



COMMUNE DE CHAUDFONTAINE

PARC JEAN GOL

AVENUE DU CENTENAIRE 14,

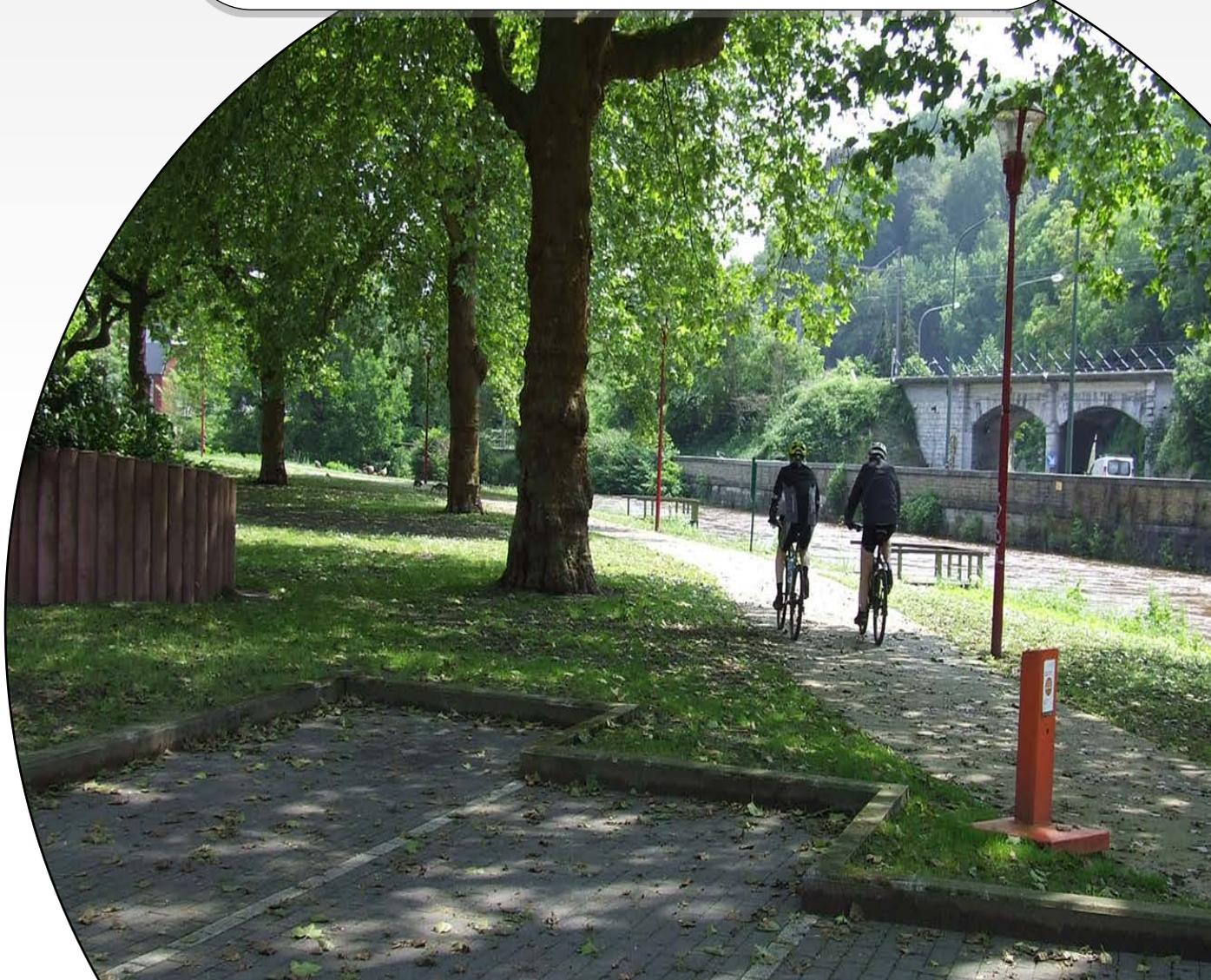
4053 CHAUDFONTAINE (EMBOURG)

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ CHAUDFONTAINE

PHASE 2 : DÉFINITION DES OBJECTIFS

VERSION APRÈS ENQUÊTE PUBLIQUE

JUIN 2018



Ont participé à la rédaction de ce document :

- ***Delphine Hebert*** – Associée – Chef de Projets
- ***Tiago Daniel Costa Pina*** – Chargé d'études
- ***Alice Denys*** – Chargée d'études

Table des matières

1	Introduction	5
2	Enjeux identifiés	6
2.1	Gérer le développement économique et urbain du territoire	6
2.2	Promouvoir les modes doux en tant qu'alternative à l'usage de la voiture	7
2.3	Optimiser l'offre en transports en commun	8
2.4	Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie	9
3	Objectifs par mode de déplacement	11
3.1	Modes doux	11
3.1.1	Circulation piétonne	11
3.1.2	Circulation à vélo	13
3.2	Transports publics	16
3.2.1	Liaisons ferrées SNCB	16
3.2.2	Réseau TEC	16
3.3	Transports privés	17
3.3.1	Trafic routier	17
3.3.2	Stationnement	18
3.4	Mobilité scolaire	19
3.5	Transport de marchandises	20
4	Développements SmartCity et SmartMobility	22
4.1	Contexte technologique et organisationnel	22
4.2	Outils pratiques de gestion du stationnement	23
4.3	Outils pratiques de gestion du trafic	24
4.4	Objectifs	24
5	La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir	25

Table des illustrations

<i>Figure 1 : L'émergence de nouveaux services de mobilité (source : www.15marches.fr)</i>	<i>22</i>
<i>Figure 2 : L'émergence de nouveaux services de mobilité (source : www.15marches.fr)</i>	<i>22</i>

1 Introduction

La commune de Chaufontaine a confié au bureau d'étude AGORA la conception et la rédaction du **Plan Communal de Mobilité**. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic, **le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude : c'est la phase 2 de ce PCM.**

Les propositions et fiches projets réalisées dans la phase 3 devront répondre à ces objectifs. Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain. Dès lors, ne confondons pas les objectifs avec les fiches projets et propositions qui seront étayées en phase 3 de l'étude.

Pour chaque mode de déplacement, les objectifs se déclinent sous forme d'**objectifs généraux**, lesquels doivent dicter les préceptes de tout nouveau projet d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques ; à celle de la rue, de la commune, et du territoire impacté en dehors de Chaufontaine par les déplacements générés par celle-ci. Viennent ensuite des **objectifs plus précis menant à des actions**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.

2 Enjeux identifiés

2.1 Gérer le développement économique et urbain du territoire

Le développement économique et urbain du territoire implique des changements au niveau du nombre et du profil des déplacements qu'il faut anticiper.

Lors de la phase de diagnostic du PCM, nous avons identifié les projets de logement, les projets urbains et infrastructurels ainsi que les projets économiques et ceux liés aux développements touristiques et culturels de l'entité. La gestion des déplacements générés par chacun d'eux constituent les enjeux du PCM en la matière.

2.2 Promouvoir les modes doux en tant qu'alternative à l'usage de la voiture

- Il faut **promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité** en favorisant autant que possible les modes doux dans le cadre d'une commune mixte, en grande partie à caractère rural, mais avec un noyau urbain intéressant ;
- Le vélo, dont l'utilisation a actuellement encore une vocation majoritairement récréative, doit devenir un **moyen de locomotion quotidien**, comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture; divers cyclistes « pionniers » montrent que ce n'est pas une utopie à Chaufontaine ;
- Il faut également **inciter les déplacements de proximité à pied**, aussi bien dans le centre qu'en périphérie, tout en tenant compte des PMR. Tous ces déplacements courts ont des bénéfices très importants pour la santé individuelle et publique, sur les possibilités de contact social intergénérationnels. Le bilan environnemental est également très favorable ;
- Une **politique de sensibilisation et d'incitation à l'usage du vélo ou du vélo électrique** s'avère nécessaire pour développer plus rapidement l'utilisation de ce mode de transport ; la formation des enfants au brevet du cycliste, l'aide à l'achat d'un vélo ou vélo électrique sont des initiatives qui permettent de lever les obstacles, surtout les obstacles mentaux ; pour le vélo, on passe nécessairement par une phase d'essai qui permet de découvrir les avantages et d'apprécier mieux les inconvénients à leur juste proportion ; ensuite l'essayer, c'est l'adopter.

2.3 Optimiser l'offre en transports en commun

La recherche d'une mobilité durable passe inévitablement par des **transports publics attractifs** ; en étant notamment **compétitif sur les temps de parcours, la facilité et la fiabilité** vers les pôles principaux (scolaires – travail) par rapport aux transports automobiles.

Nous proposons les enjeux suivants :

- **Optimiser l'offre de transport public ;**
- **Réfléchir aux modalités de réouverture de la gare de Chaufontaine** étant donné que la SNCB a annoncé l'ouverture prochaine d'un point d'arrêt en gare de Chaufontaine;
- **Étudier l'impact de la réouverture de la gare de Chaufontaine sur le trafic automobile**, notamment pour ce qui concerne le trafic automobile circulant entre la vallée de la Vesdre et le plateau de Beaufays / Embourg;
- **Ouvrir le débat sur des plages horaires étendues en soirée et le week-end ;**
- **Travailler sur l'intermodalité entre les différents modes de déplacements.**

2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie

Gérer la circulation automobile sur un territoire possédant un réseau de voiries important afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants (trafic sur des axes appropriés, limitation des nuisances sonores, qualité de l'espace public, ...).

Cela implique :

- Une bonne organisation du réseau ;
- Une bonne gestion des espaces de stationnement ;
- De canaliser le trafic de poids lourds lié aux différents pôles d'activités économiques.

3 Objectifs par mode de déplacement

3.1 Modes doux

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

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

L'objectif global est donc de **valoriser un cadre urbain et rural convivial, propice à la mobilité douce** (présence de passerelles / passage / chemins / sentiers piétons, pistes cyclables, initiatives en faveur du vélo, ...) et de résoudre les nombreux « dysfonctionnements » rencontrés par les piétons, PMR et cyclistes.

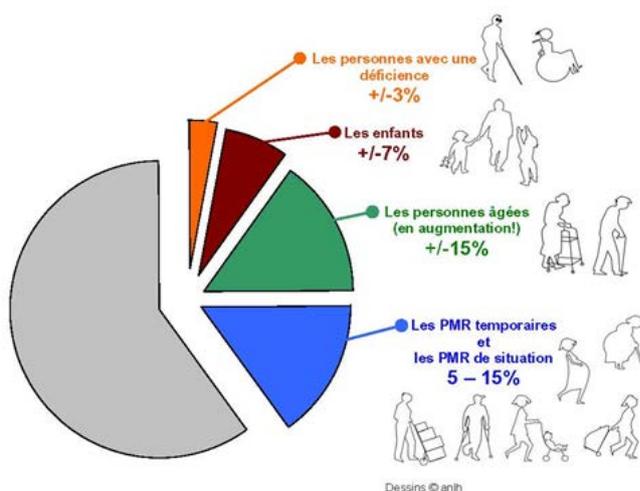


3.1.1 Circulation piétonne

L'objectif général est de développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons. Pour cela, les objectifs sont les suivants :

- **Adapter progressivement l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) :** revêtements homogènes, lignes de guidage podotactiles, dalles d'éveil, abaissement des trottoirs aux niveaux des traversées, rampes,

Répartition des PMR en fonction de leurs difficultés



Source : Vademecum Personnes à Mobilité Réduite dans l'espace public, Bruxelles-Mobilité, Mai 2008

Par Personnes à Mobilité Réduite, il faut entendre toute personne présentant de manière temporaire ou permanente une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette définition les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou plus lourd, les malvoyants, etc. Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR. Jusqu'à 30% des piétons sont concernés.

- **Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons** (suppression des obstacles, entretien des revêtements, ...) afin de les rendre attrayants et adaptés aux flux denses de piétons. La phase 3 définira une priorité dans les interventions sachant que certains pôles demandent une meilleure accessibilité ou une intervention plus urgente ;



Photo 1. Chantier de rénovation de la N61



Photo 2. Traversée piétonne non accessible pour les PMR

- **Favoriser les rues et places piétonnes ;**



Photo 3. Chemin réservé aux piétons et cyclistes



Photo 4. Place à vocation piétonne

- **Garantir un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie ;**



Photo 5. Trottoirs impraticables par des véhicules en stationnement



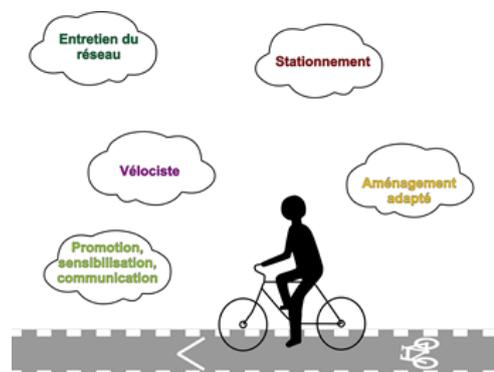
Photo 6. Trottoir fort étroit au droit du carrefour

- **Sécuriser les traversées piétonnes**, spécialement sur les voies principales et durant la nuit ;
- **Promouvoir les itinéraires de loisir** et adapter une partie ou des tronçons de ceux-ci pour les déplacements quotidiens

3.1.2 Circulation à vélo

L'objectif général est de développer la pratique du vélo en tant que mode alternatif à la voiture pour les plages de distance adaptées.

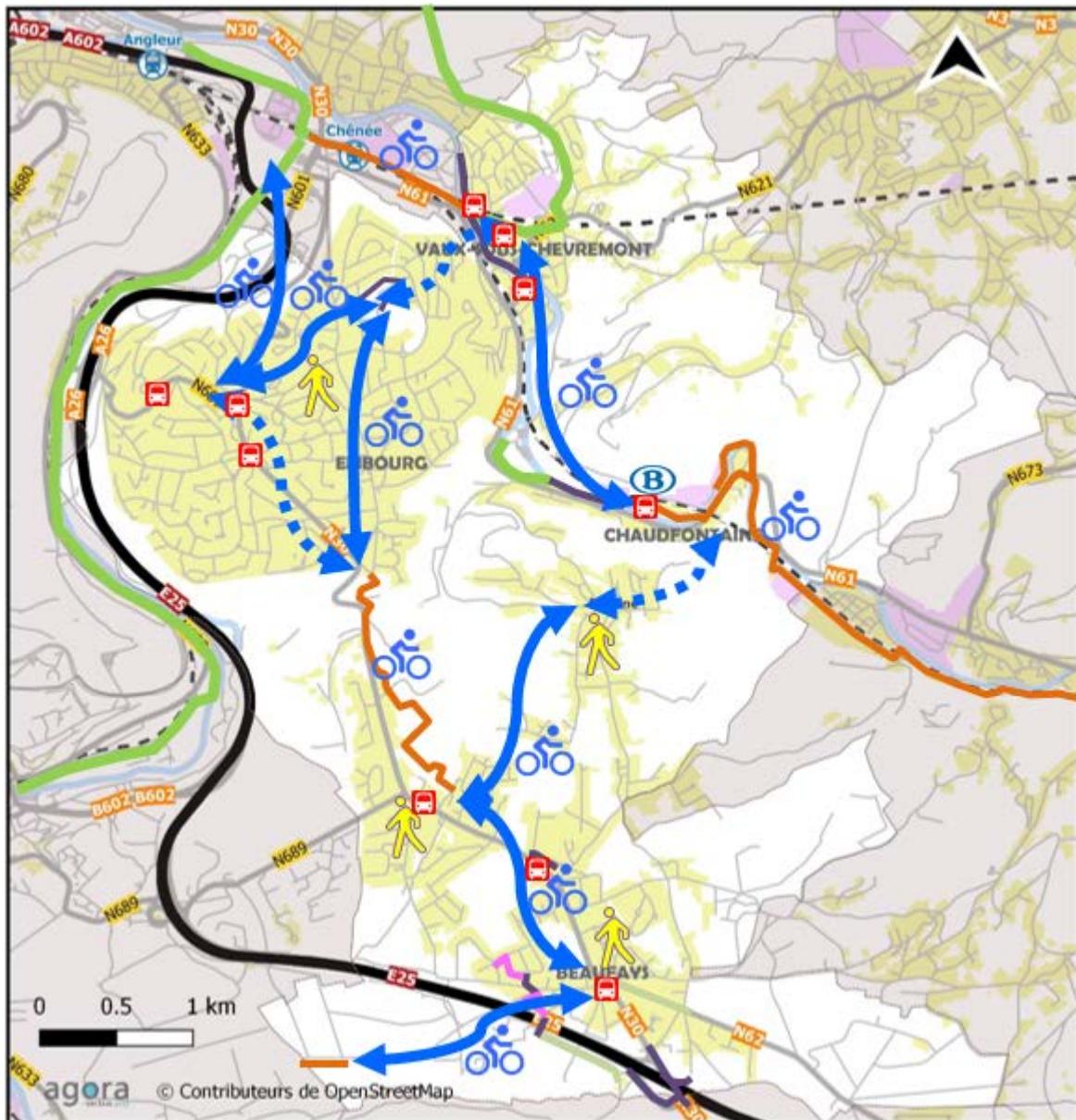
Autrement dit, développer un vrai réseau cyclable et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (trottoirs étroits, obstacles, revêtements abîmés, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables, ...).



Pour cela, les objectifs sont les suivants :

- **Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien ;**
 - Création d'un réseau dense afin de relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, et autres activités. Cela se traduira notamment par la mise en place de pistes cyclables quand les largeurs de voirie le permettent (afin de remédier à l'absence de connectivité entre les différents tronçons existants), de marquages et de signalisations ;
 - Création de liaisons attractives avec des itinéraires confortables, sûrs, directs et entretenus :
 - Vers les pôles d'activité majeurs de la commune (complexes sportif, salle communale, ...)
 - Vers les écoles dont le potentiel est important, ce qui dépend notamment de l'âge des élèves et de leur domiciliation (idéalement à moins de 5 km de l'école) ;

- Vers les pôles TEC - afin de favoriser une complémentarité attractive vélo ⇔ bus et permettre une intermodalité ;
- Réfléchir à la priorisation des interventions ;
 - **Installer et entretenir des équipements de parcage des vélos** aux lieux importants, à savoir près des bâtiments publics (administrations, écoles, commerces, ...) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité. Le type d'équipement (du simple appui au parking en enclos) revêt une grande importance pour éviter le vandalisme ;
 - **Penser "vélo" dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries**, afin de faciliter les liaisons directes (ouvrir des SUL partout où c'est possible, marquer des zones avancées aux feux, ...) et d'assurer la sécurité dans les aires à circulation mixte (au moyen des outils zone 30, zone résidentielle et de rencontre, des marquages, ...) ;
 - **Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo :**
 - Pour les jeunes (ramassage scolaire à vélo, poursuivre les brevets du cycliste et tenter d'assurer un suivi pour lancer une pratique régulière, ...) ;
 - Pour les trajets vers les commerces et services locaux ;
 - Promotion du vélo à assistance électrique pour les distances plus longues.



- Réseau autoroutier
 - Réseau routier
 - RAVEL
 - Chemin réservé (site propre)
 - Piste cyclable marquée
 - Bande cyclable suggérée
 - Projet d'aménagement cyclable
 - Voie piétonne
 - Cours d'eau majeurs
 - Chemin de fer
 - Gare SNCB
 - Communes voisines
-
- Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons - Itinéraires continus vers écoles et équipements publics – Sécuriser les traversées piétonnes
 - Développer un vrai réseau cyclable à partir de l'existant et projets de liaison douce – liaisons vélos attractives avec des itinéraires confortables, sûrs et continus et entretenus
 - Encourager et gérer l'intermodalité en gare de Chaufontaine
 - Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC - Favoriser l'intermodalité bus-vélo

3.2 Transports publics

L'objectif général est de faciliter les conditions de circulation des transports en commun, d'améliorer la qualité d'accueil et l'intermodalité des arrêts de bus et de train (parcage vélo, quais accessibles aux PMR, abris, signalétique), et d'étudier l'amélioration de certaines correspondances.

3.2.1 Liaisons ferrées SNCB

La SNCB a annoncé l'ouverture prochaine d'un point d'arrêt en gare de Chaufontaine. 1.000.000 € sont prévus à cet effet par la SNCB (réaménagement des quais, rampe d'accès PMR et escaliers d'accès, passage). La SNCB souhaite d'ores et déjà adapter ses nouveaux horaires en conséquence. Dans ce contexte le PCM préconise l'objectif suivant :

- Réfléchir aux modalités de réouverture de la gare à court terme :
 - Horaires ;
 - Intermodalité
 - vélo-train ;
 - bus-train, notamment au niveau de l'adaptation des horaires du bus 28, qui relie Fléron, Chaufontaine, Beaufays, Tilff et le Sart Tilman;
 - voiture-train (étudier les possibilités de parking);
 - D'inciter davantage au report modal et par conséquent de limiter les nuisances liées à l'usage de la voiture ;
 - D'être un moteur de développement pour le pôle touristique et culturel qu'est Chaufontaine.

3.2.2 Réseau TEC

Les marges de manœuvre d'un plan communal en ce qui concerne l'amélioration des différents réseaux TEC sont faibles. Néanmoins, le PCM préconise les objectifs suivants :

- Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC ;
- Favoriser l'intermodalité bus-vélo ;
- Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail.

3.3 Transports privés

L'objectif général est d'assurer l'accessibilité des bassins de vie de la commune tout en limitant au maximum les nuisances associées au transport individuel.

3.3.1 Trafic routier

- Accorder une attention particulière aux **zones d'activités économiques** étant donné les circulations qu'elles génèrent ;
- Réfléchir aux mesures à prendre en termes d'aménagements et de sens de circulation afin de **réduire le trafic de transit** qui percole par plusieurs quartiers :
 - au sein de la rue Savoyard, de la rue de Monchamps et de la rue de l'abattoir ;
 - avenue du Centenaire à Embourg ;
 - rue Joseph de Flandre à Embourg ;
 - rue des Trois Roses ;
 - rue du Hêtre Pourpre ;
- Permettre l'**accès aisé aux commerces et équipements des centres -bourgs** y compris en voiture
- Etudier les effets induits- en termes de flux de circulation supplémentaire - des différents **projets urbains en cours ou à l'étude, les nombres de logements sont donc purement indicatifs, et leur réalisation effective n'est pas validée**. Il s'agit plus précisément de :

Logement :

- Lotissement du Golf (ZACC Chawresse)
- ZACC Grandchamps
- Lotissement Thiry
- ZACC Monchamps Est

Economique :

- Extension du Colruyt, à Beaufays

Équipements :

- Réouverture d'un point d'arrêt en gare de Chaufontaine par la SNCB

Espaces publics :

- Réaménagement de l'Esplanade de Chaufontaine
- Réaménagement de la Place de la Bouxhe, à Beaufays
- Réaménagement du Parc Jean Gol, à Embourg

3.3.2 Stationnement

Élément de base à étudier dans le cadre d'un PCM, l'organisation de la demande en stationnement doit permettre de **combiner les concepts de cadre de vie et d'accessibilité**, via :

- Une bonne gestion des espaces de stationnement des centres et autour de ceux-ci;
- Des choix stratégiques ;
- Une politique de gestion efficace des places disponibles.

L'objectif général est d'offrir une capacité de stationnement adéquate, bien située, et exploitée de manière à faciliter le report du stationnement des voiries commerçantes elles-mêmes vers des parkings judicieusement placés.

Pour ce faire, il s'agit notamment de :

- **Augmenter la rotation dans les zones commerçantes et lutter contre les véhicules ventouses :**
 - Renforcer les contrôles
→ Organiser la gestion des durées en fonction des objectifs souhaités ;
 - Reporter le stationnement de 4h et plus ailleurs (parkings longue durée) ;
 - Prévoir à temps de nouvelles capacités permettant ces reports ;
- **Réorganiser l'offre de stationnement ;**
- Assurer une **gestion de l'offre de stationnement lors des travaux ;**
- Prévoir les **effets induits en termes de stationnement des différents projets d'habitat, de zones d'activités économiques et également d'équipements publics :**
 - Imposer un minimum de places de stationnement par logement afin de ne pas répercuter les besoins de stationnement en voirie ;
 - Pour chaque projet conséquent, vérifier que l'espace de stationnement prévu soit suffisant comparativement à la fonction et à l'usage de la future zone en projet ;
- Proposer une **organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles** (dépose-minute) pour faciliter la circulation.

3.4 Mobilité scolaire

- Les abords des écoles doivent **inciter le plus possible à l'usage des modes doux** :
 - Les bons exemples existants dans la commune en matière d'aménagements cyclables aux abords des écoles de Mehagne et Beaufays doivent être appliqués pour les autres écoles ;
 - Assurer la continuité des pistes cyclables et leur entretien ;
 - Prévoir assez de parkings vélos ;
 - Garantir l'accessibilité pour les PMR ;
 - Assurer l'entretien des trottoirs ;
 - Sécuriser les traversées piétonnes ;

- Sensibiliser les parents à un **changement d'habitudes** : ne plus déposer systématiquement les enfants devant l'entrée de l'école en voiture ;

- Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture :
 - Mener une réflexion sur la **délimitation des zones de sécurité scolaire**, à éventuellement intégrer dans des quartiers d'habitat sécurisés en zone 30 avec un rayon plus large ;
 - Ou sécuriser les voiries par d'autres moyens, la plupart des accidents vers l'école ayant aujourd'hui lieu en dehors des périmètres de zones 30.

Ces actions sont à cibler en priorité sur les écoles les plus problématiques en termes de mobilité identifiés lors de la phase 1 :

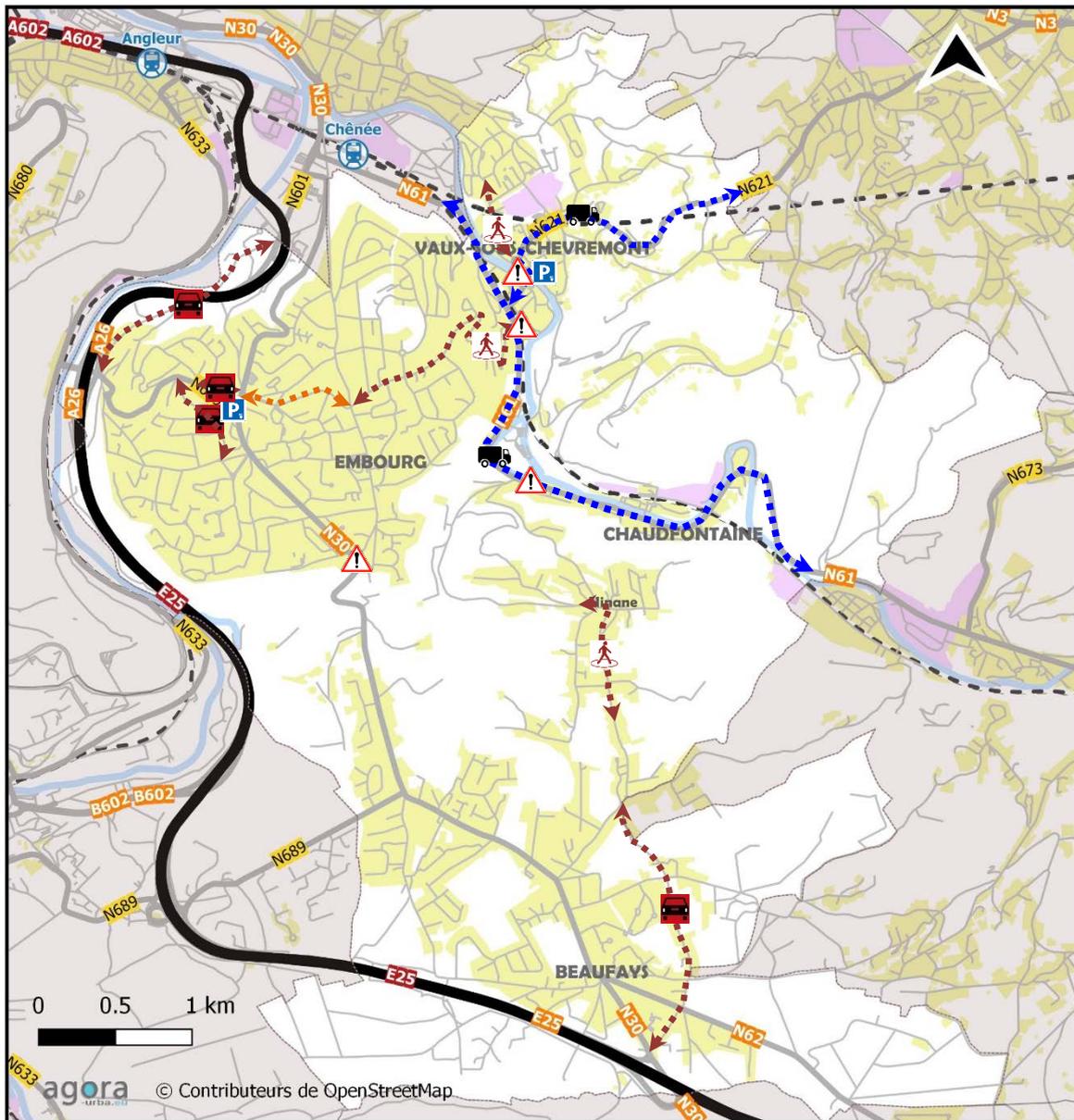
- École communale primo-maternelle Félix Trousson de Ninane
- Collège Episcopal et École libre primo-maternelle du Sartay
- École Princesse de Liège – Implantation Barrières rouges
- École libre Jean XXIII (spécial)

3.5 Transport de marchandises

L'objectif général est de limiter au maximum le trafic poids lourds passant par les villages et dès lors organiser les trajets des poids lourds pour utiliser les itinéraires les plus efficaces et causant le moins de nuisances.

Pour cela, les objectifs sont les suivants :

- Réorganiser les parkings **dédiés pour les poids lourds** ;
- Établir un **réseau d'itinéraires poids lourds privilégiés** :
 - Encourager l'accès aux parcs industriels situés le long de la Vesdre via la **N61 et N621** ;
 - Empêcher le transit de poids lourds entre la N30 et la N61 ;
 - Limiter les nuisances liées au passage de poids-lourds, place Foguene, à Vaux-Sous-Chèvremont ;
- **Monitorer en continu l'évolution de la circulation de poids lourds** afin d'évaluer et anticiper **les tendances futures**. Les comptages routiers sont un outil privilégié pour mesurer cette évolution. La consultation des acteurs locaux dans le processus de monitoring et son intégration dans le processus de décision des éventuelles actions est essentielle pour la réussite du plan.



- | | | | | | |
|---|--------------------|---|------------------------|---|---|
|  | Gare SNCB |  | Principaux cours d'eau |  | Organiser le stationnement et renforcer le contrôle de la zone bleu |
|  | Réseau autoroutier |  | Noyau urbain |  | Maitriser le trafic de transit |
|  | Réseau régional |  | Zone industrielle |  | Renforcer la sécurité des traversées de noyaux urbains |
|  | Réseau local |  | Limite communale |  | Sécuriser le tronçon et clarifier le rôle de collecteur |
|  | Chemin de fer | | |  | Limitier les accès aux zonings via la N61 et N621 |
| | | | |  | Sécuriser les carrefours |

4 Développements SmartCity et SmartMobility

4.1 Contexte technologique et organisationnel

L'émergence rapide des nouvelles technologies, telles que les smartphones et tablettes, et des dispositifs mobiles en général, associée aux connexions sans fil Bluetooth et les progrès de l'internet of things, crée de nouvelles opportunités dans lesquelles s'engouffrent de nombreux acteurs :

- Uber, BlablaCar, Taxistop
- Google, Apple, Microsoft
- Les constructeurs automobiles
- Les opérateurs de bus
- ...

C'est pour la mobilité une révolution culturelle. Plutôt que de seulement proposer de nouveaux services à côté des offres de mobilité traditionnelle, une partie des nouveaux acteurs redéfinissent la carte des possibles. Les véhicules acquièrent une interactivité entre eux, et avec des dispositifs en bord de voirie, voire avec les marquages routiers et signaux eux-mêmes.

Sur le plan mondial, la croissance de ces nouvelles offres est exponentielle.

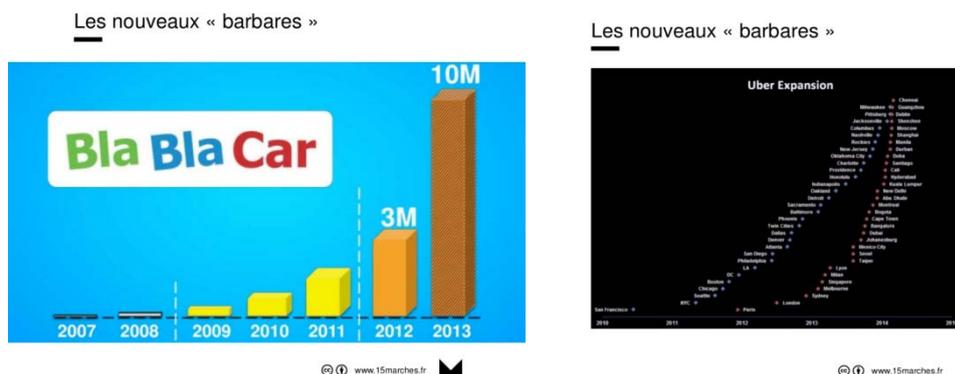


Figure 1 : L'émergence de nouveaux services de mobilité (source : www.15marches.fr)

Le fait de disposer d'applications téléchargeables immédiatement, et le plus souvent gratuitement, pour réserver sans attente aucune de nouveaux services de mobilité, présente un atout auquel les opérateurs traditionnels ne se sont que très partiellement adaptés.



Figure 2 : L'émergence de nouveaux services de mobilité (source : www.15marches.fr)

Souvent, plutôt que de recourir à une structure intégrée, comme en disposent les TEC ou la SNCB, ces nouveaux acteurs reportent aussi le risque commercial sur leurs partenaires indépendants. On passe donc d'un modèle de tuyau où l'entreprise gère toute l'offre, à un modèle de plateforme où l'interaction est directe entre le fournisseur de services mobilité et le client, et dans lequel la transaction est organisée et facilitée pour l'outil informatique, sans que l'opérateur du service informatique soit partenaire contractuel direct. Chacun peut devenir prestataire de services.

Ceci tend à court-circuiter l'action publique sur la gestion de ces services de mobilité, et ce n'est pas nécessairement sans conséquences ni une évolution souhaitable.

4.2 Outils pratiques de gestion du stationnement

Un des déterminants du stationnement en voirie est le trafic de recherche de places libres par les nouveaux arrivants.

De plus en plus de centres villes s'équipent de systèmes de détection et de signalisation. Cela représente un coût non négligeable s'il faut équiper beaucoup de places.

Néanmoins les gains sont importants également : le système de gestion de ces détecteurs peut informer les contrôleurs de parking des véhicules en dépassement de durée, et les tournées des contrôleurs peuvent ainsi être fortement réduites, n'ayant plus à être effectuées systématiquement en rondes.

L'avantage pour les usagers est important également : ces derniers peuvent être guidés par une application gsm vers les places disponibles et ne pas avoir à chercher le meilleur emplacement. Potentiellement cela peut alléger le centre-ville de 30% de trafic ; ces 30% étant généralement dus aux usagers qui tournent en rond à la recherche de places.

Étant donnée la taille réduite des noyaux commerciaux à Chaufontaine, nous ne préconisons pas l'usage de ce type d'outil pour la gestion du stationnement en voirie. Cependant, nous jugeons pertinent d'évaluer la faisabilité financière, ***et les avantages et inconvénients d'une gestion plus dynamique des places, notamment dans les parkings desservant le pôle touristique, à Chaufontaine.***

4.3 Outils pratiques de gestion du trafic

On peut agir interactivement sur les feux, et ne donner que les capacités nécessaires en aval du carrefour, voire freiner des mouvements dont on sait qu'ils pourraient occasionner une surcharge et de la congestion en aval du feu.

Hormis ces cas où le trafic devra être limité aux quantités admissibles, les feux intelligents permettent également de minimaliser les temps d'attente, et de favoriser, si on le souhaite, certains usagers (traversées piétonnes, bus, vélos, sorties de ville, etc.). Les feux intelligents permettent, par exemple, une régulation efficace aux heures de pointe en favorisant le débit sur un axe principal particulièrement chargé, tout en améliorant la crédibilité du carrefour aux heures creuses pour les usagers de l'axe antagoniste,

Par ailleurs, l'utilisation de capteurs enterrés dans la chaussée ou de capteurs vidéos placés sur des poteaux pour gérer les feux est un outil très intéressant du point de vue de la gestion des déplacements car ils mesurent en temps réel, le nombre de voitures qui passent, la longueur des files et permette de détecter automatiques les incidents. Ces données sont d'une grande utilité pour le gestionnaire de la voirie, car ce sont des informations qui permettent de corriger les dysfonctionnements et peuvent éventuellement être intégrés dans un système d'information au public, par exemple en informant les automobilistes en temps réel, à travers d'applications smartphone, des axes et intersections problématiques.

4.4 Objectifs

Nous proposons que la commune ajoute à ses objectifs de mobilité la volonté d'exploiter les nouvelles technologies pour :

- Évaluer les avantages et inconvénients d'une gestion plus dynamique des places de stationnement sur les parkings à Chaufontaine
- Les interactions et mises à dispositions permises par des applications pour dispositifs mobiles de type smartphone & tablettes pour informer les usagers
- Les systèmes de contrôle des feux intelligents

5 La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer, de la sensibiliser**, voire de l'éduquer pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Elle vise également à favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Cette politique de communication s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :

- Toutes boîtes ;
- Réunions publiques à chaque étape décisive ;
- Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :

- De l'importance de la mobilité scolaire dans la problématique ;
- De l'effet d'entraînement sur les parents ;
- De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme ;
- De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une prise d'habitude à l'usage de ce mode (faire passer le brevet des cyclistes dans le cadre de la vie scolaire) ;
- 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'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons,...). **La phase 3 précisera le principe et l'utilité de ses outils.**

