

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SAINT-HUBERT

PHASES 1 et 2 : Etat des lieux et objectifs

Rapport final – mai 2017



TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION.....	4
1.1	Une philosophie à développer et à partager.....	4
1.2	La plus-value d'un PCM.....	4
1.3	Une démarche en 3 étapes.....	5
2	CONTEXTE : TERRITOIRE, POLES ET PROFIL DE DEPLACEMENTS.....	6
2.1	Territoire.....	6
2.2	Profils de déplacement.....	16
2.3	Objectifs.....	17
3	ESPACE PUBLIC ET MOBILITE ACTIVE.....	18
3.1	Espace public.....	18
3.2	Le piéton au centre de l'ambition.....	19
3.3	Mobilité piétonne : constats.....	19
3.4	Mobilité piétonne : objectifs.....	20
4	MOBILITE CYCLABLE.....	21
4.1	Diagnostic.....	21
4.2	Objectifs.....	23
5	TRANSPORTS EN COMMUN.....	24
5.1	Desserte SNCB.....	24
5.2	Desserte TEC.....	26
5.3	Transport alternatif.....	29
5.4	Objectifs.....	30
6	COVOITURAGE.....	32
6.1	Contexte en région wallonne.....	32
6.2	Covoiturage sur le territoire du PCM.....	32
6.3	Objectifs.....	33

7 RESEAU ROUTIER	34
7.1 Circulation automobile	34
7.2 Circulation Poids-Lourds	38
7.3 Sécurité routière	39
7.4 Objectifs	48
8 STATIONNEMENT	49
8.1 Le centre	49
8.2 Les villages.....	57
8.3 Objectifs	58
9 LES ECOLES.....	60
9.1 Les écoles sur Saint-Hubert	60
9.2 Répartition modale des déplacements	62
10 ENJEUX DE LA RÉNOVATION URBAINE.....	64
10.1 Introduction.....	64
10.2 Choix du sens unique dans le projet	65
10.3 Objectifs dans le cadre du PCM	67
11 COMMUNICATION ET GOUVERNANCE	68
11.1 Sites web.....	68
11.2 Réseaux sociaux et journaux	68
11.3 Objectifs	69

1 Introduction

La Région wallonne et la commune de Saint-Hubert ont confié aux bureaux Espaces-Mobilités et ICEDD l'élaboration de ce plan communal de mobilité.

1.1 Une philosophie à développer et à partager

Un Plan communal de Mobilité est un outil de planification qui doit s'intégrer aux autres études de planification développées par les communes afin de créer une dynamique pluridisciplinaire, cohérente et multisectorielle. A cet égard, il y a lieu de remarquer que la commune possède peu d'outils de planification à l'heure actuelle :

- Rénovation urbaine du centre
- RUE du quartier de la rue des Rogations

L'étude de la mobilité est une discipline transversale qui nécessite une approche intégrée des différentes composantes sociales, culturelles, économiques ou environnementales. L'objectif d'une étude de mobilité de ce type entend agir sur les comportements en matière de déplacements en vue de répondre aux impératifs du développement durable. Bien que cela puisse paraître évident pour certains, il nous paraît primordial d'insister sur le fait que la notion de « mobilité durable » ne se limite pas comme on l'entend trop souvent à la dimension environnementale, notamment la diminution des émissions de polluants ou la réduction du bruit routier. En effet, un projet de mobilité durable doit permettre le développement simultané des trois dimensions du développement durable afin d'assurer le développement économique et de renforcer la cohésion sociale.

Les choix en matière de mobilité conditionnent fortement le futur car toute infrastructure de transport perdurera pendant plusieurs décennies et aura des effets à très long-terme. L'ambition d'un plan de mobilité est donc de développer une philosophie en mobilisant une majorité d'acteurs régionaux et communaux pour aboutir à des résultats concrets en valorisant les atouts des communes.

1.2 La plus-value d'un PCM

- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales (en cohérence avec les options régionales en matière d'aménagement et de mobilité) et le développement territorial. Pour définir de vraies solutions, valables à terme, il faut comprendre les enjeux et les évolutions de la mobilité qui traverse la Commune et de celle liée aux développements communaux. Une approche supra-communale est nécessaire pour fonder les actions sur une connaissance fine des causes et des incidences possibles et pour définir les concertations et synergies possibles avec les communes voisines.
- **Traduire cette vision en actions concrètes** à mener à court et moyen terme, en identifiant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et en permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...)
- **Regrouper autour de la table tous les acteurs de la mobilité (Commune, Région, TEC, SNCB,...)** afin d'arriver à des projets transversaux concertés

- **Utiliser ce plan de mobilité comme outil de communication et de sensibilisation** auprès des citoyens mais également auprès des acteurs communaux afin de soutenir et généraliser un projet "communal" visant des habitudes de mobilité "douce", durable et conviviale faisant un usage (plus) rationnel de l'automobile.

1.3 Une démarche en 3 étapes

L'étude du PCM se déroule en trois phases afin de respecter les modalités prévues dans le cahier spécial des charges et suivre la méthodologie appliquée aux autres PCM des communes wallonnes.

- **Phase 1** : état des lieux du développement territorial et en matière de mobilité
- **Phase 2** : définition des objectifs et options stratégiques
- **Phase 3** : plan de mobilité comportant le schéma directeur et les différentes actions avec notamment des fiches action spécifiques

→ Ce présent rapport comprend les phases 1 et 2 de l'étude

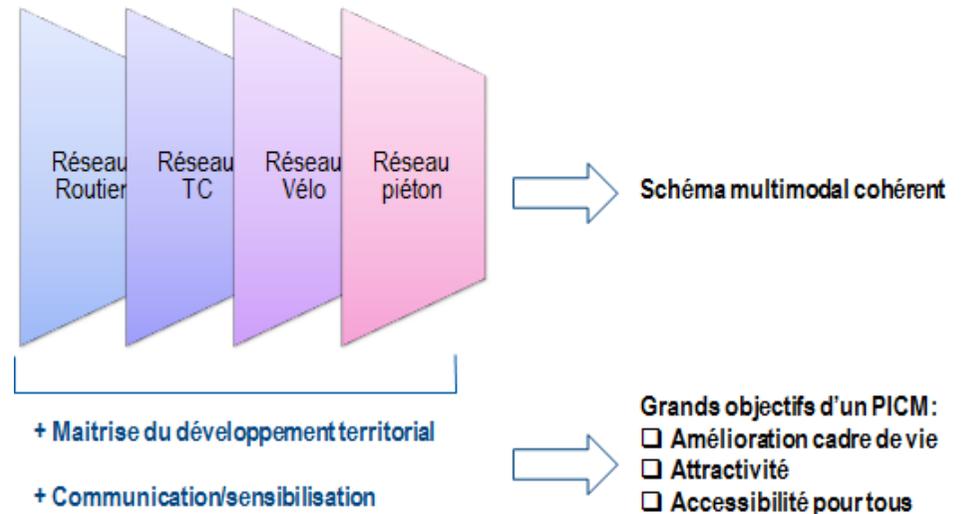
Chacun, naturellement, a ses propres intérêts et voit ses propres problèmes :

Les soucis du Bourgmestre dans le domaine des déplacements

- Un commerçant**
Je veux : - plus de places de stationnement
- Un habitant**
Je veux : - moins de trafic (mais je veux accéder et stationner près de chez moi au mieux !)
- plus de sécurité pour mes enfants
- un meilleur aménagement de l'espace
- ...
- Un passionné de sa ville**
Je veux : - améliorer la qualité des espaces publics
- sauvegarder le patrimoine
- ...
- Le directeur des TC**
Je veux : - que mes bus avancent plus vite
- ...
- Le défenseur des 2 roues**
Je veux : - plus de pistes cyclables
- ...
- Le travailleur**
Je veux : - accéder rapidement à mon travail
- stationner au mieux et au plus près de celui-ci
- ...
- ...
Je veux : - ...

**UNE APPROCHE DES DEPLACEMENTS SOUVENT ...
... TRES PERSONNELLE !**

→ Schéma multimodal comme aboutissement du plan de mobilité



2 Contexte : territoire, pôles et profil de déplacements

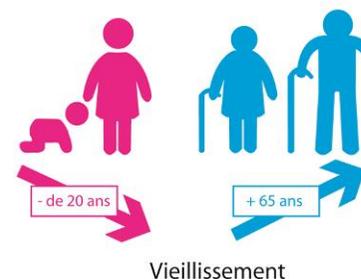
2.1 Territoire

Avant de dresser un constat sur les réseaux de transports à l'échelle du périmètre, il est logique de poser la question en termes de déplacements : quelles sont les mouvements observés ? Pour quels motifs ? Par quels moyens ?

Les statistiques en la matière sont malheureusement peu développées¹, ce qui pousse d'avantage à comprendre la mobilité par le territoire : où sont les pôles d'emplois, les commerces, les écoles ? Où se situent les villages, les centralités, les pôles de transports ? Quel est l'ampleur de leur rayonnement ? Telle est la priorité de ce chapitre introductif. Dresser un portrait rapide du territoire, permettant d'appréhender la mobilité dans un contexte spatial particulier.

Avant cela, il est utile de rappeler que la situation socio-économique à Saint-Hubert montre des signaux interpellants : taux de chômage élevé, démographie négative, faibles revenus, etc. Le plan de mobilité s'inscrit dans une démarche de redynamisation de la commune, entamée par la rénovation urbaine notamment.

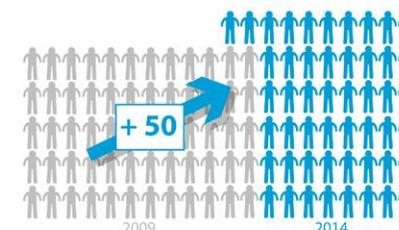
¹ La dernière enquête « ménage » en Wallonie date de 2001, tandis que les données de déplacements en temps réel issues des GPS et smartphones explosent, sans pour autant être disponibles gratuitement pour la présente mission.



Revenus déclarés

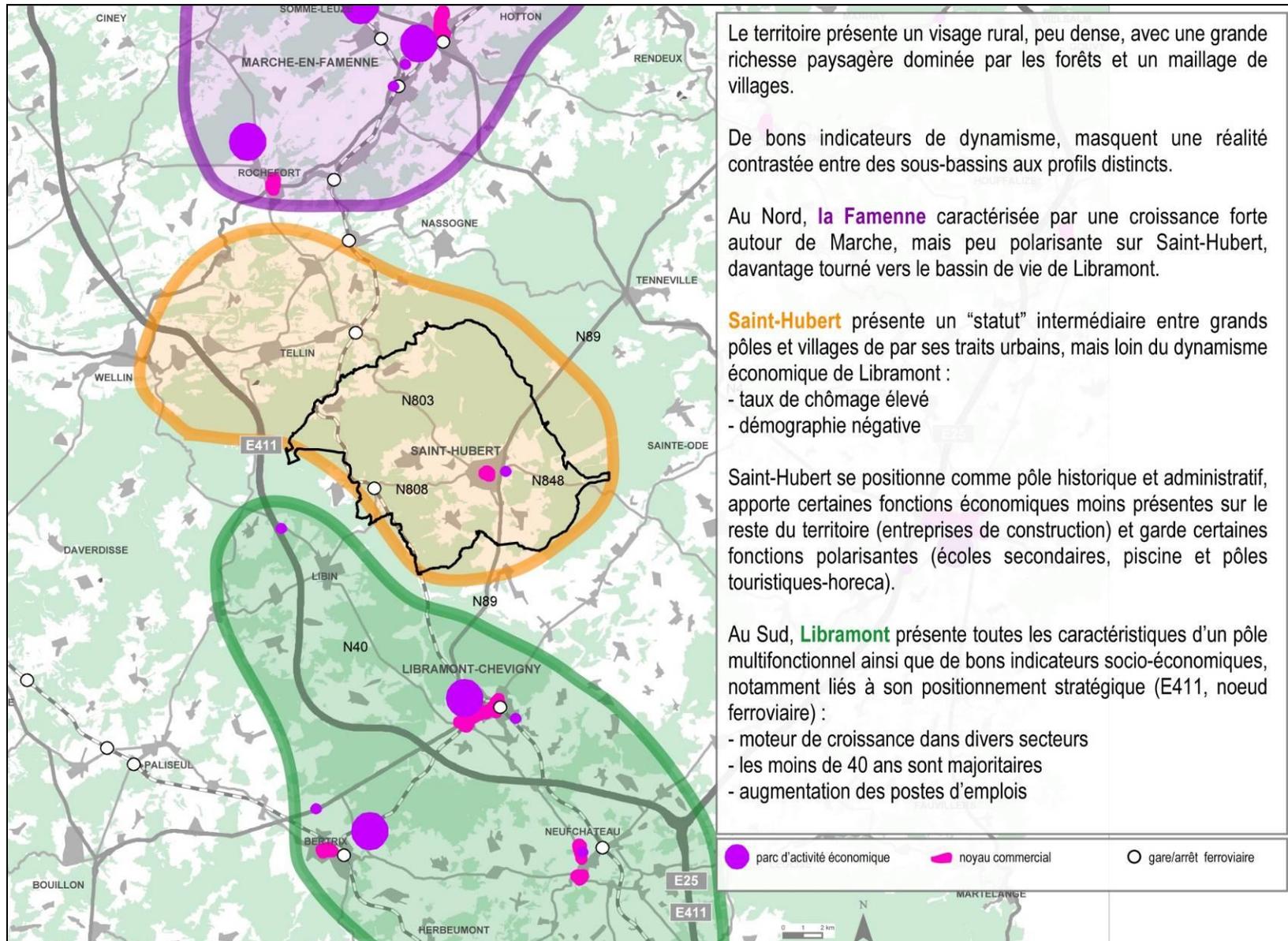


Demandeurs d'emplois



Bénéficiaires RIS

Territoire



Le territoire présente un visage rural, peu dense, avec une grande richesse paysagère dominée par les forêts et un maillage de villages.

De bons indicateurs de dynamisme, masquent une réalité contrastée entre des sous-bassins aux profils distincts.

Au Nord, **la Famenne** caractérisée par une croissance forte autour de Marche, mais peu polarisante sur Saint-Hubert, davantage tournée vers le bassin de vie de Libramont.

Saint-Hubert présente un “statut” intermédiaire entre grands pôles et villages de par ses traits urbains, mais loin du dynamisme économique de Libramont :

- taux de chômage élevé
- démographie négative

Saint-Hubert se positionne comme pôle historique et administratif, apporte certaines fonctions économiques moins présentes sur le reste du territoire (entreprises de construction) et garde certaines fonctions polarisantes (écoles secondaires, piscine et pôles touristiques-horeca).

Au Sud, **Libramont** présente toutes les caractéristiques d'un pôle multifonctionnel ainsi que de bons indicateurs socio-économiques, notamment liés à son positionnement stratégique (E411, noeud ferroviaire) :

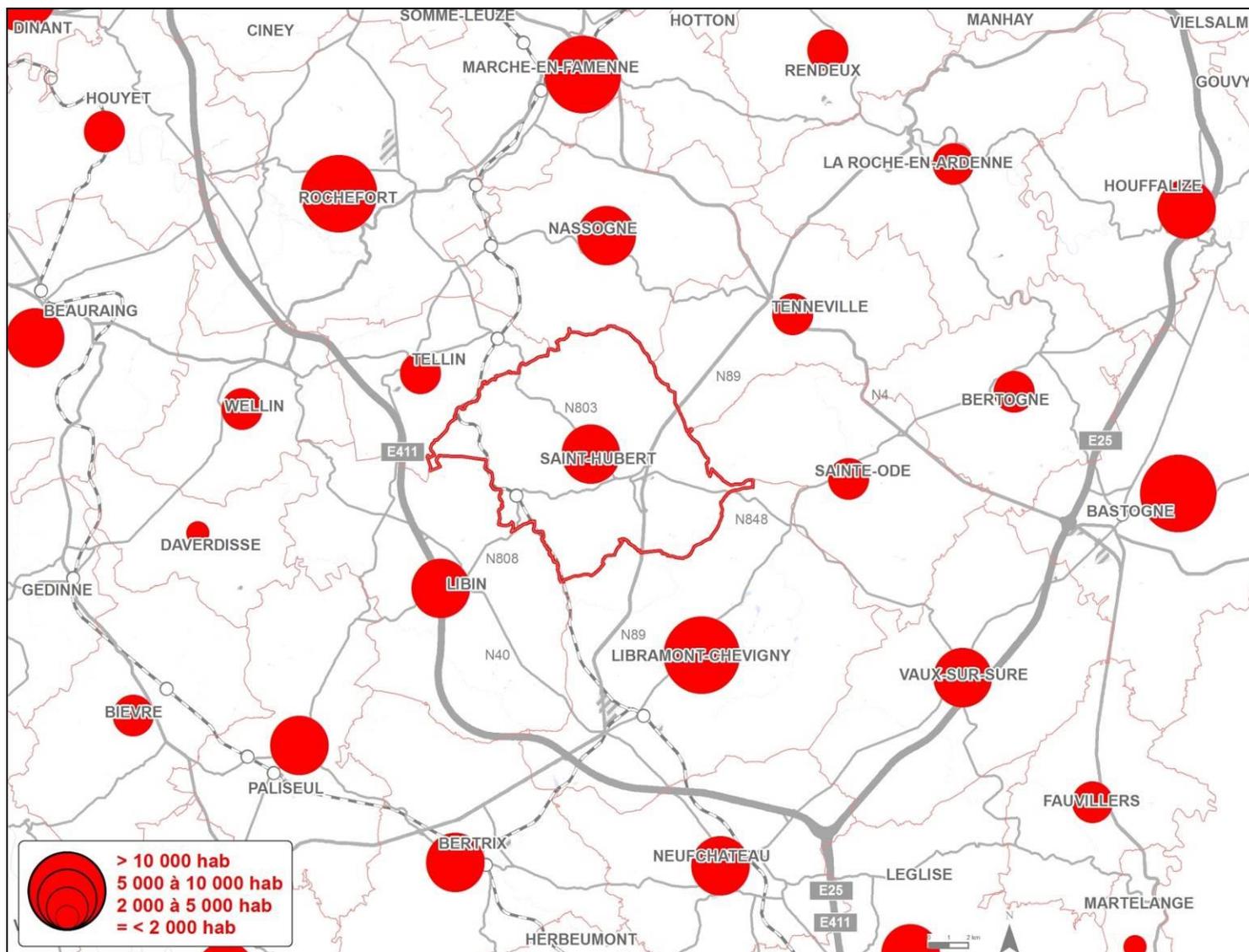
- moteur de croissance dans divers secteurs
- les moins de 40 ans sont majoritaires
- augmentation des postes d'emplois

● parc d'activité économique ■ noyau commercial ○ gare/arrêt ferroviaire

Population

La commune compte 5600 habitants au 01/01/2016.

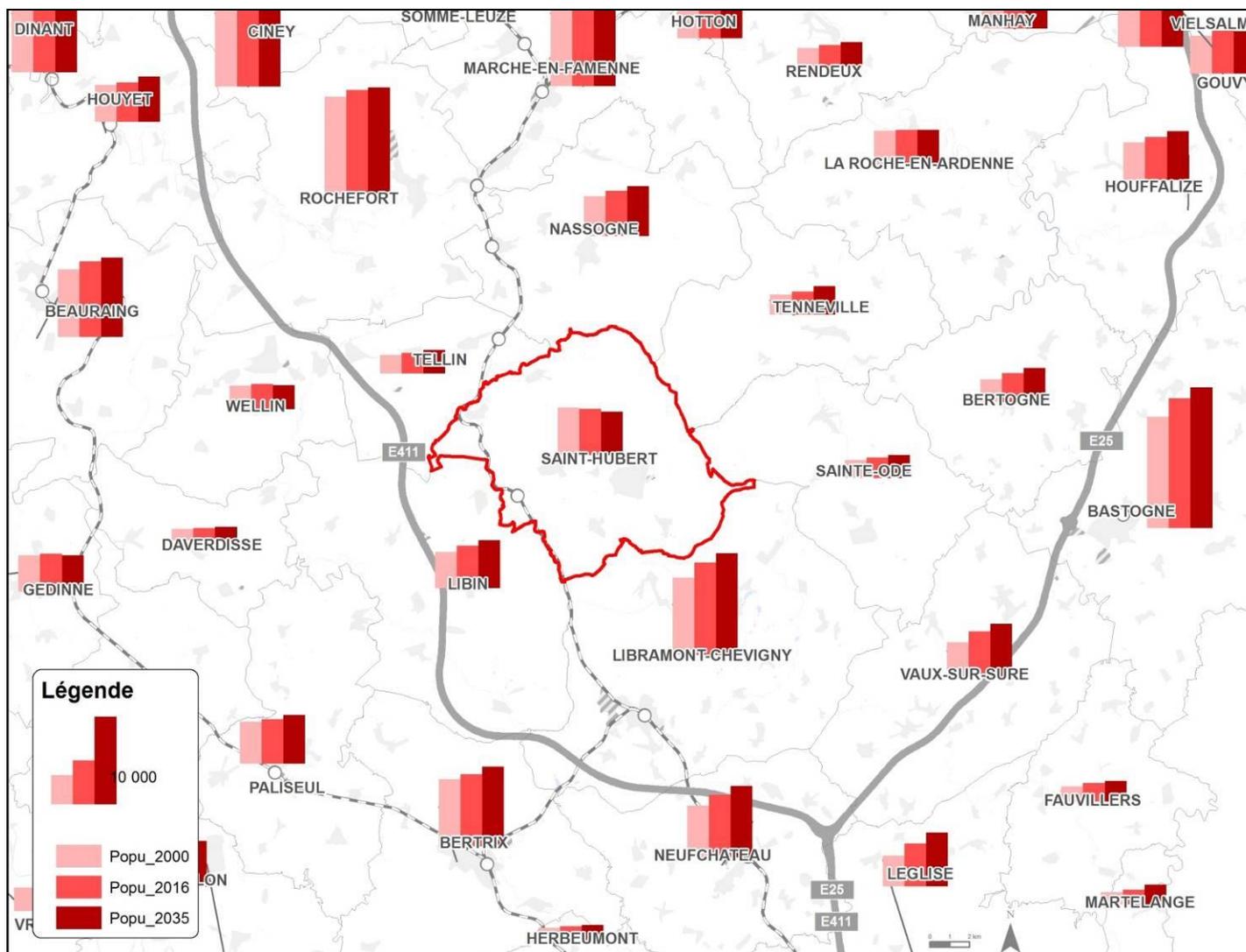
Elle jouit d'un statut intermédiaire entre les pôles principaux (Marche-en-Famenne, Libramont) et les petites communes rurales à dominante résidentielle.



Population 2000 -2016 - 2035

Depuis les années 2000, Saint-Hubert perd des habitants, tandis que la tendance provinciale est de 10%.

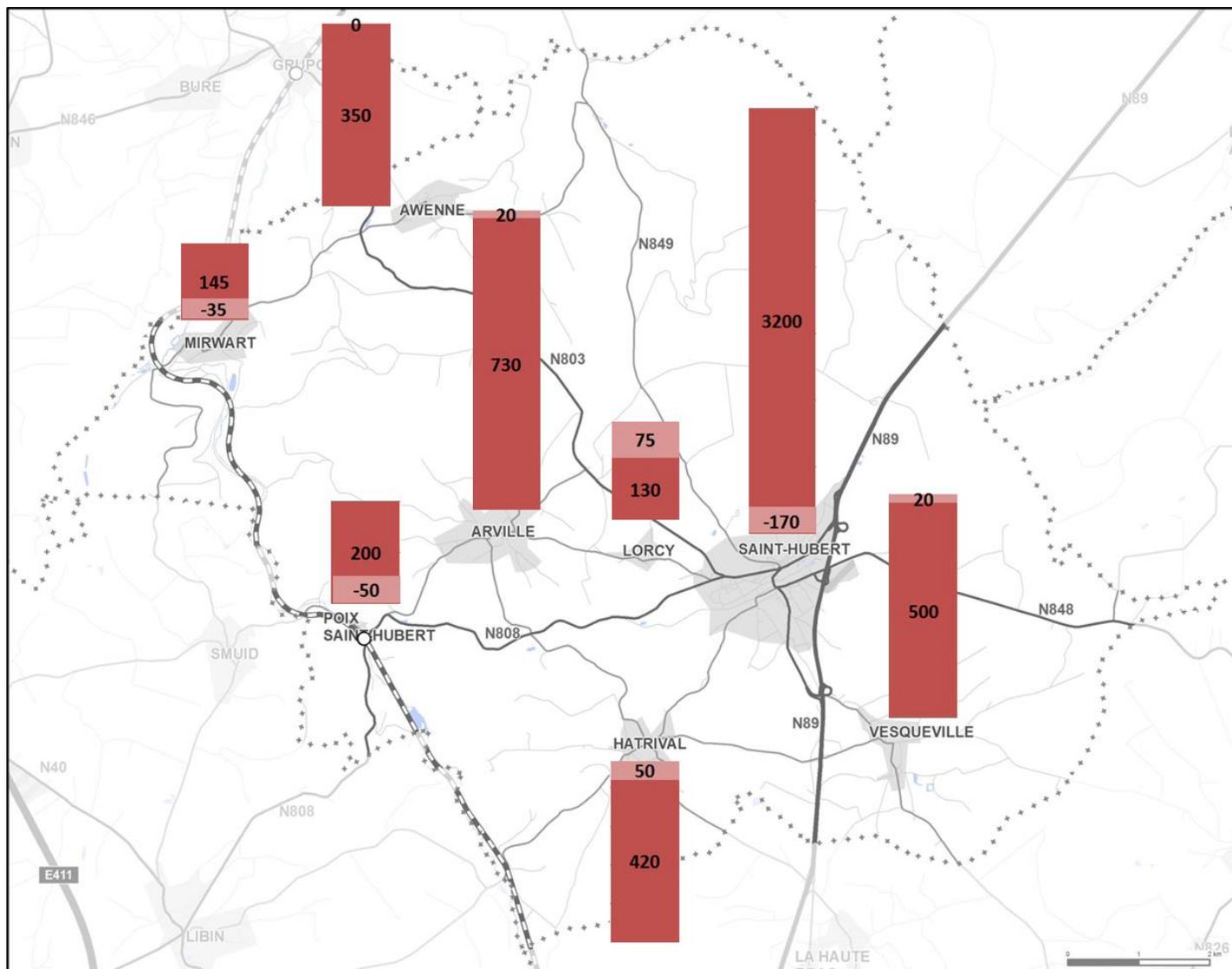
Les perspectives tendancielle (à politique inchangée) pour 2035 prévoient la poursuite de cette tendance.



Evolution de la population entre 1991 et 2014

Le léger déclin démographique ne s'est pas manifesté de manière homogène.

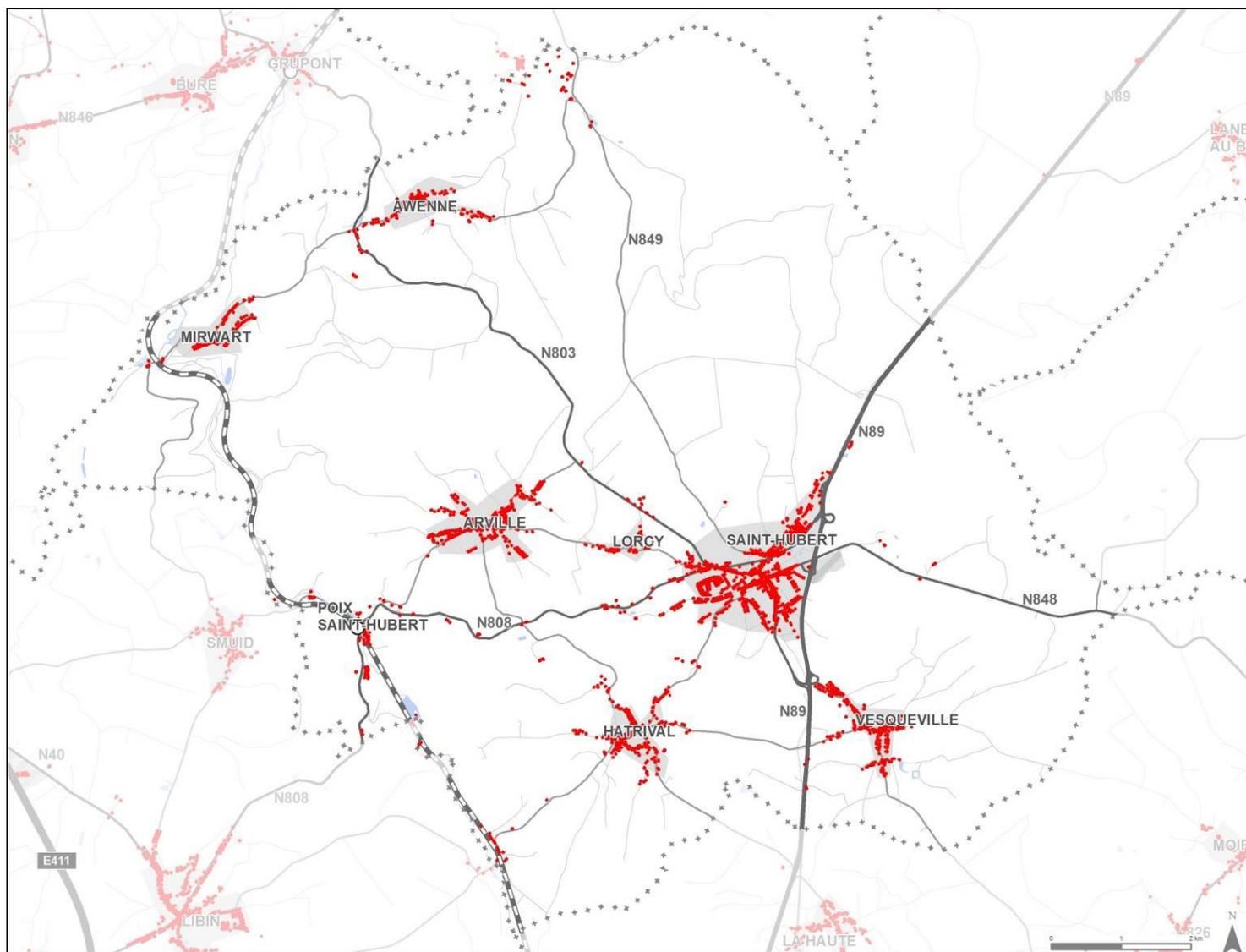
Saint-Hubert, Poix-Saint-Hubert et Mirwart ont perdu des habitants, alors que les autres villages ont stagné ou légèrement augmenté.



Localisation de la population :

Peu de lotissement ou nouveau quartier, excepté le projet à Saint-Hubert

Urbanisation récente en ruban le long de certains axes (notamment Lorcy, Hatrival et Vesqueville)

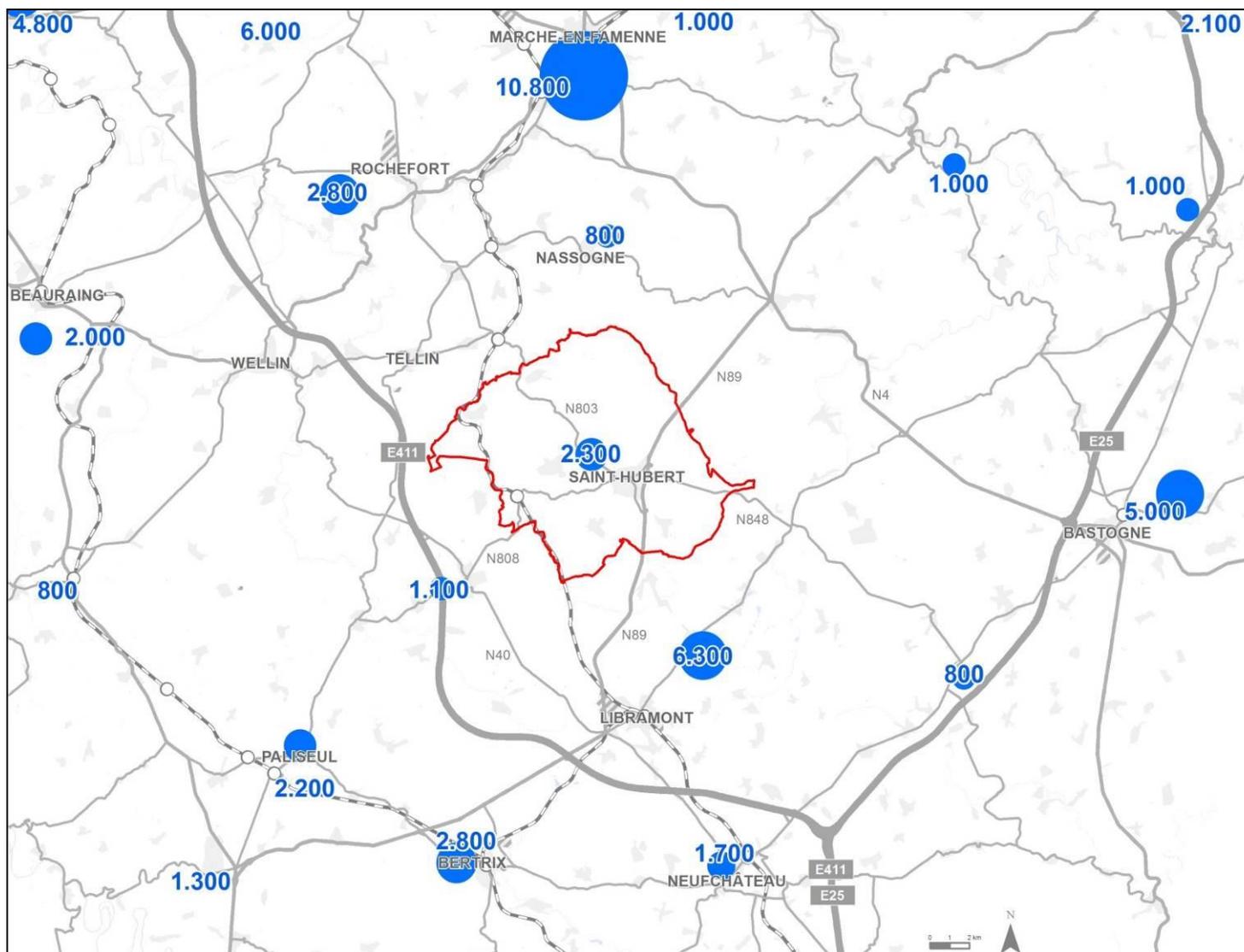


Source : SPF - Direction générale statistique

Pôles d'emploi

Avec ses fonctions scolaires et administratives, Saint-Hubert compte un nombre élevé d'emplois (2 300), proportionnellement à la population.

Les pôles majeurs sont situés à Marche-en-Famenne (10'800 emplois) et à Libramont (6'000 emplois).

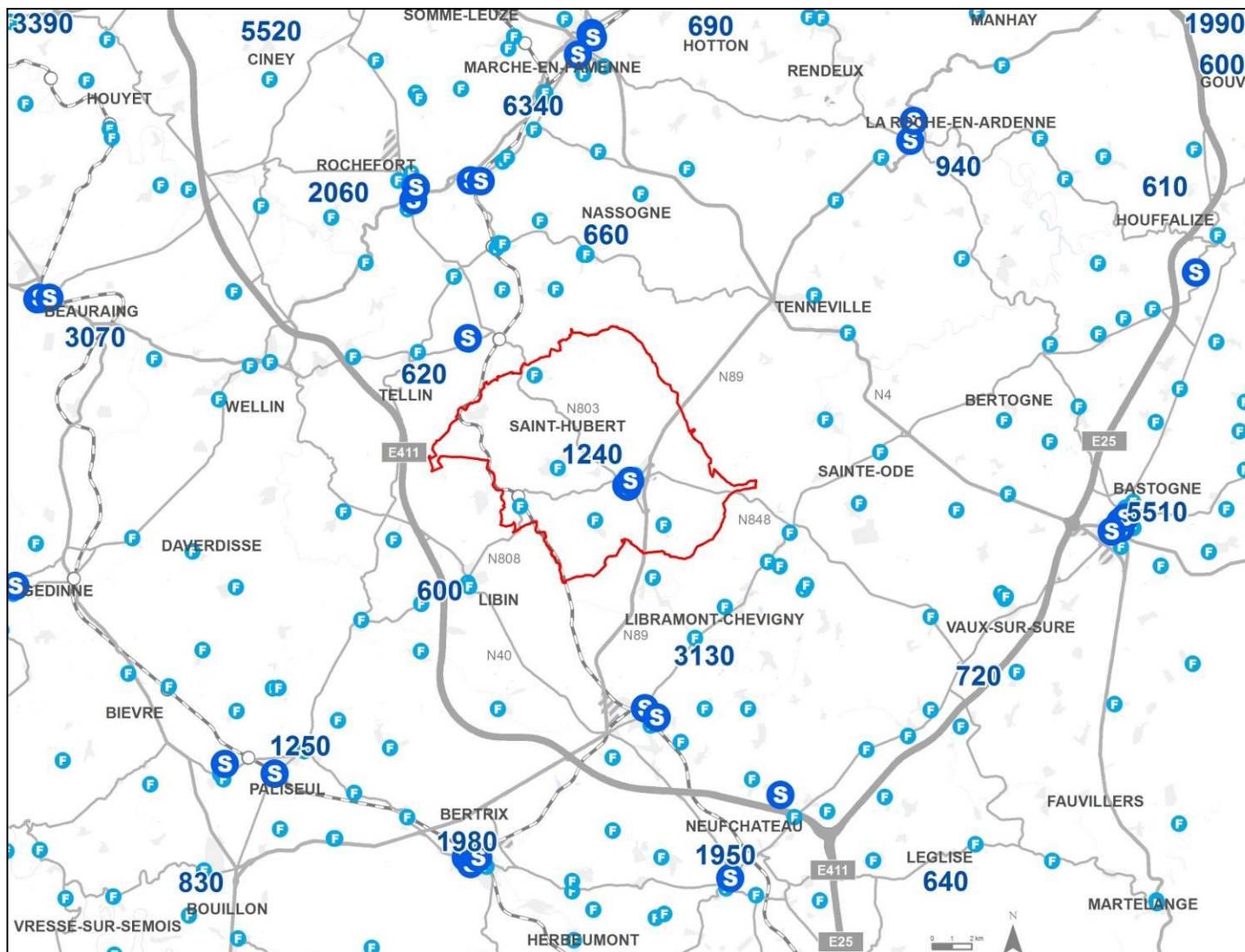


Source : SPF - Direction générale statistique

Pôles scolaires

Saint-Hubert garde une fonction scolaire polarisante grâce à l'enseignement secondaire.

Le maillage des écoles fondamentales permet une offre de proximité.

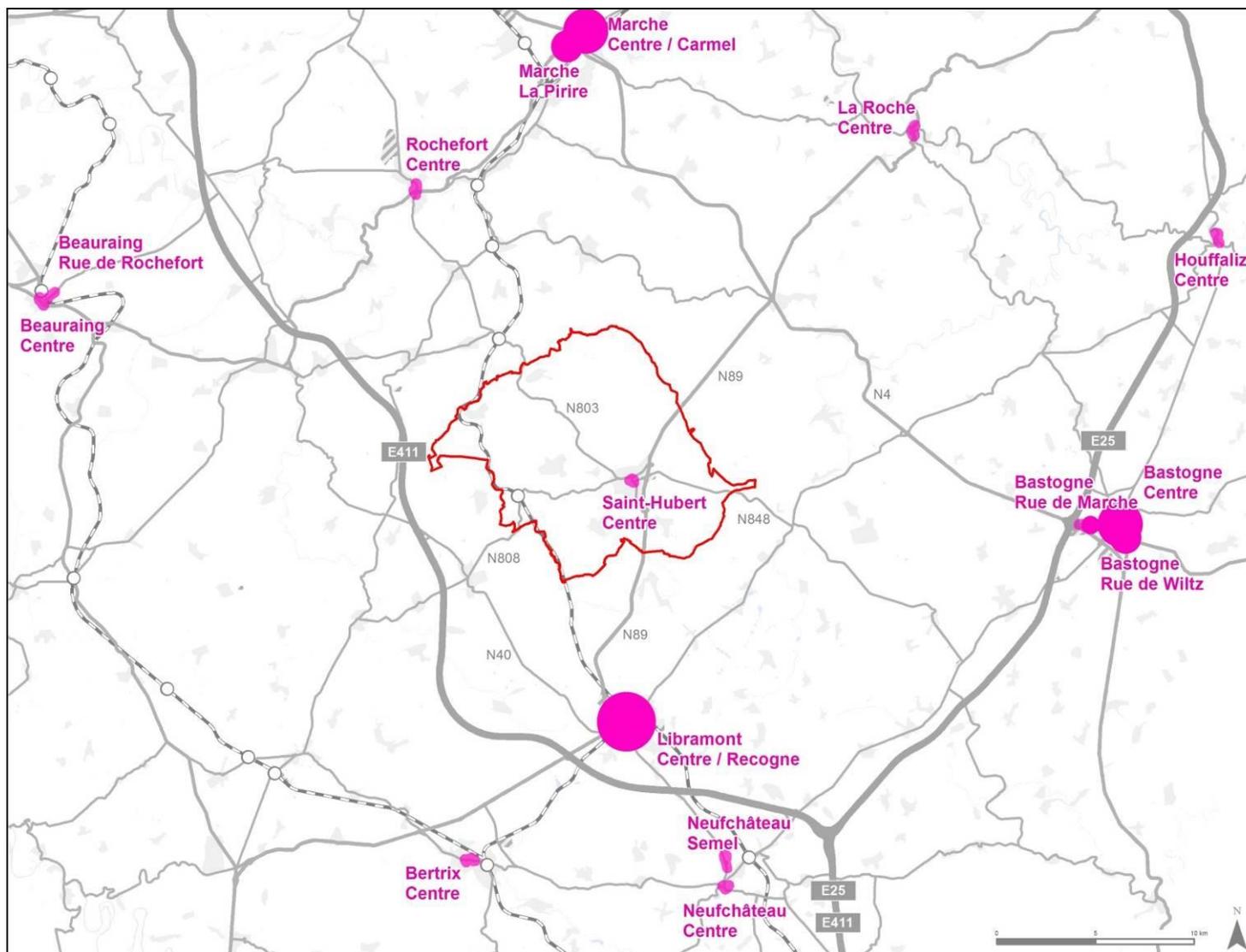


Pôles commerciaux

Noyau commercial à Saint-Hubert pour les achats alimentaires, de proximité ou Horeca

Trois centres de plus grande importance pour les achats semi-courants :

- Libramont
- Marche en Famenne
- Bastogne



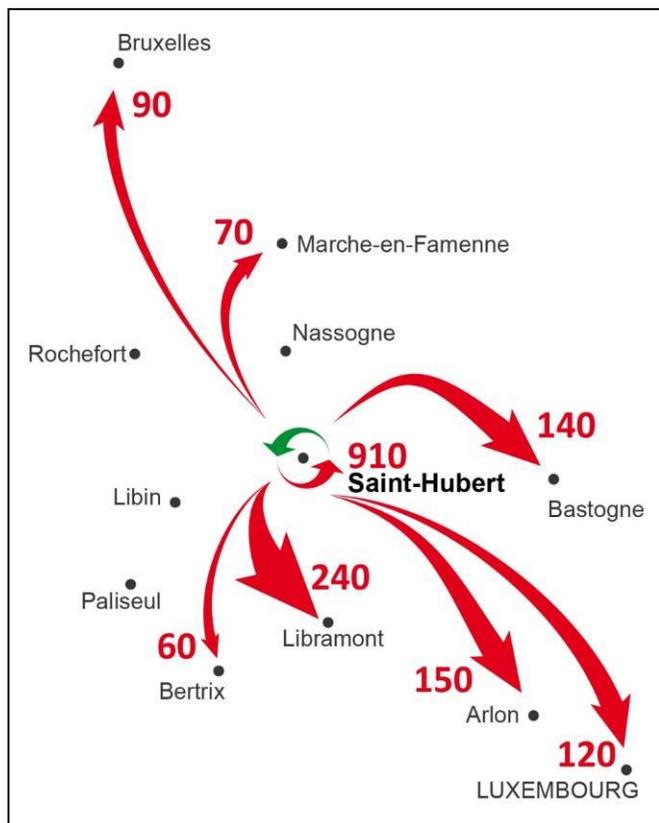
Source : SPF - Direction générale statistique

2.2 Profils de déplacement

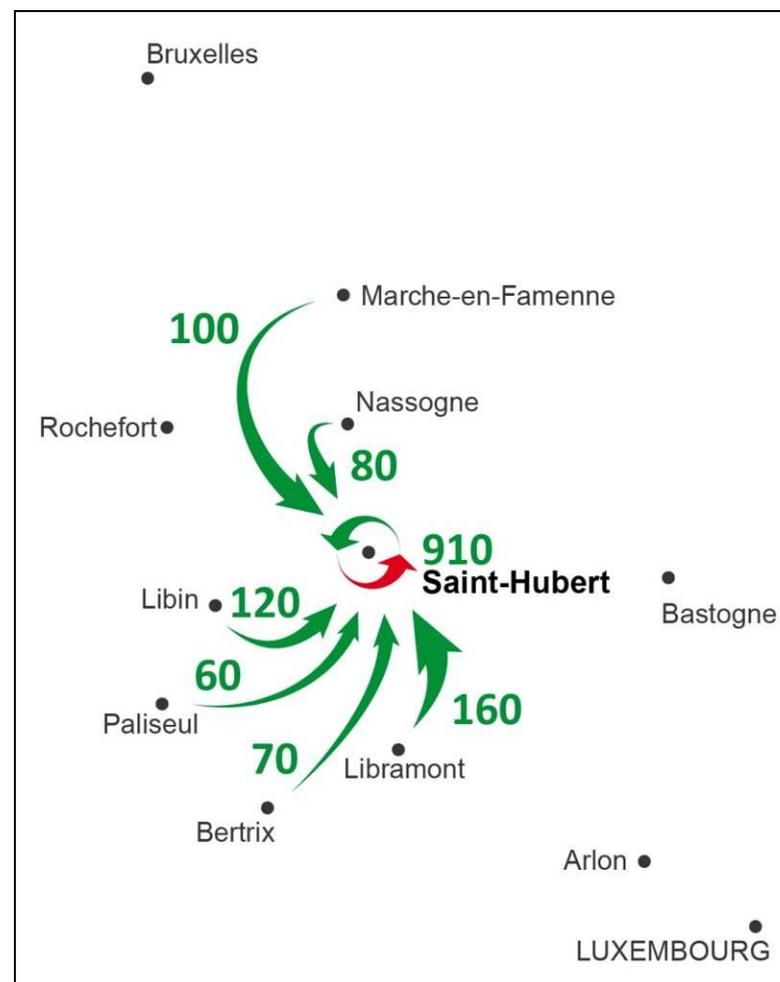
2.2.1 Domicile – Travail

Parmi les 2 250 travailleurs domiciliés à Saint-Hubert

- 910 restent à Saint-Hubert
- Les autres se rendent essentiellement à Libramont, Bastogne, Arlon et Luxembourg



1 130 personnes n'habitant pas à Saint-Hubert travaillent à Saint-Hubert. Ils sont issus des communes proches, principalement depuis Libin et Libramont.



2.2.2 Domicile – Ecole

Les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité sur le territoire d'une commune, particulièrement à l'heure de pointe. Il n'existe cependant pas de statistiques récentes sur les origines / destinations des élèves.

2.3 Objectifs

L'intérêt de la densité est notamment qu'elle favorise le maintien de commerces et services de proximité, les économies d'énergie et rend possible l'utilisation de la marche et du vélo et la pertinence d'une desserte plus régulière en transport public.

Le PCM doit être l'occasion de renforcer les réflexions menées sur les projets immobiliers. Il est en effet primordial d'assurer une mixité des fonctions ainsi qu'une mixité sociale et de privilégier les circulations lentes et l'accès aux transports publics.

Enfin, il est très important de limiter l'urbanisation en-dehors des zones offrant une accessibilité au réseau de transport public et aux services de base (commerces de première nécessité) ou alors d'y viser une densité très faible.

D'une manière générale, le territoire est avant tout concerné par un enjeu de pérennité des fonctions commerciales dans les centres, et donc de leur animation, leur qualité de vie, etc. Si le maintien de cette offre commerciale est directement menacé par les développements périphériques, il faut rappeler que des outils permettent de freiner la spirale négative :

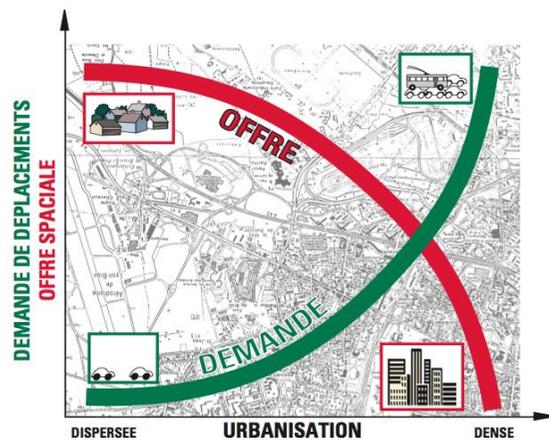
- Requalification de l'espace public : plus de confort pour les clients
- Gestion et animation de ces espaces : « faire vivre » les centres par le biais d'activités festives
- Gestion du stationnement : offrir plus de possibilités aux clients, en augmentant le taux de rotation des emplacements

Ces outils sont développés par le projet de rénovation urbaine ainsi que le RUE du quartier de la rue des Rogations. Les propositions du PCM soutiendront / nuanceront ces développements, primordiaux à la redynamisation de Saint-hubert.

3 Espace public et mobilité active

3.1 Espace public

L'espace public est au centre de beaucoup d'enjeux en matière de qualité de cadre de vie et de mobilité. Cependant l'espace disponible est comme on le sait très souvent restreint, d'autant plus là où la demande en déplacement est forte.



**DEUX TENDANCES "CONTRADICTOIRES" :
LORSQUE LA DEMANDE DE DEPLACEMENTS AUGMENTE, L'OFFRE EN ESPACE DIMINUE.**

La réalité sur le territoire est qu'actuellement l'espace public est dévolu à la voiture de façon disproportionnée. La voiture envahit tous les espaces laissant quasiment aucune place

- à des espaces public de qualité : des zones de rencontre, paysagères ou récréatives
- à d'autres modes de déplacement, particulièrement les modes actifs



Certains efforts ont cependant déjà été menés, comme le réaménagement qualitatif du parvis de l'abbaye, offrant non seulement plus d'espaces de convivialité, mais également des perspectives visuelles nécessaires à la valorisation du patrimoine bâti.

3.2 Le piéton au centre de l'ambition

Voici **cinq bonnes raisons** de doter le territoire d'une **politique piétonne** :

- **Les piétons sont déjà très nombreux**, du moins dans le centre de Saint-Hubert. Certains habitants ne sont pas motorisés, d'autre font le choix de la marche comme mode principal ou en lien avec les transports en commun. Il faut ajouter à cela les centaines d'élèves et clients des commerces qui foulent chaque jour les trottoirs de la ville ;
- Si le territoire est agréable pour les piétons, il sera attractif. La présence de piétons dans les centres est un **signe de vitalité**, et aussi de bonne santé commerciale. Les visiteurs, les commerçants et les entreprises jouissent directement d'un territoire qui accueille les piétons ;
- La marche, c'est bon pour la **santé**. La collectivité, en investissant dans la marche à pied, mise sur une meilleure santé de ses habitants. Par ailleurs, c'est le mode de déplacement le plus démocratique. Le PCM doit atteindre des **objectifs sociaux**, et donc limiter les inégalités en matière de transport. Chacun augmente ses chances de se déplacer de manière autonome ;
- Le territoire présente un **haut potentiel piéton**. Avec ses quartiers connectés par un réseau dense de voiries, ses ambiances et ses paysages contrastés, le territoire peut être très agréable à pied ;

- **Se déplacer à pied n'est pas suffisamment sécurisé et confortable**. Le réseau viaire présente des faiblesses. Ces enjeux sont assez urgents, particulièrement pour les piétons qui éprouvent des difficultés à se déplacer ;

3.3 Mobilité piétonne : constats

Si la mobilité piétonne revêt une importance considérable, tant en matière de nombre d'utilisateurs qu'en indicateur de l'animation et de l'attractivité du territoire, elle est néanmoins difficile à objectiver, en l'absence de données exploitables (parts modales, ampleur des flux sur les itinéraires stratégiques).

D'une manière générale, les flux se déroulent dans des conditions variables. Les atouts actuels sont les suivants :

- Peu de problèmes majeurs d'insécurité (cheminements acceptables, traversées piétonnes, etc.) ;
- Dans les centres de villages, des distances acceptables entre les fonctions ;

Néanmoins, les déplacements pédestres font face à de nombreuses difficultés. Le principal problème est l'omniprésence des véhicules motorisés au centre de Saint-Hubert, qui nuit à la qualité des déplacements piétons avec :

- des charges de trafic élevées à franchir, générant des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des situations d'insécurité ressentie ;
- du stationnement (autorisé ou illicite) envahissant fortement l'espace public, qui limite la visibilité des traversées piétonnes, qui empiète sur les trottoirs.

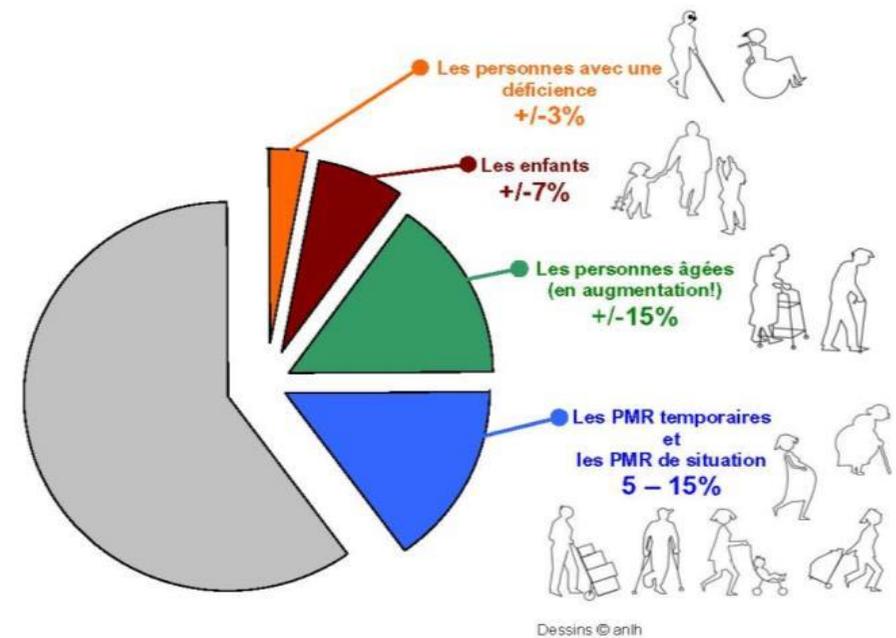
Ces problèmes touchent d'autant plus les personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer. De nombreux carrefours ne sont pas encore adaptés aux PMR (absence d'inflexion de bordure, de dalles de guidages, etc.). Par ailleurs, l'état des trottoirs sur certains axes stratégiques pose également problème.

3.4 Mobilité piétonne : objectifs

D'une manière générale, l'objectif est de **renforcer l'avantage compétitif de la marche**, en la rendant plus sûre et plus agréable. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

- Faire de tout aménagement piéton un espace accessible à tous, tenant compte du principe d'**accessibilité universelle** ;
- Aménager un **axe piéton exemplaire**, déjà fortement convoité aujourd'hui, au sein de chaque commune. Cet axe devra présenter une haute qualité piétonne, à prolonger ensuite sur d'autres liaisons. C'est le cas du projet de rénovation urbaine, qui se concentre sur l'axe le plus fréquenté par les piétons ;
- **Concentrer les investissements**, non seulement dans l'hypercentre, mais également sur ses extensions. Plus de 3'000 personnes habitent dans les quartiers situés à moins d'1 km du centre, donc à portée de la marche à pied. Ce n'est qu'en aménageant des cheminements accessibles que l'on pourra développer la marche à pied comme mode de déplacement principal en relation avec les quartiers ;

- **Optimiser la marche à pied aux nœuds d'échange.** Le piéton, principal client des transports en commun, doit être privilégié aux arrêts de bus, et à l'arrêt ferroviaire de Poix-Saint-Hubert.
- **Améliorer les franchissements.** Cet objectif est crucial, tant les traversées d'axes de transit cumulent en général les problématiques (qualité fonctionnelle et qualité de séjour), tout en étant des points de passage obligés. La N808 ne compte cependant pas beaucoup de problèmes ;



4 Mobilité cyclable

4.1 Diagnostic

La mobilité cyclable sur le territoire est actuellement peu développée. Bien que le territoire soit plus propice au vélo-tourisme qu'à la mobilité quotidienne, la faible fréquentation s'explique également par un les 5 points suivants :

- des zones de conflits, ou « points noirs » : il s'agit des entrées dans les centres de communes où l'intégration des cyclistes dans la circulation est la plus problématique en matière de sécurité. Cela correspond aux routes secondaires régionales (N808 en partie, N849, N848) ;
- des itinéraires radiaux depuis les quartiers présentant des alternatives aux axes routiers structurants, étudiés dans un plan vélo, mais non mis en œuvre (ex : liaison depuis Vesqueville non finalisée) ;
- des voiries de l'hypercentre où le vélo trouve rarement sa place : contraintes d'un trafic très chargé aux heures de pointes, du stationnement gênant la visibilité aux carrefours, etc ;

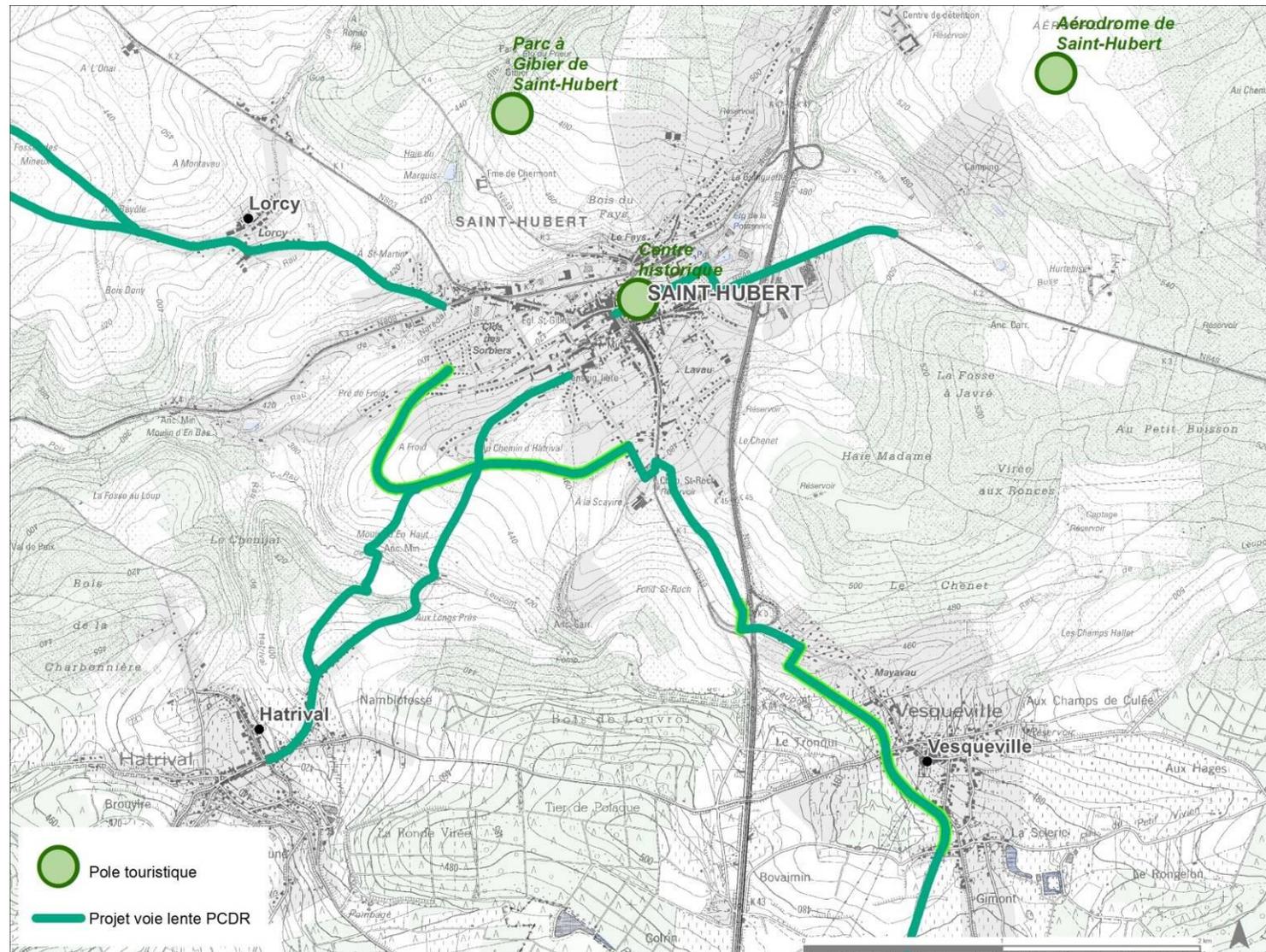
Quelques aménagements sont à relever :

- A Saint-Hubert, des pistes cyclables séparées le long de la N808, offrant une certaine sécurité et un profil plat. Les pistes sont ensuite marquées en chaussée vers Poix-Saint-Hubert, ce qui ne répond pas aux critères de sécurité hors agglomération ;
- A Saint-Hubert, une voie verte permettant une connexion entre le Clos des Sorbiers et le haut de la rue des Rogations ;

Si les RAVeLs et les quelques pistes cyclables en voirie sont effectivement trop peu nombreuses, la capacité du réseau viaire à intégrer les flux cyclables n'en est pas pour autant catastrophique. Un grand nombre de tronçons de voiries présentent un faible trafic.

Plus globalement, les difficultés rencontrées sont les suivantes : pas de vision claire de la politique cyclable (uniquement des mesures ponctuelles), peu de ressources pour traiter tous les volets d'une politique cyclable, notamment en matière de communication, formation, etc. Les élèves constituant un public cible qu'il faut sensibiliser, ne reçoivent par exemple pas de formation en condition réelle de circulation, étant donné le niveau d'insécurité routière relevé ou perçu actuellement.

Mobilité cyclable

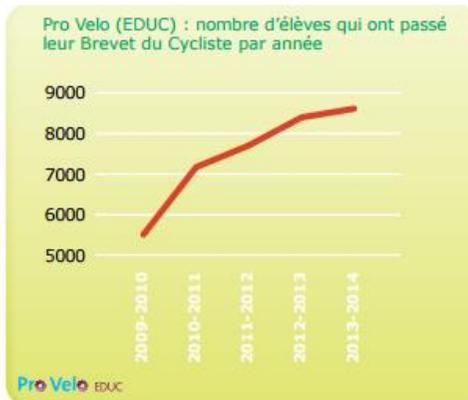


4.2 Objectifs

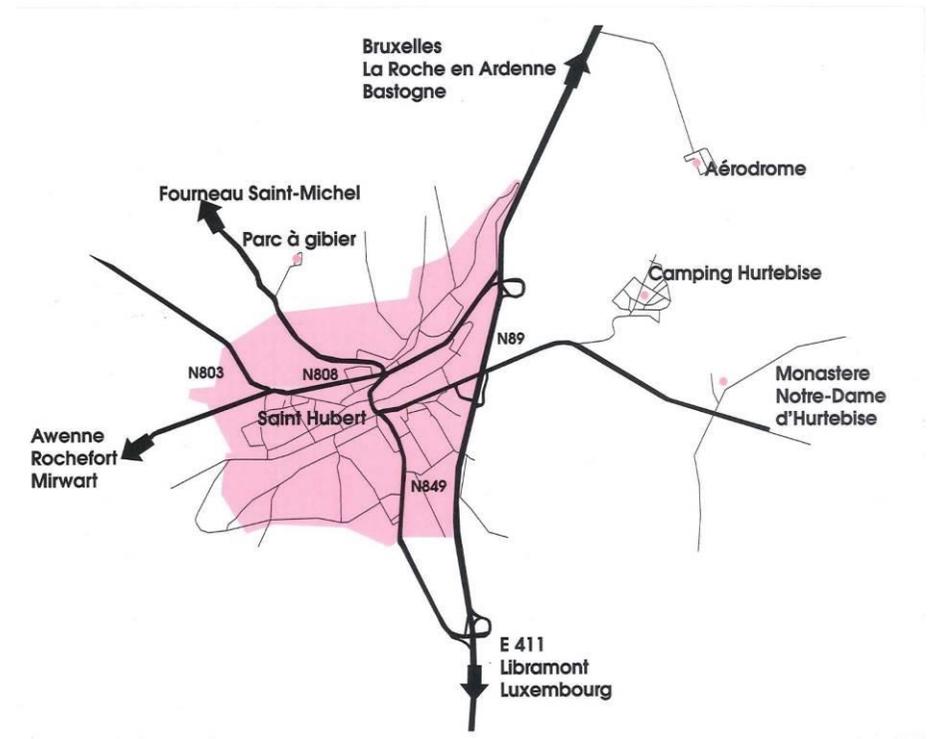
D'une manière générale, les bonnes raisons de développer le vélo sur le territoire sont semblables à celles évoquées pour la marche à pied : un mode de transport compétitif en milieu dense, signe de vitalité d'une ville, bon pour la santé, accessible à un large public et faisant l'objet d'enjeux de sécurité urgents.

Six objectifs thématiques sont formulés :

- **Développer un réseau cyclable** répondant aux critères de sécurité et de qualité. Ce réseau, tout comme le maillage piéton, doit permettre une continuité maximale afin de proposer aux cyclistes un bon niveau de qualité de pôle à pôle ;
- Créer un parc de **stationnement vélo**, adapté aux besoins et aux contextes ;
- **Promouvoir le vélo**, en développant des actions de formation, des incitants financiers et des opérations de « mise en selle » ;

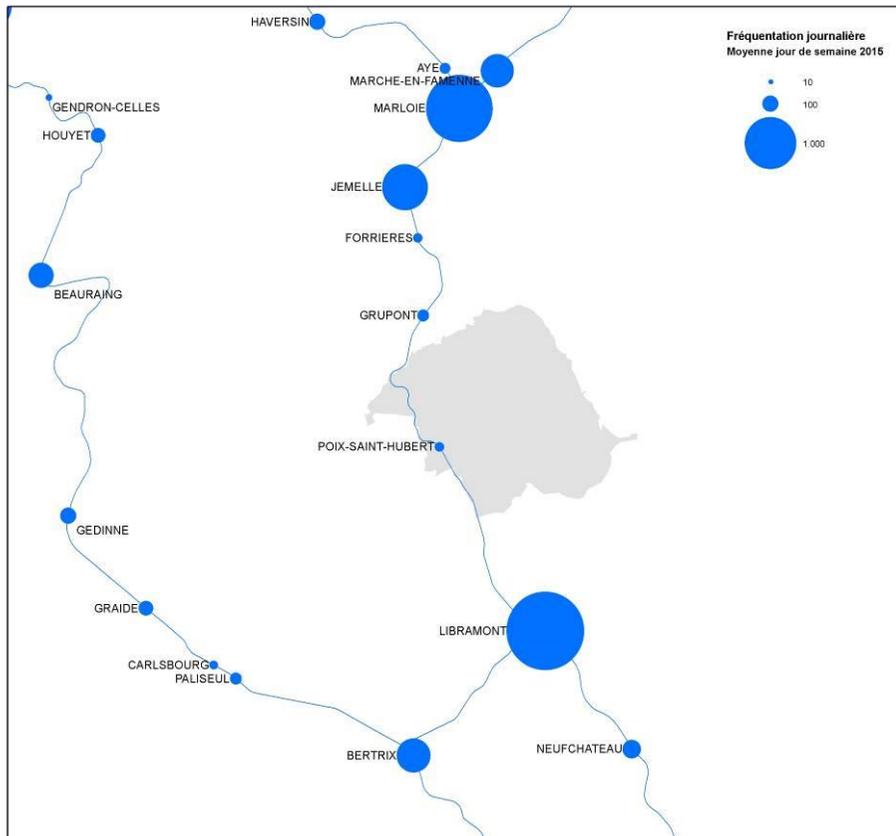


- **Ancrer le vélo** au sein des structures organisationnelles ;
- Développer des **services** permettant à l'utilisateur d'accéder à un vélo, de le réparer, etc.
- Intégrer les déplacements récréatifs et touristiques dans la réflexion



5.1.2 Demande : la fréquentation des points d'arrêts

La fréquentation ferroviaire est très contrastée entre les points d'arrêts « L » et « IC ». Dans le secteur, c'est Libramont ainsi que le « binôme » Jemelle-Marloie qui sont les gares les plus empruntées. Elles captent près de 5'000 montées par jour, soit 75% de la demande



Poix-Saint-Hubert fait partie des points d'arrêts les moins fréquentés du pays, avec environ 40 montées par jour. Ceci s'explique par plusieurs facteurs :

- L'absence de passage de trains IC, facteur déterminant à l'image du reste du pays, davantage que l'offre quantitative
- Le poids de population très faible à proximité directe de la gare. Pour une offre similaire, avec du bâti résidentiel présent dans un rayon de 800 mètres autour de la gare, la fréquentation monte facilement à 200 montées/jour
- Une localisation isolée, représentant un détour pour les navetteurs dirigés vers Libramont, allongeant le temps de parcours déjà impacté par une rupture de charge.
- L'absence de pôle de destination majeur à Poix-Saint-Hubert
- Le manque d'attractivité des lieux qui, indépendamment de la fréquentation ferroviaire, mérite une attention particulière (voirie régionale en sortie de virage, absence de traitement qualitatif de l'espace public)

5.2 Desserte TEC

5.2.1 Structure de l'offre et fréquentation moyenne par ligne

L'illustration schématique ci-après présente la desserte des villages par les trois lignes principales. Elles jouent un rôle structurant autour du bassin de Saint-Hubert, permettant aux villages alentours de rejoindre les pôles scolaires du centre. A noter que la ligne 162b est la plus fréquentée, alors que la ligne 5 l'est nettement moins (fréquence et couverture territoriale plus faible).

Sans surprise, la fréquentation se concentre aux pointes scolaires, alors que les bus roulent presque à vide durant les heures creuses. S'ensuit un taux de remplissage moyen des bus très faibles, à la limite de la charge écologique concurrentielle², ce qui est courant en contexte rural.

5.2.2 Fréquentation des points d'arrêts

A l'échelle de la commune, notons que les arrêts de la Place de la Libération et de l'ITN captent la grande majorité de la demande, avec respectivement 180 et 80 montées en moyenne par jour scolaire. Dans les villages, la demande est plus dispersée et inférieure à 10 montées par jour par arrêt.

5.2.3 Aménagement des points d'arrêts

Il existe plusieurs typologies d'aménagement des arrêts sur le territoire.

- Les aménagements destinés au confort des passagers en attente (banc, abri, auvent latéraux pour la pluie) sont régulièrement présents sur le territoire, mais la localisation tout comme l'état de l'équipement ne sont pas toujours optimum.
- Dès que l'on s'éloigne des centres de villages, on dénote un manque de continuité des circulations piétonnes et des traversées piétonnes pour rejoindre de façon sécurisée les différents arrêts.
- Compte-tenu du coût que cela représente, la mise en accessibilité (PMR) des arrêts (bordure de quais, pentes, etc.) se fait au cas par cas, sans programmation (à l'occasion de travaux de réfection des voiries par exemple)

Actuellement, l'arrêt le plus fréquenté, place de la Libération, ne bénéficie pas d'un aménagement adapté. Les conditions d'attente sont sous dimensionnées et peu qualitatives, en regard du nombre d'usagers l'empruntant au quotidien. Le projet de rénovation urbaine améliorera fondamentalement cette situation.



Arrêt place de la Libération

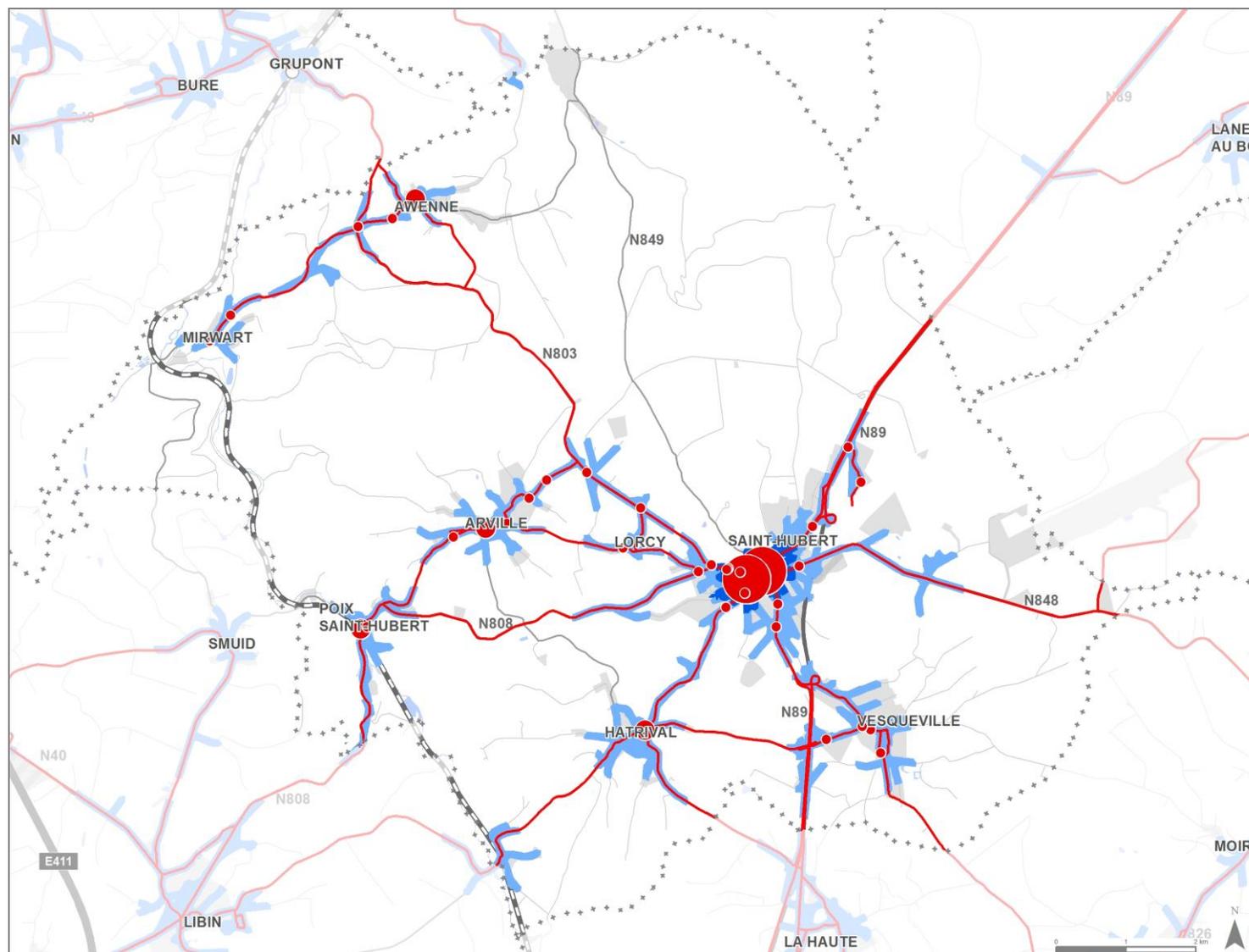


Arrêté réaménagé rue du Mont

² Estimée à 11 passagers, SRWT, 2017.

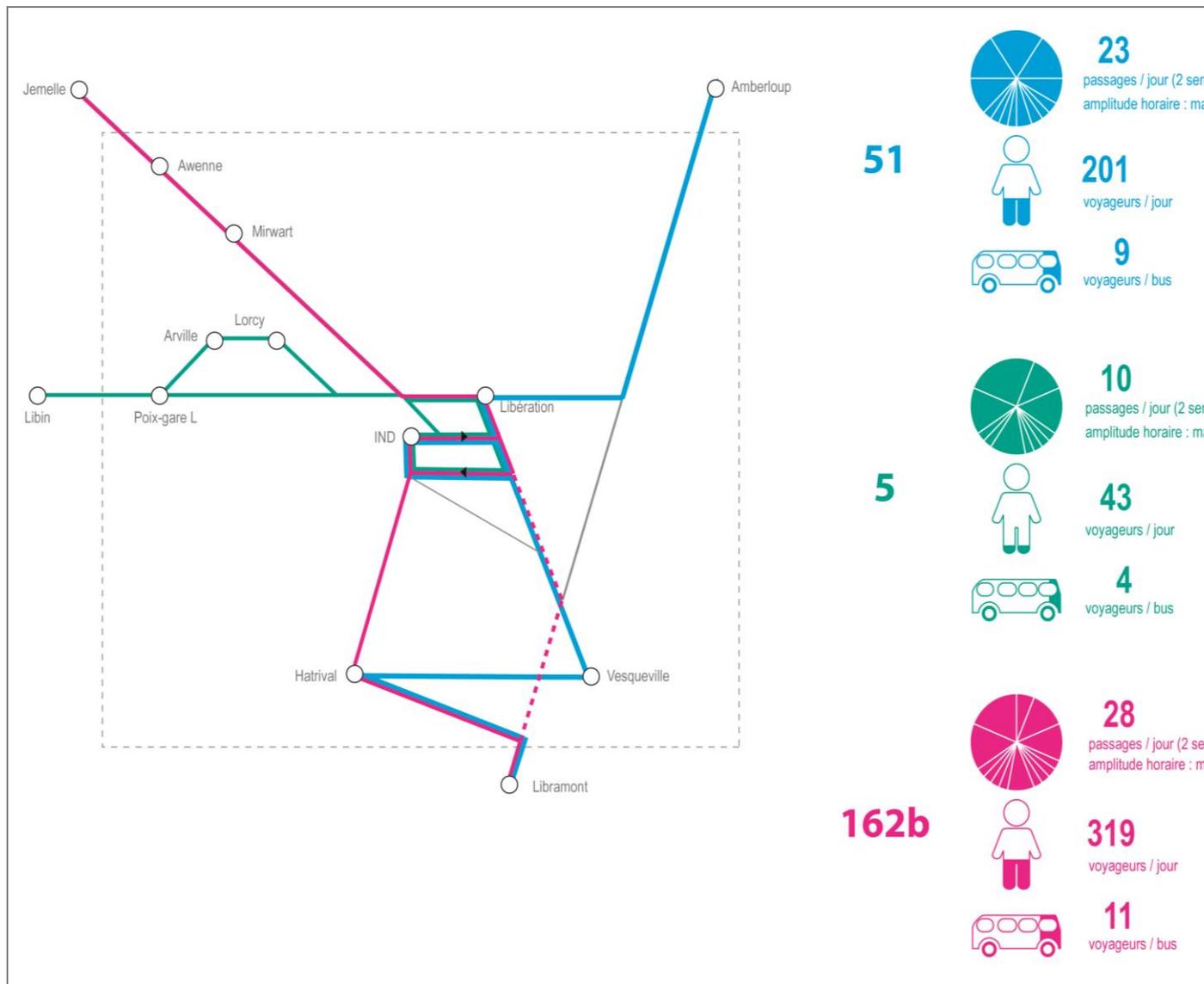
**Couverture du territoire
par l'offre TEC et
fréquentation**

Source TEC 2016



Desserte des villages par les trois lignes principales

Source TEC 2016



5.2.4 Les projets : le plan Réseau 2020

Le groupe TEC, aux côtés de la Société régionale wallonne du transport (SRWT), étudie actuellement les grands principes d'évolution du réseau à l'horizon 2020.

Cette étude repose sur les constats suivants :

- la forte instabilité des temps de parcours (liée aux itinéraires empruntés mais également à la congestion routière), diminue la vitesse commerciale des bus et réduit ainsi sa compétitivité
- la dimension sociale de l'offre avec la nécessité d'un maintien de l'accessibilité à une offre en transports en commun pour l'ensemble de la population (en période de vacances, 52 % des wallons disposent d'un bus/heure en moyenne)
- les enjeux environnementaux posés par l'âge et qualité du parc de véhicules, le bruit, et la pollution ; il faut en effet 11 passagers en permanence dans un bus pour qu'il pollue moins que la voiture
- les enjeux économiques et budgétaires qui poussent à la recherche de nouvelles solutions de mobilité, complémentaires aux lignes classiques, mais moins onéreuses, pour les flux de moindre importance.

Les objectifs fixés pour cette restructuration de l'offre reposent ainsi sur:

- la meilleure articulation entre la structure du territoire (desserte des pôles et des densités de population)
- l'amélioration des performances en matière d'intermodalité (train, vélo, etc.)
- l'amélioration des performances économiques et environnementales (hausse du taux de charge moyen des bus)

- l'amélioration de l'attractivité de l'offre TEC par rapport à la voiture (via l'augmentation de la vitesse commerciale et de la lisibilité de l'offre).

Chacune des sociétés d'exploitation va donc réévaluer son offre et définir un niveau de service cible selon une méthodologie commune, proposée en 2014 par la SRWT au Gouvernement Wallon.

Cette méthodologie d'analyse repose sur l'identification de différents critères (grille de référence des niveaux de service) : type de desserte au regard de la demande existante et potentielle, niveau d'offre actuel, distribution des passages au cours de la journée, amplitude horaire et constances spatiale (variantes d'itinéraires) et temporelles (période scolaire - non-scolaire) de l'offre.

Au cours de l'année 2016, le groupe TEC poursuivra ce travail, en lien avec les communes, dans la perspective d'aboutir à la définition de ce nouveau schéma pour l'horizon 2020

5.3 Transport alternatif

Il existe un taxi social qui dessert la commune : **LOCOMOBILE**

C'est un service à destination des personnes moins mobiles ou socialement défavorisées (ceci concerne toutes les personnes de plus de 65 ans mais aussi les bénéficiaires du RIS, les demandeurs(euses) d'emploi, les bénéficiaires de l'aide du CPAS,...)

Locomobile fonctionne en partenariat avec la province du Luxembourg et de nombreuses communes : Bastogne, Bertogne, Bertrix, Bouillon, Erezée, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay, Herbeumont, Hotton,

Libin, Marche, Musson, Neufchateau, Rouvrois, Sain-Hubert, Tintigny et Virton.

Locomobile fonctionne via une réservation obligatoire sur un call-center où il faut préciser:

- nombre de personnes
- adresses de départ et de destination
- heure du rendez-vous
- durée de la réservation



5.4 Objectifs

Les objectifs du PCM en matière de transports publics sont fortement dépendants des opérateurs publics et des contraintes budgétaires dans le domaine. Le PCM se doit donc de travailler sur des éléments réalistes en accord avec la politique du plan réseau TEC 2020 afin de donner des alternatives cohérentes pour les personnes n'ayant pas accès à la voiture.

- Pour la circulation des bus, le PCM s'inscrit dans les objectifs définis par le groupe TEC qui est d'améliorer la performance des bus par une augmentation de la vitesse commerciale et une réorganisation de l'offre afin qu'elle soit la plus adaptée aux besoins, y compris dans les zones moins denses. Le PCM se penchera plus particulièrement sur les objectifs opérationnels suivants :
 - Définition du réseau dans le centre suite à la rénovation urbaine
 - Amélioration de la lisibilité (clarification du réseau)
 - Amélioration de la vitesse commerciale dans la traversée du centre
- Amélioration de la localisation et de l'aménagement de certains arrêts suite à une priorisation de ceux-ci ainsi que hiérarchiser les priorités pour les arrêts équipés PMR.



- Communiquer sur l'offre en transport public. La commune doit se doter d'outils de communication destinés à informer ses citoyens sur les atouts du transport public et sur l'évolution des services. Le site Web de la commune et les nouvelles technologies doivent

permettre de renforcer la connaissance des alternatives offertes aux habitants, en particulier en matière de transport public.

- Envisager une complémentarité à l'offre des lignes du TEC et des taxis sociaux classiques. Différents types de services ou de Transports à la Demande (TAD) adaptés au contexte rural existent que ce soit sous forme d'initiatives communales ou intercommunales avec un appui pour certaines de la part du TEC.

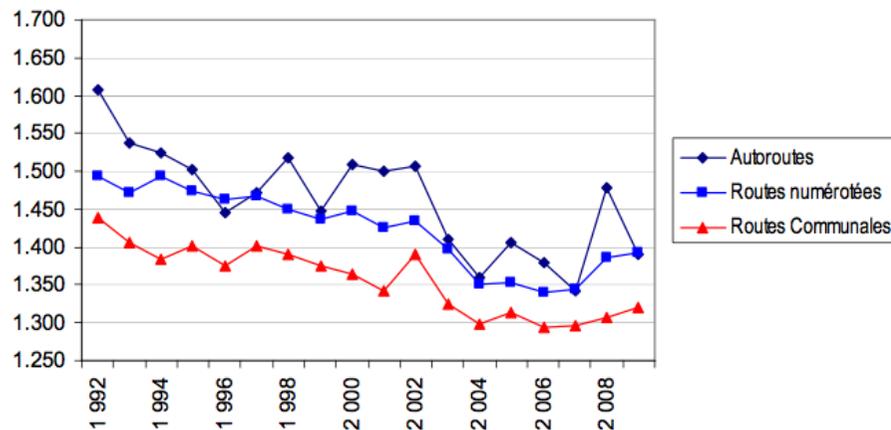


6 Covoiturage

6.1 Contexte en région wallonne

Le covoiturage est « l'utilisation conjointe et préméditée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou des passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun ».

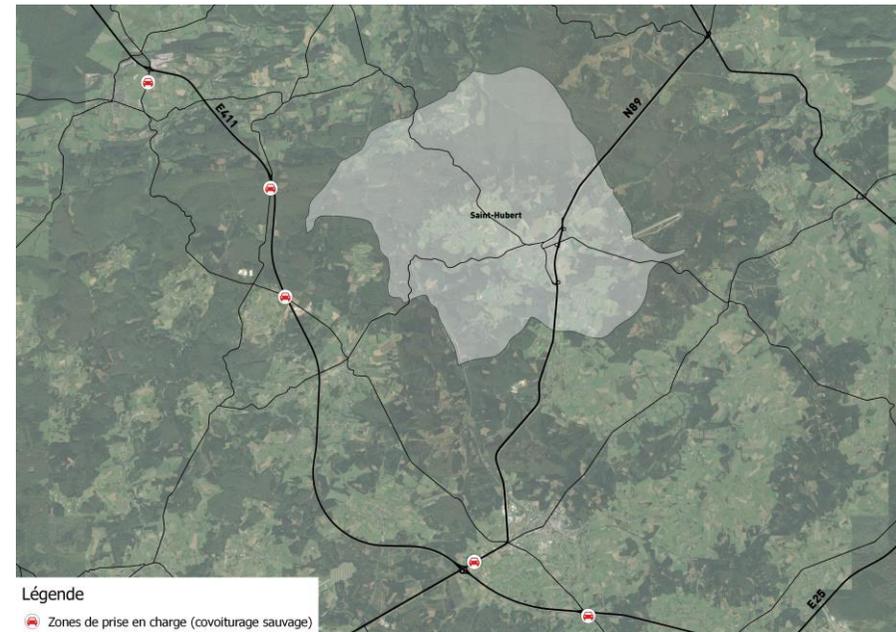
Le covoiturage est utilisé comme mode de transport principal entre le domicile et le travail par environ 4% des travailleurs belges (Beldam 2012, diagnostic domicile-travail 2008), ce qui représente 52.000 covoitureurs réguliers en Wallonie. Il s'avère cependant que le recours au covoiturage semble en diminution depuis 2008. Les communes ont un rôle clair à jouer dans la promotion et la facilitation de ce mode de transport. La motorisation croissante des ménages a progressivement réduit le taux d'occupation des véhicules comme l'indique le graphique ci-dessous et il est impératif d'agir en vue de renverser cette tendance.



Taux d'occupation moyen des voitures sur le réseau routier wallon (Source : SPF Mobilité & Transports)

6.2 Covoiturage sur le territoire du PCM

Le dernier recensement de la population (CENSUS 2011) montre une pratique du covoiturage tout à fait correcte pour la commune de Saint-Hubert avec environ de 5% des travailleurs qui le pratique. Les destinations principales sont Bertrix et Libramont.



Au niveau des lieux de pratiques, le territoire de Saint-Hubert est peu concerné au vu de sa structure routière et de sa densité. Le covoiturage pratiqué sur la commune est avant tout un covoiturage informel entre voisins, familles,....

6.3 Objectifs

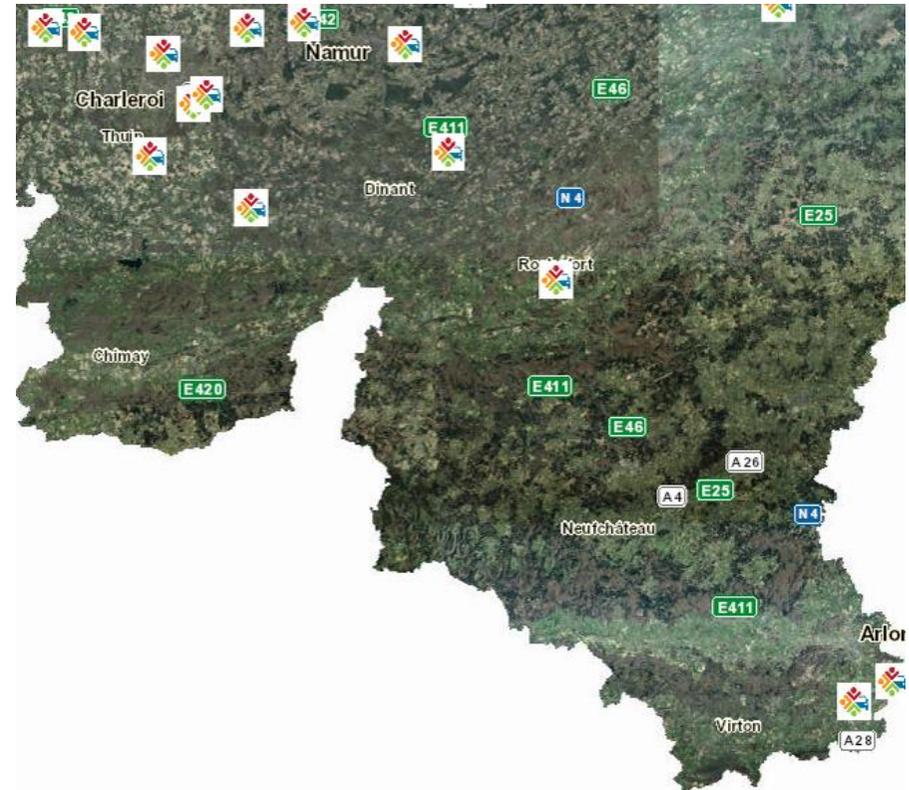
Les lieux pertinents pour aménager ou formaliser une infrastructure structurante pour le covoiturage se situent hors du territoire de Saint-Hubert au niveau des échangeurs de la N4 et de l'E411 qui font déjà l'objet de covoiturage spontané. Il s'agit donc d'équipements d'intérêt régional plutôt que communal.

L'aménagement de parkings de covoiturage est cependant également un des meilleurs vecteurs de communication pour assurer la promotion de ce mode de transport car ces parkings sont très visibles et légitiment d'une certaine manière la pratique.

Les objectifs du PCM seront donc :

- Evaluer les possibilités et la pertinence de création de petites infrastructures locales de stationnement en des endroits stratégiques du réseau routier, tout en privilégiant les solutions de mutualisation, à travers des partenariats avec le privé ou les services publics. En effet, les coûts de construction de parkings sont très importants alors que de nombreux parkings existant sont vides ou très peu utilisés en journée et peuvent accueillir les covoitureurs dans de bonnes conditions.
- Promouvoir des solutions de covoiturage sur la courte et moyenne distance avec, par exemple, le covoiturage « dynamique »
- Promouvoir et poursuivre le développement des solutions de covoiturage pour les trajets domicile-travail (zone d'activités économiques de Saint-Hubert, sur la zone commerciale le long de la N808,...) ,dans le cadre des plans de déplacement d'entreprise ;

- Promouvoir et intégrer les plateformes de covoiturage existantes



Parkings existants en région wallonne (source : TaxiStop)

7 Réseau routier

Le territoire est encadré par un réseau routier structurant pour la circulation des personnes et des marchandises.

7.1 Circulation automobile

7.1.1 Structure du réseau routier

Le territoire est encadré par des voiries régionales très structurantes

- La N4 qui relie Marche-en-Famenne à Bastogne
- LA N40 qui permet de rejoindre l'E411 en direction de Namur ou du Luxembourg

Le maillage viaire du territoire est assuré par des voiries régionales traversant la commune

- La N89 est la voirie principale. Cette voirie 2X2 bandes traverse entièrement l'Est de la commune pour rejoindre au Nord la N4 et au Sud Libramont. Les connexions au territoire se font via de nombreux échangeurs



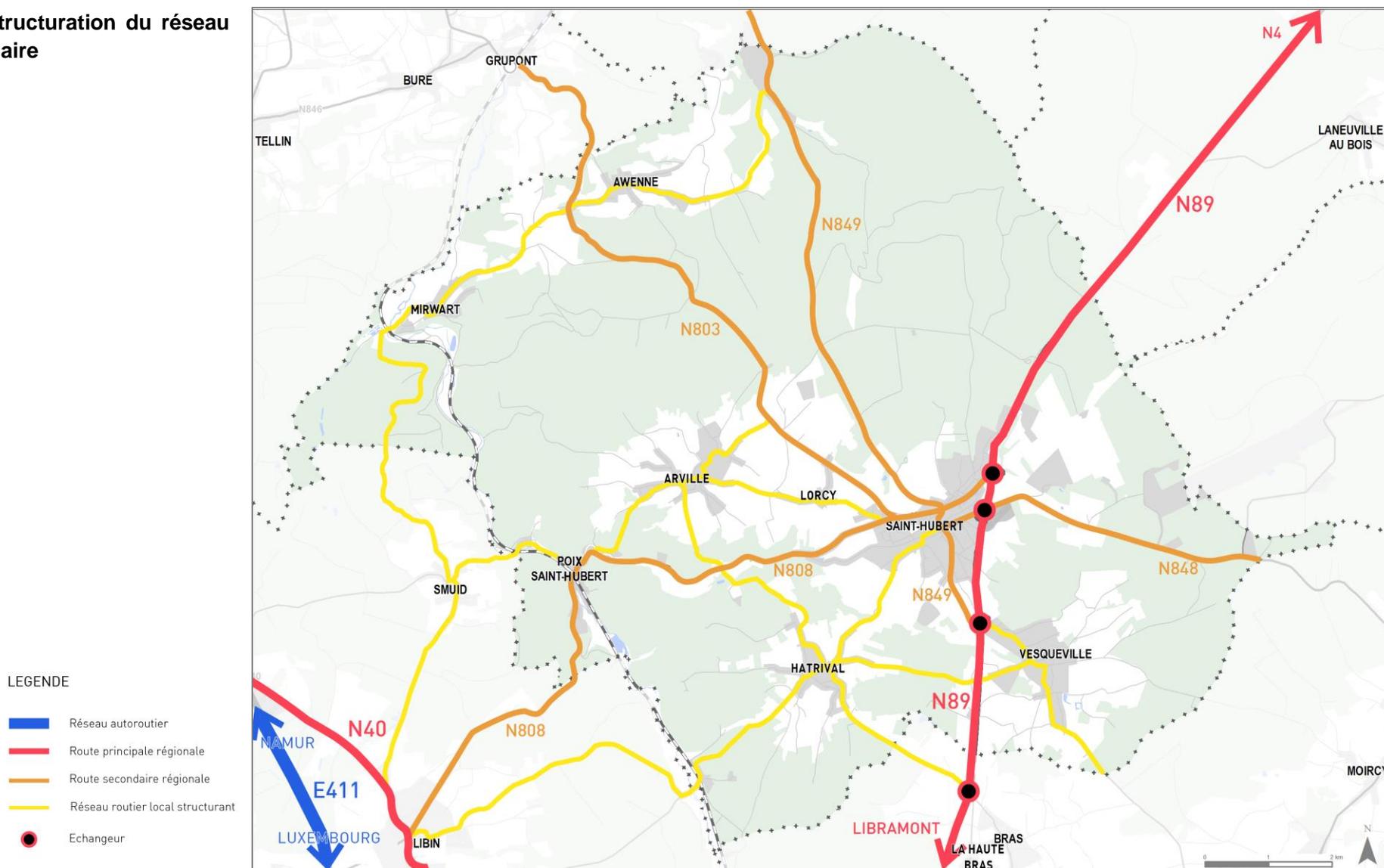
Au niveau du territoire PCM, le maillage d'échangeurs sur cet axe assure aux habitants une connexion aux différents pôles et permet la diffusion du trafic au sein du territoire.

Ce grand axe constitue également une barrière qui isole l'Aérodrome et le village de Vesqueville. La mobilité piétonne et vélo se trouve notamment pénalisée. Les traversées pour les automobilistes sont certains cas également peu sécurisantes.



- Les autres voiries régionales possèdent des gabarits plus classiques (1X1 bande) qui permettent de relier le centre de Saint-Hubert aux différents villages. Ces voiries structurantes ont des profils très variés avec sur certains tronçons des largeurs importantes dédiées essentiellement à l'automobile et favorisant les vitesses excessives, au-delà des limitations réglementaires :
 - N808 reliant le centre de Saint-Hubert à la N89 et aux villages de Poix-Saint-Hubert et Libin.
 - La N849 reliant le centre à la N89 et Vesqueville.
 - La N848 qui relie la commune de Vaux-sur-Sûre
 - La N849 qui relie le centre au Fourneau Saint-Michel et à la commune de Nassogne
 - La N803 qui relie le centre à Sartay et à la commune de Tellin

**Structuration du réseau
viaire**



Le reste du réseau est composé de voiries communales permettant une accessibilité locale et de relier les villages restants.

	Réseau routier revêtu total	dont réseau autoroutier	dont réseaux régional	dont réseau communal
Saint-Hubert	241,0	0,0	49,7	191,4

Longueur en km du réseau routier par commune, au 1er janvier 2005

Source : SPF Mobilité et transport

L'analyse de la structuration du réseau révèle:

- Le nombre d'échangeurs sur la N89 est élevé permettant des échanges en de nombreux endroits sur le territoire
- Le réseau viaire est peu développé au nord de la commune, principalement à cause du profil géographique de la commune (massif forestier, pentes, etc),
- Trafic de transit important à travers le centre de Saint-Hubert via la N849
- Les traversées de village s'effectuent régulièrement via des routes régionales à gabarits variés qui nécessitent des effets de porte afin de maîtriser la vitesse
- Le réseau est globalement peu hiérarchisé et donc peu lisible pour l'automobiliste

- Dans les villages, un grand nombre de voiries sont en « cul de sac » dont le statut est flou.
- Les voiries ont des gabarits étroits pour la grande majorité du réseau

7.1.2 Régimes de vitesse

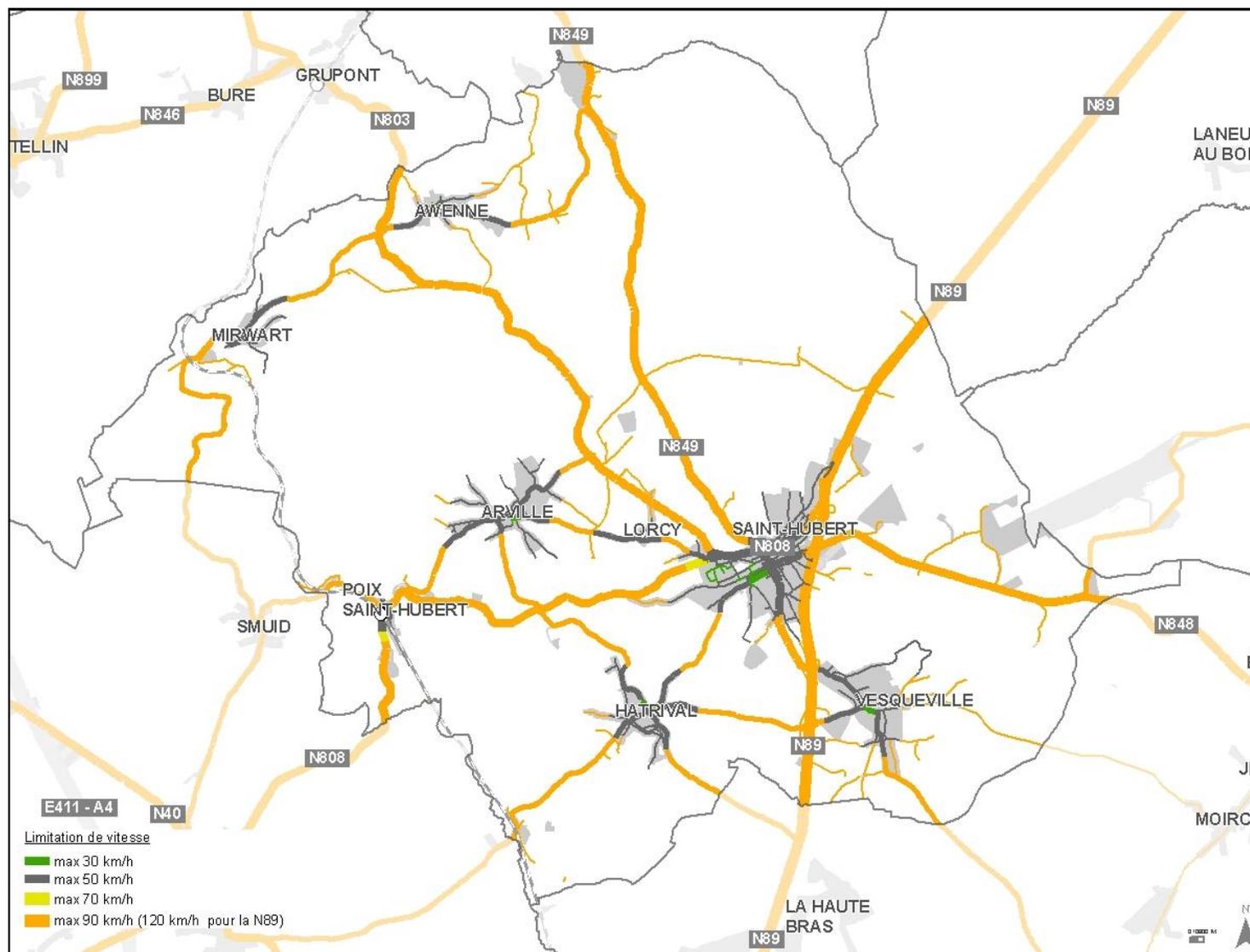
La question des vitesses peut être analysée selon :

- L'angle réglementaire avec les limitations de vitesses réglementaires, indiquées aux automobilistes par la signalisation verticale et parfois, des marquages au sol complémentaires
- L'angle comportemental, liée à l'environnement (présence de bâtiments en bordure de voirie, densité du tissu urbain) et les aménagements de chaussée (largeur, courbures et pentes). Ces différents "signaux" peuvent en effet générer des comportements de non-respect des limitations réglementaires par les automobilistes.

La carte ci-dessous représente les régimes de vitesse sur le réseau structurant et quelques autres voiries importantes. La vitesse Hors agglomération est essentiellement à 90 km/h avec très peu de sections à 70km/h. La vitesse en agglomération est fixée à 50km/h comme recommandé. Quelques zones 30 ont été instaurées mais sur des distances assez courtes ce qui peut limiter leur lisibilité et le respect.

Régime de vitesses

Source : relevés ICEDD,



7.2 Circulation Poids-Lourds

L'analyse de la mobilité sur un territoire donné nécessite également de se pencher sur les flux de biens, de marchandises, de matières premières, etc. Toute ville a besoin de ces mouvements, pour fonctionner, s'alimenter, s'approvisionner, etc. Mais il est important que la circulation de ces camionnettes, camions et poids-lourds génère un minimum de nuisances :

- saturation des voiries et/ou utilisation d'axes non adaptés
- bruit lors des passages, chargements et déchargement;
- pollution
- stationnement illicite et/ou prolongé

A Saint-Hubert, les générateurs de trafic lourd se situent essentiellement sur la zone d'activités économiques de Saint-Hubert et sur la zone commerciale le long de la N808 qui sont bien placées par rapport au réseau routier structurant et apporte peu de nuisances.

Trafic agricole

La présence de nombreux chemins agricoles permet de desservir les terres des agriculteurs. Toutefois, le charroi agricole emprunte également le réseau de voiries locales et supra-communales, traversant ainsi les centres de villages. Il en découle sur ces voiries, un charroi de véhicules agricoles diffus sur l'ensemble du territoire et particulièrement perceptible en période saisonnière et de transport vers les dépôts.



7.3 Sécurité routière

7.3.1 Les accidents

Nous traitons dans ce chapitre les données concernant les accidents avec lésions corporelles. Quelques précisions sur ces données ci-dessous :

Nombre d'accidents

Un accident entre deux usagers de la route ou plus est considéré comme un seul accident. Seuls les accidents ayant eu lieu sur la voie publique et ayant fait des morts ou des blessés sont comptabilisés dans les statistiques ci-dessous. Ne sont donc pas pris en compte : les collisions et les accidents sur terrain privé ou survenus lors de compétitions sportives.

Accidents avec lésions corporelles

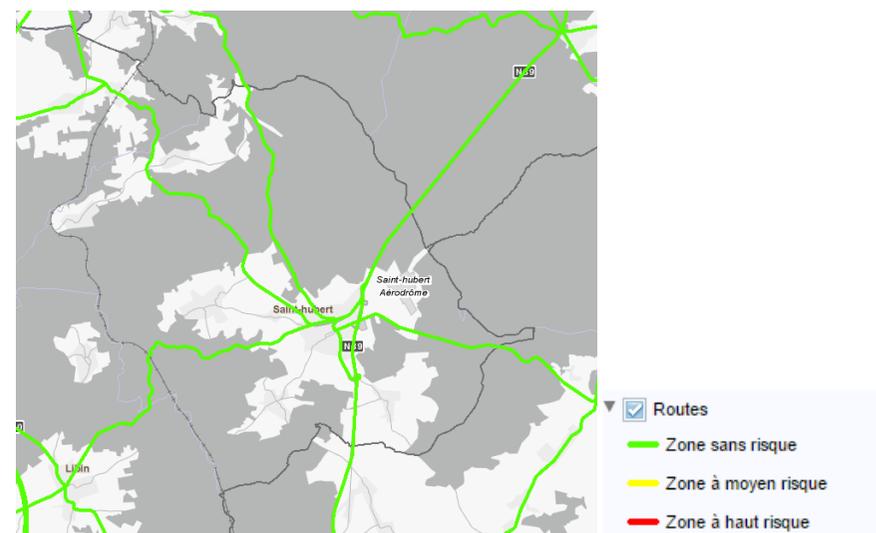
- Blessé léger (BL) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et à laquelle ne s'appliquent pas les qualificatifs de blessé grave ou de blessé mortellement
- Blessé grave (BG) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite une hospitalisation de plus 24 heures
- Tués 30 jours (DCD) : Toute personne décédée sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de l'accident.

Zones à risque 2009-2013 (SPW)

Les accidents corporels font l'objet d'un constat de la police. Ces constats sont informatisés et centralisés à la police fédérale afin de former une base de données statistique officielle, uniforme et complète. C'est à partir de ces informations qu'est calculé l'indice d'insécurité quinquennal. L'indice permet de déceler et circonscrire précisément les zones de concentrations récurrentes d'accidents corporels de la circulation. L'indice et sa représentation cartographique ont pour objectif de déterminer les zones récurrentes et localisées de concentrations d'accidents afin de fixer des priorités dans la réalisation des travaux de sécurisation..

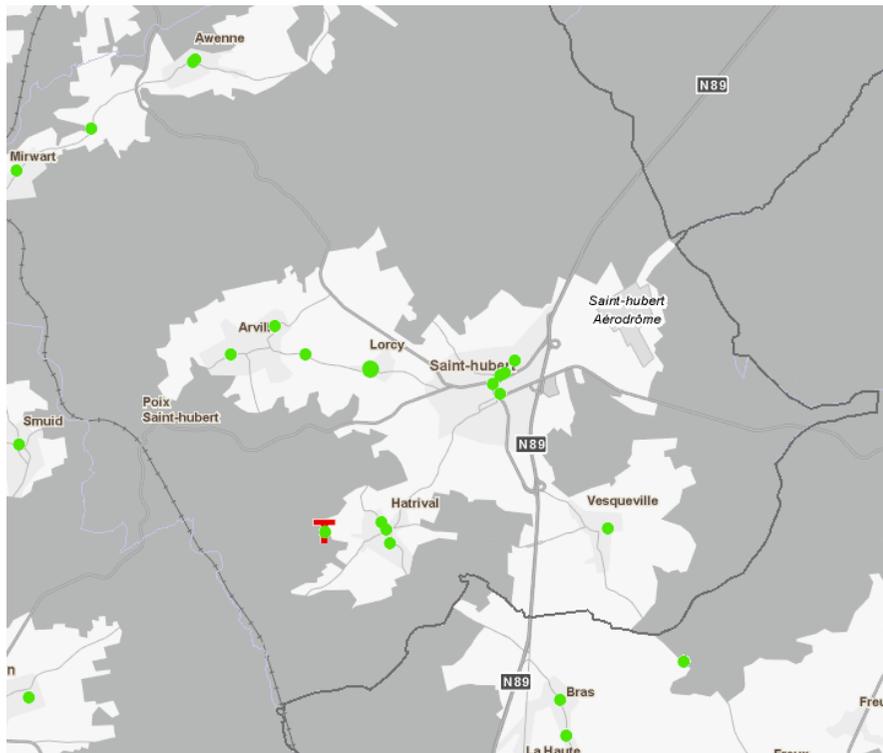
Statistiques accident 2009-2013 sur voiries régionales

Aucune zone à risque sur le territoire de Saint-Hubert



Statistiques accident 2009-2013 sur voiries communales

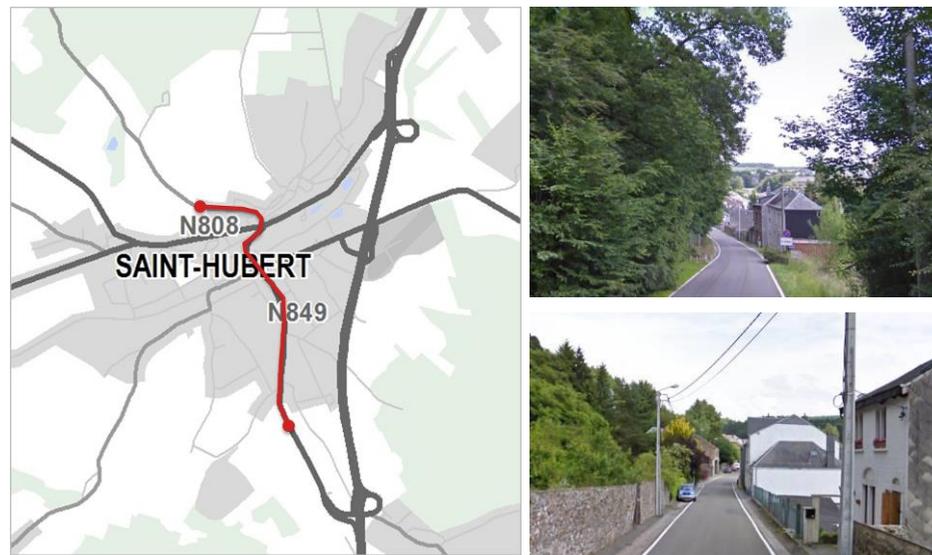
Quelques accidents épars principalement dans la traversée de villages. Le centre de Saint-Hubert ainsi que la liaison vers Lorcy et Arville sont à mettre en évidence.



7.3.2 Insécurité ressentie

Les traversées de village ainsi que la traversée du centre de Saint-Hubert par la N849 sont ressentis comme insécurisant par les habitants.

La N849 dans la traversée de Saint-Hubert est fortement mis en avant par son profil et les vitesses pratiquées.



7.3.3 Les traversées de village

Comme dans toutes les zones rurales, nous retrouvons sur Saint-Hubert des problèmes de vitesses excessives aux entrées de villages surtout sur les routes régionales, très rectilignes et souvent larges.

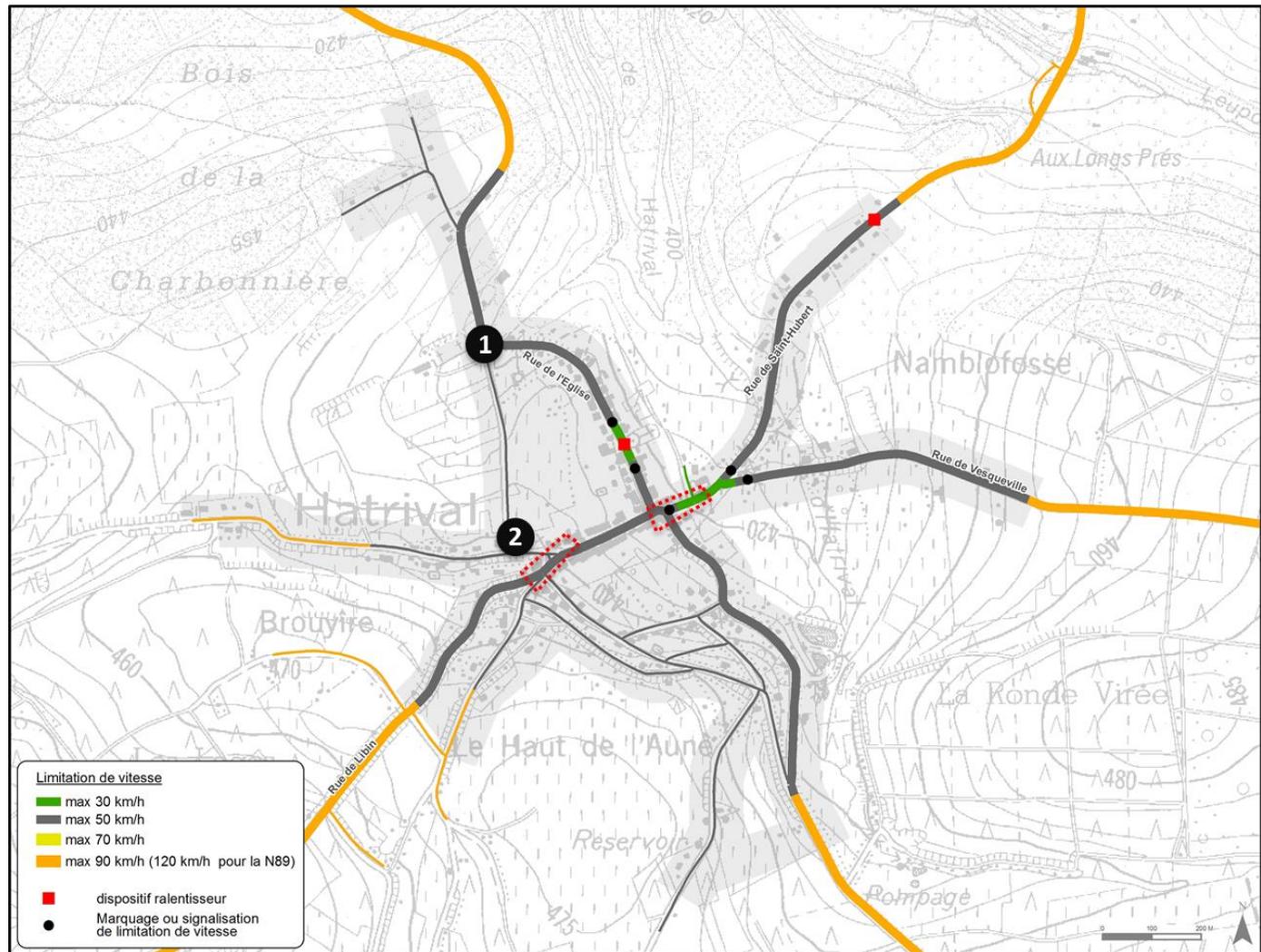
Ci-dessous une analyse effectuée sur chaque village.

HATRIVAL

- 1 Entrée rue de l'église ☹️



- 2 Carrefours rue de Libin ☹️

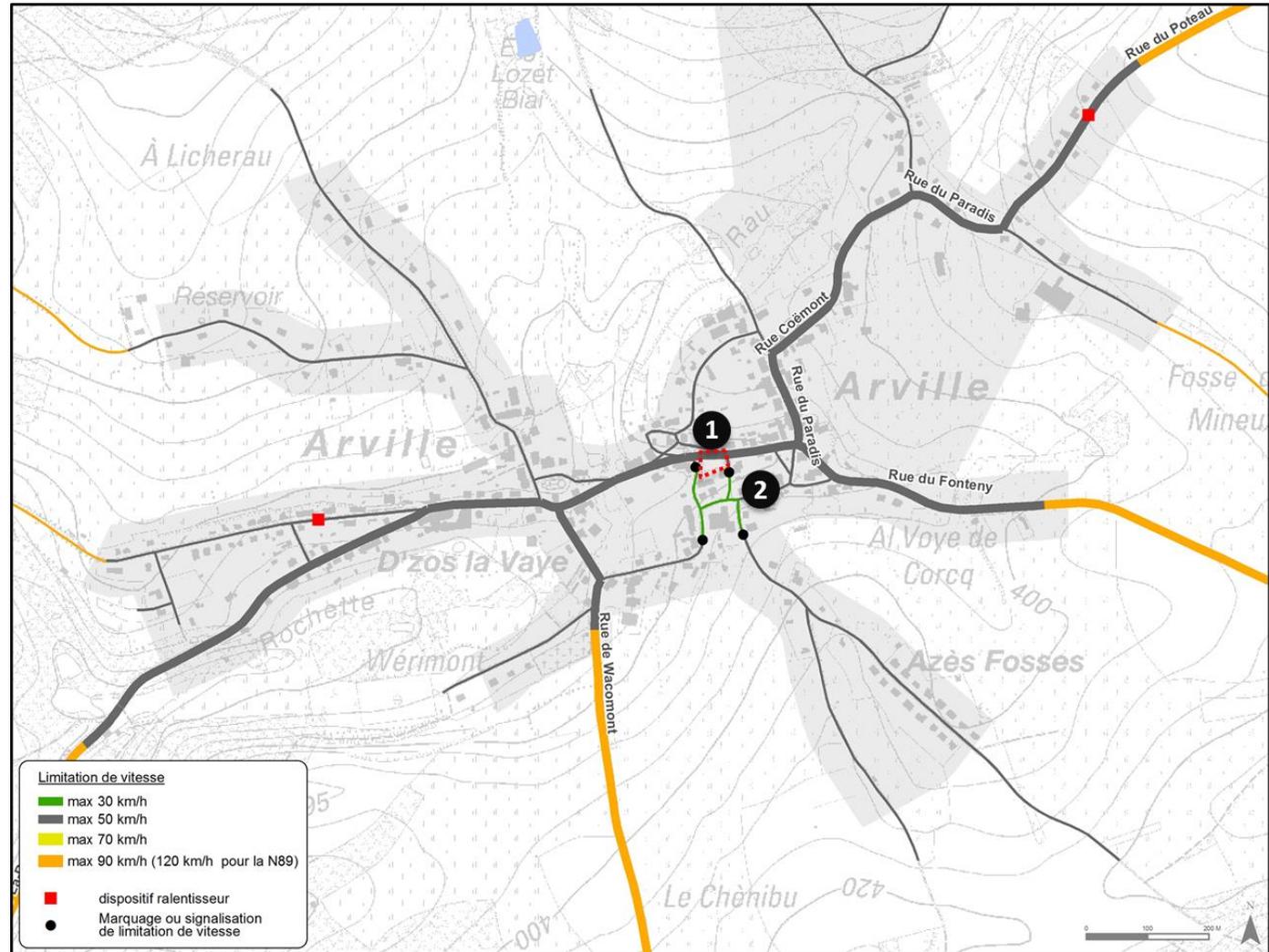


ARVILLE

- 1 Enjeux Place du village ☹️



- 2 Abords d'école 😊

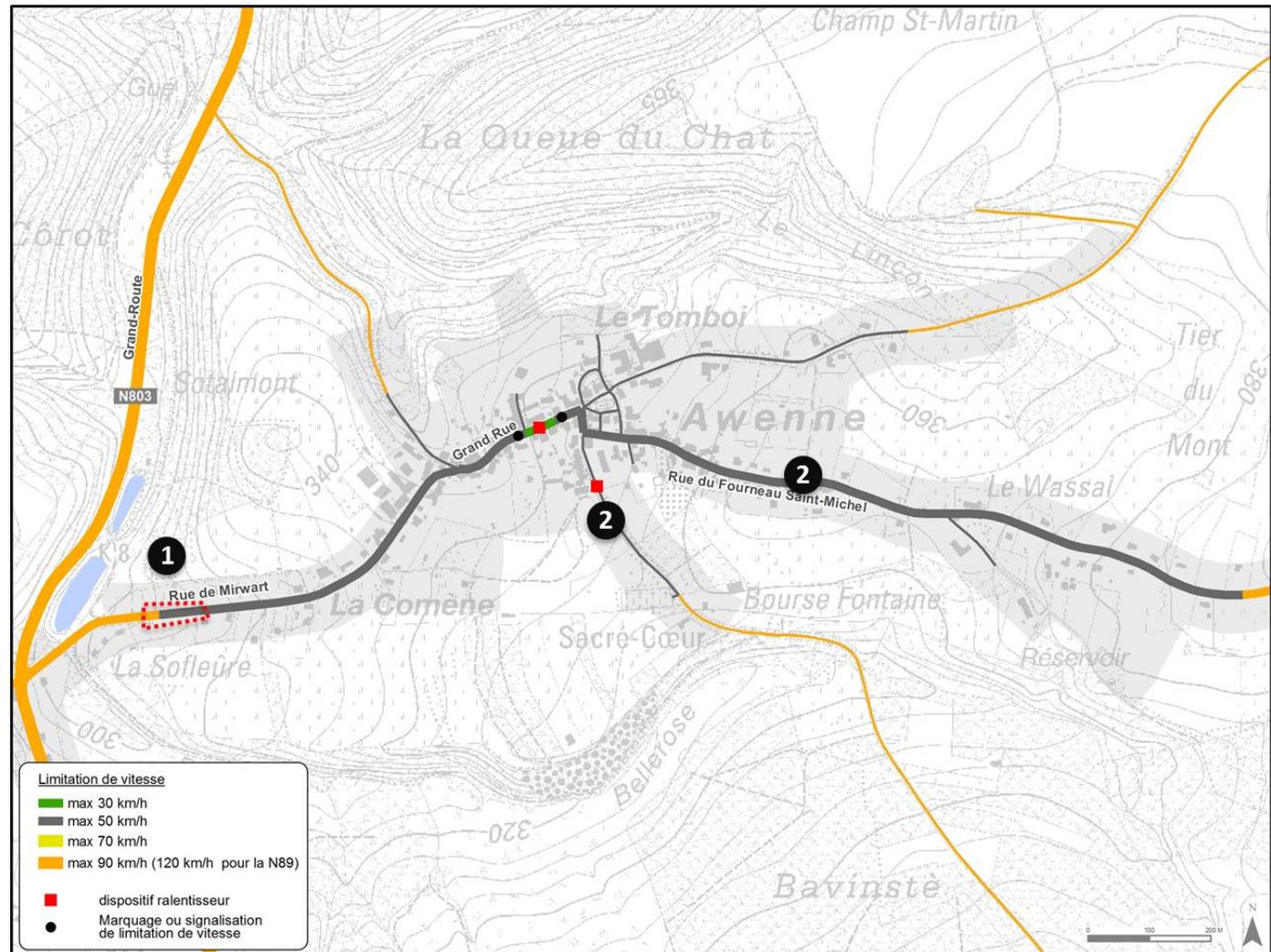


AWENNE

1 Rue du Mirwart, rectiligne ☹️



2 Effets de porte « naturel » 😊

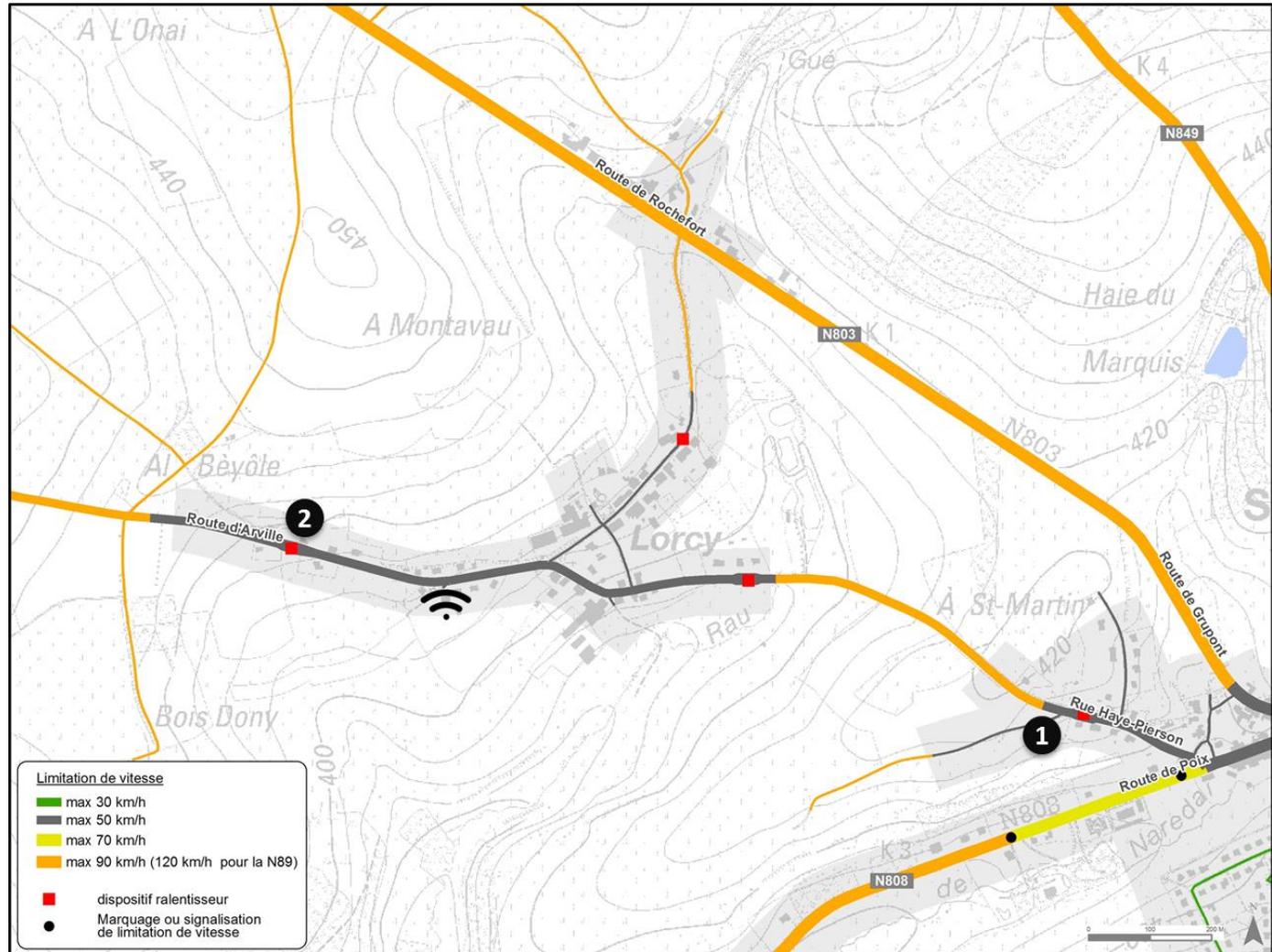


LORCY

- 1 Dispositif entrée St-Hubert ☹️



- 2 Dispositif entrée Lorcy 😊

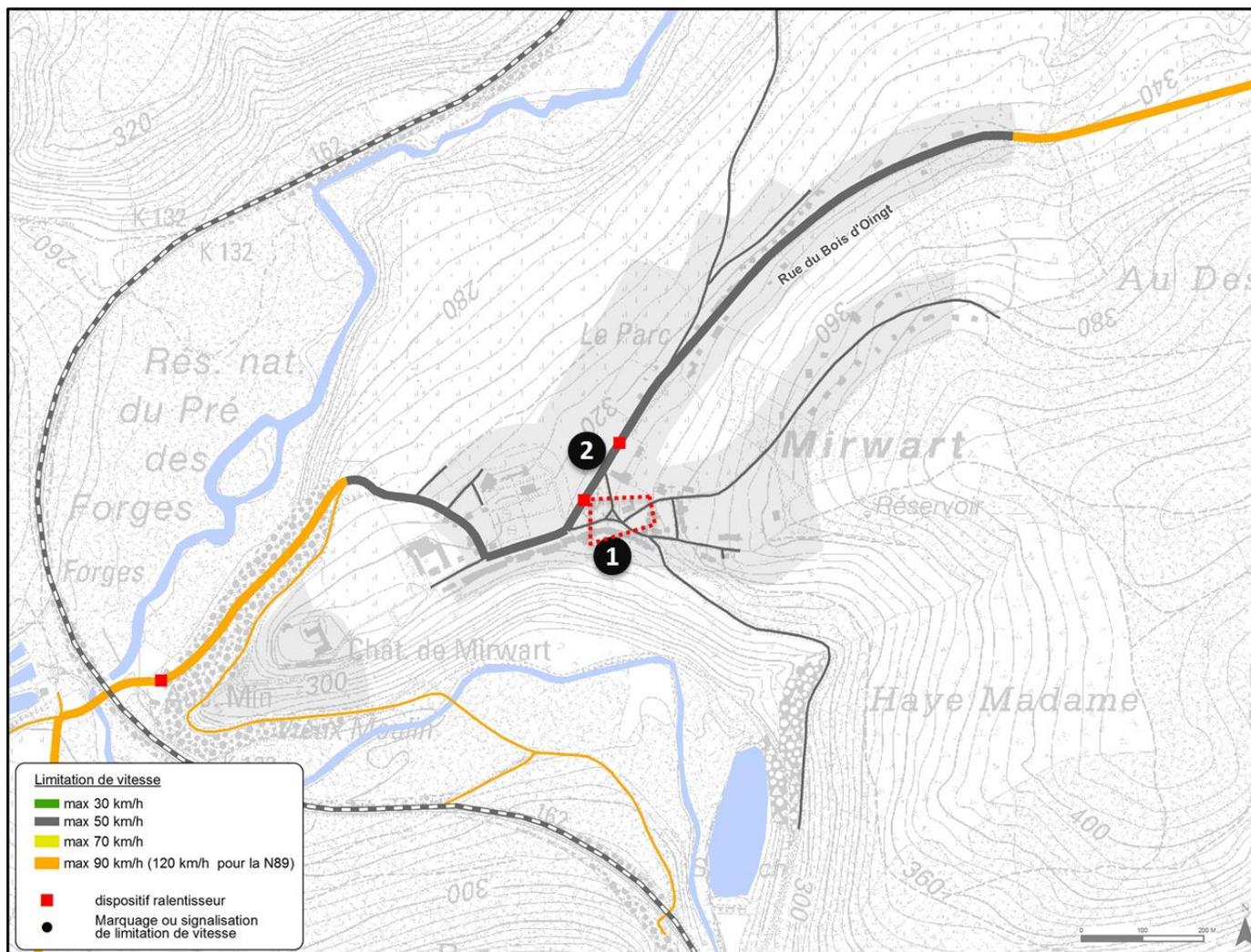


MIRWART

- 1 Enjeu Place communale ☹️



- 2 Rue du Bois d'Oingt 😊

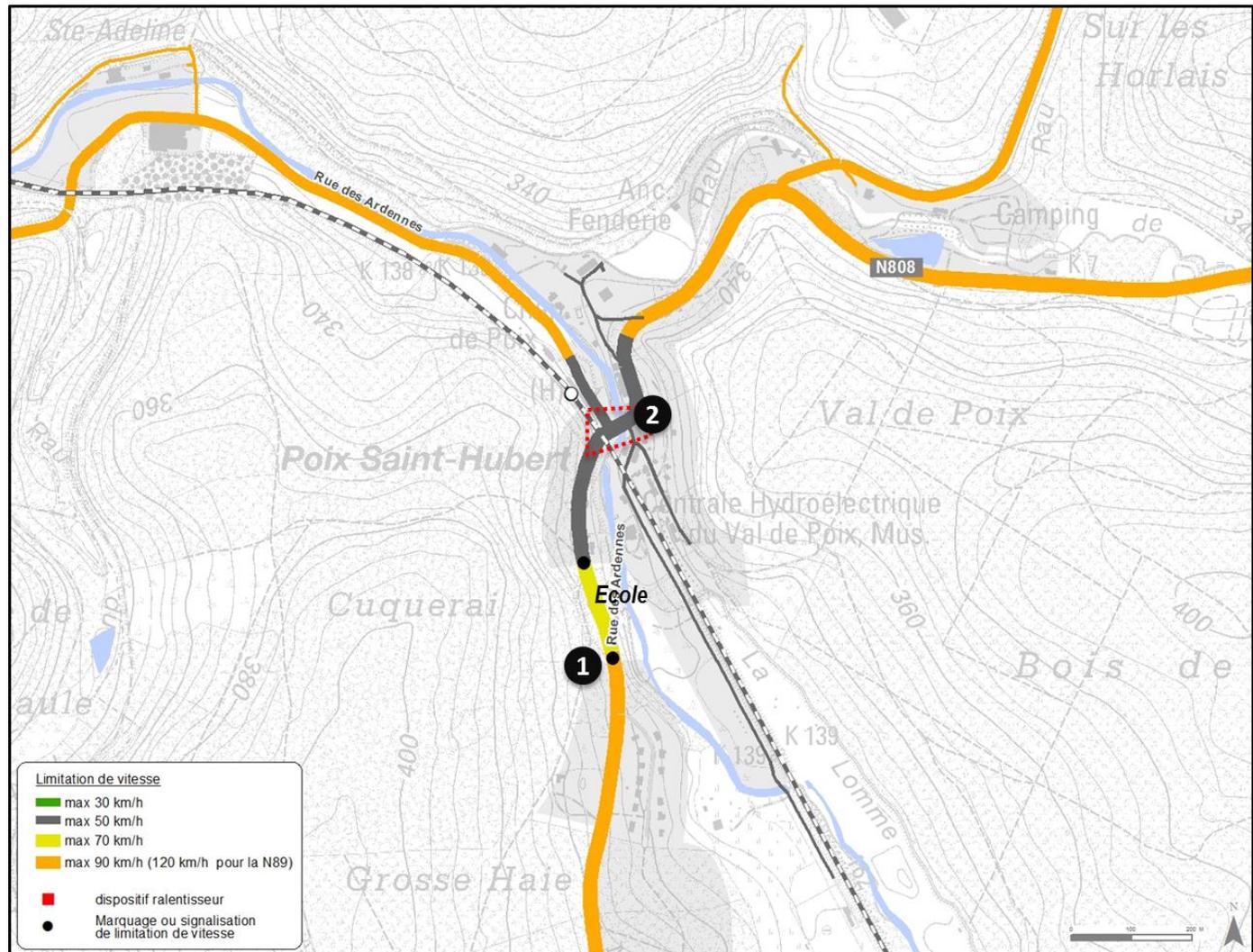


POIX SAINT-HUBERT

- 1** Crédibilité zone 50km/h ☹️



- 2** Abords de la gare ☹️

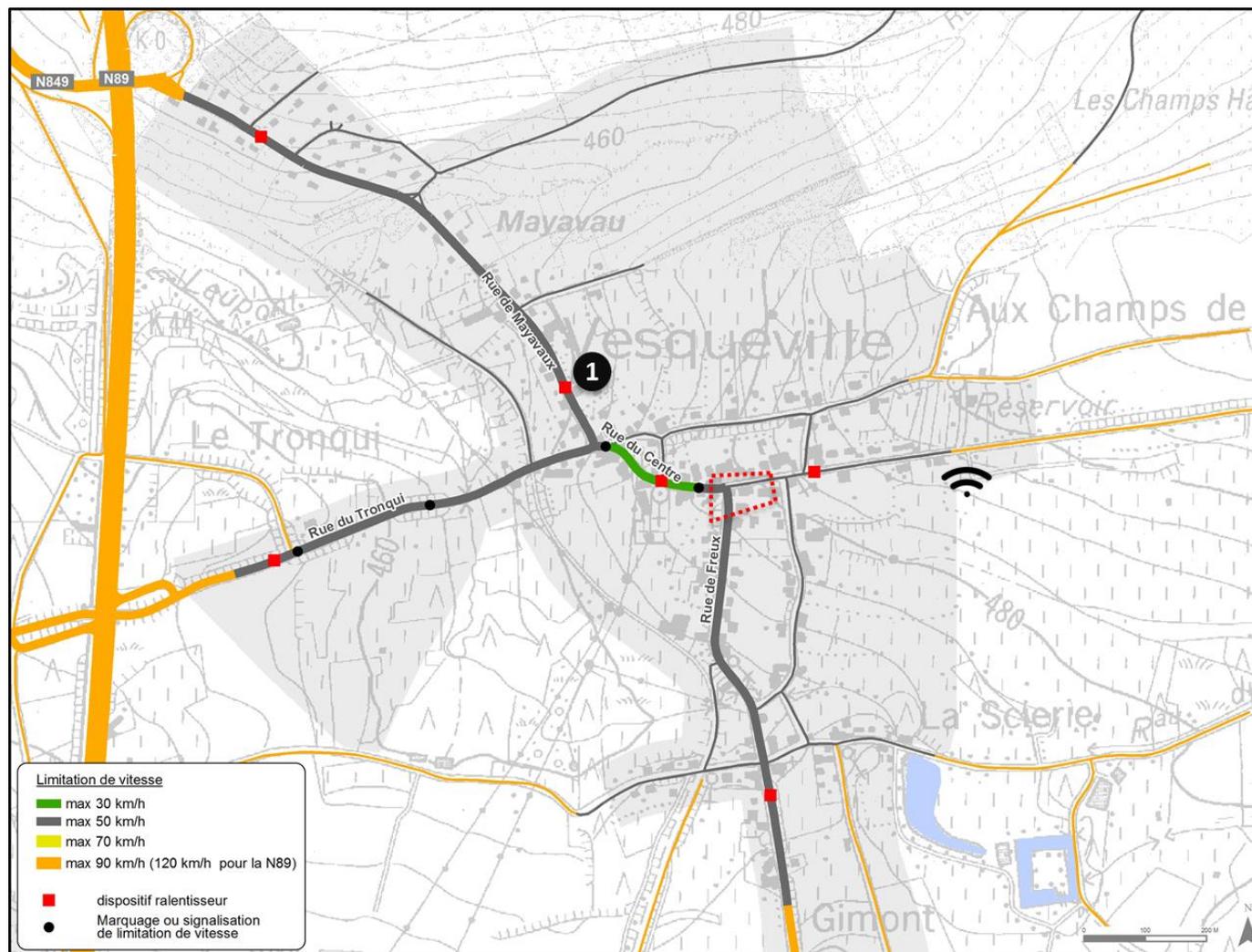


VESQUEVILLE

1 Ceinture de dispositifs



2 Carrefour Centre/Freux



7.4 Objectifs

7.4.1 Réseau routier

Au niveau du réseau routier, le PCM doit permettre de résoudre les différents enjeux soulevés précédemment :

- affiner la hiérarchie du réseau routier à l'échelon local et plus particulièrement améliorer la lisibilité du réseau viaire pour le centre de Saint-Hubert.
- canaliser le trafic de transit (hiérarchie, signalétique...)
- maîtriser les vitesses sur les principaux axes régionaux et marquer plus distinctement, par des aménagements, les entrées de village (effet de "porte")
- assurer la pacification de la circulation par le développement de zones 30 et zones 20 (ou "zones" de rencontre)
- repenser l'infrastructure routière non plus uniquement comme un socle pour la circulation de véhicules motorisés mais comme un espace à partager entre plusieurs usagers : cyclistes, piétons, transports publics, etc.).
- Améliorer la sécurité des carrefours et points noirs du réseau
 - voirie large permettant des vitesses élevées
 - manque de visibilité (configuration du lieu, éclairage,...)
 - Voirie pas adaptée pour concilier les différents types d'usager : voiture, camion, vélo...
- Sensibiliser aux enjeux environnementaux et de sécurité routière

7.4.2 Itinéraires Poids-Lourds et limitation de tonnage

L'objectif à poursuivre pour réduire les nuisances liées à la circulation des poids-lourds est de canaliser la circulation de ces derniers sur les axes adaptés, principalement les axes autoroutiers et les voiries régionales. Plusieurs pistes sont à envisager :

- définir ou redéfinir des itinéraires poids-lourds et repenser en ce sens la signalétique d'interdiction de circulation ainsi que la signalétique directionnelle



- outils de management de la mobilité avec accompagnement vers les bonnes pratiques : exemple de Charte du Charroi des Carrières, adopté en mai 2004 dans la Vallée de l'Ourthe pour diminuer les désagréments liés aux carrières
- Améliorer la signalisation des voiries afin de mieux canaliser et diriger le flux des poids lourds sur tout le territoire afin d'éviter au maximum la traversées des villages pour se rendre aux zonings ou vers les RN
- Sécuriser les voiries en aménageant des dispositifs contraignants fortement ralentisseurs.

8 Stationnement

La majeure partie du territoire n'a pas de problème spécifique au niveau du stationnement en voirie, dans la mesure où la densité du tissu commercial est relativement modérée (commune résidentielle) et où le stationnement résidant est pris en charge en partie hors-voirie (garages, zone de recul)

Seuls quelques secteurs sont concernés par un enjeu de stationnement, particulièrement au centre et dans certaines rues villageoises au profil très étroit.

8.1 Le centre

Les enjeux concernant la gestion du stationnement sont essentiellement rencontrés au centre car c'est là que se concentrent les activités économiques, sociales, administratives dans lesquelles la population doit se rendre pour ses besoins quotidiens ou plus ponctuels.

8.1.1 Offre

Nous avons effectué un état des lieux pour le centre de Saint-Hubert en répertoriant les espaces de stationnement et leur capacité sur un rayon d'environ 300 mètres. Certains éléments sont récurrents :

- Stationnement en accotement fort présent
- Stationnement sauvage et non formalisé en de nombreux endroits
- Gestion de la rotation sur certains secteurs par des zones bleues
- Un contrôle des infractions très aléatoire



Les besoins de rotation en journée se situe au niveau de l'axe central regroupant la place du Marché et la rue de la Fontaine ainsi que sur les latérales et particulièrement l'axe commerçant rue Saint-Gilles.

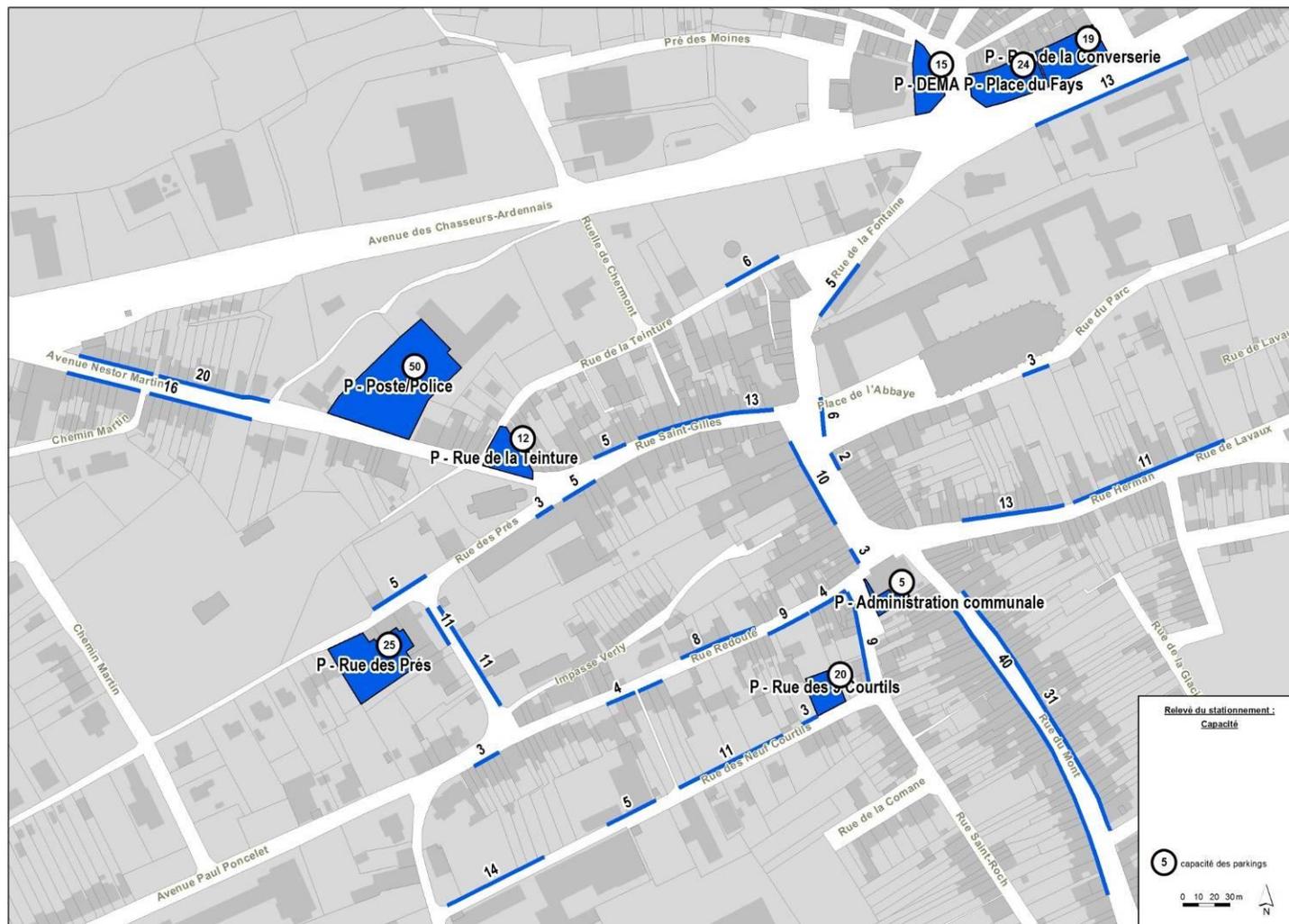
Le stationnement nocturne pour les riverains ne pose par contre aucun problème sur le secteur.

Offre en voirie

~130 places sur un rayon de 150 mètres

Plusieurs poches de stationnement existent sur le pourtour de l'axe central :

- # Parking rue des Prés
- # Parking Poste/police
- # Parking rue de la Teinture
- # Parking rue des Courtils
- # Parking Place du Fays
- #....



Emplacements réservés

- Des emplacements réservés aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sont présents aux différents pôles mais ne sont pas toujours bien situés
- Les zones de livraison sont quasiment inexistantes au niveau des pôles commerciaux
- Aucun réel Kiss&Ride (zone de dépose) mis en places aux abords des écoles.



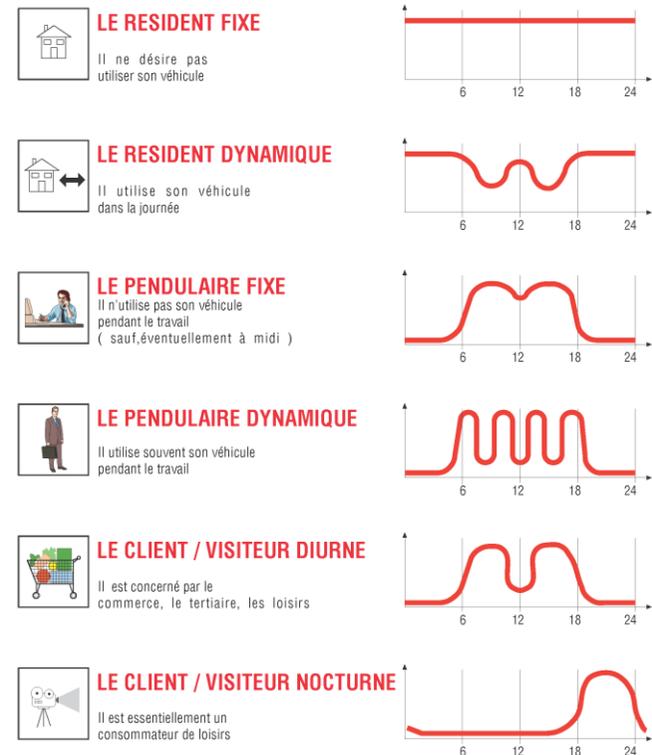
8.1.2 Analyse de l'occupation

Le nombre de voitures stationnées a été quantifié dans le centre à plusieurs moments clés afin d'objectiver l'occupation.

Les comptages ont été organisés

- un jeudi qui est un jour représentatif de la semaine en matinée et l'après-midi
- un vendredi soir pour mesurer l'impact de l'Horeca
- un samedi en matinée et l'après-midi

On distingue en effet plusieurs types d'utilisateurs, en matière de stationnement avec des spécificités en matière d'horaire et de durée.



Sur les communes périurbaines qui correspondent à notre périmètre, on rencontrera au niveau de l'occupation en voirie principalement 4 types d'utilisateurs :

- Résidents
- Pendulaire fixe (navetteur/travailleur)
- Client/visiteur diurne
- Client/visiteur nocturne

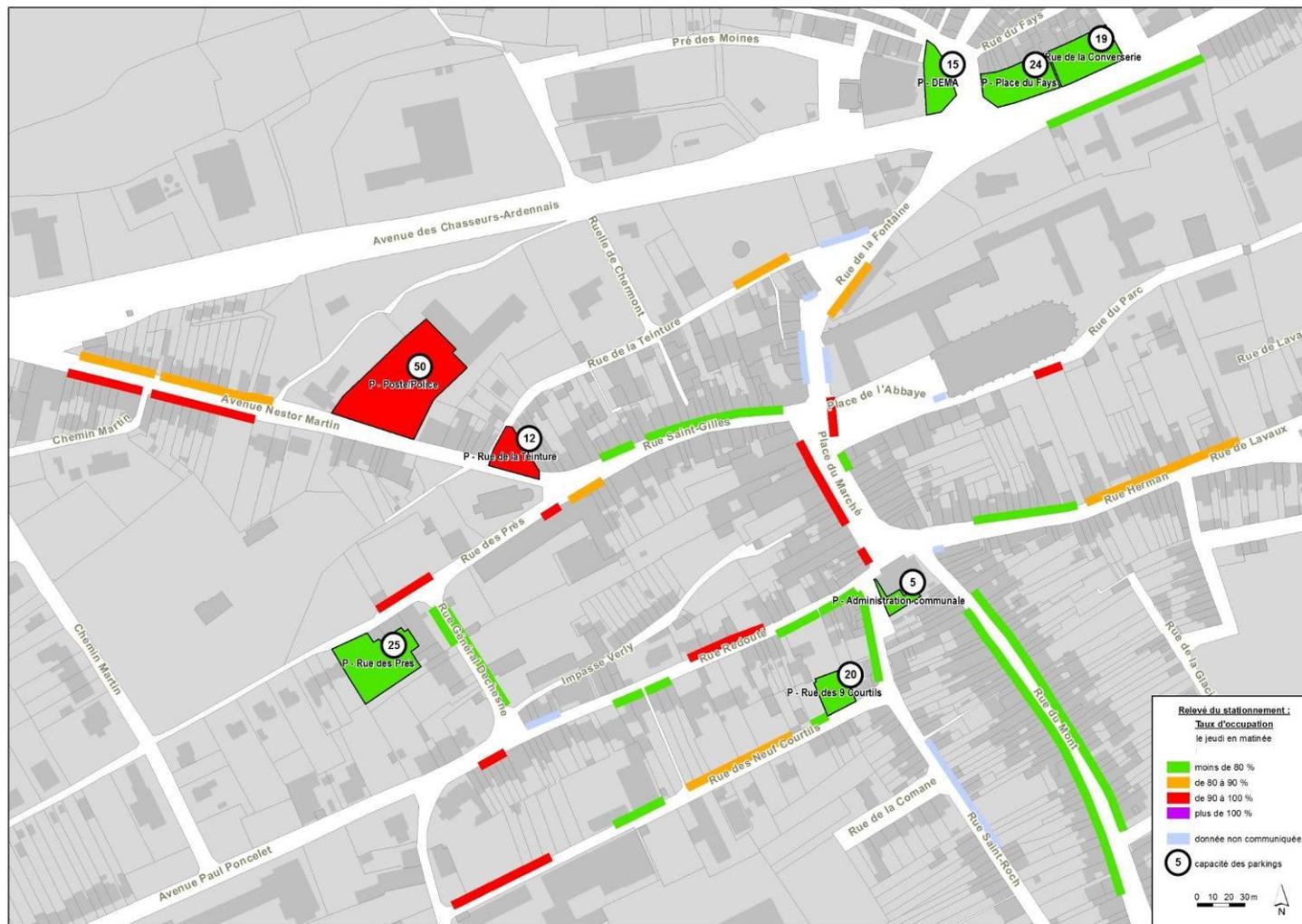
JEUDI EN MATINÉE

Les grandes poches de stationnement proches des pôles d'emploi présentent un taux d'occupation élevé ainsi que le haut de la Place du Marché.

Par contre de nombreuses rues sur le pourtour, dont la rue Saint-Gilles, présentent encore à ce moment de la journée des taux d'occupation faibles à modérés.



Parking Poste/Police



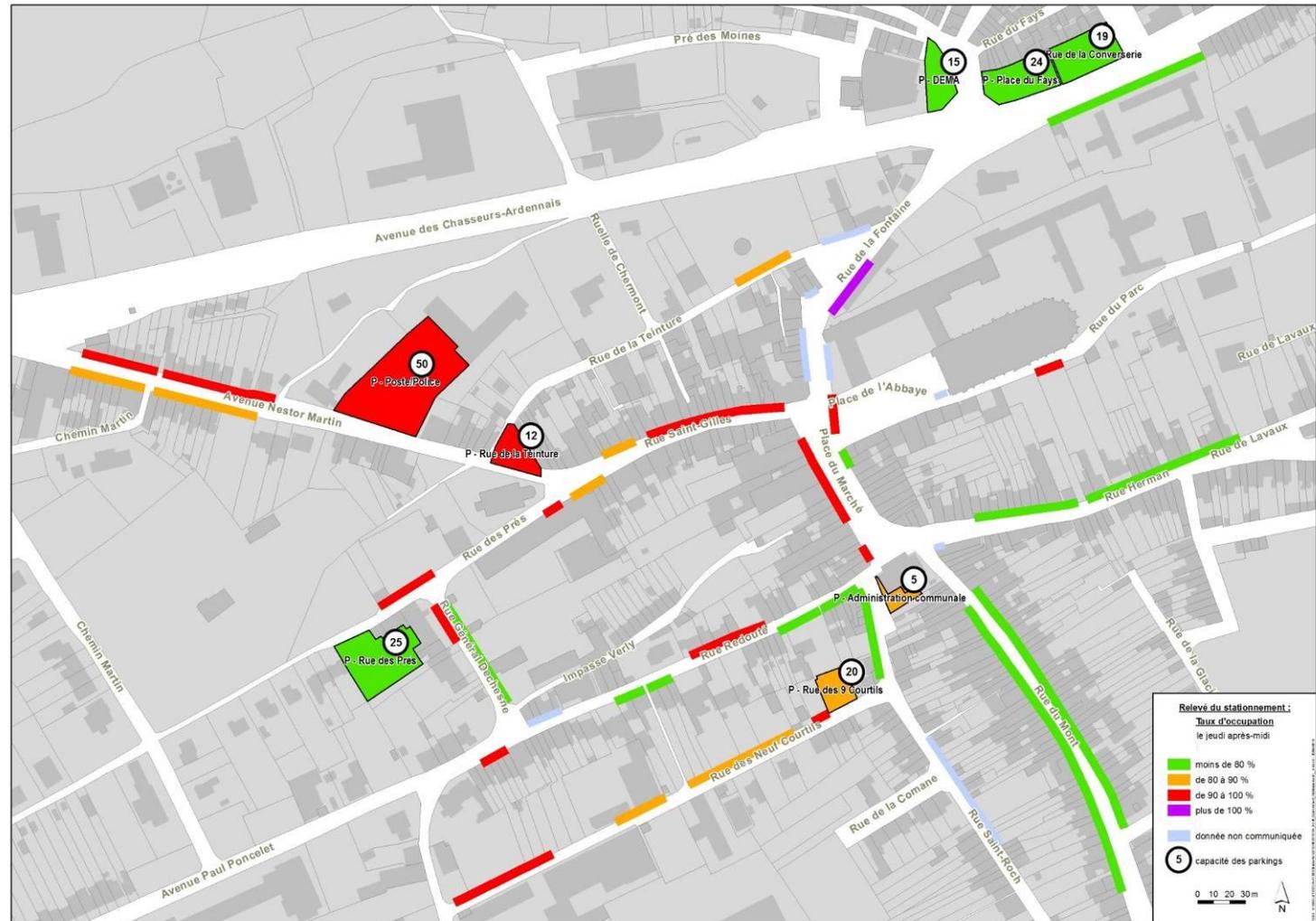
JEUDI APRÈS-MIDI

La pression du stationnement s’est accentuée sur l’axe central, notamment rue de la Fontaine, ainsi qu’au niveau des rues Saint-Gilles et des Neuf Courtils.



Rue de la Fontaine

On observe par contre encore des réserves de capacité au niveau de la rue du Mont, de la rue Lavaux ainsi que dans les parkings rue des Prés et place du Fays.

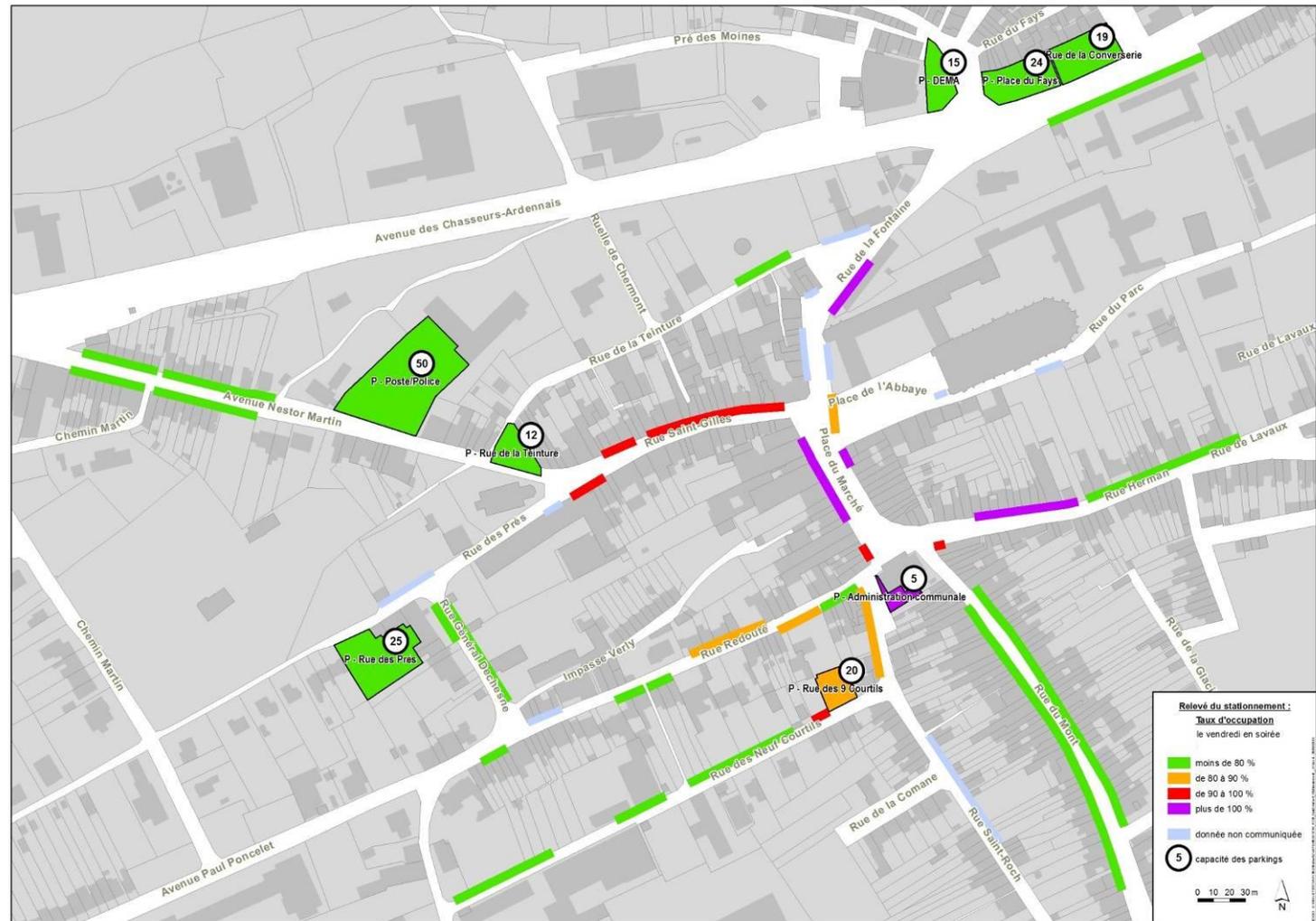


VENREDI EN SOIRÉE

Sursaturation des zones de stationnement à proximité immédiate des établissements horeca : rue de la Fontaine, Place du Marché et rue Herman.

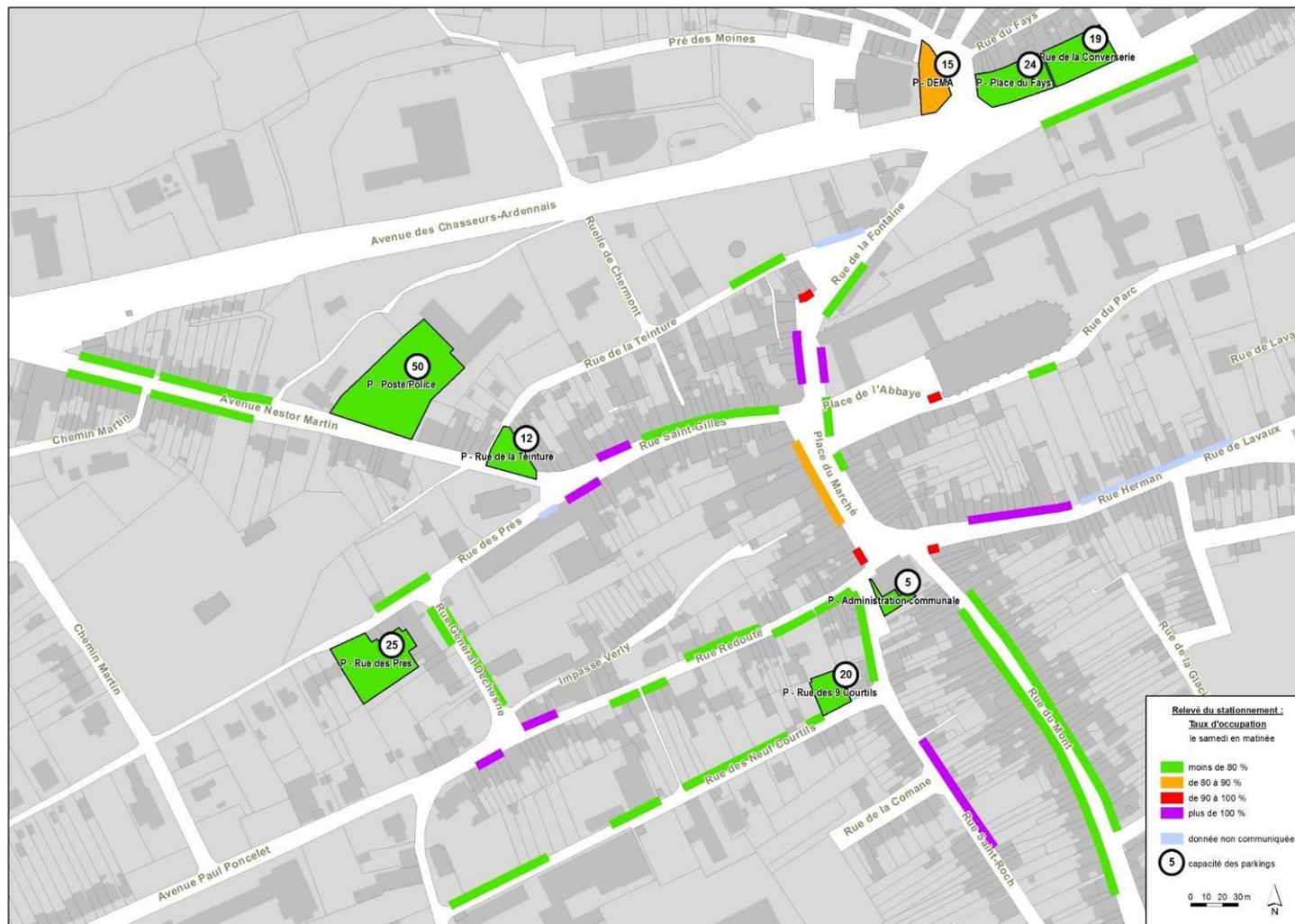
Le taux d'occupation sur le reste du centre est par contre faible

➔ Les clients se stationnent au plus proche et sur des zones non autorisées/ adpatées



SAMEDI MATIN

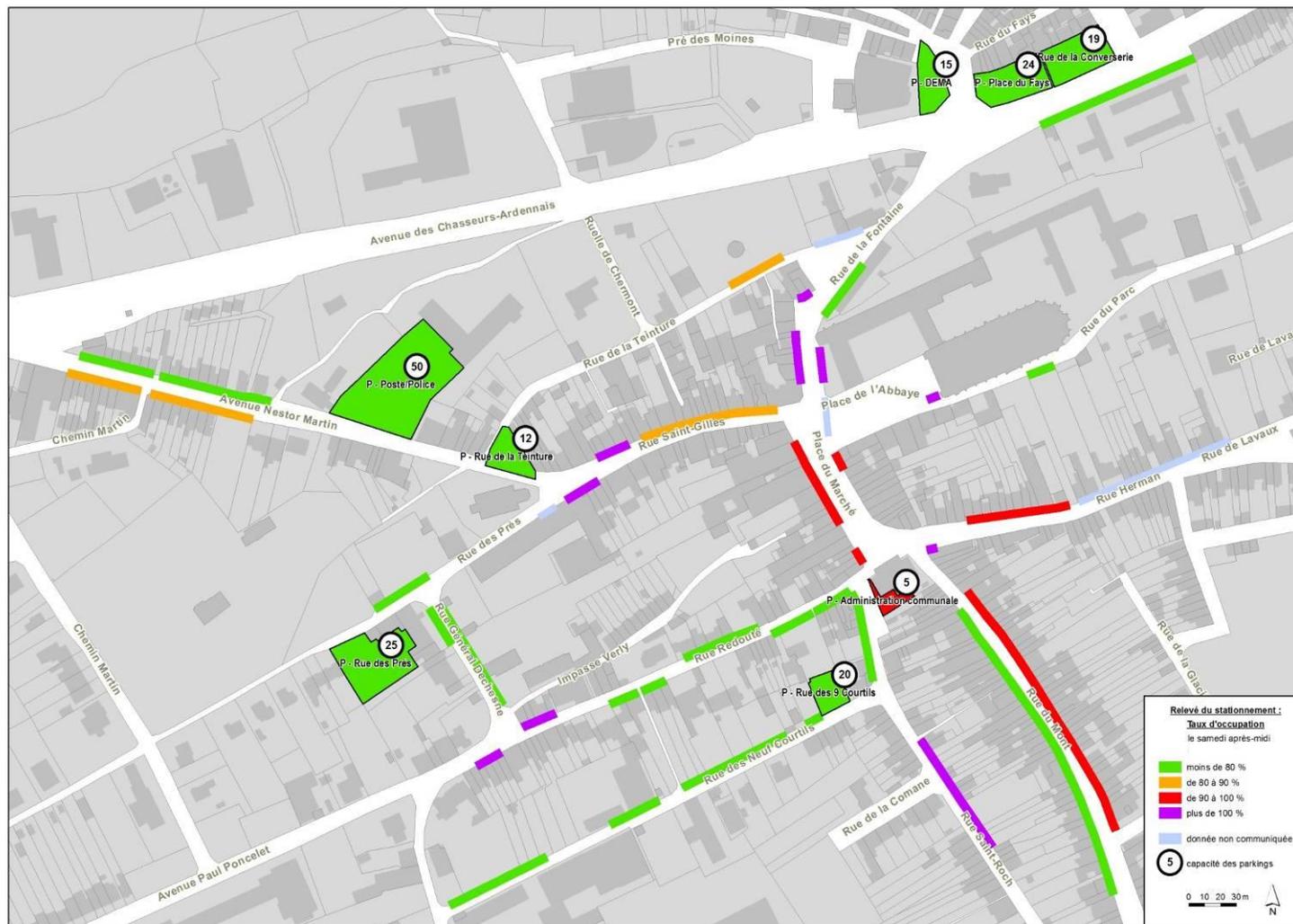
Situation très symptomatique avec un taux d'occupation assez faible sur tout le centre mais comprenant quelques petites poches à proximité immédiate de commerces qui sont en sursaturation avec du stationnement sauvage.



SAMEDI APRES-MIDI

Le taux d'occupation s'est accentué par rapport au matin sur l'axe central et sur la rue Saint-Gilles.

De nombreux emplacements restent disponibles sur la zone ouest, que ce soit en voirie ou dans les parkings, ainsi que sur la zone au bas la rue de la Fontaine.



8.2 Les villages

Des problèmes de stationnement peuvent se poser dans les villages, dus notamment à l'étroitesse des voiries et au manque d'emplacements. Les automobilistes se stationnent donc régulièrement sur les trottoirs au détriment du cheminement piéton ou de manière anarchique sur les voiries créant des problèmes de sécurité routière.



Vesqueville



Poix Saint-Hubert



Awenne

La non utilisation des garages est également un problème récurrent en région wallonne tout comme la transformation des garages en autre affectation tout en maintenant l'interdiction de stationner

Garage : fini de s'y garer (05/10/2011)

Recommander

Soyez le premier de vos amis à recommander ça.



© BELGA

La première raison avancée par les automobilistes pour expliquer la non-utilisation de leur garage est la "nonchalance"

BRUXELLES Quatre Belges sur dix qui disposent d'un garage personnel ne l'utilisent pas pour garer leur voiture, selon une enquête menée par Touring et évoquée mercredi dans les quotidiens de Sud Presse et Het Laatste Nieuws.

"En moyenne, nous recevons entre 5 et 10 appels de nos membres chaque mois pour se plaindre qu'ils ne trouvent plus d'emplacements dans la rue à cause de leurs voisins qui ne se garent pas chez eux. Nos interlocuteurs veulent notamment savoir si on ne peut pas modifier le code de la route pour obliger les gens à utiliser leur propre garage", explique Danny Smaghe de Touring.

La première raison avancée par les automobilistes pour expliquer la non-utilisation de leur garage est la "nonchalance". "Le soir, les automobilistes ne veulent plus faire l'effort d'ouvrir leur porte et de faire les manoeuvres pour se garer", précise M. Smaghe.

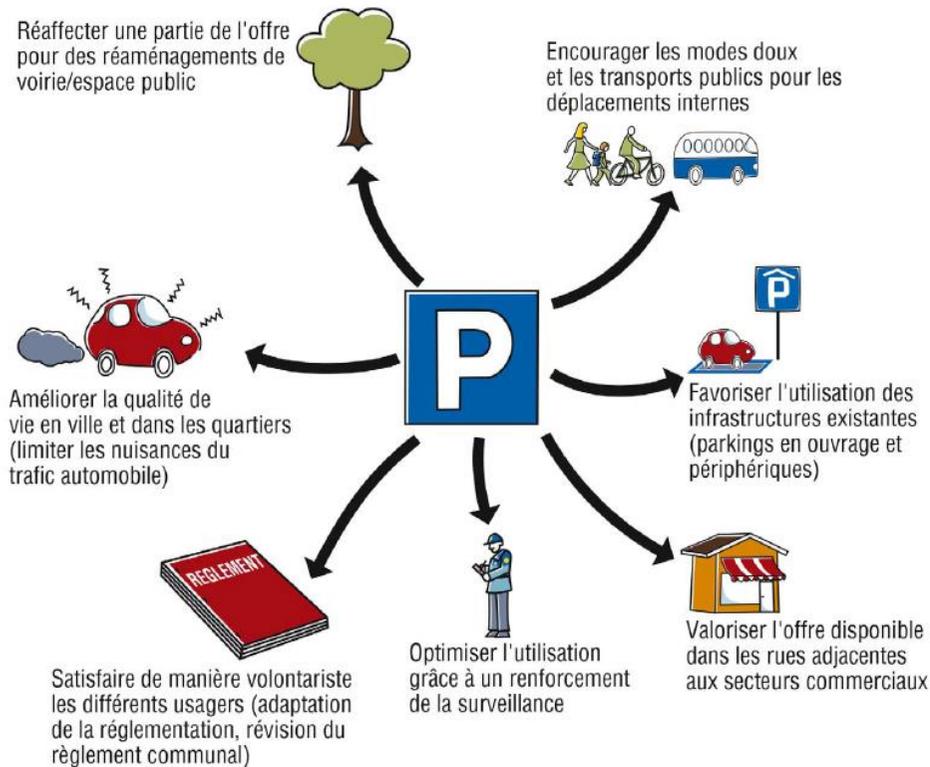
Parmi les autres raisons figurent aussi la taille des voitures actuelles qui ne rentrent plus dans les anciens garages ou l'utilisation du garage comme lieu de stockage et de rangement.

© La Dernière Heure 2011

8.3 Objectifs

▪ **Mettre en œuvre une politique de stationnement dans le centre**

Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour agir sur les comportements de mobilité mais également pour récupérer de l'espace public ou pour favoriser l'accès aux commerces.

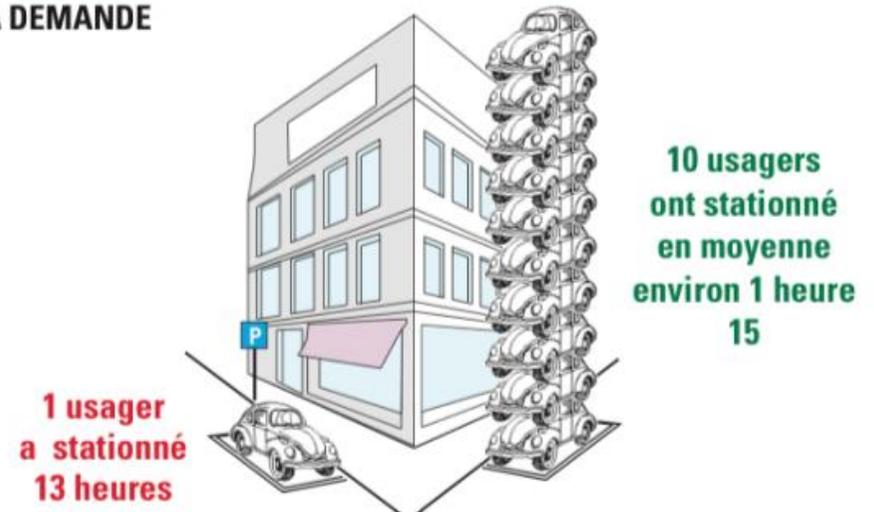


Les enjeux d'une politique de gestion du stationnement

Les enjeux de cette politique de stationnement sur le centre de Saint-Hubert sont multiples:

- Favoriser la rotation sur les axes commerçants afin de faciliter l'accès pour les achats rapides
- Valoriser les parkings disponibles et libérer de l'espace afin de valoriser l'espace public dans le cadre de la rénovation urbaine
- Lutter contre les incivilités et le stationnement sauvage afin d'améliorer la sécurité routière et les déplacements doux

LA DEMANDE



- **Gestion et création d’emplacements réservés** et particulièrement les Kiss & Ride et zones de livraisons

Les livraisons aux commerces et entreprises peuvent générer des nuisances tant pour les piétons et les cyclistes que pour la progression du transport public. En effet, en l’absence d’aires de livraison bien localisées et en nombre suffisant, les livreurs sont contraints de stationner en double file ou sur les trottoirs.



- **Politique de gestion du stationnement dans les villages** afin d’améliorer la sécurité routière et les cheminements modes doux en luttant contre le stationnement sauvage et/ou anarchique.
- **Agir sur les besoins en stationnement liés aux nouveaux développements**
Le développement de nouvelles zones d’habitat ou d’équipements est l’occasion à ne pas manquer pour revoir les normes de stationnement ou pour améliorer la gestion du stationnement sur un quartier

- **Communiquer sur la politique de stationnement**

Le stationnement est actuellement considéré comme un droit par une grande partie de la population qui accepte difficilement une réduction de la capacité de stationnement ou le fait de devoir se stationner à une distance plus importante de sa destination finale. Il est dès lors primordial de communiquer efficacement sur le stationnement afin de mettre en avant les avantages d’une politique de stationnement tant pour les habitants que pour les clients des commerces et les autres usagers de la voirie (piétons, cyclistes, transport public)



Se garer en centre-ville, c’est possible !



9 Les écoles

Les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité sur le territoire d'une commune, particulièrement à l'heure de pointe. Ainsi, lors de toute réflexion sur la problématique de la mobilité, il devient nécessaire de prendre en compte ces déplacements et d'intégrer à cette réflexion une dimension 'mobilité scolaire'.

Dans la dynamique du démarrage de l'étude du plan de mobilité, certaines écoles ont accepté de réaliser une enquête auprès des parents d'élèves, selon le canevas proposé par la SPW.

Cela devait avant tout permettre de diagnostiquer les comportements de mobilité de leurs élèves et d'agir en conséquence. Cela peut se traduire notamment par la mise en place de plans de déplacement scolaire où l'établissement s'engage à améliorer la sécurité aux abords d'écoles, à conscientiser les parents et les professeurs pour limiter l'usage de la voiture comme mode de déplacement et à sensibiliser les élèves à la mobilité durable en général.

Le taux de participation a cependant été très faible et excepté l'école secondaire libre, les données récoltées ne permettent aucune analyse pertinente.

9.1 Les écoles sur Saint-Hubert

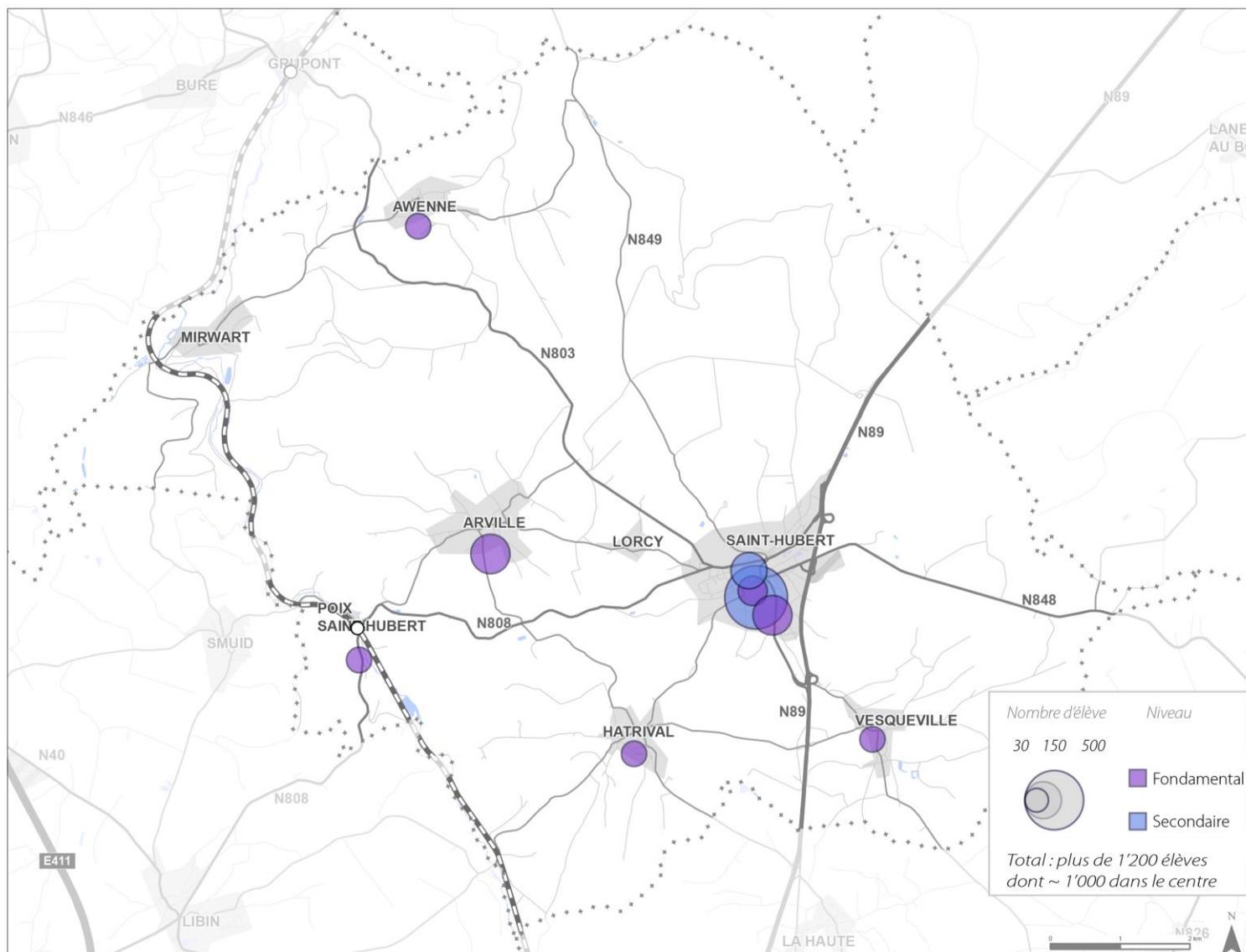
Recensement sur l'année scolaire 2016-2017 :

- Ecole secondaire libre Saint-Hubert : 722 élèves et 149 professeurs

- Ecole fondamentale de Poix-Saint-Hubert (Rue des Ardennes) : 54 élèves et 13 professeurs
- Ecole fondamentale d'Hatrival (Rue de l'Eglise) : 49 élèves et 9 professeurs
- Ecole fondamentale d'Arville (Rue de Wacomont) : 126 élèves et 21 professeurs
- Ecole fondamentale d'Awenne (Grand'Rue) : 41 élèves et 8 professeurs
- Ecole fondamentale de Vesqueville (Rue du Centre) : 35 élèves et 8 professeurs
- Ecole fondamentale libre de Saint-Hubert (Rue Général Dechesne) : 81 élèves et 6 professeurs
- Ecole fondamentale libre de Saint-Hubert (Rue des Rogations) : 152 élèves et 18 professeurs

En résumé :

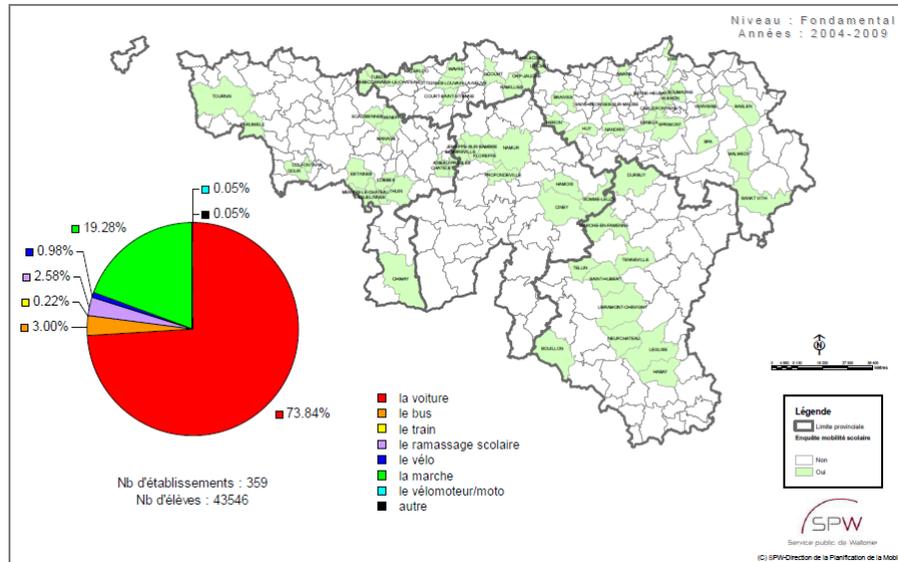
- ⇒ 722 élèves en secondaire
- ⇒ 538 élèves en fondamentale
- ⇒ Plus de 1000 élèves dans le centre



Taille et localisation des écoles sur Saint-Hubert

9.2 Répartition modale des déplacements

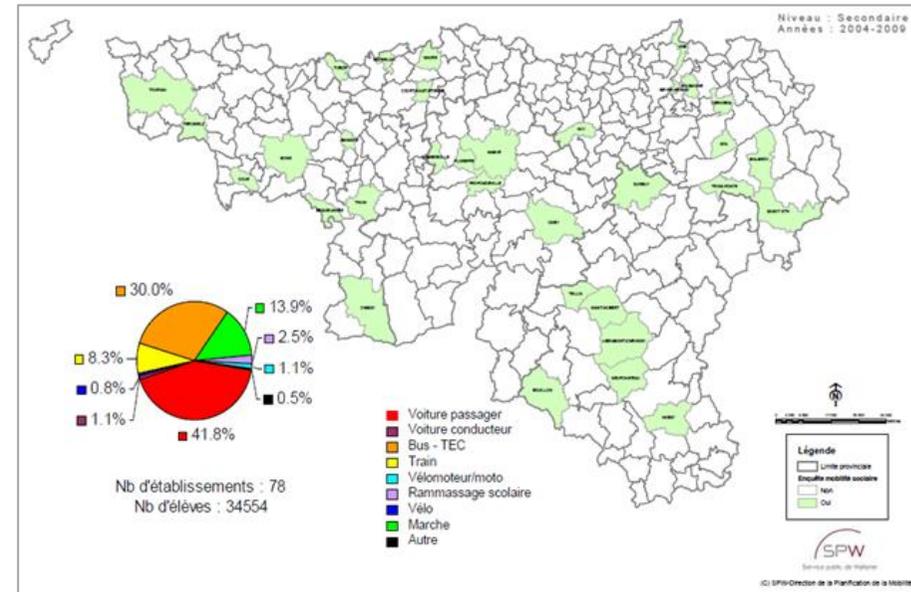
9.2.1 Ecoles fondamentales



Statistiques à l'échelle régionale pour la période 2004-2009

Comme habituellement dans ces tranches d'âge, la voiture est largement dominante avec une moyenne régionale de plus de 70% d'utilisation suivie de la marche à 19%, les autres modes étant utilisés de façon beaucoup plus marginale.

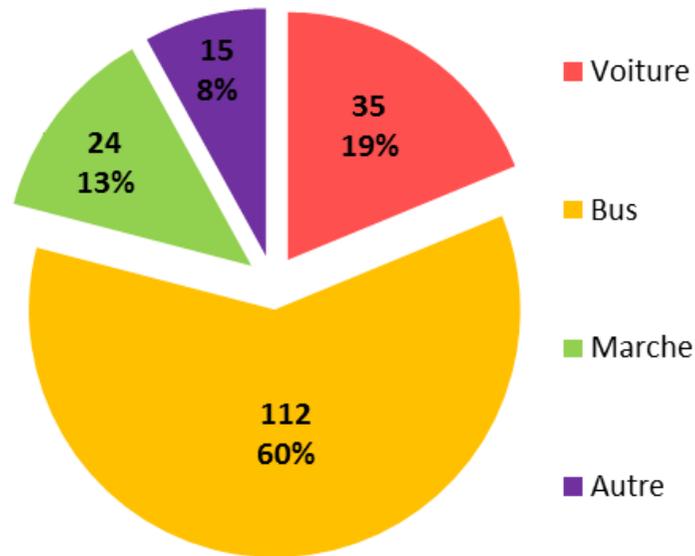
9.2.2 Ecole secondaire



Statistiques à l'échelle régionale pour la période 2004-2009

Au niveau régional, contrairement aux sections fondamentales, la voiture n'est plus prédominante (40%) à l'avantage surtout des transports publics. La marche reste un moyen de déplacement important et la pratique du vélo, malgré des âges adaptés à son utilisation, reste tout-à-fait marginale.

L'enquête menée auprès de l'école secondaire de Saint-Hubert, même si le taux de participation n'est que de 25%, montre une tendance plus forte avec une part modale nettement plus élevée pour le transport public que la moyenne régionale et nettement moindre pour la voiture.



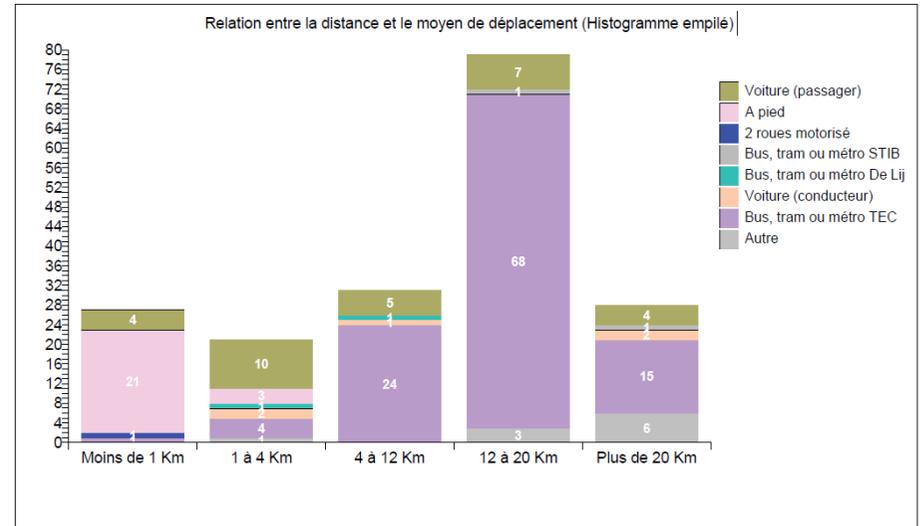
Ecole Libre de Saint Hubert : enquête SPW (186 élèves concernés / 25% participation)

La part modale de la marche est dans la moyenne alors que le vélo est quasi inexistant pour le moment ce qui s'explique par la manque d'infrastructure et le relief.

Le schéma suivant montre les éléments suivants :

- sur les distances de moins d'1 km, la marche est le moyen de locomotion le plus utilisé.
- Sur les distances d'1 à 4 km, la voiture est prédominante sur une distance très adaptée au vélo

- Au-dessus de 4 km, le transport public est très largement le moyen de transport le plus utilisé



Enquête SPW (186 élèves concernés / 25% participation)

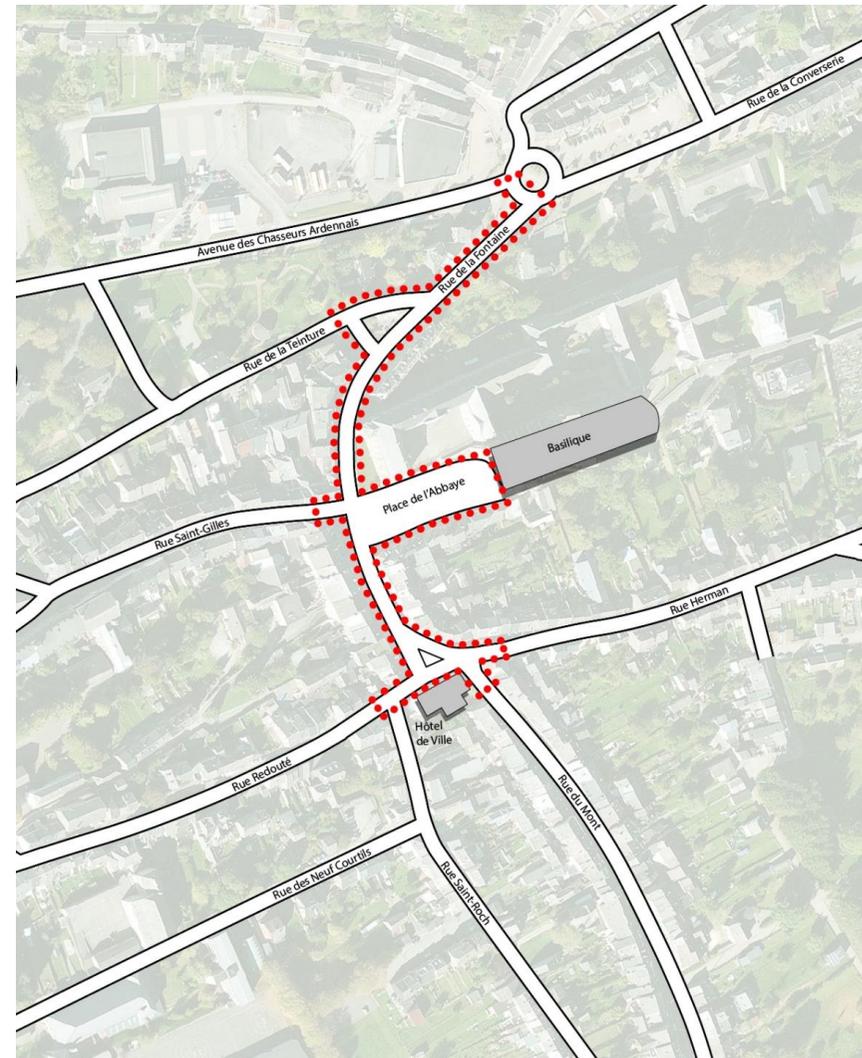
10 Enjeux de la rénovation urbaine

10.1 Introduction

Un Masterplan du centre-ville a été élaboré qui a débouché en 2015 sur un avant-projet de réaménagement mené par le bureau Suède36 de l'axe "Hôtel de Ville – Cerf Crucifère". Après plusieurs concertations avec les différents acteurs qui ont amené des adaptations, le projet a été finalisé fin 2016 et a fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme.

Les lignes directrices qui ont fait consensus auprès de l'ensemble des acteurs du projet :

- Remettre le patrimoine en valeur actuellement dévalorisé par la mauvaise qualité de l'espace public, les parkings sauvages et anarchiques,...
- Donner à Saint-Hubert une identité qui correspond à son titre de «Capitale de la Nature et de la Chasse» et non celle d'un centre traversé par une autoroute urbaine
- Développer un projet qui est aussi et avant tout destiné aux Borquins.
- Soutenir le développement du logement
- Soutenir le développement du commerce, du tourisme et de l'activité économique



10.2 Choix du sens unique dans le projet

10.2.1 Pourquoi un sens unique ?

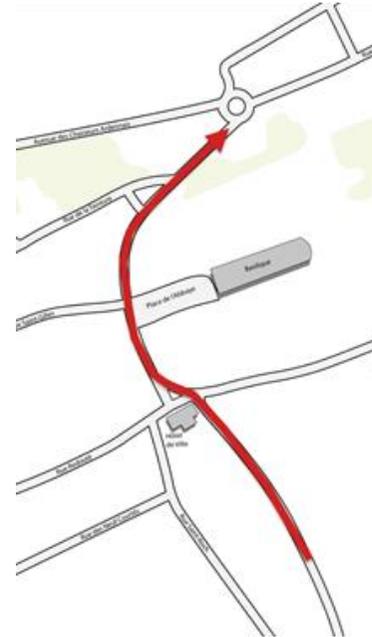
- Maintien du Double-Sens non recommandé
 - Largeur disponible très limitée
 - Aucun impact par rapport à la situation actuelle (ou légère amélioration si on supprime le stationnement)
 - Rénovation urbaine avec des budgets importants pour un aménagement sur du très long terme
- ⇒ **Pas du tout ambitieux: Acte manqué !**
- Mise en piétonnier complet non recommandé
 - Manque de densité dans le centre qui n'est pas assez dynamique actuellement
 - Trop de périodes creuses (hors périodes estivales)
 - Accessibilité TEC/voiture fortement réduite
- ⇒ **Trop tôt, trop ambitieux**

Pertinence d'un sens-unique avec aménagement évolutif

- Situation intermédiaire permettant un aménagement qualitatif et évolutif qui permet la mise en piétonnier pour des événements ou pour le futur
- Maintien une bonne accessibilité

10.2.2 Sens unique montant ou descendant ?

Sens unique descendant : non recommandé

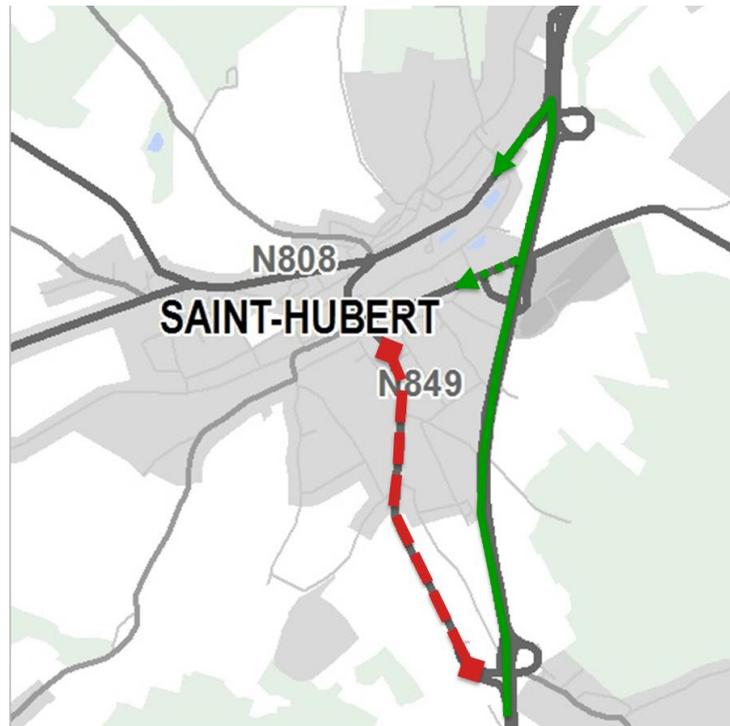


- Problème de sécurité routière : longue descente rectiligne avec dénivelé important.
 - Prise de vitesse importante
 - Peu de marge de manœuvre pour corriger le profil voirie et carrefour (passage des bus)

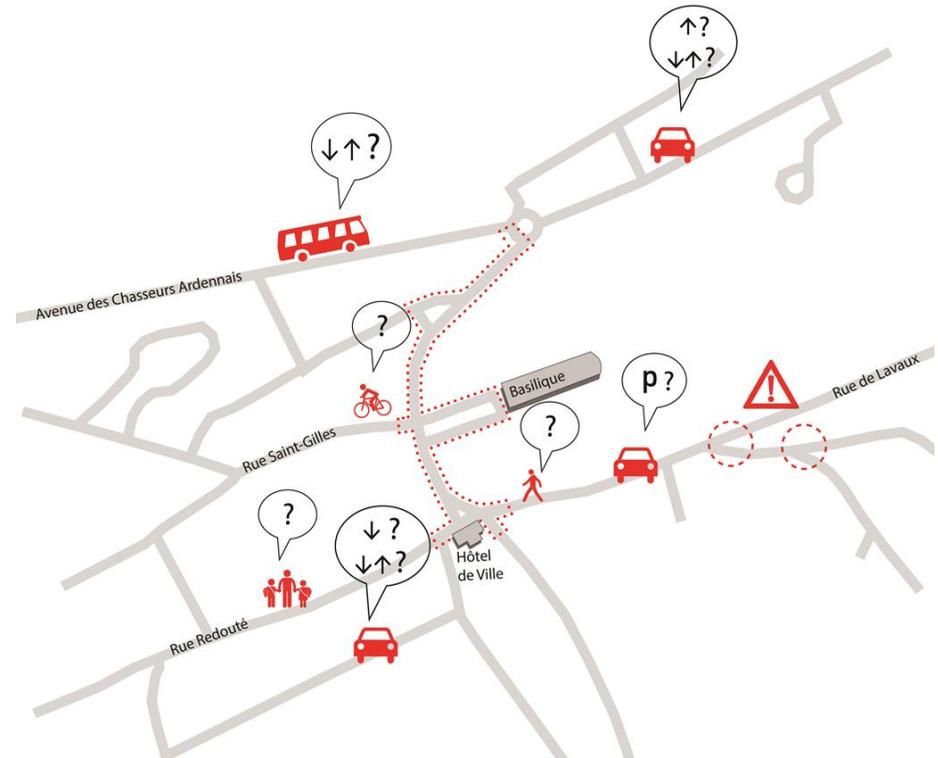
10.3 Objectifs dans le cadre du PCM

Accompagnement dans le cadre de la mise en œuvre de la rénovation urbaine

- Formaliser les schémas de circulation voiture et bus aussi bien en phase de chantier que lors de l'aménagement final
- Réduire le trafic de transit empruntant la N849 en provenance du sud qui traverse tout le centre de Saint-Hubert et qui sera confronté à terme à un sens unique.



- Elaborer un plan de stationnement pour le centre qui soit cohérent tant pour une activité au quotidien que pour l'organisation d'événements ou l'activité touristique.
- Valorisation des axes latéraux non repris dans la rénovation urbaine
- Valorisation des déplacements modes doux dans le centre
- Sécurisation de certains carrefours

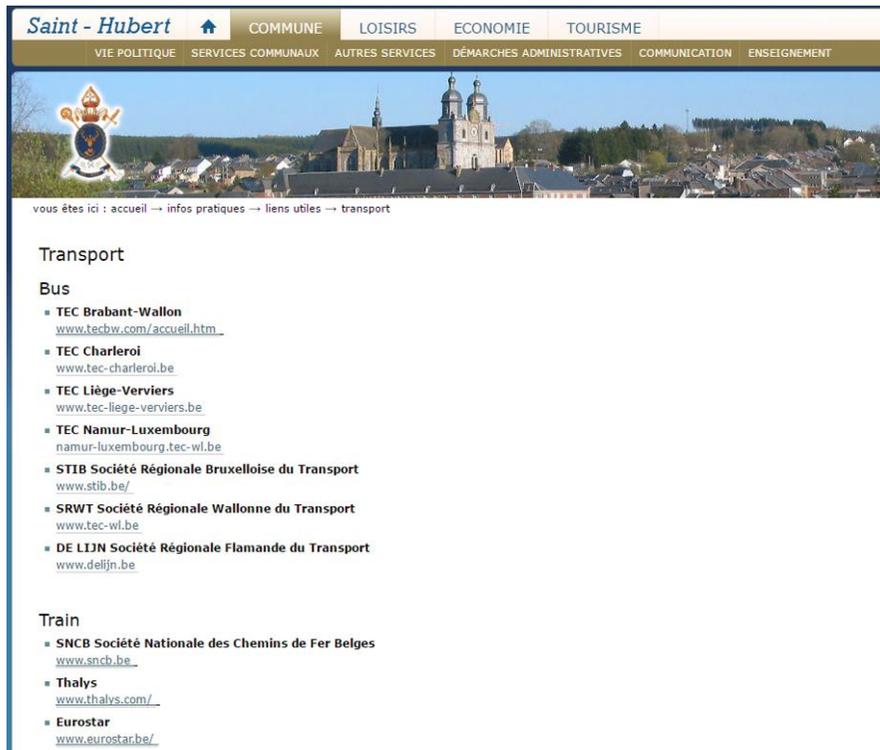


11 Communication et gouvernance

11.1 Sites web

La commune a développé un site web ainsi que la maison du tourisme. Aucun onglet mobilité n'existe actuellement pour renseigner facilement sur les différents modes de transport.

Une page existe néanmoins reprenant les liens vers les sites des opérateurs sans donner d'infos concrètes pour la commune.



Ces sites web sont donc une première source d'information mais encore insuffisante dans le cadre de la mise en place d'une politique de mobilité efficace.

11.2 Réseaux sociaux et journaux

La commune possède un journal communal traditionnel mais ne s'est pas encore lancée dans une communication à travers les réseaux sociaux. L'utilisation de ces nouveaux outils (Facebook, Twitter,..) permet de toucher un publique plus jeune et permet une information plus dynamique et interactive.



11.3 Objectifs

- La mobilité est une thématique généralement gérée par de nombreux acteurs que sont les services d'urbanisme, des travaux publics ou la police mais généralement sans vision d'ensemble et surtout sans ambition partagée.
 - ⇒ Un plan de mobilité est donc l'occasion de créer une synergie entre les différents services et commissions
- Veiller à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PCM
- Développer des outils de communication multimodaux et permettre une interactivité avec la population
- Harmoniser les politiques de mobilité avec les communes voisines, les zones de police, la Province et la Région
- Développer la participation citoyenne et l'émergence de projets locaux

