



Plan communal de mobilité de Vaux-sur-Sûre Phase 2 : Définition des objectifs

Commune de Vaux-sur-Sûre

Rapport final

(version adoptée par le Conseil communal)



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

Table des matières

1. Introduction	5
1.1 Préambule	5
1.2 Objectifs régionaux en matière de mobilité	6
1.2.1 Le S.D.E.R.....	6
1.2.2 La déclaration de politique régionale.....	6
1.3 Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité.....	8
2. Objectifs du PCM de Vaux-sur-Sûre	9
2.1 Favoriser la marche	9
2.2 Favoriser l'utilisation du vélo.....	10
2.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité	11
2.4 Encourager un usage rationnel de l'automobile	12
2.5 Rendre la commune plus « Safe »	13
2.6 Améliorer la mobilité scolaire.....	14
2.7 Améliorer la mobilité des PMR	15
2.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	16
3. Synthèse et priorité des objectifs	17

1. Introduction

1.1 Préambule

Le présent document se rapporte à la seconde phase du Plan Communal de Mobilité de Vaux-sur-Sûre, qui s'attache à définir les objectifs poursuivis par celui-ci.

Les objectifs développent la situation souhaitée à moyen et long terme en matière de déplacement des personnes et des marchandises, d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, de mobilité, de sécurité routière et de qualité de vie.

Ces objectifs sont établis :

- Dans le respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire, en particulier du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) ;
- Sur base du diagnostic de la situation existante, qui a notamment mis en évidence le manque d'infrastructures et de prise en considération des modes actifs (marche et vélo), la faible lisibilité du réseau de bus desservant le territoire communal, d'importants problèmes de sécurité routière, ou encore le manque de visibilité des services de mobilité existants ;
- En étroite collaboration avec le Commune, dont la volonté est de favoriser la marche et l'utilisation du vélo, de favoriser l'usage des transports en commun, d'encourager un usage rationnel de l'automobile et l'intermodalité, de contribuer à la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, de faire diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route, ou encore d'améliorer la qualité de vie sur le territoire communal¹.

¹ Source : Dossier de candidature de la Commune de Vaux-sur-Sûre pour l'établissement de son plan de mobilité.

Ces objectifs sont priorisés sur base des constats faits en première partie d'étude et en étroite collaboration avec la Commune et la Région. Le degré de priorité est également fixé sur base du principe STOP selon lequel l'attention est d'abord portée aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer), et finalement aux transports privés (Privé-vervoer).

Enfin, les objectifs sont également accompagnés d'indicateurs permettant l'évaluation des progrès réalisés. Ces indicateurs sont de deux types :

- « Indicateurs d'impact (II) : ce sont des indicateurs généraux, qui permettent de mesurer l'évolution et les tendances en matière de comportements et de procéder à une évaluation des politiques. Par exemple : les charges de trafic, le nombre de cyclistes, le nombre de piétons...
- Indicateurs de réalisation (IR) : il s'agit d'effectuer le suivi des interventions et mesures réalisées pour concrétiser les fiches actions des PCM [...] »². Par exemple : longueur du réseau cyclable aménagé, longueur des zones résidentielles et de rencontre, etc.

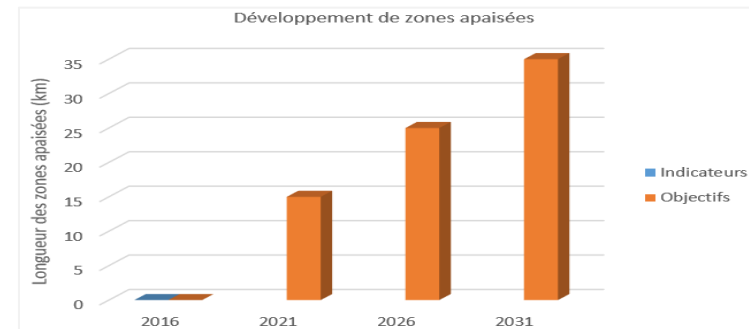


Figure 1 : Exemple d'indicateur de réalisation

² Service Public de Wallonie (2014), « Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale ».

1.2 Objectifs régionaux en matière de mobilité

1.2.1 Le S.D.E.R.

Réduire le trafic, favoriser la pratique de la marche et du vélo, développer des transports collectifs performants, et améliorer la sécurité routière

Pour rappel, au moment de la rédaction du présent Plan Communal de Mobilité, le Plan Régional de Mobilité est en cours d'élaboration. Les objectifs régionaux en matière de mobilité seront par conséquent tirés du Schéma de Développement de l'Espace Régional, document qui « exprime les options d'aménagement et de développement durable pour l'ensemble du territoire de la Wallonie. Il sert de référence pour les décisions concernant l'habitat, l'implantation des activités économiques, la mobilité, la conservation de la nature, la gestion des paysages, etc. »³.

Concernant la mobilité, ce référentiel s'est notamment fixé les objectifs suivants :

- « Moins de trafic routier pour une mobilité plus durable »
Il s'agit de rationaliser les déplacements et les transports pour les rendre plus efficaces, diminuer les déplacements et favoriser le report modal, ainsi que d'augmenter la part du covoiturage ;
- « Favoriser la pratique de la marche et du vélo par de meilleurs aménagements ». Concernant les piétons, il s'agit d'augmenter la pratique de la marche et de sécuriser les cheminements piétons de telle sorte que la grande majorité des déplacements de courte distance se fasse à pied. Le vélo doit être encouragé

en vue d'en faire une solution de mobilité pour les déplacements à courtes ou moyennes distances ;

- « Développer des transports collectifs performants pour un meilleur accès aux emplois et aux services ». Concernant spécifiquement la desserte des territoires ruraux, l'objectif est d'organiser des liaisons de qualité, à l'échelle de chaque bassin de vie, pour permettre de rejoindre les pôles. Une offre de transport en commun mieux adaptée à ces territoire doit être rencontrée pour la desserte scolaire et les autres besoins de mobilité. Il s'agit également d'encourager les formules innovantes (vélo à assistance électrique, taxis sociaux, covoiturage, voitures partagées, transport à la demande).

Le SDER ambitionne également d'améliorer la sécurité routière.

1.2.2 La déclaration de politique régionale

Proposer des transports efficaces et interconnectés

Autre document régional sur lequel s'appuyer, la déclaration de politique régionale 2014-2019, qui pour rappel mentionne notamment que « Dans la chaîne de mobilité, les transports publics doivent conserver leur place prépondérante ». Le Gouvernement entend à cet égard 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.

³ Source : Région wallonne (www.spw.wallonie.be)

Le Gouvernement mentionne également dans sa déclaration de politique régionale 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 dédiés)* ;
- *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

Finalement, parmi les objectifs qu'il se fixe, figure celui de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes wallonnes en 2020 par rapport à 2011.

Les objectifs du présent Plan Communal de Mobilité seront donc définis dans le respect de ces objectifs régionaux visant en particulier le développement de la marche à pied et du vélo pour les déplacements de courtes (et moyennes) distances, ainsi que le développements de transports collectifs performants et adaptés afin de rencontrer la desserte scolaire et les autres besoins de mobilité, et plus globalement une utilisation plus rationnelle de la voiture.

Améliorer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents de la route est également l'un des objectifs poursuivis.

1.3 Objectifs généraux d'un Plan Communal de Mobilité

Pour rappel, le Plan Communal de Mobilité est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune.

Ses objectifs consistent en l'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire communal.

En matière d'accessibilité et de 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 matière de qualité du 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, ...).

Sur base des constats faits dans le diagnostic de la situation existante (phase 1), le présent Plan Communal de Mobilité va donc répondre à chacun de ces points en vue d'améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire communal de Vaux-sur-Sûre.

2. Objectifs du PCM de Vaux-sur-Sûre

2.1 Favoriser la marche

Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages (priorité 1)

Le village constitue l'échelle de déplacement du piéton par excellence, à condition de lui offrir des conditions de déplacement sûres et confortables. Or actuellement, celles-ci sont loin d'être optimales. L'état des lieux de la situation existante a en effet mis en évidence un réseau routier peu adapté pour ce mode de transport. En raison d'une part, de l'absence en de nombreux endroits d'infrastructures pour les piétons et/ou, d'autre part, des vitesses de circulation automobile autorisées et pratiquées qui n'incitent pas à se déplacer à pied et/ou qui ne permettent pas une mixité des circulations.

L'un des objectifs prioritaires de ce plan communal de mobilité consistera donc à améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein même des villages, en priorité au sein des villages les plus générateurs de déplacements (Vaux-sur-Sûre, Sibret, Juseret), et en particulier à proximité des pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, bâtiments administratifs, complexes sportifs, etc.).

Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages (priorité 2)

En vue de favoriser la marche sur le territoire communal, un second objectif consiste à améliorer les conditions de déplacement des piétons

entre les villages et/ou vers les pôles de déplacements localisés en dehors des noyaux d'habitat (poteau de Nives, futur complexe sportif), de telle sorte à permettre aux Vausurtois de se déplacer à pied sur l'ensemble du territoire communal que ce soit pour des déplacements « utiles » et surtout de « loisir ». Il s'agit de créer un réseau structurant pour les piétons à l'échelle de la commune, et qui s'appuie sur les nombreux sentiers et chemins existants (à valoriser), voire également sur des sentiers ou chemins publics qui auraient été privatisés (et qui mériteraient d'être ré-ouverts).

Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied (priorité 1)

Afin d'encourager la marche à pied, la Commune se donne également pour objectif de promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied, par exemple via la réalisation de campagnes/journées de sensibilisation, la création de cartes de sentiers/itinéraires piétons.

2.2 Favoriser l'utilisation du vélo

Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune et établir un réseau d'itinéraires cyclables « communal » (priorité 1)

Tout comme les utilisateurs des autres modes de transport, le cycliste a également besoin de bonnes conditions pour se déplacer (infrastructure, environnement), ce qui n'est actuellement pas le cas à Vaux-sur-Sûre. Le réseau viaire est en effet peu enclin aux déplacements à vélo (vitesses de circulation autorisées et pratiquées par les automobilistes pas favorables à une mixité des circulations cyclistes et véhicules motorisés ; aménagements pratiquement inexistant).

En vue de favoriser l'utilisation du vélo, il y aura donc lieu d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes aussi bien au sein des villages, qu'entre les villages, que vers les pôles de déplacements situés en dehors des villages (futur complexe sportif, parcs d'activité économique) et sur les communes voisines (Bastogne, Libramont-Chevigny, Neufchâteau). A cet effet, le PCM ambitionne le développement d'un réseau cyclable qui sera structuré autour des itinéraires régionaux de liaison, qui devront par ailleurs être aménagés et balisés.

Le réseau cyclable sera maillé de manière à connecter les villages entre eux et à desservir les principaux pôles de déplacements (administration communale, complexe sportif, établissements scolaires, pôles d'activité économique), en ce compris ceux ayant une vocation touristique. Le réseau sera réalisé en tenant compte du projet de réseau points-nœuds en cours de développement par la Province de Luxembourg.

Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal (priorité 1)

Autre objectif que se fixe le présent plan communal de mobilité, celui d'améliorer les conditions de stationnement des cyclistes. Si des dispositifs de stationnement existent aux abords de chacun des établissements scolaires présents sur le territoire communal et aux abords du CPAS, le diagnostic de la situation existante a mis en exergue que ces dispositifs ne sont pas idéaux. Aucun tel dispositif n'est en outre présent à proximité d'autres pôles de déplacements, notamment à proximité de l'administration communale. L'intermodalité vélo – transport en commun doit également être facilitée à proximité des principaux arrêts de transport en commun (cf. ci-après).

Promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer (priorité 2)

Tout comme pour les déplacements à pied, la Commune se donne également pour objectif de promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à vélo sur le territoire communal. Cela passera notamment par la réalisation de campagnes/journées de sensibilisation. Un autre moyen qui pourrait être exploité par la Commune, et qui dispose à priori d'un haut potentiel, est la participation à l'achat d'un vélo à assistance électrique et/ou la mise à disposition de bornes de recharge pour ce type de vélo par exemple.

2.3 Favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité

Rendre le réseau de bus desservant la commune plus lisible (priorité 2)

La première phase du présent plan communal de mobilité a pointé le manque de lisibilité du réseau de bus desservant le territoire communal, en raison des multiples itinéraires empruntés par plusieurs lignes de bus. De ce fait, l'un des objectifs du PCM sera d'améliorer cette lisibilité en vue d'une meilleure utilisation de ce mode de transport, plaque tournante du système transport. L'idée est de structurer le réseau autour d'une ou deux lignes (163 b, 413) et d'un axe structurant (N85).

Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus (priorité 1)

Autre élément pointé par la première phase du présent plan communal de mobilité, le manque d'équipement et de confort de nombreux arrêts de bus, certains présentant même des problèmes d'insécurité (routière) pour les usagers patientant à l'arrêt de bus.

Toujours dans l'optique de favoriser l'usage des transports en commun, un second objectif consiste donc à améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité multimodale des arrêts de bus, la priorité étant donnée aux arrêts les plus fréquentés (Vaux-sur-Sûre – Eglise, Juseret – Route de Bercheux, Bercheux – Route de Wideumont, Sibret – Eglise, Rosière-la-Grande – Centre, Rosière-la-Petite – Route 77, Cobreville – Chemin de Martelange).

Améliorer l'intermodalité bus/vélo (priorité 2)

En matière d'intermodalité, il s'agira d'offrir de bonnes conditions de stationnement pour les cyclistes au droit des principaux arrêts de bus et de ceux pour lesquels des besoins ont été identifiés. Offrir de bonnes conditions de stationnement permet d'améliorer la chaîne des déplacements, la mobilité se voulant aussi et surtout multimodale.

2.4 Encourager un usage rationnel de l'automobile

Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport et spécialiser le réseau routier (priorité 1)

Actuellement, une grande partie des déplacements effectués sur le territoire communal se fait en voiture, impactant sur la convivialité des nombreux villages et hameaux. Encourager un usage plus rationnel de l'automobile est de ce fait l'un des buts poursuivis par la Commune. Cela passera par le développement et l'amélioration des autres modes de transport (et des autres formes de mobilité).

Il s'agira également de spécialiser le réseau routier afin d'accorder hiérarchisation et utilisation de celui-ci.

Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population (priorité 2)

Mettre en exergue ces alternatives à la voiture et promouvoir le bienfait de leur utilisation permet aussi, indirectement, d'inciter tout un chacun à se déplacer autrement. Cela passera par l'organisation de campagnes/journées de sensibilisation.

Favoriser et faciliter le covoiturage (priorité 1)

Le covoiturage constitue l'une des alternatives à promouvoir en vue d'un usage rationnel de l'automobile, en particulier dans une commune telle que Vaux-sur-Sûre au sein de laquelle les alternatives à la voiture « individuelle » sont limitées et qui est de plus desservie par le réseau routier. Une partie de la population vausurtoise pratique d'ailleurs ce type de mobilité sans qu'aucune infrastructure n'y soit spécifiquement dédiée.

Faciliter le covoiturage par la mise à disposition d'aire(s) spécifique(s) est de ce fait l'un des objectifs poursuivis par le présent plan communal de mobilité. Il s'agira également de faciliter la mise en relation des personnes souhaitant « covoiturer », essentiellement par la valorisation des moyens existants (carpool.be, ...). La facilitation et/ou la création d'un service de véhicules partagés pourrait également être envisagé.

Valoriser (et développer) les autres services de mobilité (priorité 2)

D'autres services de mobilité devront également être valorisés, voire développés. De multiples services sont déjà offerts à la population (Telbus, Taxi social, transport scolaire, les plateformes Lureso et Damier, etc.) et mériteraient pour certains une plus grande visibilité. Il faudra également évaluer dans quelle mesure de nouveaux services pourraient être développés, d'autres coordonnés et/ou mutualisés. Dans les zones rurales, la coordination et mutualisation des services de transport alternatifs à la voiture s'avèrent en effet (souvent) bénéfique pour la mobilité de tous, et en particulier des personnes ayant des difficultés pour se déplacer. Informer sur les services existants et/ou à venir est également important.

2.5 Rendre la commune plus « Safe »

Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route (priorité 1)

Vaux-sur-Sûre est une commune relativement « accidentogène » si l'on rapporte le nombre d'accidents recensés annuellement sur la commune à sa densité de population, à savoir environ une vingtaine d'accidents par an pour une densité de population d'à peine 40 hab./km². A ce titre, et bien qu'aucun « point noir » ne soit recensé sur la commune, le plan communal de mobilité ambitionne de réduire à la fois le nombre, mais aussi la gravité des accidents de la route. Car en effet, si la part des accidents avec lésions corporelles est similaire à celle rencontrée à l'échelle de la province, Vaux-sur-Sûre se distingue par le fait qu'elle enregistre en moyenne plus d'un accident mortel chaque année. Il s'agira notamment de sécuriser les carrefours accidentogènes.

Appliquer un régime de vitesse de circulation cohérent et faire respecter celui-ci (priorité 1)

L'état des lieux de la situation existante a mis en évidence, d'une part le fait que la commune est confrontée à d'importants problèmes d'excès de vitesse et, d'autre part, à une incohérence en ce qui concerne le régime de vitesse appliqué. Il en découle le double objectif suivant : appliquer un régime de vitesse cohérent et faire respecter ce régime. Une implication forte de la zone de police sera nécessaire afin de rencontrer ce second objectif. La mise en évidence et/ou l'aménagement de certaines entrées de village sera également nécessaire à cet effet.

Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles (priorité 1)

Ce point est abordé ci-après (cf. 2.7 « Mobilité scolaire »).

2.6 Améliorer la mobilité scolaire

Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles (priorité 1)

Si la visibilité et la sécurité des abords d'écoles des établissements implantés le long des voiries régionales peuvent être qualifiées de globalement satisfaisantes, il en est pas de même en ce qui concerne les établissements implantés le long des voiries communales. En cause, un stationnement sauvage et/ou l'absence de trottoirs confortables aux abords de nombre d'entre eux. Ceci se traduit par une volonté d'améliorer la sécurité (et la visibilité) de ces abords d'écoles, en priorité des écoles les plus fréquentées (Sibret, Vaux-sur-Sûre, Morhet, etc.).

Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires (priorité 1)

Cet objectif découle d'un triple constat. Premièrement, plus de 15 % des enfants viennent à pied ou à vélo à l'école. Deuxièmement, ce taux pourrait s'accroître dans les années à venir. Troisièmement, l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires est rarement de bonne qualité. La priorité sera donnée aux écoles les plus fréquentées (Sibret, Vaux-sur-Sûre, Morhet, etc.).

Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école (priorité 2)

En vue de favoriser l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école, il y aura lieu de sensibiliser et d'inciter à l'usage de ceux-ci. Voilà un autre objectif que s'est fixé la Commune au travers de son plan communal de mobilité. A noter que des actions ont déjà été initiées par la Commune

en ce sens. Plusieurs classes de 5 et 6^{ème} primaire ont ainsi participé au cours du printemps 2016 au « Brevet du Cycliste ».

Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'école (priorité 2)

Les périodes d'entrée et de sortie d'écoles constituent des périodes souvent critiques en matière de stationnement. C'est également le cas à Vaux-sur-Sûre et en particulier aux abords de deux de ses établissements scolaires : l'école communale de Vaux-sur-Sûre 2 en son implantation de Sibret, et l'école communale de Vaux-sur-Sûre 3 en son implantation de Morhet. En cause, des besoins en stationnement de courte durée conséquents entraînant stationnement sauvage et comportement dangereux.

Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'écoles, et plus spécifiquement aux abords des deux écoles susmentionnées constitue un autre objectif de ce plan communal de mobilité.

2.7 Améliorer la mobilité des PMR

Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages (priorité 2)

Actuellement, la commune n'est pas adaptée aux déplacements des personnes à mobilité réduite, si ce n'est l'accessibilité de l'un ou l'autre établissement public tel que la maison communale récemment refaite. Eu égard à ce constat, l'objectif fixé en ce qui les concerne est de rendre progressivement la commune accessible à ceux-ci au gré des aménagements qui seront réalisés, de telle sorte à améliorer leurs conditions de déplacement.

Améliorer l'accessibilité PMR des arrêts/lignes de bus (priorité 2)

Comme rappelé ci-avant, de nombreux arrêts de bus présents sur le territoire communal sont peu confortables, peu équipés, et présentent parfois des problèmes de sécurité (routière). Ceux-ci sont en outre relativement peu, voire pas, accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Il y aura donc lieu d'améliorer cette accessibilité, en particulier au droit des arrêts qui auront été définis comme « structurants » et/ou qui sont les plus fréquentés. Autre objectif, celui de rendre certaines lignes de bus (ex : ligne 163 b) accessibles aux PMR de telle sorte à faciliter leur déplacement sur l'ensemble du trajet.

Informier sur les services de transport existants (priorité 1)

Plusieurs services sont offerts aux personnes à mobilité réduite afin de leur permettre de se déplacer dans la région, telle que ceux mis à disposition par la Commune (A Vaux Services – Taxi social), par la Maison Croix-Rouge de Bastogne, par la Centrale de Services à

Domicile, etc. Le TEC offre également un service spécial, et collabore avec des associations pour mettre à disposition des PMR un service de transport. Il s'agira donc d'informer les citoyens sur les différents services existants.

2.8 Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal

Limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds, tout en garantissant la viabilité et la bonne accessibilité des activités économiques (priorité 2)

Une partie des véhicules se rendant dans les parcs d'activité économique présents sur le territoire communal, en particulier celui de Villeroux, se perd et traverse certains villages et hameaux. Afin de garantir une certaine qualité de vie dans ces villages et hameaux le PCM a pour objectif d'éviter ce transit superflu, via un bon référencement des zones d'activité économique.

Autre objectif, celui d'inciter autant que possible le trafic lourd en transit sur le territoire communal à emprunter le réseau autoroutier (délaié par une partie des poids lourds depuis la tarification mise en application le 1^{er} avril 2016 sur le réseau autoroutier belge).

Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages (priorité 2)

Espaces de rencontre et lieux de vie des villages, les espaces publics doivent également faire l'objet d'une attention particulière, raison pour laquelle le PCM ambitionne d'améliorer la convivialité et la qualité de ceux-ci par un meilleur partage et aménagement de ces lieux.



A Bercheux, fleurs et vélos agrémentent la principale place du village afin de la rendre un peu plus « joviale ».

3. Synthèse et priorité des objectifs

Le tableau ci-après synthétise les objectifs définis dans le cadre de ce plan communal de mobilité et les degrés de priorité associés.

Numéro	Objectif	Priorité
1.	Favoriser la marche	
1.1.	Améliorer les conditions de déplacement des piétons au sein des villages	1
1.2.	Améliorer les conditions de déplacement des piétons entre les villages	2
1.3.	Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied	2
2.	Favoriser l'utilisation du vélo	
2.1.	Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes au sein de la commune et établir un réseau d'itinéraires cyclables « communal »	1
2.2.	Améliorer les conditions de stationnement des cyclistes sur le territoire communal	1
2.3.	Promouvoir et inciter les citoyens à l'utilisation du vélo pour se déplacer	2
3.	Favoriser l'usage des transport en commun	
3.1.	Rendre le réseau de bus desservant la commune plus lisible	2
3.2.	Améliorer le confort, la sécurité et l'accessibilité des arrêts de bus	1

Numéro	Objectif	Priorité
3.3.	Améliorer l'intermodalité bus/vélo	2
4.	Encourager un usage rationnel de la voiture	
4.1.	Développer et améliorer l'offre des autres modes de transport, et spécialiser le réseau routier	1
4.2.	Promouvoir les alternatives à la voiture et sensibiliser la population	2
4.3.	Favoriser et faciliter le covoiturage	1
4.4.	Valoriser (et développer) les autres services de mobilité	2
5.	Rendre la commune plus « safe »	
5.1.	Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route	1
5.2.	Appliquer un régime de vitesse de circulation cohérent et faire respecter celui-ci	1
5.3.	Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles	1
6.	Améliorer la mobilité scolaire	
6.1.	Améliorer la sécurité (et la visibilité) des abords d'écoles	1
6.2.	Améliorer l'accessibilité à pied et à vélo des établissements scolaires	1
6.3.	Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école	2
6.4.	Maîtriser au mieux les problèmes de stationnement aux abords d'école	2

Numéro	Objectif	Priorité
7.	Améliorer la mobilité des PMR	
7.1.	Améliorer les conditions de déplacement des PMR au sein des villages	2
7.2.	Améliorer l'accessibilité PMR des arrêts/lignes de bus	2
7.3.	Informier sur les services de transport existants	1
8.	Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal	
8.1.	Limiter les nuisances liées à la circulation des poids lourds, tout en garantissant la viabilité et la bonne accessibilité des activités économiques	2
8.2.	Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics dans les villages	2