

# Plan Inter-communal de Mobilité Florennes – Gerpennes - Walcourt

*Phase 1*

*Diagnostic de Situation existante*

*Rapport final avant consultation publique*

*Novembre 2005*



# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC

### SOMMAIRE

1	INTRODUCTION .....	5	3.1.7	Trafic marchandises .....	43
2	SOCIO-ÉCONOMIE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	7	3.2	Le réseau TEC .....	45
2.1	Les trois communes dans leur contexte régional.....	8	3.2.1	Offre de services .....	45
2.2	La population .....	11	3.2.2	La demande.....	57
2.2.1	Evolution.....	11	3.2.3	Les services scolaires .....	62
2.2.2	Densité .....	12	3.2.4	Les services touristiques.....	63
2.2.3	Répartition par âge.....	12	3.2.5	Autres aspects de la qualité des services TEC.....	64
2.2.4	Les activités et l'emploi .....	14	3.2.6	Conclusions .....	65
2.3	L'aménagement du territoire et les projets de développement ...	15	4	L'INTRAMODALITE TC.....	67
2.4	Les profils de mobilité.....	19	4.1	Complémentarité / concurrence des services SNCB et TEC.....	68
2.5	L'enseignement.....	24	4.2	Correspondances train-bus .....	69
2.5.1	Les écoles secondaires .....	24	5	LES USAGERS NON-MOTORISES .....	71
2.6	Quelques conclusions et enseignements .....	27	5.1	Les coupures et points de passage difficiles.....	72
2.6.1	Points forts.....	27	5.1.1	Ligne ferroviaire Walcourt- Charleroi.....	73
2.6.2	Points faibles .....	27	5.1.2	L'ancienne voie de chemin de fer vers Florennes.....	77
3	LES TRANSPORTS PUBLICS .....	29	5.1.3	Les coupures dues aux grands axes routiers .....	79
3.1	Le réseau SNCB .....	30	5.2	Les déplacements piétons.....	80
3.1.1	Introduction .....	30	5.2.1	Marche "urbaine" .....	80
3.1.2	Synthèse du rapport d'évaluation :Quel avenir pour la ligne Charleroi - Couvin ? Synthèse et observations du comité de ligne et perspectives - Novembre 2004 – ACTP.....	31	5.2.2	Marche rurale et marche de loisir.....	90
3.1.3	Synthèse du « Comité de défense de la L132 ».....	33	5.2.3	La mobilité des PMR.....	90
3.1.4	Les gares et points d'arrêts SNCB.....	33	5.3	Les déplacements à vélo.....	91
3.1.5	Trafic voyageurs : offre détaillée.....	35	5.3.1	Les itinéraires théoriques.....	91
3.1.6	Trafic voyageurs : demande .....	39	5.3.2	Les schémas cyclables existants .....	91
			5.3.3	Le RAVeL .....	94
			5.3.4	Le réseau cyclable sur voiries communales.....	95
			5.3.5	Quelques conclusions et enseignements.....	96

## PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

### DIAGNOSTIC

6	LE TRANSPORT PRIVE .....	97	6.11.5	La répartition directionnelle des principaux flux de circulation pendant l'heure de pointe du matin .....	115
1.	Le reseau principal .....	98	6.11.6	La répartition directionnelle des principaux flux de circulation pendant l'heure de pointe du soir .....	116
6.1	Evolution du taux de motorisation.....	100	6.12	Descriptif des axes principaux .....	117
6.2	Evolution des volumes de trafic .....	101	6.12.1	Descriptif des axes principaux – la N98.....	117
6.3	Les flux journaliers (TMJO) en 2005 .....	102	6.12.2	Descriptif des axes principaux – la N574 entre la N5 et Gerpennes.....	118
6.4	Evolution journalière .....	103	6.12.3	Descriptif des axes principaux – la N975 entre la ACOZ et Corenne120	
6.4.1	Gerpennes .....	103	6.12.4	Descriptif des axes principaux – la N932.....	121
6.4.2	Florennes .....	104	6.12.5	Descriptif des axes principaux – la N978 entre la Somzée et Walcourt .....	122
6.4.3	Walcourt.....	105	6.13	Le trafic des marchandises .....	123
6.5	Flux à la pointe du matin .....	106	6.14	Les flux poids lourd .....	125
6.6	Flux à la pointe du soir .....	107	6.14.1	L'évolution journalière des flux poids lourds .....	126
6.7	Les échanges extra-communaux.....	108	6.15	Les projets .....	127
6.8	Les dysfonctionnements du reseau .....	109	6.16	Conclusion.....	128
6.9	Descriptif des axes principaux – la n5 .....	110	7	LE STATIONNEMENT.....	129
6.10	Descriptif de la section de la n5 entre les giratoires « Bultia » et « Ma Campagne » .....	111	7.1	Préambule.....	130
6.11	Les files d'attente autour des deux giratoires « Bultia » et « Ma Campagne » .....	112	7.1.1	130	
6.11.1	Le longueur de files maximales pendant l'heure de pointe du matin (8h00-9h00).....	112	7.2	L'offre de stationnement .....	130
6.11.2	Le longueur de files maximales pendant l'heure de pointe du soir (16h00-17h00).....	112	7.3	La demande de stationnement .....	131
6.11.3	Comptage directionnel des deux giratoires « Bultia » et « Ma Campagne » le matin.....	113	7.4	le cas du stationnement illicite.....	131
6.11.4	Comptage directionnel des deux giratoires « Bultia » et « Ma Campagne » le soir.....	114	7.5	L'enquete d'occupation.....	132
			7.5.1	Centre de Walcourt : .....	132

**DIAGNOSTIC**

7.5.2	Le taux d'occupation global à Walcourt .....	135
7.5.3	Synthèse stationnement à Walcourt .....	135
7.5.4	Centre de Gerpinnes : .....	136
7.5.5	Le taux d'occupation à Gerpinnes .....	138
7.5.6	Synthèse stationnement à Gerpinnes.....	139
7.5.7	Centre de Florennes : .....	140
7.5.8	Le taux global d'occupation à Florennes.....	142
7.5.9	Synthèse stationnement à Florennes .....	143
7.6	Conclusion .....	143
8	LA SECURITE.....	145
8.1	Introduction.....	146
8.2	La repartition des victimes par mode.....	148
8.3	L'age des victimes .....	150
8.4	la repartition temporelle des accidents et des victimes .....	151
8.5	La repartition mensuelle .....	152
8.6	la repartition hebdomadaire des accidents et des victimes.....	154
8.7	La repartition horaire des accidents et des victimes .....	155
8.8	La repartition temporelle des accidents .....	156
8.9	Repartition selon l'infrastructure.....	157
8.10	Le statut de la voirie .....	158
8.11	Les voiries accidentogènes.....	159
8.12	Conclusions .....	164

## 1 INTRODUCTION

La Région Wallonne, les communes de Florennes, Gerpinnes et Walcourt ont confié aux bureaux Agora, Isis et VO Communication l'élaboration de ce plan intercommunal de mobilité.

Cette étude démarrée en mai 2005, va se dérouler en trois phases :

**Phase 1 : diagnostic** : quelle est la situation actuelle en matière de mobilité : quels sont les points forts, les faiblesses et points noirs, mais aussi quelles opportunités, quels enjeux ?

**Phase 2 : objectifs** : quelle situation les communes et le MET veulent-ils atteindre ?

**Phase 3 : plan d'action – propositions** : concrètement, que peut-on faire ?

Le présent rapport présente le diagnostic, complet mais encore à approuver par le Comité d'Accompagnement.



## **2 SOCIO-ÉCONOMIE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

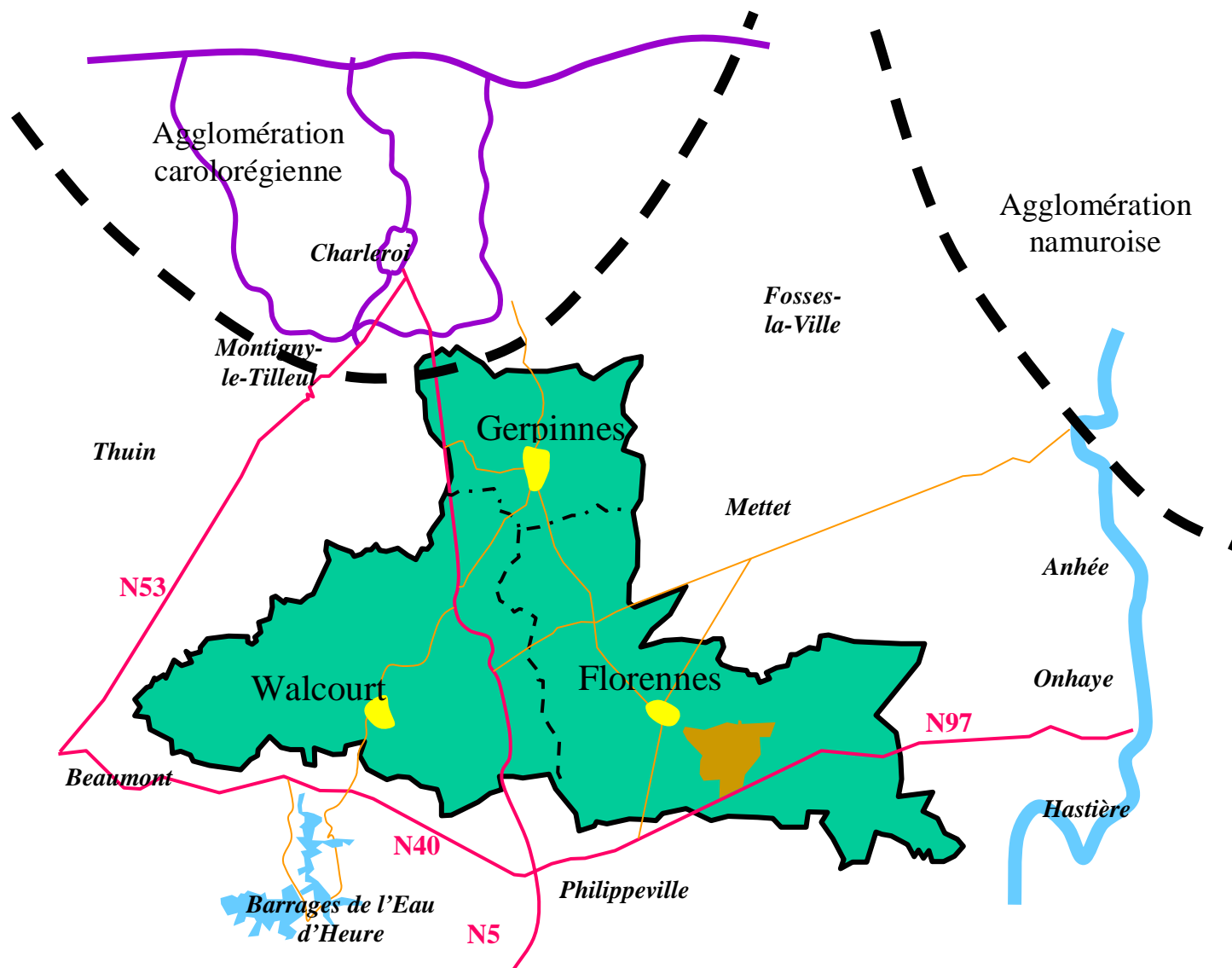
DIAGNOSTIC

2.1 Les trois communes dans leur contexte régional

Les trois communes de Florennes, Gerpennes et Walcourt se situent au sud de Charleroi, pôle majeur auquel elles sont reliées par la N5.

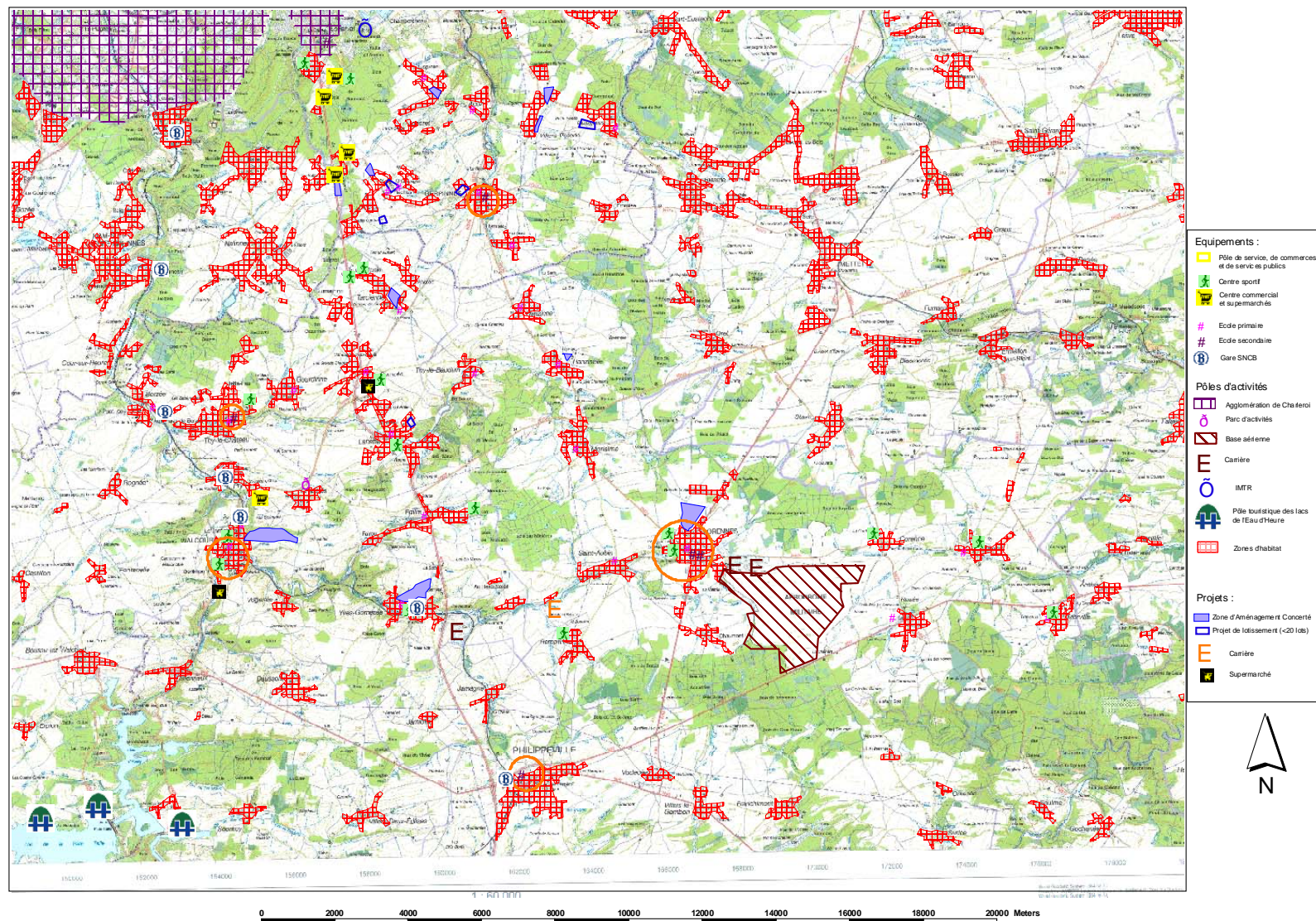
Les communes de Walcourt et Florennes, situées en province de Namur, ont été retenues par le schéma de développement de l'espace régional (SDER) comme des pôles d'appui en milieu rural. Gerpennes se trouve dans le Hainaut, en continuité de Charleroi.

Philippeville au sud, Dinant et Namur à l'est, et plus loin Bruxelles, sont des pôles d'influence non négligeables pour ces communes, qui ont par ailleurs conservé un cadre rural assez prononcé.



# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



### DIAGNOSTIC

La carte qui précède précise la répartition des zones d'habitat et des zones d'activités au sein des trois communes groupées. Elle figure également les projets de développement prévus au cours des prochaines années.

- Nous y avons distingué les noyaux bâtis, différenciant les noyaux urbanisés (habitat principalement), mais aussi des zones d'activités plus ou moins spécialisées, en spécifiant dans ce cas leur nature.
- Ensuite sont représentés les équipements, distinguant tout particulièrement les écoles (selon leur niveau), les gares, les pôles commerciaux et les centres sportifs.
- Enfin, nous y avons ajouté les zones projetées de développement, qui sont commentées un peu plus loin.

La métropole carolorégienne se prolonge virtuellement au sud par des pôles commerciaux importants, qui s'égrènent le long de la N5, formant un ensemble de zones commerciales périphériques plus ou moins récentes (typiques » des années 60 à 80, très orientés vers l'accessibilité VP. On trouve par ailleurs encore quelques concentrations d'activités commerciales au sein de noyaux villageois, mais d'importance assez locale (sauf Florennes).

S'agissant des autres pôles d'activités économiques, ils sont assez isolés les uns des autres et en général très spécialisés, pouvant être parfaitement individualisés.

Au niveau des zones d'habitat, trois corridors se développent sous forme d'un « chapelet » de villages : Châtelet – Florennes en passant par Gerpinnes, le corridor de la N5 et enfin la vallée de l'Eau d'Heure ; trois gros villages ponctuent aussi la zone de plateau sise entre les deux derniers corridors cités.

Dès que l'on quitte ces trois concentrations linéaires principales, les noyaux villageois se réduisent et sont beaucoup plus dispersés.

Les noyaux villageois sont donc encore, globalement, assez concentrés en général, même s'ils présentent déjà souvent une forme de « lanières » typiques des développements des années 50 à 90. Mais les campagnes ont donc été plus ou moins préservées des développements de lotissements isolés (sociaux ou non) qui parsèment trop de régions de Wallonie.

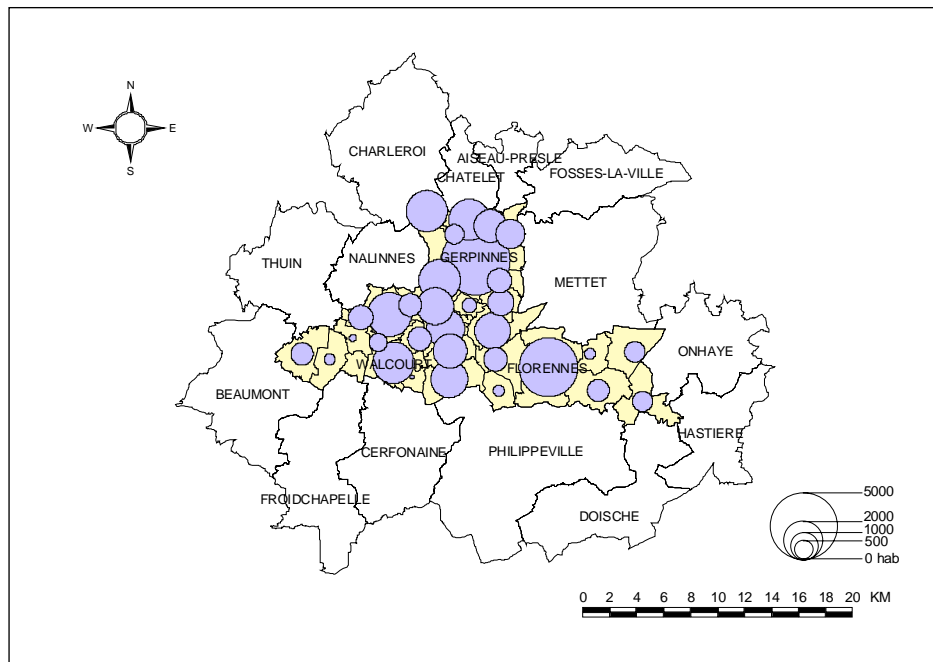
Par ailleurs, beaucoup de villages disposent encore d'une école fondamentale, ce qui est a priori positif du point de vue de la mobilité.

## 2.2 La population

Les trois communes rassemblent environ 40.000 habitants : 10.700 à Florennes, 12.000 à Gerpennes et 17.300 à Walcourt.

Les centres des communes sont les entités les plus peuplées (Florennes, Gerpennes) sauf à Walcourt où la population de Thy-le-Château est plus importante que celle de l'entité centre. Les localités situées à l'est et à l'ouest de la zone d'étude, plus à l'écart des grands axes de circulation, sont les moins peuplées.

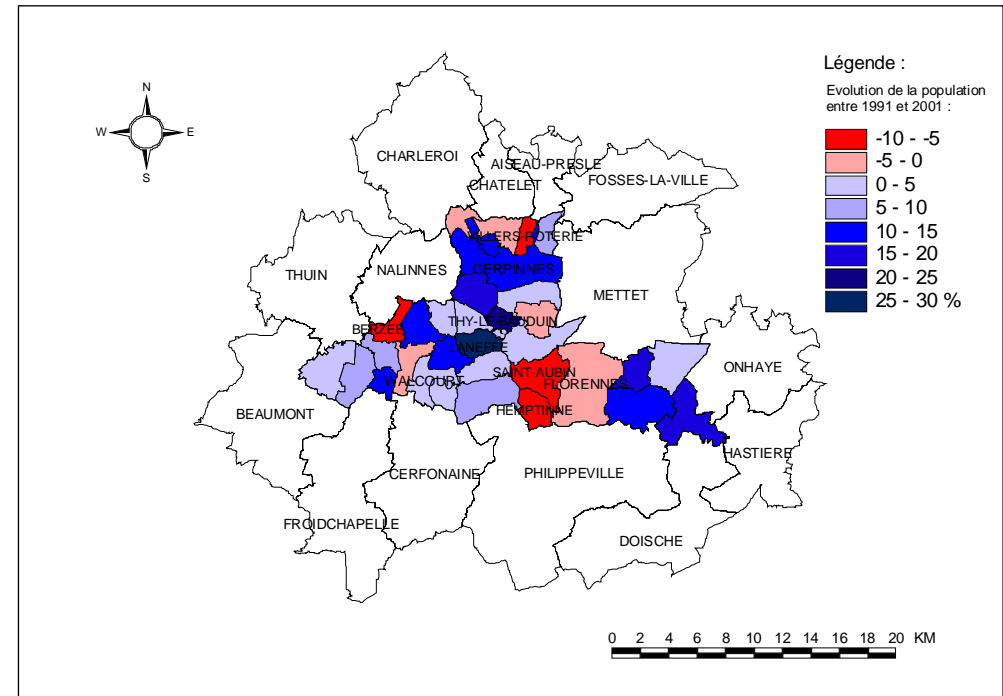
### Population par anciennes communes, en 2001



Source : INS

## 2.2.1 Evolution

### Evolution de la population par ancienne commune 1991-2001



Source : INS

L'augmentation globale de la population dans les trois communes a été pour les années 1991-2001 de 5% (+1% à Florennes, +5% à Gerpennes et +7% à Walcourt).

Certaines localités ont vu leur population diminuer ces dernières années : Florennes-centre, St Aubin, Hemptinne, Pry, Berzée, et au nord, Loverval, Acoz et Villers-Poterie.

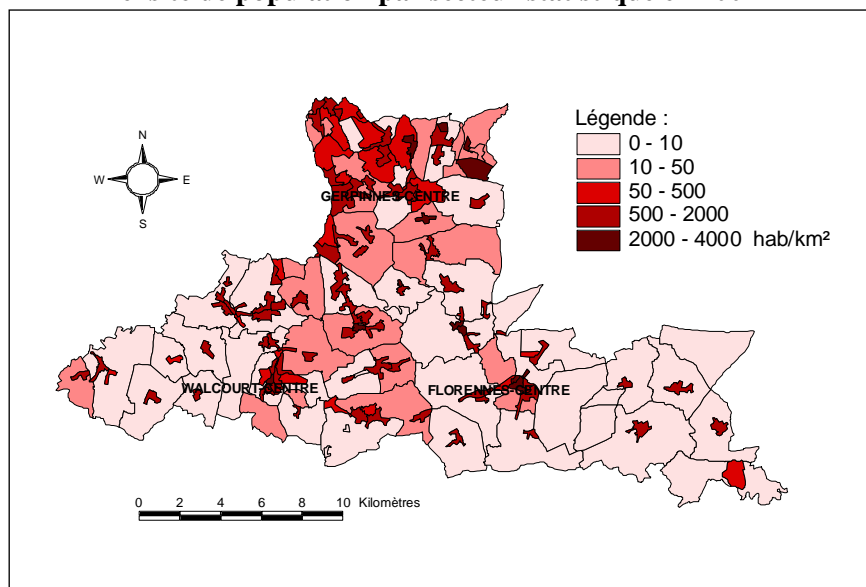
A l'inverse, certains villages ont connu une forte croissance, en particulier Laneffe et Thy-le-Beaudoin.

*Ces remarques doivent être nuancées par le fait que certains villages sont peu peuplés et que l'arrivée d'un faible nombre d'habitant peut se traduire par une forte augmentation de la population.*

### 2.2.2 Densité

Le nord de la zone, proche de Charleroi, est en moyenne plus dense. On voit là une continuité de l'agglomération carolorégienne. L'axe de la N5 se lit bien aussi.

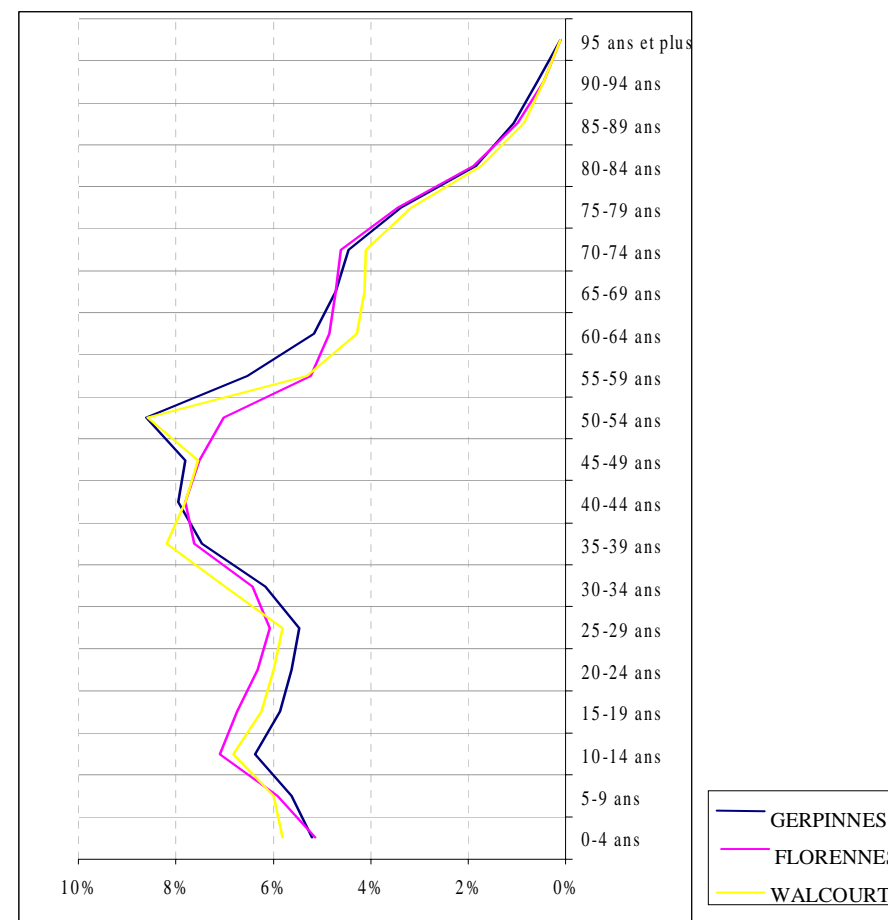
Densité de population par secteur statistique en 2001



Source : INS – 2001

### 2.2.3 Répartition par âge

La pyramide des âges pour les trois communes est relativement proche. La commune de Gerpinnes compte cependant moins de jeunes et une proportion supérieure de 50-60 ans, ce qui traduit le développement plus ancien de la fonction résidentielle.

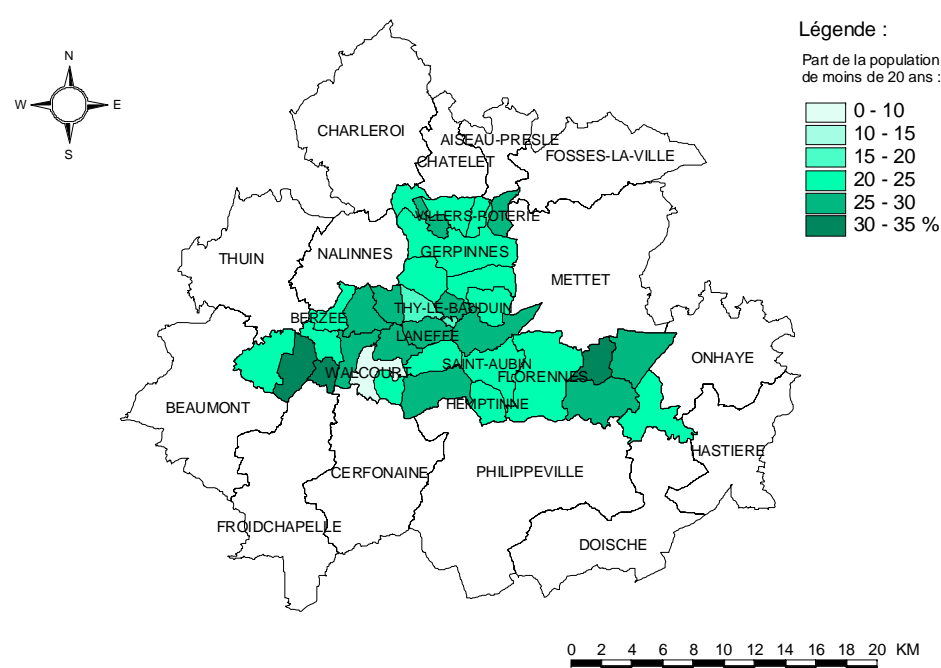
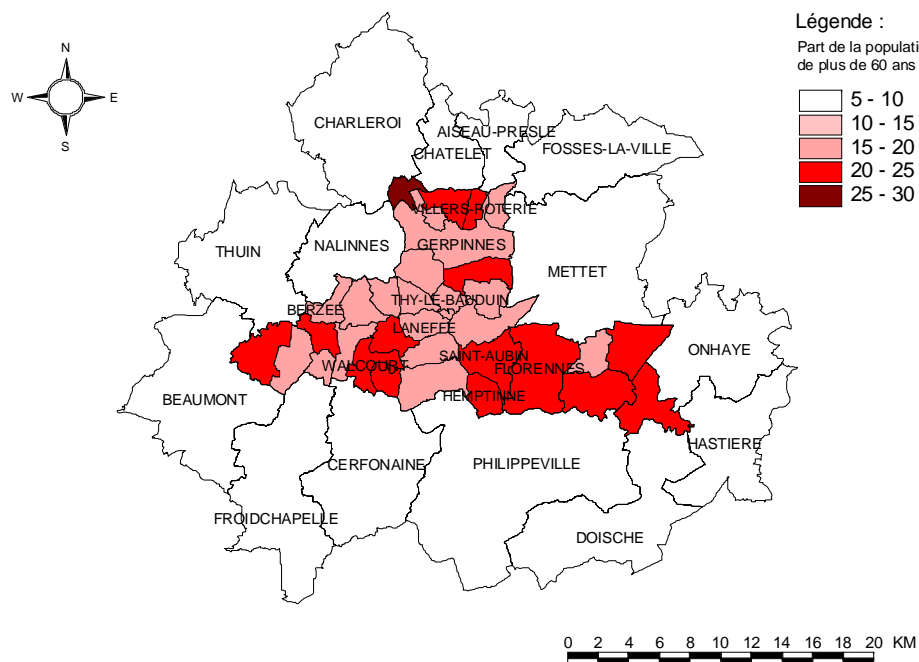


# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC

Certaines entités ont une population âgée de plus de 60 ans relativement importante Loverval, mais aussi une grande partie des villages de Florennes.

Globalement, la part des plus de 60 ans est plus importante dans la commune de Florennes, alors que les villages de Walcourt (à la notable exception de Walcourt-centre- comptent plus de jeunes (développement résidentiel récent, avec arrivée de familles avec enfants).



## 2.2.4 Les activités et l'emploi<sup>1</sup>

Les statistiques de l'ONSS pour les salariés et celles de l'INASTI pour les indépendants permettent de connaître l'emploi dans les trois communes. Les emplois occupés à l'extérieur des trois communes par les résidents sont connus à travers les recensements mais les données du recensement de 2001 ne sont pas encore disponibles.

### Emploi en 2002

2002	Salariés	Indépendants	Chômeurs <sup>2</sup>	Total	% d'actifs
Florennes	3.379	575	546	<b>4.500</b>	<b>42%</b>
Gerpinnes	2.037	754	445	<b>3.236</b>	<b>27%</b>
Walcourt	1.591	974	766	<b>3.331</b>	<b>20%</b>
<b>Total</b>	<b>7.007</b>	<b>2.303</b>	<b>1.757</b>	<b>11.067</b>	<b>28%</b>

Sur le territoire des trois communes, le nombre d'emplois salariés est de 7.000, soit une augmentation de 14% depuis 1995 (+8,6% pour l'arrondissement de Philippeville et +4,6% pour celui de Charleroi). On compte aussi 2.300 indépendants.

Par ailleurs, on dénombrait en 2002 1757 demandeurs d'emploi, soit un taux de chômage moins élevé que dans les communes proches (y compris en excluant de la comparaison Charleroi et les communes de la vallée de la Sambre).

Au total, 2.380 entreprises sont présentes sur le territoire d'étude.

<sup>1</sup> Sources : ONSS, INASTI, FOREM, INS

<sup>2</sup> Chômeurs complets indemnisés

On compte en 2002 316 exploitations agricoles (133 à Florennes, 135 à Walcourt et 48 à Gerpinnes). Le secteur primaire a perdu de l'importance est s'est restructuré, en s'organisant autour d'exploitations de plus en plus grandes (61 hectares en moyenne à Florennes et Walcourt, 42 à Gerpinnes), ainsi qu'un développement des élevages industriels : porcs, volailles... La fonction agricole génère cependant des activités et des mouvements importants : cultures, transport de bétail, dépôts de grains, transport de récoltes...

L'immense majorité des emplois relève du secteur tertiaire (enseignement, commerces et services aux particuliers et aux entreprises). Les principaux pôles d'emploi dans la zone qui nous occupe sont :

- Les centres commerciaux, administratifs et d'équipements que sont les centres de Florennes et Gerpinnes, et dans une moindre mesure celui de Walcourt, avec notamment la présence des administrations communales et des établissements d'enseignement
- La base aérienne de Florennes (1.360 emplois)
- Les zones commerciales du Bultia, de Bertransart, le shopping sud sur la N5
- Le zoning de Chastrès (une centaine d'emplois dans 25 sociétés)
- L'IMTR à Loverval Les administrations communales et les services publics (CPAS...)

Par ailleurs, on compte un certain nombre d'équipements attractifs dans la zone d'étude, à savoir les établissements d'enseignement (secondaires en particulier, à Florennes - centre, Gerpinnes - centre et Loverval).

On doit aussi compter avec des centres sportifs et de loisirs importants, proches de Charleroi :

- Le centre ADEPS de Loverval (12.000 visiteurs par an)
- Le centre sportif de Bertransart (45.000 visiteurs par an)
- Le centre de délasserment des Grands Lacs – Marcinnelle

### **2.3 L'aménagement du territoire et les projets de développement**

Le développement des communes s'est fait essentiellement autour des villages existants, en suivant préférentiellement les axes routiers.

C'est à Walcourt que la demande de constructions a été la plus importante ces dernières années.

Ce développement résidentiel des 15 dernières années, surtout sensible à Gerpennes et Walcourt (progression du nombre d'habitants) a contribué à l'évolution socio-économique de la population.

#### **Permis de bâtir délivrés – constructions neuves 1996-2004**

**Erreur ! Des objets ne peuvent pas être créés à partir des codes de champs de mise en forme.**

Les projets de développement des communes passent par deux types d'opérations :

- des lotissements dans des zones urbanisables
- la mise en œuvre des zones d'aménagement concerté (ZAC, ex-ZAD / zones d'aménagement différé)

En recensant les différents projets de lotissements/logements dans chaque commune, on obtient environ 300 logements supplémentaires dans les trois communes dans les années à venir, dont une majorité à Gerpennes.

Deux projets d'implantation commerciale sont en cours : supermarché à Somzée (sur la N5) et à Walcourt (au carrefour Gerlimpont).

Par ailleurs, le Bureau Economique de la Province de Namur (intercommunale) qui gère le zoning de Chastrès mène actuellement une réflexion sur la possibilité d'y autoriser des activités de type commercial.

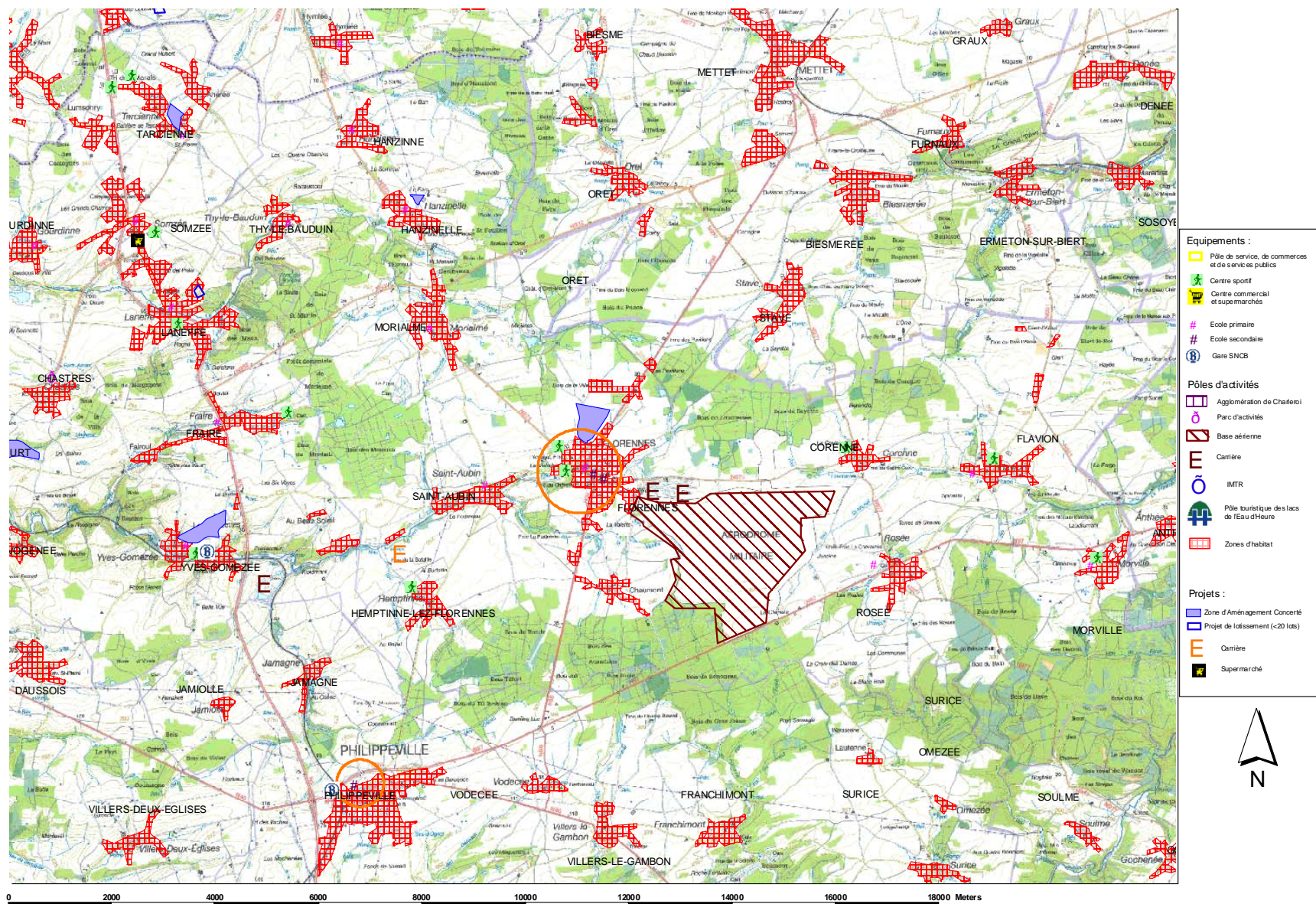
En ce qui concerne les ZAC, aucune commune n'a encore de projet concret de mise en œuvre de l'une ou l'autre de ses ZAC.

A Florennes, le développement futur se fera sans doute dans la partie sud de la ZAD située en continuité au nord du centre, le long de la route de Mettet (N98). La commune souhaiterait implanter sur une dizaine d'hectares des logements et une zone pour PME.

Généralement donc, les projets de développement devraient, fort heureusement, renforcer les polarités existantes, sous forme d'extension directe de noyaux bâtis existants. Ce constat est valable dans les 3 communes qui nous occupent.

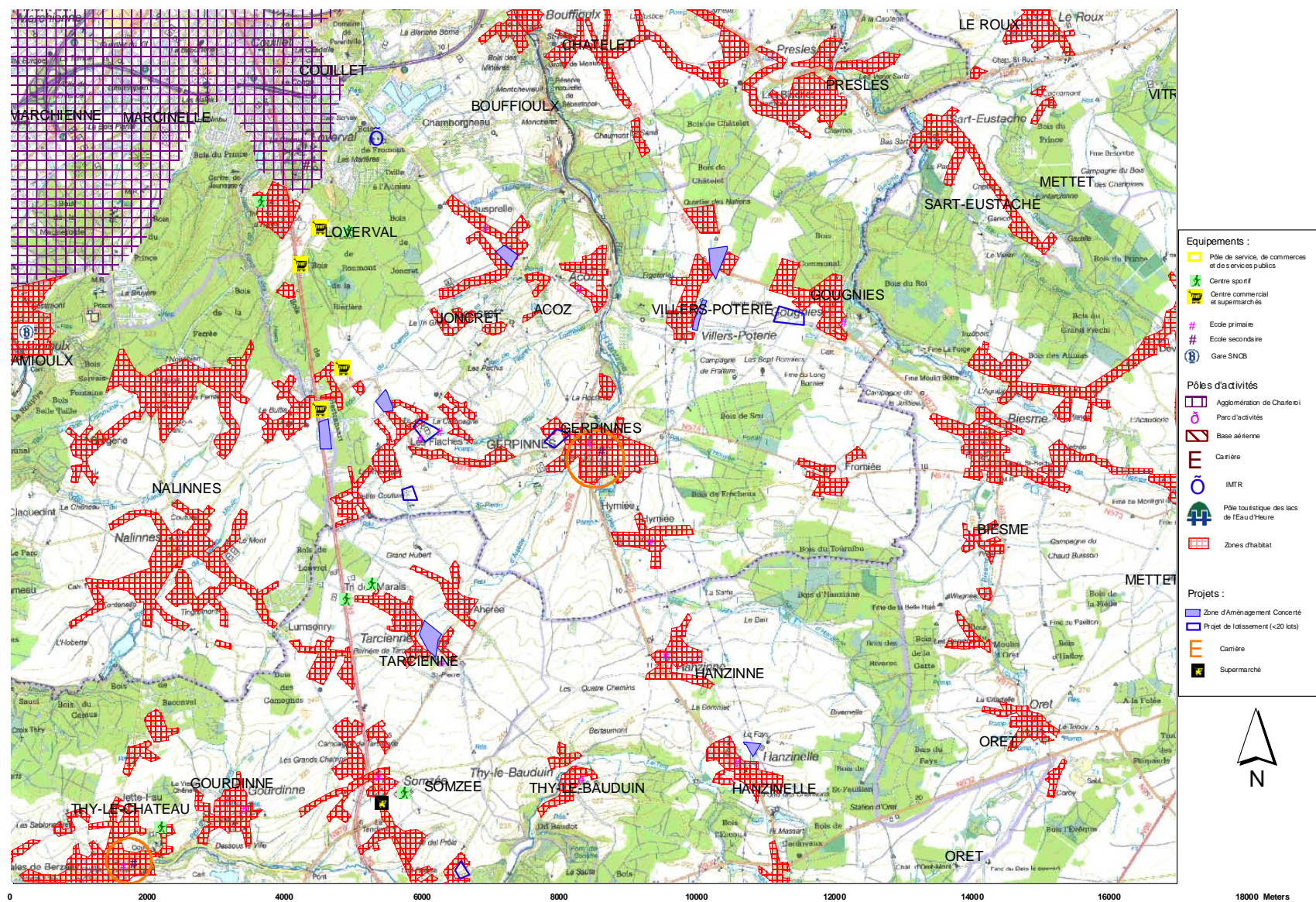
# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



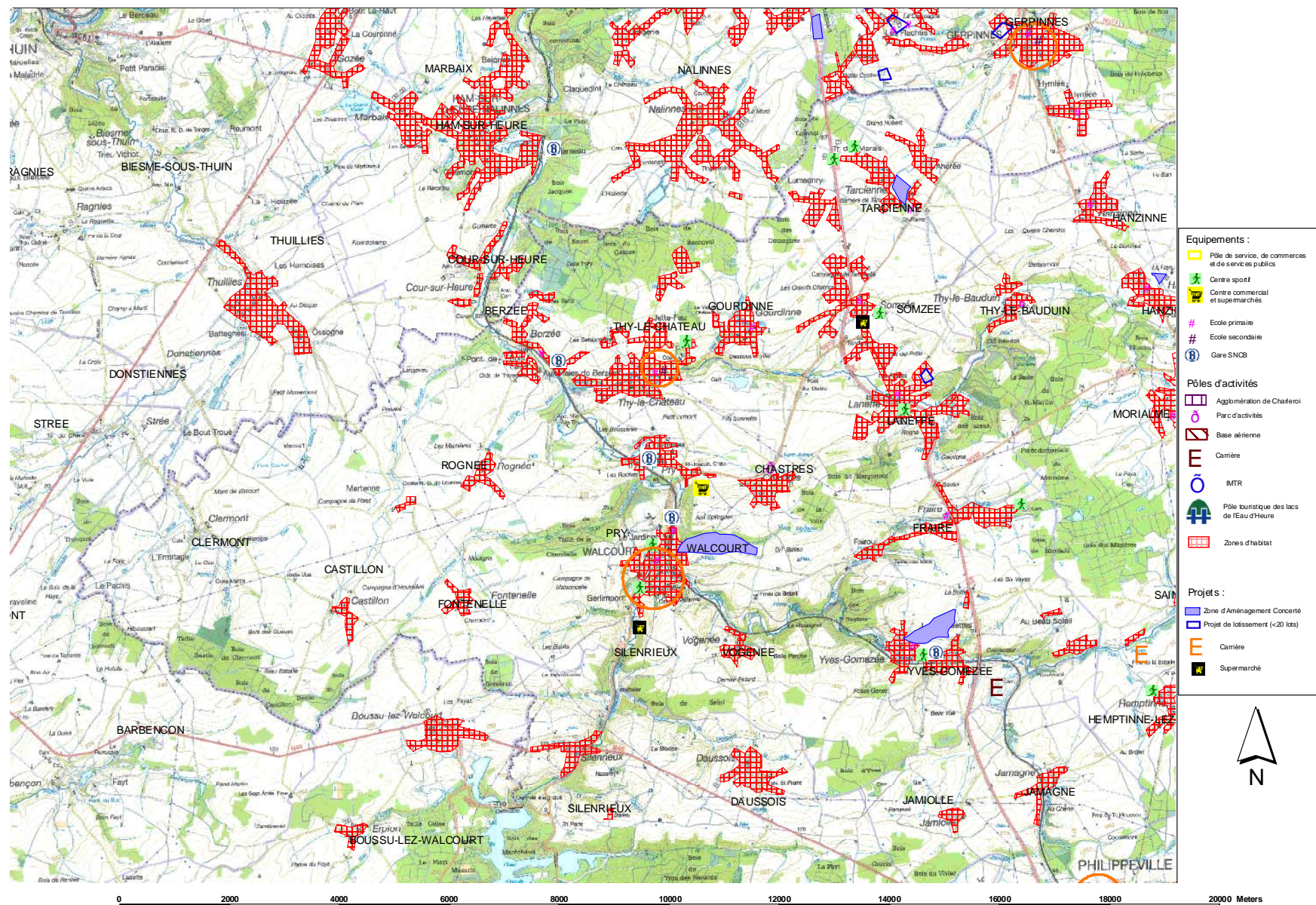
# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



## 2.4 Les profils de mobilité

Pour ce qui concerne le nombre de déplacements par jour et la répartition modale, tous motifs de déplacement confondus, nous ne disposons que des données émanant de l'enquête MOBEL datant de 1999 au niveau de l'ensemble de la Région Wallonne.

Sur la base de 2,9 déplacements par personne et par jour, on obtient le tableau suivant.

### Estimation de la répartition modale des déplacements générés par les habitants des trois communes (tous motifs)

	Nombre. de déplacements / jour	répartition modale
VP conducteur	60.300	52%
VP passager	23.200	20%
TC	7.000	6%
Vélo	2.300	2%
Moto	1.200	1%
Marche	17.400	15%
Autre et inconnu	4.600	4%
<b>Total</b>	<b>116.000</b>	<b>100%</b>

Source : MOBEL 1999

Pour ce qui concerne les déplacements réguliers de type D/T et D/E, nous ne disposons formellement que des données du recensement de 1991. Nous n'en avons pas moins tenté au maximum de les ajuster à la « réalité » de l'entité au début de notre siècle. Pour ce faire, nous avons d'une part utilisé les données de population résidente au niveau des communes, que nous

avons combinées à l'évolution des comportements en matière de mobilité tels qu'ils ressortent de l'enquête MOBEL (1999) au niveau de l'ensemble de la Région Wallonne. L'évolution relative que celle-ci a connu a ainsi été extrapolée au niveau du territoire qui nous occupe.

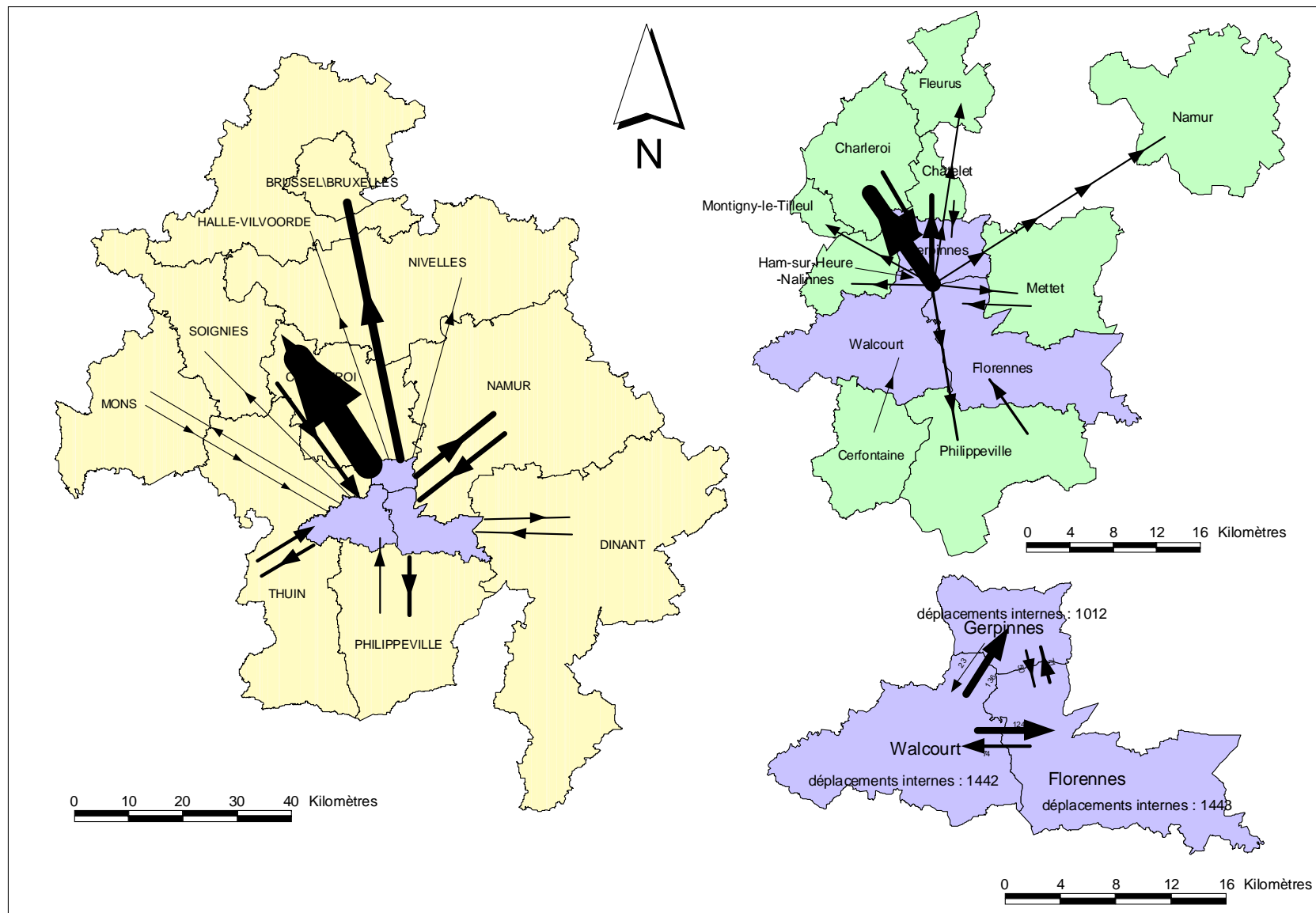
La part des actifs et des scolaires demeurant dans leur commune de résidence est tout d'abord assez variable selon les communes, comme le montre le tableau ci-après.

vers de	Florennes	Gerpinnes	Walcourt	communes extérieures	% restant dans la même commune
Florennes	1.443	44	100	1.593	<b>45%</b>
Gerpinnes	61	948	109	2.683	<b>25%</b>
Walcourt	64	20	1.442	3.117	<b>31%</b>
<b>Total 3 communes</b>	<b>1.568</b>	<b>1.012</b>	<b>1.651</b>	<b>7.393</b>	

Source : INS, 1991

# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



DIAGNOSTIC

Logiquement, c'est à Florennes que la part de personnes restant dans leur commune de résidence pour leur activité régulière est la plus élevée, compte tenu du niveau non négligeable d'activités qui s'y développent, tant au niveau scolaire qu'économique en général, alors que Walcourt et plus encore Gerpinnes font de plus en plus figure de « communes-dortoirs » de l'agglomération carolorégienne.

Deuxième observation importante, les relations entre nos trois communes sont modestes, les flux quotidiens unidirectionnels ne dépassant 100 que dans quelques cas. Walcourt en particulier « émet » un flux non négligeable, tant vers Florennes que vers Gerpinnes, compte tenu de l'absence d'établissement scolaire secondaire sur son territoire, contrairement aux deux autres entités communales. Gerpinnes par contre « émet » de faibles volumes vers les deux autres communes, ce qui s'explique aussi par le fait qu'elle est surtout commune suburbaine de Charleroi.

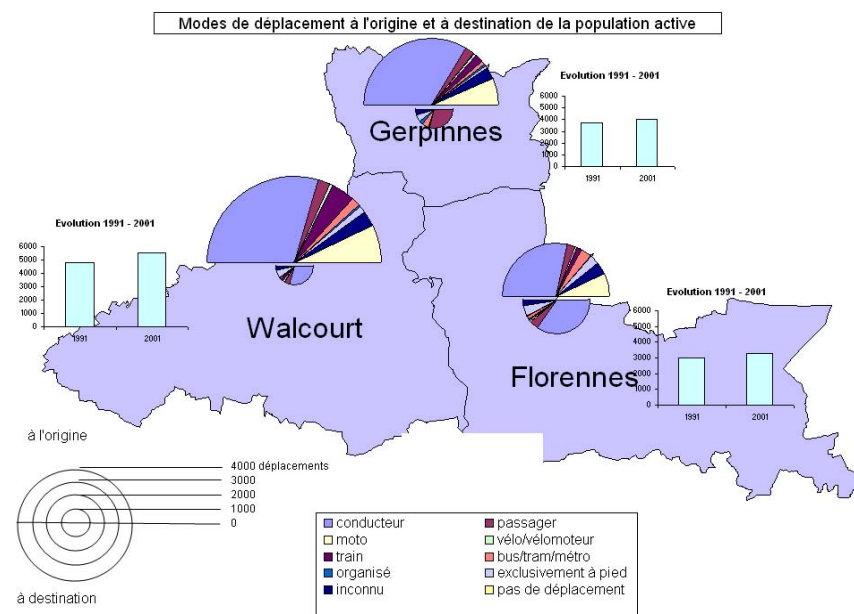
Au niveau sous-régional, nos trois communes sont clairement émettrices de déplacements réguliers vers l'extérieur, surtout vers Charleroi, complété par Châtelet. D'autres communes sont attractrices comme Namur, Philippeville, ...

Seules Philippeville, Mettet et Charleroi génèrent des volumes un peu significatifs vers nos trois communes, spécialement en fonction de leurs activités scolaires secondaires (de Charleroi et Mettet vers Gerpinnes, de Philippeville vers Florennes).

Au niveau national, Charleroi est de très loin l'entité attractrice principale, à la fois au niveau scolaire et de l'emploi ; à elle seule elle attire plus de 25% des migrants quotidiens résidant dans nos trois communes. Suivent Bruxelles et Namur dont l'attractivité au niveau de l'emploi et scolaire supérieur ressort fortement, avec un volume de plus de 500 personnes

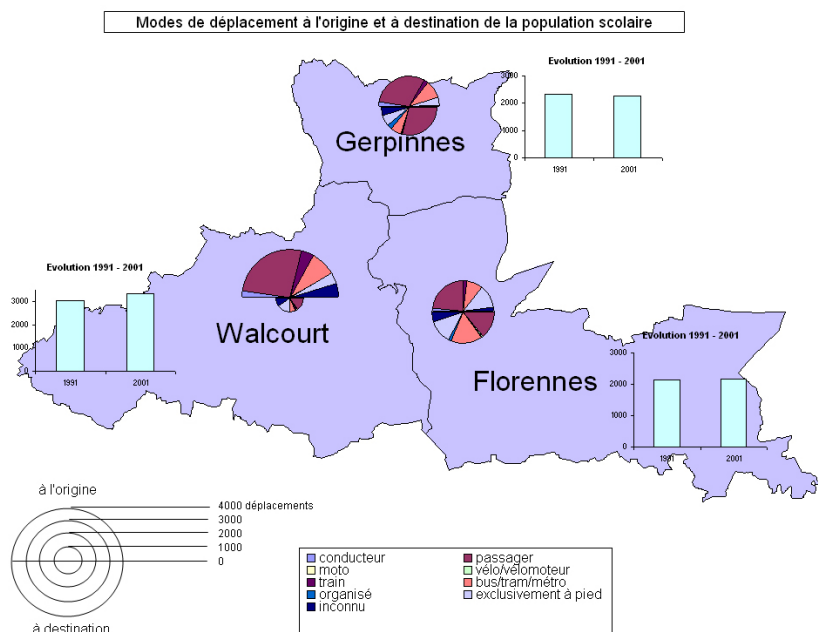
chacune (ou 5% chacune). Philippeville et Thuin suivent avec un volume de 200-300 par jour.

Autre observation, l'ensemble de nos trois communes sont émettrices nettes de déplacements réguliers, c'est-à-dire que le volume de déplacements générés par sa population résidente est beaucoup plus élevé que le volume qu'elles attirent.



Le coefficient d'emplois (rapport des actifs au lieu de travail / actifs au lieu de résidence) est partout inférieur à 1, variant ainsi de moins de 25% à Gerpinnes et Walcourt à un peu plus de 50% à Florennes..

DIAGNOSTIC



Le coefficient de scolaires (rapport des actifs au lieu de travail / actifs au lieu de résidence) varie ainsi de moins de 30% à Walcourt à un peu plus de 100% à Florennes et un peu moins de 100% à Gerpinnes.

S'agissant de la croissance des déplacements quotidiens, elle est positive dans nos trois communes au cours de la décennie 90, en relation avec une croissance démographique, particulièrement des catégories démographiques concernées (assez jeunes).

A propos de la répartition modèle, différentes observations peuvent être faites.

Les observations que l'on peut en tirer concernant la population active résidente sont les suivantes :

- plus de 10% de la population active de nos trois communes ne se déplace pas, c'est-à-dire qu'elle n'a pas une activité régulière extérieure
- parmi les actifs se déplaçant, on compte près de 10% de « mode inconnu », ce qui est beaucoup et influe sur l'interprétation des autres résultats (surtout les modes autres que la voiture)
- la marche à pied n'est plus qu'un mode « marginal » pour ces déplacements D/T, comptant pour moins de 5% à Gerpinnes et Walcourt, et encore plus de 5% à Florennes
- le vélo est marginal avec un peu plus de 1%, de même que les autres « deux-roues » (moins de 1%)
- les TEC ne profitent qu'à moins de 5% des actifs pour les habitants de Gerpinnes et Walcourt, contre plus de 5% encore pour les habitants de Florennes
- le train assure moins de 5% des besoins des habitants de Gerpinnes et Florennes, mais un peu plus de 10% des habitants de Walcourt
- au total, les TC assurent plus de 5% seulement à Gerpinnes, plus de 10% à Florennes, et près de 15% à (Walcourt) ; on voit donc l'influence / l'attractivité plus importante du train sur ces déplacements
- s'agissant des passagers de voitures, ils sont quelques 5% partout
- la voiture utilisée comme conducteur est le mode de loin dominant pour les actifs, avec une part variant de deux tiers (Florennes et Walcourt) à près de 80% (Gerpinnes)
- la part de la voiture a « explosé » au cours de la décennie 90, effectuant un bond de l'ordre de 10%, renforçant ainsi sa position dominante)

### DIAGNOSTIC

Les observations que l'on peut en tirer concernant la population active au lieu de travail sont les suivantes :

- la voiture utilisée comme conducteur est le mode de loin dominant pour les actifs, avec une part de l'ordre de deux tiers ; si on y ajoute les passagers des voitures, elle atteint quelques 75% des actifs
- les autres modes se partagent « les miettes », sans effet marquant d'un mode par rapport à l'autre

Les observations que l'on peut en tirer concernant la population scolaire résidante sont les suivantes :

- on compte aussi de l'ordre de 5% de « mode inconnu »
- la marche à pied compte encore pour un peu moins de 10% à Walcourt et Gerpinnes, mais près de 25% à Florennes dont on mesure bien ainsi sa spécificité de commune « urbaine », combinant un pôle associant une population résidente importante et des établissements scolaires très intégrés
- la part de la marche à pied s'est effondrée au cours de la décennie 90, surtout dans les communes suburbaines de Gerpinnes et Walcourt
- le vélo est tout à fait marginal
- les TEC profitent à 15-20% de scolaires pour les habitants de nos trois communes, ce qui reste signifiant
- remarquons que la part des TEC a bien résisté au cours de la décennie passée, spécialement pour les scolaires secondaires
- le train assure moins de 5% des besoins des habitants de Florennes, plus de 5% des besoins des habitants de Gerpinnes, et moins de 10% des besoins des habitants de Walcourt
- au total, les TC assurent de 20 à 25%. Malgré l'avantage de la desserte ferroviaire de Walcourt, le train sert assez peu les besoins

des scolaires, qui se déplacent essentiellement vers les communes voisines, généralement non reliées par le train

- s'agissant des passagers de voitures, ils sont près de 50% à Florennes) mais plus de 60% à Gerpinnes ; la voiture utilisée comme conducteur ajoute encore quelques pourcents, ce qui en fait aujourd'hui – et de très loin – le mode de transport dominant ; cela doit nous interpeller
- la part de la voiture a « explosé » au cours de la décennie 90, effectuant un bond de l'ordre de 20%, renforçant ainsi nettement sa position déjà dominante (mais minoritaire) en 1991

Ces indices sont très significatifs d'une évolution de la demande qui a surtout suivi une évolution des modes de vie plus que de l'offre de transport, qui a assez peu changé au cours de la période considérée. Tous les modes se sont vus concurrencés de plus en plus par la voiture, spécialement la marche à pied pour les besoins de proximité. Cette évolution est en partie le résultat de distances qui ne cessent de croître, et d'une évolution des modes de vie tendant de plus en plus à des « chaînes d'activités » façonnées par l'usage privilégié de la voiture particulière / familiale.

Remarquons néanmoins que les TC se sont plutôt bien comportés au cours de la décennie 90, tant pour les scolaires que pour les actifs, maintenant leurs parts ou progressant légèrement.

Tous ces éléments se rapportant à la demande de déplacements générés par nos trois communes vont nous amener, dans la suite de l'étude, à émettre des orientations particulières, au cours de la phase des « objectifs » (notamment sur le plan chiffré), et surtout au cours de la phase du « plan ».

## **2.5 L'enseignement**

En raison de l'impact majeur des établissements d'enseignement sur la mobilité, ce point a fait l'objet d'une attention particulière.

**Nombre d'élèves et d'implantations**

	<b>Maternel et primaire</b>	<b>Secondaire</b>	<b>Total</b>	<b>Nombre d'implantations</b>
<b>Florennes</b>		1.400		14
<b>Gerpennes</b>	1.980	1.480	3.460	8
<b>Walcourt</b>	1410	140	1.550	14
<b>Total</b>		3.020		36

*Source : communes*

On compte plus de 35 implantations d'écoles, dont 4 établissements secondaires : deux au centre de Florennes, un au centre de Gerpinnes (avec une section décentralisée à Thy-le-Château) et un à Loverval.

Les écoles maternelles et primaires sont présentes dans de nombreux villages. Elles constituent un élément fondamental de la vie locale, mais sont souvent sources de "conflits" aux heures de dépose/reprise : stationnement anarchique, sécurisation des traversées...

Selon la nouvelle réglementation, les abords de toutes les écoles devront être mis en zone 30 pour la prochaine rentrée scolaire.

Les trois communes ont commencé à établir des listes d'interventions à réaliser (panneaux à poser, aménagements plus lourds...) pour les écoles situées sur voies communales, et le MET fait de même pour les écoles situées le long de voies régionales.

Deux abords d'écoles de Walcourt vont être aménagées dans le cadre du plan Zen (Tarcienne et Sainte-Materne à Walcourt - centre). Les plans d'aménagements sont en cours de finalisation.

De même, à Gerpinnes, un projet d'aménagement des abords de l'école d'Acoz est en cours.

### **2.5.1 Les écoles secondaires**

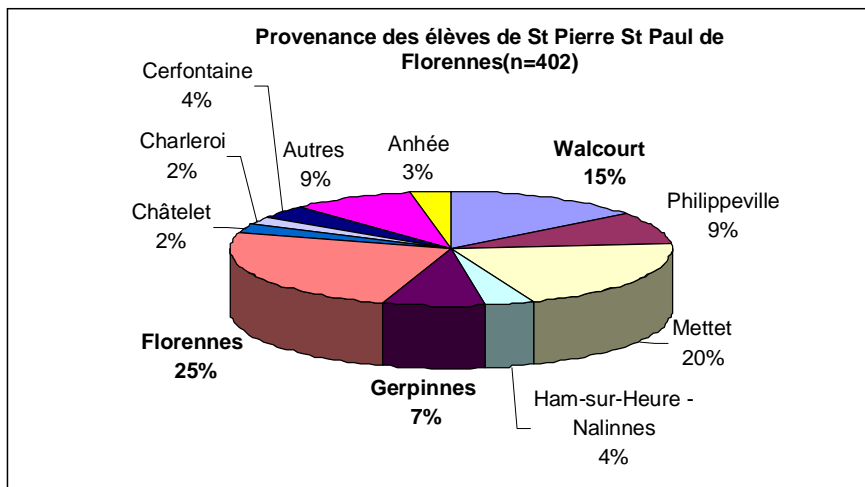
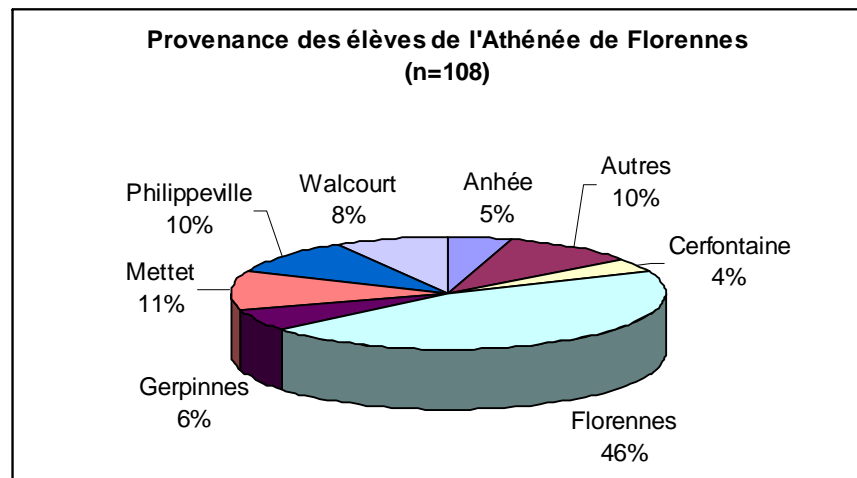
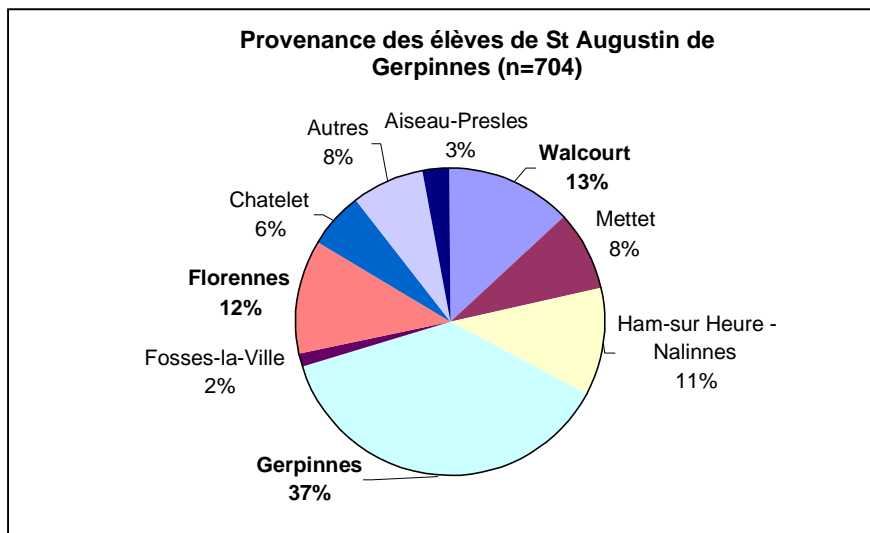
Un questionnaire a été adressé par nos soins aux établissements secondaires de Gerpinnes et Florennes afin de connaître la provenance et le mode de déplacement habituel des élèves (questionnaires individuels distribués aux élèves). Seule l'école de Loverval n'a pu faire suivre l'enquête à temps auprès de ses élèves, mais des contacts sont pris pour obtenir au moins la liste des lieux de résidence des élèves de l'année académique dernière 2004-05.

#### **Les lieux de résidence**

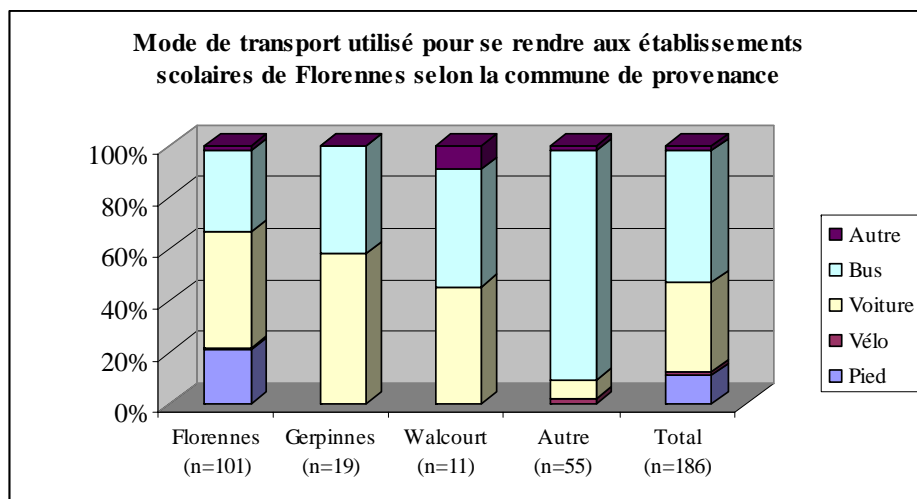
L'origine des élèves est reprise dans les graphiques ci dessous. Ils mettent en évidence la prépondérance de la fréquentation communale ou d'une aire d'attractivité assez restreinte puisqu'elle ne dépasse pratiquement pas les communes directement limitrophes. La commune de Walcourt n'ayant pas d'établissement secondaire sur son territoire, ses élèves se rendent principalement dans les établissements de Gerpinnes, Florennes et Philippeville.

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**



Les modes de transport utilisés



L'utilisation du vélo comme mode de transport est marginal (seulement deux élèves ont été recensés).

Pour les 101 cas où l'élève vient en voiture à l'école, le conducteur retourne à son domicile dans 45% des cas et poursuit sa route vers son travail dans 55% des cas. Il y a en moyenne 2,5 passagers par voiture.

La quasi-totalité des élèves utilise le même mode de déplacement à l'aller et au retour.

D'après les données TEC-Namur, on dénombre 470 abonnements annuels dont le titulaire a entre 12 et 20 ans à destination de la zone TEC Florennes St-Aubin-Chaumont. On peut supposer que les usagers se rendent presque tous aux deux établissements secondaires. La part modale bus pour le réseau secondaire est, selon cette source, de 33%.

Connaissance de l'offre

L'offre de transport scolaire en bus est connue par les élèves. Sur les 114 qui ne prennent pas le bus pour aller à l'école, 94 ont déjà pris le bus dans leur commune, et 61 connaissent les horaires de bus près de chez eux. Seulement 7% des élèves (tous modes de transports confondus) ne connaissent pas la localisation des arrêts TC près de chez eux.

Modes de transport souhaités

Mode souhaité / Mode actuel	Total (actuel)	A pied	Vélo	Deux roues motorisés	Voiture	Bus	Train	Autre et non mentionné
A pied	21	8	1	1	6	1	1	3
Vélo	2	0	2	0	0	0	0	0
Bus	94	1	1	8	57	16	1	10
Voiture	101	0	6	10	51	9	2	23
Autre et inconnu	4	0	0	1	1	2	0	0
<b>Total (souhaité)</b>	<b>222</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>20</b>	<b>115</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>36</b>

Un peu plus de 50 % des élèves interrogés souhaitent venir en voiture (dont 45% qui viennent déjà en voiture). Les élèves venant en bus souhaitent pour une grande majorité venir en voiture.

Les modes de transports doux représentent une faible part des modes de transports actuels et des souhaités. Les perspectives en faveur des deux-toutes (toutes catégories) restent modérées.

## 2.6 Quelques conclusions et enseignements

### 2.6.1 Points forts

- Une population dynamique, assez jeune, et en croissance un peu partout
- Une population active très significative, surtout à Florennes et dans une moindre mesure à Walcourt
- Une assez bonne concentration des activités et de la population, tout au moins par noyaux, même si cette caractéristique s'étiolo quelque peu au cours des dernières décennies
- Les développements projetés vont également, globalement, conforter les noyaux bâtis existants
- Des activités de services, principalement non-marchands, mais aussi encore un nombre appréciable d'agriculteurs actifs
- Des écoles primaires assez bien réparties dans les trois communes qui nous occupent
- Des établissements scolaires secondaires au nombre de 4, importants, appartenant à différents réseaux et qui desservent tous une population significative de la même sous-région du sud de Charleroi, ce qui n'empêche pas certains adolescents de fréquenter des établissements de Charleroi ou Namur
- Des interrelations fortes au niveau des déplacements quotidiens réguliers (actifs, scolaires) entre les trois communes qui nous occupent, mais également avec l'agglomération carolorégienne et quelques pôles urbains secondaires de la sous-région qui nous occupe
- Un cadre de vie en général assez attractif, tout particulièrement compte tenu du contexte physique et paysager, mais aussi de la proximité de villes assez importantes offrant emplois et services diversifiés
- Des pôles urbains significatifs, offrant une gamme de services non-négligeables, notamment en matière commerciale à Florennes, complétée par Walcourt et Gerpennes

- Un patrimoine assez riche (particulièrement Walcourt) et la proximité des barrages de l'Eau d'Heure promettent un développement de loisirs importants et appréciés, lorsque l'infrastructure sera au niveau attendu

### 2.6.2 Points faibles

- Un déséquilibre entre les actifs résidants et au lieu de travail élevé, à Gerpennes tout particulièrement qui présente des signes très nets de « commune-dortoir », assez proche de Charleroi, mais assez proche également de Namur et Bruxelles
- Des établissements scolaires secondaires dans les deux communes de Gerpennes et de Florennes, mais pas à Walcourt qui est pourtant très vaste (sauf une antenne)
- Une mobilité, même locale, de plus en plus dépendante de la voiture, même si les transports publics résistent bon an mal an à sa concurrence
- Qui plus est le « goût » de la voiture semble très fort, fragilisant les possibilités de meilleur équilibre entre les modes, pour des besoins autres que de loisirs ?
- Un cadre de vie affecté par des trafics de fuite que nous mettrons en évidence et par un stationnement parfois chaotique, notamment aux abords des établissements scolaires aux heures d'entrée-sortie



### **3 LES TRANSPORTS PUBLICS**

### **3.1 Le réseau SNCB**

#### **3.1.1 Introduction**

Seule la commune de Walcourt est traversée par une ligne SNCB (marchandises et voyageurs) : la ligne 132 Charleroi - Couvin.

#### **L'infrastructure**

Cette ligne présente la particularité d'être non électrifiée et à voie unique au sud de Walcourt, ce qui ne manque pas de poser de fortes contraintes d'exploitation (croisement des trains).

Des travaux d'entretien et de modernisation sont en cours sur cette ligne. La section à double voie entre Cour-sur-Heure et Walcourt sera en travaux en 2006-2007 ; ils devraient ensuite se déplacer progressivement encore durant plusieurs années.

Mais ces travaux de modernisation ont déjà permis de relever dans certaines sections la vitesse de référence de 90 à 120 km/h, qui est aussi la vitesse maximale possible de nouveaux autorails 41 qui sont en service aujourd'hui sur cette ligne.

Une question importante d'accroissement de capacité se pose, compte tenu de la demande, actuelle et plus encore future, de sillons, particulièrement sur la section Walcourt—Yves-Gomezée. INFRABEL étudie la question, mais sans encore avoir défini sa stratégie en la matière, en accord avec les opérateurs que sont l'exploitation voyageurs et marchandises.

#### **L'offre globale de services**

La L132 a fait l'objet d'une charte de "qualité totale" en 2002. L'offre de service a à cette occasion été totalement revue : augmentation très importante de 38 à 58 trains par jour en semaine, avec distinction entre

services IR et L, en plus de P (desserte variable des arrêts), et arrivée de nouveau matériel (autorail AR41).

Les temps de parcours sont différenciés selon la nature des services, en général (de bout en bout) :

- 1h01' pour les L (vitesse commerciale de 53 Km/h)
- 0h50' pour les IR (vitesse commerciale intéressante de 65 Km/h)
- variable pour les P selon les arrêts effectués

Sur le territoire d'étude (Walcourt donc), on compte une gare : Walcourt, et trois points d'arrêt non gardés : Berzée (qui est un arrêt IR), Pry et Yves-Gomezée.

**DIAGNOSTIC**

**3.1.2 Synthèse du rapport d'évaluation : Quel avenir pour la ligne Charleroi - Couvin ? Synthèse et observations du comité de ligne et perspectives - Novembre 2004 – ACTP**

Il s'agit d'une enquête de satisfaction effectuée en 2003 (après application des nouveaux horaires). Questionnaire distribué à tous les ménages de Walcourt et Ham-sur-Heure – Nalinnes, par le biais des bulletins communaux concernés. 231 questionnaires remplis.

Relevons qu'il s'agit d'une enquête très directive, dont les questions étaient souvent très clairement posées et sont donc susceptibles d'avoir influencé sensiblement les réponses (même si celles-ci pouvaient varier du négatif au positif). Il nous semble donc qu'il faut relativiser quelque peu la portée des résultats.

**Principaux résultats de l'enquête :**

- plus de la moitié des personnes interrogées pensent que les nouveaux horaires sont inadaptés
- 40% estiment trop longue l'attente à Charleroi, notamment pour les correspondances vers Nivelles, Bruxelles, Liège et Fleurus
- près de 50% affirment qu'il est difficile d'obtenir des renseignements sur les produits et services SNCB
- 63% se plaignent de la « pauvreté » de l'offre train les soirs de semaine contre 45% plus tôt le matin
- 65% sont favorable à la mise en service de plus de train L et à la réouverture de l'arrêt de Bomerée, situé à proximité d'une grande surface
- 72% estiment que les temps de parcours de la ligne sont plutôt bons
- 75% demandent au moins 2L/h et 1IR/h aux heures de pointe

- 76% pensent qu'il faudrait créer une desserte train/bus vers les barrages de l'Eau d'Heure
- 77% jugent nécessaire une desserte omnibus horaire cadencée en semaine et le week-end
- 83% réclament plus de train le mercredi midi pour mieux répondre aux besoins des étudiants

**Observations dans les gares et points d'arrêt**

- quasi-absence de jalonnement d'accès aux gares/points d'arrêt
- absence de signalétique d'identification des gares/points d'arrêt
- à Walcourt, en l'absence de personnel, trains arrivent au quai 1
- les guichets sont souvent fermés à Walcourt
- à Walcourt bus attendent 5 à 10 minutes en cas de retard du train (ARIBUS existant)
- plus généralement, il y a bien peu de renseignements TEC disponibles aux points d'arrêt
- Walcourt bénéficie d'un vaste parking et d'une voirie tranquille bordant directement les installations
- Walcourt dispose aussi d'une rampe d'accès handicapés (tout en devant prévenir au moins la veille de la prise en charge)
- Pry et Yves-Gomezée ont une route en bordure du point d'arrêt, mais assez peu fréquentée, de sorte que l'absence de passage piéton n'est pas jugée problématique
- Par contre à Berzée, la route en bordure du point d'arrêt est assez fréquentée, de sorte que l'absence de passage piéton y est jugée problématique. Un parking est aménagé à ses abords
- Berzée bénéficie d'une passerelle de franchissement des voies qui permet d'éviter toute traversée des voies par les voyageurs

### DIAGNOSTIC

- Ailleurs, il y a des passages à niveau, soit sous protection du personnel (Walcourt), soit sous protection de signaux lumineux classiques
- Le confort laisse souvent à désirer dans les gares/points d'arrêt ; notamment est relevé le fait que les sièges sont souvent disposés en dehors des abris
- Est fustigé également le fait que les gares ne disposent pas d'informations touristiques, sauf une carte en gare de Walcourt
- Les heures d'ouverture de la gare ne sont plus mentionnées, faute de garantie effective ... ; néanmoins, la salle d'attente de Walcourt reste heureusement accessible, même en l'absence de tout personnel sur place
- Tous les points d'arrêts bénéficient de quais bas, donc facilement accessibles depuis le monde extérieur, mais compliquant quelque peu l'accès à bord des trains (à plate-forme élevée)
- Les points d'arrêt ont été équipés de haut-parleurs, mais qui ne fonctionnent pas, apparemment faute de directives claires...
- réduire la détente horaire et la compenser par un recours à l'arrêt à la demande. Le câblage du bouton blanc devrait être modifié pour permettre de remplir la fonction de demande d'arrêt
- appliquer le cadencement : la desserte devrait être au moins semi horaire en pointe, horaire pendant les heures creuses
- rapprocher le temps de parcours des trains L de l'actuel temps de parcours des trains IR

### Propositions

- relever la vitesse de référence sur les tronçons renouvelés
- démarier les voies dans le tunnel de Jamioulx
- sensibiliser le personnel à une meilleure tenue de la vitesse de référence et à une réduction du temps d'immobilisation aux arrêts
- fermer les portes sur commande non du conducteur mais à l'aide des caméras de surveillance, ceci afin de permettre à l'accompagnateur de se concentrer sur l'émission des billets. Les auteurs rappellent que les bords des portes sont sensitifs et évitent donc un coincement éventuel

### 3.1.3 Synthèse du « Comité de défense de la L132 »

Apparemment à la suite du changement d'horaires intervenu en décembre 2002, un comité de défense de la ligne s'est constitué, principalement compte tenu de la réduction de l'offre dans les points d'arrêt « secondaires » de la ligne.

Animé semble-t-il principalement par des citoyens des communes de Walcourt et Ham-sur-Heure - Nalinnes, il a tenu diverses réunions et sensibilisé des responsables politiques locaux à ses « revendications ».

Il défend principalement une refonte de l'offre ferroviaire sur la ligne, allant dans le sens suivant :

- Offre L cadencée tout le temps
- Offre IR cadencée, même si elle serait limitée aux périodes de pointe
- Extension de l'amplitude horaire, au moins le samedi

De manière assez atypique, ils considèrent que l'offre est globalement excessive, mais qu'elle devrait être plus ciblée. Elle a par ailleurs formulés des revendications « secondaires » qui ont partiellement été rencontrées depuis lors :

- Desserte spécifique de points d'arrêts
- Légères modifications horaires

Le comité souhaiterait aussi diverses améliorations qualitatives aux usagers.

### 3.1.4 Les gares et points d'arrêts SNCB

Une enquête de terrain assurée par nos soins a permis de relever les caractéristiques de la gare de Walcourt et des 3 points d'arrêts.

Aucune des gare et haltes n'est signalée de manière visible depuis les rues avoisinantes, ni depuis des pôles plus lointains. La présence ferroviaire est donc peu évidente dans le paysage urbain des villages.

#### Gare de Walcourt

La gare de Walcourt n'est accessible que d'un côté, par la rue de la Forge, ce qui induit un certain trafic.

L'opportunité/la faisabilité d'un accès plus direct à la gare depuis la route des Barrages devrait peut-être être examinée.

La gare de Walcourt est à l'image de nombreuses petites gares en Région Wallonne. Le bâtiment, en bon état, est ouvert aux seules heures de présence du chef de gare.

On trouve dans la gare et sur les quais l'ensemble des services "standards" : horaires affichés, abris et bancs (mais les bancs ne sont pas sous les abris)... Un plan de la région est affiché dans la gare, et les horaires des TEC y sont disponibles.

La traversée des voies se fait par un passage à niveau. En l'absence de personnel, tous les trains utilisent le quai n°1, pour éviter les traversées de voies. Cela renforce la limitation de capacité pratique de la ligne. C'est dire aussi que l'éventuelle fermeture de la gare (et donc d'une présence humaine "régulatrice") pourrait poser des problèmes, non seulement pour la clientèle mais peut-être aussi pour l'exploitation de la SNCB elle-même ?

La gare dispose d'une rampe d'accès aux trains pour les personnes handicapées. Mais seul le quai 1 a un revêtement en dur, le quai 2 étant gravillonné.

### DIAGNOSTIC

La gare dispose d'un vaste parking, d'où l'on peut accéder directement au quai 1.

La SNCB prévoit d'y installer un parking vélo de 10 places en 2005. Aucun autre investissement n'est prévu dans ce parking dans les années à venir.

Une passerelle permet de relier la gare à la piscine en longeant la route des barrages. Pour emprunter cette passerelle il faut traverser un terrain vague très boueux en temps de pluie. La passerelle permet de se rendre plus rapidement au centre ville (basilique). Des panneaux permettraient aux allochtones d'emprunter cette passerelle car il faut être un « initié » pour connaître ce passage privilégié.

Une "gare des bus" est également présente, avec 4 quais d'embarquement.



*L'aire d'attente et le quai n°1 de la gare des bus*



*La gare de Walcourt*

### Haltes de Berzée, Pry et Yves-Gomezée

Ces haltes ne présentent pas de caractéristiques particulières.

Seule celle de Berzée offre un passage dénivelé pour traverser les voies (passerelle avec un plan incliné). La SNCB prévoit d'installer dans cette halte, plus importante que les deux autres puisque les IR s'y arrêtent, un parking vélo de 10 places en 2006. La halte de Berzée comprend également un parking voitures d'une vingtaine de places. Aucun autre investissement n'est prévu par la SNCB dans ce parking dans les années à venir.

On peut mentionner ici qu'aucun passage piéton ne protège la traversée de la rue devant la gare, alors même que celle-ci est relativement passante.

**DIAGNOSTIC**



*Rue du Faubourg, devant la gare de Berzée*

### 3.1.5 Trafic voyageurs : offre détaillée

#### Description

La ligne 132 permet de rejoindre Philippeville, Mariembourg et Couvin vers le sud, Ham-sur-Heure – Nalinnes et surtout Charleroi vers le nord.

La connexion à Charleroi est primordiale, tant en gare terminale (à destinations des pôles commerciaux, de services, scolaires et d'emplois) qu'en gare de connexion, essentiellement vers Bruxelles, Namur ou Mons.

#### Fréquences

##### Offre de services

En semaine : la fréquence de la ligne L132 est de 28 trains par jour et par sens, répartis ainsi :

- IR: 15 par jour et par sens
- L : 7 par jour et par sens
- P : 6 par jour et par sens (+1 train P le mercredi midi dans le sens Walcourt – Charleroi). 4 trains P ne fonctionnent que sur la section Charleroi – Walcourt, les 2 autres étant omnibus entre Couvin et Walcourt, puis directs entre Walcourt et Charleroi.

*Le week-end et jours fériés* : la fréquence de la ligne L132 est nettement plus réduite, soit 8 services dans le sens Charleroi - Couvin et 9 dans le sens inverse. En fait, cette situation n'a pas été adaptée par rapport à ce qui prévalait avant la mise en œuvre du "plan de qualité totale". Il s'agit alors seulement de trains L, mais qui ne desservent pas toutes les haltes, notamment celles de Beignée et de Pry.

##### Amplitude horaire

Les trains circulent en semaine suivant les amplitudes suivantes (heures arrondies).

**DIAGNOSTIC**

- Au départ de Charleroi en direction de Walcourt, de 6h à 23h
- Au départ de Walcourt en direction de Charleroi, de 5h à 22h

L'amplitude horaire est quelque peu réduite le week-end, soit :

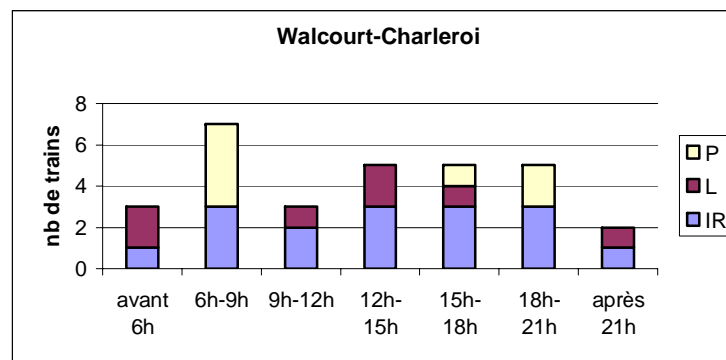
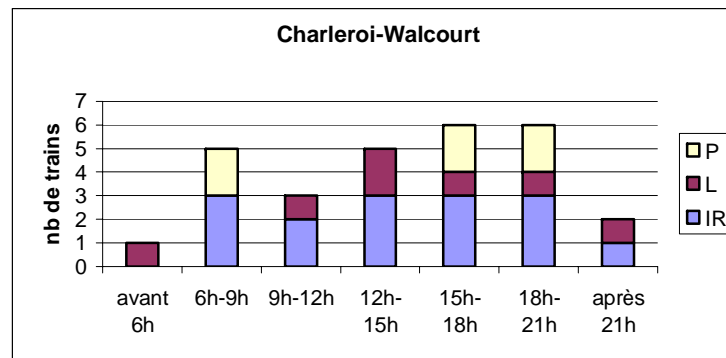
- au départ de Charleroi en direction de Walcourt, de 8h à 22h30
- Au départ de Walcourt en direction de Charleroi, de 5h à 21h

Cadencement

*En semaine*

- L'offre IR est de 1 service par heure, mais selon un horaire qui n'est pas totalement régulier
- Les trains L sont atypiques à tous points de vue, complétant l'offre IR
- Les trains P offrent un renforcement aux heures de pointe

Les graphiques ci-après montrent clairement que le service est renforcé aux périodes de pointe, principalement le matin en direction de Charleroi, et le soir en direction de Walcourt/Couvin, ce qui répond à la demande principale de déplacements des usagers (scolaires et navetteurs majoritairement). L'offre de pointe est plus concentrée le matin, ce qui est assez classique en réponse à la demande.



*Le week-end*

Seuls des trains L circulent le week-end, de manière cadencée (1 toutes les deux heures).

Calage horaire

Il n'y a pas de grille horaire bien régulière sur cette ligne. Tout au plus voit-on se dégager une concentration à l'arrivée à Charleroi vers l'heure+20-25 et vers l'heure +50-55.

En plus de cette non régularité horlogique, ce sont parfois les L, parfois les IR, parfois les P qui respectent ces créneaux horaires. De sorte que cette offre est très peu lisible pour l'utilisateur.

### **Correspondances**

A partir / au départ de Charleroi sont assurées des connexions avec des pôles majeurs du réseau que sont principalement Nivelles - Bruxelles (L124), Namur (L130) et La Louvière - Mons (L118).

L'absence de cadencement strict des services sur la ligne 132 rend peu lisible la qualité des correspondances pour les usagers, qu'ils soient réguliers ou occasionnels.

Elle empêche également de se définir un comportement clair en relation avec les services réguliers de type IC/IR en gare de Charleroi.

Quelques tendances se dégagent néanmoins de l'offre horaire :

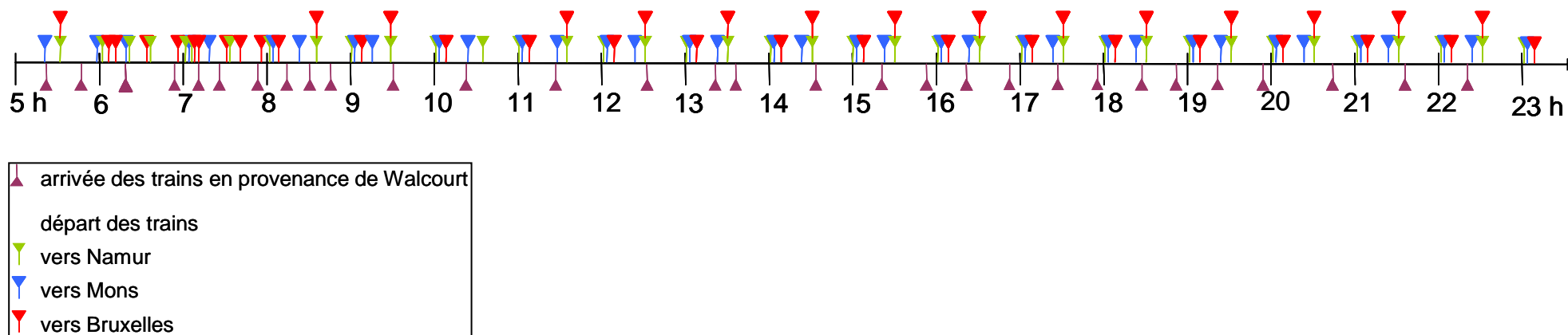
- Les services qui arrivent à Charleroi vers H+20-25' assurent la correspondance plus ou moins correcte avec des trains IC/IR vers Bruxelles et Namur (H+34'), mais pas vers Mons (H+22')
- Les services qui arrivent à Charleroi vers H+50-55' assurent la correspondance plus ou moins correcte avec des trains IC/IR vers Bruxelles (H+07'), Namur (H+01') et Mons (H+02')

Grâce à l'offre cadencée sur base de la règle des 60', un constat "symétrique" est vérifié dans l'autre sens.

Le week-end, les correspondances sont bonnes avec Mons et Bruxelles, mais moins avec Namur (service L).

**DIAGNOSTIC**

**Correspondances train-train en gare de Charleroi - Sud**



Les services de la L132 prennent leur départ logiquement sur les quais sud de la gare de Charleroi - Sud, alors que les services vers Bruxelles ou la Dorsale Wallonne sont à quai sur les voies nord ou centrales de la gare. Les couloirs sous voie qui connectent les quais assurent un temps de connexion assez réduit.

**Projets**

La SNCB prépare pour 2008 une refonte totale des horaires des trains pour l'ensemble du pays (nouveau plan IC/IR ou équivalent).

A ce jour, les détails n'en sont pas encore connus, mais il ne semble pas que l'offre doive être sensiblement modifiée sur la L132. Le nombre global de services ainsi que la distinction IR/L devraient être maintenus, mais les horaires seront modifiés pour s'adapter au nouveau cadencement du réseau.

Deux éléments seront considérés par la SNCB par rapport à ces modifications :

Le maintien voire l'amélioration des correspondances à Charleroi - Sud  
 Les contraintes liées au trafic marchandises devraient augmenter, surtout en 2009-2010

La SNCB reconnaît subir de fortes contraintes horaires sur cette ligne, compte tenu de ses caractéristiques :

- 2 voies entre Charleroi et Walcourt, mais avec accostage d'un certain nombre de trains en quai 1 à Walcourt
- 1 seule voie entre Walcourt et Couvin, avec nombre réduit d'évitements en ligne
- sillons additionnels requis par le trafic marchandises de la carrière des Petons à Yves-Gomezée, et raccordement avec cisaillement

La SNCB dit ainsi être à la limite au niveau de l'utilisation des sillons aux périodes de pointe.

**DIAGNOSTIC**

**3.1.6 Trafic voyageurs : demande<sup>1</sup>**

**Fréquentation générale des gares**

Les comptages effectués par la SNCB dans les différentes gares et haltes de la ligne 132 sont repris dans le tableau ci-dessous<sup>2</sup>.

2004	montées		
	semaine	samedi	dimanche
Jamioulx	36	11	7
Beignée	18	-	-
Ham-sur-Heure	43	13	8
Cour-sur-Heure	81	13	12
<b>Berzée</b>	<b>245</b>	<b>23</b>	<b>21</b>
<b>Pry</b>	<b>21</b>	-	-
<b>Walcourt</b>	<b>379</b>	<b>67</b>	<b>45</b>
<b>Yves-Gomezée</b>	<b>43</b>	<b>13</b>	<b>13</b>
Philippeville	382	55	45
Mariembourg	169	65	44
Couvin	291	88	147
<b>total</b>	<b>1708</b>	<b>348</b>	<b>342</b>

*NB : les haltes de Pry et Béignée ne sont pas desservies le week-end*

Sans surprise, les gares où s'arrêtent les IR sont plus fréquentées que les autres en semaine (Walcourt et Berzée dans notre territoire, avec un peu moins de 400 personnes à Walcourt et 250 à Berzée).

2004	descentes		
	semaine	samedi	dimanche
Jamioulx	34	20	9
Beignée	16	-	-
Ham-sur-Heure	38	16	5
Cour-sur-Heure	54	11	8
<b>Berzée</b>	<b>281</b>	<b>19</b>	<b>31</b>
<b>Pry</b>	<b>16</b>	-	-
<b>Walcourt</b>	<b>402</b>	<b>65</b>	<b>40</b>
<b>Yves-Gomezée</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
Philippeville	356	41	34
Mariembourg	174	46	47
Couvin	308	177	86
<b>total</b>	<b>1711</b>	<b>404</b>	<b>262</b>

Par ailleurs, tout en restant non négligeable, la fréquentation est beaucoup plus faible le week-end, que ce soit le samedi ou le dimanche, soit de l'ordre de 50 usagers par train. Elle n'a pas évolué récemment, l'offre n'ayant elle-même pas connu de changement.

Une tendance générale indique que la fréquentation est plus faible encore le dimanche que le samedi, à une notable exception qu'est Couvin, gare dans laquelle embarquent de nombreux usagers le dimanche. C'est probablement moins l'attractivité touristique que les "navetteurs hebdomadaires" qui explique ce phénomène (étudiants, voire actifs qui privilégient un pied-à-terre dans les grandes villes la semaine, au même titre que cela s'observe dans toute la région ardennaise du pays).

Aucun "phénomène touristique" n'est visible, notamment pas à Walcourt, malgré son potentiel, avéré au niveau routier.

<sup>1</sup> Toutes les données utilisées ont été fournies par la SNCB.

<sup>2</sup> Comptages 2004 – moyenne journalière d'après comptages visuels en gare effectués sur 1 semaine + 2 WE en octobre

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**

2001	montées		
	semaine	samedi	dimanche
Jamioulx	46	10	12
Beignée	16	-	-
Ham-sur-Heure	75	16	22
Cour-sur-Heure	63	29	10
<b>Berzée</b>	<b>155</b>	<b>28</b>	<b>18</b>
<b>Pry</b>	<b>10</b>	-	-
<b>Walcourt</b>	<b>308</b>	<b>64</b>	<b>52</b>
<b>Yves-Gomezée</b>	<b>64</b>	<b>14</b>	<b>16</b>
Philippeville	322	36	50
Mariembourg	137	46	63
Couvin	213	60	165
<b>total</b>	<b>1409</b>	<b>303</b>	<b>408</b>

**Evolution de l'occupation des trains**

Par rapport à la situation d'avant 2002, on constate une augmentation de 20% de la fréquentation la semaine, ce qui est une bonne "réponse" des usagers à l'amélioration très importante de l'offre. Néanmoins, cette augmentation est encore loin d'être proportionnelle à l'accroissement de l'offre exprimée en trains.kilomètres, qui est de l'ordre de 50% comme nous l'avons vu plus haut.

Si l'on ne prend que les gares IR, l'augmentation est même de l'ordre de 30%, explicable en partie par une augmentation nette de clientèle, mais aussi par un report depuis les haltes L. On observe en effet clairement un report de certaines gares, qui ne sont dorénavant plus desservies que par quelques trains L vers les gares IR. La halte de Berzée a ainsi enregistré une augmentation d'une centaine de montées (+58%, contre + 21% de montés pour l'ensemble de la ligne et +23% en gare de Walcourt).

La modification de service intervenue en décembre 2002 sur la L132 (passage de 38 à 58 trains par jour et par sens en semaine, services IR et nouveau matériel roulant) a donc eu un impact important sur la fréquentation des trains, comme le confirment les tableaux ci-dessous.

Semaine	section Charleroi - Walcourt			
	2002	2003	2004	variation 2002-2004
P	1015	932	1001	
L	2836	987	998	
IR		2190	2231	
<b>total</b>	<b>3851</b>	<b>4109</b>	<b>4230</b>	<b>+ 9,8%</b>

Semaine	section Walcourt - Couvin			
	2002	2003	2004	variation 2002-2004
P	799	502	467	
L	1896	663	675	
IR		1640	1697	
<b>Total</b>	<b>2695</b>	<b>2805</b>	<b>2839</b>	<b>+ 5,3%</b>

L'augmentation sensible du nombre de voyageurs est plus importante sur la section Walcourt - Charleroi qu'au sud de la ligne (respectivement + 10% et +5% en 2 ans). L'amélioration du temps de parcours assurée par les trains IR est en effet maximale pour les services à moyenne distance ; c'est donc très logique.

Le week-end, la fréquentation est restée plus ou moins stable (+3% sur la section Couvin - Walcourt, -3% sur la section Walcourt - Charleroi), l'offre n'ayant pas été modifiée.

**DIAGNOSTIC**

**Abonnements et billets**

*NB : Nous n'avons pu disposer de données selon le type d'abonnement, ni de données sur les abonnements à destination de la zone d'étude.*

Le nombre d'abonnements SNCB (cartes train) ayant comme origine les 3 haltes et la gare de Walcourt est de 533, ce qui représente plus de 250.000 voyages par an (deux sens).

Gare d'origine	Nb de voyages	Nb de cartes
Jamioulx	19.876	41
Beignée	4.806	10
Ham-s-Heure	26.054	55
Cour-s-Heure	21.082	43
Berzée	88.004	186
Pry	3.180	7
Walcourt	145.013	304
Yves-Gomezée	17.412	36
Philippeville	147.932	306
Mariembourg	48.023	101
Couvin	81.193	169
<b>Total L132</b>	<b>602.575</b>	<b>1258</b>
<b>Total Walcourt</b>	<b>253.609</b>	<b>533</b>

Les principales destinations des abonnements sont classées dans le tableau ci-après (origine : haltes de Walcourt).

Trois pôles se détachent nettement dans les destinations : Charleroi et Philippeville, qui sont deux pôles scolaires et d'emplois assez proches (moins d'une demi-heure de temps de parcours), mais aussi Bruxelles (à plus de 1h10 quant à elle, dans le meilleur des cas).

destination	Nb de cartes train	%
zone Charleroi	162	30%
Philippeville	139	26%
zone Bruxelles	100	19%
zone Namur	31	6%
Couvin	24	5%
autres	77	14%
<b>total</b>	<b>533</b>	<b>100%</b>

Plus d'un abonnement sur 4 est combiné avec un abonnement bus, soit 154 abonnements combinés (140 trajets bus et 14 trajets bus + citynet<sup>1</sup>).

Nous ne disposons donc pas de la répartition des cartes trains selon leur type (scolaire, trajet...). Mais en se basant sur la répartition des ventes en gare de Walcourt, trois-quarts des cartes seraient des cartes scolaires et un quart des cartes trajet (5% de cartes "autres").

Par ailleurs, les voyages avec billet (dans les haltes de Walcourt) représentent 66.700 voyages par sens et par an, soit un tiers des voyages avec billet de la ligne.

*Au total, les 4 haltes et gare de Walcourt génèrent près de 390.000 voyages (deux sens) par an (dont 1/3 de billets et 2/3 d'abonnements)<sup>2</sup>.*

Ce chiffre doit cependant être pris avec précaution, en l'absence de données sur les abonnements à destination des 4 arrêts situés sur la commune de Walcourt.

<sup>1</sup> Citynet : bus urbain de Charleroi

<sup>2</sup> Ce nombre est cohérent avec le nombre de montées observées, soit 3.620 pour une semaine moyenne.

**DIAGNOSTIC**

**Ventes en gare de Walcourt**

Dans la zone d'étude, le seul point d'achat de billets et abonnements est la gare de Walcourt.

Les données pour la période allant de février à avril 2005 (3 mois) font état de la **vente moyenne mensuelle** de :

- 1236 billets ordinaires
- 102 billets senior
- 17 billets touristiques
- 18 key card (qui permettent de relier pour 1 euro les gares proches)
- 20 go-pass et rail-pass
- 286 cartes trains, dont 72% de cartes-train scolaires et 22% de cartes-train Trajet (pour les navetteurs).

Grâce à ces chiffres, on voit que les scolaires représentent une part majoritaire de la clientèle sur la ligne 132. Cela corrobore les principales destinations, assez proches et dont le profil scolaire est affirmé, notamment en centre-ville (Charleroi et Philippeville).

**Fréquentation touristique**

Nous ne disposons pas de données sur la fréquentation "touristique" de la ligne L132. Elle dessert pourtant des sites touristiques intéressants tels que Couvin, Mariembourg ou, par l'intermédiaire de la gare de Walcourt, les lacs de l'Eau d'Heure.

Mais il n'existe pas d'offre de bus "touristique" entre la gare de Walcourt et les barrages. Selon la SNCB, la clientèle se rendant aux lacs est peu susceptible de prendre le train (familles avec bagages, ...). En correspondance avec un bus, cet aspect peut encore prendre une autre dimension.

La ligne L132 est en revanche assez fréquentée par des groupes (scouts, ...). Toujours selon la SNCB, cette fréquentation serait en augmentation (pas de données disponibles) mais assez mal connue (destination finale ?, billets de type pass).

Les cyclotouristes semblent aussi assez nombreux à fréquenter celle ligne, ce qui est visible au travers des problèmes rencontrés par le personnel de bord pour embarquer les vélos dans le nouveau matériel roulant (problèmes de place).

Une B-excursion (notamment scolaire) avait été mise en place voici quelques années vers Couvin et les grottes de Neptune, mais elle a été abandonnée devant son faible succès. Il en a été de même en relation avec les barrages de l'Eau d'Heure via la gare de Walcourt à la fin des années 80, mais l'initiative a également été supprimée, faute de succès (Information émanant du TEC Namur).

Le potentiel de la gare de Walcourt comme "gare des barrages de l'Eau d'Heure" devrait être mieux évalué, en lien avec le plan de mobilité des Lacs de l'Eau d'Heure à venir.

### 3.1.7 Trafic marchandises

Dans le secteur d'étude, le trafic marchandises concerne uniquement des carrières (exploitation de calcaire).

A l'heure actuelle, la ligne L132 voit passer un train de marchandises par jour, entre la **carrière des Petons à Yves-Gomezée** (Solvay) et la gare de Charleroi<sup>1</sup>. Ce sont environ 650.000 tonnes par an qui sont ainsi transportées, soit l'équivalent de 80 camions par jour. Ce train se rend en Allemagne.

En raison des contraintes d'infrastructure (sections à voie unique) et du passage relativement fréquent des trains, il n'a pas été aisé d'insérer ce sillon avec l'augmentation de l'offre de services voyageurs qui a eu lieu fin 2002.

Il existe un projet, bien avancé, d'ouverture d'une **carrière à Hemptinne (Carmeuse)**, avec un début d'exploitation annoncé en 2009-2010.

Une condition émise pour l'obtention de son permis d'exploiter est l'usage du chemin de fer pour le transport des pierres extraites. Le tonnage d'extraction prévu est de 2 à 2,5 millions de tonnes par an, soit 8 trains par jour et par sens. Ces trains auront pour destination Aisemont, par les lignes L132, L130 (jusque Tamines) puis L150.

Dans sa configuration actuelle, la L132 ne peut supporter ce trafic supplémentaire, selon la SNCB elle-même. La solution en cours d'étude à la SNCB est la réalisation au moins d'un évitement (ou plusieurs ?) entre Yves-Gomezée et Walcourt, afin d'y permettre les croisements.

Le coût du seul raccordement ferroviaire (donc pas le doublement localisé des voies pour assurer le croisement) serait d'environ 4,5 millions d'euros (hors signalisation), qui en l'état actuel du projet et sous toutes réserves, serait pris en charge par Infrabel.

<sup>1</sup> Un train par jour du lundi au samedi, plus un train supplémentaire les mardi et jeudi. Le train arrive à vide à la carrière à 4h20 et en repart chargé à 14h54.

La **carrière Berthe à Florennes**, en exploitation, n'est pas raccordée au rail. Plus de 100 camions traversent ainsi chaque jour le centre de la commune, créant des nuisances importantes (cf. chapitre transport de marchandises). Le tonnage considéré est dans ce cas de l'ordre de 700.000T/an.

Le coût de raccord de cette carrière à la ligne L132 (en empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée) a été évalué sommairement à 5 millions d'euros (hors signalisation).

L'intérêt de cette remise en service ferroviaire n'est cependant pas du tout évident. La carrière compte en effet plusieurs clients (sucreries, industrie...), dont la localisation est très diverse. Au départ de la carrière, les camions empruntent des directions variables (Charleroi, Mettet et dans une moindre mesure Philippeville), ce qui rend plus difficile une massification des flux, indispensable au transport ferroviaire.

A tout le moins, la rentabilité n'en paraît d'ores et déjà pas du tout évidente, selon la SNCB elle-même.



Train sortant de la carrière des Petons à Yves-Gomezée

### DIAGNOSTIC

#### Conclusions - diagnostic

##### Points forts

- Offre de service globalement de bon niveau, surtout depuis les modifications de 2002, grâce à son inscription dans le programme de "lignes de qualité totale"
- Offre de service forte aux périodes de pointe, surtout scolaires
- Bonnes relations avec Charleroi, Bruxelles, Mons et Namur, grâce à des temps de trajet réduits (Walcourt- Charleroi en 20 minutes par les IR), et de bonnes fréquences, tout au moins pour les haltes de Berzée et Walcourt en semaine
- Matériel roulant de grande qualité
- Pas moins de 4 haltes sur le territoire de Walcourt, dont 2 de type IR et une gare encore en activité

##### Points faibles

- Voie unique partielle, qui pose de très grosses contraintes horaires (trafic marchandises et voyageurs) et ne permet plus d'augmenter les sillons aux heures de pointe
- Travaux de rénovation de la ligne qui vont encore se poursuivre plusieurs années, par tronçons successifs et qui vont affecter peu ou prou l'offre de services
- Absence de personnel de surveillance systématique ou de passage dénivelé en gare de Walcourt, qui complique encore l'exploitation de la ligne
- Non cadencement horaire, tant pour les services IR que L, ce qui rend l'offre peu lisible pour les usagers occasionnels et affaiblit les "effets réseau" à Charleroi - Sud. Une confusion certaine existe ainsi entre les différents types de services, contrairement à ce qui prévaut sur la quasi totalité du réseau voyageurs de la SNCB
- Offre de service médiocre aux heures creuses aux points d'arrêt L
- Offre "basique" le week-end
- Qualité médiocre des haltes et gare (sauf Walcourt)

- Intermodalité peu développée, avec tous les modes, dans les gare / haltes qui nous concernent
- Pas de demande avérée liée aux loisirs / au tourisme, si ce n'est de la part de quelques catégories d'usagers extrêmement ciblées (vélo-touristes, groupes parascolaires, ...)

##### Autres points à prendre en considération

- La demande de l'association des usagers de la ligne d'avoir des arrêts à la demande pour les haltes qui ne sont plus desservies que par les IR. La réponse de la SNCB est très négative sur ce point
- Le développement important du trafic marchandises dans les prochaines années avec l'ouverture de la carrière d'Hemptinne, et la nécessité d'un raccordement ferroviaire nouveau sur une ancienne ligne désaffectée
- L'éventualité d'un prolongement de la ligne jusqu'à Florennes pour desservir la carrière Berthe
- Le projet de création d'un parking à la halte de Cour-sur-Heure et ses effets éventuels sur la nature d l'offre du service ferroviaire

**DIAGNOSTIC**

**3.2 Le réseau TEC**

**3.2.1 Offre de services**

**Description générale du réseau**

L'aire d'étude s'étendant sur deux provinces, la desserte bus est assurée par les services du TEC Namur - Luxembourg et du TEC Charleroi. Les trois communes sont desservies par les deux réseaux.

La plus grande partie du territoire est desservie par des services "réguliers", tout au moins les jours ouvrables aux heures de pointe. Aux heures creuses, seuls certains secteurs conservent une offre significative. Les samedi et dimanche ne subsiste qu'un nombre très réduit de services.

Comme souvent en zone rurale, l'offre est en grande partie déterminée en fonction des périodes scolaires.

Les trois communes sont desservies par 24 lignes de bus, toutes reprises dans le tableau ci-après.

10	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelaineau - Pironchamps 61	TEC Charleroi
710	Fleurus - Châtelaineau - Gilly - Charleroi - Marcinelle - Couillet - Loverval	
11	Ransart - Gilly - Montignies-sur-Sambre - Loverval	
12	Couillet - Montignies-sur-Sambre - Loverval	
13	Charleroi - Couillet - Châtelet - Presles	
14	Gilly - Châtelaineau - Châtelet - Bouffioulx - Chamborgneau - Charleroi	
E	Charleroi - Couillet - Loverval - Nalines - Joncret - Acoz	
E barré	Gerpennes - Nalines - Loverval - Charleroi	
109a	Charleroi - Marchienne-au-Pont - Lobbes-Beaumont - Sivry - Chimay	
132c 52	Walcourt - Froidchapelle Gourdinne - Nalines - Charleroi - Goutroux	

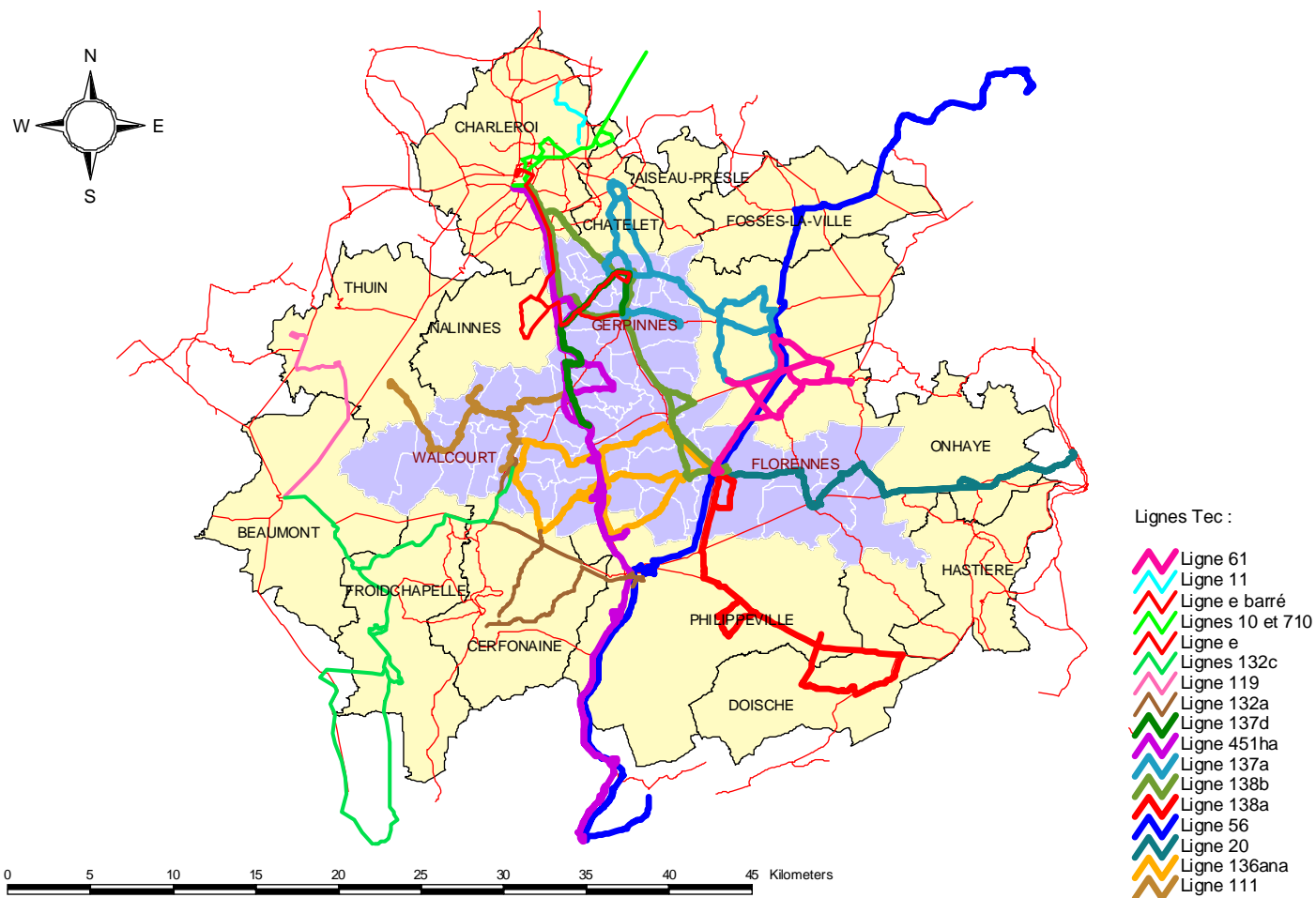
*NB : la ligne 132c est un bus local de la commune de Froidchapelle*

N°	Dénomination	TEC
111a	Thuillies - Laneffe / Walcourt	TEC Namur - Luxembourg
132a	Walcourt - Cerfontaine - Philippeville	
136a	Florennes - Yves-Gomezée - Walcourt	
136d	Florennes - Philippeville - Rance	
137a	Charleroi / Châtelaineau - Mettet	
137d	Gerpennes - Laneffe	
138a	Florennes - Doische	
138b	Charleroi / Châtelaineau - Florennes	
20	Dinant - Florennes	
56	Namur - Couvin	
561	Philippeville - Walcourt - Thy-le-Château	
562	Florennes - Yves-Gomezée	
61	Florennes - Mettet / Ermeton s/B.	
451	Charleroi - Philippeville - Couvin	

Le réseau présente une certaine complexité, oscillant entre la desserte fine des villages et des liaisons rapides vers les grands pôles internes et surtout externes (Charleroi, Namur, Dinant).

Les lignes comportent de nombreuses variantes, tant d'itinéraires que d'horaires : heures scolaires, jours de marché, variantes vers des villages à certaines heures... La lecture des horaires et des itinéraires est très complexe.

Réseau de bus TEC Namur - Luxembourg et Charleroi



**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**

**Caractérisation des lignes TEC Namur -Luxembourg et Charleroi (jour scolaire)**

N°	Dénomination	Nature trajet	
111a	Thuillies – Laneffe / Walcourt	variable	Berzée - Laneffe / Berzée - Walcourt / Thuillies - Berzée
132a	Walcourt - Cerfontaine - Philippeville	variante locale	Variante par Daussois
136a	Florennes – Yves-Gomezée - Walcourt	variable	Florennes - Walcourt par St Aubin - YG - Fraire - Chastrès Florennes - Walcourt par Morialmé - Fraire
136d	Florennes - Philippeville - Rance	variable	Florennes - Philippeville par St Aubin - Hemptinne Florennes - Philippeville par Vodecée
137a	Charleroi / Châtelaineau - Mettet	variable	Châtelaineau – Acoz - Mettet Châtelaineau – Acoz - Gerpinnes (+variante par Fromiée) Châtelaineau - Villers Poterie - Mettet Châtelaineau – Acoz - Villers Poterie - Mettet
137d	Gerpinnes - Laneffe	fixe	
138a	Florennes - Doische	variantes locales	Par Chaumont
138b	Charleroi / Châtelaineau - Florennes	variable	Charleroi – Acoz – Gerpinnes - Florennes Châtelaineau – Acoz – Gerpinnes - Florennes Charleroi - Gerpinnes par les Flaches (+ variante par Hymniée)
20	Dinant - Florennes	fixe	
56	Namur - Couvin	fixe	
561	Philippeville - Walcourt - Thy le Château	fixe	
562	Florennes – Yves-Gomezée	fixe	
61	Florennes - Mettet / Ermeton s/B.	variable	Florennes - Ermeton/B / Florennes - Mettet (+variantes)
451	Charleroi - Philippeville - Couvin	variantes locales	Tarcienne centre / Thy-le-B / Jamagne / Fraire et YG
10	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelaineau - Pironchamps 61	variable	Terminus Loverval (N5) ou IMTR
710	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelaineau - Fleurus	variable	Terminus Loverval (N5) ou IMTR
11	Ransart - Gilly - Montignies-sur-Sambre - Loverval	fixe	
12	Couillet - Montignies-sur-Sambre - Loverval	fixe	
13	Charleroi - Couillet - Châtelet - Presles	variante locale	dessert IMTR à certaines heures
14	Gilly - Châtelaineau - Châtelet - Bouffioulx - Chamborgneau - Charleroi	fixe	
E	Charleroi - Couillet - Loverval - Nalinnes - Joncret - Acoz	fixe	
E barré	Gerpinnes - Nalinnes - Loverval - Charleroi	fixe	
109a	Charleroi - Marchienne-au-Pont - Lobbes-Beaumont - Sivry - Chimay	variable	
132c	Walcourt - Froidchapelle	variable	Bus local
52	Gourdinne – Nalinnes – Charleroi - Goutroux	variantes locales	

*Fixe : la ligne suit un trajet fixe (certains arrêts peuvent ne pas être desservis)*

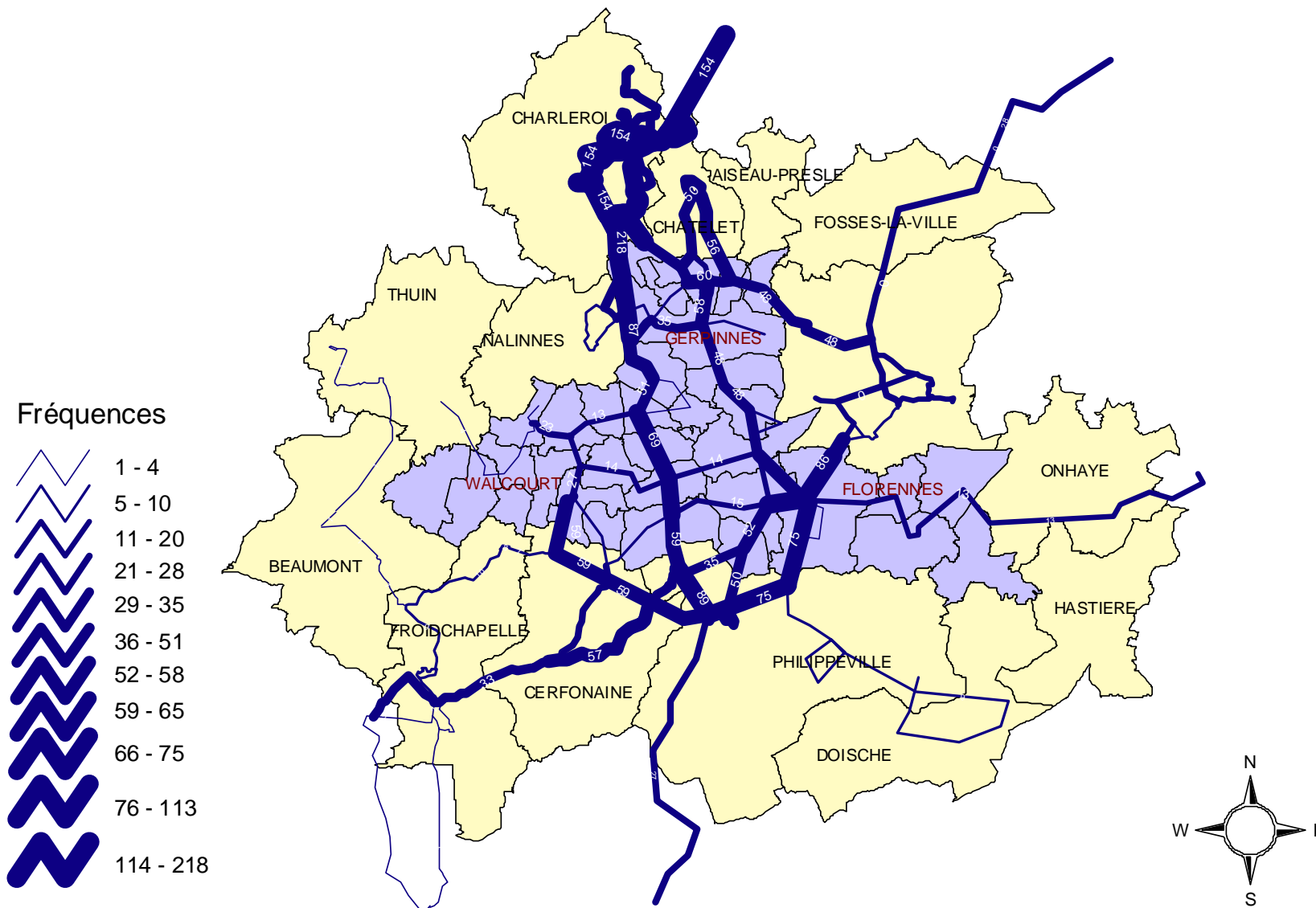
*Variante locale : la ligne suit un trajet comprenant pour certains services des variantes légères (desserte de village...)*

*Variable : la ligne parcourt plusieurs trajets sensiblement différents*

*Les variantes de desserte dans le centre de Florennes n'ont pas été prises en compte dans ce tableau.*

DIAGNOSTIC

Fréquence cumulée des bus par tronçon un jour scolaire normal



**DIAGNOSTIC**

Les lignes 10, 710, 11, 12, 13, 14, E, E barré sont des **lignes urbaines de Charleroi** dont le terminus se trouve à Loverval (sur la N5 ou à l'IMTR). Elles desservent une faible partie du territoire d'étude, mais importante pour les deux pôles de IND et IMTR (et les quartier proches).

Plusieurs lignes suburbaines sont **orientées vers Charleroi** :

- La ligne 451, qui dessert la N5 et les villages situés de part et d'autre
- Les 137a/138b, qui desservent les villages de Gerpinnes et une partie de Florennes
- La ligne 52

Plusieurs lignes ont un rôle de liaison avec des pôles extérieurs à la zone d'étude.

D'autres lignes encore ont une **fonction de desserte plus locale** :

- La 132a qui est la ligne de desserte interne des villages entre Florennes et Walcourt. Elle comporte différents itinéraires qui forment plus des mailles qu'une ligne au sens strict.
- La 562 qui relie Florennes à Yves-Gomezée selon le même itinéraire que la 136a, mais sous forme de ligne express (en extension de la ligne 56)
- La 137d entre Gerpinnes et Laneffe
- La 132c, qui est une ligne locale de Froidchapelle qui dessert la gare de Walcourt
- La ligne 109a permet de desservir Clermont et Castillon
- La ligne 52 relie Thy-le-Château et Gourdinne à Nalinnes et Charleroi

Parmi les secteurs dont la desserte est complexe, on trouve le **centre de Florennes**. Les différents bus effectuent en effet des circuits complexes, car comprenant de nombreuses variantes selon les heures et les jours (desserte de l'Athénée ou pas, jour de marché, ...). Tous passent néanmoins par la nouvelle gare des bus de la place de la Chapelle, soit 8 lignes(136a, 136d, 138a, 138b, 20, 56, 562, et 61).

A l'issue des travaux en cours au centre-ville (place Verte et alentours), le TEC envisage de réorganiser les circuits afin de les simplifier. La dimension somme toute restreinte du centre permettrait sans doute d'envisager d'y réduire le nombre d'arrêts, et en contrepartie d'améliorer la qualité et la lisibilité des itinéraires piétons et leur aménagement.

**Desserte de l'Eau d'Heure**

Deux lignes permettent de rejoindre Cerfontaine, qui est le village le plus proche des lacs :

- 132a (Walcourt – Philippeville)
- 136d (Florennes – Philippeville – Rance).

Le samedi, seule la 132a relie encore Walcourt et Cerfontaine (6 bus par sens dans la journée). Aucune de ces lignes ne fonctionne le dimanche.

Durant les vacances scolaires, la 136d assure 2 liaisons Cerfontaine - Philippeville dans l'après-midi et 3 liaisons Florennes - Cerfontaine. La 132a assure quant à elle 9 liaisons quotidiennes en semaine.

Pour des **événements exceptionnels**, des services spéciaux de type navettes sont mis en place : bus du TEC Charleroi pour la marche de Gerpinnes par exemple.

Par ailleurs, le service "bus 105" assure les déplacements des personnes à mobilité réduite. Cependant, ce service n'arrive pas à répondre à l'ensemble de la demande, car il est limité par le nombre de véhicules.

**Nombre de services par jour (un sens)**

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**

N°	Dénomination	jour ouvrable	samedi	dimanche	congés scolaires
111a	Thuillies – Laneffe / Walcourt	Berzée - Walcourt = 6 / Thuillies - Berzée = 2 Berzée - Laneffe = 6 (dont 2 terminus Somzée)	-	-	Berzée - Laneffe = 6 (dont 2 terminus Somzée)
132a	Walcourt - Cerfontaine - Philippeville	9	6	-	9
136a	Florennes – Yves-Gomezée - Walcourt	11 dont 8 par YG et 3 par Fraire	-	-	6 dont 5 par YG et 1 par Fraire
136d	Florennes - Philippeville - Rance	12	-	-	7
137a	Charleroi / Châtelineau - Mettet	Châtelineau - Acoz = 24 / Acoz - Mettet = 19 Acoz - Gerpinnes = 2 / Biesme - Mettet = 3 Châtelineau - Mettet (pas par Acoz) = 2	Châtelineau – Acoz - Mettet = 10	Château – Mett = 4 +1 Chat - Acoz +1 Acoz - Mettet	Châtelineau - Acoz = 18 / Charleroi - Acoz = 1 Acoz - Mettet = 16 Châtelineau - Mettet direct = 3
137d	Gerpinnes - Laneffe	1	-	-	
138a	Florennes - Doische	3 sens Flo - Doische / 6 sens Doische - Flo	-	-	3 sens Flo - Doische / 6 sens Doische - Flo
138b	Charleroi / Châtelineau - Florennes	Charleroi - Gerpinnes par Les Flaches = 4 Charleroi - Gerpinnes par Acoz = 24 Gerpinnes - Florennes = 33 (dont 5 Gerp-Hymn.) Châtelineau - Acoz = 3	Charleroi - Florennes = 13	Charleroi - Florennes = 7 +1 Charleroi - Acoz	Charleroi – Acoz – Gerpinnes - Florennes = 21
20	Dinant - Florennes	6	3 (Dinant - Morville)	-	5
56	Namur - Couvin	14	7	1	14
561	Philippeville - Walcourt - Thy-le-Château	3 sens Thy - Ph, 5 sens Ph - Thy	-	-	3 sens Thy - Ph, 5 sens Ph - Thy
562	Florennes – Yves-Gomezée	5 sens Flo - YG, 3 sens YG - Flo	-	-	5 sens Flo - YG, 3 sens YG - Flo
61	Florennes - Mettet / Ermeton s/B.	Florennes - Ermeton = 5 Florennes - Mettet = 8			Florennes - Ermeton = 4 Florennes - Mettet = 3
451	Charleroi - Philippeville - Couvin	25 (sur section complète Charleroi - Philippeville) 4 partiel	10	9	21 (sur section Charleroi - Philippeville) 2 partiel
10	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelineau - Pironchamps 61	30 pour IMTR et 30 pour Loverval	15 pour IMTR et 15 pour Loverval	0	27 IMTR et 28 pour Loverval
710	Fleurus - Châtelineau - Gilly - Charleroi - Marcinelle - Couillet - Loverval	0	0	14 pour IMTR 15 pour Loverval	
11	Ransart - Gilly - Montignies-sur-Sambre - Loverval	14	13	11	13
12	Couillet - Montignies-sur-Sambre - Loverval	16	14	0	14
13	Charleroi - Couillet - Châtelet - Presles	2 par IMTR	0	0	2 par IMTR
14	Gilly - Châtelineau - Châtelet - Bouffioulx - Chamborgneau - Charleroi	13	13	0	13
E	Charleroi - Couillet - Loverval - Nalinnes - Joncret - Acoz	13	11	0	13
E barré	Gerpinnes - Nalinnes - Loverval - Charleroi	3	0	0	0
109a	Charleroi - Marchienne-au-Pont - Lobbes-Beaumont - Sivry - Chimay	9 (à Castillon)	2 vers Charleroi	0	6
132c	Walcourt - Froidchapelle	4 (pour gare de Walcourt)	0	0	2
52	Gourdinne – Nalinnes – Charleroi - Goutroux	11	11	3	11

**DIAGNOSTIC**

**A En semaine (jours scolaires, hors jours de marché et mercredi)**

Une ligne se démarque nettement (L10), offrant des services de type urbain ; desservant aussi bien l'IMTR que l'IND, ainsi que le centre-ville de Charleroi. Loverval et l'IMTR bénéficient ainsi d'une très bonne desserte par le TEC Charleroi.

Certaines lignes fortes suburbaines se démarquent également en termes de fréquences :

- La **ligne 451** Charleroi - Philippeville par la N5, avec plus de 25 allers-retours par jour
- Les **lignes 137a et 138b** de Charleroi et Châtelet vers Gerpinnes, Florennes et Mettet, avec environ 25 allers-retours par jour pour chacune des lignes
- La **ligne Rapido 56** offre avec Namur 14 allers-retours par jour en passant par Florennes
- Les lignes 11 et 12 desservent également le terminus de Loverval, étant connectées au sud—est et à l'est de l'agglomération carolorégienne
- La ligne E irrigue la sud de Charleroi, reliant notamment Acoz/Loverval à Loverval
- L'axe de la N5 est donc particulièrement bien desservi entre Charleroi et Philippeville.

La ligne 136a offre aussi d'assez bonnes fréquences entre Walcourt et Florennes (11 bus par jour), mais elle suit plusieurs itinéraires distincts (par Fraire, par Yves-Gomezée...), ce qui affaiblit ce constat positif ; la desserte des différents villages traversés est ainsi variable.

Il existe aussi de nombreux tronçons de voiries desservis par plusieurs lignes, qui bénéficient - à première vue - d'une bonne desserte : Acoz –

Gerpinnes, Morialmé – Florennes, ou encore Berzée - Thy-le-Château – Walcourt. La qualité de cette desserte atténuée à tout le moins ce constat positif.

Plusieurs villages ne sont quant à eux desservis quasiment qu'aux heures de pointe scolaires : Rognée, Mertenne, Chaumont, Fromiée, ...

**B Les week-ends**

La desserte du week-end est très inférieure à celle de la semaine :

- Seules les lignes 56, 451, 20, 137a et 138b et 132a, E, 11, 12 et 109a, ainsi que les lignes urbaines de Charleroi circulent les samedis, avec des fréquences réduites souvent d'un tiers à la moitié par rapport à la semaine (sauf pour Loverval et l'IMTR où les fréquences restent quasi-identiques)
- Le dimanche, la desserte n'est maintenue que sur quelques lignes : 56 (1 bus le soir dans chaque sens entre Couvin et Namur), 451 (10 bus dans la journée), 137a/138b (7 bus pour chaque ligne), 11 (11 bus par sens). Le 710 assure encore une assez bonne desserte de Loverval et de l'IMTR, en substitution de la L10

**C En période de vacances scolaires**

La plupart des lignes offrent des fréquences légèrement inférieures aux périodes scolaires, en particulier aux heures de pointe.

**Temps de parcours**

La durée de trajet est un des facteurs importants pour favoriser l'usage du bus. Dans le secteur d'étude, les seuls gros problèmes de fluidité se situent quotidiennement sur la N5, entre Loverval et Charleroi, aux périodes de pointe. Des problèmes plus ponctuels se posent aussi le dimanche au retour des barrages de l'Eau d'Heure.

**DIAGNOSTIC**

Les temps de parcours sur quelques liaisons principales (prises à partir du centre des communes) sont les suivants, comparés à la VP :

**Temps de parcours (en minutes)**

	Durée minimale en bus	Durée en voiture (heures creuses)
Florennes – Gerpennes	15	15
Florennes – Charleroi (gare)	39	30
Gerpennes – Charleroi (gare)	20	18
Walcourt – Florennes	28	20
Philippeville – Florennes	11	9
Philippeville – Walcourt	16	14
Philippeville - Charleroi	44	26
Florennes – Dinant	44	25
Florennes - Namur	48	36

*NB : la durée en bus a été calculée sur base des indicateurs horaires des TEC. La durée en voiture a été calculée sur base des informations fournies par un "calculateur d'itinéraire" (www.mappy.be)*

Le trajet en voiture est en général plus rapide, mais sur un grand nombre de liaisons, la différence de durée n'est pas très élevée.

Il n'existe pas de liaison bus directe entre Gerpennes et Walcourt, ni entre Walcourt et Charleroi (desserte par le train en moins de 20 min).

Lorsque la liaison est possible en train, ce dernier est plus rapide : 32 minutes pour Philippeville - Charleroi (IR) et 12 minutes pour Philippeville - Walcourt.

**Horaires et cadencement**

Les horaires répondent avant tout à la demande scolaire, avec de nombreux services le matin entre 7h et 8h30 et le soir entre 15h et 18h (la pointe du soir étant généralement plus étalée que celle du matin, en accord avec la demande autre que spécifiquement scolaire).

Les services durant la journée sont peu nombreux (sauf les jours de marché où des bus supplémentaires roulent dans la matinée et le mercredi midi), à l'exception des "grandes" lignes (451, 137a, 138b, 56, 11, 12, E) et de la desserte périurbaine de Charleroi, qui offrent en général un bon cadencement (min. 1/h les jours ouvrables, 1/2h le week-end).

Si la plupart des lignes offrent des services dès 6h le matin, afin de répondre à la demande des navetteurs (et ensuite des scolaires), seules quelques "grandes" lignes (10, 451, 137a et 138b) offrent encore un service en soirée (après 20h).

Les horaires sont souvent dissymétriques selon le sens, notamment pour les lignes qui répondent à des motifs ciblés (scolaire).

La carte suivante présente les fréquences cumulées des services, et appelle quelques commentaires additionnels :

- 4 "grands" axes ressortent nettement (en plus des lignes urbaines liant Lovreval à l'agglomération de Charleroi) : Châtelet – Acoz – Mettet, Charleroi – Acoz – Gerpennes – Florennes, Namur – Florennes – Couvin et Charleroi – Philippeville (- Couvin)
- Ces axes sont d'orientation générale nord-sud, polarisés par les grands urbains extérieurs que sont en premier lieu Charleroi, mais également Namur et Châtelet
- 2 nœuds de convergence / d'échange s'en dégagent dans notre territoire d'étude que sont Acoz et Florennes
- La qualité de service est nettement moins forte à l'ouest de la N5, compte tenu notamment de l'offre ferroviaire de la L132 ; il s'agit donc d'une complémentarité d'offre TC entre la SNCB et le TEC

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**

- La desserte de Loverval et de l'IMTR est très bonne, assurée par des services de type urbain.

**Cadencement des lignes de bus**

N°	Dénomination	jour scolaire		samedi	dimanche	vacances scolaires
		HP	HC			
111a	Thuillies – Laneffe / Walcourt	non	non	-	-	non
132a	Walcourt - Cerfontaine - Philippeville	non	non	non	-	non
136a	Florennes – Yves-Gomezée - Walcourt	non	non	-	-	non
136d	Florennes - Philippeville - Rance	non	non	-	-	non
137a	Charleroi / Châtelaineau - Mettet	non	1 bus / h	1 bus / 2h	non	non en HP 1 bus/h en HC
137d	Gerpennes - Laneffe	non	non	-	-	non
138a	Florennes - Doische	non	non	-	-	non
138b	Charleroi / Châtelaineau - Florennes	non	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/2h	1 bus/h
20	Dinant - Florennes	1 bus/h HP matin vers Dinant	non	non	-	
56	Namur - Couvin	2 bus/h	1 bus/h	-	-	
561	Philippeville - Walcourt - Thy le Château	1 bus/h HP soir vers Pry	non	-	-	non
562	Florennes – Yves-Gomezée	non	non	-	-	non
61	Florennes - Mettet / Ermeton s/B.	non	non	-	-	non

451	Charleroi - Philippeville - Couvin	2 bus /h	1 bus/h	1 bus/2h	1 bus/2h	2 bus/h HP 1 bus/ HC
N°	Dénomination	jour scolaire		samedi	dimanche	vacances scolaires
10	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelaineau - Pironchamps 61	4 bus/h	4 bus/h	2 bus/h		2 bus/h HP
710	Fleurus - Châtelaineau - Gilly - Charleroi - Marcinelle - Couillet - Loverval	-	-	-	2 bus/h	-
11	Ransart - Gilly - Montignies-sur-Sambre - Loverval	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/h
12	Couillet - Montignies-sur-Sambre - Loverval	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/h	-	1 bus/h
13	Charleroi - Couillet - Châtelet - Presles	non	-	-	-	-
14	Gilly - Châtelaineau - Châtelet - Bouffioulx - Chamborgneau - Charleroi	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/h	non	1 bus/h
E	Charleroi - Couillet - Loverval - Nalinnes - Joncret - Acoz	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/h	-	1 bus/h
E barré	Gerpennes - Nalinnes - Loverval - Charleroi	non	non	-	-	-
109a	Charleroi - Marchienne-au-Pont - Lobbes-Beaumont - Sivry - Chimay	non	non	non	-	non
132c	Walcourt - Froidchapelle	non	non	non	non	non
52	Gourdinne – Nalinnes – Charleroi - Goutroux	1 bus/h	1 bus/h	1 bus/h	non	1 bus/h

*HP : heures de pointe / HC : heures creuses*

## DIAGNOSTIC

### Correspondances bus-bus

Les correspondances bus-bus ont été examinées aux deux nœuds de Acoz (lignes qui se croisent vers Châtelet et Charleroi) et Florennes (particulièrement entre la ligne Couvin – Namur et la ligne Florennes – Charleroi).

#### **A Acoz**

Les lignes 137a (Châtelineau - Mettet) et 138b (Charleroi - Florennes) sont en correspondance à la gare d'Acoz (ancienne gare ferroviaire). Les bus en provenance de Charleroi, de Châtelineau, de Florennes et de Mettet sont en correspondance à Acoz gare (arrivée normalement simultanée et délai d'attente de 5 minutes), ce qui permet de bonnes correspondances multidirectionnelles. Cette réalité (positive) est particulièrement intéressante à relever.



*La gare des bus à Acoz*

#### **B Florennes**

7 lignes de bus passent par la gare des bus de Florennes ; seule la ligne express 56 n'y a pas son terminus. Etant donné sa fonction de ligne structurante rapide, la ligne 56 (et ses extensions) n'attend pas les correspondances locales.

La ligne 138b, en provenance de Charleroi et Gerpennes, permet la correspondance avec la ligne Rapido 56.

Les autres lignes passant à Florennes n'étant pas cadencées, la qualité des correspondances est relativement variable. Néanmoins, aux heures de pointe, celles-ci sont relativement satisfaisantes.



*Gare des bus de Florennes*

Par ailleurs, il faut signaler que la base aérienne dispose d'un car qui permet aux employés de la base venant de Namur par le Rapido 56 de rejoindre l'entrée de la base grâce à une bonne combinaison.

### Caractérisation structurelle des services TEC

Nous pouvons finalement distinguer, « structurellement parlant », les types des lignes suivantes :

- Une ligne "**Rapido**" (et ses extensions), qui fonctionne en semaine durant la journée, le samedi et le dimanche soir, essentiellement pour les besoins des navetteurs (scolaires, mais aussi dans une moindre mesure, travailleurs), qu'ils soient quotidiens ou hebdomadaires
- Trois "**lignes fortes**" (dans le temps et dans l'espace), suburbaines, répondant à des besoins de déplacement diversifiés, desservant assez bien les noyaux urbanisés principaux des communes de Gerpinnes et Florennes (entre eux et en relation avec les centres urbains principaux de Châtelet et surtout Charleroi)
- Des **services urbains** liant Loverval (IMTR et IND) à l'agglomération carolorégienne, non seulement le centre-ville, mais aussi d'autres noyaux importants de la couronne urbaine
- Quelques "**lignes généralistes**", dont l'offre est peu structurante (spatialement et temporellement), étant surtout destinées à une population "captive"
- Plusieurs lignes destinées au (seul) "**ramassage scolaire**"
- Pas d'offre destinée au **tourisme** naissant dans la région

Peu de lignes offrant des correspondances de qualité avec la ligne SNCB 132 et qui intéresse la zone d'étude

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**

**Caractéristiques structurelles principales des lignes TEC**

N°	Dénomination	Fonction principale	Fonction secondaire	Cadencement	Gare SNCB 1 <sup>ère</sup> extrémité	Gare SNCB 2 <sup>ème</sup> extrémité
56	Namur - Couvin	Rapido	-	Oui	Namur	Couvin
451	Charleroi - Philippeville - Couvin	Rapido (assimilée)	-	Oui	Charleroi	Couvin
138b	Charleroi / Châtelineau - Florennes	Suburbaine	-	Oui	Charleroi	-
137a	Charleroi / Châtelineau - Mettet	Suburbaine	-	Oui	Charleroi	-
10/7	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelineau - Pironchamps	Suburbaine	-	Oui	Charleroi	Couillet
11	61 Ransart - Gilly - Montignies-sur-Sambre - Loverval	Suburbaine	-	Oui	Couillet	-
12	Couillet - Montignies-sur-Sambre - Loverval	Suburbaine	-	Oui	Couillet	-
13	Charleroi - Couillet - Châtelet - Presles	Suburbaine	-	Non	Charleroi	Couillet
14	Gilly - Châtelineau - Châtelet - Bouffioulx - Chamborneau - Charleroi	Suburbaine	-	Oui	Charleroi	Châtelet
E	Charleroi - Couillet - Loverval - Nalines - Joncret - Acoz	Suburbaine	-	Oui	Charleroi	Couillet
20	Dinant - Florennes	Généraliste	-	Non	Dinant	-
136a	Florennes - Yves-Gomezée - Walcourt	Généraliste	Rabattent train	Non	-	Walcourt

			heures de pointe			
132a	Walcourt - Cerfontaine - Philippeville	Généraliste	-	Non	Walcourt	Philippeville
61	Florennes - Mettet / Ermeton s/B. Charleroi -	Généraliste	-	Non	-	-
109a	Marchienne-au-Pont - Lobbes-Beaumont - Sivry - Chimay	Généraliste	-	Non	Charleroi	Lobbes
132c	Walcourt - Froidchapelle	Généraliste	Rabattent train heures de pointe	Non	Walcourt	-
52	Gourdinne - Nalines - Charleroi - Goutroux	Généraliste		Oui	Charleroi	
E barré	Gerpennes - Nalines - Loverval - Charleroi	Scolaire	-	Non	Charleroi	-
111a	Thuillies - Laneffe / Walcourt	Scolaire	Rabattent train heures de pointe	Non	-	Berzée et Walcourt
561	Philippeville - Walcourt - Thy le Château	Scolaire	Rabattent train heures de pointe	Non	Philippeville	-
136d	Florennes - Philippeville - Rance	Scolaire	Généraliste	Non	-	-
137d	Gerpennes - Laneffe	Scolaire	-	Non	-	-
138a	Florennes - Doische	Scolaire	-	Non	-	-
562	Florennes - Yves-Gomezée	Scolaire	-	Non	-	-

### 3.2.2 La demande

Nous n'avons pas obtenu exactement les mêmes types d'informations de la part des deux TEC, de sorte que la présentation des résultats et leur interprétation diffèrent quelque peu.

De plus, les données ne peuvent être complètement mises en commun dans ces circonstances, de sorte que nous n'avons pas produit de tableau unique se rapportant à la demande. Néanmoins, nous ferons des commentaires spécifiques en fin de paragraphe qui tenteront d'utiliser de manière appropriée l'ensemble des résultats.

#### **Billets et cartes ordinaires<sup>1</sup>**

TEC Namur

A partir des données relatives aux achats de billets (simples ou multiples) et des oblitérations de cartes, plusieurs résultats peuvent être présentés.

La faiblesse de l'offre sur certains parcours ne sera pas oubliée dans l'interprétation des données.

Pour les trois communes, on dénombre en moyenne 12.800 oblitérations par mois, dont 37% de tickets et 63% de cartes « INTER ».

Le tableau ci-après reprend les lignes du TEC Namur - Luxembourg desservant les trois communes, par ordre décroissant d'utilisation en semaine, le samedi et le dimanche et durant les congés scolaires, pour le mois de novembre 2004.

Les lignes desservant Charleroi (la 451 et la 138b) connaissent la plus forte fréquentation. On voit là la place prépondérante de ce pôle d'attraction. La ligne 56 desservant Namur connaît aussi une fréquentation non

négligeable, le service rapide mis en place étant très performant en terme de durée de trajet et de cadencement. La ligne de Dinant est moins empruntée.

Les autres lignes sont des lignes plus locales, desservant les différents villages, et dont la fréquentation est faible.

Le samedi, la fréquentation est moitié moins importante qu'en semaine, ce qui est néanmoins un assez bon résultat étant donné que l'offre est elle aussi diminuée de moitié. Le dimanche, la fréquentation des bus est très faible sauf sur deux lignes fortes (451 et 138b) où elle est à peu près proportionnelle à l'offre.

**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**

**Oblitérations par ligne en novembre 2004**

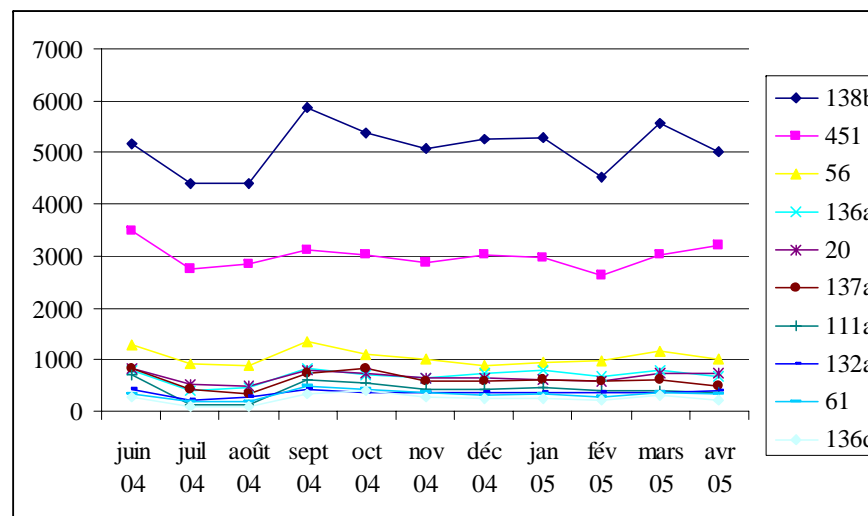
n° ligne	nom ligne	semaine		samedi		dimanche et férié		congé scolaire	
		nb.	m	nb.	m	nb.	m	nb.	m
<b>138b</b>	Charleroi / Châtelineau - Florennes	3313	207	511	128	340	57	896	224
<b>451</b>	Charleroi - Philippeville - Couvin	2039	127	277	69	155	26	459	115
<b>56</b>	Namur - Couvin	694	43	96	24	19	3	194	49
<b>136a</b>	Florennes – Yves-G - Walcourt	567	35					74	19
<b>20</b>	Dinant - Florennes	509	32	3	1			128	32
<b>137a</b>	Charleroi / Châtelineau - Mettet	490	31	21	5	10	2	54	14
<b>111</b>	Thuillies – Laneffe / Walcourt	412	26					16	4
<b>61</b>	Florennes - Mettet / Ermeton s/B.	344	22					26	7
<b>136d</b>	Florennes - Philippeville - Rance	276	17					13	3
<b>132a</b>	Walcourt - Cerfontaine - Philippeville	274	17	39	10			52	13
<b>138a</b>	Florennes - Doische	172	11					41	10
<b>137d</b>	Gerpinnes - Laneffe	119	7					18	5
<b>562</b>	Florennes – Yves-Gomezée	60	4					5	1
<b>561</b>	Philippeville - Walcourt - Thy le Ch.	13	1					8	2

*m : moyenne par jour*

*NB : les titulaires d'un abonnement 65+ n'oblitérent pas, et ne sont donc pas compris dans ces données*

La répartition au cours de l'année est représentée dans le graphique ci-après.

**Oblitérations mensuelles par ligne**



*NB : les lignes 138a, 137d, 562 et 561, dont la fréquentation mensuelle moyenne est inférieure à 200 oblitérations ne sont pas représentées.*

La fréquentation des lignes est globalement moins élevée durant la période estivale (-30% en moyenne), et connaît un pic en septembre.

De plus, en été, les heures de fréquentation changent un peu puisque la part des usagers oblitérant leur billet entre 9h et 15h passe de 35% à 45%. De même, la proportion d'abonnés diminue un peu au profit des tickets (58% d'abonnés en juillet - août).

Tout cela indique le poids élevé de la fréquentation scolaire des services TEC aux périodes scolaires.

**TEC Charleroi**

**TEC Namur**

**Oblitérations par ligne en mars 2005**

N° ligne	Nom ligne	Semaine complète	
		nb.	m
<b>10</b>	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelaineau - Pironchamps	17704	571
<b>710</b>	Fleurus - Châtelaineau - Gilly - Charleroi - Marcinelle - Couillet - Loverval	-	-
<b>11</b>	Ransart - Gilly - Montignies-sur-Sambre - Loverval	2316	75
<b>12</b>	Couillet - Montignies-sur-Sambre - Loverval	1495	48
<b>13</b>	Charleroi - Couillet - Châtelet - Presles	2148	69
<b>14</b>	Gilly - Châtelaineau - Châtelet - Bouffioulx - Chamborgneau - Charleroi	2283	74
<b>E</b>	Charleroi - Couillet - Loverval - Nalinnes - Joncret - Acoz	-	-
<b>E barré</b>	Gerpennes - Nalinnes - Loverval - Charleroi - Charleroi - Marchienne-au-Pont - Lobbes-Beaumont	-	-
<b>52</b>	- Sivry - Chimay	4189	135
<b>109a</b>	Walcourt - Froidchapelle	3588	116
<b>132c</b>	Gourdinne - Nalinnes - Charleroi - Goutroux	182	6

*m : moyenne par jour*

Les oblitérations ne permettent pas de connaître les origines ↔ destinations des usagers, critère qui apparaît bien au contraire dans les données des abonnements qui nous ont été fournies par les TEC.

On compte 1.345 abonnements annuels pour la zone (origine et/ou destination dans les trois communes).

Différents types d'abonnements existent :

- Lynx : < 25 ans,
- Open : de 25 à 65 ans
- Alto : > 65 ans
  
- 87% des abonnés ont un abonnement Lynx
- 65% des abonnés ont moins de 18 ans

Tout cela prouve le poids des scolaires dans la fréquentation des TEC.

**Abonnements**

Les oblitérations ne permettent pas de connaître les origines ↔ destinations des usagers, critère qui apparaît bien au contraire dans les données des abonnements qui nous ont été fournies par les TEC.

**DIAGNOSTIC**

**Origine et destination des abonnements annuels (par commune)**

<b>De vers</b>	<b>Florennes</b>	<b>Gerpennes</b>	<b>Walcourt</b>	<b>Autres communes</b>	<b>Total</b>
<b>Florennes</b>	86	72	100	271	529
<b>Gerpennes</b>	25	40	34	19	118
<b>Walcourt</b>	5	1	14	20	40
<b>Autres communes</b>	231	114	263	-	-
<b>Total</b>	347	227	411	310	-

On dénombre près de 1.000 abonnements annuels ayant l'une des trois communes comme origine, soit 4% de la population, celle-ci étant assez proche d'une commune à l'autre, bien que moindre à Gerpinnes.

On dénombre aussi 687 abonnements annuels ayant l'une des trois communes comme destination, dont 77% à destination de Florennes, démontrant (s'il le fallait encore) son poids en la matière, singulièrement de l'enseignement secondaire.

Walcourt compte ainsi le plus grand nombre d'abonnements à l'origine (411, 347 à Florennes et 227 à Gerpinnes) et le moins à destination (40, contre 529 à Florennes et 118 à Gerpinnes).

L'analyse des origines ⇔ destinations des **abonnements annuels** (regroupées par communes) fait apparaître des axes préférentiels de demande <sup>1</sup>

- Des liaisons assez fortes mais déséquilibrées entre les trois communes : 100 abonnements Walcourt → Florennes et 71 Gerpinnes → Florennes, peu de relations Walcourt → Gerpinnes (pas de bus direct) ; l'attractivité scolaire privilégiée explique cette situation
- Une forte attractivité de Charleroi (84 usagers en provenance de Gerpinnes, 59 de Walcourt, et 44 de Florennes)
- Une liaison forte Florennes → Namur (94 abonnements)
- Des échanges importants avec Philippeville (156 abonnements Walcourt → Philippeville, 61 abonnements Florennes → Philippeville et 44 dans l'autre sens) et avec Mettet (Mettet → Florennes 153 abonnements).

Par ailleurs Les abonnements "65+" représentent un nombre non négligeable d'abonnés, 3.346, soit bien plus que les abonnements "classiques". Mais les itinéraires de ces abonnés ne sont pas connus (pas d'oblitération).

**TEC Charleroi**

La part des oblitérations dues aux abonnés excède sur toutes les lignes celles opérées par les usagers occasionnels. Mais leur importance relative fluctue selon les lignes : en gros, les lignes fortes attirent un peu plus d'usagers abonnés que d'usagers occasionnels (tickets) (telle la ligne 10 où la part est de 60-40%), alors que les lignes faibles attirent principalement des abonnés, ce qui est très logique puisqu'elles circulent principalement (quand ce n'est pas exclusivement) aux heures de pointe.

<sup>1</sup> L'analyse des abonnements mensuels, non présentée ici, donne les mêmes tendances

**Oblitérations par ligne en mars 2005**

N° ligne	Nom ligne	Semaine complète	
		nb.	m
<b>10</b>	Loverval - Couillet - Marcinelle - Charleroi - Gilly - Châtelaineau - Pironchamps	24913	804
<b>710</b>	Fleurus - Châtelaineau - Gilly - Charleroi - Marcinelle - Couillet - Loverval	-	-
<b>11</b>	Ransart - Gilly - Montignies-sur-Sambre - Loverval	3757	121
<b>12</b>	Couillet - Montignies-sur-Sambre - Loverval	3484	112
<b>13</b>	Charleroi - Couillet - Châtelet - Presles	2528	82
<b>14</b>	Gilly - Châtelaineau - Châtelet - Bouffioulx - Chamborgneau - Charleroi	3248	105
<b>E</b>	Charleroi - Couillet - Loverval - Nalinnes - Joncret - Acoz	-	-
<b>E barré</b>	Gerpennes - Nalinnes - Loverval - Charleroi	-	-
<b>52</b>	Charleroi - Marchienne-au-Pont - Lobbes-Beaumont - Sivry - Chimay	6328	204
<b>109a</b>	Walcourt - Froidchapelle	5947	192
<b>132c</b>	Gourdinne – Nalinnes – Charleroi - Goutroux	415	13

*m : moyenne par jour*

On compte 197 abonnements annuels (origine) dans les trois communes, soit beaucoup moins que ce qu'assure le TEC Namur. Toutefois, cela ne concerne que les abonnés à l'origine ; nous n'avons pu disposer de données à la destination.

Différents types d'abonnements existent :

- Lynx : < 25 ans,
- Open : de 25 à 65 ans
- Alto : > 65 ans

Près de 90% des abonnés ont un abonnement Lynx.

Tout cela établit une fois de plus le poids des scolaires dans la fréquentation des TEC.

**Origine et destination des abonnements annuels (par commune)**

	Origine	Destination
<b>Florennes</b>	2	0
<b>Gerpennes</b>	106	43
<b>Walcourt</b>	25	5
<b>Charleroi</b>	29	110
<b>Autres communes</b>	4	19

En ajoutant ces informations aux résultats du TEC Namur, il n'y a pas de « chamboulement », compte tenu que le nombre d'abonnés est beaucoup plus faible pour le TEC Charleroi. Néanmoins, à peu près la moitié des Gerpinnois sont abonnés dans chacun des TEC (alors qu'ils le sont presque à 100% au TEC-Namur pour les deux autres communes).

A destination apparaît l'importance spécifique de Charleroi, ce qui est évidemment très logique, s'agissant pour l'essentiel d'utilisateurs effectuant leur navette depuis Gerpennes (le mouvement inverse ressort également, nettement moins puissant toutefois).

A destination apparaissent également quelques autres destinations, pas très importantes mais « atypiques » que sont notamment Thuin et Gosselies, réputées au niveau scolaire secondaire et qui attirent ainsi des élèves d'une large région.

### **TEC cumulés**

Nous avons déjà pu préciser que nous n'avons pas la possibilité de cumuler « simplement » les données traitées émanant des deux sociétés ; cela ne constitue toutefois à nos yeux aucunement un handicap pour la suite de l'étude, mais cela ne nous permet en tout cas pas de traiter « simplement » l'information, sur le plan chiffré. Nous nous bornerons donc ici à des enseignements liés à des indications probantes, accompagnées de quelques commentaires ciblés.

De très loin, c'est la ligne 10 qui enregistre la plus forte fréquentation (en nombre d'oblitérations, rappelons-le), confirmant son caractère de ligne urbaine majeure du réseau de Charleroi, avec quelques 2.000 oblitérations par jour ouvrable environ).

Suivent plusieurs lignes fortes suburbaines qui enregistrent quelques milliers d'oblitérations par jour ouvrable. Il s'agit pour partie de lignes également urbaines mais « secondaires » (11, 12, 13, 14, E), et pour partie de lignes suburbaines (109a, 138b, 451). Il est probable que les lignes 56, 136a, 20, 137a, 111 et 61 rentrent également dans cette catégorie, mais les abonnés n'y sont pas repris dans les oblitérations.

Ces observations sont tout à fait cohérentes avec l'offre, tout au moins les jours de semaine.

S'agissant du week-end, nous n'avons pu sérier la demande que pour les services exploités par le TEC-Namur, la demande reste appréciable -, rapportée au nombre de services offerts -, tout au moins pour les lignes qui offrent encore une offre non négligeable (au minimum 1 service par 2 heures).

### **3.2.3 Les services scolaires**

En complément des services réguliers des TEC, il existe un certain nombre de services spécifiques pour les scolaires.

Ce sont près de 200 jeunes qui sont pris ainsi en charge tous les jours.

Il est important de tenir compte de ces services spéciaux dans les aménagements d'abord d'écoles, car ces bus s'ajoutent aux services réguliers et nécessitent donc aussi de l'espace pour charger/ décharger/ attendre.

L'origine des élèves quant à elle varie chaque année. Ils proviennent notamment de Thy-le-Château (42 élèves), Gerpennes (21 élèves), Acoz et Hanzinelle (16 élèves de chaque village).

Les principales écoles de destination de ces services desservant les trois communes sont :

- L'enseignement spécial à Philippeville (49 élèves)
- Les écoles de Gerpennes (32 élèves)
- L'enseignement spécial à Florennes (22 élèves)
- L'école clinique et le Soleil Levant à Montignies-sur-Sambre (19 élèves)
- Les écoles de Beaumont (12 élèves)

### 3.2.4 Les services touristiques

Une offre spéciale a été développée voici quelques années par le TEC Charleroi, dans le cadre d'un projet européen, pour accéder à l'Aquacentre des barrages de l'Eau d'Heure (rappelons que ceux-ci sont inaccessibles par les TEC ordinaires le week-end).

Le MET en a établi une évaluation, dont nous avons extrait des éléments significatifs (Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports - Direction générale des transports (DG3) et Direction du transport des personnes (D321), Service d'inspection du transport).

Un premier rapport avait été réalisé en 1999.

Le nouveau rapport reprend les points mentionnés en 1999 en les comparant à la situation en 2000. Tous les « manques » et difficultés de cette ligne ont déjà été signalés en 1999 et rien n'a vraiment changé en 2000.

Éléments principaux d'évaluation :

- parcours entre Charleroi sud et Erpion Aquacentre
- uniquement en juillet et août
- du lundi au vendredi : 6 parcours (3 dans chaque sens) ; samedi, dimanche et fériés : 8 parcours (4 dans chaque sens)
- fréquentation presque nulle le 4 juillet 2000 (aller et retour)
- pas de film (ni avant, ni arrière, ni latéral) mais un panneau à côté du volant pour mentionner la direction de la ligne
- pas de publicité
- véhicule peu adéquat :
- gros problèmes d'aménagement aux abords de l'Aquacentre pour le terminus, très négatif à la fois pour les chauffeurs et pour les clients potentiels

Commentaires additionnels de notre part :

- les résultats du rapport d'évaluation sont difficilement contestables
- toutefois, il nous semble qu'un tel « produit » s'adresse d'abord et avant tout à une clientèle extérieure (venant des grandes villes et du nord du pays) et que l'information en particulier (ainsi qu'une tarification intégrée, par exemple sous forme d'un B-Excursion) joue un rôle essentiel. Or ce produit semble avoir « péché » complètement à ce sujet
- il ne sert à rien de mettre en place un tel service spécialisé si un ensemble de conditions spécifiques ne sont pas réunies pour attirer une clientèle aussi ciblée

Il faudrait aussi peut-être mieux cibler une telle offre dans l'espace et dans le temps, ce que l'étude d'accessibilité des barrages de l'Eau-d'Heure, récemment démarrée, devrait s'employer à faire ?

**DIAGNOSTIC**

### 3.2.5 Autres aspects de la qualité des services TEC

#### Arrêts

En ce qui concerne les conditions d'accès et d'attente aux arrêts, on peut signaler plusieurs éléments intéressants :

- A Florennes, la nouvelle gare de bus de la place de la Chapelle permet les correspondances bus-bus dans de bonnes conditions de confort. ; elle n'est toutefois pas (encore ?) signalée dans l'entité même ; 10 arceaux et 2 box pour garer les vélos sont prévus à cette gare bus ; mais ils n'ont pas à ce jour été placés
- A Acoz - gare, autre pôle important de correspondances, un aménagement du site a aussi été réalisé à la sortie du village vers Villers - Poterie. Si la gare est relativement bien aménagée, ce n'est pas le cas de ses alentours ; entre autres, il n'y a aucun passage piéton alors que les gens roulent assez vite à cet endroit (sortie de village).
- A Loverval, devant l'Institut Notre-Dame, le nouvel aménagement de la N5 (rétrécissement de la chaussée à une voie par sens, passage piéton avec îlot central, trottoirs élargis et abribus) semble donner satisfaction aux bus et offre une sécurité très nettement améliorée par rapport à ce qui existait auparavant

L'arrêt de bus du collège Saint-Joseph n'est pas desservi par la ligne 20 les jours de marché ; il est alors reporté rue Gérard de Cambrai à la hauteur du parking du dépôt TEC ; les trottoirs utilisés par les élèves descendant à cet arrêt ne sont pas aménagés ; si les élèves passent par la route de Florennes, ils sont presque obligés de marcher sur la chaussée car le trottoir est enherbé.

La grande majorité des arrêts est constituée de simples poteaux reprenant un nombre très restreint d'informations. En particulier, on remarque là une différence entre les arrêts des TEC Namur et ceux des TEC Charleroi. Sur ces derniers, les horaires des bus sont systématiquement apposés, alors que

les poteaux du TEC Namur n'indiquent en général qu'un numéro de téléphone que l'on appelle pour avoir les horaires.

#### Informations

Pour les usagers occasionnels, la complexité des lignes et des horaires peut être déroutante. Et les renseignements disponibles auprès des guichets TEC ou du service [www.infotec.be](http://www.infotec.be) souffrent aussi de faiblesses. Notamment, un même point d'arrêt, selon que les lignes qui y passent soient exploitées par le TEC Namur ou le TEC Charleroi, peut porter deux noms différents...

Les services du TEC sont bien conscients de ce type de problèmes, qui sont en voie de résolution.

### 3.2.6 Conclusions

#### Points forts

- Un maintien de parts de marché, malgré la concurrence routière, mais qui n'empêche pas une « explosion » de l'usage de celle-ci, pour tous motifs de déplacement
- Desserte urbaine s'étendant jusque Loverval
- Des lignes fortes suburbaines (Charleroi, Namur et Châtelet) offrant une bonne qualité de service (cadencement, amplitude horaire)
- Des réseaux TEC et SNCB qui se complètent bien en termes de desserte du territoire
- Une offre bien adaptée aux besoins de la clientèle dominante (scolaire)
- Des correspondances correctes bus-train et bonnes bus-bus dans quelques gares (ferroviaires ou routières), tout au moins aux heures de pointe
- Des services supplémentaires les jours de marché (mardi à Walcourt, jeudi à Florennes)
- Des temps de parcours concurrentiels par rapport à la voiture sur les lignes fortes
- Une desserte minimale de l'ensemble des villages

#### Points faibles

- Des itinéraires parfois très complexes et peu lisibles ; de manière connexe, une lisibilité horaire qui peut être décriée
- Une desserte très faible en heures creuses sur un grand nombre de lignes
- Une offre faible les samedis et plus encore les dimanches, tout au moins en dehors des lignes principales
- Des liaisons est-ouest inexistantes (dont Walcourt - Gerpennes et Ham-sur-Heure - Gerpennes), peut-être en partie due à l'appartenance à deux TEC ?
- Une desserte quasi-nulle des lacs de l'Eau d'Heure, au moins en périodes touristiques
- Une combinaison d'offre non optimale entre TEC et SNCB, notamment à Walcourt, pour différentes raisons
- Des voiries souvent mal adaptées, y compris les arrêts, souvent sommaires / peu sécurisants
- Une qualité de service à bord variable, mais parfois insuffisante

#### Autres éléments dont il convient de tenir compte

- La réorganisation des circuits bus au centre de Florennes est en cours, prolongeant la réorganisation de la gare routière principale qui y est située



## 4 L'INTRAMODALITE TC

#### **4.1 Complémentarité / concurrence des services SNCB et TEC**

Nous avons vu ci-dessus que l'offre TEC est géographiquement bien distincte de celle de la SNCB, réduisant ainsi certainement la concurrence.

L'offre TEC est aussi très distincte dans la mesure où elle assure une desserte assez fine du territoire, alors que les services (particulièrement IR) de la SNCB ont un rôle régional affirmé.

Pour autant, une certaine concurrence n'est pas exclue et peut en tout cas être examinée.

- L'axe fort qui suit la N5 double en effet la L132, tout au moins à partir de (au sud) Yves-Gomezée où les deux axes se croisent. Philippeville, mais aussi Mariembourg et Couvin offrent ainsi une double option pour se rendre à Charleroi (ou vers le reste du pays).
- Le choix de l'une ou l'autre option dépend principalement de deux facteurs que sont le temps de parcours et le tarif (nous ne parlons pas des correspondances en gare de Charleroi qui, elles favorisent très clairement la SNCB).
- Le rail est gagnant en ce qui concerne le temps de parcours, et ce de manière croissante en s'éloignant de Charleroi (50' en train IR à partir de Couvin, 1h20' au moins en bus le plus rapide).
- S'agissant des tarifs, cela dépend de la nature des tarifs utilisés, dont la structure est très dissemblable selon les services de ces deux sociétés. S'agissant des billets "de basé", le TEC est gagnant, surtout pour les moyennes/longues distances puisque son coût est plafonné à 6 zones.
- Ces deux critères (coût et temps) "jouent" donc en sens variable ; il est ainsi probable qu'une certaine forme de concurrence existe, mais que les statistiques disponibles ne permettent pas de valider ;

cette concurrence affecte certainement de manière différente diverses catégories d'usagers / motifs de déplacement.

S'agissant des trois communes qui nous occupent, les offres TEC et SNCB concernées sont néanmoins très distinctes et très certainement très peu concurrentes.

## 4.2 Correspondances train-bus

Quant à la complémentarité TEC-SNCB, elle existe, en tout cas dans des gares extérieures à la zone d'étude, principalement Charleroi - Sud, mais aussi dans une moindre mesure Châtelet et Philippeville. Elle intéresse tout particulièrement la partie suburbaine, surtout la commune de Gerpinnes.

Walcourt bénéficie également de plusieurs services en correspondance (lignes 111a, 132a, 132c et 136a), au moins aux heures de pointe.

Certains bus arrivent une ou deux minutes avant le départ du train, ce qui peut poser des problèmes en cas de retard, même minime. Pire, certains bus arrivent en gare deux à trois minutes après le départ du train.

Cette forme de complémentarité est aussi affaiblie en pratique par les contraintes induites par la fermeture du passage à niveau de Walcourt (PN147, où la voie est déjà unique).

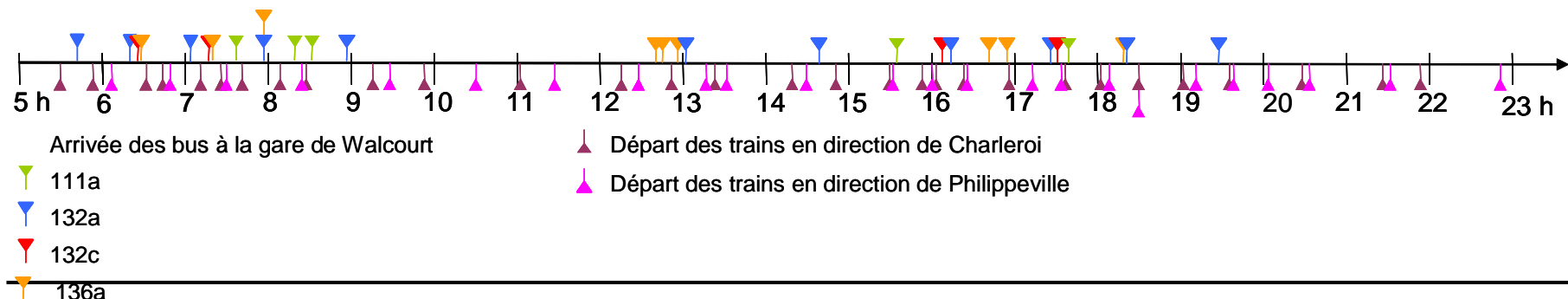
En fonction des horaires théoriques de passage des trains à ce PN, on peut voir qu'il y a, au cours d'une journée-type de semaine, 6 périodes de quelques minutes (moins de 10' et jusque 4') où pas moins de 3 trains se succèdent, dans les deux sens. Compte tenu du temps de fermeture total requis par le passage d'un convoi (min. 1'45-2' ; plus lorsqu'il s'agit d'un long convoi de marchandises ou lorsque la vitesse est retreinte), il en résulte des temps continus de fermeture qui peuvent durer plusieurs

minutes. Il peut en résulter un retard des bus par rapport à l'horaire théorique et ; compte tenu de la situation des lieux, un bus peut être bloqué et voir passer le train « sous le nez » des voyageurs qui ratent ainsi leur correspondance. La société qui exploite ces services pour compte du TEC n'a pu nous préciser comment elle « vit » cette situation sur le terrain, malgré nos demandes.

La complémentarité train-bus existe également, pour quelques services, à Berzée et Yves-Gomezée.

- La gare d'Yves-Gomezée n'est desservie que par 3 services de la ligne 136a chaque jour, mais il n'y a pas de correspondance privilégiée qui y soit spécialement organisée.
- Le bus 111a qui dessert la gare de Berzée offre 9 correspondances par jour, avec une durée d'attente inférieure à 10 minutes en général.

Un tel graphique pourrait également être produit dans l'autre sens, mais il conforterait les commentaires spécifiques produits, l'attention des sociétés d'exploitation étant la même.

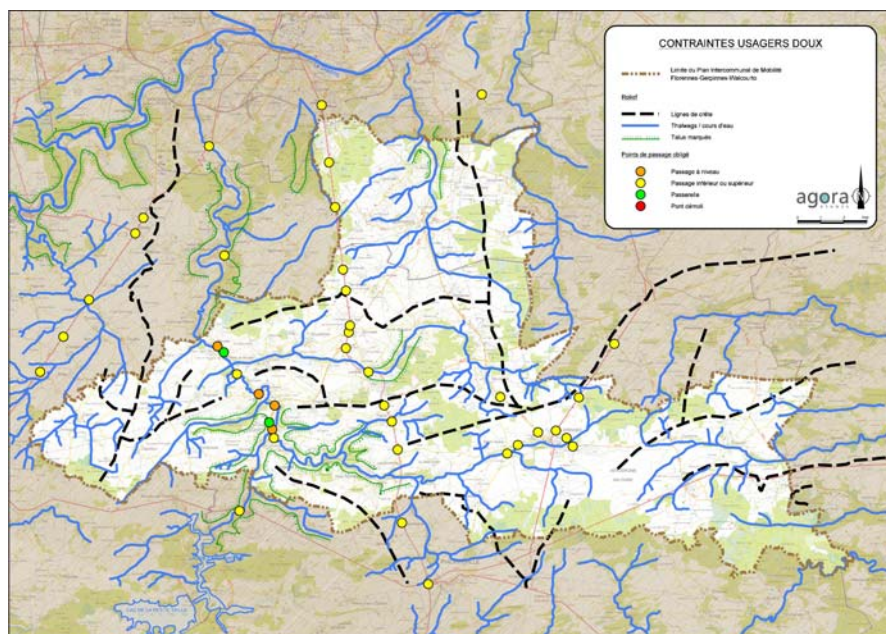




## **5 LES USAGERS NON-MOTORISES**

## 5.1 Les coupures et points de passage difficiles

Les déplacements non motorisés (marche et vélo), sont (ou devraient être) presque totalement perméables à l'environnement dans lequel ils se déroulent. Les attentes de ces usagers (ou de ces usagers potentiels...) en ce qui concerne tant la sécurité que la qualité des aménagements sont très fortes.



A cet égard, les détours imposés par les coupures dans le territoire peuvent être rédhibitoires. Les points de franchissement ont donc une importance capitale : type, qualité de l'aménagement, sécurité procurée. Nous avons identifié dans la zone d'étude deux types principaux de coupures :

- les coupures « imperméables », franchissables en un nombre de points limités, à savoir les voies ferrées (en activité et non utilisées), traversables aux passages à niveau ou passages dénivelés
- les coupures dues aux grands axes routiers. Il n'y a pas d'autoroute qui traverse les communes étudiées, même si les caractéristiques de la N5 s'en rapprochent, tout au moins dans la traversée de Florennes (voies régionales majeures telles N5, N978). Ces coupures sont souvent assez insidieuses, car si elles demeurent franchissables partout en théorie, la vitesse et le volume du trafic motorisé réduisent souvent en pratique ces possibilités de traversée

Par ailleurs, nous avons identifié d'autres effets de coupure, plus ou moins marqués, par des éléments liés plus particulièrement aux activités humaines. Ce sont :

- les franchissements de voies de chemin de fer (PS, PI et PN)
- les franchissements de routes principales
- les franchissements de cours d'eau
- les zones « étanches » telles la base militaire de Florennes

Nous avons établi les éléments de relief majeurs dans le territoire, à savoir :

- les thalwegs, ou lignes de moindre niveau généralement occupées par des cours d'eau
- les lignes de crête

Ce sont aussi généralement des lignes de moindre pente dans le territoire, susceptibles d'influencer sensiblement la recherche d'itinéraires privilégiés pour les usagers non motorisés.

**DIAGNOSTIC**

La commune de Walcourt a un relief plus marqué que les deux autres communes, en fonction de la vallée principale de l'Eau-d'Heure. Si certains secteurs sont assez vallonnés, les pentes ne représentent néanmoins généralement pas un obstacle majeur, tout au moins pour une personne en bonne santé.

Walcourt - centre tout particulièrement comporte plusieurs points de passage obligés, dus à la présence conjuguée de la ligne de chemin de fer mais aussi de la rivière, du relief, de la nationale toute proche.

### **5.1.1 Ligne ferroviaire Walcourt- Charleroi**

Cette voie ferrée traverse le territoire d'étude sur la commune de Walcourt. En raison du relief et des contraintes techniques propres aux infrastructures ferroviaires, la voie est tantôt au niveau du sol, tantôt sur un talus et parfois en tranchée. Les traversées s'effectuent donc :

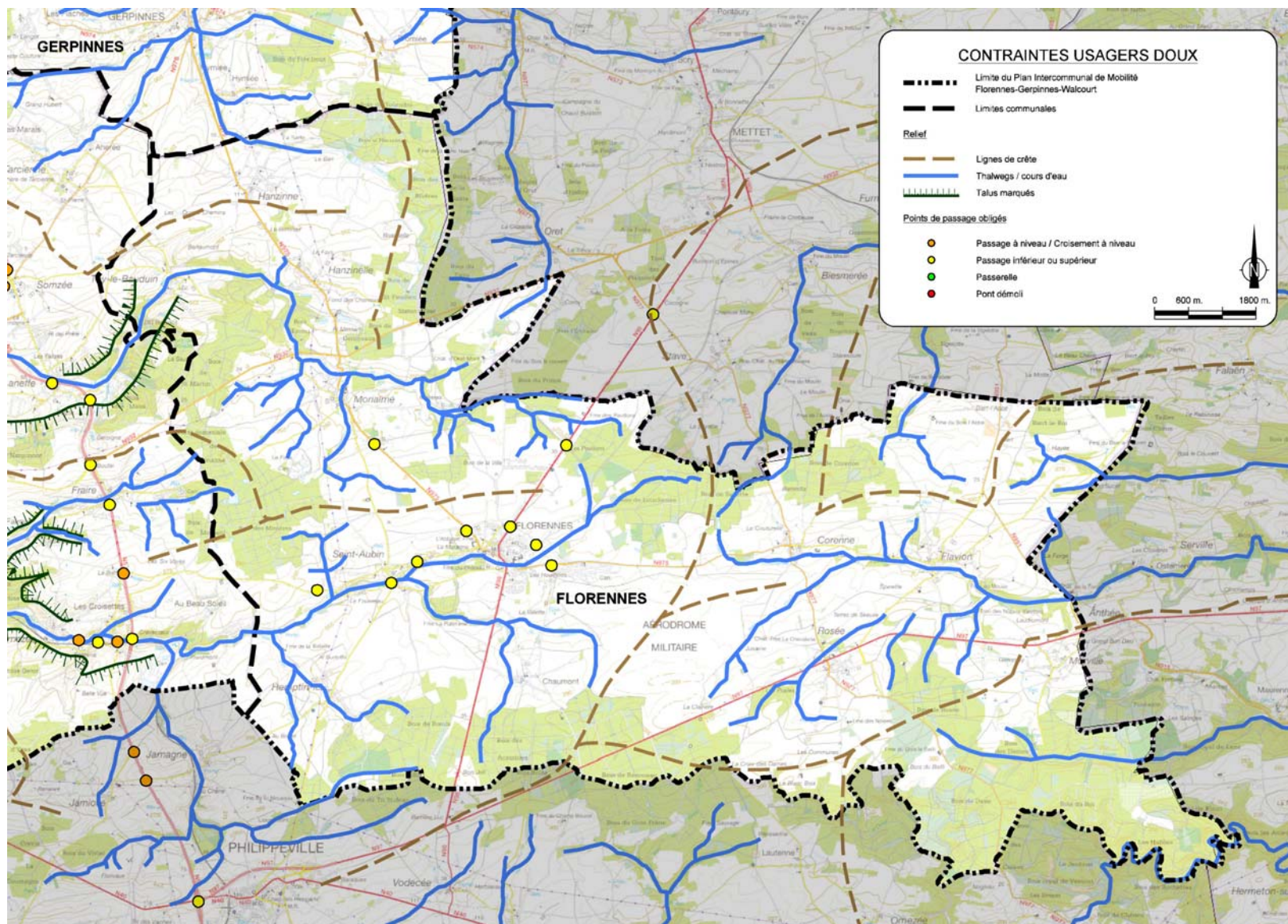
- à niveau (passages à niveau)
- au-dessus de la voie ; deux cas se dessinent alors : si la voie est dans une tranchée, le franchissement se fait en empruntant un passage supérieur ;
- passerelles, au nombre de 2 : Walcourt et Berzée.

Le long de la voie, on dénombre 10 points de franchissement accessibles aux modes motorisés. Tous les villages situés le long de la voie ferrée ont au moins un point de franchissement pour les voitures.

La qualité des passages est en général relativement bonne.

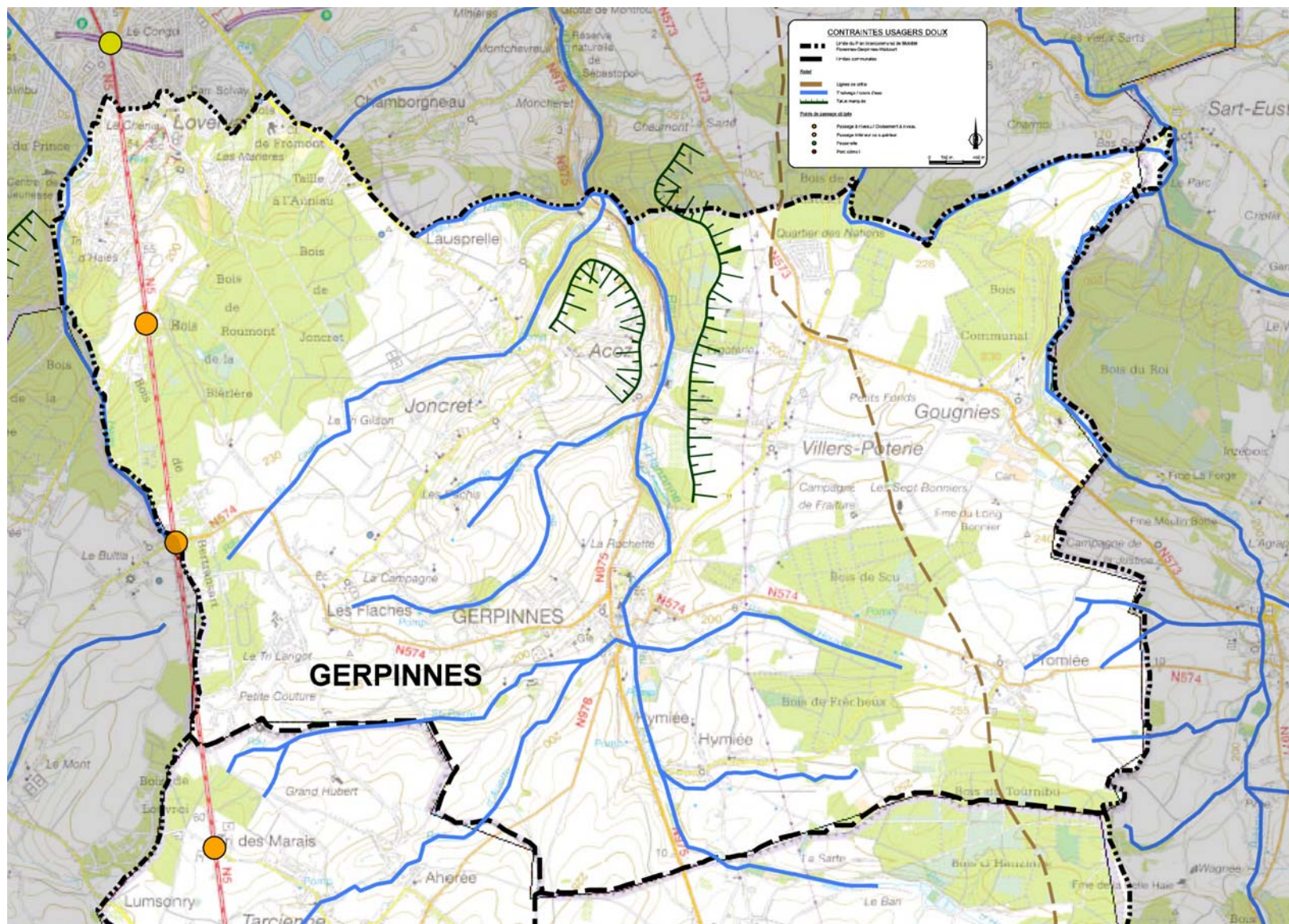
# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



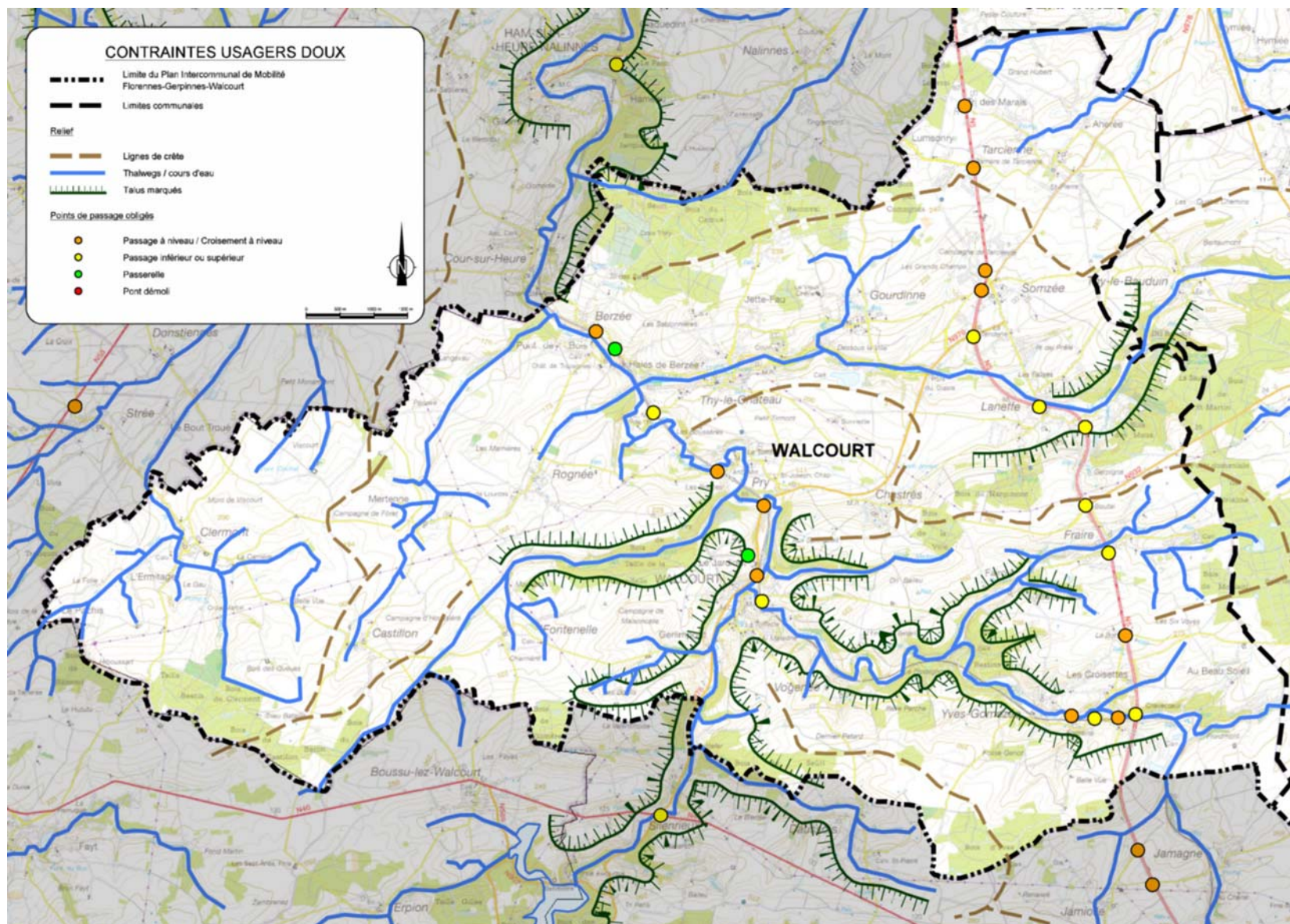
# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



### 5.1.2 L'ancienne voie de chemin de fer vers Florennes

Cette voie ferrée traverse Florennes - centre, et comporte six points de franchissements supérieurs. On peut néanmoins signaler deux passages sous voies très étroits (où les voitures ne peuvent se croiser)



Figure 1 - Le passage sous les voies ferrées entre Florennes et Chaumont.



Fig. 2 Le passage sous les voies ferrées à Florennes, rue Gérard de Cambrai



Fig. 3 Détail du cheminement piéton.

Certains de ces points de passage ne servent qu'à un trafic très local, comme les ponts situés à Florennes (mis à part celui de la N975 Châtelet Corennes).

**DIAGNOSTIC**



Figure 4 - Le passage sous les voies ferrées de la N975 Châtelet Corenne

L'ancienne voie de chemin de fer à Florennes n'est pas praticable dans son ensemble car certains tronçons sont privatisés, d'autres ne sont pas du tout entretenus. Toutefois, notons que tous les ponts n'ont pas été détruits et qu'ils sont entretenus. Plusieurs tronçons de la voie sont devenus des chemins de promenade pour cyclistes et piétons.

### **5.1.3 Les coupures dues aux grands axes routiers**

En raison de la vitesse et de la densité du trafic que reçoivent les routes régionales du secteur d'étude, tout particulièrement la N5, leur traversée est parfois difficile, non seulement pour les piétons ou les cyclistes, mais aussi pour les usagers motorisés. Hors des carrefours (hors zone urbaine), il est souvent quasiment impossible pour un piéton de traverser, tout au moins dans des conditions de sécurité acceptables.

Les aménagements d'intersections et de traversées, prennent des formes diverses, selon l'importance et la nature du trafic, la localisation (urbain / interurbain) ou encore l'époque de construction de l'aménagement.

Les coupures que représentent les grands axes, et leur corollaire, les difficultés plus ou moins grandes de franchissement, sont un des facteurs influençant directement les pratiques de mobilité, et notamment les déplacements non motorisés.

## 5.2 Les déplacements piétons

Il est utile de distinguer deux types de déplacements à pied : la marche utilitaire et la marche de loisir :

La marche utilitaire est principalement liée à des déplacements contraints, tels aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, les distances maximales étant alors de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Les déplacements de loisirs, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, sont bien présents dans les trois communes. En effet, la région est plutôt attractive pour cette activité.

La marche prise comme mode de déplacement quotidien est particulièrement sensible à deux facteurs :

- La distance à parcourir : la vitesse moyenne d'un piéton est faible, de l'ordre de 4 à 5 km/h, soit environ 1 km en 10 à 15 minutes, ce qui correspond aux distances internes aux villages et bourgs.
- Les conditions environnementales : le confort des cheminements (revêtement, bruit, sécurité routière) est un élément important sur le choix de la marche comme mode de déplacement, seul ou en complément des transports en commun. L'insécurité réelle et/ou perçue sur beaucoup de voiries est là dissuasive.

### 5.2.1 Marche "urbaine"

Nous avons effectué un « recensement » de la situation des « voies piétonnes », qui n'est pas exhaustif mais qui a été réalisé le long des rues les plus empruntées et les plus problématiques. Il s'agit des centres des trois communes et des abords des écoles primaires de la zone étudiée.

Outre le fait que les trottoirs/ accotements soient ou non revêtus, nous avons distingué deux critères essentiels de « praticabilité » que sont d'une part leur état global (nature et état du revêtement) et d'autre part leur

largeur praticable (c'est-à-dire tenant compte, outre leur largeur physique, de la présence d'obstacles, fixes ou mobiles, limitant de fait la largeur réellement utilisable), au cours de la journée. Le relevé tient aussi compte de la présence d'aménagements modérateurs de vitesse présents et des arrêts de bus TEC.

Le relevé des abords des écoles a été effectué en portant une attention particulière aux conditions de sécurité des cheminements.

Le principal problème rencontré par les piétons est certainement l'inconfort des cheminements, lié :

- au manque d'espace (trottoirs trop étroits ou absents)
- à l'encombrement de l'espace disponible : mobilier urbain, voitures en stationnement...
- au manque d'entretien : trous, flaques, ...

L'étroitesse et l'encombrement de certains trottoirs obligent les piétons à en descendre de temps en temps, augmentant ainsi leur exposition au risque d'accident, et leur inconvénient.

Le second obstacle aux déplacements des piétons est celui des traversées : vitesses d'approche, visibilité, pas de possibilité de traverser en deux temps...

### DIAGNOSTIC

#### Largeur et état des trottoirs dans le centre de Florennes :

- De façon générale, l'état de la voirie est bon. Des travaux de rénovations et d'aménagement de la voirie piétonne ont actuellement lieu aux abords de la Place Verte (trait orange sur la carte). Les abords de l'église ont été aménagés récemment, on notera toutefois l'étroitesse des trottoirs à certains endroits.



Fig. Nouvelle voirie piétonne aux abords de la Place Verte (en cours d'achèvement)

Les largeurs praticables de trottoirs sont représentés sur la carte ci-après :

- de nombreuses rues ont une largeur de trottoir comprise entre 1,0 et 1,5m
- certaines rues comme rue Montagne de la Ville et rue du Calvaire ont des largeurs de trottoir inférieures à 1m
- certaines rues ne disposent que de bordures enterrées en guise de trottoirs

Les passages piétons sont :

- en général suffisants mais pas toujours sécurisants
- d'aménagement varié (avec ou sans ralentisseurs, avec ou sans marquages rouges)
- contrôlés par des feux de signalisation pour les voies de circulation les plus importantes (Rue de Mettet)
- Tous les abords d'écoles primaires et secondaires disposent d'aménagements modérateurs de vitesse.

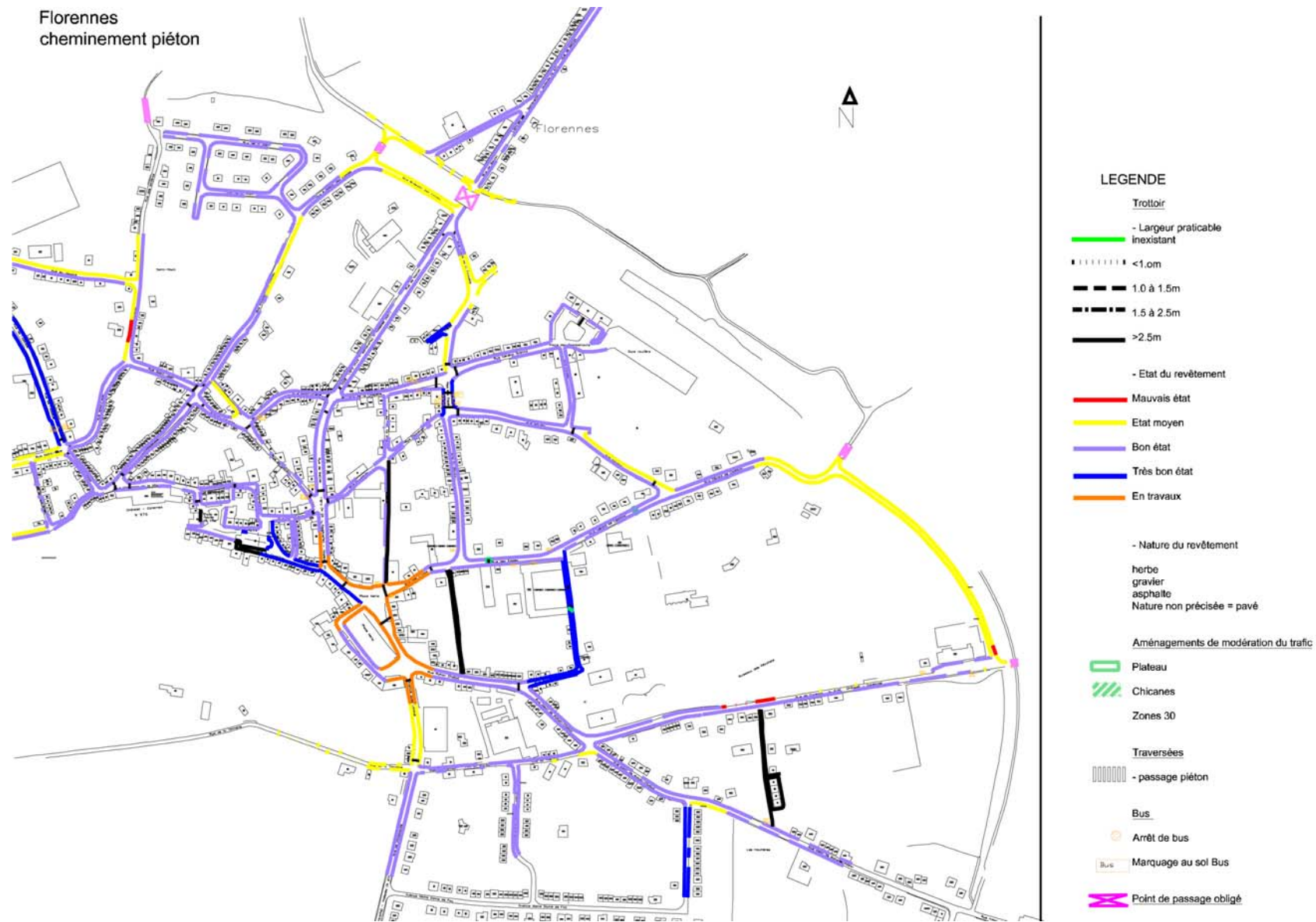


fig. Aménagement aux abords de l'institut secondaire Saint-Joseph

- Les abords de la piscine, malgré la présence du parc du château, manquent d'aménagements (trottoir large mais de qualité moyenne peu sécurisé)
- Nous remarquerons l'absence d'un feu de signalisation pour piéton rue de Mettet (intersection avec la rue de la Chapelle) permettant de signaler quand les véhicules s'arrêtent et la traversée du piéton en sécurité.

# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



**Largeur et état des trottoirs dans le centre de Gerpennes :**

- Le centre ville comporte une grande partie sans trottoirs ou des trottoirs peu larges (inférieurs à 1m) et de mauvaise qualité



Fig : Qualité de la voirie piétonne

- Les abords de l'église et la rue commerçante principale ont été aménagés récemment.



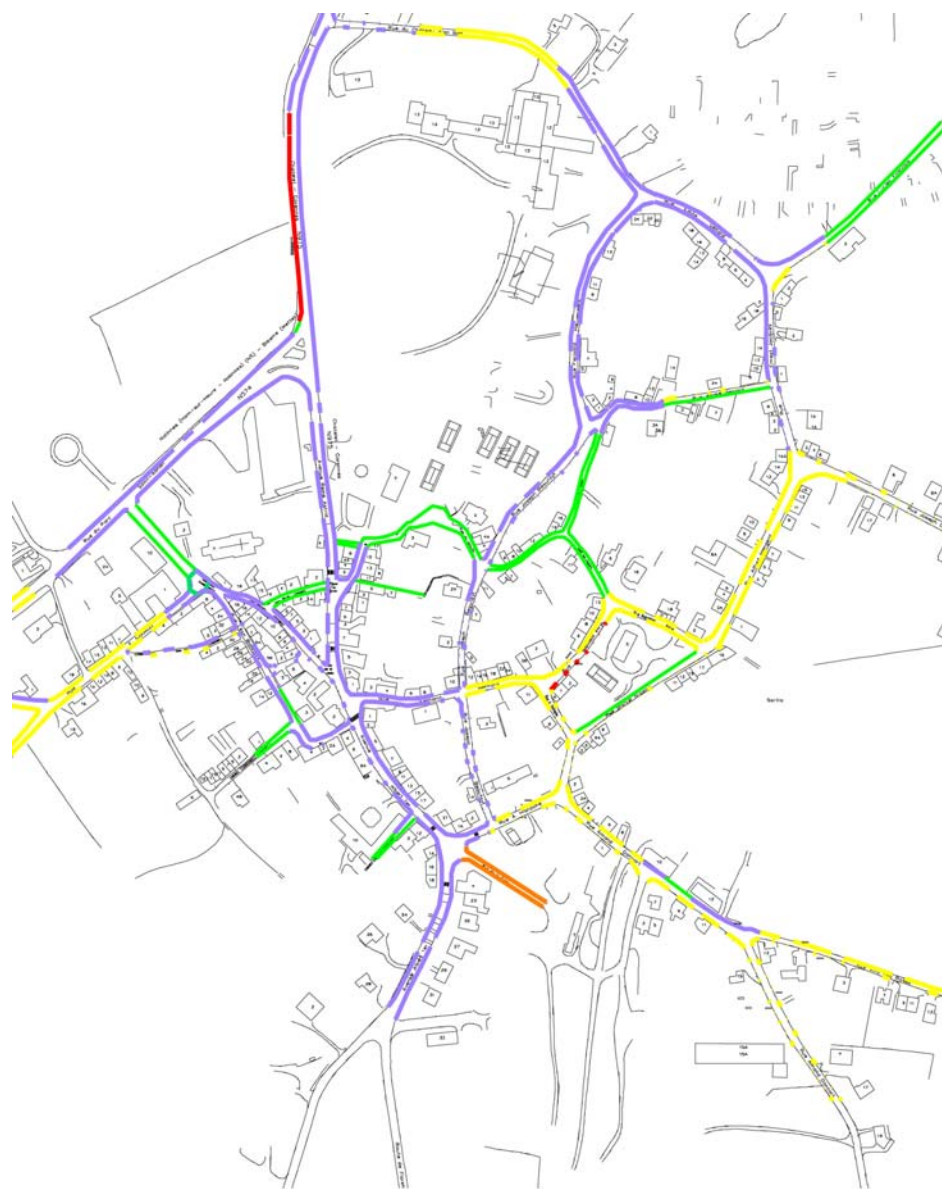
- Tous les abords d'écoles primaires et secondaires disposent d'aménagements modérateurs de vitesse



Fig. Aménagement aux abords de l'école/ collège Saint-Martin

# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



### LEGENDE

#### Trottoir

- Largeur praticable  
inexistant

▬▬▬▬▬▬ <1.0m

▬▬▬▬▬▬ 1.0 à 1.5m

▬▬▬▬▬▬ 1.5 à 2.5m

▬▬▬▬▬▬ >2.5m

#### - Etat du revêtement

▬ Mauvais état

▬ Etat moyen

▬ Bon état

▬ Très bon état

▬ En travaux

#### - Nature du revêtement

herbe

gravier

asphalte

Nature non précisée = pavé

#### Aménagements de modération du trafic

▭ Plateau

▨ Chicanes

Zones 30

#### Traversées

▬▬▬▬▬▬ - passage piéton

#### Bus

⊙ Arrêt de bus

▭ Bus Marquage au sol Bus

▬ Point de passage obligé

**Largeur et état des trottoirs dans le centre de Walcourt :**

- Les trottoirs du « Haut Walcourt » (alentour de la basilique) ont une largeur inférieure à un mètre
- Certaines rues n'ont pas de trottoir (Rue de Bourgogne)



Fig : Rue de la Closière

- De nombreux trottoirs ont une largeur praticable réduite par la présence de mobilier urbain, marches ou par du stationnement (illicite et légal)
- Rue de la Montagne, le stationnement à cheval entre la chaussée et le trottoir est autorisé. Ceci permet un accès aux commerces de cette rue mais réduit l'espace réservé aux piétons, ces derniers ne pouvant plus circuler avec une poussette sur le trottoir
- Ce problème se pose aussi rue Notre-Dame (rue résidentielle sans commerces au niveau des stationnements).



Fig, Mobilier urbain, place de l'Hôtel de ville



Fig. Stationnement autorisé, rue Notre-dame



Fig. Stationnement autorisé permettant l'accès aux commerces, rue de la Montagne

# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC



### LEGENDE

#### Trottoir

- Largeur praticable  
inexistant

▬▬▬▬▬▬▬ <1.0m

▬▬▬▬▬▬▬ 1.0 à 1.5m

▬▬▬▬▬▬▬ 1.5 à 2.5m

▬▬▬▬▬▬▬ >2.5m

#### - Etat du revêtement

▬ Mauvais état

▬ Etat moyen

▬ Bon état

▬ Très bon état

▬ En travaux

#### - Nature du revêtement

herbe

gravier

asphalte

Nature non précisée = pavé

#### Aménagements de modération du trafic

▭ Plateau

▨ Chicanes

Zones 30

#### Traversées

▬▬▬▬▬▬▬ - passage piéton

#### Bus

⊙ Arrêt de bus

▭ Bus Marquage au sol Bus

▭ Point de passage obligé

## DIAGNOSTIC

La qualité du cheminement piéton aux abords des écoles :

- De nombreux aménagements ont été relevés aux abords des écoles par rapport aux besoins des piétons, visant en général à calmer la circulation routière. Les abords d'écoles donnant lieu à des aménagements spéciaux ont le plus souvent des trottoirs compris entre 1,5 et 2,5m, de bonne qualité de revêtement (Gougnyes, Lausprelle, Flaches, Hanzinelle, Thy-le-Baudoin, Flavion, Laneffe, Somzée).

- De nombreux plateaux,



Fig. Ecole de Gerpennes, implantation de Lausprelle

- Passages piétons surélevés (et en rouge)



Fig. Ecole d'Hanzinelle

- Chicanes



Fig. Ecole de Laneffe

### DIAGNOSTIC



Fig. Ecole de Somzée

- Toutefois certains trottoirs en herbe ou graviers ne possèdent pas les qualités nécessaires, au moins lors d'intempéries ; de plus, ces trottoirs sont peu larges (entre 1 et 1,5m) (Ecole d'Hanzinne, Saint-Aubin, Berzée)



Fig. Ecole de Chastrès, qualité de la voirie devant l'école.

- Hymniée possède la particularité de posséder des trottoirs larges (supérieur à 2,5m) mais de mauvaise qualité (trottoir en herbe et graviers).



Fig. Ecole d'Hymniée

- Certaines écoles n'ont pas de trottoir à leurs abords (école de Flavion rue du Centre, Chastrès).
- Certaines écoles ne disposent pas ou de peu d'aménagements modérateurs de vitesse alors qu'elles se situent dans des zones à trafic rapide ou/et fréquent (écoles de Morialmé, Acoz, Morville rue de Soulmé, Yves-Gomezée, Fraire rue Saint Rémy).

**DIAGNOSTIC**



Fig. Ecole d'Acoz : la première rue à gauche est la ruelle où l'école se trouve, la seconde est la sortie du village

- Un chemin piéton se situe à l'arrière de l'école de la rue des Violettes à Fraire, mais celui-ci a un revêtement de qualité moyenne.



Fig. Chemin piéton à l'arrière de l'école de Fraire



Fig. Sortie de l'école de Morialmé (passage de la N932 à proximité)

### 5.2.2 Marche rurale et marche de loisir

Dans les villages, les problèmes rencontrés sont d'une autre nature. Les dangers pour les piétons trouvent essentiellement leur origine dans la vitesse excessive des automobilistes qui traversent les villages.

Les liaisons inter-villages balisées et en cours de balisage sont des vecteurs privilégiés pour le développement de la marche "de loisir".

#### Le programme Sentiers.be / Leader +

Les trois communes qui nous occupent, ainsi que celle de Cerfontaine, font partie du projet Liaisons Inter-Villages (programme européen Leader+).

Le but est de recenser le réseau local de chemins et sentiers entre les villages et hameaux, et à partir de là de baliser des itinéraires plus à vocation touristique mais qui peuvent parfois avoir un usage utilitaire, tant à pied qu'à vélo.

A Walcourt, qui a été la commune-pilote, le recensement est terminé, de nombreux sentiers sont déjà balisés et d'autres vont l'être (projet Transwal). Le choix a été fait de baliser en premier lieu les itinéraires qui ne demandaient pas de travaux importants de remise en état, ni de réouverture de chemins disparus.

A Florennes et Gerpennes, le recensement des liaisons inter-villages est en voie d'achèvement (juillet 2005).

A l'issue de ce recensement, les 6.500 segments de sentiers et chemins recensés dans les 4 communes seront décrits au travers d'une fiche comportant un certain nombre d'informations : localisation, revêtement, état, statut juridique...

A partir de là, et comme cela a déjà été fait à Walcourt, des itinéraires à baliser seront proposés.

### 5.2.3 La mobilité des PMR

Par Personnes à Mobilité Réduite, il faut entendre toute personne présentant de manière temporaire ou permanente une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette définition les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou plus lourd, les malvoyants... Les personnes en chaise roulante (chaisards) ne sont donc pas du tout les seuls PMR !

Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir accéder à tous les équipements, comme tout le monde. Mais dans la réalité, cela n'est pas toujours le cas, même si des efforts sont faits, et des aménagements à leur attention sont parfois réalisés lors de travaux de rénovation.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, et ultérieurement des propositions, la problématique des PMR a été prise en considération ; elle a montré d'importantes lacunes, encore à l'occasion d'aménagements récents.

### 5.3 Les déplacements à vélo

On peut distinguer trois types de réseaux cyclables, qui doivent idéalement être interconnectés afin de produire leurs pleins effets auprès des usagers potentiels :

Le RAVeL, réseau en site propre, lequel peut participer à la (re)mise en selle de nombreux habitants ;

Le réseau sur routes régionales, reliant les grands pôles entre eux et à l'extérieur du territoire d'étude (ex. : Charleroi, lacs de l'Eau d'Heure) ;

Et le réseau local, permettant une desserte fine des pôles locaux et zones d'habitat.

#### 5.3.1 Les itinéraires théoriques

En se basant sur les cartes de population (nombre et densité d'habitants), ainsi que sur la carte des pôles d'attraction dans le territoire et à ses marges, on peut définir des sections à potentiel cyclable "théorique" plus élevé : centres de population importants, écoles, équipements, gares (SNCB ou arrêt TEC important comme Acoz).

La distance moyenne raisonnable pouvant être parcourue par un cycliste "quotidien" pour un déplacement utilitaire quotidien est de l'ordre de 3 à 5 km.

A priori, ces potentiels de relations sont :

- (Cour-sur-Heure) - Berzée – Thy-le-Château – Pry - Walcourt
- Walcourt – Yves-Gomezée
- Florennes – Morialmé
- Florennes – Saint-Aubin
- Gerpennes – Les Flaches – N5
- Gerpennes – Acoz
- Gerpennes – Villers Poterie – Gougnyes
- Villers Poterie – Acoz
- Loverval - Charleroi

Il ne s'agit que de liaisons "principales" qui ne constituent nullement un réseau mais plutôt les sections fortes susceptibles de constituer une première armature à partir de laquelle pourra se développer un réseau vers des secteurs à potentiel a priori moins élevé.

Cette approche sera bien entendu approfondie dans la phase 3 de l'étude, correspondant aux « lignes de désirs » (potentielles) de demande.

#### 5.3.2 Les schémas cyclables existants

Les aménagements existants sur le réseau régional sont très peu développés.

Seule la route des Barrages est équipée de pistes cyclables, réalisées en même temps que la route. Mais celles-ci n'ont jamais été balisées ni entretenues, et sont à l'heure actuelle *très difficilement praticables*. Néanmoins, l'emprise ainsi disponible représente un potentiel certain pour l'avenir.

Le MET a fait réaliser au cours des dernières années plusieurs schémas directeurs cyclables concernant les routes régionales, pour chaque direction territoriale.

Les communes de Florennes et Walcourt sont couvertes par le *schéma des arrondissements de Dinant et Philippeville (2003)*. Ce schéma a logiquement privilégié dans le tracé des itinéraires l'utilisation des voies communales, ainsi que les RAVeL projetés,.

Selon ce schéma, 4 itinéraires cyclables principaux passeront sur les communes de Walcourt et Florennes, ainsi qu'un itinéraire de liaison entre Thy-le-Château et Lanefte. Ces 4 itinéraires sont :

- Berzée – Walcourt – Silenriex – Cerfontaine - Mariembourg – Couvin – Brûly

### DIAGNOSTIC

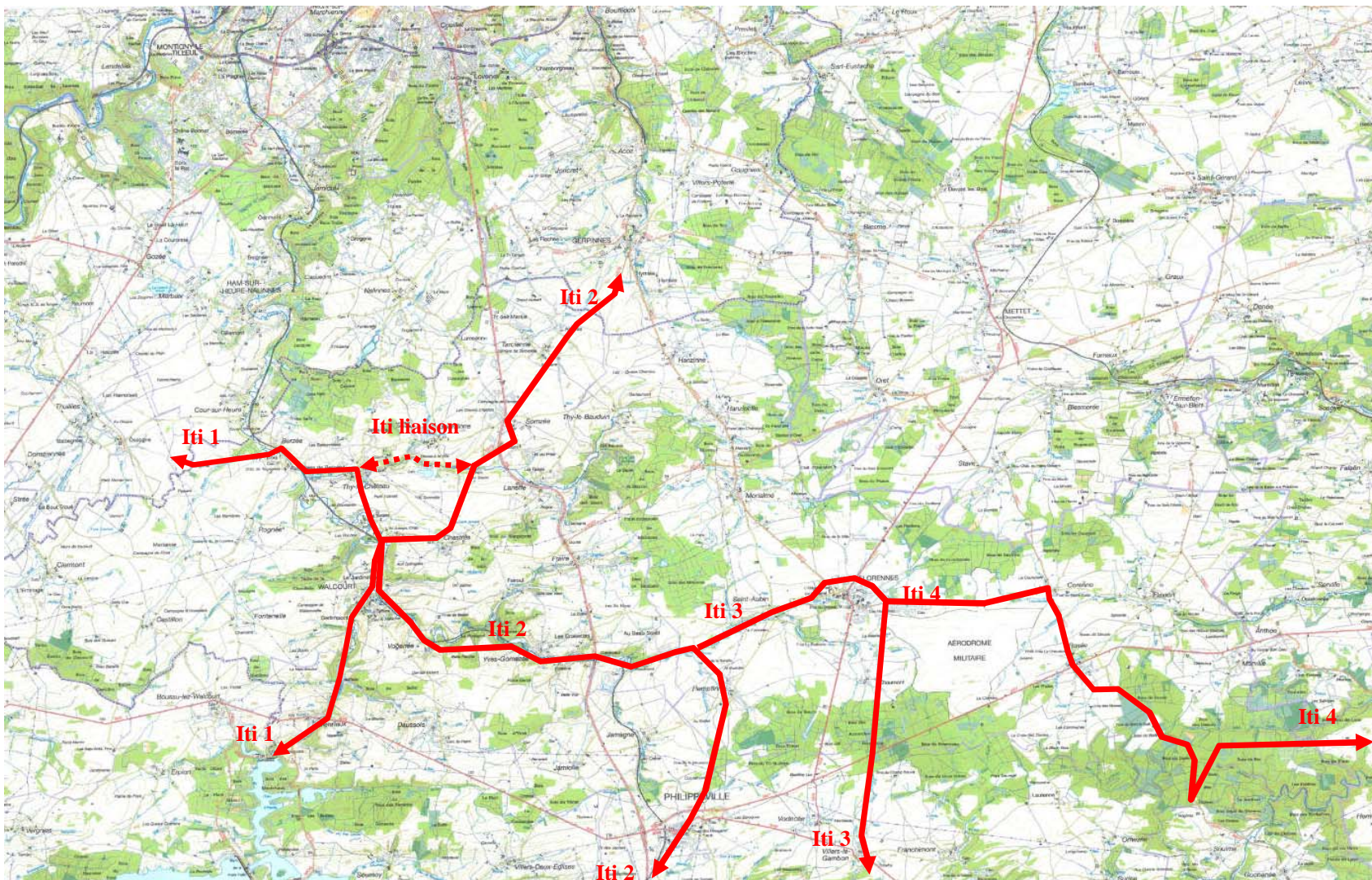
- Tarcienne – Walcourt – Yves-Gomezée – Philippeville – Neuville
- St Aubin – Florennes – Chaumont – Villers-le-Gambon – Hermeton-sur-Meuse
- Florennes – Corenne – Rosée - Hastière

Le *schéma cyclable de Charleroi*, qui reprend Gerpennes, est en cours d'élaboration.

En ce qui concerne Florennes et Walcourt, ce schéma a classé ces communes comme étant "à fort potentiel pour la pratique utilitaire" en raison d'une bonne densité de population et de la présence de pôles (commerces, établissements scolaires, gare et haltes SNCB...).

A partir de ce futur réseau cyclable structurant, des itinéraires complémentaires devront être définis dans le cadre de notre mission.

Réseau cyclable des arrondissements de Dinant - Philippeville - Propositions



DIAGNOSTIC

5.3.3 Le RAVeL

Le territoire est sillonné de nombreuses voies ferrées désaffectées, comme le montre la carte du réseau ferroviaire en 1932.

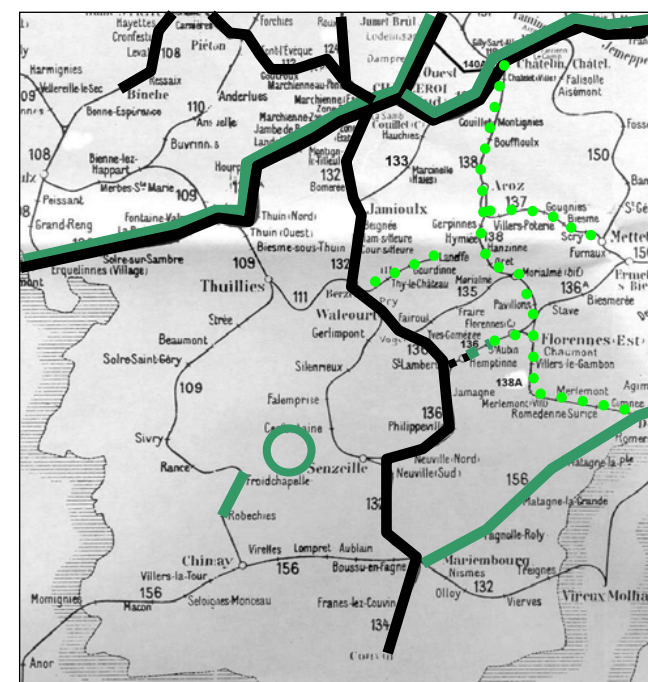
Toutes les emprises ne pourront cependant pas converties en (pré-) Ravel. Par exemple, l'assise de la ligne 135 a été presque totalement vendue à des particuliers.

La ligne 136, entre St-Lambert et Yves-Gomezée sera très probablement rouverte pour permettre l'exploitation de la future carrière Carmeuse à Hemptinne. Elle pourra difficilement être utilisée pour un RAVeL.

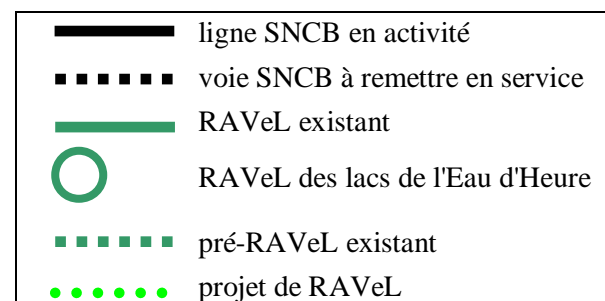
Les lignes qui ont été identifiées comme intéressantes pour créer un pré-RAVeL sont :

- La L111 de Berzée – Thy-le-Château (puis Laneffe), qui dessert des villages fortement peuplés et la gare de Berzée,
- La L138 Châtelet – Acoz – Gerpennes - Florennes : la section entre Gerpennes et Florennes pose des problèmes de propriété et de remblaiement non évidents à résoudre. La section au sud d'Acoz doit être "déblayée" en juin 2005. Au sud de Florennes, cette ligne rejoint Philippeville et pourrait se raccorder au RAVeL existant Doische – Hermeton-sur-Meuse
- La ligne 137 Acoz – Villers Poterie – Gougny permettrait de relier Gerpennes et Mettet.

Le réseau SNCB et le RAVeL



Fond : réseau SNCB en 1932



### 5.3.4 Le réseau cyclable sur voiries communales

Les aménagements cyclables sur voiries communales sont à l'heure actuelle inexistant, dans les trois communes.

Mais il faut rappeler ici qu'un itinéraire cyclable n'est pas uniquement constitué d'aménagements cyclables spécifiquement dédiés (de type piste cyclable). En effet, dans de nombreux cas, les itinéraires cyclables préférentiels prendront place le long de voiries non aménagées spécifiquement pour les cyclistes, mais qui pourront avoir fait l'objet d'autres types de mesures attractives.

On identifiera spécialement l'aménagement et la modération de la circulation, en vitesse et en volume (rétrécissement de chaussée, chicanes, ralentisseurs, revêtement de sols, sens uniques limités, ...), particulièrement dans les traversées de village où l'emprise limitée de la chaussée ne permet pas d'offrir à chaque mode son couloir de circulation propre (ce qui n'est de plus pas souhaitable). Il s'agira là d'interventions plus globales sur l'espace public. Les zones 30 et aménagements de modération de la vitesse déjà existants ou en projet dans un certain nombre de villages, permettent en général d'offrir d'assez bonnes conditions de sécurité, de commodité et de confort aux déplacements des cyclistes.

Au niveau local pourra se développer progressivement un réseau à double finalité, de promenade et utilitaire, en particulier orienté en fonction des déplacements de et vers l'école, vers les pôles principaux de transports publics (intermodalité) et reliant les différents villages.

**DIAGNOSTIC**

**5.3.5 Quelques conclusions et enseignements**

**Points forts**

- Des concentrations du bâti qui autorisent une vie locale non négligeable, laquelle est toutefois fragilisée par la faiblesse des équipements dans la plupart des villages (sauf les écoles maternelles et primaires)
- Un potentiel RAVeL très important, en fonction tout particulièrement du patrimoine ferroviaire qui jalonne Florennes et Gerpinnes tout particulièrement
- Des voies piétonnes en général correctes, tant le long des voiries que sous forme de chemins « campagnards »
- Des aménagements récents de voiries souvent bien conçus et contribuent à tout le moins à atténuer les effets négatifs du trafic, notamment aux abords de certaines écoles qui bénéficient manifestement d'une attention privilégiée, et cela dans les trois communes
- Des programmes de mise en valeur des chemins très intéressants et parfois déjà très avancés
- Des « schémas cyclables » élaborés pour les directions territoriales du MET et qui devraient initier une nouvelle dynamique de la part de cette institution

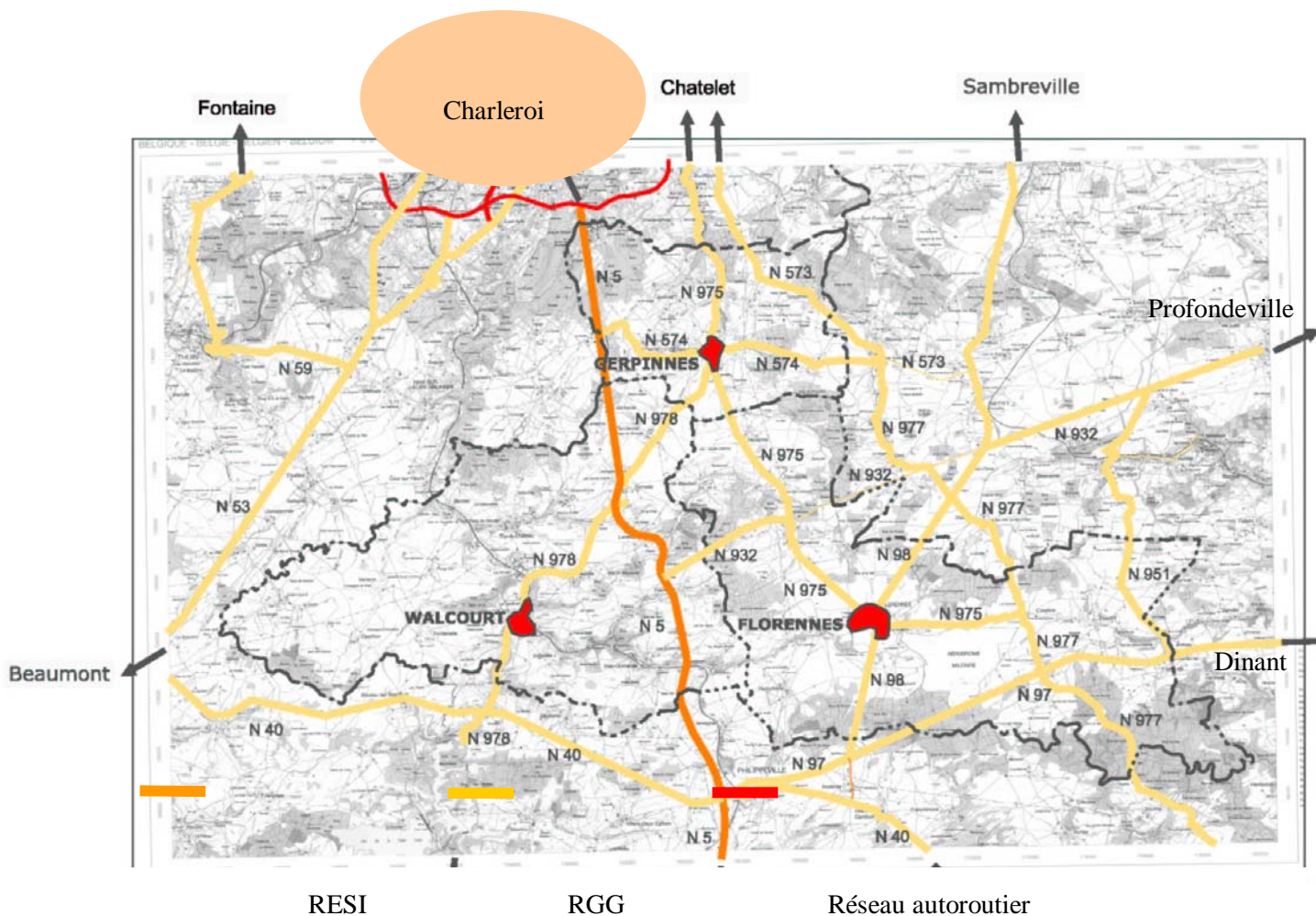
**Points faibles**

- Un relief qui peut engendrer quelques ruptures quant à l'intérêt des modes non motorisés, tout au moins pour des motifs utilitaires
- Des coupures artificielles que sont les grandes infrastructures (N5 et la ligne ferroviaire Charleroi - Couvin), atténuées par des passages / croisements à niveau ou dénivelés
- Une grande zone interdite qu'est la base aérienne de Florennes, mais qui est assez isolée dans une partie du territoire qui nous occupe
- Des voies piétonnes importantes parfois de qualité assez médiocre

- Des espaces publics offrant trop souvent un caractère dégradé et des caractéristiques qui ne répondent plus aux attentes contemporaines
- Des traversées piétonnes des voiries régionales trop souvent difficiles / incommodes / dangereuses
- Du stationnement parfois très gênant pour les piétons
- Des aménagements pour PMR encore balbutiants
- Une absence à peu près totale de commodités de circulation – stationnement pour les cyclistes

## **6 LE TRANSPORT PRIVE**

1. Le reseau principal



Le réseau structurant du territoire composé des communes de Gerpennes, Walcourt et Florennes est constitué de trois axes principaux :

Un axe Nord-Sud, la N5, appartenant au réseau à grand gabarit et véritable colonne vertébrale du système circulatoire au sud de Charleroi ;

Un axe Nord-Sud tangentiel à la zone d'étude, la N53 qui relie le centre de Charleroi à l'axe N40-N97.

Un axe est-ouest, N40 - N 97, qui constitue l'axe structurant des régions méridionales de la Wallonie.

**DIAGNOSTIC**

Ces trois axes développent deux fonctions spécifiques :

Fonction d'échange avec les régions avoisinantes

Fonction de transit

En particulier, la N5 fait partie du réseau RGG de la région Wallonne et, à ce titre, a une fonction suprarégionale forte. Pour rappel, cette voirie est en pleine mutation afin d'être configurée en 2x2 voies de circulation entre Charleroi et la frontière française.

Du côté français, les travaux de connexion vers le réseau autoroutier sont entamés. La mise en service est prévue pour 2008.

Viennent compléter le réseau principal, une série de routes régionales qui font parties du réseau interurbain (RESI) dont la fonction est de :

Relier les centres urbains entre eux

La N978 reliant Walcourt et Gerpinnes,

La N975 reliant Charleroi, Gerpinnes Florennes.

La N98 reliant Florennes à Mettet

**Relier les centres urbains au réseau principal de l'agglomération**

La N574 relie Gerpinnes à la N5 et la N98,

La N978 relie Walcourt à la N40 et la N5,

La N932 relie indirectement le centre de Florennes à la N5 tout en assurant un accès plus régional en provenance de Profondeville.

La N98 reliant Florennes à l'axe N 97 – N40

**Traverser le territoire communal en périphérie**

La N573 traverse Gerpinnes au Nord-Est entre Mettet et Châtelet,

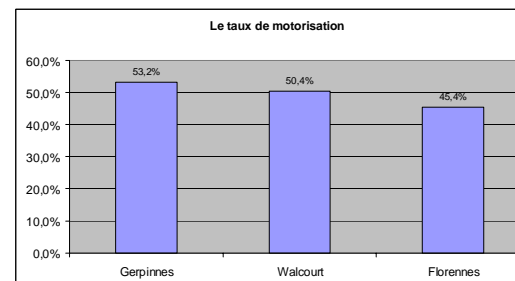
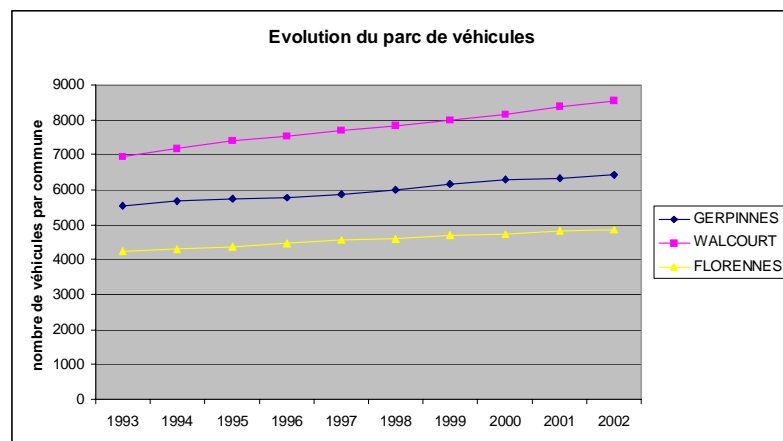
La N977 traverse Florennes au Sud-Est entre la N97 e et la N98,

La N951 traverse la commune de Florennes également dans son secteur Sud-Est.

Ces routes constituent le réseau secondaire des trois communes et font parties du réseau interurbain (RESI).

## 6.1 Evolution du taux de motorisation

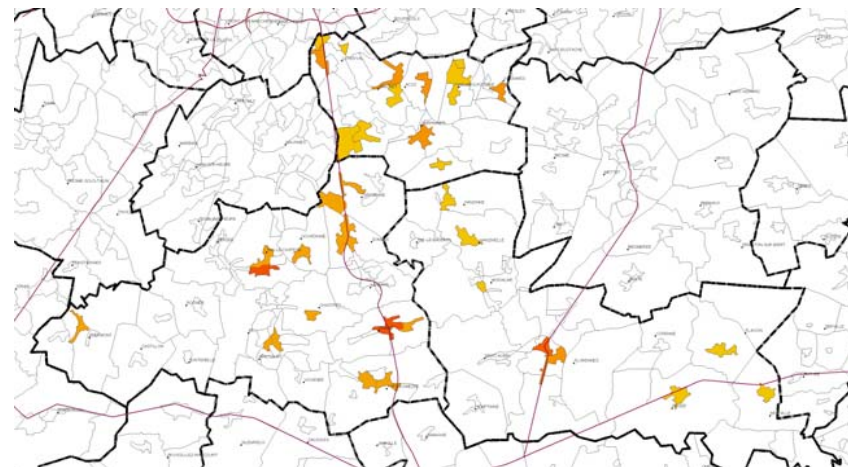
Le taux de motorisation est le nombre de véhicules légers et de motos ramené au nombre d'habitants. Pour les communes de Walcourt, Florennes et Gerpennes, l'évolution du parc de véhicules se présente pendant les dix dernières années comme illustré dans le graphique ci-dessous.



En fonction des courbes d'évolution de la population et du parc de véhicules, le taux de croissance annuel se situe entre 1% et 1,9%.

Sous hypothèse d'une croissance stable, le taux de motorisation dans les trois communes devrait croître entre 2002 et 2012 d'une moyenne de 1,5% pour atteindre plus **de 65 véhicules pour 100 habitants**.

Le recensement de 1991 permet de déterminer la répartition du parc de véhicules par rapport à la densité de la population au sein des trois communes.



L'augmentation globale du parc de véhicules (véhicules légers et motos en Belgique) entre l'année 1994 et 2002 était de 15,3%, celle-ci a été pour Gerpennes +16%, pour Walcourt +23% et pour Florennes +15%.

Nous constatons une augmentation moyenne annuelle de 1,8%.

L'augmentation globale de la population dans les trois communes a été pour les années 1991-2001 de 5% (+1% à Florennes, +5% à Gerpennes et +7% à Walcourt).

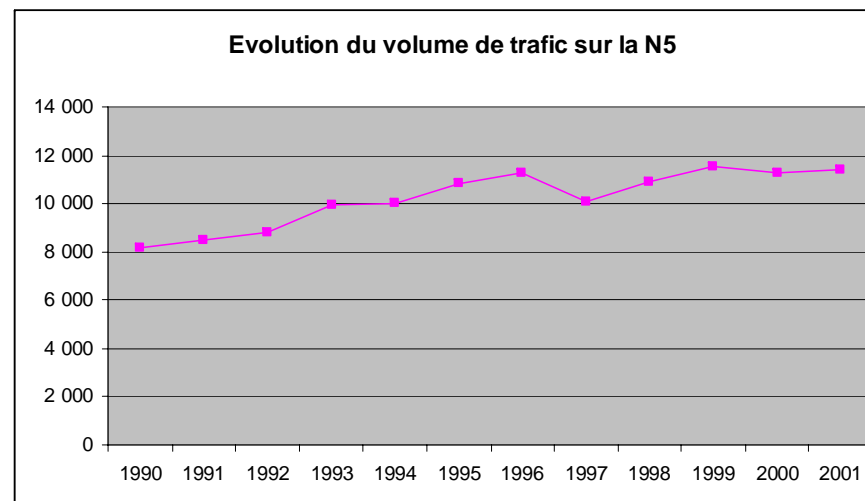
Le taux de motorisation affiche en 2002 une moyenne de 49,7% :

**6.2 Evolution des volumes de trafic**

Le graphique suivant donne l'évolution du trafic routier sur cinq années sur deux les axes principaux traversant la zone d'étude.

Voiries		1995 evp/jour	2000 evp/jour	EVOLUTION
N5	Bultia	20000	20909	5%
N5	Somzée	15210	16499	8%
N5	Fraire	14210	16504	16%
N975	Morialmé - Florennes	3959	4116	4%
N975	Hanzinne	3673	3911	6%
N978	Somzée	1984	2214	12%

De manière générale, le trafic a augmenté sur les grands axes de quelques 9% en 5 ans. Cette croissance correspond à la moyenne wallonne, qui se situe entre 10 et 12,5% sur ces cinq ans, soit entre 2% et 2,5% par an.



Comptage permanent localisé sur la N5 au sud de Philippeville

La croissance sur le réseau interurbain est plus contrastée, modérée sur la N975 (1%) par an sur la N975, plus prononcée sur la N978 (2,4% par an).

### 6.3 Les flux journaliers (TMJO) en 2005

PICM Florennes Gerpinnes Walcourt

#### **LES FLUX JOURNALIERS TMJO 24 heures** en 2005

unité: tous véhicules (véhicules légers et poids lourds)

echelle: 1:100000



Sur l'ensemble des voiries, les flux sont symétriques, ce qui veut dire que les mouvements aller/retour empruntent le même itinéraire.

La carte ci-jointe illustre l'ensemble des flux TMJO (Trafic Moyen Jour Ouvré) déterminés sur base des comptages, réalisés entre 1999 et 2005.

Les voiries les plus empruntées sont :

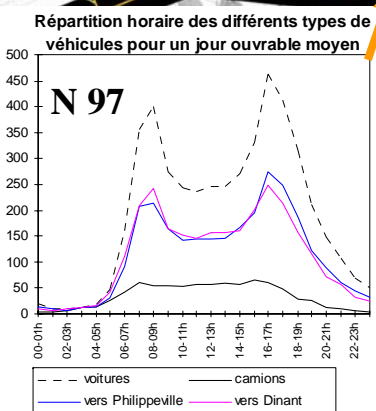
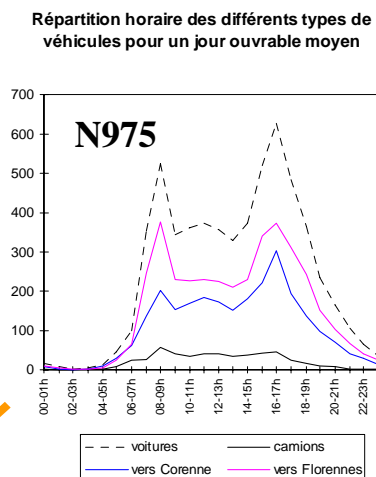
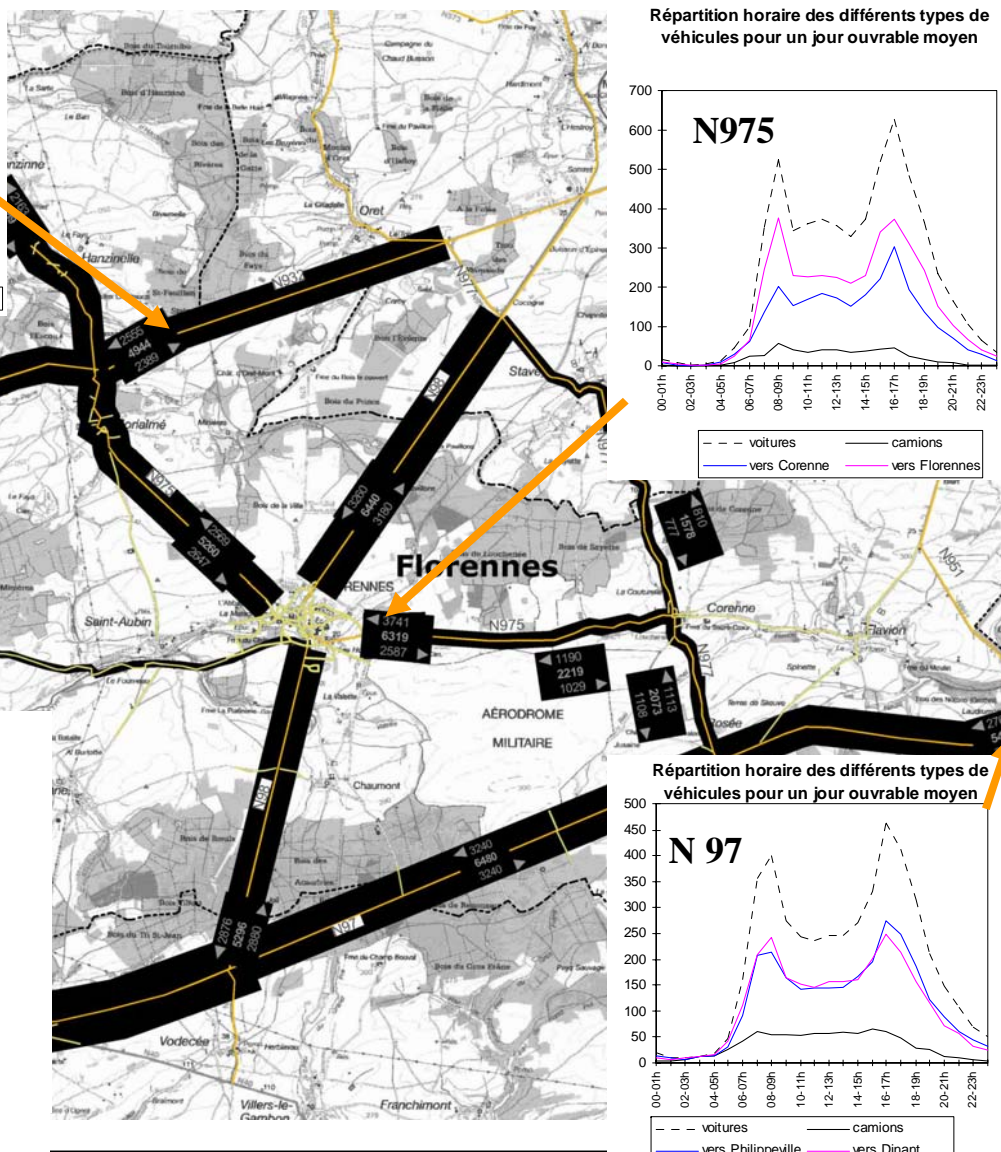
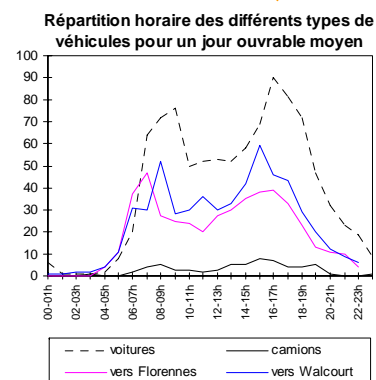
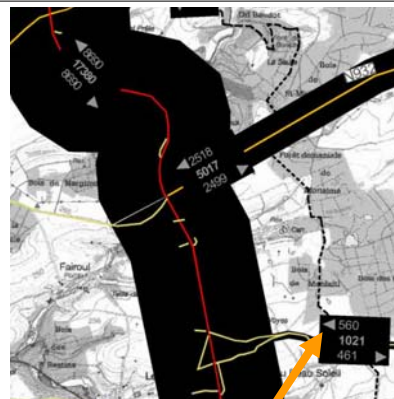
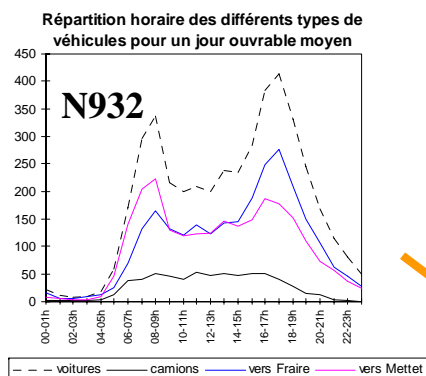
- La N5 avec des volumes variant entre 17200 et 25800 véhicules par jour
- La N53 avec des volumes entre 7000 et 16000 véhicules par jour
- La rue de Villers et la rue du Bois de Lorvée à 10600 véhicules par jour
- La rue de la Blanche Borne supporte quelque 10000 véhicules par jour

La carte montre clairement la forte orientation nord-sud du trafic, principalement supportée par la N5 et la N53. Entre Châtelet et Loverval se manifestent des très importants volumes de trafic, partiellement en voirie communale. Ces flux sont orientés vers l'agglomération carolorégienne et l'autoroute R3, via les échangeurs de Châtelet et de la Blanche Borne.



DIAGNOSTIC

EVOLUTION JOURNALIERE



6.4.2 Florennes

La carte met en évidence le rôle « charnière » de Florennes.

En effet, les volumes de trafic quotidien des axes vers Charleroi, Namur et Philippeville sont quasi similaires, vers 5000-6000 véhicules par jour.

Les différentes modulations horaires ne présentent pas de pointe sur l'heure de midi, ce qui tend à démontrer que les actifs ont des lieux d'activité relativement éloignés.

La N98 est en travaux depuis cette année 2005. Ceci a provoqué un report de trafic vers la N975, qui a absorbé le triple du volume habituel.

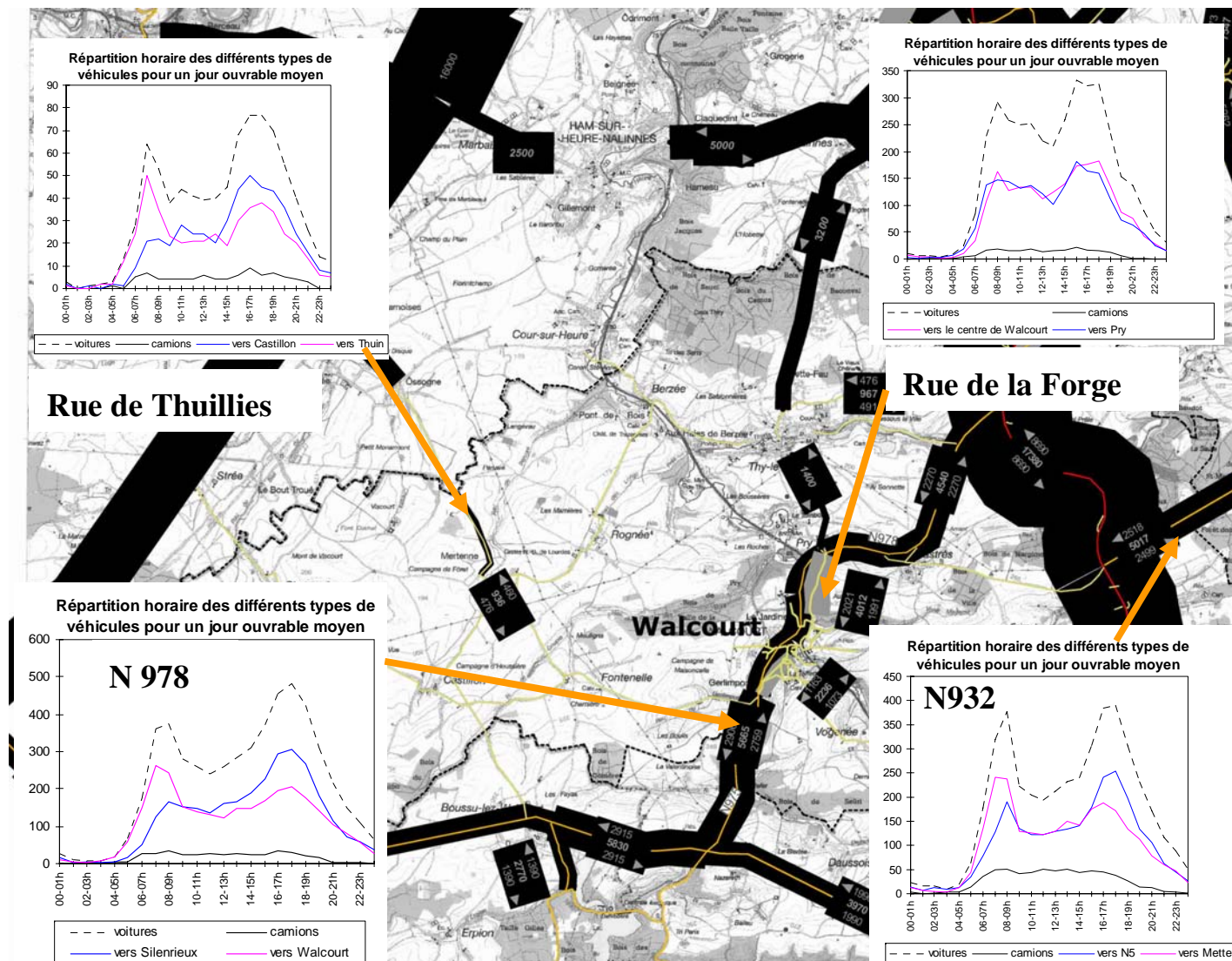
La N97, au sud du territoire communal, absorbe un trafic modéré (6000véh/j) malgré son rôle d'axe structurant régional.

Sur la rue d'Yves-Gomezée, voirie communale, se déroule un trafic modéré sans inversion des flux entre le matin et le soir.

Rue d'Yves-Gomezée

DIAGNOSTIC

EVOLUTION JOURNALIERE



6.4.3 Walcourt

Les voiries interurbaines comme la N978 et la N932 montrent clairement les deux points habituelles pendant la journée et une inversion des volumes de trafic entre le matin et le soir.

La N978 supporte des flux les plus élevés avec des points plus élevés avec des points entre 400 et 500 véhicules par heure.

Sur le réseau communal la rue de la Forge joue un rôle de desserte locale avec des points moins prononcées et une charge de trafic répartie pendant toute la journée. La desserte de la gare n'altère pas de manière significative l'importance des flux pendant la journée.

Le comptage dans la rue de Thuillies ne confirme pas la thèse d'un trafic important néanmoins il démontre un lien vers la N53 à Thuin.

## 6.5 Flux à la pointe du matin



La comparaison de flux par sens permet d'estimer les pôles d'attraction :

- L'agglomération Charleroi / réseau autoroutier avec un solde d'environ +1820 véhicules par heure
- Florennes avec un solde d'environ +330 véhicules par heure
- Walcourt avec un solde d'environ +100 véhicules par heure
- Gerpinnes avec un solde d'environ -340 véhicules par heure

Les maxima constatés pendant l'heure de pointe du matin aux trois communes sont observées à Gerpinnes, notamment sur :

- la N5 – 1700 véh/h,
- la rue de la Blanche Borne – 1000 véh/h,
- Route de Villers, N573, N975 – 900 véh/h.

**DIAGNOSTIC**

**6.6 Flux à la pointe du soir**

La comparaison de flux par sens permet d'estimer les pôles d'attraction et d'émission :

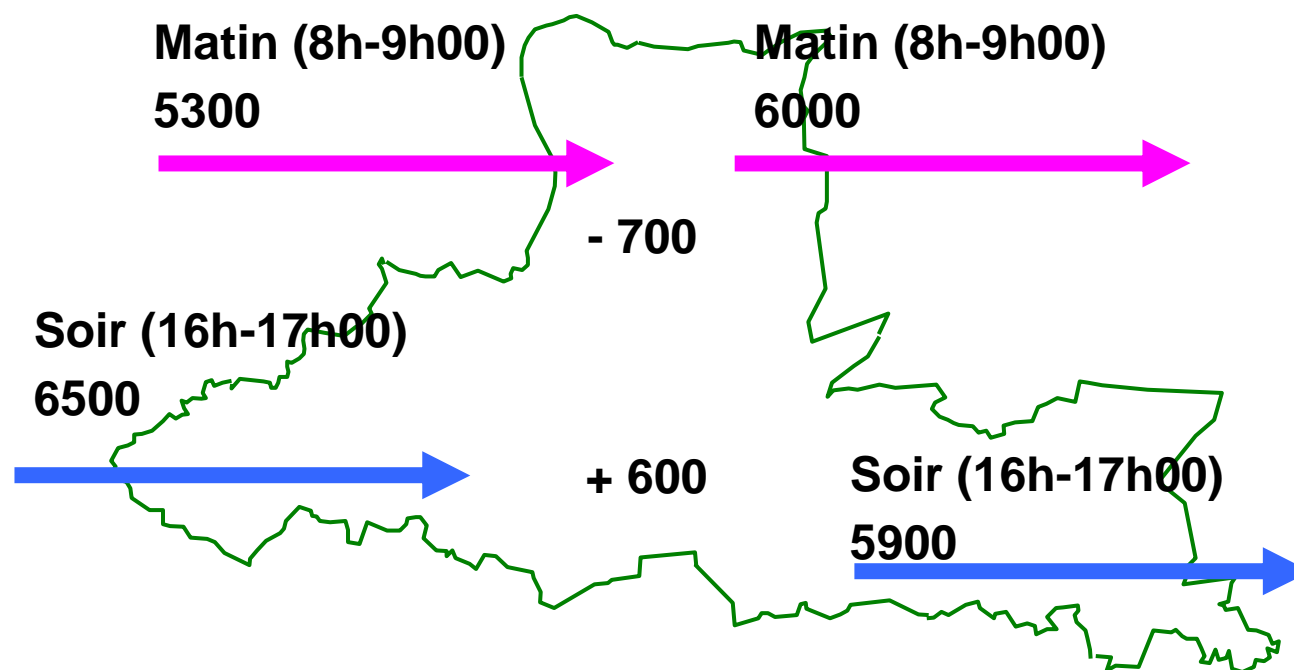


- L'agglomération Charleroi / réseau autoroutier avec un solde d'environ -1300 véhicules par heure
- Florennes avec un solde d'environ -100 véhicules par heure
- Walcourt avec un solde d'environ +70 véhicules par heure
- Gerpinnes avec un solde d'environ +350 véhicules par heure

Les maxima constatées pendant l'heure de pointe du soir aux trois communes sont observées à Gerpinnes, notamment sur :

- la N5 – 1900 véh/h,
- la rue de la Blanche Borne – 900 véh/h,
- Route de Villers, – 1300 véh/h.

**6.7 Les échanges extra-communaux**



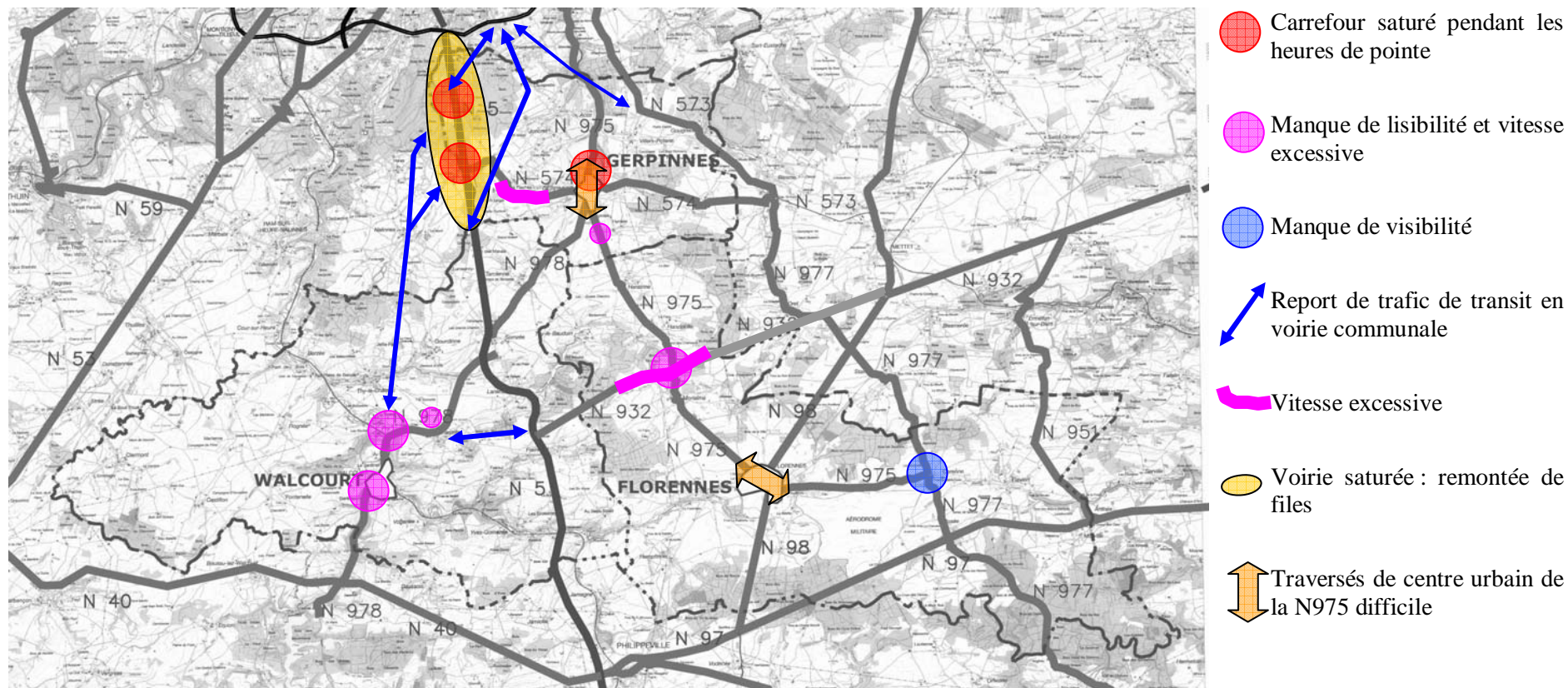
L'ensemble de points de comptages disposés en cordon autour des trois entités permet de déterminer les échanges avec l'extérieur et donc quantifier l'attractivité des trois communes.

A l'heure de pointe du matin, entre 8h00 et 9h00, quelques 5300 véhicules pénètrent dans les trois communes de Walcourt, Florennes et Gerpennes alors que 6000 en sortent, laissant un solde négatif de quelques 700 véhicules.

Le soir la tendance s'inverse, 6500 véhicules entrent dans les trois entités et 5900 en sortent. Le solde positif est de quelques 600 véhicules.

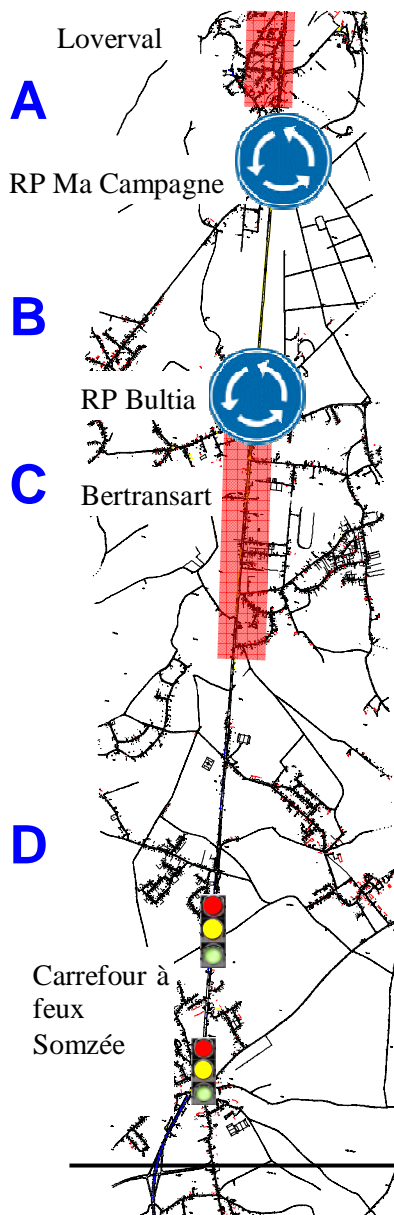
Ce schéma démontre le caractère suburbain de l'aire d'étude avec une partie considérable des actifs travaillant hors de celle-ci.

6.8 Les dysfonctionnements du reseau



**DIAGNOSTIC**

**6.9 Descriptif des axes principaux – la n5**



La nationale 5 peut être décomposée en quelques sections caractéristiques, citées ci-après du nord vers le sud :

**A** A partir du rond-point de la Queue à Couillet, la route traverse une zone agglomérée et commerçante. Dans la première partie de cette section, la route comporte deux bandes montantes et une bande descendante, séparée par une ligne blanche continue. Cette section est marquée par une pente très importante. La vitesse générale réglementaire est de 70 km/h.

**B** Du rond-point Ma Campagne au rond-point Bultia la chaussée comporte 2x2 bandes séparées par une ligne blanche continue, excepté aux abords des ronds-points, où une berme centrale infranchissable a été mise en place. La vitesse générale réglementaire est de 90 km/h.

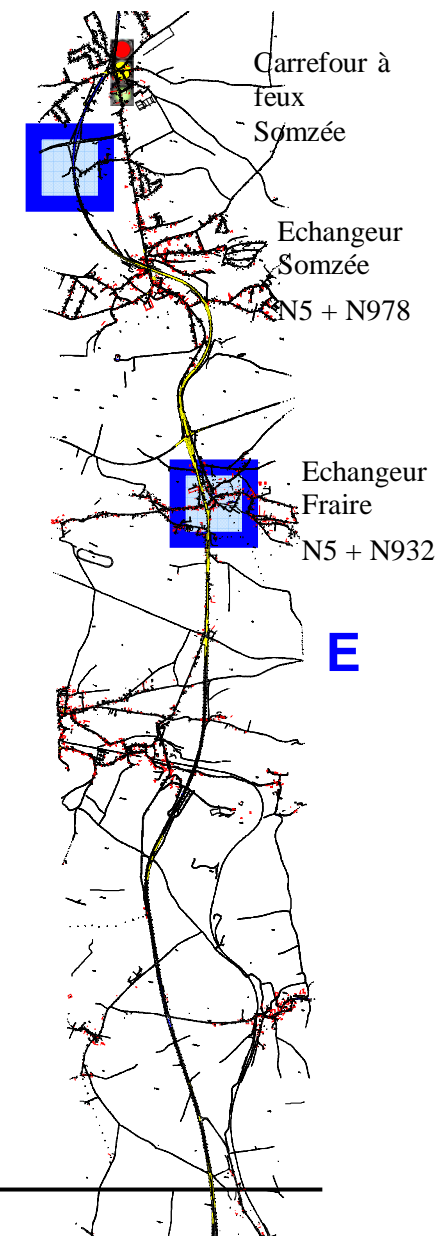
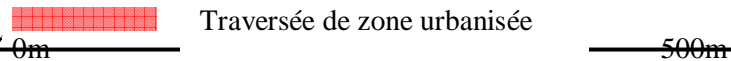
**C** Bertransart est une zone à forte densité d’habitat et de commerces traversée par la N5. La route est ramenée à 2x1 bande, pour des raisons de sécurité. La vitesse générale réglementaire est de 70 km/h.

**D** Entre Bertransart et l’échangeur de Somzée (N5 et N978) la chaussée s’élargit à 2x1 bandes avec une bande centrale neutralisée ou utilisée pour les manœuvres tourne-à-gauche. Cette section est suivie à partir de la limite de province d’un profil de 2x2 bandes. La vitesse générale réglementaire est de 90 km/h.

**E** Entre l’échangeur de Somzée et Philippeville la N5 passe au profile du Réseau à Grand Gabarit avec 2x2 bandes séparées en nombreux endroits par une berme centrale, et ce, jusqu’à l’entrée de Couvin. La vitesse générale réglementaire est de 90 km/h.

**Trafic**

Elle est parcourue quotidiennement par quelques 17200 à 26000 véhicules.

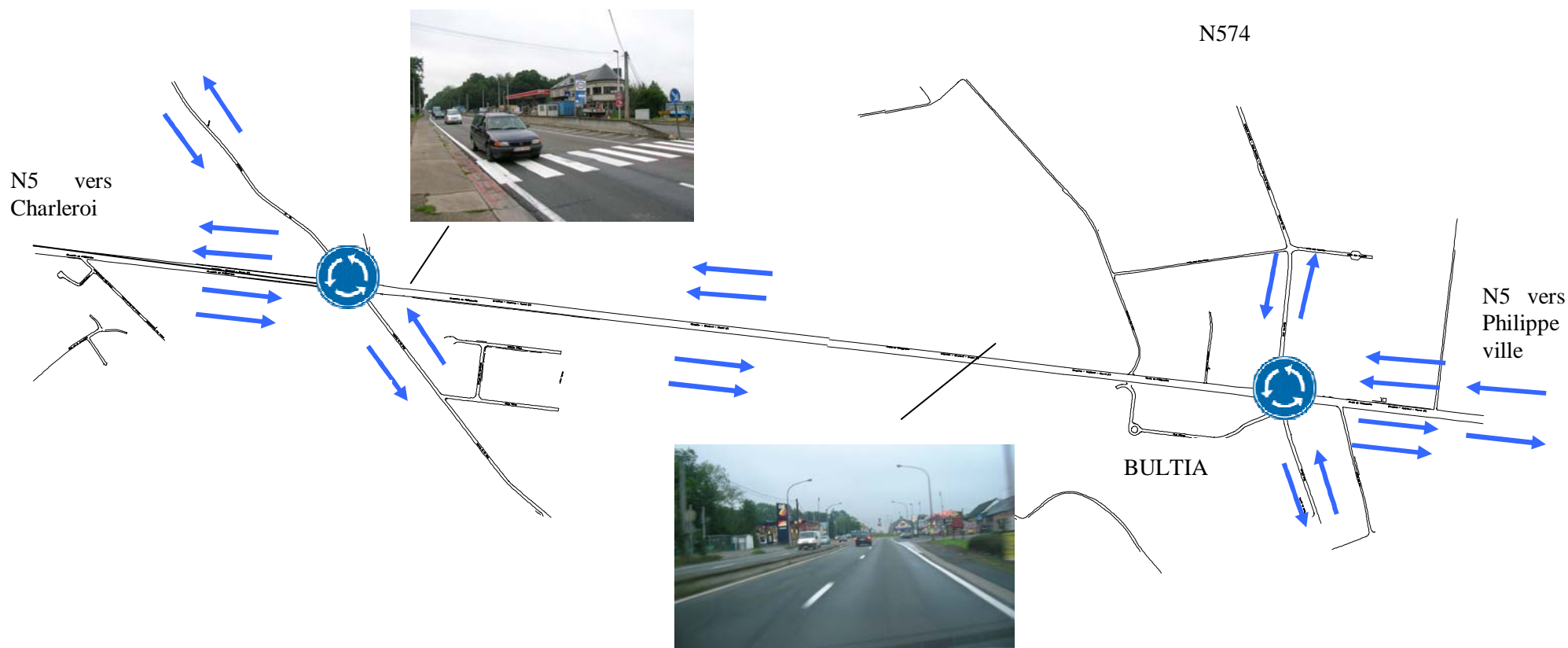


**6.10 Descriptif de la section de la n5 entre les giratoires « Bultia » et « Ma Campagne »**

La zone systématiquement la plus exposée à la saturation de voirie sur le territoire des trois communes est la section entre les deux giratoires « Ma Campagne » et « Bultia ». Afin d'étudier plus finement ce phénomène, ISIS a procédé aux observations de files d'attentes et à un comptage directionnel au niveau des deux rond-points. Le schéma ci-dessous démontre les bandes de circulation entre les deux giratoires.

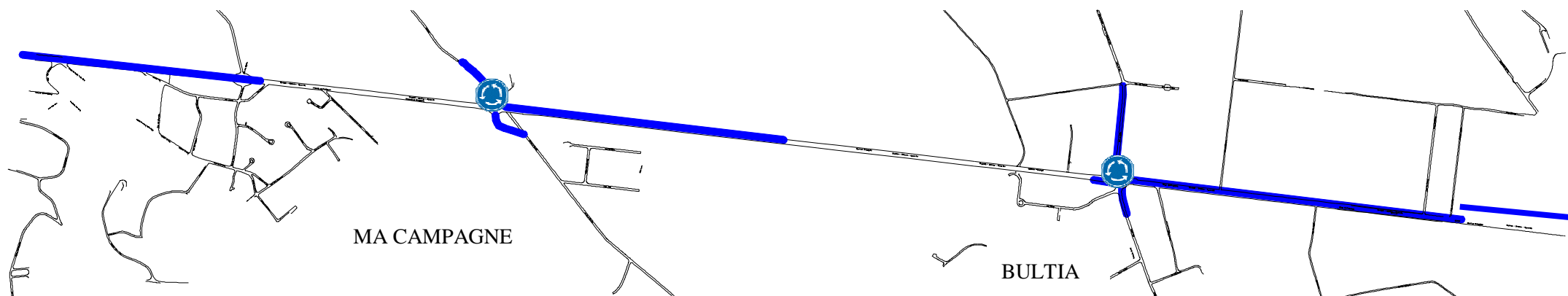
Il suit un descriptif :

- des files d'attente,
- des flux directionnels pendant l'heure de pointe du matin et
- des flux directionnels pendant l'heure de pointe du soir.

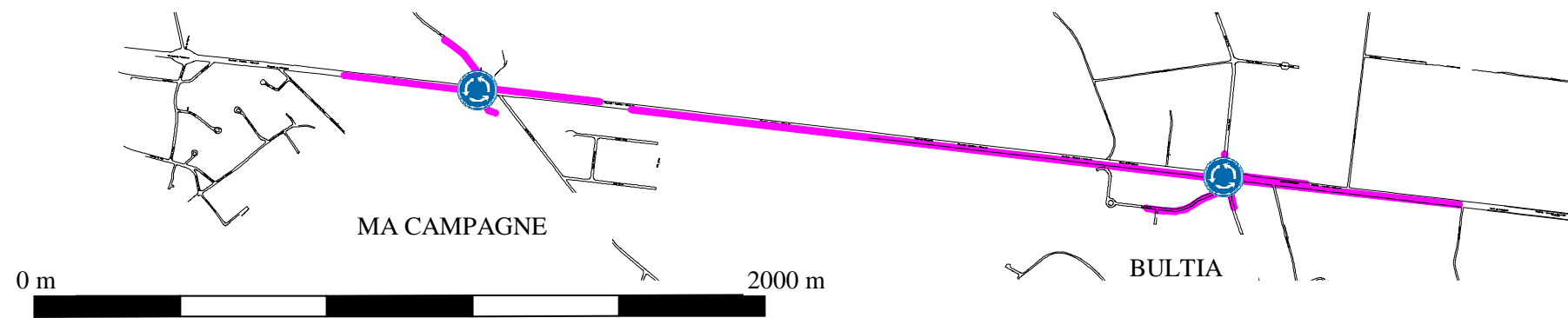


**6.11 Les files d'attente autour des deux giratoires « Bultia » et « Ma Campagne »**

**6.11.1 Le longueur de files maximales pendant l'heure de pointe du matin (8h00-9h00)**



**6.11.2 Le longueur de files maximales pendant l'heure de pointe du soir (16h00-17h00)**



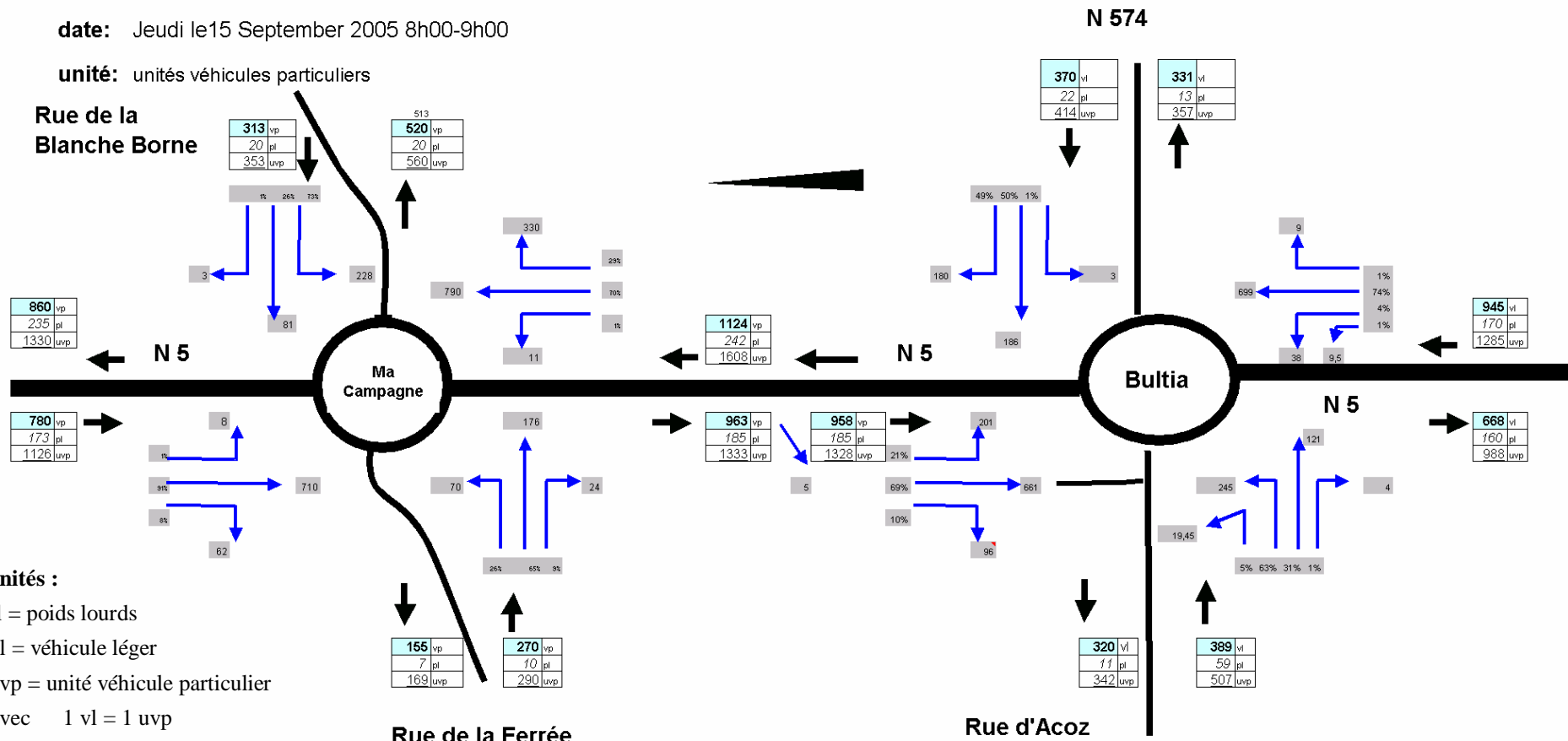
6.11.3 Comptage directionnel des deux giratoires « Bultia » et « Ma Campagne » le matin

Comptage: Heure de pointe du matin

carrefour: Giratoires Ma Campagne et Bultia

date: Jeudi le 15 September 2005 8h00-9h00

unité: unités véhicules particuliers



DIAGNOSTIC

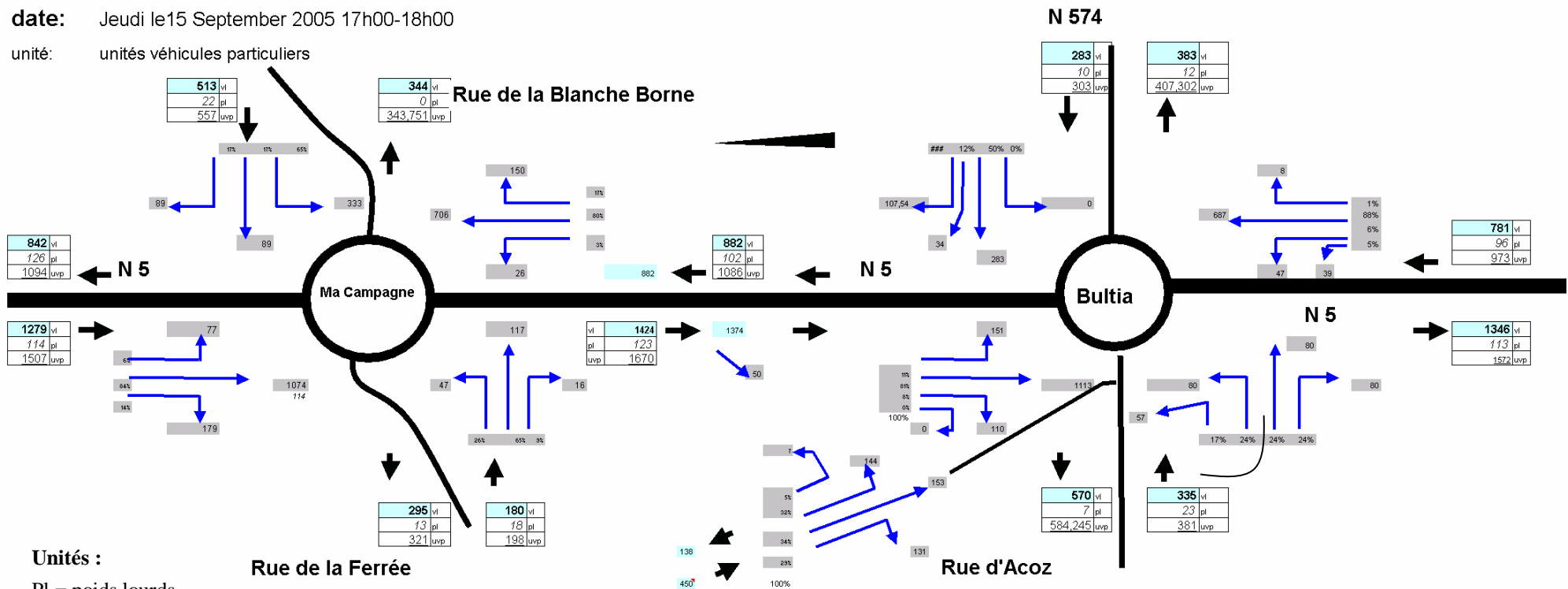
6.11.4 Comptage directionnel des deux giratoires « Bultia » et « Ma Campagne » le soir

Comptage: Heure de pointe du soir

carrefour: Giratoires Ma Campagne et Bultia

date: Jeudi le 15 September 2005 17h00-18h00

unité: unités véhicules particuliers



Unités :

Pl = poids lourds

Vl = véhicule léger

Uvp = unité véhicule particulier

Avec 1 vl = 1 uvp

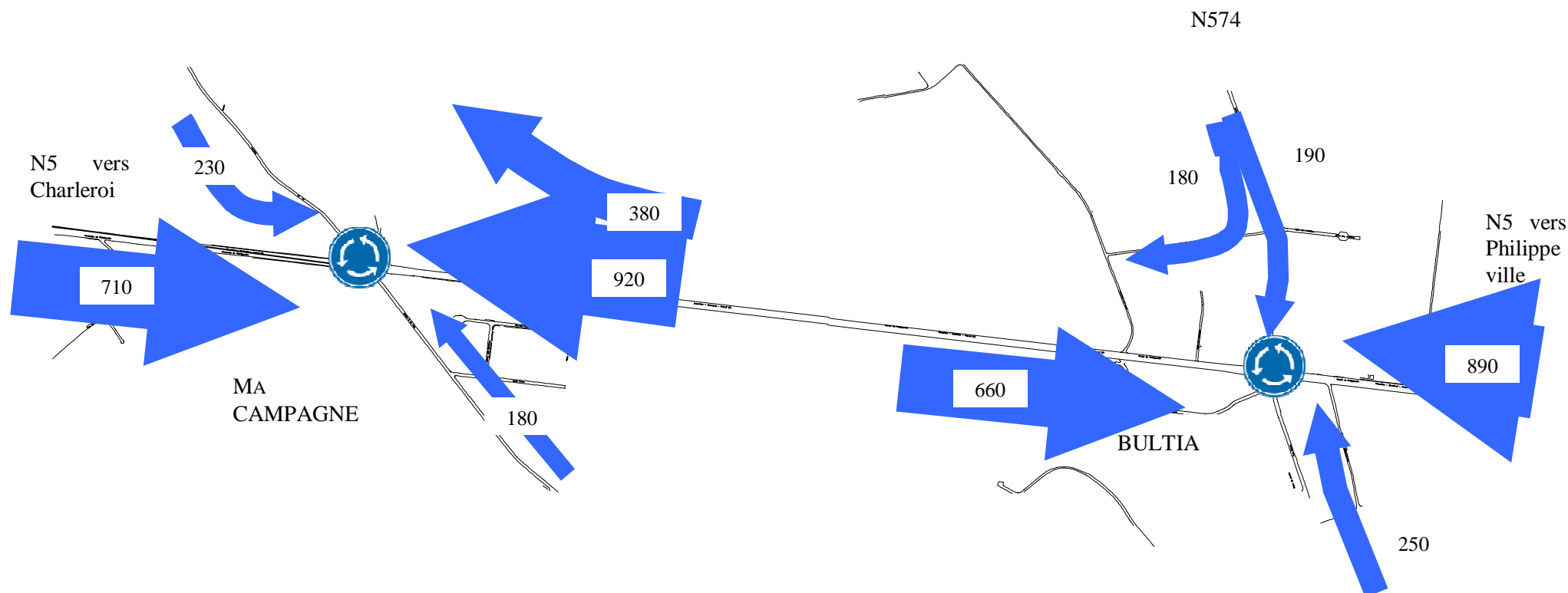
1 pl = 2 uvp

La répartition directionnelle est indiquée pour les véhicules légers

### 6.11.5 La répartition directionnelle des principaux flux de circulation pendant l'heure de pointe du matin

La carte des principaux flux de circulation ( unité vl) du matin met en évidence l'importance des flux supportés par la N5. Il en ressort également le flux considérable (30%) en provenance du Bultia, qui emprunte la Rue de la Blanche Borne.

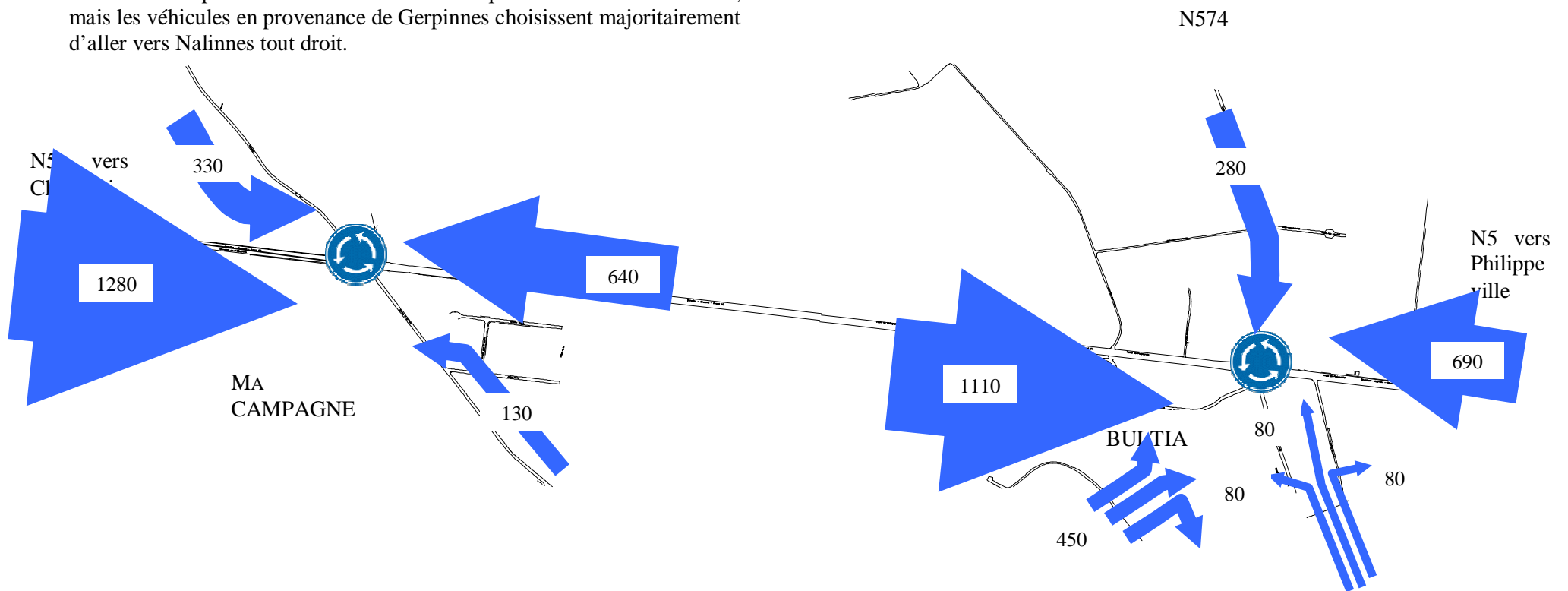
La majorité des personnes en provenance de Nalines évite de la même façon la N5 et traverse celle-ci tout droit.



6.11.6 La répartition directionnelle des principaux flux de circulation pendant l'heure de pointe du soir

La carte des principaux flux de circulation (unité : vl) illustre clairement la forte charge en provenance de Charleroi. Le rue de Blanche Borne est choisie à un moindre degré, mais reste à 20% par rapport au flux venant de Charleroi. Les personnes venant de Nalines empruntent à cette heure la N5, mais les véhicules en provenance de Gerpennes choisissent majoritairement d'aller vers Nalines tout droit.

S'y ajoutent les flux du centre commercial Bultia le soir estimés à quelques 450 véhicules par heure sortant et 210 véhicules par heure entrants.



**DIAGNOSTIC**

**6.12 Descriptif des axes principaux**

**6.12.1 Descriptif des axes principaux – la N98**

La N98 traverse de part et d'autre la commune et le centre ville en direction nord sud.

La route se constitue de 2x1 bandes sur toute sa longueur.

**Règlement de vitesse**

Hors agglomération la vitesse réglementaire est de 90 km/h. En approche de l'agglomération la vitesse est successivement limitée de 90km/h à 70km/h et enfin à 50km/h.

L'entrée d'agglomération est encore soulignée par le pont des chemins de fer en provenance de Mettet.

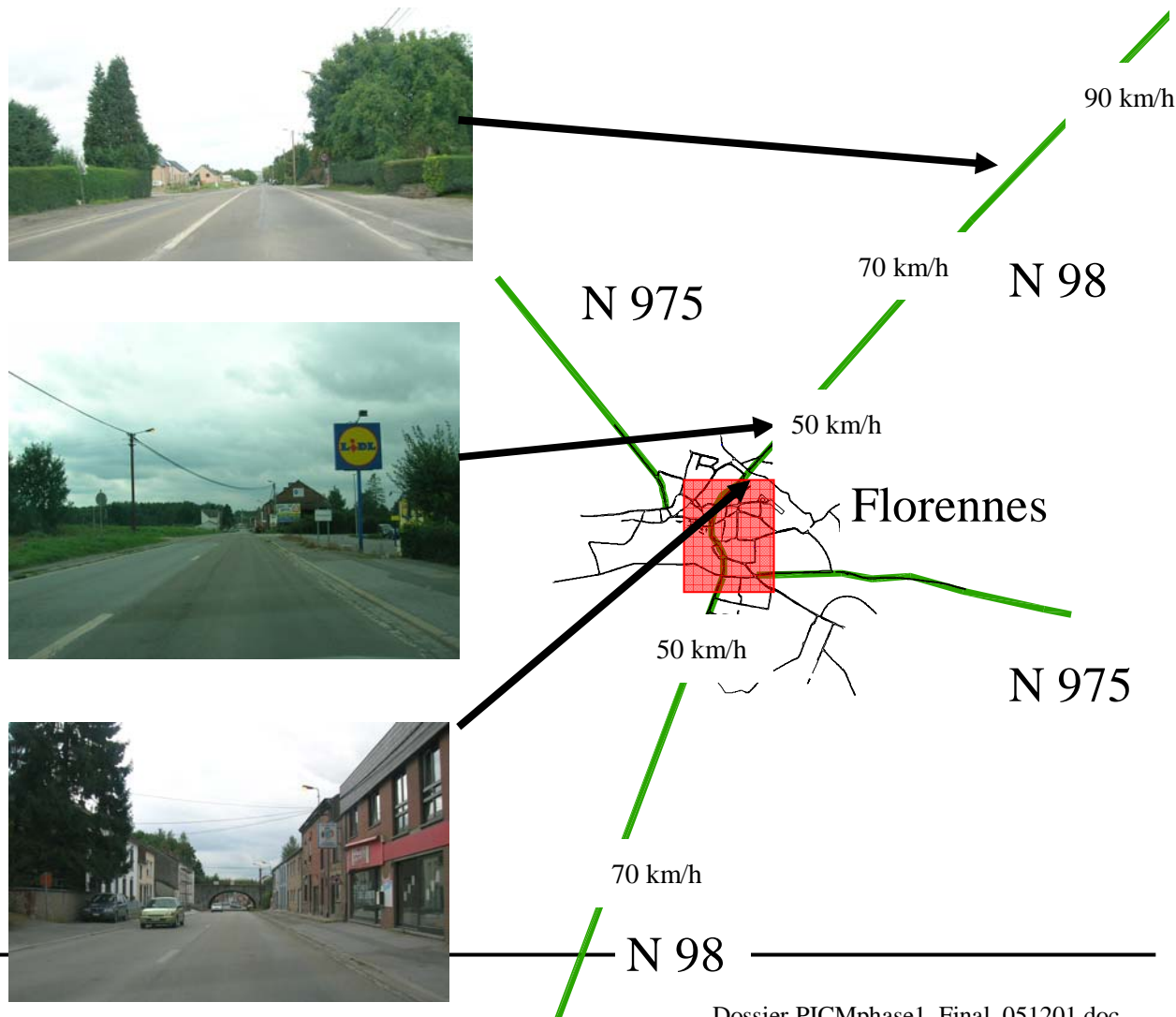
**Excès de vitesse**

Pourtant les maxima de vitesses pratiquées dans la traversée de Florennes ( entre pont et place verte) dépassent les 70 km/h.

**Trafic**

La N98 supporte une charge de trafic journalier de 5300 véhicules entre Florennes et la N97 et de 6500 véhicules entre Florennes et Mettet.

Ces chiffres sont basés sur les comptages antérieurs au travaux de voirie au centre ville.



### 6.12.2 Descriptif des axes principaux – la N574 entre la N5 et Gerpennes

Le voirie de la N574, configurée à 2x1 bandes sur toute sa longueur [2], parcourt d'une manière sinueuse le trajet entre la N5 et Gerpennes. En général hors agglomération la vitesse réglementaire est limitée à 70 km/h.

L'axe est doté de deux écoles, une à Flaches dans la proximité immédiate de la N574 dans la Rue André Paganetti, l'autre au carrefour en T avec la N975.

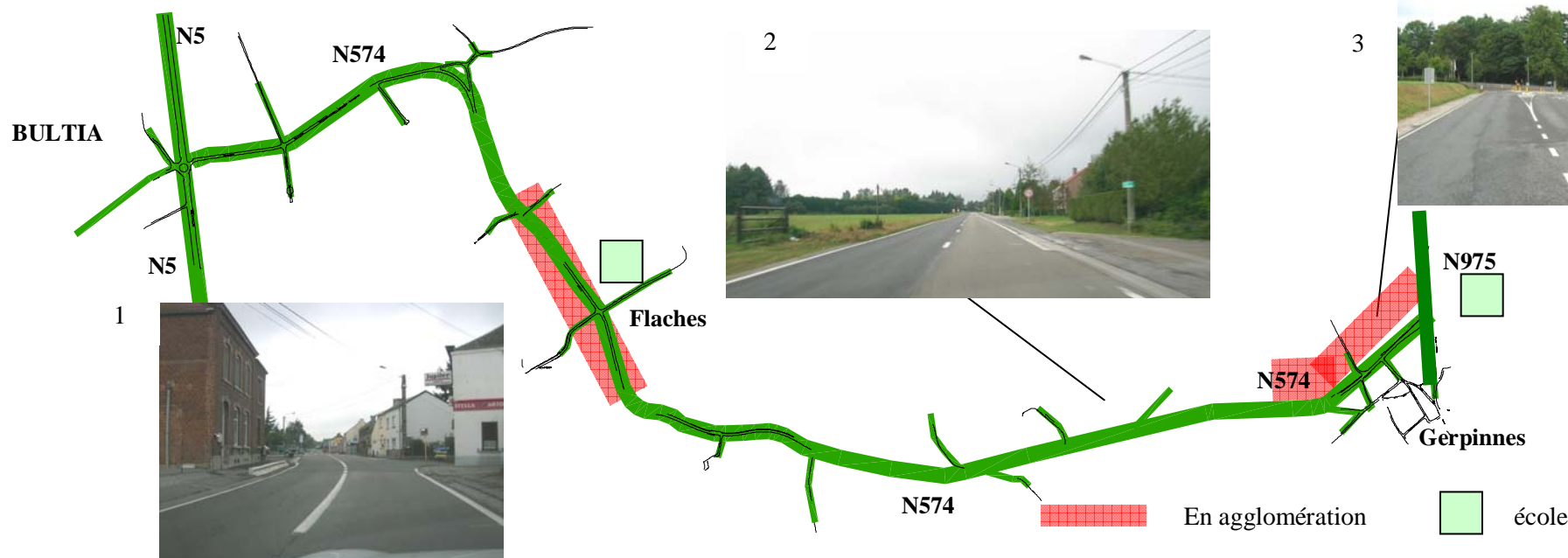
La N574 traverse l'agglomération de Flaches, où la vitesse est d'abord limitée à 50 km/h. Au centre de Flaches, au carrefour avec la Rue André Paganetti [1] la vitesse est limitée à 30 km/h dans le cadre de la protection des abords d'école. Pour la même raison une zone 30 a été installée à l'entrée de Gerpennes [3].

#### Trafic

L'axe absorbe un trafic quotidien de 8200 véhicules, dont 370 poids lourds.

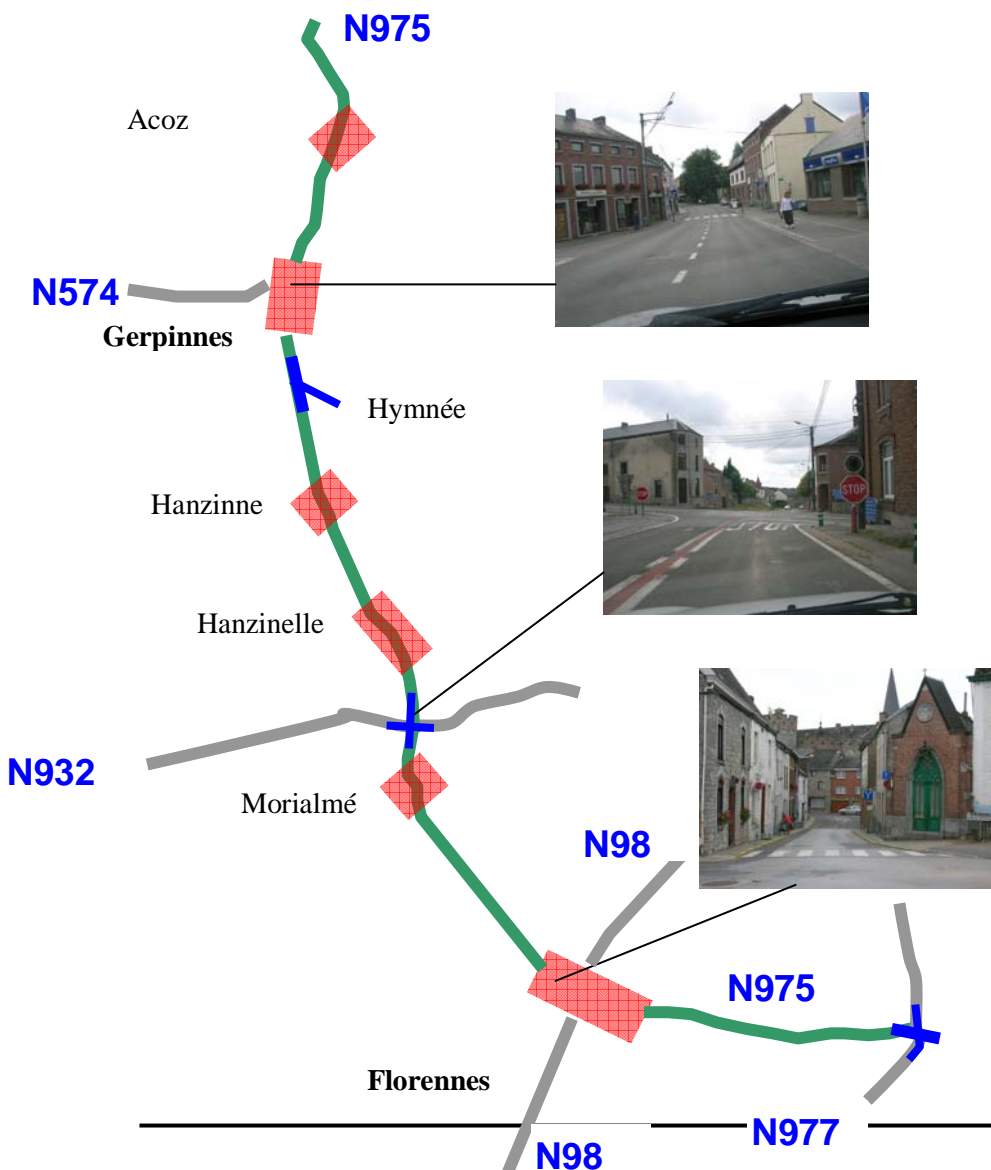
Pendant l'heure de pointe du matin, sont à observer des files d'attente se créant au niveau du rond-point Bultia et au carrefour avec la N975. Au niveau de Bultia ces files d'attente sont dues à la saturation générale du rond-point. Côté Gerpennes le carrefour avec la N975 est régulièrement saturé le matin à cause d'un trafic de quelques 1300 véhicules traversant le carrefour. L'arrivée des élèves du lycée et de l'école maternelle rend la circulation encore plus difficile.

A Flaches, un trafic élevé traverse la N574 entre la rue J. Van Brusselt et la Rue André Paganetti. Ce trafic est lié à l'école de Flaches, mais semble également constituer un report de trafic de la N5.





6.12.3 Descriptif des axes principaux – la N975 entre la ACOZ et Coreenne



Elle est exclusivement composée d'une chaussée à 2 voies de circulation

**+** Carrefours hors agglomération

- Carrefour en T, desserte locale d' Hymniée, vitesse réglementaire sur la N975 à 90km/h, vitesse pratiquée entre 90km/h et 110 km/h
- Carrefour plan ordinaire à Morialmé entre la N975 et la N932, priorité de la N932, vitesse réglementaire sur la N975 à 90km/h, sur la N932 à 70km/h, vitesse pratiquée sur la N932 entre 70 – 90km/h, la N975 traverse la N932 en rampe, lisibilité du carrefour sur la N932 difficile, visibilité réduite
- Carrefour plan ordinaire, priorité de la N975, visibilité réduite

**Vitesse**

Les vitesses réglementaires varient en agglomération entre 50 km/h et 30 km/h. Les abords des écoles ont été mis en zone 30 cet été.

**◆ Dans les traversées d'agglomération :**

- Acoz, à 50km/h
- Gerpennes entre 50-30km/h
- Hanzinne à 50 km/h
- Hanzinelle entre 50-30km/h
- Morialmé à 50 km/h
- Florennes à 50 km/h

Hors agglomération la vitesse est limitée à 90km/h.

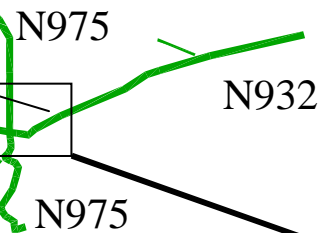
**Trafic**

Elle est parcourue quotidiennement par quelques 7600 véhicules.

6.12.4 Descriptif des axes principaux – la N932

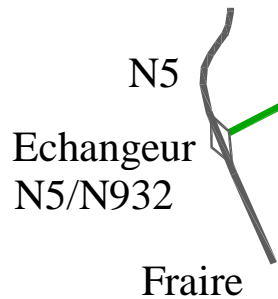


vers Hanzinelle      vers METTET

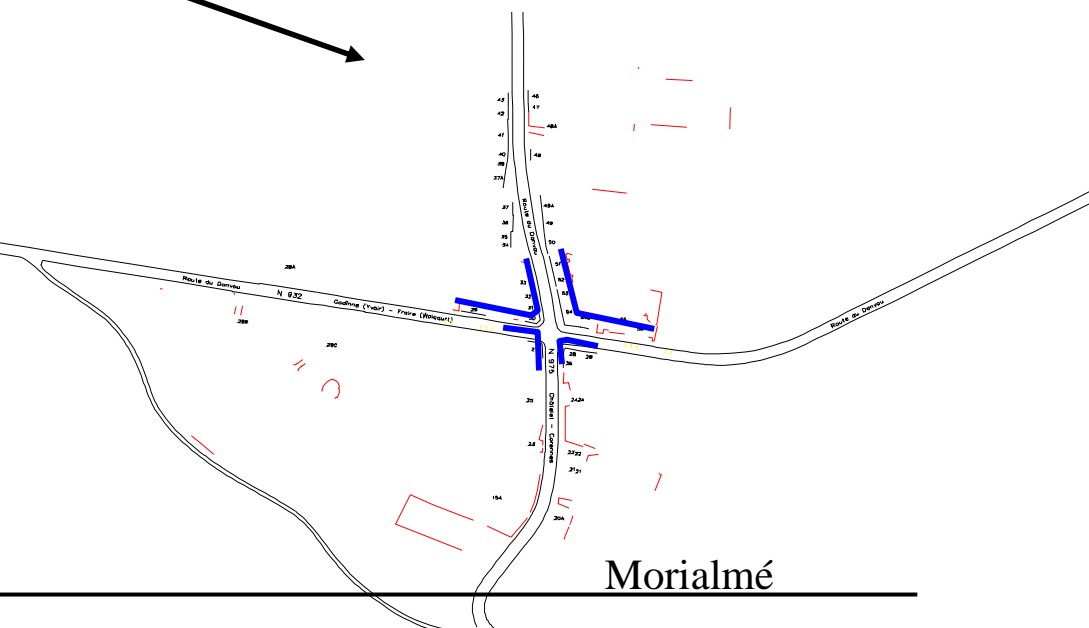


Elle est exclusivement composée d'une chaussée à 2 voies de circulation. En général l'axe est rectiligne.

La vitesse réglementaire est de 90 km/h, sauf en amont et en aval du carrefour Morialmé, où elle est limitée à 70 km/h. De manière générale, la rectitude des voiries fait qu'elles sont propices aux vitesses élevées. Ce problème aggrave la sécurité routière du carrefour Morialmé, où la lisibilité et la visibilité sont très réduites à cause de quatre maisons placées immédiatement autour des quatre bras.



Corenne



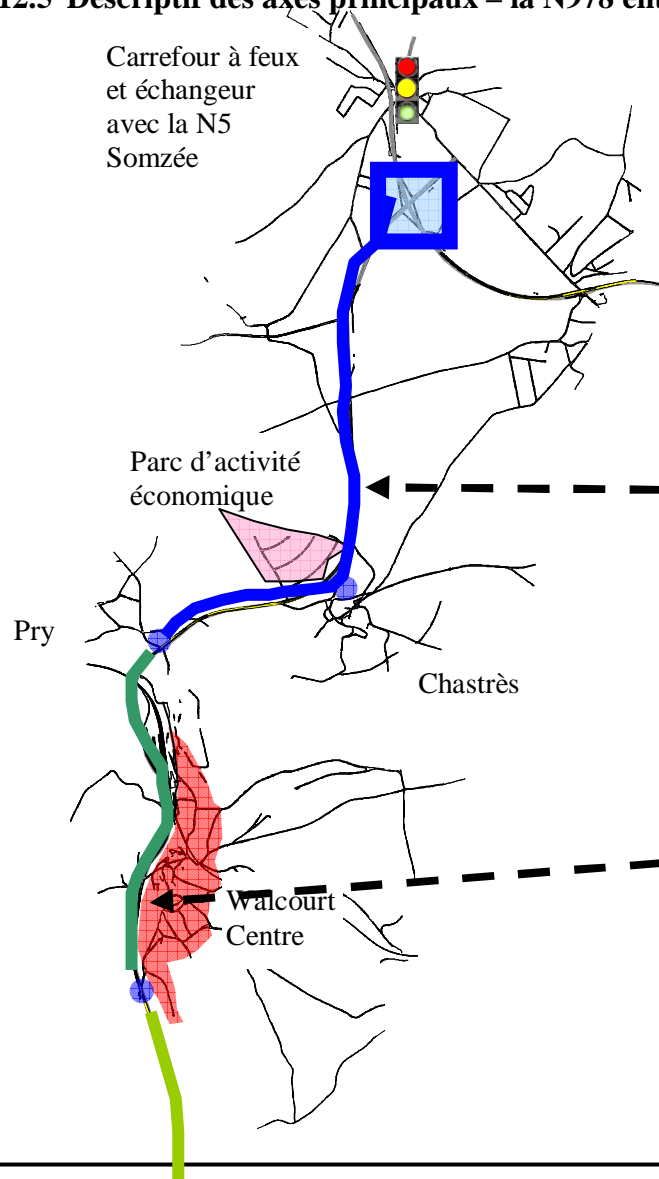
Morialmé

Trafic

Elle est quotidiennement parcourue par quelques 5000 véhicules, dont 650 (13%) poids lourds. 260 poids lourds sont de la catégorie C2, c'est à dire des poids lourds au delà de 7.5 tonnes

**DIAGNOSTIC**

**6.12.5 Descriptif des axes principaux – la N978 entre la Somzée et Walcourt**



Carrefour à feux et échangeur avec la N5 Somzée

Parc d'activité économique

Pry

Chastrès

Walcourt Centre

La N978 traverse de part en part la commune de Walcourt et draine les circulations locales. Trois sections se distinguent, toutes à 2x1 bandes :

- La route entre la N5 et le carrefour Walcourt nord ( GB )



Le contournement entre le carrefour nord et le carrefour Walcourt sud.

Cette section est marquée par le passage entre le village Chastrès d'un côté et la zone d'activité économique de Chastrès d'autre part.



Le parcours rural à partir du carrefour Walcourt sud en direction Silenrieux

Cette section est marquée par les carrefours nord et sud qui sont les entrées du centre ville de Walcourt.

**Trafic**

Elle est parcourue quotidiennement par quelques 4500 à 5700 véhicules.

### 6.13 Le trafic des marchandises

La circulation des marchandises n'est pas seulement une conséquence de l'organisation de l'agglomération, elle est aussi actrice de celle-ci. **En effet, la performance logistique est un élément clé de la dynamique des régions;** vouloir développer un secteur d'activité ou un lieu géographique impose un regard sur les échanges de marchandises.

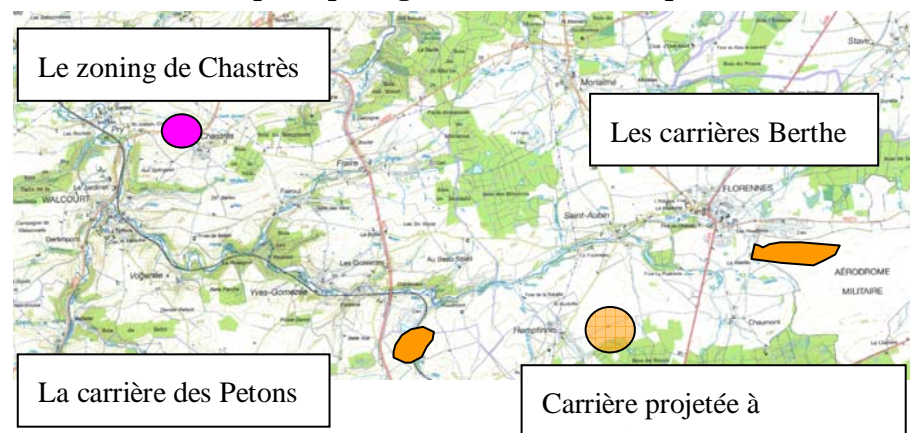
De prime abord Florennes et Walcourt, mais également Gerpennes, situées dans une zone riche en ressources minières, sont lieu d'exploitation de carrières calcaires. Le transport quotidien de ces matières premières représente une nuisance à la collectivité et a été évoqué surtout dans le contexte de l'ouverture d'une carrière à Hemptinne (nouveau site d'exploitation par Carmeuse).

L'unique zone d'activité économique sur les trois commune est localisée à Chastrès, occupant actuellement quelques 12 ha avec une centaine d'employés.

La base militaire à Florennes est également un générateur majeur de trafic. Comme base aérienne elle n'est pas origine et destination d'un trafic important de poids lourds, mais plutôt génératrice de véhicules particuliers, à savoir quelques 570 véhicules entrant le matin (6h30 – 9h0).

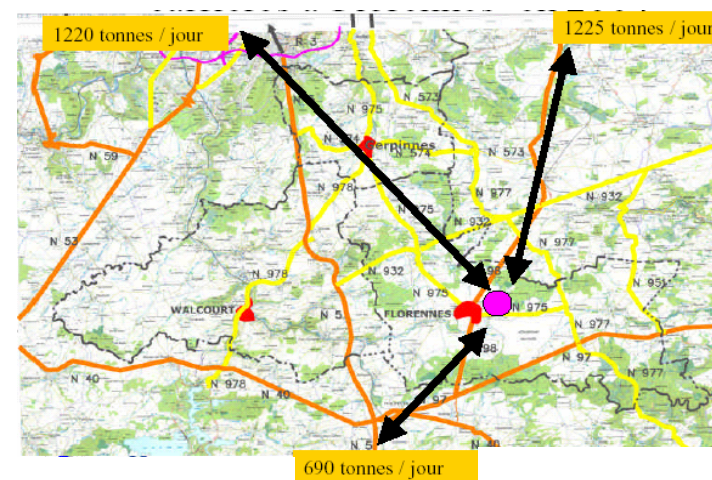
La question est alors, comment répondre aux besoins émis par les entreprises en terme de transport sans nuire aux autre fonctions (habitat, commerce, culture,...).

#### La localisation des principaux générateurs de trafic poids lourds



La carrière des Pétons à Yves-Gomezée est raccordée à la gare de Charleroi (voir chapitre 3.1.7) et dispose d'un accès direct à la N5.

La répartition des volumes de transport des carrières Berthe se présente comme suit :

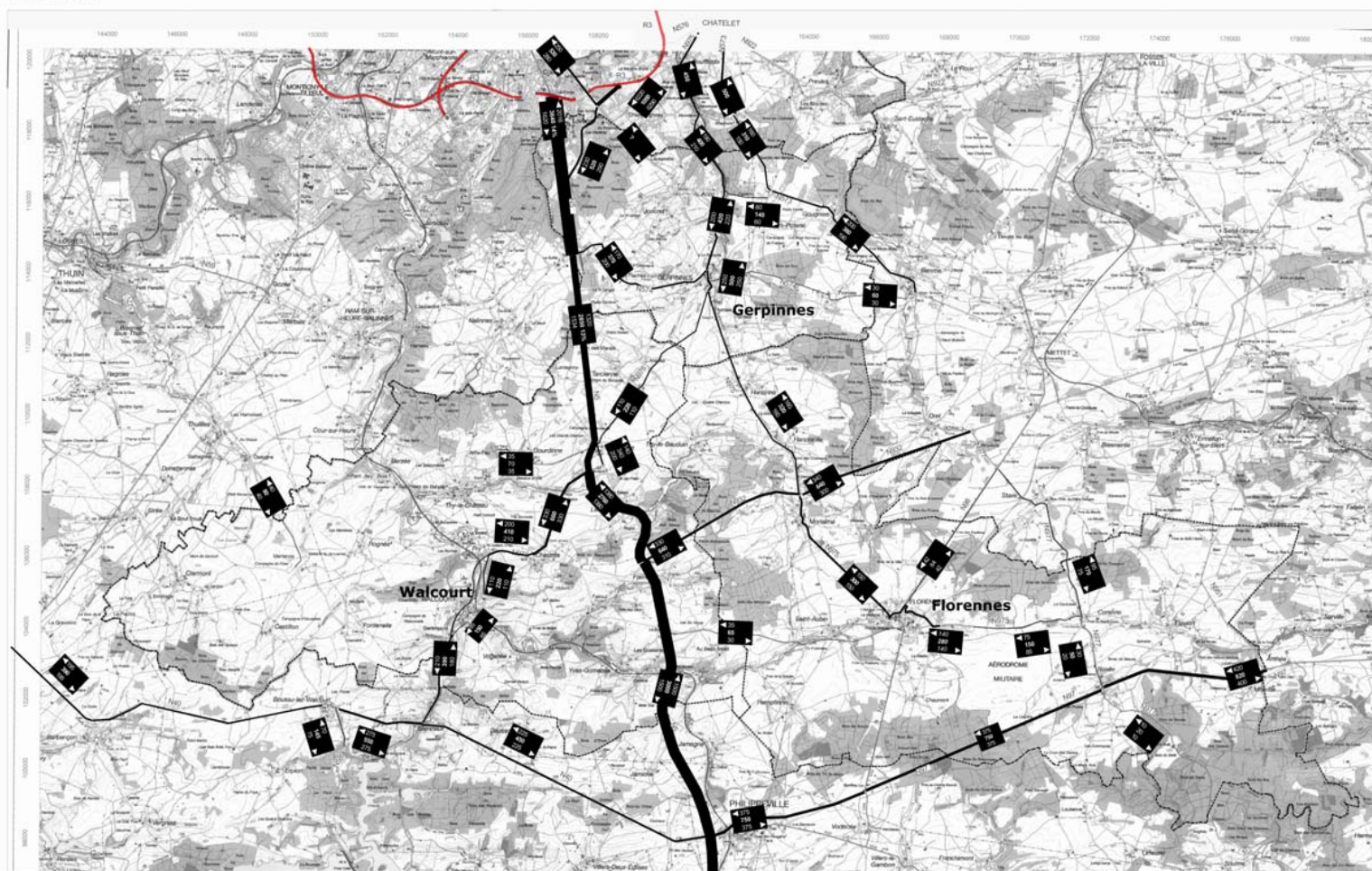


PICM Florennes Gerpennes Walcourt

## LES FLUX DES POIDS LOURDS JOURNALIERS TMJO 24 heures

en 2005

echelle: 1:100000



Le trafic des poids lourds connaît une progression forte et constante depuis plus de 10 ans. Entre 1993 et 2003, on constate une augmentation moyenne de l'ordre de 65 à 70% sur le réseau wallon, soit de quelques 6% par an en moyenne.

Malheureusement, il n'existe pas de données « poids lourds » sur Gerpennes, Walcourt et Florennes pour établir la croissance locale.

### 6.14 Les flux poids lourd

Actuellement les voiries les plus chargées sont (2 sens confondus) :

- la N5 avec 2800 PL/jour côté Fraire, et 3700 PL/jour au nord du Giratoire Bultia,
- la N97 avec près de 800 PL/jour ;
- La N640 avec des flux de 600 PL/jour
- La N978 avec des flux variants entre 200 PL/jour au nord de Somzée et 700 PL/jour entre la N5 et le zoning Chastrès,
- La N975 avec un volume de 500 PL/j entre l'est de Florennes et la N932. Au niveau de Gerpinnes traversent également 500 PL/jour afin de rejoindre majoritairement Châtelet.
- La rue de la Blanche Borne et la route de Villers supportent un trafic supérieur à 500 PL/jour, très probablement orienté par l'échangeur du R3.

A un seuil de 500 PL/jour les comptages montrent le réseau principalement emprunté par les poids lourds.

La carte ci-contre démontre clairement le rôle porteur de la N5, qui capte la large majorité des flux nord-sud.

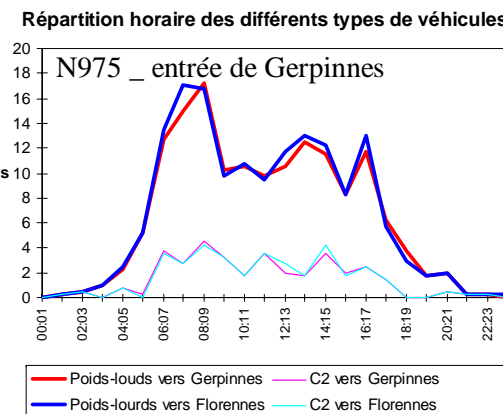
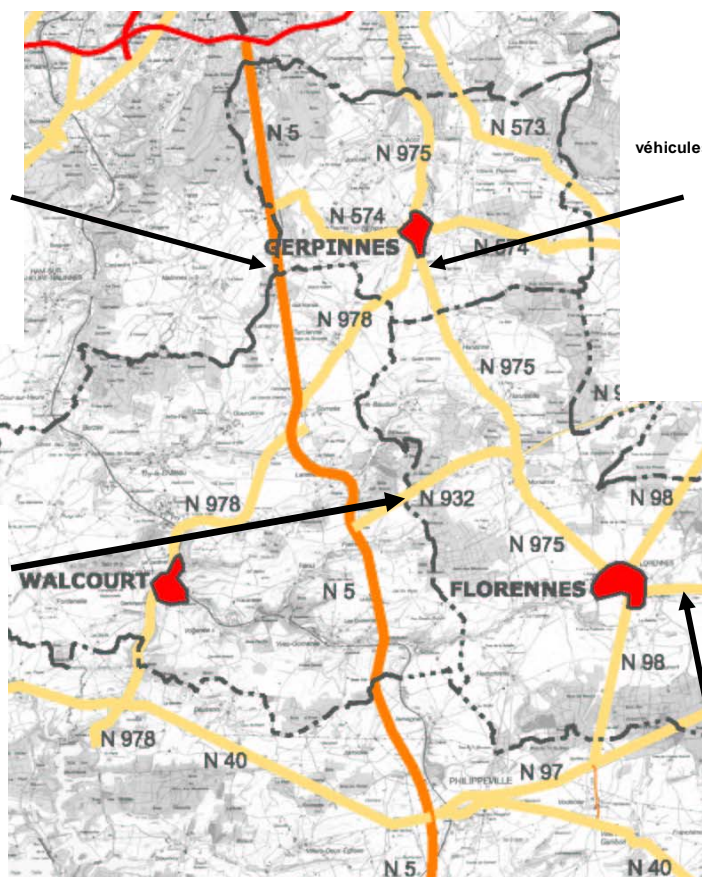
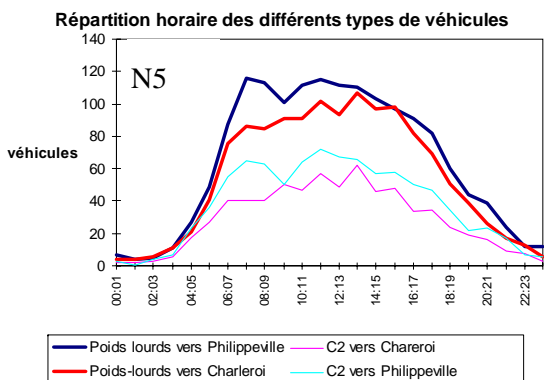
La N978 et la N97 apportent les poids-lourds à la N5, mais la N978 permet également de contourner la partie nord de la N5 via Gerpinnes sur la N975 vers Châtelet.

La carte met également en exergue le rôle de la N975 qui absorbe quelques 500 poids lourds par jour, également dans la traversée du centre urbain de Gerpinnes.

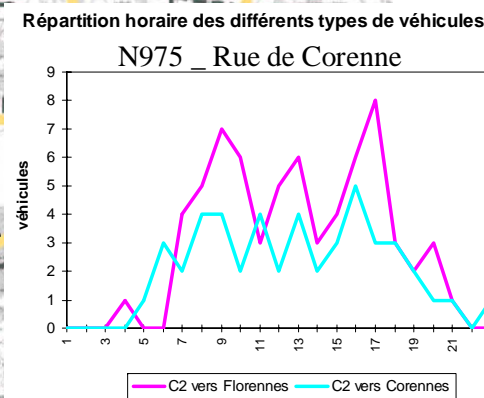
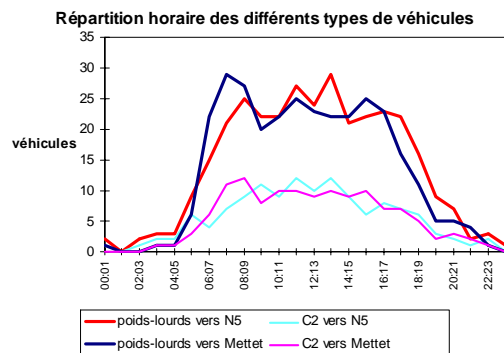


### 6.14.1 L'évolution journalière des flux poids lourds

Le comptage à Florennes révèle 120 poids lourds de la catégorie C2 (>7.5 tonnes) entre la carrière Berthe et le centre urbain de Florennes. Notons que le trafic de transit induit par la carrière, (120 poids lourds) est difficilement déterminé à cause de la fermeture du centre ville dû aux travaux sur la place verte.



N932



Au cours de la journée, la fluctuation de trafic poids lourds est assez faible sur la N5 et la N932, ce qui est caractéristique des axes de transit. La partie des poids lourds de la Catégorie 2 (>7.5tonnes) est avec environ 50% fort élevée. L'entrée de Gerpinnes sur la N975 est marquée par une pointe entre 6 et 9h00, ce qui correspond à l'heure de pointe sur la N5. Le passage de poids lourds de la catégorie C2 est à environ 8 passages par heure, (deux sens confondus)

**DIAGNOSTIC**

**6.15 Les projets**

Au niveau de la zone d'étude le projet de la N420 est d'envergure intercommunale.

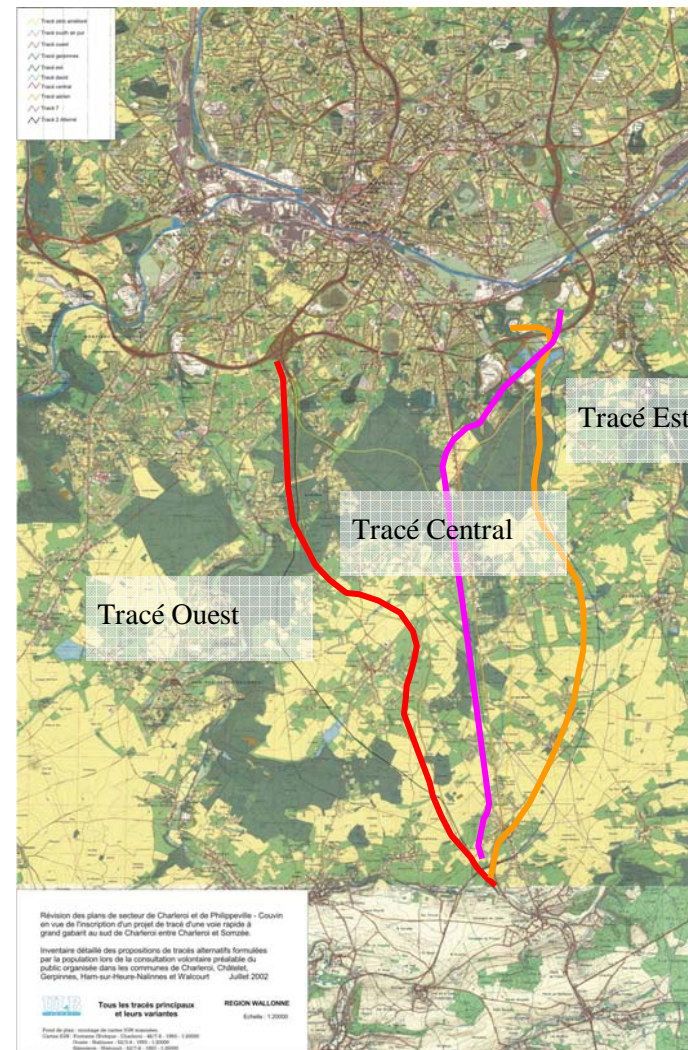
Le projet envisage un lien de caractère autoroutier entre le périphérique de Charleroi (R3) et l'entité de Somzée. En effet, le projet cherche à aménager une liaison Nord-Sud entre les réseaux autoroutiers belge et français.

Dans cette optique le gouvernement wallon a entamé une procédure de révision du plan de secteur, dans laquelle les démarches suivantes étaient entreprises :

- octobre 2001 L'arrêté du Gouvernement Wallon du 4 octobre décidant la mise en révision des plans de secteur de Charleroi et de Philippeville-Couvin en vue de l'inscription d'un projet de tracé d'une voie rapide à grand gabarit au sud de Charleroi sur le tronçon entre Charleroi et Somzée
- 2002 Consultation volontaire du public sur les communes de Charleroi, Ham/sur/Heure, Walcourt, Gerpinnes et Châtelet,
- 2003-2004 Etude d'incidence sur l'environnement

Depuis le projet est soumis à la décision du gouvernement wallon.

Localisation des trois tracés retenus lors de l'étude d'incidences sur l'environnement (de 10 tracés étudiés) :



## **6.16 Conclusion**

- **Taux de motorisation en croissance d'une moyenne de 1.5%/an ;**
- **Evolution de trafic moyen par rapport à la moyenne wallonne (9% en 5 ans) ;**
- **Un trafic important de transit orienté en direction Nord-Sud ;**
- **Les trois communes sont localisées en périphérie d'une grande métropole : le poids des navetteurs est important ;**
- **Diffusion du trafic entre Somzée et le périphérique de Charleroi par les voiries interurbaines (N978, N975...) et communales (rue de la Blanche Borne, Route de Villers...) et entre Walcourt et la N5 via Nalinnes ;**
- **Part importante de poids lourds sur la N5, mais également sur la N975, la N97, la N978, la N932 la rue de Blanche Borne ;**
- **L'importance des flux et la part importante des poids lourds rendent la traversée des centres de Florennes et Gerpennes difficile ;**
- **Les accès aux écoles sont source de problèmes de congestion au niveau des traversées d'agglomération, notamment à Gerpennes et Flaches.**

## **7 LE STATIONNEMENT**

## 7.1 Préambule

Le stationnement joue un rôle primordial dans la circulation urbaine. Tout déplacement en véhicule particulier implique l'usage de deux places de stationnement aux extrémités du trajet. Les véhicules stationnés occupent une part importante de l'espace public. En outre, il faut savoir qu'un véhicule particulier reste stationné 90 à 95% du temps au cours d'une journée.

L'influence des politiques de stationnement est donc considérable puisqu'elles permettent de jouer sur l'attractivité des centres-villes ainsi que sur le choix modal d'un usager.

### 7.1.1

## 7.2 L'offre de stationnement

Les zones d'étude pour le stationnement se situent dans les centres de commune de Walcourt, Gerpennes et Florennes.

L'offre de stationnement ventilée par commune comprend :

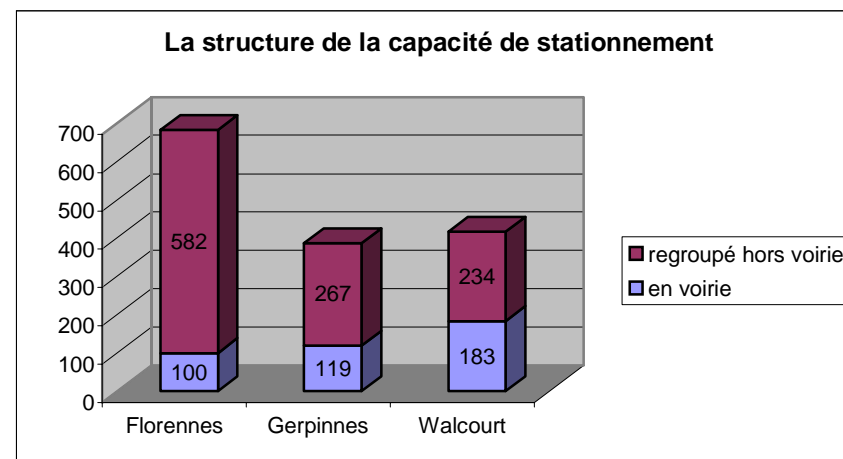
**Walcourt :** 417 emplacements, repartis sur les voiries du centre de la commune, mais également les emplacements en voirie et les parkings publics entre la gare et l'hôtel de la ville.

**Florennes :** 682 emplacements, dont le centre commercial  
La totalité du centre commercial de Florennes fait partie du repérage.

**Gerpennes :** 386 emplacements, ce qui correspond à la traversée de Gerpennes.

L'ensemble de trois centres communaux offre quelque 1485 emplacements de stationnement.

Cette offre est entièrement en surface et gratuite. La répartition entre le stationnement en voirie et hors voirie se présente comme suit :



**DIAGNOSTIC**

**7.3 La demande de stationnement**

L'analyse de la demande repose sur une enquête de l'occupation de la capacité de stationnement accessible au public. Les zones de livraison et les places réservées pour les PMR ne sont pas reprises dans le calcul du taux d'occupation.

ISIS à effectué le dénombrement en relevant à différents moments de la journée le nombre de véhicules stationnés (le matin après ouverture des magasins vers 10h00; l'après midi à 15h00 et à 17h00, la nuit vers 23h00).

Les enquêtes ont été menées :

- à Walcourt le jeudi 09/06/05,
- à Gerpinnes le 09 et 13/06/05,
- à Florennes le mardi 14/06/05.

**7.4 le cas du stationnement illicite**

Lors de l'enquête, le respect des règles du code de la route a été vérifié (à l'exception de l'utilisation du disque dans la zone bleue). Les résultats montrent que peu de véhicules étaient garés en infraction, généralement sur les trottoirs.

L'analyse de la demande de stationnement tient compte de ces véhicules en infraction.

**DIAGNOSTIC**

**7.5 L'enquete d'occupation**

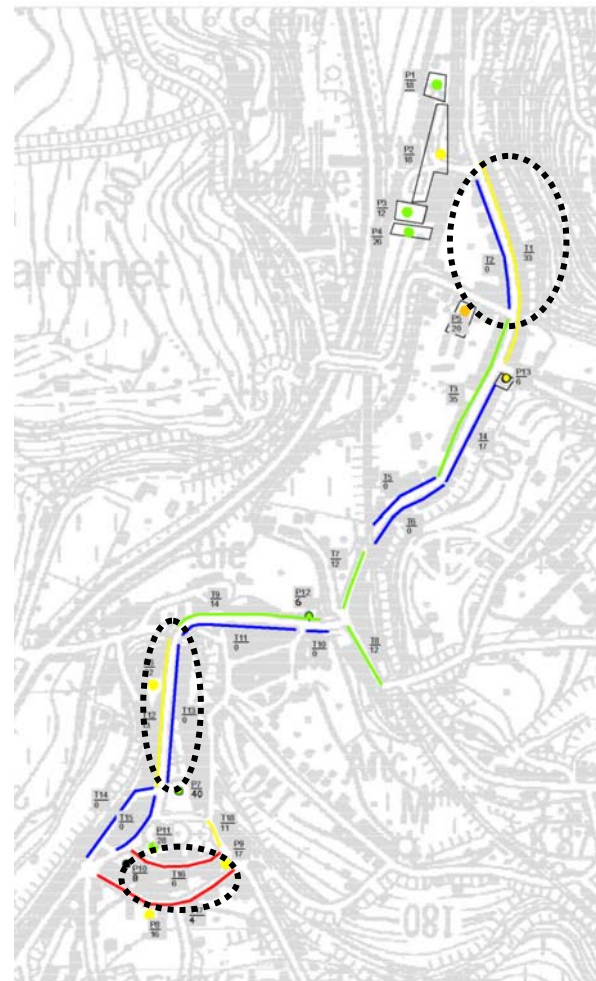
**LES CENTRES DE WALCOURT, GERPINNES ET FLORENNES**


Le centres de Walcourt, Gerpinnes et Florennes ont été découpés en 73 secteurs dans lesquels un dénombrement a été effectué à trois reprises : à 10h00, 15h00, 17h00 et au cours de la nuit (23h00) afin de déterminer la part de véhicules résidents.






Les cartes des pages suivantes présentent les résultats de cette enquête.

**7.5.1 Centre de Walcourt :**

**OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LA NUIT (23H00)**



 Zone de forte pression de stationnement

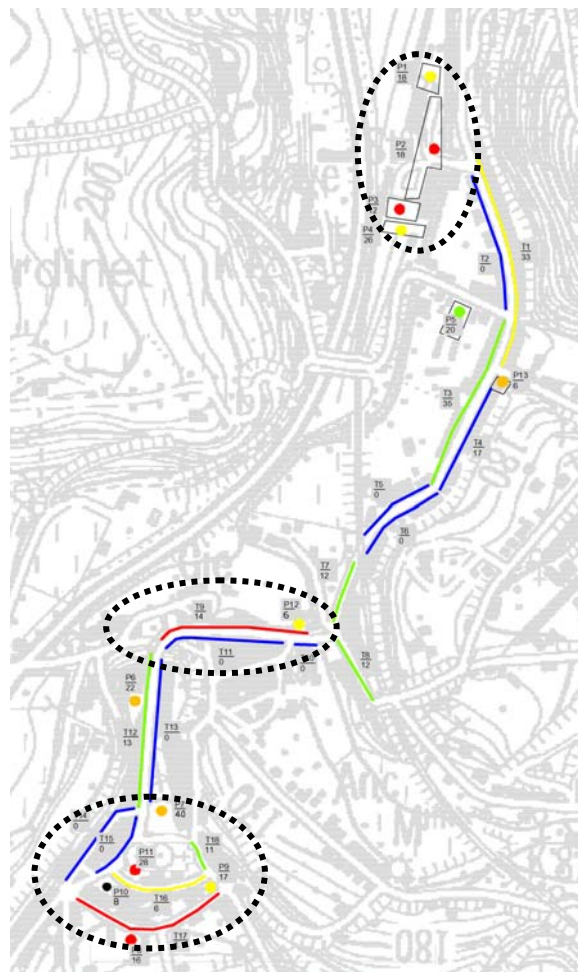
Taux d'occupation	
	0 emplacements
	>= 90%
	>= 80% et < 90%
	>= 50% et < 80%
	< 50%

# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

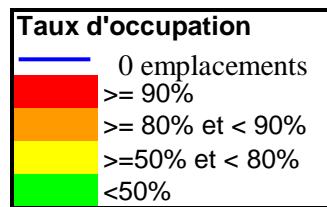
## DIAGNOSTIC

### CENTRE DE WALCOURT :

OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LE MATIN (10H00)

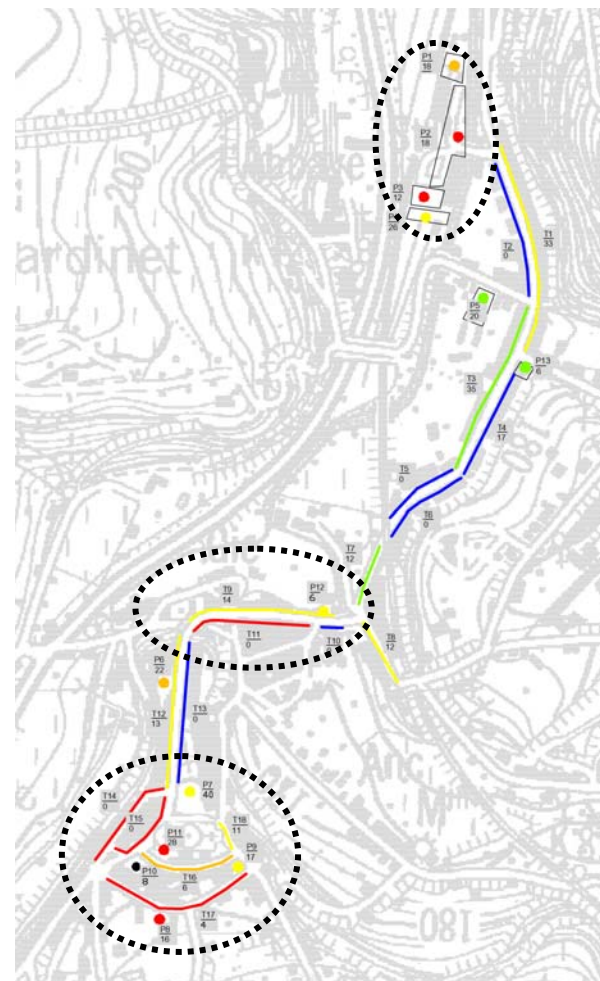


Zone de forte pression de stationnement



### CENTRE DE WALCOURT :

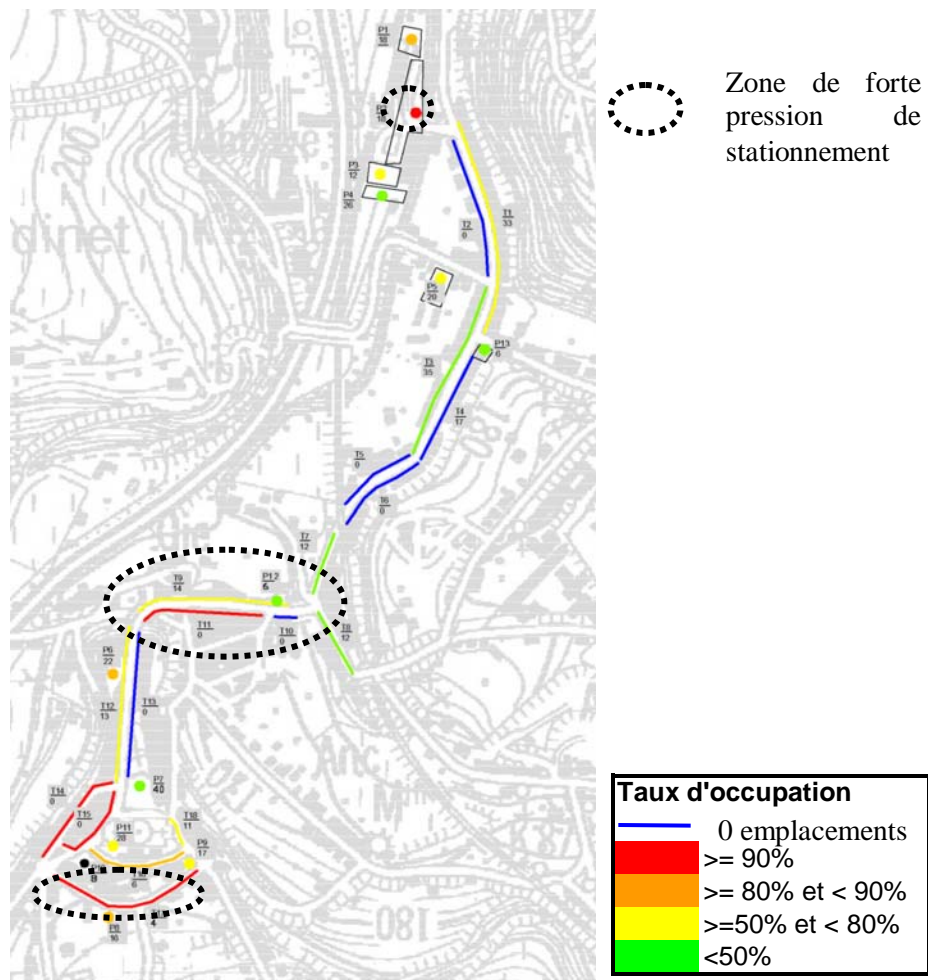
OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT L'APRES-MIDI (15H00)



**DIAGNOSTIC**

**CENTRE DE WALCOURT :**

OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LE SOIR (17H00)



Les cartes des pages précédentes présentent les résultats de l'enquête de stationnement de Walcourt et permettent les commentaires suivants:

La nuit, le taux global d'occupation ne dépasse pas les 50%, ni en voirie ni hors voirie. Pourtant les parkings de la gare, dans la rue du Jardin, dans la rue de la Station, dans la rue de Montagne, dans la ruelle du Coq et sur la place des Marcheurs, affichent des taux au delà de 50% dû à une présence de résidents pendant la nuit. Du même, atteignent la rue de la Station, la rue de la Montagne et la rue Toffette un taux d'occupation plus élevé que 50%. La ruelle du Coq et la rue de la basilique, disposant d'une offre de stationnement limitée, sont saturées.

Le matin, le taux global d'occupation s'élève à 80% aux parkings hors voirie et à 44% en voirie. Les zones de forte pression de stationnement (> 90%) sont la gare, la partie commerciale de la rue de Montagne et l'aire autour la Basilique, y compris la ruelle du Coq.

L'après-midi, les taux de stationnement restent stables, à l'exception sur la Grand' Place et la partie basse de la rue de la Montagne où le taux diminue.

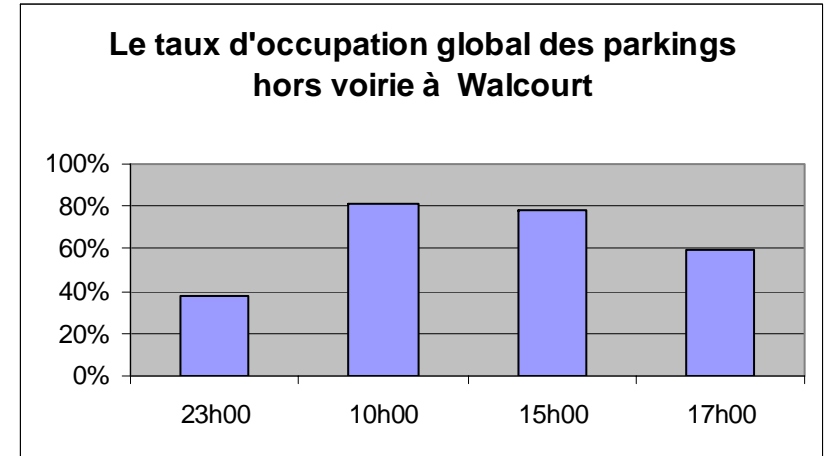
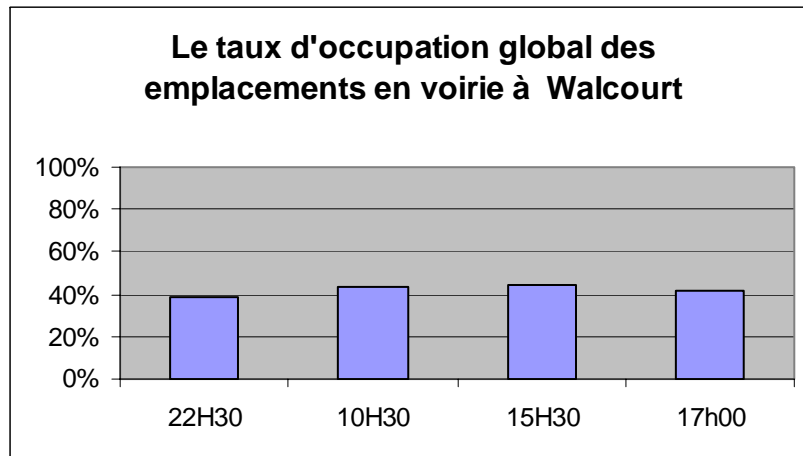
Sur la partie haute de la rue de la Montagne, le taux de stationnement augmente. Pendant l'après-midi et le soir on peut observer du stationnement illicite de courte durée dans le sens de la descente de la rue de la Montagne, mais aussi dans la rue Notre-Dame et sur la place de l'Hôtel de Ville.

**DIAGNOSTIC**

Le soir vers 17h00, le nombre de véhicules sur le parking de la gare diminue, mais subsiste encore directement en face du bâtiment de la gare au dessus de 90%. Les parkings autour de la Basilique se vident. Les zones de très forte affluence pendant la journée sont la gare, la partie commerciale de la rue de la Montagne et les alentours de la Basilique.

**7.5.2 Le taux d'occupation global à Walcourt**

Les tableaux suivants donnent le taux global d'occupation en voirie et hors voirie dans la zone d'étude pour les 4 périodes étudiées.



**7.5.3 Synthèse stationnement à Walcourt**

Pendant la nuit, la seule zone saturée (>90%) est celle constituée des rues « ruelle de Coq » et la « rue de la Basilique ». Des possibilités de report de parking existent compte tenu des capacités libres (occupation < 50%) hors de voirie sur les parkings de la Grand' Place et de la Place d'Hôtel de Ville.

En journée, le taux global des parkings est à 80%, ce qui est proche à la saturation. Les zones de forte pression de stationnement (> 90%) sont la gare, la partie commerciale de la rue de Montagne et la haute ville, l'aire autour la Basilique, y compris la ruelle du Coq.

A la gare, le P1 et le P4 indiquent une faible réserve de capacité. L'après-midi, la haute ville atteint la saturation :

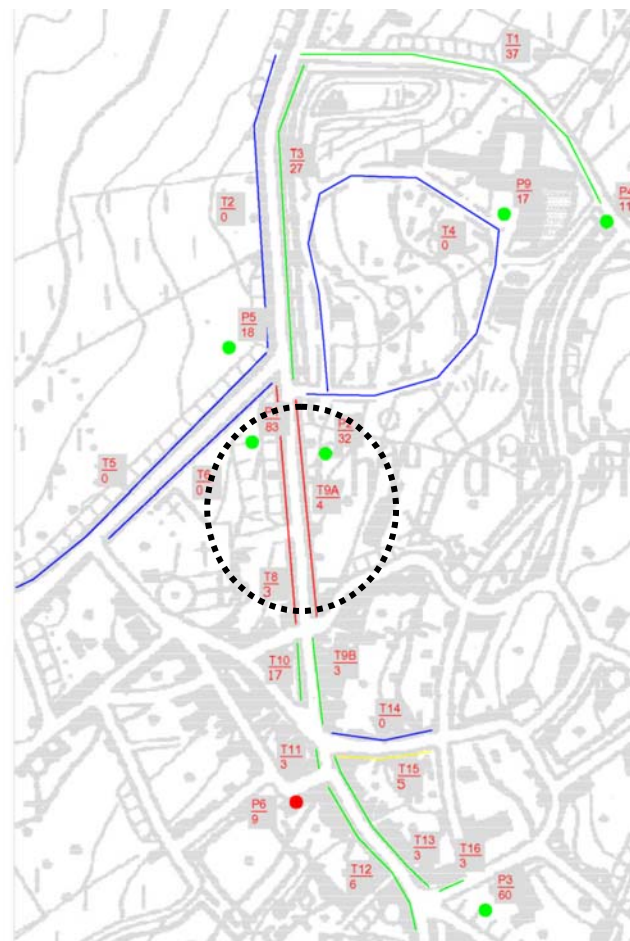
- la Grand' Place entre 80-90% d'occupation ,
- des parkings de la Place d'Hôtel de Ville > 90% d'occupation ,
- le parking communal dans la ruelle du Coq saturés > 90% d'occupation .

Malgré quelques emplacements libres en voirie, la réserve de stationnement est très limitée pendant l'après-midi.

DIAGNOSTIC

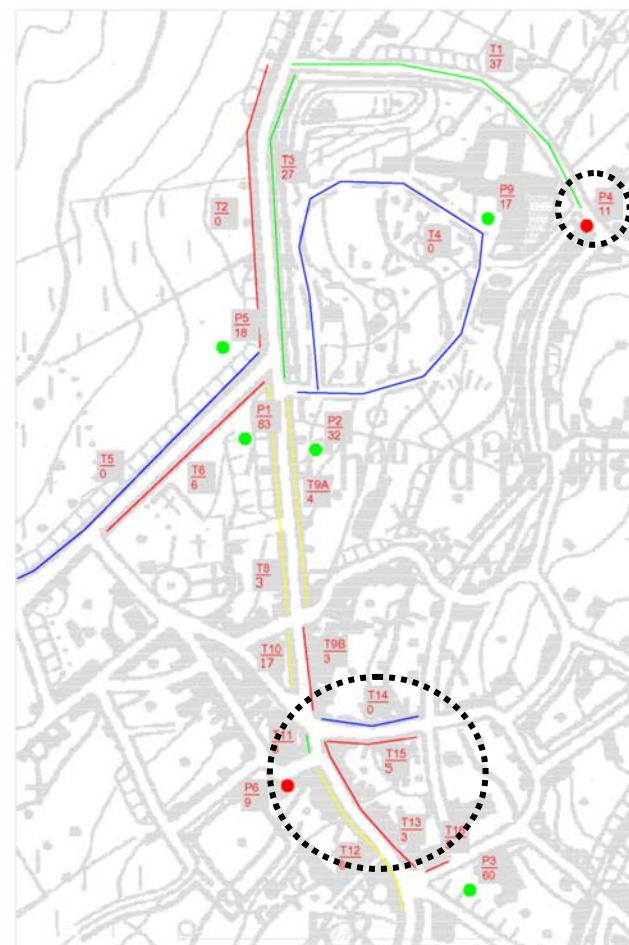
7.5.4 Centre de Gerpinnes :

OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LA NUIT (23H00)



Zone de forte pression de stationnement

OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LE MATIN (10H00)



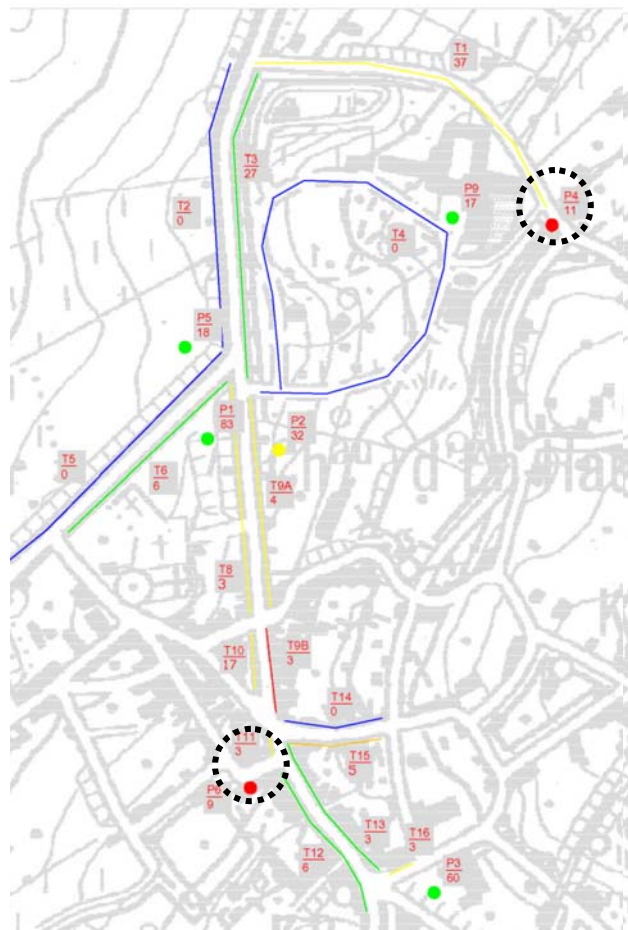
# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

## DIAGNOSTIC

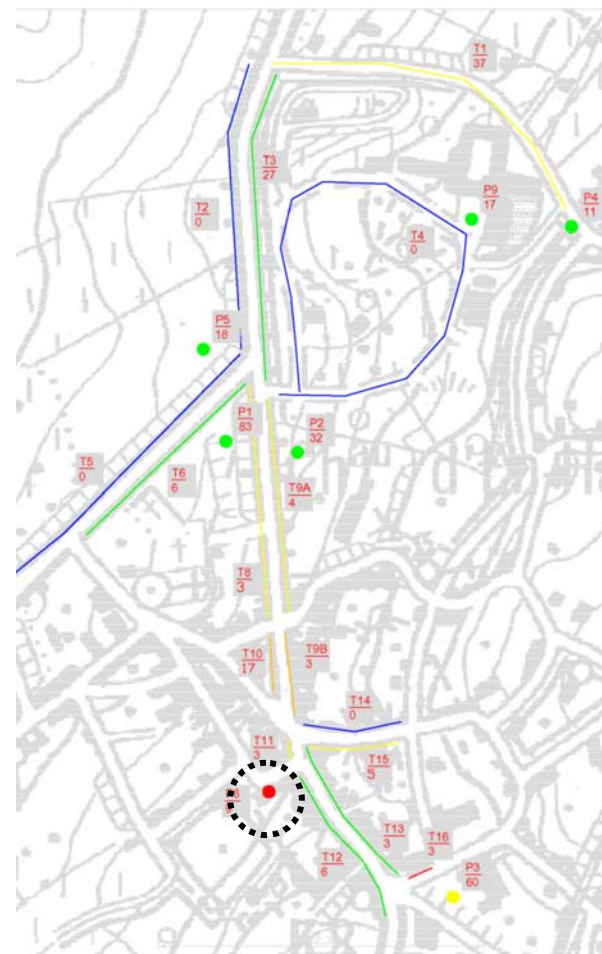
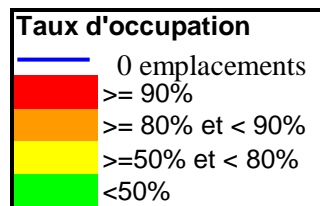
CENTRE DE GERPINNES :

**OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT L'APRES-MIDI (15H00)**

**OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LE SOIR (17H00)**



Zone de forte pression de stationnement



DIAGNOSTIC

Les cartes des pages précédentes présentent les résultats de l'enquête de stationnement de Gerpennes et permettent les commentaires suivants:

La nuit, le taux global d'occupation ne dépasse pas les 50%, ni en voirie ni hors voirie. Pourtant le parking sur la place Léon Gonthier et les emplacements en voirie' de l'avenue Astrid entre la rue de la Régence et le carrefour avenue Astrid / Rue du Parc Saint-Adrien s'affichent saturés.

Le matin, le taux global d'occupation s'élève à 50% aux parkings hors voirie et en voirie. Les zones de forte pression de stationnement (> 90%) sont autour de la Poste sur la rue du parc Saint-Adrien et les alentours de la Place de la Halle (commerces). Le taux élevé sur l'avenue Astrid en face de l'entrée du collège Saint Augustin est probablement dû au chantier de plusieurs maisons à cet endroit.

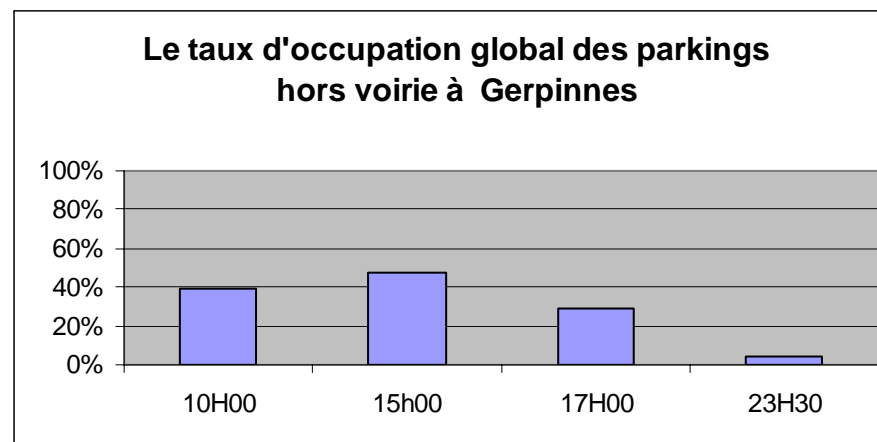
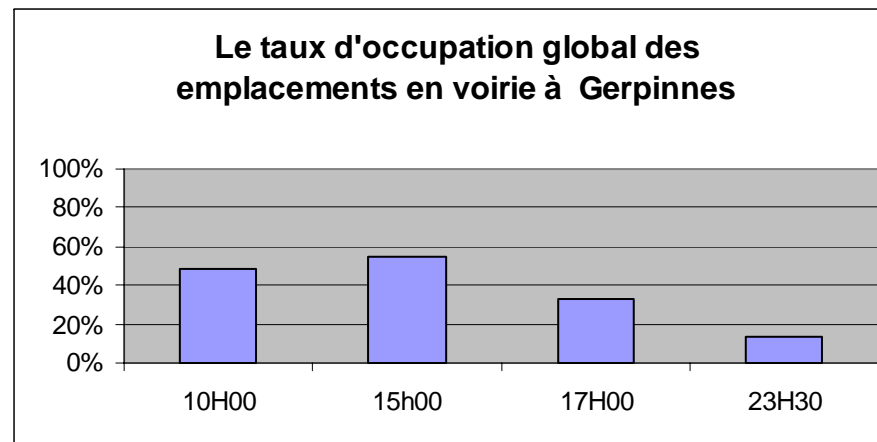
Le parking au fond de la rue Château d'en Bas atteint la saturation et signale le début de l'enseignement. Le phénomène de l'arrivée des élèves le matin se produit plus tôt le matin (7h40 – 8h15) et connaît une congestion généralisée et plus étalée autour du collège et sur la totalité de la traversée de Gerpennes.

L'après-midi, les taux de stationnement signale plutôt une phase calme avec des signes de saturation autour la Place de la Halle.

Les zones de très forte affluence pendant la journée sont la Place de la Halle et le parking associé au Collège Saint Augustin dans le fond de la rue Château d'en Bas.

### 7.5.5 Le taux d'occupation à Gerpennes

Les tableaux suivants donnent le taux global d'occupation en voirie et hors voirie dans la zone d'étude pour les 4 périodes étudiées.



### **7.5.6 Synthèse stationnement à Gerpennes**

La nuit, le taux global d'occupation ne dépasse pas les 50%, ni en voirie ni hors voirie.

En journée, le taux global d'occupation n'atteint pas les 60%, ce qui indique qu'il n'y a pas de saturation. Les zones de forte pression sont le matin autour de la place de la Halle causées par l'activité commerciale.

L'activité scolaire entraîne une zone de forte pression dans le bas de la rue Château d'en Bas.

#### **L'arrivée d'élèves à Gerpennes Centre**

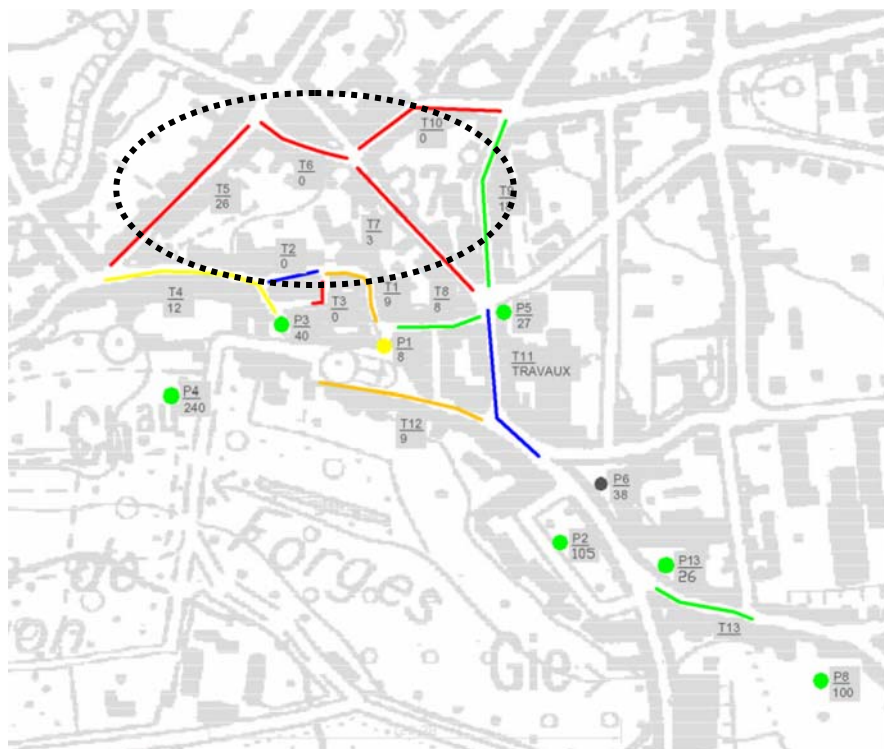
Pendant l'heure de l'hyperpointe du matin (7h45-8h15), nous constatons une forte demande de stationnement par les parents qui amènent leurs enfants au lycée de Saint-Augustin (accès Avenue Astrid) et à l'école maternelle (accès Rue Château d'en Bas). Pendant cette heure d'arrivée, l'ensemble des abords d'école (Avenue Astrid et Rue Château d'en Bas) montrent un taux d'occupation de plus de 100% avec l'effet des voitures garées en deuxième file pour une courte durée. Le parking de la poste et le parking de l'hôtel de ville restent à un taux d'occupation au dessous de 50% pendant ces 30 minutes.

Ce fait indique, qu'il y a des possibilités d'envisager un report pour le stationnement du genre « arrêt minute ».

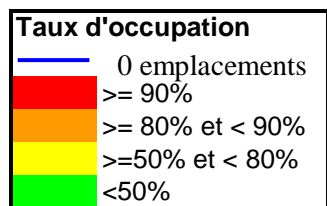
DIAGNOSTIC


7.5.7 Centre de Florennes :

OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LA NUIT (23H00)



OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LE MATIN (10H00)

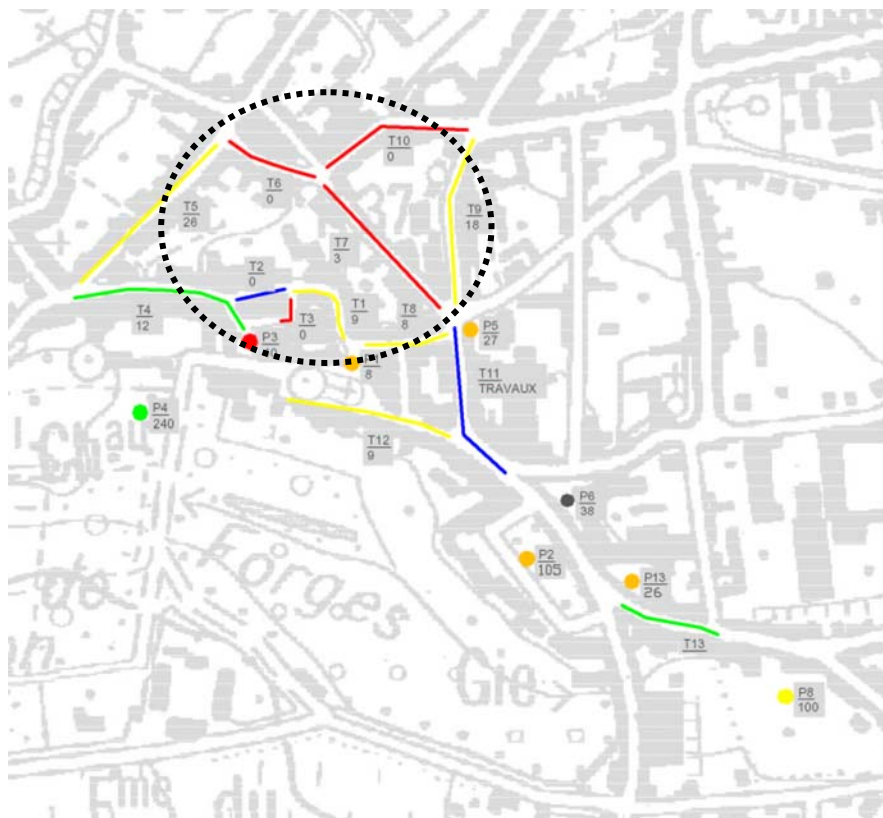


 Zone de forte pression de stationnement

DIAGNOSTIC

CENTRE DE FLORENNES :

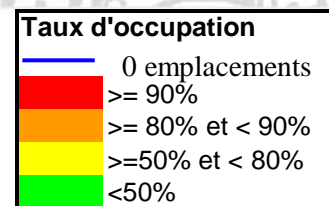
OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT L'APRES-MIDI (15H00)



OCCUPATION DU STATIONNEMENT PENDANT LE SOIR (17H00)



○ Zone de forte pression de stationnement



**OBSERVATIONS A FLORENNES**

Les cartes des pages précédentes présentent les résultats de l'enquête de stationnement de Florennes et permettent les commentaires suivants:

La nuit, le taux global d'occupation dépasse les 50% et atteint 70% en voirie mais reste très faible (10%) hors voirie. Ceci s'explique par le fait que la partie des parkings en voirie au centre-ville de Florennes est très limitée, alors que l'offre de stationnement en parking hors voirie est très grande. Le quartier nord compris entre les rues Ruisseau des Forges et Saint -Pierre est saturé pendant la nuit, mais aussi pendant la journée. Les parkings hors voirie par contre, sont généralement peu occupés pendant la nuit (<50%).

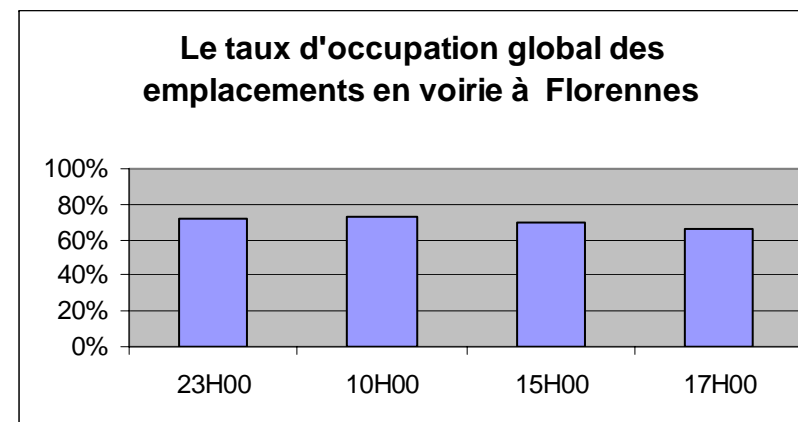
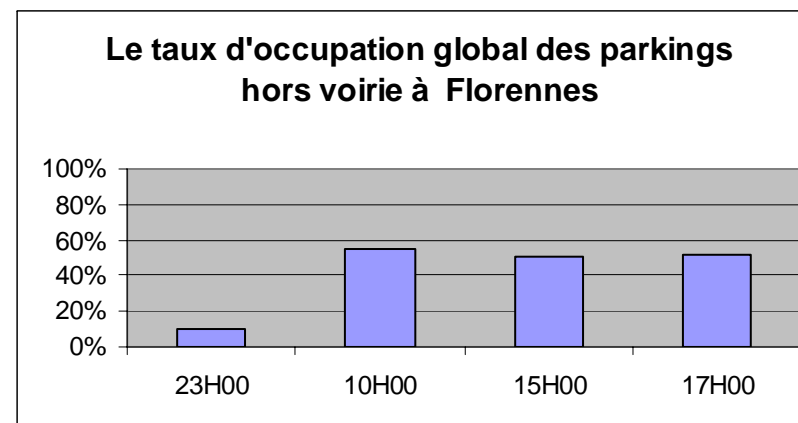
Le matin, le taux global d'occupation s'élève à 55% aux parkings hors voirie et à 70% en voirie. Tous les parkings au centre-ville sont proches à la saturation, à l'exception du parking Match et du Château. Les zones de forte pression de stationnement (> 90%) sont situées entre Hôtel de ville et la rue de Mettet et les alentours de la place Verte.

L'après-midi, les taux globaux de stationnement restent stables, mais sur la place Verte l'occupation baisse légèrement.

Le soir vers 17h00, le nombre de véhicules sur les parkings diminue généralement à moins de 80%, à l'exception du parking de l'hôtel de la ville restant saturé. Il convient d'attirer l'attention sur le fait, que les résultats de l'enquête sont sujets à une tolérance accrue due aux travaux de voirie et de la place Verte entamés au centre-ville.

**7.5.8 Le taux global d'occupation à Florennes**

Les tableaux suivants donnent le taux global d'occupation en voirie



et hors voirie dans la zone d'étude pour les 4 périodes étudiées.

## **7.6 Conclusion**

### **7.5.9 Synthèse stationnement à Florennes**

La nuit, le taux d'occupation en voirie est à 70%, signe d'un stationnement considérable de riverains. La pression est forte dans le quartier « Nord » inscrit entre la Place de l'Hôtel de la Ville, la rue de Mettet, la rue Saint-Pierre, et la rue Ruisseau des Forges. Les parkings au centre ville affichent un taux d'occupation au dessous de 50%.

La journée, le moment de forte affluence est le matin, quand les parkings de l'hôtel de la Ville, dans la Rue de Mettet et sur la Place Verte affichent un taux proche à la saturation. Des possibilités de report existent, comme le parking dans le parc du Château situé en proximité immédiate de l'hôtel de la ville, ne dépasse pas un taux de 50% pendant toute la journée.

L'ensemble de trois centres urbains de Gerpennes, Walcourt et Florennes offre quelques 1485 emplacements de stationnement entièrement gratuits;

La nuit, le taux d'occupation global ne dépasse pas les 80% ;

Le taux le plus élevé est repéré à Florennes ;

La journée, le taux d'occupation ne dépasse pas 80% ;

Le taux le plus élevé est repéré à Walcourt et Florennes pendant le matin ;

Certains secteurs présentent une saturation importante. Les reports de stationnement sont envisageables. La gestion des emplacements disponibles représente un enjeu majeur pour les centres urbains de Walcourt et Florennes ;

La gare de Walcourt possède un potentiel de stationnement, occupé en semaine en dessous de 80%. Mais un manque d'aménagement ne permet pas d'optimiser cette offre lors des pointes d'occupation.



## 8 LA SECURITE

## 8.1 Introduction

Le diagnostic de sécurité routière a été établi à partir des données de la base MOSTAR du M.E.T qui traite des accidents corporels. La période étudiée s'étend de 1998 à 2002, soit sur 5 années. Des comparaisons à l'échelon régional et national ont été effectuées à partir des statistiques annuelles des accidents édités par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière. Le diagnostic concerne l'ensemble des voiries des trois entités de Florennes, Walcourt et Gerpinnes

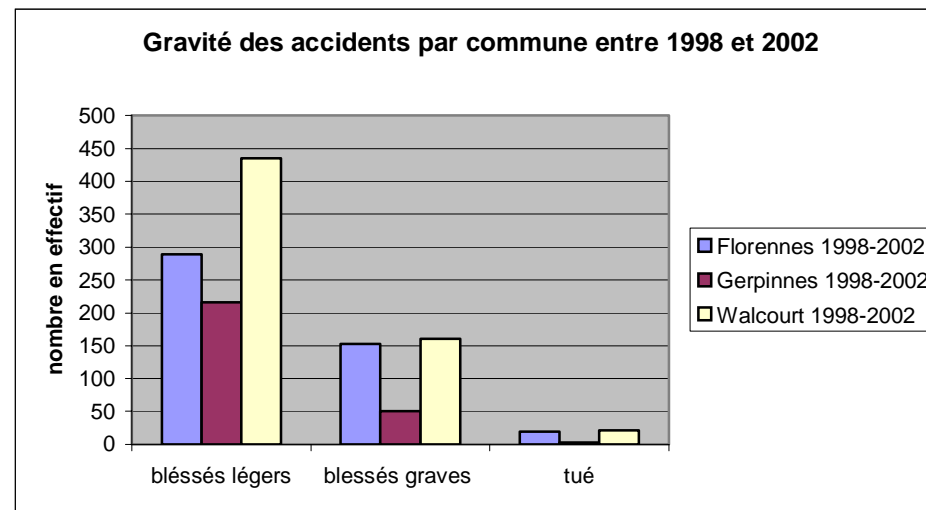
Au cours de la période étudiée, 522 accidents corporels ont été recensés sur les trois territoires communaux. Ces accidents ont fait 1347 victimes se répartissant comme suit :

<b>Victimes</b>	<b>nombre</b>	<b>%</b>
blésés légers	940	70%
blessés graves	364	27%
tué	43	3%
<b>TOTAL</b>	<b>1347</b>	<b>100%</b>

La comparaison entre les trois communes permet de constater qu'à la plupart des victimes des accidents corporels surviennent à Walcourt (105 victimes) et à Florennes (99 victimes) contre 31 victimes sur le territoire de Gerpinnes.

Pour l'année 2000, la situation de Gerpinnes, Florennes et Walcourt en fonction du nombre et de la gravité des accidents est présentée ci-dessous par rapport à d'autres villes de même importance (données IBSR - 2000).

### LA GRAVITE



**PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT**

**DIAGNOSTIC**

Commune	Habitants 2000	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Acc/100 hab	Gravité*
Profondeville	10741	46	1	13	41	0,4	30,4
Jodogne	11483	45	2	6	51	0,4	17,8
<b>Florennes</b>	<b>10668</b>	<b>69</b>	<b>4</b>	<b>37</b>	<b>58</b>	<b>0,6</b>	<b>59,4</b>
Couvin	13249	96	5	55	88	0,7	62,5
Leuze-en-Hainaut	13031	45	0	15	43	0,3	33,3
<b>Gerpennes</b>	<b>12050</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>0,2</b>	<b>25,0</b>
Jemeppe -sur-Sambre	17523	68	0	21	84	0,4	30,9
Peruwelz	16867	94	3	21	113	0,6	25,5
<b>Walcourt</b>	<b>16840</b>	<b>68</b>	<b>2</b>	<b>23</b>	<b>81</b>	<b>0,4</b>	<b>36,8</b>

\* Gravité : tués + blessés graves pour 100 accidents

Sur la commune de Florennes, le nombre d'accidents corporels par habitant est supérieur à des communes de même importance. De même, le **taux de gravité des accidents est de loin le plus élevé.**

Sur la commune de Gerpennes, le nombre d'accidents corporels par habitant est inférieur aux autres communes du Hainaut de taille comparable. De même, le **taux de gravité des accidents est le plus faible.**

Sur la commune de Walcourt, le nombre d'accidents corporels par habitant est comparable voire inférieur à des communes de même importance. Par contre, le **taux de gravité des accidents est le plus élevé.**

➔ A Florennes, le nombre d'accidents corporels est élevé et le nombre de victimes tuées et blessées graves est important.

➔ A Gerpennes, le nombre d'accidents corporels est faible comme le nombre de victimes tuées et blessées graves.

➔ A Walcourt, le nombre d'accidents corporels n'est pas particulièrement élevé, mais le nombre de victimes tuées et blessés graves engendré est important.

## **8.2 La repartition des victimes par mode**

Les 297 victimes (tués, blessés graves et blessés légers) sur le territoire des trois communes lors de l'année 2002 se répartissent comme suit :

- 13 piétons ;
- 6 cyclistes ;
- 19 conducteurs de deux-roues motorisés ;
- 155 conducteurs de voitures voyageurs et assimilés (voitures mixtes, minibus, camionnettes) ;
- 3 conducteurs de poids lourds et des tracteurs ;
- 0 conducteurs de véhicules de transports en commun ;
- 101 passagers ou usagers d'un autre mode.

En ce qui concerne les accidents graves, l'implication des usagers dits "sensibles" (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés) représente près de 26 % des tués et blessés graves soit:

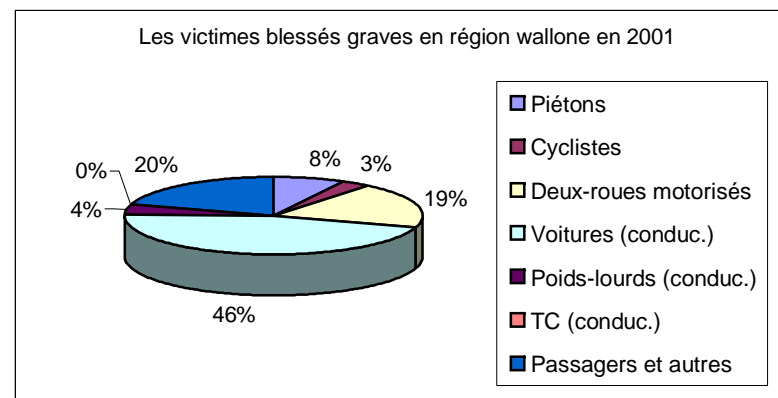
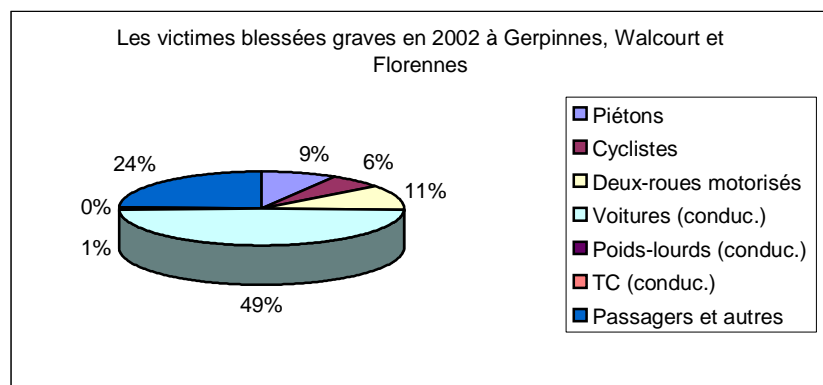
- 0 tués sur 7 ;
- 21 blessés graves sur 82.

La répartition des victimes lourdes en 2002 est la suivante :

<b>Modes</b>	<b>Tués</b>	<b>Blessés graves</b>
Piétons	0	7
Cyclistes	0	5
Deux-roues motorisés	0	9
Voitures (conduc.)	4	40
Poids-lourds (conduc.)	0	1
TC (conduc.)	0	0
Passagers et autres	3	20
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>82</b>

DIAGNOSTIC

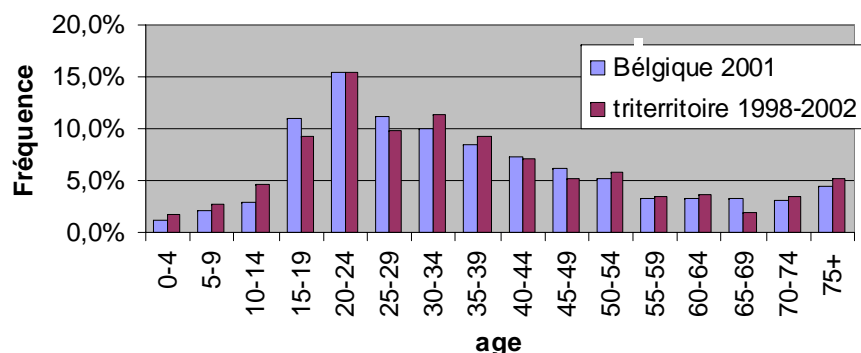
A titre de comparaison, les statistiques des victimes graves à Florennes, Walcourt et Gerpennes ont été confrontées à celles de la région wallonne. On constate que, mis à part les conducteurs de voitures particulières, tous les genres de victimes sont moins représentés à Florennes, Walcourt et Gepinnes comme par exemple les cyclistes et les conducteurs de deux-roues motorisés dont les taux représentent la moitié des valeurs régionales.



### 8.3 L'âge des victimes

Le tableau suivant compare la répartition des victimes impliquées dans des accidents lourds (décédés et blessés graves) à Gerpennes, Walcourt et Florennes avec les valeurs nationales.

**Le nombre de victimes tués et blessés graves à Gerpennes, Walcourt et Florennes entre 1998 et 2002**



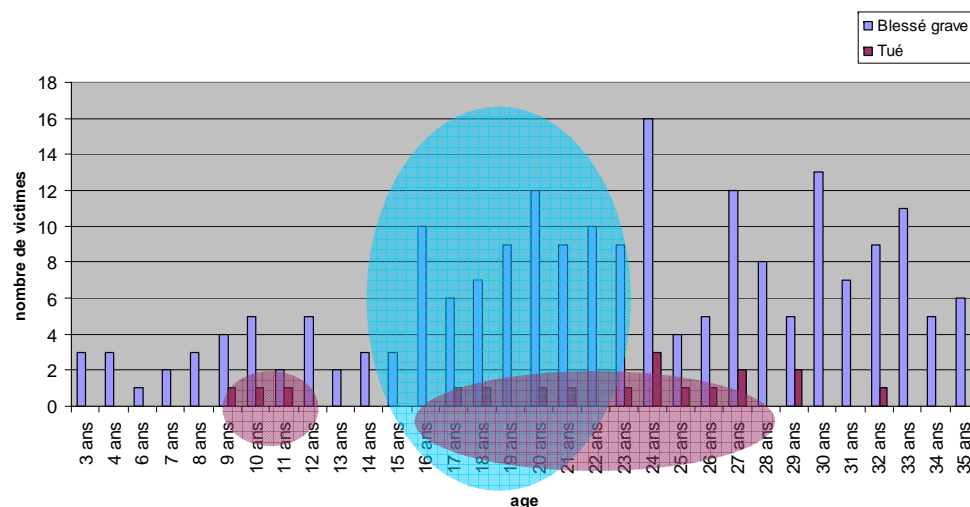
On constate en observant la ventilation des victimes lourdes selon leur âge que les tranches d'âge les plus impliquées dans des accidents graves sont comprises entre 15 et 35 ans. Cette situation est similaire à la moyenne nationale. On remarque les valeurs légèrement supérieures à la moyenne nationale parmi les enfants entre 0 et 14 ans.

En spécifiant l'occurrence de victimes impliquées dans les accidents graves pour les âges entre 0 et 35 ans, nous identifions pour les **victimes tuées** deux groupes d'âge particulièrement touchés :

- Les enfants entre 9 et 11 ans,
- Les adolescents entre 17 et 19 ans.

La plupart des victimes **blessés graves** sont les adolescents et les jeunes adultes entre 16 et 25 ans.

**Occurrence de victimes impliquées dans les accidents graves selon leur âge**



**8.4 la repartition temporelle des accidents et des victimes**

A

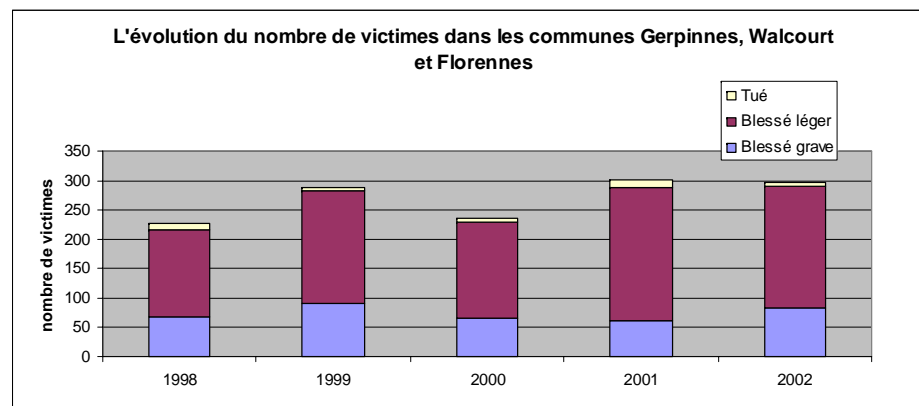
L'EVOLUTION SUR LES 5 ANNEES ETUDIEES

année	Blessé grave	Blessé léger	Tué	total
2002	82	208	7	297
2001	61	228	13	302
2000	65	165	6	236
1999	92	190	7	289
1998	67	150	11	228

Entre 1998 et 2002, le nombre de victimes corporelles constatées sur les communes de Gerpennes, Walcourt et Florennes varie annuellement, en dents de scie, de 228 à 302 comme le présente le graphique ci-contre. L'année 2000 était marquée par une nette baisse de victimes corporelles sur les routes des trois communes, alors que les années 2001 et 2002 regagnent les valeurs de 1999.

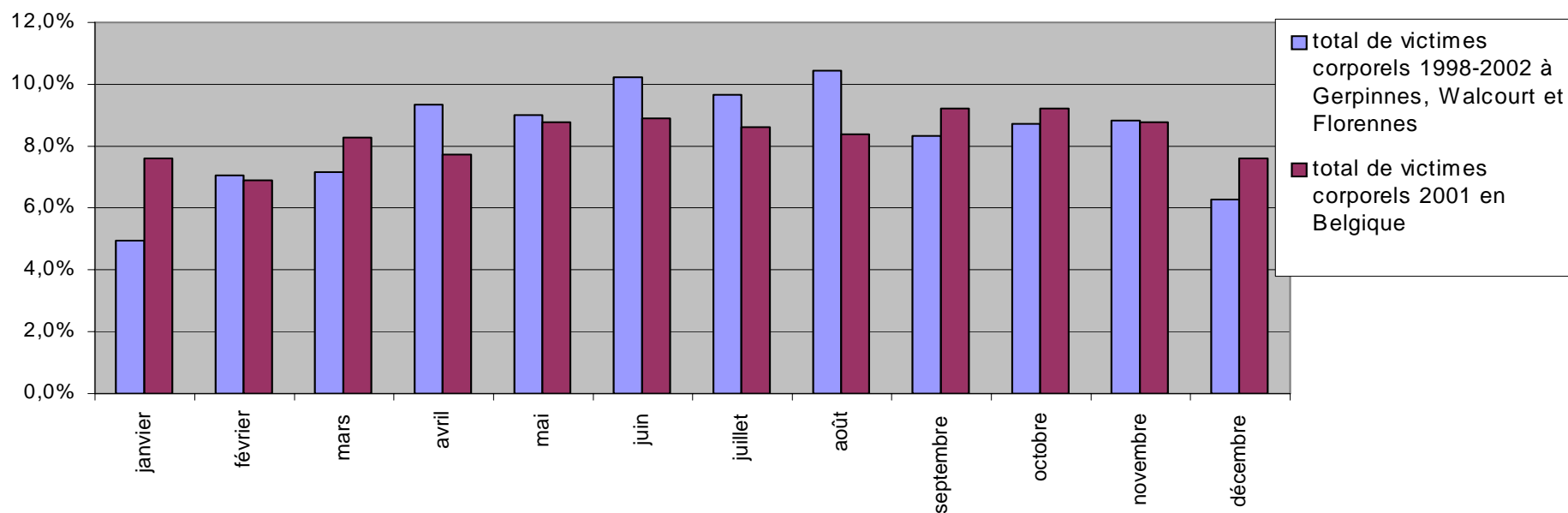
Le nombre de tués ne laisse pas appréhender une diminution nette, même si le nombre de tués en 2002 est raisonnablement bas. Le nombre de victimes graves décroît depuis 1999, mais connaît une hausse en 2002. Celui des blessés légers tend à augmenter de 150 en 1998 à 208 en 2002, soit une augmentation de 39%.

LA REPARTITION MENSUELLE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES



### 8.5 La répartition mensuelle

La répartition mensuelle des accidents corporels à Florennes, Gerpennes et Walcourt est présentée ci-contre. Les mois les plus accidentogènes sont juin, juillet et août.

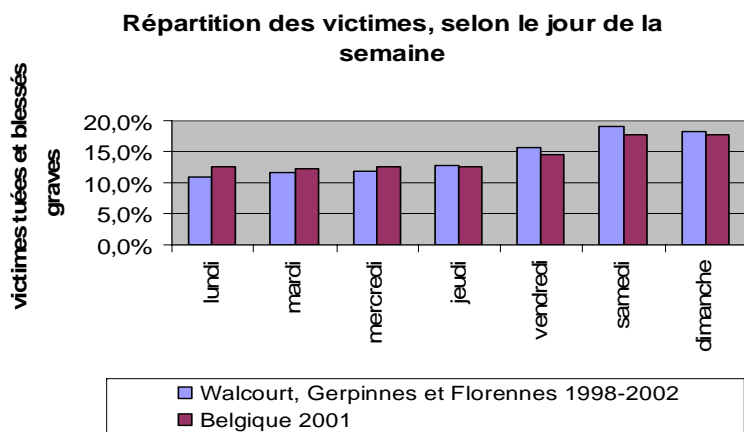




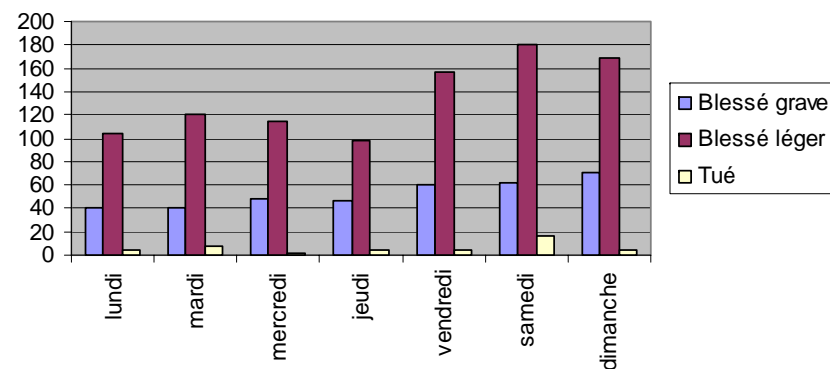
### 8.6 la repartition hebdomadaire des accidents et des victimes

En ce qui concerne la répartition hebdomadaire entre 1998 et 2002, à Walcourt, Florennes et Gerpennes le nombre de victimes est clairement plus élevé pendant le week-end, un phénomène constaté également à l'échelle fédérale.

Ce constat se confirme pour les trois catégories de victimes corporelles comme indiqué sur le graphique ci-contre. C'est le samedi le jour avec le plus de tués et c'est également le jour où il y a le plus important nombre de victimes blessés légers. C'est pourtant le dimanche qu'il y a le nombre de victimes blessés graves le plus élevé.



### Répartition hebdomadaire des victimes corporels sur le territoire des communes Walcourt, Gerpennes et Florennes entre 1998 et 2002

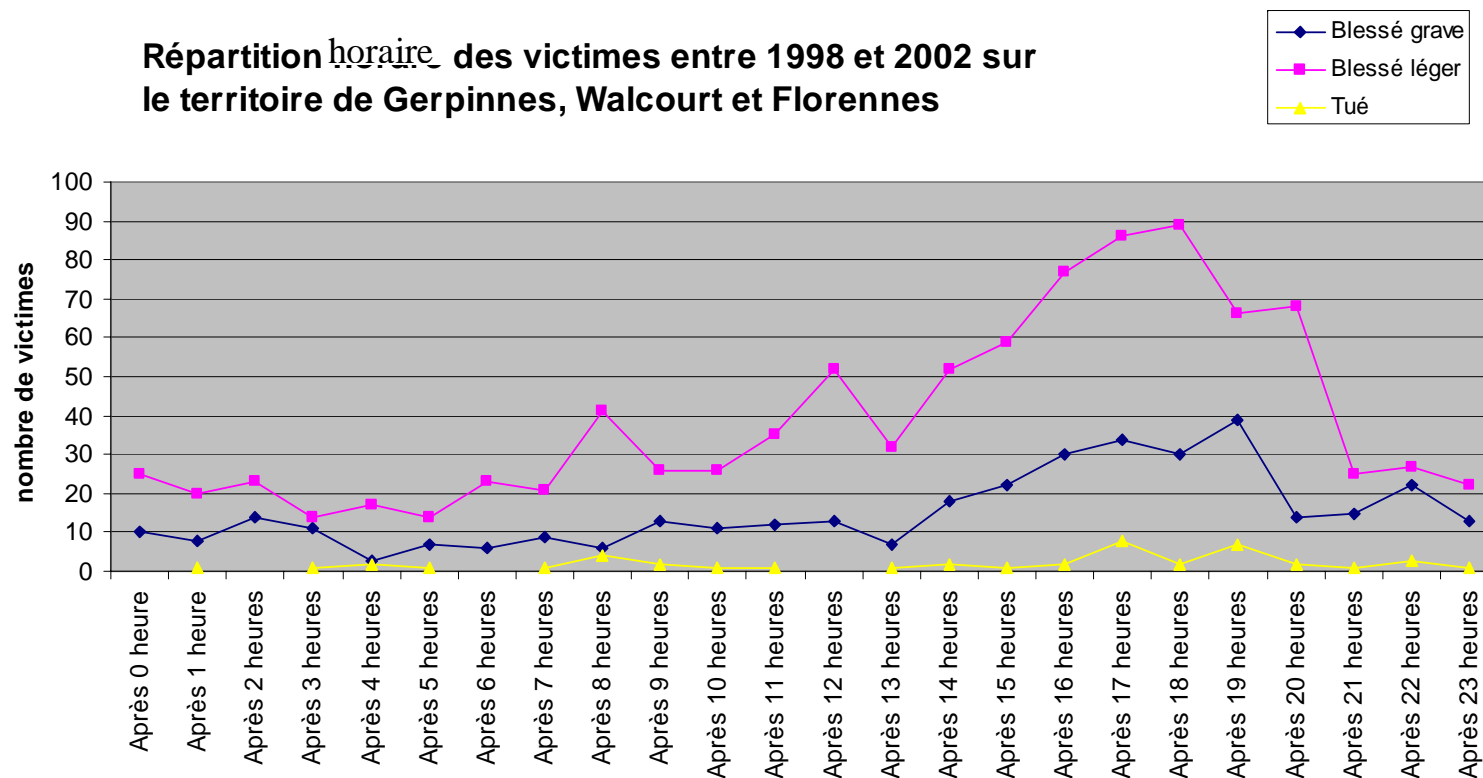


	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	Total
Blessé grave	40	40	48	47	60	62	70	367
Blessé léger	104	120	115	97	157	180	168	941
Tué	5	8	1	5	4	16	5	44
<b>Total</b>	<b>149</b>	<b>168</b>	<b>164</b>	<b>149</b>	<b>221</b>	<b>258</b>	<b>243</b>	<b>1352</b>

### 8.7 La répartition horaire des accidents et des victimes

La répartition horaire des accidents sur le territoire des communes de Walcourt, Florennes et Gerpennes ci-contre permet trois constats :

- Pendant l'heure de pointe du matin il y a très peu de victimes,
- Le nombre de victimes est élevé durant la période de pointe du soir,
- Pendant la nuit entre 23h00 et 6h00 le nombre de victimes reste modeste.



### 8.8 La repartition temporelle des accidents

En complément des deux graphiques précédents, le diagramme suivant détermine les moments de la semaine les plus dangereux.

La semaine est rythmée par des périodes suivantes:

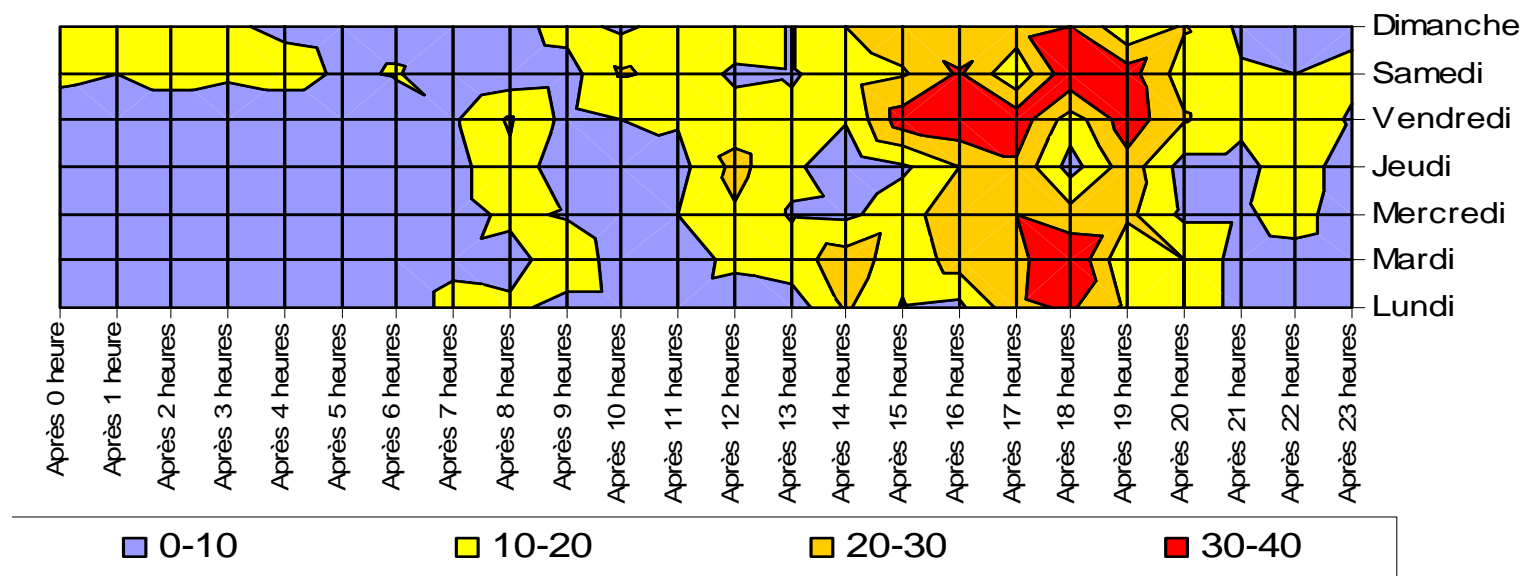
**La nuit :** En général la nuit est calme mais il y a des victimes le samedi et le dimanche. Entre 5h00 et 7h00 il y a presque pas d'accidents.

**Le matin :** L'heure de pointe du matin est marquée par une occurrence modeste de victimes corporelles pendant les jours ouvrables. La zone accidentogène pendant le weekend est décalée après 10h00. Le nombre de victimes corporelles reste nettement inférieur à celui de l'heure de pointe du soir.

A **Midi :** La densité d'accidents avec la conséquence de victimes corporelles est modérée pendant toute la semaine.

**Après-midi :** C'est fin de semaine (Vendredi et Samedi) que le nombre de victimes corporelles est particulièrement élevé.

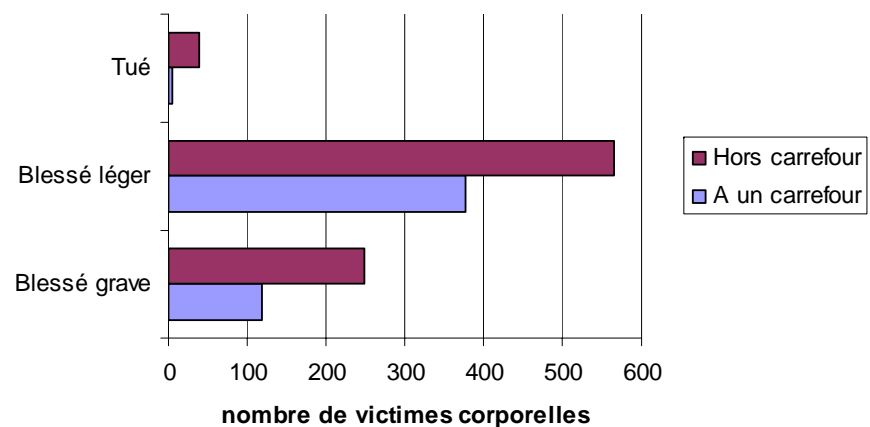
**Soir :** Entre 17h00 et 20h00 se situe la zone la plus dangereuse pour tous les jours de la semaine sauf le jeudi.



## 8.9 Repartition selon l'infrastructure

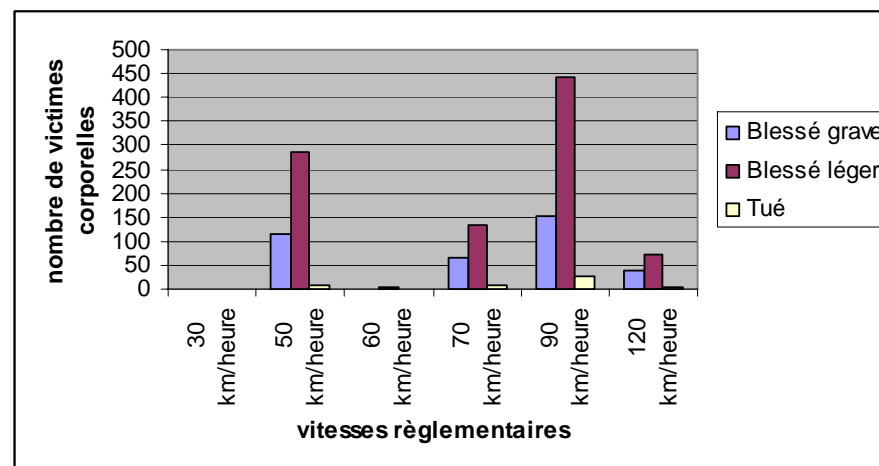
### LES CARREFOURS

Sur les 1357 victimes corporelles recensées, 500 sont en rapport avec un accident à un carrefour (soit 37%). Ce chiffre montre le faible caractère urbain des trois communes.



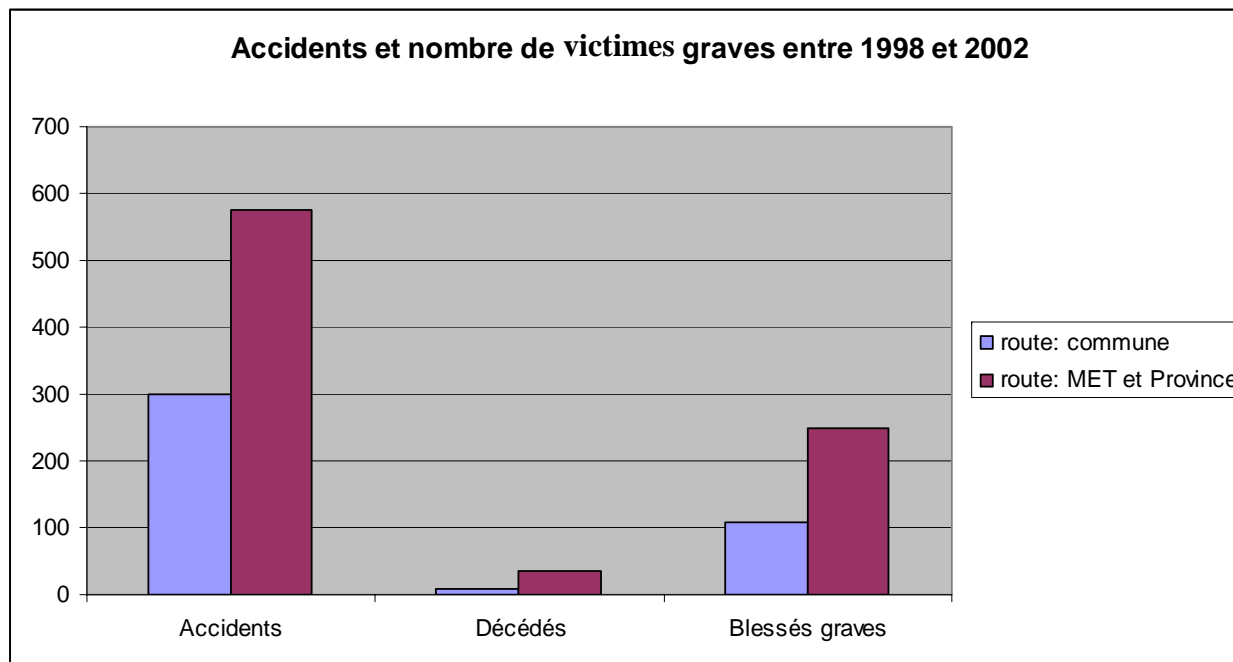
### LES AGGLOMERATIONS

La part des victimes se produisant en agglomération (409) est de 30.5%. Dans la même période, 1998 – 2002 il s'est produit 934 victimes dans les accidents hors agglomération. De nouveau, cette répartition souligne le caractère rural des trois communes et le risque lié aux vitesses élevées. C'est surtout le nombre des tués qui est significativement plus haut au delà de 90 km/h comme montre le graphique ci-dessous.



### 8.10 Le statut de la voirie

La répartition des accidents entre 1998 et 2002 en fonction du statut de la voirie se présente comme suit :



69% de victimes graves contre 66% des accidents surviennent sur les routes gérées par le MET/Province et le reste sur voirie communale

Pour rappel, la gravité est le nombre de blessés graves et de décédés pour 100 accidents. Le total de victimes et la gravité indiquent l'enjeu des routes principales pour la sécurité routière

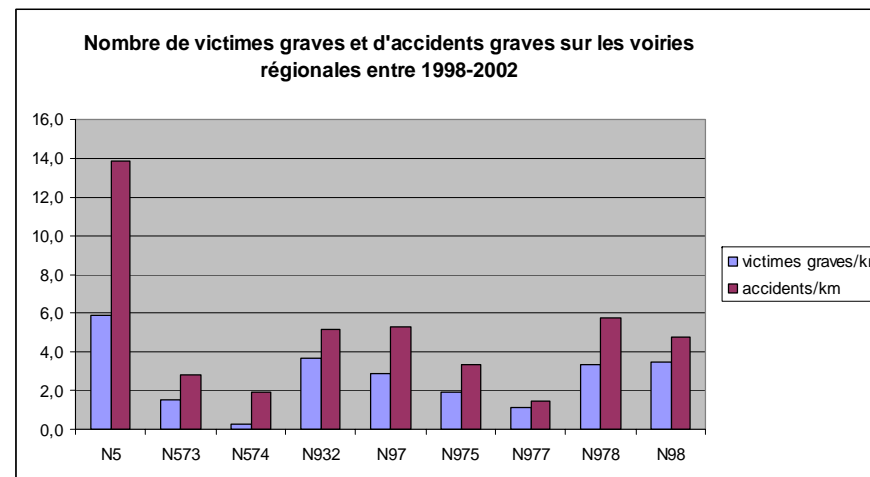
statut	Accidents	Décédés	Blessés graves	Blessés légers	total des victimes	Gravité
route: commune	299	7	107	296	410	38,1%
route: MET et Province	577	36	249	622	907	49,4%
total	876	43	356	918		

### 8.11 Les voiries accidentogènes

Ce point traite les 4 voiries les plus accidentogènes entre 1998 et 2002 situées sur le territoire des trois communes de Gerpinnes, Walcourt et Florennes. Le tableau ci-dessous reprend les statistiques d'accidents concernant toutes les routes numérotées, gérées par le MET ou la Province. Pour rappel, la gravité est le nombre de blessés graves et de décédés pour 100 accidents.

On constate une gravité des accidents au delà de 50% sur toutes les routes numérotées sauf la N5 et la N574.

En mettant en corrélation la longueur des routes avec le nombre de victimes graves (victimes décédées et blessés graves) ce sont les routes N5, N975, N98 et la N978 où la densité de victimes graves par kilomètre est la plus alarmante. La N574 reste sous l'angle de la densité de victimes graves (avec la valeur 0.3) la route numérotée la moins dangereuse, ce qui met en évidence le succès de la politique de modération de vitesse pratiquée sur celle-ci. Dans la suite seront décrits **les quatre axes les plus accidentogènes** selon le critère de la densité de victimes graves, à savoir la **N5, la N932, la N98 et la N978**.



Voie	Nombre d'accidents	Tué	Blessé grave	Blessé léger	km	victimes graves/km	accidents/km	Gravité
N5	255	17	91	317	18,4	5,9	13,9	42,4%
N573	13	0	7	10	4,6	1,5	2,8	53,8%
N574	22	0	3	29	11,3	0,3	1,9	13,6%
N932	35	1	24	40	6,8	3,7	5,1	71,4%
N97	51	3	25	53	9,7	2,9	5,3	54,9%
N975	75	4	40	55	22,5	2,0	3,3	58,7%
N977	14	2	9	15	9,4	1,2	1,5	78,6%
N978	53	3	28	67	9,2	3,4	5,8	58,5%
N98	38	6	22	36	8	3,5	4,8	73,7%



DIAGNOSTIC

**La N5**

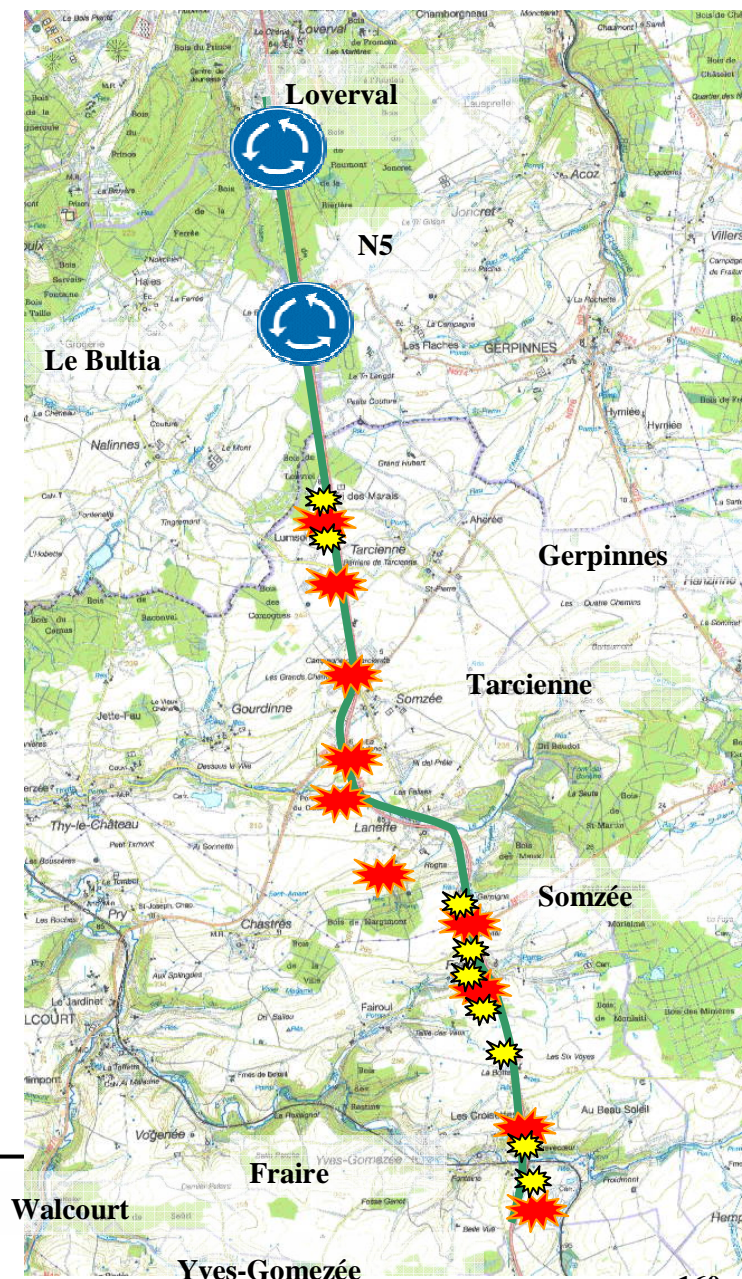
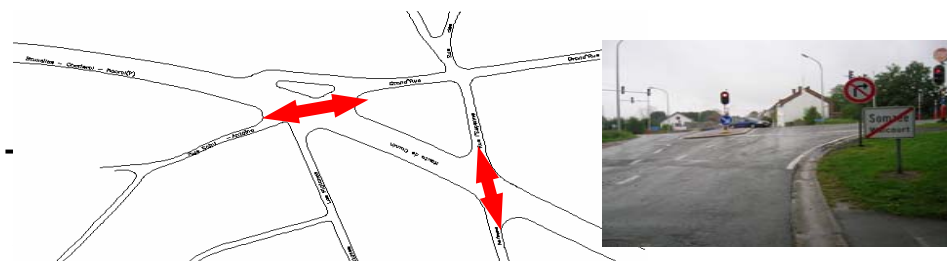
Localisation des accidents entre 1998 et 2002

Cette voirie de 18.4 kilomètres traverse les communes de Walcourt et Gerpennes et présente la densité de victimes graves la plus importante sur les territoires des trois communes avec 5.9 victimes graves par kilomètre en 5 ans (1998-2002). Cela signifie en moyenne plus d'un blessé grave ou tué chaque an pour chaque kilomètre de la N5 ou 125 victimes graves en effectif dans 5 ans soit 25 par an. Le poids des blessés légers est considérable avec 317 victimes pendant 5 ans, ce qui porte le nombre d'accidents par kilomètre à 13.9.

La carte montre clairement la localisation des accidents avec des :

-  Victimes graves
-  Victimes tuées (et graves)

Il convient de constater la forte concentration dans la partie sud de la N5, où les vitesses pratiquées sont élevées. Les vitesses pratiquées sur cette voirie à 2x2 voies dépassent, malgré la limitation réglementaire à 90 km/h, 100km/h. Les accidents sont généralement dus aux pertes de contrôle de véhicules seuls en cause. Une accumulation de victimes tuées (et victimes légers) se situe à Somzée, carrefour complexe fort fréquenté et réglé à deux systèmes de feux tricolores. Le conflit le plus souvent constaté est celui entre les véhicules qui rentrent ou sortent de Somzée et Gourdinne (pente considérable) et le flux principal sur la N5.



DIAGNOSTIC

**La N932**

Localisation des accidents entre 1998 et 2002

Cette voirie de 6.8 kilomètres sur le territoire de Florennes et Walcourt présente un taux de gravité de 71% et le nombre de 3.7 victimes par kilomètre. Les 35 accidents survenus pendant les 5 années entre 1998 – 2002 s'accroissent en 2 points :

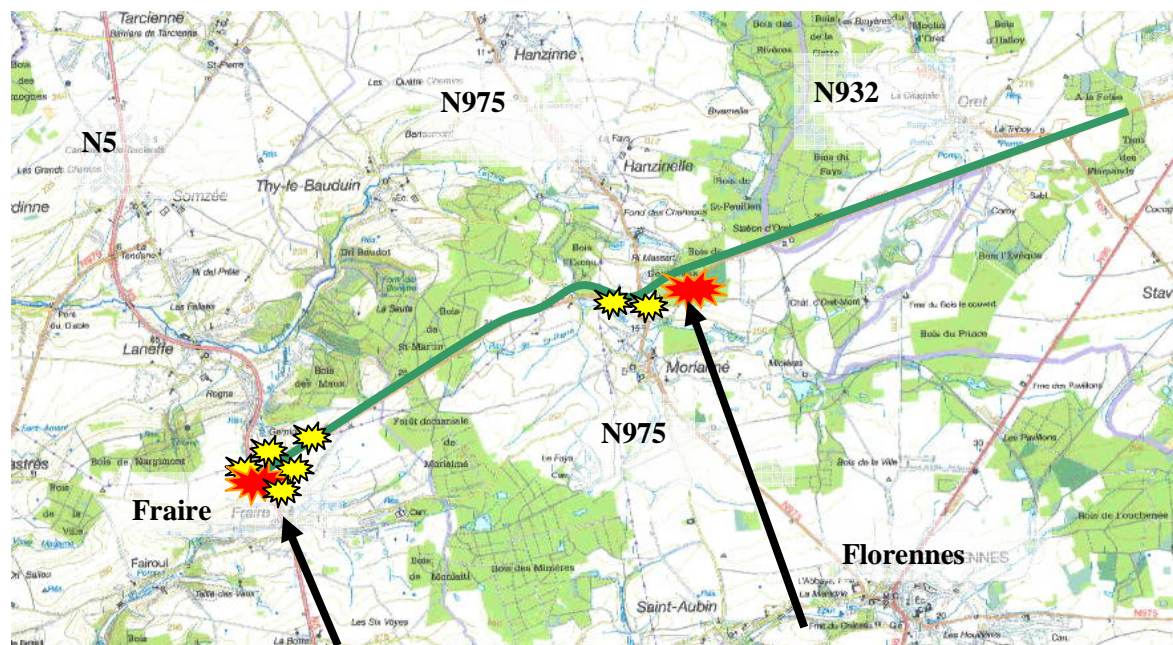
**Le carrefour avec la N975 à Morialmé**

La visibilité réduite par les façades des maisons au carrefour, la géométrie rectiligne des deux axes, la pente considérable des quatre bras en combinaison avec la priorité absolue sur la N932 et les vitesses élevées font de ce carrefour un point accidentogène.

**L'échangeur avec la N5 à Fraire**

facteurs d'insécurité :

hautes vitesses en approche de cet échangeur, visibilité réduite par une rampe montante dans les deux sens, une importante part de poids lourds, une manœuvre d'entrée et de sortie de la N5 en pente



DIAGNOSTIC

**La N98**

Localisation des accidents entre 1998 et 2002

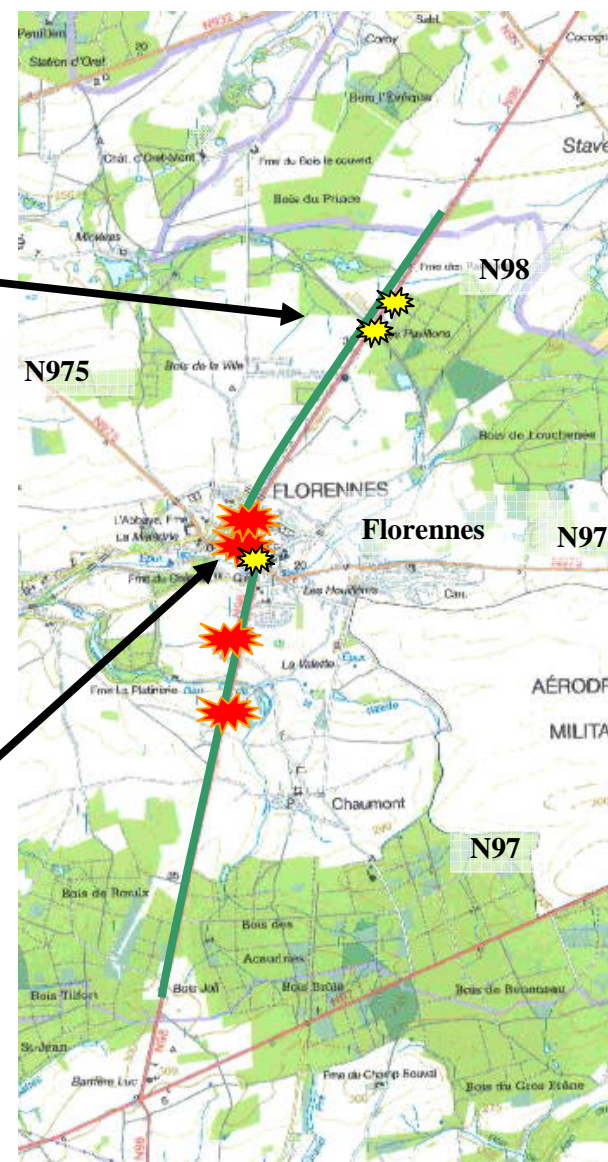
Cette voirie de 8 kilomètres sur le territoire de Florennes possède une densité de victimes de 3.5 victimes graves par kilomètre.

Les accidents surviennent soit en approche du centre ville, au nord et au sud, soit au centre ville.

Les accidents mortels se sont produits au centre ville et entre la N97 et Florennes. Au centre ville la province (gestionnaire de la N98) et la ville de Florennes réalisent un giratoire dans le contexte du réaménagement de la Place Verte (voir schéma ci-contre). Le giratoire rendra ce point accidentogène plus sécurisé

Au sud les vitesses élevées posent un problème de sécurité routière.

Au nord de Florennes la zone d'approche connaît des excès de vitesse et le pont ferroviaire marque l'entrée au centre ville. Cette entrée constitue avec ses carrefours en amont et aval également un point accidentogène.



# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE DE FLORENNES GERPINNES WALCOURT

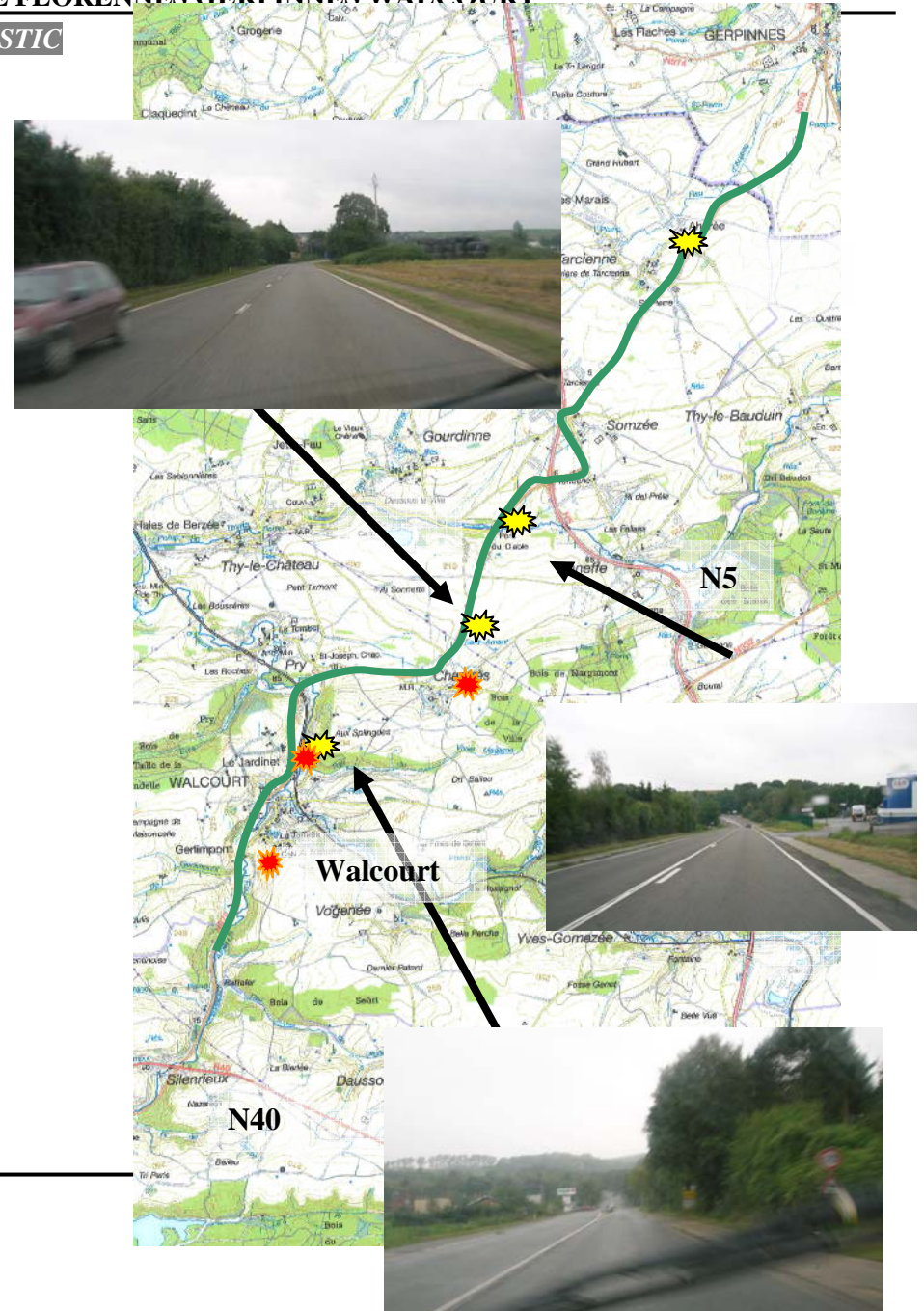
## DIAGNOSTIC

### La N978

#### Localisation des accidents entre 1998 et 2002

Cette voie avec une densité de 3.4 victimes par kilomètre parcouru sur 14.4 kilomètres les communes de Walcourt et Gerpinnes et présente une concentration des accidents mortels et graves dans la partie entre Somzée et Walcourt. Les accidents graves surviennent dans le contexte d'un excès de vitesse :

- sur la section entre Somzée et Chastrès à cause de pertes de contrôle du véhicule. Le tronçon rectiligne incite à la vitesse et la courbe longue au niveau de Chastrès nuit à la visibilité,
- l'accès au zoning de Chastrès avec deux accès en pente sans tourne-à-gauche compliquent la situation (voir photo ci dessous),
- les accès à Walcourt :
- carrefour Walcourt Nord (GB)
- carrefour Rue de la Tannerie



#### Zoning Chastrès



A

**DIAGNOSTIC**

De manière générale, les accidents corporels survenus sur les 5 ans étudiés sont dus à deux causes majeures :

- La perte de contrôle des véhicules avec une vitesse excessive
- Les conflits entre usagers aux carrefours

### 8.12 Conclusions

- **La plupart des victimes des accidents corporels surviennent à Walcourt (105 victimes) et à Florennes (99 victimes) contre 31 victimes sur le territoire de Gerpinnes,**
- **La plupart des victimes blessées graves sont des automobilistes,**
- **Le nombre de victimes ne baisse pas d'une manière nette depuis 1998,**
- **La période la plus dangereuse est le week-end et entre 17h00 et 20h00 pendant l'été,**
- **Seuls 37% des accidents ont lieu au niveau d'un carrefour,**
- **Les victimes tuées surviennent surtout au delà d'une vitesse de 90km/h,**
- **Les voiries les plus accidentogènes sont la N5, la N932, la N9 et la N978,**
- **Les causes de gravité les plus importantes sont les pertes de contrôle de véhicules et les collisions entre usagers aux carrefours.**