



1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Apaiser la circulation au sein des villages

<u>Description de l'action</u> Développer des zones apaisées (zones 30, zones résidentielles, etc.) au sein des villages	<u>Action(s) liée(s)</u> 5.1.a. Définir un régime de vitesses en adéquation avec la fonction de la voirie 5.1.c. Inciter à faire respecter le régime de vitesses
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Apaiser la circulation en vue d'améliorer (et sécuriser) les conditions de déplacement des piétons au sein des villages	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune (,Zone de Police, Service Public de Wallonie)
<u>Lieu(x) concernés</u> L'ensemble des villages de la commune	<u>Budget (estimation)</u> Le cas échéant, le budget de mise en œuvre d'une zone apaisée dépend très fortement de son type (zone 30 ou résidentielle/rencontre) et de l'aménagement à réaliser
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1 : Imposer la création de zone apaisée lors de toute nouvelle demande de permis relative à la création de voiries de desserte locale Priorité 2 : Envisager la mise en zone 30 ou zone résidentielle des voies de desserte locale au gré des (ré-)aménagements de voiries	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propre Commune - Subsidés Service Public de Wallonie (Plan Escargot)
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	



1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Apaiser la circulation au sein des villages

Description concrète de l'action

La Commune développera des zones dites « apaisées » sur son territoire communal. Ceci se fera en cohérence avec la hiérarchie du réseau viaire définie par ailleurs. Elle veillera notamment, lors de toute demande de permis d'urbanisation, de permis d'urbanisme de construction groupée, ou de toute autre demande de permis qui porterait sur la création d'une nouvelle voirie, à imposer que celle-ci soit aménagée en zone 30, voire en zone résidentielle.

Lors de tous (ré-)aménagements d'espaces publics et de voiries, en particulier ceux relatifs au réseau de desserte locale, la Commune envisagera également la possibilité d'une mise en zone 30 ou résidentielle. Des zones 30 pourraient également être créées en cœur de village, à proximité d'équipements et de services publics par exemple (autres que les écoles).

La fiche décrit ci-après les deux principaux types de zones apaisées qui pourraient voir le jour dans les villages de l'entité, à savoir la zone 30 et la zone résidentielle.





1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.a. Apaiser la circulation au sein des villages

	<u>Zone 30</u>	<u>Zone résidentielle</u>
<u>Législation</u>	Arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant [...] et l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de circulation routière et de l'usage de la voie publique.	Circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et de rencontre.
<u>Signalétique</u>	Les débuts et fins de zones 30 sont respectivement signalés par les panneaux F4a et F4b.  F4a F4b	Les débuts et fins de zones résidentielles sont respectivement signalés par les panneaux F12a et F12b.  F12a F12b



1.FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Apaiser la circulation au sein des villages

	<u>Zone 30</u>	<u>Zone résidentielle</u>
<u>Description et principes</u>	La zone 30 est un statut qui ne peut être utilisé que pour des zones de séjour. En termes d'aménagements, l'entrée de la zone doit être reconnaissable par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux. En vue d'inciter au respect des limites de vitesses et d'harmoniser environnement et limite de vitesse, des aménagements complémentaires peuvent au besoin être réalisés en section ou au droit des carrefours. Afin de savoir si des aménagements sont nécessaires une campagne de comptages pourrait être réalisée. Si la vitesse en-deçà de laquelle roulent 85 % des automobilistes (V85) est supérieure à 30 km/h, cela signifie que la configuration des lieux n'incite pas à rouler au pas, et que dans ce cas des mesures doivent être prises.	L'aménagement d'une voie publique en zone résidentielle ne peut, du point de vue de la circulation routière, être envisagée que si : - La fonction de l'habitat est prépondérante - Le trafic de transit y est limité - Le passage des transports en commun n'y est autorisé qu'à certaines conditions Les zones résidentielles nécessitent un aménagement particulier afin d'assurer leur efficacité et de renforcer le caractère spécifique de l'usage qui peut être fait de la voirie par les différents usagers : - Les entrées et sorties doivent pouvoir être reconnues comme telles de par leur aménagement propre - L'espace public ne sera pas divisé en chaussée et trottoirs - Des éléments de repère pour les personnes malvoyantes seront prévus - Le stationnement est en principe interdit, sauf exceptions (si emplacements délimités ou aux endroits où un signal routier l'autorise)
<u>Références</u>	IBSR (2007), « La zone 30 – Pour plus de convivialité et de sécurité »	IBSR (2013), « Les zones résidentielles et de rencontre – Ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel »



1. FAVORISER LA MARCHÉ

Action 1.1.a. Apaiser la circulation au sein des villages

Illustrations

(Source : IBSR)



Entrée de zone 30 marquée par un ralentisseur de vitesse avec passage piéton. À noter également le raccourcissement de la traversée par des oreilles.



Le carrefour a été réduit par l'élargissement du trottoir. On remarque les bordures enterrées qui permettent une traversée à niveau très confortable.



Boignée. En milieu rural, la plupart des voiries sont dépourvues de trottoirs et accueillent la vie du village.



Arquennes. Le statut de zone de rencontre permet de conserver ou de restaurer le cachet des voiries en centre ancien.

1. FAVORISER LA MARCHÉ

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

<u>Description de l'action</u> Aménager des trottoirs confortables en traversée d'agglomération le long des principaux axes de circulation (réseau primaire, voies de liaison et de collecte)	<u>Action(s) liée(s)</u> 3.2. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés) 7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer (et sécuriser) les conditions de déplacement des piétons au sein des villages	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Service Public de Wallonie, Commune (, TEC Namur-Luxembourg)
<u>Lieu(x) concernés</u> L'ensemble des villages de la commune	<u>Budget (estimation)</u> Le coût d'un aménagement de trottoir est d'environ 45 à 65 €/m. Le coût de la mesure est donc supérieur à 100.000 € (raison pour laquelle il est proposé d'étaler cette action dans le temps)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1 : Voies des réseaux primaire (N85) et de liaison (N848) Priorité 2 : Voies de collecte – villages les plus générateurs de déplacements Priorité 3 : Voies de collecte – autres villages	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Service Public de Wallonie - Subside Service Public de Wallonie - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> A court terme (< 3 ans) : voies des réseaux primaire et de liaison - A moyen terme (< 5 ans) : voies de collecte	

1. FAVORISER LA MARCHÉ

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

Description concrète de l'action

Préambule

La Commune et la Région, chacune sur les voiries qui les concernent, aménageront des trottoirs confortables en traversée d'agglomération, le long des voies appartenant aux réseaux primaire (N85) et de liaison (N848) de circulation, ainsi que le long de l'ensemble des voies de collecte.

Les lieux prioritaires

La priorité sera donnée aux traversées d'agglomération situées le long des voies appartenant aux réseaux primaire (N85) et de liaison (N848) de circulation. A cet égard, les traversées de Bercheux (N85), de Cobreville et de Morhet-Station (N848) sont à pourvoir de trottoirs en priorité – ceux-ci constituant les seuls villages situés le long de voiries régionales qui n'en disposent pas encore sur l'ensemble de leur traversée. Une réflexion doit être menée afin d'éventuellement combiner l'aménagement de trottoirs à celui de cheminements cyclables, notamment sur les tronçons appartenant au réseau cyclable (cf. action 2.1.b.)



Le long des voies communales, l'attention sera portée en premier lieu aux villages les plus générateurs de déplacements, à savoir Sibret, Vaux-sur-Sûre, Morhet, Rosières, Bercheux, et Juseret.

Ces villages étant déjà partiellement équipés, il s'agit surtout de compléter le réseau de trottoirs.

Revêtement et confort des trottoirs

Les nouveaux trottoirs seront pourvus d'un revêtement en dur (ex : asphalte, dalles ou pavés de béton) et devront disposer d'une largeur minimum de 1,50 m – voire davantage aux endroits particulièrement fréquentés par les piétons (ex : abords d'écoles). Les gestionnaires de voiries veilleront également à assurer, autant que possible, la planéité des trottoirs, ainsi qu'à répondre aux critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite décrits plus en détail à la fiche 7.1. Il s'agira notamment d'assurer un bon guidage et la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes au droit des traversées piétonnes, ou à être attentif au placement du mobilier urbain.

1. FAVORISER LA MARCHÉ

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

<u>Description de l'action</u> Créer un réseau d'itinéraires piétons connectant l'ensemble des villages de la commune, ainsi que les pôles de déplacements situés hors agglomération	<u>Action(s) liée(s)</u> /
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages et favoriser le recours de la marche comme mode de déplacement	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre (, CLDR)
<u>Lieu(x) concernés</u> L'ensemble du territoire communal	<u>Budget (estimation)</u> €€ (≤ 10.000 €) : Définition et balisage du réseau €€/an (≤ 10.000 €) : Entretien
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Subside Service Public de Wallonie (Plan Escargot) - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à très court terme (< 3 ans) : Définition et balisage du réseau Action continue : Entretien du réseau	

1. FAVORISER LA MARCHÉ

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

Description concrète de l'action

Préambule

L'action consiste à créer un réseau d'itinéraires piétons connectant les villages de l'entité, ainsi que les pôles de déplacements situés hors agglomération – en particulier le complexe sportif, le complexe commercial sis au poteau de Nives, et les éventuels parkings de covoiturage qui seront créés.

Ce réseau se basera préférentiellement sur les sentiers et chemins existants, ainsi que sur le RAVeL.

Définir le réseau

La première étape consistera à définir le réseau d'itinéraires piétons. Celui-ci se basera préférentiellement sur les sentiers et chemins existants, ainsi que sur le RAVeL. Au besoin, les sentiers et chemins publics qui auraient été privatisés et qui offrent des connexions intéressantes et/ou permettent de compléter des itinéraires pourraient être ré-ouverts (la Commune effectuera les cas échéants les démarches en ce sens). Dans cette même optique, de nouveaux sentiers et chemins pourraient être créés.

Cette première étape pourrait se faire en collaboration avec les membres de la Commission Locale de Développement Rural (CLDR).

Une proposition de réseau est faite ci-après (sur base des sentiers et chemins existants).

Baliser le réseau

La seconde étape consistera à baliser le réseau. Les signaux reprendront idéalement le nom des villages – voire les pôles de déplacements (ex : complexe sportif) – et la distance à parcourir pour atteindre ces endroits. Ci-contre un exemple de balisage réalisé dans l'entité de Villers-la-Ville (Brabant wallon).



A titre indicatif, à Braine-le-Château (Brabant wallon), afin de « protéger » les sentiers et chemins existants, chacun de ceux-ci s'est vu attribuer un nom – validé par le Conseil communal et la Commission Royale de Toponymie et de Dialectologie.

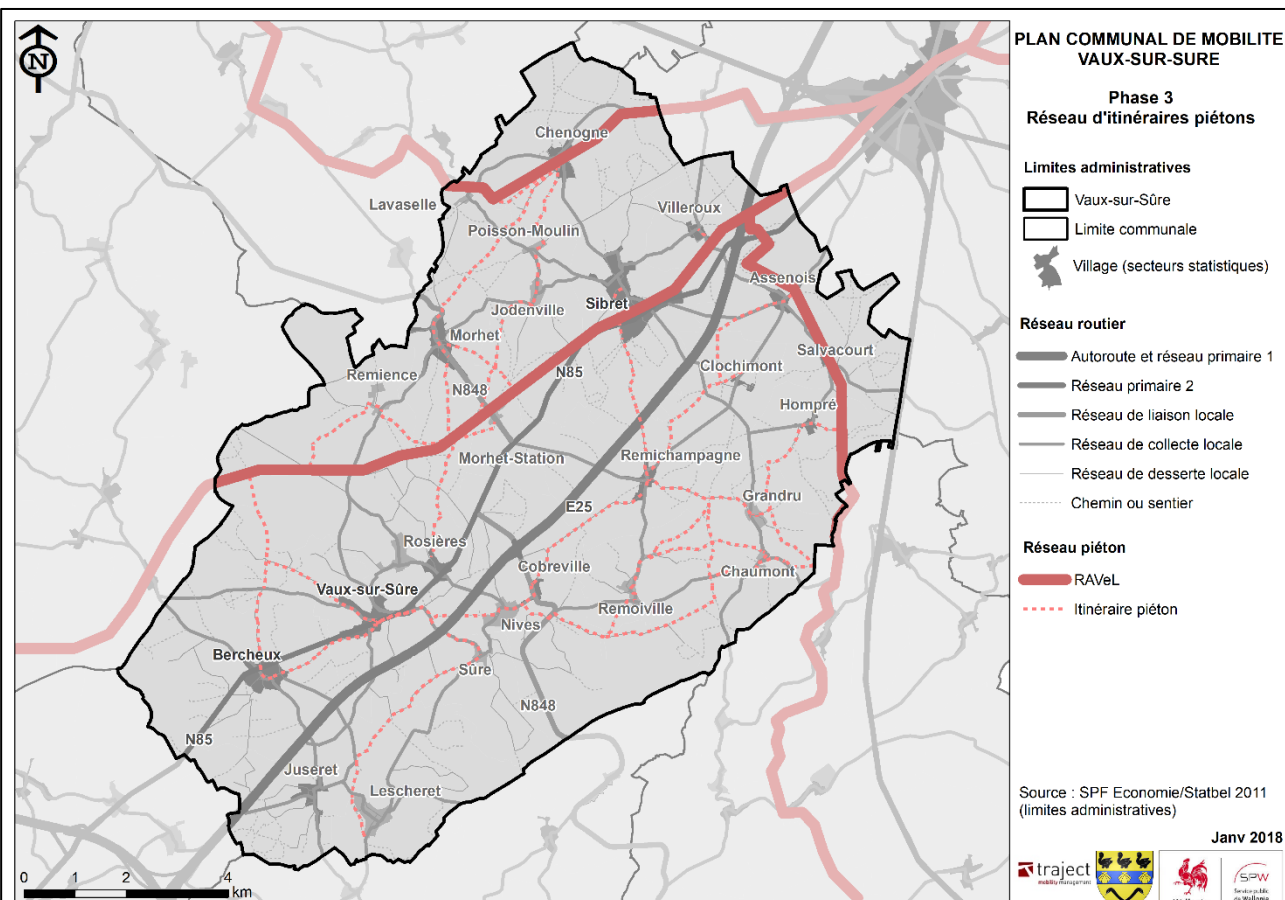
Entretien du réseau

Enfin, les chemins et sentiers devront être régulièrement entretenus afin de permettre leur utilisation dans de « bonnes » conditions. Les sentiers et chemins les plus dégradés devront être réhabilités.

1. FAVORISER LA MARCHE

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

Cartographie



1. FAVORISER LA MARCHÉ

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

<u>Description de l'action</u> Etablir une cartographie des sentiers et cheminements piétons traversant le territoire communal	<u>Action(s) liée(s)</u> 1.2. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre villages
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Valoriser et faire connaître les sentiers et cheminements piétons en vue d'encourager la pratique de la marche à pied	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre (, Syndicat d'Initiative, CLDR)
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €(€) (≤ 10.000 €)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à court terme (< 3 ans)	

1. FAVORISER LA MARCHÉ

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

Description concrète de l'action

Contenu

La Commune élaborera une cartographie des sentiers et cheminements piétons traversant le territoire communal. Celui-ci renseignera notamment les sentiers et chemins qui auront été intégrés, le cas échéant, au réseau d'itinéraires piétons définis par ailleurs (cf. fiche 1.2.), ainsi que le RAVeL qui offre d'intéressantes connexions à pied à l'intérieur de la commune.

Outre les sentiers et chemins, cette cartographie pourrait reprendre chacun des villages et hameaux, ainsi que les principaux pôles générateurs de déplacements présents sur le territoire communal, tels que les équipements sportifs, les établissements scolaires, les pôles commerciaux, etc.

Forme

Cette cartographie pourrait prendre la forme d'un livret comprenant une carte générale et un détail par zone.



1. FAVORISER LA MARCHE

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

<u>Description de l'action</u> Organiser des actions/événements de sensibilisation à la pratique de la marche à pied	<u>Action(s) liée(s)</u> 2.3.a. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion du vélo 4.2. Renseigner les solutions de mobilité sur le site internet communal
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €/an ($\leq$ 2.500 €/an)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

1.FAVORISER LA MARCHÉ

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

Description concrète de l'action

La Commune organisera annuellement des actions et événements de sensibilisation à la pratique de la marche à pied, et aux bienfaits de ce mode de déplacement, comme par exemple :

- Rédaction d'article(s) dans le bulletin communal ;
- Organisation d'événements ludiques, telles que marches découverte(s) du réseau d'itinéraires piétons communal, marches gourmandes, etc. ;
- Organisation d'événements didactiques autour du thème de la marche à pied, par exemple dans le cadre de la semaine et/ou du printemps de la mobilité, ou encore de la semaine des sentiers.

Plusieurs actions et événements peuvent également être combinés comme proposé ci-contre.

Marche gourmande – Promotion de la marche

Depuis 13 ans, en partenariat avec la Commune de Vaux-sur-Sûre, est organisée une marche gourmande sur le territoire communal. C'est l'occasion idéale pour promouvoir le réseau de chemins et sentiers qui sillonnent le territoire communal, ainsi que les bienfaits de la marche à pied dans une atmosphère ludique et décontractée.

Lors des prochaines éditions, la Commune pourrait notamment combiner, dans son bulletin communal, la promotion de cet événement à celle du réseau de sentiers et chemins.



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

<u>Description de l'action</u> Aménager le RAVeL en traversée de territoire communal (et sur les territoires voisins)	<u>Action(s) liée(s)</u> /
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacement plus sûres et confortables en vue de rejoindre les pôles de déplacements voisins (Bastogne, Libramont-Chevigny).	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Service Public de Wallonie Communes de Vaux-sur-Sûre, Bastogne et Libramont-Chevigny
<u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u> <u>Priorité 1 (action à court terme < 3 ans) :</u> - Sibret – PAE Villeroux – Assenois – Hompré (en projet) - PAE Villeroux – Bastogne <u>Priorité 2 (action à moyen terme < 5 ans) :</u> - Sibret – Libramont-Chevigny <u>Priorité 3 (action à long terme < 10 ans) :</u> Lavassel – Bastogne	<u>Budget (estimation)</u> Le coût d'aménagement du RAVeL est d'environ 10.000 à 65.000 €/km (largeur 2,5 m). Le coût de la mesure est donc supérieur à 100.000 € (raison pour laquelle il est proposé d'étaler cette action dans le temps). <u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Service Public de Wallonie - (Subsides Service Public de Wallonie et Fonds propres Communes)

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Description concrète de l'action

Préambule

La présente action concerne essentiellement le Service Public de Wallonie, gestionnaire du Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL). Elle consiste à aménager progressivement les différents tronçons de RAVeL traversant le territoire communal (et les communes voisines) afin d'offrir des conditions de déplacement plus sûres et confortables en vue de rejoindre les pôles voisins que sont Bastogne et Libramont-Chevigny.

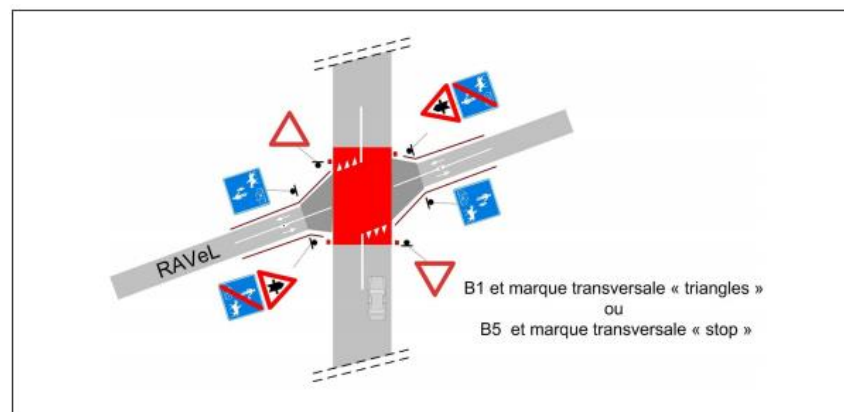
Le rôle de la Commune consiste à s'assurer du bon suivi de la mise en œuvre de l'action (et à donner l'impulsion à la Région si nécessaire).

Qu'entend-on par « aménager » ?

Il s'agit de couvrir les tronçons de voiries de revêtements durs et lisses (asphalte, béton de ciment) sur une largeur d'au minimum 3,00 mètres. Pour les tronçons actuellement (ou très prochainement) couverts d'un produit de raclage, le revêtement sera donc remplacé en vue d'offrir des conditions de déplacement plus confortables.

Dans la mesure du possible, le RAVeL sera rendu prioritaire lors de croisements avec des voies de circulation secondaires (sentiers ou chemins de terre, voies de desserte locale).

Donner la priorité aux croisements contribue à la fois à renforcer la place du vélo en tant que mode de déplacement, et offre un confort non négligeable pour le cycliste.



Exemple d'aménagement en Carrefour lorsque le RAVeL est prioritaire sur les autres voies de circulation – Source : Région wallonne

Enfin, les tronçons de RAVeL seront idéalement éclairés afin de permettre une circulation en toute sécurité par temps sombre (ou de nuit).

Pour plus d'informations :

cf. fiche technique : « Revêtements pour itinéraires cyclables – recommandations » (Région wallonne)

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Quels tronçons ?

L'ensemble des tronçons traversant le territoire communal repris comme voies de liaison entre pôles dans le Schéma Directeur Cyclable Régional sont concernés. Sont également concernés les tronçons traversant les territoires communaux voisins et garantissant un accès aux centres de Bastogne et Libramont-Chevigny depuis Vaux-sur-Sûre (cf. carte ci-après).

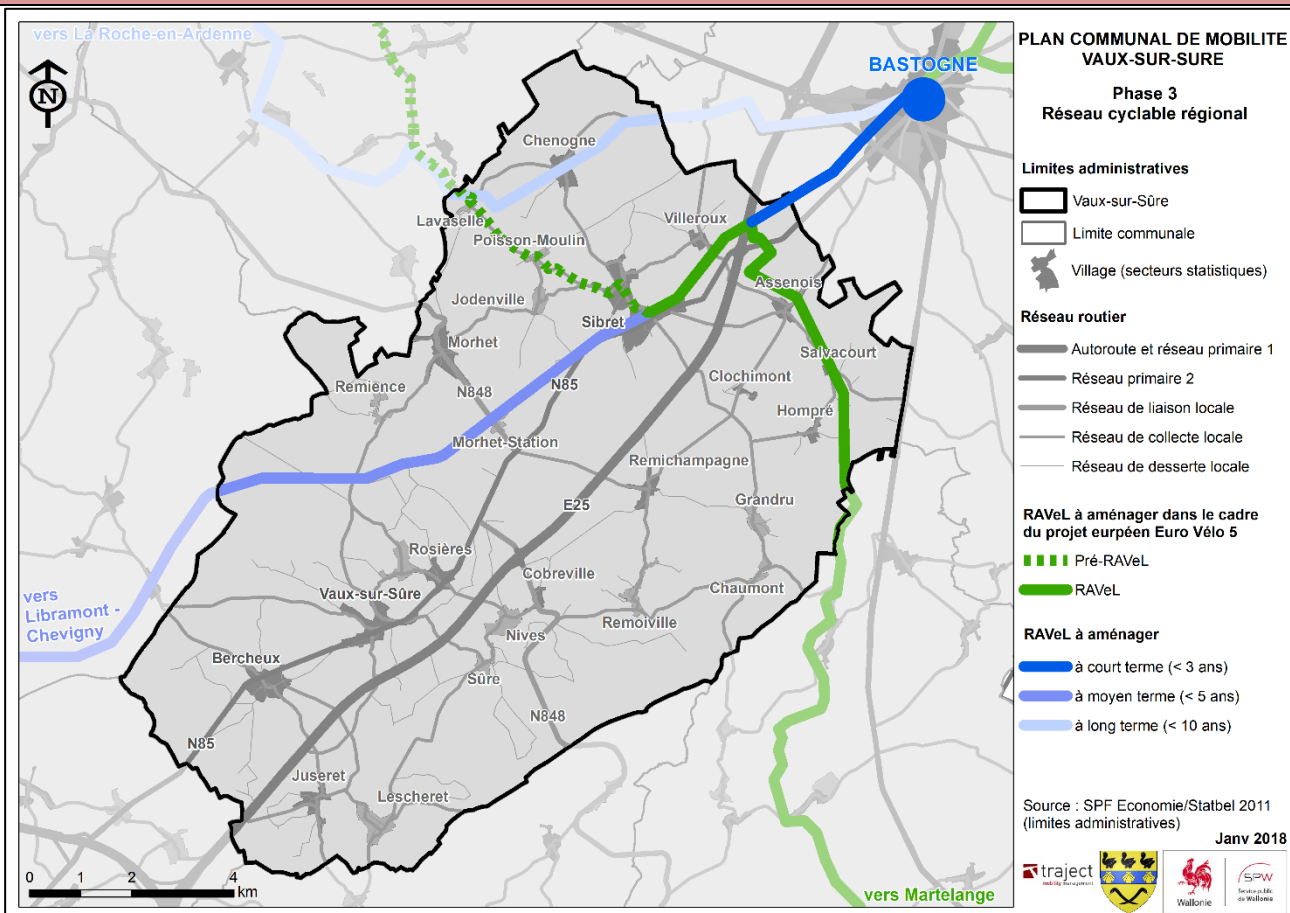
Tenant compte des projets en cours de la Région et des potentiels qu'ils offrent pour les habitants de Vaux-sur-Sûre, la priorité sera donnée respectivement aux tronçons suivants :

- « Sibret – PAE Villeroux – Assenois – Hompré » : en projet
- « PAE Villeroux – Bastogne » : Revêtement (produit de raclage) à remplacer
- « Sibret – Libramont-Chevigny » : Futur revêtement (produit de raclage) à remplacer
- « Lavassel – Bastogne » : Revêtement à réaliser

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Cartographie



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

<u>Description de l'action</u> Etablir un réseau d'itinéraires cyclables communal	<u>Action(s) liée(s)</u> 2.1.a. Aménager le RAVeL
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacement plus sûres et confortables pour les cyclistes	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Service Public de Wallonie (, CLDR)
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble du territoire communal	<u>Budget (estimation)</u> €€€€(€) (≥ 50.000 €) Le budget dépendra du type d'aménagement retenu
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1 La priorité sera donnée à la liaison entre le RAVeL et les villages, d'une part, et le complexe sportif, d'autre part.	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds Propre Commune - Région wallonne - Subsides Région wallonne
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à court terme (< 3 ans) : Définition du réseau Action à moyen terme (< 5 ans) : Aménagement et balisage du réseau	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Description concrète de l'action

Préambule

La Commune créera un réseau d'itinéraires cyclables communal qui sera structuré autour du réseau cyclable régional (RAVeL). Celui-ci sera maillé de telle manière à connecter les villages entre eux et aux principaux pôles de déplacements existants ou à venir sur le territoire communal (complexe sportif, écoles, parkings de covoiturage, etc.). Ce réseau sera avant tout destiné aux déplacements dits « utiles » (domicile-travail, domicile-école, achats, etc.).

Définir le réseau

Dans un premier temps, la Commune définira le réseau d'itinéraires cyclables. Tant le confort que la sécurité sont des critères essentiels dans le choix des itinéraires, raison pour laquelle le réseau empruntera de préférence les voies de desserte locale, et dans une moindre mesure les voies de collecte et les sentiers et chemins (sauf si ces derniers présentent un bon degré de praticabilité, c'est-à-dire s'ils sont revêtus d'un revêtement praticable par les vélos-tout-chemin, et idéalement par tous types de vélos). S'agissant de définir un réseau pour les déplacements dits « utiles », l'accès des itinéraires par un plus grand nombre est en effet essentiel. Les distances à parcourir et la topographie sont d'autres éléments à prendre en considération. Il sera également tenu compte du réseau « points-nœuds » développé par ailleurs par la province.

Une proposition de réseau est faite ci-après.

Aménager le réseau

Ensuite, il y a lieu de définir les principes d'aménagements pour chacun des tronçons de voiries retenus et, le cas échéant, réaliser les aménagements. Ceux-ci dépendent principalement de deux facteurs : la densité et la vitesse du trafic ; et donc globalement du type de voirie et de sa situation en agglomération ou hors de celle-ci. Ci-après sont donnés, à titre indicatif, les principes d'aménagements à envisager pour chacun des types de voirie. Le gestionnaire de voirie, et en particulier la Commune, se référera toutefois également au guide des aménagements cyclables édités par la Région Wallonne :

- Les voies de desserte locale seront idéalement mises en chemin réservé dans leurs portions situées hors agglomération, et donc rendues uniquement accessibles aux cyclistes et aux piétons, aux engins agricoles, voire également aux cavaliers, via le signal F99. En agglomération, aucune recommandation spécifique n'est formulée. La mixité des circulations doit y être privilégiée étant donné la fonction de séjour que jouent essentiellement ces voiries. Des aménagements cyclables sont toutefois recommandés à proximité des écoles si la voirie n'est pas aménagée ou n'a pas l'aspect d'une zone résidentielle (exemple : école de Juseret) ;
- Les voies de collecte reprises dans le réseau cyclable se verront équipées de pistes cyclables séparées ou seront aménagées en voies centrales banalisées dans leurs portions situées hors agglomération. Au sein des villages, la chaussée comportera une piste cyclable marquée, ou à défaut une bande cyclable suggérée;

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Les chemins et sentiers seront progressivement rendus accessibles à tous types de vélos et donc, le cas échéant, pourvus d'un revêtement en dur et lisse (asphalte, béton). Au besoin, ils bénéficieront également du statut de « chemins réservés » ;

Les éventuelles voies du réseau régional comporteront une piste cyclable séparée. Celle-ci peut prendre la forme de piste cyclo-piétonne selon la nécessité de disposer également d'un espace pour les piétons et de la place disponible. Le cas échéant, l'espace cyclable sera de préférence séparé de celui des piétons, particulièrement en traversée de village (piste cyclo-piétonne D9). Des barrières de sécurité sépareront le trafic doux de la circulation automobile hors agglomération (ex : itinéraire vers le terrain de football de Bercheux le long de la N85).

Ci-après sont décrits brièvement les différents principes d'aménagements proposés.

Les chemins réservés (F99)

Ces chemins sont réservés à la circulation douce. Certains véhicules motorisés peuvent toutefois y circuler (riverains, service d'entretien, service d'urgence, ...).

Les débuts et fins de chemins sont respectivement signalés par les panneaux F99 et F101. Ceux-ci ne nécessitent pas d'aménagement spécifique. Au besoin, l'accès aux chemins réservés à la circulation douce peut être rendu impossible aux véhicules motorisés non

admis par des potelets ou des barrières amovibles.

Pour dissuader la circulation de transit, des coussins berlinois peuvent éventuellement être placés, ou le chemin peut être aménagé en bi-bandes. La vitesse y est limitée à 30 km/h.



F99a



F101a

Les pistes cyclables séparées

Elles sont de trois types selon qu'elles permettent également la circulation des piétons ou non. Dans le cas où elles le permettent, la circulation des piétons peut être séparée ou non de celle des cyclistes. Ces types d'aménagements sont recommandés le long de voiries à fort débit de circulation et/ou sur lesquelles la vitesse de circulation est élevée.

La piste cyclable présente une largeur de 1,30 à 3,70 m, selon qu'elle soit uni ou bidirectionnelle et qu'elle soit partagée avec les piétons ou non.



D7



D9



D10

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

La piste cyclable marquée et la bande cyclable suggérée

La piste cyclable marquée est contiguë à la chaussée. Elle est indiquée par des lignes blanches discontinues et présente une largeur d'environ 1,30 m. Elle est préconisée le long de voiries où la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h et où le débit de circulation n'est pas trop important.

La bande cyclable suggérée ne constitue pas une piste cyclable et fait partie intégrante de la chaussée (l'automobiliste peut y circuler et le cycliste n'est pas contraint de l'utiliser). Elle ne doit être envisagée que si la création d'une piste cyclable ne peut être réalisée.

Voies centrales banalisées

La chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée à circulation centrale composée d'une voie destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux cyclistes (ou autres modes doux). La largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ceux-ci sont autorisés à emprunter les voies latérales lors des croisements (sans pour autant mettre en danger les cyclistes et piétons qui s'y trouvent).

Les vitesses de circulation doivent y être limitées à 70 km/h.

Le gabarit des voiries doit y être supérieur à 5 m et inférieur à 7,5 m.

Aménagements des carrefours

Il y a également lieu de porter une attention particulière aux aménagements des carrefours traversés par un itinéraire cyclable, car ce sont des lieux particulièrement sensibles pour les cyclistes, en particulier en termes de sécurité mais également de temps de parcours.

Une attention sera notamment portée aux traversées de voies appartenant aux réseaux primaire et de liaison, et donc aux traversées de la N85 et de la N848, les cas échéants.

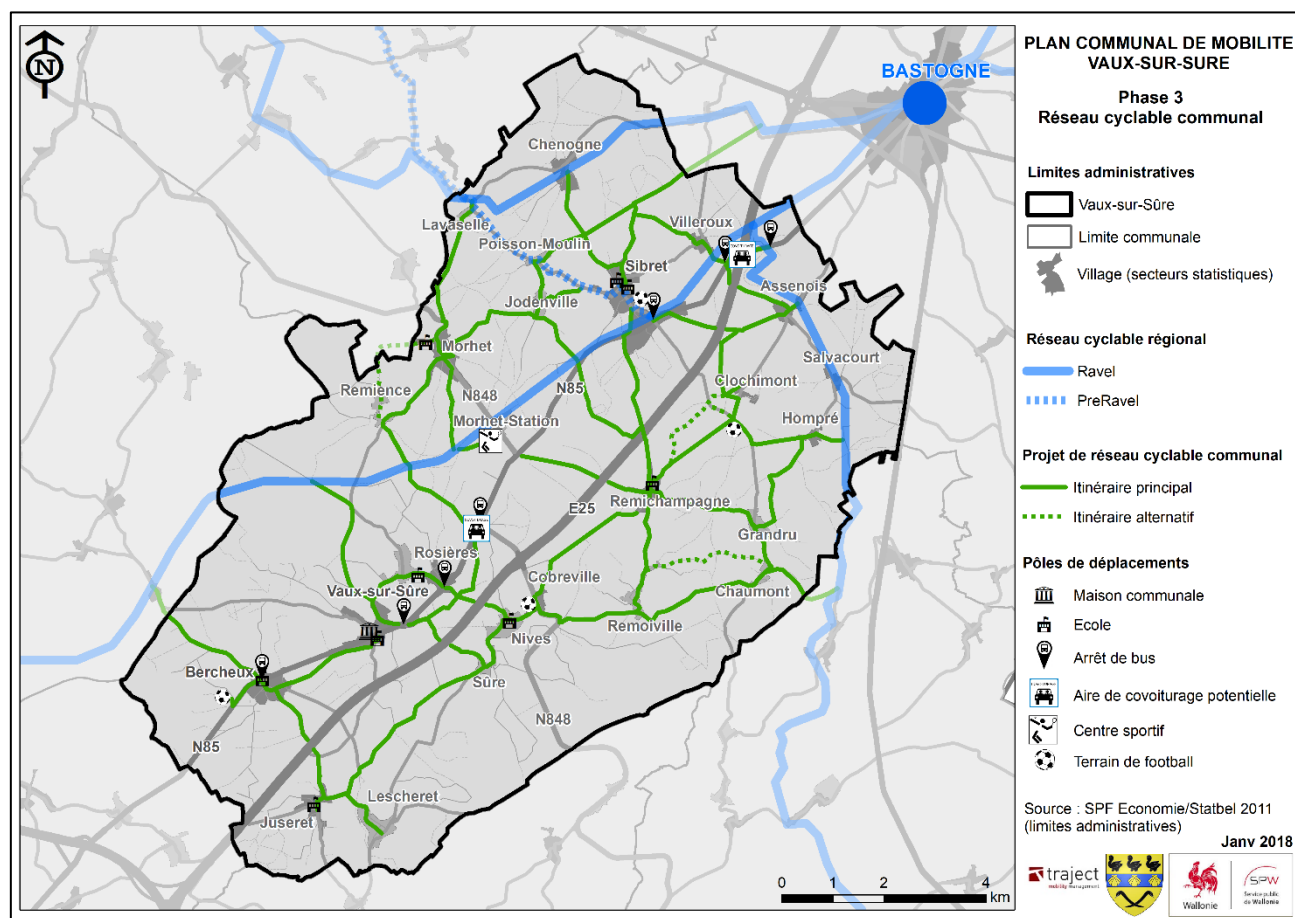
Illustrations



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Cartographie



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Baliser le réseau

Les itinéraires qui auront été « aménagés » seront ensuite balisés. Le balisage reprendra idéalement les lieux qu'ils permettent d'atteindre (noms des villages, des pôles de déplacements) et les kilomètres à parcourir pour atteindre ces lieux (à la centaine de mètres près).

Cartographier le réseau

Enfin, dans un dernier temps, il est recommandé de cartographier le réseau qui aura été aménagé et balisé.

Pour plus d'information

- Service Public de Wallonie (2009), « Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables »
- Service Public de Wallonie, IBSR, « Voie centrale banalisée »

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

<u>Description de l'action</u> Multiplier les dispositifs de stationnement dans la commune, et mettre à disposition des dispositifs adéquats en fonction du type d'utilisation	<u>Action(s) liée(s)</u> 2.1.b. Créer un réseau cyclable communal 2.3.a. Poursuivre les actions de sensibilisation du vélo 3.3. Placer des équipements pour vélos aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles 6.2.c. Mettre à disposition des établissements scolaires des dispositifs de stationnement adéquats
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Idelux (, Région wallonne, TEC Namur-Luxembourg, CLDR)
<u>Lieu(x) concernés</u> L'ensemble du territoire, en particulier les pôles de déplacements existants (administration communale, terrains de sport, etc.) et à venir (complexe sportif, maison de la ruralité, etc.)	<u>Budget (estimation)</u> €€€(€) (25.000 à 100.000 €). Le coût dépend du nombre et du type de dispositif (100 €/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert ; 750 à 1.500 € /box)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres communes - Subside Région wallonne - S.R.W.T. (arrêts de bus)
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à mener à court terme (< 3 ans), et au gré du développement des infrastructures dans la commune	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Description concrète de l'action

Généralités

La Commune multipliera les dispositifs de stationnement pour vélos sur le territoire communal et veillera à offrir de bonnes conditions de stationnement pour les cyclistes. Outre les écoles et la maison communale, d'autres lieux se verront donc équipés de dispositifs de stationnement (terrains de sport, complexe sportif, etc.). Quant aux dispositifs d'accrochage présents devant les écoles, ceux-ci seront idéalement couverts et remplacés par des arceaux (cf. fiche 6.2.c.).

La Commune se chargera donc de l'achat, de la mise en place et de l'entretien des dispositifs (hormis au sein des parcs d'activités économiques, le cas échéant, où l'intercommunale IDELUX devra s'en charger). Si la Commune prévoit de placer des équipements le long de voiries régionales ou au droit d'arrêt de bus, la Région Wallonne et le TEC Namur-Luxembourg seront consultés. La CLDR pourrait également être consultée pour avis.

A noter que la SRWT finance les installations placés au droit d'arrêt de bus, à hauteur de 80% du coût de l'équipement plafonné à 80 % du coût moyen de ce type d'équipement tel que défini annuellement par la SRWT. Les box fermés ne sont financés qu'aux nœuds de communication tels que les gares SNCB ou gares multimodales.

Type de dispositifs

Le type d'infrastructure à prévoir pour le stationnement vélo dépendra du lieu et de la durée de stationnement. Plus la durée sera longue et plus le lieu sera isolé, plus le dispositif devra être conséquent.

Le dispositif pour stationnement de courte durée et dans un lieu assez fréquenté pour que le vol soit soumis au contrôle social, devra permettre au minimum d'accrocher le cadre et une roue du vélo. Les « arceaux » (« U renversés ») sont à ce titre recommandés. Les « pince-roue » sont par contre à éviter car ne permettent pas l'accroche du cadre, ce qui facilite le vol, et peuvent abimer la roue attachée en cas de chute du vélo (les « pinces-roues » présents devant les établissements scolaires devront être idéalement remplacés). Les endroits où les vélos sont stationnés pour quelques heures voire toute une journée devront dans l'idéal être couverts. Et si ces endroits sont isolés, une consigne à vélo serait le dispositif le plus adéquat.



Ci-contre, un exemple d'arceaux couverts sur le parking de covoiturage de Beaurieu (Brabant wallon).



Dans certaines villes et communes, comme ici à Liège, les dispositifs d'accrochage prennent des formes diverses tout en garantissant un stationnement adéquat du vélo.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Sécurité et convivialité

Quel que soit le type de dispositif, le parking à vélos devra répondre à plusieurs critères :

- Proximité : la parking à vélos doit idéalement se trouver à proximité du lieu de destination ;
- Visibilité : le parking à vélos doit être aisément visible, à la fois pour le cycliste afin qu'il ne doive pas chercher où stationner son vélo, mais aussi afin de mettre en valeur cet équipement ;
- Sécurité : le parking à vélos sera préférentiellement localisé dans les lieux de fort contrôle social. Les zones sombres et recoins sont donc à éviter ;
- Accessibilité : le parking à vélos doit être aisément accessible depuis la chaussée. Les escaliers pour y arriver sont à éviter.

Capacité

L'offre en stationnement doit au minimum répondre à la demande actuelle, mais doit également pouvoir anticiper la demande future. Dans un premier temps, 5 à 10 arceaux dans les endroits où ils sont recommandés devraient suffire, voire 15 devant les écoles les plus fréquentées. Au droit des arrêts de bus l'offre de base pourrait être moindre (2 à 3 emplacements).

Concernant les abris fermés (box vélos), l'un ou l'autre box à vélo pourraient équiper les endroits les plus isolés et connaissant une durée de stationnement importante (par exemple : certains arrêts de bus le long de la N85, les aires de covoiturage).

Localisation des dispositifs

L'installation de dispositifs de stationnement pour vélos doit se faire en priorité à proximité des lieux générateurs de déplacements. Outre les écoles et la maison communale, les terrains de sport et le complexe sportif sont des lieux à équiper, de même que les aires de covoiturages et la maison de la ruralité lorsqu'elles verront le jour. Les parcs d'activité économique (en particulier celui de Nives), le centre de jour pour aînés, certains arrêts de bus (cf. fiche 3.3.), ainsi que les centres de villages pourraient également se voir pourvus de dispositifs de stationnement.

Concernant le type de dispositif associé recommandé, de simples arceaux non couverts pourraient s'avérer suffisants aux abords de la maison de la ruralité, et au sein de la zone commerciale de Nives (s'ils sont uniquement destinés aux visiteurs). Des arceaux couverts sont recommandés pour tous les autres lieux. Enfin, des abris fermés doivent être envisagés pour les arrêts de transport public et les éventuelles aires de covoiturage, surtout si ceux-ci sont isolés.

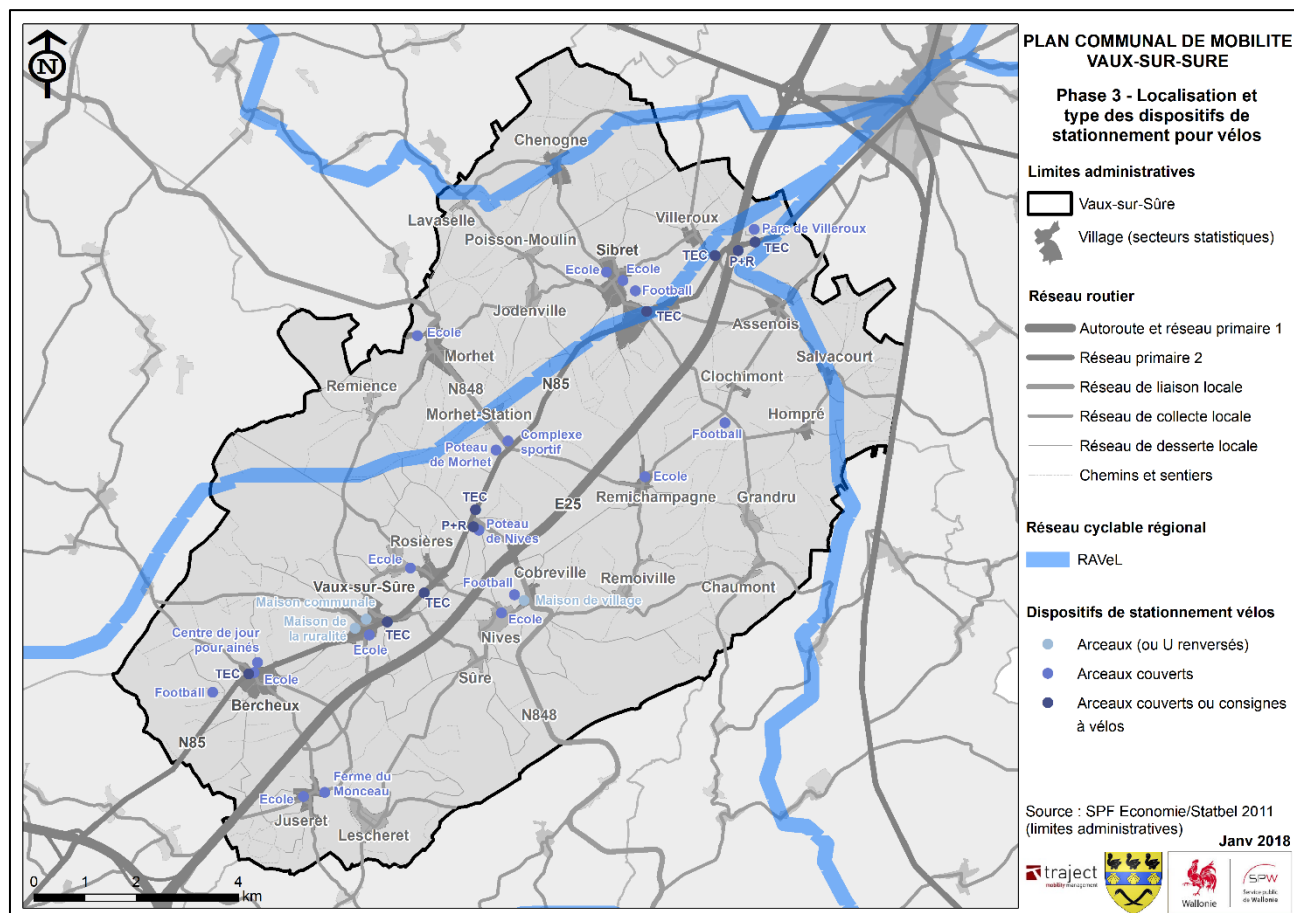
Pour plus d'information :

- Cf. Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, Service Public de Wallonie, 2009
- Cf. Vadémécum vélo – Stationnement vélo : recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo, Service Public de la Région de Bruxelles-Capitale, 2013

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Cartographie



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Description de l'action Organiser des actions/événements de sensibilisation et de promotion du vélo	Action(s) liée(s) 1.3.b. Organiser des actions/événements de sensibilisation (marche) 2.3.b. Promouvoir le vélo à assistance électrique
Objectif(s) poursuivi(s) Encourager et inciter les citoyens à se déplacer à vélo	Acteur(s) concerné(s) Commune de Vaux-sur-Sûre
Lieu(x) concernés /	Budget (estimation) €/an (≤ 2.500 €/an)
Degré de priorité Priorité 2	Source(s) et modalité(s) de financement - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action à mener de manière continue	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

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

Description concrète de l'action

La Commune continuera à organiser annuellement des actions et événements de sensibilisation et de promotion du vélo, à l'instar de ce qu'elle fait depuis quelques années (balades gourmandes, brevet du cycliste pour les enfants de 5^{ème} et 6^{ème} primaire). Différents canaux existent à cet effet :

- Organisation d'événements telles que balades gourmandes, balades familiales, bourses aux vélos, petits déjeuners cyclistes, etc.

L'organisation de chacun de ces événements peut se faire en collaboration avec des associations, marchands de vélo, et autres acteurs spécialisés.

- Organisation de journées de formation à la pratique du vélo (tels que le brevet du cycliste déjà dispensé aux enfants des écoles de Vaux-sur-Sûre) ou à la pratique du vélo dans la circulation.



Le Gracq dispense notamment des formations d'une demi-journée, encadrées par des moniteurs bénévoles expérimentés, accessibles aux adultes et adolescents dès 14 ans.

- Rédaction d'articles dans le bulletin communal et/ou sur le site internet communal ;
- Organisation d'achat de vélos groupé afin que les Vausurtois qui le désirent puissent acquérir un vélo à un prix intéressant ;
- Distribution d'accessoires pour cyclistes aux résidents tels que des bracelets auto-fixants de sécurité, des chasubles (au nom de la Commune), etc. ;
- Accompagnement des écoles dans la mise en place de ramassage scolaire à vélo ;
- Etc.

Diverses associations qui promeuvent la pratique du vélo peuvent accompagner la Commune à ce titre, parmi lesquels :

- ProVélo : qui offre un large éventail de formations aussi bien pour les enfants que pour les adultes et professeurs d'école. ProVélo organise en outre des concours pour les écoles, des « vélotours » guidés ou des bourses aux vélos ;
- GRACQ : qui organise des balades à vélo à thème, ou des formations pour apprendre à rouler dans le trafic ou encore apprendre à changer d'attitude.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.3.b. Promouvoir le vélo à assistance électrique

<u>Description de l'action</u> Mener annuellement des actions de promotion du vélo à assistance électrique	<u>Action(s) liée(s)</u> 2.3.a. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et promotion du vélo
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Encourager les citoyens à se déplacer via ce mode de transport qui a un haut potentiel à Vaux-sur-Sûre	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €(€€)/an (≤50.000 €). Le budget dépendra des actions qui seront menées
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à mener de manière continue	

2.FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.3.b. Promouvoir le vélo à assistance électrique

Description concrète de l'action

Plusieurs canaux existent en vue de promouvoir et d'inciter à la pratique du vélo à assistance électrique, qui constitue une alternative de choix pour se déplacer à Vaux-sur-Sûre, compte tenu de l'étendue du territoire communal et de son relief, de la distance qu'il faut (souvent) parcourir pour rejoindre son lieu de travail, son école, etc. :

- La Commune pourrait dans un premier temps promouvoir les actions existantes via ses différents canaux de communication, et notamment celle mise sur pied depuis peu par la Région wallonne et intitulée « je teste l'électrique ». Cette dernière met gratuitement à disposition de ses citoyens, et par l'intermédiaire de vélocistes, un vélo à assistance électrique durant une période de 2 semaines. En province du Luxembourg, 5 vélocistes sont partenaires de l'action dont un est situé à Bastogne et un autre à Saint-Hubert ;
- La Commune pourrait également promouvoir ce mode de transport via l'organisation d'événements spécifiques (et/ou dans le cadre d'événements portant sur des thèmes plus généraux, tels que le vélo, les modes doux, la mobilité, etc.). Ces événements pourraient prendre la forme de balades organisées, de formations à l'utilisation et à la conduite de vélo à assistance électrique, etc.



Elle pourrait profiter de l'occasion, pour présenter les autres nouvelles formes de mobilité, tels que les vélos cargo (électriques), les triporteurs (électriques), les trottinettes (électriques), etc.



- La Commune pourrait également octroyer une prime à l'achat de tels vélos, à l'image de plusieurs autres communes wallonnes. A titre informatif, cette prime varie généralement de 100 à 250 € par vélo avec un plafond représentant 10 à 25 % du prix d'achat ;



A titre indicatif, en cas d'octroi d'une prime de 250€/vélo/ménage, et en tablant sur le fait qu'annuellement 5 % des ménages sollicitent la prime, le coût d'une telle mesure est estimée à 31.250 €/an.

- Etc.

2.FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.3.b. Promouvoir le vélo à assistance électrique

Par ailleurs la Commune, dans le cadre de son projet de création d'une maison de la ruralité, envisage la mise en place d'un service de location de vélos (à assistance électrique), ainsi que l'installation de bornes de recharge. Envisagée sur une très courte période (1 jour), la durée de location pourrait être allongée pour les citoyens de la commune en vue de permettre à ceux-ci de tester ce type d'engin, voire éventuellement de l'acheter.

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



Action 3.1 Restructurer le réseau de transport public

<u>Description de l'action</u> Restructurer le réseau de bus desservant le territoire communal	<u>Action(s) liée(s)</u> 7.2.b. Exploiter la ligne 163b avec des autobus accessibles aux PMR
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Rendre le réseau de bus desservant la commune plus lisible	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> TEC Namur-Luxembourg (,Commune de Vaux-sur-Sûre)
<u>Lieu(x) concernés</u> L'ensemble du territoire	<u>Budget (estimation)</u> /
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> Etude et restructuration du réseau à réaliser par le TEC Namur-Luxembourg
<u>Période de mise en œuvre</u> Restructuration à envisager à moyen terme (< 5 ans)	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



Action 3.1 Restructurer le réseau de transport public

Description concrète de l'action

Le TEC Namur-Luxembourg procédera à la restructuration de son réseau en vue d'améliorer la lisibilité de celui-ci. Pour ce qui concerne le territoire communal de Vaux-sur-Sûre, il est recommandé d'organiser ce réseau autour de la ligne 163b (et 413) et de la route N85. Devra être étudiée la possibilité d'horaires cadencés pour cette ligne. Le service sera maintenu le samedi. Par ailleurs, cette ligne pourrait être progressivement rendue accessible aux personnes à mobilité réduite via la mise en service de bus accessibles à ceux-ci, et par l'aménagement d'arrêts « PMR-conformes » (arrêts principaux) ou « PMR-praticables » (arrêts secondaires).

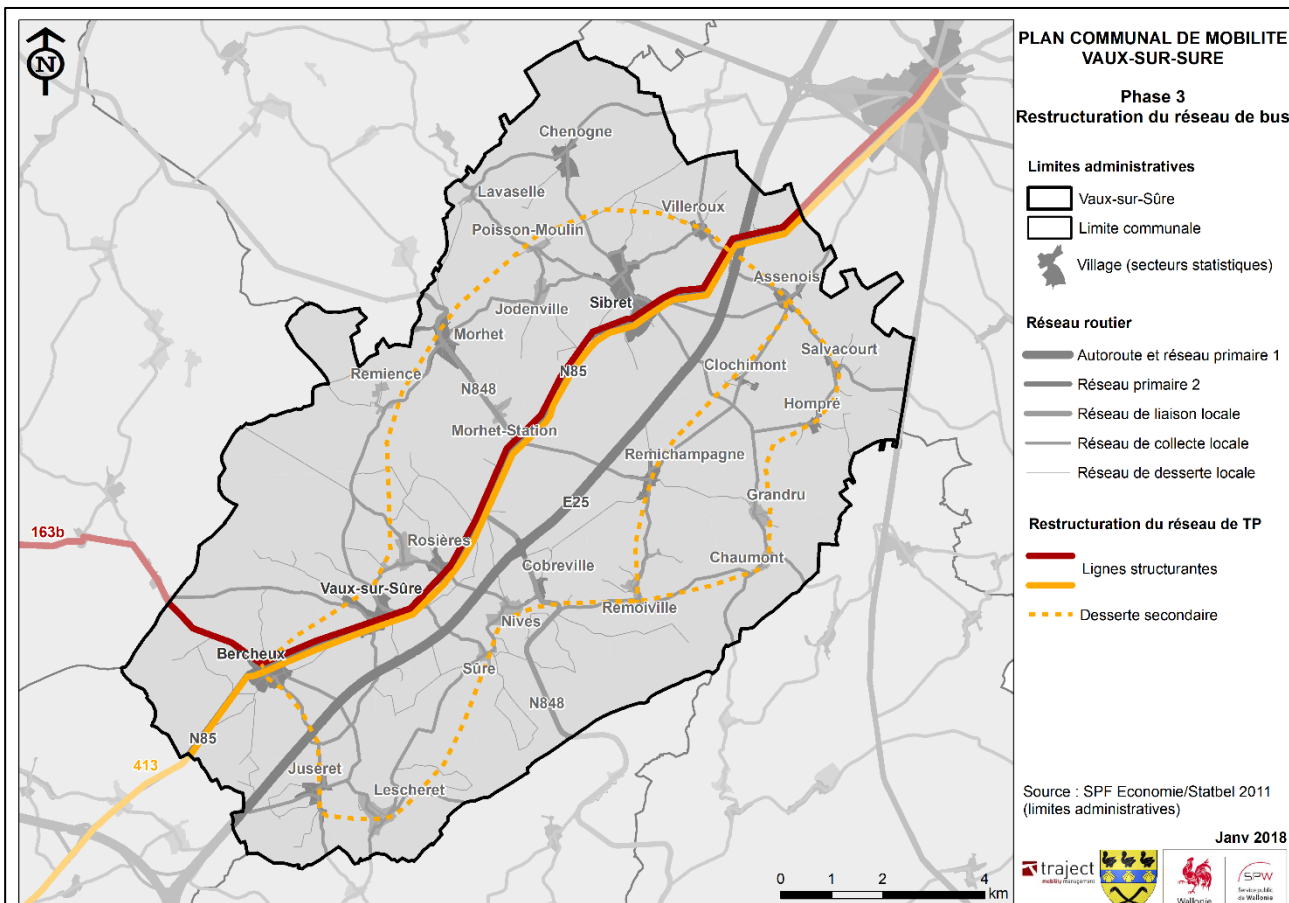
Les villages plus éloignés seront desservis par un réseau de lignes secondaires. Elles auront essentiellement un rôle de rabattement vers les pôles proches (Bastogne, Libramont, Neufchâteau), ou vers des pôles locaux (écoles, marchés, etc.). Leurs fréquences de passage seront limitées et se concentreront essentiellement durant les heures de pointe.

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



Action 3.1 Restructurer le réseau de transport public

Cartographie



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



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

<u>Description de l'action</u> Rendre progressivement les arrêts de bus présents sur le territoire communal confortables, accessibles (et sécurisés)	<u>Action(s) liée(s)</u> 3.1. Restructurer le réseau bus 3.3. Placer des équipements pour vélo aux arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Favoriser l'usage des transports en commun en offrant de bonnes conditions de déplacement (et d'attente)	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> TEC Namur-Luxembourg (SRWT), Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble des arrêts de bus présents sur le territoire communal	<u>Budget (estimation)</u> €€€€€ (> 100.000 €). Raison pour laquelle il est proposé d'étaler la mesure
<u>Degré de priorité</u> Variable selon les arrêts (cf. ci-après).	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> Les aménagements et équipements sont à charge de la S.R.W.T.
<u>Période de mise en œuvre</u> Mise en œuvre progressive à réaliser à long terme (< 10 ans)	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



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

Description concrète de l'action

Aménagement et équipements des arrêts de bus

L'ensemble des arrêts de bus (fréquentés) sur le territoire communal seront progressivement rendus « confortables », « sécurisés », et « accessibles ». Cela signifie concrètement que :

- Chaque arrêt sera pourvu d'une zone d'attente disposant d'un revêtement en dur, sans joint et non glissant (pavés de béton jointifs, revêtement hydrocarboné), sur une longueur d'au moins 20 mètres et une largeur d'au minimum 1,5 m (si possible) ; ainsi que d'un poteau d'arrêt reprenant l'horaire de passage des bus ;
- Des abris, bancs ou dispositifs assis-debout, équiperont au minimum les arrêts les plus fréquentés ;
- Des garde-corps équiperont au minimum les arrêts de bus situés le long des voies régionales (N85 et N848) aux endroits où la vitesse de circulation maximum autorisée est de 90 km/h, voire 70 km/h.

Par ailleurs, lors des aménagements de quais, les arrêts seront dans la mesure du possible rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite, en particulier les arrêts situés le long de la N85 et les arrêts les plus fréquentés situés sur des voiries secondaires (cf. action 7.2.a).



Quais présentant une zone d'attente revêtue d'un matériau dur à Limal (Brabant wallon) et Hampteau (Luxembourg)

Une attention sera également portée à l'accessibilité des arrêts depuis leur abords. A cet égard, un passage piéton sécurisé équipera au minimum les voiries régionales au droit des arrêts les plus fréquentés et qui n'en sont pas encore pourvus, à savoir « Bercheux – Carrefour », « Vaux-sur-Sûre – Grand Route 72 », « Rosière-la-Petite – Grand Route 77 », « Morhet – Rue de la Gare 54 », « Cobreville – Chemin de Martelange ».

Ces traversées piétonnes seront idéalement éclairées.

Enfin, des dispositifs de stationnement pour vélo pourraient également équiper certains arrêts de bus (cf. action 3.3).

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



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

Quels arrêts ? Quels degrés de priorité ?

Priorité 1 (à court terme)

Les arrêts de bus à aménager (et équiper) en priorité sont les arrêts les plus fréquentés situés le long des voies régionales de circulation et qui sont actuellement particulièrement inconfortables, à savoir « Rosière-la-Petite – Grand Route 77 » et « Cobreville – Chemin de Martelange ». Ces deux arrêts seront pourvus d'une zone d'attente confortable (revêtement en dur) distinct de la zone d'arrêts du bus, et idéalement rendus accessibles aux PMR.

Par ailleurs, les arrêts (fréquentés) situés dans des zones situées hors agglomération et au droit desquels la vitesse de circulation maximum autorisée est de 90 km/h, seront également prioritaires, à savoir : « Nives – Route de Cobreville », « Sibret – Ferme Lequeux », « Villeroux – Centrale électrique », « Villeroux – Zoning Artisanal ». Outre un revêtement confortable, des gardes corps équiperont idéalement ces arrêts.

L'aménagement des traverses piétonnes est également considéré comme prioritaire.

Priorité 2 (à court terme)

Dans un second temps, il y a lieu de se concentrer :

- sur les autres arrêts les plus fréquentés situés le long de voiries régionales et qui sont actuellement particulièrement inconfortables, à savoir « Rosière-la-Grande – Centre », « Bercheux – Route de Wideumont » ;
- sur les autres arrêts (fréquentés) situés le long des voies régionales de circulation, à savoir « Rosière-la-Petite – Grand Route 86 ».

Priorité 3 (à moyen terme)

En troisième priorité sont concernés les autres arrêts non mentionnés ci-avant.

Les arrêts non fréquentés pourraient être temporairement supprimés. A cet effet, une campagne d'information pourrait être réalisée aux arrêts concernés (afin de confirmer ou non leur non-utilisation).

Pour plus d'information sur l'aménagement des arrêts

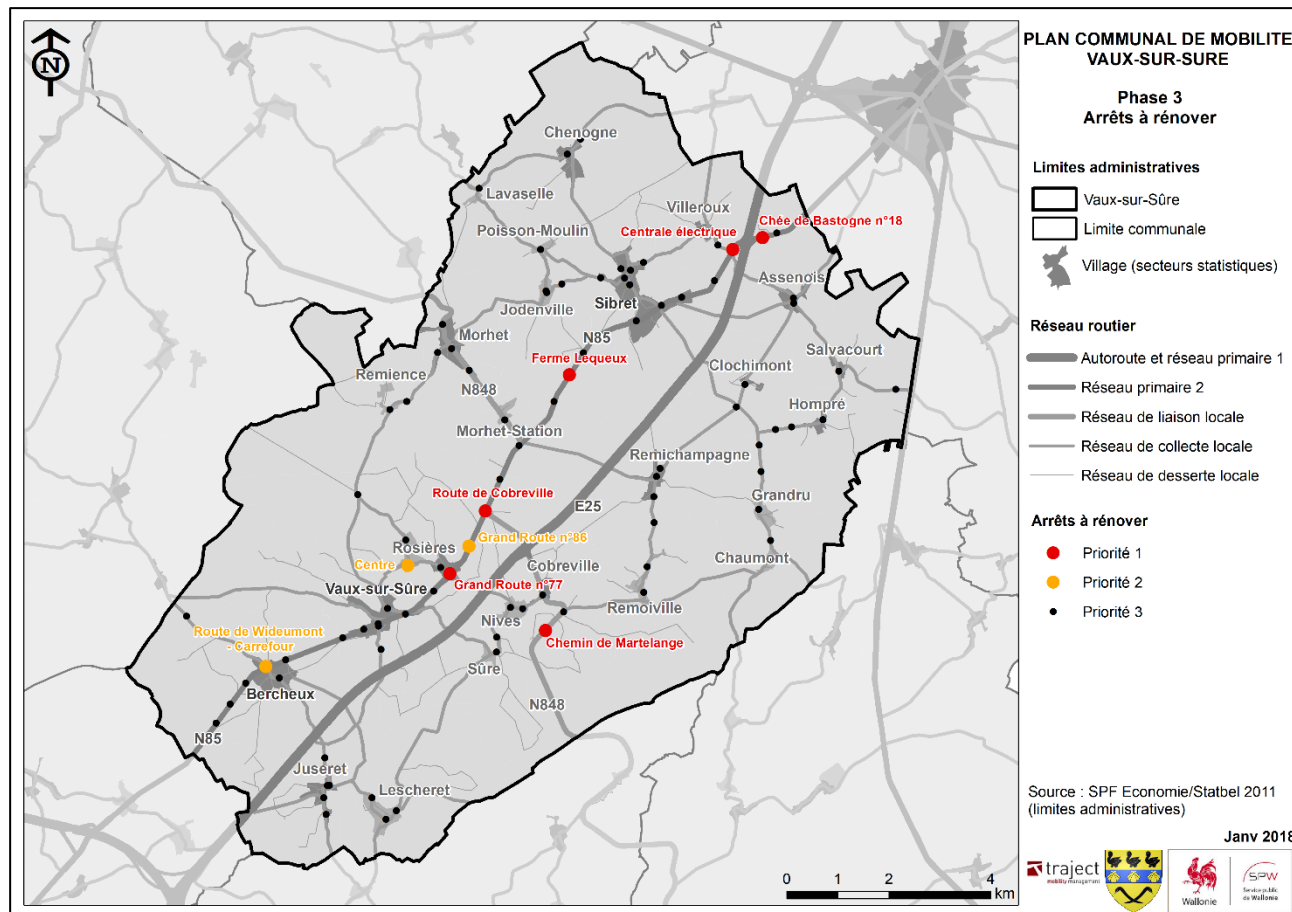
- Cf. Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, S.R.W.T., 2015

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN



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

Cartographie



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

Description de l'action Placer des dispositifs de stationnement pour vélos au droit de certains arrêts de bus et rendre ceux-ci accessibles depuis les villages proches ($\leq 2\text{km}$)	Action(s) liée(s) 2.1.b. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement pour vélo
Objectif(s) poursuivi(s) Favoriser le recours à l'usage des transports publics	Acteur(s) concerné(s) Commune de Vaux-sur-Sûre, TEC Namur-Luxembourg (S.R.W.T.) (, Région wallonne)
Lieu(x) concernés Arrêts de bus (les plus opportuns)	Budget (estimation) Le budget va dépendre du nombre d'arrêt équipé et des types de dispositif (100 €/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert ; 750 à 1.500 € /box)
Degré de priorité Priorité 1	Source(s) et modalité(s) de financement - Subvention S.R.W.T. - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) et à poursuivre	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

Description concrète de l'action

Choix des arrêts de bus à équiper

Dans un premier temps, il s'agit d'identifier les arrêts de bus à pourvoir d'équipements pour vélos. A cet effet, un sondage pourrait être réalisé auprès des citoyens de la commune afin d'identifier les besoins. Par ailleurs, plusieurs arrêts ont été identifiés comme présentant un (haut) potentiel « bus+vélos », à savoir les arrêts suivants localisés le long de la N85 (axe de bus structurant) : « Bercheux-Carrefour », « Vaux-sur-Sûre – Route de Sûre », « Vaux-sur-Sûre – Grand Route 77 », « Nives – Route de Cobreville », « Sibret – Carrefour », « Villeroux – Centrale électrique » et « Villeroux – Zoning artisanal ».

Détermination des types d'équipement

Une fois les arrêts de bus choisis, la Commune déterminera le type d'équipement et le nombre de dispositifs pour chacun des arrêts de bus retenus. Pour ce faire, la Commune prendra utilement connaissance de la fiche 2.2, ainsi que des guides qui y sont renseignés. Le guide de bonnes pratiques édité par le TEC apporte également des informations (cf. ci-contre).

Quel type de stationnement vélo ?

Le guide de bonnes pratiques édité par le T.E.C. reprend les principales possibilités de stationnement, expliquent leurs avantages et inconvénients, ainsi que les éléments sur lesquels être attentifs tant du point de vue des besoins du cycliste (sécurité, confort, communication, etc.) que des caractéristiques générales des supports (sécurité, universalité, confort, nombre, etc.).

Globalement, deux grands types de parking existent :

- Le stationnement non-couvert ;
- Le stationnement couvert, qui nécessite généralement une demande de permis. Celui-ci peut prendre la forme de box individuels ou de tambour à vélos, deux systèmes qui permettent une protection accrue contre le vol, et sont particulièrement recommandés à des endroits où le contrôle social est faible.



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

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

Pour les arrêts isolés, l'équipement recommandé sont les dispositifs fermés (box individuel, tambour). Pour les autres des dispositifs de type « arceaux » couverts.

Nombre d'emplacements à prévoir

Le nombre d'emplacements à prévoir va dépendre des besoins actuels, mais également du potentiel identifié. Dans un premier temps, hormis au droit des arrêts de bus où la demande est forte, de l'ordre de 2 à 3 emplacements de parking sont suffisants.

Démarches auprès du TEC Namur-Luxembourg

La Commune peut solliciter des subventions auprès de la S.R.W.T., via le TEC Namur-Luxembourg. La procédure à suivre est reprise dans le guide de bonnes pratiques édité par le T.E.C.

A noter que, en cas de subvention, la Commune est propriétaire des équipements installés et en assure la gestion et l'entretien. Comme le signale également ce guide, le placement d'équipements pour vélos (à proximité des arrêts d'autobus) est dispensé de permis d'urbanisme, sauf pour les éléments suivants : les auvents, les box fermés, les tambours.

Accessibilité des arrêts de bus

La Commune veillera également à garantir l'accessibilité à vélo des arrêts de bus équipés, notamment depuis les villages situés à proximité ($\leq 2\text{km}$).

A ce titre, elle se référera à la fiche 2.1.b. relatif à la création d'un réseau d'itinéraires cyclables communal, et qui donne les lignes directrices pour l'aménagement de ces itinéraires.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1. Spécialiser le réseau routier

<u>Description de l'action</u> Spécialiser progressivement le réseau routier (notamment au gré des aménagements de voirie)	<u>Action(s) liée(s)</u> 1.1.a. Développer les zones apaisées 1.1.b. Aménager des trottoirs confortables en traversées d'agglo. 2.1.b. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 3.2. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés) 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la voirie
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Encourager un usage plus adéquat de la voirie et donc un usage plus rationnel de la voiture via la spécialisation du réseau routier	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune (,Service Public de Wallonie)
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble du réseau routier	<u>Budget (estimation)</u> Sans objet
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> Sans objet
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à mettre en œuvre progressivement	

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1. Spécialiser le réseau routier

Description concrète de l'action

La Commune (et la Région wallonne), au gré de leurs travaux de réaménagement de voiries, aménageront et partageront l'espace public en fonction du degré hiérarchique de la voirie. Ainsi, plus la voirie aura une fonction de séjour importante, plus l'espace dévolu à la circulation automobile devra être réduit à son strict minimum, et à l'inverse la place accordée aux piétons et aux cyclistes devra y être plus importante. Le tableau ci-dessous reprend à titre indicatif, la largeur de chaussée conseillée selon le régime de vitesse (par ailleurs lié à la fonction de la voirie).

Régime de vitesse (km/h)	Largeur de la chaussée	
	Largeur minimale (m)	Largeur maximale (m)
30 km/h	5,00 m *	5,50 m **
50 km/h	5,50 m	6,00 m
70 km/h	6,00 m	6,30 m
90 km/h	6,30 m	7,00 m

* ou moins pour les rues locales sans trafic de transit

** 6,00 m en cas de passage fréquent de transports en commun ou d'une part importante de poids lourds dans le débit global de circulation sur cette section de route (plus de 10 % du nombre total de véhicules ou plus de 100 camions par heure)

Source : IBSR (nouvellement Vias ; 2005), Guide de dimensionnement de voirie

La Commune aura spécifiquement pour rôle de veiller à la mise en œuvre de ce principe de spécialisation lors de tous travaux d'aménagement de voirie sur son territoire communal. A ce titre, elle se référera notamment au tableau repris ci-après.

Elle s'assurera notamment de la création de trottoirs le long des voies principales de circulation en traversée d'agglomération (cf. action 1.1.b), et de bandes ou pistes cyclables sur les voiries reprises dans le réseau d'itinéraires cyclables (cf. action 2.1.b.). Elle envisagera également systématiquement la possibilité d'une mise en zone 30 ou résidentielle des voies de desserte locale dans leurs portions sises en agglomération (cf. action 1.1.a.), ou de la réalisation d'un aménagement similaire.

Pour les voiries traversées par une ligne de bus, elle veillera à ce que la zone d'arrêt de bus soit située en voirie pour les arrêts sis en agglomération (en ce compris ceux situés le long des voies du réseau régional – N85 et N848).

La Commune pourrait aussi, d'initiative, planifier la spécialisation de son réseau routier et entreprendre les aménagements de sa voirie en ce sens (sans attendre un quelconque réaménagement).

Pour plus d'informations

- IBSR (nouvellement Vias ; 2006), « Fiche technique – la catégorisation des voies ».

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

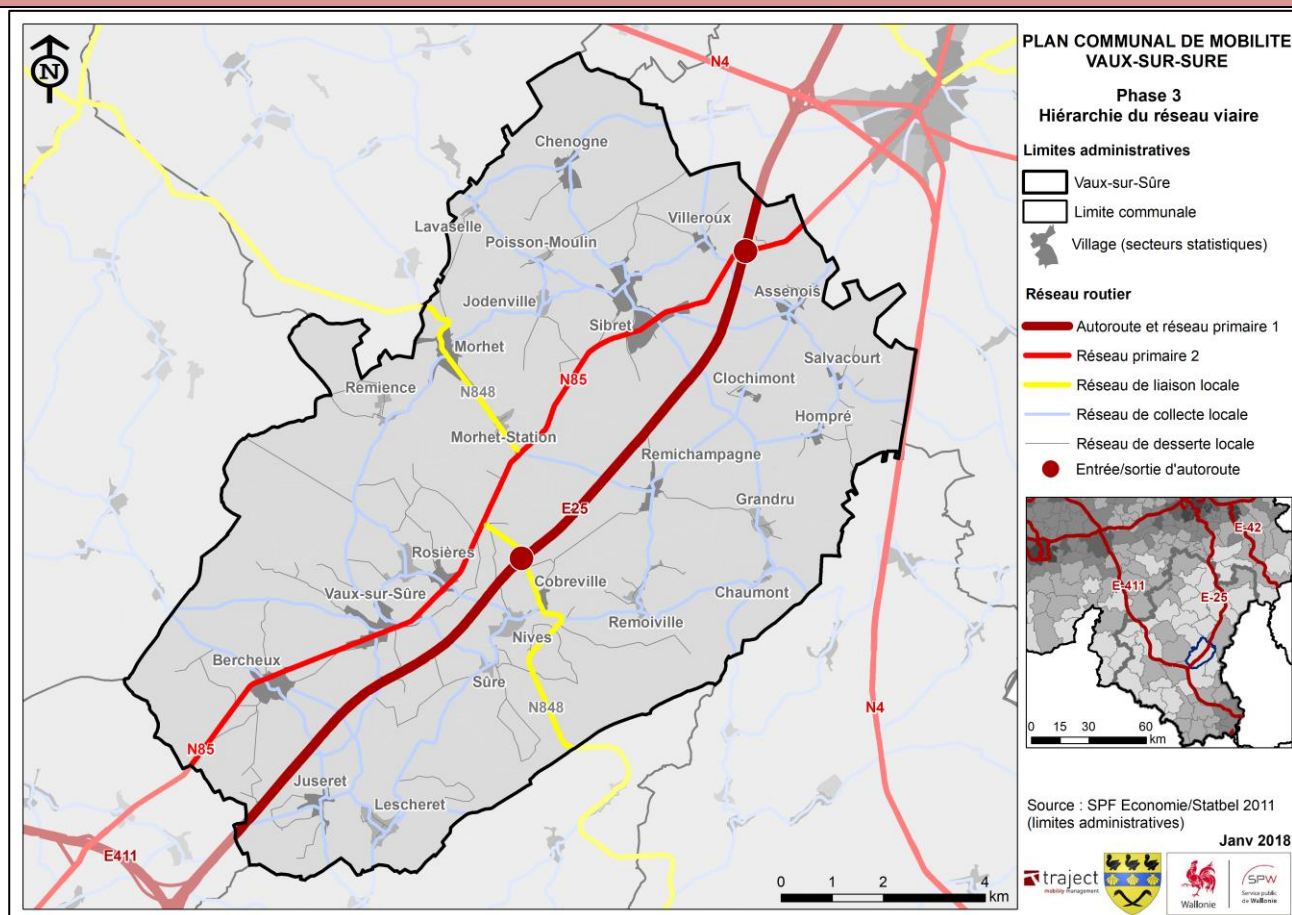
Action 4.1. Spécialiser le réseau routier

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

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

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1. Spécialiser le réseau routier



4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

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

<u>Description de l'action</u> Renseigner l'ensemble des solutions de mobilité sur le site internet communal	<u>Action(s) liée(s)</u> 4.4.a. Renseigner et informer (régulièrement) sur les services de mobilité 7.3. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Informar la population des moyens qui existent pour se déplacer en vue d'un usage (plus) rationnel de la voiture	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> € (≤ 2.500 €)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à très court terme (< 3 ans) et à poursuivre	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Description concrète de l'action

La Commune renseignera sur son site internet l'ensemble des solutions de mobilité qui sont offertes à sa population (marche à pied, vélo, transports en commun, covoiturage, autres services de mobilité). Idéalement, celles-ci sont regroupées sous un même onglet « Mobilité ».

Ci-après quelques exemples dans d'autres villes wallonnes ayant développé un volet « Mobilité » plus ou moins conséquent sur son site internet.

Exemple : Vielsalm

La Commune de Vielsalm (Luxembourg) reprend sur son site internet différentes solutions de mobilité offertes sur son territoire. Outre les services de transports publics classiques, sont également renseignées les solutions de covoiturage et le service de transport à la demande (Telbus).



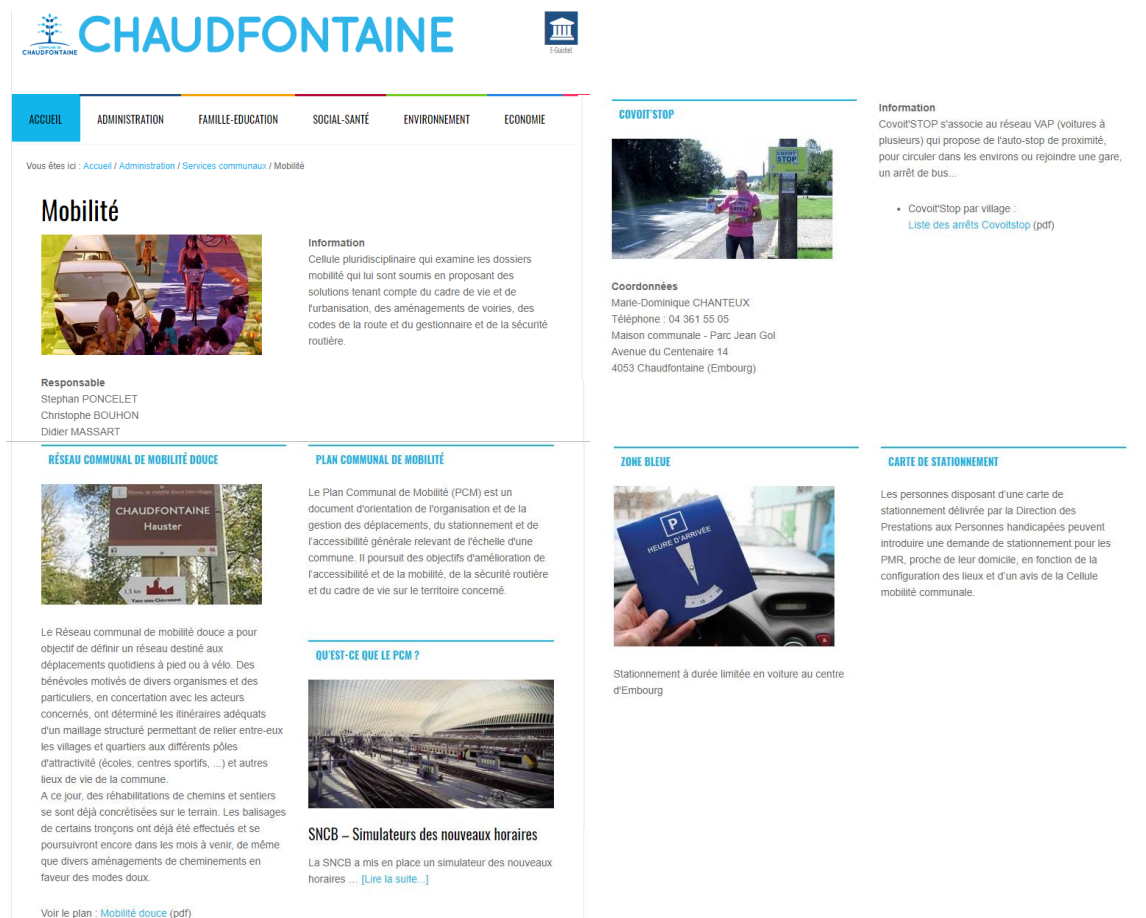
4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Exemple : Chaudfontaine

La Commune de Chaudfontaine (Liège) reprend des informations relatives à son réseau communal de mobilité douce, à son Plan Communal de Mobilité, au covoiturage ou encore à sa politique de stationnement.

Concernant le réseau de mobilité douce, le site renvoie notamment vers la carte du réseau, qui vise par ailleurs à relier entre eux les villages et quartiers aux différents pôles d'attractivité (écoles, centres sportifs...) et autres lieux de vie de la commune.



The screenshot displays the 'CHAUDFONTAINE' municipal website. The navigation bar includes links for ACCUEIL, ADMINISTRATION, FAMILLE-EDUCATION, SOCIAL-SANTÉ, ENVIRONNEMENT, and ECONOMIE. The main content area is titled 'Mobilité' and features several sections:

- Information:** A multidisciplinary cell that examines mobility dossiers in the context of urban planning, road infrastructure, and road safety.
- Responsable:** Lists the names of the responsible officials: Stéphane PONCELET, Christophe BOUHON, and Didier MASSART.
- RÉSEAU COMMUNAL DE MOBILITÉ DOUCE:** Includes a photo of a 'CHAUDFONTAINE Hauster' sign and text describing the network's purpose: to define a network for daily pedestrian and bicycle travel, connecting villages and quarters to various points of interest (schools, sports centers, etc.).
- PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ:** Describes the Plan Communal de Mobilité (PCM) as a document for organizing and managing travel, parking, and accessibility, aiming to improve the network and road safety within the territory.
- COVOIT'STOP:** Features a photo of a person at a Covoit'Stop sign and text explaining that it is part of the VAP network (voitures à plusieurs) for short-distance travel or reaching bus stops.
- Coordonnées:** Provides contact information for Marie-Dominique CHANTEUX, including a phone number and address.
- ZONE BLEUE:** Includes a photo of a blue parking sign and text stating that limited-duration parking is available at the center of Embourg.
- CARTE DE STATIONNEMENT:** Describes the process for obtaining a parking card for people with disabilities (PMR) from the Direction des Prestations aux Personnes handicapées.
- SNCB – Simulateurs des nouveaux horaires:** Includes a photo of a train and text about the SNCB's new timetable simulator.

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

<u>Description de l'action</u> Créer une ou plusieurs aire(s) de stationnement pour le covoiturage sur le territoire communal	<u>Action(s) liée(s)</u> 2.2 Multiplier les dispositifs de stationnement vélo
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Favoriser et faciliter la pratique du covoiturage (et encourager un usage plus rationnel de la voiture) via la mise à disposition de parking(s) de covoiturage	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Service Public de Wallonie, Commune de Vaux-sur-Sûre (, Province du Luxembourg, entreprises, etc.)
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €€€(€) (≤ 100.000€). Le budget va dépendre du nombre d'emplacements, du type d'aménagement et d'équipement. Globalement, le cout varie de 3.000 à 5.000 €/place.
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Service Public de Wallonie - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à moyen terme (< 5 ans)	

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Description concrète de l'action

Préambule

L'action consiste donc à créer une ou plusieurs aires de covoiturage sur le territoire communal en vue de faciliter la pratique de cette forme de mobilité qui dispose d'un certain potentiel à Vaux-sur-Sûre. Les acteurs concernés par cette action peuvent être multiples. Il s'agit bien entendu de la Région Wallonne et de la Commune, mais il pourrait également s'agir de la Province du Luxembourg (participation au financement), d'entreprises (mutualisation de places existantes), etc. Le rôle de la Commune consistera spécifiquement à être l'instigateur de la démarche, et pourrait également contribuer au financement des aires de covoiturage.

Localisation

Les aires de covoiturage seront idéalement localisées à proximité des accès autoroutiers, et accessibles en transport en commun et à vélo. Des études réalisées dans d'autres pays ont en effet montré que de nombreux covoitureurs ne disposent pas d'un permis de conduire ou n'ont pas de voiture à disposition (source : Région wallonne (2012), « Mise en place d'un réseau de parkings de covoiturage en Wallonie sur des espaces privés accessibles au public). Afin de limiter les coûts de création de tels parkings, la mutualisation (partielle) de parkings publics ou privés existants est une option à ne pas négliger.

Différentes zones potentielles ont été identifiées à proximité des deux accès autoroutiers présents sur le territoire communal, à proximité desquels il est recommandé d'aménager des parkings (cf. carte ci-après). Les solutions à privilégier au vu des avantages qu'elles apportent sont :

- La mise à disposition de places de stationnement à hauteur du Poteau de Nives (option 2), soit via la mutualisation des parkings existants, soit via l'aménagement d'un nouveau parking. Cette première solution présente l'avantage d'un moindre coût, d'une meilleure visibilité et d'un meilleur contrôle social ;
- La création d'un parking de covoiturage sur le terrain jouxtant la partie ouest du parc d'activité économique de Villeroux (option 2). Ce terrain présente de nombreux avantages dont sa localisation et le fait qu'il sera accessible à vélo via le RAVeL et en bus. La création d'une aire de covoiturage à cet endroit nécessite en revanche l'achat d'un terrain privé situé en zone agricole.

A défaut, la création d'un parking sur les terrains situés à proximité de la Centrale de Villeroux (option 3) est à privilégier sur la dernière solution envisagée (option 1). Le terrain concerné est en effet également accessible en bus et rapidement accessible depuis le RAVeL (le cas échéant, la voie de liaison entre le parking et le RAVeL devra être aménagée pour les cyclistes).

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Aménagement et signalétique

Les aires de covoiturage devront idéalement répondre aux critères suivants :

- Offrir un revêtement routier de qualité qui permet une circulation et un stationnement confortables des véhicules sur le parking ;
- Délimiter clairement les emplacements de stationnement ;
- Définir la manière dont s'organise la circulation sur le parking (par exemple à l'aide de flèches au sol) en préférant une circulation en boucle ; Etre éclairées ;
- Disposer de poubelles, éventuellement d'auvettes et d'un panneau d'information sur la localisation du parking de covoiturage eu égard aux différents réseaux de transport (automobile, bus, cyclable). Ce dernier pourrait également comprendre les horaires et itinéraires des lignes de bus ;
- Disposer de dispositifs de stationnement pour vélos. Ceux-ci seront couverts, voire se présenteront sous la forme de box fermés ;
- Etre bien signalées.



En cas de mutualisation du parking, il s'agira avant tout de correctement signaler le parking et de définir les emplacements qui seront mis à disposition pour le covoiturage.

Capacité

L'offre à prévoir doit comprendre un nombre de places de stationnement à la fois suffisant pour accueillir la demande actuelle, mais doit également pouvoir accueillir de nouveaux usagers potentiels. Il ne s'agit pas non plus de surdimensionner outre mesure le parking, sous peine notamment d'engendrer des coûts supplémentaires inutiles. Pour les deux parkings de covoiturage envisagés à Vaux-sur-Sûre, une offre de 5 à 10 emplacements de parking par aire de covoiturage semble opportune.

Accessibilité multimodale

Une attention particulière sera portée aux connexions piétonnes avec les arrêts de bus et villages proches, et aux connexions cyclables avec les villages et itinéraires cyclables situés à proximité.

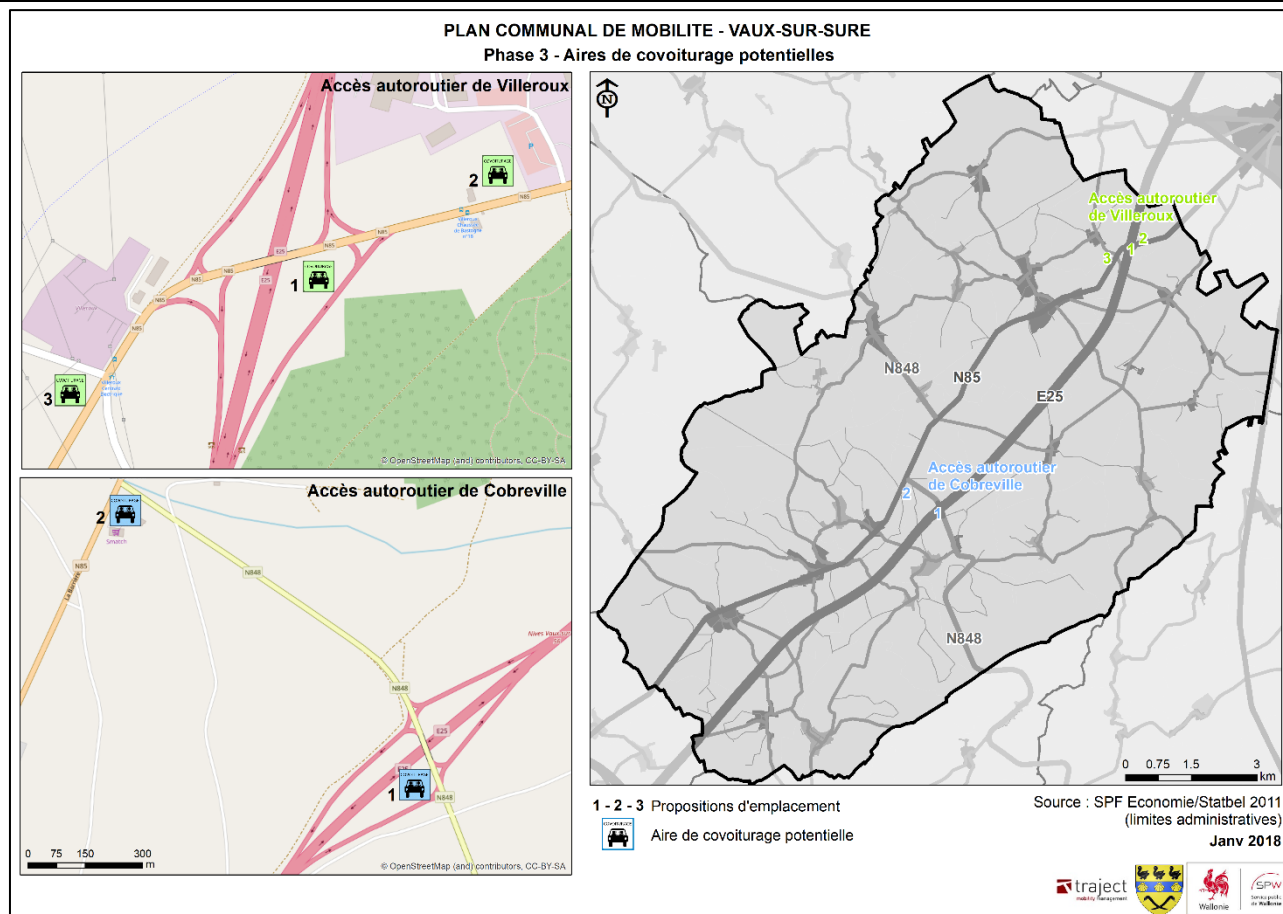
Pour plus d'informations sur la création d'aires de covoiturage :

- **Service Public de Wallonie (2012), « Mise en place d'un réseau de parkings de covoiturage en Wallonie sur des espaces privés accessibles au public »**
- **Service Public de Wallonie (2017), dossier thématique de la Cémathèque n°44 « La voiture en partage »**

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Cartographie



4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

<u>Description de l'action</u> Faire la promotion et inciter à la pratique du covoiturage	<u>Action(s) liée(s)</u> 4.2. Renseigner les solutions de mobilité sur le site internet communal 4.3.a. Créer des aires de covoiturage 4.4.a. Renseigner et informer (régulièrement) sur les services de mobilité
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Encourager la pratique du covoiturage en vue d'un usage plus rationnel de la voiture	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €/an ($\leq$ 2.500 €/an)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Description concrète de l'action

La Commune fera la promotion du covoiturage, une forme de mobilité qui présente un potentiel certain à Vaux-sur-Sûre. Cela peut se faire de différentes manières :

- Une fois l'(es) aire(s) de covoiturage aménagée(s) (cf. fiche 4.3.a.), la Commune pourrait/devrait renseigner et faire la promotion de ces aires que ce soit par le biais de son site internet, de son compte Facebook et/ou via son bulletin communal ;
- Elle pourrait également rejoindre le réseau « comOn », ce qui lui permettrait la mise en ligne d'une carte reprenant l'ensemble des parkings de covoiturage présents dans la commune (et partout ailleurs en Région wallonne), ainsi que des personnes cherchant des covoitureurs ou à covoiturer (et le détail de leur trajet) ;
- L'organisation d'événements sur le thème du covoiturage, par exemple lors de la semaine de la mobilité ou du printemps de la mobilité, est une autre possibilité ;
- La mise à disposition pour ses citoyens d'informations sur la pratique du covoiturage est également à envisager. A ce titre, elle pourrait (uniquement) jouer un rôle de relais, nombre d'informations étant déjà reprises sur le portail mobilité de la Région wallonne ([Covoiturage - Wallonie](#)).

La Région veillera également à renseigner le(s) parking(s) de covoiturage éventuellement créé(s) sur le territoire communal de Vaux-sur-Sûre, et poursuivra la promotion de cette forme de mobilité.

ComOn, qu'est-ce que c'est ?

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

Les Communes qui adhèrent au projet disposent d'outils leur permettant une mise en ligne des parkings de covoiturage et des covoitureurs, facilitant ainsi la pratique de cette forme de mobilité.

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

<u>Description de l'action</u> Renseigner et informer sur les services de mobilité existants, voire en développer de nouveaux	<u>Action(s) liée(s)</u> 4.2. Renseigner les solutions de mobilité sur le site internet communal 4.4.b. Coordonner les services de mobilité avec les autres initiatives de mobilité rurale
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Valoriser les services de mobilité en vue d'informer la population sur les services de transport mis à disposition et inciter davantage de personnes à les utiliser	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €/an ($\leq$ 2.500 €/an)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Description concrète de l'action

La Commune renseignera et informera sa population sur les différents services de mobilité offerts par le biais de l'une ou l'autre des actions suivantes :

- Renseigner sur son site internet l'ensemble des services de mobilité. Idéalement, et à l'image de ce qu'a par exemple réalisé la commune de Marche-en-Famenne (cf. ci-contre), un onglet spécifique « mobilité » ou « services de mobilité » pourra être créé et rassembler l'ensemble des informations ;
- Informier ponctuellement ou plus régulièrement sur les services de mobilité par l'intermédiaire du bulletin communal et/ou du compte Facebook de la Commune ;
- Editer une brochure spécifique, qui reprendrait et décrirait les différents services et informerait sur les personnes/lieux de contact ;
- Informier les nouveaux habitants sur les services de mobilité offerts ;
- Etc.



4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

<u>Description de l'action</u> S'accorder avec les autres acteurs de la mobilité en ce qui concerne les services de mobilité	<u>Action(s) liée(s)</u> 4.4.a. Renseigner et informer sur les services de mobilité existants
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Optimiser et améliorer les services de transport à la population	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne, et ensemble des acteurs de mobilité offrant des services de mobilité dans la région
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> -
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> -
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

4. ENCOURAGER UN USAGE RATIONNEL DE LA VOITURE

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

Description concrète de l'action

Les services de mobilité se multipliant dans les zones rurales en vue d'offrir des solutions de mobilité (durables) à l'ensemble de la population, il est recommandé que la Commune s'accorde avec les autres acteurs de la région en vue d'optimiser et d'améliorer les services de transport à sa population. A cet effet, elle fera notamment l'inventaire de ces services et prendra au besoin contact avec les différents acteurs concernés.

La Commune pourrait également être l'une des instigatrices d'une coordination locale d'initiatives de mobilité rurale, à l'image des coordinations mises sur pied dans le sud de la province de Namur (Mobilisud) et dans le sud de l'entre Sambre et Meuse (Mobil ESEM), et qui pourraient constituer de bons exemples à suivre.

Pour plus d'informations sur la coordination locale :

Portail Mobilité du SPW - [Coordinations locales - SPW](#)

MobilSEM, un exemple de coordination locale

MobilESEM est un projet pilote de la Région wallonne qui a vu le jour en 2011. Il est notamment soutenu par la province de Namur et le Service Public Fédéral Mobilité et Transport.

Qui sommes nous ?



Créée en octobre 2011, l'asbl **MOBILESEM** est le résultat d'une succession d'actions face aux constats des besoins criants de mobilité des citoyens de l'Entre-Sambre-Et-Meuse. En effet, l'Entre-Sambre-Et-Meuse est une région très rurale où les transports en commun ne répondent pas aux besoins de mobilité de ses citoyens. C'est ainsi que **MOBILESEM** est née. Son premier projet a débuté en octobre 2012 avec le service permis théorique et pratique.

En ce moment, l'asbl **MOBILESEM** est une plateforme de coordination à taille humaine qui s'adapte aux besoins des habitants, divers services et treize communes qui s'adressent à elle pour trouver des solutions aux problèmes de mobilité qu'ils rencontrent quotidiennement.

Située à Philippeville, l'asbl **MOBILESEM** regroupe onze personnes ayant chacune une grande compétence et une forte expérience dans chaque domaine de la mobilité. Tout membre de l'asbl possède une connaissance étendue de l'environnement des citoyens faisant appel aux différents services de **MOBILESEM**, du territoire sur lequel il agit, des outils mis à sa disposition, des différents intervenants ou opérateurs avec lesquels il est amené à travailler.

Chaque membre de l'équipe possède un savoir-faire propre à son rayon d'action, une méthodologie de travail et une démarche d'accompagnement des utilisateurs des services **MOBILESEM** dans leur processus d'accès à une meilleure mobilité.

Cette coordination locale dispose notamment d'un call center ouvert du lundi au vendredi de 09h à 12h et de 13h à 16h. Parmi ses autres actions et services, celui de soutenir ses Communes en les aidant à installer et promouvoir un réseau de bornes de recharge pour véhicules et vélos électriques. Pour plus d'information sur MobilESEM : <http://mobilesem.be>

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

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

<u>Description de l'action</u> S'assurer de la cohérence entre le régime de vitesse et la fonction de la voirie et son environnement	<u>Action(s) liée(s)</u> 4.1. Spécialiser le réseau routier
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Garantir plus de sécurité routière pour l'ensemble des usagers de la route	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune (,Service Public de Wallonie, Zone de police)
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble du réseau routier	<u>Budget (estimation)</u> Sans objet
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> Sans objet
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

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

Description concrète de l'action

La Commune s'assurera de la cohérence entre le régime de vitesse appliqué et la fonction jouée par les voiries (et leur environnement), notamment lors de la mise en œuvre du réseau d'itinéraires cyclables et piétons. Les limites de vitesses préconisées pour chacune des catégories de voiries sont reprises dans le tableau ci-après, distinction étant faite selon que les voiries soient en ou hors agglomération. La Commune se référera également au guide des limitations des vitesses édité par la Région wallonne, en particulier pour ce qui concerne les voiries régionales.

Eu égard aux limites de vitesse actuelles et aux actions envisagées, la Commune :

- Limitera la vitesse de circulation à 70 km/h sur les voies de collecte aménagées en voies centrales banalisées (cf. action 2.1.b.)* ;
- Mettra en chemin réservé, et donc limitera à 30 km/h, les voies de desserte locale parcourues par le réseau d'itinéraires piétons et/ou cyclables, dans leurs portions sises hors agglomération (cf. actions 1.2 et 2.1.b.). A défaut, la limite de vitesse sera réduite à 70 km/h ;
- Analysera la possibilité de mettre en zone 30, ou zone résidentielle, les voies de desserte locale dans leurs portions sises en agglomération.

Par ailleurs, les limites d'agglomération devront être revues (cf. action 5.1.b.). Il est également préconisé de réduire la vitesse de circulation à 70 km/h sur la N85 à hauteur de la centrale de Villeroux, en particulier si un parking de covoiturage est implanté sur la parcelle voisine de la centrale (cf. action 4.3.a.).

Pour plus d'informations

- SPW (2009), Guide de détermination des limites de vitesse sur le réseau routier



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

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

	Réseau régional	Réseau local		
	Réseau primaire 2	Réseau de liaison	Réseau de collecte locale	Réseau de desserte locale
Hors aggro.	La limite préconisée est de 90 km/h. La vitesse maximale peut être réduite à 70 km/h (ou moins) pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.	La limite préconisée est de 90 km/h. La vitesse maximale peut être réduite à 70 km/h (ou moins) pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.	La limite de vitesse préconisée est de 90 km/h, et de 70 km/h si la voirie est aménagée en voie centrale banalisée. La vitesse maximale peut également être limitée à 70 km/h pour des raisons de sécurité et/ou à l'approche d'agglomération (dégressivité)	La mise en chemin réservé est préconisée, en particulier si la voirie appartient au réseau d'itinéraires piétons et/ou cyclables. A défaut, la limite de vitesse sera de 70 km/h.
				
En aggro.	La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h essentiellement aux abords d'école. Elle peut être plus élevée dans des zones peu densément bâties.	La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h essentiellement aux abords d'école. Elle peut être plus élevée dans des zones peu densément bâties.	La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h aux abords d'école, mais peut également l'être en cœur de village (dans des zones densément bâties et/ou à proximité de pôles de déplacements). Exceptionnellement, elle peut être plus élevée (70 km/h) dans des zones peu densément bâties.	La limite préconisée est de 30 km/h, voire moins. Elle est maintenue à 50 km/h en l'absence d'aménagement <i>ad hoc</i> .
				

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. (Re-)définir et marquer clairement les entrées de villages et agglomérations

<u>Description de l'action</u> Vérifier la localisation (signal F1) et marquer clairement les entrées de villages et d'agglomérations	<u>Action(s) liée(s)</u> 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la voirie
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Garantir la cohérence du régime de vitesse appliqué, inciter les automobilistes à lever le pied à l'approche des entrées d'agglomération et au sein de celle-ci, en vue de plus de sécurité routière	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune, Service Public de Wallonie, (Zone de police)
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble des entrées de villages et agglomérations, en particulier le long des voies du réseau régional et de collecte locale	<u>Budget (estimation)</u> €€€(€) (≤ 100.000 €). Le budget dépend du type d'aménagement
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune (aménagement voiries communales) - Région wallonne (aménagement voiries régionales)
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à court terme (< 3 ans) : Vérification de la localisation des entrées d'agglom. (signal F1) Action à moyen terme (< 5 ans) : Création d'effet de porte en entrée d'agglom.	

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. (Re-)définir et marquer clairement les entrées de villages et agglomérations

Description concrète de l'action

Vérification de la localisation des signaux F1 (et F3)

Dans un premier temps, et en collaboration avec la Région wallonne, la Commune vérifiera la localisation des signaux F1 et F3 (commencement et fin d'agglomération), spécifiquement sur les voies appartenant au réseau de collecte locale.

Cette vérification pourrait par la suite s'effectuer à intervalle régulier, tous les 5 ans par exemple. Il est également recommandé de porter une attention à cet égard lors de tout projet d'urbanisation, en particulier si celui-ci concerne une zone située en limite d'agglomération, afin de voir si la limite d'agglomération ne doit pas être déplacée.

Ci-après sont repris, à titre indicatif, les signaux indiquant les commencements (F1) et fins (F3) d'agglomération.



Qu'est-ce qu'une agglomération et où place-t-on le signal F1 ?

« Le terme 'agglomération' est un ensemble d'habitations formant une unité et considéré indépendamment des limites administratives. Plus concrètement, l'agglomération se définit comme un ensemble de constructions dont aucune n'est séparée de la plus proche de 200 m et qui logent au moins 50 personnes. Ce milieu est caractérisé par une densité de population égale ou supérieure à un certain seuil.

Dans le domaine routier, cette densité de population se traduit par une densité d'accès au kilomètre de route ou de rue. C'est ainsi que le code du gestionnaire de voirie introduit la notion d'agglomération lorsque la route à l'aspect de la rue sous-entend une certaine contiguïté entre les maisons. » (source, SPW – Guide de détermination des limites de vitesse)

En ce qui concerne le placement des signaux indiquant le commencement (et la fin) d'agglomération, le code du gestionnaire mentionne que :

« Ces signaux sont placés simultanément, sur toutes les voies d'accès et de sortie d'une agglomération, approximativement à l'endroit où la voie publique prend ou cesse d'avoir l'aspect d'une rue ».

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. (Re-)définir et marquer clairement les entrées de villages et agglomérations

Identification des entrées et sorties d'agglomération

Outre via le placement des signaux routiers adéquats (F1 et F3), l'ensemble des entrées d'agglomération devront être clairement et facilement identifiables (création d'effet de porte). La Commune et la Région prendront ainsi les mesures nécessaires à cet égard, au droit des entrées qui ne disposeraient pas encore d'effet de porte. Sont spécifiquement concernées les voies régionales et les voies de collecte locale.

De nombreux dispositifs sont possibles en vue de marquer les entrées d'agglomération. Certains peuvent être combinés, notamment les dispositifs ralentisseurs de vitesse qui outre le fait de marquer les entrées d'agglomération impliquent un ralentissement de la vitesse afin de passer l'obstacle (cf. exemples ci-après). Ces derniers sont de deux grands types :

- Les dispositifs surélevés, à savoir les ralentisseurs de trafic (dos-d'âne), plateaux, et coussins berlinois, qui obligent les automobilistes à ralentir afin de franchir l'obstacle ;
- Les dévoiement de voiries qui obligent les automobilistes à dévier de trajectoire et donc à ralentir.

Etant donné les fonctions jouées par les voiries, les effets de porte réalisées sur les voiries du réseau régional (N85 et N848) ne devront pas être de nature à impacter la fluidité du trafic. Les dispositifs

surélevés et les dévoiement de voiries avec rétrécissement du passage libre de circulation sont donc à éviter. A l'inverse, ils sont davantage conseillés pour marquer les entrées d'agglomération sur le réseau local.

Afin de garder une certaine cohérence et de créer une identité « entrée d'agglomération », il est préconisé d'utiliser des dispositifs similaires :

- Un marquage rouge, avec éventuel dévoiement (sans rétrécissement de chaussée), pourrait constituer la référence sur voie régionale ;
- Le triple dévoiement de voirie, déjà utilisé au droit de nombreuses entrées d'agglomération, pourrait quant à lui servir de référence sur le réseau local.

Etant donné que certaines limites d'agglomération sont susceptibles d'évoluer au gré de l'urbanisation des villages, il pourrait s'avérer opportun de prévoir des dispositifs temporaires pour ces cas précis.

Il y a également lieu de tenir compte des cyclistes, en particulier sur les voies parcourues par des itinéraires cyclables (cf. exemples ci-après).

Pour plus d'informations sur les dispositifs ralentisseurs de vitesse

- SPRB, Bruxelles-Environnement, « Les aménagements locaux de voirie et leur influence sur le bruit routier »

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. (Re-)définir et marquer clairement les entrées de villages et agglomérations

Exemples d'effet de porte sur voirie régionale



Simple marquage au sol rouge :

Le marquage au sol marque l'entrée d'agglomération



Dévoisement de voirie :

Le dévoiement oblige les automobilistes à ralentir afin d'éviter l'obstacle, et marque quelque peu l'entrée d'agglomération.



Marquage au sol rouge avec dévoiement de voirie quelques mètres plus loin :

L'aménagement marque à la fois l'entrée d'agglomération et oblige les automobilistes à ralentir.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. (Re-)définir et marquer clairement les entrées de villages et agglomérations

Exemples d'effet de porte sur voirie communale



Dévoisement unilatéral combiné à un rétrécissement de voirie :

L'obstacle incite les automobilistes à ralentir, mais trouve toute son efficacité si un véhicule arrive en contre sens (obligation de freiner, voire de s'arrêter).

L'aménagement permet aux cyclistes de by-passer l'obstacle



Dévoisement bilatéral, sans rétrécissement de chaussée :

L'aménagement marque l'entrée d'agglomération et oblige les automobilistes à ralentir



Dévoisement bilatéral combiné à un rétrécissement avec plateau :

L'obstacle oblige l'automobiliste à ralentir, et est d'autant plus efficace si un véhicule arrive en contre sens. L'aménagement permet également aux cyclistes de by-passer l'obstacle.



Triple dévoisement avec rétrécissement de chaussée :

L'aménagement marque à la fois l'entrée d'agglomération et oblige les automobilistes à ralentir. Il ne permet en revanche pas aux cyclistes de by-passer l'obstacle.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Inciter et faire respecter les limites de vitesse

<u>Description de l'action</u> Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées	<u>Action(s) liée(s)</u> 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la voirie 5.1.b. (Re-)définir et marquer clairement les entrées de villages 6.1.a. Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Service Public de Wallonie, Zone de police
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble du territoire communal, en particulier les cœurs de village et les axes parcourus par des itinéraires cyclables (et/ou piétons)	<u>Budget (estimation)</u> €€€(€€) (> 100.000 €). Le budget dépend des mesures prises.
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune - Région wallonne (voiries régionales)
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à mener continuellement Action à court terme (< 3 ans) : Cas de la Ferme du Monceau et d'Assenois	

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Inciter et faire respecter les limites de vitesse

Description concrète de l'action

La Commune, en collaboration avec la Zone de Police (et la Région pour les voiries régionales), prendra les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées, en particulier au sein des villages et en dehors de ceux-ci sur les voies parcourues par un itinéraire cyclable (et/ou piéton).

Bien informer et sensibiliser

Le respect des réglementations passera dans un premier temps par une bonne information et une sensibilisation des automobilistes. Outre la création d'effets de porte aux entrées d'agglomération (cf. action 5.1.b) et la plus grande mise en évidence des abords d'école (cf. action 6.1.a), des campagnes de sensibilisation pourraient être réalisées une à plusieurs fois par an. Ces campagnes pourraient se faire avec le concours des riverains, du conseil communal (des enfants)...



Ci-contre une campagne menée sur la commune de Fernelmont avec les enfants du village. Ci-dessous une campagne menée avec les élus d'une commune française



Le placement de radars préventifs et un rappel ponctuel des limites de vitesses imposées sont également des mesures incitatives au respect des limitations de vitesse.

Aménager et spécialiser le réseau routier

La Commune veillera également au bon aménagement de l'espace public afin que celui-ci soit conforme à la fonction jouée par la voirie. L'environnement et la manière dont est partagé l'espace public influent en effet fortement sur le comportement des automobilistes. Ainsi, plus la voirie aura une fonction de séjour importante, plus l'espace dévolu à la circulation automobile devra être réduit à son strict minimum, et à l'inverse la place accordée aux piétons et aux cyclistes devra y être plus importante (cf. action 5.1.b).



Ci-contre un bon exemple d'aménagement d'une zone de desserte locale, incitant les automobilistes à rouler au pas.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Inciter et faire respecter les limites de vitesse

Dispositifs ralentisseurs de trafic et mesures répressives

Enfin, la mise en place de dispositifs ralentisseurs de trafic et/ou le placement de radars répressifs sont d'autres mesures qui peuvent être prises. Elles sont toutefois spécifiquement recommandées dans les cas où les mesures précédentes ne sont pas suffisantes. Le placement de dispositifs ralentisseurs peut également s'envisager dans l'attente d'un réaménagement de la voirie.

Ci-après sont présentés succinctement les différents types de ralentisseurs.

Remarques :

- Le placement de dispositifs ralentisseurs de trafic en cœur d'agglomération doit être murement réfléchi. S'ils sont généralement prisés par les riverains, ces derniers sont également les premiers à demander leur retrait. A noter à ce titre que le placement des dispositifs de type « dévoiement de voirie » peut être temporaire, ce qui permet de voir l'effet d'une telle mesure avant un aménagement définitif ;
- Afin de quantifier l'ampleur d'une problématique de vitesse, il est primordial de mesurer les vitesses pratiquées, via le placement de compteurs spécifiques.

Les décrochements verticaux

Ces dispositifs induisent une réduction relativement efficace de la vitesse de circulation. En revanche, ils occasionnent localement des nuisances sonores.

Ils sont de trois types :

- Les ralentisseurs de trafic (ou dos-d'âne)
- Les plateaux
- Les coussins berlinois



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Inciter et faire respecter les limites de vitesse

Les décrochements horizontaux (dévoisement de voirie)

Les décrochements horizontaux consistent en la modification du profil en travers de la voirie, et induisent ou non un rétrécissement de l'espace de circulation. Dans les zones à très faible trafic, et implantés individuellement, ils sont généralement moins efficaces, mais occasionnent moins de bruit. Dans les zones à plus fort trafic, leur efficacité est accrue, mais ils peuvent alors impacter sur la fluidité du trafic.



Ci-contre une succession de double dévoisement

Pour plus d'informations sur les dispositifs ralentisseurs de vitesse

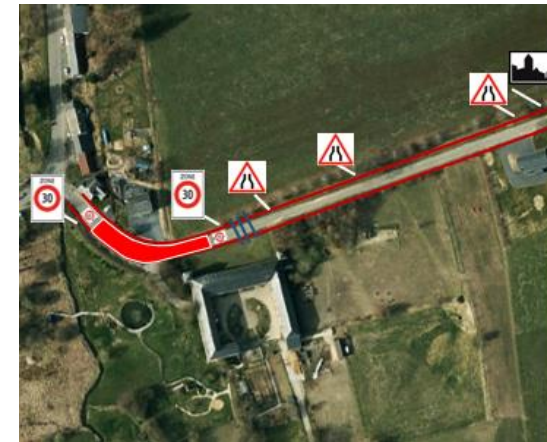
- **SPRB, Bruxelles-Environnement, « Les aménagements locaux de voirie et leur influence sur le bruit routier »**

Le cas de la ferme du Monceau

A court terme, est recommandé :

- Le placement d'un radar préventif en amont de la zone 30
- Le placement d'un revêtement coloré sur la chaussées aux abords de la ferme
- La reproduction au sol « Zone 30 »

Le dispositif ralentisseur existant (triple chicanes) pourrait être rapproché de la zone, voie répétée plus à proximité de celle-ci. Des bandes sonores transversales pourraient également être placées directement en amont de la zone .



A plus long terme, est recommandé le prolongement des trottoirs au gré de l'urbanisation de la rue. Enfin, en cas de non-respect des limites de vitesse, il faudra envisager des mesures répressives.

Par ailleurs, les limites de zones 30 et d'agglomération devraient idéalement être revues.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Inciter et faire respecter les limites de vitesse

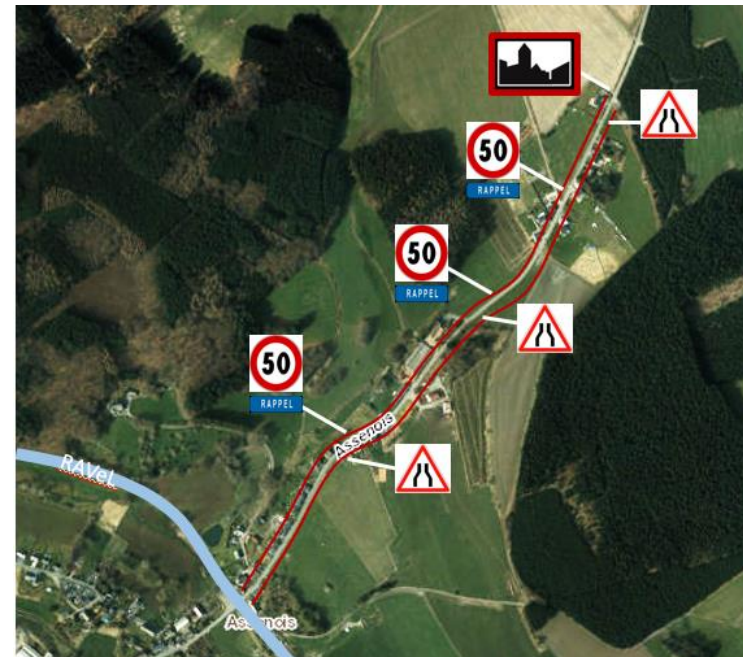
Le cas d'Assenois

Dans un premier temps il est préconisé de prendre des mesures de vitesse afin de connaître l'ampleur du problème.

A très court terme, est recommandé :

- La mise en évidence et la création d'effet de porte à l'entrée d'agglomération (cf. action 5.1.b.)
- Le rappel ponctuel des limites de vitesse via le placement du signal C43 + rappel
- Le placement temporaire d'un radar préventif et/ou de ralentisseurs de trafic (ex : dévoiement de voirie à l'aide de bacs à fleurs, etc.)

A plus long terme, est recommandé l'aménagement de trottoirs avec rétrécissement de la chaussée (cf. actions 1.1.b. et 4.1). Et, si nécessaire, le placement de ralentisseurs de trafic et/ou la mise en place de mesures répressives.



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

<u>Description de l'action</u> Sécuriser les carrefours accidentogènes objectifs et subjectifs	<u>Action(s) liée(s)</u> 1.1.b. Aménager des trottoirs en traversées d'agglomérations 2.1.b. Créer un réseau d'itinéraires cyclables 7.1. Tenir compte des besoins PMR lors d'aménagements d'esp. publics
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Réduire le nombre et le risque d'accidents de la route	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune, Service Public de Wallonie (, Zone de police)
<u>Lieu(x) concernés</u> Carrefours accidentogènes	<u>Budget (estimation)</u> €(€€€€) (< 2.500 à > 100.000 €) selon les carrefours et les aménagements qui seront réalisés
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1 : carrefours voies régionales et Chaumont – terrain de football Priorité 2 : Autres carrefours	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune - Région wallonne - Subsides Région wallonne
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à court terme (≤ 3 ans) : N85/N848, N85/Centre/Wez, Chaumont Action à moyen-long terme (≤ 5-10 ans) : autres carrefours	

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Description concrète de l'action

La Commune et la Région sécuriseront, chacune sur les voiries qu'elles gèrent, les carrefours accidentogènes (objectifs et subjectifs).

Carrefours sur voiries régionales

Trois carrefours doivent être sécurisés, qui sont par ordre d'importance :

- Le carrefour N85/N848 (Poteau de Nives)
La Région prendra les mesures en vue de mettre plus en évidence ce carrefour, en particulier pour les automobilistes provenant de la N848. A ce titre, des bandes sonores pourraient être placées en travers de la voirie par exemple. Un signal lumineux pourrait également être placé, ou encore le « cédez-le-passage » transformé en « stop » afin d'obliger les automobilistes à s'arrêter.
L'aménagement d'un rond-point pourrait être envisagé car il sécuriserait grandement ce carrefour entre deux voies régionales de circulation, et faciliterait l'insertion depuis la N848. Cette solution présente toutefois un coût (très) important ;
- Le(s) carrefou(s) N848/Nives (Cobreville)
Un réaménagement complet de ce vaste espace est préconisé. En vue de réduire le nombre de carrefours (et donc de zones de conflits), il est proposé la suppression de la voie secondaire longeant le complexe sportif, de mettre en voie sans issue

l'autre voie secondaire longeant les habitations, et de créer une nouvelle voirie qui viendrait repiquer sur le chemin de Martelange à hauteur du chemin de Cobreville. En sus, et conformément aux autres éléments repris dans ce PCM, des cheminements piétons et cyclistes seraient aménagés, des traversées piétonnes et cyclables créées, et la qualité des arrêts de bus améliorée.

L'espace public ainsi repris pourrait dès lors être pleinement utilisé à des fins de loisir (extension de la zone de sport), être transformé en espace vert et/ou de rencontre.

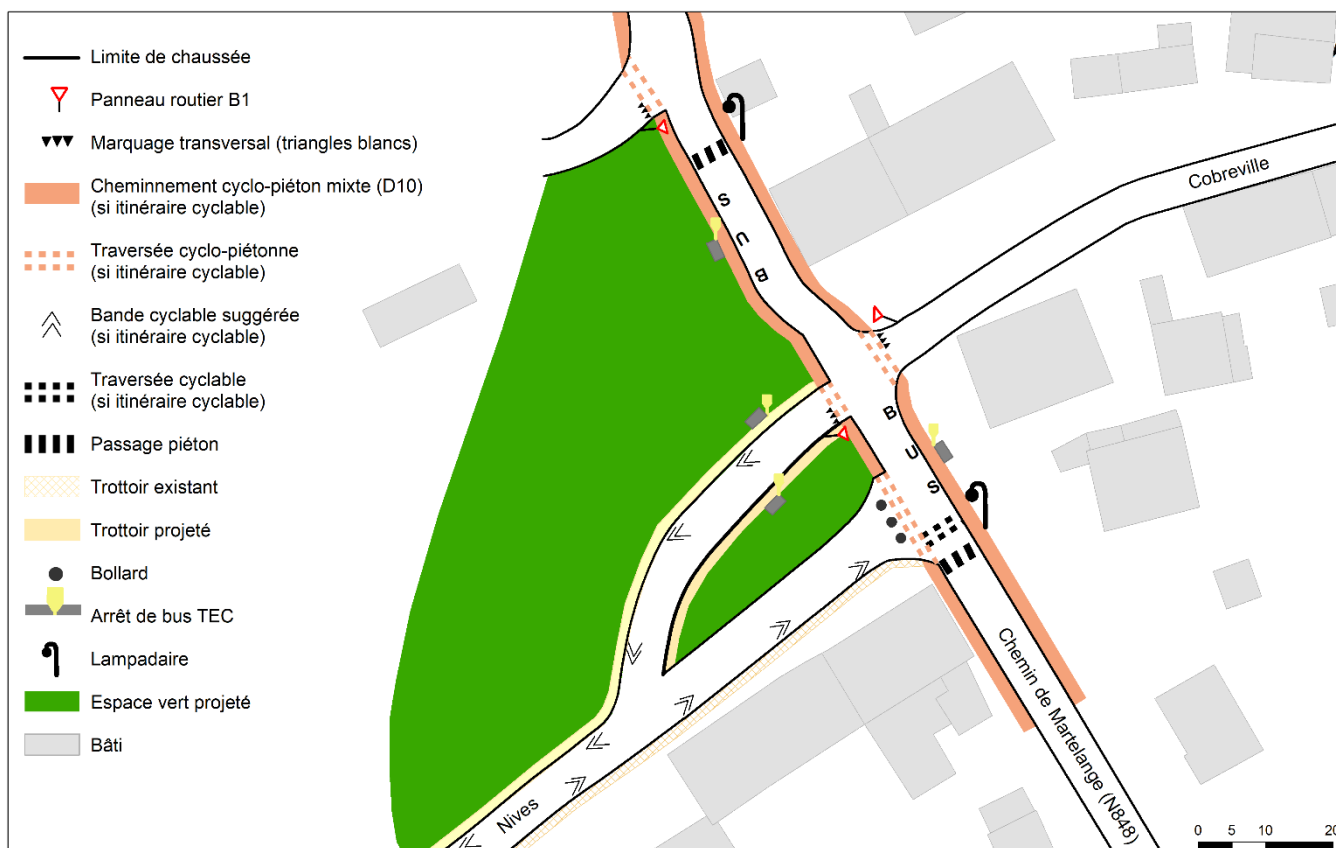
Une esquisse, reprise ci-après, illustre la proposition faite.

- Carrefour N85/Centre/Wez (Vaux-sur-Sûre)
La sécurité et la facilité d'insertion des automobilistes provenant de la rue du Centre seront augmentées par la suppression des emplacements de parking situés à l'angle de ce carrefour (devant la boulangerie). Ceci améliorera en effet grandement la visibilité des automobilistes provenant de cette voirie secondaire.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Esquisse : Carrefours N848/Nives (Cobreville)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefours sur voirie communale

Le nombre de carrefours à sécuriser est plus important sur les voiries communales, mais il s'agit de carrefours secondaires, assez peu fréquentés. Les carrefours à sécuriser en priorité sont repris sur la carte ci-après. De manière générale, ceux-ci présentent des problématiques similaires. Les recommandations formulées peuvent donc globalement s'appliquer à l'ensemble de ces carrefours. Des esquisses sont réalisées pour quatre d'entre eux.

Première recommandation, celle de mettre en évidence les carrefours. Pour les carrefours à priorité de droite peu visible, cela passe par le placement du signal B17 quelque peu en amont du carrefour. D'autres mesures peuvent être prises, telles que la reproduction au sol de ce même signal, ou l'utilisation d'un revêtement coloré ou différencié au droit du carrefour. En vue d'induire en sus un ralentissement de vitesse plus significatif, l'aménagement d'un plateau est également une solution à envisager.



Deuxièmement, il s'agit de réduire au maximum l'espace de circulation (et le rayon de courbure), tout en veillant à garantir une giration des poids lourds. A cet effet, l'utilisation d'un revêtement semi-franchissable est préconisé. Ci-contre quelques exemples d'aménagements.

Il faudra également veiller à garantir au maximum une orthogonalité des voiries en conflits.



La présence du carrefour est renseignée par le signal B17. Le plateau renforce sa visibilité et oblige les automobilistes à ralentir.



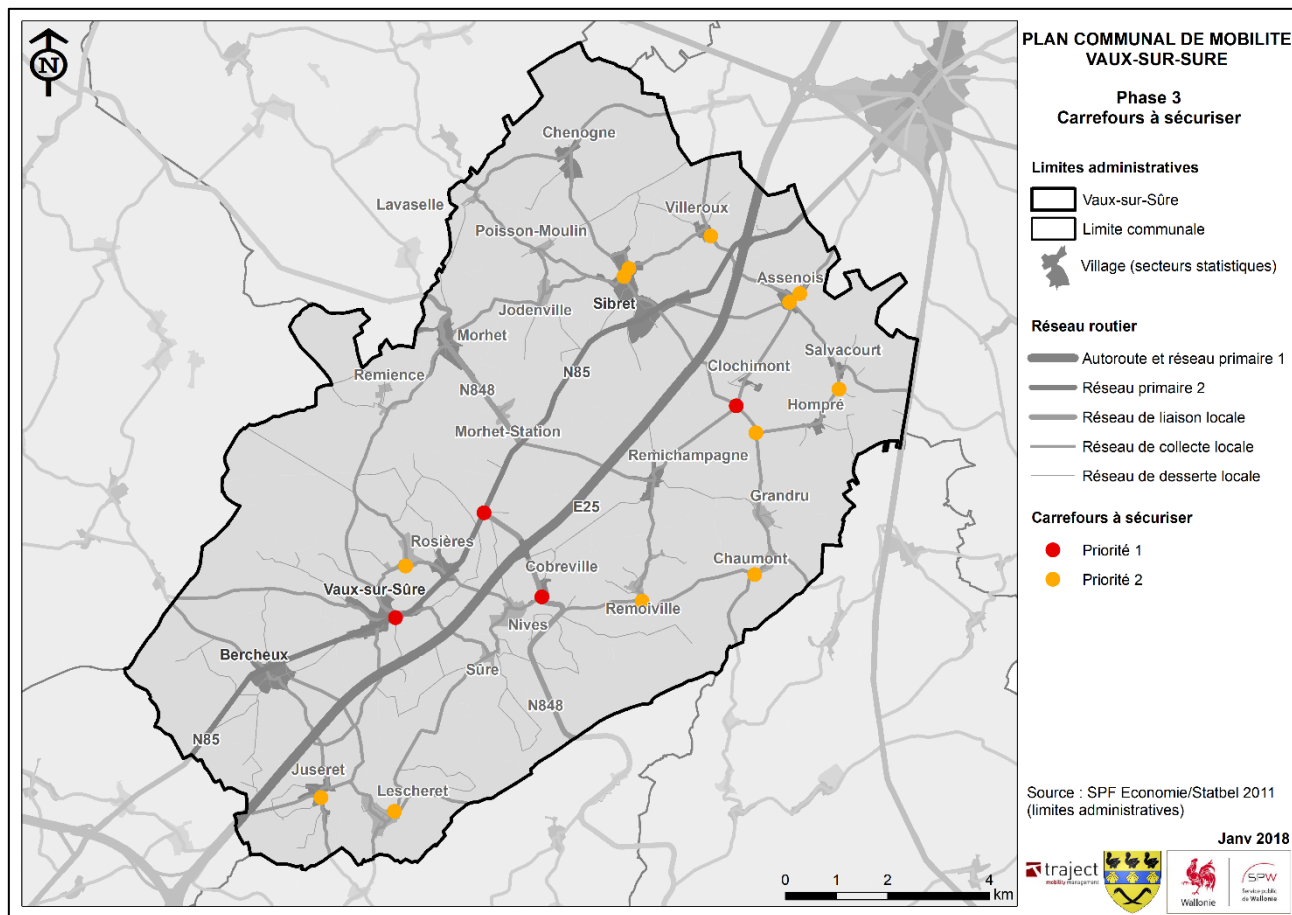
L'îlot central semi-franchissable structure le carrefour, tout en permettant une giration aisée des poids lourds.



La zone de conflit du carrefour a été largement réduite via la pose d'un revêtement semi-franchissable différencié.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Pour quatre carrefours ont été réalisées des propositions spécifiques et des esquisses d'aménagement :

- Le carrefour Chaumont – Terrain de football
Ce carrefour devra davantage être mis en évidence. Outre via les signaux B17, le placement d'un revêtement coloré sur l'ensemble du carrefour permettrait de rendre plus visible celui-ci, de même que le placement de luminaire(s). Par ailleurs, les arrêts de bus pourraient être aménagés (zone d'attente confortable) et un passage pour piétons éclairé placé sur la voirie. En cas de mise en œuvre du réseau d'itinéraires cyclables, il y aura également lieu de prévoir un cheminement pour les cyclistes ;
- Le carrefour à 5 branches – Chaumont
Cet espace sera réorganisé de manière à limiter les espaces de circulation (et zones de conflits) et à structurer ce carrefour. Cette restructuration pourrait se faire via la réalisation d'espaces semi-franchissables qui permettront une giration des poids lourds.
Un escalier pourrait être réalisé entre le chemin de Hollange – où se trouve un arrêt de bus – et les chemins de Chaumont situés plus haut ;
- Le carrefour Menubois / Roteux – Juseret
Ce carrefour doit être davantage mis en évidence et la zone de conflit réduite. A ces effets, est proposé le placement du signal B17, et d'un revêtement coloré sur le sol. Un revêtement semi-franchissable permettra de réduire les espaces de circulation tout en permettant la giration des poids lourds.

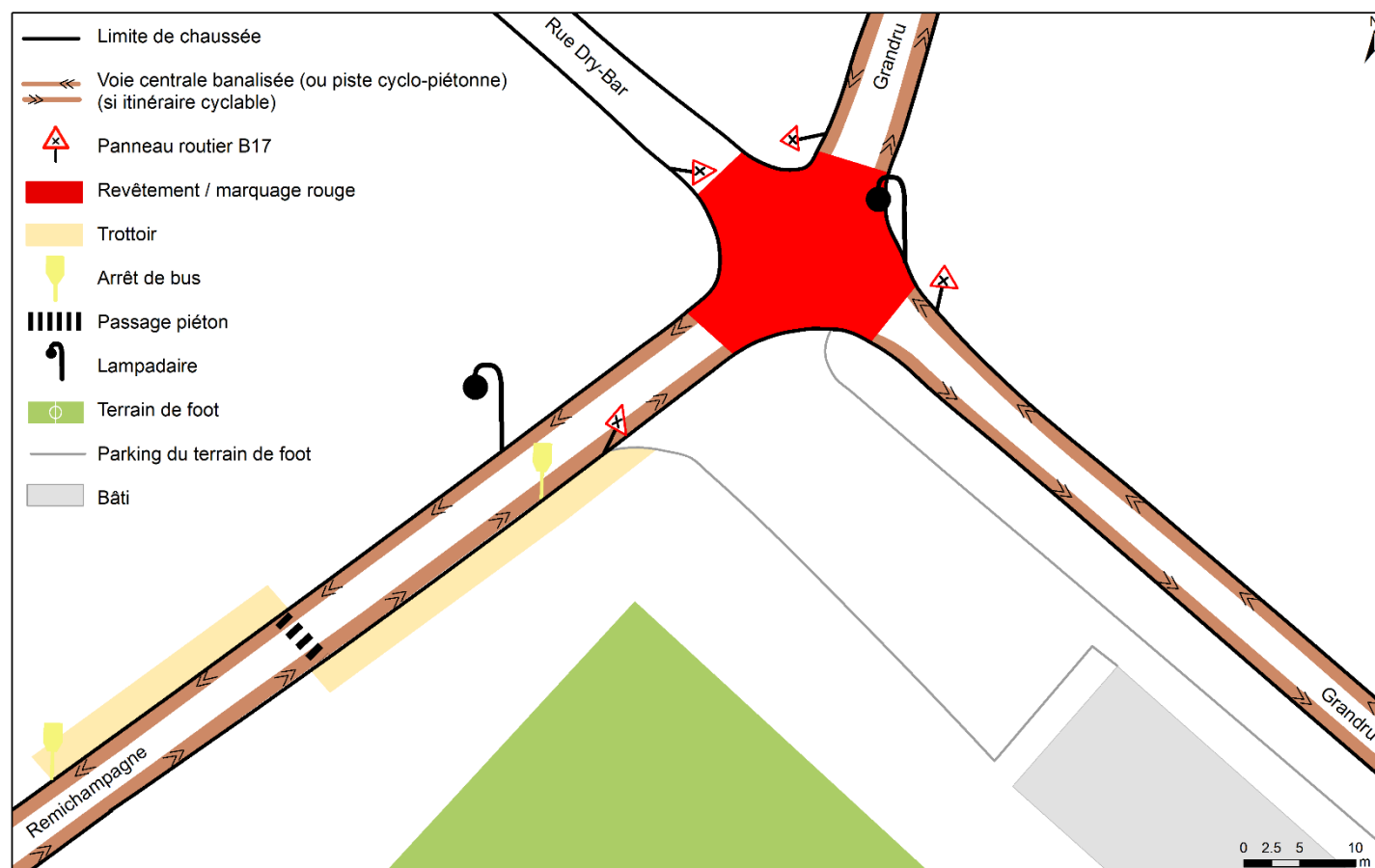
Enfin, un marquage longitudinal au sol contribuerait à la structuration du carrefour et une meilleure occupation de l'espace par les automobilistes ;

- Le carrefour Bois Moureau / Magerieu
Pour ce carrefour également, une plus grande mise en évidence et une réduction de la zone de conflit est nécessaire. Cela peut se faire via le placement du signal B17 et d'un revêtement semi-franchissable permettant la giration des poids lourds.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

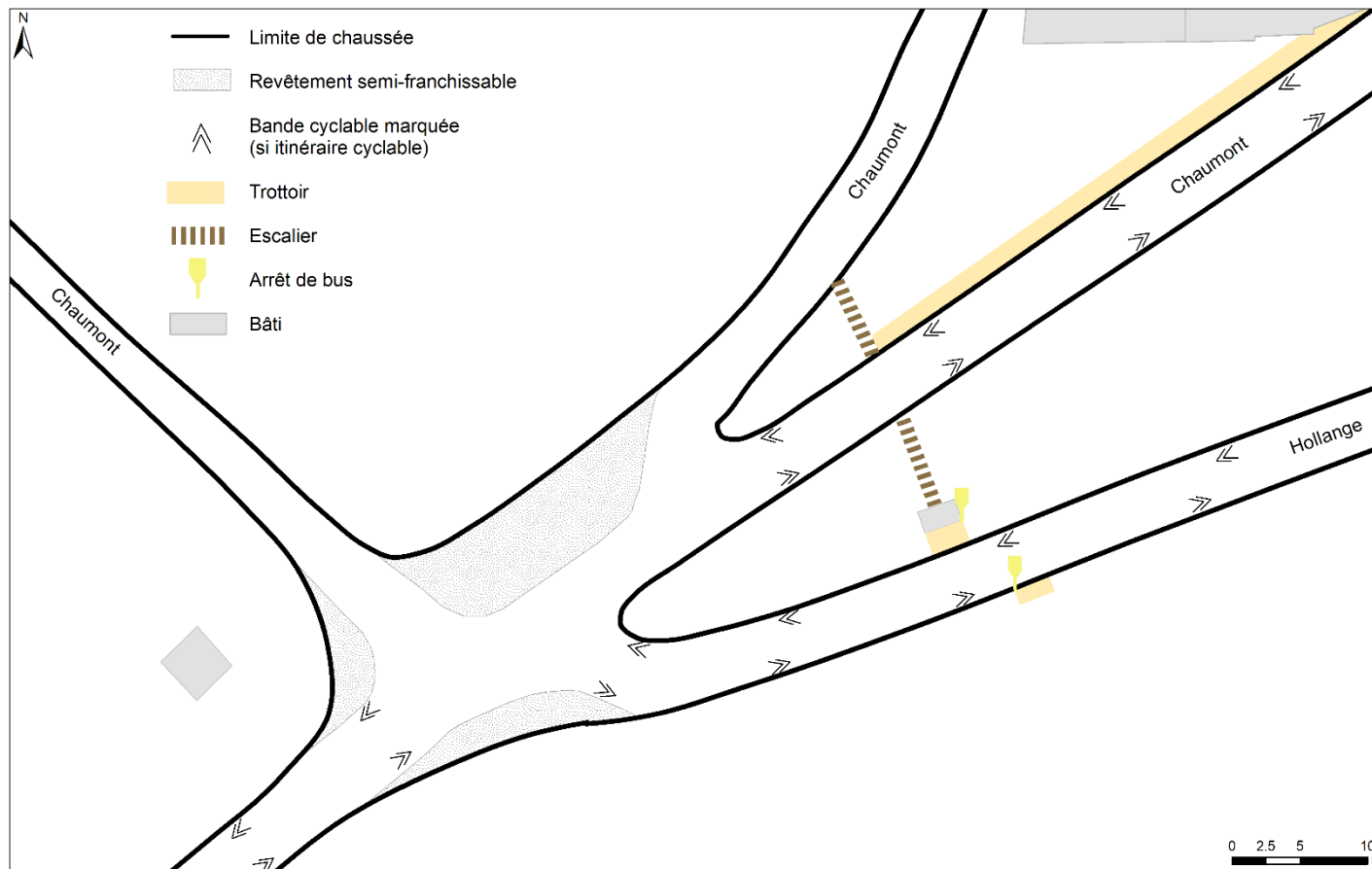
Esquisse : Chaumont – terrain de football



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

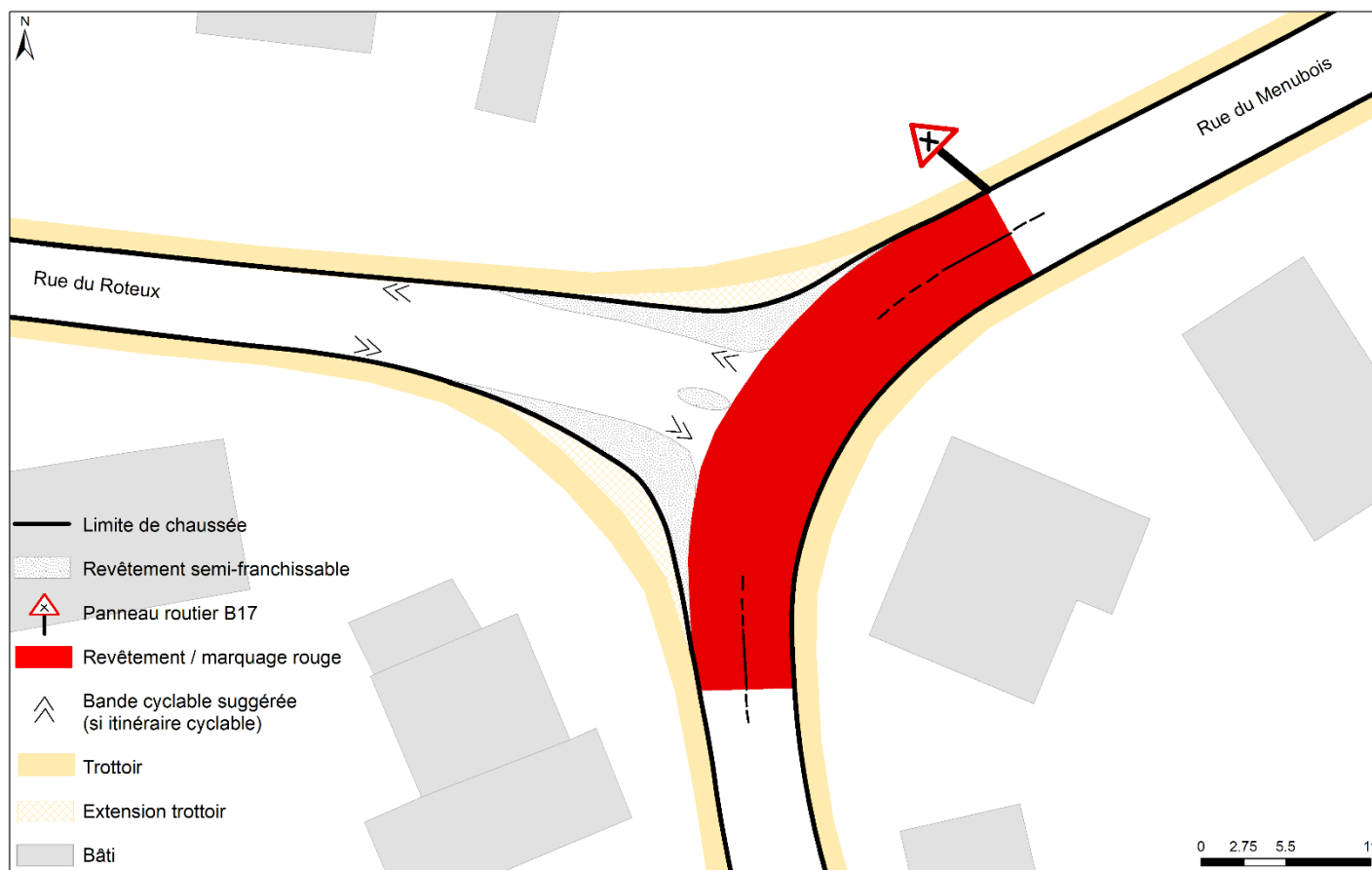
Esquisse : Chaumont



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

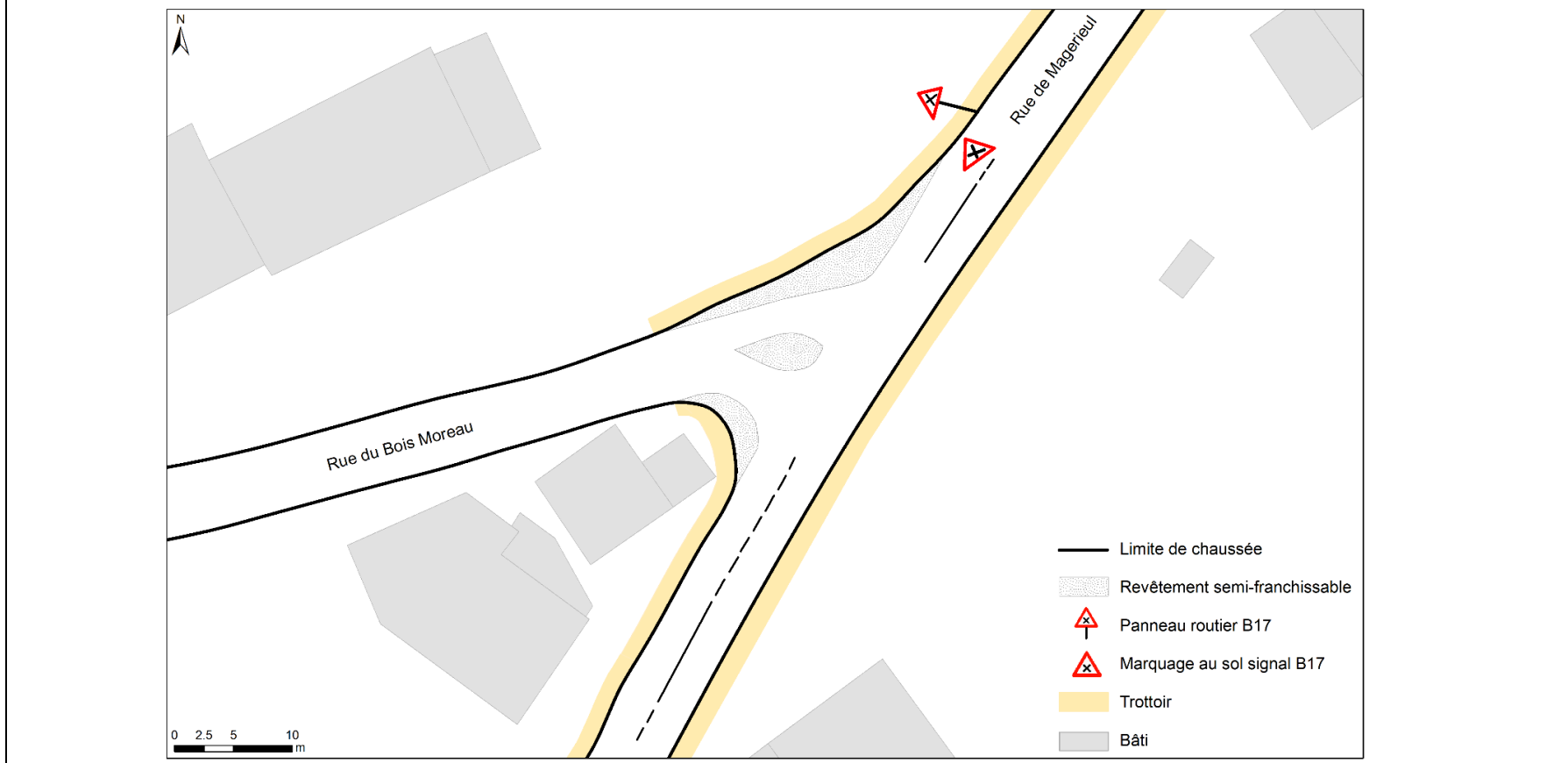
Esquisse : Menubois / Roteux – Juseret



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Esquisse : Bois Moreau / Magerieul



6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

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

<u>Description de l'action</u> Rendre tous les passages pour piétons aux alentours directs des écoles plus sûrs via quelques aménagements	<u>Action(s) liée(s)</u> 6.1.a. Harmoniser la signalisation des abords d'écoles 6.1.b. Aménager des zones de confort sécurisées aux entrées d'écoles
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer l'accessibilité piétonne des écoles en rendant les traversées piétonnes sises au droit des entrées d'écoles confortables et sécurisées	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne
<u>Lieu(x) concernés</u> Les établissements scolaires présents sur le territoire communal, et en particulier les six au droit duquel une traversée piétonne est aménagée. Ne sont donc dans un premier temps pas concernés les établissements scolaires communaux situés à Juseret, Remichampagne et Sibret.	<u>Budget (estimation)</u> €€(€€) (<100.000 €) . Le budget dépend du nombre et type de dispositif de sécurisation des traversées, et en particulier d'éventuels aménagements conséquents (ex : traversée sur plateau)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1 (Bercheux, Rosière, Morhet, Sibret) Priorité 2 (Nives)	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune - Subsides Région
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à court terme (≤ 3 ans) : Bercheux, Rosière, Morhet, Sibret Action à moyen terme (≤ 5 ans) : Nives	

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

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

Description concrète de l'action

Préambule

Globalement, le type d'aménagement et les mesures à prendre pour sécuriser les passages pour piétons vont dépendre du type de voirie sur laquelle se trouve l'école – la sécurité des traversées piétonnes devant être davantage renforcée sur les voiries régionales sujettes à un trafic plus dense. La Commune se verra responsable de l'aménagement des traversées piétonnes se trouvant sur voiries communales, la Région le sera pour l'aménagement des passages traversant la N85.

Recommandations générales

De manière générale, il est recommandé que les traversées piétonnes :

- soient quelques peu décalées par rapport à l'accès de l'école ;
- soient éclairées ;
- aient une dimension suffisante afin de pouvoir accueillir le flux de piétons et d'être visibles par les automobilistes (soit une largeur minimale de 3 mètres conformément à la législation) ;

Il est par ailleurs recommandé de placer l'une ou l'autre barrière le long du trottoir jusqu'au droit de la traversée afin de canaliser le flux piéton et de le protéger de la circulation automobile. Ces barrières seront de couleur vive et d'une typologie identique à celles utilisées pour sécuriser l'ensemble des abords de chacune des écoles conformément à ce qui est préconisé par ailleurs (cf. fiche 6.1.a.).

Pour les traversées situées sur les **voiries communales**, l'aménagement des traversées sur des dispositifs surélevés contribuerait à faire ralentir le trafic et à mettre en évidence celles-ci.

Concernant les traversées sur les **voiries régionales**, il pourrait s'avérer opportun d'y associer des feux de signalisation à bouton poussoir, ou un agent qui aiderait les enfants à traverser la chaussée aux heures d'entrée et de sortie de classe.



Recommandations spécifiques

Au vu notamment de ces différentes recommandations générales, les mesures à prendre sont les suivantes :

- Etablissement scolaire de Bercheux (voirie régionale)

La traversée en deux temps de la N85 devra être sécurisée par le placement de barrières au niveau de l'îlot central. Idéalement un candélabre sera placé en surplomb de la partie sud de la traversée.



S'agissant d'une traversée sur voirie régionale, elle pourrait être associée à un feu de signalisation ou être facilitée par un agent durant les heures d'entrée et de sortie des classes.

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

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

- Etablissement scolaire de Vaux-sur-Sûre (voirie régionale)

Aucune recommandation spécifique n'est formulée, si ce n'est d'éventuellement placer des feux de signalisation, ou un agent durant les heures d'entrée et de sortie d'école.

- Etablissement scolaire de Rosière (voirie communale)

La traversée piétonne sera prolongée jusqu'au trottoir (et le stationnement interrompu à cet endroit, ainsi que quelques mètres en amont et en aval de la traversée). Idéalement le passage sera aménagé sur un dispositif surélevé de type plateau.



La traversée sera également éclairée et des barrières placées le long du trottoir de part et d'autre de la traversée.

- Etablissement scolaire de Nives (voirie communale)

Afin d'offrir plus de sécurité en période nocturne, la traversée devrait être éclairée. Les poteaux existants pourraient également être remplacés par des barrières.



- Etablissement scolaire de Morhet (voirie communale)

La principale recommandation concerne le placement de barrières le long du trottoir en amont et aval de la traversée, d'autant que celui-ci est généralement envahi de voitures durant les périodes d'entrée et de sortie des classes.



- Etablissement scolaire de Sibret – ECF (voirie communale)

Il en est de même pour cette école. Des barrières pourraient être placées le long du trottoir en amont et aval de la traversée. Un éclairage pourrait également être placé au droit de la traversée.



Pour plus d'information :

- Cf. Dossier visibilité et sécurité des abords d'écoles, Service Public de Wallonie, 2011 ([Dossier visibilité et sécurité](#))

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.2.c. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) et sécuriser l'accès vers les écoles

Description de l'action Remplacer les dispositifs de stationnement pour vélos présents aux abords des établissements scolaires par des arceaux (couverts) et réaliser des aménagements cyclables aux abords d'école.	Action(s) liée(s) 2.1.b. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) 5.1.c. Inciter et faire respecter le régime de vitesse
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer l'accessibilité cyclable des écoles en offrant des dispositifs de stationnement de qualité et en offrant des cheminements cyclables (confortables et sécurisés)	Acteur(s) concerné(s) Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne
Lieu(x) concernés L'ensemble des établissements scolaires présents sur le territoire communal	Budget (estimation) Dispositifs de stationnement : €€(€€) (2.500 à 100.000 €) selon le nombre et le type de dispositif (100 €/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert) Sécurisation des cheminements : €€€(€) (10.000 à 100.000 €) selon le type d'aménagement
Degré de priorité Priorité 1 : Sécurisation des cheminements Priorité 2 : Dispositifs de stationnement	
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) : Dispositifs de stationnement Action à moyen terme (< 5 ans) : Sécurisation des cheminements	Source(s) et modalité(s) de financement - Fonds propres Commune - Subside Région wallonne

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.2.c. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) et sécuriser l'accès vers les écoles

Description concrète de l'action

Dispositifs d'accrochage

La Commune remplacera l'ensemble des dispositifs de stationnement présents aux abords des écoles par des modèles de type « arceaux » permettant un meilleur accrochage du vélo (cf. action 2.2). Ces arceaux seront idéalement couverts.

Les emplacements destinés au stationnement des vélos des enfants et/ou du corps enseignant pourraient être implantés dans un local au sein même de l'enceinte des établissements scolaires. Le cas échéant, il est toutefois nécessaire de garder quelques emplacements pour les parents.

Aménagements cyclables en voirie

La Commune (et la Région à proximité de l'école de Bercheux) veillera à garantir un bon accès cyclable des écoles. Pour ce faire, les voiries desservant les écoles comporteront des aménagements en faveur des cyclistes et seront idéalement reprises dans le réseau d'itinéraires cyclables communal (tel que recommandé par ailleurs, cf. action 2.1.b).

Les aménagements à réaliser dépendent principalement du type de voirie le long de laquelle sont implantées les établissements scolaires (et de leur densité de trafic ; cf. action 2.1.b.).

Les principales recommandations sont reprises ci-dessous (le gestionnaire de voirie se référera également utilement aux guides repris ci-après) et concernent les environs immédiats des écoles :

- Pour les écoles situées le long d'une voie de collecte (Nives, Rosières, Remichampagne, Sibret-ECF), une piste cyclable marquée sera idéalement aménagée le long des voiries. A défaut, elles comporteront une bande cyclable suggérée ;
- La N85 comportera une piste cyclable (ou cyclo-piétonne) dans sa traversée de Bercheux*, et au minimum entre l'école et les routes de Wideumont et du Paradis. Il est toutefois recommandé que celle-ci s'étende sur l'ensemble de la traversée de village (et soit notamment prolongée jusqu'à hauteur du terrain de football de Bercheux) ;
- Bien qu'il s'agisse de voies de desserte locale, l'aménagement d'une bande cyclable suggérée est recommandé chemin des écoliers (école de Juseret), rue de l'Eglise (école de Sibret)**, ainsi que Morhet (école de Morhet). Concernant cette dernière école, l'aménagement d'une BCS, voire davantage, est surtout nécessaire dans le sens de la montée.

* Une piste cyclo-piétonne est déjà présente en traversée de Vaux-sur-Sûre (notamment en bordure de l'établissement scolaire).

** Sauf si ces voies sont aménagées en zone résidentielle.

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.2.c. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) et sécuriser l'accès vers les écoles

Une attention particulière sera également apportée à l'accessibilité cyclable des écoles à une échelle plus large (village et entre villages dans une moindre mesure ; cf. fiche 2.1.b.).

Enfin, une attention devra être apportée à l'accessibilité des dispositifs d'accrochage depuis les cheminements cyclables.

Pour plus d'information

- Service Public de Wallonie (2009), « Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables »
- Service Public de Wallonie, IBSR, « Voie centrale banalisée »
- Service Public de Wallonie, IBSR (2012), « Les bandes cyclables suggérées »

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.3.a. Inciter et impliquer les directeurs d'écoles et le corps enseignant

<u>Description de l'action</u> Organiser ponctuellement des réunions avec les directeurs d'écoles (et le corps enseignant) et inciter les écoles à organiser ou prendre part à des activités de sensibilisation et de formation en matière de mobilité (et de sécurité routière)	<u>Action(s) liée(s)</u> 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière » 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Insuffler une dynamique auprès des écoles en vue de sensibiliser et d'éduquer les enfants en matière de mobilité (et de sécurité routière)	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €/an ($\leq$ 2.500 €/an) Remarque : la formation EMSR est gratuite
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propre Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action à mener continuellement	

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.3.a. Inciter et impliquer les directeurs d'écoles et le corps enseignant

Description concrète de l'action

La Commune aura pour tâche d'insuffler une véritable dynamique au sein des écoles autour des thématiques de la mobilité et de la sécurité routière, en incitant et impliquant les directeurs d'écoles et le corps enseignant.

A cet effet, la Commune continuera à organiser annuellement, voire plusieurs fois par an, des réunions avec l'ensemble des directeurs d'écoles et/ou le corps enseignant. A cette occasion :

- Elle présentera les nouveaux outils pédagogiques qu'elle mettra à disposition des écoles (cf. fiche 6.3.b) ;
- Elle exposera les différents événements auxquels les écoles pourraient prendre part, voire organiser (cf. fiche 6.3.b) ;
- Elle traitera de la problématique de la mobilité et de la sécurité routière aux abords d'écoles.

Par ailleurs, la Commune incitera à ce qu'un membre du corps enseignant de chacune des écoles suive la formation et devienne le référent « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) de son école.

Qu'est-ce que la formation « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) ?

Il s'agit d'une formation (gratuite) d'une journée s'adressant aux enseignants et directions des écoles fondamentales de Wallonie, au cours de laquelle ils font le plein d'informations, découvrent les outils et animations EMSR à disposition ainsi que des cas de bonnes pratiques.



Education à la Mobilité et à la
Sécurité Routière

In fine, le référent EMSR aura pour objectifs :

- De renforcer les capacités des élèves à se déplacer de manière autonome et responsable sur la voie publique, en tenant compte de leur sécurité et de celles des autres ;
- D'apprendre aux élèves à utiliser différents modes de déplacement, en théorie (code de la route, comportements anticipatifs...) et en pratique (exercices en milieu protégé et en situation réelle) ;
- D'exercer les élèves à opérer les choix de mobilité les plus pertinents en fonction de leurs besoins, leur contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

Pour plus d'information sur la formation :

Cf. Portail Mobilité de la Région wallonne ([EMSR - Wallonie](#))

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

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

<u>Description de l'action</u> Inciter et accompagner les écoles à mettre en place des alternatives à la voiture pour se rendre à l'école, tel le ramassage scolaire à pied ou à vélo	<u>Action(s) liée(s)</u> 6.3.a. Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Encourager les enfants à utiliser d'autres modes de transport que la voiture pour se rendre à l'école	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, (Région wallonne, Zone de Police)
<u>Lieu(x) concernés</u> /	<u>Budget (estimation)</u> €(€€)/an (< 50.000 €) selon la nécessité d'aménager les itinéraires, de mettre à disposition des agents communaux, etc.
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune - Subsidies Région wallonne
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

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

Description concrète de l'action

Dans le but d'encourager et de faciliter le recours à l'utilisation de modes de transport alternatifs pour se rendre à l'école, la Commune incitera et accompagnera les écoles dans la mise en place d'initiatives allant dans ce sens, telles que les ramassages scolaires à pied et à vélo.

Qu'est-ce que le ramassage scolaire ?

Le ramassage scolaire à pied (pédibus) ou à vélo (vélobus) consiste à prendre en charge un groupe d'enfants en vue de les conduire à l'école (ou de les ramener chez eux).

Le ramassage scolaire, que ce soit à pied ou à vélo, fonctionne selon des itinéraires prédéfinis et selon des horaires fixes. Ainsi, le cortège passe chaque jour ou chaque semaine (selon la fréquence choisie) à la même heure et aux mêmes arrêts. Les bénévoles chargés d'accompagner les enfants sont des enseignants, parents, agents communaux, etc.

Si le pédibus s'adresse aux enfants âgés de 4 à 12 ans et surtout aux enfants habitant à proximité de leur école (≤ 1 km), le vélobus s'adresse davantage aux enfants âgés de 9 ans et plus et habitant dans un rayon un peu plus grand (jusqu'à 4 kilomètres).



Quel est le rôle de la Commune ?

La Commune veillera au bon aménagement des itinéraires définis. Elle pourrait également prendre en charge la signalétique spécifique au ramassage scolaire (« points de ramassage ») et mettre à disposition des agents communaux qui accompagneront les enfants lors de leur déplacement.

Quelle(s) école(s) ?

Les écoles qui sont, *a priori*, les plus opportunes pour la mise en place de tels ramassages scolaires sont les écoles les plus peuplées (en particulier d'enfants du primaire) et qui disposent d'une part importante d'enfants habitant à proximité de leur école, à savoir :

Sibret	Morhet	Vaux-sur-Sûre	Rosières
84 élèves en primaire	61 élèves en primaire	55 élèves en primaire	53 élèves en primaire
35% habitent à Sibret	27% habitent à Morhet	93% habitent à VSS	100% habitent à VSS

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

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

L'exemple de Marche-en-Famenne

« Depuis peu, les enfants des écoles du centre de Marche peuvent goûter au plaisir d'aller à l'école en vélo en toute sécurité. Deux itinéraires viennent d'être mis en place. L'un partant du quartier de la place de Lorichamps, l'autre démarrant dans le bas du village de Champlon en passant par La Campagnette.

Cette idée de ramassage scolaire à vélo a pu prendre forme grâce à une collaboration entre le service mobilité de la commune, le Pays de Famenne, le GAL RoMaNa et le GRACQ de Marche. Un tel projet permet de rendre plus conviviaux et sécurisés les abords des écoles, de donner la possibilité aux enfants de prendre leur place de façon active dans la mobilité et de montrer qu'on peut faire autrement avec un peu de motivation et de belles rencontres. Dans le courant de l'automne, les écoles, les parents et les élèves vont être sollicités pour participer à ce projet. En effet, il y a encore d'autres itinéraires à mettre en place pour permettre à davantage d'élèves du primaire et du secondaire de profiter de la chance d'aller à l'école à vélo encadrés par des parents, des bénévoles ou des ALE.

A l'image d'un bus scolaire, le vélobus s'arrête selon un horaire précis à des arrêts préétablis où se retrouvent les enfants inscrits à ce projet. Il les entraîne à aller jusqu'à leur école à vélo. Sur le long terme, les enfants devraient être capables de prendre en main leur itinéraire en groupe de manière autonome. Si vous désirez plus d'infos ou si vous êtes motivés à participer au projet, n'attendez plus, prenez contact avec nous ! » (source : www.marche.be)

Contact

Chloé Motllo (GAL RoMaNa)

Courriel : chloe.motllo@galromana.be

Tél : 084 24 48 85

Anne Schmitz (conseillère en mobilité)

Courriel : anne.schmitz@marche.be

Tél : 084 32 70 27

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

<u>Description de l'action</u> Gérer le stationnement aux abords d'école, en veillant au respect de la réglementation et des règles de sécurité, et en offrant la possibilité aux parents de stationner leur véhicule à proximité	<u>Action(s) liée(s)</u> 6.1.b. Aménager des zones de confort aux entrées d'écoles
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Sécuriser les abords d'écoles, tout en permettant aux parents de stationner leur véhicule dans de bonnes conditions	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Zone de Police, Région wallonne
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble des abords d'écoles	<u>Budget (estimation)</u> €(€€€€) (≤ 2.500 à > 100.000 €) en fonction des éventuels aménagements réalisés et notamment la création de zones de stationnement à proximité des écoles de Morhet et Sibret.
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propres Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Description concrète de l'action

La Commune, et dans une moindre mesure la Région wallonne (pour les deux écoles situées le long de la N85), prendront les mesures nécessaires en vue de gérer au mieux la problématique du stationnement aux abords d'école. Deux écoles communales sont particulièrement concernées, celles de Sibret et Morhet.

Recommandations générales

Respect de la réglementation et des règles de sécurité

La Commune, avec éventuellement l'aide de la Zone de Police, fera respecter la réglementation relative à la circulation routière et au stationnement.

A cet effet, elle réitérera les actions de sensibilisation, telles que l'opération « Carton jaune » menée dans certaines écoles. Au besoin, le ou les phases de sensibilisation seront poursuivies par une phase de répression.

A titre informatif, la Commune de Schaerbeek (Région de Bruxelles-Capitale) a établi en septembre 2017 une nouvelle réglementation concernant les zones d'abords d'école. En cas de non-respect de la réglementation applicable dans cette zone – et qui concerne surtout le stationnement – une redevance forfaitaire de 100 € est appliquée.



Les points du code de la route sur lesquels il y aura lieu d'être particulièrement attentifs sont les suivants :

« Article 24. Interdiction de l'arrêt et du stationnement

Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment:

1° [...] sur les trottoirs, et dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale ;

2° sur les pistes cyclables et à moins de 5 mètres de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur la piste cyclable; [...]

4° Sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages; [...]

Article 25. Interdiction de stationnement

25.1. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement:

[...] 7° lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres;

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Possibilité de stationnement à proximité de l'école

La Commune veillera également à ce que les parents (et enseignants) disposent de possibilités de stationnement à proximité de l'école. Qui dit proximité ne dit toutefois pas devant la porte d'entrée de l'école ! Il est en effet par ailleurs recommandé que le stationnement soit interdit dans un rayon de 20 à 50 mètres aux alentours des entrées d'écoles (cf. action 6.1.b.). La mise à disposition d'emplacements dans un rayon de 50 à 100 mètres est recommandée.

Recommandations spécifiques

Ecole communale de Sibret

Concernant l'école de Sibret, la Commune veillera à offrir un cheminement piéton confortable aux abords de l'école. Le stationnement y sera idéalement interdit. Le cas échéant, la création d'un parking à proximité de l'école devra être envisagé. Deux solutions sont ici proposées :

- La première consiste en la création d'un tel parking sur les terrains bordant les terrains de football de Sibret (cf. esquisse). Cette solution présente l'avantage d'offrir des places de stationnement à proximité de l'école, et de réduire à priori de manière conséquente le trafic rue de l'Eglise. Le trafic serait reporté rue Sous le Bi, une voie qui n'est pas habitée. Le principal inconvénient de cette option est qu'elle nécessite l'achat d'un terrain privé, ainsi que la création d'un chemin au travers d'un terrain n'appartenant pas à la Commune ;

- La seconde option consiste en la création d'une zone de stationnement sur les terrains communaux situés à l'arrière de l'école (cf. esquisse). Elle permet donc également d'offrir un espace de stationnement à proximité de l'école. Elle ne réduit en revanche pas les flux de trafic rue de l'Eglise, une voie relativement étroite.

Sur base des données issues de l'enquête de mobilité scolaire, un besoin d'environ 50 à 60 emplacements a été estimé, dont plus d'une dizaine pour le seul personnel de l'école. Cette estimation ne tient pas compte d'un éventuel changement d'habitude de déplacement des « enfants » et du corps enseignant. A l'inverse, il ne tient pas non plus compte d'un accroissement de la population scolaire.

En sus, compte tenu de l'étroitesse de la voirie et de sa fonction de desserte locale, une mise en zone de rencontre est suggérée. Dans les zones de rencontre, la mixité des circulations est d'application et le piéton y est prioritaire. Un revêtement différencié pourrait être prévu et des bollards placés sur la voirie en vue de protéger la circulation piétonne aux abords immédiats de l'école.

Pour plus d'informations sur les zones de rencontre

IBSR (2013), « Les zones résidentielles et de rencontre – Ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel »

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles



6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles



6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Ecole communale de Morhet

Outre les mesures de sensibilisation (voire de répression), la Commune placera des **barrières et/ou potelets de sécurité** le long du trottoir de part et d'autre du passage pour piétons. En complément, et en vue de sécuriser les abords de cette école, la Commune placera également un **luminaire** surplombant le passage pour piétons, et prolongera, dans la mesure du possible, le trottoir sur le pourtour du rond-point (côté école) le long duquel se trouve quelques emplacements de parking.

Concernant l'offre en stationnement, sur base des résultats de l'enquête de mobilité scolaire et des relevés de stationnement effectués dans le cadre du plan communal de mobilité, celle-ci devrait s'avérer globalement suffisante pour répondre à la demande actuelle (estimée à une trentaine de places environ, enseignants compris), à condition d'une utilisation de l'ensemble des places mises à disposition, et notamment du parking nouvellement créé dans le haut de la rue. Une **sensibilisation des parents**, et/ou des enseignants, s'avère donc nécessaire à cet égard.

S'il apparaît qu'en cas d'une utilisation optimale des emplacements l'offre demeure (largement) insuffisante, malgré les mesures prises (notamment en matière de mobilité alternative), la Commune devra envisager la mise à disposition de places supplémentaires. Ce sera particulièrement le cas si la population scolaire venait à s'agrandir conséquemment (par exemple en cas d'extension de l'école).

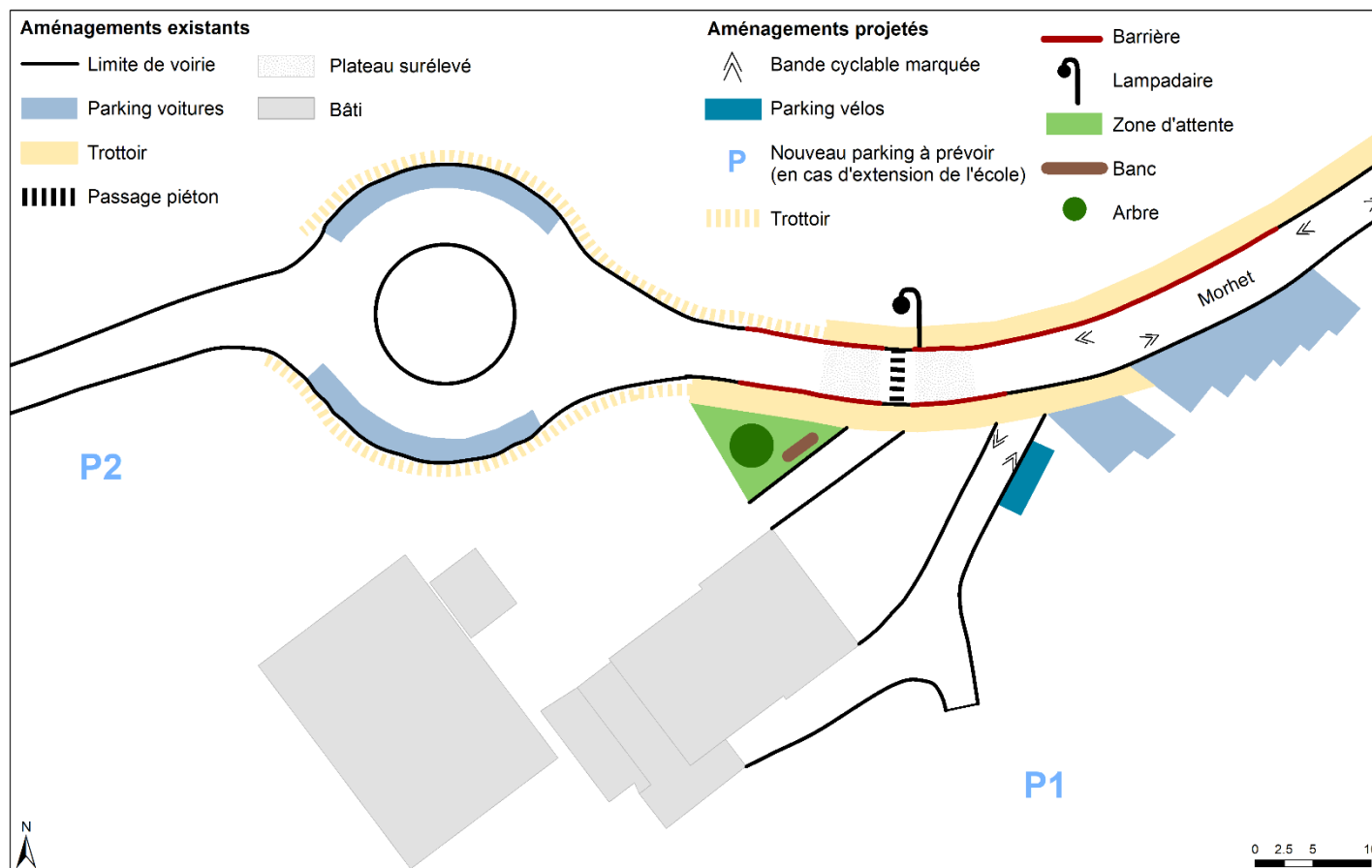
Deux options sont ici proposées :

- Soit la création d'une zone de parking au niveau de l'espace de jeux pour les enfants (cf. esquisse). Selon les besoins identifiés, seule une partie de cet espace pourrait être convertie en zone de stationnement. Si cette solution présente l'avantage d'un coût moindre pour la Commune (du fait qu'il s'agit d'un terrain communal), elle présente le désavantage d'entraîner la suppression (partielle) d'un espace récréatif ;
- Soit la création d'un espace de stationnement sur un terrain n'appartenant pas à la commune, tel que celui proposé ci-après. Si le coût s'avèrerait plus important, cette solution permettrait le maintien de l'ensemble de l'espace de jeux.

Par ailleurs, devant l'entrée de l'école, la Commune pourrait mettre un banc à disposition des parents attendant leur(s) enfant(s). Un abri pour vélos est également proposé.

6. AMÉLIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles



7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

<u>Description de l'action</u> Tenir compte des besoins des PMR lors de tout (ré-)aménagement d'espace public	<u>Action(s) liée(s)</u> 1.1.b. Aménager des trottoirs en traversée d'agglomération 4.3.b. Créer des aires de covoiturage « locales » 7.2.a. Rendre les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR 8.2. Créer des espaces publics de rencontre au cœur des villages
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne
<u>Lieu(x) concernés</u> Ensemble de l'espace public	<u>Budget (estimation)</u> Sans objet
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> Sans objet
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Description concrète de l'action

Généralités

Lors de chaque aménagement ou réaménagement d'espace public, le gestionnaire de voirie tiendra compte des besoins des PMR, notamment lors d'aménagement ou réaménagement de trottoirs, de passages piétons, d'arrêts de bus. Il tiendra également compte des besoins des PMR lors de toute réflexion en matière de stationnement ou d'aménagement de parking.

Ci-après sont donnés quelques éléments dont il faut notamment tenir compte à ces différents égards. Le gestionnaire de voirie se référera utilement aux guides repris ci-après.

Les trottoirs

Les trottoirs disposent idéalement d'un revêtement stable, non meuble, sans-joint, non-glissant et sans obstacle à la roue (ex : pavés de béton jointifs, asphalte). Ils présentent un dévers de 2% maximum et un libre passage de 1,5 m minimum (1,2 m sous certaines conditions). Ils ont une hauteur libre de 2,20 m minimum.

Une attention particulière sera apportée lors du placement du mobilier urbain, lampadaire, etc., afin de ne pas entraver (ou le moins possible) la circulation des piétons et de garder un libre passage le plus grand possible.

Les traversées piétonnes

Au droit des traversées piétonnes, afin d'assurer le guidage et la sécurité des personnes déficientes visuelles, les trottoirs seront munis de dalles de repérages. Plusieurs types de dalles existent et ont des buts bien précis (orientation, éveil à la vigilance, etc.).



(a) la dalle de guidage (b) la dalle d'éveil à la vigilance (c) la dalle d'information

A hauteur de la traversée piétonne, le trottoir est idéalement de plain-pied avec la chaussée soit via une surélévation de la chaussée (traversée sur plateau), soit via une inflexion de trottoir (traversée sur voirie) selon les normes fixées par la législation.



Source : SPW

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Les arrêts de bus

Les principaux éléments à prendre en considération afin de rendre les arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite sont les suivants (cf. action :

- Le revêtement du quai sera stable, dur, non glissant et sans relief, sans joint (pavés de béton jointifs, revêtement hydrocarboné, etc.) ;
- Des dispositifs spécifiques (dalles podotactiles) seront placés en tête de quai, indiquant l'endroit où les personnes déficientes visuelles doivent attendre pour accéder au véhicule ;
- Une ligne d'éveil à la vigilance sera tracé le long du quai afin d'attirer l'attention des usagers sur le danger de se tenir trop près du bord du quai ;
- Le quai aura une saillie de 16 cm au niveau de sa bordure ;

Le quai aura également des dimensions suffisantes, notamment pour permettre la rotation d'une personne en chaise ou encore pour permettre à ces personnes d'utiliser l'éventuelle rampe d'accès du bus.

Le stationnement

Lors de l'aménagement de zone de stationnement (par exemple lors de la création des futurs parkings de covoiturage ; cf. action 4.3.b), un ou plusieurs emplacements réservés aux personnes handicapées seront prévus. Le quota à prévoir est de minimum 2 emplacements réservés par zone de stationnement, et 1 emplacement supplémentaire par tranche successive de 50 emplacements.

Les dimensions minimales des places sont de :

- 3,30 m de largeur pour 5,00 m de longueur, pour du stationnement en côte à côte ou en épi ;
- 2,50 m de largeur pour 6,00 m de longueur, pour du stationnement en bout à bout.



Source : Atingo



Source : Atingo

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Pour plus d'informations :

- Cf. Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles, SPW, 2006
- Cf. Vadémécum personnes à mobilité réduite dans l'espace public, SPRB, 2008
- S.R.W.T., « Guide de bonnes pratiques : Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun »
- Atingo asbl

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

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

Description de l'action Rendre les arrêts de bus accessibles aux PMR au gré de leur (ré)-aménagement	Action(s) liée(s) 3.2. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés) 7.1. Tenir compte de besoins des PMR lors des aménagements d'espace publics 7.2.b. Exploiter la ligne 163b avec des autobus accessibles PMR
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal et leur faciliter l'accès au transport public	Acteur(s) concerné(s) TEC Namur-Luxembourg (SRWT), Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne (,Atingo)
Lieu(x) concernés Ensemble des arrêts de bus présents sur le territoire communal, en particulier ceux situés le long de la N85, et arrêts les plus fréquentés situés sur les voies secondaires	Budget (estimation) €(€€) (≤ 10.000€) selon le type d'équipement prévu (dalles podotactiles, ligne d'éveil à la vigilance, etc.)
Degré de priorité Priorité 1 : Arrêt le long de la 85 et arrêts les plus fréquentés situés sur les voies secondaires	Source(s) et modalité(s) de financement L'aménagement des quais d'arrêts de bus est à charge de la S.R.W.T.
Période de mise en œuvre Mise en œuvre progressive au gré des (ré)-aménagement d'arrêt de bus	

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

Les arrêts de bus seront progressivement rendus accessibles aux PMR au gré de leurs aménagements, en particulier les arrêts situés le long de la N85 et les arrêts les plus fréquentés situés sur des voiries secondaires. A noter qu'il est par ailleurs recommandé d'exploiter la ligne 163b avec des autobus accessibles (cf. action 7.2.b.).

- Le revêtement du quai sera stable, dur, non glissant et sans relief, sans joint (pavés de béton jointifs, revêtement hydrocarboné, etc.) ;
- Des dispositifs spécifiques (dalles podotactiles) seront placés en tête de quai, indiquant l'endroit où les personnes déficientes visuelles doivent attendre pour accéder au véhicule ;
- Une ligne d'éveil à la vigilance sera tracé le long du quai afin d'attirer l'attention des usagers sur le danger de se tenir trop près du bord du quai ;
- Le quai aura une saillie de 16 cm au niveau de sa bordure ;
- Le quai aura également des dimensions suffisantes, notamment pour permettre la rotation d'une personne en chaise ou encore pour permettre à ces personnes d'utiliser l'éventuelle rampe d'accès du bus.



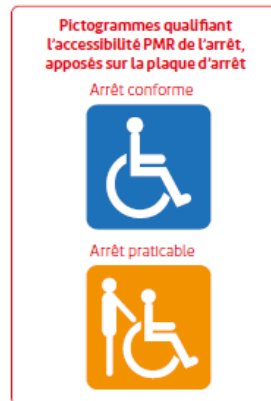
7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

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

Types d'arrêts selon leur degré d'accessibilité PMR

Du fait qu'il n'est pas toujours possible de rencontrer l'ensemble des éléments, notamment en terme d'espace, la S.R.W.T. a défini trois types d'arrêts :

- **Les arrêts « PMR Conformes »** : les personnes à mobilité réduite, voiturées ou déficientes visuelles, y sont autonomes à l'embarquement et au débarquement ;
- **Les arrêts « PMR Praticables »** : les personnes voiturées doivent y être aidées à l'embarquement et/ou au débarquement. Les personnes déficientes visuelles sont, pour leur part, autonomes ;
- **Les arrêts « PMR Impraticables »** non conformes : les personnes voiturées, même accompagnées, ne peuvent embarquer et/ou débarquer du véhicule, et les personnes déficientes visuelles n'ont pas de repère pour attendre l'autobus.



Il est recommandé que les arrêts de bus les plus fréquentés situés le long de la N85 soient dans la mesure du possible des arrêts PMR conformes (« Rosière-la-Petite – Grand Route 77 », « Vaux-sur-Sûre – Eglise », « Vaux-sur-Sûre – Grand Route 72 »).

Concernant les autres arrêts (fréquentés) de la N85, ainsi que les autres arrêts les plus fréquentés présents sur le territoire communal (« Bercheux – Route de Wideumont », « Cobreville – Chemin de Martelange », « Juseret – Route de Bercheux », « Rosière-la-Grande – Centre », « Sibret – Eglise »), il est recommandé qu'ils soient au minimum, et dans la mesure du possible, des arrêts PMR Praticables.

Pour plus d'information sur l'aménagement des arrêts

- Cf. Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, S.R.W.T., 2015

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

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

<u>Description de l'action</u> Exploiter la ligne 163b avec des autobus accessibles aux PMR	<u>Action(s) liée(s)</u> 3.1. Restructurer le réseau de bus 7.2.a. Rendre les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal et leur faciliter l'accès au transport public	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> TEC Namur-Luxembourg (SRWT) (, Atingo)
<u>Lieu(x) concernés</u> Sans objet	<u>Budget (estimation)</u> €€€€€ (> 100.000 €) en cas d'achat spécifique de nouveaux bus (qui ne se ferait pas dans le cadre d'un renouvellement de la flotte)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - S.R.W.T.
<u>Période de mise en œuvre</u> Mise en œuvre à moyen - long terme (dans les 5 à 10 ans)	

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

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

Description concrète de l'action

La ligne de bus 163b, ligne structurante sur le territoire communal, sera (prioritairement) exploitée par des bus accessibles aux personnes à mobilité réduite, cela signifie notamment :

- De disposer de planchers bas et/ou de disposer d'une rampe autorisant l'accès des PMR voiturées ;
- De disposer d'une plateforme spacieuse, idéalement en face de la porte médiane, afin d'accueillir les personnes voiturées, les personnes avec poussette, etc.
- D'informer oralement les arrêts pour les personnes déficientes visuelles ;
- D'informer via des signaux sonores et lumineux si l'arrêt auquel elle se préparent à descendre a été demandé au chauffeur.

Le TEC Namur-Luxembourg pourrait éventuellement profiter de la restructuration du réseau (cf. action 3.1.) pour exploiter la ligne 163b avec de tels bus.



Les rampes d'accès permet aux personnes en fauteuil roulant d'accéder aux bus.

Ci-contre, une plateforme spacieuse permettant l'accueil des personnes en fauteuil roulant



7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

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

<u>Description de l'action</u> Informer les PMR des services de transport (adaptés) existants	<u>Action(s) liée(s)</u> 4.2. Renseigner les solutions de mobilité sur le site internet communal 4.4.a. Renseigner et informer (régulièrement) sur les services de mobilité
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre
<u>Lieu(x) concernés</u> Sans objet	<u>Budget (estimation)</u> €/an (≤ 2.500 €/an)
<u>Degré de priorité</u> Priorité 1	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Fonds propre Commune
<u>Période de mise en œuvre</u> Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans)	

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

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

Description concrète de l'action

La Commune renseignera à sa population les services de transport qui sont spécifiquement destinés aux personnes à mobilité réduite, via le ou les canaux suivants :

- au minimum par le biais de son site internet ;
- par le biais de son bulletin communal ;
- via l'édition d'une brochure spécifique ;
- en informant les nouveaux habitants de ces services ;
- etc.

La diffusion de ces informations peut se faire de concert avec celle relative aux autres services de mobilité et modes de transport de manière générale (cf. actions 4.2. et 4.4.a.).

L'information devra être tenue à jour au gré de l'évolution des services offerts.

Quels sont les services existants ?

Parmi les services actuellement offerts aux personnes à mobilité réduite résidents à Vaux-sur-Sûre : le service communal « A Vaux Services », les services offerts par les asbl Forum de la Mobilité, CSD Transport et la Croix-Rouge de Belgique, ou encore le service spécial du TEC.



8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

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

Description de l'action Signaler les parcs d'activité économique depuis le réseau autoroutier via le placement d'une signalisation directionnelle verticale	Action(s) liée(s) /
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal en limitant le trafic de transit « superflu »	Acteur(s) concerné(s) SPW - District autoroutier Centre-Luxembourg, SPW – District des Routes du Luxembourg (,Commune de Vaux-sur-Sûre)
Lieu(x) concernés Réseau autoroutier (E25, E411)	Budget (estimation) € (< 2.500 €)
Degré de priorité Priorité 1	Source(s) et modalité(s) de financement - SPW
Période de mise en œuvre Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans)	

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

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

Description concrète de l'action

La Région wallonne (district autoroutier du Centre-Luxembourg) placera une signalisation directionnelle verticale à destination des parcs d'activités économiques de Villeroux, Morhet et Nives, en complément de la signalisation existante sur les N85 et N848.

Cette signalisation sera placée tant sur l'autoroute E-25 que sur l'autoroute 411 (cf. proposition ci-après).

Conformément à la législation en vigueur, le signal F33a sera utilisé à cet effet. Il sera complété par le nouveau signal S.5 et portera le nom du P.A.E. concerné.

Afin de garder une cohérence, il sera nécessaire d'utiliser une même symbologie et une même indication (ex : « Villeroux », « P.A.E Villeroux ») entre les signaux utilisés sur le réseau autoroutier et ceux utilisés sur les autres voiries. Au besoin, les signaux existants seront remplacés.

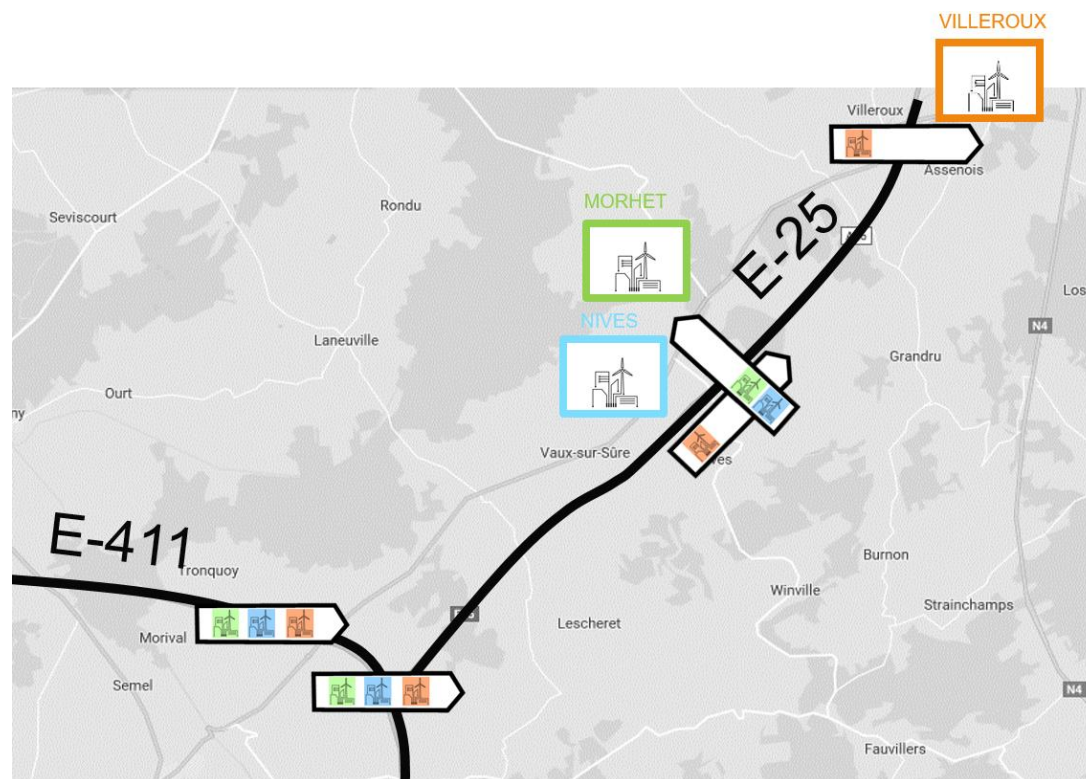
Exemples :



8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

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

Proposition



8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

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

<u>Description de l'action</u> Référer les parcs d'activité sur les GPS et s'assurer des données transmises aux transporteurs	<u>Action(s) liée(s)</u> /
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal en limitant le trafic de transit « superflu »	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Groupe Intercommunal IDELUX-AIVE et entreprises des parcs d'activité économique
<u>Lieu(x) concerné(s)</u> /	<u>Budget (estimation)</u> Sans objet
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> /
<u>Période de mise en œuvre</u> Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans) et action continue	

8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

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

Description concrète de l'action

Le Groupe Intercommunal IDELUX-AIVE, en collaboration avec les entreprises des parcs d'activité, prendront les mesures nécessaires en vue de s'assurer du « bon » référencement des trois parcs d'activités économiques présents sur le territoire communal.

Cela signifie notamment qu'il entreprendra les démarches en vue de référencer ceux-ci sur les GPS. Cela peut se faire via les éditeurs de cartes (Navteq, Teleatlas, etc.), et/ou les éditeurs de produits (Tom Tom, etc.).

Par ailleurs, il s'assurera que les transporteurs disposent des coordonnées exactes du parc dans lequel ils doivent se rendre.

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

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

<u>Description de l'action</u> Suivre l'évolution du trafic lourd sur la N85 (et l'autoroute) via la réalisation de campagnes de comptage	<u>Action(s) liée(s)</u> /
<u>Objectif(s) poursuivi(s)</u> Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal en limitant le trafic de transit « superflu »	<u>Acteur(s) concerné(s)</u> Commune de Vaux-sur-Sûre, Région wallonne
<u>Lieu(x) concerné(s)</u> N85	<u>Budget (estimation)</u> € / campagne
<u>Degré de priorité</u> Priorité 2	<u>Source(s) et modalité(s) de financement</u> - Région wallonne (comptages) - Fonds Propres commune (analyse)
<u>Période de mise en œuvre</u> Action continue	

8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

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

Description concrète de l'action

La Commune fera procéder à la réalisation de comptages de trafic routier sur la N85 en vue de suivre l'évolution du trafic lourd et d'identifier tout report de trafic lourd qu'induirait la mise en place de la tarification kilométrique sur le réseau autoroutier wallon. A cet égard, il serait judicieux d'effectuer le même exercice sur la portion d'autoroute traversant le territoire communal, afin de faire une évaluation comparative de l'évolution du trafic lourd sur ces deux artères.

Ces comptages seront réalisés à intervalles réguliers (par exemple tous les 6 mois ou annuellement).

En cas de report avéré du trafic lourd sur la N85, la Commune fera les démarches nécessaires auprès de la Région (et plus précisément auprès du Ministre ayant en charge la Mobilité et les Transports) en vue d'étudier l'éventualité de l'intégration de cette voirie dans le réseau soumis à tarification.

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les espaces publics dans les villages

Description de l'action Réaménager progressivement les espaces publics au cœur des villages pour en faire des espaces de rencontre conviviaux	Action(s) liée(s) Action 1.1.a. Développer les zones apaisées Action 1.1.b. Aménager des trottoirs confortables en traversée d'agglomération. Action 2.1.b. Créer un réseau cyclable communal Action 2.2. Multiplier les dispositifs de stationnement
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la qualité de vie et la convivialité des espaces publics	Acteur(s) concerné(s) Commune, (Région wallonne)
Lieu(x) concerné(s) Espaces publics au cœur des villages	Budget (estimation) €€€(€€) (de 25.000 à plus de 100.000 €). Le budget des réaménagements dépend de l'ampleur des travaux qui seront réalisés.
Degré de priorité Priorité 3	Source(s) et modalité(s) de financement - Fonds propres Commune - Subsides Région wallonne
Période de mise en œuvre Action progressive	

8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Action 8.2. Réaménager progressivement les espaces publics dans les villages

Description concrète de l'action

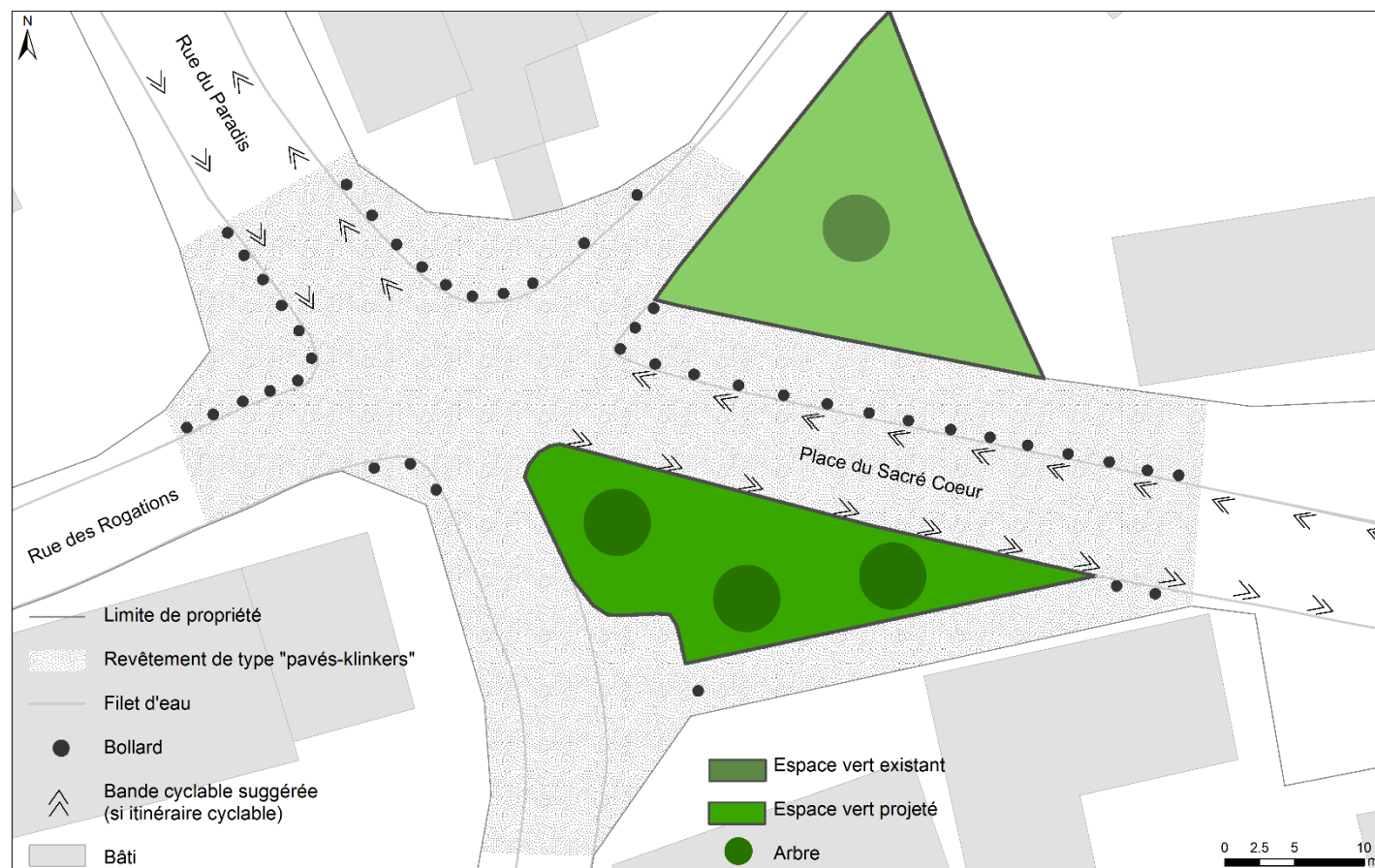
La Commune réaménagera progressivement les espaces publics en cœurs de villages en vue de les rendre plus conviviaux et d'en faire des espaces de rencontre pour la population, c'est-à-dire des lieux où les habitants peuvent se retrouver, discuter, etc. Cela signifie y réduire l'espace voué à la circulation automobile au profit de celui des piétons. Ces espaces seront idéalement agrémentés de bancs et autres mobiliers urbains. La circulation automobile y sera apaisée.

Le cas de Bercheux

Ci-après une proposition faite pour la « place de Bercheux ». L'espace « piéton » minéralisé y est remplacé par un espace vert et agrandi. Celui-ci est idéalement agrémenté d'arbres à haute tige, et pourrait comporter l'un ou l'autre banc. L'asphalte est remplacé par un revêtement en pierre naturelle, induisant davantage un apaisement de la circulation. L'espace piéton présenterait un revêtement similaire et ne serait séparé de la circulation automobile que par un filet d'eau. Pour garantir la sécurité des piétons, des bollards pourraient être placés en limite des espaces automobiles et piétonniers.

8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Action 8.2. Réaménager progressivement les espaces publics dans les villages





8. Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Action 8.2. Réaménager progressivement les espaces publics dans les villages

