



COMMUNE DE CHAUDFONTAINE

PARC JEAN GOL

AVENUE DU CENTENAIRE 14,

4053 CHAUDFONTAINE (EMBOURG)

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ CHAUDFONTAINE

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

VERSION APRES 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	<i>Introduction</i>	5
2	<i>Phase 1 : Diagnostic de la situation existante</i>	5
2.1	Modes doux	5
2.2	Transports en commun	5
2.3	Mobilité scolaire	5
2.4	Transports privés	6
2.5	Stationnement	6
2.6	Transport de marchandises	6
2.7	Situation de référence à terme : impacts des projets sur la mobilité	7
3	<i>Phase 2 : Définition des objectifs du PCM</i>	8
4	<i>Phase 3 : Plan d'actions</i>	11
4.1	Propositions Schéma intermodal et réseaux	11
4.2	Propositions sur les volets thématiques	12

1 Introduction

La mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité de Chaufontaine est l'occasion d'évaluer les problématiques de mobilité qui se posent sur le territoire et d'apporter des mesures concrètes d'amélioration.

L'objectif du Plan Communal de Mobilité est d'encourager et d'optimiser le report des usagers de la voiture vers les modes alternatifs (transports en commun, vélo, marche), en particulier pour les déplacements au sein du territoire communal.

2 Phase 1 : Diagnostic de la situation existante

On retiendra pour chaque mode de déplacements, les constats suivants :

2.1 Modes doux

Si le relief est accidenté entre le plateau de Beaufays / Embourg et les vallées de la Vesdre et de l'Ourthe, au sein de ces mêmes vallées ainsi que sur le plateau de Beaufays / Ninane / Embourg, le relief est plus favorable aux déplacements doux.

Il existe sur le territoire communal un réseau dédié à la mobilité douce ainsi qu'un grand nombre de chemins et sentiers aménagés en faveur des déplacements cyclistes de loisirs et de la pratique du VTT. Mais pour le moment le réseau manque de continuité.

Il existe de plus une réelle volonté politique de favoriser l'usage du vélo ainsi que développement de projets coordonnés avec les communes voisines. Ainsi de nombreuses liaisons sont en cours d'étude et chaque nouveau projet important d'urbanisation doit s'accompagner de liaisons douces à créer en lien avec l'existant.

Par ailleurs, les cheminements piétons peu sécurisants à plusieurs endroits et on notera l'absence de prise en compte de l'accessibilité des PMR au sein de plusieurs aménagements anciens.

2.2 Transports en commun

Le territoire bénéficie d'une bonne couverture du territoire par des arrêts et bus TEC ainsi que d'une bonne fréquence de passage des bus en semaine, particulièrement à Embourg et Vaux-sous-Chèvremont. Il existe par ailleurs des liaisons rapides depuis Vaux-sous-Chèvremont et Chaufontaine vers les gares SNCB de Trooz et de Chênée.

La qualité des arrêts sur le territoire et leur accessibilité est variable. Nombreux sont ceux difficilement accessibles à pied par manque de continuité piétonne ou peu/pas accessibles aux PMR. De même, l'intermodalité vélo-bus est sous-exploitée par absence de parkings vélo à proximité des arrêts et d'aménagements.

On constate que l'essentiel des usagers des transports collectifs est composé en majorité d'étudiants.

2.3 Mobilité scolaire

Les écoles de Chaufontaine sont généralement regroupées sur des sites (Ex. écoles de Beaufays, Ninane et Mehagne), ce que facilite la réalisation des interventions et sont situées au sein de noyaux urbains, ce qui est favorable à leur accessibilité à pied ou à vélo.

Toutes les écoles sont implantées dans une zone 30 correctement aménagée avec présence de trottoirs quasiment systématique (bien que leur état varie selon les écoles).

Dans la plupart des cas, les écoles possèdent des arrêts de bus à proximité : la part modale du bus peut encore progresser notamment pour les étudiants du secondaire (Enquête scolaire)

Cependant, on constate que la voiture est trop sollicitée, même pour les courtes distances et que les arrivées à l'école sont concentrées sur une période de temps assez restreinte (Enquête scolaire) qui impacte directement sur la fluidité de la circulation. Il est par ailleurs difficile de faire respecter les zones de dépose minute prévues, ce qui complexifie la situation aux abords de l'école.

Très peu d'arrangements entre parents existent pour conduire les enfants à l'école (Enquête scolaire)

Malgré les efforts de la commune, plusieurs établissements ne disposent pas d'infrastructures cyclables de qualité. C'est le cas du Collège du Sartay. L'utilisation du vélo reste donc très résiduelle et la marge de progrès reste réduite (Enquête scolaire).

2.4 Transports privés

Le réseau routier de Chaufontaine fonctionne bien en général. L'autoroute E25 est utilisée comme voirie de contournement des villages et limite fortement le trafic qui pourrait emprunter la N30 si cette autoroute n'existait pas.

Plusieurs comptages routiers ont été effectués dans le cadre de l'étude.

Les principales difficultés signalées en ce qui concerne l'organisation du réseau routier sont liés au trafic de transit qui percole par plusieurs quartiers résidentiels : 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 Deflandre à Embourg ; rue des Trois Roses ; rue du Hêtre Pourpre...

L'axe rue de Henne / Rue de Poperinghe reste un axe problématique.

On notera qu'il y a peu d'accidents graves et aucune zone à haut risque d'accident sur le territoire.

2.5 Stationnement

Des relevés de stationnement ont été effectués dans le cadre du PCM aux centres d'Embourg et de Vaux-sous-Chèvremont. On retiendra que de nombreuses voitures ventouses stationnent là où une rotation du stationnement serait attendue à proximité des commerces, équipements, services...L'absence de contrôle sur les zones réglementées explique pour partie la situation.

Du stationnement sauvage est observé à plusieurs endroits de même que le non-respect des marquages au sol dans les zones résidentielles.

Le stationnement à cheval sur le trottoir pose par ailleurs des difficultés dans les continuités piétonnes.

2.6 Transport de marchandises

Le réseau régional de transport de marchandises est constitué par les axes E25, N30, N61, N62, N689, N609 et N621. La circulation des poids lourds est limitée sur le reste du réseau routier.

Outre l'autoroute E25, la **N61 est la route la plus chargée au niveau du trafic des poids lourds**. La N621 supporte une charge de trafic PL relativement élevée également.

2.7 Situation de référence à terme : impacts des projets sur la mobilité

Il semble indéniable que les différents projets (relatifs aux logements, à l'économie, aux équipements et espaces publics) en cours d'étude génèreront une modification du trafic.

Plusieurs projets de logement sont prévus sur le territoire communal, ce qui témoigne de l'attractivité de celui-ci et de ses disponibilités foncières. La plupart de ces projets sont encore en phase de conception, et ne bénéficient pas encore d'un permis ou d'une quelconque validation de la part de la commune de Chaudfontaine.

3 Phase 2 : Définition des objectifs du PCM

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic, la phase 2 cadre les **objectifs** sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude et les propositions d'actions.

<i>Objectifs généraux du PCM</i>	<i>Objectifs de mobilité</i>	<i>Objectifs spécifiques de mobilité</i>
<i>Gérer le développement économique et urbain du territoire</i>	Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités	Améliorer les connexions intermodales
	Encourager le renouvellement de l'habitat	
	Connecter les entités par des liens autant que possible multimodaux	Assurer la continuité des cheminements modes doux et l'intermodalité
		Poursuivre l'amélioration de l'intermodalité vélo + bus
Assurer une continuité des itinéraires cyclables au-delà des limites communales		
	Développer de l'intermodalité bus + train	
<i>Promouvoir les modes doux en tant qu'alternatives à l'usage de la voiture</i>	Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité	Valoriser un cadre de vie urbain et rural convivial propice à la mobilité douce - aménagements d'apaisement des vitesses, zones 30 et 20 etc...
	Inciter les déplacements de proximité à pied	Adapter progressivement l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite
		Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons afin de les rendre attrayants et adaptés aux flux denses de piétons dans les centres
		Favoriser les rues et les places piétonnes
		Garantir un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie
Sécuriser les traversées piétonnes		

		Promouvoir les itinéraires de loisirs
	Faire du vélo un mode de déplacement quotidien et pas seulement récréatif	Mise en place d'un réseau vélo au quotidien cohérent et efficace
		Penser "Vélo" dans toutes les mesures de circulation et les aménagements de voiries afin de faciliter les liaisons directes et d'assurer la sécurité
	Sensibiliser et inciter à l'usage du vélo et du vélo électrique	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo
Améliorer la sécurité routière en termes de trafic et de gestion du stationnement pour une meilleure qualité du cadre de vie	Travailler à une bonne organisation du réseau et sa lisibilité Canaliser le trafic des véhicules particuliers et des poids lourds	Réduire le trafic de transit qui percole dans les quartiers résidentiels
		Accès aisé aux commerces et aux équipements des centres-bourgs
		Mise en œuvre de zones pacifiées : zones 30 et 20
		Mesurer les effets induits - en termes de circulation supplémentaire - des différents projets urbains en cours ou à l'étude
	Travailler à une meilleure gestion des espaces de stationnement	Augmenter la rotation dans les zones commerçantes et lutter contre les véhicules ventouses
		Réorganiser l'offre de stationnement
		Effets induits en termes de stationnement des projets d'urbanisation
		Organiser le stationnement approprié aux abords des écoles
	Cana­liser le trafic des poids lourds	Réorganiser les parkings dédiés pour les poids lourds
		Etablir un réseau d'itinéraires poids lourds privilégiés

		Monitorer en continu l'évolution de la circulation des poids lourds
Optimiser l'offre de transports en commun	Optimiser l'offre de transport public	Améliorer l'accessibilité piétonne et PMR aux arrêts
		Favoriser l'intermodalité bus-vélos (accès aux arrêts TEC et stationnement vélo à proximité des arrêts)
	Réfléchir aux opportunités et réorganisation des dessertes suite à la réouverture de la gare de Chaufontaine	Intermodalité : * vélo / train * bus-train : horaires et positionnement de l'arrêt de bus
	Ouvrir le débat avec le groupe TEC sur des plages horaires étendues en soirée et en week-end	Inciter au report modal via des horaires adaptés à la desserte TEC
	Travailler sur l'intermodalité entre les différents modes de déplacements	

4 Phase 3 : Plan d'actions

Les propositions faites font pour la plupart d'entre elles l'objet de fiches détaillées. Ces fiches sont la « boîte à outils » de l'Administration communale pour les futures réalisations. Sont présentées ici les principales mesures proposées.

4.1 Propositions Schéma intermodal et réseaux

Plusieurs fiches actions, classées par modes de transports, sont proposées dans le cadre de cette première partie :

Volet « Piétons et PMR » (SI-PIET)

SI-PIET-1: Renforcer la place du piéton dans le centre d'Embourg

SI-PIET-2: Améliorer la qualité et la sécurité des cheminements piétons - Rue Poperinghe

SI-PIET-3: L'accessibilité des PMR

Volet « Cyclistes » (SI-CYCL)

SI-CYCL-1: Création d'un réseau cyclable structurant

- Zoom Embourg et Mehagne
- Zoom Ninane
- Zoom Vaux-sous-Chèvremont-
- Zoom Beaufays

SI-CYCL-2: Rue de la Vesdre et Pont E.Vendervelde

SI-CYCL-3: Cheminements vélos et piétons le long de la rue Général Jacques – N61

SI-CYCL-4: RAVeL – Rues des Combattants et Pré de la Tour

SI-CYCL-5: Stationnement vélos

Volet « Transport en commun » (SI-TCom)

SI-TCom-1: Mesures générales sur le réseau

SI-TCom-2: Arrêts à réaménager pour les piétons et les PMR

Volet « Routier » / « Réseau viaire » (SI-ROUT)

SI-ROUT-1: Hiérarchie

SI-ROUT-2: Rues Savoyard, Monchamps et Abattoir

SI-ROUT-3: Voie de Liège

SI-ROUT-4: Avenue Albert Premier-rue de Mehagne

SI-ROUT-5: Carrefours dangereux Voie Liège # N30

4.2 Propositions sur les volets thématiques

La seconde partie de la phase 3 aborde les volets thématiques suivants avec également des propositions:

Volet «Stationnement» (VT-STAT)

- VT-STAT-1: Stationnement Embourg
- VT-STAT-2: Stationnement Vaux-sous-Chèvremont
- VT-STAT-3: Stationnement Beaufays
- VT-STAT-4: Stationnement Ninane

Volet «Charroi et poids lourds» (VT-CPL)

- VT-CPL-1 La circulation des poids lourds

Volet «Mobilité scolaire» (VT-MS)

- VT-MST-1: Beaufays - écoles communales Beaufays I et Beaufays II
- VT-MST-2: Ninane : école communale primo-maternelle Félix Tousson
- VT-MST-3: Embourg : Ecole Princesse de Liège-Trois Roses
- VT-MST-4: Embourg : Collège Episcopal du Sartay

Volet «Cadre de vie» (VT-CDV)

- VT-CDV-1: Vitesses apaisées : propositions zones 30 et 20
- VT-CDV-2: Zones 30 et 20 : mise en oeuvre

Volet -« Grands projets » (VT-GDP)

- VT-GDP-1: Développement territorial et urbanisme

La phase 3 se termine par une synthèse chiffrée reprenant l'ensemble du plan d'actions et les diverses mesures proposées dans le Plan Communal de Mobilité.

