

Plan communal de mobilité de Vaux-sur-Sûre Phase 3 : Plan d'actions

Commune de Vaux-sur-Sûre

Rapport final
(version adoptée par le Conseil communal)



30 janvier 2018

Auteurs:
Jonathan Haynes
Astrid Dujeu
Emmanuelle Brunetti

2/51 | Plan communal de mobilité de Vaux-Sur-Sûre – Phase 3

Janvier 2018

Rue Thérésienne 7 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 505 40 46

Charles De Kerchovelaan 17 | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be

BTW-TVA: BE 0448 394 475

Table des matières

1. Introduction.....	6	3.2.2 Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal.....	19
1.1 Préambule	6	3.2.3 Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo pour se déplacer	19
1.2 Structure.....	6	3.3 Favoriser l'usage des transports en commun	21
2. Schémas directeurs des déplacements.....	7	3.3.1 Rendre le réseau de bus desservant la commune plus lisible	21
2.1 Préambule	7	3.3.2 Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus.....	22
2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ?	7	3.3.3 Améliorer l'intermodalité bus-vélo	22
2.1.2 Quid pour Vaux-sur-Sûre ?.....	7	3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture	23
2.2 Echelle supra-communale.....	8	3.4.1 Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier	23
2.3 Echelle communale.....	8	3.4.2 Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population.....	25
3. Plan d'actions	11	3.4.3 Favoriser et faciliter le covoiturage.....	26
3.1 Favoriser la marche.....	11	3.4.4 Valoriser (et développer) les services de mobilité.....	29
3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages.....	11	3.5 Améliorer la sécurité routière	30
3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages	12	3.5.1 Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci	30
3.1.3 Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied	14	3.5.2 Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route ..	32
3.2 Favoriser l'utilisation du vélo	15	3.6 Améliorer la mobilité scolaire	35
3.2.1 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune et établir un réseau d'itinéraires cyclables « communal »	15	3.6.1 Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles..	35

3.6.2 Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires.....	35
3.6.3 Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école	37
3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles	38
3.7 Améliorer la mobilité des PMR.....	39
3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages	39
3.7.2 Améliorer l'accessibilité PMR des arrêts et lignes de bus ..	39
3.7.3 Informer sur les services de transport (adaptés) existants	40
3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	41
3.8.1 Limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds	41
3.8.2 Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages	41
4. Programme d'actions.....	42
4.1 Préambule	42
4.2 Tableau de bord	42
5. Indicateurs	46
5.1 Préambule	46
5.2 Indicateurs de réalisation	47



1. Introduction

1.1 Préambule

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de Vaux-sur-Sûre. Après le diagnostic de la situation existante (phase 1), et la définition des objectifs (phase 2), les mesures à prendre afin d'atteindre ces objectifs sont à présent définies (phase 3).

1.2 Structure

Après cette partie introductive, cette troisième phase aborde les quatre chapitres suivants :

- Schémas directeurs des déplacements : ce chapitre définit la manière dont on souhaite organiser les déplacements et structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
- Plan d'actions : celui-ci détermine pour chacune des thématiques abordées (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à prendre afin d'atteindre les objectifs définis en seconde phase, et se base sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement ;
- Programme d'actions : il s'agit de planifier dans le temps la mise en œuvre des actions déterminées précédemment, ainsi que d'identifier les actions prioritaires. Ce chapitre identifiera également les principaux acteurs concernés, la Commune

¹ Service Public de Wallonie (2014), « Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale ».

n'étant en effet pas la seule qui peut agir en vue d'améliorer mobilité et sécurité routière sur son territoire ;

- Indicateurs : enfin, dans un dernier temps, de multiples indicateurs sont définis permettant l'évaluation des progrès réalisés. Ces indicateurs sont de deux types :

- Indicateurs d'impact (I) : ce sont des indicateurs généraux, qui permettent de mesurer l'évolution et les tendances en matière de comportements et de procéder à une évaluation des politiques. Par exemple : les charges de trafic, le nombre de cyclistes, le nombre de piétons...
- Indicateurs de réalisation (R) : il s'agit d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les fiches actions des PCM [...] ¹. Par exemple : longueur du réseau cyclable aménagé, longueur des zones résidentielles et de rencontre...

Ceux-ci seront à leur tour subdivisés en deux catégories :

- indicateurs de réalisation – infrastructure ;
- indicateurs de réalisation – sensibilisation/information ;



Figure 1 : Exemple d'indicateur de réalisation

2. Schémas directeurs des déplacements

2.1 Préambule

2.1.1 Qu'est-ce qu'un schéma directeur des déplacements ?

Le schéma directeur des déplacements définit la manière dont on souhaite organiser les déplacements et structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années. Il s'agit de définir une vision d'ensemble globale et cohérente sur la mobilité dans la commune.

Le schéma directeur définit pour chaque mode de déplacement un réseau structurant, y compris sa hiérarchisation à différentes échelles spatiales et temporelles. Il superpose les réseaux afin de définir leur bonne articulation et les connexions intermodales permettant de combiner les modes.

2.1.2 Quid pour Vaux-sur-Sûre ?

Comme vu en première phase d'étude, la commune de Vaux-sur-Sûre est dépendante d'autres communes (ou régions) pour toute une série de services (enseignement secondaire, supérieur et pour adultes, emplois, commerces d'achats semi-courants, offre hospitalière, etc.), et en particulier de Bastogne et du Grand-Duché de Luxembourg.

De ce fait, un schéma directeur des déplacements a été réalisé à deux échelles :

- À l'échelle supra-communale pour les déplacements en lien avec les autres territoires (Bastogne, Grand-Duché du Luxembourg, etc.) ;
- À l'échelle communale pour les déplacements effectués au sein même de la commune.

2.2 Echelle supra-communale

A l'échelle supra-communale, les déplacements seront organisés :

- Autour du réseau de transport public, et en particulier de la ligne de bus 163b – et 413 dans une moindre mesure – et de la N85 comme axe structurant de transport public. Des connexions cyclables devront être envisagées depuis les villages proches (≤ 2 km) afin de rejoindre cet axe structurant et que l'intermodalité soit assurée (stationnement pour vélos) ;
- Autour du réseau d'itinéraires cyclables régional qui doit être encore largement aménagé. Ici aussi des liaisons cyclables devront être créées afin de permettre des connexions à ce réseau depuis les villages situés à proximité (≤ 2 km) ;
- Autour des services de transport à la demande, et notamment du Telbus qui doit être valorisé, et du covoiturage qui doit être développé et encadré.
- Autour du réseau routier régional, et par ordre d'importance de l'autoroute E25, de la N85 et de la N848.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale est repris ci-après.

2.3 Echelle communale

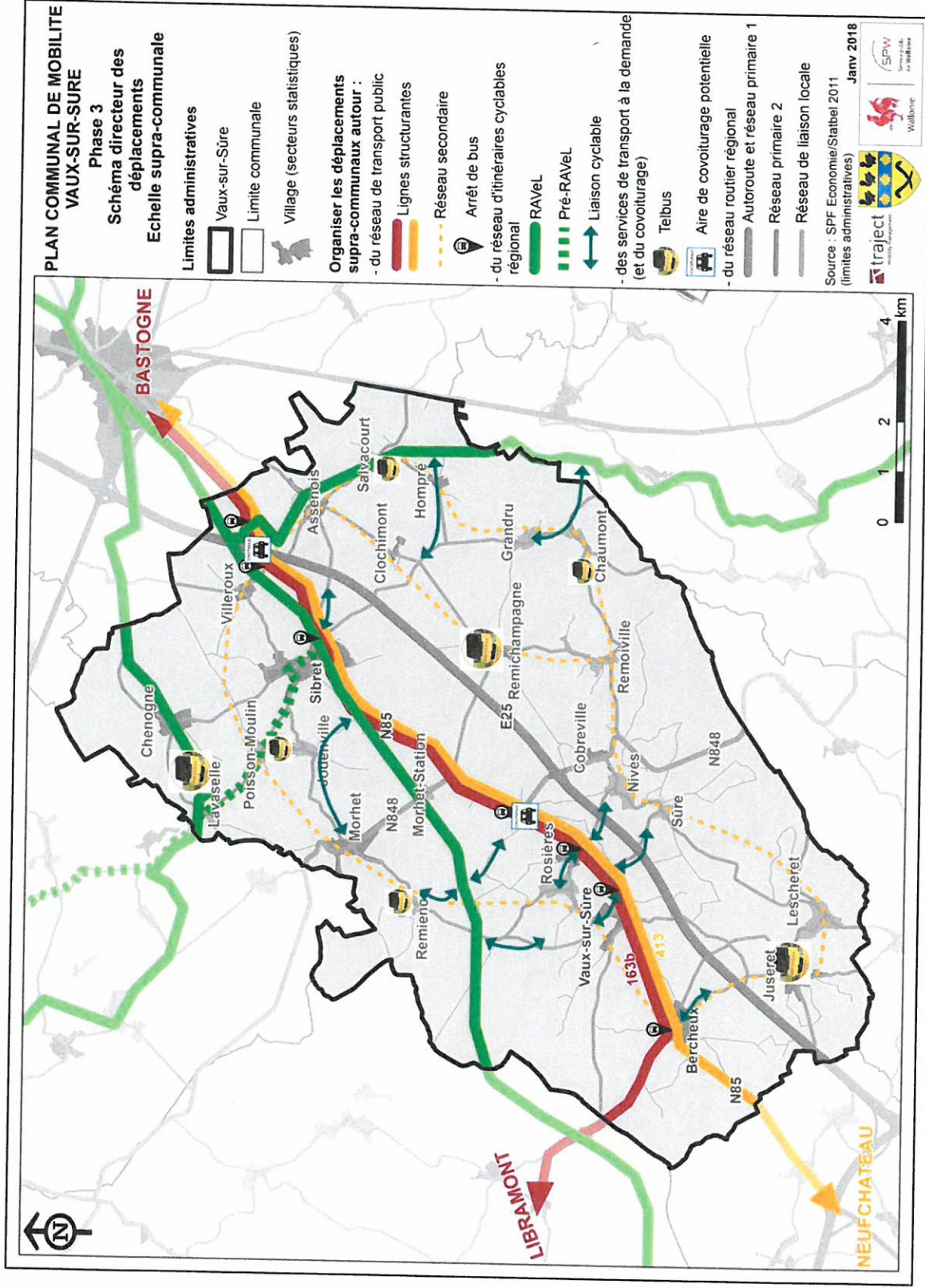
A l'échelle communale, les déplacements seront organisés, en ce qui concerne les déplacements entre les villages et vers les pôles situés en dehors de ceux-ci (ex : complexe sportif) :

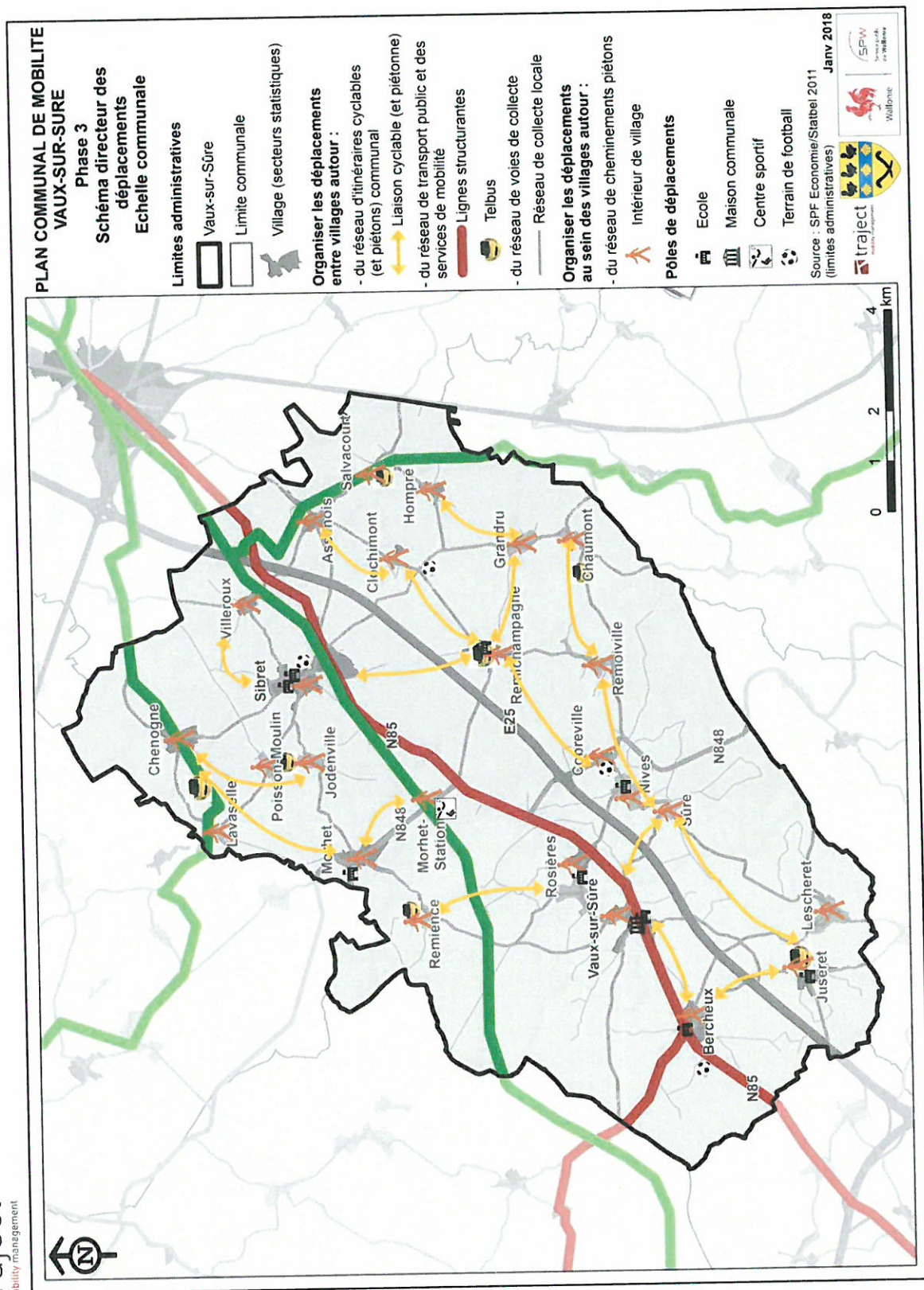
- Autour du réseau d'itinéraires cyclables (et piétons) communal à développer ;
- Autour des services de transport à la demande et du réseau de transport public, dans une moindre mesure ;
- Autour du réseau de voies de collecte pour les déplacements en voiture.

En ce qui concerne les déplacements au sein des villages :

- Autour du réseau de cheminements piétons (et cyclables) à développer.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle communale est également repris ci-après.





3. Plan d'actions

3.1 Favoriser la marche

3.1.1 Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages

Action 1.1.a. Apaiser la circulation (et faire respecter les limites de vitesse) au sein des villages

Les piétons constituent des usagers dits « faibles » eu égard à la circulation automobile, qui sont d'autant plus vulnérables que la vitesse pratiquée par les automobilistes est élevée. Ainsi, la probabilité d'être tué est de 100 % si le piéton se fait percuter par un véhicule circulant à 70 km/h. Cette probabilité chute à 45-60 % si cette vitesse est de 50 km/h, et à 15 % si elle est de 30 km/h.



Il est dès lors important d'apaiser autant que possible la circulation en agglomération et de faire respecter celle-ci. Les limites de vitesse proposées sont présentées à la section 3.5.2 (« Appliquer un régime de

² Etant donné que toute zone 30 doit être aisément reconnaissable par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux, une généralisation à court terme de la zone 30 a été écartée dans le cadre du présent plan communal compte tenu

vitesse approprié et faire respecter celui-ci »). En agglomération, celles-ci sont de 50 km/h et de 30 km/h aux abords d'école. Il est également proposé de développer des zones dites « apaisées » sur le territoire communal, par exemple en baissant progressivement la limite de vitesse à 30 km/h sur le réseau de desserte locale², et d'imposer des voies en zone 30, voire en zone résidentielle, lors de la création de nouvelles voiries de desserte locale sur le territoire communal. Des zones 30 pourraient également être créées en cœur de village, à proximité d'équipements et de services publics par exemple (autres que les écoles).

Par ailleurs, les gestionnaires de voiries veilleront à faire respecter les limites de vitesse imposées, ce qui passera par une délimitation et une identification claires des entrées d'agglomérations (cf. section 3.5.2.), et des zones apaisées les cas échéants. D'autres actions pourraient être prises par la Commune, la Région et/ou la Zone de police, telles que la mise en place de dispositifs ralentisseurs, le placement de radars préventifs ou répressifs, etc., en cas de non-respect de celles-ci. Cet aspect est plus spécifiquement traité dans le chapitre relatif à la sécurité routière (cf. section 3.5.2.).

Action 1.1.b. Aménager des trottoirs confortables en traversée d'agglomération

Il est également important d'accorder une place aux piétons sur la voirie, et en particulier lorsque la vitesse de circulation est ≥ 50 km/h. Il est dès lors recommandé d'aménager des trottoirs confortables en traversée d'agglomération, le long des principaux axes de circulation. La priorité sera respectivement donnée aux traversées le long des voies du réseau primaire (N85), de liaison (N848), et enfin le long des voies de collecte.

du coût important que cela représenterait pour la collectivité (bien que ce soit dans cette direction que la Commune doit se diriger)

A cet égard, les traversées des villages de Bercheux (N85) et Cobreville (N848) constitueront les premiers lieux sur lesquels se focaliser. Il s'agit en effet des seuls villages situés le long de voiries régionales qui ne sont pas encore sécurisés à cet égard.

En ce qui concerne le réseau communal, l'attention se focalisera en premier lieu sur les villages les plus générateurs de déplacements, à savoir Sibret, Vaux-sur-Sûre, Morhet, Rosières, Bercheux, et Juseret. Il n'en demeure pas moins que les traversées des autres villages ne doivent pas être oubliées.

3.1.2 Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages

Action 1.2. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages

Bien que secondaire, un second objectif poursuivi par le Plan Communal de Mobilité est celui d'améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (et vers les pôles de déplacements situés hors agglomération). A ce titre, les nombreux sentiers et chemins existants qui sillonnent le territoire communal offrent une option intéressante en permettant une circulation sécurisée en dehors du trafic automobile. Il s'agira donc de définir, à partir de ces chemins et sentiers, un réseau d'itinéraires piétons et d'identifier les itinéraires qui permettent les connexions les plus optimales entre ces villages, ainsi que vers les pôles de déplacements situés hors agglomération – en particulier le complexe sportif, le complexe commercial sis au poteau de Nives et les éventuels parkings de covoiturage créés (cf. section 3.4.3.).

Pour les éventuels chaînons manquants identifiés (par exemple entre Clochimont et Salvacourt/RAVeL), seront analysées les éventuelles possibilités de :

- ré-ouverture de chemins et sentiers publics qui auraient été privatisés ;
- d'ouverture de nouveaux chemins et sentiers ;

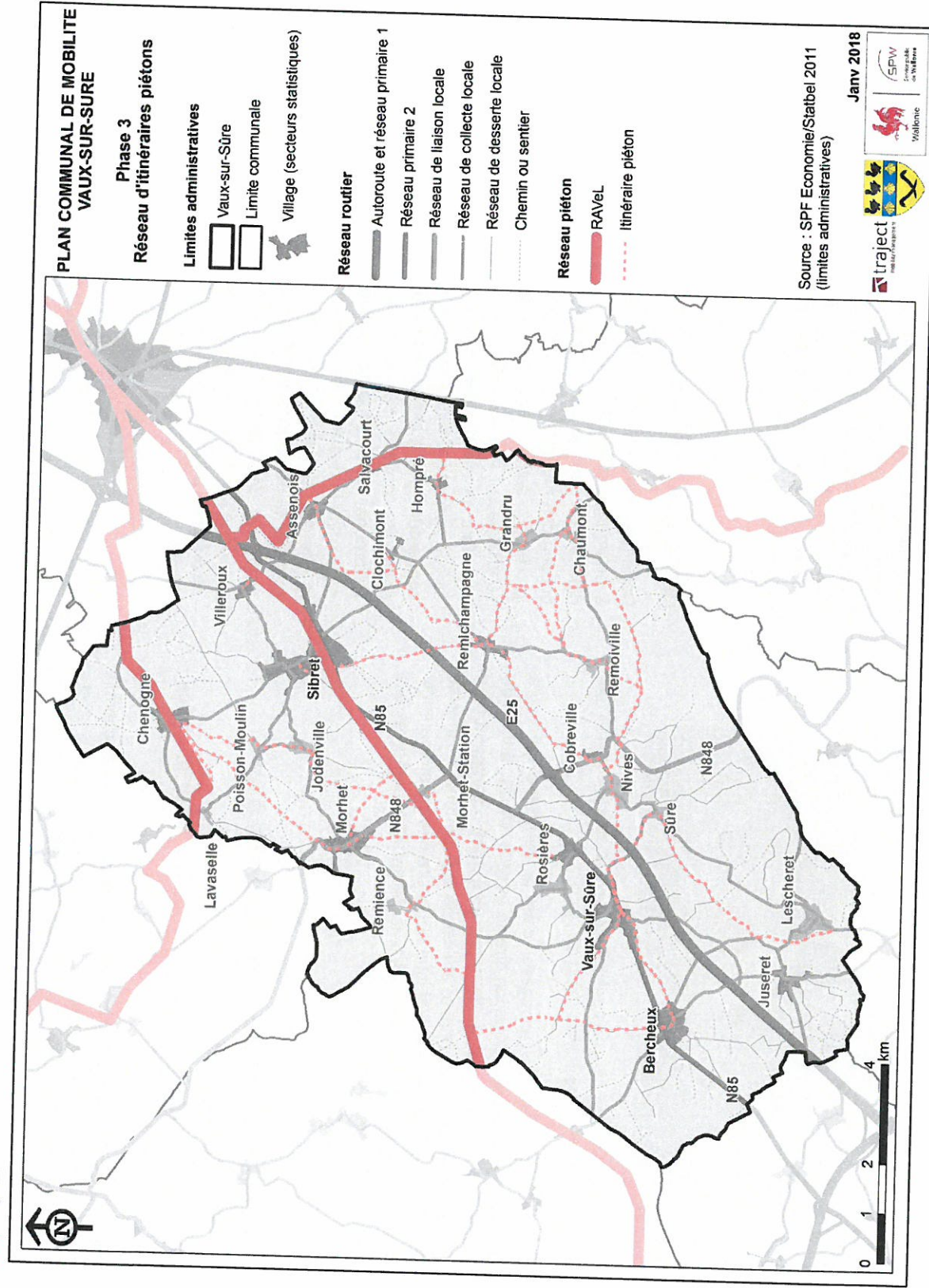
Dans ce premier cas, et pour les éventuels autres sentiers et chemins publics qui auraient été privatisés et qui offriraient d'intéressantes connexions piétonnes, la Commune effectuera les démarches nécessaires en vue de ré-ouvrir ceux-ci.

Outre ces sentiers et chemins, le RAVeL fera également partie intégrante de ce réseau au vu des opportunités qu'il offre afin de se déplacer entre les villages (et vers les pôles de déplacements).

Ce réseau piéton devra ensuite être balisé, et être régulièrement entretenu afin de permettre une utilisation à toute période de l'année.

Le réseau proposé (sur base de chemins et sentiers existants) est repris sur la carte ci-après. A noter que concernant l'accessibilité du complexe sportif, trois solutions ont été envisagées en vue de connecter ce pôle de déplacements (en développement) à l'itinéraire RAVeL à venir à hauteur de Morhet-Station (cf. section 3.2.1), et par-là aux villages les plus proches :

- Soit via le sentier existant longeant le bosquet sur sa partie sud (a) ;
- Soit via la création d'un nouveau cheminement plus direct (b) ;
- Soit via l'aménagement d'un cheminement piéton le long de la N848 (c).



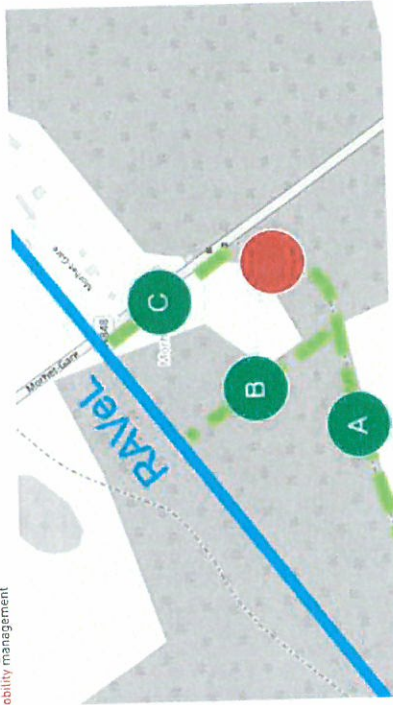


Figure 2 : Connexions envisagées entre le complexe sportif et le RAVeL à venir – source : Openstreet Map (fond de plan)

Parmi les trois possibilités envisagées, c'est la deuxième qui est à privilégier car elle offre une connexion directe avec le RAVeL, à l'abri du trafic automobile, et n'impose pas de détour important, notamment pour les personnes venant depuis le nord et l'est de la commune. À l'inverse des deux autres solutions, cette solution nécessite des aménagements (plus lourds) puisque la connexion doit toutefois être créée, et elle nécessite de traverser un terrain privé.

3.1.3 Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied

Action .1.3.a. Réaliser une cartographie des sentiers et itinéraires piétons

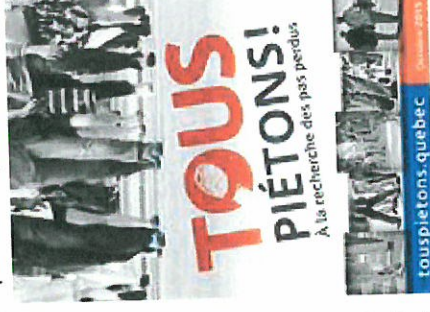
La réalisation d'une cartographie des (multiples) sentiers et chemins parcourant le territoire communal contribuera à valoriser ceux-ci et à inciter les citoyens à se déplacer à pied au sein de la commune.

Nombreuses sont en effet les personnes qui n'ont généralement pas connaissance de ceux-ci ou des connexions qu'ils permettent. Cette cartographie renseignera notamment les sentiers et chemins qui auront été intégrés, le cas échéant, au réseau d'itinéraires piétons dont question ci-avant, ainsi que le RAVeL qui offre d'intéressantes connexions à pied à l'intérieur de la commune, par exemple entre Assenois, Salvacourt et Hompré, ou encore entre Villieroux, Sibret et Morhet Station.

Action .1.3.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation

Dans ce même objectif, la Commune organisera également des événements/actions de sensibilisation (marches gourmandes, activités didactiques dans le cadre de la semaine des sentiers, articles dans le bulletin communal, etc.), dont quelques exemples sont présentés dans la fiche action s'y rapportant.

La sensibilisation est en effet un élément important en vue d'inciter au changement de comportement, raison pour laquelle elle concernera pratiquement l'ensemble des chapitres couverts par le présent Plan Communal de Mobilité. Comme le mentionne le dossier Cématique relatif à la marche à pied, il est important de rappeler la pertinence et l'efficacité de ce mode de déplacement, de nombreuses personnes surestimant souvent le temps nécessaire pour se déplacer entre deux lieux.



3.2 Favoriser l'utilisation du vélo

3.2.1 Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune et établir un réseau d'itinéraires cyclables « communal »

Dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, un atelier « vélo » a été organisé avec les membres de la CLDR en juin 2017 en vue de définir les lignes directrices du réseau d'itinéraires cyclables « communal » à développer dans la commune. Il en est ressorti que ce réseau devait être avant tout destiné aux déplacements dits « utiles » (domicile-travail, domicile-école, achats, etc.), et devait dans la mesure du possible remplir les conditions suivantes :

- Être structuré autour du réseau d'itinéraires cyclables régionaux (à développer/améliorer) qui offre d'intéressantes connexions vers les pôles voisins de Bastogne et Libramont-Chevigny, qui concentrent services, commerces et équipements, dans lesquels se rendent les Vausurtois ;
- Être le plus possible en site propre afin d'offrir un itinéraire confortable et sécurisé pour les cyclistes ;
- Être balisé (avec indication de lieu et distance en kilomètres) afin d'aiguiller les cyclistes sur les meilleurs itinéraires à suivre.

Dernier élément, ce réseau sera préférentiellement défini sur base du réseau de voies cyclables proposé par la CLDR dans le cadre du projet de création d'un réseau points-nœuds en province du Luxembourg – réseau à vocation essentiellement touristique et qui est actuellement en cours de développement.

³ Au moment de la rédaction du présent document, la Région envisage une traversée en deux temps de la N85. Elle n'exclut pas non plus la création d'un passage sous-voie.

Action 2.1.a. Aménager le Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL)

La première étape de la mise en place du réseau d'itinéraires cyclables dans la commune consistera à aménager progressivement le réseau régional (RAVeL et liaison RAVeL), ossature du réseau communal et qui pour rappel offre d'intéressantes connexions vers les pôles voisins de Bastogne et Libramont-Chevigny.

Projets d'aménagement existants : Sibret – PAE Villeroix et Assenois – Hompré (2020)

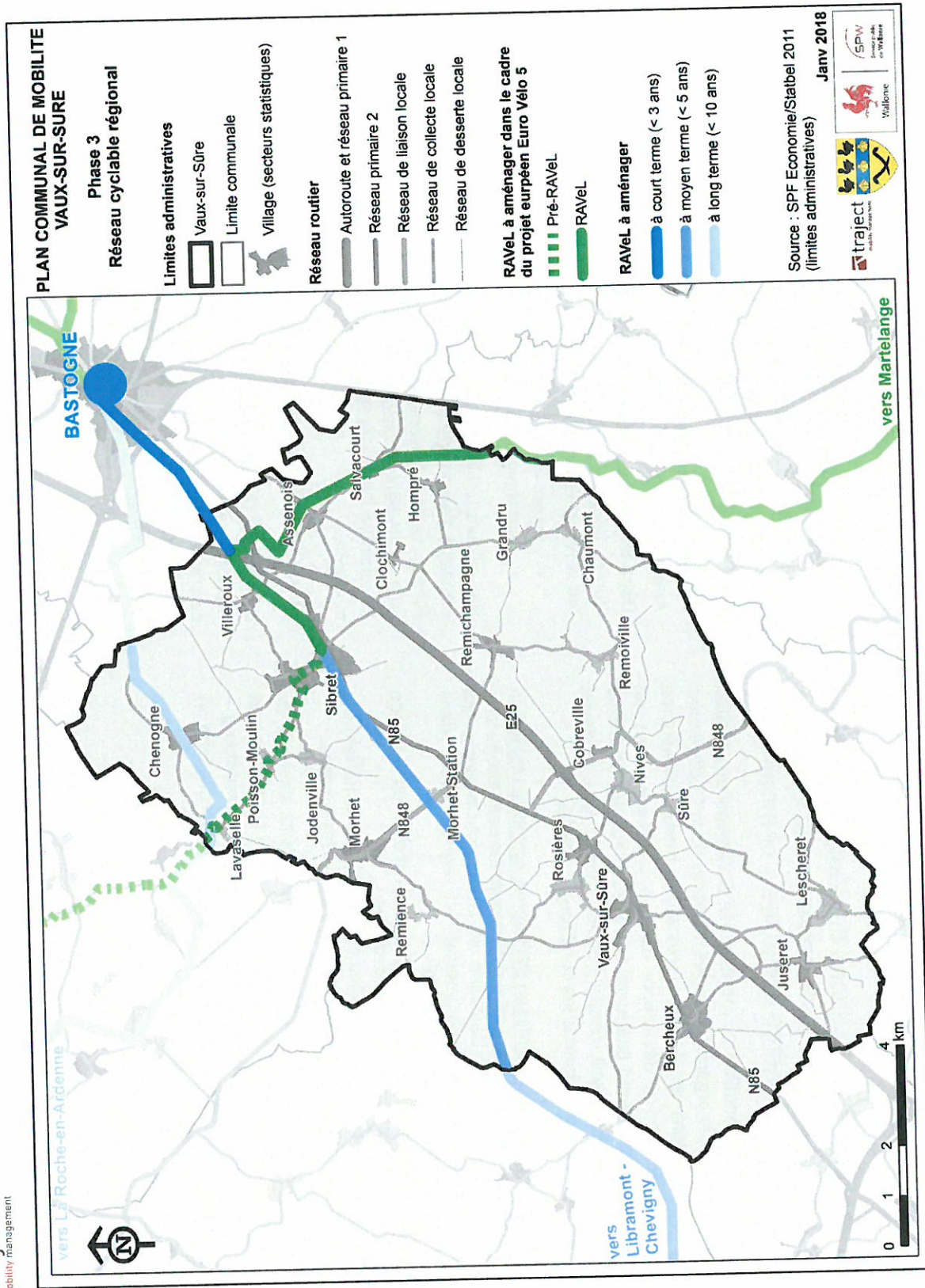
Dans le cadre du développement de l'itinéraire EuroVélo 5 (Londres – Rome), deux tronçons de RAVeL seront très prochainement aménagés par la Région (horizon 2020) :

- Sibret – Villeroix (parc d'activité économique) ;
- Assenois – Hompré.

Par ailleurs, toujours dans le cadre de ce projet européen, la Région envisage d'aménager un itinéraire de liaison entre ces deux tronçons de RAVeL. Celui-ci traverserait le parc d'activité économique de Villeroix et longerait le bâtiment de l'enseigne Aldi, traverserait ensuite la N85³ afin de rejoindre l'itinéraire RAVeL à hauteur du village d'Assenois (cf. carte ci-après).

Autres tronçon à aménager en priorité : PAE Villeroix - Bastogne

En parallèle, il y aura lieu d'aménager le tronçon entre le parc d'activité économique de Villeroix et Bastogne, afin d'offrir la possibilité aux personnes résidant dans les villages desservis ou situés à proximité des tronçons de RAVeL mentionnés ci-avant (Hompré, Salvacourt, Assenois, Villeroix, Sibret, etc.) de rejoindre Bastogne via le RAVeL.



Tronçons « secondaires » : Sibret – Libramont et Bastogne – Lavasselle

Dans un second temps, les autres tronçons de RAVeL devront être aménagés, et par ordre de priorité :

- La section entre Sibret et Libramont-Chevigny.
Cela permettrait à l'avantage de Vausurtois de rejoindre Bastogne, et à une partie de la population de rejoindre Libramont-Chevigny via le RAVeL. Ce tronçon a également un intérêt non négligeable pour les déplacements au sein de la commune (connexions villages, complexe sportif)
- La section entre Lavasselle et Bastogne.
L'intérêt de cette connexion se limite essentiellement aux villages de Lavasselle et Chenogne situés dans le nord de la commune.

A noter que ces tronçons ne sont pas repris dans les priorités de développement actuel du réseau régional. Concernant la première section, la Région a fourni du produit de racleage aux deux communes afin de l'aménager en pré-RAVeL, ce qui devrait être très prochainement réalisé tant dans le chef de la commune de Vaux-sur-Sûre que dans celle de Libramont-Chevigny. Concernant le tronçon Lavasselle-Bastogne, la Région a fait le choix d'un itinéraire alternatif (via Villeroux, Sibret et les voiries communales ; cf. ci-après).



Le tronçon de RAVeL entre Sibret et Libramont-Chevigny sera très prochainement aménagé en pré-RAVeL à l'aide d'un produit de racleage, à l'image de ce qui existe aujourd'hui entre Villeroux et Sibret.

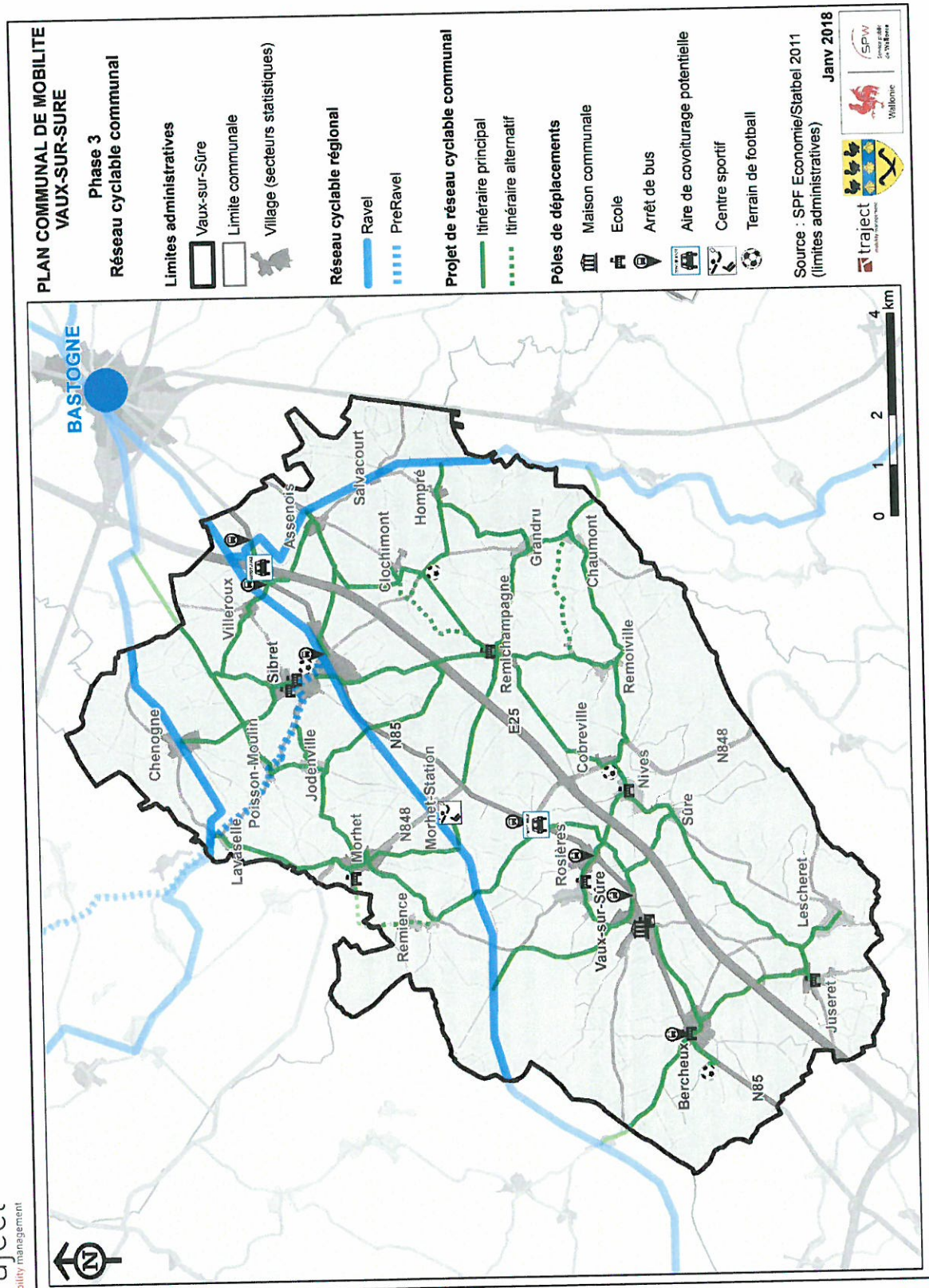
Action 2.1.b. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Parallèlement au développement du réseau régional, la Commune créera un réseau d'itinéraires cyclables communal. Celui-ci sera maillé de telle manière à connecter les villages entre eux, à relier ceux-ci au réseau cyclable régional (RAVeL) et aux principaux pôles de déplacements existants ou à venir (complexes sportifs, parkings de covoiturage).

Les voies de desserte locale constitueront les voies privilégiées pour l'établissement de ce réseau d'itinéraires cyclables communal. Dans la mesure du possible, ces voies de desserte locale seront mises en « chemins réservés » au sens du code de la route afin de n'y autoriser que les circulations lentes (vélos et/ou piétons et/ou cavaliers et/ou engins agricoles et/ou cyclomoteurs).

Il sera également tenu compte du projet de réseau de points nœuds développé par ailleurs par la province du Luxembourg.

La carte ci-dessous illustre le réseau cyclable proposé. La priorité sera donnée à la liaison entre le RAVeL et les villages situés à proximité (2 km), et entre le RAVeL et le complexe sportif. Ensuite, à la connexion avec les autres pôles de déplacements situés sur le territoire communal et enfin aux autres liaisons.



3.2.2 Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal

Action 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

En vue d'améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal il est recommandé :

- D'une part, de multiplier les zones de stationnement pour vélos sur le territoire communal, et d'équiper également d'autres lieux que les écoles et l'administration communale de dispositifs de stationnement pour vélo. Il s'agit notamment des terrains de sport, des parcs d'activité économique, et autres pôles de déplacements existants et à venir (complexe sportif, maison de la ruralité, etc.). Les principaux arrêts de bus et les éventuels futurs parkings de covoiturage pourraient également se voir munir de tels dispositifs.
- D'autre part, de mettre à disposition des dispositifs de stationnement adaptés selon les besoins des cyclistes (cf. fiches actions).

Par ailleurs, la Commune pourrait s'assurer de la mise à disposition des résidents, chalands, etc., d'espace de stationnement pour vélos lors de toute demande de permis d'urbanisme.

3.2.3 Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo pour se déplacer

Action 2.3.a. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion du vélo

Depuis plusieurs années, sous l'impulsion de la Commune, plusieurs classes de 5^{ème} et 6^{ème} primaire participent au « Brevet du cycliste », une formation théorique et pratique dispensée aux enfants afin de leur

apprendre à rouler à vélo en sécurité et autonomie. La Commune organise également annuellement depuis 2016, une balade gourmande à vélo, l'occasion de découvrir à la fois le territoire communal à bicyclette et les produits du terroir.



Il est recommandé que la Commune poursuive et développe ces actions de sensibilisation et promotion du vélo, un mode de transport alternatif concurrentiel sur de courtes et moyennes distances. Outre via ces moyens, d'autres événements pourraient être mis sur pied, tels que l'organisation de balades familiales, de bourses vélos, de petits déjeuners cyclistes, la participation aux projets « Bike to school », etc.

Action 2.3.b. Promouvoir le vélo à assistance électrique

Au vu de l'étendue du territoire communal et de son relief, de la distance qu'il faut (souvent) parcourir pour rejoindre son lieu de travail, son école, etc., le vélo à assistance électrique constitue une alternative de choix pour se déplacer à Vaux-sur-Sûre. De ce fait, il est recommandé de faire la promotion de ce mode de déplacement en pleine croissance, en relayant par exemple, via les différents canaux de communication de la Commune, l'action « je teste l'électrique » mise sur pied depuis peu par la Région. Cette dernière met en effet gratuitement à disposition de ses citoyens, et par l'intermédiaire de vélocistes, un vélo à assistance électrique durant une période de deux semaines. La Commune pourrait également octroyer des primes à l'achat d'un tel vélo, ou encore organiser des journées de formation à la conduite de ces engins.

A noter que la Commune, dans le cadre de son projet de création d'une maison de la ruralité, envisage la mise en place d'un service de location de vélos (à assistance électrique), ainsi que l'installation de bornes de



recharge. Envisagée sur une très courte période (un jour), la durée de location pourrait être allongée pour les citoyens vaustrouais en vue de permettre à ceux-ci de tester ce type d'engin, voire éventuellement de l'acheter.

3.3 Favoriser l'usage des transports en commun

3.3.1 Rendre le réseau de bus desservant la commune plus lisible

Action 3.1. Restructurer le réseau bus

Le réseau de transport public desservant la commune de Vaux-sur-Sûre manque actuellement de lisibilité, en particulier du fait que plusieurs lignes utilisent différents itinéraires selon les moments de la journée. C'est le cas de la ligne 163b notamment, principale ligne de bus desservant la commune.

A l'instar de ce que fait le TEC Namur-Luxembourg dans d'autres zones, il est recommandé de restructurer le réseau et de l'organiser autour de la ligne 163b (et 413) et de la N85. Les villages plus éloignés seront desservis par un réseau de lignes secondaires. En d'autres termes, il s'agit de renforcer la structure actuelle du réseau avec un unique itinéraire par ligne en vue d'avoir un message et une lecture clairs du réseau desservant le territoire communal.

A ce titre, la ligne 163b pourrait également être amenée à avoir des horaires cadencés. Par ailleurs, celle-ci pourrait être progressivement rendue accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) par la mise en service de bus accessibles, et par l'aménagement d'arrêts « PMR-conformes »⁴ (arrêts principaux) ou « PMR-praticables »⁵ (arrêts secondaires).

⁴ Le TEC, dans son guide de bonnes pratiques sur les principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, définit trois types d'arrêts

Quid de la desserte fine des villages éloignés de la N85 ?

Concernant la desserte des villages éloignés de la N85, deux scénarii ont été évalués :

- Un réseau de lignes de bus secondaires de rabattement vers les pôles externes (Bastogne, Libramont, Neufchâteau), à l'image de ce qui existe globalement actuellement ;
- Une desserte via une ligne de bus interne à la commune de type « Proxibus ».

La première solution a été retenue pour les principales raisons suivantes :

- Elle permet des connexions directes et potentiellement plus rapides (pas de correspondance) avec les pôles externes vers lesquels il est d'avantage pertinent d'assurer des liaisons en bus via des lignes régulières ;
- La desserte des écoles présentes sur le territoire, figurant parmi les principaux pôles de déplacements au sein de la commune, nécessite une assistance qu'offre déjà le service de transport scolaire existant.

selon leur degré d'accessibilité par les personnes à mobilité réduite : les arrêts « PMR conformes », les arrêts « PMR praticables », et les arrêts « PMR impraticables ».

⁵ Idem.

3.3.2 Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus

Action 3.2. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés)

De très nombreux arrêts de bus sont relativement inconfortables pour les utilisateurs du TEC Namur-Luxembourg, d'autres insécurisant et certains pourraient voir leur accessibilité améliorée. Les recommandations qui sont ici formulées en vue d'améliorer ces différents aspects vont dépendre du degré d'utilisation (potentielle) de ces arrêts de bus. Le budget des aménagements à réaliser et des équipements à placer peut s'avérer en effet relativement coûteux. De ce fait, des choix seront également opérés en ce qui concerne les arrêts de bus sur lesquels agir en priorité, à savoir les arrêts les plus fréquentés et/ou ceux situés le long de la N85.

Les principales recommandations portent sur l'aménagement de zones d'attente confortables pour les voyageurs, et rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible (en particulier pour ce qui concerne les arrêts présents le long de la N85 et les arrêts les plus fréquentés du réseau secondaire). Il s'agit également d'aménager des traversées piétonnes sécurisées au droit des principaux arrêts de bus situés le long de la N85.

Par ailleurs se pose la question de la suppression (temporaire) des arrêts qui ne sont plus utilisés. A cet effet, une campagne d'information pourrait être réalisée aux arrêts concernés (afin de confirmer ou non leur non-utilisation).

3.3.3 Améliorer l'intermodalité bus-vélo

Action 3.3. Placer des équipements pour vélos aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles à vélo

En vue de faciliter l'intermodalité bus-vélo, des dispositifs de stationnement pour vélos seront placés au droit de certains arrêts de bus, par exemple au droit de ceux pour lesquels une demande est effectuée par les utilisateurs du TEC, des arrêts les plus fréquentés, et/ou des arrêts qui pourraient être (rendus) aisément accessibles à vélo depuis les villages proches (≤ 2 kilomètres).

Les arrêts de bus qui se verront équipés de dispositifs de stationnement pour vélos seront rendus accessibles aux cyclistes depuis les villages situés à proximité.

3.4 Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture

3.4.1 Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier

Un usage plus rationnel de la voiture passera avant tout par le développement et l'amélioration de l'offre des autres modes de transport. Spécialiser le réseau routier y contribuera également, mais d'une autre façon. Etant donné que de nombreuses actions proposées dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité concernent le développement et l'amélioration des autres modes de transport, le présent point ne traitera que de l'aspect relatif à la spécialisation du réseau routier (qui englobe en partie ces autres actions).

Action 4.1. Spécialiser le réseau routier

La spécialisation du réseau routier consiste à rendre compatible la fonction de la voirie (qui dépend de son niveau hiérarchique) et son usage. Elle doit permettre un usage plus adéquat de la voirie en fonction du rôle joué par celle-ci.

La manière de partager et d'aménager les espaces publics constitue l'un des principaux éléments qui contribue à cette spécialisation. Ainsi, au plus la voirie a une fonction de séjour conséquente au plus la place accordée aux cyclistes et piétons devra l'être (cas des voies de desserte locale) et, à l'inverse, au plus la fonction de circulation sera importante au plus l'espace accordé à l'automobile le sera (cas des autoroutes et des voies des réseaux primaire).

Le régime de vitesse est un autre élément qui participe à la spécialisation du réseau routier, avec des limites de vitesse qui seront moindres sur les voies de niveaux hiérarchiques inférieurs (50, 30, voire 20 km/h), et qui seront plus élevées sur des voies de niveaux hiérarchiques supérieurs (70, 90, voire 120 km/h).



C'est notamment dans ce but qu'est proposée la mise en chemin réservé des voies de desserte locale dans leurs portions situées hors agglomération (en particulier celles parcourues par un itinéraire piéton et/ou cyclable ; cf. actions 1.2 et 2.1.b.), et d'envisager au gré des réaménagements de voirie la mise en zone 30 (ou en zone résidentielle) de ces voies dans leurs portions situées en agglomération.

Le tableau ci-après reprend pour chaque catégorie de voiries les principaux éléments clés sur lesquels devront se baser les gestionnaires de voiries afin de spécialiser celles-ci. A noter que ces éléments vont également dépendre de la situation en agglomération ou hors agglomération de celles-ci.

Pour rappel, le réseau routier à Vaux-sur-Sûre est structuré autour des 5 catégories de voies suivantes :

- A l'échelle régionale :
 - Les autoroutes et le réseau primaire 1 (autoroute E25) ;
 - Le réseau primaire 2 (N85) ;
- A l'échelle locale :
 - Le réseau de liaison locale (N848) ;
 - Le réseau de collecte locale
 - Le réseau de desserte locale.

Tableau 1 : Eléments de spécialisation du réseau routier à Vaux-sur-Sûre

	Réseau régional				Réseau local			
	Autoroute et Primaire 1		Réseau primaire 2 (N85)		Réseau de liaison (N848)		Réseau de collecte locale	
	Hors aggro.	En aggro.	Hors aggro.	En aggro.	Hors aggro.	En aggro.	Hors aggro.	En aggro.
Fonction	Transport >>>	Accessibilité >>	Transport >>>	Accessibilité >>	Transport ≈	Accessibilité >	Transport >>>	Accessibilité >>>
Régime de vitesse (km/h)	120	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	(70-) 50 (-30*)	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	90-70	(70-) 50 (-30) - 20 (zone réservée résidentielle)
Type de circulation	P.L. & véhicules particuliers	Véhicules particuliers, P.L., T.E.C. (, cyclistes, piétons)	Véhicules particuliers, P.L., T.E.C. (, cyclistes, piétons)	Véhicules particuliers, P.L., T.E.C. (, cyclistes, piétons)	Véhicules particuliers, P.L., T.E.C. (, cyclistes, piétons)	Véhicules particuliers, T.E.C., Cyclistes (, piétons)	Cyclistes, piétons (, véhicules particuliers)	
Cheminement piéton	-	Séparation physique	-	Séparation physique	-	Séparation physique	Mixité** (- séparation physique)	Mixité
Cheminement cycliste	-	(Séparation physique)	(Séparation physique)	(Séparation physique)	(Séparation physique)	Séparation physique (ou visuelle)	Mixité**	Mixité
Arrêt transport public	-	(Hors voirie)	En voirie	(Hors voirie)	En voirie	(En voirie)	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemins réservés

La Commune se référera à ce tableau dans le cadre de la planification de travaux en voirie sur son territoire. Elle s'y référera également dans le cadre de toute nouvelle demande de permis voirie, et imposera notamment la création d'une zone 30 ou résidentielle si cette demande a trait à une voie de desserte locale.

Globalement, outre la mise en chemin réservé (et en zone 30/résidentielle) des voies de desserte locale, les principales actions qui devront être mises en place afin de spécialiser le réseau routier ont trait au partage de l'espace voirie dans les villages. Des trottoirs devront être aménagés le long des principales voies de circulation, et des bandes ou pistes cyclables sur les voiries reprises dans le réseau d'itinéraires cyclables (cf. Action 2.1.b.). Enfin, il est recommandé que les zones d'arrêts de bus sises le long des voies des réseaux primaire (N85) et de liaison (N848) soient situées en voirie si elles se trouvent en agglomération.

3.4.2 Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population

De nombreuses actions développées par ailleurs rencontrent le présent objectif de promotion des alternatives à la voiture et de sensibilisation de la population, telles que l'organisation d'événements de sensibilisation aux bienfaits et à la pratique de la marche à pied (action 1.3.b.), la poursuite et le développement d'actions de sensibilisation et de promotion du vélo (action 2.3.a.), ou encore la promotion et l'incitation à la pratique du covoiturage (4.3.b.).

La seule mesure qui sera dès lors spécifiquement proposée dans la présente section est d'informer la population, par le biais du site internet communal, de l'ensemble des solutions de mobilité existantes (et à venir) sur le territoire communal.

Action 4.2. Renseigner les solutions de mobilité sur le site internet communal

La Commune renseignera ainsi sur l'ensemble des solutions de mobilité existantes (et à venir) sur son site internet. Outre les services de mobilité dont question ci-après, la Commune informera également des possibilités offertes en bus, à vélo, et à pied – notamment une fois les réseaux cyclables et piétons réalisés.

L'ensemble de ces informations seront idéalement regroupées sous un même onglet « Mobilité ».



3.4.3 Favoriser et faciliter le covoiturage

Action 4.3.a. Créer des aires de covoiturage « locales »

Le covoiturage constitue une alternative intéressante pour les déplacements en milieu rural. Il permet de répondre à des besoins en déplacements de moyennes et longues distances difficilement réalisables à pied, à vélo, voire en transport en commun, et présente en outre des avantages financiers, environnementaux et sociaux. Il est dès lors recommandé de créer l'une ou l'autre aire de covoiturage sur le territoire communal (ou à proximité).

Si l'étude réalisée par la Province du Luxembourg dans le cadre de « Luxembourg 2010 » - devenu aujourd'hui RéseauLux⁶ - n'a pas identifié de zone potentielle pour l'implantation de parkings de covoiturage sur le territoire communal de Vaux-sur-Sûre, deux zones apparaissent opportunes pour l'implantation de tels parkings : celles situées à proximité des bretelles d'autoroute de Cobreville et Villeroux. Depuis le lancement de son Plan Communal de Mobilité au printemps 2016, la Commune a d'ailleurs entrepris des démarches auprès du Service Public de Wallonie en vue d'aménager des parkings de covoiturage dans ces zones, sur des terrains appartenant à la Région wallonne – demande qui au moment de la rédaction du présent rapport n'a pas encore trouvé de suite favorable.

De par leur localisation et le fait qu'ils sont déjà utilisés par des covoitureurs ces deux endroits sont en effet opportuns. Cette action rencontre en outre l'objectif poursuivi par le Gouvernement wallon et inscrit dans sa déclaration de politique régionale, à savoir celui d'«encourager les alternatives à la voiture individuelle dont en priorité le covoiturage et les voitures partagées (via des parkings dédiés) ».

⁶ www.reseaulux.be

⁷ Le lieu identifié par la Commune se situe au sein de la zone de l'échangeur (cf. carte ci-après).

Autre élément à mentionner, le fait qu'il n'existe pas de parking de covoiturage dans la Région. Les parkings les plus proches, et par ailleurs les seuls qui existent en province du Luxembourg, se trouvent à Arlon et Messancy, soit à environ une cinquantaine de kilomètres...

La zone de l'accès autoroutier de Cobreville

Concernant la zone de l'accès autoroutier de Cobreville, une alternative au lieu initialement envisagé par la Commune⁷ est proposée : à savoir la « création » d'un parking de covoiturage à hauteur du poteau de Nives, soit par le biais de la mutualisation de places de stationnement existantes sur le parking de l'enseigne Smatch, soit via la création de nouvelles places de stationnement (cf. carte ci-après). Dans le cas de la mutualisation des places, le partenariat public-privé mis en place présenterait de nombreux avantages :

- Pour la Commune et la Région : des gains budgétaires ;
- Pour les usagers : un meilleur contrôle social du parking de covoiturage, et une meilleure accessibilité via d'autres modes de transport ;
- Pour le(s) partenaire(s) privé(s) : une meilleure visibilité et de nouveaux clients potentiels.

La zone de l'accès autoroutier de Villeroux

Concernant la zone de l'accès autoroutier de Villeroux, des alternatives de localisation sont également proposées par rapport à ce qu'envisageait initialement la Commune⁸. Les autres lieux imaginés sont :

⁸ Le lieu identifié par la Commune se situe également au sein même de la zone de l'échangeur (cf. carte ci-après).

- Le terrain bordant le parc d'activité économique de Villers sur sa partie ouest.

Ce terrain multiplie les avantages :

- Localisation et sécurité : le terrain se situe à la fois à proximité de l'échangeur (< 500 mètres), mais suffisamment reculé par rapport à cette zone où ont lieu de nombreux mouvements de circulation automobile ;
- Contrôle social : de par sa localisation à côté du parc d'activité économique, cette localisation permet un meilleur contrôle social ;
- Accessibilité multimodale : prochainement longé par le RAVeL (cf. section 3.2.1.) le terrain sera accessible à vélo (et à pied) via un itinéraire en site propre, et idéalement situé par rapport à ce réseau (localisation au croisement entre deux itinéraires). Il le sera également en bus, puisque le TEC Namur-Luxembourg prévoit d'y aménager un arrêt de bus à cet endroit.

Il nécessite en revanche l'achat d'un terrain privé situé en zone agricole au plan de secteur.

- Le terrain situé à l'angle de la chaussée de Bastogne (N85) et de la voie menant à Villers.

Ce terrain présente globalement les mêmes avantages (et désavantages), bien que constituant une option secondaire dans la mesure où le contrôle social y serait moindre, et qu'il ne serait pas directement accessible par le RAVeL (et moins bien localisé par rapport à ce réseau).

Il nécessite également l'achat d'un terrain privé situé en zone agricole.

Les figures page suivante, illustrent les endroits potentiels identifiés pour la création d'un parking de covoiturage à proximité des accès autoroutiers de Coblentz et de Villers.

⁹ Il s'agit d'un projet de la Région wallonne en collaboration avec l'asbl Taxistop. Il s'agit du réseau de covoiturage en Wallonie qui comporte une application smartphone et des parkings de covoiturage.

Quelle que soit la localisation retenue, les parkings de covoiturage devront être correctement aménagés, et signalés. Ils devront être éclairés et disposer de dispositifs de stationnement pour vélos (si possibles fermés). Une attention sera portée à l'accessibilité multimodale des parkings, spécifiquement si les localisations retenues se trouvent à proximité d'arrêts de bus, ou permettent un accès sécurisé à pied et/ou à vélo.

Action 4.3.b. Promouvoir et inciter à la pratique du covoiturage

Une fois les parkings de covoiturage aménagés, la Commune et la Région veilleront à renseigner et faire la promotion de ceux-ci. La Commune renseignera notamment ceux-ci sur son site internet (et dans un premier temps via son bulletin communal).

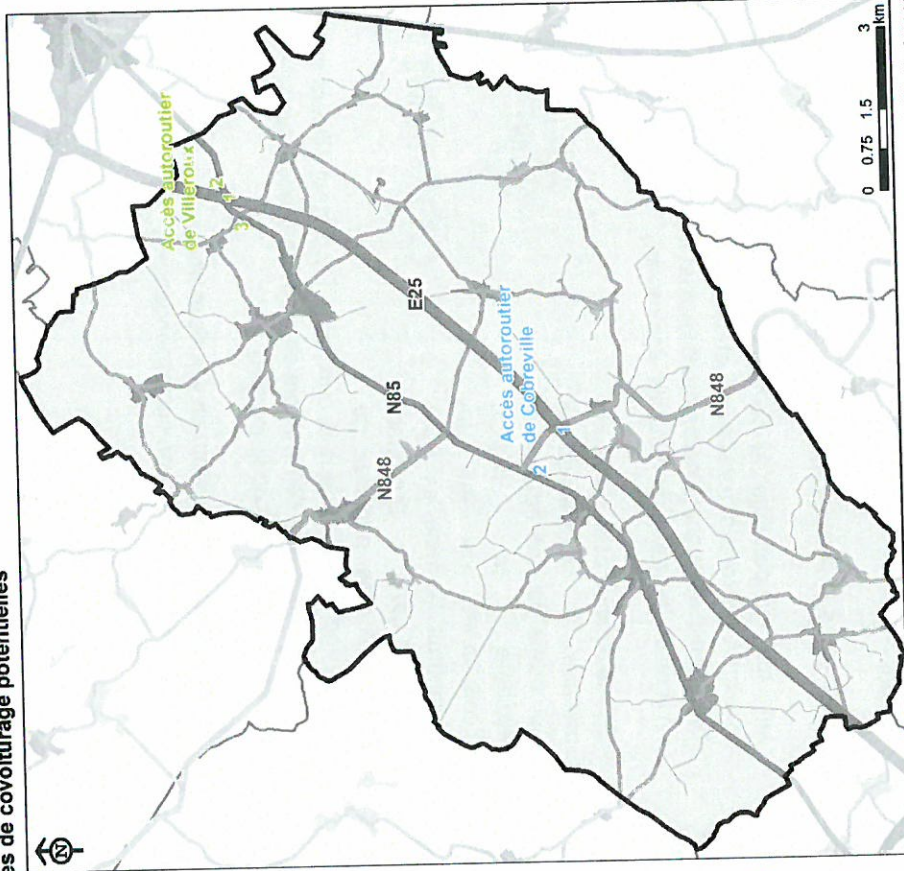
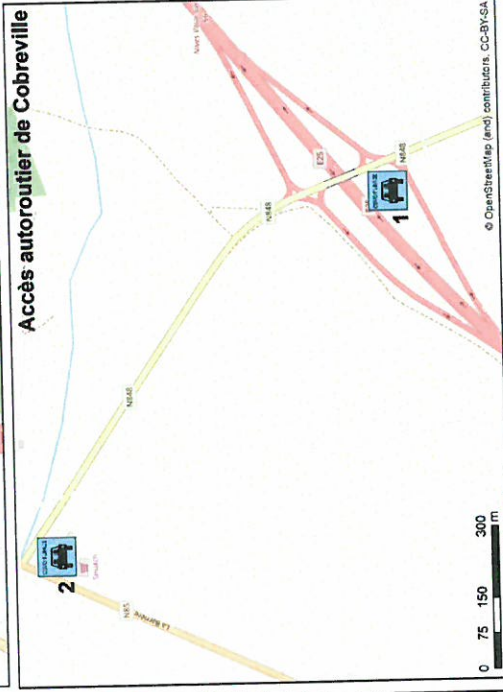
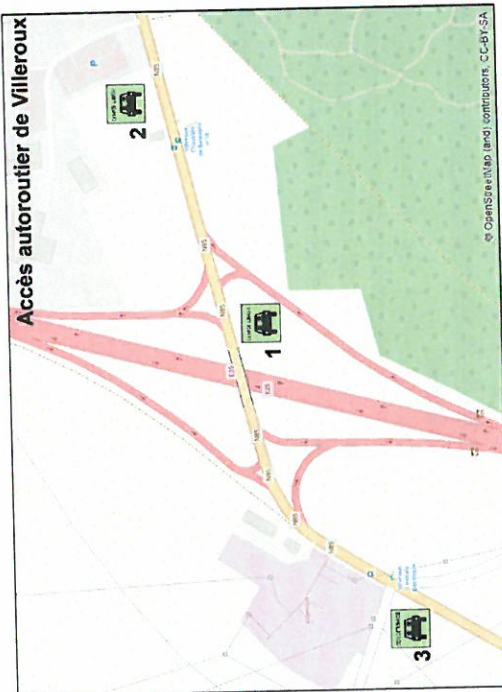
En vue d'inciter et de faciliter la pratique du covoiturage la Commune pourrait également rejoindre le réseau « comOn »⁹, ce qui lui permettrait la mise en ligne d'une carte reprenant l'ensemble des parkings de covoiturage présents dans la commune (et partout ailleurs en Région wallonne), ainsi que des personnes cherchant des covoitureurs ou à covoiturer (et le détail de leur trajet).



comOn
Communauté de la Région wallonne

D'autres possibilités existent en vue de promouvoir le covoiturage et sont décrites dans la fiche action correspondante.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE - VAUX-SUR-SURE
Phase 3 - Aires de covoiturage potentielles



0 0.75 1.5 3 km

Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018

1 - 2 - 3 Propositions d'emplacement
Aire de covoiturage potentielle



3.4.4 Valoriser (et développer) les services de mobilité

Les services de mobilité sont une composante essentielle de la mobilité en milieu rural, raison pour laquelle il est important de ne pas les négliger, et au contraire de les renseigner, de les promouvoir, et de les optimiser. A cet égard deux actions sont proposées et décrites ci-après.

Action 4.4.a. Renseigner et informer (régulièrement) sur les services de mobilité

Comme vu en première phase d'étude, de nombreux services de mobilité sont offerts à la population vausurtoise afin de pouvoir se déplacer, que ce soit sur le territoire communal ou en dehors de celui-ci. Certains de ces services sont renseignés sur le site internet communal. C'est le cas du Telbus, du bibliobus ou encore du service de taxi social « A Vaux-Services ». D'autres ne le sont en revanche pas, parmi lesquels : la plateforme Damier, le transport scolaire, et les services offerts par les asbl « Belle et Net », « CSD Transports bénévoles » ou encore le transport de la Croix-Rouge. Il s'agit donc de renseigner l'ensemble de ces services. Un onglet spécifique « mobilité » pourrait être créé afin de centraliser l'ensemble de l'information (ce qui n'est pas le cas actuellement).

D'autres actions pourraient également être effectuées par la Commune en vue d'informer et promouvoir ces services de mobilité, par exemple par le biais de son bulletin communal, par l'édition d'une brochure spécifique, ou encore en informant les nouveaux habitants de ces services.

Action 4.4.b. Coordonner les services de mobilité avec les autres initiatives de mobilité rurale

Les services de mobilité se multiplient dans les zones rurales en vue d'offrir des solutions de mobilité (durables) à l'ensemble de la population. Ces services sont développés par différents acteurs (Commune, Province, Région, asbl) et à différentes échelles (communale, supra-communale, provinciale). De ce fait, et en concordance avec ce que met en place la Région wallonne, il est recommandé que la Commune s'accorde avec les autres acteurs en vue d'optimiser et d'améliorer les services de transport à sa population. Des coordinations locales ont vu le jour dans le sud de la province de Namur (Mobilisud) et dans le sud de l'entre Sambre et Meuse (Mobil ESEM). De la même manière, une coordination locale pourrait être mise en place dans la partie est de la province du Luxembourg et couvrir par exemple les communes adhérentes au « Telbus ». La commune de Vaux-sur-Sûre pourrait jouer un rôle d'instigatrice à cet égard.

3.5 Améliorer la sécurité routière

La sécurité routière constitue l'une des thématiques clés de ce plan communal de mobilité. L'état des lieux de la situation existante a en effet mis en évidence que Vaux-sur-Sûre est une commune relativement « accidentogène » si l'on rapporte le nombre d'accidents recensés annuellement à sa densité de population, et tenant compte du fait qu'elle enregistre en moyenne plus d'un accident mortel chaque année (depuis plusieurs années). Vaux-sur-Sûre est également confrontée à d'importants problèmes d'excès de vitesse, et connaît aussi certaines incohérences en ce qui concerne le régime de vitesse appliqué. Pour rappel, des vitesses de plus de 120 km/h ont été mesurées sur le réseau communal.

De ces constats découlent un double objectif. D'une part, celui de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route. D'autre part, celui d'appliquer un régime de vitesse approprié et surtout de le faire respecter. Par ailleurs, il s'agit également d'améliorer la sécurité et la visibilité des abords d'écoles. Ce point est abordé à la section 3.8 « Mobilité scolaire ».

3.5.1 Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement)

Définir un régime de vitesse approprié au vu de son environnement et du rôle joué par la voirie est nécessaire, afin de le rendre cohérent et de le faire respecter.

¹⁰ A plus long terme, une généralisation du 70 km/h sur les voies de collecte pourrait être envisagée.

Le chapitre précédent traitant de la spécialisation du réseau routier a donné un premier aperçu du régime de vitesse proposé, assez classique en ce qui concerne les voies régionales et de collecte, à savoir de 90 km/h hors agglomération et de 50 km/h en agglomération. Pour diverses raisons, la vitesse peut être respectivement réduite à 70 km/h (sécurité, zone peu densément bâtie, etc.) et 30 km/h (abords d'écoles). Il est notamment recommandé d'abaisser la vitesse à 70 km/h sur les voies de collecte aménagées en « voies centrales banalisées » dans leurs portions sises hors agglomération (cf. Action 2.1.b)¹⁰. De même une réduction de la vitesse à hauteur de la centrale de Villeroux est préconisée.



Concernant les voies de desserte locale, il est proposé de les mettre en « chemins réservés » dans leurs portions situées hors agglomération – en particulier celles parcourues par un itinéraire piéton et/ou cyclable – et d'envisager une mise en zone 30 (ou résidentielle) progressive des portions situées en agglomération au gré des (ré-) aménagements de voirie qui seront effectués. Pour rappel, étant donné que toute zone 30 doit être aisément reconnaissable par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux, une généralisation de la zone 30 a été écartée dans le cadre du présent plan communal compte tenu du coût important que cela représenterait pour la collectivité.

Action 5.1.b. (Re)-définir et marquer clairement l'ensemble des entrées de villages et d'agglomérations

Afin de rendre cohérent régime de vitesse et environnement – et par là de rendre crédible et de faire respecter le régime de vitesse appliqué – il est important que les limites d'agglomération soient correctement

définies, ce qui n'est pas le cas actuellement (ex : Grandru). A ce titre, une vérification de l'ensemble des limites de villages et d'agglomérations devra être effectuée.

Ensuite, il est important de créer des effets de portes aux entrées de villages et d'agglomérations afin d'inciter les automobilistes à lever le pied à leur approche. Si dans ce but des aménagements ont déjà été réalisés au droit nombreux villages, certains en sont encore dépourvus, parmi lesquels des endroits où des vitesses excessives ont été mesurées. C'est le cas notamment en entrée de Cobreville, Bercheux, Morhet (voiries régionales), ou encore de Salvacourt, Sibret, Vaux-sur-Sûre, ou Bercheux (voiries communales).

Outre via le placement des signaux routiers adéquats (F1 et F3), l'ensemble des entrées d'agglomérations devront être marquées via des éléments spécifiques qui seront différents selon que l'on se situe sur une voirie régionale ou communale. Afin de garder une certaine cohérence, les triples chicanes aménagées aux entrées de certains villages pourraient servir d'aménagement de référence pour les voiries communales.

Action 5.1.c. Inciter et faire respecter le régime de vitesse

Comme déjà mentionné à maintes reprises, la commune de Vaux-sur-Sûre est sujette à d'importants problèmes de vitesse responsables d'accidents, et de sentiments d'insécurité routière n'incitant pas les citoyens à se déplacer à pied ou vélo sur le territoire communal. C'est le cas au droit de nombreuses entrées d'agglomérations, raison pour laquelle il est vivement recommandé de marquer l'ensemble des entrées de villages et d'agglomérations, voire également de redéfinir celles-ci (cf. action 5.1.b.). De manière générale, bien informer les automobilistes est essentiel afin de les inciter à respecter les limites de vitesse imposées. C'est également à ce titre qu'il est recommandé de mettre davantage en

évidence (certains) abords d'écoles (cf. action 6.1.b.). Par ailleurs, d'autres mesures pourraient être prises telles que le rappel ponctuel des limitations de vitesse (marquage au sol, panneaux de rappel, etc.). La réalisation de campagnes de sensibilisation est également vivement recommandée.

Un second axe sur lequel devront agir les gestionnaires de voiries, est l'environnement et le partage de l'espace public, qui sont autant d'éléments qui vont directement influencer sur le comportement de l'automobiliste. Particulièrement en agglomération, les gestionnaires de voiries veilleront à ne pas sur-dimensionner l'espace de circulation pour les automobilistes (et à l'inverse à augmenter celui réservé aux piétons et cyclistes). Il est en effet important que l'environnement dans lequel circule l'automobiliste soit cohérent avec le régime de vitesse imposé, et inversement. A cet égard, l'aménagement de trottoirs en traversée d'agglomération, tel que recommandé par ailleurs (Action 1.1.b.), contribuera à réduire la vitesse des automobilistes. Par ailleurs, les gestionnaires de voiries porteront une attention particulière à ces différents aspects lors de tout (ré-)aménagement de voirie (ou en cas de problèmes de vitesse identifiés).

Enfin, et en dernier recours, des aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives devront être envisagés si les problèmes de vitesse persistent. Les cas échéants, les choix des aménagements devront être étudiés au cas par cas. De manière générale, si les dispositifs surélevés (coussins berlinois, dispositifs ralentisseurs) sont particulièrement efficaces, ils sont en général peu appréciés des riverains (nuisances sonores) et des automobilistes (usure des amortisseurs, etc.).

Les cas de la Ferme du Monceau et d'Assenois

Hormis les problèmes de vitesse identifiés aux entrées de villages, deux autres cas problématiques ont été spécifiquement soulevés dans le cadre de la présente mission et font l'objet de propositions de mesures spécifiques : la ferme du Monceau et la rue d'Assenois (en provenance de Bastogne).

Les solutions proposées pour ces deux endroits sont reprises à la fiche action 5.1.c. Elles concernent avant tout la plus grande mise en évidence des vitesses de circulation imposées, et à plus long terme une « reconfiguration » de la voirie.

3.5.2 Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route

La vitesse étant la cause de multiples accidents, et (probablement) d'accidents mortels le long de la N85, les mesures définies ci-avant contribueront à réduire tant le nombre que la gravité des accidents de la route. Tant la Commune que la Région (en tant que gestionnaire de voirie) attacheront donc une attention particulière à ces mesures.

À ce titre, outre la mise en place de dispositifs ralentisseurs aux entrées de multiples villages, la Commune a déjà pris l'option de se procurer plusieurs radars répressifs en vue d'inciter les automobilistes à respecter les limites de vitesse sur la N85 et la N848, soit les voiries les plus fréquentées et qui sont toutes deux sujettes à d'importants problèmes de vitesse.

Ci-après est présentée une autre mesure à prendre, en vue d'améliorer la sécurité routière dans la commune, à savoir celle de sécuriser les carrefours accidentogènes (objectifs et subjectifs).

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefours sur la N85

Concernant les carrefours situés le long de la N85, les principales recommandations concernent le respect des limites de vitesse – la plupart des carrefours ayant été (récemment) aménagés. Faire respecter les limites de vitesse le long de cette voie régionale à plus forte fréquentation rendrait les traversées et insertions sur la N85 plus aisées et sécurisées (cf. actions 5.1.). En sus, un abaissement de la vitesse à 70 km/h à hauteur de la centrale électrique de Villieroux doit être envisagé et se justifie par plusieurs éléments :

- plusieurs accidents, dont des accidents mortels, recensés dans cette zone ;
- présence d'arrêts de bus, et donc de piétons ;
- succession d'entrées/sorties de la centrale de Villieroux ;
- présence de carrefours.



Figure 3 : Vue aérienne des abords de la centrale électrique de Villieroux

Source : SPW (2015) – NAVTEQ 2014, SPW

Carrefours N85/N848 (Poteau de Nives)

Une réflexion doit être spécifiquement menée sur le carrefour situé au croisement de la N85 et la N848 (Poteau de Nives), au droit duquel se sont produits plusieurs accidents ces dernières années. Il s'agit dans un premier temps de mettre davantage en évidence ce carrefour et d'inciter les automobilistes à ralentir à son approche via des mesures légères (bandes sonores, signal lumineux, etc.). Dans un second temps, l'aménagement d'un rond-point pourrait être envisagé. Si cette solution a l'avantage de bien sécuriser le carrefour et de faciliter l'insertion depuis la N848, son coût représente toutefois un budget assez important.

Carrefours N85/Centre/Wez (Vaux-sur-Sûre)

Le carrefour formé entre la N85, la rue du Centre et la rue de Wez, pourrait également être sécurisé. La suppression des emplacements de parking sis devant la boulangerie située à l'angle de ce carrefour améliorerait en effet grandement la visibilité des automobilistes provenant de la rue du Centre, et sécuriserait leur insertion dans le carrefour.

Carrefours sur la N848

En ce qui concerne la N848, le principal carrefour pour lequel une réflexion doit être spécifiquement menée est celui situé au cœur de Cobreville. Cette réflexion doit tenir compte et intégrer le projet de création d'une maison de village. Pour rappel, ce projet prévoit, outre le terrain de football existant, une plaine multisport, un local pour les jeunes, une aire de jeux, un terrain de pétanque et un kiosque. Globalement, il s'agit de revoir la manière dont s'organise la circulation (et le stationnement) à cet endroit, de manière à y sécuriser l'ensemble des circulations et à y créer un « cœur » de village convivial et agréable.

Carrefours sur voiries communales

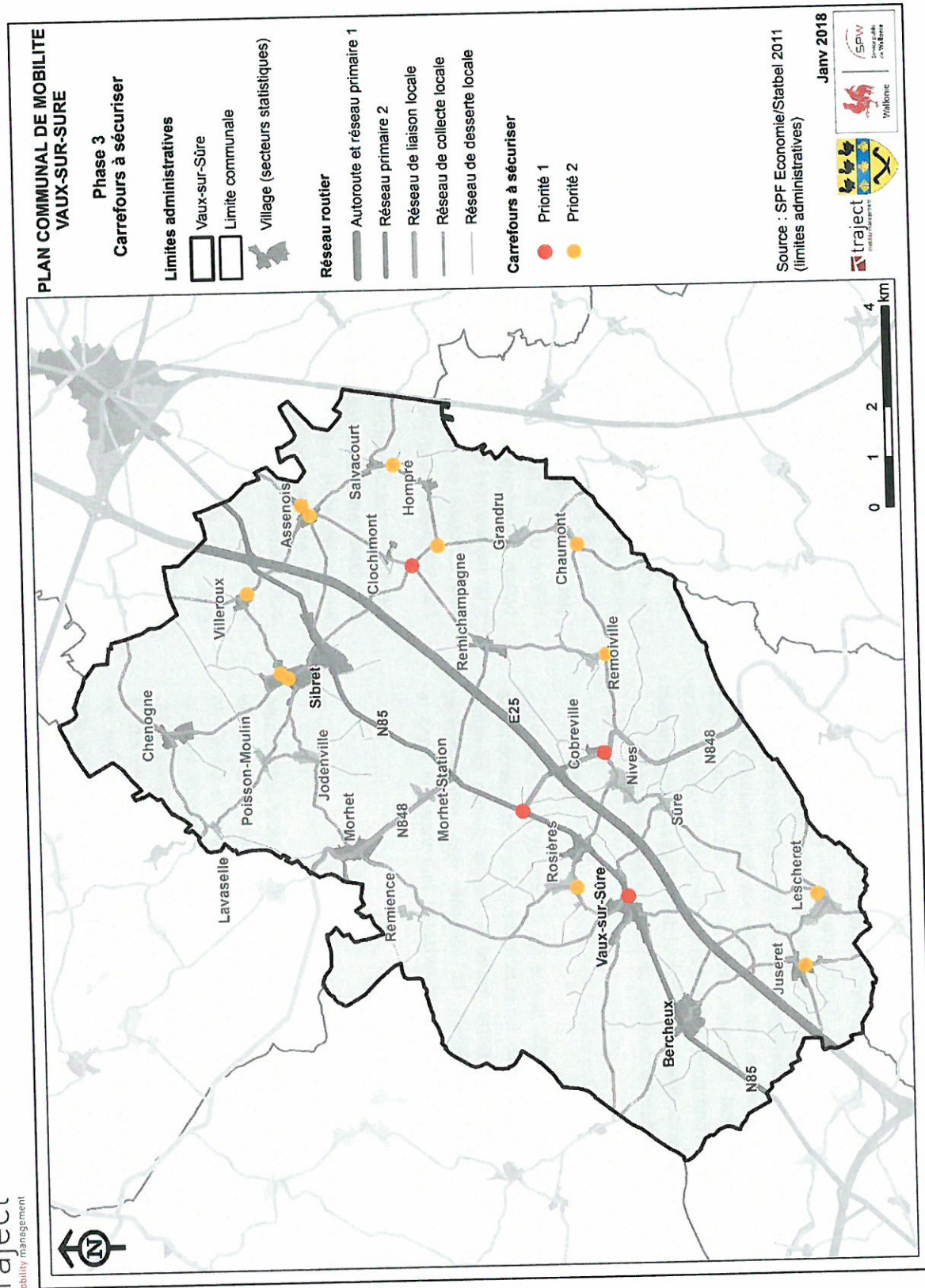
Enfin, concernant les voiries communales, des recommandations générales sont dans un premier temps formulées car nombre de carrefours identifiés comme étant accidentogènes présentent des problématiques similaires, à savoir de larges zones de conflits et/ou un manque de visibilité du carrefour.

De manière générale, tout comme les zones d'abords d'écoles et les entrées d'agglomérations, il est important que le carrefour soit bien renseigné et aisément identifiable par chacun. Pour les carrefours dont le manque de visibilité est mis en cause, la commune prendra les mesures adéquates. Pour les carrefours à priorité de droite par exemple, le placement du signal B17 quelque peu en amont du carrefour s'avèrera une option, de même que la reproduction au sol de ce signal. Autre option envisageable et/ou complémentaire, l'utilisation d'un revêtement de sol coloré et/ou différencié au droit du carrefour. En vue d'induire en sus un ralentissement de vitesse plus significatif, l'aménagement d'un plateau est également une solution à envisager.



Deuxième recommandation générale, celle de réduire les espaces de circulation pour les automobilistes (et à l'inverse d'augmenter ceux pour les modes actifs, en particulier pour les piétons au cœur des villages). L'idée est de réduire au minimum nécessaire l'espace pour les automobilistes de manière à réduire les zones de conflits (et les vitesses pratiquées).

Enfin, des propositions d'aménagement sont faites pour les carrefours suivants : (i) Menubois/Roteux (Juseret) ; (ii) carrefours à 5 branches de (Chaurmont) ; (iii) Clochimont/Remichampagne (Clochimont) ; (iv) Moreau/Magerieul (Lescheret).



3.6 Améliorer la mobilité scolaire

3.6.1 Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles

Action 6.1.a. Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles

La première action recommandée en vue d'améliorer la sécurité des abords d'écoles est celle de renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain utilisé. Rendre plus visible les abords d'écoles contribue en effet à plus de sécurité, les automobilistes (et autres usagers de la route) ayant plus spontanément tendance à lever le pied. Il s'agira notamment de renforcer cette visibilité via la reproduction au sol du signal zone 30 ou A23 (« Endroit spécialement fréquenté par des enfants »).

Par ailleurs, et en vue de rendre davantage crédibles et respectées les zones 30 le long de la N85, est préconisée la mise en place de panneaux de signalisation à message variable aux abords des établissements scolaires situés le long de cette voirie régionale (Bercheux et Vaux-sur-Sûre).

Action 6.1.b. Aménager des zones de confort sécurisées aux entrées d'école

Par ailleurs, et dans la mesure du possible, il est recommandé de créer une zone de confort sécurisée aux abords des entrées de chacune des écoles, c'est-à-dire une zone dans laquelle le stationnement serait interdit et qui comporterait un espace d'attente et de dépôt pour les parents et enfants protégée de la circulation automobile.



La zone d'attente et de dépôt aménagée aux abords de l'établissement scolaire de Bercheux est un exemple à suivre à cet égard.

3.6.2 Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires

L'amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des établissements scolaires passera notamment par l'amélioration des conditions de déplacements des piétons et cyclistes au sein des villages. Plusieurs actions ont été proposées en ce sens précédemment (cf. chapitres relatifs à la marche et au vélo), tels que l'aménagement de trottoirs confortables en traversée d'agglomération le long des principales voies de circulation, l'apaisement des circulations (dans les villages), ou encore la création d'un réseau d'itinéraires cyclables communal qui desservira notamment les écoles de l'entité.

Trois mesures spécifiques sont toutefois préconisées et décrites ci-après :

- Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles ;
- Sécuriser les traversées piétonnes à proximité des entrées d'écoles ;
- Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires.

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles

Première mesure spécifique en vue d'améliorer l'accessibilité piétonne des écoles : celle d'offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles. Cela signifie que, sauf cas exceptionnel, les voiries disposeront de trottoirs confortables aux abords des établissements scolaires et que toutes les mesures seront prises en vue de lutter contre le stationnement sauvage. Trois établissements scolaires sont particulièrement concernés par cette mesure : les implantations de Nives, de Juseret et de Morhet (cf. fiches actions).

Action 6.2.b. Sécuriser les traversées piétonnes à proximité des entrées d'écoles

L'amélioration de l'accessibilité piétonne passera également par la sécurisation de (certaines) traversées piétonnes existantes dans les zones d'abords d'écoles. Les mesures à prendre dépendront à la fois de la manière dont celles-ci sont actuellement aménagées et sécurisées, mais également de leur localisation sur voirie régionale ou communale (cf. fiche action). Par exemple, la traversée en deux temps de la N85 au droit de l'école de Bercheux devra être sécurisée par le placement de barrières au niveau de l'îlot. Les recommandations concernant la traversée située devant l'école de Rosière sont quant à elles plus nombreuses (prolongement du passage piéton jusqu'au trottoir, placement du passage piéton sur un dispositif surélevé, éclairage de la traversée, placement de barrières de sécurité).



Action 6.2.c. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Bien que ce ne soit pas le mode de transport principal utilisé par les enfants pour se rendre à l'école, de nombreux enfants se déplacent à l'école à vélo, notamment durant les beaux jours. Actuellement, chacun des établissements scolaires dispose de dispositifs de stationnement permettant aux enfants de stationner leur vélo. Ces dispositifs (pince-roues) ne sont toutefois pas les plus adéquats. En effet, en cas de grand vent par exemple, le vélo peut basculer, engendrant une déformation de la roue accrochée au dispositif. Ce dispositif ne permet en outre pas d'attacher le cadre du vélo, ce qui facilite le vol de ce dernier via le détachement de la roue accrochée au dispositif. Ils doivent donc être remplacés par des dispositifs de type U renversés, et idéalement protégés de la pluie (le stationnement s'effectuant généralement sur une longue durée).

Par ailleurs, il y a également lieu de sécuriser et d'améliorer l'accès à vélos des écoles, via des aménagements cyclables – la sécurité et le manque d'aménagement faisant d'ailleurs partie des principaux freins évoqués par les parents à l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école.

3.6.3 Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école

Les enfants sont les acteurs de la mobilité de demain qu'il importe de sensibiliser (et former). Si aujourd'hui ils ne sont pas maîtres des modes de déplacement qu'ils utilisent, ils le seront dans un avenir proche... Plusieurs actions visent donc à sensibiliser et éduquer les enfants en matière de mobilité (et de sécurité routière). La Commune devra également faciliter et encourager le transfert modal – dont il existe encore un potentiel à Vaux-sur-Sûre – ou encore impliquer et inciter les écoles à ces différents égards.

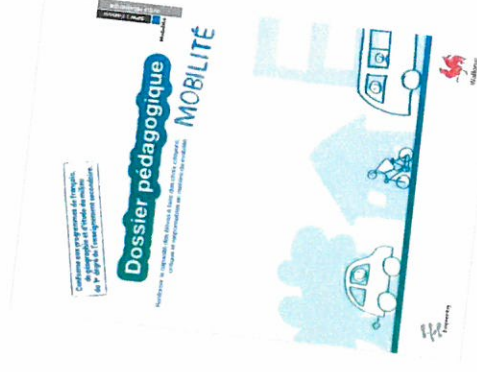
Action 6.3.a. Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant

Afin de sensibiliser et de former au mieux les enfants à la mobilité (et à la sécurité routière) dans le cadre de leurs activités scolaires, il est nécessaire d'impliquer les directeurs d'écoles et le corps enseignant. La Commune de Vaux-sur-Sûre a déjà pris le pas depuis quelques années en organisant annuellement une réunion avec les directeurs d'écoles où sont notamment exposés différents événements auxquels pourraient prendre part les écoles (« Brevet du Cycliste », etc.). La Commune poursuivra en ce sens et pourrait même aller un pas plus loin, en incitant les écoles à organiser ou participer annuellement à une ou plusieurs activités en lien avec la mobilité (et la sécurité routière), et/ou à ce qu'un membre du corps enseignant de chacune des écoles suive la formation et devienne le référent « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) de son école.

Il s'agit d'insuffler une véritable dynamique au sein des écoles.

Action 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

La Commune facilitera également la sensibilisation et l'éducation des enfants en se procurant et mettant des outils pédagogiques à disposition des écoles (jeux, livres, etc.). Tout comme elle le fait déjà actuellement, la Commune continuera à épauler les écoles à organiser et participer à des événements éducatifs et de sensibilisation, tel le « Brevet du Cycliste » (formation à la conduite à vélo dans la circulation, dispensée aux enfants de 5^{ème} et 6^{ème} primaire).



Action 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives



Source : Ecole primaire Pierre Bichet

Enfin, la Commune incitera et accompagnera les écoles à mettre en place des alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école, par exemple des pédi- et vélo-bus. Plusieurs écoles se prêtent en effet bien à la mise en place de telles initiatives (Sibret, Morhet, Vaux-sur-Sûre, Rosière).

3.6.4 Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école

Les périodes d'entrée et de sortie d'école sont souvent chaotiques aux abords d'écoles. De nombreux parents viennent conduire ou rechercher leur enfant en voiture, et pour diverses (mauvaises) raisons, certains stationnent leur véhicule sur les trottoirs, en double file, etc., rendant les abords d'école particulièrement dangereux. Il y a donc lieu de maîtriser au mieux cette problématique afin de sécuriser les abords d'école, tout en permettant aux parents qui n'ont pas d'autres alternatives de stationner leur véhicule dans de bonnes conditions.



Dans un premier temps, il est recommandé d'agir sur la demande afin de réduire celle-ci, en améliorant et incitant les enfants (et surtout leurs parents) à utiliser dans la mesure du possible d'autres modes de déplacement. C'est notamment l'objet des actions 6.2 et 6.3 (cf. ci-avant). Ensuite, il y a lieu d'agir sur l'offre, en gérant le stationnement aux abords d'école :

- En veillant au respect de la réglementation en matière de stationnement et d'arrêt (pas sur les trottoirs, etc.) ;
- En offrant la possibilité aux parents se déplaçant en voiture de stationner leur véhicule à proximité des écoles (mais pas devant la porte d'entrée !).

Le détail de ces actions est repris à la fiche action 6.4. Pour les écoles communales de Morhet et de Sibret, au droit desquelles la problématique du stationnement est importante, des solutions personnalisées sont proposées. Pour l'école de Sibret, par exemple, la création d'un parking hors voirie doit être envisagée afin de libérer l'espace devant l'école et de le destiner essentiellement à la circulation piétonne. La mise en zone de rencontre de la rue de l'Eglise est également préconisée. Concernant l'école de Morhet, il s'agit à court terme de mieux exploiter l'offre en stationnement et d'empêcher tout stationnement sur le trottoir à proximité de l'école. A plus long terme, et particulièrement en cas d'extension de l'école, la création d'un parking doit être envisagée.

3.7 Améliorer la mobilité des PMR

Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent 30 à 35 % de la population, soit une part relativement conséquente¹¹. C'est une des raisons pour laquelle il est important de leur accorder une attention toute particulière et que l'un des objectifs de ce Plan Communal de Mobilité consiste à améliorer leur mobilité.

Plusieurs actions présentées préalablement abordent déjà cet aspect et sont approfondies dans le cadre du présent chapitre. Outre l'amélioration des conditions de déplacement au sein des villages, les mesures à prendre visent également à améliorer l'accessibilité des arrêts et lignes de bus, ainsi qu'à informer sur les services de transport adaptés existants.



On est tous, un jour ou l'autre, une personne à mobilité réduite

3.7.1 Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages

Action 7.1. Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics

Afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) au sein des villages, les gestionnaires de voiries tiendront compte des besoins de ceux-ci lors de tout aménagement ou

¹¹ En effet, outre les personnes à déficience visuelle et les personnes se déplaçant en chaise roulante, celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant

réaménagement d'espaces publics, et en particulier de trottoirs et de traversées piétonnes. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Ils présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou disposant d'une largeur insuffisante. Un parent se déplaçant avec ses enfants se sentira davantage en insécurité s'il doit marcher sur la chaussée, etc.

Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à ceux-ci au gré des aménagements qui seront réalisés.

3.7.2 Améliorer l'accessibilité PMR des arrêts et lignes de bus

Action 7.2.a. Rendre les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

En vue de faciliter l'utilisation des transports en commun par les personnes à mobilité réduite sur le territoire communal, les arrêts de bus seront progressivement rendus accessibles aux PMR au gré de leurs aménagements, en particulier les arrêts situés le long de la N85 et les arrêts les plus fréquentés situés sur des voiries secondaires.

Cela signifie notamment que le revêtement de l'arrêt sera stable, dur, non glissant et sans relief, ou encore que des dalles podotactiles seront présentes en tête de quai.



Source : T.E.C.

des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont en effet également reprises sous le vocable « personnes à mobilité réduite »

Par ailleurs, le gestionnaire de voirie s'assurera de la bonne accessibilité des arrêts concernés depuis ses environs proches, notamment depuis/vers les éventuelles places de parking situées à proximité, ou depuis/vers les pôles de déplacements environnants.

Action 7.2.b. Exploiter la ligne 163b avec des autobus accessibles aux PMR



Source : T.E.C.

En tant que ligne structurante, la ligne de bus 163b sera prioritairement et idéalement exploitée par des autobus équipés pour accueillir les personnes à mobilité réduite. Ces bus disposeront notamment d'une plateforme spacieuse pour accueillir les personnes voiturées, de sièges aisément accessibles et réservés prioritairement aux PMR, etc.

3.7.3 Informer sur les services de transport (adaptés) existants

Action 7.3. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants

Plusieurs services de transport sont offerts à la population qui présente des difficultés pour se déplacer. Ceux-ci sont organisés par la Commune (A Vaux Services – Taxi social), par le T.E.C. (service PMR-TEC), ou encore par différentes associations (Maison Croix-Rouge, etc.). Dans le même ordre d'idée que ce qui est proposé pour l'ensemble des services de transport (cf. action 4.4.a.), la Commune renseignera les services de transport qui sont destinés aux personnes à mobilité réduite et accessibles à la population vausurtoise, par le biais de son site internet, de son bulletin communal, par l'édition d'une brochure spécifique et/ou en informant les nouveaux habitants de ces services.

3.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

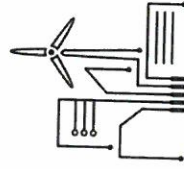
Cette dernière section est consacrée à définir les mesures qui viseront à améliorer la qualité de vie sur le territoire communal, et plus spécifiquement à limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds (tout en garantissant la viabilité et la bonne accessibilité des activités économiques), et à améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages.

3.8.1 Limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds

Action 8.1.a. Signaler les parcs d'activité économique depuis le réseau autoroutier

La première phase d'étude a mis en évidence un transit de poids lourds dans certains villages en raison d'un mauvaise aiguillage des parcs d'activité économique.

Les parcs étant situés le long d'axes régionaux de circulation et à proximité d'accès autoroutier, une bonne signalisation de ceux-ci depuis le réseau autoroutier devrait permettre de limiter leur présence dans les villages, raison pour laquelle la première mesure envisagée consiste à signaler les parcs d'activités économique depuis ce réseau, non seulement depuis la E-25, mais également depuis la E-411. Actuellement, seul le parc d'activité économique de Villersoux est renseigné depuis le réseau régional secondaire (N85).



Action 8.1.b. Prendre les mesures en vue de s'assurer du bon « référencement » des parcs d'activités économiques

Autre action afin de limiter le trafic « perdu », et qui concerne en particulier le groupe intercommunal IDELUX-AIVE et les entreprises occupant les parcs d'activité, celle de prendre les mesures nécessaires en vue de s'assurer du bon « référencement » des parcs d'activités économiques, notamment sur les GPS.

Action 8.1.c. Suivre l'évolution du trafic poids lourds sur la N85 (et l'autoroute)

La part de trafic lourd mesuré sur la N85 est d'environ 8 à 12 % selon les sections considérées, ce qui représente de l'ordre de 250 à 300 poids lourds par jour. La crainte est que la mise en place de la tarification kilométrique poids lourds sur le réseau autoroutier wallon ne fasse augmenter ces chiffres, et n'accroisse l'inconfort lié à ce type de trafic pour les riverains des villages traversés. La Commune aura donc pour mission de surveiller l'évolution de ce trafic lourd, et de s'en référer à la Région si un report de trafic est observé (afin d'inclure cette voirie dans le réseau soumis à tarification).

3.8.2 Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages

Action 8.2. Réaménager progressivement les espaces publics dans les villages pour en faire des espaces de rencontre

L'espace public à Vaux-sur-Sûre est aujourd'hui largement voué à la circulation automobile, rendant ces espaces peu conviviaux et accueillant pour la population. Progressivement ceux-ci devront être réaménagés afin d'en faire des espaces de rencontre pour les habitants. Un exemple d'aménagement est ici proposé. Il concernent la « place » du Sacré-Cœur à Bercheux.

4. Programme d'actions

4.1 Préambule

Chacune des 40 actions proposées dans le présent Plan Communal de Mobilité, fait l'objet d'une fiche action jointe en annexe, reprenant :

- L'objectif poursuivi ;
- Le(s) lieu(x) concerné(s) ;
- Le degré de priorité :
Celui-ci va de 1 (prioritaire) à 3 (moins prioritaire) ;
- La période de mise en œuvre envisagée :
Trois périodes principales sont distinguées :
 - Court terme (≤ 3 ans)
 - Moyen terme (≤ 5 ans)
 - Long terme (≤ 10 ans)
- Les acteurs concernés ;
- Une estimation du budget et des sources de financement potentielles :

Les catégories suivantes sont définies :

- € (≤ 2.500 €)
- €€ (≤ 10.000 €)
- €€€ (≤ 50.000 €)
- €€€€ (≤ 100.000 €)
- €€€€€ (> 100.000 €)

- Une description détaillée de l'action.

4.2 Tableau de bord

Le tableau, repris ci-après, fait la synthèse de ces actions et reprend pour chacune l'intitulé, le degré de priorité, la période de mise en œuvre, le budget estimé, et les principaux acteurs concernés.

Il servira de guide pour le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité.

La légende du tableau concernant le terme de mise en œuvre est la suivante : C : court terme ; M : moyen terme ; L : long-terme ; AC : Action continue

		Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	TEC	Police
1. FAVORISER LA MARCHÉ								
1.1. Améliorer les conditions de déplacements dans les villages								
1.1.a. Développer des zones "apaisées"								
Imposer la création de zone apaisée lors de toute nouvelle demande de permis		1	AC	-	x			
Envisager la mise en zone 30 ou résidentielle des voies de desserte locale		2	AC	€(€€€€)	x	(x)		(x)
1.1.b. Aménager des trottoirs confortables en traversée d'agglomération								
Bercheux (N85), Cobreville (N848), Morhet-Station (N848)		1	C	€€€€(€)	(x)			
Morhet-Village (N848), Sibret, Vaux-sur-Sûre, Morhet, Rosières, Bercheux, et Juseret (voies communales)		2	M	€€€€(€)	x			
Autres villages (voies communales)		3	L	€€€€€	x			
1.2. Améliorer les conditions de déplacements entre villages								
1.2. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages		2	C	€€	x			
1.3. Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied								
1.3.a. Réaliser une cartographie des sentiers et itinéraires piétons		1	C	€(€)	x			
1.3.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation		2	AC	€/an	x			
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO								
2.1. Améliorer les conditions de déplacement								
2.1.a. Aménager le RAVeL								
Liaisons Sibret - PAE Villers - Hompré (et PAE Villers - Bastogne)		1	C	€€€€	(x)			x
Liaison Sibret - Libramont-Chevigny		2	M	€€€€	(x)			x
Liaison Lavasselle - Bastogne		3	L	€€€€	(x)			x
2.1.b. Créer un réseau cyclable communal		1	M	€€€€(€)	x			x
2.2. Améliorer les conditions de stationnement								
2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement		1	C	€€€€(€)	x			(x)
Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo								
2.3. Promouvoir et développer les actions de sensibilisation et promotion du vélo								
2.3.a		2	AC	€/an	x			
2.3.b. Promouvoir le vélo à assistance électrique		2	AC	€(€€)/an	x			
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN								
3.1. Rendre le réseau de bus desservant la commune plus lisible								
3.1. Restructurer le réseau bus								
Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus		2	M	-				x
3.2. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés)								
Arrêts prioritaires sur voirie régionale		1	C	€€€	(x)			x
Arrêts prioritaires sur voies communales et arrêts secondaires sur voies régionales		2	M	€€(€)	x			(x)
Arrêts secondaires sur voies communales		3	L	€€€€€				(x)
3.3. Améliorer l'intermodalité bus-vélo								
3.3. Placer des équipements pour vélo aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles		1	C	€(€€)	x			x

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	TEC	Police
4. Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture							
4.1. Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier	1	AC	-	x	(x)		
4.1. Spécialiser le réseau routier							
4.2. Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population	1	C	€	x			
4.2. Renseigner les solutions de mobilité sur le site internet communal							
4.3. Favoriser et faciliter le covoiturage	1	M	€€€(€)	x	x		
4.3.a. Créer des aires de covoiturage "locales"	2	AC	€/an	x			
4.3.b. Promouvoir et inciter à la pratique du covoiturage							
4.4. Valoriser (et développer) les services de mobilité	2	AC	€/an	x			
4.4.a. Renseigner et informer (régulièrement) sur les services de mobilité	2	AC					
4.4.b. Coordonner les services de mobilité avec les autres initiatives de mobilité rurale							
5. Améliorer la sécurité routière							
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci	1	AC	-	x	(x)		
5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie	1	M	€€€(€)	x	x		
5.1.b. (Re)-définir et marquer clairement l'ensemble des entrées de villages et d'agglomération	1	AC*	€€€(€€)	x	(x)		x
5.1.c. Inciter et faire respecter le régime de vitesses							
5.2. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route							
5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes	1	C	€(€€€€)	x	x	(x)	
Carrefours N85/N848, N85/Centre/Wez, Chaumont - terrain de football	1	M	€€€€€	x	x	(x)	
Carrefour N848/Nives	2	L	€(€€€€)	x	(x)	(x)	
Autres carrefours							
6. Améliorer la mobilité scolaire							
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles							
6.1.a. Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles	1	C	€(€)		x	(x)	
Panneaux à message variable, extension zone 30 Bercheux, marquage zone 30	1	M	€	x			
(Remplacement) du mobilier urbain	2	M	€€(€)	x			
6.1.b. Aménager des zones de confort sécurisées aux entrées d'école							
6.2. Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires	1	M	€€(€)	x	(x)		
6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles							
6.2.b. Sécuriser les traversées piétonnes à proximité des entrées d'écoles	1	C	€€(€€)	x	x	(x)	
Ecoles de Bercheux, Rosière, Morhet, Sibret (ECF)	2	M	€(€)	x		(x)	
Ecole de Nives							
6.2.c. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) et sécuriser l'accès vers les écoles	2	C	€€(€€)	x			
Remplacement des dispositifs de stationnement	2	M	€€€(€)	x	x		
Aménagement cyclable							
6.3. Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école							
6.3.a. Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant	1	AC	€/an	x		(x)	
6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"	1	AC	€/an	x		(x)	
6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	2	AC	€(€€)/an	x		(x)	

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	TEC	Police
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles							
6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école	1	AC	€(€€€€)	x	x		x
7. Améliorer la mobilité des PMR							
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages							
7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics	1	AC	-	x	x		
7.2. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages							
7.2.a. Rendre les principaux arrêts de bus accessibles aux PMR							
Arrêts les plus fréquentés situés le long de la N85	1	AC	€(€)	(x)	x		x
Autres arrêts	3	AC	€(€)	x	x		x
7.2.b. Exploiter la ligne 163b avec des autobus accessibles aux PMR	2	L	€(€€€€)				x
7.3. Informer sur les services de transport (adaptés) existants							
7.3. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	1	AC	€/an	x			
8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal							
8.1. Limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds							
8.1.a. Signaler les parcs d'activités économique depuis le réseau routier	1	C	€		x		
8.1.b. Prendre les mesures en vue de s'assurer du bon « référencement » des parcs d'activités économiques	2	C	-	(x)			
8.1.c. Suivre l'évolution du trafic lourd sur la N85 (et l'autoroute)	2	AC	€/campagne	x	x		
8.2. Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages							
8.2. Créer des espaces publics de rencontre au cœur des villages							

5. Indicateurs

5.1 Préambule

Afin de pouvoir évaluer l'évolution de la politique menée par la Commune à la suite de la mise en œuvre de son Plan Communal de Mobilité, de pouvoir disposer d'un « observatoire » de la mobilité, d'évaluer les tendances en termes de comportements de déplacement, et l'impact de la mise en œuvre des actions définies, ont été définis une série d'indicateurs. Ceux-ci sont de deux types :

- Indicateurs de réalisation (IR) :
Ceux-ci permettent d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les actions. Ceux-ci ont été subdivisés en deux catégories :
 - Les indicateurs relatifs aux infrastructures (IR-infra.), tel que le nombre de voies aménagées pour les cyclistes, etc. ;
 - Les indicateurs relatifs aux mesures de sensibilisation, d'information, etc. (IR-sens.), tel que le nombre d'actions de sensibilisation en faveur des cyclistes, des transports publics, etc.
- Indicateurs d'impact (II) :
Ceux-ci permettent de mesurer l'évolution des comportements des déplacements (ex : nombre de cyclistes sur le RAVeL, nombre de piétons se rendant à la maison communale, etc.)

5.2 Indicateurs de réalisation

1. FAVORISER LA MARCHÉ		
1.1. Améliorer les conditions de déplacements dans les villages		
1.1.a. Apaiser la circulation		
1.1.b. Aménager des trottoirs	# de zones apaisées (zones 30, zones résidentielles) km de trottoirs le long des voies de desserte locale	Infrastructure Infrastructure
1.2. Améliorer les conditions de déplacements entre villages		
1.2.a. Créer un réseau d'itinéraires piétons	km de chemins et sentiers repris dans le réseau et (rendus) praticables pour les piétons	Infrastructure
1.3. Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied		
1.3.a. Réaliser une cartographie	Réalisation de la carte des sentiers et chemins	Sensibilisation
1.3.b. Organiser des actions/événements	# d'actions organisées en faveur des piétons	Sensibilisation
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO		
2.1. Améliorer les conditions de déplacement		
2.1.a. Aménager le RAVel	Part du RAVel aménagé (et balisé)	Infrastructure
2.1.b. Créer un réseau cyclable communal	km de voiries communales aménagées (et balisées) pour les cyclistes	Infrastructure
2.2. Améliorer les conditions de stationnement		
2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement	# dispositifs de stationnement (couverts, non couverts, box)	Infrastructure
2.3. Promouvoir et inciter à l'utilisation du vélo		
2.3.a. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion du vélo	# d'actions organisées en faveur du vélo	Sensibilisation
2.3.b. Promouvoir le vélo à assistance électrique	# d'actions organisées en faveur du vélo à assistance électrique	Sensibilisation
3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN		
3.1. Rendre le réseau de bus desservant la commune plus lisible		
3.1. Restructurer le réseau bus	# lignes restructurées	Infrastructure
3.2. Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus		
3.2. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés)	# arrêts disposant d'un quai confortable (avec abri)	Infrastructure
3.3. Améliorer l'intermodalité bus-vélo		
3.3. Placer des équipements pour vélo aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles	# arrêts disposant d'équipements vélos	Infrastructure

4. Encourager un usage (plus) rationnel de la voiture			-
4.1. Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier			-
4.1.1. Spécialiser le réseau routier			sensibilisation
4.2. Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population		Mise en place d'un onglet mobilité sur le site internet communal	infrastructure
4.2.1. Renseigner les solutions de mobilité sur le site internet communal			sensibilisation
4.3. Favoriser et faciliter le covoiturage		# parkings/ places de covoiturage	
4.3.a. Créer des aires de covoiturage "locales"		# actions organisées en faveur du covoiturage	
4.3.b. Promouvoir et inciter à la pratique du covoiturage			sensibilisation
4.4. Valoriser (et développer) les services de mobilité		# actions organisées en faveur des modes de déplacement alternatifs	sensibilisation
4.4.a. Renseigner et informer (régulièrement) sur les services de mobilité		# actions en vue d'une coordination des services de mobilité	sensibilisation
4.4.b. Coordonner les services de mobilité avec les autres initiatives de mobilité rurale			
5. Améliorer la sécurité routière			-
5.1. Appliquer un régime de vitesse approprié et faire respecter celui-ci			infrastructure
5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie			sensibilisation
5.1.b. (Re)-définir et marquer clairement l'ensemble des entrées de villages et d'agglomération		# entrées d'agglomérations aménagées	
5.1.c. Inciter et faire respecter le régime de vitesses		# actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesses	infrastructure
5.2. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route			
5.2.1. Sécuriser les carrefours accidentogènes		# carrefours sécurisés	
6. Améliorer la mobilité scolaire			-
6.1. Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles			infrastructure
6.1.a. Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles		# écoles disposant d'un marquage zone 30 au sol	
6.1.b. Aménager des zones de confort sécurisées aux entrées d'école		# écoles disposant d'une zone de confort	
6.2. Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires			infrastructure
6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés aux abords d'écoles		# traversées piétonnes sécurisées	
6.2.b. Sécuriser les traversées piétonnes à proximité des entrées d'écoles		# dispositifs de stationnement pour vélos de type arceaux (non-couverts, couverts)	sensibilisation
6.2.c. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) et sécuriser l'accès vers les écoles			
6.3. Sensibiliser, éduquer et inciter à l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école		# personnes du corps enseignant disposant de la formation EMSR ;	sensibilisation
6.3.a. Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant		# réunions organisées avec le corps enseignant	sensibilisation
6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation aux thématiques "mobilité et sécurité routière"		# outils pédagogiques mis à disposition ;	sensibilisation
6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives		# actions organisées avec les écoles	sensibilisation
6.4. Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles		# actions réalisées en faveur de la mise en place d'alternatives	
6.4.1. Gérer le stationnement aux abords d'école			

7. Améliorer la mobilité des PMR			
7.1. Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages			
7.1.1.	Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics	# de trottoirs abaissés ; # de traversées équipées de dalles podotactiles (ou surélevées)	infrastructure
7.2.	Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages		
7.2.a.	Rendre les principaux arrêts de bus accessibles aux PMR	# arrêts "PMR-conformes" et "PMR-praticables"	infrastructure
7.2.b.	Exploiter la ligne 163b avec des autobus accessibles aux PMR	# bus PMR-accessibles	infrastructure
7.3.	Informier sur les services de transport (adaptés) existants		
7.3.	Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	# actions informant sur les services adaptés	sensibilisation
8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal			
8.1.	Limitier les nuisances liées à la circulation des poids lourds		
8.1.a.	Signaler les parcs d'activité économique depuis le réseau routier	Réalisation de l'action	infrastructure
8.1.b.	Prendre les mesures en vue de s'assurer du bon « référencement » des parcs d'activités économiques		
8.1.c.	Suivre l'évolution du trafic sur la N85 (et l'autoroute)		
8.2.	Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages	Campagnes de comptages de trafic routier sur N85 (et autoroute)	
8.2.	Créer des espaces publics de rencontre au cœur des villages	# espaces publics aménagés	infrastructure

5.3 Indicateurs d'impact

Plusieurs catégories d'indicateurs sont proposés en vue d'évaluer l'impact des actions prises en matière de mobilité :

- Les parts-modales qui permettent de mesurer l'évolution des modes de transport pour des déplacements spécifiques (domicile-travail, domicile-école, etc.) ;
- Les flux générés sur les différents réseaux de transport (piétons, cyclables, etc.) ;
- Le taux d'utilisation d'équipements, tels que les parkings de covoiturage, les dispositifs de stationnement, etc.

Par ailleurs des indicateurs sont également proposés afin de mesurer l'évolution en matière de sécurité routière.

Le tableau ci-après reprend les différents indicateurs envisagés pour chacune de ces catégories, ainsi que les moyens pour pouvoir effectivement mesurer ces indicateurs.

Par ailleurs, en vue de disposer d'un véritable « observatoire » de la mobilité, une enquête globale pourrait être réalisée auprès de l'ensemble de la population, ou d'un échantillon, de manière régulière (ex : tous les 3 ans). Celle-ci permettrait de compléter l'information disponible et de connaître en outre d'autres éléments, tel que le taux de possession de véhicules, de vélos, la fréquence d'utilisation des différents équipements et réseaux de transport, l'évolution de sentiment de sécurité routière, de la perception de la qualité de vie, etc.

INDICATEURS D'IMPACT		via enquête existante	via enquête/ mesures à réaliser
Parts-modales			
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-travail	Enquête SPMFT		x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-école	-		x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements personnel maison communale	-		x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs maison communale	-		x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements complexe sportif	-		x
Flux			
Nombre de cyclistes sur le RAVeL	-		x
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable communal	-		x
Nombre de piétons sur le réseau de sentiers et chemins	-		x
Charge de trafic sur le réseau routier (N85, N848, voies communales)	EIE		x
Flux/part de poids-lourds sur les voiries régionales et communales	-		x
Taux d'utilisation d'équipements			
Taux d'utilisation des parkings de covoiturage	-		x
Taux d'utilisation des dispositifs de stationnement pour vélos (écoles, TP, autres)	-		x
Taux de fréquentation des arrêts de bus	T.E.C.		-
Part de la population disposant d'un abonnement T.E.C.	T.E.C.		-
Accidentologie			
Nombre d'accidents de la route (mortels, avec blessés, sans blessés)	Zone de police		-
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	Zone de police		x

