

Propositions d'aménagements cyclables pour la commune de Court-Saint-Etienne

Le [GRACQ](#) (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) est une association active dans toute la partie francophone du pays dont l'objet est de représenter et de défendre les intérêts des « **cyclistes au quotidien** ». L'association vise donc à faciliter l'usage du vélo pour se rendre à son travail, à son école, à ses loisirs...

En effet, ce mode de déplacement combine des **avantages** en termes de :

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

De très nombreux groupes locaux agissent au niveau de leur commune. Ainsi en est-il de la [locale du Gracq de Court-Saint-Etienne](#).

Outre différentes activités « incitatives », la locale propose de **dialoguer avec les acteurs responsables pour améliorer les infrastructures cyclables**.

Nous pensons que cette amélioration est indispensable pour **accroître l'attractivité du vélo**, à 2 niveaux :

- aisance du déplacement ;
- sentiment de sécurité, en particulier vis-à-vis des (nombreuses) voitures.

Afin d'**objectiver** au maximum toute discussion, la locale a effectué un [relevé](#) de toutes les rues de l'entité répertoriées comme étant d'intérêt cycliste :

- soit car elles étaient reprises dans le réseau cyclable communal défini par le [plan communal de mobilité](#) (PCM de 2011) ;
- soit car elles sont à présent reprises dans le [réseau provincial de points-nœuds](#).

Nous avons classé chacune de ces cheminements en **4 niveaux de sécurité pour le cycliste**, sur base d'une grille objective croisant la vitesse autorisée avec le niveau d'aménagement, tel que présenté sur la page suivante.

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

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

³ Pratiquer le vélo équivaut à l'absorption d'une « pilule » miracle pour la santé, titrait le Guardian le 17 septembre 2017, dans un [article en anglais](#).

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

Pour améliorer la sécurité, on peut modifier chacun des deux axes (vitesse officielle et type d'aménagement), en fonction des situations effectives de chaque tronçon.

Notre relevé en fonction des vitesses permet de s'orienter directement dans les guides méthodologiques de l'IBSR, édités par le SPW à propos des aménagements cyclables en Wallonie, dont le premier s'intitule « [Quel aménagement choisir ?](#) ».

Du cas particulier des « zones 30 »

Comme clairement indiqué dans la légende de la grille présentée ci-avant, nous avons veillé à effectuer notre relevé sur base du critère objectif qu'est la vitesse **officielle** autorisée, telle qu'indiquée par les panneaux de signalisation routière. Le cas des zones 30 (et inférieures) a toutefois suscité énormément de débats.

En effet, notre constat, de cyclistes et de citoyens, est que, **dans la pratique, la plupart des zones 30 de l'entité sont peu respectées.**

Nous avons toutefois décidé de nous en tenir sur les cartes à la vitesse officielle et non pas au ressenti des riverains et passants, pour rester objectifs. Mais nous veillerons à interpeler les responsables communaux à cet égard, plusieurs zones 30 étant visiblement non respectées pour des raisons relativement évidentes de manque d'aménagement. Nous nous en référons en particulier au fait que « l'entrée de la zone doit être reconnaissable par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux », comme le souligne la [brochure de l'IBSR dédiée aux zones 30](#). Et au fait que, si l'espace visuel est à nouveau très ouvert au-delà de l'effet de porte, l'automobiliste a une fâcheuse tendance à ré-accélérer.

De manière générale, il serait judicieux que l'ensemble des vitesses soient effectivement réduites tel que prévu par le PCM (cf. la carte 5 à propos de la « [Gestion de la vitesse](#) »).

Objectif général

Notre objectif général est qu'il soit possible de circuler à vélo dans Court-Saint-Etienne de manière **sécurisée** ou **très sécurisée**.



Cela comprend principalement **l'accès aux points d'intérêt quotidien** sur le territoire (écoles, gares, commerces, centres sportifs, centres médicaux, etc.). Nous voudrions notamment qu'il y ait **au moins un itinéraire pour rejoindre le centre depuis n'importe lequel des hameaux de l'entité**.

Bien conscients que cet objectif ne pourra être entièrement rencontré à court terme, nous veillerons à établir chaque année des **priorités** spécifiques. Sous réserve de réorientation future, il nous semble qu'à moyen terme il est utile de se focaliser sur :

- la **circulation cycliste dans le centre de Court-Saint-Etienne** ;
- **l'accès aux points d'intérêt** touchant en priorité les **jeunes** (6-18 ans) : écoles, clubs de sport, mouvements de jeunesse, etc.
- **l'accès aux gares**.

En effet, le **centre** est l'endroit générant le plus de trafic et dans lequel donner de la visibilité au vélo permettra de montrer au plus grand nombre la possibilité d'utiliser ce mode de transport dans la commune.

Le **focus sur les plus jeunes** est essentiel en termes d'éducation et d'évolution sociétale : un enfant qui a appris à utiliser son vélo en confiance au quotidien gardera vraisemblablement cette pratique pour la vie. Tandis qu'à l'heure actuelle les « heures de pointe scolaires et sportives » constituent des points épineux de mobilité.



Quant aux **gares**, ce sont des « points-carrefours » naturellement multimodaux pour s'y rendre à vélo avant de rejoindre une destination plus lointaine en train.

Finalement, s'il est essentiel d'améliorer les infrastructures cyclables, toutes les études démontrent que la crainte du vol de son vélo est un frein majeur pour que de nombreuses personnes adoptent ce moyen de locomotion. Notre locale entreprend déjà des démarches auprès de nombreux lieux (commerces, médecins, écoles...) pour des points d'attache temporaires, mais des **casiers à vélo sécurisés** sont une nécessité incontournable aux points de transfert modaux (gares et arrêts de bus principaux).

Priorités 2018

Sur base du présent document, nous souhaitons donc interpeler chacun des pouvoirs à même de veiller à un certain nombre d'améliorations. Pour l'année à venir, nous souhaitons en particulier mettre l'accent sur les aspects suivants.

Parkings vélos

Pour ce qui est des parkings vélos, nous proposons que 2018 serve en priorité à réaménager le **centre** pour faciliter l'accès cyclable aux différents commerces (qui ont par ailleurs été

fortement affectés par de longs mois de travaux) et lieux de vie (gare, maison communale...).



Cette approche serait complémentaire aux autres améliorations proposées dans le centre (voir ci-dessous).

La carte ci-contre propose **10 parkings à équiper** pour faciliter l'accroche sécurisée de vélos pour des parkings de moyenne durée (le temps de courses ou d'un rendez-vous).

A ceux-ci, nous pensons qu'il serait judicieux de doter les **points multimodaux principaux** (les 3 gares de l'entité, les points TEC principaux dont celui devant l'ITP) de parkings vélos sécurisés sous forme de 'boxes' fermés.



Stationnement vélos au Centre de Court-Saint-Étienne

-  Parking existant
-  Parking à réaliser

Carto GRACQ CSE
Nov. 2017

Circuler à vélo dans le centre

1. Aménager le centre : faire en sorte que le tronçon principal du Centre (qui comporte une cascade de pas moins de cinq carrefours) entre la **Gare et l'Eglise** soit sécurisé, en imposant la vitesse de 30 km/h entre les deux Zones 30 existantes aux extrémités du tronçon, et en procédant à quelques aménagements de ralentissement de la vitesse (chicanes...) ainsi qu'au marquage vélo - [piste marquée](#) - de la voirie.
2. Aménager et sécuriser la montée de la **rue Defalque**. Deux possibilités devraient être étudiées pour déterminer le meilleur aménagement :

- a) Trottoir partagé sur toute la longueur, ou bien à partir de la sortie de la Zone 30, c'est-à-dire après le pont du chemin de fer ; dans ce cas, la partie en Zone 30 de la rue fait l'objet d'un marquage au sol.
 - b) Marquage au sol (chevrons et vélos) ou bande rouge sur toute longueur de la rue.
3. Aménager la **rue Coussin Ruelle** à partir de Suzeril, par un marquage sur le trottoir (trottoir partagé).
 4. Installer un panneau (disparu ?) pour marquer la zone 30 en entrant sur la **place des Déportés**.

Beaurieux

En direction du Centre de Court-Saint-Etienne, sécuriser par une signalisation adéquate la traversée de la rue de Beaurieux pour les cyclistes accédant à l'entrée de la piste bidirectionnelle.

La Roche

Doter d'une goulotte l'escalier de la **passerelle SNCB** qui assure la liaison entre le Chemin de la Gare et la Rue d'Heuval.

Accès aux points d'intérêts (écoles, centres sportifs, mouvements de jeunesse, gare)

Plusieurs points sont particulièrement sensibles, et souvent mentionnés par des cyclistes, occasionnels ou au quotidien :

- Refaire l'asphalte de la bande cyclable sur l'**avenue des Combattants** entre CSE et Noirhat (Gym Club La Courtoise, terrain de foot)
- Aménager des liaisons entre **le RAVeL et les points d'intérêt** (ainsi que plusieurs passages exploités par le réseau des points-nœuds), notamment pour traverser l'avenue des Combattants en toute sécurité aux divers endroits prévus à cet effet :
 - aménagement cyclable pour rejoindre le RAVeL, et
 - aménagement automobile pour signaler le passage cycliste et obliger les automobilistes à ralentir.

Outre ces points particuliers, l'ensemble du réseau de l'entité mérite une **amélioration progressive de la visibilité** (notamment via des pistes cyclables dans les zones 30, à la modération de vitesse renforcée) **et de la sécurisation** (grâce à tout le moins à une bande cyclable dans les zones à 50 km/h et plus) pour les cyclistes.

La locale va contacter systématiquement les directions et associations de parents des différentes écoles de l'entité, ainsi que les directions de centres sportifs, pour évaluer les pratiques existantes et les besoins prioritaires qui permettraient de renforcer ces pratiques.

Promotion du vélo auprès des écoles

Les contacts susmentionnés s'effectueront non seulement pour établir des priorités en termes d'aménagements, mais également pour (ré)instaurer une **politique active de promotion du vélo**.

La fiche 16 du PCM visait en particulier à proposer la formation au **brevet du cycliste** chaque année aux élèves de 3^e ou 4^e année primaire de toutes les écoles de Court-Saint-Etienne. Cette action a été abandonnée au vu du peu d'intérêt marqué en son temps par les écoles communales primaires.

La locale estime que ce manque d'intérêt momentané ne doit pas faire en sorte que cette action soit abandonnée, mais qu'au contraire il s'agit d'évaluer ce qui pose problème. Outre le questionnement sur les pratiques existantes, la locale demandera donc que les autorités communales interpellent les directions, les enseignants et les associations de parents des écoles communales pour que cette action se concrétise le plus rapidement possible.

De même – et en synergie tant avec les pouvoirs communaux que les autres « acteurs du vélo », tel Pro-vélo – la locale proposera diverses animations au cours de l'année pour faciliter et renforcer l'usage du vélo : initiation vélo, présence à la braderie, animations durant la Semaine de la Mobilité...

Point particulier : le chemin 103

Le projet provincial de réseau Points-Nœuds initial (tel que consulté en avril 2017) reprenait une série de tronçons « à réaliser ». Ces tronçons n'apparaissent plus aujourd'hui (octobre 2017) sur la carte du réseau PN. Ainsi en est-il du **Chemin 103**, qui, correctement aménagé, permettrait de relier naturellement les villages de Faux, Tangissart, La Roche (et les hameaux plus au Nord) au centre de Court via un chemin calme et relativement plat le long de l'Orne. Nous sommes convaincus qu'il s'agit là d'un cheminement qui serait nettement plus adapté que la piste cyclable le long de la RN275 ou au passage par les rues de Faux et de Sart.

L'aménagement cyclable de ce chemin figurait également dans les actions à réaliser à *long* terme (horizon 2020 à 2022) dans le plan communal de mobilité. Cet aménagement doit bien rester un objectif à réaliser le plus rapidement possible.