait du schéma directeur de Chambéry

# A. Objectif Rouler à vélo

## 1.1. Schéma Directeur Cyclable

Sur base d'un état des lieux du réseau **routier** et des aménagements cyclables existants





## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.1. Schéma Directeur Cyclable

Sur base d'un état des lieux du réseau routier et des **aménagements cyclables existants**



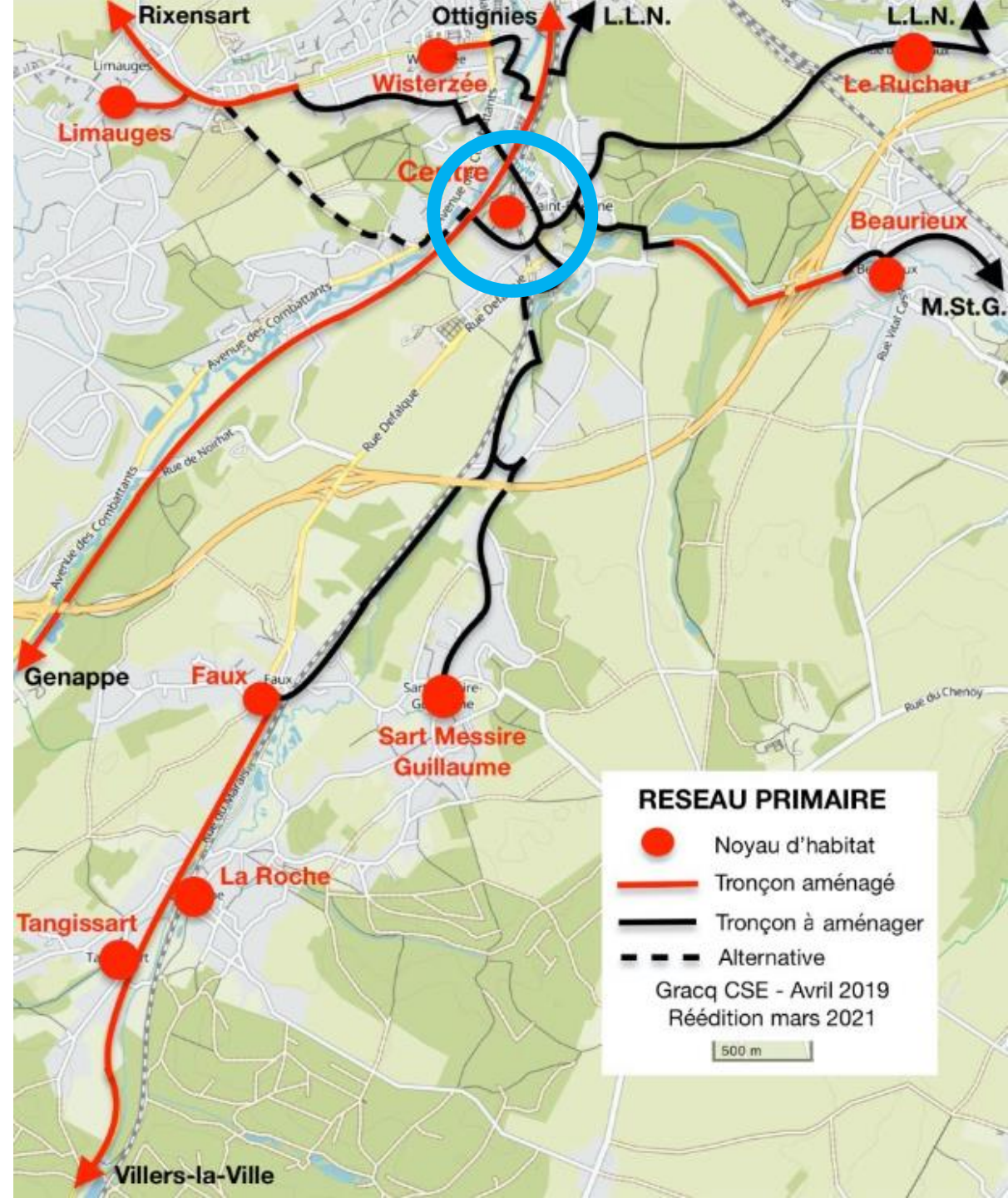
## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.1. Schéma Directeur Cyclable

Quel réseau cyclable projeté pour Court St Etienne ?

➔ Action 1.2. Centre-ville cyclable/apaisé

➔ Action 1.3. Projeter sur les liaisons cyclables inter-villages





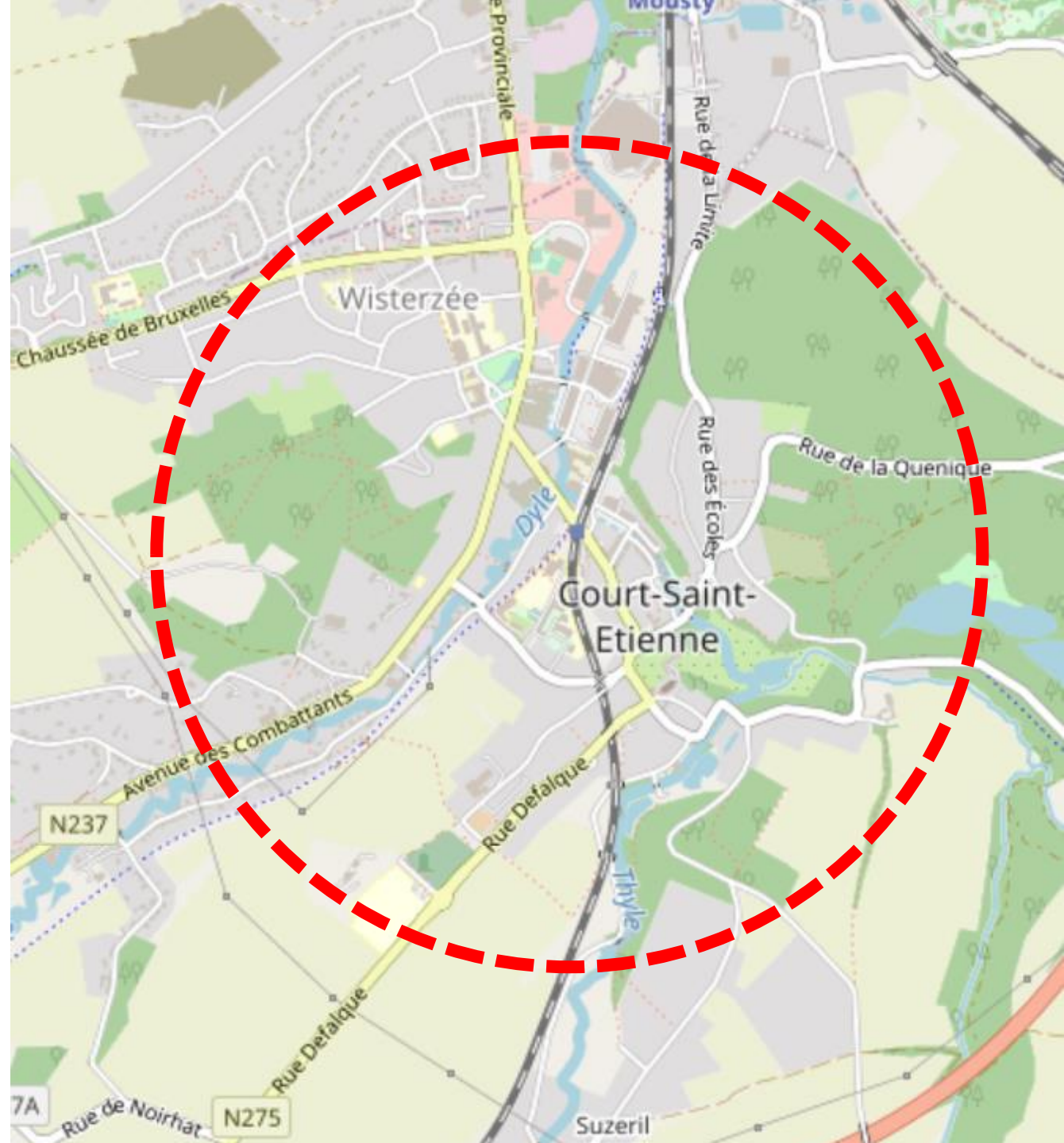
## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.2. Cyclabilité du Centre-Ville

#### Un centre-ville à échelle humaine

*Valoriser la lenteur, remettre l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme, pour développer des villes animées, sûres, durables et saines.*

Jan Gehl



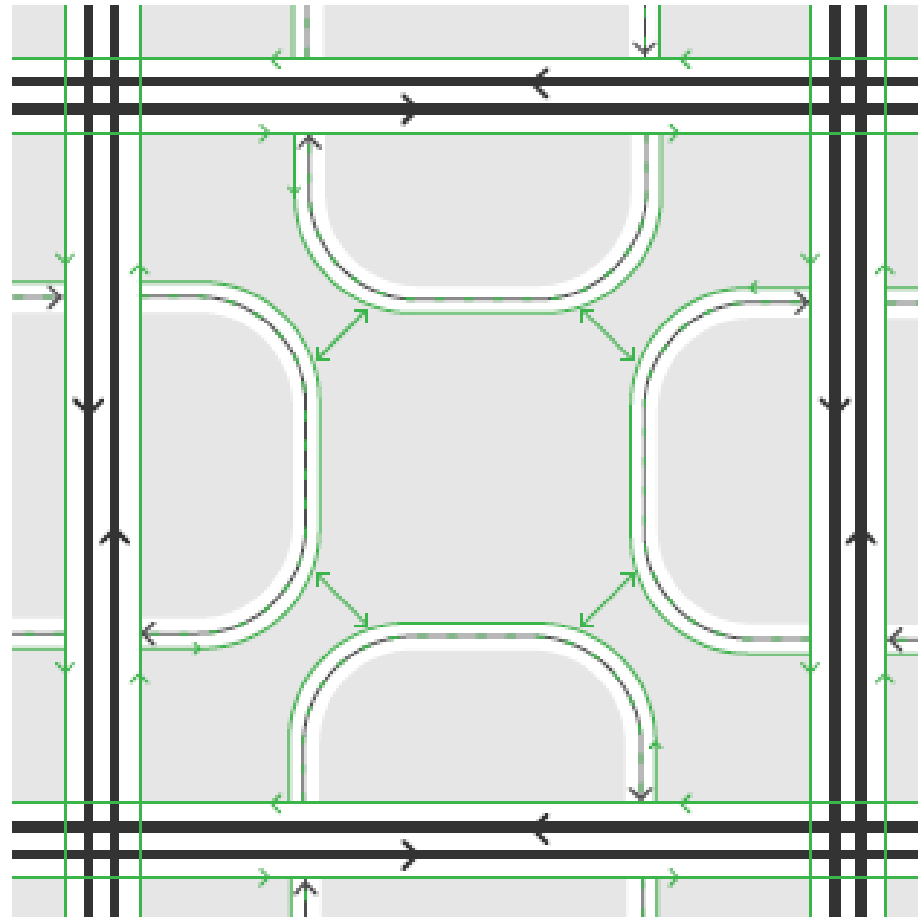
# A. Objectif Rouler à vélo

## 1.2. Cyclabilité du Centre-Ville

Centre-ville apaisé

Zoom sur quelques outils :

Le Plan de circulation



itinéraire de transit motorisé



itinéraire dédié aux cyclistes : piste cyclable, double sens cyclable, impasse sauf cyclistes



itinéraire partagé entre trafic cycliste et trafic motorisé de desserte

# A. Objectif Rouler à vélo

## 1.2. Cyclabilité du Centre-Ville

### Action n°6A : Centre-ville apaisé

Zoom sur quelques outils disponibles :

#### Ville 30

L'enjeu de la « Ville 30 » est d'abord la sécurité routière. Tout part d'un constat : lors d'un choc à 50 km/h entre une voiture et un piéton, le risque pour ce dernier d'être tué s'élève à 85 %. À 30 km/h, il tombe à 10 %.

Au-delà, d'autres avantages en découlent :

- l'apaisement des vitesses et du comportement des usagers ;
- un espace public plus favorable aux mobilités actives et aux usagers vulnérables (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite) ;
- plus de fluidité dans la circulation notamment si la zone 30 est bien aménagée ;
- moins de pollutions aérienne et sonore, à condition que l'aménagement en zone 30 soit qualitatif (moins de feux de circulation, moins de stop, plus de priorités à droite) ;
- une économie de panneaux de signalisation ;
- une meilleure lisibilité de la vitesse réglementaire.

# A. Objectif Rouler à vélo

## 1.2. Cyclabilité du Centre-Ville

### Action n°6A : Centre-ville apaisé

Zoom sur quelques outils disponibles :

#### Ville 30

L'enjeu de la « Ville 30 » est d'abord la sécurité routière. Tout part d'un constat : lors d'un accident, le risque pour ce dernier d'être tué s'élève à 85 %. À 30 km/h, il tombe à 10 %.

Au-delà, d'autres avantages en découlent :

- l'apaisement des vitesses et du comportement des usagers ;
- un espace public plus favorable aux mobilités actives et aux usagers vulnérables (cyclistes, piétons) ;
- plus de fluidité dans la circulation notamment si la zone 30 est bien aménagée ;
- moins de pollutions aérienne et sonore, à condition que l'aménagement en zone 30 soit de qualité ;
- une économie de panneaux de signalisation ;
- une meilleure lisibilité de la vitesse réglementaire.



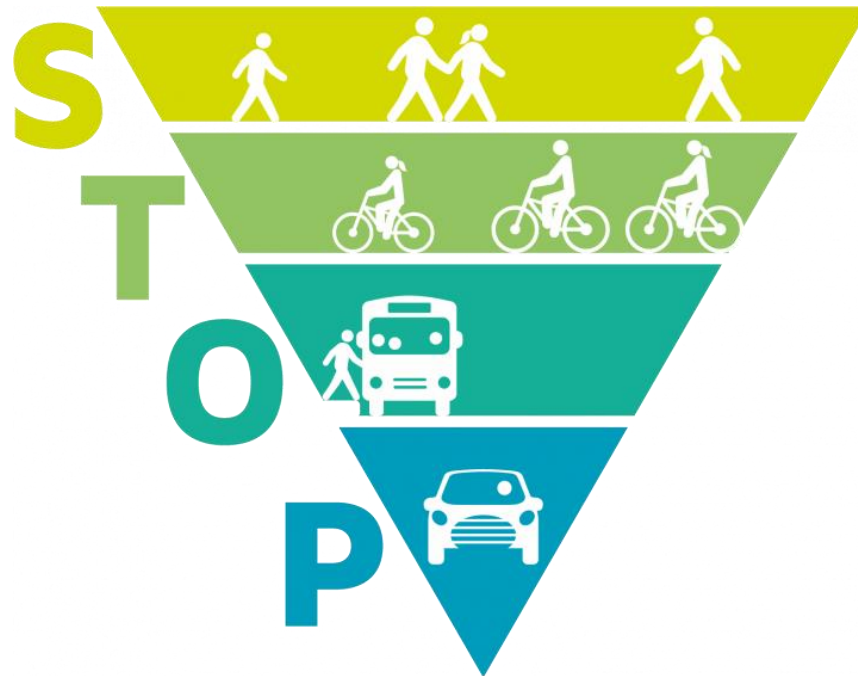
## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.2. Cyclabilité du Centre-Ville

**Action n°6A : Centre-ville apaisé**

Zoom sur quelques outils disponibles :

#### Principe Stop



# A. Objectif Rouler à vélo

## 1.2. Cyclabilité du Centre-Ville

### Action n°6A : Centre-ville apaisé

Zoom sur quelques outils disponibles :

#### Principe Stop



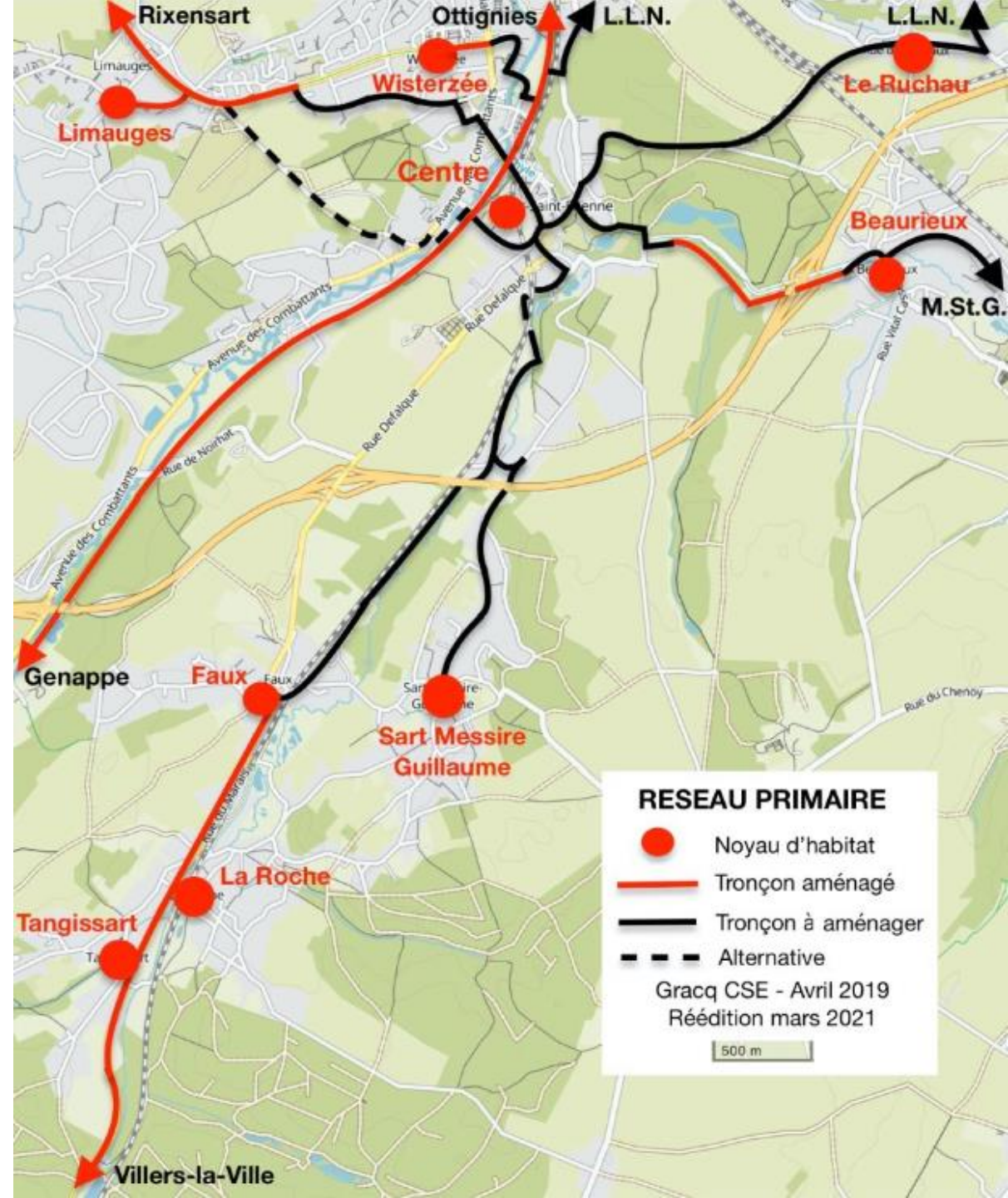
## **A. Objectif Rouler à vélo**

### **1.3. Liaisons inter-villages vers Centre-Ville**

## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.3. Liaisons inter-villages vers Centre-Ville

Repartir des liaisons proposées par la locale du Gracq & identifier les liaisons à créer/corriger

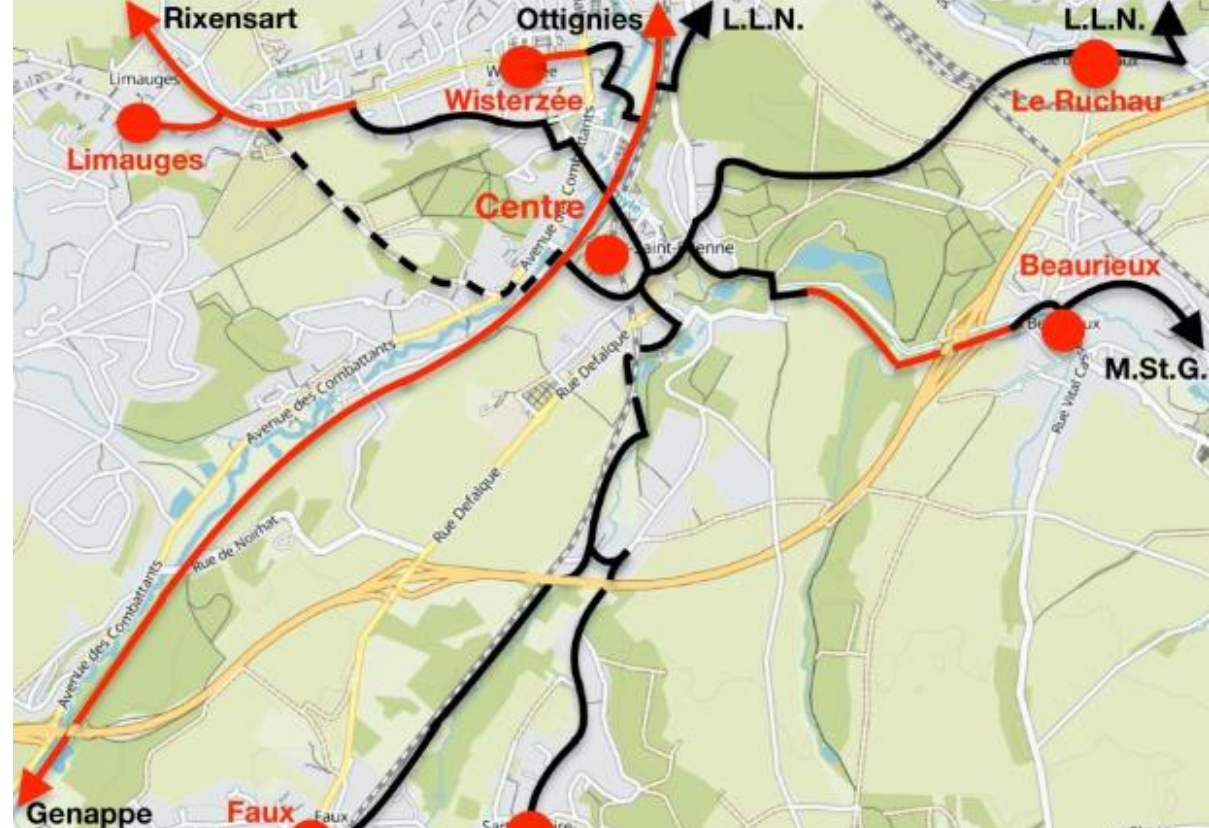




## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.3. Liaisons inter-villages vers Centre-Ville

Repartir des liaisons proposées par la locale du Gracq & identifier les liaisons à créer/corriger



#### Le bon aménagement cyclable :

- Adopter le **bon aménagement cyclable** : veiller à la **mise en conformité** par rapport à la « **Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables** » disponible sur le site de la securotheque (fiche n°82 - publié en juin 2021)
- **Zones apaisées** (vitesse pratiquée réduite à 30km/h - Charge de trafic faible) = **cohabitation possible**



# Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables

Type d'infrastructure				Speed pedelec	Hors circulation automobile	Faible volume de trafic (heure de pointe)					Trafic moyen				Haut volume de trafic (heure de pointe)			
						< 2000 véh./j					entre 2.000 et 7.500 véh./jour pour les deux sens				> 7.500 véh./jour pour les deux sens			
						bus/h <= < 10									bus/h <= > 60			
						20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h
Partagé avec piétons, ...	Zone piétonne	F103		interdit														
	Cheminement cyclo-piéton	D10		interdit														
	Partie de la voie publique réservée aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99a		autorisé avec pictogramme														
	Chemin réservé aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99a		autorisé avec pictogramme														
Aménagement partagé avec voitures	Zone résidentielle	F12a		autorisé														
	Chemin réservé aux véhicules agricoles piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99c		autorisé avec pictogramme														
	Rue cyclable			autorisé														
	Circulation mixte			autorisé														
	Bande bus + vélos autorisés	F17 F18		interdit														
	Bande cyclable suggérée			autorisé														
Cyclistes séparés	Piste cyclable marquée			≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé														
	Piste cyclable (1 direction)	D7		≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé														
	Piste cyclable (bidirectionnelle)	D7		≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé														
	Piste cyclo- piétonne	D9		interdit														
	Chemin réservé aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99b		autorisé avec pictogramme														
	Partie de la voie publique réservée aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99b		autorisé avec pictogramme														

Faible volume de trafic = 2000 véhicules/jour ou moins

Haut volume de trafic = 7500 véhicules/jour ou plus

Agir sur les vitesses pratiquées (apaiser) et/ou équipements cyclables.

## **A. Objectif Rouler à vélo**

### **1.4. Identifier les aménagements cyclables à corriger/renforcer**

## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.4. Identifier les aménagements cyclables à corriger/renforcer



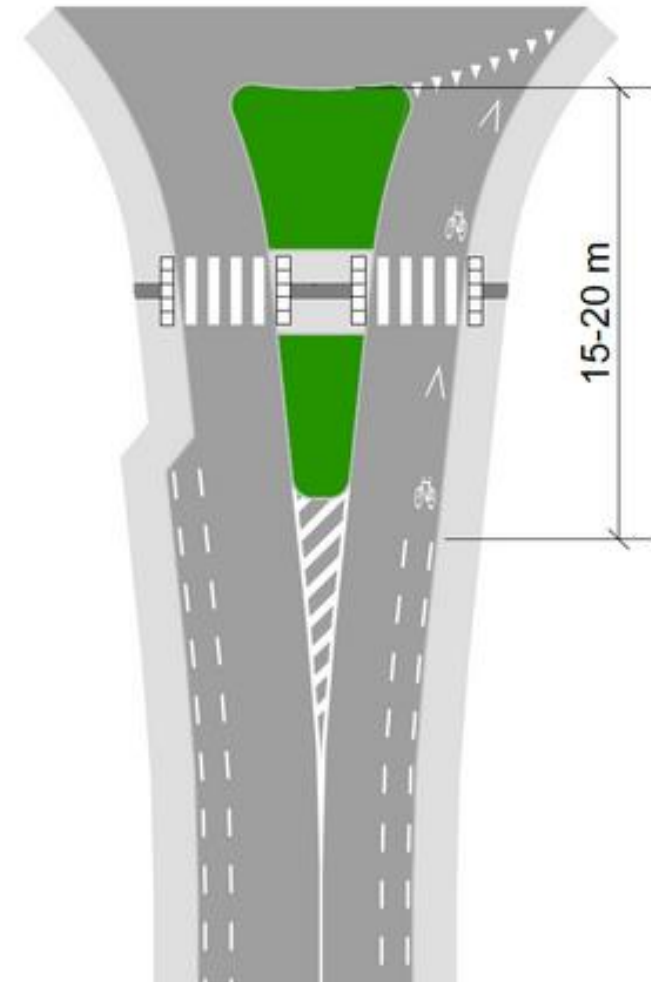
## A. Objectif Rouler à vélo

### 1.4. Identifier les aménagements cyclables à co

**Exemple de réinsertion du cycliste avant carrefour (ici dans le cas d'un rond point)**

*La piste cyclable marquée ou la bande cyclable suggérée en section courante s'interrompt à environ 15 – 20 m de l'anneau, permettant au cycliste de se positionner au mieux à l'entrée sur l'anneau.*

*Source : Fiche n° 145 Securotheque (2021)*



## 1.4. Identifier les aménagements cyclables à corriger/renforcer

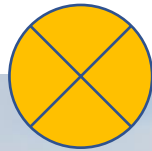


Traversées cyclables



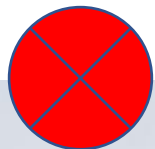
# A. Objectif Rouler à vélo

## Zones 30



## A. Objectif Rouler à vélo

### Rue Cyclable



Une rue cyclable à travers un parc, illustrée avec l'asphalte rouge emblématique des Pays-Bas et un panneau « fietsstraat » typique.



## B. Objectif le vélo à l'arrêt

### LE VÉLO À L'ARRÊT

Le stationnement vélo

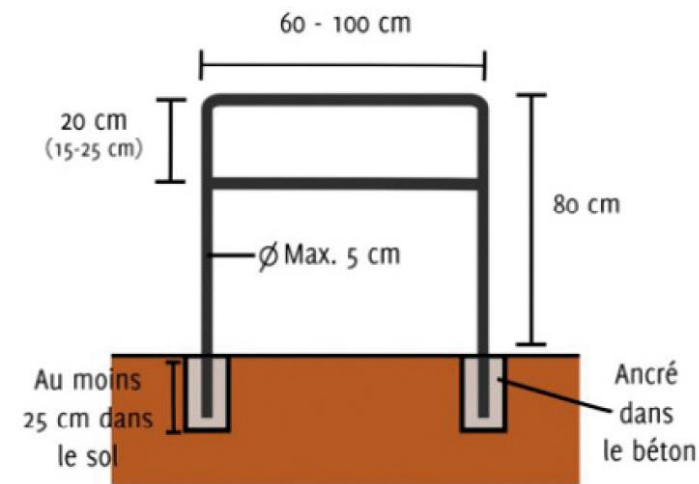
Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public

## B. Objectif le vélo à l'arrêt

### 2.1. Créer une offre dense d'arceaux

Stationnement vélo de type « **courte durée** »

- Définir un objectif de couverture en arceaux, **Programmation de X arceaux par an**
- Assurance pour le cycliste de trouver un emplacement à proximité à chaque endroit, pour tout type de destination
- Arceaux de modèle standard u renversé



**Action n°1** : Equiper les centre-ville & zones commerciales

**Action n°2** : Equiper les centres sportifs & culturels

## B. Objectif le vélo à l'arrêt

### 2.1. Créer une offre dense d'arceaux

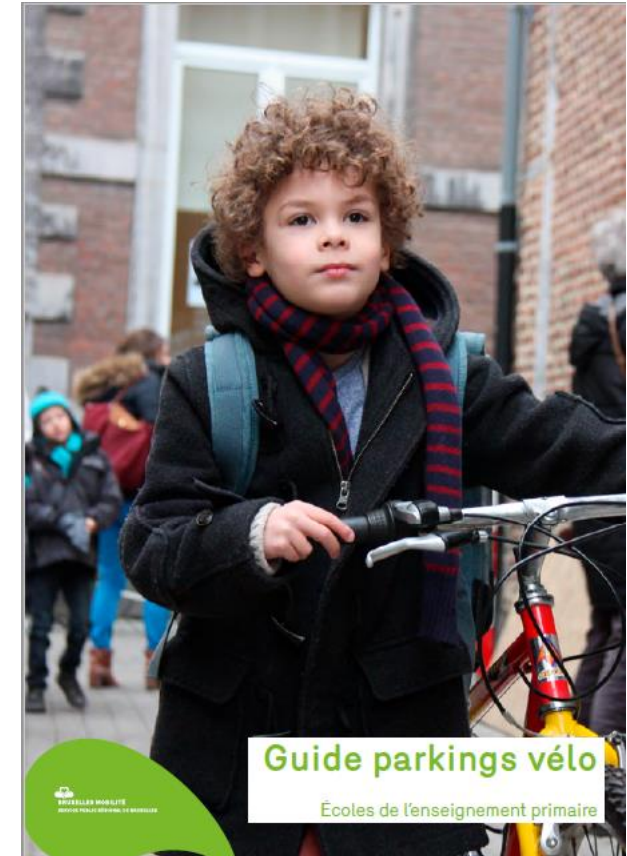
Stationnement vélo de type « **courte & longue durée** »

**Action n°3** : Equiper les écoles

Haut potentiel à Court St Etienne

Accompagner & Soutenir les écoles dans la réalisation de leur parking vélo

- Arceaux en voirie
- Arceaux en intérieur d'école



## B. Objectif le vélo à l'arrêt

### 2.1. Créer une offre dense d'arceaux

Stationnement vélo de type « **courte durée** »

**Action n°4** : Prévoir Equipement de stationnement vélo provisoire

- Marchés
- Phases test
- Festivités



## B. Objectif le vélo à l'arrêt

### 2.2. Suivre la demande de stationnement riverain – longue durée

Stationnement vélo de type « longue durée »

**Action n°5 :** Appel à intérêt récurrent pour la location de places (box vélo, parking de quartier). En cas de demande concentrée, trouver des opportunités d'un parking vélo (**propriété communale / parkings ?**). Dans le cas contraire, installer des box vélo dans l'espace public.

**Action n°6 :** Parking Sécurisé – Gare de Court St Etienne

#### Du nouveau à Court-Saint-Etienne : Abris à vélo à louer !!

**La Commune de Court-Saint-Etienne, avec le soutien de la Wallonie, a installé des abris à vélo individuels et sécurisés aux gares ferroviaires de La Roche, Faux et Court-Saint-Etienne.**



La Commune de Court-Saint-Etienne, avec le soutien de la Wallonie, a installé des abris à vélo individuels et sécurisés aux gares ferroviaires de La Roche, Faux et Court-Saint-Etienne.

Ces abris sont en location, depuis janvier 2019, aux conditions suivantes :

- Signer une convention de location avec la Commune ;
- S'acquitter d'une caution de 200 € et des frais de location qui s'élèvent à 15 €/mois ou 25 €/3 mois ou 40 €/6 mois ou 75 €/an.

Réservez dès à présent votre abris en contactant le conseiller en environnement au

010/620.625 ou [RMO@court-st-etienne.be](mailto:RMO@court-st-etienne.be)

## C. Objectif « encourager le vélo »

### **ENCOURAGER LE VÉLO**

Information, sensibilisation,  
éducation

Récompenser les cyclistes,  
encourager les cyclistes frileux,  
convaincre les cyclistes potentiels

## C. Objectif « encourager le vélo »

### 3.1. Synergies avec acteur vélo à Court St Etienne

#### Action n°1 : Soutien logistique « vélo »

Evaluer les possibilités de s'associer avec un ou plusieurs acteurs sur le territoire de Court St Etienne pour soutenir la logistique vélo utile aux activités de la commune :

- Services de réparation
- Soutien logistique & humain pour des actions communales en faveur du vélo (ex : brevet du vélo ; semaine de la mobilité ; etc.)
- Mise à disposition de vélo pour des citoyens
- Services de gravure
- Etc.



Exemple Point Vélo Ath



Court St Etienne ?

## C. Objectif « encourager le vélo »

### 3.2. Communication

**Action n°2** : **Table ronde annuelle** avec la **cellule communication** de Court St Etienne

**Action n°3** : définir un **planning de communication** pour soutenir la politique en faveur d'une mobilité active

*Le planning doit permettre à la cellule d'avoir une vision claire sur les outils de communications à prévoir (Site Web, Facebook, Revue communale, Presse, etc.) mais aussi d'être **proactif**. La Cellule Com doit également pouvoir interpeller & **conseiller** le CEM :*

- *Quel public cible ? (Grand public, Ecoles, Commerçants, etc.)*
- *Quel message ?*
- *Quel objectif ?*





## Points à intégrer dans le plan

- > Planning des évènements
  - Pré-production
  - Production et lancement
  - Post-production
- > Planning des intervenants dans le projet
- > Planning événementiel selon les cibles et message à adresser

## C. Objectif « encourager le vélo »

### 3.2. Communication

**Action n°2 : Table ronde annuelle** avec la cellule commu

**Action n°3 : définir un planning de communication** pour d'une mobilité active

*Le planning doit permettre à la cellule d'avoir une prévision (Site Web, Facebook, Revue communale, F Com doit également pouvoir interpeller & conseil*

- Quel public cible ? (Grand public, Ecoles, Comn
- Quel message ?
- Quel objectif ?

Exemple de planning de communication

Planning de communication						
Date	Durée	Cible	Message	Moyen	Support	Responsable

Total dépenses	Janvier				Février			Mars			
Année											
Mois	Janvier				Février			Mars			
Semaines	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<b>Contexte</b>											
> Personnel											
> Périodes repères											
<b>Les actions</b>											
> Action 1											
Dépenses											
> Action 2											
Dépenses											
> Action 3											
Dépenses											
> Action N											
Dépenses											

## C. Objectif « encourager le vélo »

### 3.3. Public cible « Ecoles »

**Action n°5** : Définir une école pilote (Septembre 2022) pour réaliser un brevet du vélo mais aussi tester différents outils innovants en matière de mobilité active

**Action n°5bis** : Réunion avec Service de l'Instruction Publique & Echevin de l'Enseignement



## C. Objectif « encourager »

### 3.3. Public cible « Ecoliers »

**Action n°5 :** Définir une école pilote

**Action n°5bis :** Réunion avec Services

**Outil n°1 : Plan de Déplacement Scolaire  
(Partenaire potentiel : Good Planet ASBL)**



Noémie Gevers

Program Coordinator Climate  
+32 (0)474 98 13 11  
n.gevers@goodplanet.be

### **Vous rêvez que l'accès à votre école soit plus sécurisant, plus sain, plus convivial ?**

GoodPlanet accompagne un groupe de travail d'enseignant-e-s, de personnel scolaire et de parents dans l'élaboration d'un diagnostic sur la mobilité aux alentours de l'école. Nous analysons la situation, et proposons ensuite des pistes d'actions concrètes pour rendre l'environnement scolaire plus sûr et pour inciter vos élèves à bouger de façon plus autonome.

4 étapes que nous réalisons ensemble :

- Réalisation d'un **diagnostic** (formulaires d'enquête, fiche d'accessibilité, listes des actions déjà entreprises, etc.)
- Utilisation d'un **kiosque mobilité** (outil qui permet de collecter les informations sur l'ensemble des déplacements des élèves)
- Réalisation d'une **GoodMap** (carte des domiciles des élèves qui permet de mettre en place des changements pour une mobilité plus durable)
- Sur la base de l'analyse des 3 points précédents, l'école recevra des **fiches d'actions** qui correspondent à leurs besoins

Groupe-cible : Ecoles primaires

Où ? En Wallonie

Durée : De septembre à décembre 2021

Gratuit

## C. Objectif « encourager le vélo »

### 3.3. Public cible « Ecoles »

**Action n°5** : Définir une école pilote pour tester différents outils innovants en matière de

**Action n°5bis** : Réunion avec Service de l'Instruction Publique & Echevin de l'Enseignement

Outil n°1 : Plan de Déplacement Scolaire  
(Partenaire potentiel : Good Planet ASBL)

Outil n°2 : Velobus  
(CF. Guide de démarrage SPW)



## C. Objectif « encourager le vélo »

### 3.3. Public cible « Ecoles »

**Action n°5** : Définir une école pilote pour tester différents outils innovants en matière de mobilité active

**Action n°5bis** : Réunion avec Service de l'Instruction Publique & Echevin de l'Enseignement

Outil n°1 : Plan de Déplacement Scolaire  
(Partenaire potentiel : Good Planet ASBL)

Outil n°2 : Velobus  
(CF. Guide de démarrage SPW)

**Outil n°3 : Cellule Mobilité**  
(Partenaire : Association Parents)



## D. Objectif « Ancrer la politique cyclable »

**ANCER LA POLITIQUE  
CYCLABLE**

Assurer l'organisation,  
les moyens financiers et humains et le suivi

## D. Objectif « Ancrer la politique cyclable »

### 4.1. Evaluer

**Action n°1 : Evaluer** l'atteinte des objectifs définis dans le Schéma directeur cyclable

- Priorité n°1 : se donner les moyens d'évaluer l'impact de la politique cyclable sur l'objectif de report modal (de 1 à 5%)
  - Définir une méthode de comptages + indicateurs
  - Réajuster stratégie en fonction des résultats
- Priorité n°2 : pour chaque action réalisée, fixer un **objectif quantifiable**
  - Exemple : Installation d'arceaux, combien programme-t-on d'installer ?
  - Exemple : Evènement Semaine Mobilité, combien de personnes souhaite-t-on atteindre ? Quel public cible ?
  - Exemple : Ecoles : combien de brevets vélo vise-t-on de réaliser d'ici 2023 ?

## D. Objectif « Ancrer la politique cyclable »

### 4.1. Evaluer

**Action n°1 : Evaluer** l'atteinte des objectifs définis dans le Schéma directeur cyclable

- Priorité n°1 : se donner les moyens d'évaluer l'impact de la politique cyclable sur l'objectif de report modal (de 1 à 5%)
  - Définir une méthode de constatage : indicateurs
  - Réajuster st
- Priorité n°2 : pou
  - Exemple : Ir
  - Exemple : E
  - cible ?
  - Exemple : E

4. Encourager et favoriser les modes de déplacements doux, le covoiturage et l'utilisation des transports en commun

Rénover la rue des Prisonniers de Guerre en rue cyclable

Rénover progressivement et/ou créer des trottoirs dans l'avenue des Combattants

Octroyer une prime complémentaire à celle de la Province en matière d'acquisition de vélos électriques

Augmenter l'offre de stationnement destiné au covoiturage et aux navetteurs

Convenir d'un partenariat avec une société active dans le domaine des voitures partagées, de manière à installer une station dans le centre



## D. Objectif « Ancrer la politique cyclable »

### 4.4. Police – Définir un programme d'action

**Action n°5** : Désigner un **représentant Vélo** au sein de la zone de police locale Orne-Thyle

**Action n°6** : Participer de manière active aux réunions du Comité vélo

**Action n°7** : Analyse systématique des accidents (au minimum ceux impliquant des cyclistes & piétons)

**Action n°8** : **Former** au respect de l'environnement cyclable

- Rue cyclable/Rue scolaire
- Respect distance de sécurité automobilistes-cyclistes
- Respect F99c
- Encourager le vélo (gravure, etc.)



## D. Objectif « Ancrer la politique cyclable »

### 4.7. Outils de gouvernance inter-services (administration)

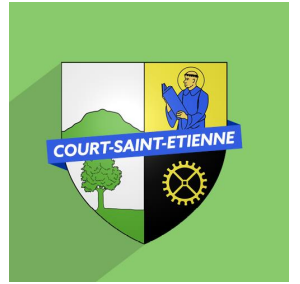
#### Action n°11 : Organiser une réunion annuelle inter-services

Se réunir une fois par an au minimum pour faire le point sur la manière de travailler autour du vélo entre les différents services de l'administration :

1. Evaluer la collaboration
2. Echanger sur les besoins de chaque service pour améliorer le résultat et le process
3. Célébrer les réalisations

**Merci pour votre attention !**

# Wallonie Cyclable – Comptage vélos



- Rue du Roman País : 5 vélos ;
- Rue de Beaurieux : 20 vélos ;
- Rue du Moulin : 9 vélos ;
- Rue de Mont-Saint-Guibert : 13 vélos ;
- Rue de Faux : 1 vélo ;
- Rue de l’Eglise de Sart : 1 vélo ;
- Rue de Suzeril : 11 vélos ;
- Rue Belotte : 117 vélos.

# Wallonie Cyclable – Politique cyclable



## Schéma directeur cyclable

ETAPE 1		ACTIONS	
hiérarchisation du réseau routier	Un schéma directeur cyclable est avant tout un outil de programmation et de planification permettant de veiller à apporter une cohérence à la politique de développement du vélo à l'échelle du bassin de vie de l'agglomération stéphanoise.	a Constitution d'un groupe de travail b Identifier et cartographier le réseau c Préciser les fonctions "transport" correspond au réseau viaire	Établi dans le souci d'intégrer une réflexion globale tous modes (marche, vélo, transports publics, voiture) sur les déplacements et le stationnement, le schéma directeur cyclable doit reposer sur une étude préalable de la hiérarchisation du réseau viaire existant.
autoroute			
transit			
liaison			
collecte locale			
desserte locale			
ETAPE 2		ACTIONS	
Diagnostic	Il sera prioritaire d'une part d'identifier les aménagements cyclables existants, et surtout d'apprécier la qualité de ces aménagements.	Cartographier les différents types d'aménagement cyclable a présents sur le territoire communal b Evaluer la qualité de l'aménagement cyclable (confortable/à améliorer/ insécurisant)	Identifier les aménagements cyclables existants sur base de la matrice SPW (annexe 1)
ETAPE 3		ACTIONS	
Définir des objectifs quantifiables	Sur base de ce diagnostic, le Schéma Directeur Cyclable doit définir des objectifs clairs et évaluables à court-moyen-long terme. C'est également l'occasion d'ancrer une vision de la politique cyclable à Court Saint Etienne.	<i>Ancrer l'objectif « Atteindre l'objectif régional – au niveau communal – de 5% de part modale d'ici 2030 »</i> a <i>Ancrer l'objectif « finaliser le réseau vélo projeté d'ici 2030 »</i> b <i>Ancrer l'objectif « prioriser la finalisation des liaisons vélo au niveau des établissements scolaires (ex : 2026) » et/ou</i> c <i>aménager effets de porte au niveau des zones 30 (ex : 2024)</i>	Exemple - à définir pour CSE Exemple - à définir pour CSE Exemple - à définir pour CSE

Ensuite : Etape 4 de projection du réseau cyclable ; 5 de planification du réseau projeté, etc.

# PIC - PIMACI



1. **PIC : Plan d'investissement Communal** : 536.362,26 € de budget ;
2. **PIMACI : Plan d'Investissement en Mobilité Active Communal et Intermodalité** : 103.924,63€ de budget ;

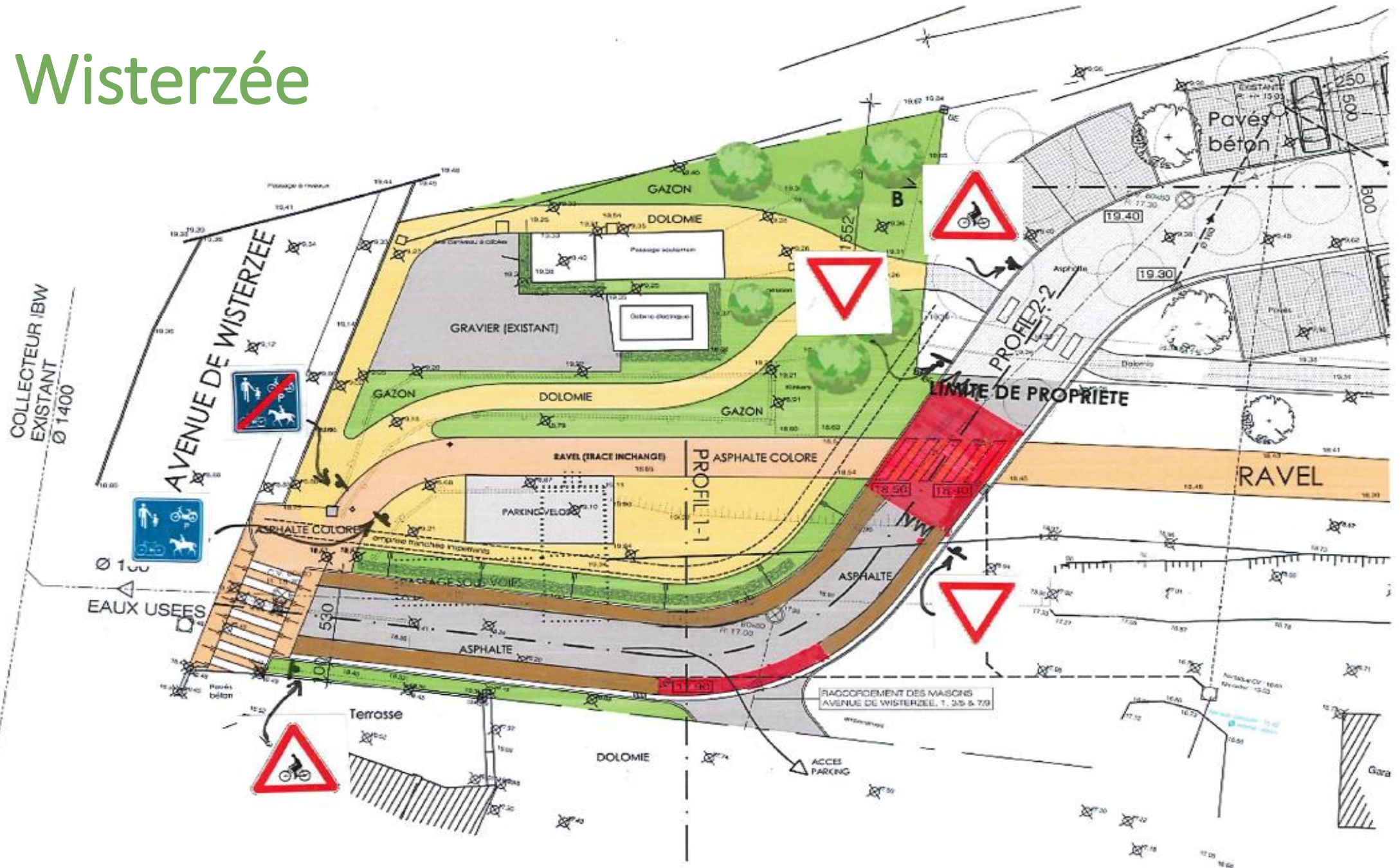
Montant du droit tirage pour la programmation (1) : 536.362,26

Montant du droit tirage pour la programmation (1) : 103.924,63€

Les montants sont indiqués en euros T.V.A. comprise (sauf sur l'égouttage)

Année	N°	Intitulé de l'investissement	Estimation des travaux (en ce compris les frais d'étude limité à 5%)	Autres interventions financières (SPGE-TEC...) et autres subsides (PCDR, ...)	Travaux pris en compte pour les subventions	Travaux subsidiables dans le PIC	Travaux subsidiables dans le PIMACI			estimation de l'intervention régionale (SPW MI)	
							Vélos	Piétons	Intermodalité	PIMACI	PIC
							hors essais	hors essais	hors essais	hors essais	Majoré de 5% pour essais
2023	1	Av de Wisterzée : création d'une voirie et aménagement d'un espace de convivialité	293.985,37	36.261,00	257.724,37	131.646,31			126.078,07	105.905,58	82.937,17
2023	2	rue du ghête : aménagement et égouttage	1.414.219,22	611.200,00	803.019,22	803.019,22					505.902,11
2024	3	rue sainte-Gertrude : aménagement et égouttage	391.047,08	176.507,50	214.539,58	214.539,58					135.159,93
2024	4	rue du Tienne : aménagement et égouttage	333.076,70	142.950,00	190.126,70	190.126,70					119.779,82
2024	5	rue Massart : aménagement de voirie	114.014,67		114.014,67	114.014,67					71.829,24
2024	6	rue du Village : aménagement de voirie et trottoirs (PIMACI)	92.980,53		92.980,53	76.705,42		16.275,11		13.671,09	48.324,42
2024	7	rue P. Henricot : aménagement de voirie avec trottoirs (PIMACI) et égouttage	155.278,62	63.050,00	92.228,62	81.292,16		10.936,46		9.186,63	51.214,06
2023	1	rue François - zone de rencontre	281.474,19				281.474,19			236.438,32	
2023	2	rue des Ecoles - trottoirs	112.000,93					112.000,93		94.080,78	
2023	3	gare de faux - multimodal	67.540,57						67.540,57	56.734,08	
<b>TOTAUX</b>			<b>3.255.617,87</b>	<b>1.029.968,50</b>	<b>1.764.633,68</b>	<b>1.611.344,05</b>	<b>281.474,19</b>	<b>139.212,50</b>	<b>193.618,64</b>	<b>516.016,47</b>	<b>1.015.146,75</b>
							45,82%	22,66%	31,52%	496,53%	189,27%

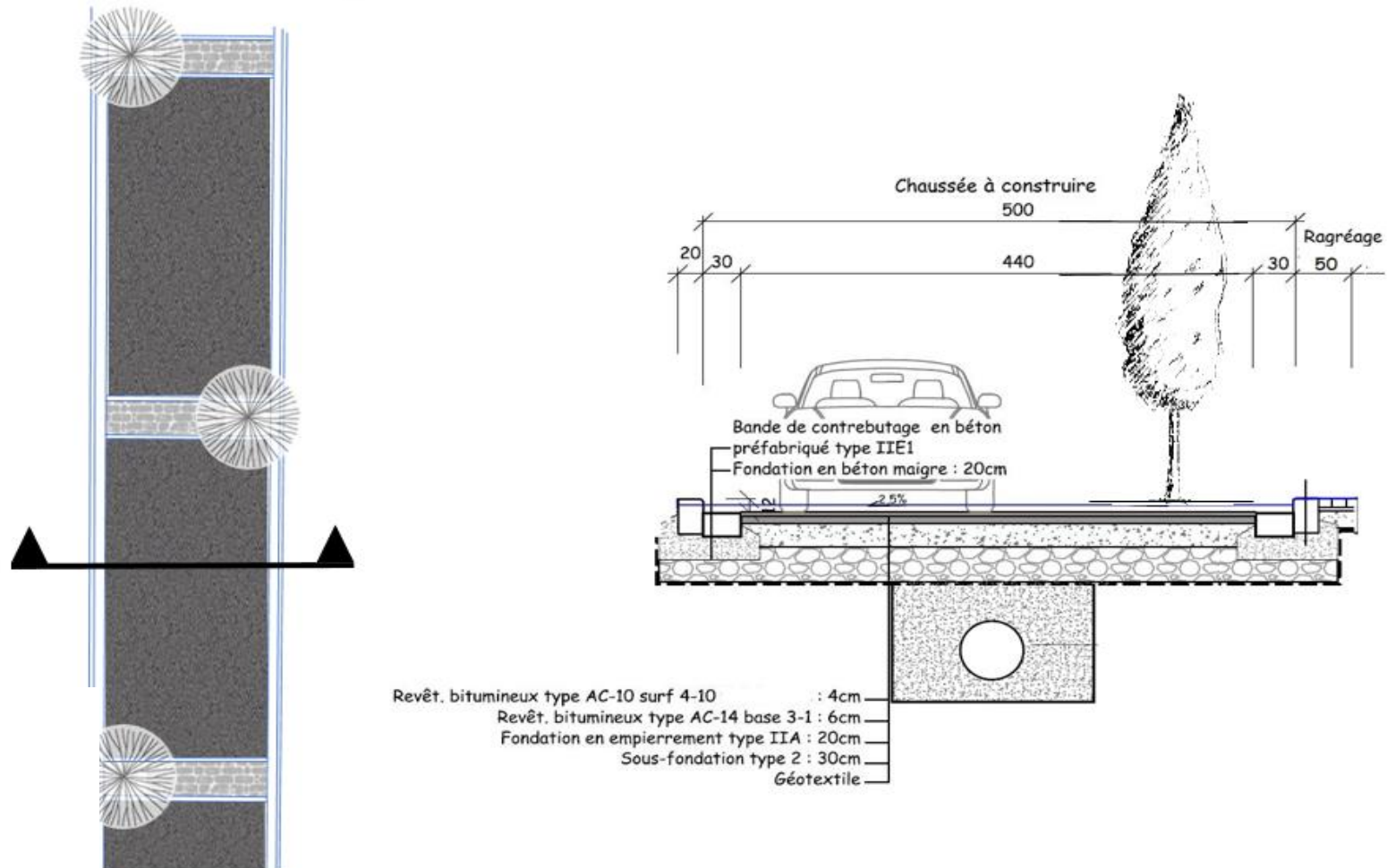
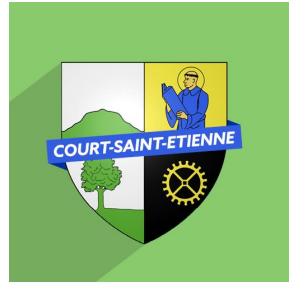
# Av. Wisterzée



# Rue du Ghête

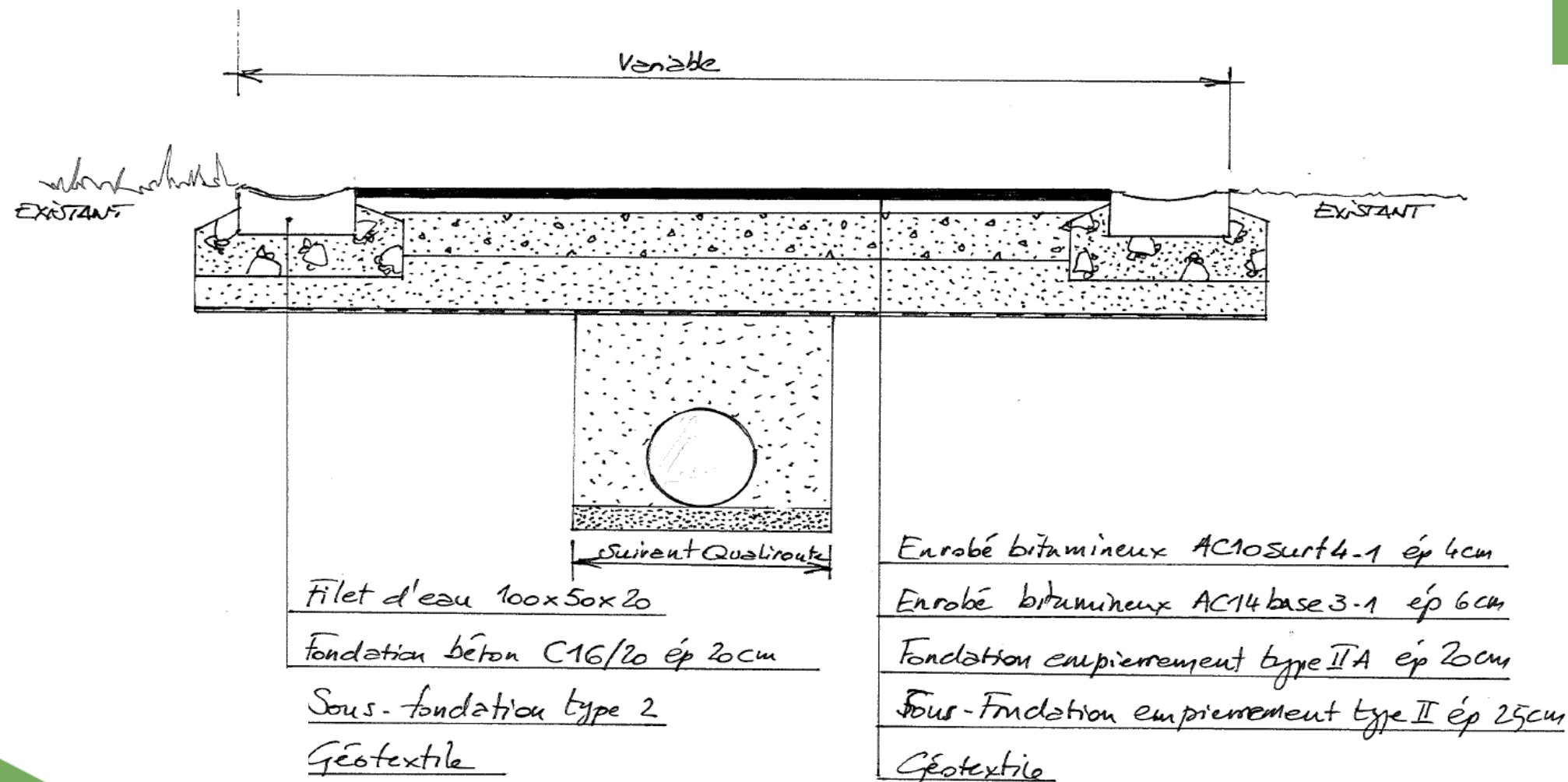
PIC 22-24 – Aménagement et égouttage de la rue du Ghête

Schéma de principe d'aménagement

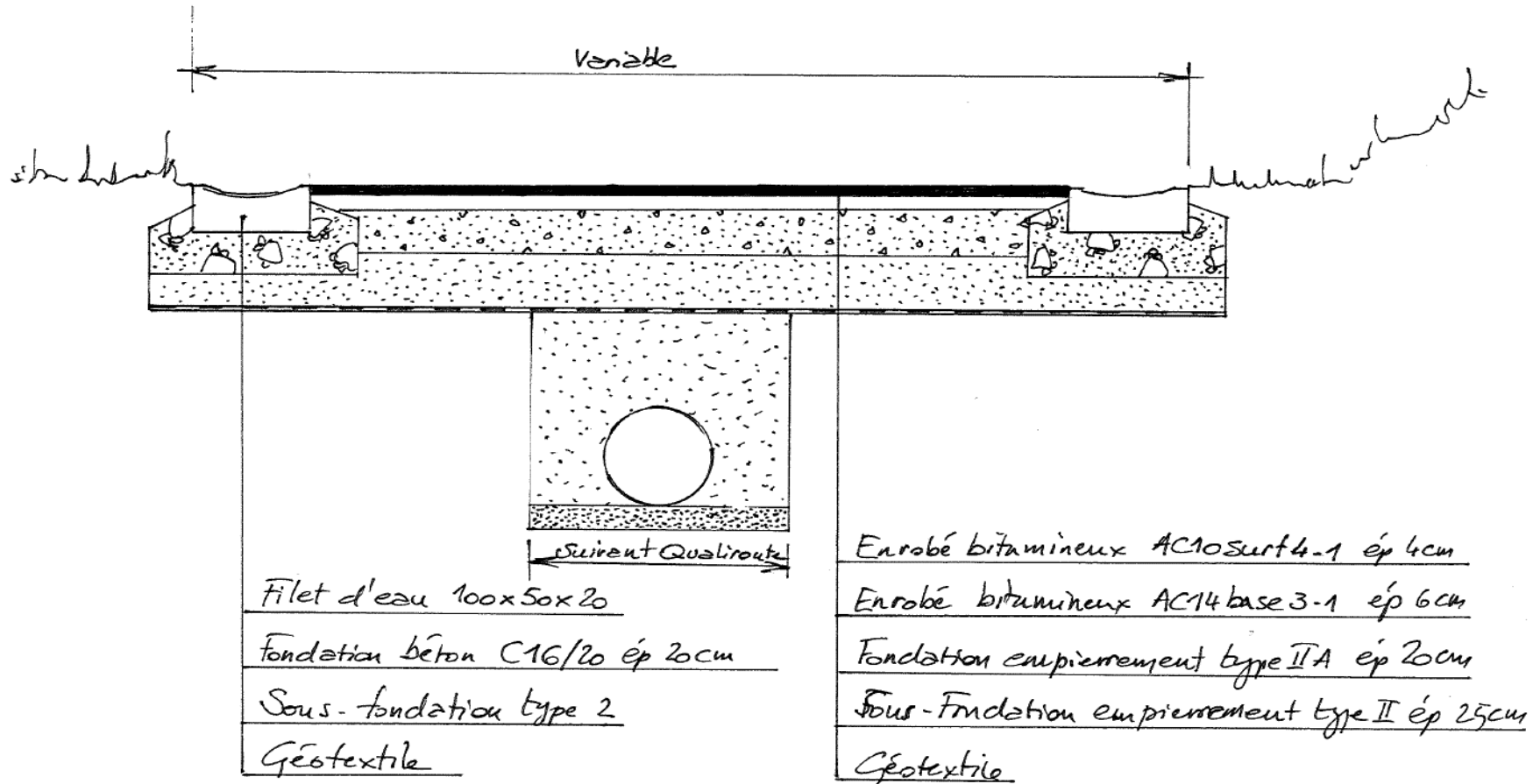
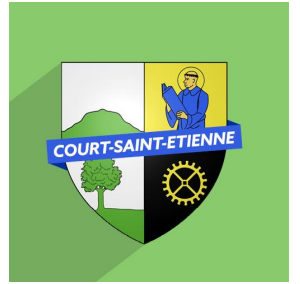




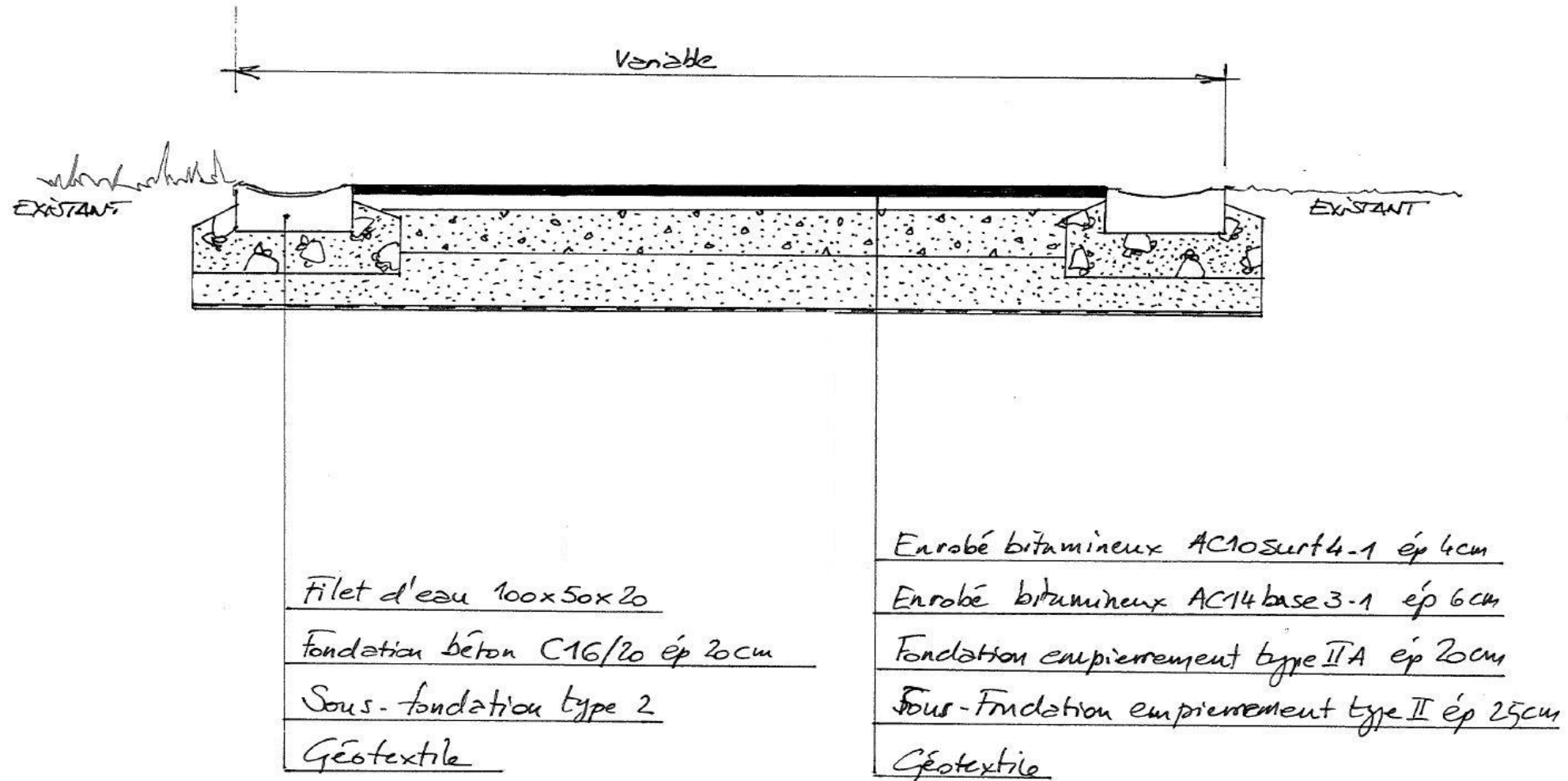
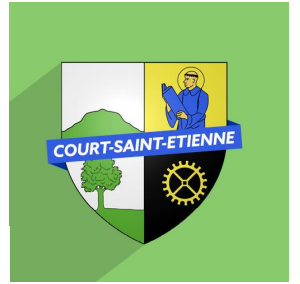
# Rue Sainte Gertrude



# Rue du Tienne



# Rue Massart

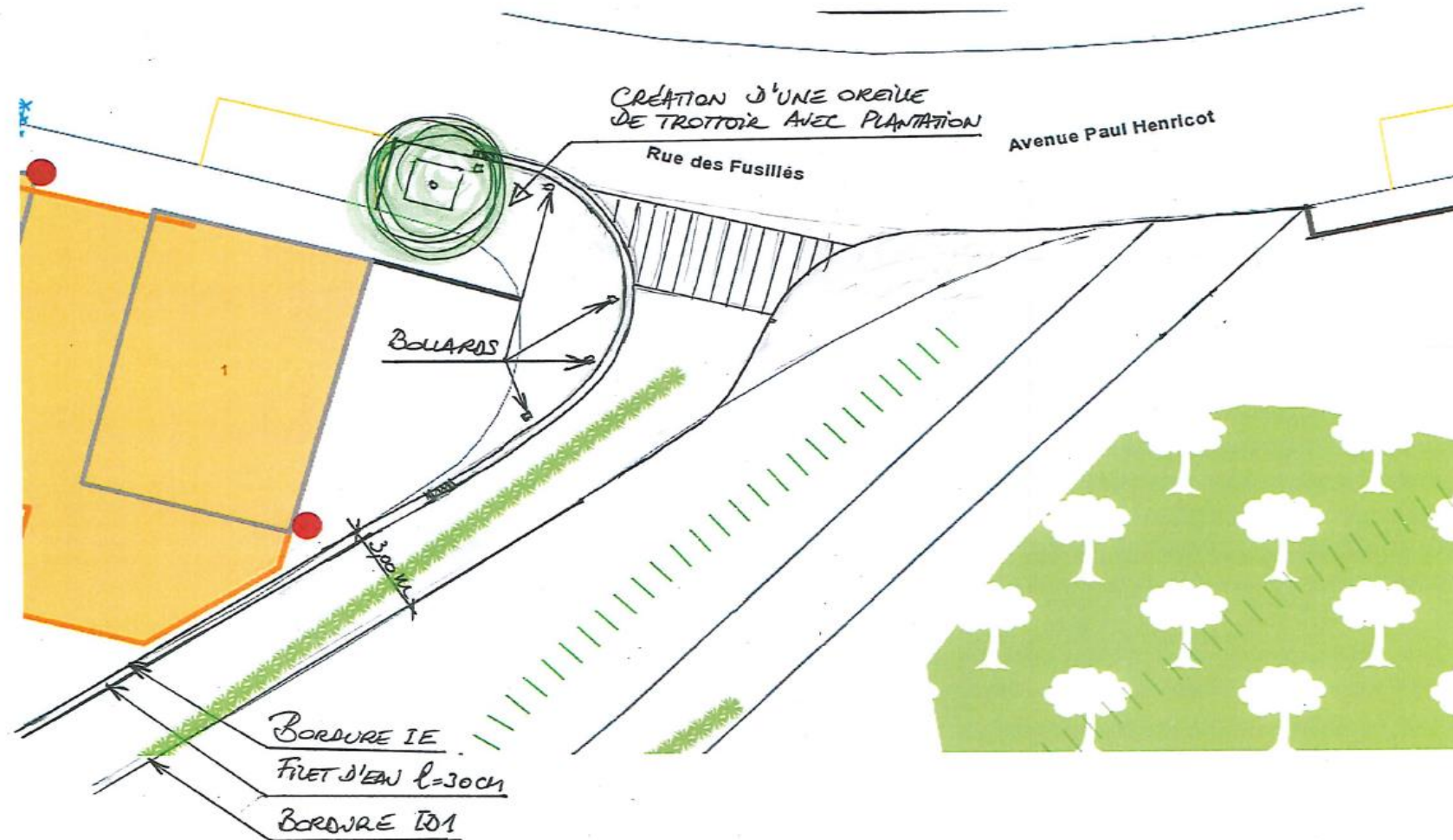
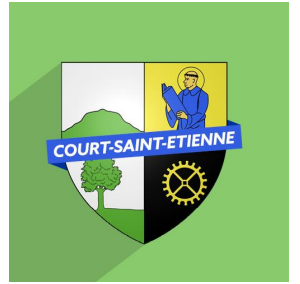


# Rue du Village

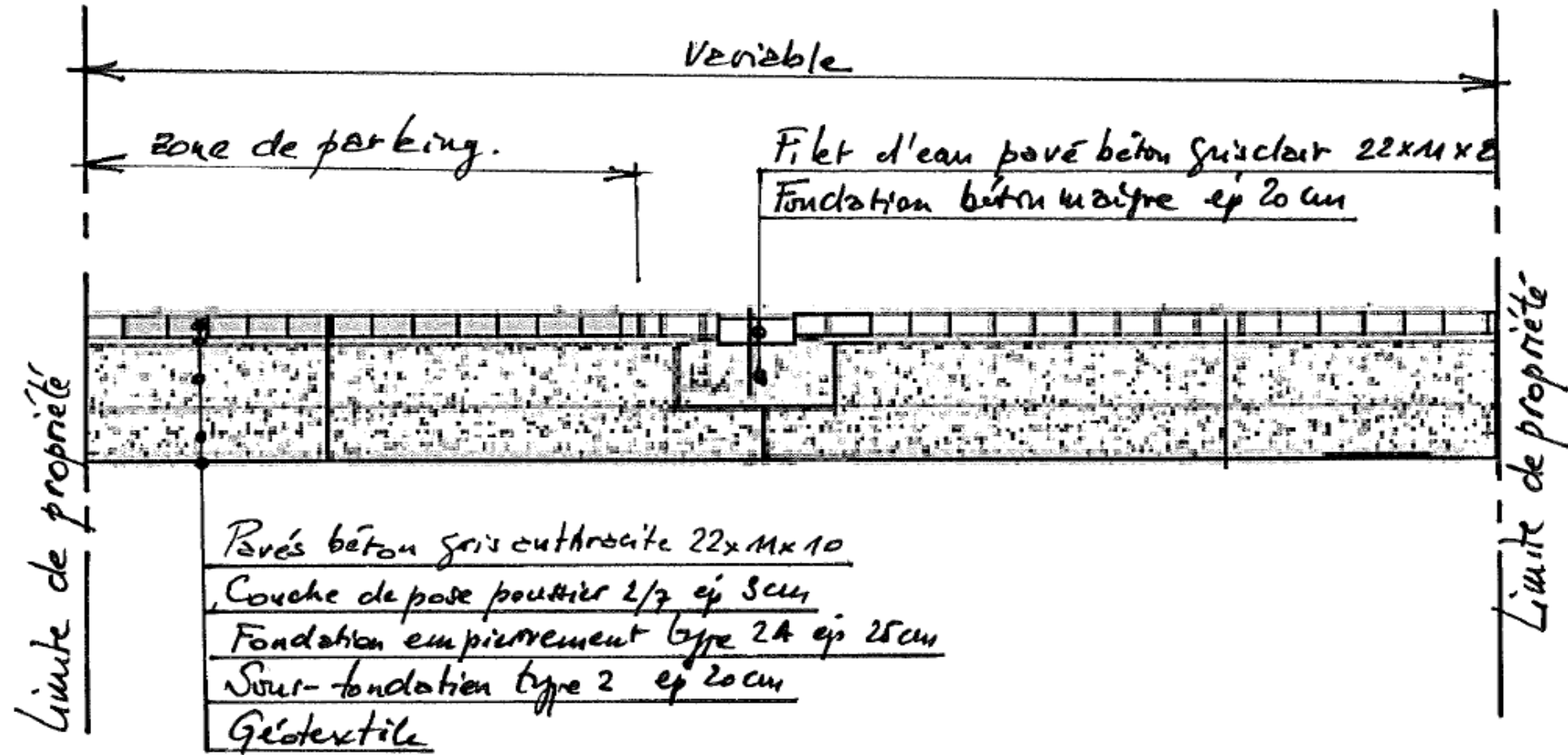
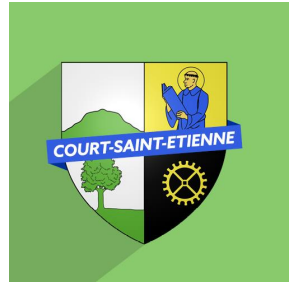


# Avenue Paul Henricot

COURT-SAINT-ETIENNE – Aménagement de l'avenue Paul Henricot – Détail du carrefour avec la rue des Fusillés.



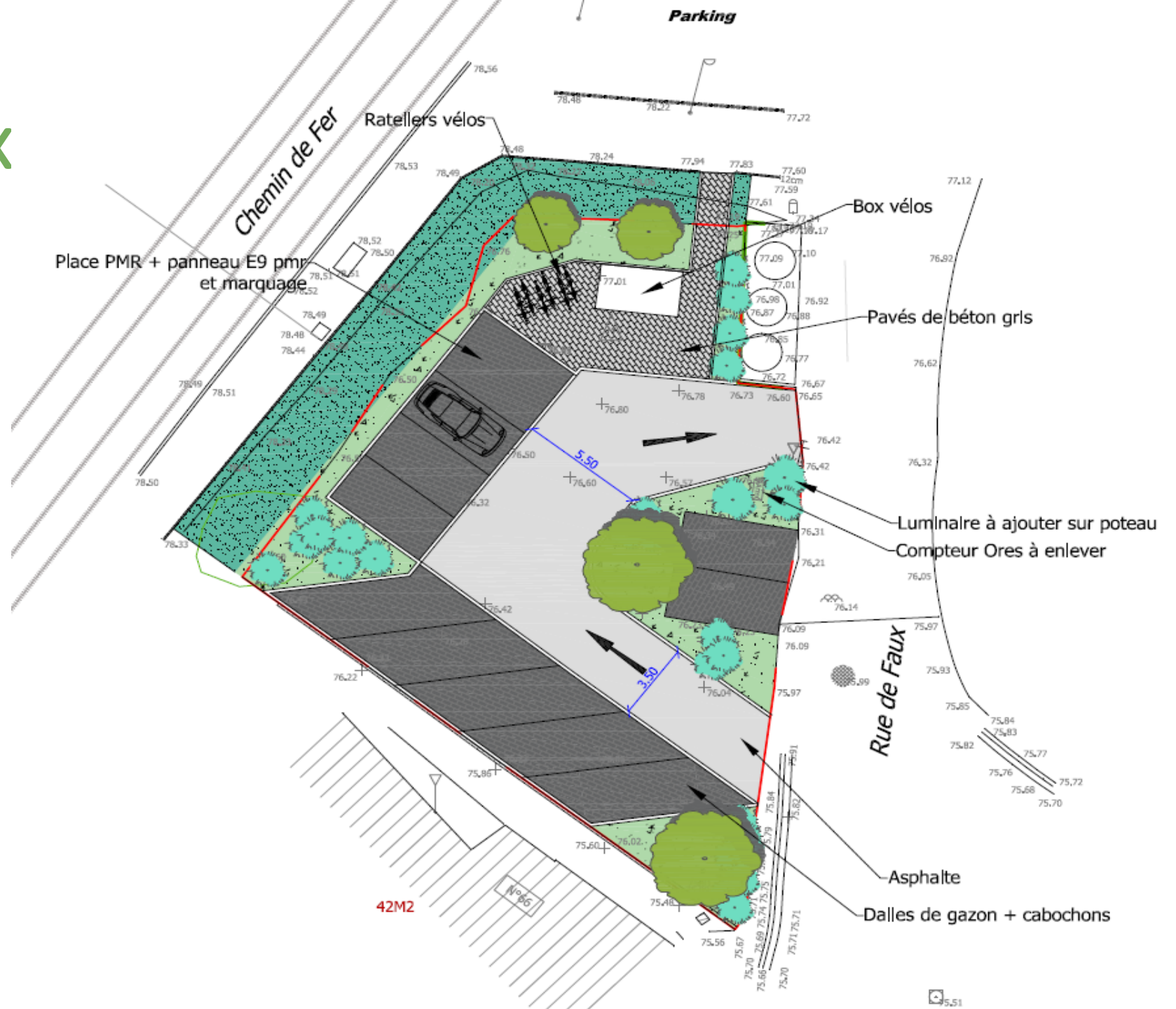
# Rue François



# Rue des écoles

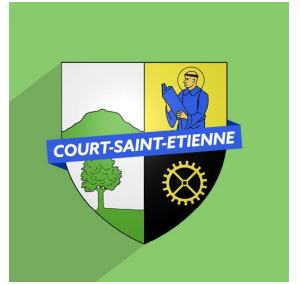


# Gare de Faux



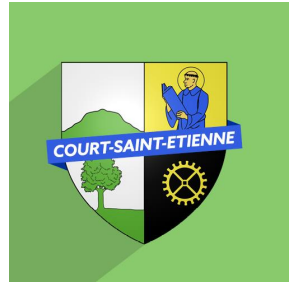


# Mise à jour du PCM



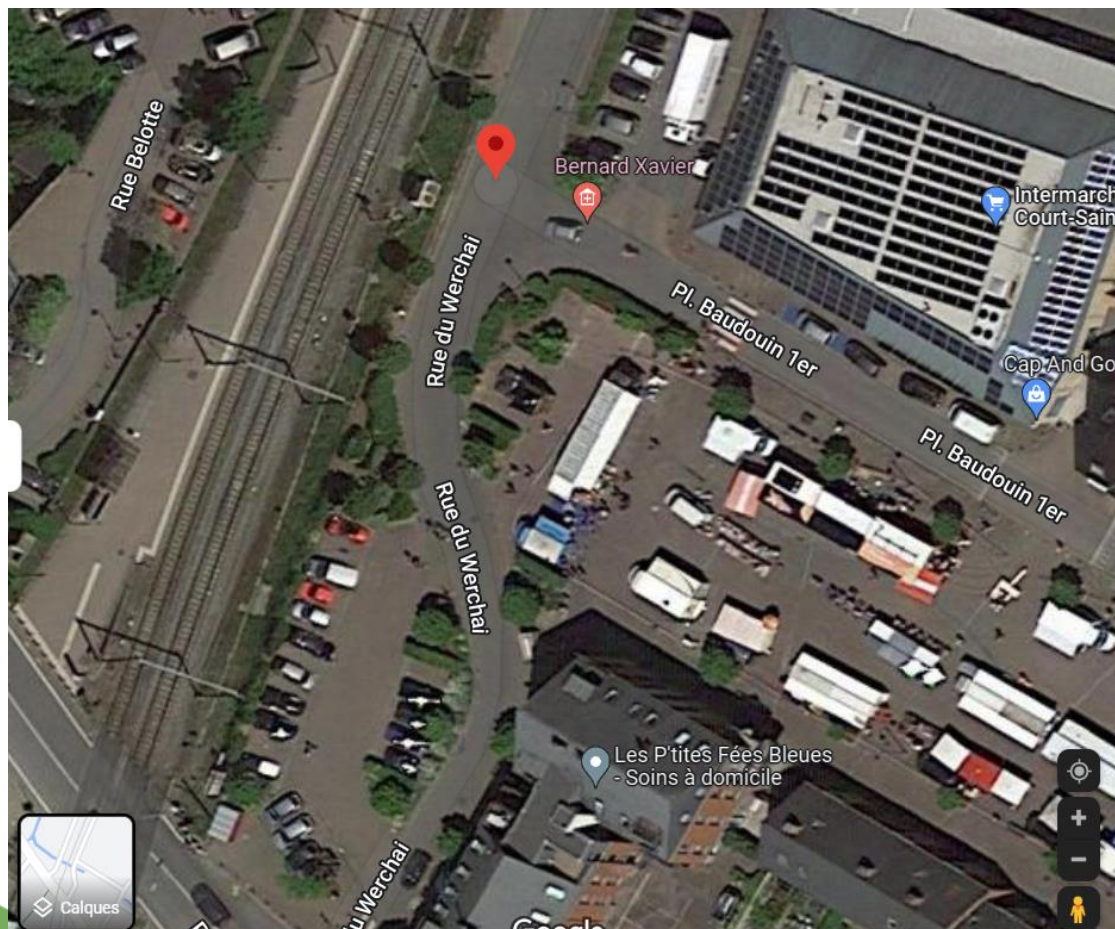
- PCM passé en Conseil communal du mois de mai ;
- Convention signée avec la Région afin d'obtenir les subsides et de lancer le marché public pour l'étude ;
- Dépôt des offres le 1<sup>er</sup> juillet ;
- Ensuite : analyse des offres, attribution et lancement de l'analyse avec le bureau d'étude.

# SPW – TEC



- Procédure simplifiée pour le placement d'équipements vélos à proximité des arrêts de bus ;
- Financement 100 % pour arrêts express (Beaurieux) ;
- Financement à 80% pour les autres arrêts.

# Voitures partagées:



- Une borne et deux voitures électriques partagées ;
- Placement de la borne Rue du Werchaj ;
- Marché public lancé (budget ordinaire) pour la société qui mettra les véhicules à disposition.

# Pour info :

- Rue de Faux – Sart : finalisation des plans du côté du bureau d'étude ;
- Rue Belotte : un groupe de travail a été réalisé, le bureau d'étude est en train d'analyser plus en détails par rapport aux discussions qui ont eu lieu.



# Village de la Mobilité

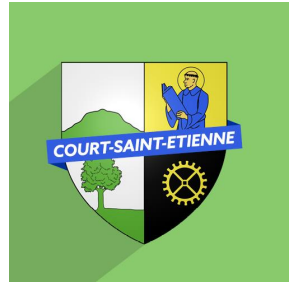


- Programme – **en cours de validation** par les différents partenaires ;
- Divers stands : commune, province, région, Patrimoine stéphanois, Fédération Equitation Attelage, atelier vélo, Navetteurs.be, etc.
- Drink d'ouverture, activités pour enfants, foodtruck, etc.

## Dimanche 18 septembre 2022 :

- 10h-11h30 : **Balade pédestre**, organisée par le Patrimoine Stéphanois (+/- 1h30) ;
- 11H30 : **Drink d'ouverture** (ouverture des stands, foodtruck et autres activités) ;
- 12h30 : **Balade cyclable familiale**, organisée par Les chemins du rail ;  
+/- 45 minutes, principalement sur le RAVeL
- 13h00 : **Balade pédestre Totemus**, encadrée par l'Echevine du Tourisme Séverine Oleffe  
+/- 2h, attention, l'itinéraire n'est pas réalisable avec une poussette
- 14h00 : **Balade cyclable spéciale enfant 3-8 ans**, organisée par Les chemins du rail ;  
+/- 45 minutes, principalement sur le RAVeL
- 14h30 : **Balade cyclable pour les cyclistes confirmés**, organisée par le Gracq (+/- 2h);
- 15h30 : **Balade cyclable familiale**, organisée par Les chemins du rail ;  
+/- 45 minutes, principalement sur le RAVeL

# Divers, tour de table et clôture



- Tour de table et divers ;
- PV et prochain CCM ;
- Merci !

## Une question, une suggestion ?

La collaboration ne s'arrête pas au Conseil Consultatif de la Mobilité !

- ✓ **Conseillère en Mobilité** – CeM : Sylvie Thiébaud – [mobilite@court-st-etienne.be](mailto:mobilite@court-st-etienne.be)
- ✓ **Echevine de la Mobilité** : Mélanie Laroche – 0483 589 323 – [melanie.laroche@yahoo.fr](mailto:melanie.laroche@yahoo.fr)