



TRAJECT

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 3

COMMUNE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

Juin 2023



Wallonie



Libramont-Chevigny

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction

2. Schémas directeurs des déplacements

Echelle supra-communale

Echelle communale et du centre

3. Plan d'actions

Favoriser la marche

Favoriser, l'utilisation du vélo

Favoriser l'usage des transport en commun et l'intermodalité

Encourager un usage rationnel de la voiture

Améliorer la sécurité routière

Améliorer la mobilité scolaire

Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite

Améliorer la qualité de vie

4. Programme d'actions

5. Indicateurs

Préambule

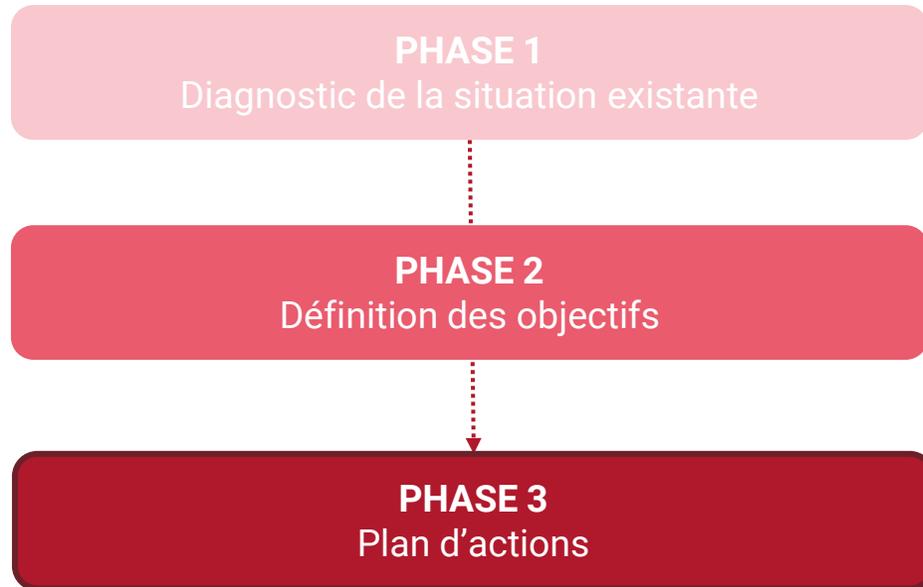
Indicateurs de réalisation

Indicateurs d'impact

1. INTRODUCTION

INTRODUCTION

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de Libramont-Chevigny, qui s'attache à **définir les mesures à prendre pour atteindre les objectifs définis dans la phase précédente.**



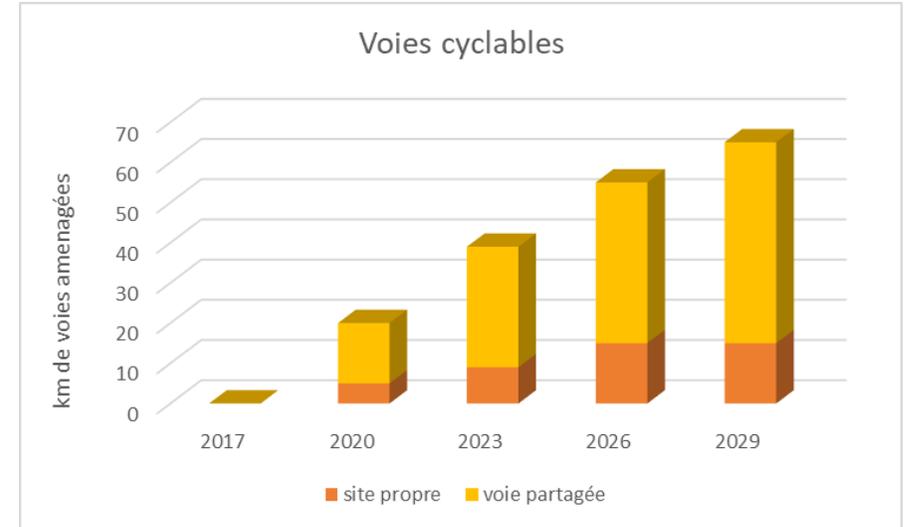
Après cette partie introductive, cette troisième phase aborde les quatre chapitres suivants :

1. **Schémas directeurs des déplacements** : ce chapitre définit l'organisation souhaitée des déplacements, ainsi que la manière dont devraient se structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
2. **Plan d'actions** : celui-ci détermine pour chacune des thématiques abordées (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à prendre afin d'atteindre les objectifs définis en seconde phase, et se base sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement ;
3. **Programme d'actions** : il s'agit de planifier dans le temps la mise en œuvre des actions déterminées précédemment, ainsi que d'identifier les actions prioritaires. Ce chapitre identifiera également les principaux acteurs concernés, la Commune n'étant en effet pas la seule qui peut agir en vue d'améliorer mobilité et sécurité routière sur son territoire ;

STRUCTURE

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

- a. **Indicateurs d'impact (II)** : ce sont des indicateurs généraux, qui permettent de mesurer l'évolution et les tendances en matière de comportements et de procéder à une évaluation des politiques. Par exemple : les charges de trafic, le nombre de cyclistes, le nombre de piétons...
- b. **Indicateurs de réalisation (IR)** : il s'agit d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les fiches actions des PCM. Par exemple : longueur du réseau cyclable aménagé, longueur des zones résidentielles et de rencontre... Ceux-ci seront à leur tour subdivisés en deux catégories :
 - indicateurs de réalisation – infrastructure ;
 - indicateurs de réalisation – sensibilisation/ information ;



Un exemple d'indicateur de réalisation

2. SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS ?

Le schéma directeur des déplacements **définit l'organisation souhaitée des déplacements**, ainsi que la manière dont devraient **se structurer les différents réseaux de transport** sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années. Il s'agit de définir une **vision d'ensemble globale et cohérente** en matière de mobilité dans la commune.

QUID POUR LIBRAMONT-CHEVIGNY ?

Pour Libramont-Chevigny, un schéma directeur est défini à trois échelles spatiales :

- **Supra-communale** : pour les déplacements en lien avec les autres territoires et pôles voisins (Bastogne, Arlon, Bertrix) mais aussi à plus grande échelle (vers le Grand-Duché du Luxembourg au sud ou encore vers Namur et Bruxelles au nord) ;
- **Communale** : pour les déplacements effectués au sein même de la commune (entre les villages et entre les villages et le centre) ;
- **Centre** : pour les déplacements réalisés au sein du centre urbain.

ECHELLE SUPRA-COMMUNALE

A l'échelle supra-communale, les déplacements devront s'organiser :

Autour des pôles multimodaux et principalement autour du pôle du centre de Libramont-Chevigny, qui est notamment porté par la gare de Libramont ;

Autour du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal, en particulier pour les déplacements vers l'est du territoire communal, vers la Roche-en-Ardenne grâce à la **voie lente** et Bastogne via le **pré-RAVeL**. Les liaisons entre ces itinéraires et le centre de Libramont doivent être complétées et sécurisées.

Les liaisons cyclables vers l'ouest ainsi que vers le sud doivent encore être définies et aménagées.

Autour du réseau de transport public structuré autour :

- Des **lignes ferroviaires** desservant la gare de Libramont, à savoir une relation Intercités permettant de relier Bruxelles, Namur ou encore Arlon et de 3 relations locales ;

- Du **réseau de bus** en étoile depuis le centre et la gare de Libramont, et notamment des lignes structurantes 6 et 8 permettant de relier les pôles voisins de Bouillon et Bastogne;
- Ce réseau structurant est complété et éventuellement développé (spécifiquement si le potentiel est rencontré) par un réseau de transport public secondaire assurant des liaisons avec des pôles de moindre importance (et pouvant également jouer un rôle à l'échelle communale).

Autour du covoiturage et des services de transport à la demande, qui doivent être développés et promus ;

Autour des principaux axes de circulation automobile (E411, N89, N40, N826)

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

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3

Schéma directeur des déplacements
Echelle supra-communale

Organiser les déplacements supra-communaux...

...autour des pôles d'échanges multimodaux

 Mobipôle du centre de Libramont

...autour du réseau d'itinéraires cyclables supra-communaux

 Liaison cyclable structurante à renforcer

 Liaison cyclable structurante à créer

 Liaison cyclable secondaire

...autour du réseau de transport public et des services de mobilité

 Ligne ferroviaire

 Lignes TEC structurantes

 Lignes TEC secondaires

 Parking de covoiturage à envisager

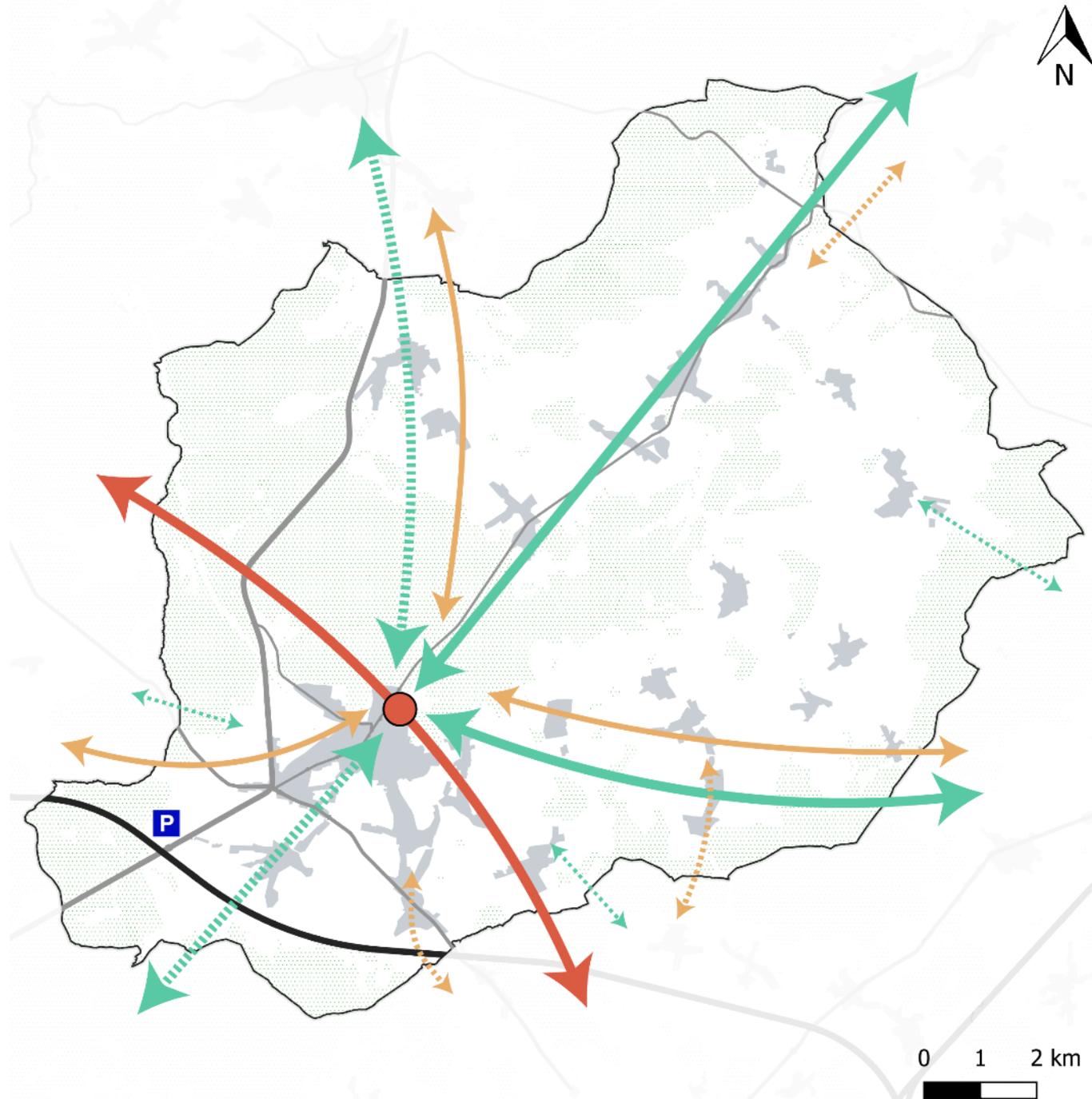
...autour du réseau routier

 Réseau autoroutier et primaire 1 (E411)

 Réseau primaire 2 (N89)

 Réseau secondaire (N40)

 Réseau de liaison locale (N826)



0 1 2 km

ECHELLE COMMUNALE

A l'échelle communale, les déplacements seront organisés :

Autour des réseaux modes actifs communaux à définir et développer ;

Autour du réseau de bus organisé en étoile depuis le centre de Libramont, et desservant la grande majorité des villages de la commune, mais à des fréquences variables.

En effet le réseau de bus est bien développé sur le territoire communal. Toutefois dans le cadre du redéploiement du réseau prévu dans les prochains mois/années, il y aura lieu d'identifier les améliorations possibles.

Autour des services de mobilité, dont le transport à la demande qui seront développés et renforcés. Ces derniers sont d'autant plus importants dans les zones rurales telles que Libramont, qui se caractérise par une faible densité de population résultant notamment de sa grande superficie.

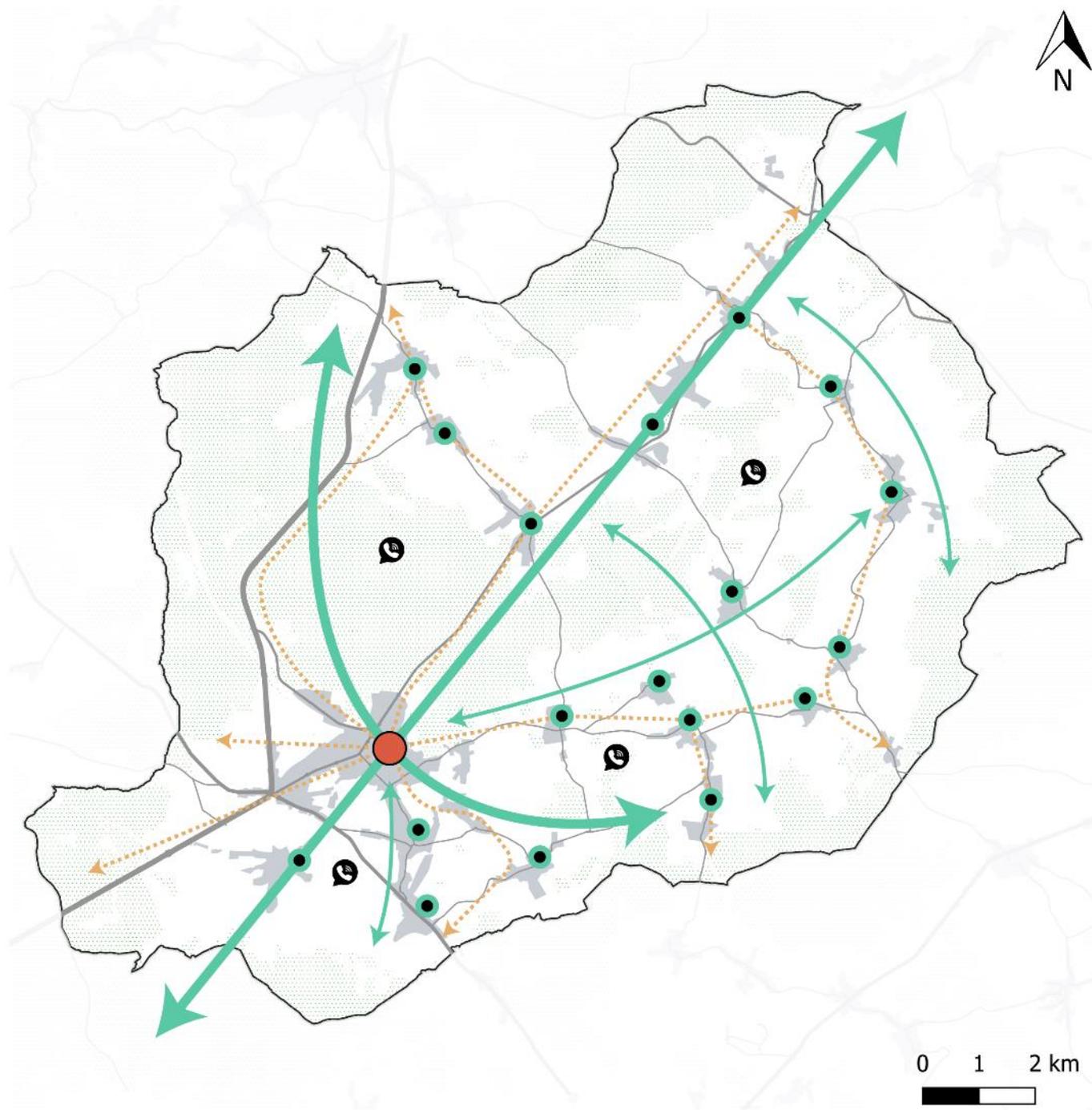
Autour du réseau des voies de collecte, en complément du réseau de liaison (N826) pour les déplacements en voiture.

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

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3

Schéma directeur des déplacements
Echelle communale



Organiser les déplacements communaux...

...autour des réseaux modes actifs communaux

Liaison cyclable (et piétonne) structurante à renforcer

Liaison cyclable (et piétonne) structurante à créer

...autour du réseau de transport public et des services de mobilité

Pôle multimodal du centre de Libramont

Lignes TEC

Services de transport à la demande à renforcer sur le territoire

...autour du réseau routier régional et local

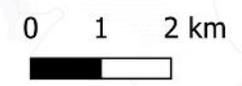
Réseau régional

Réseau de collecte

Organiser les déplacements intra-villages...

...autour du réseau de cheminements piétons et cyclables

Coeur de village apaisé



ECHELLE DU CENTRE ET DES CŒURS DE VILLAGE

A l'échelle du centre, les déplacements devront s'organiser :

Autour d'un réseau piéton à définir et à développer, qui s'appuiera notamment sur un réseau structurant à développer visant à faciliter les déplacements piétons entre les différents pôles (scolaires, commerciaux...);

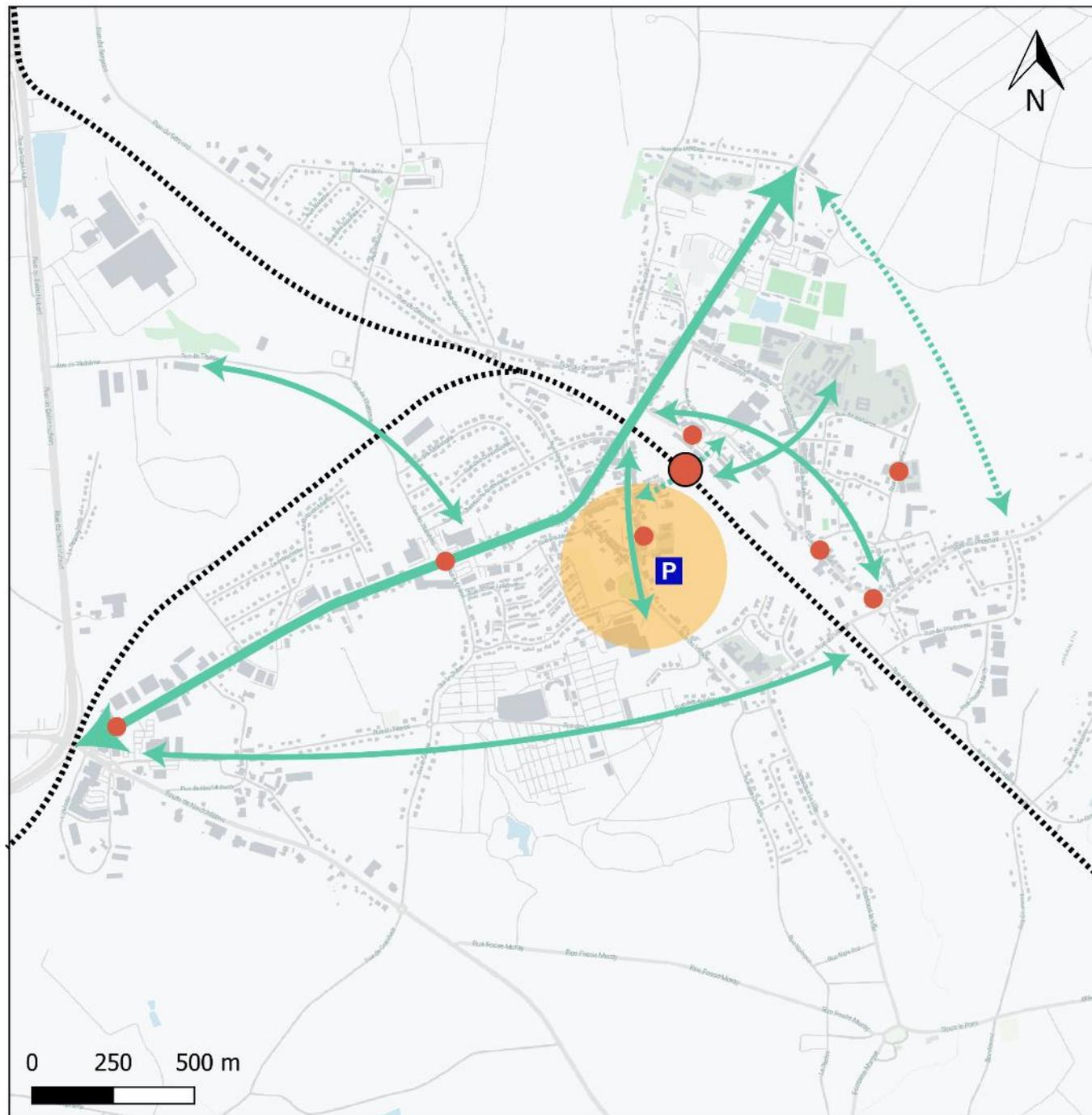
Autour d'un réseau cyclable à définir et développer. Ce dernier devra assurer la liaison avec les itinéraires communaux et supra-communaux, et pourra s'appuyer sur les aménagements ponctuels déjà réalisés dans le centre-ville.

Des zones apaisées seront développées et permettront de créer un centre convivial avec des espaces publics de qualité.

De plus, une meilleure gestion du stationnement permettra de favoriser le stationnement longue durée en périphérie du centre, de manière à n'autoriser que le stationnement de courte durée dans les zones où la rotation doit être privilégiée.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle du centre est repris ci-après.

Des mesures spécifiques devront également être prises dans les cœurs de villages afin de favoriser les modes actifs pour les déplacements de courte distance.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3

Schéma directeur des déplacements
Echelle du centre

Organiser les déplacements dans le centre...

...autour des réseaux modes actifs

- Axe prioritaire pour les déplacements piétons et cyclables
- Liaison cyclable (et piétonne) structurante à créer
- Liaison cyclable (et piétonne) en projet

...en lien avec les réseaux de transports publics dans le centre

- Pôle multimodal du centre de Libramont
- Arrêts de bus principaux

Apaiser le centre grâce à...

- Zone apaisée
- Gestion du stationnement dans le centre

3. PLAN D' ACTIONS

FEUILLE DE ROUTE POUR INTERPRÉTER LE PLAN D'ACTION

DEGRÉ DE PRIORITÉ

 Priorité 1

 Priorité 2

 Priorité 3

BUDGET

 < 5000 €

 5000 à 30 000€

 30 000 à 150 000€

 > 150 000 €

Coût humain



ÉCHÉANCE

 Court terme (≤ 3 ans)

 Moyen terme (≤ 5 ans)

 Long terme (≤ 10 ans)

 Action continue

A. FAVORISER LA MARCHÉ

Objectifs



- ▶ **Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain et des centres de villages**

▶ AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN ET DANS LES CENTRES DE VILLAGES

Le centre urbain de Libramont est essentiellement concentré autour de la gare et de la maison communale. Il regroupe une grande diversité d'activités : commerces, services, établissements scolaires... Ainsi, il se prête particulièrement aux déplacements piétons. Cependant, hormis quelques liaisons spécifiquement aménagées et certains trottoirs récemment rénovés, le centre-ville n'est pas particulièrement accueillant pour les piétons.

L'amélioration des conditions de déplacement des libramontois dans le centre est donc un objectif important de ce plan communal de mobilité.

Libramont se caractérise également par ses nombreux villages répartis sur l'ensemble de son territoire. Il a été constaté dans la première phase du présent PCM que les villages sont très peu aménagés pour les piétons. De fait, les trottoirs sont rares et discontinus, alors que les vitesses autorisées dans les traversées de villages sont parfois importantes. Les actions préconisées pour le centre urbain doivent donc en grande partie s'appliquer aux centres de villages.

ACTIONS PROPOSÉES

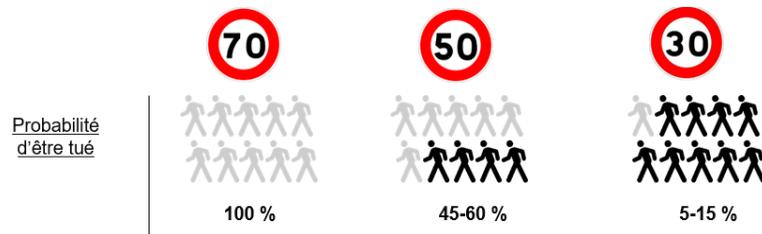
- A.1** Développer des zones apaisées
- A.2** Développer un réseau piéton structurant
- A.3** Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles
- A.4** Organiser des actions/événements de sensibilisation



A.1 – DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les zones apaisées constituent une mesure phare pour l'amélioration des conditions de déplacement des piétons, et plus spécifiquement leur confort et leur sécurité. En effet, la vulnérabilité des piétons est étroitement liée à la vitesse de circulation des automobilistes, puisqu'elle augmente lorsque la vitesse des automobilistes augmente.



Probabilité de mortalité selon la vitesse pratiquée

Actuellement, seuls les abords d'écoles se caractérisent par une zone 30. Il s'agira donc de développer des zones apaisées sur le territoire, en particulier dans le centre de Libramont, mais aussi dans certains quartier et dans les centres de villages, puisque c'est là que la densité de piétons/activités est la plus forte.

Qu'est ce qu'une zone apaisée ?

Il s'agit de zones dans lesquelles la vitesse de circulation est réduite (≤ 30 km/h). On distingue les principales zones suivantes :

Zone piétonne



L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons. Certains véhicules peuvent toutefois y accéder, de même que les cyclistes si la réglementation le prévoit

Zone de rencontre et zone résidentielle



Dans les zones de rencontre et zones résidentielles, la vitesse est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont également autorisés. [Pour en savoir plus](#)

Zone 30

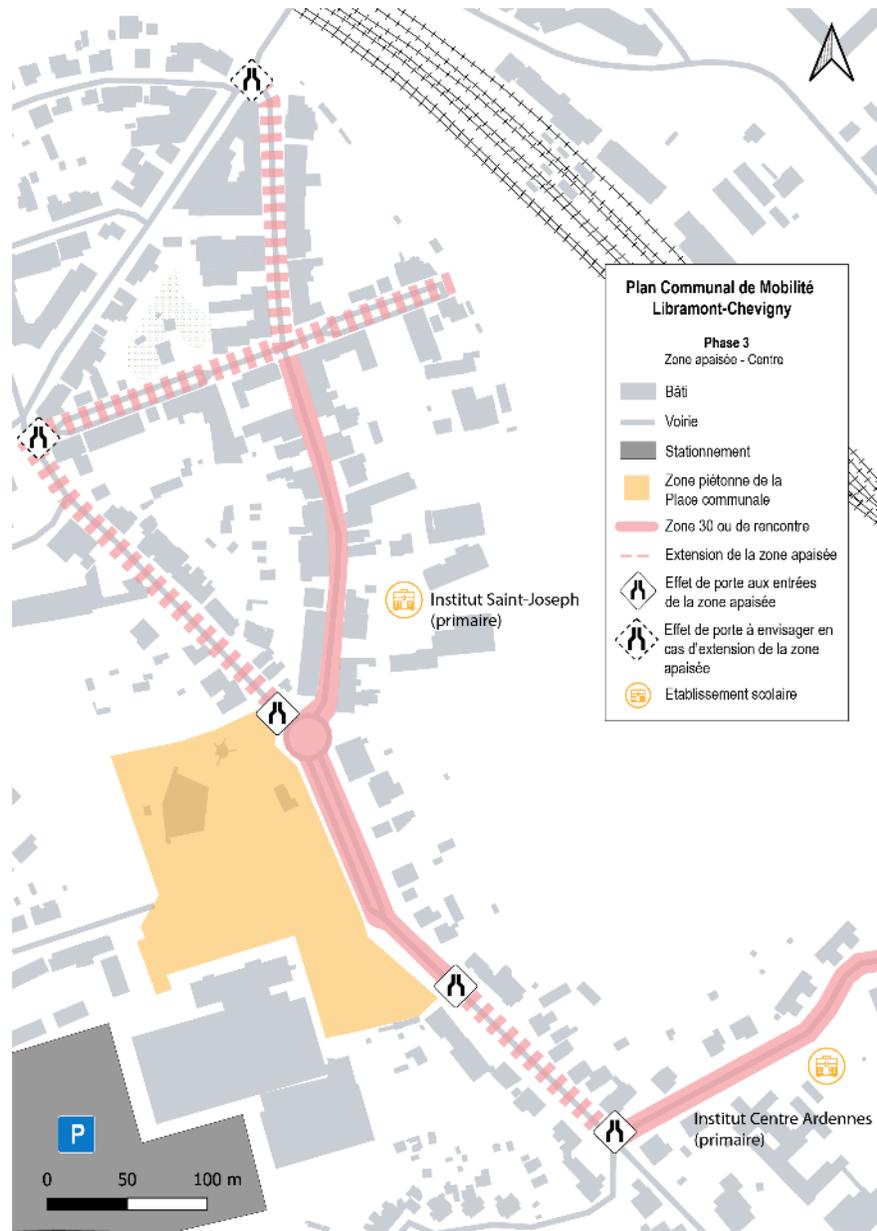


Zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

[Pour en savoir plus](#)

A.1 – DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

ZONES APAISÉES À DÉVELOPPER DANS LE CENTRE-VILLE



Le centre-ville a fait l'objet d'un atelier spécifique pendant lequel les orientations ont été discutées. Il ressort de cet atelier une volonté de continuer à apaiser cette zone.

L'objectif est ainsi de développer une vaste zone apaisée dans le centre de Libramont. Cette dernière intègre la Place communale, dont la vocation est à terme de devenir piétonne. La zone apaisée se prolonge sur la rue du Village et la Grand'Rue, qui sont déjà en grande partie une zone 30. L'ambition est de transformer la Grand'Rue en zone de rencontre. Des effets de porte devront être marqués aux entrées de la zone apaisée, sur la rue du Village et la rue du Monument, et il s'agira d'assurer la continuité et la qualité de la zone 30.

Il sera pertinent d'étudier l'extension de la zone apaisée dans un second temps (moyen/long terme), notamment sur la rue du Village, sur la deuxième portion de la Grand-Rue et sur la rue de l'Ancienne Gare – au regard notamment des projets de développement à venir dans la zone (projet de la gare).

Les abords de l'école et la Grand'Rue sont davantage développés au [chapitre F](#) relatif à la mobilité scolaire.

Concernant le stationnement, il est proposé d'optimiser sa gestion (cf. action H.2). L'aménagement du triangle de retournement et d'une nouvelle voie d'accès à l'arrière de l'Institut Saint-Joseph constituent par ailleurs des opportunités pour revoir l'organisation du stationnement dans la zone, avec notamment la possibilité de reporter le stationnement lié à la dépose et recherche d'enfants de l'Institut en dehors de la Grand'Rue.

Un schéma récapitulatif de la zone apaisée du centre est proposé ci-contre.

A.1 – DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Offrir des conditions de déplacement plus confortables et plus conviviales pour les piétons en développant des zones apaisées à des endroits qui s'y prêtent

Lieux concernés



- Centre urbain
- Centre des villages

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- Service Public de Wallonie (SPW)
- OTW
- Zone de police

Priorité



Temporalité



- Action progressive
- Zone apaisée du centre de Libramont : court terme

Budget



Financement



- Fonds propres de la Commune
- SPW
- Subsidés SPW

Actions liées



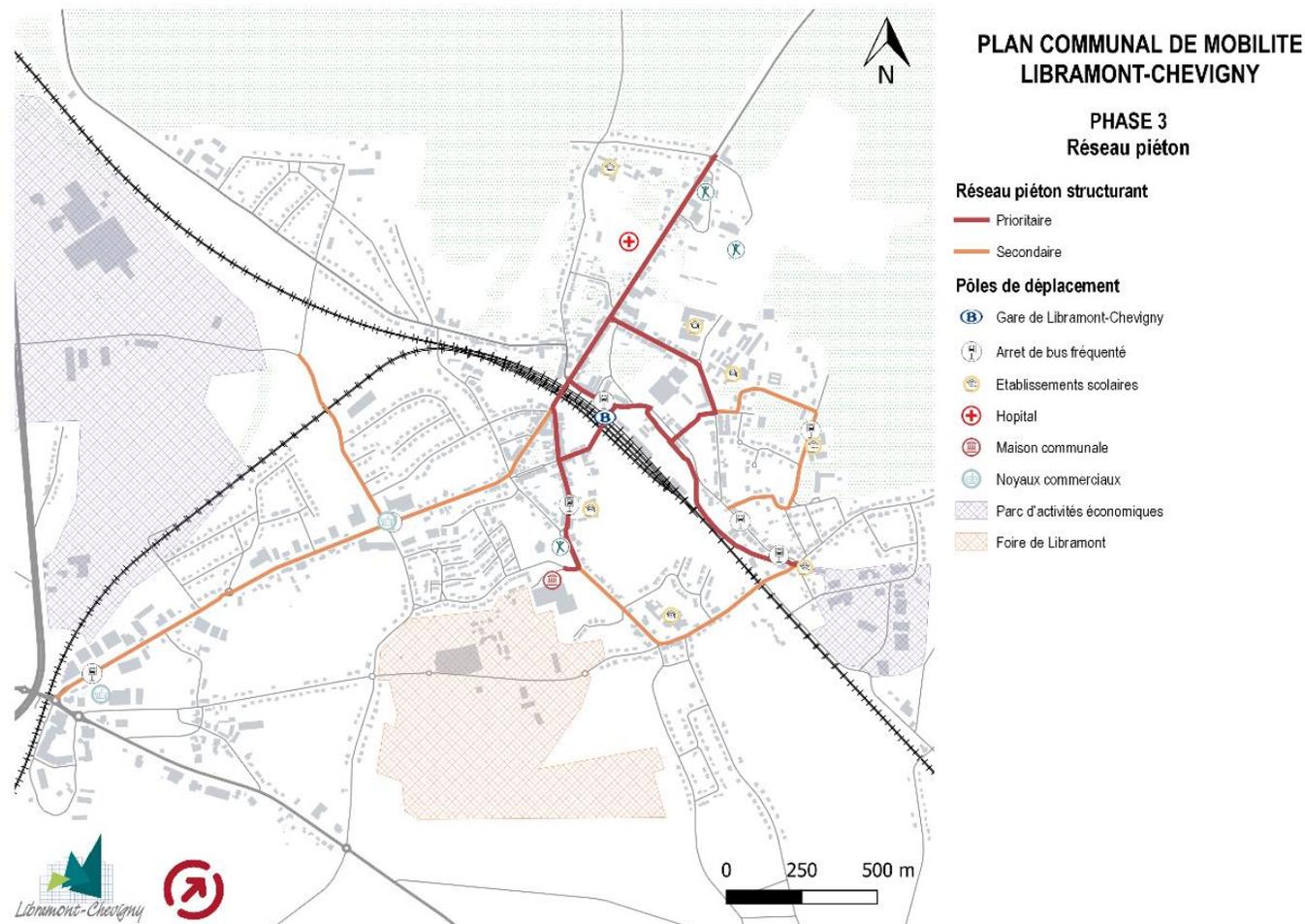
- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- D.8 Spécialiser le réseau routier
- E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse
- H.1 Repenser les espaces publics

A.2 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

OFFRIR DES CHEMINEMENTS PIÉTONS DE QUALITÉ

Il s'agira de s'assurer de la bonne qualité des cheminements piétons, et plus spécifiquement sur les axes identifiés comme structurants. Ainsi, il est important de veiller à la qualité des cheminements piétons : en l'absence de zone piétonne, de rencontre ou résidentielle, s'assurer que les trottoirs soient suffisamment larges, que les revêtements soient adaptés, que les continuités piétonnes soient garanties (traversées, obstacles...). Il a en effet été mis en évidence lors des phases précédentes que les cheminements piétons sont parfois réduits au profit du stationnement. Le cas échéant, il serait nécessaire de diminuer l'emprise du stationnement au profit des cheminements piétons. A noter que lors de tout réaménagement de voirie et/ou réfection de trottoir, une attention particulière devra être portée aux personnes à mobilité réduite de sorte que les nouveaux aménagements leurs soient accessibles (cf [Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite](#)).

Le réseau devra impérativement être entretenu régulièrement, afin de pouvoir être utilisé toute l'année. L'installation de bancs sur les itinéraires piétons permettra à tous, quelle que soit sa condition physique, de pouvoir se déplacer à pied dans Libramont.



A.2 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

DANS LE CENTRE

Axes structurants du centre urbain

La priorité sera donnée aux axes identifiés comme structurants dans le centre urbain (cf. carte ci-avant).

- Abords de la gare

La gare, située au cœur du centre-ville, est le point de convergence de nombreux itinéraires. Il est important de garantir à cet endroit des aménagements de qualité. Une hypothèse envisagée dans le Masterplan de la gare (2014) pour en améliorer l'accessibilité serait de prolonger le tunnel sous voie jusqu'à la rue de l'Ancienne gare, ce qui permettra une liaison plus directe entre la Grand'Rue et la gare notamment.

- Itinéraire structurant « scolaire »

Des nombreux établissements scolaires se trouvent dans le centre de Libramont, et sont fréquentés par des enfants et adolescents de tout âge. Il est important de garantir la sécurité des enfants et étudiants dans leurs déplacements, et notamment de sécuriser les liaisons depuis la gare vers les établissements scolaires situés au nord (ICA secondaire, HERS...). Certaines liaisons existent déjà mais il s'agira de les mettre en valeur via un balisage notamment.

- Itinéraire structurant « commercial »

Tant pour la santé économique des commerces que pour l'amélioration de la qualité des espaces publics, il est essentiel de garantir des bonnes conditions de déplacements aux abords des axes commerciaux du centre-ville. C'est important dans la Grand'Rue, mais également sur l'avenue de Bouillon, et l'avenue Herbofin dans une moindre mesure.

- Itinéraire structurant « économique »

Dans le but de favoriser des déplacements domicile-travail et professionnels plus durables à Libramont, il est également important de prendre en compte les pôles économiques tels que les PAE dans les pôles à relier. L'objectif est notamment de faciliter les déplacements piétons depuis la gare vers les différents PAE du centre.

A.2 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

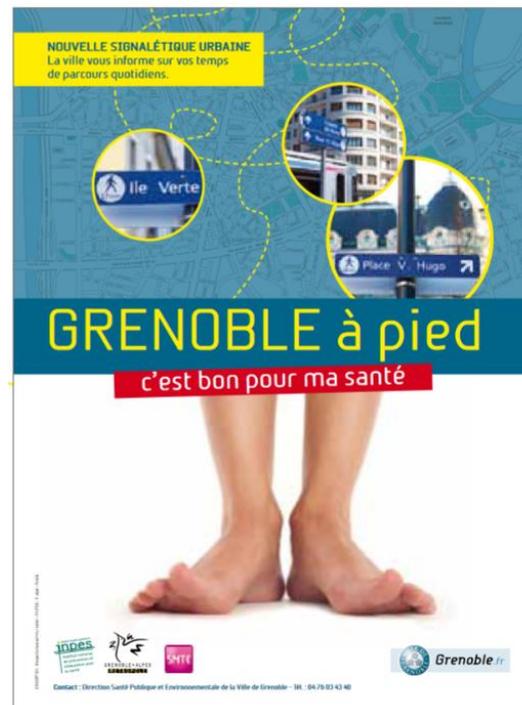
BALISER LE RÉSEAU

Le réseau structuré et aménagé devra également être balisé. Les indications doivent reprendre le nom des points d'intérêts (pôles de déplacement ou villages proches) ainsi que la distance (et/ou éventuellement une estimation du temps) pour les atteindre.

A l'image de l'exemple ci-contre, il est possible de grouper les indications à destination des piétons et des cyclistes, en indiquant le temps nécessaire avec chaque mode de déplacement pour se rendre au point d'intérêt indiqué.

Il s'agira dans un premier temps d'identifier les pôles générateurs de flux, c'est-à-dire les lieux qui figureront sur les indications. Cela peut être une place, un quartier, un centre commercial, un arrêt de bus fréquenté... Une fois les destinations identifiées, les localisations des panneaux sur le réseau structurant devront être définies. Pour finir, les panneaux doivent posséder une charte graphique claire, et qui leur est propre, de manière à ce qu'ils soient facilement identifiables.

Le balisage peut s'accompagner d'une campagne de communication, comme ce fut le cas à Grenoble (France) par exemple ([voir le guide de mise en place d'une signalétique piétonne publié par la ville de Grenoble](#)).



Source : Ville de Grenoble



Exemple de balisage à destination des modes actifs (Bruxelles)
Source : Traject

A.2 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT DANS LES CENTRES DE VILLAGE

Une attention particulière doit aussi être apportée aux cheminements piétons dans le centres de village, afin de favoriser la marche pour les déplacements qui le permettent. Il s'agit d'accorder au piéton une place spécifique sur la voirie, en particulier sur les axes où le trafic et/ou la vitesse est important(e). Il s'agira ainsi d'équiper de trottoirs de qualité les principaux axes de circulation ainsi que les axes à proximité de pôles de déplacements, et plus particulièrement des écoles.

Pour rappel, le développement de zones apaisées, et notamment de zone résidentielle est par ailleurs recommandé (cf. action précédente).



Exemple d'une zone résidentielle à Arendonk –
Source : Nieuwsblad

A.2 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Offrir plus de confort et de convivialité pour les déplacements des piétons

Lieux concernés



- Centre urbain et cœurs de villages

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- Service Public de Wallonie (SPW)

Priorité



Temporalité



- Action progressive
- Court terme : réseau prioritaire dans le centre de Libramont
- Moyen terme : réseau secondaire dans le centre et axes régionaux de circulation traversant les villages

Budget



Financement



- Fonds propres de la Commune
- SPW
- Subsidés SPW

Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- A.3 Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles
- E.2 Prendre les mesures en vue de faire respecter les vitesse

A.3 – VALORISER, ÉVENTUELLEMENT RÉHABILITER (ET ENTRETENIR) LES SENTIERS ET VENELLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il existe déjà actuellement des liaisons piétonnes dans le centre, qui permettent des raccourcis précieux à l'abri des tumultes du trafic. Il est recommandé de continuer de les valoriser mais aussi éventuellement d'en réhabiliter de nouveaux en lien avec les pôles et le réseau structurant et surtout de les entretenir. Cela signifie concrètement de s'assurer qu'ils sont connus du grand public et de garantir leur accessibilité (aussi pour les personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible).

Dans le cadre de nouveaux projets, il est également souhaité de développer ce réseau de liaisons.



Liaison piétonne à Libramont – Source : Traject

A.3 – VALORISER, ÉVENTUELLEMENT RÉHABILITER (ET ENTRETENIR) LES SENTIERS ET VENELLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Valoriser et faire connaître les sentiers et venelles en vue d'encourager la marche à pied

Lieux concernés



- L'ensemble des sentiers et venelles sillonnant le territoire communal dans les zones urbaines

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



Financement



- Fonds propres Commune
- Subsidés SPW

Actions liées



A.2 Développer un réseau piéton structurant

A.4 – ORGANISER DES ACTIONS/ÉVÈNEMENTS DE SENSIBILISATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Commune devra poursuivre et développer les actions de sensibilisation en faveur de la marche. Il est important de rappeler régulièrement la pertinence et l'efficacité de ce mode de déplacement, de nombreuses personnes surestimant souvent le temps nécessaire pour se déplacer entre deux lieux.

Des informations seront transmises sur le site internet et l'application mobile et des événements seront régulièrement organisés autour de cette thématique.

La commune peut également se faire le relai d'évènements organisés par d'autres acteurs, qu'ils soient communaux (comme l'office du tourisme), intercommunaux ou spécialisés, comme par exemple les actions organisées par Tous à pied.

Ces derniers coordonnent notamment la Semaine des sentiers, qui se déroule généralement en octobre. Durant cette semaine, diverses actions ont lieu dans toute la Wallonie. Il peut s'agir de réhabilitation de sentiers (débroussaillage...), de balades...

Quelques exemples :

- Rédaction d'articles dans le bulletin communal ;
- Organisation d'évènements ludiques, comme des marches découvertes du réseau et des liaisons, des marches gourmandes, des courses d'orientation...
- Organisation d'évènements didactiques autour du thème de la marche à pied, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité...

Les actions peuvent également être groupées avec d'autres actions en faveur du vélo.



A.4 – ORGANISER DES ACTIONS/ÉVÈNEMENTS DE SENSIBILISATION

BONNES PRATIQUES




BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES


BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Campagne de communication en faveur de la marche – Bruxelles Mobilité (2021)



Marche exploratoire organisée par Tous à pied à Jemappes - Tous à pied (2021)



Action « Chemins des écoliers » visant à permettre aux enfants de se rendre à pied à l'école afin de lutter contre les problèmes de mobilité scolaire. Dans le cadre du projet, les enfants sont encouragés à devenir acteurs de leur mobilité. Le projet est porté par [Tous à pied](#) et subsidié par la Région wallonne.

A.4 – ORGANISER DES ACTIONS/ÉVÈNEMENTS DE SENSIBILISATION

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Encourager la marche au moyen d'actions variées s'adressant à des publics divers

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- (Maison du tourisme)

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



€/an

Financement



- Commune de Libramont-Chevigny

Actions liées



D.3 Compléter et développer le site internet communal (et l'application mobile)
D.4 Organiser des actions de sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacement plus durables

B. FAVORISER L'UTILISATION DU VÉLO

Objectifs



- ▶ **Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire**
- ▶ **Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal**
- ▶ **Offrir des services aux citoyens afin de favoriser la pratique du vélo**

N.B. : les actions relatives à la pratique cyclable ont été élaborées sur base et de manière complémentaire au plan d'action défini dans le cadre de l'audit de politique cyclable de la commune (Traject, 2022)

► AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Hormis la voie lente et le pré-RAVeL et malgré les récents aménagements réalisés en faveur de la pratique du vélo à Libramont, il n'existe pas de réel réseau cyclable à l'échelle communale. Les aménagements manquent de cohérence et les conditions de déplacement des cyclistes sont encore loin d'être optimales. Il s'agira donc de définir un réseau cyclable communal, qui fera ensuite l'objet d'aménagements de qualité.

Les déplacements devront également être facilités grâce à un balisage clair et efficace, qui permettra à tous les libramontois d'utiliser facilement un vélo pour les déplacements utilitaires.

Il sera également primordial pour garantir la bonne utilisation du futur réseau d'entretenir de manière très régulière les aménagements.

ACTION PROPOSÉE

- B.1** Développer un réseau cyclable communal
- B.2** Aménager les chaînons manquants et les liaisons avec les pôles voisins, notamment vers l'ouest



B.1 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il est nécessaire dans un premier temps de **définir** le réseau cyclable.

Ce dernier doit être développé à 2 échelles : celle du centre, et celle du territoire communal.

- Dans le centre, il s'agira de s'assurer que les principaux pôles de déplacements soient desservis par le réseau, et que des liaisons permettent de rejoindre facilement les itinéraires communaux et supra-communaux. Le développement du réseau peut s'appuyer sur les aménagements déjà réalisés. Ces derniers devront cependant être renforcés et complétés afin d'offrir des infrastructures de qualité.
- A l'échelle du territoire communal, il s'agira de s'assurer que les villages soient desservis, afin de faciliter les liaisons entre le centre et les villages. Pour ce faire, les liaisons avec la voie lente et le RAVeL seront également développées.

Des cartes du réseau cyclable projeté, défini au cours d'un atelier organisé spécifiquement pour les besoins du présent PCM, sont proposées ci-après.

Ce réseau théorique devra être rendu cyclable par des **aménagements**. Ces derniers dépendront entre autres de l'importance du trafic automobile et de la vitesse de circulation pratiquée.

[Séurothèque Wallonie : Quels aménagements cyclables choisir ?](#)

En outre, il y aura lieu de mettre en SUL les rues en sens uniques, pour autant qu'elles rencontrent les conditions de sécurité ad hoc. Une évaluation sera faite en ce sens au préalable.

Il existe déjà à Libramont un balisage des itinéraires cyclables, comme le montre la photo ci-contre. Il s'agira donc de compléter ce balisage au fur et à mesure de la mise en place des nouveaux itinéraires.

Enfin, la commune et la Région (chacune sur le réseau qu'elle gère) s'attacheront à **entretenir** régulièrement le réseau de façon à permettre une circulation à vélo confortable et en toute sécurité.



B.1 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

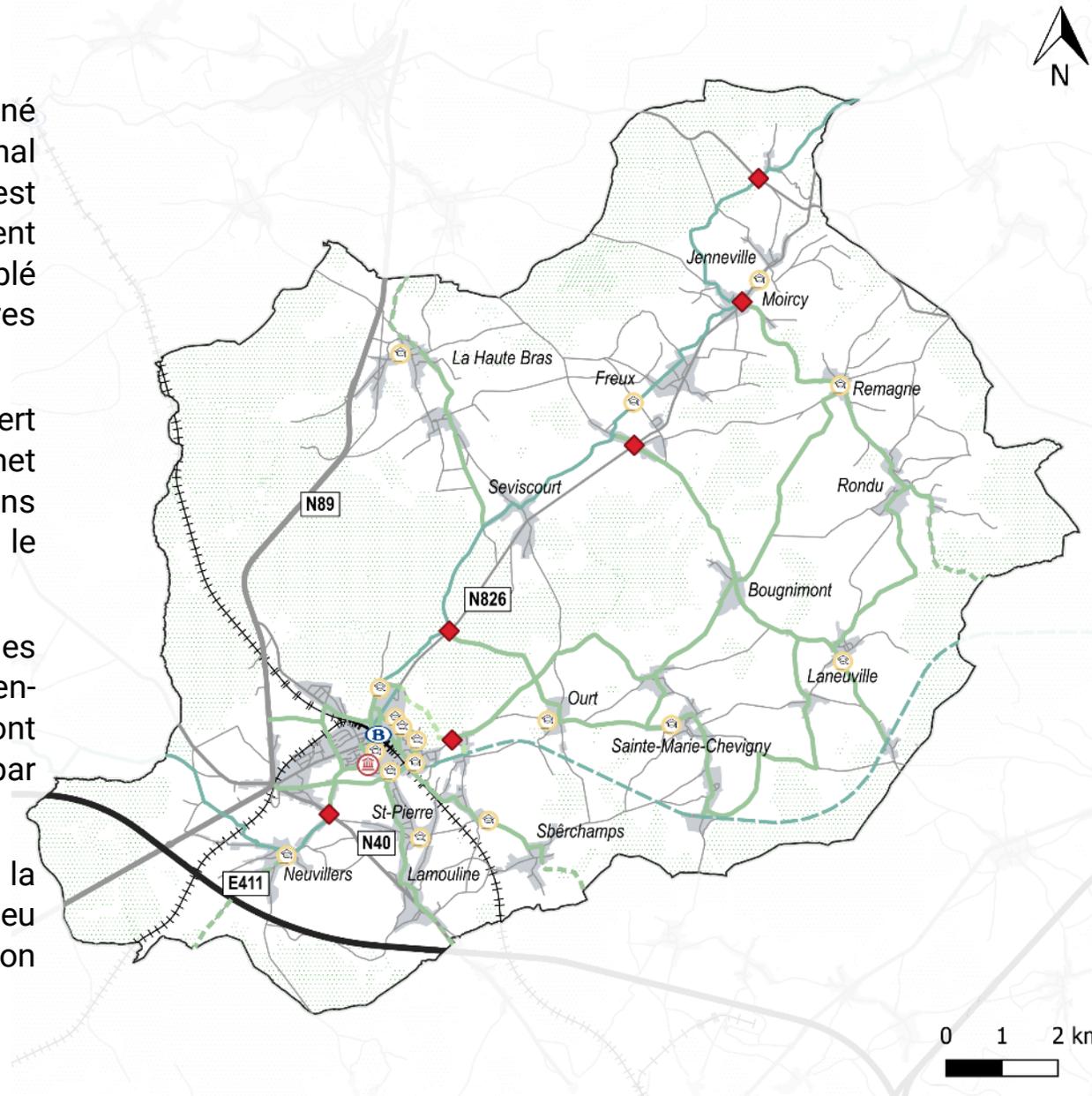
RÉSEAU COMMUNAL

Sur la carte ci-contre est dessiné le réseau cyclable communal proposé lors d'un atelier qui s'est tenu dans le cadre du présent PCM et qui a rassemblé différentes partenaires (Commune, cyclistes, ...).

Le réseau ainsi tracé dessert l'ensemble des villages, et permet également de faciliter les liaisons avec la voie lente, le RAVeL et le pré-RAVeL.

Les liaisons avec les pôles voisins tels que Marche-en-Famenne, ou Bastogne sont également reprises (cf. par après).

Le réseau emprunte dans la mesure du possible des voies peu fréquentées voire non accessibles en voiture.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3 Réseau cyclable projeté

Pôles de déplacement

- Gare de Libramont-Chevigny
- Etablissements scolaires
- Maison communale

Réseau cyclable

- Réseau communal projeté
- Voie lente et RAVeL
- Pre-ravel
- Zones à sécuriser

B.1 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

RÉSEAU COMMUNAL

La carte ci-contre reprend le réseau communal dans le centre, tel qu'il a été proposé dans le cadre de l'atelier.

L'axe Bouillon-Houffalize, depuis Recogne jusque la rue des Mélèzes, a été identifié comme prioritaire. Cet axe jouant un rôle structurant dans l'organisation du centre-ville de Libramont, il est primordial que les conditions cyclables soient améliorées, en particulier sur la section ouest.

Le reste du réseau ainsi projeté s'attache à desservir les principaux pôles de déplacements du centre-ville (gare, écoles, PAE, commerces, équipements publics...).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3 Réseau cyclable projeté - centre

Pôles de déplacement

- Gare de Libramont-Chevigny
- Etablissements scolaires
- Maison communale
- Parc d'activités économiques
- Foire de Libramont

Réseau cyclable

- Axe cyclable prioritaire
- Réseau cyclable projeté
- Liaison WaCy
- RAVeL (voie lente)
- Pre-ravel
- Zones à sécuriser

B.1 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

RÉSEAU COMMUNAL

Le réseau desservant le centre garantit également la connexion avec les liaisons supra-communales, et notamment avec la voie lente, le RAVeL et le pré-RAVeL. Les projets de développement futurs ont été pris en considération dans l'élaboration du réseau (comme par exemple le futur quartier du Serpont).

La carte ci-avant reprend également la voie lente prévue entre l'avenue d'Houffalize (via la rue des Mélèzes) et Devant le Spinet, permettant ainsi la liaison entre le RAVeL et le pré-RAVeL.

Par ailleurs, une attention particulière sera aussi apportée aux endroits qui ont été identifiés comme potentiellement dangereux lors de l'atelier autour du réseau cyclable :

- **Carrefour avenue de Bouillon/rue du Monument**

Ce carrefour important dans le centre de Libramont est un point de passage obligé pour de nombreux cyclistes. Il s'agira donc de garantir leur sécurité, par exemple en aménagement des zones avancées pour cycliste qui permettent au cycliste d'attendre au feu rouge dans un espace séparé des voitures.

- **Sécuriser le SUL dans la Grand'Rue**

Certains cyclistes témoignent d'une certaine confusion lorsqu'il s'agit de rouler à vélo dans le sens inverse de la circulation des voitures. Pour répondre à cette confusion, il s'agira de marquer une piste cyclable pour les cyclistes circulant en face des voitures. Cet aménagement nécessitera la suppression d'une bande de stationnement sur la Grand'Rue.

- **Intersection rue Courteroie/rue Sur le Chêne**

- **Intersection rue des Aubépines/rue des Champs/rue du Village**

- **Devant le Spinet**

- **Carrefour entre la voie lente et la N848 (Bonnerue)**

A noter que ce carrefour fait l'objet d'un projet de réaménagement dans le cadre du programme Ardennes Cyclo.

- **Traversée de la N826 à hauteur de Moircy (rue de Lorette)**

A noter que le réaménagement de cette traversée est prévu dans PIWACY.

- **N40 depuis Lamouline vers Neufchateau**

A noter que ce tronçon fait l'objet d'un projet de réaménagement par le SPW.

- **Traversée de la N826 (La Renardière)**

- **Carrefour rue de Grandvoir, Sur le Chêne et N40**

B.1 – DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire communal et favoriser l'utilisation du vélo

Lieux concernés



- Ensemble du territoire communal

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



Court terme : centre
Moyen terme : liaisons avec la voie lente
Long terme : liaisons entre villages

Budget



Financement



- Fonds propres commune
- SPW
- Subsidés SPW

Actions liées



Ensemble des actions liées au vélo

B.2– AMÉNAGER LES CHAINONS MANQUANTS ET LES LIAISONS AVEC LES PÔLES VOISINS, NOTAMMENT VERS L'OUEST

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Libramont-Chevigny étant une commune relativement étendue, les proches voisins se situent déjà à plus de 10km du centre de Libramont. Ces distances sont supérieures aux distances généralement considérées comme acceptable pour les déplacements utilitaires à vélo. Néanmoins, avec le développement du vélo à assistance électrique notamment, des distances plus importantes peuvent être parcourues. De plus, il est possible que certains libramontois habitant dans les villages de Libramont soient tout aussi proche de pôles voisins que du centre de Libramont. Pour ces différentes raisons, il est important de pouvoir offrir des connexions qui soient dans la mesure du possible sécurisées, agréables et rapides avec les pôles voisins.

Actuellement, les liaisons cyclables vers les pôles voisins sont facilitées vers le nord-est (La Roche-en-Ardenne) via la voie lente notamment, et vers l'est via le pré-RAVeL (Sainte-Ode, Bastogne).

Les liaisons vers les autres pôles ne sont actuellement pas ou très peu mises en œuvre, et plus particulièrement les liaisons vers l'ouest.

Connexion avec Saint-Hubert, (Marche-en-Famenne)

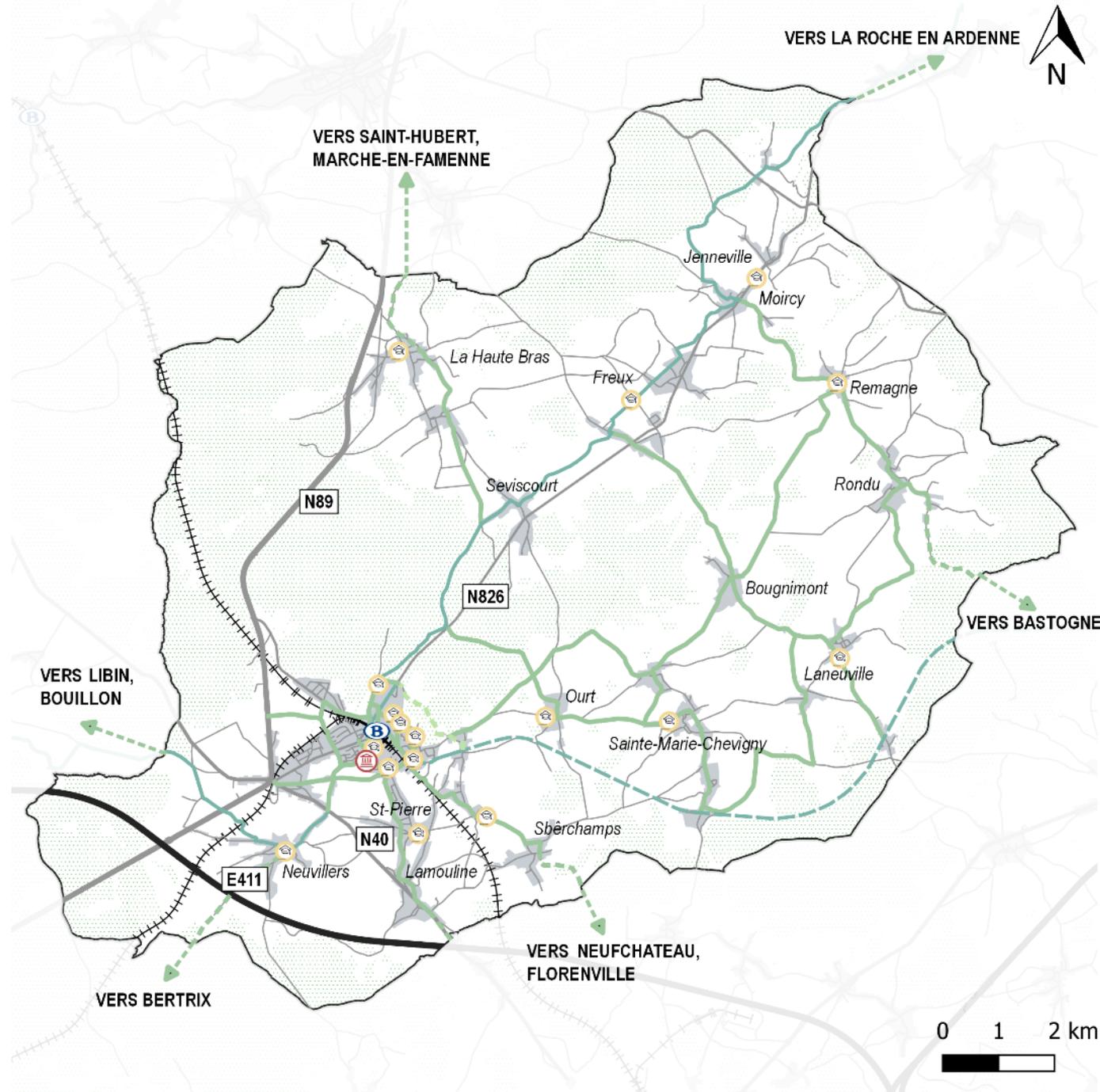
Une connexion vers le nord devra être mise en œuvre à partir d'un embranchement sur la voie lente, et desservira notamment le village de Bras.

Connexion vers Libin, (Bouillon)

Une connexion théorique vers le nord-ouest existe grâce à une liaison RAVeL, mais cette dernière n'est pas aménagée. Il s'agira donc d'aménager ce tronçon permettant notamment de desservir Libin. La liaison cyclable est balisée jusqu'à Bouillon. Une liaison plus directe entre le centre et Ochamps et Libin pourra être envisagée dans le cas d'un réaménagement de la N40.

Connexion vers Neufchâteau, (Florenville)

Une liaison sera aménagée depuis le centre-ville vers le pôle voisin de Neufchâteau, en passant par Neuvillers.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3

Liaisons cyclables supracommunales

Pôles de déplacement

-  Gare de Libramont-Chevigny
-  Etablissements scolaires
-  Maison communale

Réseau cyclable

-  Réseau communal projeté
-  Liaisons cyclables supracommunales
-  Voie lente et RAVeL
-  Pre-ravel

B.2 – AMÉNAGER LES CHAINONS MANQUANTS ET LES LIAISONS AVEC LES PÔLES VOISINS, NOTAMMENT VERS L'OUEST

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Objectifs



- Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes

Lieux concernés



- Itinéraires de liaison cyclable avec les territoires et pôles voisins

Acteurs concernés



- SPW
- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Court terme : Libin, Neufchateau
Moyen terme : Bertrix
Long terme : Saint-Hubert, La Roche en Ardenne, Bastogne

Budget



Financement



- SPW
- Subside SPW
- Fonds propres Commune

Actions liées



B.1 Développer un réseau cyclable communal

► DÉVELOPPER ET AMÉLIORER LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT DES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

L'état des lieux dressé dans la phase de diagnostic a révélé l'existence de quelques dispositifs de stationnement sur la commune (aux abords de quelques équipements publics) mais aussi et surtout leur insuffisance et leur manque de qualité. Or, le stationnement est une composante primordiale de la politique cyclable.

Développer les infrastructures de stationnement permet de donner de la visibilité au vélo et de permettre son utilisation pour tout type de déplacement, raison pour laquelle il est également pertinent de prévoir des parkings vélos au moment de l'organisation de grands évènements, comme notamment la foire agricole de Libramont.

L'offre en stationnement doit également être développée dans les villages, où elle est pour le moment inexistante ou presque.

ACTION PROPOSÉE

- B.3** Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre et les villages



B.3 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il s'agira de systématiser la présence d'infrastructures de qualité aux abords **des pôles de déplacement**, c'est-à-dire les équipements publics, les établissements scolaires, mais aussi les commerces. **L'intermodalité** peut également être encouragée grâce à des dispositifs aux abords des principaux arrêts de bus.

Au regard du développement récent de l'usage du vélo électrique, et du potentiel de la commune, il sera nécessaire de prévoir l'installation progressive de **bornes de recharge électriques**.

Il s'agira également d'évaluer la pertinence de développer des dispositifs de stationnement pour **l'ensemble des typologies de vélos**, tels que les vélos cargos par exemple.

Enfin, afin de favoriser l'usage du vélo pour différents types de déplacements, il sera nécessaire de prévoir des dispositifs de stationnement lors des **événements** organisés sur la commune: pourvoir en infrastructures les lieux accueillant de grands évènements, et particulièrement la Halle aux foires et élaborer des plans de déplacements lors de chaque évènement (avec possibilité de proposer des parkings temporaires surveillés).

Le développement de l'offre (et le remplacement de l'offre actuelle non adaptée) doit se faire selon les principes suivants :

- Réaliser la zone de stationnement **au plus près de l'entrée, sans toutefois gêner les cheminements piétons**
- **Adapter l'offre de stationnement à l'usage** qui en sera fait (courte, moyenne ou longue durée)
- Privilégier les infrastructures de types **U inversés**
- Développer des infrastructures de stationnement **couvertes** lorsque l'usage le justifie (stationnement longue durée)
- Prévoir des équipements **sécurisés** (clos, surveillés) lorsque l'usage le justifie
- **Signaler** les espaces de stationnement de manière à les rendre visibles depuis la voie publique

B.3 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Stationnement courte durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Installés au plus près de l'entrée du lieu concerné
- Éventuellement couvert



Source : Traject

Piscine à Lago Weide, Courtrai



Stationnement moyenne durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Couvert



Source : Traject

Principal arrêt de bus à Jodoigne



Stationnement longue durée

- Dispositif sécurisé fermé avec accès individuel (cadenas, code, etc.)
- Couvert



Source : Traject

Principal arrêt de bus à Jodoigne



Source : Commune de Schaerbeek

Box vélo – espace public à Schaerbeek

B.3 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES

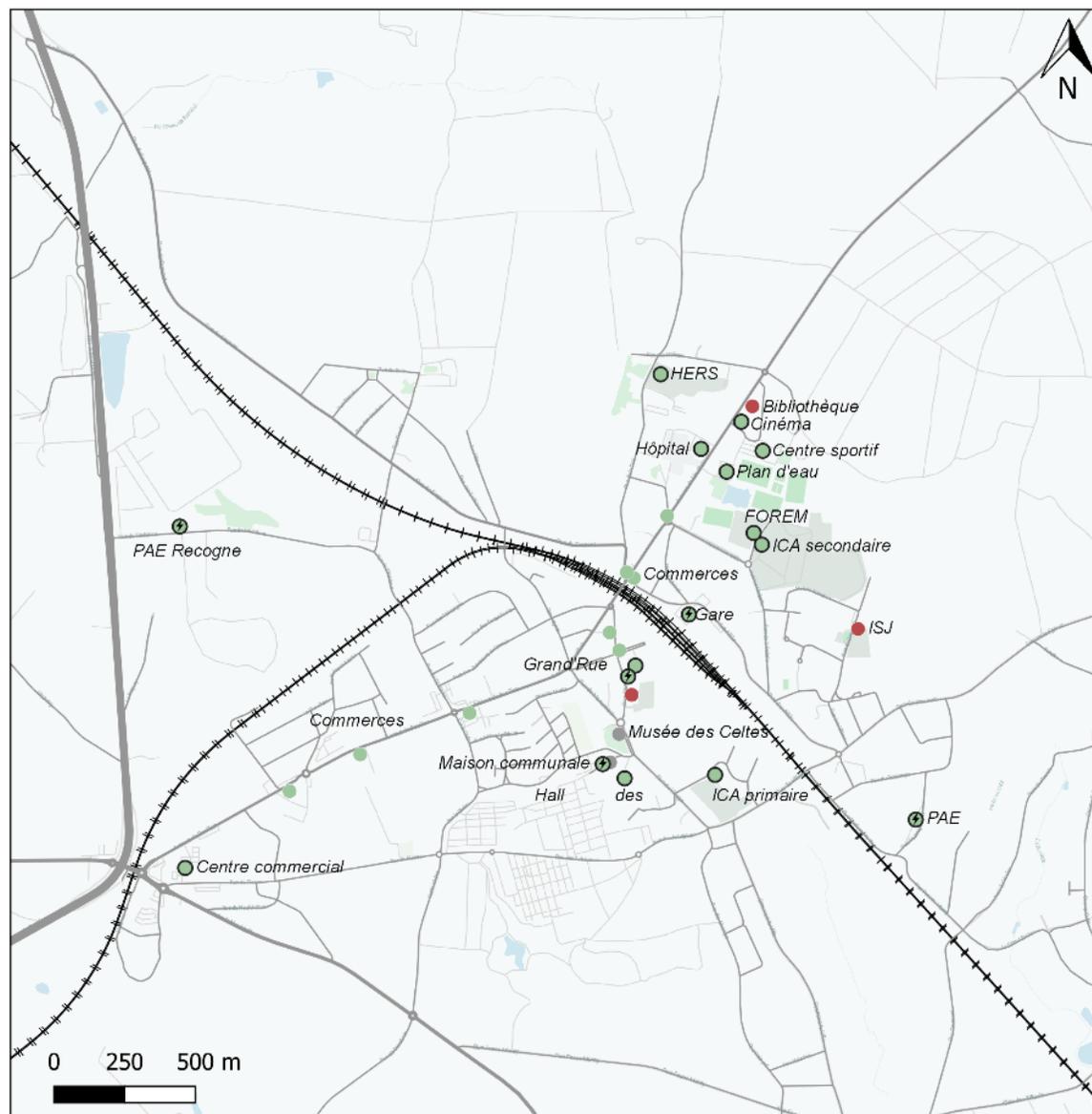
LIEUX À ÉQUIPER

Sur la carte ci-contre sont repris les dispositifs à remplacer, mais aussi les endroits à doter d'infrastructures de stationnement dans le centre de Libramont.

Pour information, les infrastructures de stationnement vélo sont subsidiées à hauteur de 80% aux abords des arrêts TEC.

Le développement des bornes de recharge est particulièrement pertinent dans le centre, raison pour laquelle quelques endroits sont également proposés pour en installer.

Dans les villages, les dispositifs sont notamment pertinents aux abords des écoles (cf [action F.2](#)), mais aussi des infrastructures sportives telles que les stades de football.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3

Stationnement vélo dans le centre

- Stationnement vélo existant
- Stationnement vélo existant à remplacer
- Stationnement vélo à créer
- Stationnement vélo couvert à créer
- ⚡ Stationnement vélo couvert avec borne de recharge à créer

B.3 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT (ADÉQUATS) DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes

Lieux concernés



- Ensemble du territoire, en particulier les pôles de déplacements

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- OTW
- Maison du tourisme
- LEC
- (Commerçants)
- ...

Priorité



Temporalité



A court terme (< 3 ans)

Budget



Financement



- Fonds propres Commune
- Subside Service Public de Wallonie
- Subvention O.T.W.

Actions liées



B.1 Développer un réseau cyclable communal

▶ OFFRIR DES SERVICES AUX CITOYENS AFIN DE FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO

Toute bonne politique cyclable s'accompagne d'une promotion du vélo et du développement de services à destination des cyclistes de la commune. Ainsi, les initiatives déjà recensées lors de la phase de diagnostic pourront être poursuivies et renforcées, et d'autres devront être mises en œuvre.

ACTIONS PROPOSÉES

- B.4** Développer des services à destination des cyclistes
- B.5** Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo



B.4 – DÉVELOPPER DES SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En vue d'inciter les citoyens à se déplacer à vélo, il sera également nécessaire de développer les services à destination des cyclistes.

Actuellement, les libramontois peuvent se rendre chez les vélocistes de la commune pour une réparation vélo, mais ils ne disposent pas d'un endroit dédié au vélo qui serait également un point relai en matière d'information, de formation etc... Un tel endroit a été mis en œuvre durant l'été 2021 (guichet du vélo), mais il s'agissait d'une initiative périodique. Cette dernière pourrait être pérennisée, sous cette forme ou une autre, en partenariat avec d'autres acteurs du territoire (Maison du tourisme...). Le point vélo pourrait se trouver à la gare, de manière à renforcer le rôle de mobipôle que cette dernière est destinée à assumer à terme (voir [action C.2](#)).

La commune pourrait également proposer le test de différents types de vélos (et engins de micromobilité) de manière à offrir aux citoyens intéressés ou encore sceptique la possibilité d'essayer un vélo, pour une durée variable (pouvant aller de quelques jours à un mois entier).

Il serait également pertinent de mettre à disposition des libramontois une ou plusieurs borne(s) de réparation en libre-service, aux endroits qui seront jugés les plus stratégiques (voir un exemple ci-contre). Une telle borne pourrait être installée à la gare, sur la Place communale, à la maison du tourisme, le long de la voie lente...



Un exemple à Herve
Source : Traject

B.4 – DÉVELOPPER DES SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES

VÉLOS (ET/OU ENGINES DE MICROMOBILITÉ) PARTAGÉS

Au vu de la typologie de la commune, il serait intéressant d'évaluer le potentiel de développement d'un service de vélos (et/ou engins de micromobilité) partagés sur la commune. En effet, la Région a défini des fonctionnalités cibles selon le type de mobipôle. Avec 2.000 montées en moyenne en semaine, la gare de Libramont est un mobipôle de type L, qui justifie la présence d'un service de vélos partagés. Quelques vélos en station à la gare pourraient suffire dans un premier temps, comme phase de test, afin d'évaluer l'importance de la demande.

Plusieurs communes wallonnes ont déjà mis en place de tels dispositifs, à l'image de Verviers, qui a récemment lancé une flotte de 14 trottinettes.

A Perwez, ce sont 8 VAE qui ont été mis à disposition de la population via 2 stations fixes (l'une à la gare, l'autre proche d'un PAE). Les « Perwez Bike » font l'objet d'un règlement précis qui peut être consulté sur la [page internet dédiée](#).

Il existe également des solutions de cadenas connectés qui permettent par exemple de mettre en partage une flotte de véhicules acquis par la commune.

Enfin, il est aussi possible de se rapprocher de BlueBike, qui propose l'installation d'une flotte de vélos en station à la gare.



Trottinettes à Verviers – Source : RTBF



Perwez Bikes – Source : Commune de Perwez

B.4 – DÉVELOPPER DES SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Inciter les citoyens à se déplacer à vélo en proposant des services facilitant leurs déplacements et leur pratique cyclable

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Action progressive

Budget



Variable, en fonction des actions entreprises

Financement



- Fonds propres commune
- Subsidés éventuels
- Partenaires éventuels

Actions liées



Ensemble des actions relatives au vélo

B.5 – POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DU VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Commune doit poursuivre et renforcer ses actions de sensibilisation et de promotion à l'usage du vélo, et ce auprès de tous les publics. Jusqu'à présent, la pratique du vélo est davantage encouragée pour le motif loisir ou touristique que pour le motif utilitaire. De plus, les campagnes s'adressent le plus souvent aux enfants, et pas à un public plus large qui pourrait pourtant être concerné.

A l'instar d'autres communes wallonnes, Libramont-Chevigny pourrait également accorder une prime à l'achat de vélos (électriques ou non, pliant, vélo-cargo) ou d'autres engins de micromobilité, ou, à défaut, valoriser la prime proposée par la Région wallonne.

Voici une liste non exhaustive de différentes actions et campagnes qui pourraient être menées :

- Développer un onglet spécifique à la pratique cyclable sur le site internet mais aussi sur l'application mobile (voir [action D.3](#)) ;
- Poursuivre l'utilisation de différents canaux de communication et diversifier les supports (vidéos, infographies...) ;
- Renouveler les événements organisés dans le cadre de l'agenda du vélo 2021 ou organiser d'autres événements similaires permettant de découvrir le réseau communal ;
- Communiquer auprès des travailleurs pour développer la pratique utilitaire du vélo sur la commune, en mettant en place des partenariats avec certaines entreprises par exemple, ou en réalisant un guide spécifique pour les travailleurs libramontois ;
- Développer des actions dans les établissements scolaires tout au long de l'année, et adaptées au profil des élèves et étudiants ;
- ...

B.5 – POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION ET DE PROMOTION DU VÉLO

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Promouvoir le vélo en vue de favoriser son utilisation

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- GRACQ Libramont
- Maison du Tourisme
- Entreprises libramontoises
- Etablissements scolaires de Libramont

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



€/an

Financement



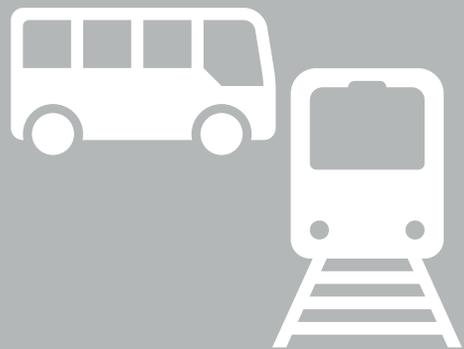
- Fonds propres commune

Actions liées



Ensemble des actions relatives au vélo
D.3 Compléter et développer le site internet communal (et l'application mobile)
D.4 Organiser des actions de sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacement plus durables

C. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITÉ



Objectifs

- ▶ Faire de la gare de Libramont-Chevigny un véritable pôle multimodal
- ▶ Améliorer le confort et la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus

► FAIRE DE LA GARE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY UN VÉRITABLE PÔLE MULTIMODAL

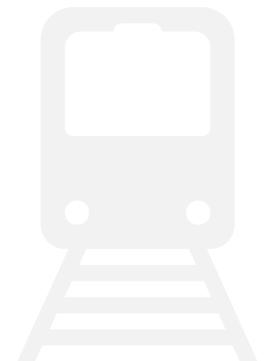
La gare de Libramont est l'arrêt de transport public le plus fréquenté de la commune. 2000 personnes s'y rendent quotidiennement pour prendre le train et 400 personnes fréquentent les arrêts de bus.

Sa situation dans le centre-ville en fait un mobipôle idéal pour la commune. De fait, il s'agit d'un des objectifs de la Stratégie régionale de mobilité d'optimiser la chaîne de déplacement via le développement de mobipôles au sein de chaque commune. Pour rappel, un mobipôle est un hub où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers devront se rendre pour accéder à une offre qualitative et performante.

Afin d'endosser pleinement ce rôle, l'accessibilité de la gare doit être renforcée, et des services supplémentaires doivent y être proposés.

ACTIONS PROPOSÉES

- C.1** Réaménager la gare et ses abords
- C.2** Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Libramont-Chevigny



C.1 – RÉAMÉNAGER LA GARE ET SES ABORDS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'action consiste à réaménager les abords de la gare en vue :

- D'améliorer l'accessibilité à pied et à vélo ;
- D'améliorer la lisibilité du réseau de bus sur la zone et le confort d'attente des usagers du train et des bus ;
- De faciliter l'intermodalité train-vélo, train-bus, train-voiture. ;
- De favoriser la fonction de séjour de ce type d'espace public.

Pour rappel, plusieurs projets à venir concernent la gare de Libramont-Chevigny. Le plan d'investissement de la SNCB 2025-2027 prévoit plusieurs investissements sur la gare de Libramont :

- Mise en accessibilité intégrale : rehaussement des quais, équipement des quais, nouveau couloir sous voie, y compris ascenseurs ;
- Création d'un parking vélos.

De plus, un Masterplan gare a été adopté en 2014 dans le but de restructurer entièrement le quartier de la gare de Libramont, en collaboration avec la SNCB. L'objectif est de redynamiser le quartier, de lui donner des fonctions mixtes, d'intégrer davantage les modes actifs et de répondre aux besoins de mobilité en général, tout en gardant une cohérence globale.

Il s'agira donc de veiller à ce que les aménagements prévus respectent les objectifs fixés dans le présent PCM et prennent en compte tous les usagers, et particulièrement les usagers des modes actifs.

En ce sens, il est aussi primordial de veiller à ce que les aménagements prennent en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

C.1 – RÉAMÉNAGER LA GARE ET SES ABORDS

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à la gare en vue de favoriser l'usage des transports en commun

Lieux concernés



- Gare de Libramont-Chevigny

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- Infrabel-SNCB
- OTW

Priorité



Temporalité



Moyen-long terme

Budget



Financement



- SPW / OTW
- Fonds propres commune
- Infrabel-SNCB

Actions liées



C.2 Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Libramont-Chevigny

G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

H.2 Revoir la gestion du stationnement dans le centre-ville

C.2 – DÉVELOPPER ET IMPLANTER DES SERVICES DE MOBILITÉ À LA GARE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En vue de faire de la gare de Libramont un véritable pôle multimodal, il est nécessaire d'y développer également des services de mobilité.



Concept de Mobipôle/Mobipoint – Source : Mpack

La circulaire PIMACI (2021) définit les fonctionnalités cibles à développer selon le type de mobipôle/mobipoint. La gare de Libramont se caractérisant par un nombre moyen de montées en semaine de 2.000, elle s'apparente à un mobipôle de type L. Cela signifie que plusieurs services/fonctionnalités sont considérés comme prioritaires et devront donc être implantés à la gare, et notamment :

- Un service de vélos (ou d'engins de micromobilité) partagés et une drop-off zone si nécessaire (voir [action 6.A](#)) ;
- Réparation vélo en self-service cf borne de réparation (voir [action B.4](#)) ;
- Bornes de recharges pour vélos et trottinettes- (voir [action B.3](#)) ;
- Un service de véhicules partagés (voir [action 9.A](#)) ;
- Aménités telles que toilettes, fontaine à eau, poubelles, ...
- Un point d'information pour les citoyens, qui ne se limiterait pas aux informations liées au train, mais concernerait l'ensemble de l'offre de mobilité présente sur le territoire. Ce point d'information pourrait être couplé avec la Maison du vélo suggérée à [l'action 6.A](#) ;

C.2 – DÉVELOPPER ET IMPLANTER DES SERVICES DE MOBILITÉ À LA GARE DE LIBRAMONT-CHEVIGNY

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Faire de la gare de Libramont un véritable mobipôle en vue de favoriser l'usage des transports publics et plus largement des modes durables

Lieux concernés



- Gare de Libramont-Chevigny

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- Infrabel-SNCB
- OTW

Priorité



Temporalité



Moyen terme

Budget



Financement



- Fonds propres commun
- Subsidies SPW
- Partenaires éventuels

Actions liées



- B.4 Développer des services à destination des cyclistes
- D.1 Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés
- D.2 Développer les services de mobilité

► AMÉLIORER LE CONFORT, LA SÉCURITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES ARRÊTS DE BUS

En vue d'encourager une plus grande utilisation des transports publics, mais aussi pour des raisons de sécurité routière, la qualité des infrastructures d'accueil des arrêts de transports en commun devra également être améliorée. Si plusieurs arrêts de bus sont déjà globalement bien équipés (poteau, abri, banc, poubelle), il conviendra de continuer à apporter une attention particulière à la qualité des arrêts sur le territoire, de manière prioritaire les arrêts les plus fréquentés (dans le centre mais aussi dans les villages) et de réaménager progressivement les arrêts de bus moins fréquentés.

ACTION PROPOSÉE

- C.3** Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés et accessibles



C.3 – RENDRE LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

A Libramont-Chevigny, les arrêts principaux (c'est-à-dire les plus fréquentés) du centre-ville sont équipés : Gare, ISJ Bonance, Recogne-Carrefour et Rue des Alliés. Dans les villages, les arrêts centraux sont pour la plupart également équipés.

Il s'agira donc de porter une attention particulière au reste des arrêts, et, lors de tout réaménagement, de veiller à rendre progressivement tous les arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Une attention sera également portée à l'accessibilité (piétonne et cyclable) des arrêts depuis leurs abords, et en particulier aux traversées des principales voies de circulation.



De manière générale, il est nécessaire de veiller aux critères suivants :

- Tous les arrêts doivent être dotés d'un poteau d'arrêt reprenant l'horaire de passage des bus ;
- Une zone d'attente avec un revêtement en dur, sans joint et non glissant, sur une longueur d'au moins 20m et une largeur d'au moins 1,5m doit être prévue ;
- Un maximum d'arrêts (au minimum les plus fréquentés) doivent être équipés d'un abri, et de bancs ou dispositifs assis-debout ;
- Les arrêts situés le long des principaux axes de circulation, où la vitesse est importante (comme le long de la N826), devront être équipés de garde-corps afin de garantir la sécurité des voyageurs.

Enfin, des dispositifs de stationnement pour vélos pourraient également équiper certains arrêts, dans le but de favoriser l'intermodalité bus-vélo.

C.3 – RENDRE LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES

PRIORITÉS

Les cartes ci-après reprennent les arrêts à réaménager en priorité (court terme), ceux à réaménager à moyen terme et ceux qui sont le moins prioritaires. La logique adoptée pour définir cette classification est la suivante :

- Les arrêts prioritaires sont les arrêts proches d'établissements scolaires (dans le centre mais aussi dans les villages), ainsi que ceux situés sur l'avenue de Bouillon/avenue d'Houffalize. Ce sont aussi les arrêts les plus fréquentés sur le territoire ;
- Les arrêts à réaménager à moyen terme sont ceux situés sur les routes où la vitesse pratiquée est importante (par exemple sur la N826), mais aussi ceux situés dans les cœurs de village, ou encore les arrêts proche des entrées d'autoroute, dans le but notamment de favoriser le covoiturage ;
- A (long) terme, ce sont tous les arrêts du territoire qui devront être réaménagés pour être rendus confortables, accessibles et sécurisés.

Il est important de noter que les arrêts repris ci-après ne sont prioritaires que s'il est nécessaire de les réaménager. Les arrêts ayant été réaménagés récemment et répondant aux critères de confort, de sécurité et d'accessibilité ne devront pas être réaménagés.

Arrêts à (ré)aménager en priorité (court terme)

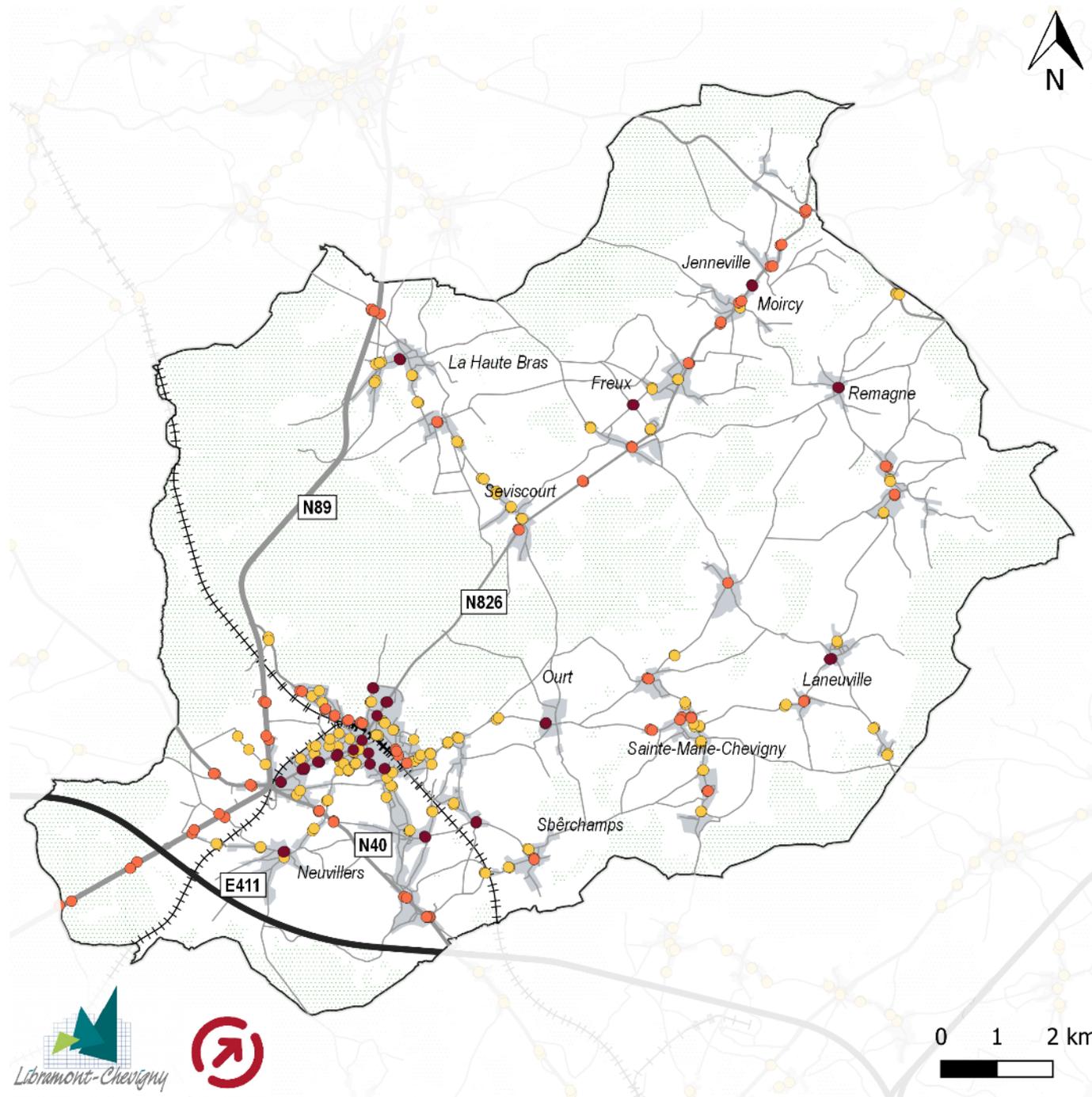
Neuvillers Eglise
Saint-Pierre Cimetière
Flohimont Chapelle
Recogne Carrefour
Libramont Le Blancheau
Libramont Police
Libramont Outigros
Libramont Avenue de Bouillon 59
Libramont Avenue de Bouillon 13
Libramont Grand'Rue
Libramont Maison Communale
Libramont EPCF
Libramont Avenue d'Houffalize
Libramont Clinique
Libramont HERS
Ourt Centre
Laneuville Eglise
Remagne Eglise
Moircy Ecole
Freux Suzerain Ecole
Bras Haut Ecole

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3 Arrêts de bus à (ré)aménager

Arrêts de bus à réaménager

- A court terme
- A moyen terme
- A long terme



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3

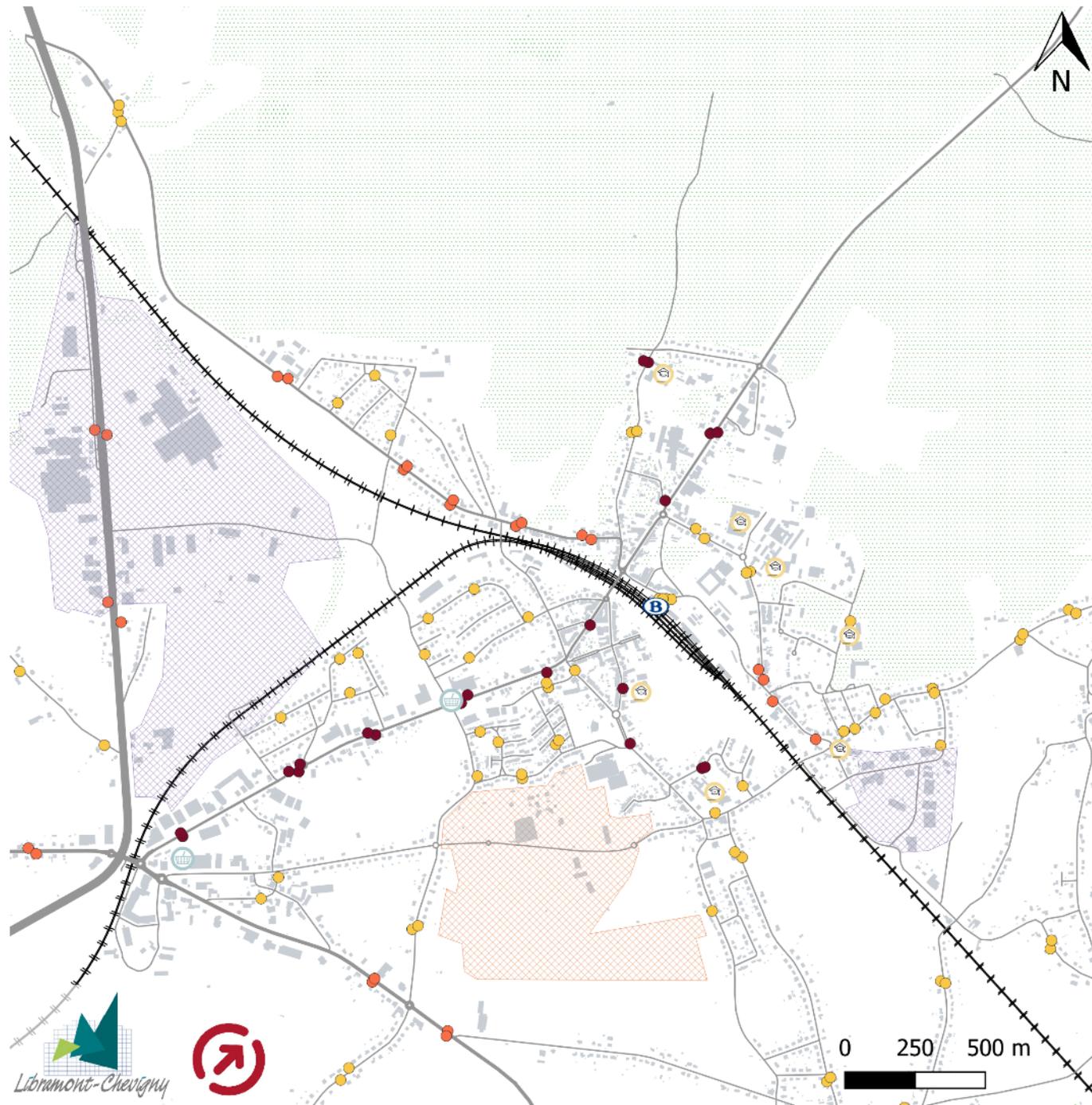
Arrêts de bus à (ré)aménager - centre

Arrêts de bus à réaménager

- A court terme
- A moyen terme
- A long terme

Pôles de déplacement

- 🚉 Gare de Libramont-Chevigny
- 🎓 Etablissements scolaires
- 🏠 Maison communale
- 🏪 Noyaux commerciaux
- 🏭 Parc d'activités économiques
- 🎪 Foire de Libramont



C.3 – RENDRE LES ARRÊTS DE BUS CONFORTABLES, SÉCURISÉS ET ACCESSIBLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Favoriser l'usage des transports en commun en offrant de bonnes conditions de déplacement (et d'attente) aux usagers du bus

Lieux concernés



- Ensemble des arrêts de bus présents sur le territoire communal

Acteurs concernés



- OTW
- SPW
- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Action progressive

Arrêts de priorité 1 : à court terme

Budget



Financement



- Les aménagements et équipements sont à charge de l'O.T.W.

Actions liées



F.3 Sécuriser et faciliter les déplacements aux abords des écoles

G.3 Rendre les (principaux) arrêts de transport public accessibles aux PMR

D. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

Objectifs



- ▶ Améliorer et développer les services de mobilité
- ▶ Poursuivre et développer la promotion, communication et la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité
- ▶ Accompagner les citoyens pour une autre mobilité
- ▶ Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement
- ▶ Spécialiser le réseau routier

► AMÉLIORER ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ

Afin d'atteindre les objectifs de report modal fixé par le Gouvernement wallon, il est nécessaire d'encourager un usage plus rationnel de l'automobile et l'utilisation de moyens de transport alternatifs. Outre les points développés ci-avant relatifs aux modes actifs et au transport public, il s'agira également d'évaluer le potentiel de développement et de renforcement de nouveaux services de mobilité.

Ces services sont d'autant plus importants dans les zones rurales, en complément du réseau de transport public. Ce dernier ne permettra en effet pas de répondre à l'ensemble des besoins de déplacements (et n'a de toute façon pas cette vocation). Les études de redéploiement permettront d'étudier la pertinence du développement d'une desserte des villages et/ou des pôles actuellement peu ou non desservis, tels que Freux, Moiricy ou encore Jenneville.

ACTIONS PROPOSÉES

- D.1** Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés
- D.2** Développer les services de mobilité



D.1 – ÉVALUER LES POTENTIALITÉS DE MISE EN PLACE D’UN SERVICE DE VÉHICULES PARTAGÉS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Bien que la taille de population de Libramont soit située sous le seuil généralement admis pour l’implantation d’un service de véhicules partagés, le profil de la commune, qui dispose d’un centre dynamique, desservi par une gare IC, lui confère un certain potentiel à cet égard. Il faut également ajouter à cela l’intérêt touristique pour la ville.

A titre d’exemple, la ville de **Ciney**, dont le profil est similaire à celui de Libramont, dispose de 2 stations **Cambio** qui ont un bon taux d’utilisation. Ce service, mis en place en 2011, est d’ailleurs rentable depuis sa deuxième année de mise en service.



Station Cambio – Source : Ville de Ciney

Une autre option qui peut également être envisagée par la Commune si la solution type Cambio n’est pas opportune, ou qui peut même être complémentaire, est le **partage de la flotte de véhicules communaux**. Celle-ci pourrait être (partiellement) mise à disposition de la population. Ce système est assez répandu en Flandre, où plusieurs communes partagent leur flotte pendant le week-end et les soirs de semaine notamment.

La ville de **Genappe** s’est lancée dans le développement d’un service de voitures partagées sans passer par Cambio. Depuis l’automne 2020, les citoyens peuvent emprunter 2 véhicules électriques. Les employés communaux utilisent également ces véhicules, sans avoir la priorité sur leur utilisation. Pour ce faire, ils doivent s’enregistrer sur une plateforme, réserver le véhicule, l’ouvrir avec une application et le démarrer. Tout comme pour Cambio, le prix dépend de la durée de la location et des distances parcourues.

[Plus d’information sur l’exemple de Genappe ici](#)

Il est aussi possible de se référer au [Cémathèque n°53](#) (mai 2022) dédié à l’autopartage, dans lequel de nombreux exemples sont donnés, ainsi que des conditions clés de réussite.

D.1 – ÉVALUER LES POTENTIALITÉS DE MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE VÉHICULE PARTAGÉS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Offrir une alternative à la voiture individuelle

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Court terme (< 3 ans)

Budget



€/an

Financement



- Fonds propres commune

Actions liées



C.2 Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Libramont-Chevigny
D.2 Développer les services de mobilité

D.2 – DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En complément du service cité ci-avant, d'autres opportunités existent pour le développement des services de mobilité.

Tout d'abord, une **centrale locale de mobilité** pour le Luxembourg est actuellement en cours de construction. Sa mission sera de recenser toutes les initiatives en matière de mobilité sur son territoire, de les faire connaître, d'en faire émerger de nouvelles et de venir en aide aux personnes qui en ont besoin. Il s'agira par exemple de gérer une centrale téléphonique locale du numéro vert régional unique, afin d'apporter une réponse adaptée et au plus proche des besoins du demandeur. Il sera important que Libramont adhère à cette centrale.

Actuellement, ce sont 2 services de **taxi social** qui sont proposés dans la commune de Libramont. Il sera important de continuer à garantir ces services, voire de les élargir, en permettant par exemple aux bénéficiaires d'en profiter également en fin de semaine et/ou en soirée. De fait, les services de transport à la demande sont primordiaux pour garantir une mobilité pour tous. Le développement des services dépendra notamment des services offerts dans le cadre de la centrale de mobilité.

D'autres services peuvent être développés, dont certains font l'objet d'autres actions. Il s'agit notamment des services à destination des cyclistes (voir [action 6.A](#)), ou encore des services qui pourraient être proposés au sein du futur mobipôle de la gare (voir [action 7.B](#)).

Il serait également important, en cohérence avec la stratégie régionale de mobilité, que la commune propose sur son territoire des **bornes de recharge électriques**, car il n'en existe pour le moment aucune. A ce titre, la commune peut s'inspirer du Cémathèque n°49 publié en 2019 par le SPW : « *Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement?* ».

D.2 – DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Développer les solutions de mobilité en vue d'encourager à l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Court-moyen terme

Budget



Dépend des services qui seront développés

Financement



- Fonds propres commune
- Autres acteurs économiques prenant part au projet

Actions liées



B.4 Développer des services à destination des cyclistes
C.2 Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Libramont-Chevigny
D.2 Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicule partagés

► POURSUIVRE ET DÉVELOPPER LA PROMOTION, COMMUNICATION ET LA SENSIBILISATION POUR INCITER À UNE AUTRE MOBILITÉ

Si des actions ponctuelles ont déjà été mises en place dans la commune, notamment auprès des écoles, la promotion de modes de déplacements alternatifs à la voiture pourrait encore être développée. De fait, le diagnostic a révélé qu'une grande partie des déplacements effectués sur le territoire communal se fait en voiture. Or la mise en valeur de l'offre disponible sur le territoire pour se déplacer et la promotion des bienfaits des modes actifs incitent à un usage plus rationnel de la voiture.

ACTIONS PROPOSÉES

- D.3** Compléter et développer le site internet communal (et l'application mobile)
- D.4** Organiser des actions de sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables



D.3 – COMPLÉTER ET DÉVELOPPER LE SITE INTERNET COMMUNAL (ET L'APPLICATION MOBILE)

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La rubrique mobilité du site internet communal mériterait d'être grandement enrichie. En effet, pour le moment très peu d'informations sont données au regard de la mobilité.

Il serait pertinent que le site reprenne **l'ensemble des solutions de mobilité et des services offerts** sur la commune:

- les liaisons piétonnes ;
- les itinéraires cyclables supra-communaux et communaux (d'autant plus lorsqu'ils seront davantage développés) ;
- les infrastructures de stationnement pour les vélos ;
- les lignes de train desservant la gare de Libramont ;
- le réseau TEC sur le territoire, ainsi que les liaisons supra-communales ;
- les services de transport à la demande ;
- les bornes de recharge lorsqu'elles existeront...

Toutes les **campagnes de communication et les actions de sensibilisation** devront également avoir leur place sur l'onglet mobilité, et dans l'agenda communal.

Libramont-Chevigny possédant également une application mobile, « **Libramont-Chevigny en poche** », cette dernière devra également être enrichie afin de donner aux libramontois toutes les clés pour se déplacer au mieux sur la commune.

Il sera très important de **mettre très régulièrement à jour les informations** proposées sur le site internet et l'application au gré de l'évolution de l'offre de mobilité et des nouveaux services qui seront mis en place sur la commune.

D.3 – COMPLÉTER ET DÉVELOPPER LE SITE INTERNET COMMUNAL (ET L'APPLICATION MOBILE)

EXEMPLE

Cadre de vie & Mobilité > Mobilité > Je me déplace

JE ME DÉPLACE

f t g+



EN TRAIN

A VÉLO

A PIED

EN BUS

EN VOITURE

JE SUIS PMR

DEMANDE D'AMÉNAGEMENT

EN COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

GUIDE DE LA MOBILITÉ SCOLAIRE

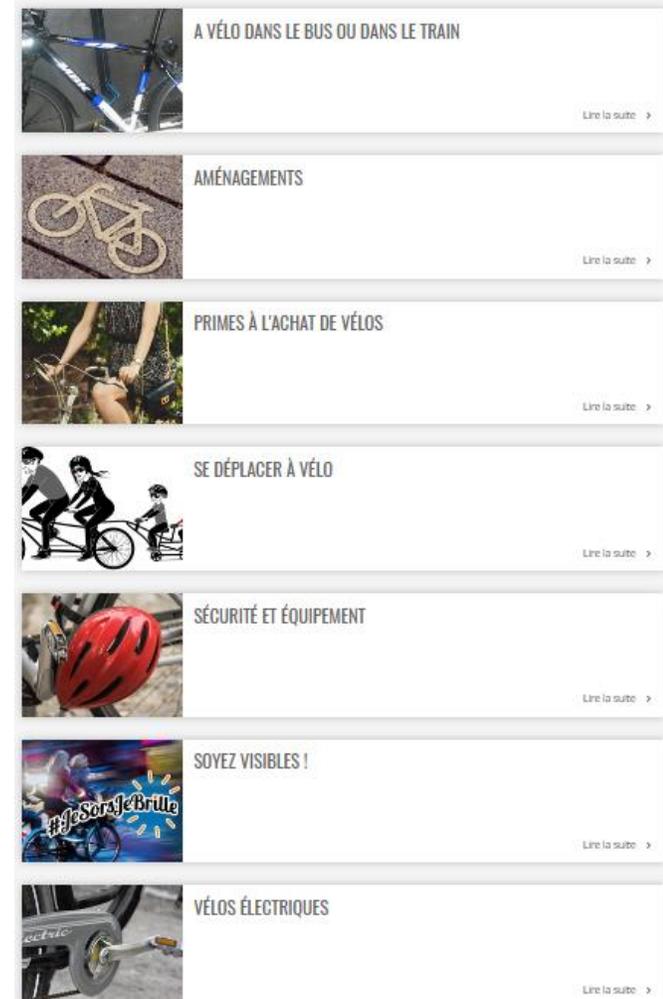
GUIDE DE LA MOBILITÉ DU TRAVAILLEUR

A titre d'exemple, la Ville de Leuze-en-Hainaut dispose sur son site d'un volet « [Mobilité](#) » très développé, qui reprend les différentes solutions de mobilité présentes sur le territoire communal et donne des conseils sur les meilleures façons de se déplacer.

Cadre de vie & Mobilité > Mobilité > Je me déplace > A vélo

A VÉLO

f t g+



A VÉLO DANS LE BUS OU DANS LE TRAIN

AMÉNAGEMENTS

PRIMES À L'ACHAT DE VÉLOS

SE DÉPLACER À VÉLO

SÉCURITÉ ET ÉQUIPEMENT

SOYEZ VISIBLES !

VÉLOS ÉLECTRIQUES

D.3 – COMPLÉTER ET DÉVELOPPER LE SITE INTERNET COMMUNAL (ET L'APPLICATION MOBILE)

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Informer la population sur les moyens de déplacements existants en vue d'un usage plus rationnel de la voiture

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Court terme (< 3 ans) et continue

Budget



Financement



Actions liées



D.4 Organiser des actions de sensibilisation
G.4 Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants

D.4– ORGANISER DES ACTIONS DE SENSIBILISATION À L'UTILISATION DE MODES DE DÉPLACEMENT PLUS DURABLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En complément des actions menées pour encourager les déplacements à pied et à vélo, et des informations qui seront reprises sur le site internet, la commune organisera des actions visant à promouvoir de manière générale les déplacements avec des modes alternatifs à la voiture individuelle. L'objectif est de faire connaître le panel de solutions offertes sur la commune, de mettre en évidence leurs bienfaits et leur efficacité dans certaines situations, de façon à inciter les libramontois à faire le choix du mode le plus adapté à sa situation.

Exemple d'actions à mettre en place

- Organisation d'évènements de sensibilisation, d'information, de test (stands, ateliers...) :
 - Présentation de services d'autopartage, de site de covoiturage...
 - Renouveler certaines des actions menées dans le cadre du guichet du vélo 2021
 - Organiser des challenges de mobilité et offrir des goodies liés à la mobilité aux participants

Dans certains cas, les actions peuvent être organisées en collaboration avec d'autres communes voisines. Elles peuvent avoir lieu au moment de la semaine européenne de la mobilité, mais pas forcément/uniquement.

- Diffusion de l'information via divers canaux
 - Rédaction d'articles dans le journal communal
 - Création d'une newsletter dédiée
 - Création d'une brochure à destination des nouveaux arrivants dans la commune, mais aussi des touristes

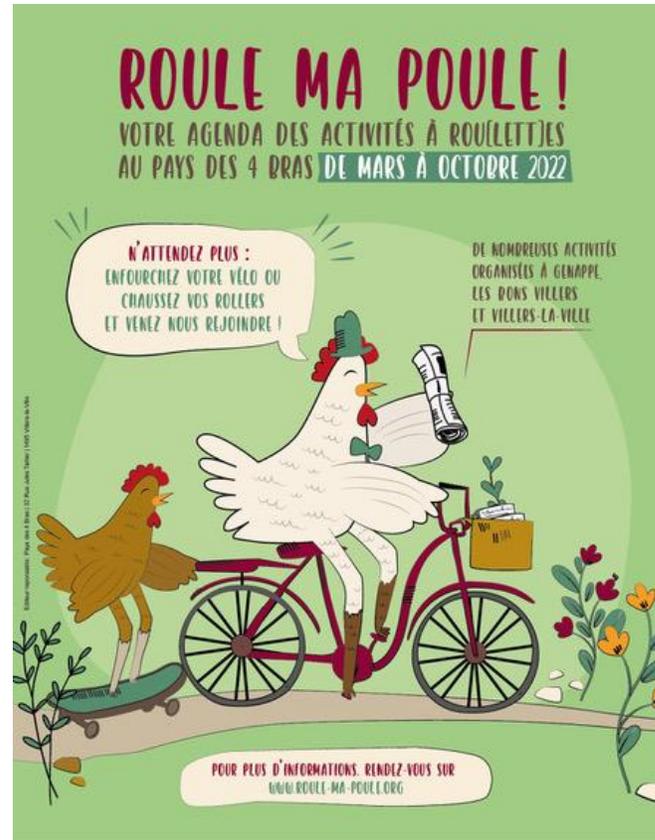
D.4– ORGANISER DES ACTIONS DE SENSIBILISATION À L'UTILISATION DE MODES DE DÉPLACEMENT PLUS DURABLES

BONNES PRATIQUES

A titre d'exemple, le GAL Pays des 4 Bras développe diverses actions pour promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Ainsi, un agenda autour du vélo a été programmé sur une grande partie de l'année (voir ci-contre « Roule ma poule »).

Le GAL soutient également la création d'un groupe d'autopartage suite à la demande d'un citoyen. Des cartes postales ont été distribuées dans le village de Marbais pour promouvoir l'initiative. Il apparaît qu'il est plus facile de lancer une initiative lorsque la demande provient d'un citoyen ou d'un groupe de citoyens convaincus. Il est donc important de miser sur des ambassadeurs qui pourront soutenir le projet.



Source



Source

D.4 – ORGANISER DES ACTIONS DE SENSIBILISATION À L'UTILISATION DE MODES DE DÉPLACEMENT PLUS DURABLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Sensibiliser, inciter et accompagner la population à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



€/an

Financement



- Fonds propres commune

Actions liées



A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation
B.5 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo
F.4 Poursuivre les actions de sensibilisation dans les écoles
F.5 Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives

► ACCOMPAGNER LES CITOYENS POUR UNE AUTRE MOBILITÉ

Les actions et campagnes de promotion et de sensibilisation mis en place par la commune devront être appuyés par des dispositifs d'accompagnement au changement, qui pourront s'adresser à l'ensemble de la population libramontoise.

En vue de multiplier les leviers d'action et les partenariats susceptibles d'avoir un impact sur la mobilité quotidienne, des actions spécifiques seront engagées à destination des travailleurs des PAE notamment, qui représentent un grand nombre d'emplois de la commune.

ACTIONS PROPOSÉES

- D.5** Développer des dispositifs d'accompagnement pour les citoyens
- D.6** Inciter (et accompagner) les PAE à élaborer un plan de déplacements



D.5 – DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Dans le but d'encourager les libramontois à repenser leur manière de se déplacer, il est nécessaire de développer les outils nécessaires pour les accompagner vers de nouvelles mobilités. Plusieurs actions peuvent être entreprises en ce sens, et elles sont fortement liées aux mesures de communication et de sensibilisation évoquées par ailleurs.

Exemples de dispositifs d'accompagnement des citoyens

- Offrir la possibilité aux libramontois de tester un vélo ou un engin de micromobilité pendant une durée déterminée. Le test peut durer une semaine à un mois, de façon à ce que le testeur puisse utiliser le vélo ou l'engin dans les différentes situations qui composent son quotidien ;
- Proposer une prime à l'achat d'un vélo ou d'un engin de micromobilité, à l'instar d'autres communes wallonnes ;
- Organiser des séances de formation à l'utilisation de l'offre de mobilité disponible sur le territoire ;
- Favoriser et accompagner le partage de véhicules entre particuliers (via [Cozywheels](#), [Wibee](#)...) ;



Trouver des Cozywheelers

Quelle catégorie de véhicule recherchez-vous?



Vélo cargo



Vélo électrique



Véhicule utilitaire



Voiture



Véhicule adapté



D.5 – DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

- Favoriser le covoiturage en organisant des évènements pendant lesquels les potentiels covoitureurs peuvent se rencontrer. Il peut s'agir de réunions en soirée avec boissons et nourriture, avec présentation d'applications de covoiturage par exemple... Une semaine du covoiturage peut également être mise en œuvre, à l'instar de ce qui se fait dans le Brabant Wallon.

Il s'agira également de réfléchir à l'implantation d'un parking de covoiturage. Pour information, la Région travaille au développement de parking de covoiturage le long de l'E411 progressivement depuis le Luxembourg. A terme, il pourra donc être envisagé de prévoir un parking de covoiturage à Verlaine (Neufchateau).

N.B. : l'accompagnement de publics spécifiques tel que le public scolaire notamment, est traité par ailleurs.



D.5 – DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Offrir aux citoyens des outils pour les accompagner vers une nouvelle mobilité

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Court terme et continue

Budget



€/an

Financement



- Fonds propres commune

Actions liées



D.2 Développer les services de mobilité

D.6 – INCITER (ET ACCOMPAGNER) LES PAE À DÉVELOPPER UN PLAN DE DÉPLACEMENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

D'après les analyses réalisées dans la phase de diagnostic, un tiers des travailleurs de Libramont habitent à Libramont. Au total, 85% des travailleurs de Libramont viennent de la province du Luxembourg. Les PAE (Flohimont et Recogne) concentrent une grande partie des emplois de la commune, puisqu'ils représentent à eux seuls près de 1.000 emplois. C'est la raison pour laquelle il serait pertinent de mettre en œuvre des actions spécifiques à destination des travailleurs des PAE.

Créer un groupe mobilité pour chaque PAE

Afin de coordonner les initiatives pour améliorer la mobilité du PAE, un groupe mobilité devra être formé.

A titre d'exemple, à Leuze-en-Hainaut un groupe de travail mobilité a été créé à l'initiative de l'échevin de la mobilité pour travailler sur les enjeux de mobilité du PAE. Ce groupe rassemble la Ville, l'intercommunale IDETA, les cellules mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises, de la CSC et de la FGTB, *entreprendre.wapi*, ainsi que des entrepreneurs locaux au travers de l'association des entreprises leuzoises.

Réaliser un plan de mobilité de zone d'activités (PMZA)

L'une des missions du groupe mobilité sera de réaliser un plan

de mobilité pour le PAE. L'objectif du plan est d'identifier des pistes pour améliorer l'accessibilité multimodale du PAE et d'informer et de sensibiliser les travailleurs (et les employeurs) aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

Pour ce faire, il est possible de réaliser une enquête auprès de tous les travailleurs du PAE, par exemple tous les 3 ans à l'occasion du diagnostic fédéral des déplacements (qui ne concerne théoriquement que les entreprises de plus de 100 personnes), afin de connaître leurs habitudes de déplacements ainsi que leurs motivations/freins.

Améliorer l'accessibilité multimodale du PAE

Le groupe mobilité jouera un rôle de facilitateur pour étoffer l'offre de mobilité, pour les différentes entreprises du parc d'une part, par exemple en les faisant souscrire à une même plateforme de covoiturage de sorte à augmenter le nombre de groupements possibles, mais aussi avec les pouvoirs publics. Il pourra ainsi proposer des mesures complémentaires aux mesures du présent document pour améliorer l'accessibilité du PAE. La priorité de l'offre à développer sera définie par l'enquête réalisée auprès des travailleurs.

D.6 – INCITER (ET ACCOMPAGNER) LES PAE À DÉVELOPPER UN PLAN DE DÉPLACEMENTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Information/promotion/sensibilisation

Le groupe mobilité veillera également à informer les travailleurs sur l'offre existante, et son évolution. Il pourra organiser des événements et actions, notamment à l'occasion de la semaine de la mobilité, afin de faire connaître et tester cette offre. Des campagnes pourront également être menées afin de sensibiliser les travailleurs.

En 2005, le Sart-Tilman a réalisé un plan de mobilité des zones d'activités. Dans le cadre de ce plan, des événements ont été organisés pour présenter les résultats de l'enquête auprès des travailleurs. Une tombola permettait de gagner des abonnements TEC.

A Leuze-en-Hainaut, un « *Guide de la mobilité du travailleur* » a été développé à destination des travailleurs de la commune (voir ci-contre). Leuze-en-Hainaut est également en train d'élaborer un PMZA pour son PAE.

Le plan de mobilité du Sart Tilman

☑ Se déplacer autrement : le défi de demain

Nous vous donnons rendez-vous le vendredi 16 septembre 2005 dès 9h00 à l'amphithéâtre 204, localisé aux amphithéâtres de l'Europe, bâtiment B4 (ULg, Sart Tilman) pour vous présenter les résultats des enquêtes de mobilité.



☑ Des abonnements mensuels offerts par le TEC Liège-Verviers seront remis aux gagnants de la tombola à cette occasion.



D.6 – INCITER (ET ACCOMPAGNER) LES PAE À DÉVELOPPER UN PLAN DE DÉPLACEMENTS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Améliorer l'accessibilité multimodale des PAE et sensibiliser les travailleurs aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

Lieux concernés



- Libramont Flohimont
- Libramont Recogne

Acteurs concernés



- IDELUX
- Les entreprises des PAE
- Commune de Libramont-Chevigny
- OTW
- SPW

Priorité



Temporalité



Court terme (< 3 ans)

Budget



Financement



- IDELUX
- Entreprises du PAE
- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- OTW

Actions liées



D.4 Organiser des actions de sensibilisation à l'utilisation de modes de déplacement plus durables
D.5 Développer des dispositifs d'accompagnement pour les citoyens

► VEILLER À UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE COHÉRENT, ET À LA PRISE EN COMPTE DES ASPECTS MOBILITÉ LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET DE DÉVELOPPEMENT

La commune de Libramont dispose encore de réserves foncières importantes, sur lesquelles de nombreux projets sont amenés à se développer. Dans ce contexte, il sera important d'apporter une attention particulière aux enjeux de mobilité, afin de veiller et inciter à ce que les futurs habitants se déplacent de manière (plus) durable.

Dans les 10 années à venir, le principal projet de développement est celui de la ZACC du Serpont, qui prévoit la construction de 300 logements sur 10 ans. La localisation centrale du futur quartier et sa proximité avec la gare, tout comme sa desserte par le réseau cyclable communal projeté, permettra une bonne accessibilité multimodale, qu'il y aura lieu de favoriser lors du développement.

ACTION PROPOSÉE

- D.7** Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité lors de tout nouveau projet



D.7 – ASSURER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN COHÉRENT ET VEILLER AUX ASPECTS DE MOBILITÉ LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La commune devra attacher une importance particulière à la prise en compte des aspects de mobilité dans le cadre de tout nouveau projet. Cela est valable tant pour les projets immobiliers, tels que le développement d'un nouveau quartier, que pour les projets de renouveau dans le centre-ville, comme le réaménagement de la place communale ou encore le nouveau quartier de la gare.

Pour ce faire, la commune peut s'inspirer de différents guides de référence :

- *Référentiel quartiers nouveaux*, SPW
- *Stationnement vélo et projet immobilier – Bonnes pratiques*, Cémathèque n°46, SPW (2018)
- *Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?*, Cémathèque n°41, SPW (2015)

Des principes de base doivent s'appliquer lors de tout nouveau projet :

- Donner la priorité aux modes actifs : leurs déplacements doivent être facilités au maximum grâce à des espaces publics leur donnant la priorité ;
- Faciliter les liaisons avec les réseaux piétons et cyclables environnants, mais aussi l'offre de transport en commun : les projets ne doivent pas être isolés ;
- Prévoir des infrastructures de stationnement pour les vélos de qualité et adaptées aux différents usages ;
- Maitriser la place de la voiture et gérer le stationnement ;
- Garantir l'accessibilité de tous : prendre en compte dès l'origine du projet les besoins des personnes à mobilité réduite.

D.7 – ASSURER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN COHÉRENT ET VEILLER AUX ASPECTS DE MOBILITÉ LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Favoriser un usage rationnel de la voiture dès la conception des projets

Lieux concernés



Ensemble du territoire communal

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



Financement



Fonds propres Commune

Actions liées



G.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

► SPÉCIALISER LE RÉSEAU ROUTIER

La spécialisation du réseau routier consiste à adapter les aménagements de manière à ce que la structure de la voirie corresponde au rôle qu'elle doit jouer dans le réseau, rôle qui dépend de son niveau hiérarchique.

Elle permet de favoriser un usage plus rationnel de la voiture en accordant davantage de place aux modes actifs lorsque la voirie se caractérise par une fonction de séjour plus conséquente par exemple.

Le régime de vitesse joue également un rôle primordial dans cette spécialisation.

ACTION PROPOSÉE

D.8 Spécialiser le réseau routier

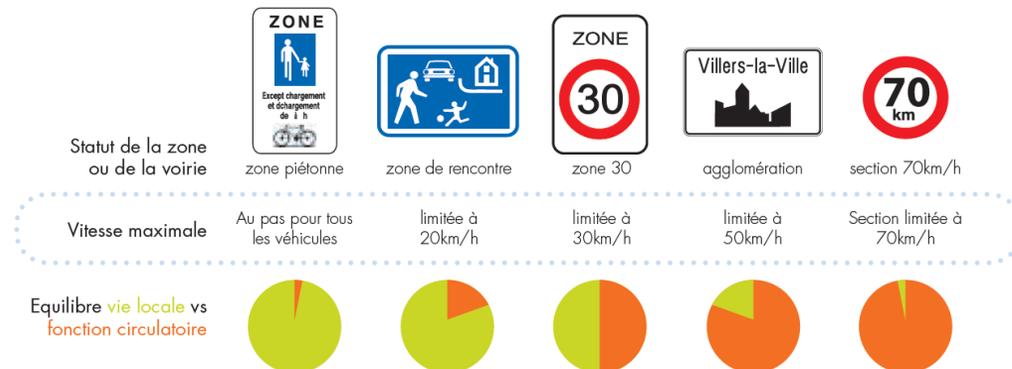


D.8 – SPÉCIALISER LE RÉSEAU ROUTIER

DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'aménagement de l'espace public et l'espace voué à chaque mode constitue l'un des principaux critères concourant à cette spécialisation du réseau. Ainsi, plus la voirie présente une fonction de séjour, plus l'espace dédié aux piétons et cyclistes doit être importante (voies de desserte locale). A l'inverse, au plus la fonction de circulation prime, au plus l'espace accordé à l'automobile sera prégnant (autoroutes, réseaux primaires).

La vitesse de circulation constitue un second élément concourant à la spécialisation du réseau routier. Au plus la voirie se classe dans le haut de la hiérarchie du réseau, au plus les limitations de vitesses seront élevées (70, 90 voire 120 km/h). Par conséquent, les voiries de niveaux hiérarchiques inférieurs seront limitées à des vitesses moins élevées (50, 30 voire 20 km/h).



Pour ces raisons, et en adéquation avec les autres actions prévues par le présent Plan Communal de Mobilité, il est proposé le **développement de zones apaisées** (de type zone 30 notamment), dans les centres, et sur le réseau de desserte locale en agglomération (cf. action A.1), ainsi que de **chemins réservés**.

En matière de partage de l'espace public, la place des piétons et des cyclistes dépendra donc de la fonction de la voirie au regard des différents réseaux de transport. Concernant les zones d'arrêt de transport public, il est recommandé :

- En agglomération : localisation en voirie (y compris le long des principaux axes de circulation);
- Hors agglomération : hors voirie (le long des réseaux primaires 2 (N89), secondaire (N40) et de liaison (N826)).

Enfin, la signalétique de jalonnement constituera également un point d'attention. Celle-ci doit permettre à chaque véhicule automobile d'emprunter le réseau lui étant dédié.

La Commune et la Région veilleront donc à bien prendre en considération ces éléments lors de tout aménagement du réseau routier.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3 Réseau routier

Limites administratives

□ Commune de Libramont

■ Noyaux habitats

Réseau routier

— Réseau primaire 1

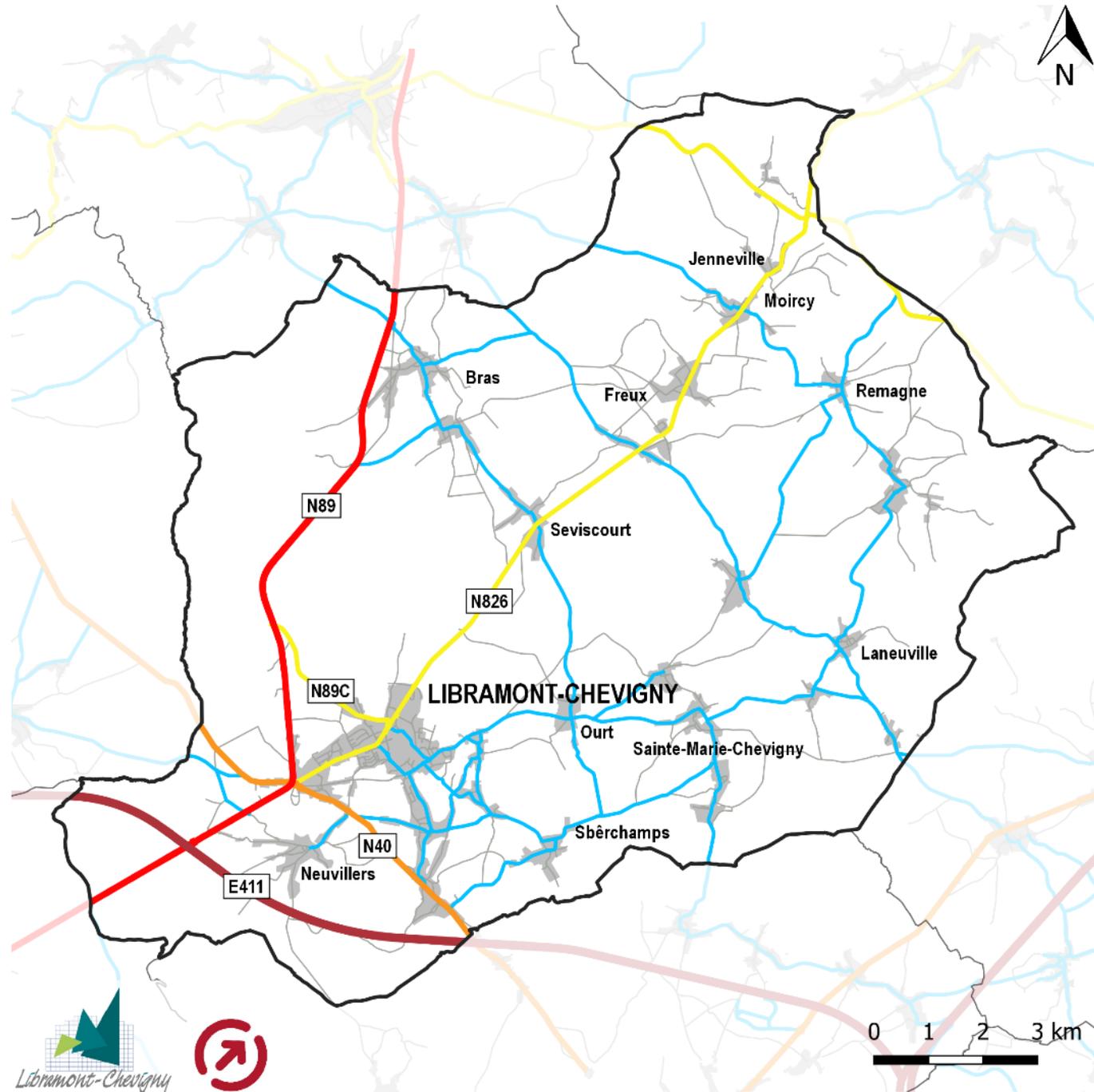
— Réseau primaire 2

— Réseau secondaire

— Réseau de liaison locale

— Réseau de collecte locale

— Réseau de desserte locale



D.8 – SPÉCIALISER LE RÉSEAU ROUTIER

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Encourager un usage plus adéquat de la voirie et un usage plus rationnel de la voiture via la spécialisation du réseau routier

Lieux concernés



- Ensemble du réseau routier

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



- Action progressive (en fonction notamment des opportunités de réaménagement)

Budget



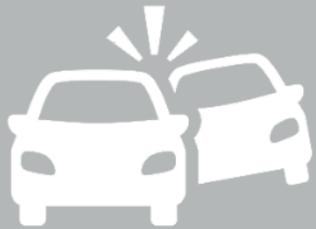
Financement



Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- B.2 Aménager les chainons manquants et les liaisons
- C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés et accessibles



E. AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Objectifs

- ▶ Assurer une bonne lisibilité et un respect des limites de vitesse de circulation
- ▶ Sécuriser les zones accidentogènes

▶ ASSURER UNE BONNE LISIBILITÉ ET UN RESPECT DES LIMITES DE VITESSE DE CIRCULATION

Le premier objectif poursuivi en matière de sécurité routière est de garantir la bonne lisibilité des limites de vitesses imposées, notamment en veillant à la création d'effet de porte aux entrées d'agglomération. Il s'agira par ailleurs de veiller au respect de ces limites.

ACTIONS PROPOSÉES

- E.1** Marquer les entrées d'agglomération par des effets de porte
- E.2** Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse



E.1 – MARQUER LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION PAR DES EFFETS DE PORTE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La lisibilité des entrées d'agglomération est essentielle pour inciter au respect des limites de vitesse. Cette lisibilité se matérialise d'une part par la bonne localisation du signal F1 d'entrée et de sortie d'agglomération, et d'autre part par des effets de porte. Les effets de porte permettent de les marquer concrètement par des aménagements.

Sur le réseau communal

Actuellement sur le territoire communal, en sus du signal F1, les entrées d'agglomérations sont marquées par des panneaux reconnaissables, portant l'identité de la commune de Libramont. Il conviendra de renforcer leur visibilité par des aménagements incitant les automobilistes à ralentir à l'approche des zones urbanisées, mais aussi par des dispositifs impliquant une réduction effective des vitesses.

Sont notamment concernées les entrées d'agglomération à Séviscourt, Neuvillers (rue de Grandvoir), Sberchamps, Bras (chemin de la Core), Jenneville (rue des Blancs Cailloux), Moircy...

Dans certains cas, il serait également pertinent de revoir la

localisation du signal F1, comme notamment à l'entrée de Bras-Haut, qui est placé en amont des premières maisons, à la sortie de Bras-Bas, ce qui n'est peut-être pas l'emplacement le plus adapté.

Sur le réseau régional

Peu d'effets de porte sont présents sur le réseau routier régional. Considérant le rôle des voiries, les effets de porte devront davantage être matérialisés par du marquage au sol, des rétrécissements, ou encore des effets visuels.

Cela est valable pour les entrées d'agglomération, mais aussi les traversées de zones urbanisées, en particulier celles situées sur la N826.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

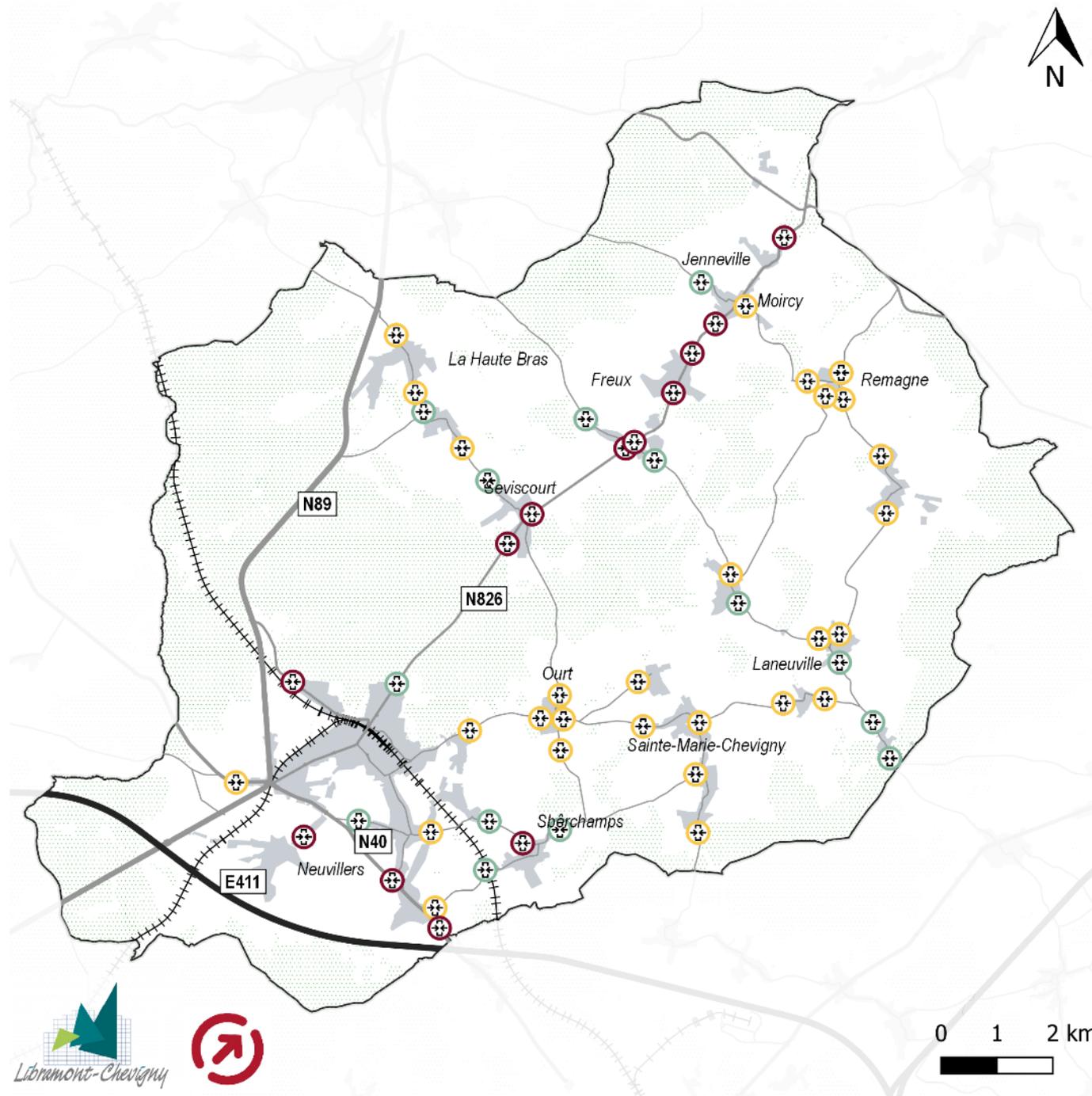
PHASE 3 Entrées d'agglomération à réaménager

Entrées d'agglomération

-  Prioritaires
-  Secondaires
-  Déjà marquées

Réseau routier

-  Réseau primaire 1
-  Réseau primaire 2
-  Réseau secondaire
-  Réseau de liaison locale
-  Réseau de collecte locale



E.1 – MARQUER LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION PAR DES EFFETS DE PORTE

SBERCHAMPS

A titre d'exemple, l'entrée d'agglomération à Sberchamps n'est actuellement marquée que par le signal F1, et le panneau avec l'identité de Libramont.

Afin d'inciter à un ralentissement effectif, la mise en œuvre d'un effet de porte est recommandée, marqué par un rétrécissement de chaussée.

[Plus d'infos](#)



E.1 – MARQUER LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION PAR DES EFFETS DE PORTE

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Inciter les automobilistes à respecter les limites de vitesse et à lever le pied à l'approche des entrées d'agglomération et au sein de celles-ci, en vue de plus de sécurité routière

Lieux concernés



- Ensemble des entrées de villages et d'agglomérations (et traversées de zones urbanisées)

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- Zone de police

Priorité



Temporalité



Entrées d'agglomération identifiées comme prioritaires : court terme
Entrées d'agglomérations identifiées comme secondaires : moyen-long terme

Budget



Financement



- Fonds propres commune (voies communales)
- SPW (voies régionales)

Actions liées



D.8 Spécialiser le réseau routier
E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse
E.3 Sécuriser les zones accidentogènes

E.2 – PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES POUR FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Sur le territoire communal, le respect des limites de vitesse est un enjeu, particulièrement dans les traversées de village par la N826, comme par exemple la traversée de Jenneville.

Une attention particulière devra également être apportée aux vitesses pratiquées sur le réseau cyclable.

Certaines zones potentiellement accidentogènes (vitesses pratiquées, absence de trottoirs...) ont été mises en évidence par la CLDR notamment. Il s'agit par exemple de la rue de Grandvoir, de la route entre Séviscourt et Ourt, dans le village de Sberchamps (voir aussi action [E.1](#)), Pommier Genon...

La vitesse étant l'un des facteurs principaux d'accidents de la route, il est important de mettre en œuvre des mesures visant à faire respecter les limites de vitesses imposées.

Au-delà du sentiment d'insécurité que cela génère, cela n'encourage pas la population à se déplacer à pied ou à vélo sur le territoire. Face aux problèmes de vitesse, la **stratégie générale** recommandée est la suivante :

1) En premier lieu, il sera nécessaire de **prendre des mesures des vitesses pratiquées** sur le territoire communal, dans le but d'objectiver la situation.

2) **Bien informer sur la limitation de vitesse** appliquée et sensibiliser les automobilistes à son respect. Au vu des mesures déjà prises en ce sens, il s'agira surtout de :

- De renforcer et compléter la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et des abords d'écoles, tel que recommandé par ailleurs (cf. action [E.1](#) et [F.1](#));
- D'envisager, un rappel ponctuel des limites de vitesse sur les artères principales et/ou aux endroits critiques.



Traversée de Jenneville
Source : Google Maps

E.2 – PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES POUR FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En complément, il sera pertinent de mener **une vaste campagne de sensibilisation**, éventuellement avec la collaboration de la zone de police et/ou d'association de sensibilisation en matière de sécurité routière (ex : PEVR). Cette mesure pourrait s'envisager à une échelle plus large que la Commune.

3) Poursuivre les actions des gestionnaires de voiries **sur l'environnement et le partage de l'espace public** : les espaces de circulation seront réduits autant que possible au profit des modes actifs au sein des agglomérations;

4) Si les problèmes de vitesse persistent, en dernier recours ou de façon temporaire, des **aménagement réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives** devront être considérées.



Campagne de l'AWSR
2021

E.2 – PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES POUR FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route

Lieux concernés



- Ensemble du réseau routier, spécifiquement aux endroits où les limites de vitesse sont dépassées

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- Zone de police
- OTW

Priorité



Temporalité



Court terme (< 3 ans), particulièrement pour les traversées de village par la N826, et continue

Budget



En fonction des aménagements mis en œuvre

Financement



- Fonds propres commune (voies communales)
- SPW (voies régionales)

Actions liées



Ensemble des actions liées à la sécurité routière

► SÉCURISER LES ZONES ACCIDENTOGÈNES

Malgré une tendance constatée à la baisse depuis les dix dernières années, une quarantaine d'accidents environ surviennent chaque année à Libramont. Certaines zones ont été identifiées comme accidentogènes : il s'agit principalement du centre-ville, et des voies régionales.

L'un des objectifs du présent PCM sera donc de réduire le nombre et la gravité de ces accidents en sécurisant les lieux accidentogènes.

ACTION PROPOSÉE

E.3 Sécuriser les zones accidentogènes



E.3 – SÉCURISER LES ZONES ACCIDENTOGÈNES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Sur le territoire communal, plusieurs zones ont été identifiées comme présentant un caractère accidentogène. Il s'agira donc de les sécuriser.

- N40 au niveau de la traversée de Lamouline route de Dinant/route de Gaumchy/Les Bâtis
- N826 au niveau de Séviscourt
- N89 à l'embranchement sur la rue du Serpont
- Axe depuis le carrefour de Recogne, l'avenue de Bouillon et la fin de l'avenue d'Houffalize
- Carrefour de Recogne
- Carrefour à feux sur l'avenue de Bouillon
- Carrefour entre l'avenue d'Houffalize, la rue du Serpont, et la rue de la Gare (difficultés de giration)
- Carrefour entre la rue d'Ochamps et la N40

Il s'agira également d'apporter une attention particulière aux traversées cyclables. Plusieurs carrefours doivent être sécurisés à ce titre :

- Sur le Chêne/N40/Rue de Grandvoir

- Devant le Spinet/Devant Bonance/Derette
- N826/La Renardière
- N826/Rue de Lorette/Rue de Vesqueville
- N848/Bonnerue
- N826/Rue de la Cortaille/Rue Suzerain

En matière de sécurité routière pour les cyclistes, il est également important de veiller à leur prise en compte lors d'aménagements réducteurs de vitesse.

De manière générale, il y aura lieu d'améliorer la configuration de certains carrefours identifiés comme potentiellement accidentogènes, en lien avec leur configuration et/ou large zone de conflit. Ces carrefours pourront être identifiés en collaboration avec la CLDR.

La Commune et la Région, sur chacune des voiries qu'elles gèrent, rendront progressivement l'ensemble des carrefours le moins accidentogènes possibles. A ce titre, la zone de conflit devra être réduite au maximum, et le carrefour rendu le plus compact possible.

E.3 – SÉCURISER LES ZONES ACCIDENTOGÈNES

CARREFOUR LAMOULINE

Un carrefour particulièrement accidentogène...

Durant la phase de diagnostic, un carrefour sur la N40, aux abords du village de Lamouline, avait été identifié comme particulièrement accidentogène. Les comptages avaient révélé des flux importants (de 1.000 à 1.250 véh./h durant les heures de pointe), pouvant mener à des difficultés d'insertion et de ce fait des prises de risque, conduisant à des accidents, d'autant plus lorsque les limites de vitesses ne sont pas respectées. Les derniers relevés effectués en mai 2022 ont révélé que 83% des véhicules contrôlés sur la N40 sont en infraction au droit de ce carrefour. La V85 est de 87 km/h alors que la vitesse y est limitée à 50 km/h. Cette vitesse, combinée par ailleurs au flux non négligeable durant les heures de pointe, rendent ce carrefour et sa traversée également très dangereuse pour les modes actifs (sachant en outre qu'un arrêt de bus est présent le long de cet axe).



Carrefour de Lamouline – Commune de Libramont-Chevigny

E.3 – SÉCURISER LES ZONES ACCIDENTOGÈNES

CARREFOUR LAMOULINE

...pour lequel un projet de réaménagement existe mais doit être revu en vue d'une (plus grande) sécurisation des lieux

Or, des projets de réaménagement existent sur cette voirie, et notamment sur ce carrefour :

- Il est ainsi envisagé de revoir le marquage au sol afin de réduire l'espace de circulation automobile et ainsi inciter quelque peu les automobilistes à ralentir. Pour rappel, le carrefour est déjà en zone d'agglomération (vitesse limitée à 50km/h). Cette mesure ne sera toutefois pas suffisante à faire respecter la limite de vitesse ;
- Les plans prévoient à ce stade la création d'une bande de tourne-à-gauche, qui aura comme effet une plus grande fluidité du trafic mais constituera à l'inverse un obstacle supplémentaire pour l'insertion dans le carrefour depuis les branches secondaires. Les insertions demeureront donc difficiles durant les heures de pointe. Ainsi, une gestion différenciée doit être envisagée. Des feux pourraient en effet avoir de nombreux avantages, dont celui de faciliter indirectement l'insertion dans les autres carrefours (effet de vague sur la route principale), ainsi que la traversée du

carrefour pour les autres modes de déplacements, comme les piétons qui voudraient rejoindre l'arrêt de bus ou les cyclistes.

- Un réaménagement de l'arrêt de bus hors voirie est également prévu. Or, il pourrait être pertinent de mettre l'arrêt en voirie.

Le projet de réaménagement tel que prévu ne permettra pas une grande sécurisation de ces lieux. D'autres mesures doivent être envisagées (dont la mise en place de feux de signalisation, la création d'effets de porte, et/ou la mise en place de radars) et prises en vue :

- De faire respecter les limites de vitesse ;
- De rendre plus sécurisée la traversée des piétons et des cyclistes ;
- De rendre plus sécurisée l'insertion dans le carrefour des véhicules issus des branches secondaires.

E.3 – SÉCURISER LES ZONES ACCIDENTOGÈNES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



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

Lieux concernés



- Lieux accidentogènes

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- Zone de police
- OTW

Priorité



Temporalité



- Priorités aux principales zones accidentogènes identifiées (notamment carrefour de Lamouline) et aux traversées cyclables

Budget



Financement



- Fonds propres commune (voies communales)
- Subsidés SPW
- SPW (voies régionales)

Actions liées



- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- E.1 Marquer les entrées d'agglomération par des effets de porte
- E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse

F. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE



Objectifs

- ▶ Améliorer la visibilité, la sécurité et l'accessibilité multimodale des abords d'écoles
- ▶ Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école

▶ AMÉLIORER LA VISIBILITÉ, LA SÉCURITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ABORDS D'ÉCOLE

Libramont est un pôle d'enseignement, qui regroupe 17 établissements scolaires rassemblant près de 6000 élèves. Dans le but de favoriser une mobilité scolaire plus durable, trois critères sont très importants et intimement liés, à savoir la visibilité, la sécurité et l'accessibilité multimodale des abords d'école.

En effet, afin de garantir la sécurité des écoliers dans leur trajet quotidien, et ce quel que soit leur mode de déplacement, il est important d'assurer la visibilité des abords de l'école. Les automobilistes doivent être incités à ralentir considérablement, voire à rester en retrait des abords directs de l'école. C'est notamment la raison pour laquelle une bonne gestion du stationnement sera également primordiale.

De bonnes conditions de déplacement doivent être garanties aux abords des écoles, tant pour les piétons que pour les cyclistes, mais aussi pour les usagers des transports en commun.

ACTION PROPOSÉE

- F.1** Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort
- F.2** Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles
- F.3** Gérer le stationnement aux abords des écoles



F.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Actuellement, les abords des écoles sont signalés par les panneaux réglementaires et par un crayon jaune. Cependant, ils ne suffisent pas pour garantir la sécurité des élèves.

Sur les voiries régionales, les abords d'écoles sont signalés par des éléments spécifiques, propres à la région. La Région recommande désormais de compléter avec un marquage spécifique cf page suivante. Ce dernier doit notamment permettre de faire respecter les limites de vitesses. A titre d'exemple, un tel marquage serait recommandé aux abords de l'école de Moircy, qui ont été identifiés à plusieurs reprises comme dangereux.

Il est toutefois important de rappeler que le marquage à lui seul ne suffit pas et qu'il s'agira de compléter la signalisation par des aménagements garantissant des abords d'école sécurisés, et notamment l'aménagement d'un parvis devant l'école.

En ce qui concerne les écoles situées sur des voiries communales, il est recommandé :

- D'utiliser du mobilier urbain protégeant les entrées/sorties d'écoles attirant l'attention (garde-corps, potelets etc.. de couleur vive) ;
- De s'assurer que les abords de l'école sont suffisamment éclairés ;
- De faire en sorte que le bâtiment et l'entrée de l'école se distingue dans son environnement (peindre les murs...) ;
- D'uniformiser les abords d'école (utiliser les mêmes éléments) de manière à créer une identité facilement reconnaissable au sein de la commune et ainsi inciter plus spontanément les automobilistes (et autres usagers de la route) à ralentir ;
- De reproduire les signaux au sol, et notamment le signal A23 (« endroit spécialement fréquenté par des enfants »).

F.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

SIGNALISATION AUX ABORDS DES ÉCOLES

Un nouveau marquage est désormais recommandé aux abords des écoles wallonnes. Il s'agit d'un marquage coloré, qui est divisé en 3 zones, toutes 3 identifiées au sol :

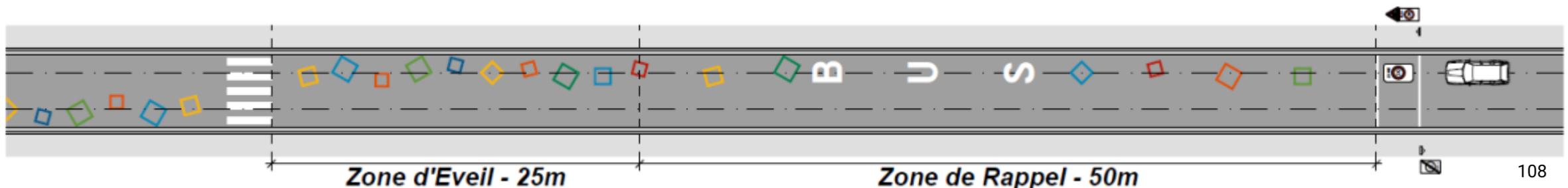
- **La zone d'entrée** : « L'objectif est de signifier l'entrée dans la zone de l'école et de rappeler la signalisation verticale existante. Ce message sera exprimé par un marquage au sol constitué d'une double ligne blanche encadrant le marquage du signal. »
- **La zone de rappel** : « L'objectif est de maintenir l'attention des conducteurs le long du tronçon. Cette zone de rappel sera signifiée par un marquage de carrés colorés espacés et disposés de manière aléatoire. »
- **La zone d'éveil** : « L'objectif est de signifier la proximité immédiate de l'accès à l'école ou du passage piéton. Elle sera matérialisée par un marquage dense de carrés colorés disposés de manière aléatoire. »

Ce marquage a été matérialisé pour la première fois à l'école de Barvaux-en-Condroz. L'ensemble des communes qui le souhaiteront pourront bénéficier de ce renforcement de la sécurité aux abords des écoles avec la réalisation des travaux courant 2023. Ceux-ci seront subsidiés à 80% par la région sur les voiries communales, et entièrement pris en charge sur les voiries régionales.

[Pour en savoir plus](#)



Source : Région wallonne, 2022



F.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

BONNES PRATIQUES

Perspective.brussels, centre d'expertise multidisciplinaire qui s'intéresse aux enjeux urbains, a récemment édité un guide à destination de tous les acteurs concernés par les abords des écoles fondamentales et secondaires en Région de Bruxelles-Capitale. Ce guide, intitulé « Réinventer les abords d'école » présente des recommandations pour atteindre 4 grands objectifs :

- Un abord d'école sûr, pour garantir la sécurité des usagers les plus faibles ;
- Un abord d'école convivial et accessible, qui facilite les interactions tout en s'intégrant dans son contexte ;
- Un abord d'école vert et sain, qui favorise la présence de la nature en ville ;
- Un abord d'école identifiable qui permet d'assurer l'empreinte visuelle de l'école dans le paysage urbain et de signaler la présence des enfants.

Ainsi, au-delà des enjeux de signalisation et de marquage précédemment évoqués, il s'agit de créer une zone de confort aux abords de l'école, qui se matérialise par un parvis. Ce dernier peut souvent être créé en supprimant ou redistribuant des places de stationnement. Le parvis doit être suffisamment grand pour remplir sa fonction d'accueil et répondre à une diversité d'usages : lieu d'attente, de rencontre, de socialisation, de jeux... Pour ce faire, différents éléments peuvent s'y trouver :

- Des bancs installés en face de l'entrée pour les parents ;
- Une zone d'attente couverte (préau) ;
- Des éléments ludiques (bancs en gradins, piste de course, terrain de jeu polyvalent...) ;
- Du stationnement vélo ;
- De la végétation (arbres, bacs à fleurs...)...

L'aménagement d'un parvis d'école est un projet qu'il peut être intéressant de mener en co-création avec les élèves de l'école : imagination du parvis, construction de mobilier...

F.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

BONNES PRATIQUES



Source : « [Réinventer les abords d'écoles](#) », perspective.brussels (Juin 2022)



↑ Exemple d'un auvent installé dans l'espace public à Molenbeek-Saint-Jean.
© Suède36



↑ À l'école primaire Scheut à Anderlecht, des bacs potagers installés devant l'école ont remplacé les voitures.
© Suède36



↑ © Suède36



↑ Maison des Cultures, rue Belgrade, Saint-Gilles
© Suède36

F.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Mettre en avant les abords d'école au moyen d'aménagements spécifiques et d'une identité propre de manière à attirer l'attention et inciter à ralentir à l'approche des écoles

Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



Renforcer la visibilité : court terme
Créer une zone de confort : moyen terme

Budget



Financement



- Fonds propres commune
- SPW

Actions liées



D.8 Spécialiser le réseau routier
E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse
F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements aux abords des écoles
F.3 Gérer le stationnement

F.2 – AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DÉPLACEMENTS PIÉTONS – RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Trottoirs

- Une largeur d'1,5m minimum, idéalement plus larges (2,5m si stationnement longitudinal et 2m si pas de stationnement) pour permettre à tous de circuler sans encombre (y compris les grands-parents, les poussettes...);
- Une continuité garantie, permettant en particulier la connexion avec les arrêts de bus les plus proches, mais aussi les parkings ;
- Des mesures et aménagement contre le stationnement sauvage à proximité des écoles (et de manière plus générale sur l'ensemble des trottoirs).

Traversées piétonnes

- Légèrement décalées par rapport à l'accès à l'école ;
- Eclairées ;
- Une dimension suffisante pour accueillir le flux de piétons et être visibles par les automobilistes, soit une largeur de 3m minimum ;

- Guider les piétons vers la traversée la plus proche au moyen de barrières le long du trottoir de manière à canaliser les flux et protéger les piétons de la circulation automobile.

Le type d'aménagement et les mesures à prendre pour sécuriser les passages pour piétons vont également dépendre du type de voirie sur laquelle se trouve l'école. La Commune sera responsable de l'aménagement des traversées piétonnes sur les voiries communales, et la Région sur les voiries régionales.

Rue scolaire

La mise en place de rues scolaires peut être envisagée pour certaines écoles. Un appel à intérêt pourrait être lancé auprès des écoles afin d'identifier les écoles intéressées de rendre leurs abords (quasi)uniquement accessibles aux modes actifs durant les périodes d'entrées et de sorties des classes.

F.2 – AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

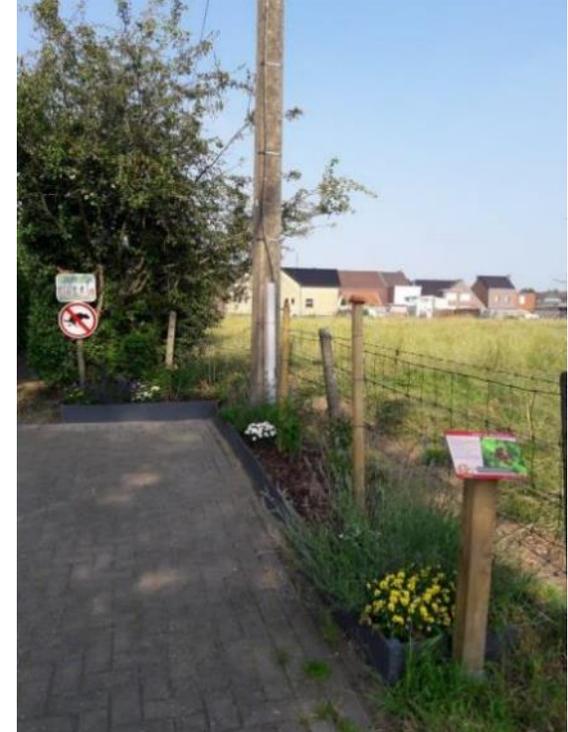
DÉPLACEMENTS PIÉTONS - BONNES PRATIQUES

A titre d'exemple, l'asbl Tous à Pied mène dans certaines écoles le projet « Chemins de l'écolier ». Ce projet est subsidié par la Région wallonne et s'adresse aux écoles primaires, plus particulièrement aux classes de la 4^{ème} à la 6^{ème} primaire.

Le projet se déroule sur un an, et l'objectif est de faciliter les déplacements à pied vers l'école concernée. Après une série d'animations réalisées par Tous à Pied dans la classe, les élèves réfléchissent ensemble aux solutions qui pourraient être mises en œuvre autour de leur école pour favoriser les déplacements à pied vers l'école. Une période est ensuite consacrée à tester les solutions proposées, qui sont ensuite évaluées dans le but d'être pérennisées.

Quelques exemples de solutions mises en œuvre : pédibus, balisage d'un ou plusieurs itinéraires sécurisés permettant de rejoindre l'école, création de points « dépose-minute » sécurisés, situés à moins de un kilomètre de l'école, proposition d'aménagements permettant de sécuriser les abords de l'école...

[Pour en savoir plus](#)



Source : Tous à pied

F.2 – AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

DÉPLACEMENTS À VÉLO – RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Afin d'encourager l'utilisation de modes de déplacements actifs, il est également important de faciliter l'accès à l'école aux cyclistes. Comme cela a déjà été développé dans l'action dédiée (voir [action B.3](#)), il s'agira d'équiper les écoles d'emplacements de stationnement pour les vélos. Le nombre d'emplacements à prévoir sera fonction du nombre d'élèves et du type d'école.

Des arceaux doivent être placés au sein des établissements scolaires pour les élèves et corps enseignant, et d'autres destinés au stationnement de courte durée pour les parents peuvent être placés aux abords des écoles fondamentales. Dans ce cas il est préférable de les placer proches de l'entrée (50m) mais pas devant l'entrée, afin de ne pas gêner les déplacements des piétons.

L'installation d'arceaux vélo sur une place de parking permet par exemple de séparer le trottoir de la chaussée, et donne un signal fort et démonstratif en faveur de modes plus durables.

Il s'agira dans un premier temps de remplacer en collaboration avec les écoles les infrastructures non recommandées (pincés-

roues), comme par exemple à l'institut Saint-Joseph (primaire et secondaire), à la HERS... Ensuite, il s'agira d'équiper les autres écoles du centre, mais aussi les écoles dans les villages.

En parallèle, il s'agit également de rendre accessible les écoles. A ce titre, le réseau cyclable communal tel qu'il a été défini (voir [action B.1](#)) dessert la grande majorité des établissements scolaires du territoire. A défaut, une attention particulière sera apportée à la cyclabilité des abords de l'école et à sa connexion avec le réseau cyclable.

F.2 – AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Rendre les abords d'écoles sûrs et accueillants pour encourager des déplacements domicile-école plus durables

Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



Action progressive

Budget



Financement



- Fonds propres commune
- SPW
- Subsidés SPW

Actions liées



- D.8 Spécialiser le réseau routier
- E.2 Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse
- F.1 Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort
- F.3 Gérer le stationnement

F.3 – GÉRER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Dans un premier temps, il est recommandé d’agir sur la demande afin de réduire celle-ci, en améliorant et incitant les enfants (et surtout leurs parents) à utiliser dans la mesure du possible d’autres modes de déplacement. C’est notamment l’objet des actions F.4 et F.5. Ensuite, il y a lieu d’agir sur l’offre, en gérant le stationnement aux abords des écoles :

- En veillant au respect de la réglementation en matière de stationnement et d’arrêt (pas sur les trottoirs, etc.) ;
- En aménageant un espace confortable et protégé de la circulation automobile à proximité des entrées/sorties d’écoles. Cet espace pourrait être couvert, agrémenté de bancs, et rendu convivial grâce à des fleurs par exemple. Les divers travaux des enfants pourraient également y être exposés (voir action [F.1](#)) ;
- En offrant la possibilité aux parents se déplaçant en voiture de stationner leur véhicule à proximité des écoles, dans une certaine mesure, tout en interdisant le stationnement à moins de 50m de l’entrée de l’école.

A titre d’exemple, certaines écoles du pays ont pris des mesures spécifiques pour faire respecter les restrictions de stationnement aux abords des écoles et sensibiliser les parents.

Ainsi, certaines écoles mettent en place, en collaboration avec la zone de police, une opération « carton jaune » pendant laquelle ce sont les enfants qui mettent des cartons jaunes aux parents qui seraient mal garés. Dans la même visée, les Communes de Seneffe et Mouscron (Hainaut) ont quant à elles mis en place l’opération « Stationne pas sur mon doudou »,

La Commune de Schaerbeek, en région bruxelloise, a établi en 2017 une réglementation concernant les zones d’abords d’école. En cas du non-respect de la réglementation applicable dans cette zone, et qui concerne surtout le stationnement, une redevance forfaitaire de 100€ est appliquée.

Pour le cas de la HERS, qui se caractérise par un public différent et plus âgé, il serait intéressant de réaliser un plan de mobilité pour la Haute école, qui permettrait dans une certaine mesure de résoudre certains enjeux de mobilité et particulièrement de stationnement.

F.3 – GÉRER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Sécuriser les abords d'écoles en maîtrisant les enjeux de stationnement liés aux entrées/sorties d'école

Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



Court terme

Budget



Financement



- Fonds propres commune
- SPW

Actions liées



- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- F.1 Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort
- F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements aux abords des écoles
- H.2 Revoir la gestion du stationnement dans le centre

ETUDE DE CAS

INSTITUT SAINT-JOSEPH PRIMAIRE

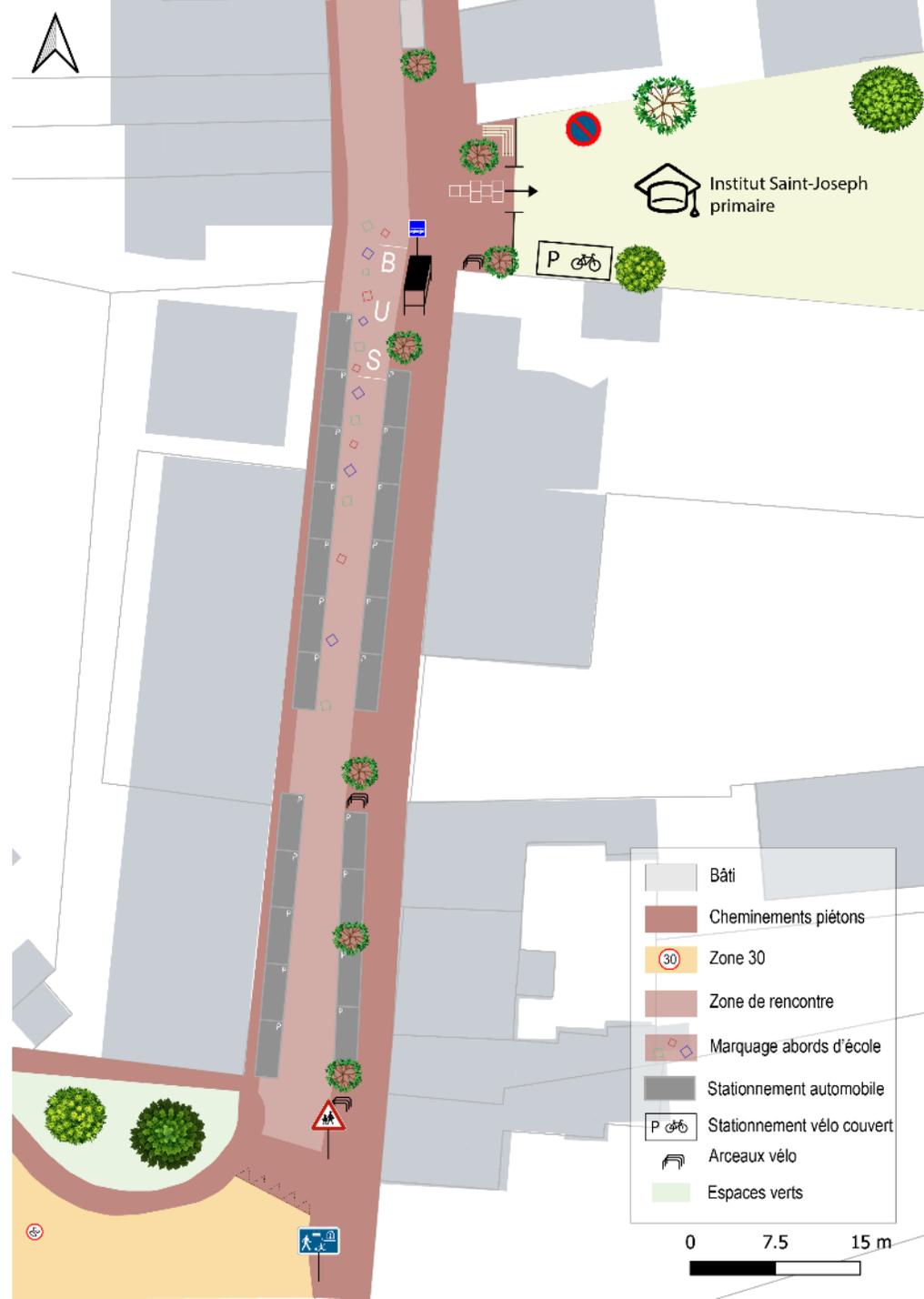
L'institut Saint-Joseph, de par sa situation, est confronté à une combinaison d'enjeux de mobilité : la typologie commerçante de la Grand'Rue, le passage de plusieurs lignes de bus, une accessibilité piétonne et cyclable pouvant être améliorée... Il se caractérise également par un potentiel important pour des déplacements plus durables (tout en prenant en compte que les enfants fréquentant l'institut sont relativement jeunes), puisque 70% des écoliers fréquentant l'établissement habitent le territoire libramontois. Quelques actions seraient à prendre afin d'améliorer l'accessibilité de l'école et la sécurité de ses abords :

- Transformer la Grand'Rue en zone de rencontre afin de favoriser la sécurité de chacun des modes de déplacement ;
- Créer un véritable parvis devant l'école : une zone d'attente pour les parents, qui invite à la convivialité (abris, bancs, possibilité d'affichage avec travaux d'enfants, peintures au sol...) ; ce projet pourrait être porté par l'école et réalisé (en partie) par les écoliers (voir action [E.1](#)) ;
- Mettre à disposition du stationnement vélo adapté : quelques arceaux aux abords de l'école et un espace couvert au sein de l'établissement ;
- Améliorer et équiper l'arrêt de bus ;
- Inciter les parents à stationner un peu plus loin de l'école, notamment sur le parking de l'administration communale, et sécuriser les cheminements piétons aux abords de l'école (depuis les parkings...) en créant par exemple un chemin ludique... ;

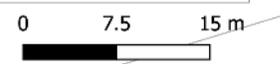
- Améliorer la gestion du dépose-minute, et réfléchir à un dépose-minute qui n'est pas directement devant l'école. A plus long terme, il pourrait être envisagé d'imaginer un système de dépose-minute à l'arrière de l'école, rendu possible grâce à l'aménagement de l'ancien triangle de retournement, dont la SNCB est actuellement propriétaire mais qui fait l'objet d'un projet de développement ;
- Inciter les enseignants ne pas stationner dans la zone bleue, ni dans le parking à l'arrière de l'école, qui serait à terme réservé aux riverains (cf. par ailleurs), mais plutôt sur le parking de l'administration communale ;
- Faire respecter la réglementation et les règles de sécurité :
 - Renforcer les contrôles de la zone bleue ;
 - Mener des actions de sensibilisation en collaboration avec la zone de police, comme par exemple l'action « carton jaune » avec les enfants...

La mise en place d'une rue scolaire dans la Grand'Rue peut également être envisagée.

Une proposition d'aménagement à titre d'exemple est proposée via une esquisse page suivante.



- Bâti
- Cheminements piétons
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Marquage abords d'école
- Stationnement automobile
- Stationnement vélo couvert
- Arceaux vélo
- Espaces verts



ETUDE DE CAS

INSTITUT CENTRE ARDENNE PRIMAIRE

L'institut Centre Ardennes se situe le long de la rue de la Fontaine à Libramont. 230 élèves y sont scolarisés. Actuellement, il est notamment confronté à des problématiques de stationnement à ses abords, particulièrement dans la partie basse de l'école, qui peuvent être sources de danger pour les élèves.

Afin d'améliorer l'accessibilité de l'école ainsi que la sécurité et la visibilité de ses abords, plusieurs actions peuvent être prises:

- Créer un véritable parvis devant l'école : une zone d'attente pour les parents, qui invite à la convivialité (abris, bancs, possibilité d'affichage avec travaux d'enfants, peintures au sol...) ; ce projet pourrait être porté par l'école et réalisé (en partie) par les élèves (voir action [F.1](#)) ;
- Sécuriser les cheminements piétons : garantir la continuité entre les trottoirs (sécurisés) et l'entrée de l'école (au moyen de barrières, marquage au sol...) ;
- Prolonger le sens unique sur l'intégralité de la rue de Fontaine, de manière à créer une boucle ; cela permettra

d'empêcher le stationnement anarchique qui est pour le moment constaté sur la portion de la rue qui n'est pas encore en sens unique ;

- Inciter le corps enseignant à ne pas se stationner à proximité immédiate de l'entrée de l'école, mais plutôt dans le parking de l'ICA situé à l'arrière, et dont l'accès se fait via la rue du Village, voire sur le parking de l'administration communale ;
- Dans une moindre mesure, également inciter les parents à ne pas stationner aux abords immédiats de l'entrée de l'école, mais plutôt dans le futur parking de l'administration communale ; le cas échéant, un itinéraire ludique et sécurisé devra également être mis en œuvre depuis ce dernier.

Une proposition d'aménagement à titre d'exemple est proposée via une esquisse page suivante.



ETUDE DE CAS

HAUTE ÉCOLE ROBERT SCHUMAN

La Haute école Robert Schuman (HERS) fait face à des enjeux de stationnement, liés au fait que les étudiants qui la fréquentent ont des origines très variées et parfois lointaines. Ainsi, de nombreux étudiants se déplacent en voiture, et les parkings actuels ne permettent pas de répondre à la demande, engendrant un stationnement parfois anarchique sur la rue de la Cité.

L'objectif sera tout d'abord de limiter les besoins en stationnement en incitant les étudiants qui habitent proches de l'HERS à ne pas se déplacer en voiture. Il s'agira ainsi de favoriser l'utilisation des transports en commun, d'autant plus que de nombreuses lignes permettent de desservir les arrondissements voisins notamment. En lien avec cette recommandation, il s'agira également d'améliorer les accès piétons et cyclables, notamment depuis et vers la gare, depuis laquelle les liaisons supra-communales sont possibles.

De plus, afin d'améliorer la desserte cyclable de l'école, il serait pertinent d'envisager la mise à sens unique de la rue de la Cité. En effet, d'après les données de l'école et les responsables, il

existe un potentiel de report modal important, qu'il s'agira de stimuler.

Il pourrait également être pertinent d'élaborer un plan de déplacement, et éventuellement de mettre en commun les besoins identifiés avec les autres établissements supérieurs présents sur le territoire communal, et qui sont géographiquement proche de l'HERS. Des synergies pourraient éventuellement être trouvées, et permettre par exemple de discuter avec l'AOT pour développer une nouvelle ligne de bus ou en adapter d'autres.

► CONTINUER À SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DE MODES DE DÉPLACEMENT ALTERNATIFS À LA VOITURE POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

Inciter et sensibiliser sont des éléments essentiels en vue de parvenir à de meilleures habitudes de déplacements et plus de sécurité routière aux abords des écoles ; et les enfants sont un public cible privilégié à cet égard. Afin de favoriser le développement de comportements de mobilité plus durables, il sera important de poursuivre les actions déjà mises en œuvre et d'en initier de nouvelles. Pour ce faire, la Commune doit travailler main dans la main avec les différents acteurs impliqués : enseignants, directeurs, associations de parents d'élèves, zone de police...

ACTIONS PROPOSÉES

- F.4** Poursuivre les actions de sensibilisation dans les écoles
- F.5** Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives



F.4 – POURSUIVRE LES ACTIONS DE SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

La Commune développe déjà un certain nombre d'actions de sensibilisation dans les écoles : le brevet du cycliste est organisé dans toutes les écoles, les élèves de 5^{ème} et 6^{ème} au code de la route et aux bonnes pratiques par la zone de police au cours de la semaine de mobilité (300 élèves), et un référent EMSR (éducation mobilité et sécurité routière) est présent dans la Commune. De plus cette formation est proposée chaque année par la Commune aux enseignants.

A noter également que la zone de formation pour cycliste de la province se situe sur le champ de foire de Libramont, ce qui permet aux élèves de pratiquer sur un terrain adapté. La présence d'une telle infrastructure sur le territoire est une formidable opportunité pour favoriser les activités scolaires autour du vélo.

Il s'agira de poursuivre les actions déjà menées et d'en développer de nouvelles afin de sensibiliser et éduquer les enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière ». Une concertation avec les directions des établissements scolaires (une à plusieurs fois par an) serait pertinente afin de décider des actions à mener mais aussi des infrastructures à développer.

A titre d'information, la Région wallonne met à disposition une grande [diversité de ressources](#) pour aborder la thématique de la mobilité avec les élèves dans les écoles.

Des actions doivent être menées tout au long de l'année, et particulièrement au moment de la semaine de la mobilité en septembre, qui correspond avec la rentrée des classes et qui peut être une bonne opportunité pour prendre des habitudes de mobilité plus durable dès le début de l'année !



Pour exemple, la Région wallonne a édité cette année un [livret spécial](#) à destination des écoles avec des idées d'action pour la semaine de la mobilité 2022 qui portera sur le vélo dans tous ses états !

F.4 – POURSUIVRE LES ACTIONS DE SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES

BONNES PRATIQUES

Les actions de type challenge sont souvent un succès dans les écoles. A titre d'exemple le GAL Culturalité (Hesbaye brabançonne) organise en collaboration avec le GRACQ un challenge, qui s'adresse tant aux écoles qu'au grand public (voir ci-contre). Le challenge s'accompagne d'une campagne de communication (affiches, vidéos...) notamment sur les réseaux sociaux.

Des « Bike days » ont également été organisés dans les trois écoles secondaires de Jodoigne, pendant lesquels des formations théorique (quizz) et pratique, des ateliers et des débats sont organisés. Les Bike days se sont déroulés dans le cadre de « Mai à vélo », un évènement également important dans les écoles !

DU 16 AU 22 SEPTEMBRE
Bougeons autrement à l'Est du Brabant wallon

Challenge Mobilité

Est-BW

Parcourons ensemble un maximum de kilomètres
AUTREMENT et **REMPORTEZ** de nombreux prix !
Beauvechain, Hélécinne, Incourt, Jodoigne, Orp-Jauche, Perwez, Ramillies

Encodez vos kilomètres sur
www.challengemobilite.be
ou sur notre application

ChallengeMobilitéEstBw
#challengemobilite

Detailed description: This is a promotional poster for a mobility challenge. At the top, it states the dates 'DU 16 AU 22 SEPTEMBRE' and the slogan 'Bougeons autrement à l'Est du Brabant wallon'. Below this, the title 'Challenge Mobilité' is displayed with the 'Est-BW' logo. The poster features icons for a bicycle, a scooter, a bus, and a thumbs-up. It encourages participants to 'Parcourons ensemble un maximum de kilomètres AUTREMENT et REMPORTEZ de nombreux prix!' and lists several municipalities: Beauvechain, Hélécinne, Incourt, Jodoigne, Orp-Jauche, Perwez, and Ramillies. A smartphone graphic shows the challenge app interface with a progress bar and a goal of 1250 km. A blue box provides instructions to 'Encodez vos kilomètres sur www.challengemobilite.be ou sur notre application'. At the bottom, it includes social media handles for Facebook and Instagram: 'ChallengeMobilitéEstBw' and '#challengemobilite'.

Challenge Mobilité

Est-BW

Jour 2

ADMINISTRATIONS COMMUNALES

75 participants
500 km parcourus

ECOLE PRIMAIRE **ECOLE SECONDAIRE**

95 participants 138 participants
327 km parcourus 400 km parcourus

Detailed description: This poster is for 'Challenge Mobilité Jour 2'. It features the 'Est-BW' logo and icons for a bicycle, scooter, bus, and thumbs-up. The main title is 'Challenge Mobilité' and the subtitle is 'Jour 2'. It lists participation statistics for 'ADMINISTRATIONS COMMUNALES': 75 participants and 500 km parcourus. It also lists statistics for schools: 'ECOLE PRIMAIRE' with 95 participants and 327 km parcourus, and 'ECOLE SECONDAIRE' with 138 participants and 400 km parcourus. The background shows a map of the region.

BIKE DAYS

Formation Film-débat Ateliers

Mobilite

Detailed description: This poster is for 'BIKE DAYS'. It features a large orange bicycle in the center. Above the bicycle, the text 'BIKE DAYS' is written in large white letters. Below it, three icons represent 'Formation', 'Film-débat', and 'Ateliers'. The 'Mobilite' logo is visible in the bottom right corner. At the bottom, there are logos for various partners including Walpole, Walpole, and others.

CHALLENGE MAI À VÉLO

DU 1 AU 31 MAI

Participe au challenge en roulant tout le mois de mai et gagne des prix en encodant tes kilomètres

App Store Google Play

QR code

Detailed description: This poster is for 'CHALLENGE MAI À VÉLO'. It has a blue and purple background. The title 'CHALLENGE MAI À VÉLO' is in large yellow letters. Below it, it says 'DU 1 AU 31 MAI' and 'Participe au challenge en roulant tout le mois de mai et gagne des prix en encodant tes kilomètres'. There are logos for 'App Store' and 'Google Play'. A QR code is located in the bottom left corner. A silhouette of a person riding a bicycle is in the bottom right corner.

F.4 – POURSUIVRE LES ACTIONS DE SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Promouvoir auprès des élèves et des étudiants des alternatives à la voiture individuelle en développant des actions de sensibilisation

Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



Financement



Actions liées



- A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation
- B.5 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo
- D.4 Organisation des actions de sensibilisation

F.5 – INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D’ALTERNATIVES

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Il s’agira d’inciter et d’accompagner les écoles à mettre en place des alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école, comme par exemple des pédibus et des vélobus. Plusieurs écoles sur le territoire de Libramont-Chevigny se prêtent à des telles actions, comme les écoles du centre notamment, mais aussi certaines écoles situées dans les villages, comme par exemple à Bras ou à Sainte-Marie-Chevigny, qui sont des villages relativement peuplés et plutôt étendus.

Il serait également pertinent de tenir ponctuellement des réunions avec les directeurs d’écoles, pour aborder la question de la mobilité et coordonner les différentes actions.



La Région Wallonne a développé un [guide de démarrage](#) à l’usage des parents, écoles, communes, associations de parents...qui souhaitent développer des projets de pédibus.

Une liste des pédibus actifs en Wallonie est également disponible sur la page web.



Il existe également un [guide de démarrage](#) pour les acteurs qui souhaitent développer des vélobus sur leur territoire. Comme pour le pédibus, une liste des communes ayant développé un vélobus est disponible.



Vélobus à Hannut
Source : Sudinfo

F.5 – INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D'ALTERNATIVES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Garantir sur le territoire communal un écosystème favorable au développement d'alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école

Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- Personnel éducatif des établissements scolaires, parents,...

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



Financement



Actions liées



F.1 Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort
F.2 Sécuriser et faciliter les déplacements aux abords des écoles



G. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Objectifs

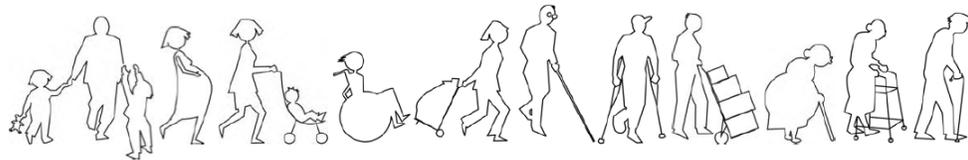
- ▶ Améliorer les conditions de déplacement des PMR sur le territoire communal
- ▶ Améliorer l'accessibilité des PMR dans les transports publics
- ▶ Informer sur les services de transport (adaptés) existants

► AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES PMR SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Les personnes à mobilité réduite (PMR) représentent 30 à 35 % de la population, soit une part relativement conséquente. En effet, outre les personnes à déficience visuelle et les personnes se déplaçant en chaise roulante, celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont en effet également reprises sous le vocable « personnes à mobilité réduite ».

C'est une des raisons pour laquelle il est important de leur accorder une attention toute particulière, et que l'un des objectifs de ce Plan Communal de Mobilité consiste à améliorer leur mobilité.

Plusieurs actions présentées préalablement abordent déjà cet aspect et sont approfondies dans le cadre du présent chapitre.



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

ACTION PROPOSÉE

- G.1** Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement



G.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

De manière plus globale, afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) au sein du centre urbain et des villages, les gestionnaires de voiries tiendront compte des besoins de ceux-ci lors de tout aménagement ou réaménagement d'espace public, et en particulier de trottoirs et de traversées piétonnes. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Elles présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou disposant d'une largeur insuffisante. Un parent se déplaçant avec ses enfants se sentira davantage en insécurité s'il doit marcher sur la chaussée, etc. Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à celles-ci. Il s'agira également de prêter une attention particulière à la prévention contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, qui représente un obstacle évident pour les déplacements de tous.

Les axes identifiés comme structurants dans le centre urbain de Libramont-Chevigny sont des artères particulièrement fréquentées par les piétons et les personnes à mobilité réduite, et se doivent de ce fait de leur être accessibles (en priorité). Sont spécifiquement concernés :

- Les abords de la gare : il sera important de veiller à la bonne prise en compte des PMR dans le cadre du réaménagement;
- L'itinéraire structurant « commercial », et notamment la Grand'Rue mais aussi l'avenue de Bouillon (l'avenue Herbofin ayant été récemment réaménagée) ;
- Certains axes repris dans l'itinéraire « scolaire » et particulièrement les liaisons vers le nord depuis la gare.

Il s'agira donc de réaménager les éventuels axes et traversées qui ne le seraient pas. A court terme, et en attendant un tel réaménagement de ces voiries (si celui-ci n'est pas prévu à court terme), il y aura lieu de prendre les mesures qui peuvent être rapidement et aisément réalisés (déplacement de poteaux, abaissement de trottoirs, mise en place de dalles podotactiles, etc.).

De plus, il s'agira de veiller à garantir des emplacements de stationnement à destination des personnes dont la mobilité serait réduite (personnes en situation de handicap mais aussi seniors) à proximité des pôles d'intérêt, comme notamment sur la Place Communale (pour faciliter l'accès par exemple à l'église).

G.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

En attendant les lignes guides de la Sécuriothèque pour les aménagements piétons et l'accessibilité PMR, il y aura lieu de se référer au [Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous](#).

Guide de **bonnes pratiques** pour l'aménagement de **cheminements piétons accessibles à tous**



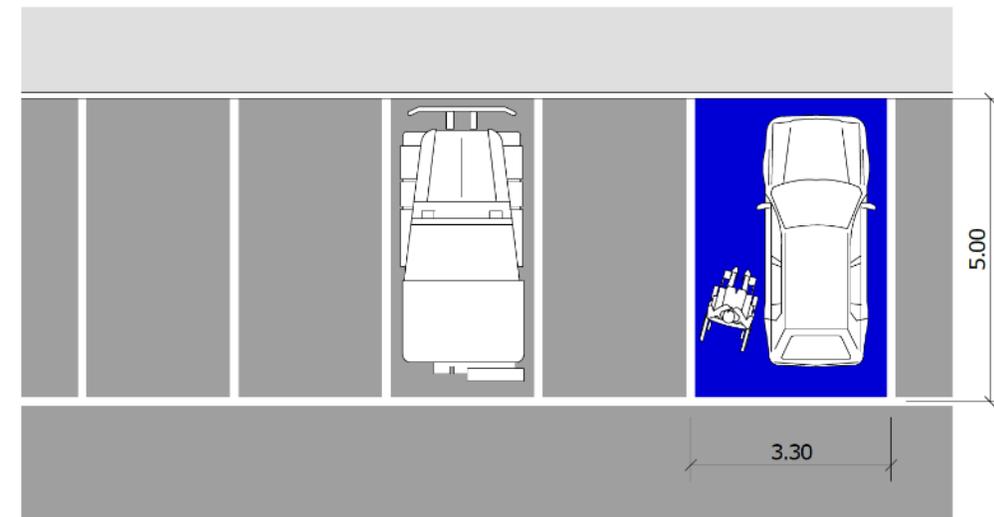
Éléments théoriques



Abaissement et dalles podotactiles



Revêtement dur et largeur suffisante



Stationnement PMR

G.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Garantir de bonnes conditions de déplacements pour tous les libramontois, quel que soit leur âge et leurs conditions physiques

Lieux concernés



- Ensemble du territoire communal, et particulièrement axes structurants

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



Selon les adaptations/
améliorations à apporter

Financement



- Fonds propres commune
- SPW

Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- C.1 Réaménager la gare et ses abords
- H.1 Repenser les espaces publics dans le centre et les cœurs de village

► AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ PMR DES TRANSPORTS PUBLICS

Libramont-Chevigny se caractérise par l'importance de sa gare et par son réseau de bus en étoile depuis le centre qui permet de desservir le centre d'une part, et la majorité des villages d'autre part. Il est important que ces services de transport soient accessibles au plus grand nombre afin de garantir de bonnes conditions de déplacement. Cela concerne à la fois l'aménagement des arrêts de bus mais aussi des bus eux-mêmes.

ACTIONS PROPOSÉES

- G.2** Rendre les (principaux) arrêts de transport public et les bus accessibles aux PMR



G.2 – RENDRE LES (PRINCIPAUX) ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC ACCESSIBLES AUX PMR

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

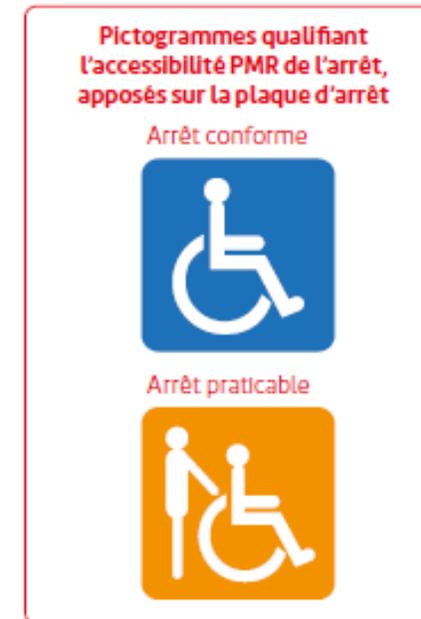
Les efforts de mise en accessibilité de la gare de Libramont-Chevigny seront poursuivis, et les besoins des PMR devront être pris en compte dans les projets de réaménagement de la gare et de ses abords.

De manière générale, il est également nécessaire d'améliorer l'accessibilité à la gare depuis les rues avoisinantes. Une attention particulière devra donc être apportée aux PMR lors du réaménagement des abords de la gare et des axes piétons structurants menant à la gare (voir aussi [action G.1](#)).

En ce qui concerne les arrêts de bus, ils seront progressivement rendus accessibles aux PMR au gré de leurs aménagements, en particulier les arrêts les plus fréquentés et/ou ceux desservis par une ligne de bus rendue accessible aux PMR (cf [action C.3](#)).

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

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



Source : O.T.W.

G.2 – RENDRE LES (PRINCIPAUX) ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC ACCESSIBLES AUX PMR

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Rendre les transports publics accessibles au plus grand nombre

Lieux concernés



Acteurs concernés



- OTW
- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW
- Infrabel - SNCB

Priorité



Temporalité



Action progressive (et en fonction des opportunités)

Budget



Financement



- Les aménagements et équipements sont à charge de l'O.T.W.

Actions liées



C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés et accessibles

► INFORMER SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

La Commune de Libramont-Chevigny offre à ses habitants divers services de mobilité pour leur permettre de se déplacer plus librement. En 2019, ce sont plus de 2.000 courses qui ont notamment été effectuées par les 2 services de taxis sociaux. Il s'agira de continuer à faire connaître ces services.

ACTION PROPOSÉE

- G.4** Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants



G.4 – RENSEIGNER LA POPULATION SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Le CPAS Libr'accueil et l'organisme Solidarité Libramont proposent des services de transport à la demande sur le territoire libramontois. Ces services s'adressent principalement aux personnes âgées, sans moyen de transport, en situation de handicap ou encore à faibles revenus. Il faut ajouter à cela un service de taxi opérant sur le territoire, mais aussi le service PMR porte-à-porte du TEC, en collaboration avec le forum de la mobilité dans la province du Luxembourg.

Il s'agira de faire connaître ces services auprès du grand public, voire d'encourager le développement d'autres services, à l'image de [Mobitwin](#) (anciennement Centrale des moins mobiles) cf [action D.2](#).

A titre d'exemple, le GAL Culturalité (Hesbaye brabançonne) a édité un [guide](#) spécifiquement dédié au transport adapté (voir ci-dessous).

Mobilité inclusive et solidaire

Vous avez **plus de 60 ans** et cherchez un transport adapté à vos besoins ? Ce feuillet d'informations est fait pour vous !

Vous y trouverez une **liste d'opérateurs** offrant des services de transport dans l'Est du Brabant wallon. En journée, le w-e, accessible aux personnes à mobilité réduite, etc. : **l'offre est variée et trop méconnue!**

Télécharger le guide

L'ensemble des opérateurs repris ci-dessous circulent du lundi au vendredi, en horaire de jour. Pour les particularités, veuillez-vous référer à la légende suivante.	
MED	Transport pour raisons « médicales » (consultations, hospitalisation, etc.)
PRIV	Transport pour raisons privées (visite à un ami, courses, démarches administratives,...)
WE	Opérateur circulant également le samedi et/ou dimanche
	Opérateur circulant également en soirée (après 18h)
	Opérateur accessible aux personnes nécessitant un transport adapté (chaise roulante)
	Tarif indicatif pour une course de 10km, pour une personne de 60+ ans. Attention, ces tarifs ont été simplifiés et ne tiennent pas compte de certaines particularités. Il est recommandé de contacter l'opérateur pour avoir un devis plus précis.
Certains opérateurs réclament certaines conditions particulières pour accéder à leurs services. Renseignez-vous auprès d'eux pour de plus amples informations.	

G.4 – RENSEIGNER LA POPULATION SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Faire connaître les différents services de mobilité existants

Lieux concernés



Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Action continue

Budget



Financement



Actions liées



- D.2 Développer des services de mobilité
- D.3 Compléter et développer le site internet communal (et l'application mobile)



H. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Objectifs

- ▶ Rendre les espaces publics en cœur de ville et de village plus conviviaux
- ▶ Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds

► RENDRE LES ESPACES PUBLICS EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGE PLUS CONVIVIAUX

Toutes les actions décrites ci-avant vont concourir à l'amélioration des conditions de vie sur le territoire communal. Pour compléter et terminer, il s'agira ici de veiller à garantir des espaces publics de qualité, tant dans le centre-ville que dans les cœurs de village. Dans le centre-ville en particulier, cela passera notamment par une bonne gestion du stationnement.

ACTIONS PROPOSÉES

- H.1** Repenser les espaces publics dans le centre et les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité
- H.2** Revoir la gestion du stationnement dans le centre urbain



H.1 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LE CENTRE ET LES CŒURS DE VILLAGE POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Dans le centre-ville, il s'agira principalement de se référer à [l'action A.1](#) concernant le développement des zones apaisées. De plus, le projet de réaménagement de la Place communale en cours de définition au moment de la rédaction de ce PCM s'inscrit pleinement dans le présent objectif.

Le PCM ambitionne également le réaménagement des places publiques situées en cœur de village en vue d'en faire des espaces de rencontre de qualité.

Le centre du village de Bournimont est un bon exemple en ce sens. La Commune a d'ailleurs répondu à un appel à projet pour son réaménagement.



Centre de Bournimont
Source : Traject

H.1 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LE CENTRE ET LES CŒURS DE VILLAGE POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Créer des espaces de rencontre de qualité

Lieux concernés



- Centre-ville de Libramont et cœurs de village

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny
- SPW

Priorité



Temporalité



Action progressive

Budget



Financement



- Fonds propres commune
- SPW
- Subsidés SPW

Actions liées



- A.1 Développer des zones apaisées
- A.2 Développer un réseau piéton structurant
- B.1 Développer un réseau cyclable communal
- C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés et accessibles
- D.8 Spécialiser le réseau routier
- H.2 Revoir la gestion du stationnement dans le centre

H.2 – REVOIR LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Le stationnement des véhicules automobiles nécessite un espace non négligeable (10 à 15 m² stricto sensu) qui a des répercussions sur la qualité des espaces publics et la convivialité des zones urbaines. Globalement, plus la place vouée au stationnement est réduite en voirie, au plus l'espace public peut être destiné à d'autres usage(s) et gagner en qualité et convivialité. Une attention doit donc être portée à cet égard, en particulier dans les zones où il est nécessaire de récupérer de l'espace pour d'autres usage(s).

A titre informatif et pour rappel, l'offre en stationnement dans le centre-ville de Libramont n'est pas saturée. Si la demande est globalement élevée, dans le centre-ville en journée, elle peut encore être absorbée au vu de l'offre conséquente.

La répartition géographique des besoins est cependant telle que certaines zones restent soumises à une forte pression. C'est particulièrement le cas du parking de la gare et de certaines voiries bordant la zone bleue, et notamment de la rue du Monument et de l'Ancienne gare (ainsi que le parking Brasseur avoisinant), qui se caractérisent par des taux d'occupation de plus de 90% en journée.

En ce qui concerne la zone bleue du centre de Libramont, les analyses ont démontrées qu'elle ne joue pas totalement son rôle et qu'elle n'est pas encore très efficace. En effet, de nombreux véhicules stationnent encore dans la zone bleue pour une durée supérieure à 2h (voire toute la journée).

Le projet de réaménagement de la Place communale prévoit la réorganisation du stationnement aux abords de la Maison communale. En effet, le parking sera déplacé à l'arrière, de manière à libérer la Place communale pour des espaces plus conviviaux et davantage dédiés aux piétons et cyclistes. Cette mesure s'inscrit pleinement dans les objectifs poursuivis par le présent PCM mais une stratégie plus globale doit être définie afin de maîtriser les besoins en stationnement dans le centre, et particulièrement d'inciter le stationnement dans les zones prévues à cet effet. Il s'agira également de garantir un accès facilité des personnes à mobilité réduite à la Place communale et à l'église qui s'y trouve.

H.2 – REVOIR LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Riverains

Le stationnement des résidents est à favoriser mais à rationaliser à proximité du domicile (idéalement < 100 m ; max. 200-300 m).

Il est recommandé de réserver le parking Brasseur aux riverains. Cela est d'autant plus important au regard de la pression sur le stationnement qui pourrait devenir plus importante dans la zone avec le projet de réaménagement de la gare, qui prévoit notamment l'aménagement d'un nouveau parking à destination des navetteurs dans cette zone.

En deuxième lieu, il s'agira de réfléchir à une extension de la zone bleue, couplée à la mise en place d'une carte riverain. Par exemple, la rue du Monument qui subit aujourd'hui une forte pression pourrait être intégrée à la zone bleue, de manière à empêcher le stationnement de longue durée non riverain, tout en permettant aux habitants détenteurs d'une carte riverain de se stationner.

Chalands

Pour faciliter l'accès aux commerces par la population locale, les mesures à privilégier sont celles d'une amélioration de l'accessibilité multimodale du centre urbain. A ce titre, sont notamment fortement recommandés le développement d'un réseau cyclable communal, la multiplication des dispositifs de stationnement vélo, l'amélioration des cheminements piétons dans le centre urbain et la garantie d'un réseau de transport public efficace et accessible. Par ailleurs, tant pour les chalands que les commerçants, il s'avèrerait davantage opportun d'améliorer la qualité et la convivialité du centre, que de multiplier outre mesure l'offre en stationnement.

C'est à ce titre qu'il est recommandé d'optimiser la gestion du stationnement disponible sur la Grand'Rue et la rue du Village. Afin de garantir la disponibilité d'une offre à proximité des commerces, il s'agira de renforcer les contrôles de la zone bleue, pour assurer un bon taux de rotation et ainsi son bon fonctionnement. Il s'agira également de réfléchir à la possibilité d'étendre la zone bleue. Le bon respect des zones 30 minutes devra également être contrôlé.

H.2 – REVOIR LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

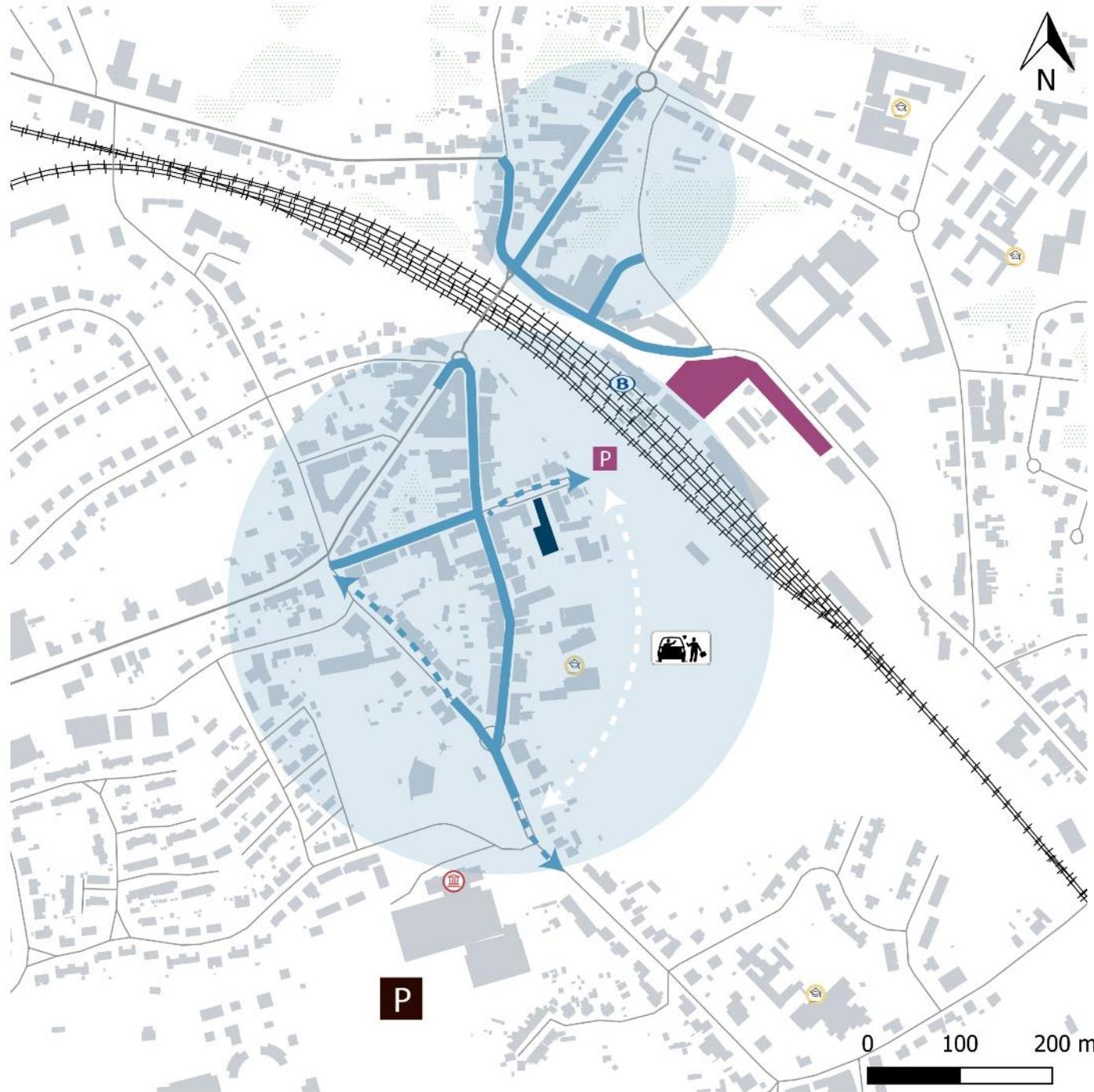
Navetteurs

Actuellement, les navetteurs stationnent sur le parking mis à leur disposition gratuitement par la SNCB. Ce dernier fait l'objet d'une pression particulièrement forte, puisque le taux d'occupation moyen observé sur une journée est de 79%, avec un pic à 11h, où il atteint 94%. De manière générale, il est nécessaire d'une part de limiter les besoins, et d'autre part de garantir que l'offre soit suffisamment importante pour ne pas que les besoins des navetteurs aient des conséquences sur le stationnement des autres profils.

Travailleurs du centre

Le stationnement des travailleurs du centre doit être privilégié hors voirie, et pas forcément à proximité de l'hypercentre. La zone bleue permet dans une certaine mesure de répondre à cet objectif. Il s'agira ici aussi de s'assurer du bon respect de cette zone bleue.

Il s'agira également d'inciter ces travailleurs à stationner sur des parkings situés à proximité du centre, et particulièrement le parking de la Place communale. Pour cela, une bonne communication sera primordiale.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3

Gestion du stationnement dans le centre

Pôles

- Gare de Libramont-Chevigny
- Maison communale
- Etablissements scolaires
- Noyaux commerciaux

Gestion du stationnement

Visiteurs/chalands

- Zone bleue actuelle (contrôles à renforcer)
- Identifier la pertinence d'une extension de la zone bleue (en lien avec le potentiel futur parking SNCB)
- Faire respecter les zones 30 min

Navetteurs

Riverains

- Parking SNCB
- Parking Brasseur
- Futur parking SNCB

Longue durée (commerçants, enseignants...)

- Futur parking Place communale

Parents - écoliers

- Développement d'un dépose-minute à l'arrière de l'école dans le cadre de l'aménagement du triangle de retournement

H.2 – REVOIR LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Afin de garantir le respect de la réglementation en matière de stationnement, mais aussi informer et faire connaître les différentes zones de stationnement, il est possible de développer un document clair et didactique sur la politique de stationnement dans le centre-ville, à l'image de ce qui a été réalisé par la ville de Ath (voir ci-contre). Dans ce cadre, il sera important de prendre en compte et de s'adresser aux différents usagers du centre-ville : commerçants, parents d'élèves, enseignants, riverains...

Une attention particulière devra également être apportée à la lutte contre le stationnement sauvage, qui a des conséquences directes sur la continuité des cheminements piétons et cyclistes et de manière générale sur le confort des autres usagers.

Horaires

	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h
Du lundi au vendredi	Gratuit			Gratuit					Gratuit
Samedi et dimanche	← Gratuit →								

Gratuit durant les jours fériés, du 01/07 au 05/07, lors de la Ducasse d'Ath et du 20/12 au 05/01.

Stationnement de courte durée : jusqu'à 30 minutes gratuites

15 minutes gratuites dans toutes les zones de tarification en utilisant le **disque jaune**, en vente au Service Mobilité de la Commune au prix de 5 €.

30 minutes gratuites dans toutes les zones de tarification en introduisant votre **numéro de plaque** à l'horodateur et en plaçant votre ticket dans votre véhicule.

Le disque jaune et le ticket '30 minutes gratuites' ne sont pas cumulables simultanément.

Stationnement en zone bleue : jusqu'à 120 minutes gratuites

Stationnement gratuit de maximum 2 heures en utilisant votre **disque bleu européen**.

Stationnement en zones rouge et orange : jusqu'à 180 minutes

Stationnement de maximum 3 heures à tarification progressive, pour une meilleure rotation :
€ 0,90 pour 1h - € 2,10 pour 2h - € 3,60 pour 3h.

Stationnement en zone verte : jusqu'à 24 heures

Stationnement à tarif réduit permettant de couvrir une journée complète :
€ 0,50/heure - € 3,50/journée

Stationnement riverains : pour € 20/an (1^{ère} voiture) et € 40/an (2^e voiture)

Stationnement illimité pour les habitants de ce secteur possédant une **carte riverain**, **excepté en zone rouge.**

Stationnement illimité pour les habitants de ce secteur possédant une **carte riverain**, **excepté en zone rouge.**

Stationnement illimité pour les habitants de ce secteur possédant une **carte riverain**.

Rues riveraines où le stationnement est réservé en exclusivité à leurs habitants, détenteurs d'une **carte riverain**.

Localisation des horodateurs

... et quelque 1.200 places gratuites dans des aires de parking spécialement aménagées, à proximité du centre-ville et de la gare. P

H.2 – REVOIR LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Maitriser la demande en stationnement dans le centre de Libramont de manière à optimiser l'espace disponible pour les autres fonctions

Lieux concernés



- Centre-ville

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Court terme

Budget



Financement



- Fonds propres commune

Actions liées



F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles

► LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE POIDS LOURDS

Du trafic (et du stationnement) de poids lourds ayant été observé dans certains quartiers résidentiels, en lien avec la présence des différents parcs d'activités, il s'agira de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour limiter ce trafic et garantir ainsi la sécurité des riverains et une bonne qualité de vie dans ces quartiers. L'accessibilité aux parcs d'activités devra cependant être garantie.

ACTIONS PROPOSÉES

H.3 Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds



H.3 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE POIDS LOURDS

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Les principaux enjeux en matière de trafic de transit de poids lourds ont été identifiés entre le PAE Libramont-Flohimont et la N40, via la rue de Gaumont, Beuylimont. Un trafic de camions de la poste est notamment observé.

En vue de limiter le transit de poids lourds sur le territoire communal, et par là d'améliorer la qualité de vie pour les habitants, diverses mesures sont proposées :

- Définir des itinéraires préférentiels pour le trafic de poids lourds et garantir une signalétique adaptée à destination des différents parcs d'activités de Libramont, notamment pour le PAE Libramont Flohimont, à proximité immédiate du centre ;
- Dans les zones soumises à un fort transit, interdire la circulation des poids lourds ;
- Veiller à une harmonisation des restrictions de circulation pour les poids lourds, et faire respecter ces dernières ; des contrôles de police pourront notamment être effectués de manière ponctuelle ;

- Collaborer avec les entreprises du PAE en vue d'inciter les transporteurs à utiliser les bons itinéraires.

De manière complémentaire, la création ou mise à disposition d'une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds permettrait aux chauffeurs de pouvoir y garer leur véhicule de manière organisée et sécurisée. Plusieurs riverains ont en effet souligné des problématiques de stationnement de poids lourds aux abords de l'avenue de Bouillon notamment.

La mise en œuvre de ces mesures est d'autant plus importante que les parcs d'activités sont amenés à se développer, et que d'autres vont être aménagés dans les prochaines années, générant des flux de poids lourds (et de travailleurs) supplémentaires.

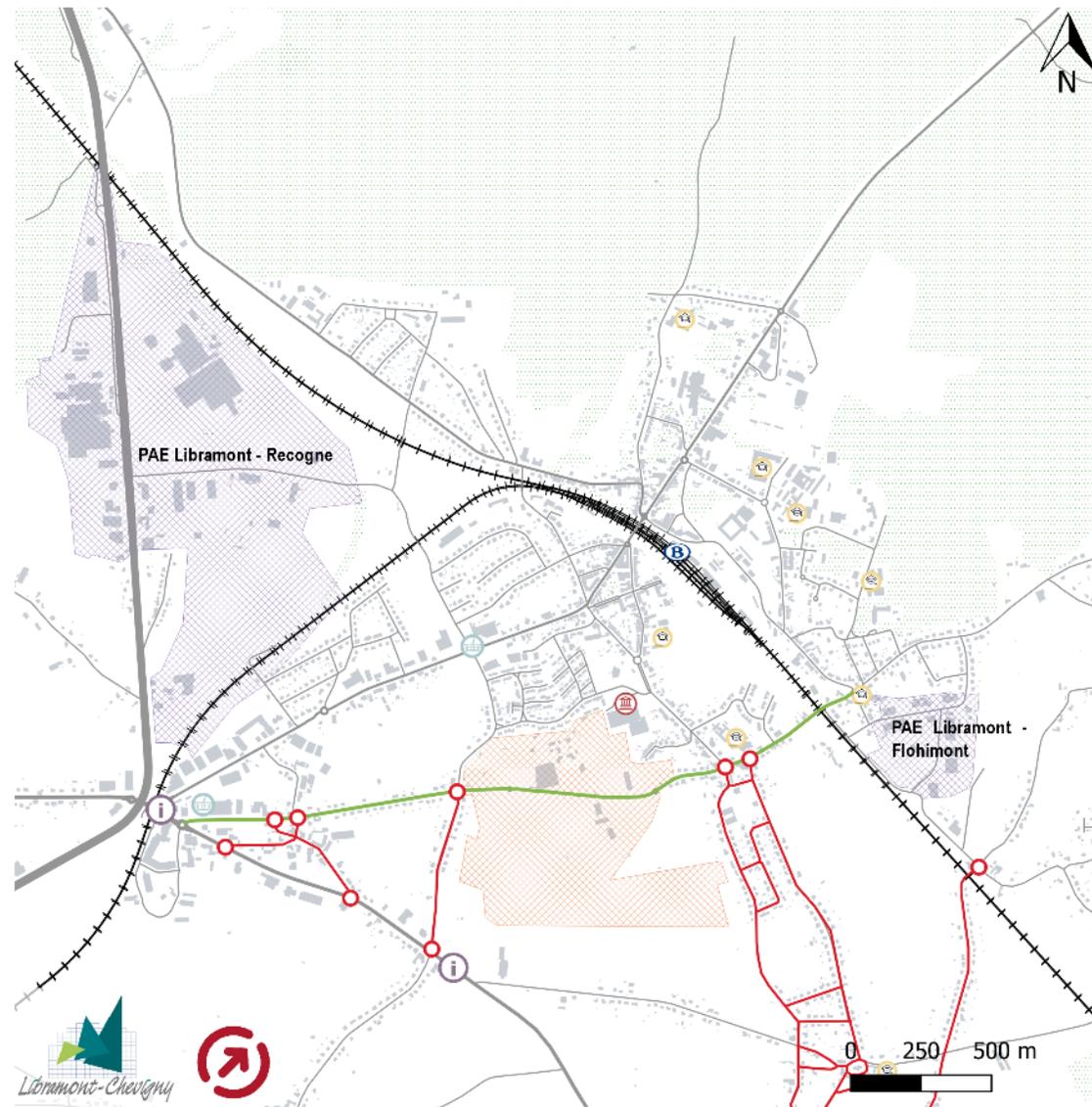
H.3 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE POIDS LOURDS

LOURDS

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

L'itinéraire suggéré est celui empruntant la rue des Aubépines depuis le carrefour de Recogne. Ce dernier est notamment recommandé car il est l'itinéraire indiqué lors de la foire de Libramont.

Afin de garantir l'utilisation de cet itinéraire préférentiel, il s'agira de mettre en œuvre la signalisation adéquate, et aux bons endroits, et à décourager, voire interdire, la circulation des poids lourds sur les itinéraires de transit.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE LIBRAMONT-CHEVIGNY

PHASE 3 Trafic de poids lourds

Pôles de déplacement

- Gare de Libramont
- Maison communale
- Etablissements scolaires
- Noyaux commerciaux
- Foire de Libramont

Gestion de la circulation des poids lourds

- Parc d'activités économiques
- Itinéraire de trafic poids lourds préférentiel vers Flohimont
- Axe à interdire aux poids lourds
- Panneau interdiction poids lourds à implanter
- Signalisation spécifique vers l'itinéraire préférentiel

H.3 – LIMITER LES NUISANCES LIÉES AU TRAFIC DE POIDS LOURDS

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Limiter le transit de poids lourds afin de garantir une bonne qualité de vie

Lieux concernés



- Ensemble du territoire communal, et particulièrement les quartiers résidentiels

Acteurs concernés



- Commune de Libramont-Chevigny

Priorité



Temporalité



Court-moyen terme

Budget



Financement



- Fonds propres commune

Actions liées



Ensemble des actions liées à la sécurité routière

4. PROGRAMME D' ACTIONS

PROGRAMME D' ACTIONS

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

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

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

PROGRAMME D' ACTIONS

	Degré de priorité	Terme de mise en œuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
				Commune	Région	OTW	Police
A. FAVORISER LA MARCHÉ							
Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain et des centres de villages							
A.1 Développer des zones apaisées	1	AP	€€€	x	x	x	x
Zone apaisée du centre de Libramont		C					
A.2 Développer un réseau piéton structurant	1	AP	€€	x	x		
Réseau prioritaire dans le centre de Libramont		C					
Réseau secondaire dans le centre et axes régionaux de circulation traversant des villages		M					
A.3 Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles	2	AC	€	x			
A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation	2	AC	€/an	x			
B. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO							
Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire							
B.1 Développer un réseau cyclable communal	1	AP	€€€	x	x		
Centre		C					
Liaisons avec la voie lente		M					
Liaisons entre les villages		L					
B.2 Aménager les chaînons manquants et les liaisons avec les pôles voisins	1	AP	€€	x	x		
Libin, Neufchateau		C					
Bertrix		M					
Saint-Hubert, La Roche en Ardenne, Bastogne		L					
Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal							
B.3 Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre et les villages	1	C	€€	x	x	x	
Offrir des services aux citoyens afin de favoriser la pratique du vélo							
B.4 Développer des services à destination des cyclistes	2	AP	~	x			
B.5 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo	2	AC	€/an	x			

PROGRAMME D' ACTIONS

C. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE							
Faire de la gare de Libramont-Chevigny un véritable pôle multimodal							
C.1	Réaménager la gare et ses abords	1	M-L	€€€€	x	x	x
C.2	Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Libramont-Chevigny	2	M	€€	x	x	x
Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus							
C.3	Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles	2	AP	€€€	x	x	x
	Priorité 1		C				
	Priorité 2		M				
	Priorité 3		L				
D. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE							
Améliorer et développer les services de mobilité							
D.1	Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés	1	C	€/an	x		
D.2	Développer les services de mobilité	1	C-M	~	x		
Poursuivre et développer la promotion, communication et la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité							
D.3	Compléter et développer le site internet communal (et l'application mobile)	2	C-AC	-	x		
D.4	Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	2	AC	€/an	x		
Accompagner les citoyens pour une autre mobilité							
D.5	Développer des dispositifs d'accompagnement pour les citoyens	2	C-AC	€/an	x		
D.6	Inciter (et accompagner) les PAE à élaborer un plan de déplacements	2	C	€	x	x	x
Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement							
D.7	Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet	1	AC	-	x		
Spécialiser le réseau routier							
D.8	Spécialiser le réseau routier	1	AP	~	x	x	

PROGRAMME D' ACTIONS

E. Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal							
Assurer une bonne lisibilité et un respect des limites de vitesse de circulation							
E.1	Marquer les entrées d'agglomération par des effets de porte	1	AP	€€€	x	x	x
	Entrées d'agglomération identifiées comme prioritaires		C				
	Entrées d'agglomération identifiées comme secondaires		M-L				
E.2	Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse	2	C	~	x	x	x
Sécuriser les zones accidentogènes							
E.3	Sécuriser les zones accidentogènes	1	AP	~	x	x	x
	Carrefour de Lamouline		C		x	x	(x)
	Traversées cyclables		C		x	x	(x)
	Autres lieux accidentogènes		M-L		x	x	(x)
F. Améliorer la mobilité scolaire							
Améliorer la visibilité, la sécurité et l'accessibilité multimodale des abords d'écoles							
F.1	Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort	1		€€	x	x	
	Renforcer la visibilité		C				
	Créer une zone de confort		M				
F.2	Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles	1	AP	€€	x	x	
F.3	Gérer le stationnement aux abords des écoles	1	C	€€	x	x	
	Institut Saint-Joseph primaire et Institut Centre Ardennes primaire		C				
Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école							
F.4	Poursuivre les actions de sensibilisation dans les écoles	2	AC	-	x	x	
F.5	Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	2	AC	-	x	x	

PROGRAMME D' ACTIONS

G. Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite							
Améliorer les conditions de déplacement des PMR sur le territoire communal							
G.1	Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics	1	AC	~	x	x	
Améliorer l'accessibilité des PMR dans les transports publics							
G.2	Rendre les (principaux) arrêts de transport public et les bus accessibles aux PMR	1	AP	€€	x	x	x
Informé sur les services de transport (adaptés) existants							
G.3	Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	2	AC	-	x		
H. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal							
Rendre les espaces publics en cœur de ville et de village plus conviviaux							
H.1	Repenser les espaces publics dans le centre et les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité	2	AP	€€€€	x	x	(x)
H.2	Revoir la gestion du stationnement dans le centre urbain	1	C	€	x		
limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds							
H.3	 limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds	2	C-M	€	x		

5. INDICATEURS

INDICATEURS

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

- Indicateurs de réalisation (IR) :

Ceux-ci permettent d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les actions. Ceux-ci ont été subdivisés en deux catégories :

- Les indicateurs relatifs aux infrastructures (IR-infra.), tel que le nombre de voies aménagées pour les cyclistes, etc. ;
- Les indicateurs relatifs aux mesures de sensibilisation,

d'information, etc. (IR-sens.), tel que le nombre d'actions de sensibilisation en faveur de la marche et de la pratique du vélo, etc.

- Indicateurs d'impact (II) :

Ceux-ci permettent de mesurer l'évolution des comportements des déplacements (ex : nombre de cyclistes utilisant tel itinéraire du réseau cyclable, nombre de piétons se rendant à la maison communale, etc.)

INDICATEURS DE RÉALISATION

ACTION	INDICATEURS DE REALISATION	TYPE D'ACTION	OBJECTIF 2030
A. FAVORISER LA MARCHÉ			
Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein du centre urbain et des centres de villages			
A.1 Développer des zones apaisées	# de zones apaisées réalisées (zones 30, zones résidentielles) km de voies de desserte mises en zone 30 ou résidentielle	infrastructure infrastructure	Au minimum la zone apaisée du centre
A.2 Développer un réseau piéton structurant	# de voies équipées de trottoirs dont la largeur >1,5m km de trottoirs (>1,5m) # de liaisons inter-villages/centre réalisées	infrastructure infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
A.3 Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles	# de sentiers/venelles accessibles km de sentiers/venelles accessibles	infrastructure infrastructure	Pas de cible spécifique
A.4 Organiser des actions/événements de sensibilisation	# d'actions organisées en faveur des piétons	incitation	≥ 3/an
B. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO			
Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire			
B.1 Développer un réseau cyclable communal	# de liaisons inter-villages/centre (et intra-centre) réalisées km de voiries aménagées pour les cyclistes # balises installées	infrastructure infrastructure infrastructure	Liaisons centre Liaisons villages-centre
B.2 Aménager les chaînons manquants et les liaisons avec les pôles voisins	# de traversées sécurisées # d'itinéraires de liaisons réalisés en partenariat avec les Communes voisines	infrastructure infrastructure	Réalisation totale Libin, Neufchateau, Bertrix, Saint-Hubert, La Roche en Ardenne, Bastogne
Développer et améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal			
B.3 Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre et les villages	# de dispositifs de stationnement pour vélos (couverts, non couverts, boxes)	infrastructure	Réalisation totale
Offrir des services aux citoyens afin de favoriser la pratique du vélo			
B.4 Développer des services à destination des cyclistes	# de services à destination des cyclistes	infrastructure	Pas de cible spécifique
B.5 Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo	# d'actions organisées en faveur du vélo	incitation	≥ 3/an
C. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE			
Faire de la gare de Libramont-Chevigny un véritable pôle multimodal			
C.1 Réaménager la gare et ses abords	réalisation du réaménagement de la gare	infrastructure	Réalisation totale
C.2 Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Libramont-Chevigny	# de services de mobilité à la gare	infrastructure	Pas de cible spécifique
Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus			
C.3 Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles	# d'arrêts disposant d'un quai confortable (avec abri)	infrastructure	Réalisation pour les arrêts prioritaires

INDICATEURS DE RÉALISATION

D. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE			
Améliorer et développer les services de mobilité			
D.1	Évaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés	réalisation d'une étude de potentiel (et mise en œuvre si pertinent)	Réalisation totale
D.2	Développer les services de mobilité	adhésion à la centrale locale de mobilité	Réalisation totale
		# de nouveaux services développés	Pas de cible spécifique
Poursuivre et développer la promotion, communication et la sensibilisation pour inciter à une autre mobilité			
D.3	Compléter et développer le site internet communal (et l'application mobile)	# de mises à jour par an de l'onglet mobilité du site internet communal (et de l'application mobile)	Mise à jour ≥ 2/an
D.4	Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	# d'actions/événements de sensibilisation organisés (conférences, test engins de micromobilité...)	≥ 3/an
Accompagner les citoyens pour une autre mobilité			
D.5	Développer des dispositifs d'accompagnement pour les citoyens	# dispositifs d'accompagnement mis en place	≥ 1/an
D.6	Inciter (et accompagner) les PAE à élaborer un plan de déplacements	# d'actions/événements de sensibilisation organisés (conférences, test engins de micromobilité...)	≥ 2/an
		# de services à destination des travailleurs du PAE	Pas de cible spécifique
Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement			
D.7	Assurer un développement urbain cohérent et veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet	% des projets intégrant des services de mobilité	Réalisation totale
Spécialiser le réseau routier			
D.8	Spécialiser le réseau routier	-	-
E. Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal			
Assurer une bonne lisibilité et un respect des limites de vitesse de circulation			
E.1	Marquer les entrées d'agglomération par des effets de porte	# d'entrées d'agglomérations/zones urbanisées aménagées	Réalisation totale
E.2	Prendre les mesures nécessaires pour faire respecter le régime de vitesse	# de mesures de la vitesse pratiquée (aux endroits potentiellement accidentogènes ou sur base de signalement de citoyens)	Pas de cible spécifique
		% d'actions prises en fonctions des excès constatés	Pas de cible spécifique
Sécuriser les zones accidentogènes			
E.3	Sécuriser les zones accidentogènes	# de zones réaménagées	Au minimum les zones prioritaires identifiées dans le PCM

INDICATEURS DE RÉALISATION

F. Améliorer la mobilité scolaire			
Améliorer la visibilité, la sécurité et l'accessibilité multimodale des abords d'écoles			
F.1 Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort	# d'écoles disposant de panneaux de signalisation spécifiques (A23, "Ralentis,...") et du marquage au sol spécifique	infrastructure	Réalisation totale
	# d'abords d'école équipés de mobilier urbain (barrières, etc.)	infrastructure	
	# d'écoles disposant d'une zone de confort	infrastructure	
F.2 Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles	# d'écoles disposant de trottoirs confortables et sécurisés de part et d'autre de leur entrée	infrastructure	Réalisation totale
	# d'écoles équipées de traversées sécurisées à leurs abords	infrastructure	Réalisation totale
	# rues scolaires	infrastructure	Pas de cible spécifique
	# écoles équipées de dispositifs de stationnement pour vélos de type arceaux (non-couverts, couverts)	infrastructure	Réalisation totale
	# d'aménagements cyclables réalisés (aux abords des écoles)	infrastructure	Pas de cible spécifique
F.3 Gérer le stationnement aux abords des écoles	# de mesures prises en vue de gérer le stationnement aux abords d'écoles	incitation	Pas de cible spécifique
Continuer à sensibiliser et inciter à l'usage d'autres modes de déplacements que la voiture pour se rendre à l'école			
F.4 Poursuivre les actions de sensibilisation dans les écoles	# d'outils pédagogiques mis à disposition des écoles	incitation	Pas de cible spécifique
	# d'actions organisées avec les écoles	incitation	≥ 3/an
F.5 Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives	# d'actions réalisées en faveur de la mise en place d'alternatives	incitation	≥ 3/an
G. Améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite			
Améliorer les conditions de déplacement des PMR sur le territoire communal			
G.1 Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics	% de trottoirs accessibles	infrastructure	Pas de cible spécifique
	% des traversées accessibles	infrastructure	
Améliorer l'accessibilité des PMR dans les transports publics			
G.2 Rendre les (principaux) arrêts de transport public et les bus accessibles aux PMR	# de quais rendus accessibles pour les PMR	infrastructure	Pas de cible spécifique
	# d'arrêts "PMR-conformes" et "PMR-praticables"	infrastructure	Réalisation pour les arrêts prioritaires
Informier sur les services de transport (adaptés) existants			
G.3 Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants	# d'actions informant sur les services adaptés	incitation	≥ 2/an
H. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal			
Rendre les espaces publics en cœur de ville et de village plus conviviaux			
H.1 Repenser les espaces publics dans le centre et les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité	# d'espaces publics aménagés	infrastructure	Pas de cible spécifique
	mise à jour de politique de gestion du stationnement	incitation	Réalisation totale
Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds			
H.3 Limiter les nuisances liées au trafic de poids lourds	# de signaux routiers ajoutés/modifiés	infrastructure	Réalisation totale
	# de campagnes de contrôles effectuées par la Police	incitation	≥ 2/an
	# de mesures prises pour empêcher le trafic de transit des poids lourds	infrastructure/incitation	Pas de cible spécifique
	création d'une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds	infrastructure	Pas de cible spécifique

INDICATEURS D'IMPACT

INDICATEURS D'IMPACT	via enquête existante	via enquête/ mesures à réaliser
Parts-modales		
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-travail	Enquête SPFMT	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements domicile-école	Enquête SPW	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements personnel maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements visiteurs maison communale	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements travailleurs parc d'activité économique	-	x
Parts modales piétons/cyclistes/TP/covoiturage - déplacements complexe sportif	-	x
Flux		
Nombre de piétons sur les axes structurants (Grand'Rue...)	-	x
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable communal	-	x
Charge de trafic sur le réseau routier communal (voies de collecte et de desserte)	EIE	x
Flux/part de poids lourds sur les voiries communales	-	x
Taux d'utilisation des équipements		
Taux d'utilisation des dispositifs de stationnement pour vélos (écoles, TP, autres)	-	x
Taux de fréquentation des arrêts de bus	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement T.E.C.	T.E.C.	-
Part de la population disposant d'un abonnement SNCB	SNCB	-
Taux d'utilisation du service de voitures partagés (si mis en oeuvre)	-	x
Accidentologie		
Nombre d'accidents de la route (mortels, avec blessés, sans blessés)	Zone de police	-
Part des véhicules en infraction lors des mesures de vitesses	Zone de police	x
Incitants		
Nombre de participants aux actions mises en oeuvre	-	x
Nombre de participants aux tests (si mis en oeuvre)	-	x
Nombre de personnes ayant recours à la prime-vélo/micromobilité (si mise en oeuvre)	-	x



JONATHAN HAYNES

jha@traject.be



EVA RAMIRES

eva@traject.be

