

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SAINT-HUBERT

PHASE 3 : Plan d'action

Rapport Final - Mars 2019

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	5
1.1	Une philosophie à développer et à partager	5
1.2	La plus-value d'un PCM	5
1.3	Une démarche en 3 étapes	6
2	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITE	7
2.1	Les enjeux	7
2.2	Principes généraux	8
3	MOBILITE PIETONNE	9
3.1	Les principes	9
3.2	Les propositions pour la commune	10
3.3	Les villages	16
3.4	Les sentiers	17
4	MOBILITE CYCLABLE	18
4.1	Rappel des enjeux	18
4.2	Principes	18
4.3	Proposition de réseau pour la commune	19
4.4	Développer le Stationnement vélo	25
4.5	Développement du VAE	26
4.6	Promotion du vélo	27
4.7	Tableau des actions	29
5	TRANSPORTS EN COMMUN	30
5.1	Desserte SNCB	30
5.2	Desserte TEC	32
6	TRANSPORTS ALTERNATIFS	37
6.1	Les IMRA	37

6.2	Alternatives du TEC.....	38
7	COVOITURAGE.....	40
7.1	Contexte	40
7.2	Enjeux	41
7.3	Stratégie de développement.....	41
7.4	Les infrastructures.....	41
7.5	Promouvoir les plateformes de covoiturage	44
8	CARSHARING (AUTOPARTAGE).....	46
8.1	Enjeux	46
8.2	Autopartage entre particuliers	46
9	RESEAU ROUTIER	49
9.1	Circulation automobile	49
9.2	Circulation Poids-Lourds	64
9.3	Tableau des actions	66
10	STATIONNEMENT.....	67
10.1	Enjeux du centre.....	67
10.2	Les villages.....	77
11	LES ECOLES.....	93
11.1	Enjeux	93
11.2	Les leviers d'action	94
11.3	Ecole de Poix-St-Hubert.....	98
12	CENTRE DE SAINT-HUBERT	80
12.1	Accompagnement de la rénovation urbaine	80
12.2	Mesures complémentaires	80
13	COMMUNICATION	93
13.1	Enjeux	100
13.2	Développer les plans des réseaux.....	101

13.3	Développer les outils numériques.....	102
13.4	Sensibiliser par des actions ciblées.....	103
13.5	Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux	103
14	LA GOUVERNANCE.....	105

1 Introduction

1.1 Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées par les communes afin de créer une dynamique pluridisciplinaire, cohérente et multisectorielle.

L'étude de la mobilité est une discipline transversale qui nécessite une approche intégrée des différentes composantes sociales, culturelles, économiques ou environnementales. L'objectif d'une étude de mobilité de ce type entend agir sur les comportements en matière de déplacements en vue de répondre aux impératifs du développement durable. Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long-terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets en valorisant les atouts des communes.

1.2 La plus-value d'un PCM

- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux. Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.

Chacun, naturellement, a ses propres intérêts et voit ses propres problèmes :



- **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...)

- **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB,...)** afin d'arriver à des projets transversaux concertés
- **Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

1.3 Une démarche en 3 étapes

L'étude du PCM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes.

- **Phase 1** : état des lieux du développement territorial et en matière de mobilité
- **Phase 2** : définition des objectifs et options stratégiques
- **Phase 3** : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions avec notamment des fiches action spécifiques par commune.

→ Ce présent rapport comprend la phases 3 de l'étude

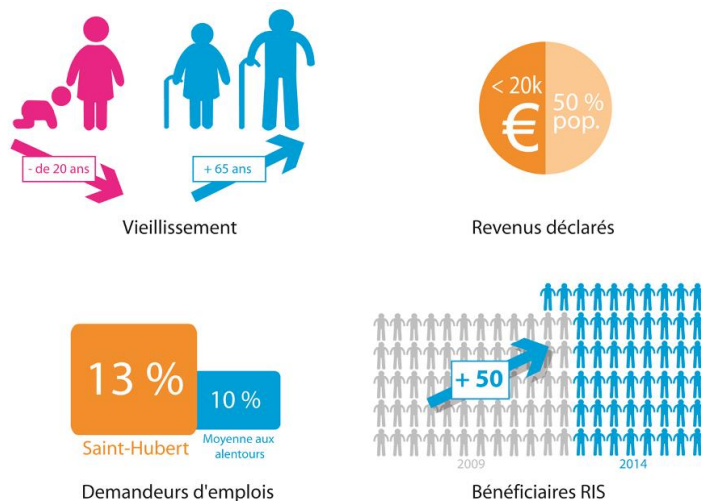
2 Aménagement du territoire et mobilité

Les actions en matière d'aménagement du territoire font l'objet d'autres documents cadres, en particulier le Schéma de structure communale (SSC) et les plans communaux d'aménagement (PCA). L'aménagement du territoire et la mobilité sont toutefois intimement liés, de sorte qu'il est utile de rappeler ici les objectifs à poursuivre sur le territoire communal.

2.1 Les enjeux

Une situation socioéconomique peu évidente

Il est utile de rappeler que la situation socio-économique à Saint-Hubert montre des signaux interpellants : taux de chômage élevé, démographie négative, faibles revenus, etc. Le plan de mobilité s'inscrit dans une démarche de redynamisation de la commune, entamée par la rénovation urbaine notamment.



Une croissance inévitable du trafic routier à court terme

Le stationnement, grand consommateur d'espace

L'augmentation du nombre de voitures en circulation augmente également les besoins en matière de stationnement. Bien que généralement considéré comme un droit par les habitants, le stationnement pose question aux endroits où l'espace public est limité (les centres urbains) et où on veut valoriser les alternatives à la voiture : transport public, vélo, marche.

Le cadre de vie et la sécurité routière

La croissance du trafic automobile a des répercussions très fortes sur le cadre de vie des habitants qui doivent subir un trafic plus important sur des voiries souvent peu adaptées à de tels flux et l'insécurité routière limite la pratique du vélo et de la marche.

Le vieillissement de la population

Dans la plupart des pays industrialisés, le vieillissement de la population suscite de nombreux débats sur différents sujets : organisation de la société, rapports entre les générations, croissance économique, sécurité sociale et finances publiques.

Le vieillissement de la population est dû à plusieurs facteurs dont l'allongement de l'espérance de vie. Même si celui-ci est supposé croître moins vite qu'au cours des trente dernières années, on peut s'attendre en Région wallonne à une espérance de vie passant de 73 ans (2000) à 84 ans (2060) pour un homme et de 81 ans (2000) à 87 ans (2060) pour une femme.

D'après les perspectives démographiques reprises dans le **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, la population totale de la Région wallonne augmentera jusqu'à atteindre près de 4,4 millions de personnes en 2060. Ce qui interpelle c'est que la structure d'âge de la population est bouleversée : la part des jeunes de 0 à 14 ans diminue, de même que celle de la population dite d'âge actif de 15 à 64 ans, tandis que la part des personnes âgées de plus de 65 ans augmente considérablement. Cette évolution est due à l'arrivée à l'âge de la retraite des plusieurs générations issues du baby-boom de l'après-guerre, ainsi qu'à la baisse du taux de fécondité et à l'allongement de l'espérance de vie.

	2000	2010	2020	2030	2040	2050	2060
Région wallonne							
Population totale (en milliers)	3.339,5	3.498,4	3.726,1	3.927,6	4.083,5	4.226,9	4.376,7
0-14 (%)	18,60	17,66	17,72	17,43	16,85	16,86	16,84
15-64 (%)	64,62	65,96	63,66	61,03	59,66	59,21	58,67
65+ (%)	16,78	16,38	18,62	21,54	23,49	23,94	24,49
Âge moyen	39,3	40,4	41,2	42,2	43,2	43,5	43,7
65+ en indice (2010=100)	98	100	121	148	167	177	187
85+ en indice (2010=100)	77	100	130	134	209	270	303
Dépendance des âgés en % (65+)/((15-64))	25,97	24,83	29,25	35,30	39,37	40,43	41,74
Actifs par âgé (15-64)/(65+)	3,85	4,03	3,42	2,83	2,54	2,47	2,40

Structure d'âge de la population et indicateurs démographiques, source: Bureau fédéral du Plan

Cette évolution de la structure de la population a des répercussions fortes en matière de mobilité pour les raisons suivantes :

- Les citoyens vieillissants optent davantage pour la voiture, pour des questions de confort et de sécurité ;

- Les transports publics sont assez peu adaptés aux personnes vieillissantes (accessibilité limitée);
- Les centres urbains et villageois sont peu aménagés pour la marche en particulier des PMR.

2.2 Principes généraux

Densifier le centre et favoriser la mixité des fonctions

Localiser les zones commerciales et d'activités économiques en fonction de leur accessibilité multimodale

Rénover les espaces publics pour améliorer le cadre de vie et promouvoir les modes actifs

Profiter du développement de nouveaux quartiers pour tester d'autres habitudes en matière de déplacements

De manière générale, la commune doit développer le réflexe d'aménager les espaces publics au profit de l'ensemble des usagers et fonctions. L'époque où les aménagements de voiries sont pensés exclusivement pour une optimisation de la circulation et du stationnement des voitures privées est révolue. Les modes de transport alternatifs à la voiture ne pourront se développer qu'à condition de leur accorder une attention particulière et de soigner leurs cheminements.

3 Mobilité piétonne

3.1 Les principes

Tout déplacement comporte une part de trajet à pied. Si les cheminements sont sûrs et confortables ; on est tenté de laisser l'auto au garage, de laisser son enfant partir à pied, etc.

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

Il s'agit donc de sécuriser et faciliter ces déplacements dans les communes et pour cela il y a plusieurs aspects à prendre en compte :

Des trottoirs confortables

Le plaisir de la marche dépend fortement de la qualité du revêtement, de la largeur libre des trottoirs, puis de l'environnement visuel et sonore.

Chiffre clé : trottoir confortable = 1,50 m

Sécuriser les traversées piétonnes, spécialement sur les voies principales et durant la nuit (éclairage).

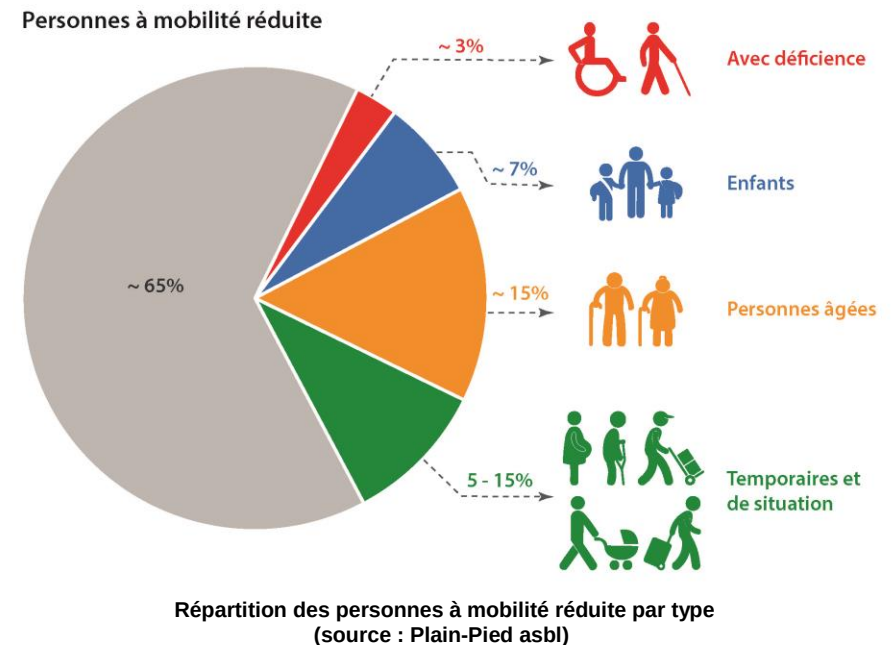
Les points de traversée sont les points les plus critiques des cheminements à pied. La bonne visibilité des passages piétons, leur conception en fonction des vitesses automobiles, leur localisation par rapport aux cheminements logiques, les temps d'attente aux feux,

l'éclairage nocturne, ... sont des éléments essentiels de l'agrément de la marche à pied.

Circuits accessibles à tous

Pour promouvoir la marche, pour les trajets quotidiens et pour la promenade, il faut proposer des circuits parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite

La problématique des PMR est cruciale dès lors que l'on estime que **35% de la population** peut être considérée comme une PMR.



Les points principaux d'attention sont les suivants : les bordures de trottoirs, la largeur disponible, la qualité du revêtement et les accès des bâtiments publics et des services. Il faut donc adapter progressivement l'espace public pour les PMR

- La commune traitera en priorité les lieux nécessitant des adaptations rapides pour les PMR en particulier les administrations, les commerces et services de première nécessité, les écoles et les centres culturels.
- Les services de l'urbanisme acquerront les principes d'accessibilité des PMR dès l'élaboration de projets d'espaces publics ou de bâtiments.
- A terme, le centre offrira un parcours pédestre visant à faciliter les déplacements des seniors et reliant les différents lieux importants (commerces, administration, bureau de poste, centres culturels, ...). Ce parcours doit leur permettre de réaliser plus facilement des déplacements à pied et à renforcer le lien social entre les habitants.

3.2 Les propositions pour la commune

Un réseau structurant est donc proposé. Les propositions sont formulées selon les actions suivantes, en tenant compte des critères de qualité¹:

Des cheminements plus **confortables** ;

¹ Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminement accessibles à tous, SPW, 2006
Formation « voiries accessibles », Gamah, 2013.

Moins d'obstacles le long des cheminements ;

- Des **traversées piétonnes** confortables et sécurisées.

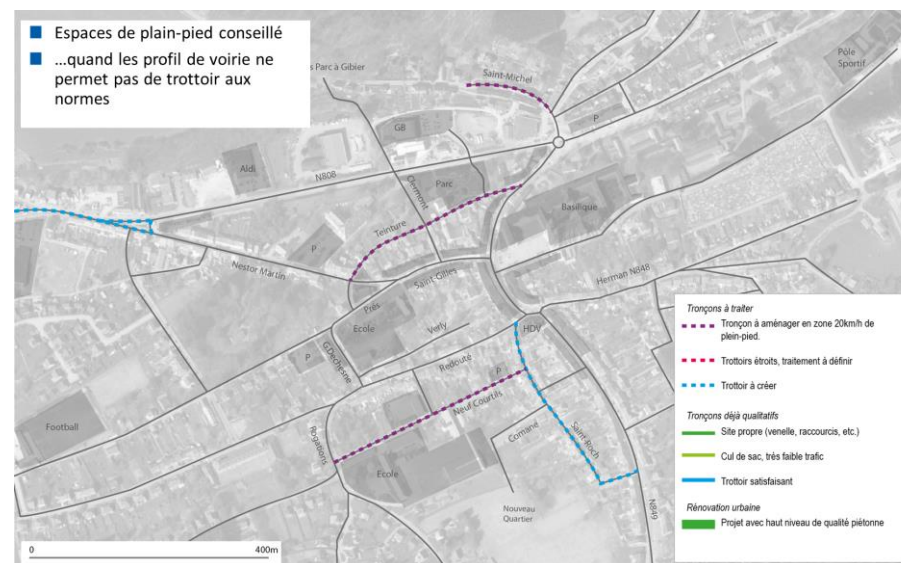
3.2.1 Des cheminements plus confortables

Afin d'améliorer la qualité des cheminements, de nombreuses interventions doivent être menées. Au sein du réseau principal, il y a quelques problèmes de largeur de trottoir, à régler par le biais de zones de plain-pied. Par ailleurs, des espaces emblématiques doivent viser une qualité supérieure aux normes d'1.5m.

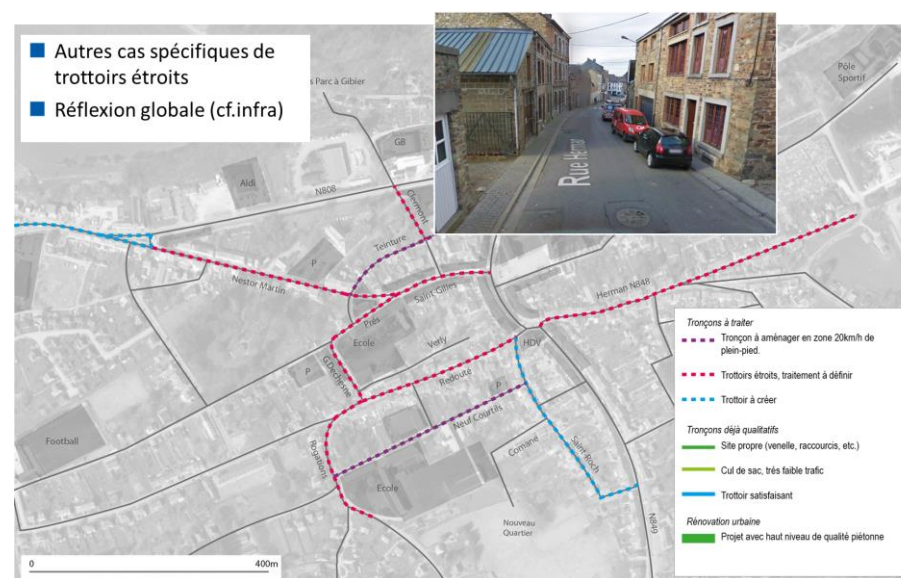
- Optimiser dans un premier temps les aménagements, le long des axes à forte concentration
- Sous l'angle de « l'espace rue » plutôt qu'une vision segmentée

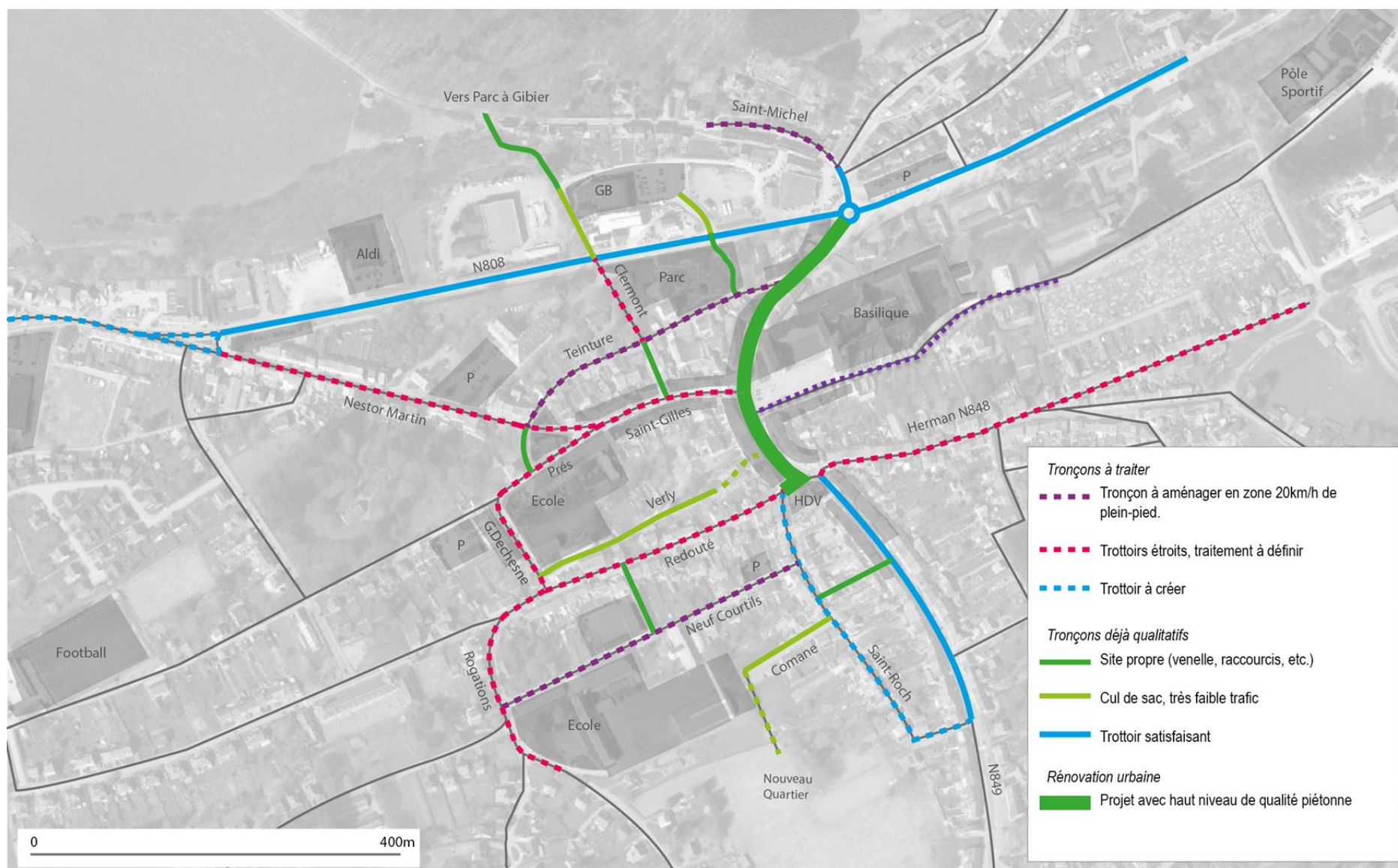
Des propositions sont formulées pour le centre de Saint-Hubert en accompagnement de la rénovation urbaine.





Mobilité cyclante





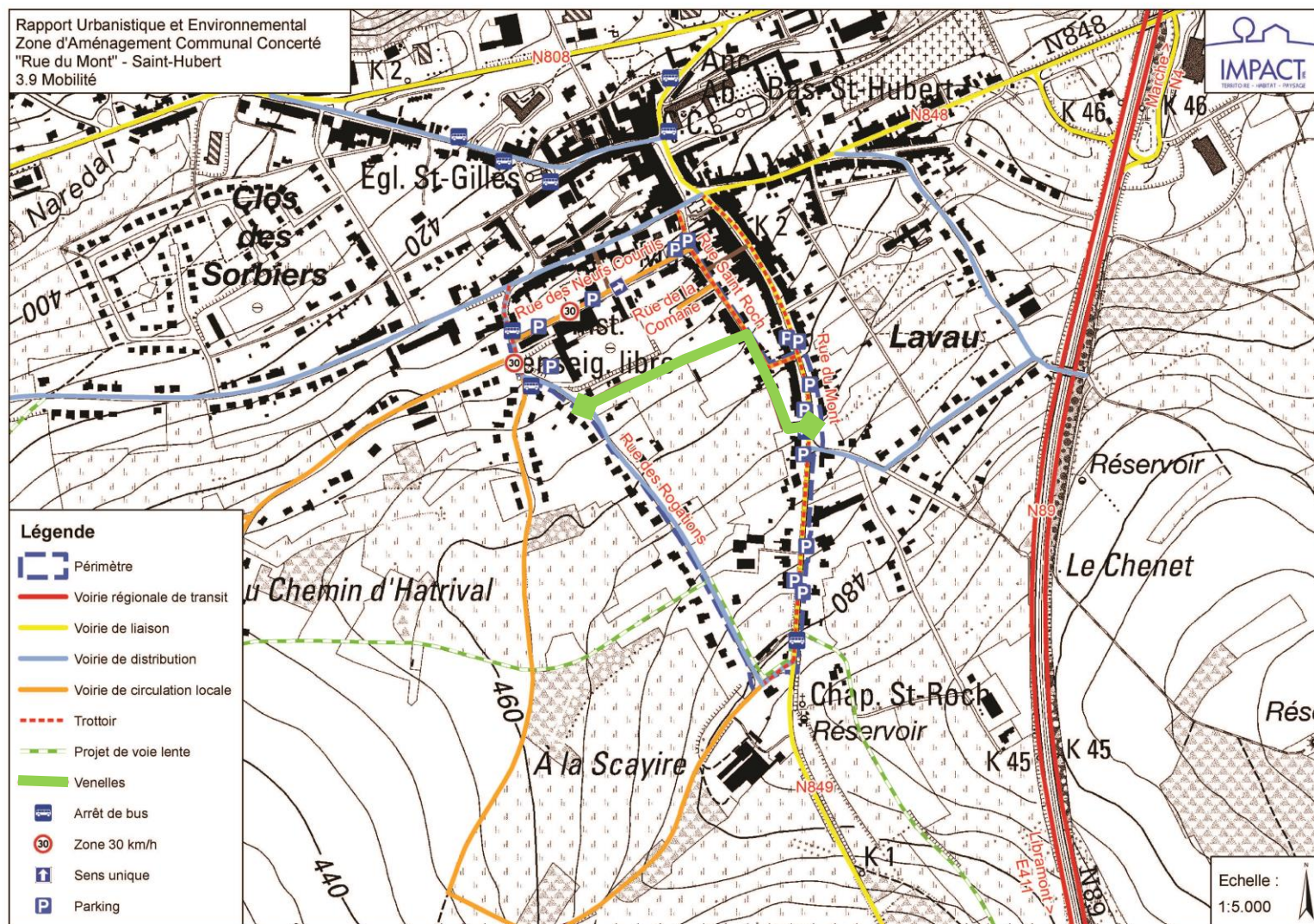
Projets en cours

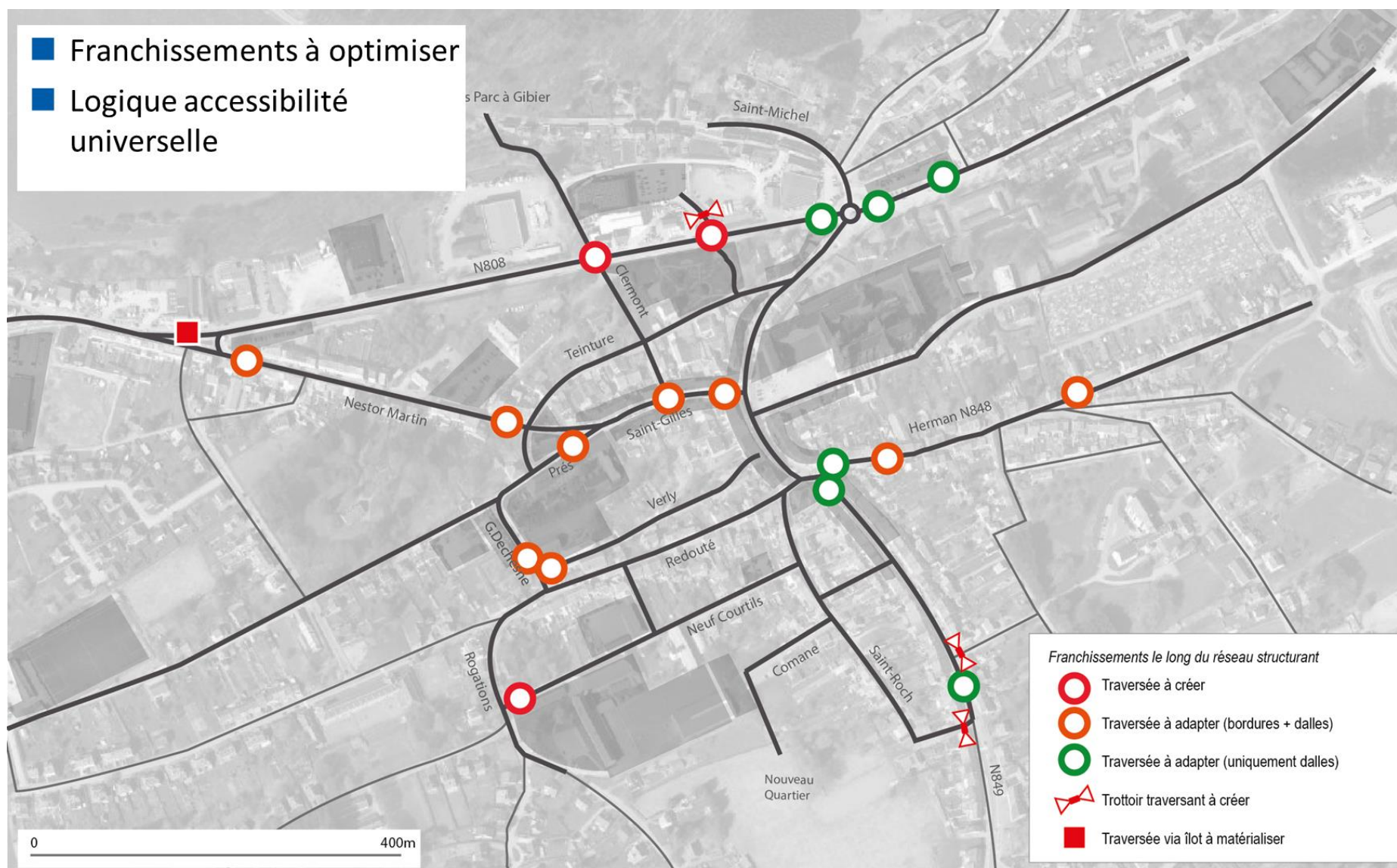
1/Axe de travail de la prochaine étape de la rénovation urbaine

L'axe de la nouvelle opération de rénovation urbaine rejoindra l'église Saint-Gilles au Parc Dussart avec une connexion vers le site des RTG.



2/ Mise en place d'une venelle entre la rue du Mont et la rue des Rogations dans le cadre de la ZACC « Rue du Mont »





3.2.2 Des traversées piétonnes confortables et sécurisées

L'approche distingue les traversées à créer ou à adapter. D'une manière générale, notons que la plupart des traversées existantes doivent être adaptées en vue d'une accessibilité universelle (dalles podotactiles, abaissement de bordures). Par ailleurs, de nombreux endroits nécessitent l'aménagement de traversées supplémentaires.

Ces recommandations sont localisées sur la carte précédente.



Traversée à créer



Traversée à adapter (bordures + dalles)



Traversée via îlot à matérialiser



Trottoir traversant à créer



3.2.3 Des priorités d'actions

Cheminements, obstacles, traversées...tout doit être traité en vue d'une continuité maximale. Etant donné le nombre important de voiries, il est nécessaire d'identifier des priorités. Indépendamment des opportunités d'aménagements.

3.3 Les villages

Dans les villages, les déplacements à pied sont diffus. Certaines sections de rues sont toutefois plus fréquentées et demandent de prendre des mesures pour assurer la sécurité des piétons. Cela ne veut pas nécessairement dire "trottoirs" mais cela dépend de la densité de trafic, des vitesses pratiquées (à modérer éventuellement), de la visibilité (virages, situation la nuit).

Le but est de garantir premièrement une bonne accessibilité de certains lieux précis tels que les principaux arrêts TP, une salle communale ou autres endroits fréquentés.

Dans un second temps, il faut garantir des trottoirs dans les rues les plus fréquentées ou un espace partagé lorsque la densité de trafic le permet. L'idéal étant d'obtenir à long terme un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie sur tout le village.

3.4 Les sentiers

Sur la plupart des communes, les sentiers sont pour la majorité trop souvent négligés, voire abandonnés et sont régulièrement victimes de l'accaparement de propriétaires privés.

Des changements récents

La loi vicinale de 1841 a été révisée au niveau de la région wallonne et une méthodologie a été élaborée pour l'actualisation de l'atlas des chemins et sentiers vicinaux, dont la constitution remonte à la même époque. Ces atlas, qui ont rarement fait l'objet d'une mise à jour, rassemblent les actes juridiques relatifs à l'ouverture et à la fermeture de tel sentier ou chemin. Par ailleurs, l'usage de ces voiries a évolué : certaines sont devenues carrossables, d'autres ont physiquement disparu et de nouveaux chemins ont été tracés par le passage de riverains ou de promeneurs, parfois sur un terrain public, parfois sur un terrain privé.

Une opportunité

Face aux besoins croissants en mobilité, et à la demande en loisirs (promenade, VTT...), les sentiers représentent un potentiel considérable pour favoriser la mobilité douce, qu'elle soit quotidienne ou de loisir, pour découvrir le patrimoine ou encore pour favoriser le maillage écologique.

→ La commune doit donc être attentive aux différents projets de sauvegarde des sentiers, et notamment à l'évolution de la législation. La prescription trentenaire n'aura notamment plus lieu et aidera les communes pour leur préservation.

4 Mobilité cyclable

4.1 Rappel des enjeux

Le territoire communal est vaste, il convient donc de rappeler que le vélo est particulièrement attractif :

comme mode de déplacement principal, pour des déplacements "courtes distances" ;

comme mode de déplacement complémentaire aux modes motorisés (train, bus, voire voiture), pour des déplacements plus longs.

Le vélo doit bénéficier d'une offre homogène sur le territoire. D'une part, la continuité des aménagements assure une sécurité des cyclistes. Les interruptions d'infrastructures sont en effet particulièrement accidentogènes. D'autre part, seule une cohérence dans la vision peut créer un effet d'appel, et attirer de nouveaux cyclistes. La conception de lignes directrices pour le vélo à l'échelle communale a donc tout son sens, et est particulièrement porteuse au sein du périmètre d'étude, fortement peuplé, urbanisé, et où des solutions de mobilité durables et abordables sont souhaitées.

L'amélioration des conditions de déplacements des vélos, tout comme celle des piétons, est essentielle à la réussite du concept de mobilité durable que la commune doit développer.

4.2 Principes

Plus spécifiquement, la politique cyclable de la commune doit se développer prioritairement autour de ces axes :

Faire du centre-ville un espace **100% cyclable**, en limitant la pression de la circulation motorisée ;

Développer des liaisons cyclables attractives depuis les **villages**, espacés d'environ 3km, soit une distance pour laquelle le vélo est attractif. Considérant des vitesses moyennes entre 15 et 20km/h (en fonction des itinéraires, du type de cycliste, du type de vélo), cela correspond à des temps de parcours d'environ 12 minutes. Un temps de parcours très compétitif avec d'autres modes ;

Permettre à tout cycliste de **stationner son vélo** de manière sécurisée, proche de son lieu de destination.

Un autre axe peut également être développé, celui **d'encourager le vélo** par le biais de promotion et d'expériences pilotes². Nul besoin d'attendre que la ville soit 100% cyclable avant de lancer de telles actions. Cependant, **nous recommandons de déployer quelques mesures phares en matière d'infrastructure et de stationnement vélo avant démarrer la promotion**. La meilleure manière d'encourager le vélo, pour une ville débutante en la matière, est de prévoir quelques aménagements visibles et attractifs.

Une fois le réseau cyclable défini, il convient de formuler des recommandations d'aménagement. C'est le concept de cyclabilité, qui énonce des prescriptions permettant d'atteindre un niveau de sécurité élevé, nécessaire pour que tous les cyclistes potentiels de s'engager dans la circulation. La cyclabilité d'un tronçon du réseau dépend de nombreux critères : la vitesse du trafic, densité du trafic, l'intensité du trafic cycliste, type de stationnement, pente, profil, nombre et le type de carrefours...La charge et la vitesse du trafic sont les plus déterminants.

² Dans d'autres villes wallonnes, les opérations de « mise en selle » avec les entreprises et les écoles rencontrent un vif succès. <http://www.veloactif.be/> <http://www.bike2school.be/>

4.3 Proposition de réseau pour la commune

4.3.1 Créer des liaisons radiales entre les villages

Les liaisons radiales sont identifiées au sein de la carte globale. Sur la figure, des orientations d'aménagements sont définies pour chaque voirie, tenant compte du rôle qu'elles jouent pour la circulation en général. Se baser sur la hiérarchisation du réseau routier permet de donner une certaine logique aux aménagements cyclables, qui doit être compréhensible par tous. Il s'agit bien d'orientation d'aménagement, analysée sur le terrain, mais chaque cas doit forcément être précisé lors d'une réalisation sur le terrain. Il faut noter que la plupart des liaisons empruntent généralement des voiries locales à faible trafic, ne nécessitant que peu d'intervention, outre le balisage et la modération de vitesse.

4.3.2 Rendre cyclable le centre-ville et les quartiers

Cyclabilité du centre-ville

Toutes les voiries du centre-ville doivent être cyclables. Le concept de centre-ville 100% cyclable se justifie par deux arguments :

Les besoins des cyclistes, auxquels il faut donner une longueur d'avance, et pour qui les détours sont bien plus harassants que d'autres modes, étant donné qu'ils bravent déjà les côtes et la circulation motorisée ;

Un concept qui ne peut que démarrer au centre-ville, où l'on peut rencontrer un grand nombre de cyclistes étant donné la concentration de pôles attractifs.

La Mixité

Une grande partie des voiries du centre-ville doivent accueillir les flux cyclables sous la forme d'une mixité avec la circulation motorisée. Il s'agit des voiries de desserte locale, dont les fonctions de séjour et de la circulation des modes actifs sont prioritaires. Dès le moment où les charges de trafic sont inférieures à 6'000 véhicules/ jour et les vitesses pratiquées inférieures à 30km/h, le concept fonctionne. Il est d'ailleurs préféré par les cyclistes, qui affirment leur place au sein de la voirie, là où les aménagements cyclables sont de toute façon improbables.

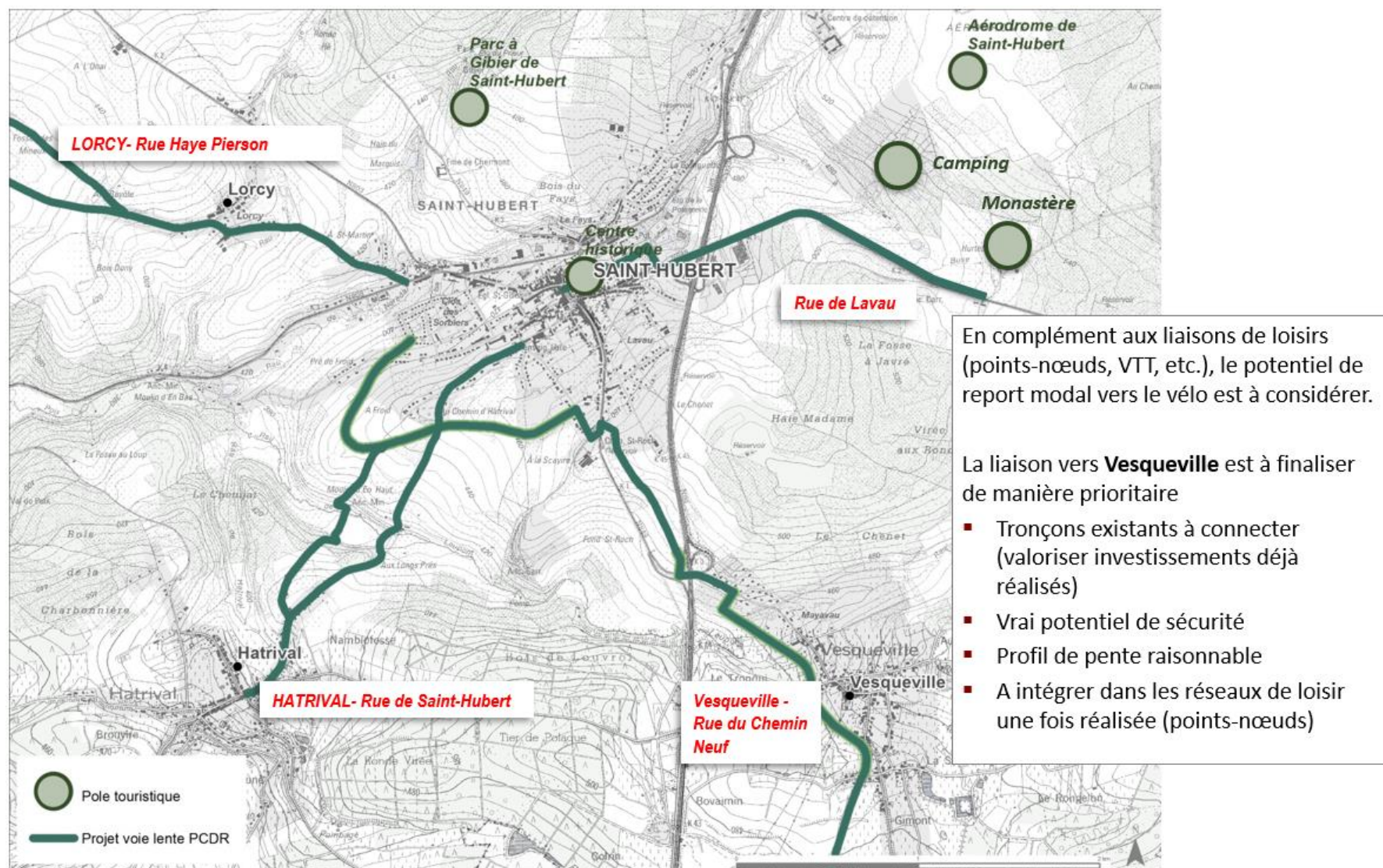
Sur certaines voiries collectrices, qui ont un rôle un peu plus important pour la circulation motorisée, la situation est plus nuancée. Une mixité sera recommandée, pour autant que les charges de trafic soient réduites (ex : boulevards de ceinture).

Le concept de mixité présente de nombreux avantages, d'où l'intérêt de développer ses conditions de réussite (coût, qualité urbaine, sécurité routière).

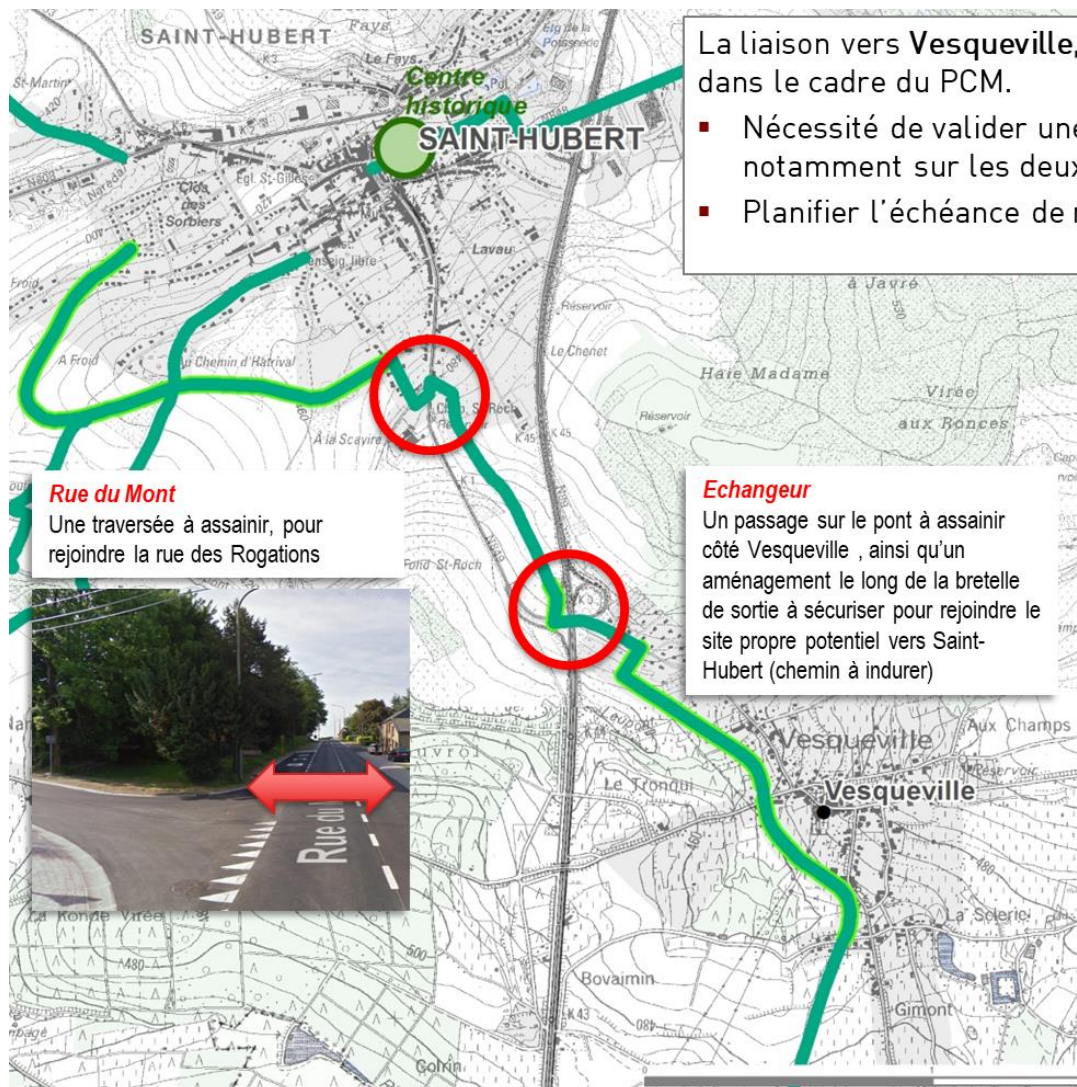
4.3.3 Sécuriser les franchissements de carrefours

Le plan vélo permet d'identifier les interventions prioritaires à mener. Les figures qui suivent contiennent systématiquement un relevé de la problématique, et une ou plusieurs propositions d'aménagement.

Réseau communal à long terme

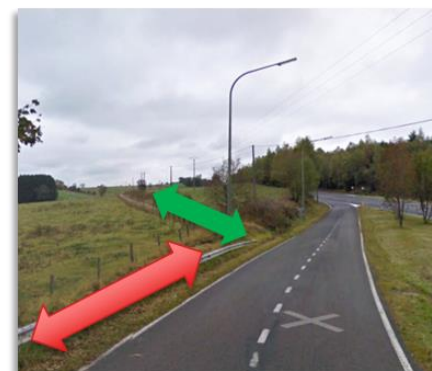


Liaison vers Vesqueville



La liaison vers Vesqueville, déjà étudiée dans le PCDR, fait l'objet d'un focus dans le cadre du PCM.

- Nécessité de valider une solution technique entre gestionnaires, notamment sur les deux traversées de voiries structurantes
- Planifier l'échéance de réalisation

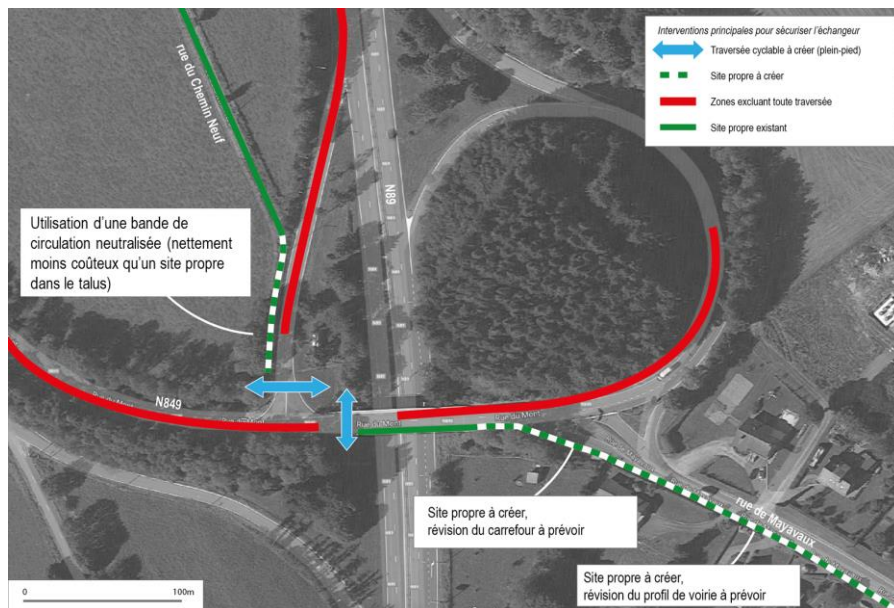


Proposition PCDR

- Site propre le long de la bretelle
- Bande suggérée sur le pont
- Pas d'info pour bretelle côté Vesqueville

Source : Impact

Avant tout, focus sur les contraintes de visibilité et les distances de freinage

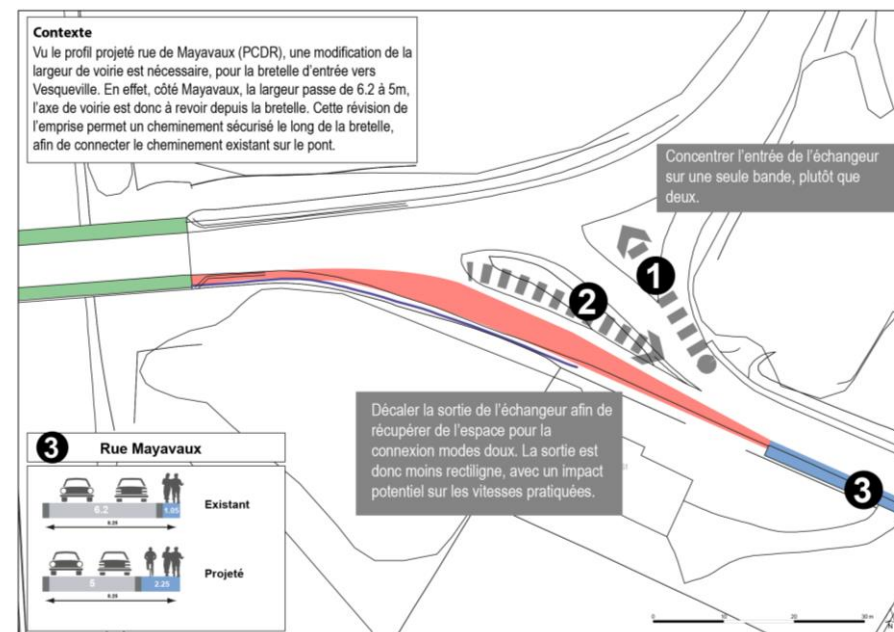


Venant de Saint-Hubert



Venant de la N88 côté sud

Visibilité et abaissement de bordure, plutôt que marquage au sol à tout prix...



4.3.4 Rappel des types d'aménagement

	90 Km/h	70 Km/h	50 Km/h	30 Km/h	20 Km/h
Rue cyclable				ok	ok
Cohabitation vélo-voiture				ok	ok
Bande cyclable suggérée (BCS)			ok	ok	ok
Piste cyclable marquée (PCM)			ok	ok	
Piste cyclable séparée (PCS)	ok	ok	ok	ok	

4.3.5 Les SUL

Les rues à sens unique ont un impact très négatif sur les déplacements à vélo. Les cyclistes souffrent plus que les automobilistes de cette contrainte car ils doivent dépenser beaucoup d'énergie pour parcourir la distance supplémentaire, surtout dans les régions vallonnées.

Les SUL facilitent les trajets à vélo en évitant des détours ou des axes trop fréquentés et font donc partie intégrante des réseaux cyclables.

Les SUL sont obligatoires selon la réglementation et doivent être aménagés. Le refus de leur mise en place doit se justifier par des problèmes importants de sécurité (voirie trop étroite, carrefour dangereux,...)

Lors de la mise en place de nouveaux sens unique, la commune doit toujours prendre en compte l'installation d'un SUL.

Les SUL ne posent de problème de sécurité, au contraire les chiffres démontrent qu'elles sont plus sûres pour les cyclistes que lorsque les vélos circulent dans le sens de la circulation générale :

Le cycliste et l'automobiliste ont un contact visuel. Ils ralentissent et adaptent leur comportement en conséquence. Lorsque le cycliste circule dans le flux, le cycliste ne peut ni voir, ni prévoir ce que va faire la voiture qui arrive par derrière.

Le SUL évite aux cyclistes d'utiliser d'autres itinéraires plus dangereux.

Les règles à appliquer pour améliorer la sécurité :

- Généraliser le principe du double-sens cyclable dans toutes les rues à sens unique afin que la situation devienne plus prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route
- Une signalisation adéquate et si possible du marquage contribue à rendre les SUL sécurisants.
- Les voiries doivent comporter au moins 3 m d'espace disponible sur la route et une vitesse de 50 km/h maximum



4.3.6 Entretien

Développer la pratique du vélo nécessite de nouveaux aménagements cyclables, mais aussi que les infrastructures existantes soient entretenues. Le manque d'entretien des pistes sur les voiries régionales ou sur le RAVeL en est l'exemple et dissuade de nombreux cyclistes de les emprunter.

Les pistes cyclables séparées sont souvent recouvertes de boue, de feuilles, de cailloux, voire de débris de verre et les pistes cyclables marquées récoltent les gravillons projetés par le trafic automobile ou par les machines d'entretien.

- Il est donc important de mettre en place un plan global d'entretien, en collaboration entre la Région afin de garantir des pistes cyclables propres et praticables, tout particulièrement en automne et à la sortie de l'hiver, ou lors de circonstances particulières (tempête,...)
- L'achat d'un matériel adapté peut également être envisagé (petit camion brosse,...)

4.3.7 Balisage

Le fléchage directionnel a pour but d'orienter les cyclistes sur des itinéraires privilégiés et/ou aménagés afin de rejoindre les destinations importantes. Le balisage peut être identifié par un nom, un numéro et/ou une lettre, et assorti à une distance.

Il faut assurer un balisage pour les liaisons principales afin d'officialiser les itinéraires auprès des utilisateurs et pour donner une visibilité au réseau cyclable de la commune

La mise en place de panneaux d'affichage reprenant les itinéraires communaux est un complément important

4.3.8 Réseau Points Nœuds

Mise en conformité de la proposition de la Province :

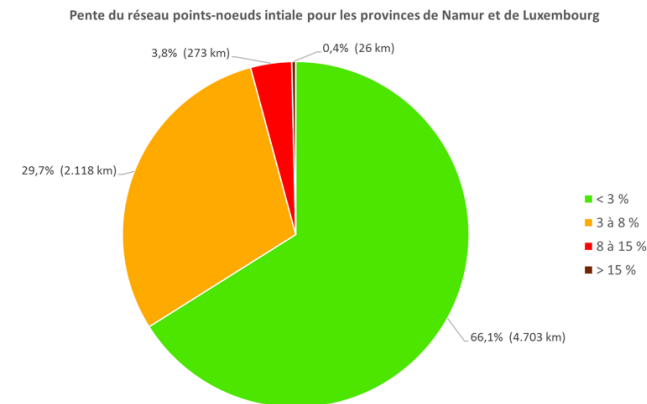
Création d'un maillage d'une densité adaptée

Suppression des voiries de transit et diminution des collectrices afin de proposer des voiries calmes

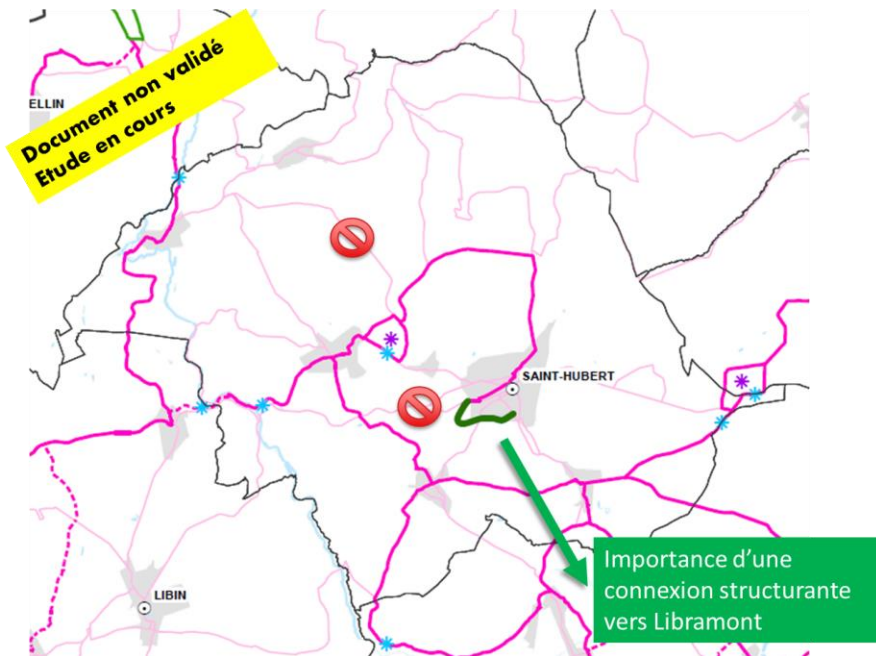
Valorisation des atouts paysagers et touristiques

Créer des boucles attractives

Proposer des pentes acceptables, compte tenu de la croissance du VAE



Travail d'analyse en cours, avec de nombreuses alternatives à trancher
Workshop avec les acteurs locaux, tourisme pour consolider le projet
Critères de qualité exigeants, plutôt que connecter tous les pôles à tout prix



4.4 Développer le Stationnement vélo

Si l'infrastructure occupe le cœur du débat sur la mobilité cyclable, la question du stationnement demeure cruciale, tant **l'absence de stationnement vélo au domicile ou au lieu de destination freine de nombreux usagers potentiels**. On assiste donc aujourd'hui à une demande qui ne peut s'exprimer en l'absence d'offre crédible. Une grande partie du centre-ville est occupé par des fonctions qui accueillent du public, sans lui offrir du stationnement de manière homogène. Il est nécessaire de gonfler l'offre en stationnement, en parallèle à la mise en place d'autres mesures (infrastructures cyclables). Il est donc nécessaire d'augmenter l'offre, en implantant des dispositifs qui tiennent compte des besoins des cyclistes et de la configuration des lieux.

D'une manière plus générale, la commune doit gérer un plan de stationnement vélo ambitieux, composé des axes suivants :

Aménager des arceaux

Des stationnements vélos de taille réduite permettent aux cyclistes d'attacher leur vélo pendant de courtes périodes, à proximité de leur destination. Ce type de stationnement ne demande pas beaucoup d'espace et peut être facilement installé dans de nombreux endroits dispersés.



Les modèles en arceau sont conseillés car il répond ces différents critères :

- pour le gérant de la voirie : l'arceau est facile à installer et à entretenir, solide et difficile à vandaliser, ce qui fait qu'il est peu onéreux. De plus, il existe de nombreux modèles permettant d'être en harmonie avec le mobilier urbain environnant.
- pour les cyclistes : il est pratique, stable, compatible aux différents vélos et bien sûr efficace contre le vol car il permet d'attacher à la fois le cadre et la roue avant.

Aménager des **abris-vélos** (arceaux couverts par un haut-vent) pour couvrir les besoins de courte durée, à multiplier aux pôles sportifs, culturels, et dans le centre



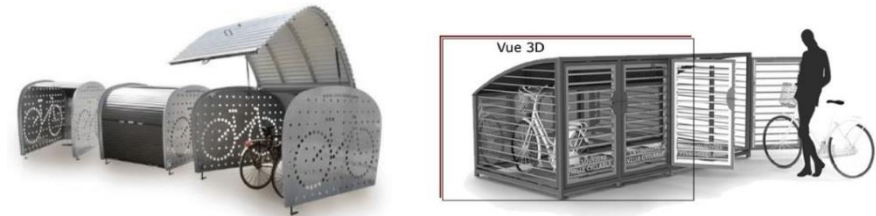
Exemple : abri-vélo à Sombrefe.

Développer des **locaux fermés** au sein des **projets immobiliers**. Des recommandations ambitieuses et précises doivent être adressées dans le cadre du permis, idéalement dès les premières réunions d'avant-projet. Sans possibilité de stationnement à domicile, peu de chances de faire décoller l'usage du vélo au sein de la commune. Un ratio d'une place par logement est un strict minimum. Cette solution est également à privilégier au sein des pôles scolaires, avec un ratio de 2 places par 100 élèves.



Exemple d'un local fermé.

Planter des **boxs vélos**, aux points d'arrêts ferroviaires (5 places). Ces systèmes combinent accès collectif avec clé ou badge et sécurisation classique par cadenas, afin d'offrir une sécurité pour des besoins de longue durée



4.5 Développement du VAE



Le vélo dit à assistance électrique (VAE) aide l'utilisateur à démarrer, à affronter une côte ou un fort vent de face. Il faut donc toujours pédaler (contrairement au cyclomoteur) mais sans effort jusqu'à 25 km/h

- Le VAE est un vélo et il n'y a donc pas besoin d'un permis ou d'une assurance spécifique
- Le VAE, comme le vélo, donne droit à une indemnité kilométrique dans le cadre de déplacements domicile-travail

Il est recommandé de favoriser le développement du VAE par le biais de primes. Généralement, les aides à l'achat produisent des effets très concluent ³:

- Les distances parcourues sont 2x plus importantes
- 49% des usagers renoncent à la voiture pour les déplacements effectués en VAE
- Les bénéficiaires de l'aide achètent des vélos haut de gamme, ce qui contribue également à un haut niveau de satisfaction (autonomie de la batterie, confort) et donc d'usage accru
- Le profil d'usage est diversifié, avec une moitié de seniors, une parité homme-femme, autant de déplacements liés aux commerces qu'au travail.

Opportunités grâce au cyclotourisme !!

Une dizaine de communes wallonnes ont mis en place une telle prime.

Du stationnement adapté

En raison de la valeur des VAE, les utilisateurs sont beaucoup plus exigeants en ce qui concerne le stationnement

→ La commune doit pouvoir répondre à une demande croissante en stationnement plus abrité et plus sécurisé.

Les bornes électriques

La disponibilité de points de remplissage en dehors de la maison ajoute au confort de l'utilisateur et l'encouragera à utiliser son VAE régulièrement car le risque de rouler à vide est moindre. Certains projets commencent à prendre forme en région wallonne et dans de nombreuses communes.

³ Etude d'évaluation sur les services vélos, ADEME, 2016



Dans le cadre du PCM, nous conseillons vu l'utilisation quasiment inexistante actuellement de ce genre de véhicule, de d'abord se concentrer sur la promotion du VAE via des campagnes de sensibilisation, des primes à l'achat et l'installation de stationnements adaptés. Par la suite, suivant le succès et le nombre d'utilisateurs, la question de l'installation de bornes en quelques lieux stratégiques pourra se poser. En attendant, la recharge à domicile devrait tout à fait suffire aux utilisateurs.

4.6 Promotion du vélo

4.6.1 Cibler les scolaires

De nombreuses possibilités existent pour éduquer au vélo dès le plus jeune âge. L'action la plus connue est « Le Brevet du Cycliste », qui offre aux enfants la perspective de devenir acteurs de leur mobilité. Encadrés par leurs enseignants et / ou les formateurs, les élèves de 5e (et 6e) primaire apprennent, dans leur environnement immédiat, les bases de la conduite à vélo, en autonomie, sur un circuit connu.

D'autres actions, plus ponctuelles, peuvent avoir lieu. Chaque printemps, le concours Bike2school encourage les élèves de l'enseignement primaire et secondaire (1er degré), ainsi que leurs

enseignants, à utiliser le vélo pour se rendre à l'école. De nombreux prix sont à la clé pour les plus assidus. Pour participer, il suffit de s'inscrire sur Bike2school.be.

4.6.2 Cibler les travailleurs

Les travailleurs doivent idéalement être ciblés dans une démarche globale de plan de déplacements, à l'échelle du parc d'activité par exemple. Cette démarche permet rapidement d'identifier le potentiel d'utilisateurs en fonction des distances parcourues, et cibler ensuite les actions adéquates (formation, stationnement, douches au sein de l'entreprise, etc.).

4.6.3 Diffusion d'une carte des liaisons cyclables

La publication d'une carte des liaisons recommandées dans les communes est utile car les "nouveaux" cyclistes ont tendance à suivre les mêmes itinéraires qu'en voiture. Leur faire découvrir les itinéraires de moindre pente, aménagés, moins fréquentés, etc leur permet de découvrir rapidement les avantages du vélo.

Un plan du réseau cyclable est le meilleur moyen de promouvoir le vélo et d'exprimer l'engagement d'une ville en faveur du cyclisme.

- Il est conseillé de mettre en place une carte le plus rapidement possible dès que des liaisons structurantes sont praticables.

La carte doit être diffusée sur support papier mais doit être également disponible sur le site web des communes. Le financement peut se faire en incluant des espaces publicitaires. Il faut envisager aussi la mise en place de panneaux d'affichage reprenant toutes les informations pour circuler en vélo dans la commune.



Panneau et carte papier du réseau cyclable Pays de Famenne

- Mettre en avant les liaisons efficaces et les projets communaux
Il est d'abord important de communiquer sur des itinéraires forts porteurs afin d'attirer un public cible et informer sur les distances et les temps de parcours avantageux.
- Organisation de promenades pour faire connaître les liaisons communales. Cette initiative peut être élaborée à l'aide de différents acteurs : ASBL, acteurs communaux, policiers,...

4.7 Tableau des actions

Numéro	Thème	Mesure	Type	Responsable	Partenaires	Coût
MA1	Modes actifs	Former les services communaux à l'accessibilité PMR	Ancrage institutionnel	Commune		€
MA2	Modes actifs	Aménager des zones résidentielles dans les rues concernées	Infrastructure	Commune		€€€
MA3	Modes actifs	Aménager des trottoirs dans les rues concernées	Infrastructure	Commune		€€€
MA4	Modes actifs	Réaménager les traversées piétonnes	Infrastructure	Commune		€€
MA5	Modes actifs	Créer un axe piéton structurant le long de l'axe commercial	Infrastructure	Commune		€€€
MA6	Modes actifs	Améliorer les autres liaisons du réseau piéton (villages)	Infrastructure	Commune		€€€
MA7	Modes actifs	Entretenir les sentiers et chemins	Infrastructure	Commune		€€
MA8	Modes actifs	Sécuriser les franchissements de la N808	Infrastructure	SPW	Commune	€€
MA9	Modes actifs	Créer une liaison vélo en site propre entre Saint-Hubert et Vesqueville	Infrastructure	Commune/SPW	SPW	€€
MA10	Modes actifs	Finaliser les autres liaisons vélo (PCDR)	Infrastructure	Commune	SPW	€
MA11	Modes actifs	Mettre en place un plan de balisage vélo	Signalisation	Commune	Province	€
MA12	Modes actifs	Mettre en place un plan d'entretien des aménagements modes actifs	Entretien	Commune		€
MA13	Modes actifs	Placer du stationnement vélo aux écoles	Mobilier	Commune	écoles	€
MA14	Modes actifs	Imposer du stationnement vélo dans le cadre des projets immobiliers	Mobilier	Commune	Promoteur	€

5 Transports en commun

5.1 Desserte SNCB

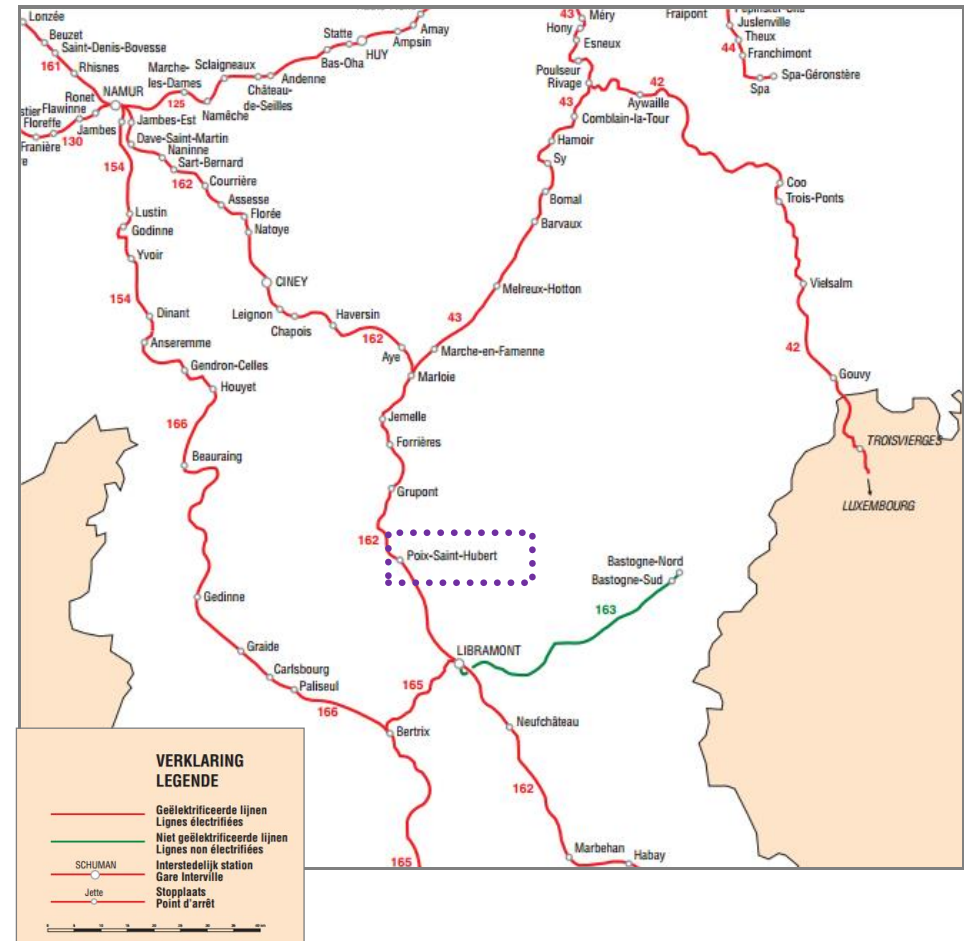
Un seul point d'arrêt ferroviaire est présent sur le territoire communal. Situé sur la ligne 162, il est desservi par des trains locaux effectuant la relation entre Ciney et Libramont, à raison d'un train par heure et par sens. En termes de temps de parcours, la connexion vers Libramont dure 10 minutes, tandis qu'on rejoint Ciney en 40 minutes.

- 10 trains/jour en direction de Libramont (<10 min)
- 8 trains/jour en direction de Ciney, en passant par Marloie et Jemelle
- 49 montées par jour de semaine en 2009, 36 en 2015 et 25 en 2017 (15 le samedi et 26 le dimanche)

→ Halte à faible potentiel pour la SNCB



Une offre ferroviaire plus riche en fréquence et en nombre de relations en dehors des limites communales : à la gare de Libramont (environ 4 trains par heure), offrant notamment des relations avec Arlon et Luxembourg et aux gares de Jemelle et Marloie (environ 4 train par heure), offrant des relations avec Namur, Bruxelles (IC) et Liège (L)



5.1.1 Les leviers d'action

Poix-Saint-Hubert fait partie des points d'arrêts les moins fréquentés du pays, avec environ 40 montées par jour. Ceci s'explique par plusieurs facteurs :

- L'absence de passage de trains IC, facteur déterminant à l'image du reste du pays, davantage que l'offre quantitative
- Le poids de population très faible à proximité directe de la gare. Pour une offre similaire, avec du bâti résidentiel présent dans un rayon de 800 mètres autour de la gare, la fréquentation monte facilement à 200 montées/jour
- Une localisation isolée, représentant un détour pour les navetteurs dirigés vers Libramont, allongeant le temps de parcours déjà impacté par une rupture de charge.
- L'absence de pôle de destination majeur à Poix-Saint-Hubert
- Le manque d'attractivité des lieux qui, indépendamment de la fréquentation ferroviaire, mérite une attention particulière (voirie régionale en sortie de virage, absence de traitement qualitatif de l'espace public)

Potentiel de rabattement vers la gare de Poix-St-Hubert

- Valorisation du parkings voiture 
- Accessibilité et parkings vélos (essor du vélo à assistance électrique)
- Correspondance TEC/SNCB : 5 à 7 bus/jour 
- Accessibilité piétonne : trottoirs, éclairage, etc.



5.1.2 Suivi attentif des projets et plans ferroviaires



5.2 Desserte TEC

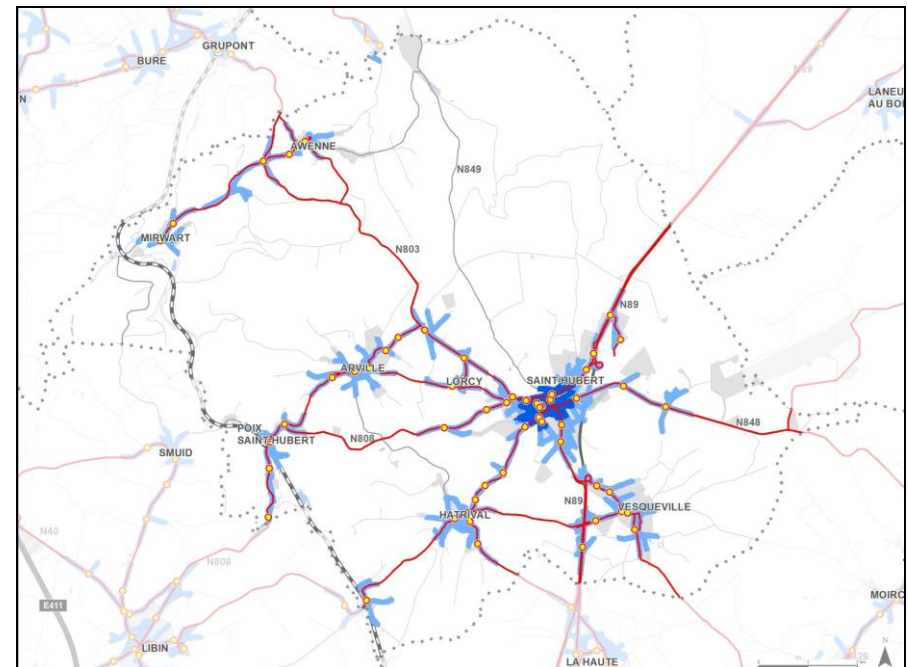
5.2.1 Structure de l'offre et fréquentation moyenne par ligne

L'illustration schématique ci-après présente la desserte des villages par les trois lignes principales. Elles jouent un rôle structurant autour du bassin de Saint-Hubert, permettant aux villages alentours de rejoindre les pôles scolaires du centre. A noter que la ligne 162b est la plus fréquentée, alors que la ligne 5 l'est nettement moins (fréquence et couverture territoriale plus faible).

Sans surprise, la fréquentation se concentre aux pointes scolaires, alors que les bus roulent presque à vide durant les heures creuses. S'ensuit un taux de remplissage moyen des bus très faibles qui est courant en contexte rural.

Chiffres clés :

- 90% des zones habitées sont desservies par le bus (distance max : 600m)
- Par contre, seul le centre de Saint-Hubert jouit d'une fréquence > 15 départs/jour
- 75% des montées se font sur 2 arrêts

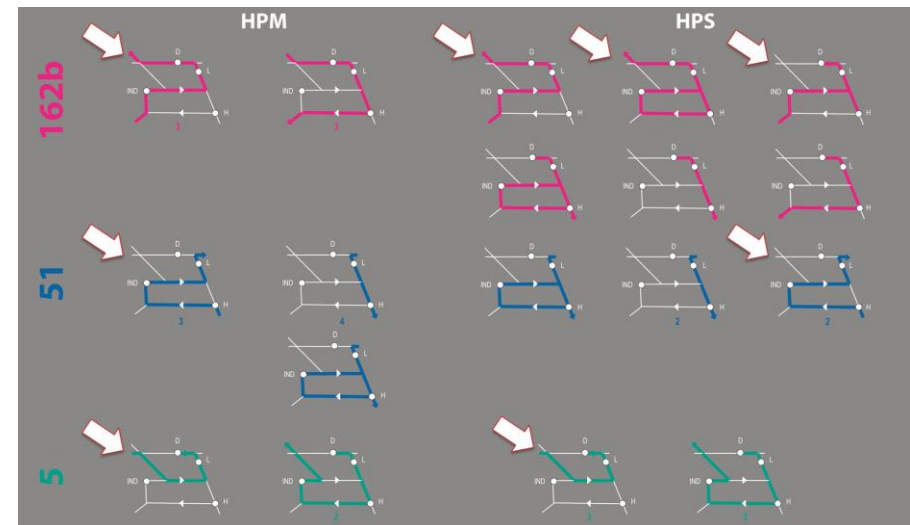


5.2.2 Adaptation du réseau suite à la rénovation urbaine

Nouvel itinéraire dans la traversée du centre : bus dévié en provenance de la rue du Mont ou d'Hatrival par la rue Redouté – rue Dechenes – rue des Prés et rue Nestor Martin afin de rejoindre l'avenue des Chasseurs Ardennais (N808)



De nombreux itinéraires et variantes sont concernées par le changement d'itinéraire.



Modification des arrêts de bus suite à la rénovation urbaine



- ❌ 1 arrêt supprimé dans la descente place du Marché et arrêt non aménageable devant l'hôtel de ville

Ci-dessous les girations bus au niveau de la Fontaine devant l'hôtel de Ville en provenance de la Place du Marché et de la rue du Mont qui rendent impossible l'aménagement d'un arrêt devant l'hôtel de Ville.



- ★ Arrêt à envisager proche de l'hôtel de ville car l'interdistance entre l'arrêt rue du Mont et les arrêts IND / place de la Libération est très importante avec un dénivelé conséquent

- 620 m entre Place de la Libération et arrêt rue du Mont
- 750 m entre IND et arrêt rue du Mont

Arrêt en chaussée envisageable sur la première section rue du Mont, soit en encoche à la place du stationnement, soit en chaussée le long du trottoir en amont du carrefour



5.2.3 Priorisation et organisation des arrêts

L'accessibilité, la sécurité et le confort des arrêts sont des éléments importants pour inciter à l'utilisation des transports en commun.

Il est donc important d'avoir un plan d'action cohérent pour la commune avec une priorisation des interventions :

- Sécurisation de certains arrêts
- Les aménagements destinés au confort des passagers en attente (banc, abri, auvent latéraux pour la pluie) doivent se faire progressivement avec une priorisation des arrêts
- Compte-tenu du coût que cela représente, la mise en accessibilité PMR des arrêts (bordure de quais, pentes, etc.) se fait au cas par cas, sans programmation (à l'occasion de travaux de réfection des voiries par exemple) ou selon des demandes de particuliers en situation de handicap.

Favoriser l'Intermodalité bus/vélo

Sur le territoire, il n'y a pas de stationnement vélo organisés en articulation avec les transports publics. La démarche doit être lancée en partenariat entre la commune, la SRWT et le TEC :

Pour info :

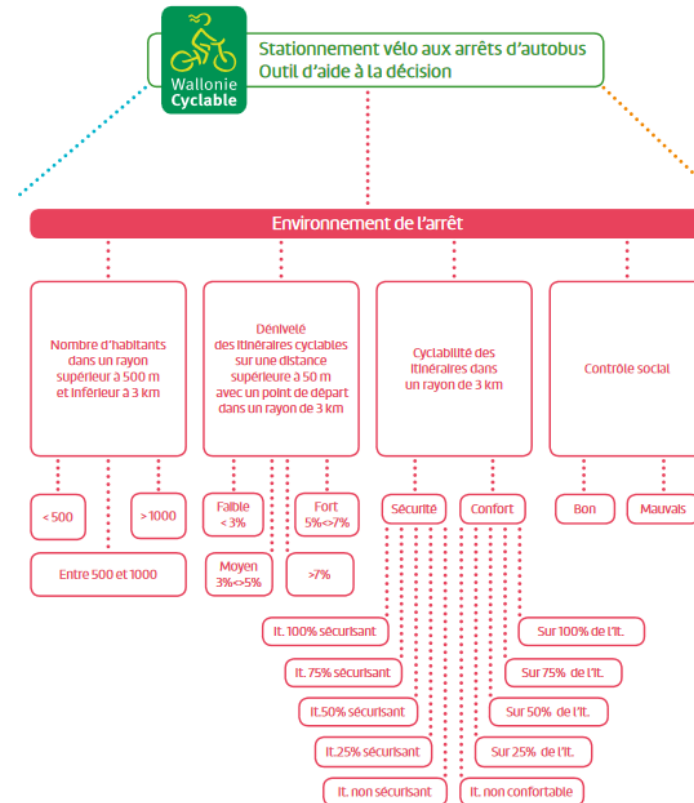
Dans le cadre du Plan Wallonie cyclable, le SPW a mis en place un groupe de travail Intermodalité bus/vélo. Cette démarche a permis la mise en place, au Printemps 2014, d'un projet pilote "Vélo+Bus" qui encourage l'usage du vélo pour rejoindre son arrêt de bus. Aux côtés du SPW, le groupe TEC soutient ainsi les communes dans l'aménagement d'itinéraires cyclables et de dispositifs de stationnement à proximité des arrêts.



Campagne "Vélo+Bus"
Source : SRWT

Dans son Guide des aménagements en faveur des bus publié en Février 2016, la SRWT détaille, page 42, la procédure pour obtenir une subvention pour le placement d'un équipement pour vélos à un arrêt d'autobus. En Annexe, sont listés et détaillés les critères d'analyse et d'aide à la décision pour définir au mieux les arrêts qui pourraient faire

l'objet d'aménagements cyclables parmi lesquels l'offre de transport au niveau de l'arrêt et l'environnement de celui-ci (nombre d'habitant, pentes, cyclabilité de l'itinéraire ou encore contrôle social).



Extrait de l'arborescence des critères d'analyse - Outil d'aide à la décision pour les stationnements vélos aux arrêts d'autobus

Source : SRWT, Guide des aménagements en faveur des bus, page 105

5.2.4 Suivi attentif des projets TEC

Le groupe TEC, aux côtés de la Société régionale wallonne du transport (SRWT), étudie actuellement les grands principes d'évolution du réseau à l'horizon

Plan 2020 à l'arrêt → objectif 2025

Les objectifs fixés pour cette restructuration de l'offre reposent ainsi sur:

la meilleure articulation entre la structure du territoire (desserte des pôles et des densités de population)

- l'amélioration des performances en matière d'intermodalité (train, vélo, etc.)
- l'amélioration des performances économiques et environnementales (hausse du taux de charge moyen des bus)
- l'amélioration de l'attractivité de l'offre TEC par rapport à la voiture (via l'augmentation de la vitesse commerciale et de la lisibilité de l'offre).

Chacune des sociétés d'exploitation devrait donc réévaluer son offre et définir un niveau de service cible selon une méthodologie commune, proposée en 2014 par la SRWT au Gouvernement Wallon.

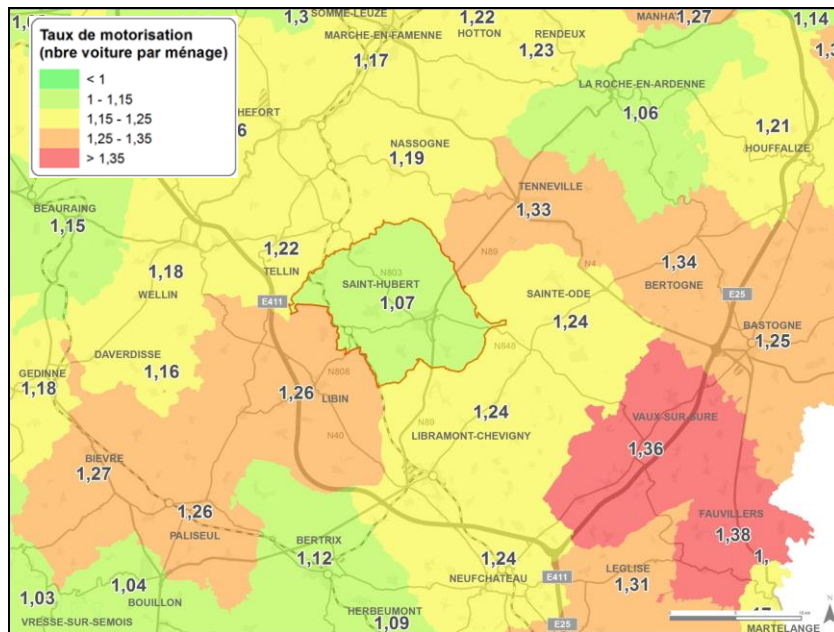
Cette méthodologie d'analyse repose sur l'identification de différents critères (grille de référence des niveaux de service) : type de desserte au regard de la demande existante et potentielle, niveau d'offre actuel, distribution des passages au cours de la journée, amplitude horaire et constances spatiale (variantes d'itinéraires) et temporelles (période scolaire - non-scolaire) de l'offre.

6 Transports alternatifs

Tendance pour le transport public à l'avenir :

- Lignes structurantes : lignes express et lignes classiques régulières
- Lignes scolaires

Saint Hubert est une commune peu motorisée par rapport aux autres communes, reflet d'un profil socio-économique et démographique particulier. Quelle solution pour la mobilité en zone rurale ?



Indice de dépendance à la voiture (SPF - Direction générale statistique)

→ Besoin important d'alternatives en matière de déplacement

6.1 Les IMRA

IMRA = Initiative de Mobilité Rurale Alternative

Rôle des IMRA

- Rabattement vers les lignes structurantes



- Liaisons directes vers certains pôles (centre et administrations, hôpitaux, ...)

Quelles sont les IMRA ?

Mobilité individuelle

↓
 Marche
 Vélo
 Voiture/scooter
 Micro-mobilité électrique
 (Formation, location, autopartage...)
 Covoiturage
 ...

Transport collectif

↓
 Proxibus
 Navettes
 ↓
 Transport à la demande
 Services de transport d'intérêt général (taxis sociaux)

- De nombreux IMRA existent déjà dans les communes sous de nombreuses formes
- Beaucoup d'obstacles cependant : couteux, peu valorisé et peu mutualisé, réservé à un public précis, redondant, insuffisant, peu tenable économiquement...

→ Importance de la mise en place de coordinations territoriales

→ Coordination au niveau régionale est en cours

Exemple de MOBILESEM



PLATE-FORME DE MOBILITE DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE



BESOIN D'AIDE ? APPELEZ GRATUITEMENT MOBILESEM AU 0800/15230

6.2 Alternatives du TEC

Exemples d'alternatives existantes développées par le TEC

6.2.1 Proxibus

Proxibus

Situation

- Villages non desservis par le réseau régulier

Besoin

- Besoin de rabattement vers le centre ville et/ou le réseau structurant

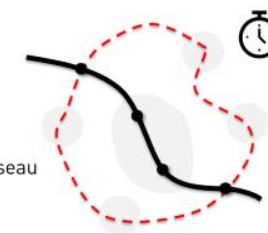
Conditions

- Le TEC fournit le véhicule et assure la communication
- La commune paye le chauffeur et les frais

Exploitation

- Régulière ou Irrégulière (par exemple jour du marché, le mercredi ou le samedi pour le shopping)

- En pratique, le coût dépend fortement de l'ampleur de l'offre
- Après des tentatives individuelles, les communes se sont associées afin de diviser les coûts et toucher un public plus large



6.2.2 Telbus

TelBus

Situation

- Villages non desservis par le réseau régulier

Besoin

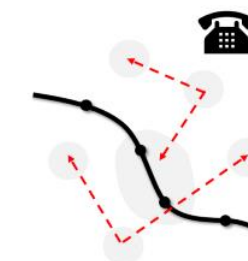
- Besoin de rabattement vers le centre ville et/ou le réseau structurant

Exploitation

- Transport à la demande
 - Le client doit appeler et réserver une place
 - Le bus vient chercher le client devant chez lui
 - Le client est amené au point de destination défini dans un périmètre
 - Le client paye le prix d'un ticket de bus

Conditions

- Le TEC exploite le service
- Service très onéreux pour le TEC (coût par personne transportée pouvant atteindre 100€), ce qui a entraîné la suppression de 4 TelBus sur 7



6.2.3 FlexiTEC

FlexiTEC

Situation

- En test actuellement Chez les TEC Namur-Luxembourg

Exploitation

- Le service est opéré par la commune via les acteurs locaux du transport à la demande (taxi sociaux,...)
- Le TEC cofinance les courses FlexiTEC (+/- 60 % du coût moyen estimé), apporte un soutien logistique et en matière de communication
- Plafond d'utilisation du service par commune et par utilisateur

Utilisation

- Le client doit appeler et réserver une place 24h à l'avance
- Le bus vient chercher le client chez lui ou à un arrêt TEC
- Le client est amené au point de destination défini dans la commune
- Le client paye le prix d'un ticket de bus

- FlexiTEC est conçu de manière à
 - répondre aux besoins de déplacements diffus des personnes en milieu rural
 - être complémentaire à l'offre des lignes TEC classiques (pas concurrente)
 - permettre l'autonomie des opérateurs de transport

1. J'appelle (24h à l'avance)
 - L'opérateur recherche la meilleure solution de déplacement
 - Le cas échéant et si possible, la course FlexiTEC est réservée

2. Je voyage
 - Je suis embarqué à l'adresse de mon choix *
 - Je fais éventuellement de petits détours pour embarquer d'autres clients

3. J'arrive à destination
 - Je suis déposé à un arrêt TEC ou SNCB
 - Je continue éventuellement en bus ou train

- Chaque commune participante a droit à un quota de Km FlexiTEC à utiliser librement : 1 habitant = de 1 à 3 km/an (en fonction de la densité d'habitat)
St-Hubert : 5600 Habitants et 51 hab/km² → Quota KM = 5600* 3 =16 800 KM
- Premier bilan positif : prolongation de l'expérience en 2018
 - Taux de satisfaction très élevé des communes (Coûts maîtrisés)
 - Un taux de couverture de 20% (4% pour le TelBus) pour les TEC
 - 48% des personnes transportés ont + de 65 ans

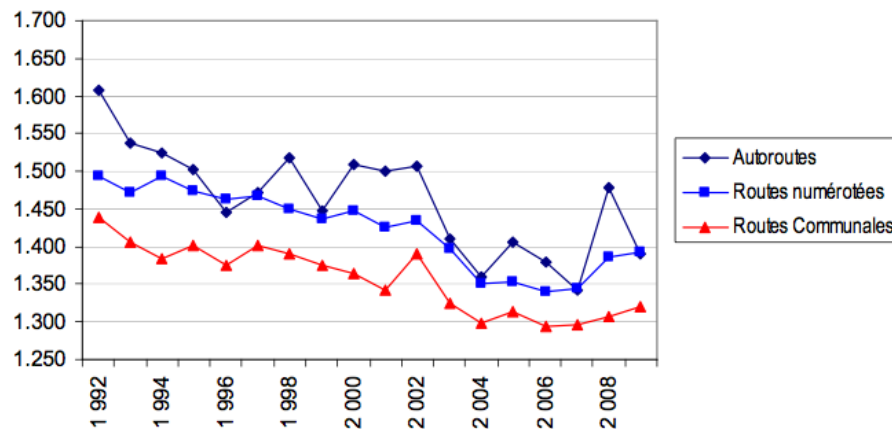
Les chiffres importants du FlexiTEC (01/2015 - 06/2016)							
Communes	nb habitants 2015	Facteur de densité	nb courses / habitants / an	Km totaux max prévu	Km totaux réellement consommés	Nb voyageurs	Km moyen par voyageur
Viroinval	6.009	3	0,04	27.040	12.170	459	26,52
Durbuy	11.326	2	0,05	33.978	17.755	1.292	13,74
Tellin	2.488	3	0,06	11.196	6.509	289	22,52
Rendeux	2.836	3	0,05	12.762	7.720	283	27,28
Havelange	5.053	3	0,04	22.738	10.886	433	25,14
Arlon	28.339	1	0,02	42.509	7.241	703	10,30
Hotton	5.729	2	0,01	17.187	1.632	60	27,20
Paliseul	5.215	3	0,01	23.467	2.060	105	19,62
Total	66.995		0,02	190.877	65.974	3.624	18,20

7 Covoiturage

7.1 Contexte

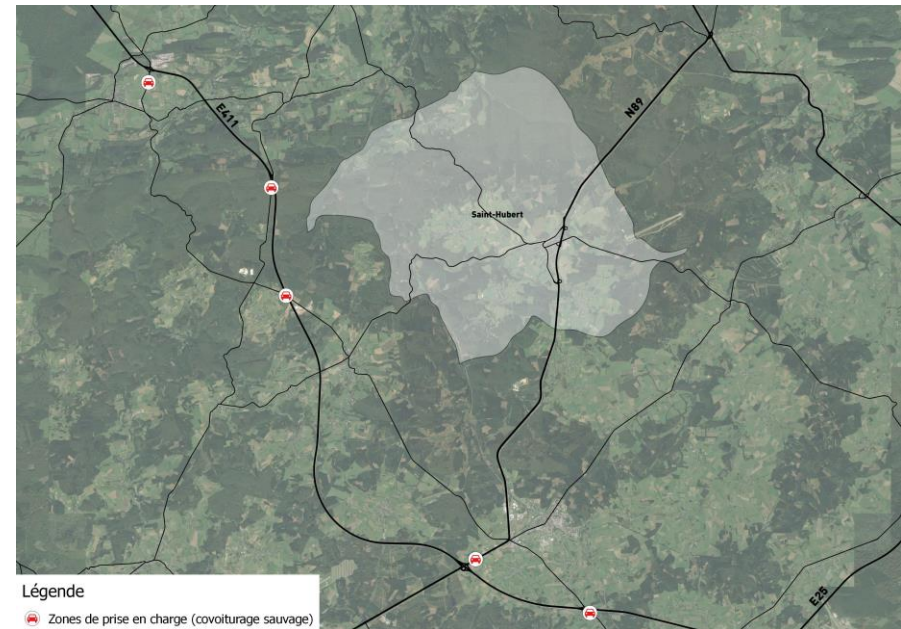
Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008. Les communes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.



Taux d'occupation moyen des voitures sur le réseau routier wallon (Source : SPF Mobilité & Transports)

Le dernier recensement de la population (CENSUS 2011) montre une pratique du covoiturage tout à fait correct pour la commune de Saint-Hubert avec environ de 5% des travailleurs qui le pratique. Les destinations principales sont Bertrix et Libramont.



Au niveau des lieux de pratiques, le territoire de Saint-Hubert est peu concerné au vu de sa structure routière et de sa densité. Le covoiturage pratiqué sur la commune est avant tout un covoiturage informel entre voisins, familles,...

7.2 Enjeux

Investir dans le covoiturage, un excellent ratio coût-efficacité

Inciter davantage les habitants à se rendre à leur travail, dans un pôle scolaire ou à un événement en covoiturage réduirait considérablement le nombre de voitures sur les routes.

Cependant les budgets accordés au covoiturage par la Région wallonne et les grandes villes sont négligeables au regard de ce qui est dépensé dans le domaine du transport public. Pourtant, plusieurs régions ont démontré l'excellent ratio coût-efficacité de mesures en faveur du covoiturage.

Le covoiturage comporte de nombreux avantages :

- Diminuer le nombre de voitures en circulation et en stationnement;
- Donner une solution aux personnes non motorisées
- Réduire le parc automobile à disposition des ménages et des entreprises ;
- Offrir des alternatives à l'autosolisme dans des zones périphériques peu ou moins accessibles en transport public.
- Augmenter l'efficacité énergétique des déplacements

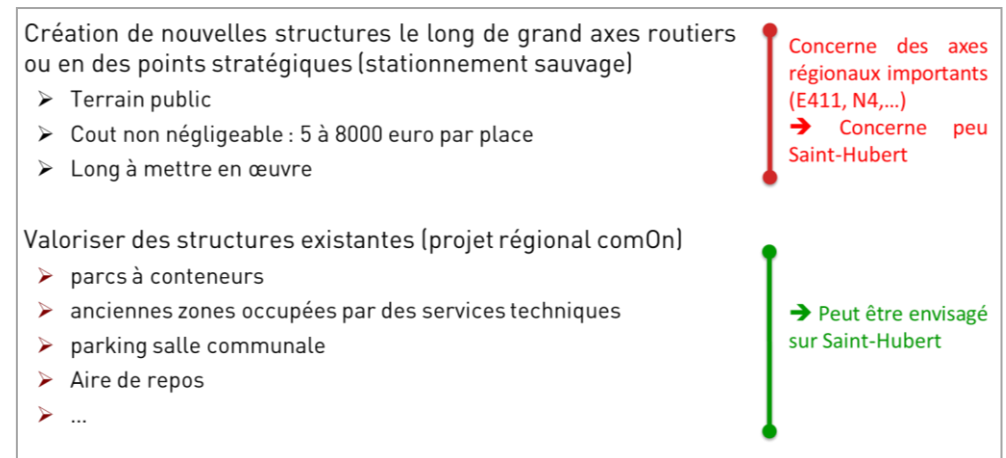
7.3 Stratégie de développement

La stratégie de développement du covoiturage doit comporter les actions suivantes :

- Poursuivre le développement d'infrastructures de stationnement en des endroits stratégiques du réseau routier, tout en privilégiant les solutions de mutualisation, à travers des partenariats avec le privé ou les services publics

- Promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distance avec, par exemple, le covoiturage « dynamique »
- Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail et les zones d'activité, dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise ;
- Communiquer sur les plateformes de covoiturage ;

7.4 Les infrastructures



7.4.1 Aménagement de parkings

Les infrastructures de stationnement font souvent défaut ce qui freine la pratique du covoiturage.

L'aménagement de parkings de covoiturage est pourtant l'un des meilleurs vecteurs de communication pour assurer la promotion de ce mode de transport car ces parkings sont très visibles et légitiment d'une certaine manière la pratique. Ces parkings permettent également aux covoitureurs de bénéficier de sites équipés et plus sécurisant que le stationnement sauvage pratiqué en de nombreux endroits.

Selon une étude hollandaise, il est estimé que pour 1 véhicule stationné de façon sauvage, il y a en fait une demande latente de 3 à 4 véhicules supplémentaires

Plusieurs éléments doivent être pris en compte lors de l'aménagement d'aires de covoiturage :

- Une accessibilité multimodale
- Un revêtement de qualité et un stationnement organisé
- Des équipements pour le confort et la sécurité
- Une signalisation cohérente

Un revêtement de qualité et un stationnement bien organisé

Un parking de covoiturage doit disposer d'un revêtement routier de qualité qui permet une circulation aisée sur le parking et le stationnement confortable du véhicule, ceci par tous types de conditions météorologiques.

Afin d'éviter les pertes de temps et les désagréments liés à un stationnement anarchique, les emplacements doivent être très

clairement délimités au moyen de marquages ou de lignes créées dans les matériaux. Les marquages doivent être régulièrement entretenus. La circulation sur le parking doit être très lisible (flèches au sol éventuellement) et permettre de préférence une circulation en boucle. Dans la mesure du possible, on séparera l'entrée et la sortie.

Des équipements pour le confort et la sécurité

Il est recommandé de veiller au confort et à la sécurité des covoitureurs en aménageant le site avec de l'éclairage public, des zones de verdure, des poubelles (vidées régulièrement), des aubettes pour permettre aux gens d'attendre leurs partenaires.

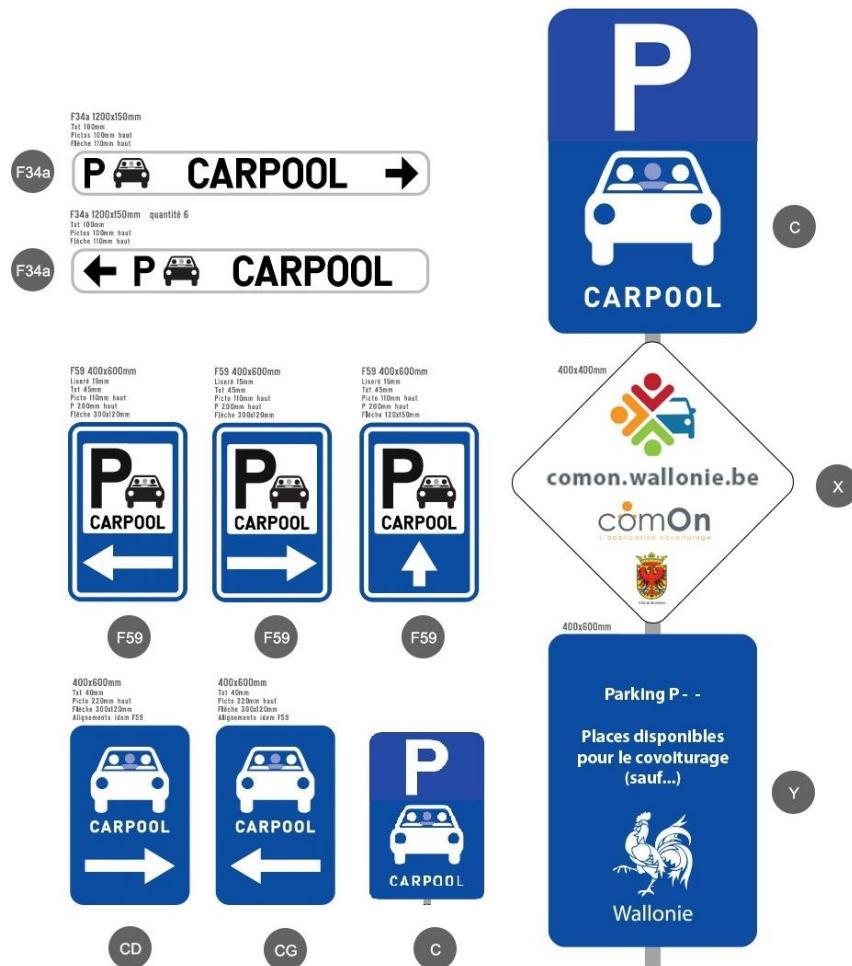


Aménagements d'un parking de covoiturage aux Pays-Bas (Source : CROW)

Une signalisation cohérente au niveau régional

Un des grands facteurs de succès des parkings de covoiturage dans les autres régions est la signalisation du parking. Il y a lieu de distinguer la signalisation en amont et la signalisation de proximité. Il faut une signalisation suffisamment en amont sur les axes autoroutiers et routes à grand gabarit. Il est toutefois important de limiter la multiplication de la signalisation routière qui a tendance à diminuer ses effets lorsque les panneaux sont trop nombreux. Une signalisation directionnelle pourrait se poursuivre aux sorties d'autoroutes afin

d'orienter l'utilisateur jusqu'au parking. Le principe de signalisation est illustré par la photo et le schéma ci-dessous.



Signalisation mise en place par la région wallonne

7.4.2 Mutualisation d'infrastructures existantes

La création de nouveaux parkings demande cependant d'importants moyens financiers car on estime le coût d'aménagement entre 3.000€ et 5000 € par place de stationnement.

Avant d'envisager la création d'un parking, il est donc indispensable d'essayer tout d'abord de valoriser des zones de stationnement existantes. Il s'agit de projets win-win au service du développement durable. La mutualisation des espaces de stationnement à des fins de covoiturage comporte de nombreux avantages :

- proposer des places de stationnement et des points de rendez-vous éclairés et sécurisés
- éviter de créer de toutes pièces des parkings spécifiques coûteux

Les parkings publics

Il s'agit de valoriser des zones de stationnement public peu utilisées par le placement d'une signalisation efficace et l'aménagement succinct des emplacements de stationnement (marquages, éclairage, ...) : parcs à conteneurs, anciennes zones occupées par des services techniques, parking salle communale, ... Les structures communales se situent par contre rarement le long de grand axes autoroutiers ou à proximité d'un point névralgique ce qui les rend peu visibles. Il s'agit donc surtout d'une promotion à un niveau très local

- Importance de les intégrer dans la stratégie régionale « COMON »



Mise en place de partenariats avec le secteur privé

Un nombre important de covoitureurs utilise les parkings de grandes surfaces comme parking de covoiturage. Ces parkings sont fort appréciés des covoitureurs dès lors qu'ils bénéficient d'une infrastructure de qualité et d'un contrôle social élevé. Nombreuses sont les entreprises qui disposent d'une capacité importante de stationnement qui est sous-utilisée la semaine et pourraient être mutualisés en vue d'offrir des espaces de stationnement à des covoitureurs.

- Stations-services idéalement localisées par rapport au réseau routier ;
- Parcs d'attraction, lieux touristiques ou centres sportifs et culturels dont les besoins en stationnement se manifestent en soirée ou pendant les congés scolaires ;

Si ces parkings connaissent un certain succès, il faut ensuite prévoir de renforcer les partenariats avec le secteur privé mais également projeter d'investir dans la création de nouveaux parkings et de prévoir les budgets y afférents.



On pense en particulier aux parkings de :

- Supermarchés qui sont dimensionnés pour la pointe du samedi et rarement pleinement utilisés les jours de semaine
- Tous types d'entreprises et parcs d'activités qui disposent d'un excédent de places de stationnement.

7.5 Promouvoir les plateformes de covoiturage

Plusieurs plateformes de covoiturage se sont développées tant en Belgique qu'à l'étranger et connaissent un succès croissant. Le développement des nouvelles technologies permet plus facilement aux automobilistes de se regrouper en vue de covoiturer. Cependant les avantages financiers, de convivialité et de sécurité du covoiturage sont encore trop méconnus parmi les citoyens. Le rôle de la commune est entre autres de promouvoir ce mode de transport au travers du site Internet et d'actions de sensibilisation.

- La commune ne doit pas se positionner mais promouvoir la pratique de manière générale

7.5.1 Acteurs traditionnels

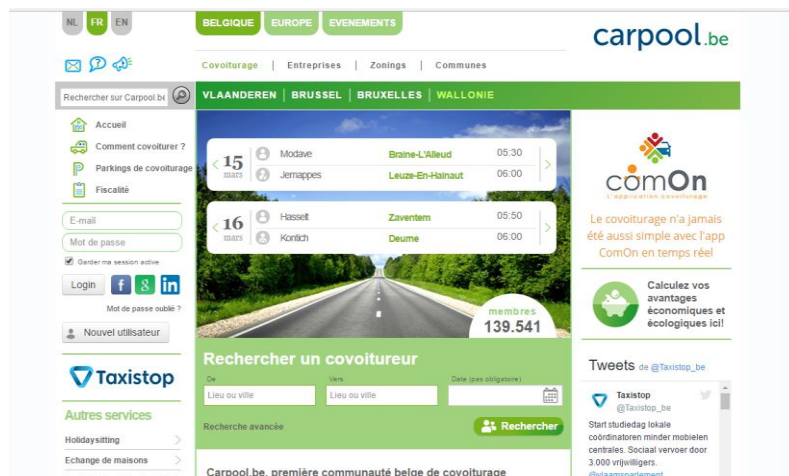
Carpool.be (Taxistop) a développé un portail local qui permet la visibilité immédiate des covoitureurs au départ d'une commune ou d'un ensemble de communes au moyen d'une carte interactive. L'application pour les communes fonctionne de manière intégrée avec l'application classique de telle manière que les offres de covoiturage ne

sont pas isolées des autres annonces de la banque de données, ce qui augmente les chances de trouver un partenaire de route (plus grande masse critique). Les citoyens qui étaient déjà inscrits auprès de Carpool.be avant la création du portail communal sont automatiquement repris dans les recherches. Ce système clé sur porte est disponible pour toutes les communes wallonnes qui le désirent mais également pour les associations. L'outil est convivial et peut s'intégrer sans contrainte sur le site internet de la commune ou de l'initiative.

Plus d'infos: <https://www.carpool.be/wallonie/covoiturage/communes/index>

→ La commune de Saint-Hubert n'est pas inscrite sur le portail

Carpool recense également les parkings de covoiturage mis à disposition par les autorités publiques et renseigne sur le nombre de places offertes, sur les équipements disponibles et le plan d'accès. L'inventaire pour les parkings situés sur le territoire wallon est en cours.

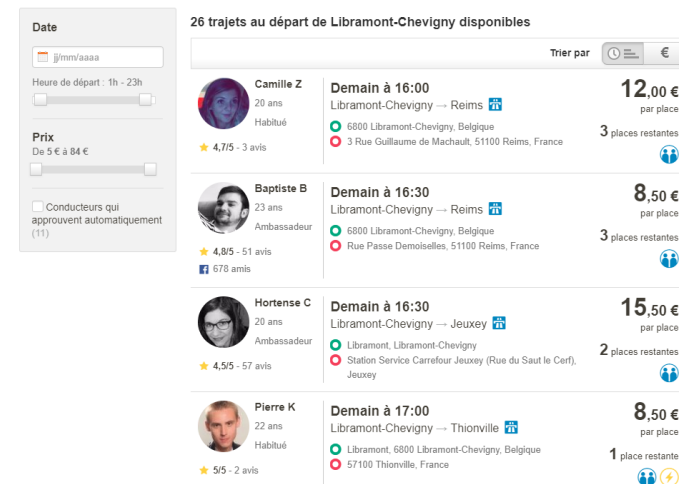


Application smartphone : covoiturage dynamique

7.5.2 Nouveaux acteurs

De nouvelles plateformes sont apparues et d'autres apparaîtront sûrement encore dans le futur.

BlaBlaCar notamment est présent en Belgique depuis avril 2016 → en six mois 460 000 places de covoiturage ont été proposées par des conducteurs belges.



8 Carsharing (autopartage)

8.1 Enjeux

Considérant qu'une voiture particulière passe en moyenne plus de 95 % du temps en stationnement, le partage d'une même voiture entre plusieurs usagers permet d'optimiser son utilisation. D'après les analyses, une voiture partagée peut remplacer jusqu'à 9 voitures particulières.

Le développement de l'autopartage permet de relever plusieurs défis importants :

- réduire les dépenses des ménages ;
- donner un accès occasionnel à l'automobile aux ménages précaires ;
- agir en complémentarité de la marche, du vélo et du transport public ;
- faciliter les déplacements vers des zones peu accessibles en transport public ;
- optimiser et réduire les coûts des flottes d'entreprise ;
- réduire les espaces de stationnement en voirie.

Le carsharing se développe en tout cas depuis une dizaine d'années en Belgique et commence à prendre de l'ampleur en Région Wallonne. Le réseau le plus développé est le réseau CAMBIO qui est très structurant

- **CAMBIO** moins adapté pour des communes rurales à faible densité
- Le développement de l'**autopartage entre particuliers** constitue par contre une réelle opportunité pour Saint Hubert

8.2 Autopartage entre particuliers

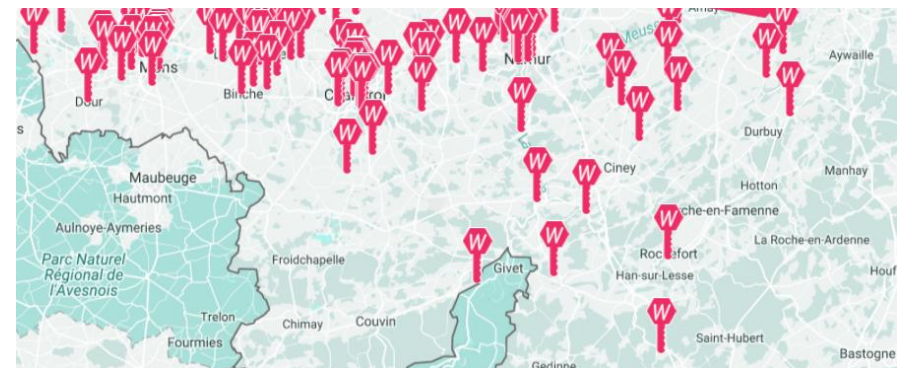
La Commune doit prendre la mesure du développement de l'autopartage entre particuliers avec l'arrivée d'acteurs majeurs tels que CarAmigo, CozyCar, Wibee, Drivy, et d'autres peut être à venir.

- Potentiel important pour des personnes isolées en milieu rural ou périurbain
- La promotion de ces plateformes doit faire partie intégrante de la stratégie mobilité

8.2.1 Les acteurs actuels

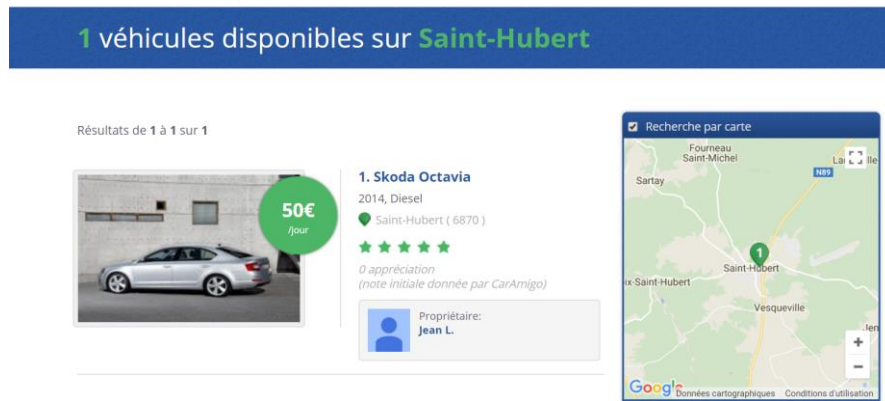
WIBEE - acteur émergent en pleine expansion :

- Partage de voitures entre voisins / connaissances
- Partenariat avec certains constructeurs
- Pose d'un boîtier sur une voiture maintenant possible



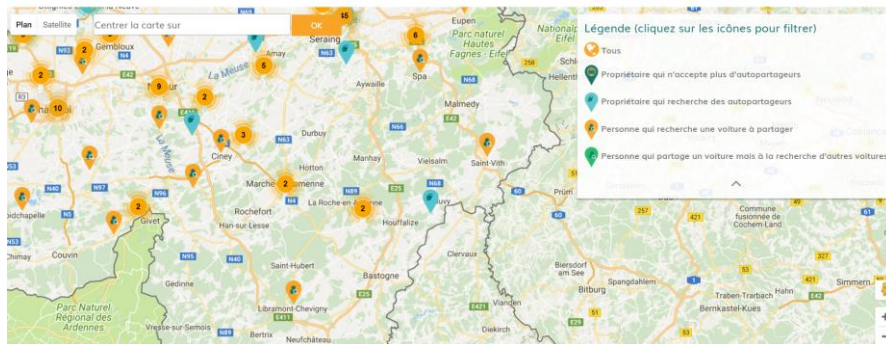
CARAMIGO

Plateforme belge pour louer sa voiture à des particuliers pour quelques heures ou quelques jours (Assurance et assistance compris)



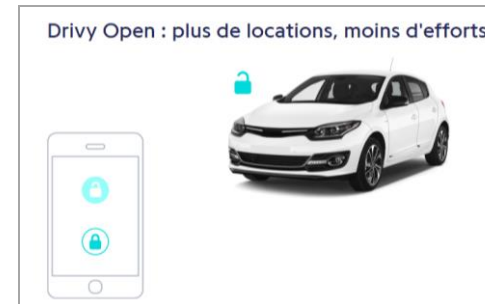
COZYCAR

Plateforme belge mise en service par l'asbl Taxistop qui accompagne les particuliers dans l'organisation de groupes d'autopartage (conseil, assurance, etc.)



DRIVY

Leader en France et en Europe, est arrivé en Belgique en juin 2016



8.2.2 Exemples de bonnes pratiques

■ Mutualisation du parc communal

Afin de renforcer l'intérêt du développement de l'autopartage et le taux d'utilisation des voitures, la commune peut également diminuer son parc automobile au profit d'un système de mutualisation de véhicules qui pourraient servir le soir et le week-end aux habitants.

OLLN a placé un boîtier sur un véhicule du service travaux

La ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve a décidé de mutualiser plusieurs voitures de son propre parc automobile afin de permettre aux habitants de les louer le mercredi après-midi, en soirée et le week-end. La voiture «Wibee» est accessible via une application gratuite sur son smartphone. Celle-ci permet de réserver une voiture, de la localiser, de l'ouvrir et de la restituer à l'endroit convenu après utilisation

■ Réservation d'emplacements



Afin de valoriser l'initiative des familles d'un quartier qui ont mutualisé une voiture entre eux, Mont-Saint-Guibert a réservé un emplacement sur l'espace public

■ Promotion de l'autopartage



Organisation d'un apéro de l'autopartage à Watermael-Boitsfort

9 Réseau routier

Le territoire est encadré par un réseau routier dense et structurant pour la circulation des personnes et des marchandises.

9.1 Circulation automobile

9.1.1 Structure du réseau routier

Le territoire est encadré par des voiries régionales très structurantes

- La N4 qui relie Marche-en-Famenne à Bastogne
- LA N40 et l'E411 en direction de Namur ou du Luxembourg

Le maillage viaire du territoire est assuré par des voiries régionales traversant la commune

- La N89 est la voirie principale. Cette voirie 2X2 bandes traverse entièrement l'Est de la commune pour rejoindre au Nord la N4 et au Sud Libramont. Les connexions au territoire se font via de nombreux échangeurs



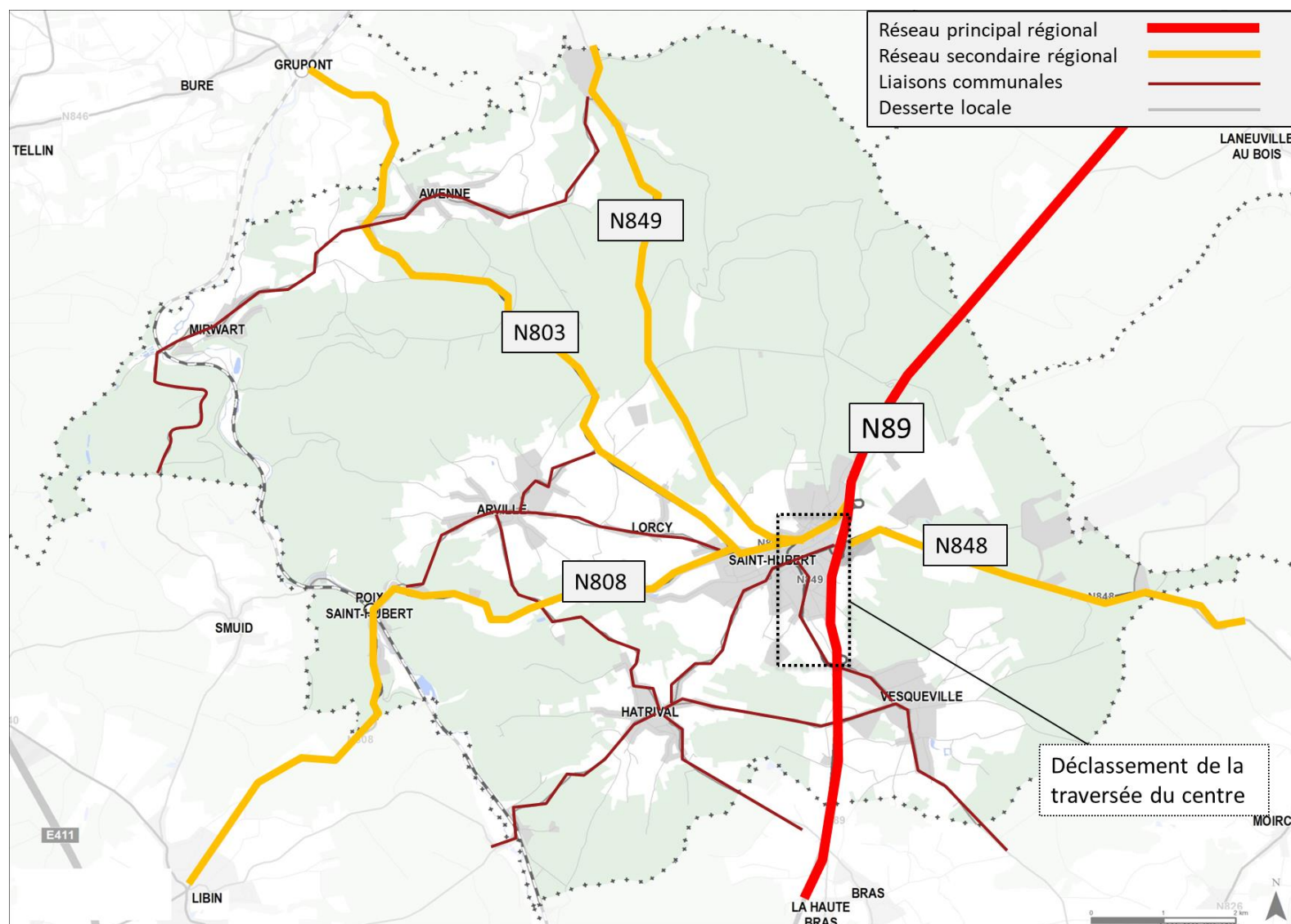
Au niveau du territoire PCM, le maillage d'échangeurs sur cet axe assure aux habitants une connexion aux différents pôles et permet la diffusion du trafic au sein du territoire.

Ce grand axe constitue également une barrière qui isole l'Aérodrome et le village de Vesqueville. La mobilité piétonne et vélo se trouve notamment pénalisée. Les traversées pour les automobilistes sont certains cas également peu sécurisantes.



- Les autres voiries régionales possèdent des gabarits plus classiques (1X1 bande) qui permettent de relier le centre de Saint-Hubert aux différents villages. Ces voiries structurantes ont des profils très variés avec sur certains tronçons des largeurs importantes dédiées essentiellement à l'automobile et favorisant les vitesses excessives, au-delà des limitations réglementaires :
 - N808 reliant le centre de Saint-Hubert à la N89 et aux villages de Poix-Saint-Hubert et Libin.
 - La N849 reliant le centre à la N89 et Vesqueville.
 - La N848 qui relie la commune de Vaux-sur-Sûre
 - La N849 qui relie le centre au Fourneau Saint-Michel et à la commune de Nassogne
 - La N803 qui relie le centre à Sartay et à la commune de Tellin

Hiérarchie viaire



9.1.2 Hiérarchisation du réseau

Le réseau de voiries est le principal vecteur des déplacements. Il structure le territoire de la commune; la plupart des espaces publics urbanisés sont des voiries ou leurs espaces attenants.

En vue d'assurer à la fois une bonne accessibilité et un environnement adéquat pour les habitants et les activités, il est important de hiérarchiser les voiries de façon cohérente, à l'échelle du territoire communal. La carte précédente présente la hiérarchie des voiries.

Le réseau régional de transit

Ce réseau régional permet les échanges entre les communes des environs et donne accès à l'échangeur de l'E411. Ce réseau a pour rôle de supporter une grande partie de la circulation qui traverse la commune. Il s'agit d'une route à 2x2 voies, où la vitesse réglementaire varie régulièrement vu la configuration générale de la chaussée. Ce niveau correspond au RESI de la nomenclature wallonne.

→ Il se compose de la RN89

Le réseau de liaisons intercommunales

Le réseau permet les échanges entre les différents villages de la commune et des communes voisines et donne accès aux réseaux supérieur ou l'on incite le trafic de transit. Différentes fonctions coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. La bonne organisation de ce réseau est un enjeu important car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire et en particulier avec

les lignes TEC. Ce niveau est donc fortement conditionné par le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

Quelques caractéristiques importantes :

- Les traversées piétonnes sont clairement identifiées et sécurisées.
- Les vitesses préconisées varient entre 90 km/h et 70 km/h pour les pénétrantes et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Le 30 km/h peut être utile sur des zones à haute fréquentation piétonne ou à risques particuliers (abords d'école).
- Le stationnement en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.
- Les arrêts de bus se situent de préférence en chaussée en milieu urbanisé

→ Il se compose de la RN803, RN808, RN848 et RN849

Le réseau de collecteur communal

Cela concerne les voiries permettant de joindre les villages entre eux, de rejoindre les principaux pôles des communes et de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Le long de ce réseau, les besoins de l'habitat riverain et des activités doivent primer sur la fonction de circulation. Le réseau doit toutefois conserver une certaine fluidité pour remplir son rôle de collecteur de trafic et de liaison entre les villages.

Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées. Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type

chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,...).

Les voiries de desserte locale

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées.

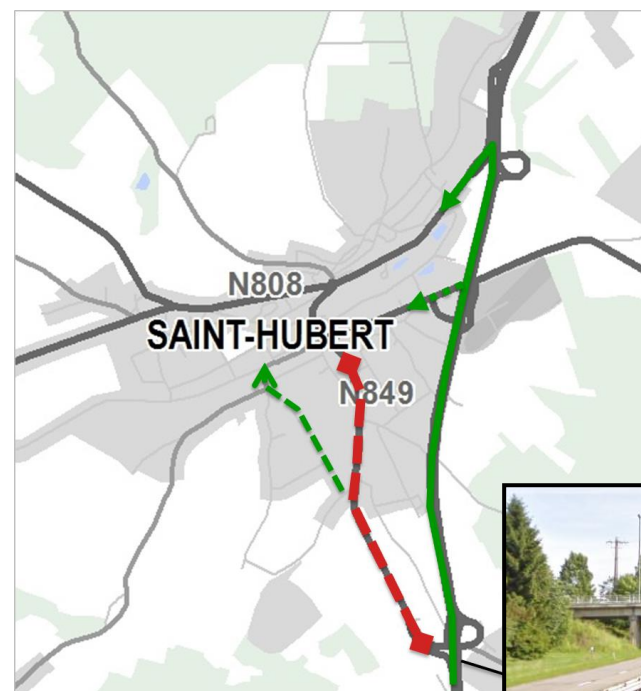
Des zones résidentielles peuvent être mise en place ainsi qu'à certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie pourront être entièrement réservées aux jeux d'enfants.

9.1.3 Mesures suite à la rénovation urbaine

- Déclassement de la traversée du centre suite à la mise à sens unique



- Rues Redouté/ Dechesne/ des Prés et Nestor Martin deviennent une liaison principale ainsi que la rue des Rogations qui doit être aménagée en fonction
- Réduire le trafic empruntant la N849 et utilisation du contournement existant (RN 89) :
 - Signalisation directionnelle
 - Communication/sensibilisation
 - Eléments contraignants = l'aménagement du sens unique



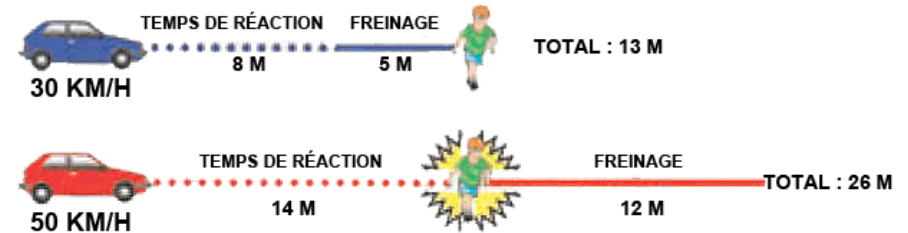
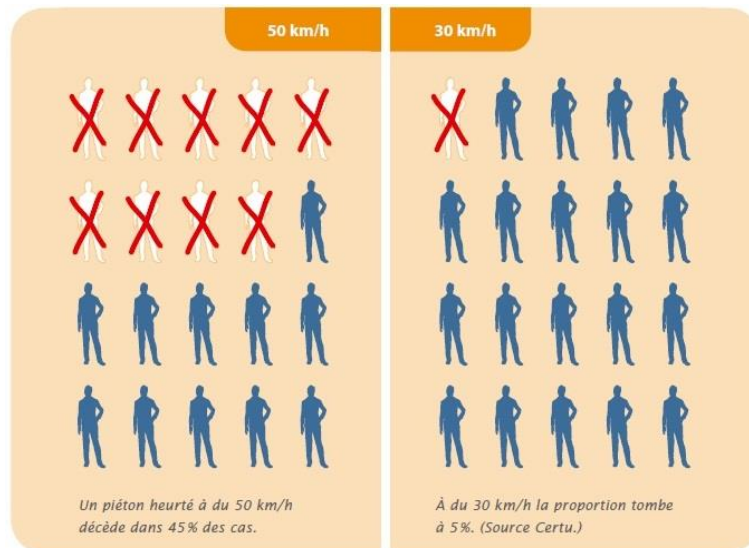
→ La commune doit réévaluer régulièrement la pertinence de l'emplacement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération en fonction de l'évolution du tissu urbain.

Mise en zone 30

La mise en zone 30 est préconisée comme principe pour le réseau communal, sa réalisation peut s'effectuer par étapes successives en traitant en priorité les quartiers et rues où des problèmes de vitesses récurrents sont identifiés. Les zones 30 en réduisant les écarts de vitesses entre usagers permettent aux cyclistes de circuler en sécurité, aux piétons de traverser sans danger, bref elles incitent à se déplacer agréablement sans voiture.

Utile de rappeler et d'insister sur les raisons de ce type de mesure

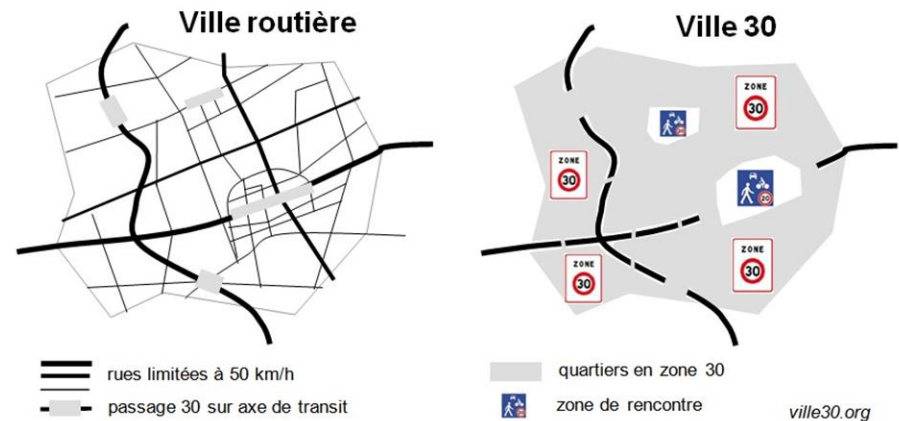
- Faciliter la circulation des modes doux
- Améliorer la sécurité routière



Village 30km/h

Le village 30 km/h est une alternative intéressante pour l'amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière dans les villages.

Le concept de « Ville ou Village 30 » consiste à mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30, à l'exception de rares axes routiers où la fonction de transit automobile domine.



Zone résidentielle (ou zone de rencontre) à 20km/h

Pour les endroits les moins fréquentés, des zones résidentielles 20 km/h (ou zones de rencontre) sont à envisager au cas par cas

Les "zones de rencontre" sont des types d'aménagement de voiries plus forts encore dans le sens de la convivialité. Ils demandent des moyens (travaux) plus importants, sauf lorsqu'on doit envisager une réfection complète de la voirie. Leur mise en œuvre est donc plus limitée et n'est pas généralisable. A envisager lorsque des travaux de réfection de la voirie sont nécessaires.

9.1.5 Gestion de la vitesse au sein des zones agglomérées

Au-delà des effets de porte, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie aux endroits délicats afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces ralentisseurs de vitesse, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques : petite placette, abords d'école, lisière commerciale... Les zones 30 se différencient par la répétition des aménagements et/ou leur caractère plus contraignant

Les aménagements en voirie

Il est important de séparer 2 types de voiries :

- Traversées de village, à 70 ou 50 km/h, par des voiries régionales comportant un débit important de voitures

Les marges de manœuvre sont réduites sur ces voiries structurantes :

→ Rétrécissement visuel de la voirie

- Rétrécissement par une bande centrale
- Rond-point à des intersections comportant une densité importante et de nombreux mouvements

- Traversées de village sur voirie communale ou voirie régionale à trafic peu important.

Il s'agit de réduire la vitesse à 50 voire à 30 km/h. Sur ces voiries, différents aménagements ralentisseurs peuvent être envisagés selon la localisation, le type et la densité de trafic, et le côté contraignant que l'on veut obtenir.

	Entrée Agglo	Section courante Agglo	Carrefour	Passage Bus - PL	Itinéraire vélo
Coussin berlinois	ok	ok		ok	ok
Plateau		ok	ok	ok	ok
Dos d'âne		ok			
Chicane	ok	ok		Efficacité limitée	Si Bypass
Stationnement alterné		ok		Efficacité limitée	Pas idéal
Rétrécissement latéral (avec ou sans coussin)		ok		Si densité trafic faible	Si Bypass

Les radars préventifs

Placé le long de la route, ce radar indique la vitesse à laquelle vous circulez et diffuse un message (smiley, remerciement,)

Le radar préventif est dissuasif et joue un rôle de sensibilisation auprès des automobilistes. Les expériences menées dans de nombreuses communes belges ont prouvé l'efficacité de ce type d'équipement. Le radar peut être fixe, ou mobile afin de le déplacer régulièrement sur la commune. A noter que de nombreux modèles fonctionnent à l'énergie solaire, ce qui facilite son installation.

Il existe un nouveau type de radar qui indique également à l'automobiliste l'amende dont il écoperait si le radar était répressif.

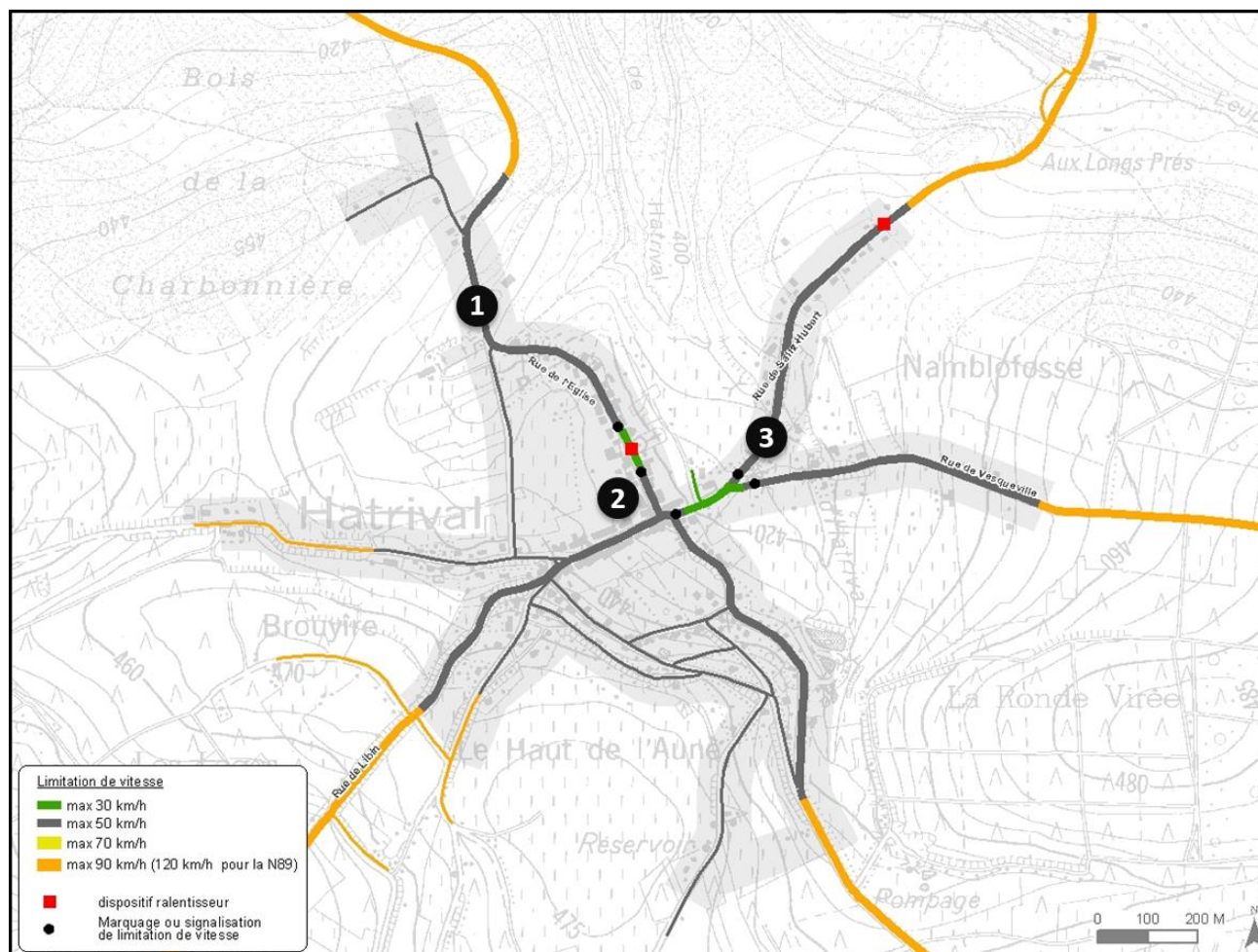
- Ils peuvent être utilisés sur tout type de voirie en entrée comme au sein des agglomérations
- En fonction de l'efficacité de ce radar préventif, le placement d'aménagements physiques ou d'un radar répressif peut être envisagé par la suite



9.1.6 Les effets de porte

Sécurisation des traversées de village et mise en place d'effets de porte.

Hatrival



1 Effet de porte entrée rue de l'église



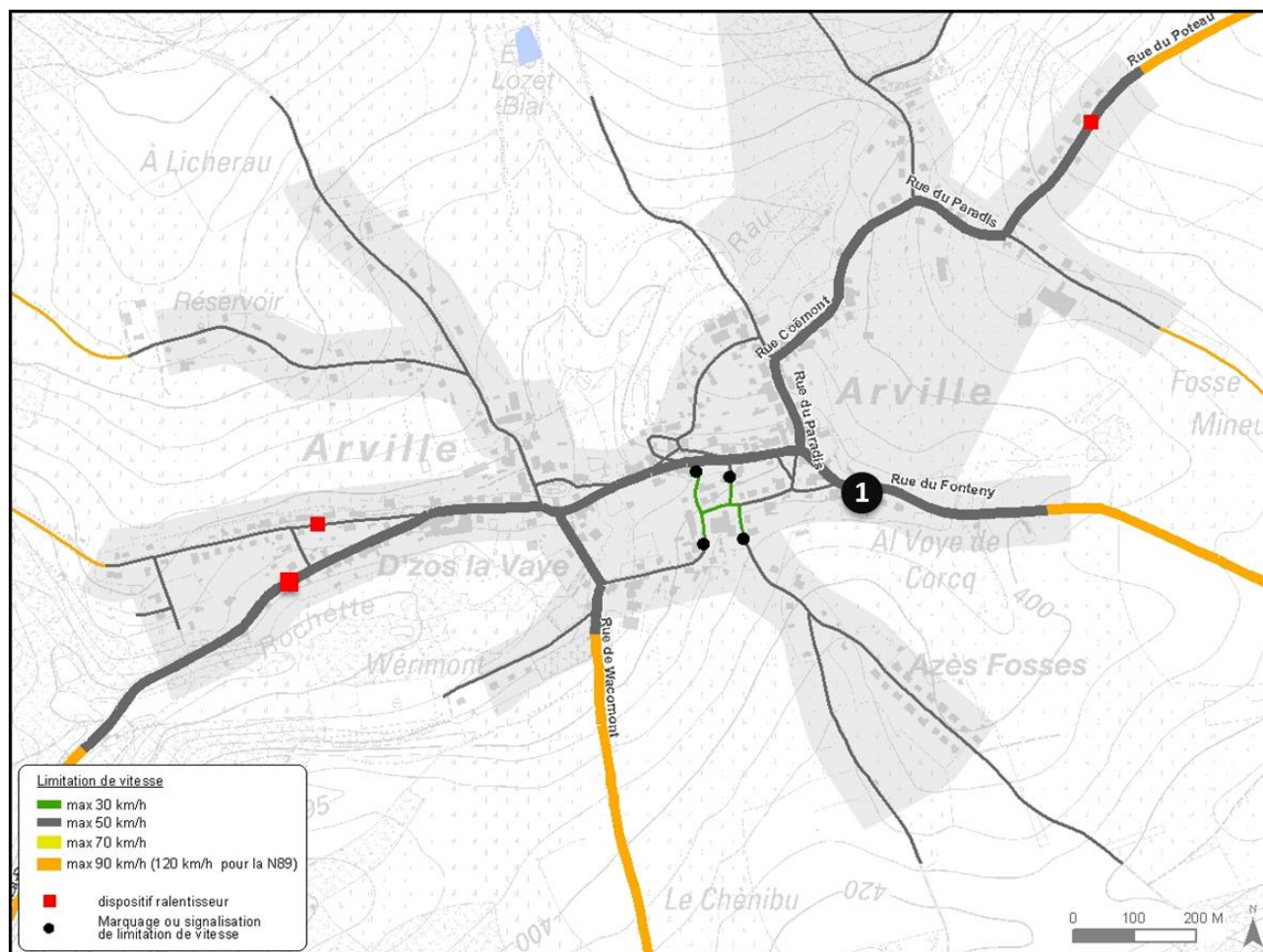
2 Etendre la zone 30



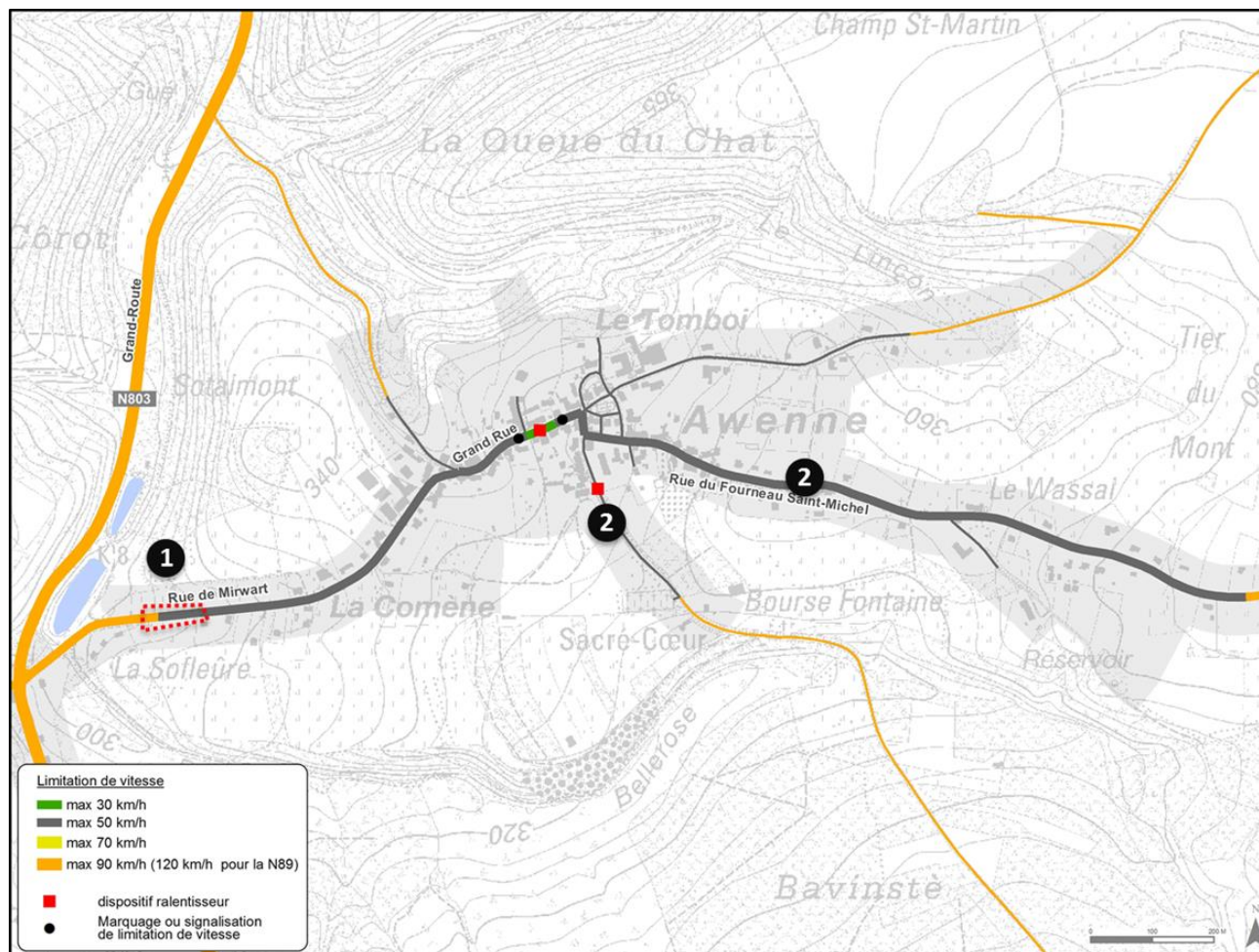
3 Effet de porte rue de Saint-Hubert



Arville

**1** Effet de porte à créer rue du Fonteny

Awenne



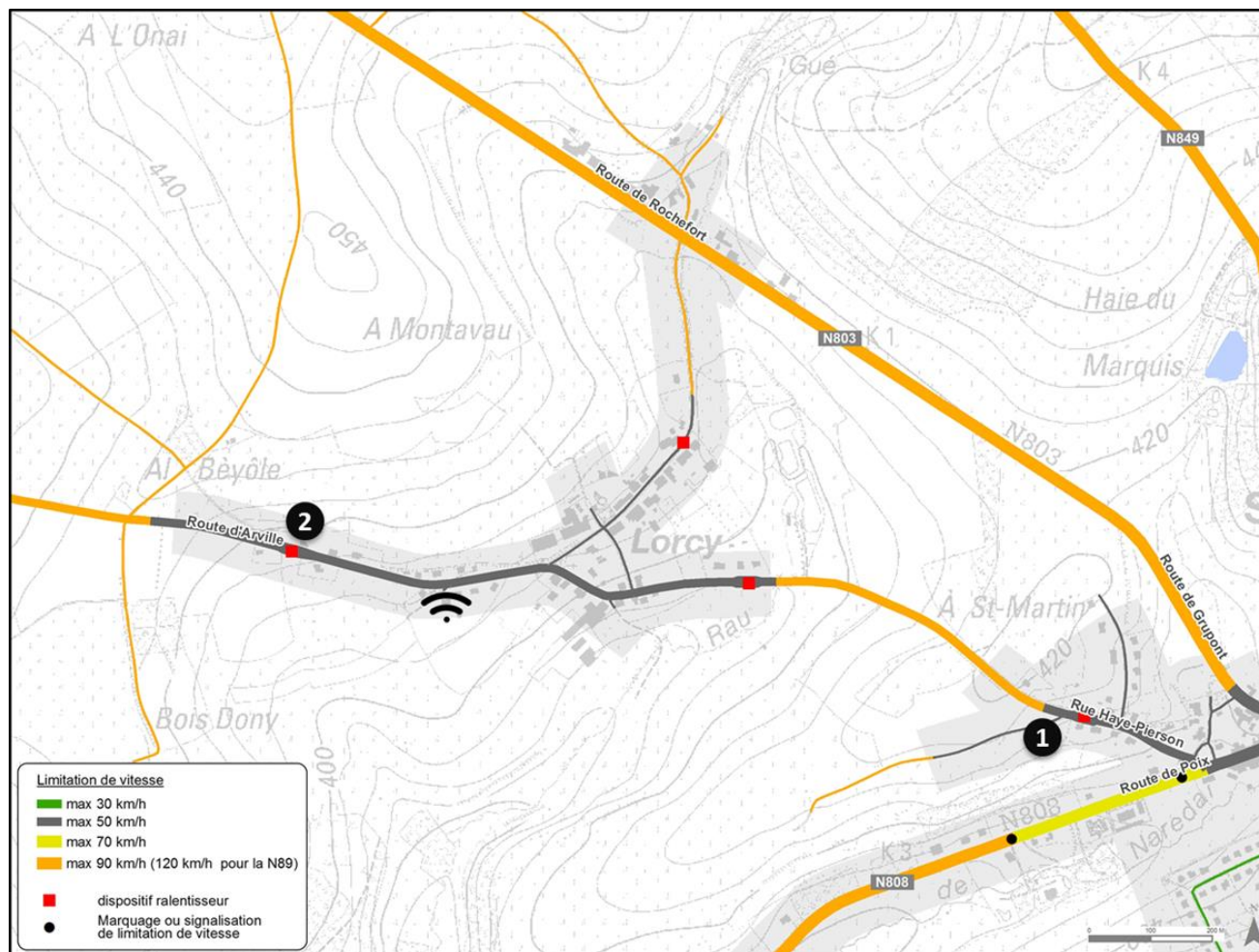
1 Effet de porte à créer rue de Mirwart



2 Effets de porte « naturel », OK



Lorcy



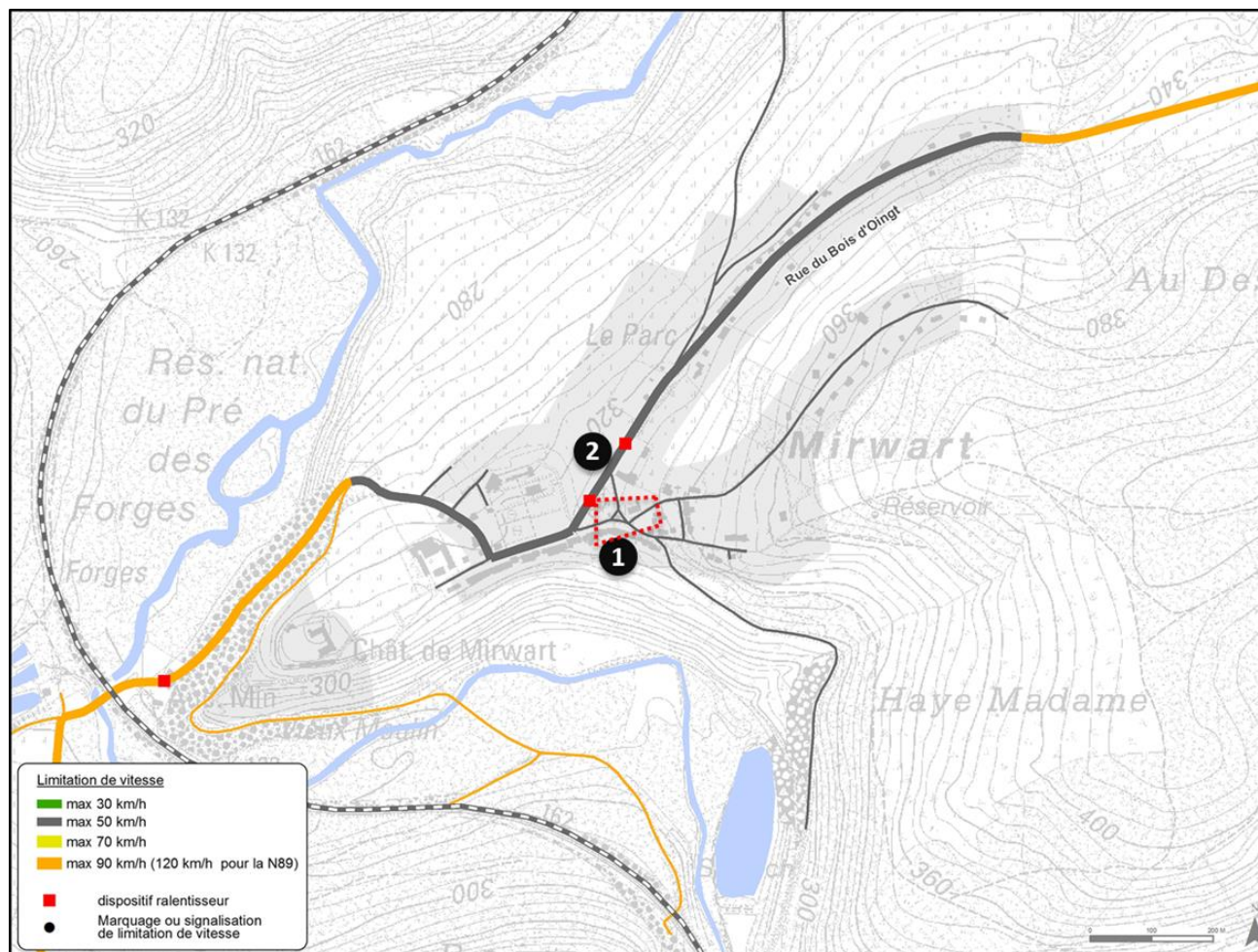
1 Dispositif entrée Saint-Hubert, OK



2 Dispositif entrée Lorcy, OK



Mirwart



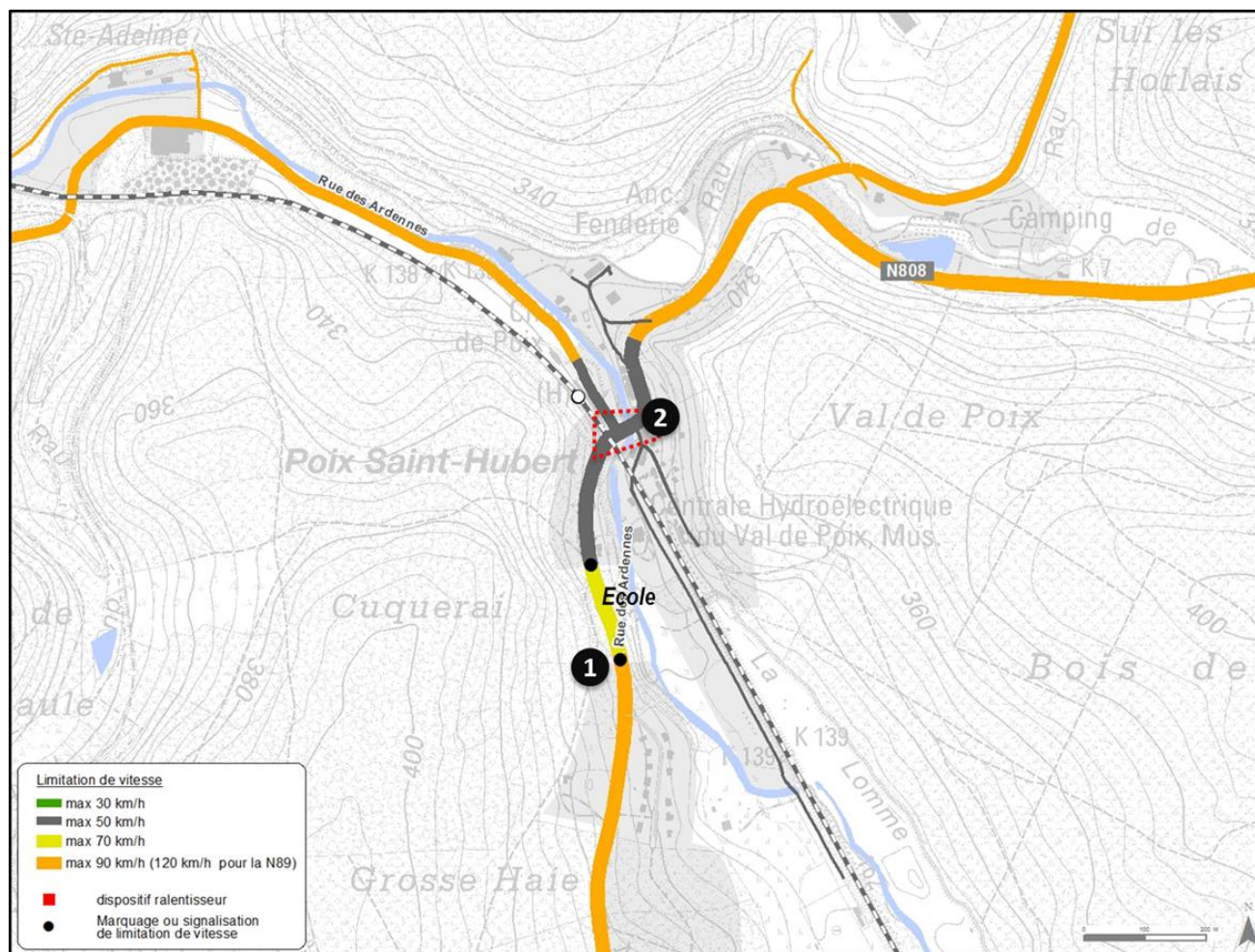
1 Prévoir éventuellement îlot Place communale



2 Rue du Bois d'Oingt, OK



Poix-Saint-Hubert



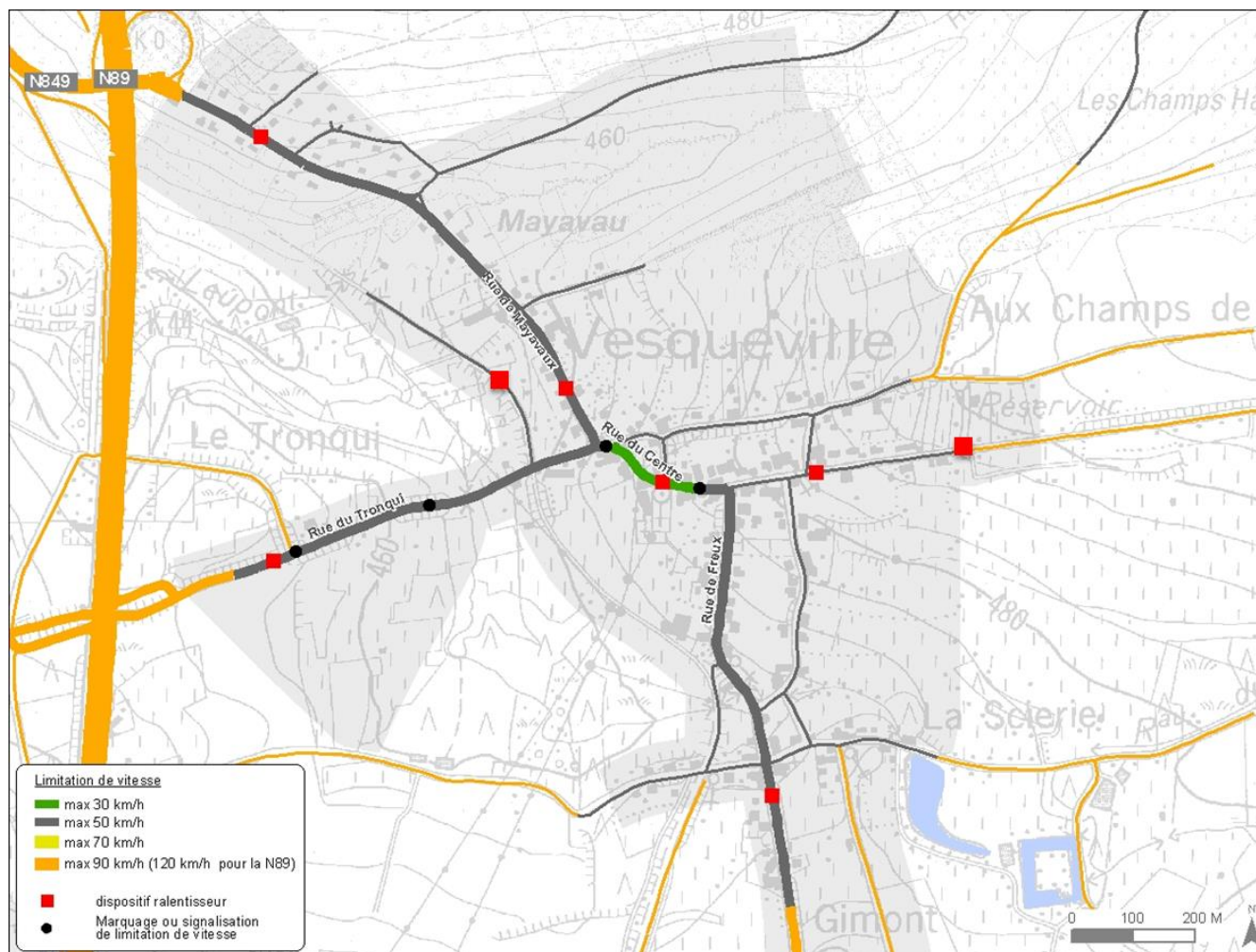
1 Crédibilité zone 50km/h



2 Abords de la gare, réaménagement à prévoir en relation avec le réaménagement de la gare



Vesqueville



Village ceinturé par les dispositifs



9.2 Circulation Poids-Lourds

L'analyse de la mobilité sur un territoire donné nécessite également de se pencher sur les flux de biens, de marchandises, de matières premières, etc. Toute ville a besoin de ces mouvements, pour fonctionner, s'alimenter, s'approvisionner, etc. Mais il est important que la circulation de ces camionnettes, camions et poids-lourds génère un minimum de nuisances :

- saturation des voiries et/ou utilisation d'axes non adaptés
- bruit lors des passages, chargements et déchargement;
- pollution
- stationnement illicite et/ou prolongé

Les poids lourds empruntent généralement le réseau routier à grand gabarit, mais la congestion des axes principaux incite certains transporteurs à privilégier des routes alternatives qui passent au travers des agglomérations. Par ailleurs, le secteur du transport routier se distingue par un taux important d'entorses aux réglementations (surcharge des camions, non-respect des temps de conduite, non-respect des législations sociales, etc.). Cela fausse la concurrence au sein du secteur, entre les modes de transport (rail, route, fer), impacte la sécurité routière et accélère l'usure du réseau routier.

Il est donc utile de définir un réseau structurant pouvant accueillir le trafic de transit et protégeant l'intérieur de la commune d'une nuisance inopportune.

9.2.1 Le réseau poids lourd

Il convient de distinguer les générateurs de trafic lourd selon la typologie et localisation des sites desservis.

La carte reprend le réseau structurant proposé pour le trafic de transit tout en sachant qu'il faut autoriser le trafic pour des livraisons locales, ce qui complique fortement le contrôle.

9.2.2 Mise en place d'une signalétique

La commune doit précéder à la mise en place d'une signalisation spécifique pour le transport lourd et à une homogénéisation des interdictions liées au tonnage autorisé sur les différentes voiries en coordination avec les communes voisines.



Signalisation d'interdiction des poids lourds sur la RN49 à destination de Knokke-Heist



Signalisation d'interdiction des poids lourds en France

Outils réglementaires avec les arrêtés de circulation accompagnés de l'installation de panneaux de limitation ou interdiction d'accès

Il faudra penser à limiter l'accès des camions mais pas celui des autobus et autocars qui peuvent être amenés à emprunter ces voiries pour le ramassage scolaire, par exemple (leurs itinéraires changent régulièrement). On utilisera donc le panneau C 23, avec un panneau additionnel limitant éventuellement le tonnage et complété par "excepté desserte locale" et non pas le panneau C 21.



Panneau **C23**: accès interdit aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses.



Panneau **C21**: accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.



C24a. Accès interdit aux conducteurs de véhicules transportant les marchandises dangereuses



C25. Accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une longueur supérieure à celle indiquée.

9.2.3 Communication avec les entreprises

La sensibilisation des entreprises et la publication de brochures d'information à destination des transporteurs est également utile, afin de leur expliquer la démarche et de leur indiquer les itinéraires à suivre et la signalisation mise en place.

Une collaboration avec les sociétés d'édition de systèmes de navigation est également nécessaire et permettrait d'éviter dans de nombreux cas le passage de poids lourds dans les agglomérations.

Charte pour le charroi des carrières en Province de Liège

Des communes de la province de Liège se sont regroupées dès 1998 autour de la problématique du charroi des carrières. Afin de limiter les nuisances générées par le charroi, l'idée adoptée est d'orienter les camions au plus vite vers des grands axes comme l'autoroute E25 et la route du Condroz N63. Sur base des recommandations du Plan de Mobilité, six sociétés travaillant ou transportant la pierre se sont

regroupées autour d'une « Charte de Bonne Conduite des produits de carrières ». Aujourd'hui, la charte fédère 7 carriers, 14 transporteurs, 5 communes et 3 zones de police. Les engagements portent sur les surcharges, les vitesses en agglomération, les itinéraires, la propreté des voiries et les heures de chargement.

9.2.4 Le trafic agricole

Le trafic agricole constitue une catégorie particulière au niveau des poids lourds car celui-ci peut bien entendu circuler sans restriction sur le réseau communal pour les besoins de l'exploitation agricole.

→ La commune peut définir, à l'aide d'une charte à rédiger avec les exploitants et agriculteurs, des itinéraires spécifiques évitant autant que possible les zones d'habitat



CHARTE DU CHARROI DES CARRIERES

Charte du charroi des carrières en Province de Liège (Source : SPW)



Campagne de sensibilisation en France (Source : Département du Jura)

9.3 Tableau des actions

10 Stationnement

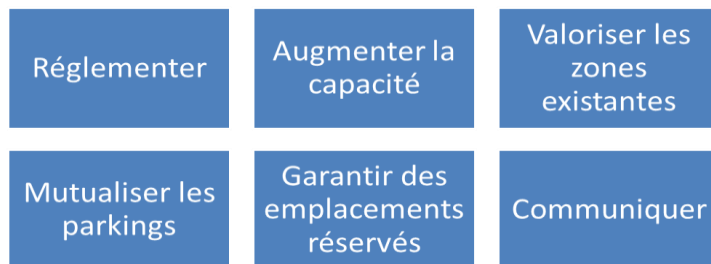
La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie, dans la mesure où la densité du tissu commercial est relativement modérée (commune résidentielle) et où le stationnement résidant est pris en charge en grande partie hors-voirie (garages, zone de recul)

Seuls quelques secteurs sont concernés par une problématique de stationnement, particulièrement au niveau du centre-ville et dans certaines rues villageoises au profil très étroit.

10.1 Enjeux du centre

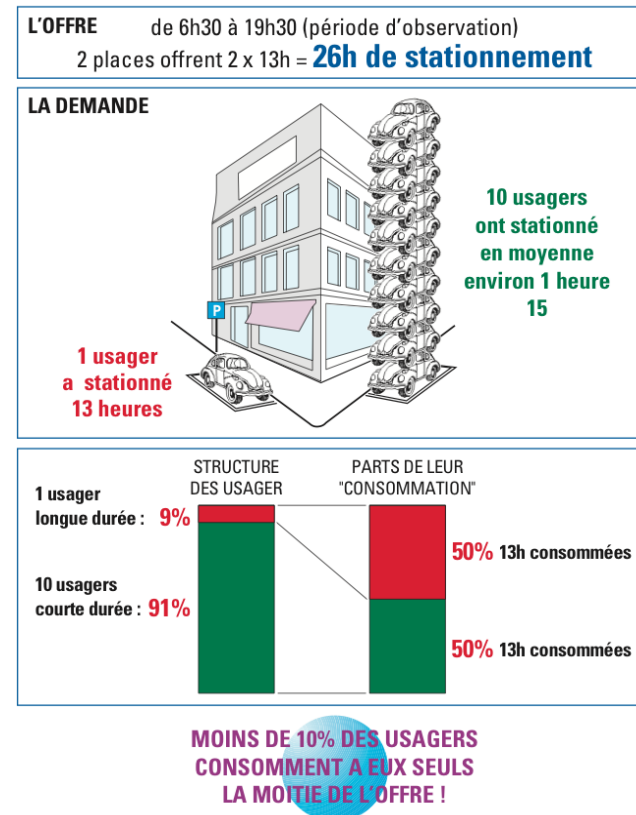
Les problèmes concernant l'offre de stationnement sont essentiellement rencontrés au centre de la commune car c'est là que se concentrent les activités économiques, sociales, administratives dans lesquelles la population doit se rendre pour ses besoins quotidiens ou plus ponctuels.

Il existe plusieurs leviers plus ou moins pertinents pour améliorer le stationnement dans le centre

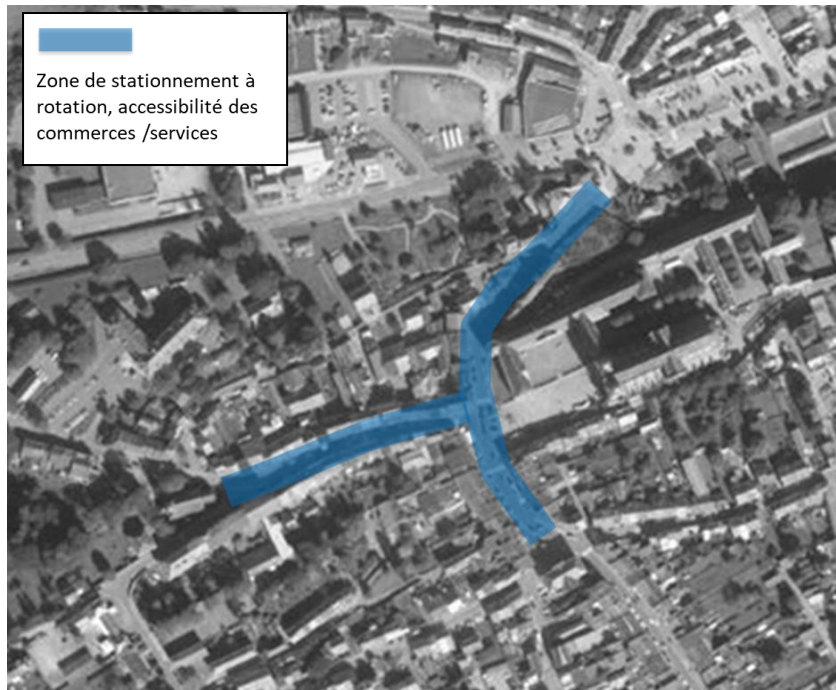


10.1.1 Réglementer/contrôler

Le schéma ci-contre met en évidence l'intérêt d'une gestion proactive de l'offre en stationnement d'un centre dès lors que celui-ci est très consommateur d'espace.



→ Zone de stationnement à rotation nécessaire sur les axes principaux afin de faciliter l'accessibilité des commerces /services.



Zone réglementée pour courte et moyenne durée

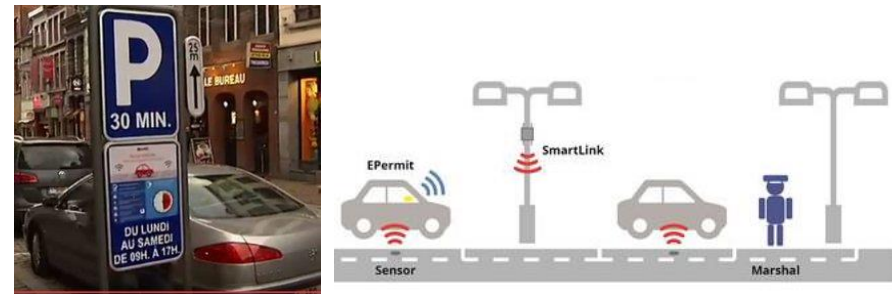
Zones à rotation faible, une réglementation zone bleue classique (2h) s'avère tout à fait suffisante sur une plage horaire habituelle, 09h–18h

Zones à rotation moyenne et élevée : 2 possibilités

- Instauration de zones bleues de courte et moyenne durée (30min et 1h)
 - Contrôle difficile et souvent inefficace si pas régulier
 - Pas de rentrée d'argent directe mais peu d'investissement en matériel

- Mise en place de zones payantes via horodateur

Possibilité d'accompagner les zones demandant les rotations les plus fortes, souvent les commerces de passage (boulangerie, librairie, pharmacie, ...) par des capteurs du type shop&go qui ont comme capacité de collecter les données relatives au temps de présence ainsi qu'au taux d'occupation d'une place de stationnement.



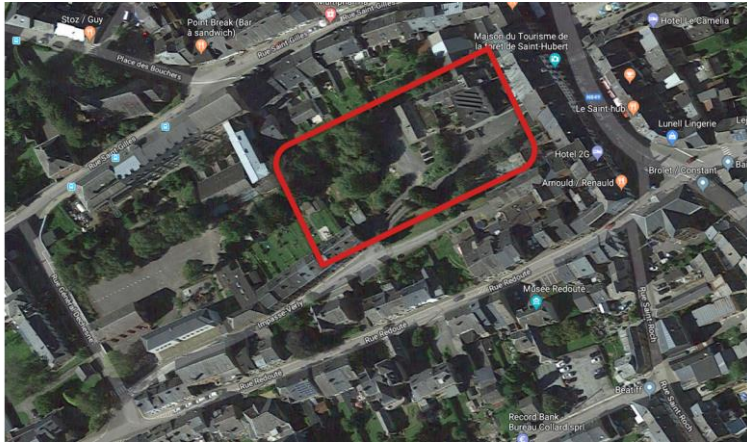
Zones réglementées

- Les recommandations sont un ratio d'un contrôleur pour 250 places réglementées de façon concentrée (2 passages par jour)
- Mise en place de cartes de dérogations envisageables

10.1.2 Augmenter la capacité

Deux zones identifiées dans le centre

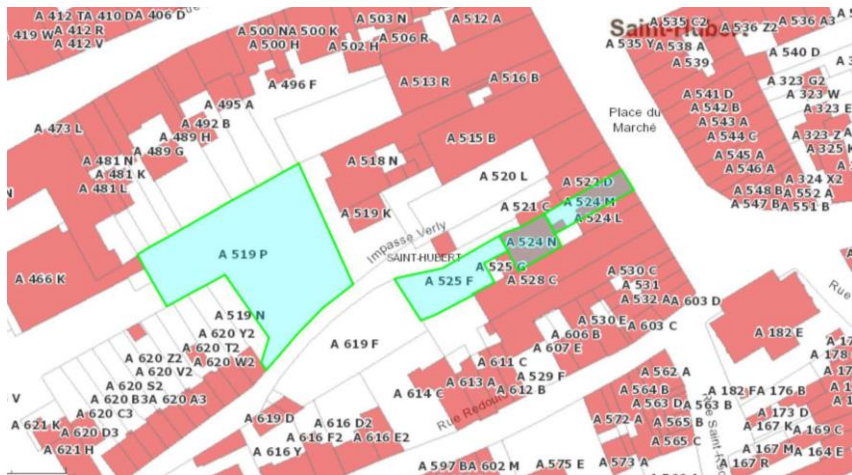
Parking (Champion) à valoriser en intérieur d'îlot



- Mise en zone résidentielle de plain-pied (20km/h) de l'impasse Verly sur toute sa longueur
- Afin d'avoir une zone de rétention permettant le croisement des véhicules, il ne faut pas autoriser le stationnement dans l'impasse → inciter les riverains à l'utilisation des garages et du futur parking
- Resserrer le carrefour afin de le sécuriser
- Aménagement du parking afin d'inciter son utilisation
 - Revêtement
 - Eclairage
 - Marquage

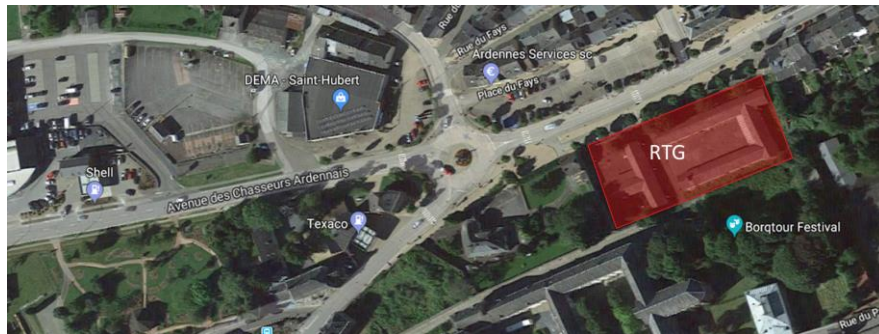
Parking qui doit être dédié à certains riverains et commerçants → pas mettre en avant comme parking public vu son accès difficile





Projet Parking RTG

Parking à valoriser en entrée de ville pour les visiteurs / touristes et cars en renforcement de la place du Fays



10.1.3 Valoriser les zones de stationnement

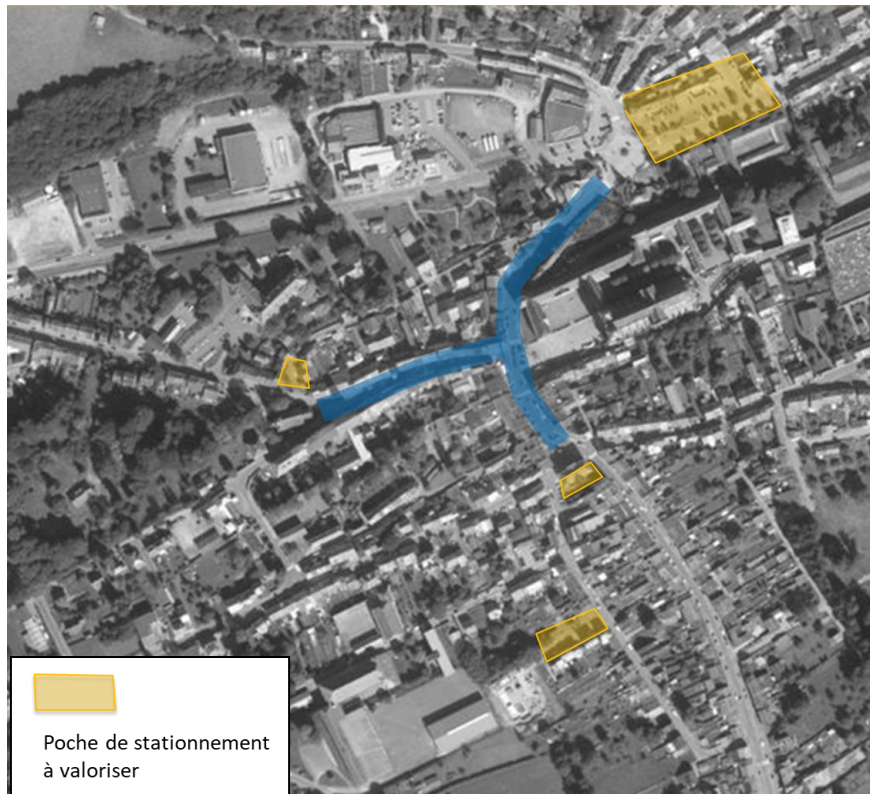
Il faut mettre en œuvre une politique de stationnement dans le centre afin d'optimiser les poches de stationnement existantes ainsi que le stationnement en voirie.

Aménagement qualitatif des parkings

- La qualité de l'aménagement des parkings publics est d'une grande importance pour garantir leurs succès. Pour attirer les utilisateurs, les parkings doivent être bien organisés, propres, et comprendre des équipements permettant un minimum de confort et de sécurité, surtout pour du stationnement riverain en soirée ou de nuit.
 - Un parking doit disposer d'un revêtement routier de qualité qui permet une circulation aisée sur le parking et le stationnement confortable du véhicule, ceci par tous types de conditions météorologiques.
 - Afin d'utiliser au mieux la surface disponible, les emplacements doivent être très clairement délimités au moyen de marquages ou de lignes créées dans les matériaux. La circulation sur le parking doit être très lisible (flèches au sol éventuellement).
 - Il est recommandé de veiller au confort et à la sécurité des utilisateurs en aménageant le site avec de l'éclairage public, des poubelles (vidées régulièrement),
 - Un entretien régulier de l'infrastructure est évidemment important
 - Développer des cheminements piétons confortables depuis ces zones de parking jusqu'au centre.

Différentes poches sont à valoriser dans le centre :

- Place du Fays
- Place des Bouchers
- Hôtel de Ville
- Rue de la Comane



- Formalisation du stationnement en voirie afin de mieux délimiter les espaces et lutter contre le stationnement illicite ou sauvage.

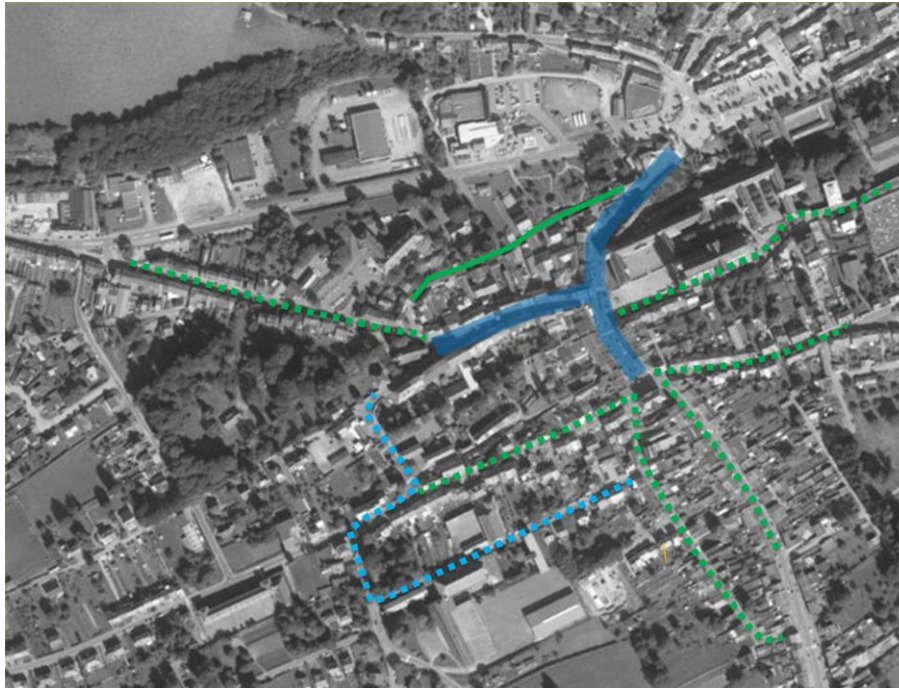
- Au plus simple : marquage au sol pour les espaces de stationnement et si besoin intégration de potelets sur les trottoirs pour protéger les cheminements piétons.



- Le plus structurant reste un réel aménagement de l'espace délimitant clairement le cheminement piéton avec la mise en place d'oreilles de trottoir afin de délimiter la zone de stationnement et sécuriser les traversées



- Formaliser correctement le stationnement dans les rues du centre



Stationnement riverain
et de proximité



Stationnement réservé
aux riverains

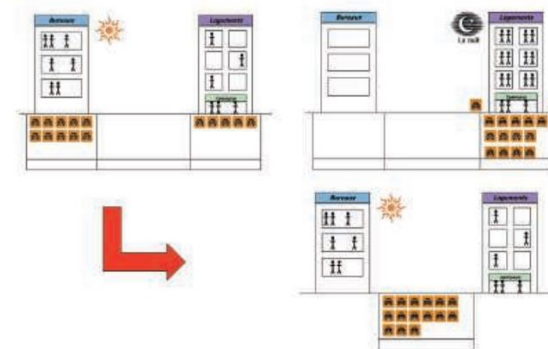


Stationnement riverain
et accès école

10.1.4 Mutualisation de parkings privés

Le principe consiste à donner la possibilité aux riverains de profiter des différents parkings privés au moment où ils sont inutilisés, selon les cas en soirée et/ou durant les week-ends. Cela permet après négociation avec les partenaires privés d'augmenter rapidement l'offre de stationnement pour les riverains, à très faible coût en profitant d'infrastructures existantes. De cette manière, la capacité de stationnement peut être mieux rentabilisée et permettre si besoin une diminution de l'espace dévolu au stationnement en voirie. De nombreuses expériences réussies de mutualisation existent mais nécessitent une convention adaptée et une gestion de projet efficace.

Le concept de mutualisation



Concept de la mutualisation du stationnement (Source: Sareco)

Plusieurs surfaces sont concernées sur le centre

- Dema
- Carrefour
- Parking du ministère
- Maison médicale



La mutualisation doit être également envisagée dès la création de nouveaux projets immobiliers afin d'analyser dans quelle mesure un parking mutualisé pourrait servir les besoins d'autres projets proches. Ce type d'approche permet des économies d'échelle en matière de construction mais également d'emprise urbanistique.



 Zone de stationnement à rotation, accessibilité des commerces /services



Stationnement riverain et de proximité



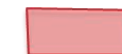
Stationnement réservé aux riverains



Stationnement riverain et accès école



Poche de stationnement à valoriser



Poche de stationnement à créer



Mutualisation Parking WE/soirée/ event

10.1.5 Spécialiser les zones de parking

Inciter les commerçants, le personnel scolaire ou certains riverains à se garer hors des zones où la rotation est nécessaire.

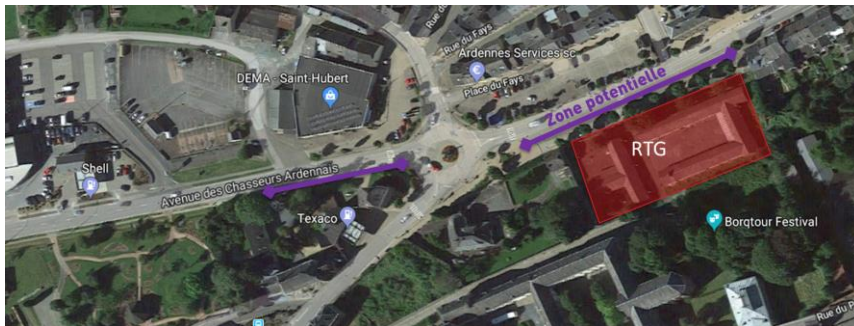
10.1.6 Développer les emplacements réservés

Stationnement autocar

- Emplacement adapté aux dimensions des autocars (2,50 m de largeur et 15 m maximum de longueur) ;
 - ➔ Stationnement longitudinal = largeur de 2,7 m
 - ➔ Stationnement en épi = largeur de 3,5 m.



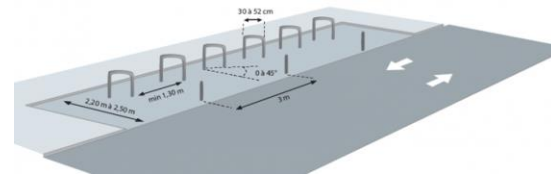
- Zone de dépose peut être différente de la zone de stationnement
- Zones potentielles au niveau du RTG et rue du Parc



Stationnement moto

Zones définies ou au sein de parkings avec voitures

- Origine : utilisation des deux-roues motorisés (2RM) surtout liée aux loisirs
- Les motos sont considérées comme des véhicules
 - Interdiction de stationner sur le trottoir
 - Interdiction d'utiliser les stationnements vélos
 - Paiement de son emplacement
- Un emplacement voiture = 3 emplacements pour 2RM
 - Les emplacements seront inclinés de 45°
 - Entre 1,3 m et 1,5 m de largeur par emplacement.
 - Longueur entre 2 m et 2,5 m en fonction de la place disponible.
 - Utile de placer un système ancré dans le sol qui permet d'accrocher une ou plusieurs motos



Organiser au mieux les livraisons et limiter leurs nuisances

Les livraisons aux commerces et entreprises dans les rues du centre peuvent générer des nuisances tant pour les piétons et les cyclistes que pour la progression du transport public. En effet, en l'absence d'aires de livraison bien localisées et en nombre suffisant, les livreurs sont contraints de stationner en double file ou sur les trottoirs.

La commune doit formaliser des aires de livraison aux endroits les plus appropriés quitte à réorganiser le stationnement. Cette (ré)organisation doit se faire par tronçon en collaboration avec tous les commerçants

concernés pour arriver à une solution pertinente qui sera agréée par toutes les parties prenantes.

Les aires sélectionnées doivent être efficacement marquées et signalées



Tout comme pour la gestion d'une zone bleue, un contrôle régulier du respect des emplacements est d'une grande importance pour le fonctionnement du système

Dimensions

Largeur: de 2 à 2,5 m

Longueur: de 7 à 20 m (2 m de longueur minimum sont recommandés pour la manutention à l'arrière du véhicule)

Localisation

5 m d'un passage piéton, de préférence après

5 m d'un carrefour (20m si gestion par feu)

50 m max entre une aire de livraison à un lieu de livraison

A proximité d'une bordure abaissée

Mutualisation avec une zone de K&R est possible



Organisation du stationnement pour les PMR

Les normes pour les places de stationnement pour les PMR préconisent en voirie un emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite par tranche de 50 emplacements traditionnels. Nous proposons donc que ce quota soit respecté. Pour arriver à une mobilité équitable, il faut permettre aux PMR d'accéder à l'ensemble de la commune sans difficulté, et donc d'avoir accès à des places de stationnement sur l'ensemble de la commune.

Pour cela, il ne suffit pas de respecter le quota d'une place de stationnement sur 50, mais également de prévoir des places de stationnement respectant les normes.

Attention aux cheminements sur les abords de l'emplacement qui doivent être adapté aux PMR !



10.1.7 Communiquer sur la politique de stationnement

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante de sa destination finale. Il est dès lors primordial de communiquer efficacement sur le stationnement afin de mettre en avant les avantages d'une politique de stationnement tant pour les habitants que pour les clients des commerces et les autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, transport public).



Se garer en centre-ville,
c'est possible !



10.2 Les villages

Des problèmes de stationnement peuvent se poser dans les villages, dus notamment à l'étroitesse des voiries et au manque d'emplacements. Les automobilistes se stationnent donc régulièrement sur les trottoirs au détriment du cheminement piéton ou de manière anarchique sur les voiries créant des problèmes de sécurité routière.



Pieton



Godarville

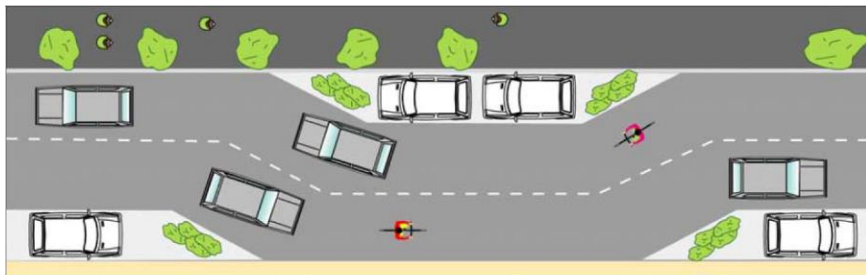
Il faut donc également une politique de gestion du stationnement dans les villages afin d'améliorer la sécurité routière et les cheminements modes doux en luttant contre le stationnement sauvage et/ou anarchique.

Plusieurs mesures peuvent être prises pour améliorer la situation dans les villages.

Formalisation du stationnement afin de mieux délimiter les espaces

Marquage au sol pour les espaces de stationnement et si besoin intégration de potelets sur les trottoirs pour protéger les cheminements piétons.

Pour les routes ne pouvant accueillir du stationnement des deux côtés de la voirie, la mise en place de stationnement en chicane est une solution souvent pertinente. Ce type d'aménagement présente le double avantage d'organiser le stationnement et de réduire les vitesses pratiquées par les véhicules. Les distances entre les zones alternées varient en fonction du type de trafic fréquentant la voirie : voiture, bus, charroi agricole...



Source : Plan de Déplacements Urbains – Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Annexe 1 : Guide des aménagements en voirie

- Lors de réaménagements importants de voirie, il faut envisager la mise en place d'oreilles de trottoir pour faciliter les traversées piétonnes et délimiter clairement le stationnement
- La zone de plain-pied est une solution pour les voiries très locales qui par leur étroitesse ne permettent pas un partage de la voirie pour les différents modes



Utilisation des garages ou parkings disponibles

Sensibiliser la population sur l'utilisation des garages afin qu'ils soient utilisés à leur juste fin :

- Encourager les riverains à rentrer leur véhicule plutôt que de le stationner sur la voirie ou sur le trottoir



- Lutter contre la réaffectation de ces garages en local de rangement, chambre, salle de jeux,....

Garage : fini de s'y garer (05/10/2011)

 Recommander  Soyez le premier de vos amis à recommander ça.



© BELGA

La première raison avancée par les automobilistes pour expliquer la non-utilisation de leur garage est la "nonchalance"

BRUXELLES Quatre Belges sur dix qui disposent d'un garage personnel ne l'utilisent pas pour garer leur voiture, selon une enquête menée par Touring et évoquée mercredi dans les quotidiens de Sud Presse et Het Laatste Nieuws.

"En moyenne, nous recevons entre 5 et 10 appels de nos membres

chaque mois pour se plaindre qu'ils ne trouvent plus d'emplacements dans la rue à cause de leurs voisins qui ne se garent pas chez eux. Nos interlocuteurs veulent notamment savoir si on ne peut pas modifier le code de la route pour obliger les gens à utiliser leur propre garage", explique Danny Smagghe de Touring.

La première raison avancée par les automobilistes pour expliquer la non-utilisation de leur garage est la "nonchalance". "Le soir, les automobilistes ne veulent plus faire l'effort d'ouvrir leur porte et de faire les manoeuvres pour se garer", précise M. Smagghe.

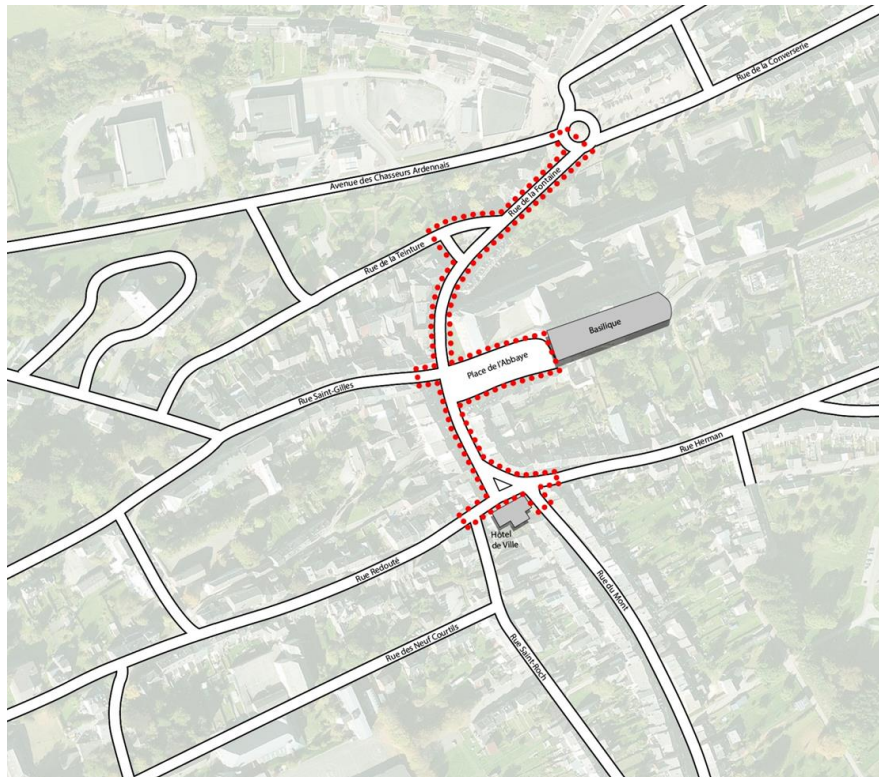
Parmi les autres raisons figurent aussi la taille des voitures actuelles qui ne rentrent plus dans les anciens garages ou l'utilisation du garage comme lieu de stockage et de rangement.

© La Dernière Heure 2011

- Inciter les riverains à se garer sur les parkings de proximité existants et disponibles à des jours et/ou des heures prédéterminés : salle communale, école, complexe sportif,... quitte à marcher sur quelques centaines de mètres !

11 Centre de Saint-Hubert

11.1 Accompagnement de la rénovation urbaine



Plusieurs questions se sont posées lors de l'avant-projet qui ont demandé un accompagnement du PCM dès le départ de l'étude :

- Quel sens unique pour la traversée du centre ?
- Localisation du stationnement
- Gestion des girations bus

- Configuration du carrefour avec la fontaine

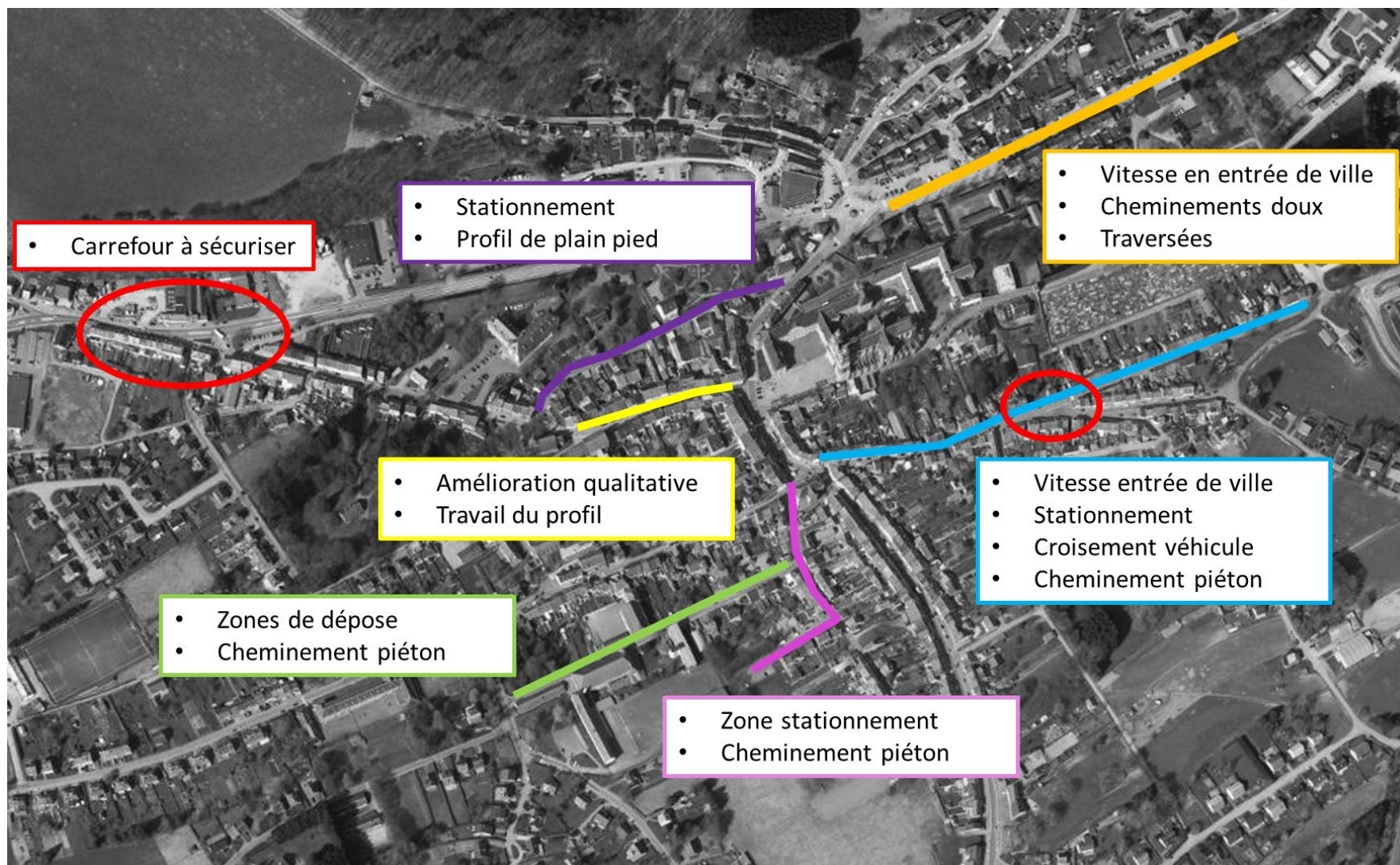
2 configurations possibles



Variante 1 retenue

- Aucun sens de circulation à modifier (sauf St-Roch si besoin en fonction des projets)
- Rue du Mont garde son statut d'axe structurant
- Permet tous les mouvements bus vers la rue de Lavaux
- Permet un réaménagement plus favorable pour les piétons au carrefour Saint-Roch
- Carrefour N848/N849/Redouté peu simplifié. La plupart des mouvements actuels sont maintenus.
- Aménagement qui casse peu l'effet linéaire de l'axe

11.2 Mesures complémentaires



11.2.1 Rue Saint Gilles

Stationnement pour commerces + passage bus + amélioration des cheminements doux

- Quasiment aucune marge de manœuvre sur le profil
- Mise en plain-pied dans la continuité de la rénovation urbaine

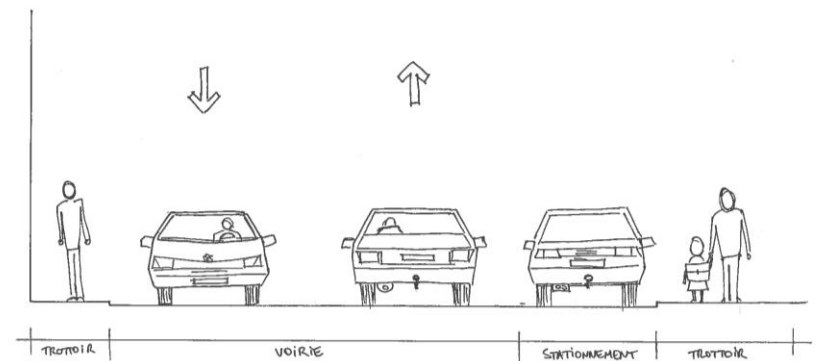
Attention au stationnement anarchique !



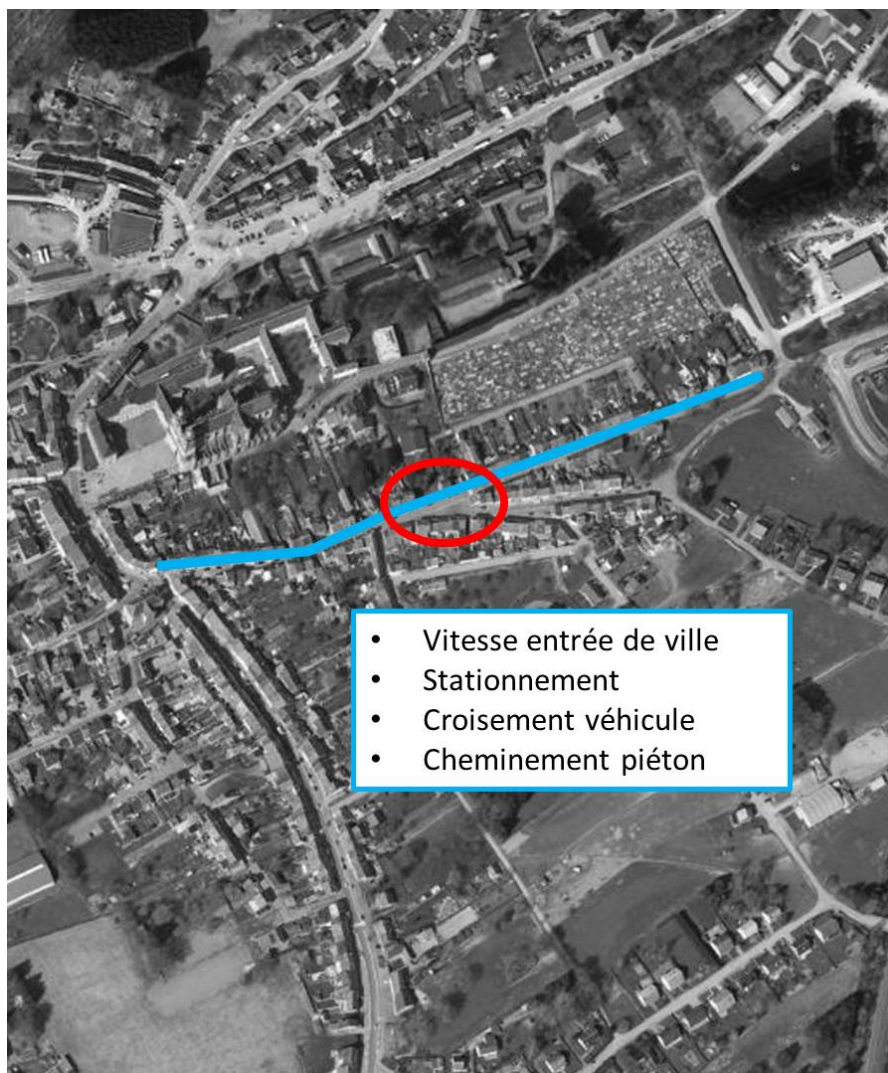
11.2.2 Rue Nestor Martin



- Diminuer le nombre d'entrées/sorties du parking
- Mise en place d'un cheminement piéton permettant une continuité depuis le centre jusqu'aux bureaux et arrêt TEC



11.2.3 Rue Lavaux



11.2.4 Rue Saint Roch

- Sur le premier tronçon, la seule possibilité pour avoir un cheminement piéton et garantir une zone de stationnement est la mise à sens unique



- Aménagement du 2ème tronçon et de la poche de parking
 - Stationnement à formaliser en alternance en fonction des garages, ce qui permet également un effet chicane qui ralentit les véhicules
 - Au niveau de la poche de parking, plusieurs configurations sont envisageables afin d'optimiser l'espace. Ci-dessous un exemple sous forme de stationnement perpendiculaire.



11.2.5 Entrée de ville – N808

Il est important de traiter l'entrée de ville via la N808 qui est l'entrée principal sur Saint-Hubert depuis la RN89. Cette entrée de ville regroupe plusieurs enjeux :

- Structurer la voirie afin de mieux marquer la traversée d'agglomération
- Amélioration de la sécurité routière en maîtrisant notamment les vitesses
- Valoriser les cheminements doux et les traversées piétonnes

Nous pouvons identifier 5 sections

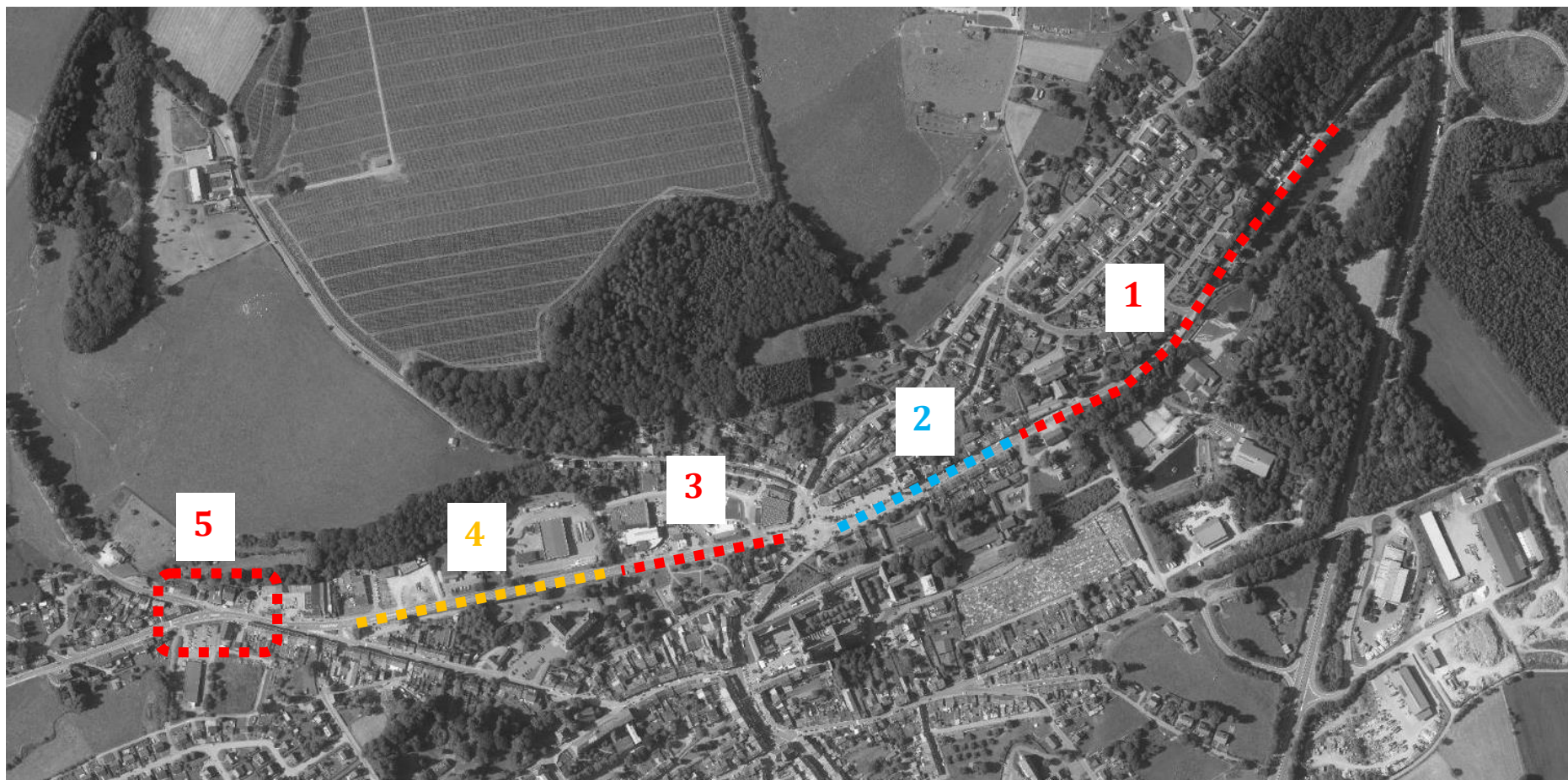
1/ Voirie à restructurer afin de maîtriser les vitesses en entrée d'agglomération et permettre le déplacement des modes doux.

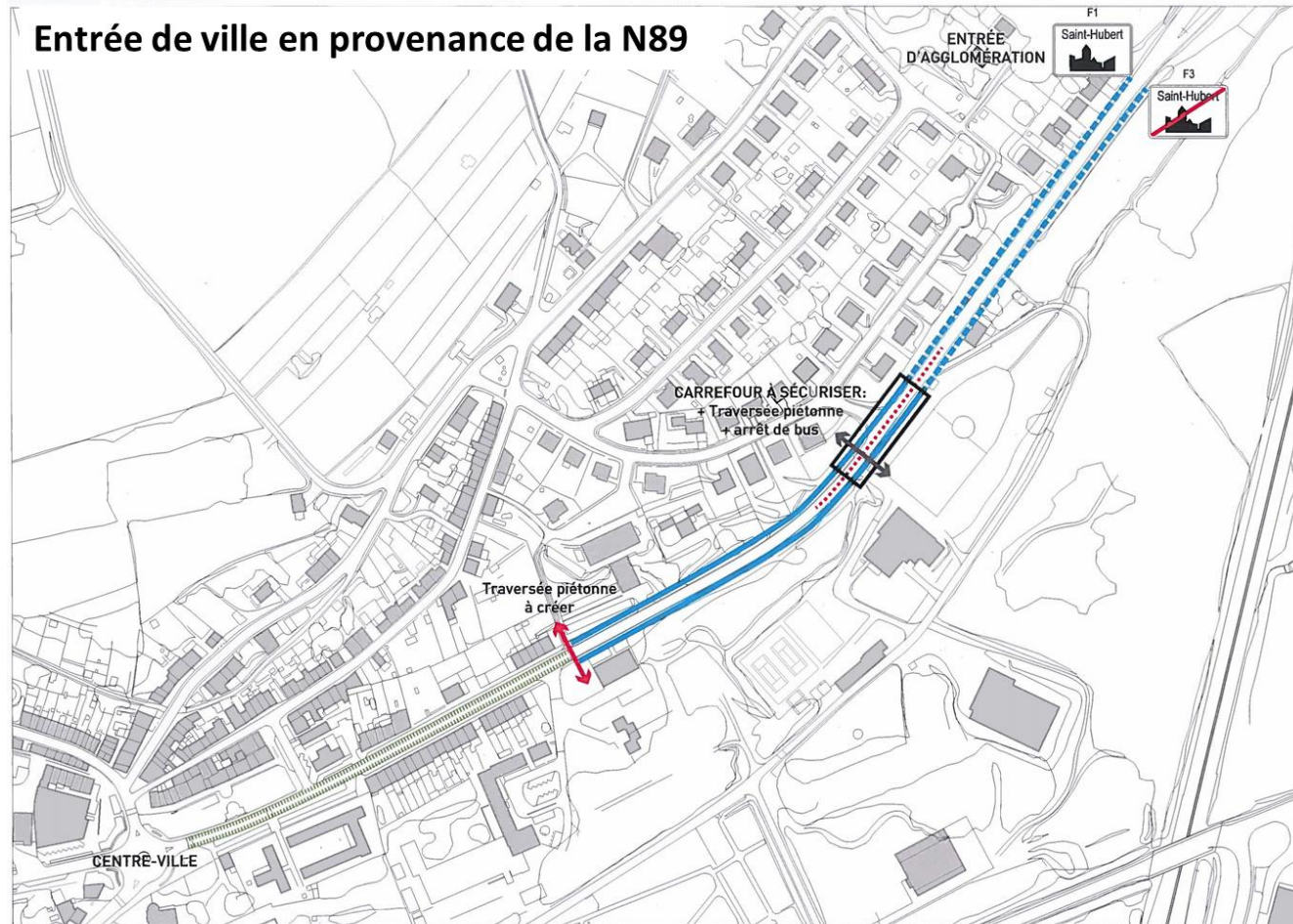
2/ Section aménagée et lisible permettant les déplacements piétons

3/ Maîtriser les vitesses et permettre la traversée de l'avenue des Chasseurs Ardennais vers les commerces

4/ Vitesse à réguler et cheminements doux à entretenir

5/ Carrefour à sécuriser (projet SPW)





1/ Bien marquer l'entrée d'agglomération à la sortie de l'échangeur avant l'arrêt de bus

2/ Reduire visuellement la largeur de la voirie pour diminuer la vitesse

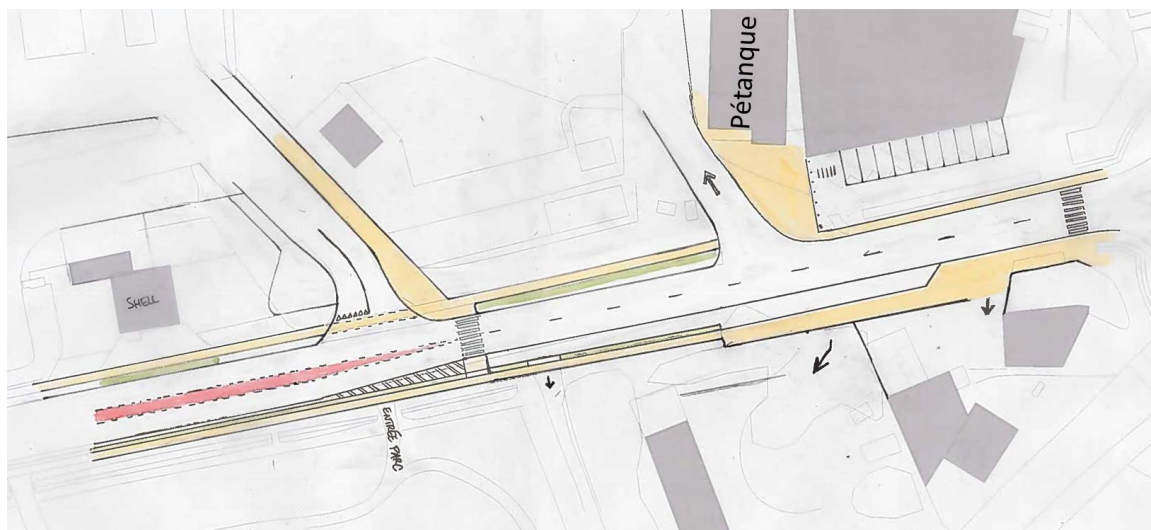
- A court terme via une bande centrale marquée
- A moyen terme en structurant les accotements en aménageant des cheminements doux, en formalisant les zones de stationnement et les arrêts bus

Zone prioritaire —————

Zone secondaire

3/ Suite aux premiers aménagements permettant une maîtrise de la vitesse, faciliter les traversées piétonne au niveau :

- De la rue de la Conserverie
- De la rue du PArC



Aménagement avenue des Chasseurs ardennais en approche du rond-point

- Réduire vitesse via une bande centrale marquée et en structurant les accotements.
- Valoriser les chemins doux le long de la voirie régionale
- Aménager une traversée piétonne depuis la roseraie vers les commerces
 - Rétrecir la chaussée au niveau de la traversée
 - Marquer clairement au sol la traversée
 - Prévoir un éclairage efficace
 - Un radar préventif peut également être envisagé pour sécuriser la traversée
- Envisager la mise à sens unique de la boucle Pré des Moines pour sécuriser et améliorer l'espace devant le club de pétanque

11.2.6 Entrée de ville – N849

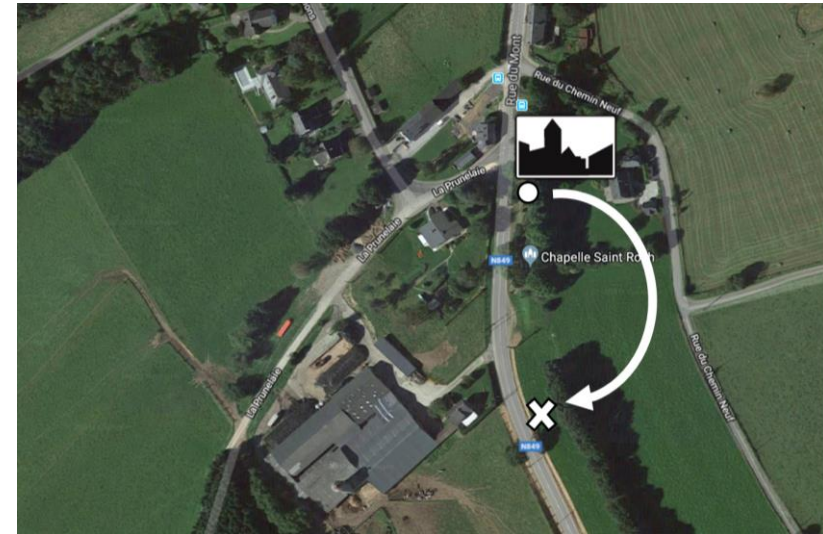
Plusieurs enjeux sont présents sur cette entrée de Ville, dont l'itinéraire via la rue des Rogations :

- Maîtrise de la vitesse en entrée de ville et en approche du carrefour
- Sécurisation du carrefour rue du Mont - Rogation
- Sécurisation de la traversée cyclable pour l'itinéraire rejoignant Vesqueville (voir chap 4)
- Faciliter l'accès à l'arrêt TEC



Plusieurs actions à mener

- Déplacer l'entrée d'agglomération et donc la limite à 50 km/h en amont du tournant

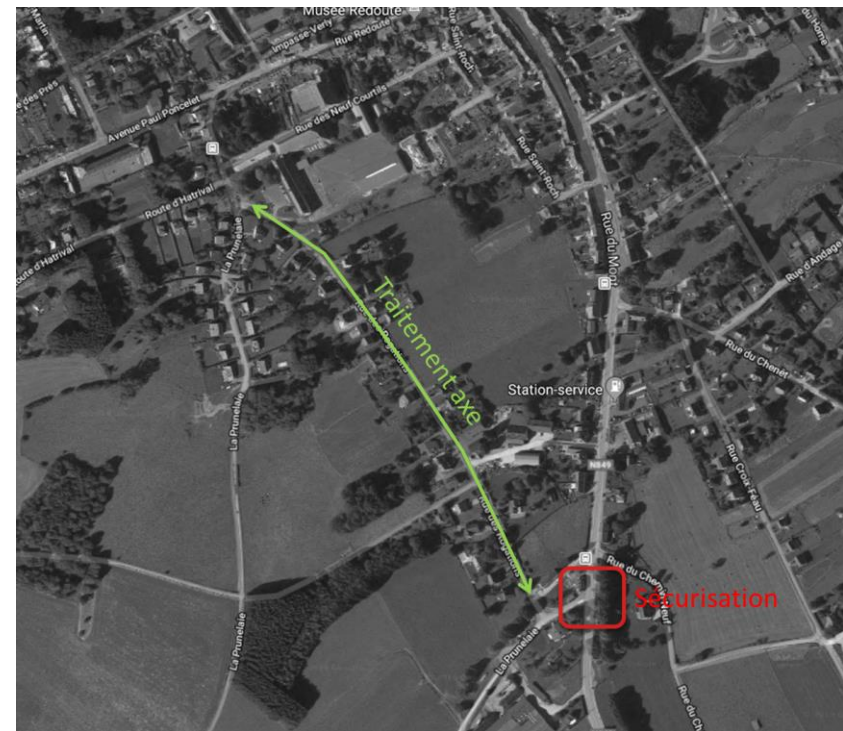


- Rétrécissement visuel de la route par une bande centrale rouge + mise en place d'un radar préventif à envisager
- Sur les 2 carrefours avec Rogation : Travail sur les oreilles de trottoir afin de réduire les angles et donc la vitesse, tout en maintenant une giration acceptable pour les bus. Cela permet également de récupérer de l'espace sur la voirie pour les cheminements piétons
- Marquage d'une bande cyclable suggérées et matérialisation de la traversée pour les piétons et vélos
- Aménagement de l'arrêt TEC afin de faciliter son accès et améliorer le confort (éviter d'attendre dans la zone herbeuse)



Traitement de la rue des Rogations à envisager

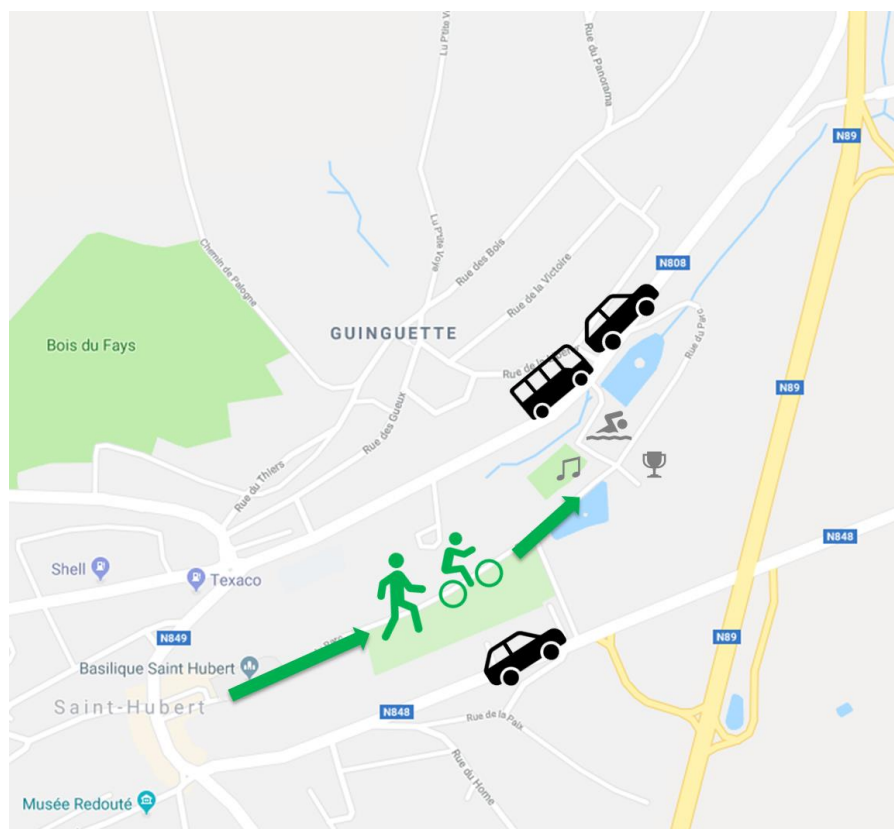
- Cheminement piéton continu à garantir et empêcher le stationnement sauvage sur les trottoirs
- Réduction la vitesse, 2 possibilités :
 - Stationnement alterné ou chicane à marquer au sol en tenant compte des nombreux garages. Pas idéal pour les bus !
 - Mise en place de coussins berlinois
- Zone de dépose à prévoir le long de l'axe en approche de l'école



11.2.7 Accès au centre sportif

Niveau « macro »

- Proximité de la N89 et N808 donc génère peu de transit dans les quartiers
- Pour les habitants du centre, distance et cheminement modes doux crédible via la rue du Parc
- Arrêt de bus « piscine » le long de la N808



Niveau « micro » : propositions

- **Entrée** depuis la rue de la Converserie, via la rue du Parc, en sens unique entrant (maintien de la situation actuelle)
- **Sortie** vers la rue de la Converserie depuis la rue locale de la piscine. Interdiction d'entrer par cet accès.

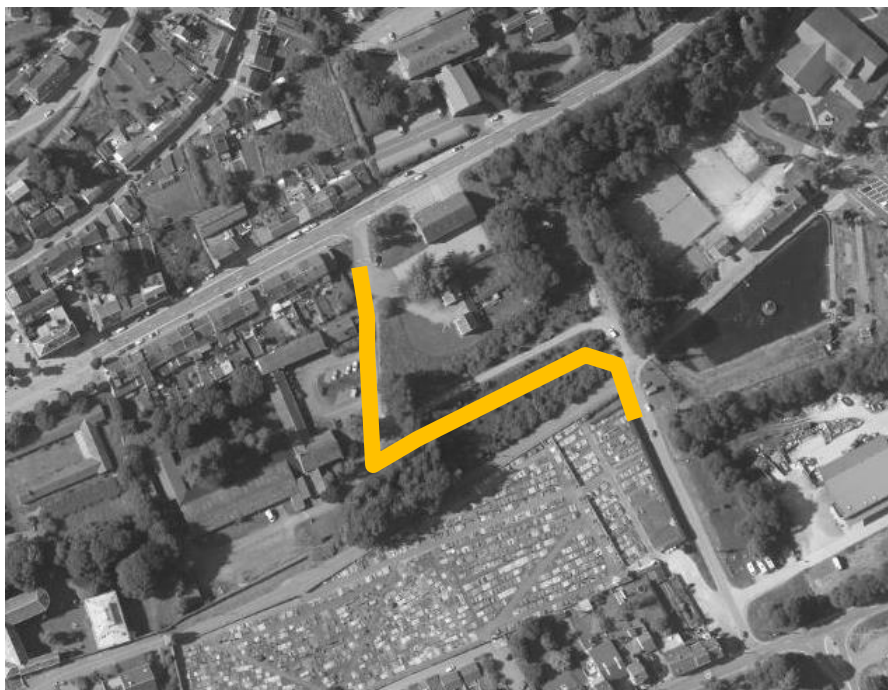
Permet de simplifier donc sécuriser l'accès à la N808 et de répondre aux difficultés de croisement aux abords de la piscine.

Impact : venant de Marche, utilisation de la sortie « zoning », N808 – rue de Lavaux (22 min) pour accéder au pôle sportif



11.2.8 Liaison rue du Parc - rue de la Converserie

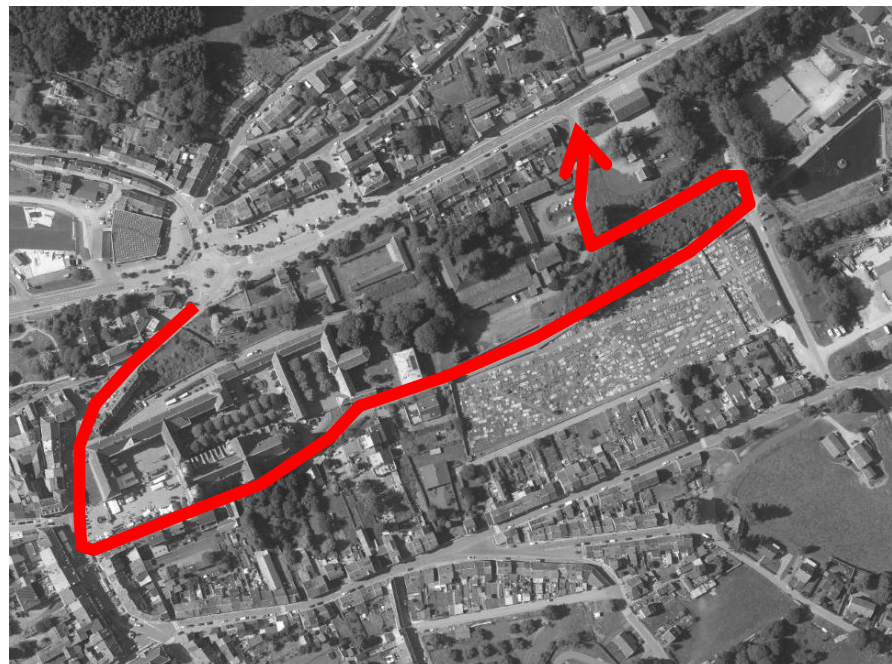
La voirie empierrée reliant la rue du Parc et la rue de la Converserie (via l'ancien site Valbois) est de plus en plus utilisée.



→ Une boucle de circulation peut être envisagée dans la continuité de la rénovation urbaine en empruntant la rue du Parc pour rejoindre la rue de la Converserie

→ A étudier afin de diminuer le trafic aux abords du centre sportif et de la piscine, ainsi que dans le bas de la rue Herman.

→ Cela implique un aménagement plus résistant de la voirie ainsi qu'une sécurisation du carrefour avec la rue de la Converserie.



12 Les écoles

12.1 Enjeux

Comment aborder la mobilité dans le cadre d'une école ?

La mobilité scolaire étant concernée par tous les modes de déplacement, il est difficile d'en faire un chapitre à part entière. En effet, chaque chapitre abordé dans ce rapport a un lien direct avec la mobilité scolaire et de nombreuses actions proposées concernent directement les écoles.

Nous proposons cependant une série d'actions spécifiques à entreprendre par les écoles. Celles-ci peuvent en effet être considérées comme des acteurs de la mobilité scolaire ; Elles sont bien placées pour constater les problèmes que rencontrent les élèves, sensibiliser les élèves et leurs parents (les enfants étant des acteurs des changements de comportement des parents), prendre des initiatives pour induire des comportements plus "durables". Elles peuvent profiter de l'aide d'associations, de la commune, de la police, du TEC et d'autres partenaires pour entrer en action.

Ecoles fondamentales

Dans cette catégorie d'âge, les principaux moyens de locomotion restent la voiture et en moindre mesure la marche. Selon les statistiques régionales, une grande partie des parents déposant ou venant chercher leurs enfants n'ont d'ailleurs pas d'autres buts dans leur déplacement.

L'emploi du vélo, du ramassage scolaire ou du bus commence à apparaître, principalement pour les élèves de 5ème ou 6ème primaire.

En zone rurale, les écoles de village drainent souvent des enfants dans un rayon plus large, et pour ceux habitant à proximité, les cheminements piétons de mauvaise qualité ne permettent pas toujours les déplacements à pied. Tout cela accentue donc l'utilisation de la voiture comme moyen de locomotion.

Ecoles secondaires

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

Les élèves de secondaire ont besoin d'une autonomie dans leurs déplacements nettement plus importante (horaires variables, indépendance vis-à-vis des parents, ...)

Deux objectifs principaux peuvent être mis en avant :

sécuriser les abords des écoles par des aménagements, par une gestion des différentes circulations et en réduisant le nombre de déposes en voiture
permettre des alternatives à l'autosolisme très présent dans les déplacements domicile-école

12.2 Les leviers d'action

Nous pouvons séparer les actions en 2 catégories :

Les actions qui sont typiquement des aménagements d'espaces publics

- Sécurisation des abords de l'école et de la zone de dépose
- Cheminement piéton au sein des villages
- Cheminement vélos

Les actions permettant d'encadrer, gérer et promouvoir les différents types de déplacement

Actions	Ecoles fondamentales	Ecoles secondaires
Organisation de la mobilité aux abords de l'école	ok	ok
Ramassage scolaire en bus	ok	
Ramassage scolaire à vélo	ok	
Rangs scolaire (pedibus)	ok	
Valoriser les déplacements de proximité à pied	ok	ok
Valoriser les déplacements cyclables autonomes		ok
Valoriser les déplacements en transport public et l'intermodalité		ok
Covoiturage entre parents (schoolpool)	ok	ok

12.2.1 Sécurisation des traversées et surveillance du bon fonctionnement du Kiss & Ride

La sécurisation de la traversée devant une école est importante afin de mettre en sécurité les enfants mais aussi les salariés qui y travaillent et d'éviter les accidents de la circulation dans le contexte difficile des heures d'entrée des écoles.

L'aide à la traversée et la surveillance des abords de l'école sont des initiatives de plus en plus courantes. Elles peuvent être organisées de différentes façons :

- Agents de sécurité mis en place par la commune
- Personnes bénévoles quotidiennement: parents, professeurs, retraités,...
- Des élèves (à partir des 5ème ou 6èmes primaire) volontaires à l'année selon un roulement et sous surveillance d'un responsable → ce qu'on appelle les « patrouilleurs scolaires »



Les patrouilleurs reçoivent souvent une récompense en fin d'année pour leur investissement (journée d'excursion, ...)

12.2.2 Accessibilité piétonne

Le mode de déplacement idéal pour les écoles de proximité (souvent le cas pour les maternelles et primaires) est bien sûr la marche à pied. Il faut donc encourager les parents et les élèves à le faire et cela passe par la prise en compte de plusieurs éléments :

Traversées piétonnes et cheminements sécurisés aux abords de l'école

L'école peut organiser avec les élèves concernés un relevé des points délicats et en faire part à la commune qui relayera auprès des acteurs concernés.

Cheminements piétons cohérents depuis les arrêts de transport public

Cela concerne notamment les élèves de secondaire qui utilisent pour une grande majorité les transports en commun.

Rang scolaire (Pédibus)

Action à organiser avec des élèves de primaire dans un rayon inférieur à 1km. Cela demande des itinéraires où le cheminement piéton est adéquat ainsi que des accompagnateurs



Le but premier des Pédibus est de désengorger les abords des écoles mais ils ont d'autres avantages :

- L'enfant n'a pas une perception innée du danger. Le bus pédestre le conscientise aux problèmes de sécurité et aux dangers de la route. Il acquiert les bons réflexes et sera donc autonome plus rapidement.
- Le sentiment d'insécurité que les parents ressentent les oblige à conduire leur(s) enfant(s) à l'école en voiture, augmentant le nombre de voitures, et donc l'insécurité aux abords des écoles → la boucle est bouclée
- La marche est un moment privilégié à partager avec les parents et les copains
- En participant ponctuellement au Pédibus, les parents récupèrent un peu de temps le reste du temps

12.2.3 Développement de l'utilisation du vélo

Le vélo est le mode de déplacement idéal pour des déplacements de 1 à 5 km et convient très bien à des élèves de secondaire voulant un peu d'autonomie ou à des élèves de 5ème et 6ème primaire via un ramassage scolaire.

Itinéraires adaptés aux vélos

A l'adolescence, le rang à vélo devient presque superflu et les élèves sont assez autonomes pour se déplacer seuls → Ils doivent par contre trouver les itinéraires les plus adaptés à leurs déplacements.

Parking vélo disponible à l'école

Cette mesure est indispensable pour encourager la pratique du vélo.



Brevet cycliste : Initiation vélo pour les jeunes

Il a été développé par la Région avec l'aide de l'asbl ProVelo et de l'IBSR pour les classes de 5ème et 6ème primaire

L'objectif donner les compétences nécessaires à l'enfant pour rouler en sécurité à bicyclette dans la circulation. La formation qui comprend différents stades (Code de la route en classe, habileté dans la cour de récréation et conduite dans la circulation) est suivie d'un examen théorique et pratique des compétences et est sanctionnée par un Brevet.

Pour plus d'informations sur le Brevet du cycliste : <http://www.brevetducycliste.be>

Ramassage scolaire à vélo

Des accompagnants organisent un circuit quotidien passant à proximité de la maison des enfants cycliste. Le principe est d'accompagner les élèves candidats à vélo à l'école et les ramener chez eux après l'école. Les élèves intéressés sont généralement ceux de la 4ème à la 6ème primaire.

La mise en place d'un ramassage scolaire à vélo apparaît comme un outil prioritaire pour encourager la pratique du vélo. Il semble être un bon moyen pour susciter l'intérêt des habitants pour la pratique du vélo. Dès l'enfance, le vélo peut avoir toute sa place dans le quotidien des enfants.

Le fait d'être en groupe rend les vélos plus visibles pour les voitures qui sont donc plus attentives. Les enfants bénéficient donc de conseils et d'une meilleure sécurité pour faire leur apprentissage.

L'asbl Pro Velo accompagne et met à disposition des personnes désireuses de mettre en place ce système une multitude d'outils pratiques.

➔ Initiative à mener ponctuellement sous forme d'évènement



Atelier de réparation

Mise en place d'un atelier de réparation des vélos dans le cadre de l'école.

Voir l'exemple de l'école communale Clair-Vivre à Bruxelles où l'atelier vélos est mis en place par l'association des parents chaque mardi, accompagné d'un mécanicien professionnel. Tout parent, enfant ou membre de l'équipe éducatrice de l'école peut venir réparer son vélo dans un local aménagé à cet effet.

Pour renseignements : mobilite@clairvivre.be

12.2.4 Mise en place d'un Plan de Déplacements Scolaire (PDS)

Pour réaliser un plan d'action, l'école peut se faire aider par des asbl comme Green. Ces associations proposent une démarche qui débute par l'analyse des modes de déplacement des élèves (quels trajets, par quels modes, etc...) et débouche sur des propositions d'actions sur mesure.

12.2.5 Covoiturage scolaire

Le but est de solliciter les étudiants et parents d'écoliers qui viennent seuls en voiture à partager celle-ci pour se rendre à l'école.

C'est une mesure qui a un grand potentiel de développement dans les années à venir comme le covoiturage de manière générale. C'est donc un levier d'action important pour améliorer la mobilité scolaire.

Le covoiturage informel

Nombreuses sont les familles qui adoptent ce système pratique de manière informelle. Cela demande un peu d'organisation, notamment pour faire face aux changements dans les emplois du temps. Mais cela permet de simplifier les déplacements et d'établir des contacts entre parents d'élèves.

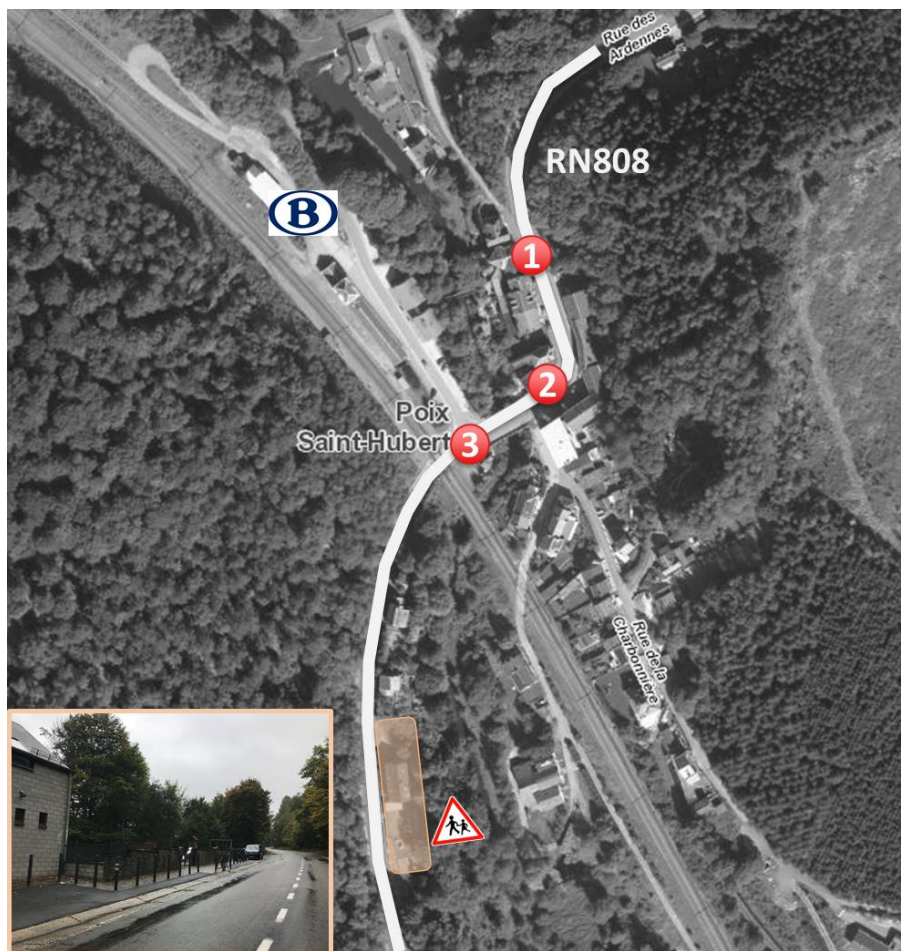
⇒ L'école ou la commune peuvent aider à faire de la publicité via le journal communal, des affiches à l'école, ... ainsi qu'à mettre en place une organisation pour mettre en contact les parents

Schoolpool

Il s'agit d'un projet de covoiturage scolaire développé par l'ASBL Taxistop où les utilisateurs sont mis en contact par l'intermédiaire du site web.

12.3 Ecole de Poix-St-Hubert

Problématique de dépose et sécurité routière aux abords de l'école de Poix-St-Hubert



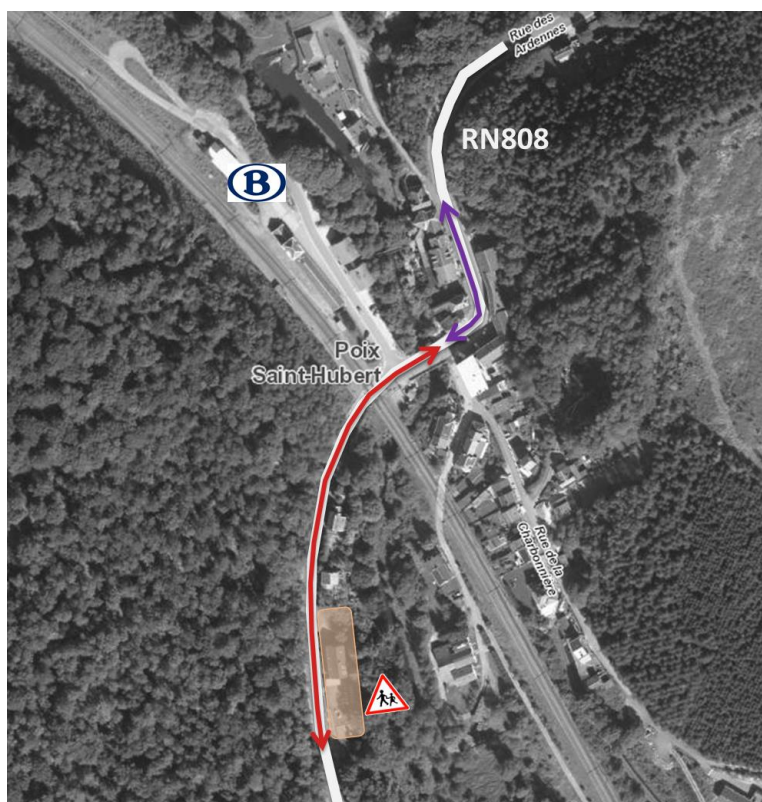
Enjeux

1/ Ecole

- Limiter la vitesse en entrée de village en amont de l'école
- Faciliter les déplacements depuis l'école et les maisons vers la gare et le centre du Village, rue de la Charbonnière

2/ Traversée du Village

Sécuriser les déplacements dans la traversée du village jusqu'au rue de la Lhomme

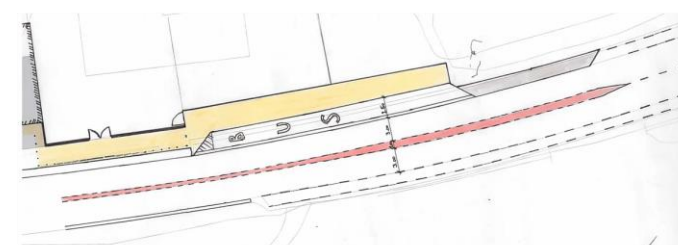


Mesures



1 Déplacer le panneau d'entrée d'agglomération

Effet de porte (Ilôt + bandes sonores) et rétrécissement visuel



2 Cheminement modes doux coté habitation afin de sécuriser les déplacements et inciter à réduire les vitesses



13 Communication

13.1 Enjeux

En matière de déplacements, les individus ont tendance à privilégier les choses qu'ils connaissent et remettent rarement en question leurs comportements. Un comportement automatique s'observe surtout chez l'individu confronté de manière régulière à une même prise de décision notamment lorsqu'il s'agit de choisir un moyen de transport pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire ses achats. Au bout d'un certain temps, la personne s'habitue au transport choisi ainsi qu'à son parcours. Son comportement devient automatique et ne sera pas modifié, à moins qu'un bouleversement soudain ne survienne (changement de profession, mariage, divorce, naissance, décès, ...) ou que les contraintes n'évoluent de façon insupportables (coût du carburant, temps du déplacement, coût ou manque de parking...). Pour modifier les habitudes de mobilité des citoyens, il est nécessaire de les informer et de les sensibiliser sur les alternatives pour se déplacer autrement. Ce processus doit être permanent car la population évolue rapidement et l'offre de transport connaît des modifications régulières et s'enrichit de nouvelles formes de mobilité.

La communication et le marketing en matière de mobilité sont, comparativement à d'autres domaines, sous-développés dans notre société (la publicité automobile étant l'exception).

La promotion d'une mobilité plus durable appelle évidemment le déploiement d'autres moyens, d'autant que nous sommes presque tous habitués à la voiture et qu'il s'agit en quelque sorte de se désintoxiquer. Pour beaucoup, les alternatives à l'autosolisme (covoiturage, transport

public, vélo, taxis collectifs) sont des modes à découvrir avant de les choisir et adopter couramment.

La commune peut mener différentes actions pour faire découvrir les alternatives à la voiture et elle peut soutenir/amplifier les actions de la Région et des sociétés de transport.

La communication est indispensable pour accompagner les autres actions mises en œuvre et décrites dans les chapitres précédents afin d'influencer l'évolution des comportements individuels vers une mobilité plus durable. Les actions de communication peuvent être très diverses. Elles seront à mettre en œuvre progressivement. La présence d'une cellule mobilité permet de faire un suivi ou de lancer des initiatives, de rassembler toutes les informations sur la mobilité locale, d'être un contact de référence pour la population, ...

Les objectifs de la communication seront les suivants :

- Informer les habitants sur les solutions alternatives à la voiture individuelle
- Expliquer la politique de mobilité (les travaux entrepris, les résultats des contrôles de vitesses, les mesures d'encouragement, les bons plans, ...)
- Cibler le public des enfants et adolescents, en raison:
 - De l'importance de la mobilité scolaire dans les communes,
 - De l'effet d'entraînement sur les parents,
 - De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme,

- De l'utilité de rendre les enfants autonomes pour leurs déplacements dans la commune (indépendance par rapport au parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de l'auto).
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobiliste après l'obtention du permis de conduire.

- valoriser les comportements "exemplaires"

13.2 Développer les plans des réseaux

Un individu qui souhaite utiliser tel ou tel moyen de transport doit être en mesure de trouver aisément les informations requises pour réaliser son déplacement. Faute d'information, l'individu se tournera plus facilement vers l'automobile qui permet une grande flexibilité et ne nécessite pas une réelle connaissance des réseaux dès lors que la démocratisation des systèmes GPS évite généralement la recherche fastidieuse du meilleur itinéraire. Bien que l'information sur les services de transport public se soient fortement améliorées au cours des dernières années notamment par la mise à disposition d'informations sur les sites de sociétés de transport public et par la création de « Maisons de la Mobilité » par le TEC, des progrès doivent être faits dans ce domaine, notamment par le recours aux nouvelles technologies de l'information.

13.2.1 Améliorer la lisibilité des réseaux de bus

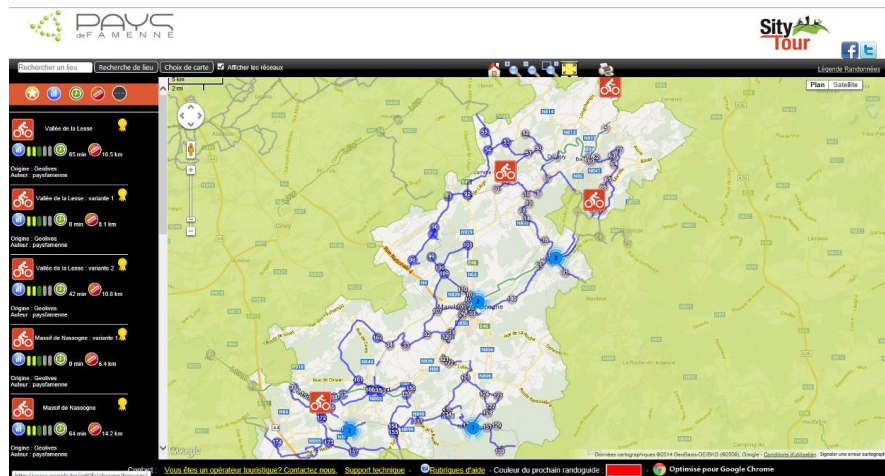
Les Communes devraient collaborer avec les TEC pour développer des plans du réseau de transport public qui dessert le territoire communal. Ces cartes doivent intégrer non seulement les itinéraires des différentes lignes et des différents opérateurs mais renseigner également sur les différentes facettes de l'intermodalité :

- offre en stationnement automobile
- offre en stationnement vélo
- accessibilité PMR
- possibilités d'acheter un titre de transport (guichets, automates de vente)
- de louer un vélo (vélociste, Bluebike, etc.)

L'acquisition par la SRWT de nouveaux outils cartographiques doit permettre d'accélérer ce processus.

13.2.2 Plan du réseau cyclable

A mesure que les aménagements cyclables seront développés sur le territoire communal, il est important d'éditer des cartes d'itinéraires cyclables tant pour les déplacements fonctionnels que pour les déplacements de loisirs. Ces cartes doivent être éditées par la commune en association avec des syndicats d'initiative et mises à disposition des citoyens sous format papier et en téléchargement sur le site de la commune.



Carte interactive de Famenne à vélo

13.3 Développer les outils numériques

13.3.1 Informations sur le site Web

Le site Web de la commune doit permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public.

L'apport des nouvelles technologies sera également présenté sur ce site, en ce compris les outils de calcul d'itinéraires multimodaux ou d'information sur les perturbations des réseaux de transport.

L'apport des nouvelles technologies sera également présenté sur ce site, en ce compris les outils de calcul d'itinéraires multimodaux ou d'information sur les perturbations des réseaux de transport. (Voir Fiche Centrale de mobilité)

13.3.2 S'ouvrir aux médias sociaux

Le recours aux médias sociaux de type Facebook et Twitter offre également des opportunités à ne pas négliger. Partant du constat que des informations pertinentes peuvent provenir des usagers eux-mêmes, il faut renforcer les systèmes leur permettant d'annoncer des problèmes sur les réseaux de transport et les intégrer afin de transmettre cette information à tous les usagers. L'esprit « wiki » a envahi la sphère des transports. L'exemple du « coyote » a démontré par exemple que les automobilistes ont su mettre de côté leur individualisme dès lors qu'ils ont perçu les avantages de rejoindre une communauté d'échanges d'information sur les contrôles de vitesse dans un premier temps et ensuite plus globalement sur l'état des conditions de circulation.

Les réseaux sociaux offrent ainsi des fonctionnalités collaboratives qui permettent d'avertir instantanément l'ensemble d'une communauté. Une participation renforcée entre les opérateurs de transport et les usagers doit être mise en place et valorisée afin de rendre le système efficace et éviter les dérives. En effet, l'utilisation des médias sociaux permet aussi des comportements moins vertueux qui doivent être canalisés pour éviter des développements opposés aux politiques mises en œuvre (avertissement sur les contrôles des tickets par exemple).

Des outils de reporting des espaces publics via Internet ou application mobile sont en développement et permettent aux autorités compétentes d'être tenues informées par les usagers eux-mêmes de dégradations survenant dans les lieux publics, les pôles d'échange et les véhicules. Ceci permet aux services techniques de réagir plus rapidement sur le terrain et de limiter les dysfonctionnements.

L'application NextRide

Depuis octobre 2012, les applications iOS et Android permettent de disposer des heures de passage des bus du TEC Liège à proximité d'un arrêt déterminé. Ces applications sont le résultat d'une initiative citoyenne de deux liégeois qui n'ont aucun lien avec les TEC. Elles permettent de consulter dynamiquement et selon sa localisation l'horaire des prochains bus de l'arrêt à proximité. Sur l'application mobile, il est possible de calculer le temps de parcours à pied vers cet arrêt afin de déterminer s'il est possible de prendre le prochain bus. Si oui, la couleur de fond reste verte. Dans le cas contraire, elle devient rouge.

L'application mobile de la Ville de Nivelles

La Ville de Nivelles a développé une application mobile gratuite qui permet de s'informer sur la ville, de se géolocaliser par rapport aux bâtiments et parkings publics mais aussi de transmettre des commentaires et/ou des photos de problèmes observés par les citoyens sur l'espace public afin de faciliter la prise en charge par les autorités communales. L'application diffuse également les dernières informations sur la commune et est un bon moyen d'alerter les usagers en cas de travaux, déviations de lignes de bus, création d'itinéraires cyclables, etc.



13.4 Sensibiliser par des actions ciblées

13.4.1 Organiser des événements

Une manière conviviale et collective de faire découvrir aux citoyens d'autres manières de se déplacer consiste à organiser dans la commune des événements sur la thématique de la mobilité. Ces événements peuvent s'articuler autour notamment de balades invitant la population à découvrir les aménagements cyclables (cfr Beau vélo de RAVeL) mais aussi par la création d'un village de la mobilité rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité et présentant les réseaux et les projets en cours.

13.4.2 Offrir un pack mobilité aux nouveaux habitants

Comme indiqué précédemment, la remise en question des choix de déplacements s'opère rarement en-dehors de périodes de changement important telles qu'un déménagement, un mariage, un divorce ou un décès. La commune pourrait prévoir de remettre à tous ses nouveaux habitants un pack les informant des différentes possibilités de déplacement sur le territoire communal. La cellule mobilité serait également à disposition des habitants pour donner des conseils sur les déplacements.

13.5 Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

Le PCM définit le cadre d'actions à entreprendre au cours des dix prochaines années mais ne permet pas d'étudier en détails tous les projets et aménagements. Les Communes, les opérateurs de transport et la Région doivent s'engager dans des démarches citoyennes visant à mobiliser les habitants et/ou les associations locales pour faire émerger des idées nouvelles. Les enquêtes publiques peinent

généralement à créer un réel débat et se limitent dans la grande majorité des cas à une séance d'information. Il est dès lors nécessaire d'innover pour renforcer la participation des citoyens, en particulier dans le domaine de l'aménagement des espaces publics et du transport.

Objectifs :

- Co-construire les projets avec la population
- Sensibiliser aux enjeux de la mobilité durable et faire connaître les contraintes des acteurs
- Accélérer la prise de décision politique et l'acceptation publique face à certains projets

Des approches novatrices ont été testées dans certaines villes avec des résultats encourageants. Dans la majorité des cas, ces projets comportaient des budgets conséquents en communication afin tout d'abord de faire connaître les enjeux et les objectifs de la réalisation du projet, ensuite en vue de mobiliser différents types d'acteurs : citoyens, entreprises, écoles, ...

Le recours au numérique permet d'inciter les citoyens peu enclins à se déplacer, pour des raisons physiques, matérielles, familiales ou professionnelles, à prendre malgré tout part aux processus de décisions publiques. Cette approche est complémentaire des outils de participation classiques car dans la concertation, chaque outil a ses biais et le fait d'en associer plusieurs permet de les réduire. Ce type d'outil se veut complémentaire des rencontres physiques entre les services et les citoyens et ne doit pas s'y substituer, notamment dans le cadre des grands projets.

Bonne pratique : La Toolbox Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale a conçu une « Toolbox Mobilité » une véritable boîte à outils, destinée à encourager et accompagner les citoyens à chaque phase de l'élaboration d'un projet d'espace public. Facilement accessible depuis un site internet, la Toolbox contient différents matériels d'information et de communication, pour les aider à concevoir, développer, communiquer et mettre en œuvre leur projet de mobilité pour leur quartier. Lors du premier appel à projets en juin 2012, pas moins de 17 projets ont été déposés et six projets pilotes sont actuellement en cours de réalisation. Ceux-ci sont encadrés par un Mobility Coach qui joue le rôle d'intermédiaire entre les habitants et les autorités communales pour faire émerger des projets cohérents et acceptables par tous.



Plus d'infos : <https://toolboxmobilite.irisnet.be/>

14 La gouvernance

Pour la mise en œuvre du PCM et, de façon plus générale, pour faire progresser la mobilité et l'aménagement du territoire dans le sens du développement durable, une diversité de mesures devra être mise en œuvre par la Commune, en collaboration avec la Région, le TEC, la SNCB, les écoles, le secteur économique privé, les associations, et les habitants.

- Pour donner à ce projet toutes ses chances d'être une réussite, la commune continuera à **former ses agents** et renforcer leurs qualifications. Les propositions de formation (CeM notamment, colloques) seront, à ce titre, des opportunités à exploiter pour développer les connaissances du personnel.
- A court terme, la commune continuera à développer la **collaboration entre les services communaux**; la mobilité étant une matière transversale, les réunions régulières de travail rassemblant les différents services concernés (travaux, urbanisme, police, au minimum, + environnement, relations publiques, écoles selon les points à l'ordre du jour) permettront de coordonner les interventions, de prendre des décisions mieux fondées, de conscientiser le personnel à l'intérêt d'une approche concertée des multiples aspects de la mobilité.
- De façon plus large, **harmoniser les politiques de mobilité** avec les communes voisines, la Province et la Région
- Veiller à la **mise en œuvre**, au **suivi** et à l'**évaluation du PCM**. Il s'agit notamment de faire chaque année le bilan de ce qui a été réalisé, en compagnie des différents acteurs de la mobilité. Le

compte-rendu pourra faire l'objet d'une publication dans le journal communal.

- **Assister les entreprises et les écoles** dans la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises ou scolaires. **Montrer l'exemple** également aux citoyens en faisant un PDE des administrations communales notamment.
- Enfin, la commune continuera à **associer la CCATM** aux différents projets de mobilité qui touchent à l'avenir de la commune.