traject
mobility management

Plan communal de mobilité de Vaux-sur-Sûre
Phase 1 : diagnostic

Commune de Vaux-sur-Sûre

Rapport final
(version adoptée par le Conseil communal)

Wallonie | SPW Service public de Wallonie

30 janvier 2018

Rue Thérésienne 7 | 1000 Bruxelles | +32 (0)2 505 40 46

Charles De Kerchovelaan 17 | 9000 Gent | +32 (0)9 312 34 33

traject@traject.be www.traject.be
BTW-TVA: BE 0448 394 475

Auteurs:
Jonathan Haynes
Astrid Dujeu
Emmanuelle Brunetti
Grégory Falisse

traject
mobility management

Table des matières

1. Introduction 7

1.1 Préambule 7

1.2 Le Plan Communal de Mobilité 8

1.2.1 Définition 8

1.2.2 Déroulement 8

1.2.3 Suivi du PCM 8

1.3 Les outils de planification existants 9

1.3.1 La politique et le Plan Régional de Mobilité 9

1.3.2 Les PCM sur les territoires voisins 10

1.3.3 Les outils de planification communaux 11

2. Contexte général 12

2.1 Situation générale 12

2.2 Typologie de la commune 14

2.3 Les principaux pôles générateurs de déplacements 18

2.4 Caractéristiques de la population 20

2.4.1 Profil sociodémographique 20

2.4.2 Profil de mobilité 21

2.4.2.1 Motorisation des ménages 21

2.4.2.2 Déplacements domicile – travail 21

2.4.2.3 Déplacements domicile – école 23

2.5 Synthèse 24

3. Déplacements à pied et PMR 25

3.1 Les cheminements piétons 25

3.1.1 Au sein des villages 25

3.1.2 Entre villages 25

3.2 Les points noirs et freins 26

3.3 La marche à pied comme mode de déplacement 28

3.4 Les personnes à mobilité réduite (PMR) 28

3.5 Bilan et potentialités 28

4. Déplacements à vélo 29

4.1 Le réseau cyclable 29

4.2 Les aménagements et infrastructures 32

4.3 Les points noirs (sécurité) 33

4.4 L'utilisation actuelle du vélo 33

4.5 Bilan et potentialités 34

5. Transport public et intermodalité 35

5.1 L'offre en transport public 35

5.1.1 Le mode train 35

5.1.2 Le mode bus 37

5.1.2.1 Le réseau TEC Namur-Luxembourg 37
5.1.2.2 Telbus 39
5.1.2.3 Les arrêts de bus 39
5.2 La demande en transport public 40
5.2.1 Le mode train 40
5.2.2 Le mode bus 40
5.2.2.1 Préambule 40
5.2.2.2 Fréquentation des lignes de bus 41
5.2.2.3 Fréquentation des arrêts 43
5.2.3 Les dysfonctionnements 44
5.3 Bilan 44
6. Circulation automobile et deux roues motorisées 45
6.1 Hiérarchie du réseau viaire 45
6.2 Charges de trafic 47
6.3 Dysfonctionnements 51
6.4 L'utilisation actuelle de la voiture 51
6.5 Les deux roues motorisées 51
6.6 Bilan 51
7. Sécurité routière 52
7.1 Accidentologie 52
7.1.1 Nombre d'accidents 52
7.1.2 Typologie des accidents 53
7.1.3 Lieux accidentogènes « objectifs » 53
7.1.4 Lieux accidentogènes « subjectifs » 54
7.2 Vitesse de circulation 56
7.2.1 Régimes de vitesse 56
7.2.2 Respect des limitations de vitesse 58
7.2.2.1 Statistiques disponibles 58
7.2.2.2 Résultats des analyses 58
7.3 Aménagements préventifs 62
7.3.1 En entrée de village 62
7.3.2 Au sein des villages 63
7.4 Bilan 63
8. Trafic de marchandises 64
8.1 Pôles générateurs de trafic lourd 64
8.2 Itinéraires et dysfonctionnements 66
8.3 Bilan 66
9. Stationnement 67
9.1 A proximité des pôles de déplacements 67
9.1.1 Préambule 67

9.1.2 Résultats des analyses 67
9.1.2.1 Ecole communale de Vaux-sur-Sûre 2 – Sibret 67
9.1.2.2 Ecole communale de Vaux-sur-Sûre 3 – Morhet 68
9.1.2.3 Pôle de l'administration communale 68
9.1.2.4 Ferme du Monceau 69
9.1.3 Divers 70
9.2 Lié à l'activité résidentielle 70
9.3 Bilan 70
10. Mobilité scolaire 71
10.1 Préambule 71
10.2 La population scolaire et l'origine des enfants 71
10.3 Les modes de transport utilisés 73
10.3.1 Généralités 73
10.3.2 Les modes de déplacement souhaités et les freins rencontrés 74
10.4 La visibilité, la sécurité et l'accessibilité des écoles 75
10.4.1 Visibilité des abords d'écoles 75
10.4.2 Accessibilité piétonne 76
10.4.3 Accessibilité à vélo 77
10.4.4 Accessibilité en transport public 77
10.4.5 Accessibilité en voiture et stationnement 77
10.5 Bilan 78
11. Services de mobilité 79
11.1 Introduction 79
11.2 Les services offerts à la population 79
11.2.1 A l'ensemble de la population 79
11.2.2 Aux enfants pour se rendre à l'école 80
11.2.3 Aux demandeurs d'emploi, aux PMR, etc. 81
11.3 La communication 82
11.4 Bilan 82
12. Dynamique communale 83
12.1 Evolution de la population 83
12.2 Projets de développement 83
12.3 Projets de mobilité 87
12.4 Bilan 88
13. Synthèse 90

Table des cartes

SITUATION GEOGRAPHIQUE…….... 13

PÔLES DE DEPLACEMENT…….. 19

SENTIERS PIETONS …… 27

RESEAU ET AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS…… 31

TRANSPORT PUBLIC - RESEAUX…… 36

TRANSPORT PUBLIC – LIGNES 2, 163b, 413…… 38

RESEAU ROUTIER…….. 46

CHARGES DE TRAFIC …… 50

LIEUX ACCIDENTOGENES…… 55

REGIME DE VITESSE…… 57

VITESSE EXCESSIVE…… 61

PÔLES DE DEPLACEMENT POIDS LOURDS…… 65

ETABLISSEMENTS SCOLAIRES…….. 72

PROJETS…… 89

1. Introduction

1.1 Préambule

A l'instar des communes voisines de Libramont-Chevigny, Léglise, Neufchâteau ou Bastogne, la Commune de Vaux-sur-sûre souhaite se doter de son Plan Communal de Mobilité.

« *La déclaration de Politique générale pour la législature 2013 – 2018 met en priorité la mobilité et la sécurité routière. La Commune de Vaux-sur-Sûre est en plein changement et ce, sous différents aspects. Les problèmes de mobilité et de sécurité que notre Commune rencontre actuellement sont très diversifiés et sont de plus en plus fréquents. Il est urgent de réaliser une analyse de la situation et de trouver des solutions. Les mandataires communaux ont identifié les plus-values engendrées par un Plan Communal de Mobilité : comprendre les enjeux, développer une vision d'ensemble de la mobilité, avoir une approche supra-communale lorsque des enjeux sont communs, rédiger un plan concerté et des fiches actions. Il a donc été décidé de prendre ces problèmes de mobilité et de sécurité à bras le corps afin de ne pas hypothéquer l'avenir.* […].

Le Plan Communal de Mobilité constitue un outil essentiel qui lui permettra de grandir et de s'épanouir dans un environnement où mobilité et sécurité seront réfléchies et efficaces »[1].

Parmi les principales priorités identifiées par la Commune, nous trouvons : sensibiliser et améliorer la mobilité et la sécurité aux abords des écoles, favoriser les modes actifs (marche et vélo), améliorer la sécurité routière ou encore promouvoir le covoiturage.

A noter que si le Plan Communal de Mobilité est réalisé à l'initiative de la Commune, il est financé en majeure partie par la Région wallonne.

L'élaboration du Plan Communal de Mobilité a été confiée au bureau d'étude 'Traject Mobility Management', spécialisé en gestion de la mobilité et plans de déplacements depuis plus de 20 ans. Depuis 1992, le bureau Traject accompagne les pouvoirs publics et les entreprises désireux d'agir sur la mobilité et d'améliorer l'accessibilité.

L'équipe principalement affectée à l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité se compose de :

- Jonathan Haynes, licencié en Sciences Géographiques, coordinateur de l'étude ;
- Astrid Dujeu, licenciée en Sciences Géographiques ;
- Emmanuelle Brunetti, master en Aménagement du Territoire et Urbanisme ;
- Grégory Falisse, Branch manager.

[1] Source : Dossier de candidature de la Commune de Vaux-sur-Sûre pour l'élaboration de son Plan Communal de Mobilité.

1.2 Le Plan Communal de Mobilité

1.2.1 Définition

« *Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné* ».

En matière d'accessibilité et mobilité, « *l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune.*

Le plan doit :

- *Être multimodal et hiérarchisé ;*
- *Offrir une réponse en terme d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;*
- *Favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;*
- *Contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions* ».

En matière de sécurité routière, « *le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route* ».

En ce qui concerne le cadre de vie, « *le PCM vise à améliorer la convivialité des espaces publics, y favoriser le développement d'activités dites « de séjour » (vie locale) et diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique, …)* ».[2]

1.2.2 Déroulement

Le PCM se découpe en 3 phases :

- Phase 1 : Etablissement du diagnostic de la situation existante ;
- Phase 2 : Définition des objectifs ;
- Phase 3 : Etablissement de propositions concrètes pour l'amélioration de la mobilité.

Le présent rapport se rapporte à la première phase du PCM.

1.2.3 Suivi du PCM

Le Comité technique

Le Comité technique assure le bon suivi de l'ensemble du Plan Communal de Mobilité. Ses membres sont partenaires en co-construction de l'élaboration du PCM. Celui se compose :

- De représentants de la Commune de Vaux-sur-Sûre :
  - De la Conseillère en Mobilité, en la personne de Mme Annet ;
  - De l'Echevin de la mobilité, en la personne de M. Mars ;
  - Du Bourgmestre, en la personne de M. Besseling ;
  - Du Conseil Communal, en la personne de Mme Lhoas ;
  - Du Directeur Général, en la personne de M. Gierens ;
- De représentants du Service Public de Wallonie :
  - De représentants de la Direction territoriale des routes et de la Direction des Déplacements doux (DGO1), en les personnes de M. Flamend, M. Trillet, M. Pêcheur, M. Romano, Mme Jacobs ;
  - De représentants de la Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2), en les personnes de Mme Chermanne, Mme Wouters ;

[2] Source : SPW (www.mobilite.wallonie.be)

- D'un représentant de la Direction Générale Opérationnelle de l'Aménagement du Territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Energie, en la personne de M. Schwanen ;

- De représentants de la Province du Luxembourg, en les personnes de M. Dolle, Mme Lormiez, Mme Leclere, M. Trequattrini, Mme Vintens ;

- De représentants des sociétés de transport en commun :
  - De représentants du TEC-Luxembourg, en les personnes de M. Davin, M. Lacave, M. Thomas, M. Borcy ;
  - D'un représentant d'Infrabel, en la personne de Mme Jacob ;
  - De représentants de la SNCB, en les personnes de M. Dupont et Mme Englebert ;

- De représentants de la zone de police locale, en les personnes de M. Cornez et M. Clément ;

- De représentants de l'asbl Atingo (Groupe d'action pour une meilleure accessibilité), en les personnes de M. Snoeck et Mme Laumont ;

- D'un représentant du Gracq – Les cyclistes Quotidiens asbl, en la personne de M. Goffinet.

Les séances d'information

Six séances d'information seront dispensées par le bureau d'études Traject :

- À la CLDR à l'issue des phases 2 et 3 ;
- A la population à l'issue des phases 2 et 3 ;
- Au Conseil communal, à l'issue de la phase 2, puis à l'issue de l'enquête publique clôturant la phase 3.

1.3 Les outils de planification existants

1.3.1 La politique et le Plan Régional de Mobilité

Un Plan Régional de Mobilité en cours d'élaboration

Dans sa déclaration de politique régionale 2014 – 2019, le Gouvernement wallon consacre un chapitre complet à la mobilité et mentionne notamment que : « *La mobilité doit être réfléchie dans sa globalité et notamment en termes d'accessibilité, d'efficacité économique et environnementale. Il s'agit de faciliter et optimiser les déplacements, en coordonnant davantage les politiques de mobilité et de développement territorial* ».

A ces fins, le Gouvernement entend notamment « *développer son plan régional de mobilité, qui intègre l'ensemble des acteurs de mobilité et de personnes, de marchandises et de fluides,* […] ». Au moment de la rédaction du présent rapport, le Plan Régional de Mobilité était en cours d'élaboration. Celui-ci n'a donc pu être utilisé comme cadre du présent Plan Communal de Mobilité.

Proposer des transports efficaces et interconnectés

Parmi les objectifs qu'il s'est fixés, figure celui de proposer des transports efficaces, interconnectés et moins polluants aux voyageurs. Dans ce but le Gouvernement entend notamment poursuivre la mise en œuvre d'aires de parking réservées aux covoitureurs, particulièrement aux abords des autoroutes, et de parkings pour voitures, motos et vélos sécurisés à proximité des gares et des principaux arrêts de transport public.

Le Gouvernement mentionne dans la déclaration de politique régionale que « *Dans la chaine de mobilité, les transports publics doivent conserver leur place prépondérante* ». A cet effet, le Gouvernement entend veiller pour les TEC à :

- Améliorer le service, l'information en temps réel et la sécurité ;
- Renforcer l'accès des transports aux personnes à mobilité réduite ;
- Etudier si des aménagements spécifiques peuvent être prévus, lors de chaque réaménagement de voirie, pour favoriser les transports publics et les déplacements doux ;
- Poursuivre l'amélioration du transport scolaire en optimisant les circuits de collecte.

Le Gouvernement mentionne également que « *Le vélo et la marche à pied doivent être encouragés car ce sont des modes de transport à part entière.* […]. *Le vélo électrique offre également un potentiel à développer* ». Dans ce but, le Gouvernement entend notamment prendre systématiquement en compte le vélo, les piétons et les personnes à mobilité réduite dans la gestion des espaces publics, en particulier lors de chaque réaménagement de voirie.

En matière routière, le Gouvernement entend :

- « *Encourager les alternatives à la voiture individuelle dont en priorité le covoiturage et les voitures partagées (via des parkings dédicacés) ;*
- *Encourager les taxis collectifs, les taxis sociaux à la demande et les bus navettes, en particulier en zone rurale, en développant des partenariats entre les TEC et les pouvoirs et acteurs locaux ;*
- *Offrir des routes de qualité* […] ;
- […].

Poursuivre des objectifs ambitieux de sécurité routière

Autre objectif, celui de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes wallonnes en 2020 par rapport à 2011. A cet effet, le Gouvernement s'engage notamment à donner priorité au traitement des obstacles latéraux sur les voiries où la vitesse est supérieure à 50 km/h.

1.3.2 Les PCM sur les territoires voisins

Quelques communes voisines disposent d'un PCM

Quatre des sept communes qui entourent Vaux-sur-Sûre disposent de leur propre Plan Communal de Mobilité : Bastogne (2003), Libramont (2005), Neufchâteau (2008) et Léglise (2010).

Le présent Plan Communal de Mobilité tiendra compte des éléments repris dans ces différents PCM afin de proposer des actions cohérentes non seulement à l'échelle du territoire communal mais également à l'échelle des territoires voisins avec lesquels des échanges existent.

A noter que la plupart de ces PCM sont toutefois relativement anciens. Une partie des actions proposées dans ceux-ci a donc déjà été mise en œuvre par les Communes et autres acteurs (Région wallonne, TEC) et/ou n'est plus d'actualité. Le Plan Communal de Bastogne est d'ailleurs en cours de révision, et permettra au besoin de disposer de nouvelles données. En fonction de l'état d'avancement de ce dossier, une attention particulière sera éventuellement apportée aux projets qui concerneraient la commune de Vaux-sur-Sûre.

1.3.3 Les outils de planification communaux

Vaux-sur-Sûre dispose d'un Programme Communal de Développement Rural (PCDR) dont plusieurs actions concernent la mobilité

Si Vaux-sur-Sûre ne dispose pas d'un Schéma de Structure Communal (celui-ci n'a jamais été approuvé), la commune dispose en revanche d'un PCDR (2015), à savoir un document qui présente les axes de développement de la commune définis pour les 10 prochaines années ainsi que les projets ou actions de développement, d'aménagement et de réaménagement entrepris ou conduits en milieu rural par une Commune dans le but de sa revitalisation et de sa restauration, dans le respect de ses caractères propres et de manière à améliorer les conditions de vie de ses habitants d'un point de vue économique, social et culturel.

Parmi les projets retenus, certains concernent directement la mobilité :

- Projets matériels :
  - Création de liaisons entre le RAVeL et les villages ;
  - Valorisation de l'ancien vicinal Lavaselle – Senonchamps ;
  - Aménagement de RAVeLs sur les lignes 163 et 618 ;
  - Amélioration et création de trottoirs ;
  - Placement de bornes électriques pour voitures.

- Projets immatériels :
  - L'étude sur la réouverture, l'entretien des chemins et sentiers ;
  - L'étude sur la signalisation des villages par des poteaux ;
  - La promotion du covoiturage.

D'autres projets concernent également la mobilité, dans les mesures où ils vont induire des besoins en déplacements :

- Création d'une maison de village à Cobreville ;
- Création d'une maison de la ruralité à Vaux-sur-Sûre ;
- Création d'un centre de jour pour ainés ;
- Création d'un hall omnisport communal.

L'ensemble de ces projets fera l'objet d'une attention particulière dans le cadre du présent PCM.

2. Contexte général

2.1 Situation générale

Vaux-sur-Sûre, une commune rurale située dans l'aire d'influence du Grand-Duché du Luxembourg

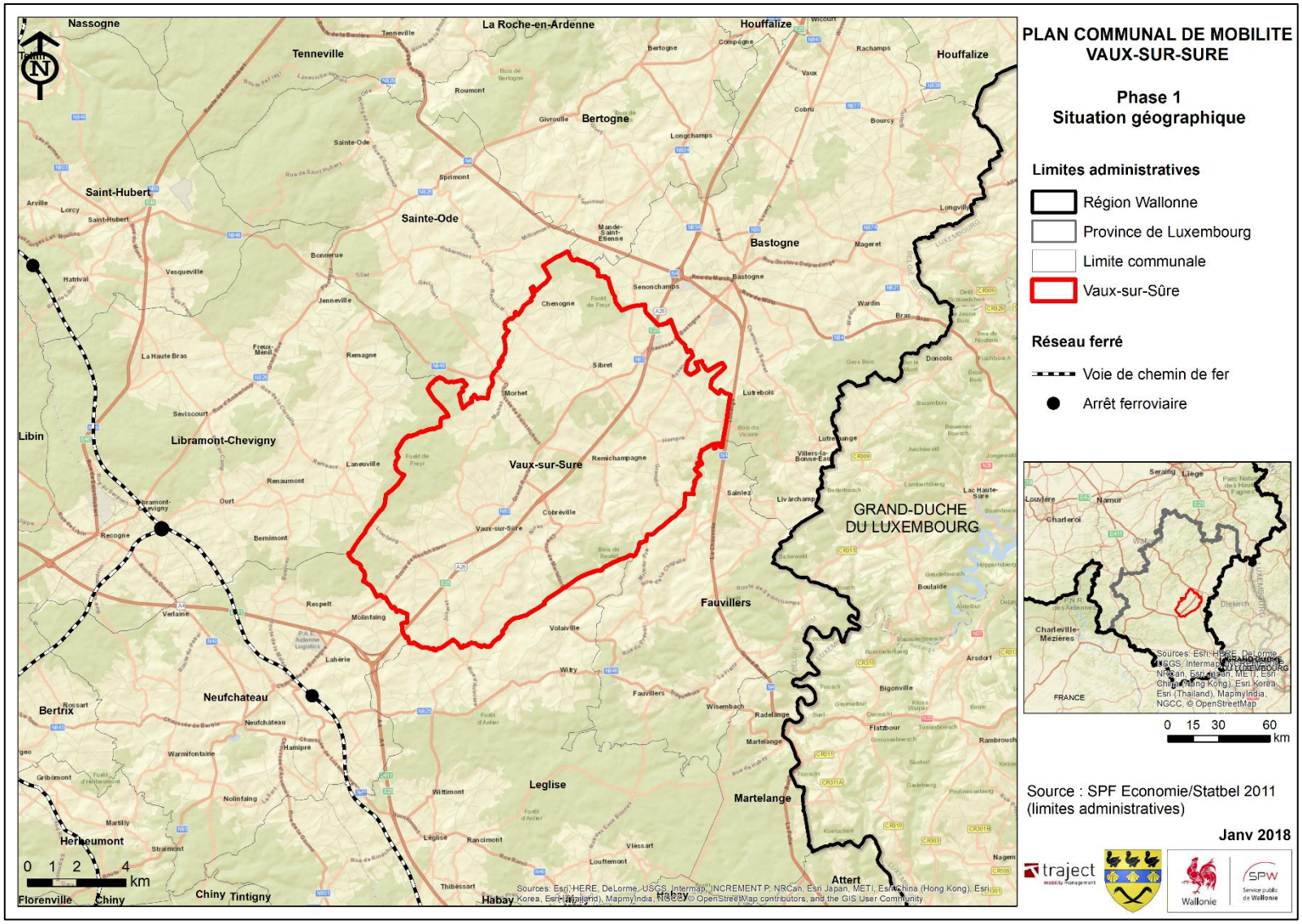
Vaux-sur-Sûre est une commune rurale de 5.500 habitants située dans l'est de la Province du Luxembourg (arrondissement de Bastogne), à un peu moins de 50 kilomètres d'Arlon, de 100 kilomètres de Namur et de Liège. Plus localement, elle est située entre Bastogne (est), Neufchâteau (ouest) et Libramont-Chevigny (nord-ouest). Les autres communes qui l'entourent sont Fauvillers (sud-est), Léglise (sud), Saint-Ode et Bertogne (nord).

Localisée à proximité du Grand-Duché du Luxembourg, Vaux-sur-Sûre appartient, à l'image de la majorité des autres communes de la province, à l'aire d'influence de ce pôle économique, et de Bastogne dans une moindre mesure. Environ 25 % de sa population active travaille d'ailleurs au Grand-Duché.

Vaux-sur-Sûre, desservie par l'autoroute E-25 et située à proximité immédiate de la E-411

Vaux-sur-Sûre est traversée par l'autoroute E-25 (Maastricht – Grand-Duché du Luxembourg) qui permet notamment de rejoindre Arlon, le Grand-Duché du Luxembourg, ou encore Liège. Elle est également desservie par la N85 permettant plus localement de regagner Bastogne et Neufchâteau.

Vaux-sur-Sûre est également située à proximité de la E-411 (Bruxelles - Grand-Duché du Luxembourg) et de son intersection avec la E-25, et est longée par la N4 (Bruxelles – Grand-Duché du Luxembourg).


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Situation géographique
Limites administratives
Région Wallonne
Province de Luxembourg
Limite communale
Vaux-sur-Sûre
Réseau ferré
Voie de chemin de fer
Arrêt ferroviaire
GRAND-DUCHE DU LUXEMBOURG
FRANCE
Nassogne
La Roche-en-Ardenne
Houffalize
Tenneville
Bertogne
Saint-Hubert
Sainte-Ode
Bastogne
Libin
Libramont-Chevigny
Vaux-sur-Sure
Fauvillers
Neufchateau
Bertrix
Leglise
Martelange
Herbeumont
Florenville
Chiny
Tintigny
Habay
Attert
0 1 2 4 km
0 15 30 60 km
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Wallonie

2.2 Typologie de la commune

Vaux-sur-Sûre, l'une des plus vastes communes de la Région wallonne et l'une des moins densément peuplées

Avec une superficie de près de 136 km², la commune de Vaux-sur-Sûre est l'une des plus vastes de la Région wallonne. Elle est également l'une des moins densément peuplées. Sa densité de population s'élève à 40 hab. /km², soit une densité nettement en-deçà de la moyenne wallonne (213 hab. /km²) et en-deçà de la moyenne provinciale (63 hab. /km²).

Vaux-sur-Sûre, une commune à forte croissance démographique

Si Vaux-sur-Sûre constitue l'une des communes les moins peuplées de la Région, elle connaît toutefois, à l'image de nombreuses communes de la province et particulièrement du sud-est de celle-ci, une croissance démographique relativement conséquente au cours de ces dernières décennies. La taille de la population a particulièrement crû au cours de ces 20 dernières années passant de 3.898 habitants en 1996 à 5.502 habitants en 2016 (+41 %).

Cette croissance démographique que connaît Vaux-sur-Sûre, et les autres communes du sud-est de la province plus généralement, s'explique par la conjugaison d'une importante fécondité couplée à une forte attractivité migratoire liée à la proximité du Grand-Duché du Luxembourg. La hausse du prix de l'immobilier, le coût de la vie et le peu de réserves foncières au Grand-Duché ont en effet entrainé un mouvement d'émigration dans les régions limitrophes, dont le sud-est de la Province du Luxembourg[3].

La figure ci-après illustre l'évolution de la population des communes de la Province du Luxembourg entre 1978 et 2011, et reflète la relativement forte croissance démographique dans les communes du sud-est.

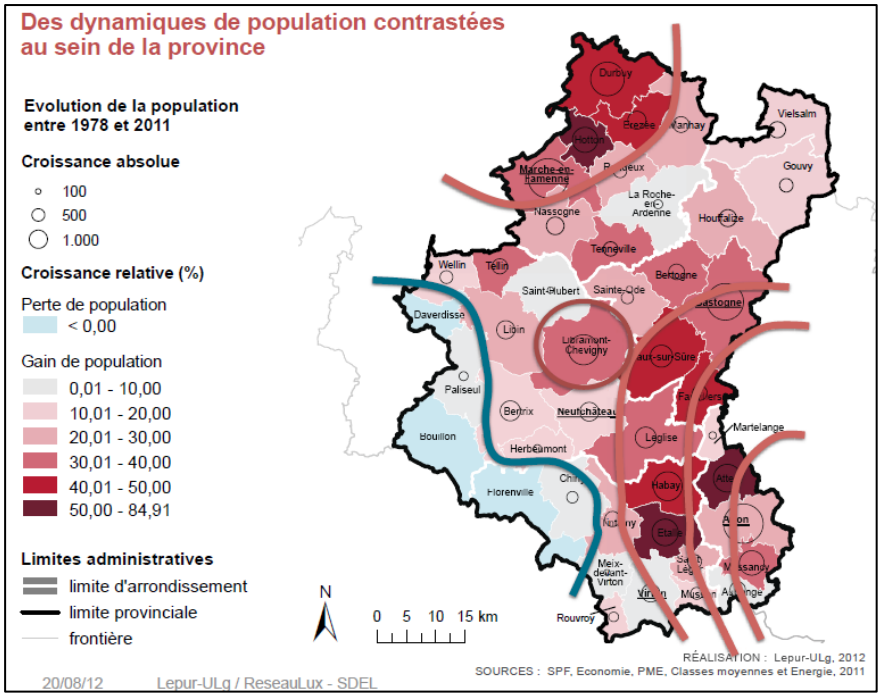


Figure 1 : Evolution de la population en Province du Luxembourg entre 1978 et 2011 (source : Lepur-ULg/ReseauLux-SDEL, 2012)

Les perspectives démographiques restent positives et prévoient encore un accroissement de la population au sein de la commune de Vaux-sur-Sûre et de ses communes limitrophes au cours des prochaines années, ce qui n'est pas sans conséquence en matière de mobilité (cf. ci-après), tout comme pour l'ensemble des besoins en équipements collectifs.

[3] Source : Lepur-ULg/ReseauLux-SDEL (2012).

Vaux-sur-Sûre, composée de multiples villages et hameaux

La population est disséminée sur le territoire et répartie entre la vingtaine de villages et hameaux que comporte la commune. Les plus importants, en termes de nombre d'habitants, sont Vaux-sur-Sûre (868 habitants), Sibret (805 habitants), Morhet (418 habitants), Rosières (384 habitants) et Bercheux (377 habitants). Ces cinq villages concentrent un peu plus de 50 % de la population et la majeure partie des équipements collectifs de la commune. Cette multiplication et cette dispersion des villages, ainsi que la concentration des équipements collectifs ne sont pas sans conséquence en matière de mobilité puisque cela entraine des besoins accrus en déplacements.

Vaux-sur-Sûre, une commune essentiellement agricole

Avec Messancy, Vaux-sur-Sûre est la commune de la Province du Luxembourg qui présente la superficie vouée à l'activité agricole la plus importante. Ainsi, près de deux-tiers de son territoire communal sont occupés par des terrains agricoles, et plus particulièrement par des terrains cultivés (et cultures permanentes). La part des prés et pâtures est nettement moins importante. Si ce type d'activités implique globalement peu de déplacements, le type de véhicules utilisés (engins agricoles) présente des particularités dont il faudra tenir compte dans le cadre du présent plan de mobilité (dimensionnement, vitesse).

Bien que moins importante que dans la grande majorité des autres communes de la province, la part des surfaces boisés (forêt, bois) couvre tout de même plus d'un quart du territoire communal, essentiellement en limite de commune.

La part des terrains artificialisés est relativement peu importante, et, s'élève à environ 3 %, dont la moitié sont des terrains résidentiels. Les terrains à usage industriel et artisanal, à usage de loisirs et espaces verts urbains, les terrains occupés par des commerces, bureaux, ou encore par des services publics et équipements communautaires sont relativement peu nombreux (cf. ci-après « Les principaux pôles générateurs de déplacements », page 18).

Le graphique ci-dessous reprend la répartition de l'occupation du sol sur le territoire communal de Vaux-sur-Sûre. La carte en page suivante, illustre la répartition spatiale de celle-ci.

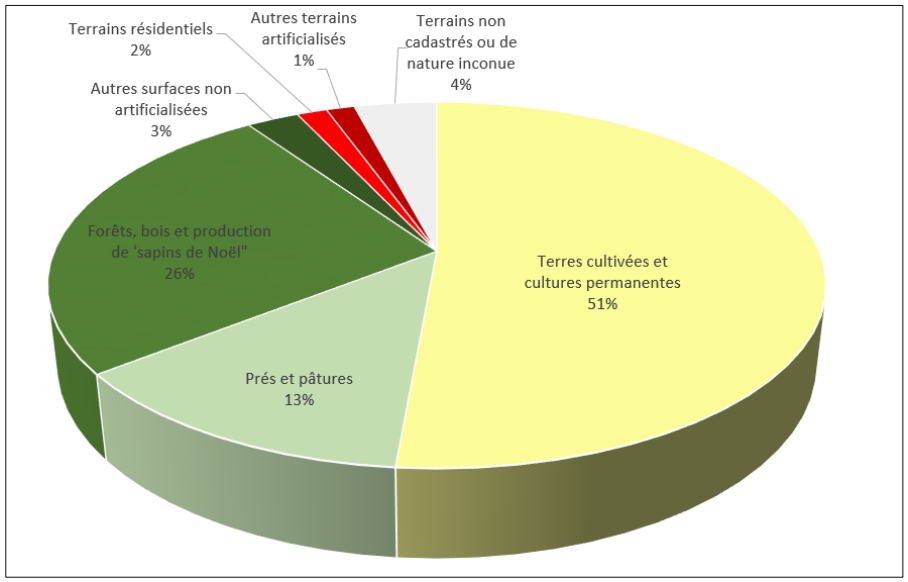
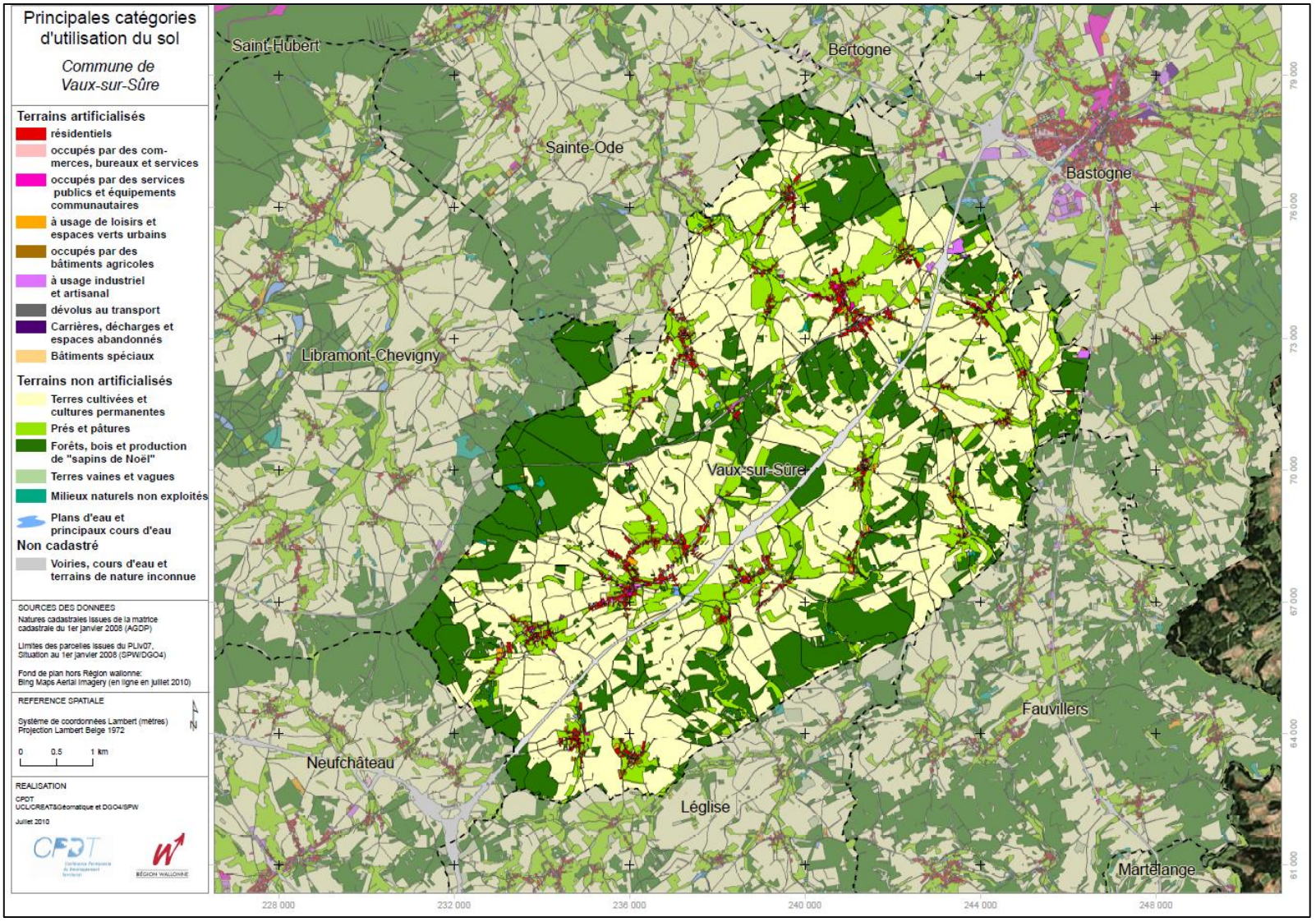


Figure 2 : Répartition de l'occupation du sol – Vaux-sur-Sûre
(Source, CPDT, 2008)

A noter qu'eu égard au Plan de Secteur, moins d'un tiers des surfaces destinées à être urbanisées le sont. Il existe donc un potentiel de développement sur la commune qui, en cas de mise en œuvre, engendrera des besoins supplémentaires en déplacements (cf. chapitre 12 « Dynamique Communale », p. 83). Celui-ci reste toutefois marginal à l'échelle de la commune.


Principales catégories d'utilisation du sol
Commune de Vaux-sur-Sûre
Terrains artificialisés
résidentiels
occupés par des commerces, bureaux et services
occupés par des services publics et équipements communautaires
à usage de loisirs et espaces verts urbains
occupés par des bâtiments agricoles
à usage industriel et artisanal
dévolus au transport
Carrières, décharges et espaces abandonnés
Bâtiments spéciaux
Terrains non artificialisés
Terres cultivées et cultures permanentes
Prés et pâtures
Forêts, bois et production de "sapins de Noël"
Terres vaines et vagues
Milieux naturels non exploités
Plans d'eau et principaux cours d'eau
Non cadastré
Voiries, cours d'eau et terrains de nature inconnue
SOURCES DES DONNEES
Natures cadastrales issues de la matrice cadastrale du 1er janvier 2008 (AGDP)
Limites des parcelles issues du PLIV07, Situation au 1er janvier 2008 (SPW/DGO4)
Fond de plan hors Région wallonne: Bing Maps Aerial Imagery (en ligne en juillet 2010)
REFERENCE SPATIALE
Système de coordonnées Lambert (mètres)
Projection Lambert Belge 1972
0 0.5 1 km
REALISATION
CPDT
UCL/CREAT&Géomatique et DGO4/SPW
Juillet 2010
CPDT
RÉGION WALLONNE
Saint-Hubert
Bertogne
Sainte-Ode
Bastogne
Libramont-Chevigny
Vaux-sur-Sûre
Fauvillers
Neufchâteau
Léglise
Martelange
228 000
232 000
236 000
240 000
244 000
248 000
79 000
76 000
73 000
70 000
67 000
64 000
61 000

Vaux-sur-Sûre, une commune « fortement dépendante »

Sur base de la hiérarchie urbaine établie dans le cadre de l'élaboration du diagnostic territorial de la Wallonie (CPDT, 2011), Vaux-sur-Sûre est reprise en tant que commune « fortement dépendante ». Cela signifie qu'elle dépend d'autres communes (ou régions), et en particulier du Grand-Duché du Luxembourg et de Bastogne, pour toute une série de fonctions (emploi, enseignement secondaire, supérieur et pour adultes, commerces d'achats semi-courants, offre hospitalière, offre SNCB, etc.). Une attention particulière devra donc être apportée aux différentes possibilités offertes aux habitants pour rejoindre ces lieux (bus, vélo, etc.), ainsi qu'à la qualité de celles-ci.

Vaux-sur-Sûre, un petit pôle d'emploi

Avec 788 postes salariés et 606 indépendants recensés sur la commune[4], Vaux-sur-Sûre constitue néanmoins un petit pôle d'emploi. A titre de comparaison, les communes voisines de Saint-Ode (610), Leglise (417), Bertogne (293) et Fauvillers (194), présentent un nombre de postes salariés inférieur. Les communes de Neufchâteau (1.619) Bastogne (5.380) et Libramont-Chevigny (6.486), à l'inverse, offrent un nombre d'emplois supérieur.

La majorité des postes salariés (60 %) sont occupés par des personnes originaires de la commune. Le solde provient essentiellement des communes proches, dont un peu plus de 10 % de Bastogne (cf. ci-après).

A noter encore qu'en ce qui concerne les salariés, la majorité de ceux-ci travaillent dans les secteurs du commerce, des transports et de l'HoReCa (34 %) et dans les secteurs de l'enseignement, de la santé, du social ou dans l'administration (31 %). Les indépendants travaillent davantage dans les domaines de l'agriculture (et de la pêche ; 36 %), des commerces et services (26 %), de l'industrie et de l'artisanat (21 %).

Vaux-sur-Sûre, un petit pôle scolaire

Avec 4 écoles fondamentales ordinaires (enseignement maternel et primaire) réparties en 9 implantations, Vaux-sur-Sûre constitue également un petit pôle scolaire. Les trois écoles communales comptabilisent à elles seules 651 enfants, dont 90 % sont originaires de la commune.

La commune ne comporte en revanche pas d'école secondaire. Les élèves doivent se rendre dans les communes de Bastogne, Libramont-Chevigny ou Neufchâteau pour disposer d'un tel service.

Le tourisme, quelque peu développé

La commune comporte plusieurs lieux d'hébergements touristiques : 17 gîtes, 3 chambres d'hôtes, 2 hôtels et 1 camping. Il n'y a en revanche aucune activité ou autres infrastructures d'accueil spécifiquement dédiée au tourisme.

[4] Source : Office National de Sécurité Social (ONSS) (30/06/2015)

2.3 Les principaux pôles générateurs de déplacements

Pas de pôle majeur de déplacements

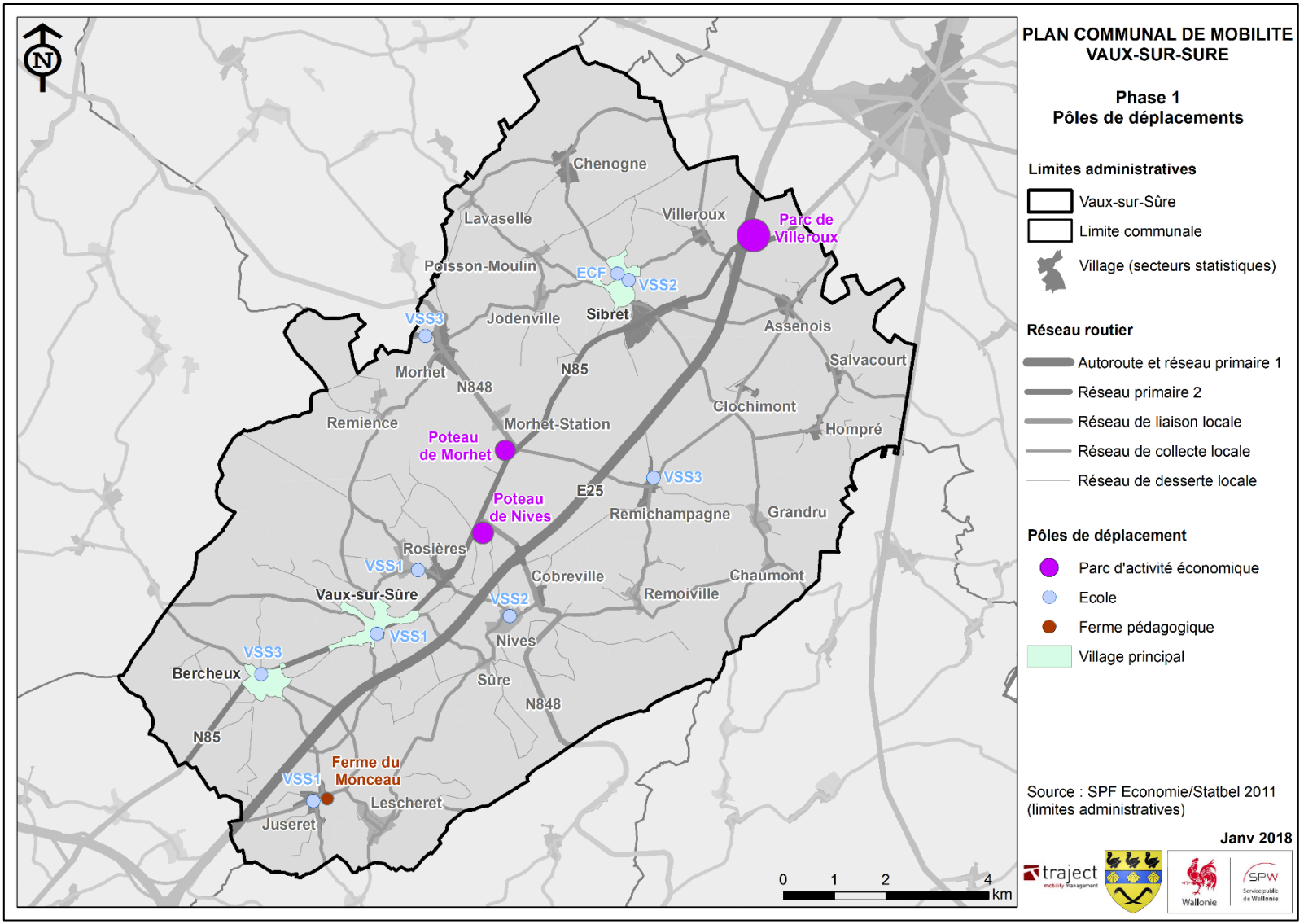
La commune ne comprend pas de pôle de déplacements majeur. Les principaux pôles sont :

- Les zones d'activités économiques (de faible envergure). Trois parcs d'activités économiques mixtes sont ainsi présents sur la commune :
  - le parc de Villeroux (13,5 ha) occupé par cinq entreprises dont l'enseigne Aldi (centre de distribution) qui constitue le principal générateur de déplacements et pourvoyeur d'emplois de la commune ;
  - le poteau de Morhet (9,6 ha) occupé par une seule entreprise, à savoir IBM (Datacenter) ;
  - le poteau de Nives (1,5 ha) occupé par l'enseigne Smatch (supermarché alimentaire), ainsi qu'un établissement HoReCa (restaurant).

- Les établissements scolaires.
  Pour rappel, la commune comporte 4 écoles fondamentales ordinaires réparties en 9 implantations.

- La ferme du Monceau.
  Cette ferme pédagogique accueille quotidiennement des groupes scolaires.

La commune comporte également 2 maisons de repos, quelques commerces (principalement répartis dans les villages de Vaux-sur-Sûre, Bercheux et Sibret), quelques équipements sportifs, ainsi qu'une scierie.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Pôles de déplacements
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Pôles de déplacement
Parc d'activité économique
Ecole
Ferme pédagogique
Village principal
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Parc de Villeroux
Poisson-Moulin
ECF
VSS2
VSS3
Jodenville
Sibret
Assenois
Salvacourt
Morhet
N85
N848
Clochimont
Remience
Morhet-Station
Hompré
Poteau de Morhet
VSS3
E25
Poteau de Nives
Remichampagne
Grandru
Rosières
VSS1
Cobreville
Chaumont
Vaux-sur-Sûre
VSS2
Remoiville
VSS1
Nives
VSS3
Bercheux
Sûre
N848
N85
Ferme du Monceau
VSS1
Lescheret
Juseret
0 1 2 4
km

2.4 Caractéristiques de la population

2.4.1 Profil sociodémographique[5]

Une population particulièrement jeune

Avec un âge moyen de 36,6 ans, Vaux-sur-Sûre se classe au deuxième rang des communes les plus « jeunes » de Belgique, après la commune voisine de Léglise (35,5 ans). Les autres communes périphériques se caractérisent également par un âge moyen de leur population relativement bas (≤ 39,0 ans). A titre de comparaison, les moyennes régionales et provinciales sont respectivement de 41,0 et 39,9 ans.

Vaux-sur-Sûre, à l'image de ses communes voisines, se caractérise par une part de population âgée de moins de 20 ans relativement importante (28,6 %), en comparaison des moyennes provinciales (24,9 %) et régionales (23,4 %). Cela implique de porter une attention toute particulière aux déplacements domicile-école, qui sont par conséquent proportionnellement plus importants qu'ailleurs.

A l'inverse, la commune présente une part de population âgée de plus de 60 ans nettement moins importante (17,1 %) en comparaison avec la Province (22,1 %) et la Région (23,9 %). Afin d'être complet, la part des 20 - 60 ans est relativement similaire aux trois échelles d'analyse.

Le graphique ci-après illustre les pyramides des âges comparées de Vaux-sur-Sûre et de la Province du Luxembourg, et reflète bien cette part plus importante des tranches d'âges les plus jeunes à Vaux-sur-Sûre.

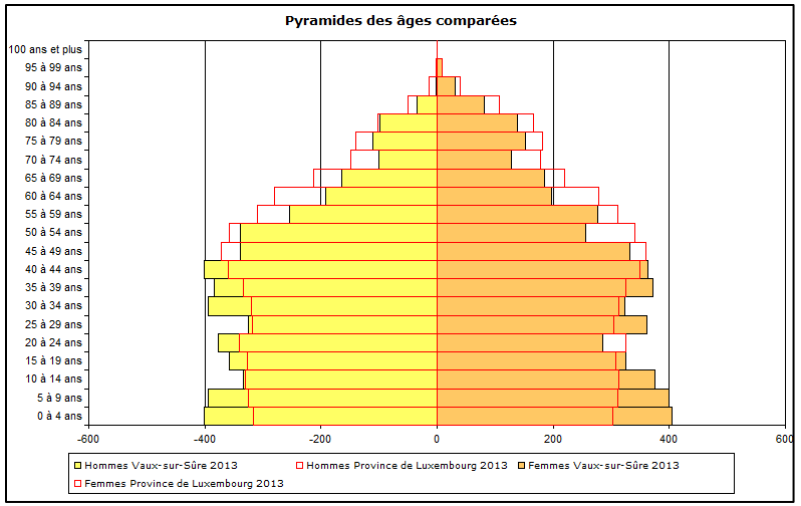


Figure 3 : Pyramides des âges comparées : Vaux-sur-Sûre & Province du Luxembourg (source : IWEPS, 2013)

Des ménages de grandes tailles

Vaux-sur-Sûre se caractérise également par la taille moyenne de ses ménages (2,75 hab. /mén.) nettement plus élevée que celle généralement rencontrée dans les autres communes de la Province (2,41 hab. /mén.) et de la Région (2,31 hab. /mén.).

Une surreprésentation des couples/cohabitants avec enfant(s)

A Vaux-sur-Sûre, plus de 42 % des ménages sont des couples/cohabitants avec enfant(s), pour un peu plus de 30 % à peine à l'échelle de la Province, et un peu plus de 25% à l'échelle de la Région.

[5] Source de données statistiques : SFP Economie, 2016.

A l'inverse, la part des ménages monoparentaux et des ménages de type isolé sont sous-représentés. Ces types de ménages représentent moins de 30 % des ménages à Vaux-sur-Sûre, pour environ 40 % à l'échelle de la province et près de 45 % à l'échelle de la région.

Une population aux revenus assez élevés

Le revenu moyen par déclaration (24.686 €) est globalement plus élevé à Vaux-sur-Sûre que dans le reste de la Province (23.709 €) et de la Région (21.715 €).

Un taux de chômage relativement bas

Vaux-sur-Sûre, à l'image de ses communes voisines, dispose d'un taux de chômage de sa population en âge de travailler (15-64 ans) relativement bas, à savoir d'à peine 6,9 %. Il est d'en moyenne 11,2 % en Province du Luxembourg et de 16,1 % en Région wallonne.

2.4.2 Profil de mobilité

2.4.2.1 Motorisation des ménages

Un taux de motorisation par ménage relativement élevé

Vaux-sur-Sûre présente l'un des taux de motorisation par ménage les plus élevés de la Province et de la Région. Celui-ci s'élève à en moyenne 1,38 véhicule/ménage, pour des moyennes provinciales et régionales de respectivement 1,21 et 1,12 véhicule/ménage. Ce chiffre est sans doute en partie à mettre en lien avec le caractère rural de la commune.

2.4.2.2 Déplacements domicile – travail

Les déplacements quotidiens des travailleurs, entre leur domicile et leur lieu de travail, sont une composante essentielle de la mobilité. A noter que les statistiques se rapportant au mode de transport utilisé sont issues du diagnostic fédéral des déplacements (2011) et ne concernent donc que les personnes travaillant dans des établissement utilisant plus de 100 personnes.

A. Déplacements des personnes résidant à Vaux-sur-Sûre

Vaux-sur-Sûre et les communes voisines, principales pourvoyeuses d'emplois pour les habitants de Vaux-sur-Sûre

76% de la population active occupée de Vaux-sur-Sûre travaillent en Belgique et 24% à l'étranger, vraisemblablement au Grand-Duché du Luxembourg.

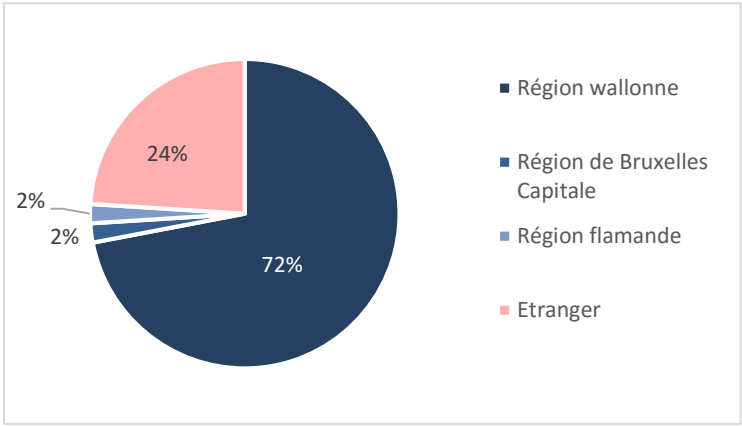


Figure 4 : Destination des travailleurs de Vaux-sur-Sûre[6]

[6] Source : Population active occupée selon le sexe, le lieu de résidence et le lieu de travail. Travailleurs résidant en Belgique (demandeurs d'asile compris) au 01-01-2011 - CENSUS - 2011

Parmi ceux qui travaillent en Belgique, une majorité (70%) travaille en Province de Luxembourg, plus spécifiquement dans l'arrondissement de Bastogne (72 %), et à Vaux-sur-Sûre (40 %). A noter que quelques personnes travaillent également en Région de Bruxelles-Capitale (35 pers.) et en Région Flamande (50 pers.).

Pour travailler, Vaux-sur-Sûre est la première commune de destination pour ses habitants. Environ un habitant « actif » sur quatre travaille dans la commune

La voiture, mode de transport principal et quasi exclusif

Selon les données issues du diagnostic fédéral des déplacements, qui concernent 231 personnes et principalement des personnes travaillant en dehors de la commune :

- près de 90 % des habitants « actifs » de Vaux-sur-Sûre utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ;
- 6 % utilisent le train, tous pour aller travailler à Bruxelles ;
- 4 % pratiquent le covoiturage. Il s'agit de personnes travaillant dans la province du Luxembourg (Saint-Hubert, Marche, Bastogne et Arlon) ;
- 2 % utilisent le bus. Il s'agit de personnes travaillant à Libramont-Chevigny et Bastogne, destination relativement facilement accessible avec la ligne 163b qui présente les fréquences les plus importantes ;
- 1% utilise la moto. Il s'agit également de personnes se rendant dans les communes voisines de Libramont-Chevigny et Bastogne ;
- Aucune ne se déplace à pied ou en vélo.

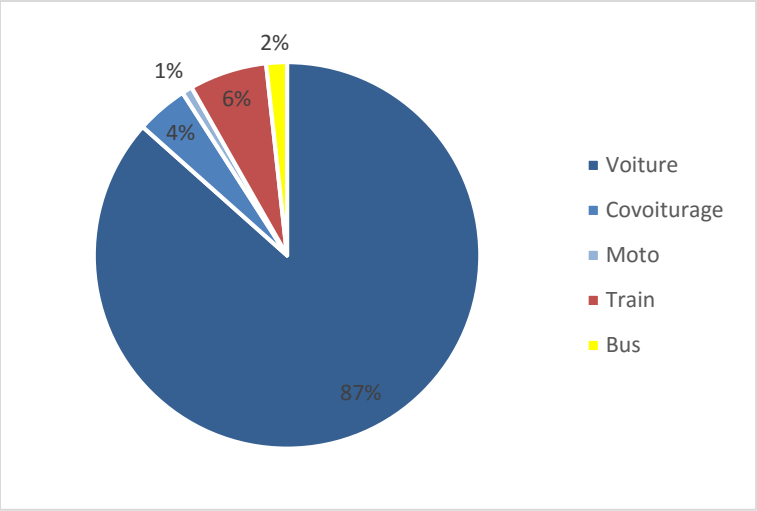


Figure 5 : Mode de transport utilisé par les « habitants actifs » de Vaux-sur-Sûre pour se rendre à leur lieu de travail [7]

B. Déplacements de personnes travaillant à Vaux-sur-Sûre

Vaux-sur-Sûre, un pôle d'emploi local

Comme l'illustre le graphique ci-après, pratiquement l'ensemble des personnes travaillant à Vaux-sur-Sûre est issu de la province du Luxembourg (95 %), et plus précisément de l'arrondissement de Bastogne (80 %).

58% des travailleurs de Vaux-sur-Sûre vivent dans la commune. Les autres principales communes d'origine sont les communes voisines de Bastogne (11%), Libramont-Chevigny (4%), Neufchâteau (3%) et Saint-Ode (2 %).

[7] Source : Diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail (2014)

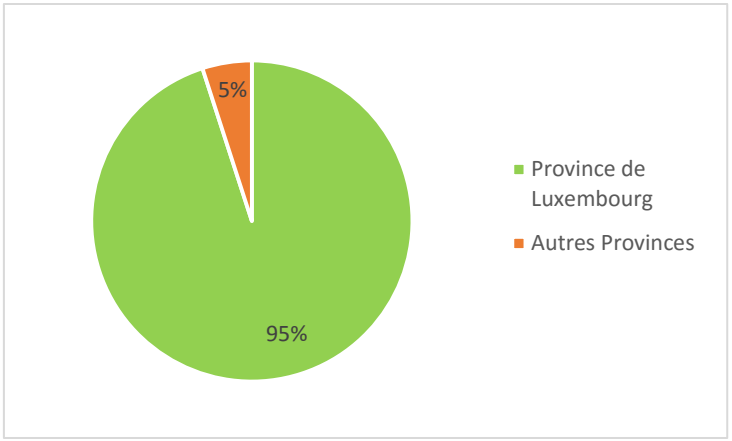


Figure 6 : Provenance des personnes travaillant à Vaux-sur-Sûre[8]

Une utilisation exclusive de la voiture pour se rendre dans les deux principales entreprises de l'entité

D'après les chiffres issus du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail, et qui ne concernent que les deux principales entreprises de l'entité soumises au dit diagnostic (Elia et Aldi), 100% des travailleurs concernés viennent en voiture.

Aucune autre donnée relative à d'autres entreprises n'existe et/ou n'a été mise à disposition dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité.

2.4.2.3 Déplacements domicile – école

La voiture, principal mode de transport utilisé pour se rendre à l'école

Selon l'enquête de mobilité scolaire réalisée auprès des enfants, 67 % d'entre eux viennent à l'école en voiture avec leurs parents (ou famille). Ce chiffre peut s'avérer élevé compte tenu du fait qu'une majeure partie de la population scolaire habite à proximité de son école (40 % à moins de 1 km, 75 % à moins de 3 km).

Un tiers des enfants se rend toutefois à l'école via un autre mode de transport : 11 % des enfants viennent à pied et 4 % en vélo. Le transport scolaire est utilisé par 10 % des enfants.

Une analyse plus approfondie des déplacements domicile-école est réalisée au chapitre 10 « Mobilité scolaire » (p. 71 et suivantes).

[8] Idem

2.5 Synthèse

Vaux-sur-Sûre …

- ⇨ Une commune rurale peu densément peuplée et relativement étendue
- ⇨ Une commune en forte croissance démographique, impliquant des besoins en déplacements accrus
- ⇨ Une commune fortement « dépendante », impliquant des déplacements vers les pôles voisins (Bastogne, Libramont, Neufchâteau, Grand-Duché du Luxembourg)
- ⇨ Une commune qui ne comporte pas de pôle majeur de déplacements (présence de deux petits parcs d'activités)
- ⇨ Un petit pôle d'emploi local

Une population …

- ⇨ Particulièrement jeune, nécessitant de porter une attention toute particulière aux déplacements domicile-école
- ⇨ Qui dispose de revenus assez élevés
- ⇨ Dont le taux de motorisation est l'un des plus élevés de la Région

3. Déplacements à pied et PMR

3.1 Les cheminements piétons

3.1.1 Au sein des villages

Peu de voiries équipées de trottoirs

A Vaux-sur-Sûre, et ceci vaut globalement pour l'ensemble des villages, le déplacement des piétons se fait essentiellement sur la chaussée (et/ou sur les accotements) en raison de l'absence de trottoirs.

Bien que les flux de circulation automobile soient relativement limités sur le réseau local, la cohabitation entre voiture et piéton n'est pas adéquate, en particulier en raison des vitesses pratiquées par les automobilistes. Hormis aux abords immédiats des écoles, les vitesses maximales autorisées sont de 50 km/h en agglomération et généralement de 90 km/h hors agglomération, et ces vitesses sont à certains endroits dépassées par nombre d'automobilistes (cf. section 7.2 « Vitesse de circulation «, p. 56 et suivantes).

Photo 1 & Photo 2 : Absence de trottoirs dans les villages d'Assenois et Chenogne

Des trottoirs équipent néanmoins certaines voiries. Dans la plupart des cas, ces trottoirs sont alors relativement étroits, ce qui rend inconfortable le déplacement des piétons (mais leur assurent néanmoins une place sur la voirie). Parfois, c'est le manque d'entretien des haies qui réduit l'espace pour le piéton.

Photo 3 & Photo 4 : Trottoirs étroits à Vaux-sur-Sûre

La qualité des cheminements piétons aux abords des écoles est traitée dans le chapitre 10. « Mobilité scolaire » (pages 71 et suivantes).

3.1.2 Entre villages

Des voies de circulation inconfortables et peu sécurisantes pour les piétons

L'absence d'infrastructure pour les piétons et les vitesses élevées autorisées (≤ 90 km/h) et pratiquées par les automobilistes sur les voies de liaison entre villages, rendent celles-ci particulièrement inconfortables et insécurisantes pour les piétons.

Des sentiers qui offrent d'intéressantes alternatives pour les déplacements à pied

La commune de Vaux-sur-Sûre dispose de nombreux sentiers, chemins de campagne, etc. Ils offrent une alternative intéressante aux piétons qui souhaitent se déplacer sur la commune entre les différents villages, ainsi que vers les villages des communes voisines (Léglise, Fauvillers, Bastogne, Martelange, Saint-Ode).

Photo 5 & Photo 6 : Sentiers et chemins de campagne sur l'entité

Ce réseau de sentiers et chemins sert notamment d'itinéraires de promenades. Ce ne sont pas moins de 17 circuits de promenades qui ont été développés par le syndicat d'initiative de la commune. Ces circuits couvrent l'ensemble du territoire communal et sont balisés.

Le RAVeL, autre alternative offerte aux piétons

Dans le nord-ouest de la commune, le RAVeL connecte les villages de Sibret et Villeroux, et permet de rejoindre Bastogne. Si cette voie lente offre une alternative intéressante pour les déplacements à pied, la distance qui sépare Bastogne de Sibret (6,5 km) et Villeroux (5 km) rend ce pôle économique relativement éloigné pour le piéton.

3.2 Les points noirs et freins

Un réseau routier peu adapté aux déplacements à pied

Comme vu ci-avant, le réseau routier est globalement peu confortable et souvent insécurisant pour les piétons. En raison, d'une part, de l'absence à de nombreux endroits d'infrastructure pour les piétons et, d'autre part, des vitesses de circulation automobiles autorisées et pratiquées. Ces deux éléments sont d'ailleurs pointés comme « problématiques » par le Groupe de Travail Sécurité Routière (PCDR).

Des distances importantes entre villages

La superficie conséquente de la commune et les distances entre villages, qui peuvent être importantes, limitent dans de nombreux cas le recours à la marche à pied comme mode de déplacement sur la commune.

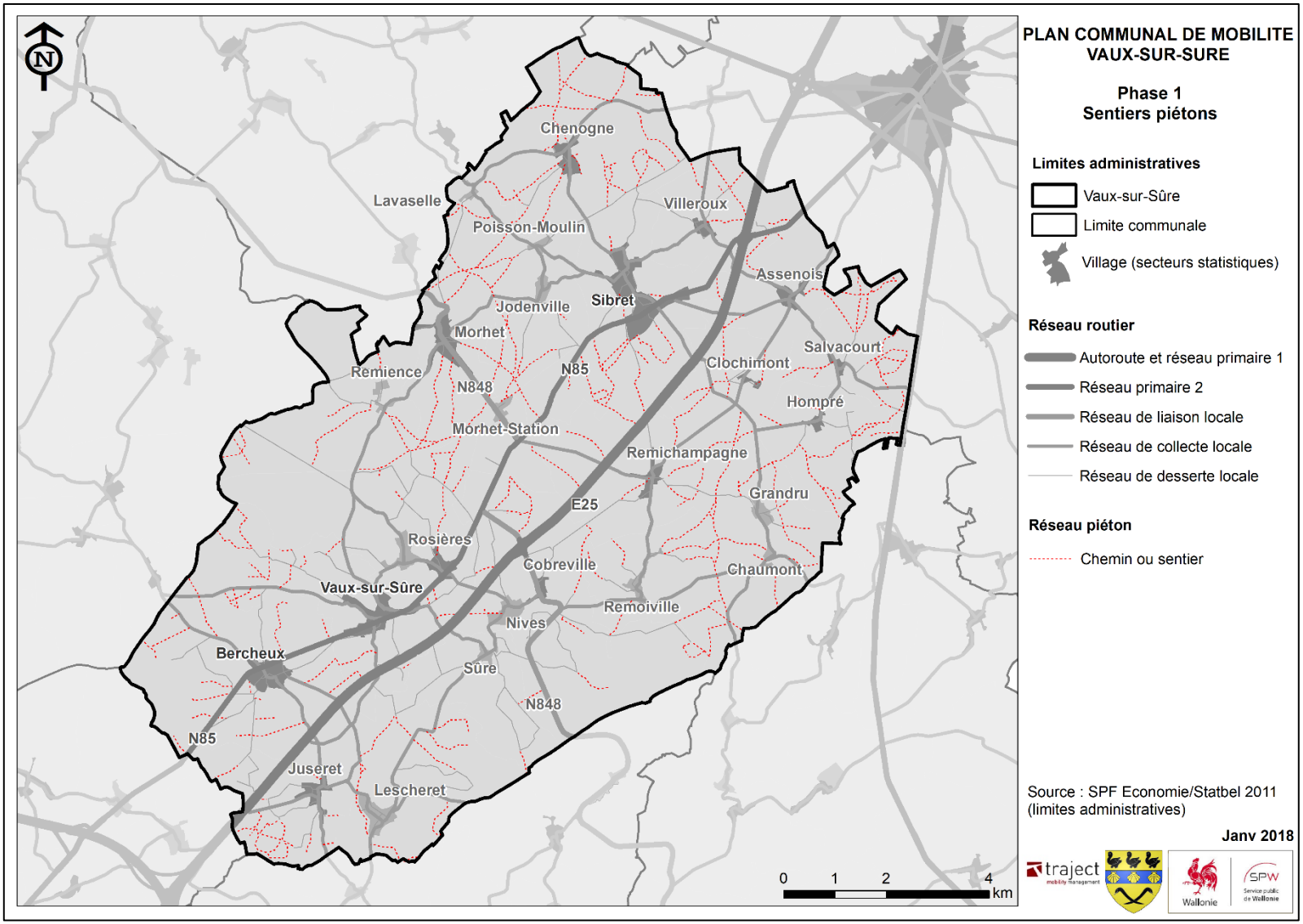
Chaque pôle de déplacements n'est ainsi accessible à pied (< 2 km) que par une minorité de la population. A titre d'exemple, seuls les habitants des villages de Vaux, Rosière-la-Grande et Rosière-la-Petite habitent à moins de 2 kilomètres des bâtiments de l'administration communale, soit environ 25 % de la population.

L'autoroute E25 et la N85 des barrières pour les piétons

Ces deux axes routiers coupent la commune en deux et constituent de vraies barrières pour les piétons. L'autoroute E25 n'est franchissable qu'en un nombre de points limités.

Un relief vallonné

Pour certaines personnes, le relief vallonné de la commune peut également constituer un frein à l'utilisation de la marche à pied comme mode de déplacement.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Sentiers piétons
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Réseau piéton
Chemin ou sentier
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Poisson-Moulin
Assenois
Jodenville
Sibret
Morhet
Salvacourt
Clochimont
Remience
N85
N848
Hompré
Morhet-Station
Remichampagne
Grandru
E25
Rosières
Cobreville
Chaumont
Vaux-sur-Sûre
Remoiville
Nives
Bercheux
Sûre
N848
N85
Juseret
Lescheret
0 1 2 4
km
Wallonie
SPW
Service public de Wallonie

3.3 La marche à pied comme mode de déplacement

La marche, pas identifiée comme mode de déplacement pour se rendre au travail

Les statistiques issues de l'enquête des déplacements domicile-travail de 2011, et qui concernent uniquement les personnes travaillant dans les entreprises de plus de 100 personnes, rapportent qu'aucune personne résidant et/ou travaillant à Vaux-sur-Sûre ne se rend à pied sur son lieu de travail.

La marche, mode de déplacement utilisé par plusieurs dizaines d'enfants pour se rendre à l'école

Un peu plus de 10 % des enfants se rendent à pied dans l'une des écoles de l'entité, soit près de 70 enfants.

La marche comme mode de déplacement pour le loisir

Nombreux sont les promeneurs qui profitent des sentiers et chemins agricoles pour effectuer leur balade dominicale. Pour rappel, ce sont 17 circuits pédestres qui sont proposés par le syndicat d'initiative et qui couvrent l'ensemble du territoire communal.

3.4 Les personnes à mobilité réduite (PMR)

Des aménagements en faveur des PMR quasiment inexistants

Actuellement, la commune n'est globalement pas adaptée aux déplacements des personnes à mobilité réduite. Quand trottoirs il y a, rares sont ceux qui présentent un passage libre supérieur ou égal à 1,5 mètre. Rares sont les endroits où les trottoirs sont abaissés au niveau des passages pour piétons et/ou sont présentes des dalles podotactiles. Aucune dalle de ce type n'équipe non plus les arrêts de bus qui ne sont globalement pas adaptés aux personnes à mobilité réduite.

A noter que la maison communale qui a récemment été refaite est quant à elle accessible aux PMR.

3.5 Bilan et potentialités

Vaux-sur-Sûre …

- ⇨ Une commune desservie par un réseau routier globalement peu confortable et souvent insécurisant pour les piétons
- ⇨ Une commune comprenant de nombreux sentiers et chemins agricoles offrant une alternative intéressante pour les déplacements entre villages
- ⇨ Une commune relativement étendue limitant l'intérêt de la marche à pied pour de multiples déplacements
- ⇨ Une commune au relief vallonné, un frein pour certaines personnes
- ⇨ Une commune dans laquelle la population circule néanmoins à pied, notamment pour le loisir ou les enfants pour se rendre à l'école
- ⇨ Une commune globalement peu adaptée aux personnes à mobilité réduite

4. Déplacements à vélo

4.1 Le réseau cyclable

Vaux-sur-Sûre, traversée par plusieurs itinéraires du réseau cyclable wallon

A l'échelle de la Région wallonne, un Schéma Directeur Cyclable a été établi (2010). Il consiste en un maillage de la Wallonie par des itinéraires cyclables reliant différents pôles de la région. Si Vaux-sur-Sûre n'a pas été identifiée comme un tel pôle, elle se situe néanmoins au cœur du triangle formé par les pôles secondaires de Bastogne, Libramont-Chevigny et Martelange. A ce titre, elle est traversée par plusieurs itinéraires cyclables :

- Bastogne – Libramont-Chevigny : cet itinéraire emprunte le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer L163. Actuellement seul le tronçon entre Bastogne et Sibret est accessible (et uniquement par les vélos tout-terrain) ;
- Bastogne – Martelange : cet itinéraire emprunte globalement le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer L618. Seul le tronçon entre Hompré et Martelange est actuellement accessible (et uniquement par les vélos tout-terrain) ;
- Bastogne – La-Roche-en-Ardenne : cet itinéraire emprunte également le tracé de l'ancienne ligne de chemin de fer L618. Celui-ci traverse l'extrémité nord du territoire et transite uniquement par le village de Chenogne.

Bien qu'ayant des vocations touristiques et de loisirs, ces itinéraires sont également développés en vue de permettre les déplacements dits « utiles » (travail, école, achats, etc.) vers les principaux pôles wallons. Pour les habitants de Vaux-sur-Sûre, et en particulier ceux des villages traversés par ces itinéraires cyclables, ces liaisons offrent des connexions intéressantes vers les pôles voisins de Bastogne, et de Libramont-Chevigny dans une moindre mesure.

Photo 7 & Photo 8 : Vues sur le tronçon rendu practicable de l'ancienne ligne de chemin de fer L163

Vaux-sur-Sûre, traversée par des itinéraires de loisirs

Deux itinéraires régionaux et/ou internationaux de loisirs et vélo-tourisme traversent le territoire communal de Vaux-sur-Sûre et empruntent partiellement les itinéraires décrits ci-avant :

- L' « Eurovélo 5 » (316 km)

Cet itinéraire international relie Roubaix (France) à Martelange, et plus localement La Roche-en-Ardenne, Bastogne et Martelange. Il traverse le nord et l'est de la commune, et transite notamment par les villages et hameaux de Sibret, Poisson-Moulin, Lavaselle (nord), Assenois, Salvacourt, Hompré (est). Cet itinéraire emprunte tantôt le réseau routier communal, tantôt les anciennes voies de chemins de fer des lignes 163 et 618 ;

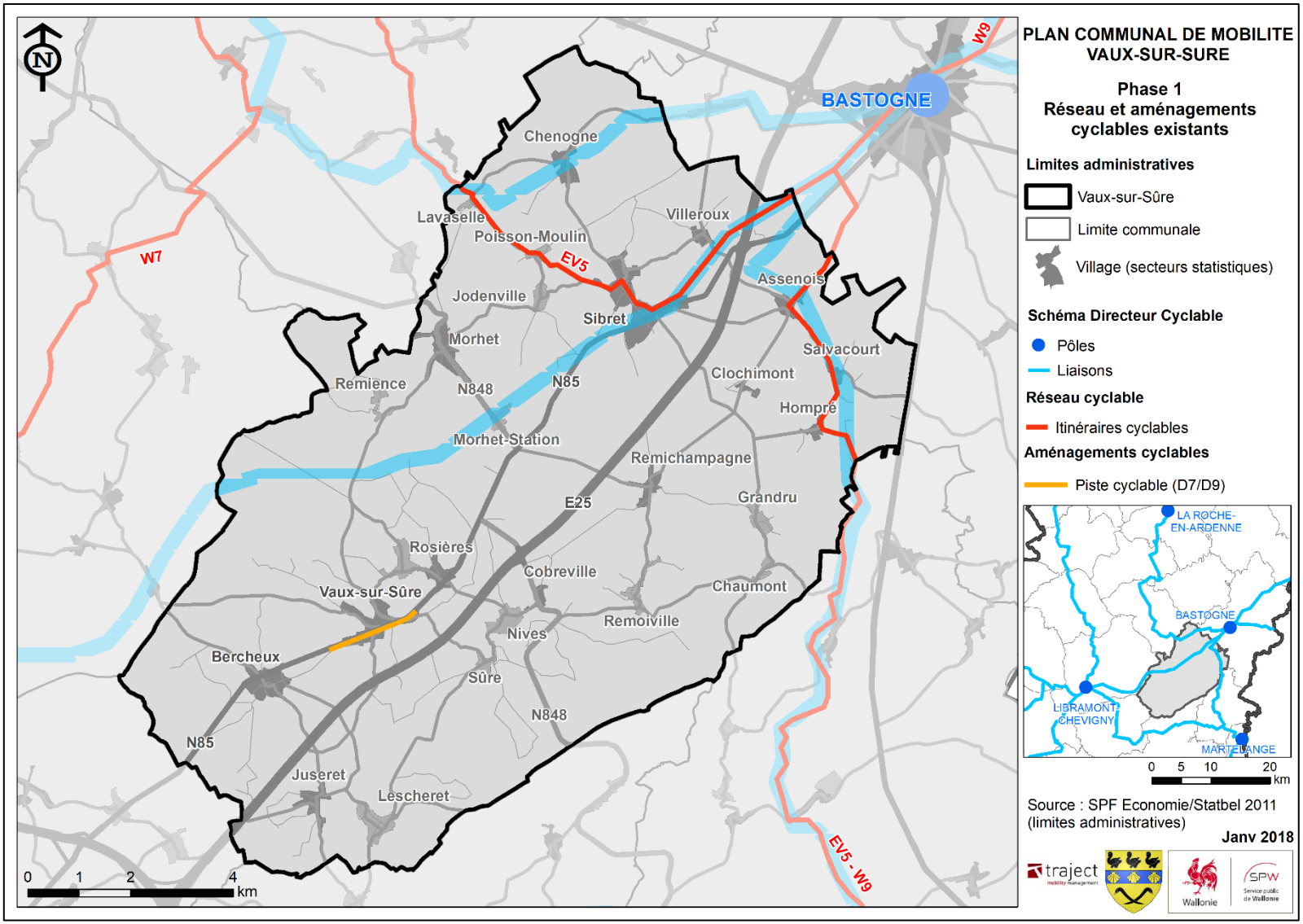
- La « W9 – La Véloroute grandeur Nature » (125 km)

Cet itinéraire régional relie Raeren à Martelange. Il transite par l'est de la commune et utilise le même tracé que l'Eurovélo 5. Il traverse donc les villages d'Assenois, Salvacourt et Hompré.

Pour rappel, les tronçons empruntant les anciennes lignes de voies de chemin de fer ne sont actuellement accessibles qu'aux vélos tout-terrain (et piétons). Quant aux tronçons empruntant le réseau routier, ils ne sont pas spécifiquement aménagés pour les cyclistes.

En termes de balisage, seul le tronçon entre Bastogne et Martelange est actuellement balisé.

Photo 9 : Vue sur un tronçon de l'itinéraire emprunté par l'Eurovélo 5 et le W9 à hauteur d'Assenois


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Réseau et aménagements cyclables existants
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Schéma Directeur Cyclable
Pôles
Liaisons
Réseau cyclable
Itinéraires cyclables
Aménagements cyclables
Piste cyclable (D7/D9)
BASTOGNE
Chenogne
Lavaselle
Poisson-Moulin
Villeroux
Assenois
Jodenville
Sibret
Morhet
Salvacourt
Remience
N848
N85
Clochimont
Hompré
Morhet-Station
Remichampagne
Grandru
E25
Rosières
Cobreville
Chaumont
Vaux-sur-Sûre
Remoiville
Nives
Bercheux
Sûre
N848
N85
Juseret
Lescheret
W7
W9
EV5
EV5 - W9
0 1 2 4 km
LA ROCHE-EN-ARDENNE
BASTOGNE
LIBRAMONT-CHEVIGNY
MARTELANGE
0 5 10 20 km
Source : SPF Economie/Statbel 2011 (limites administratives)
Janv 2018
Wallonie
SPW

4.2 Les aménagements et infrastructures

Très peu d'aménagements en faveur des cyclistes

Seul un petit tronçon de la N85 possède des aménagements destinés aux cyclistes. En traversée de Vaux, une piste cyclo-piétonne séparée (D9) a ainsi été aménagée en direction de Bastogne sur environ 1.500 mètres. Celle-ci laisse ensuite place à une piste cyclable séparée (D7) sur les 500 mètres suivants. Aucun aménagement n'a été réalisé en direction de Libramont.

A noter que la piste cyclo-piétonne et la piste cyclable ne sont séparées de l'espace de circulation automobile que par un filet d'eau, et que ces pistes sont situées à même niveau que la chaussée, ce qui peut s'avérer inconfortable et/ou insécurisant pour les cyclistes, compte tenu de la limite de vitesse autorisée (70 km/h) et de la circulation de (trop) nombreux poids lourds sur cet axe.

Photo 10: Piste cyclo-piétonne présente le long de la N85

Le contre sens cyclable autorisé dans les voiries en sens unique

Les quelques voiries en sens unique que comporte la commune ont été mises en sens unique limité (SUL), permettant aux cyclistes de rouler en contresens dans ces voiries. Ces contresens cyclables présentent pour principal avantage d'éviter des détours qui peuvent être importants et/ou d'utiliser des voiries plus sécurisantes pour les cyclistes.

Photo 11 : Sens Unique Limité (SUL) rue de Wez à Vaux-sur-Sûre

Des dispositifs d'accrochage pour vélos aux abords de l'ensemble des écoles

Outre les SUL, la présence de dispositifs d'accrochage pour vélos aux abords de l'ensemble des écoles de l'entité est également à souligner. Ceux-ci permettent aux enfants et enseignants de stationner aisément leur véhicule. Seul regret, les « pinces-roues » constituent le type de dispositif mis à disposition. Ceux-ci ne permettent pas un accrochage efficace et sécurisé des vélos, et sont par conséquent généralement déconseillés. Ils ne sont en outre pas couverts.

Photo 12 : Dispositifs d'accrochage pour vélo – école de Juseret

Quelques dispositifs d'accrochage pour vélos sont également présents devant le CPAS.

4.3 Les points noirs (sécurité)

Un réseau viaire peu enclin aux déplacements à vélo

Globalement, hormis dans les zones où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h (ou moins), une séparation physique des circulations cyclistes et automobiles est préconisée. A cet égard, compte tenu de la quasi absence d'aménagement cyclable et des limites de vitesse imposées, le réseau viaire serpentant la commune de Vaux-sur-Sûre est globalement peu enclin aux déplacements à vélo. Ceci est d'autant plus vrai que la limite de vitesse maximale autorisée sur une grande partie de ce réseau est de 90 km/h (hors agglomération) et qu'en de nombreux endroits les limites de vitesse ne sont pas respectées (cf. ci-après 7.2 Vitesse de circulation, page 56).

Aucun aménagement n'est notamment réalisé au droit des itinéraires cyclables qui ne sont pas en site propre, ce que met également en exergue le Groupe de Travail Sécurité routière (PCDR).

A noter également que les itinéraires en site propre (anciennes voies de fer aménagées) ne sont accessibles qu'aux vélos tout-terrain, voire également aux vélos tout-chemin (cf. ci-avant).

La N85, un axe particulièrement inconfortable et insécurisant pour les cyclistes

En raison de sa plus forte fréquentation par des véhicules automobiles, notamment par des poids lourds, et du fait que la limite de vitesse autorisée y est de 70 ou 90 km/h, la N85 peut être qualifiée d'axe le plus inconfortable et insécurisant pour les cyclistes. Plusieurs accidents y ont d'ailleurs déjà été recensés dont un accident mortel cet avril 2016.

4.4 L'utilisation actuelle du vélo

La vélo, pas identifié comme mode de déplacement pour se rendre au travail

Les statistiques issues de l'enquête des déplacements domicile-travail de 2011, et qui concernent uniquement les personnes travaillant dans les entreprises de plus de 100 personnes, rapportent qu'aucune

personne résidant et/ou travaillant à Vaux-sur-Sûre ne se rend à vélo sur son lieu de travail.

La vélo, utilisé par quelques enfants pour se rendre à l'école

Selon l'enquête réalisée auprès des enfants du primaire de l'entité, environ 15 enfants utilisent le vélo comme mode principal de déplacement pour se rendre à son école.

Photo 13 & Photo 14 : Vélos aux abords de l'école de Morhet (g.) & maman allant chercher son enfant à l'école (dr.)

4.5 Bilan et potentialités

Vaux-sur-Sûre …

- ⇨ Une commune traversée par plusieurs itinéraires cyclables empruntant d'anciennes voies de chemin de fer, offrant un potentiel intéressant
- ⇨ Une commune actuellement peu encline aux déplacements cyclables (très peu d'aménagements, des vitesses de circulation élevées sur la majeure partie du réseau routier)
- ⇨ Pas de réel point noir, mais un axe routier particulièrement insécurisant et inconfortable pour les cyclistes : la N85
- ⇨ Une utilisation du vélo par quelques enfants pour se rendre à l'école

5. Transport public et intermodalité

5.1 L'offre en transport public

5.1.1 Le mode train

Vaux-sur-Sûre, non desservie par un point d'arrêt ferroviaire mais située à proximité de la gare de 'Libramont' et de la halte de 'Longlier-Neufchâteau'

La commune de Vaux-sur-Sûre n'est desservie par aucun point d'arrêt ferroviaire. Deux points d'arrêts ferroviaires se trouvent toutefois sur les territoires communaux voisins : la gare de Libramont et la halte ferroviaire de Longlier-Neufchâteau. Tous deux situés sur la ligne 162 reliant Namur au Grand-Duché du Luxembourg, ces points d'arrêts présentent comme principal intérêt (et en particulier celui de Libramont) de permettre aux habitants de Vaux-sur-Sûre de rejoindre le Grand-Duché du Luxembourg (principal pôle d'emploi pour ceux-ci[9]), et Arlon dans une moindre mesure.

A noter que la ligne de bus 163b, dont question ci-après, remplace l'ancienne ligne de chemin de fer reliant localement Bastogne à Libramont. Elle est de ce fait financée par la SNCB.

La gare de Libramont, desservie par des relations IC

La gare de Libramont assure une connexion relativement directe avec le Grand-Duché du Luxembourg, puisque desservie par des relations Intercity (IC). Il faut un peu moins d'une heure pour rejoindre le Grand-Duché depuis cette gare, un temps de trajet similaire à celui effectué en voiture (hors congestion routière). La fréquence de passages de ces relations IC est d'une par heure en moyenne (et de deux par heure durant les heures de pointe). Outre ces relations IC, la gare de Libramont est également desservie par des relations Locales (L) et de Pointes (P), mais à de moindres fréquences et assurant des connexions davantage locales (Marbehan, Habay, Stockem, Viville, Arlon).

La halte de 'Longlier-Neufchâteau', uniquement desservie par des relations locales (L) et de Pointes (P)

La halte de Longlier-Neufchâteau n'est quant à elle desservie que par des relations Locales (L) et de Pointes (P) connectant Libramont à Arlon. Afin de rejoindre le Grand-Duché du Luxembourg en train, les voyageurs embarquant à cette halte doivent par conséquent effectuer une correspondance à Arlon. Une correspondance est également nécessaire en vue de rejoindre Namur (ou Bruxelles).

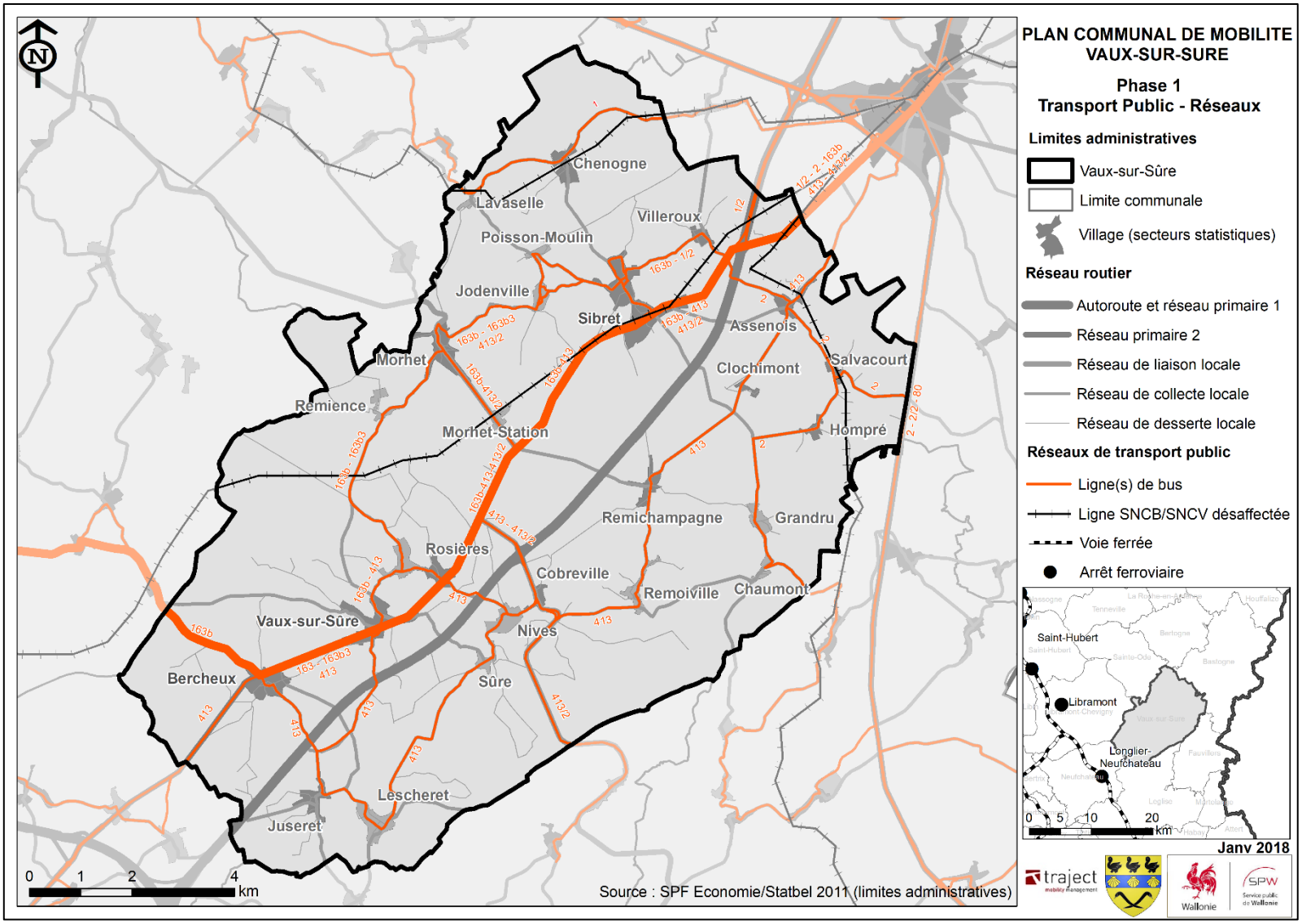
Cette halte est en outre faiblement desservie, à raison de 8 relations 'L' par jour/sens (une toutes les deux heures) et de 3 relations 'P' par jour/sens.

Des points d'arrêts essentiellement accessibles en voiture ou en bus

Etant donné la distance relative qui les sépare des villages de la commune[10], ces points d'arrêts sont essentiellement accessibles en voiture. Ils sont également accessibles en bus via les lignes 163b (Libramont), 413 et 413/2 (Longlier-Neufchâteau).

[9] Pour rappel, environ 30 % de la population active travaille au Grand-Duché du Luxembourg.

[10] La gare de Libramont est située à plus de 13 km du village le plus proche (Bercheux) et la halte de Longlier-Neufchateau à plus de 8 km (Juseret).


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Transport Public - Réseaux
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Réseaux de transport public
Ligne(s) de bus
Ligne SNCB/SNCV désaffectée
Voie ferrée
Arrêt ferroviaire
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Poisson-Moulin
Jodenville
Sibret
Assenois
Clochimont
Salvacourt
Hompré
Morhet
Remience
Morhet-Station
Remichampagne
Grandru
Rosières
Cobreville
Remoiville
Chaumont
Vaux-sur-Sûre
Nives
Bercheux
Sûre
Lescheret
Juseret
Saint-Hubert
Libramont
Longlier-Neufchateau
0 5 10 20 km
Janv 2018
0 1 2 4 km
Source : SPF Economie/Statbel 2011 (limites administratives)
Wallonie

5.1.2 Le mode bus

5.1.2.1 Le réseau TEC Namur-Luxembourg

Vaux-sur-Sûre, desservie par 10 lignes de bus présentant globalement de faibles fréquences de passage

Le territoire communal est desservi par 10 lignes de bus du TEC Namur-Luxembourg, dont les caractéristiques sont reprises dans le tableau ci-contre. Toutes assurent une connexion avec Bastogne (à l'exception de la ligne 53/1) et présentent une très faible fréquence de passage (à l'exception de la ligne 163b 'Libramont – Bastogne). Plusieurs de ces lignes ne circulent en outre pas durant les périodes de vacances (1/2, 2/2, 53/1, 413/2) et/ou le samedi (1/2, 2/2, 53/1, 80, 413, 413/2), et ont essentiellement pour rôle de desservir les établissements scolaires.

La N85, principal axe desservi par le réseau bus

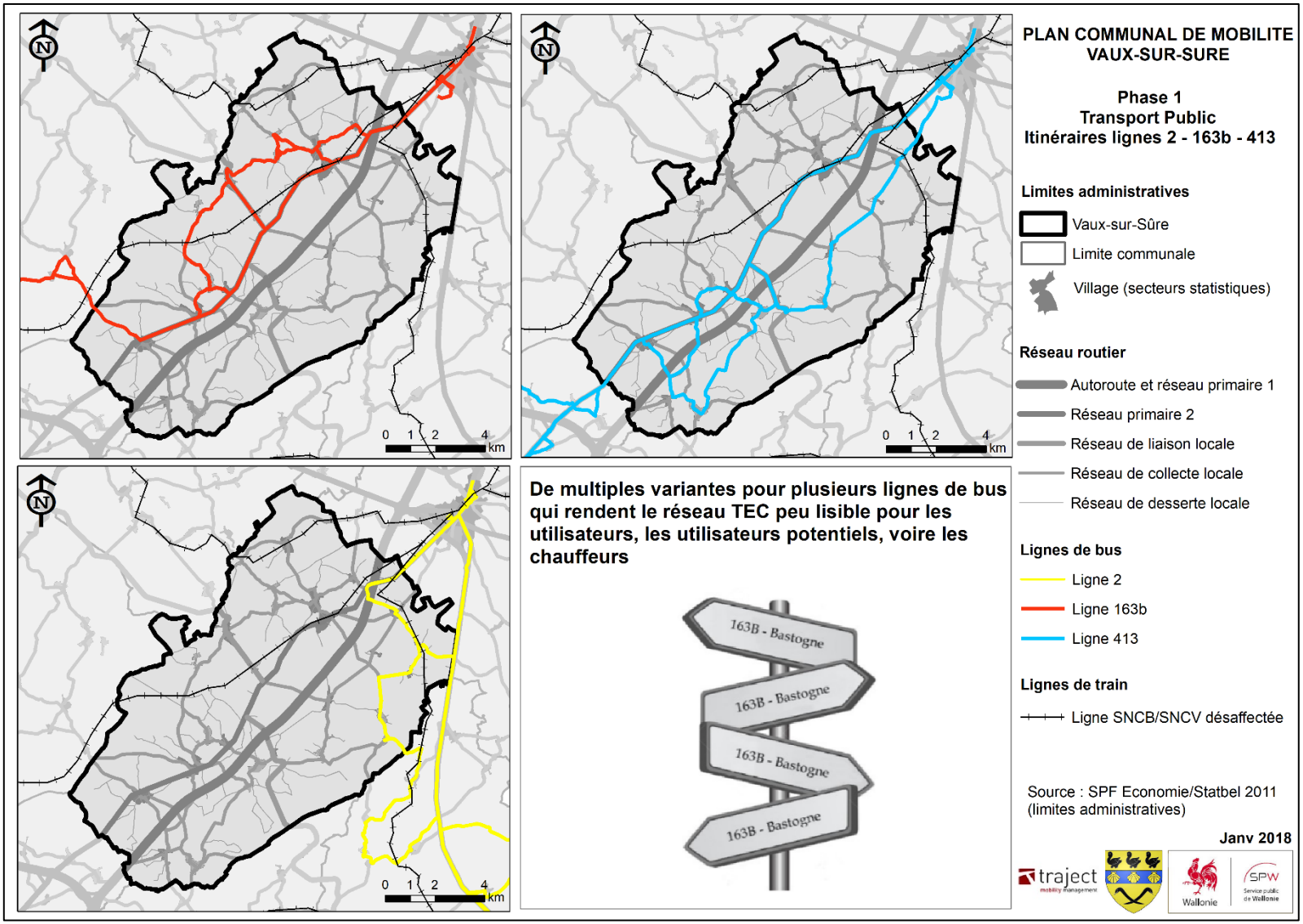
Si l'ensemble des villages de la commune sont desservis par le réseau de bus du TEC Namur-Luxembourg (cf. carte ci-après), la majorité de ceux-ci le sont à de très faibles fréquences. Seule la N85, et par conséquent les villages s'étendant le long de cet axe, sont desservis par plus de 10 bus/jour/sens.

Un réseau TEC manquant quelque peu de lisibilité

Bien que la ligne 163b structure en quelque sorte le réseau TEC à Vaux-sur-Sûre, la multiplication des itinéraires que poursuit une même ligne, voire plusieurs lignes (cf. carte ci-après), entache dans une certaine mesure la bonne lecture du réseau sur le territoire communal.

N° Ligne	Itinéraire/Direction	Fréquence de passage (en semaine)/sens*	
		Vers Bastogne	Autre direction
1	Marche-en-Famenne – Bastogne	1/jour	4/jour
1/2	Salle – Flamierge – Bastogne	-	-
2	Bastogne – Fauvillers	1/jour	1/jour
2/2	Bastogne – Villers-la-Bonne-Eau	1/jour	1/jour
53/1	Saint-Hubert – Tillet - Amberloup	1/jour**	1/jour***
80	Bastogne – Arlon – Luxembourg	2/jour	2/jour
163b	Libramont – Bastogne	14/jour	13/jour
163b3	Circuit des écoles de Sibret (Bercheux-Sibret)	1/jour	1/jour
413	Bastogne – Neufchâteau	3/jour	3/jour
413/2	Juseret – Traimont – Sibret – Bastogne	1/jour	1/jour

* Via l'itinéraire principal / ** Vers Saint-Hubert / *** Vers Amberloup


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Transport Public
Itinéraires lignes 2 - 163b - 413
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Lignes de bus
Ligne 2
Ligne 163b
Ligne 413
Lignes de train
Ligne SNCB/SNCV désaffectée
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
0 1 2 4 km
De multiples variantes pour plusieurs lignes de bus qui rendent le réseau TEC peu lisible pour les utilisateurs, les utilisateurs potentiels, voire les chauffeurs
163B - Bastogne
163B - Bastogne
163B - Bastogne
163B - Bastogne
traject
Wallonie
SPW

5.1.2.2 Telbus

Vaux-sur-Sûre, desservie par le Telbus

Depuis 2004, la commune de Vaux-sur-Sûre, à l'instar d'autres communes de la province du Luxembourg, est desservie par le « Telbus ». Il s'agit « *d'un service de proximité à la demande mis en place par le TEC Namur-Luxembourg afin de répondre aux besoins de mobilité dans les zones rurales de la province du Luxembourg* ».

Ce service est disponible les jours de semaine (de 09h00 à 17h00), et ouvert à l'ensemble des personnes de la commune. Il permet de se déplacer sur le territoire communal et les autres communes partenaires du projet (Bastogne, Saint-Ode, Libramont, Bercheux).

5.1.2.3 Les arrêts de bus

Un nombre conséquent d'arrêts de bus (pour une demande limitée)

La commune de Vaux-sur-Sûre compte 91 paires d'arrêts de bus sur son territoire, ce qui est relativement important compte tenu de son effectif de population (5.500 habitants) et que celle-ci ne constitue pas un pôle de déplacement majeur.

Ce nombre conséquent d'arrêts de bus résulte de la politique du TEC Namur-Luxembourg de satisfaire la demande de l'ensemble des usagers, même lorsque celle-ci ne concerne qu'un seul utilisateur. Cela explique également pourquoi la majeure partie des arrêts sont très peu fréquentés et/ou équipés (cf. ci-après).

Des arrêts globalement peu équipés et inconfortables, voire insécurisants

La majorité de ces arrêts consiste uniquement en un poteau (reprenant le nom de l'arrêt et les lignes concernées). Certains sont munis d'une aubette. Ces derniers disposent aussi parfois de banc et/ou d'une poubelle et sont les seuls à afficher les horaires des lignes desservant l'arrêt.

Aucun arrêt ne dispose d'équipement pour vélos, de bornes d'information aux voyageurs, ou encore d'automates permettant la recharge des titres de transport.

Photo 15 & Photo 16 : Arrêts « Route de Bercheux » à Juseret

Rares sont les arrêts qui disposent d'une zone d'attente confortable, c'est-à-dire munis d'un revêtement en dur, sur au minimum 2 mètres de large et une longueur d'au minimum 15 à 20 mètres. Généralement, l'accotement enherbé présent le long de la chaussée sert de zone d'attente pour les utilisateurs du TEC. Cette zone d'attente est en outre régulièrement étroite, ce qui pose des problèmes de sécurité (routière), notamment lors de l'embarquement des voyageurs, aux endroits où les limites de vitesse maximum imposées sont élevées (> 50 km/h) et/ou le long de la N85 (axe le plus fréquenté par les automobilistes).

Photo 17 & Photo 18: Arrêts « Ecole » et « Chapelle »

Photo 19 & Photo 20: Arrêts « Rte Jodenville » et « Rte Cobreville » situés le long de la N85

Des arrêts non adaptés aux personnes à mobilité réduite

Aucun arrêt n'est spécifiquement adapté aux personnes à mobilité réduite (dimension et revêtement de la zone d'attente non conforme, absence de dalles podotactiles, etc.).

5.2 La demande en transport public

5.2.1 Le mode train

Le train, utilisé par quelques personnes pour se rendre au travail

Selon les données issues du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail (2014), et qui concernent les entreprises de plus de 100 personnes, de l'ordre de 6 % des personnes actives domiciliées à Vaux-sur-Sûre utilisent le train pour se rendre sur le leur lieu de travail (Région de Bruxelles-Capitale).

A l'inverse, aucune des personnes travaillant dans les deux entreprises présentes sur le territoire de Vaux-sur-Sûre et concernées par ce diagnostic (Aldi et Elia), n'utilise ce mode de transport.

5.2.2 Le mode bus

5.2.2.1 Préambule

La direction d'exploitation du TEC Namur-Luxembourg a transmis au bureau d'études Traject les statistiques relatives à la fréquentation des lignes et arrêts de bus desservant et présents sur le territoire communal de Vaux-sur-Sûre. Ces statistiques datent d'avril 2016 et permettent de se faire une bonne idée du degré d'utilisation de ces lignes et arrêts de bus.

A noter que pour 31 des 91 arrêts aucune donnée n'a pu être récoltée, ce qui signifie que soit ceux-ci n'étaient pas fréquentés au moment de la campagne de comptage, soit qu'une erreur de mesure s'est produite lors de cette campagne. L'analyse porte donc essentiellement sur les 60 arrêts pour lesquels des données existent.

5.2.2.2 Fréquentation des lignes de bus

A. Fréquentation des lignes régulières

Des fréquentations qui varient fortement selon les lignes et les heures de la journée

Les graphiques ci-contre illustrent respectivement la répartition de la fréquentation des bus par ligne, et pour l'ensemble des lignes desservant le territoire de Vaux-sur-Sûre.

Il en ressort principalement que :

- Près d'un bus sur deux enregistre moins de 10 montées au cours de son voyage (dont un peu plus de la moitié enregistre un maximum de 3 montées). C'est le cas notamment de l'ensemble des bus de la ligne 163b3 (qui roulent pratiquement toujours à vide), et de la majeure partie des bus des lignes 2, 80 et 163b ;
- A l'inverse, un bus sur cinq enregistre plus de 50 montées au cours de son voyage. C'est le cas de pratiquement l'ensemble des bus des lignes 1/2 et 413/2, ainsi que de la moitié des bus de la ligne 413 ;

En ce qui concerne l'importance de la fréquentation selon le moment de la journée, il apparait que, globalement et sans surprise, les fréquentations sont les plus importantes durant les heures de pointe, et plus particulièrement durant les heures d'entrée et de sortie d'école.

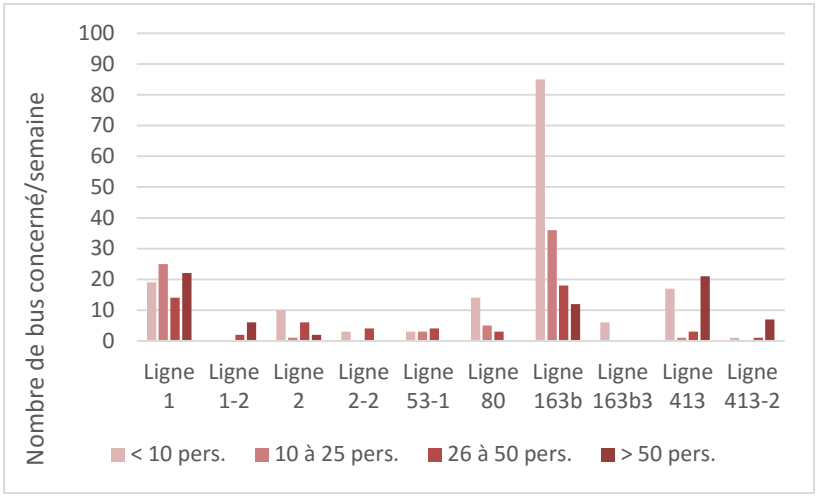


Figure 7 : Répartition de la fréquentation des bus par ligne – Semaine du 18 avril 2016 (Source : TEC Namur-Luxembourg)

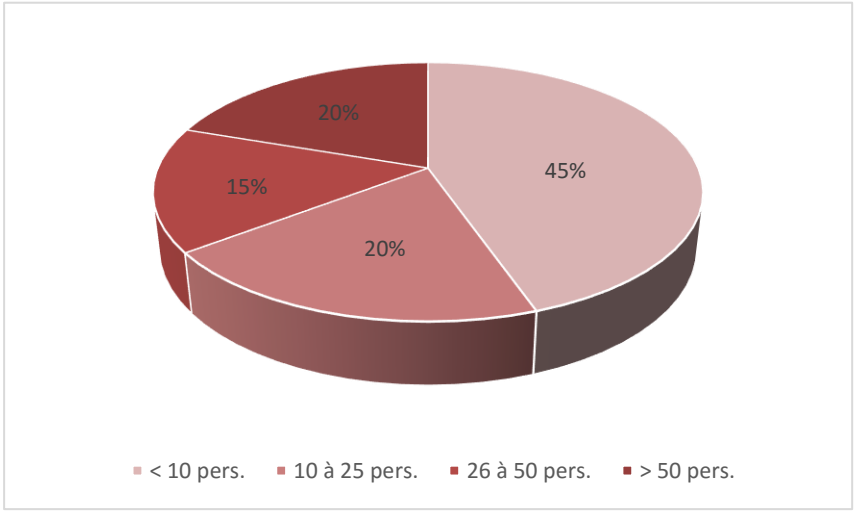


Figure 8 : Répartition de la fréquentation des bus
Semaine du 18 avril 2016 (Source : TEC Namur-Luxembourg)

B. Fréquentation du Telbus

Un service utilisé par quelques habitants, essentiellement pour se rendre à Bastogne, mais aussi pour se déplacer sur le territoire communal

Il ressort des données transmises par le TEC Namur-Luxembourg (2006-2012) que :

- Une petite partie de la population utilise ce service pour se déplacer. Sur les 582 clients du Telbus enregistrés en 2012, 43 sont domiciliés à Vaux-sur-Sûre. Ce service est donc utilisé par un peu moins de 1% de la population communale. Ce chiffre diminue en outre au fur et à mesure des années. Le nombre de clients était de 905 en 2008, dont 78 domiciliés à Vaux-sur-Sûre;
- Ceux-ci utilisent le Telbus essentiellement pour se rendre à Bastogne. De l'ordre de 60 à 65 % des déplacements effectués par les habitants de Vaux-sur-Sûre ont en effet pour destination « Bastogne » ;
- Ce service est également utilisé pour se déplacer au sein même du territoire communal. Entre 2010 et 2012, Vaux-sur-Sûre est le second pôle de destination pour ses habitants ;
- A Vaux-sur-Sûre, les clients viennent de l'ensemble des villages, mais en particulier des villages plus éloignés de la N85 (Morhet, Chenogne, Juseret, Lavaselle, etc.) et qui disposent donc d'une moins bonne offre régulière.

Il ressort également de ces données, et cela concerne l'ensemble des clients (sans distinction de ceux ayant pour origine Vaux-sur-Sûre) que :

- 70% des clients sont des personnes qui ne sont pas tenus par une activité principale contraignante (50 % pensionnés, 20% inactifs). Ils représentent toutefois moins de la moitié des déplacements ;
- L'essentiel des déplacements est donc réalisé par les 30% d'actifs ou enfants scolarisés/étudiants ;
- 75% des clients sont des clients qui utilisent le Telbus moins d'une fois par mois. Ils sont à peine 6% à l'utiliser au moins une fois par semaine. Ces derniers représentent toutefois près de la moitié des déplacements ;
- Le motif « achat » constitue le principal motif de déplacement (42%), suivi du motif « travail » (24%), et du motif « loisir » (13%).

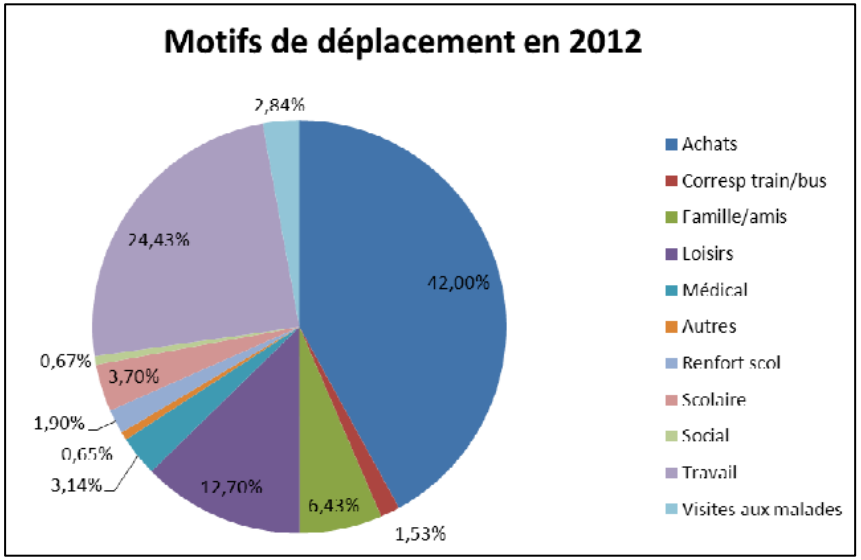


Figure 9 : Motifs d'utilisation du Telbus
(source : TEC Namur-Luxembourg, 2010-2012)

5.2.2.3 Fréquentation des arrêts

Des arrêts globalement très peu fréquentés

Parmi les 60 arrêts pour lesquels des données ont pu être récoltées, 65 % d'entre eux ont enregistré moins de 5 montées/jour en moyenne (dont plus de la moitié à peine 1 montée/jour en moyenne).

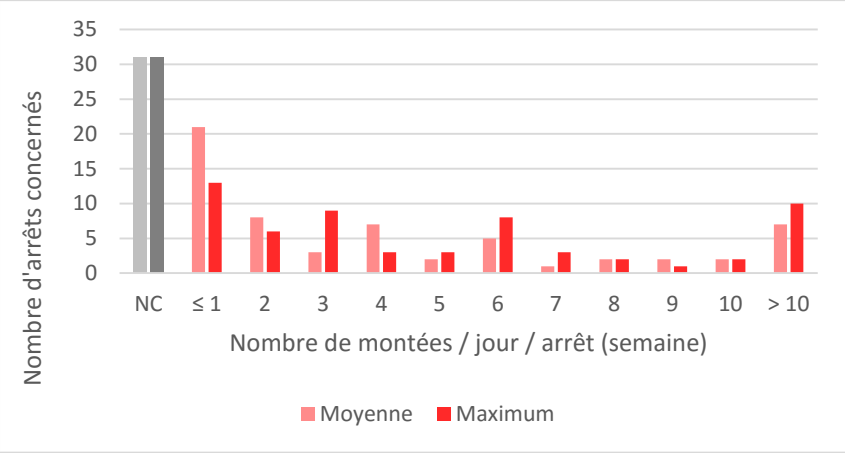


Figure 10 : Répartition du nombre de montées/jour/arrêt

Quelques arrêts fréquentés par plus de 10 personnes/jours

A peine un peu plus de 10 % des arrêts a enregistré plus de 10 montées/jour en moyenne. Ces arrêts sont repris dans le tableau ci-après, indiquant également les lignes de bus les desservant.

L'ensemble de ces arrêts sont desservis par les lignes 163b et/ou 413.

Tableau 1 : Arrêts les plus fréquentés à Vaux-sur-Sûre

Nom de l'arrêt	Ligne desservie	Nombre de montées journalières moyen
Vaux-sur-Sûre - Eglise	163b, 163b3, 413	33
Juseret – Route de Bercheux	413	16
Bercheux – Route de Wideumont	163b	15
Sibret - Eglise	163b, 163b3, 1/2	14
Rosière-la-Grande – Centre	163b, 163b3	12
Rosière-la-Petite – Grand Route 77	163b, 163b, 413	12
Cobreville – Chemin de Martelange	413, 413/2	11

Outre le poteau classique, chacun de ces principaux arrêts comprend un abribus et un banc, et parfois une poubelle et l'horaire de passage des bus, voire un plan du réseau. La zone d'attente est souvent inconfortable (zone étroite, revêtement meuble, …). Certains abribus sont également en mauvais état (ex : arrêt « ch. Martelange – Cobreville »).

5.2.3 Les dysfonctionnements

Pas de problème de vitesse commerciale, ni de carrefour problématique

Aucun problème de vitesse commerciale n'a été recensé, ni renseigné par le TEC Namur-Luxembourg. Il n'existe en effet pas de problème de fluidité de trafic sur le territoire communal (cf. section 6.2 « Charges de trafic », p. 47). A noter également que l'arrêt des bus se fait essentiellement en chaussée, ce qui évite toute perte de temps liée à la réinsertion des bus dans le trafic. Seuls quelques arrêts présents le long de la N85 sont en encoche.

Le TEC Namur-Luxembourg n'a pas non plus renseigné de carrefour problématique sur le territoire communal. Certains carrefours empruntés par le réseau TEC ont toutefois été identifiés comme présentant des problèmes d'insécurité routière (cf. chapitre «Sécurité routière », p. 52 et suivantes).

Quelques problèmes de capacité (et d'horaire) à la rentrée scolaire

Les statistiques de fréquentation transmises par le TEC Namur-Luxembourg (cf. ci-avant) ne mettent pas en lumière de problème de capacité. Certains utilisateurs (ou leurs parents) ont toutefois rapporté auprès de la Commune qu'en ce début d'année scolaire 2016 le taux d'occupation important de certains bus de la ligne 163b ne leur ont pas permis (ou à leurs enfants) de monter dans le bus. Les représentants du TEC Namur-Luxembourg ont eu vent de ce problème et ont mentionné qu'en période de rentrée scolaire, certaines surcharges sont possibles ; et le cas échéant des ajustements sont effectués.

Autre dysfonctionnement rapporté par la population, un problème de correspondance en gare de Libramont entre bus et train. A cet égard le TEC rapporte qu'un choix a dû être opéré entre correspondance et desserte des écoles (cette seconde option ayant été retenue).

5.3 Bilan

En ce qui concerne l'offre

- ⇨ Vaux-sur-Sûre uniquement desservie par le réseau bus, mais située non loin de la gare de Libramont et de la halte de Neufchâteau (essentiellement accessibles en voiture et en bus dans une moindre mesure)
- ⇨ Un réseau bus qui dessert l'ensemble des villages mais à de très faibles fréquences
- ⇨ Un réseau structuré autour de la ligne 163b mais qui manque de lisibilité
- ⇨ Un nombre d'arrêts conséquent (91) pour un effectif de population réduit (5.500)
- ⇨ Des arrêts globalement très peu équipés et qui présentent des problèmes de sécurité

En termes de fréquentation

- ⇨ Une utilisation limitée du train pour se rendre sur son lieu de travail
- ⇨ Une utilisation limitée du bus, et essentiellement par les écoliers

6. Circulation automobile et deux roues motorisées

6.1 Hiérarchie du réseau viaire$

Vaux-sur-Sûre, desservie par le réseau autoroutier (E-25) et le réseau routier régional secondaire (N85)

La carte en page suivante illustre la structure et la hiérarchie du réseau routier sur le territoire communal. Celui-ci est desservi et coupé par deux voiries régionales appartenant respectivement au réseau autoroutier et au réseau primaire 2 (selon la classification établie par la Région wallonne). Ces deux axes structurent le réseau routier à Vaux-sur-Sûre (mais coupent aussi la commune en deux) :

- L'autoroute E-25 (Maastricht – Grand-Duché du Luxembourg) qui permet notamment de rejoindre Arlon, le Grand-Duché du Luxembourg, ou encore Liège). Cet axe majeur de circulation présente 2 x 2 bandes de circulation, et dispose de deux points d'entrée/sortie sur la commune. Il s'agit des entrées/sorties n°55 (Sibret) et n°56 (Vaux-sur-Sûre/Saint-Hubert).

- La N85 (Florenville – Bastogne) qui permet des connexions rapides avec les deux pôles secondaires voisins que sont Neufchâteau et Bastogne. Cet axe traverse la commune sur environ 17 km.

A noter également que la N4 (réseau primaire 2) borde une petite partie du territoire communal dans sa partie nord-est.

Vaux-sur-Sûre, également desservie par la N848

La N848, autre voirie régionale, dessert également la commune.

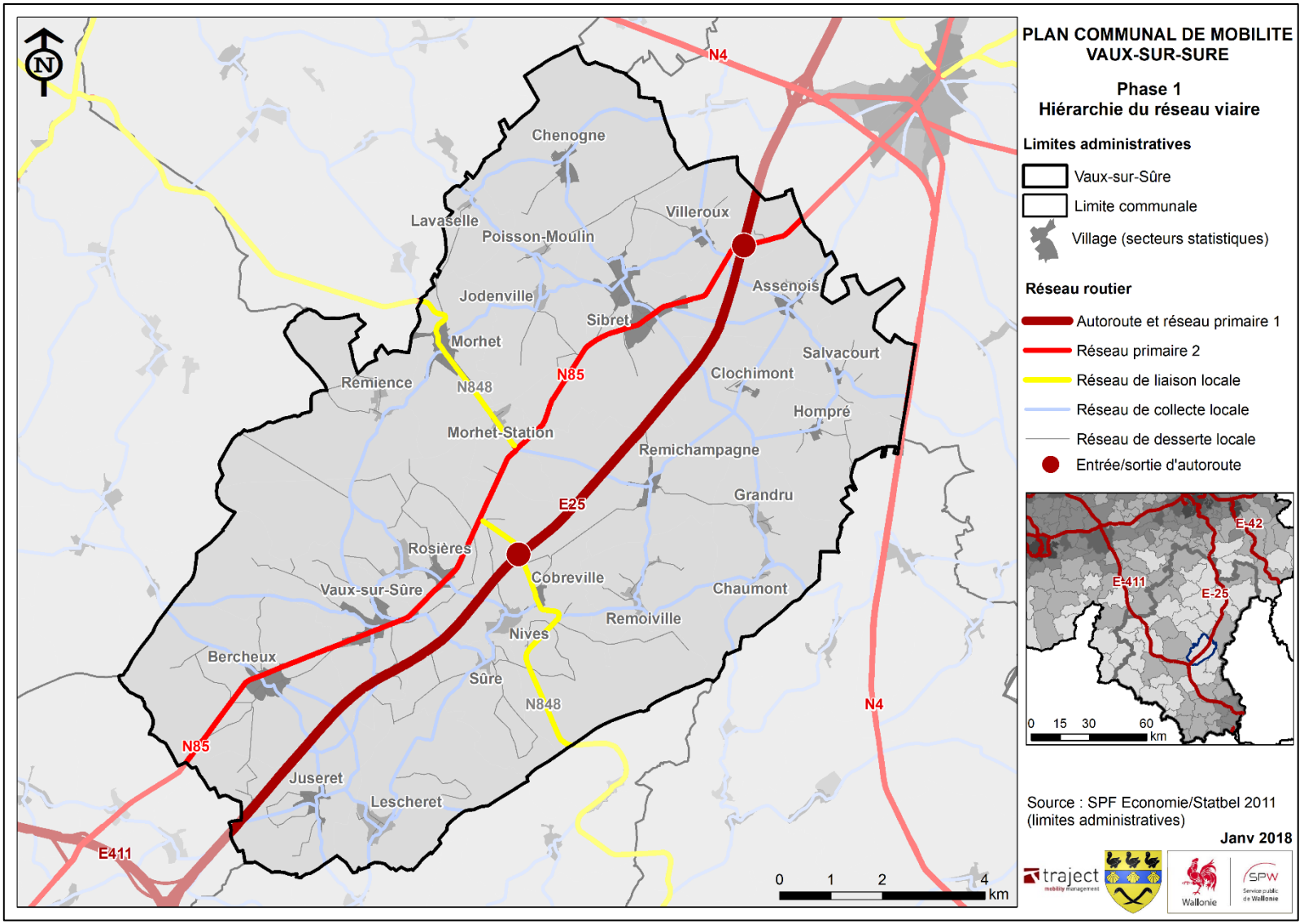
Elle assure un rôle de liaison vers les entités voisines, notamment vers Saint-Hubert et Martelange.

De nombreuses voies de collecte permettant de desservir et connecter les villages de l'entité

Depuis ces principales voies de circulation (E-25, N85) les villages sont desservis par un réseau de voies de collecte relativement dense, qui permet également des connexions entre les différents villages de l'entité.

Le tableau ci-après reprend la classification de chacune des voiries.

Echelle régionale	
Autoroutes et Réseau Primaire 1	Autoroute E-25
Réseau Primaire 2	N85
Réseau secondaire	/
Echelle locale	
Réseau de Liaison locale	N848 (chemin de Martelange, chaussée de Saint-Hubert)
Réseau de Collecte locale	Wideumont, Paradis, Champ des Poules (Bercheux) ; Menubois, Monceau, Jardins (Juseret) ; Etangs, Magerieul (Juseret) ; Nives, Cobreville ; Remoiville ; Chaumont ; Grandru ; Hompré ; Salvacour ; Assenois ; Remi-champagne ; Villeroux ; Fortin, Dry Bar, Centre, Roye, Renard, Docteur Laurent (Sibret) ; Chenogne ; Lavaselle ; Poisson Moulin ; Jodenville ; Morhet ; Remience ; Rosière-la-Grande ; Rosière-la-Petite ; Marche, Scierie, Marché, Laneuville, Wez (Vaux-sur-Sûre)
Réseau de Desserte locale	L'ensemble des autres voiries


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Hiérarchie du réseau viaire
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Entrée/sortie d'autoroute
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Poisson-Moulin
Villeroux
Assenois
Jodenville
Sibret
Morhet
Salvacourt
Clochimont
Remience
N848
N85
Hompré
Morhet-Station
Remichampagne
Grandru
E25
Rosières
Cobreville
Vaux-sur-Sûre
Chaumont
Remoiville
Nives
Bercheux
Sûre
N848
N4
N85
Juseret
Lescheret
E411
N4
0 1 2 4 km
E-42
E-411
E-25
0 15 30 60 km
Wallonie

6.2 Charges de trafic

Des comptages réalisés en juin 2016

Dans le cadre du présent plan communal de mobilité, une campagne de comptages de trafic routier a été réalisée début du mois de juin 2016 en plusieurs endroits de la N85, ainsi que sur plusieurs axes secondaires donnant sur celle-ci.

Les lieux et principaux résultats de comptages sont repris sur la carte ci-après.

De l'ordre de 2.500 à 3.500 evp/jour[11] sur la N85

La charge de trafic mesurée sur la N85, principal axe de circulation non autoroutier à Vaux-sur-Sûre, est de l'ordre de 2.500 à 3.500 evp/jour selon les tronçons. Celle-ci est aisément absorbée par cette voirie régionale.

C'est logiquement durant les heures de pointe que le flux de trafic est le plus conséquent, comme l'illustrent les figures ci-contre représentant l'évolution du trafic en deux points de la N85. Celui-ci est d'au maximum 350 evp/h pour les deux sens confondus. A titre informatif, une voirie peut aisément absorber jusqu'à 1.000 à 1.200 evp/h par bande et par sens de circulation.

A noter que le trafic est légèrement plus important en direction de Bastogne le matin et de Neufchâteau le soir.

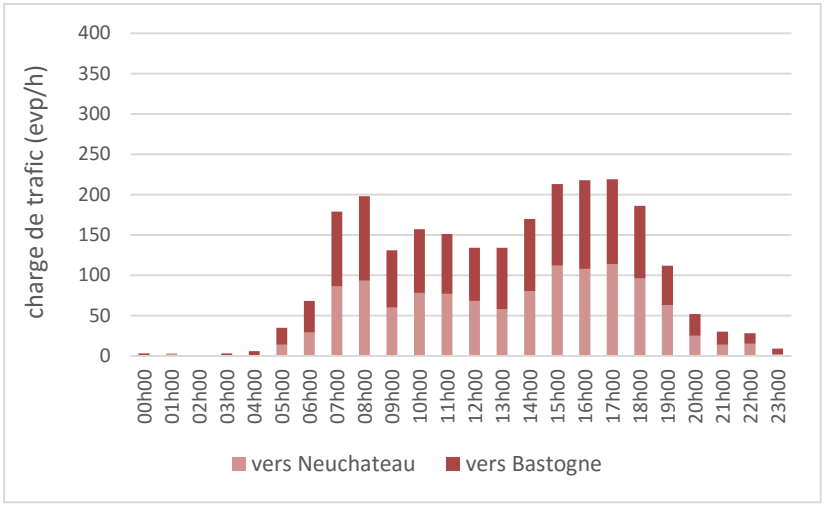


Figure 11 : Evolution de la charge de trafic sur la N85 – 07/06/16 (P81-82)

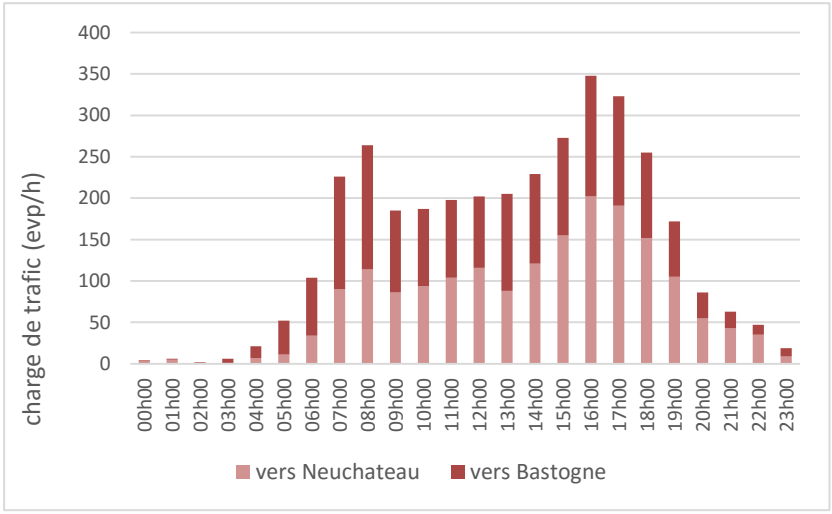


Figure 12 : Evolution de la charge de trafic sur la N85 – 07/06/16 (P111-112)

[11] Equivalent-Véhicule-Particulier.

Plus de 3.000 evp/h sur le tronçon de la N848 (voie de liaison locale) menant à l'autoroute

Après la N85, la N848 constitue le second axe non autoroutier le plus fréquenté de la Commune. Ainsi, la charge de trafic mesurée sur son tronçon menant à Morhet et Saint-Ode est d'environ 1.700 evp/h. Elle est près de deux fois plus élevée sur son tronçon compris entre la N85 et l'autoroute E-25 (> 3.000 evp/h), ce qui s'explique aisément par le rôle de liaison qu'elle assure entre ces deux principaux axes de circulation.

Les graphiques ci-dessous illustrent l'évolution de la charge de trafic sur la N848 au droit des deux points de mesure. A nouveau les pics de circulation ont lieu durant les heures de pointe, et davantage durant la pointe du soir. Ceux-ci ne dépassent pas 200 evp/h sur le premier tronçon étudié, et sont d'au maximum de plus de 300 evp/h sur le second tronçon. De ce fait, cette voirie n'est pas sujette à des problèmes de capacité.

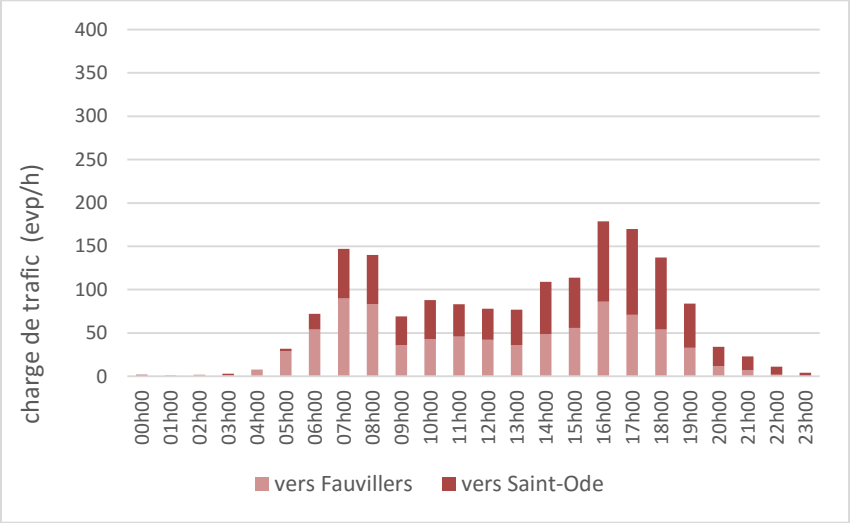


Figure 13 : Evolution de la charge de trafic sur la N848 – 07/06/16 (P61-62)

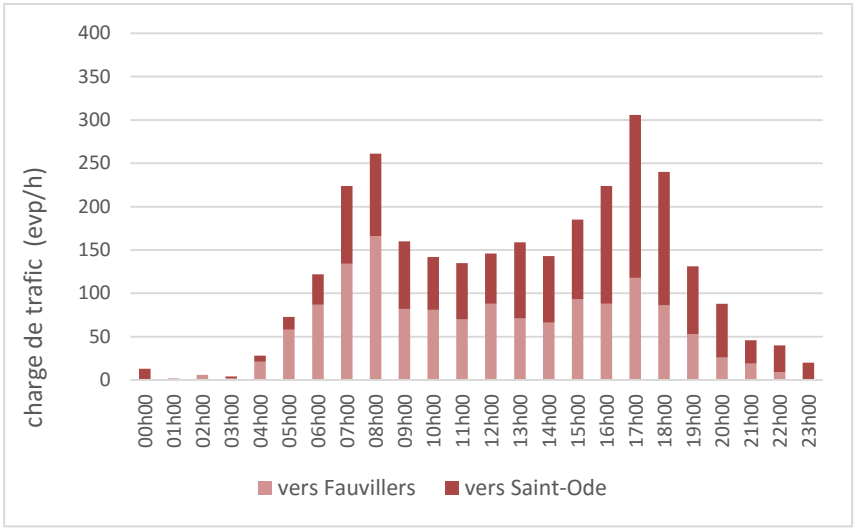


Figure 14 : Evolution de la charge de trafic sur la N848 – 07/06/16 (P51-52)

Des charges de trafic globalement peu élevées sur les voies de collecte

Sur base des comptages de trafic routier réalisés au droit de plusieurs voies du réseau de collecte, et des observations faites par ailleurs par le bureau d'études, il peut être conclu que le réseau de collecte est globalement peu fréquenté. A titre d'exemple, la charge de trafic mesurée sur les voies menant à Remichamps et Grandru (rue Dry-Bar) fût d'environ 350 evp/j, et au maximum de 50 evp/h durant les heures de pointe. Quelques voiries présentent toutefois une charge de trafic plus conséquente, qui reste toutefois acceptable compte tenu de leur fonction. C'est le cas de la rue du Centre menant à Sibret (1.700 evp/j), de la route de Wideumont desservant une partie du village de Bercheux et menant aux villages voisins de Laneuville, Wideumont, etc. (1.400 evp/j) ou encore de la rue du Paradis menant à Bercheux, Juseret (1.000 evp/j).

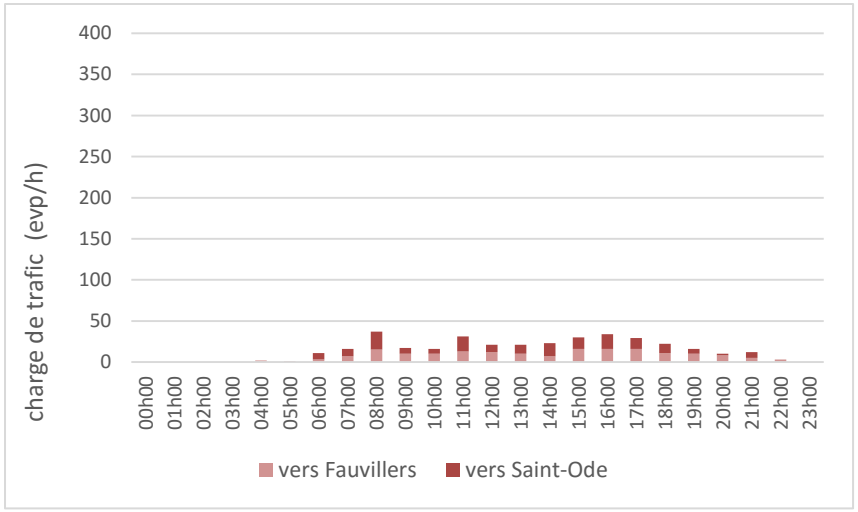


Figure 15 : Evolution de la charge de trafic sur la voie menant à Remichamps – 07/06/16 (P61-62)

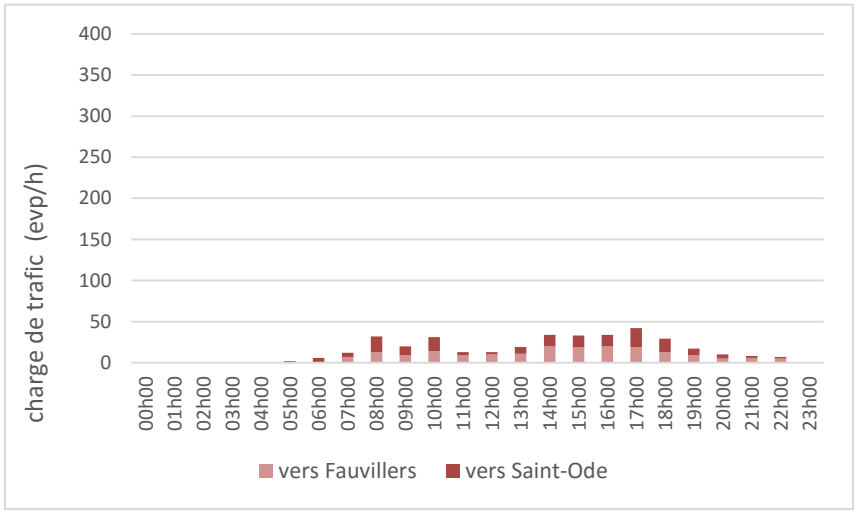


Figure 16 : Evolution de la charge de trafic sur la rueDry-Bar – 07/06/16 (P61-62)

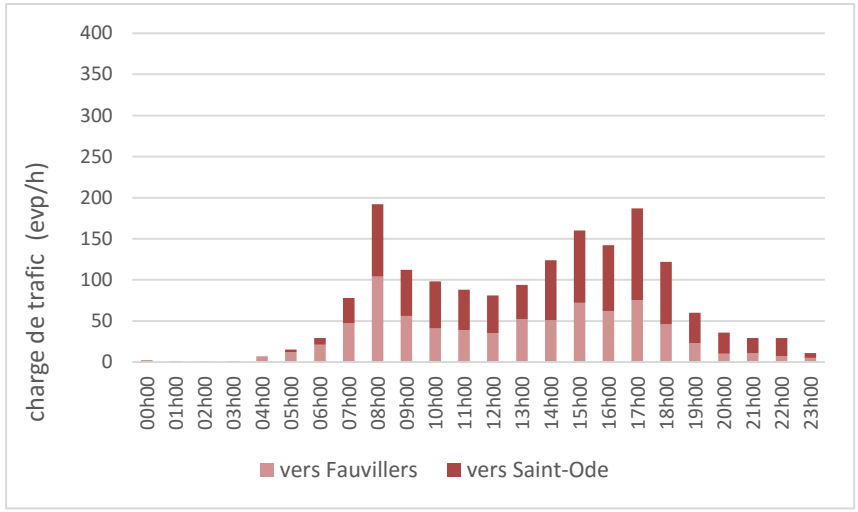


Figure 17 : Evolution de la charge de trafic sur la rue du Centre – 07/06/16 (P61-62)

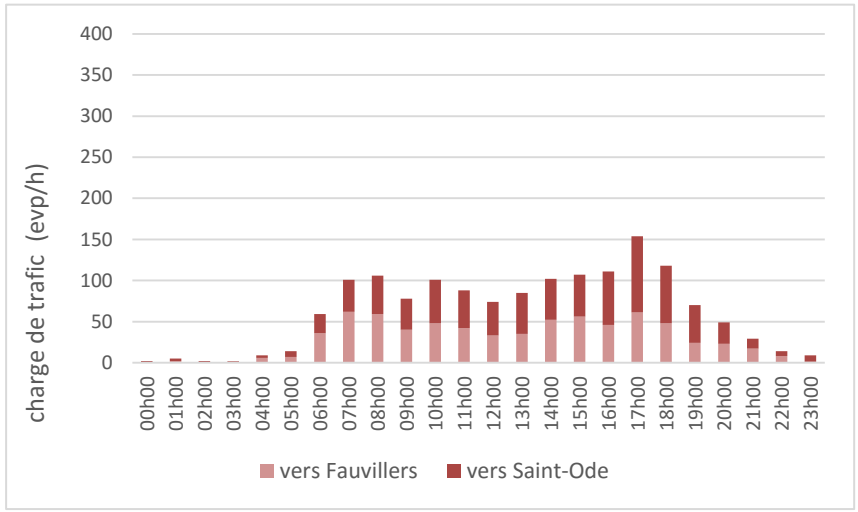
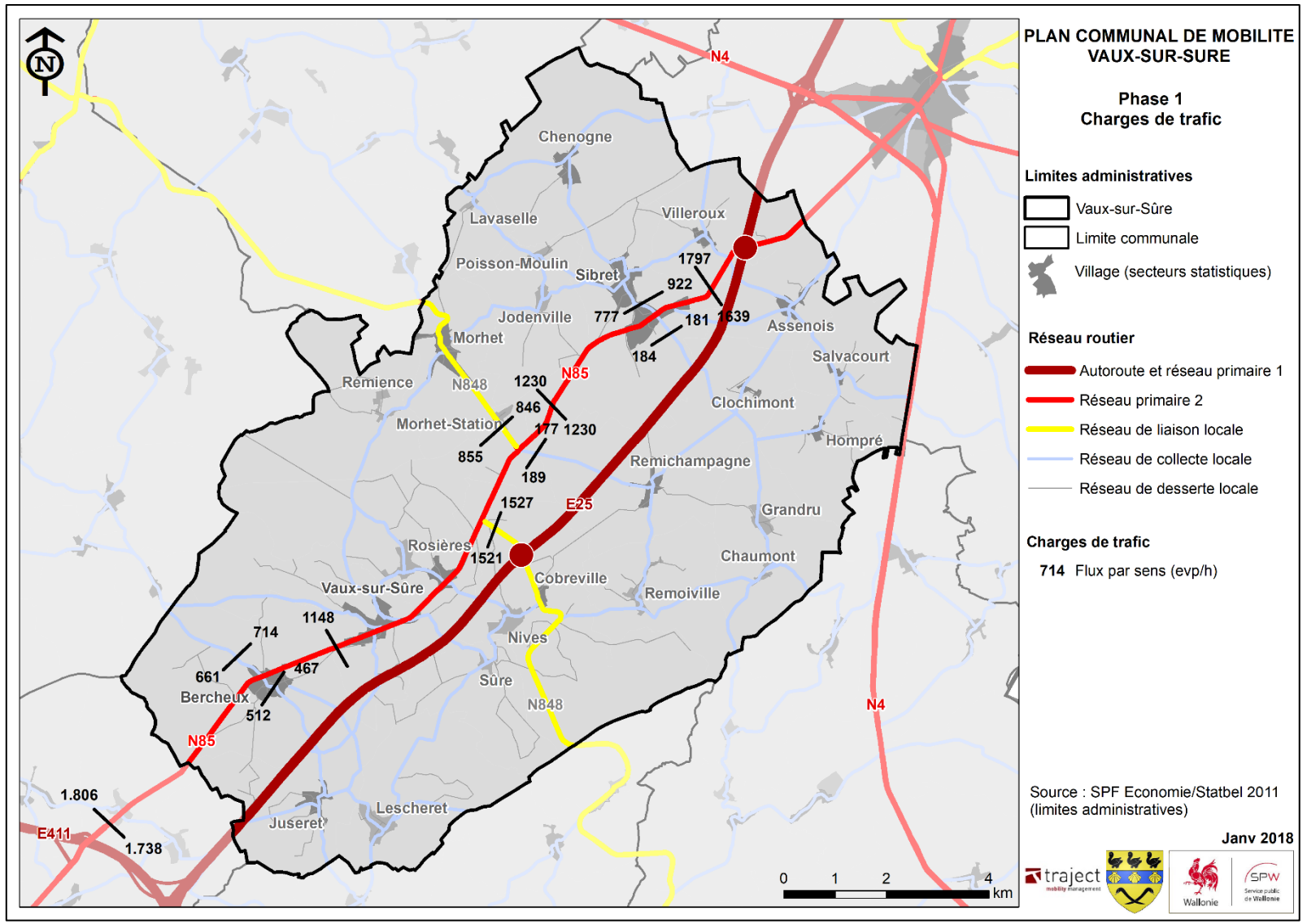


Figure 18 : Evolution de la charge de trafic sur la route de Wideumont – 07/06/16 (P61-62)


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Charges de trafic
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Charges de trafic
714 Flux par sens (evp/h)
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Poisson-Moulin
Sibret
Jodenville
Morhet
Assenois
Salvacourt
Remience
Clochimont
Morhet-Station
Hompré
Remichampagne
Grandru
Rosières
Chaumont
Cobreville
Vaux-sur-Sûre
Remoiville
Nives
Sûre
Bercheux
Juseret
Lescheret
N4
N85
N848
E25
E411
1797
922
777
181
1639
184
1230
846
177
1230
855
189
1527
1521
1148
714
661
467
512
1.806
1.738
0 1 2 4 km

6.3 Dysfonctionnements

Aucun dysfonctionnement particulier recensé

Les comptages de trafic routier et les observations de terrain réalisées par ailleurs n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement particulier en matière de circulation automobile. A titre informatif, le carrefour de la Barrière (l'un des plus chargés de la commune) enregistre moins de 600 evp/h durant les heures de plus forte fréquentation, soit un flux nettement en-deçà de la charge de trafic qu'un tel carrefour peut absorber (de l'ordre de 1.000 à 1.200 evp/h).

Aucun dysfonctionnement n'a non plus été renseigné par la Commune, ni par la Région.

La question du trafic de transit poids lourds est abordée dans le chapitre 8. « Trafic de marchandises », p. 64 et suivantes.

6.4 L'utilisation actuelle de la voiture

Une utilisation potentiellement importante de la voiture

Comme vu dans le chapitre 2.4.2 « Profil de mobilité » (page 21), Vaux-sur-Sûre dispose de l'un des plus hauts taux de motorisation des ménages de la province, et même de la Région. Compte tenu de la typologie de la commune (dispersion de l'habitat, commune « fortement dépendante », etc.) il est probable que la voiture constitue le mode de transport privilégié des habitants pour toute une série de déplacements. Les statistiques issues du diagnostic fédéral des déplacements, ainsi que celles issues des enquêtes de mobilité scolaire, montrent d'ailleurs qu'il s'agit du principal mode de déplacement utilisé pour se rendre sur son lieu de travail ou à l'école.

6.5 Les deux roues motorisées

Une utilisation limitée des deux roues motorisées

Les observations de terrain n'ont pas mis en évidence de besoins spécifiques pour ce mode de transport, qui semble peu utilisé. De ce fait, la commune ne comporte pas de dispositif de stationnement pour les deux roues motorisées.

6.6 Bilan

En ce qui concerne le réseau

- ⇨ Un réseau structuré autour de l'autoroute E-25, de la N85 (réseau primaire 2) et de la N848 (réseau de liaison locale) dans une moindre mesure
- ⇨ Un réseau de collecte relativement dense permettant une bonne desserte des villages de l'entité

En ce qui concerne les charges de trafic et dysfonctionnements

- ⇨ Pas de dysfonctionnement particulier
- ⇨ Des charges de trafic qui sont aisément absorbées par le réseau routier

En ce qui concerne l'utilisation

- ⇨ Probablement, le mode de transport privilégié pour toute une série de déplacements

En ce qui concerne les deux roues motorisées

- ⇨ Un mode de transport (très) peu utilisé

7. Sécurité routière

7.1 Accidentologie

7.1.1 Nombre d'accidents

Un peu moins de 20 accidents par an en moyenne, au cours de ces dernières années

Les statistiques disponibles relatives au nombre d'accidents de la route (SPF Economie) rapportent qu'entre 2010 et 2014[12], le nombre moyen d'accidents de la route à Vaux-sur-Sûre est d'environ 19 par an. Ce chiffre est semblable à celui observé dans des communes telles que Saint-Hubert, Léglise, Gouvy ou encore Nassogne.

Un nombre d'accidents par kilomètre de voirie peu élevé

En tenant compte du nombre de kilomètres de voirie que comporte la commune (264 km), le nombre d'accidents à Vaux-sur-Sûre, en comparaison avec les autres communes de la province, est peu élevé. Celui-ci s'élève à un peu plus de 7 accidents/100 km de voirie, ce qui place la commune en 30ème position à l'échelle de la province qui en compte quarante-quatre. A titre comparatif, la moyenne provinciale est d'un peu plus de 10 accidents/100 km de voirie, et la moyenne de l'arrondissement d'un peu moins de 9 accidents/100 km de voirie.

Un nombre d'accidents rapporté à la densité de population en revanche assez élevé

Rapporté à la densité de population, le nombre d'accidents observés à Vaux-sur-Sûre est à l'inverse relativement élevé, en comparaison des autres communes de la province.

Il n'atteint toutefois pas les taux des communes les plus 'accidentogènes' (Houffalize, Manhay, La Roche-en-Ardenne, Libramont-Chevigny, Bouillon). A titre de comparaison, le tableau ci-après reprend les 3 communes luxembourgeoises dans lesquelles ce rapport est le plus et le moins important, ainsi que celui des communes limitrophes de Vaux-sur-Sûre (en italique).

Tableau 2 : Nombre d'accidents rapporté à la densité de population

Rang	Commune	Nombre d'accidents/hab/km²
1	Houffalize	95,8
2	Manhay	94,3
3	La Roche-en-Ardenne	90,8
4	*Libramont-Chevigny*	*87,8*
8	*Bastogne*	*71,3*
10	*Léglise*	*64,2*
14	*Neufchâteau*	*50,0*
15	***Vaux-sur-Sûre***	***47,0***
18	*Sainte-Ode*	*42,1*
32	*Bertogne*	*24,6*
37	*Fauvillers*	*15,4*
42	Rouvroy	9,5
43	Musson	8,3
44	Saint-Léger	8,3

[12] Dernières statistiques disponibles auprès du SPF Economie.

7.1.2 Typologie des accidents

Plus de 20 % d'accidents avec blessés graves ou mortels

Parmi les près de 100 accidents recensés sur le territoire communal entre 2010 et 2014, un peu plus de 20 % d'entre eux étaient des accidents avec blessés graves ou mortels. Cette proportion est globalement semblable à ce qui est observé à l'échelle de la province ou de l'arrondissement.

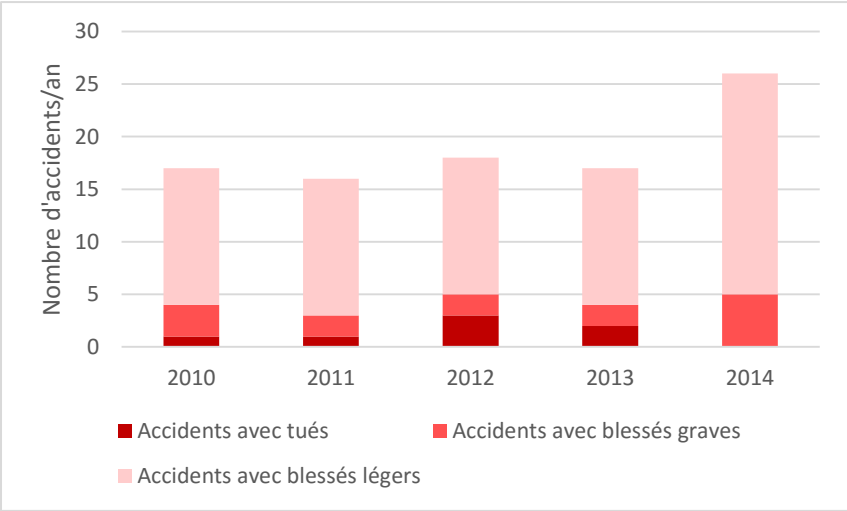


Figure 19 : Typologie d'accidents entre 2010 et 2014 à Vaux-sur-Sûre (Source: SPF Economie)

Mais surtout, plus d'un accident mortel par an

Un constat alarmant est le nombre d'accidents mortels. Au cours de ces dix dernières années, Vaux-sur-Sûre déplore en moyenne plus d'un accident mortel par an.

7.1.3 Lieux accidentogènes « objectifs »

La N85, l'axe routier le plus accidentogène

Les statistiques d'accidents de la route transmises par la zone de police « Centre-Ardenne » pour ces quatre dernières années (2013 à 2016) ont permis de connaitre avec plus ou moins de précision la localisation des accidents avec lésions corporelles ou mortels.

Il en ressort qu'environ 40 % des accidents avec lésions corporelles, et cinq des six accidents mortels, se sont produits le long de la N85, qui est par ailleurs la voie la plus fréquentée de la commune (si l'on fait abstraction de l'autoroute).

Une petite zone de cumul d'accidents : le carrefour N85 / N848

Une seule petite zone de cumul d'accidents (avec lésions corporelles) : le carrefour formé entre la N85 et la N848, au lieu-dit « La Barrière » ; mais pas de « point noir ».

Photo 21 : Carrefour N85/N848 au lieu-dit "La Barrière"

7.1.4 Lieux accidentogènes « subjectifs »

Une vingtaine de lieux accidentogènes identifiés par le Groupe de Travail Sécurité routière (PCDR)

Dans le cadre de l'Opération de Développement Rural (ODR), un groupe de travail s'est penché sur la question de la sécurité routière avec pour objectif d'identifier les lieux problématiques (et de proposer des pistes de solution). Pour chacun des 20 carrefours identifiés par ce groupe de travail, une fiche a été réalisée qui reprend une vue aérienne et une description du carrefour, le problème soulevé par le Groupe sécurité routière, et éventuellement des constats supplémentaires faits par le bureau d'études Traject. Une cartographie de ces lieux accidentogènes a également été réalisée. A noter que certains de ceux-ci ont été le lieu d'accident(s) au cours de ces dernières années (et constituent donc des carrefours accidentogènes « objectifs »). C'est le cas du carrefour formé entre la N85 et la rue du Centre (Sibret), et de celui formé entre la N85 et la rue de Wez.

Parmi ces carrefours, près d'un tiers concerne la N85. Les problèmes soulevés se rapportent alors souvent à la difficulté d'insertion des véhicules issus des voies secondaires – en raison de la faible visibilité (des miroirs ont d'ailleurs été placés à certains carrefours) et/ou de la vitesse pratiquée par les automobilistes.

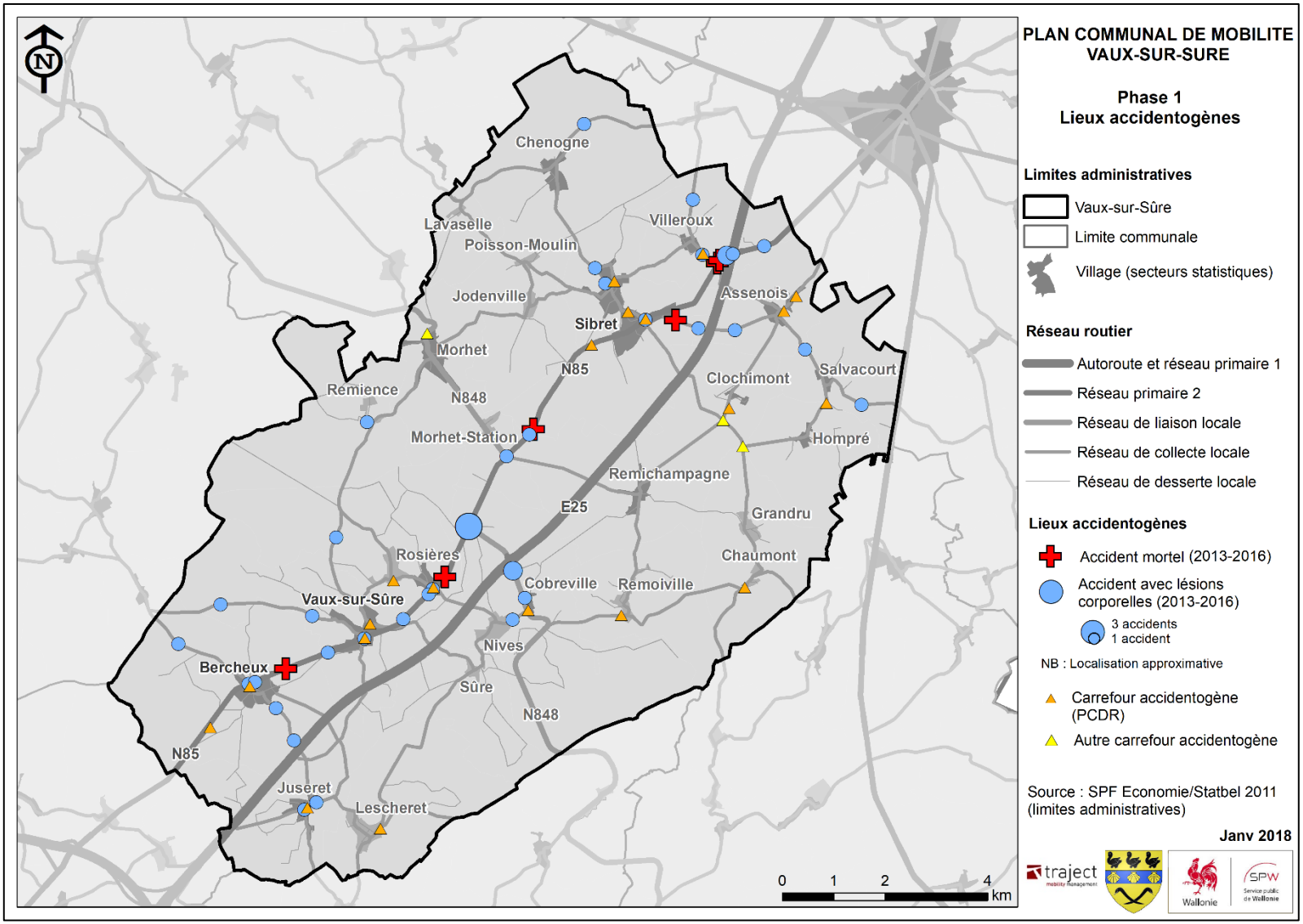
La majorité des autres carrefours concernés sont secondaires et présentent généralement de vastes zones de conflits et/ou manquent de visibilité.

D'autres carrefours également concernés

D'autres carrefours peuvent également être qualifiés d'accidentogènes, et en particulier les trois carrefours suivants :

- Hompré / Grandru : vaste zone de conflit, carrefour non signalé situé hors agglomération ;
- Terrain de football Chaumont : carrefour situé hors agglomération, partiellement annoncé ;
- N848 / Morhet : Faible visibilité depuis la voie secondaire.

Photo 22 : Carrefour Hompré / Grandru


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Lieux accidentogènes
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Lieux accidentogènes
Accident mortel (2013-2016)
Accident avec lésions corporelles (2013-2016)
3 accidents
1 accident
NB : Localisation approximative
Carrefour accidentogène (PCDR)
Autre carrefour accidentogène
Source : SPF Economie/Statbel 2011 (limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Poisson-Moulin
Villeroux
Jodenville
Assenois
Sibret
Morhet
N85
Clochimont
Salvacourt
Remience
N848
Morhet-Station
Hompré
Remichampagne
E25
Grandru
Rosières
Chaumont
Cobreville
Remoiville
Vaux-sur-Sûre
Nives
Bercheux
Sûre
N848
N85
Juseret
Lescheret
0
1
2
4
km
Wallonie

7.2 Vitesse de circulation

7.2.1 Régimes de vitesse

Une vitesse globalement limitée à 50 km/h en « agglomération » et à 90 km/h « hors agglomération »

Le régime de vitesse appliqué est relativement classique, avec une vitesse globalement limitée à 50 km/h sur les voiries situées « en agglomération », et à 90 km/h sur celles situées « hors agglomération ».

A noter que certains panneaux indiquant le début ou la fin d'une agglomération (signaux F1 ou F3) ne sont pas toujours idéalement localisés, car trop éloignés des zones habitées. Outre le fait que, le cas échéant, le placement de ces panneaux ne répond pas à la réglementation, il en découle également une incohérence pour les automobilistes, ce qui peut en partie expliquer le non-respect des vitesses à ces endroits (cf. ci-après).

Photo 23 : Agglomération signalée fortement en amont de la zone habitée (Grandru)

Quelques tronçons de la N85 et de la N848 limités à 70 km/h

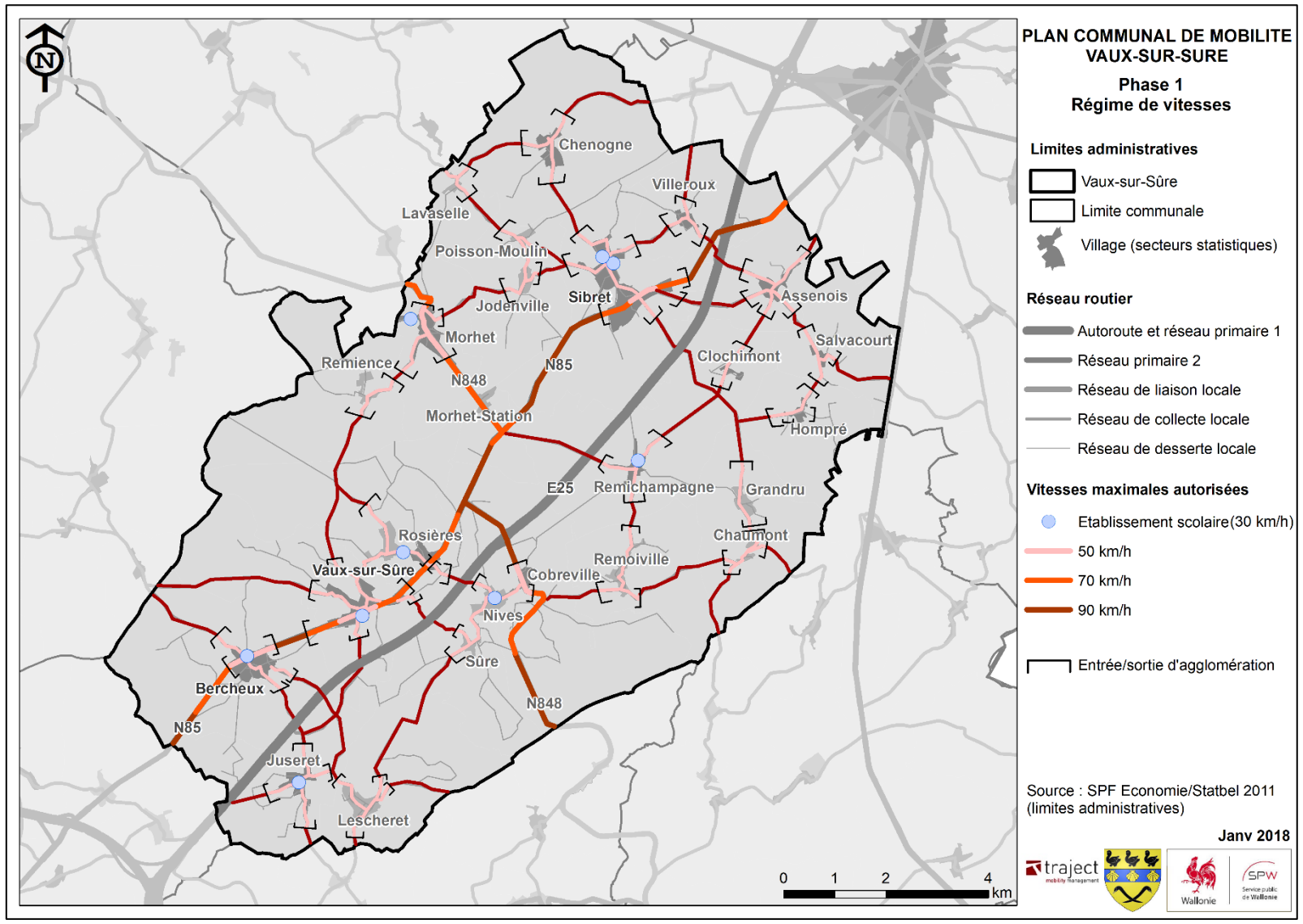
Seules la N85 et la N848 présentent des tronçons sur lesquels la vitesse maximale est limitée à 70 km/h. Ce régime n'est appliqué sur aucune des voies du réseau de collecte (ou de desserte locale) dans leur portion comprise hors agglomération, ce qui peut paraître paradoxal dans la mesure où ces voiries sont moins adaptées à la pratique de vitesse élevée.

Des zones 30, aux abords d'écoles et de la ferme du Monceau

Quant aux zones 30, celles-ci n'ont été développées qu'aux abords des écoles et de la ferme du Monceau. La commune ne comporte pas de zone résidentielle (ou de rencontre).

A titre informatif, la vitesse maximale autorisée a été limitée à 25 km/h sur une voie de desserte locale dans la partie nord-est du territoire communal (entre Poisson-Moulin et Chenogne/Sibret).

Photo 24 : Zone 30 aux abords de la ferme du Monceau


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Régime de vitesses
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Vitesses maximales autorisées
Etablissement scolaire(30 km/h)
50 km/h
70 km/h
90 km/h
Entrée/sortie d'agglomération
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Villeroux
Lavaselle
Poisson-Moulin
Sibret
Assenois
Jodenville
Morhet
Salvacourt
Remience
N85
Clochimont
N848
Morhet-Station
Hompré
E25
Remichampagne
Grandru
Rosières
Chaumont
Remoiville
Vaux-sur-Sûre
Cobreville
Nives
Sûre
Bercheux
N848
N85
Juseret
Lescheret
0
1
2
4
km

7.2.2 Respect des limitations de vitesse

7.2.2.1 Statistiques disponibles

Afin de déterminer dans quelle mesure les limites de vitesses sont respectées par les automobilistes, et d'identifier les éventuels lieux problématiques, ont été utilisées les données transmises par la zone de police issues des radars préventifs et répressifs placés sur le territoire communal de Vaux-sur-Sûre en 2013, 2014 et 2015.

Au total, cela concerne près d'une centaine de lieux sur la commune.

7.2.2.2 Résultats des analyses

Des vitesses maximales mesurées nettement supérieures aux vitesses maximales autorisées !

Au droit de pratiquement l'ensemble des points de mesure, les vitesses maximales mesurées dépassent largement les vitesses maximales autorisées. Dans plus d'une trentaine de cas, des vitesses de plus de 120 km/h ont été enregistrées en des endroits où la vitesse maximale autorisée est de 50 ou 70 km/h. Cela concerne aussi bien le réseau régional (N85), que communal.

Si les vitesses records (jusqu'à 181 km/h) ont été enregistrées sur les voiries régionales (N85, N848), le fait que de telles vitesses soient également mesurées sur le réseau communal, encore moins adapté à la pratique de telles vitesses, rend le constat d'autant plus inquiétant. Pour exemple, une vitesse de 121 km/h fût notamment enregistrée à l'entrée du village de Juseret, ou encore de 129 km/h à hauteur de la maison de repos de Cobreville (au lieu de 50).

La zone de police a conscience du problème et envisage notamment le placement de radars répressifs sur la N85 et N848 (procédure en cours).

Une vitesse V85, également nettement supérieure à la vitesse maximale autorisée dans de nombreux cas !

La vitesse V85 indique la vitesse en-deçà de laquelle roulent 85 % des automobilistes. Elle donne une bonne indication sur le degré d'adéquation entre la vitesse autorisée et celle pratiquée par les automobilistes.

Dans plus de 80 % des cas, cette vitesse est supérieure à la vitesse maximale autorisée (cela signifie que pour ces cas au minimum 15% des automobilistes dépassent la limite de vitesse autorisée). Ce constat est d'autant plus alarmant que la différence entre ces deux vitesses est importante en de nombreux endroits.

Le tableau ci-après reprend les lieux où cette différence est supérieure à 40 % (le numéro dans la première colonne renvoie à la numérotation sur la carte ci-après). Pour ces cas les plus problématiques plus de la moitié des automobilistes sont en infraction.

La commune de Vaux-sur-Sûre est donc confrontée à d'importants problèmes d'excès de vitesse et/ou de concordance entre vitesse autorisée et vitesse pratiquée.

Tableau 3 : Endroits où la V85 dépasse de 40 % la vitesse maximale autorisée

N°	Localité	Lieux	Vitesse autorisée	V85	Différence	Part de véhicules en infraction
Voies sur lesquelles la vitesse est limitée à 50 km/h						
1	Cobreville	Chemin de Martelange, Cobreville, 6B	50	88	**+76%**	90%
2	Bercheux	Route de Wideumont, Berch., 22	50	83	**+66%**	86%
3	Morhet	Chaussée de Saint-Hubert, 38	50	80	**+60%**	76%
4	Bercheux	Route de la Ronde Fagne, Berch., 35	50	77	**+54%**	77%
5	Sibret	Rue Dry Bar, 1	50	76	**+52%**	62%
6	Sibret	Rue de la Roye, 22	50	75	**+50%**	64%
7	Bercheux	Route de la Ronde Fagne, 18/1	50	74	**+48%**	70%
8	Remoiville	Remoiville, 34	50	74	**+48%**	63%
9	Salvacourt	Salvacourt, 15 I	50	73	**+46%**	70%
10	Bercheux	Rue du Paradis, Berch., 25	50	73	**+46%**	60%
11	Bercheux	Cimetière (Nouveau)	50	72	**+44%**	61%
12	Vaux-sur-Sûre	Rue de Marche, 52	50	72	**+44%**	62%
13	Cobreville	Le chemin de Mimosas – Cobreville 28 A	50	70	**+40%**	51%

N°	Localité	Lieux	Vitesse autorisée	V85	Différence	Part de véhicules en infraction
Voies sur lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h						
14	Juseret	Ferme du Monceau	30	60	**+100 %**	-
15	Rosière	Ecole	30	49	**+63%**	71%
16	Sibret	Ecole Communauté française Virée du Renard	30	43	**+43%**	54%

Les entrées de villages particulièrement concernées…

La plupart des cas les plus problématiques concernent des entrées de villages au droit desquels aucun dispositif ralentisseur n'a été placé (Bercheux, Morhet, Sibret, Remoiville, Salvacourt, Vaux-sur-Sûre, Cobreville ; des riverains se plaignent également de vitesses excessives en entrée du village d'Assenois). Quelques-uns concernent également les artères principales, à savoir la N85 et la N848.

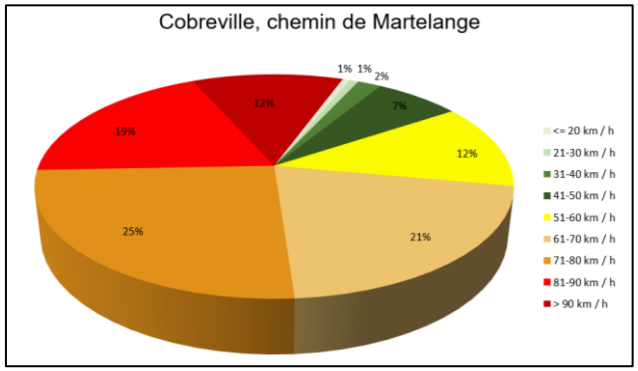
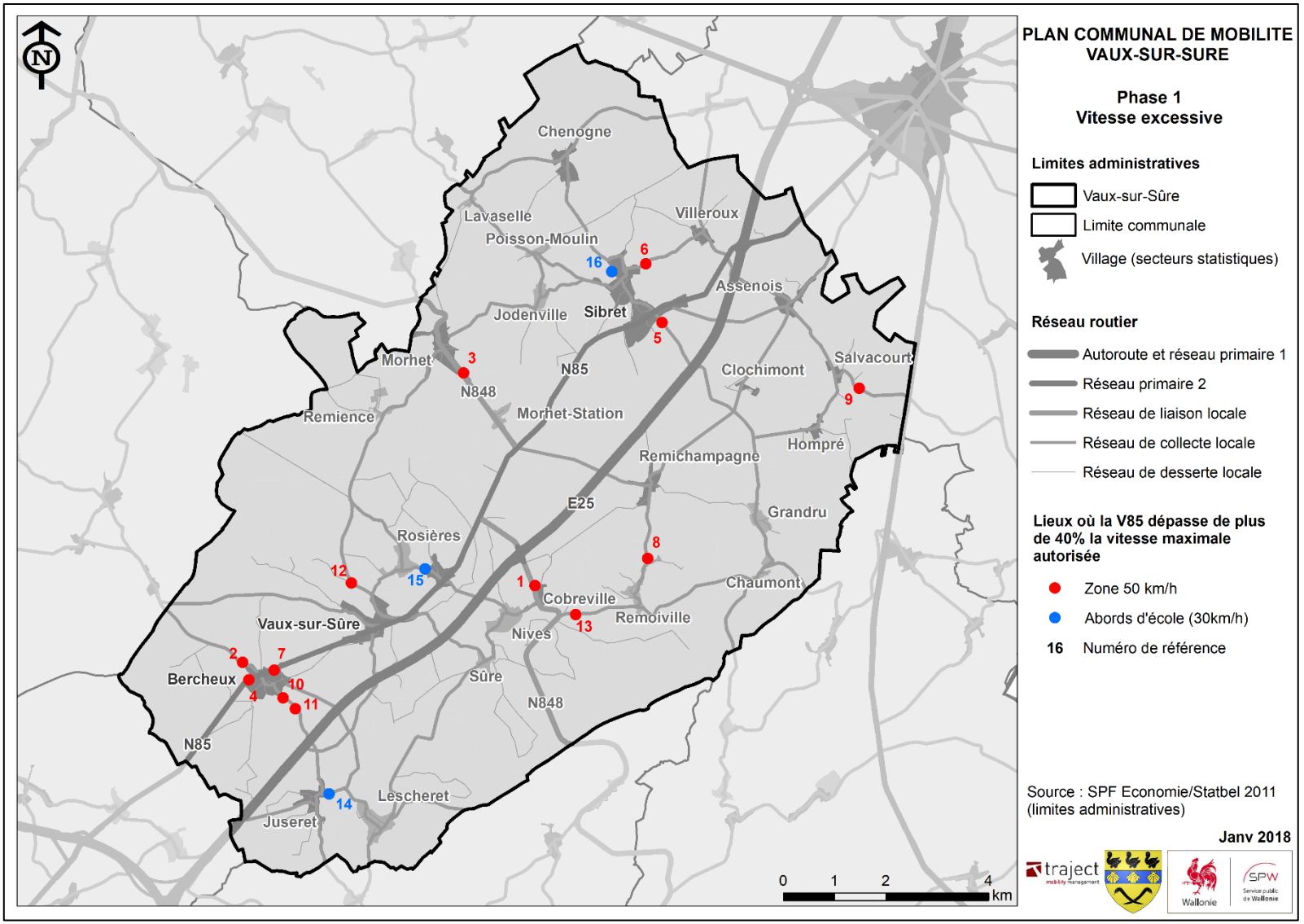


Figure 20 : Répartition du trafic selon la vitesse – Ch. Martelange (Cobreville)

Le graphique ci-avant reprend, à titre illustratif, la répartition des véhicules selon la vitesse mesurée pour le cas le plus problématique, le chemin de Martelange (N848) à Cobreville sur laquelle la vitesse est limitée à 50 km/h.

…deux écoles et la ferme du Monceau également

Au droit de deux écoles ainsi qu'en approche de la ferme du Monceau, la V85 dépasse également la vitesse maximale autorisée (30 km/h) de plus de 40 %. Les écoles concernées sont l'école communale de Vaux-sur-Sûre n°1 en son implantation de Rosière-la-Grande, et l'école de la Communauté française sise à Sibret.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Vitesse excessive
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Lieux où la V85 dépasse de plus de 40% la vitesse maximale autorisée
Zone 50 km/h
Abords d'école (30km/h)
16 Numéro de référence
Source : SPF Economie/Statbel 2011 (limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Poisson-Moulin
Assenois
Jodenville
Sibret
Morhet
N85
Clochimont
Salvacourt
N848
Morhet-Station
Remience
Hompré
Remichampagne
E25
Grandru
Rosières
Chaumont
Cobreville
Remoiville
Vaux-sur-Sûre
Nives
Bercheux
Sûre
N848
N85
Lescheret
Juseret
0 1 2 4 km

7.3 Aménagements préventifs

7.3.1 En entrée de village

Des dispositifs de ralentissement au droit de nombreuses entrées de villages

Afin de limiter la vitesse de circulation à l'approche des zones habitées, des dispositifs de ralentissement ont été placés en de nombreux endroits. Le dispositif implanté consiste en général en une succession de dévoiements de voirie réalisés soit à l'aide de bacs de fleurs, soit de simples îlots directionnels (cf. photos ci-après). Il arrive que les dispositifs soient implantés quelques dizaines de mètres en aval de l'entrée d'agglomération.

Photo 25 : Dévoiement multiple en entrée d'agglomération

Dans certains cas, la configuration particulière de l'entrée de village fait office de ralentisseur de trafic. C'est le cas par exemple en entrée du village de Villeroux, où le pont franchissant le RAVeL joue ce rôle de ralentisseur.

Photo 26 : Rétrécissement de voirie en entrée de Villeroux

L'absence de dispositif, parfois problématique

Comme vu ci-avant, l'absence de dispositif ralentisseur en entrée de village s'avère dans d'autres cas problématique, en particulier lorsque la voie en entrée d'agglomération est relativement rectiligne.

7.3.2 Au sein des villages

La priorité de droite (et les ronds-points) comme ralentisseur de trafic

Au sein des villages, la règle de la priorité de droite (appliquée à l'ensemble des villages) et les quelques ronds-points sont de nature à réduire la vitesse pratiquée par les automobilistes. Il en est de même du stationnement en voirie (ex : Sibret).

Excepté aux abords d'écoles, rares sont les autres endroits où des dispositifs ralentisseurs ont été placés.

7.4 Bilan

En termes d'accidentologie

- ⇨ Un nombre d'accidents rapporté à la densité de population assez élevé
- ⇨ Un accident mortel par an en moyenne
- ⇨ La N85, l'axe le plus « accidentogène »
- ⇨ Pas de réel point noir, mais une petite zone de cumul d'accidents : le carrefour N85/N848
- ⇨ De nombreux carrefours accidentogènes subjectifs

En termes de vitesse de circulation

- ⇨ Un régime de vitesse classique sur les voiries communales
- ⇨ Une commune confrontée à d'importants problèmes d'excès de vitesse et/ou de concordance entre vitesse autorisée et vitesse pratiquée
- ⇨ Sont surtout concernées les entrées de villages ne disposant pas de dispositifs ralentisseurs

8. Trafic de marchandises

8.1 Pôles générateurs de trafic lourd

Le parc d'activités économiques de Villeroux, principal pôle générateur de trafic lourd

Ce parc d'activités, d'une superficie de 13,5 ha, est occupé par cinq entreprises dont l'enseigne Aldi (centre de distribution) qui constitue le principal générateur de déplacements lourds sur la commune. Selon les informations transmises par cette société, l'activité génère environ 60 mouvements de camions Aldi par jour, auxquels il faut ajouter 80 à 100 mouvements générés quotidiennement par les externes. Ces déplacements se font entre 05h30 et 16h00 pour les camions Aldi, et entre 03h00 et 14h00 pour les externes.

Photo 27 : Parc d'activité économique de Villeroux

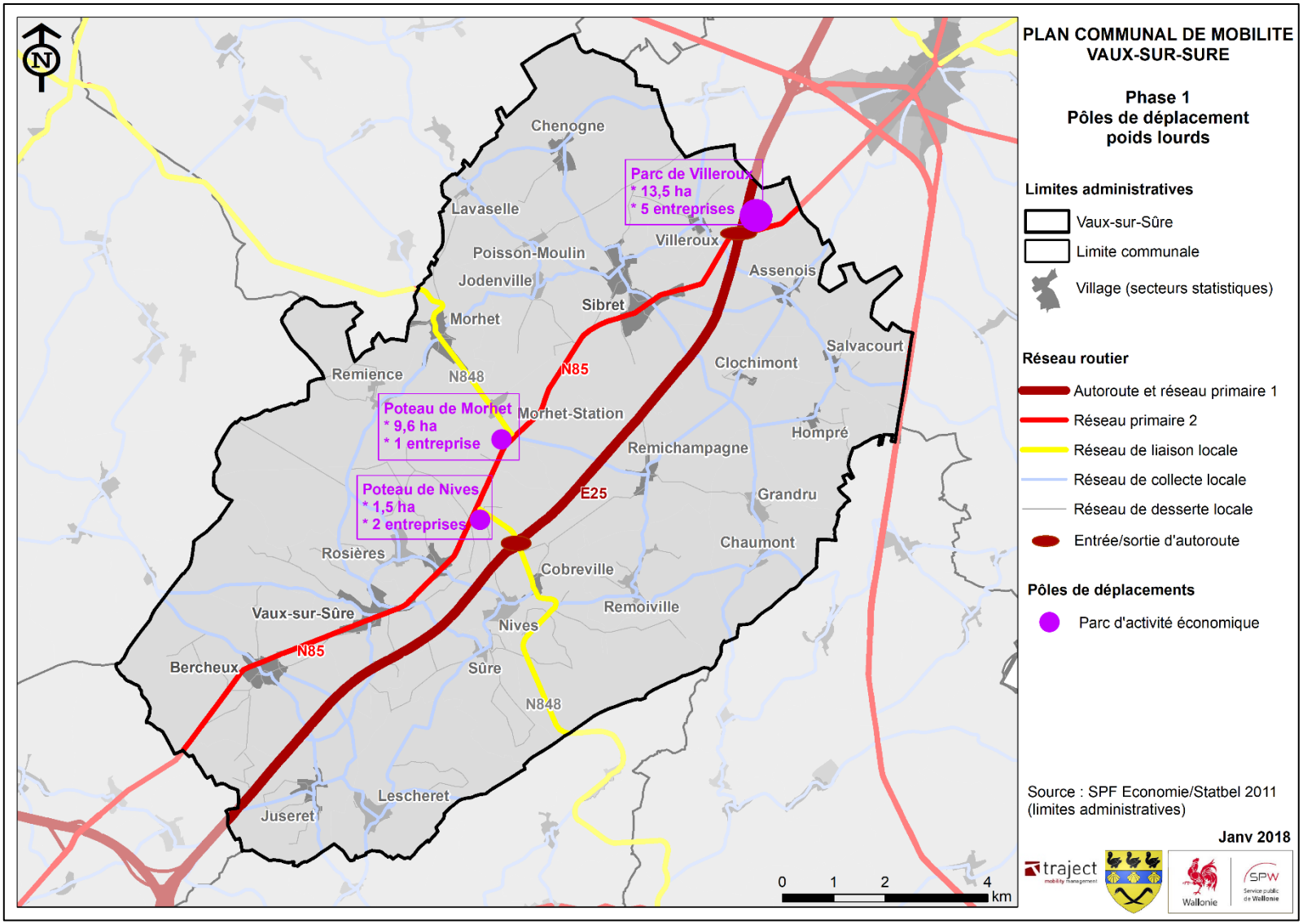
A noter à titre informatif que ce parc d'activité n'a pas encore atteint sa pleine occupation et qu'Aldi est en cours d'extension afin d'y étendre son activité.

Outre ce parc d'activité, la commune comporte également une petite zone d'activité économique au lieu-dit la barrière (Poteau de Nives). Celle-ci est occupée par l'enseigne Smatch (supermarché alimentaire) qui est également génératrice d'un trafic lourd, mais dans une moindre mesure. Tout au plus, il faut compter de l'ordre d'1 à 2 livraisons par jour. La scierie, située dans le centre de Vaux-sur-Sûre, est également génératrice d'un trafic de poids lourds.

Du trafic lourd lié à aux activités agricoles (et sylvicoles)

Etant donné le caractère fortement agricole de la commune, de nombreux engins agricoles circulent également sur le territoire communal. Ce flux n'a toutefois pu être quantifié dans le cadre de la présente étude. Il dépend en outre fortement de la période de l'année.

Photo 28 : L'activité agricole génératrice d'un trafic lourd


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Pôles de déplacement
poids lourds
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Entrée/sortie d'autoroute
Pôles de déplacements
Parc d'activité économique
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Parc de Villeroux
* 13,5 ha
* 5 entreprises
Poteau de Morhet
* 9,6 ha
* 1 entreprise
Poteau de Nives
* 1,5 ha
* 2 entreprises
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Poisson-Moulin
Jodenville
Assenois
Sibret
Morhet
Salvacourt
Clochimont
Remience
N848
N85
Morhet-Station
Hompré
Remichampagne
E25
Grandru
Chaumont
Rosières
Cobreville
Vaux-sur-Sûre
Remoiville
Nives
N85
Bercheux
Sûre
N848
Lescheret
Juseret
0 1 2 4
km

8.2 Itinéraires et dysfonctionnements

Des zones d'activités économiques à proximité d'accès autoroutier

Les deux zones d'activités économiques dont il est question ci-avant sont rapidement et aisément accessibles depuis le réseau autoroutier. Le parc d'activités économiques de Villeroux est situé à moins de 500 mètres de l'entrée/sortie n°55 de la E-25 (Sibret), et l'autre zone à moins de 1.000 mètres de l'entrée/sortie n°56 (Vaux-sur-Sûre – Saint-Hubert). La liaison est en outre assurée par des voiries appartenant au réseau primaire 2 (N85) et de liaison locale (N848), ce qui permet d'éviter tout trafic de transit sur le réseau communal local.

Selon les informations transmises par l'enseigne Aldi, l'essentiel de son trafic lourd utilise le réseau autoroutier. Seule une petite partie (≤ 5 %) emprunte la N85 pour se diriger vers le Grand-Duché du Luxembourg.

Un trafic de transit dans les villages, notamment en raison d'un mauvais aiguillage des pôles d'activités

La Commune, aussi bien que les représentants de l'enseigne Aldi, rapportent néanmoins qu'il arrive que certains camions (externes à Aldi pour ce qui les concerne) transitent par le réseau local en raison d'un référencement erroné des zones d'activités économiques sur les systèmes de localisation (GPS).

A noter à ce propos que la signalétique directionnelle verticale présente au droit des sorties d'autoroute indique quant à elle clairement les itinéraires permettant de rejoindre le parc d'activités économiques de Villeroux.

Un trafic de transit également sur la N85

Lors des comptages de trafic routier effectués en juin 2016, la part de poids lourds[13] sur la N85 est d'environ 8 à 12 % selon les tronçons, ce qui représente de l'ordre de 250 à 300 poids lourds par jour et environ 25 à 30 poids lourds par heure sur cette voirie. L'ampleur de ces chiffres reflète en partie le caractère inconfortable de cet axe de circulation pour les modes doux.

La crainte est de voir ces chiffres encore augmenter suite à la tarification kilométrique mise en application depuis le 1er avril 2016 sur le sol belge, compte tenu que cette taxe ne concerne pas la N85 qui se verrait recueillir une partie du flux provenant de l'autoroute E25 (soumise quant à elle à ladite taxe).

8.3 Bilan

- ⇨ Le parc d'activité de Villeroux, principal (et pratiquement unique) pôle de déplacements poids lourds sur la Commune
- ⇨ Un parc d'activité aisément et rapidement accessible depuis le réseau autoroutier
- ⇨ Un parc d'activité pas toujours bien référencé par les systèmes de localisation (GPS) entrainant un transit de poids lourds dans les villages
- ⇨ Un trafic de transit également sur la N85, qui pourrait s'accroitre suite à la tarification kilométrique « poids lourds »

[13] Sont compris dans cette catégorie, aussi bien les camions que les bus ou engins agricoles.

9. Stationnement

9.1 A proximité des pôles de déplacements

9.1.1 Préambule

En concertation avec la Commune, quatre pôles de déplacements ont fait l'objet d'une analyse approfondie :

- Les écoles de Sibret et Morhet ont fait l'objet d'un relevé en stationnement (taux d'occupation) le jeudi 23/06/2016 entre 07h30 et 08h45 et entre 15h00 et 17h00 ;
- Le pôle de l'administration communale a fait l'objet d'un relevé (taux d'occupation et taux de rotation) le jeudi 23/06/2016 entre 07h30 et 09h00, entre 12h00 et 14h00, et entre 16h00 et 19h00 ;
- La ferme pédagogique du Monceau a fait l'objet d'un relevé en stationnement (taux d'occupation) le mercredi 22/06/2016 entre 13h15 et 17h45.

9.1.2 Résultats des analyses

9.1.2.1 Ecole communale de Vaux-sur-Sûre 2 – Sibret

Des besoins en stationnement de courte durée conséquents entrainant stationnement sauvage et comportements dangereux

Lors des comptages effectués aux abords de l'école communale de Sibret, rue de l'Eglise, ce sont respectivement 85 et 77 parents qui sont venus déposer et rechercher leurs enfants en voiture le matin et l'après-midi. Du fait que la dépose et la recherche des enfants sont concentrées sur de petites périodes (entre 08h15 et 08h30, et entre 15h00 et 15h30) l'offre en stationnement disponible aux abords immédiats de l'école s'avère insuffisante eu égard à la demande. De ce fait, de nombreux parents stationnent leur véhicule de manière sauvage et/ou s'arrêtent temporairement au milieu de la rue, rendant insécurisant cet endroit pour les piétons et cyclistes. Bien que la demande soit légèrement moins importante l'après-midi, le fait que la durée du stationnement soit plus importante (les parents arrivent généralement plusieurs minutes avant la fin de l'école) rend cette période tout aussi problématique.

Quelques parents se stationnent également sur les emplacements présents le long de la rue du Centre. Leur nombre n'a pu être quantifié.

A noter que selon les enquêtes de mobilité scolaire réalisées par ailleurs, 90 % des enfants dont les parents ont répondu à l'enquête (40 %) se rendent en voiture à cette école. Ils sont un peu moins de 80 % à utiliser ce mode de transport pour rentrer chez eux. En extrapolant, cela signifierait que respectivement 120 et 105 des 135 enfants de cette école utiliseraient la voiture pour se rendre ou quitter l'école !

9.1.2.2 Ecole communale de Vaux-sur-Sûre 3 – Morhet

Des constats similaires pour l'école de Morhet

La demande importante en stationnement, combinée à la sous-utilisation des infrastructures mises à disposition, entraine un stationnement sauvage sur les trottoirs et des situations dangereuses pour les enfants.

Ainsi, sur base de l'enquête de déplacements domicile-école réalisée dans le cadre du présent PCM, la majorité des enfants rejoint ou quitte l'école en voiture, en ce compris les enfants qui habitent dans le village Morhet à moins d'un kilomètre de l'école. Sur base de cette enquête, ils seraient respectivement un peu plus de 80 et 75 enfants à rejoindre et quitter l'école via ce mode de transport. Lors des comptages effectués aux abords de l'école en juin 2016, ce sont respectivement 60 et 45 véhicules qui ont accédé à l'école le matin et l'après-midi. Une partie de ces véhicules transportaient plusieurs enfants, d'autres appartenaient au corps enseignant, qui se rend exclusivement en voiture à l'école.

Si les quelques emplacements et la zone de dépose-minute mis à disposition ne permettent pas d'absorber la demande en stationnement, il faut noter que la zone de parking nouvellement aménagée à une centaine de mètres de l'école est sous-utilisée (les parents préférant se stationner sur le trottoir plus proche de l'école).

Photo 29 et Photo 30 : Stationnement aux abords de l'école de Morhet

9.1.2.3 Pôle de l'administration communale

Le parking « personnel », occupé à sa pleine capacité en journée

Le parking situé à l'arrière de la maison communale, et réservé au personnel de l'administration, est occupé à sa pleine capacité en journée. De par sa spécificité, ce parking présente un très faible taux de rotation et est occupé par les mêmes véhicules tout au long de la journée.

Le parking « visiteurs », une occupation variable durant la journée

Le parking situé devant la maison communale, d'une capacité de 6 places et réservé aux « visiteurs » de l'administration, connait une fréquentation variable. Lors de la journée de comptage du jeudi 23 juin 2016, les pics de fréquentation furent principalement observés en début et fin de journée. Il n'est que peu occupé durant l'heure du midi (administration fermée).

Ce parking connait un taux de rotation nettement plus important. Ce taux est moins important en fin de journée. Au regard de la durée de stationnement de certains automobilistes (> 2 heures), il est probable que ce parking soit de temps à autres utilisé par des « non-visiteurs ».

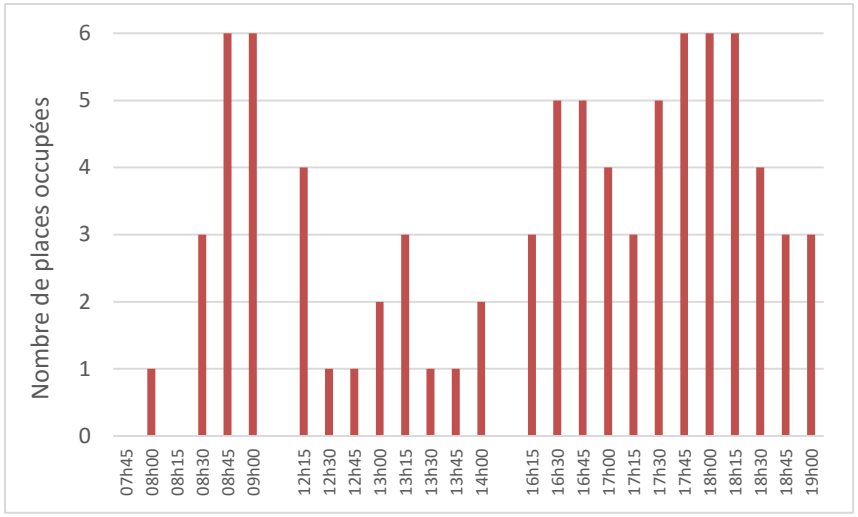


Figure 21 : Evolution de l'occupation du parking "visiteurs" – 23/06/2016

Le parking du « Bar à Thym », sous-occupé en journée

Deux constats découlent de l'enquête de stationnement (et des observations faites par ailleurs) :

- Le parking du « Bar à Thym » est largement sous-occupé en journée. Lors de l'enquête le nombre maximum de véhicules recensés sur ce parking est de 8 véhicules (pour une trentaine de places) ;
- Ce parking est utilisé par des véhicules qui se stationnent généralement pour une longue durée (> 4 heures). Il est probable que ce parking soit utilisé par le personnel de l'administration communale et/ou les enseignants de l'école de Vaux et/ou par des commerçants de la zone.

Le parking de la « Poste», fortement occupé en journée

Enfin, le parking situé devant la poste est pour sa part fortement occupé en journée, en bonne partie par des véhicules stationnant pour une longue durée (> 4 heures). Tout comme le parking du « Bar à Thym », celui-ci est probablement utilisé par le personnel de l'administration communale et/ou les enseignants de l'école de Vaux et/ou par des commerçants de la zone. Il est également utilisé par les parents qui viennent chercher leur(s) enfant(s) à l'école.

9.1.2.4 Ferme du Monceau

Peu de problèmes depuis la création des nouveaux emplacements

Une dizaine d'emplacements de parking sont mis à la disposition des « visiteurs » de la ferme, une offre globalement suffisante pour répondre à la demande. Pour exemple, ce sont une vingtaine de véhicules qui se sont rendus à la ferme du Monceau pour venir conduire ou rechercher les enfants le mercredi 22/06/2016, avec des arrivées étalées sur 2 heures (entre 13h15 et 17h45).

Photo 31 & Photo 32 : Vues sur le parking de la ferme du Monceau

9.1.3 Divers

Des manquements pointés par le Groupe de Travail Sécurité routière (PCDR)

Dans le cadre du PCDR, le Groupe de Travail Sécurité routière a identifié le centre de Juseret comme présentant des problèmes de stationnement lors d'évènements organisés dans le village.

Ce groupe de travail pointe également le stationnement lié au club des jeunes comme étant problématique.

9.2 Lié à l'activité résidentielle

Peu de besoins en voirie liés à l'activité résidentielle

Excepté à proximité des équipements publics où des parkings sont présents (écoles, administration communale, complexes sportifs), les besoins en stationnement public sont globalement limités dans les villages. La grande majorité des habitants de Vaux-sur-Sûre dispose en effet d'un espace de stationnement suffisant sur domaine privé que pour accueillir leur(s) propre(s) véhicule(s), voire ceux de leurs invités. De ce fait, rares sont les endroits où le stationnement est organisé/réglementé en voirie.

9.3 Bilan

- ⇨ Des problèmes de stationnement identifiés aux abords des écoles communales de Morhet et Sibret
- ⇨ Peu de problèmes de stationnement liés à l'activité résidentielle

10. Mobilité scolaire

10.1 Préambule

La mobilité scolaire est une composante très importante de la mobilité de Vaux-sur-Sûre au vu, notamment, du nombre d'implantations scolaires sur le territoire de la commune.

Il est généralement admis que le mode de déplacement actuel des enfants conditionnera leurs modes de déplacements demain, d'où l'importance de les sensibiliser dès aujourd'hui à un panel plus large de moyens de transports.

Ce chapitre sera basé :

- sur les données de l'enquête « mobilité scolaire » réalisée par le SPW (direction de la planification de la mobilité) dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité
- sur les résultats de l'enquête à main levée réalisée dans les classes de primaire dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité
- sur des observations de terrain.

Les enquêtes ont été réalisées en juin 2016. L'école de la communauté française n'ayant pas participé aux enquêtes, l'analyse qui suivra ne concerne donc que les 8 implantations communales.

A noter que les taux de réponses des enquêtes sont respectivement de 38 % pour l'enquête SPW et de 70 % pour l'enquête à main levée.

10.2 La population scolaire et l'origine des enfants

650 enfants répartis en 9 implantations (maternelles et primaires)

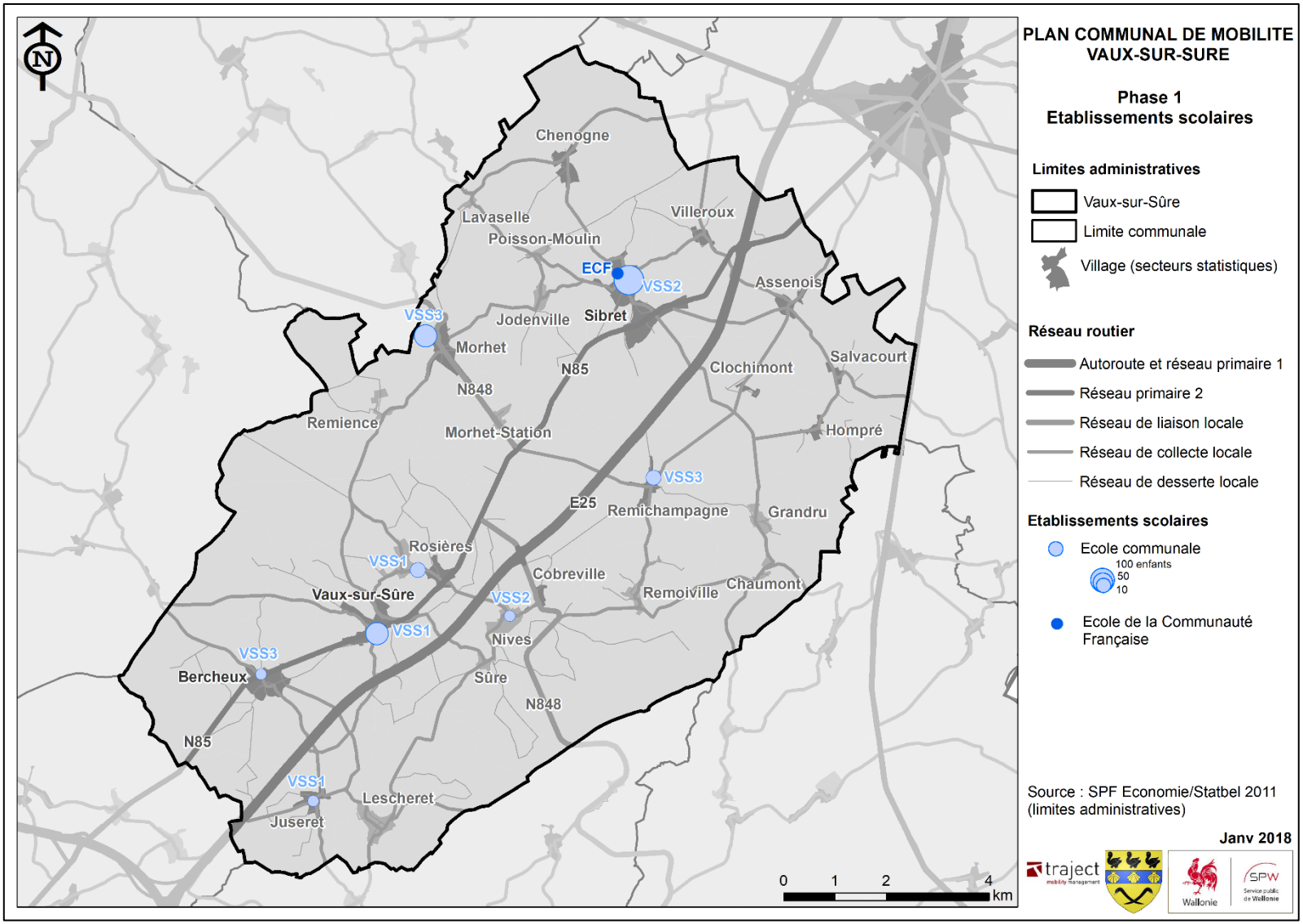
Vaux-sur-Sûre compte 4 écoles maternelles et primaires (3 écoles communales et 1 école de la Communauté Française) réparties en 9 implantations.

Il n'y a aucun établissement secondaire sur le territoire de la commune. Afin de poursuivre leur scolarité dans le cycle secondaire, la plupart des élèves se rendent à Bastogne ou Libramont-Chevigny. Cela engendre de nombreux déplacements en semaine et une importante fréquentation des lignes de bus du TEC aux heures scolaires.

La fréquentation des écoles de Vaux-sur-Sûre augmente depuis quelques années, ce qui est en corrélation directe avec l'augmentation de la population de la commune et surtout la structure de population qui est composée d'une part importante de jeunes couples avec enfants en bas âge.

Les écoles communales du territoire accueillent 650 enfants, parmi lesquels 394 primaires et 256 maternelles.

La taille des implantations varie de 44 à 137 enfants.


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1
Etablissements scolaires
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Limite communale
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Etablissements scolaires
Ecole communale
100 enfants
50
10
Ecole de la Communauté Française
Source : SPF Economie/Statbel 2011
(limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Poisson-Moulin
ECF
VSS2
Assenois
VSS3
Jodenville
Sibret
Morhet
N85
Clochimont
Salvacourt
N848
Remience
Morhet-Station
Hompré
VSS3
E25
Remichampagne
Grandru
Rosières
VSS1
Cobreville
Vaux-sur-Sûre
VSS2
Remoiville
Chaumont
VSS1
Nives
VSS3
Bercheux
Sûre
N848
N85
VSS1
Lescheret
Juseret
0 1 2 4
km

Plus de 90 % des enfants originaires de Vaux-sur-Sûre

Les écoles de Vaux-sur-Sûre ont surtout une population locale. En effet, une grande majorité, soit 90% des élèves, habite à Vaux-sur-Sûre. Les autres enfants viennent des communes voisines (Bastogne, Fauvillers, Saint-Ode, etc.)

Tableau 4 : Origine des écoliers

Commune de provenance	Nombre d'écoliers	%
Vaux-sur-Sûre	506	89,7
Bastogne	31	5,5
Fauvillers	8	1,4
Sainte-Ode	8	1,4
Libramont-Chevigny	4	0,7
Bertogne	3	0,5
Neufchâteau	2	0,4
Léglise	1	0,2
Herbeumont	1	0,2

De nombreux enfants habitent à proximité de leur école

Selon les enquêtes réalisées dans le cadre du présent PCM, environ 40 % des enfants habitent à moins d'1 km de leur école, et près de 75 % à moins de 3 km.

Ces courtes distances permettent le recours à l'utilisation des modes de transport dits actifs (marche à pied, vélo) pour se rendre à l'école.

[14] Vu le faible taux de réponse à l'enquête en ligne, seul le questionnaire à main levée réalisé en primaire a ici été pris en compte.

10.3 Les modes de transport utilisés

10.3.1 Généralités

La voiture, mode de transport principal utilisé pour se rendre à l'école… [14]

67% des enfants interrogés viennent à l'école en voiture avec leurs parents (ou famille). Bien que ce chiffre soit inférieur à celui observé à l'échelle de la Région wallonne et de la province du Luxembourg[15], il peut être considéré comme élevé eu égard à la distance qui sépare l'école du domicile des enfants.

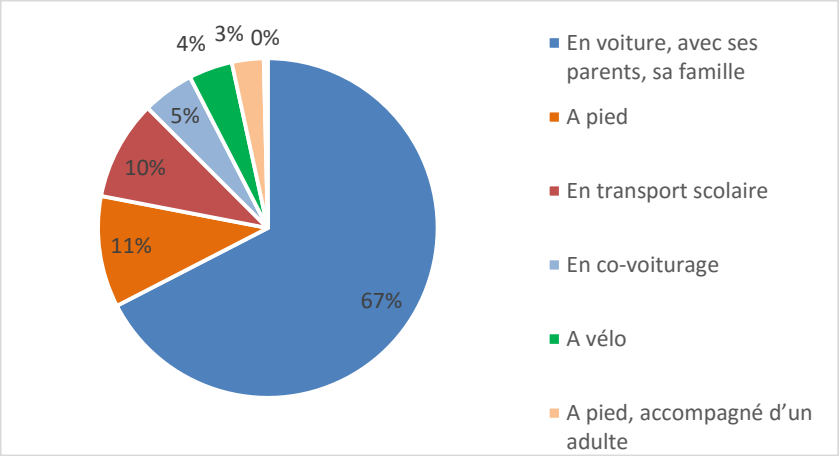


Figure 22:Répartition modale pour l'ensemble des implantations.
(Source : enquête à main levée, juin 2016)

[15] Les chiffres du bilan Wallonie pour la mobilité scolaire montrent un taux de 73,84% pour l'utilisation de la voiture en région wallonne, 78% pour les communes de moins de 5000 habitants et 75% pour la province du Luxembourg.

11 % des enfants viennent à pied et 4 % en vélo. Le transport scolaire est utilisé par 10 % des enfants.

A noter que le mode de déplacement pour l'aller et le retour est sensiblement le même. La part de la voiture diminue toutefois quelque peu au retour au profit d'autres modes de transport.

… même lorsque la distance domicile-école est inférieure au kilomètre

Les statistiques issues de l'enquête réalisée par la Région wallonne montrent que la voiture reste le mode de transport principal utilisé quelle que soit la distance entre le domicile et l'école (<1 km, 1-3 km, >3km).

Ces statistiques montrent également que la marche à pied représente toutefois 31% du mode de transport utilisé pour les distances inférieure à 1km.

Plus d'un enfant en moyenne dans les voitures

Le taux de remplissage des voitures est toutefois supérieur à 1 enfant/voiture. Cela réduit d'une part le nombre de véhicules circulant aux abords des écoles et, d'autre part, la demande en stationnement. Selon les statistiques issues de l'enquête réalisée par la Région wallonne, le taux de remplissage des voitures est d'en moyenne 2 enfants/voiture.

10.3.2 Les modes de déplacement souhaités et les freins rencontrés

Les modes doux plébiscités par les enfants

Selon l'enquête à main levée réalisée auprès des enfants du primaire, plus de 60 % d'entre eux souhaiteraient venir à vélo à l'école, dont 3 enfants sur quatre sans accompagnement (ils sont moins de 5 % à venir actuellement à vélo). Près de 25 % des enfants souhaiteraient quant à eux venir à pied (ils sont un peu plus de 10 % actuellement).

Les modes doux sont donc particulièrement plébiscités auprès des enfants. Les modes motorisés ont moins la cote. En effet, moins de 15 % des enfants souhaiteraient venir en bus, en transport scolaire ou en voiture à l'école.

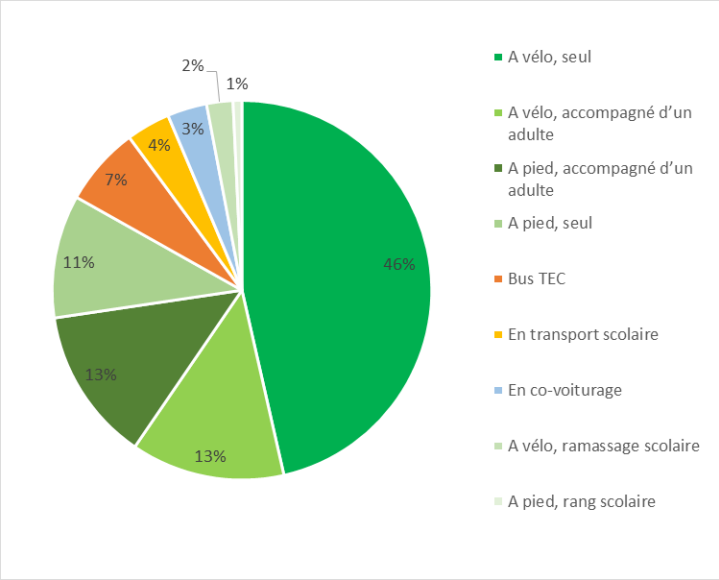


Figure 23: Mode de déplacement souhaité pour l'ensemble des implantations (Source : enquête à main levée, juin 2016)

De nombreux freins évoqués par les parents à l'utilisation de la marche pour se rendre à l'école

Pour une partie des parents (25 %), la distance domicile – école est logiquement évoquée comme principal obstacle. Pour rappel, environ 25 % des enfants habitent à plus de 3 km de leur école, et environ 40 % à plus de 1 km.

Les autres principaux freins évoqués par les parents sont les suivants :

- « Trop dangereux » (24 %) ;
- « Trop jeune » (23 %) ;
- « Conditions climatiques » (21 %) ;
- « Manque d'aménagements » (20 %).

Plusieurs parents mentionnent notamment le fait que les voiries ne sont pas adaptées aux piétons (et aux cyclistes), et que les vitesses de circulation autorisées (et surtout pratiquées) ne se prêtent pas une circulation sécurisée des piétons (et vélos) sur la chaussée ; ce qu'a mis en évidence le présent plan communal de mobilité (cf. ci-après).

De nombreux freins également évoqués par les parents à l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école

Bien qu'évoquée par une partie des parents (13 %), la distance domicile – école ne constitue pas le principal frein à l'utilisation du vélo. Les principaux obstacles mentionnés par les parents sont :

- « Trop jeune » (28 %) ;
- « Trop dangereux » (26 %) ;
- « Manque d'aménagements (26 %) ;
- « Conditions climatiques » (19 %).

Les raisons évoquées sont donc globalement les mêmes que pour la marche à pied.

10.4 La visibilité, la sécurité et l'accessibilité des écoles

10.4.1 Visibilité des abords d'écoles

Des « crayons » marquant la présence d'une école

La présence de chacune des écoles est renseignée par les panneaux de type « crayon » placés quelque peu en amont de celles-ci. Outre leurs présences, l'utilisation d'un signal commun pour chacune des écoles assure également une certaine cohérence en termes d'information, et donc de visibilité.

Photo 33 & Photo 34 : Panneaux "crayon" – écoles de Juseret et Rosières

Les barrières rouges et jaunes implantées le long des voiries régionales, en vue de sécuriser le déplacement des piétons aux abords immédiats des écoles, contribuent également à rendre les abords d'écoles plus visibles. Concernant les écoles implantées le long de voirie communale seule celle de Nives dispose de barrières colorées.

Photo 35 & Photo 36 : Barrières de sécurité – Ecoles de Vaux et Nives

10.4.2 Accessibilité piétonne

Une accessibilité variable en fonction des établissements, rarement optimale

Si au droit de la majorité des abords d'écoles des trottoirs équipent la voirie, l'accessibilité piétonne des écoles n'est pas toujours des plus optimales. Les trottoirs ont en effet souvent des dimensions trop peu confortables que pour permettre une circulation aisée des enfants accompagnés de leur(s) parent(s), et très souvent cette étroitesse n'est pas palliée par la présence de barrières qui permettraient de sécuriser ces déplacements. Pour exemple, le trottoir aménagé entre le village et l'école de Morhet qui, s'il a le mérite d'exister, est relativement étroit au vu de sa fonction. Dans certains cas, ces trottoirs sont en outre empruntés par les automobilistes comme zones de stationnement, entrainant la perte d'intérêt d'avoir de tels trottoirs (Morhet, école de la communauté française, etc.)

Au droit de l'école de Sibret, la plus fréquentée de la commune, aucun trottoir n'équipe la voirie. S'ils veulent venir à pied, les enfants et leurs parents doivent par conséquent circuler sur la chaussée.

Pour rappel également, le déplacement des piétons au sein même des villages est souvent inconfortable et insécurisant (absence de trottoir, trottoirs étroits, vitesse des automobilistes élevée, etc. ; cf. chapitre 3.1.1, page 25). Ceci impacte également la bonne accessibilité piétonne des établissements scolaires.

En vue d'améliorer l'accessibilité piétonne des écoles, de sécuriser les déplacements piétons aux abords de celles-ci (en particulier celles implantées le long des voiries communales), et d'inciter à une plus grande utilisation de ce mode de transport pour les déplacements domicile-école, des efforts devront donc être consentis.

Sur les photos ci-après, à titre illustratif, une grand-mère accompagnée de sa petite fille circulant rue de l'Eglise (Sibret, école communale), et des véhicules stationnés sur les trottoirs équipant la Virée du Renard (Sibret, école communauté française)

Photo 37 & Photo 38 : Abords d'écoles – Ecoles de Sibret

10.4.3 Accessibilité à vélo

Des dispositifs de stationnement aux abords d'écoles

Chacune des écoles est équipée de dispositifs de stationnement permettant l'accrochage de plusieurs vélos. Comme déjà mentionné, si ceux-ci présentent l'avantage d'offrir la possibilité de stationner son vélo à proximité de l'école, le modèle « pince-roues » proposé ne permet pas un accrochage efficace et sécurisé des vélos, et est par conséquent généralement déconseillé. Les emplacement ne sont en outre pas couverts.

Des voiries pas adaptées aux déplacements à vélo

Pour rappel, les voiries desservant la commune sont peu enclines aux déplacements à vélo. De ce fait, et bien que les écoles soient situées proches du domicile de nombre d'écoliers (75 % habite à moins de 3 kilomètres), l'accessibilité à vélo des écoles peut être qualifiée de globalement « mauvaise ». Ici aussi, des efforts devront être consentis en vue d'améliorer cette accessibilité, la sécurité des enfants, parents et corps enseignant qui se rendent en vélo à l'école, ainsi qu'en vue d'inciter à une plus grande utilisation de ce mode de transport.

10.4.4 Accessibilité en transport public

Un arrêt de bus à proximité de chacune des écoles

Un arrêt de bus est présent à proximité de chaque établissement scolaire, rendant donc les écoles accessibles depuis ce mode de transport. A noter toutefois que, compte tenu de la population visée (enfants du primaire et du maternel), et de la faible fréquence de passage des bus, ce mode de transport n'est pas le plus opportun pour se rendre dans les écoles de l'entité.

Le transport scolaire, disponible pour une partie des enfants

Comme vu ci-après (chapitre 11 « Services de mobilité, p. 80), le transport scolaire est un service de bus organisé par la Région wallonne « *en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée.* »[16].

Afin d'en bénéficier l'enfant doit réunir les trois conditions suivantes :

- Habiter à plus d'1km de son école ;
- Ne pas avoir la possibilité d'utiliser une ligne régulière du TEC pour se rendre à l'école ;
- Se rendre à l'école la plus proche de son domicile, parmi celles qui répondent notamment à son choix confessionnel ou non confessionnel.

Ce service n'est donc accessible qu'à une partie de la population scolaire.

10.4.5 Accessibilité en voiture et stationnement

Le stationnement problématique aux abords de plusieurs écoles

Selon les informations transmises par la Commune, le stationnement est particulièrement problématique aux abords des deux établissement scolaires suivants : l'établissement de Sibret (rue de l'Eglise) et celui de Morhet.

[16] Source: mobilite.wallonie.be

Pour rappel, des enquêtes de stationnement ont été réalisées dans le cadre du présent plan communal de mobilité au droit de ces deux écoles. Il en est ressorti des constats similaires : la demande importante en stationnement ne peut être rencontrée et entraine un stationnement sauvage et des situations dangereuses pour les enfants.

Photo 39 & Photo 40 : Stationnement sauvage : Sibret et Morhet

Les abords d'autres établissements scolaires sont également victimes de stationnement sauvage, notamment l'école de la communauté française implantée à Sibret.

10.5 Bilan

En ce qui concerne la population scolaire et son origine
- ⇨ 4 écoles, 9 implantations, 650 écoliers
- ⇨ 90 % des écoliers originaires de Vaux-sur-Sûre
- ⇨ De nombreux enfants habitent à proximité de leur école

En ce qui concerne le mode de transport utilisé
- ⇨ La voiture, mode de transport utilisé pour se rendre à l'école
- ⇨ La marche à pied, utilisée par 1/3 des enfants habitant à moins de 1 km de leur école
- ⇨ Les modes doux plébiscités par les enfants
- ⇨ De nombreux freins évoqués par les parents à l'utilisation de la marche et du vélo pour se rendre à l'école

En ce qui concerne la sécurité, la visibilité et l'accessibilité des abords d'écoles
- ⇨ Des « crayons » marquant la présence des écoles
- ⇨ Une accessibilité piétonne variable en fonction des établissements, rarement optimale
- ⇨ Des voiries pas adaptées aux déplacements à vélo
- ⇨ Un arrêt de bus à proximité de chacune des écoles, mais d'intérêt limité
- ⇨ Le transport scolaire disponible pour une partie des enfants
- ⇨ Le stationnement problématique aux abords de plusieurs écoles

11. Services de mobilité

11.1 Introduction

Les services de mobilité, particulièrement importants en zone rurale

Encore plus qu'ailleurs, les services de mobilité sont importants dans les zones rurales. La faible densité de population, la dispersion des activités et de l'habitat, etc., font que les réseaux de transport publics y sont moins développés et/ou que la fréquence de passage de ces modes de transport y est en général plus faible qu'ailleurs. La possibilité de recours aux modes de transport actifs y est aussi plus limitée en général.

Comme vu tout au long de ce rapport, Vaux-sur-Sûre n'échappe pas à cette réalité. Et même si la qualité de l'offre des réseaux de transports « classiques » peut/doit être améliorée, il est également important de pouvoir proposer d'autres service de mobilité, qui tiennent compte des caractéristiques particulières de ces zones rurales.

Plusieurs services à disposition des habitants de Vaux-sur-Sûre

Les habitants de Vaux-sur-Sûre disposent de plusieurs services de mobilité, certains développés à l'échelle de la région (ex : transport scolaire), de la province (ex : luxcovoiturage.be, Damier) ou de plusieurs communes (ex : Telbus), d'autres à l'échelle de la commune (ex : Taxisocial).

Les principaux services de mobilité existants sont présentés ci-après.

11.2 Les services offerts à la population

11.2.1 A l'ensemble de la population

Le Telbus, service de proximité à la demande

Comme vu ci-avant, la commune de Vaux-sur-Sûre, à l'instar d'autres communes de la province du Luxembourg, est desservie par le « Telbus ». Il s'agit « *d'un service de proximité à la demande mis en place par le TEC Namur-Luxembourg afin de répondre aux besoins de mobilité dans les zones rurales de la province du Luxembourg* ».

Figure 24 : Telbus (Source: TEC)

Ce service est disponible les jours de semaine (de 09h00 à 17h00), et ouvert à l'ensemble des personnes de la commune. Il permet de se déplacer sur le territoire communal et les autres communes partenaires du projet (Bastogne, Saint-Ode, Libramont, Bercheux).

Son coût est similaire à celui des services réguliers du TEC.

Selon les informations transmises par le TEC Namur-Luxembourg, ce service est actuellement peu utilisé.

Pour plus d'informations à propos de ce service : www.infotec.be.

Une plateforme pour faciliter le covoiturage dans la province du Luxembourg…

La Province du Luxembourg, en partenariat avec les communes de Léglise, Habay et Neufchâteau, a inauguré en 2005 un site internet de covoiturage, visant à faciliter le covoiturage en Province du Luxembourg. Cette initiative faisait suite à une enquête démontrant la difficulté d'accès à l'emploi et à la formation.

Cette plateforme, nommée « Luxcovoiturage.be », est accessible à l'ensemble des habitants de la commune. Depuis peu, elle a été intégrée à la plus vaste plateforme dédiée au covoiturage : « carpool.be ».

… mais pas d'aire de covoiturage (sur la commune)

Actuellement, aucune aire de covoiturage n'est présente sur le territoire communal de Vaux-sur-Sûre, malgré la demande. Des véhicules se stationnent en effet quotidiennement au droit des deux entrées/sorties d'autoroute présentes sur l'entité.

La Commune envisage l'aménagement de telles aires au droit des deux entrées/sorties d'autoroute susmentionnées.

Le bibliobus, dans plusieurs villages de l'entité

Le service bibliobus de la province du Luxembourg se rend une fois par mois dans plusieurs villages de l'entité : Sibret, Morhet, Remichampagne, Bercheux, Juseret, Nives, Rosières, Vaux-sur-Sûre.

11.2.2 Aux enfants pour se rendre à l'école

Le transport scolaire, pour les déplacements domicile-école

Le transport scolaire est un service de bus organisé par la Région wallonne « *en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée. Aussi appelé « ramassage scolaire », ce service répond donc à un besoin spécifique, lorsque la voiture, le bus TEC, le train ou la mobilité douce ne permettent pas de rejoindre son école* »[17].

Tout élève peut bénéficier du transport scolaire, à condition de réunir les trois conditions suivantes :

- Habiter à plus d'1km de son école ;
- Ne pas avoir la possibilité d'utiliser une ligne régulière du TEC pour se rendre à l'école ;
- Se rendre à l'école la plus proche de son domicile, parmi celles qui répondent notamment à son choix confessionnel ou non confessionnel.

Actuellement une partie de la population scolaire emprunte ce mode de déplacement pour se rendre à son école. Sur base de l'enquête à main levé réalisée auprès des enfants du primaire, ils sont de l'ordre de 10 % à utiliser le transport scolaire.

Pour plus d'informations à propos de ce service : mobilite.wallonie.be.

[17] Source: mobilite.wallonie.be

11.2.3 Aux demandeurs d'emploi, aux PMR, etc.

Damier, un ensemble de services offerts aux demandeurs d'emploi et aux personnes à mobilité réduite en milieu rural

Damier est une action soutenue par la Région wallonne, la Province de Luxembourg, les cellules mobilité de la FGTB et de la CSC, le Fonds Social Européen.

Damier propose de mettre en œuvre des partenariats public/privé (mutualisation des offres, financements croisés, …) en jouant un rôle de coordinateur avec la province, les communes, les entreprises …afin de favoriser l'émergence de nouvelles pratiques et de nouvelles offres.

Plusieurs outils sont proposés : un site Internet qui reprend toute l'offre disponible en matière de transport (bus, train, initiatives locales de mobilité, PMR, transports médicaux, covoiturage), une centrale téléphonique, du coaching « mobilité » (gérer sa mobilité, l'intermodalité, …) et des formations adaptées à la conduite automobile ».

Le site internet renseigne notamment sur les différents moyens qui existent pour les PMR et demandeurs d'emploi de Vaux-sur-Sûre afin de se déplacer, tels que le taxi social.

Pour plus d'informations à propos de ce service : www.damier.be.

Le taxi social, pour faciliter les déplacements « utiles »

Le taxi social est un service de mobilité mis à disposition d'une partie de la population de Vaux-sur-Sûre. Seules peuvent en bénéficier les personnes suivantes :

- Les personnes âgées de plus de 65 ans ;
- Les personnes disposant d'une allocation sociale ;
- Les personnes handicapées.

Ce service concerne les déplacements (ex : pharmacie, consultation chez un spécialiste, visite à l'hôpital, coiffeur, etc.) non couverts par les services réguliers du TEC. Il prend la personne à l'heure et l'endroit déterminés. La personne est déposée à son lieu de destination, peut être attendue, accompagnée et enfin ramenée.

Le coût de ce service est de 0,30€/km. Le taxi social n'est pas disponible le week-end.

Pour plus d'informations à propos de ce service : www.vaux-sur-sure.be.

Et bien d'autres services…

D'autres services de mobilité sont mis à la disposition d'une partie de la population vausurtoise, parmi lesquels « Belle et Net asbl », « CSD Transports bénévoles », le transport de la Croix-Rouge transport, ou encore « SOS Médical Meuse asbl ».

Ces services aident au transport des personnes présentant des difficultés à se déplacer par leur propre moyen, notamment aux déplacements pour raison médicale.

11.3 La communication

La communication, afin de mettre en évidence ces services

Afin d'accompagner le changement, il est important de faire connaitre les services de mobilité proposés. La Commune a évidemment un rôle important à jouer. S'il faut souligner le fait que plusieurs des services de mobilité existants sont renseignés sur le site internet de la commune (le bibliobus, le Telbus, luxcovoiturage.be, taxi social), d'autres ne le sont pas.

De manière générale, ces services, ainsi que l'offre des modes de transport classiques (bus, vélo, marche) doivent être rendus plus visibles, que ce soit par l'intermédiaire du site internet de la commune ou par d'autres voies.

11.4 Bilan

- ⇨ Plusieurs services de mobilité offerts aux habitants de Vaux-sur-Sûre qui permettent de se déplacer autrement
- ⇨ Des services en partie renseignés sur le site internet de la Commune

12. Dynamique communale

12.1 Evolution de la population

Un effectif de population amené à s'accroitre dans les années à venir…

Comme vu en début de rapport, la commune de Vaux-sur-Sûre a vu son effectif de population s'accroitre fortement au cours de ces 20 dernières années (passant de 3.898 habitants en 1996 à 5.502 habitants en 2016, soit +41%). Selon les perspectives établies par l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS), cet effectif est encore amené à s'accroitre dans les 20 prochaines années. Selon cet institut, le nombre d'habitants serait d'environ 6.000 personnes à l'horizon 2025 et d'environ 6.400 personnes à l'horizon 2035 (soit +16%).

Les besoins en déplacement vont donc s'accroitre dans les années à venir. Selon les perspectives, c'est la population active qui va principalement s'accroitre (+ 540 individus). Les populations jeunes et plus âgées vont également s'accroitre mais dans des proportions moindres (+ 175 individus).

…également dans les communes voisines

Comme l'illustre la figure ci-après, les perspectives de l'IWEPS tendent également vers un accroissement de l'effectif de population dans les communes voisines de Vaux-sur-Sûre, et plus globalement dans les communes du sud-est de le province du Luxembourg.

Les besoins en déplacement vont donc également s'accroitre sur les territoires voisins.

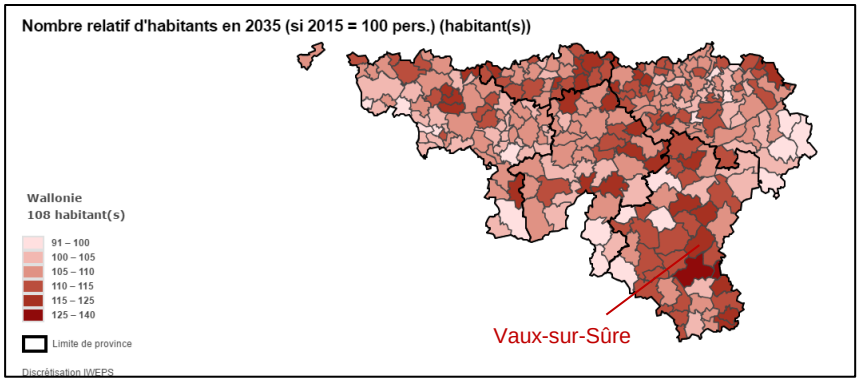


Figure 25 : Nombre relatif d'habitants en 2035 (si 2015 = 100 pers.) (Source : IWEPS sur base données du SPF Economie – DG Statistique)

12.2 Projets de développement

Plusieurs projets envisagés dans le cadre du Programme Communal de Développement Rural de Vaux-sur-Sûre

Pour rappel, parmi les projets retenus dans le cadre du PCDR plusieurs auront des impacts en matière de mobilité, dans la mesure où ils entraineront des besoins en déplacement :

- Création d'une maison de village à Cobreville ;
- Création d'une maison de la ruralité à Vaux-sur-Sûre ;
- Création d'un centre de jour pour ainés ;
- Création d'un hall omnisport communal.

Il s'agit de projets prioritaires du PCRD, qui devraient voir le jour à court terme (dans les 3 ans).

« *Contexte : le village de Cobreville*

Le projet est prévu au cœur du village [de Cobreville], au niveau des installations du terrain de football.

Actuellement le site fait l'objet d'un projet d'ensemble comprenant, outre le terrain de football existant, une plaine multisports, un local pour les jeunes (modules préfabriqués), une aire de jeux, un terrain de pétanque, un kiosque et l'adaptation des circulations et des stationnements pour le site.

En outre, une étude dans le cadre d'Infrasports prévoit la création de vestiaires et d'une buvette pour le football.

Le projet vise à compléter la fonction sportive du bâtiment avec une maison de village afin d'accueillir les activités existantes dans les villages de Cobreville, Nives et Sûre ainsi que les différentes activités envisagées par la CLDR.

Le projet

Il s'agit de créer un nouveau bâtiment afin de remplacer l'actuelle salle des sports. […].

L'objectif est d'intégrer la création d'une maison de village au projet de vestiaires et de buvette actuellement en cours d'étude.

La programmation comprend :

- *Une salle polyvalente de 200 m² ;*
- *Une cuisine avec un bar, une réserve et une chambre froide ;*
- *Les sanitaires ;*
- *Les vestiaires ;*
- *L'accès aux bâtiments pour les PMR ;*
- *Un espace terrasse avec un barbecue couvert ;*
- *Un terrain de sport pour enfants ;*
- *La plantation de haies d'essences indigènes pour délimiter et sécuriser le site.*

Le bâtiment conservera la volumétrie existante en proposant, d'une part, les nouveaux vestiaires sur deux étages afin de faciliter les différents accès pour les sportifs et, d'autre part, une extension afin de pouvoir proposer un espace de 200 m², nécessaire aux activités villageoises.

[…]. *Outre les activités déjà présentes actuellement, la CLDR a recensé différents besoins pour la maison de village avec notamment :*

- *L'organisation de jeux intervillages ;*
- *La programmation de conférences et animations diverses ;*
- *L'organisation de différentes bourses ;*
- *L'organisation de brocantes ;*
- *Le développement d'activités sportives (self défense women, gym, stretching, …) ;*
- *L'accueil des concentrations de motos* ».[18]

Figure 26 : Esquisse 'Maison de village de Cobreville'
(Source : www.pcdr-vaux-sur-sure.be)

[18] Source : www.pcdr-vaux-sur-sure.be

Création d'une « maison de la ruralité »

« *Contexte : le village de Vaux-sur-Sûre*

[…].

Le projet est prévu au cœur du village où l'Administration communale, l'école communale, la crèche, la Poste, quelques petits commerces et la salle « Le Bar à Thym » constituent des éléments centralisateurs du village et, à plus grande échelle, de la commune.

Le projet est né de la volonté de répondre à de nombreux besoins exprimés lors de l'élaboration du PCDR. Ces besoins, issus de différentes thématiques comme l'animation culturelle, le développement touristique et associatif, l'économie ou l'environnement, ont trouvé une réponse commune dans la création d'une maison de la ruralité. Ce projet propose de développer une infrastructure centralisée et polyvalente avec la mise à disposition de ressources humaines et le déploiement de projets immatériels susceptibles de proposer un espace transversal pour l'animation du territoire de Vaux-sur-Sûre.

Le projet

Il s'agit de compléter l'ensemble des infrastructures présentes dans le centre de Vaux-sur-Sûre en créant un bâtiment à destination touristique, culturelle et économique.

L'édifice propose la création d'un volume supplémentaire, accolé à la salle du Bar à Thym. Le bâtiment, d'architecture contemporaine, profitera de sa situation privilégiée en bordure de la nationale, en plein cœur du village, pour proposer un point de repère avec une large surface vitrée, orientée pour l'accueil des visiteurs de la commune.

Le projet vise également à restructurer l'espace public environnant en proposant, d'une part, la création d'une halle couverte sur l'espace de stationnement et, d'autre part, l'aménagement de neufs places de stationnement à front de rue. La halle permettra le déroulement de manifestations comme le marché de Noël ou le projet de marchés du terroir proposé par la CLDR. Constituée d'une structure métallique couverte, la halle permettra le stationnement des véhicules (deux places spécifiques pour mobile-homes sont également prévues) en dehors des manifestations.

La programmation vise essentiellement à répondre, au sein d'une même infrastructure, à trois besoins identifiés dans le cadre du PCDR : le développement d'un tourisme local, le renforcement du secteur culturel et le soutien au développement d'activités économiques ». [19]

Figure 27 : Esquisse 'Maison de la ruralité'
(Source : www.pcdr-vaux-sur-sure.be)

Création d'un centre de séjour pour aînés

[19] Source : www.pcdr-vaux-sur-sure.be

Création d'un centre de jour pour aînés

« *Contexte* :

Le projet est prévu dans l'ancienne maison de repos de Bercheux acquise par la commune en 2011 et accueillant « la maison des générations ».

Deux pièces restent actuellement inutilisées et seront réaménagées pour accueillir le projet.

Le projet

Le projet prévoit d'étendre le bâtiment en conservant son gabarit, afin de pouvoir aménager un centre de jour dont la programmation prévoit :

- *une pièce de vie de 45 m² connectée à la cuisine de 18 m² ;*
- *un couloir d'accès au reste du bâtiment ;*
- *une réserve de 18 m², servant également de local administratif ;*
- *un espace terrasse.*
- *L'objectif est d'accueillir 12 à 15 personnes de plus de 65 ans, valides et habitant la commune, afin de leur proposer des activités de journée (jeux, bricolage, sortie théâtre…).*

Les activités proposées par le centre de jour renforceront et compléteront les activités de la maison des générations qui attire un public similaire.

Un emploi spécialisé supplémentaire sera créé, ainsi que la constitution d'une équipe de bénévoles, élément indispensable au bon fonctionnement du projet. Le soutien de l'ADMR (Aide à Domicile en Milieu Rural) sera également sollicité ». [20]

Création d'un complexe sportif

« Contexte :

Le hall sportif se trouvera au Poteau de Morhet sur la route régionale 848. Bien que le projet soit éloigné d'un centre urbanisé, le caractère central du projet est pointé comme un atout. Il se situe au centre de la commune et notamment au milieu des différentes écoles qui utiliseront l'infrastructure.

La localisation a fait l'objet d'une discussion avec le Fonctionnaire délégué qui a déjà fait savoir que le projet devrait se situer sur la zone d'équipement communautaire et éviter au maximum la zone verte.

En outre, le projet de hall sportif répondant aux besoins des clubs sportifs de la commune et financé par Infrasports sera précédé d'une première construction, un espace sportif modeste répondant aux besoins du tennis de table et des écoles qui sera financé sur fonds propres […], libérant ainsi les infrastructures de l'école de Vaux-sur-Sûre.

Figure 28 : Esquisse 'Complexe sportif'
(Source : www.pcdr-vaux-sur-sure.be)

[20] Source : www.pcdr-vaux-sur-sure.be

Projet :

Le projet sera principalement à destination des écoles le jour. L'infrastructure sera mise à disposition des associations ou des privés en soirée.

En termes de programmation, le hall omnisports comprendra :

- *Un plateau sportif de 44 x 22 mètres avec des tribunes, pour la pratique du football en salle, du handball, du hockey in, du basket ball, du volley ball ou du badminton.*
- *Une salle de 16 x 16 mètres sera réservée à la pratique du karaté, de la boxe ou de la danse.*
- *A l'étage, une salle de 308 m² sera réservée à la pratique du tennis de table.*
- *Une cafétéria de 142 m² avec une cuisine et une réserve.*
- *8 vestiaires ainsi que des locaux de rangement.*
- *Un bureau et une salle de réunion.*
- *Un local chaufferie.*
- *Un terrain de football avec les équipements et l'éclairage est prévu à côté du hall.*

[…]

Enfin, un espace de stationnement de 24 places sera prévu à côté du hall sportif. Cet espace parking privilégiera les revêtements drainants ainsi que les plantations d'arbres hautes tiges et de haies mixtes d'essences indigènes.

Etant donné que la valorisation de l'ancienne ligne de chemin de fer 163 en RAVeL fait partie des projets retenus par le PCDR et que la ligne se situe à proximité (250m), il serait intéressant d'intégrer des éléments favorisant la mobilité douce dans le projet.

De nombreuses demandes de permis pour la construction de logements unifamiliaux

Selon les informations transmises par le service urbanisme de la Commune, celui-ci enregistre depuis plusieurs années de nombreuses demandes de permis d'urbanisme pour la construction de logements unifamiliaux, et dans une moindre mesure pour la transformation de maison unifamiliales en immeubles à appartements.

Ces cinq dernières années, le nombre de nouvelles constructions autorisées est d'en moyenne 45/an[21]. Sur base des perspectives établies par l'IWEPS, ce nombre serait d'environ 25/an en moyenne au cours de ces 10 prochaines années. Bien qu'ayant un impact marginal, l'accroissement du nombre de logements et donc de la population sur le territoire communal aura pour effet d'augmenter la demande en déplacement.

12.3 Projets de mobilité

Des projets de mobilité également envisagés dans le cadre du Programme Communal de Développement Rural de Vaux-sur-Sûre

Outre les projets mentionnés ci-avant, des projets en matière de mobilité ont également été retenus dans le cadre du PCDR :

- Projets matériels :
  - Création de liaisons entre le RAVeL et les villages ;
  - Valorisation de l'ancien vicinal Lavaselle – Senonchamps ;
  - Aménagement de RAVeLs sur les lignes 163 et 618 ;
  - Amélioration et création de trottoirs ;
  - Placement de bornes électriques pour voitures.

[21] Source : SPF Economie – DG Statistique (2010 – 2014)

- Projets immatériels :
  - L'étude sur la réouverture, l'entretien des chemins et sentiers ;
  - L'étude sur la signalisation des villages par des poteaux ;
  - La promotion du covoiturage.

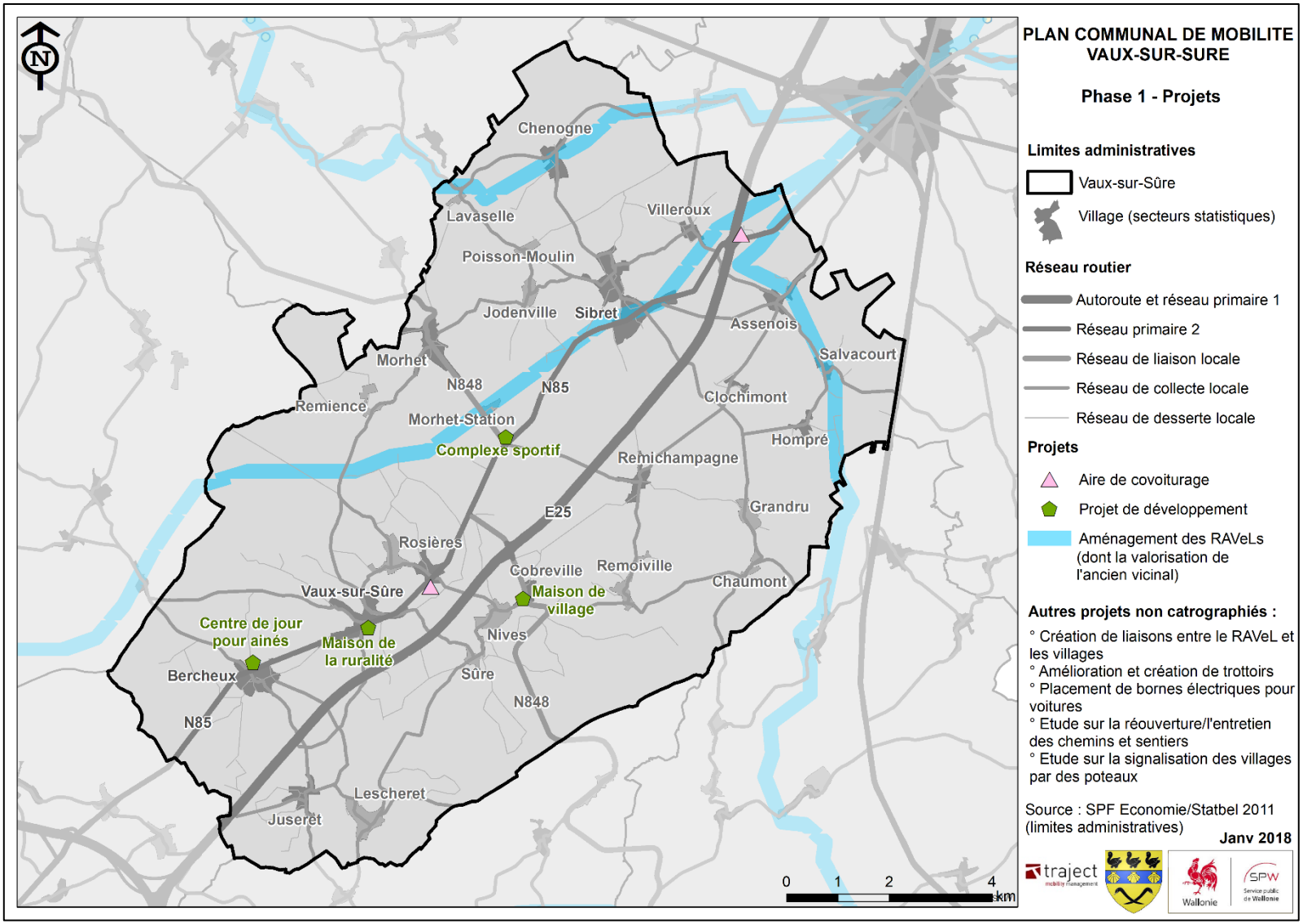
Ces projets sont envisagés à moyen-long terme, c'est-à-dire à un horizon de 6 à 10 ans.

Des projets de création de parkings covoiturage

La Commune ambitionne également la création de parkings de covoiturage à proximité des deux entrées/sorties d'autoroute présentes sur le territoire communal.

12.4 Bilan

- ⇨ Des besoins en déplacement qui vont s'accroitre suite à l'augmentation attendue de la population (+600 personnes d'ici 2025)
- ⇨ Des projets de développement (maison de village à Cobreville, maison de la ruralité, complexe sportif, centre de jour pour aînés) qui vont également engendrer des déplacements supplémentaires
- ⇨ Des projets en matière de mobilité retenus dans le cadre du PCDR dont il faudra tenir compte


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
VAUX-SUR-SURE
Phase 1 - Projets
Limites administratives
Vaux-sur-Sûre
Village (secteurs statistiques)
Réseau routier
Autoroute et réseau primaire 1
Réseau primaire 2
Réseau de liaison locale
Réseau de collecte locale
Réseau de desserte locale
Projets
Aire de covoiturage
Projet de développement
Aménagement des RAVeLs (dont la valorisation de l'ancien vicinal)
Autres projets non catrographiés :
° Création de liaisons entre le RAVeL et les villages
° Amélioration et création de trottoirs
° Placement de bornes électriques pour voitures
° Etude sur la réouverture/l'entretien des chemins et sentiers
° Etude sur la signalisation des villages par des poteaux
Source : SPF Economie/Statbel 2011 (limites administratives)
Janv 2018
Chenogne
Lavaselle
Villeroux
Poisson-Moulin
Jodenville
Sibret
Assenois
Salvacourt
Morhet
N848
N85
Remience
Clochimont
Morhet-Station
Complexe sportif
Hompré
Remichampagne
E25
Grandru
Rosières
Cobreville
Remoiville
Chaumont
Vaux-sur-Sûre
Maison de village
Centre de jour pour ainés
Maison de la ruralité
Nives
Bercheux
Sûre
N848
N85
Lescheret
Juseret
0
1
2
4
km

13. Synthèse

	Les Atouts	Les Faiblesses	Les Opportunités	Les Menaces
SITUATION GEOGRAPHIQUE ET TYPOLOGIE DE LA COMMUNE	- Vaux-sur-Sûre fournit du travail pour une petite partie de sa population (30 % des « actifs » travaillent à Vaux-sur-Sûre), limitant quelque peu les besoins de déplacement vers les pôles d'emploi voisins - Vaux-sur-Sûre également un petit pôle scolaire	- Multiplication et dispersion des villages et des activités entrainant des besoins accrus en déplacements - Commune « fortement dépendante » impliquant des déplacements vers d'autres communes (Bastogne, Libramont-Chevigny) ou région (Grand-Duché du Luxembourg)	- Vaux-sur-Sûre dispose de réserves foncières permettant le développement de services et la mise à disposition de facilité pour les habitants de la commune	- Une exploitation des réserves foncières uniquement à titre résidentiel
PROFIL DE LA POPULATION	- Une population jeune et donc potentiellement plus ouverte à d'autres mobilités	- Une population jeune et dynamique ayant potentiellement des besoins en déplacements plus importants	- Possibilité de développer/renforcer les mobilités alternatives	/
DÉPLACEMENTS À PIED ET PMR	- De nombreux sentiers et chemins qui offrent d'intéressantes alternatives pour les déplacements à pied - Une population en demande d'amélioration des cheminements piétons	- Des voies de circulation inconfortables et peu sécurisantes pour les piétons - Des distances importantes entre villages limitant l'intérêt de la marche à pied comme mode de déplacement - L'autoroute E25 et la N85, des barrières pour les piétons - Une commune globalement peu adaptée aux PMR	- Prise en compte et amélioration de l'accessibilité piétonne et PMR lors de tout nouveau (ré)aménagement de voirie - (Souhait de développer des itinéraires points-nœuds en province du Luxembourg)	- Absence de mesures et actions (apaisement du trafic automobile, entretien de sentiers, etc.) réduirait encore l'utilisation de la marche à pied comme mode déplacement

	Les Atouts	Les Faiblesses	Les Opportunités	Les Menaces
DÉPLACEMENTS À VÉLO	- Vaux-sur-Sûre traversée par plusieurs itinéraires cyclables - De nombreux sentiers et chemins qui offrent d'intéressantes alternatives pour les déplacements à vélo - Des dispositifs d'accrochage pour vélos aux abords de l'ensemble des écoles	- Un réseau viaire peu enclin aux déplacements à vélo - La N85, un axe particulièrement inconfortable et insécurisant pour les cyclistes - Des dispositifs d'accrochage pas idéaux	- Souhait de développer des itinéraires points-nœuds en province du Luxembourg - Projet d'aménagement de l'itinéraire de liaison Bastogne – Libramont, sur son tronçon compris entre Sibret et Rosières - Le vélo à assistance électrique, un potentiel à valoriser sur la commune	- L'augmentation des accidents impliquant des cyclistes et/ou et la perte d'intérêt de ce mode de transport (du fait que le réseau viaire n'est pas adapté à ce mode de transport)
TRANSPORT PUBLIC ET INTERMODALITÉ	- La N85, axe bien desservie par le réseau bus du TEC-Luxembourg - Vaux-sur-Sûre desservie par le Telbus - Proximité de la gare de Libramont (train concurrentiel à la voiture pour rejoindre Luxembourg-Ville ou encore la Région de Bruxelles-Capitale)	- Un réseau de bus peu lisible - Des arrêts de bus souvent peu équipés et inconfortables, voire insécurisants - Peu de maitrise du TEC sur la principale ligne desservant la commune (163 ; Financée par la SNCB)	- Conscience du TEC Namur-Luxembourg d'une nécessité d'un « relifting » de son réseau dans la zone concernée	- Suppression du TELBUS
CIRCULATION AUTOMOBILE	- Vaux-sur-Sûre bien desservi par le réseau routier - Pas de dysfonctionnement particulier en termes de charges de trafic	- Mode de transport privilégié pour toute une série de déplacements (même courts)	- Projet de création de parkings de covoiturage aux deux entrées/sorties d'autoroute présents sur la commune	- Absence de mesures et actions en faveur des autres modes de déplacements accroitra la suprématie de l'automobile (cercle vicieux)

	Les Atouts	Les Faiblesses	Les Opportunités	Les Menaces
SÉCURITÉ ROUTIÈRE	- Pas de réel « point noir » en matière d'accidentologie - Existence de dispositifs visant à ralentir le trafic aux entrées de plusieurs villages - Volonté de sensibiliser les automobilistes à adapter leur vitesse (radars préventifs)	- Un nombre d'accidents rapporté à la densité de population assez élevé - Un accident mortel par an en moyenne - Plusieurs carrefours accidentogènes objectifs et/ou subjectifs - Une commune confrontée à d'importants problèmes d'excès de vitesse et/ou de concordance entre vitesse autorisée et vitesse pratiquée - Des panneaux d'entrée/sortie d'agglomération pas toujours idéalement placés - Des entrées de villages peu visibles et/ou non sécurisées	- Existence de nombreux outils de sensibilisation et d'éducation en matière de sécurité routière	- Absence de mesures et actions visant à ralentir le trafic automobile et à sécuriser les carrefours accidentogènes ne permettra pas de réduire le nombre d'accidents et sera défavorable en vue d'inciter à l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture
TRAFIC DE MARCHANDISES	- Parcs d'activités économiques situés à proximité d'accès autoroutier	- Parcs d'activités pas toujours bien référencés (transit dans les villages)	- Possibilité d'améliorer le référencement des parcs d'activité	- Accroissement du trafic de transit la N85 suite à la mise en application de la tarification kilométrique (autoroute E-25)
STATIONNEMENT	- Peu de problèmes de stationnement liés à l'activité résidentielle	- Des problèmes de stationnement identifiés aux abords des écoles communales de Morhet et Sibret (et lors d'évènements)	/	/

	Les Atouts	Les Faiblesses	Les Opportunités	Les Menaces
MOBILITÉ SCOLAIRE	- 90 % des enfants sont originaires de la Commune, dont de nombreux habitent à proximité de leur école (possibilité d'utiliser des modes actifs pour se rendre à l'école) - 1/3 des enfants se rend à pied, en vélo ou en transport scolaire à l'école (dynamique existante)	- Une accessibilité piétonne, et surtout cyclable, délicate pour l'ensemble des écoles ; - Un stationnement problématique aux abords de plusieurs écoles engendrant du stationnement sauvage et de l'insécurité aux abords des écoles	- De nombreux outils existent en vue d'améliorer la sécurité aux abords d'écoles, d'inciter et de sensibiliser aux recours de modes de transport alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école	/
DYNAMIQUE TERRITORIALE	- Des projets (complexe sportif, maison de la ruralité, etc.) qui rendront la commune plus autonome	- Des projets (complexe sportif, maison de la ruralité, etc.) qui impliqueront des besoins en déplacement et en stationnement	- Possibilité de prendre en compte l'ensemble des modes de transport lors de la mise en œuvre des projets	- Accroissement du trafic suite à l'augmentation de la population et au taux de motorisation

Annexes

Annexe 1 : Fiches « carrefours accidentogènes » (PCDR)

N85 / Rosière-la-Grande / Rosière-la-Petite
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 4 branches formé entre une voie du réseau régional primaire 2 (N85) et des voies de collecte - Carrefour géré par priorité (N85 prioritaire sur les voies de collecte) - Vitesse limitée à 70 km/h sur la N85
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Vitesse excessive pratiquée par les automobilistes circulant sur la N85
Autre(s) constat(s) : /

Rosière-la-Grande / Rosière-la-Grande
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre des voies de collecte - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Manque de visibilité
Autre(s) constat(s) : - Vaste zone de conflit (grand rayon de raccordement)

N85 / Wez / Scierie – Vaux-sur-Sûre
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 4 branches formé entre une voie du réseau régional primaire 2 (N85) et des voies de collecte - Carrefour géré par priorité (N85 prioritaire sur les voies de collecte) - Vitesse limitée à 50 km/h sur la N85
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Pas de remarque particulière
Autre(s) constat(s) : - Contexte bâti impacte la visibilité pour les automobilistes provenant des voies de collecte

Place du marché / Scierie – Vaux-sur-Sûre
Vue aérienne :
Description : - Carrefours successifs formés par des voies de collecte et de desserte locale - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Ilots mal conçus
Autre(s) constat(s) : - Vaste zone de conflit (grand rayon de raccordement) - Succession de deux carrefours rend complexe le tourne-à-gauche pour les véhicules provenant de la N85

N848 / Nives – Cobreville
Vue aérienne :
Description : - Carrefour formé entre une voie de liaison locale (N848) et des voies de collecte - Carrefour géré par priorité (N848 prioritaire sur les autres voies) - Vitesse limitée à 50 km/h sur la N848
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Problème de visibilité et de sécurité
Autre(s) constat(s) : - Carrefour nord : voies non orthogonales (Vitesse potentiellement élevée des véhicules pénétrant dans Cobreville depuis le nord et présence d'une plaine de jeux) - Tourne-à-gauche depuis le tronçon sud chemin de Nives problématique (très faible visibilité)

N85 / Paradis / Wideumont - Bercheux
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 4 branches formé entre une voie du réseau régional primaire 2 (N85) et des voies de collecte - Carrefour géré par priorité (N85 prioritaire sur les voies de collecte) - Vitesse limitée à 50 km/h sur la N85
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Difficulté pour les camions venant de Juseret d'aller vers Bastogne
Autre(s) constat(s) : - Contexte bâti impacte la visibilité pour les automobilistes provenant des voies de collecte (des miroirs ont été placés)

N85 / Bercheux
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre une voie du réseau régional primaire 2 (N85) et une voie de desserte locale - Carrefour géré par priorité (N85 prioritaire sur la voie de desserte locale) - Vitesse limitée à 90 km/h sur la N85
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Problème de visibilité pour aller vers Neufchâteau
Autre(s) constat(s) : **/**

Menubois / Roteux – Juseret
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre une voie de collecte (Menubois) et une voie de desserte locale (Roteux)
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Vitesse au carrefour en « Y »
Autre(s) constat(s) : - Vaste zone de conflit (grand rayon de raccordement)

Majerieul / Bois Moreau – Lescheret
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre une voie de collecte (Magerieul) et une voie de desserte locale (Bois Moreau) - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Manque de visibilité au carrefour, non-respect de la priorité
Autre(s) constat(s) : /

Remoiville
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre des voies de collecte - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : Non précisé
Autre(s) constat(s) : - Manque de visibilité entre les différents flux - Vaste zone de conflit (grand rayon de raccordement) - Carrefour non signalé

Chaumont
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 5 branches formé entre des voies de collecte et des voies de desserte locale - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Peu de visibilité sur la route vers Hollange
Autre(s) constat(s) : - Manque de visibilité entre les différents flux - Vaste zone de conflit (grand rayon de raccordement) - Manque de structuration du carrefour - Carrefour non signalé

Salvacourt
Vue aérienne :
Description : - Voirie en courbe
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Sortie des nouvelles constructions parfois dangereuse
Autre(s) constat(s) : - Manque de visibilité en sortie des nouvelles constructions étant donné leur implantation dans la partie concave de la courbe

Carrefour de l'Eglise – Assenois
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre des voies de collecte - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : Non précisé
Autre(s) constat(s) : - Contexte bâti impacte la visibilité des automobilistes (visibilité réduite) - Carrefour non signalé

Double carrefour – Assenois
Vue aérienne :
Description : - Carrefours à 3 branches formés entre des voies de collecte - Carrefours gérés par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : Non précisé (priorité de droite non respectée)
Autre(s) constat(s) : - Carrefours non signalés - Carrefours situés dans le bas de la vallée (forte pente)

Clochimont
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 4 branches formé entre une voie de collecte et une voie de desserte locale - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Non précisé (Carrefour dangereux)
Autre(s) constat(s) : - Carrefour situé en entrée de village dans un contexte peu bâti et formé entre des voies relativement rectilignes (vitesse potentiellement élevée des automobilistes à l'approche du carrefour) - Carrefour non signalé

Centre / Roye / Renard – Sibret
Vue aérienne :
Description : - Ensemble de carrefours formé entre voies de collecte et voies de desserte locale - Carrefours gérés par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Non précisé (Carrefour dangereux)
Autre(s) constat(s) : - Succession rapprochée de deux carrefours à priorité de droite - Contexte bâti réduisant la visibilité entre automobilistes - Présence d'un miroir

N85 / Centre / Dry Bar – Sibret
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 4 branches formé entre une voie du réseau régional primaire 2 (N85) et des voies de collecte - Carrefour géré par priorité (N85 prioritaire sur les voies de collecte) - Vitesse limitée à 50 km/h sur la N85
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Non précisé (Carrefour dangereux)
Autre(s) constat(s) : - /

Centre / Cuves – Sibret
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre une voie de collecte et une voie de desserte locale - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Non précisé (Carrefour dangereux)
Autre(s) constat(s) : - Carrefour/voie de desserte locale peu visible et non renseigné

N85 / Sugy – Sibret
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre une voie du réseau régional primaire 2 (N85) et une voie de desserte locale - Carrefour géré par priorité (N85 prioritaire sur les voies de collecte) - Vitesse limitée à 90 km/h sur la N85
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Manque de visibilité la nuit (pas d'éclairage)
Autre(s) constat(s) : /

Centrale – Villeroux
Vue aérienne :
Description : - Carrefour à 3 branches formé entre une voie de collecte et une voie de desserte locale - Carrefour géré par priorité de droite
Problème soulevé par le Groupe sécurité routière (ODR) : - Manque de visibilité
Autre(s) constat(s) : - Carrefour/voie de desserte locale peu visible et non renseigné